

持続可能な地域公共交通の実現に向けて

令和2年11月

国土交通省 総合政策局 地域交通課

課長補佐 杉田 茂樹

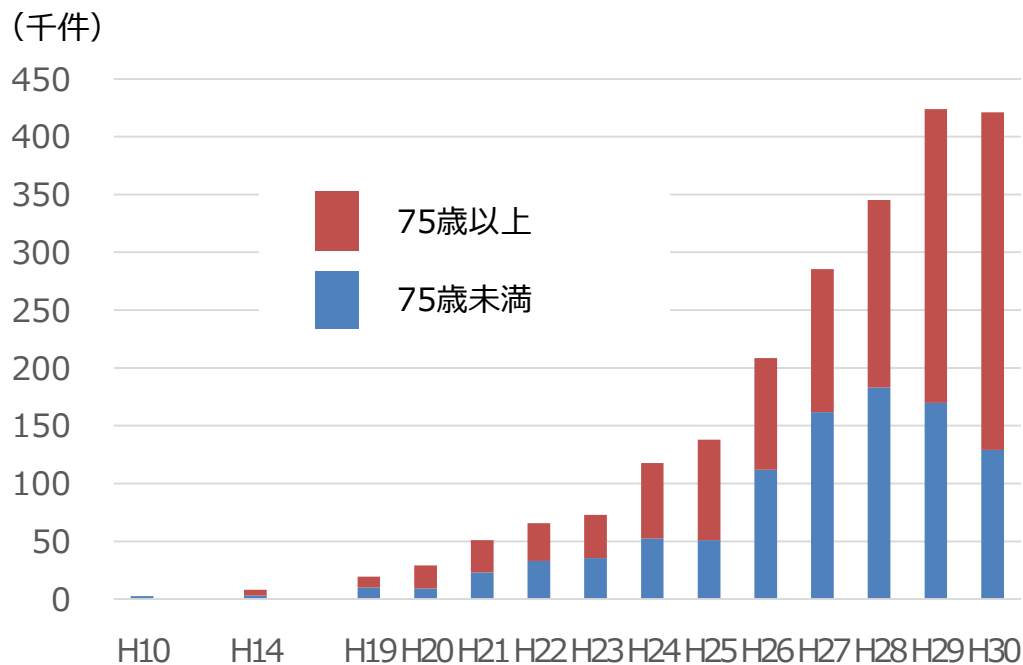
本日、お話ししたいこと

- 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

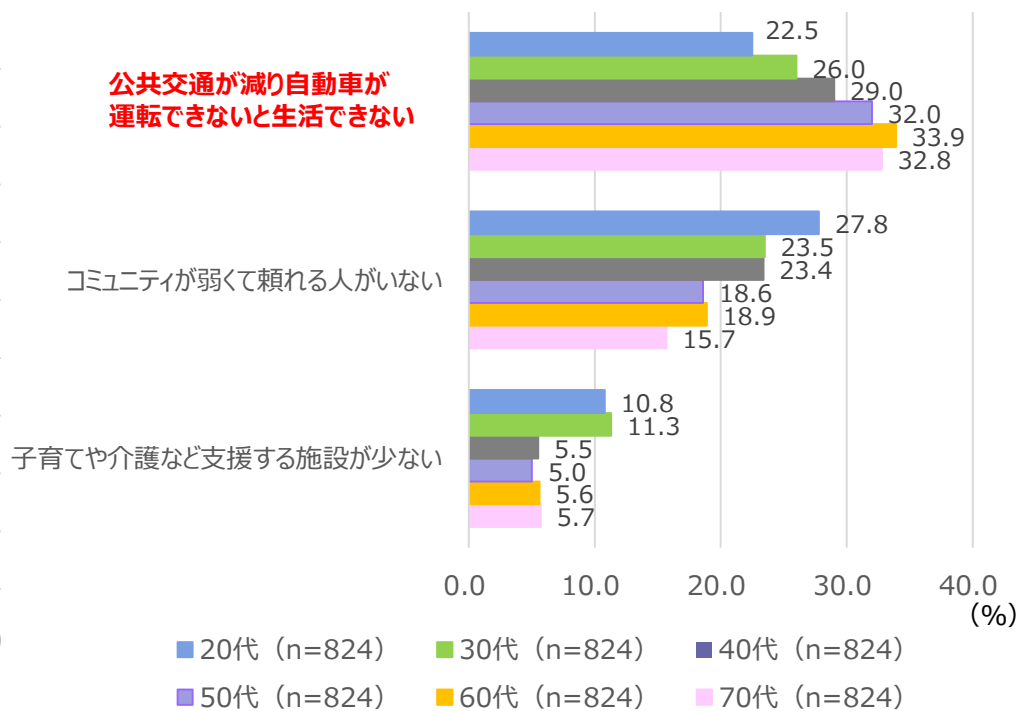
- 高齢者の免許返納の数は、近年大幅に増加。
- 高齢者を中心に、公共交通がなくなると生活できなくなるのではないか、という声大きい。

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

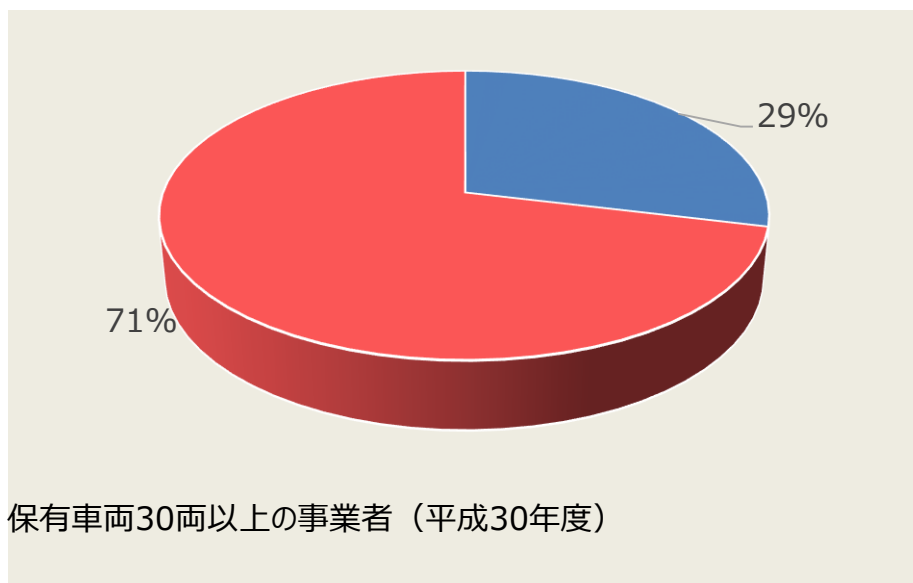
現居住地に対する将来の不安は、公共交通の減



(出典) 国土交通省総合政策局作成

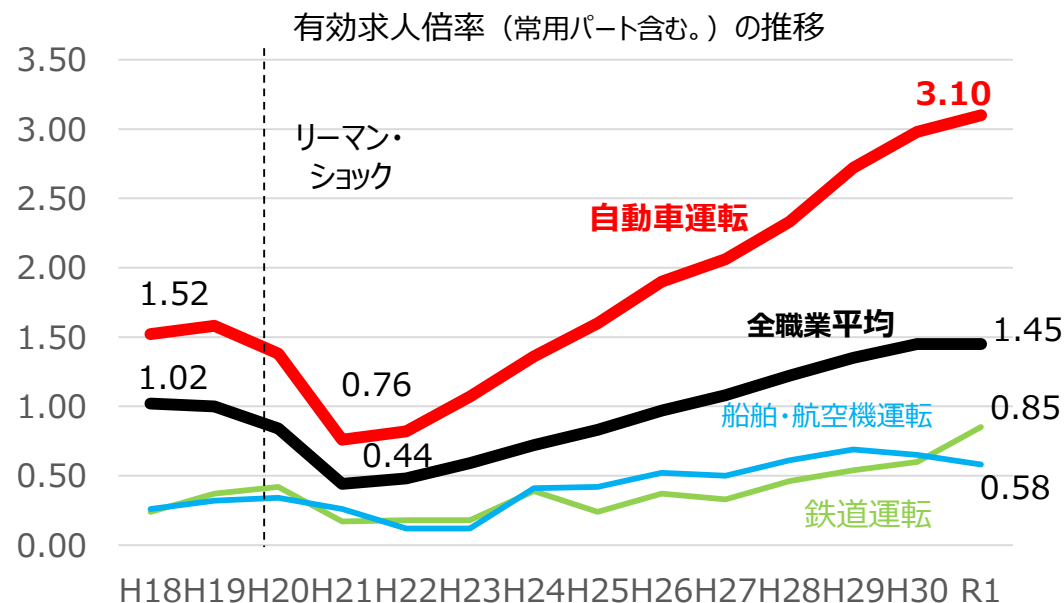
- 全国の約7割のバス事業者において、一般路線バス事業の収支が赤字。
- 自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍。

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

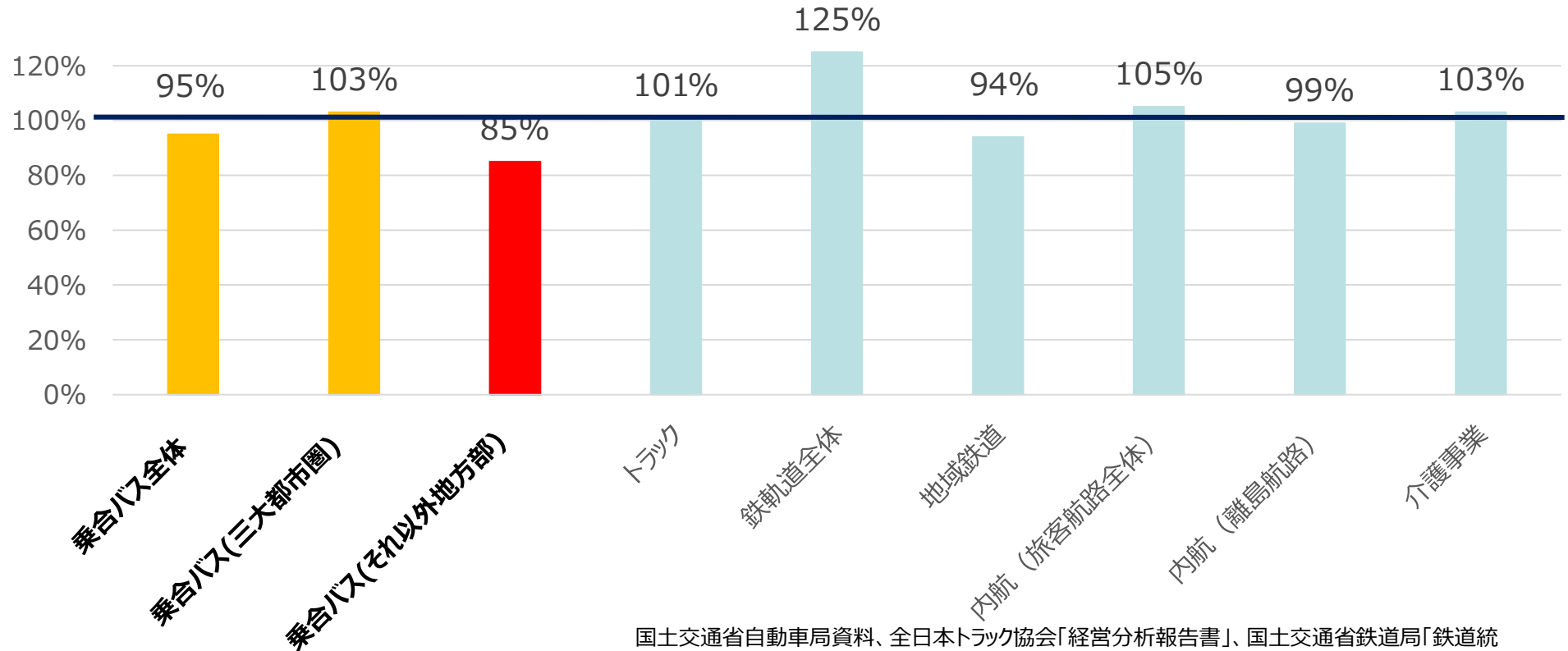
自動車運転事業の人手不足



(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）

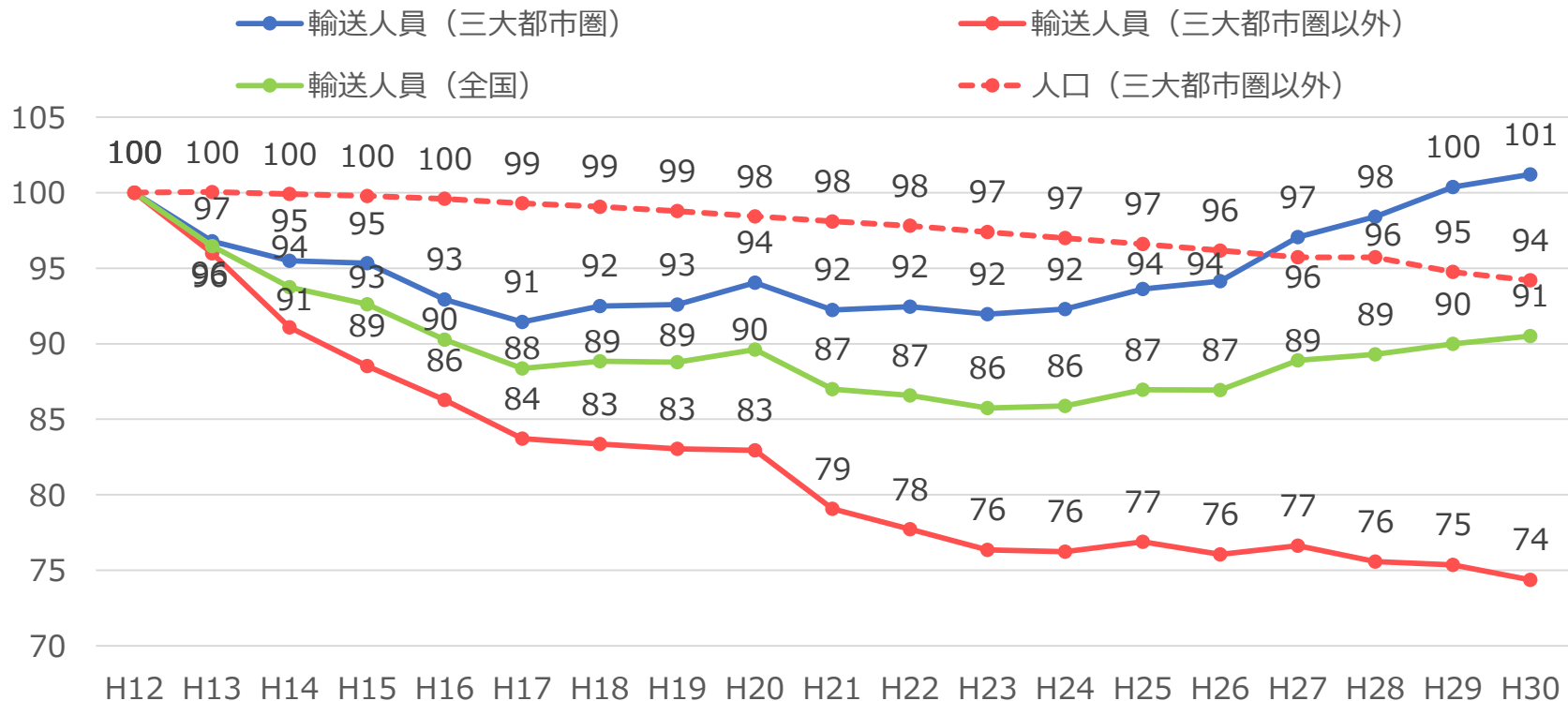


国土交通省自動車局資料、全日本トラック協会「経営分析報告書」、国土交通省鉄道局「鉄道統計年報」、国土交通省海事局「海事レポート」、厚生労働省「度介護事業経営実態調査結果」より、国土交通省総合政策局交通作成
乗合バスはH30、それ以外はH28

- 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

地方部の乗合バスの収支の悪化

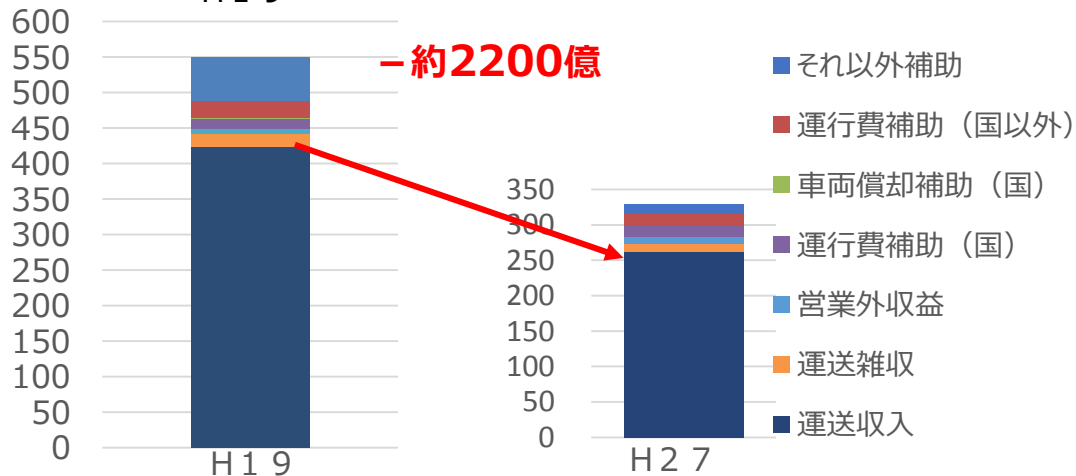
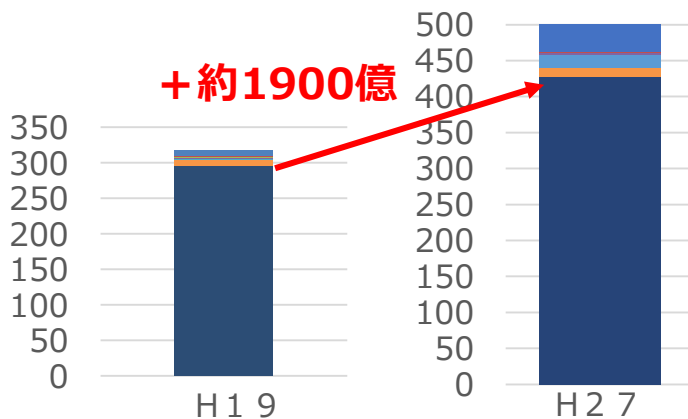
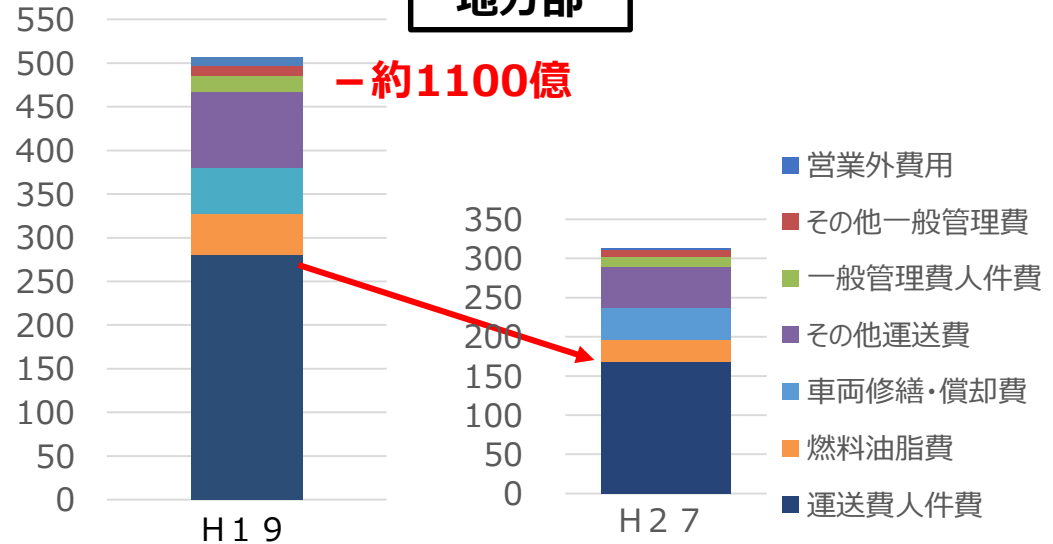
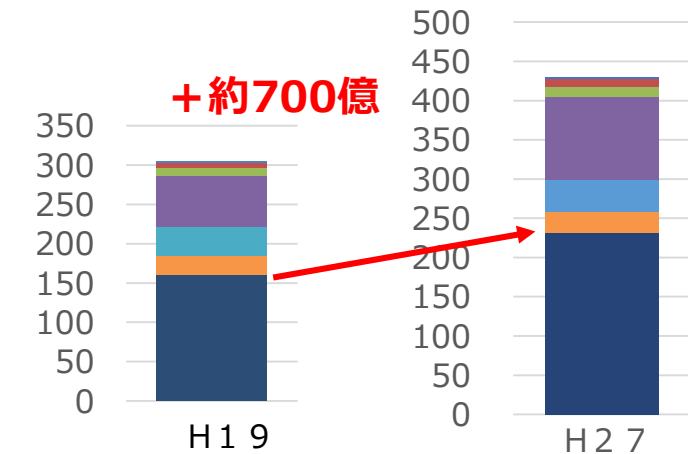
- 平成19年から平成28年の間で、大都市圏では費用増加しているが収入も増加。
- 一方、地方部では費用が減少しているが、それを上回って収入も減少。特に、人件費の圧縮が顕著。

費用

収入

三大都市圏

地方部



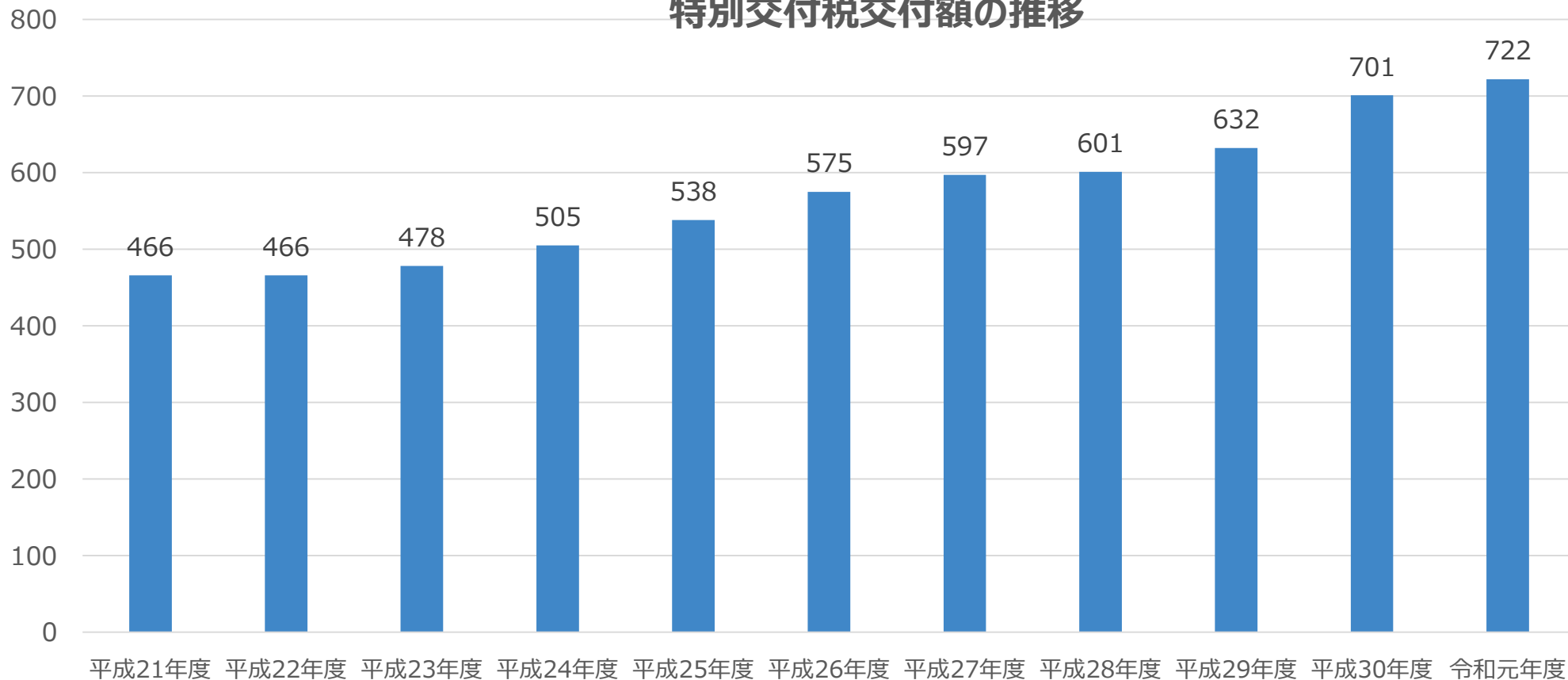
地域公共交通の確保に関する地方負担の増加

- 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

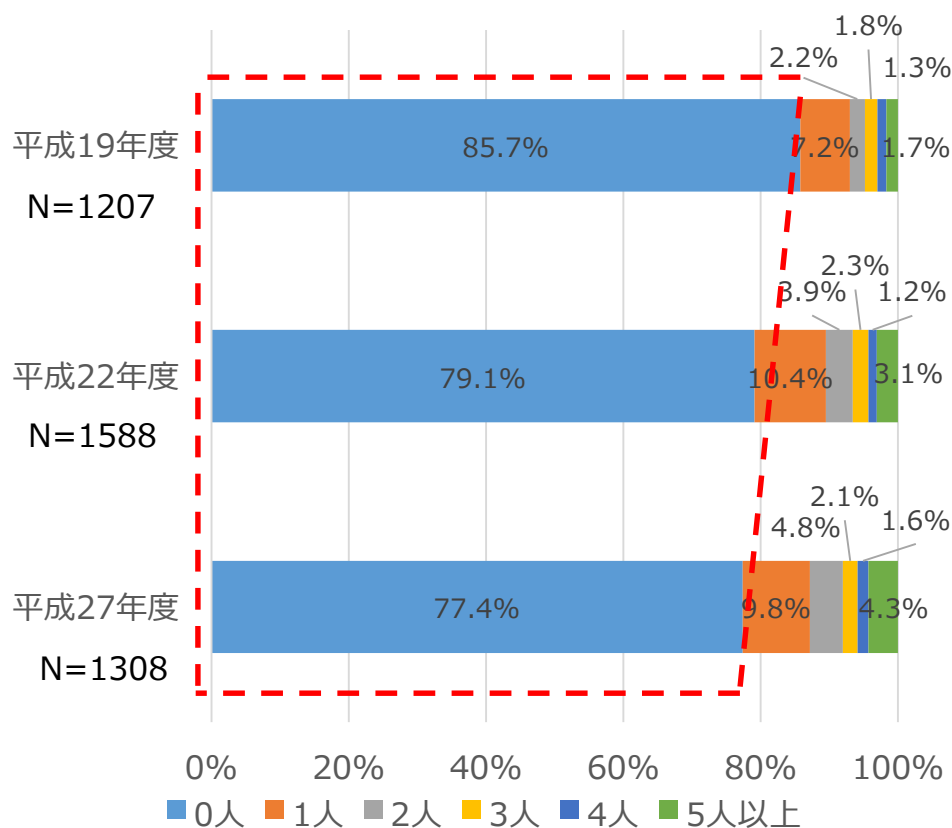
(億円)



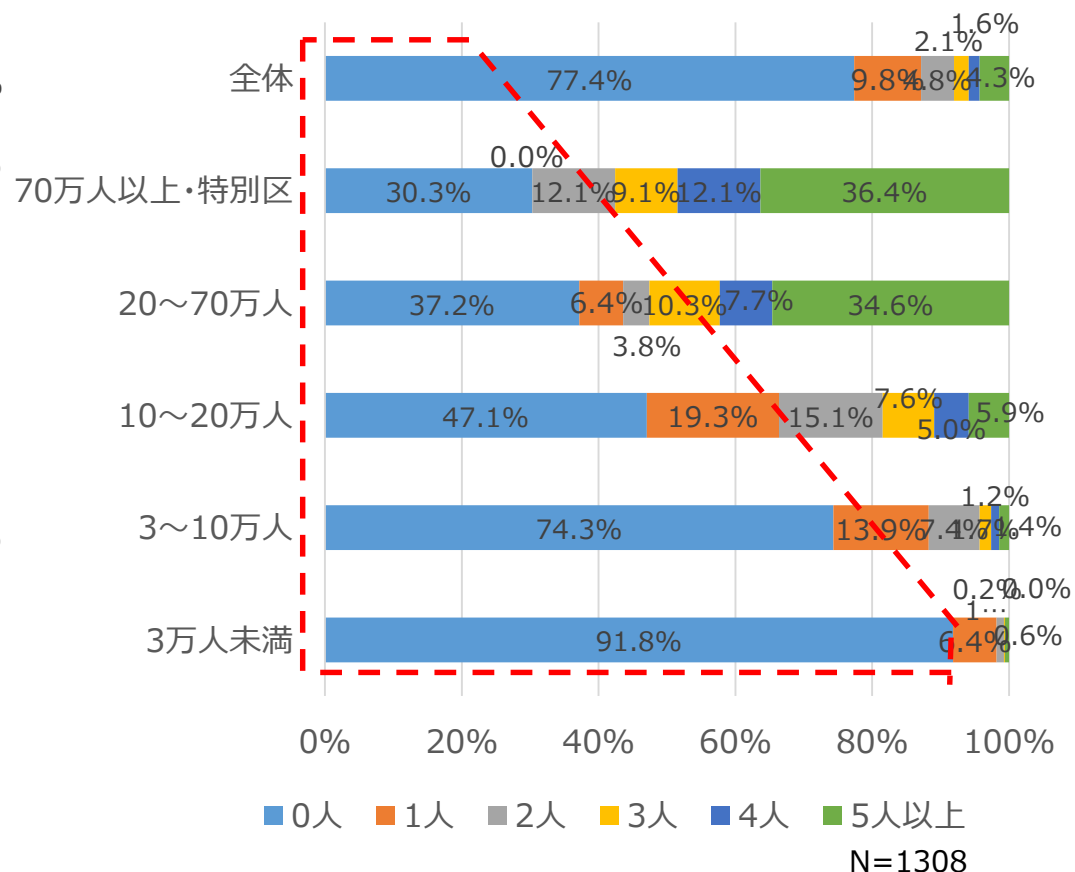
※総務省資料より、国土交通省総合政策局作成

■ 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

- H12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 10月：国内旅客船事業（海上運送法）の規制緩和
- H14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
- H18年 10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

- H19年 10月：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」施行
- H23年 : 「地域公共交通確保維持改善事業」創設
- H26年 11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。

コンパクト・プラス・ネットワークのための計画制度

- 都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の構造を見渡しなが、**居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導**と、それと連携して、公共交通の改善と地域の輸送資源の総動員による**持続可能な移動手段の確保・充実**を推進。
- 必要な機能の誘導・集約に向けた市町村の取組を推進するため、**計画の作成・実施を予算措置等で支援**。

立地適正化計画（市町村が作成）

【改正都市再生特別措置法】(平成26年8月1日施行)

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

拠点エリアへの医療、福祉等の都市機能の誘導

◆都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進

- 誘導施設への税財政・金融上の支援
- 福祉・医療施設等の建替等のための容積率の緩和
- 公的不動産・低未利用地の有効活用

◆歩いて暮らせるまちづくり

- 歩行空間の整備支援

歩行空間や自転車利用環境の整備

◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- 誘導したい機能の区域外での立地について届出、市町村による働きかけ
- 誘導したい機能の区域内での休廃止について届出、市町村による働きかけ

居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

公共交通沿線への居住の誘導

◆区域内における居住環境の向上

- 住宅事業者による都市計画等の提案制度

◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- 一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ

多極ネットワーク型コンパクトシティ

拠点間を結ぶ交通サービスを充実

乗換拠点の整備

ダイヤ・運賃等の調整による公共交通サービスの改善

従来の公共交通機関に加え、地域の輸送資源の総動員による移動手段の維持・確保

地域公共交通計画（市町村・都道府県が作成）

【改正地域公共交通活性化再生法】

(公布:令和2年6月3日、施行:公布から6ヶ月以内)

◆まちづくりとの連携

◆地方公共団体が中心となった地域公共交通ネットワークの形成の促進

①地域公共交通利便増進実施計画

- 路線等の見直し
- 等間隔運行、定額制乗り放題運賃等のサービスを促進等

②地域旅客運送サービス継続実施計画

- 路線バス等の維持が困難な場合に、地方公共団体が、関係者と協議の上、公募により代替する輸送サービス（コミュニティバス、デマンド交通、タクシー、自家用有償旅客運送、福祉輸送等）を導入

立地適正化計画

地域公共交通計画

連携

好循環を実現

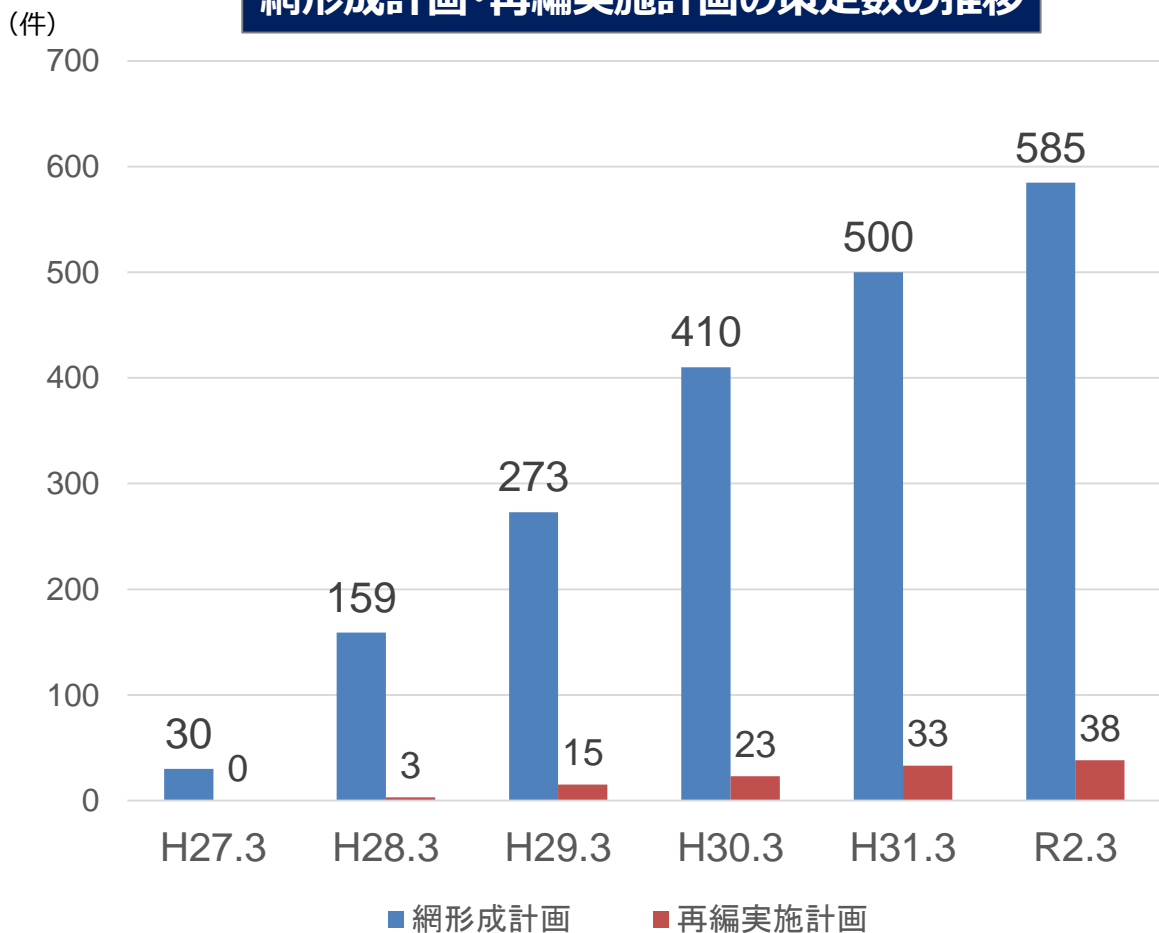
国土交通大臣の認定

関係法令の特例・予算支援の充実

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

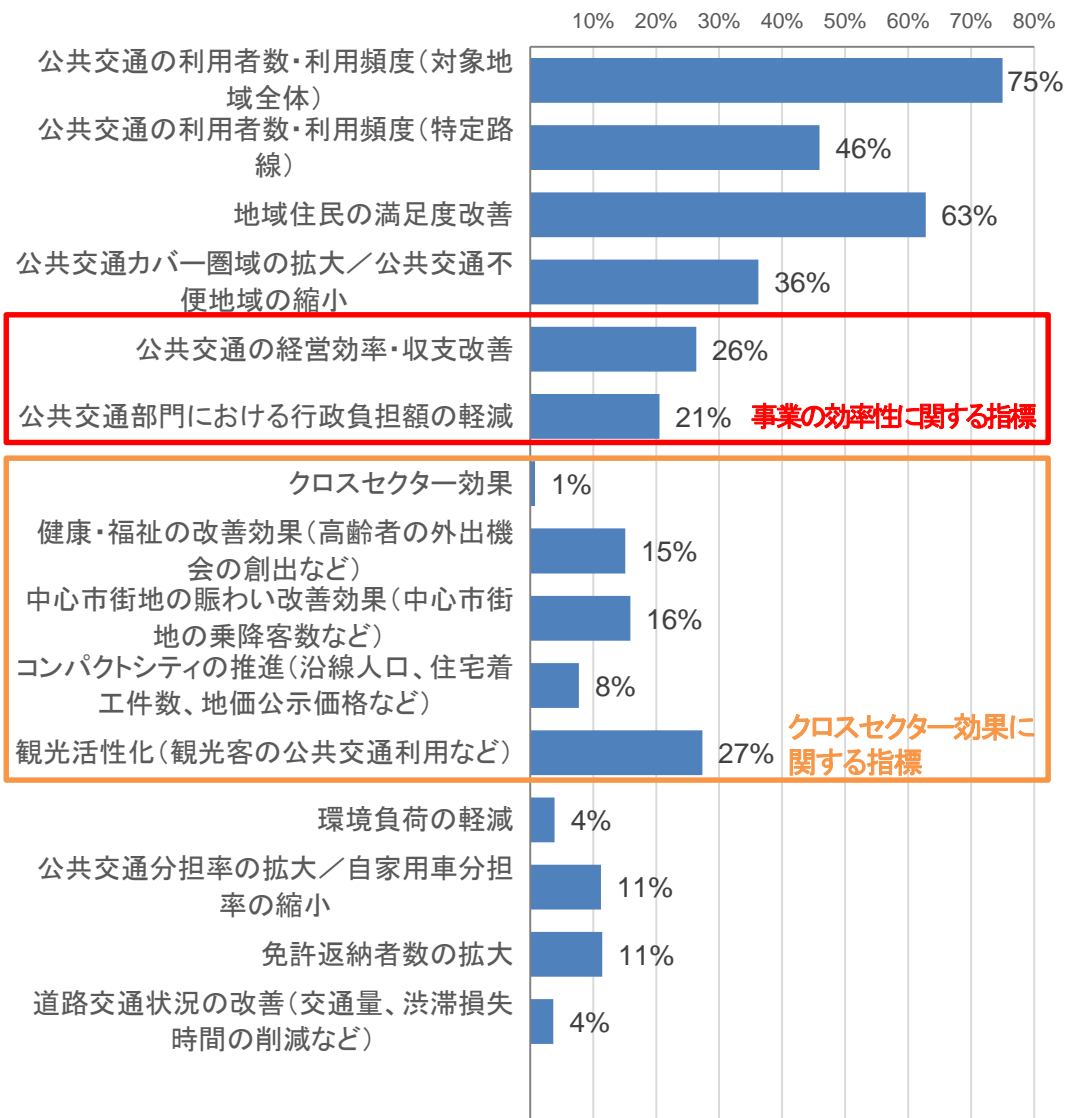
単独	市町村単独	527 (90.1%)
	複数市町村	26件 (4.4%)
広域	県+市町村	27件 (4.6%)
	県(全域)	5件 (0.9%)
合計		585件

● これまでの地域交通政策

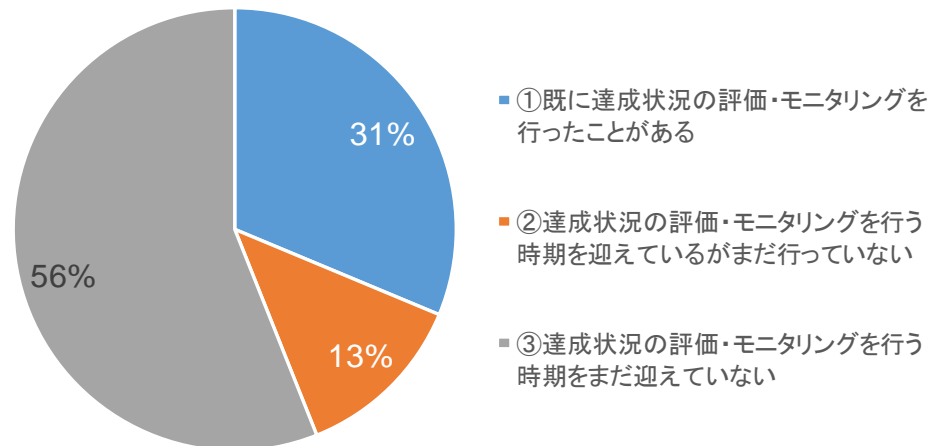
■ 定量的な目標設定、実施状況の分析・評価の現状

- ✓ 「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。

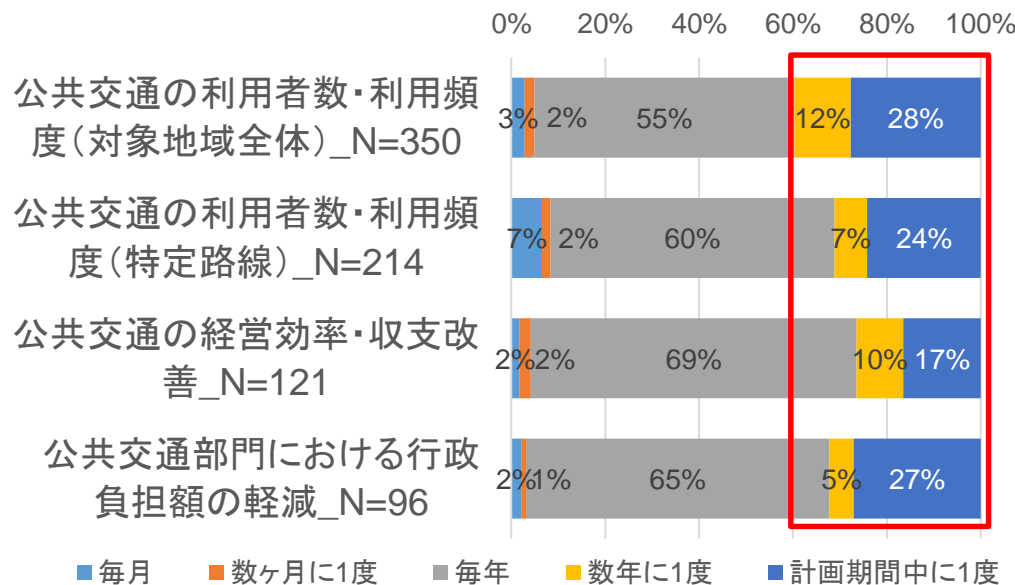
● 網形成計画等での数値指標の設定状況 (N=516)



● 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

今般新たに追加

網形成計画と同様

**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

基本方針 (国土交通大臣・総務大臣が策定)

地域公共交通計画 (改正前:地域公共交通網形成計画)

(原則として全ての地方公共団体が策定)

- 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)を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応。
- 定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等により、データに基づくPDCAを強化。

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)

新地域旅客運送事業計画

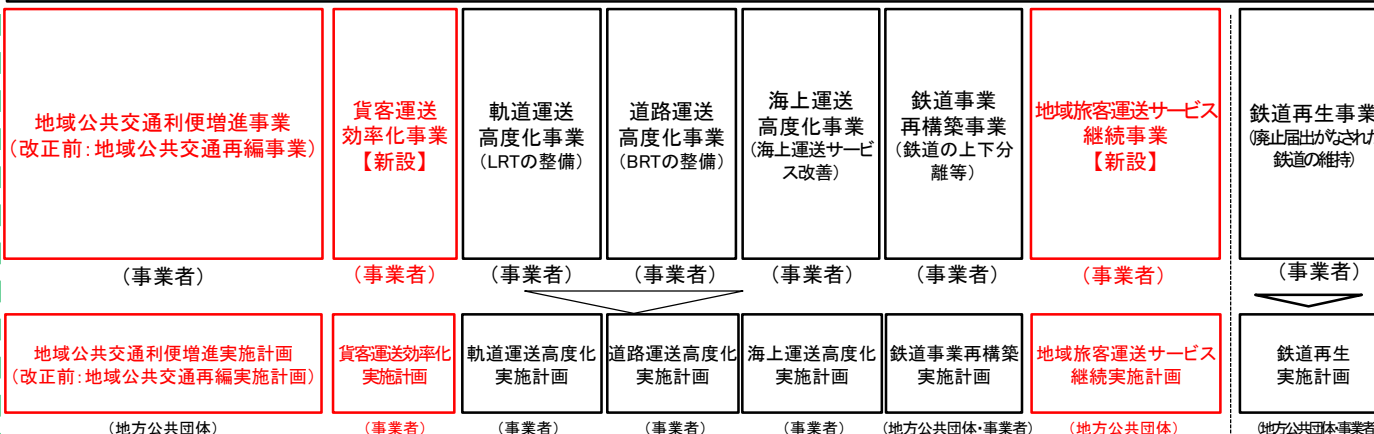
(DMV、水陸両用車等)
(事業者)

新モビリティサービス事業計画

【新設】
(事業者)

地域公共交通特定事業

(必要に応じて地域公共交通計画(改正前:地域公共交通網形成計画)に事業実施を記載できる)



<独占禁止法特例法にのみ適用措置>

共同経営計画

(事業者)

国土交通大臣が認可

法律の特例措置
(独占禁止法のカルテル規制の適用除外)

国土交通大臣が認定

法律の特例措置

国土交通大臣へ届出

法律の特例措置

国土交通大臣が認定

法律の特例措置

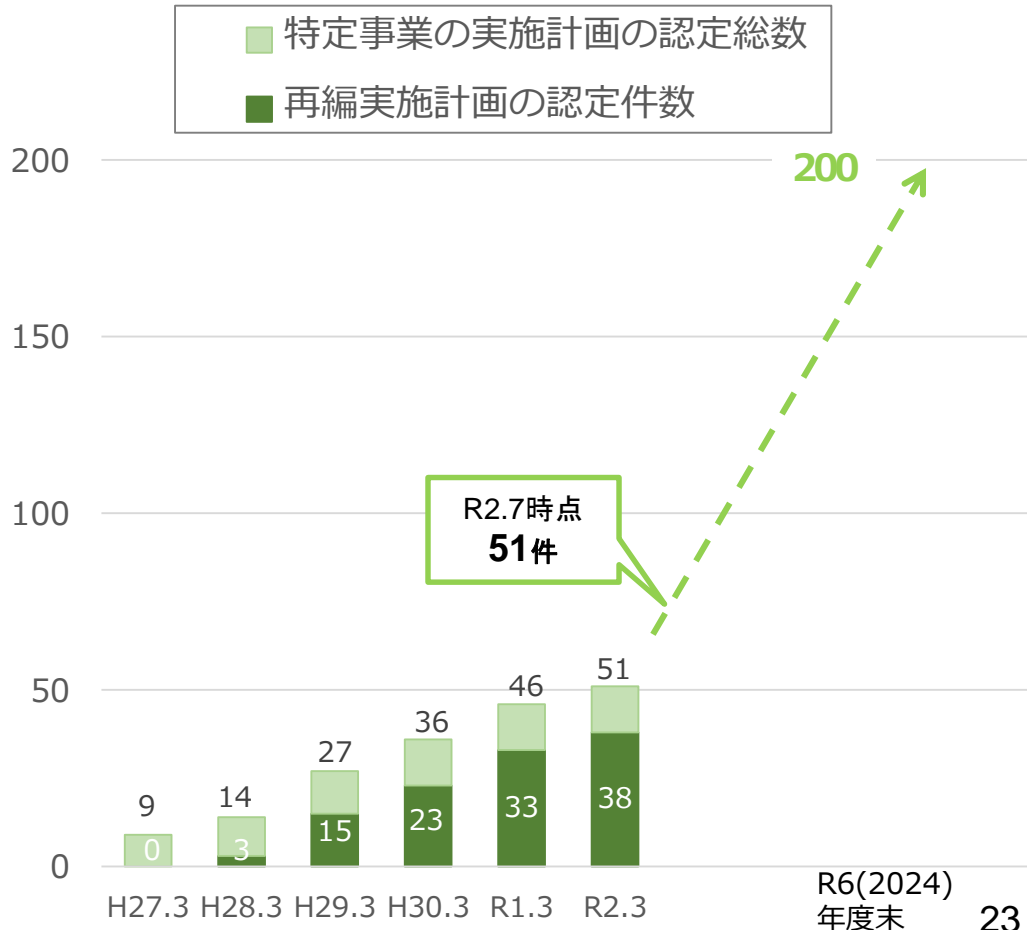
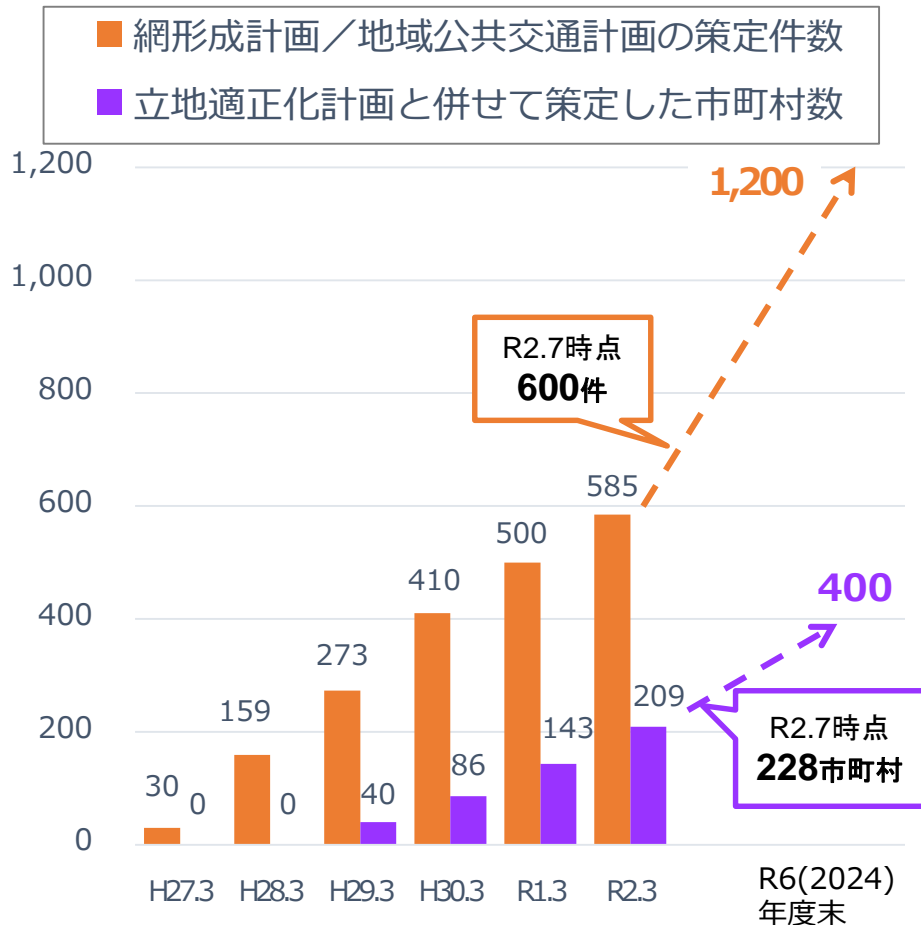
法律の特例措置

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



- 地域公共交通計画の作成に当たっては、「定量的な目標設定」（法第5条第4項）と「毎年度の調査、分析及び評価の実施」（法第7条の2第1項）に努めること。

【定量的な目標の設定に当たって】

- ◆ 具体的には、「利用者数、収支、公的負担額」等の指標を定めること（省令事項案）



【評価の実施に当たって】

- ◆ 施策の実施状況について、関係者で議論の上、毎年度調査、分析及び評価を行うこと
- ◆ 必要に応じて地域公共交通計画の見直しを行うこと
- ◆ 調査、分析及び評価を行ったときは、その結果を国へ送付すること

目標設定・評価の例

地域公共交通計画の目標

1. 公共交通の利便性を向上させ、利用者を増加させる。

指標 1
公共交通利用者数
○人（××年）⇒○人（△△年）

2. 持続可能な移動手段を確保するため、収支率の改善を図る。

指標 2
◆◆線の収支率
○%（××年）⇒○%（△△年）

⋮

評価に関する事項

基本的な方針で定めた事業内容については、以下のスケジュールで評価

指標 1
6ヶ月ごと協議会に、■■社、▲▲社が、自社のデータを基に報告

指標 2
1年ごと開催する協議会に、▼▼市において、「□□統計調査」に基づき報告

⋮

望ましくない目標設定・評価の例

形成計画の目標

公共交通の利便性を向上させ、利用者を増加させる。

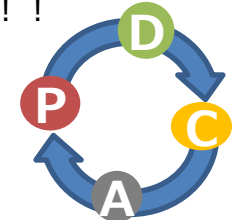
数値指標なし…

⋮

いつ、何を、誰が、どのように、やるかが具体的に書かれていない
⇒取組が形骸化するおそれ

評価に関する事項

P D C A サイクルを回します！！



● 地域が自らデザインする地域の交通

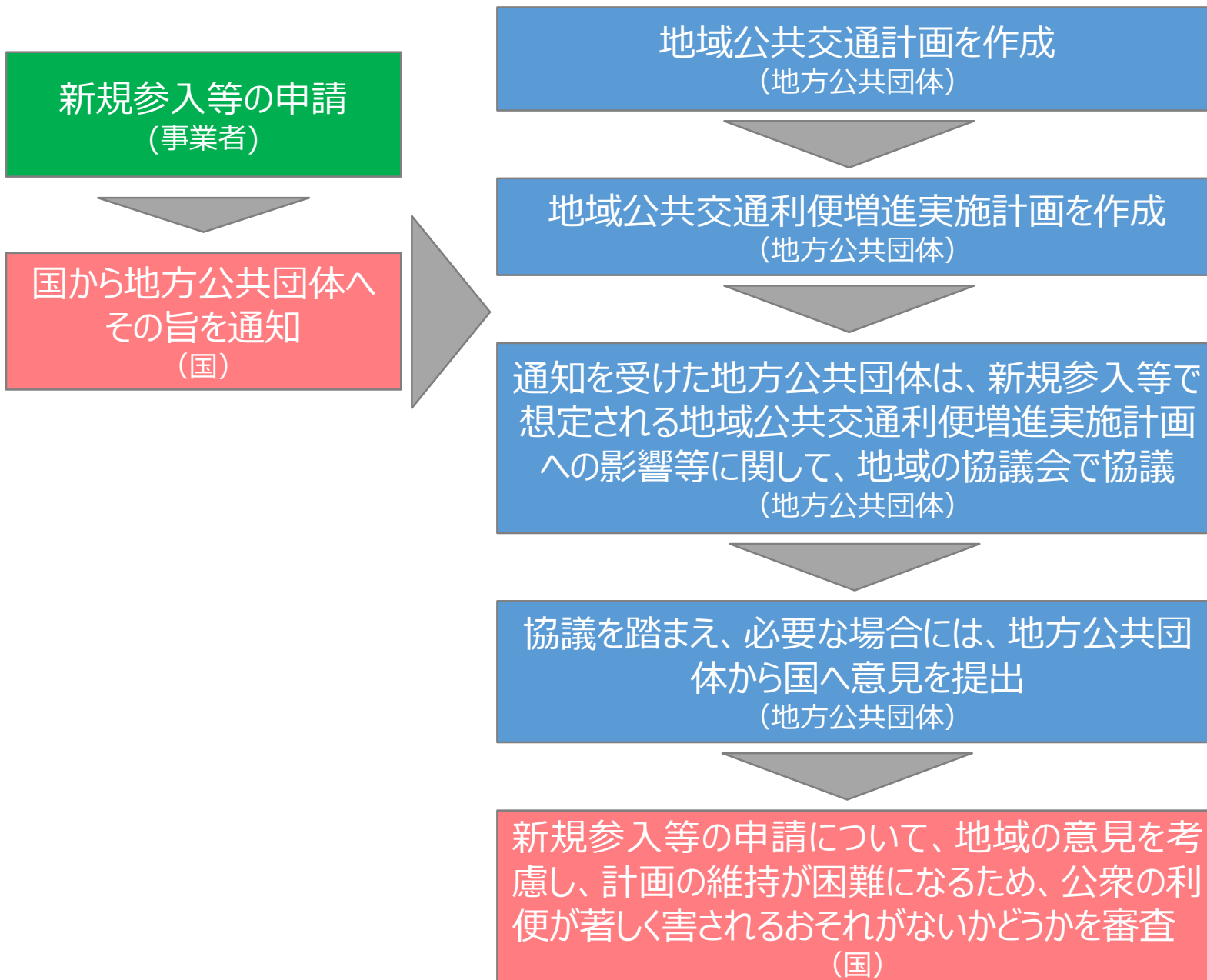
■ 地域における協議の促進

- ✓ 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。

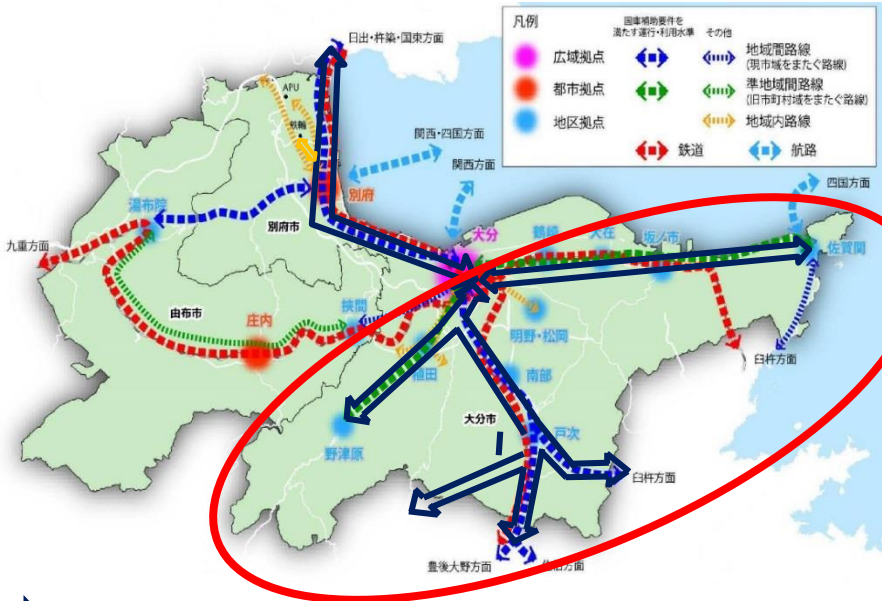
■ 都道府県への要請

- ✓ 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

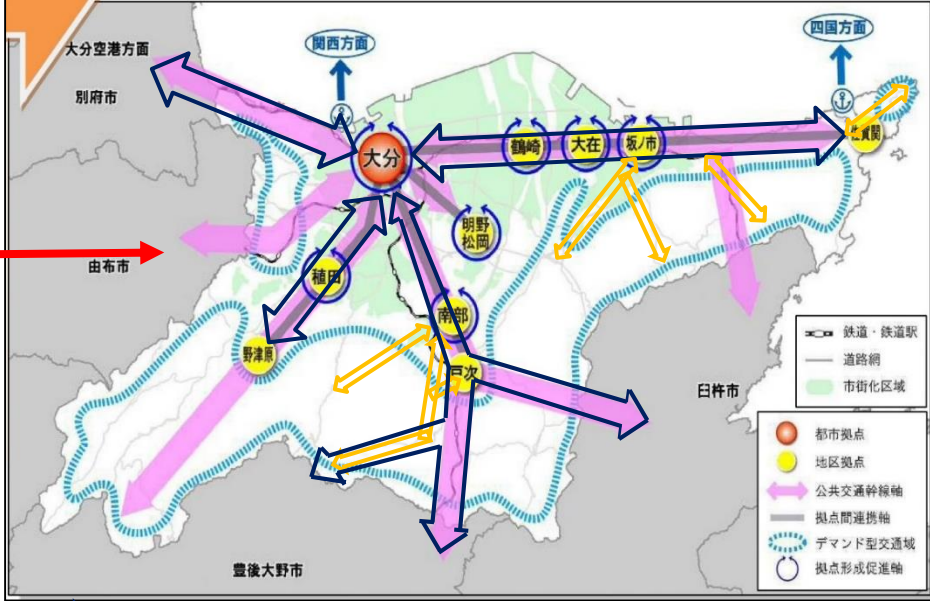
大分県中部圏における公共交通ネットワークの形成方針



⇒ 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

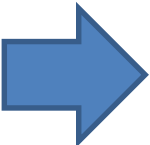
⇒ 補助対象フィーダー系統

- 輸送資源の総動員による移動手段の確保

● 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

- 地域旅客運送サービス継続事業において、地方公共団体が継続事業者を選定する方法を公募によるものとする。
- また、地方公共団体は、公募に際して、当該公募の実施に関する方針（実施方針）を示して行うものとする。

実施方針の記載事項

①実施区域

- ・ 継続事業を実施する区域を記載
- ・ 地域公共交通計画の計画区域内に含まれる必要があるが、その中の一部の区域を設定することも可能

②現に実施されている特定旅客運送事業の状況

- ・ 維持が困難と見込まれるに至った路線等において、現在提供されているサービス水準（路線、ダイヤ、運賃等）等を記載

③引き続き実施する運送（継続旅客運送）の内容

- ・ 継続旅客運送のサービスの種類（乗合バス・家用有償旅客運送等）や態様（路線定期・区域運行等）等を記載

④継続旅客運送を実施する者の条件

- ・ 事業所所在地や事業規模（車両数、人員数等）などのほか、輸送実績や欠格事項等を記載

⑤地方公共団体による支援の内容

- ・ 運行費に係る補助金や運行委託費等の予算措置
- ・ 地域住民と連携した利用促進策 等を記載

⑥実施予定期間

- ・ 継続事業の実施予定期間を記載
- ・ 地域公共交通計画の計画期間内で、適切な期間を設定することが必要

⑦公募の期間

- ・ 公募を実施する期間を記載

⑧選定の方法

- ・ 公募型プロポーザル方式等の選定方法や、選定委員会の設置など選定に係る手順等を記載

⑨その他必要な事項

- ・ 公募にあたって地方公共団体が必要と認める事項（申し込みにあたって必要な書類等）を記載

● 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

● 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（マース：Mobility as a Service）とは、

- 地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ検索・予約・決済を一括で行うサービス
- 手段としてスマホアプリ等を用いることが多い。
- 新たな移動手段（シェアサイクル等）や移動目的に関連したサービス（観光チケットの購入等）も組み合わせることが可能



地域が抱える課題の解決

地域や観光地における移動の利便性向上

既存公共交通の有効活用

交通安全とマイカー依存からの脱却

外出機会の創出と地域活性化

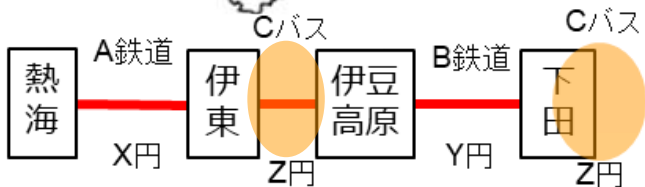
スマートシティの実現

MaaSの目的・内容

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



○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の購入
- 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

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



貨客混載(鉄道)



貨客混載(乗合バス)

● 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。



地域公共交通再編事業と地域公共交通利便増進事業の比較

地域公共交通再編事業

考え方

地方公共団体が中心となって、バス路線網の見直し等により地域公共交通を再編する取組を通じて、コンパクトなまちづくりと連携しつつ、面的な公共交通ネットワークの再構築を図る。

事業の内容（法第2条第11項、施行規則第9条の2）

- 地域公共交通の再編をするための以下の事業
 - ① 特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更
 - ② 他の種類の旅客運送事業への転換
 - ③ 自家用有償旅客運送による代替
 - ④ ①～③と併せて行う事業
 - ・乗継円滑化のための運行計画の改善
 - ・共通乗車船券の発行
 - ・乗継割引運賃、乗降場の改善、乗継に関する分かりやすい情報提供、ICカードの導入 等

関係者の同意（法第27条の2第3項、施行規則第34条）

地方公共団体は、再編実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、**特定旅客運送事業者等の全て**の同意を得なければならない。

- ※ 特定旅客運送事業者等
- ① その全部又は一部の区間又は区域が当該再編事業を実施する区域内に存する路線若しくは航路又は営業区域に係る特定旅客運送事業を営む全ての者
 - ② ①の全部又は一部の者に代わって当該特定旅客運送事業に係る路線もしくは航路又は営業区域において旅客運送事業を営もうとする者
 - ③ ①の全部又は一部の者に代わって当該特定旅客運送事業に係る路線又は営業区域において自家用有償旅客運送を行おうとする者

地域公共交通利便増進事業

考え方

地方公共団体が中心となって、路線ネットワークにとどまらず、運賃やダイヤ等の見直しも含めた利用者の利便の増進に資する取組を通じて、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図る。

事業の内容（法第2条第13項）

- 利用者の利便を増進するための以下の事業
 - ① 特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更
 - ② 他の種類の旅客運送事業への転換（**自家用有償旅客運送からの転換を含む**）
 - ③ **自家用有償旅客運送の導入、路線若しくは運送の区域の変更**
 - ④ **運賃又は料金**の設定
 - ⑤ **運行回数又は運行時刻**の設定
 - ⑥ **共通乗車船券**の発行
 - ⑦ ①～⑥と併せて行う事業
 - ・乗継ぎ円滑化のための運行計画の改善
 - ・乗降場の改善
 - ・乗継ぎに関する分かりやすい情報提供
 - ・**ICカード又は二次元コード**の導入 等

※ ・赤字は改正により新たに追加された取組内容
・斜体は省令事項案

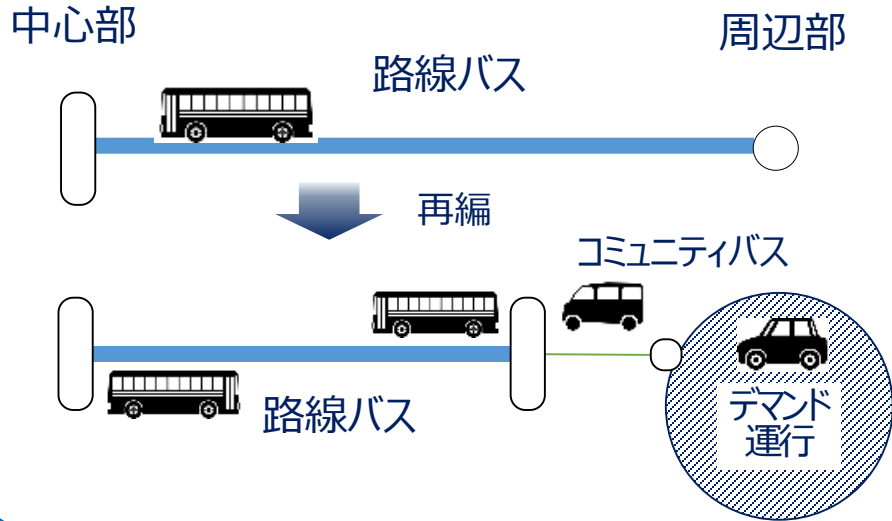
関係者の同意（法第27条の16第3項）

地方公共団体は、利便増進実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、**①利便増進事業を実施しようとする者及び②事業に関係を有する者として地方公共団体が必要と認める者**の同意を得なければならない。

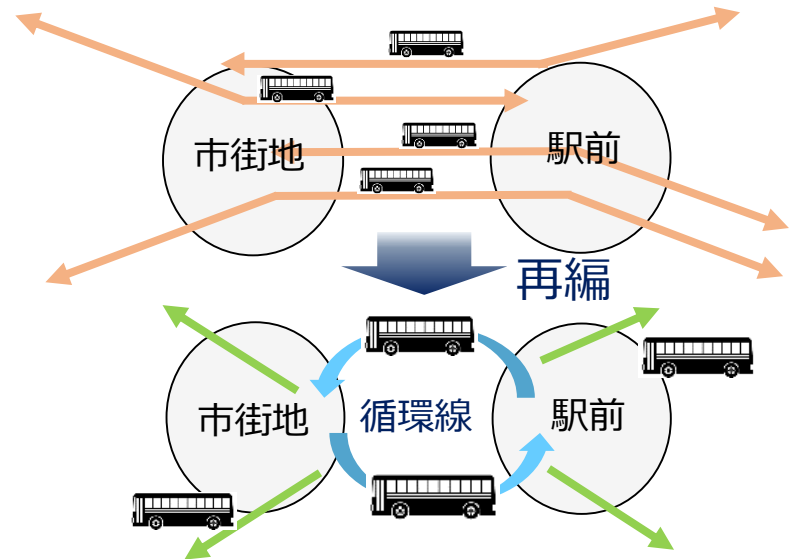
※ 斜体は省令事項案 41

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

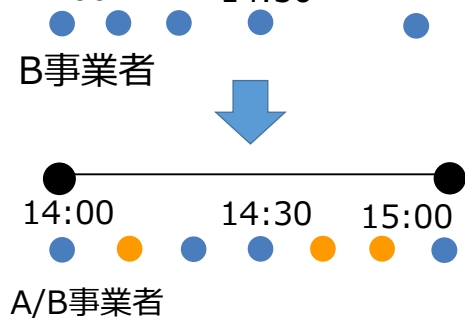


等間隔運行

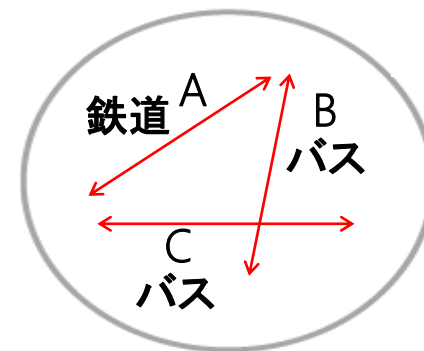
だんご状態
のダイヤ



等間隔で
利用しやすく



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。

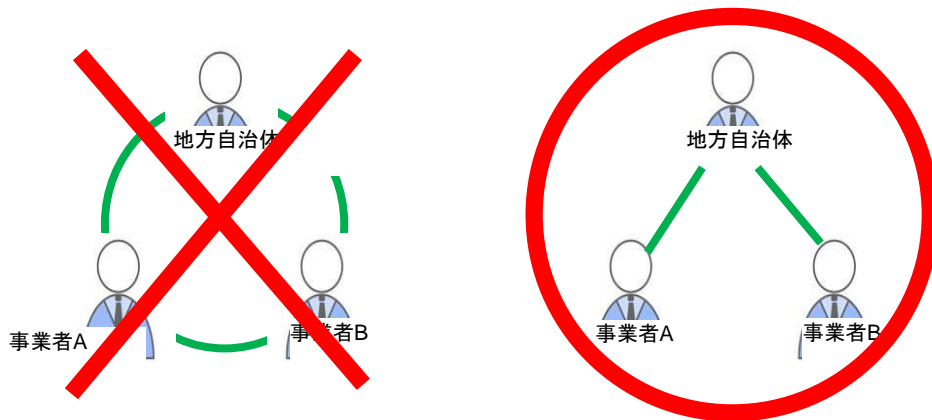
検討内容と公取委地方事務所への相談・指摘内容

- 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

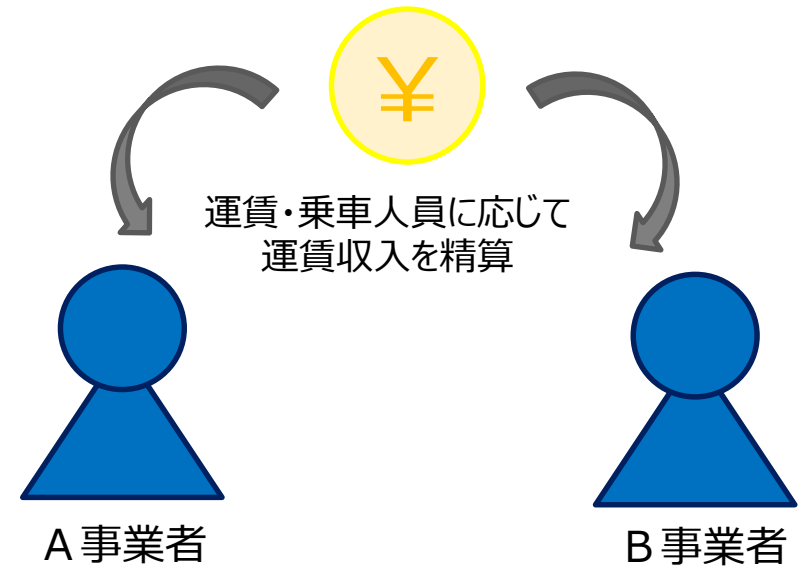
路線の再編、運行時刻の設定など



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

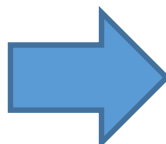


各事業者の運賃・乗車人員に応じて運賃収入を精算するなど競争性が確保される場合には、原則として認められる（運賃プールは不可）。


 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



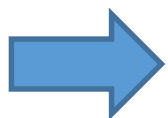
これらのサービスと併せて行う運賃プール等による収入調整も可能に。

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。

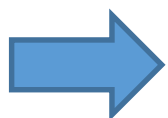
※地域公共交通活性化再生法の法定協議会



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