

長野県地域公共交通計画（素案） （抜粋版）

（令和5年9月13日時点）

目次

第1章 はじめに.....	3
1. 計画の背景と目的.....	3
2. 計画の位置づけ.....	4
3. 計画期間.....	4
4. 計画区域.....	5
第2章 長野県の地域公共交通を取り巻く状況.....	6
1. 地域公共交通を取り巻く現状と課題の整理.....	6
第3章 計画推進の基本的な考え方.....	7
1. 地域公共交通に関する基本的な方針・計画の目標.....	7
1-1 地域公共交通に関する基本的な方針.....	7
1-2 計画の目標.....	7
2. 地域公共交通ネットワークの構築及び保証する品質について.....	8
2-1 構築する地域公共交通ネットワーク.....	8
2-2 地域公共交通において保証する品質.....	11
3. 目標の達成に向けて実施する施策・事業.....	12
3-1 実施する施策・事業一覧.....	12
4. 地域公共交通計画のマネジメント.....	13
4-1 計画マネジメントの考え方.....	13
4-2 計画の目標値及びそのモニタリング.....	14
4-3 評価検証と改善のサイクル（PDCA）.....	16

第1章 はじめに

1. 計画の背景と目的

県土が広く、また、中山間地域が多くを占める本県においては、県民の日常的な移動は自家用車の利用が中心となっています。一方、高齢者や高校生などの特に自家用車に頼ることのできない県民にとって、公共交通は日常生活を送る上で欠かせない移動手段です。

これまで、本県はもとより、我が国の公共交通は交通事業者の独立採算により支えられてきましたが、モータリゼーションの進展や少子化・人口減少の急速な進行などにより、公共交通の利用者は長期的に減少し続けています。加えて、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響による利用者の減少や交通事業者の経営悪化、運転手をはじめとする担い手不足が深刻化するなど、公共交通を交通事業者の自助努力のみで維持していくことは、もはや困難な状況になっています。

このような状況においても、公共交通は通勤、通学、通院や買い物などの県民の日常生活を支え、自由な移動を担保するために必要不可欠な社会インフラであることに変わりありません。特に高齢者による運転免許の返納が年々増加するなど、受け皿としての移動手段の確保がますます求められています。

また、本県は多くの観光客が訪れる観光立県でもあります。

令和5年5月に新型コロナウイルス感染症の感染症法上の位置づけが2類相当から5類感染症に移行され、行動制限が適用されなくなったこともあり、観光需要が今後増々回復していくことが期待されます。しかしながら、本県を訪れる観光客の移動手段でもある公共交通については、キャッシュレス対応への遅れや、公共交通情報の提供環境が充実していないなど、利用者にとってわかりやすく使いやすい利用環境の整備に取り組む必要があります。

このため、本県においては、公共交通を県民の日常生活や観光客の移動を支える上で欠かすことのできない社会的共通資本(※)と位置づけ、地域のまちづくりや観光振興とも連携させながら、官民連携のもと、その維持・発展に取り組めます。

以上の背景を踏まえ、県民の確かな暮らしを支えるため、行政、事業者、利用者などの地域の関係者が共通の認識を持ち、一体となって持続可能な地域公共交通の実現に向けて取り組む具体的な施策、関係者間の役割分担や推進体制を示すものとして、本計画を策定します。

※社会的共通資本

- 経済学者・故宇沢弘文氏が提唱した概念で「一つの国ないしは、特定の地域に住むすべての人々がゆたかな経済生活を営み、すぐれた文化を展開し、魅力ある社会を持続的、安定的に維持することを可能にするような社会的装置」を意味する。
- 自然資本（森林、水大気、土壌等）、社会的インフラストラクチャー（道路、上下水道、公共交通等）、制度資本（教育、医療等）から成り、社会全体にとって共通の財産として、専門家集団の高い倫理観と知識のもと、社会的な基準にしたがって管理・運営される。

（出典）「しあわせ信州創造プラン3.0」

2. 計画の位置づけ

本計画は、「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です。

当該法律は、近年では令和2年および令和5年に改正されており、持続可能な地域公共交通の実現に向けた地域公共交通ネットワークの再構築（リ・デザイン）が求められるようになりました。特に令和2年の法改正では、都道府県を含む地方公共団体による地域公共交通計画作成の努力義務化されるとともに、これに伴い地域公共交通計画と補助制度の連動化が図られることとなりました。また、令和5年の法改正では、ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設や、従来は路線バスに限られていた協議運賃制が鉄道およびタクシーの運賃にも適用されるようになるなど、行政や交通事業者など地域の関係者の連携・協働を通じて地域公共交通ネットワークを再構築することが求められています。

また、本計画は本県の総合計画である『しあわせ信州創造プラン 3.0～大変革への挑戦 「ゆたかな社会」を実現するために～』及び「長野県新総合交通ビジョン」を上位計画とし、本県における地域公共交通政策の方向性や具体的な施策を定めたマスタープランとして策定するものです。

本計画では県内の交通ネットワークを階層化し、県全域において交通事業者、市町村、県それぞれが主体となって維持・改善・発展を図るべき交通軸を検討していますが、広大な県土を有する本県は、生活圏ごとに移動特性等が異なることから、本計画では県全体での方針等に加え、県下10圏域ごとにローカライズした地域編を策定しています。

なお、本計画の策定ならびに実行にあたっては関連する本県の諸計画と整合を図ることとし、県内市町村が策定した、あるいは策定しようとする地域公共交通計画とも連携を図ることとします。

また、技術革新、法制度の改正やその他社会情勢の変化など、地域公共交通を取り巻く環境は日々目まぐるしく変化しています。これらの状況変化に対応するため、本計画は、試行錯誤をしながら成長する計画として、計画期間内であっても随時見直し・改定を行うこととします。

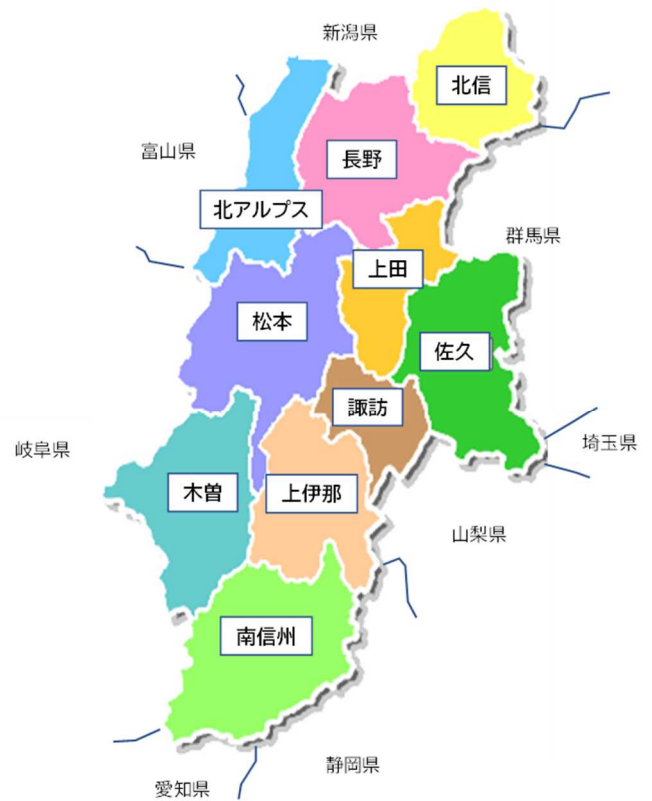
3. 計画期間

計画期間は令和6（2024）年度から令和10（2028）年度までの5年間とします。

4. 計画区域

本計画は、長野県全域を計画区域とします。

圏域名	市町村
佐久	小諸市、佐久市、小海町、佐久穂町、川上村、南牧村、南相木村、北相木村、軽井沢町、御代田町、立科町
上田	上田市、東御市、長和町、青木村
諏訪	岡谷市、諏訪市、茅野市、下諏訪町、富士見町、原村
上伊那	伊那市、駒ヶ根市、辰野町、箕輪町、飯島町、南箕輪村、中川村、宮田村
南信州	飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村
木曽	上松町、南木曽町、木曽町、木祖村、王滝村、大桑村
松本	松本市、塩尻市、安曇野市、麻績村、生坂村、山形村、朝日村、筑北村
北アルプス	大町市、池田町、松川村、白馬村、小谷村
長野	長野市、須坂市、千曲市、坂城町、小布施町、高山村、信濃町、飯綱町、小川村
北信	中野市、飯山市、山ノ内町、木島平村、野沢温泉村、栄村



第2章 長野県の地域公共交通を取り巻く状況

1. 地域公共交通を取り巻く現状と課題の整理

(1) 地域公共交通の維持・運行に関する現状と課題

1) 公共交通利用者の減少

モータリゼーションの進展や少子化・人口減少の急速な進行より、公共交通の利用者は長期的に減少傾向にあります。また、近年はコロナ禍での移動自粛等により急激に利用者が減少し、コロナ禍が落ち着いてからもリモートワークを始めとする新しい生活様式の定着等により、利用者はコロナ前の水準まで戻っていません。

2) 人手不足

運転手の不足・高齢化の深刻化に加え、車両整備士や鉄道保線員などの担い手についても不足しており、サービスを維持・確保していく上で喫緊の課題となっています。

3) 交通事業者の経営悪化

コロナの影響等により、特にこれまで乗合バスの赤字を高速バスや貸切バスの利益で補填する構造は成り立たなくなりました。加えて、人手不足により収益部門に人員を充てられないなど交通事業者の経営状況は急激に悪化しています。また、本県は燃料価格が全国トップレベルに高く、燃料価格の高止まりが交通事業者の経営状況を悪化させる要因の一つとなっています。

4) 運転免許返納者の増加

高齢者による運転免許の返納が年々増加しており、受け皿としての移動手段の確保がますます求められています。

(2) 地域公共交通の利便性向上に関する課題

1) キャッシュレス決済導入の遅れ

本県は路線バスで10カード（交通系ICカード全国相互利用サービス）が利用できないなど、公共交通におけるキャッシュレス決済の導入が遅れており、利用者がシームレスに公共交通機関を利用できる決済環境を県下全域で整備していく必要があります。

2) 情報提供環境の整備・充実

県内路線バスの時刻や経路等に関する情報を経路検索サービスで検索できる環境を整備し、また、最新の情報を維持し続ける体制を構築することで、利用者にとってわかりやすく使いやすい利用環境を整備する必要があります。

(3) 公共交通分野における脱炭素化に向けた課題

本県民は自家用車を主な移動手段としており、自家用車への依存が高いと言えます。そのため、公共交通の利用促進や利便性向上を図るなど、自家用車の利用から環境負荷の低い公共交通への転換を促進する必要があります。加えて、公共交通においても、EVバス・タクシー等の車両の導入を推進し、脱炭素に寄与していくことが求められます。

第3章 計画推進の基本的な考え方

1. 地域公共交通に関する基本的な方針・計画の目標

1-1 地域公共交通に関する基本的な方針

本県の上位計画（長野県総合5か年計画「しあわせ信州創造プラン3.0」）を踏まえ、本計画において目指す将来像と、その実現に向けた基本的な方針を以下にまとめます。

【目指す将来像】

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など、自家用車に頼らなくても大きな不安を感じずに誰もが安心して暮らせる持続可能な社会の実現



【基本的な方針】

- 持続可能な社会を支えるため、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、サービスの品質保証を図る

1-2 計画の目標

目標1：持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

県土を形成する地域公共交通ネットワークの維持・発展及び生活を支える地域内交通の維持の支援を行います。

目標2：利用しやすい地域公共交通の実現

公共交通機関のキャッシュレス化、公共交通情報の提供充実や待合環境の整備などの利便性向上を図り、わかりやすく・使いやすい利用環境を整備します。

目標3：地域公共交通分野における脱炭素化の推進

自家用車の利用から公共交通への利用転換を促すとともに、環境性能に優れた事業用車両の導入を推進する等、二酸化炭素排出量の削減に取り組みます。

2. 地域公共交通ネットワークの構築及び保証する品質について

計画の目標を達成するため、拠点と軸に基づく地域公共交通ネットワークを官民の適切な役割分担のもと構築し、サービスの品質保証に取り組みます。

2-1 構築する地域公共交通ネットワーク

(1) 拠点と軸の設定

本県における地域公共交通ネットワークは、以下の拠点と軸を設定の上構築します。各拠点は県民が生活する上で必要な都市機能、生活関連施設等が集積するエリアであり、この拠点間を地域公共交通等で接続し、ネットワークを形成することで、目指す将来像の実現を図ります。

拠点の設定

種別	位置づけ	設定の基準
①広域拠点	<ul style="list-style-type: none"> 県の玄関口としての位置づけ 三大都市圏などと直接アクセス可能な駅(空港)とその周辺部 	<ul style="list-style-type: none"> 空港、新幹線駅(リニア含む) 在来線特急停車駅のうち10圏域の中心地もしくはターミナル機能の高い箇所
②圏域拠点	<ul style="list-style-type: none"> 都市圏・生活圏として捉えたときの中心地としての位置づけ 圏域の中心都市(町)の主要駅とその周辺部 	<ul style="list-style-type: none"> 商業施設、病院、高等学校、官公庁(県庁、警察署、法務局など)がある市町 地域間幹線系統確保維持費交付要綱別表5に示される市町 ①の広域拠点は圏域拠点を兼ねる
③地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> 一般的な行政手続きや一次医療(かかりつけ医)、日用品の買い物、用足しなどに対応した地域の中心部 	<ul style="list-style-type: none"> ②以外の各市町村(市町村役場や駅周辺、もしくはその他生活関連施設の集積地) その他にターミナル機能を有する箇所

軸の設定

種別	位置づけ	主なモードと具体例
A 広域都市間連携軸	<ul style="list-style-type: none"> 三大都市圏などと県内の広域拠点①を結ぶ軸 	鉄道 : 長野新幹線、リニア中央新幹線、しなの、あずさ
B 圏域間連携軸	<ul style="list-style-type: none"> 複数の圏域をまたぎ圏域拠点②を結ぶ軸 	鉄道 : しなの鉄道、飯田線、大糸線、小海線、長野電鉄など バス : みすずハイウェイバスなど
C 圏域内連携軸	<ul style="list-style-type: none"> 圏域拠点②と地域拠点③などを結ぶ軸 	鉄道 : 上高地線、別所線 バス : 地域間幹線系統(牟礼線、野沢温泉線、駒場線など)やその他幹線的役割が見込まれる路線(⇒阿南線、開田高原線、伊那本線など)
D 地域間連携軸	<ul style="list-style-type: none"> 地域拠点③間を結ぶ軸 	バス : 犀川線、大鹿線、温田線など
E 地域内連携軸	<ul style="list-style-type: none"> 地域拠点③と地域内の居住区などを結ぶ軸 	バス : その他のコミュニティバス

地域公共交通

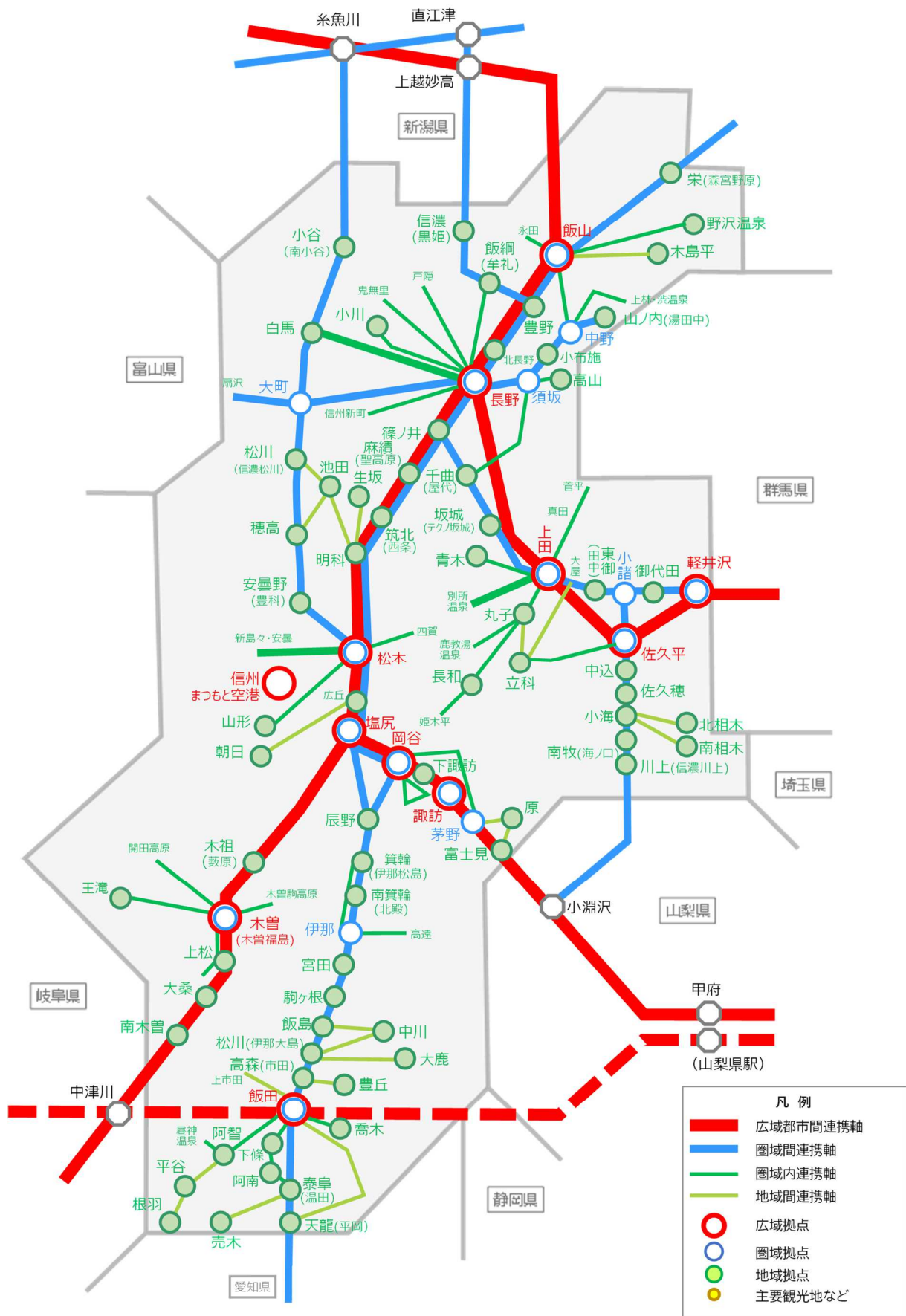


図 3.1 拠点と軸を接続した地域公共交通ネットワークのイメージ

(2) 各主体の役割と維持・確保の方針

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・確保の方針を示します。

なお、将来的に県民の生活確保等において新たなネットワークの構築が必要となった場合、その新設等においても県は必要な関与を行います。

交通モード	軸の種別	各主体の役割と維持・確保の方針
鉄道	A 広域都市間連携軸	交通事業者による維持・確保に加え、 県・市町村は在来線沿線の同盟会・協議会等に参画し、路線の活性化や利用促進に取り組む。また、地域鉄道について、県・市町村は国の補助制度に協調し、安全性の確保に必要な設備整備に対する財政支援を行う。
	B 圏域間連携軸	
高速バス	B 圏域間連携軸	交通事業者による維持・確保に加え、 特にリニア中央新幹線の開業後の広域二次交通としての役割も見据え、県が必要と認める路線においては、県の主体的な関与により利便性向上を図る。
路線バス	C 圏域内連携軸	県は国の補助制度に協調した財政支援や県有民営バスの貸付を行うなど主体的に維持・確保に取り組むとともに、必要に応じて市町村・事業者間の調整を行う。市町村においても財政支援を行うなど維持・確保に関与する。
	D 地域間連携軸	市町村において国の補助制度も活用しながら主体的に維持・確保に取り組むとともに、県においても維持・確保を図るため一定の関与（県有民営バスの貸付等を検討中）を行う。
	E 地域内連携軸	市町村において国の補助制度も活用しながら主体的に維持・確保に取り組む。

2-2 地域公共交通において保証する品質

地域公共交通において保証すべきサービスに関する品質を以下に示します。

(1) 地域公共交通ネットワークに関する品質

特に市町村間を跨ぐ広域的なバス路線について、高校・病院へのアクセスと通院・通学の移動に必要な便数・ダイヤの確保に努めます。

種別	保証する品質	
B	圏域間連携軸	隣接する圏域の中心地にある総合病院への通院、高校への通学を保証する
C	圏域内連携軸	圏域の中心地にある総合病院への通院、高校への通学を保証する
D	地域間連携軸	圏域の中心地にある総合病院への通院、高校への通学を保証する
E	地域内連携軸	地域内における病院・高校への移動を保証する（原則、各市町村の判断に委ねる。）

(2) 地域公共交通の決済環境に関する品質

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の整備に努めます。

(3) 公共交通情報の提供に関する品質

公共交通情報を国が定めるデータ形式（GTFS-JP）で整備し、オープンデータ化することで、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を整備するとともに、掲載する情報について、常に最新の情報の維持に努めます。

(4) 拠点に関する品質

広域拠点・圏域拠点などの主要な交通結節点については、シェアサイクルの整備を推進するとともに、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 設備の導入などの環境整備を支援します。

3. 目標の達成に向けて実施する施策・事業

計画の目標の達成に向けて、官民連携のもと以下に示す各種施策を実施します。

3-1 実施する施策・事業一覧

目標	主な施策・事業
1 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築	施策1-①圏域内地域公共交通の維持・確保 ・広域的なバス路線（地域間幹線系統）の維持・確保 ・県有民営バス車両の貸付 ・市町村の取組への支援 （複数市町村における地域公共交通計画策定費用への支援、交通専門家の派遣等） ・ダイヤ・便数の品質保証のための支援策の検討
	施策1-②圏域間地域公共交通の維持・改善 ・リニア中央新幹線の開業を見据えた県内広域移動軸の強化（県内高速バス路線の充実等） ・地域鉄道路線の安全性向上のために必要となる設備整備に対する支援（レール、マクラギの更新等） ・鉄道在来線の利用促進や活性化の取組を通じた利便性向上の推進 （大系線などローカル線の利用促進や路線維持に向けた取組、中央東線の高速化等に向けた取組等）
	施策1-③地域公共交通の担い手確保・育成支援 ・二種免許取得費用支援、採用活動費用に対する支援 ・運転手等の人材確保策の検討
	施策1-④持続可能な社会を支える地域公共交通のあり方検討 ・行政の主体的な関与により公共交通の維持・確保を図る仕組みの検討 （検討項目例） ・運転手や整備士等の技術職員を含む担い手確保の仕組み ・公的性質を有する運賃割引への公費負担の仕組み ・僻地や過疎地における移動手段確保の仕組み（地域の支え合い交通等の研究） ・民間事業者の事業運営の効率化（複数事業者による業務の共同化の研究） ・エリア一括協定運行事業の活用研究
	2 利用しやすい地域公共交通の実現
施策2-②情報提供環境の整備・充実 ・GTFSデータの整備・維持による適切な情報提供	
施策2-③交通結節点における待合環境の整備 ・待合環境整備（デジタルサイネージの導入等）に対する支援の検討	
施策2-④バリアフリー化の推進 ・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推進 ・鉄道駅におけるエレベーター等の整備推進	
3 おける脱炭素化の推進	施策3-①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） ・利用促進のための広報啓発
	施策3-②環境性能に優れた車両の導入推進 ・しなの鉄道の車両更新に対する支援 ・EVバス・タクシー車両等の導入に対する支援の検討

4. 地域公共交通計画のマネジメント

4-1 計画マネジメントの考え方

(1) マネジメント体制

本計画の実施主体である長野県公共交通活性化協議会（以下、協議会）は、全体会と地域別部会から構成されます。

計画全体のマネジメント（モニタリングによる事業実施の効果測定・評価・事業改善案立案等）は全体会において実施し、地域編のマネジメントは各地域別部会においてを実施するものとします。

■長野県公共交通活性化協議会の組織体制

○長野県地域公共交通活性化協議会 全体会

●役割（ミッション）・機能

- ・役割（ミッション）：全県の公共交通ネットワークの最適化
- ・機能：全県の公共交通ネットワークの最適化に向けた検討及び全県の地域公共交通をマネジメントし、最適化に向けた施策、事業の立案、モニタリング

●構成

- ・行政／国、県、市町村（10 広域の代表）
- ・交通事業者／鉄道、バス、タクシー、事業者協会等
- ・他の関係主体／道路管理者、公安委員会、利用者代表、学識経験者

○長野県地域公共交通活性化協議会 地域別部会※

●役割（ミッション）・機能

- ・役割（ミッション）：圏域内の地域公共交通のネットワークの最適化
- ・機能：圏域内の地域公共交通最適化に向けた調整、施策、事業の立案、モニタリング

●構成

- ・行政／国、県、市町村（当該地域内の市町村）
- ・交通事業者／鉄道、バス、タクシー、事業者協会等（当該地域の事業者）
- ・他の関係主体／利用者代表等

※県内 10 地域（佐久地域、上田地域、諏訪地域、上伊那地域、南信州地域、木曾地域、松本地域、北アルプス地域、長野地域、北信地域）で概ね上記構成で開催

4-2 計画の目標値及びそのモニタリング

本計画の目標値及び設定の考え方、モニタリングの方法は次の通りとします。

(1) 目標1：「持続可能な地域公共交通ネットワークを構築する」に係る目標値

指標	現状値	目標値	取得方法・目標設定の考え方	
① 公共交通機関利用者数 (鉄道・乗合バス・タクシーの輸送人員の合計)	69,077 千人 (2020年度)	100,000 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)
			目標値設定の考え方	コロナ前水準(2019年度:98,307千人)を上回り、それを維持することを目指す ※上位計画「しあわせ信州創造プラン3.0」と連動
② 地域公共交通計画(※)を策定している市町村数(累計) ※2020年度以前は「地域公共交通網形成計画」	38市町村 (2023年6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 ※上位計画「しあわせ信州創造プラン3.0」と連動
③ 地域間幹線系統の利用者数	2,199千人 (2022年度)	2,683千人 (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 ※2022年度:7者29系統
			目標値設定の考え方	コロナ前水準(2019年度:2,683千人)を上回り、それを維持することを目指す
④ 地域間幹線系統の平均収支率	37.3% (2022年度)	37.3%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 ※2022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
⑤ 地域間幹線系統の維持に係る国・県の補助金額	374,948千円 (2022年度)	374,948千円以下 (2028年度)	取得方法	長野県調べ(運行欠損費補助、車両減価償却費補助の合計) ※2022年度:7者29系統
			設定の考え方	利用者数の回復による収益改善の結果、補助対象経費(赤字)が現状以下となっている状態を目指す。 ※本指標は単に補助金額を減らす(増やさない)ことが重要ではなく、利用者数の増加や収支率の改善が図られていることの関係で評価するものとします。

(2) 目標2：「利用しやすい地域公共交通を実現する」に係る目標値

指標		現状値	目標値	取得方法・目標設定の考え方	
①	路線バスで地域連携ICカードが導入されている圏域数	0 (2022年度)	10 (2028年度)	取得方法	長野県調査による
				設定の考え方	県内各圏域の路線バスで地域連携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	60.2% (298/495 路線) (2023年8月)	100% (2028年度)	取得方法	長野県調査による
				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

(3) 目標3：「地域公共交通分野における脱炭素化の推進」に係る目標値

指標		現状値	目標値	取得方法・目標設定の考え方	
①	運輸部門における温室効果ガス総排出量	383万 t-CO ₂ (2019年度)	296万 t-CO ₂ (2024年度)	取得方法	長野県調べ
				設定の考え方	「長野県ゼロカーボン戦略」の2030年度達成目標(2030年度:191万 t-CO ₂)に基づき設定

4-3 評価検証と改善のサイクル (PDCA)

地域公共交通の評価、検証及び改善の年次サイクルを以下に示します。

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
協議会			●							●			
改善案立案	→										→		
評価実施	→							→					
事業実施	→						○	→					

当年6月の協議会において、運輸年度当年度（当年度10月～）の事業内容を確定させます。事業開始後、各種指標データのモニタリングを行いつつ、翌年1月ごろの協議会において、中間評価を実施し、それを踏まえて、翌年度の事業案を立案するサイクルとします。

○6月協議会の内容

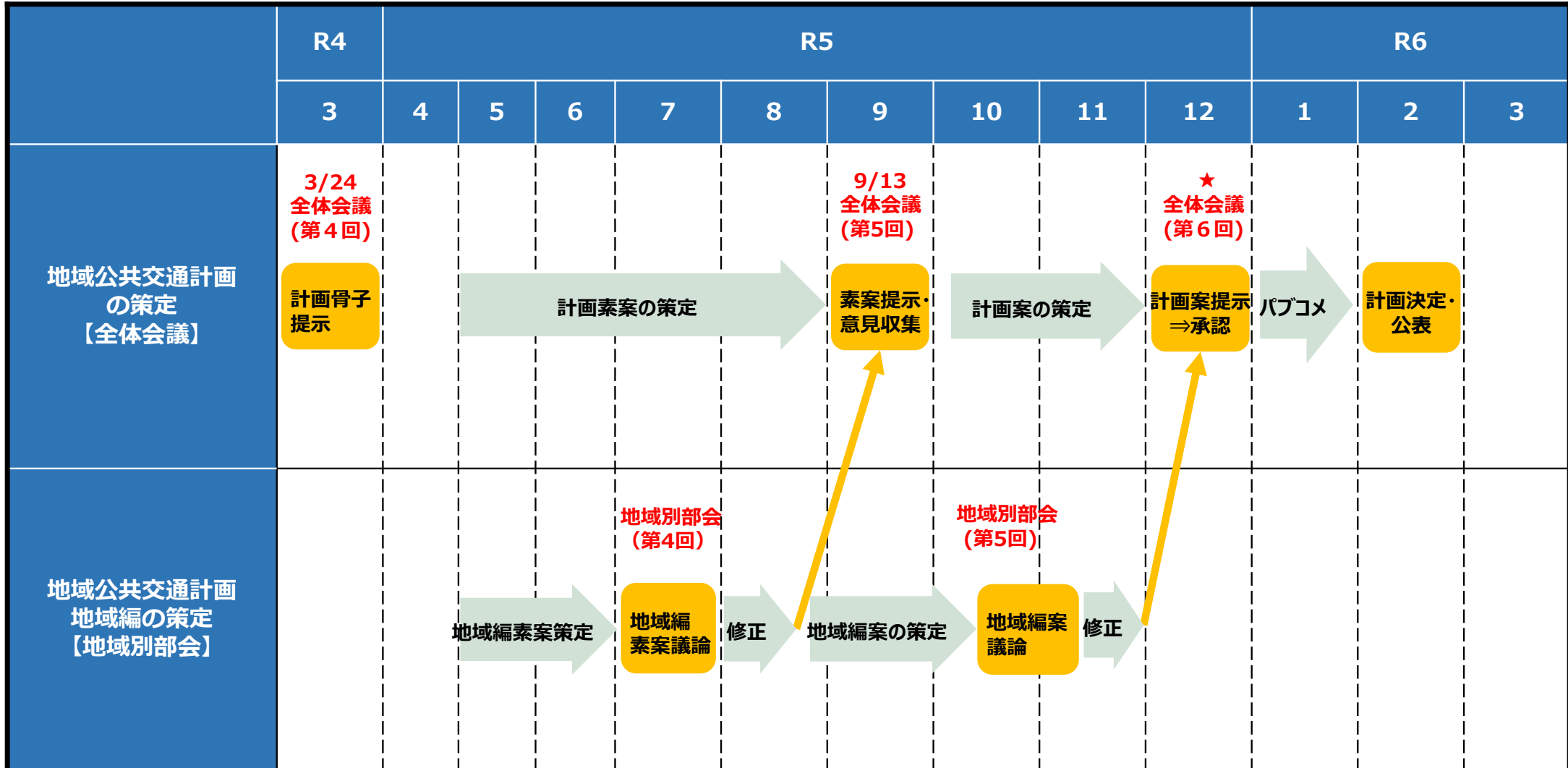
- ・前年度における目標達成状況の共有および事業実施状況の確認と課題分析
- ・当年度における事業内容の協議・確定

○1月協議会の内容

- ・当年度における事業の中間評価（暫定値での目標達成状況の確認、事業
- ・翌年度における事業案の立案

長野県地域公共交通計画の策定スケジュール

交通政策局交通政策課



※既存会議体で議論している木曽地域及び南信州地域については、個別に進め方を調整