

この資料は、1月21日開催の検討委員会の会議資料であり、今回の検討を踏まえた修正を経て、後日公表する予定ですので、あらかじめご了承ください。

長野県新総合交通ビジョン（案）

目 次

| | |
|--------------------------------------|-----------|
| 長野県新総合交通ビジョンの策定について | 1 |
| 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 | 3 |
| 1 交通ネットワークの構築 | 4 |
| 2 公共交通の維持・確保 | 6 |
| 3 安全・安心な交通の確保 | 10 |
| 4 環境に配慮した交通の確保 | 11 |
| 5 観光客の円滑な移動 | 12 |
| 6 物流の発展と産業を支える交通 | 14 |
| 第2 長野県が目指す交通の将来像 | 16 |
| 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 | 16 |
| ～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 | 20 |
| ～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「本州中央部広域交流圏（仮称）」の構築 | 22 |
| ～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 | 25 |
| 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 | 25 |
| 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 | |
| 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 | |
| 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 | |
| 施策の方向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 | 30 |
| 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 | |
| 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 | |
| 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 | |
| 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 | |
| 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 | 36 |
| 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 | |
| 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 | |
| 施策の方向3 信州まつもと空港の機能強化 | |
| 施策の方向4 規格の高い道路ネットワーク等の強化 | |
| 施策の方向5 「本州中央部広域交流圏（仮称）」の実現 | |
| これからの取組について | 50 |
| 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。こうした状況下にあって、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であって、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。

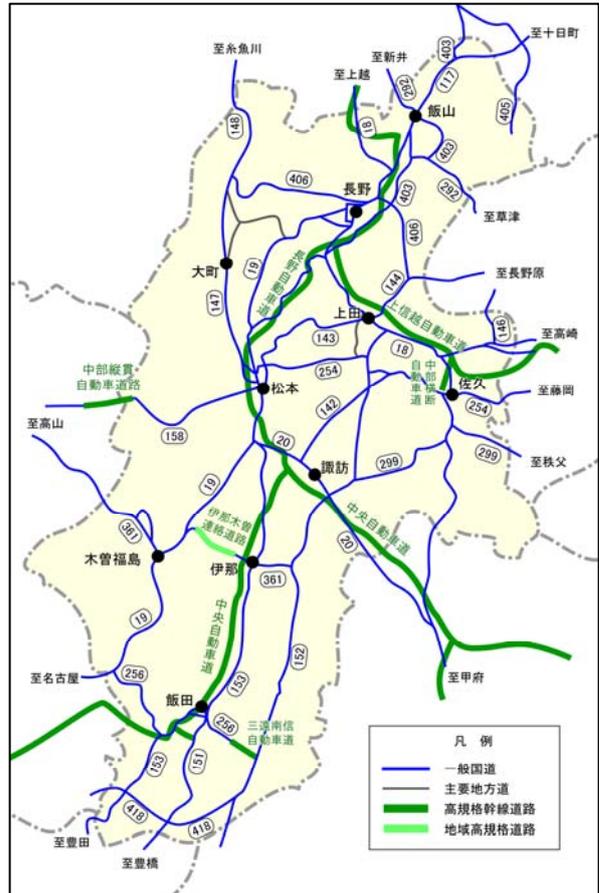
1 交通ネットワークの構築

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曾地域、大北地域においても、地域高規格道路として伊那木曾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。

■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

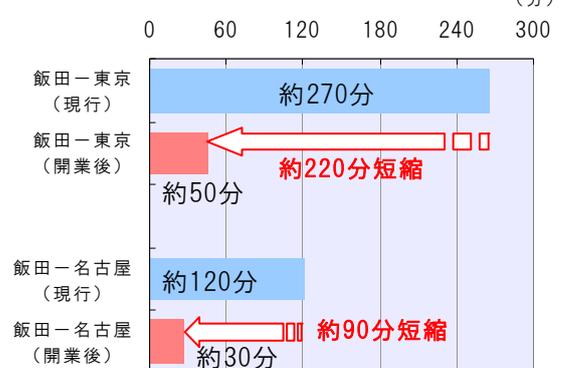
- ・平成26年度（2014年度）には北陸新幹線が金沢まで、更にその後敦賀まで延伸され、また、平成39年（2027年）にはリニア中央新幹線の開業が予定されており、県外との大幅な時間距離の短縮が見込まれます。

■北陸新幹線延伸後の所要時間 (分)



※（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 (分)

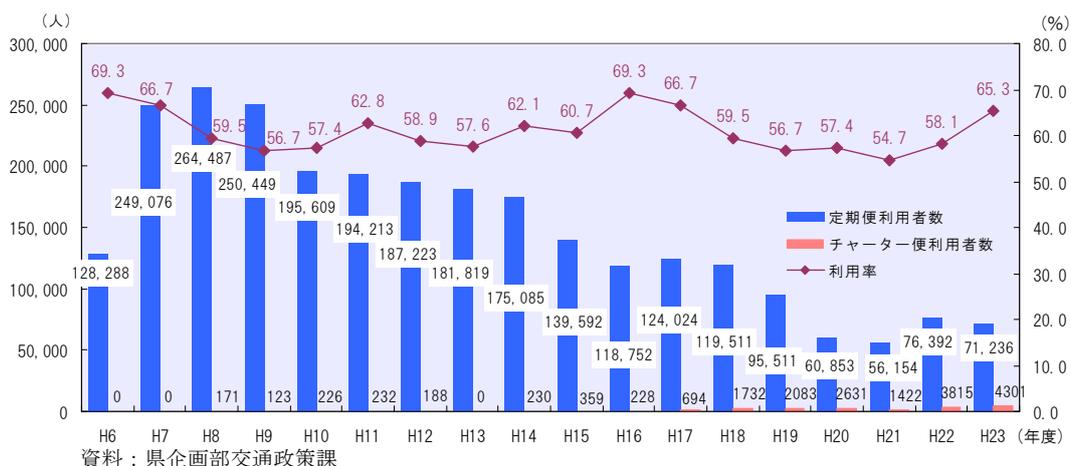


※（開業後）：県企画部交通政策課試算（現行は高速バス利用の場合）

○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年間利用者数及び年間利用率の推移



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

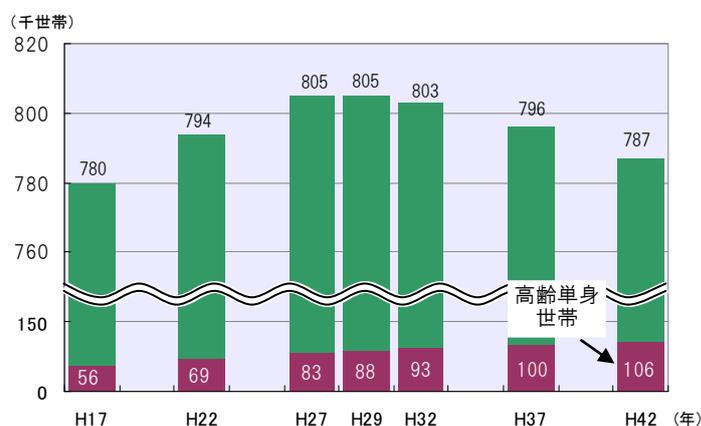
○人口減少等による公共交通への影響

- ・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にある場合は、高齢者が生きがいを持って暮らせるよう社会参加の機会を確保すること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

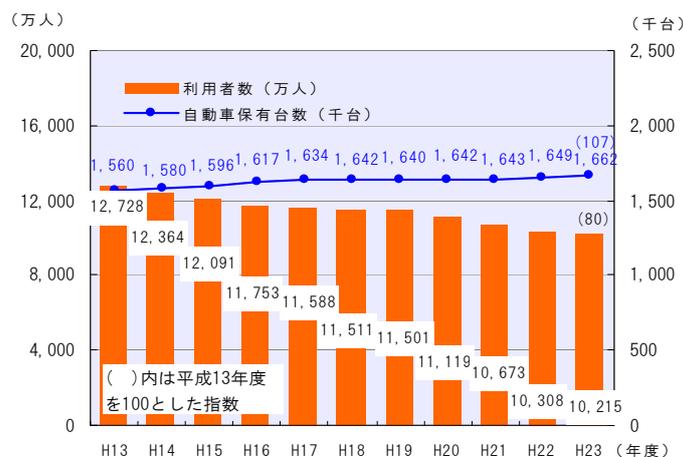


■長野県の世帯数の見通し



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



※鉄道、バス、タクシーの利用者数の合計

資料：ながの県勢要覧（県企画部情報統計課）、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

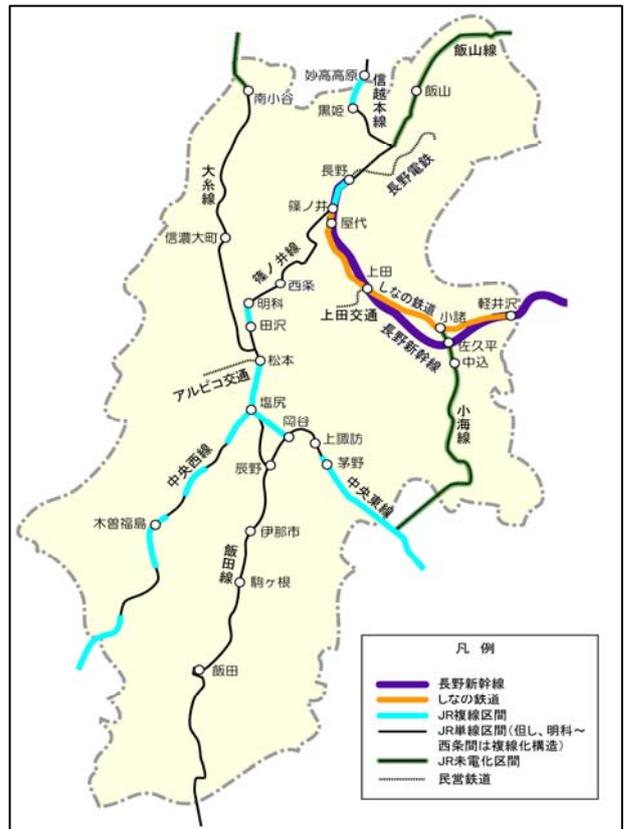
○公共交通機関の状況

- ・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。

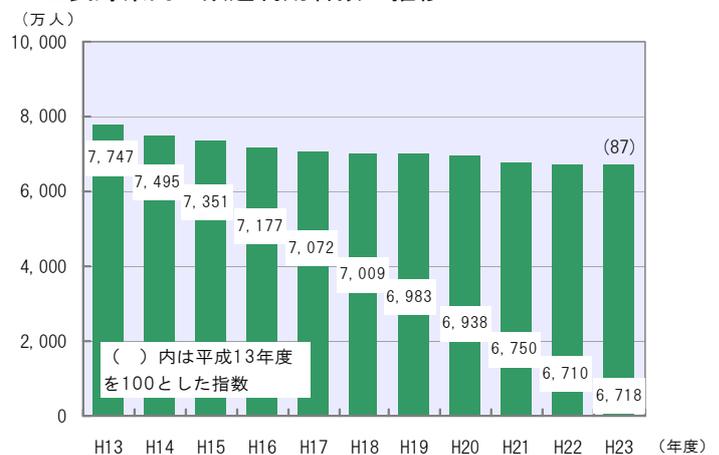
【鉄道】

- ・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。また、鉄道設備は老朽化が進んでおり、維持・更新に係る費用が増大していることから、民営鉄道事業者においては、厳しい経営状況にあります。

■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



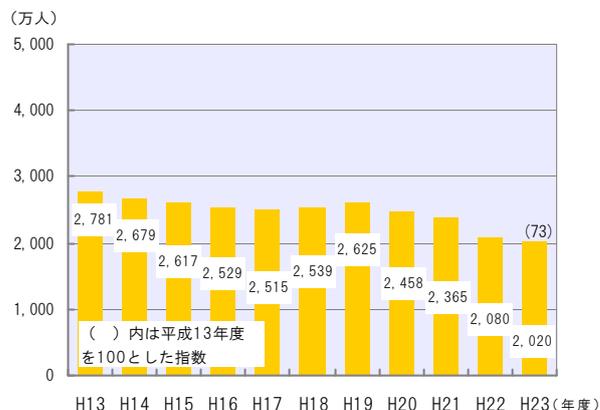
※長野新幹線、JR 在来線 7 線、並行在来線・民営鉄道 4 線の利用者数の合計

- ・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 J R 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、利用者が減少し、それに伴い運賃収入も減少しています。このため、乗合バス事業については採算性を確保することが極めて困難な厳しい経営環境に置かれており、事業者の経営努力のみでは路線を維持することができない状況にあります。

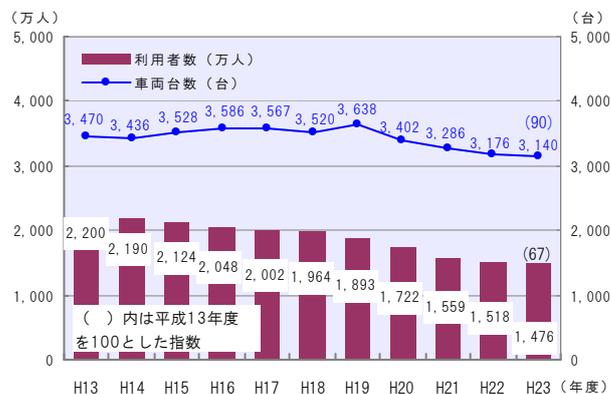
■長野県内の乗合バス利用者数の推移



【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与えています。

■長野県内のタクシー利用者数等の推移



高速バス※ / 都市間を結び停車する停留所を限定して運行される乗合バス

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

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

- ・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。

コミュニティバス※／地域の交通空白地域において地方公共団体が主体となって、小型バスや定額運賃で運行するバス

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

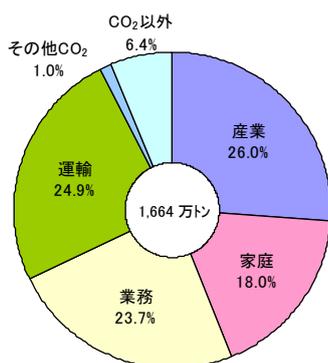
○運輸部門における温室効果ガス※排出量

- ・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

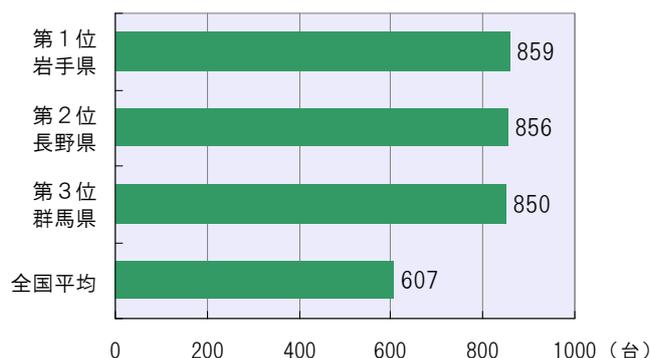
- ・人口千人あたりの自動車保有台数は約 850 台となっており、全国平均の約 600 台を大きく上回り、全国トップクラスとなっています。
- ・運輸部門における温室効果ガス排出量の約 95%が自動車となっており、このうちの大半が自家用自動車によるものとなっています。

■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。

温室効果ガス※／二酸化炭素等、熱が地球の外に出て行くのを防ぎ、地球を温室に入れたような状態にする気体の総称。

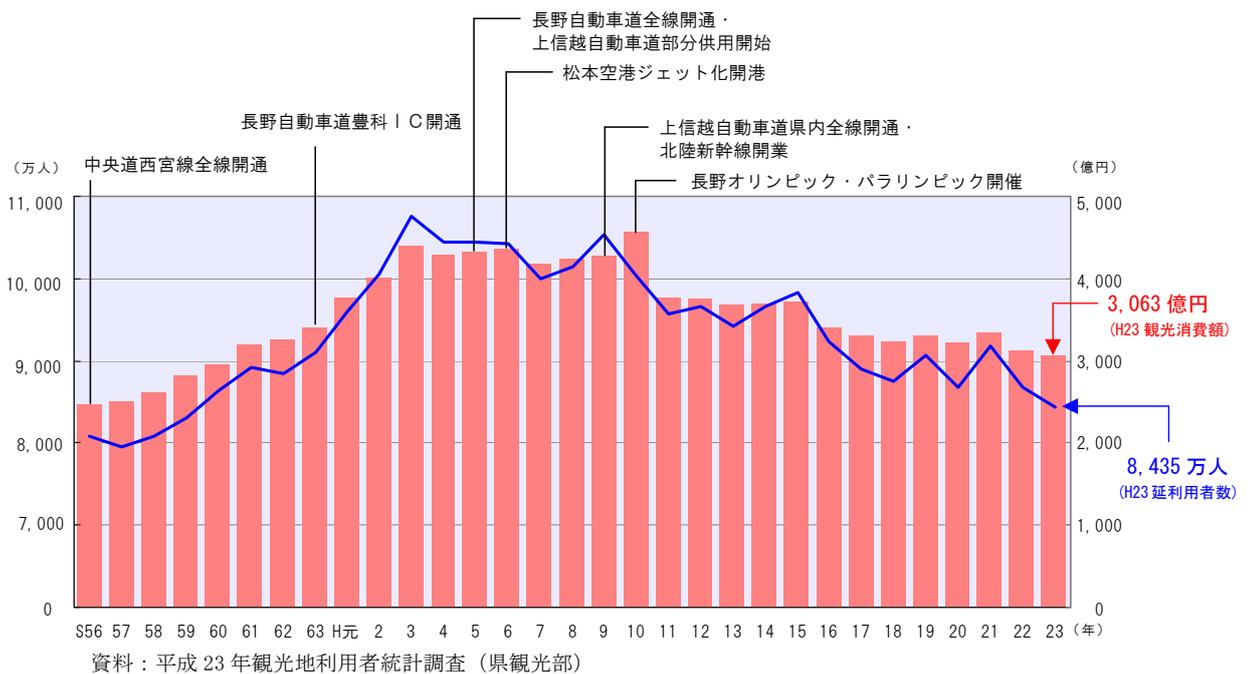
5 観光客の円滑な移動

現状

○観光地利用者数

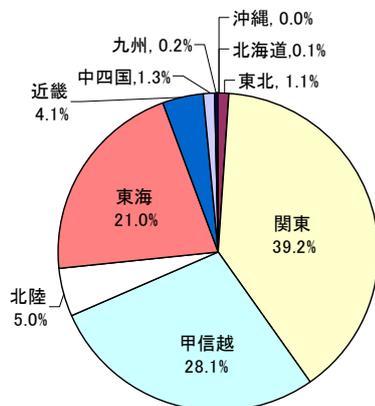
- ・長野県の平成 23 年（2011 年）の観光地利用者数は、8,435 万人で、平成 10 年（1998 年）の長野オリンピック以降は減少傾向にありますが、東京・名古屋・大阪の三大都市圏に近く、豊かな自然環境や温泉、スキー場などの観光資源が豊富にあることから、観光旅行先として高い人気があり、平成 23 年（2011 年）の宿泊旅行者数は、1,938 万人で、全国第 5 位となっています。

■長野県の観光地の延利用者数及び観光消費額の推移



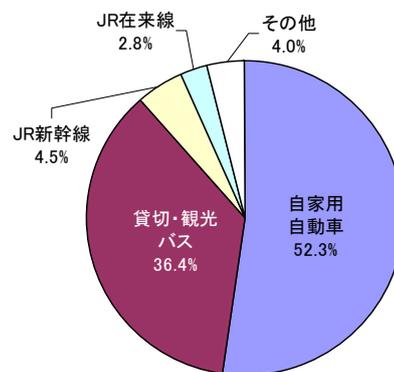
- ・観光旅行者の居住地は、関東エリア、東海エリアで約 6 割を占め、両エリアからの旅行者の比重が高くなっています。
- ・観光地までの交通手段は、自家用車が過半数を占め、自家用車とバスの利用者は全体の約 9 割となっています。

■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。

ビジット・ジャパン・キャンペーン※/外国人旅行者の訪日を飛躍的に拡大させることを目的に、国と地方公共団体、民間が共同で取り組んでいるキャンペーンの総称

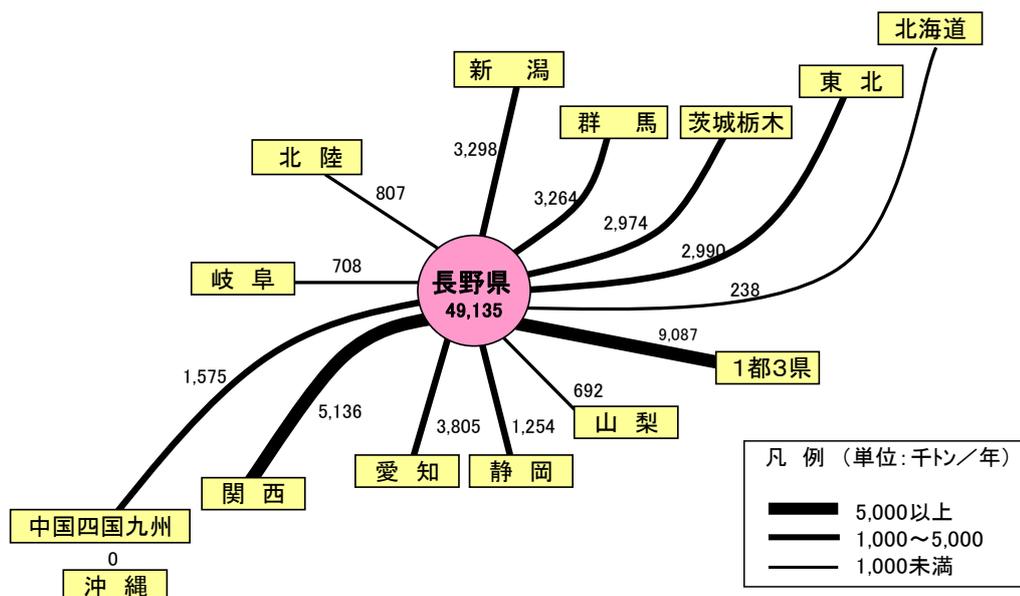
6 物流の発展と産業を支える交通

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



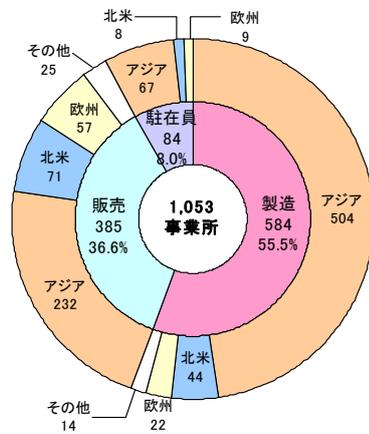
資料：平成 22 年度貨物地域流動調査（国土交通省）

○県内企業の動向

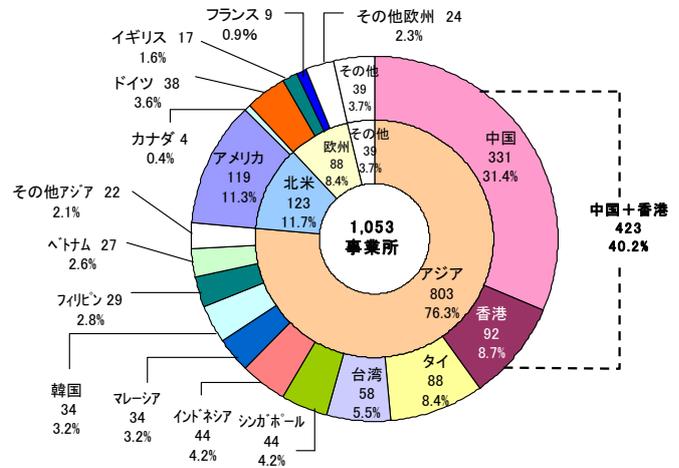
- ・長野県企業の海外進出の状況は、平成 23 年末で製造事業所では 584 事業所が進出しています。約 4 分の 3 を超える事業所がアジア諸国となっており、成長過程にあるアジア諸国とは、今後も人や物の動きは活発化することが予想されます。
- 一方で、海外移転等による産業の空洞化やそれに伴う雇用等への影響が懸念されています。

■長野県内企業の海外進出状況

(進出形態・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の中で、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。

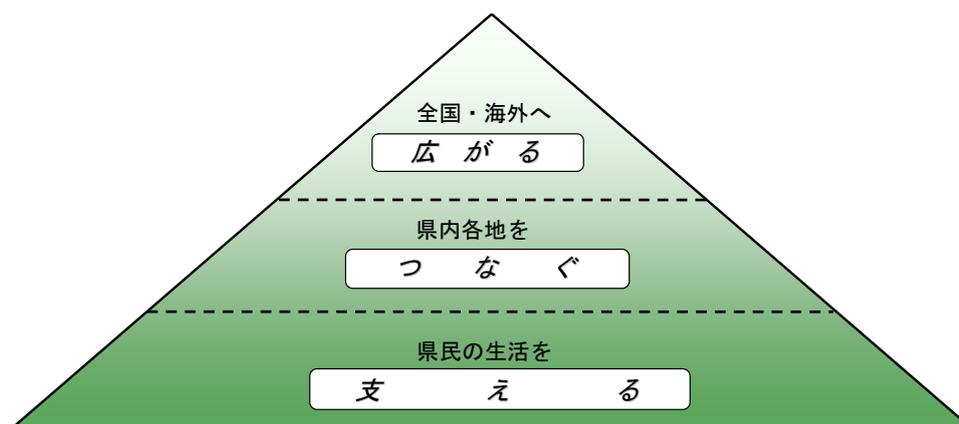
第2 長野県が目指す交通の将来像

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、少子高齢化が進展する中であって、日々の生活に必要な移動手段を将来にわたり存続させることこそが、長野県が目指す交通の基本に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、県民の日常生活を支える交通の確保を全ての将来像の礎とした上で、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の将来像を提示します。

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。そうした中であって、ここに提示する将来像を実現させるためには、県や関係者による、これまで以上の取組が求められることはもとより、県民にも、交通に対する意識の変革が求められます。



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であって、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。安全に移動できる道路の整備を進め、安心して暮らせる地域が広がることで、自動車を利用すれば、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交通環境

【 現 状 (平成 24 年) 】

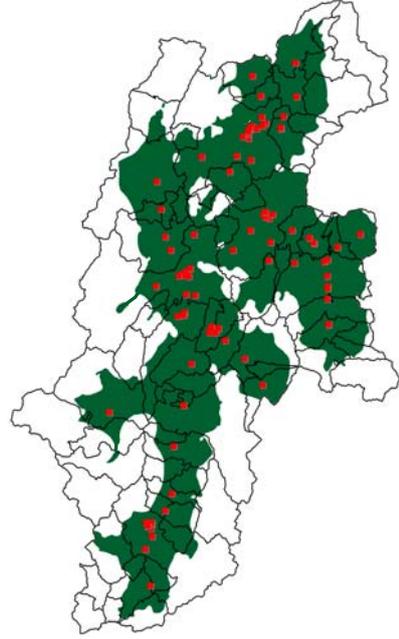
30分を超える地域の人口
約 70,000 人
(県全体の約 3.2%)

【 将 来 】

30分を超える地域の人口
約 55,000 人
(県全体の約 2.5%)

＜人口増減を加味しない現状人口による比較＞

- 自動車を利用し、自宅から最寄りの救急告示医療機関まで30分以内に到達できる地域
- 救急告示医療機関
(救急隊が搬送する傷病者を受け入れる医療機関で知事が認定、告示したもの)



※高規格幹線道路等（中部横断自動車道・三遠南信自動車道・伊那木曾連絡道路・松本糸魚川連絡道路・中部縦貫自動車道・上信自動車道）完成後

※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、道路の整備等を進めることにより、目標達成に努めます。また、緊急時においては、ドクターヘリ等を活用した緊急搬送の確保を図ります。

資料：県企画部交通政策課

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ものの、人口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。こうして確保される公共交通により、増加する高齢者の社会参加が後押しされる一方で、元気な高齢者が地域の交通を支える取組も広がって行きます。

また、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つては、生活に必要な機能を集積したまちづくりとあわせ、歩行者、自転車、公共交通が優先されるまちづくりが進みます。更には、パークアンドライド[※]等の普及により、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るとともに、郊外では、交通拠点となる鉄道駅等を活用した地域づくりの取組やコミュニティ活動も活発になります。

中山間地などの地域にあつては、地域の中心部への医療機関や商店など一定の生活利便施設の集積とともに、各集落から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、地域の需要実態にふさわしい交通システムの選択、交通サービスの水準に応じた適切な利用者負担も必要となります。

パークアンドライド[※]／自宅から自家用車で最寄りの駅
またはバス停まで行き、公共交通機関に乗り換えて目的
地に向かう移動方法

将来の暮らしを支える地域交通

Aさんの心配事



夫婦二人暮らし
これまで夫の運転で生活には
不自由しなかった
夫が運転できなくなったら、買
い物や通院はどうしたら良い
の・・・

中山間地域の交通

(地域の実態にふさわしい交通サービス)

- ・地域共助による有償運送
- ・タクシー利用(補助券) 等

郊外の交通

(市街地とを円滑に結ぶ交通サービス)

- ・乗合バスの運行
- ・コミュニティバスの運行 等

地域づくりの拠点となる駅

市街地の交通

(賑わいを支える快適な交通システム)

- ・歩行者優先の交通(ゾーン30等)
- ・交通のユニバーサルデザイン化
- ・公共交通のICカード化 等

パークアンドライド駐車場

病院等へのアクセス道路

低床化したバス

ユニバーサルデザインタクシー

ユニバーサルデザイン化された駅

- ・エレベーターの設置
- ・多機能トイレの設置

パークアンドライド駐車場

中山間地域の交通

(地域の実態にふさわしい交通サービス)

- ・デマンドバスの運行
- ・乗合タクシーの運行 等

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糸魚川連絡道路、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。これらの道路網を基盤として、県内を運行する高速バス路線も充実し、自動車輸送による物流も円滑化します。

また、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**できる交通環境を目指します。

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が、自由に、快適に県内を移動できる交通環境が確保されます。

スマートインターチェンジ^{*}／高速道路の本線やサービスエリアなどに設置されているETC専用のインターチェンジ

高速交通網へ概ね 30 分以内にアクセスできる地域

【 現状（平成 24 年） 】

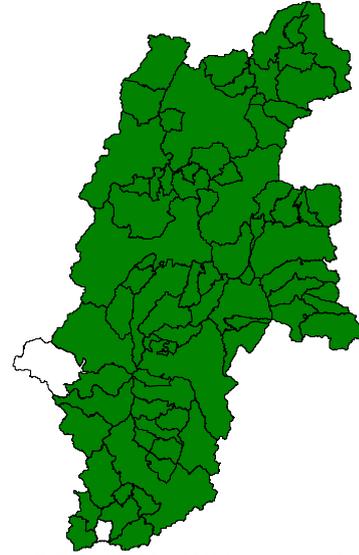
64市町村

市役所、町村役場を起点として、公共交通機関又は自動車により、高速交通網（新幹線駅、地域高規格道路を含む高速道路 I C、信州まつもと空港）に概ね 30 分以内に到達できる市町村



【 将来 】

75市町村



※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、高規格幹線道路等（中部横断自動車道・三遠南信自動車道・松本糸魚川連絡道路・中部縦貫自動車道・上信自動車道）完成後

※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、道路の整備等を進めることにより、目標達成に努めます。

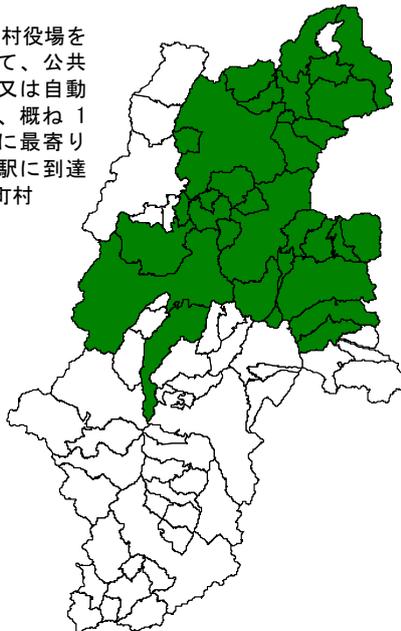
資料：県企画部交通政策課

新幹線駅へ概ね 1 時間以内にアクセスできる地域

【 現状（平成 24 年） 】

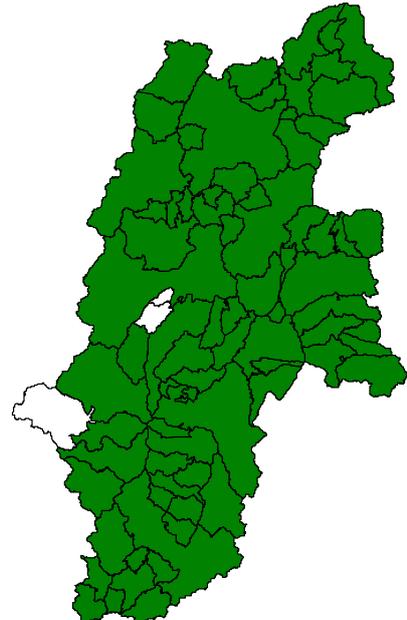
31市町村

市役所、町村役場を起点として、公共交通機関又は自動車により、概ね 1 時間以内に最寄りの新幹線駅に到達できる市町村



【 将来 】

74市町村



※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、高規格幹線道路等（中部横断自動車道・三遠南信自動車道・松本糸魚川連絡道路・中部縦貫自動車道・上信自動車道）完成後

※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、道路の整備等を進めることにより、目標達成に努めます。

資料：県企画部交通政策課

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 ～

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において、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ワーク**が形成されます。

県内を二つの新幹線が行き来し、新幹線駅の拠点化に併せ、新幹線駅へのアクセス機能を強化することで、中央本線など在来線と相まって、県内と県外との交流が飛躍的に拡大します。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。

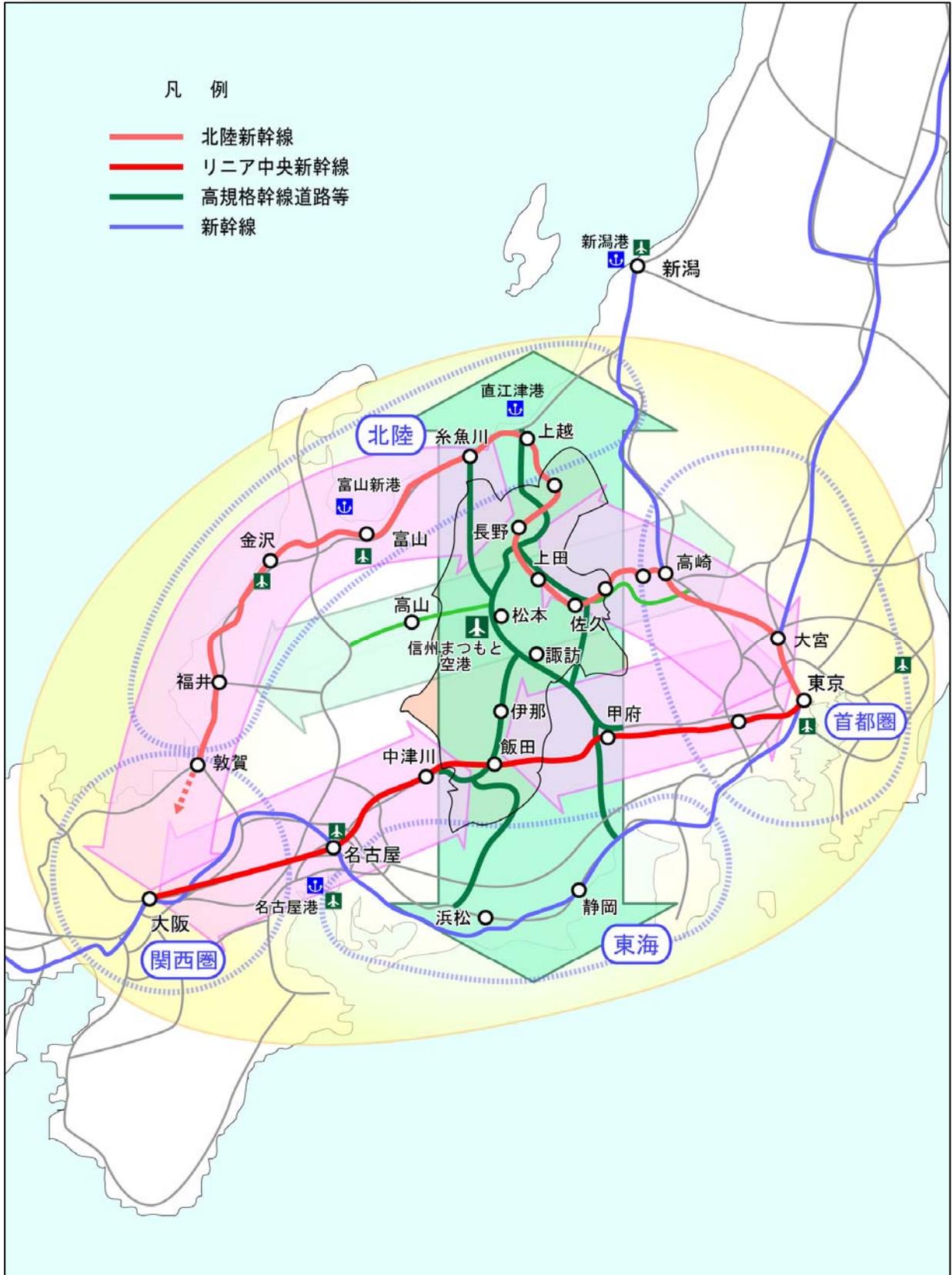
また、中部横断自動車道、三遠南信自動車道、松本糸魚川連絡道路等規格の高い道路の整備が進み、本県を要として、**道路による太平洋と日本海とを結ぶ多重的ネットワーク**が形成されます。このことで、災害時においても太平洋側と日本海側との輸送機能が確保されることとなり、県内と太平洋側や日本海側との移動も飛躍的に活性化します。

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創出し、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。

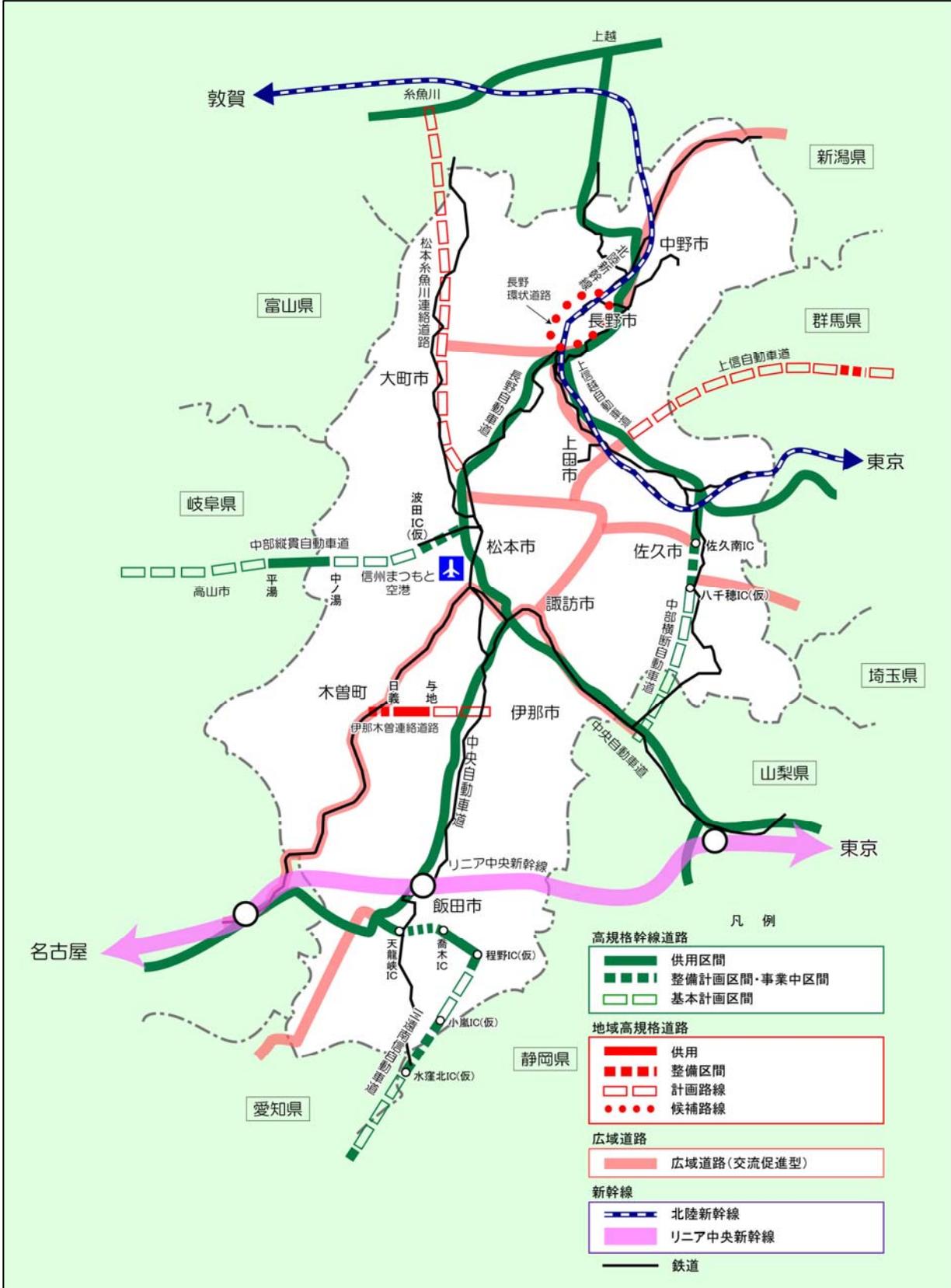
この交流圏の構想に向け、空の玄関口である信州まつもと空港についても、路線拡充等による機能強化を図ります。また、空港へのアクセスを向上させる道路の整備、中央本線や篠ノ井線の利便性向上等により、空港がある中信地域と北陸新幹線が通る東信・北信地域、リニア中央新幹線が開業する南信地域とを機能的に結びつけます。これらにより、**信州まつもと空港を核とした交流のネットワークが拡充**され、北海道や九州などの国内遠隔地や東アジア等との移動を活発にします。更に、就航先からの国際航空便を利用することで、海外との経済・観光面での交流拡大と県民生活の国際化が一層進むこととなります。

^{*}二地域居住^{*}／都市に暮らす人が、農山村等の同一地域に中長期的かつ定期的に滞在する居住形態

「本州中央部広域交流圏（仮称）」



交通ネットワークの充実



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）[※]等の新たな交通システムについて研究し、市街地の実態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、定時性或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。

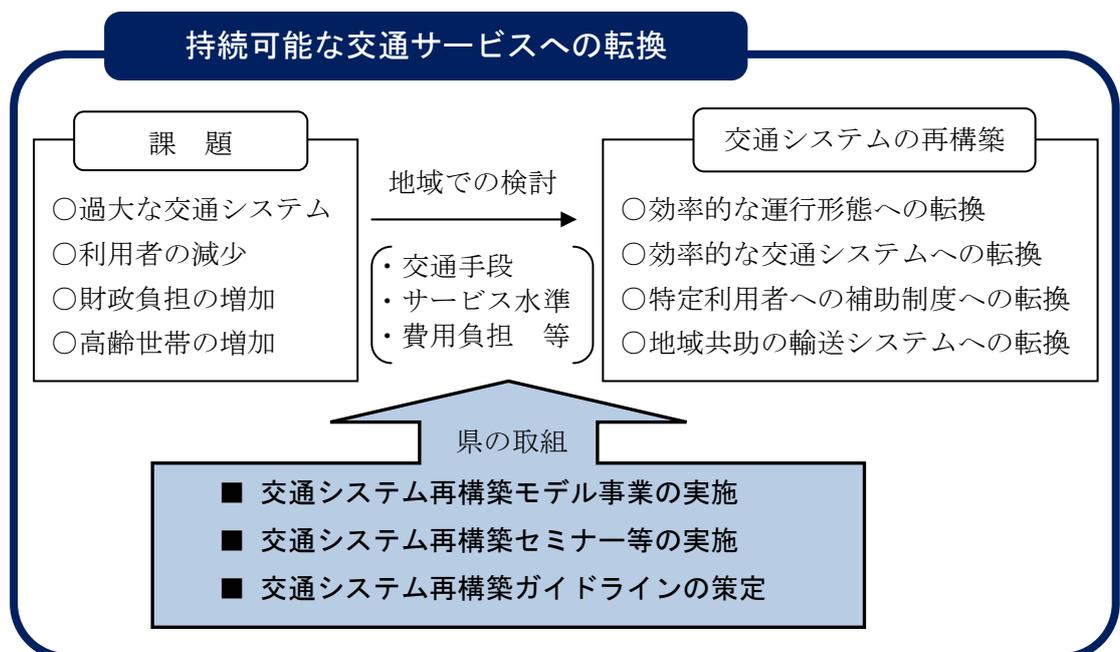
○継続

- ・ 乗り継ぎダイヤの改善、共通 I C 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、地域の合意に基づき、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。



I C 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。

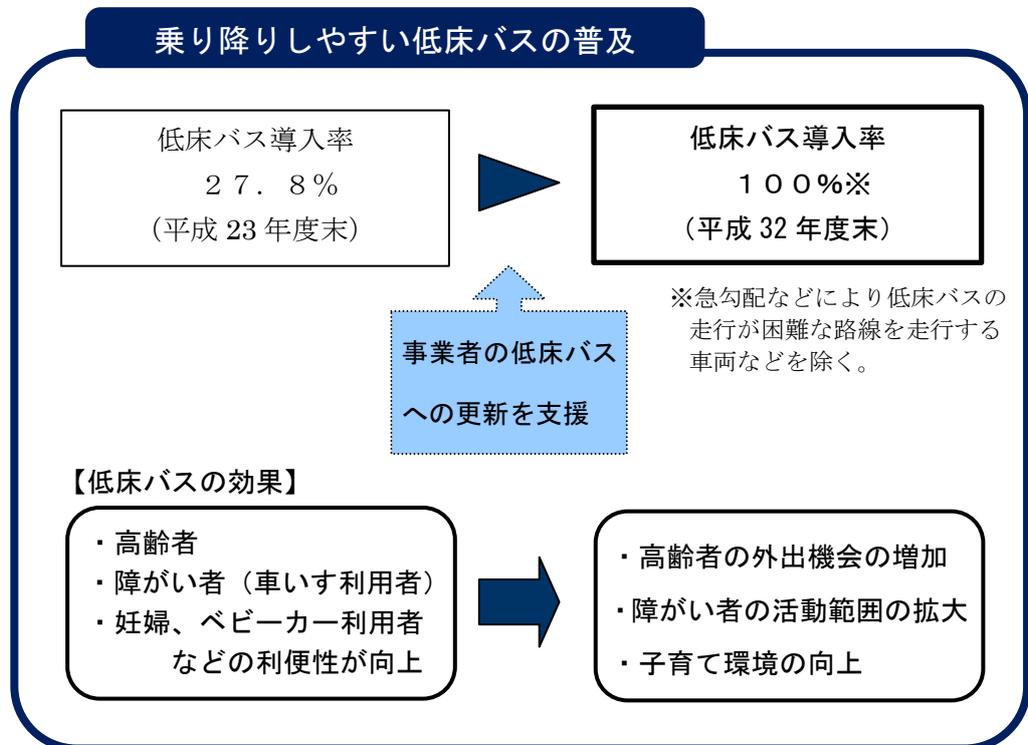
施策の方向2 広域生活圏を支える交通ネットワークの構築

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（ノンステップバス*またはワンステップバス*）車両の導入を支援します。



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

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

- ・ 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。

モビリティ・マネジメント※ / 「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝賢く）利用する状態」へと自発的に変えていく取組

カーフリーデー※ / 街の中心部において1日マイカーを使わない地区を創り出し、車のない都市空間を体験すること。

■ 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。
- ・ 災害・緊急時において、県のホームページを活用して、高規格幹線道路、国、県道の交通規制や道路映像の情報を提供します。

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。

緊急輸送路^{*} / 災害時等に防災拠点や市町村役場を連絡する輸送路として、長野県地域防災計画に位置付けられている道路

[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。

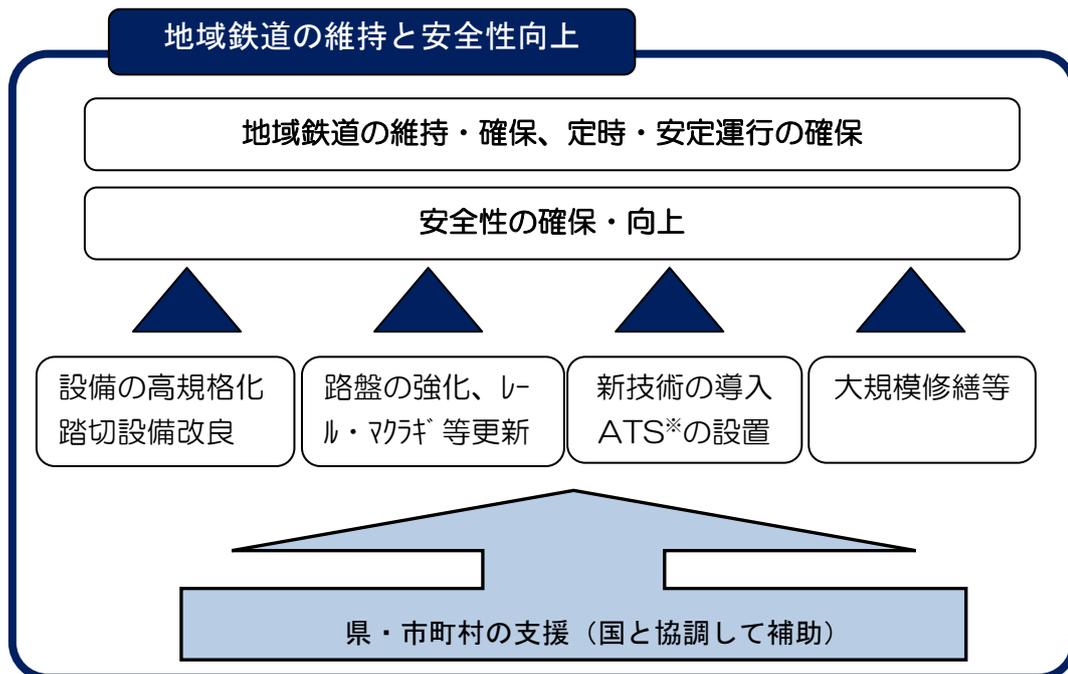
[交通機関の連携]

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、利用者の少ない飯山線、小海線、大糸線、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

- ・ 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

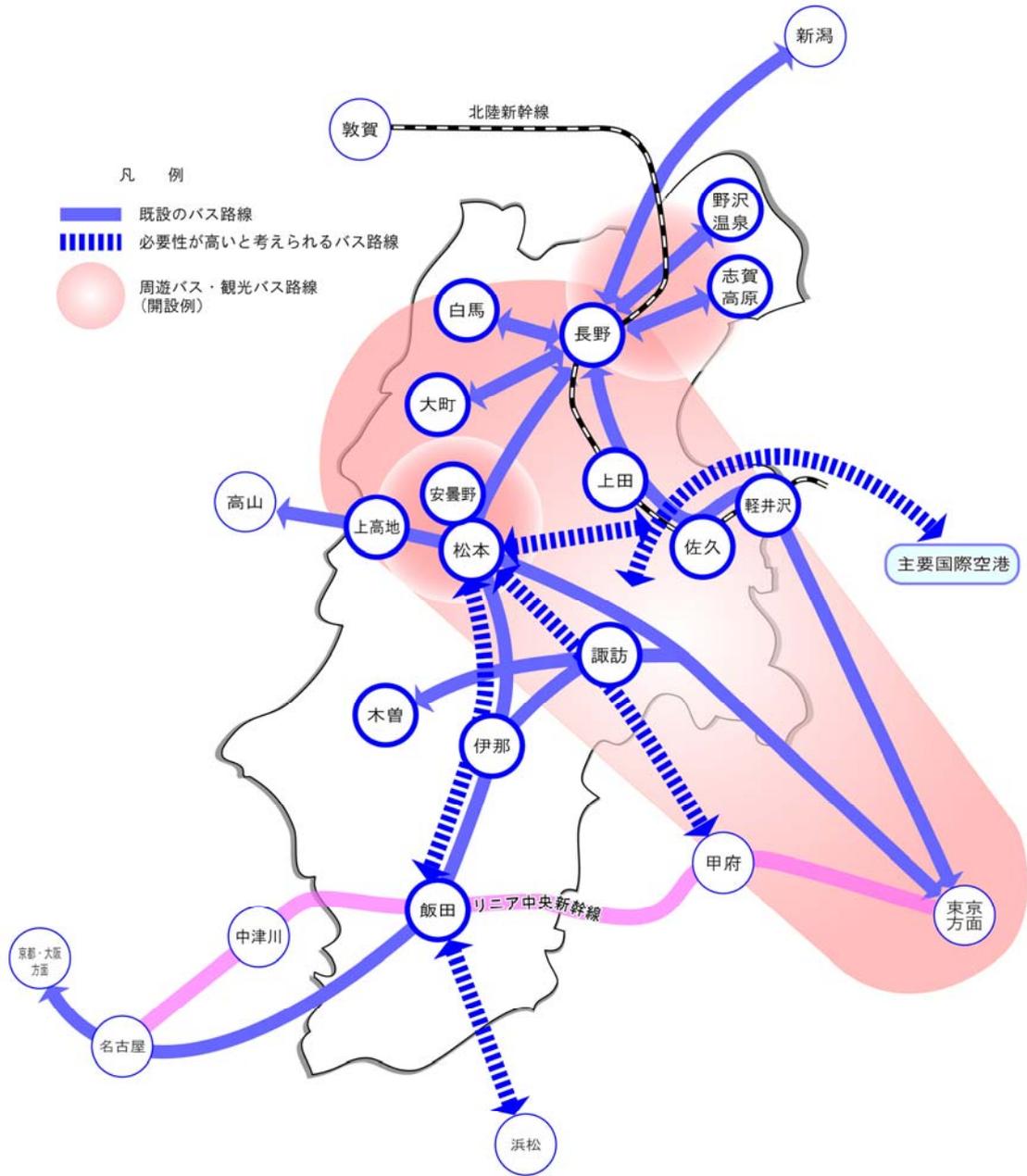
○新規・拡充

- ・ 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。

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

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。

- ・ 生活圏相互の交流・連携強化を図るため、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めます。
- ・ 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めます。

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） |

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。

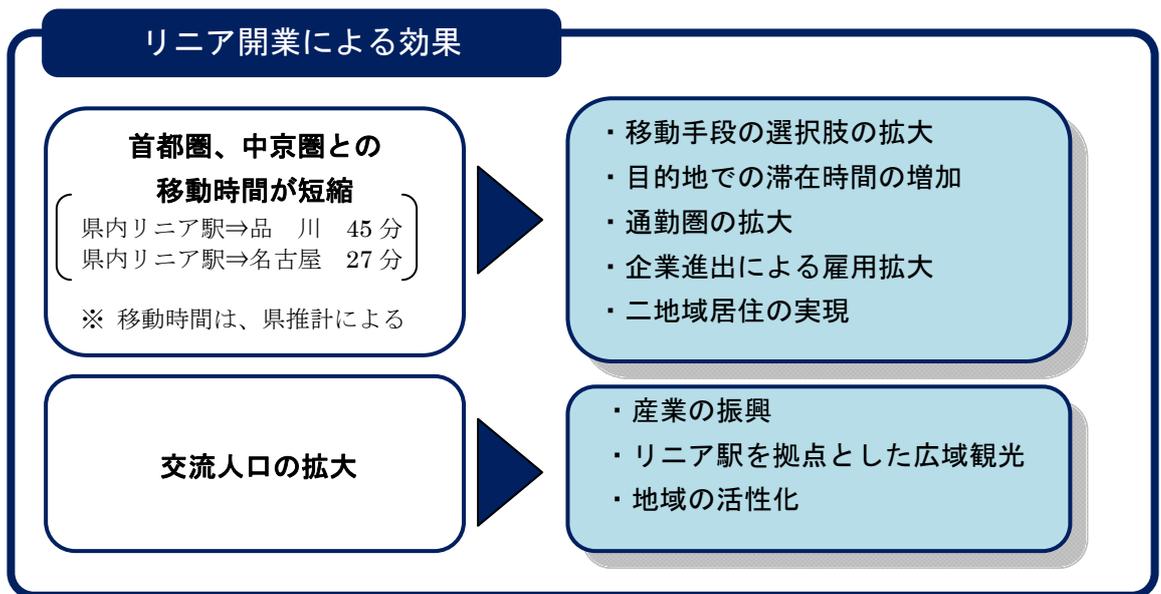
また、既存交通網に新たにリニア中央新幹線が加わることで、移動手段の選択肢が増え、目的、時間、経費等に応じた移動が可能となります。

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

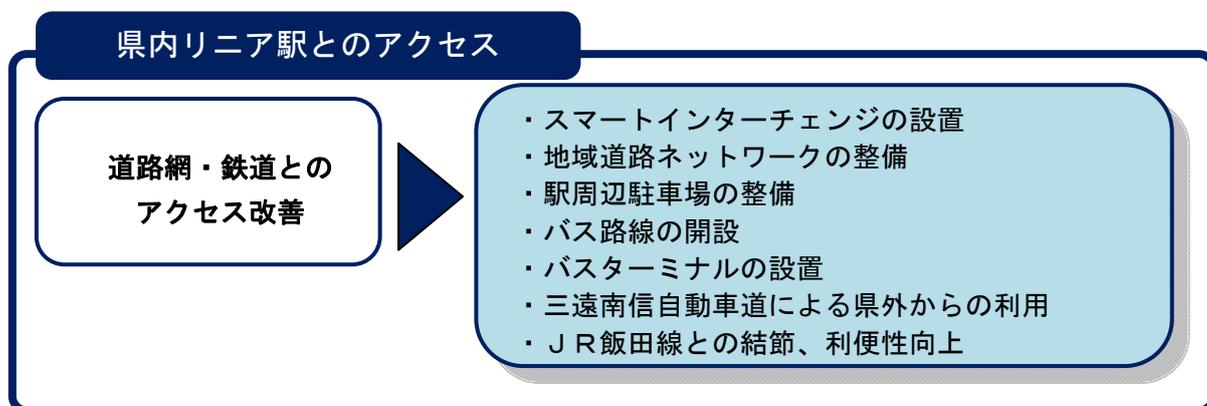
○新規・拡充

- ・ 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

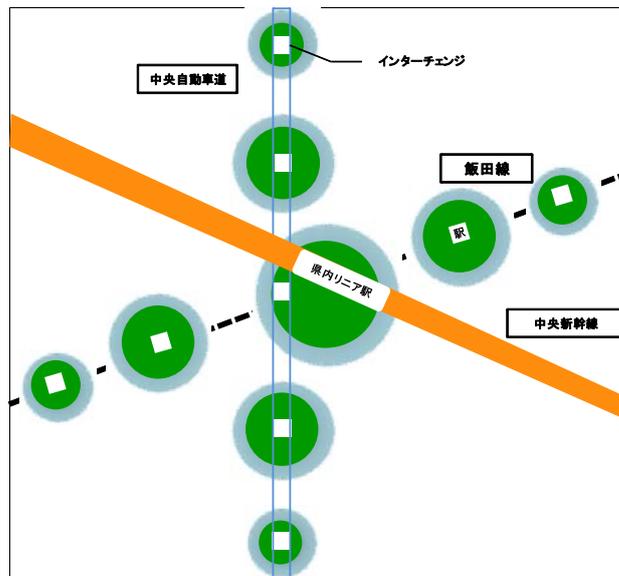
○新規・拡充

- ・ 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。



駅勢圏[※] / 鉄道駅を中心としてその駅を利用する人が存在する範囲

【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曾・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たり、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】

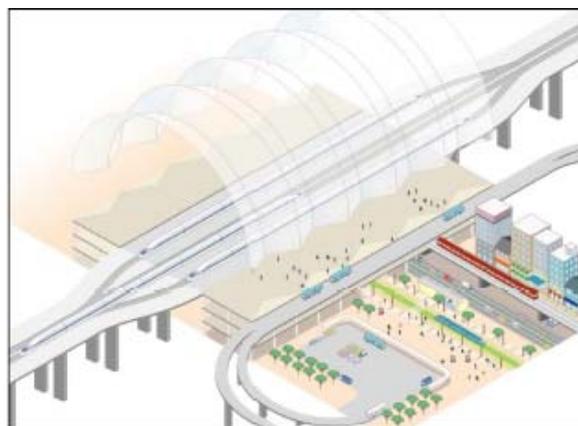


■ 魅力ある駅空間の創造

○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。

FGT(フリーゲージトレイン)* / 新幹線と在来線を直通運転することができるよう、車両の車輪幅を軌間(ゲージ)にあわせて自動的に変換する電車

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

- ・ 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糸魚川連絡道路、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

ハブ機能※ / 周辺各地へ移動できる様々な交通機関が集中する中心拠点機能

ICT（情報通信技術）※ / 情報や通信に関する技術の総称

【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～

雪化粧をした美しい雄大な山並みと、伝統文化の和紙の柔らかさを感じさせるデザインをテーマとしています。
連続した白いルーバーと緩やかな曲線で外壁を構成し、新山の伝統工芸品である和紙『内山紙(うちやまがみ)』を広げた状態をイメージしています。都会では見ることのできない雪山の印象的な美しさと、和紙の持つ柔らかな伝統美を表現しています。
外壁の中央部のガラス面から春の明るく暖かな陽光を取り入れると同時に内部空間やホームから見える景色に寛化を持たせています。
また、スピード感と安定性(安全)も表現しています。



※都市施設は飯山市で計画中のイメージです。

施策の方向3 信州まつもと空港の機能強化

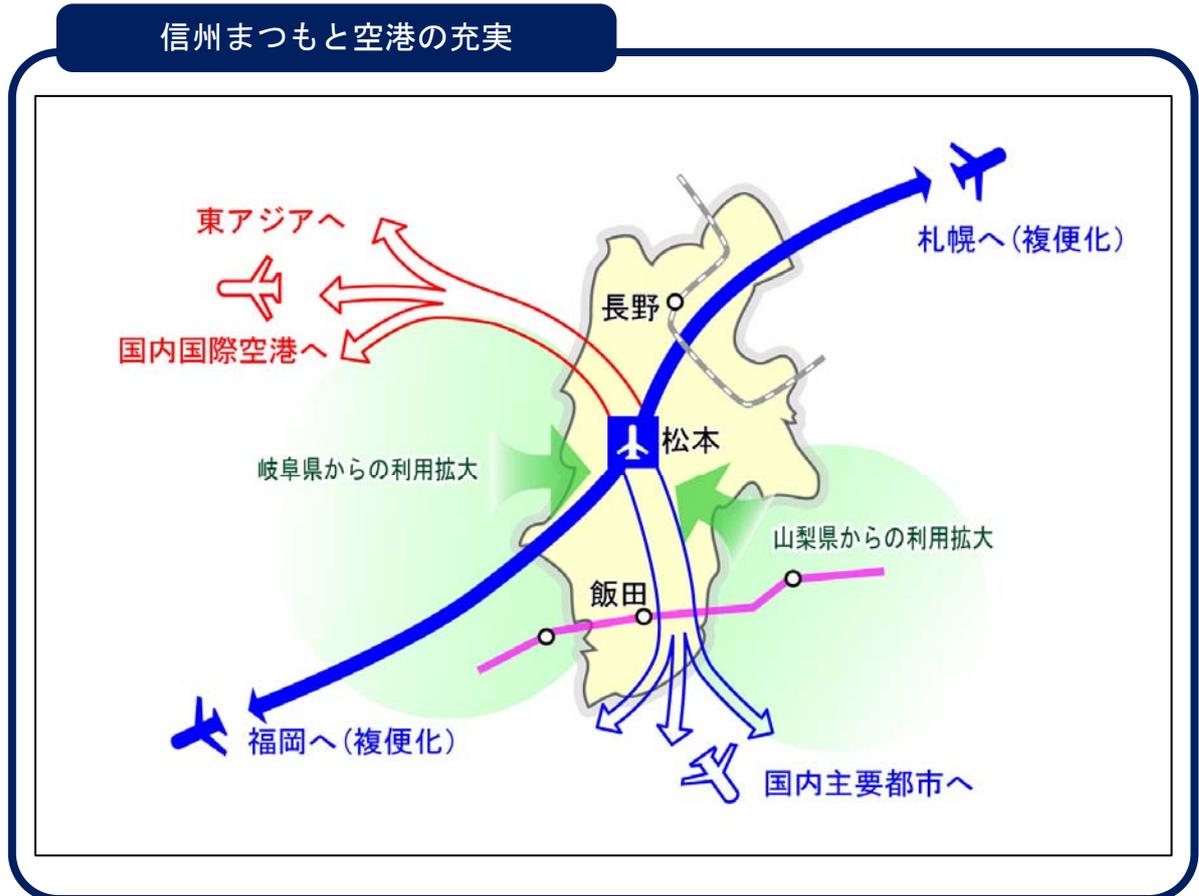
県内唯一の空の玄関口として、国内定期便については、複便化や新たな就航先を開拓するとともに、国際便の運航を拡大し、空港の国際化に向けた機能強化を図ります。また、高規格幹線道路の整備等とあわせ、空港を中核とした広域交流のネットワークの拡大を目指します。

■ 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めます。

国際プログラムチャーター便* / 海外と国内との間を複数回連続して運航されるチャーター便

■ 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糸魚川連絡道路や、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、松本糸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

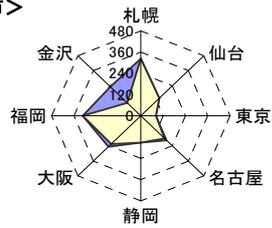
全国主要都市との所要時間

■ 現状（平成 24 年）

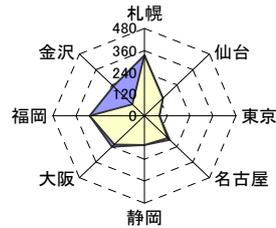
■ 将来（北陸新幹線（長野～敦賀間）延伸後、リニア中央新幹線（東京～名古屋間）開業後）

単位:分

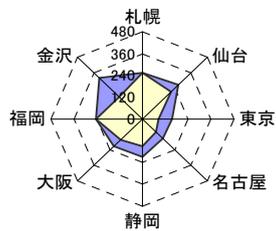
<佐久市>



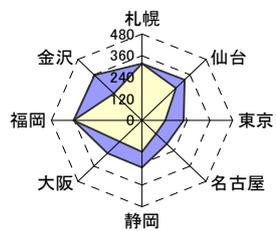
<上田市>



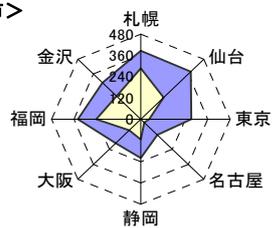
<諏訪市>



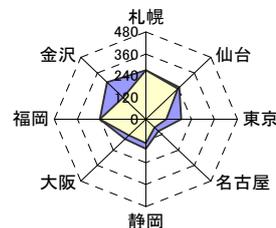
<伊那市>



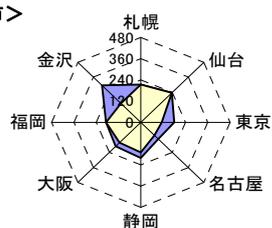
<飯田市>



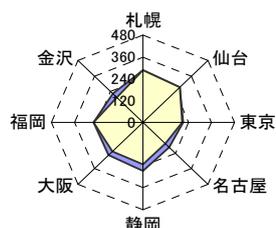
<木曾町>



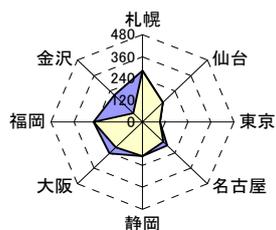
<松本市>



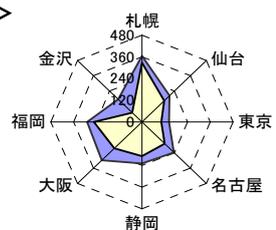
<大町市>



<長野市>



<飯山市>

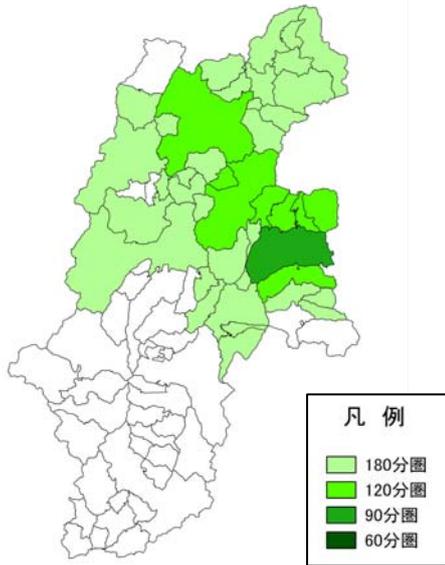


※県内各都市の主要駅等を起点として、鉄道、バス、飛行機による全国各都市の主要駅等までの所要時間

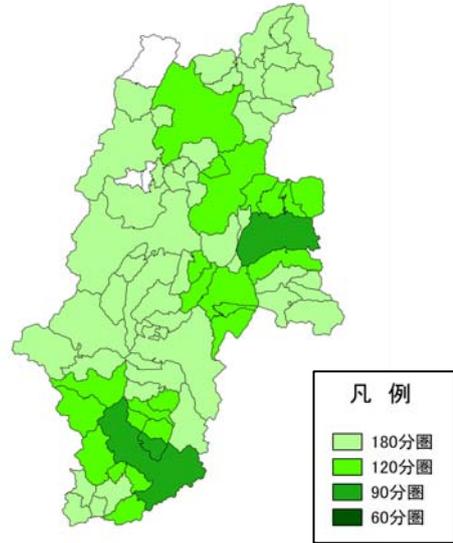
資料：県企画部交通政策課

東京との所要時間

【 現状（平成 24 年） 】



【 将 来 】



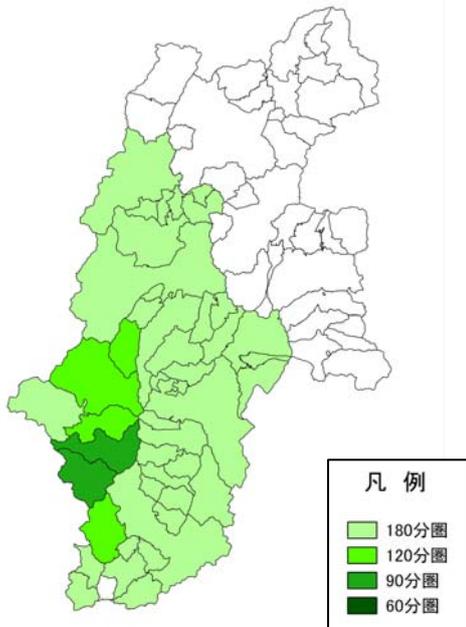
※北陸新幹線（長野～敦賀間）延伸後、
リニア中央新幹線（東京～名古屋間）開業後

※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

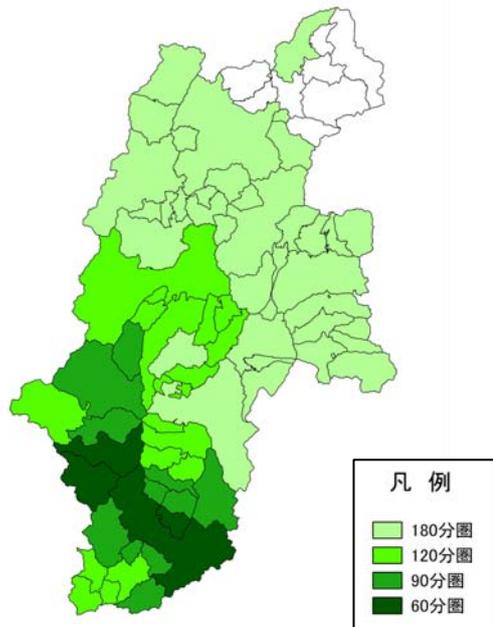
資料：県企画部交通政策課

名古屋との所要時間

【 現状（平成 24 年） 】



【 将 来 】



※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

※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

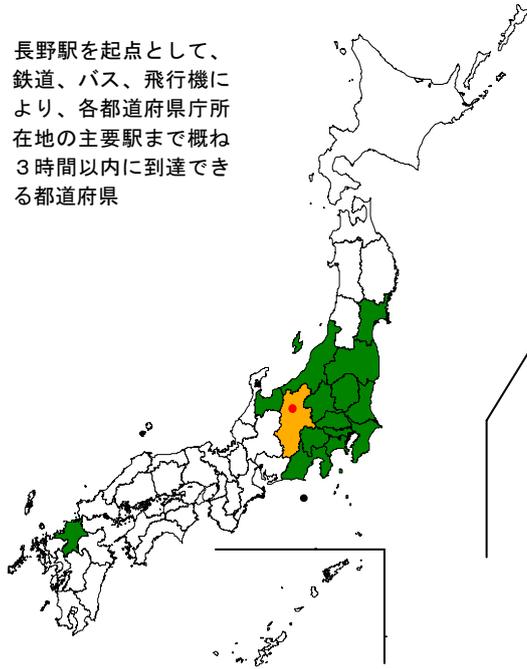
指標 2 : 交流圏の拡大

日帰り交流圏（長野市）

【 現状（平成 24 年） 】

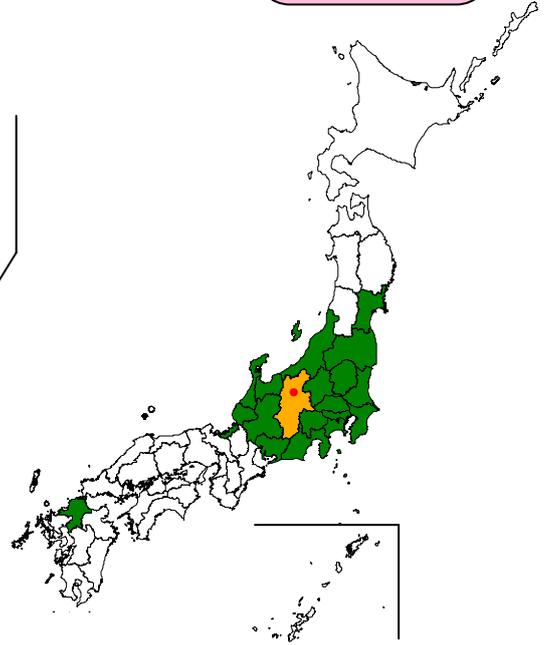
14都道府県

■ 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

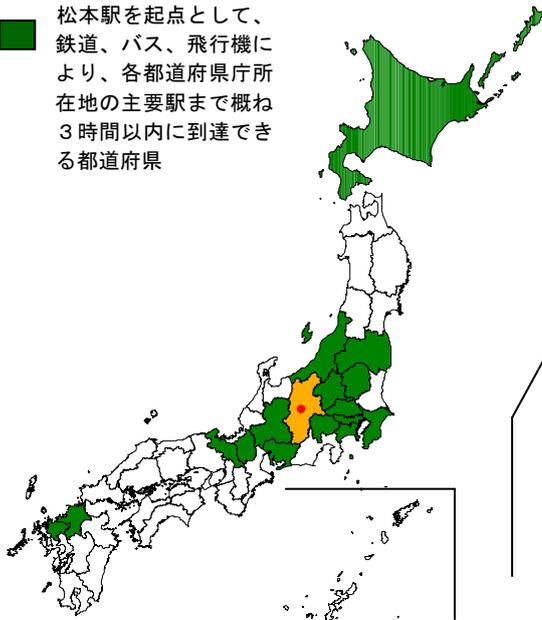
資料：県企画部交通政策課

日帰り交流圏（松本市）

【 現状（平成 24 年） 】

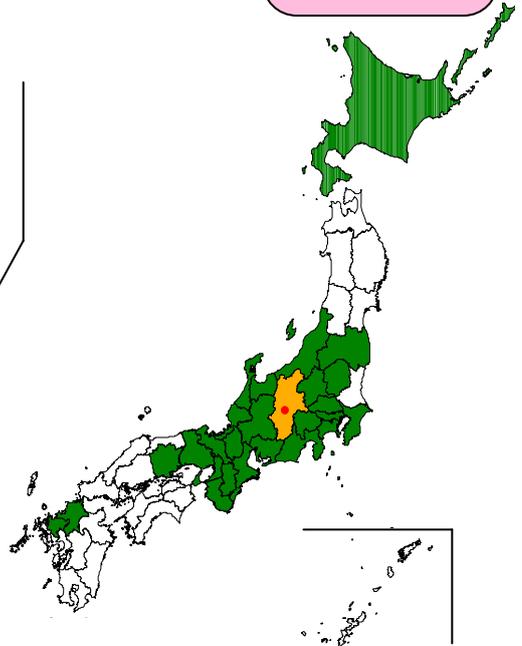
16都道府県

■ 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）

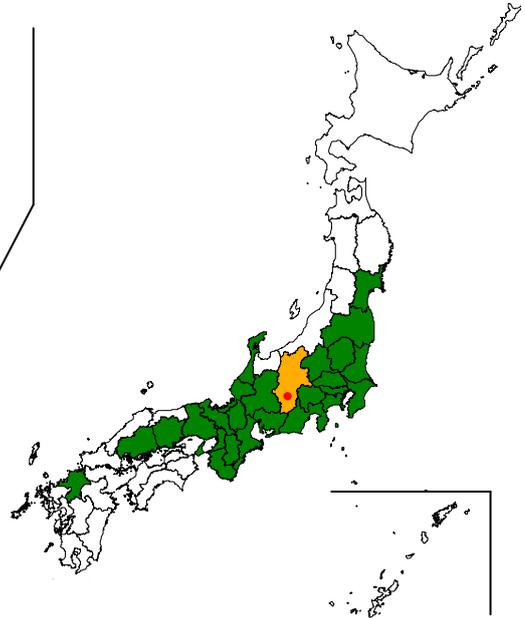
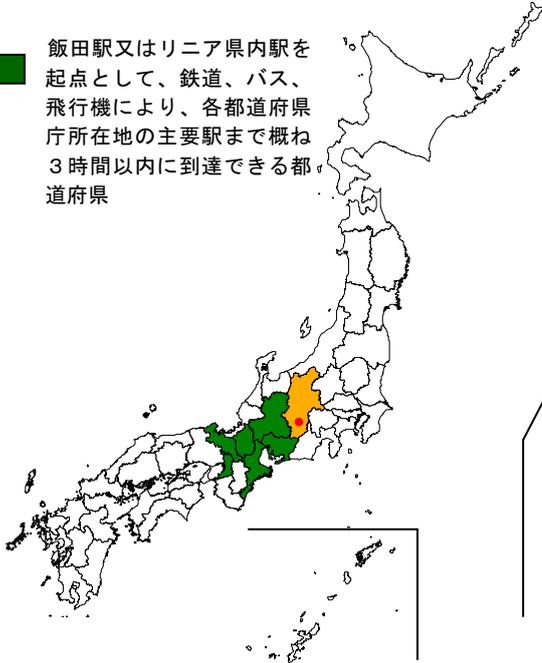
【 現状（平成 24 年） 】

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

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

このビジョンが目標とする平成39年（2027年）に向けては、リニア中央新幹線をはじめとした高速交通網の整備、更には高速交通網の整備効果を活かした長野県づくりを進めなければなりません。

一方で、15年後の将来においても、住み慣れた地域で生活して行くためには、日常生活を営む上で欠くことのできない交通を、しっかりと維持・確保して行くことが何よりも求められます。

そのためには、県として可能な限りの取組をスピード感を持って進めなければならないことは当然ですが、県民をはじめ、多様な主体が地域の交通がおかれている危機的な現状を直視し、危機感を共有した上で、総力を挙げて取り組む必要があると考えます。

○ 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確保に取り組みます。

<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みます。
- ・ 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、主導的に取り組みます。
- ・ 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、市町村や交通事業者等とともに、県全体への波及効果が見込まれる先進的な施策に取り組みます。
- ・ 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、必要かつ適切な交通サービスを提供するための継続的な努力が求められます。

- ・ 輸送の安全性を確保するとともに、利用者ニーズに応じた利便性の向上、利用を容易にするための情報の提供など、公共交通の利用拡大に向けた取組が求められます。
- ・ 輸送サービスの提供にあたっては、公共交通機関としての役割を踏まえ、行政、地域住民、地元企業や学校などと連携、協力した取組が求められます。

○ 県民の役割・取組

県民については、自動車利用の選択が、公共交通の衰退や地球環境への影響をもたらすこと、さらには、このまま公共交通の衰退が続けば、将来的に自動車を運転できなくなった場合の移動手段が無くなってしまふ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自発的に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

長野県内にあつては、企業等により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。乗合バスが運行されていない交通空白地域等における交通サービスの確保にあつては、こうした送迎用バスでの住民の有償運送を認めるなど、地域の交通資源を活用した取組が可能となるよう、制度の改正、運用の見直しを提案します。

また、利用者の少ない鉄道駅のバリアフリー化を進めるにあつては、地域の実態に即した柔軟な取組が可能となるよう、運用の見直しを提案します。