

長野県新総合交通ビジョン

< 概要版 >



長野県

交通ビジョンの策定について

策定の背景

- 北陸新幹線の延伸、リニア中央新幹線の開業などにより、長野県の交通は大きな転換点
- 人口減少社会の到来により、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

性格と役割

- 長野県交通の望ましい将来像を明示
- 長野県が果たすべき役割や施策の方向性を明確化
- 関係者が連携・協働した取組を実施するための指針

目標年次

平成 39 年
(2027 年)

第1 長野県の交通の現状と将来への視点

1 交通ネットワークの構築

- 大都市圏等と県内を結ぶ道路ネットワークの整備
- 北陸新幹線、リニア中央新幹線の整備効果の波及
- 信州まつもと空港を活用した交流の拡大
- 地域間交通ネットワークの機能向上

2 公共交通の維持・確保

- 持続可能な地域交通の構築
- 中山間地域等における生活交通の確保

3 安全・安心な交通の確保

- 自然災害に対する交通面における安全性の確保
- 安全・安心な生活を支える交通の確立

4 環境に配慮した交通の確保

- 環境負荷の少ない交通の実現
- モーダルシフトへの取組

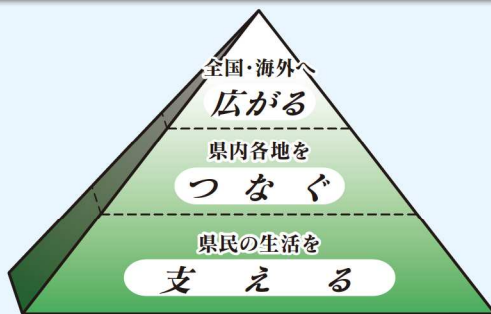
5 観光客の円滑な移動

- 観光地へのスムーズなアクセスの確保
- 外国人観光客を受入れる環境の整備

6 物流の発展と産業を支える交通

- 物流を支える交通ネットワークの確保
- 活発な企業活動を支える交通ネットワークの充実

第2 長野県が目指す交通の将来像



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

交流の結節点“信州”を快適に**つなぐ**
移動環境の形成

長寿社会の確かな暮らしを**支える**
地域交通の確保

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 ～

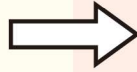
長野県が誇る全国トップレベルの健康長寿は、県民が長年にわたり築き上げてきた財産と言えます。高齢化と人口減少が本格化する中であって、安全・安心に移動できる持続可能な交通サービスの実現を目指します。

▲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推計>

※ 自宅から最寄りの救急告示医療機関まで30分を超える地域の人口ですが、今後、道路の整備等を進めることにより30分以内の到達に努めます。
また、緊急時においては、ドクターヘリ等を活用した救急搬送の確保を図ります。

▲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。

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

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

低床化したバス

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

パークアンドライド駐車場

病院等へのアクセス道路

ユニバーサルデザインタクシー

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 ～

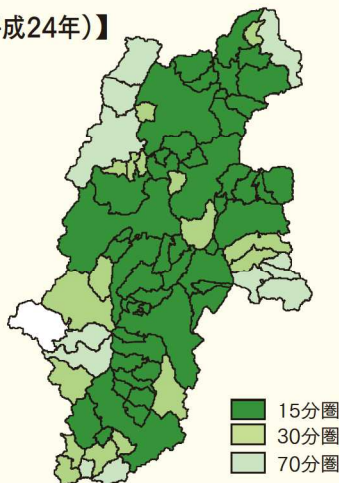
本県は、山脈や高原等により居住する地域が隔てられているため、従来から、地域間の円滑な移動の確保と交流の拡大を目指して来ました。今後とも、本県の多様な地域資源を活かした機能分担と連携による県づくりを進めるため、県内各地を結ぶ交通ネットワーク機能の更なる強化を目指します。

▲多くの県民が、高速道路等の高速交通網に概ね30分以内にアクセスし、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。

高速交通網への所要時間

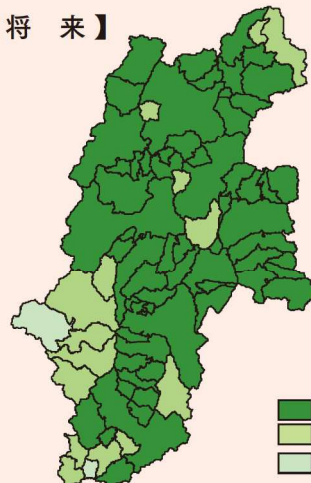
市役所、町村役場から高速交通網（新幹線駅、地域高規格道路を含む高速道路IC、信州まつもと空港）までの、鉄道又は自動車による所要時間

【現状(平成24年)】



15分圏
30分圏
70分圏

【将来】



15分圏
30分圏
70分圏

北陸新幹線の延伸、リニア中央新幹線の開業、高規格道路等の整備効果を反映したものであり、一般道の整備、在来線鉄道の移動時間の短縮等については考慮していません。

高速交通網へ概ね30分以内にアクセスできる地域

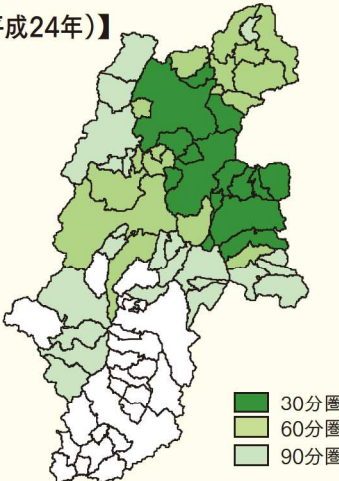
現状(平成24年度):64市町村 → 将来:75市町村

※ 現在の見通しでは、30分以内でのアクセスが困難な地域がありますが、今後、道路の整備を進めたり、鉄道の高速化を働きかけるなどにより、30分以内に向けて取り組みます。

新幹線駅への所要時間

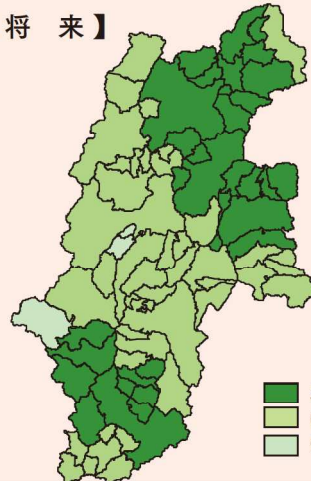
市役所、町村役場から最寄りの新幹線駅までの、鉄道又は自動車による所要時間

【現状(平成24年)】



30分圏
60分圏
90分圏

【将来】



30分圏
60分圏
90分圏

北陸新幹線の延伸、リニア中央新幹線の開業、高規格道路等の整備効果を反映したものであり、一般道の整備、在来線鉄道の移動時間の短縮等については考慮していません。

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年度):31市町村 → 将来:74市町村

※ 現在の見通しでは、1時間以内でのアクセスが困難な地域がありますが、今後、道路の整備を進めたり、鉄道の高速化を働きかけるなどにより、1時間以内に向けて取り組みます。

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 ～

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きました。人口減少社会が到来する中であって、高速交通ネットワークの整備効果を活用することで、移住の促進や交流人口の拡大を目指します。

- ▲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。
- ▲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のネットワークが形成され、県内と太平洋側や日本海側との移動が活発化することになります。
- ▲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。

本州中央部広域交流圏（仮称）



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。

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～

- 地域を支える快適で持続可能な交通サービスの実現
市街地の賑わいを支える快適で便利な交通サービス
中山間地域等の生活を支える継続可能な交通サービス
- 広域生活圏を支える交通ネットワークの構築
都市と周辺地域を結ぶ広域・幹線路線の確保
地域の医療機関へ円滑に移動できる交通の確保
- 環境と調和した安全・安心な交通体系の構築
環境と調和した交通システムの構築
人にやさしい安全・安心な交通サービスの確保
- 地域の生活を支える道路の整備
安全・安心な道路環境の整備
災害・緊急時等における輸送の確保



地域の暮らしを支えるコミュニティバス

提供：朝日村

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～

- 県内各都市をつなぐ公共交通ネットワークの強化
鉄道網の確保と機能強化
高速バス路線の確保と充実
- 観光地の魅力を活かす交通ネットワークの構築
観光地へのアクセス性の確保や周遊性の向上
- 産業と物流を支える交通ネットワークの充実
円滑で環境負荷の少ない物流の確保
- 県内各地をつなぐ道路ネットワークの強化
地域の生活をつなぐ道路ネットワークの整備



県内各地をつなぐ道路（主要地方道 長野大町線）

提供：信州・長野県観光協会

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～

- 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
県内リニア駅と道路網とのアクセス機能の確保
県内リニア駅と鉄道とのアクセス機能の確保
山梨県駅・岐阜県駅とのアクセス機能の確保
魅力ある駅空間の創造
- 北陸新幹線の延伸を活かす交通ネットワークの強化
北陸新幹線の整備促進
北陸新幹線駅の拠点化



開業が予定されているリニア中央新幹線

提供：JR東海

- 信州まつもと空港の機能強化
 - 国内線の充実と空港の機能強化
 - 国際便の運航と空港の国際化の推進
 - 空港の安全性確保
- 規格の高い道路ネットワーク等の強化
 - 規格の高い道路ネットワークの整備
- 「本州中央部広域交流圏（仮称）」の実現
 - 大規模な流動の創出と広域交流圏の形成



空の玄関口 信州まつもと空港
提供：信州まつもと空港利用促進協議会

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286km（うち 県内約50km） 東京～大阪間 約438km
最高設計速度	505km/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）

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

●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めます。

●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、公共交通機関は地域を支える重要な社会インフラであるとの認識の下、必要かつ適切な交通サービスを安定的・継続的に提供するための努力が求められます。

●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。

国への提案

- 地方の実態を踏まえた支援制度の構築
- 地域交通の確保に関する地方財政措置の充実
- 地域交通の確保に向けた制度の改正

しあわせ 信州

発行：長野県 企画部 交通政策課
〒380-8570 長野市大字南長野字幅下 692-2
電話 (026) 232-0111 (代表)
FAX (026) 235-7396
E-Mail : kotsu@pref.nagano.lg.jp
