

第3回長野県公共交通活性化協議会 北アルプス地域部会

会議録

日 時 : 令和4年(2022年)9月14日(水)

13時30分から15時30分まで

場 所 : 県大町合同庁舎 4階401号会議室

(オンライン/対面併用により開催)

1 開会(事務局)

2 あいさつ(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

- ・コロナの状況も落ち着きつつあり、観光客も昨年より多いという話を聞く。
- ・原油高が依然として進んでおり、事業者にとって引き続き厳しい状況である。
- ・前回の高瀬先生のご指摘等を踏まえ、新たに病院関係者として、あづみ病院様、大町総合病院様にメンバーに入っていた。
- ・会議の中で、ご発言いただく時間もあり、計画策定に向けて議論を深めてまいりたい。

3 新構成員紹介(事務局)

今回から新たな構成員として、JA長野厚生連北アルプス医療センターあづみ病院総務人事課長の山崎泰彦様、大町市立大町総合病院総務課長の北澤好泰様にご参加いただいている。

また、この会議は原則公開で行うとともに、会議資料および議事録を県のホームページへ掲載するなどの方法により公表させていただく。

それでは会議事項に入る。部会の設置要領第4の規定により、北アルプス地域振興局企画振興課長の土屋が務めさせていただく。

4 会議事項

(1) 地域公共交通計画について

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

本日の会議事項では、資料4 (1) 地域公共交通計画、(2) 幹線公共交通ネットワークの構築の2つを説明させていただく。

まず、(1) 地域公共交通計画について、県交通政策課石坂課長より説明する。

(県交通政策課 石坂課長)

資料1の4ページに第2回地域別部会の意見集約ということで掲載した。大きく三つの論点でご意見をいただいたところである。

1つめ、公共交通で支える暮らしとはということで、自家用車を自力で運転できない高齢者、高校生、障がい者等の交通弱者を支えるべきというご意見が大多数を占めた。自治体の財源や交通事業者の経営資源が限られる中で公共交通は生活のどの部分を支えるかという観点でご意見をいただいた。地方都市は車に依存した社会になっている部分もあるが、免許返納した後の交通手段をどうするかといったご意見、また、上田市のアンケートでは、高校生の半数以上が保護者の車で送迎をされていて、さらに、その半数が通学のためだけに、親御さんが車を出しているという声が寄せられた。自ら運転できない方の不安や不満を解消していくべきという意味だと思う。

続いて2つめ、現状とのギャップということで、便数、ルート、運賃等の水準が十分でないという意見が約6割を占めた。コストと提供するサービスのバランスが難しく、事業者の経営努力や既存の行政支援で公共交通のサービス品質を維持・確保していくことは非常に難しい中で行政、県の関与をさらに強めていく必要があると考えられる。

3つめ、関係者の役割分担ということで、県は市町村を超える広域的な移動の「軸」を支えるべき、市町村は全体をカバーする「面」を支えるべきという意見がほぼ全ての方から出ている。「面」の部分は市町村が様々な工夫をし、移動手段の確保に取り組んでいただいている。一方で、市町村域を超える移動についての検討が今まで不十分だったため、今回、県レベル、広域圏レベルで協議会を立ち上げた次第である。

続いて5ページ、長野県地域公共交通計画における取組の方向性ということで、自家用車に頼ることができない者の移動手段を確保する、特に県内どこに住んでいても、大きな不便なく公共交通を利用して、医療機関や高等学校に通院・通学できる環

境を目指す。また、公共交通機関で来県した観光客が目的地まで行く際に円滑な移動ができる環境を整備するとしている。

本日、ご発言いただきたいポイントとして、各市町村の交通政策の現状、課題を改めてお聞きしたい。前回の会議でも様々ご発言いただいたが、やはり、移動の軸を考える上で、その軸だけでなく、交通全体の課題の共有を深めたい。

2つめのポイントとして、需要サイドの課題の洗い出しが不十分であるというご指摘があり、それを踏まえて、特に自家用車に頼ることができない高齢者、高校生、観光客の移動における課題を掘り下げたい。具体的にどのような課題があつて、それをどのように解消するかといったところを、普段感じていることや、お聞きになっていることをご紹介いただきたい。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

資料5ページのご発言いただきたい2つのポイントについて、それぞれご発言をお願いしたい。

(大町市情報交通課 松井課長)

大町市では、地域公共交通計画を未策定であるため、計画策定について検討していただく必要があると考えている。

市民バスふれあい号を市内9路線、11コースで運行しているが、地域住民がより利用しやすく、効率的な運行を推進することは非常に難しい課題であると認識をしているところ。

市民バスの利用実績は、令和3年度は約6万5千人余りと、令和2年度より若干増加した。市内南側の常盤東地区では、令和2年度からデマンドバスを初めて取り入れ、令和3年度末では、登録者及び延べ人数も増加してきている。

大町と長野を結ぶ特急バスについては、グリーンシーズンはアルピコ交通様が運行し、冬期の運行はアルピコタクシー様に運行をお願いしており、それぞれ前年度より若干増加しているが、グリーンシーズンに比べ、利用者が少ないため、路線の維持が今後の課題である。

また、高齢者をはじめ中学・高校生などの足として、市民にとって利用しやすいものにしていくための運行について、さらに検討していく必要があると考えている。

(池田町住民課環境係 那須係長)

大町市同様、地域公共交通計画が策定されておらず、策定は今後の課題と考えている。町内に鉄道は通っていないが、コミュニティバスをJRに接続させている。あづみ病院へ通院される方がバスを利用するので、通院時間を考慮したダイヤ編成を行っている。

現在、一番課題になっているのは池田町と生坂村を結ぶ池坂線について、利用者の8割強は生坂村の住民の方であるため、運行を引き継いでいただけないかということで検討を進めている。来年の4月からは生坂村において池坂線の運行をしていただけるのではないかと考えている。

観光客の関係では、かつては町立美術館等の観光名所にバス停を設置していたが、あまり利用されないということで、通勤・通学、通院といった生活利用を最優先課題として取り組んでいる。

(松川村総務課政策企画係 久保係長)

面積が小さい村であり、現在運行している福祉バスで公共交通をまかなえている状況であるため、地域公共交通計画を策定についてはメリット等を検証しながら考えていく。

また、福祉の観点で、高齢化になり、車の運転ができなくなっていくので、そういったことも含めて、計画策定の柱にしていきたいと考えている。

(小谷村観光地域振興課観光商工係 丸山係長)

地域公共交通計画は未策定で今後の課題と考えている。

バスの関係では路線バスとスクールバスを合わせて一つの村営バスとして各方面へ走らせている。タクシーの関係は村内1社。村外のタクシー業者と2社でデマンドタクシーを各地域から役場周辺に走らせ、地域の足を確保している。また、観光客の足という面で主に冬期に各ゲレンデ、南小谷駅もしくは白馬駅も結び、昼間と夜と観光客が周遊できるようなダイヤを組んで運行しているところ。

課題は各地域の方面がバラバラであり、それぞれの運行にかなり時間を取られてしまい、ダイヤの組み方が難しいことである。1回行ったら中心に戻ってきて、また次の地域にと繰り返す形になるので、デマンドタクシーだと1日1往復、もしくは2往復が限界になってしまうということで利便性の向上が難しい地域である。

もう一つ、インバウンドのキャッシュレス対策を考えている。というのも、空港から直接、ゲレンデまでタクシーで来られる方もいて、換金をしていないため、支払いができないといった問題も耳にする。クレジットカードのタッチで支払える形であれば、ATMのある白馬村まで足が延ばせるので、観光客の利便性も上がると考えられる。

(安曇観光タクシー株式会社 耳塚代表取締役社長)

各市町村のいろいろな課題をお聞きした。長年に渡って、利用客の利便を図るために大変ご苦労されていると思うが、年々増えてきている高齢者、また高校生等の通学については現在の公共交通に肉付けをしていくしかしょうがないと思う。これには財政的な面も多々あると思うので、県の方からも援助いただき、ますます利用しやすい公共交通にしていきたいと思う。

(東日本旅客鉄道株式会社長野支社総務部企画室 園田室長)

いわゆる交通弱者の皆様に対して、もちろん公共交通事業者の使命として、できるだけ利便性を高める努力をしていきたいと考えている。

やはり今後取り組まなければならないのは、お客様を増やしていくこと、そしてもう一つは固定費を減らしていくということ。鉄道はお客様が乗らないと非常に非効率な乗り物であるので、どうやって維持可能な交通機関として残していくかが今後の非常に大きな課題だと思っている。いわゆる交通弱者と言われる方々に対し、できる限りの工夫をし、対応していきたい。

また、観光のお客様は公共交通を使っている方も多いので、地域の皆様に対しては、ぜひ二次交通の整備を私どもからご提案することもあるかと思うが、一緒にやっていただきたい。

固定費の軽減ということで、一部の駅では自治体や地域の皆様に掃除等の管理をいただき感謝しているところ。さらに、鉄道を維持するという観点でもう一步踏み込んだご協力について、今後ご相談させていただくことになるかと思うのでよろしくお願いしたい。

(西日本旅客鉄道株式会社金沢支社交通企画室 鹿野室長)

安全第一を積み重ね、全てのお客様に安心してご利用いただける環境づくりに努めている。

自動車に頼ることのできない方々の観点で、先般、国土交通省が出されたアフターコロナに向けた地域交通のリデザインに関する提言の中で、「ファースト1マイルを担う交通の価値や役割を見つめ直す必要がある」また、「各領域の垣根を越えた共創の発想で進めていくべき」と記載されている。私どもも全く同じ考えで、地域の事業者様が普段感じている住民ニーズなどを聞きながら、連携していきたいと考えている。南小谷から糸魚川駅間の大糸線を運営しているが、沿線の皆様のニーズに関しては、アンケート調査でほとんどの方が年に1回乗るかどうかなどといった状況であること。また、将来、車が運転できなくなる、またはより便利な公共交通になった時点で利用したいという声もある。加えて、便利にしていくためにどのようなサービスが必要なのかという質問に対して、まずは乗りたい時間に乗れること、次は駅やバス停が自宅から近くなること、その次が、運賃の順で回答があった。

地域の皆様といろいろな機会でお話をお伺いするようにしているが、ダイヤや接続に関するご意見に加え、そもそも自宅から駅までが遠い、あるいは鉄道を利用した後、スーパーや病院までの距離も遠いといった声や、それに従って乗合タクシーの運行頻度を高めてほしいといった、そのような意見も伺っているところ。なお、観光のお客様についても、主たる観光地への二次アクセスが困難という声も見受けられる。

ここから客観的な話になるかもしれないが、結局、最寄り駅までのアクセスに対して、そもそもの距離に加え、高低差もあること。また、利用に見合った設定にせざるを得ないので便数が限られていること。あるいは乗り継ぎ乗り換えの抵抗感やそれによって運賃がかさむことへの懸念、生活に必要な施設が道路沿いに多く点在していることにより結果的に車利用に依存してしまうこと、学生や高齢の方々も両親や近隣の方の送迎に頼っていること、そういうことが今の課題と感じている。

移動ニーズに応えることが地域の課題解決に繋がるという考えは当然持っているが、一方、事業者だけで解決できることには限界があるので、本日お集まりの方々も含めた地域の皆様と我々事業者が一体となって役割分担を含めた議論を進めさせていただければありがたいと考えている。

(アルピコ交通株式会社長野支社白馬営業所 工藤所長)

当営業所は白馬村内と小谷村営バスと特急バスを運行しているが、高齢者の立場から考えると、バスの乗り降りの際、階段があるので不便だと思う。高校生の特急バス利用については、運賃が非常に高いという声がある。観光客においては、時間に正確

に来てほしいという要望があるが、雪による事故等でダイヤが乱れご迷惑をかける状況もある。

車両に関しては、設備投資が大きく簡単にできないということに加え、都市部では主流のノンステップバスが降雪により使用できないという観点からやむを得ず階段のある車両を使っている状況である。

(株式会社関電アメニックス北アルプス交通事業部 野上部長)

日頃、住民の方から乗務員の方に直接ご意見を受け取ることは、それほど多くはない。ただお客様がだんだん高齢になり、ステップ等はつけているが、乗り降りに苦労されていると感じている。バスの仕様の制限からステップを低くする改良等についてはなかなか難しく、対応がなかなかできない。併せて、運転手の高齢化やワンマン運行の関係から乗り降りのサポートも難しく、課題と感じている。

また、幹線道路から入った施設内に停留所がある場合に、施設から幹線道路への出入りにおいて、道路側の間口が非常に狭く、乗務員への負担となっており、道路環境の改善を講じていく必要もあると感じている。

(アルプス第一交通㈱ 大平営業所長)

当社は長野県において7事業所で営業している。コロナ禍で世の中の人の流れがかなり変わってきた。非常に厳しい状況であるが、都市部の方では、AIアプリを使い、売上げが上がってきているため、こういったものを使って、継続していきたいと考えている。

(アルピコタクシー株式会社大町支社 薄井支社長)

当社は大町市と小谷村でデマンドタクシーの運行をしているが、大町市の方では登録人数が増えてきている。小谷村も今年度からデマンドタクシーを運行し始めて徐々に利用者の数が増えてきている状況。

鉄道からの二次交通という面で、お客様からの評価をいただいているとともに、大町長野線の特急バスに関しても、できる限り協力していこうと思っているが、燃料費の高騰等により、運行がなかなか厳しい状況となっている。

(大町建設事務所維持管理課 宮下課長)

高齢者の自宅から駅あるいはバス停までの距離が遠いため、通院、買い物の際は公共機関ではなく、ご家族に頼らざるを得なくなっていると感じる。また、本当は運転に自信がないけれども、運転せざるを得ない高齢者の方をどうすれば公共交通に移行できるかはなかなか難しい課題であると思う。高校生の通学関係では、鉄道の重要性を感じているが、やはり自宅から駅まで遠いので、毎日、車で送迎しなければならない。また、観光客に関しては、観光利用と生活利用の利用形態が一致しないので、二つの利用者に対して対策が難しいこと、二次交通の整備等の課題があると思う。

(大町警察署交通課 奥原交通規制係長)

冬にスキー場を抱える地域において事故が激増する。これは都会から、雪道に慣れていないドライバーがスリップして事故を起こすものが大半ということ。できればJRを使い、そこからバスやタクシーで行けるよう選択肢を増やしてほしいと思っている。二次交通の案内が十分できれば、事故が減らせると思う。

(大町市シニアクラブ連合会 長崎事務局長)

若い方と一緒に住んでおらず、免許証を返納する高齢者が増えている。そうすると一番必要になるのが、買い物や通院等の生活の足である。病院の通院について、他の町村から病院に行く直通のバスがない。そこを何とかお願いできないかというのが一つ。それから買い物については、お店の混み具合によって、同じ滞在時間で買い物ができるわけではないということ、それから、雪や雨の日は待ち時間も大変であること、それから、ティッシュペーパー等の大きい商品を買うと、どうしても他の買い物ができなくなってしまうため、人と一緒に物も運ぶ方法が何かあればと感じる。

(J A長野厚生連北アルプス医療センターあづみ病院総務人事課 山崎課長)

直接、利用者の声を拾うことはできないが、来院される方のこんな利用が多いというところを紹介する。外来診療に多くの方がお越しになるが、大概、午前中に診療を終えてしまうことが多い。午後になると、検査や手術、回診が主となるためである。

現状、おそらくバスで来られる方が、全体の10%前後と考えている。立地的な部分もあるが、やはり車で来られる方が多く、病院からすると患者さんの駐車場をどのように確保するかといったところが課題である。午前中もしくはお昼1時か2時ぐらいまでの患者さんの足の確保が大きな課題かと思っている。

(大町市立大町総合病院総務課 北澤課長のご意見を紹介)

- ・大町病院の主な診療圏は、大町市、白馬村、小谷村である。
- ・市内や市外の患者さんの移動手段の状況としては、核家族化により家族が大町病院まで送迎できず、自分で移動手段を使い来院する例が増えている。市内の方は、市民バスを利用し来院している。
- ・大町市へ北の地域から来院する場合、特に運転免許を持たない患者さんにとっては、公共交通はなくてはならないものである。通院はもちろん入院患者さんのご家族で、公共交通機関を利用し来院する例は少なくない。
- ・想定される利用方法としては、JR大糸線で移動し信濃大町駅にて下車し、市民バスもしくはタクシーにて大町病院へ来院。
- ・JR 大糸線の運行は必須であり、信濃大町駅からの移動に関して、特にバスについては、JRのダイヤと連動したバスの運行が理想的であると考えます。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

貴重なご意見をいろいろありがとうございました。

それでは次に、次第の4(2)幹線公共交通ネットワークの構築について、交通政策課からご説明申し上げます。

(県交通政策課 石坂課長)

資料の7ページ、幹線公共交通ネットワークの構築については、北アルプス地域の基本方針の検討構成イメージを掲載している。今までの議論と若干視点が異なるが、本計画を作っていく上で、計画にどのように記載するかを今回お示ししている。前回の会議で秋田県の計画の一部をご紹介しながら、次回の部会ではイメージとしてお示しをしたいということで申し上げていたものである。これはあくまで構成イメージであるので、今後この部会で仕上げていく。

まず左側に①公共交通の位置づけと将来ネットワークで、現状や課題、今後の取組の方向性の記載を考えている。②については、具体的な路線と拠点の設定ということで、現状をベースとして、軸や拠点を記載している。こちらについては、後程、計画策定業務を受託しているSCOPの富樫さんからご説明いただく。

8ページについては、前回の会議でお示ししたものを一部更新したものだが、現状の北アルプス圏域の市町村をまたぐ路線を全て掲載している。9ページは路線を図示

したもので、軸や結節する拠点が人の流れを考えたときに適当かどうかという観点でご意見をいただければと思う。ポイントとしては、10ページに各地域における拠点設定と拠点間の移動手段の検討ということで記載している。これは絶えず、検討していくべきものであるので、計画も今回策定して終わりではなく、随時見直していきたいと思っている。現状の軸、拠点が適当かどうかというだけではなくて、新たに必要と考えられる移動軸など、幅広くご意見いただきたい。

(特定非営利活動法人SCOP 富樫主任研究員)

7～9ページについて、もう少し掘り下げて説明する。昨年度の調査結果や利用状況に基づき、交通ネットワークの設定案の構成イメージを記載している。

9ページ右下の凡例図の説明

- ・広域都市間連携軸

新幹線や特急あずさなど、三大都市圏と鉄路で結ばれた軸。

- ・都市間・圏域間連絡軸

県内10広域圏や隣接する都道府県を結ぶ路線（長野からの特急バス、大糸線）

長野からのバスが美麻で曲がり、白馬へ向かっているのは、長野大町線は季節運行となっていることから、定常的な軸として設定することは難しいと考えるため

- ・都市間・圏域間連携拠点

北アルプス地域における拠点（大町と白馬の2か所に設定）

- ・地域交通拠点

各市町村内に1つは設定し、軸をつなげていく

- ・地域間連絡軸（準幹線）

池田町は鉄道が通っていないが、町営バスにより近隣拠点と結んでいる

新しい軸という話で考えると、例えば北アルプス地域で言えば、スキー場を結ぶバスも必要になっていくと思われる。8ページ路線一覧の白馬・八方・拇池線は山麓を縦に結んでいるが、運行本数が少なく、季節変動が大きいので、定常的な路線とは位置づけづらいが、議論が必要な部分になると思われる。北アルプス以外の話になるが、例えば県全体において新しい軸の必要性を考える場合に、上伊那地域と木曽地域を結ぶ権兵衛トンネルなどがわかりやすい新規軸になるが、現在、定常的な公共交通がないので、現時点の資料としては、落とし込んでいない。ただし、こ

ういった軸を新しく結んで人の流れを生み出すことを、県としてもやっていくべきという考えもあるので、引き続き皆さんとの協議を踏まえて検討していく。

現在は既存の交通網を地図に落とし込むという段階から脱していないところがあるが、成長する計画と位置づけているので更新していく過程で新しい軸の必要性を検討しながら入れ込んでいけばいいと考えている。いずれにしても、最初の段階で重要視されるのは、実務的な話になるが、令和6年10月から始まるバスの事業年度の中で、県の計画に位置づけてない路線については、補助対象から外れてしまうという制約がある中で、まずは現時点で路線を位置付けて、補助を継続させていくことが最初のステップになろうかと考える。地域のあり方を考えていくことは地域部会の大きな役割であるので、皆様からご意見いただければと思う。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

ただいまの説明に関しご意見、ご質問あればお願いしたい。

(大町市情報交通課 松井課長)

7ページの基本方針の検討の中で拠点の記載があるが、大町総合病院は地域の基幹病院になっているので、都市間・圏域間連携拠点もしくは地域交通拠点、このどちらかには入れたほうがよいのではないかと。管内には三つの高校があるが、これも病院と同じように拠点に位置付けてはどうか。

もう一点、8ページのところで、対象路線のNo. 2のふれあい号八坂コースは生坂村、長野市を経由するが、複数市町村を経由の欄から抜けているため、訂正をお願いしたい。

(特定非営利活動法人SCOP 富樫主任研究員)

拠点の設定は、ピンポイントに高校や病院などを指し示しているわけではなくて、大まかに信濃大町駅周辺というような位置づけにしており、その中に大町総合病院も入ってくるという考え方をしている。そうしたとき、駅から病院までのアクセスをどうするかについては、面の整備ということで各市町村が運行するデマンドタクシーや巡回バスで上手く繋いでもらおう。大きな視点として駅周辺に設定していることをご理解いただければと思う。

8ページの市町村の記載は資料の誤りであるため、次のバージョンで修正する。

(大町市情報交通課 松井課長)

池田町はあづみ病院を記載されているため、大町総合病院も記載いただいた方がよろしいと思う。

(特定非営利活動法人SCOP 富樫主任研究員)

そういった施設が含まれていることを伝えられるよう極力努める。

(大町市シニアクラブ連合会 長崎事務局長)

9ページのイメージ図で見ると、北アルプス地域の広域拠点が見えてしまうのだが、地理、経済、歴史等を鑑みても広域拠点は松本市になると思うがいかがか。

(特定非営利活動法人SCOP 富樫主任研究員)

地図の範囲外になるが、松本市も広域拠点となっている。繋がっていることが分かる見せ方に今後努めていく。

(大町市情報交通課 松井課長)

松本長野が拠点だとすれば、大糸線でつながっている糸魚川も拠点になるのではないか。

(県交通政策課 石坂課長)

私も松井課長と同じ感覚であるが、今回は長野県の公共交通計画ということで、糸魚川まで図示ができなかったことをご理解いただきたい。

(大町市情報交通課 松井課長)

長野県の計画であっても、糸魚川を記載できるようであれば、私は記載するべきと思うので、発言させていただいた。

(国立大学法人信州大学工学部 高瀬准教授)

今の拠点の議論については、大きな図を一度見せなかったのが全ての間違い。その図があれば、赤丸の拠点から伸びる青色の軸などすっきりして見えると思う。

この部会の問題は北アルプス地域でどうするかということが、振興局から案が出てこないのが一番の問題。何のためにこの部会を開いて、いろいろ皆さんから意見をいただいているのか。資料に意見のまとめがあるが、これがどこにも生かされてない。本日もいっぱい意見を聞いているのに、多分おそらくこのまま行くと次回も何にもないまま終わってしまうということになる。公共交通計画をそれぞれのところで策定しているかどうかを聞いているが、アドバイスをするならば、例えば、松川村、池田町、生坂村までまとめたその地域交通計画を作るとか、そのような提案をし、それをフォローしていくとかできるはずなのにそういうのも何もなく、単に交通政策課がこういうことを聞きたいから各市町村等の意見を聞いて終わってしまっている。病院の方々にも単に参加していただければそれでいいやというような形で終わっていて、病院と一緒に組んで交通をどうするかを考えるのは振興局のはずなのに、案が全然出てこない。次回の4回目で終わりなので本当にこのままいくと、この9ページで終わってしまう。せっかく集まっていた意見もまた埋もれてしまう。出された課題をどううまくすり合わせできるとか、アドバイスするとか、そういうことをしていかなないと、何のために部会を開いているのか全くわからなくなってしまう。あと部会1回なので何とも言いようがないが、本当にこれでいいですかということを提起したい。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

厳しいご意見をいただいたが、計画の進め方、県庁との関係もあることから、こちらの方で検討したいと思う。交通政策課から何かあれば。

(県交通政策課 石坂課長)

この段階で、利用者の視点からの課題を聞いていて、計画策定が間に合うのかというご意見もいただいている。ただ、計画を作ることが目的ではなくて、利用者や関係者の不安や不満を少しでも解消できる交通ネットワークの構築が目的なので、多分最初から完璧な計画を作るのは無理だと思うし、計画を作って終わりではなく、PDCAサイクルを回しながら毎年、検証・見直して成長させていくものである。振興局とも役割分担し、この地域にとってどういう形が望ましいのかということを今一度勉強したいと思う。

5 その他

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

続いて、次第の「5 その他」について、交通政策課から説明申し上げる。

(県交通政策課 石坂課長)

- ・次回会議スケジュールについて
地域振興局から改めて連絡する。
- ・公共交通のオープンデータ化について

前回のご指摘も踏まえ、最初のデータ整備は長野県で一括して行うこととした。これにあたり、セミナーを開催するので、ご参加いただきたい。また、交通事業者様におかれては今後データ提供などの要請があるので、ご協力をよろしくお願いしたい。

- ・キャッシュレス化推進

決済手段については、平成31年に県の検討会において地域連携ICカードを軸に検討を進めるとしたところだが、本協議会においても改めて方向づけしたい。また、支援の方向性についても10月20日に開催する全体会議でお諮りしたい。

6 閉会（事務局）