

提 言 書

長野県南部国道連絡会は、長野県南部地域の国道整備促進について別記のとおり決議しましたので、特段のご配意を賜りますようここに提言申し上げます。

令和元年 10 月 2 日

長野県南部国道連絡会

会 長 長野県 木曾広域連合長 原 久 仁 男
(木曾町長)



副会長 南信州広域連合長 牧 野 光 朗
(飯田市長)

副会長 上伊那広域連合長 白 鳥 孝
(伊那市長)

決 議

道路は、産業活動や地域の生活を支える重要な社会資本であり、道路ネットワークの整備推進は、経済成長を支え、地方創生や国土強靱化を進めるための重要な施策である。

長野県南部地域は、南・北及び中央アルプスの雄大な山岳に囲まれ、木曾川、天竜川の大河川が貫流しており、豊富な森林資源や水資源の供給基地としての役割のほか、南アルプス国立公園、天竜奥三河国立公園、飛騨木曾川国立公園をはじめ、中山道木曾路・東山道など、豊かな自然と歴史・文化を有し、全国から多くの観光客が訪れており、豊富な水資源を活用し精密機械をはじめとした工業製品や、品質の高い農産物の生産が盛んな地域である。

当地域における国道の果たす役割は、広域幹線道路としてこれらの地域産業を支える物流ネットワークだけでなく、通勤、通学、通院、買物などの地域住民の日常生活や多くの観光客の移動など幅広く利用され、地域の暮らしを支える最も重要な社会基盤であり、2027年のリニア中央新幹線開業に向けて高まるその整備効果を長野県全体に波及させるためにも、広域幹線道路ネットワークの整備は急務である。

また、南海トラフ巨大地震等による大規模災害の発生時には、リダンダンシーを備えた災害に強い道づくりや緊急輸送道路としての役割を担う極めて重要なものである。

国をはじめとする関係機関のご尽力により着実に道路整備が進んでいるが、急峻な地形が多いため急勾配や急カーブ、すれ違いが困難な箇所などの未改良区間、未だに車両通行不能区間も残されており、落石等の危険箇所も数多く存在している。

我々は、当地域が置かれている厳しい環境を踏まえ、地域住民が豊かに暮らし続けるため道路の整備・充実に関し、次の事項について関係機関に要望する。

記

1. 地方が真に必要なとする道路整備・管理が長期安定的に実施されるよう、新たな財源を創設するとともに、令和2年度道路関係予算の所要額を確保すること。
1. 生産性の向上を図り、地域産業の発展や観光振興等のストック効果を更に高めるため、2027年に開業を目指すリニア中央新幹線へ接続する幹線道路網等の整備促進を図り、広域幹線ネットワーク化を早期に進めること。
1. 一般国道19号は、木曽地域を縦貫する唯一の幹線道路であるため、早期の雨量規制解除を図るとともに、交安対策等の機能強化及び災害に強いダブルネットワーク化を促進すること。
1. 一般国道153号は、ひとたび大災害が起きた場合、国家的見地から安定的な人・物の輸送を確保する上で重要な路線であることから、全線を道路法に基づく指定区間に編入すること。
1. 新たな広域道路交通計画の早期策定及び重要物流道路の更なる指定など、地域高規格道路等のネットワークの強化及び補助事業による重点整備を図ること。
1. 長野県南部地域の道路交通網の利便性向上を図るため、一般国道19号、151号、152号、153号、256号、361号、418号及び474号の整備促進を図ること。
1. 防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策を着実に進めるための予算を確保するとともに、緊急対策完了後も継続的に必要な事業を行うための別枠予算を令和2年度以降も確保すること。
1. 今後想定される南海トラフ巨大地震等の大規模な災害に対応するため、緊急輸送道路の強化、ダブルネットワークの構築、冬期交通確保等、災害に強い広域ネットワークの構築及び支援体制の充実を強力に推進すること。
1. 老朽化が進む道路構造物の対策を行うため、予防保全を含む老朽化対策予算を別枠で確保するとともに、維持管理・更新に必要な人材育成等も含め、点検・診断システムの構築、財政措置の充実を図り、総合的な支援を推進すること。
1. 安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上及び通学路の交通安全対策や自転車利用環境の整備、スマートIC整備やSA・PA、道の駅の機能強化、無電柱化、バリアフリー化、交通ターミナルの官民連携での整備など、道路整備を重点的に推進すること。
1. 国道に関しては、国の責任において改良整備を推進し、その維持管理においても国の責務を果たすこと。

長野県南部国道連絡会

長野県南部地域における国道整備箇所

路 線 名	箇 所 名
国道 19号関係	・ 災害に強い道路ネットワークの形成や交通事故を削減するための道づくりの推進（防災対策事業・交通安全対策事業） ・ 雨量規制区間の早期解消 ・ 木曾川が国道から見える景観整備 ・ 塩尻市 桜沢改良、平沢地区交差点改良の早期完成 ・ 木祖村 蕨原交差点改良の早期完成、蕨原改良の事業促進 ・ 上松町 棧改良事業に伴う歩道の早期完成 ・ 大桑村 野尻地区、伊奈川橋交差点改良の早期完成 ・ 南木曾町 神戸地区視距改良の早期完成
国道151号関係	・ 飯田市 きりばやしだいみょうじんばら（都）桐林大明神原線の早期事業化 ・ 飯田市 八幡町の渋滞対策整備促進 ・ 飯田市 鈴岡バイパス（仮称）の早期ルート確定及び早期事業化 ・ 飯田市 谷川線（（都）中央通り線）の早期事業化 ・ 下條村 つばらわき粒良脇トンネルの整備促進 ・ 阿南町 にいの新野拡張の整備促進 ・ 阿南町 落合地籍の道路防災対策事業の促進
国道152号関係	・ 伊那市 みどがいと みずかみ御堂垣外から水上までの道路改良及び歩道設置早期事業化 ・ 伊那市 あらまち荒町未改良区間の道路改良早期事業化 ・ 伊那市 くりた よっかいちば栗田から四日市場までのバイパス区間の事業促進 ・ 伊那市 いちのせあわさわ市野瀬栗沢の道路改良促進 ・ 伊那市 大鹿村 分杭峠の通年交通確保と伊那市長谷大曲 おおまがりから大鹿村北入までの狭隘危険箇所改良事業促進及び （主）駒ヶ根長谷線を含めた分杭峠のトンネル化検討 ・ 大鹿村 おなたか たかやす女高から高安までの狭隘危険箇所改良促進 ・ 大鹿村 どうがいと堂垣外から大沢までの狭隘危険箇所改良促進 ・ 大鹿村 あんこう大沢から安康までの狭隘危険箇所改良促進 ・ 大鹿村、飯田市 じぞう地藏峠トンネル化による通行不能区間の早期解消 ・ 飯田市 国道代替道路市道上村1号線の改良促進（過疎代行） ・ 三遠南信自動車道の現道改良区間 飯田市 こおろし小嵐バイパスの事業促進 ・ 飯田市 くろかわわかい上村黒川向工区の2次改築整備

路 線 名	箇 所 名
国道153号関係	・ 全線を道路法に基づく指定区間に編入及び計画路線の重要物流道路の指定 ・ 根羽村 根羽バイパスの調査及び早期事業化 ・ 飯田市 飯田南バイパスの早期ルート確定及び早期事業化 ・ 飯田市 飯田北改良（飯田都市環状道路）の整備促進 ・ 箕輪町 松島バイパスの4車線化 ・ 駒ヶ根市、飯島町 伊南バイパスの4車線化促進 ・ 伊那市 伊那バイパス（伊那市青島～伊那市福島）の事業促進 ・ 伊那市、宮田村、駒ヶ根市 伊駒アルプスロード（駒ヶ根市北の原～伊那市青島）の権限代行による早期事業化 ・ 辰野町、塩尻市 両小野バイパス及び辰野バイパスの調査及び早期事業化
国道256号関係	・ 南木曾町 漆畑～清内路トンネル間の早期改良整備促進 ・ 南木曾町 吾妻橋～漆畑区間に登坂車線の設置 ・ 阿智村 昼神温泉内の渋滞解消 ・ 飯田市街地以南（松尾～下久堅）の未改良区間の整備促進
国道361号関係	・ 木曾町 神谷ループ橋から国道19号までの防災対策の促進と国直轄による事業化の検討 ・ 木曾町 山吹橋バイパスとして姥神峠道路の早期事業再開に向けた調査、検討 ・ 木曾町 開田高原九蔵峠狭隘区間の改良促進 ・ 木曾町 開田高原長峰峠狭隘区間の改良促進 ・ 伊那市 伊那市街地におけるバイパス化の調査及び早期事業化 ・ 南箕輪村 南原～沢尻地区の歩道設置
国道418号関係	・ 平谷村 オカヨ地籍～岐阜県境までの改良整備促進 ・ 売木村 岩倉橋周辺の改良整備促進 ・ 阿南町 新野～天龍村おきよめの湯間の改良整備促進 ・ 阿南町 新野東町地籍の拡幅改良整備促進 ・ 天龍村 天竜川橋の整備促進 ・ 飯田市 南信濃南和田大町～和田尾之島間の改良整備促進 ・ 全線における道路防災対策事業の促進
国道474号関係 （三遠南信 自動車道）	・ 全線の事業促進 ・ 飯田市、喬木村 飯喬道路2・3工区の一層の事業促進 ・ 飯田市 小嵐バイパス及び青崩峠道路の事業促進

令和元年度長野県南部国道連絡会役員

役 職 名	公 職 名	氏 名
会 長	木曾広域連合長	原 久仁男
副会長	南信州広域連合長	牧野 光朗
〃	上伊那広域連合長	白鳥 孝
理 事	木曾郡町村会長	瀬戸 普
〃	下伊那郡町村会長	小池 正充
〃	下伊那土木振興会長	柳島 貞康
〃	塩 尻 市 長	小口 利幸
〃	木 祖 村 長	唐澤 一寛
〃	駒ヶ根市 長	杉本 幸治
〃	南箕輪村 長	唐木 一直
〃	宮 田 村 長	小田切 康彦
監 事	喬 木 村 長	市瀬 直史
〃	飯 島 町 長	下平 洋一

一般国道 19 号の整備促進について

(19 号の整備なくして木曽谷の発展なし)

国道 19 号は木曽谷を南北に貫く、木曽地域にとっては最大かつ最重要の幹線道路です。その役割は住民の生活道路として通勤、通学、通院、買い物に始まり、経済を支え物流に欠かせない産業道路、中山道や宿場町・御嶽山などの日本遺産を基軸とする観光地へのアクセス道路、さらには災害発生時には緊急輸送路としても極めて重要なものとなっています。

現在は塩尻市桜沢バイパスをはじめ、木祖村藪原改良、南木曽町神戸視距改良などの整備改良を進めていただいていることに対し、国土交通省をはじめとする関係各位に厚く御礼申し上げるとともに、引き続き早期の整備についてご配慮をお願い致します。

急峻な地形の中で谷間を縫うように走る国道 19 号には、まだまだ未改良区間や整備必要箇所が数多くあります。とりわけ、木曽の南北 2 カ所に雨量規制区間があることは、地域にとっては大きな不安な材料であり、国道 19 号が通行不能ともなれば住民生活や医療活動、経済活動などに大きな影響を与えることは必至です。また観光面では対外的なイメージダウンにもつながりかねませんので、早急な規制解除に向けた取り組みを強くお願い致します。

さらには、危険な法面やがけ崩れ対策などの道路防災事業、歩行者の安全確保のための歩道・歩道橋設置や、見通しを良くする視距改良・交差点改良などの交通安全対策事業、道路構造物の老朽化対策・長寿命化事業、観光地としての国道沿線の景観整備など、整備必要箇所は多岐に渡りますが、各種事業について一層のご理解をお願い致します。

現代の車社会を思えば、木曽谷の発展は国道 19 号の整備無くしてあり得ません。19 号の整備促進と強靱化は地域住民の大きな願いです。「地域住民が豊かに暮らし続けるための国道」「災害に強く安心で安全な国道」として、引き続き道路整備の推進について、今後とも格段の御高配を賜りますことを切にお願い申し上げます。

南木曽町長

向井裕明

地域の安全安心・経済の活性化を図る道路の機能強化を

(一般国道 256 号の整備促進について)

一般国道 256 号は、岐阜市から美濃地方をぬけて南信州を横断する道路で、複雑なルートをたどり急峻な地形を通る道路であります。長野県内においては、伊那谷と木曽谷を結ぶ地域の生活と経済を支える道として、重要な幹線道路となっています。

全国各地で起きる大震災、地球温暖化の影響を受ける超大型台風や局所的集中豪雨による土石流災害など、日本全土で大規模な災害が発生する中、国土の強靱化とともに、幹線道路についてはダブルネットワーク化による機能確保が重要となっています。国道 256 号は、第 1 次緊急輸送路であると同時に、緊急時には中央自動車道の代替道路となる幹線道路です。

普段は、木曽・南信州の地域経済を支え、地域の活性化を図る道路としての役割を担っています。昨年 3 月に開通した三遠南信自動車道飯田上久堅・喬木富田 IC へ良好なアクセスを確保することで、東海地方との新たな交流・物流が活発になり経済の拡大が期待されています。又、中津川から妻籠宿、昼神温泉、飯田と周遊観光も行いながら、国道 256 号の役割は観光面においても大変重要であります。

さらに、2027 年の開業が予定され整備が進むリニア中央新幹線においては、中間駅が建設される長野県駅(飯田市)と岐阜県駅(中津川市)を結ぶ観光道路、アクセス道路となることから、開業に合わせてその機能強化を欠かすことはできません。一方、工事期間中は、工事用車両が国道 256 号を通行せざるを得ない状況から、地域住民の生活と地域経済へのリスクを軽減するための登坂車線や待避所などの対策も重要となっています。

これらを踏まえ、三遠南信自動車道に近接する飯田市街地以南(松尾～上久堅)の未改良区間の整備促進と、南木曽町漆畑集落から清内路トンネル間の連続する急カーブと急勾配、狭隘する区間を解消するための整備を進めることが急務であります。

地域住民の皆さんや当地を訪れる皆さんが、この国道を安全に安心して通行できるように、又この道路を利用することで人々が交流連携し、沿線地域が発展することを願って、意見発表とさせていただきます。

阿智村長

熊谷秀樹

一般国道 361 号の整備促進について

一般国道 361 号は、岐阜県高山市を起点に、飛騨地域と木曽地域、伊那地域を結ぶ幹線道路であり重要な路線です。そして、北陸自動車道から中部縦貫道を経て、中央自動車道に接続し、首都圏及び中京圏と信州、飛騨、北陸圏を結ぶ最短路線であり、リニア中央新幹線の長野県中間駅との連絡により、広域的なネットワークを形成する重要な役割を果たす基幹道路となる路線でもあります。

高規格道路として伊那木曽連絡道路の整備が進み、現在では、伊那と木曽地域は一つの生活圈、経済圏となっています。最大の難所であった高山市高根町の高根トンネルが完成し、中之宿工区についても着実に事業が進んでいます。しかしながら、長野県側の木曽町開田高原の長峰峠と九蔵峠区間は、急峻で狭隘のうえ急カーブが多くあります。特に、九蔵峠区間は、落石の危険個所が連続するなど未改修部分が数多くあり、冬期間の降雪時には、雪崩や凍結による車両の立往生、スリップ事故など、大型バスや定期便、そして通勤通学車両などに大きな支障をきたしています。また、伊那木曽連絡道路は重要物流道路の代替・補完路に指定されていますが、神谷ループ橋から現道利用区間においては物流を担う大型車両の円滑な通行に課題のある箇所もあり、姥神峠道路が早期に事業再開され、重要物流道路としての役割を確実に果たすことを強く望むものです。

また、伊那市街地は、狭隘で屈曲し迷路のような状況であり、交通量の増加と共に、国道 153 号との連絡も悪く交通の難所となっていることから、市街地における渋滞解消と安全対策に対するバイパス化の調査や歩道設置など当該区間の整備は重要であります。

道路行政を取り巻く情勢は、誠に厳しい状況ではありますが、道路整備は地域の安全安心はもとより、地域経済の発展と活性化の基盤であり地域住民の願いでもあります。引続き道路整備の推進が図られますよう、格段のご高配を賜りますようお願い申し上げます。

木曽町長

原 久仁男

木曽地域の道路、安全・安心の道

「木曽路はすべて山の中である。あるところは岨づたいに行く崖の道であり、あるところは数十間の深さを臨む木曽川の岸であり……」という冒頭の文章で始まる小説“夜明け前”は近代文学の代表作と云われ、木曽が生んだ明治の文豪、島崎藤村の代表作であります。

往時は、このように表現された厳しい地形にも関わらず、現在では国・県関係者のご尽力により木曽川とほぼ並行して南北に国道 19 号が中京圏と松本、長野市を結んでおり、また、飯田・下伊那地域を結ぶ路線として北には国道 361 号、南には国道 256 号が木曽山脈を貫いて伊那市・飯田市と東西をそれぞれ結んでいます。何れも物流ネットワーク、日常生活の通勤・通学、通院に加え、地域の主産業である観光地を結ぶルートとして重要な役割を果たし、また、いざという災害時には緊急輸送路としての役割が期待されております。

その国道と同様に「地域の安全・安心を支えている」のが木曽地域唯一の県立木曽病院であります。木曽病院は運用病床数 159 床、診療科は内科など 18 科を標榜しており、通常診療に加えて二次救急までを担い、24 時間 365 日体制で地域住民の命を守っています。地方病院共有の課題である医師や看護師など人材確保が困難な中、広域的な対応をとということで、以前いた脳神経外科の常勤医師が伊那中央病院に集約され、更に常勤する循環器内科医が不在となるなど、高齢化率が長野県内トップクラスで進んでいる当地域にとって一刻を争う脳・心疾患等の医療環境が極めて厳しい現状があります。

伊那市、松本市等の病院との広域医療連携が構築されていく中、ヘリ搬送や病・病連携による救急体制が整備されてきていますが、ヘリ搬送（H30 実績 20 件）は夜間や荒天時には困難という問題を抱え、また、救急車搬送は、木曽病院と連携している伊那や松本方面の病院へ向かう国道 19 号は七笑橋や山吹橋において遮断されると迂回路が遠い、全くないという問題があります。また、木曽地域南部の救急受入れは、隣接する中津川市立坂下病院に依存していましたが、救急受け入れをしなくなる事態が発生しております。受入れてくれる中津川市民病院への道も国道 19 号が南木曽町県境付近において大雨の規制通行止め（連続雨量 150mm）となると県道への迂回を余儀なくされ 40 分程余計に要します。

以前、木曽病院から伊那中央病院への救急車が七笑橋の交通事故の影響で足止めされ、更に駒ヶ岳山麓を迂回せざるを得なくなり、当初の到着見込みから 40～50 分程時間を余計に要したということがありました。まさに助けられる命も危うい状況がそこにはあります。このように国道 19 号の南と北において災害等の緊急時のみならず、交通事故による長時間の通行止めなどを考えると日常生活の中においても危うい状況があります。

木曽南部においては木曽川右岸道路の整備が県事業として順次計画的に進んで来ていることは地域住民にとって本当に心強いばかりですが、岐阜県側との調整も含め、一刻も早い事業の完成を望むものであります。木曽北部においては国道 19 号の七笑・山吹橋周辺の迂回路の整備や必要な箇所のダブルネットワークを実現するよう切に願うものであります。

木曽の国道が「災害に強い、安全で安心に通行ができる道」となるよう、引き続き道路整備の推進が図られますよう、今後とも格段のご高配を賜りますことをお願い申し上げます。

上松町長

人 屋

紙

地域住民が豊かに暮らし続けるための道

平素より、長野県南部地域の国道をはじめとする道路事業の整備につきまして、格別のご高配を賜り感謝申し上げます。

長野県の南部地域は3つのアルプスに囲まれた急峻な山岳地形であり、木曽谷には国道19号、伊那谷には153号他2路線がこれを縫うように縦軸に、それを結ぶ4路線が横軸に、計8路線の国道があります。

この地域は、木曽川、天竜川の大河川が貫流しており、森林資源や水資源の供給基地としての役割のほか、豊かな自然と歴史・文化を有し、国内外から多くの観光客が訪れております。また、清らかで豊富な水資源を活用した精密機械をはじめとする工業製品や、品質の高い農産物の生産地でもあります。国道は県内外への流通など地域産業を支え地域間交流の重要な役割を担う社会基盤となっております。南海トラフ巨大地震等、大規模災害が危惧されるなか、各地を結ぶ広域支援ルートとしても重要な道路でもあります。



国道19号は木曽谷を南北に縦貫する唯一の幹線道路です。物流や産業、観光、文化を支え地域住民にとっても「命の道」として通勤・通学、通院、買い物等日常生活には欠かせない極めて重要な路線であります。しかしながら、中央自動車道「恵那山トンネル」の危険物積載車両の通行規制などにより昼夜問わず多くの大型車両が流入しております。視距不良のカーブが多く、防災課題箇所が存在し、木曽地域南北の玄関口には雨量規制区間があり通行不能となれば住民生活や医療活動、経済活動に大きな影響を与えることとなります。視距不良カーブの解消、防災課題箇所の除去や雨量規制区間の早期解除をお願いいたします。

一方、伊那谷の三遠南信自動車道は青崩峠道路の本坑が着工されました。併せて飯喬道路の整備も進んでおり長野県、愛知県、静岡県との3県を結び、物流、観光、交流など経済効果を発揮するうえで非常に期待する路線であります。リニア中央新幹線の長野県駅へのアクセス道路としても重要な役割をはたす国道153号は、昨年伊南バイパスの全線開通により高いストック効果を上げております。全線を道路法に基づく指定区間にさせていただきますようお願いいたします。

また、国道361号は木曽谷の国道19号と伊那谷の153号を結ぶ圏域間の連絡道路としても、観光、物流、交流にとっても欠かせない重要な道路です。新たに重要物流道路の指定をいただき、物流の強化を図り、伊那、木曽両地域の経済の更なる発展に期待される路線です。

「地域住民が豊かに暮らし続けるための道」は「安全で安心な道」です。そして、それは「命と暮らしを守る道」であり、地方創生推進のためには欠かせない重要なインフラです。道路整備に必要な財源を安定的に確保し、真に必要な道路整備の更なる促進をよろしく願います。

令和元年10月28日

長野県 木祖村長

唐澤一寛