

路線名	都道府県	対 象 区 間	１．整備手法の考え方	２．その他自由意見
中部横断道	山 梨 県	吉原JCT ～ 南アルプス	吉原JCT～富沢IC間 高速道路株式会社による有料道路方式 富沢IC～六郷IC間 新直轄方式 六郷IC～南アルプスIC間 高速道路株式会社による有料道路方式	早期の全線開通が図られるよう、有料道路方式と新直轄方式を併用した整備を希望する。 但し、現計画ルートを大きく変更しないこと。
	静 岡 県	吉原JCT ～ 富沢	以下の理由により「高速道路株式会社による有料道路方式」が適切である。 ・中部横断自動車道の本県区間を無料が原則である「新直轄方式」とした場合には、有料道路として予定される第二東名までの間に新たな出入口及び幹線道路に接続する新たなアクセス道路整備が必要となり、事業費の増大など早期整備の支障となる。 ・既に中日本高速道路㈱は、工事用道路に着手済みであり地元協議も進めていることから、早期整備のためには引き続き同社による円滑な事業執行が必要である。	新潟県中越地震では、高速道路ネットワークの有効性が再確認された。中部横断自動車道は、現東名や第二東名、中央自動車道を結び高速道路ネットワークを構築するものであり、切迫する東海地震対策として、また、特定重要港湾である清水港を中心とした物流網の拡大のため、早期整備を要望する。
	静 岡 市	吉原JCT ～ 富沢	以下の理由で「中日本高速道路㈱による有料道路方式」が適切である。 ・平成１０年１２月に施行命令が出された以降、現在まで引続き各種調査等が継続して行なわれており、中日本高速道路㈱の施工環境が十分整っている。 ・第二東名高速道路が有料道路方式とされたとき、中部横断自動車道は吉原JCTで一体的に連結計画されており、物理的・地形的に他方式での分割整備は非常に困難である。 ・すでに第二東名高速道路吉原JCT建設工事に伴い中部横断自動車道の一部が施工され一体的な整備事業が進んでいる。 ・平成１７年６月に工事用道路が着工され、中日本高速道路㈱の本線工事に向けての作業が順調に進んでいる。 ・清水港と内陸部を結ぶ物流貨物の利用、また観光面からの利用が充分期待でき、料金収入による建設費の回収が十分見込まれる。	以下の理由で、整備を促進する必要がある。 ・南北軸となる中部横断自動車道は、東西軸の東名高速や中央自動車道と連結整備することにより、現在、東京港や横浜港を利用している山梨県、長野県の貨物を清水港へシフトし、都心の渋滞の回避等、効率的な物流網の形成を図る重要な路線である。 ・中部横断自動車道は、雨量規制による通行止や渋滞がたびたび発生している国道５２号の沿線地域の生活を守るとともに、広域的な医療・救急体制を確立する重要な路線である。 ・中部横断自動車道は、現在整備中の第二東名高速及び中央自動車道と連結整備により、首都圏や中部圏で大規模地震が発生した場合の代替路や緊急輸送路となる早期整備の必要な重要路線である。