

令和2年度 地域公共交通人材育成研修  
持続可能な地域公共交通の実現に向けて

---

令和2年9月17日

北海道運輸局 交通政策部 交通企画課

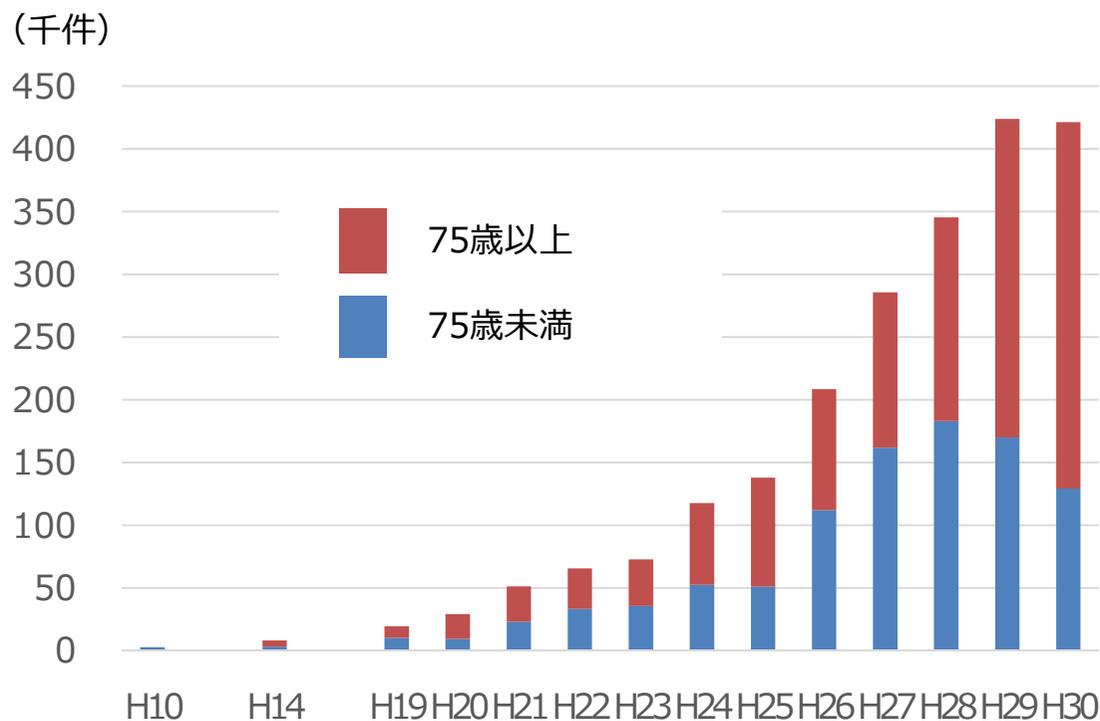
## 本日、お話ししたいこと

- 地域公共交通を取り巻く現状・背景
- これまでの地域交通政策
- 改正地域公共交通活性化再生法、  
独占禁止法特例法について

- 地域公共交通を取り巻く現状・背景

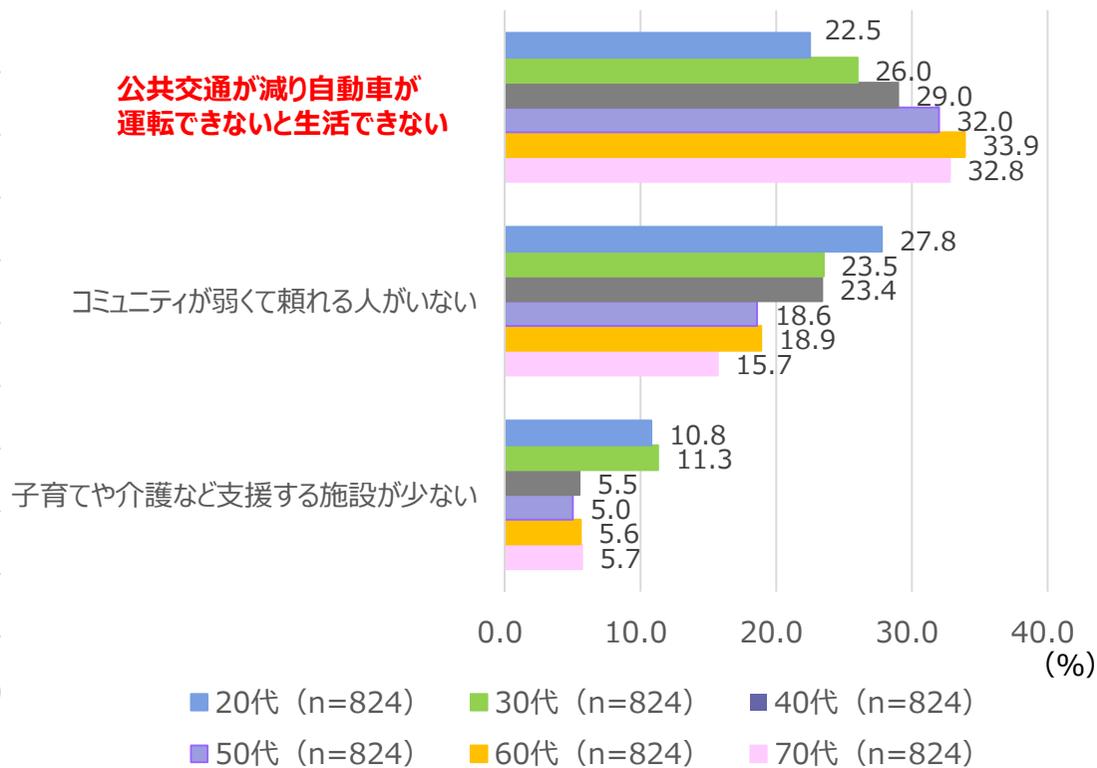
- **高齢者の免許返納の数は、近年大幅に増加。**
- **高齢者を中心に、公共交通がなくなると生活できなくなるのではないか、という声大きい。**

免許返納は年々増加  
(申請による運転免許の取消件数の推移)



(出典) 警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

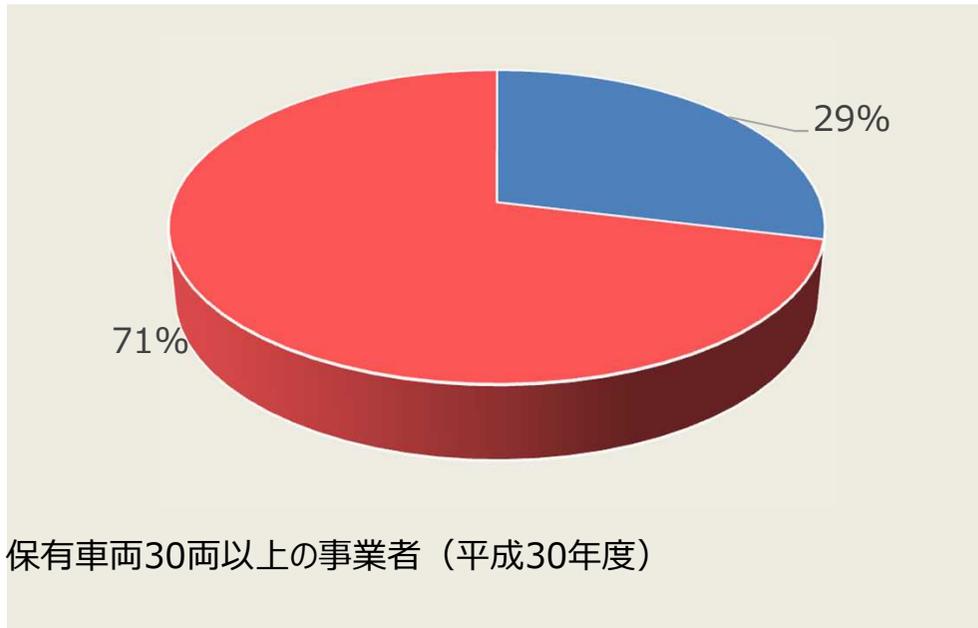
現居住地に対する将来の不安は、公共交通の減



(出典) 国土交通省総合政策局作成

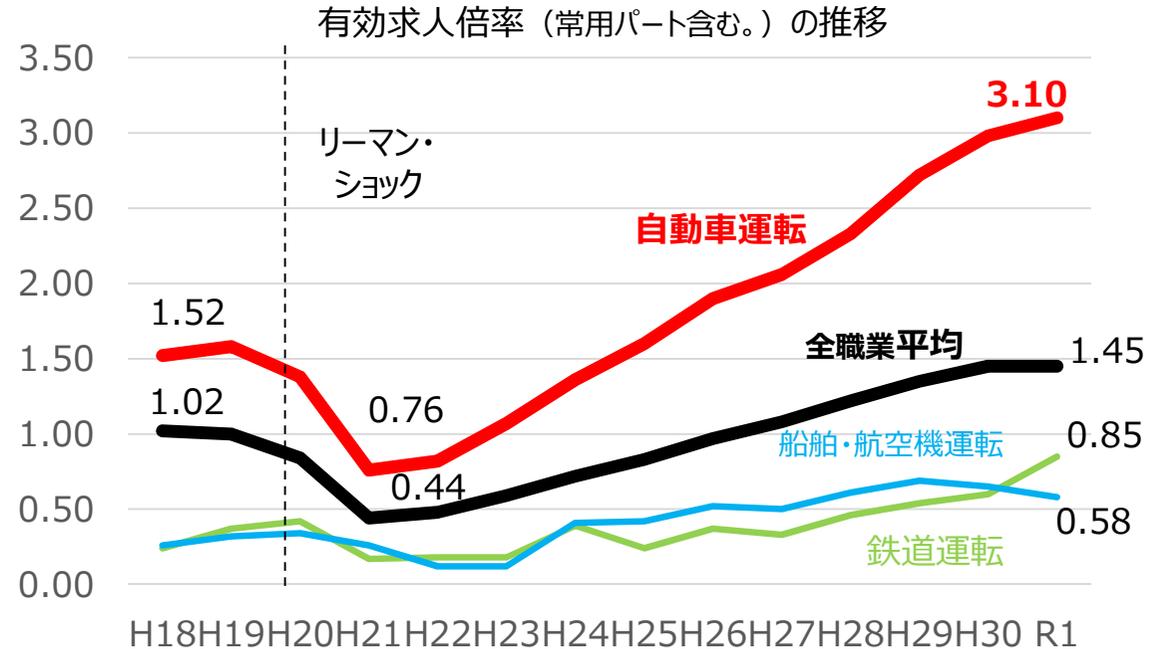
- 全国の約7割のバス事業者において、一般路線バス事業の収支が赤字。
- 自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍。

## 一般路線バス事業が赤字である バス事業者の割合



（出典）国土交通省自動車局発表資料より総合政策局作成

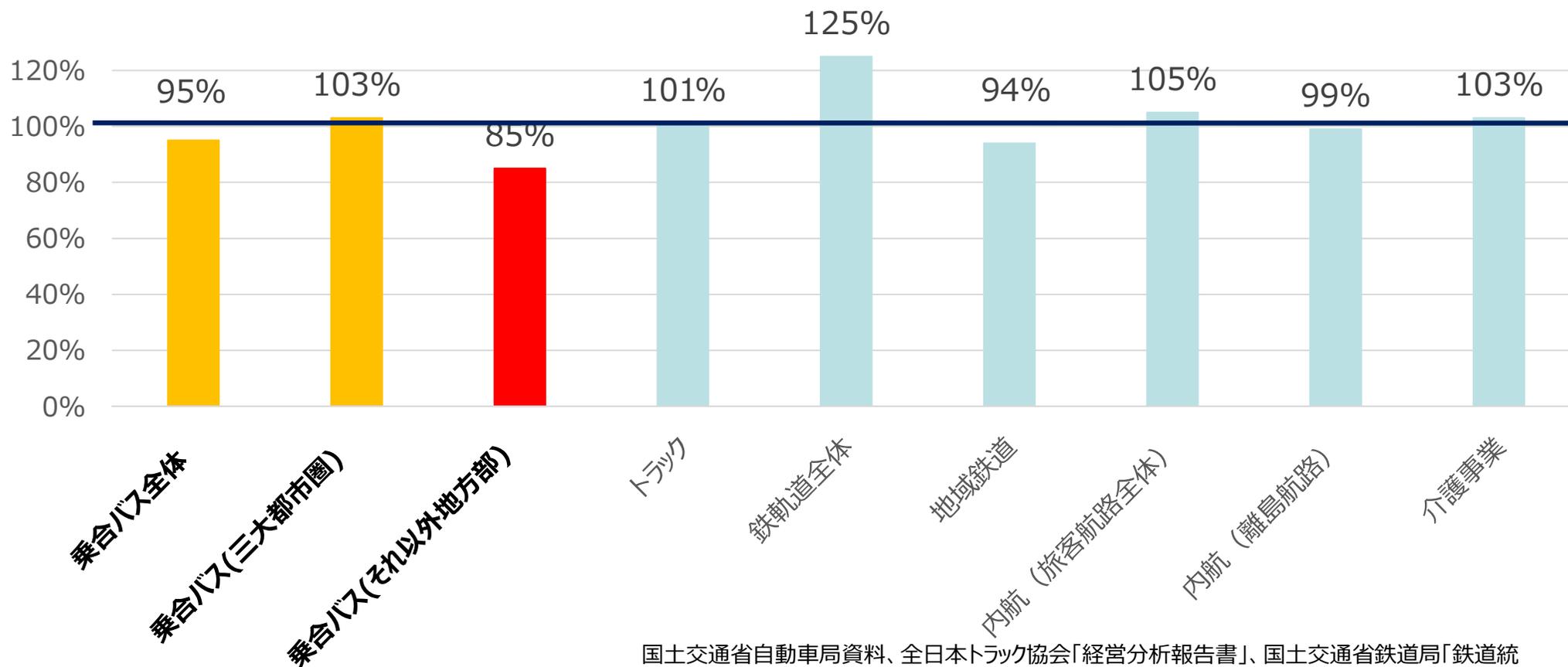
## 自動車運転事業の人手不足



（出典）厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省総合政策局作成

- 「乗合バス事業」の収支は全体でも約5%の赤字構造にあり、「**地方部**」では**15%程度の赤字**。
  - 他の交通事業はそれぞれの産業全体では黒字。「**地域鉄道**」に限ると**6%程度の赤字**。
  - 近年過当競争で収支構造が厳しいとされる「介護事業」は**3%程度の黒字**。
- 地方部の乗合バスは厳しい赤字構造下にある。**

事業別当該事業収支率（運行補助のあるものは補助前）

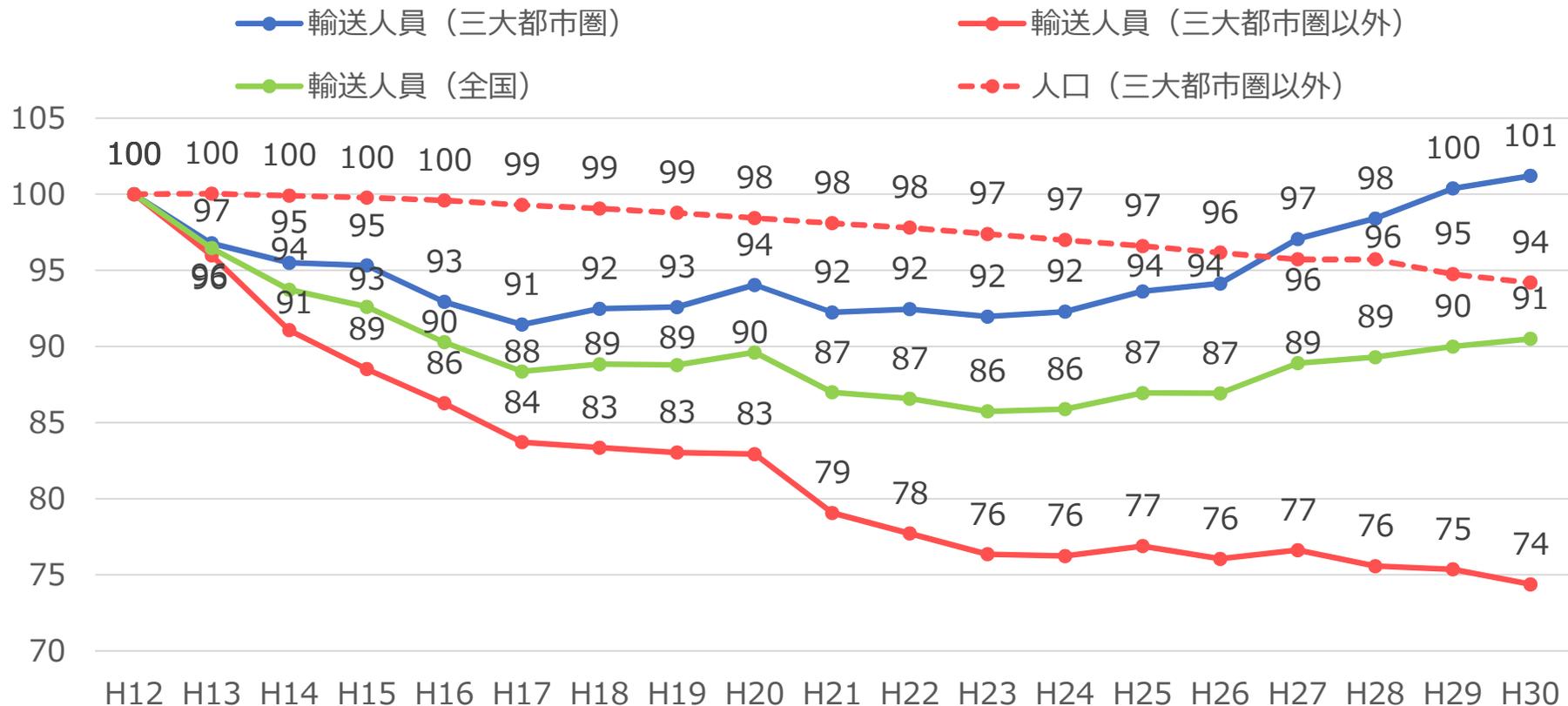


国土交通省自動車局資料、全日本トラック協会「経営分析報告書」、国土交通省鉄道局「鉄道統計年報」、国土交通省海事局「海事レポート」、厚生労働省「度介護事業経営実態調査結果」より、国土交通省総合政策局交通作成  
乗合バスはH30、それ以外はH28

- 路線バス事業の輸送人員は軒並み大幅な下落傾向であるが、特に地方部の減少は激しい。
- 一方、三大都市圏の輸送人員は近年、増加傾向。

## バスの輸送人員の減少

乗合バス（平成12年度を100とした輸送人員）



※「三大都市圏」とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県を指す

（出典） 「総務省統計局人口推計」「自動車輸送統計年報」より国土交通省作成

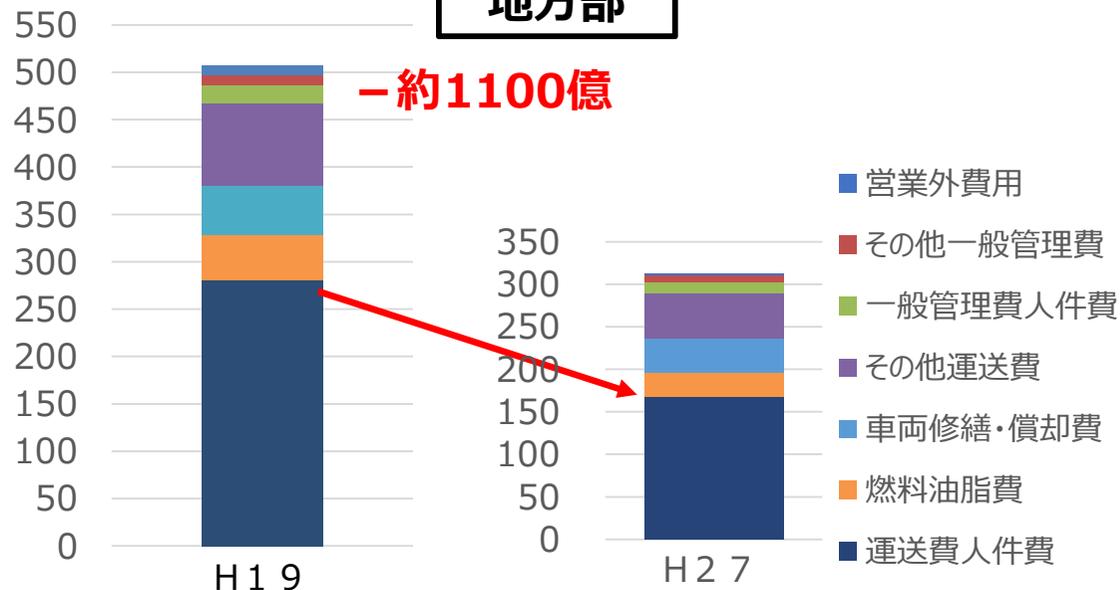
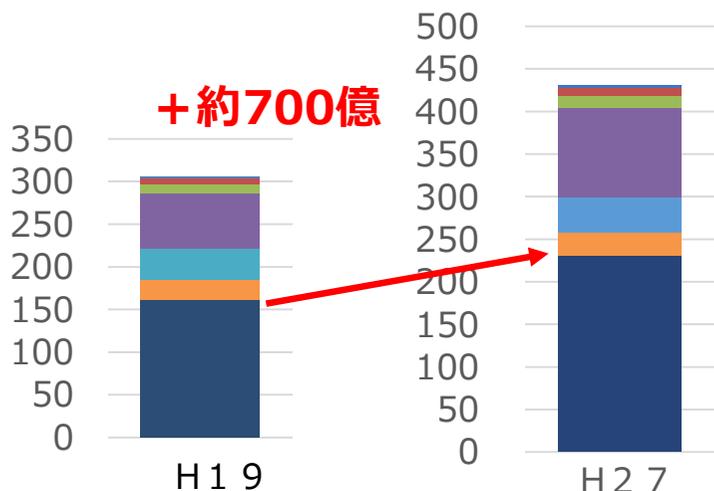
- 平成19年から平成28年の間で、**大都市圏では費用増加しているが収入も増加。**
- 一方、**地方部では費用が減少しているが、それを上回って収入も減少。**特に、**人件費の圧縮が顕著。**

費用

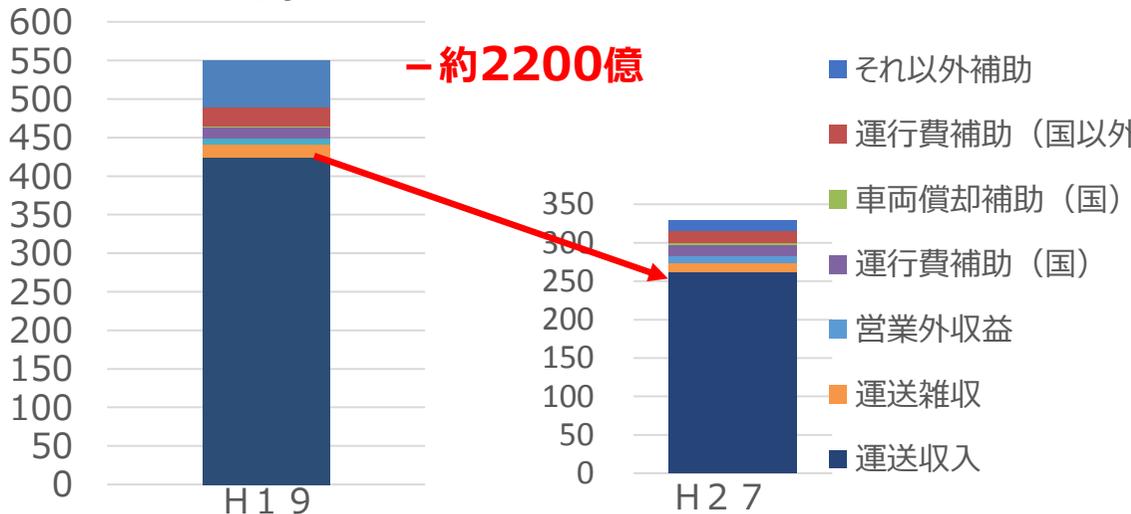
収入

三大都市圏

地方部



- 営業外費用
- その他一般管理費
- 一般管理費人件費
- その他運送費
- 車両修繕・償却費
- 燃料油脂費
- 運送費人件費



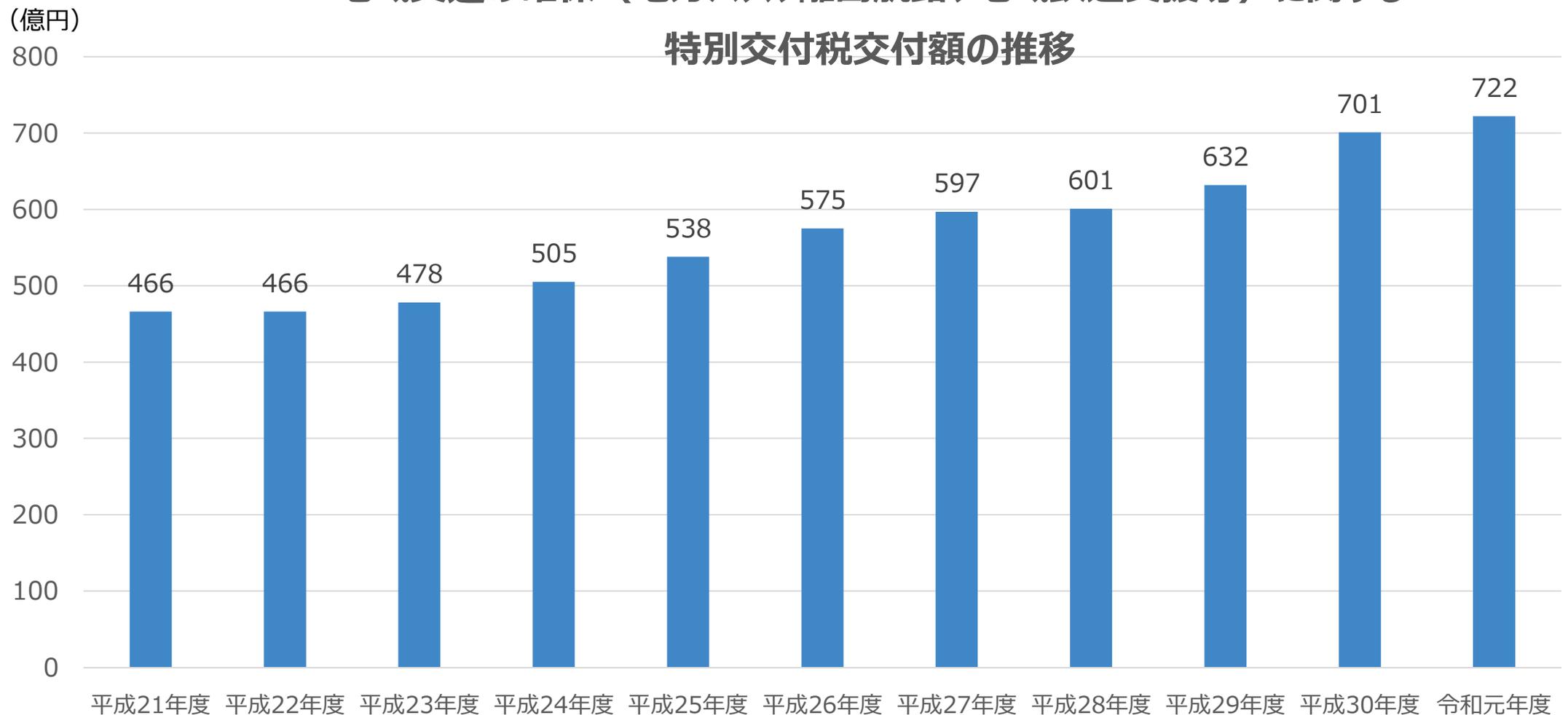
- それ以外補助
- 運行費補助 (国以外)
- 車両償却補助 (国)
- 運行費補助 (国)
- 営業外収益
- 運送雑収
- 運送収入

※保有車両30両以上事業者。いずれも単位は10億円。

# 地域公共交通の確保に関する地方負担の増加

- 地方バス路線の運行維持については、地方公共団体が負担する額の80%が、特別交付税の対象になりうる。
- 自治体が地域交通の確保（地方バス、離島航路支援等）に関する「特別交付税交付額」は毎年増加傾向にあり、**10年間で約55%増加している。**

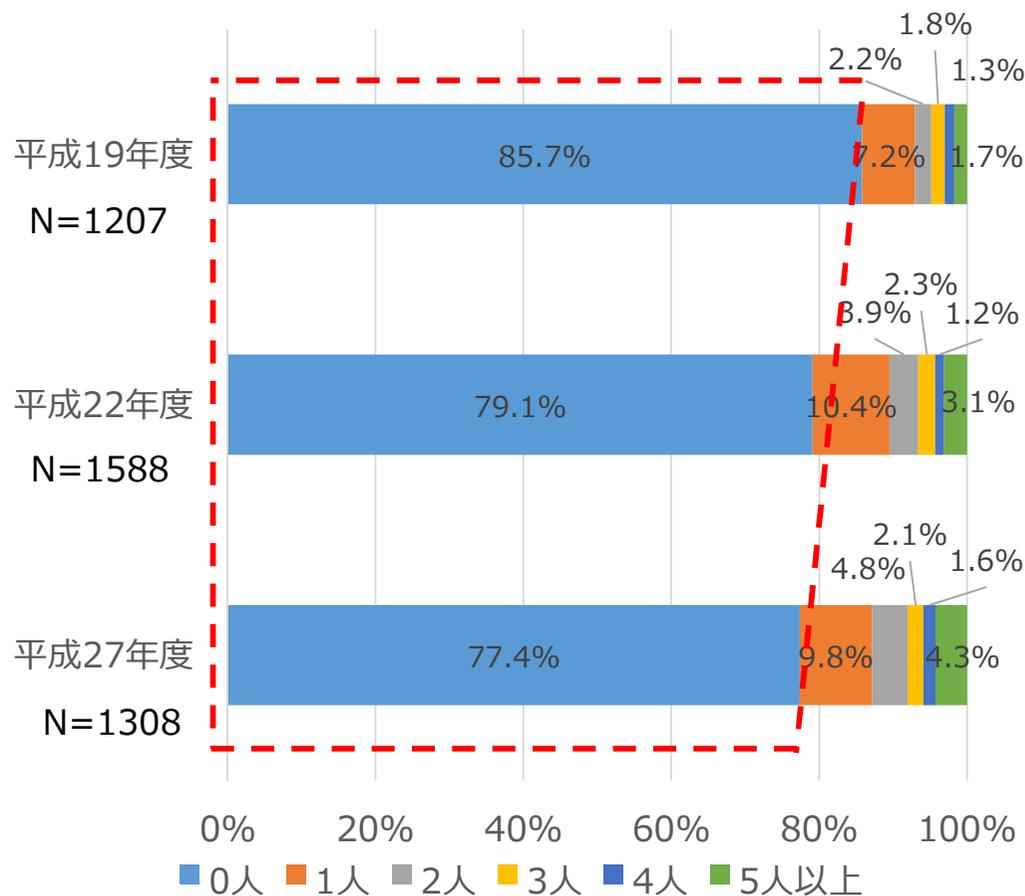
地域交通の確保（地方バス、離島航路、地域鉄道支援等）に関する  
特別交付税交付額の推移



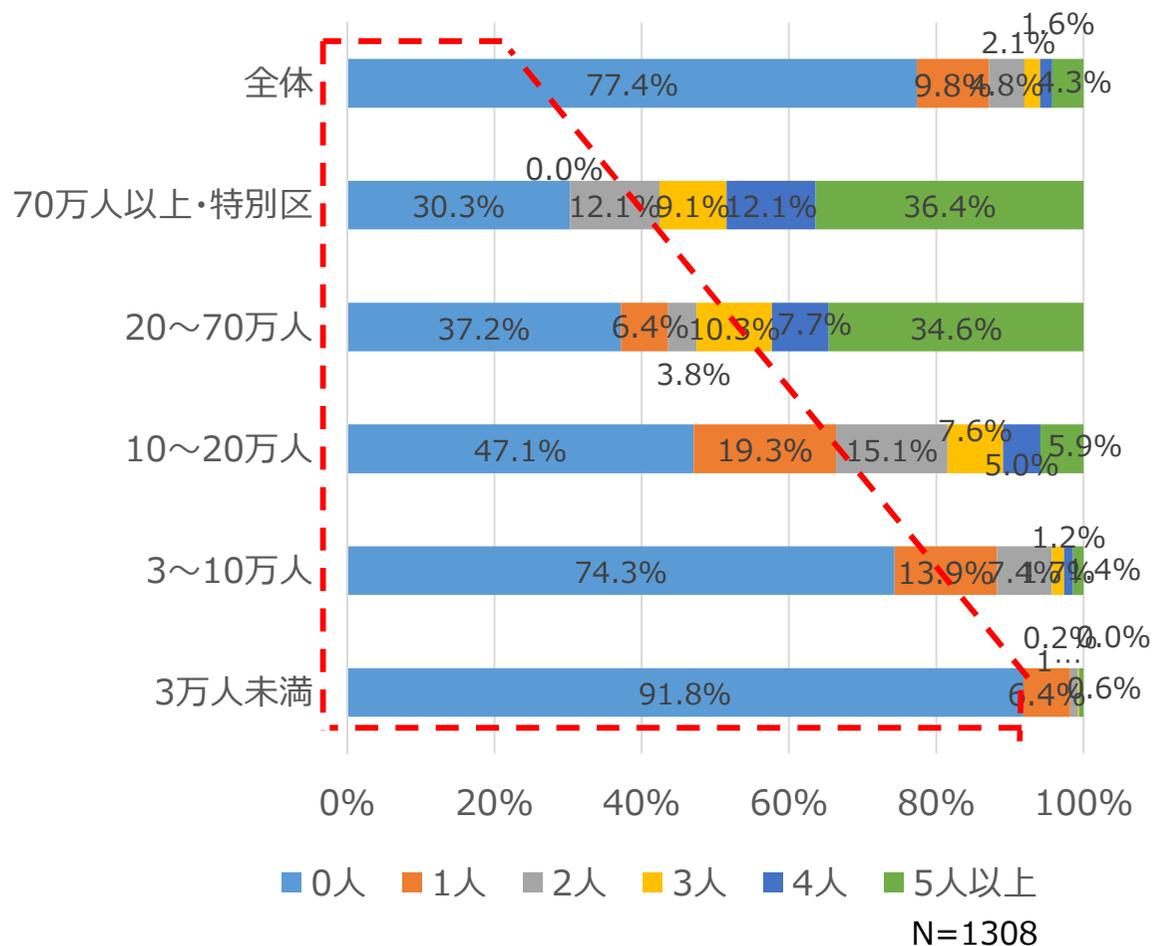
※総務省資料より、国土交通省総合政策局作成

■ 地方部においては、自治体が主体となって足の確保を担っているが、専任担当者が不在の市町村は約8割で、依然として人材不足が課題。人口が少ない自治体ほど専任担当者数が少ない傾向。

## 地域公共交通専任担当者数の割合の推移



## 人口区分別の地域公共交通専任担当者数の割合



- これまでの地域交通政策

## ● これまでの地域交通政策

### ■ 運送事業等の規制緩和、地域公共交通活性化のための計画制度・支援策の創設

- ✓ 平成12年以降、乗合バスや鉄道等の需給調整規制を廃止し、新規参入規制を最低限にとどめ、サービスの質・量は交通事業者の経営判断等に委ねることとなった。
- ✓ 一方、「地域」が主体となって地域交通の最適なあり方を検討し、幅広い主体が連携して取り組むために計画制度や支援制度等を整備（地域公共交通活性化再生法の制定・改正）。

## 各事業の規制緩和等

- H 1 2 年 2 月 : 貸切バス事業（道路運送法）、国内航空運送事業（航空法）の規制緩和
- 同 3 月 : 旅客鉄道事業（鉄道事業法）の規制緩和
- 同 1 0 月 : 国内旅客船事業（海上運送法）の規制緩和
- H 1 4 年 2 月 : 乗合バス事業・タクシー事業（道路運送法）の規制緩和
- H 1 8 年 1 0 月 : 自家用有償旅客運送の登録制度の創設（道路運送法）

## 地域公共交通活性化のための計画制度・支援策等

- H 1 9 年 1 0 月 : 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」施行
- H 2 3 年 : 「地域公共交通確保維持改善事業」創設
- H 2 6 年 1 1 月 : 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」施行

# 地域公共交通活性化再生法の制定・改正の変遷

平成  
19年  
制定

- ✓ 平成19年に地域公共交通活性化再生法を制定し、市町村が主体となって幅広い関係者の参加による協議会を設置。
- ✓ 「地域公共交通総合連携計画」の策定を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する制度を整備。

平成  
26年  
改正

- ✓ ①まちづくりと連携（コンパクト・プラス・ネットワーク）、②面的な公共交通ネットワークを再構築を図るため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定。
- ✓ バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度を整備。

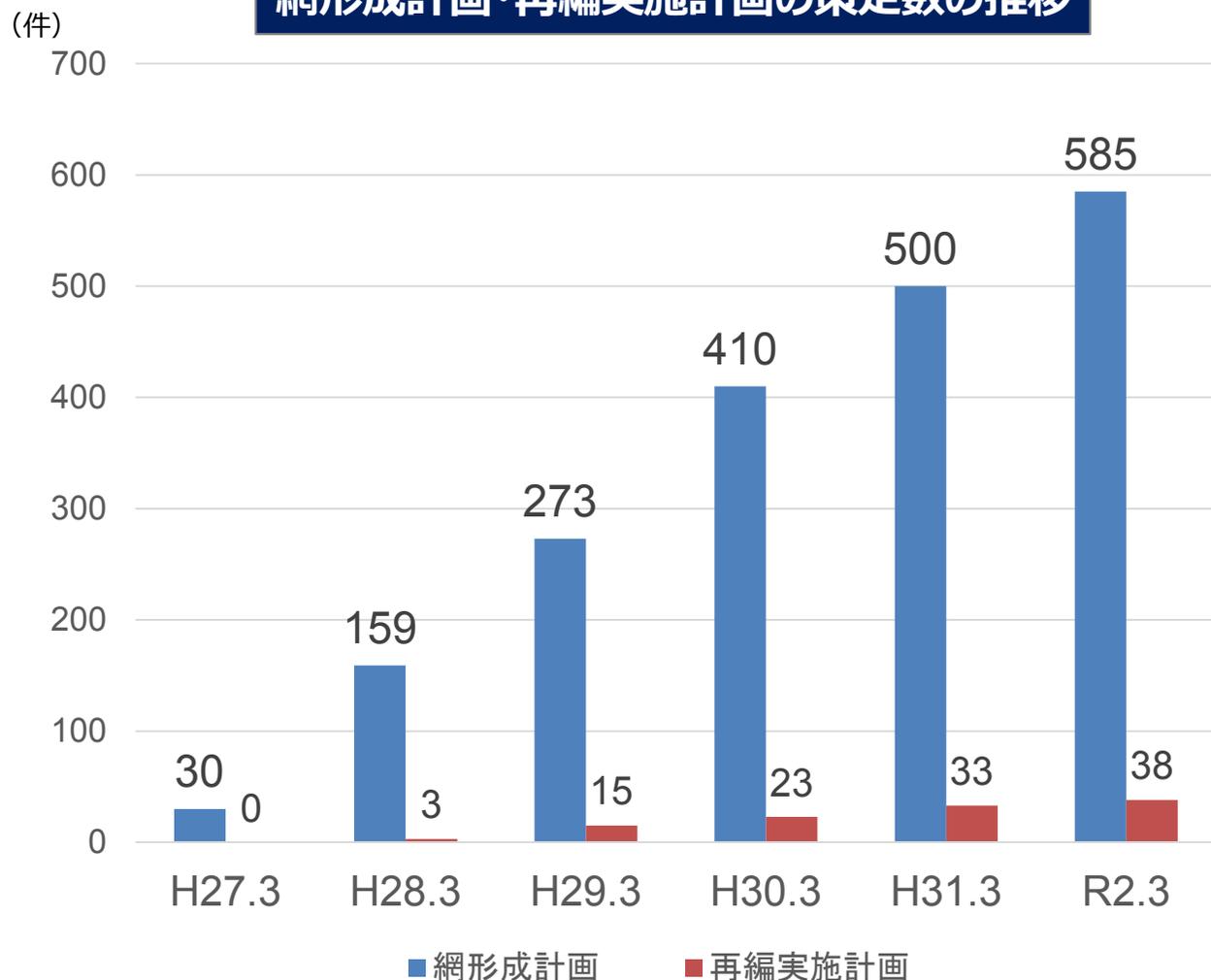
令和  
2年  
改正

- ✓ 地域公共交通網形成計画を「地域公共交通計画」と改め、地方公共団体の作成を努力義務として規定。
- ✓ 「地域旅客運送サービス継続事業」、「地域公共交通利便増進事業」等を創設し、地域における移動手段の確保や地域公共交通の充実を図る制度を整備。

# 地域公共交通網形成計画の策定状況(令和2年3月末時点)

- 令和2年3月末時点で、**585件**の地域公共交通網形成計画が策定。
- 網形成計画の策定主体は、**市町村単独によるものが約9割**を占めており、**都道府県等による広域的な計画策定は十分に進んでいない。**

網形成計画・再編実施計画の策定数の推移



市町村の全部または一部が網形成計画の区域に含まれている市町村数

801市町村 / 1,741 全市町村  
(46.0%)

地域公共交通網形成計画の策定主体の内訳

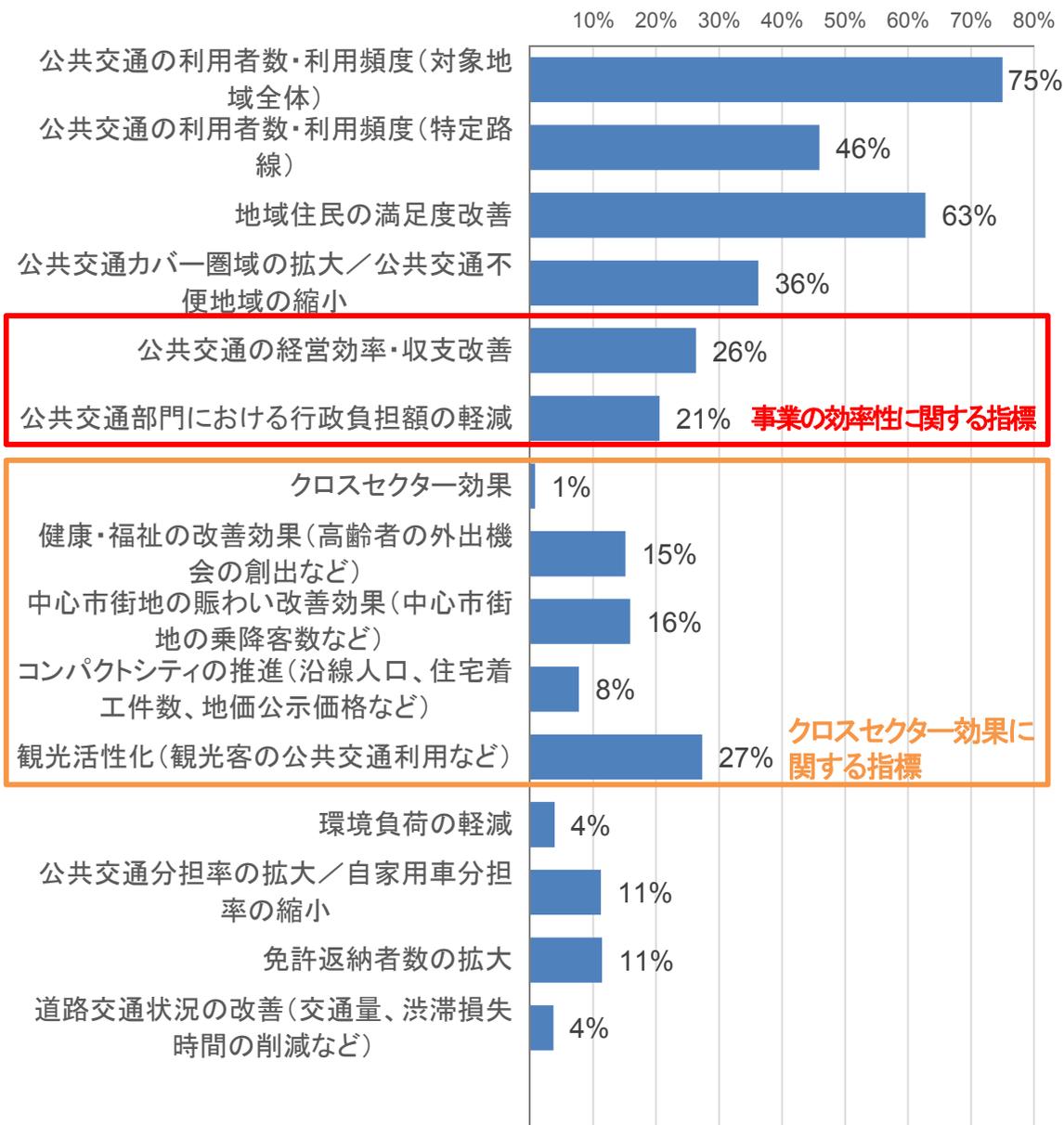
単独	市町村単独	527 (90.1%)
	複数市町村	26件 (4.4%)
広域	県 + 市町村	27件 (4.6%)
	県 (全域)	5件 (0.9%)
合計		585件

## ● これまでの地域交通政策

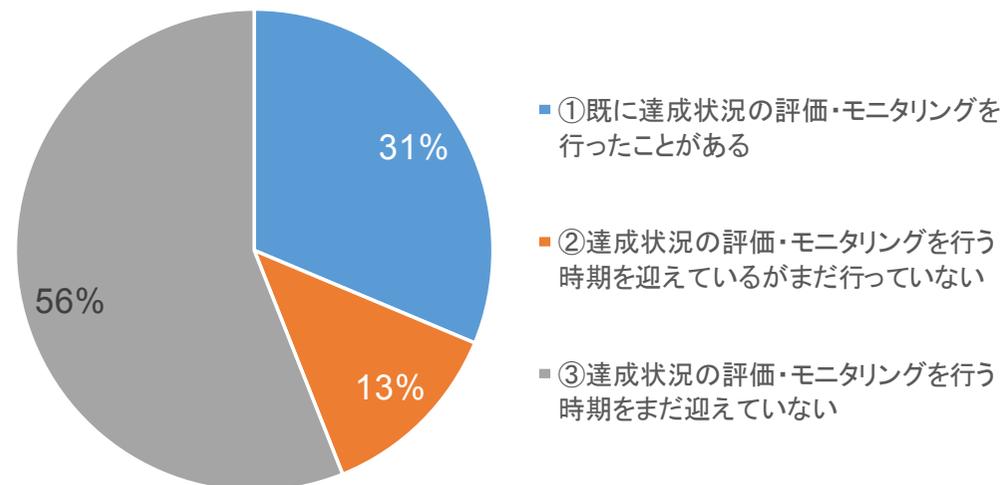
### ■ 定量的な目標設定、実施状況の分析・評価の現状

- ✓ 「利用者数」「満足度」については、6割以上が設定。一方、事業の効率性に関する指標である「収支」「行政負担額」については、2割程度にとどまる。
- ✓ 既に評価を実施した地域は、3割程度。一方、実施予定時期が到来しているものの、評価を未実施の地域もある。
- ✓ 人の移動がもたらすクロスセクター効果（健康、福祉、医療、まちづくり、観光等への影響）を考慮した目標設定も重要。

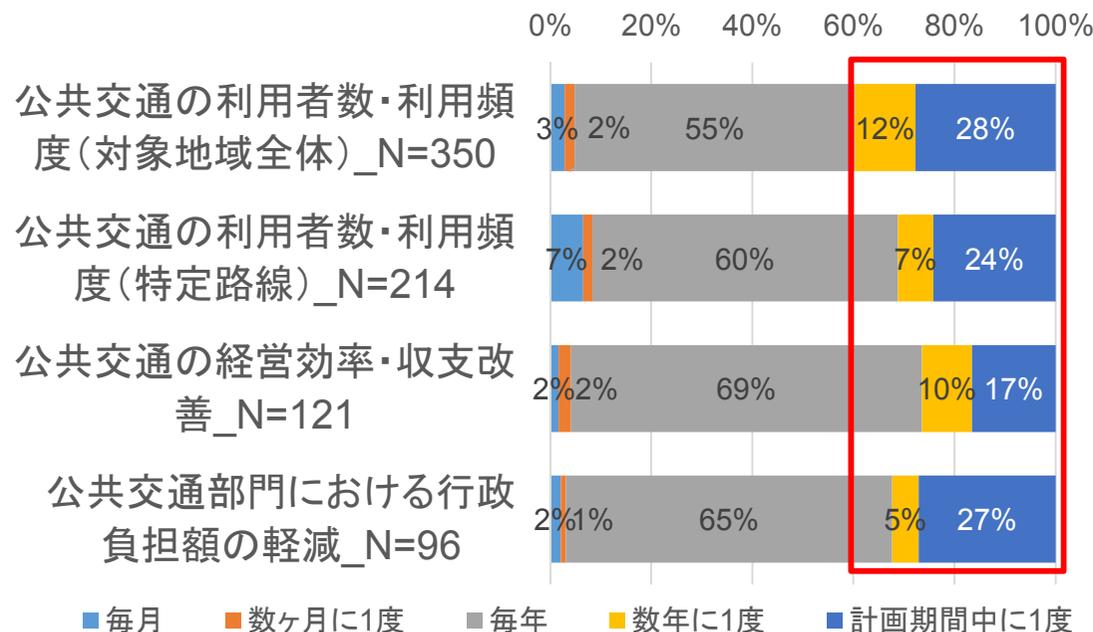
## ● 網形成計画等での数値指標の設定状況 (N=516)



## ● 網形成計画における目標の達成状況の評価・モニタリングの実施状況 (N=505)



## ● 数値指標別評価・モニタリングの実施時期





改正地域公共交通活性化再生法、  
独占禁止法特例法について

# 改正法・特例法のポイント

- 地域が自らデザインする地域の交通
- 輸送資源の総動員による移動手段の確保
- 効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現

# ● 地域が自らデザインする地域の交通

## ■ 「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」へ

### (地域交通に関するマスタープランをバージョンアップ)

- ✓ 地方公共団体による作成を努力義務化（国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進（作成経費を補助）
- ✓ 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付け
- ✓ 利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定、毎年度の評価等（データに基づくPDCAを強化）

### 地域公共交通計画の考え方

まちづくりと連携した  
地域公共交通  
ネットワークの形成



地域における  
輸送資源の総動員

網形成計画と同様

今般新たに追加

**メニューの充実やPDCAの強化により、  
持続可能な旅客運送サービスの提供の確保**

### 地域旅客運送サービス

#### 公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



自家用有償旅客運送



福祉輸送、スクールバス、  
病院・商業施設等の送迎  
サービスなど

## 新たな政策目標値 (いずれもR6 (2024) 年度末)

地域公共交通計画の  
策定件数

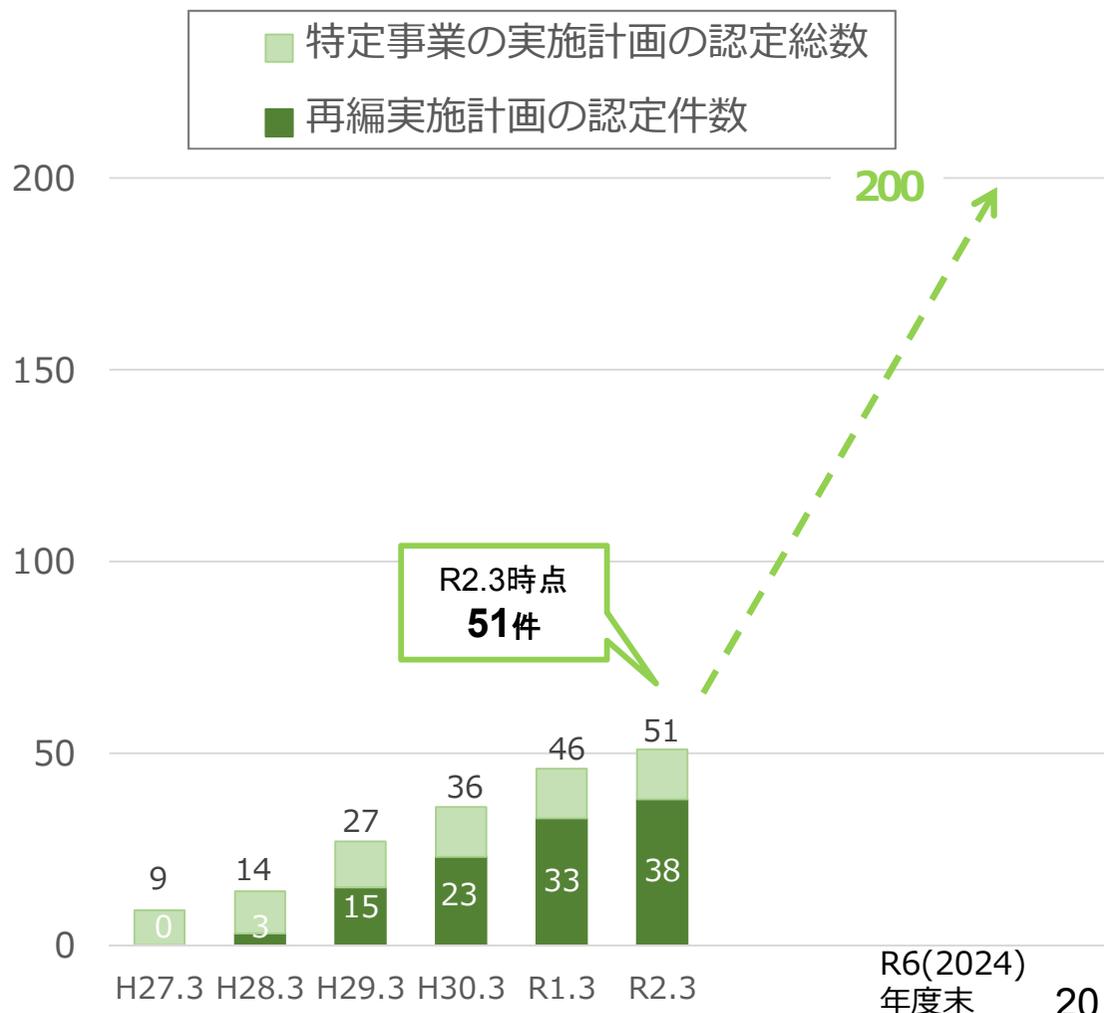
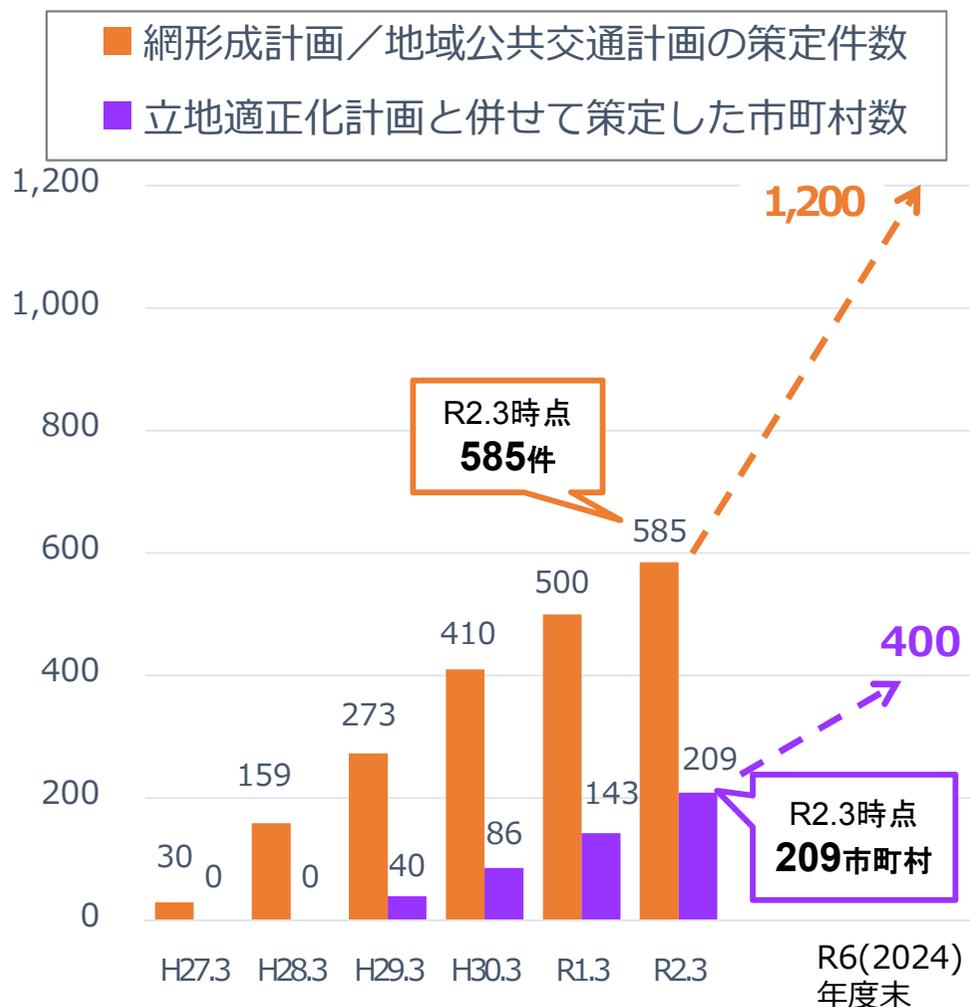
**1,200件**

地域公共交通計画を  
立地適正化計画と併せて  
策定した市町村数

**400市町村**

地域公共交通特定事業の  
実施計画の認定総数

**200件**



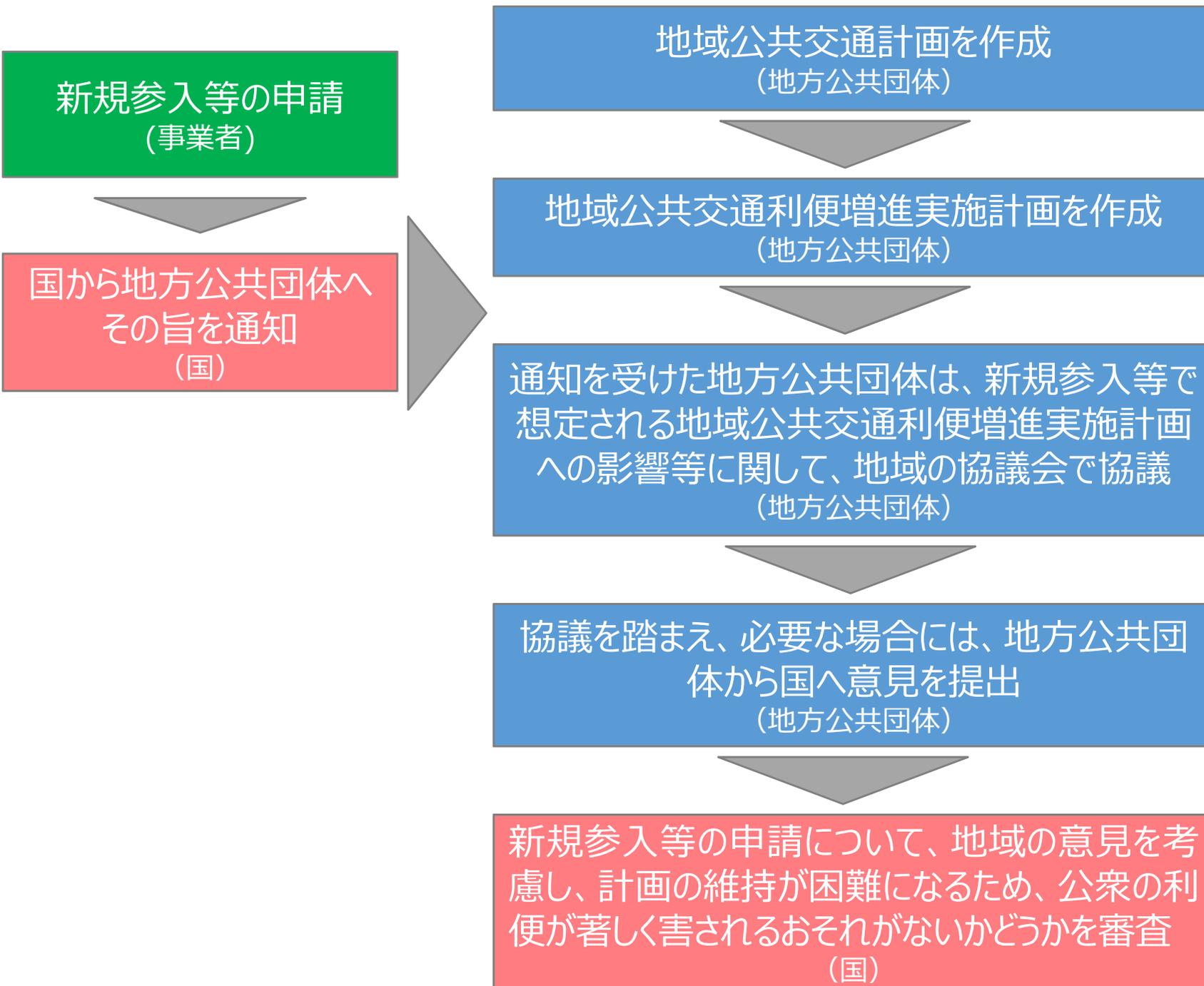
# ● 地域が自らデザインする地域の交通

## ■ 地域における協議の促進

- ✓ 乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国が地方公共団体に通知
- ✓ 通知を受けた地方公共団体は、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等に関して、地域の協議会で議論し、国に意見を提出
- ✓ 国は、当該新規参入等の申請について、地域からの意見を考慮し、審査を実施。

これまで、新規参入等がある場合でも、関係する地方公共団体への情報提供は制度上担保されていなかった。

今般の改正により、新規参入等が行われる場合の地域公共交通利便増進実施計画への影響等に関して、地域の協議会で議論し、必要な場合には国に意見提出することが可能となる。



# ● 地域が自らデザインする地域の交通

## ■ 地域公共交通計画と補助制度の連動

- ✓ 現行の補助制度は、法定計画（網形成計画）の作成を補助要件として求めておらず、別途に要綱に基づく補助計画を作成することとしている。実態としても、地域内フィーダー系統補助を受けている551市町村等（※1）のうち、網形成計画を作成しているのは約半数（293（※2））。
- ✓ 乗合バス等の運行費補助について、「地域公共交通計画」と連動化することで、真に公的負担による確保維持が必要な路線等に対し、効果的・効率的な補助を実施。

（※1）平成30年度事業（平成29年10月～平成30年9月）の運行。 （※2）平成30年7月末時点。

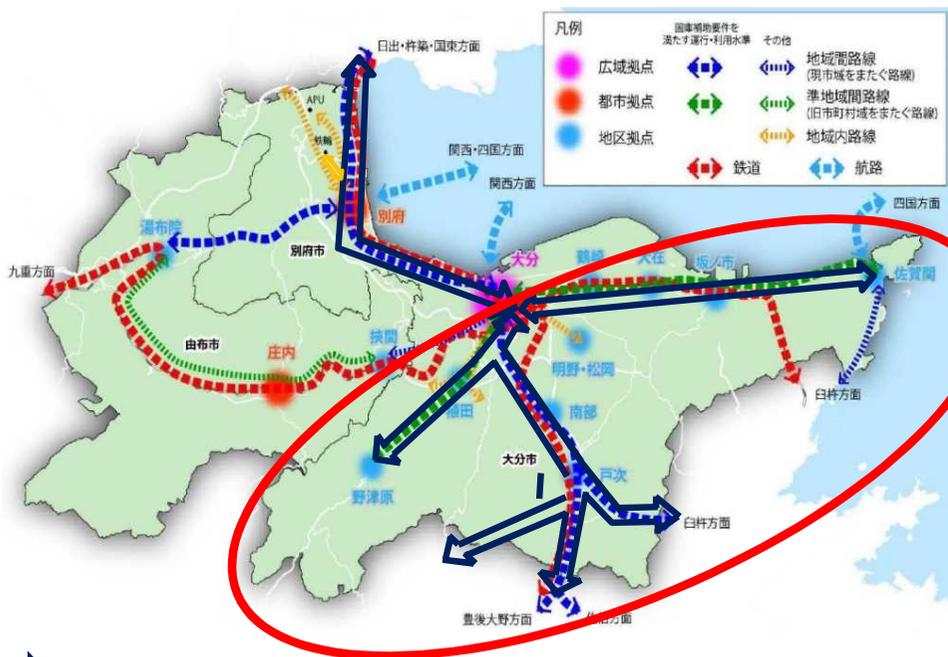
## ■ 都道府県への要請

- ✓ 都道府県に対し、複数の市町村が、共同して、地域公共交通計画を作成することを要請することができる制度を創設。

## 網形成計画における補助対象系統の位置づけのイメージ

### 大分県中部圏 網形成計画

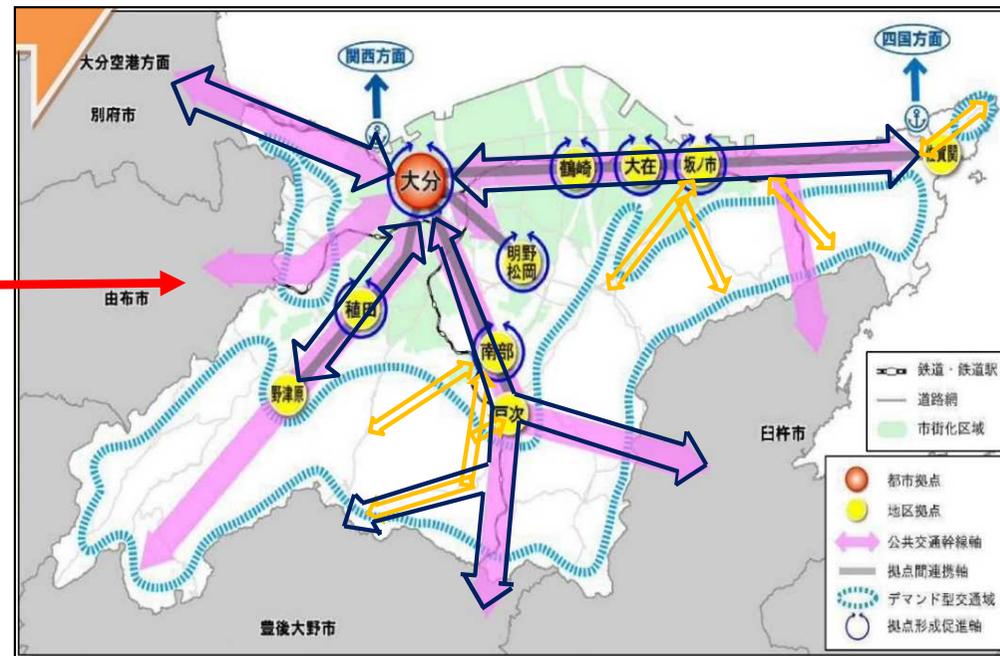
大分県中部圏における公共交通ネットワークの形成方針



➡ 補助対象幹線系統

### 大分市 網形成計画

大分市の地域公共交通網のあるべき姿



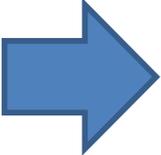
➡ 補助対象幹線系統

➡ 補助対象フィーダー系統

# ● 輸送資源の総動員による移動手段の確保

## ■ 地域に最適な旅客運送サービスの継続（逆コンセッションによる公的運営）

- ✓ 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「地域旅客運送サービス継続事業」を創設



路線バス等の廃止届出が出る前に、地方公共団体を中心となって、多様な選択肢を検討・協議し、引き続き運送サービスを提供する者を公募により選定した上で、地方公共団体の支援を受けつつ、地域における旅客運送サービスの継続を図ることができる。

## 手 続

路線バス等の維持が困難な状況に関する  
乗合バス事業者等の申し出



地方公共団体が、既存の事業者を含めた  
関係者と、多様な選択肢を検討・協議  
し、実施方針を策定し、公募により新た  
なサービス提供事業者等を選定。



地方公共団体が、サービス提供事業者と連  
携して、地域旅客運送サービス継続実施計  
画を作成、国土交通大臣の認定を受けた場  
合は法律上の特例措置  
(事業許可等のみなし特例等)

## 実施方針に定めるメニュー例

- 地域公共交通利便増進事業等の活用により、可能な限り同一の乗合バス事業者等による同一路線の継続（縮小・変更を含む）を目指す。
- 困難な場合には、①以降のメニューを検討。
  - ① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続（縮小・変更含む）
  - ② コミュニティバスによる継続
  - ③ デマンド交通（タクシー車両による乗合運送（区域運行））による継続
  - ④ タクシー（乗用事業）による継続
  - ⑤ 自家用有償旅客運送による継続
  - ⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院や商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

# ● 輸送資源の総動員による移動手段の確保

## ■ 運送サービスを継続していくための交通手段の見直し（ダウンサイジング等）

- ✓ 地方公共団体、交通事業者等の地域の関係者の協議の下で、路線バスについては効率化や生産性の向上を図るとともに、
- 地域の実情に合わせてダウンサイジング等（車両の小型化、運行経路やダイヤ（頻度等）の見直し等）による最適化を図りつつ、地方公共団体の公的負担によるコミュニティバス、乗合タクシー等の運行を実施するほか、
- 自家用有償旅客運送の活用、スクールバス、福祉輸送等の積極的活用により、地域の暮らしや経済活動に不可欠な移動手段を持続的に確保。

# 地域の実情に合わせた交通手段の見直し(ダウンサイジング等)

路線バス (地域間幹線等)



需要規模に応じた  
効率的・効果的な運行

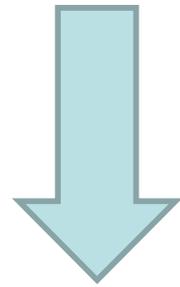
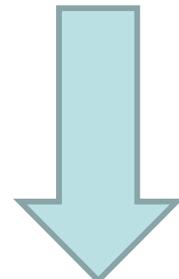
定時定路線

目的地への一定の輸送ニーズ (通学・通院等) を束ねることで効率的にサービスを提供できる。

デマンド型

利用者の輸送ニーズに応じて、運行ルートや乗降場所を柔軟に設定できる。

※ タクシー相乗りの導入に向けて、道路運送法上の通達等の整備を検討中



コミュニティバス  
(定時定路線又はデマンド型)



乗合タクシー  
(デマンド型)



タクシー (乗用) の活用  
(相乗り等) ※



自家用有償旅客運送  
(市町村自ら又はN P O等による運行)



スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービス等の積極的活用



# ● 輸送資源の総動員による移動手段の確保

## ■ 自家用有償旅客運送の実施の円滑化

- ✓ 過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設  
⇒運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化
- ✓ 自家用有償旅客運送の対象となる者について、地域住民のみならず観光客を含む来訪者も対象として明確化  
⇒インバウンドを含む観光ニーズへも対応

## 事業者協力型自家用有償旅客運送

過疎地域等の  
交通事業者  
(バス・タクシー)

ノウハウを活用して協力

自家用有償旅客運送者  
(市町村等)

市町村等が使用権原を有する自家用自動車



運行管理  
車両整備管理

住民ドライバー

(協力の形態)

- ⇒ 交通事業者が運行管理、車両整備管理の委託を受ける。
- ⇒ 交通事業者がNPO等の構成員として参画し、運行管理、車両整備管理を担当する。

### 【期待される効果】

【利用者】  
安全、安心な交通サービスの提供

【自家用有償主体（市町村等）】  
業務負担の軽減、運行ノウハウの活用

【交通事業者】  
委託費の確保等

# ● 効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現

## ■ MaaSの円滑な普及促進に向けた措置 ※MaaS : Mobility as a Service

- ✓ MaaSに参加する交通事業者等が策定する新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設  
⇒ 交通事業者の運賃設定に係る手続をワンストップ化
- ✓ MaaSのための協議会制度を創設  
⇒ 参加する幅広い関係者の協議・連携を促進

## ■ 貨客混載に係る手続の円滑化

- ✓ 鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「貨客運送効率化事業」を創設  
⇒ 旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進

## MaaSの目的・内容

- MaaSとして提供するサービス
- ・複数交通モード横断の経路検索
- ・複数交通モード横断のフリーパス購入
- ・観光施設のチケットの購入
- ・AIオンデマンド交通の予約 等

- 地域課題の解決
- ・移動の利便性向上・公共交通の維持・活性化
- ・高齢者の移動機会の創出
- ・観光地での周遊促進・観光消費の拡大

MaaSの事例 (伊豆地域)



複数交通機関の  
一括フリーパスの提供

## 貨客混載の効果

	人流	物流
課題	地方部における輸送減による収支の悪化	担い手不足
効果	新たな収入源の確保	地方部における物流サービスの確保

「貨客運送効率化事業」を創設し、国土交通大臣の認定を受けた場合における法律上の特例を措置することで、地方部における物流サービスの確保とあわせて、地域における旅客運送サービスの提供の確保を実現

# ● 効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現

## ■ 利用者目線による路線の改善、ダイヤ・運賃の設定 （「競争」の時代から、「協調」の時代へ）

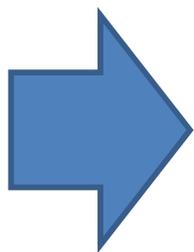
- ✓ 地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障
- ✓ また、独占禁止法のカルテル規制に抵触するおそれから、ダイヤ、運賃等の調整は困難

### ○ 「地域公共交通利便増進事業」を創設

⇒ 路線の効率化のほか、「等間隔運行」や「定額制乗り放題運賃」「乗継ぎ割引運賃（通し運賃）」等のサービス改善を促進

### ○ 独占禁止法特例法により、独占禁止法の適用除外の特例を創設

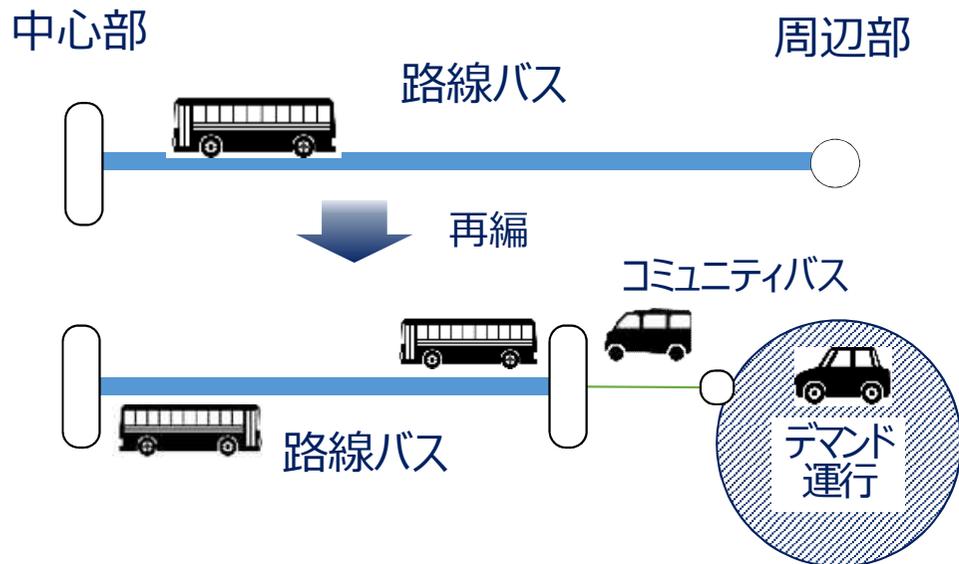
⇒ 乗合バス事業者間等の共同経営について、カルテル規制を適用除外することにより、これまで認められてこなかった複数事業者間でのサービス連携が可能に。



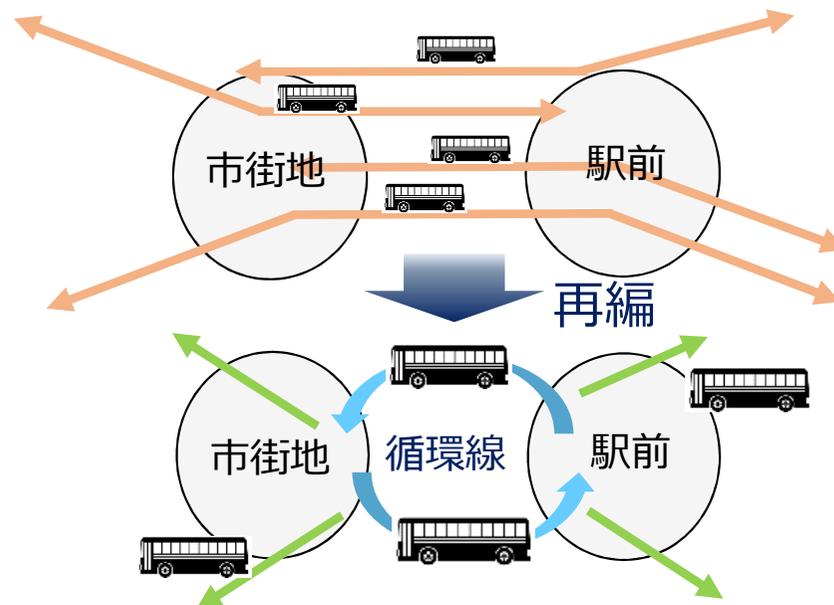
# 利便増進事業の対象となる事業

従来の計画の対象となる事業

## 周辺部への長大路線分割・乗換



## 中心市街地の減便+路線分割・乗換



## 等間隔運行

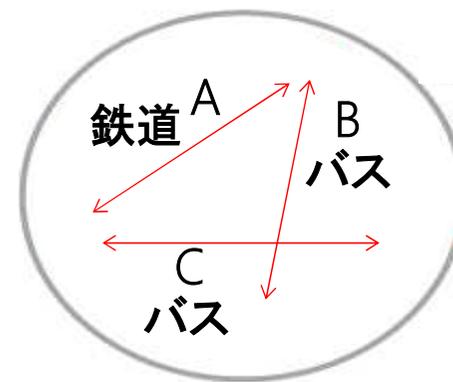
だんご状態のダイヤ



等間隔で利用しやすく

A/B事業者

## 定額制乗り放題運賃



A + B + C  
= 300円 / E  
何回乗っても  
最大300円  
・・・など

利便増進事業で新たに対象とする事業

- 広島市内事業者がネットワーク全体の効率性・利便性を向上させるため、地域で協議して路線網の見直しやサービス連携を行おうとしたところ、公取委から独禁法に抵触するおそれありとの指摘を受け、取組が萎縮。

- 9年 広島都市圏交通体系将来構想検討委員会WG（バス事業者、広島市）による検討。
- 11年～12年 広島都市圏公共交通機関整備検討連絡会議バス分科会（中国運輸局、バス事業者、広島市）による検討。
- いずれも、公取委地方事務所の独禁法に抵触するおそれありとの指摘を受け、頓挫。

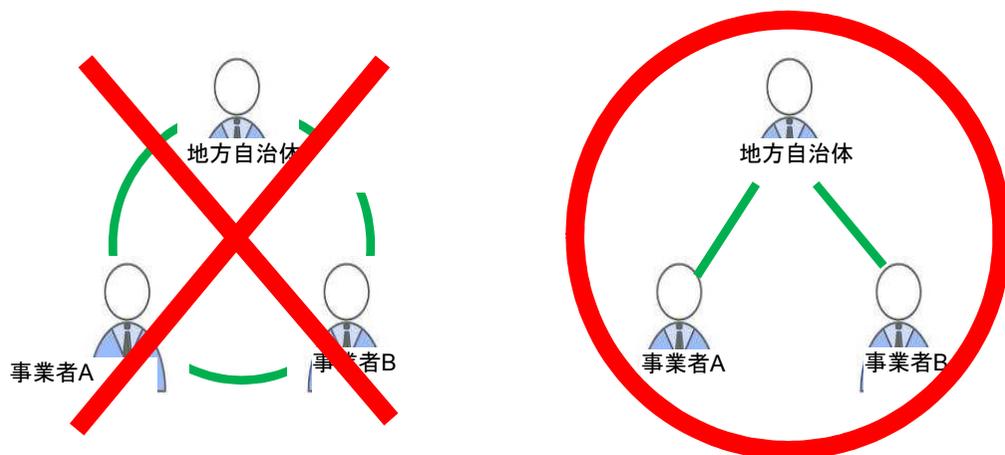
## 検討内容と公取委地方事務所への相談・指摘内容

- 市内複数事業者によるバス路線の再編、ゾーン制共通運賃、共通定期券や運賃プールの導入等によって**市内中心部の過密を整理するとともに、郊外部・中山間地域のネットワークの維持を図る。**
- 公取委地方事務所から、**「運賃」「運行回数」「路線」等の調整は、「不当な取引制限」に当たる**との指摘

# これまで複数事業者間の連携として認められてきたケース

自治体が事業者と個別に調整し  
各事業者が独自に決定

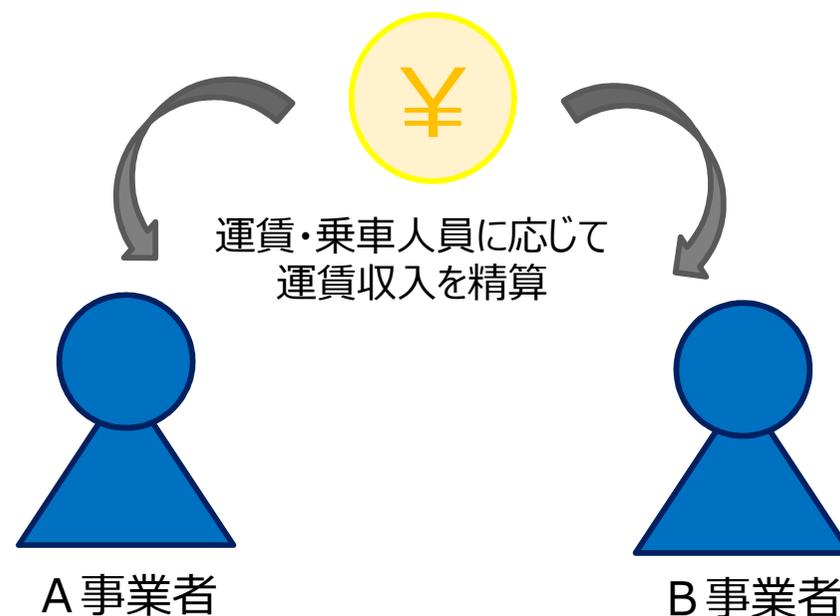
路線の再編、運行時刻の設定など



地方公共団体が各事業者と個別に調整し、それぞれの事業者が独自に路線や運行時刻などを決定した場合には、原則として認められる。

運賃・乗車人員に応じて配分

共通乗車券の発行や乗継ぎ割引の設定など

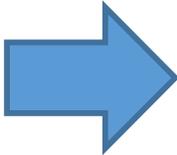


各事業者の運賃・乗車人員に応じて運賃収入を精算するなど競争性が確保される場合には、原則として認められる（運賃プールは不可）。

令和2年5月、独占禁止法特例法が成立。これにより、独占禁止法の特例が設けられ、事業者間で直接調整を行うことや、運賃プール等による収入調整が可能に。

## 目的

この法律は、人口の減少等により乗合バス事業者及び地域銀行（「特定地域基盤企業」と総称）が持続的にサービスを提供することが困難な状況にある一方で、当該サービスが国民生活及び経済活動の基盤となるものであって、他の事業者による代替が困難な状況にあることに鑑み、合併その他の行為について独禁法の特例を定め、特定地域基盤企業の経営力の強化、生産性の向上等を通じて、将来にわたってサービスの提供の維持を図ることにより、地域経済の活性化及び地域住民の生活の向上を図り、もって一般消費者の利益を確保するとともに、国民経済の健全な発展に資することを目的とする。

- 
- ✓ 「一般消費者の利益の確保」は独占禁止法の最終目的と同じ。独占禁止法は「公正且つ自由な競争を促進」することによりこれを実現。
  - ✓ 一方、独占禁止法特例法では、独占禁止法の適用除外を措置し、「将来にわたってサービスの提供の維持を図ること」により実現。

## 構成

1. **総則** - 法律の目的（上記）、定義（乗合バス事業者（地域一般乗合旅客自動車運送事業者）・地域銀行等）
2. **合併等の認可等**
  - 主務大臣の認可を受けて行う特定地域基盤企業（乗合バス・地域銀行）・親会社の合併等には独禁法を適用しない
  - 申請者による基盤的サービス維持計画の提出、主務大臣の認可基準、公取委との協議
  - 主務大臣による事後的な適合命令（公取委からの措置請求が可能）
3. **共同経営（カルテル）の認可等**
  - 国土交通大臣の認可を受けて行う乗合バス等の共同経営には独禁法を適用しない
  - 申請者による共同経営計画の提出、法定協議会への意見聴取、国土交通大臣の認可基準、公取委との協議
  - 国土交通大臣による事後的な適合命令（公取委からの措置請求が可能）
4. **雑則・罰則** - 主務大臣（乗合バス→国土交通大臣、地域銀行→内閣総理大臣）、適合命令違反への罰則等
5. **附則** - 10年以内に本法を廃止するものとする旨等

## 1. 適用除外の対象になる共同経営によるサービス内容

- ① ネットワーク内の路線・運行系統について、利用者が一定の条件の範囲内で地域公共交通を利用することができる運賃・料金の設定
  - － 定額制乗り放題 等
- ② ネットワーク内の路線・運行系統の共同・分担運行
  - － 「ハブ・アンド・スポーク型」のネットワーク再編 等
- ③ ネットワーク内の路線・運行系統の運行回数・運行時刻の設定
  - － 等間隔運行、パターンダイヤ 等



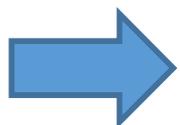
これらのサービスと併せて行う運賃プール等による収入調整も可能に。

これにより、これまで進んでこなかった複数事業者間の円滑な連携を促進。

## 2. 事業者による申請・共同経営計画の提出

- 共同経営の認可を受けようとする乗合バス事業者等（乗合バス事業者又は公共交通事業者）は、あらかじめ法定協議会（※）への意見聴取を経たうえで、共同経営計画を国土交通大臣に提出。

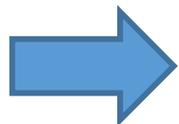
※地域公共交通活性化再生法の法定協議会



地域の交通政策との調和と、地域住民の意見反映を図る。

### 記載事項

- ①申請者に関する事項、②対象の区域（計画区域）・路線等、③共同経営の内容、④運賃プールに関する事項、⑤共同経営の目標（収益性・人員数・車両数等の改善目標、サービス維持の目標）、⑥実施期間、⑦その他必要な事項



収益性だけでなく、運転者数や車両数などを目標として位置づけ。

### 3. 国土交通大臣による共同経営の認可 (※)

- ① 計画区域内に、基盤的サービスに係る路線であって、収支が不均衡な状況にある路線が存すること。(=赤字路線があること)
- ② 共同経営により、基盤的サービスに係る事業の改善が見込まれるとともに、その改善に応じ、計画区域内において基盤的サービスの提供の維持が図られること。
- ③ 地域公共交通活性化再生法の基本方針に照らして適切なものであること。
- ④ 利用者に対して不当な不利益を生ずるおそれがあると認められないこと。
- ⑤ 基盤的サービスの提供の維持を図るために必要な限度を超えない範囲内のものであること。  
※ 認可に際し、国土交通大臣は公取委に協議しなければならない。

### 4. 事後の監督

- 国土交通大臣は、認可基準（①を除く。）に適合するものでなくなったと認めるときは、適合命令。

# 改正法・特例法のポイント

- 地域が自らデザインする地域の交通
- 輸送資源の総動員による移動手段の確保
- 効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現