

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
近畿道 紀勢線	三重県	紀伊長島～紀勢	高速道路株式会社による有料道路方式	当該路線地域の幹線道路は国道42号1本であり、雨による通行止め規制は市民生活に多大な悪影響を及ぼしている。昨年には大雨で道路が崩落し3日間通行止めも発生した。この国道に代わる安全な道路として、紀勢線の整備は緊急を要している。このため、紀勢線全線を10年以内に完成させていただきたい。また、平成25年の神宮式年遷宮の際には、世界遺産の熊野地域へのアクセス道路(平成の「伊勢路」として機能できるよう整備を推進していただきたい。
		紀勢～大宮大台	高速道路株式会社による有料道路方式	当該路線地域の幹線道路は国道42号1本であり、雨による通行止め規制は市民生活に多大な悪影響を及ぼしている。昨年には大雨で道路が崩落し3日間通行止めも発生した。この国道に代わる安全な道路として、紀勢線の整備は緊急を要している。このため、紀勢線全線を10年以内に完成させていただきたい。また、平成25年の神宮式年遷宮の際には、世界遺産の熊野地域へのアクセス道路(平成の「伊勢路」として機能できるよう整備を推進していただきたい。
	和歌山県	みなべ～白浜	1. みなべ～田辺間 平成19年度供用に向けて、現行の整備スピードを確保するため、「高速道路株式会社による有料道路方式」 2. 田辺～白浜間 県第二の都市や有数の観光地へのアクセス区間であり、東南海・南海地震時の緊急輸送道路の確保、国道42号の渋滞の観点から早期整備が必要であるため、「いずれでも早期整備が可能となる方式」	・近畿自動車道紀勢線は、近い将来発生が懸念される東南海・南海地震による地震・津波被害に備え、早急に整備が必要。 ・新直轄方式による高速道路の早期整備及びインターアクセス道路等の一体的な整備を図るため、必要な道路整備財源を確保されたい。 ・新直轄による整備に際しては、建設費だけでなく将来の維持管理も含めて実質的な地方負担が無い税財政措置を講じられたい。
近畿道 名古屋神戸線	三重県	四日市JCT～大津JCT	高速道路株式会社による有料道路方式	工事が進められている亀山JCT～大津JCTは、予定の平成19年度に開通していただきたい。 この開通により、東名阪道(四日市～亀山)の交通量が5割増加すると予測され、三重県の玄関口である当該区間で慢性的な渋滞が発生することが必至である。このため、未着工の四日市JCT～亀山JCTの整備に速やかに着手し、10年後には概ね完成させていただきたい。特に、東海環状自動車道が接続する四日市JCT～四日市北JCTの整備の遅れが東海環状自動車道整備の支障にならぬよう進捗管理していただきたい。なお、四日市JCT～亀山JCTが開通するまでの間、東名阪道(四日市～亀山)の渋滞対策に万全を期していただきたい。
		滋賀県	亀山JCT～大津JCT	「新会社による有料道路方式」
	京都府	大津JCT～城陽	「新会社による有料道路方式」	・現名神は、中部圏と近畿圏を結ぶ唯一の国幹道であり、渋滞の解消はもとより、冬期の積雪や、大事故、地震等大規模災害時における代替機能の観点からも第二名神の早期整備は不可欠である ・有料道路方式を前提に事業実施されている亀山JCT～大津JCTと一体的に機能する区間であり、同様の方式で建設管理されるべきである ・費用対便益が比較的大きい
大津JCT～城陽		○第二名神高速道路全線について、早期かつ着実に整備されたい。 ○大津JCT～城陽間 ・高速道路株式会社による有料道路方式とされたい。	・第二名神高速道路は、我が国の国土軸として、国が整備をすすめてきた道路であり、第二京阪道路や京奈和自動車道、京都縦貫自動車道などと高速道路ネットワークを形成することにより、関西圏や京都府にとっても、将来を担う重要な道路である。 また、現在、日本の物流を支えている名神高速道路が、地震や事故で通行止めにあった場合には、信頼性の高い代替ルートとして、大きな役割が期待されている。 さらに、第二名神の整備を前提に、すでに大きくまちづくりを進めている沿線市町にとっては、欠かすことのできない道路である。 ついでに、本府としても、沿線市町と連携を図りながら、主体的に協力するので、「抜本的見直し区間」を含む第二名神高速道路全線を高速道路株式会社が整備する路線に位置付け、早期整備されたい。 特に、本区間の沿線では、地元で面的整備計画の検討も進んでおり、コスト削減や円滑な設計協議のためにも、速やかに計画調整に取り組まれたい。	

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	
近畿道 名古屋神戸線	京都府	城陽～八幡	<p>○第二名神高速道路全線について、早期かつ着実に整備されたい。</p> <p>○城陽～八幡間</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高速道路株式会社による有料道路方式とされたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 城陽・八幡間は、第二京阪道路と京奈和自動車道を結び、近畿圏南北高速軸を形成するために不可欠な区間であり、近畿の高速道路ネットワークの要となる、極めて重要な区間である。</li> <li>また、第二名神の整備を前提に、すでに大きくまちづくりを進めている沿線市町にとっては、欠かすことのできない道路である。</li> <li>については、「抜本的見直し区間」を含む第二名神高速道路全線を高速道路株式会社社会が整備する路線に位置付け、早期整備をお願いしたい。</li> <li>特に、本区間は前回の国幹会議で抜本的見直し区間とされていないにもかかわらず、その影響により、事実上、事業が中断されてきたところであり、本府としても、沿線市町と連携を図りながら、主体的に協力するので、一刻も早く整備をお願いしたい。</li> </ul>	
		八幡～高槻第一JCT	<p>○第二名神高速道路全線について、早期かつ着実に整備されたい。</p> <p>○八幡～高槻第一JCT間</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高速道路株式会社による有料道路方式とされたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第二名神高速道路は、我が国の国土軸として、国が整備をするとしてきた道路であり、第二京阪道路や京奈和自動車道、京都縦貫自動車道などと高速道路ネットワークを形成することにより、関西圏や京都府にとっても、将来を担う重要な道路である。</li> <li>また、現在、日本の物流を支えている名神高速道路が、地震や事故で通行止めにあった場合には、信頼性の高い代替ルートとして、大きな役割が期待されている。</li> <li>さらに、第二名神の整備を前提に、すでに大きくまちづくりを進めている沿線市町にとっては、欠かすことのできない道路である。</li> <li>については、本府としても、沿線市町と連携を図りながら、主体的に協力するので、「抜本的見直し区間」を含む第二名神高速道路全線を高速道路株式会社が整備する路線に位置付け、早期整備されたい。</li> </ul>	
	大阪府	八幡～高槻第一JCT	新会社による有料道路方式		<p>関西圏と中部圏は25兆円の貨物が往来する、全国屈指の区間。しかしそれらを結ぶ国幹道は現在、名神高速一本のみ。</p> <p>第二名神高速道路は、新たな大動脈として、日本全体の人流・物流を支えるとともに、大災害時の代替ルートとしても機能する、国家戦略上極めて重要な道路。</p> <p>よって、国の責任において、新会社の整備する区間として位置付け、全線整備されるべきと考えている。</p>
		高槻第一JCT～神戸JCT	新会社による有料道路方式		
	兵庫県	高槻第一JCT～神戸JCT	「西日本高速道路㈱による有料道路方式」で整備を希望。		国土の骨格をなす重要な路線であり、中国自動車道等の慢性的な渋滞の解消を図るためにも、今後10年以内の供用を希望。
	神戸市	高槻第一JCT～神戸JCT	当路線は、高速道路株式会社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>〈整備の必要性〉</p> <p>近畿自動車名古屋神戸線は、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、当該路線は重要な役割を担うものと考えている。</p>

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
近畿道 名古屋大阪線	愛知県	名古屋南～高針JCT	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象区間が東南部に位置する名古屋環状2号線は、名古屋圏における都心部に集中する都市交通の分散により、交通の円滑化、環境負荷の軽減に大いに効果を発揮する都市再生プロジェクト路線である。その環状機能、ネットワーク効果をより一層発揮するためには、供用済の北回り部分と第二東名をつなぐ当区間の早期整備が是非必要である。</li> <li>・このため、既存の高速道路ネットワークによる料金収入を最大限に活用した「高速道路株式会社による有料道路方式」により、整備を図られたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スーパー中樞港湾として整備が進められている特定重要港湾名古屋港への基幹的なアクセス道路となる名古屋環状2号線西南部・南部（近畿自動車道伊勢線 名古屋市中川区～海部郡飛鳥村）について、早期に整備計画区間へ格上げし、整備着手を図っていただきたい。</li> </ul>
	名古屋市	名古屋南～高針JCT	<p>当該路線は「高速道路株式会社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高速道路に求められている有料高速道路としての機能や、他の有料高速道路12路線とネットワークを形成する名古屋都市圏の環状道路（名古屋環状2号線）としての機能を効果的に発揮するよう、有料道路方式による早期整備が必要であります。</p> <p>理由2：すでに中日本高速道路株式会社において全線工事着手され、開通目標（平成22年度）についても表明されている状況であるため、引き続き中日本高速道路株式会社による早期整備を強く要望します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○近畿自動車道 伊勢線 名古屋西JCT～飛鳥IC間を早期に整備計画区間へ格上げし、事業着手するよう強く要望します。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・名古屋西JCT～飛鳥IC間は、国の都市再生プロジェクト路線に位置付けられている名古屋環状2号線の一部であり、名古屋都市圏の通過交通や都心部に集中する自動車交通を分散させ、交通の円滑化や環境負荷の軽減を図る環状道路としての役割が期待されているため、早期環状化が必要であります。</li> <li>・我が国の「ものづくりの中核圏域」として大きな役割を果たしてきた中部圏の国際競争力をさらに高めるため、スーパー中樞港湾として整備が進められている名古屋港へ直結する名古屋西JCT～飛鳥IC間を早期整備し、ボトルネックを解消する必要があります。</li> </ul> </li> <li>○一般有料道路 伊勢湾岸道路（東海IC～飛鳥IC間）の通行料金を高速自動車国道並みに低減するよう強く要望します。</li> <li>○当面は、現在実施されている「伊勢湾岸道路利用促進暫定期間割引」を継続するとともに、少なくともETC時間帯割引（通勤割引・深夜割引）を伊勢湾岸道路にも導入するよう強く要望します。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・伊勢湾岸道路を含む伊勢湾岸自動車道は、東名高速道路及び東名阪自動車道とのネットワーク化により、大幅に交通量が増加するなど名古屋都市圏の交通円滑化に貢献しておりますが、並行する一般国道23号からの転換が進まず、慢性的な渋滞の緩和や沿道環境の改善効果は十分発揮されていないため、料金割引社会実験（往復割引方式・定額料金方式）の効果を定着させるためにも、恒久的な通行料金の低減が必要であります。</li> <li>・伊勢湾岸道路はスーパー中樞港湾として整備が進められている名古屋港へ接続するため、国際競争力をさらに高める観点からも通行料金を低減し港湾物流の効率化を図る必要があります。</li> </ul> </li> </ul>
近畿道 敦賀線	福井県	小浜西～敦賀JCT	<ul style="list-style-type: none"> <li>〔小浜西～小浜間〕</li> <li>・西日本高速道路株式会社による有料道路方式での整備を強く要請する。</li> <li>〔小浜～敦賀JCT間〕</li> <li>・中日本高速道路株式会社による有料道路方式での整備を強く要請する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・舞鶴若狭自動車道（近畿自動車道 敦賀線）は、平成15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> <li>・小浜西・敦賀間の整備については、平成17年度末で全体の約7割の用地取得が見込まれ、県においては、18年度に買収が概ね完了するよう全力で取り組んでいるので、従来のスピードを超えた整備促進を図ってほしい。</li> </ul>