２　交通ネットワークの構築について

【国土交通省】

≪提案・要望事項≫

１　高規格幹線道路網の整備は、国土の強靭化、地方創生を実現し、経済に好循環をもたらすストック効果を発揮するためには不可欠なものであり、更なる整備が望まれる。基幹ネットワークとして十分な機能を果たすよう、中部横断・中部縦貫・三遠南信自動車道について、国の責任において早期整備を図ること。

２　国道 18・19・20・153・158 号の直轄事業を着実に進めるとともに、県が実施する国道 153 号伊那バイパス、木曽川右岸道路、松本糸魚川連絡道路などについて、整備が促進されるよう必要な財源を確保すること。

３　県内外の主要都市を結び、「ヒト」「モノ」の流動に大きな役割を果たす、中央東線など幹線鉄道の高速化、安全・安定輸送の確保及び利便性の向上など、鉄道ネットワークの充実のため必要な施策を講じること。

≪提案・要望の考え方≫

【現況、課題等】

（高規格幹線道路・幹線道路）

県内の高規格幹線道路は、計画延長 約 439km のうち、約 331km が供用済み、未供用区間は、中部横断自動車道 約 37km、中部縦貫自動車道 約 33km、三遠南信自動車道 約 38km であり、早期の整備、早期の効果発現が望まれている。

地域高規格道路や一般国道等に対しても、市町村や県民等から整備を求める声が大きい。

（幹線鉄道）

人口減少、少子高齢化社会やインフラの老朽化など、鉄道事業者を取り巻く経営環境が厳しさを増す中、地方の幹線鉄道の高速化等を図るための抜本的な施設設備の新設、改良への投資は進まない。地方創生を進める上で、幹線鉄道は大きな役割を果たすものであり、その整備を促進するためには、鉄道事業者のみならず、国家的見地での検討が必要である。

中央東線については、昨年４月に「自由民主党　中央東線高速化促進議員連盟（会長：後藤茂之 衆議院議員）」が設立されたところ。高速化や輸送力強化に向けて、財源の問題や事業スキームのあり方など議論を進めている。

【長野県の取組】

（高規格幹線道路・幹線道路）

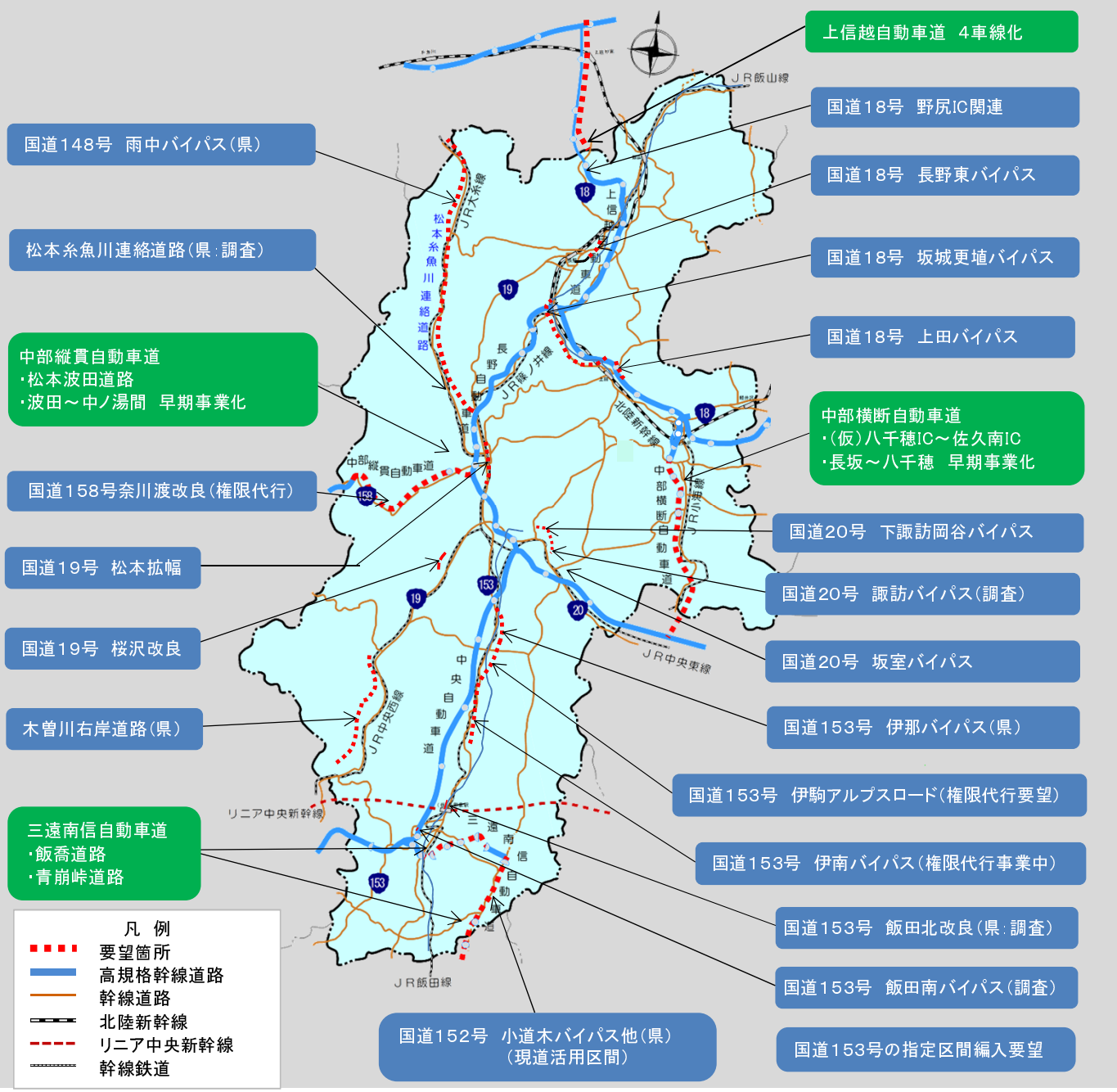
骨格となる高規格幹線道路及び直轄国道の整備の促進を国に要望するとともに、県においても５か年計画に具体的な整備箇所を明示し幹線道路等の整備を推進している。

（幹線鉄道）

中央東線の高速化に向けては、平成 20 年 1 月に、山梨県や沿線市町村、経済団体とともに「中央東線高速化促進広域期成同盟会」を設立し、高速化や快適性の向上等についてＪＲ東日本に要望している。他の路線については、沿線自治体等とともに設置した協議会等を通じ、利用促進を含めた取組を行っている。

（県所管部局）建設部、企画振興部

【参考】



中部横断自動車道

佐久町IC(仮称)付近

八千穂IC(仮称)付近

三遠南信自動車道

飯喬道路 飯田東IC(仮称)

青崩峠道路　青崩トンネル(仮称)

権限代行事業

国道153号　伊南バイパス

国道158号　奈川渡改良