

○ 時代の潮流と交通の課題

- 1 人口減少、少子高齢社会の到来 P 1
- 2 地域構造の変化 P 2～5
- 3 グローバル化の進展 P 6～8
- 4 環境対策の必要性 P 9～10
- 5 災害対応の必要性 P10
- 6 公共交通をめぐる社会環境の変化 P11

○ 長野県における交通の特性と課題

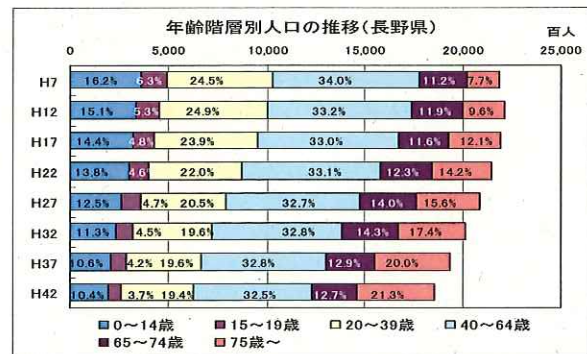
- 1 県外、海外とを結ぶ交通ネットワーク P12～20
- 2 県内を結ぶ交通ネットワーク P21～24
- 3 地域内の交通ネットワーク P25～27

時代の潮流と交通の課題

1 人口減少、少子高齢社会の到来

【長野県の人口推移と将来見通し】

- ・長野県全体の人口は、平成12年ごろをピークに減少に転じ、平成22年には2,147千人と平成12年に比べて約67千人の減少となっている。
- ・長野県の人口は、今後も減少し、概ね20年後の平成42年には平成22年に比べて約30万人減少すると見込まれる。
- ・年齢階層別人口の推移をみると、少子高齢化が進行する一方で、20～64歳の人口が年々減少し、老年人口割合（65歳以上の高齢者の割合）は平成22年時点で26.5%と、全国や隣接県に比べて高い割合となっている。
- ・今後も、少子高齢化の傾向が、続くものと見込まれ、平成42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る。特に、75歳以上の後期高齢者の割合は、21%に達すると見込まれる。



資料：現状は国勢調査（年齢不明を除く）、将来は「日本の市区町村別将来推計人口（平成20年12月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）より

【人口減少、少子高齢社会の到来による課題】

- ・自家用車依存の交通体系にあつて、自ら自家用車を運転することが困難な高齢者が増加している。
- ・人口減少社会にあつては、公共交通の利用者が減少することにより、既存のバス・鉄道等の廃止が相次いでいる。

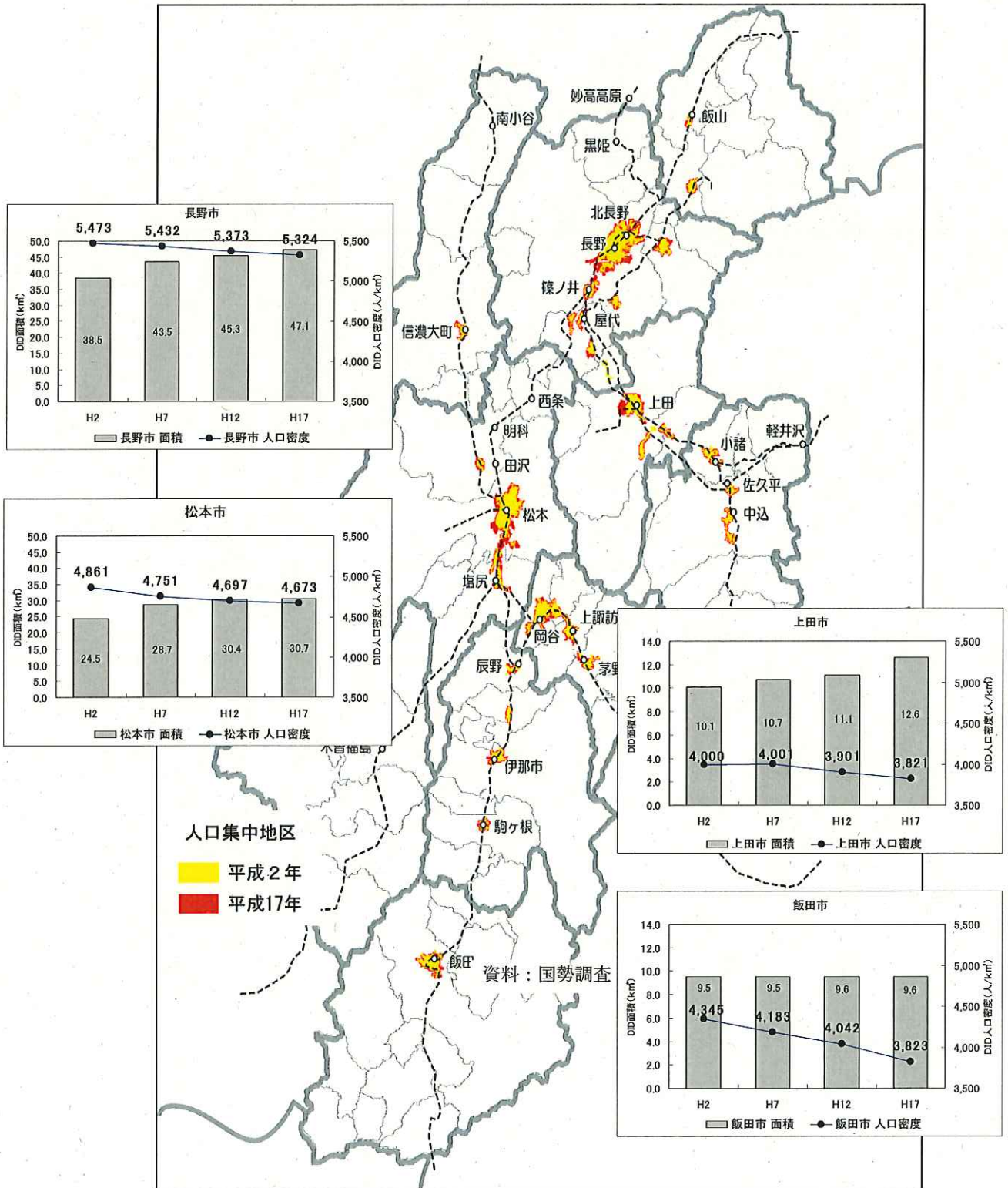
- ・現状の自家用車依存の交通体系にあつて、自家用車に代わって高齢者の移動を支えるモビリティの確保はどうあるべきか。
- ・高齢者社会に相応しい利便性が高く効率的な公共交通のあり方はどうあるべきか。
- ・人口減少社会にあつて、既存の公共交通の維持・確保のあり方はどうあるべきか。

2 地域構造の変化

【市街地の拡散と人口密度の低下】

- ・人口集中地区（DID）の面積は拡大しているが、人口密度は減少しており、市街地の拡散と低密度化が進行している。

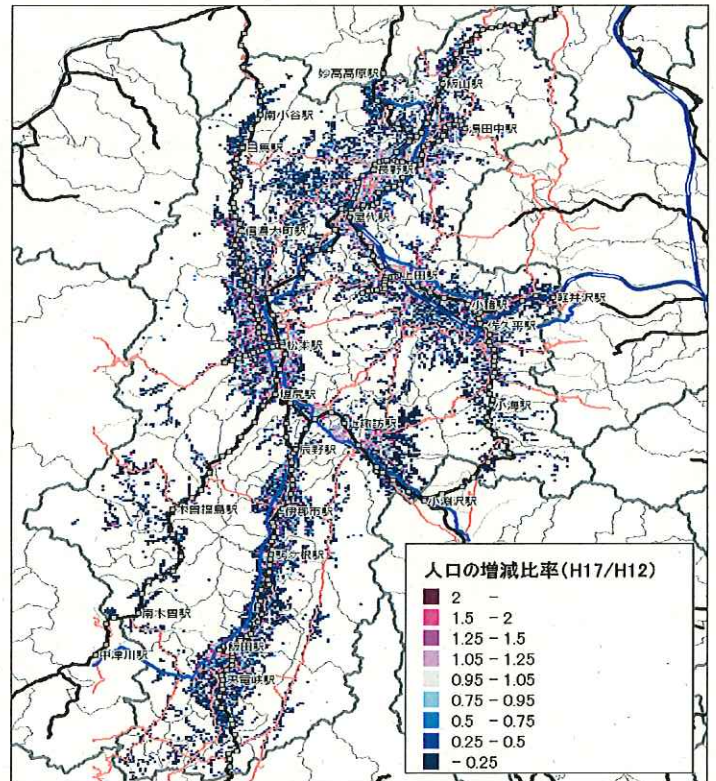
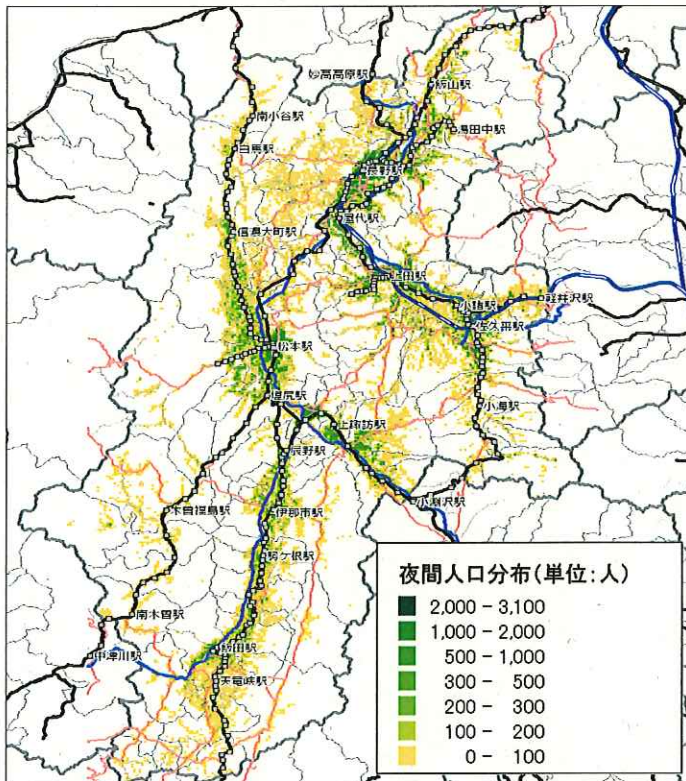
[人口集中地区（DID）の変遷]



【人口分布の現状】

- ・長野市や松本市、上田市等の県内主要都市の鉄道駅を中心に人口が集中しており、これら主要都市の鉄道駅周辺は、人口が微増または横ばい傾向であるが、それ以外では人口減少が進んでいる。
- ・地域別の状況をみると、広い木曾地域において、特に人口の減少が著しく、現状の2/3程度にまで減少すると見込まれる。また、北信地域や大北地域も人口の減少は比較的大きく、人口減少が緩やかな松本地域などとの地域格差が大きい。

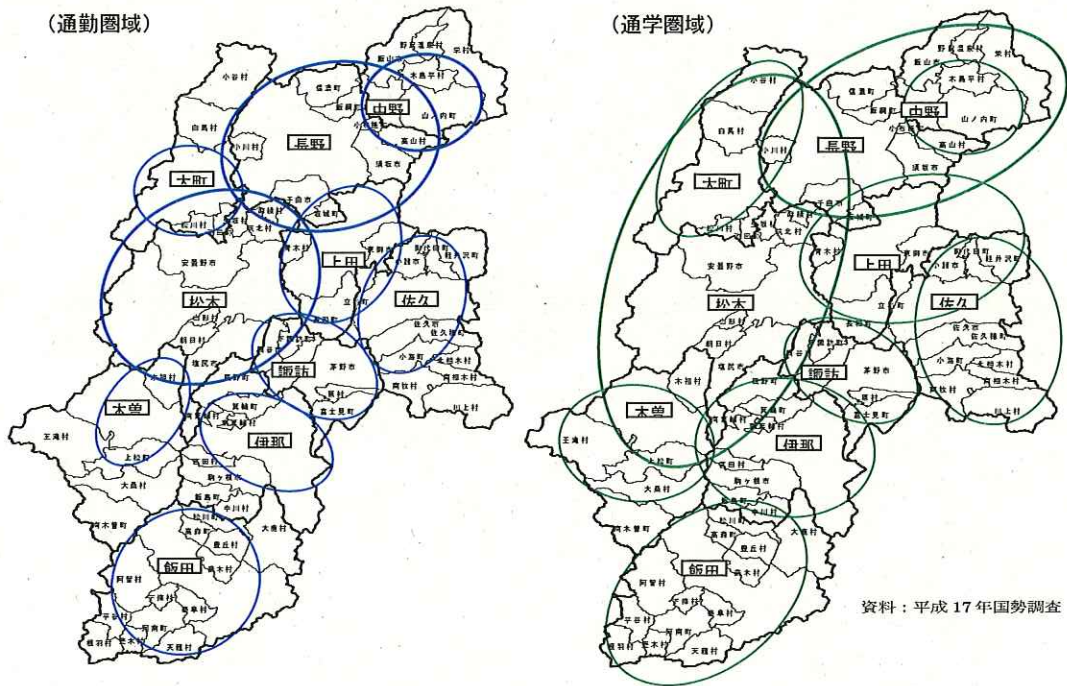
[人口の分布]



【日常生活圏の現状】

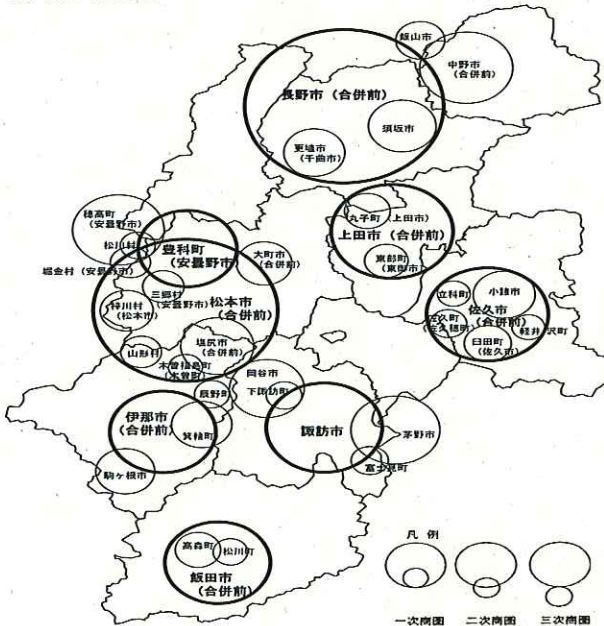
- ・通勤、通学ともに県内10広域圏を基本とした圏域が、形成されているが、長野地域については、北信地域と、松本地域については、大北地域や木曾地域の一部も含めたより広域的な圏域が形成されている。
- ・商圈構造についても、10広域圏を基本とした日常生活圏域が形成される中で、長野地域及び松本地域については、より広範囲の日常生活をカバーしている。

[各地域の中心都市における通勤・通学圏域]



資料：平成17年国勢調査

[商圈構造 (概念図)]



順位	市町村名	平成21年 商圏人口
1	長野市 (合併前)	673,438
2	松本市 (合併前)	577,366
3	上田市 (合併前)	251,237
4	佐久市 (合併前)	245,628
5	諏訪市	228,198
6	飯田市 (合併前)	191,204
7	伊那市 (合併前)	190,966
8	豊科町 (安曇野市)	165,826
9	中野市 (合併前)	144,820
10	穂高町 (安曇野市)	140,650
11	茅野市	132,010
12	岡谷市	96,188
13	塩尻市 (合併前)	91,714
14	須坂市	76,034
15	小諸市	64,530
16	東塩尻 (千曲市)	64,072
17	箕輪町	61,273
18	駒ヶ根市	58,680
19	大町市 (合併前)	53,550
20	梓川村 (松本市)	47,038
21	臼田町 (佐久市)	42,722
22	飯山市	39,934
23	高森町	35,098
24	丸子町 (上田市)	35,001
25	荒部町 (東御市)	30,952

(注) 円の大きさは商圏の規模を表す。17市と商圏人口上位20町村を記載。太字は、商圏人口15万人以上の商圏を表す。

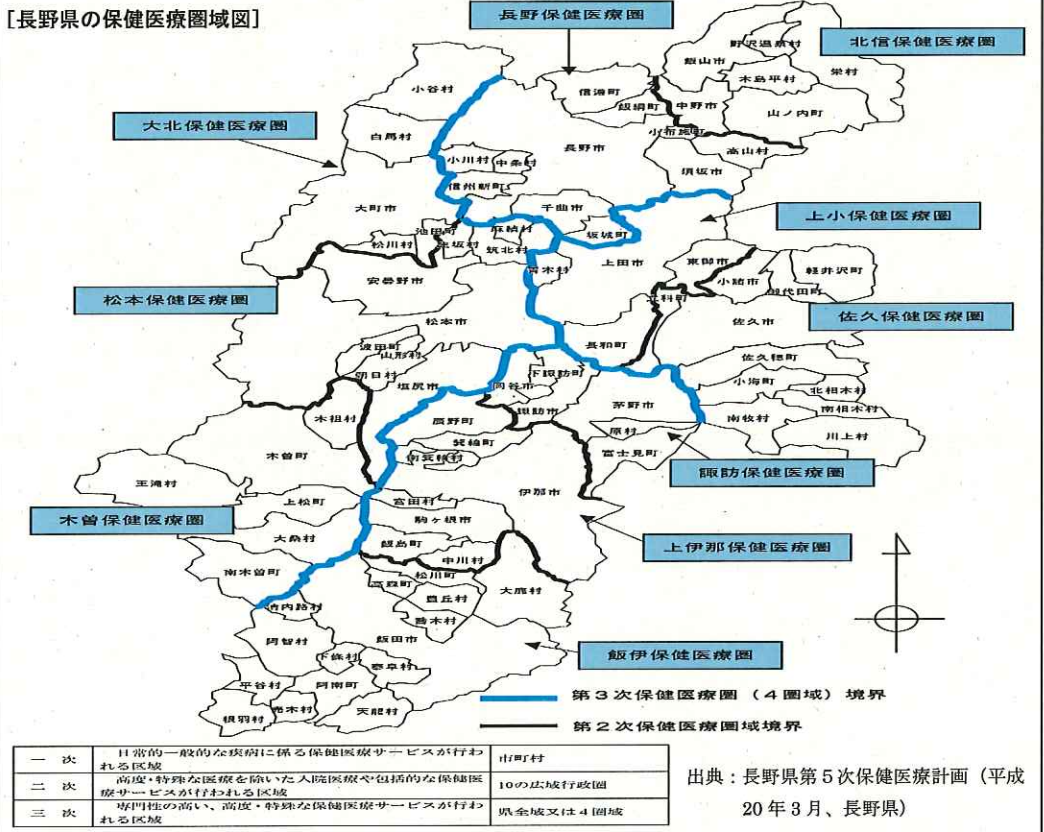
- ・一次商圏：地域の消費需要の30%以上を吸引している地域
- ・二次商圏：地域の消費需要の10%以上30%未満を吸引している地域
- ・三次商圏：地域の消費需要の5%以上10%未満を吸引している地域
- ・商圏人口：商圏内の居住人口

出典：長野県商圏調査報告書 (平成21年度、長野県商工労働部)

【保健医療圏の現状】

- ・第2次保健医療圏域は、10圏域に区分され、第3次保健医療圏域は「北信」、「東信」、「中信」、「南信」の4圏域に区分されている。

〔長野県の保健医療圏域図〕



【地域構造の変化に伴う課題】

- ・ 厳しい財政状況下にあつて、拡散した居住構造を支えてきた道路網について、従前どおりの整備や維持を図ることが困難になっている。
- ・ 人口が減少する中にあつて、市街地の拡散と低密度化が依然として進行していることが、交通サービスを提供するにあつてのコスト増大要因となっており、交通事業者の経営の圧迫につながっている。
- ・ 人口が減少する中にあつて、中山間地域や過疎地域での一人あたりの交通サービス提供コストが増大している。
- ・ 学生、高齢者といったいわゆる交通弱者にとって、自家用車以外の手段による広域圏の中心都市等へのアクセス確保が必要となっている。

- ・ 市街地の拡散と低密度化は、将来における公共交通の存在可能性を脅かすことにならないか。
- ・ 長野県において、公共交通の沿線等に居住や就業機能を集積させることが可能か。
- ・ 中山間地や過疎地域における持続可能な交通システムはどうあるべきか。

3 グローバル化の進展

【産業のグローバル化】

- ・ 製造品出荷額に占める輸出出荷額は、平成 22 年は 24.0%となっており、輸出先ではアジアが 48.2%を占めている。
- ・ 平成 22 年末現在における長野県関係企業の海外事業所の総数は 986 事業所で、製造事業所が 544 事業所 (55.2%) で最も多くなっている。また、設置場所は、香港 (92 事業所) を含めた中国が 396 事業所 (40.2%) と最も多くなっている。
- ・ アジア地域の経済成長により、日本産農産物購買層が増大しており、リンゴをはじめとした、長野県農産物の輸出量が増加している。

【長野県の製造業における国別出荷額】

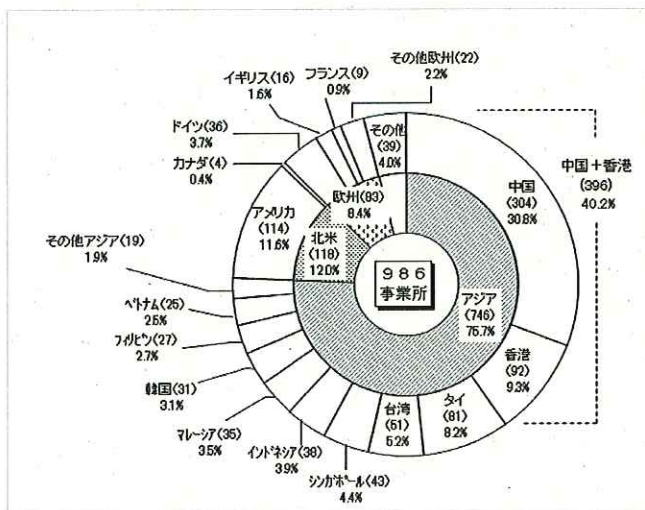
国 (地域) 別	輸 出 額	構成比 (%)	対前年比 (%)
1 中 国 (うち香港)	3,260 億 5,470 万円 (1,328 億 2,266 万円)	24.8 (10.1)	128.7 (126.2)
2 アメリカ	2,628 億 1,058 万円	20.0	124.2
3 マレーシア	891 億 1,428 万円	6.8	127.9
4 ドイツ	667 億 6,390 万円	5.1	117.8
5 台 湾	586 億 6,728 万円	4.5	126.9

【長野県の製造業における地域別出荷額】

地 域 別	輸 出 額	構成比 (%)	対前年比 (%)
1 アジア	6,343 億 1,647 万円	48.2	128.5
2 北 米	2,666 億 5,296 万円	20.3	122.9
3 西 欧	2,502 億 84 万円	19.0	128.0

資料：長野県商工労働部「平成 22 年輸出生産実態調査結果」

【長野県関係製造業企業の海外進出状況】



資料：長野県商工労働部「平成 22 年長野県関係製造業企業の海外進出状況調査結果」

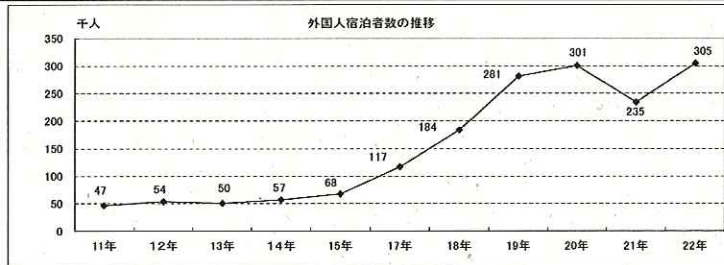
【観光のグローバル化】

- ・ 県内に宿泊した外国人宿泊者数は、増加傾向にあり、リーマンショックにより一時的に減少したものの、平成 22 年には、30 万人を超え、その半数以上がアジアから訪れている。
- ・ 市町村別では、スキー場が多い白馬村の宿泊者数が最も多く、「雪」が観光資源として誘客を牽引していると考えられる。
- ・ 信州まつもと空港には、国際定期便の就航はないが、アジア地域との間で、国際チャーター便が運航されている。

[長野県内の外国人宿泊者数]

(単位:人)

国・地域 年	アジア						北アメリカ		ヨーロッパ			オセアニア	その他 (国籍不詳含む)	合計
	台湾	香港	中国	韓国	シンガポール	タイ	アメリカ	カナダ	フランス	イギリス	ドイツ	オーストラリア		
11年	9,139	1,420	3,148	2,545	539	350	13,581	821	722	3,021	1,670	1,055	8,678	46,689
12年	16,845	1,148	3,112	3,401	1,057	347	10,499	1,001	758	1,823	2,023	743	10,806	53,563
13年	15,358	1,367	3,009	2,559	540	277	9,742	871	1,024	1,978	1,699	631	11,417	50,472
14年	19,697	1,707	3,010	3,480	615	279	11,707	1,367	1,204	1,951	2,183	941	9,083	57,224
15年	21,854	3,070	3,682	11,736	720	465	9,135	1,195	1,201	2,900	1,685	1,326	8,586	67,555
17年	44,575	5,231	6,404	23,434	628	567	11,386	975	934	2,431	2,949	3,562	13,554	116,630
18年	77,585	10,975	8,222	30,080	2,148	780	12,397	1,281	1,953	3,179	3,252	11,298	20,905	184,055
19年	109,758	20,946	15,657	33,973	4,343	4,538	17,442	1,506	2,857	4,613	3,498	20,703	41,635	281,469
20年	115,070	23,180	18,167	33,118	5,049	4,175	20,680	2,664	3,718	5,442	4,971	32,197	32,493	300,934
21年	66,307	23,065	14,049	15,470	5,567	3,109	16,860	2,125	4,452	4,386	4,098	33,077	41,996	234,561
22年	88,248	32,037	30,666	28,110	8,165	4,156	19,732	2,247	3,857	6,497	3,914	33,198	44,145	304,972



[外国人宿泊者の多い市町村の国・地域別延宿泊者数]

(単位:人、%)

区分	白馬村	長野市	松本市	軽井沢町	茅野市	山ノ内町	大町市	その他	合計
アジア	台湾	6,124	16,655	5,577	10,484	15,808	2,812	7,744	23,044
	香港	3,667	3,694	1,173	12,426	90	3,135	2,087	5,765
	中国	934	4,068	3,420	1,874	7,495	479	507	11,889
	韓国	5,901	2,343	2,673	3,434	777	402	3,947	8,633
	シンガポール	2,615	399	1,101	593	101	1,318	231	1,807
北アメリカ	タイ	186	257	1,880	313	154	185	24	1,157
	アメリカ	3,215	3,677	2,774	1,276	109	3,551	7	5,123
ヨーロッパ	カナダ	336	505	522	141	3	246	3	491
	イギリス	954	525	2,314	89	163	971	7	1,474
	ドイツ	259	602	844	26	148	354	0	1,681
オセアニア	フランス	974	395	812	29	8	677	0	962
	オーストラリア	14,903	1,660	1,099	207	3	8,968	16	6,342
その他(国籍不詳含む)	3,442	4,016	11,307	4,029	5,097	4,132	1,026	11,096	44,145
合計	43,510	38,796	35,496	34,921	29,956	27,230	15,599	79,464	304,972
構成比	14.3	12.7	11.6	11.5	9.8	8.9	5.1	26.1	100.0
対前年増減	815	12,159	△ 6,033	11,294	12,990	2,411	7,222	29,553	70,411
対前年比	101.9	145.6	85.5	147.8	176.6	109.7	186.2	159.2	130.0

資料：平成 22 年外国人宿泊者数調査結果（長野県観光部）

【グローバル化に伴う課題】

- ・信州まつもと空港には国際定期便が就航しておらず、長野県と海外との行き来には県外の空港を利用せざるをえない。
(信州まつもと空港は滑走路長が2,000mであることなどから、就航できる機材等が限定される。)
- ・長野県と海外の行き来には、主に羽田空港、成田空港、中部国際空港などが利用されているが、地域によって空港までの所要時間に格差が生じている。



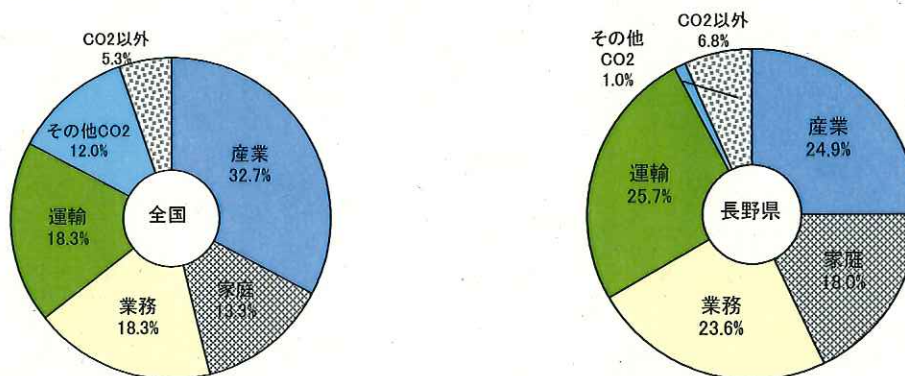
- ・信州まつもと空港の現状及び取り巻く環境を踏まえた場合、国際定期便の就航を目指すべきか。信州まつもと空港への国際定期便の就航の可能性はあるのか。
- ・外国人観光客の増加に対応する交通ネットワークはどうあるべきか。

4 環境対策の必要性

【自家用車依存からの転換】

- ・平成 20 年度のマイカーを含む運輸部門の二酸化炭素排出量は、4,177 千トンで、長野県の温室効果ガス排出量の 25.7%を占めている。
- ・長野県の人口千人あたり自動車保有台数は、854 台で全国 1 位となっている。
- ・旅客地域流動調査（平成 21 年度）によれば、県内の移動においては、自家用自動車を利用した者の割合は、90.3%となっている一方、公共交通機関を利用した者の割合は、8.0%となっている。
- ・交通意識調査結果によれば、公共交通の利用を促進するために実施している取組として、通勤における自家用車の利用基準を厳しくしている事業所が 36.2%となっている
- ・長野県では、マイカー通勤者がマイカーの利用を自粛し、公共交通や徒歩、自転車といった環境にやさしい通勤手段へ転換するきっかけとして、平成 21 年度から「ノーマイカーウィーク」を実施している。
- ・松本市では、ノーマイカーデー推進市民会議により、「カーフリーデー」「モビリティウィーク」といった取組が行われている。

【全国及び長野県の温室効果ガスの排出割合】



資料：長野県環境部「2008 年度（平成20 年度）長野県内の温室効果ガス排出量について」

【環境対策への課題】

- ・環境への負荷を低減させるため、自動車交通に過度に依存しない交通体系の構築、交通における自動車の分担率を引き下げる取組が求められている。
- ・環境への負荷を低減させるため、ハイブリッド車等低公害車両の導入が求められているが、県内の旅客輸送や貨物輸送への導入については、急速な進展は見られない。
- ・県内においてもマイカー通勤を自粛する動きが広がりつつあるが、通勤時間帯における鉄道・バスの本数が少ないなど公共交通機関の利便性の低さが、マイカーから公共交通への移転が進まない大きな要因とされている。



- ・地球環境への負担を低減させるため、交通における公共交通機関の分担率を引き上げるには、どのような取組が必要か。
- ・旅客輸送や貨物輸送への低公害車両導入を促進するためには、どのような取組が必要か。
- ・マイカーから公共交通への移転を進めるため、行政や交通事業者が行うべきことは何か。
- ・長野県の各都市において、自家用自動車の通行を制限するトランジットモール等の導入の可能性はあるか。

5 災害対応の必要性

【災害への対応】

- ・周囲を急峻な山岳で囲まれ、中山間地域が多い長野県では、交通ネットワークの多重化が進んでいないため、災害発生時に被災地域が孤立することがある。
- ・交通意識調査結果によると、今後の交通政策を進める上で、災害時に対応可能な交通環境の確保が「重要」としている県民の割合は、各地域とも約6割となっている。

【災害対応への課題】

- ・災害に耐えられるような交通基盤の耐震化や道路整備によるルートの変換性を高めることが求められている。
- ・安全で代替性の高い、交通体系を確保するためには、道路、鉄道等を組み合わせた交通ネットワークの多重化が求められている。



- ・災害時に対応しうる代替性の高い交通体系を確保するためには、輸送力を余裕あるレベルまで高めておく必要があるが、コスト負担はどうあるべきか。

6 公共交通をめぐる社会環境の変化


- ・規制緩和により、鉄道・バスの路線の廃止が、許可から届出となって以降、不採算路線の廃止が相次いでいる。
- ・地域の実情に応じたバス等の運行を協議するため、県内では50市町村において地域公共交通会議が設置されている。
- ・規制緩和により、タクシー台数は増加したが、いわゆる「タクシー特措法」に基づき、長野地域、松本地域等で供給過剰解消の取組が行われている。
- ・県内77市町村中75市町村において、コミュニティバス運行等への財政支出により、生活交通の確保が図られている。
- ・国・地方ともに財政状況が逼迫する中であって、住民の生活交通の手段を確保するための財政支出が増加し続ける。

[県内交通事業者の路線の廃止・縮小の状況]

種 類	バス				鉄道
	H19	H20			H23
事業者	信南交通	松本電鉄	川中島バス	諏訪バス	長野電鉄
内容	12路線・15系統の廃止	3路線廃止、9路線縮小・統合	4路線廃止、11路線縮小・統合	5路線廃止	1路線廃止(屋代線)

【社会環境の変化に伴う課題】

- ・乗合バス事業にあっては、高速バス事業への新規参入が収支を圧迫し、いわゆる「内部補助」が不可能となったことにより、生活バス路線の維持が困難となっている。
- ・バス・鉄道の路線から離れた地域にあっては、生活交通の手段としてタクシーの活用が考えられるが、十分な活用には至っていない。
- ・生活交通を維持するための自治体負担が増大しており、自治体財政を圧迫している。

- 
- ・交通事業者による料金収入による事業採算性確保を前提として、公共交通を維持するためには、どのようなシステムが必要か
 - ・事業採算性が確保されない地域にあっては、行政が公共交通を「社会資本」として整備・運営すべきか。(費用対効果、受益者負担はどうあるべきか。利便性と行政コストの均衡はどうあるべきか。)
 - ・タクシーが生活交通の手段として十分に機能するためには、どのようなシステムが考えられるか。

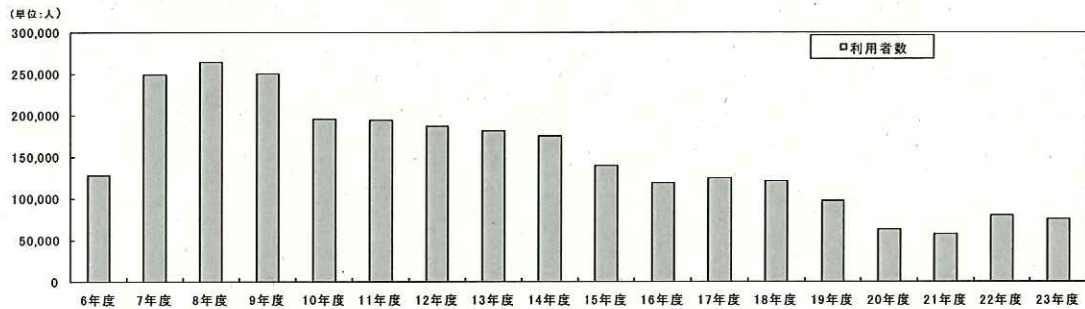
長野県における交通の特性と課題

1 県外、海外とを結ぶ交通ネットワーク

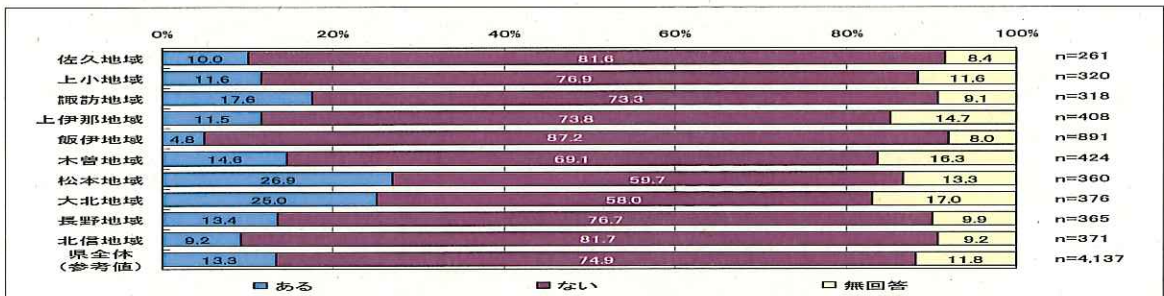
【航空ネットワーク】

- ・平成6年度のジェット化以降、信州まつもと空港に就航する航空会社及び路線は数度にわたり変更になっている。これまでの路線数及び利用者数は、平成8年度に最大6路線運航され、利用者数は、264,658人であった。
- ・平成22年6月から、信州まつもと空港から札幌、福岡に毎日定期便が1往復しており、平成23年度の利用者数は、75,537人となっている。
- ・交通意識調査によれば、信州まつもと空港の利用経験がないと回答した人は、松本地域、大北地域では、約6割だが、飯伊地域では、約9割となっている。
- ・交通意識調査によれば、信州まつもと空港の利用回数が1回と回答した人は、上小地域、飯伊地域で約6割となっている。

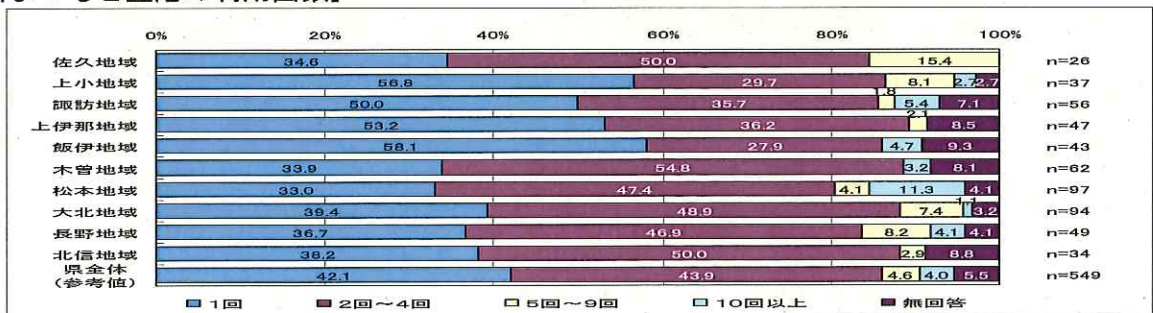
[信州まつもと空港の利用状況]



[信州まつもと空港の利用の有無]



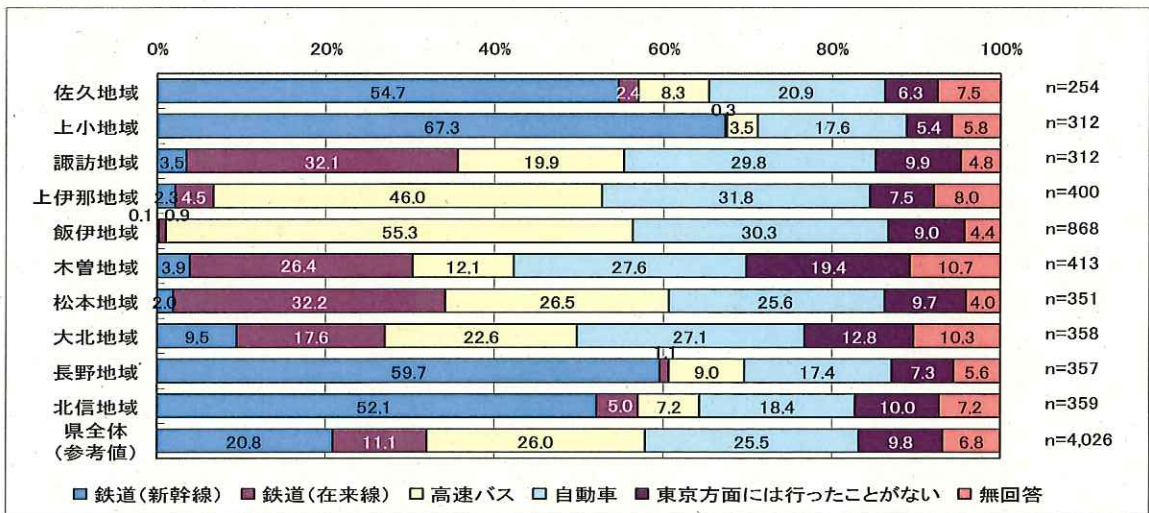
[信州まつもと空港の利用回数]



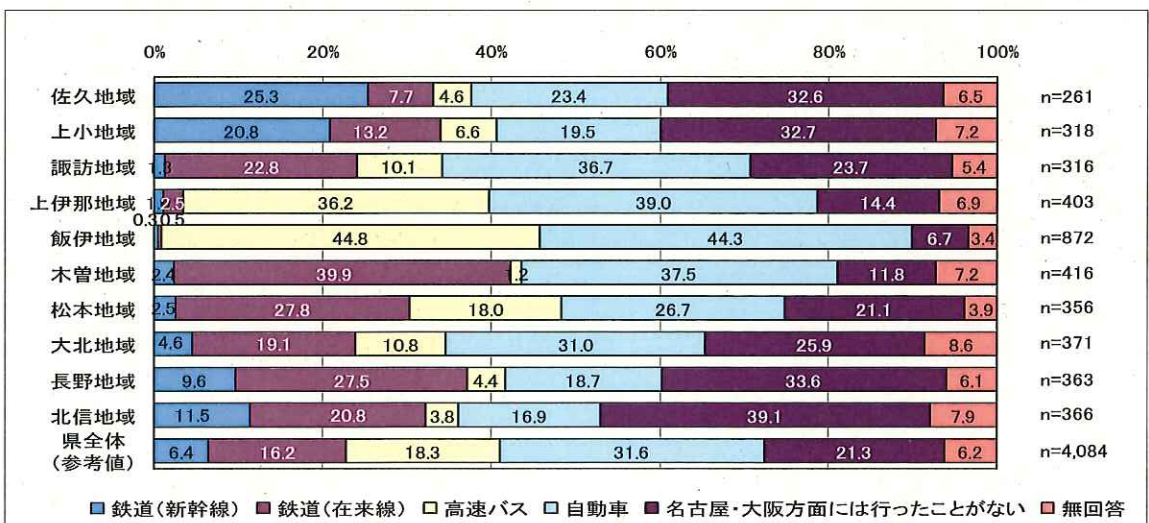
【在来線ネットワーク】

- ・東京圏へは、中央東線により、名古屋圏へは、中央西線により、特急電車が運行されている。
- ・中央東線及び中央西線の年間乗車人員は、平成9年度に10,587千人であったが、平成21年度には、8,002千人と、2,585千人、24.4%の減少となっている。
- ・交通意識調査によると、東京方面に行く場合、中央東線、中央西線の沿線の地域では、鉄道（在来線）の利用が約3割となっている。
- ・交通意識調査によると、名古屋・大阪方面に行く場合、鉄道（在来線）の利用が、木曾地域で約4割、北信地域、長野地域、大北地域、松本地域、諏訪地域で2～3割となっている。

[東京方面に出かける際によく利用する交通手段]



[名古屋・大阪方面に出かける際によく利用する交通手段]



【北陸新幹線】

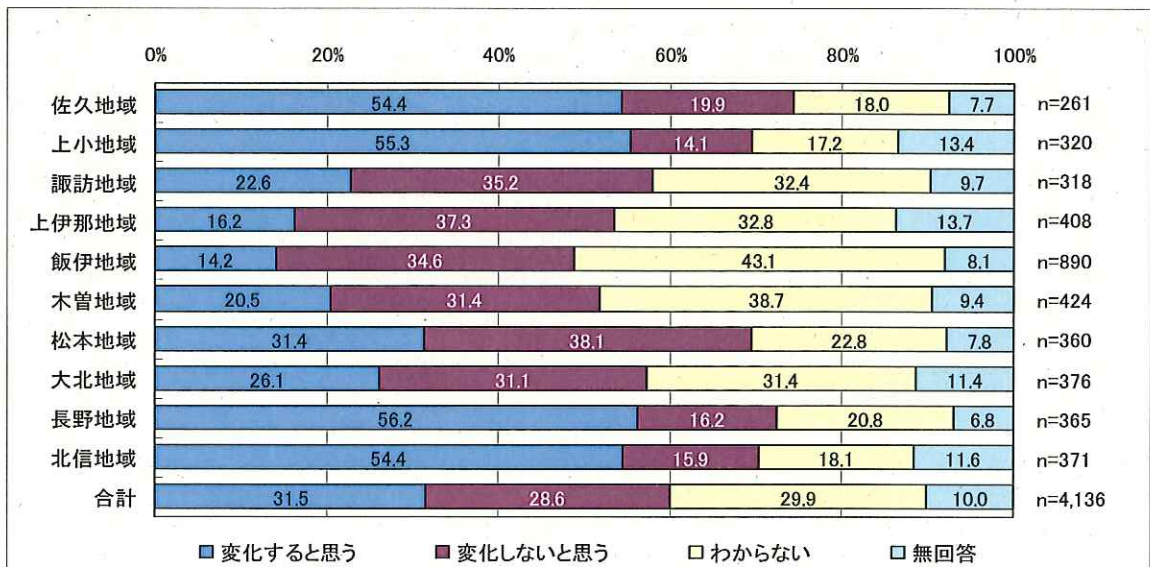
- ・北陸新幹線は平成 26 年度末までに金沢まで延伸される予定。
- ・北陸新幹線の年間乗車人員は、平成 10 年度に 1,768 千人であったものの、平成 19 年に 2,079 千人となったが、平成 22 年度には、1,923 千人と減少している。
- ・交通意識調査によると、北陸新幹線沿線地域では、北陸新幹線が金沢まで延伸された際に行動に変化があると回答した人が 5～6 割となっている。
- ・交通意識調査によると、東京方面に行く場合、北陸新幹線沿線の地域は、鉄道（新幹線）の利用が 5～7 割となっている。
- ・交通意識調査によると、名古屋・大阪方面に行く場合、上小地域、佐久地域では、鉄道（新幹線）の利用が 2～3 割となっている。

[北陸新幹線の年間乗車人員]



資料：長野県企画部情報統計課「ながの県勢要覧」

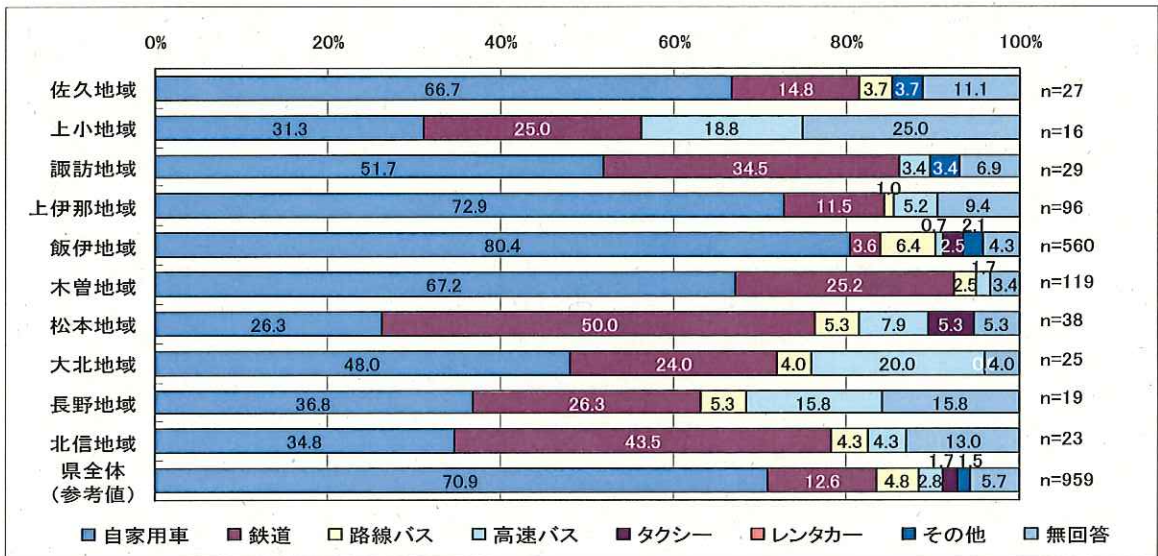
[北陸新幹線が延伸された場合の行動の変化]



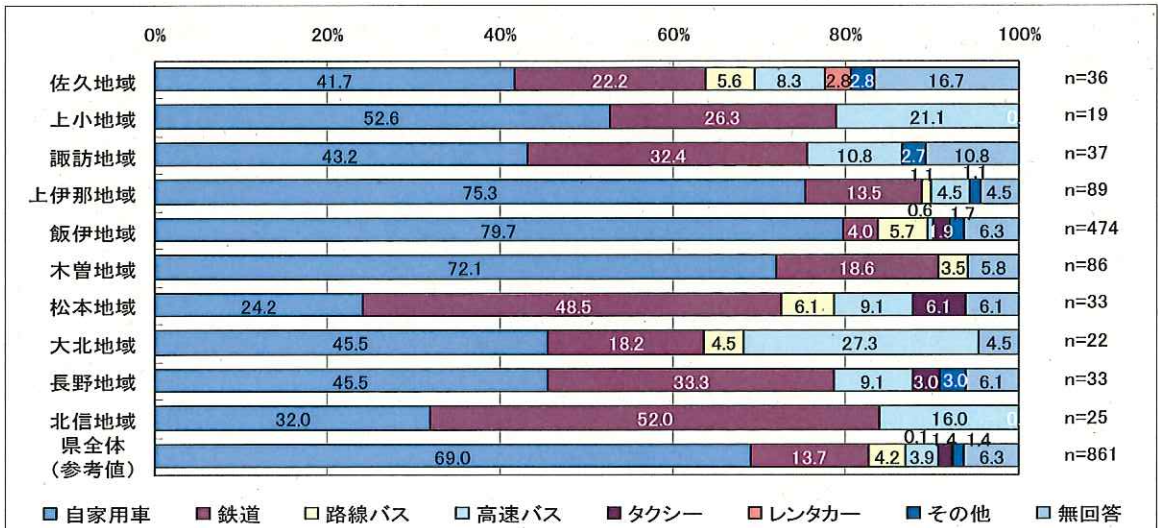
【リニア中央新幹線】

- ・平成 39 年には、リニア中央新幹線が東京－名古屋間で開業する予定。
- ・交通意識調査によれば、リニア中央新幹線の利用駅までの交通手段として、鉄道の利用を希望している人が、松本地域で 5 割と最も高くなっているが、飯伊地域では、自家用車の利用を希望している人が、8 割となっている。
- ・交通意識調査によれば、リニア中央新幹線の駅に関して望むこととしては、「駅周辺の駐車場整備」「駅へのアクセス道路の整備」「駅近くのスマート IC 整備」「在来線との接続」を挙げる人が多い。
- ・交通意識調査によれば、リニア中央新幹線と接続する鉄道の利便性向上を求める県外事業所が約 6 割となっているほか、リニア中央新幹線駅から県内を移動するために、鉄道を希望する県外居住者が約 7 割となっている。

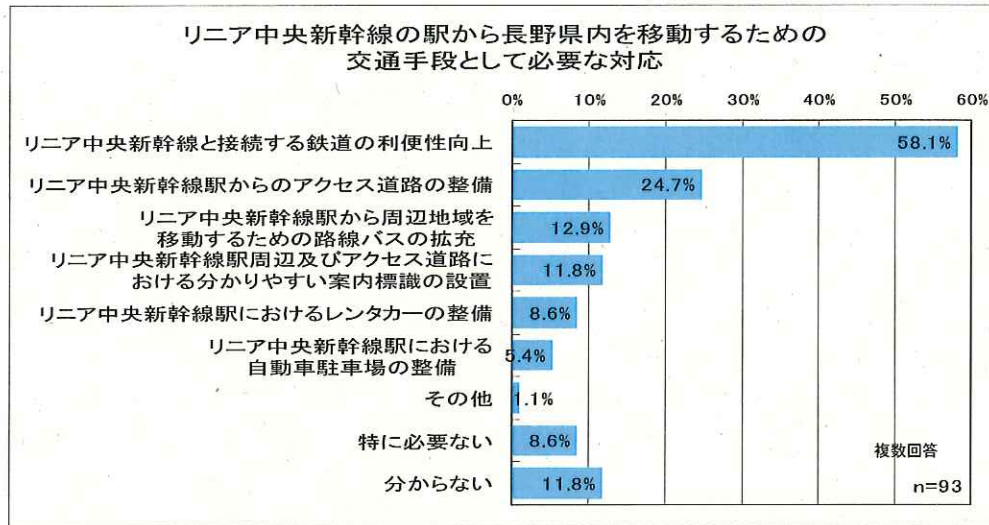
[東京方面に行く場合の利用駅までの交通手段]



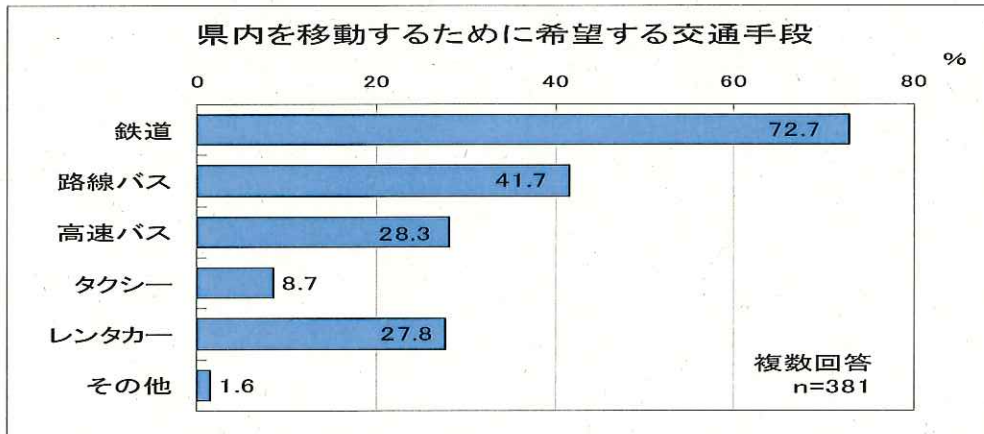
[名古屋方面に行く場合の利用駅までの交通手段]



[県外事業所のアンケート結果]



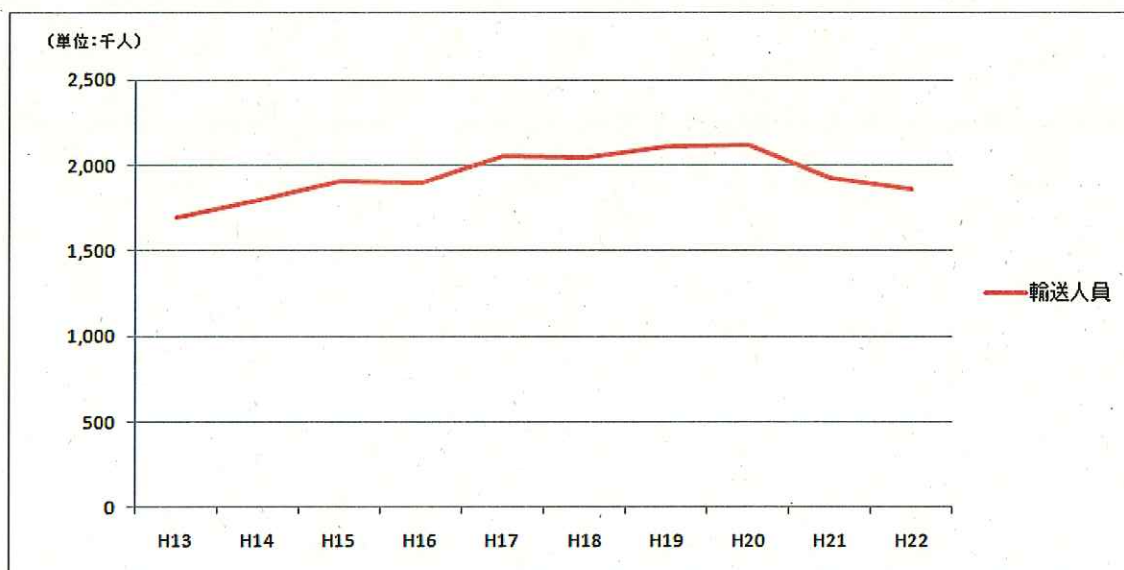
[県外居住者のアンケート結果]



【高速バスネットワーク】

- ・ 県内主要都市から、首都圏、中京・京阪圏、北陸圏への高速バス（乗合バス事業者が運行するもの）が運行されている。
- ・ 輸送人員は、平成 13 年度は 1,698 千人であったものの、平成 20 年度には、2,117 千人となったが、平成 22 年度には 1,865 千人と減少している。
- ・ 交通意識調査によれば、上伊那地域、飯伊地域では、東京、名古屋・大阪方面に行く場合の交通手段として、高速バスの利用が、4～6割となっている。

[高速バスの輸送人員]

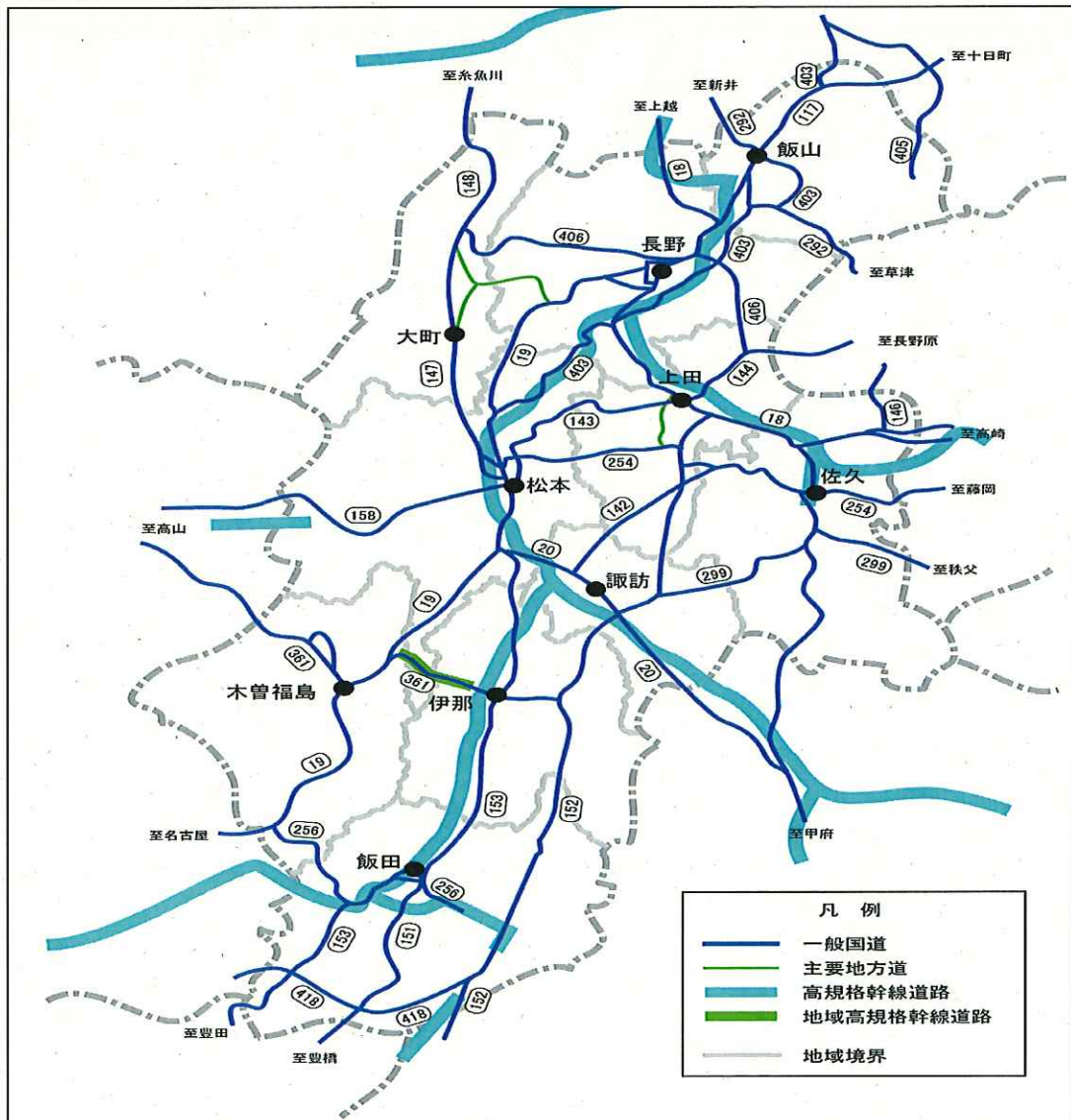


資料：北陸信越運輸局長野支局、北陸信越運輸局（高速バス分）

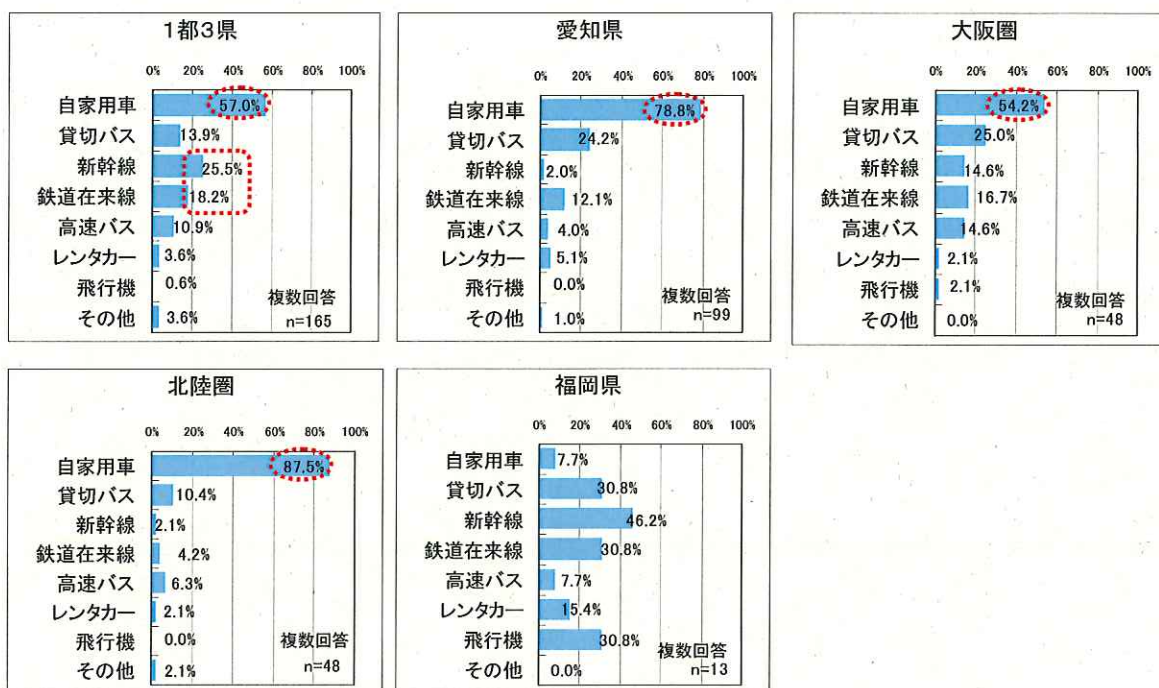
【高規格幹線道路ネットワーク】

- ・中央自動車道、長野自動車道、上信越自動車道が全線供用されているほか、中部横断自動車道、中部縦貫自動車道、三遠南信自動車道が一部供用となっている。
- ・交通意識調査によれば、県内各地域とも、東京、名古屋・大阪方面に行く場合の交通手段として、自動車の利用が、2～4割となっている。
- ・交通意識調査結果によれば、関東1都3県（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県）、愛知県、大阪圏（京都府、大阪府、兵庫県）、北陸圏（新潟県、富山県、石川県）から長野県を訪れる人は自家用車の利用が5～9割となっており、北陸圏が9割と最も高くなっている。

[主要道路網の現状]



【県外居住者の長野県までの交通手段】



【県外、海外とを結ぶ交通ネットワークの課題】

- ・ 県内唯一の玄関口である信州まつもと空港の利用拡大・活性化を図るため、国際線定期便の運航を含めた路線の拡大や複便化などが求められている。
- ・ 中南信地域においては、中央東線の高速化が強く求められている。一方で、観光路線として相応しい快適な車両の導入を期待する声も大きい。
- ・ 上伊那地域においては、特急「あずさ」の飯田線への乗り入れを要望している。
- ・ 北陸新幹線の金沢までの延伸により、県内各駅が通過駅とならないように、駅までのアクセス向上や2次交通の整備などが求められている。
- ・ 北陸新幹線の金沢までの開業に伴い、経営が分離される長野以北並行在来線の安定的な経営の確保が求められている。
- ・ リニア中央新幹線開業に向け、駅へのアクセス道路の整備、駅近くへの中央道ICの整備、駅周辺への駐車場整備、飯田線等の利便性向上による鉄道アクセスの確保などが求められている。
- ・ 高規格幹線道路の早期整備及び高規格幹線道路へのアクセス向上のための道路整備が求められている。



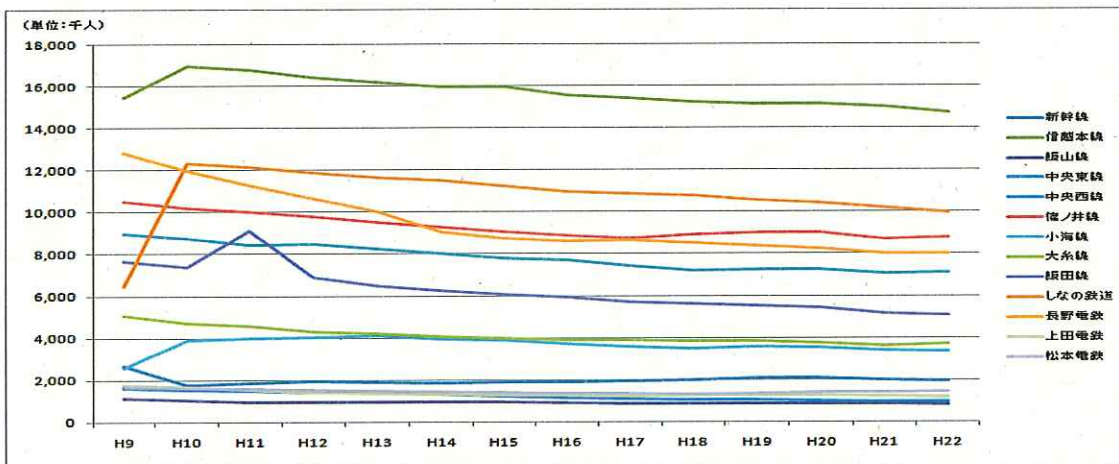
- ・信州まつもと空港に国際線定期便を就航させることは可能か。
- ・信州まつもと空港の利用拡大・活性化を図るため、国際化以外にどのような方策が考えられるか。
- ・中央東線の高速化、快適な車両の導入、特急「あずさ」の飯田線乗り入れ等の実現可能性及び実現に向けての取組はどうあるべきか。
- ・北陸新幹線が金沢までの延伸に備えて、実施すべきことは何か。
- ・リニア中央新幹線の整備波及効果を最大限とするためには、どのような取組、どのような施設の整備が求められるのか。

2 県内を結ぶ交通ネットワーク

【鉄道ネットワーク】

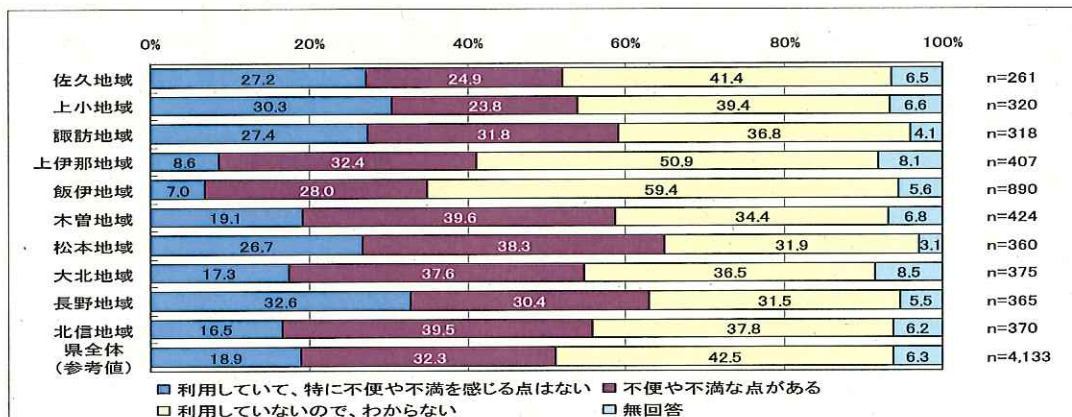
- ・ JR線として、信越本線、飯山線、中央東線、中央西線、篠ノ井線、小海線、大糸線、飯田線があり、このうち、中央東線、中央西線、篠ノ井線には、特急電車が運行されているが、一部は、単線、非電化である。
- ・ しなの鉄道、長野電鉄、上田電鉄、松本電鉄が運行されているが、施設の老朽化が進んでいる。
- ・ 県内鉄道の年間乗車人員は、平成10年度の82,117千人であったが、平成22年度には、65,176千人と、16,941千人、20.6%の減少となっている。
- ・ 平成14年には、長野電鉄木島線が、平成24年には長野電鉄屋代線が廃止されバス運行に移行している。
- ・ 交通意識調査によれば、鉄道（在来線）を利用していない人は、各地域で3～4割を占めている。利用している人のうち、不便や不満を感じている人の割合は、各地域で2～4割となっている。

【県内在来線の年間乗車人員】

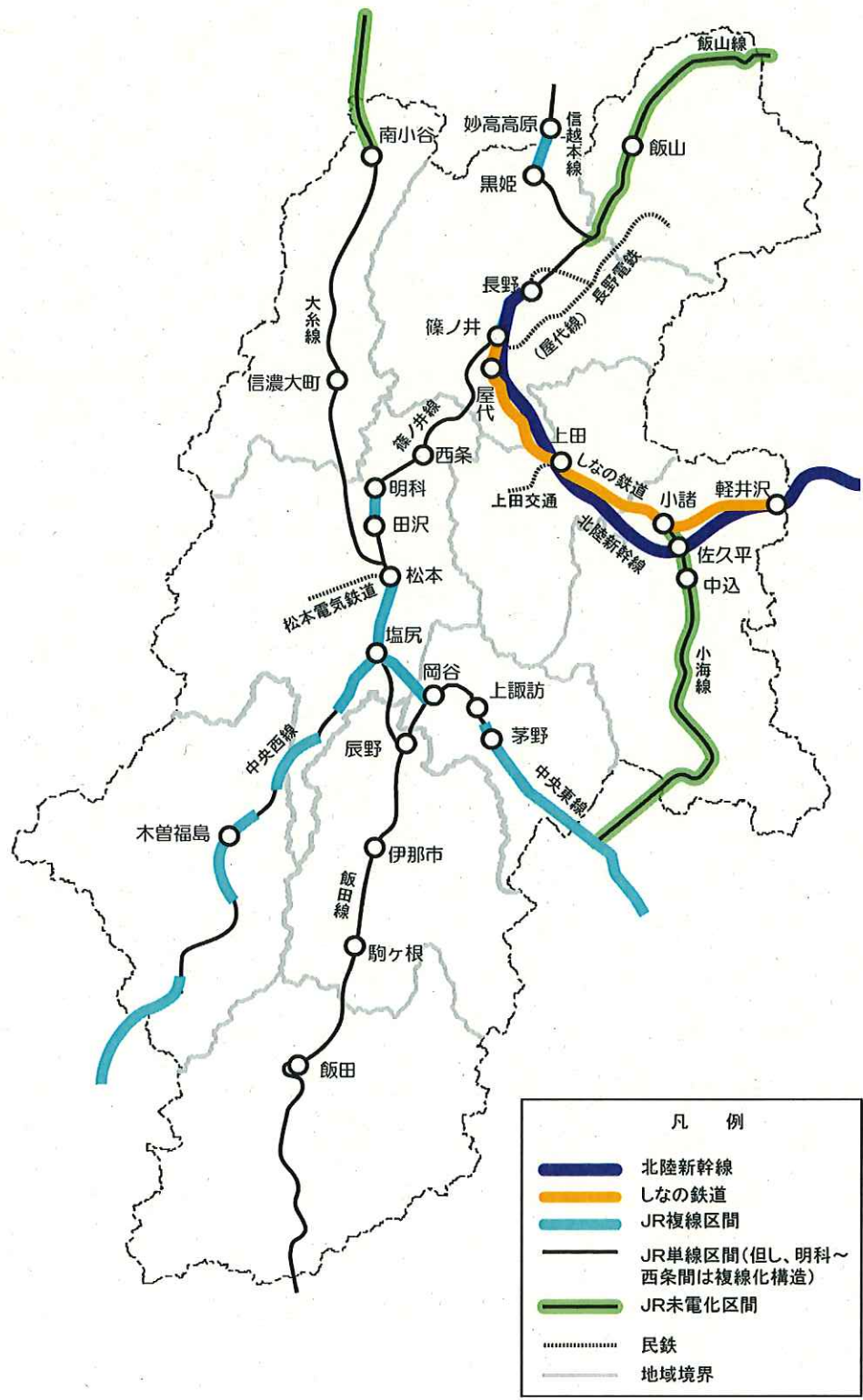


資料：長野県企画部情報統計課「ながの県勢要覧」

【鉄道を利用する際の不便や不満な点】



[県内の鉄道ネットワーク]



【バスネットワーク】

- ・県内の主要都市間を結ぶ、高速バスが運行されているが、路線の見直しや縮小も進んでいる。

[高速バスの運行状況]

運行区間	運行事業者
長野－松本	アルピコ交通(株)
長野－飯田	アルピコ交通(株)、信南交通(株)、伊那バス(株)
長野－佐久	千曲交通(株)
長野－大町、白馬	アルピコ交通(株)

[廃止・撤退の状況]

運行区間	廃止・撤退の日	内容	廃止・撤退した運行事業者
松本－飯田	H22.12.1	廃止	松本電気鉄道(株)
長野－佐久	H22.12.1	一部事業者の撤退	川中島バス(株)
長野－松本	H23.10.1	土日、休日の運行廃止	アルピコ交通(株)

注：廃止・撤退した運行事業者は当時の事業者名

【道路ネットワーク】

- ・平成21年度までに、国道18号、国道19号、国道20号を始めとした国道、県道が、429路線、5,591km整備されており、県内の道路ネットワークが形成されている。

【県内を結ぶ交通ネットワークの課題】

- ・県内では、JR東日本、JR東海、JR西日本の3社によりJR線が運行されている。
- ・並行在来線の運営、枝線問題など北陸新幹線の整備に伴う課題が発生している。
- ・南信地域を中心に、県内南北（飯田・長野）間を結ぶ利便性の高い列車の運行を求める声がある。
- ・長野電鉄木島線、屋代線が廃止される中、長野電鉄、上田電鉄、松本電鉄の利用拡大・維持存続が強く求められている。
- ・県内の広域移動を支えてきた高速バスについても、利用者の減少から廃止・縮小が相次いでいる。
- ・道路改良率は65%程度であり、引き続き整備を進める必要があるが、維持管理費が増加している。
- ・県内交通ネットワークを支える交通事業者の多くは、経営状態が厳しい。



- ・県内（特に南北）を結ぶ機能を強化するための交通ネットワークのあり方はどうあるべきか。
- ・県内鉄道を維持するとともに利便性を向上させるにはどうすべきか。
- ・県内移動を支えている鉄道と高速バスが両立できる方策はあるか。
- ・今後の道路整備と交通ネットワーク整備について、行政（県）はどのように取り組むべきか。
- ・交通ネットワークの整備及び維持存続のため、国、県、市町村、事業者及び住民は、どのような役割と負担をすべきか。

3 地域内の交通ネットワーク

【市街地内の交通】

- ・バス、鉄道、タクシーの利用者は減少傾向にある。
- ・長野市や松本市では、低運賃で市内を巡回するバスが 20～40 分間隔で運行されている。
- ・長野市、松本市、上田市及び飯田市においては、規制緩和により増加した、タクシー車両を減車する取組が行われている。
- ・市街地内でも、高齢化による交通不便者がいる地域がある。

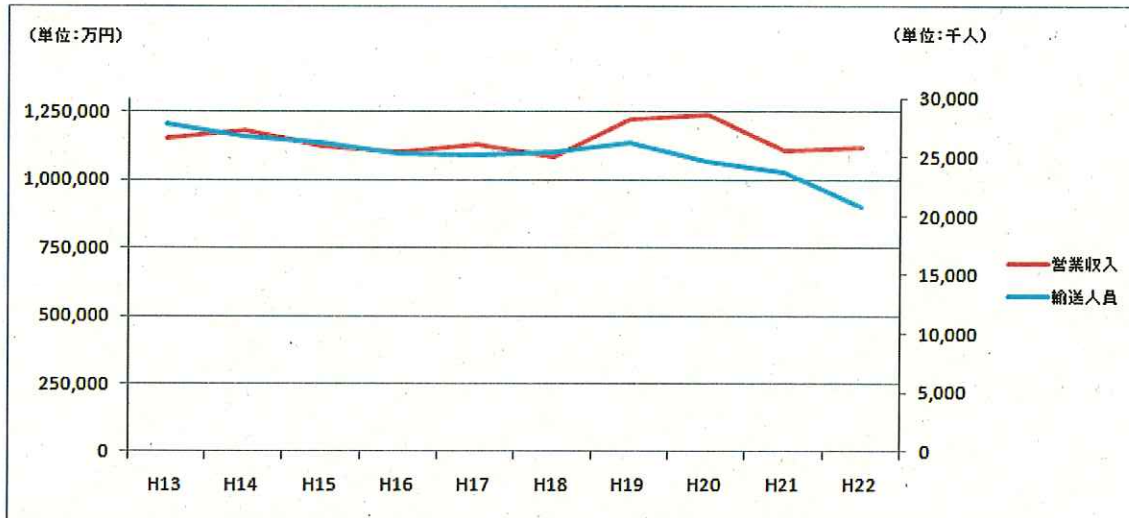
【市街地とを結ぶ交通】

- ・複数市町村をまたがる広域幹線路線バス路線については、国、県による運行欠損や車両購入に対する補助制度があり、平成 23 年度においては、30 系統が対象となった。
- ・市町村内を運行するフィーダー路線に対する国の補助制度が創設され、平成 23 年度は、6 市町 56 系統が対象となった。
- ・中心市街地では定時定路線のバス運行、中山間地域ではデマンドや乗合タクシーによる運行を組み合わせて交通手段を確保している市町村が多い。
- ・市街地とを結ぶ鉄道は、施設整備に対して、国、県、市町村による補助が継続しており、平成 23 年度は、長野電鉄、上田電鉄、松本電鉄が対象となった。
- ・諏訪地域（茅野市、原村）、下伊那地域、木曾地域では、市街地を有する市町村と周辺の市町村が連携して、中山間地域と市街地を結ぶバスを運行している。

【中山間地域内の交通】

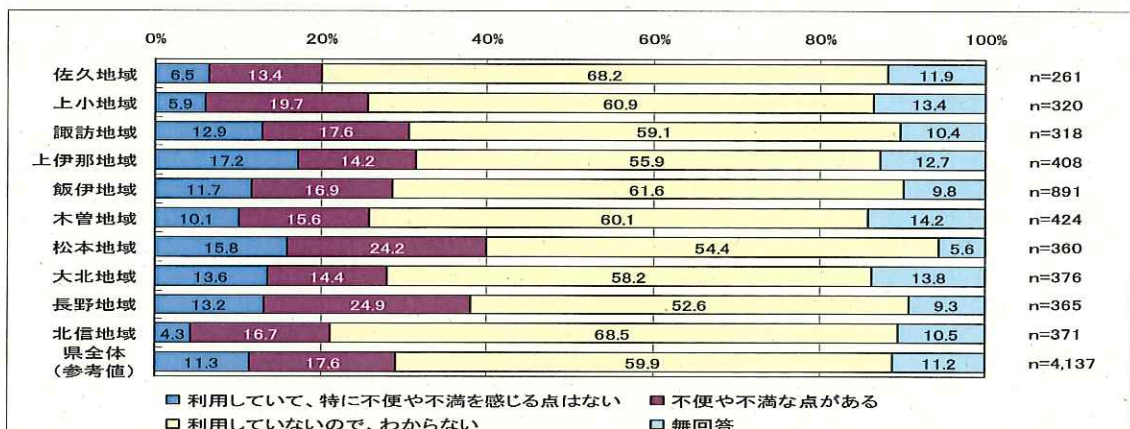
- ・地域の実情や住民の利便性に応じて、バス、乗合タクシーをデマンドで運行する地域と定時定路線で運行する地域がある。
- ・路線バスやコミュニティバスの他に、スクールバス、過疎地有償運送、福祉有償運送といった、児童・生徒、高齢者を対象としたバス、タクシーが運行されている。
- ・中山間地域を運行するバス、タクシーは、行政が運行委託や赤字を補助しているものが多く、交通事業者のみでの運行は採算がとれずに困難である。
- ・利用者の運賃収入の他に、バスの利用の有無に関わらず、地域住民が運行費の一部の負担をして、バスを運行している地域もある。
- ・利用者をあらかじめ会員登録する、デマンドによる運行は、観光客が使えないことがある。
- ・デマンドによる運行は、事前に予約が必要であるため、利用者にとっては、利便性向上に繋がらない場合もある。

[乗合バスの輸送人員及び営業収入]



資料：北陸信越運輸局長野支局

[バスを利用する際の不便や不満な点]




[タクシーの輸送人員及び営業収入]



資料：北陸信越運輸局長野支局

【地域内の交通ネットワークの課題】

- ・地域交通を支えてきたバス事業者、タクシー事業者の経営が悪化している。
- ・中心市街地、中山間地域に関わらず、交通空白地で暮らす住民の移動手段確保することが行政（市町村）に求められている。
- ・利用者の減少により、地域公共交通の地域公共交通の廃止・縮小が進む中であって、行政の負担が増加している。
- ・デマンド交通の導入により、タクシー事業者が撤退する一方で、デマンド交通の煩雑さ等により利用者が増加していない。

- 
- ・県内の中心市街地における公共交通のあり方はどうあるべきか。
（県内中心市街地においてL R T等の導入は有効か。）
 - ・中山間地等における交通手段の確保にあたり、バス、デマンド、タクシー等の役割分担はどうあるべきか。
 - ・タクシーが公共交通機関としての役割を担うには、どのようなシステムが考えられるか。
 - ・交通手段の確保のため、国、県、市町村、事業者及び住民は、どのような役割と負担をすべきか。
 - ・交通手段の確保のため、新たな（負担の）仕組みを構築できないか。