

長野県の交通のあり方について

- 高齢社会への対応

- 交通ネットワークの構築
 - ・ 航空
 - ・ 北陸新幹線の延伸
 - ・ 在来線・地方鉄道・バス交通
 - ・ 道路
 - ・ リニア中央新幹線

- 市街地交通とまちづくり

- 中山間地域、過疎地域における生活交通

- 安全・安心の確保

- バリアフリーの推進

- 環境負荷の低減

高齢社会への対応

【主な課題】

- 1 自家用車依存の交通体系にあって、運転が困難であったり運転することで支障が生じる高齢者への対応が必要になってきている。
- 2 中山間地等にあつては、住民の多くが高齢者であり、地域の共助による移動手段の確保も成り立たない地域が発生している。
- 3 活力ある高齢社会をつくるため、高齢者が自ら自家用車を運転しなくとも、社会参加が可能となるような社会交通システムが必要となってくる。
- 4 タクシーの活用、あるいはNPOなど地域の支え合いによる送迎など、ドアツードアでパーソナルな輸送サービスの仕組みづくりを進める必要がある。

【主な論点】

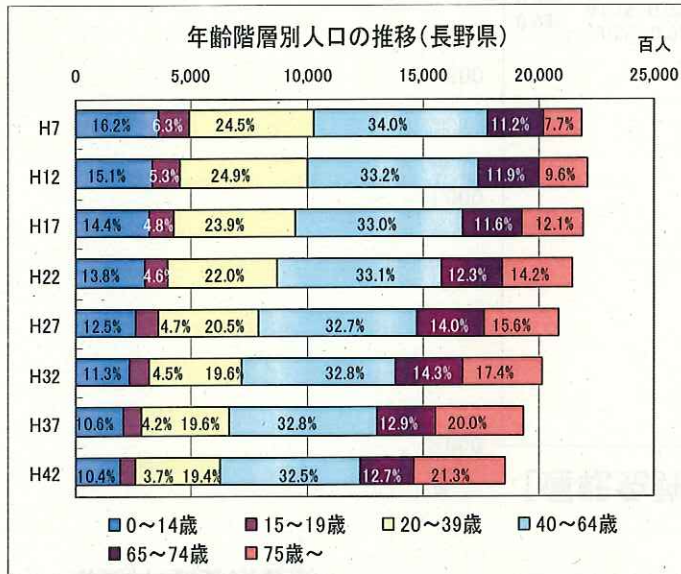
- 1 現状の自家用車依存の交通体系にあって、自家用車に代わつて高齢者の移動を支えるモビリティの確保はどうあるべきか。
- 2 高齢者社会に相応しい利便性が高く効率的な公共交通のあり方はどうあるべきか。

【高齢社会における交通のあり方】

- 外出することや歩くことが県民の健康長寿に寄与することや、高齢ドライバーによる交通事故を抑制するという観点からも、高齢者が自家用車に頼らずに、徒歩や公共交通を利用して移動しやすい環境づくりを行う必要がある。
- 高齢者の運転による交通事故防止の観点から、徒歩や公共交通を活用した移動しやすい環境づくりとあわせ、自家用車の利用をやめる代わりに公共交通を利用するためのインセンティブも必要である。
- 市街地では、徒歩と公共交通の利用で移動できる環境を確保する観点から、高齢者等が安心して快適に歩ける歩行空間が整備され、低床型バスやLRTなど高齢者等が使いやすい公共交通が確保されるなど、徒歩と公共交通を主体としたまちづくりが必要である。
- デマンド交通は、少子高齢社会を支える効果的な交通システムと考えられる。しかし、デマンド交通の事前予約は高齢者にとって使いにくい面もあることや、運行時間や本数が限られ不便な面もあることなどから、地域の実情に応じたICT(情報通信技術)を活用した運行システムの導入などが必要である。

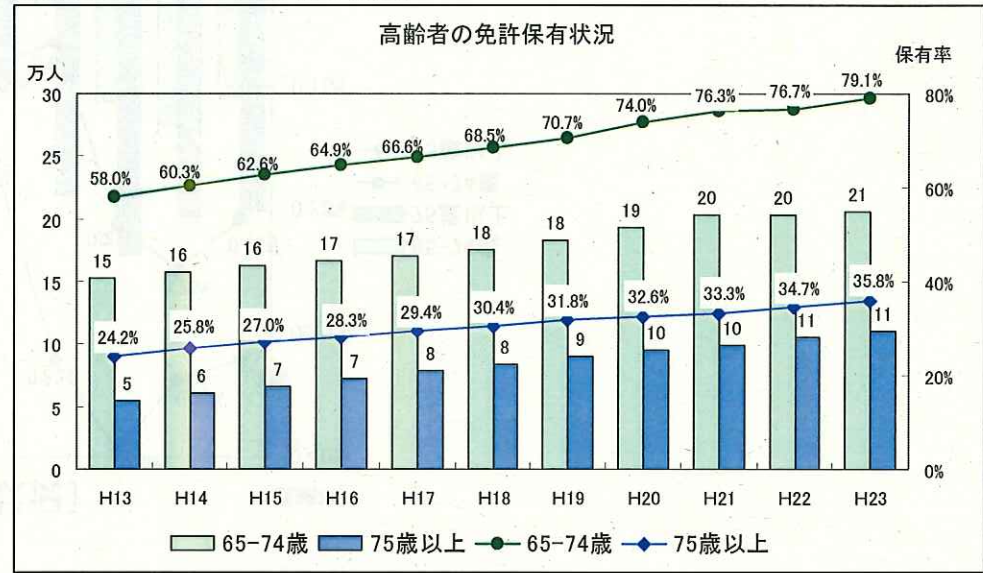
- 中山間地域では、高齢者等が少人数でも通院や買い物等で外出できるよう、予約制のデマンドタクシーなど乗合いで移動できる方法を確保するとともに、バス停まで出かけることが困難な高齢者等は、タクシーをはじめNPOなど地域の支え合いによる送迎などでドアツードアによるサービスを提供する必要がある。
- こうしたサービスについては、利用者に過度な費用負担がかかることによって移動が制限されることのないよう、行政をはじめ病院や商店街、関係する地域などでそれぞれの責任と役割分担により、費用を負担し合うことも必要である。

[長野県における年齢階層別人口の推移]



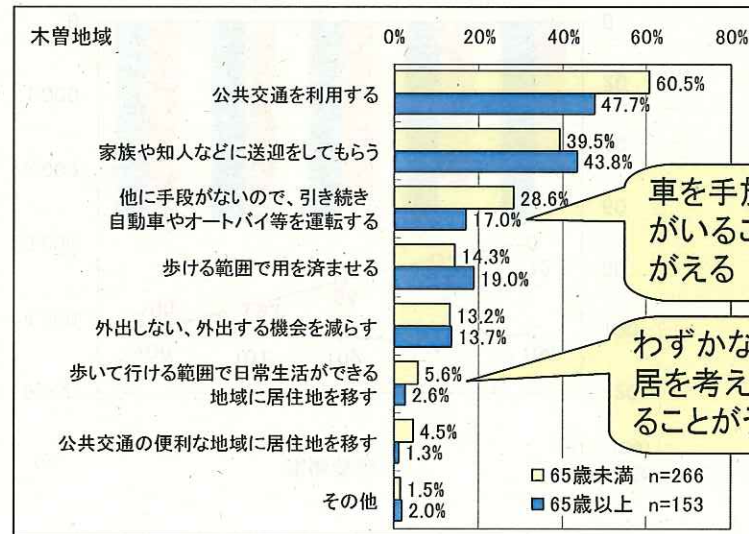
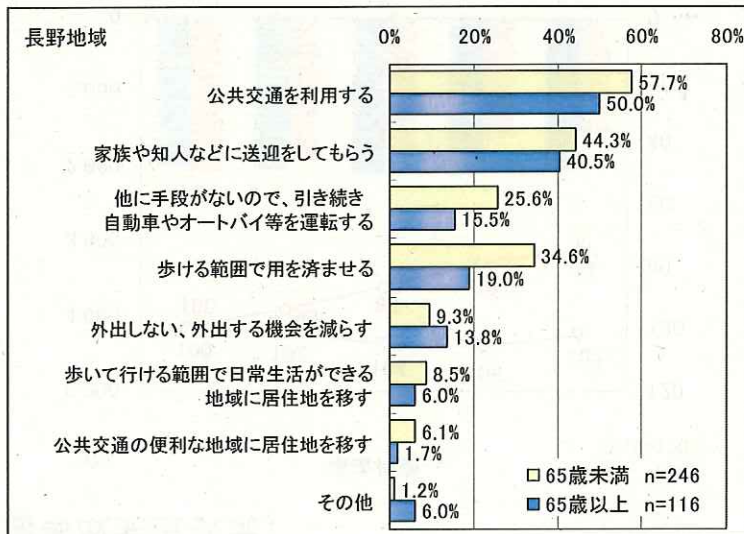
※資料: 国勢調査、国立保障・人口問題研究所

[高齢者の免許保有状況]



※資料: 長野県警察

[高齢になった時の日常生活の対応について]

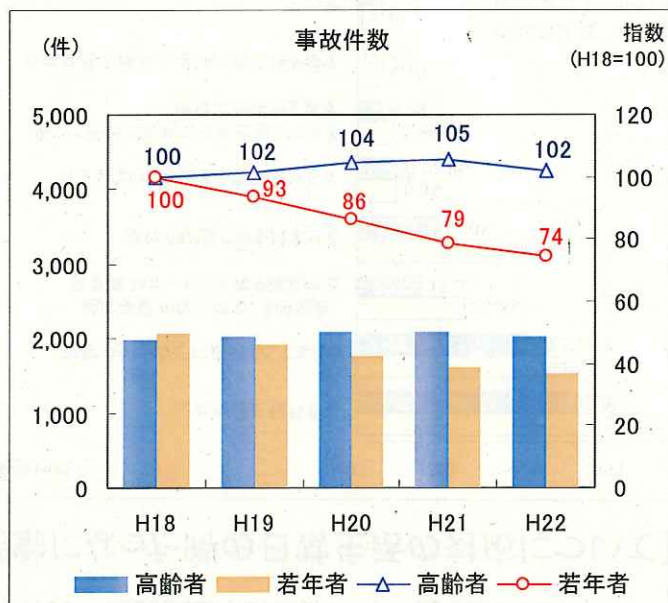


車を手放せない人がいることがうかがえる

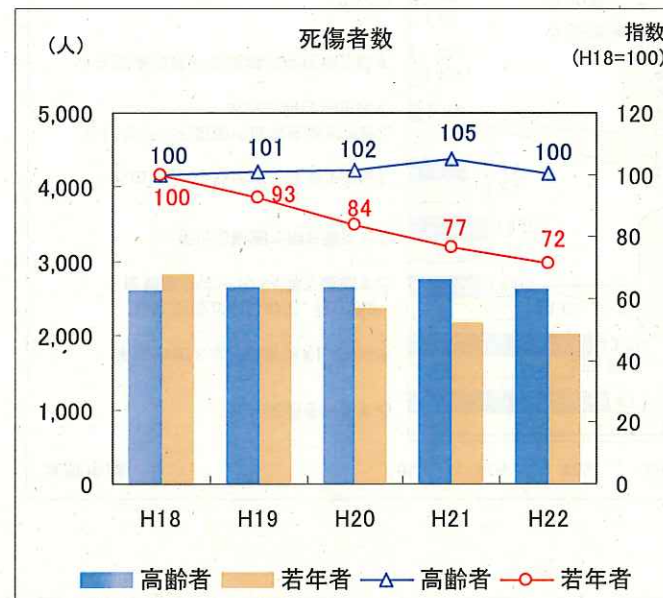
わずかながら、転居を考える人もいることがうかがえる

※資料: 県民アンケート

[交通事故発生状況]



※資料:長野県警察



※資料:長野県警察



※資料:長野県警察

交通ネットワークの構築（航空）

【主な課題】

- 1 信州まつもと空港には国際定期便が就航しておらず、長野県と海外との行き来には県外の空港を利用せざるをえない。
- 2 長野県と海外との行き来には、主に成田空港、羽田空港、中部空港などが利用されているが、地域によって空港までの所要時間に格差が生じている。
- 3 信州まつもと空港の利用拡大・活性化を図るため、国際定期便の運航を含めた路線の拡大や複便化などが求められている。
- 4 長野県への来訪者を増加させるためには、航空・道路・鉄道がそれぞれの役割を果たしつつ、連携したネットワークである必要がある。

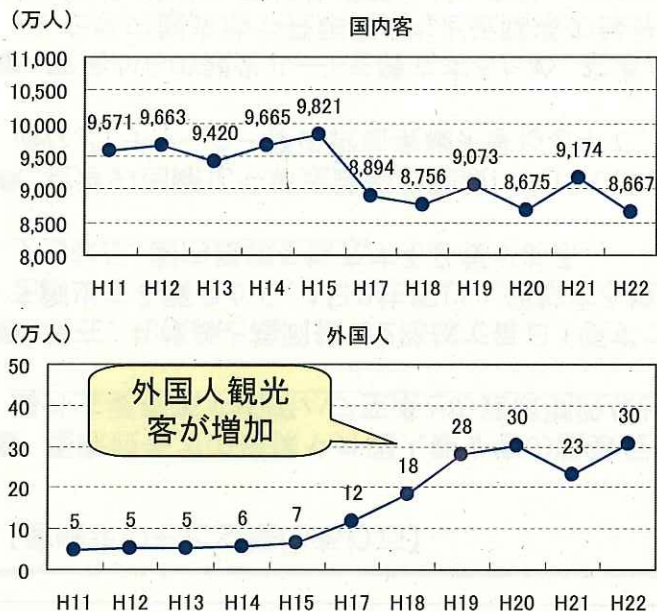
【主な論点】

- 1 信州まつもと空港の現状及び取り巻く環境を踏まえた場合、国際化を目指すべきか。その可能性はあるのか。
- 2 空港の利用拡大・活性化を図るためには国際化以外にどのような方策が考えられるか。

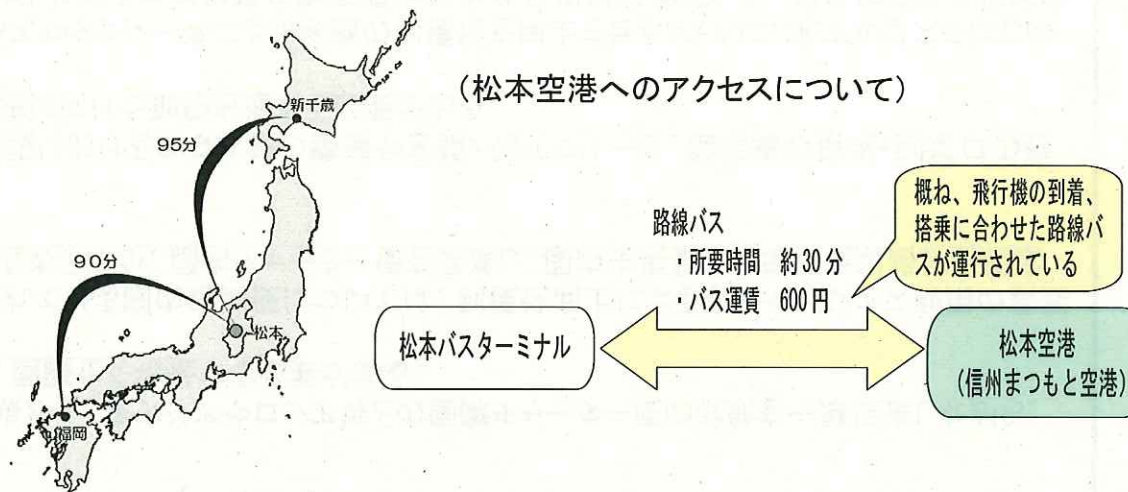
【信州まつもと空港のあり方】

- 国際競争力の確保や外国人観光客の誘致促進の観点から、東アジアやロシア等との国際チャーター便の就航を一層促進しながら、海外主要都市や国際ハブ空港との路線開設などにより、国際化を推進する必要がある。
- 現在、札幌線と福岡線の2路線で毎日1便ずつ運航されている国内定期便については、利便性向上による観光やビジネス利用の需要を創出する観点から、1日2往復以上運航する複便化を進めるほか、国内チャーター便を促進し、国内主要都市と結ぶ新規路線を開設するなど、国内路線を拡充する必要がある。
- 空港の国際化や新規路線の開設に向けては、空港施設におけるCIQ体制の整備や言語バリアフリー化、国際線の搭乗・到着口の整備など、チャーター便の就航実績を重ねる中で、課題解決に向けた取組を進める必要がある。
- 空港からの観光ルートを確立するため、空港からのバスやタクシー等による移動の利便性を向上させるとともに、北アルプスをはじめとした県内観光地や飛騨高山など近隣県の観光地にアクセスする中部縦貫自動車道や松本糸魚川連絡道路など、観光に資する高規格幹線道路や地域高規格道路などの道路を整備する必要がある。

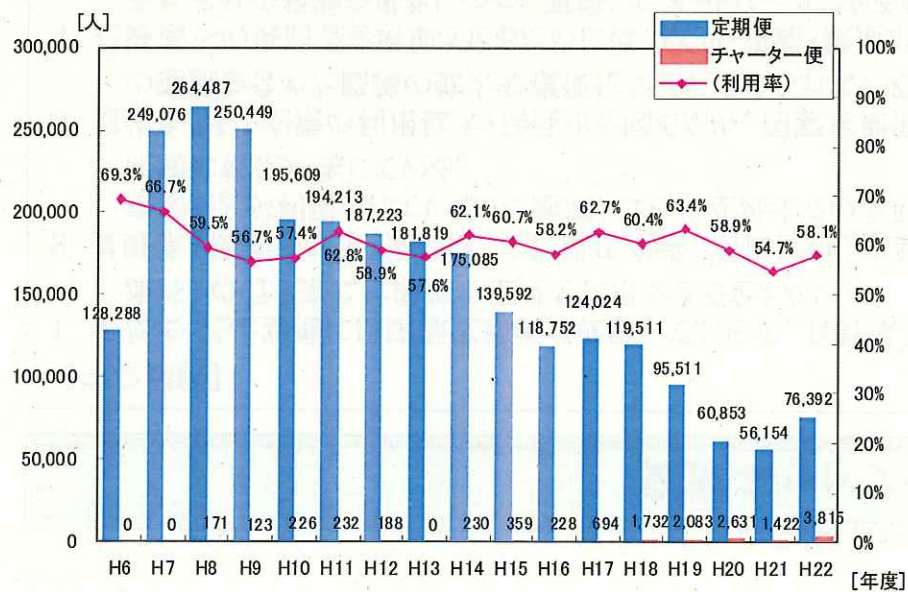
[観光入込客数の推移]



[信州まつもと空港の概要]



[信州まつもと空港の年間利用者数と平均利用率の推移]



[信州まつもと空港国際チャーター便の運行実績]

○国際チャーター便

年度	便数(便)	就航先	人数(人)
16	2	香港(2)	228
17	6	香港(2)、台北(4)	694
18	16	瀋陽(4)、青島(4)、武漢(3)、重慶(3)、台北(2)	1,732
19	22	大連(4)、天津(4)、重慶(4)、台北(4)、上海(2)、西安(2)、グアム(2)	2,083
20	32	大連(4)、上海(4)、天津(4)、台北(15)、高雄(3)、グアム(2)	2,631
21	15	大連(4)、ウラジオストク(2)、張家界(7)、グアム(2)	1,422
22	6	上海(4)、グアム(2)	638
23	8	香港(2)、ハバロフスク(2)、台湾(4)	900
24			
計	107		10,328

交通ネットワークの構築（北陸新幹線の延伸）

【主な課題】

- 1 北陸新幹線の金沢までの延伸により、県内各駅が通過駅とならないように、駅までのアクセス向上や2次交通の整備などが求められている。
- 2 北陸新幹線の金沢までの開業に伴い、経営が分離される長野以北並行在来線の安定的な経営の確保が求められている。
- 3 北陸新幹線による県外や海外からの観光客を県内で周遊させ、地域の活性化につなげる取組が求められている。

【主な論点】

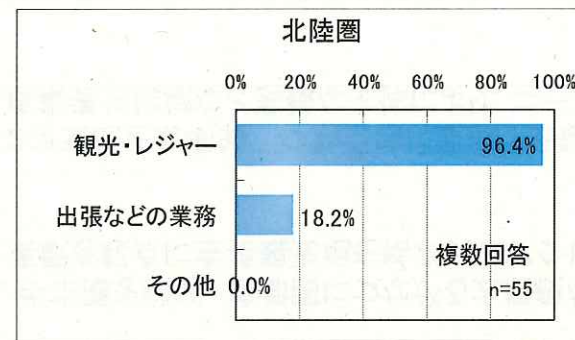
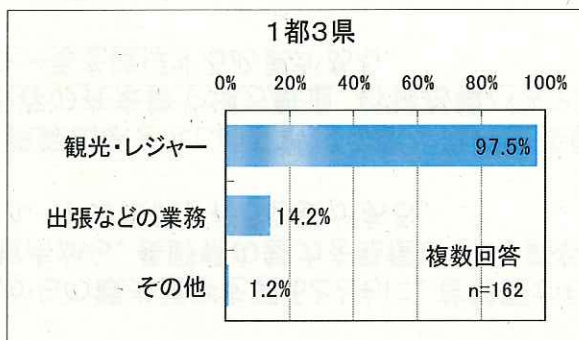
- 1 北陸新幹線の延伸に備えて、実施すべきことは何か。
- 2 北陸新幹線を活用する観光客を県内に広く展開させるためには、どうすればよいか。

【北陸新幹線の延伸と交通ネットワークのあり方】

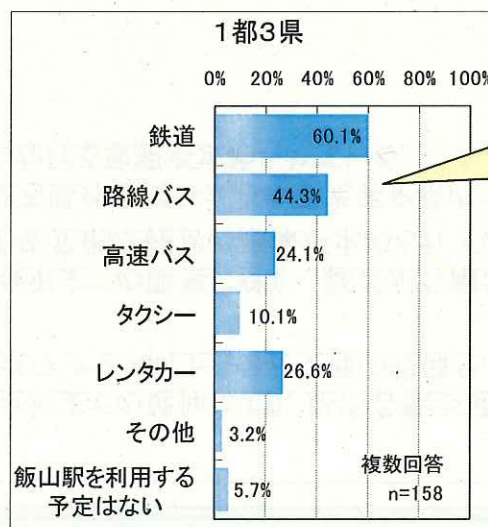
- 北陸地域からの観光誘客を図るとともに、首都圏から北陸圏、関西圏、中京圏を結び、首都圏につながる大規模な周回型の観光流動を形成する観点から、長野県の魅力を発信しつつ、新幹線各駅や県内主要駅を起点に主要観光地を結ぶ交通アクセスを向上し、県内各地への周遊ルートの確保を行う必要がある。
- 北陸新幹線飯山駅をはじめ新幹線各駅や県内主要駅と観光地を結ぶ2次交通を効率的かつ効果的に整備する観点から、沿線地域が連携し、既存の在来線や地方鉄道、幹線路線バスを活用しつつ、交通事業者や地域など多様な主体により、ニーズに応じて臨時バスや乗合タクシー等を確保する必要がある。
- 2次交通の利便性を向上するため、接続ダイヤの改善、案内板や観光案内所の充実、車内放送の言語バリアフリー化、バス路線の系統番号の統一、ICT(情報通信技術)の導入等により、駅や空港施設等の観光拠点機能や交通ハブ機能を強化する必要がある。
- 新幹線各駅等から観光地への時間距離の短縮や広域的に効果を波及させるため、中部横断自動車道など高規格幹線道路や松本糸魚川連絡道路など地域高規格幹線道路の整備、主要な交通を担う国県道の改良を行う必要がある。

[県外居住者の北陸新幹線延伸に関する意向]

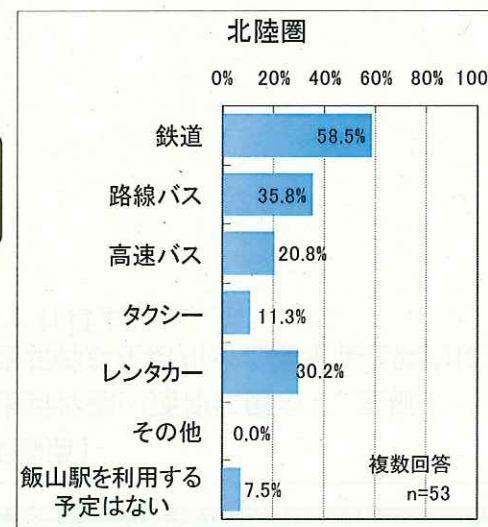
●北陸新幹線延伸により変化と思う目的



●北陸新幹線飯山駅から長野県内等を移動する場合に希望する交通手段



飯山駅から鉄道やバスの利用を希望する人が多い



※資料: 県外居住者アンケート

交通ネットワークの構築（在来線・地方鉄道・バス交通）

【主な課題】

- 1 中农信地域においては、中央東線の高速化が強く求められている。一方で観光路線として相応しい快適な車両の導入を期待する声も大きい。
- 2 上伊那地域においては、特急「あずさ」の飯田線への乗り入れを要望している。
- 3 地方鉄道は県内で4社(路線)が運行されているが、施設の老朽化が進んでいる。
- 4 県内の中心都市間を結ぶ高速バスは、利用者の減少により廃止や休止が相次ぎ、存続が危ぶまれている。

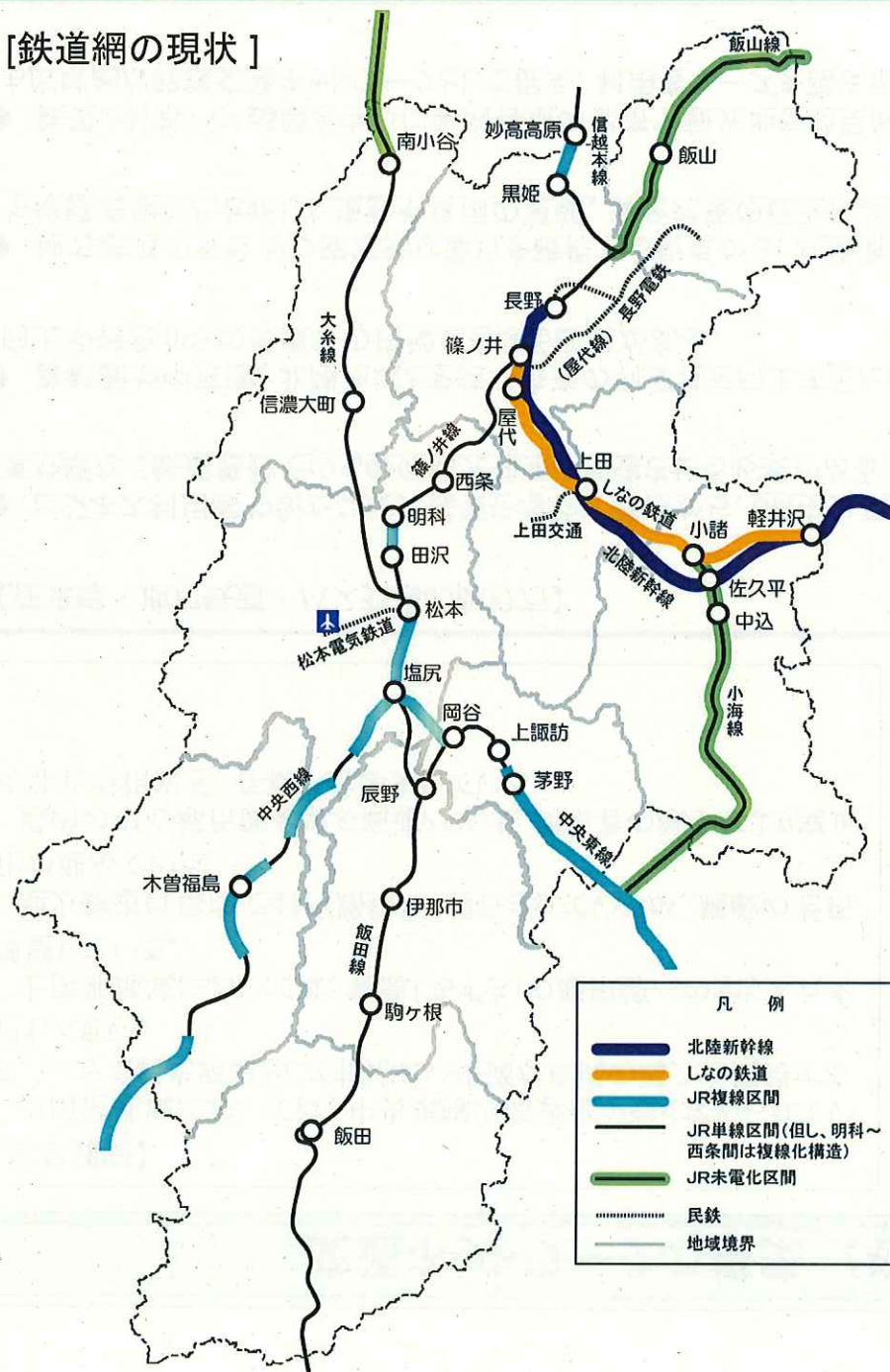
【主な論点】

- 1 中央東線の高速化や快適な車両の導入、特急「あずさ」の飯田線乗り入れ等の実現可能性及び実現に向けての取組はどうあるべきか。
- 2 県内鉄道を維持するとともに、利便性を向上させるにはどうすべきか。鉄道と高速バスが両立できる方策はあるか。
- 3 県内(特に南北)を結ぶ機能を強化するための交通ネットワークのあり方はどうあるべきか。

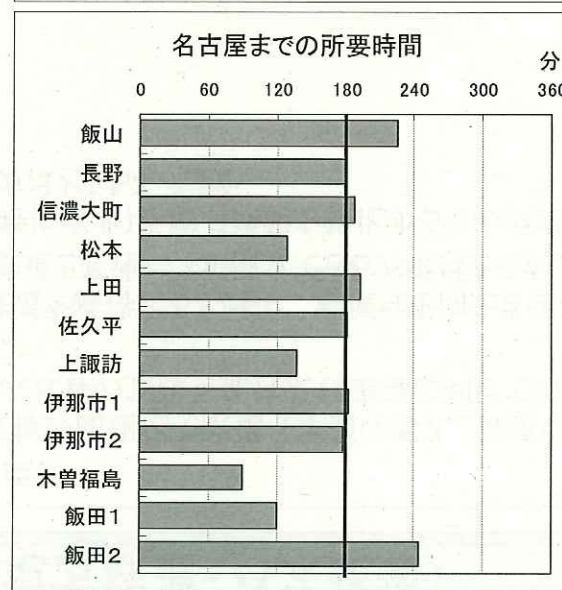
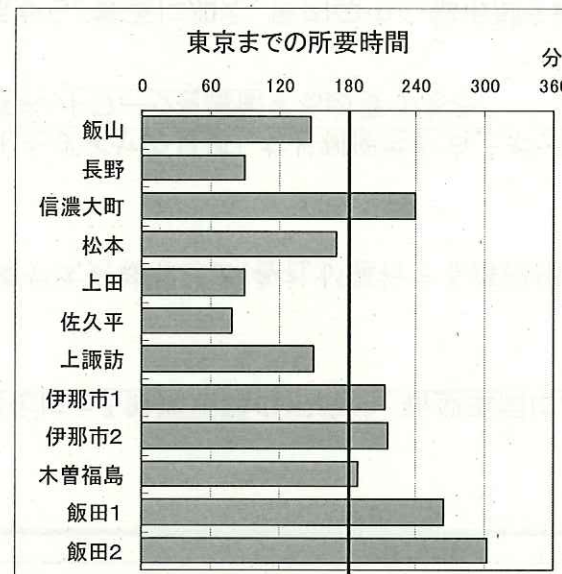
【在来線・地方鉄道・バス交通のあり方】

- ビジネス利用客や新たな観光需要を増やす観点から、JR中央東線等の高速化による時間距離の短縮や、新型車両による快適な列車や駅など鉄道施設そのものの観光要素を増強させる必要がある。
- 首都圏や中京圏、北陸地域とを結ぶ鉄道の利便性を向上するため、中央本線や大糸線などJR各社が運行する路線相互の接続性の向上や特急からの乗継等の円滑化を図る必要がある。
- 地方鉄道の安全かつ安定的な運行を確保する観点から、利用者ニーズに応じたダイヤの見直しなど利便性を向上や、信号保安設備や線路設備など老朽した施設や車両の更新、安全対策の促進により、既存鉄道ネットワークを確保する必要がある。
- 鉄道と幹線バス路線を中心に県内各地の都市や観光地を効果的に結ぶ観点から、鉄道に加え、県内の中心都市間を結ぶ高速バスも広域的な幹線交通ネットワークとして捉え、利用者ニーズを踏まえつつ、鉄道や地域公共交通との接続効果等に応じて確保する必要がある。

[鉄道網の現状]



[東京、名古屋までの鉄道所要時間(最短時間)]



※伊那市1・飯田1は高速バス利用、伊那市2・飯田2は鉄道利用

交通ネットワークの構築（道路）

【主な課題】

- 1 中部横断自動車道、中部縦貫自動車道、三遠南信自動車道では一部供用にとどまっている。
- 2 高規格幹線道路の早期整備及び高規格幹線道路へのアクセス向上のための道路整備が求められている。
- 3 高速道路がない地域においては、観光振興や防災の観点などから、地域高規格道路等の整備が求められている。

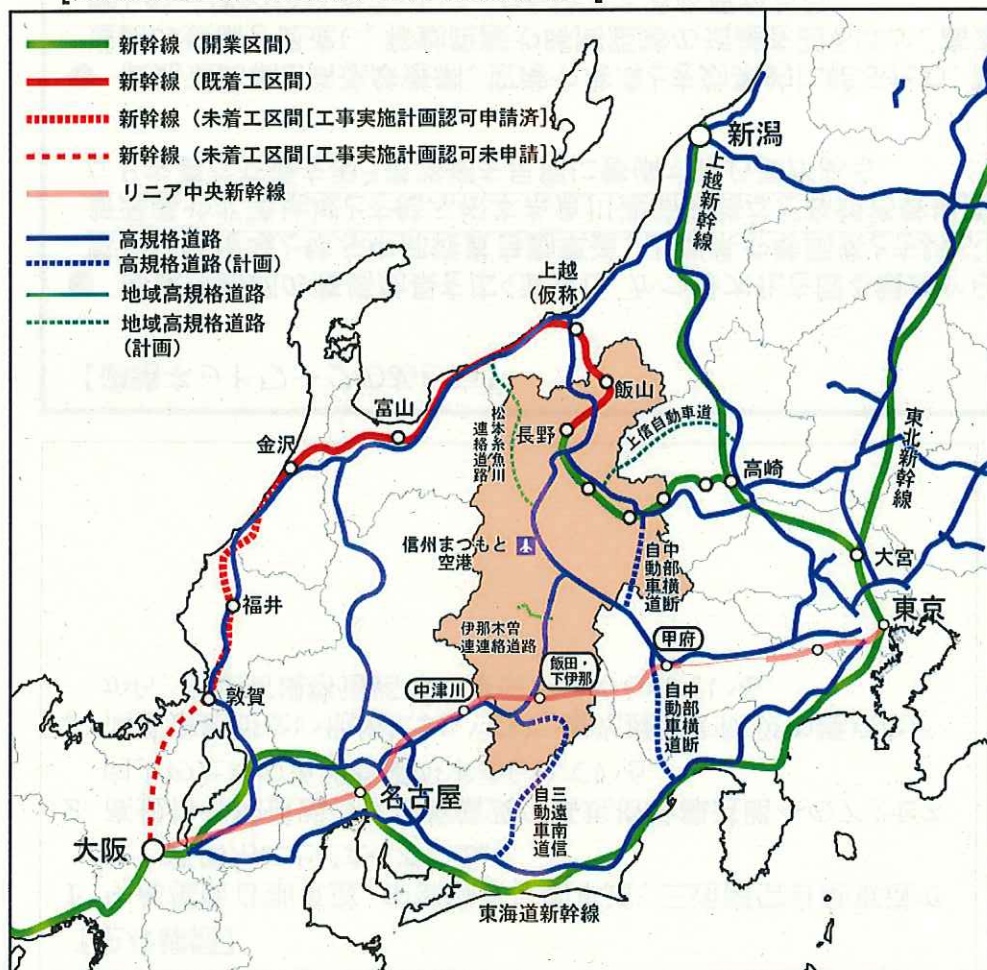
【主な論点】

- 1 近隣県との地域間交流や連携、物流の効率化により新たな交通需要を創出するため、高規格幹線道路や地域高規格道路、主要な交通を担う道路の整備が必要ではないか。
- 2 道路改良率は65%程度であり、引き続き整備を進める必要があるが、維持管理費が増加している。
- 3 今後の道路整備と交通ネットワーク整備について、行政(県)はどのように取り組むべきか。

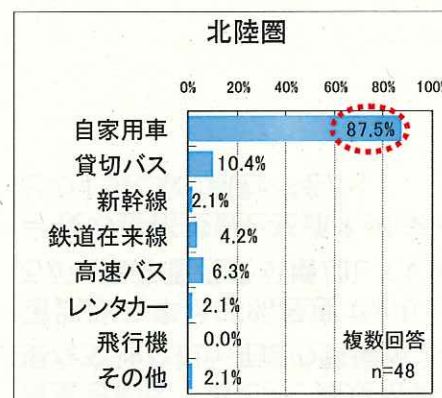
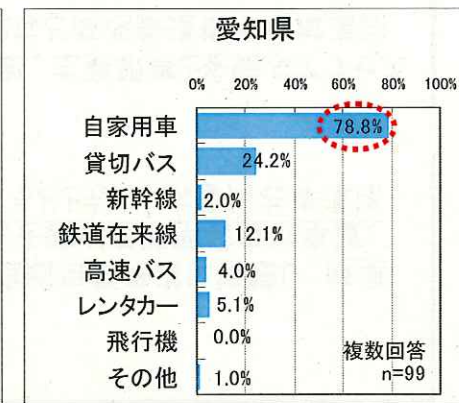
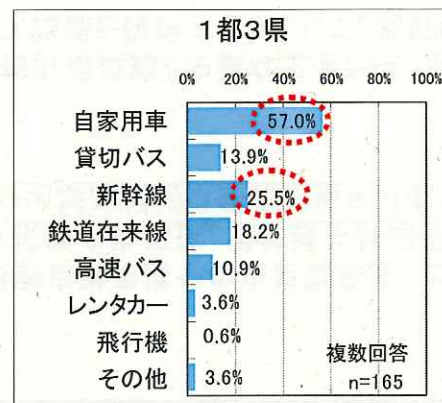
【道路ネットワークのあり方】

- 高速道路網の整備効果を広く波及し、かつ最大化を図る観点から、長野自動車道や中央自動車道、上信越自動車道に接続し、岐阜県や北陸地域と結ぶ中部縦貫自動車道、山梨県や静岡県とを結ぶ中部横断自動車道、愛知県や静岡県とを結ぶ三遠南信自動車道、新潟県や北陸地域とを結ぶ松本糸魚川連絡道路など高規格幹線道路や地域高規格道路の整備を促進するとともに、木曾川右岸道路など主要な交通を担う道路網を早期に整備する必要がある。
- 高速道路網と高速鉄道網、空港や港湾とを効果的に結ぶため、高規格幹線道路と主要な交通を担う道路、主要駅等とを結ぶアクセス道路の整備を促進し、移動距離や時間距離の短縮を図るほか、高速バス路線を確保するなどして、新幹線など高速鉄道網や地域道路網との一体的な交通ネットワークを確立する必要がある。
- 市街地でのバス、タクシーの円滑な移動を図る観点から、道路、交差点の整備により渋滞を解消することが必要である。

[広域交通網(道路)の整備見通し]



[長野県までの交通手段(観光レジャー目的)]



※資料: 県外居住者アンケート

交通ネットワークの構築（リニア中央新幹線）

【主な課題】

- 1 リニア中央新幹線の整備波及効果を最大限とするための取組や施設整備が求められている。
- 2 リニア中央新幹線の開業に向け、駅へのアクセス道路の整備、駅近くへの中央自動車道インターチェンジの整備、駅周辺への駐車場整備、飯田線等の利便性向上による鉄道アクセスの確保などが求められている。

【主な論点】

- 1 リニア中央新幹線がもたらす効果を広く県内で活かすため、飯田・下伊那地域に設置される県内リニア駅と県内各地域とのアクセスを、どのように確保するか。
- 2 リニア中央新幹線の県外駅（山梨県及び岐阜県内のリニア駅）の利用が見込まれる地域があるが、利便性をどう確保するのか。

【県内リニア駅と道路網との連携のあり方】

- 中央自動車道から県内リニア駅のアクセスについては、松川インターチェンジや飯田インターチェンジに加え、座光寺パーキングエリアにスマートインターチェンジを新設するとともに、スマートインターチェンジから県内リニア駅までのアクセス道路の整備が必要である。
- 一般道路を利用した県内リニア駅への上伊那・下伊那地域からのアクセス性向上のため、国道153号の整備が必要である。
- 県内リニア駅の駅勢圏を拡大する観点から、三遠南信自動車道を利用して、愛知県三河地域や静岡県遠州地域からの乗降客等を増加させる必要がある。

【県内リニア駅とJR飯田線との結節等のあり方】

- 県内リニア駅とJR飯田線との結節が確保されることが必要である。
- 県内リニア駅と飯田市中心市街地や周辺市街地とを結ぶ路線バス等による公共交通が確保されるとともに、自動車利用者のためのパークアンドライド駐車場を公共交通の沿線に整備することが必要である。

【県内リニア駅に必要な機能のあり方】

- 自家用車や観光バス、高速バスによる県内リニア駅への接続が中心となることから、駅周辺に大規模な駐車場の設置が必要である。
- 乗降客の利便性を向上させるため、バスターミナルの設置が必要である。
- 県内リニア駅への良好なアクセスを確保するため、駅周辺道路及び駅へ通じる主要道路の整備が必要である。

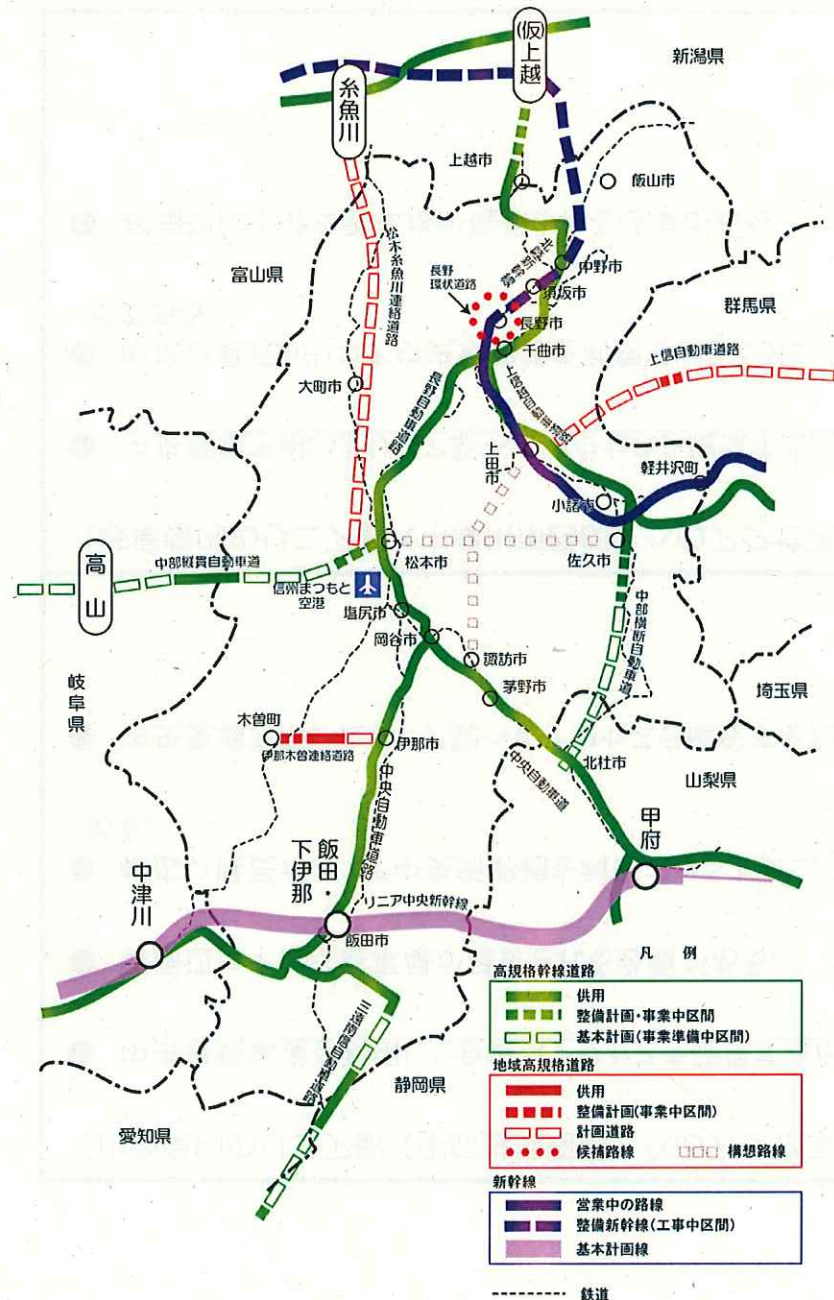
【山梨県内のリニア駅（甲府盆地南部）へのアクセスのあり方】

- 中央自動車道を利用した良好なアクセスを確保するため、高速バスの定期路線を設ける必要がある。
- 駅周辺に十分な駐車場が確保される必要がある。
- 幅広い県民がリニア中央新幹線を利用できるように、アクセス性を確保するため、中部横断自動車道や主要な国道を整備する必要がある。
- 中央東線を用いたリニア駅へのアクセスを確保するため、甲府駅からの交通手段や円滑な乗換が確保される必要がある。

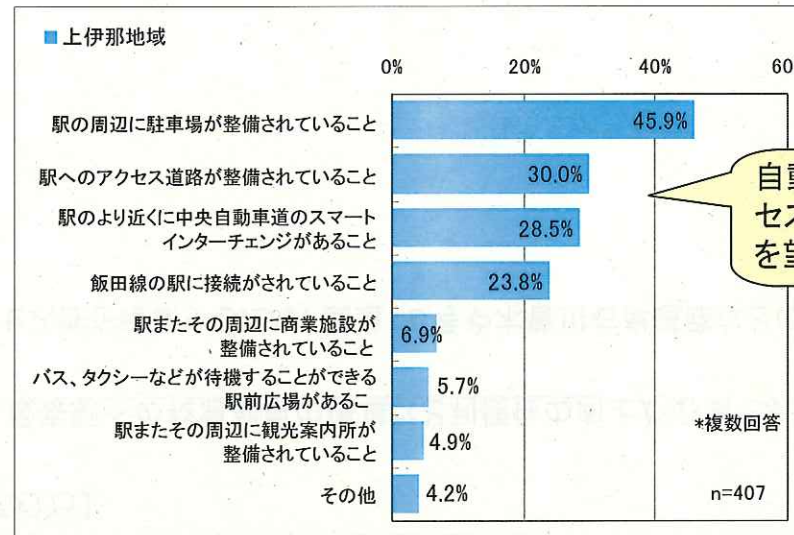
【岐阜県内のリニア駅（中津川市西部）へのアクセスのあり方】

- 中央西線を用いたリニア駅へのアクセスを確保するため、最寄駅への特急列車の停車など利便性の向上が必要である。
- 幅広い県民がリニア中央新幹線を利用できるように、アクセス性を確保するため、国道19号や木曾川右岸道路などの道路整備が必要である。
- 駅周辺に十分な駐車場が確保される必要がある。

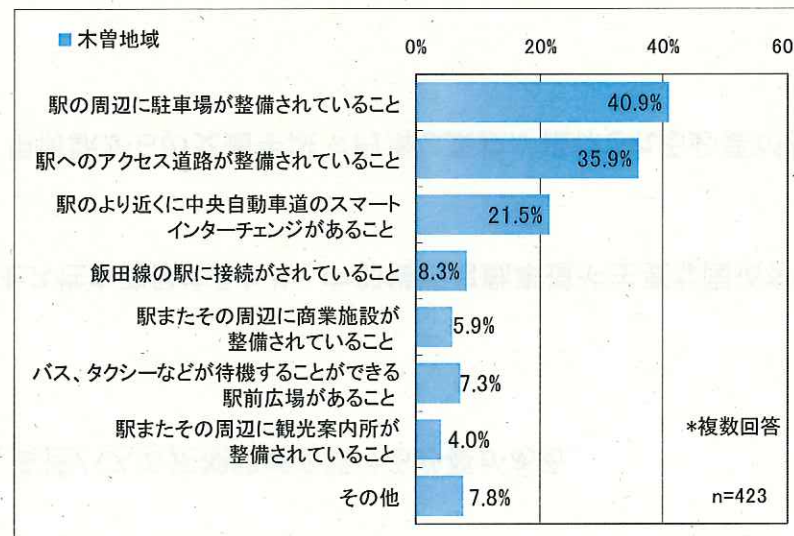
[広域交通網の整備見通し]



[リニア中央新幹線駅に望むこと(長野県居住者)]



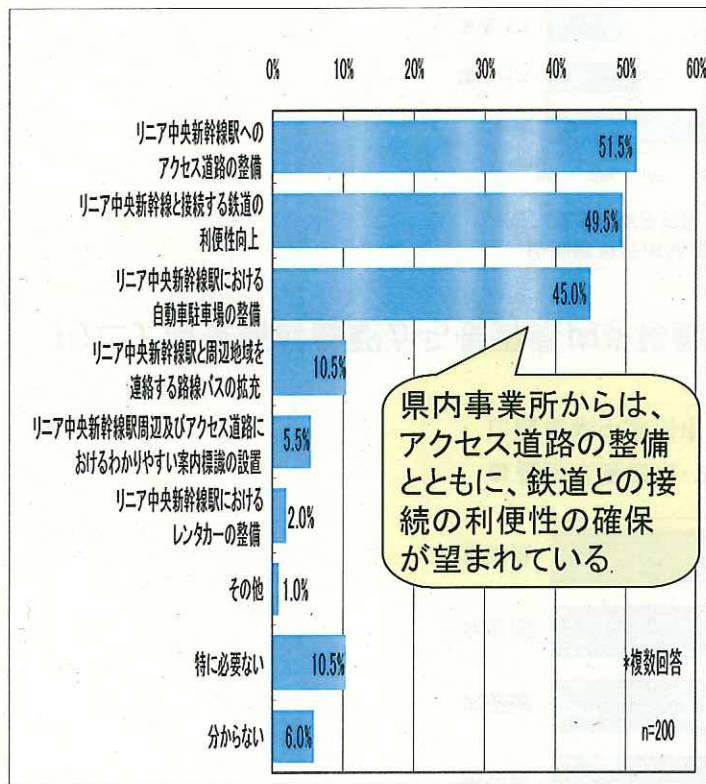
自動車によるアクセス利便性の確保を望む人が多い



※資料: 県民アンケート

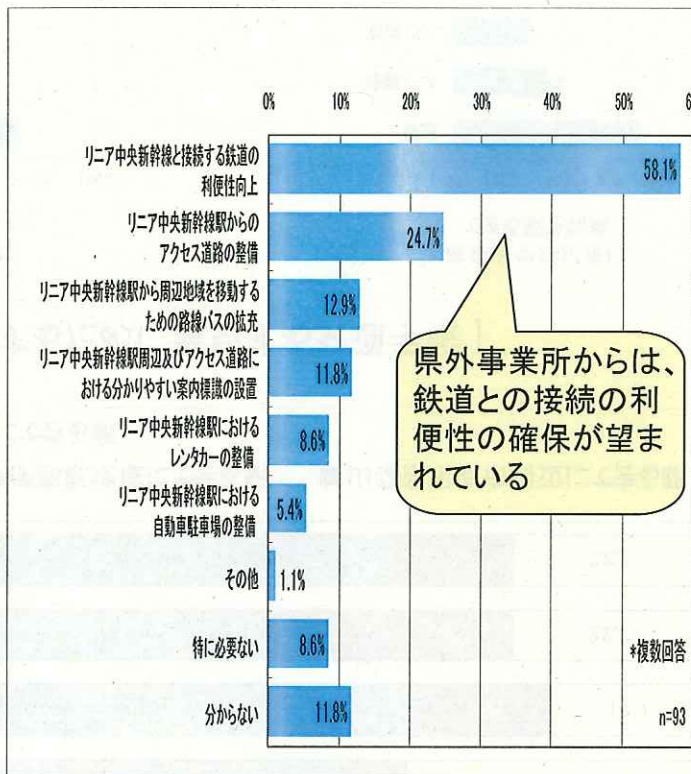
[リニア中央新幹線駅からの交通手段として必要な対応]

(県内事業所の意向)



※資料：県内事業所アンケート

(県外事業所の意向)

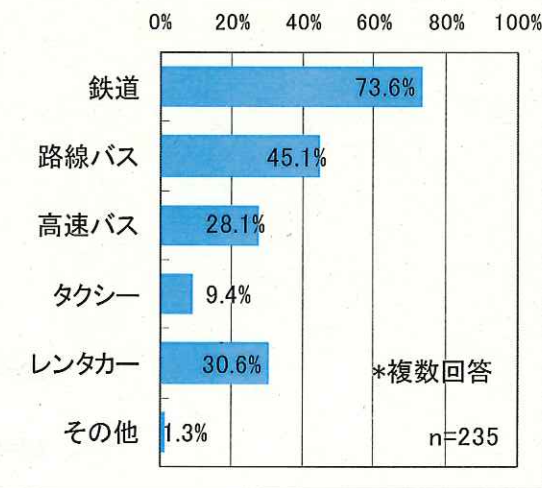


※資料：県外事業所アンケート

(県外居住者の意向)

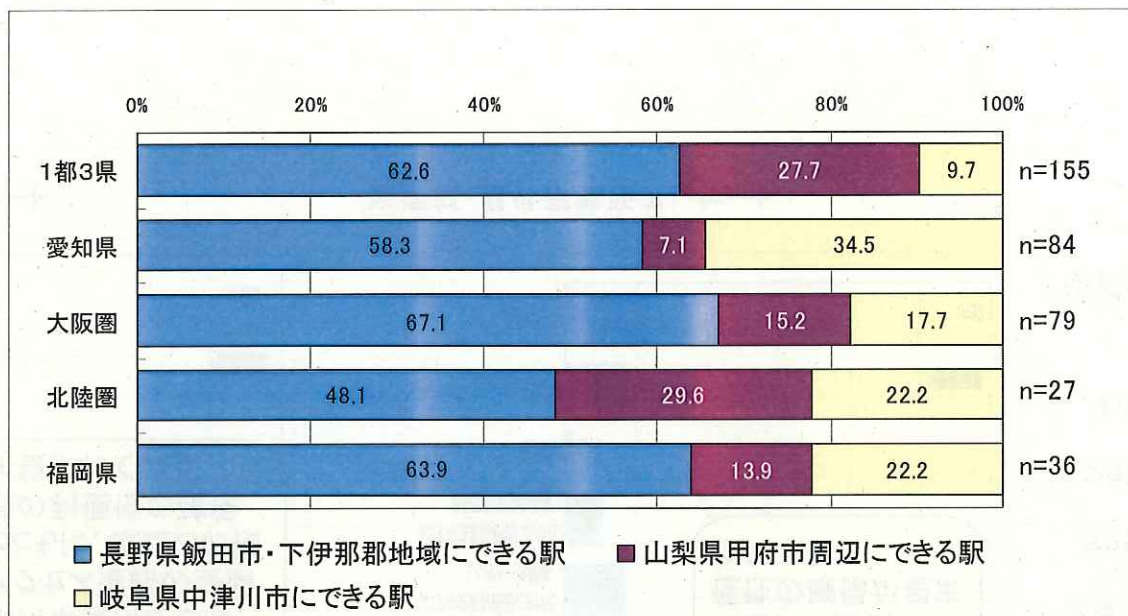
県外居住者からは、鉄道やバスなど公共交通との接続の利便性の確保が望まれている

長野県飯田市・下伊那郡地域にできる駅を利用

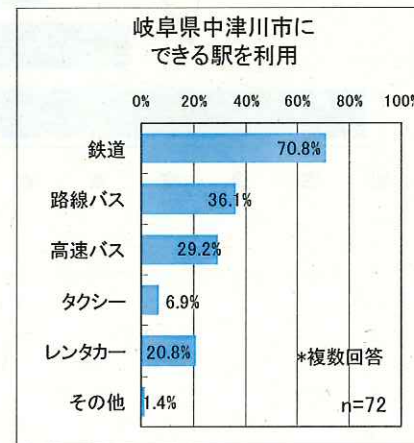
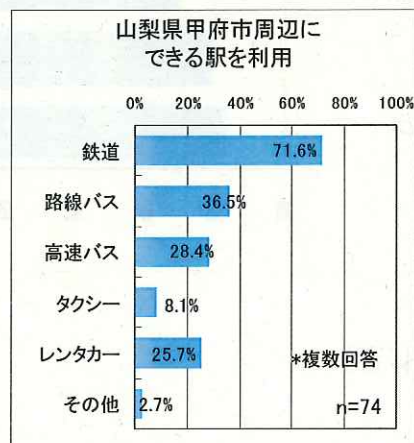


※資料：県外居住者アンケート

[利用する可能性のあるリニア中央新幹線駅]



[リニア中央新幹線駅から長野県内を移動するために希望する交通手段]



※資料: 県外居住者アンケート

市街地交通とまちづくり

【主な課題】

- 1 持続可能な都市構造への転換、持続可能な市街地交通の確保対策が求められる。
- 2 市街地の道路空間について、歩行者、公共交通等のための空間としての積極的な活用が求められている。

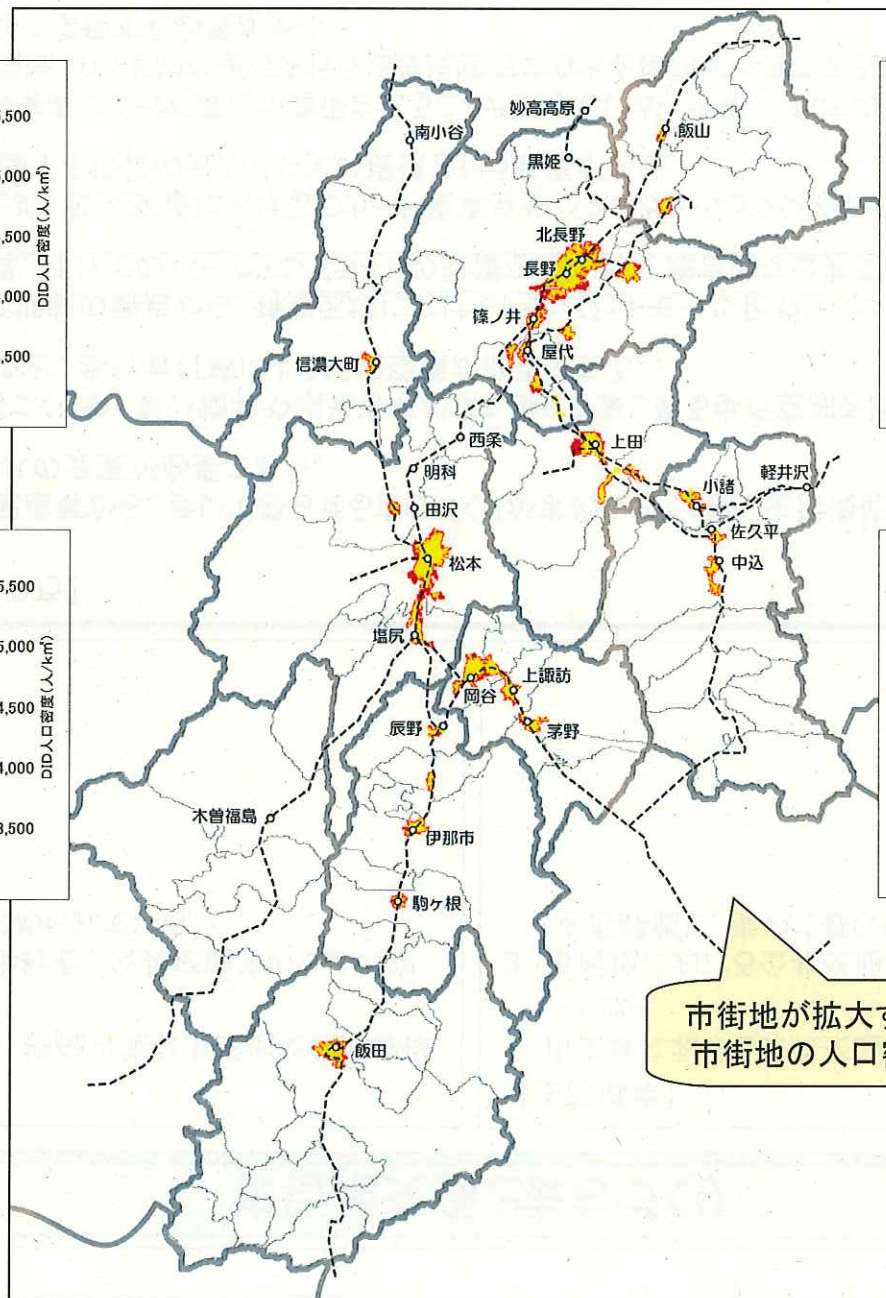
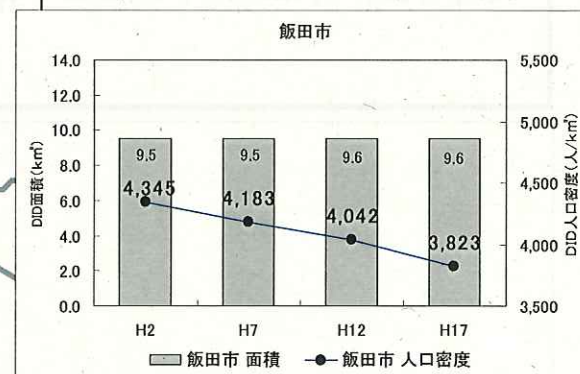
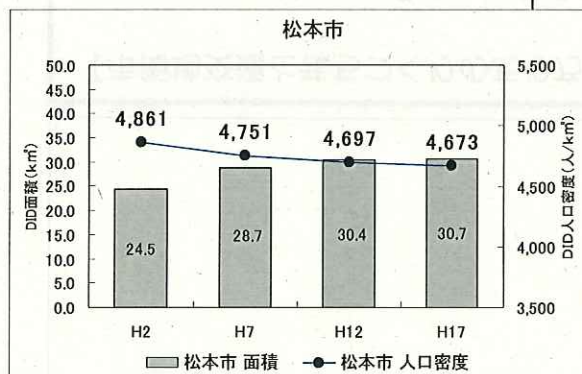
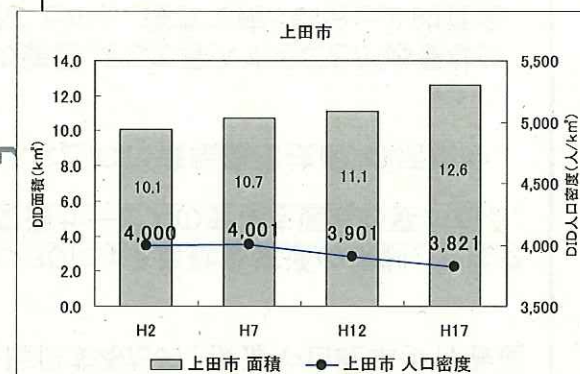
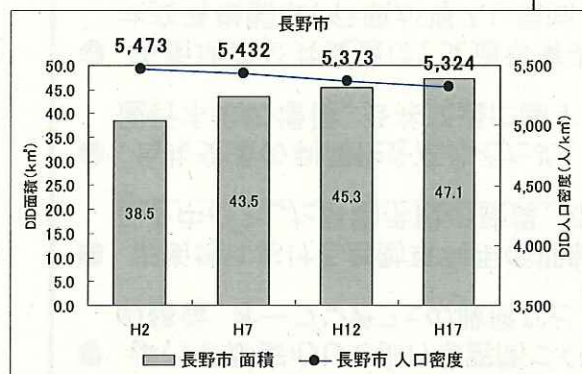
【主な論点】

- 1 市街地における公共交通の運行や移動手段のあり方はどうあるべきか。
- 2 市街地における公共交通の確保については、「歩行による移動」を再評価し、歩いて暮らせるまちづくりを進めるべきではないか。

【市街地交通とまちづくりのあり方】

- 市街地の活性化や環境への配慮等から、歩いて暮らせるまちづくりが求められており、生活機能の集積とあわせて安全・快適な歩行空間の創出や公共交通サービスの充実が必要である。
- 歩行者が安心して歩ける空間づくりや、買い物客や観光客等がまち歩きを楽しめる歩行空間を確保するため、歩道や自転車歩行者道の整備、オープンカフェの設置など、歩行者目線による環境整備が必要である。
- 市街地における自動車利用の抑制の観点から、特定区域におけるトランジットモール化やゾーン30による自動車交通の規制、公共交通を中心とした移動手段の確保、郊外でのパークアンドライドの設置などにより、総合的な公共交通サービスの充実を図る必要がある。
- 公共交通の利便性を高めるため、公共交通におけるICカード乗車券やバスロケーションシステムなどICT(情報通信技術)の活用や、運行本数の増便、公共交通に関する情報の分かりやすい提供を行う必要がある。
- 市街地の公共交通は、交通事業者によって運行が確保されることが望ましいが、今後、「都市の装置」として導入することが必要な公共交通機関は、行政が導入し民間が効率的な運行を行う公設民営方式などを検討すべきであることから、運賃で賄う部分と公的資金を投入する部分との関係について整理する必要がある。

[人口集中地区(DID)の変遷]



市街地が拡大する一方で、市街地の人口密度は低下

※資料: 国勢調査

中山間地域、過疎地域における生活交通

【主な課題】

- 1 地域交通を支えてきたバス事業者、タクシー事業者の経営が悪化している。
- 2 利用者の減少により、地域公共交通の廃止・縮小が進む中であって、行政の負担が増加している。
- 3 持続可能な生活交通の確保に向けては、住民(利用者)、行政、事業者等が輸送サービスの水準と適切な負担のあり方が課題となっている。

【主な論点】

- 1 中山間地や過疎地域における持続可能な交通システムはどうあるべきか。
- 2 中山間地等における交通手段の確保にあたり、バス、デマンド、タクシー等の役割分担はどうあるべきか
- 3 交通手段の確保のため、国、県、市町村、事業者及び住民はどのような役割と負担をすべきか。
- 4 交通手段の確保のため、新たな(負担の)仕組みを構築できないか。

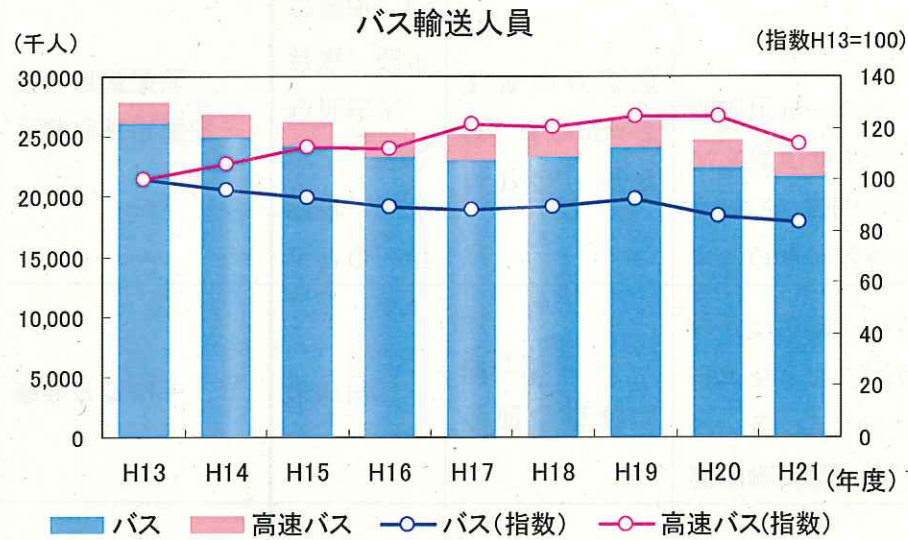
【中山間地、過疎地域における生活交通のあり方】

- 中山間地域や過疎地域における移動手段を確保するためには、市街地あるいは市街地と結ぶ鉄道や路線バス等の幹線ネットワークに接続する公共交通機能を担保する必要がある。
- 移動手段の確保にあたっては、コミュニティバス、デマンド交通、乗合タクシー、タクシー輸送などを交通需要にあわせて選択して活用することはもとより、住民(利用者)、行政、事業者等が、輸送サービスの水準と適切な負担のあり方を検討し、地域の実情にあった仕組みを構築する必要がある。
- 中山間地域や過疎地域のうち特に住居密度が低い等により公共交通が成立しがたい地域での移動手段は、自家用車を中心としつつも、タクシーの活用、あるいはNPOなど地域の支え合いによる送迎など、パーソナルな輸送サービスで補完する必要がある。
- ドアツードアによる移動や、パーソナルな移動に対応できるタクシー輸送は、居住密度が低い中山間地域や過疎地域における移動手段として有効であることから、公共交通として十分に機能するような仕組みをつくる必要がある。

- 中山間地域や過疎地域における移動手段の確保は、利用者や行政だけでなく、受益者となる地域住民、企業、病院などが、それぞれの責任と役割分担により、費用を負担し合うことが必要である。
- 公共交通や地域の共助による移動手段の確保も成り立たない地域においては、住民の安全・安心な生活を確保するため、公共交通が利用可能な地域への移転、あるいは地域の移動を支えられる住民の移住などを促進する必要がある。
- 中山間地域や過疎地域において将来にわたり持続可能な交通手段を確保するためには、地域の交通事業者を存続させる仕組みづくりが必要である。

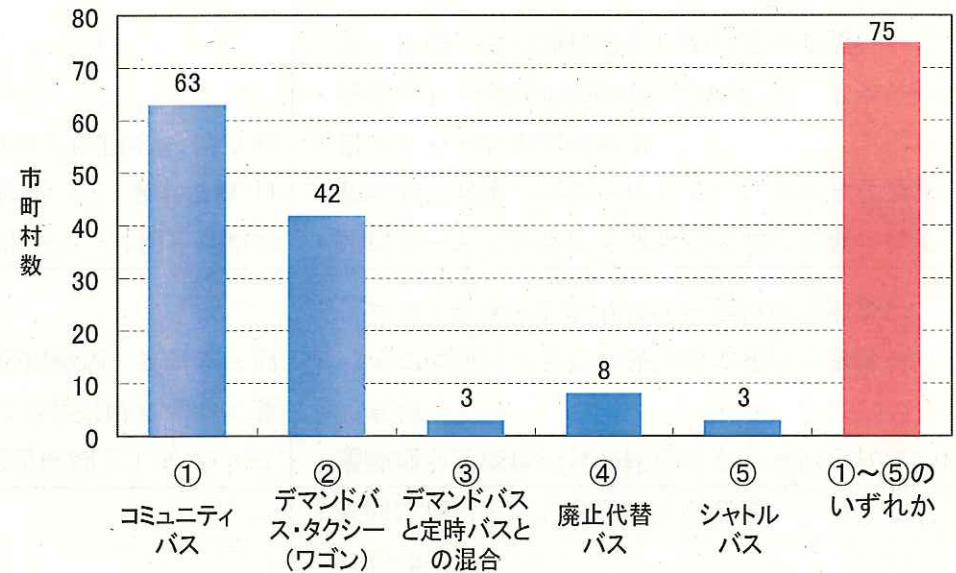
種類	運行主体	運送事業者	形態	特徴
コミュニティバス (市町村運営有償 運送を含む)	市町村	交通事業者に 運行委託また は市町村の直 接運行	交通事業者の撤退や、新たな需要に応じて 市町村などにより運行される定時定路線 バス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 定時定路線で運行 ・ ワンコイン等のわかりやすい運賃体系が多い ・ 民間バス路線が運行していない幹線道路以外の道路 も小型バスできめ細かく運行できる
デマンド交通	市町村	交通事業者に 運行委託また は市町村の直 接運行	利用者のデマンド（需要・要求）にあわせて、 基本路線以外の迂回路線を経由するも ので、バスや乗合タクシーによる形態があ る	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基本的な路線を決めて運行又は、路線を決めずに運 行 ・ ワンコイン等のわかりやすい運賃体系が多い ・ 利用者のいない日は運行しないため、運行の効率化 に結びつく ・ 事前に利用を申し込むことが必要
乗合タクシー	市町村	交通事業者に 運行委託	個別輸送型の公共交通機関としてのタク シーを、バスのように乗合自動車として運 行するもので、定時定路線型、デマンド型 などの形態がある	<ul style="list-style-type: none"> ・ 過疎地など路線バスの機能が十分発揮されない場所 で有効 ・ バスでは運行できない狭い道で運行できる ・ ワンコイン等のわかりやすい運賃体系が多い
過疎地有償運送 福祉有償運送	NPO、市 町村、公益 法人、社会 福祉法人、 農協、商工 会議所、商 工会等	NPO、市町 村、社会福祉法 人等の直接運 行	NPO等が実費の範囲内で、営利とは認め られない範囲の対価によって、乗車定員 11 人未満の自家用自動車を使用して行う個 別輸送サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運送サービスを受ける旅客の名簿に記載されている 者のみが対象（会員となっている者のみを運送） ・ 白ナンバーの車両を使用 ・ あらかじめ地域の関係者（市町村長、タクシー事業 者、住民、地方運輸局等）の合意が必要

[県内のバス利用状況]

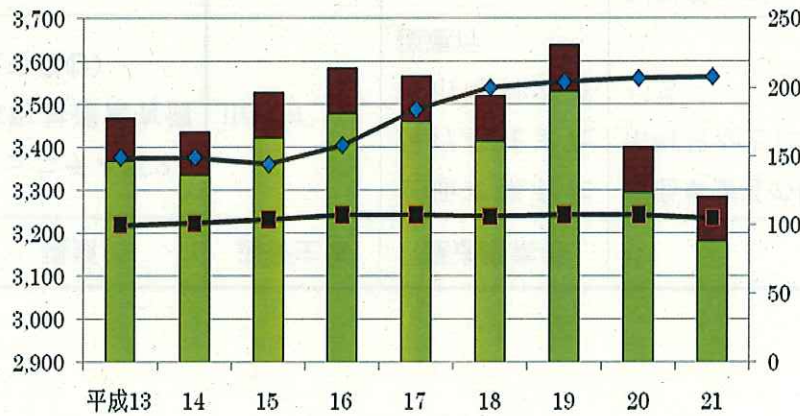


資料:北陸信越運輸局長野支局、北陸信越運輸局(高速バス分)

[地域のバス運行に関与している県内市町村数]

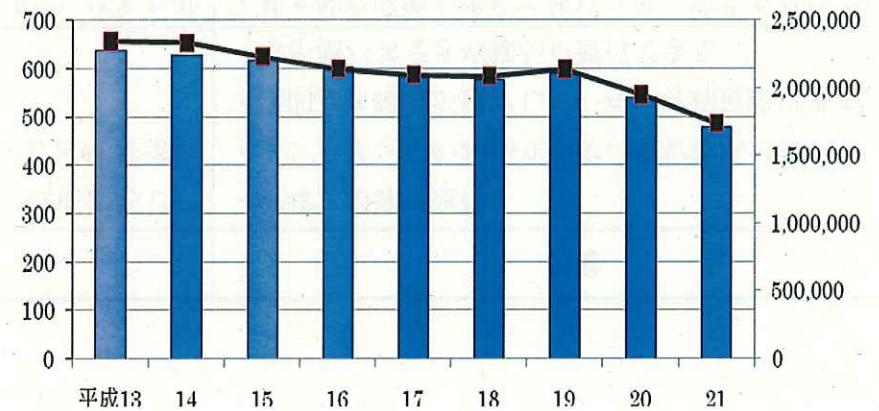


[タクシー事業者数・車両台数の推移]



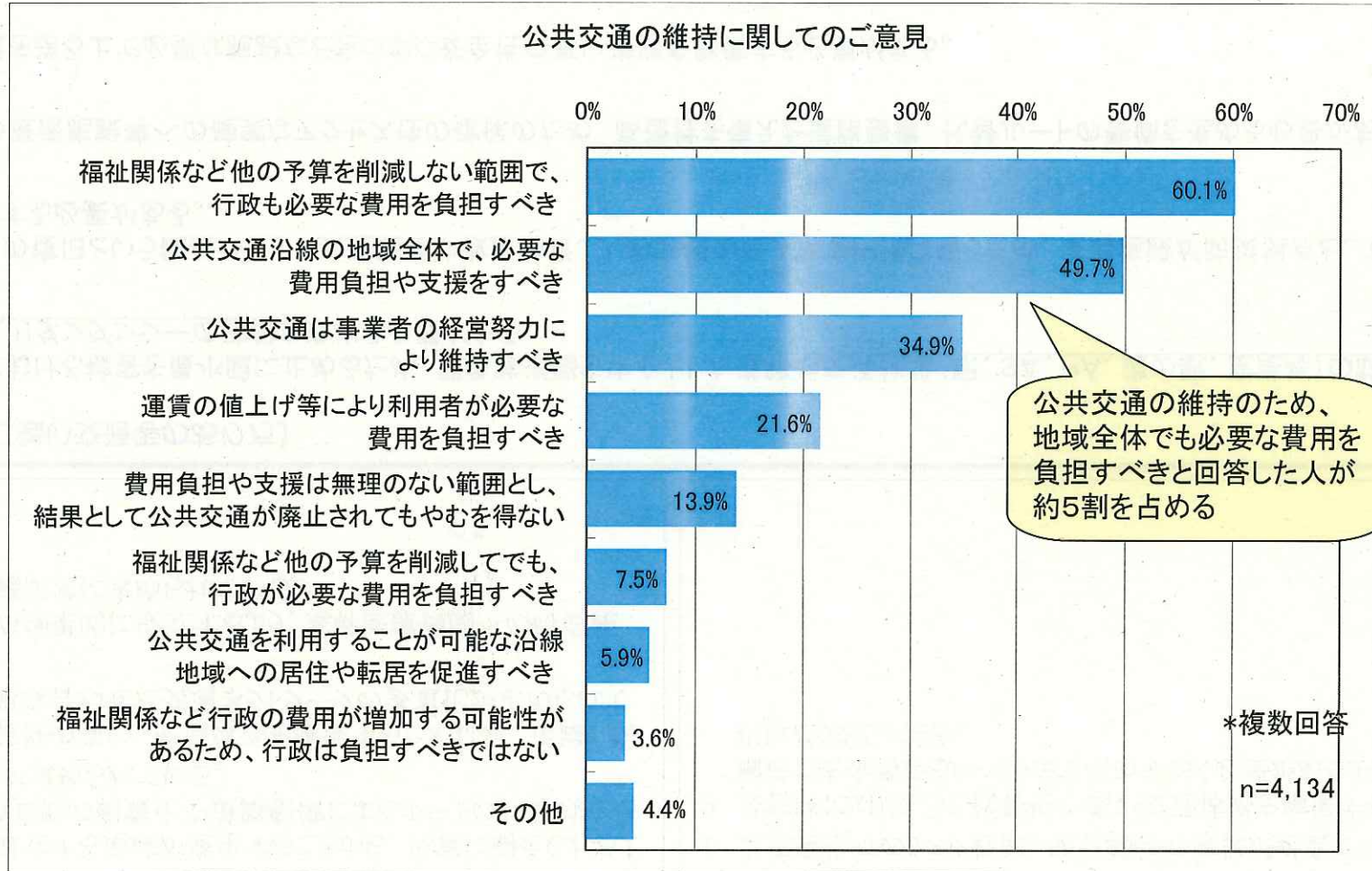
※資料:長野県の道路2011(長野県)

[タクシー事業者の営業収入の推移]



※資料:長野県の道路2011(長野県)

[公共交通維持に関する意見]



※資料：県民アンケート

安全・安心の確保

【主な課題】

- 1 災害時に孤立する地域が発生することから、災害に耐えられるような交通基盤の耐震化や道路整備によるルートの変換性を高めることが求められている。
- 2 安全で代替性の高い、交通体系を確保するためには、道路、鉄道等を組み合わせた交通ネットワークの多重化が求められている。
- 3 救急医療が効果的に成立するよう、基幹医療機関への時間距離の短縮が常に求められている。

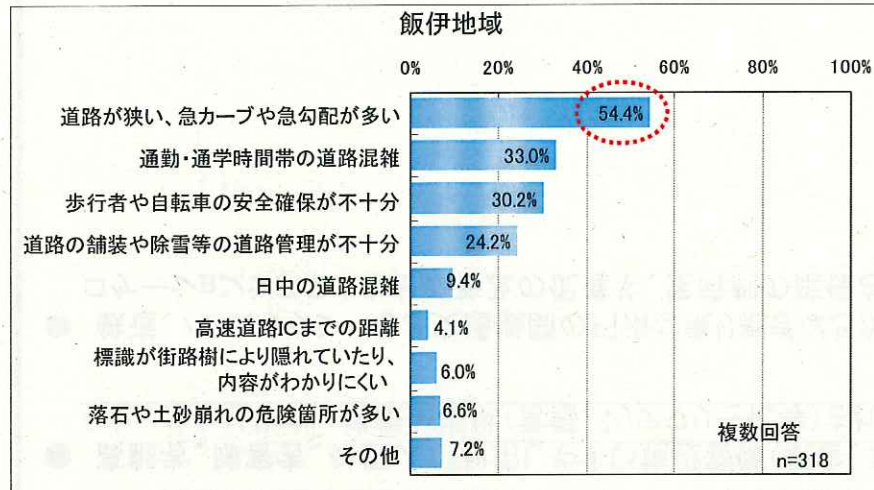
【主な論点】

- 1 災害発生時のリスク軽減、緊急輸送の確保が必要ではないか。
- 2 災害時に対応しうる代替性の高い交通体系を確保するためには、輸送力を余裕あるレベルまで高めておく必要があるが、コスト負担はどうあるべきか。

【自然災害に強い交通等のあり方】

- 災害時における被害を最小限に止めるため、緊急輸送路を中心とした道路や交通施設(駅、SA、PA、道の駅、空港等)の防災対策や耐震化、リダンダンシーの確保を進める必要がある。
- 災害からの復旧という観点から、一次避難者や救援物資、人的支援の受入等を円滑に行うため、交通施設が防災拠点としても活用できるようにする必要がある。
- 緊急時の医療施設等への確実なアクセス性の確保のため、高速性を備えた道路整備、代替ルートの整備を進める必要がある。
- 日常生活を送る上で必要な施設などをつなぐ安全性の高い道路を整備する必要がある。
- 道路施設等の整備にあたっては、現在の施設の維持管理に重点を置き、耐震化や長寿命化を推進する必要がある。

[自動車利用に関する不便や・不満な点]



※資料：県民アンケート調査

[台風2号による災害(土砂崩れ)]

(平成23年5月,生坂村東広津付近)



※資料：長野国道事務所 事業概要

[各種降雪地域等指定状況]



※資料：長野県の道路

[県内道路の冬期通行止区間数]

道路種別	通行不能区間数	区間距離
一般国道	6路線 15区間	—
主要地方道	13路線 20区間	—
一般県道	37路線 48区間	—
計	56路線 83区間	470.6km

※資料：長野県の道路

バリアフリー化の推進

【主な課題】

- 1 高齢者や障害者にも利用しやすい車両や駅など交通施設のバリアフリー化が求められている。
- 2 交通機関相互の乗継利用や料金の支払いを円滑にするなど公共交通を利用する際の不便さの解消が求められている。
- 3 言葉や交通機関の使い方が分からない外国人でも旅行しやすい移動環境をつくることが求められている。

【主な論点】

- 1 高齢者社会に相応しい利便性が高く効率的な公共交通のあり方はどうあるべきか。
- 2 交通施設や乗り換え時のバリアフリー化が必要ではないか。
- 3 外国人旅行者に対する情報提供のあり方はどうあるべきか。
- 4 日々進歩を続けている情報通信技術 (ICT) の活用をどう進めるべきか。

【バリアフリー化された交通のあり方】

- 高齢者、障害者、外国人が利用しやすい施設整備(駅舎、車輛等のバリアフリー化、ユニバーサルデザインタクシーの導入等)が進められ、分かりやすい情報が提供(言語バリアフリー化等)されることが必要である。
- 鉄道、バス、タクシーなど交通機関の円滑な乗り継ぎなどが行われるために、ICT(情報通信技術)を活用した、ICカード乗車券やバスロケーションシステムなどの普及の促進や、定時制の確保された道路整備が必要である。

環境負荷の低減

【主な課題】

- 1 さらなる自動車依存の進展は、CO2排出量の増加などの環境負荷増大を招く可能性があると考えられる。
- 2 山岳観光地においては、電気自動車等による環境への影響が少ない移動手段の導入が課題となっている。

【主な論点】

- 1 環境への負荷を低減させるため、交通における公共交通機関の分担率を引き上げるには、どのような取組みが必要か。
- 2 旅客輸送や貨物輸送への低公害車両導入を促進するためには、どのような取組みが必要か。
- 3 環境への負荷を低減させるため、ハイブリッド車等低公害車両の導入が求められている。
- 4 低炭素社会を実現するため、自然エネルギーを活用した公共交通の運行等が求められている。
- 5 山岳観光地における環境にやさしい輸送手段の確保はどうあるべきか。

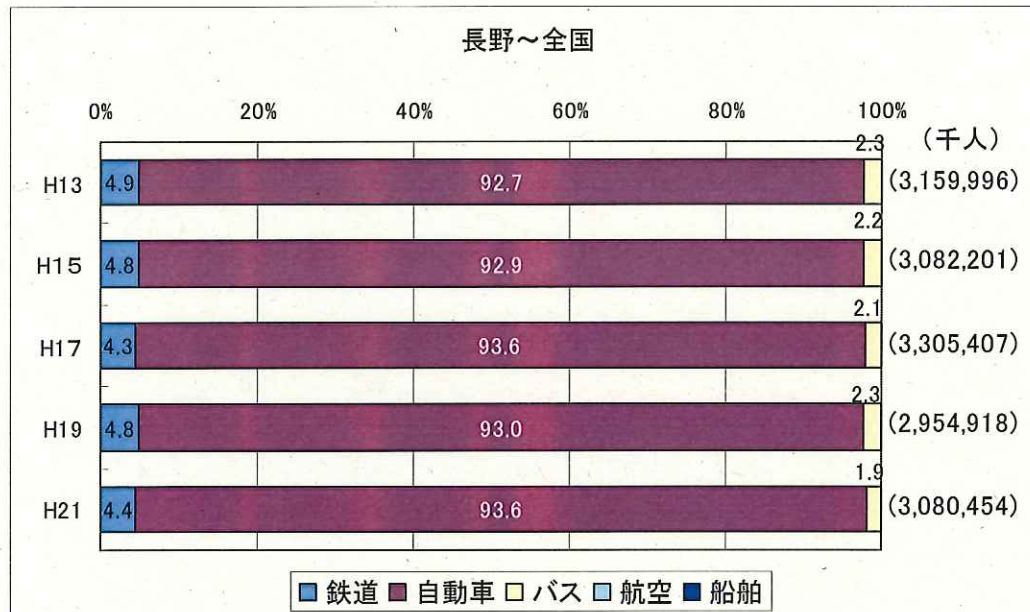
【交通における環境負荷の低減のあり方】

- 鉄道・軌道の利用やパークアンドライドを促進し、公共交通機関により移動できる低炭素のまちづくりを進める必要がある。
- 自動車交通において、電気自動車の普及を進めるため、県内各地に相当数の充電スタンドが整備されることが必要である。
- 公共交通における低炭素化を図るため、交通事業者の電動自動車、ハイブリッド車等の導入を促進することが必要である。
- 自動車から公共交通への転換を進めるため、運行本数を増やしたり、バスレーンを設置するなど、現在より公共交通の利便性を向上することが必要である。
- 自動車利用からの転換を促すため、ノーマイカー通勤運動などを実施するとともに、鉄道、バスの増便や割引運賃を行うことにより自動車からの転換を支援することが必要。

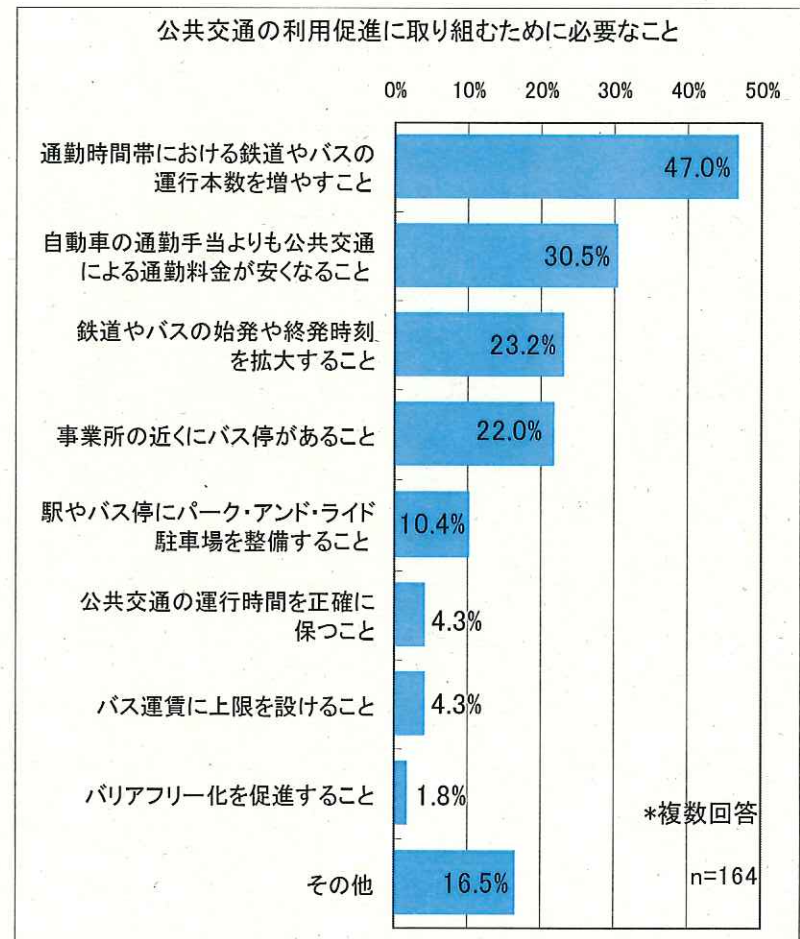
- 環境負荷の低減と公共交通への転換を図るため、自然エネルギーを使ったバスを運行するほか、バスターミナル、駅舎などにおいても、自然エネルギーを活用するなどの新たな取組をすることが必要である。
- 旅客事業者や貨物事業者が、環境負荷低減のために行う、アイドリングストップ装置などの導入を促進することが必要である。

[長野県と他県間の交通における交通手段分担]

[県内事業所が公共交通利用促進に取り組むために必要なこと]

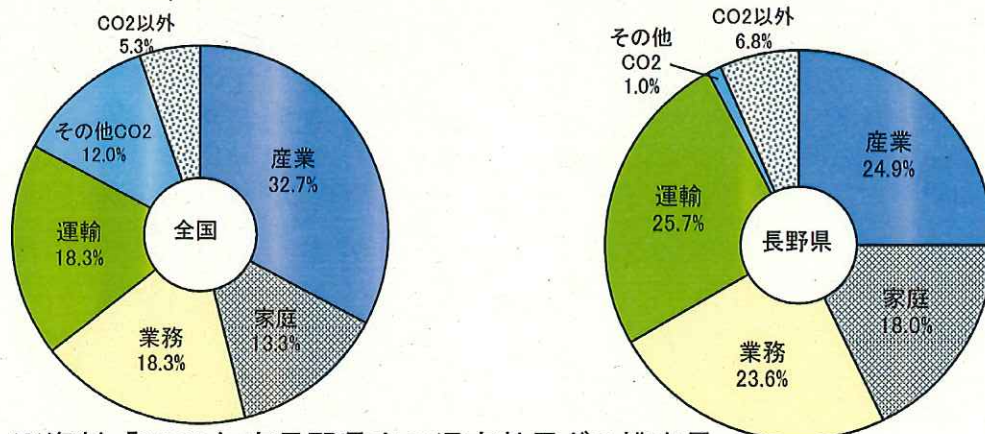


※資料:「旅客地域流動調査」(国土交通省)



※資料: 県内事業所アンケート

[全国及び長野県の温室効果ガスの排出割合]



※資料:「2008年度長野県内の温室効果ガス排出量について」(長野県環境部)

