

# 1 交通ネットワークの充実について

【国土交通省、総務省】

## 《提案・要望事項》

- 1 高規格幹線道路網の整備は、国土の強靱化、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、早期整備を図ること。（国土交通省）
- 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、木曾川右岸道路、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。（国土交通省）
- 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的高速化、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。（国土交通省）
- 4 地域交通の確保のため、「地域公共交通確保維持改善事業」において、広域・幹線バス路線の補助金減額措置や地域内バス路線の補助上限額を撤廃するなど、制度の拡充を図るとともに、必要な予算を確保すること。また、タクシー輸送や自家用車有償輸送の活用など、地方の実態を反映した地方財政措置等の適切な財政支援や規制緩和を行うこと。（国土交通省、総務省）

## 【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の未供用区間のうち、中部横断道の長坂～八千穂間は、既に計画段階評価が完了しており、環境アセスメント方法書の手続きに進む段階にきている。

また、中部縦貫道は、松本波田道路の事業促進と、波田～中ノ湯間の事業化が強く求められている。これらミッシングリンクの解消は地方創生にとって重要な施策である。

さらに、大都市圏と地方間の高速道路の利用頻度に応じて料金割引率を拡大する等、二地域居住を始めとする地方への人の流れを促す仕組みも、地方創生にとって必要である。

また、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、地方の幹線鉄道的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。

（地域交通）

地域の生活の足を確保するとともに、高速交通と県内各地をつなぐ2次交通を充実させるためにも、「地域公共交通確保維持改善事業」を活用しているが、広域・幹線バス 29 路線中 14 路線、地域内バス 39 市町村中 29 市町村が減額見込みであり、地域交通の確保が厳しい状況である。また、自家用車有償輸送の実施主体は非営利団体等に限定されており、主体要件の緩和による、交通空白地域での交通手段の確保が求められている。

## 【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の整備については、県においても地元受け入れ態勢の確立や関連道路整備推進など環境を整える中で、一層の整備促進を国に要望している。

また、幹線道路の整備については、県の5か年計画に具体的な整備箇所を明示し整備を推進している。

