

長野県新総合交通ビジョン素案の構成

H24.12.14

長野県新総合交通ビジョンの策定について

- 策定の背景
- 性格と役割
- 目標年次

第1 長野県の交通の現状と将来への視点

- 1 交通ネットワークの構築
- 2 公共交通の維持・確保
- 3 安全・安心な交通の確保
- 4 環境に配慮した交通の確保
- 5 観光客の円滑な移動
- 6 物流の発展と産業を支える交通

第2 長野県が目指す交通の将来像

- 将来像1 **長寿社会の確かな暮らしを支える地域交通の確保**
～安全・安心で持続可能な交通サービスを実現します～
- 将来像2 **交流の結節点“信州”を快適につなぐ移動環境の形成**
～県内各地を円滑に移動できる交通ネットワークを実現します～
- 将来像3 **東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと
広がる本州中央部における広域交流圏の構築**
～高速交通網を最大限に活かした交流の拡大を実現します～

第3 将来像の実現に向けて

- 将来像1 **長寿社会の確かな暮らしを支える地域交通の確保**
 - ビジョン1 地域を支える快適で持続可能な交通サービスの実現
 - ビジョン2 広域圏の暮らしを支える交通ネットワークの構築
 - ビジョン3 環境と調和した安全・安心な交通体系の構築
 - ビジョン4 地域の生活を支える道路の整備
- 将来像2 **交流の結節点“信州”を快適につなぐ移動環境の形成**
 - ビジョン1 県内各都市をつなぐ公共交通ネットワークの強化
 - ビジョン2 観光地の魅力を活かす交通ネットワークの構築
 - ビジョン3 産業と物流を支える交通ネットワークの充実
 - ビジョン4 県内各地をつなぐ道路ネットワークの強化
- 将来像3 **東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと
広がる本州中央部における広域交流圏の構築**
 - ビジョン1 リニア中央新幹線を基軸とした交通ネットワークの構築
 - ビジョン2 北陸新幹線の延伸を活かす交通ネットワークの強化
 - ビジョン3 信州まつもと空港の機能強化
 - ビジョン4 規格の高い道路ネットワーク等の強化
 - ビジョン5 本県を中心とした本州中央部における広域交流圏の実現

これからの取組について

- 多様な主体による協働と役割分担
- 国への提案

長野県新総合交通ビジョンの策定について

策定の背景

長野県においては、平成9年（1997年）に、「長野県新交通ビジョン」を策定し、交通環境の整備に取り組んできました。この間、高速道路や長野新幹線などの高速交通網と一体となった地域交通ネットワークの形成が進み、長野県内はもとより県外との時間距離の短縮と移動の円滑化が図られました。

今後、北陸新幹線が、平成26年度（2014年度）には金沢に延伸し、更には敦賀まで延伸され、平成39年（2027年）には、リニア中央新幹線の開業が予定されるなど、長野県の交通は、交流の拡大に向けての大きな転換点を迎えようとしています。

一方では、本格的な人口減少社会の到来により、長野県の人口は、今後20年間で約30万人減少すると見込まれ、その影響は中山間地域などで、より深刻な状況となります。こうした状況下において、従来からの取組を続けるだけでは、地域における生活の足を維持することは困難であり、持続的な地域交通の確保に向けて、真正面から取り組まなければならない時期に来ています。

長野県の交通を取り巻く環境がこのように大きく変化する中において、前回策定した「長野県新交通ビジョン」の考え方を踏まえつつも、量的拡大や時間距離の短縮を求めるだけではなく、新たな視点から交通課題に取り組むため、「長野県新総合交通ビジョン」を策定します。

性格と役割

新総合交通ビジョンは、長野県の交通の望ましい将来像を示すとともに、その実現に向けて、県が果たすべき役割や施策の方向性を明らかにすることにより、市町村、交通事業者、県民等関係者が連携・協働した取組を実施するための指針となることを目指すものです。

目標年次

平成39年（2027年）を目標年次としますが、現時点で展望できる事項等についてはできるだけ取り入れることとします。

第1 長野県の交通の現状と将来への視点

長野県は、高速交通ネットワークが飛躍的に整備された結果、太平洋側と日本海側、東日本と西日本をつなぐ結節点として重要な役割を担っています。

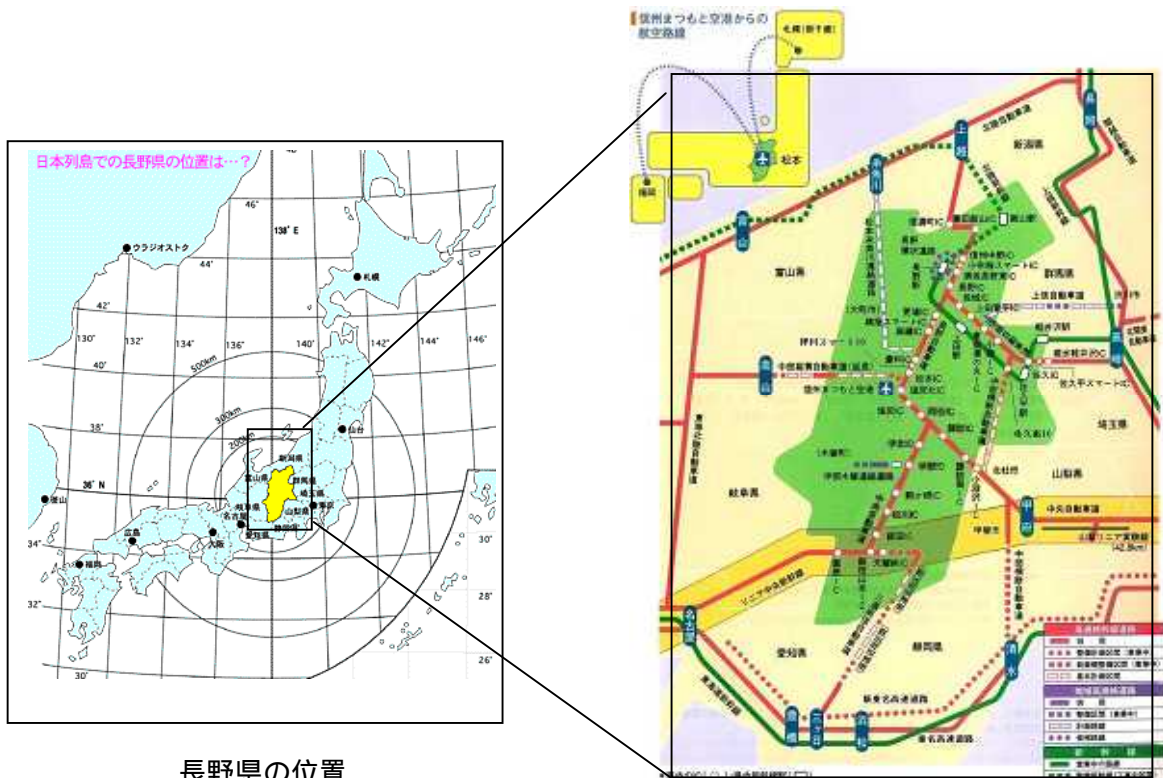
今後、北陸新幹線の延伸やリニア中央新幹線の開業を契機に更なる時間距離の短縮と交流の拡大が見込まれる中で、本県の交通環境の優位性や利便性をさらに高めていくことが求められています。

一方で、人口減少・超高齢社会を迎えるにあたって、県民や来県者の移動手段を確保するのみならず、地球温暖化、エネルギー問題に対応するためにも、公共交通の果たすべき役割はますます重要になっています。

しかしながら、公共交通から自家用車への利用転換に加え、高校生以下の若年人口の減少や運転免許を保有する高齢者の増加等により、利用者数は減少を続けており、県内の多くの地域では、交通事業者の独立採算による公共交通の確保が困難な状況にあります。

また、自治体の財政状況が逼迫する中であって、公共交通の確保のための公的負担は増加を続けており、現状のまま推移すれば、将来にわたり公共交通を維持することが困難であり、地域の交通は危機的状況にあると言えます。

このように交通を取り巻く環境が大きく変化する中であって、長野県の「交通の現状」を整理し、「将来への視点」として、解決すべき課題や必要な対応について提示します。



長野県の位置

1 交通ネットワークの構築

(1) 広域交通（県外と結ぶ交通）

現 状

高速交通網の現況

- ・長野県と三大都市圏をはじめとした主要都市とは、中央自動車道、長野自動車道、上信越自動車道などの高規格幹線道路と、長野新幹線、中央本線などの鉄道により結ばれています。
- ・公共交通を利用した、県内と東京との所要時間は、東北信で3時間以内の圏域が広範囲に広がり、長野新幹線沿線では2時間以内の圏域もあるものの、中南信のほとんどで3時間以上を要しています。また、名古屋との所要時間では、中南信の多くが3時間以内の圏域にあるものの、東北信は3時間以上要しています。

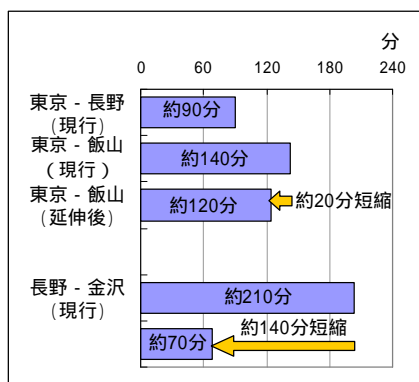
北陸新幹線の延伸及びリニア中央新幹線の開業

- ・平成26年度（2014年度）には、北陸新幹線が金沢まで延伸し、更には敦賀まで延伸され、平成39年（2027年）には、リニア中央新幹線の開業が予定されており、県外との大幅な時間距離の短縮が見込まれます。

信州まつもと空港

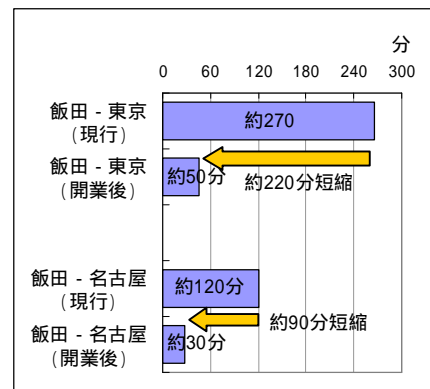
- ・信州まつもと空港は、現在、定期航空便として福岡便と札幌便が就航しており、平成23年度の定期便の利用者数は約7万人となっています。
地形上の課題等から就航機材に限られる状況にありますが、就航便、就航先の拡大による空港の活性化が求められています。
- ・国際チャーター便は、平成23年度は8便（延利用者数900人）が運航されており、近年は中国、台湾などアジア諸国との往来が中心となっています。

北陸新幹線延伸後の最短所要時間



(延伸後): 国土交通省試算

リニア中央新幹線開業後の最短所要時間



(開業後): 県試算 (現行は高速バス利用の場合)

将来への視点

北陸新幹線、リニア中央新幹線の整備効果の波及

- ・交流人口の拡大をもたらす、北陸新幹線、リニア中央新幹線等の整備による時間距離の短縮効果を拡大し、観光をはじめとする地域振興に繋げ、新幹線駅から各地域へのアクセスを充実させる必要があります。

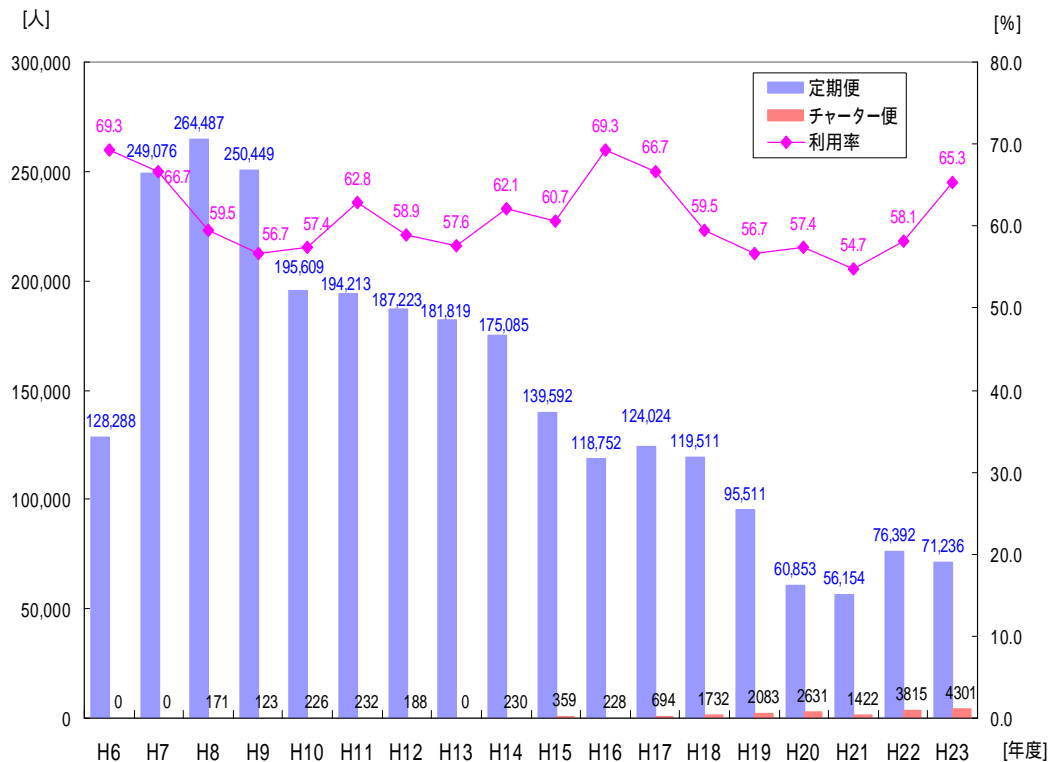
大都市圏等と県内を結ぶ道路ネットワークの整備

- ・大都市圏や隣接県と県内を結ぶ高規格幹線道路により、県内外の人やモノの交流を支え、長野県の多様で活力ある産業振興を図るため、道路ネットワークの強化・整備を進める必要があります。

信州まつもと空港を活用した交流の拡大

- ・利便性の向上や観光やビジネス利用の需要を創出する観点から国内路線を拡充する必要があります。
- ・グローバル化が進展する中であって、長野県においても成長過程にあるアジア諸国等との交流をさらに拡大するため、空路による海外へのアクセスの充実を図る必要があります。

信州まつもと空港の年間利用者数及び平均利用率の推移



資料：県企画部交通政策課調

(2) 地域交通（県内都市間を結ぶ交通）

現 状

高規格幹線道路等の整備

- ・長野県内の高規格幹線道路は、中央自動車道、長野自動車道が4車線供用されているほか、上信越自動車道信濃町IC以北の4車線化が進められており、また、中部横断自動車道、中部縦貫自動車道、三遠南信自動車道の一部が供用開始され、なお整備が進められています。
- ・高規格幹線道路が存在しない木曽地域、大北地域においても、地域高規格道路として伊那木曽連絡道路権兵衛峠道路、姥神峠道路の供用や、松本糸魚川連絡道路の調査が行われています。さらに、一般道では、国道18号、国道19号、国道20号を中心として県内主要都市を結ぶ道路網が形成されています。

鉄道

- ・長野県内の鉄道路線は、長野新幹線のほか、JR在来線7線、並行在来線・民営鉄道4線が運行されていますが、鉄道利用者数は減少傾向にあり、平成22年度（2010年度）の年間乗車人員は6,710万人で、平成13年度（2001年度）の7,747万人と比較して1,037万人（13%）減少しており、最近では、平成14年（2002年）に長野電鉄木島線が、平成24年（2012年）には同屋代線の運行が廃止されています。

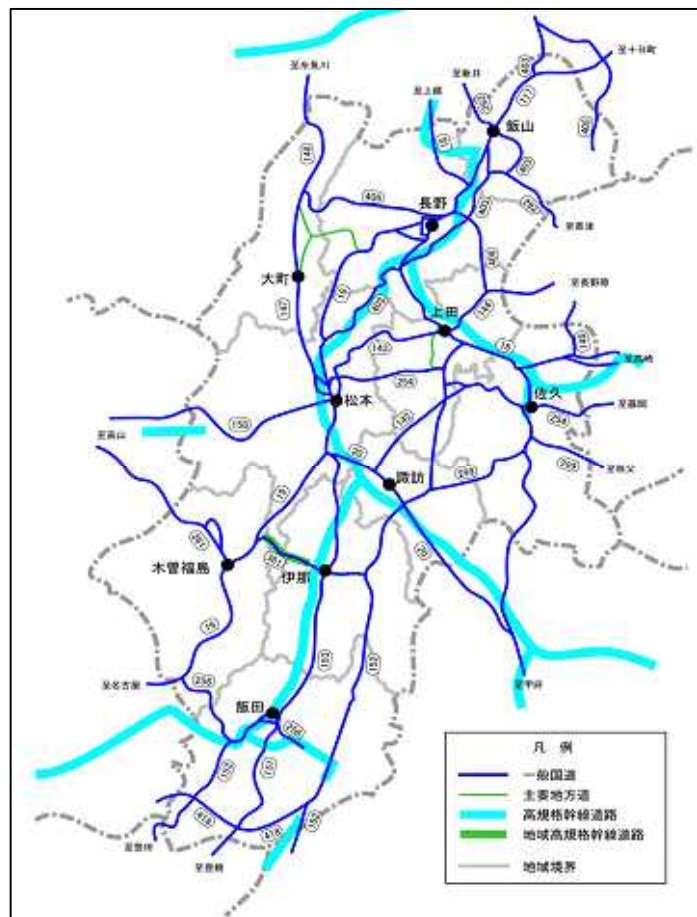
並行在来線

- ・北陸新幹線の延伸により、平成26年度（2014年度）に信越本線の長野駅から妙高高原駅間が並行在来線としてJR東日本からしなの鉄道へ経営移管されますが、県及び沿線市町の支援により、この路線を維持します。

高速バス

- ・長野県内における高速バスは、長野市と各地域（松本、飯田、佐久、大町、白馬等）を結ぶ路線が運行されており、長野 - 飯田間、長野 - 大町間では鉄道利用時よりも所用時間が短い状況となっています。

長野県内の道路網の状況



将来への視点

地域間公共交通ネットワークの確保

- ・広い県土を有する長野県においては、地域間の交流を支え、地域間ネットワークの基幹的な役割を担う鉄道路線や高速バス路線の維持・確保を図る必要があります。

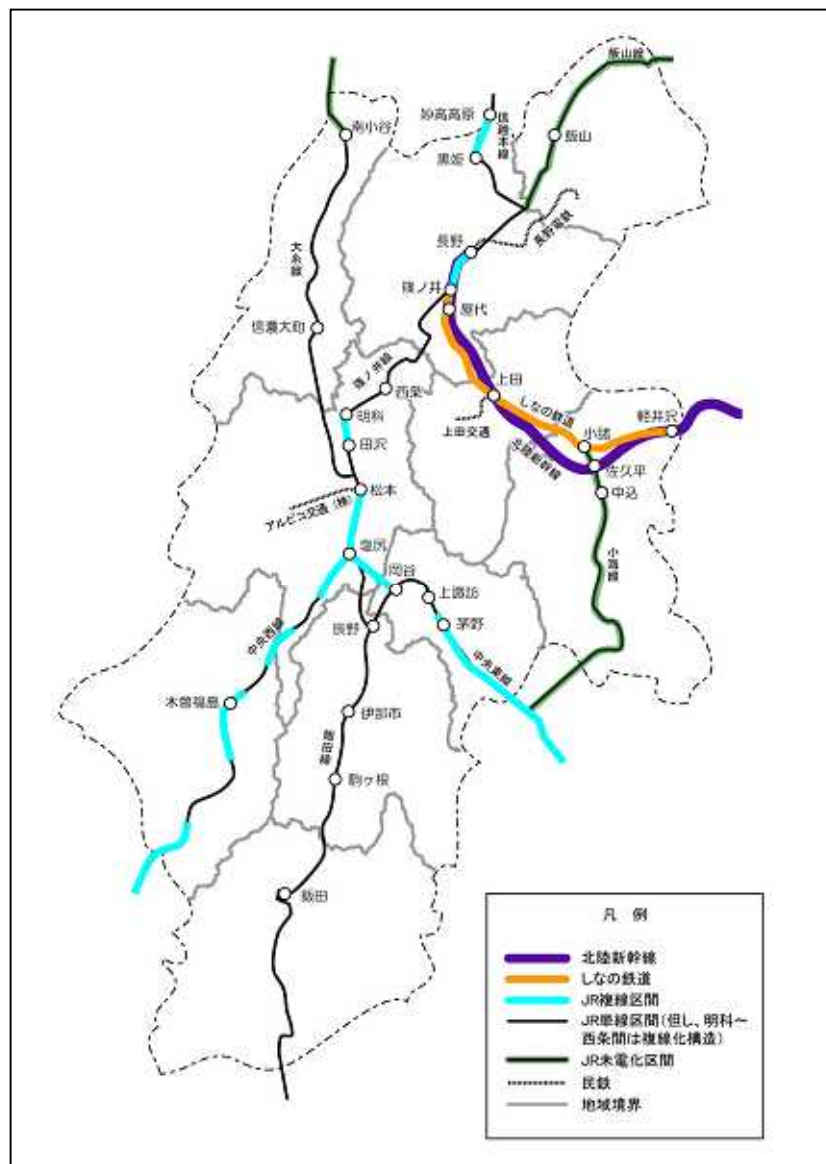
幹線道路の整備

- ・産業競争力の強化や観光振興、景観保全の視点等を踏まえ、国道や県道など幹線となる道路の整備を効果的・効率的に進める必要があります。

交通結節機能の向上

- ・経済活動や観光客の需要に対応した円滑な移動を実現するため、高速交通ネットワークと地域交通との体系的な接続や、鉄道、バス、自動車等の相互の結節など地域間ネットワークの機能向上を図る必要があります。

長野県内の鉄道網の状況



2 公共交通の維持・確保

現 状

人口減少等による公共交通への影響

・長野県の人口は、平成 22 年(2010 年)の 215 万 2 千人が、平成 42 年(2030 年)には 184 万 8 千人と、20 年間で約 30 万人減少すると見込まれています。これに併せて高齢化が進行し、平成 42 年(2030 年)には 3 人に 1 人が 65 歳以上の高齢者になるものと見込まれています。

・高齢単身世帯は、平成 22 年(2010 年)の 6 万 9 千世帯(全世帯数の 8.7%)が、平成 42 年(2030 年)には 10 万 6 千世帯(全世帯数の 13.5%)と、高齢単身世帯又は高齢者のみの世帯の急激な増加が予想されています。

・県内では高齢者を中心に 14 万人が最寄りの店から遠いが自動車を持たない「買い物弱者」に該当するとされています。

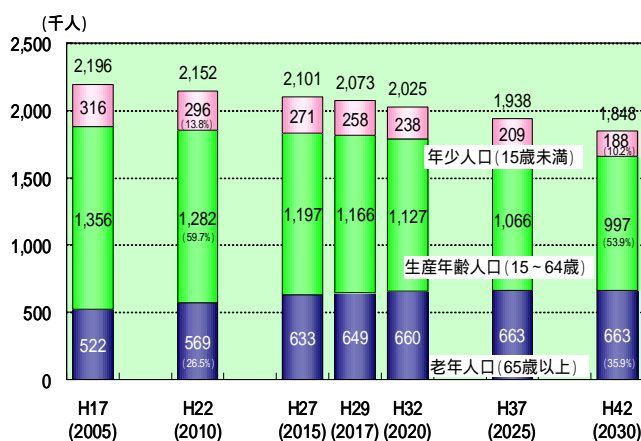
・人口減少が進むことなどにより、鉄道や路線バスなど公共交通の維持はますます困難となることが予想され、自動車を運転できないいわゆる交通弱者の移動手段の確保や、自家用車を持たない高齢世帯等の日常生活の維持が困難となることが懸念されます。

公共交通機関の利用状況

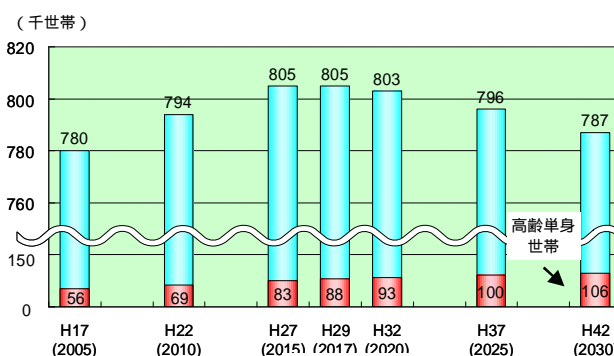
【交通機関の分担率】

・長野県の平成 21 年度(2009 年度)の旅客地域流動調査の交通機関の分担率は、自家用自動車が 92.0%、鉄道が 4.8%、バスが 2.3%となっており、平成 12 年度(2000 年度)と比較すると自家用自動車が 2.9 ポイント上昇したのに対し、鉄道が 1.2 ポイント、バスが 0.6 ポイント下降しており、自家用自動車への依存が高まる中で、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にあります。

長野県の人口の見通し



長野県の世帯数の見通し



資料：国勢調査による各年 10 月 1 日現在の人口及び世帯数。平成 27 年(2015 年)以降は、県企画課(平成 24 年(2012 年)5 月推計)。総人口には年齢不詳を含むため、年齢 3 区分別人口の合計と一致しない。

【公共交通の利用者数】

- ・長野県の公共交通(鉄道、乗合バス及びタクシー)の利用者数は、平成 22 年度(2010 年度)は 1 億 307 万人で、平成 13 年度(2001 年度)の 1 億 2,728 万人と比較して 2,421 万人(19%)減少しています。この間、鉄道やバスの路線の縮小や廃止が相次いでおり、特に中山間地域などにおいては深刻な状況となっています。

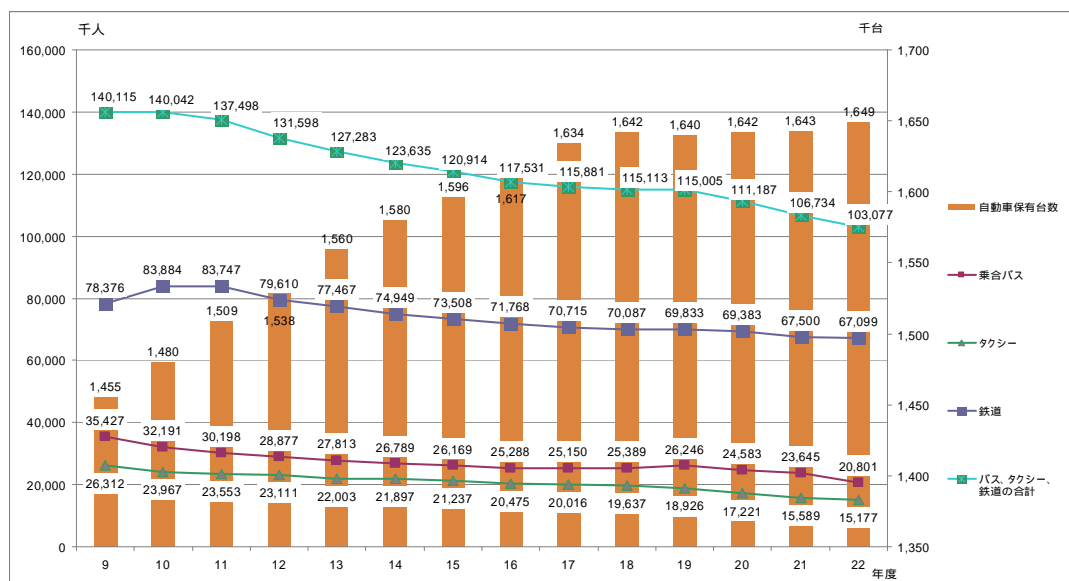
【バス】

- ・県内路線バスの利用者数は、平成 22 年度(2010 年度)は 2,080 万人で、平成 13 年度(2001 年度)の 2,781 万人と比較して 701 万人(25%)減少しています。バス路線のうち、広域圏の中心都市と周辺各地を結ぶ広域幹線路線については国・県が、広域幹線路線や鉄道に接続する地域内路線については、国・市町村が運行費等を補助することにより、一定の路線を維持していますが、今後も利用者の減少が続いた場合、地域交通ネットワークとしての維持が困難となることも懸念されます。

【タクシー】

- ・県内タクシー利用者数は、平成 22 年度(2010 年度)は 1,518 万人で、平成 13 年度(2001 年度)の 2,200 万人と比較して 682 万人(31%)と大幅に減少していますが、平成 22 年度(2011 年度)の車両数は 3,176 台で、平成 13 年度(2001 年度)の 3,470 台と比較して 294 台(8%)の減少に留まっていることから、公共交通としてのタクシー事業の維持が困難な状況に至っています。また、デマンド型交通や乗合タクシーの普及なども、タクシー事業に大きな影響を与えています。

長野県の公共交通機関利用者数の推移



鉄道はJR(新幹線、在来線)及び県内私鉄4社の合計

資料:県情報統計課「ながの県勢要覧」、北陸信越運輸局長野支局「運輸要覧」

公共交通の確保維持に係る財政負担

- ・人口減少などにより公共交通の利用者が減少する中で、地方においては交通事業者の経営努力だけでは公共交通の確保は困難な状況となっています。このような中であって、更新期を向かえた鉄道施設やバス車両など増加が見込まれており、安全・安心のための必要な投資への対応が課題となっています。
- ・交通事業者が運行している路線の廃止や縮小が相次ぐ中で、県内77市町村のうち75市町村において、市町村からの委託・補助等によって、コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド型交通といった生活交通が運行されています。
- ・生活交通の運行に対する県内市町村の費用負担は、平成22年度(2010年度)は約22億円で、平成18年度(2006年度)と比較すると、約5億円の増加となっており、市町村の財政運営を圧迫する要因ともなっています。

将来への視点

持続可能な地域交通の構築

- ・既存の民間バス事業者やタクシー事業者の経営資源(車両・運転手)を有効に活用するとともに、多様な主体が連携した運行のあり方や適切な役割分担など、住民、交通事業者、行政のそれぞれにとって過大な負担とならない仕組みを実現する必要があります。
- ・コミュニティバス、デマンド交通、タクシーなどについて、効果的、効率的な活用のあり方、輸送サービスの水準と適切な負担のあり方を検討する必要があります。

中山間地域等における生活交通の確保

- ・高齢化が進んでいる中山間地域や過疎地域においては、生活交通の廃止が更なる人口減少を招き、コミュニティの維持にも影響を及ぼしており、地域社会を存続させるためには生活の足を確保する必要があります。
- ・従来型の乗合による公共交通が成り立たない過疎地域等においては、極めて小規模な交通需要に対応した移動手段を確保する必要があります。

3 安全・安心な交通の確保

現 状

自然災害等による交通への影響

- ・長野県は急峻な地形に囲まれ人々の暮らしが営まれており、これまでも自然災害などによって交通機能が分断され、集落の孤立化、避難や物資の輸送の停滞、観光客の減少など日常生活や経済活動に大きな影響を及ぼしています。
- ・災害や大雪などにより集落の孤立化など移動が制限される事態が毎年発生しています。一人暮らしの高齢者や高齢者のみの世帯が増加する中にあることは、集落の孤立化などが発生した場合、医療や介護などをはじめ、日常生活に大きな支障が生じることが懸念されます。

道路の整備水準

- ・長野県の国道、県道の実延長は 5,577.6km（平成 23 年 4 月現在）で、都道府県別の全国順位は 5 位となっています。
- 道路改良率は 68.2%で全国順位は 35 位となっています。また、市町村道の改良率も全国順位は 39 位であり、ともに下位に位置しています。

各医療圏における交通

- ・高齢社会においては、安心して医療を受けることができる環境整備が求められています。長野県の保健医療圏は、第 2 次保健医療圏が 10 広域、第 3 次保健医療圏は東信、北信、中信、南信の 4 広域となっており、それぞれの圏域内で、救急医療などが効果的に成立するよう、基幹医療機関等への時間距離の短縮を図る必要があります。

将来への視点

自然災害に対する交通面における安全性の確保

- ・自然災害に対する安全性、冬期における安心な交通などを確保するため、代替性の高い交通ネットワークの形成や災害等に強い交通施設の整備を進める必要があります。

安全・安心な生活を支える交通の確立

- ・安全で快適な道路環境の整備や新設から維持管理までの経費の縮減を図るため、道路の長寿命化対策等を進める必要があります。
- ・通院や緊急時の患者輸送などが円滑に行える道路などの交通ネットワークを整備する必要があります。
- ・高齢者等が自動車に頼らずに移動できる足の確保とともに、誰もが安全に安心して移動するため、公共交通におけるバリアフリー化やユニバーサルデザイン化を進める必要があります。

長野県の保健医療圏域



資料：長野県第5次保健医療計画（平成20年3月、長野県健康福祉部）

4 環境に配慮した交通の確保

現 状

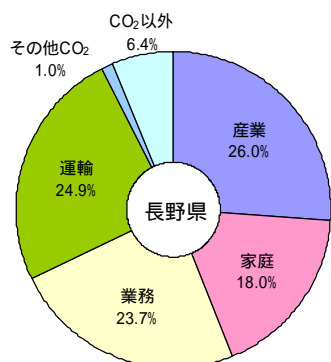
運輸部門における温室効果ガス排出量

- ・これまでの化石燃料への過度の依存は、将来にわたっての持続的なエネルギー供給への不安や地球温暖化への懸念を生じさせています。
- ・長野県の平成 21 年度（2009 年度）の温室効果ガス排出量は、運輸部門で 24.9%と、大きな割合を占めており、全国平均（19.0%）を大きく上回っています。

自動車保有台数

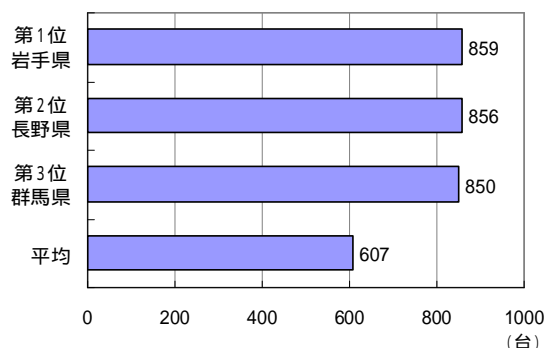
- ・人口千人あたりの自動車保有台数は約 850 台となっており、全国平均の約 600 台を大きく上回り、全国トップクラスとなっています。
- ・運輸部門における温室効果ガス排出量の約 95%が自動車となっており、このうちの大半が自家用自動車によるものとなっています。

長野県の温室効果ガスの排出割合



資料：2009 年度温室効果ガス排出量（長野県環境部）

人口千人当たりの自動車保有台数



資料：長野県の道路 2012(長野県建設部)

将来への視点

環境負荷の少ない交通の実現

- ・運輸部門における温室効果ガスの排出量を削減し、環境的に持続可能な交通の実現にあたっては、環境に配慮した車両の導入や道路環境の整備などの自動車交通対策、自動車から徒歩や公共交通への転換など環境負荷の小さい交通体系の構築を図る必要があります。

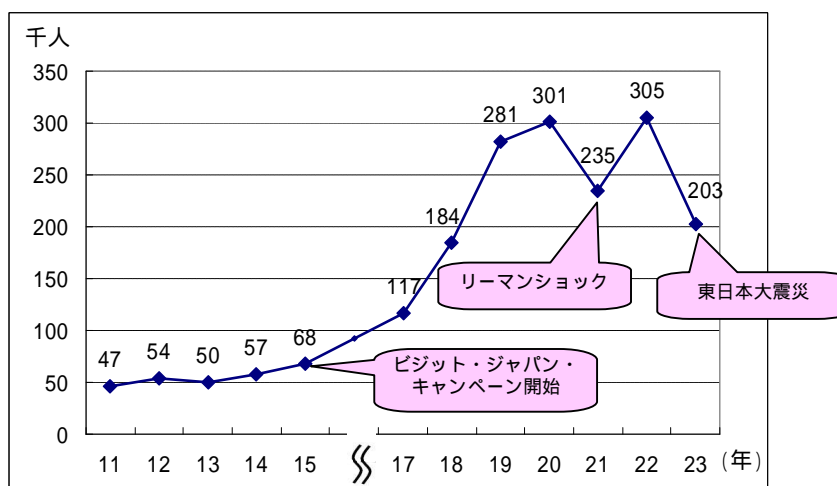
モーダルシフトへの取組

- ・貨物輸送において、貨物自動車から環境負荷が少ない輸送機関である鉄道貨物輸送への転換（モーダルシフト）を図る必要があります。

外国人観光客数

- ・国のビジット・ジャパン・キャンペーンの展開などにより、長野県を訪れる外国人は平成 15 年（2003 年）ごろから急増しています。外国人宿泊者数は平成 23 年（2011 年）が約 20 万人で、平成 15 年（2003 年）と比較すると約 14 万人の増加となっています。

長野県内での外国人宿泊者数の推移



資料：平成 23 年外国人宿泊者数調査（長野県観光部）

将来への視点

観光地へのスムーズなアクセスの確保

- ・観光面での優位性を活かした地域振興が求められており、長野県へのアクセス機能の強化や長野県内における移動の利便性の確保など、観光振興を支援する交通面での取組を進める必要があります。

外国人観光客を受入れる環境の整備

- ・増加する海外からの観光客への対応や一層の誘客を図るため、海外とのアクセス機能の強化や外国人観光客を受け入れるにあたっての交通環境の整備が必要です。

6 物流の発展と産業を支える交通

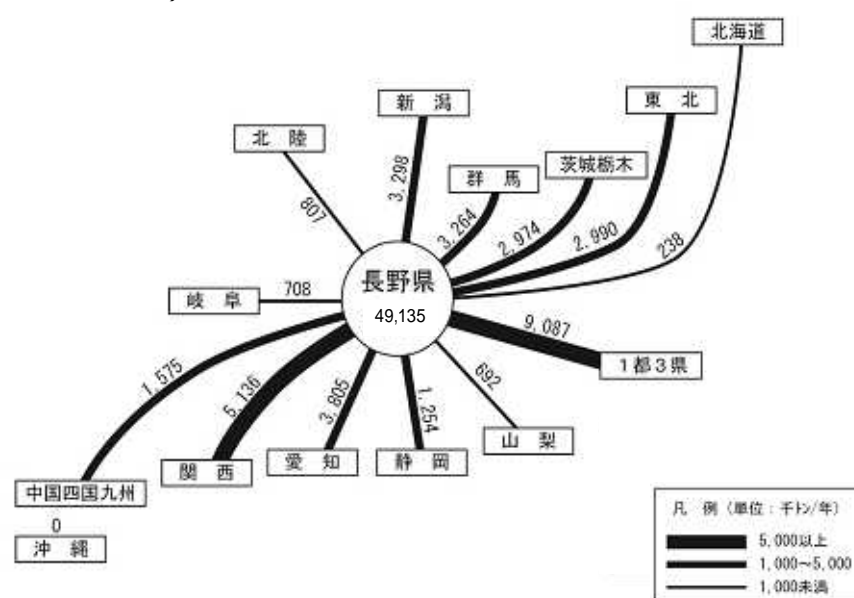
現 状

県内外における貨物流動

- ・平成 22 年度（2010 年度）における県内の貨物流動は、49,135 千トンであり、輸送手段としては、自動車輸送の分担率がほぼ 100%となっています。一方、県外との貨物流動は 35,827 千トンとなっており、自動車輸送の分担率が全体の 94.1%を占め、鉄道輸送は 5.9%となっています。

長野県における物の動き

（他県間との貨物流動）



資料：平成 22 年度貨物地域流動調査（国土交通省）

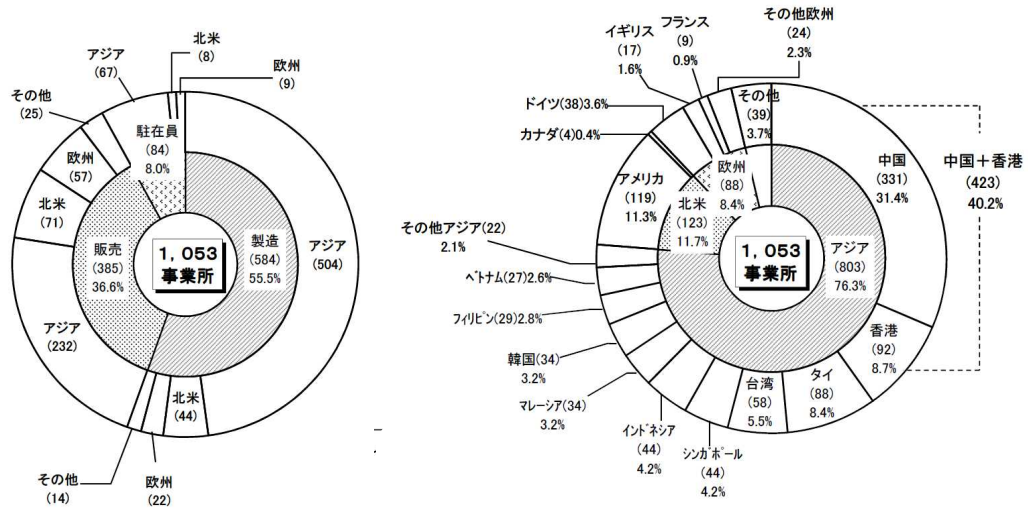
県内企業の動向

- ・長野県企業の海外進出の状況は、平成 23 年末で製造事業所では 584 事業所が進出しています。約 4 分の 3 を超える事業所がアジア諸国となっており、成長過程にあるアジア諸国とは、今後も人や物の動きは活発化することが予想されます。
- 一方で、海外移転等による産業の空洞化やそれに伴う雇用等への影響が懸念されています。

長野県内企業の海外進出状況

(進出形態別)

(地域・国別)



資料：平成 23 年長野県関係製造業企業の海外進出状況調査（長野県商工労働部）

将来への視点

物流を支える交通ネットワークの確保

- ・長野県の物流の基本となる自動車貨物輸送について、時間距離の短縮などの効果を拡大するため、大都市圏や隣接県と県内を結ぶ高規格道路や地域高規格道路の整備が必要です。
- ・鉄道貨物輸送は、大量、遠距離の貨物を運ぶのに適した手段であり、石油類の首都圏や中京圏から本県への、加工食品等の本県から北海道や九州などへの輸送手段として利用されています。緊急時を含めて、今後も全国と結ぶ鉄道貨物輸送ネットワークの維持が必要です。

活発な企業活動を支える交通ネットワークの充実

- ・産業面でも海外との交流が活発化する中で、信州まつもと空港を拠点とし、ビジネス需要等に対応できるよう海外とのネットワークを充実する必要があります。
- ・企業が県内を拠点として活発な事業展開ができるよう県内外を結ぶ交通ネットワークの整備が必要です。

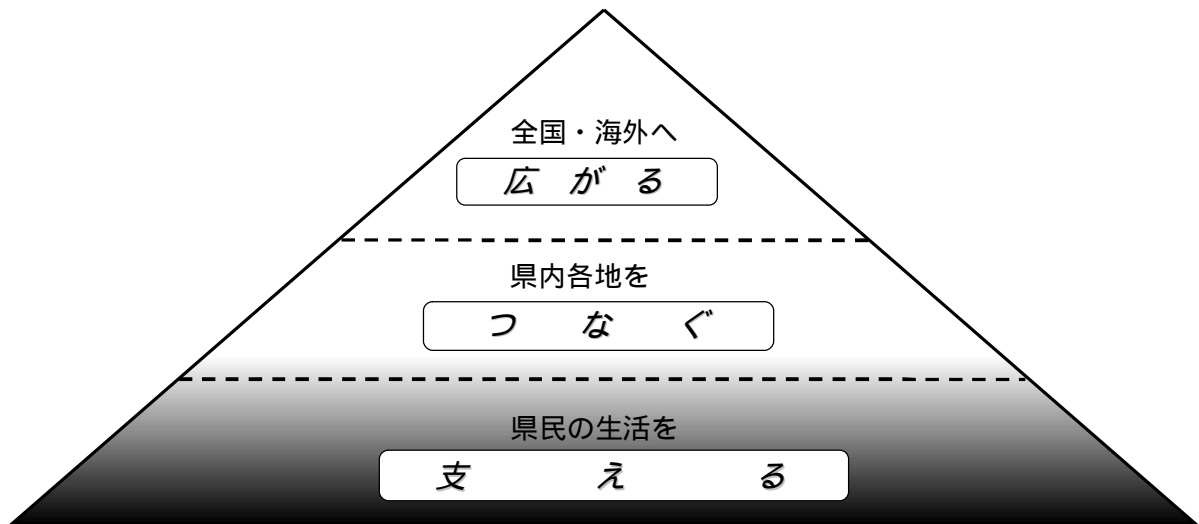
第2 長野県が目指す交通の将来像

リニア中央新幹線をはじめとした高速交通網の整備は、長野県に新たな未来をもたらすものであり、高速交通網の整備効果を最大限に活かし、交流の拡大を実現しなければなりません。

一方で、長野県が目指す交通の基本は、日々の生活に必要な移動手段が存在することであり、生活を支える交通をしっかりと確保することこそが、全ての将来像の礎となるものと考えます。

そうした認識の下、長野県がこれから目指そうとする、県民の日常生活をしっかりと支え、県内各地を快適につなぎ、全国各地や海外へと広がる交通について、その将来像を提示します。

なお、少子高齢化の進展と人口減少の本格化、地球温暖化やエネルギー問題への対応、更には、国と地方を通じた財政の逼迫など、交通を取り巻く環境は、今後も厳しさを増すものと予想されます。そうした中において、これまでの取組を漫然と継続するだけでは、目指す将来像を実現することは不可能であり、県には、これまで以上に踏み込んだ取組が求められることはもとより、県民、関係者の総力を挙げた取組が求められます。



将来像 1

長寿社会の確かな暮らしを支える地域交通の確保

～ 安全・安心で持続可能な交通サービスを実現します ～

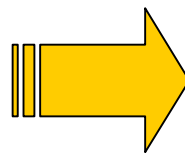
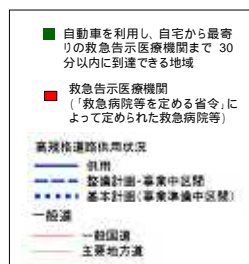
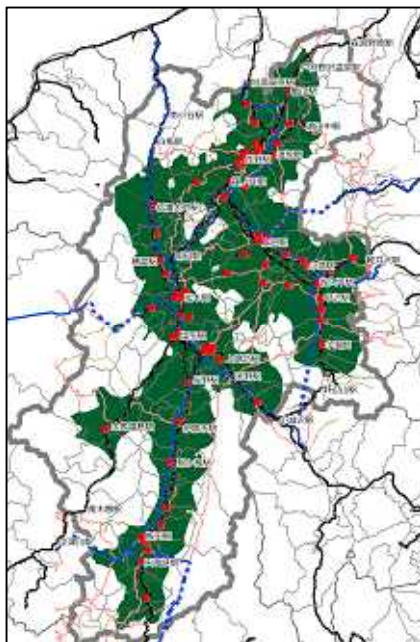
長野県が誇る全国トップレベルの健康長寿は、県民が長年にわたり築き上げてきた財産と言えます。高齢化と人口減少が本格化する中において、安全・安心に移動できる持続可能な交通サービスの実現を目指します。

本県においては、移動における自動車への依存度が高く、将来においても、人や物の移動は自動車の利用が中心となります。安全な道路の整備が進み、安心して暮らせる地域が広がることで、ほとんどの県民が、地域の中心的な医療機関へ概ね30分以内に到達できる交通環境を目指します。

中心的な医療機関へ概ね30分以内に到達できる地域

【現状(平成24年)】

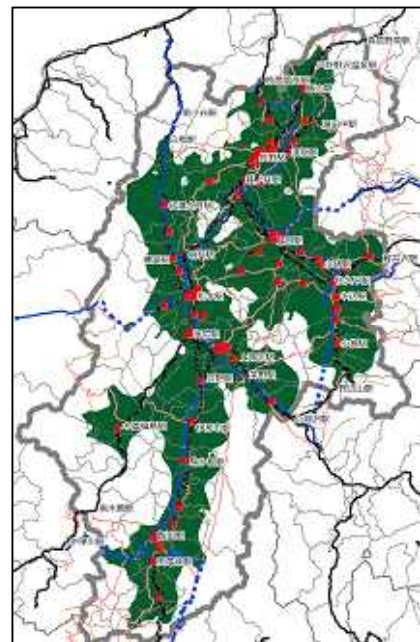
面積カバー率 52.56%
(人口カバー率 96.81%)



現在の見通しでは、目標達成が困難な地域についても、今後、道路の整備等を推進し、目標達成に努めます。

【将来】

面積カバー率 53.60%
(人口カバー率 97.45%)



資料：県企画部交通政策課調

一方で、人口減少と高齢化が更に進み、本県においても、一人暮らしの高齢者や高齢者のみの世帯が増加し、これまでは、主に同居の家族などによって支えられて来た高齢者や障害のある者等の移動を確保することが困難となります。自家用車を利用できない県民にとっては、鉄道やバスなど公共交通の必要性が高まる一方で、利用者の減少等により事業者の経営努力だけでは公共交通の維持が困難となることから、県民、企業、交通事業者、行政等が連携し、日常生活に必要な公共交通を地域全体で支えて行くこととなります。

また、増加する高齢者や障害のある者をはじめとした多くの県民が移動しやすいよう、道路や鉄道、バス等交通機関のユニバーサルデザイン化が進むとともに、電気自動車の導入等、環境負荷の少ない交通システムへの転換が進みます。

県内主要都市の中心市街地にあっては、生活に必要な機能を集積したまちづくり、歩行者、自転車、公共交通が優先されるまちづくりが進められ、公共交通のICカード化、新たな交

通システムの導入についての検討も進みます。更には、パークアンドライドやバス専用レーンの活用等により、郊外と中心市街地との公共交通を利用した円滑な移動が確保されます。

また、中山間地などの地域にあっては、各集落から医療機関や商店など一定の生活利便施設が集積する地域の中心部等への移動手段の確保が図られます。更には、それらの地域と総合病院、高等学校、大型の商業施設等がある県内主要都市との間を結ぶ鉄道やバス路線の確保により、自家用車を利用できなくても、大きな不便を感じずに、通院、通学、買い物などの日常生活をおくることができる地域交通の確保を目指します。

そのためには、交通事業者による効率的な交通サービスの提供、行政による支援等と併せ、サービス水準に応じた適切な利用者負担も必要となります。

将来の暮らしを支える公共交通

中山間地域で暮らすAさん

夫婦二人暮らし
これまで夫の運転で買物をして
いたが、夫が病気で運転ができ
なくなった
近くにバスも通っていない



拠点病院へのアクセス道路

【中山間地域 1】

地域にふさわしい交通システム
コミュニティバス
デマンドバス
乗合タクシー

市街地と周辺地域をつなぐ
鉄道・バス（総合時刻表）

【市街地】

歩行者、自転車、公共交通が
優先されるまちづくり
トランジットモール、ゾーン30
公共交通乗車券のICカード化
低床バス、BRT等新交通システム

ユニバーサルデザイン化
された駅舎
・エレベーター設置

パークアンドライド用の
駐車場

旅行しているBさん

駅へ降りたら 村行きの
バスがない
乗り継ごうにも、どこで何に
乗ったら良いのかわからない

【中山間地域 2】

地域にふさわしい交通システム
過疎地有償運送
タクシー利用補助制度

将来像 2

交流の結節点“信州”を快適につなぐ移動環境の形成

～ 県内各地を円滑に移動できる交通ネットワークを実現します ～

本県は、山脈や高原等により居住する地域が隔てられているため、従来から、地域間の円滑な移動の確保と交流の拡大を目指して来ました。今後とも、本県の多様な地域資源を活かした機能分担と連携による県づくりを進めるため、県内各地を結ぶ交通ネットワーク機能の更なる強化を目指します。

中央自動車道、長野自動車道、上信越自動車道の整備等により形成された高速道路網をより効果的に活用するため、アクセス道路の整備や新たにスマートインターチェンジなどの設置が進められます。更には、中部横断自動車道、三遠南信自動車道等の高規格幹線道路や、地域高規格道路松本系魚川連絡道路、国道153号や木曾川右岸道路などの整備が進み、県内を移動する際の基軸となる南北方向の交通が一層強化されます。また、中部縦貫自動車道や松本地域と上田・佐久地域など、生活圏相互を連絡する道路の整備により、東西方向の交通軸が強化されます。

これらの道路網の整備により、県内産業を支える物流も円滑化します。

一方で、県内を運行する鉄道は、将来においても基幹的な移動手段であることから、中央本線、篠ノ井線をはじめとした各鉄道の利便性、快適性が向上することで、県内各地域の特性を活かした地域間交流も活発になります。

これらにより、多くの県民が、高速道路等の高速交通網に概ね30分以内にアクセスすることが可能となり、概ね1時間以内には新幹線を利用できる環境を目指します。

更には、主要な鉄道駅と観光地や鉄道の空白地帯とを結ぶバス路線が確保されるとともに、観光地等への定額料金のタクシー、観光地を周遊する観光バス等が運行されることにより、県民や県内を訪れた観光客は、自由に、快適に県内を移動することができる環境が確保されます。

将来像 3

東日本と西日本、太平洋と日本海を結び

海外へと広がる本州中央部における広域交流圏の構築

～ 高速交通網を最大限に活かした交流の拡大を実現します ～

本州の中央部、日本海側と太平洋側との中間に位置する本県は、古くから多くの人や物が交流する交通の要衝として発展して来ました。人口減少社会が到来する中であって、高速交通ネットワークの整備効果を活用することで、移住の促進や交流人口の拡大を目指します。

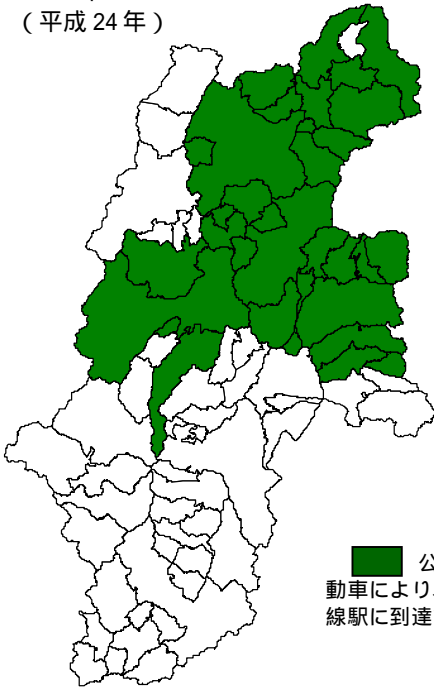
北陸新幹線が金沢さらには敦賀まで延伸し、陸上交通では世界最速となるリニア中央新幹線が開業することにより、二つの新幹線による東日本と西日本とを結ぶ周回型ネット

新幹線駅へ概ね 1 時間以内にアクセスできる地域

【 現 状 】

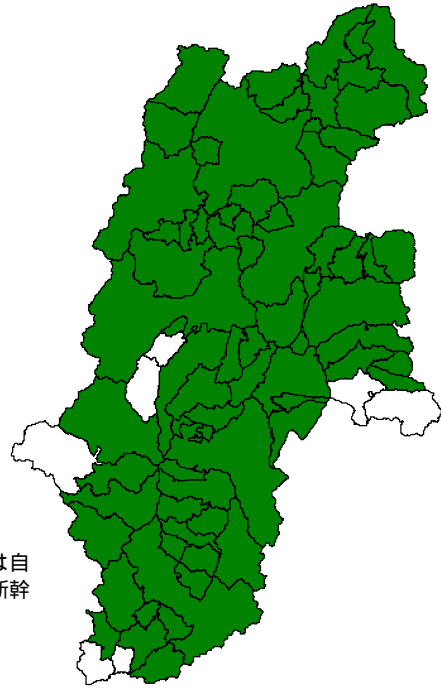
32市町村

2012 年
(平成 24 年)



【 将 来 】

66市町村



公共交通機関又は自動車により、1時間以内に新幹線駅に到達できる市町村

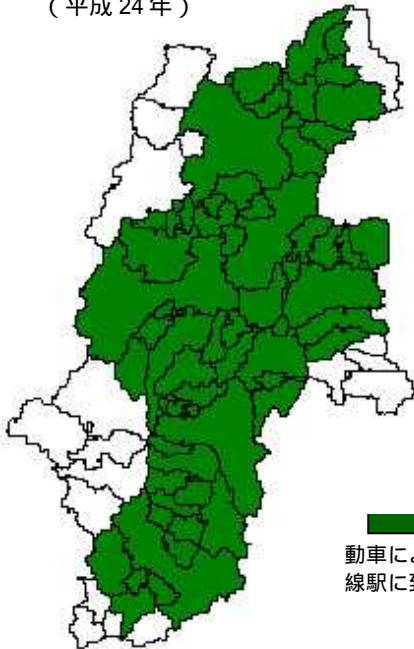
資料：県企画部交通政策課調

高速交通網へ概ね 30 分以内にアクセスできる地域

【 現 状 】

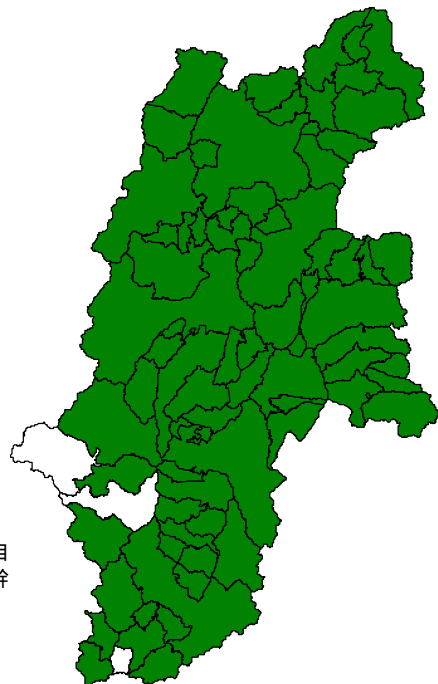
59市町村

2012 年
(平成 24 年)



【 将 来 】

74市町村



公共交通機関又は自動車により、1時間以内に新幹線駅に到達できる市町村

資料：県企画部交通政策課調

ワークが形成されます。

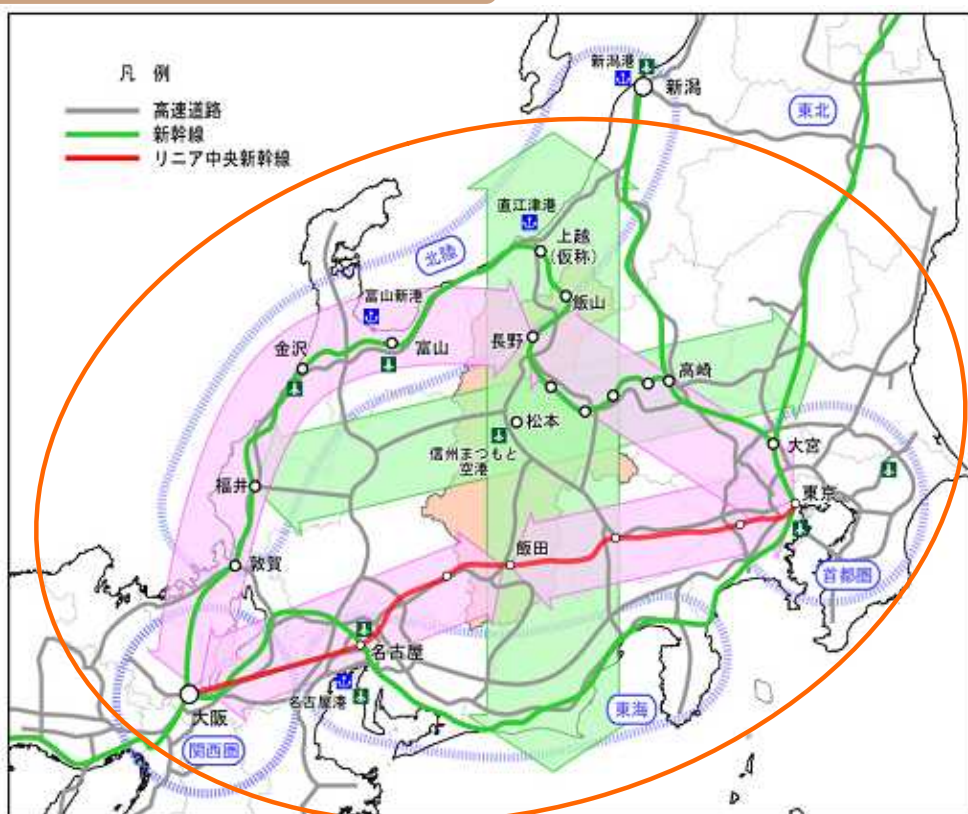
県内を二つの新幹線が行き来し、県民や観光客等が移動する際には、県内の新幹線駅ばかりか近隣県の駅も利用することとなり、移動経路や移動手段の選択肢が大きく広がるとともに、県境を越えての通勤、二地域居住といった新たな居住形態も現れます。

また、中部横断自動車道、三遠南信自動車道、松本系魚川連絡道路等の整備が進み、本県を要として、道路による太平洋と日本海とを結ぶ多重的网络が形成され、県内と太平洋側や日本海側との移動が活発化することになります。

本県を結節点として、東西を結ぶ二つの新幹線、南北を結ぶ道路網等を基軸とした大規模な交流ネットワークが創出されることとなります。これらを最大限に活用し、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（起点・終点）として、県境を越えた大きな流動を生み出し、東日本と西日本、太平洋と日本海とを結ぶ大規模な「本州中央部広域交流圏」（仮称）の構築を目指します。

また、この交流圏の実現に向け、空の玄関口である信州まつもと空港については、路線拡充等による機能強化を図ります。また、空港へのアクセスを向上させる道路の整備、中央本線や篠ノ井線の利便性向上等により、空港がある中信地域と北陸新幹線が通る東信・北信地域、リニア中央新幹線が開業する南信地域とを機能的に結びつけます。これらにより、信州まつもと空港を核とした交流のネットワークが拡充され、北海道や九州などの国内遠隔地や東アジア等との移動を活発にします。更に、就航先からの国際航空便を利用することで、海外との経済・観光面での交流拡大と県民生活の国際化が一層進むこととなります。

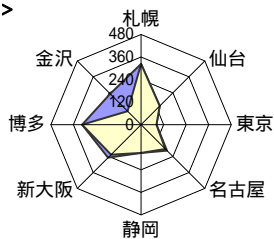
本州中央部における広域交流圏



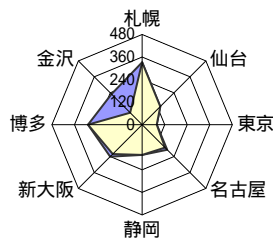
指標：全国主要都市との所要時間の変化

単位：分

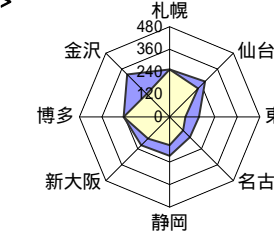
<佐久市>



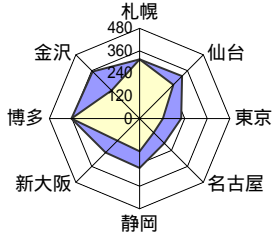
<上田市>



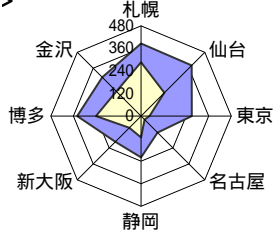
<諏訪市>



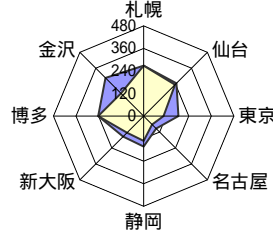
<伊那市>



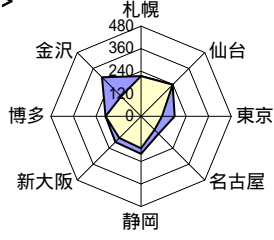
<飯田市>



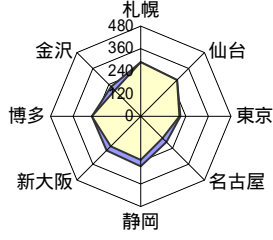
<木曾町>



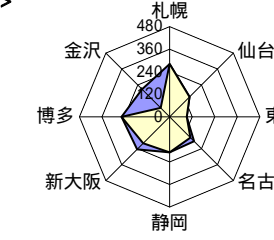
<松本市>



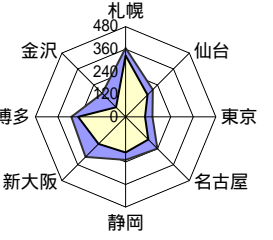
<大町市>



<長野市>



<飯山市>

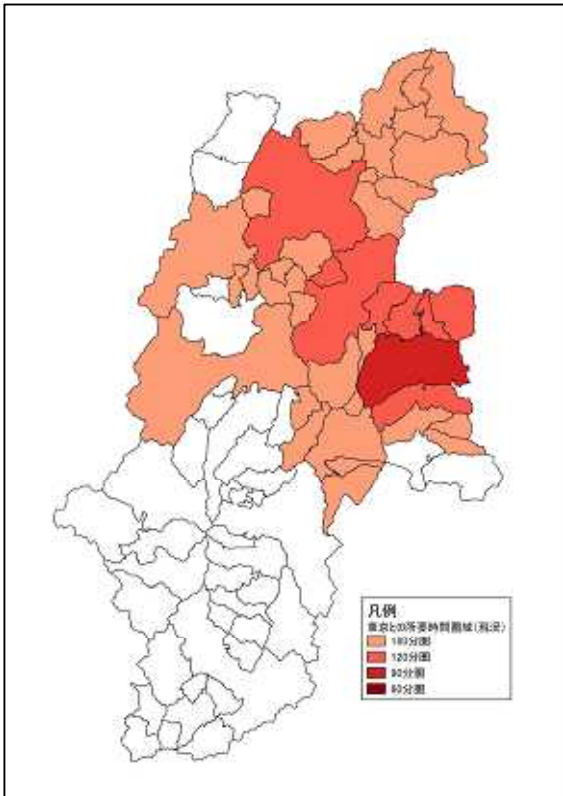


公共交通を利用した際の時間
 平成24年10月現在
 平成39年度末

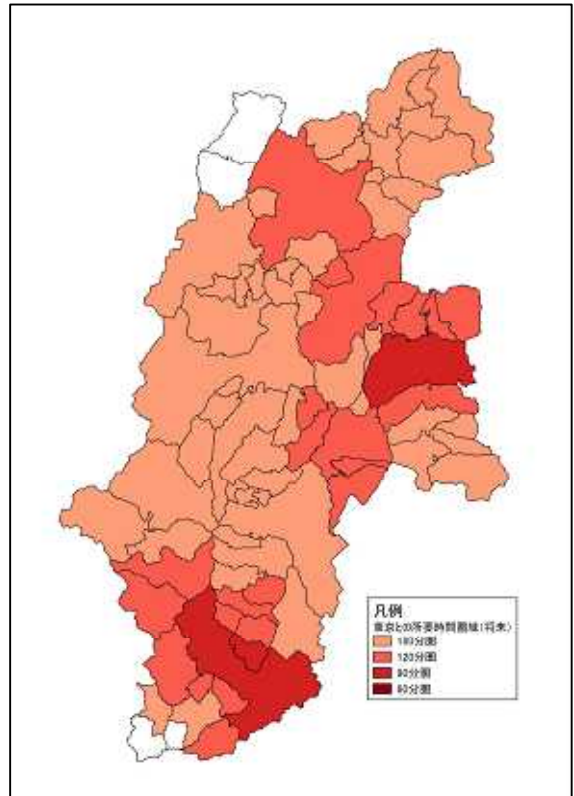
資料：県企画部交通政策課調

指標：東京・名古屋との所要時間の変化

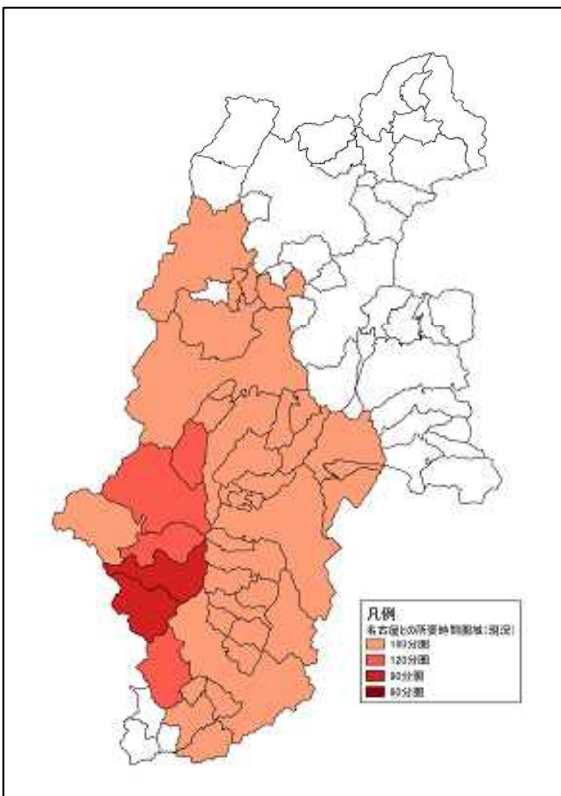
東京 現況



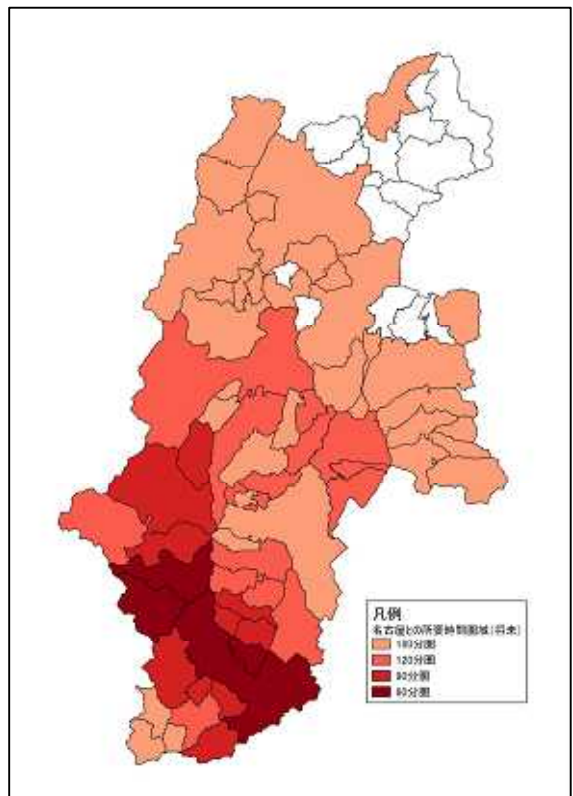
東京 将来



名古屋 現況



名古屋 将来



公共交通機関による移動

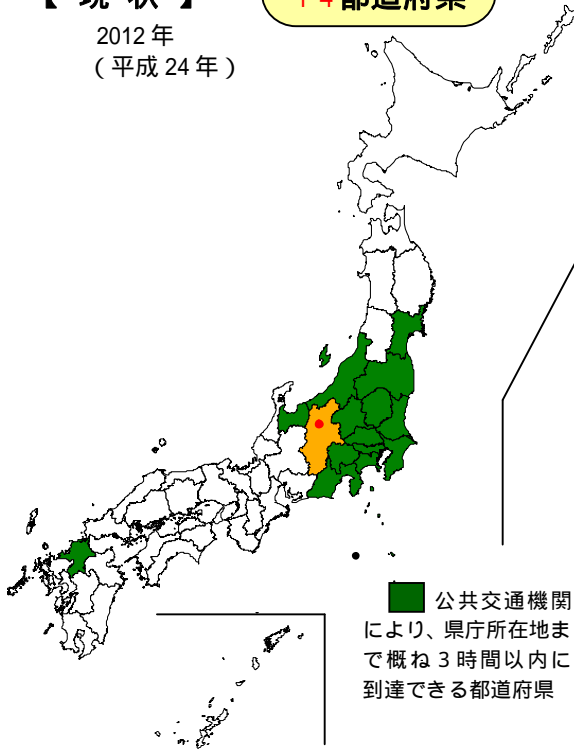
資料：県企画部交通政策課調

指標：日帰り交流圏の変化（長野市を起点）

【現状】

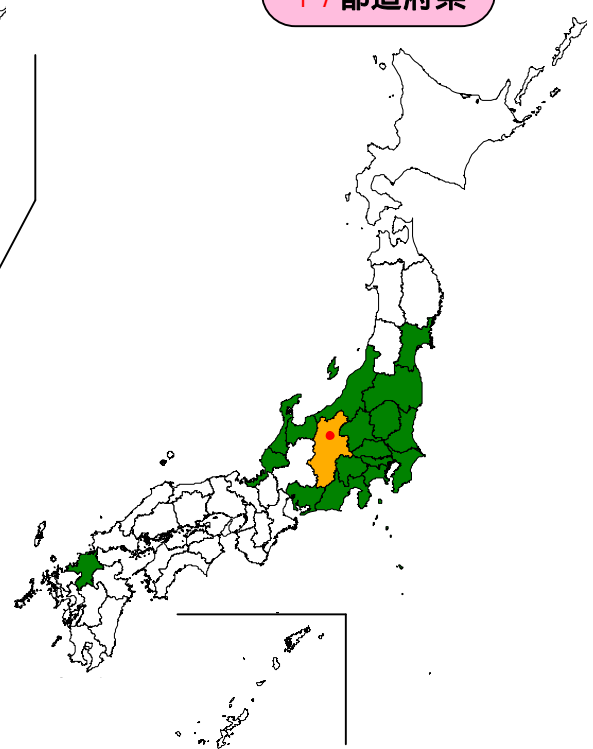
2012年
（平成24年）

14都道府県



【将来】

17都道府県



公共交通機関により、県庁所在地まで概ね3時間以内に到達できる都道府県

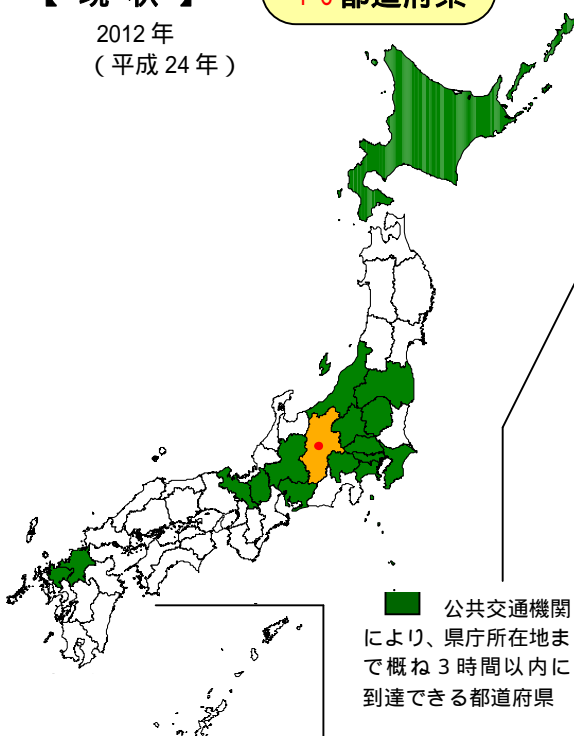
資料：県企画部交通政策課調

指標：日帰り交流圏の変化（松本市を起点）

【現状】

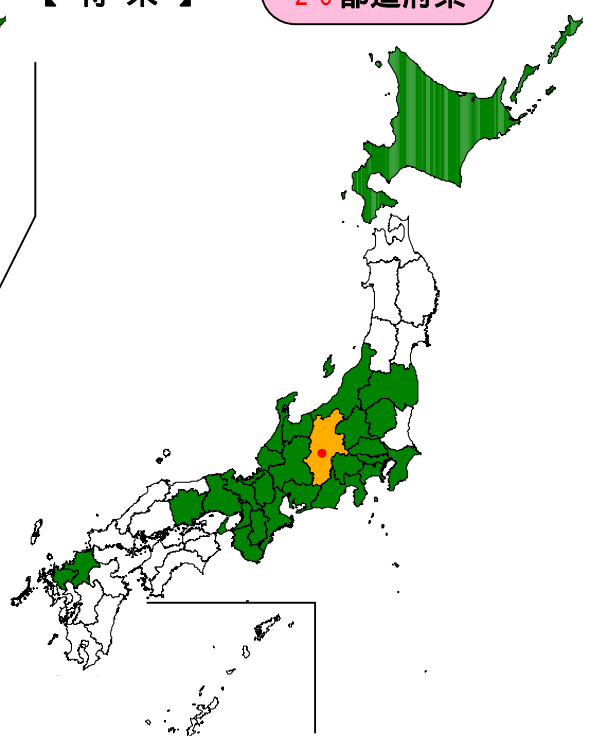
2012年
（平成24年）

16都道府県



【将来】

26都道府県



公共交通機関により、県庁所在地まで概ね3時間以内に到達できる都道府県

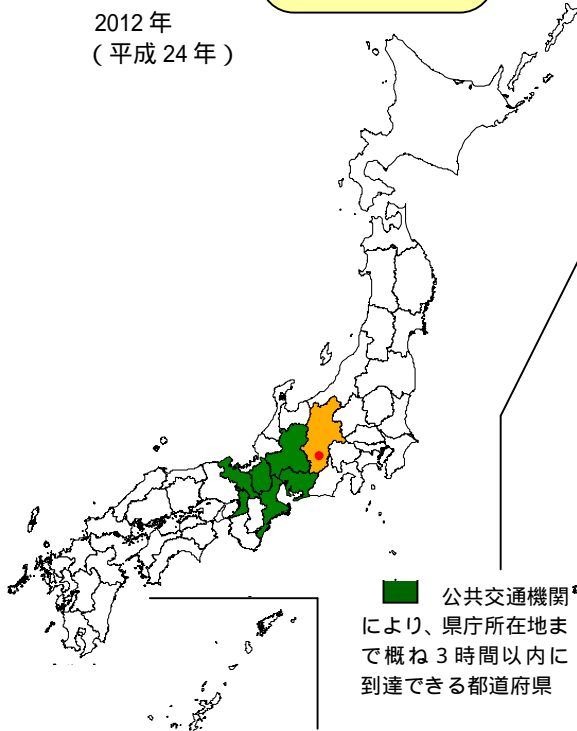
資料：県企画部交通政策課調

指標：日帰り交流圏の変化（飯田市を起点）

【 現 状 】

2012年
（平成24年）

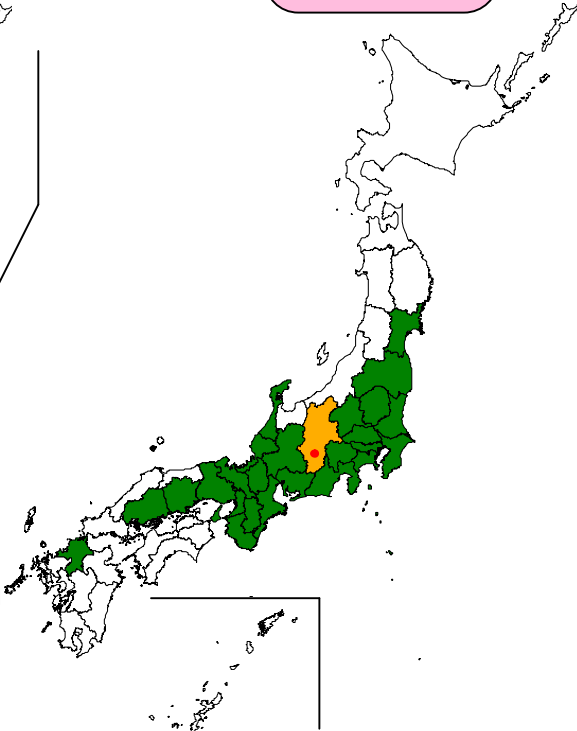
6都道府県



【 将 来 】

25都道府県

公共交通機関
により、県庁所在地ま
で概ね3時間以内に
到達できる都道府県



資料：県企画部交通政策課調

第3 将来像の実現に向けて

長野県が目指す交通の将来像の実現に向けて、県が考える具体的なビジョンや、県として取り組む施策の方向について提示します。

将来像 1

長寿社会の確かな暮らしを支える地域交通の確保

～ 安全・安心で持続可能な交通サービスを実現します ～

ビジョン1 地域を支える快適で持続可能な交通サービスの実現

長野県においては、地域ごとに生活形態や交通事情が大きく異なっています。このため、まちづくりと連携した利便性の高い交通や、居住実態を踏まえた効率的な交通など、地域の実情に即した交通サービスの確保を図ります。

また、従来型の乗合による公共交通が成り立たなくなっている過疎地域等においては、小規模な交通需要に対応するため、より細やかで、将来にわたり継続することができる交通サービスの仕組みの構築を図ります。

< 施策の方向 1 > 市街地の賑わいを支える快適で便利な交通サービス

新規・拡充

- ・ 公共交通を基軸とした「集約的まちづくり」を展開するにあたっては、市町村等と、既存の公共交通の活用と併せ、BRT（バスラピッドトランジット）やLRT（ライトレールトランジット）等の新たな交通システムについても研究し、必要性が高い地域については導入を促進します。
- ・ パークアンドライドやバス専用レーンの活用など、郊外から市街地へ公共交通を利用して円滑に移動する取組を促進します。
- ・ 市街地のトランジットモール（公共交通機関だけが通行できるようにした歩行者空間）、ゾーン30（歩行者等の通行を優先するために、最高速度30km/hに規制する区域）の設定など、市街地への自動車の流入を抑制する取組や市街地における歩行者空間を確保する取組を促進します。
- ・ 企業が運行するバス車両の複合的な利用など、民間の既存資源を活用した移動手段の確保を働きかけます。

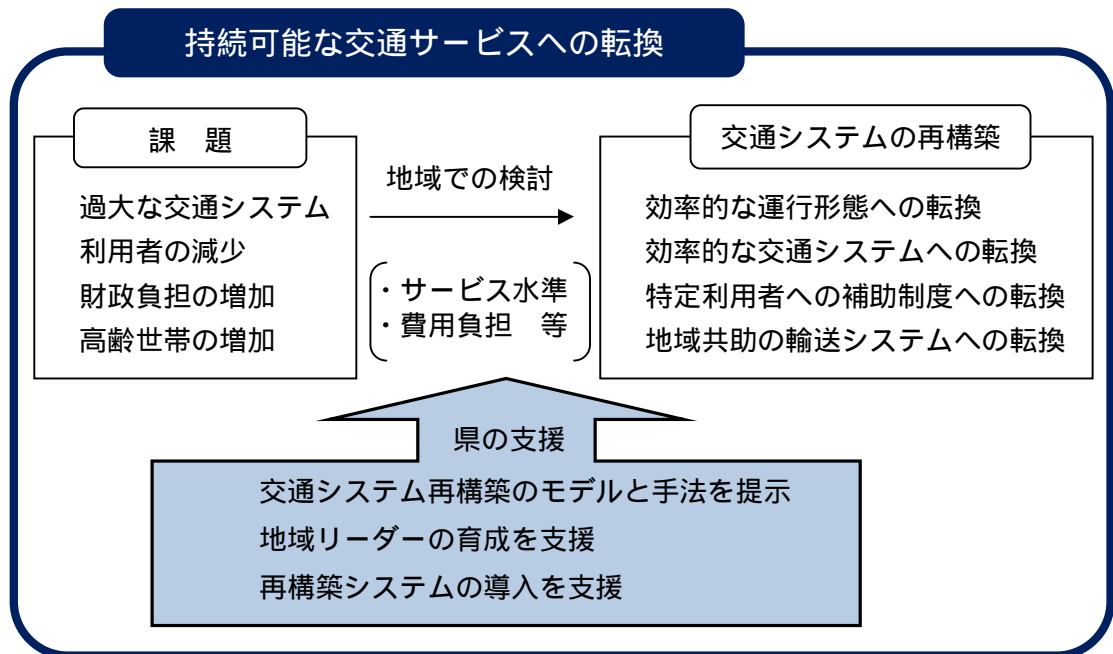
継続

- ・ 複数の交通手段を結ぶ駅前広場の整備など、公共交通を利用した移動の快適性、利便性の向上を促進します。

- ・ 乗り継ぎダイヤの改善、共通ICカードの導入、乗り継ぎ切符や共通フリー切符の導入を交通事業者に働きかけるなど、交通機関相互の乗り継ぎしやすい環境づくりを促進します。

< 施策の方向 2 > 中山間地域等の生活を支える継続可能な交通サービス
新規・拡充

- ・ 地域の実情に即した交通手段の選択・組合せ、住民、行政、交通事業者の役割分担の明確化、サービス水準に応じた適切な住民負担の導入など、地域の合意に基づく、効率的で持続可能な生活交通の構築を支援します。
- ・ 居住密度が低い過疎地域等においては、デマンド交通への転換、タクシー輸送の活用、NPO等による有償運送、地域共助の仕組みづくりなど、小規模需要に相応しい移動手段の確保に向けた取組を支援します。
- ・ 高齢者等の自家用車による移動が困難な者に対するタクシー利用助成制度の活用、タクシー相乗りの取組、乗り降りしやすいように配慮されたタクシー（ユニバーサルタクシー）車両の導入等を促進します。
- ・ 中山間地域等における交通サービス提供の方法、交通システムの再構築等に関する知識の修得を支援するなど、地域交通の確保に向けた人材の育成を促進します。



継続

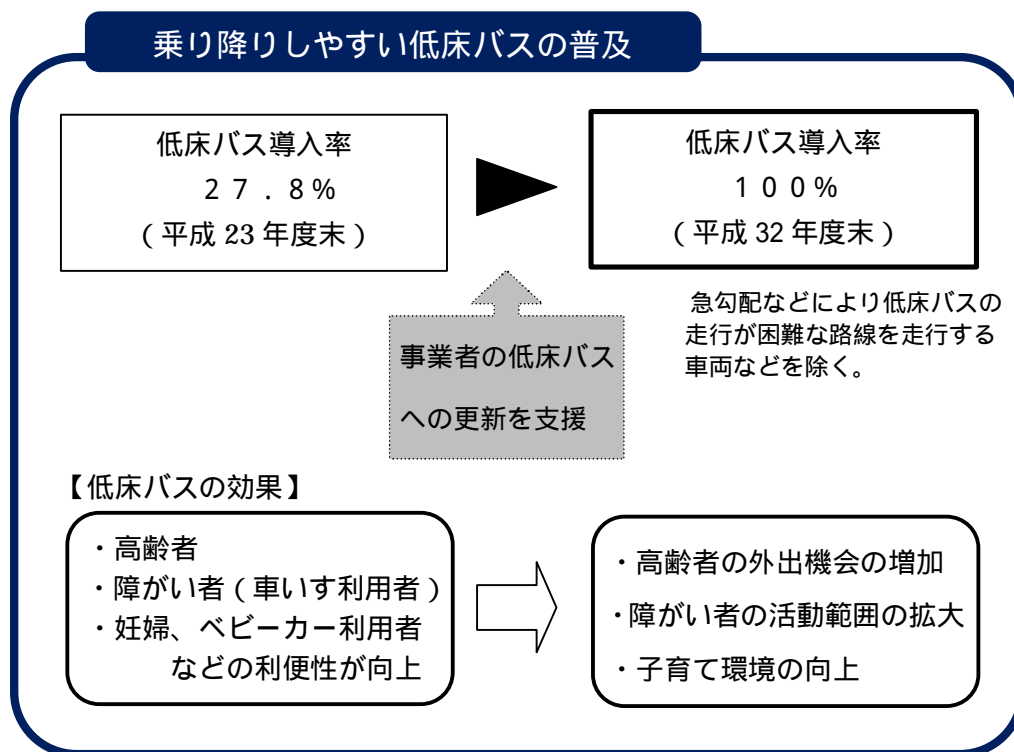
- ・ スクールバスや福祉バス、企業が保有するバスなどについて、複合的な活用に向けた取組を促進します。

ビジョン2 広域圏の暮らしを支える交通ネットワークの構築

長野県においては、通勤・通学、買い物や医療などの日常生活は、都市とその周辺の地域が一体となった10の広域圏を基本として営まれています。このため、広域圏の中心となる都市とその周辺地域との移動に必要な道路の整備、鉄道、幹線バス路線の確保など、広域生活圏の機能を支える交通ネットワークの構築を図ります。

< 施策の方向 1 > 都市と周辺地域を結ぶ広域・幹線路線の確保 新規・拡充

- ・ 県の広域・幹線バス路線確保に関する方針の下、中心都市と周辺地域を結ぶ路線等の運行を支援することにより、地域交通ネットワークにおいて重要な役割を担う広域・幹線バス路線の確保を図ります。
- ・ 広域・幹線バス路線において、長寿社会に相応しい質の高いバスサービスを提供するため、低床バス車両（ノンステップバスまたはワンステップバス）の導入を支援します。



- ・ 市町村境を越えて運行するバス路線等について、運行経路やダイヤの調整を図るとともに、複数の市町村が連携した交通システムの構築を促進します。
- ・ 地域鉄道を維持・確保するため、安全設備の整備や老朽化した施設・車両の計画的な更新を支援します。

継続

- ・ 鉄道や広域・幹線バス路線と、それらに接続するフィーダー（枝線）バス路線、コミュニティバス等との機能的な役割分担、組合せにより、効率的で利便性の高い地域交通ネットワークの構築を促進します。

< 施策の方向 2 > 地域の医療機関へ円滑に移動できる交通の確保

継続

- ・ 救急医療機関や高度な医療サービスを受けることができる広域内の拠点病院に迅速かつ確実に移動できるよう、高規格幹線道路の整備を促進します。
- ・ 地域医療がより円滑かつ効果的に機能するよう、地域の中心的な医療機関への移動時間の短縮につながる道路の整備を進めるとともに、渋滞時においても確実に医療機関に到達できる道路の整備を推進します。
- ・ 緊急度が高く、医療機関への搬送が長距離に及ぶ患者の搬送にあたり、道路輸送を補完するため、ドクターヘリによる緊急搬送の確保を図ります。

ビジョン3 環境と調和した安全・安心な交通体系の構築

長野県においては、温室効果ガス排出量のうち自動車輸送が占める割合が非常に高くなっています。このため、公共交通とマイカーの賢い使い分け、自転車（電動アシスト自転車を含む）の積極的な利活用、環境に配慮した低公害・低燃費車や次世代自動車の普及を図ります。

また、交通における安全を確保することを基本に、長寿社会における円滑な移動を実現するため、移動経路、交通結節点等におけるユニバーサルデザイン化を図ります。

< 施策の方向 1 > 環境と調和した交通システムの構築

新規・拡充

- ・ モビリティ・マネジメント、ノーマイカー通勤、カーフリーデーなどの公共交通機関の利用拡大に向けた取組を促進します。
- ・ バスターミナルや駅など公共交通の拠点となる施設における自然エネルギーの活用等を促進します。

継続

- ・ 市町村や交通事業者等と幅広く連携し、交通分野における地球温暖化防止に向けた県民運動を展開します。
- ・ 自転車（電動アシスト自転車を含む）は、環境と調和した移動手段であることから、安全に利用できる環境整備に取り組むとともに、まちづくり、健康等の幅広い観点からも、積極的な利活用を促進します。
- ・ 交通業者の温室効果ガスの排出抑制に向けた取組を促進します。

- ・ 山岳観光地における自然環境の保全と交通渋滞を防止するため、マイカー規制、環境負荷の少ない交通システムの導入を促進します。
- ・ 公共交通機関への電気自動車、ハイブリッド車等の導入、エコドライブ（環境に配慮した運転）の推進等を働きかけます。

< 施策の方向 2 > 人にやさしい安全・安心な交通サービスの確保

新規・拡充

- ・ 低床バス車両の導入を支援するなど、路線バスのユニバーサルデザイン化を促進します。
- ・ 鉄道駅などの障害者対応型エレベーター、多機能トイレの設置などを支援することにより、交通結節点におけるユニバーサルデザイン化を促進します。

継続

- ・ 信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化・自発光化により、高齢者等にもわかりやすい交通標示の普及を推進します。
- ・ 高齢者の交通事故防止を推進するとともに、自動車運転によるリスクの低減を図るため、運転免許証の自主返納制度が効果的に機能するための取組を促進します。

ビジョン4 地域の生活を支える道路の整備

長野県では、将来においても道路が最も基本的な交通基盤であり、日常生活における移動の利便性・快適性を向上させるため、渋滞対策や中核となる施設等への円滑なアクセス機能の強化に取り組みます。

また、安全・安心な生活を支えるため、自然災害に備えた道路網の確保や、歩道の設置、冬期の除雪などにより、道路の安全の確保を図ります。

< 施策の方向 1 > 安全・安心な道路環境の整備

新規・拡充

- ・ 通学路における歩道や横断歩道の整備、交差点への信号機の設置をはじめとした道路の安全対策を推進します。

継続

- ・ 道路、交差点の整備による渋滞解消や、歩行者、自転車利用者の安全な環境整備や市街地の景観に配慮した無電柱化などの整備を推進します。
- ・ 冬期間における道路の除雪や消雪設備の整備を行うなど、安全で円滑な道路交通の確保を図ります。

< 施策の方向 2 > 災害・緊急時等における輸送の確保

新規・拡充

- ・ 災害に備えて、道の駅等における物資の備蓄や情報アクセスの強化など防災機能の強化を推進します。

継続

- ・ 災害・緊急時における緊急輸送路の整備に重点的に取り組むとともに、代替機能をもつ道路の整備を推進します。

将来像 2

交流の結節点“信州”を快適につなぐ移動環境の形成

～ 県内各地を円滑に移動できる交通ネットワークを実現します ～

ビジョン1 県内各都市をつなぐ公共交通ネットワークの強化

[鉄道]

鉄道は、通勤・通学・通院など日常生活に欠かすことができない交通手段であると同時に、全国につながる鉄道交通網の一部として観光やビジネスでも重要な役割を果たし、地域公共交通の基幹となっています。

特に、北陸新幹線・リニア中央新幹線の整備により、全国の各地域との時間距離が大幅に短縮される中で、このメリットを県内に広くいきわたせるため、大量輸送性、定時性、速達性という特徴を持つ地域幹線鉄道を新幹線と一元的に捉え、充実していきます。

一方、県内の鉄道利用者は減少が続き、特に地域鉄道事業者の経営は厳しく、施設・設備の老朽化が著しい中で、安全運行に必要な投資も自力では進まない状況にあることから、沿線地域と一体となって積極的に支援していきます。

[高速バス]

県内を運行する高速バスは、鉄道とともに広域移動に欠かすことができない交通手段であり、観光やビジネスにおいて重要な役割を果たすとともに、通勤・通学などの生活交通として利用されていることから、利用しやすい環境づくりと必要な路線の確保を図ります。

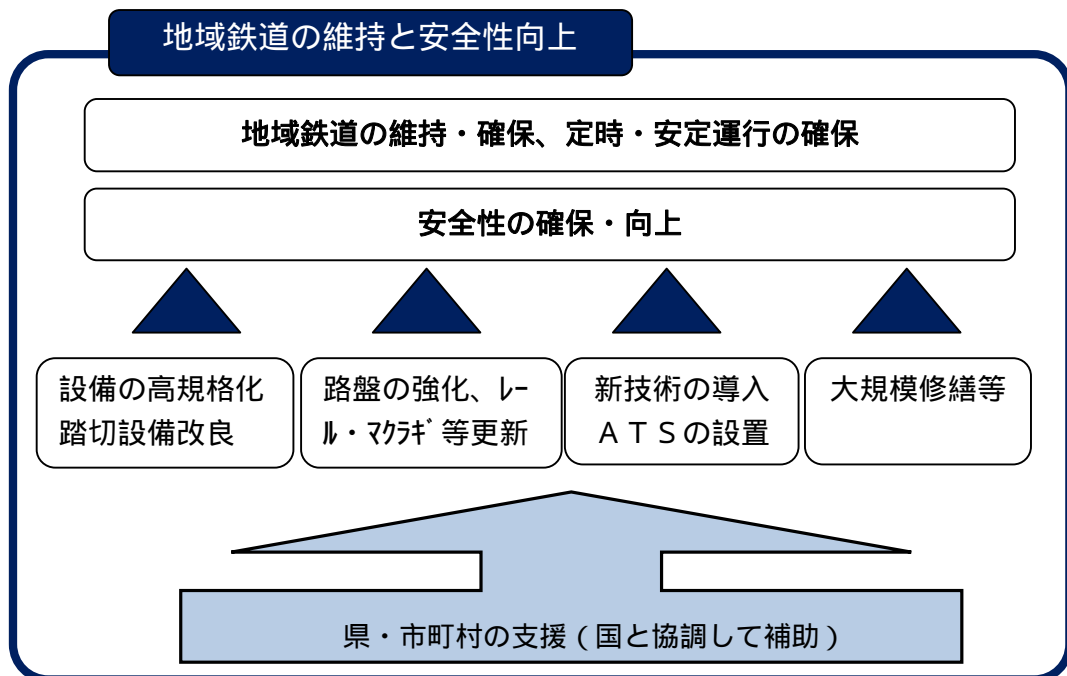
[交通機関の連携]

県内各地へ円滑に移動できるよう、基幹となる鉄道・高速バス等のネットワークと地域交通ネットワークとの体系的な接続を確保するなど、交通機関を利用した移動環境の充実を図ります。

< 施策の方向 1 > 鉄道網の確保と機能強化

新規・拡充

- ・ 県内地域間や県内と近隣都県を結ぶ幹線鉄道である中央本線や篠ノ井線については、高速化による利便性の向上や新型車両の導入による快適性の向上に加え、北陸新幹線・リニア中央新幹線とのスムーズな接続をJRに働きかけます。
- ・ 平成26年度にJR東日本からしなの鉄道に経営移管される長野以北並行在来線については、沿線市町及び沿線地域とともに、地域社会・経済の発展に不可欠な社会基盤として維持・存続を図ります。
- ・ 鉄道事業者だけでなく、沿線の市町村、住民、関係団体・事業者等が協力して利用促進に取り組み、特に、利用者の少ない小海線、飯山線、大系線等では、隣接県とも連携し、観光キャンペーンの実施や観光列車の導入等を積極的に展開し、沿線住民以外の利用を増やし、存続を維持します。
- ・ 地域鉄道に対しては、国の支援制度を活用しつつ、市町村とも協力し、鉄道事業者の設備投資等に対する支援を拡充し、鉄道ネットワークを維持します。



- ・ 高齢者や障害者をはじめ外国人など誰もが利用しやすいよう、駅舎へのエレベーターの設置や案内誘導の充実などバリアフリー化やユニバーサルデザイン化に向けた取組を支援します。

継続

- ・ 接続の改善や運行本数の増加、新駅の設置等による利便性の向上を促進します。

< 施策の方向 2 > 高速バス路線の確保と充実

新規・拡充

- ・ 新幹線へのアクセス手段、観光地や鉄道空白地帯へのアクセス手段等として、高速バス路線の確保と利便性の向上を促進します。

継続

- ・ パークアンドバスライドなどの結節点の機能強化を促進するとともに、鉄道とバスとの相互接続の円滑化を働きかけます。

ビジョン2 観光地の魅力を活かす交通ネットワークの構築

長野県は豊富な観光資源や大都市圏に近い地理的条件を有し、国内外から多くの観光客を迎え入れています。更なる観光誘客を図るため、空港や駅などの交通拠点から観光地への交通アクセス機能の充実を図ります。

また、観光地を快適に周遊できる移手段の確保や案内機能の充実を図ります。

< 施策の方向 > 観光地へのアクセス性の確保や周遊性の向上

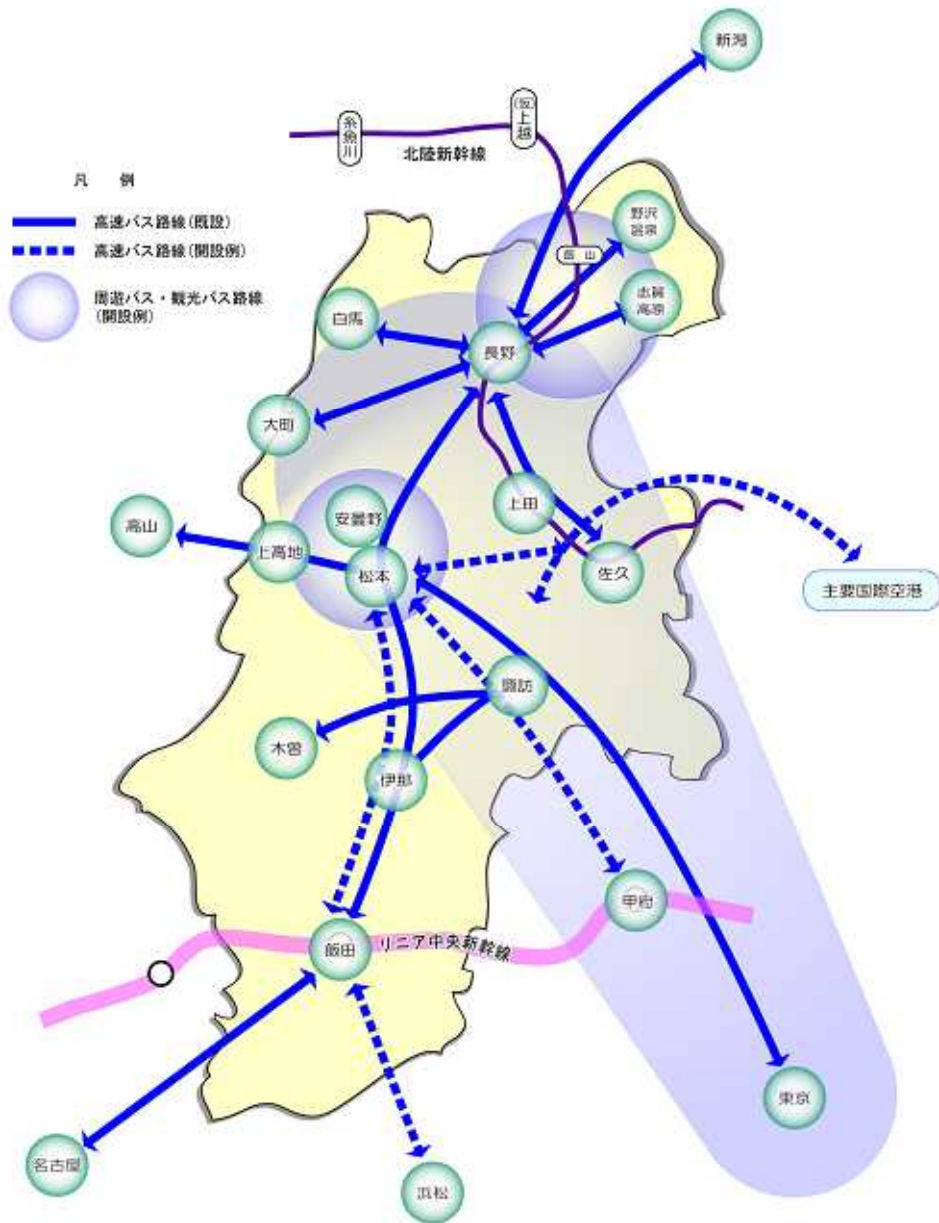
新規・拡充

- ・ 主要鉄道駅を拠点として、観光地と結ぶバス路線の充実や、観光地を周遊することができる観光バスの運行や路線バスの強化を促進します。
- ・ 信州まつもと空港を利用した外国からの観光客の誘客を図るとともに、主要国際空港や首都圏等から県内観光地を結び、県内を周遊することができる観光バスの運行を促進します。
- ・ 県内の観光地や景勝地を快適に移動できる観光列車等の導入を働きかけます。
- ・ 県外観光客などが安心して県内観光地を移動することができるよう、定額制タクシーの導入を働きかけます。

継続

- ・ 観光客が県内を円滑な移動できるよう、空港や駅等における案内標識の整備、発着時刻や乗り継ぎ等の総合的な情報発信、更には、多言語による情報発信など、案内機能の強化を促進します。
- ・ 鉄道駅や高規格幹線道路インターチェンジへのアクセス道路の整備や、県内観光の周遊性を高めるため、観光地間を結ぶ道路の整備に取り組みます。
- ・ 道路の沿線が持つ自然的な景観などの魅力を高めるため、観光資源としての道路の整備に取り組みます。

高速バス・観光バス路線の確保と拡充



(サービスの向上)

- ・ 鉄道との乗り継ぎが便利な運行ダイヤ
- ・ 多言語による案内など、外国人旅行者が利用しやすい環境
- ・ ITなどにより時刻表、運行経路、運行情報を統合して提供

ビジョン3 産業と物流を支える交通ネットワークの充実

長野県においては、産業を支える物流の多くが自動車貨物輸送に依存していることから、県内の産業拠点と大都市圏や近隣県とを結ぶ道路の整備や高速交通網へのアクセス道路の整備を進めます。

また、物流の安全性・効率性の向上や物流における温室効果ガス排出量の削減を図ります。

< 施策の方向 > 円滑で環境負荷の少ない物流の確保

新規・拡充

- ・ 貨物自動車輸送におけるハイブリッド車両、アイドリングストップ装置の導入を支援するとともに、物流の効率化を働きかけることにより、物流における温室効果ガス排出量の抑制を促進します。

継続

- ・ 県内産業の振興を図るため、物流のボトルネックとなっている箇所での改善を進めるとともに、愛知県、静岡県、新潟県等の港湾とを結ぶ高規格幹線道路等の整備に取り組みます。
- ・ 県内の工業団地や農林畜産物産地等からの円滑な輸送を確保するため、高規格幹線道路のインターチェンジ等へのアクセス道路の整備に取り組みます。
- ・ 貨物自動車への衝突被害軽減ブレーキの導入を支援するなどにより、物流における安全の確保を図ります。
- ・ 貨物自動車輸送から最も環境負荷が少ない輸送機関である鉄道貨物輸送への転換（モーダルシフト）を働きかけます。

ビジョン4 県内各地をつなぐ道路ネットワークの強化

長野県における自動車交通は人の交流や物流に大きな役割を担っていることから、県内産業や県民生活を支えるため、地域道路網の計画的な整備を進め、県民生活に不可欠な地域間の連携を図る道路の整備や、高速交通網へのアクセス機能の強化に取り組みます。

< 施策の方向 > 地域の生活をつなぐ道路ネットワークの整備

新規・拡充

- ・ 道路施設等の耐震機能の強化や、道路施設等の長寿命化計画を策定し、効率的で計画的な修繕を推進します。

継続

- ・ 県土の骨格を支える国道 18 号、19 号、20 号、153 号、158 号等の主要な国道の整備を促進するとともに、木曾川右岸道路などのそれらを補完する道路の整備を推進します。

- ・ 生活圏相互の交流・連携強化を図るため、松本地域と新幹線駅のある上田・佐久地域などを連絡する道路の機能強化に取り組みます。
- ・ 県内主要都市の放射・環状道路の整備を推進し、交通渋滞の緩和や周辺地域とのアクセス性の向上に取り組みます。

将来像 3

東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと 広がる本州中央部における広域交流圏の構築

～ 高速交通網を最大限に活かした交流の拡大を実現します ～

ビジョン1 リニア中央新幹線を基軸とした交通ネットワークの構築

リニア中央新幹線の概要

開業	東京～名古屋開業 平成 39 年（2027 年） 名古屋～大阪開業 平成 57 年（2045 年）
全長	東京～名古屋間 約 286 km（内 県内約 50 km） 東京～大阪間 約 438 km
最高設計速度	505 km / h
車両数	16 両編成（1 編成 約 1,000 人乗車）
運行本数	東京～名古屋間 1 時間 5 本（片道） （うち 各駅タイプ 1 時間 1 本） 東京～大阪間 1 時間 8 本（片道）
所要時間	東京～名古屋間 40 分（速達タイプ） 東京～大阪間 67 分（速達タイプ）

国土交通省交通政策審議会答申、4 項目調査報告書のデータに基づき作成

リニア中央新幹線は、陸上交通として世界最速のスピードと大量輸送能力を併せ持っており、その開業によって、長野県と首都圏、中京圏が、また将来的には、近畿圏が短時間で結ばれ、産業振興や交流人口の拡大などを通じた、地域の活性化が期待できます。

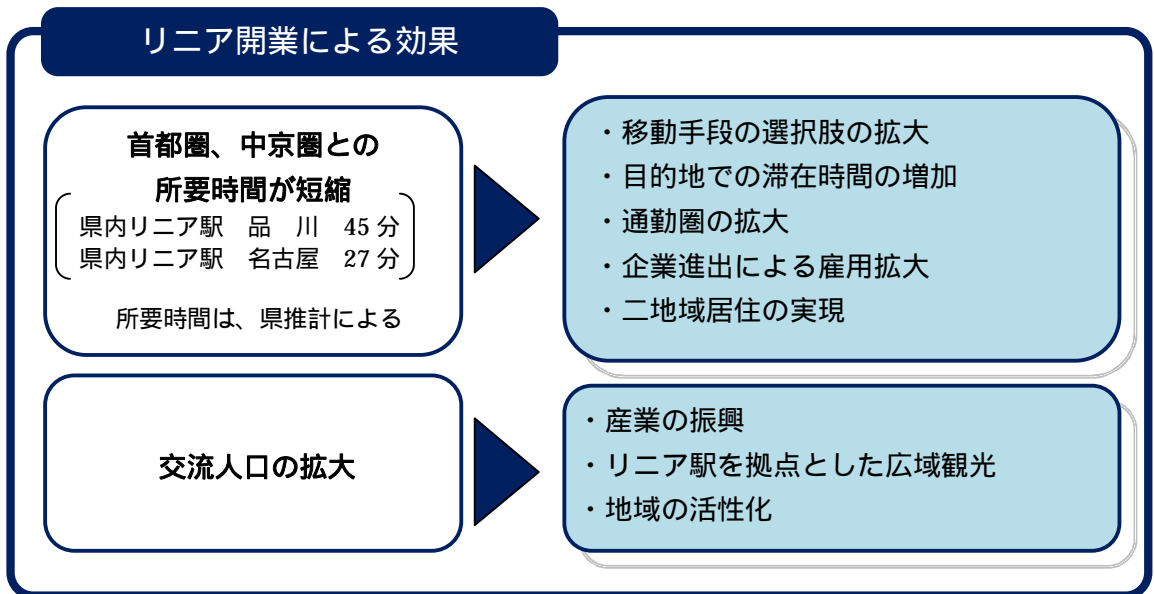
また、既存交通網に新たにリニア中央新幹線が加わることで、移動手段の選択肢が増え、目的、時間、経費等に応じた移動が可能となります。

更には、目的地での滞在時間の増加、広域観光の実現、通勤圏の拡大、企業進出による雇用の拡大、二地域居住のような新たなライフスタイルの確立など、様々な影響をもたらすと考えられます。

このようなり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、アクセス道路の整備や在来線の利便性向上など、関連交通網の整備に取り組みます。また、地域によっては、県内りニア駅（注）に加えて、山梨県駅や岐阜県駅の利用も見込まれることから、そのアクセス機能の強化に取り組みます。

なお、以下に示す「施策の方向」の内容については、その実現に向け、今後、関係機関において、適切に役割を分担するものとします。

注：りニア中央新幹線の県内に設置される駅の名称は未定であるため、ここでは「県内りニア駅」と呼称します。同様に山梨県、岐阜県に設置される駅は「山梨県駅」、「岐阜県駅」とします。



県内りニア駅の1日当たりの乗降人員は約6,800人！

県内りニア駅の乗降者数は、1日当たり約6,800人と見込まれます。これは、国土交通省が公表している「全国幹線旅客純流動調査（平成17年）」を基に、新幹線開業後の人の流れを加味して推計したものです。

簡便な方法で求めているため、あくまでも参考値です。

**< 施策の方向 1 > 県内りニア駅と道路網とのアクセス機能の確保
 新規・拡充**

- ・ 多くの県民が県内りニア駅を利用できるよう、また県外からの観光客・ビジネス客等が県内を広く移動できるよう、県内りニア駅と道路網との良好なアクセス機能を確保します。
- ・ 広域的な移動の際には、中央自動車道を利用する機会が多いと見込まれるため、スマートインターチェンジの設置など、県内りニア駅と中央自動車道とのアクセス性を向上させます。
- ・ 飯田・下伊那地域及び上伊那地域においては、県内りニア駅とのアクセスに一般道を利用する場合も多いと見込まれることから、国道153号

など地域の道路ネットワークの整備に取り組みます。

- ・ 自家用車による県内リニア駅利用者のために、パークアンドライド用の十分な規模の駐車場を駅周辺に整備します。
- ・ 県内リニア駅と県内主要都市や観光地等とのアクセス確保のために、高速バス路線開設に取り組みます。
- ・ 県内リニア駅と近隣地域とを結ぶバス路線開設に取り組みます。
- ・ リニア中央新幹線と高速バス・路線バスとの乗り換えの利便性確保のため、県内リニア駅周辺にバスターミナルを設置します。
- ・ 三遠南信自動車道を利用した愛知県や静岡県からの県内リニア駅での乗降の誘発など、県内リニア駅の県外への駅勢圏拡大をめざします。

< 施策の方向 2 > 県内リニア駅と鉄道とのアクセス機能の確保

新規・拡充

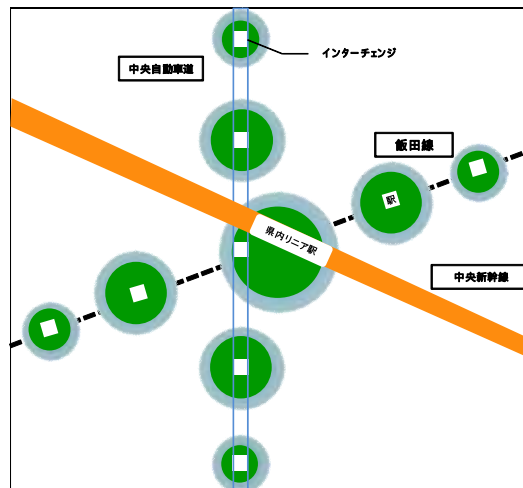
- ・ 鉄道利用者の利便性を高めるため、県内リニア駅とＪＲ飯田線との結節を確保し、円滑な乗り継ぎを実現します。
- ・ リニア中央新幹線のアクセス路線であるＪＲ飯田線の利便性向上、高速化、快適性の確保に取り組みます。
- ・ ＪＲ飯田線の維持や路線の活性化を図るため、地域と交通事業者が一体となった利用促進に取り組みます。

県内リニア駅とのアクセス

道路網・鉄道との アクセス改善

- ・ スマートインターチェンジの設置
- ・ 地域道路ネットワークの整備
- ・ 駅周辺駐車場の整備
- ・ バス路線の開設
- ・ バスターミナルの設置
- ・ 三遠南信自動車道による県外からの利用
- ・ ＪＲ飯田線との結節、利便性向上

【駅へのアクセスのイメージ】



< 施策の方向 3 > 山梨県駅・岐阜県駅とのアクセス機能の確保

新規・拡充

- ・ 本県では、リニア中央新幹線に設置される4つの中間駅のうち、3つの中間駅（県内リニア駅・山梨県駅・岐阜県駅）の利用が見込まれることから、県外のリニア駅を起点にした県内各地への広域的なアクセスの確保や周遊ルートの設定に取り組みます。
- ・ 山梨県駅と諏訪・松本方面、あるいは岐阜県駅と木曽・松本方面との鉄道利用による円滑な移動を実現するため、JR中央本線の利便性向上、高速化、快適性の確保に取り組みます。
- ・ 山梨県駅と諏訪・松本方面との良好なアクセスを確保するため、高速バス路線の開設に取り組みます。
- ・ 山梨県駅・岐阜県駅との自動車によるアクセス性の確保に取り組みます。
- ・ 山梨県駅・岐阜県駅の利用に当り、今後生じると見込まれる県域を越えた交通面での課題の解消に向け、山梨県・岐阜県との連携を深めます。

【県外駅とのアクセスのイメージ】



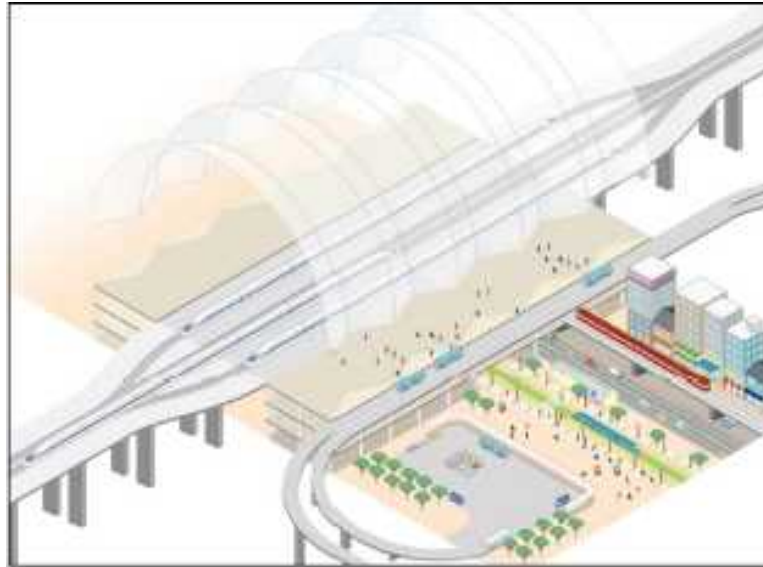
< 施策の方向 4 > 魅力ある駅空間の創造

新規・拡充

- ・ 県内リニア駅が、「南の玄関口」としてふさわしい特色、魅力等を備えたものとなるよう、駅機能、駅舎デザイン等について、交通事業者と十分な協議・検討を行います。
- ・ バス・タクシー発着スペースの確保、リニア中央新幹線とJR飯田線との円滑な乗り継ぎの実現等により、2次交通の利便性向上を図り、県内リニア駅に広域交通の核となる機能を持たせるとともに、地域振興や観光の拠点としての活用も推進します。

- ・ 県内リニア駅の名称は、地域の存在や魅力を全国に知らしめる有効な手段となることから、その決定に際しては、交通事業者と十分な協議・検討を行います。

【駅及び駅周辺のイメージ】



出典：国土交通省交通政策審議会資料

ビジョン2 北陸新幹線の延伸を活かす交通ネットワークの強化

北陸新幹線は平成 26 年度に金沢まで、さらには敦賀まで開通し、北陸各県との所要時間は大幅に短縮されて交流人口の増加が期待されます。県内では、平成 26 年度に新幹線飯山駅が開業し、地域活性化の拠点としての役割が期待されます。敦賀開業時には暫定的に FGT(フリーゲージトレイン)で大阪まで結ばれることとなりますが、フル規格による早期全通に向けて取り組みます。

北陸新幹線の整備効果を最大限生かして地域の活性化を図るためには、新幹線各駅と県内主要都市や観光地を結ぶ交通網の整備を推進し、アクセス性の向上を図ります。

< 施策の方向 1 > 北陸新幹線の整備促進

継続

- ・ 北陸新幹線の平成 26 年度（2014 年度）の金沢延伸開業を着実に進めるとともに、敦賀延伸開業に向けて、沿線関係都府県とともに整備を促進します。
- ・ 敦賀開業時には暫定的に FGT(フリーゲージトレイン)で大阪まで結ばれることとなりますが、フル規格による大阪までの早期全通に向けて取り組みます。

北陸新幹線所要時間の変化

区 間	現 在	全通後（速達型）	短縮時間
長野・富山	2時間46分	50分	1時間56分
長野・金沢	3時間24分	1時間9分	2時間15分
長野・福井	4時間20分	1時間35分	2時間44分
長野・新大阪	3時間53分	2時間8分	1時間45分

出典：「収支採算性及び投資効果に関する詳細資料」（国土交通省鉄道局）

< 施策の方向 2 > 北陸新幹線駅の拠点化

新規・拡充

- ・ 新幹線列車本数の増加及び県内駅への十分な停車本数の確保に取り組みます。
- ・ 鉄道や路線バス等の公共交通機関のほか、貸切バスや乗合タクシー等を弾力的に運行することにより、ハブ機能を強化します。
- ・ 北陸新幹線の効果を県全体の観光・地域振興につなげるため、新幹線と高規格幹線道路との結節性を活かすなど、県内各地から北陸新幹線へのアクセス改善について検討を進めます。
- ・ 案内板や観光案内所の充実、ICT（情報通信技術）の導入等により駅の観光拠点機能を強化します。
- ・ 東海道新幹線、リニア中央新幹線と相まって、首都圏・北陸圏・関西圏・中京圏を結ぶ大規模な周回型の観光流動の発生が予想されることから、これを見据えて、新幹線各駅や県内主要駅を起点にした県内各地への周遊ルートの設定を促進します。

継続

- ・ 上信越自動車道や中部横断自動車道などの高規格幹線道路や地域高規格道路松本系魚川連絡道路、国道18号、国道403号など主要な交通を担う国県道の整備に取り組みます。

北陸新幹線駅の拠点化

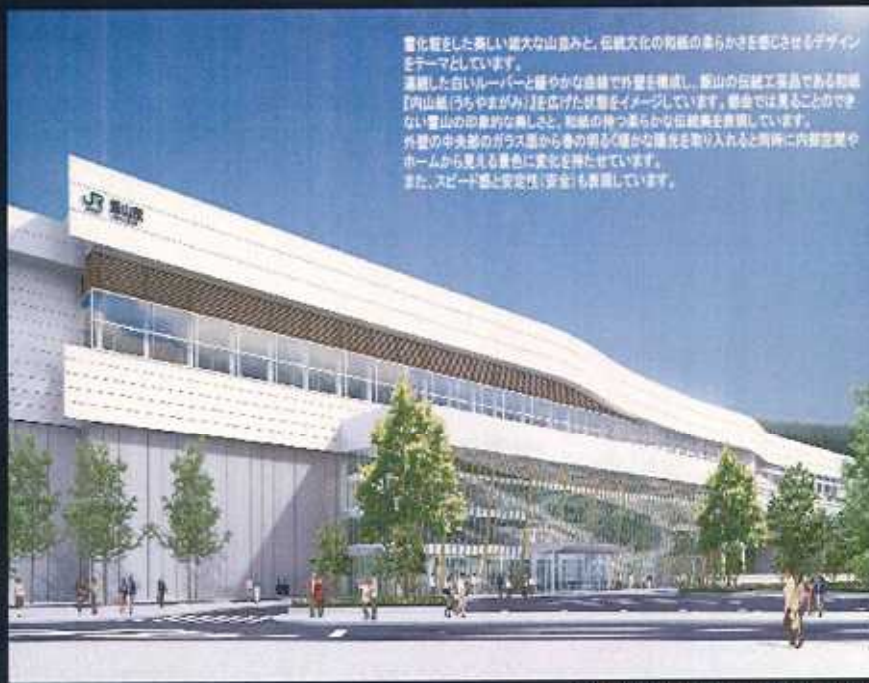
北陸新幹線駅の拠点化

- ・ 十分な停車本数の確保
- ・ ハブ機能の強化
- ・ アクセスの改善
- ・ 観光拠点機能の強化
- ・ 県内各地への周遊ルートの設定

【駅及び駅周辺のイメージ】

北陸新幹線 飯山駅デザイン原案

「雄大な大地と伝統美を感じさせる駅」～雪と伝統文化の融和～



※都市施設は飯山市で計画中のイメージです。

ビジョン3 信州まつもと空港の機能強化

県内唯一の空の玄関口として、国内定期便については、複便化や新たな就航先を開拓するとともに、国際便の運航を拡大し、空港の国際化に向けた機能強化を図ります。また、高規格幹線道路の整備等とあわせ、空港を中核とした広域交流のネットワークの拡大を目指します。

< 施策の方向 1 > 国内線の充実と空港の機能強化

新規・拡充

- ・ 国内定期便について、1日2往復以上運航する複便化、国内主要都市や主要国際空港と結ぶ新規路線の開設を働きかけるなど、国内路線の拡充を図ります。
- ・ 国内定期便の就航先とも連携した空港の利用促進を図るとともに、現行運用時間の延長など、空港の機能を強化します。

信州まつもと空港の充実



継続

- ・ 利用者ニーズに対応した旅行商品の造成・販売への支援などにより、利用促進を戦略的に推進します。
- ・ 空港へのアクセス機能の強化、県内全域はもとより山梨県、岐阜県等も含めた広域的な利用拡大を図ります。

< 施策の方向 2 > 国際便の運航と空港の国際化の推進

新規・拡充

- ・ 東アジア等との国際チャーター便の運航を一層促進し、定期便の就航可能性が高い路線については、国際定期路線の開設を働きかけます。
- ・ 国際路線の開設に対応した搭乗・到着口の整備など空港の国際化に向けた取組を促進します。

信州まつもと空港の国際化に向けた工程表

【第1段階】(H25～)

- ・ 国際チャーター便の増加(H23年度実績8便)
- ・ 国際プログラムチャーター便の就航

【第2段階】

- ・ 国際定期便就航に向けた需要等調査の実施
- ・ 国際定期便就航に向けて関係機関と協議

【第3段階】

- ・ 信州まつもと空港へ国際定期便の就航

【第4段階】

- ・ 複数海外空港との間で国際定期便の運航

< 施策の方向 3 > 空港の安全性確保

継続

- ・ 滑走路をはじめとした施設や各種設備について、安全性の確保を図るため、計画的な更新を進めます。

ビジョン4 規格の高い道路ネットワーク等の強化

長野県は本州の中央部に位置し、古くから人の交流や物流の要所となっています。この特性を活かし、県外地域との交流拡大や物流の効率化を図るため、高規格幹線道路等の整備や、これらのアクセス機能の向上させる道路の整備に取り組みます。

< 施策の方向 > 規格の高い道路ネットワークの整備

継続

- ・ 中部横断自動車道、中部縦貫自動車道、三遠南信自動車道などの高規格幹線道路の整備を促進するとともに、地域高規格道路である松本系魚川連絡道路や、三遠南信自動車道と一体となり機能する国道 153 号等の整備を進めます。
- ・ 輸送力や安全性の向上を図るため、上信越自動車道（信濃町インターチェンジ以北）の 4 車線化を促進します。
- ・ 高規格道路網と鉄道や空港などの主要交通機関との効率的・効果的な接続を図るため、アクセス道路の整備を推進します。

ビジョン5 本県を中心とした本州中央部における広域交流圏の実現

長野県内を行き来する二つの新幹線により、東日本と西日本とを結ぶ周回型のネットワークが形成します。また、道路網の整備により、太平洋と日本海を結ぶ多重的なネットワークも形成されます。これらの高速交通ネットワークを最大限に活用することにより、本県を中心として、本州中央部に大規模な流動を創出し広域的な交流圏の構築を目指します。

人口減少社会が到来する中、本県における製造業の集積や豊富な観光資源などの強みを発揮することと併せ、本県を中心とした広域的な流動を創出することにより、県内への移住や交流人口の拡大を目指します。

なお、以下に示す「施策の方向」については、今後、実現に向けた研究の場を設け、取組の方向性を明確にするものとします。

< 施策の方向 > 大規模な流動の創出と広域交流圏の形成

新規・拡充

- ・ 南信地域における内陸型産業拠点の整備などを視野に入れ、リニア中央新幹線、中央自動車道と三遠南信自動車道、更には東海道新幹線や東名高速道路、新東名高速道等も活用した大規模な流動の創出を図ります。
- ・ 国際的なスノーリゾート拠点の整備などを進め、北陸新幹線をはじめ上信越自動車道、松本系魚川連絡道路等を活用した大規模な流動の創出を図ります。
- ・ リニア中央新幹線が開業する南信地域を中心とした流動と北陸新幹線が通る東信・北信地域の流動を結びつけるとともに、信州まつもと空港がある中信地域への流動を拡大するため、中央本線や篠ノ井線をはじめとした鉄道の利便性向上と道路網の整備を図ります。
- ・ 高速交通ネットワークの整備に伴い発生する太平洋・日本海沿いの大規模な流動の内陸化を図るため、県境を越えたバス路線の開設など、県内と県外を結ぶ多様な移動の確保を図ります。

これからの取組について

多様な主体による協働と役割分担

このビジョンの実現に向けては、県が総合5か年計画の下で施策を具体化するものです。県が中心となり可能な限りの取組を進めるものですが、多様な主体が危機感を共有し、連携して取り組むことを期待します。

行政の役割・取組

県と市町村は、適切な役割分担と連携のもと、長野県の活力の維持・活性化や県民の安全・安心な生活の確保に向けて、交通ネットワークの充実と公共交通の維持確保に取り組めます。

< 県の役割・取組 >

- ・ 長野県の交通確保に関する方針を明らかにし、広域的・基幹的な交通の確保と公共交通の活性化に関する施策に取り組めます。
- ・ 全県的或いは広域的な観点から交通の維持・活性化が必要な場合には、関係者と十分に調整を図り、主体的、主導的に取り組めます。
- ・ 市町村や交通事業者等に対しては、情報交換の場を設けるなどの積極的な情報の提供や助言を行なうとともに、必要な場合には、各市町村と交通事業者との調整を図ります。
また、県内への波及効果が見込まれる先進的な取組、意欲的な取組等を支援します。
- ・ 県、市町村及び交通事業者等の取組を進める上で必要となる制度の改善等について、関係機関へ働きかけます。

< 市町村の役割・取組 >

- ・ 市町村内における地域交通の確保と公共交通の活性化について主体的な役割を担うとともに、市町村を超えた地域交通の確保にあたっては、関係する他の市町村や県等との連携した取組が求められます。
- ・ 交通事業者、学校、地域住民など関係者と調整・連携し、地域交通を確保するための仕組みづくりや計画の策定が求められます。

交通事業者の役割・取組

交通事業者には、安全な運行はもとより、必要かつ適切なサービスを提供するための継続的な努力が期待されます。

- ・ 交通事業者には、安全性を確保するための努力と、利用者ニーズをきめ細かく吸い上げた適切な輸送サービスの提供が期待されます。
- ・ 交通サービスの提供にあたっては、行政、地域住民、地元企業や学校、商業施設などとの連携が期待されます。

県民の役割・取組

県民については、自動車利用の選択が、公共交通サービスの低下や地球環境へ影響を及ぼし、将来的に自動車を運転できなくなった場合に、移動する手段がなくなる可能性があることを十分に理解し、節度有る自動車利用とともに自ら主体的に公共交通を支える意識を持って行動することが期待されます。

- ・ 自らの生活や地域を守るために、主体的に公共交通を支えるという意識や自分達の生活の足は自分たちで確保するという意識の下、地域の交通のあり方の検討への積極的な参画が期待されます。
- ・ 地域の公共交通を継続的に支える具体的な取組として、公共交通の利用機会を増やすとともに、必要な経費を直接的・間接的に負担することが期待されます。

国への提案

国に対しては、交通の確保に関する施策の基本方針や目標を明らかにし、適切に支援・助言することを期待するものであり、次の事項の実現について提案します。

地方の実態を踏まえた支援制度の構築

地方にあっては、地域交通の基幹となる鉄道や路線バスへの補助、コミュニティバスやデマンド交通のみならず、福祉や教育など多様な目的による車両の運行、利用者への各種助成制度の実施など、地域の実情に応じた移動手段の確保が図られています。また、高速バス等が地域交通の基幹的な役割を担っている実態もあります。

このような地方の多様な交通の実態を踏まえ、地方の創意工夫が活かされ、一体的かつ効率的に地域交通の確保に取り組めるよう、各種支援制度を統合するなどした自由度が高く総合的な支援制度の構築について提案します。

地域交通の確保に関する地方財政措置の充実

地域交通の確保に要する地方自治体の財政負担は増加を続けています。加えて、少子高齢化と人口減少が本格化する中において、小規模な交通需要へ対応するため、タクシー事業や過疎地有償輸送等の積極的な活用が必要となっています。地方における多様な交通確保の実態を反映した、適切な地方財政措置について提案します。

地域交通の確保に向けた制度の改正

長野県内にあっては、鉄道駅と観光地の宿泊施設等との間において、運賃収受を伴わない送迎用のバスが数多く運行されています。こうした送迎用バス等への住民の有償による混乗を認めるなど、地域に必要な交通サービスの確保にあたっては、地域の交通資源を活用した柔軟な取組等が可能となるよう、制度の改正について提案します。