

１．計画の概要について

計 画 名	２１世紀信州公共交通ビジョン		
答申主体	(旧)新潟地方交通審議会長野県部会		
策定年月	平成１４年３月	目標年月	２０１２年
対象交通	鉄道、バス、タクシー、航空(観光)等		
対象地域/ 計画の構成	○長野県全域とし、県外及び交通圏間の「広域交通」のほか、５つの交通圏(長野、上田、松本、諏訪・伊那、飯田)を設定し「地域交通」を検討 ○計画の構成 ・広域交通に関する事項 １．ネットワークの形成、２．交通サービスの質の向上、３．地域振興策との連携 ・地域交通に関する事項 １．長野交通圏、２．上田交通圏、３．松本交通圏、４．諏訪・伊那交通圏、５．飯田交通圏		

２．計画のレビュー（総括）

視点１：人々のモビリティを確保し、暮らしを支える公共交通の維持整備

主な課題等	主な課題等を解消するために取り組んだ施策及び現状について
○生活バス路線の維持確保への取組み	○長野県では、地方バス運行対策費補助金（国庫補助）や生活バス路線運行維持費補助金（県単独補助）により、国や県内市町村と協調して財政支援を行い、バス事業者等関係者との連携を図りながら、生活バス路線の維持確保に取り組んでいる。また、H13 年以降、「長野県公共交通活性化協議会」を設置し、バス活性化の検討を行っている。さらに、H15 年度以降、中山間地域の県内市町村をモデル市町村として、住民参画のもとに行う交通計画の策定及び試行実験の支援を行うこととする。
○タクシーの積極的な活用	○長野県内では、乗合タクシーとして空港型、観光型、過疎型。深夜早朝型。通学型のタクシーを運行し、タクシーを公共交通機関と位置づけその積極的な活用を図っている。
○鉄道廃止区間の代替バス運行の円滑化	○長野県内においては、H14.4.1 に長野電鉄木島線が廃止されたことを受け、長電バスが当該区間を平日 17 便、土休日 15 便代替運行を行い、鉄道廃止区間における代替バスの円滑な運行に努めている。
○利用しやすい鉄道輸送の確保	○ＪＲ東日本では、特急列車の時間短縮や在来線各駅での接続改善・特急型車両での運行を増発し、利用しやすいダイヤ設定や輸送力増強等の確保を図っている。

視点 2：都市活動を支え、利便性が高く、信頼性の高い公共交通の整備

主な課題や実施する施策	現 状
○ バス利用の利便性の向上	○ 計画に設定された 5 つの交通圏それぞれに中心市街地や公共施設を巡る循環バス等が導入されている。 【例】 長野都市圏：長野市（ぐるりん号） 上田都市圏：上田市（市内循環バス） 松本都市圏：松本市（タウンスニーカー） 諏訪・伊那交通圏：諏訪市（カリンちゃんバス） 飯田交通圏：駒ヶ根市（こまちゃんバス）
○ バスロケーションシステム等の導入	○ 茅野市においては、H14.4 以降、福祉バス（ビーナ）により循環バス 12 路線を運行している。
○ マイカー交通による交通渋滞の緩和	○ 松本電鉄が、松本—新宿間の高速バスについて長野県内バス停留所で運行情報表示を実施する予定である。
	○ H9 に策定された「長野県新交通ビジョン」において、長野県内 10 広域市町村圏の中心都市と周辺市町村をおおむね 30 分で結ぶよう、地域道路網の整備を進めている。

視点３：地域の自立を保障し、地域内交流・連携を促進する公共交通の整備

主な課題等	主な課題等を解消するために取り組んだ施策及び現状について
○ 地域内鉄道の高速化	○ J R 東日本では、小海線佐久平駅における「あさま 501 号」との接続改善を図ったほか、長野駅において昼間時間帯における新幹線から在来線(信越本線)への接続時間の改善を図り、信越本線豊野駅への最終列車を新設する等して、北陸新幹線延伸に伴う J R 在来線の乗客増のための魅力づくりに努めてきた。
○ 地域内高速バス路線網の整備	○ H14.10 現在、金沢—松本(昼 2)、松本—新穂高温泉(昼 4)、松本—高山(昼 4)、長野—新潟(昼 2)、長野・松本—飯田(昼 1 4)、長野—松本(昼 3 3)、長野—臼田(昼 6)、長野—志賀高原(昼 4)、長野—野沢温泉(昼 7)、長野—飯山(昼 2)、長野—奥志賀高原(昼 7)の長野県内を発着とする高速バスが北陸信越地域内で運行されている。
○ しなの鉄道の経営合理化等	○ 鉄道施設管理の外部委託、多彩なイベント列車の運行など、様々な経営改善手段を講ずることにより、しなの鉄道の経営合理化を進め、利便性向上によるネットワークの維持に努めている。

視点 4：地域に活力を与え、他地域との交流連携を強化する広域高速ネットワークの整備

主な課題等	主な課題等を解消するために取り組んだ施策及び現状について
○ 広域鉄道の高速化 ○ 広域高速バス路線網の整備 ○ 航空路の充実 ○ 空港へのアクセス改善	○ J R 東日本では、小海線佐久平駅における「あさま 501 号」との接続改善を図ったほか、長野駅において昼間時間帯における新幹線から在来線(信越本線)への接続時間の改善を図り、信越本線豊野駅への最終列車を新設する等して、北陸新幹線延伸に伴う J R 在来線の乗客増のための魅力づくりに努めてきた。【再掲】 ○ H14.10 現在、首都圏とは、飯田—新宿(昼 1 7) 岡谷—新宿(昼 8) 上諏訪—新宿(昼 3) 松本—新宿(昼 1 6) 飯田—横浜(昼 2) 臼田—池袋(昼 2) 上田—池袋(昼 3) 長野—池袋(昼 6) 長野—新宿(昼 6) 八ヶ岳高原—東京(昼 2) 白馬—新宿(昼 2) 高遠・長谷村—新宿(昼 2) 駒ヶ根(昼 15.5, 夜 0.5) の長野県内を発着とする高速バスが運行されている。また、中京圏・京阪圏とは、飯田—名古屋(昼 1 4) 箕輪—名古屋(昼 9) 松本—名古屋(昼 4) 昼神 - 名古屋(昼 2) 長野—大阪(夜 1) 松本—大阪(昼 2) 茅野—大阪(昼 2) 箕輪—大阪(昼 2) 軽井沢—大阪(夜 1) の長野県内を発着とする高速バスが運行されている。 ○ 松本空港との間には、札幌、大阪、福岡の 3 都市とそれぞれ 1 日当たり 1 便運行されている。 ○ 松本空港との間で、松本バスターミナル(3 便) 松本インター線(3 便) をそれぞれ 2 5 分で結んでいる。また、高速バスによる長野県庁線は松本インターで乗り換えを行い 3 便運行し、1 時間 3 5 分で結んでいる。

視点 5 海外との有機的な交流の促進に資する交通ネットワークの整備

主な課題等	主な課題等を解消するために取り組んだ施策及び現状について
○ 国際航空路の充実 ○ 空港へのアクセス改善	○ H14 には松本空港においてソウル便 1 便が国際チャーター便として運行した。 ○ 松本空港との間で、松本バスターミナル（3 便）、松本インター線（3 便）をそれぞれ 2 5 分で結んでいる。また、高速バスによる長野県庁線は松本インターで乗り換えを行い 3 便運行し、1 時間 3 5 分で結んでいる。【再掲】

視点 6：個性ある地域づくり、観光振興と一体となった公共交通の整備

主な課題等	主な課題等を解消するために取り組んだ施策及び現状について
○ 地域観光振興を支える公共交通の整備	○ 県内各市町村において、イベント等の開催時にはシャトルバスの運行等を実施しているほか、しなの鉄道においては、イベント等の開催時には、アイデアに富んだ様々な企画列車を運行している。

視点 7：誰もが利用しやすく、快適でシームレスな公共交通の整備

主な課題等	主な課題等を解消するために取り組んだ施策及び現状について
○ 交通旅客施設等のバリアフリー化の推進	○ 長野県内においては、エレベータ設置駅数 12、エスカレータ設置駅数 9 となっている。しなの鉄道においては、新駅（テクノ坂城駅、屋代高校前駅、しなの国分寺駅）の設置の際には、エレベータの設置を行いバリアフリー化を進めているほか、H14 年度には J R 塩尻駅においてエレベータ 2 基設置補助を行い、H15 年度においても J R 上諏訪駅においてエレベータ 2 基設置補助を行ったところである。
○ 交通旅客車両等のバリアフリー化の推進	○ また、交通バリアフリー法に基づく交通バリアフリー基本構想等については、H14 年度に諏訪市において策定された。
○ 福祉タクシー等の導入	○ H15.3 末現在、超低床ノンステップバスは、長電バスで 4 台、松電バスで 4 台、諏訪バスで 2 台、ワンステップバスは県内に 35 台、リフト付きバスは 5 台導入されている。
	○ しなの鉄道においては、車椅子スペースを有する車両は 2 編成、導入済みである。
	○ 長野県内の民間患者等輸送事業者は、H14 年度末現在 40 事業者 66 車両で運行されている。軽福祉タクシーについては、H15.4 までに 7 事業者 8 車両導入しているところである。

視点 8：環境にやさしい公共交通の整備

主な課題等	主な課題等を解消するために取り組んだ施策及び現状について
○マイカー交通における環境負荷の低減	○松本電鉄では上高地での排気ガスによる環境破壊防止のために H6 からハイブリッドバスを導入し H14 年度までに 50 台のハイブリッドバスを運行している。また、県道上高地公園線及び県道乗鞍岳線においてマイカー規制に伴う観光客等の輸送のための低公害路線バスの導入について、国と県で H14 年度 8 台、H15 年度 12 台の補助を実施している。 ○軽井沢町では 2 年間の社会実験を踏まえ、5 月・8 月の観光ピーク時での道路交通渋滞の解消を図るため、H15 年度から 3 ヶ年かけて施策をステップアップしている。上田交通別所線大学前駅においては 80 台規模の駐車場を設置し、パークアンドライドを推進している。また、松本電鉄上高地線新村駅に 50 台規模の駐車場を設置し、長野道神林高速バス停に 27 台規模の駐車場を設置し、パークアンドライドの実証実験を実施しているところである。
○マイカー交通から公共交通への利用転換	○上高地・乗鞍岳におけるマイカーや観光バス等での観光に伴い発生する道路交通渋滞を解消し、併せて環境へ配慮するため、マイカー規制・観光バスの乗り入れ規制と併せて低公害車路線バスの実験運行を TDM 施策として H14.7 から H16.6 まで実施している。上高地においては沢渡に 1600 台規模の駐車場を確保している。乗鞍岳においては H15.7 からマイカー乗り入れ規制が実施されることから乗り換え駐車場を 3 箇所合計 1250 規模確保している。 ○長電バス・川中島バスが「エコ定期制度」を実施している。

視点 9：気象・災害に強い安心安全な公共交通の整備

主な課題等	主な課題等を解消するために取り組んだ施策及び現状について
○ 冬季における安全輸送の確保 ○ 事故の無い安全な交通体系の推進	○ 長野県内の鉄道においては、全運休列車うちの冬季災害運休率が 38 %、全遅延のうち冬季の災害遅延率が 16 %となっている。 ○ 政府の東海地震対策大綱に基づき、東海地震防災業務計画を定め、国・地域・交通事業者が一体となって社会混乱・帰宅困難者の発生防止に努めてきている。さらに、東海地震を想定し、関係行政機関・事業者等とともに総合防災訓練を実施し、災害に強い安心安全な交通体系の維持確保に努めている。