

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
四国横断道	徳島県	阿南～小松島	<p>上記区間の早期整備を要望します。 四国横断自動車道は、本県の交通網の基軸となる大変重要な高速道路です。 本県には徳島、鳴門、小松島、阿南の4つの市がありますが、この4市が未だ高速道路で結ばれていません。この沿線には県内人口の6割が集中しており、県内の中枢地域を結ぶこの高速道路の整備は不可欠です。 阿南～小松島間については、県南の中核都市阿南市と県都徳島市方面を結ぶものであり、公表された事業評価結果においても非常に高いB/Cの値を示しています。 近い将来に南海地震が発生すると予測されておりますが、この道路は災害時における国道55号の迂回路、あるいは緊急輸送路としての利用が見込まれますし、高度医療機関が全くない県南地域と医療機関を結び、いわば「いのちの道」と呼べます。 起点の阿南IC以南は、現在事業中の地域高規格道路阿南安芸自動車道とつながる計画であり、「四国の大きな8の字ルート」を形成するこの道路の早期整備を要望します。</p>	<p>いずれでも早期整備が可能となる方式」による整備を要望します。 阿南～小松島間については、公表された事業評価の結果では、有料、無料にかかわらず、B/Cが非常に高い数値を示しており、効果が特に高いことが伺えます。また、阿南IC以南には地域高規格道路阿南安芸自動車道により高知方面への連絡が計画されており、一部区間では事業が進められています。 これらのことから、この区間を「いずれでも早期整備が可能となる方式」によりできる限り早く整備していただけるよう要望します。 さらに付け加えますと、この区間は施行命令が出されていないことから、新会社による判断を待ってはいれば事業着手が遅れるのではとも懸念しており、早期着手のためには「新直轄方式」を積極的に受け入れたいと考えております。 なお、新会社における整備の枠組みが未だ確定されていないことから、その枠組みが確定された時点で、必要に応じて、再度意見を確認いただけますようお願いいたします。</p>
		小松島～徳島JCT	<p>上記区間の早期整備を要望します。 四国横断自動車道は、本県の交通網の基軸となる大変重要な高速道路です。 本県には徳島、鳴門、小松島、阿南の4つの市がありますが、この4市が未だ高速道路で結ばれていません。この沿線には県内人口の6割が集中しており、県内の中枢地域を結ぶこの高速道路の整備は不可欠です。 小松島～徳島間については、県東部の臨海部を通過する計画です。徳島東ICは大型流通港湾マリニピア沖洲に直結するものであり、県においてIC用地を造成する計画を進めています。徳島東ICへのアクセス道路についても、元町沖洲線、東吉野町北沖洲線の2つの都市計画道路の整備を進めており、市街地中心部への連絡も十分な交通体系を整えています。また、小松島市は古くから港町として栄え、小松島港は四国の海上交通の要衝として重要な役割を果たしており、この区間の整備は海上交通との連絡性を高めることにもなります。 小松島IC～徳島JCT間は、県都徳島市と県北及び県南の双方向を結びつける大変重要な区間であり、早期の整備を求めます。</p>	<p>「いずれでも早期整備が可能となる方式」による整備を要望します。 道路の重要性・必要性が大変高い区間であると考えており、その整備手法については、「いずれでも早期整備が可能となる方式」を望みます。 この区間の中でも、小松島IC～徳島東IC間については、現状の道路交通状況等から、特に早期整備の必要性が高い区間であると考えており、早期事業着手を要望します。 なお、新会社における整備の枠組みが未だ確定されていないことから、その枠組みが確定された時点で、必要に応じて、再度意見を確認いただけますようお願いいたします。</p>
		徳島～徳島JCT～鳴門JCT	<p>上記区間の早期整備を要望します。 四国横断自動車道は、本県の交通網の基軸となる大変重要な高速道路です。 本県には徳島、鳴門、小松島、阿南の4つの市がありますが、この4市が未だ高速道路で結ばれていません。この沿線には県内人口の6割が集中しており、県内の中枢地域を結ぶ高速道路の整備は不可欠です。 特に、徳島IC～鳴門JCT間については本州四国連絡道路神戸淡路自動車道や四国横断自動車道（高松自動車道）と県都徳島市、また、四国縦貫自動車道（徳島自動車道）を結ぶ高速道路のネットワーク上、大変重要な区間であると考えています。 当該区間が整備されると、徳島自動車道を經由して、愛媛、高知の両県全域からの関西圏への最短連絡ルートともなり、本県だけでなく四国全体の広域的にみても大変重要な区間であると言えます。 このように、特にネットワーク上からも重要であることから、当区間の早期整備を要望します。</p>	<p>「公団あるいは新組織による有料道路方式」による整備を要望します。 当区間は、1でも記述したとおり高速道路のネットワーク上、大変重要な区間です。 将来の道路管理や道路利用者の利便性（長距離割引制度、ターミナル等）を、また、現在、事業が進んでいる状況等からも「公団あるいは新組織による有料道路方式」による整備を要望します。 なお、新会社における整備の枠組みが未だ確定されていないことから、その枠組みが確定された時点で、必要に応じて、再度意見を確認いただけますようお願いいたします。</p>
高知県		須崎新莊～窪川	<p>上記路線に平行する唯一の幹線である国道56号は、対象区間に安和坂、焼坂、久礼坂といった急勾配、急カーブが連続する四国内でも有数の交通難所を有しており、高速道路整備による恒常的な定時性の確保や時間短縮は、産業、経済をはじめ、高次医療、福祉、さらには、災害時の復旧活動などに大きな効果を発揮する。 このことから、対象区間の高速道路は、当該地域のみならず、窪川以西の県西部全域に波及し、高知市から120～150kmに位置する高知西南地域の一次、二次、三次産業の新たな可能性を引き出すとともに、救急医療等の社会サービスや、地震・津波等の災害時の緊急輸送路として、その整備は必要不可欠である。</p> <p>【具体の整備効果】 安心・安全の観点から、 ・大雨災害時の円滑な地域活動を支援 ・大地震時の地域孤立化を防止 ・3次医療機関への搬送を支援（医療機関相互の連携・無医地区を解消） 地域経済の観点から、 ・新鮮な農産物の円滑な流通体系を支え、農業収益の向上に寄与 ・活きの良い魚の流通の広域化、効率化を確保 ・自然など固有の資源を活かした周遊・滞在・体験型観光の拡大を促進</p>	<p>当該地区は、施行命令を受けて既に6年が経過し、ほとんどの地域で設計協議が整い、地元住民からも強く事業促進を求められている。 このため、当該区間の事業評価結果や接続区間が直轄事業で整備されている状況を勘案し、早期整備を可能とする「新直轄方式」を強く希望する。 なお、新直轄方式による事業にともなう地方の負担金については、これまで示されてきた方針どおり、国において確実に手当することを求める。 また、新直轄方式による事業の予算枠は、事業設立の趣旨からも、現在、整備を進めている他の直轄国道事業に比べ寄与が及ぶことのないよう、別枠の予算として確保されるよう強く要請する。</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
四国横断道	愛媛県	宇和島北～宇和	<p>本区間の前後区間は、四国横断自動車道宇和～大洲南間が平成15年度中に開通予定であり、また、津島～宇和島北間についても、平成12年度末に市街地部が既に直轄事業として全通しており、ネットワーク効果の観点から残された本区間(16.3km)の整備促進が緊急の課題となっている。</p> <p>本区間の整備により、県都松山市と南予地域の中心都市である宇和島市が60分で結ばれることとなり、救命救急活動や南海地震など災害時における相互支援体制の構築、全国有数の生産量を誇る農林水産品の都会への供給、豊かな観光資源の有効活用など、多大な効果が期待できるため、早期整備が必要。</p>	<p>現行の整備スピードを落とすことなく早期整備が実現できる方式が望ましいと考えており、宇和島北・宇和間は既に事業着手しているため、公団及び新組織により継続して整備されるのであれば有料道路方式が最も早い方法と思われるが、新直轄方式についても、別枠として予算が確保され、現行の整備スピードが確保されるのであれば、受け入れ可能な方式と考える。</p>