

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の充実とともに、地域交通基盤の整備が進んだ結果として、三大都市圏をはじめとした全国各地との移動の円滑化を実現してきました。

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あって、本県の位置的な優位性を発揮することで、東日本と西日本、太平洋と日本海をつなぐ結節点としての役割を担っていくことが求められます。

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、今後、公共交通の果たすべき役割はますます重要になります。

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、公共交通の利用者数は減少を続けており、県内の多くの地域では、交通事業者の採算性による公共交通の維持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、地域の交通を確保するための公的負担は増加を続けています。

このままでは、公共交通を必要とする高齢者等が増加するにもかかわらず、必要とされる公共交通が存在しなくなることが強く懸念されるなど、地域の交通は危機的な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、県として考える解決すべき課題や必要な対応について提示します。

1 交通ネットワークの構築

現状

交通ネットワークの状況

- ・長野県は、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や、長野新幹線、中央本線などの鉄道により、三大都市圏をはじめとした主要都市と結ばれています。また、県内においては鉄道、バス路線などによる地域公共交通ネットワークや、国道 18 号、国道 19 号、国道 20 号を中心とした県内主要都市を結ぶ道路網が形成されています。
- ・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います。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、松本系魚川連絡道路の調査が行われています。

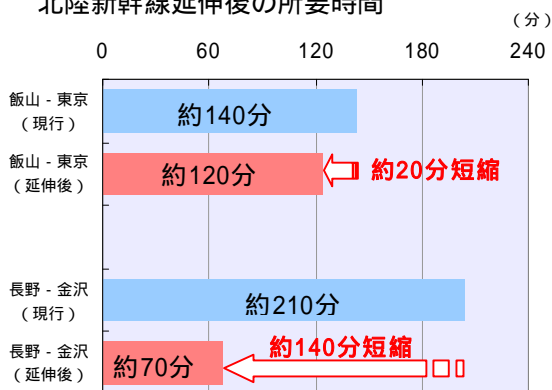
長野県内の道路網の状況



北陸新幹線の延伸及びリニア中央新幹線の開業

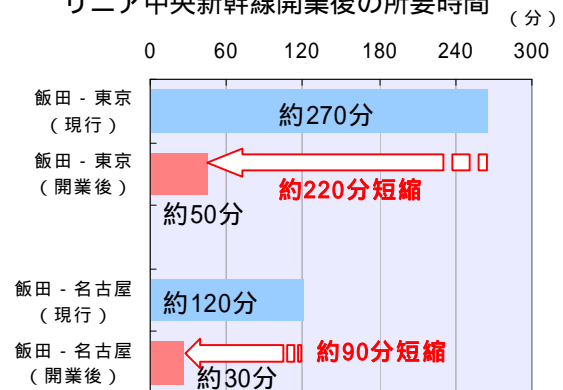
- ・平成 26 年度（2014 年度）には北陸新幹線が金沢まで、更にその後敦賀まで延伸され、また、平成 39 年（2027 年）にはリニア中央新幹線の開業が予定されており、県外との大幅な時間距離の短縮が見込まれます。

北陸新幹線延伸後の所要時間



(延伸後): 国土交通省試算

リニア中央新幹線開業後の所要時間

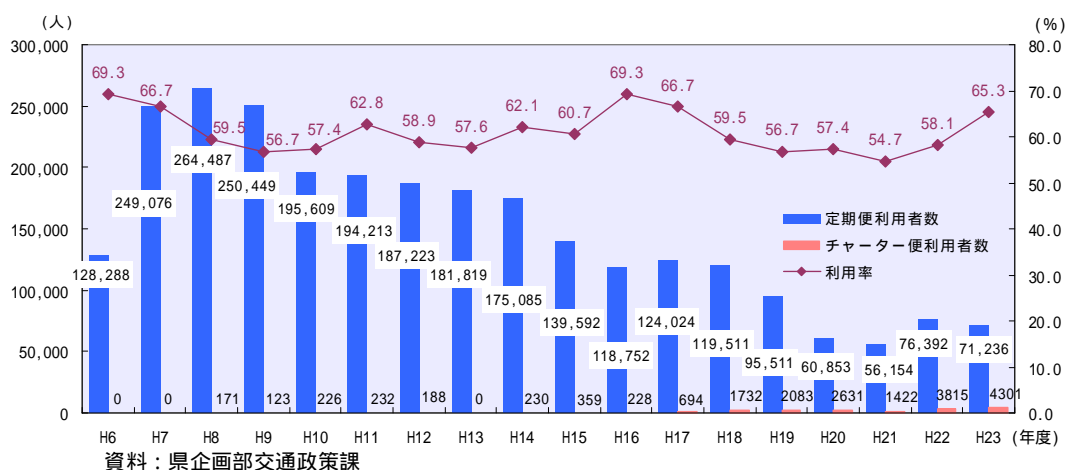


(開業後): 県企画部交通政策課試算 (現行は高速バス利用の場合)

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（2011年度）の定期便の利用者数は約7万人となっています。また、東アジア諸国等との間で国際チャーター便が就航しています。
- ・平成6年度(1994年度)に滑走路を2,000mに延長しジェット化開港していますが、空港の標高が高く空気密度が薄いため、就航できる航空機に限られる状況にあります。また、山岳地形にあることから、進入区域が限定されており、計器着陸装置（ILS）が設置されない等の運航上の制約があります。

信州まつもと空港の利用者数及び利用率の推移



将来への視点

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や幹線となる国県道により、県内外の人の交流や物流を支え、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。

北陸新幹線、リニア中央新幹線の整備効果の波及

- ・観光をはじめとする交流人口の拡大など、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地域振興につなげるため、各地域から新幹線駅へのアクセスを充実させる必要があります。

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、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、空港立地上の制約はあるものの、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。

地域間交通ネットワークの機能向上

- ・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交通ネットワークの機能向上を図る必要があります。

チャーター便 / 主に定期便が運航していない路線に、利用者のニーズに合わせて運航される不定期便のこと。

計器着陸装置（ILS） / 着陸進入する航空機に対して、視界が悪い時でも電波を使って安全に滑走路上まで誘導するシステム

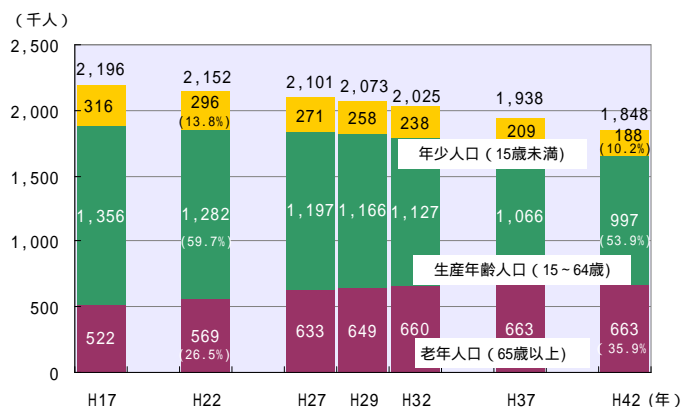
2 公共交通の維持・確保

現 状

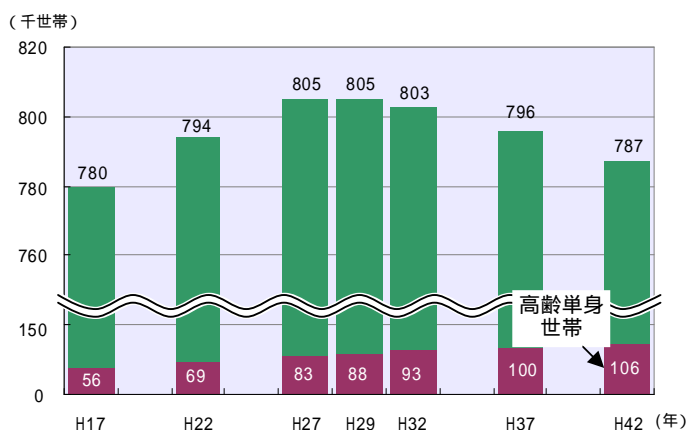
人口減少等による公共交通への影響

- ・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。
- ・高齢者が増加する中であっては、高齢者が生きがいを持ち、安全で安心して暮らせる環境づくりが求められています。
- ・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ます。
- ・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。

長野県の人口の見通し

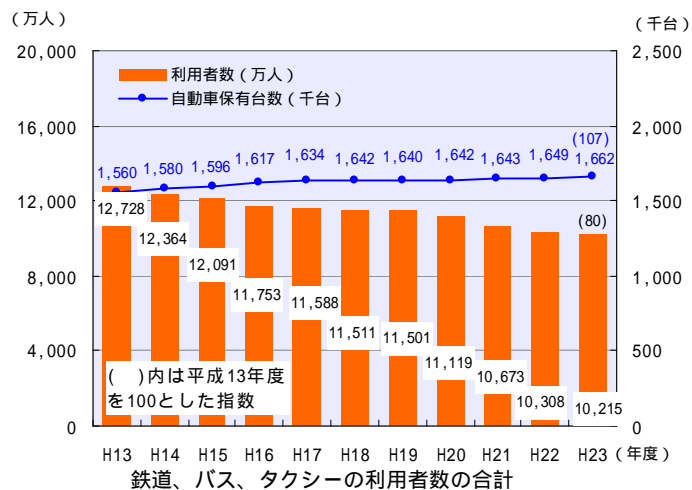


長野県の世帯数の見通し



資料：国勢調査、県企画部企画課（平成 27 年以降推計値）、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。

長野県内の公共交通機関利用者数等の推移



資料：運輸要覧（北陸信越運輸局長野運輸支局）県企画部交通政策課

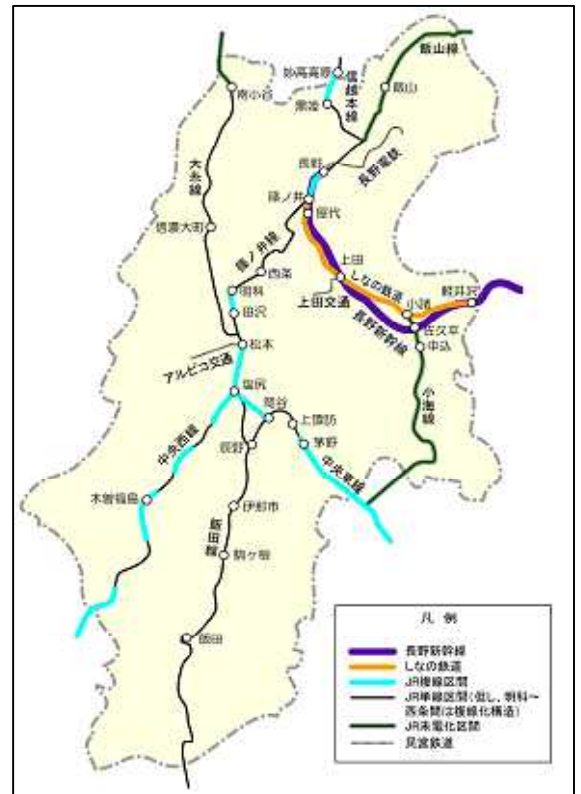
公共交通機関の状況

- ・長野県の平成 21 年度（2009 年度）旅客地域流動調査の交通機関分担率は、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。
- ・長野県の公共交通（鉄道、乗合バス及びタクシー）の利用者数は、平成 23 年度（2011 年度）は 1 億 215 万人で、平成 13 年度（2001 年度）の 1 億 2,728 万人と比較して 2,513 万人（20%）減少しています。公共交通の利用者が減少する中で、交通事業者の経営環境は厳しい状況にあり、路線の撤退や減便が一層進むことも想定され、公共交通の維持が困難になることが懸念されます。

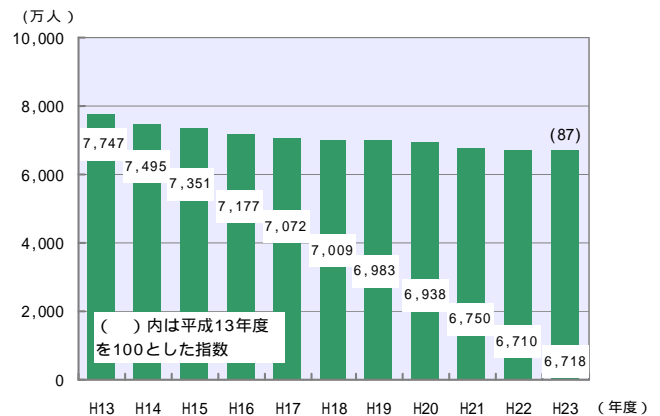
【鉄道】

- ・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 23 年度（2011 年度）の年間乗車人員は 6,718 万人で、平成 13 年度（2001 年度）の 7,747 万人と比較して 1,029 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。
- ・長野県内の民営鉄道事業（4 事業者）の営業収入は、平成 23 年度（2011 年度）は約 55 億 2 千万円で、平成 13 年度（2001 年度）の約 60 億 9 千万円と比較して、約 5 億 7 千万円（約 9%）の減少となっています。営業収入が減少を続ける中、鉄道施設の老朽化が進んでおり、県内の民営鉄道事業者にとっては、鉄道を維持するために必要な設備投資や維持修繕の実施が、自力だけでは困難な状況にあります。
- ・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

長野県内の鉄道網の状況



長野県内の鉄道利用者数の推移



長野新幹線、JR 在来線 7 線、並行在来線・民営鉄道 4 線の利用者数の合計

資料：運輸要覧（北陸信越運輸局長野運輸支局）、県企画部交通政策課

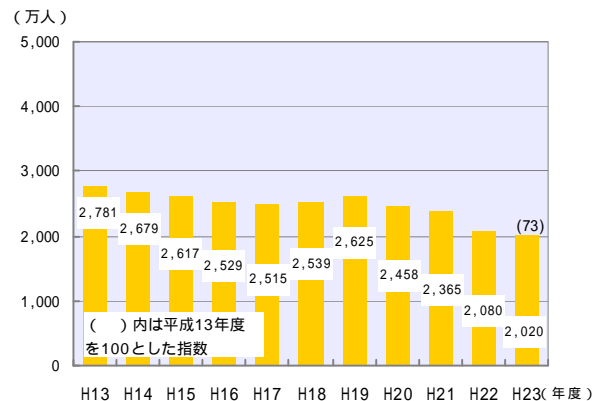
旅客地域流動調査 / 国土交通省が、鉄道、自動車、航空等の各輸送機関別に国内地域間の輸送状況を明らかにし、需要予測や施設整備計画立案等の基礎資料とすることを目的に実施している調査

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。

【バス】

- ・長野県内の乗合バスの利用者数は、平成 23 年度(2011 年度)は 2,020 万人で、平成 13 年度(2001 年度)の 2,781 万人と比較して 761 万人(27%)減少しています。
- ・長野県内と県外を結ぶ高速バスは、県内各都市と東京や名古屋、大阪、新潟等の間で運行されています。また、長野県内においては、長野市と各地域(松本、飯田、佐久、大町、白馬等)を結ぶ高速バスが運行されており、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。
- ・長野県内の乗合バス事業については、少子化に伴う人口減少や自家用車の増加などにより利用者が大幅に減少する中で、運賃収入も減少しています。このため、県内の乗合バス事業については、人件費の削減などの経営合理化を進めてきているものの、採算性を確保することが困難であり、事業者の経営努力だけでは、路線が維持できない状況にあります。

長野県内の乗合バス利用者数の推移

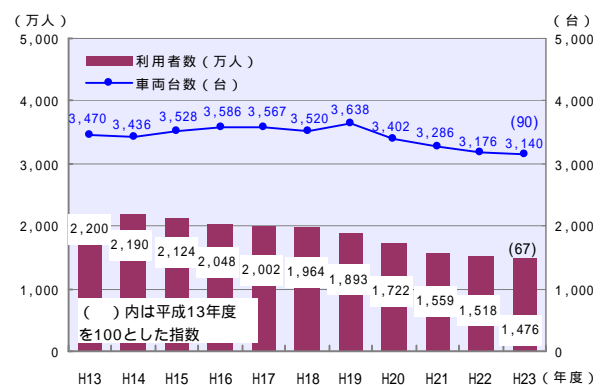


資料：運輸要覧(北陸信越運輸局長野運輸支局)

【タクシー】

- ・長野県内のタクシーの車両台数は、平成 23 年度(2011 年度)は 3,140 台で、平成 13 年度(2001 年度)の 3,470 台と比較して 330 台(10%)の減少に留まっていますが、タクシー利用者数は、平成 23 年度(2011 年度)は 1,476 万人で、平成 13 年度(2001 年度)の 2,200 万人と比較して 724 万人(33%)と大幅に減少しています。
 - ・長野県内のタクシー事業の営業収入は、平成 23 年度(2011 年度)は約 163 億 4 千万円(310 事業者)で、平成 13 年度(2001 年度)の約 227 億 9 千万円(249 事業者)と比較して、事業者数は増加しているものの、利用者数の減少により営業収入は大幅な減少となっており、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

長野県内のタクシー利用者数等の推移



資料：運輸要覧(北陸信越運輸局長野運輸支局)

高速バス / 都市間を結び、概ね 50 km 以上運行し、停車する停留所を限定した乗合バスで、高速道路を利用しない路線もある。

デマンド型交通 / 電話による予約に基づき、利用者の要求(デマンド)に応じてバス・タクシーを運行するサービス

乗合タクシー / バス車両ではなく、ワンボックス等の車両を使用して運行するサービス

与えています。

- ・県内タクシー運転者の平成 23 年度（2011 年度）の労働時間（全国ハイヤー・タクシー連合会調）は、県内全産業者の平均と比較して一月で 17 時間も多いものの、平成 23 年度（2011 年度）の年間賃金推計額は約 240 万円と、全産業者労働者の平均推計額約 480 万円と比較して約 240 万円の格差が生じており、タクシー運転者が置かれている環境は非常に厳しいものとなっています。

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、更新期をむかえた鉄道施設やバス車両などの増加が見込まれており、安全・安心のための投資が必要となっています。
- ・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 23 年度（2011 年度）は約 24 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なっており、生活交通の継続的な運行にあたって大きな課題となっています。

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、デマンド型交通、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。
- ・将来にわたり公共交通を維持するため、利便性の向上や利用者のニーズに応じた交通サービスの提供などにより利用者を確保していく必要があります。

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。
- ・地域における移動手段の確保にあたっては、元気な高齢者の活用を検討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

- ・長野県においては、急峻な地形に囲まれて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ることにより、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。
- ・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場合は、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。長野県の医療圏は、二次医療圏 が 10 広域、三次医療圏 は東信、北信、中信、南信の 4 広域となっています。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が求められています。

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生活の足の確保とともに、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。

二次医療圏 / 高度・特殊な医療を除いた入院医療や包括的な保健医療サービスが行われる区域

三次医療圏 / 専門性の高い、高度・特殊な保健医療サービスが行われる区域

公共交通におけるバリアフリー化 / 鉄道駅にエレベーターを設置するなど、高齢者や障害者等が公共交通機関を利用しやすいようにすること。

公共交通におけるユニバーサルデザイン化 / 乗降口の段差を 1 段としたバスを導入するなど、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず、多様な人々が公共交通機関を利用しやすいようにすること。

4 環境に配慮した交通の確保

現 状

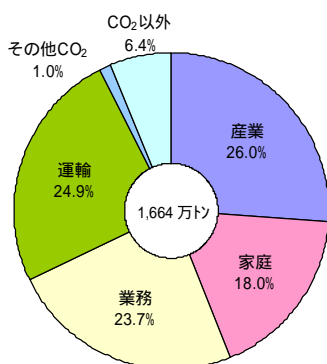
運輸部門における温室効果ガス 排出量

- ・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 1,664 万トンで、運輸部門が 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

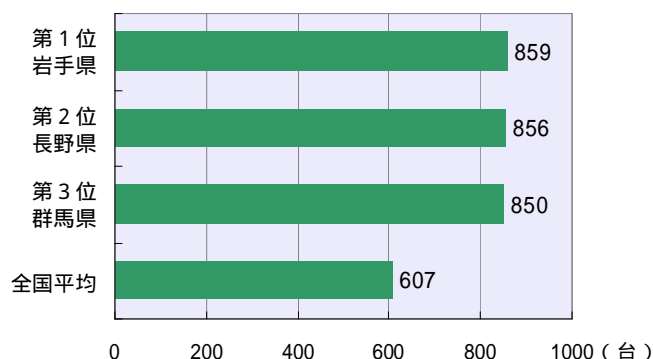
- ・人口千人あたりの自動車保有台数は約 850 台となっており、全国平均の約 600 台を大きく上回り、全国トップクラスとなっています。
- ・運輸部門における温室効果ガス排出量の約 95%が自動車となっており、このうちの大半が自家用自動車によるものとなっています。

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（県環境部）

人口千人当たりの自動車保有台数



資料：長野県保有自動車実勢表[平成 23 年 3 月末]
（一般財団法人長野県自動車標板協会）

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。

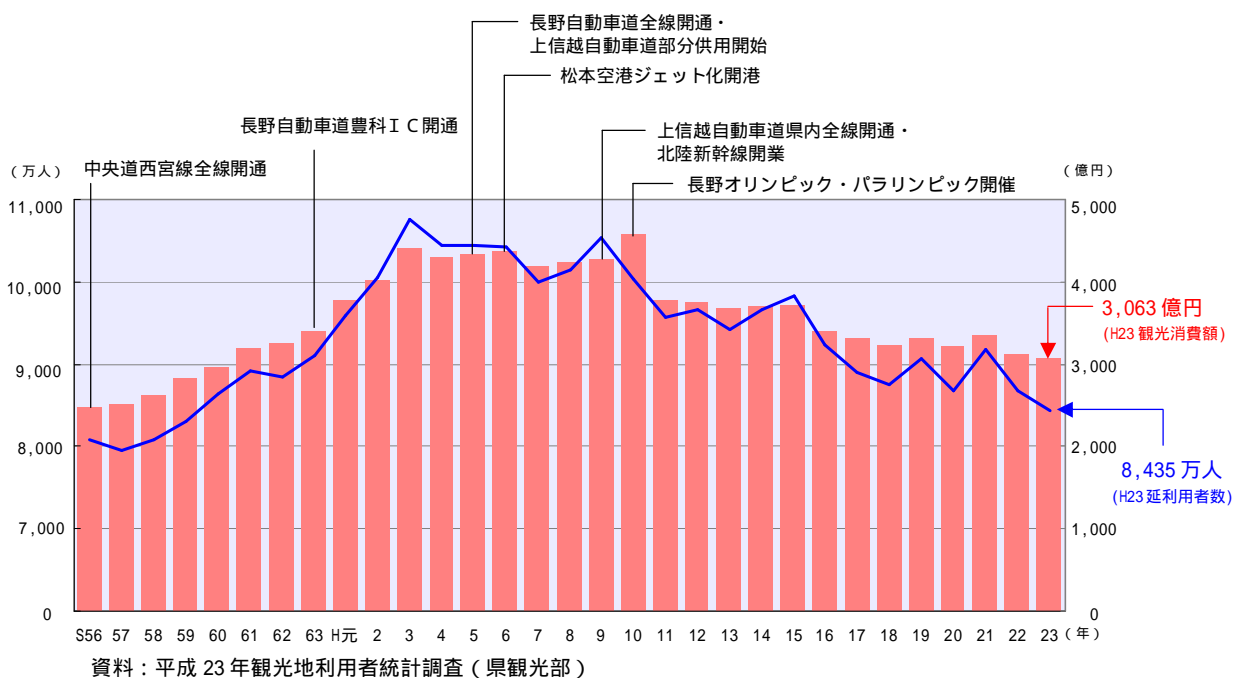
5 観光客の円滑な移動

現 状

観光地利用者数

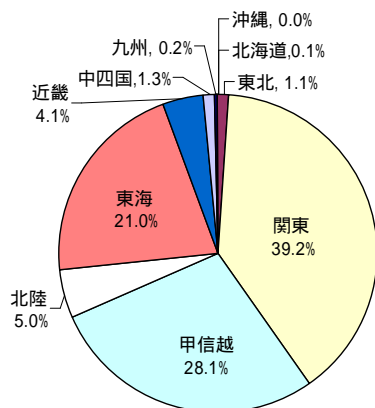
- ・長野県の平成 23 年（2011 年）の観光地利用者数は、8,435 万人で、平成 10 年（1998 年）の長野オリンピック以降は減少傾向にありますが、東京・名古屋・大阪の三大都市圏に近く、豊かな自然環境や温泉、スキー場などの観光資源が豊富にあることから、観光旅行先として高い人気があり、平成 23 年（2011 年）の宿泊旅行者数は、1,938 万人で、全国第 5 位となっています。

長野県の観光地の延利用者数及び観光消費額の推移



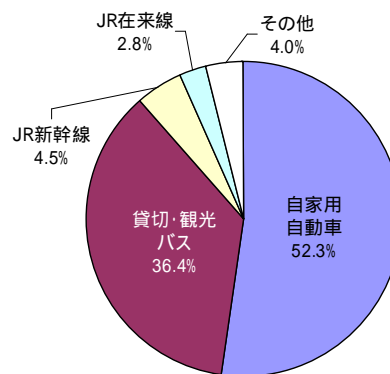
- ・観光旅行者の居住地は、関東エリア、東海エリアで約 6 割を占め、両エリアからの旅行者の比重が高くなっています。
- ・観光地までの交通手段は、自家用車が過半数を占め、自家用車とバスの利用者は全体の約 9 割となっています。

長野県内への観光旅行者の居住地ブロック



資料：平成 23 年度観光地点パラメータ調査（県観光部）

長野県内の観光地までの交通手段

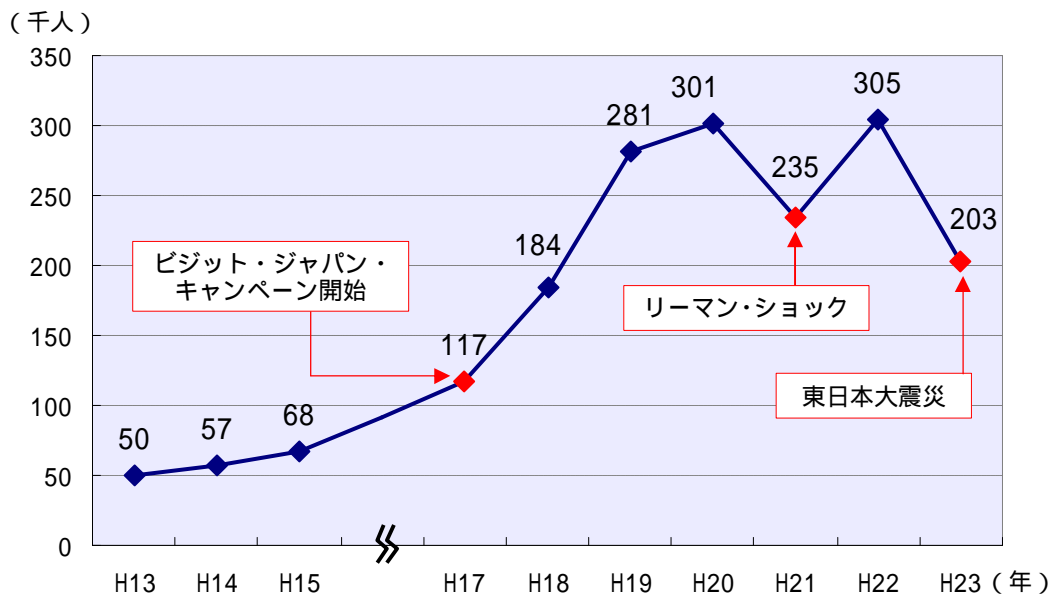


資料：平成 23 年度観光地点パラメータ調査（県観光部）

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)頃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(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。

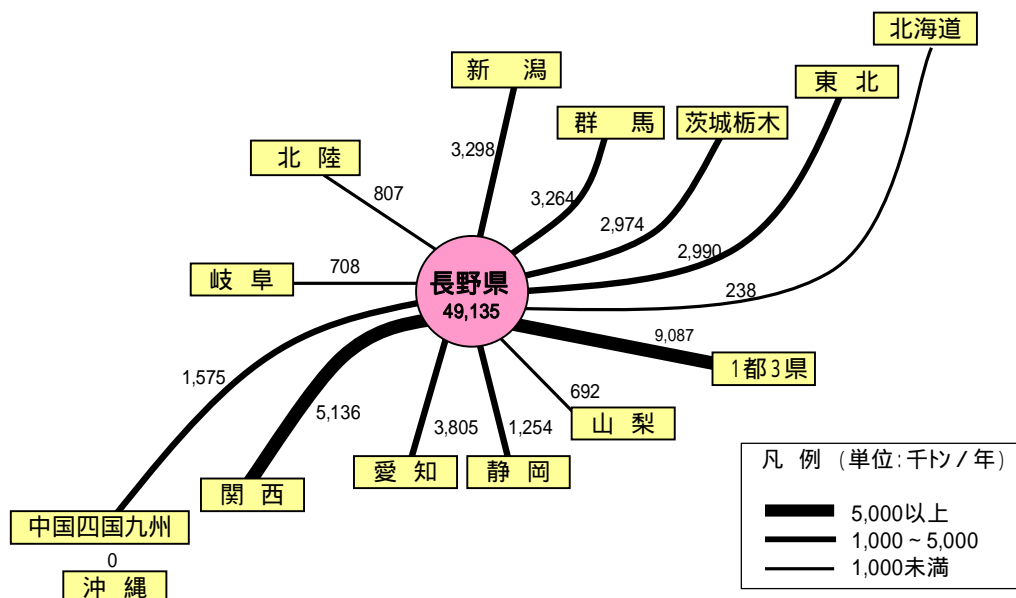
6 物流の発展と産業を支える交通

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、4,913 万 5 千トンで、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 3,582 万 7 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



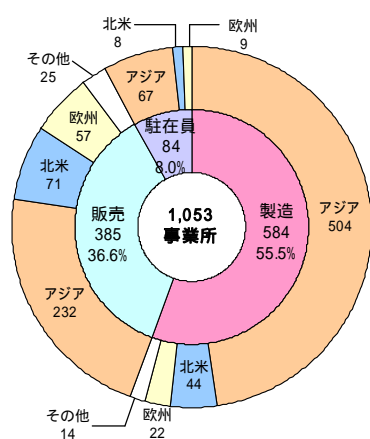
資料：平成 22 年度貨物地域流動調査（国土交通省）

県内企業の動向

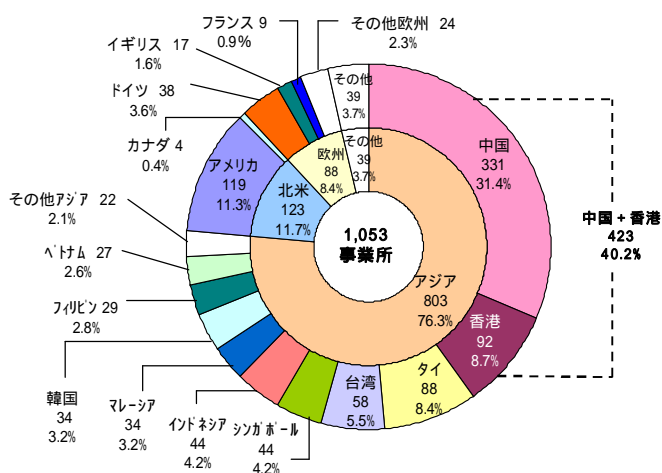
- ・長野県製造業の海外事業所の総数は、平成 23 年末で 1,053 事業所となっています。このうち、4 分の 3 を超える事業所がアジア諸国にあり、成長過程にあるアジア諸国とは、今後も人や物の動きは活発化することが予想されます。一方で、海外移転等による産業の空洞化やそれに伴う雇用等への影響が懸念されています。

長野県内企業の海外進出状況

(進出形態・地域別)



(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（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幹線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輸送、加工食品等の本県から北海道や九州などへの輸送の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を維持することが必要です。

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。