

先発事例調査報告（青森県）

『青森県地域公共交通網形成計画』



（青森駅前 バスターミナル）

平成29年9月25日（月）
第2回岩手県地域公共交通活性化検討会議

1 調査概要

調査目的	県全域にわたる面的な公共交通ネットワーク構築の検討等に資するため、全県を対象とする「地域公共交通網形成計画」を策定している事例を調査
調査日	平成29年8月30日(水) 14:30~16:00
調査先	青森県企画政策部交通政策課
調査者	岩手県地域公共交通活性化検討会議事務局(岩手県政策地域部地域振興室)
調査項目	『 青森県地域公共交通網形成計画 』について (1) 策定経緯 (2) 公共交通ネットワーク構築の基本的な考え方 (3) 広域幹線路線の効率化について (4) 地域内公共交通の構築について (5) 公共交通ネットワーク構築のための推進体制・支援制度について 等

2 網形成計画の策定経緯

- (1) 次の課題認識により、**持続可能な交通ネットワークの構築が必要**
 - ① **人口減少に伴う公共交通利用者の減少**
(県・市町村の財政負担の増加、不採算路線の縮小・廃止等)
 - ② **少子高齢化に伴う交通需要の変化**
 - ③ **バス等の乗務員の不足**
- (2) **新幹線駅・空港へ接続する二次交通等の利便性の維持・向上が必要**
(H22.12東北新幹線の全線開通 H28.3北海道新幹線新青森～新函館北斗開業)

【策定までの検討状況】

平成24年度	「 持続可能な交通ネットワーク構築に向けた整備指針 」策定(青森県)
平成25年度	持続可能なバス交通ネットワーク再編に向けたワーキング会議(青森県)
平成26年度	持続可能なバス交通ネットワーク再編に向けたワーキング会議(青森県)
平成27年度	「 青森県地域公共交通網形成計画 」策定(法定協議会)

3 計画の区域

「青森県全域」

4 計画の期間

7年間(平成28年度～平成34年度)

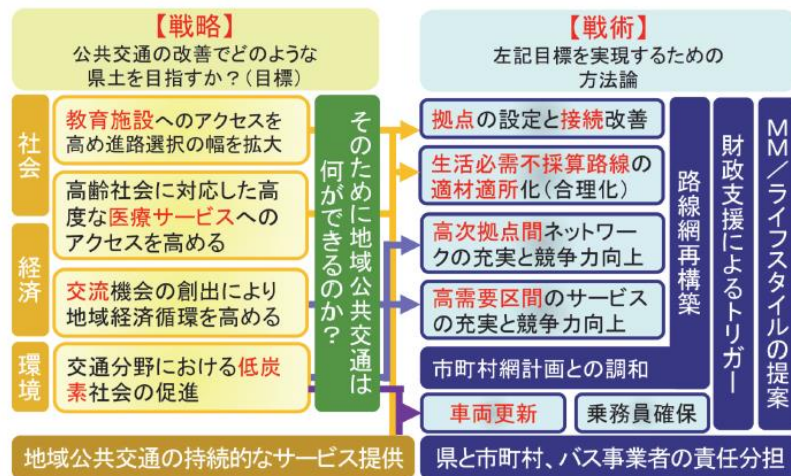
平成28年度～平成29年度 県支援制度設計
 平成30年度～平成34年度 事業実施
 ・平成32年度 中間評価
 ・平成34年度 最終評価

5 県全域の課題と方向性

※ 県全域における課題と方向性のほか、県内6圏域それぞれの課題と方向性を整理

① 青森県における地域社会や経済、環境の持続性を高める地域公共交通網の形成

【青森県の社会・経済・低炭素環境を支える地域公共交通網(戦略と戦術)】



② 社会環境変化への対応と公共交通の利用促進

③ 交通事業環境変化への対応が必要

青森県地域公共交通網形成計画の基本的な方針

1. 青森県民の暮らしの足を支える広域の公共交通ネットワークをつくる。
2. 広域的な移動を確保する有機的な連携のしくみをつくる。
3. 交通事業環境変化の中でも持続可能な公共交通の基盤をつくる。

(1) 目指すべき交通ネットワーク

「階層型交通ネットワークの構築」

移動先となる交通拠点を階層的・段階的に接続する

【参考】

① 階層型

移動ニーズ等を踏まえて拠点を設け、拠点同士を階層的につないでいく「階層型」交通ネットワーク



【乗継があるがコスト少】

② スポーク型

主要なポイントへ直接接続し、路線を全方位型に多数配置する「スポーク型」交通ネットワーク



【乗継少ないがコスト大】

(2) 「拠点」と「軸」

「拠点」：各方面に乗り継ぐことができる駅やバスターミナルなどの交通の要所

「軸」：交通ネットワークにおける基軸となる路線

- ・地域間幹線系統のような複数市町村にまたがる路線
- ・人口規模が大きい都市で10分～20分に1本運行している市内幹線路線

(3) 県と市町村の役割分担

青森県網形成計画：広域路線や広域交通ネットワークの拠点

市町村網形成計画：市町村内の路線や拠点、広域拠点への接続

拠点的設定については、県が広域交通ネットワークの拠点を確定したことを踏まえ、各市町村は、地域公共交通網形成計画もしくは地域公共交通会議等の場で域内の拠点を定めることが必要

	青森県地域公共交通網形成計画に位置付けるもの	各市町村の公共交通網計画に位置付け、あるいは、地域公共交通会議での検討が期待されるもの
拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>県外を結ぶ交通ネットワークのゲートウェイ</u> ・<u>各都市圏における広域交通ネットワークの拠点（広域拠点）を設定</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>鉄道駅もしくは基軸となるバス路線と市町村内路線とが結節する拠点の設定</u>
路線（軸）	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>都市圏間および各都市圏における基軸となるバス路線網の設定</u> ・市町村の広域バス路線活用策に係る交通事業者等の関係者との調整等 	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>市町村内で完結する路線の確保</u> ・鉄道駅もしくは基軸となるバス路線が市町村内ない場合においては、その他の<u>広域バス路線を確保・維持することで、近隣の鉄道駅、基軸となるバス路線に結節させる</u> ・市町村内を運行する<u>広域バス路線活用策*</u> (例：効率的なネットワーク形成のための市町村内を運行する広域バス路線の経路や時刻変更のほか、利用促進など活用策の提案など)

1 ゲートウェイ(玄関口)

他都道府県との移動手段である新幹線及び航空域の発着点であり、他都道府県とを結ぶ一次交通の玄関口となる地点

2 一次拠点

観光・ビジネス交通と生活交通双方に高い移動ニーズを有し、ゲートウェイ及び地域間と交通ネットワークが集中する地点

【条件】

- ・一次拠点の条件として、観光・ビジネス交通面での高い移動ニーズにつながる多数の事業所、広域行政機関、宿泊施設、高度医療機関等が域内に存在すること。
- ・また、生活交通面で県内の他地域との高い移動ニーズにつながる多くの通勤先、高等教育機関、医療機関、商業施設等が域内に存在すること。

3 二次拠点

観光・ビジネス交通では、観光等の特定目的の移動ニーズは高いものの、一次拠点のような恒常的な移動ニーズはやや低いが、生活交通面では、通勤・通学等の日常生活で高い移動ニーズを有する。ゲートウェイとの交通ネットワークは限定的だが、地域間の交通ネットワークが集中する地点

【条件】

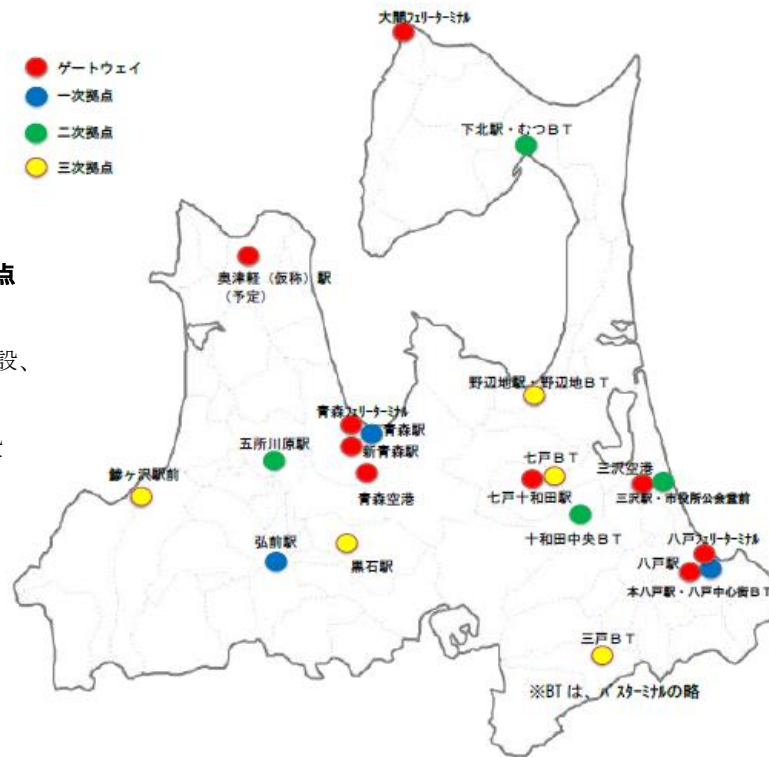
- ・二次拠点の条件として、観光・ビジネス交通面で一定の移動ニーズにつながる認知度の高い観光コンテンツ等及び利用者の受入機能(宿泊・飲食・物販等のサービス施設)等が域内に存在すること。
- ・また、生活交通面で県内の他地域との高い移動ニーズにつながる多くの通勤先、高等教育機関、医療機関、商業施設等が域内に存在すること。

4 三次(地域中継)拠点

観光・ビジネス交通の面では、ゲートウェイとの直接的な移動ニーズは低いが、生活間交通の面では、限定的ではあるものの周辺地域から通勤・通学等の日常的な移動ニーズを有する。生活交通ネットワークの中では、一次又は二次拠点と周辺地域との乗継、接続機能が大きい地点

【条件】

- ・三次拠点の条件として、生活交通面で県内の他地域との移動ニーズを有することから、規模的には小さいものの地域内に通勤先、高等学校、医療機関、商業施設等が存在する。
- ・また、周辺地域と一次、二次拠点とを結ぶルート上で、鉄道又は道路の経由、分岐点としての存在が大きいこと。



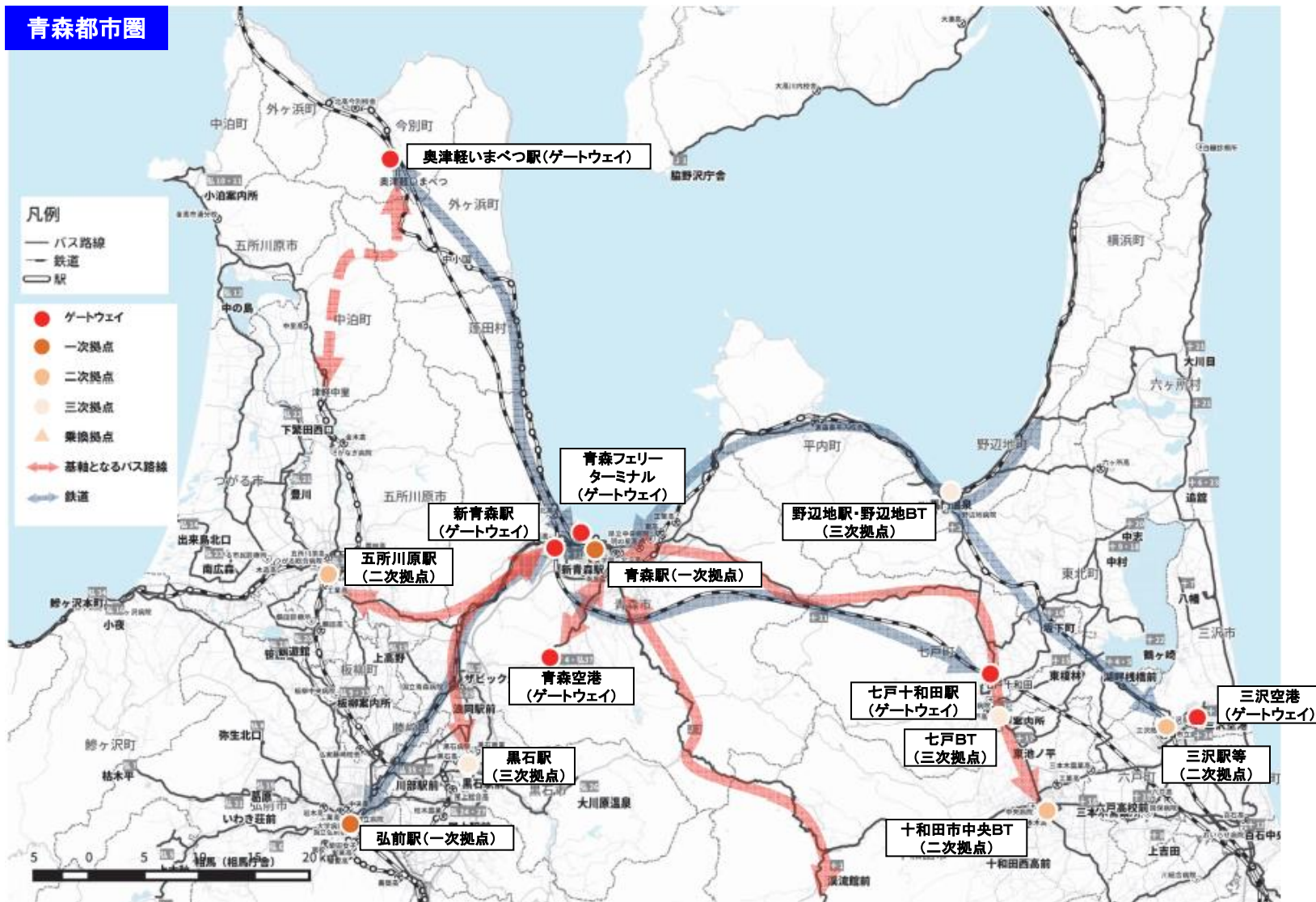
◎ 6つの都市圏別に「ゲートウェイ」や「一次拠点～三次拠点」などの拠点や基幹軸となるバス路線等を整理している

拠点及び基幹ネットワーク図(例)

【今後の方向性】

- ① 交通ネットワーク : 奥津軽いまべつ駅への二次交通アクセスや青森空港と新青森駅(ゲートウェイ)を繋ぐ路線を検討する。
- ② 利用のしやすさ : 青森駅から青森市内バスに乗継ぐ必要のある広域目的施設にアクセスする路線は、青森駅タッチの可能性を検討する。
- ③ 維持・持続性 : 青森市以外は交通モードが限定されていることから、暮らしを支える公共交通基盤の強化策を検討する。

青森都市圏



1 路線評価方法

- (1) 青森県内を運行する**広域バス路線を抽出**
(4事業者109路線＝地域間幹線系統(国庫補助路線)に関わらず複数市町村にまたがる系統)
- (2) 抽出したバス路線に関して、「**広域性**」「**幹線性**」「**事業性**」「**生産性**」「**機能性**」の5つの観点で、各路線の実態を客観的に分析・評価
- (3) 評価は、抽出した路線全体の平均から見た**相対比較**による評価(標準偏差値評価)


2 評価指標

指標	視点	基本的考え方	具体指標
広域性	広域の移動が主体の路線か	路線長に対して、乗客1人が乗っている距離がどれだけ長いか	路線長に占める平均乗車キロ割合
幹線性	多くの乗客が利用する路線か	より多くの乗客が乗っているか	年間利用者数
事業性	効率的に運行されている路線か	県内の標準的な路線に比べ、収入が確保されているか、あるいは経費がリーズナブルか	キロ当たり経常収支額
生産性	集客効果の高い路線か	実車走行距離の割に、相対的に乗客を確保できているか	期待利用者数との差
機能性	生活と密着した路線か	当該路線の利用で、アクセス可能な施設を抽出	施設等への代替移動手段の有無

3 判定方法

幹線性 × 広域性		広域性		事業性 × 生産性		生産性		機能性	域内に所在する施設(高校・病院、圏域の中心市街地)への移動にあたり
		高い	低い			高い	低い		
幹線性	高い	A	B-1	事業性	高い	A	B-1	◎	当該路線しかない
	低い	B-2	C		低い	B-2	C	○	アクセス手段の一つであるが代替手段がある
								空白	沿線に施設なし

4 判定に基づくグルーピング

	グルーピング	特徴	路線維持(活用)に係る行政の役割(想定)
基軸 バス路線	Gr1	広域・幹線性がAまたはB-1の路線	県の大きな役割が期待される  市町村の大きな役割が期待される
	Gr2	広域・幹線性がB-2で機能性が相対的に高い路線	
その他 広域バス路線	Gr3	広域・幹線性がB-2で機能性が相対的に低い路線	
	Gr4	広域・幹線性がCで機能性が相対的に低い路線	

目標1

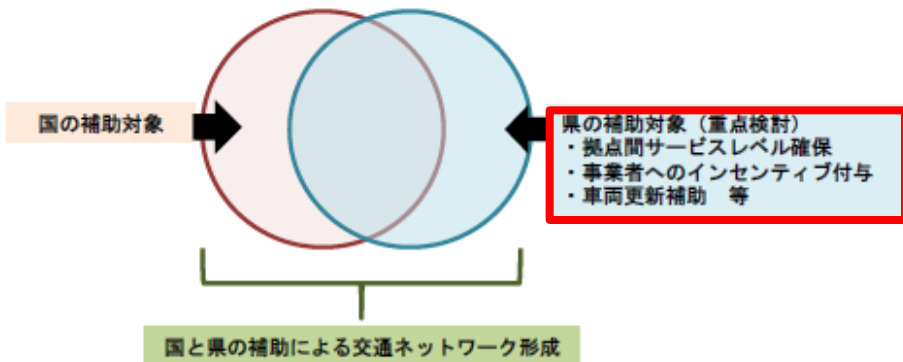
県民が安心して移動・外出できるネットワークをつくる。

【プロジェクト】

- ① 県民の暮らしを支える交通ネットワーク形成プロジェクト
- ② ゲートウェイからのアクセス強化プロジェクト
- ③ 交通ハブ機能強化によるネットワークづくりプロジェクト

【県民の暮らしを支える交通ネットワーク形成プロジェクト(実施期間)】(⇒県による新たな支援等)

1年目 H28	2年目 H29	3年目 H30	4年目 H31	5年目 H32	6年目 H33	7年目 H34
現行の補助制度 検証と新制度 検討 広域路線 バスの見 直し検討	新バス補 助制度検 討・設計 広域路線 バスの見 直し検討 再編実施 計画の策 定	新バス 補助制度 導入	新バス 補助制度 運用	中間 評価	必要に 応じ 見直し	検証 ・評価



【数値目標】

数値目標 (数値取得方法)	現 状	目標値 (H34)
県民一人あたりの広域路線バスの年間利用回数 (各年の広域路線乗車延べ人数/青森県人口)	19回/人	現状より増加
ゲートウェイからの広域バス路線利用者数 (バス事業者の乗降調査に基づく乗車人数)	243,251人	現状より増加
鉄道駅に接続する広域バス路線割合 (鉄道駅に接続するバス路線/広域バス路線数)	74.77%	現状より増加

目標2

公共交通を利用するライフスタイルと移動を支える仕組みをつくる。

【プロジェクト】

- ① 公共交通を活用したライフスタイルの推進プロジェクト
- ② 有機的な公共交通ネットワークを形成する仕組みづくりプロジェクト



【数値目標】

数値目標 (数値取得方法)	現 状	目標値 (H34)
バス利用促進(モビリティ・マネジメント※1)への取組事業数 (県内の取組事業を集計)	8事業	現状より増
公共交通会議設置市町村数※2 (県内の設置団体数を集計)	27市町村	全40市町村

※1: 1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

※2: 青森県総合戦略の重要業績評価指標KPI:平成32年の公共交通会議設置県・市町村数30

目標3

将来においても維持・運営が可能な公共交通基盤をつくる。

【プロジェクト】

路線バスの車両更新(小型化・低床化)支援プロジェクト

【数値目標】

数値目標 (数値取得方法)	現 状	目標値 (H34)
県内の移動円滑化基準適合車両割合 (基準適合車両数/全バス車両数)	22.9%	現状より増
車両更新における小型車の導入台数 (小型車両導入台数)	0台	現状より増

1 プロジェクトの工程(抜粋)

目標1 県民が安心して移動・外出できるネットワークをつくる。

1年目 H28	2年目 H29	3年目 H30	4年目 H31	5年目 H32	6年目 H33	7年目 H34
県民の暮らしを支える交通ネットワーク形成プロジェクト(青森県独自の支援制度の構築)						
現行の補助制度検証と新制度検討 広域路線バスの見直し検討	・新バス補助制度検討・設計 ・広域路線バスの見直し検討 ・再編実施計画の策定	新バス補助制度導入	新バス補助制度運用	中間評価	必要に応じ見直し	検証・評価
ゲートウェイからのアクセス強化プロジェクト(新たなゲートウェイ奥津軽いまべつ駅と津軽中里駅をつなぐ)						
奥津軽いまべつ駅と津軽中里駅実証運行	定期運行・モニタリング	事業継続・モニタリング	事業継続・モニタリング	事業継続・中間評価	必要に応じ見直し	検証・評価
交通ハブ機能強化によるネットワークづくりプロジェクト(鉄道と広域路線バスのダイヤ調整等)						
鉄道・バス乗継状況調査・見直し検討	鉄道・バス乗継状況調査・見直し検討	鉄道・バス乗継状況調査・見直し検討	事業継続・モニタリング	中間評価	必要に応じ見直し	検証・評価

目標2 公共交通を利用するライフスタイルと移動を支える仕組みをつくる。

1年目 H28	2年目 H29	3年目 H30	4年目 H31	5年目 H32	6年目 H33	7年目 H34
公共交通を活用したライフスタイルの推進プロジェクト(モビリティ・マネジメントの実施、バスマップの作成等)						
モビリティ・マネジメント実施	事業検証・継続検討	事業検証・継続検討	事業検証・継続検討	中間評価	必要に応じ見直し	検証・評価
有機的な公共交通ネットワークを形成する仕組みづくりプロジェクト(市町村の網形成計画策定支援)						
機運醸成事業の実施 有機的な公共交通網形成に向けた勉強会等の実施	事業検証・継続検討	事業検証・継続検討	事業検証・継続検討	中間評価	必要に応じ見直し	検証・評価

目標3 将来においても維持・運営が可能な公共交通基盤をつくる。

1年目 H28	2年目 H29	3年目 H30	4年目 H31	5年目 H32	6年目 H33	7年目 H34
路線バスの車両更新(小型化・低床化)支援プロジェクト						
現行補助制度検証と新制度検討	新バス補助制度検討・設計	新バス補助制度導入	新バス補助制度運用	中間評価	必要に応じ見直し	検証・評価

2 網形成計画の実施体制

- (1) 青森県・青森県バス交通等対策協議会・交通事業者 (法定協議会)
広域路線ネットワークの形成・拠点形成・利用促進・維持
- (2) 各都市圏市町村・交通事業者(同協議会地域分科会等)
圏域内路線ネットワークの形成・拠点形成・利用促進・維持

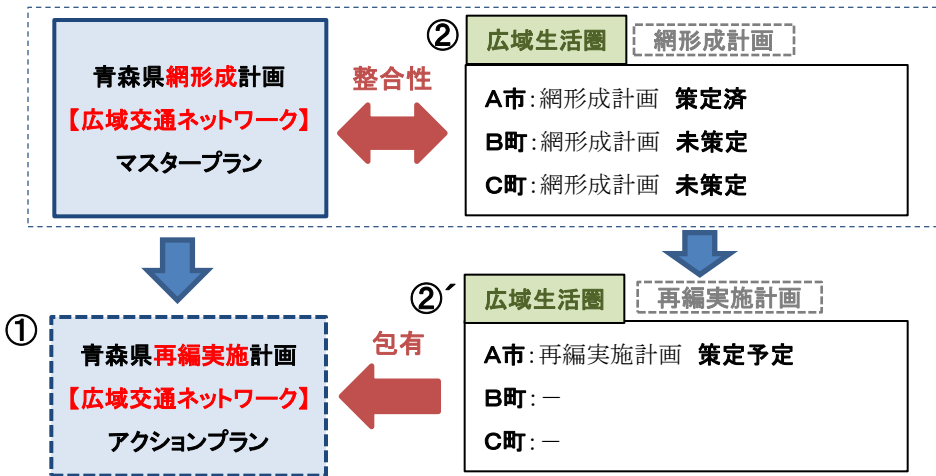


1 網形成計画策定により期待される効果

- (1) 地域全体の面的な公共交通ネットワーク再構築の方向性(設計図)の明示、取組の加速化
- (2) 網形成計画及び再編実施計画の作成による国の支援 等

2 課題

- (1) 幹線バス路線に関する県独自の支援制度の検討
- (2) 市町村の地域公共交通網形成計画等との調整



「広域交通ネットワーク」のみでなく、「圏域内路線ネットワーク」も含めて一体的に再編する必要

地域公共交通再編実施計画 青森県策定見送り 国庫補助申請が不採択

青森県バス交通網対策部「針」を昨年採択に取りまとめられ、県は本年採択予定にしている「圏域公共交通再編実施計画」の策定を見送ることを報告した。国庫補助を活用し計画を進める予定だったが、補助申請が不採択となったことが原因。県は代替策として、今後の広域バス路線に関して再編の方向性を示した「指針」を策定し、市町村に補助申請していた。ただ、国からは広域バス

路線だけでなく、市町村内路線も含めて地域の交通ネットワークを体系的に見直しを進められたため、補助申請が不採択に。このため、同実施計画の進捗を遅滞する形での新たな指針を作成することが必要とされている。

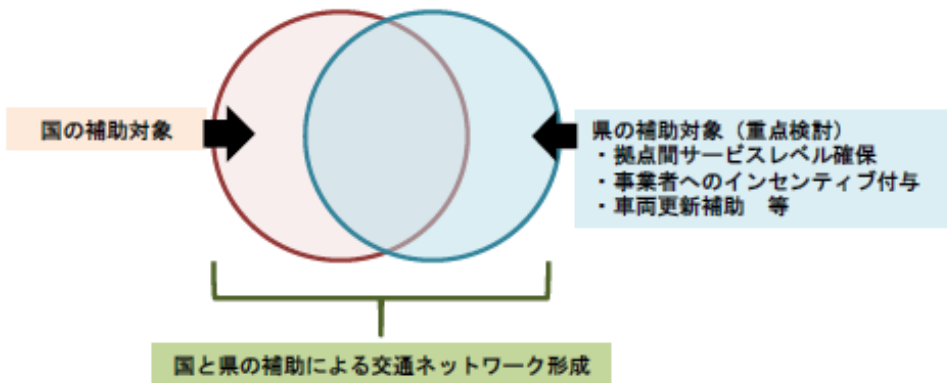
同課は「今後市町村で進捗した交通ネットワーク整備を進めたい」として、また、協議会では、18年度(17年10月～18年9月)に国や県から赤字補てんされる県バス事業者が、大半東北自動車など15社(企業統)で、欠損額込み額が計約7億7000万円に達していることが報告された。(須田山裕)

3 今後の取組

- (1) 幹線バス路線に関する県独自の支援制度の検討
利用しやすい交通ネットワークの構築に向けて交通網の再編と必要なサービスレベルの確保にあたり、国の補助制度を活用するとともに、**青森県独自の支援制度(例:事業者へのインセンティブ付与や車両更新補助の重点化等)**を構築する。

【目標とする生活交通のサービスレベル例】

- ① 一次拠点間 : 高レベル(1本/時間以上)
- ② 一次拠点と二次拠点間 : 高レベル(1本/時間以上)
- ③ 一次拠点と三次拠点間 : 中レベル(0.5～1本/時間以上)
- ④ 二次拠点と三次拠点間 : 中レベル(0.5～1本/時間以上)



※ 参考
青森県では、幹線バス路線に係る国庫協調補助については、基本的に国と同じ制度としているが、平均乗車密度5.0人未満の路線については、沿線市町村の負担が必要としている。

- (2) 市町村における地域公共交通網形成計画等との調整

青森県地域公共交通網形成計画概要

【青森県基本計画における目指す姿】

青森県基本計画：世界が認める「青森ブランド」の確立
「買ってよし、訪れてよし、住んでよし」の青森県

青森県都市計画基本方針

持続可能な交通ネットワーク構築に向けた整備指針

【基本計画の各分野における交通の位置付け】

産業・雇用分野

産業や生活を支える交通基盤・情報基盤の整備

安全・安心、健康分野

安全で快適な生活環境の確保

環境分野

暮らしと地域環境を守る省エネルギーの推進

【交通の役割と県の取組の方向】

・新幹線、航空、フェリーなどを活用した交通ネットワークの強化・充実
・北海道新幹線の開業効果波及のための二次交通の利便性向上、案内機能の強化

・路線バスや鉄道などの地域交通の利便性向上に向けた取組の推進

・エコドライブの推進や次世代自動車の普及、公共交通の利用促進など運輸部門での省エネルギーの取組

6つの都市圏を設定し、圏域別の拠点形成と連携について整理
・東青圏域
・中南圏域
・三八圏域
・西北圏域
・上北圏域
・下北圏域

【指針1】階層型交通ネットワークの構築
・各地域における交通拠点の設定
・交通拠点間の接続の重点化
・交通拠点間サービスの最低確保水準目標の設定
【指針2】利用しやすい交通サービスの創造
・ユーザーフレンドリーな公共交通サービスへの転換
・路線における接続性の重視
・わかりやすく読みやすいサイン・時刻表・路線図の整理
【指針3】交通ネットワークの構築・維持に向けた仕組みづくり
・交通圏ごとの調整機能の充実

【交通に関する現状・課題】

【青森県全体】
①安全で快適な暮らし、産業経済分野を含めた交流、低炭素社会の促進を支えていく必要 ②社会環境変化へ対応し、利用者・事業者にとってパフォーマンスの良い系統に再編必要 ③交通事業環境変化に対応し、持続可能な公共交通としていくことが必要
【青森都市圏】
①青函交流圏での広域移動を想定した場合、奥津軽いまべつ駅に係る接続、青森空港と新青森駅の接続が課題
②鉄道から市内バスに乗り継ぐ際に古川が起終点となる路線は、青森駅から古川まで徒歩となる
③青森市以外では鉄道とコミュニティバスしかない町村があり、公共交通基盤が脆弱
【弘前都市圏】
①弘前鉄道やJRと広域バス路線の並走区間があり、どちらも一定の利用あり
②広域の通院・通学時に鉄道や広域路線バスから、広域路線バスや市内路線バスを乗り継ぐ必要
③平野に集落が点在しているため、郊外部で広域バスネットワークの集約化が難しい
【八戸都市圏】
①郊外部では三戸駅、三戸営業所の交通拠点のほか五戸駅前が広域路線バスの乗継拠点
②通学等で鉄道とバス乗継が多い。郊外部ではコミュニティバスが暮らしの足となる
③広域路線ネットワークが形成されているが、中には需要の限られた路線もある
【五所川原都市圏】
①鉄道とバス路線の並走区間がある。圏域のゲートウェイとなる奥津軽いまべつ駅開業
②つがる総合病院等の都市機能へのアクセスが多い。圏域ではバス間乗継がある
③広い平野に集落が点在し、広域バス路線の統廃合が難しい
【十和田・三沢都市圏】
①十和田～三沢間、八戸～十和田～七戸～野辺地間での利用以外は限定的
②北東部エリアは、複雑な路線網で需要も少ないため、運行本数が限定
③北東部エリアは、集落が点在し、広域バスネットワークの集約化が難しい
【むつ都市圏】
①下北駅・むつバスターミナルを中心に広域バス路線があるが利用が限定的
②通学・通院では、広域路線バスと市内路線バスの乗継がみられる
③通学・通院では、広域路線バスが利用されているが沿線人口減で利用減少

【現状・課題を踏まえた基本的な方針】

青森県地域公共交通網形成計画（計画期間：平成28年度～平成34年度）

【方針1】県民の暮らしの足を支える広域の公共交通ネットワークの構築 【方針2】広域移動を確保するための有機的な連携の仕組みづくり 【方針3】交通事業環境変化の中でも持続可能な公共交通基盤の構築

【方針を踏まえた目標及び目標達成に向けたプロジェクト】

【目標1】県民が安心して移動・外出できるネットワークの構築

(1) 県民の暮らしを支える交通ネットワーク形成プロジェクト

・広域交通網の再編(見直し)
・交通網の再編に係る県独自の支援制度の検討・構築

(2) ゲートウェイからのアクセス強化プロジェクト

・奥津軽いまべつ駅と津軽中里駅をつなぐ交通ネットワークの構築
・県内空港やフェリーターミナルとの接続検討

(3) 交通ハブ機能強化によるネットワークづくりプロジェクト

・青森駅、弘前駅、本八戸駅等の交通ハブ機能強化のための鉄道とバス、バス相互のダイヤ調整の検討

【目標2】公共交通を利用するライフスタイルと移動を支える仕組みづくり

(1) 公共交通を利用したライフスタイル推進プロジェクト

・モビリティ・マネジメント等の公共交通利用促進手法の普及促進
・広域路線バスマップの作成、配付等による情報提供の検討

(2) 有機的公共交通ネットワーク形成仕組みづくりプロジェクト

・市町村の地域公共交通網形成計画策定に向けた講演会開催
・市町村の計画策定に向けた勉強会実施
・地域公共交通会議未設置自治体に対する側面支援
・鉄道、広域路線バスの乗り継ぎ利用を円滑にするためのダイヤ調整

【目標3】将来においても維持・運営可能な公共交通基盤の構築

(1) 路線バスの車両更新(低床化・小型化)支援プロジェクト

・低床車両・小型車両導入の支援
・広域路線バスの車両のリース方式や起債方式、低利融資保証制度、上下分離制度等の検討
・無料買い物バス等との競合解消に向けた支援策等の検討

※各目標の達成状況を把握するため数値目標を設定して検証。平成32年度に中間評価実施、平成34年度に最終評価を実施して計画の見直しを行う。

計画の実施体制

【県全体】

○青森県(青森県バス交通等対策協議会)、交通事業者
全県的な広域交通ネットワークの形成、拠点形成、利用促進維持に取り組む

【各都市圏】

○青森県、各都市圏構成自治体、交通事業者
県及び圏域内市町村が連携して圏域内交通ネットワークの形成、拠点形成、利用促進維持に取り組む
※各自治体内の交通ネットワークの形成等については、各自治体が行う

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年五月二十五日法律第五十九号）【抜粋】

※ 改正：平成26年5月21日法律第41号

（地域公共交通網形成計画）

第五条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通網形成計画」という。）を作成することができる。

2～7 〔略〕

8 地方公共団体は、地域公共交通網形成計画を作成したときは、遅滞なく、これを公表するとともに、主務大臣〔略〕に、地域公共交通網形成計画を送付しなければならない。

9～10 〔略〕

（地域公共交通再編事業の実施）

第二十七条の二 地域公共交通網形成計画において、地域公共交通再編事業に関する事項が定められたときは、当該地域公共交通網形成計画を作成した地方公共団体は、当該地域公共交通網形成計画に即して地域公共交通再編事業を実施するための計画（以下「地域公共交通再編実施計画」という。）を作成し、これに基づき、当該地域公共交通再編事業を実施し又はその実施を促進するものとする。

2～6 〔略〕

（地域公共交通再編実施計画の認定）

第二十七条の三 〔略〕

2 国土交通大臣は、前項の規定による認定の申請があった場合において、その地域公共交通再編実施計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。

一～十 〔略〕

3～8 〔略〕

地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

基本方針（国土交通大臣・総務大臣が策定）

- 地域公共交通の活性化及び再生の意義・目標
- 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項 等

地域公共交通網形成計画（地方公共団体が策定）

- 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- 区域・目標・計画期間
- 実施事業・実施主体
- 計画の達成状況の評価 等

協議会を開催し策定
（地方公共団体・交通事業者・
道路管理者・利用者・学識者等
から構成）

地域公共交通特定事業

（地域公共交通網形成計画に事業実施を記載）

軌道運送高度化実施計画

（事業者）

道路運送高度化実施計画

（事業者）

海上運送高度化実施計画

（事業者）

鉄道事業再構築実施計画

（地方公共団体・事業者）

地域公共交通再編実施計画

（地方公共団体）

鉄道再生実施計画

（地方公共団体・事業者）

国土交通大臣が認定

軌道運送高度化事業
（LRTの整備）

（事業者）

道路運送高度化事業
（BRTの整備）

（事業者）

海上運送高度化事業
（海上運送サービス改善）

（事業者）

鉄道事業再構築事業
（鉄道の上下分離等）

（事業者）

地域公共交通再編事業
（公共交通ネットワークの再構築）

（事業者）

鉄道再生事業
（廃止届出がなされた鉄道の維持）

（地方公共団体・事業者）

国土交通大臣に届出

再編実施計画に基づき、
バス交通の路線再編を実施
する場合に、運行費支援の
維持・充実（要件緩和・除外）

法律の特例措置等により計画の実現を後押し