

路線名	都道府県	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
近畿道 紀勢線	和歌山県	みなべ～白浜	<p>整備の必要性：有</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東南海・南海地震に備え、津波で寸断される国道42号に代わる緊急輸送道路として、「命の道」高速道路の早期整備が必要（特に田辺市周辺は過去にも甚大な被害有り）</li> <li>・紀南地方の中心都市である田辺市および全国有数の観光地である白浜町など、熊野地方への玄関口ともなるこれらの地域と京阪神を直結し、地域の自立・活性化に不可欠</li> <li>・県都和歌山市方面から南紀白浜空港へのアクセス向上など、高速交通体系の形成上必要</li> <li>・三次救急医療施設（和歌山市のみ）への搬送時間を短縮する等、広域医療体制の面からも必要</li> <li>・国道42号の混雑解消と代替性確保による紀南の幹線交通の確保の観点から必要</li> <li>・高速道路整備を見込んだ周辺整備やアクセス道路の整備が既に進行中</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・整備スピードが確保されることを前提に「公団あるいは新組織による有料道路方式」での早期整備を望む</li> <li>・県第二の都市や有数の観光地へのアクセス区間であり、交通量、採算性もある程度見込まれ、有料制度となじむ区間である。また、観光振興や災害時の緊急輸送路の確保などの効果も大きく、事業評価結果もBの上位に位置している</li> <li>・御坊～南部間が平成15年12月14日に開通し、これに続く南部～田辺間は、用地取得を完了し今年度から工実施中。また、田辺～白浜間は現地測量設計を完了していることから、事業の継続性を考慮すべき</li> </ul>
		白浜～すさみ	<p>整備の必要性：有</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東南海・南海地震に備え、津波で寸断される国道42号に代わり、緊急輸送路として「命の道」高速道路の早期整備が必要。特に、白浜～すさみ間には被害が想定される箇所も多く、迂回路としての県道すらない</li> <li>・国道42号は大雨・台風などの異常気象時にも通行止となることから代替路となる高速道路が必要</li> <li>・世界遺産登録が予定されている熊野地方への観光利便性向上、串本、勝浦、新宮等、白浜以南の半島地域の経済活性化、広域医療体制確立のためにも必要不可欠</li> <li>・以上、国土の均衡ある発展、地域の安全性・信頼性の向上、農林水産業や観光など地域経済の発展のため、紀伊半島を一周する高速道路は必要、</li> <li>・未施行命令区間であるが、県が既に用地先行取得を行い着手準備も十分整っている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地方負担に対する国の支援を前提に、整備スピードが確保できるのであれば、「新直轄方式」による早期着手を望む</li> <li>・交通量は比較的少なく有料にはなじみにくいが、大規模地震などの防災対策上の必要性・緊急性が高く、また産業基盤の脆弱な地域の活性化に無料道路の効果が非常に大きい</li> <li>・新直轄方式をとることにより、より早期に、より効果的な整備が可能となる構造規格の見直しにより、コスト縮減が図れ、早期整備が可能となる地域の利便性の高いインター配置が可能となり、利用促進が図れる既存の高規格な国道バイパス（日置川道路）を活用し早期ネットワーク化が図れる</li> <li>・用地先行取得を実施していることから、H15年度から投資が可能である</li> </ul>
	三重県	尾鷲北～紀勢	<p>整備を進める必要がある。</p> <p>三重県の南部、東紀州地域は、市町村合併をはじめ地方分権を推進するため、他地域との交流・連携の強化、医療・福祉・防災対策など住民の安全・安心の確保、豊かな天然資源や観光資源を活かした地域振興が大きな課題です。県内に飛行場や新幹線駅がないことから、東京からの時間距離が日本で最も遠い地域です。鉄道も紀伊半島を一周する地理的条件から利便性が悪く、車に依存した生活をおくっています。唯一の幹線道路である国道42号は、海岸線や内陸部を曲がりくねって走り、救急時の三次救急病院への搬送をはじめ何処へ行くにも長時間を要するなど、住民は日常生活における不便や不満を感じています。特に、日本で1,2の多雨地帯であることから、国道42号は雨量規制や崩落などで年に数回通行止めが発生し、日常生活に支障をきたすとともに経済活動にも大きな損害が生じています。また、来年度に世界遺産登録を控えた『熊野古道』の活用も大きな課題の一つです。高速道路の整備による他地域との時間距離の短縮と生活面での安全・安心の向上は、数字で表現できる以上の大きな波及効果を生みます。</p> <p>とりわけ、東南海・南海地震の発生が極めて高い確率で懸念されるなか、地震発生時には唯一頼りの国道42号が津波等によって寸断され、各地が陸の孤島化することから、緊急輸送路として「命の道」高速道路の整備が最重要課題です。国土管理といった国政の重要な観点から特別な配慮を願います。</p>	<p>できる限り有料道路方式で整備いただくのが望ましいが、東南海・南海地震に備えた緊急整備や雨量規制区間の解消を行うために、部分的に新直轄方式と併用する方が当該区間の整備スピードが早くなるのなら、両方式の同時施行を願いたい。</p> <p><u>&lt;平成15年12月15日付け追加意見提出&gt;</u></p> <p><u>具体的には、既に事業に着手している「紀伊長島～紀勢」は引き続き有料道路方式で継続させ、「尾鷲北～紀伊長島」は東南海・南海地震に備えた緊急整備や大雨による通行止めの解消を行うために新直轄方式でそれぞれ整備願ひ、両方式を併用することで当該区間の一刻も早い整備を願いたい。</u></p>
		紀勢～勢和多気JCT	<p>整備を進める必要がある。</p> <p>三重県の中南部、奥伊勢地域は、市町村合併をはじめ地方分権を推進するため、他地域との交流・連携の強化、医療・福祉・防災対策など住民の安全・安心の確保、豊かな天然資源や観光資源を活かした地域振興が大きな課題です。県内には飛行場や新幹線駅がないことから、全国各地への時間距離が非常に遠い地域です。鉄道も紀伊半島を一周する地理的条件から利便性が悪く、車に依存した生活をおくっています。唯一の幹線道路である国道42号は、内陸部を曲がりくねって走り、救急時の三次救急病院への搬送をはじめ何処へ行くにも長時間を要するなど、住民は日常生活における不便や不満を感じています。地域の自立に向けて、交流圏の拡大や大台ヶ原など国際的にも通用する観光資源の活用など、高速道路の整備による他地域との時間距離の短縮と生活面での安全・安心の向上は、数字で表現できる以上の大きな波及効果を生みます。</p> <p>県南部では、東南海・南海地震の発生が極めて高い確率で懸念されるなか、地震発生時に唯一頼りの国道42号が津波等によって寸断され、各地が陸の孤島化することから、緊急輸送路として「命の道」高速道路の整備が最重要課題です。国土管理という国政の重要な観点から特別な配慮を願います。又、来年度には『熊野古道』が世界遺産登録を控え、その活用も課題となっています。</p>	<p>公団あるいは新組織による有料道路方式</p> <p>当該区間の各I・C間の整備進捗状況は、用地買収については既に全区間完了しており、工事発注については、紀勢～大宮大台間が延長比で約40%、大宮大台～勢和間が100%に達し、大宮大台～勢和間は平成17年度に開通の見込みとなっています。これら進捗状況等も鑑み、当該区間是有料道路方式で整備願いたい。</p>

路線名	都道府県	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
近畿道 名古屋神戸線	三重県	四日市JCT～菟野	<p>整備を進める必要がある。</p> <p>第二名神高速道路は、現名神高速道路の混雑緩和だけでなく、将来的には現東名・名神高速道路、東海環状自動車道、中央自動車道、東海北陸自動車道等と有機的に連携して、国土の重要な高速道路網を形成します。また、東名・名神高速道路の冬季規制や事故発生時にはその交通機能を代替します。</p> <p>県内区間の東では既に伊勢湾岸道路が完成して東名阪自動車道に接続するとともに平成17年度には東名高速道路に接続し、西では東名阪龜山東JCT～大津JCT～名神草津JCT間で着々と工事が進んでいます。</p> <p>その結果、4～5年後に現東名・名神高速道路を短絡するバイパスが形成されますので、大きな交通の転換が発生し、県の推算では約2万台程度の交通量が増加することになりますが、菟野～龜山間には施行命令すら出ていませんので、本来この交通を受けるべき四日市JCT～龜山JCT間が未整備のまま残ることになります。必然的に、これらは東名阪自動車道に流入することになりますが、東名阪自動車道は、現在でも4車線に7万台前後の交通量が流れており全く余裕がないことから、たちまち大渋滞が発生するのは確実で、危機的状況となっています。このままでは、第二名神に求められている役割が果たせないばかりか、経済活動や日常生活等に大きな支障をきたします。</p> <p>第二名神高速道路は、国際競争力の確保や危機管理等の観点から、国としても戦略的に整備を進めることが望ましい路線です。</p>	<p>公団あるいは新組織による有料道路方式</p> <p>四日市JCT～菟野IC～龜山JCT間は、東名阪自動車道との並行区間であり、相互補充の関係にもあることから、有料道路方式で早急に整備願いたい。</p>
		菟野～龜山JCT	<p>整備を進める必要がある。</p> <p>第二名神高速道路は、現名神高速道路の混雑緩和だけでなく、将来的には現東名・名神高速道路、東海環状自動車道、中央自動車道、東海北陸自動車道等と有機的に連携して、国土の重要な高速道路網を形成します。また、東名・名神高速道路の冬季規制や事故発生時にはその交通機能を代替します。</p> <p>県内区間の東では既に伊勢湾岸道路が完成して東名阪自動車道に接続するとともに平成17年度には東名高速道路に接続し、西では東名阪龜山東JCT～大津JCT～名神草津JCT間で着々と工事が進んでいます。</p> <p>その結果、4～5年後に現東名・名神高速道路を短絡するバイパスが形成されますので、大きな交通の転換が発生し、県の推算では約2万台程度の交通量が増加することになりますが、菟野～龜山間には施行命令すら出ていませんので、本来この交通を受けるべき四日市JCT～龜山JCT間が未整備のまま残ることになります。必然的に、これらは東名阪自動車道に流入することになりますが、東名阪自動車道は、現在でも4車線に7万台前後の交通量が流れており全く余裕がないことから、たちまち大渋滞が発生するのは確実で、危機的状況となっています。このままでは、第二名神に求められている役割が果たせないばかりか、経済活動や日常生活等に大きな支障をきたします。</p> <p>第二名神高速道路は、国際競争力の確保や危機管理等の観点から、国としても戦略的に整備を進めることが望ましい路線です。</p>	<p>公団あるいは新組織による有料道路方式</p> <p>四日市JCT～菟野IC～龜山JCT間は、東名阪自動車道との並行区間であり、相互補充の関係にもあることから、有料道路方式で早急に整備願いたい。</p>
		龜山JCT～大津JCT	<p>整備を進める必要がある。</p> <p>第二名神高速道路は、現名神高速道路の混雑緩和だけでなく、将来的には現東名・名神高速道路、東海環状自動車道、中央自動車道、東海北陸自動車道等と有機的に連携して、国土の重要な高速道路網を形成します。また、東名・名神高速道路の冬季規制や事故発生時にはその交通機能を代替します。</p> <p>第二名神高速道路は、国際競争力の確保や危機管理等の観点から、国としても戦略的に整備を進めることが望ましい路線です。</p>	<p>公団あるいは新組織による有料道路方式</p> <p>第二名神高速道路の大津JCT以東は、伊勢湾岸自動車道に接続することで、供用を開始すると現東名・名神高速道路のバイパスを形成し、相互補充の関係になりますので、有料道路方式での整備を願いたい。</p>
	滋賀県	龜山JCT～大津JCT	<p>「整備を進める必要がある」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第二名神高速道路は、東名高速道路や第二東名高速道路とのネットワークにより、大阪都市圏および名古屋都市圏と首都圏の三大経済圏を結ぶ重要な国土幹線であり、21世紀における我が国の産業、文化、経済活動に大きな効果が期待される。</li> <li>・名神高速道路の交通量はすでに飽和状態にあり、慢性的な渋滞は大きな経済的損失をもたらしている。第二名神高速道路は、名神高速道路とともに我が国の重要な国土幹線であり、ダブルネットワーク化を図ることにより渋滞解消はもとより、災害・事故さらには冬季の積雪による通行不能など、非常時におけるリダンダンシーが確保される。</li> <li>・地元では、第二名神高速道路の開通を前提に、工業団地をはじめとする各種の地域づくりが進められている。</li> </ul>	<p>「公団あるいは新組織による有料道路方式」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名神高速道路とのダブルネットワーク化により、一体となった機能が発揮されるため、建設管理についても名神高速道路と同様に行うべき。</li> <li>・名神高速道路とのダブルネットワーク化により、料金体系も名神高速道路と同様に必要がある。</li> <li>・費用対便益が大きい。</li> </ul>
		大津JCT～城陽	<p>「整備を進める必要がある」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第二名神高速道路は、東名高速道路や第二東名高速道路とのネットワークにより、大阪都市圏および名古屋都市圏と首都圏の三大経済圏を結ぶ重要な国土幹線であり、21世紀における我が国の産業、文化、経済活動に大きな効果が期待される。</li> <li>・名神高速道路の交通量は飽和状態となっており、慢性的な渋滞は大きな経済的損失をもたらしている。第二名神高速道路は、名神高速道路とともに我が国の重要な国土幹線であり、ダブルネットワーク化を図ることにより渋滞解消はもとより、災害・事故など非常時におけるリダンダンシーが確保される。</li> </ul>	<p>「公団あるいは新組織による有料道路方式」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名神高速道路とのダブルネットワーク化により、一体となった機能が発揮されるため、建設管理についても名神高速道路と同様に行う。</li> <li>・名神高速道路とのダブルネットワーク化により、料金体系も名神高速道路と同様に必要がある。</li> <li>・費用対便益が比較的大きい。</li> </ul>

路線名	都道府県	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
近畿道 名古屋神戸線	京都府	大津 JCT ~ 城陽	<ul style="list-style-type: none"> <li>第二名神高速道路は、新たな国土軸として、関西圏と中部圏の連携を強化するとともに、関西圏文化研究都市をはじめとする京都府南部地域の活性化を図る上で極めて重要な道路である。</li> <li>第二名神高速道路の整備を前提として、地域づくりを進めてきた地元市町の意向を十分踏まえていただきたい。</li> <li>なお、第二名神高速道路は、京奈和自動車道及び第二京阪道路とリンクして、関西圏の高速道路ネットワークの要となる道路であり、その効果を有効に発揮するために、評価区間については、第二京阪道路と連結する八幡 JCT で区分すべきである。(大津 JCT ~ 城陽は、大津 JCT ~ 八幡 JCT に変更すべき。)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>まさに国の国土軸となる高速道路ネットワークの基幹となる路線であり、地方の負担なく、国の責任で整備すべきである。</li> <li>整備手法としては、新直轄方式より新組織による整備が望ましい。</li> <li>整備の進め方の検討にあたっては、施行命令区間を前提とした現在の区間割りだけでなく、第二京阪道路等も含めたネットワークとしての効果が反映できるよう、区間を細分化したものについても検討すべきではないか。</li> </ul>
		城陽 ~ 高槻第一 JCT	<ul style="list-style-type: none"> <li>第二名神高速道路は、新たな国土軸として、関西圏と中部圏の連携を強化するとともに、関西圏文化研究都市をはじめとする京都府南部地域の活性化を図る上で極めて重要な道路である。</li> <li>第二名神高速道路の整備を前提として、地域づくりを進めてきた地元市町の意向を十分踏まえていただきたい。</li> <li>なお、第二名神高速道路は、京奈和自動車道及び第二京阪道路とリンクして、関西圏の高速道路ネットワークの要となる道路であり、その効果を有効に発揮するために、評価区間については、第二京阪道路と連結する八幡 JCT で区分すべきである。(城陽 ~ 高槻第一 JCT は、八幡 JCT ~ 高槻第一 JCT に変更すべき。)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>まさに国の国土軸となる高速道路ネットワークの基幹となる路線であり、地方の負担なく、国の責任で整備すべきである。</li> <li>整備手法としては、新直轄方式より新組織による整備が望ましい。</li> <li>整備の進め方の検討にあたっては、施行命令区間を前提とした現在の区間割りだけでなく、第二京阪道路等も含めたネットワークとしての効果が反映できるよう、区間を細分化したものについても検討すべきではないか。</li> </ul>
	大阪府	城陽 ~ 高槻第一 JCT	<p>第二名神高速道路は、我が国の道路ネットワークの骨格を形成する、最も重要な路線のひとつである。</p> <p>主な役割は、現在、名神高速道路に依存している近畿圏と中部圏、首都圏との連携を強化し、日本の国際競争力を高めるとともに、一本しかない名神高速道路及び中国自動車道が災害等で機能しない場合、日本の大動脈としての機能を確保するものであるが、そのためには、全線が開通して、ネットワークとしての機能を十分に果たすことが肝要。</p>	<p>公表された高速自動車国道の評価結果は、地域の限定的な効果を評価する項目が多く、国益を担う大きな波及効果が得られる都市部の高速道路や、国の骨格となる路線に対する評価がなされておらず、また残事業費により費用対便益が評価されているため、第二名神の当該区間は低く評価されている。</p> <p>しかし、上記の必要性を鑑み、第二名神高速道路は、国益の観点から、国の責任において、<b>公団あるいは新組織による有料道路方式で、全線を早期に整備されるべきものと認識。</b></p>
	神戸市	高槻第一 JCT ~ 神戸 JCT	<p>近畿自動車道名古屋神戸線は、国土の重要な骨格をなす路線であるとともに、緊急時の代替ネットワーク機能を確保する路線であり、名神高速道路や中国自動車道の慢性渋滞を解消するためにも、その早期整備が必要である。</p> <p>神戸市が震災から本格復興を遂げ、持続的に発展するためには、神戸医療産業都市構想や、神戸空港をはじめとするプロジェクトを推進し、海・空・陸・情報の一体的なネットワークづくりが必要である。そのためには広域的な道路ネットワークの形成が重要であり、当路線は重要な役割を担うものと考えている。</p>	<p>当路線は、公団あるいは新組織による有料道路方式により、全線を早期整備すべき道路であると考えている。</p>
	大阪府	高槻第一 JCT ~ 神戸 JCT	<p>第二名神高速道路は、我が国の道路ネットワークの骨格を形成する、最も重要な路線のひとつである。</p> <p>主な役割は、現在、名神高速道路に依存している近畿圏と中部圏、首都圏との連携を強化し、日本の国際競争力を高めるとともに、一本しかない名神高速道路及び中国自動車道が災害等で機能しない場合、日本の大動脈としての機能を確保するものであるが、そのためには、全線が開通して、ネットワークとしての機能を十分に果たすことが肝要。</p>	<p>公表された高速自動車国道の評価結果は、地域の限定的な効果を評価する項目が多く、国益を担う大きな波及効果が得られる都市部の高速道路や、国の骨格となる路線に対する評価がなされておらず、また残事業費により費用対便益が評価されているため、第二名神の当該区間は低く評価されている。</p> <p>しかし、上記の必要性を鑑み、第二名神高速道路は、国益の観点から、国の責任において、<b>公団あるいは新組織による有料道路方式で、全線を早期に整備されるべきものと認識。</b></p>
	兵庫県	高槻第一 JCT ~ 神戸 JCT	<p>第二名神は、全国高速道路網の要として、国土の重要な骨格をなし、緊急時の代替交通を確保する路線であり、名神高速道路や中国自動車道の慢性渋滞を解消するためにも、その早期整備が必要である。本県では、第二名神の整備計画、施行命令を踏まえ、宝塚新都市、川西インター線等関連プロジェクト等を進めており、引き続き、本路線の整備を進める必要がある。</p>	<p>国土の骨格をなす重要路線であることから、「有料道路方式」により早期整備を図られたい。</p>

路線名	都道府県	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
近畿道 名古屋大阪線	名古屋市	名古屋南～高針JCT	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環状道路整備による交通ネットワークの強化 当該路線整備により、他の自動車専用道路と6箇所10路線と接続されることになり（環状化の際には7箇所12路線）、多様なネットワークが形成されることで、交通円滑化や交流活性化などに大きく貢献し、産業技術の中核として我が国の経済を牽引している名古屋都市圏の更なる発展に大きく貢献</li> <li>・中部国際空港セントレア（H17.2開港）への重要なアクセスルート 現状でも慢性的な渋滞が発生している名古屋高速大高線への空港アクセスの交通負荷を、当該路線整備により軽減させなければ更なる大渋滞は必至</li> <li>・都市部の環境改善 当該路線整備により、名古屋環状2号線は約82%環状化されることになり、都市部流入交通の迂回、分散機能が効果的に発揮でき、都市の環境改善につながる</li> <li>・道路整備を前提としたまちづくり 名古屋環状2号線の計画は昭和30年代からのものであり、この道路を前提として区画整理などによる良好なまちづくりが本市では進められ、その結果、道路用地も100%確保されている状態</li> <li>・国家レベルでの重要性 都市再生プロジェクトである、大都市圏の環状道路体系の整備にも位置付けられており、経済構造改革に大きく寄与し、ひいては日本再生にもつながる路線</li> </ul> <p>今回の事業評価結果で評価が低いのは真に残念ではありますが、上記のような高い重要性を持つ路線であるので、一刻も早い整備を進めてもらいたいと考えております。</p>	<p>当該路線は「公団あるいは新組織による有料道路方式」による整備が適しているものと考えております。</p> <p>理由1：交通量の多い一般道路の負荷を軽減するといった、都市部の交通計画において求められている有料高速道路としての機能や、他の高速道路10路線とネットワークを形成する都市圏環状道路としての機能を効果的に発揮できるよう、有料道路方式による早期の整備が必要である。</p> <p>理由2：用地がすでに100%確保されている状態なので、公団による早期の全面工事着工を強く要望します。</p> <p>3. その他の意見</p> <p>（大都市圏と地方部で求められる整備効果） 大都市圏における高速道路と地方部の都市間を結ぶ高速道路としては、担うべき役割も異なっており、これらを全国一律の基準で評価することは適当ではないものと考えております。未整備区間は地方部の道路が圧倒的に多く、評価の重み付けにおいても、外部効果を重視する地方部の意見が色濃く反映されたものとなっており、「大都市環状道路を地方の基準で評価した」と言い換えても過言ではありません。</p> <p>（これまでの取り組みへの評価） 本市では、名古屋都市圏を放射道路と環状道路で形成する交通ネットワーク構想が昭和30年代からあり、その実現のため早くから名古屋環状2号線開発公社（昭和40年設立、現名古屋土地開発公社）による先行用地取得を開始したり、道路整備のために貴重な土地を地元住民から提供していただいた経緯があります。今回の事業評価指標では、「現時点の取り組み」のみが評価されており、これまで長年積み上げてきた地元の努力が全くといって評価されていないことも残念であります。</p>
	愛知県	名古屋南～高針JCT	<p>以下の理由により、早期整備が必要である。</p> <p>名古屋環状2号線は、名古屋都市圏の骨格を形成する環状道路として、交通の迂回分散を図り、当都市圏の円滑な交通の確保に不可欠な道路であり、また、国の都市再生プロジェクトにも位置付けられている大変重要な道路で、早期に環状道路としてのネットワーク形成が是非とも必要である。</p> <p>国家プロジェクトである中部国際空港への円滑な交通アクセスを確保するうえで、重要な役割を果たす。</p> <p>用地も確保され、工事も着手しており、早期整備の条件が整っており、この区間の整備により、環状道路としての本来機能が発揮される。</p>	<p>既存の高速道路ネットワークによる料金収入を最大限活用した有料道路方式による早期整備が不可欠である。</p>
	三重県	龜山～龜山南JCT	<p>整備を進める必要がある</p> <p>当該区間は、東名阪自動車道と伊勢自動車道を直結することで、東名阪自動車道の鈴鹿料金所と伊勢自動車道の関所における渋滞の解消と追突事故等からの安全を確保するために早期の整備が求められています。</p>	<p>公団あるいは新組織による有料道路方式</p> <p>整備の目的が、東名阪自動車道と伊勢自動車道の両有料道路を直結することにあるので、有料道路方式での整備を願いたい。</p>
福井県	近畿道 敦賀線	小浜西～敦賀JCT	<ul style="list-style-type: none"> <li>・舞鶴若狭自動車道は、本年3月に舞鶴東・小浜西間約25kmが開通したが、本路線の有するネットワークとしての整備効果を十分発揮させるためには、残る小浜西・敦賀間約50kmの整備が必要不可欠である。</li> <li>・本路線は、日本海国土軸の一翼を担い、北近畿における大環状ネットワークを形成するとともに、災害時等における東西方向の代替迂回道路、緊急避難道路として国策上重要であるだけでなく、福井県の発展にとって極めて重要である。</li> <li>・沿線の若狭湾沿岸地域は、原子力発電所が15基立地しており、有事という国家的事態に対応するため、住民避難のための高速道路ネットワークなど、交通網の整備が急務であるとともに、長年にわたり、国のエネルギー政策の推進に大きく貢献してきた今日までの経緯も認識すべきである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公団あるいは新組織による有料道路方式での整備を要請する。</li> </ul>