

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
中国横断道 姫路鳥取線	兵庫県	播磨新宮 ~ 山崎 JCT	山陽自動車道と中国自動車道を接続し高速ネットワークを形成するとともに、地域の連携と交流を促進し、地域活性化に資する路線であることから、早期整備を進める必要がある。	山陽自動車道から中国自動車道の間約25kmのうち約13kmが既に「有料道路」で供用していることから、引き続き「有料道路方式」により早期整備を図られたい。 なお、構造等の見直しにより、更なる建設費縮減の検討を行うべきである。その場合には関係地方公共団体に対して十分な事前説明と協議をお願いしたい。
		佐用 JCT ~ 大原	中国横断自動車道姫路鳥取線は、安定した輸送路の確保や災害時の緊急輸送、救急医療などに欠くことのできない重要な社会基盤であり、中国自動車道と鳥取市や岡山県東北部地域を連絡する唯一の高速道路となるものである。 この道路は、地域の経済、文化等の交流だけでなく、広く山陰・中国・関西圏の交流を強化し、一体的な発展と活力ある地域づくりを実現するためにも、欠くことのできない重要な路線である。 このことから、この道路の整備を早急に進める必要がある。	「新直轄方式」により、早期整備を図られたい。 高速自動車国道の整備・管理は、国が責任を持って行う事業であることから、実質的に地方負担がないよう、適切な財源措置を講じられたい。
	岡山県	佐用 JCT ~ 大原	中国横断自動車道姫路鳥取線は、安定した輸送路の確保や災害時の緊急輸送、救急医療などに欠くことのできない重要な社会基盤であり、岡山県東北部地域から姫路や鳥取へ連絡する唯一の高速道路となるものである。 この道路は、地域の経済、文化等の交流だけでなく、広く関西圏との交流を強化し、一体的な発展と活力ある地域づくりを実現するためにも、欠くことのできない重要な路線である。 このことから、この道路の整備を早急に進める必要がある。	「早期整備が図られるならば、新直轄方式もやむを得ない」高速自動車国道の整備・管理は、国が責任を持って行う事業であることから、実質的に地方の負担がないよう、適切な財源措置を講じられたい。
	鳥取県	智頭 ~ 鳥取	高速道路は、国が、国土のグランドデザインを描いた上で国の責務として整備を進めてきたものであり、そのネットワークを構成する全ての区間が当然必要である。 当区間は、姫路鳥取線（佐用～大原間）及び直轄事業の志戸坂峠道路と一体となって、鳥取市を中心とする山陰東部地域と山陽地方を結び、これら地域の経済・文化等の交流だけでなく、関西をはじめ広く全国との交流を強め、一体的な発展と活力ある地域づくりを実現するために、欠かすことの出来ない重要な道路である。 姫路鳥取線（智頭～鳥取間）は、（佐用～大原間）と合わせ、1日も早く完成させる必要がある。	「新直轄方式」による整備が妥当と考える。 但し、従来どおりの整備速度を確保するとともに、公団整備からの切り替えであることに鑑み、建設・管理とも、実質的に地方負担が生じないよう適切な財源措置をされたい。 また、当該区間は、佐用～大原間と一体となつてはじめて中国縦貫道とつながるため、佐用～大原間についても速度を落とすことなく整備促進を図られたい。
中国横断道 岡山米子線	鳥取県	米子 ~ 米子北	高速道路は、国が、国土のグランドデザインを描いた上で国の責務として整備を進めてきたものであり、そのネットワークを構成する全ての区間が当然必要である。 当区間は、周辺に、国際航路を持つ、米子空港や重要港湾境港を有しており、鳥取・島根両県にまたがる中海圏域が山陰地方の拠点として一体的に発展していくためにも、陸海空の交通の結節点として整備が必要。	「新直轄方式」による整備が妥当と考える。 但し、公団整備からの切り替えであることに鑑み、建設・管理とも、実質的に地方負担が生じないよう適切な財源措置をされたい。

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
中国横断道尾道松江線	島根県	三次 JCT ~ 三刀屋木次	<p><b>整備を進める必要がある</b></p> <p>中国横断自動車道尾道松江線は、本州四国連絡道路・今治ルートと一体となって、山陰、山陽及び四国地方を南北に結ぶ地域連携構想を推進し、この圏域の産業、経済、文化・観光の飛躍的な発展と沿線地域の生活の向上に大きく寄与する。各圏域の自立的発展や中四国地方が広域的かつ一体的な発展を遂げるためには、全線の日も早い完成が必要。<b>特に県都松江市とブロック中心都市広島市を結ぶ重要な道路として必要不可欠。</b></p> <p>一部並行する国道54号は、異常気象時の事前通行規制区間が有り、道路線形も設計速度50km/h程度の2車線の道路であり、現国道の改良では、多大な費用が必要な上に、代替路線の確保ができず、危機管理上も課題が残る。</p> <p>本線施行に先立って、地方協力事業（3%支援）をはじめ既に200億円以上の促進事業を実施するなど地域として最大限の支援を行っている。</p>	<p>整備手法；新直轄方式</p> <p>理由等 「有料道路方式」であれ「新直轄方式」であれ、早期の整備が不可欠と考えているが、有料の場合のB/Cが1.0を下回っていることや、総合評価が相対的に低いことを考えると「新直轄方式」での整備をお願いしたい。 整備に当たっては、現行のJHによる整備スピードに劣ることなく実施されたい。更に、新たに生じる地方の負担については、必要な財源措置をお願いしたい。</p>
	広島県	尾道 JCT ~ 三次 JCT	<p>・整備を進める必要がある</p> <p>中国横断自動車道尾道松江線は、本州四国連絡道路尾道・今治ルート（瀬戸内しまなみ海道）と一体となって、山陰、山陽及び四国地方を南北に結ぶ地域連携構想を推進し、この圏域の産業、経済、文化の飛躍的な発展と沿線地域の生活の向上に大きく寄与する重要な路線である。</p> <p>各圏域の自立的発展や中四国地方が広域的かつ一体的な発展を遂げるためには、全線の日も早い完成が必要不可欠。</p> <p>尾道松江線には、3%の地方協力事業を含め、関連する道路に対して、平成14年度までに本県で約500億円、島根県とあわせて約700億円を投じている。これらを無駄にすることのないようにお願いしたい。</p>	<p>「有料道路方式」であれ「新直轄方式」であれ、早期の整備が不可欠と考えているが、有料の場合の「B/C」が1.0を下回っていることや、総合評価が相対的に低いことを考えると「新直轄方式」での整備でやむを得ない。 整備にあたっては、現行の整備スピードを落とすことなく早期整備をお願いしたい。更に、新たに生じる地方の負担については、必要な財政措置をお願いしたい。</p>
		三次 JCT ~ 三刀屋木次	<p>・整備を進める必要がある</p> <p>中国横断自動車道尾道松江線は、本州四国連絡道路尾道・今治ルート（瀬戸内しまなみ海道）と一体となって、山陰、山陽及び四国地方を南北に結ぶ地域連携構想を推進し、この圏域の産業、経済、文化の飛躍的な発展と沿線地域の生活の向上に大きく寄与する重要な路線である。</p> <p>各圏域の自立的発展や中四国地方が広域的かつ一体的な発展を遂げるためには、全線の日も早い完成が必要不可欠。</p> <p>尾道松江線には、3%の地方協力事業を含め、関連する道路に対して、平成14年度までに本県で約500億円、島根県とあわせて約700億円を投じている。これらを無駄にすることのないようにお願いしたい。</p>	<p>「有料道路方式」であれ「新直轄方式」であれ、早期の整備が不可欠と考えているが、有料の場合の「B/C」が1.0を下回っていることや、総合評価が相対的に低いことを考えると「新直轄方式」での整備でやむを得ない。 整備にあたっては、現行の整備スピードを落とすことなく早期整備をお願いしたい。更に、新たに生じる地方の負担については、必要な財政措置をお願いしたい。</p>