

地域交通事業者の連携による新たなビジネスモデルの構築

独占禁止法特例法の  
共同経営計画等の  
作成の手引き

第3版（令和5年10月）



公共交通利用促進キャラクター  
のりたろう



## 独占禁止法特例法の共同経営計画等の作成の手引き 目次

### 〔はじめに〕

本特例法の背景・意義.....	2
共同経営の意義.....	5

### 〔共同経営編〕

<b>第1章 共同経営のポイント.....</b>	<b>16</b>
1.1 共同経営の特例の概要.....	16
1.2 独占禁止法により制限されている共同経営の取組.....	19
1.3 本特例法における共同経営により提供されるサービス.....	24
1.4 他の交通モードとの共同経営の例.....	30
1.5 本特例法に基づく共同経営等と併せて行うことが想定される事業.....	32
<b>第2章 共同経営の特例の認可.....</b>	<b>34</b>
2.1 認可基準①：収支が不均衡な路線が存すること.....	35
2.2 認可基準②－1：事業の改善が見込まれること.....	36
2.3 認可基準②－2：基盤的サービスの維持が図られること.....	37
2.4 認可基準③：基本方針に照らして適切なものであること.....	39
2.5 認可基準④：利用者に対して不当な不利益を生ずるおそれがないこと.....	40
2.6 認可基準⑤：必要な限度を超えない範囲内のものであること.....	41
<b>第3章 公正取引委員会への協議・確認.....</b>	<b>42</b>
3.1 協議の趣旨.....	42
<b>第4章 共同経営計画の作成の手引き.....</b>	<b>44</b>
4.1 共同経営計画の記載事項等.....	44
4.2 共同経営計画の区域の設定.....	46
4.3 共同経営により提供するサービスの内容.....	48
4.4 運賃プールとは.....	54
4.5 運賃プールの設定方法.....	56
4.6 運賃プールの計画への記載.....	58
4.7 事業の改善に係る目標の設定－収益性の向上.....	59
4.8 事業の改善に係る目標の設定－人員数に係る効率の向上.....	66
4.9 事業の改善に係る目標の設定－車両数に係る効率の向上.....	72
4.10 基盤的サービスの提供の維持に係る目標の設定.....	78
4.11 共同経営の実施期間、その他の記載事項.....	80
<b>第5章 法定協議会への意見聴取手続.....</b>	<b>81</b>
5.1 法定協議会への意見聴取の意義.....	81
5.2 法定協議会への意見聴取手続の考え方.....	82
5.3 法定協議会への意見聴取手続の実施.....	83

<b>第6章 共同経営開始後の手続</b> .....	<b>84</b>
6.1 協定の内容の変更.....	84
6.2 定期の報告.....	86
6.3 適合命令等の考え方.....	87
6.4 罰則規定.....	88
6.5 本特例法の廃止.....	89
<b>第7章 関係法令との関係性について</b> .....	<b>90</b>
7.1 地域公共交通活性化再生法との関係.....	90
7.2 道路運送法との関係.....	93
<b>コラム ～ドイツ運輸連合について～</b> .....	<b>96</b>

〔合併等編〕

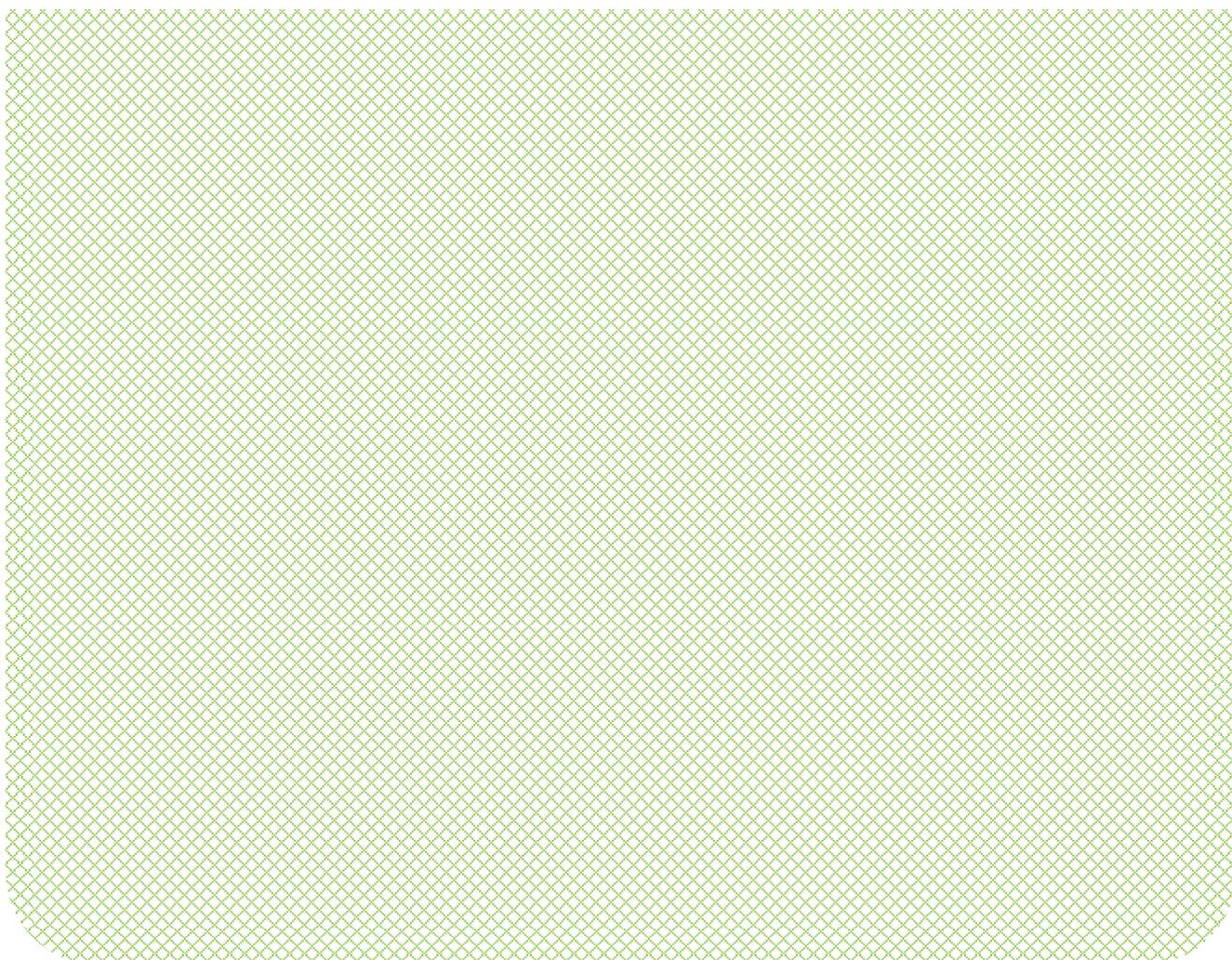
合併等.....	100
合併等について.....	100

〔参考資料〕

1. 用語の解説.....	110
2. 法律・政省令・基本方針（抜粋）、その他関係法令.....	112

# はじめに

〔本特例法の概要〕



## 本特例法の背景・意義

### (1) 本特例法成立の背景

「地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律（令和 2 年法律第 32 号。以下「本特例法」という。）」は、令和 2 年 5 月 20 日に成立し、同月 27 日に公布されました。

本特例法は、地域一般乗合旅客自動車運送事業者（以下「乗合バス事業者」という。）及び地域銀行が行う経営統合及び共同経営について、主務大臣の認可を前提に、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（以下「独占禁止法」という。）の適用を除外するものです。

乗合バス事業者は地域の主要な交通手段として、地域銀行は事業資金の供給者等として、それぞれ地域住民の生活や地域経済を下支えする重要なサービスを提供していますが、人口減少等を理由として、それぞれ厳しい経営環境に置かれています。そこで、経営力の強化のための選択肢の一つとして、同業者間での経営統合や共同経営が考えられますが、これらが競争制限的である場合には、独占禁止法により禁止されます。このため、人口減少下において、地域における基盤的なサービスの提供を維持するという政策目的を達成する限度において、独占禁止法の特例を設けることが必要となりました。そして、政府の未来投資会議での議論を受け、「成長戦略実行計画」（令和元年 6 月 21 日閣議決定）に、独占禁止法の適用を除外する特例法を設ける旨が盛り込まれ、現在の本特例法の公布・施行に至っています。

## (2) 本特例法の意義

### ① 本特例法の目的

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（以下、総称して「特定地域基盤企業」という。）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、合併等の企業結合行為や一定の共同行為について独占禁止法の特例を定め、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しています。

### ② 複数の交通事業者の連携による更なる利便性の向上に向けて

乗合バスの輸送人員は、首都圏等の三大都市圏では増加傾向にありますが、人口減少が加速するそれ以外の地方部では下落傾向にあり、地方の乗合バス事業者の約8割が赤字となっています。また、近年の運転者等の人手不足、さらには新型コロナウイルス感染症の影響による大幅な運送収入の減少もあり、乗合バス事業者は特に地方部を中心として、極めて厳しい経営環境にあります。

バス事業の経営改善の取組の1つとして、複数バス事業者による共同経営等が考えられますが、過去（平成9～12年）、広島市内の複数バス事業者が路線網の見直しやサービス連携を行おうとした際、公正取引委員会から、運賃、運行回数、路線等の調整は独占禁止法上の「不当な取引制限」に当たるおそれがあるとの指摘を受けた経緯があります。

その後、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「地域公共交通活性化再生法」という。）」の平成26年改正により、地域公共交通再編実施計画が作成できるようになりましたが、独占禁止法への抵触のおそれがあることから、高速バス等の例外的な場合を除き、運賃、運行回数、路線等の調整について事業者同士の直接協議は認められず、地方公共団体が個々の事業者との間に立って、個別に協議することとされていたほか、運賃プールによる収入分配も独占禁止法への抵触のおそれがあることから認められていませんでした。

こうした背景のもと、乗合バスの維持確保を図るためには、これまでの複数事業者の「競争」だけでなく、事業者同士の連携促進を図る施策の重要性も高まってきており、本特例法の成立を後ろ盾として、大きな政策転換の時期にあるといえます。

### (3) 法律の構成

1.総則	• 法律の目的、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占禁止法を適用しない • 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、公正取引委員会との協議 • 主務大臣による事後的な適合命令（公正取引委員会からの措置請求が可能）
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占禁止法を適用しない • 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、公正取引委員会との協議 • 国土交通大臣による事後的な適合命令（公正取引委員会からの措置請求が可能）
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
附則	10年以内に本法を廃止するものとする旨等

## 共同経営の意義

### (1) 本特例法による共同経営により可能となる新たな行為

本特例法による共同経営<sup>1</sup>の取組は、地域の公共交通政策と調和し、公共交通の維持・利便性の確保に資することが重要であり、原則として、計画区域の存する地方公共団体が地域公共交通活性化再生法の「地域公共交通計画」を作成していること（あるいは、「地域公共交通網形成計画」を作成していること）が前提となります。その上で、当該地方公共団体は、共同経営により可能となる事業メニューも盛り込んだ「地域公共交通利便増進実施計画」を作成し、事業者と一体となって取組を進めていくことが望まれます。

また、地域公共交通活性化再生法の「地域公共交通利便増進実施計画」については、路線再編だけではなく、運賃・ダイヤの設定等に関する取組も事業の対象になります。こうした取組については、一の事業者が単独で行う場合のほか、複数の事業者間で路線、運賃、ダイヤ等の調整を行う場合であっても、次のような従前から独占禁止法上問題ないとされるケースについては、本特例法による共同経営に係る認可を受けずとも、引き続き行うことができます。

#### 【従前から独占禁止法上問題ないとされるケース】

- ① 地方自治体が複数の事業者と個別に調整し、各事業者が独自に路線、運賃、ダイヤ等を決定した場合（運賃プールを除く）
- ② 共通運賃や共通定期券などについて、各社の運賃・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 など

一方、本特例法に基づき共同経営計画を作成し、国土交通大臣の認可を受ける場合、次の行為が可能になるなど、複数事業者間の連携を円滑かつ迅速に行うことができるようになります。

#### 【本特例法による共同経営に係る認可を受ける場合】

- ① 複数の事業者同士で路線、運賃、ダイヤ等の調整に伴い直接協議することや、協議会などの場でも事業者が直接協議を行うことが可能に（いずれも、本特例法による認可を受けることを前提として、当該認可申請の準備のために、認可を受ける具体的な行為に関して、必要な範囲内で、申請前に調整や合意を行うことも可能）
- ② 複数事業者間における路線、運賃、ダイヤ等の取組に係る収入について、運賃プールによる収入調整が可能に など

#### 【詳細を確認】

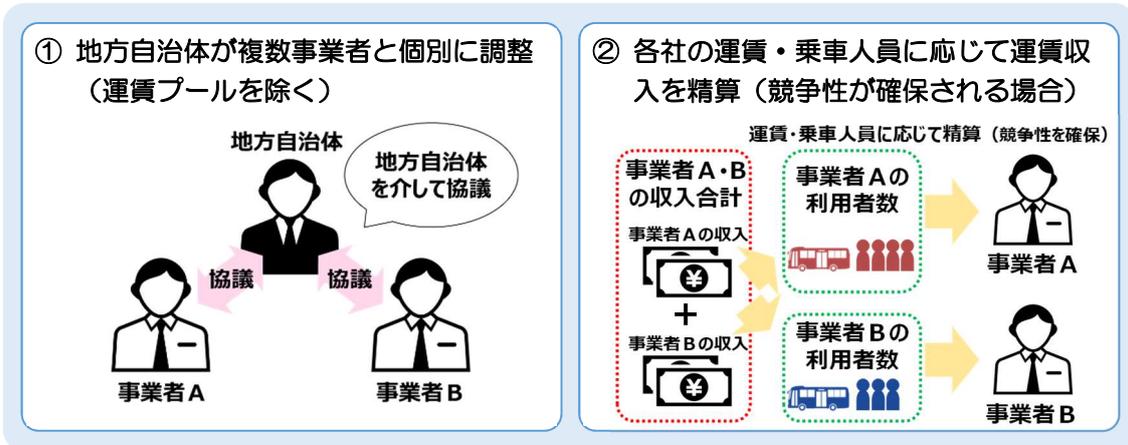


- ・共同経営編「第1章 1.2 独占禁止法により制限されている共同経営の取組」
- ・共同経営編「第1章 1.3 本特例法における共同経営により提供されるサービス」
- ・共同経営編「第4章 4.4 運賃プールとは」
- ・共同経営編「第7章 関係法令との関係性について」

<sup>1</sup> 「共同経営」という用語については、本特例法において定義が設けられていませんが、事業者の合併等によらず、企業形態をそのまま維持しつつ、複数の事業者が、共同で、運賃・路線・ダイヤ等の設定を行うことにより、乗合バス事業等の経営を行うことを想定しています。

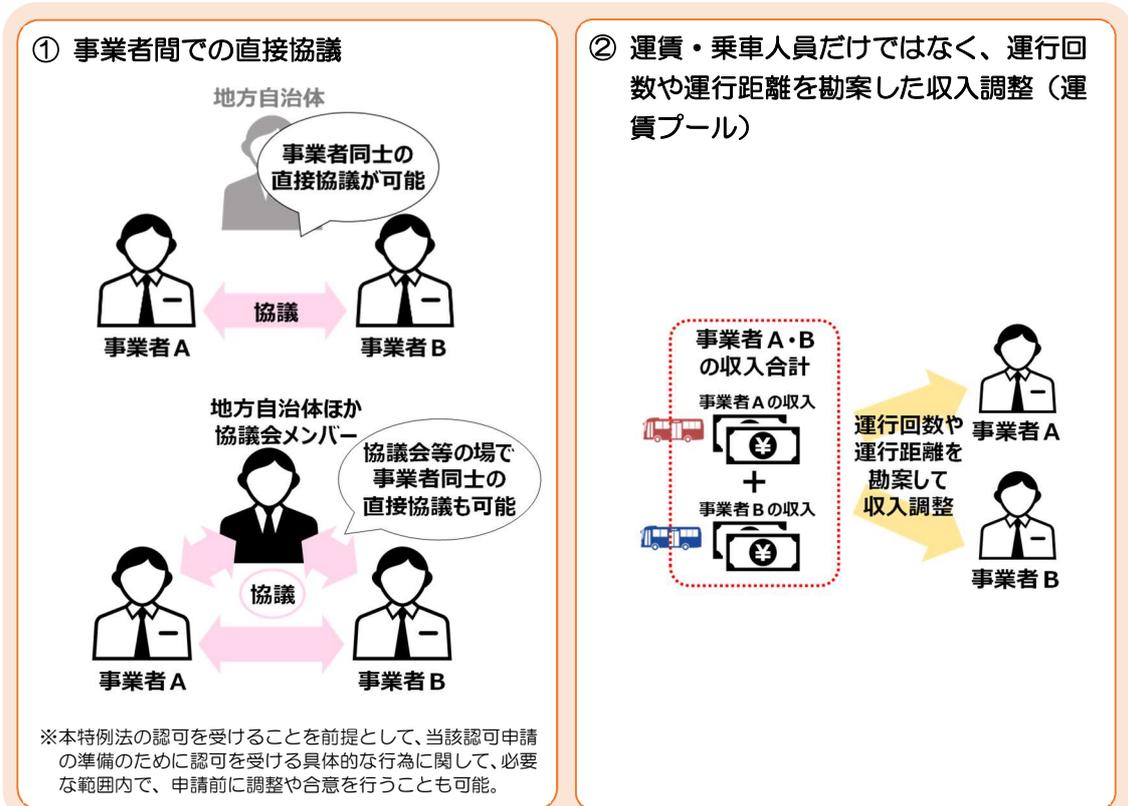
■ 共同経営に係る認可を受けることを前提として可能となる行為

【従前から独占禁止法上問題とないとされる行為】



共同経営に係る認可を受けることにより、  
可能な行為が広がります。

【共同経営に係る認可を受けることにより可能となる行為】



上記の行為が可能となることにより、事業者間での調整や意思決定を迅速かつ円滑に行うことが可能となるほか、運賃プールを活用することで事業者間の収支への影響格差（経営リスク）を最小化することが可能となります。

このことにより、これまで以上に利便性が高く、かつ効率的なサービスの提供（運賃・路線網・ダイヤ）が実現しやすくなり、また単一の交通事業者では対応が困難なサービス改善が実現しやすくなります。

## (2) 共同経営による取組の分類

共同経営については、運賃・料金、路線、ダイヤなどの取組の内容に応じて、以下の分類をします。

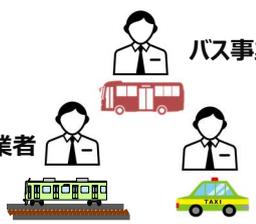
運賃・料金、路線、ダイヤの設定等に関する取組については、一の事業者が単独で行う場合のほか、複数の事業者間で路線、運賃、ダイヤ等の調整を行う場合であっても、各社の運賃・乗車人員に応じて運賃収入を精算する場合で競争性が確保されるケースや運行回数等の競争手段に関する制限を伴わないケースにおいては、従前から原則として独占禁止法上問題ないとされているため、本特例法による共同経営計画の作成及び認可がなくても、地域公共交通活性化再生法の「地域公共交通利便増進実施計画」を活用することなどにより、引き続き行うことができます。

一方、複数事業者間において、定額制乗り放題運賃の設定、ハブ&スポーク型のネットワーク再編、等間隔運行などを行う場合で便数減少等を伴うケースや運賃プールによる収入調整を行うケースについては、独占禁止法上問題となるおそれがあることから、本特例法による共同経営計画の作成及び認可が求められます。また、複数の交通モード間で運賃設定や路線再編などを行う場合も同様です。

### 【本特例法を活用せずとも実現可能な取組の分類】

<p>① 個別の事業者による取組</p>  <p>事業者 A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運賃・料金の見直し</li> <li>・ 路線の見直し</li> <li>・ ダイヤの見直し</li> </ul>	<p>② 複数事業者による取組（実績配分等）</p>  <p>事業者 A      事業者 B</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>乗車実績により収入の分配が行われる</u>「共通運賃」、「共通乗車券」の設定など</li> <li>・ <u>路線数・経路の制限を伴わない</u>単純な路線の調整</li> <li>・ <u>運行回数の制限を伴わない</u>単純なダイヤの調整</li> </ul>
---	---

### 【共同経営計画の作成及び認可が必要となる取組の分類】

<p>③ 複数事業者による取組（便数減少等）</p>  <p>事業者 A      事業者 B</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「<u>定額制乗り放題運賃</u>」、「<u>通し運賃</u>」、「<u>ゾーン運賃</u>」などの運賃の設定</li> <li>・ 「ハブ・アンド・スポーク型」ネットワークなど、<u>路線の減少等を伴う</u>ネットワークの再編</li> <li>・ 「等間隔運行」、「パターンダイヤ」など、<u>便数の減少等を伴う</u>ダイヤの設定</li> </ul>	<p>④ 複数交通モード間による取組</p>  <p>バス事業者 鉄道事業者      タクシー事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス事業者同士だけではなく、鉄道や路面電車、タクシー、フェリーなど<u>他の交通モードと連携した通し運賃、ネットワーク再編など</u>の共同経営</li> </ul>
--	--



【詳細を確認】

- ・ 共同経営編「第1章 1.3 本特例法における共同経営により提供されるサービス」

## ■ 共同経営により実現される具体的なサービス内容

前頁の「共同経営計画の作成及び認可が必要となる取組の分類」について、具体的には、下記を内容とする共同経営の協定の締結には独占禁止法の適用が除外されます。共同経営を前提として、これらのサービスを検討・実施する場合には、先述の通り「事業者間での直接協議」及び「運賃プール」が可能となることから、利用者にとってわかりやすく使いやすいサービスが、また事業者にとって効率的なサービス提供が、これまで以上に実現しやすくなります。

### 【共同経営により実現されるサービス内容（その1）】

#### 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・料金設定（定額制乗り放題、通し運賃 等）

##### 【定額制乗り放題のイメージ】

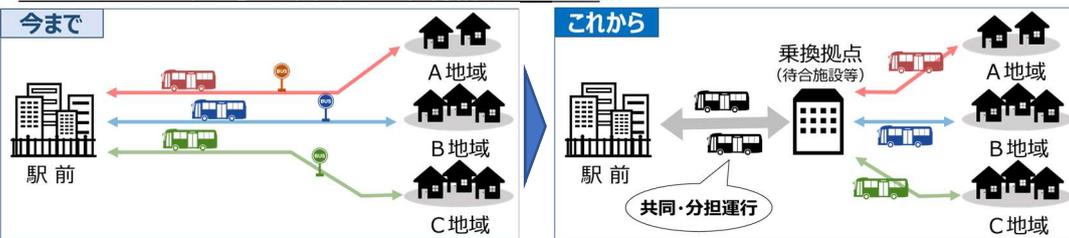


##### 【通し運賃のイメージ】

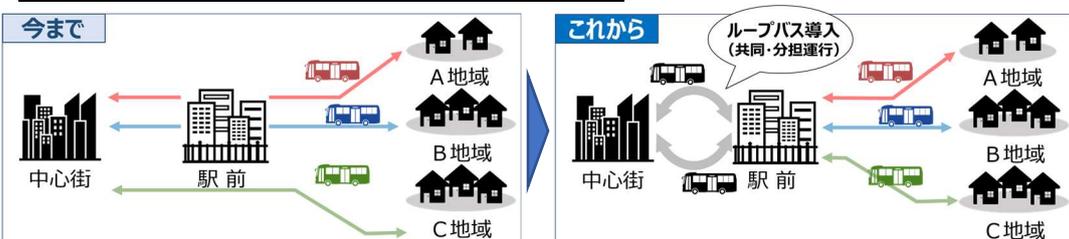


#### ② ネットワーク内の路線・運行系統の共同・分担運行 （「ハブ&スポーク型」のネットワーク再編、ループバス 等）

##### 【「ハブ&スポーク型」のネットワーク再編のイメージ】



##### 【「ループバス」導入によるネットワーク再編のイメージ】



【共同経営により実現されるサービス内容（その2）】

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）

【等間隔運行、パターンダイヤのイメージ】



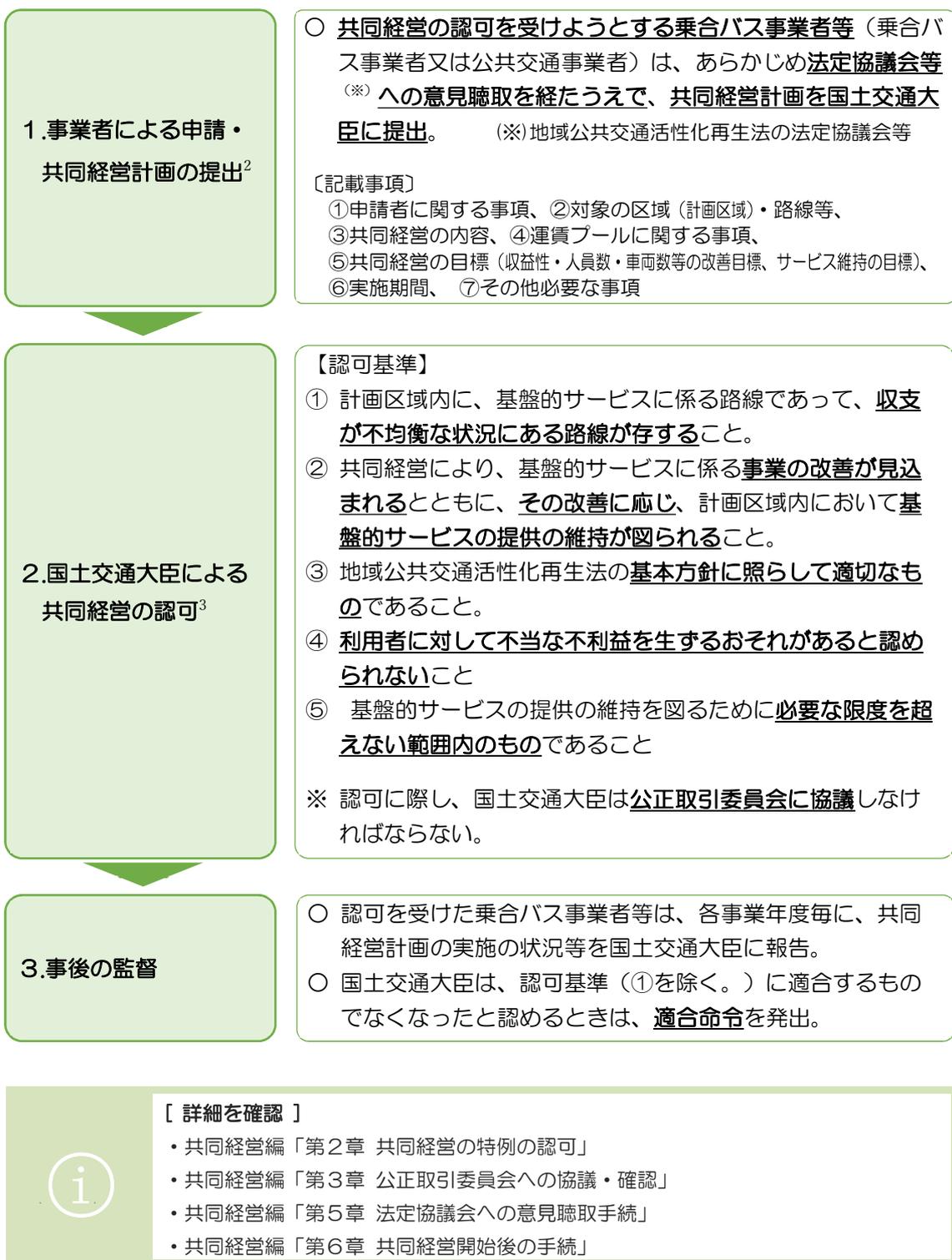
【 詳細を確認 】



- 共同経営編「第1章 1.3 本特例法における共同経営により提供されるサービス」
- 共同経営編「第1章 1.4 他の交通モードとの共同経営の例」
- 共同経営編「第1章 1.5 本特例法に基づく共同経営等と併せて行うことが想定される事業」

### (3) 共同経営に係る認可の流れ

共同経営に係る認可を受けようとする場合、下記の手続を経る必要があります。



<sup>2</sup> 共同経営の開始時期から逆算し、共同経営の内容・規模等や、認可等の手続に要する期間を踏まえて、共同経営計画の作成や関係者との調整に要する期間を十分に確保することが必要。

<sup>3</sup> 共同経営に関する協定の締結の認可及び同協定の内容の変更の認可に係る標準処理期間は、これらの認可の審査や公正取引委員会への協議・確認等の手続に係る期間を踏まえ、3ヶ月としています。

(4) 共同経営計画の記載例（路線再編・ダイヤ調整を実施する場合）

はじめに  
本特例法の概要  
共同経営の意義

## 共同経営計画

〇〇年〇〇月〇〇日

### 1. 申請者の名称等

(1) A社

所在地：〇〇県〇〇市〇〇1丁目2  
代表者氏名：〇〇 〇〇

(2) B社

所在地：〇〇県△△市△△3丁目4  
代表者氏名：△△ △△

### 2. 計画区域・対象路線等

下記の路線①及び②を共同経営の対象路線とする。

⇒添付資料(3)：路線ごとの収支状況、添付資料(4)：路線図及び運行系統図

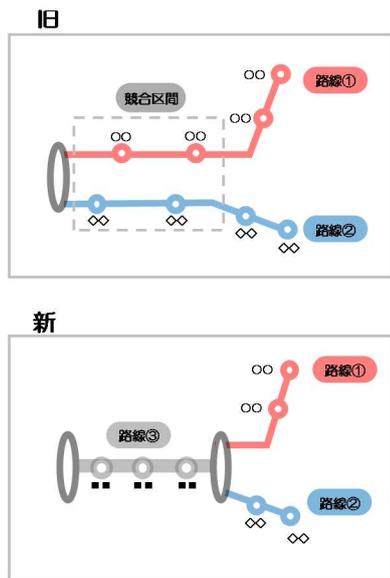
No.	路線	運行会社	キロ程	収入	支出	収支
①	〇〇～〇〇	A社	……km	……円	……円	▲……円
②	◇◇～◇◇	B社	……km	……円	……円	▲……円

### 3. 共同経営の内容

現状の競合区間を路線①及び②から切り離れた路線③とし、便数調整のうえ、A社及びB社による共同運行路線とするネットワーク再編を行う。

現状の競合区間では便数減少となりサービス水準が悪化するが、これにより生じた収益、人員、車両の余剰を路線①及び②に充当することでこれらのサービス水準を向上させ、ネットワーク全体としての改善を図る。

ネットワーク再編を実施する対象路線（区間）等

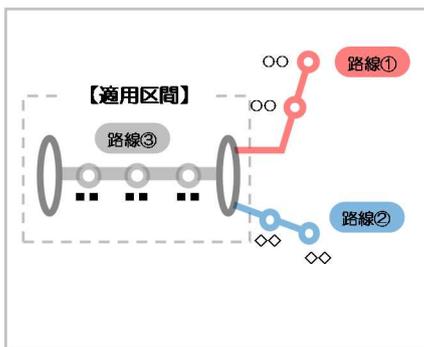


		旧	新
路線①	運行会社	A社	A社
	主な経由地	〇〇、〇〇、 〇〇、〇〇	〇〇、〇〇
	キロ程	〇〇km	〇〇km
	便数	30便/日	40便/日
路線②	運行会社	B社	B社
	主な経由地	◇◇、◇◇、 ◇◇、◇◇	◇◇、◇◇
	便数	40便/日	50便/日
路線③	運行会社		A社、B社 (共同運行)
	主な経由地	現状の競合区間	■■、■■、■■
	キロ程	70便/日	〇〇km
	便数		50便/日 (A社20便/日) (B社30便/日)

【凡例】 サービス水準向上：青、サービス水準悪化：赤

## 4. 運賃の分配

運賃プールを適用する路線(区間)の図示



運賃プールを適用する路線(区間)	路線③ (全区間)
運賃プールの対象とする共同経営の行為	A社、B社による共同運行 (詳細は3.を参照)
運賃収入の分配基準とする要素	運行回数
考え方	上記区間でのA社、B社の運行時間や運行距離等の条件は同一であるため、運行回数により分配することが合理的である。

## 5. 共同経営の目標

(1) 収益性、人員数・車両数など事業の改善に係る目標に関する事項

### ① 収益性

対象となる路線 (区間)	運行会社	共同経営を行わなかった場合		共同経営を行った場合		差額
		×1年度	×2年度	×1年度	×2年度	
□□~◇◇	A社					
□□~△△	B社					

### ② 人員数

対象となる路線 (区間)	運行会社	共同経営を行わなかった場合		共同経営を行った場合		余剰
		×1年度	×2年度	×1年度	×2年度	
□□~◇◇	A社					
□□~△△	B社					

### ③ 車両数

対象となる路線 (区間)	運行会社	共同経営を行わなかった場合		共同経営を行った場合		余剰
		×1年度	×2年度	×1年度	×2年度	
□□~◇◇	A社					
□□~△△	B社					

(2) 基盤的サービスの提供の維持に係る目標に関する事項

① 共同経営の実施前

路線	運行会社	始発	終発	便数	平均運行間隔時間		最大運行間隔時間	
					〇～〇時 (ピーク時 間帯)	左記以外 の時間帯	〇～〇時 (ピーク時 間帯)	左記以外 の時間帯
〇〇～〇〇	A社	6:00	23:00	30	10分	30分	15分	40分
◇◇～◇◇	B社	7:00	22:30	40	15分	20分	20分	30分
■■～■■	競合 区間	6:00	23:00	70	10分	15分	10分	15分

② 共同経営の実施後

【凡例】 サービス水準向上：青、サービス水準悪化：赤

路線	運行会社	始発	終発	便数	平均運行間隔時間		最大運行間隔時間	
					〇～〇時 (ピーク時 間帯)	左記以外 の時間帯	〇～〇時 (ピーク時 間帯)	左記以外 の時間帯
〇〇～〇〇	A社	6:00	23:00	40	10分	20分	15分	30分
◇◇～◇◇	B社	7:00	22:30	50	10分	20分	15分	20分
■■～■■	共同 運行	6:00	22:30	50	10分	20分	10分	20分

6. 実施期間

〇〇年〇〇月〇〇日から〇〇年〇〇月〇〇日までの〇〇年間

7. その他

- (1) 共同経営計画外の路線廃止・短縮やダウンサイジング等：なし
- (2) 共同経営による実施が想定される、その他の事業：なし

8. 添付書類

- (1) 共同経営に係る協定書の写し
  - (2) 申請者が現に行っている事業の概要 (※)
  - (3) 計画区域内において申請者がサービスを提供している路線ごとの収支状況
  - (4) 計画区域内において申請者がサービスを提供している路線の路線図及び運行系統図
  - (5) 法定協議会等への意見聴取の結果 (議事録等。第5章参照。)
- (※) 申請者に親子会社やグループ会社等が含まれる場合は、両社の資本関係についても付記

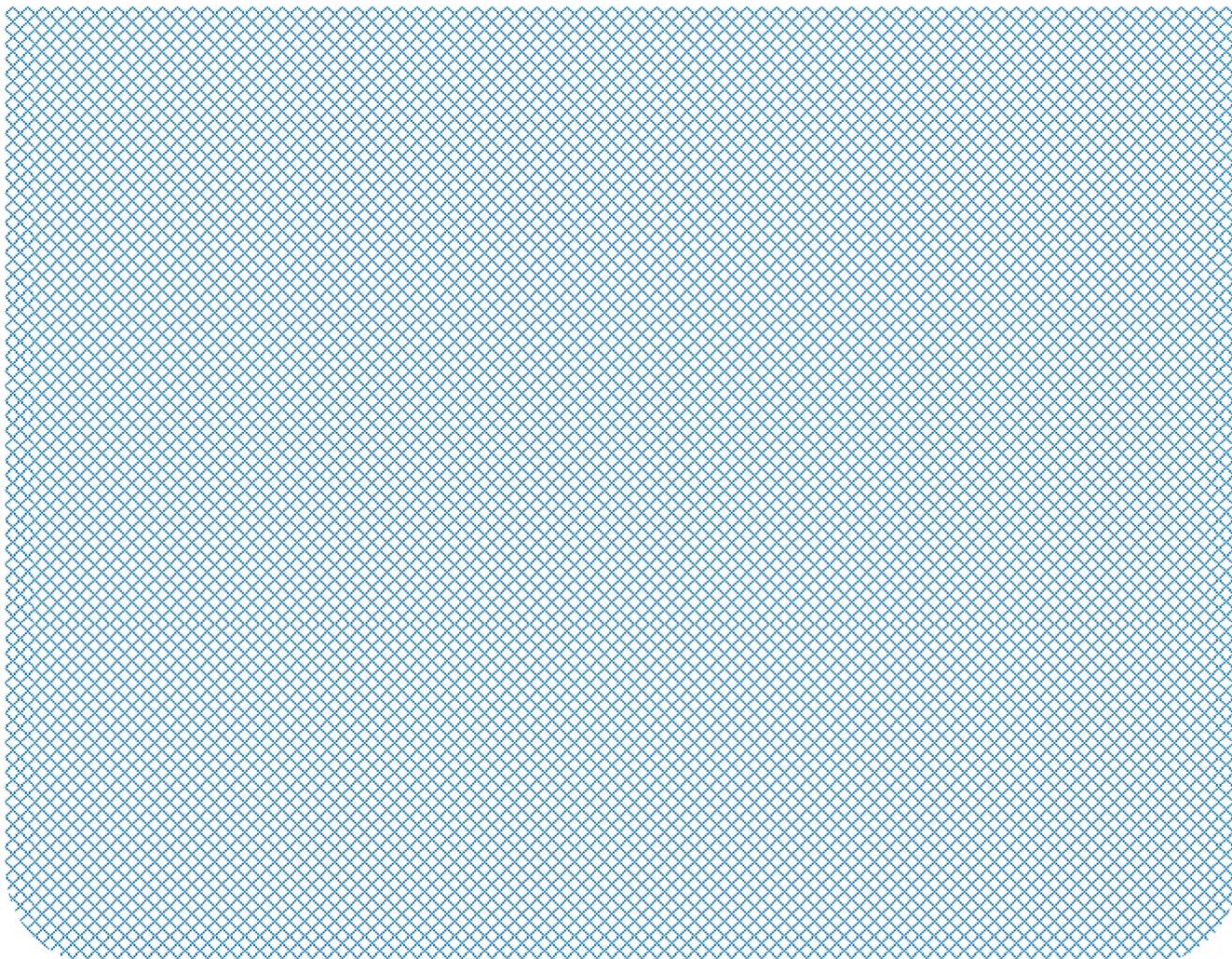


[ 詳細を確認 ]

・共同経営編「第4章 共同経営計画の作成の手引き」



# 共同経営編



# 第1章 共同経営のポイント

## 1.1 共同経営の特例の概要

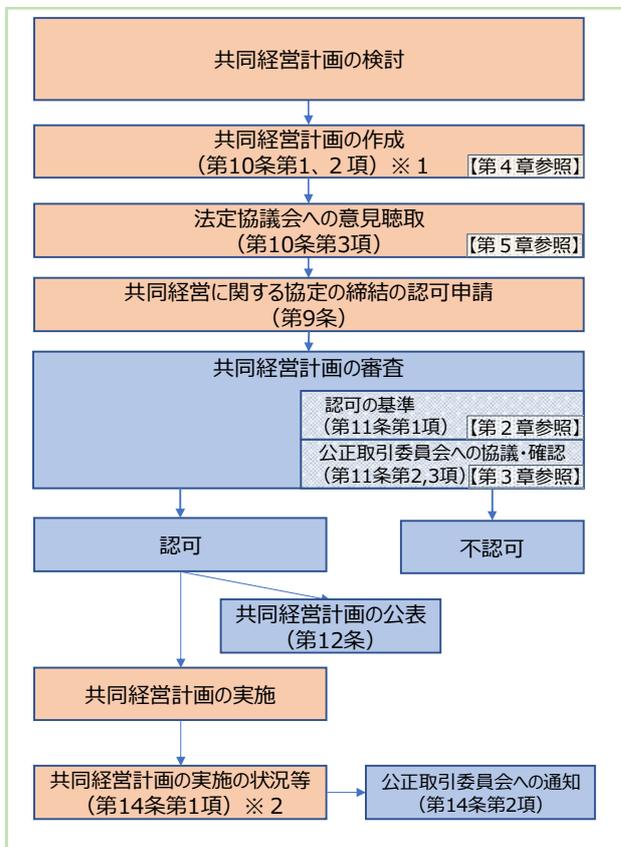
### (1) 本特例法の全体像

本特例法は、乗合バス等に関する共同経営等について国土交通大臣の認可を受けた場合に独占禁止法の適用を除外するものです。

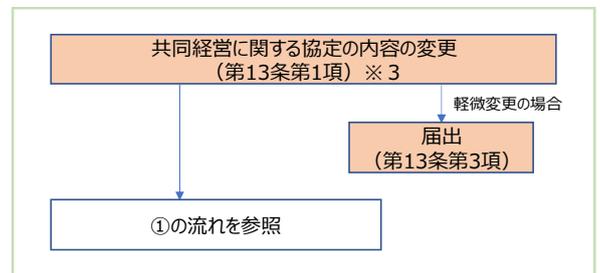
適用除外に向けた認可及びその変更等に関する手順の流れとしては以下のとおりです。

事業者において、作成・申請を行う内容について、(2)にて概要を、各章にて具体的な記載事項を詳述します。

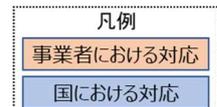
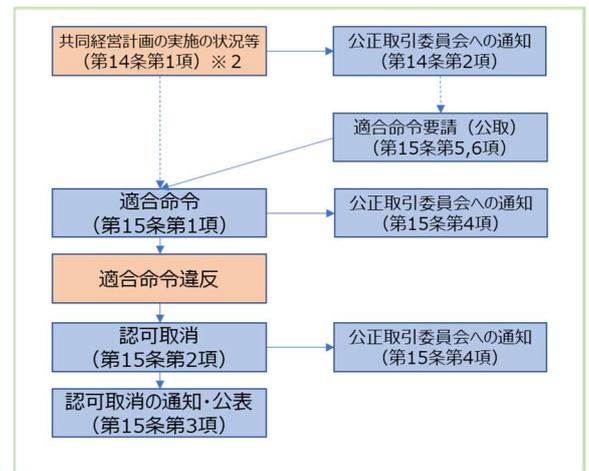
#### ▼①共同経営に関する協定締結の認可申請



#### ▼②協定内容の変更



#### ▼③適合命令・認可取消



## (2) 各手続の概要・構成（共同経営関連）

共同経営計画の認可に向けた手続（変更申請時も同様）、定期報告の内容、軽微変更に関する内容については以下のとおりです。共同経営計画の記載事項及び定期報告の内容については、それぞれの章にて詳述します。

### ▼※1 共同経営計画（第10条）の記載事項

記載事項等	概要	詳述箇所
①申請者の名称	申請者の名称及び住所並びに代表者の氏名	—
②対象区域・路線	共同経営計画の区域、共同経営対象路線及び行為対象路線の具体的な内容	4.2
③共同経営の内容	共同経営に関する協定に定められる行為（サービス）の内容 (1)定額制乗り放題運賃その他これに類する運賃等の設定行為 (2)ネットワーク再編や路線の共同・分担運行等 (3)等間隔運行、パターンダイヤ等のダイヤ調整	4.3
④運賃分配	運賃プールを適用する路線（区間）、共同経営の内容、プールした運賃収入の分配基準とする要素とその考え方	4.4
		4.5
		4.6
⑤共同経営の目標	(1)収益性、人員数・車両数など事業の改善に係る目標に関する事項 共同経営を行わなかった場合と共同経営を行った場合におけるシミュレーション結果	4.7
		4.8 4.9
	(2)基盤的サービスの提供の維持に係る目標に関する事項 路線ごとの運行回数並びに始発及び終発の時刻、時間帯ごとの平均運行間隔時間・最大運行間隔時間	4.10
⑥実施期間	共同経営の実施期間	—
⑦その他	共同経営に関し必要な事項	4.11
添付書類	(1)共同経営に係る協定書の写し (2)申請者が現に行っている事業の概要（※） (3)計画区域内において申請者がサービスを提供している路線ごとの収支状況 (4)計画区域内において申請者がサービスを提供している路線の路線図及び運行系統図 (5)法定協議会等への意見聴取の結果（議事録等。第5章参照） （※）申請者に親子会社やグループ会社等が含まれる場合は、両社の資本関係についても付記	—

▼※2 定期報告（第14条）の内容

記載事項	概要	詳述箇所
①基盤的サービスの提供状況	計画区域内における基盤的サービスの提供の状況	6.2
②目標の達成状況	共同経営計画において定めた共同経営の目標の達成状況	

▼※3 軽微変更（第13条）に該当する内容

記載事項	概要	詳述箇所
①地域名称変更	地域の名称の変更又は地番の変更に伴う変更	6.1
②計画実施に支障がない変更	基盤的サービスに係る事業の改善に係る目標に関する数値の変更その他共同経営計画に記載された数値の変更であって、当該計画の実施に支障がないと国土交通大臣が認める変更	

## 1.2 独占禁止法により制限されている共同経営の取組

現行の独占禁止法の下では、事業者間で運賃や路線等に関する調整を行うことは、原則として独占禁止法上問題があるとされてきましたが、地方公共団体が複数事業者と個別に調整する（運賃プールを除く。）、各社の運賃・乗車人員に応じて運賃収入を精算する（競争性が確保される場合に限り。）などの場合には一部認められていました。ここでは、これまで認められてきた取組や具体的な事例についてご紹介します。

### (1) 一般乗合旅客自動車運送事業者の間の協定

公正取引委員会が示した「高速バスの共同運行に係る独占禁止法上の考え方（平成16年2月24日）」等においては一般論として、一般乗合旅客自動車運送事業者の共同運行において、運賃収入をプールした上で運行回数比に応じて分配したり、運行時刻を調整したりするなど、運賃・料金、運行回数又は路線・運行系統等競争手段に関する制限を伴う協定や、路線分割、市場分割を行う協定については、独占禁止法上問題となるものとされています。

そのため、本特例法が目的とする、人口減少等による影響を踏まえた将来にわたる基盤的サービスの提供を維持するための取組であっても、本特例法の認可を受けずに運賃・路線等の調整やその協議を行う場合には、独占禁止法上問題となるものと考えられます。

これに対して、本特例法によらずとも、プールした運賃収入について各事業者の乗車実績に応じて精算する場合で、事業者間で運賃、運行回数等について制限することにならない場合や、高速バスなど事業者単独では参入しにくい路線について、参入しにくいという特性に応じた必要な範囲内で、かつ、単独では為し得ない効率性を達成することにより利用者の利便に資する場合などの場合に限っては、共同運行に関する協定を行うことが認められています。

#### <参考> 高速バスの共同運行に係る独占禁止法上の考え方（平成16年2月24日公正取引委員会）（抄）

一般に、一般乗合旅客自動車運送事業者（以下単に「事業者」という。）による、運賃・料金、運行回数又は運行系統を制限する協定及び路線分割、市場分割を行う協定は、原則として独占禁止法上問題となる。（注1）

（注1）例えば、協定に参加する各事業者の運賃収入をいったんプールした上で、それを運行回数比等に応じて配分する形態に関する協定は、事業者間で運賃、運行回数等について制限することになり、原則として独占禁止法上問題となる。

また、運賃収入を着券精算する等各事業者の実乗車人数に応じて運賃収入を精算する形態に関する協定であっても、事業者間で運賃、運行回数等について制限することになる場合には、原則として独占禁止法上問題となる。

## (2) 本特例法以前の共同経営の実例

### ① 一般乗合旅客自動車運送事業者における取組事例

地域公共交通活性化再生法の平成 26 年改正により、地方公共団体主導で法定協議会を活用した地域公共交通再編実施計画（令和 2 年改正後は地域公共交通利便増進実施計画）の作成ができるようになりました。

この計画の作成に際しては、地方公共団体が個々の事業者との間に立って個別に協議することで、運賃・料金、運行回数又は運行系統の調整を行うことが可能です（運賃プールによる収入調整は不可）。

地域公共交通利便増進実施計画の作成を通じた複数事業者による取組についてご紹介します。

【参考】自治体を介した協議形式



### ▼国内の先進地域における取組事例

#### 事例 1 広島市でのバス路線網再編

（地方公共団体） 広島市

（乗合バス事業者） 広島電鉄、広島バスほか 6 社

#### 【具体的な取組内容】

中心部では、平成 30 年 5 月より広島電鉄と広島バスが重複路線を統合する循環線としてエキまちループを運行している。

また、平成 30 年 5 月より各バス事業者が発行する PASPY 定期券で他社の重複する区間も相互に利用できる共通定期券制度を導入した。

#### 【取組実現に至るまでの具体的な調整の流れ】

過密解消の対策について、広島市が中心となり地域公共交通網形成計画にて取組内容を位置付け実施

した。その後、市、バス協会、事業者等がともに検討を重ね、エキまちループ、まちのわループの運行について検討した。再編実施計画の作成には、計画エリア内を運行する事業者全ての同意が必要となるため、不参加事業者への説明や合意形成について広島市、広島県バス協会が協力して対応を行った。

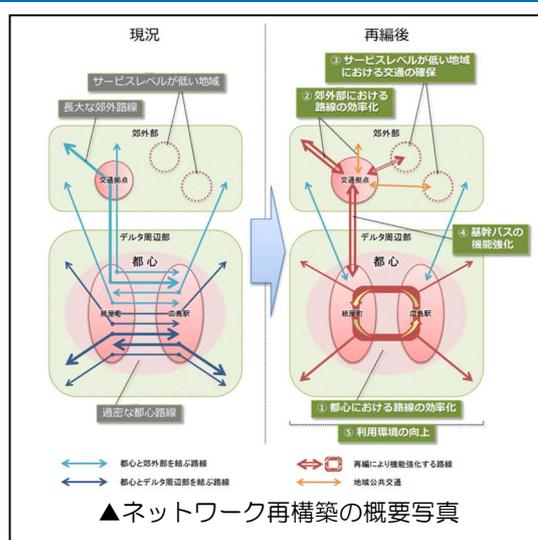
#### 【取組の効果】

複数事業者の同一区間運行による過密解消など、便数の適正化が実現された。また、路線再編計画に関係した路線と共同運行路線の合計した収支（複数社合計）が、計画実施前よりもわずかながら向上した。

単独事業者が自社内だけでは活用できないリソースを持ち寄ることによる効率化が実現された。また、広島駅でのバス乗り場が各社で異なっていたが、「エキまちループ」「まちのわループ」により、乗り場が一つとなるなど、利用者の利便性が向上した。

#### 【取組に至るまでの障壁や課題、克服に至ったポイント】

路線再編前と再編後における、各事業者の収入バランスの維持が課題となったが、新路線の運行便数と、乗降客の多い時間帯ダイヤを事業者間で割り振りし、計画エリア内での再編前の収入バランスになるべく近づけるよう調整を実施した。



### 事例2 青森県八戸市での共同運行

(地方公共団体) 八戸市  
(乗合バス事業者) 八戸市交通部、南部バス

#### 【具体的な取組内容】

八戸駅・中心街間の路線バス(複数事業者)運行計画を市の調整で一体的に設定。運行間隔平準化と減便による「生産性の向上」と「わかりやすさ・便利さ」の両立を実現した。

#### 【取組実現に至るまでの具体的な調整の流れ】

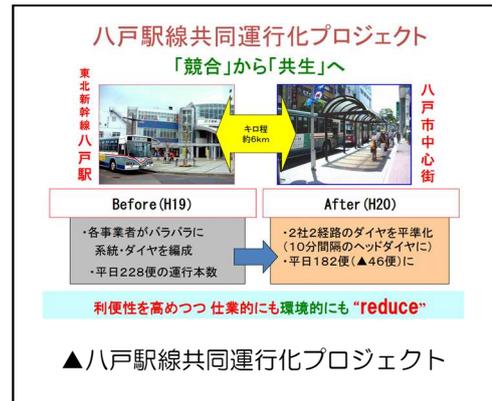
各事業者が独自にダイヤを編成し、運行していたため、運行時間帯の過密や便数の多さが利便性につながっていない非効率な供給状態にあった。この点に関して、交通政策担当部局が事務局となり、主要幹線である八戸駅線のサービスの充実と運行の効率化を図りつつ、移動のしやすさを継続的に確保することを目的とし実証実験や運行間隔の平準化、減便を実施した。

#### 【取組の効果】

運行本数が平日 228 便から 182 便へと 46 減便しながらも、利便性が向上し年間輸送人数は 32,000 人増加した。路線収益についても同様に改善した。

#### 【取組に至るまでの障壁や課題、克服に至ったポイント】

減便を伴うため、事業者の営業成績が悪化しないかという点について懸念を有していたが、実証運行の実施による効果検証により課題を克服した。



### 事例3 高松市での電車・バス乗継割引

(地方公共団体) 高松市  
(乗合バス事業者) ことでんバス、大川バス

#### 【具体的な取組内容】

高松市地域公共交通網形成計画(平成 27 年 3 月)で鉄道を幹線軸とした公共交通ネットワーク再構築の方針を打ち出し、路線再編と乗換抵抗緩和のため、「電車・バス乗継割引」を導入した。

#### 【取組実現に至るまでの具体的な調整の流れ】

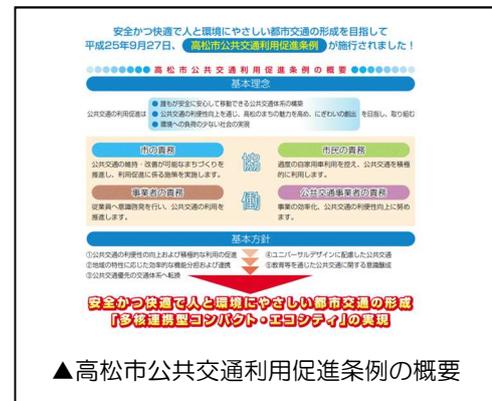
高松市は、持続可能な公共交通を目指し、高松市公共交通利用促進条例(平成 25 年 9 月 27 日施行)を制定。これにより公共交通の利用促進施策の実施を市の責務として明確に位置付け、市が事業者と調整のうえ、財政負担を行う制度を導入した。

乗継割引の導入については、事業者内でも効果に対する疑問の声や必要となる IC システムの改修について課題となっていた。

これに対して、前述の条例により、システム改修費用や乗継割引の上乗せ措置(導入前の乗継件数実績より上限額を設定)について市として財政支援を行うことで本制度の導入を実現した。

#### 【取組の効果】

当該制度導入前の平成 25 年度では年間 252,612 件であったが、導入後は年間 340,000 件程度まで利用客数が増加した。



### 【取組に至るまでの障壁や課題、克服に至ったポイント】

乗継に伴う待ち時間への抵抗が懸念されたため、市が高松駅前ロータリーを整備し待合スペースを確保した。

市が主体となって事業者との調整を進めるに当たっては、都市計画と交通計画の両方に関するスキルを持った職員が数名いたことが大きく寄与した。

### ▼海外における取組事例

#### オーストリア東部地域運輸連合（Verkehrsverbund Ost-Region：以下 VOR）における事例

（地域） オーストリア東部 3 州（ウィーン州（市）、ニーダーエスタライヒ州、ブルゲンラント州）  
（参加交通事業者）バス事業者 37 社、鉄道会社 4 社、ウィーン市交通局 1 社

VOR は、1984 年にオーストリア東部 3 州を管轄するオーストリアで最初に設立された、国内最大規模の運輸連合であり、公共交通への広域的な交通計画や管理を担う公的な組織（運輸連合については「コラム ドイツ運輸連合について」を参照）。

#### 【ダイヤ・路線再編に向けた取組】

VOR と事業者の協力により、ダイヤの連携が精力的に推進され、本支線やバスの接続も考慮に入れた統合パターンダイヤの導入が進んでいる。また、2012 年から 2019 年にかけて、各バス事業者がそれぞれ路線を有していた形を、VOR が路線を再編し、バス同士あるいはバスと鉄道との接続について考慮したダイヤ設定への再編を実施。また、入札制を導入し、民間バス事業者がこれに應札する形に改めている。

入札は総費用契約（Gross Cost Contract）<sup>4</sup>のもと、路線単位ではなくエリア単位で行われている。

#### 【運賃・運営費に関する取組】

2012 年にウィーン市の年間定期券が年間€450 から€365（1 日€1 と分かりやすい運賃設定となっている）に大幅値下げしたことにより、一時的に乗車券収入が落ち込んだものの、2017 年には値下げ以前の収入を超えており、2018 年には過去最高の収入を記録している。

一方で、元々、バス及び鉄道ともに運営費を乗車券収入のみではカバーできておらず、運営費の約 33%程度が乗車券収入、残りは連邦政府や州政府による公的補助金によりカバーされている。

（出典：関西鉄道協会都市交通研究所）

<sup>4</sup>欧州各国においては、地方自治体や交通管理団体によって運賃額が決定される場合が多いが、利用者数はそのときどきの社会経済状況などに応じて変動するため、そのリスクを交通管理団体側（公的セクター側）と事業者側でどのように分担するかが重要な論点となる。一般に、交通管理団体側が負担する場合は Gross Cost Contract（総費用契約）、事業者側が負担する場合は Net Cost Contract（純費用契約）と呼ばれる。

## ② 道路運送法に基づく共同経営事例

道路運送法第18条において、国土交通大臣の認可を受けて行う一定の共同経営（事業困難路線における共同経営、運行時刻の設定に係る共同経営）に関する協定の締結については、原則として独占禁止法を適用しない旨規定されています。

これに基づく共同経営事例は、令和3年3月時点で3件存在します。

## ③ 高速バスにおける共同経営事例

高速バスにおいては、乗合バスとは異なる特性を有することから、一定の共同経営（事業者が単独では参入しにくい場合での新規路線開設及び事業困難路線における共同経営）に関する協定の締結については、独占禁止法上問題とならないとの考え方が示されています。

### ＜参考＞高速バスの共同運行に係る独占禁止法上の考え方（平成16年2月24日公正取引委員会）（抄）

高速バス（都市間を結び、停車する停留所を限定して運行する急行系統で、運行系統キロが概ね50キロメートル以上の乗合バスをいう。）の運行については、着地が事業者の営業区域から遠隔地にあり、事業者が単独では運行しにくい場合が多いという特性がある。こうした高速バスの運行における特性を踏まえると、そうした特性に応じた必要な範囲を超えない形で行われる以下の協定は、参入可能な事業者を増やすという競争促進的効果が認められ、また、事業者が単独では達成し得ない効率性を達成することにより利用者の利便に資すると考えられることから、路線分割、市場分割を行う協定を除き、原則として独占禁止法上問題とはならない。

ア 事業者が単独では参入しにくい場合（注）において、新規路線を開設するために行われる共同経営に関する協定

イ 上記アの目的に基づく協定を既に行っている事業者が単独では当該協定に係る路線を維持することが困難な場合（注）に行われている当該協定

（注）例えば、着地が事業者の営業所から遠隔地にあるため、当該事業者が、①着地において復路の集客を行うのに必要な経営資源を有していない、②バスターミナル等の発着施設、駐車場等の施設を着地において有していない状況にあり、それに要する費用を単独では負担し難い場合が考えられる。

## 1.3 本特例法における共同経営により提供されるサービス

### 【第9条第1項】

地域一般乗合旅客自動車運送事業者は、他の地域一般乗合旅客自動車運送事業者又は公共交通事業者（以下「地域一般乗合旅客自動車運送事業者等」と総称する。）との間で、基盤的サービスの提供のために次に掲げる行為を行うことを内容とする共同経営に関する協定の締結を行おうとするときは、当該他の地域一般乗合旅客自動車運送事業者等と共同して、当該協定の締結について国土交通大臣の認可を受けることができる。

- 一 地域において公共交通網を形成する路線若しくは運行系統、航路又は営業区域（以下この項及び次条第一項第二号において「路線等」という。）の全部又は一部について、共同して、期間、区間、利用回数その他の条件を定めて、利用者が当該条件の範囲内で当該全部又は一部の路線等を利用することができる定額の運賃又は料金を設定する行為その他これに類する運賃又は料金を設定する行為
- 二 地域において公共交通網を形成する路線等のうち、共同し、又は分担して運送サービスを提供する路線等を定める行為
- 三 地域において公共交通網を形成する路線等の全部又は一部について、共同して、運行回数又は運行時刻を設定する行為（運行回数の制限を伴うものに限る。）
- 四 前三号に掲げるもののほか、地域において公共交通網を形成する路線等の全部又は一部について、共同して、運賃若しくは料金又は路線等を定める行為その他の行為として政令で定めるもの

### 【第9条第2項】

私的独占禁止法の規定は、地域一般乗合旅客自動車運送事業者と他の地域一般乗合旅客自動車運送事業者等が共同して行う、前項の認可を受けた協定（第十三条第一項の規定による変更の認可があったときは、その変更後のもの。次項において同じ。）の締結には、適用しない。ただし、第十五条第六項の規定による公示があった後一月を経過したとき（同条第五項の規定による請求に応じ、国土交通大臣が同条第一項の規定による命令をした場合を除く。）は、この限りでない。

### (1) 共同経営により提供するサービス

1つの地域内に複数の乗合バス事業者が存在する場合、独占禁止法に抵触するおそれがあることから事業者間の連携が進んでこなかったことにより、地域交通全体で見ると、利用者にとって分かりにくい運賃制度・ダイヤ・時刻表となっているということや、路線が重複することで供給過剰となる区域が存在している例があります。

こうした実態により事業経営が赤字である要因となり、路線の廃止など更なる利便性の低下につながる悪循環となっている場合があることから、本特例法の認可の対象となっている運賃制度の共通化や各社の路線網の一体的な見直しを行うことにより、利便性の向上・事業収支の改善を図ることが可能となります。

以下にて、本特例法が想定する運賃・路線・ダイヤに関する取組内容について解説します。

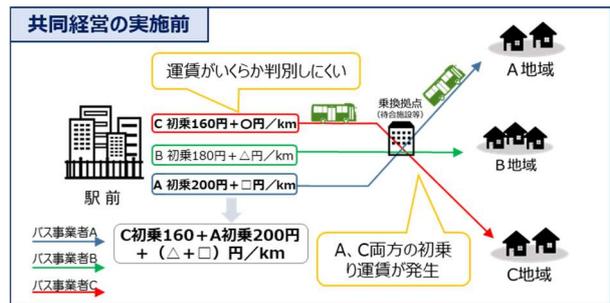
① 運賃に関する取組（定額制乗り放題運賃、通し運賃等）

【第9条第1項】

- 一 地域において公共交通網を形成する路線若しくは運行系統、航路又は営業区域（以下この項及び次条第一項第二号において「路線等」という。）の全部又は一部について、共同して、期間、区間、利用回数その他の条件を定めて、利用者が当該条件の範囲内で当該全部又は一部の路線等を利用することができる定額の運賃又は料金を設定する行為その他これに類する運賃又は料金を設定する行為

通常、複数の路線を利用する場合には乗換え毎に初乗り運賃が発生するほか、異なる事業者が運行を行う路線については、行先や経由地、運賃体系が異なる場合があります。これらは、利用者にとって運賃負担や移動のストレスになるなど、バスを利用しない要因の一つとなっています。

例えば、右図のように駅前からA地域への移動のため、乗換拠点までの区間はバス事業者Cの路線を利用し、そこからバス事業者Aの路線に乗換を行った場合、C・A社両方の初乗り運賃を含む運賃が発生します。



こうした問題への対応として、通し運賃の導入などで乗換えを行う場合の運賃の低減、一定地域内の移動を一定の期間内で定額料金とするなど、事業者の区切りを意識しない移動サービスを提供することで、利用者の利便性の向上、利用の増加を図ることが考えられます。

こうした運賃制度に関する取組について本特例法による共同経営を通じ、複数事業者間で実現することが可能となります。

具体的な取組としては、以下のような運賃制度の導入を想定しています。

【定額制乗り放題運賃】

一定額を支払うことにより、一定の期間、区間、利用回数等の範囲内であれば自由に乗り降りすることができる運賃体系です。

これにより利用者は乗車、乗継、下車の都度、運賃を気にする必要なく、公共交通機関を利用することができるため、利用促進策としても有効です。

一方で、事業者間の運賃の分配方法が課題となりますが、利用者から見た公共交通網の利便性確保という面では、必ずしも需要が集中する路線・時間帯の充実だけが重要ではないため、乗車実績によらない運賃プールの導入について併せて検討することも有効です。

▼定額制乗り放題のイメージ



### 【通し運賃】

複数の路線を乗り継いだ場合に、乗り継いだ際の初乗り運賃を無料とする運賃体系です。通し運賃を導入することで利用者が地域のバス路線網を一体的に利用できるなど利便性の向上が期待できます。

例えば、右図のように A 地域への移動のため、バス事業者 A の路線を利用し、途中でバス事業者 B に乗換えた場合でも、バス事業者 B の初乗り運賃は発生しません。

また、本特例法では、いわゆる乗継割引等についても対象として含まれます。

#### ▼通し運賃のイメージ



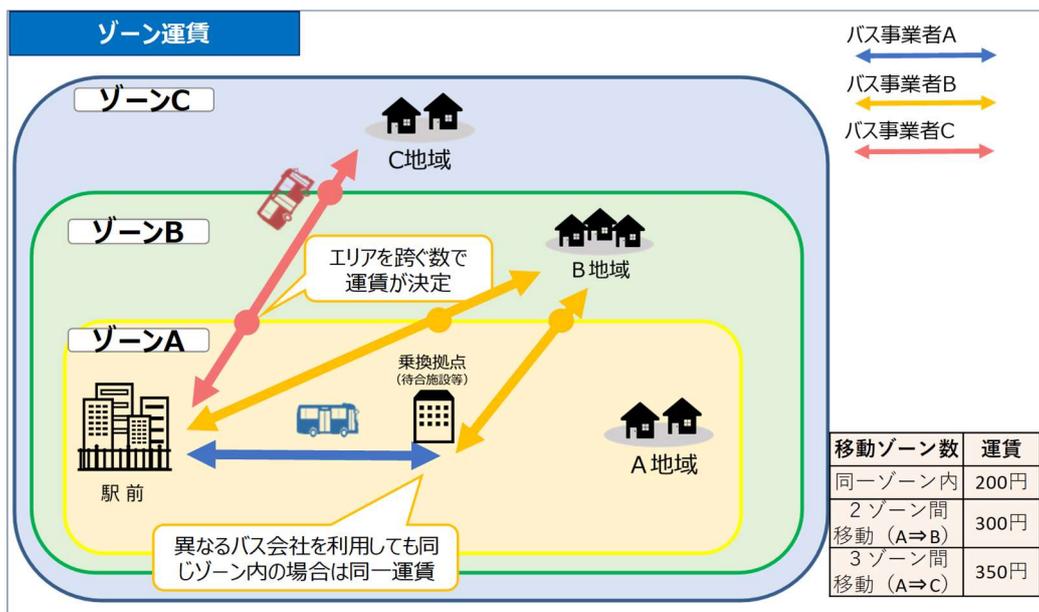
### 【ゾーン運賃】

例えば、街の中心部等から同心円状に複数の「ゾーン」を設定するなど、複数の区域（ゾーン）を設定し、乗車してから下車まで途中の乗換を含め（往復、周回は除く）、一定のゾーン内の移動については同一とする運賃とし、通過するゾーンの数で運賃を決める運賃体系です。

これにより、利用者にとっては行先によって運賃を判別することが容易となることから、料金制度の複雑さとそれに起因する利用者の割高感を軽減することが可能となります。

また、特定のゾーン内について一定の時間内であれば下車を含め定額運賃とするなど、定額制乗り放題運賃を組合せることも可能です。

#### ▼ゾーン運賃のイメージ



② 路線に関する取組（ハブ&スポーク型のネットワーク再編、ループバス等）

【第9条第1項】

二 地域において公共交通網を形成する路線等のうち、共同し、又は分担して運送サービスを提供する路線等を定める行為

本特例法による共同経営により、これまで競合していた路線や運行系統の見直し・再編やネットワーク内の路線・運行系統の共同・分担運行を行うことが可能となります。これにより運行の効率化、車両・運転者の効率的な配置を実現することで、路線網の最適化及び維持を図ることが可能となります。

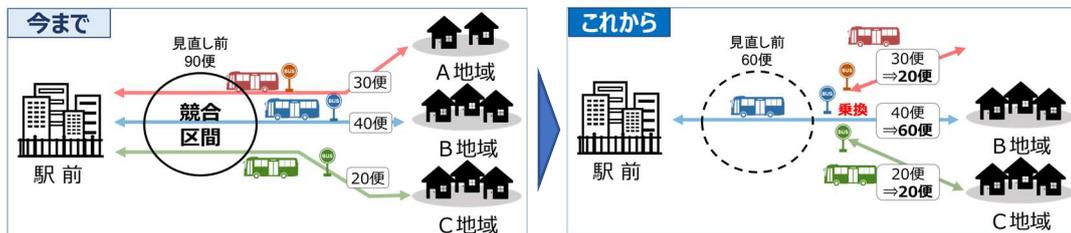
具体的な取組としては、以下のようなネットワーク再編、路線や運行系統の共同・分担運行を行うことを想定しています。

【競合路線の見直し】

複数の事業者が同じ区間を重複して運行することでダイヤが分かりにくく、また渋滞などが生じている路線について、競合区間を走る路線の見直し、乗換などを考慮した利用者が利用しやすい路線網・ダイヤ・便数となるよう各事業者間で調整を行う取組です。

これにより減便となる路線が生ずる場合は、代替路線の新設を行うなど、基盤的サービスの維持を図る取組なども同時に必要となります。（詳細な認可基準については「2.2 認可基準②-1」を参照）

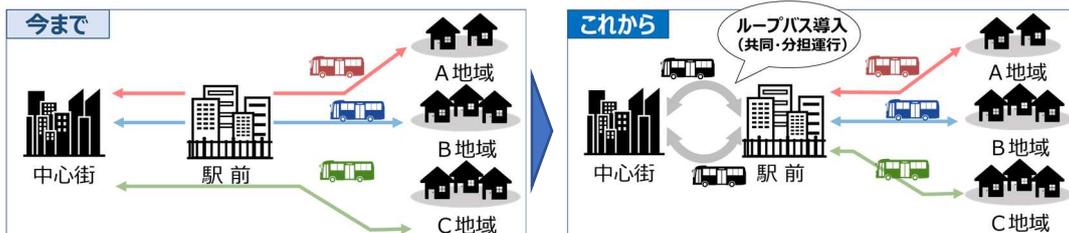
▼競合路線の見直しイメージ



【路線の共同運行】

中心部など複数事業者が競合することでバス停等の乱立による利便性の低下がみられる路線や、郊外部で1社では十分な便数を確保できない路線などを対象に、同じ路線や区間などを複数の交通事業者で運行するとともに、運行ダイヤや運賃体系を調整して運行するものです。

▼ループバスの共同運行・分担運行イメージ

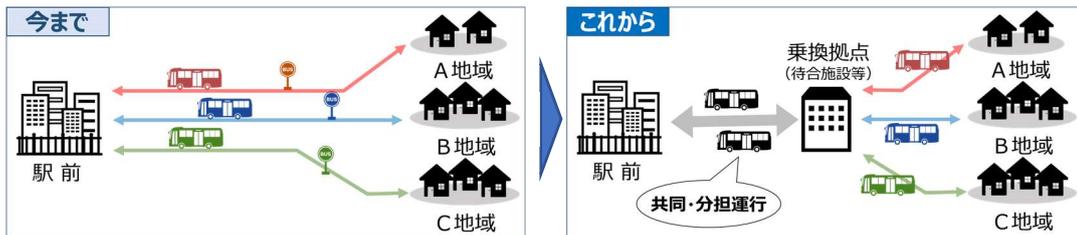


## 【ハブ&スポーク型のネットワーク再編】

路線が集中し過密となる駅前や中心市街地の路線等を整理するため、これまで縁辺部から中心部に向かって運行されていた路線を、その中間に乗換拠点（ハブ）を設けて、これを起点として幹線・支線（スポーク）を設定し、幹線を共同で運行したり、支線を分担して運行するなどにより、効率的な交通ネットワークを形成するものです。

一方で、利用客からすると乗換えによる不便が生じるため、スムーズな乗換えに資するダイヤ設定、運行頻度の向上や、直通運行と同程度の運賃とするなど、全体としての利便性向上策と併せた取組とすることが求められます。

### ▼ハブ&スポーク型のネットワーク再編のイメージ

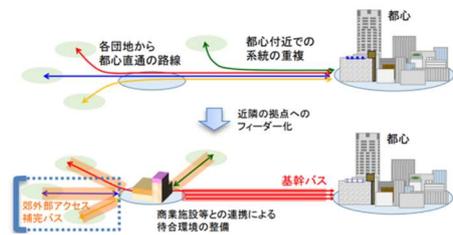


### 広島市の事例（ハブ&スポーク型の路線再編、ループバスの導入）

広島市では、地域公共交通網形成計画に基づき、郊外部の住宅団地等から都心へ直通する路線のフィーダー化により運行効率の向上を検討しています。フィーダー化により乗換えは生じますが、住宅団地等から拠点までの運行頻度の向上や、乗継いでも直通と同程度の運賃となる乗継割引の拡充などに取り組むことにより、全体の利便性を高めることが可能となります。また、全ての便をフィーダー化するのはではなく、ピーク時とオフピーク時の時間帯によって移動の傾向が異なることを考慮し、朝ラッシュ時は都心への直通便を残すなど、利用者ニーズ等を踏まえながら実施を予定しています。

また、都市中心部等需要の集中する地域を繋ぐ循環路線（ループバス）について複数社で共同運行するなど、運行の効率化と都市部の過密解消に向けた取組を行っています。

#### 路線のフィーダー化



【広島市地域公共交通網形成計画より】



【広島電鉄 HP より】

### ③ ダイヤに関する取組（等間隔運行の実施等）

【第9条第1項】

三 地域において公共交通網を形成する路線等の全部又は一部について、共同して、運行回数又は運行時刻を設定する行為（運行回数の制限を伴うものに限る。）

バスを利用する際の障壁となるのが、何時にバスが来るのか、また乗換拠点などでは他の路線との接続が悪く、待ち時間が長くなるという問題です。こうした点を解決する為、各社の運行路線などの共同運行などと同時に利用者にとって、分かりやすく利用しやすい時刻表の整理というものも求められます。

この点については、本特例法では、複数路線が乗り入れる乗換拠点などを中心に、運行回数の制限を伴う等間隔運行（一定周期の等しい間隔で運行されるダイヤグラムのこと）や、パターンダイヤ（ある特定の周期（パターン）で運行されるダイヤグラムのこと）を実施することなどが可能となります。

なお、「運行回数の制限を伴うものに限る」こととしているのは、運行回数の制限（減少、固定化など）を伴わない運行時刻の複数事業者間の調整については、カルテル規制の対象とはならないため、これを明確に除外する趣旨です。

等間隔運行・パターンダイヤの例

現在の時刻表					
10時	07	18	22	45	/
11時	03	19	21		55
(例)等間隔運行・・・同間隔(16分毎)で運行					
10時	07	23	39	55	/
11時	11	27	43	59	
(例)パターンダイヤ・・・毎時同じ時間に運行					
10時	00		30	45	/
11時	00		30	45	

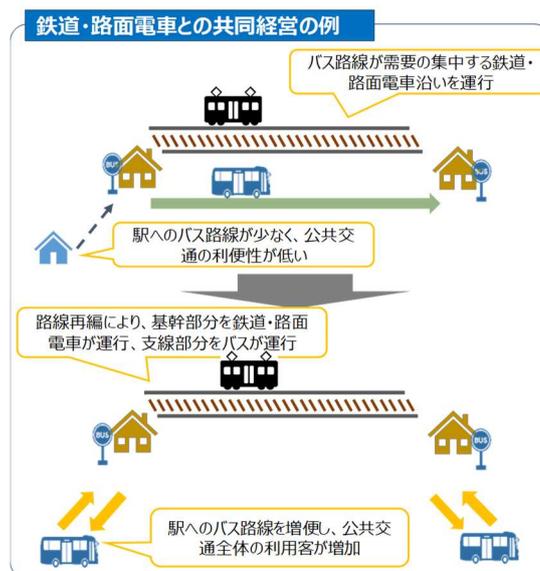
## 1.4 他の交通モードとの共同経営の例

本特例法では、乗合バス事業者と他の公共交通事業者（鉄道事業者、軌道事業者、タクシー事業者、定期航路事業者等）との間で共同経営を行うことも認められています。

乗合バス事業者が提供する基盤的サービスに係る事業の改善と収支不均衡な状況にある路線の存する計画区域内において、他の公共交通事業者との間で共同経営を行うことにより、当該基盤的サービスの提供の維持を図ることができる場合があります。

例えば、右図のようにバス路線が鉄道・路面電車に沿って運行する一方で、移動拠点となる駅へのバス路線が少ないなど利便性が低い場合、駅間の移動については鉄道・路面電車に集約する一方で、駅へアクセスするバス路線を増便するなど利便性を向上させることで、全体としての公共交通機関の利用客数の増加を図ることが考えられます。

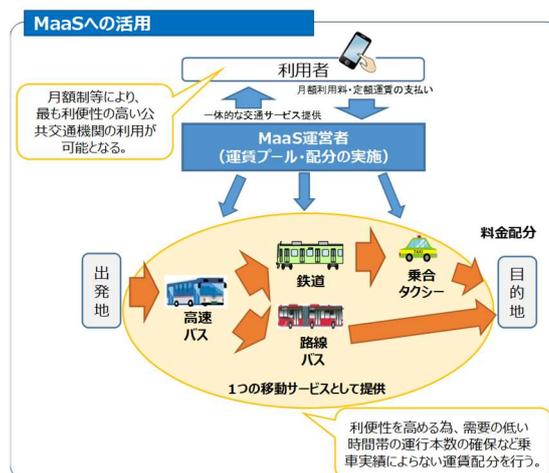
なお、異なる交通モードとの共同経営を行う場合には、乗合バス事業者間の共同経営と比較し、運賃形態や利用方法、対象とする移動需要の違いなどがあるため、これらの違いを踏まえた運賃プールによる収入調整が必要となることから、これらの考え方について共同経営計画の記載時に留意が必要となります。



### (1) MaaS への活用に向けた課題、運賃プール等必要な事項の整理

MaaS<sup>5</sup>による移動サービスの提供手法として、例えば、時間帯や移動先に応じて、バスとタクシー移動を使い分けるなど、最も利便性の高い交通モードを定額で利用できるサブスクリプション（定額運賃）の導入など、運賃を気にせず複数の公共交通機関を一つの移動サービスとして利用する料金システムの導入が考えられます。海外でも月額利用料による交通モードの違いなどはありますが、自家用車から公共交通への移行を促すため、タクシーを定額サービスの対象として含む例<sup>6</sup>も存在します。

一方で、サブスクリプションの導入に当たっては、これによる収入の分配に際して、複数の事業者に対し、乗車実績に応じて分配を行った場合に、需要が高い時間帯・地域に路線が集中してしまうなど、一部の事業者の事業収支が悪化して上記システムからの撤退を余儀なくされ、かえって利用者の利便性が低下してしまう可能性もあります。



<sup>5</sup> Mobility as a Service の略であり、飛行機から電車、バス、タクシー、自転車などあらゆるモビリティ（移動）をひとつと考え、様々なサービスを展開するもの

<sup>6</sup> 主な海外事例としては、ヘルシンキ（フィンランド）におけるMaaS事例であるWhim（MaaS Global社）が挙げられる。なお、日本においても、令和2年11月30日より、タクシーの一括定額運賃等の運賃制度が導入されている。

この課題への対応としては、需要の低い時間帯・路線の運行についても適切に運賃収入の分配を行うことで、最適な路線網の再構築を行うことが必要となります。この場合、乗車実績のみの分配によらない柔軟な運賃プールの導入が前提となります。

このように、本特例法を活用することで、当該運賃プールの導入が可能となるなど、MaaSの円滑かつ柔軟な取組の後押しとなります。

## 1.5 本特例法に基づく共同経営等と併せて行うことが想定される事業

車両の統一化や共同調達、バスの待合環境の整備など、コスト削減等につながる取組については、本来、競争促進的な効果が期待されます。

しかしながら、これらの取組を共通化することが競争制限的であると認められる場合には、独占禁止法に抵触するおそれがあります。

そのため、運賃・料金、運行回数又は運行系統等に関する取組と併せ、これらの取組を行う場合には、事前に公正取引委員会に確認を行う必要がありますが、共同経営計画書に取組内容を記載することで、併せて認可（確認）を受けることができます。

こうした共同調達等の取組により1社だけでは効果が限定的であったコスト削減や利用者の利便性向上策を実行することが可能となります。

### (1) 車両の統一化・バス共同調達

乗合バス事業者においては、経営状況が厳しい事業者が多いため、車齢が想定耐用年数を超える車両を使用していることが多く、また、新車調達の予算がないため中古車調達・改造を行うケースも全国的に多くなっています。

共同経営によって、各社の車両更新計画を精査し、車両更新時期を揃えて一定の規模で一括調達を行えるようになれば、車両業者との交渉もしやすくなり、コストを抑えられます。それによって、より高性能な新車（環境性能向上、バリアフリー対応等）の調達ができるようになる可能性もあります。

なお、車両の共同調達による調達コストの削減を実現するためには、バス車両の更新サイクルの統一化や仕様などの統一化等を図る必要があります。

この実現に向けては、各社の車両数のみならず、サイズや車齢・状態の共有を行うとともに、車両仕様の共通化に向けた協議、メンテナンス等の共通化・効率化などについて検討を行うことが求められます。

## (2) バス待合環境の向上・ナンバリングなど、利便性向上に向けた取組

バス運行は、他の交通モードに比してきめ細やかな運行が可能である一方で、系統数が多数であることが多く、利用者からすると、バスの位置や待ち時間の見込みが立ちにくい、行きたい方面のバス路線を探すのに時間を要してしまうなど、利用者の利便性の面から課題があります。

そのため、バスの位置情報（バスロケシステム）の導入やバス路線のナンバリング、待合環境の向上など、利用客への適切な情報提供や待合環境の向上に向けた取組について、各社共同で実施することで利便性が向上されることも有効な取組です。

### ▼バスの待合環境向上に向けた取組

#### 広島市の事例（バス待合環境の向上、バスロケ）

広島市では、地域公共交通網形成計画に基づき、バスの待合環境や乗継環境の向上を図るため、バスの到着時刻等の情報を提示するほか、乗降者の多いバス停などに上屋やベンチ等の設置を推進しています。

また、バス路線再編等により乗継が生じる交通結節点等において、周辺の民間施設への待合スペースの設置など民間の協力も得ながら、待合環境や乗継環境の向上に取り組んでいます。



【広島市地域公共交通網形成計画より】

### ▼バス路線のナンバリング

#### 岐阜バスの事例（バス路線のナンバリング）

岐阜バスでは、方面毎に緑、青、赤、紫等に色分けをしていましたが、8つの幹線+支線系統を表す「アルファベット+2桁の数字」に変更、路線図についても経由地と行先名が分かりやすいようレイアウトを変更するなど利用者が分かりやすいようナンバリングについて見直しを行いました。



## 第2章 共同経営の特例の認可

### 【第11条第1項】

国土交通大臣は、第九条第一項の認可の申請があった場合において、当該申請に係る協定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、同項の認可をするものとする。

- 一 計画区域内に、地域一般乗合旅客自動車運送事業者が提供する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。
- 二 共同経営を行うことにより、地域一般乗合旅客自動車運送事業者が提供する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、前号の収支が不均衡な状況にある路線の存する計画区域内において当該基盤的サービスの提供の維持が図られること。
- 三 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第三条第一項に規定する基本方針に照らして適切なものであること。
- 四 協定地域一般乗合旅客自動車運送事業者等が提供する運送サービスに係る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。
- 五 計画区域内において地域一般乗合旅客自動車運送事業者が行う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。

共同経営について国土交通大臣の認可を受けるためには、当該申請に係る協定が次の①～⑤の全ての基準に適合する必要があります。

### ＜共同経営の認可基準＞

- 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。
- 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。

## 2.1 認可基準①：収支が不均衡な路線が存すること

【第11条第1項】

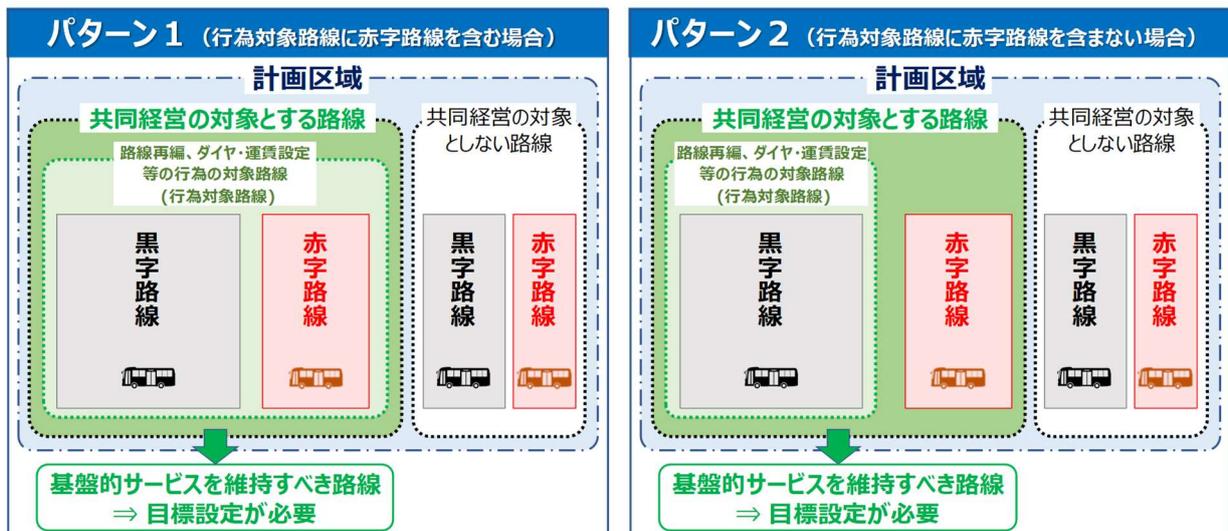
- 一 計画区域内に、地域一般乗合旅客自動車運送事業者が提供する基盤的サービスに係る路線であって、収支が不均衡な状況にある路線が存すること。

本特例法第11条第1項第1号では、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（乗合事業の収支が赤字である路線）が存在することを認可基準としています。

本特例法は、基盤的サービスの提供の維持を図ることを目的としており、収益性が十分に確保されている黒字路線について独占禁止法の適用を除外する必要性は乏しいことから、共同経営計画の対象となる計画区域に赤字路線が存在することを認可基準として規定しています。

他方、現に基盤的サービスの提供の維持が困難になっていることまでは求められていないため、計画区域全体での収支が不均衡であることまでは必要ありません。また、計画区域内に1事業者の1赤字路線が含まれている場合には、第11条第1項第1号の基準を満たすこととなりますが、当該赤字路線における赤字の額に対して計画区域全体における収支の黒字の額が著しく過大である場合には、第11条第1項第5号の「必要な限度を超えない範囲内のものであること」との基準に抵触するおそれがあります。

▼「計画区域内に収支が不均衡な路線（赤字路線）が存在すること」を満たす区域イメージ



※ 黒字路線が存在せず、共同経営の対象とする路線が赤字路線のみで構成されている場合も対象となります。

## 2.2 認可基準② -1：事業の改善が見込まれること

【第11条第1項】

二 共同経営を行うことにより、地域一般乗合旅客自動車運送事業者が提供する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、前号の収支が不均衡な状況にある路線の存する計画区域内において当該基盤的サービスの提供の維持が図られること。

本特例法第11条第1項第2号では、共同経営を行うことにより、基盤的サービスを行う事業の改善が見込まれ、その事業の改善に応じて、収支が不均衡な状況にある路線の存する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が見込まれることを認可基準としています。

ここで、「事業の改善が見込まれる」かどうかについては、共同経営計画に記載された共同経営の目標（収益性の向上の程度、人員数・車両数に係る効率の向上の程度等（本特例法第10条第1項第5号イ。）により判断することになります。

収益性の向上、人員数・車両数に係る効率の向上については、下表の考え方に従って判断されます。なお、収益性、人員数・車両数の効率の全てが向上しなければならないものではなく、いずれかが一定程度向上していれば事業の改善が見込まれるものとして判断されます。

### ▼「事業の改善が見込まれる」かどうかの判断について

指標	事業改善の考え方
収益性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>収支の改善（収益の増加、費用の削減など）を確認することになりますが、需要の減少により収益が継続的に減少する見込みの場合は、収支の現状維持を「収益性の向上」に含むものとして扱います。</li> </ul>
人員数・車両数に係る効率の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>例えば運行過密区間を等間隔運行（減便）にするなどにより路線や運行等の効率化を図ることで、運転者やバス車両の余剰を創出し、その余剰が計画区域内の基盤的サービスの維持に充てられているかどうかを確認します。（創出した余剰については、例えば、路線の新設や便数の増加等に充てることが求められます）。</li> <li>その際、路線や運行等の効率化によりサービス水準が一部低下する場合であっても、合理的な範囲内であり、利用者の利益を不当に害しないもの（例えば、過密路線の再編をする場合に、平均運行間隔時間が1分から2分となる場合など）であれば認めるものとしています。</li> </ul>

## 2.3 認可基準② - 2 : 基盤的サービスの維持が図られること

### 【第11条第1項】

二 共同経営を行うことにより、地域一般乗合旅客自動車運送事業者が提供する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、前号の収支が不均衡な状況にある路線の存する計画区域内において当該基盤的サービスの提供の維持が図られること。

本特例法第11条第1項第2号では、基盤的サービスに係る事業の改善効果が見込まれることに加えて、その効果が計画の対象区域内における基盤的サービスの維持に資するものでなければならないことも認可基準としています。

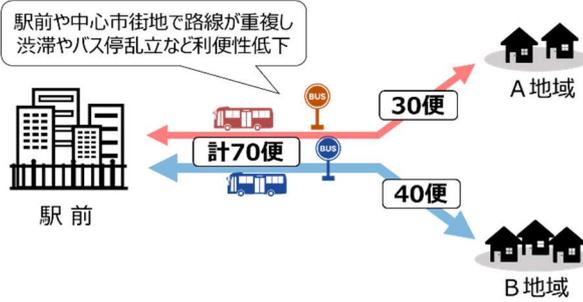
具体的には、定額制乗り放題運賃、ハブ&スポーク型のネットワーク再編、等間隔運行等により事業経営が効率化され、収益増や車両数、運転者数の余剰の創出等が見込まれることから、その余剰が計画区域内の基盤的サービスの維持に充てられているかを確認するものです。つまり、「基盤的サービスの維持」とは、基盤的サービスそのものが存続するというだけではなく、サービスの内容や水準が全体として維持されることが求められます。

なお、「収支が不均衡な状況にある路線の存する計画区域内」とされているのは、基本的には計画区域内の赤字路線における基盤的サービスの提供の維持を図るべきものですが、必ずしも当該赤字路線を維持する必要はなく、例えば、近傍路線との統廃合などの措置を通じて計画区域内の基盤的サービスの提供の維持を図ることも考えられることから、当該赤字路線を含む計画区域内全体における基盤的サービスの提供の維持が図られているかどうかを判断する旨を明記するものです。

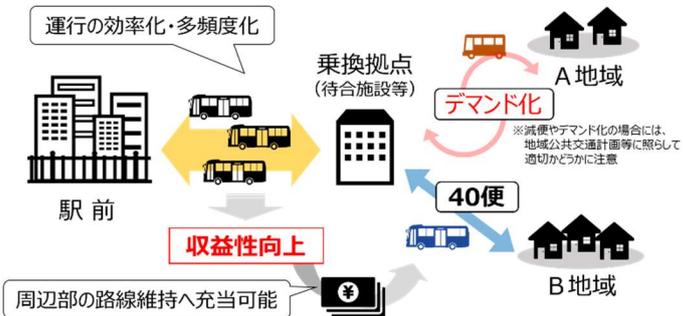
また、路線の廃止や区間短縮を伴う場合であって、代替路線が存在する等により利用者に大きな影響を及ぼさない場合には、廃止・区間短縮が行われる路線と代替路線の位置関係を共同経営計画に記載することなどにより、その旨を明示することが望ましいです。

▼「基盤的サービスの維持が図られる」場合のパターンイメージ

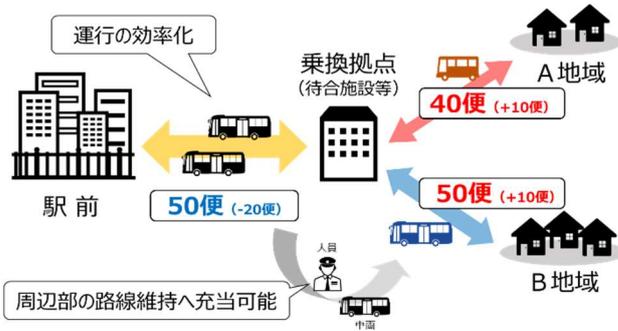
共同経営の実施前



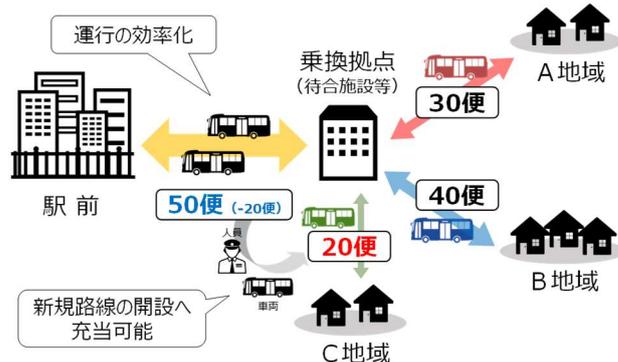
パターン1：都市内幹線の強化



パターン2：支線部の小型化、運行回数の増加



パターン3：新たな路線の新設



## 2.4 認可基準③：基本方針に照らして適切なものであること

【第11条第1項】

三 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第三条第一項に規定する基本方針に照らして適切なものであること。

本特例法第11条第1項第3号では、共同経営が地域公共交通活性化再生法第3条第1項の基本方針に照らして適切なものであることを認可基準としています。

基盤的サービスの提供を将来にわたって維持していくためには、単に路線が維持されているだけではなく、地域公共交通計画等の内容や法定協議会から聴き取った意見を踏まえ、地域の公共交通政策との調和を図り、地域住民が真に求めるサービスの提供を目指すことが重要です。このため、こうした観点から定められている当該基本方針との適合を確認することとしています。

### ▼地域公共交通活性化再生法第3条第1項の基本方針での関連記載

#### 七-2-(3) 共同経営等を活用した関係者間の連携促進

人口減少等による利用者数の急速な減少や運転者不足の深刻化により、公共交通事業者が厳しい経営環境に置かれている中、複数の事業者間で連携して地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を進めていくことが重要になってきている。そこで、国土交通大臣が認可を行った共同経営の取組について独占禁止法の適用を除外する独占禁止法特例法の制度を活用することが考えられる。当該取組に必要な共同経営計画を作成する場合には、地域公共交通計画等の内容や法定協議会から聴き取った意見を踏まえ、地域の公共交通政策との調和を図り、地域住民が真に求めるサービスの提供を目指すことが重要である。また、官民が連携して運送サービスの維持や利用者の利便性向上を図る観点から、共同経営計画と利便増進実施計画を一体的に策定することが望ましい。

## 2.5 認可基準④：利用者に対して不当な不利益を生ずるおそれがないこと

【第11条第1項】

四 協定地域一般乗合旅客自動車運送事業者等が提供する運送サービスに係る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。

本特例法第11条第1項第4号では、利用者の利益を不当に害するおそれがないことを認可基準としています。

ここでいう、利用者に対する不当な不利益とは、共同経営の実施による競争状況の変化を直接の原因とする不当な基盤的サービスの価格の上昇やサービスの質の悪化のことをいい、例えば、次のような場合がこれに該当すると考えられます。

### ○ 運賃・料金の上昇

実施運賃等が認可を受けた運賃等の上限を下回っている場合、共同経営の実施により競争がなくなると、実施運賃等が引き上げられるおそれがある。

### ○ サービス水準の低下

共同経営の実施により競争がなくなると、不当な運行回数の減少や運行系統の制限のほか、車両の更新が行われにくくなるなど、サービス水準が低下するおそれがある。

### ○ その他

共同経営の実施により競争がなくなると、共同経営に参加しない他の公共交通機関への連絡が不便になるおそれがある。

上記の弊害が、利用者の利益を「不当に」害するかどうかについては、事案ごとに、弊害の程度及び基盤的サービスの提供の継続という共同経営の目的を勘案して判断しますが、一般的に、共同経営の実施前と比較して、運賃・料金の上昇やサービス水準の低下がもたらされることをもって、直ちに利用者の利益を不当に害するとは認められないと考えられます。

典型的には、基盤的サービスの提供を継続するために必要な範囲を超えて運行回数が著しく減少するような場合には、利用者の利益を不当に害することとなると考えられます。

## 2.6 認可基準⑤：必要な限度を超えない範囲内のものであること

【第11条第1項】

五 計画区域内において地域一般乗合旅客自動車運送事業者が行う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。

本特例法第11条第1項第5号では、共同経営の競争制限効果の程度が基盤的なサービスの提供の維持という目的を達成するために必要な範囲を超えていないことを認可基準としています。

例えば、計画区域内に赤字路線が存在するものの、その赤字に比して共同経営の対象とする路線の収益性が過大であり、共同経営の内容が基盤的サービスの提供の維持の目的を逸脱していると認められるような場合等を想定しています。

## 第3章 公正取引委員会への協議・確認

### 3.1 協議の趣旨

#### 【第11条第2項】

国土交通大臣は、第九条第一項の認可をしようとするときは、公正取引委員会に協議しなければならない。

#### 【第11条第3項】

国土交通大臣は、前項の規定による協議に際して、当該協議に係る協定が次の各号に掲げる事由のいずれにも該当することについて、公正取引委員会の確認を受けなければならない。

- 一 協定内容及び当該協定の締結について不公正な取引方法を用いるものでないこと。
- 二 加入及び脱退を不当に制限するものでないこと。

本特例法第11条第1項に基づく認可は基盤的サービスの提供の維持の観点から主務大臣である国土交通大臣が行うものですが、公正取引委員会の独占禁止法の執行権限を制限するものであることから、公正取引委員会において独占禁止法の適用を除外すべきでない事由が存在しないか確認する機会を確保するため、公正取引委員会に協議することとしています。

その際、協定の内容が、不公正な取引方法を用いるものでないこと、加入及び脱退を不当に制限するものではないことについて公正取引委員会の確認を受けなければならないとされています。

#### (1) 定期報告の内容の通知、適合命令の請求

本特例法による認可を受けた協定に係る共同経営計画の実施の状況について、国土交通大臣に報告することとされていますが（本特例法第14条）、当該報告を受けたときは、遅滞なく、当該報告に係る事項を公正取引委員会に通知することとしています。

また、公正取引委員会は、本特例法の認可基準（本特例法第11条第1項各号）のうち、基盤的サービスの提供の維持（同項第2号）、利用者に対し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（同項第4号）、基盤的サービスの維持を図るために必要な限度を超えない範囲内であること（同項第5号）に適合するものでなくなると認めるときは、国土交通大臣に対して、本特例法第15条第1項の規定による適合命令をすべきことを請求することができます（同条第5項）。

#### (2) 不公正な取引方法を用いるものでないこと

不公正な取引方法とは、行為の内容から大きく3つのグループに分けることができます。

第1は、自由な競争が制限されるおそれがあるような行為で、取引拒絶、差別価格、不当廉売、再販売価格拘束などです。

第2は、競争手段そのものが公正とはいえないもので、ぎまんの方法や不当な利益による顧客誘引などです。

第3は、自由な競争の基盤を侵害するおそれがあるような行為で、大企業がその優越した地位を利用して、取引の相手方に無理な要求を押し付ける行為がこれに当たります。

これらの中には、再販売価格拘束のように不公正な取引方法であることが行為自体から明白なものもありますが、多くは、行為の形態から直ちに違法となるのではなく、それが不当な場合（公正な競争を阻害するおそれがあるとき）に違法となります。

### (3) 加入及び脱退を不当に制限するものでないこと

合理的な理由がないのに特定の事業者を排斥したり、加入を強制したりすることがあってはならないとされており、不当な加入制限又は除名や事業者の参入を制限する場合には、市場における競争を実質的に制限するまでには至らない場合であっても認められないこととなります。

例えば、同じ地域内で事業を行う交通事業者が協定に参画したい意思があるにもかかわらず、特段の理由なくこれを排斥する旨を協定に規定しているのであれば、この基準に反することとなります。

## 第4章 共同経営計画の作成の手引き

### 4.1 共同経営計画の記載事項等

#### 【第10条第1項】

前条第一項の認可を受けようとする地域一般乗合旅客自動車運送事業者等は、共同して、国土交通省令で定めるところにより、同項の協定に基づく共同経営に関し、次に掲げる事項を定めた計画（以下「共同経営計画」という。）を作成し、国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 申請者の名称及び住所並びに代表者の氏名
- 二 共同経営計画の区域（以下この条及び次条第一項において「計画区域」という。）及び当該計画区域内において共同経営の対象とする路線等
- 三 共同経営に関する協定に定められる前条第一項各号に掲げる行為の内容
- 四 前号の行為を行うに際し、あらかじめ、運行回数、運行距離その他の事項を勘案して、共同経営に関する協定の当事者となる地域一般乗合旅客自動車運送事業者等（以下「協定地域一般乗合旅客自動車運送事業者等」という。）の間で、当該行為により得られる収益を分配することを定める場合においては、当該分配に関する事項
- 五 共同経営の目標に関する次に掲げる事項
  - イ 基盤的サービスに係る事業の収益性の向上の程度、当該事業に従事する人員数又は当該事業に用いる車両数に係る効率の向上の程度その他の当該事業の改善に係る目標に関する事項
  - ロ イの事業の改善に応じた計画区域内における基盤的サービスの提供の維持に係る目標として国土交通省令で定めるものに関する事項
- 六 共同経営の実施期間
- 七 前各号に掲げるもののほか、共同経営に関し必要な事項

#### 【第10条第2項】

共同経営計画には、計画区域内における地域一般乗合旅客自動車運送事業者が提供する基盤的サービスに係る事業の路線ごとの収支の状況その他の国土交通省令で定める事項を記載した書類を添付しなければならない。

共同経営計画への記載事項及び添付書類は上記のとおり定められています。主な記載事項について、以下のとおり詳細を記していきます。

#### ▼共同経営計画（第10条）の記載事項等（再掲）

記載事項等	概要	詳述箇所
①申請者の名称	申請者の名称及び住所並びに代表者の氏名	—
②対象区域・路線	共同経営計画の区域、共同経営対象路線及び行為対象路線の具体的な内容	4.2
③共同経営の内容	共同経営に関する協定に定められる行為（サービス）の内容 (1)定額制乗り放題運賃その他これに類する運賃等の設定行為 (2)ネットワーク再編や路線の共同・分担運行等 (3)等間隔運行、パターンダイヤ等のダイヤ調整	4.3

記載事項等	概 要	詳述箇所
④運賃分配	運賃プールを適用する路線（区間）、共同経営の内容、プールした運賃収入の分配基準とする要素とその考え方	4.4 4.5 4.6
⑤共同経営の目標	(1)収益性、人員数・車両数など事業の改善に係る目標に関する事項 共同経営を行わなかった場合と共同経営を行った場合におけるシミュレーション結果	4.7 4.8 4.9
	(2)基盤的サービスの提供の維持に係る目標に関する事項 路線ごとの運行回数並びに始発及び終発の時刻、時間帯ごとの平均運行間隔時間・最大運行間隔時間	4.10
⑥実施期間	共同経営の実施期間	—
⑦その他	共同経営に関し必要な事項	4.11
添付書類	(1)共同経営に係る協定書の写し (2)申請者が現に行っている事業の概要（※） (3)計画区域内において申請者がサービスを提供している路線ごとの収支状況 (4)計画区域内において申請者がサービスを提供している路線の路線図及び運行系統図 (5)法定協議会等への意見聴取の結果（議事録等。第5章参照。） （※）申請者に親子会社やグループ会社等が含まれる場合は、両社の資本関係についても付記	—

## 4.2 共同経営計画の区域の設定

### 【第10条第1項】

二 共同経営計画の区域（以下この条及び次条第一項において「計画区域」という。）及び当該計画区域内において共同経営の対象とする路線等

### 【第10条第2項】

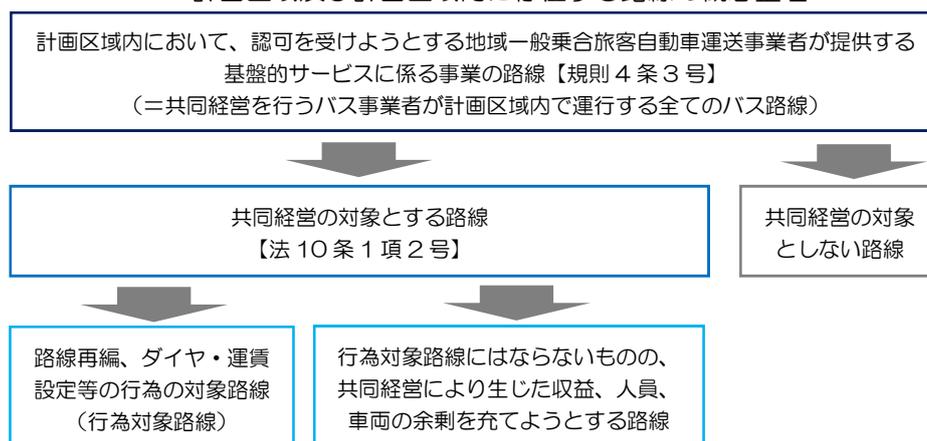
共同経営計画には、計画区域内における地域一般乗合旅客自動車運送事業者が提供する基盤的サービスに係る事業の路線ごとの収支の状況その他の国土交通省令で定める事項を記載した書類を添付しなければならない。

### (1) 計画区域、共同経営の対象とする路線等について

共同経営計画には、共同経営を行う区域（計画区域）を設定する必要があります。この計画区域内の路線であっても、区域内全ての路線を共同経営の対象としなければならないものではなく、共同経営の対象とする路線等を共同経営計画において設定することとなります<sup>7</sup>。

共同経営を行う乗合バス事業者は、共同経営の対象とする路線等の中から、路線再編、ダイヤ・運賃設定等の行為とする対象路線（行為対象路線）等を設定することとなります。

#### ▼計画区域及び計画区域内に存在する路線の概念整理



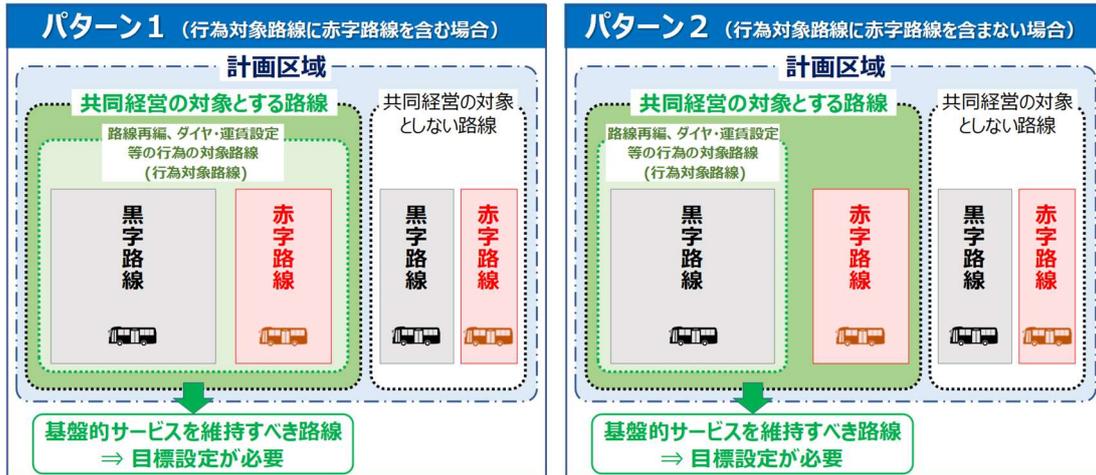
### (2) 共同経営の対象とする路線等の設定方法

共同経営の対象とする路線には収支不均衡である赤字路線が必ず含まれる必要がありますが、行為対象路線には必ずしも赤字路線が含まれる必要はありません。

つまり、行為対象路線に赤字路線が含まれない場合であっても、当該行為対象路線から生じた収益、人員、車両の余剰を充てようとする赤字路線を、共同経営の対象とする路線に位置付けることも可能です。この場合は、下記イメージのパターン2のように、赤字路線自体では路線再編、ダイヤ・運賃設定等の行為は行わなくとも、黒字路線での路線再編、ダイヤ・運賃設定等の行為から生じた収益、人員、車両の余剰の充当先として、共同経営の対象とする路線に位置付けられることとなります。

<sup>7</sup> 計画区域内の現在の基盤的サービスの提供状況を把握する観点から、路線図等を添付資料として提出します。

▼「計画区域内に収支が不均衡な路線（赤字路線）が存在すること」を満たす区域イメージ（再掲）



※ 黒字路線が存在せず、共同経営の対象とする路線が赤字路線のみで構成されている場合も対象となります。

**(3) 計画区域、共同経営の対象とする路線等の記載**

共同経営計画の記載上、計画区域については平面図（国土地図等）を用いて図示するなど、わかりやすいものとする必要があります。

また、計画区域内の共同経営の対象とする路線については、道路運送法上の事業計画への記載事項（起点及び終点、キロ程など）に加え、路線ごとの直近年度の収支状況を記載することで、収支不均衡である赤字路線が共同経営の対象とする路線に含まれていることを明らかにする必要があります。

▼共同経営対象路線等の記載例

No.	路線	運行会社	キロ程	収入	支出	収支
①	□□～◇◇	A社	……km	……円	……円	……円
②	□□～△△	B社	……km	……円	……円	……円
③	◎◎～☆☆	A社	……km	……円	……円	▲……円

**(4) 計画区域に関する添付書類**

共同経営計画には次の書類を添付します。

- ① 共同経営に係る協定書の写し
- ② 申請者が現に行っている事業の概要（※）
- ③ 計画区域内において申請者がサービスを提供している路線ごとの収支状況
- ④ 計画区域内において申請者がサービスを提供している路線の路線図及び運行系統図
- ⑤ 法定協議会等への意見聴取の結果（議事録等。第5章参照。）

（※）申請者に親子会社やグループ会社等が含まれる場合は、両社の資本関係についても付記

## 4.3 共同経営により提供するサービスの内容

【第10条第1項】

三 共同経営に関する協定に定められる前条第一項各号に掲げる行為の内容

共同経営計画においては、共同経営の内容として定める、運賃・料金、路線等、運行回数・運行時刻の各項目についての具体的な内容として、次のような事項を記載します。

- (1) 運賃・料金：取り決めた路線ごとの運賃の額等
- (2) 路線等：定める路線等の内容や共同・分担の方法等
- (3) 運行回数・運行時刻：取り決めた時間毎の運行回数、運行時刻等

以下、1.3で詳述した行為の内容を具体例として、共同経営計画の記載事項を記します。

### (1) 運賃・料金

#### ① 定額制乗り放題運賃

定額制乗り放題運賃は、一定額を支払うことにより、一定の期間、区間、利用回数等の範囲内であれば自由に乗り降りすることができる運賃体系です。定額制乗り放題運賃を共同経営計画に位置付ける場合には、その適用対象となる時間帯、エリア、路線（区間）等に関する内容を明らかにしておかなければなりません。

対象エリア及び路線（区間）については、平面図を用いてわかりやすく表示します（※1つの図で表示することが難しい場合は、対象エリアをいくつかに分割した拡大図上で路線（区間）を表示するなど工夫します）。また、路線（区間）の起点及び終点、運行会社、時間帯及び定額運賃の額についても記載します。

なお、対象エリア内とエリア外をまたがる路線を利用する場合には、エリア内では定額運賃が適用され、エリア外では通常の対距離制運賃が適用されることが想定されます。そのようなエリア内外での併用運賃の取扱いなど定額制乗り放題運賃の適用に関する注意事項を設ける場合は、ここで記載する必要があります。

#### ▼定額制乗り放題運賃に関する記載例

定額制乗り放題運賃を適用する対象路線（区間）等

対象路線（区間）等の図示



路線（区間）	運行会社	時間帯	運賃
路線①（〇〇～〇〇）	A社	【平日】 〇〇時～〇〇時 【土曜、日曜、祝日】 〇〇時～〇〇時	定額 〇〇円
路線②（△△～△△）	B社		
路線③（◇◇～◇◇）	C社		

【定額乗り放題運賃に関する注意事項】  
対象エリアを超えて乗車する場合は、上記定額運賃に対距離運賃を加算するものとします。

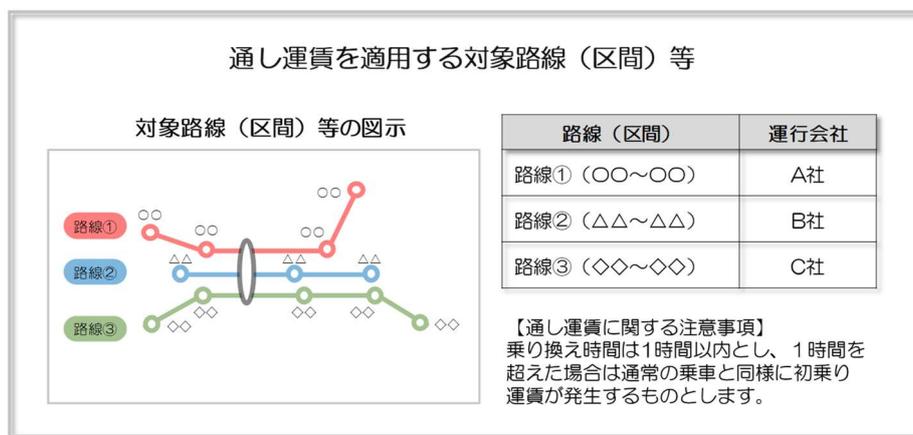
## ② 通し運賃

通し運賃は、複数の路線を乗り継いだ場合に、乗り継いだ際の初乗り運賃を無料とする運賃体系です。このため、共同経営計画においては、初乗り料金が二重に発生しないこととする対象路線（区間）を明らかにしておかなければなりません。

対象路線（区間）については、路線図を用いてわかりやすく表示するとともに、起点・終点、運行会社についても記載します。

なお、ある路線から他の路線へ乗換えるに当たって、乗換の時間が一般的な範囲を超えて長くなった場合には通常の下車及び再乗車とみなして新たに初乗り料金が発生するなど、通し運賃の適用に関する注意事項を設ける場合は、ここで記載する必要があります。

### ▼通し運賃に関する記載例



## ③ ゾーン運賃の場合

ゾーン運賃は、複数の区域（ゾーン）を設定し、乗車してから下車まで途中の乗換を含め（往復、周回は除く）、一定のゾーン内の移動については同一とする運賃とし、通過するゾーンの数で運賃を決める運賃体系です。このため、共同経営計画においては、ゾーンの設定、路線（区間）に関する内容を明らかにしておかなければなりません。

設定するゾーン及び路線（区間）については、平面図を用いてわかりやすく表示します（※1つの図で表示することが難しい場合は、対象ゾーンをいくつかに分割した拡大図上で路線（区間）を表示するなど工夫します）。また、路線（区間）の起点及び終点、運行会社、ゾーン利用数ごとの運賃の額についても記載します。

なお、ゾーン内とゾーン外をまたがる路線がある場合には、ゾーン内ではゾーン運賃が適用され、ゾーン外では通常の対距離制運賃が適用されることが想定されます。そのようなゾーン内外での併用運賃の取扱いなどゾーン運賃の適用に関する注意事項を設ける場合は、ここで記載する必要があります。

そして、特定のゾーン内について一定の時間内であれば下車も含め定額運賃とするなど、定額制乗り放題運賃を組合せることも想定されます。そのような場合も、ここで記載する必要があります。

## ▼ゾーン運賃の記載例

ゾーン運賃を適用する対象路線（区間）等

対象路線（区間）等の図示

	Aゾーン	Bゾーン	Cゾーン
路線①	A社		
主な経由地	〇〇、〇〇	〇〇、〇〇	〇〇、〇〇
路線②	B社		
主な経由地	△△、△△	△△、△△	△△、△△
路線③	C社		
主な経由地	◇◇、◇◇	◇◇、◇◇	◇◇、◇◇

通過ゾーン数	運賃
1	〇〇円
2	〇〇円
3	〇〇円

【ゾーン運賃に関する注意事項】  
上記のゾーンを超えて乗車する場合は、上記ゾーン運賃に距離運賃を加算するものとします。

（定額制乗り放題運賃を組み合わせる場合）

対象エリア	時間帯	運賃
Aゾーン	【平日】 〇〇時～〇〇時	定額 〇〇円
	【土曜、日曜、祝日】 〇〇時～〇〇時	

【ゾーン運賃及び定額制乗り放題運賃に関する注意事項】  
上記対象エリアを超えて乗車する場合は、当該エリアを除いた通過ゾーン数に応じた上記ゾーン運賃を適用するものとします。

## (2) 路線等

### ① ハブ&スポーク型のネットワーク再編

ハブ&スポーク型のネットワーク再編では、路線が集中し過密となる駅前や中心市街地の路線等を整理するため、これまで縁辺部から中心部に向かって運行されていた路線を、その中間に乗換拠点（ハブ）を設けて、これを起点として幹線・支線（スポーク）を設定し、幹線を共同で運行したり、支線を分担して運行するなどにより、効率的な交通ネットワークを形成します。このため、共同経営計画においては、再編後の路線（区間）について、道路運送法上の事業計画への記載事項（起点及び終点、キロ程、バス停の位置、始発時刻及び終発時刻など）に加え、新たに乗換拠点や転回所を設ける場合には、その位置についても記載する必要があります。

また、再編前の路線（区間）、便数等の内容についても記載し、再編前後の比較を可能とすることで、共同経営による効果やねらいを具体的かつ明確に記載する必要があります。

### ② 競合路線の見直し

競合路線の見直しでは、競合区間を走る路線の見直し、乗換などを考慮した利用者が利用しやすい路線網・ダイヤ・便数となるよう各事業者間で調整を行います。

ここで、4.10で詳述するとおり、見直しによって競合路線の便数は減少する（サービス水準が低下する）ものの、見直しにより生じた人員・車両等の余剰を他路線に充てることができる（サービス水準が上昇する）場合は、両者を比較考量し、全体として認可基準であるサービス維持が図られ

ることを目標として設定する必要があります。

このため、共同経営計画においては、見直し前後の路線（区間）、便数等の内容を記載したうえ、見直しによってサービス水準が悪化した箇所については赤字、サービス水準が向上した箇所については青字で示すなど、共同経営による変化を分かりやすく記載することが望ましいです。

▼ネットワーク再編の記載例

ネットワーク再編を実施する対象路線（区間）等

対象路線（区間）等の図示

旧

新

	旧	新	
路線①	運行会社	A社	A社
	主な経由地	○○、○○、 ○○、○○	○○、○○
	キロ程	〇〇km	〇〇km
	便数	30便/日	40便/日
路線②	運行会社	B社	B社
	主な経由地	◇◇、◇◇、 ◇◇、◇◇	◇◇、◇◇
	キロ程	〇〇km	〇〇km
路線③	運行会社	現状の競合区間 70便/日	A社、B社 (共同運行)
	主な経由地		■、■、■
	キロ程		〇〇km
	便数		50便/日 (A社20便/日) (B社30便/日)

【凡例】 サービス水準向上：青、サービス水準悪化：赤

### ③ 路線の共同運行

路線の共同運行では、ある区間において一定の便数を確保するために、また、都市中心部において循環路線（ループバス）等による運行の高頻度化・高効率化のために、同じ路線や区間などを複数の交通事業者で運行するとともに、運行ダイヤや運賃体系を調整して運行します。このため、共同経営計画においては、共同運行を実施する対象路線（区間）とその運行会社、便数等の内容を記載します。

また、共同運行を行わないと仮定した場合の対象路線（区間）における、便数等の内容についても記載し、共同運行実施前後の比較を可能とすることで、共同経営による効果やねらいを具体的かつ明確に記載する必要があります。

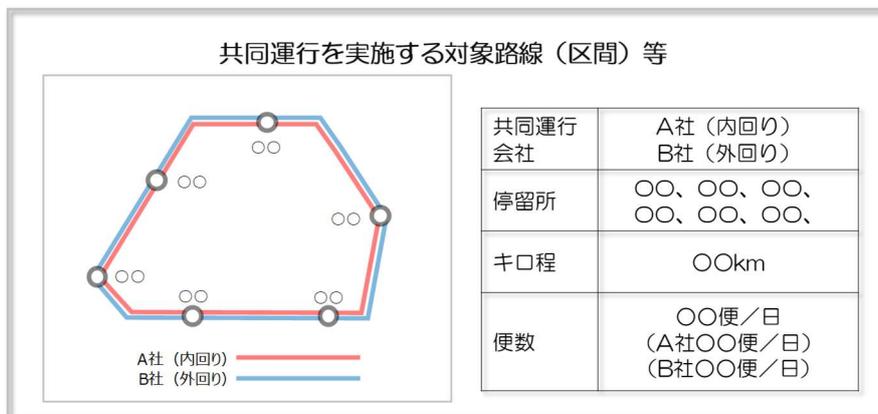
#### ▼路線の共同運行の記載例



### ④ 新規路線の設置

新規路線の設置では、利用者ニーズ等に応じて新たな路線を設置することとなります。このため、共同経営計画においては、新規路線について道路運送法上の事業計画に準じた記載事項（起点及び終点、キロ程、バス停の位置、始発時刻及び終発時刻など）に加え、新たに乗換拠点や転回所を設ける場合には、その位置についても記載することが望ましいです。

#### ▼新規路線（ループバス）設置の記載例



### (3) 運行回数・運行時刻

#### ① 等間隔運行

等間隔運行では、一定周期の等しい間隔で運行されるダイヤグラムとなります。このため、共同経営計画では、その対象区間、運行会社、時間帯毎の運行間隔などを記載します。

また、等間隔運行実施前の当該区間における最大運行間隔も記載し、等間隔運行実施前後の比較を可能とすることで、共同経営による効果やねらいを具体的かつ明確に記載する必要があります。

#### ▼等間隔運行を行う場合の記載例

等間隔運行を実施する対象路線（区間）等

等間隔運行を実施する路線（区間）の図示

対象となる路線 （区間）	ダイヤ	旧			新		
		A社	B社	最大 間隔	A社	B社	最大 間隔
路線① □□～◎◎間 路線② □□～◎◎間	平日						
	□□発 7時	07, 22	18, 45	23分	07, 39	23, 55	16分
	8時	03, 21	19, 55	34分	11, 43	27, 59	16分
	・	・	・	・	・	・	・
	土日、祝日						
□□発	・	・	・	・	・	・	・

#### ② パターンダイヤ

パターンダイヤでは、毎時30分発とする等、ある特定の周期（パターン）で運行されるダイヤグラムとなります。このため、共同経営計画には、その対象区間、運行会社、当該一定の運行時刻、時間帯毎の運行回数を記載します。

また、パターンダイヤ実施前の当該区間における最大運行間隔も記載し、パターンダイヤ実施前後の比較を可能とすることで、共同経営による効果やねらいを具体的かつ明確に記載する必要があります。

#### ▼パターンダイヤを行う場合の記載例

パターンダイヤを実施する対象路線（区間）等

パターンダイヤを実施する路線（区間）の図示

対象となる路線 （区間）	ダイヤ	旧			新		
		A社	B社	最大 間隔	A社	B社	最大 間隔
路線① □□～◎◎間 路線② □□～◎◎間	平日						
	□□発 7時	07, 22	18, 45	23分	05, 40	25, 55	15分
	8時	03, 21	19, 55	34分	05, 40	25, 55	15分
	・	・	・	・	・	・	・
	土日、祝日						
□□発	・	・	・	・	・	・	・

## 4.4 運賃プールとは

### (1) 運賃プールとは

複数の交通事業者において、得られた運賃収入を一旦集約（プール）した上で運行回数や運行距離等の一定のルールに応じて分配するものです<sup>8</sup>。

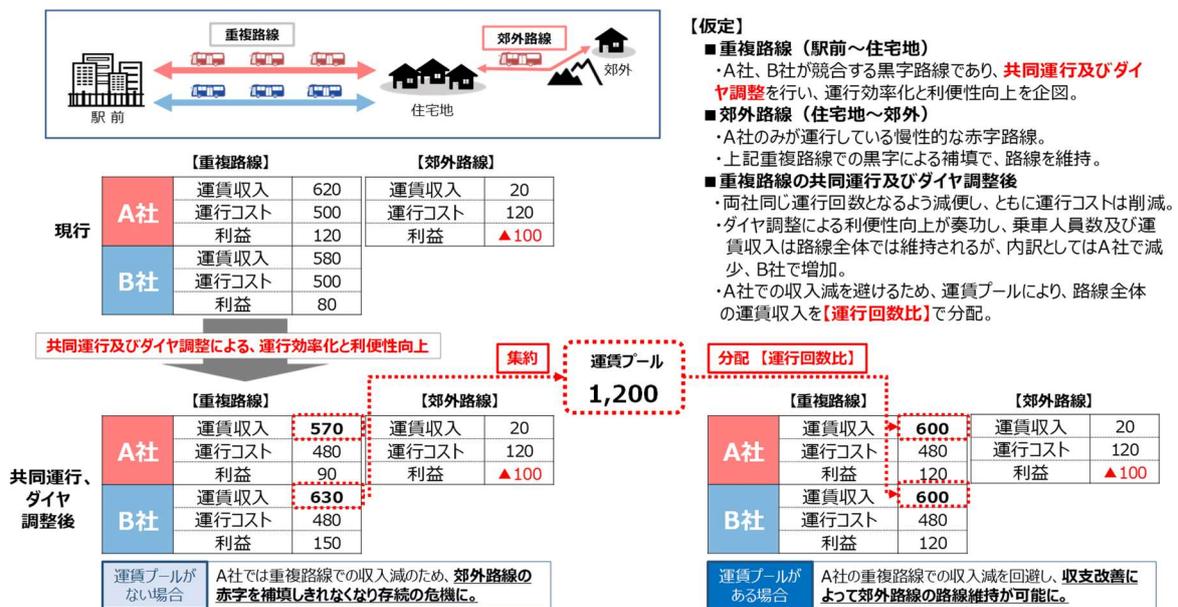
本特例法の共同経営については必ずしも運賃プールを行わなければならないものではなく、運賃プールを行うか否かは事業者の選択にゆだねられていますが、運賃プールを行う場合は共同経営計画に記載する必要があります。

### (2) 運賃プールの意義及び適用範囲

既存の運賃体系のまま共同経営によるバス路線網再編やダイヤ調整を行う場合、個別の乗合バス事業者によっては乗車人員の減少により運賃収入が減少し、共同経営に参画する事業者間での合意に支障が生じてしまうケースも考えられます。

この場合、運賃プールを活用することによって、乗車人員以外の運行回数、運行距離等に応じた運賃収入の分配を行うことで、特定の乗合バス事業者での収入減を回避し、事業者間での合意形成が円滑に進むケースも考えられます。

#### ▼運賃プールのイメージ（例：重複路線の減便及びダイヤ調整）



運賃プールの適用範囲は共同経営の計画区域に含まれている必要がありますが、計画区域内の共同経営対象路線全てに運賃プールを適用するのか、路線再編、ダイヤ・運賃設定等の行為の対象である行為対象路線のみにこれを適用するのかを検討したうえで、適用範囲を決定することとなります。

<sup>8</sup> 運賃を一旦集約する場合でも、運賃収入を着券精算する等各事業者の乗車人数の割合で精算する場合で、事業者間で運賃、運行回数等について制限することにならない場合には、独占禁止法上問題がないとして認められるケースがあります。しかし、実乗車人数以外の運行回数、運行距離等に応じて分配する場合には事業者間で運賃、運行回数等について制限することになるため本特例法に基づく認可が必要となります。

### (3) 運賃プールの類似事例

鉄道事業者間での運賃精算のように、プールした運賃収入を乗車実績によって精算する場合で、事業者間で運賃、運行回数等について制限することにならない場合などには、独占禁止法においても認められるケースがあります。(後記事例 1)。また、乗合バス事業者が行う運賃プール及びその配分についても、参考となる独占禁止法上の考え方が示されています(後記事例 2)。その他、本特例法により行うことができると考えられる、運行回数、運行距離等に応じた運賃収入の分配を行う運賃プールは、海外では適法に行うことが可能とされている事例が存在します(後記事例 3)。

#### ▼運賃プールの(類似)事例

##### 事例1 鉄道事業者間での運賃精算(独占禁止法の制限なし)

鉄道事業者間では、切符販売による入金やICカードへのチャージによる入金を一旦プールした後、乗車実績に基づき精算を行い各事業者へ分配している。

また、企画乗車券の収益についても、乗車実績に基づき精算を行い各事業者へ分配している。

##### 事例2 高速バスの共同運行

「高速バスの共同運行に係る独占禁止法上の考え方」(平成16年2月24日公正取引委員会)(抄) 一般に、一般乗合旅客自動車運送事業者(以下単に「事業者」という。)による、運賃・料金、運行回数又は運行系統を制限する協定及び路線分割、市場分割を行う協定は、原則として独占禁止法上問題となる。(注1)

(注1) 例えば、協定に参加する各事業者の運賃収入をいったんプールした上で、それを運行回数比等に応じて配分する形態に関する協定は、事業者間で運賃、運行回数等について制限することになり、原則として独占禁止法上問題となる。

また、運賃収入を着券精算する等各事業者の実乗車人数に応じて運賃収入を精算する形態に関する協定であっても、事業者間で運賃、運行回数等について制限することになる場合には、原則として独占禁止法上問題となる。

##### 事例3 ドイツ運輸連合での運賃プール

共通運賃制を導入しており、交通機関や運行コストに関わらず、同じ移動距離に対しては同じ賃率とし、運輸連合の収入分配協定によって各事業者が収受した運賃を分配している。

運輸連合に関する詳細は、コラム参照。

### (4) 運賃プールの管理

運賃プールの管理には、管理を行う目的での別会社を設立する方法と、共同経営に参画する複数事業者の中から運賃プールの管理を行う者を定める方法が考えられます。いずれの場合であっても、運賃プールにおける収受から精算までの管理責任の所在を明確にするため、運賃プールの管理者を事業者間で取り決めておく必要があります。

また、実際に運賃収入を全て1か所に集めるのではなく、収支等の情報を各社で共有の上、各事業者の収益の超過・不足分を分配(実際の金銭の授受)することも考えられます。このような運賃プールの収受及び精算方法についても、共同経営を行う事業者間で取り決めておく必要があります。

## 4.5 運賃プールの設定方法

### (1) 運賃プールの分配基準となる要素

運賃プールの実施に当たって最も重要な事項は、運賃収入の分配基準です。分配基準をどのように設定するか、事業者間で適切に合意する必要があります。

運賃プールの分配基準となる要素には、例えば以下のようなものが考えられます。それぞれにメリット・デメリットがあるため、いずれか一つを用いるだけでなく、複数を組合せてデメリットの補完を図ることも考えられます<sup>9</sup>。

事業者同士で納得感のある分配基準を設定できるよう、数パターンを試算しながら検討を深めていくことが非常に重要です。

#### ▼運賃プールの分配基準となる要素の例

要素		要素の解説	メリット	デメリット
① 運行時間		各社の実車走行時間	走行すればするほど運賃収入増となるため、郊外の長大・低需要路線を運行する事業者が不利にならずに済む。	乗車人数が増えても運賃収入増とはならないため、各社の利用促進に向けた経営努力が反映されなくなる。
② 運行距離	i 走行キロ	各社の実車走行キロ		
	ii 座席キロ	各社の実車座席キロ		
③ 運行本数		各社の座席キロ		
④ 運行費用	i 実際コスト	各社の実際の運送コスト	どの路線を運行しても実際コストが大きく変わらない場合、運賃収入も変わらないため、路線網再編による影響が抑えられる。	コスト削減すると運賃収入も比例して減となるため、各社の合理化努力が反映されなくなる。
	ii 標準コスト	全社共通の標準運送コスト <sup>10</sup>	一定の効率化効果を標準コストに見込むことで、経営合理化のインセンティブタイプになる。	事業者間の特性の違いを全て標準コストに反映させることができるとは限らない。
⑤ 運賃比		現行の各社の運賃収入	どの路線を運行しても現行運賃収入と変わらないため、路線網再編による影響が抑えられる。	どの路線を運行しても現行運賃収入と変わらないため、各社の利用促進に向けた経営努力が反映されない。

### (2) 分配基準となる要素の適用と考え方

分配基準となる要素は、共同経営で行うサービス内容に照らして最も合理的であると考えられるものを適用することとなります。

第1章で述べた共同経営で行うサービスを例に、その考え方の例を示します。

<sup>9</sup> 共同経営計画には、複数組合せる場合の割合まで記載する必要はない。

<sup>10</sup>  $\text{あらかじめ設定した標準運送コスト単価} \times \text{各社実車走行キロ} \div \text{各社営業係数}$  によって分配を行う。

## ▼分配基準となる要素の適用と考え方の例

共同経営で行うサービス	分配基準の要素	考え方
バスの分担運行	① 運行時間 ② 運行距離- i 走行キロ	ハブ&スポーク型のネットワーク再編を実施し、複数の乗合バス事業者が各路線の分担運行を行う場合、運転時間（≒人件費）と運行距離（≒物件費）により分配すること等が考えられる。
バスの共同運行	③ 運行本数	乗合バス事業者間でループバスなどの共同運行を行う場合、運行時間や運行距離などの条件は各社同一であるため、運行本数により分配すること等が考えられる。
他モードとの共同経営	④ 運行費用- i 実際コスト ⑤ 運賃比	他モード（鉄道など）との分担運行や通し運賃などを行う場合、運賃体系や事業規模が異なると考えられるため、運行費用や現行の運賃比により分配すること等が考えられる。

**(3) 会計・税務上の留意点**

運賃プールを実施する場合の事業者の会計・税務上の処理例として、事業者が利用者から一旦受け取る運賃は預り金や仮受金等に準じて処理しておき、その後、事業者間で合意した分配基準により計算された各事業者への帰属分をもって収益に計上することが考えられます。

事業者ごとに決算月が異なる場合も想定されるため、各事業者での決算や税務申告に影響が出ないよう、最低でも月単位で各事業者への分配金額を計算し収益計上金額を確定させることが望ましく、分配金額の計算に必要な実績データも各事業者において月単位で集計することとなります。このような分配金額の計算を行うタイミングについても、共同経営を行う事業者間で取り決めておく必要があります。

## 4.6 運賃プールの計画への記載

### 【第10条第1項】

四 前号の行為を行うに際し、あらかじめ、運行回数、運行距離その他の事項を勘案して、共同経営に関する協定の当事者となる地域一般乗合旅客自動車運送事業者等（以下「協定地域一般乗合旅客自動車運送事業者等」という。）の間で、当該行為により得られる収益を分配することを定める場合においては、当該分配に関する事項

共同経営計画には、運賃プールの分配に関する具体的な内容として、次のような事項を記載します。

### (1) 運賃プールを適用する路線（区間）及び共同経営の行為

運賃プールを適用する路線（区間）については、平面図を用いてわかりやすく表示します（※1つの図で表示することが難しい場合は、いくつかに分割した拡大図上で路線（区間）を表示するなど工夫します）。

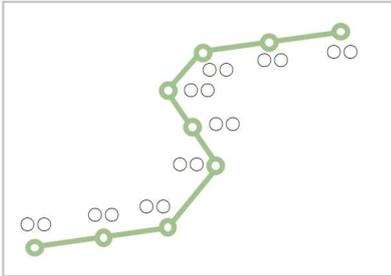
また、路線（区間）の起点及び終点、運行会社のほか、そこで行う共同経営の行為についても具体的に記載しますが、4.3 で述べた共同経営の行為に関する共同経営計画上の記載箇所を参照する形で構いません。

### (2) プールした運賃収入の分配基準とする要素とその考え方

4.5 で述べたように、分配基準とする要素は、共同経営で行うサービス内容に照らして最も合理的であると考えられるものを適用することとなるため、共同経営計画においてその考え方を具体的かつ的確に示すことが非常に重要です。

なお、共同経営計画には、分配基準とする要素を記載すればよく、適用する予定の分配割合や、複数組合せる場合の詳細な割合まで記載する必要はありません。

#### ▼運賃プールの分配に関する記載例

運賃プールを適用する対象路線（区間）等	
対象路線（区間）等の図示	
運賃プールを適用する路線（区間）	〇〇（〇〇～〇〇）
運賃プールの対象とする共同経営の行為	A社、B社による共同運行 （詳細は、「共同運行を実施する対象路線（区間）等」を参照）
プールした運賃収入の分配基準とする要素	運行回数
考え方	共同運行を行うA社、B社において運行時間や運行距離などの条件は同一であるため、運行本数により分配することが合理的である。

## 4.7 事業の改善に係る目標の設定－収益性の向上

【第10条第1項】

五 共同経営の目標に関する次に掲げる事項

イ 基盤的サービスに係る事業の収益性の向上の程度、当該事業に従事する人員数又は当該事業に用いる車両数に係る効率の向上の程度その他の当該事業の改善に係る目標に関する事項

共同経営計画においては、共同経営の目標に関する事項として、上記に掲げるように、共同経営の実施により、「収益性や人員数・車両数に係る効率の向上の程度」の見込みについての記載が必要となります。これは、事業者が共同経営に関する協定の締結の認可を得ようとするに当たっては、事業者自らが、国土交通大臣の認可基準（2.1～2.6 参照）に適合していることを定量的に示す必要があるためです。

具体的には、計画区域内に、地域一般乗合旅客自動車運送事業者が提供する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（第11条1項1号）、また、共同経営を行うことにより、地域一般乗合旅客自動車運送事業者が提供する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、収支が不均衡な状況にある路線の存する計画区域内において当該基盤的サービスの提供の維持が図られること（第11条1項2号）について、定量的に記載する必要があります。

そして、以上のような事項を定量的に把握するには、共同経営を行わなかった場合と、共同経営を行った場合の2パターンの収支・人員数・車両数に関する将来シミュレーション（共同経営実施期間にわたるこれらの計数の推計計算）を実施し、双方の比較を行うことで、改善効果を確認していくことが必要となります。両者の比較の結果、共同経営を行うことで、改善効果が認められる場合、その程度を共同経営の目標として設定することになります。

なお、収益性、人員数の効率性、車両数の効率性の全ての項目が改善していなければならないものではなく、例えば、収益性の向上が見込まれずとも、人員数や車両数が効率化され余剰が創出されるなど、いずれかの項目について事業の改善が見込まれる場合には認められ得ます。

### (1) 目標達成の期間

事業の改善に係る目標の設定に当たっては、共同経営による事業改善の効果が十分に発現する年度（目標達成年度）を適切に設定し、当該年度を目標設定の基準年度とします。

目標達成年度は、通常、共同経営実施期間中に段階的に共同経営の取組を行うことを予定している場合や共同経営の効果が発現するまで時間を要することも想定されるため、事業開始年度よりも後年度に設定されることが想定されます。この場合、共同経営計画において、目標達成年度に至るまで、可能な範囲で年度毎に目標達成の進捗の見込みを記載することが求められます。なお、毎年度の実績報告において当該進捗見込みに達していない場合であっても、それだけをもって認可を取り消すことは想定していません。

また、共同経営計画の実施期間の途中に目標達成年度を設定することも考えられます。この場合、目標達成年度の到来以降についても、設定した事業の改善に係る目標が達成されているかを確認します。これは、実施期間は事業改善の効果が適切に見込める範囲で設定する必要があるためです。

## (2) 収支シミュレーションの方法

収支シミュレーションを実施するに当たっては、以下のような方法で実施することが考えられます。なお、人員数については 4.8、車両数については 4.9 において詳述します。

### ① データの収集

共同経営を行わなかった場合と、共同経営を行った場合のシミュレーションを実施するに当たって、まず、推計計算の基礎となる、事業に関する過去の実績データを収集します。データの収集に当たっては、過去に事業を実施するうえで使用してきたデータを可能な限り活用することから検討するとよいでしょう。

②のシミュレーションを実施するに当たっては、過去実績のすう勢を参考に、将来の推計を実施することが考えられますので、過去 3～5 年程度のデータを収集しておくことが望ましいです。

(収集するデータの要素例)

- ・ 路線別の運賃収入
- ・ 路線別の便数 (日/便)、運行キロ程 (便/キロ)、乗車実績 (便/人)
- ・ 人件費
- ・ 車両費 (車両調達費、車両修繕費等)
- ・ その他運行経費

### ② 共同経営を行わなかった場合のシミュレーション

次に、基礎データを元に共同経営を行わなかった場合のシミュレーションを実施します。

- 運賃収入 = 「路線別の 1 日あたり便数」×「1 便あたりの乗車人数」×「賃率」×365 日  
共同経営を実施しなかった場合に、今後想定される運賃収入を算定します。

まず、共同経営を行わない場合、過去の実績に基づき、「路線別の 1 日あたり便数」が決まってきます。これに過去のすう勢 (例えば人口減少による利用者数の減少傾向等) を踏まえた「1 便あたり乗車人数」を乗じることで、路線別の乗車人数が算定されます。

さらに、過去の実績に基づく「賃率 (路線別の乗車人数あたりの平均運賃収入単価)」を乗じることで、路線別の運賃収入の見込みを算定します。

- 人件費

4.8 において詳述する人員数の見込みに対して、過去の実績やすう勢に基づく労務単価を乗じた人件費を算定します。

- 車両費

4.9 において詳述する車両数の見込みに対して、過去の実績やすう勢に基づく車両維持費単価を乗じた車両費を算定します。

車両維持費単価については、車齢や更新サイクルに応じた期間内におけるコスト増減を踏まえた金額を算定することが望ましいです。また、共同経営によらなくとも実施可能な調達方法の最適化の想定等を織り込むことも考えられます。

- その他

過去の実績やすう勢に基づき、その他の運行経費の見込みを算定します。

### ③ 共同経営を行った場合のシミュレーション

さらに、共同経営を行った場合のシミュレーションを実施します。ここでは、共同経営を実施した場合の行為の内容に応じた収支シミュレーションを実施することになります。

- 運賃収入 = 「路線別の 1 日あたり便数」×「1 便あたりの乗車人数」×「賃率」×365 日  
共同経営を実施した場合の行為の内容に応じて、想定される運賃収入を算定します。

まず、共同経営を実施した場合における「路線別の 1 日あたり便数」が共同経営計画策定上必ず想定されます。これに共同経営を実施したことによる需要予測の変化等を踏まえた「1 便あたり乗車人数」を乗じることで、路線別の乗車人数が算定されます。

さらに、共同経営を実施したことによる、路線別の運賃体系の変化（例えば、定額制乗り放題や、ゾーン運賃の反映）や収入分配（運賃プール）の仕組みを踏まえた、「賃率」を乗じることで、路線別の運賃収入の見込みを算定します。

- 人件費

4.8 において詳述する人員数の見込みに対して、一定の労務単価を乗じた人件費を算定します。

- 車両費

4.9 において詳述する車両数の見込みに対して、一定の車両維持費単価を乗じた車両費を算定します。

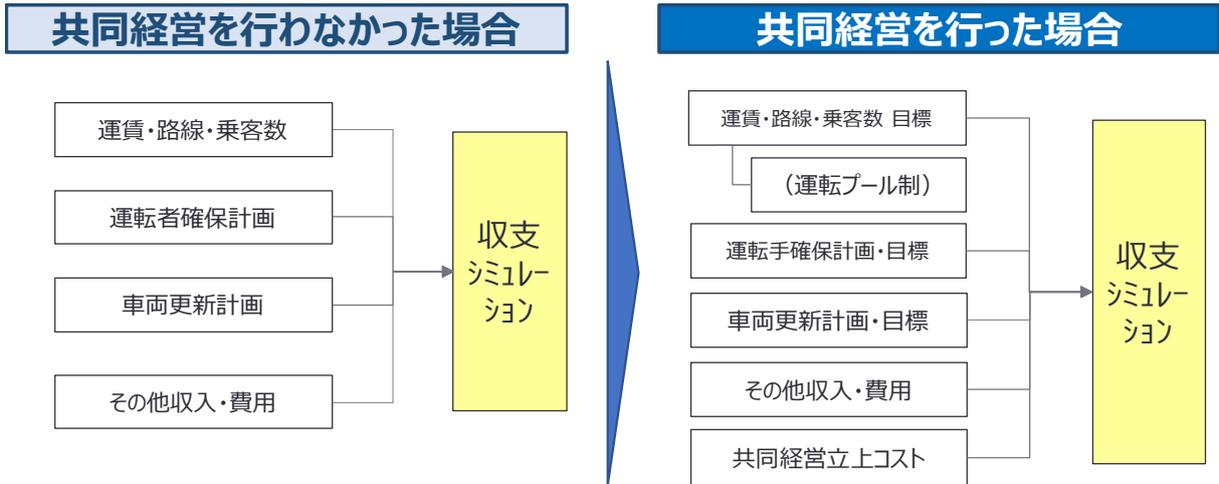
車両維持費単価については、必要となる更新の見込みや調達方法の最適化、共同調達等の取組を踏まえた金額を算定することで費用削減効果を織り込むことが考えられます。

- その他

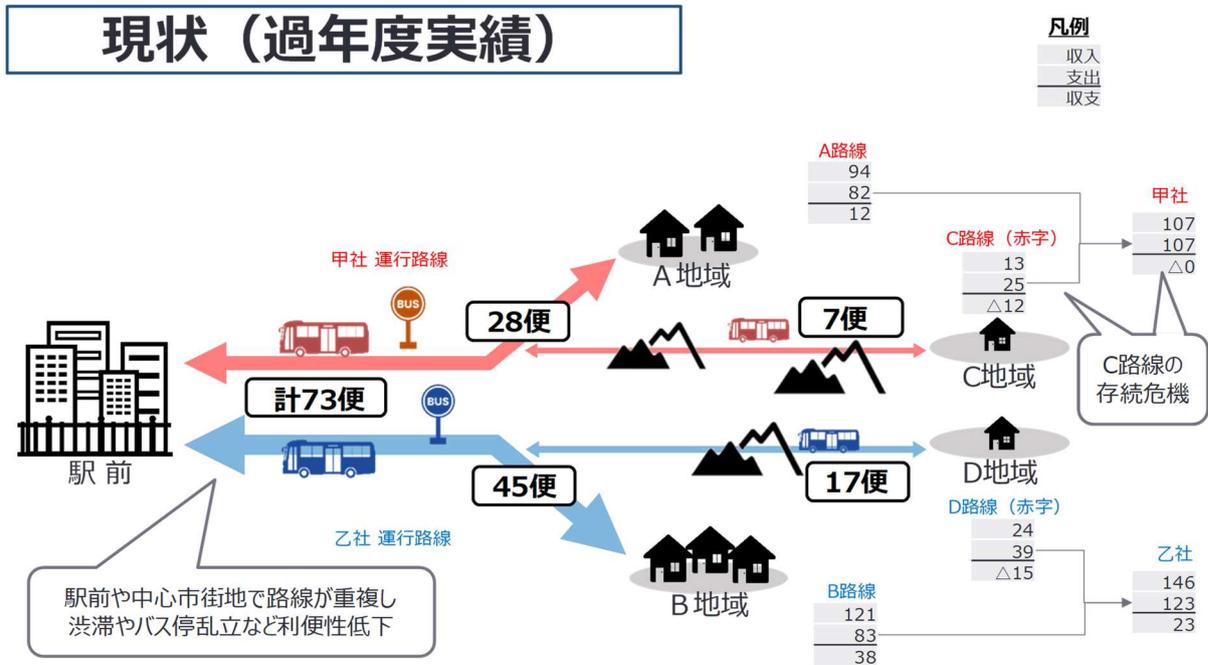
①②を踏まえて、その他の運行経費の見込みを算定します。

また、共同経営を立ち上げるに当たって、通常の事業実施とは別に経費が生じることが想定される場合（例えば、共同経営に必要な一体的システムの構築など。以下「共同経営立上コスト」と言います。）、必要に応じてこれを織り込むことが考えられます。

▼収支シミュレーションの全体像イメージ



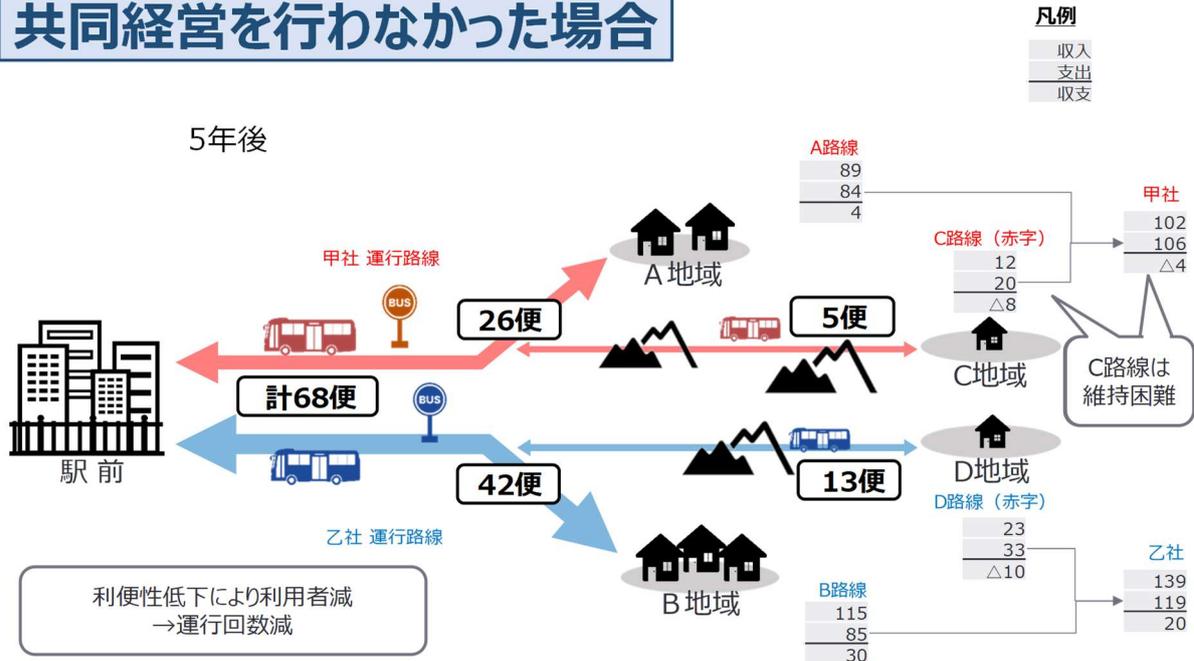
▼収支シミュレーションのイメージ（目標達成年度）



<設例における想定>

- 甲社は駅前とA地域を結ぶA路線と、A路線と過疎のC地域を繋ぐ赤字C路線を運行
- 乙社は駅前とB地域を結ぶB路線と、B路線と過疎のD地域を繋ぐ赤字D路線を運行
- 甲社の収支は均衡している状況であり、このままではC路線の存続が危ぶまれる状況
- 乙社の収支は黒字であり、B路線の黒字でD路線の赤字を賄っている状況
- 一方でA路線とB路線は駅前や中心市街地で路線が重複し、利用者の利便性が低下しており、運行の効率性に課題がある状況

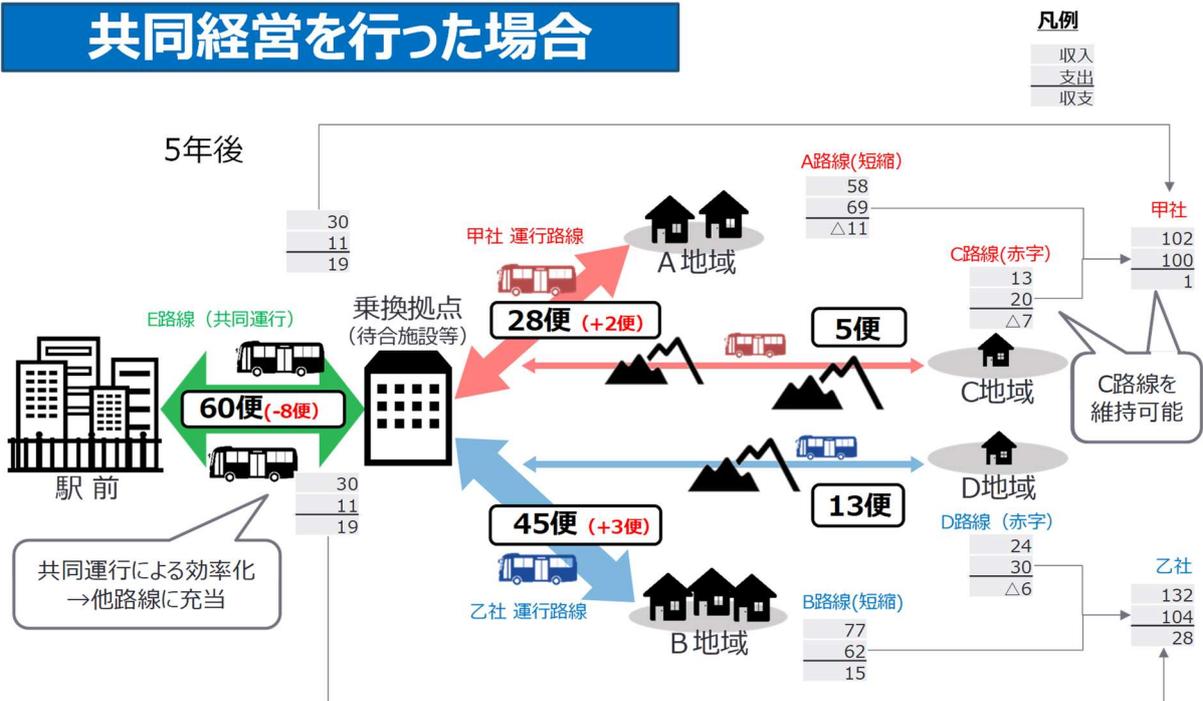
## 共同経営を行わなかった場合



### <設例における想定>

- 共同経営を行わなかった場合、5年後には利用者が減少し、その結果、さらに運行回数を減らさざるを得ない状況
- 現状よりもA路線は△2便、B路線は△3便、C路線は△2便、D路線は△4便
- この結果、甲社の収支は赤字となり、C路線を維持することが困難となることが想定される状況

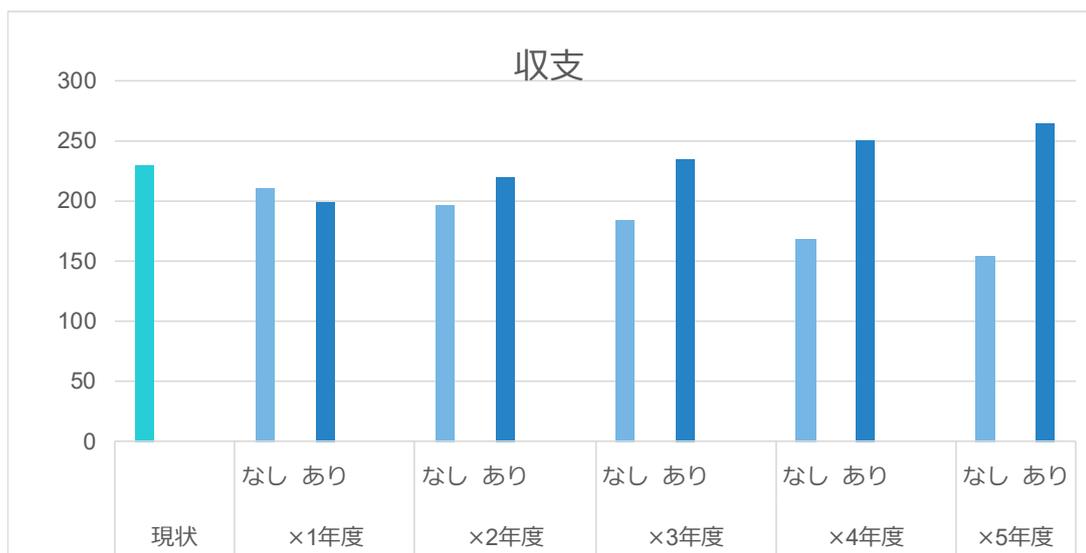
## 共同経営を行った場合



＜設例における想定＞

- 共同経営を行った場合として、ここではハブ&スポーク型のネットワーク再編を想定
- 具体的には、A 路線と B 路線の合流地点に乗換拠点を整備し、重複部分を E 路線として共同運行することで、運行を効率化し、利用者数及び収入を維持・確保
- 重複部分の E 路線の運行回数は、共同経営を行わなかった場合と比べ△8便となるものの利用者数及び収入は維持し、短縮された A 路線及び B 路線においては、それぞれ 2 便、3 便の増発を実施
- この結果、E 路線の収入分配後の甲社、乙社の収支は、共同経営を行わなかった場合よりも改善が見込まれ、両社とも収支黒字を維持して、結果として C 路線も維持可能となる想定

▼収支シミュレーションのイメージ（共同経営実施期間）  
×5 年度を目標達成年度とした場合



※なし：共同経営を行わなかった場合 あり：共同経営を行った場合

＜設例における想定＞

- 共同経営を行った場合として、上述の図示した設例と同様のハブ&スポーク型のネットワーク再編を想定
- 乗換拠点を設けるなどの路線再編当初の需要の一時的な減少で、共同経営実施当初は収支が下がるものの、その後利便性増進の効果が浸透し、目標達成年度である×5 年度においては、収支が共同経営を実施しなかった場合よりも改善する

### (3) 共同経営計画への記載方法

以上のように収支シミュレーションを実施した結果を踏まえ、共同経営を行わなかった場合と、共同経営を行った場合における路線別収支及び事業全体の収支を記載し、その改善効果の程度が判別できるように、収支差額も記載します。概数による記載も可能です。

事業全体の費用については、路線別に把握可能な数値（路線別収入、実車走行キロ、運賃プール採用時には当該収益分配の基準等）をもって路線に按分することが考えられます。路線ごとの費用按分基準についても計画へ記載します。

収益性の向上については、収支の改善（収益の増加、費用の削減など）が確認の対象となりますが、需要の減少により収益が継続的な減少見込みである場合は、収支の現状維持を「収益性の向上」に含むものと想定されています。また、収益性の低下（現状維持を下回るものの、減少率は低下する場合など）を想定する場合については、国土交通省の担当部局に個別にご相談ください。

なお、収益性、人員数・車両数の効率の全てが向上しなければならないものではなく、いずれかが一定程度向上していれば良いとされていますので、このような状況にある場合、その旨が判別できるように記載しておくことが望ましいです。

▼収益性の向上に関する記載事項

対象となる路線（区間）	運行会社	収支				差額
		共同経営を行わなかった場合		共同経営を行った場合		
		×1年度	×2年度	×1年度	×2年度	
〇〇（〇〇～〇〇間）						
計						

## 4.8 事業の改善に係る目標の設定－人員数に係る効率の向上

【第10条第1項】（再掲）

五 共同経営の目標に関する次に掲げる事項

イ 基盤的サービスに係る事業の収益性の向上の程度、当該事業に従事する人員数又は当該事業に用いる車両数に係る効率の向上の程度その他の当該事業の改善に係る目標に関する事項

4.7において記載のとおり、共同経営計画においては、共同経営の目標に関する事項として、上記に掲げるように、共同経営の実施により、「収益性や人員数・車両数に係る効率の向上の程度」の見込みについての記載が必要となります。

特に、路線バス事業経営に不可欠な要素の1つである運転者の人員数に係る効率の向上については、路線や運行等の効率化により、運転者の余剰を創出し、路線の新設や便数の増加等に繋がっていることを定量的に示すことが求められます。

そのためには、4.7とともに、共同経営を行わなかった場合と、共同経営を行った場合の2パターン的人员数に関する将来シミュレーション（共同経営実施期間にわたるこれらの計数の推計計算）を実施し、双方の比較を行うことで、改善効果を確認していくことが必要となります。両者の比較の結果、共同経営を行うことで、改善効果が認められる場合、その程度を共同経営の目標として設定することになります。

### (1) シミュレーションの方法

このようなシミュレーションを実施するに当たっては、以下のような方法で実施することが考えられます。

#### ① データの収集

共同経営を行わなかった場合と、共同経営を行った場合のシミュレーションを実施するに当たって、まず、推計計算の基礎となる、事業に関する過去の実績データを収集します。

②のシミュレーションを実施するに当たっては、過去実績のすう勢を参考に、将来の推計を実施することが考えられますので、過去3～5年程度のデータを収集しておくことが望ましいです。

（収集するデータの要素例）

- ・ 路線別実車走行キロ、交番数（仕業数）
- ・ 交番数（仕業数）、車両数に応じた現状の人員数(人)
- ・ 年齢構成
- ・ 人数推移
- ・ 定年退職者数の見込み、新規採用、離職率等

#### ② 共同経営を行わなかった場合のシミュレーション

次に、基礎データを元に共同経営を行わなかった場合のシミュレーションを実施します。

##### ● 必要人員数の算定

共同経営を行わない場合、過去の実績に基づき、「路線別の1日あたり便数」「運行キロ程」から、路線別の実車走行キロが決まってきます。また、これに対応する交番数（仕業数）が決まってきます。

交番数（仕業数）に対して、実際に車両数に基づく人員数の割り当てを実施する、または、過去実績における交番数（仕業数）・車両数に対する人員数の比率に基づく計算を実施する、実車走行キロに対する人員数の過去実績の比率に基づく計算を実施する、等の方法により、必要人員数を算定することが考えられます。

- 事業者が有する見込人員数

必要人員数に対して、実際に事業者が有する運転者の人員数の見込みを算定します。

定年退職者数の見込み、新規採用、離職率等を踏まえて算定することが望ましいです。また、給与、休日、勤務シフト等の勤務条件の変更が、採用数や中途退職者数の変化に与える影響を分析するとよいでしょう。

### ③ 共同経営を行った場合のシミュレーション

さらに、共同経営を行った場合のシミュレーションを実施します。ここでは、共同経営を実施した場合の行為の内容に応じたシミュレーションを実施することになります。

- 必要人員数の算定

まず、共同経営を実施した場合における「路線別の1日あたり便数」「運行キロ程」から、路線別の実車走行キロが共同経営計画作成上必ず想定されます。また、これに対応する交番数（仕業数）が決まってきます。

交番数（仕業数）に対して、実際に車両数に基づく人員数の割り当てを実施する、または、過去実績における交番数（仕業数）・車両数に対する人員数の比率に基づく計算を実施する、実車走行キロに対する人員数の過去実績の比率に基づく計算を実施する、等の方法により、必要人員数を算定することが考えられます。

- 事業者が有する見込人員数

必要人員数に対して、共同経営を行った場合における運転者の人員数の見込みを算定します。

共同経営を行わなかった場合同様に、定年退職者数の見込み、新規採用、離職率等を踏まえて算定することが望ましいです。また、給与、休日、勤務シフト等の勤務条件の変更が、採用数や中途退職者数の変化に与える影響を分析するとよいでしょう。

▼人員数シミュレーションのイメージ（目標達成年度）

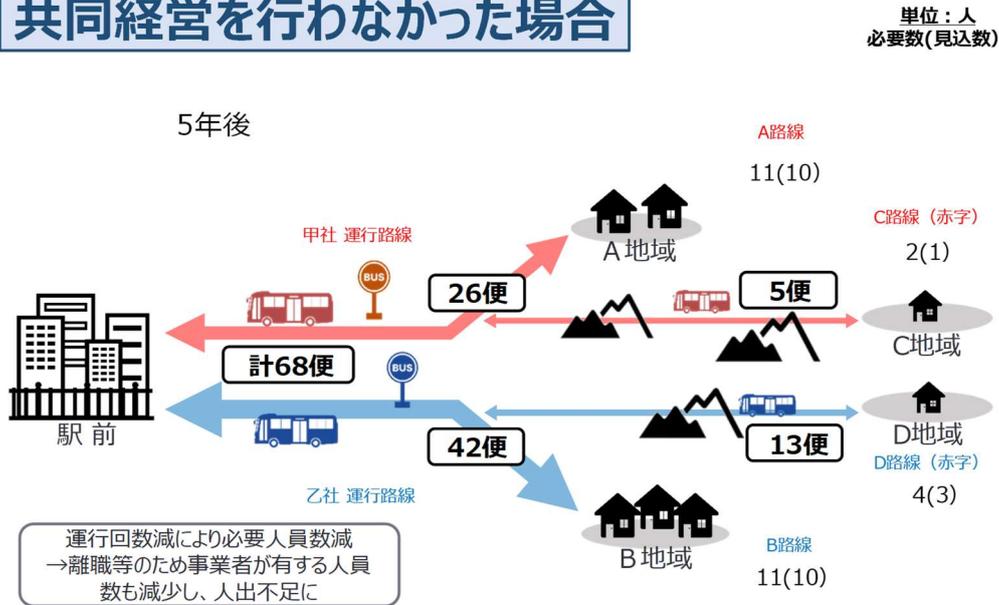
**現状（過年度実績）**



<設例における想定>

- ・ 4.7 における想定と同様の事業の状態を想定
- ・ A 路線と B 路線の実車走行キロはほぼ同じであり、C 路線の実車走行キロは A 路線の約4分の1、D 路線の実車走行キロは B 路線の約半分を想定
- ・ 現状では各路線の実車走行キロに応じた運転手の必要数に対して、実際にも見込み人員数が確保できている状態を想定（実際人員数に応じた路線ネットワークとなっている前提）

**共同経営を行わなかった場合**

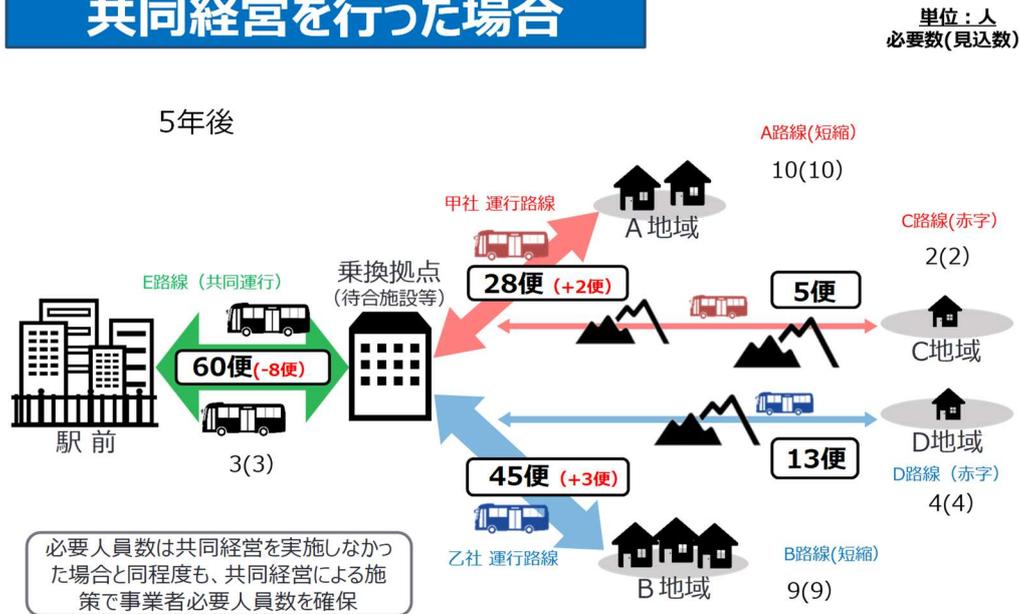


<設例における想定>

- ・ 4.7 における想定と同様の事業の状態を想定

- ・現状よりも A 路線は△2 便、B 路線は△3 便、C 路線は△2 便、D 路線は△4 便となり、必要な運転手の人員数は減少
- ・一方で、収支悪化により採用数よりも離職数が上回る事等によって、実際に事業者が有する見込人員数は必要人員数を超えて減少することが見込まれ、各路線 1 名の人員不足が生じると想定
- ・この結果、各路線はさらに運行回数の減少を余儀なくされる状況

## 共同経営を行った場合



### <設例における想定>

- ・4.7 における想定と同様の事業の状態を想定
- ・重複部分の E 路線の運行回数は、共同経営を行わなかった場合と比べ△8 便となるものの、短縮された A 路線及び B 路線においては、それぞれ 2 便、3 便の増発を実施することで、全体としての必要人員数は、共同経営を行わなかった場合と同程度となることを想定
- ・共同経営による施策効果により、共同経営を実施しなかった場合には確保できなかった必要人員数を実際に確保できるようになることを想定

▼人員数シミュレーションのイメージ（共同経営実施期間）

×5年度を目標達成年度とした場合

年度		×1年度	×2年度	×3年度	×4年度	×5年度
共同経営を行わなかった場合	A	12	12	12	11	11
	B	12	12	11	11	11
	C	3	3	3	3	2
	D	5	5	5	4	4
	<b>必要数</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>31</b>	<b>29</b>	<b>28</b>
	A	11	11	11	10	10
	B	11	11	10	10	10
	C	2	2	2	2	1
	D	4	4	4	3	3
	<b>見込数</b>	<b>28</b>	<b>28</b>	<b>27</b>	<b>25</b>	<b>24</b>
	<b>過不足</b>	<b>△ 4</b>				
共同経営を行った場合	A	10	10	10	10	10
	B	9	9	9	9	9
	C	3	3	3	3	2
	D	5	5	5	4	4
	E	3	3	3	3	3
	<b>必要数</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>28</b>
	A	10	10	10	10	10
	B	9	9	9	9	9
	C	3	3	3	3	2
	D	5	5	5	4	4
	E	3	3	3	3	3
<b>見込数</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>28</b>	
<b>過不足</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	

## (2) 共同経営計画への記載方法

以上のようにシミュレーションを実施した結果を踏まえ、共同経営を行わなかった場合と、共同経営を行った場合における必要人員数及び見込人員数を記載し、その改善効果の程度が判別できるよう、差分（創出された余剰）も記載します。概数による記載も可能です。

また、運転者の余剰を創出し、路線の新設や便数の増加等に充てることを計画している場合には、当該路線とそれに対応する人数を併せて計画へ記載するとよいでしょう。

なお、収益性、人員数・車両数の効率の全てが向上しなければならないものではなく、いずれかが一定程度向上していれば良いとされていますので、このような状況にある場合も、その旨が判別できるよう記載しておくことが望ましいです。

▼人員数の効率向上に関する記載事項

対象となる路線（区間）	運行会社	人員数				余剰
		共同経営を行わなかった場合		共同経営を行った場合		
		必要数	見込数	必要数	見込数	
〇〇（〇〇～〇〇間）						
計						

## 4.9 事業の改善に係る目標の設定－車両数に係る効率の向上

【第10条第1項】(再掲)

五 共同経営の目標に関する次に掲げる事項

イ 基盤的サービスに係る事業の収益性の向上の程度、当該事業に従事する人員数又は当該事業に用いる車両数に係る効率の向上の程度その他の当該事業の改善に係る目標に関する事項

4.7において記載のとおり、共同経営計画においては、共同経営の目標に関する事項として、上記に掲げるように、共同経営の実施により、「収益性や人員数・車両数に係る効率の向上の程度」の見込みについての記載が必要となります。

特に、路線バス事業経営に不可欠な要素の1つであるバスの車両数に係る効率の向上については、路線や運行等の効率化により、バス車両の余剰を創出し、路線の新設や便数の増加等に繋がっていることを定量的に示すことが求められます。

そのためには、4.7とともに、共同経営を行わなかった場合と、共同経営を行った場合の2パターンの車両数に関する将来シミュレーション(共同経営実施期間にわたるこれらの計数の推計計算)を実施し、双方の比較を行うことで、改善効果を確認していくことが必要となります。両者の比較の結果、共同経営を行うことで、改善効果が認められる場合、その程度を共同経営の目標として設定することになります。

### (1) シミュレーションの方法

このようなシミュレーションを実施するに当たっては、以下のような方法で実施することが考えられます。

#### ① データの収集

共同経営を行わなかった場合と、共同経営を行った場合のシミュレーションを実施するに当たって、まず、推計計算の基礎となる、事業に関する過去の実績データを収集します。

②のシミュレーションを実施するに当たっては、過去実績のすう勢を参考に、将来の推計を実施することが考えられますので、過去3～5年程度のデータを収集しておくことが望ましいです。

(収集するデータの要素例)

- ・ 路線別実車走行キロ、交番数(仕業数)
- ・ 交番数(仕業数)、車両数に応じた現状の車両数(人)
- ・ 車齢
- ・ 更新サイクル
- ・ 過去の調達、修繕方法等

#### ② 共同経営を行わなかった場合のシミュレーション

次に、基礎データを元に共同経営を行わなかった場合のシミュレーションを実施します。

##### ● 必要車両数の算定

共同経営を行わない場合、過去の実績に基づき、「路線別の1日あたり便数」「運行キロ程」から、路線別の実車走行キロが決まってきます。また、これに対応する交番数(仕業数)が決まってきます。

交番数（仕業数）に対して、実際に車両数の割り当てを実施する、または、過去実績における交番数（仕業数）に対する車両数の比率に基づく計算を実施する、実車走行キロに対する車両数の過去実績の比率に基づく計算を実施する、等の方法により、必要車両数を算定することが考えられます。

● 事業者が有する見込車両数

必要車両数に対して、実際に事業者が有するバス車両数の見込みを算定します。  
車齢、更新サイクルに基づく今後の更新の見込みを踏まえて算定することが望ましいです。

③ 共同経営を行った場合のシミュレーション

さらに、共同経営を行った場合のシミュレーションを実施します。ここでは、共同経営を実施した場合の行為の内容に応じたシミュレーションを実施することになります。

● 必要車両数の算定

まず、共同経営を実施した場合における「路線別の1日あたり便数」「運行キロ程」から、路線別の実車走行キロが共同経営計画作成上必ず想定されます。また、これに対応する交番数（仕業数）が決まってくる。

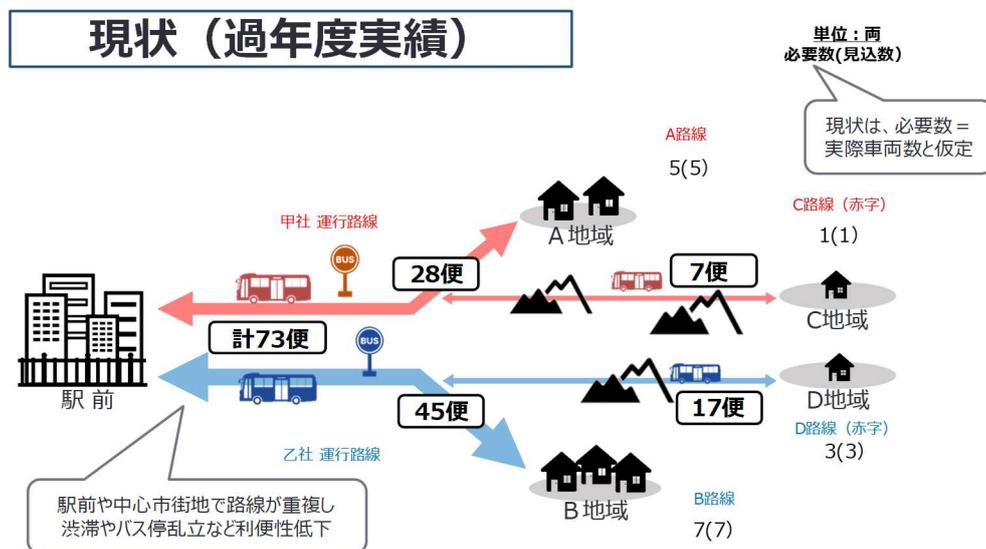
交番数（仕業数）に対して、実際に車両数の割り当てを実施する、または、過去実績における交番数（仕業数）に対する車両数の比率に基づく計算を実施する、実車走行キロに対する車両数の過去実績の比率に基づく計算を実施する、等の方法により、必要車両数を算定することが考えられます。

● 事業者が有する見込車両数

必要車両数に対して、共同経営を行った場合におけるバス車両数の見込みを算定します。

共同経営を行わなかった場合同様に、車齢、更新サイクルに基づく今後の更新の見込みを踏まえて算定するとともに、共同経営の行為として共同調達等を実施する場合には、その効果を考慮して算定するとよいでしょう。

▼車両数シミュレーションのイメージ（目標達成年度）

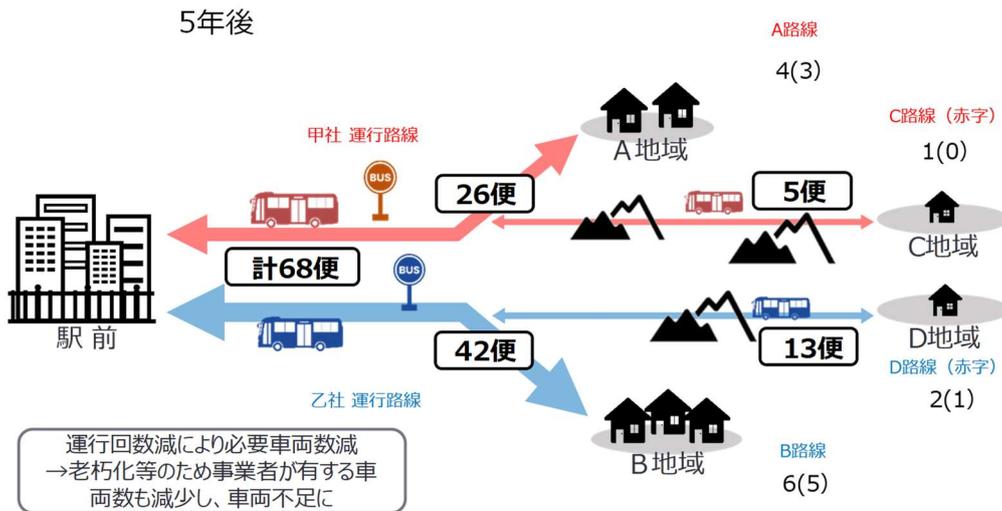


<設例における想定>

- 4.7 における想定と同様の事業の状態を想定
- A 路線と B 路線の実車走行キロはほぼ同じであり、C 路線の実車走行キロは A 路線の約 4 分の 1、D 路線の実車走行キロは B 路線の約半分を想定
- 現状では各路線の実車走行キロに応じた車両の必要数に対して、実際にも車両数が確保できている状態を想定（実際車両数に応じた路線ネットワークとなっている前提）

## 共同経営を行わなかった場合

単位：両  
必要数(見込数)

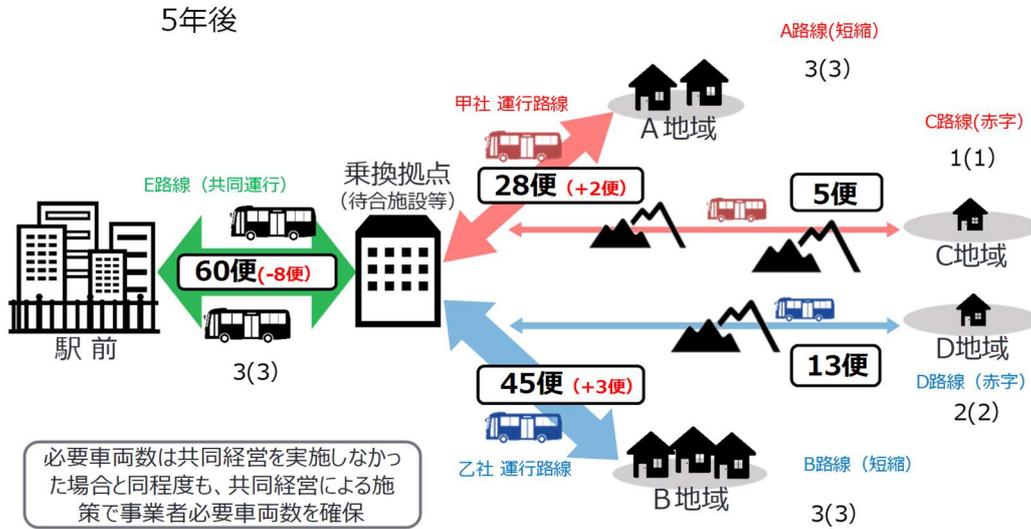


<設例における想定>

- 4.7 における想定と同様の事業の状態を想定
- 現状よりも A 路線は△2 便、B 路線は△3 便、C 路線は△2 便、D 路線は△4 便となり、必要なバスの車両数も減少
- 一方で、車齢の到来に伴う更新コストの手当が難しくなる等によって、実際に事業者が有する見込車両数は必要車両数を超えて減少し、各路線 1 台の車両不足が生じると想定
- この結果、各路線はさらに運行回数の減少を余儀なくされる状況

## 共同経営を行った場合

単位：両  
必要数(見込数)



### ＜設例における想定＞

- ・4.7における想定と同様の事業の状態を想定
- ・重複部分のE路線の運行回数は、共同経営を行わなかった場合と比べ△8便となるものの、短縮されたA路線及びB路線においては、それぞれ2便、3便の増発を実施することで、全体としての必要車両数は、共同経営を行わなかった場合と比べ若干の減少を想定
- ・この見込車両数について、共同経営による施策効果により、必要車両数を実際に確保できるようになることを想定

▼車両数シミュレーションのイメージ（共同経営実施期間）

×5年度を目標達成年度とした場合

年度		×1年度	×2年度	×3年度	×4年度	×5年度
共同経営を行わなかった場合	A	5	5	4	4	4
	B	7	7	7	7	6
	C	1	1	1	1	1
	D	3	3	3	2	2
	<b>必要数</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>15</b>	<b>14</b>	<b>13</b>
	A	4	4	3	3	3
	B	6	6	6	6	5
	C	0	0	0	0	0
	D	2	2	2	1	1
	<b>見込数</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>9</b>
<b>過不足</b>	<b>△ 4</b>					
共同経営を行った場合	A	3	3	3	3	3
	B	3	3	3	3	3
	C	1	1	1	1	1
	D	3	3	3	2	2
	E	3	3	3	3	3
	<b>必要数</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>12</b>	<b>12</b>
	A	3	3	3	3	3
	B	3	3	3	3	3
	C	1	1	1	1	1
	D	3	3	3	2	2
E	3	3	3	3	3	
<b>見込数</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	
<b>過不足</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	

## (2) 共同経営計画への記載方法

以上のようにシミュレーションを実施した結果を踏まえ、共同経営を行わなかった場合と、共同経営を行った場合における必要車両数及び見込車両数を記載し、その改善効果の程度が判別できるよう、差分（創出された余剰）も記載します。概数による記載も可能です。

また、バス車両の余剰を創出し、路線の新設や便数の増加等に充てることを計画している場合には、当該路線とそれに対応する車両数を併せて計画へ記載するとよいでしょう。

なお、収益性、人員数・車両数の効率の全てが向上しなければならないものではなく、いずれかが一定程度向上していれば良いとされていますので、このような状況にある場合も、その旨が判別できるよう記載しておくことが望ましいです。

▼車両数の効率向上に関する記載事項

対象となる路線（区間）	運行会社	車両数				
		共同経営を行わなかった場合		共同経営を行った場合		余剰
		必要数	見込数	必要数	見込数	
〇〇（〇〇～〇〇間）						
計						

## 4.10 基盤的サービスの提供の維持に係る目標の設定

【第10条第1項】

五 共同経営の目標に関する次に掲げる事項

- イの事業の改善に応じた計画区域内における基盤的サービスの提供の維持に係る目標として国土交通省令で定めるものに関する事項

共同経営計画には、サービス維持に係る目標として、国土交通省令に定める次の事項について記載します。

- ・法第10条第1項第2号の路線等のうち地域一般乗合旅客自動車運送事業者が提供する基盤的サービスを維持すべき路線
- ・路線ごとの運行回数並びに始発及び終発の時刻
- ・路線ごとの、旅客輸送量が最も多い時間帯、旅客輸送量が最も少ない時間帯その他の特定の時間帯における平均運行間隔時間及び最大運行間隔時間

目標設定に当たっては、現行の運行内容を維持することが望ましいものの、共同経営計画の実施期間内の見通しを踏まえて、実施期間内に維持することが可能な合理的なサービス水準を設定します。

### (1) 路線ごとの運行回数並びに始発及び終発の時刻

郊外路線のように運行回数が少なく、始発の時刻が遅く、終発の時刻が早い路線について、競合路線の見直しなどによる人員・車両等の余剰を充てることでサービス維持を図ることを目標として設定します。

また、見直しによって競合路線の便数は減少する（サービス水準が低下する）ものの、見直しにより生じた人員・車両等の余剰を他路線に充てることのできる（サービス水準が上昇する）場合は、両者を比較考量し、全体として認可基準であるサービス維持が図られることを目標として設定します。このため、共同経営計画では、サービス水準が悪化した箇所については赤字、サービス水準が向上した箇所については青字で示すなど、共同経営による変化を分かりやすく記載することが望ましいです。

### (2) 時間帯ごとの平均運行間隔時間及び最大運行間隔時間

平均運行間隔時間や最大運行間隔時間の水準が共同経営により悪化しないようサービス維持を図ることを目標として設定します。

また、路線再編などにより、平均は若干大きくなる（サービス水準が低下する）ものの、路線再編により生じた人員・車両等の余剰を他路線に充てることのできる（サービス水準が上昇する）場合は、両者を比較考量し、全体として認可基準であるサービス維持が図られることを目標として設定します<sup>11</sup>。このため、共同経営計画では、サービス水準が悪化した箇所については赤字、サービス水準が向上した箇所については青字で示すなど、共同経営による変化を分かりやすく記載することが望ましいです。

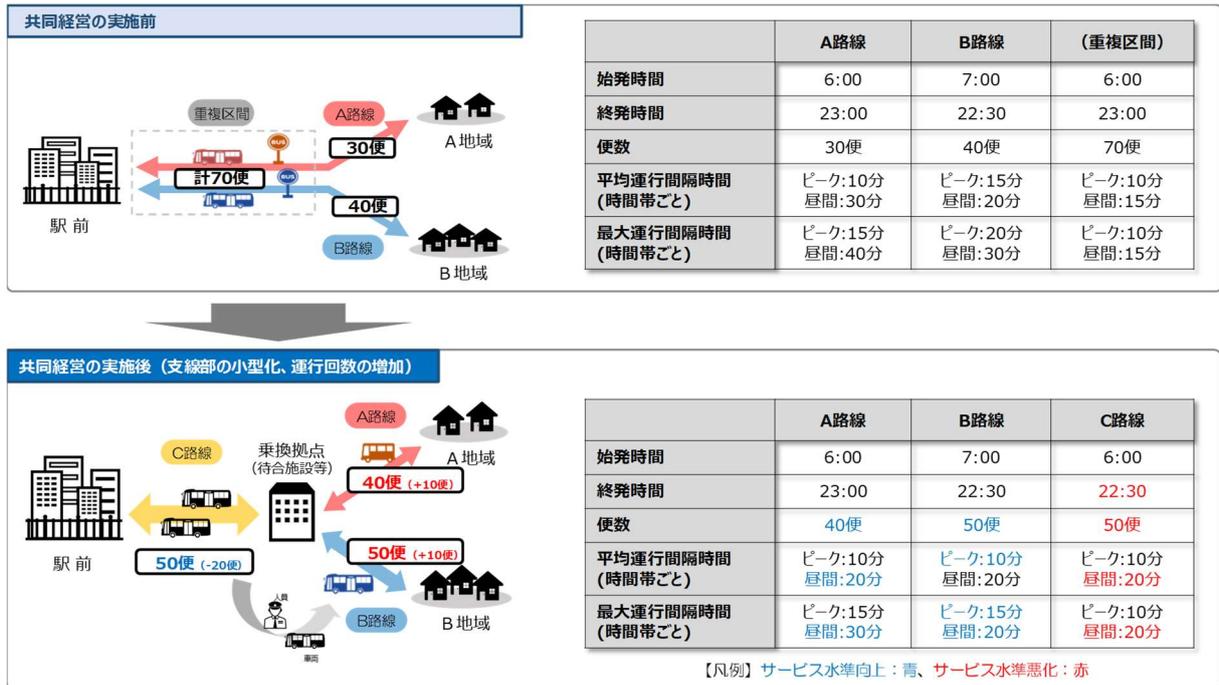
重複区間を統廃合する場合やループバスを運行する場合などは、重複する区間とそれ以外の区間を分けて平均・最大運行間隔時間を算出（重複する区間については、各路線を合算して平均・最大運行間

<sup>11</sup> 路線再編やダイヤ調整を伴わない運賃調整については、現行の平均・最大運行間隔時間を記載の上、共同経営により、同水準の運行間隔時間を維持することを目標として設定することを想定します。

隔時間を算出)し、それぞれの区間について、共同経営により維持する平均・最大運行間隔時間を設定します。

等間隔運行を行う場合は、等間隔運行を行う区間について、各路線を合算して平均・最大運行間隔時間を算出(等間隔運行を行わない区間が存在する場合でも、当該区間が共同経営の対象となっていないければ算出不要)し、共同経営により維持する平均・最大運行間隔時間を設定します。

▼基盤的サービスの提供の維持に係る目標の設定イメージ(例:重複区間の統廃合)



## 4.11 共同経営の実施期間、その他の記載事項

【第10条第1項】

六 共同経営の実施期間

七 前各号に掲げるもののほか、共同経営に関し必要な事項

### (1) 共同経営の実施期間

共同経営の実施期間は、共同経営による事業改善やサービス維持の効果が具体的に見込める範囲内で設定する必要があります。一方で、こうした効果が具体的に見込める範囲を超えて長期にわたる実施期間を設定することは適切ではないと考えられます（本特例法の廃止時の取扱いについては「6.5 本特例法の廃止」を参照）。

### (2) その他の記載事項

共同経営計画に記載すべきその他の事項として、例えば以下のような事項が想定されます。

#### ① 共同経営計画外の路線廃止・短縮やダウンサイジング等の記載

共同経営に併せて路線の短縮・廃止などを行おうとする場合に、当該短縮・廃止後には市町村が運行主体となるデマンド交通の導入などが予定されている場合については、共同経営の対象とはならないものの、全体として地域公共交通ネットワークを維持することを明確にする観点から、本号の内容として記載することが望ましいと考えられます。

#### ② 共同経営による実施が想定される、その他の事業に係る計画の記載

1.5で述べたように、運賃・料金、運行回数又は運行系統等に関する取組と併せ、以下の取組を行う場合には、事前に公正取引委員会に確認を行う必要がありますので、実施が想定される取組を本号の内容として記載することが望ましいと考えられます。

○車両の統一化・バス共同調達

○バス待合環境の向上・ナンバリングなど、利便性向上に向けた取組

## 第5章 法定協議会への意見聴取手続

### 【第10条第3項】

前条第一項の認可を受けようとする地域一般乗合旅客自動車運送事業者等は、次の各号に掲げる場合においては、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、当該申請に係る共同経営計画について、当該各号に定める者の意見を聴かなければならない。

- 一 計画区域の存する市町村（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）第五条第一項に規定する地域公共交通計画（次号において単に「地域公共交通計画」という。）を作成しているものに限る。）が同法第六条第一項に規定する協議会（以下この項において単に「協議会」という。）を組織している場合 当該市町村が組織する協議会
- 二 計画区域の存する市町村の全部又は一部が協議会を組織していない場合であって、当該市町村の存する都道府県（当該市町村の区域内について地域公共交通計画を作成しているものに限る。）が協議会を組織している場合 当該都道府県が組織する協議会
- 三 前二号のいずれにも該当しない場合 前二号に定める協議会に準ずるものとして国土交通省令で定めるもの

### 5.1 法定協議会への意見聴取の意義

共同経営を行うことにより、持続的かつ効率的な交通ネットワークを形成し、基盤的サービスの提供維持を図るためには、共同経営により実現するサービスと地域における公共交通の将来像との整合を図りながら、住民をはじめとする地域の関係者のニーズにあったサービスを提供することが不可欠です。

地域の公共交通の将来像に関しては、地域公共交通活性化再生法に基づいて、住民や交通事業者などを構成員とする法定協議会の合意を経て、地域公共交通のマスタープランである「地域公共交通計画」が各地域において作成されている状況にあります。

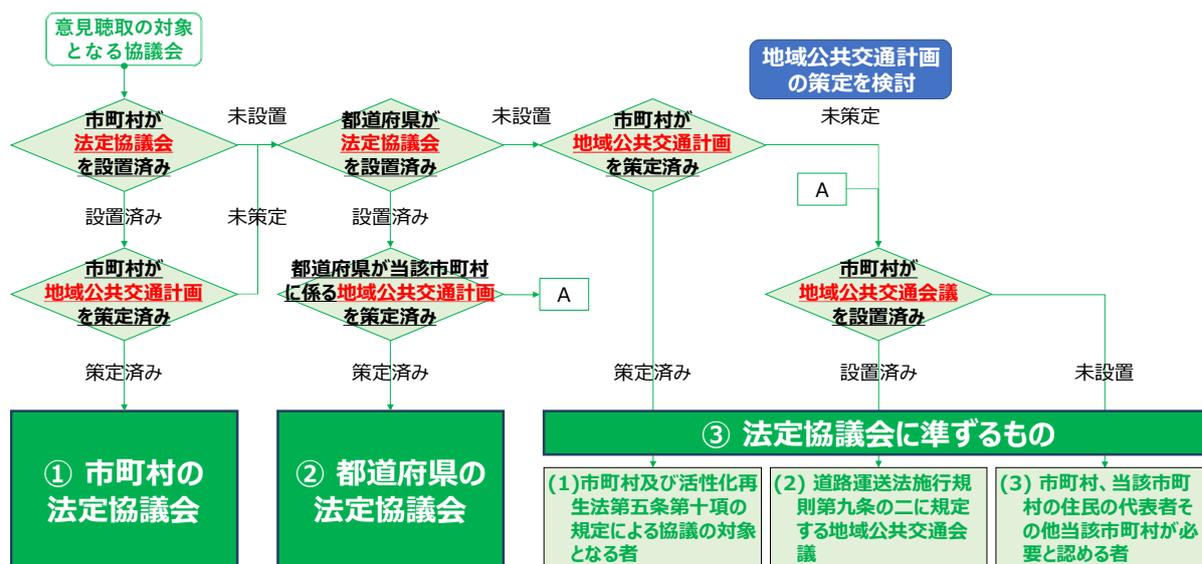
このため、こうした地域の交通政策との調和を図りつつ、住民等の多様なニーズを把握するため、この法律における共同経営に係る認可については、当該法定協議会への意見聴取手続を設けています。

## 5.2 法定協議会への意見聴取手続の考え方

意見聴取の対象となる協議会は、以下①～③のとおりであり、共同経営を行う計画区域の存する市町村又は都道府県のいずれにも法定協議会（地域公共交通計画（旧地域公共交通網形成計画）を作成している市町村又は都道府県が組織するものに限る。）が組織されていない場合（下記①、②に該当しない場合）には、これらの法定協議会に準ずるものとして国土交通省令で定めるもの（下記③）に対して意見聴取を行うこととしています。

＜意見聴取の対象となる協議会＞

- ① 市町村が法定協議会を設置し、地域公共交通計画を作成している場合には、当該市町村が組織する法定協議会
- ② 市町村が法定協議会を組織していない場合であって、都道府県が法定協議会を設置し、当該市町村と共同して地域公共交通計画を作成している場合には、当該都道府県が組織する法定協議会
- ③ ①・②に該当しない場合には、①・②の法定協議会に準ずるものとして国土交通省令で定めるもの。



＜③の①・②に準ずるものとして国土交通省令で定めるもの＞

- (1) 計画区域の存する市町村（地域公共交通計画を作成しているものに限る。）が協議会を組織していない場合 当該市町村及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第五条第十項の規定による協議の対象となる者
- (2) 計画区域の存する市町村（地域公共交通計画を作成していないものに限る。）が道路運送法施行規則第九条の二に規定する地域公共交通会議を組織している場合 当該地域公共交通会議
- (3) 上記(1)・(2)のいずれにも該当しない場合 計画区域の存する市町村、当該市町村の住民の代表者その他当該市町村が必要と認める者

### 5.3 法定協議会への意見聴取手続の実施

協議会への意見聴取の結果は、共同経営の認可を申請する際に添付が必要となります。

意見聴取の方法や時期等については、特段の規定は定められていないため、地域の実情に応じた方法等により円滑に意見聴取を行うことが望まれます。

また、共同経営計画に対する協議会の合意・承認等の取り付けまでは規定されていませんが、認可基準の「地域公共交通活性化再生法第3条第1項の基本方針に照らして適切なものであること」（第11条第1項第3号）に鑑みると、法定協議会の意見を踏まえた計画であることが求められます。

#### ▼地域公共交通活性化再生法第3条第1項の基本方針での関連記載（再掲）

##### 七ー２ー(3) 共同経営等を活用した関係者間の連携促進

人口減少等による利用者数の急速な減少や運転者不足の深刻化により、公共交通事業者が厳しい経営環境に置かれている中、複数の事業者間で連携して地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を進めていくことが重要になってきている。そこで、国土交通大臣が認可を行った共同経営の取組について独占禁止法の適用を除外する独占禁止法特例法の制度を活用することが考えられる。当該取組に必要な共同経営計画を作成する場合には、地域公共交通計画等の内容や法定協議会から聴き取った意見を踏まえ、地域の公共交通政策との調和を図り、地域住民が真に求めるサービスの提供を目指すことが重要である。また、官民が連携して運送サービスの維持や利用者の利便性向上を図る観点から、共同経営計画と利便増進実施計画を一体的に策定することが望ましい。

## 第6章 共同経営開始後の手続

### 6.1 協定の内容の変更

#### 【第13条第1項】

第九条第一項の認可を受けた協定地域一般乗合旅客自動車運送事業者等は、当該認可に係る協定の内容（同項各号に掲げる事項に係るものに限る。）を変更しようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、変更後の当該協定に基づく共同経営に係る共同経営計画を提出して、その変更について国土交通大臣の認可を受けなければならない。ただし、国土交通省令で定める軽微な変更については、この限りでない。

#### 【第13条第2項】

第十条第三項及び前二条（第十一条第一項第一号を除く。）の規定は、前項の認可について準用する。この場合において、第十一条第一項第二号中「前号の収支が不均衡な状況にある路線の存する計画区域」とあるのは「計画区域」と、同条第三項第一号中「締結」とあるのは「変更」と読み替えるものとする。

#### 【第13条第3項】

第九条第一項の認可を受けた協定地域一般乗合旅客自動車運送事業者等は、第一項ただし書の国土交通省令で定める軽微な変更をしたときは、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

乗合バス事業者等が作成する共同経営計画は、その実施期間内に、我が国の経済状況等の変化など想定が困難な外部環境や経営状況の変化など、当初計画の内容の変更が必要になることが考えられますので、法律においてその際の対応について明らかにしています。

#### (1) 「共同経営に関する協定の内容の変更」について

「共同経営に関する協定の内容の変更」とは、第9条第1項各号に規定する共同経営に関する協定の締結に係る認可を要する行為の内容について変更が生じることを言います。

この「協定」には、協定という名称ではなくとも、共同経営の認可に係る契約、合意等が含まれます。認可に係る協定の内容のうち、共同経営計画に記載した運賃、路線、ダイヤ等を設定する行為に関連する事項を変更する必要がある場合には、本条の手続を経る必要があります。

#### (2) 「軽微な変更」について

共同経営計画の認可に実質的な影響を及ぼさない変更を「軽微な変更」としてしています。軽微な変更については、変更後の共同経営計画の認可を得る必要はありませんが、第13条第3項において国土交通大臣に届け出なければならないこととしています。

### (3) 共同経営に関する協定の内容の変更に係る手続並びに認可の基準について

共同経営計画の内容に変更が生じた場合には、改めて変更後の内容が第 11 条の認可基準に適合するかどうか判断する必要があるとともに、その認可が行われた場合には変更後の共同経営計画を公表する必要があります。また、その後更なる変更をしようとする際には、再度国土交通大臣の認可を受ける必要があります。

なお、変更認可に当たっては、第 11 条第 1 項第 1 号の規定（計画区域内に、地域一般乗合旅客自動車運送事業者が提供する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）を準用の対象から除いています。これは、赤字路線が計画区域内に存することの認可基準は、既にこれまでの共同経営による事業改善効果を通じて当該路線の収支が改善している可能性があり、このような共同経営について協定の内容の変更を認めないこととするのは不合理であるという考えに基づき、変更認可の際には当該認可基準を適用しないこととしています。

## 6.2 定期の報告

### 【第14条第1項】

第九条第一項の認可を受けた協定地域一般乗合旅客自動車運送事業者等は、国土交通省令で定めるところにより、同項の認可を受けた協定（前条第一項の規定による変更の認可があったときは、その変更後のもの。次条第一項及び第五項において同じ。）に係る共同経営計画の実施の状況その他国土交通省令で定める事項を国土交通大臣に報告しなければならない。

### 【第14条第2項】

国土交通大臣は、前項の規定による報告を受けたときは、遅滞なく、当該報告に係る事項を公正取引委員会に通知しなければならない。

本特例法は、乗合バス事業者等の申請する計画に基づき、共同経営を認可することにより、独占禁止法の適用を除外するものです。そのため、認可を受けた乗合バス事業者等は、その計画の実施状況等を定期的に報告し、適正に計画が遂行されていることを担保しなければなりません。そのような背景を踏まえ、本特例法第14条では、認可を受けた乗合バス事業者等に対して、共同経営計画の実施状況その他国土交通省令の定める事項の報告を義務付けています。

なお、同条第1項に定める報告事項においては、以下の2点の報告を想定しています。これらの事項について、計画期間内の毎事業年度終了後100日以内に報告書を取りまとめ、国土交通大臣に提出する必要があります。

○計画区域内における基盤的サービスの提供状況（乗合バス等の運行状況）

○共同経営計画において定めた共同経営の目標の達成状況（事業の改善の状況、地域公共交通の維持の状況等）

## 6.3 適合命令等の考え方

### 【第15条第1項】

国土交通大臣は、第九条第一項の認可を受けた協定の内容が、第十一条第一項第二号から第五号までの規定のいずれかに適合しなくなったと認めるときは、当該認可を受けた協定地域一般乗合旅客自動車運送事業者等に対し、措置を講ずべき期限を示して、旅客の円滑な輸送を確保するための措置、運賃又は料金の変更その他のこれらの規定に適合させるために必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

### 【第15条第2項】

国土交通大臣は、協定地域一般乗合旅客自動車運送事業者等が前項の規定による命令に違反したときは、第九条第一項の認可を取り消すことができる。

### 【第15条第3項】

国土交通大臣は、前項の規定により第九条第一項の認可を取り消したときは、その旨を当該認可を受けた協定地域一般乗合旅客自動車運送事業者等に通知するとともに、公表するものとする。

### 【第15条第4項】

国土交通大臣は、第一項又は第二項の規定による処分をしたときは、遅滞なく、その旨を公正取引委員会に通知しなければならない。

### 【第15条第5項】

公正取引委員会は、第九条第一項の認可を受けた協定の内容が第十一条第一項第二号、第四号又は第五号の規定に適合するものでなくなったと認めるときは、国土交通大臣に対し、第一項の規定による命令をすべきことを請求することができる。

### 【第15条第6項】

公正取引委員会は、前項の規定による請求をしたときは、その旨を官報に公示しなければならない。

### (1) 適合命令とは

共同経営が、認可基準に適合しなくなった場合には、国土交通大臣がこれらの基準に適合させるために必要な措置をとるべきことを命ずることができる旨が規定されています。また、公正取引委員会は上記の国土交通大臣の命令をすべきことを請求することができ、当該請求をした旨を官報に公示する必要があります。

この命令に事業者等が違反したときは、国土交通大臣は認可を取り消すことができ、その旨を事業者等に通知するとともに、公表を行い、公正取引委員会にも通知を行います。

なお、「収支が不均衡な状況にある路線が存すること」（本特例法第11条第1項第1号）との認可基準が第15条第1項の規定の対象から除かれているのは、共同経営の効果によって計画区域内の赤字路線が黒字路線となる場合が想定されるためです。

### (2) 必要な措置について

適合命令については、期限を示して、「運賃又は料金の変更、旅客の円滑な輸送を確保するための措置」などを命ずることができることとしています。具体的には、適切な運行回数・停留所数を確保することなどを想定しています。

## 6.4 罰則規定

### 【第19条】

第八条第一項又は第十五条第一項の規定による命令に違反したときは、その違反行為をした者は、百万円以下の罰金に処する。

### 【第20条】

第七条第一項又は第十四条第一項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をしたときは、その違反行為をした者は、五十万円以下の罰金に処する。

### 【第21条】

法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前二条の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して各本条の刑を科する。

### (1) 違反行為と罰金について

以下の違反行為に対して、それぞれ以下の罰金が科せられます。

○適合命令違反：違反行為した者は、100万円以下の罰金

○定期報告義務違反：違反行為した者は、50万円以下の罰金

### (2) 罰則対象者について

法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他従業者が(1)で示すいずれかの違反行為を行ったときは、行為者が罰せられるほか、その法人又は人に対しても刑が科せられます。

## 6.5 本特例法の廃止

### 【附則第2項】

この法律は、この法律の施行の日から十年以内に廃止するものとする。

本特例法は、独占禁止法の特例を定めるものであり、競争政策に大きな影響を与える可能性があることに鑑み、措置対象や実施期間を限定しておくことが望ましく、その観点から、本特例法は施行の日から10年以内に廃止するものとしています。

本特例法を廃止することとなった場合には、新たに廃止法を制定し、本特例法による経過措置については、当該廃止法において措置することを予定しています。

### ＜廃止後の取扱＞

本特例法の期限内に、国土交通大臣の認可を受けて行われた共同経営は、共同経営の計画期間がこの法律の廃止後に及ぶ場合にも、当該期間中、有効であるように、廃止法において経過措置を設けることを想定しています。

これは、特定地域基盤企業が認可を申請する時期は、地域における経済環境の変化等を考慮し各々において判断されるべきものですが、本特例法の期限の間際において認可を受けた事業者について、本特例法の廃止とともに認可の効力を失うこととした場合には、計画の実行に十分な期間を確保することができず、合理的でないためです。

## 第7章 関係法令との関係性について

### 7.1 地域公共交通活性化再生法との関係

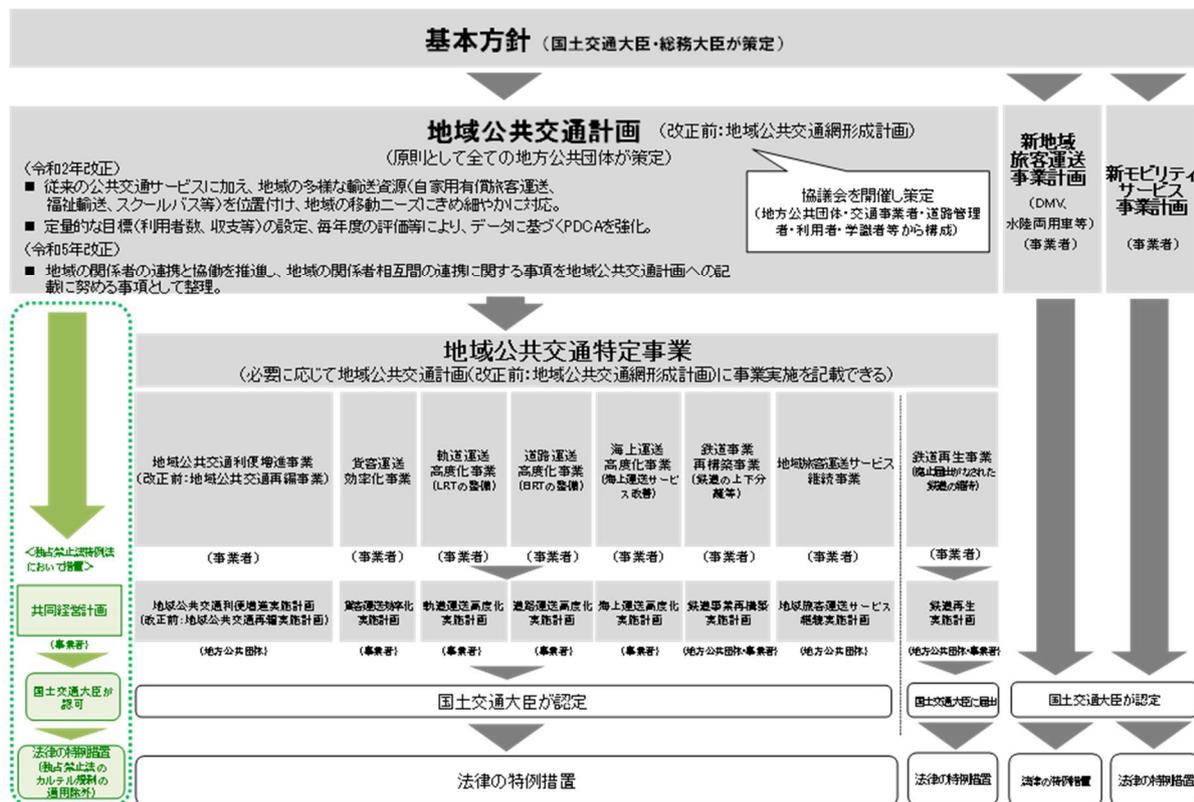
共同経営による取組は、地域の公共交通政策と調和し、公共交通の維持・利便性の確保に資することが重要であり、計画区域の存する地方公共団体が「地域公共交通計画」（旧地域公共交通網形成計画）を作成していることが前提となります。その上で、当該地方公共団体は、共同経営により可能となる事業メニューも盛り込んだ「地域公共交通利便増進実施計画」を作成し、事業者と一体となって取組を進めていくことが望まれます。

#### (1) 改正地域公共交通活性化再生法の基本スキームとの関係

令和2年度の地域公共交通活性化再生法の改正により「地域公共交通利便増進事業」が創設され、従来定められていた路線再編による交通ネットワークの効率化のほか、本特例法の対象ともなる、定額制乗り放題運賃や通し運賃、等間隔運行などのサービス改善を促進する措置が設けられました。具体的には、同事業を実施するための「地域公共交通利便増進実施計画」を作成し、国土交通大臣の認可を受けることにより、同事業の実施に必要な道路運送法、鉄道事業法、軌道法、海上運送法の各事業法における路線の新設・変更、運賃・料金の設定・変更等の手続をワンストップで行う特例が規定されました。

このため、改正地域公共交通活性化再生法のスキームと、本特例法による共同経営の特例とを合わせて活用することにより、より円滑な事業実施が可能となります。

#### ▼地域公共交通活性化再生法に基づく計画制度の体系



## ▼地域公共交通利便増進実施計画の大臣認可による特例（手続ワンストップ化）の一覧

法令	特例の対象
道路運送法	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線の新設・変更（事業許可、事業計画の変更認可等）【第4条第1項、第15条第1項、第3項及び第4項、第15条の3第1項、第2項及び第3項】</li> <li>自家用有償旅客運送の登録、変更登録【第79条、第79条の7第1項及び第3項】</li> <li>運賃・料金の設定又は変更【第9条第1項、第3項、第4項及び第6項】</li> <li>路線・事業の休廃止【第15条の2第1項、第38条第1項及び第2項】</li> </ul>
鉄道事業法	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線の新設・変更（事業許可、事業基本計画の変更認可等）【第3条第1項、第7条第1項及び第3項、第17条】</li> <li>運賃・料金の設定又は変更【第16条第1項、第3項、第4項及び第8項】</li> <li>事業の全部又は一部の休止【第28条第1項】</li> <li>事業の全部又は一部の廃止【第28条の2第1項】</li> </ul>
軌道法	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線の新設（事業特許）【第3条】</li> <li>運賃・料金の設定又は変更【第11条第1項、第2項】</li> <li>事業の全部又は一部の休廃止【第22条の2】</li> </ul>
海上運送法	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線の新設・変更（事業許可、事業計画の変更認可等）【第3条第1項、第6条、第11条第1項及び第3項、第11条の2第1項、第2項及び第4項、第19条の5、第20条第2項】</li> <li>運賃・料金の設定又は変更【第8条第1項及び第3項】</li> <li>一般旅客定期航路事業の休廃止【第15条第1項及び第2項】</li> <li>不定期航路事業の廃止【第20条第3項】</li> </ul>

**(2) 地域公共交通計画との整合**

共同経営計画は「地域公共交通活性化再生法第3条第1項の基本方針に照らして適切なものであること」（本特例法第11条第1項第3号）が必要であり、地域公共交通計画（旧地域公共交通網形成計画）の内容と整合した計画であることが求められます。例えば、地域公共交通計画で維持することが定められている路線を、共同経営により統廃合するなど、地域公共交通計画の内容と整合しないものについては、認可されない可能性があります。

## ▼地域公共交通活性化再生法第3条第1項の基本方針での関連記載（再掲）

## 七ー二ー(3) 共同経営等を活用した関係者間の連携促進

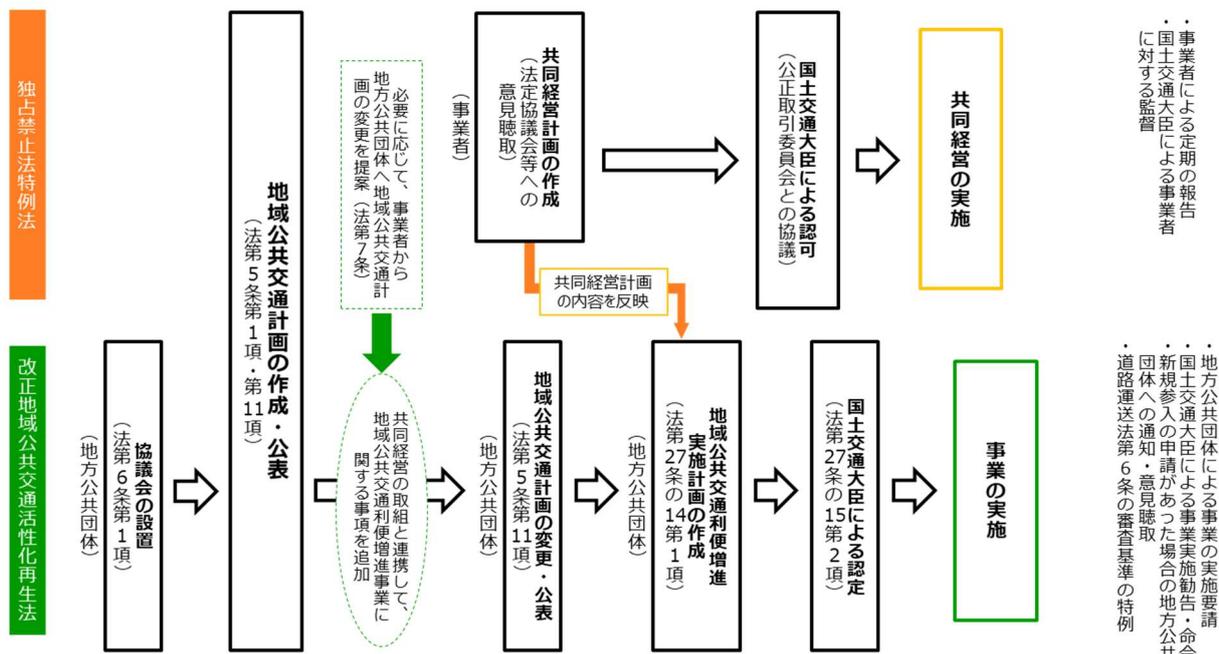
人口減少等による利用者数の急速な減少や運転者不足の深刻化により、公共交通事業者が厳しい経営環境に置かれている中、複数の事業者間で連携して地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を進めていくことが重要になってきている。そこで、国土交通大臣が認可を行った共同経営の取組について独占禁止法の適用を除外する独占禁止法特例法の制度を活用することが考えられる。当該取組に必要な共同経営計画を作成する場合には、地域公共交通計画等の内容や法定協議会から聴き取った意見を踏まえ、地域の公共交通政策との調和を図り、地域住民が真に求めるサービスの提供を目指すことが重要である。また、官民が連携して運送サービスの維持や利用者の利便性向上を図る観点から、共同経営計画と利便増進実施計画を一体的に策定することが望ましい。

### (3) 地域公共交通利便増進実施計画と共同経営計画の関係

地域公共交通利便増進実施計画の作成は、本特例法の共同経営の認可基準には規定されていませんが、これらの計画は一体的に作成することが望まれます。

なお、地域公共交通利便増進実施計画の内容が共同経営計画の内容と同一である場合には、共同経営計画を添付することをもって、地域公共交通利便増進実施計画の記載事項である実施する区域、内容、実施主体、実施期間、効果等の内容に替えることができます（実施に必要な資金の額及びその調達の方法については共同経営計画の記載事項とはされていないことから、共同経営計画に特段の記載が無い場合には、別途定める必要があります）。

▼本特例法と地域公共交通活性化再生法とに基づく計画作成の流れ



## 7.2 道路運送法との関係

### (1) 路線の休止・廃止に係る事業計画の変更の届出

本特例法による認可を受けて共同経営を実施する場合においても、道路運送法等の事業法上の認可・届出等の手続を要する場合には、適切に当該手続を経ることが必要です。

特に、バス事業者は路線の休止・廃止に係る事業計画の変更をしようとするときは、その6ヶ月前（旅客の利便を阻害しないと認められる場合には30日前）までにその旨を国土交通大臣に届け出なければならないとされています（道路運送法第15条の2第1項）。例えば、2021年10月1日より共同経営を行おうとする場合で路線の廃止等を伴う場合については、2021年4月1日までに道路運送法上の届出を行うことが必要であり、共同経営に係る認可を受ける前であっても、当該届出を行うことは可能です。

また、令和2年度の地域公共交通活性化再生法の改正により創設された「地域公共交通利便増進実施計画」を同時に作成して、共同経営の内容を地方公共団体が同計画に位置付け、国土交通大臣の認定を受けた場合には、道路運送法等の認可や届出等の手続を一括して行うことが可能となっているため、同制度を活用することが望まれます。

#### <参考>道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）（抄）

第十五条の二 路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業者は、路線（路線定期運行に係るものに限る。）の休止又は廃止に係る事業計画の変更をしようとするときは、その六月前（旅客の利便を阻害しないと認められる国土交通省令で定める場合にあつては、その三十日前）までに、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

2～6 （略）

#### ○道路運送法施行規則（昭和二十六年運輸省令第七十五号）（抄）

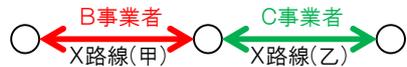
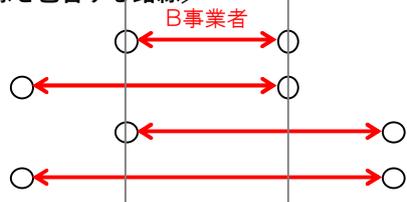
（一般乗合旅客自動車運送事業の事業計画の変更の特例）

第十五条の四 法第十五条の二第一項の旅客の利便を阻害しないと認められる国土交通省令で定める場合は、次に掲げる場合とする。

- 一 当該路線において他の一般乗合旅客自動車運送事業者が一般乗合旅客自動車運送事業を現に経営し、又は経営するものと見込まれる場合
- 二 当該路線の休止又は廃止について地域協議会（地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保に関する協議会であつて、関係地方公共団体の長、地方運輸局長その他の関係者により構成されることその他の国土交通大臣が告示で定める要件を備えるものをいう。以下同じ。）において協議が調つた場合
- 三 前二号に掲げる場合のほか、旅客の利便を阻害しないと地方運輸局長が認めてあらかじめ公示する場合

<旅客の利便を阻害しないと認められる場合（30日前までの届出）について>

- 旅客の利便を阻害しないと認められる場合とは、道路運送法施行規則第 15 条の4において、次の①～③の場合と規定されています。

① 当該路線において他の一般乗合旅客自動車運送事業者が一般乗合旅客自動車運送事業を現に経営し、又は経営するものと見込まれる場合	
本特例法を活用した複数事業者による路線再編の場合のパターン例	<p>1) A事業者が運行するX路線について、今般の本特例法を活用した路線再編により、B事業者が当該X路線を運行することとなった場合（あるいは現に同一路線を運行している場合）は、①の場合に該当し、30日前までに届け出れば足りる。</p>
	<p>〔従前〕 </p> <p>↓</p> <p>〔再編後〕 </p> <p>→30日前まで届出</p>
	<p>2) A事業者が運行するX路線について、今般の本特例法を活用した路線再編により、X路線の甲区間をB事業者が、乙区間をC事業者が運行することとなった場合（あるいは現に当該区間を含む路線をそれぞれ運行している場合）は、①の場合に該当（X路線は甲区間と乙区間のみで構成されているものと仮定）。※最終的には運輸局が実態を確認して判断。</p>
	<p>〔従前〕 </p> <p>↓</p> <p>〔再編後〕 </p> <p>→30日前まで届出</p> <p>※ 最終的には運輸局が実態を確認して判断</p>
<p>3) A事業者が運行するX路線について、今般の本特例法を活用した路線再編により、X路線の甲区間をB事業者が運行することとなり（あるいは現に当該甲区間を含む路線を運行しており）、乙区間を廃止するような場合は、X路線全体が廃止になるものとして6ヶ月前までに届出をしなければならない。</p>	
<p>〔従前〕 </p> <p>↓</p> <p>〔再編後〕 </p> <p>→6ヶ月前まで届出</p> <p>（X路線は廃止の扱い）</p>	
<p>4) 「当該路線において他の一般乗合旅客自動車運送事業者が一般乗合旅客自動車運送事業を現に経営し、又は経営するものと見込まれる場合」とは、当該路線を包含する路線（路線が重複して運行されており、当該路線よりも長大な路線に吸収されるような場合）において一般乗合旅客自動車運送事業を現に経営、又は経営するものと見込まれる場合も含まれる。</p>	
<p>〔当該路線〕 </p> <p>〔当該路線を包含する路線〕 </p>	
② 地域協議会において協議が調った場合	
③ 旅客の利便を阻害しないと地方運輸局長が認めてあらかじめ公示する場合	

## (2) 道路運送法による独占禁止法の特例（道路運送法第18条）との相違点

道路運送法により、事業継続困難な既存路線等に係る乗合バス事業者間の共同経営に関しては、独占禁止法の特例が認められています。

これに対して本特例法は、乗合バス以外の路面電車やフェリーなどの他の交通事業者との共同経営も対象とするものであることから、道路運送法とは異なる法体系により特例を措置しています。また、本特例法は、事業継続困難な既存路線等にとどまらず、対象区域内に赤字路線が存在すること等を条件に、新規開設路線や黒字路線を対象とするものなど、基盤的サービスの維持に資する共同経営を広く認めることとしています。

### <参考>道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）（抄）

（私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の適用除外）

第十八条 私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和二十二年法律第五十四号）の規定は、次条第一項の認可を受けて行う次に掲げる行為には、適用しない。ただし、不公正な取引方法を用いるとき、一定の取引分野における競争を実質的に制限することにより旅客の利益を不当に害することとなるとき、又は第十九条の三第四項の規定による公示があつた後一月を経過したとき（同条第三項の請求に応じ、国土交通大臣が第十九条の二の規定による処分をした場合を除く。）は、この限りでない。

- 一 輸送需要の減少により事業の継続が困難と見込まれる路線において地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため、当該路線において事業を営んでいる二以上の一般乗合旅客自動車運送事業者が行う共同経営に関する協定の締結
- 二 旅客の利便を増進する適切な運行時刻を設定するため、同一の路線において事業を営んでいる二以上の一般乗合旅客自動車運送事業者が行う共同経営に関する協定の締結

## コラム ～ドイツ運輸連合について～

運輸連合とは、複数の交通事業者の協力体制の一つの形態であり、ドイツの連邦政府、州政府、関連地方自治体と交通企業の合意に基づき形成されたものである。

その誕生は1960年代にまでさかのぼり、第二次大戦後早い時期にモータリゼーションが進行したドイツにおいて、自動車交通の増大により公共交通企業の利用客が大幅に減少するという状況が予測された。地域交通においては、乗用車と公共交通の競争関係が存在するという認識から、公共交通機関同士の協力と調整が不可欠であり、公共交通企業内の連携(軌道系とバス)、企業間の協力(市営交通と連邦鉄道)についての検討が進められ、運輸連合制度が誕生した。

その際の論点としては、地域交通において自動車一辺倒の都市への変容を防ぐべきである、という対自動車交通が強く意識されたものとなっている。

### (1) 運輸連合の概要

#### ① 運輸連合の組織構造と役割

運輸連合は、行政と交通企業の協力と調整のための組織であり、地域全体の交通政策や都市政策と連動して、交通サービスの全体計画を作成し、それに基づいて各交通企業の運行計画の調整や、運賃制度・水準が決定される。

一般的には国及び地方の行政が主導する形で、当該地域の交通企業が共同で子会社を設立する形となっており、行政機関の代表及び交通企業の代表が協議会を組織して、運営への協力と助言を行っている。手続としては行政機関間の協定や、運輸連合の機能と組織を定める協定、収入配分方法を規定する協定などの締結が必要とされている。

利用者の側からみれば、運輸連合の成立により地域内の公共交通の運賃が共通化されたゾーン制の均一運賃制度となり、乗換えの場合に新たに初乗り運賃を支払うことなく割安に利用できることになる。さらに公共交通利用促進のために、交通機関間あるいは事業者間の乗換えにおける利便性の向上も図られている。

運賃の共通化やゾーン化により生ずる交通企業の収入の減収分はもとより、利用促進のために行政側からの指示で設定される低い運賃水準による営業収入の不足分に対しても、連邦政府、州政府、地方自治体が助成を行い、運輸連合はその受け皿となって各交通企業に助成を配分する役割も担っている。

#### ② 運輸連合の業務

運輸連合の業務は大きく分けると、以下のようになる

- 運行計画の調整に関するもの(交通調査・統計、路線網の計画、ルート設定、概略的な運行計画の作成、統一時刻表の作成・発行)
- 財政に関するもの(運賃制度と賃率の決定、収入配分)
- PRに関するもの(広報活動、企画商品の立案)

#### ③ 運行計画の調整と作成

運輸連合は運行計画の作成と調整の分野において、交通調査、路線網の設定、各路線に必要な輸

送力の算出及び路線・系統番号の組織化、統一時刻表の作成・発行を行う。各交通企業は運輸連合の作成した路線網と必要な輸送力に基づいて、各路線の停留所の位置の決定、路線ごとの時刻表、車両と人員の配備などの具体的な運行計画を立てる。

## (2) ゾーン制共通運賃制度

### ① ゾーン制共通運賃制度の概要

共通運賃制度は同一地域に存在する複数の公共交通事業者について、共通した運賃制度と運賃水準を、統一的な決定原理に基づいて設定し適用するためのものであり、運輸連合システムの大きな柱となっている。

1960年5月にハンブルクのHHA社（ハンブルク高架鉄道株式会社）が、自社のバスと路面電車、地下鉄の共通運賃を適用したのが嚆矢であった。

その背景には、ハンブルクの市街地域が拡大して郊外からの通勤客が大幅に増大したにもかかわらず、公共交通のネットワークがそれに対応しておらず、多くの利用者はバス路線間、あるいはバスと鉄道の乗換えが必要であったこと、乗換えに際しては新たな初乗り運賃の支払いが必要であり、定期を利用したとしても割高になるために迂回経路をとったり、徒歩で済ませていたりしたこと、などがあった。

そうした状況をネットワークの大幅な見直しと、ゾーン単位でのゾーン制共通運賃制度の導入で打破しようとしたのである。

共通運賃制度で採用されている原理は「同一移動量・同一運賃の原則」であり、交通機関ごとのコストや乗換えにかかわらず、一定の距離については同一の運賃を対応させるということである。これは運輸連合の制度下では、あるルートに設定する交通機関については、輸送需要などの調査に基づいて運輸連合が決定しているために、交通機関の設定状況によって利用者の負担に差が出ることを回避するという意味も含まれている。

### ② 共通運賃配分の考え方

通常、さまざまな交通企業に収入を配分する場合には、以下のような要素が考えられる。

- 1) 運行実績(座席キロなど)
- 2) 輸送実績(人キロなど)
- 3) 各企業の実際のコスト
- 4) 標準コスト
- 5) 共通運賃制度の導入前の収入額
- 6) 協定によって定める一定割合

収入配分の基本的な考え方は運輸連合によって異なり、発足当初は 1)と 4)を組合せたものであった。運輸連合導入の経緯により、当初は協定によって定める一定割合を採用した運輸連合もある。

収入配分方法については、さまざまな要件を満たすべきであるという議論がなされている。その要件とは、簡便性、独立性、公平性、競争中立性、完結性、経営努力反映の可能性、であり、現在でもその点については配慮されている。

運輸連合制度が発展し路線網などが固定化するに従い、輸送実績を含めた共通運賃配分の方法が採用されるようになった。これは当初は各企業が少しでも自社に有利な路線を設定し乗客を取り合

うことになるかと危惧され採用されていなかったものだが、ICカードによる運賃収受の普及と相まって、実利用者数の捕捉が可能となったことが大いに影響を与えている。

共通運賃制度の導入には、公平で簡便な配分方法の設定が必要であるが、その前提として、共通運賃化により各交通企業では収入が減少することになり、それに対する十分な補填策を検討し決定しておくことが不可欠である。

### **(3) 運輸連合制度の可能性**

地域交通におけるドイツの運輸連合制度のようなシステムは、現在の日本においても検討されてしかるべきである。

その際には、冒頭で述べたように地域交通市場においては、競争条件が異なる自動車交通という強力なライバルが存在し、公共交通企業は協力して利便性の向上や運賃制度の見直しによる費用負担の軽減などに対処していく必要がある、ということを経済認識とすべきであろう。

#### **① 共通運賃制度について**

地域交通に複数の交通企業を統合した共通の運賃制度を導入することは、利用者側にとっては移動の費用負担の軽減のみならず、運賃に配慮せずに所用時間最短経路を選択することが可能となる。その意味では費用と時間の節約という社会的便益の増大が期待される。

現在も公営交通のバスと地下鉄の乗継割引制度は存在するが、一方の初乗り運賃の4分の1程度の割引であり割安感は低い。運賃制度そのものが、それぞれの交通機関の原価を基準にしてそれを償うものとして設定されているためであり、同一事業者であっても軌道系とバスの通算やバスの乗換の際の通算がない状況である。

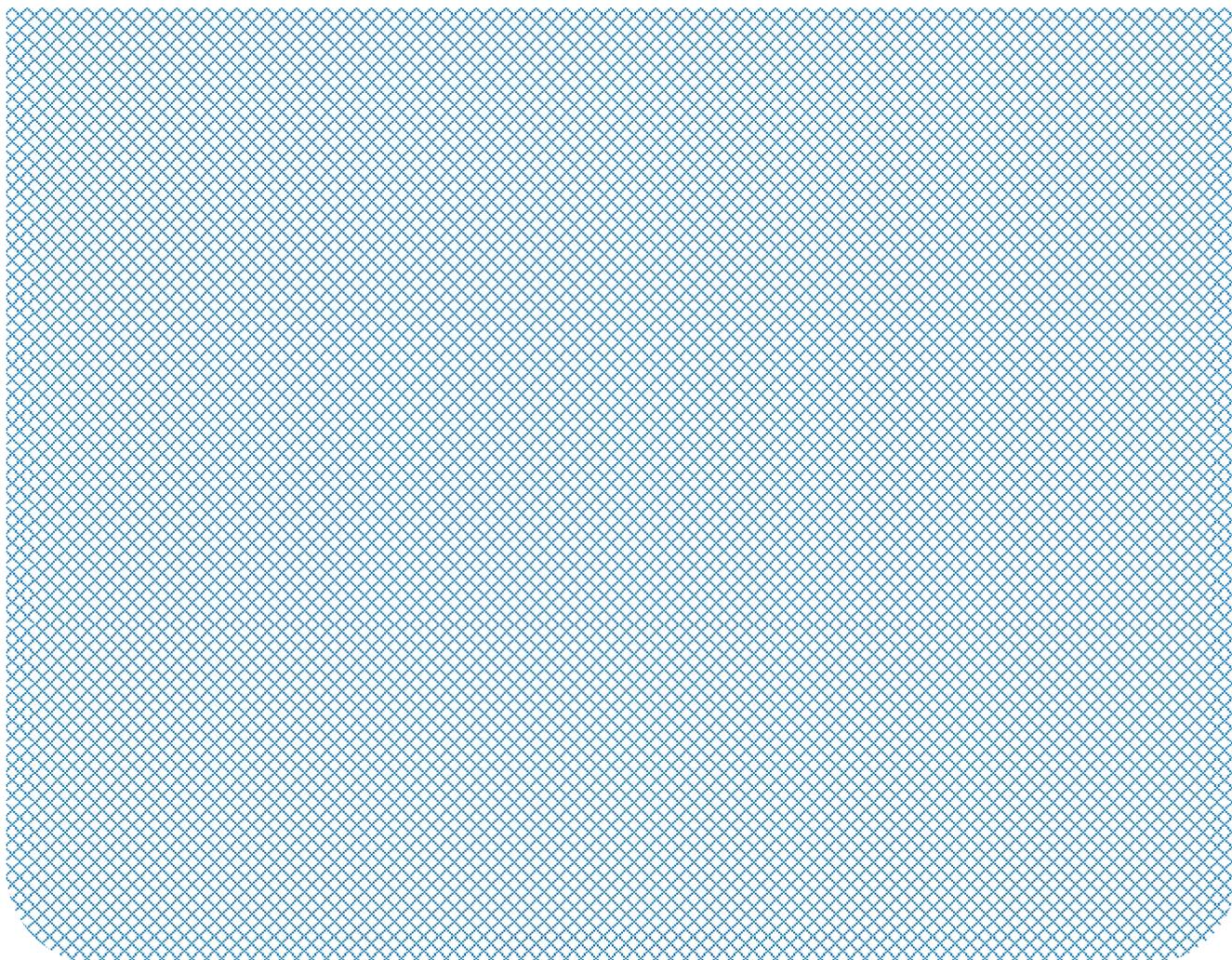
乗継割引を前提とした運賃水準の改訂や併算制度などを政策的に検討していくことは、日本における地域公共交通の維持において重要な意味を持つと考えられる。

#### **② 継続的な組織形態の必要性**

運輸連合は会社組織を持った定常的な取組となっており、日本における協議会による対応とは大きく異なっている。継続的、専門的に課題に対応するためにも、運輸連合のような組織の形成が求められ、断続的ではない対応が今こそ喫緊の課題であろう。

(コラム執筆：同志社大学商学部 教授 青木真美)

# 合併等編



## 合併等

### 合併等について

本特例法においては、共同経営に加えて、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占禁止法を適用しないこととされています。

ここでは、合併等の意義から、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、公正取引委員会との協議、主務大臣による事後的な適合命令等について記載します。

#### (1) 合併等の意義

##### 【第3条第1項】

私的独占禁止法の規定は、特定地域基盤企業等（特定地域基盤企業又はその親会社（私的独占禁止法第十条第七項に規定する親会社をいう。）をいう。以下同じ。）が、主務大臣の認可を受けて行う次に掲げる行為（以下「合併等」という。）には、適用しない。

- 一 二以上の特定地域基盤企業等による合併
- 二 二以上の特定地域基盤企業等による吸収分割（会社法（平成十七年法律第八十六号）第二条第二十九号に規定する吸収分割をいう。）
- 三 二以上の特定地域基盤企業等による共同新設分割（私的独占禁止法第十五条の二第一項に規定する共同新設分割をいう。）
- 四 二以上の特定地域基盤企業等による共同株式移転（私的独占禁止法第十五条の三第一項に規定する共同株式移転をいう。）
- 五 特定地域基盤企業等が他の特定地域基盤企業等との間で行う当該他の特定地域基盤企業等の事業の譲受け等（私的独占禁止法第十六条第一項各号に掲げる行為をいう。第七条第一項第五号において同じ。）
- 六 特定地域基盤企業等による他の特定地域基盤企業等の株式の取得

本特例法における認可の対象となる「合併等」とは、

- i 二以上の特定地域基盤企業等による合併
- ii 二以上の特定地域基盤企業等による吸収分割
- iii 二以上の特定地域基盤企業等による共同新設分割
- iv 二以上の特定地域基盤企業等による共同株式移転
- v 特定地域基盤企業等が他の特定地域基盤企業等との間で行う事業の譲受等
- vi 特定地域基盤企業等による他の特定地域基盤企業の株式の取得

とされています。

このように、独占禁止法により一定の場合に禁止される行為（独占禁止法第10条第1項、第15条第1項、第15条の2第1項、第15条の3第1項及び第16条第1項）について本特例法の対象としているものです。

### ① 合併等のパターン

本特例法の対象となる合併等については、概ね以下のようなパターンが考えられます。

パターン	内容説明	概念図
共同法人 設立型 (ii, iii)	事業を統合しようとする各社が共同出資会社を設立し、各社から該当する事業（例えば路線バス事業）自体を切り出して移管することにより、事業を一元化するもの	
持株会社 型 (iv)	持株会社を設立し、その傘下に事業を統合しようとする各社をぶら下げることにより、事業を一元化するもの	
合併型 (i)	各社が合併して新会社に統合する（もしくは吸収分割や事業譲受により特定の会社に事業を統合する）ことにより、会社自体を完全に一元化するもの	
株式取得 型 (vi)	事業を統合しようとする各社のうち特定の社が他の会社の株式を取得するもの（他の株式を取得する社が事業持株会社化する形）	

### ② 合併等の効果

合併等によって、収入帰属や意思決定が一元化され、全体最適のもとで施策実現が期待できる他、資金融通や、共同調達による固定費削減といった効果も期待されます。具体的に合併等の効果としては、主に以下のような点が考えられます。

- 運賃・料金の設定

いずれの類型においても、一元化した法人において、意思決定がなされるため、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ような運賃・料金の設定が可能になると考えられます。

この際、運賃プールの導入（システム改修を一元的に実施することも含めて）や、ゾーン運賃・共通定期券の導入等も可能になると考えられます。

- ネットワーク内の路線・運行系統の共同・分担運行

いずれの類型においても、一元化した法人において、意思決定がなされるため、それまでの競合路線の見直し・解消や、新規路線の設置、路線の共同運行、乗換拠点を設けた幹線・支線化、ハブ&スポーク化による運行効率化等、バス路線網の決定に関する全体最適での意思決定が可能になると考えられます。

- 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

いずれの類型においても、一元化した法人において、意思決定がなされるため、ダイヤ・運行間隔の最適な設定が可能になると考えられます。

- その他利便性向上

いずれの類型においても、一元化した法人において、意思決定がなされるため、パーク&バスライド等の乗継の仕組みや、共通時刻表導入や待合環境の整備といった利便性向上に関する意思決定が統一的に実施可能になると考えられます。

- 人員（運転者不足の解消、運転者の維持等）

いずれの類型においても、採用活動の予算や方針は実質的に統一できるものと考えられます。また、運転者の研修・教育の共同実施も可能になると考えられます。

一方で、共同法人設立型や合併型では、運転者の（旧来の）複数事業者間での融通や、給与体系や勤務体系の一元化（それに伴うシフト調整等）も可能になると考えられますが、持株会社型や株式取得型においては、個別の法人格が残り、運転者の所属は各社のままであるため、複数事業者間での運転者融通や、給与体系や勤務体系の一元化には、労働関連法令や道路運送法の規制に留意が必要と考えられます。

また、持株会社型や株式取得型においては、営業所機能はあくまでも個社管理のため、出退勤管理・点呼の運用の統一化を図る必要があると考えられます。

- 車両（老朽車両の更新等）

いずれの類型においても、一元化した法人において、車両の購買・管理権限を集約することで、車両融通や、統一的な方針のもとでの車両更新が実施可能になると考えられます。また、車庫や転回場の共同利用も可能になります。

- 持株会社型、株式取得型における留意点

以上の効果においては、持株会社型であれば「持株会社」、株式取得型であれば前頁図における「A社」に、グループ全体の意思決定権限が集約されるガバナンス構造を確立していることを前提としています。

しかし、持株会社型・株式取得型であっても、各社の裁量余地が大きかったり、役員が旧態依然のままであったりすると、意思決定や権限が個社に残り、全体最適に向けた十分な効果が得ら

れない可能性もあります。

したがって、この場合、権限を整理し意思決定を一元化できるように、各社間の協定書や合意書等の締結や、各社の役員を共通化するという形で、事前にガバナンス構造を確立しておくことが重要になってくる点に留意が必要です。

● 合併等における移行手続・コスト

以上のような効果に対して、一般的に合併等においては、組織再編を伴うため、移行に当たっては、事業者間で合意すべき事項や、会社法等に基づく法的手続が必要です。

また、それら手続に伴うコストや、移行に係る税負担、運営上の追加税負担についても留意が必要です。

## (2) 合併等の認可のための手続

### 【第4条第1項】

特定地域基盤企業等は、前条第一項の認可を受けようとするときは、単独で又は共同して、主務省令で定めるところにより、次に掲げる事項を定めた計画（以下「基盤的サービス維持計画」という。）を作成し、主務大臣に提出しなければならない。

- 一 申請者の名称及び住所並びに代表者の氏名
- 二 合併等に係る契約の内容に関する主務省令で定める事項
- 三 合併等に係る特定地域基盤企業が基盤的サービスを提供する地域の範囲
- 四 合併等を通じた基盤的サービスに係る事業の改善に係る方策及び当該事業の改善に応じた基盤的サービスの提供の維持に関する事項
- 五 基盤的サービス維持計画の実施期間（合併等の効力が生じた日から五年を超えないものに限る。）
- 六 前各号に掲げるもののほか、合併等による基盤的サービスの提供の維持に関し必要な事項

### 【第4条第3項】

基盤的サービス維持計画には、当該合併等に係る特定地域基盤企業が提供する基盤的サービスに係る需要に関する事項、当該基盤的サービスに係る収支に関する事項、当該特定地域基盤企業が属する企業結合集団に属する他の会社の事業に関する事項その他の主務省令で定める事項を記載した書類を添付しなければならない。

### 【第6条】

主務大臣は、第三条第一項の認可を行ったときは、主務省令で定めるところにより、当該認可に係る基盤的サービス維持計画を公表するものとする。ただし、当該認可に係る合併等に係る特定地域基盤企業の業務の遂行に不当な不利益を与えるおそれのある事項については、この限りでない。

合併等の認可を受けようとする特定地域基盤企業等は、単独で又は共同して、基盤的サービス維持計画及び主務省令に定められる事項を記載した書類を主務大臣に提出しなければなりません。

ん。基盤的サービス維持計画の記載事項は本特例法第4条第1項各号のとおりです。

また、特定地域基盤企業等が提出した基盤的サービス維持計画は、合併等の認可が行われたとき、主務大臣により公表されることとなります。

### (3) 不当な不利益を防止するための方策

#### 【第4条第2項】

主務大臣は、前条第一項の認可の申請があった場合において、次条第一項第一号のおそれがあると認められる地域において、当該合併等に係る特定地域基盤企業が提供する基盤的サービスに係る当該合併等により生ずる競争の状況の変化により、当該基盤的サービスの利用者に対して不当な基盤的サービスの価格の上昇その他の不当な不利益を生ずるおそれがあると認めるときは、当該申請をした特定地域基盤企業等に対し、基盤的サービス維持計画に、当該不当な不利益の防止のための方策を定めることを求めることができる。

主務大臣は、認可申請があった合併等について、認可基準1-①（後掲）のおそれがあると認められる地域において、合併等により生ずる競争の状況の変化によって、当該基盤的サービスの利用者に対して不当な基盤的サービスの価格の上昇等の不当な不利益が生ずるおそれがあると認めるときは、当該申請をした特定地域基盤企業等に対し、基盤的サービス維持計画に不当な不利益の防止のための方策を定めることができるとされています。

本特例法は、合併等によって競争の実質的な制限が生じる場合であっても、基盤的サービスの利用者にとって不当な不利益が生じるおそれがないときには、合併等の認可をするものとされており（認可基準1-③（後掲））、これを踏まえ、主務大臣が不当な不利益を防止するための方策を求めることができる旨が規定されています。

このとおり、本特例法では不当な不利益を防止するための方策が求められることがある一方、独占禁止法における企業結合審査では、合併等により競争を実質的に制限するおそれがあると認められる場合には、いわゆる「問題解消措置」を講ずることを求められることがあります。本特例法の不当な不利益を防止するための方策としては、例えば、基盤的サービスの価格等のモニタリング等の方策が想定されます。

### (4) 主務大臣による認可基準

#### 【第5条第1項】

主務大臣は、第三条第一項の認可の申請があった場合において、当該申請に係る合併等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、同項の認可をするものとする。

一 合併等に係る特定地域基盤企業が基盤的サービスを提供する地域の全部又は相当部分において、当該特定地域基盤企業の全部又は一部が提供する基盤的サービスに係る収支の悪化（当該基盤的サービスに係る需要の持続的な減少によるものに限る。）により、当該特定地域基盤企業の全部又は一部が当該基盤的サービスを将来にわたって持続的に提供することが困難となるおそれがあること。

二 合併等により、当該合併等に係る特定地域基盤企業が提供する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、前号のおそれがあると認められる地域において、当該基盤的サービスの提供の維持が図られること。

- 三 第一号のおそれがあると認められる地域において、合併等により、当該合併等に係る特定地域基盤企業が提供する基盤的サービスの利用者に対して不当な基盤的サービスの価格の上昇その他の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。

合併等の認可基準は、次のとおりです。主務大臣は、提出を受けた基盤的サービス維持計画等に基づき、これらの認可基準に適合するかを判断することとなります。

1-①：合併等に係る特定地域基盤企業が「基盤的サービスを提供する地域の全部又は相当部分」において、当該特定地域基盤企業の全部又は一部が提供する「基盤的サービスに係る収支の悪化」（当該基盤的サービスに係る需要の持続的な減少によるものに限る。）により、当該特定地域基盤企業の全部又は一部が当該基盤的サービスを将来にわたって持続的に提供することが困難となるおそれがあること。

「基盤的サービスを提供する地域の全部又は相当部分」の具体的な判断は、個別の事案により異なりますが、乗合バス事業者であれば、概ね1つの市町村又は互いに隣接する複数の市町村程度の地域が想定されます。

「基盤的サービスに係る収支の悪化」とは、典型的には、近年における基盤的サービスに係る収支が赤字である場合等が想定されます。また、この「基盤的サービスに係る収支の悪化」は、「需要の持続的な減少によるもの」である必要があるとされています。「需要の持続的な減少」については、特定地域基盤企業が基盤的サービスを提供している地域の生産年齢人口や事業所数の推移により判断されることが想定されます。

1-②：合併等により、当該合併等に係る特定地域基盤企業が提供する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、1-①のおそれがあると認められる地域において、当該基盤的サービスの提供の維持が図られること。

1-③：1-①のおそれがあると認められる地域において、合併等により、当該合併等に係る特定地域基盤企業が提供する基盤的サービスの利用者に対して不当な基盤的サービスの価格の上昇その他の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。

「不当な不利益」の内容として、乗合バス事業者の合併等の場合、著しい路線の減少や運行回数等の減少等が考えられます。

## (5) 公正取引委員会への協議、公正取引委員会の確認

### 【第5条第2項】

主務大臣は、第三条第一項の認可をしようとするときは、公正取引委員会に協議しなければならない。

### 【第5条第3項】

主務大臣は、前項の規定による協議に際して、当該協議に係る合併等が次の各号に掲げる事由のいずれにも該当することについて、公正取引委員会の確認を受けなければならない。

- 一 不公正な取引方法を用いるものでないこと。
- 二 主務大臣が第一項第一号のおそれがあると認める地域以外の地域において、合併等に係る特定地域基盤企業が提供する基盤的サービスに係る競争を実質的に制限することとならないこと。
- 三 合併等に係る特定地域基盤企業又は当該特定地域基盤企業が属する企業結合集団に属する他の会社が提供する基盤的サービス以外の商品又はサービスに係る競争を実質的に制限することとならないこと。

主務大臣が認可をしようとするときは、公正取引委員会に協議しなければならないとされています。この規定により、合併等の認可における主務大臣と公正取引委員会との連携が図られています。

また、この協議に際して、次の点のいずれにも該当することについて公正取引委員会に確認することとなります。

- 不公正な取引方法を用いるものではないこと
- 主務大臣が（4）に示した認可基準1-①のおそれがあると認める地域以外の地域において、基盤的サービスに係る競争を実質的に制限することとならないこと
- 合併等に係る特定地域基盤企業と当該特定地域基盤企業が属する企業結合集団に属する他の会社が提供する基盤的サービス以外の商品又はサービスに係る競争を実質的に制限することとならないこと

このように、主務大臣が公正取引委員会との協議を踏まえて判断すべき認可基準への該当性と、公正取引委員会による専権的な確認事項が分けられています。

## (6) 認可後の報告、適合命令等

### 【第7条第1項】

特定地域基盤企業等が第三条第一項の認可を受けて次の各号に掲げる行為をしたときは、当該各号に定める者は、主務省令で定めるところにより、当該認可に係る基盤的サービス維持計画の実施の状況その他主務省令で定める事項を主務大臣に報告しなければならない。

- 一 第三条第一項第一号に掲げる行為 吸収合併存続会社（会社法第七百四十九条第一項に規定する吸収合併存続会社をいう。）となった特定地域基盤企業等又は新設合併設立会社（同法第七百五十三条第一項に規定する新設合併設立会社をいう。）となった特定地域基盤企業等

- 二 第三条第一項第二号に掲げる行為 吸収分割承継会社（会社法第七百五十七条に規定する吸収分割承継会社をいう。）となった特定地域基盤企業等
- 三 第三条第一項第三号に掲げる行為 新設分割設立会社（会社法第七百六十三条第一項に規定する新設分割設立会社をいう。）となった特定地域基盤企業等
- 四 第三条第一項第四号に掲げる行為 株式移転設立完全親会社（会社法第七百七十三条第一項第一号に規定する株式移転設立完全親会社をいう。）となった特定地域基盤企業等
- 五 第三条第一項第五号に掲げる行為 他の特定地域基盤企業等との間で当該他の特定地域基盤企業等の事業の譲受け等を行った特定地域基盤企業等
- 六 第三条第一項第六号に掲げる行為 他の特定地域基盤企業等の株式を取得した特定地域基盤企業等

【第7条第2項】

主務大臣は、前項の規定による報告を受けたときは、遅滞なく、当該報告に係る事項を公正取引委員会に通知しなければならない。

【第8条第1項】

主務大臣は、第三条第一項の認可を受けて行われた合併等が第五条第一項第二号又は第三号の規定に適合しなくなったと認めるときは、当該合併等に係る基盤的サービス維持計画の実施期間内において、第三条第一項各号に掲げる合併等の種別に応じて、前条第一項各号に定める者に対し、措置を講ずべき期限を示して、基盤的サービスの提供を維持するための措置、基盤的サービスに係る価格の変更その他の第五条第一項第二号又は第三号の規定に適合させるために必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

【第8条第2項】

主務大臣は、前項の規定による命令をしたときは、遅滞なく、その旨を公正取引委員会に通知しなければならない。

【第8条第3項】

公正取引委員会は、第三条第一項の認可を受けて行われた合併等が第五条第一項第二号又は第三号の規定に適合するものでなくなったと認めるときは、主務大臣に対し、第一項の規定による命令をすべきことを請求することができる。

【第8条第4項】

公正取引委員会は、前項の規定による請求をしたときは、その旨を公表しなければならない。

特定地域基盤企業等は、本特例法の認可を受けて合併等を行ったとき、基盤的サービス維持計画の実施の状況等を主務大臣に報告しなければならないとされています。

この報告は、主務大臣及び公正取引委員会が事業改善の方策や基盤的サービスの提供の維持、不当な不利益の防止策について、基盤的サービス維持計画に記載されたとおりに実施されていることを確認するために求められるものです。また、この報告の実施を担保するため、報告をしなかった者又は虚偽の報告をした者は、50万円以下の罰金に処するとされています。

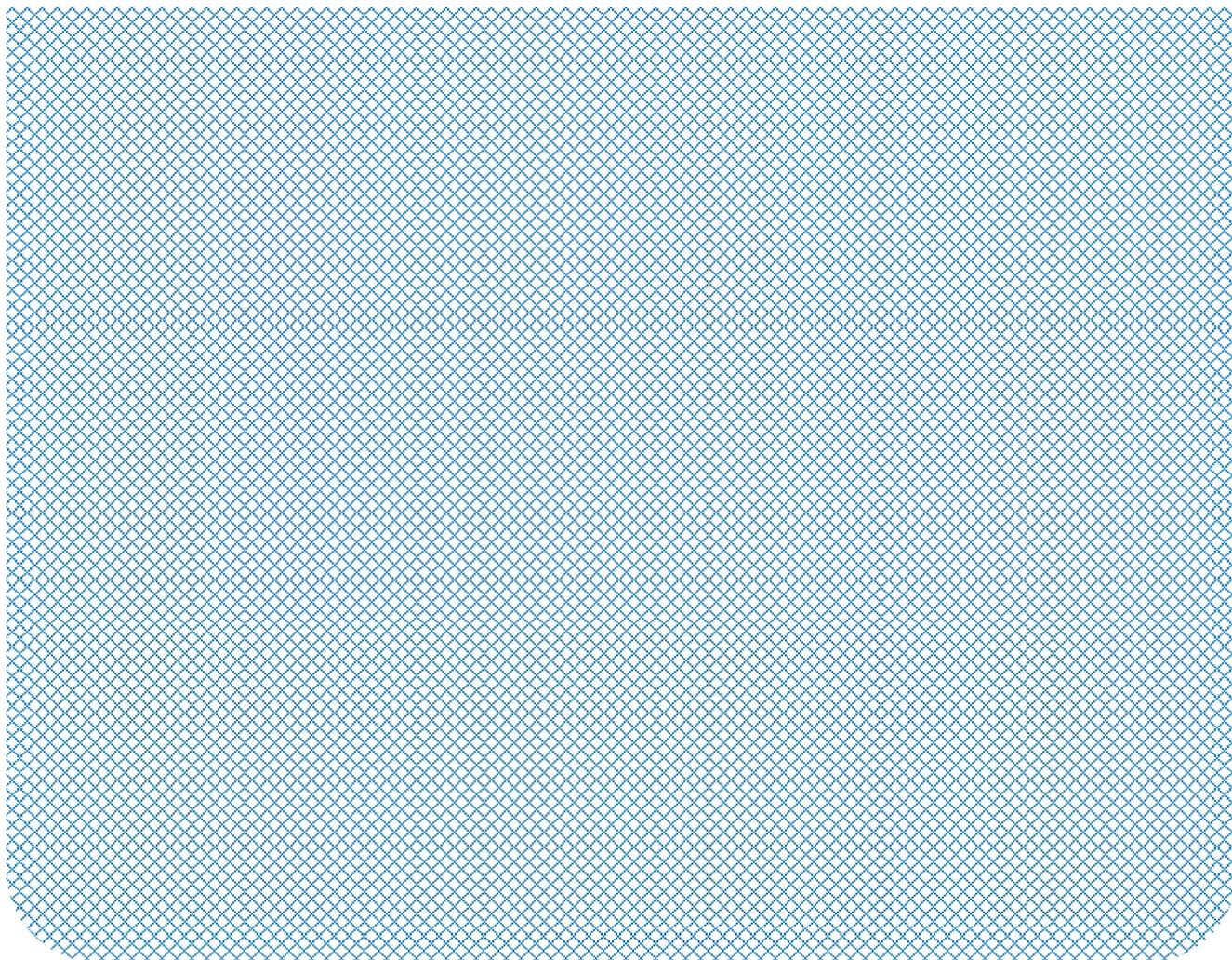
そして、主務大臣は、本特例法の認可を受けて行われた合併等が認可基準 1-②又は 1-③の

規定に適合しなくなると認めるときは、措置を講ずべき期限を示して、基盤的サービスの提供を維持するための措置、基盤的サービスに係る価格の変更その他の認可基準 1-②又は 1-③に適合するために必要な措置をとるべきことを命ずることができるとされています（以下「適合命令」という）。この適合命令により、合併等の後、基盤的サービス維持計画の実施期間中、基盤的サービスの提供が維持されること、利用者に対して不当な不利益が生じるおそれが生じることがないことを確保しているものです。また、適合命令の実効性を担保するため、適合命令に違反した者は、100万円以下の罰金に処するとされています（本特例法第19条、第8条第1項）。

加えて、公正取引委員会が、本特例法の認可を受けて行われた合併等が認可基準 1-②又は 1-③に適合しなくなると認めるときは、主務大臣に対して適合命令を発するよう請求することができます。

また、公正取引委員会がこの請求をしたときは、その旨を公表するものとされています。

# 参考資料



## 1. 用語の解説

		用語	用語の解説
法律で用いる用語		特定地域基盤企業	地域一般乗合旅客自動車運送事業者及び地域銀行の総称
		基盤的サービス	道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）による一般乗合旅客自動車運送事業者が提供する運送サービス（専ら、一の市町村の区域を越え、かつ、一定の距離以上の路線において自動車を運行する事業として主務省令で定めるものに係るものを除く。）
		地域一般乗合旅客自動車運送事業者	基盤的サービスを提供している道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業者（全国の区域の全部又は大部分において当該基盤的サービスを提供している者を除く。）として主務省令で定める者
路線バスサービスに関する用語	運賃・料金	共通運賃	複数の交通事業者において、運賃体系ないし運賃水準が同一に設定されたもの
		共通乗車券	複数の交通事業者において、特定の区域内や並行・同一区間など一定の範囲内において、共通して利用できる乗車券
		共通定期券	複数の交通事業者において、特定の区域内や並行・同一区間など一定の範囲内において、一定期間共通して利用できる定期券
		定額制乗り放題運賃	一定額を支払うことにより、一定の期間、区間、利用回数等の範囲内であれば自由に乗り降りすることができる運賃体系
		通し運賃 （乗継無料運賃）	異なる交通事業者が運行する複数の路線を乗り継いだ場合に、乗り継いだ際の初乗り運賃を無料とする運賃体系
		ゾーン運賃	複数の区域（ゾーン）を設定し、乗車してから下車まで途中の乗換を含め（往復、周回は除く）、一定のゾーン内の移動については同一とする運賃とし、通過するゾーンの数で運賃を決める運賃体系
		均一運賃	利用する区間や距離等に関係なく、すべて均一の運賃を設定する運賃体系

		用語	用語の解説
路線バスサービスに関する用語	路線	ハブ&スポーク型ネットワーク	路線が集中し過密となる駅前や中心市街地の路線等を整理するため、これまで縁辺部から中心部に向かって運行されていた路線を、その中間に乗換拠点（ハブ）を設けて、これを起点として幹線・支線（スポーク）を設定し、幹線を共同で運行したり、支線を分担して運行するなどにより、効率的な交通ネットワークを形成するもの
		共同運行	同じ路線や区間などを複数の交通事業者で運行するとともに、運行ダイヤや運賃体系を調整して運行するもの
	ダイヤ	等間隔運行	一定周期の等しい間隔で運行されるダイヤグラムのこと
		パターンダイヤ	ある特定の周期（パターン）で運行されるダイヤグラムのこと
その他用語		法定協議会	「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき地域公共交通計画（旧地域公共交通網形成計画）の作成及び実施に関し必要な協議を行うために設置された会議体
		運賃プール	複数の交通事業者において、得られた運賃収入を一旦集約（プール）した上で運行回数や運行距離等の一定のルールに応じて分配するもの
		MaaS	Mobility as a Service の略であり、飛行機から電車、バス、タクシー、自転車などあらゆるモビリティ（移動）をひとつと考え、様々なサービスを展開するもの

## 2. 法律・政省令・基本方針（抜粋）、その他関係法令

### ○地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律（令和二年法律第三十二号）

#### 目次

- 第一章 総則（第一条・第二条）
- 第二章 合併等の認可等（第三条―第八条）
- 第三章 共同経営に関する協定の締結の認可等（第九条―第十五条）
- 第四章 雑則（第十六条―第十八条）
- 第五章 罰則（第十九条―第二十一条）
- 附則

#### 第一章 総則

##### （目的）

第一条 この法律は、地域において、人口の減少等により地域一般乗合旅客自動車運送事業者及び地域銀行（以下「特定地域基盤企業」と総称する。）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、特定地域基盤企業の合併その他の行為について私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和二十二年法律第五十四号。以下「私的独占禁止法」という。）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、将来にわたって当該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。

##### （定義）

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 基盤的サービス 次に掲げるものをいう。
  - イ 道路運送法（昭和二十六年法律第八十三号）による一般乗合旅客自動車運送事業者が提供する運送サービス（専ら、一の市町村の区域を越え、かつ、一定の距離以上の路線において自動車を運行する事業として主務省令で定めるものに係るものを除く。）
  - ロ 銀行法（昭和五十六年法律第五十九号）その他の法律の規定により銀行（銀行法第二条第一項に規定する銀行をいい、同法第四条第一項の免許を受けた同法第十条第二項第八号に規定する外国銀行を除く。第三号において同じ。）が提供するサービスのうち、地域における国民生活及び経済活動の基盤となるものとして主務省令で定めるもの
- 二 地域一般乗合旅客自動車運送事業者 前号イの基盤的サー

ビスを提供している道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業者（全国の区域の全部又は大部分において当該基盤的サービスを提供している者を除く。）として主務省令で定める者をいう。

- 三 地域銀行 主として対面により第一号ロの基盤的サービスを提供している銀行（全国の区域の全部又は大部分において自らが提供している同号ロの基盤的サービスの全部又は大部分を提供していると認められる者を除く。）として主務省令で定める者をいう。
- 四 公共交通事業者 次に掲げる者をいう。

イ 鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）による鉄道事業者（旅客の運送を行うものに限る。）

ロ 軌道法（大正十年法律第七十六号）による軌道事業者（旅客の運送を行うものに限る。）

ハ 道路運送法による一般乗用旅客自動車運送事業者

ニ 海上運送法（昭和二十四年法律第八十七号）第二条第五項に規定する一般旅客定期航路事業（本邦の港と本邦以外の地域の港との間又は本邦以外の地域の各港間に航路を定めて行うものを除く。）、同法第十九条の六の二に規定する人の運送をする貨物定期航路事業（本邦の港と本邦以外の地域の港との間又は本邦以外の地域の各港間に航路を定めて行うものを除く。）及び同法第二十条第二項に規定する人の運送をする不定期航路事業（乗合旅客の運送をするものに限り、本邦の港と本邦以外の地域の港との間又は本邦以外の地域の各港間におけるものを除く。）を営む者

#### 第二章 合併等の認可等

##### （合併等の認可）

第三条 私的独占禁止法の規定は、特定地域基盤企業等（特定地域基盤企業又はその親会社（私的独占禁止法第十条第七項に規定する親会社をいう。）をいう。以下同じ。）が、主務大臣の認可を受けて行う次に掲げる行為（以下「合併等」という。）には、適用しない。

- 一 二以上の特定地域基盤企業等による合併
- 二 二以上の特定地域基盤企業等による吸収分割（会社法（平成十七年法律第八十六号）第二条第二十九号に規定する吸収分割をいう。）
- 三 二以上の特定地域基盤企業等による共同新設分割（私的独占禁止法第十五条の二第一項に規定する共同新設分割をいう。）
- 四 二以上の特定地域基盤企業等による共同株式移転（私的独占禁止法第十五条の三第一項に規定する共同株式移転をいう。）
- 五 特定地域基盤企業等が他の特定地域基盤企業等との間で行う当該他の特定地域基盤企業等の事業の譲受け等（私的独占禁止法第十六条第一項各号に掲げる行為をいう。第七条第一項第五号において同じ。）
- 六 特定地域基盤企業等による他の特定地域基盤企業等の株式

の取得

- 2 前項の認可を受けて行われる合併等（同項第五号に掲げる行為を除く。）により形成される企業結合集団（私的独占禁止法第十条第二項に規定する企業結合集団をいう。以下同じ。）に属する会社の役員（私的独占禁止法第二条第三項に規定する役員をいう。以下この項において同じ。）又は従業員（私的独占禁止法第十三条第一項に規定する従業員をいう。）は、同条第一項の規定にかかわらず、当該企業結合集団に属する他の会社の役員の地位を兼ねることができる。

（基盤的サービス維持計画）

第四条 特定地域基盤企業等は、前条第一項の認可を受けようとするときは、単独で又は共同して、主務省令で定めるところにより、次に掲げる事項を定めた計画（以下「基盤的サービス維持計画」という。）を作成し、主務大臣に提出しなければならない。

- 一 申請者の名称及び住所並びに代表者の氏名
  - 二 合併等に係る契約の内容に関する主務省令で定める事項
  - 三 合併等に係る特定地域基盤企業が基盤的サービスを提供する地域の範囲
  - 四 合併等を通じた基盤的サービスに係る事業の改善に係る方策及び当該事業の改善に応じた基盤的サービスの提供の維持に関する事項
  - 五 基盤的サービス維持計画の実施期間（合併等の効力が生じた日から五年を超えないものに限る。）
  - 六 前各号に掲げるもののほか、合併等による基盤的サービスの提供の維持に関し必要な事項
- 2 主務大臣は、前条第一項の認可の申請があった場合において、次条第一項第一号のおそれがあると認められる地域において、当該合併等に係る特定地域基盤企業が提供する基盤的サービスに係る当該合併等により生ずる競争の状況の変化により、当該基盤的サービスの利用者に対して不当な基盤的サービスの価格の上昇その他の不当な不利益を生ずるおそれがあると認めるときは、当該申請をした特定地域基盤企業等に対し、基盤的サービス維持計画に、当該不当な不利益の防止のための方策を定めることを求めることができる。

- 3 基盤的サービス維持計画には、当該合併等に係る特定地域基盤企業が提供する基盤的サービスに係る需要に関する事項、当該基盤的サービスに係る収支に関する事項、当該特定地域基盤企業が属する企業結合集団に属する他の会社の事業に関する事項その他の主務省令で定める事項を記載した書類を添付しなければならない。

（認可の基準）

第五条 主務大臣は、第三条第一項の認可の申請があった場合において、当該申請に係る合併等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、同項の認可をするものとする。

- 一 合併等に係る特定地域基盤企業が基盤的サービスを提供する地域の全部又は相当部分において、当該特定地域基盤企業の全部又は一部が提供する基盤的サービスに係る収支の悪化（当該基盤的サービスに係る需要の持続的な減少によるものに限る。）により、当該特定地域基盤企業の全部又は一部が当該基盤的サービスを将来にわたって持続的に提供することが困難となるおそれがあること。
- 二 合併等により、当該合併等に係る特定地域基盤企業が提供

する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、前号のおそれがあると認められる地域において、当該基盤的サービスの提供の維持が図られること。

- 三 第一号のおそれがあると認められる地域において、合併等により、当該合併等に係る特定地域基盤企業が提供する基盤的サービスの利用者に対して不当な基盤的サービスの価格の上昇その他の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。
- 2 主務大臣は、第三条第一項の認可をしようとするときは、公正取引委員会に協議しなければならない。
- 3 主務大臣は、前項の規定による協議に際して、当該協議に係る合併等が次の各号に掲げる事由のいずれにも該当することについて、公正取引委員会の確認を受けなければならない。
  - 一 不公正な取引方法を用いるものでないこと。
  - 二 主務大臣が第一項第一号のおそれがあると認める地域以外の地域において、合併等に係る特定地域基盤企業が提供する基盤的サービスに係る競争を実質的に制限することとならないこと。
  - 三 合併等に係る特定地域基盤企業又は当該特定地域基盤企業が属する企業結合集団に属する他の会社が提供する基盤的サービス以外の商品又はサービスに係る競争を実質的に制限することとならないこと。

（基盤的サービス維持計画の公表）

第六条 主務大臣は、第三条第一項の認可を行ったときは、主務省令で定めるところにより、当該認可に係る基盤的サービス維持計画を公表するものとする。ただし、当該認可に係る合併等に係る特定地域基盤企業の業務の遂行に不当な不利益を与えるおそれのある事項については、この限りでない。

（定期の報告）

第七条 特定地域基盤企業等が第三条第一項の認可を受けて次の各号に掲げる行為をしたときは、当該各号に定める者は、主務省令で定めるところにより、当該認可に係る基盤的サービス維持計画の実施の状況その他主務省令で定める事項を主務大臣に報告しなければならない。

- 一 第三条第一項第一号に掲げる行為 吸収合併存続会社（会社法第七百四十九条第一項に規定する吸収合併存続会社をいう。）となった特定地域基盤企業等又は新設合併設立会社（同法第七百五十三条第一項に規定する新設合併設立会社をいう。）となった特定地域基盤企業等
- 二 第三条第一項第二号に掲げる行為 吸収分割承継会社（会社法第七百五十七条に規定する吸収分割承継会社をいう。）となった特定地域基盤企業等
- 三 第三条第一項第三号に掲げる行為 新設分割設立会社（会社法第七百六十三条第一項に規定する新設分割設立会社をいう。）となった特定地域基盤企業等
- 四 第三条第一項第四号に掲げる行為 株式移転設立完全親会社（会社法第七百七十三条第一項第一号に規定する株式移転設立完全親会社をいう。）となった特定地域基盤企業等
- 五 第三条第一項第五号に掲げる行為 他の特定地域基盤企業等との間で当該他の特定地域基盤企業等の事業の譲受け等を行った特定地域基盤企業等
- 六 第三条第一項第六号に掲げる行為 他の特定地域基盤企業

- 等の株式を取得した特定地域基盤企業等
- 2 主務大臣は、前項の規定による報告を受けたときは、遅滞なく、当該報告に係る事項を公正取引委員会に通知しなければならない。

(適合命令)

- 第八条 主務大臣は、第三条第一項の認可を受けて行われた合併等が第五条第一項第二号又は第三号の規定に適合しなくなったと認めるときは、当該合併等に係る基盤的サービス維持計画の実施期間内において、第三条第一項各号に掲げる合併等の種別に応じて、前条第一項各号に定める者に対し、措置を講ずべき期限を示して、基盤的サービスの提供を維持するための措置、基盤的サービスに係る価格の変更その他の第五条第一項第二号又は第三号の規定に適合させるために必要な措置をとるべきことを命ずることができる。
- 2 主務大臣は、前項の規定による命令をしたときは、遅滞なく、その旨を公正取引委員会に通知しなければならない。
  - 3 公正取引委員会は、第三条第一項の認可を受けて行われた合併等が第五条第一項第二号又は第三号の規定に適合するものでなくなったと認めるときは、主務大臣に対し、第一項の規定による命令をすべきことを請求することができる。
  - 4 公正取引委員会は、前項の規定による請求をしたときは、その旨を公表しなければならない。

第三章 共同経営に関する協定の締結の認可等

(共同経営に関する協定の締結の認可)

- 第九条 地域一般乗合旅客自動車運送事業者は、他の地域一般乗合旅客自動車運送事業者又は公共交通事業者（以下「地域一般乗合旅客自動車運送事業者等」と総称する。）との間で、基盤的サービスの提供のために次に掲げる行為を行うことを内容とする共同経営に関する協定の締結を行おうとするときは、当該他の地域一般乗合旅客自動車運送事業者等と共同して、当該協定の締結について国土交通大臣の認可を受けることができる。
- 一 地域において公共交通網を形成する路線若しくは運行系統、航路又は営業区域（以下この項及び次条第一項第二号において「路線等」という。）の全部又は一部について、共同して、期間、区間、利用回数その他の条件を定めて、利用者が当該条件の範囲内で当該全部又は一部の路線等を利用することができる定額の運賃又は料金を設定する行為その他これに類する運賃又は料金を設定する行為
  - 二 地域において公共交通網を形成する路線等のうち、共同し、又は分担して運送サービスを提供する路線等を定める行為
  - 三 地域において公共交通網を形成する路線等の全部又は一部について、共同して、運行回数又は運行時刻を設定する行為（運行回数の制限を伴うものに限る。）
  - 四 前三号に掲げるもののほか、地域において公共交通網を形成する路線等の全部又は一部について、共同して、運賃若しくは料金又は路線等を定める行為その他の行為として政令で定めるもの
- 2 私的独占禁止法の規定は、地域一般乗合旅客自動車運送事業者と他の地域一般乗合旅客自動車運送事業者等が共同して行う、前項の認可を受けた協定（第十三条第一項の規定による変更の認可があったときは、その変更後のもの。次項において同じ。）の締結

には、適用しない。ただし、第十五条第六項の規定による公示があった後一月を経過したとき（同条第五項の規定による請求に応じ、国土交通大臣が同条第一項の規定による命令をした場合を除く。）は、この限りでない。

- 3 道路運送法第十八条から第十九条の三までの規定及び海上運送法第二十八条から第二十九条の四までの規定は、地域一般乗合旅客自動車運送事業者と他の地域一般乗合旅客自動車運送事業者等が共同して行う、第一項の認可を受けた協定の締結には、適用しない。

(共同経営計画)

第十条 前条第一項の認可を受けようとする地域一般乗合旅客自動車運送事業者等は、共同して、国土交通省令で定めるところにより、同項の協定に基づく共同経営に関し、次に掲げる事項を定めた計画（以下「共同経営計画」という。）を作成し、国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 申請者の名称及び住所並びに代表者の氏名
  - 二 共同経営計画の区域（以下この条及び次条第一項において「計画区域」という。）及び当該計画区域内において共同経営の対象とする路線等
  - 三 共同経営に関する協定に定められる前条第一項各号に掲げる行為の内容
  - 四 前号の行為を行うに際し、あらかじめ、運行回数、運行距離その他の事項を勘案して、共同経営に関する協定の当事者となる地域一般乗合旅客自動車運送事業者等（以下「協定地域一般乗合旅客自動車運送事業者等」という。）の間で、当該行為により得られる収益を分配することを定める場合においては、当該分配に関する事項
  - 五 共同経営の目標に関する次に掲げる事項
    - イ 基盤的サービスに係る事業の収益性の向上の程度、当該事業に従事する人員数又は当該事業に用いる車両数に係る効率の向上の程度その他の当該事業の改善に係る目標に関する事項
    - ロ イの事業の改善に応じた計画区域内における基盤的サービスの提供の維持に係る目標として国土交通省令で定めるものに関する事項
  - 六 共同経営の実施期間
  - 七 前各号に掲げるもののほか、共同経営に関し必要な事項
- 2 共同経営計画には、計画区域内における地域一般乗合旅客自動車運送事業者が提供する基盤的サービスに係る事業の路線ごとの収支の状況その他の国土交通省令で定める事項を記載した書類を添付しなければならない。
  - 3 前条第一項の認可を受けようとする地域一般乗合旅客自動車運送事業者等は、次の各号に掲げる場合においては、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、当該申請に係る共同経営計画について、当該各号に定める者の意見を聴かななければならない。
    - 一 計画区域の存する市町村（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）第五条第一項に規定する地域公共交通計画（次号において単に「地域公共交通計画」という。）を作成しているものに限る。）が同法第六条第一項に規定する協議会（以下この項において単に「協議会」という。）を組織している場合 当該市町村が組織する協議会
    - 二 計画区域の存する市町村の全部又は一部が協議会を組織していない場合であって、当該市町村の存する都道府県（当該市

町村の区域内について地域公共交通計画を作成しているものに限る。)が協議会を組織している場合 当該都道府県が組織する協議会

三 前二号のいずれにも該当しない場合 前二号に定める協議会に準ずるものとして国土交通省令で定めるもの

(認可の基準)

第十一条 国土交通大臣は、第九条第一項の認可の申請があった場合において、当該申請に係る協定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、同項の認可をするものとする。

- 一 計画区域内に、地域一般乗合旅客自動車運送事業者が提供する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在すること。
  - 二 共同経営を行うことにより、地域一般乗合旅客自動車運送事業者が提供する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、前号の収支が不均衡な状況にある路線の存する計画区域内において当該基盤的サービスの提供の維持が図られること。
  - 三 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第三条第一項に規定する基本方針に照らして適切なものであること。
  - 四 協定地域一般乗合旅客自動車運送事業者等が提供する運送サービスに係る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。
  - 五 計画区域内において地域一般乗合旅客自動車運送事業者が行う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。
- 2 国土交通大臣は、第九条第一項の認可をしようとするときは、公正取引委員会に協議しなければならない。
- 3 国土交通大臣は、前項の規定による協議に際して、当該協議に係る協定が次の各号に掲げる事由のいずれにも該当することについて、公正取引委員会の確認を受けなければならない。
- 一 協定内容及び当該協定の締結について不公正な取引方法を用いるものでないこと。
  - 二 加入及び脱退を不当に制限するものでないこと。

(共同経営計画の公表)

第十二条 国土交通大臣は、第九条第一項の認可を行ったときは、国土交通省令で定めるところにより、当該認可に係る共同経営計画を公表するものとする。

(共同経営に関する協定の内容の変更)

第十三条 第九条第一項の認可を受けた協定地域一般乗合旅客自動車運送事業者等は、当該認可に係る協定の内容(同項各号に掲げる事項に係るものに限る。)を変更しようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、変更後の当該協定に基づく共同経営に係る共同経営計画を提出して、その変更について国土交通大臣の認可を受けなければならない。ただし、国土交通省令で定める軽微な変更については、この限りでない。

- 2 第十条第三項及び前二条(第十一条第一項第一号を除く。)の規定は、前項の認可について準用する。この場合において、第十一条第一項第二号中「前号の収支が不均衡な状況にある路線の存する計画区域」とあるのは「計画区域」と、同条第三項第一号中「締結」とあるのは「変更」と読み替えるものとする。
- 3 第九条第一項の認可を受けた協定地域一般乗合旅客自動車運

送事業者等は、第一項ただし書の国土交通省令で定める軽微な変更をしたときは、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

(定期の報告)

第十四条 第九条第一項の認可を受けた協定地域一般乗合旅客自動車運送事業者等は、国土交通省令で定めるところにより、同項の認可を受けた協定(前条第一項の規定による変更の認可があったときは、その変更後のもの。次条第一項及び第五項において同じ。)に係る共同経営計画の実施の状況その他国土交通省令で定める事項を国土交通大臣に報告しなければならない。

2 国土交通大臣は、前項の規定による報告を受けたときは、遅滞なく、当該報告に係る事項を公正取引委員会に通知しなければならない。

(適合命令等)

第十五条 国土交通大臣は、第九条第一項の認可を受けた協定の内容が、第十一条第一項第二号から第五号までの規定のいずれかに適合しなくなったと認めるときは、当該認可を受けた協定地域一般乗合旅客自動車運送事業者等に対し、措置を講ずべき期限を示して、旅客の円滑な輸送を確保するための措置、運賃又は料金の変更その他のこれらの規定に適合させるために必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

- 2 国土交通大臣は、協定地域一般乗合旅客自動車運送事業者等が前項の規定による命令に違反したときは、第九条第一項の認可を取り消すことができる。
- 3 国土交通大臣は、前項の規定により第九条第一項の認可を取り消したときは、その旨を当該認可を受けた協定地域一般乗合旅客自動車運送事業者等に通知するとともに、公表するものとする。
- 4 国土交通大臣は、第一項又は第二項の規定による処分をしたときは、遅滞なく、その旨を公正取引委員会に通知しなければならない。
- 5 公正取引委員会は、第九条第一項の認可を受けた協定の内容が第十一条第一項第二号、第四号又は第五号の規定に適合するものでなくなったと認めるときは、国土交通大臣に対し、第一項の規定による命令をすべきことを請求することができる。
- 6 公正取引委員会は、前項の規定による請求をしたときは、その旨を官報に公示しなければならない。

第四章 雑則

(主務大臣等)

第十六条 この法律における主務大臣は、次の各号に掲げる区分に応じ、当該各号に定める者とする。

- 一 地域銀行 内閣総理大臣
  - 二 地域一般乗合旅客自動車運送事業者 国土交通大臣
- 2 この法律における主務省令は、内閣総理大臣及び国土交通大臣が共同で発する命令とする。

(権限の委任)

第十七条 内閣総理大臣は、この法律による権限(政令で定めるものを除く。)を金融庁長官に委任する。

(主務省令への委任)

第十八条 この法律に定めるもののほか、この法律の実施のため必要な手続その他この法律の施行に関し必要な事項は、主務省令又は国土交通省令で定める。

#### 第五章 罰則

第十九条 第八条第一項又は第十五条第一項の規定による命令に違反したときは、その違反行為をした者は、百万円以下の罰金に処する。

第二十条 第七条第一項又は第十四条第一項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をしたときは、その違反行為をした者は、五十万円以下の罰金に処する。

第二十一条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前二条の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して各本条の刑を科する。

#### 附 則

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から起算して六月を経過した日から施行する。

(この法律の廃止)

2 この法律は、この法律の施行の日から十年以内に廃止するものとする。

(調整規定)

3 この法律の施行の日が持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律(令和二年法律第 号)の施行の日前である場合には、同日の前日までの間における第十条第三項第一号及び第二号の規定の適用については、同項第一号及び第二号中「地域公共交通計画」とあるのは、「地域公共交通網形成計画」とする。

## ○地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律施行令（令和二年政令第二百二十五号）

内閣は、地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律（令和二年法律第三十二号）第十七条の規定に基づき、この政令を制定する。

地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律（以下「法」という。）第十七条の政令で定める権限は、法第三条第一項に規定する権限（同項第四号に掲げる行為に係るものに限る。）とする。

#### 附 則

この政令は、法の施行の日から施行する。

#### 理 由

地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律の施行に伴い、金融庁長官に委任されない内閣総理大臣の権限を定める必要があるからである。

## ○地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律施行規則（令和二年内閣府令・国土交通省令第六号）

地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律（令和二年法律第三十二号）第二条第一号イ及びロ、第二号並びに第三号、第四条第一項及び同項第二号並びに第三項、第六条、第七条第一項並びに第十八条の規定に基づき、地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律施行規則を次のように定める。

地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律施行規則

（用語）

第一条 この命令において使用する用語は、地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律（以下「法」という。）において使用する用語の例による。

（法第二条第一号イの主務省令で定めるもの）

第二条 法第二条第一号イの主務省令で定めるものは、専ら、一の市町村（特別区を含む。）の区域を越え、かつ、その長さが概ね五十キロメートル以上の路線において、停車する停留所を限定して運行する自動車により乗合旅客を運送するものとする。

（銀行が提供する基盤的なサービス）

第三条 法第二条第一号ロに規定する主務省令で定めるものは、次に掲げるものとする。

- 一 銀行法（昭和五十六年法律第五十九号）第十条第一項に掲げる業務に係るサービス
- 二 銀行法第十条第二項第一号、第三号、第五号、第五号の三、第九号、第十二号、第十三号、第十八号及び第十九号に掲げる業務に係るサービス
- 三 銀行法第十条第二項に規定する銀行業に付随する業務に係るサービス（前号に掲げるものを除く。）のうち、銀行の取引先が営む事業等に関し必要な情報の提供、助言その他の援助を行う業務に係るサービス
- 四 銀行法第十二条に規定する法律により営む業務に係るサービスのうち、金融機関の信託業務の兼営等に関する法律（昭和十八年法律第四十三号）第一条第一項に規定する信託業務に係るサービス

（地域一般乗合旅客自動車運送事業者）

第四条 法第二条第二号に規定する主務省令で定める者は、道路運送法（昭和二十六年法律第八十三号）による一般乗合旅客自動車運送事業者であつて、全国の区域の全部又は大部分において法第二条第一号イに規定する基盤的なサービスを提供している者として国土交通大臣が定める者以外の者とする。

（地域銀行）

第五条 法第二条第三号に規定する主務省令で定める者は、金融庁長官が指定する者とする。

（基盤的なサービス維持計画の提出）

第六条 法第四条第一項の規定により基盤的なサービス維持計画を提出する特定地域基盤企業等は、別紙様式第一号により作成した基盤的なサービス維持計画を主務大臣に提出しなければならない。この場合において、法第三条第一項の認可（同項第一号から第四号までに掲げる行為に係るものに限る。）を受けようとする特定地域基盤企業等は、当該特定地域基盤企業等の連名で提出するものとする。

2 主務大臣は、法第四条第一項の規定により基盤的なサービス維持計画の提出を受けたときは、当該基盤的なサービス維持計画、同条第三項の書類及び第八条第二項各号に掲げる書類の写しを公正取引委員会に送付しなければならない。

（合併等に係る契約の内容に関する事項）

第七条 法第四条第一項第二号に規定する主務省令で定める事項は、次の各号に掲げる行為の区分に応じ、それぞれ当該各号に定めるものとする。

- 一 法第三条第一項第一号に掲げる行為 次に掲げる事項
  - イ 吸収合併又は新設合併の別
  - ロ 吸収合併の場合においては、吸収合併存続会社の商号
  - ハ 新設合併の場合においては、新設合併設立会社の商号
- 二 法第三条第一項第二号に掲げる行為 次に掲げる事項
  - イ 吸収分割承継会社の商号
  - ロ 吸収分割の対象となる事業の内容
- 三 法第三条第一項第三号に掲げる行為 次に掲げる事項
  - イ 新設分割設立会社の商号
  - ロ 共同新設分割の対象となる事業の内容
- 四 法第三条第一項第四号に掲げる行為 株式移転設立完全親会社の商号
- 五 法第三条第一項第五号に掲げる行為 次に掲げる事項
  - イ 私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和二十二年法律第五十四号）ハ及び次条第一項第四号において「私的独占禁止法」という。）第十六条第一項各号のいずれに該当するかの別
  - ロ 事業の譲受け等の相手方となる会社の商号
  - ハ 私的独占禁止法第十六条第一項各号に掲げる行為に係る事業の内容
- 六 法第三条第一項第六号に掲げる行為 取得する株式を発行する会社の商号

（基盤的なサービス維持計画に添付する書類の記載事項等）

第八条 法第四条第三項に規定する主務省令で定める事項は、次に掲げるものとする。

- 一 合併等の目的及び経緯

- 二 合併等に係る特定地域基盤企業が基盤的サービスを提供する地域における人口の推移その他の当該特定地域基盤企業が提供する基盤的サービスに係る需要に関する事項
  - 三 合併等に係る特定地域基盤企業が提供する基盤的サービスに係る収支の推移その他の当該特定地域基盤企業の全部又は一部が当該基盤的サービスを将来にわたって持続的に提供することが困難となるおそれがあることを示す事項
  - 四 合併等に係る特定地域基盤企業の国内売上高（私的独占禁止法第十条第二項に規定する国内売上高をいう。）
  - 五 合併等に係る特定地域基盤企業が提供する基盤的サービスに係る事業の概要及び当該基盤的サービスに係る競争の状況の概要
  - 六 合併等に係る特定地域基盤企業及び当該特定地域基盤企業が属する企業結合集団に属する他の会社（当該企業結合集団に当該特定地域基盤企業以外の当該他の会社が属する場合に限る。）が提供する基盤的サービス以外の商品又はサービスに係る事業の概要及び当該商品又はサービスに係る競争の状況の概要
- 2 基盤的サービス維持計画には、法第四条第三項の書類のほか、次に掲げる書類を添付するものとする。
- 一 合併等に関する契約書の写しその他合併等の内容を記載した書類
  - 二 合併等に係る特定地域基盤企業の最近一事業年度の事業報告、貸借対照表及び損益計算書
  - 三 合併等に係る特定地域基盤企業が属する企業結合集団の最終親会社（私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律第九条から第十六条までの規定による認可の申請、報告及び届出等に関する規則（昭和二十八年公正取引委員会規則第一号）第二条の二第三項に規定する最終親会社をいう。）により作成された有価証券報告書（金融商品取引法（昭和二十三年法律第二十五号）第二十四条第一項に規定する有価証券報告書をい、外国におけるこれに相当するものを含む。）その他の当該特定地域基盤企業が属する企業結合集団の財産及び損益の状況を示すために必要かつ適当なもの

（基盤的サービス維持計画の公表）

第九条 主務大臣は、法第三条第一項の認可を行ったときは、法第六条の規定により、当該認可の日付、当該認可に係る申請者の商号又は名称及び当該認可に係る基盤的サービス維持計画の内容を公表するものとする。

（定期の報告）

第十条 法第七条第一項の報告は、基盤的サービス維持計画の実施期間の各事業年度における実施の状況について、当該事業年度終了後三月以内に、別紙様式第二号による報告書を提出して行わなければならない。

附 則

この命令は、法の施行の日（令和二年十一月二十七日）から施行する。

## ○国土交通省関係地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律施行規則（令和二年国土交通省令第九十四号）

地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律（令和二年法律第三十二号）第十条第一項第五号ロ、第二項及び第三項第三号、第十二条、第十三条第一項及び第三項、第十四条第一項並びに第十八条の規定に基づき、国土交通省関係地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律施行規則を次のように定める。

国土交通省関係地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律施行規則

（用語）

第一条 この省令において使用する用語は、地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律（以下「法」という。）において使用する用語の例による。

（共同経営計画の公正取引委員会への送付）

第二条 国土交通大臣は、法第十条第一項の規定により共同経営計画の提出を受けたときは、当該共同経営計画及び同条第二項の書類の写しを公正取引委員会に送付しなければならない。

（基盤的サービスの提供の維持に係る目標に関する事項）

第三条 法第十条第一項第五号ロの国土交通省令で定めるものは、次に掲げるものとする。

- 一 法第十条第一項第二号の路線等のうち地域一般乗合旅客自動車運送事業者が提供する基盤的サービスを維持すべき路線
- 二 前号の路線ごとの運行回数並びに始発及び終発の時刻
- 三 第一号の路線ごとの、旅客輸送量が最も多い時間帯、旅客輸送量が最も少ない時間帯その他の特定の時間帯における平均運行間隔時間及び最大運行間隔時間

（共同経営計画に添付する書類の記載事項）

第四条 法第十条第二項の国土交通省令で定める事項は、次に掲げるものとする。

- 一 法第九条第一項の認可を受けようとする地域一般乗合旅客自動車運送事業者等が共同して作成する共同経営に関する協定の内容
- 二 前号の地域一般乗合旅客自動車運送事業者等が現に行っている事業の概要

- 三 計画区域内において、法第九条第一項の認可を受けようとする地域一般乗合旅客自動車運送事業者が提供する基盤的サービスに係る事業の路線ごとの収支の状況
- 四 前号の路線の路線図及び運行系統図
- 五 法第十条第三項の規定による意見の聴取の結果

(法第十条第三項第三号の国土交通省令で定めるもの)

第五条 法第十条第三項第三号(法第十三条第二項において準用する場合を含む。)の国土交通省令で定めるものは、次の各号に掲げる場合の区分に応じ、当該各号に定めるものとする。

- 一 計画区域の存する市町村(地域公共交通計画を作成しているものに限る。)が協議会を組織していない場合 当該市町村及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成十九年法律第五十九号)第五条第十項の規定による協議の対象となる者
- 二 計画区域の存する市町村(地域公共交通計画を作成していないものに限る。)が道路運送法施行規則(昭和二十六年運輸省令第七十五号)第四条第二項に規定する地域公共交通会議を組織している場合 当該地域公共交通会議
- 三 前二号のいずれにも該当しない場合 計画区域の存する市町村、当該市町村の住民の代表者その他当該市町村が必要と認める者

(共同経営計画の公表)

第六条 国土交通大臣は、法第九条第一項の規定による認可を行ったときは、法第十二条の規定により、当該認可の日付、当該認可を受けた地域一般乗合旅客自動車運送事業者等の名称及び当該認可に係る共同経営計画の内容をインターネットの利用その他の適切な方法により公表するものとする。

(共同経営に関する協定の内容の変更の認可申請)

第七条 法第十三条第一項の規定により共同経営に関する協定の内容の変更について認可を受けようとする協定地域一般乗合旅客自動車運送事業者等は、変更後の当該協定に基づく共同経営に係る共同経営計画に次に掲げる事項を記載した書類を添付して国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 法第十条第一項各号に掲げる事項のうち変更した事項及びその理由
- 二 変更後の当該協定の内容(法第九条第一項各号に掲げる事項に係るものに限る。)
- 三 第四条第二号から第四号までに掲げる事項のうち当該変更に伴い変更される事項の内容
- 四 当該変更に伴う法第十条第三項の規定による意見の聴取の結果

2 国土交通大臣は、前項の共同経営計画及び添付書類の提出を受けたときは、これらの写しを公正取引委員会に送付しなければならない。

(共同経営に関する協定の内容の軽微な変更)

第八条 法第十三条第一項ただし書の国土交通省令で定める軽微な変更は、法第九条第一項各号に掲げる事項に係る変更のうち、協定地域一般乗合旅客自動車運送事業者等、計画区域又は共同経営の対象とする路線等の名称の変更その他の共同経営計画の実施に実質的な影響を及ぼさない変更とする。

2 前項の変更の届出をしようとする者は、次に掲げる事項を記載した共同経営計画変更届出書を国土交通大臣に提出するものとする。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名
- 二 変更した事項(新旧の共同経営計画(変更に係る部分に限る。)を明示すること。)

(定期の報告)

第九条 法第十四条第一項の報告は、共同経営計画の実施期間の各事業年度における次に掲げる状況について、当該事業年度の終了後百日以内に、当該状況を記載した報告書を提出して行わなければならない。

- 一 計画区域内における基盤的サービスの提供の状況
- 二 共同経営計画において定めた共同経営の目標の達成状況

(道路運送法施行規則の準用)

第十条 道路運送法施行規則第十五条の三及び第十五条の十五の規定は、法第九条第一項又は第十三条第一項の認可を申請しようとする地域一般乗合旅客自動車運送事業者について準用する。この場合において同令第十五条の三及び第十五条の十五中「それらの許可又は」とあるのは「これらの」と、「許可又は認可の申請書」とあるのは「認可の申請に係る共同経営計画」と読み替えるものとする。

附 則

この省令は、法の施行の日(令和二年十一月二十七日)から施行する。

## ○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）（抄）

（基本方針）

第三条 主務大臣は、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保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、地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（以下「基本方針」という。）を定めるものとする。

2～7 （略）

（地域公共交通計画）

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、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保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「地域公共交通計画」という。）を作成するよう努めなければならない。

2～9 （略）

10 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成しようとするときは、これに定めようとする第二項第四号に掲げる事項について、次条第一項の協議会が組織されている場合には協議会における協議を、同項の協議会が組織されていない場合には関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会と協議をしなければならない。

11～13 （略）

（協議会）

第六条 地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体は、地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会（以下この章において「協議会」という。）を組織することができる。

2 協議会は、次に掲げる者をもって構成する。

- 一 地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体
- 二 関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者
- 三 関係する公安委員会
- 四 地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者

3～9 （略）

## ○地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（平成二十六年総務省告示・国土交通省告示第一号）（抄）

二 地域公共交通計画の作成に関する基本的な事項

3 協議会

(2) 留意事項

協議会における運営の透明性、公平性、実効性、効率性を確保する観点から、協議会における協議事項、意思決定の方法、協議結果の公表方法、会計の取扱い等に係る規約を定め、適切に協議会を運営することが望ましい。特に、速やかに議事録を公開するなど、最大限の透明化を図る必要がある。

協議会の構成員は、当該協議会において協議が調った事項については、その協議の結果を尊重しなければならないとされていることに留意する必要がある。

また、協議会においては、地域の目指すべき将来像や、地域公共交通計画の目標を達成する上で必要な公共交通サービスの水準等について、可能な限り具体的に協議が行われることが期待される一方、協議会において公共交通事業者の間で、例えば公共交通サービスに係る個別具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等について合意がなされるなど、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和二十二年法律第五十四号。以下「独占禁止法」という。）の規定に抵触しないよう留意する必要があるが、地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律（令和二年法律第三十二号。以下「独占禁止法特例法」という。）第十条に規定する共同経営計画の作成を前提として協議を行う場合には、同法に基づく定額運賃・料金、路線等の共同・分担運行、運行回数等の設定について、当該協議会において複数事業者間で個別具体的に協議を行うことができる。

なお、地域公共交通計画の円滑な作成が行われる等の協議会の適切な運営のため、国及び都道府県から、必要な助言を受けることができる。

三 地域公共交通特定事業その他の地域公共交通計画に定める事業に関する基本的な事項

1 地域公共交通特定事業について

(9) 地域公共交通利便増進事業に関する留意事項

地域公共交通利便増進事業については、地域全体の公共交通を、路線ネットワークとしてのみならず、運賃やダイヤなどサービス面を含めて総合的かつ網羅的に捉え、コンパクトなまちづくり等の地域戦略との一体性を確保しつつ、公共交通の効率性を高めながら、地域のニーズにきめ細かく対応することで利便性の高い地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保することを念頭に置いて、実施することとする。この場合において、地域公共交通利便増

進事業を実施する区域内の既存の公共交通サービスについて、路線、運行回数・時刻、運賃、乗継ぎ、情報提供等のサービス内容を具体的にかつ網羅的に検証し、地域公共交通の利用者の利便を増進することが必要となる。具体的には、都市機能へのアクセスを確保するための幹線交通、中心部における循環型の公共交通、幹線交通と連絡した支線交通などの確保をはじめとして、路線ネットワークの観点からの見直しを行うとともに、特に中心部においては、等間隔運行などのダイヤ面や、定額制乗り放題運賃や乗継ぎ割引運賃などの運賃面での公共交通サービスの改善を図ることが重要である。これと併せて、交通結節点の整備による乗継円滑化、コミュニティバスや乗合タクシー、自家所有旅客運送など多様な交通サービスの導入等を適切に組み合わせながら、住民の協力を含む関係者の連携の下、地域公共交通の利用者の利便を増進していくことが期待される。また、鉄道路線の全部又は一部の区間を廃止し、併せてバス等により新たな公共交通体系を実現しようとする場合も、地域公共交通利便増進事業の活用が可能である。

公共交通サービスの改善を図るに当たって、複数事業者間の路線、ダイヤ、定額運賃などの調整が必要となる場合には、独占禁止法特例法に基づく共同経営計画の作成を積極的に検討し、同法による独占禁止法の適用除外に係る特例と、地域公共交通利便増進事業の一体的な活用を図ることが重要である。

また、地域公共交通利便増進事業を実施する区域においては、当該事業の実施期間中、実施主体たる公共交通事業者、地方公共団体等は、地域公共交通利便増進実施計画（以下「利便増進実施計画」という。）に基づき、当該利便増進実施計画に定められた路線、運行回数、運賃等を内容とする公共交通サービスを持続的に提供するとともに、そのサービスの実施状況について、適時・適切に把握・評価し、その評価結果に基づいた地域における議論を踏まえつつ、事業内容を柔軟に見直すことにより、一層実効性の高い計画としていくことが求められる。

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、地域公共交通利便増進事業を実施しようとする者の同意を得なければならないが、併せて、事業内容に関係を有する公共交通事業者や道路管理者、公安委員会など必要な関係者に対して、意見聴取を行わなければならないこととされていることに留意する必要がある。このように、地域公共交通における利用者の利便の増進に向けて、地方公共団体と公共交通事業者等が緊密に連携して取り組むことが必要不可欠である。

なお、利便増進実施計画の策定に向けた協議においては、二三(2)で述べたとおり、独占禁止法の規定に抵触しないよう留意する必要があるが、独占禁止法特例法に基づく共同経営計画の作成を前提として協議を行う場合には、同法に基づく定額運賃・料金、路線等の共同・分担運行、運行回数等の設定について、協議会において複数事業者間で個別具体的に協議を行うことができる。

また、地域公共交通利便増進事業の実施期間中に、当該地域公共交通利便増進事業の実施区域において新たに三1(7)に規定する一般乗合旅客自動車運送事業等を営もう

とする者が現れた場合には、当該者の協議会への参加を促すとともに、利便増進実施計画を見直し、当該者も事業の実施主体として位置付けることが望ましい。

一方で、認定を受けた地域公共交通利便増進事業の実施区域において新たに一般乗合旅客自動車運送事業を営もうとする者等からの事業許可等の新規参入の申請があった場合には、国土交通大臣は、当該新規参入に係る事業の許可等に際し、利便増進実施計画の維持が困難となり、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないかを審査することとしている。

さらに、国土交通大臣は、新規参入をした一般乗合旅客自動車運送事業者に対し、その事業の経営により利便増進実施計画の維持が困難となるため、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがあると認めるときは、公衆の利便を確保するためやむを得ない限度において、当該事業の実施方法の変更を命ずることができる。

なお、道路運送法において、国土交通大臣は、一定の新規参入の申請があった場合に当該申請があった旨を関係地方公共団体に通知するものとされているところ、同法に基づく通知を受けた地方公共団体は、当該申請に対する意見を国土交通大臣に提出することができる。当該意見の提出に当たっては、地方公共団体を中心となって地域の関係者と議論し、当該新規参入が利便増進実施計画に与える影響について実証的かつ定量的に明らかにすることが必要である。地方公共団体と交通事業者が協定を締結して、エリア内の路線を一括して複数年にわたって運行する「エリア一括協定運行事業」に取り組もうとする場合には、利便増進実施計画に、交通サービス水準、費用負担等、実施方法に関する事項を記載することができる。

エリア一括協定運行事業を実施する区域においても同様に、一般自動車運送事業の許可又は事業計画の変更の認可の申請があった場合、それにより利便増進実施計画の維持が困難となり、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがあるかを審査することとする。その審査によっては、当該利便増進実施計画に記載された協定で定められたサービス水準による運行の実施見込み等を踏まえ、判断することとする。法第二十七条の十八第八項の規定により、当該利便増進実施計画の認定を受けた地方公共団体が、当該申請に対し意見を提出する場合には、このような観点を踏まえることが望ましい。

## 八 その他地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事項

### 1 関係者の役割

#### (4) 公共交通事業者等の役割

公共交通事業者は、協議会等における協議に積極的に参画するとともに、利用者の視点に立ち、地域において合意がなされた取組を着実に実施し、自ら又は他の公共交通事業者と連携して提供する運送サービスの質の向上に努めることとする。特に、複数事業者が存在する地域においては、独占禁止法特例法に基づく共同経営計画を活用しながら、複数事業者間の路線、定額運賃、ダイヤなどの調整を

図ることで、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に取り組んでいくことが重要である。

その際、自らの運送サービスに係る情報について、外国人観光客を含めた利用者が利用しやすく、分かりやすい情報の提供に努めるだけでなく、利用者利便の更なる向上の観点から、MaaSの導入を含めた公共交通事業者同士の連携強化に取り組みながら、旅客の乗継情報等の他の公共交通事業者のサービスに関する情報など地域公共交通全体を利用しやすくする情報提供に努めることが望ましい。

また、公共交通事業者は、ICカードやスマートフォン等の技術も活用しつつ、より詳細な利用実態や潜在的な需要の把握をはじめとして、従来行ってきた事業のやり方にとらわれず、地域公共交通の利用減少を食い止め、回復していく取組を展開するよう努めることとする。また、経営改善の取組の企画に当たっては、大学との連携や外部人材の登用等による企画機能の強化も有効である。併せて、こうした取組が利用者、地方公共団体等の関係者に理解されるよう説明や周知に努め、必要に応じ、地方公共団体に対して、地域公共交通計画の作成又は変更を提案していくことが期待される。

加えて、地域公共交通のあり方の検討に必要な情報・データを関係者間で適切に共有することは合意形成の基盤となるため、個人情報及びプライバシーの保護に配慮しつつ、そのような情報・データを積極的に提供することが求められる。なお、情報・データの提供を受けた地方公共団体等は、公共交通事業者の競争上の地位その他正当な利益を害さないよう、当該情報・データを適切に取り扱うこととする。

その他、公共交通事業者には、貨客混載等の生産性向上の取組も求められる。

さらに、鉄軌道、路線バスやタクシーといった従来からの公共交通を担う事業者のみならず、自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送、送迎サービスその他の地域の輸送資源を担う者（NPO、学校、病院、地元企業、観光事業者等）や、今後地域の需要に応じ、地域の輸送資源を担う可能性がある者についても、地域の公共交通の活性化及び再生に積極的に関与することが求められる。

## 2 関連する施策との連携及び関係者間での連携

### (3) 共同経営等を活用した地域公共交通施策

人口減少等による利用者数の急速な減少や運転者不足の深刻化により、公共交通事業者が厳しい経営環境に置かれている中、複数の事業者間で連携して地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を進めていくことが重要になってきている。そこで、国土交通大臣が認可を行った共同経営の取組について独占禁止法の適用を除外する独占禁止法特例法の制度を活用することが考えられる。共同経営の取組に必要な共同経営計画を作成する場合には、地域公共交通計画等の内容や法定協議会から聴き取った意見を踏まえ、地域の公共交通政策との調和を図り、地域住民が真に求めるサービスの提供を目指すことが重要である。また、官民が連携して運送サービスの維持や利用者の利便性向上を図る観点から、共同経営計画と利便増進実施計画

を一体的に策定することが望ましい。

このような取組を通じて、地域公共交通の活性化及び再生を図り、誰もが生き生きと暮らせる、持続可能で活力に満ちた地域社会の実現を目指していくことが必要である。

## ○道路運送法（昭和二十六年法律第八十三号）（抄）

第十五条の二 路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業者は、路線（路線定期運行に係るものに限る。）の休止又は廃止に係る事業計画の変更をしようとするときは、その六月前（旅客の利便を阻害しないと認められる国土交通省令で定める場合にあつては、その三十日前）までに、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

2～6 （略）

（私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の適用除外）  
第十八条 私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和二十二年法律第五十四号）の規定は、次条第一項の認可を受けて行う次に掲げる行為には、適用しない。ただし、不公正な取引方法を用いるとき、一定の取引分野における競争を実質的に制限することにより旅客の利益を不当に害することとなるとき、又は第十九条の三第四項の規定による公示があつた後一月を経過したとき（同条第三項の請求に応じ、国土交通大臣が第十九条の二の規定による処分をした場合を除く。）は、この限りでない。

- 一 輸送需要の減少により事業の継続が困難と見込まれる路線において地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため、当該路線において事業を経営している二以上の一般乗合旅客自動車運送事業者が行う共同経営に関する協定の締結
- 二 旅客の利便を増進する適切な運行時刻を設定するため、同一の路線において事業を経営している二以上の一般乗合旅客自動車運送事業者が行う共同経営に関する協定の締結

（協定の認可）

第十九条 一般乗合旅客自動車運送事業者は、前条各号の協定を締結し、又はその内容を変更しようとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

- 2 国土交通大臣は、前項の認可の申請に係る協定の内容が次の各号に適合すると認めるときでなければ、同項の認可をしてはならない。
  - 一 旅客の利益を不当に害さないこと。
  - 二 不当に差別的でないこと。
  - 三 加入及び脱退を不当に制限しないこと。
  - 四 協定の目的に照らして必要最小限度であること。

（協定の変更命令及び認可の取消し）

第十九条の二 国土交通大臣は、前条第一項の認可に係る協定の内容が同条第二項各号に適合するものでなくなつたと認めるときは、その一般乗合旅客自動車運送事業者に対し、その協定の内容を変更すべきことを命じ、又はその認可を取り消さなければならない。

（公正取引委員会との関係）

- 第十九条の三 国土交通大臣は、第十九条第一項の認可をしようとするときは、公正取引委員会に協議しなければならない。
- 2 国土交通大臣は、前条の規定による処分をしたときは、遅滞なく、その旨を公正取引委員会に通知しなければならない。
- 3 公正取引委員会は、第十九条第一項の認可を受けた協定の内容が同条第二項各号に適合するものでなくなつたと認めるときは、

国土交通大臣に対し、前条の規定による処分をすべきことを請求することができる。

- 4 公正取引委員会は、前項の規定による請求をしたときは、その旨を官報に公示しなければならない。

## ○道路運送法施行規則（昭和二十六年運輸省令第七十五号）（抄）

（事業計画の変更の認可の申請又は届出に関する手続の省略）

第十五条の三 法第十九条第一項の認可、一般旅客自動車運送事業の管理の受委託の許可又は事業の譲渡及び譲受、合併、分割若しくは相続による事業継続の認可を申請しようとする者は、それらの許可又は認可に伴って事業計画の変更（法第十五条の二第一項の届出に係る事業計画の変更にあつては、同項の国土交通省令で定める場合における事業計画の変更に限る。）をしようとするときは、当該許可又は認可の申請書に変更しようとする事項を記載した書類（書類及び図面により新旧の事業計画（変更に係る部分に限る。）を明示すること。）を添付することにより、事業計画の変更の認可又は届出に関する手続を省略することができる。

（一般乗合旅客自動車運送事業の事業計画の変更の特例）

第十五条の四 法第十五条の二第一項の旅客の利便を阻害しないと認められる国土交通省令で定める場合は、次に掲げる場合とする。

- 一 当該路線において他の一般乗合旅客自動車運送事業者が一般乗合旅客自動車運送事業を現に経営し、又は経営するものと見込まれる場合
- 二 当該路線の休止又は廃止について地域協議会（地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保に関する協議会であつて、関係地方公共団体の長、地方運輸局長その他の関係者により構成されることその他の国土交通大臣が告示で定める要件を備えるものをいう。以下同じ。）において協議が調つた場合
- 三 前二号に掲げる場合のほか、旅客の利便を阻害しないと地方運輸局長が認めてあらかじめ公示する場合

（運行計画の変更の届出に関する手続の省略）

第十五条の十五 法第十九条第一項の認可、一般乗合旅客自動車運送事業の管理の受委託の許可、法第十五条第一項の認可又は事業の譲渡及び譲受、合併、分割若しくは相続による事業継続の認可を申請しようとする者は、それらの許可又は認可に伴って運行計画の変更をしようとするときは、当該許可又は認可の申請書に変更しようとする事項を記載した書類（書類及び図面により新旧の運行計画（変更に係る部分に限る。）を明示すること。）を添付することにより、運行計画の変更の届出に関する手続を省略することができる。

## ○私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和二十二年法律第五十四号）（抄）

第二条（略）

2（略）

3 この法律において「役員」とは、理事、取締役、執行役、業務を執行する社員、監事若しくは監査役若しくはこれらに準ずる者、支配人又は本店若しくは支店の事業の主任者をいう。

4 この法律において「競争」とは、二以上の事業者がその通常の事業活動の範囲内において、かつ、当該事業活動の施設又は態様に重要な変更を加えることなく次に掲げる行為をし、又はすることができる状態をいう。

一 同一の需要者に同種又は類似の商品又は役務を供給すること

二 同一の供給者から同種又は類似の商品又は役務の供給を受けること

5 この法律において「私的独占」とは、事業者が、単独に、又は他の事業者と結合し、若しくは通謀し、その他いかなる方法をもつてするかを問わず、他の事業者の事業活動を排除し、又は支配することにより、公共の利益に反して、一定の取引分野における競争を実質的に制限することをいう。

6 この法律において「不当な取引制限」とは、事業者が、契約、協定その他何らの名義をもつてするかを問わず、他の事業者と共同して対価を決定し、維持し、若しくは引き上げ、又は数量、技術、製品、設備若しくは取引の相手方を制限する等相互にその事業活動を拘束し、又は遂行することにより、公共の利益に反して、一定の取引分野における競争を実質的に制限することをいう。

7・8（略）

9 この法律において「不公正な取引方法」とは、次の各号のいずれかに該当する行為をいう。

一 正当な理由がないのに、競争者と共同して、次のいずれかに該当する行為をすること。

イ ある事業者に対し、供給を拒絶し、又は供給に係る商品若しくは役務の数量若しくは内容を制限すること。

ロ 他の事業者に、ある事業者に対する供給を拒絶させ、又は供給に係る商品若しくは役務の数量若しくは内容を制限させること。

二 不当に、地域又は相手方により差別的な対価をもつて、商品又は役務を継続して供給することであつて、他の事業者の事業活動を困難にさせるおそれがあるもの

三 正当な理由がないのに、商品又は役務をその供給に要する費用を著しく下回る対価で継続して供給することであつて、他の事業者の事業活動を困難にさせるおそれがあるもの

四 自己の供給する商品を購入する相手方に、正当な理由がないのに、次のいずれかに掲げる拘束の条件を付けて、当該商品を提供すること。

イ 相手方に対しその販売する当該商品の販売価格を定めてこれを維持させることその他相手方の当該商品の販売価格の自由な決定を拘束すること。

ロ 相手方の販売する当該商品を購入する事業者の当該商品の販売価格を定めて相手方をして当該事業者にこれを維持させることその他相手方をして当該事業者の当該商品の販売価格の自由な決定を拘束させること。

五 自己の取引上の地位が相手方に優越していることを利用して、正常な商慣習に照らして不当に、次のいずれかに該当する行為をすること。

イ 継続して取引する相手方（新たに継続して取引しようとする相手方を含む。ロにおいて同じ。）に対して、当該取引に係る商品又は役務以外の商品又は役務を購入させること。

ロ 継続して取引する相手方に対して、自己のために金銭、役務その他の経済上の利益を提供させること。

ハ 取引の相手方からの取引に係る商品の受領を拒み、取引の相手方から取引に係る商品を受領した後当該商品を当該取引の相手方に引き取らせ、取引の相手方に対して取引の対価を支払を遅らせ、若しくはその額を減じ、その他取引の相手方に不利益となるように取引の条件を設定し、若しくは変更し、又は取引を実施すること。

六 前各号に掲げるもののほか、次のいずれかに該当する行為であつて、公正な競争を阻害するおそれがあるもののうち、公正取引委員会が指定するもの

イ 不当に他の事業者を差別的に取り扱うこと。

ロ 不当な対価をもって取引すること。

ハ 不当に競争者の顧客を自己と取引するように誘引し、又は強制すること。

ニ 相手方の事業活動を不当に拘束する条件をもって取引すること。

ホ 自己の取引上の地位を不当に利用して相手方と取引すること。

ヘ 自己又は自己が株主若しくは役員である会社と国内において競争関係にある他の事業者とその取引の相手方との取引を不当に妨害し、又は当該事業者が会社である場合において、その会社の株主若しくは役員をその会社の不利益となる行為をするように、不当に誘引し、唆し、若しくは強制すること。

第三条 事業者は、私的独占又は不当な取引制限をしてはならない。

第十条（略）

2 会社であつて、その国内売上高（国内において供給された商品及び役務の価額の最終事業年度における合計額として公正取引委員会規則で定めるものをいう。以下同じ。）と当該会社が属する企業結合集団（会社及び当該会社の子会社並びに当該会社の親会社であつて他の会社の子会社でないもの及び当該親会社の子会社（当該会社及び当該会社の子会社を除く。）から成る集団をいう。以下同じ。）に属する当該会社以外の会社等（会社、組合（外国における組合に相当するものを含む。以下この条において同じ。）その他これらに類似する事業体をいう。以下この条において同じ。）の国内売上高を公正取引委員会規則で定める方法により合計した額（以下「国内売上高合計額」という。）が二百億円を下回らない範囲内において政令で定める金額を超えるもの（以下この条において「株式取得会社」という。）は、他の会社であつて、その国内売上高と当該他の会社の子会社の国内売上高を公正取引委員会規則で定める方法により合計した額が五十億円を下回らない範囲内において政令で定める金額を超えるもの（以下この条において「株式発行会社」という。）の株式の取得をしようとする場合（金銭又は有価証券の信託に係る株式について、自己が、

委託者若しくは受益者となり議決権を行使することができる場合又は議決権の行使について受託者に指図を行うことができる場合において、受託者に株式発行会社の株式の取得をさせようとする場合を含む。）において、当該株式取得会社が当該取得の後において所有することとなる当該株式発行会社の株式に係る議決権の数と、当該株式取得会社の属する企業結合集団に属する当該株式取得会社以外の会社等（第四項において「当該株式取得会社以外の会社等」という。）が所有する当該株式発行会社の株式に係る議決権の数とを合計した議決権の数の当該株式発行会社の総株主の議決権の数に占める割合が、百分の二十を下回らない範囲内において政令で定める数値（複数の数値を定めた場合にあつては、政令で定めるところにより、それぞれの数値）を超えることとなるときは、公正取引委員会規則で定めるところにより、あらかじめ当該株式の取得に関する計画を公正取引委員会に届け出なければならない。ただし、あらかじめ届出を行うことが困難である場合として公正取引委員会規則で定める場合は、この限りでない。

3～6（略）

7 第二項及び第五項の「親会社」とは、会社等の経営を支配している会社として公正取引委員会規則で定めるものをいう。

8～14（略）

第十三条 会社の役員又は従業員（継続して会社の業務に従事する者であつて、役員以外の者をいう。以下この条において同じ。）は、他の会社の役員の地位を兼ねることにより一定の取引分野における競争を実質的に制限することとなる場合には、当該役員の地位を兼ねてはならない。

2（略）

第十五条の二 会社は、次の各号のいずれかに該当する場合には、共同新設分割（会社が他の会社と共同してする新設分割をいう。以下同じ。）をし、又は吸収分割をしてはならない。

一 当該共同新設分割又は当該吸収分割によつて一定の取引分野における競争を実質的に制限することとなる場合

二 当該共同新設分割又は当該吸収分割が不正な取引方法によるものである場合

2～4（略）

第十五条の三 会社は、次の各号のいずれかに該当する場合には、共同株式移転（会社が他の会社と共同してする株式移転をいう。以下同じ。）をしてはならない。

一 当該共同株式移転によつて一定の取引分野における競争を実質的に制限することとなる場合

二 当該共同株式移転が不正な取引方法によるものである場合

2・3（略）

第十六条 会社は、次に掲げる行為をすることにより、一定の取引分野における競争を実質的に制限することとなる場合には、当該行為をしてはならず、及び不正な取引方法により次に掲げる行為をしてはならない。

一 他の会社の事業の全部又は重要部分の譲受け

二 他の会社の事業上の固定資産の全部又は重要部分の譲受け

三 他の会社の事業の全部又は重要部分の賃借

- 
- 
- 四 他の会社の事業の全部又は重要部分についての経営の受任  
五 他の子会社と事業上の損益全部を共通にする契約の締結  
2・3 (略)



令和5年 10月

【問い合わせ先】

---

---

○国土交通省総合政策局地域交通課  
TEL：03-5253-8987

○北海道運輸局交通政策部交通企画課  
TEL：011-290-2721

○近畿運輸局交通政策部交通企画課  
TEL：06-6949-6409

○東北運輸局交通政策部交通企画課  
TEL：022-791-7507

○中国運輸局交通政策部交通企画課  
TEL：082-228-3495

○関東運輸局交通政策部交通企画課  
TEL：045-211-7209

○四国運輸局交通政策部交通企画課  
TEL：087-835-6356

○北陸信越運輸局交通政策部交通企画課  
TEL：025-285-9151

○九州運輸局交通政策部交通企画課  
TEL：092-472-2315

○中部運輸局交通政策部交通企画課  
TEL：052-952-8006

○沖縄総合事務局運輸部企画室  
TEL：098-866-1812

---

---