

長野県交通の特性と課題一覧表

元気ある長野県

地域で安心して暮らせる長野県

交通モード	道路交通基盤の整備		産業振興や交流を促進する交通ネットワーク				地域生活を支える公共交通	
	要 因	高規格幹線道路 地域高規格道路 一般道路	リニア中央新幹線	航空ネットワーク	北陸新幹線	高速バス	鉄道ネットワーク	バスネットワーク (広域幹線、市町村内) タクシー
地理的状況	南北に広く、山岳に囲まれた急峻な地形	<ul style="list-style-type: none"> 建設にあたっての地形による制約による整備の遅れ 防災・減災対策 	<ul style="list-style-type: none"> 県内駅を利用するための南北を結ぶアクセス整備 	<ul style="list-style-type: none"> 標高が高い空港による大型機就航への制約 	<ul style="list-style-type: none"> 県内駅を利用するための南北を結ぶアクセス整備 	<ul style="list-style-type: none"> 高速道路網の進展に伴い、都市間・地域間の移動に有効 	<ul style="list-style-type: none"> 建設にあたっての地形による制約 高速化が困難 減災対策 	<ul style="list-style-type: none"> 低床バスの導入が困難
	中山間地域に集落が分散	<ul style="list-style-type: none"> 道路管理延長が長く、改良に時間を要する 	<ul style="list-style-type: none"> アクセスの整備 	<ul style="list-style-type: none"> アクセスの整備 	<ul style="list-style-type: none"> アクセスの整備 	<ul style="list-style-type: none"> アクセスの整備 	<ul style="list-style-type: none"> 買物難民、交通弱者の増加 駅と集落を結ぶアクセスの整備 自動車保有台数が多い → 人口千人あたりの保有台数全国1位 	<ul style="list-style-type: none"> 買物難民、交通弱者の増加 地域にあった交通システム(バス、タクシー、福祉有償運送、定時定路線、デマンド方式等)の再構築 自動車保有台数が多い → 人口千人あたりの保有台数全国1位
社会の変化	少子高齢化・人口減少	<ul style="list-style-type: none"> 真に必要なものに集中投資し、利用者の満足度を高める道路整備 高齢化の増加に対応した道路整備 	<ul style="list-style-type: none"> 交通弱者が利用できるような二次交通の整備 	<ul style="list-style-type: none"> 交通弱者が利用できるような二次交通の整備 高齢利用者の需要拡大 	<ul style="list-style-type: none"> 交通弱者が利用できるような二次交通の整備 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者人口の減少による路線の廃止・縮小 交通弱者が利用できるような二次交通の整備 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者人口減少による長野電鉄河東線廃止、屋代線の廃止予定 → 代替バスによる運行 利用者人口の減少により利便性向上が困難 鉄道施設のバリアフリー化 → 1日乗降客数5,000人以上(現行3,000人以上)の14駅はバリアフリー設備整備済み 高齢の交通弱者の増加と若年齢の交通弱者の減少 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者人口の減少による路線の廃止・縮小 車両のバリアフリー化 事業者の経営状況が厳しくなり導入が困難となっている 定時定路線の維持 地域にあった交通システム(バス、タクシー、福祉有償運送、定時定路線、デマンド方式等)の再構築 ドア・ツー・ドアの対応の必要性 高齢の交通弱者の増加と若年齢の交通弱者の減少
	人口の偏在	<ul style="list-style-type: none"> 中山間地域における道路整備(費用対効果) 	<ul style="list-style-type: none"> 都市部との交流 I, J, Uターン、週末居住の促進 ストロー現象の懸念 	<ul style="list-style-type: none"> 都市部との交流 I, J, Uターン、週末居住の促進 ストロー現象の懸念 	<ul style="list-style-type: none"> 都市部との交流 I, J, Uターン、週末居住の促進 ストロー現象の懸念 	<ul style="list-style-type: none"> 都市部との交流 I, J, Uターン、週末居住の促進 ストロー現象の懸念 		
	経済・社会の広域化・グローバル化	<ul style="list-style-type: none"> 高規格幹線道路のミッシングリンクの存在 高速交通機関を30分で利用できるための高規格幹線道路及び地域高規格道路の整備 産業経済を支える主要な道路の整備 スマートICの設置による利便性向上 	<ul style="list-style-type: none"> 三大都市圏、北陸地方と → 三大都市圏、北陸地方からの 交流人口の取り込み 大阪までの早期開業 	<ul style="list-style-type: none"> 北海道、九州と結節 定期便の安定的な運航 国内・国際とも新たな定期便・チャーター便の運航 	<ul style="list-style-type: none"> 三大都市圏、北陸地方と結節 → 大阪までの早期開業 開業により三大都市圏、北陸地方からの交流人口の取り込み 金沢延伸後の利用者獲得 	<ul style="list-style-type: none"> 三大都市圏と結節 三大都市圏とネットワークを形成 県内都市間とネットワークを形成 	<ul style="list-style-type: none"> 三大都市圏、北陸地方と結節 → 三大都市圏、北陸地方からの 交流人口の取り込み 他の路線やバス、タクシーと連携 鉄道路線を中心としたまちづくり、公共交通網の再構築 鉄道貨物の維持確保(現在は中央本線のみ) → 県内の石油消費量の8割は貨物輸送 	<ul style="list-style-type: none"> 広域幹線路線や鉄道と地域内フィーダーの連携が必要 高速交通網の二次交通として役割
	情報通信技術の発達	<ul style="list-style-type: none"> ETCによる円滑な移動 		<ul style="list-style-type: none"> 新たな技術による就航率の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ICカード導入による乗換に係るバリアフリー 		<ul style="list-style-type: none"> ICカード導入による乗換に係るバリアフリー 安全性・利便性向上、コスト削減に寄与 	<ul style="list-style-type: none"> ICカード導入による乗換に係るバリアフリー → 長野市でバスに導入予定(H24から) デマンドシステムの進歩
	規制緩和の効果・影響			<ul style="list-style-type: none"> LCC(格安航空会社)の導入 		<ul style="list-style-type: none"> 高速バスとツアーバスの競争条件の整備と安全性等の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 不採算路線からの撤退が容易 	<ul style="list-style-type: none"> 不採算路線からの撤退が容易
	住民意識の変化	安全・安心に対する意識の高まり	<ul style="list-style-type: none"> 災害時の交通ネットワークの多重化 災害時対応の緊急輸送路の整備 暮らしを支える生活道路の整備 自転車交通の増加に対応した道路整備 	<ul style="list-style-type: none"> 災害時の交通ネットワークの多重化 安全性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> 県警や消防の防災拠点や災害時の支援拠点としての役割 安全性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> 災害時の交通ネットワークの多重化 安全性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> 災害時の交通ネットワークの多重化 老朽化した鉄道施設の安全性の確保 免許を返納した高齢者が利用 	<ul style="list-style-type: none"> 免許を返納した高齢者が利用
地球温暖化対策の必要性の増大				<ul style="list-style-type: none"> 自動車に比べて二酸化炭素の排出量が少ない 		<ul style="list-style-type: none"> 自動車に比べて二酸化炭素の排出量が少ない → ハイブリッド車両の導入 県下一斉ノーマイカーウィークの実施 	<ul style="list-style-type: none"> 低公害車両の導入 → 長野市で市街地循環バスで電動バスを運行(H23.11から) H21ハイブリッドバス導入率10.4%(全国1位) 事業者の経営状況が厳しくなり導入が困難となっている 県下一斉ノーマイカーウィークの実施 	
地域の状況の変化	地域の主体性の高まり		<ul style="list-style-type: none"> 関係機関が一丸となった利用促進の取組 			<ul style="list-style-type: none"> 市町村、住民、事業者による協議会の設置 → 民鉄4社に設置 JR沿線で7協議会設置 マレール意識の醸成等による利用促進 地域活性化の取組の強化 	<ul style="list-style-type: none"> 75市町村がバス等の運行に関与 長野県公共交通活性化協議会を活用した連携 市町村、住民、事業者による協議会の設置 → 12市町村が未設置 	
	観光のポテンシャル	<ul style="list-style-type: none"> 豊富な観光資源を活用した県外、海外からの誘客 	<ul style="list-style-type: none"> 豊富な観光資源を活用した県外、海外からの誘客 	<ul style="list-style-type: none"> 豊富な観光資源を活用した県外、海外からの誘客 	<ul style="list-style-type: none"> 豊富な観光資源を活用した県外、海外からの誘客 	<ul style="list-style-type: none"> 豊富な観光資源を活用した県外、海外からの誘客 豊富な観光資源を地域間で結ぶ 	<ul style="list-style-type: none"> 観光資源の有効活用による新たなサービスの提供 	
	地方の財政状況の悪化等	<ul style="list-style-type: none"> これまで整備された道路ストックの長寿命化対策 → H22決算は赤字 		<ul style="list-style-type: none"> 県が出資する空港ターミナルビルの活性化 → H22決算は赤字 空港施設の老朽化に伴う計画的な更新 	<ul style="list-style-type: none"> 北陸新幹線金沢延伸後の長野以北並行在来線の経営分離 		<ul style="list-style-type: none"> 北陸新幹線金沢延伸後の長野以北並行在来線の経営分離 県が出資するしなの鉄道(株)の安定的な経営が必要 → H22決算は黒字 鉄道施設の維持や安全性向上のための財政支援 	<ul style="list-style-type: none"> 重複経路等の見直しや共同運行による効率的な運行 運行への財政支援の増加 地域にあった交通システム(バス、タクシー、福祉有償運送、定時定路線、デマンド方式)の再構築