

## 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、県が取り組むべき「施策の方向」について提示します。

この「施策の方向」については、県の総合5か年計画の下で順次、具体化するものですが、今後においては、計画期間（平成25年度から平成29年度）が終了する時点を目途に検証・確認することとし、情勢等に大きな変化が生じた場合には、必要な見直しを行います。

### 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 ～

#### 施策の方向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。

#### 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なまちづくりを展開するにあたっては、市町村等とともに、既存の公共交通の活用のあり方や、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）といった新たな交通システム等についても研究し、市街地の実態や市街地への移動需要に即した公共交通システムの構築を促進します。
- ・ ゾーン30の設定を推進するなど、市街地への自動車流入を抑制するとともに、市街地における歩行者空間の確保を図ります。
- ・ パークアンドライドやバス専用レーンの活用など、公共交通の利用による郊外から市街地への円滑な移動を確保するための取組を促進し、公共交通の利用拡大を図ります。
- ・ 企業が運行するバス車両の複合的な利用など、既存の交通資源を活

---

BRT（バスラピッドトランジット） / バスレーンの導入など走行環境の改善により、定時性や速達性を確保したバスをベースとした次世代の交通システム

ゾーン30 / 生活道路が集積している区域を「ゾーン」として設定し、ゾーン内の車の最高速度を30km/hに規制すること。

LRT（ライトレールトランジット） / 低床式車両の活用などによる乗降の容易性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の路面電車

バス専用レーン / バスの定時運行を確保するため、区間や時間帯を限定して、バス専用とする通行帯

用した移動手段の確保を働きかけます。

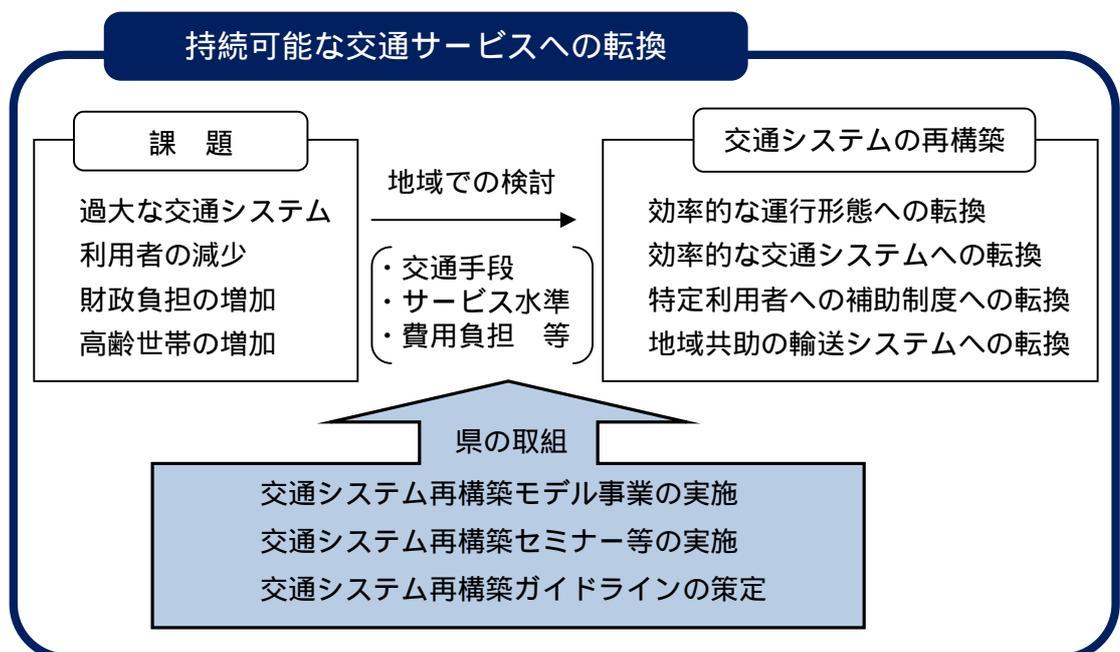
継続

- ・ 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。

### 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、市町村等と協働して推進します。
- ・ 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等による有償運送など、小規模な需要にふさわしい移動手段の確保を、市町村等と協働して推進します。
- ・ 高齢者の社会参加や地域貢献の観点等をも踏まえ、地域の元気な高齢者が地域における移動の担い手となるなど、高齢者を中心とした地域共助による交通の確保を、市町村等と協働して推進します。
- ・ 交通サービスの提供方法、交通システムの再構築等に関する知識修得の機会を設けるなど、地域交通の確保に向けた人材の育成を図ります。
- ・ 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（ユニバーサルデザインタクシー）車両の導入等を促進します。



ICカード / 乗車時・降車時に読取機に情報を読み取らせるだけで運賃の支払いが可能なカード

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、複合的な活用を促進します。

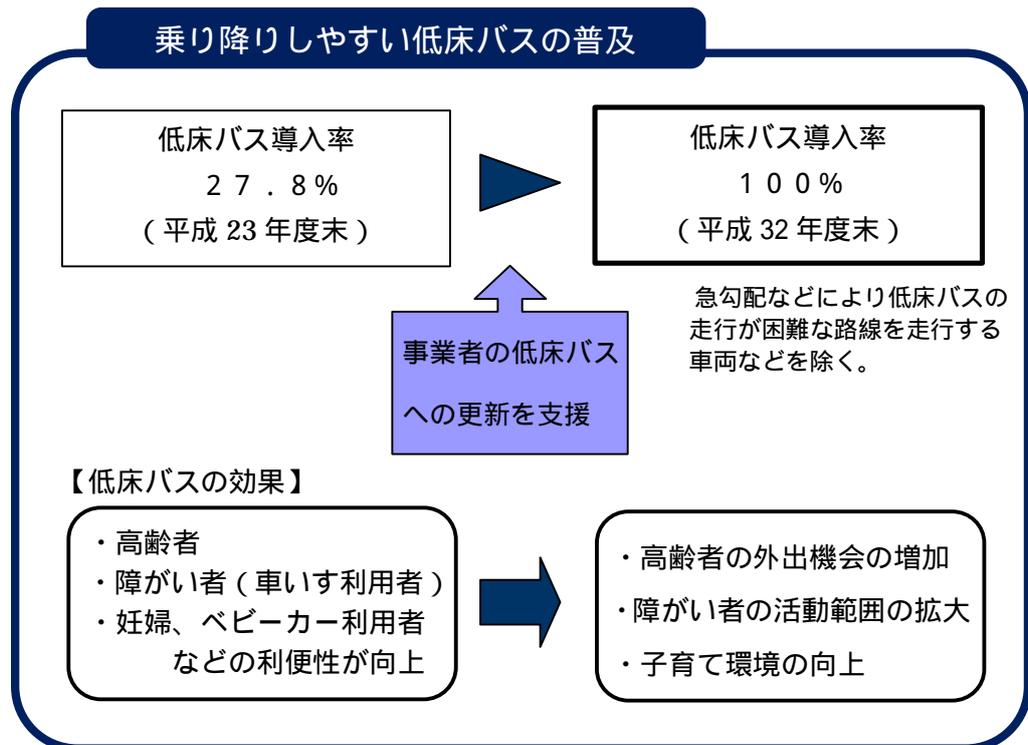
## 施策の方向2 広域生活圏を支える交通ネットワークの構築

長野県においては、通勤・通学、買い物や通院などの日常生活は、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、広域生活圏としての機能を支える交通ネットワークの構築を図ります。

### 都市と周辺地域を結ぶ広域・幹線路線の確保

新規・拡充

- ・ 広域・幹線バス路線確保に関する方針の下、地域交通ネットワークにおいて重要な役割を担う、広域圏の中心都市と周辺地域を結ぶ広域・幹線バス路線の運行を支援します。
- ・ 長寿社会に相応しい質の高い交通サービスを提供するため、広域・幹線バス路線への低床バス（ワンステップバス またはノンステップバス）車両の導入を支援します。



ワンステップバス / 乗降口のステップ（段差）を1段  
だけとし、乗降性を高めたバス

ノンステップバス / 乗降口のステップ（段差）を無く  
し、より乗降性を高めたバス

- ・ 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への支援を拡充します。
- ・ 高齢者の社会参加、地域づくりや地域コミュニティ等の拠点としての鉄道駅の利活用を促進するなど、交通施設の拠点性を活かした地域の活性化を図ります。

#### 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。

### 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 の離着陸場所（ランデブーポイント）の選定を促進するなど、ドクターヘリを活用した緊急搬送の確保を図ります。

## 施策の方向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。

### 環境と調和した交通システムの構築

#### 新規・拡充

- ・ 子供や高齢者等が、公共交通の利用方法や自動車利用が環境に及ぼす影

響についての理解を深めるため、市町村等とともに、地域や学校等におけるモビリティ・マネジメントを推進します。

- ・ ノーマイカー通勤の普及、カーフリーデーの設定など、市町村等とともに、節度ある自家用車の利用と公共交通の利用拡大に向けた取組を推進します。
- ・ 鉄道駅やバスターミナル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導入等、交通事業者による省エネルギー、温室効果ガスの排出抑制を促進します。

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推進します。
- ・ 環境と調和した移動手段である自転車（電動アシスト自転車を含む）について、まちづくりや健康増進等の観点をも踏まえ、積極的な利活用を促進するとともに、安全に利活用できる環境整備に取り組みます。
- ・ 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。

## 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図ります。
- ・ 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を支援するなど、交通結節点におけるユニバーサルデザイン化を図ります。

継続

- ・ 信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化・自発光化など、高齢者等にもわかりやすい交通標示の普及と高齢者の事故防止を推進します。
- ・ 高齢者の自動車運転によるリスク軽減に向け、運転免許証の自主返納制度を効果的に機能させる取組等を促進します。

## 施策の方向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。

## 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。

## 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。
- ・ 大雨・大雪や災害・緊急時における高規格幹線道路、国、県道の交通規制や道路映像の情報を、関係機関と連携を図り、県のホームページを活用して提供します。

## 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 ～

## 施策の方向 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。

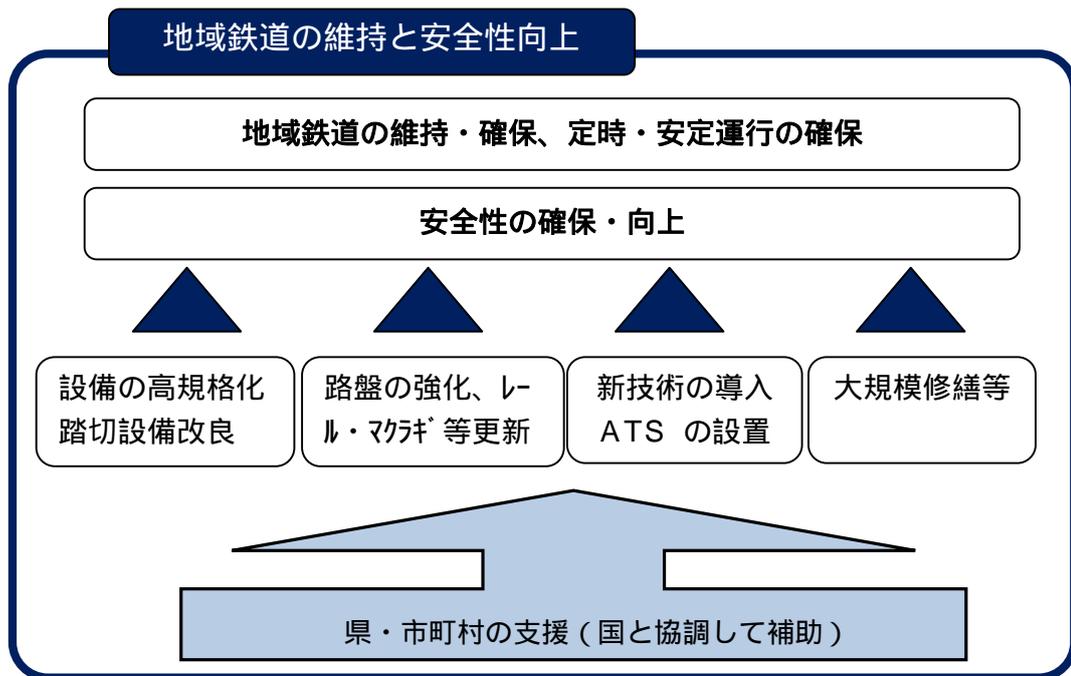
#### [ 交通機関の連携 ]

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。

### 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、沿線の住民のマイレール意識（自分たちの鉄道という意識）の向上を図りながら、市町村、関係団体・事業者等と協力して利用促進に取り組み、特に、利用者の少ない飯山線、小海線、大系線、飯田線等では、観光キャンペーンの実施や観光列車の導入、鉄道そのものを観光資源としてとらえる取組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

- ・ 利用拡大に向けて、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。

### 高速バス路線の確保と充実

新規・拡充

- ・ 新幹線駅や空港等の交通拠点、観光地や鉄道空白地帯へのアクセス手段としての高速バス運行を促進するなど、高速バス路線の確保・充実と利便性の向上を図ります。

継続

- ・ パークアンドバスライドなどの結節点機能の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。

## 施策の方向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、空港や鉄道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。

ATS / 自動列車停止装置。衝突防止などのため、列車のブレーキを自動的に動作させて停止させるなど、衝突や脱線などの事故を防ぐ装置

## 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、観光地を周遊することができる観光バスや路線バスの運行を促進するなど、観光客が移動する際の利便性向上を図ります。
- ・ 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と県内観光地を結び、県内を周遊することができる観光バス運行を促進するなど、外国人観光客が移動する際の利便性向上を図ります。
- ・ 県内を運行する鉄道への乗車を目的とした観光需要の拡大を図るとともに、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。
- ・ 空港や鉄道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、交通事業者等とともに、観光客が県内を円滑に移動できるよう案内機能の強化を図ります。
- ・ 山岳観光地へのアクセス道路や観光地を周遊する道路など、主に観光を目的として利用される道路について、維持管理費用と財源確保のあり方について研究します。

### 継続

- ・ 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観光資源としての魅力を高めるとともに、誘客の促進を図るため、広域周遊観光の視点を意識した道路の整備に取り組みます。



### 施策の方向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。

#### 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図ります。

##### 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、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。

### 施策の方向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。

#### 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

---

物流のボトルネック / 道路の車線減少などにより発生する渋滞などが、円滑な物流の妨げとなること。

する道路の整備を推進します。

- ・ 県内を結び県外へとつなげる広域連携機能の強化や、生活圏相互の交流・連携の強化を図るため、信州まつもと空港のある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「本州中央部広域交流圏（仮称）」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 ～

#### 施策の方向 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 各駅停車タイプ 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）

リニア中央新幹線の建設主体である東海旅客鉄道（株）は、平成 25 年秋頃、詳細な新幹線ルートや駅位置を公表する予定。

「所要時間」は、最小限の駅に停車する列車（速達タイプ）を想定したもの

資料：県企画部交通政策課作成（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より）

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。

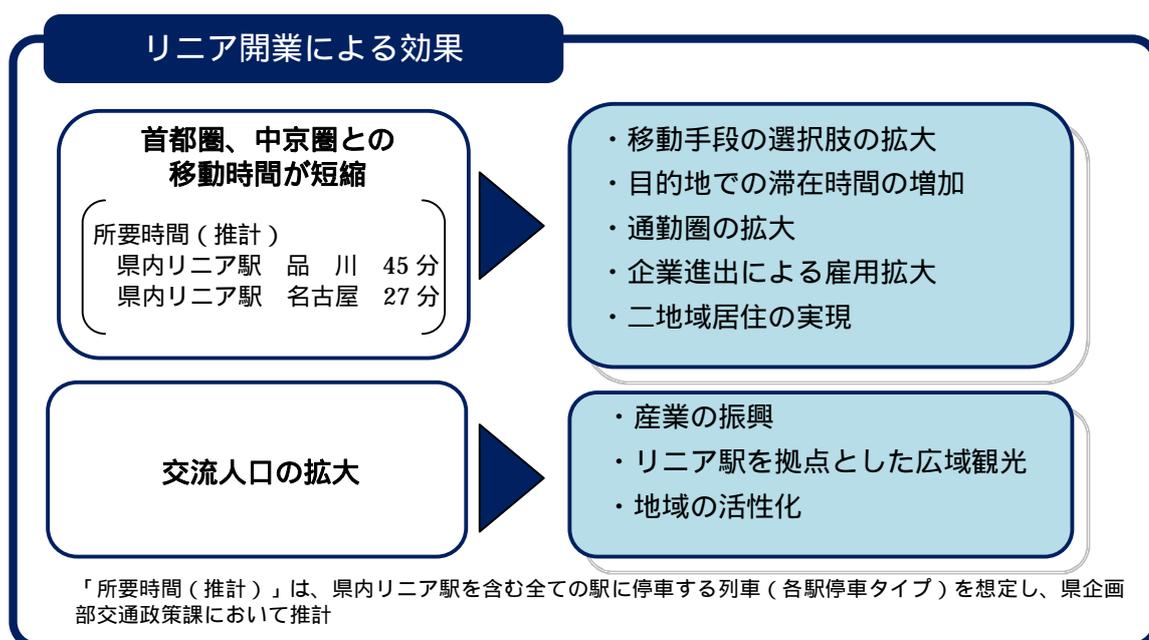
また、既存交通網に新たにリニア中央新幹線が加わることで、移動手段の選択肢が増え、目的、時間、経費等に応じた移動が可能となります。

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、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、県内リニア駅（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、記載内容については、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：リ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「県内リニア駅」と表記します。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。



**県内リニア駅の1日当たりの乗降人員は約6,800人！**

**県内を発着するリニアの時間短縮便益は年間約110億円！**

県内リ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。

また、リニア中央新幹線を利用して県内と県外を行き来する場合の時間短縮便益は、年間約110億円と見込まれます。これは、リニア中央新幹線によって短縮される時間を、国が示す手法に準拠して貨幣価値に換算したものです。

1日当たりの乗降人員及び時間短縮便益は、共に簡便な方法で求めているため、あくまでも参考値です。

## 県内リニア駅と道路網とのアクセス機能の確保

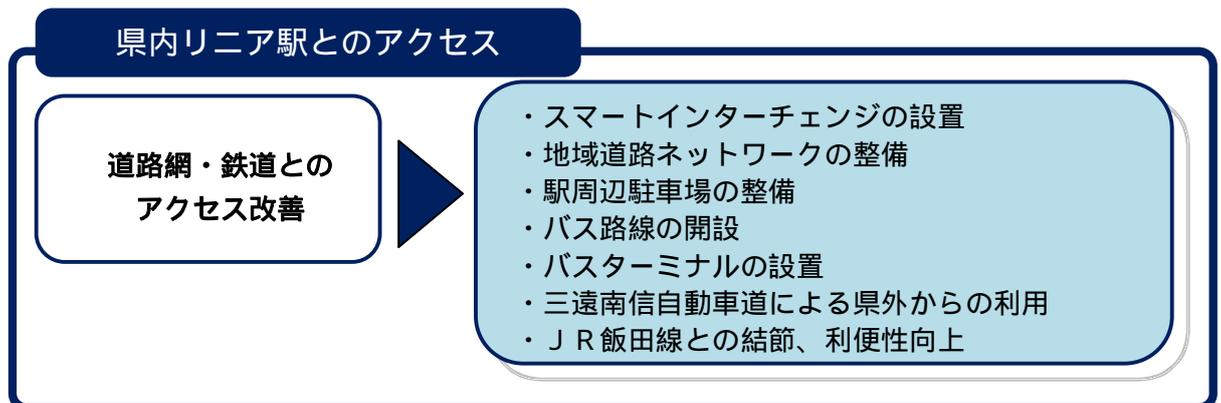
### 新規・拡充

- ・ 多くの県民が県内リ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、県内リ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、県内リ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、県内リ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。

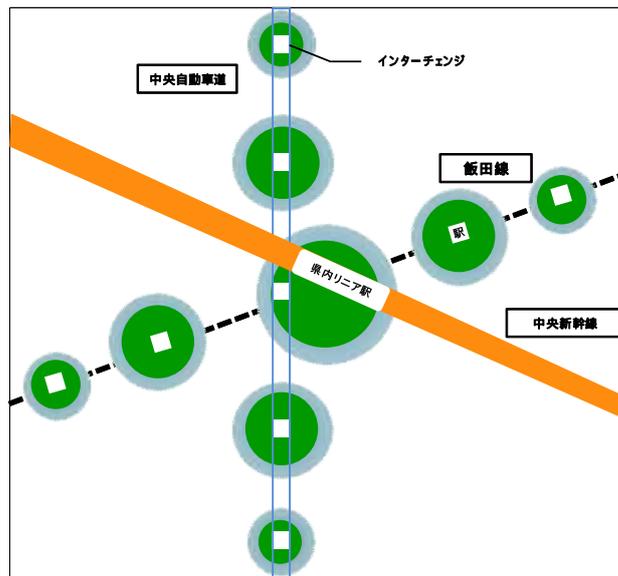
## 県内リニア駅と鉄道とのアクセス機能の確保

### 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。



### 【県内駅とのアクセスのイメージ】



### 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めます。
- ・ 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めます。
- ・ 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めます。
- ・ 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めます。
- ・ 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。

### 【リニア駅へのアクセス】

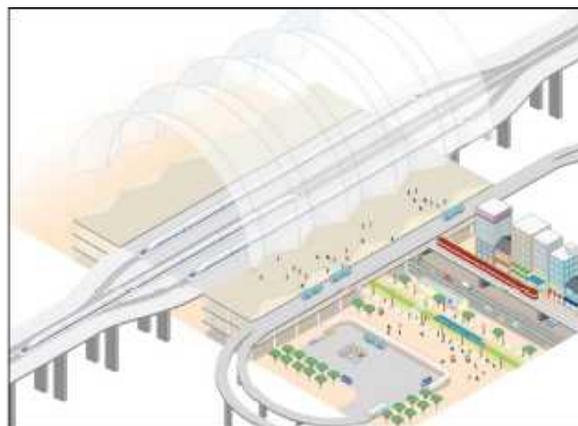


## 魅力ある駅空間の創造

### 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】



資料：国土交通省交通政策審議会

## 施策の方向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。

### 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

資料：「収支採算性及び投資効果に関する詳細資料」（国土交通省）

### 北陸新幹線駅の拠点化

#### 新規・拡充

- ・ 北陸新幹線のネットワーク機能が高まる中で、新幹線各駅の観光・地域振興の拠点としての機能強化や、首都圏及び北陸圏等との経済交流の活性化を図ることなどにより、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、駅の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観光ハブ化するため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～



### 施策の方向3 信州まつもと空港の機能強化

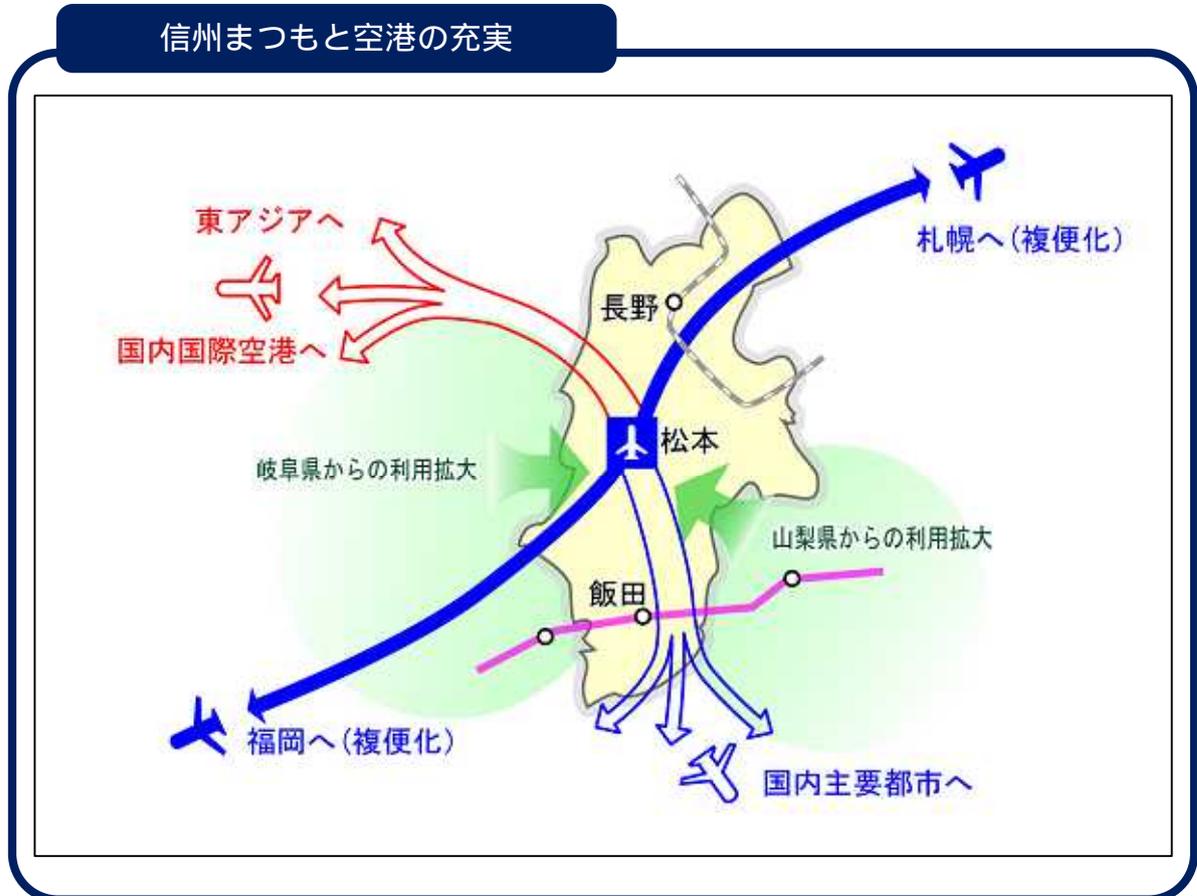
県内唯一の空の玄関口として、国内定期便については、複便化や新たな就航先を開拓するとともに、国際便の運航を拡大し、空港の国際化に向けた機能強化を図ります。また、高規格幹線道路の整備等とあわせ、空港を中核とした広域交流のネットワークの拡大を目指します。

#### 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、定期路線の開設を働きかけます。
- ・ 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。

### 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

### 空港の安全性確保

継続

- ・ 空港の安全性を確保するため、滑走路をはじめとした施設や各種設備について、適切に維持管理するとともに、計画的な更新を図ります。

## 施策の方向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を向上させる道路の整備に取り組みます。

## 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 152 号等の整備に取り組みます。
- ・ 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。

## 施策の方向 5 「本州中央部広域交流圏（仮称）」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、記載内容については、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。

## 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。
- ・ リニア中央新幹線の駅が設置される南信地域を中心とした流動と北陸新幹線が通る東信・北信地域の流動とを結びつけるとともに、信州まつもと空港のある中信地域への流動を拡大するため、関係する道路網の整備と併せ、中央本線、篠ノ井線や飯田線などの鉄道網を利用した南北間移動の利便性向上を図ります。
- ・ 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。

# 指標 1 : 所要時間の短縮

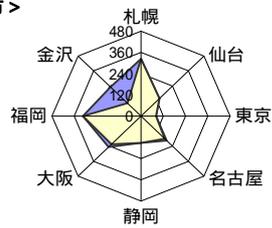
## 全国主要都市との所要時間

■ 現状（平成 24 年）

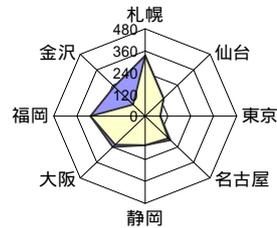
■ 将来（北陸新幹線（長野～敦賀間）延伸後、リニア中央新幹線（東京～名古屋間）開業後）

単位:分

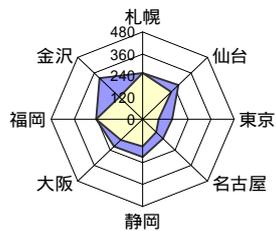
< 佐久市 >



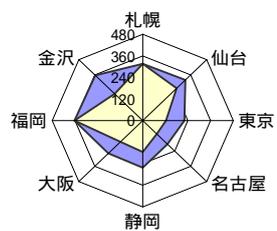
< 上田市 >



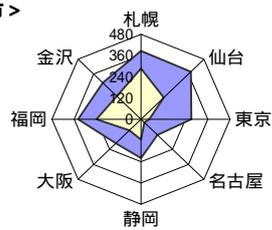
< 諏訪市 >



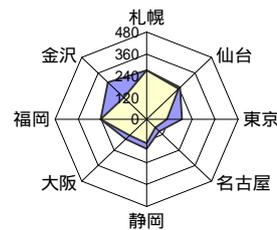
< 伊那市 >



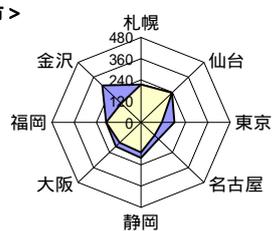
< 飯田市 >



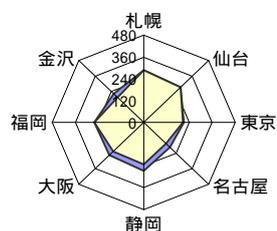
< 木曾町 >



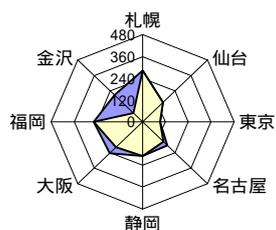
< 松本市 >



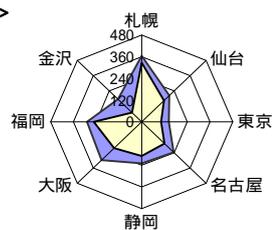
< 大町市 >



< 長野市 >



< 飯山市 >

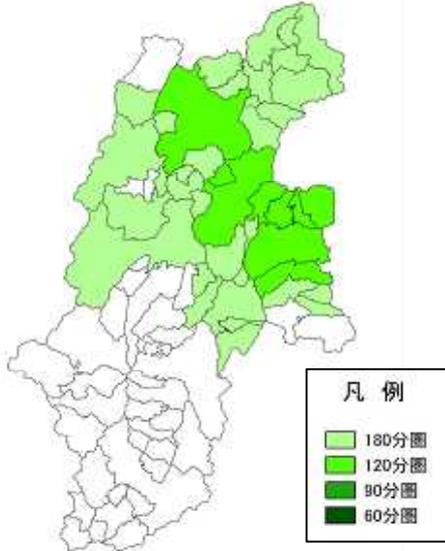


県内各都市の主要駅等を起点として、鉄道、バス、飛行機による全国各都市の主要駅等までの所要時間

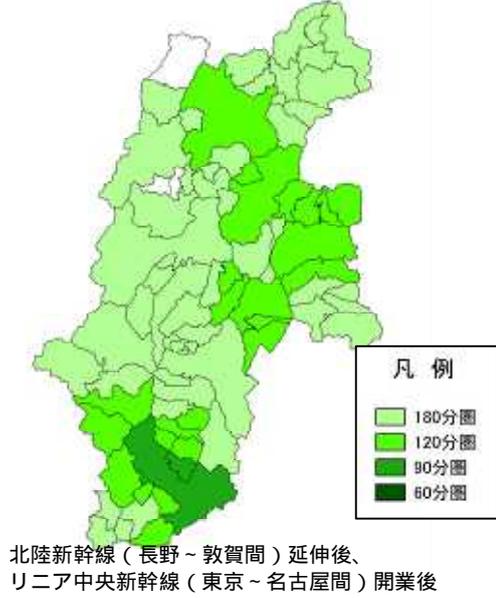
資料：県企画部交通政策課

東京との所要時間

【 現状（平成 24 年） 】



【 将来 】

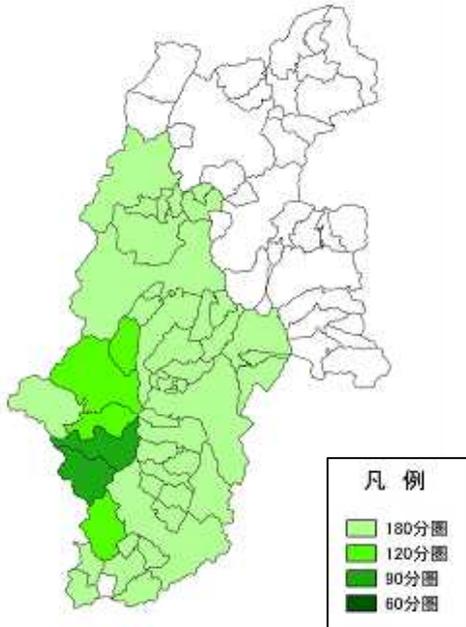


市役所、町村役場を起点として、鉄道及びバスによる東京駅までの所要時間

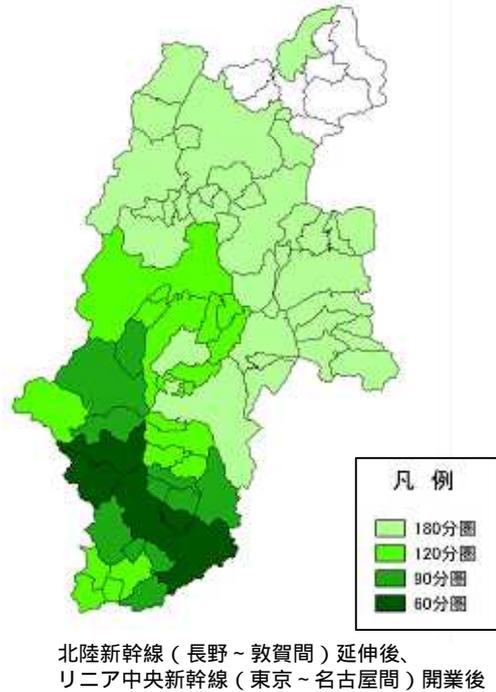
資料：県企画部交通政策課

名古屋との所要時間

【 現状（平成 24 年） 】



【 将来 】



市役所、町村役場を起点として、鉄道及びバスによる名古屋駅までの所要時間

資料：県企画部交通政策課

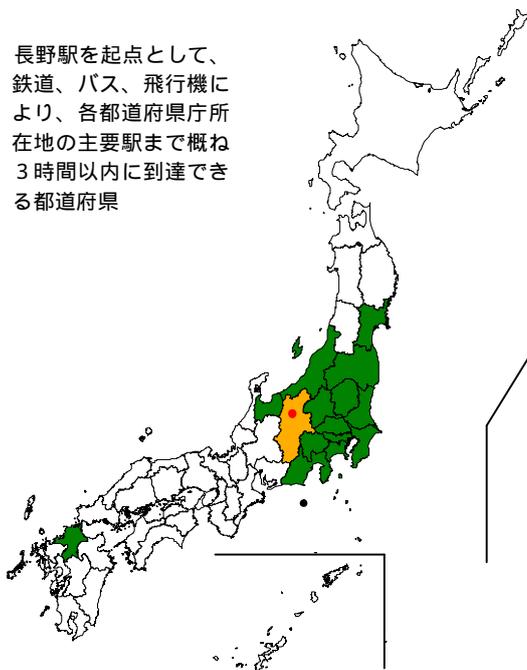
## 指標 2 : 交流圏の拡大

### 日帰り交流圏（長野市）

【 現状（平成 24 年） 】

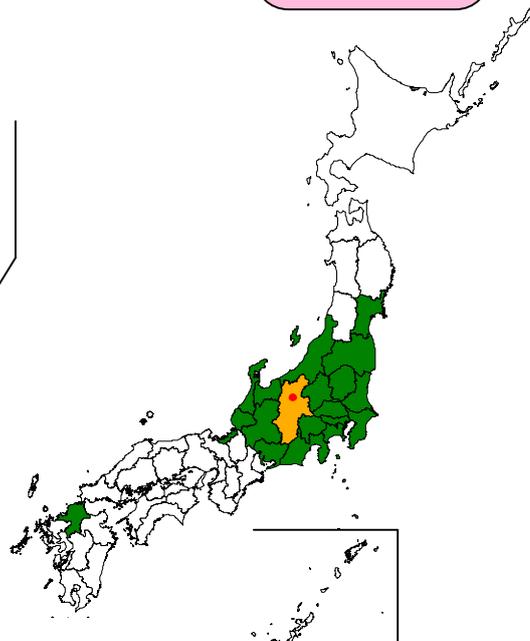
14 都道府県

■ 長野駅を起点として、  
鉄道、バス、飛行機に  
より、各都道府県庁所  
在地の主要駅まで概ね  
3 時間以内に到達でき  
る都道府県



【 将来 】

18 都道府県



北陸新幹線（長野～敦賀間）延伸後、  
リニア中央新幹線（東京～名古屋間）開業後

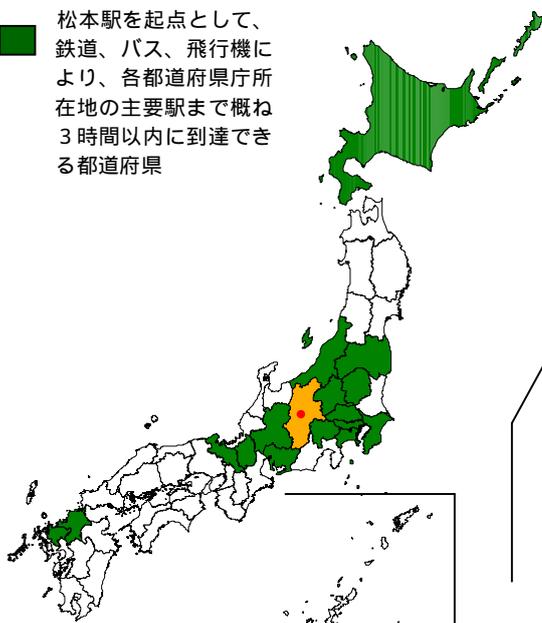
資料：県企画部交通政策課

### 日帰り交流圏（松本市）

【 現状（平成 24 年） 】

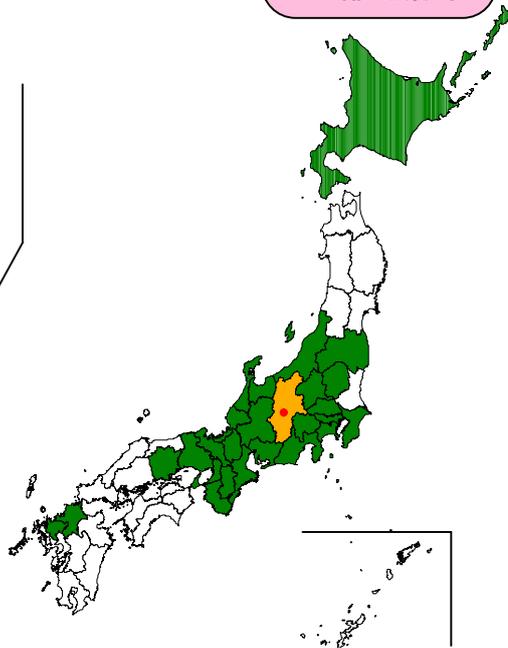
16 都道府県

■ 松本駅を起点として、  
鉄道、バス、飛行機に  
より、各都道府県庁所  
在地の主要駅まで概ね  
3 時間以内に到達でき  
る都道府県



【 将来 】

26 都道府県



北陸新幹線（長野～敦賀間）延伸後、  
リニア中央新幹線（東京～名古屋間）開業後

資料：県企画部交通政策課

日帰り交流圏（飯田市）

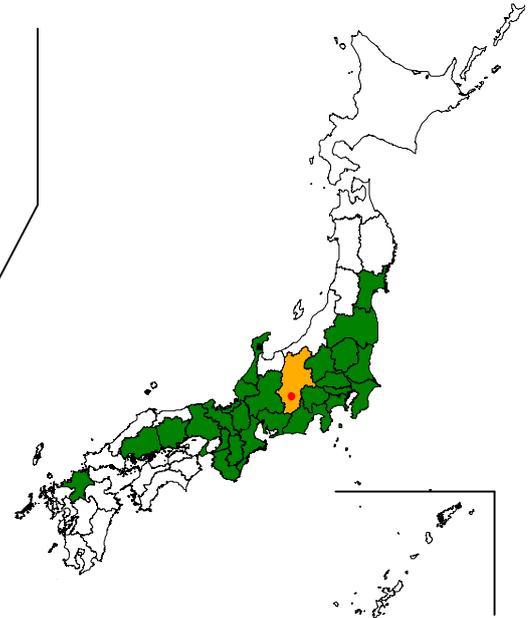
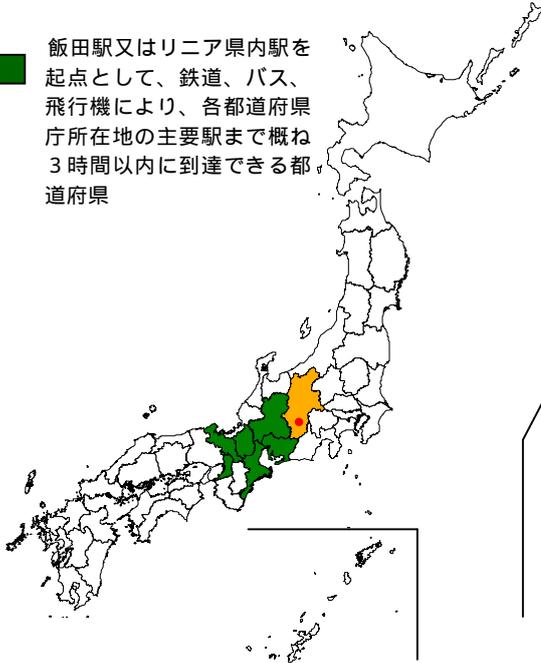
【 現状（平成 24 年） 】

6 都道府県

【 将来 】

25 都道府県

■ 飯田駅又はリニア県内駅を  
起点として、鉄道、バス、  
飛行機により、各都道府県  
庁所在地の主要駅まで概ね  
3 時間以内に到達できる都  
道府県



北陸新幹線（長野～敦賀間）延伸後、  
リニア中央新幹線（東京～名古屋間）開業後

資料：県企画部交通政策課