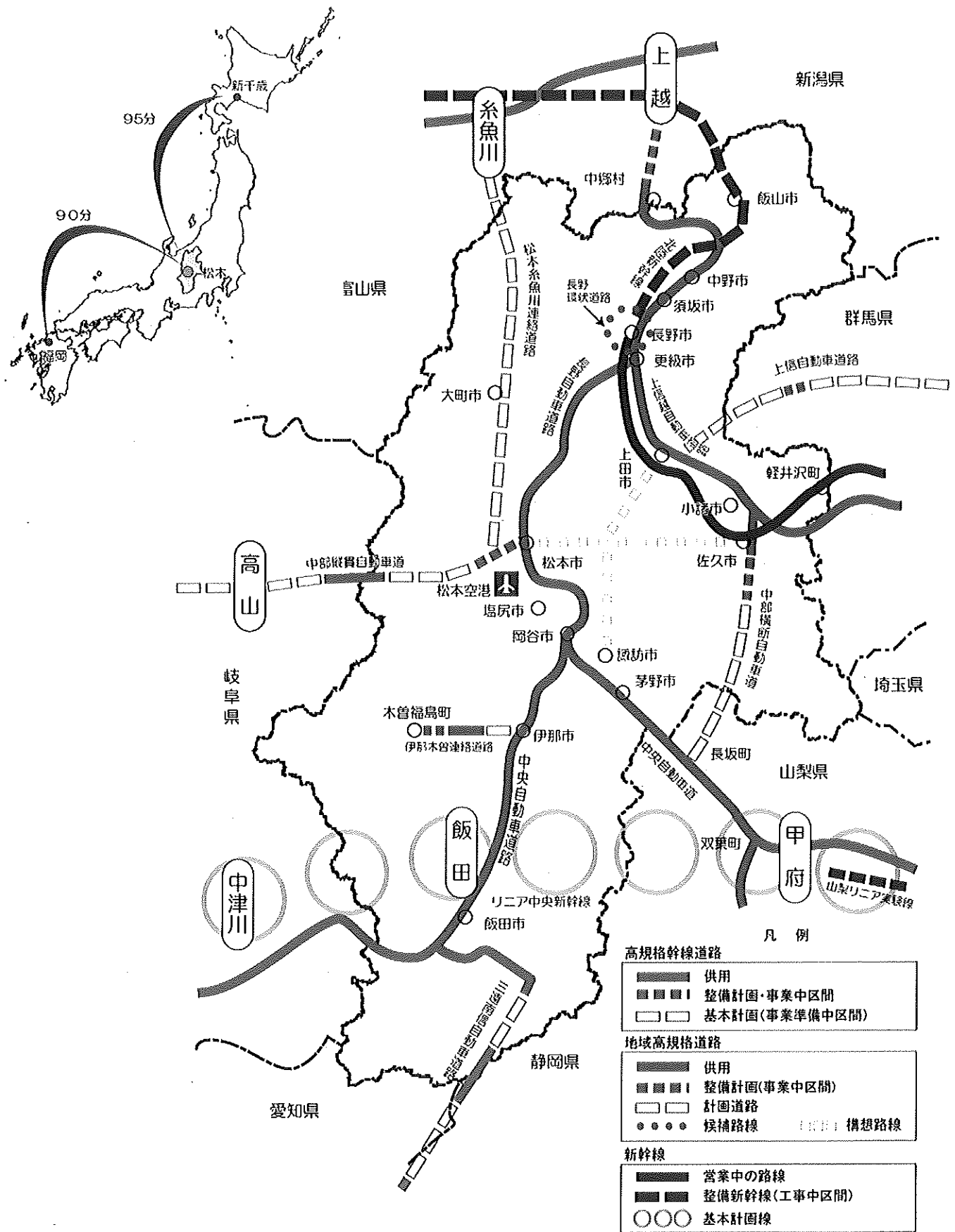


産業振興や交流を促進する

交通ネットワークについて

高速交通ネットワークの概要

●松本空港からの航空路線



信州まつもと空港の現状と課題

現 状

【定期便】

- 信州まつもと空港は、昭和 40 年に長野県の空の玄関口として供用を開始し、平成 6 年 7 月には、ジェット機が就航可能となるように空港の滑走路を延長した (1,500m→2,000m)。(別添「松本空港概要書」2 P 参照)
- ジェット化開港以来の利用者数は、平成 22 年度末の時点で 263 万人余、年間の利用者数は平成 8 年度の 26 万人余をピークに、その後は減少傾向であり、平成 22 年度は 8 万人余となっている。(同 10 P 参照)
- 定期便の運航は、ジェット化開港以来、日本航空 (日本エアシステム、日本エア コミューター) により行われてきたが、経営悪化を理由に平成 22 年 5 月末をもって撤退。引き続き同年 6 月からはフジドリームエアラインズ (FDA) が定期便を運航している。(同 4 P 参照)
- 定期便の就航先は、ジェット化開港時には日本航空により大阪線、福岡線及び札幌線を運航し、その後、広島・仙台・関西空港・松山・高松に就航したものの、撤退時には、大阪線の毎日運航と、福岡線及び札幌線の隔日運航となった。(同 10 P 参照)
- 平成 22 年 6 月から松本路線を運航した FDA は、当初、福岡線と札幌線を毎日運航し、その後、静岡線も毎日運航したが、平成 23 年 11 月現在、就航当初と同じ福岡線と札幌線を毎日 1 往復運航中。本年 8 月には、両路線ともに就航後最高となる利用状況となった (利用率：福岡線 82.1%、札幌線 91.8%)。(同 9 P 参照)

【チャーター便】

- 国際チャーター便は、平成 8 年度に最初の便が運航されて以降、これまでに 110 便が運航され、1 万人余が利用。ピークは平成 20 年度の 32 便。平成 22 年度の運航は 6 便となっている。(同 16 P 参照)
- 国内チャーター便は、平成 15 年度に初めて運航され、その後、平成 22 年度に、FDA の飛行機を活用して 47 便が運航されたところ。(同 18 P 参照)

【その他】

- 信州まつもと空港の施設は、ジェット化開港以来 17 年が経過し、施設の老朽化が進んできており、昨年度から、滑走路の全面再舗装工事を実施している。
- 第 3 セクターで運営されている松本空港ターミナルビルは、平成 22 年 6 月以降 FDA の就航により、日本航空時代と比べてビルの賃貸面積が減少したことから、不動産管理収入が大幅に減少。平成 22 年度は 3 千万円余の当期純損失を計上した。

課 題

【定期便】

- 「信州まつもと空港」が、今後も長野県唯一の空の玄関口として県内高速交通体系の一翼を担い、さらに、我が国航空ネットワークを維持するための役割を果たすには、まずは「信州まつもと空港」発着の定期便の安定的な運航が基本となる。
- そのため、「まつもと空港」発着の定期便の利用促進に向けて、認知度向上の取組をはじめ、利便性の高いダイヤの提供、魅力的な旅行商品の造成、定期便の運航時間に連動した路線バスの運航など、関係機関が連携した取組が必要である。
- 将来的には、他の交通手段に比べて空路の優位性が高い地域と結ぶ新路線の開設や、国際定期便の開設を目指していくことも必要である。

【チャーター便】

- チャーター便の運航は、利用者の利便性の向上や観光振興への寄与に加え、新たな路線の開設に向けた潜在的な需要を掘り起こすことにもつながることから、今後とも国際・国内チャーター便の誘致を積極的に行い、定期便とは異なる路線の実績を積み重ねていく必要がある。

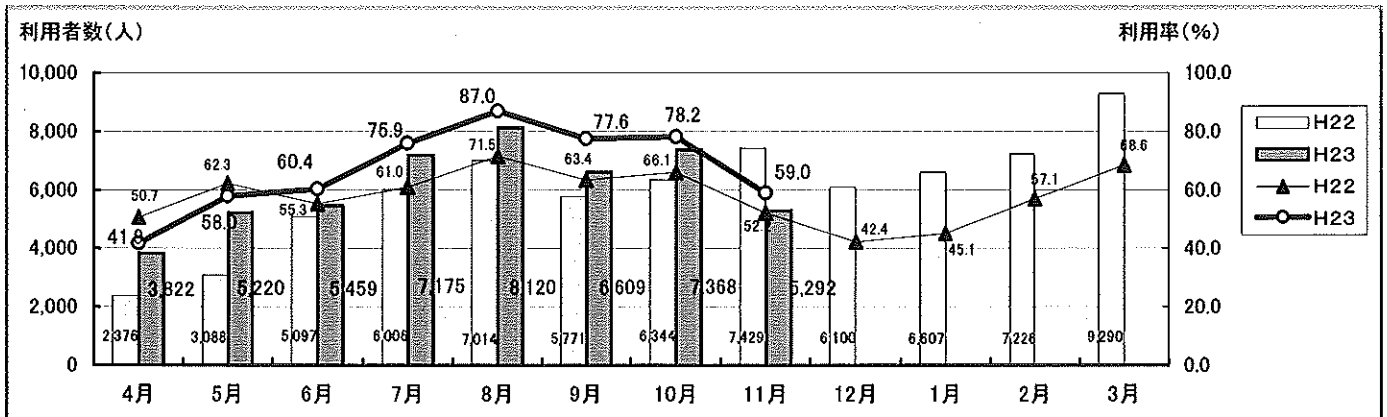
【その他】

- 空港の施設は、平成6年にジェット化開港以来17年が経過したことから老朽化が進んでおり、滑走路の全面再舗装の着実な実施をはじめ、今後も、安全な環境を維持するため、計画的な施設の更新が必要である。
- ターミナルビルは、空の旅を快適にするために不可欠な機能を有する施設であることから、今後とも本来の機能が発揮できるよう、(株)松本空港ターミナルビルとも連携して、活性化に向けた取組を進める必要がある。

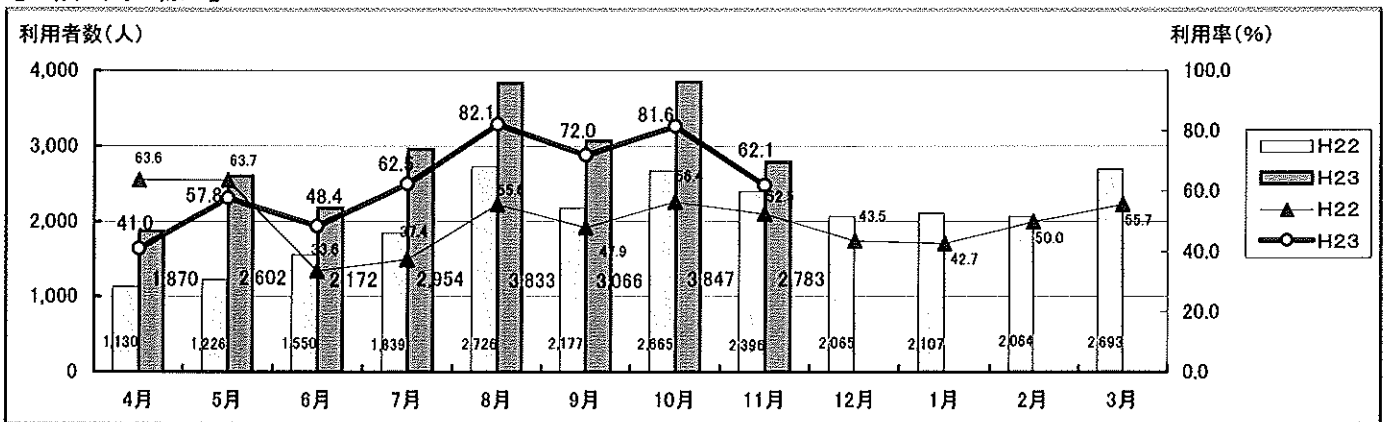
「信州まつもと空港」月別の利用状況(平成22・23年度分)

平成23年11月30日現在

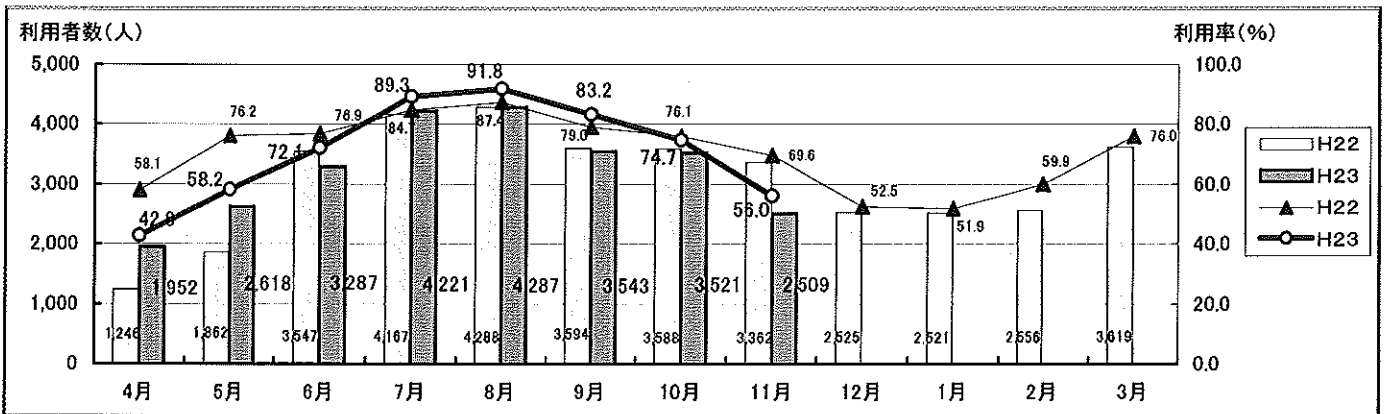
【 定期便全体 】



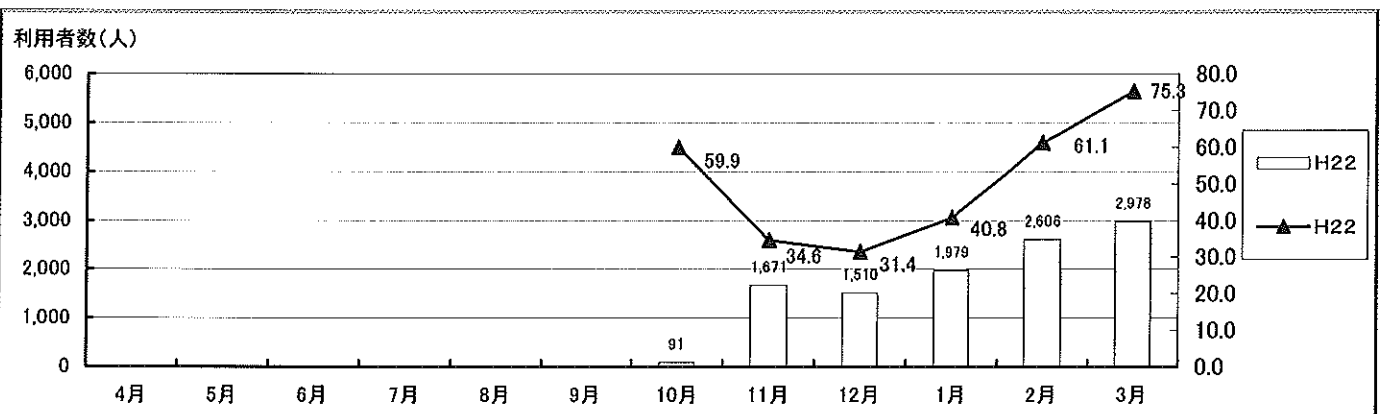
【 福岡線 】



【 札幌線 】



【 静岡線 】



「信州まつもと空港」就航路線の沿革

(単位:往復)

就航年月日	伊丹線	福岡線	札幌線	静岡線	広島線	仙台線	関西国際線	松山線	高松線	路線数
(就航年月日)	H6.7.26	H6.7.26	H6.7.27	H22.10.31	H7.4.25	H8.7.20	H8.9.1	H10.6.1	H10.6.2	路線数
(廃止年月日)	H22.5.31			H23.3.26	H10.4.1	H9.11.1	H10.4.1	H13.7.1	H11.6.1	
平成 6.7.26	2/日	夏 3/週 冬 4/週								3路線
6.7.27			夏 4/週 冬 3/週							
(H7) 7.4.25		夏 4/週 冬 1/日	夏 1/日 冬 4/週		3/週					4路線
(H8) 8.7.19		1/日	1/日		4/週					5路線
8.7.20						3/週				
8.9.1	1/日						1/日			6路線
(H9) 9.4.1	1/日 3/週						4/週			5路線
9.6.1	2/日									
9.11.1										4路線
9.12.1	1/日						1/日			5路線
10.2.1					4/週					
(H10) 10.4.1										3路線
10.6.1			2/日					3/週		5路線
10.6.2									3/週	
10.11.1			1/日							4路線
(H11) 11.6.1							1/日			
11.12.1							4/週			4路線
(H12) 12.7.1			2/日				1/日			
12.9.1			1/日							4路線
12.11.1							4/週			
(H13) 13.4.1	2/日						3/週			3路線
13.7.1	MD87とYS11 による運航									
13.12.1	1/日									3路線
15.4.1	Q400 による運航									
(H15) 16.1.23		Q400 による運航								3路線
16.3.19		MD87 による運航								
(H16) 16.4.1		Q400 による運航								3路線
16.7.16	MD87 による運航	MD87 による運航								
16.9.1	Q400 による運航	Q400 による運航								3路線
(H19) 19.10.1		3/週	4/週 Q400 による運航							
(H22) 22.6.1		1/日	1/日							2路線
22.10.31				1/日						3路線
(H23) 23.3.26										2路線

← JALからFDA

北陸新幹線の現状と課題

現 状

- 長野新幹線の平成 21 年度の年間乗車人員は、197 万 9 千人で、開業翌年の平成 10 年度と比較して 11.9%増加している。(別紙 1 参照)
- 平成 19 年度の約 208 万人をピークに減少傾向に転じている。(乗車人員の頭打ち)
(別紙 1 参照)
- 開業直後は長野県の居住者の利用が多かったが、近年は東京都の居住者の方が多い。(全国幹線旅客純流動調査から)

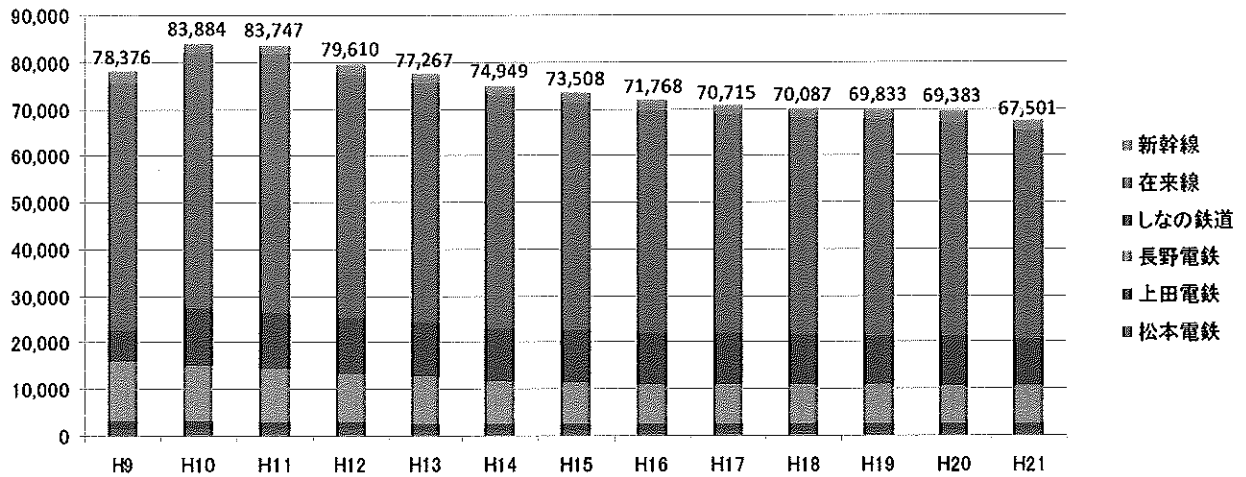
課 題

- 北陸新幹線の金沢までの延伸開業を平成 26 年度末までに控えており、現在の利用者の確保と北陸地方からの新規利用者の獲得が必要である。そのためにも、地域において観光客等呼び込む地域資源の発信や魅力づくりが求められている。(別紙 2 参照)
- 新幹線の効果が県内に広く波及するように交通網の整備が必要である。

県内の鉄道の状況

県内鉄道の年間乗車人員の推移

(単位：千人)



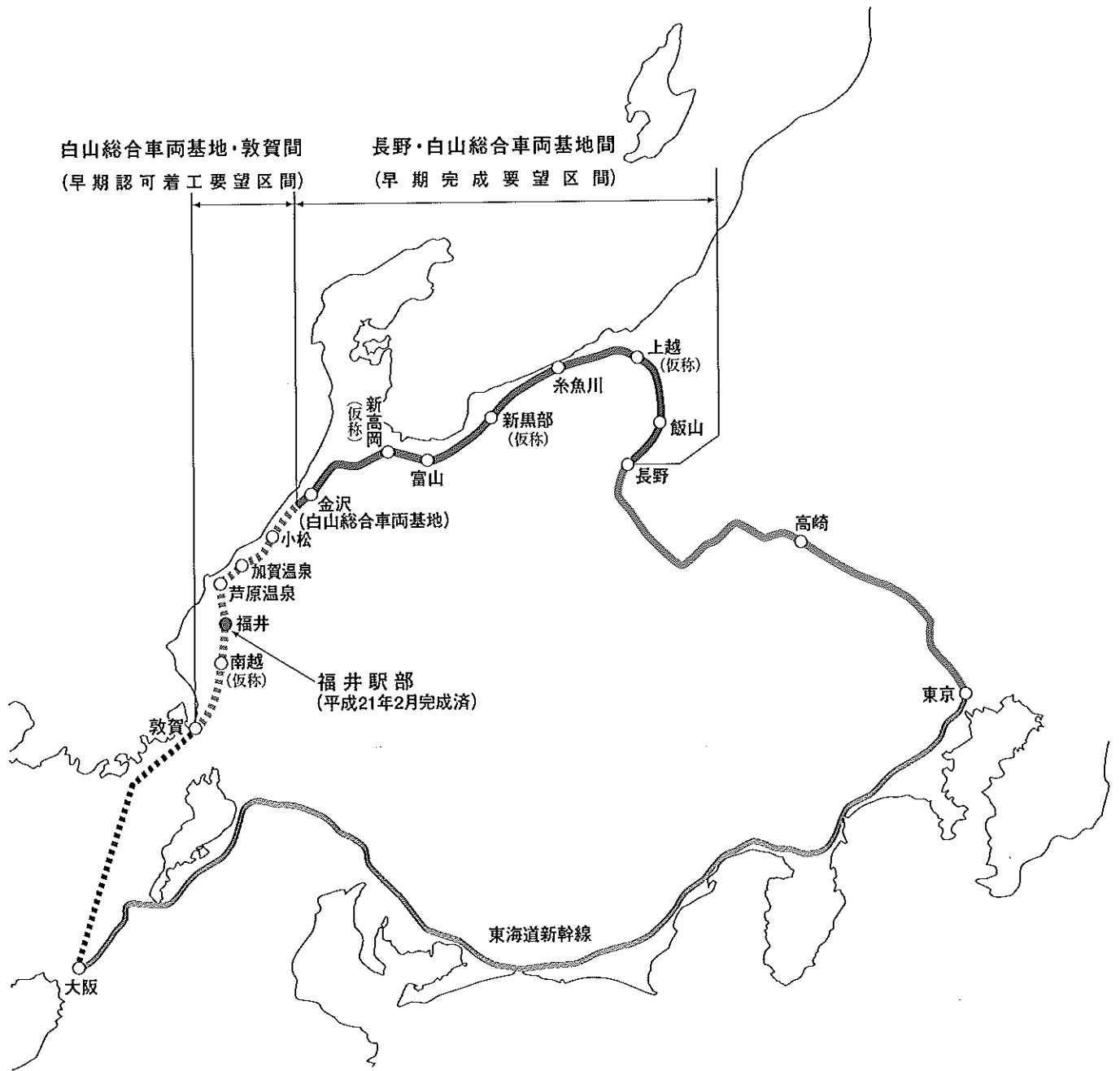
(単位：千人)

年度	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
JR	新幹線	2,676	1,768	1,866	1,921	1,911	1,866	1,873	1,885	1,940	2,003	2,079	2,069	1,979
	在来線	52,958	54,517	55,353	52,253	51,086	49,755	48,959	47,705	46,671	46,249	46,190	45,972	44,698
	信越本線	15,440	16,944	16,765	16,435	16,192	15,947	15,975	15,555	15,426	15,233	15,161	15,131	14,997
	飯山線	1,108	1,029	956	958	926	927	951	898	864	853	838	858	844
	中央東線	8,986	8,760	8,443	8,453	8,253	8,041	7,814	7,696	7,424	7,200	7,248	7,236	7,052
	中央西線	1,601	1,555	1,499	1,414	1,384	1,294	1,227	1,136	1,080	1,054	1,025	991	950
	篠ノ井線	10,532	10,210	10,006	9,776	9,513	9,287	9,074	8,891	8,737	8,927	9,017	9,016	8,696
	小海線	2,568	3,908	4,003	4,027	4,136	3,926	3,870	3,704	3,577	3,504	3,555	3,524	3,374
	大糸線	5,058	4,731	4,573	4,297	4,194	4,081	3,978	3,895	3,873	3,855	3,830	3,764	3,623
	飯田線	7,665	7,381	9,108	6,893	6,488	6,252	6,070	5,930	5,690	5,623	5,516	5,452	5,163
計	55,634	56,285	57,219	54,174	52,997	51,621	50,832	49,590	48,611	48,252	48,269	48,041	46,677	
(指数)	-	100.0	101.7	96.2	94.2	91.7	90.3	88.1	86.4	85.7	85.8	85.4	82.9	
JR以外	しなの鉄道	6,471	12,351	12,142	11,855	11,637	11,529	11,252	10,963	10,863	10,784	10,552	10,443	10,216
	長野電鉄	12,850	11,950	11,288	10,659	10,027	9,086	8,764	8,619	8,669	8,499	8,405	8,253	8,017
	上田電鉄	1,762	1,681	1,519	1,390	1,340	1,289	1,271	1,240	1,228	1,238	1,249	1,254	1,213
	松本電鉄	1,659	1,617	1,579	1,532	1,466	1,424	1,389	1,356	1,344	1,314	1,358	1,392	1,378
	計	22,742	27,599	26,528	25,436	24,470	23,328	22,676	22,178	22,104	21,835	21,564	21,342	20,824
(指数)	-	100.0	96.1	92.2	88.7	84.5	82.2	80.4	80.1	79.1	78.1	77.3	75.5	
乗車人員計	78,376	83,884	83,747	79,610	77,467	74,949	73,508	71,768	70,715	70,087	69,833	69,383	67,501	
(指数)	-	100.0	99.8	94.9	92.4	89.3	87.6	85.6	84.3	83.6	83.2	82.7	80.5	

※新幹線長野駅、佐久平駅に係る乗車人員は、10年度以降は在来線との一括集計のため在来線欄に計上している。

資料：情報統計課「ながの県勢要覧」（各鉄道会社からの提供データによる。）

「北陸新幹線」 駅・ルート図



凡例

——	営業区間
——	既着工区間
----	未着工区間
.....	ルート未公表区間

高速バスの現状と課題

現 状

- 乗合事業者が運行し、県内都市間や県内と県外主要都市等とを結ぶ高速バスの平成 21 年度の利用者数は、1,930 千人で、平成 10 年度と比べると 276 千人 (16.7%) の増となっている。一方、不採算路線の廃止・縮小も行われている。(別添資料 4 P 参照)
- 貸切事業者の平成 21 年度の利用者数は 4,838 千人であり、平成 10 年度と比べると 365 千人 (7.0%) 減となっている。(都市間を結ぶ「ツアーバス」の利用者も含む。)
- 規制緩和により、「ツアーバス」による新規参入が進んだ。一方、乗合事業者による高速バス路線経営に影響が及んだ。

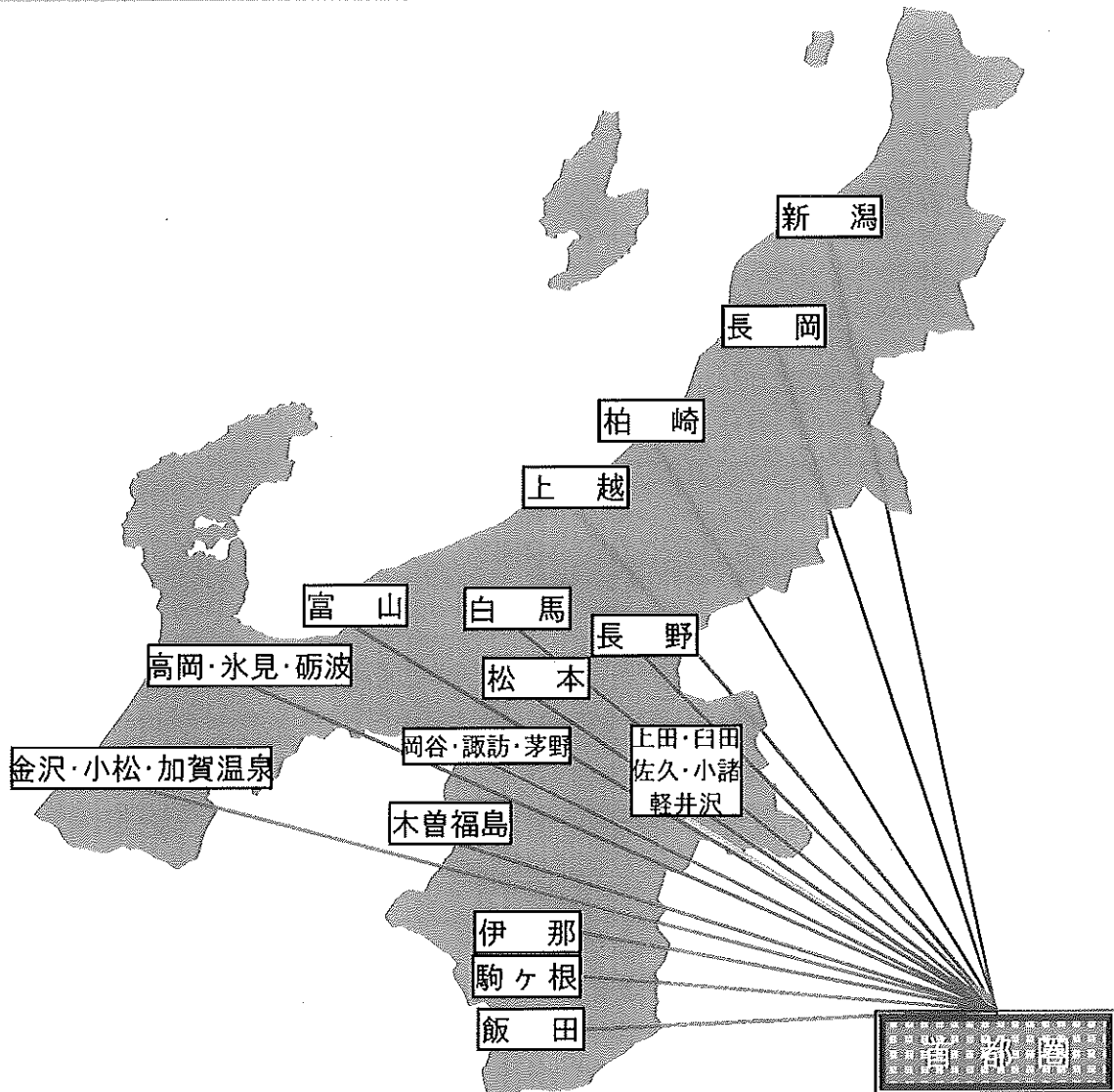
課 題

- 規制緩和等により、交流を支える手段として利便性が向上している面がある一方、乗合事業者が運行する「高速バス」と貸切事業者が運行する「ツアーバス」では規制内容が異なっている。競争条件や規制内容を整備し、安全性や利便性が適切に確保されることが必要である。

旅客編

(1) 高速バス運行系統 — 首都圏連絡

高速バス



平成22年10月1日現在

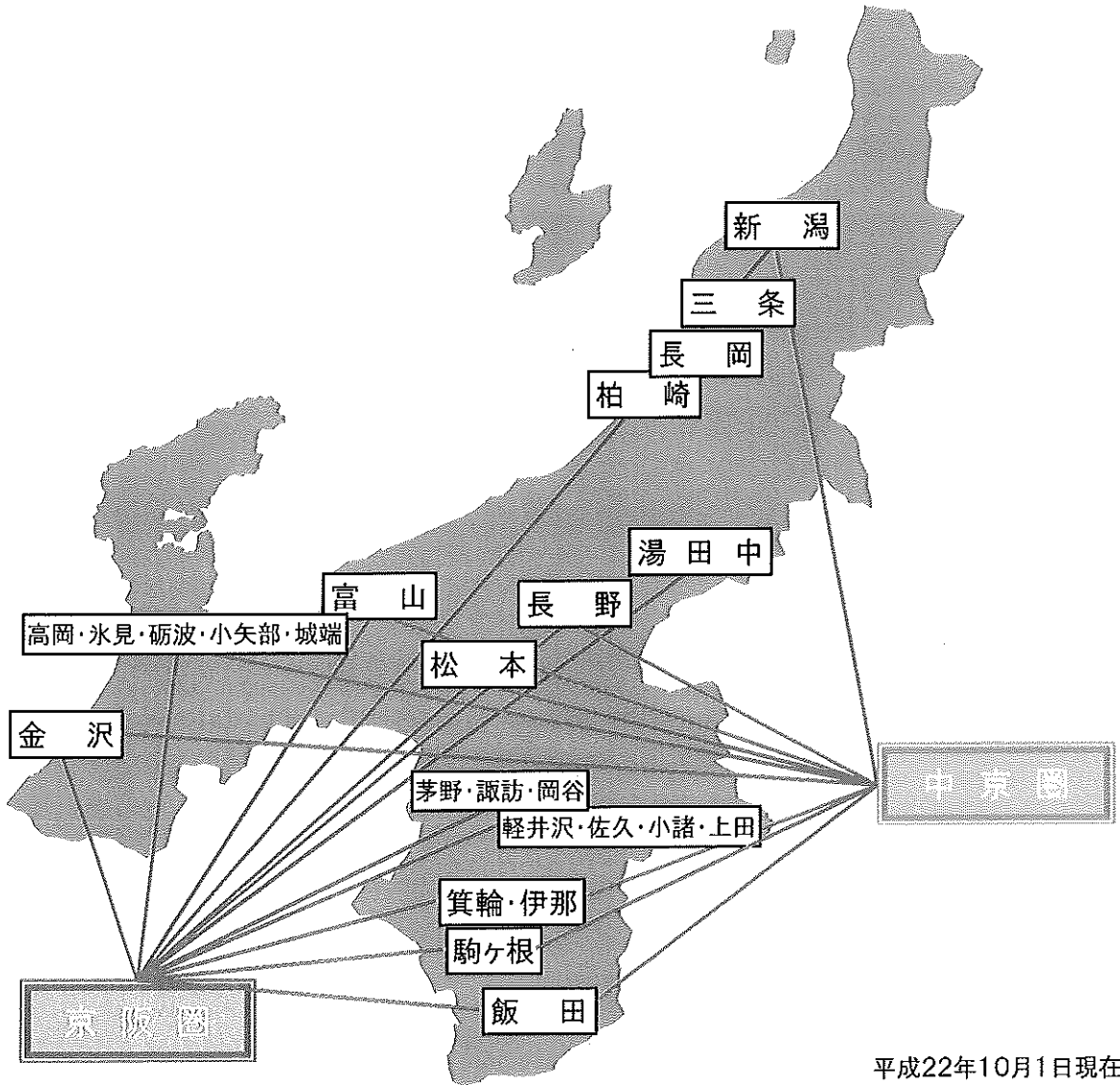
首都圏連絡便		
区間	区間	区間
新潟・長岡～池袋	白田・佐久～池袋	高岡・氷見・砺波～池袋
上越・柏崎～池袋	白馬～新宿	金沢～池袋・新宿
長野～新宿	飯田～新宿	金沢・富山～さいたま・東京
長野～池袋	飯田・伊那・駒ヶ根～横浜	金沢・小松・加賀温泉～八王子・渋谷
松本～新宿	駒ヶ根～新宿	金沢・富山～東京
上田～池袋	岡谷・諏訪・茅野～新宿	金沢～横浜・湘南
小諸・軽井沢～池袋	木曾福島～新宿	
上田・佐久・小諸・軽井沢～立川	富山～池袋	

資料：北陸信越運輸局

旅客編

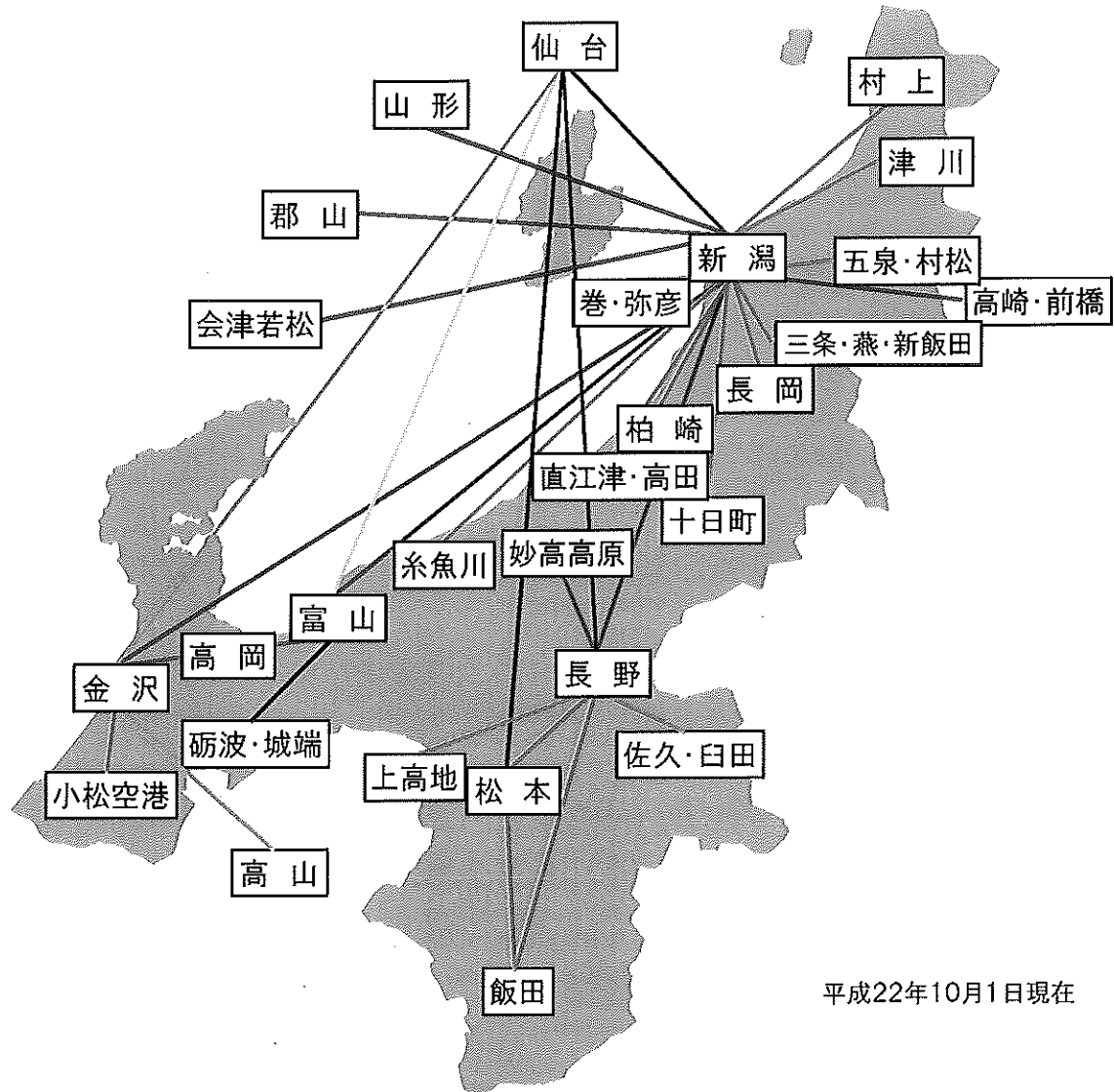
(2) 高速バス運行系統 — 中京・京阪圏連絡

高速バス



京 阪 圏 ・ 中 京 圏 連 絡 便		
区 間	区 間	区 間
新潟～京都・大阪	軽井沢・佐久・小諸・上田～京都・大阪	長野～名古屋
三条・長岡・柏崎～京都・大阪	富山・砺波～京都・大阪	富山～名古屋
湯田中・長野～京都・大阪	金沢～大阪・京都	高岡・氷見・砺波・城端～名古屋・岐阜
長野～京都・大阪	新潟～名古屋	小矢部・高岡・砺波・氷見～名古屋
松本～京都・大阪	松本～名古屋	金沢～名古屋
茅野・諏訪・岡谷～京都・大阪	箕輪・伊那・駒ヶ根～中部国際空港	金沢・富山～名古屋
箕輪・伊那・駒ヶ根・飯田～京都・大阪	箕輪・伊那・飯田～名古屋	

資料：北陸信越運輸局



平成22年10月1日現在

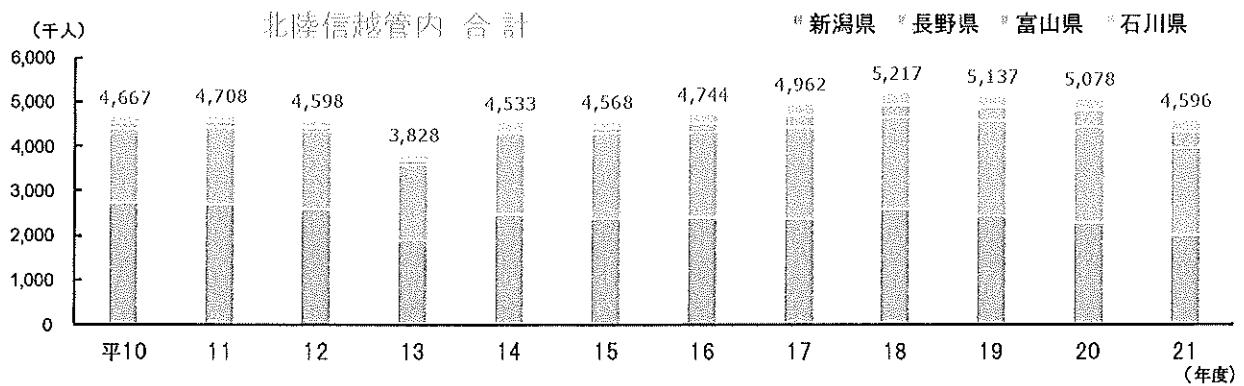
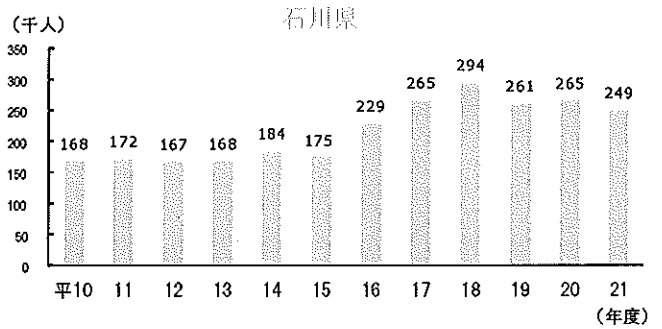
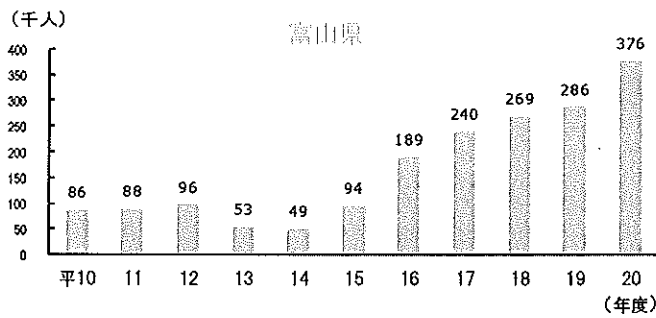
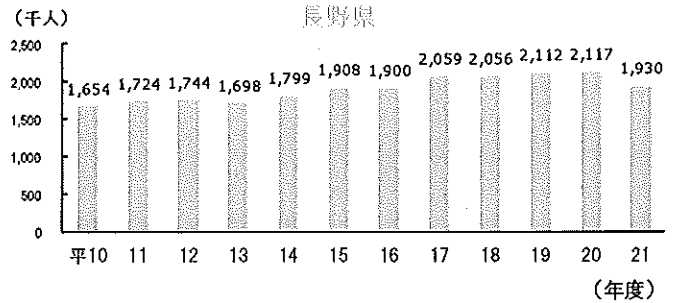
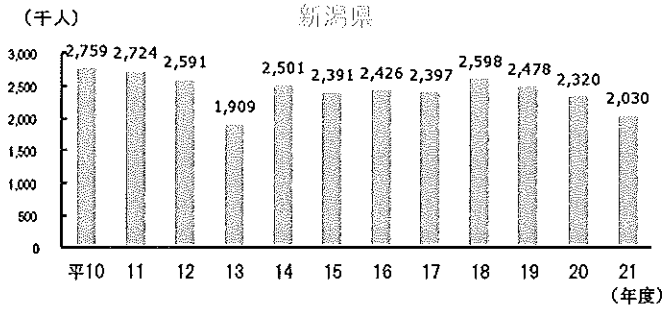
区 間	区 間	区 間
新潟～仙台	新潟～三条・燕・弥彦	長野～上高地
新潟～山形	新潟～柏崎	長野～妙高高原
新潟～郡山	新潟～巻・新飯田	富山～砺波・城端
新潟～会津若松	新潟～十日町	富山～仙台
新潟～長野	新潟～直江津・高田	金沢～富山
新潟～富山	新潟～糸魚川	金沢～仙台
新潟～金沢	新潟～高崎・前橋	金沢～高山
新潟～村上	長野～松本	金沢～高岡
新潟～五泉・村松	長野～松本～飯田	
新潟～津川	長野～佐久・臼田	
新潟～長岡	松本・長野～仙台	

資料：北陸信越運輸局

旅客編

(4) 高速バス輸送人員の推移

高速バス



資料: 北陸信越運輸局

(注) 北陸信越管轄外に本社を有する事業者については除いてある。

事業者のうち、長野県では西武高原バス(株)、石川県では西日本JRバス(株)がそれぞれ含まれている。