



しあわせ信州

第2回 長野県公共交通活性化協議会 佐久地域別部会 説明資料

令和4年7月28日
長野県企画振興部
交通政策課

1. 地域公共交通計画について

2. 幹線公共交通ネットワークの構築について

3. M a a Sの基盤づくりに向けた取組について

1. 地域公共交通計画について

長野県地域公共交通計画の記載事項

地域公共交通計画とは

- 「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保」に資する地域公共交通活性化・再生を推進するための計画（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 第5条）
- 令和2年の法改正により、地方公共団体による計画の策定が努力義務化

計画の法定記載事項

1. 基本的な方針（目指すべき将来像、取組の方向性）
2. 計画の区域 ⇒ **長野県全域を対象**
3. 計画の目標（※）
4. 実施する事業及びその実施主体 ⇒ **全体 + 10地域ごとに取組を検討**
5. 計画の達成状況の評価に関する事項（※）
6. 計画期間 ⇒ **R5年度～R9年度まで（5年間）**
7. その他、計画の実施に関して必要な事項

※定量的な目標（利用者数・収支・公的負担額）の設定と
毎年の評価・分析の実施が努力義務化



長野県地域公共交通計画の構成（案）について

目次		記載する内容のイメージ
章構成	概要	
第1章 計画の概要	1. 計画の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・計画策定の背景 ・計画策定の目的
	2. 計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ・上位・関連計画との関係性
	3. 計画期間	<ul style="list-style-type: none"> ・計画の期間（令和5～9年度の5年間）
	4. 計画の対象	<ul style="list-style-type: none"> ・対象とするエリア（長野県全域） ・対象とする公共交通（鉄道・路線バス・域内交通等）
第2章 長野県の地域公共交通を取り巻く状況	1. 地域の特性等	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の現況、特性等の整理 年齢3区分人口・高齢化率等の推移、人口分布、住民の移動実態、施設立地状況、高校・病院再編等の県内移動に関する情勢等を整理
	2. 公共交通の状況等	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の現況等の整理 公共交通の運行状況、利用状況、運行への財政負担等の推移、公共交通以外のサービス運行状況、県・市町村の取組等
	3. 広域公共交通に求められる役割	<ul style="list-style-type: none"> ・県の上位・関連計画、市町村の公共交通関連計画に記載される事項等について記載
	4. 公共交通の潮流等	<ul style="list-style-type: none"> ・新モビリティなどについて記載 AI・ICT等を活用したサービス等の展開、県内の動向及び他都市の動向
第3章 長野県の地域公共交通を取り巻く課題	1. 県全体の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の特性や各種調査の分析結果を踏まえて導き出される課題を整理
	2. 圏域別の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・県全体の課題を踏まえた10圏ごとの個別課題の整理
第4章 基本方針・基本目標	1. 基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ・県全体に係る基本的な方針 ・上位計画における将来像の実現に向けた公共交通の“目指すべき姿”をテーマ別に整理 ・役割分担、事業者等との連携の方向性
	2. 基本目標	<ul style="list-style-type: none"> ・計画期間内に達成すべき事項、指標・数値目標の整理
	3. 圏域別の基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ・圏域別の課題及び県全体の基本方針を踏まえた圏域別の基本方針について記載
第5章 目標の実現に向けた具体的な施策	1. 具体施策	<ul style="list-style-type: none"> ・県全体での取組の内容を記載
	2. 施策の実施スケジュール	<ul style="list-style-type: none"> ・それぞれの施策の実施スケジュールを記載
第6章 計画の推進	1. 計画の評価手法・時期	<ul style="list-style-type: none"> ・PDCAサイクルに基づく評価の方法等を時系列を踏まえて記載
	2. 計画の推進体制	<ul style="list-style-type: none"> ・県と市町村の検討体制の仕分けなどを記載

圏域別の基本方針（イメージ）

- 拠点となる施設をどのようにつないでいくか、また、目指す姿の実現のため、各交通モードの役割をどのように位置づけていくかを圏域ごとに検討していく。

3-1 鹿角・北秋田圏域

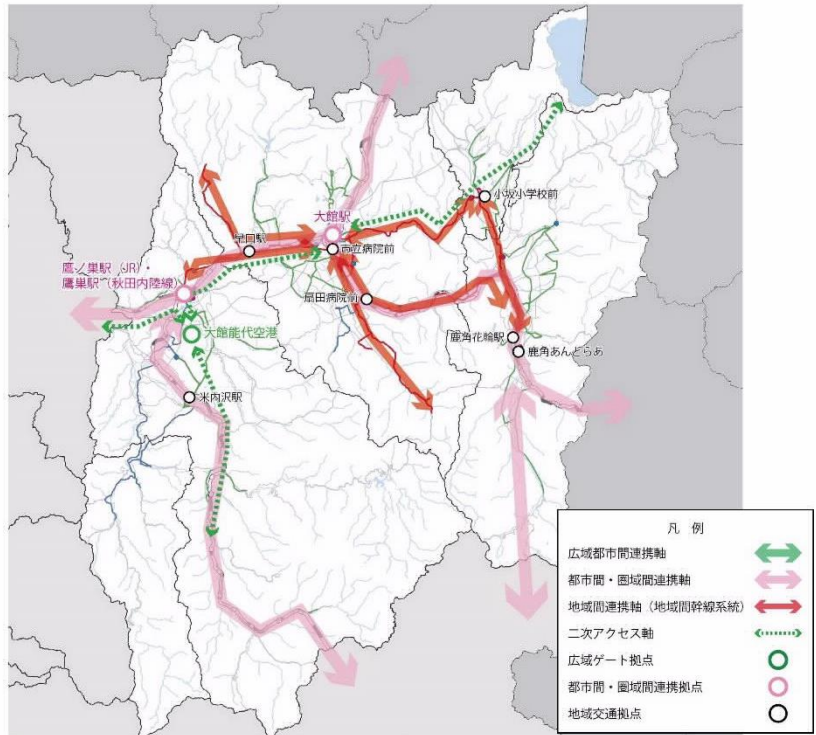
①将来ネットワークイメージ

当該圏域では、市町村間の日常生活の移動に必要な地域間連携軸として地域間幹線系統の維持・確保を図ります。特に、乗車密度の低下が著しいことから、路線の効率化などによる改善策の検討や、交通事業者・沿線市町村を中心として利用促進の展開を進めます。

また、広域ゲート拠点である大館能代空港から各所へのアクセス性を確保するため、二次アクセス軸についても維持・確保に向けて沿線市町村・交通事業者との協議を進めます。

都市間・圏域間連携拠点である大館駅と鷹ノ巣駅（JR）・鷹巣駅（秋田内陸線）において、広域的な地域公共交通と地域内の地域公共交通との接続性を確保することにより、ネットワークとしての一体性の向上を図ります。

また、地域交通拠点においては、各地域の主要なポイントとして、広域的な地域公共交通等との接続性の確保を図ります。



②公共交通等の位置づけ

前項で示した地域公共交通ネットワークの将来像について、軸及び拠点の位置づけ等を下表のとおり設定します。

表 地域公共交通等の位置づけ

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点
軸	広域都市間連携軸 (再掲)	○隣接する県をはじめ仙台都市圏や関東都市圏など、全国の都市圏と広域的に連携する軸 ○本県と全国の都市圏との多様な交流・連携を支える役割として将来的にも維持を図る ○また、さらなる交流・連携の促進に向けて軸の強化を図る	飛行機： ○全日本空輸 東京線
	都市間・圏域間連携軸 (再掲)	○隣接する県や圏域間、圏域内の広域的な連携を支える役割として、将来的にも維持を図る	鉄道： ○JR 奥羽本線、花輪線 ○秋田内陸縦貫鉄道 秋田内陸線
	地域間連携軸 (地域間幹線系統)	○市町村間の移動を支え、県民の日常生活を支える重要な役割を担う軸 ○交通事業者及び沿線市町村と連携した利用促進等を図りながら将来的にも維持・確保を図る	路線バス： ○大野線、大館・鷹巣線、大館・小坂線、大谷(2)線、中野線、小坂(2)線、花輪・大館線
拠点	広域ゲート拠点 (再掲)	○本県の玄関口として、全国との都市圏との連携の「核」ともなる拠点であり、広域都市間連携軸に関連する拠点 ○広域的な連携・交流の促進に向けた拠点性の維持・向上を図る	空港： ○大館能代空港
	都市間・圏域間連携拠点 (再掲)	○圏域間や市町村連携の要所となる拠点であり、2つ以上の鉄道路線が重なる拠点 ○主に県民の広域的な移動を支えるため、拠点性の維持を図る	鉄道駅： ○大館駅、鷹ノ巣駅（JR）、鷹巣駅（秋田内陸線）
	地域交通拠点	○各市町内において、交通結節点や乗継拠点として設定する拠点 ○広域的な地域公共交通と地域内の地域公共交通との接続性を確保し、一体性の向上を図る	大館市： ○市立病院前、扇田病院前 鹿角市： ○鹿角花輪駅、鹿角あんたらあ前 北秋田市： ○米内沢駅 小坂町： ○小坂小学校前

今後のスケジュール（案）

	R3年度					R4年度											
	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
全体会議	第1回 (11月16日)				第2回 (3月23日) (調査結果速報、計画の方向性)							第3回 (計画素案) ※中下旬		第4回 (計画案)	パブリックコメント		第5回 (計画案承認)
地域別部会			第1回				第2回 (調査・分析結果、計画の方向性等)				第3回 (路線の在り方の検討等) ※上中旬		第4回 (計画素案)				



必要に応じて関係者打合せ

主な論点

① 公共交通で支える暮らしとは

たとえば・・・

- ・自家用車を自ら運転できない高齢者や高校生の移動を先ずは支えるべきではないか。
- ・社会人の通勤利用ニーズもターゲットとして支えるべきではないか。
- ・地域を訪れる観光客等の移動もターゲットとして支えるべきではないか。
- ・限りある資源（財源・人財等）をどこに集中投資していくべきか。

② 今ある移動手段やサービス水準は最適か

たとえば・・・

- ・生活していく上で不便のない便数やダイヤとなっているか。
- ・運賃の水準は適正か。
- ・乗換がスムーズに行えるか。
- ・免許返納者が今後さらに増加していく中で高齢者の移動の足は確保できるか。
- ・スクールバスや商業施設等の送迎サービスといった輸送資源は活用できないか。
- ・カーシェアリングその他の移動手段は活用できないか。

③ 関係者の役割分担

たとえば・・・

- ・自治体と交通事業者の望ましい役割分担をどのように考えるか。
- ・その際の自治体、事業者それぞれのメリットをどのように考えるか。
- ・交通事業者以外の事業者の関与は考えられるか。

2. 幹線公共交通ネットワークの構築について

県(幹線)と市町村(支線)の役割

- 幹線・支線の分化と階層ネットワークで住民の暮らしを支える
- ポイントは「メリハリ」と「結節」

県が支える「軸」

・人の流れをつくり出す

定時性、速達性、大量輸送、
駅・停留所の拠点性

= 鉄道、高速バス、地域間幹線バス

【県の役割】

「品質保証」安全・安心、快適の確保

市町村が支える「面」

・全体をカバーする

時間・経路の柔軟性、少量多頻度、

= 支線バス、タクシー、デマンド交通

【県の役割】

「市町村への支援」

(計画策定支援、複数市町村間の調整)



「軸」と「面」とを一体的に機能させるため

交通モード間をシームレスにつなぐ環境整備に事業者、県、市町村が連携して取り組む

=MaaSの基盤づくり(キャッシュレス化、交通情報の標準化・オープン化)

幹線系統の評価の考え方（1/2）

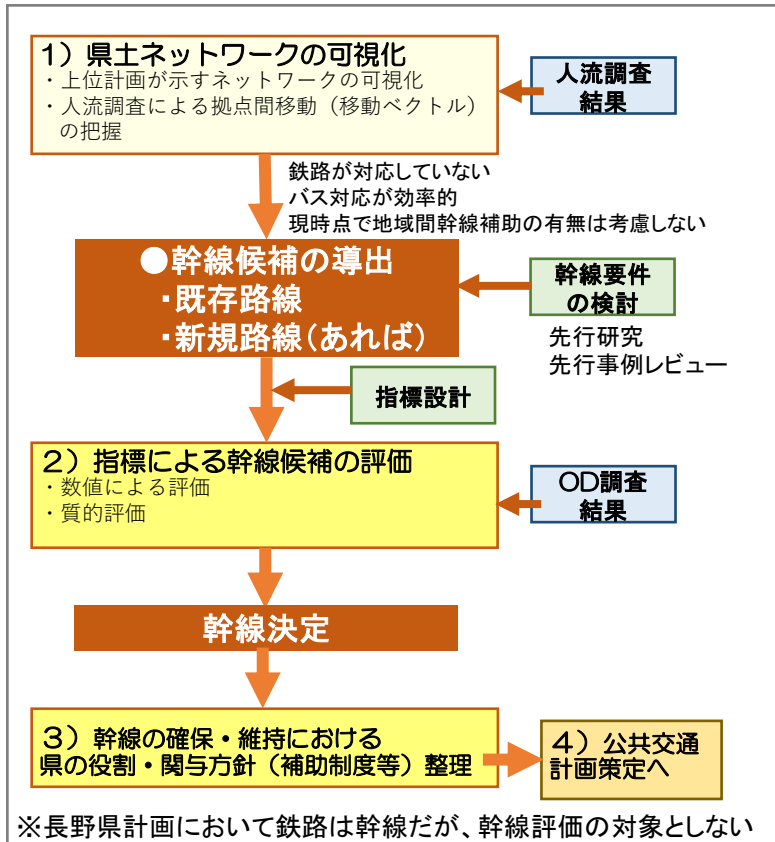
（1）幹線導出のプロセス

幹線導出のプロセスを下図に示す。幹線の導出はまず、県の上位計画（長野県都市計画ビジョン 等）や人流調査の結果から、必要とされるネットワークを可視化する。

可視化されたネットワークを担うバス路線を幹線候補とした上で、一定の基準（幹線要件）で評価し、県が関与する幹線を決定する。

その後、当該幹線をどのように維持していくかの方針等を取りまとめ、公共共通計画に反映させる。

■ 幹線導出のプロセス



（2）幹線要件（案）

以下の2点の要件を満たす路線バスを幹線とする。

- ・県土における基盤的ネットワーク（基盤性）
- ・一定の移動需要（必要性）を賄う

① 基本的な考え方

基本的な考え方として、県民が生活していく上で必要かつ、安定的に利用できる路線であるかを「基盤性」により判定する。

基盤性が認められる路線は原則、幹線として維持を行う。ただし、ニーズによる評価も行い、長距離利用されているか、利用量が一定水準以上あるかを評価する。輸送量が少ない路線については、バス以外の交通モードを活用することを検討する。

② 指標案

基盤性及び一定の需要量の有無を測定する指標を下表に示す。なお、指標には必須指標と参考指標を設け、幹線であるためには必須要件は満たす必要がある。

幹線要件を判定する指標案

要件カテゴリ	性質/機能	必須参考	判断基準/指標（案）	備考	
基盤性	ネットワーク	○	複数市町村を經由	H13年3/31時点で判定	
		○	広域行政圏の中心都市にアクセス	地域間幹線補助要件に準拠 高校/総合病院などに接続	
		△	運行距離（キロ程）		
	安定性	接続性	△	乗り継がれる 主要駅との接続	現時点で接続がなくても可
			○	定期運行	
		○	機会性	便数（運行回数）	サービスレベルを設定し、判定
利用の集約性	目的多様性	○	複数目的の利用		
移動需要（必要性）	利用距離	○	平均乗車キロ		
		△	平均乗車密度		
	輸送量	多数の利用	△	年間利用者数	水準については別途検討

幹線系統の評価の考え方（2/2）

（3）指標設定の考え方

幹線判定を行う指標のうち「運行距離」「機会性」「長距離利用」「多数の利用」については基準値を設定し、判定する。

① サービスレベルと連動する指標の基準値設定の考え方

機会性については、長野県という地域として「確保すべきサービスレベル（品質保証する水準）」を設定した上で基準値を決めるものとする。また、「目的多様性」もサービスレベルと関係する（後述）。

② サービスレベルと連動しない指標基準値の考え方

運行距離、長距離利用、多数の利用に関する基準値の設定については、今後の検討とする。

なお、現在、各種指標データを収集・整理しており、それが出そろった段階において、基準値の検討を行うものとする。

■ 幹線要件を判定する指標案(再掲)

要件カテゴリ		性質/機能	必須参考	判断基準/指標（案）	備考
基盤性	ネットワーク	広域性	○	複数市町村を經由	H13年3/31時点で判定
			○	広域行政圏の中心都市にアクセス	地域間幹線補助要件に準拠 高校/総合病院などに接続
			△	運行距離（キロ程）	
	安定性	接続性	△	乗り継がれる 主要駅との接続	現時点で接続がなくても可
			○	定期運行	
			○	回数（運行回数）	サービスレベルを設定し、判定
利用の集約性	目的多様性	○	複数目的の利用		
移動需要（必要性）	利用距離	長距離利用	○	平均乗車キロ	
			△	平均乗車密度	
	輸送量	多数の利用	△	年間利用者数	水準については別途検討

（4）サービスレベル設定の考え方

サービスレベルはターゲット（目的多様性）及びターゲットに保証する移動機会から設定する。

サービスレベル検討のイメージを下表に示す。サービスレベルの検討はまず、対象とするターゲット（保証する移動目的）を設定することから始まる。県全体としては、まずは通院・通学の移動を保証したいと考えているが、通勤や観光に係る移動需要へどのように対応するかなどが論点として上げられる。

今後、各地域においてターゲット毎の保証する移動機会を検討し、運行便数などを設定する。

ターゲット（例）	保証する移動機会（例）	必須性（例）
高齢者通院者	・午前中2回の通院機会	△
	・午前中1回の通院機会	◎
	・午前中の帰宅機会	○
	・午後の帰宅機会	○
高校通学者	・朝部活通学（6～7時）	△
	・通常通学（7～8時台）	◎
	・通常帰宅（15時～18時台）	◎
	・部活後帰宅（18～19時台）	△
通勤者	・通常出勤（7～8時台）	○
	・通常帰宅（17～19時台）	○
	・21時以降の帰宅	△
観光客	・午前中早い時間に観光地へ行く便	△
	・午前中に観光地へ行く便	○
	・午後1回の中心地への移動	○
	・午後2回の中心地への移動	△

対象路線の抽出と評価指標

(1) 対象路線の選定の手順

- 対象路線は、本事業に先だって実施した「地域公共交通カルテ作成業務(R1～R3)」と連動するかたちで以下の手順で選定した
- ①市町村跨ぎの全路線の抽出・県が関与する可能性のある路線を「市町村跨ぎの路線」とした
 - ⇒地域間幹線系統の補助要件に準じ、平成の大合併前の市町村跨ぎも含めた
 - ⇒高速バス・特急バスについては県内路線のみを対象とした
- ②カルテ作成業務における選定基準
 - ・季節限定運行の観光系路線は除外
 - ・市町村側からの検討対象辞退の要請があったもの等は除外
 - ・県内特急路線などは地域別検討路線とは別扱いとした
- ③本事業における抽出
 - ・カルテ業務検討後の休廃止路線は除外
 - ・運行便数の少ない路線（3往復未満[⇒国の補助要件]）は除外
 - ・不定期運行（予約制のもの）は除外

(2) 佐久地域における対象路線〔7路線〕

No.	路線種別	運行事業者 (委託先)	路線名
1	事業者路線 (地域間幹線系統)	千曲バス	中仙道線 (佐久方面)
2	事業者路線 (一般路線)	アルピコ交通	白樺湖・車山高原線
3		東信観光バス	中仙道線 (上田方面)
4			丸子線
5	コミュニティ路線 (廃止代替含む)	南相木村 (直営)	南相木線
6		北相木村 (直営)	北相木村営バス
7		東信観光バス	久保通線

(3) 評価指標及び評価基準(暫定)

評価カテゴリ			具体的指標(佐久地域でのケース)		判定基準(佐久地域でのケース)			
			項目	詳細	◎(評点換算=3)	○(評点換算=2)	△(評点換算=1)	-
基盤性	ネットワーク	広域性	複数市町村を經由	H13.3(平成大合併前)時点を基準。カッコ内が平成の大合併前での数	現行町村区分で2(or)平成合併前区分で3以上	平成合併前区分で2以上	-	跨ぎなし
			広域行政圏の中心	佐久市街地、小諸市街地へのアクセス(上田・諏訪広域跨ぎは上田、岡谷、諏訪、茅野)	-	アクセスあり	-	アクセスなし
			運行距離	キロ程 [※1]	25km以上	15~25km未満	10~15km未満	10km未満
	接続性	フィーダー系統との接続	接続の有無(フィーダー系統が当該の地域間幹線系統への接続を認定要件となっている)	-	接続あり	-	アクセスなし	
		鉄道駅との接続	ターミナル駅(小諸駅、佐久平駅、軽井沢駅)への接続の有無(広域跨ぎは茅野駅、上田駅)	ターミナル含めた2駅以上	2駅以上(or)ターミナル1駅	1駅	アクセスなし	
	安定性	定期性	定期運行の有無	路線定期運行の季節変動	-	通年定期運行	大幅な季節減便あり	不定期運行
		機会性	運行便数	平日の運行便数(往復数:巡回バスは1周=1往復)	15往復以上	10~15往復未満	5~10往復未満	5往復未満
目的多様性		複数目的の利用	アンケート調査・カルテ調査から判定	通勤・通院・通学に対応	通院・通学に対応	通学or通院利用に限定		
移動需要	利用距離	長距離利用	平均乗車キロ	[※1]	8km以上	5~8km未満	3~5km未満	3km未満
			平均乗車密度	[※1]	5.0以上	3.5~5.0未満	2.0~3.5未満	2.0未満
	輸送量	多数の利用	輸送量	[※1]	30人以上	15~30人未満	5~15人未満	5人未満
			年間利用者数	路線全体での利用者数	15万人以上	10~15万人未満	5~10万人未満	5万人未満
継続の安定性	事業収支	収益性	収支率	経常収入/経常費用	60%以上	45~60%未満	30~45%未満	30%未満

[※1: 代表系統とデータの年次について] 1路線のなかに複数の系統が含まれる場合は、代表系統=最も運行回数が多い系統とした。R2、R3年度はコロナ禍に大幅に利用が減少しているため、R1年度のデータを用いた)
[※2: 事業者系路線とコミュニティ路線とのデータの年次について] ※1の通り事業者系路線はR1年度のデータを用いたがコミュニティ路線はR3年度の実査データのみのため、R3年度データを用いている

3. MaaSの基盤づくりに向けた取組について

MaaSの基盤づくりに向けた取組について（キャッシュレス決済）

1. これまでの検討経過

交通事業者、関係自治体、学識経験者等で構成する「地域における移動手段の確保・補完に関する検討会」（H29.5設置）において、県内公共交通機関への交通系ICカード導入に向けた検討を実施

- ✓ 導入の目的 ・公共交通利用者の利便性向上 ・データ活用による交通の最適化
- ✓ 検討のポイント ①全国で相互利用が可能 ②多くの事業者が参画可能 ③地域独自の割引サービス等が設定可能

上記のポイントに加え、JR東線にSuicaが拡大された際、Suica定期券と共存が可能な「**地域連携ICカード**」を軸に引続き検討することを確認（H31.3）

その後、クレジットカードのタッチ決済、QRコード決済など新たな決済手段も普及

2. 県内の導入状況

- 鉄道 ・JR東日本の一部駅でSuica利用可能 ・上田電鉄でTicket QR実証実験中
- バス ・長野地域で地域独自ICカード（KURURU）利用可能 ・上田地域でTicket QR実証実験中
- ・一部の高速（特急）バスでクレジットカードのタッチ決済、QRコード決済利用可能

3. 交通事業者・市町村の検討状況

	関係者	方式	その他
長野市公共交通 活性化・再生協議会	長野市、須坂市、飯綱町、 高山村、小川村、 アルピコ交通、長電バス	・地域連携ICカード	・令和7年春に地域連携ICカードに移行
松本市	アルピコ交通	Ticket QR	・令和4年4月から実証実験予定
JR東日本	鉄道・バス事業者、 沿線自治体等	・Suica ・地域連携ICカード	・長野支社線区内のSuicaエリア拡大は未定 ・地域連携ICカードの導入を推進
長野電鉄	沿線自治体	検討中	・自動改札機の設置を検討中 ・券売機の更新を検討中
アルピコ交通	鉄道・バス事業者、 沿線自治体等	検討中	・一般路線バスへの導入は未定（長野エリア除く）
その他		JR線との相互乗入等、導入の条件を考慮し検討中	

4. 取組の方向性（案）

目指す姿

- ✓ 県内全域で、誰もが交通モードにかかわらずシームレスに公共交通機関を利用できる決済環境

□ 考えられる役割分担

交通事業者：運行する路線への導入を推進（国・県・市町村と連携）

国・県・市町村：導入にあたっての初期投資が事業者の負担となることから、それぞれの立場から支援を実施
運行するコミュニティバスへの導入を推進（市町村）

本協議会における検討対象である幹線バス路線・鉄道については、市町村を跨いだ広域的な利用があることから、地域住民のみならず、全国（海外）から訪れる公共交通利用者が容易に使用可能な決済手段を導入する必要

（その他のバス路線（事業者の自主運行路線・コミュニティバス等）については、運行形態や利用者の属性に応じ検討）

□ 今後の検討内容

- ✓ 幹線バスへ導入する決済手段の検討
- ✓ 導入にあたっての費用負担のあり方の検討

公共交通情報オープンデータ化推進事業について

1 目的

- 公共交通情報の露出機会の増加、利用者の公共交通の認知度向上
旅行者（特に外国人旅行者）への観光路線の認知度及び利便性の向上

▶ 「目的地に公共交通機関で行くことができる」ことを認知

- データを活用した事業者の業務効率化

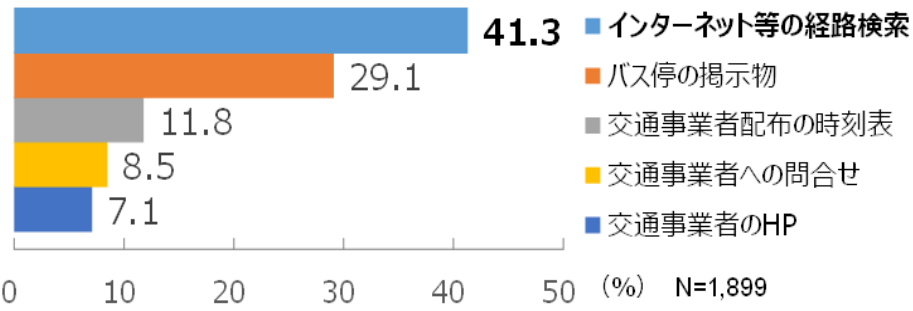
▶ デジタルサイネージ、時刻表・路線図の作成等に活用



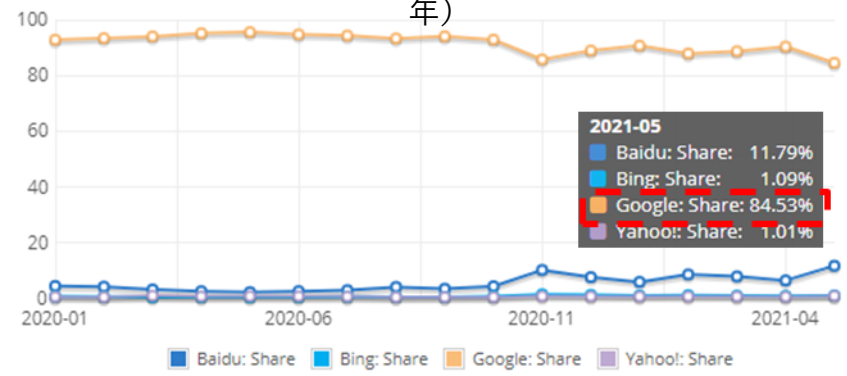
2 現状・課題

- 経路検索サービス（Google Maps、Yahoo!路線情報 等）は、路線バスの経路等を調べる際の情報取得先としてトップ（H28.12 内閣府世論調査）

路線バスの経路等を調べる際の情報取得先（平成28年12月内閣府世論調査）



検索エンジン市場分析（モバイル）
 (netmarketshare.comによる調査 20~21年)



- 利用者が経路検索サービスにより経路等を検索できるようになるためには事業者が国土交通省が定めるデータ形式（GTFS-JP）によりデータ整備する必要

- データ未整備の場合、正しい経路検索が行われない

- ▶ **整備方法がわからない、メリットが認知されていない**
等の理由で県内では整備が進んでいない

[整備率**2.9%** (21/712系統) R2中央日本総合観光機構調査]

【参考】山形県：100%、静岡県：84.6%

- ▶ **データ整備の効果（事例）**

- 路線の検索数が急増（松本～上高地線 0⇒20,000件）
- コミュニティバスに外国人観光客が多数乗車（岐阜県中津川市）

経路検索に出ない路線は「存在しない」！



松本～室堂（立山黒部アルペンルート）
を経路検索した場合に表示される結果

3 必要性

- 鉄道・事業者バス路線・コミバス含め、全県でのシームレスな移動を実現する必要
- 日本は近隣の国のアンケートで訪れたい国NO.1であるため、観光路線についてはインバウンド再開前に環境整備する必要

- ▶ **県が主導し事業者・市町村の取組を促進**

- ▶ **収益路線である観光路線を整備することで事業者の収益に寄与**

4 事業内容

- 事業者・市町村の担当者が必要性・メリットを理解し、自らデータ整備・更新作業を行うことができるようになるための、セミナー及びデータ作成研修を実施

- ▶ **自ら必要性を理解し、作業を行うことで、情報に責任を持ち取組を継続**

(参考) 第2回全体会議における主な意見

(1) 地域公共交通計画について

(2) 地域公共交通ネットワークの構築について

- 県として、公共交通で県民に対しどれだけのことをしたいか、というのが示されていない。長野県の幹線系統はこのような水準で運行していく、というのをしっかりと議論していくことが重要。
- 各地域でトップダウンとボトムアップを繰り返していく必要があるが、そのあたりがスケジュールに明示されていない。
- これまでも路線バスは赤字であり、他事業の収益があったから何とか維持できていたが、コロナでその構造も成り立たなくなっている。行政負担の在り方を見直すのであれば、事業者にメリットのあるような補助スキームを検討いただきたい。
- 高齢化が進み免許返納者が増えていく中で、交通弱者の足をいかに確保していくかというのが重要な視点。既存のものを見直しながら、新たな交通体系をこの計画で検討していきたい。
- 自家用車による移動が中心の人でも、実は公共交通に対するニーズがあるということが最近わかってきた。各地域でどのような交通モードが最適かということについては、既存の路線にとらわれず、しっかりと議論していきたい。

(3) MaaSの基盤づくりについて

- キャッシュレス決済導入には多額の初期費用がかかるため、行政からの支援をお願いしたい。
- 品質保証として、長野県ならこの決済手段は使えるというのを決められるとよい。事業者の多い長野県では、事業者横断型のサブスクリプションなどが実現できると大変効果が高いのでは。