

## 9 本州中央部広域交流圏の形成について

【国土交通省、財務省】

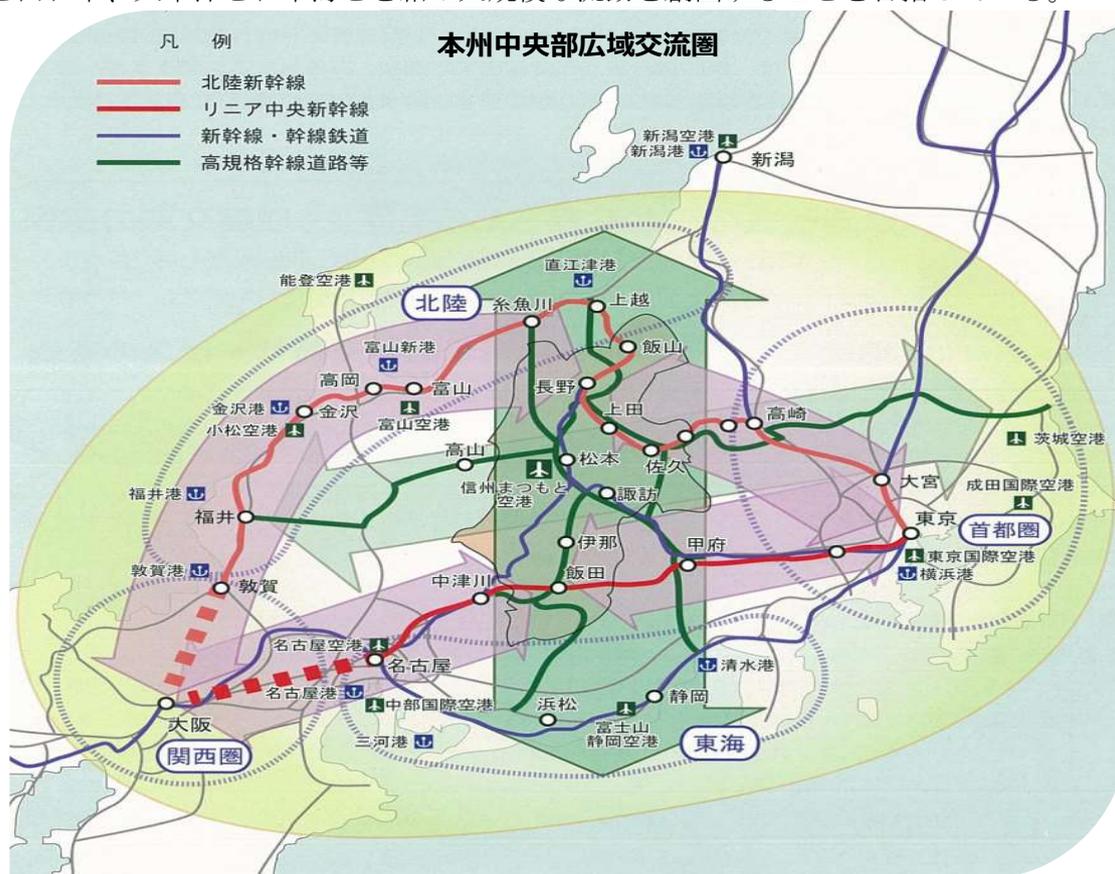
### 《提案・要望事項》

二つの新幹線（北陸、リニア中央）や高規格幹線道路などにより、東日本と西日本、太平洋と日本海とを結ぶ「本州中央部広域交流圏」を形成し、移住・交流人口の拡大や産業振興による地域の活性化を実現するため、以下のとおり要望する。

- 1 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、関連する道路などの基盤整備について、国による整備や地方負担に対する財政支援を講じること。特に、国道153号伊駒アルプスロードは、権限代行による整備を進めること。また、国道153号の指定区間編入を検討すること。
- 2 本州中央部広域交流圏の根幹となる、中部横断・中部縦貫・三遠南信自動車道の早期整備を図ること。
- 3 直轄道路事業を着実に進めるとともに、県が実施する松本糸魚川連絡道路や国道143号青木峠、木曾川右岸道路などについて、整備推進のために必要な予算を確保すること。
- 4 重要物流道路の指定にあたっては地方の意見を十分踏まえるとともに、当該道路及びその代替・補完路となる地方管理道路の機能強化及び整備促進のための支援を行うこと。
- 5 「スーパー・メガリージョン構想」を早期に策定するとともに、同構想に基づくリニア中間駅を核とした地域づくりなどの取組を積極的に支援すること。
- 6 リニアの早期整備に向けて、建設工事に伴う住民との調整や市町村が行う独自の施策に対する財政措置を行うこと。

### 《本州中央部広域交流圏について》

人口減少社会が到来する中において、高速交通ネットワークの整備効果を活用し、移住・交流人口の拡大や産業の振興による地域の活性化を実現するため、北陸・リニア中央の二つ新幹線と高速道路網を基軸とした交流ネットワークを最大限に活用する「本州中央部広域交流圏」を形成し、本州の真ん中に位置する長野県の地理的な優位性を発揮することで、本県を中心とした、東日本と西日本、太平洋と日本海とを結ぶ大規模な流動を創出することを目指している。



## 【長野県内の現況・課題】

- 1 リニア関連事業は国の重点施策に位置付け、交付金事業等の十分な予算配分や地方負担に対する適切な財政措置を行う必要がある。特に、高度な技術力を要する国道153号伊駒アルプスロードは、権限代行による整備が必要である。
- 2 本州中央部広域交流圏の実現のため、高規格幹線道路や地域高規格道路の早期整備が求められている。
- 3 高速交通網の整備効果を広く県内に波及させるため、国道、県道、市町村道の整備は不可欠であり、着実な道路整備を進めるための十分な予算の確保が必要である。
- 4 急峻な地形と脆弱な地質を有する本県は、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、重要物流道路及びその代替・補完路の指定に大きな期待を寄せている。
- 5 国において、「スーパー・メガリジョン構想」の検討を進めているところであるが、構想の策定に当たっては、地方の振興や三大都市圏との交流・対流拡大に寄与するための具体性を持った国レベルの新たな政策や制度を確立する必要がある。なお、本県では、リニアの整備効果を広く県内に波及させるため右記の構想を策定するとともに、実現に向けた取組を進めている。

|         |  |
|---------|--|
| 平成25年8月 | 「伊那谷自治体会議」設置                                       |
| 平成26年3月 | 「長野県リニア活用基本構想」策定<br>(リニアの整備効果を広く県全体に波及させることを目的に策定) |
| 平成28年2月 | 「リニアバレー構想」策定<br>(伊那谷の地域づくりの指針とすることを目的に策定)          |

- 6 J R 東海が進めるリニア建設工事に伴い、地元市町村では地域住民との調整や独自の環境影響調査等を行っており、人的・財政的負担が生じているが、現状では支援措置が無いため、実情に応じた財政支援措置が必要である。

(独自の取組例)

○ J R 東海が行う工事や発生土置き場等に係る地元との調整業務

○ 工事に伴う環境変化への対応業務 (大気環境測定、地下水位調査、生物生態調査等)

### 長野県内の主な道路整備箇所



(県所管部局) 建設部