

本州中央部広域交流圏の結節 機能強化に向けた今後の方針

本州中央部広域交流圏結節機能強化に関する検討会議

目 次

第 1	検討会議の設置	・・・ 1
第 2	本州中央部広域交流圏の結節機能強化に向けた今後の方針	・・・ 3
1	趣 旨	・・・ 3
2	「新幹線との円滑なアクセスの確保」及び「県内主要都市との円滑な移動の確保」	・・・ 3
	(1) 篠ノ井線の改良・利便性向上	
	(2) 上信越自動車道更埴 J C T 付近における北陸新幹線新駅の設置	
	(3) 飯田線の改良・利便性向上	
	(4) 松本糸魚川連絡道路の整備	
	(5) 松本・上田間の道路整備（国道 143 号青木峠トンネル）	
	(6) 松本・佐久、松本・上田間の道路整備（全線整備）	
	(7) 有料道路の早期無料化（三才山トンネル）	
	(8) 高速バス路線の充実等	
	(9) リニア中央新幹線山梨県駅駐車場等の整備	
3	「大都市圏等との円滑な移動の確保」	・・・ 9
	(1) 中央東線の改良・利便性向上	
	(2) 中央西線の利便性向上	
	(3) 大糸線の利便性向上	
	(4) 中部縦貫自動車道の整備	
	(5) 中部横断自動車道の整備	
	(6) 諏訪湖スマート I C（仮称）の整備	
	(7) 中央自動車道の渋滞対策	
4	「大都市圏等との円滑な移動の確保」及び「海外との円滑な移動環境の形成」	・・・ 13
	○ 信州まつもと空港の路線拡充及び機能強化	
第 3	検討会議の開催状況	・・・ 15

第1 検討会議の設置

長野県では、新幹線、高規格幹線道路、空港等の高速交通ネットワークの充実や地域交通基盤の整備を進め、三大都市圏をはじめとした全国各地との移動の円滑化を図ってきたが、今後、本県を含む本州の中央部においては、北陸新幹線とリニア中央新幹線による東日本と西日本とを結ぶ周回型ネットワークの形成や高規格幹線道路等の整備による太平洋と日本海を結ぶ多重的なネットワークの形成が見込まれている。

「長野県新総合交通ビジョン」（平成25年3月策定）では、これらの大規模な交流ネットワークを最大限に活用し、本州中央部に位置する本県の優位性を発揮することで、本県を中心として、県境を越えた大きな流動を創出し、東日本と西日本、太平洋と日本海を結ぶ大規模な「本州中央部広域交流圏」の構築を目指している。

この交流圏の実現に向けては、太平洋・日本海沿いの大規模な流動の内陸化を図るとともに、北陸新幹線及びリニア中央新幹線等による流動を機能的に結び付けることが必要である。

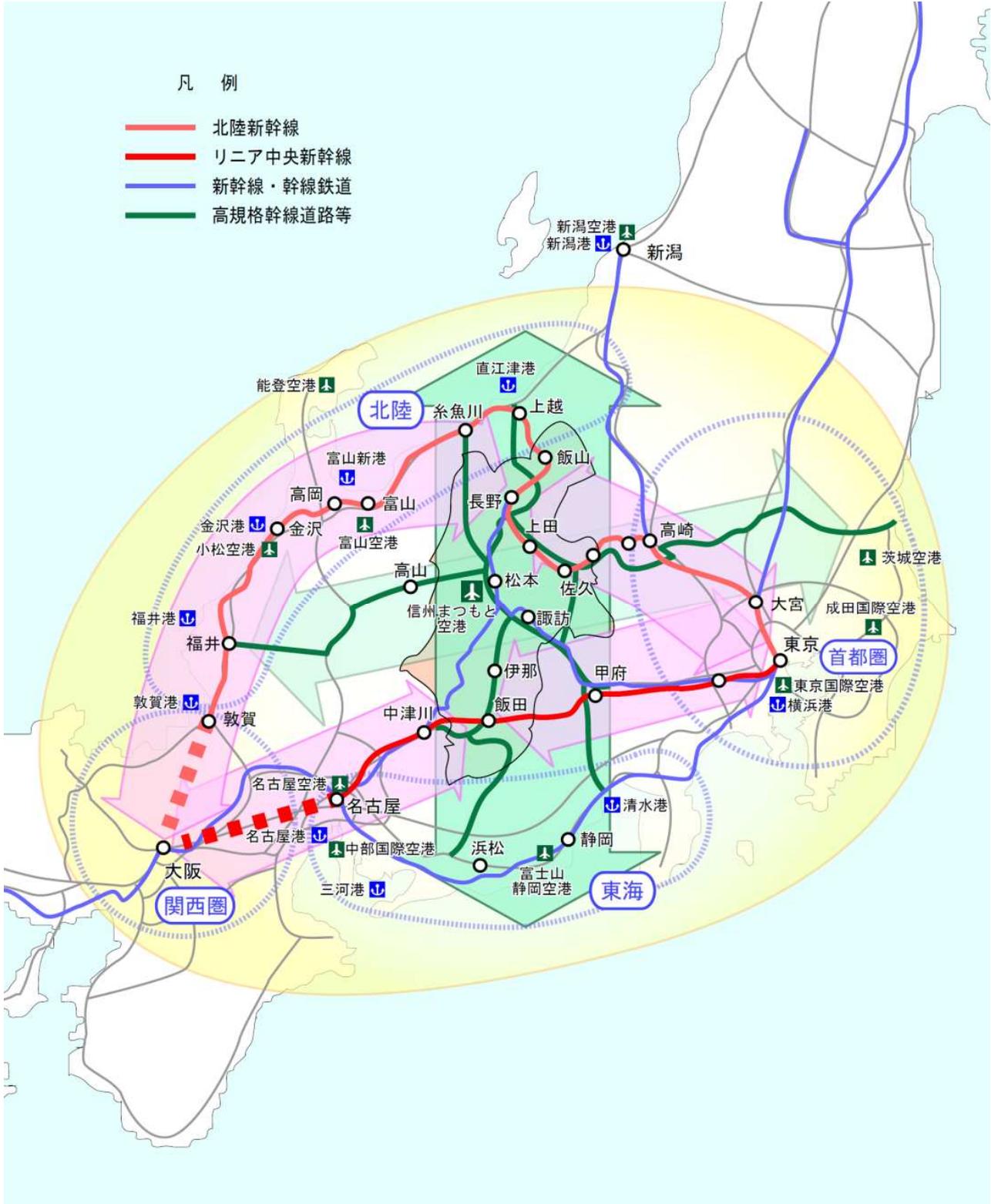
そこで、これらの流動の中心に位置し、交流圏のハブ機能としての役割が期待される諏訪・松本・大北地域における交通体系のあり方について検討するため、平成25年12月に県及び同地域の市町村、経済団体による「本州中央部広域交流圏結節機能強化に関する検討会議」を設置した。

会議では、道路、鉄道、空路、更にはバス輸送も含めた諏訪・松本・大北地域の総合的な交通体系の強化に向け、「新幹線との円滑なアクセスの確保」、「県内主要都市との円滑な移動の確保」、「大都市圏との円滑な移動の確保」、「海外との円滑な移動環境の形成」の4つの観点から、ハードとソフト両面の方策について検討した。

【構成団体】

	市町村	経済団体	県
諏訪	岡谷市 諏訪市 茅野市 諏訪広域連合	岡谷商工会議所 諏訪商工会議所 茅野商工会議所 下諏訪商工会議所	諏訪地方事務所 諏訪建設事務所
松本	松本市 塩尻市 安曇野市 松本広域連合	松本商工会議所 塩尻商工会議所 安曇野市商工会	松本地方事務所 松本建設事務所 安曇野建設事務所
大北	大町市 北アルプス広域連合	大町商工会議所	北安曇地方事務所 大町建設事務所
			企画振興部 建設部

本州中央部広域交流圏



※「長野県新総合交通ビジョン」(平成 25 年 3 月) から抜粋

第2 本州中央部広域交流圏の結節機能強化に向けた今後の方針

1 趣 旨

この「本州中央部広域交流圏の結節機能強化に向けた今後の方針」は、検討会議を構成する団体の合意としての性格を持つものであり、今後、構成団体は、この方針に基づき、個々の施策に取り組んでいくものとする。

2 「新幹線との円滑なアクセスの確保」及び「県内主要都市との円滑な移動の確保」

(1) 篠ノ井線の改良・利便性向上

① 鉄道施設の改良

【現状・課題】

篠ノ井線は、塩尻駅から篠ノ井駅に至る延長 66.7 km の路線で、沿線地域の日常生活や経済活動を支えるとともに、本県の主要都市である長野と松本を結び、本県交通の南北軸の形成に中心的な役割を担う重要な幹線鉄道である。

平成 27 年 12 月現在、松本駅～長野駅間を 1 日当たり、特急「しなの」が 13 往復（片道最速 49 分）、普通列車が上下合わせて 36 本（うち快速列車 5 本）運行されている。

沿線市町村等からは高速化等を求められているが、全線 66.7 km のうち、松本駅～篠ノ井駅間に約 47 km の単線区間があるとともに、姨捨駅付近に急こう配があり、急曲線が連続していることなどから、線形の改良等を行わなければ現状以上の高速化を図ることは難しい状況になっている。

一方、松本駅～篠ノ井駅間の平成 26 年度の平均通過人員（1 日 1 km 当たり）は、JR が発足した昭和 62 年度に比べ、約 3 割減少しており、利用者が減少する中で、多額の事業費が予想される大規模な改良は進んでいない。

【今後の方針】

北陸新幹線長野駅と諏訪・松本地域との結節を強化するため、県は、沿線市町村等と連携しながら、篠ノ井線の高速化に向けて取り組んでいくものとする。

これまで実施された全国の JR 路線における大規模な高速化事業は、関係自治体と JR との綿密な協議により実現したものであることを踏まえ、まずは経営主体である JR 東日本の協力を得ながら、改良の手法、費用等について研究を進めていくことが必要である。

また、利用者数の減少により、JR 東日本の投資環境は厳しいものと推察される中、地方創生を進める上で重要な社会資本である幹線鉄道の高速化等を促進するためには、公的負担のあり方も含め、財源確保の方策等についても検討していくことが必要である。

② 利便性の向上

ア 諏訪地域と長野駅間の直通列車運行

【現状・課題】

諏訪地域と長野駅の間には、平成 27 年 12 月現在、1 日当たり上下合わせて 20 本の直通列車が運行されているが、優等列車は運行されていない。このため、諏訪地域から長野駅へ優等列車を利用して行く場合、松本駅又は塩尻駅での乗換えが必要となっており、諏訪地域からは、長野駅直通の優等列車の導入又は快速列車の増便を求める声がある。

平成 27 年 3 月のダイヤ改正において、朝時間帯の上諏訪発・長野行き普通列車 1 本が快速化され、所要時間の 12 分短縮と北陸新幹線への接続が図られたが、一方で、通過駅となった駅の所在市町村からは停車を望む声もあり、時間短縮と停車駅確保の両立は難しい面がある。

【今後の方針】

諏訪地域と長野駅を直通する優等列車等の運行については、通過駅となる地域に配慮しつつ、県は、沿線市町村とともに、JR 東日本に働きかけていくものとする。

イ 信州特急料金回数券の利用条件緩和

【現状・課題】

長野駅～松本駅間は、特急「しなの」を利用した場合、運賃のほかに特急料金（自由席 1,180 円）が必要である。

JR 東日本では、特急列車の利用促進を目的として、4 枚つづり・有効期間 1 か月の「信州特急料金回数券」(※)を 2,040 円（1 枚当たり 510 円）で販売しており、特急料金の大幅な軽減を図っている。

一方、沿線市町村からは、更なる利便性の向上や利用促進の観点から、2 枚単位での販売や有効期間の延長など、利用条件の緩和を求める声がある。

(※) 乗車券との併用で、長野県内（JR 東海管内の中央西線、飯田線を除く）を走る特急列車の自由席を利用できる 4 枚つづりの回数券。途中下車しない限り特急列車の乗継ぎが可能である。

【今後の方針】

「信州特急料金回数券」の利用条件の緩和により、篠ノ井線の利用が促進され、県内主要都市間の流動が活発化することが期待されるため、県は、沿線市町村とともに、JR 東日本に働きかけていくものとする。

(2) 上信越自動車道更埴 JCT 付近における北陸新幹線新駅の設置

【現状・課題】

「北陸新幹線新駅誘致期成同盟会（会長：千曲市長）」が、上信越自動車道更埴 JCT 付近への新幹線新駅の設置に向け、誘致運動を行っている。

現在、中信地域から首都圏への移動方法については、中央東線の特急「あずさ」「スーパーあずさ」利用のほか、篠ノ井線を利用し長野駅から北陸新幹線に乗り換える方法や、自動車を利用し上田駅から北陸新幹線を利用する方法、高速バスの利用など、複数の選択肢

がある。

千曲市がまとめた「新幹線新駅設置に伴う時間・距離・料金等調査報告書」によれば、松本市から東京への移動時間は、高速道路と新駅を利用した場合、現行で鉄道を利用した最短の場合に比べ、23分程度短縮するとしている。

新駅の設置を検討するにあたっては、既存駅からの利用者の転移に抛らない新規の利用者数の把握が不可欠であるが、「千曲市新幹線新駅を活かしたまちづくり基本構想」では、新駅利用者（乗降者）の想定を1日当たり2,400人としているものの、新規利用者の推計はなされておらず、既存駅にどのような影響を及ぼすか分からない。

【今後の方針】

更埴JCT付近に北陸新幹線新駅が設置された場合、中信地域にとっては、新幹線へのアクセス時間が短縮されるが、既存駅も含め、人の流れの変化が不明である。

新駅設置は、整備新幹線では過去に例がなく、新駅を設置することによって新幹線利用者がどの程度増加するのか、新たな需要や既存駅への影響について見極める必要がある。

(3) 飯田線の改良・利便性向上

① 鉄道施設の改良

【現状・課題】

飯田線は、豊橋駅から辰野駅に至る延長195.7kmの路線で、沿線地域の日常生活を支えるとともに、南信地域における交通の南北軸を形成し、更には本県と中京圏とを結ぶ重要な鉄道路線である。

平成27年12月現在、飯田駅～岡谷駅間の直通列車は、1日当たり上下合わせて27本運行されているが、優等列車は運行されていない。

同線は、既存の集落を結び、河岸段丘を等高線に沿う形で線路が敷設されたため、急曲線が多く、高速化を図るためには大規模な線形の改良が必要である。

【今後の方針】

飯田線の高速化については、大規模な改良が必要なことから、県は、事業費、整備効果等も含め、その実現性について、今後も研究を進めるものとする。

② 利便性の向上

【現状・課題】

飯田線の利便性向上については、県、沿線市町村、経済団体等で構成される「JR飯田線活性化期成同盟会」が、イベント列車の企画などを通じて利用促進に取り組んでいるほか、JR東海に対し利用者の意見を踏まえたダイヤ編成等について要望活動を行っている。

また、リニア中央新幹線開業時には長野県駅（※）へのアクセス手段として活用されることも踏まえ、利便性の向上を図っていく必要がある。

（※）リニア駅の名称は未定であるため、この方針では飯田市に設置予定の駅を「長野県駅」と表記する。同様に山梨県甲府市の駅を「山梨県駅」、岐阜県中津川市の駅を「岐阜県駅」と表記する。

【今後の方針】

平成 39 年のリニア開業に向け、県は、沿線市町村等とともに、飯田線の利便性向上等を J R 東海に働きかけていくものとする。

(4) 松本系魚川連絡道路の整備

【現状・課題】

松本系魚川連絡道路は、長野県松本市から新潟県糸魚川市に至る延長約 100km（長野県内約 80km）の地域高規格道路である。平成 10 年に全線が計画路線に指定され、県内では、平成 17 年までに安曇野市～大町市間の約 15km と小谷村の約 4 km が調査区間に指定されている。

県は、平成20年に複数の県内ルート案を公表し、起点を安曇野北（豊科北）I C（仮称）とした。その後、起点部約 5 km についてルート案を具体化し、平成23年に公表したものの、合意形成を得るまでには至っていない。

また、大町市以北においては、国による小谷道路の整備が完了している。更に県が、雨中バイパス（小谷村）、かよう（白馬村）の整備に着手しており、国道148号の機能強化が進められている。

本路線は、沿線地域の商工業や観光振興、防災、医療など様々な面において整備効果が期待されていることから、特に、安曇野北 I C（仮称）から大町市街地南までについては、地域に最適な位置づけとなるよう速やかに調査を完了させ、早期のルート提示と沿線住民への丁寧な説明、そして事業化が求められている。

【今後の方針】

松本系魚川連絡道路は、本県の将来の交通の南北軸を構成する主要な幹線道路であり、本州中央部広域交流圏を構築する上で欠かせないものであることから、県は、起点から大町市街地南までの間の整備方針やルートを具体化し、事業化に向けて取り組むものとする。

(5) 松本・上田間の道路整備（国道 143 号青木峠トンネル）

【現状・課題】

国道 143 号は、松本市から上田市に至る延長約 56km の幹線道路で、第一次緊急輸送路にも指定されている。現在、事業を進めている松本市会吉地区を含め、青木峠の前後約 11km は狭く屈曲した峠道で、既存のトンネルに高さ制限があるなど円滑な通行に支障をきたしている。

松本市会吉地区の改良が完成すると峠区間のみが未改良となることから、関係市町村から早期の事業化を求める声が極めて高い。

本路線は、国道 254 号と合わせて松本・上田間を結ぶ重要なルートであり、整備には相応の費用が必要となるが、松本・上田間で 15～20 分程度の時間短縮が見込まれ、観光、経済、生活、防災など多面的な効果も期待されている。

【今後の方針】

国道 143 号青木峠区間のトンネル整備等により、緊急輸送路としての機能の向上が図られるとともに、松本地域と上田地域との交流が拡大することが予想され、本州中央部広域交流圏の構築に大きな役割を果たすことが期待できることから、県は、事業化に向けて調査を実施するものとする。

(6) 松本・佐久、松本・上田間の道路整備（全線整備）

【現状・課題】

松本地域と佐久地域との連絡は、主に国道 254 号と国道 142 号、また、松本地域と上田地域との連絡は、主に国道 254 号と国道 152 号が担っている。各路線とも、ほぼ全線が改良済みで、現在 5 箇所で行きかえ改良事業が進められている。北陸新幹線佐久平駅及び上田駅並びに信州まつもと空港といった交通拠点へのアクセス向上や、長野道、上信越道、中部横断道及び中部縦貫道といった高速道路とのネットワーク化による広域交流圏の構築に向け、質の高い新たな道路整備を望む声がある。

また、改良事業が着実に進む一方で、沿線市町村等で構成される同盟会から地域高規格道路としての整備を求める声がある。

【今後の方針】

国道 142 号、254 号の整備を今後も進めるとともに、地域間交流を更に拡大する道路整備のあり方について長期的な視点に立って考えていくものとする。

(7) 有料道路の早期無料化（三才山トンネル）

【現状・課題】

三才山トンネルは、松本市と上田市の境に位置し、中信地域と東信地域を結ぶ道路として、経済活動のほか、通勤、通学、通院などの日常的な利用が多い。

長野県道路公社が管理する有料道路の料金徴収期間は、国の認可を受けて定められており、三才山トンネル有料道路（松本トンネル区間を含む）では、平成33年6月までとなっている。

現在、三才山トンネル区間では、日常的な有料道路利用者の負担軽減を目的として、6時から9時まで、17時から20時までの時間帯において料金の割引（普通自動車・軽自動車対象）を県と市町村が共同して実施している。また松本トンネル区間では、有料道路と並行する道路沿線の環境改善を目的とした料金引下げ社会実験を県が実施中である。

県内の主要都市である松本市と上田市を直接結ぶ主な道路が有料道路しかない現状を問題とする意見等があり、有料道路の早期無料化を求める声がある。その一方で、有料道路事業は通行料金収入により建設費の償還と維持管理を行う制度であり、早期の無料化には、その負担のあり方が課題となる。

【今後の方針】

現在実施中の「有料道路の利用者負担軽減事業」について、地域からの要望を踏まえ、県は、地域間交流の拡大を目指して、制度拡充を検討するものとする。一方で、有料道路の早期無料化については、未償還額を受益者に代わって県民が負担する形になるため、引き続き検討を行うものとする。

(8) 高速バス路線の充実等

新幹線駅と県内各地を直通で結ぶ高速バス（※）は、新幹線整備効果を県内に広く波及させる上で、重要な交通手段の一つである。検討会議で検討された個別の方策は、以下のとおりである。

（※）「高速バス」とは、都市間を結び概ね 50 km以上運行し、停車する停留所を限定した乗合バスで、高速道路を利用しない路線もある。

① 上田・松本間の直通バス路線の開設

【現状・課題】

上田・松本間には、鹿教湯温泉で乗継ぎが必要な路線バスが運行されているものの、両地域を直通で結ぶバスは運行されていない。

上田・松本間の直通バスについては、平成 28 年 2 月から試行運行が予定されているとともに、地元市と交通事業者との間で、平成 29 年度からの本格運行について検討が行われている。

【今後の方針】

上田・松本間の直通バスの運行については、松本地域から北陸新幹線上田駅へのアクセス向上に資するとともに、松本地域と上田地域の交流拡大を図る見地からも必要性が高いことから、県、地元市、交通事業者等は、本格運行の実施に向けて検討を進めるものとする。

② リニア中央新幹線駅へ接続する高速バス路線の開設

【現状・課題】

平成 39 年に開業予定のリニア中央新幹線駅へのアクセス向上の手段の一つとして、県内各地から長野県駅、山梨県駅、岐阜県駅への高速バスの運行を望む声がある。

【今後の方針】

リニア中央新幹線駅へのアクセス向上を図る上で、高速バスの利用は有効な手段と考えられるため、県は、関係市町村、交通事業者等とともに、高速バス路線の開設について検討をしていくものとする。

③ 高速バス長野・大町線の維持

【現状・課題】

長野・大町線は、大町から北陸新幹線長野駅への移動時間・距離が最も短くなる路線であり、大北地域と長野地域の交流を図る上で重要な路線である。

同路線は、冬季における利用者数の減少などから、交通事業者から冬季休止が提示されていたが、大町市、経済団体等による見直しが行われ、運行が継続されている。

【今後の方針】

長野・大町線は、大町から北陸新幹線長野駅にアクセスを図る上で重要な路線であり、

今後も維持していく必要があるため、県は、大町市、経済団体等とともに、より一層の利用促進に取り組むものとする。

(9) リニア中央新幹線山梨県駅駐車場等の整備

【現状・課題】

山梨県では、山梨県駅周辺に、パークアンドライド駐車場及び高速バス用のバース（発着場）を整備することとしており、「リニア環境未来都市検討委員会」において具体的な検討が進められている。

一方、諏訪・松本地域の関係市町村、経済団体等からは、高速バスや自家用車によるリニア中央新幹線山梨県駅への円滑なアクセスを図るため、駅周辺への駐車場等の整備を望む声がある。

【今後の方針】

リニア中央新幹線山梨県駅の駐車場等については、本県からの需要動向を踏まえ、駐車場や高速バス用バースについて十分な数量が確保されることが必要である。

山梨県では、周辺整備の検討を一層進めているので、県は、本県利用者が利用しやすい駅となるよう山梨県に働きかけていくものとする。

3 「大都市圏等との円滑な移動の確保」

(1) 中央東線の改良・利便性向上

① 高速化

【現状・課題】

中央東線は、東京駅から塩尻駅に至る延長 222.1 km の路線で、沿線地域の日常生活を支えるとともに、諏訪・松本地域と首都圏を結び、地域産業・経済の発展や観光振興を図る上で重要な役割を担う幹線鉄道である。

平成 27 年 12 月現在、新宿駅～松本駅間では、特急「あずさ」「スーパーあずさ」が 1 日当たり 18 往復（片道最速 2 時間 25 分）運行されている。

沿線市町村等において、高速化が求められていることから、長野・山梨両県及び沿線市町村、経済団体等で構成される「中央東線高速化促進広域期成同盟会」が、国及び JR 東日本に対し要望活動を行っている。

中央東線の高速化については、県外区間での線形改良、複々線化が必要であるが、多額の事業費が必要となることなどから整備が進まない状況となっている。

【今後の方針】

中央東線の高速化には、多額の事業費を要するため、事業者のみならず、国の積極的関与が期待されており、現在、新たな財源確保や事業スキームについて、国家的な見地からの検討が始まっている。県は、沿線市町村等とともに、同盟会等を通じ、国への働きかけを行っていくものとする。

② 県内単線区間の複線化

【現状・課題】

中央東線は、全線 222.1km のうち、唯一、茅野駅～岡谷駅間に約 10km の単線区間が残っており、沿線市町村等からは複線化を望む声がある。

同線が諏訪市内において国道 20 号と 2 か所で平面交差し、市街地を分断していることなどから、地元市町村等において、連続立体交差化とともに検討がなされてきているが、現在のところ事業化の見通しは立っていない。

また、事業の実施にあたっては、多額の事業費が予想されるため、その負担等についても関係機関による検討が必要である。

【今後の方針】

県内単線区間の複線化については、県は、地元市町村等の意向も踏まえながら、事業効果、事業スキーム等について研究を進めるものとする。

③ 快適性、利便性の向上

【現状・課題】

「中央東線高速化促進広域期成同盟会」では、以前から高速化促進のみならず、利便性向上に関しても J R 東日本に対して要望してきており、東京駅始発終着列車の増発、Suica エリアの県内への拡大、携帯電話不感区間の一部解消などが実現されたところである。

J R 東日本では「スーパーあずさ」の現行車両（E351 系）の老朽化に伴い、その取替を目的とした新型特急電車 E353 系量産先行車の試験走行を平成 27 年夏から開始している。

新型特急電車は、新技術（空気ばね式車体傾斜装置）の導入や車内設備が充実されたことなどから、乗り心地や快適性が大幅に向上することが期待され、早期の営業投入が望まれている。

【今後の方針】

本県と首都圏との更なる交流拡大に向けて、新型特急電車の早期営業投入や早朝深夜発の特急列車の新設など、中央東線の利便性向上について、県は、沿線市町村等とともに、同盟会等を通じ、J R 東日本に働きかけていくものとする。

(2) 中央西線の利便性向上

【現状・課題】

中央西線は、塩尻駅から名古屋駅に至る延長 174.8 km の路線で、沿線地域の日常生活を支えるとともに、本県と中京圏とを結ぶ幹線鉄道として、地域産業・経済の発展や観光の振興に重要な役割を果たしている。

平成 27 年 12 月現在、名古屋駅～長野駅間では、特急「しなの」が 1 日当たり 13 往復（片道最速 2 時間 53 分）運行されている。

中央本線は、塩尻駅を境に中央東線（J R 東日本）と中央西線（J R 東海）に分かれており、沿線市町村等から塩尻駅における円滑な乗継ぎが可能となるダイヤを望む声がある。

【今後の方針】

県及び沿線市町村等は、利用者にとってより使いやすいダイヤとなるよう、J R 東海に働きかけていくものとする。

(3) 大糸線の利便性向上

【現状・課題】

大糸線は、松本駅から糸魚川駅に至る延長 105.4 km の路線で、J R 東日本が松本駅～南小谷駅間（電化区間）を、J R 西日本が南小谷駅～糸魚川駅間（非電化区間）をそれぞれ運行している。

同線は、沿線地域の日常生活を支えるとともに、地域産業・経済の発展や観光の振興に重要な役割を果たしており、北陸新幹線糸魚川駅開業により、新幹線と北アルプス周辺の観光地をつなぐ役割にも大きな期待が寄せられている。

沿線市町村等からは、松本駅～南小谷駅間に 1 日 1 往復乗り入れている特急「あずさ」の増発を望む声がある。また、北陸新幹線糸魚川駅との結節を考慮し、南小谷駅の乗継利便性を高める必要がある。

【今後の方針】

大北地域と首都圏等の移動時間の短縮、利便性の向上を図るため、県及び沿線市町村等は、J R 東日本及び J R 西日本に対して、大糸線へ乗り入れる特急「あずさ」の増発や、南小谷駅における乗継ダイヤの改善を働きかけていくものとする。

(4) 中部縦貫自動車道の整備

【現状・課題】

中部縦貫自動車道は、松本市を起点として、岐阜県高山市を經由し福井県福井市に至る延長約 160 km（うち県内約 35km）の高規格幹線道路で、一般国道 158 号の自動車専用道路として整備が進められている。

長野道、東海北陸道及び北陸道といった高速道路を相互に連絡して、高規格幹線道路ネットワークを形成するとともに、観光振興や物流確保、災害時の代替性の確保などに寄与する道路として期待されている。

現在、松本波田道路（延長 5.3km）については、国により事業が進められている。また、基本計画区間の松本市波田から松本市中ノ湯までの間（延長約 27km）については、国により調査が行われている。

本路線は、長野道などとともに高規格幹線道路ネットワークを形成する重要な道路であり、また、松本と高山や金沢などを巡る広域観光圏が形成され観光振興が期待できるとの声もあることから、松本波田道路の早期開通及び松本市波田から松本市中ノ湯までの間の早期事業化が求められている。

【今後の方針】

中部縦貫自動車道の開通により、諏訪・松本・大北地域と北陸地方との交流が活発となることが期待され、本州中央部広域交流圏の構築に大きく寄与することから、早期の開通に向け、県、関係市町村、経済団体等は連携して国に働きかけていくものとする。

(5) 中部横断自動車道の整備

【現状・課題】

中部横断自動車道は、静岡県静岡市を起点とし、山梨県甲斐市を經由し、小諸市に至る延長約 132 km（うち県内約 45km）の高規格幹線道路で、国土開発幹線自動車道として整備が進められている。

北陸道、上信越道、中央道、新東名高速及び東名高速といった高速道路を相互に連絡し、内陸の長野県と日本海及び太平洋の臨海部の物流確保や広域観光圏の開発等、沿線地域の産業経済の振興に寄与することが期待されている。

現在、佐久南 I C から八千穂 I C（仮称）までの間（延長 14.6km）については、新直轄方式として国が事業主体となり、平成 29 年度開通に向け事業が進められている。

また、佐久穂町八千穂から山梨県北杜市長坂までの間については、計画段階評価の手続きが平成 27 年 4 月に終わり、国により環境アセスメントを進めるための調査が行われている。

一方、県外区間の中央道双葉 J C T から新東名高速新清水 J C T までの間については、平成 29 年度までに全線開通する予定であり、長野県と新東名高速や清水港など太平洋側とが直接結ばれることとなる。

本路線は、上信越道などとともに高規格幹線道路ネットワークを形成する重要な道路であり、平成 29 年度の開通予定が示されている佐久南 I C から八千穂 I C（仮称）までの事業促進及び佐久穂町八千穂から山梨県北杜市長坂までの早期事業化が求められている。

【今後の方針】

中部横断自動車道の開通により、諏訪・松本・大北地域と上田・佐久地域との交流が拡大することが期待されるとともに、上信越道、長野道及び中央道からなる広域ネットワークが形成され、本州中央部広域交流圏の構築に寄与することから、早期の開通に向け、県、関係市町村、経済団体等は連携して国に働きかけていくものとする。

(6) 諏訪湖スマート I C（仮称）の整備

【現状・課題】

地域の象徴であり観光資源である諏訪湖には年間約 390 万人の観光客が訪れているが、既存 I C は市街地から離れているため、諏訪湖スマート I C（仮称）の整備により、高速道路と諏訪湖が最短距離で結ばれることになる。

また、現在の高速道路からのアクセスは岡谷 I C と諏訪 I C からであり、両 I C 周辺の道路では、渋滞が頻繁に発生している。諏訪湖スマート I C（仮称）の整備により、高速道路利用の交通を分散できることから既設 I C の周辺道路の渋滞緩和に繋がり、諏訪湖を訪れる観光客の利便性も大きく向上する。

県では、リニア中央新幹線の整備効果を広く県内に波及させるため、平成 26 年 3 月に「長野県リニア活用基本構想」を策定した。この構想の実現に向けた「リニア関連道路整備」のひとつとして、山梨県駅を活用した交流を拡大させるため、「諏訪湖スマート I C（仮称）他周辺道路整備」を位置付けている。

このような中、国が調査を実施する「準備段階調査」の箇所として諏訪湖スマート I C（仮称）が選定され、現在調査が進められている。

スマート I C 整備に向け、関係機関が連携し、その必要性や効果を広く周知するとともに、地域の合意形成を図るため、丁寧に説明していく必要がある。

【今後の方針】

諏訪湖スマートIC（仮称）の設置により、岡谷市や諏訪市から中央道へのアクセスが向上し、諏訪湖周辺の観光振興等に寄与することが期待される。また、将来はリニア山梨県駅を活用した交流の拡大も可能となることから、岡谷市、諏訪市、国、県及びNEXCO中日本は連携しながら事業化を図るものとする。

(7) 中央自動車道の渋滞対策

【現状・課題】

中央自動車道の東京都と神奈川県の間にある小仏トンネル付近の上り線では、主に休日夕方方の渋滞発生が顕著であり、渋滞長は約20kmに及ぶこともある。また、東京都調布付近では朝夕の通勤時間帯を中心に慢性的な渋滞が発生している。このため、日常的な都市活動に加え、観光や物流など、多岐に渡る分野に大きな影響が生じている。

渋滞対策として、NEXCO中日本が、小仏トンネル付近では別線トンネルを含む付加車線の設置を、また、調布付近では既存幅員の中で車線運用を見直した付加車線の設置を行っている。

本路線は、長野県と首都圏を結ぶ極めて重要な道路であり、その渋滞緩和は、中信地域及び南信地域の産業や観光の振興等にも寄与することから、事業の早期完成が求められている。

【今後の方針】

小仏トンネル付近の上り線では、渋滞が多く発生しているため、国はNEXCO中日本に対し、上り線に新たなトンネルをつくる事業を許可した。この事業による渋滞緩和は、諏訪・松本・大北地域の産業や観光の振興等にも寄与することから、早期完成に向け、県及び関係市町村は、国及びNEXCO中日本に働きかけていくものとする。

4 「大都市圏等との円滑な移動の確保」及び「海外との円滑な移動環境の形成」

○ 信州まつもと空港の路線拡充及び機能強化

【現状・課題】

平成6年7月にジェット化開港した信州まつもと空港では、日本航空撤退後の平成22年6月からフジドリームエアラインズ（FDA）による定期便の運航が始まった。これまで札幌線・福岡線がそれぞれ1日1往復の運航であったが、好調な利用状況のもと、平成27年3月から福岡線が1日2往復に増便（複便化）されている。また、日本航空の撤退により運休していた大阪（伊丹）線が、平成26年8月に1か月の季節便として復活し、本年も引き続き運航された。

本県と国内遠隔地や東アジア等との交流の拡大を進めるためには、国際線を含めた新規路線の開設など就航路線の拡充を図る必要がある。

また、現在の信州まつもと空港は、国内便のみの就航を前提として整備されているため、国際化に向けては、空港施設や空港ターミナルビルの整備、CIQの設置などの空港の機能強化が必要である。

【今後の方針】

県は、「信州まつもと空港路線拡充調査検討事業」の調査結果を踏まえ、基本方針を明らかにし、地元市と連携しながら、国内路線の拡充、国際化の推進など空港の機能強化を図るものとする。

第3 検討会議の開催状況

【検討会議】

年 月 日	会 議	検 討 内 容
平成25年12月13日	第1回検討会議	○検討会議の趣旨説明 ○意見交換（広域的な交流（広域移動）のあり方等）
平成26年10月27日	第2回検討会議	○ワーキングチーム会議における検討経過報告
平成27年12月21日	第3回検討会議	○「本州中央部広域交流圏の結節機能強化に向けた今後の方針」（案）

【ワーキングチーム会議】

年 月 日	会 議	検 討 内 容
平成26年2月13日	第1回 ワーキングチーム会議	○趣旨説明 ○意見交換（検討の方向性、検討項目等）
平成26年6月19日	第2回 ワーキングチーム会議	○県内交通の状況、今後の検討方針
平成26年7月31日	第3回 ワーキングチーム会議	○新幹線との円滑なアクセスの確保 ○県内主要都市との円滑な移動の確保
平成26年9月26日	第4回 ワーキングチーム会議	○大都市圏等との円滑な移動の確保 ○海外との円滑な移動環境の形成
平成26年11月28日	第5回 ワーキングチーム会議	○検討方策の内容、課題整理
平成27年1月22日	第6回 ワーキングチーム会議	○利便性の向上等に関する方策
平成27年9月18日	第7回 ワーキングチーム会議	○検討会議の取りまとめの方向性
平成27年12月15日	第8回 ワーキングチーム会議	○「本州中央部広域交流圏の結節機能強化に向けた今後の方針」（案）