

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
北海道縦貫道	北 海 道	七飯 ～ 国縫	・ 当該区間は、旧日本道路公団により区間延長の約７割を占める森～国縫間において事業の進捗が図られており、新直轄方式で実施した場合には、資産の買取が生じ、建設の促進にはつながらない。 ・ しかし、七飯～大沼間には長大トンネルの計画があり、事業費も多額なものとなることが予想され、コスト縮減に取り組む新会社にとっては大きな課題と思われる。 ・ 以上のことから、七飯～大沼間については、有料、新直轄のいずれでも早期整備が可能となる方式、大沼～国縫間については、有料道路方式とすることを基本としてお願いしたい。	

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
北海道横断道 根室線	北 海 道	余市 ～ 小樽JCT	・ 当該区間は、観光資源が豊富な積丹半島地域と道央圏とを結ぶ、道内における重要な観光ルートであると同時に、並行する国道５号のバイパスとして、慢性的な交通渋滞の解消、救急医療、災害時の代替ルートとしても重要な道路である。 ・ また、当該区間は延長２４kmと短く、既に環境影響評価を終え、着工のための諸調査もほぼ終了していることから、有料道路方式での整備をお願いしたい。	
		夕張 ～ 十勝清水	・ 当該区間は、旧日本道路公団により、横断道の不連続区間の解消に向け、これまで事業の進捗が図られており、新直轄方式で実施した場合には資産の買取が生じ、建設の促進につながらないことから、有料道路方式で事業継続をお願いしたい。	

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
日沿道	新潟県	中条 ～ 朝日	中条～荒川間 高速道路株式会社による有料道路方式 荒川～朝日間 本県の財政負担が少なく、早く、確実な整備が可能となる方式	新潟県では、県の経済発展にとって日本海側の高速道路ネットワークの完成が重要と考えているとともに、中越大震災で再認識した大災害時における代替機能の確立と県北地域の救急医療の前提となっている「命の高速道路」の整備が緊急の課題と考えております。 そのため、本県朝日～山形県温海間で早急に自動車専用道路の整備に着手していただくとともに、早期に基本計画区間の整備計画を決定し、国土開発幹線自動車道としての整備を進めていただきたい。

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
東北中央道	山 形 県	南陽高畠 ～ 山形上山	いずれでも早期整備が可能となる方式を希望する。 なお、本区間は米沢南陽道路及び山形上山～東根の有料区間に挟まれた２４Ｋｍであり、両区間の利用拡大を図るうえでも有料道路の一連の区間として利用しやすいような整備手法を望む。	東北中央自動車道は、福島・山形・秋田三県の主要都市を結び、常磐・東北・山形・秋田自動車道と連結することで、東北地方における高規格幹線道路網を形成し、地域間交流はもとより緊急時における代替、迂回路等の広域的なネットワーク機能の強化とともに、全国の交通網形成を図るうえで極めて重要な位置付けとなる路線である。 本区間は事業中の福島～米沢、米沢～米沢北、供用中の米沢南陽道路及び山形上山～東根とのネットワークを形成し、東北自動車道・山形自動車道と連結することから、福島～米沢北と一体的な整備を行うことがより大きな整備効果を発揮するものであり、早急な整備を進める必要がある。 また、一連の有料区間を利用するうえで米沢南陽道路に高速自動車国道と同様の料金サービスの導入を是非検討されたい。
		東根 ～ 尾花沢	いずれでも早期整備が可能となる方式を希望する。 なお、採算性などの課題があるとすれば、県で応分の責任を担う整備手法もやむを得ないものと考えている。	東北中央自動車道は、福島・山形・秋田三県の主要都市を結び、常磐・東北・山形・秋田自動車道と連結することで、東北地方における高規格幹線道路網を形成し、地域間交流はもとより緊急時における代替、迂回路等の広域的なネットワーク機能の強化とともに、全国の交通網形成を図るうえで極めて重要な位置付けとなる路線である。 本区間が山形上山～東根及び国が事業中の尾花沢新庄道路等と接続することにより、最上地方生活圏及び秋田県南部が高速道路ネットワークで結ばれ、山形自動車道を介して仙台都市圏はもとより東北地方全体との広域的な経済圏の拡大が期待されるなど、本県の高速交通網を構築するうえでも非常に重要な区間であり、早急な整備を進める必要がある。 なお、東北中央自動車道と国道１３号とのアクセス性を考えると、特に東根～村山間の早期区間供用を望みたい。

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
常磐道	宮 城 県	新地 ～ 亘理	○「高速道路株式会社による有料道路方式」を望みます。 ○ 常磐自動車道全体の採算性や高速道路ネットワークとしての連続性から判断すると、「高速道路株式会社による有料道路方式」が妥当であると考えております。	常磐自動車道は、首都圏と東北の太平洋沿岸地域を結び、東北縦貫自動車道や東北横断自動車道と相俟って、東北地方における新国土形成と地域連携の強化を図る大動脈として極めて重要な路線であります。 当該区間は、福島県「富岡～新地」間と一連の区間として整備され、常磐自動車道としてのネットワーク化が図られることにより、その大きな整備効果が発現されるものであり、地域の自立的発展や物流の効率化、また、東北縦貫自動車道の豪雪等による通行不能時の代替路線として、さらには近い将来想定される震災への対応や広域ネットワーク化による医療の高度化などを支援していく上でも早期の整備が望まれるものであります。
	福 島 県	常磐富岡 ～ 山元	高速自動車国道の整備については、有料道路制度を最大限に活用しつつ、これまでの進度を確保しながら、国の責任において着実に推進すべきであると考えていることから、「高速道路株式会社による有料道路方式」を選択する。	高速自動車国道は、都市が分散した特色ある７つの生活圏を形成している本県において、それら生活圏相互の「連携軸」として最も重要な道路に位置づけられている。 特に常磐自動車道は、東北縦貫自動車道と併せ、首都圏と東北地方との広域連携を強化する北東国土軸の一翼を担う極めて重要な路線である。 また、１０基の原子炉が立地する全国有数の電力供給地である浜通り地方における緊急避難路・輸送路としても早期の整備が必要である。 さらに、浜通り地方における高度な医療を担う病院までの６０分到達率は、本路線の完成で４０％から１００％となり、新生児医療や脳血管障害等の救急医療活動に極めて有効である。 これらのことから、本路線の全線供用による有機的な高速道路ネットワークの形成は、当県および東北地方の特色ある地域づくりに資する広域連携に不可欠であり、一括同時供用を要望する。

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
東関東道 水戸線	茨 城 県	鉾田 ～ 茨城ＪＣＴ	○「高速道路株式会社による有料道路方式」による早期整備をお願いしたい。 《理由》 ・東関東自動車道水戸線は、首都圏の交通混雑を緩和するための３環状９放射ネットワークの一翼を担っており、また鹿島港、常陸那珂港や成田空港、百里飛行場などの交流拠点を結び、陸・海・空の広域交通ネットワークを形成し、北関東や首都圏の交流促進を図る上で極めて重要な路線である。 ・本線は、地震などの災害時における常磐道の代替路や緊急輸送路として機能する他、高度医療施設への搬送時間の短縮や拠点都市間の相互連携の強化、更には産業立地や農産物の振興に寄与する物流・流通の利便性向上に伴い地域経済の活性化が図れるなど、地域振興に大きく寄与する路線である。 ・今回の事業評価は整備計画区間9,342kmだけであることから、ネットワークされていないため、交通量は少なく適正な評価がされていない。環境アセスでの推計交通量によると、全線供用しネットワークが形成されれば２万台を超える交通量が見込まれていることから、十分採算が取れる路線である。 ・対象区間は、成田空港、羽田空港に次ぐ首都圏の第３空港としての役割を担う百里飛行場への重要なアクセス道路である。 よって、百里飛行場の開港（平成２１年度予定）に合わせ供用を図るためには、現行どおり地方負担を求めることなく早期整備が可能な有料道路方式が、本県にとって最も適した整備手法である。	・高速自動車国道は、ネットワークを形成して機能を発揮することから、国土の骨格を形成する11,520kmは、国の責任において、道路特定財源が一般財源化された場合においても、着実に整備を推進されたい。 ・既存の高速道路の有効活用を図るため、スマートＩＣの本格導入を推進されたい。
	埼 玉 県	三郷南 ～ 高谷ＪＣＴ	高速道路株式会社による有料道路方式を要望する。	有料道路方式により、地方負担を伴うことなく早期整備をお願いしたい。
	千 葉 県	三郷南 ～ 高谷ＪＣＴ	高速道路株式会社による有料道路方式で、早期に整備することを要望します。 １ 環状道路である外かんの早期整備を図ることは、首都圏および本県にとって極めて重要であり、コスト縮減など効率的な事業推進に努め、有料道路方式による早期整備を要望します。 ２ 外かんの東側区間の整備は、都市再生プロジェクトに位置付けられており、新直轄方式の予算規模では整備の遅れが懸念されます。 ３ 新直轄方式の無料ケースの場合は、将来交通量が倍増し、設計の見直しや新たな環境対策等が必要となり、整備の大幅な遅れが生じます。 ４ 新直轄方式による新たな費用負担は困難であり、有料道路方式による早期整備を要望します。	全国路線網となる外かんや圏央道、東京湾アクアラインなどの環状道路については、広域的な交通分散機能をより適正に発揮させるため、多様で弾力的な料金施策が必要と考える。
	東 京 都	三郷南 ～ 高谷ＪＣＴ	高速道路株式会社による有料道路方式により、早期整備を図られたい。	・都市高速道路中央環状線、上記区間を含む東京外かく環状道路、首都圏中央連絡自動車道の、いわゆる首都圏３環状道路を早期かつ確実に整備促進すること。 ・首都圏の高速道路が早期に整備でき、利用者により良いサービスが提供できる、（仮称）首都圏高速道路構想について、今後、実現が図られるよう取り組むこと。 ・首都圏の高速道路を一つのネットワークと考え、高速道路の料金体系については、利用者等の視点に立った適切な見直しを行うこと。
東関東道 館山線	千 葉 県	君津 ～ 富津中央	高速道路株式会社による有料道路方式で、早期に整備することを要望します。 １ 東関東自動車道館山線は、収用手続きを経て整備区間のすべての用地を取得し、現在、全線にわたり工事が進められているところであります。 ２ このことから、１日も早い完成により、早急に整備効果を発揮させることが有益であることから、高速道路株式会社による有料道路方式での早期整備を要望いたします。	

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
北関東道	茨 城 県	宇都宮上三川 ～ 友部	○「高速道路株式会社による有料道路方式」による早期整備をお願いしたい。 《理由》 ・北関東自動車道は、常磐道、東北道、関越道を連結することにより、広域的な高速道路ネットワークを構築する極めて重要な路線である。 ・北関東自動車道が直結する常陸那珂港の整備が進み、取扱い貨物量も増大する中、港湾内の関連用地には新たに企業の立地が決定するなど、北関東自動車道の早期供用が強く期待されており、高い採算性が見込まれている。 ・対象区間は、全区間で用地取得がほぼ完了し、工事に關しても、全区間で着手されるなど、整備が順調に進められており、既に供用開始を目前に控える段階に達している。 よって、現行どおり地方負担を求めることなく早期整備が可能な有料道路方式が、本県にとって最も適した整備手法である。	・高速自動車国道は、ネットワークを形成して機能を発揮することから、国土の骨格を形成する11,520kmは、国の責任において、道路特定財源が一般財源化された場合においても、着実に整備を推進されたい。 ・既存の高速道路の有効活用を図るため、スマートＩＣの本格導入を推進されたい。
	栃 木 県	伊勢崎 ～ 岩舟ＪＣＴ	整備手法 「高速道路株式会社による有料道路方式」 理由 （１）北関東自動車道は、常磐道、関越道をはじめとする全国的高速道路網と一体となってネットワークを形成し、地域の発展に欠くことのできない重要な道路であること、さらに、長期的にも多くの交通需要及び高い採算性が見込まれることから、有料道路方式が最も適した整備手法である。	１ 高速自動車国道は、国の根幹的なインフラであり、豊かな地域社会の形成にはネットワークの連続性の確保が極めて重要であることから、北関東自動車道についても早期に全線開通できるよう整備を推進されたい。 ２ 既存の高速道路の機能及び利便性を高めるため、上河内ＳＡ及び那須高原ＳＡのスマートＩＣ社会実験や、栃木県北部東北自動車道社会実験の成果を十分に反映され、高速道路のより一層の有効活用を図られたい。
		宇都宮上三川 ～ 友部(県境)	（２）北関東自動車道沿線においては、全線開通に合わせ、インターへのアクセス道路の整備や、沿線における各種開発プロジェクトが推進され、各企業も大きな期待を寄せていることから、早期整備が可能な有料道路方式が最も適した整備手法である。	
	群 馬 県	伊勢崎～岩舟ＪＣＴ	高速自動車国道の評価結果における北関東自動車道の整備効果は、全国上位に位置している。 本県としては、今までどおり国の責任による北関東自動車道の建設、及び早期全線開通を基本方針としており、引き続き「高速道路株式会社による有料道路方式」により早期に整備されたい。	北関東自動車道は、北関東３県の主要都市と、国際交流港湾常陸那珂港を連結することにより、東京圏に一極集中している物流体系を再編するとともに、北関東各都市の連携・交流を強化し、東京圏から自立した地方都市圏を形成するための大動脈として、極めて重要な基幹道路である。 また、関越道、常磐道、東北縦貫自動車道と一体となり、更に上信越道、中部横断自動車道と大環状連携軸を構築することにより、西日本との連携と交流を促進し、多軸型、多極分散型国土形成を達成する上でも、大きく貢献する国家プロジェクトである。 現在、部分開通という非効率な状態であるが、全線開通による経済効果は北関東３県のみならず、首都圏にも大きな効果をもたらすものであり、一刻も早い開通が必要である。

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
東海北陸道	岐 阜 県	飛驒清見 ～ 白川郷	「高速道路株式会社による有料道路方式」 整備の必要性 ・東海北陸自動車道は本区間のみが未開通（前後まで整備済み）。 ・当区間を整備することにより、東海と北陸が直結することになり、両地域の発展、振興に多大な効果が生まれる。 整備の手法 ・当区間が開通することにより交通量の増加が見込まれ、採算性が上がることから、引き続き中日本高速道路㈱により整備されたい。 ・全国的高速国道ネットワークの一部を形成する部分であり、中部地区を一元的に管理する中日本高速道路㈱により、整備されたい。	○東海北陸自動車道 四車線化事業(瓢ヶ岳PA～五箇山IC)について整備の必要性 ・飛驒清見～白川郷間の開通後に、交通量の増加が見込まれる。 ・対面通行区間であり、高速機能の確保や交通事故防止の観点から、四車線化が必要。 整備の手法 ・飛驒清見～白川郷間が開通することにより交通量の増加が見込まれ、採算性に好影響もあることから、引き続き中日本高速道路㈱により整備されたい。 ・全国的高速国道ネットワークの一部を形成する部分であり、管理の一元化の面からも、引き続き中日本高速道路㈱により整備されたい。 ○東海北陸自動車道 飛驒トンネル区間 料金の設定について 高速自動車国道の料金は、償還主義の原則と公正妥当主義の原則に基づき決定されており、飛驒トンネル区間は建設費が他区間より高いため、他の長大トンネル区間と同様に特別料金が設定されることが想定される。しかし、東海北陸自動車道をより利用しやすい道路とするために、出来る限り国幹道の料金体系に近い、安価な設定とされたい。 ○スマートインターの設置 スマートインター設置にかかるスキームを早期に提示されたい。 スマートインター設置に当たっては、積極的な整備を推進するとともに、地元負担を伴わない手法を検討されたい。

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
第二東海道	神奈川県	海老名南JCT ～ 御殿場JCT	・第二東名は、現東名と一体となって機能する路線であり、「高速自動車国道の評価」における総合評価も高いことから、「高速道路株式会社による有料道路方式」と考える。 ・なお、新直轄方式により無料道路となった場合の交通は、有料の現東名を避け、第二東名に流れることは明白で、料金アンバランスによって第二東名周辺に大変な渋滞が発生する恐れがある。	第二東名は、容量を大きく超える交通量によって機能が低下している現東名を補完し、沿線地域の渋滞や沿道環境の改善、地域・産業経済の発展や、災害時の代替路として機能する重要な路線であり、「その整備は早急に進める必要」がある。
	静岡県	秦野 ～ 新城	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。 ・本区間が、無料が原則である「新直轄方式」で整備されると、供用時の交通量が大幅に増大し、現行の暫定4車線では交通処理が難しく、6車線での整備が不可欠となることから、事業費の増大など早期整備の支障となる。 ・無料が原則である「新直轄方式」で整備されると、現東名の収入が減収し全国的高速道路ネットワークの早期整備に支障をきたす。	現東名の慢性的な渋滞（平成16年 約4,700回）や多発する事故（平成16年の通行止め41回）を解消し、切迫する東海地震時には代替路として重要な役割を担う第二東名は、既に静岡県内（御殿場JCT以西）で全線延長の99%が本体工事に着手済みであり、一日も早い供用を要望する。 また、未着手の秦野から御殿場JCTの間については、地元の推進体制も整っていることから、早期事業化を要望する。
	静岡市	富士 ～ 藤枝岡部	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。 ・第二東名は、現東名と一体となって交通機能を分担する路線であり、整備にあたっては現東名の収益等を活用すべきである。 ・新直轄方式により本区間が無料道路となった場合、並行する現東名から交通が転換し、現東名の料金収入は減少するとともに、第二東名及び接続道路の大渋滞が予想される。 ・本区間の事業進捗率は高く、引続き集中投資により早期に料金収入を得ることが得策である。（平成18年1月現在、用地買収率約99.8%、工事着手延長率約99.2%）	以下の理由で、整備を促進する必要がある。 ・第二東名は、交通量の増大に伴い慢性的な渋滞の発生や多発する事故により、その機能が低下している現東名と交通機能の分担を行うことで、我が国の東西交通を支える大動脈となる重要な路線である。 ・圏央道や第二名神、さらには中部横断道と接続することにより、国土の大動脈として東京圏、中部圏、関西圏の三大都市圏の連携を強化する路線である。 ・地震や台風などの災害時には交通機能を確保する代替路として極めて重要な路線であり、政府の中央防災会議が策定した東海地震対策大綱においても、地震に強い交通基盤づくりのため第二東名の整備推進が位置付けられているので、早期の部分供用が必要である。
	愛知県	引佐JCT ～ 豊田東JCT	・第二東海自動車道は、21世紀の我が国の新たな国土の大動脈として、全国的高速ネットワークの中枢をなし、また、当地域において想定されている東海・東南海地震等災害時における代替交通機能を確保するうえでも重要な道路である。その効果を最大限に発揮させ、現東名岡崎IC周辺の著しい渋滞を解消するためにも、供用済の伊勢湾岸自動車道と工事が進捗している静岡県内区間をつなぐ当区間の早期整備が是非必要である。 ・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。	・第二東海自動車道、近畿自動車道名古屋神戸線の一部である東海インターから飛鳥インター間の一般有料道路「伊勢湾岸道路」を高速自動車国道並みに、料金の低減を図られたい。 ・当面、少なくとも「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、一般有料道路「東海環状自動車道」に試行的に導入された時間帯割引（深夜割引・通勤割引）を、「伊勢湾岸道路」にも導入されたい。

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
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。

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」	・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 ・すでに有料道路方式を前提に事業が実施されている ・全工区工事発注済みであり、事業進捗が図られている ・費用対便益が大きく、総合評価も高い
		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
	京都府	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。 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。 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	○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。 ○城陽～八幡間 ・ 高速道路株式会社による有料道路方式とされたい。	・ 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。 - 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。 - 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。 - 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。
		八幡 ～ 高槻第一ＪＣＴ	○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。 ○八幡～高槻第一ＪＣＴ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。 - 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。 - 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。
	大 阪 府	八幡 ～ 高槻第一ＪＣＴ	新会社による有料道路方式	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。 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。 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。
		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。	整備の必要性 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。 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。

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	・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。 ・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。	・スーパー中枢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～海部郡飛島村）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。
	名古屋市	名古屋南 ～ 高針ＪＣＴ	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。 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。 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。	○近畿自動車道 伊勢線 名古屋西ＪＣＴ～飛島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。 ・名古屋西ＪＣＴ～飛島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。 ・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、スーパー中枢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～飛島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。 ○一般有料道路 伊勢湾岸道路（東海ＩＣ～飛島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。 ○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。 ・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。 ・伊勢湾岸道路はスーパー中枢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。
近畿道 敦賀線	福 井 県	小浜西 ～ 敦賀ＪＣＴ	〔小浜西～小浜間〕 ・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。 〔小浜～敦賀ＪＣＴ間〕 ・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。	・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。 ・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。 ・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。 ・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。

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
中国横断道 姫路鳥取線	兵 庫 県	播磨新宮 ～ 山崎ＪＣＴ	「西日本高速道路㈱による有料道路方式」で整備を希望。	山陽自動車道と中国自動車道を接続するとともに、播磨科学公園都市へのアクセス路となる路線であり、早期事業化を希望。

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
山陰道	島 根 県	宍道JCT ～ 出雲	整備手法：高速道路株式会社による有料道路方式 理由等： 宍道～出雲間は、県内で最も人口と産業の集積が進んでいる宍道湖中海圏域の一体化を図るために極めて重要な区間であり、この地域の発展には欠くことのできないもので、早期完成は地域住民はもとより県民の悲願である。 県が受託実施している用地取得事務も殆ど終了し、宍道～斐川間は全区間、斐川～出雲間で約７０％の区間で工事着手されており、引き続き西日本高速道路株式会社で整備促進され早期完成をお願いしたい。	本県の高速道路計画延長は、山陰自動車道や中国横断自動車道など、計２８３kmであるが、供用率は４．７％であって、全国平均の６．９％に比べて大きく遅れており、その早期整備を県政の最重要課題として取り組んでいるところである。 特に、山陰自動車道の出雲以西の区間は、整備計画区間９，３４２kmの外であり、一部国道バイパス事業で整備中の区間もあるが、未だ７４kmもの区間が事業化に至っていない。 国土開発幹線自動車道法等に定める法定予定路線１１，５２０kmは、国土の根幹的な施設であり、全国高速道路の早期ネットワークを図るため、未事業化区間についての整備手法・整備時期など将来ビジョンを早急に示すべきである。 このように整備手法が明らかになっていない中、本県は早期整備のため大変厳しい財政状況ではあるが、あえて地元負担の生じる国道バイパス事業として整備している。しかし、これらの区間は、実質的に法定予定路線１１，５２０kmの一部を構成する路線であるので、地元負担については、新直轄事業と同様とすべきである。

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
四国横断道	徳 島 県	小松島 ～ 徳島ＪＣＴ	小松島～徳島東間 「新直轄方式」での整備を要望します。 四国横断自動車道の早期完成は当県の喫緊の課題となっており、その整備手法として、未供用区間の中間点である徳島東ＩＣを境に北は「高速道路株式会社による有料道路方式」、南は「新直轄方式」で整備するのが最も早い方法であるとの認識から、当該区間は「新直轄方式」による整備を要望します。 また、徳島市以南の幹線道路は国道５５号に依存しており、当該区間を「新直轄方式」で整備することで、国道の渋滞緩和がなされ、四国横断自動車道全体の活用に資すると考えております。 徳島東～徳島ＪＣＴ間 「高速道路株式会社による有料道路方式」での整備を要望します。 上記の理由により、早期整備のため、当該区間については「高速道路株式会社による有料道路方式」による整備を要望します。	
		徳島～徳島ＪＣＴ～鳴門ＪＣＴ	「高速道路株式会社による有料道路方式」での整備を要望します。 徳島～鳴門ＪＣＴは、「有料道路方式」の徳島自動車道と高松自動車道とを連結する区間であることや、新会社により設計協議が終了し、用地取得や一部本工事に着手している状況からも、引き続き「高速道路株式会社による有料道路方式」による整備を要望します。	高速道路利用者の利便性の向上や資産活用による地域開発に資するため松茂ＰＡ（仮称）を同時着工されるよう要望します

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
東九州道	福岡県	苅田北九州空港 ～ 豊津	○当該区間は、有料道路方式として事業中の区間であり、早期に完成するためにも引き続き西日本高速道路株式会社による整備が必要である。	
		椎田南 ～ 宇佐	○当該区間は、費用対便益及び採算性ともに高水準であることから、県としては有料道路方式による早期整備を希望する。	○苅田北九州空港～豊津間も含めて本路線の沿線には自動車産業を中心に企業活動が積極的に展開されている。用地取得や文化財調査等に対して地元自治体や経済界等とともに全面的な支援を行うこととしており、７年間程度で完成することを西日本高速道路株式会社に対して強く要望している。
	大分県	椎田南 ～ 宇佐	・早期着手と早期整備が可能と考える。 ・西日本地域での採算性による優先順位が比較的高い。 ・当該区間の前後は、既に有料道路で開通。（「椎田道路」、「宇佐別府道路」活用による一環性） ・将来における自動車産業をはじめ、耶馬溪に代表される観光等のポテンシャルが高い。 ・当該地域は、自動車、半導体、電子機器等の産業集積が進んでおり、また、北九州の１００万都市と別府・大分の６０万都市を結ぶ最重要路線であり、しかも一巡目の高速道路である。 これらのことから、当該区間は「西日本高速道路株式会社による有料道路方式」で整備することを希望する。	・北九州から当該地域は、トヨタ、日産、ダイハツ等の自動車産業が集積しており、年々、増産体制に入っている。（平成１７年８９万台体制→平成１８年度１０１万台体制） ・高速道路の建設に対する地域の盛り上がりが大きい。 *大分経済同友会や日本青年会議所、さらに「道づくりを考える女性の会」、中津市、宇佐市等による度重なる要望活動や、１８９万人にも及び署名活動等、地域全体が熱い思いを持っている。 ７．２ 「椎田～宇佐間」総決起大会 ２，０００人規模 福岡県、大分県、北九州市、九州山口経済連合会主催 ８．１９ 東九州自動車道地方大会 １，０００人規模 東九州自動車道促進期成会、九州山口経済連合会主催 １０．１９ 東九州自動車道中央大会 ３００人規模 東九州自動車道促進期成会、九州山口経済連合会主催 １２．１ 東九州自動車道優先着工フォーラム ６００人規模 大分経済同友会主催
		津久見 ～ 蒲江	「津久見～佐伯」間 ・平成２０年開催予定の大分国体までの完成を確実にする為、時間的ロスを生じないようにスピードを落とさず引き続き整備をお願いしたい。 ・用地買収が既に９９％取得済みで、工事も全線で発注済となっている。 以上のことから、整備のスピードを落とすことなく引き続き「西日本高速道路株式会社による有料道路方式」による整備を希望する。 「佐伯～蒲江」間 ・西日本地域での採算性、進捗率等の観点から勘案し、当該区間は新直轄方式で施行した方が早期整備が可能と考える。 ・県内早期完成の手法として有料・直轄事業が個々に実施可能となる（県内区間が平行して実施可能となる。） ・当該区間に続く「蒲江～北川」間が新直轄方式で事業中である。（活用の一環性） ・交通量は比較的小さいが新直轄方式となれば、通行料が無料で追加インター設置も容易となり、交通量も大幅に見込める為、県南地域の活性化に寄与できる。 これらのことから、「佐伯～蒲江」間は「新直轄方式」による整備を希望する。	・当該地域では、２巡目国体の開催が予定され、また良好なりアス式海岸となっていることから漁業が盛んで農林水産品の流通、観光周遊ルート等による地域活性化や、大分市ではキャノン、東芝等の世界に飛躍する企業の生産拠点の集積が進んでおり若者定住を図るうえで、高速道路の早期整備が待ち望まれている。 ・高速道路の建設に対する地域の盛り上がりが大きい。 *大分経済同友会や日本青年会議所、大分デザイン会議さらに「道づくりを考える女性の会」、佐伯市、津久見市等による度重なる要望活動や、１８９万人にも及び署名活動等地域全体が熱い思いを持っている。 ８．１９ 東九州自動車道地方大会、１，０００人規模 東九州自動車道促進期成会、九州山口経済連合会主催 １０．１９ 東九州自動車道中央大会、１，０００人規模 東九州自動車道促進期成会、九州山口経済連合会主催 １２．１ 東九州自動車道優先着工フォーラム、６００人規模 大分経済同友会主催 １・１１ 「津久見～蒲江間」早期整備緊急フォーラム ４００人規模、大分デザイン会議主催
	宮崎県	門川 ～ 西都	門川～西都間：「高速道路株式会社による有料道路方式」 当区間は、採算性も相対的に高く、また、これまで旧日本道路公団により用地取得や工事などの事業進捗が図られてきた。 このようなことから、新直轄区間を３区間抱える本県にとっては、早期整備を可能とするために、西日本高速道路株式会社により引き続き「有料道路方式」による整備を望む。	特になし。