

長野県地域公共交通計画（案） 概要

令和6年4月25日

I 位置づけ等

1 位置づけ・目的

- ・ 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通計画として策定するもの。
- ・ 行政・交通事業者・利用者などの地域の関係者が共通の認識を持ち、一体となって取り組む具体的な施策、役割分担や推進体制等を示す。（県全体の方針に加え、10地域ごとに「地域編」を策定。）

2 計画期間

令和6（2024）年度～令和10（2028）年度まで（5年間）

3 計画区域

長野県全域

※法制度の改正や社会情勢などの変化に対応するため、試行錯誤をしながら成長する計画として、随時見直し・改定を実施

II 公共交通等リ・デザイン（再構築）方針

公共交通を取り巻く状況が年々厳しくなる中で、持続可能な社会を支えるためには、交通DX・GXの推進や、地域の関係者の連携・協働を通じ、官民の役割分担を含めて公共交通を再構築（リ・デザイン）することが必要であり、その実現に向けた方針等を以下に示す。

1 地域公共交通に関する基本的な方針・計画の目標

(1) 目指す将来像（概ね10年先）

自家用車に頼らなくても大きな不便を感じずに誰もが安心して暮らせる持続可能な社会を実現する。特に通院・通学等の日常生活における移動や観光地への円滑な移動が確保されている状態を目指す。

(2) 基本的な方針

モータリゼーションの進展や少子高齢化・人口減少の急速な進行を背景として、地域公共交通を民間事業者の自助努力のみで維持していくことは困難な状況となっている。このため、官民連携のもと、行政の主体的な関与により、「社会的共通資本」である地域公共交通の維持・発展、利便性の向上を図る。

(3) 計画の目標

①日常生活における自家用車から公共交通への利用転換

持続可能な地域公共交通ネットワークの構築や公共交通の利便性向上などにより、日常生活における自家用車から公共交通への利用転換を図ることを目指す。

②通院・通学・観光に必要な移動の保証

自家用車に頼ることのできない高齢者・高校生と観光客を対象として、全県統一で最低限保証が必要な移動を示し、その確保を図る。

③公共交通におけるサービスの品質保証

通院・通学・観光における移動に必要なダイヤ・便数の水準、キャッシュレス決済や情報提供の充実など、公共交通において保証すべきサービスの品質を示し、その確保を図る。

2 保証すべき移動とサービスの品質保証

(1) 保証すべき移動

通院	公共交通を利用して、圏域の中核的な医療機関（※）に通院できる。
通学	公共交通を利用して、圏域内の高校に通学できる。
観光	公共交通等を利用して、鉄道駅や宿泊施設から圏域内の主要な観光地へアクセスできる。

- ※・高度で専門的な医療を担う広域型病院
・総合的な外来診療機能を有する地域型病院

(2) 保証すべきサービスの品質（品質保証）

①ダイヤ・便数

通院	圏域の中核的な医療機関に午前中に通院でき、午後の早い時間帯に帰宅できる。
通学	登校 始業前に通学できる。 下校 授業終了後、課外活動終了後に帰宅できる。
観光	円滑な乗継ができるダイヤが設定されている（例：鉄道駅とバスの接続時間が10分以内等）。また、観光地で十分な滞在時間が確保できる。

②決済環境

鉄道・バス・タクシーなどの交通手段に関わらず、公共交通機関を利用して円滑に目的地まで移動できるよう、全県の公共交通機関で交通系 IC カードが使える環境が整備されている。

③情報提供

バス路線の情報を経路検索サービス等で検索できる環境が整備されているとともに、常に最新の情報が掲載されている。

④拠点整備

主要な交通結節点については、待合施設において快適な滞在ができるよう、デジタルサイネージや Wi-Fi 設備などが整備されている。

⑤定時性確保

路線の定時性を確保するため、朝夕や降雪時における渋滞対策等が講じられている。



上記の品質を基本として地域ごとに必要なサービスの水準を議論し、品質保証を実現させるための具体的な目標や方策を10広域圏ごとに地域編に取りまとめの上、行政や交通事業者等の関係者が一体となって品質保証の実現に向けて取り組む。
※各地域編におけるダイヤ・便数等の品質確保に向けた具体的な議論は令和6年度から実施する。

3 施策の方向性

1(2) 基本的な方針に基づき、1(3)に掲げた計画の目標や保証すべき移動とサービスの品質保証の実現に向けて実施する施策の方向性を以下に示す。

(1) 地域公共交通の担い手確保

地域公共交通の維持・確保に不可欠な担い手の確保に向けて、あらゆる手法を検討し、官民連携で取り組む。

⇒バス・タクシー運転手等の人材確保の取組に対する支援 等

(2) 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

地域のまちづくりと連携し、県民の日常生活に必要な交通ネットワークの構築・維持を図る。

⇒地域鉄道の設備投資に対する支援、広域的なバス路線に対する運行費支援 等

(3) 利用しやすい地域公共交通の実現

キャッシュレス決済の導入、情報提供環境の整備や円滑に乗り継ぎできるダイヤ設定を推進するなど利便性の向上を図り、わかりやすく・使いやすい地域公共交通の利用環境を整備する。

特に路線バスに対しては、地域連携ICカードの導入を推進する。

⇒キャッシュレス決済の導入推進、公共交通情報のオープンデータ化の推進 等

(4) 移動における脱炭素化の推進

過度な自家用車依存からの脱却を図るため、自家用車から公共交通への利用転換を促進するとともに、環境性能に優れた車両の導入を促進する。

⇒モビリティマネジメントの推進、環境性能に優れた車両の導入推進 等

4 地域公共交通の維持・確保等に関する関係者間の役割分担の原則

県	広域圏間や広域圏内（広域圏内の中心市町と周辺市町村）をつなぐ広域的な移動手段の維持・確保等（例:地域鉄道路線に係る関係者の話合いの場の設置、鉄道施設の整備支援、広域的なバス路線の運行費支援やバス車両の貸付け 等）
---	--

市町村	隣接する市町村間や市町村内における移動手段の維持・確保、交通結節点等から観光地までのアクセス確保（例：コミュニティバスの運行等）
交通事業者	自主運行路線や行政から受託した路線における安全・安心な運行、利用者ニーズを踏まえたサービスの向上

5 地域公共交通ネットワークの構築

（1）拠点と軸・主要幹線等の設定

本県における地域公共交通ネットワークは、以下の拠点と軸・主要幹線等を設定の上構築する。なお、地域における拠点の設定や軸・主要幹線等の位置付けは、地域別部会において協議の上決めるものとする。

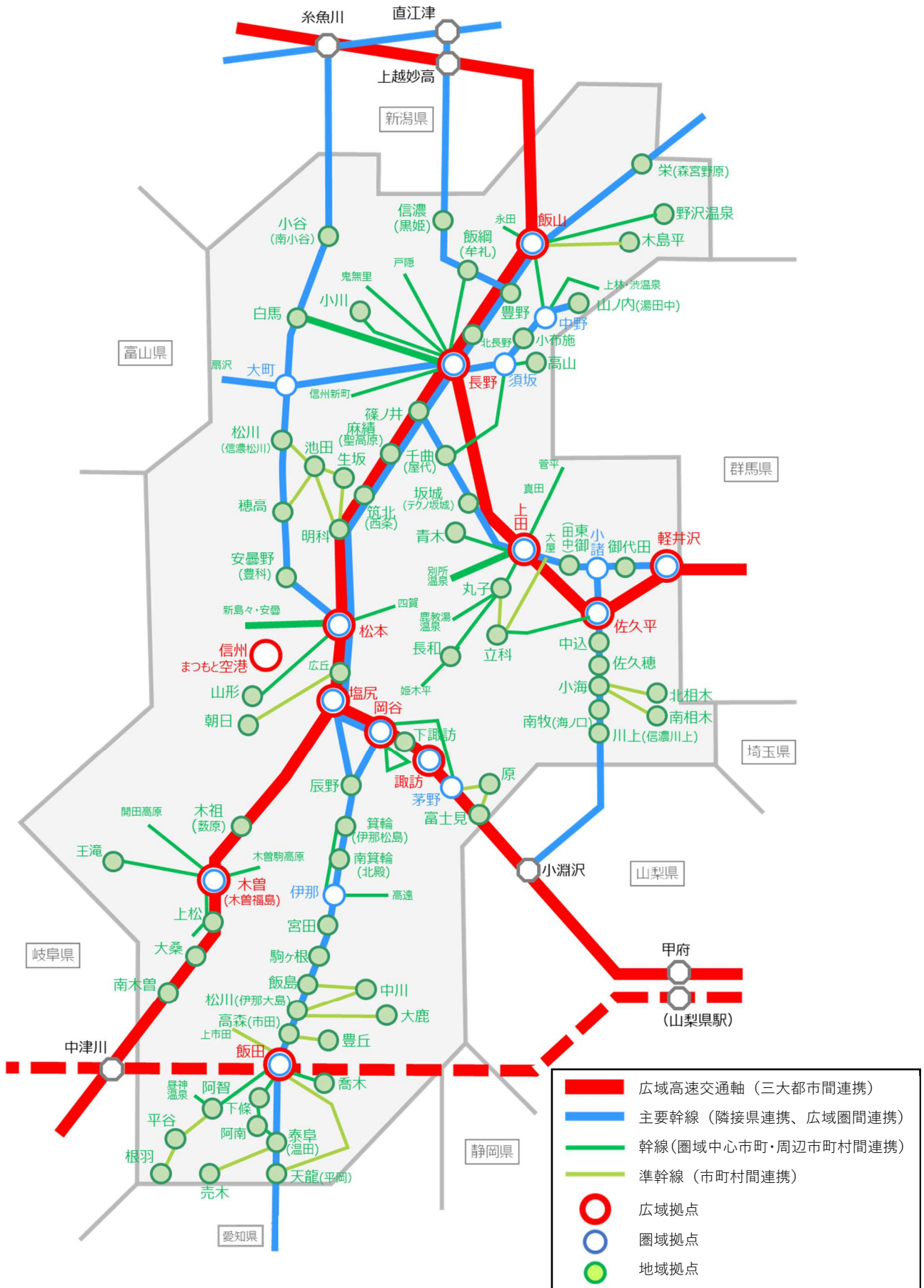
①拠点の設定

種別	位置づけ
①広域拠点	三大都市圏と直接アクセス可能な交通結節点（新幹線駅や在来線特急停車駅など）
②圏域拠点	圏域の中心市町の交通結節点（駅）など ※地域別部会での協議により圏域内に複数設定することも可
③地域拠点	各市町村中心部の交通結節点（駅や市町村役場など）※②圏域拠点以外

②軸・主要幹線等の設定

種別	位置づけ	現状における主なモード
A 広域高速交通軸（三大都市間連携）	三大都市圏と県内を高速で結ぶ軸	鉄道 ：北陸新幹線、リニア中央新幹線、特急しなの・あずさ バス ：高速バス
B 主要幹線（隣接県連携、広域圏間連携）	隣接県と県内や県内の広域圏間を結ぶ路線	鉄道 ：しなの鉄道線、北しなの線、篠ノ井線・信越本線、中央本線、飯山線、飯田線、大糸線、小海線、長野電鉄長野線 バス ：みすずハイウェイバス
C 幹線（圏域中心市町・周辺市町村間連携）	圏域の中心市町（圏域拠点②）と周辺の市町村（地域拠点③）を結ぶ路線	鉄道 ：上高地線、別所線 バス ：地域間幹線系統など
D 準幹線（市町村間連携）	圏域の中心市町以外の市町村間（地域拠点③）を結ぶ路線	バス ：市町村間をまたぐ路線
E 支線（市町村内連携）	市町村内の拠点（地域拠点③）と地域内の居住区などを結ぶ路線	バス ：その他のコミュニティバス（デマンド含む）

【参考】拠点と軸・主要幹線等を接続した地域公共交通ネットワークのイメージ図



(2) 軸・主要幹線等の確保・維持における各主体の役割

ネットワークの構築に当たり、交通事業者、県、市町村等の各主体の役割と維持・確保に係る基本的な方針を示す。なお、以下の役割分担を基本とするが、個別の路線に対する各主体の具体的な役割は、地域別部会や各市町村の地域公共交通会議等において協議する。

軸等の種別	主な交通モード	各主体の基本的な役割
B 主要幹線 (隣接県連携、 広域圏間連携)	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道 (しなの鉄道線、長野電鉄長野線等) ・高速バス (みすずハイウェイバス) 	<p>県が主体的に関与し、交通事業者や沿線市町村とも連携しながら維持・確保を図る。</p> <p>[鉄道] 県による関係者の話合いの場の設置 県と沿線市町村による設備投資への支援や利用促進等</p> <p>[高速バス] 県による運行費への支援(みすずハイウェイバス)、沿線市町村と一体となった利用促進等</p>
C 幹線 (圏域中心市町・ 周辺市町村間連携)	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道 (別所線、上高地線) ・バス (地域間幹線系統等) 	<p>県が主体的に関与しつつ、広域圏の中心市町村・沿線市町村・交通事業者等と連携し、維持・確保を図る。</p> <p>[鉄道] 県と沿線市町村による設備投資への支援や利用促進等</p> <p>[バス] 県と市町村による運行費への支援、県によるバス車両の貸付け等</p>
D 準幹線 (市町村間連携)	<ul style="list-style-type: none"> ・バス 	<p>沿線市町村が主体的に維持・確保を図る。(コミュニティバスの運行、運行費への支援等)</p>
E 支線 (市町村内連携)	<ul style="list-style-type: none"> ・バス (デマンド含む) 	<p>市町村が主体的に維持・確保を図る。(コミュニティバスの運行等) また、観光地へのアクセスについては、観光事業者とも連携し確保を図る</p>

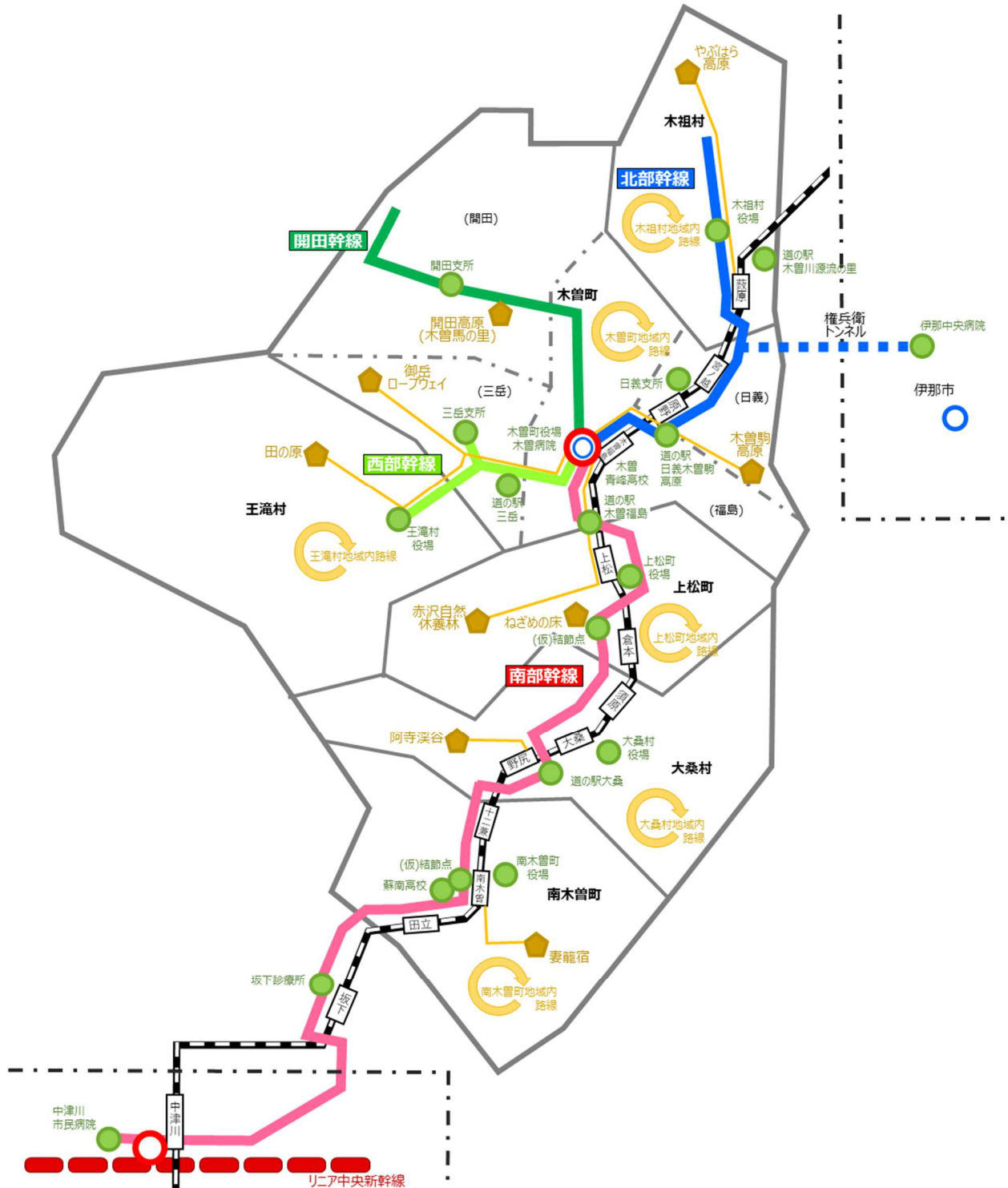
(3) 計画期間中における地域公共交通ネットワークの変更に対する考え方

各主体は、上記の役割分担に基づき、ネットワークの維持・確保に努めるものとする。ただし、計画期間中に交通事業者の経営環境の変化や県民の生活に必要な移動の確保のためにネットワークを変更する必要性が生じた場合は、地域別部会等において協議の上、柔軟に見直すものとする。

6 地域における公共交通ネットワークの構築・品質保証の具体化イメージ

(1) 木曽地域において目指す交通体系（イメージ）

木曽地域では、郡内を走る路線バスの再編に取り組んでおり、これまで各町村が運行しているコミュニティバスを木曽病院がある木曽福島市街地を中心として、4本の幹線へ集約をすることを検討している。



拠点と軸の設定

区分	名称	凡例	位置づけ	具体的な路線・拠点	
拠点	広域拠点		・三大都市圏などと接続する地域としての玄関口	木曽町	・木曽(木曽町中心部) ・木曽福島駅 ・木曽町役場 ・長野県木曽合同庁舎 ・木曽病院 ・木曽青峰高校 ・イオン、Aコープ
	圏域拠点		・広域圏の中心地		
	地域拠点		・地域内における主要目的施設 交通結節点など	木曽町	・日義支所 ・開田支所 ・三岳支所 ・道の駅木曽福島 ・道の駅日義木曽駒高原 ・道の駅三岳
				上松町	・上松(駅・町役場周辺) ・(仮)結節点(ねざめ付近)
				南木曽町	・南木曽(駅・町役場周辺) ・蘇南高校 ・(仮)結節点(吾妻付近)
				木祖村	・木祖(村役場周辺) ・道の駅木曽川源流の里
				王滝村	・王滝(村役場周辺)
				大桑村	・大桑(駅・村役場周辺) ・マルトシ ・道の駅大桑
				域外(要接続)	・伊那中央病院 ・坂下診療所 ・中津川市民病院
	観光拠点		・地域公共交通でのアクセスを確保すべき観光地	上松町	・赤沢自然休養林 ・ねざめの床
南木曽町				・妻籠宿	
木曽町				・木曽駒高原 ・開田高原 ・御岳ロープウェイ	
木祖村				・やぶはら高原	
王滝村				・田の原	
大桑村				・阿寺溪谷	
軸	【A】広域高速交通軸 (三大都市間連携)		・三大都市圏と県内の広域拠点を高速で結ぶ軸	鉄道	・中央西線(特急列車)[JR東海] ・リニア中央新幹線[JR東海]
	【B】主要幹線 (隣接県連携、広域圏間連携)		・隣接県と県内や県内の広域圏間(圏域拠点)を結ぶ路線	鉄道	・中央西線(普通列車)[JR東海]
	【C】幹線 (圏域中心市町・周辺市町村間連携)		・圏域の中心市町(圏域拠点)と市町村(地域拠点)を結ぶ路線	バス	・南部幹線 ・北部幹線 ・西部幹線 ・開田幹線
	【D】準幹線 (市町村間連携)		・圏域の中心市町以外の市町村間(地域拠点)を結ぶ路線		※木曽地域は該当なし
	【E】支線 (市町村内連携)		・市町村内の拠点(地域拠点)と地域内の居住区などを結ぶ軸	バス 乗合タクシー	・各町村の コミュニティ交通

(2) 木曾地域の公共交通において保証すべき品質（イメージ）

種別	品質保証の基本的な考え方				設定する水準		
	通院	通学	買物	観光	運行日	運行時間帯	運行本数
【B】主要幹線 （隣接県連携、広域圏間連携）	木曾地域を出発して隣接圏域の病院に午前中に到着。診療を終え、お昼前後に帰宅できる便がある。	木曾福島駅を出発して隣接圏域の高校への登下校に対応した便がある。下校時は、終業後ほどなくと塾や部活動後の帰宅にあわせた便がある。	日常の買物移動については、原則として圏域を跨ぐものは想定しないが、通院と同様のパターンで移動できることで、ニーズに対応できるものとする。	一次交通の位置づけであり、個別の観光地にあわせた路線や駅の設定などは行わないが、観光ニーズに対応した便が確保されている。	平日・土日とも（同水準で運行）	概ね6～22時	15 往復/日程度
【C】幹線 （圏域中心市町・周辺市町村間連携）	当該軸の沿線の居住区を出発して地域医療を担う木曾病院、坂下診療所及び中津川市民病院に午前中に到着。診療を終え、お昼前後に帰宅できる便がある。（伊那中央病院へのアクセスはニーズ等の調査を行い、適切な運行形態等を検討）	当該軸の沿線の居住区から木曾青峰高校及び蘇南高校への登下校に対応した便がある。下校時は、終業後ほどなくと塾や部活動後の帰宅にあわせた便がある	当該軸の沿線の居住区から各地域拠点に位置づけられたスーパーにアクセスでき、買物を終えたあとに帰宅できる便がある。買物移動の機会が1日に複数回あり、午前については通院との併用にも対応できる。	当該軸に近接した観光地へのアクセスを視野に入れ、路線・バス停を設定する。観光客の移動にあわせ、午前中は到着列車、午後は出発列車と接続できるようダイヤを調整する。	平日・土日とも（休日については減便を許容）	概ね6～21時	10 往復/日程度（平日）
【D】準幹線 （市町村間連携）	木曾地域においては【D】地域間連携軸の設定は見込んでいないが設定する場合には概ね【C】圏域内連携軸と同等の水準とする						
【E】支線 （市町村内連携）	【E】地域内連携軸の運行内容は各町村において設定するものとしているが、目安を以下に掲げる						
【E】支線 （市町村内連携）	圏域内の各居住区を出発して直接もしくは【B】圏域間連携軸、【C】圏域内連携軸への乗継ぎにより地域医療を担う木曾病院、坂下診療所及び中津川市民病院に午前中に到着。診療を終え、お昼前後に帰宅できる便がある。	圏域内の各居住区を出発して直接もしくは【B】圏域間連携軸、【C】圏域内連携軸への乗継ぎにより木曾青峰高校及び蘇南高校への登下校に対応した便がある。下校時は、終業後ほどなくと塾や部活動後の帰宅にあわせた便がある。	圏域内の各居住区を出発して直接もしくは【B】圏域間連携軸、【C】圏域内連携軸への乗継ぎにより各地域拠点に位置づけられたスーパーにアクセスでき、買物を終えたあとに帰宅できる便がある。買物移動の機会が1日に複数回あり、午前については通院との併用にも対応できる。	各町村において振興に注力する観光地へのアクセスについては、【A】広域都市間連携軸、【B】圏域間連携軸、【C】圏域内連携軸からの乗継ぎ等の調整を行い、原則として【E】地域内連携軸に担うものとする。	平日・土日とも（休日については減便・運休を許容）	概ね7～18時	6 往復/日程度（平日）

7 目標の達成に向けて実施する施策・事業

施策1 地域公共交通の担い手確保
<p>(1) バス・タクシー運転手等の人材確保の取組に対する支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ①運転手の採用活動に対する支援 ②専門の就職相談窓口の設置やマッチングイベント等の開催 ③移住施策と連携した運転手確保の取組に対する支援 ④退職自衛官・消防吏員へのアプローチ ⑤運転手の待遇改善や働きやすい環境の整備に向けた取組の促進
<p>(2) 運転手等の人材育成の取組に対する支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ①二種免許取得費用の支援 ②自動車教習所や交通事業者等と連携した運転手養成の仕組みの検討
施策2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築
<p>(1) 地域鉄道路線の維持、安全性向上、利便性向上、利用促進等</p> <ul style="list-style-type: none"> ①レール、マクラギの更新等に対する支援 ②しなの鉄道の車両更新に対する支援 ③鉄道沿線の活性化協議会・期成同盟会による利用促進 ④大系線プロモーション事業の実施等（着地型商品造成等） ⑤地域鉄道路線に係る関係者の話合いの場の設置
<p>(2) リニア中央新幹線の開業を見据えた県内高速バス路線の確保・維持 ・県内高速バス路線「みずずハイウェイバス」の運行継続に対する支援（利用促進含む）</p>
<p>(3) 広域的・幹線的なバス路線の維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ①広域的・幹線的なバス路線（地域間幹線系統）の運行費に対する支援 ②県有民営バス車両の貸付け ③地域旅客運送サービス継続事業の活用による移動手手段の維持・確保
<p>(4) 交通空白地域や観光地における輸送の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ①交通空白地有償運送を行おうとする NPO 法人等に対する支援 ②タクシーの供給不足解消に向けた事業者の取組促進
<p>(5) 市町村の取組に対する支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ①複数市町村における地域公共交通計画等の策定に対する支援 ②交通専門家（モビリティ・アドバイザー）の派遣 ③まちづくりと連携した取組の推進
<p>(6) モビリティマネジメントの推進 ・公共交通の利用促進運動の展開（信州スマートムーブ通勤ウィーク等）</p>
<p>(7) 公共交通に対する公的関与のあり方検討・研究</p>
施策3 利用しやすい地域公共交通の実現
<p>(1) キャッシュレス決済環境の整備推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ①路線バスへの地域連携 IC カードの導入に対する支援 ②地域鉄道への交通系 IC カードの導入に向けた検討
<p>(2) 公共交通情報のオープンデータ化の推進 ・標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）の整備促進と維持・更新支援</p>
<p>(3) 交通結節点における待合環境の整備推進 ・快適な待合環境の整備推進</p>
<p>(4) バリアフリー化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ①ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーの導入に対する支援 ②鉄道駅におけるエレベーター等の整備に対する支援
<p>(5) 観光 MaaS の取組の推進</p>

施策4 移動における脱炭素化の推進

(1) モビリティマネジメントの推進 (再掲)

- ・公共交通の利用促進運動の展開 (信州スマートムーブ通勤ウィーク等) (再掲)

(2) 鉄道在来線の利用促進や活性化の取組推進

- ① 鉄道沿線の活性化協議会・期成同盟会による利用促進 (再掲)
- ② 大系線プロモーション事業の実施等 (着地型商品造成等) (再掲)

(3) 環境性能に優れた車両の導入推進

- ① しなの鉄道の車両更新に対する支援 (再掲)
- ② EVバス・タクシー車両の導入推進や充電インフラの整備に対する支援

Ⅲ 計画の指標及び目標値

1 計画の目標に対する指標・目標値

指標	現状値 ※現状で取得可能な最新値	目標値	取得方法・目標設定の考え方	
① 県内公共交通機関利用者数	72,438 千人 (2021年度)	100,000 千人 (2028年度)	目標値設定の考え方	コロナ前水準(2019年度:98,307千人)を上回ることを目指す ※「しあわせ信州創造プラン3.0」と連動
鉄道(JR・民鉄)の輸送人員数	52,974 千人 (2021年度)	68,000 千人 (2028年度)	取得方法	長野県「ながの県勢要覧」(各事業者からの提供データによる)
乗合バスの輸送人員数	12,953 千人 (2021年度)	20,000 千人 (2028年度)	取得方法	〃
タクシー(法人・個人)の輸送人員数	6,511 千人 (2021年度)	12,000 千人 (2028年度)	取得方法	〃
② 県民一人当たり公共交通機関利用回数	35.6 回 (2021年度)	50 回 (2028年度)	算出方法	①県内公共交通機関利用者数 ÷ 長野県の人口(毎年10月1日現在)
			取得方法	輸送人員:長野県「ながの県勢要覧」(各事業者からの提供データによる) 県民人口:長野県「毎月人口移動調査」
			目標値設定の考え方	コロナ前水準(2019年度)水準を上回ることを目指す
③ 県内の通院・通勤・通学時の交通手段分担率(公共交通機関)	通院:2.7% 通勤:4.3% 通学※:— (2023年度)	通院:2.7%以上 通勤:4.3%以上 通学※:— (2028年度)	取得方法	長野県調査による(県政アンケート調査等)
			目標値設定の考え方	公共交通の利便性向上や利用促進の取組により、通院・通勤・通学時における公共交通機関(鉄道・バス・タクシー)利用者の増加を目指す

※「通学」の数値は今後追加予定

2 計画の施策に対する指標・目標値

(1) 施策1：「地域公共交通の担い手確保」に係る指標・目標値

指標		現状値 ※現状で取得可能な最新値	目標値	取得方法・目標設定の考え方	
①	県内乗合バス事業者の運転手数	1,313人 (2023年)	1,500人 (2028年)	取得方法	長野県バス協会からの提供データによる
				目標値設定の考え方	コロナ前水準(2019年)までの回復を目指す
②	県内タクシー事業者の運転手数	2,594人 (2022年度)	3,200人 (2028年度)	取得方法	長野県タクシー協会からの提供データによる
				目標値設定の考え方	コロナ前水準(2019年度)までの回復を目指す

(2) 施策2：「持続可能な地域公共交通ネットワークの構築」に係る指標・目標値

指標		現状値 ※現状で取得可能な最新値	目標値	取得方法・目標設定の考え方	
①	地域公共交通計画(※)を策定している市町村数(累計) ※2020年の法改正以前は「地域公共交通網形成計画」	42市町村 (2025年1月)	53市町村以上 (2028年度)	取得方法	国土交通省公表資料による
				目標値設定の考え方	県内市町村の7割以上で計画が策定されることを目指す ※「しあわせ信州創造プラン 3.0」と連動
②	地域間幹線系統の平均収支率(経常費用÷経常収益)	36.2% (2023年度)	36.2%以上 (2028年度)	取得方法	地域間幹線系統運行事業者からの報告による(2023年度:7者29系統)
				目標値設定の考え方	利用者数の回復による収益改善で現状値を上回ることを目指す
③	地域間幹線系統の維持に係る県補助金額(運行欠損費補助)	161,340千円 (2023年度)	161,340千円以下 (2028年度)	取得方法	長野県実績(2023年度:7者29系統)
				目標値設定の考え方	利用者数の回復による収支改善の結果、補助対象経費(赤字)が現状値以下となっている状態を目指す <u>※本指標は単に補助金額を減らす(増やさない)ことが目的ではなく、利用者数の増加や収支率の改善が図られていることとの関係で評価するものとする</u>

(3) 施策3：「利用しやすい地域公共交通を実現する」に関する指標・目標値

指標		現状値 ※現状で取得可能な最新値	目標値	取得方法・目標設定の考え方	
①	県内バス路線における地域連携 IC カード導入率	0% (2023年度)	40% [200/493 路線] (2028 年度)	取得方法	長野県調査による
				目標値設定の考え方	県内バス路線の約 40% で地域連携 IC カードが利用できる状態を目指す
②	県内路線バス情報における GTFS-JP 整備率	69.4% [342/493 路線] (2024 年 1 月)	100% (2028年度)	取得方法	長野県調査による
				目標値設定の考え方	県内全バス路線のデータ整備を図った上で常に最新のデータに更新されている状態を目指す

(4) 施策4：「地域公共交通分野における脱炭素化の推進」に関する指標・目標値

指標		現状値 ※現状で取得可能な最新値	目標値	取得方法・目標設定の考え方	
①	信州スマートムーブ通勤ウィーク参加者のうちノーマイカー通勤者数	9,430 人 (2023 年度)	毎年8,500 人以上	取得方法	長野県地球温暖化防止活動推進センターからの提供データによる
				目標値設定の考え方	コロナ前水準(2019年度:8,286 人)を毎年上回ることを目指す