

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について



東北運輸局 福島運輸支局
令和2年 9月29日



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

1. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

- 平成26年に地域公共交通活性化再生法を改正し、①まちづくりと連携し、②面的な公共交通ネットワークを再構築するため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定。
- バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度を整備した。

交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

日常生活等に必要不可欠な
交通手段の確保等

まちづくりの観点からの
交通施策の促進

関係者相互間の連携と
協働の促進

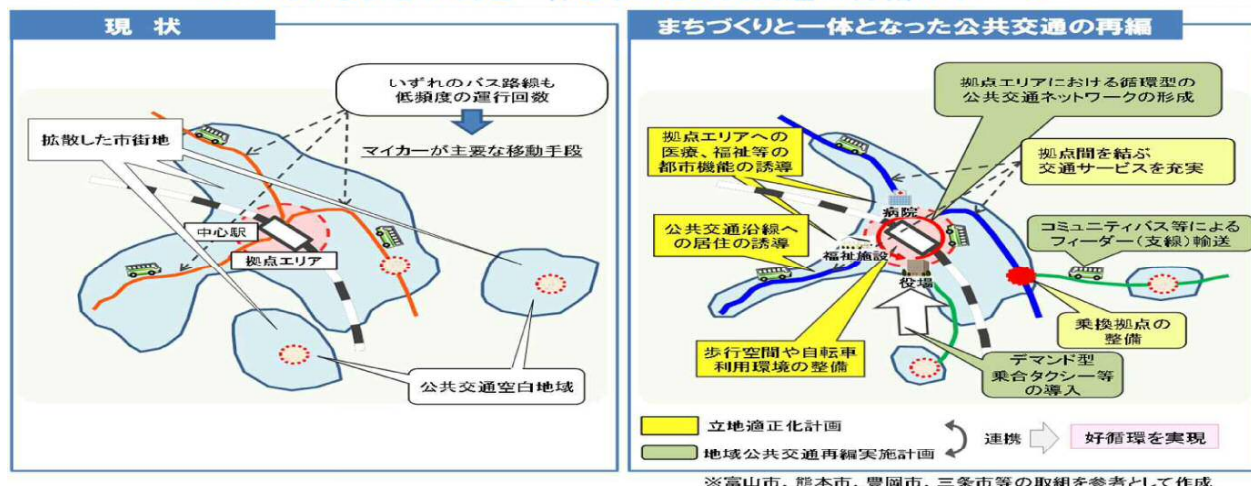
等

○地域公共交通活性化再生法改正の目指すもの

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

- ポイント ①地方公共団体が中心となり、②まちづくりと連携し、
③面的な公共交通ネットワークを再構築

コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ



※富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成

1

地域公共交通活性化再生法の基本スキーム(今回改正前)

- 国土交通大臣等が策定する基本方針に基づき、地方公共団体が地域の関係者の協議を踏まえて「地域公共交通網形成計画」を策定(マスタープラン)。
- 「地域公共交通網形成計画」に、「地域公共交通再編事業」等の「特定事業」を記載し、実施計画(「地域公共交通再編実施計画」等)について国の認定を受けた場合には、法律の特例措置等で支援。

基本方針 (国土交通大臣・総務大臣が策定)

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

地域公共交通網形成計画(地方公共団体が策定)

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

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

地域公共交通特定事業

(必要に応じて地域公共交通網形成計画に事業実施を記載できる)

軌道運送高度化事業
(LRTの整備)
(事業者)

道路運送高度化事業
(BRTの整備)
(事業者)

海上運送高度化事業
(海上運送サービス改善)
(事業者)

鉄道事業再構築事業
(鉄道の上下分離等)
(事業者)

地域公共交通再編事業
(公共交通ネットワークの再構築)
(事業者)

鉄道再生事業
(廃止区間がなされた鉄道の維持)
(事業者)

軌道運送高度化実施計画
(事業者)

道路運送高度化実施計画
(事業者)

海上運送高度化実施計画
(事業者)

鉄道事業再構築実施計画
(地方公共団体・事業者)

地域公共交通再編実施計画
(地方公共団体)

鉄道再生実施計画
(地方公共団体・事業者)

国土交通大臣が認定

国土交通大臣に届出

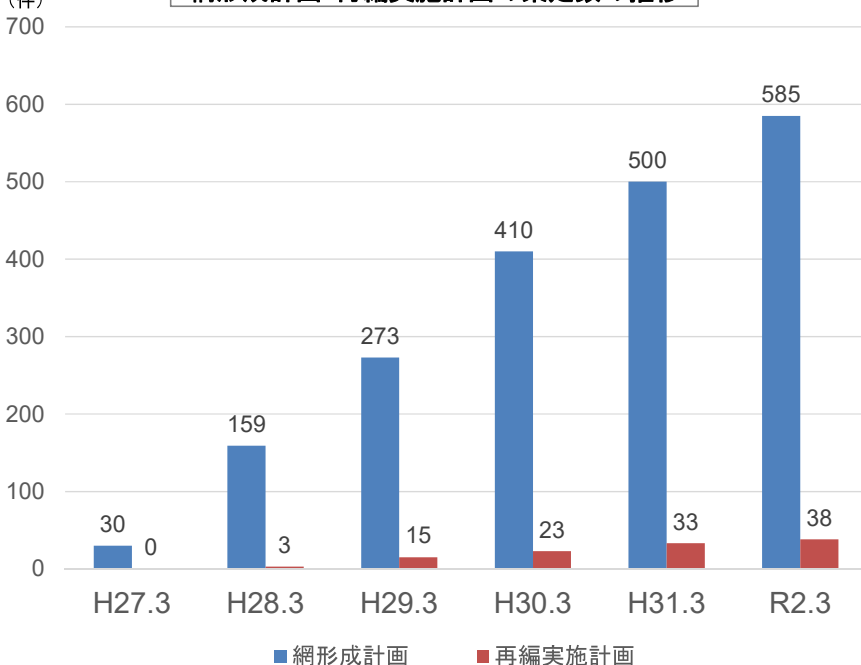
法律の特例措置等により計画の実現を後押し

2

地域公共交通網形成計画の策定状況(令和2年3月末時点)

- 令和2年3月末時点で、585件の地域公共交通網形成計画が策定されている。
- 網形成計画の策定主体は、市町村単独によるものが約9割を占めており、都道府県等による広域的な計画策定は十分に進んでいない。
- また、地域ごとに現状の把握や目標設定の方法等を含め粗密があり、PDCAを着実に進める観点から、より一層の具体性・客観性や、わかりやすさ等が必要。

網形成計画・再編実施計画の策定数の推移



地域公共交通網形成計画の策定主体の内訳

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

(参考)
市町村の全部または一部が網形成計画の区域に含まれている市町村数
801市町村／1,741 全市町村(46.0%)

地域公共交通網形成計画の策定状況一覧(令和2年3月末時点)

- 地域公共交通網形成計画策定件数…585
 ■ 地域公共交通網形成計画及び立地適正化計画を両方策定…209(参考:立地適正化計画策定都市数…310)

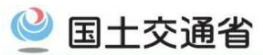
[illegible]

表は地域公共交通網形成計画策定済みの団体

- ・ **赤字**は立地適正化計画策定済みの団体
- ・ **オレンジ色**は再編実施計画策定済みの団体:38件

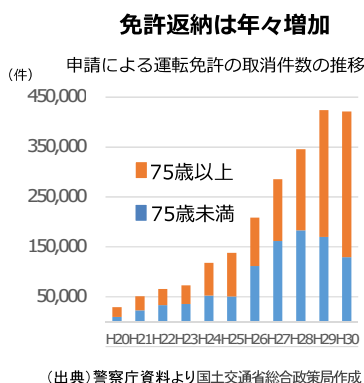
2. 地域公共交通活性化再生法等の一部を改正する法律の概要

地方の移動手段をめぐる現状と今後に向けた基本的考え方

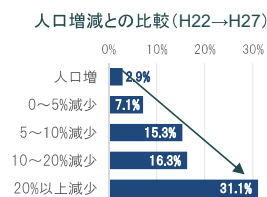


- 高齢者の運転免許の返納も増える中、移動手段の受け皿の確保が重要となっているにもかかわらず、**人口減少の本格化、運転者不足の深刻化**等に伴って、公共交通の維持が容易でなくなっている。
- **観光による地域振興**を図る上でも、**外国人旅行者を含む地域外の来訪者にとって利用しやすい移動手段の確保**に努めていく必要がある。

地方の移動手段をめぐる現状



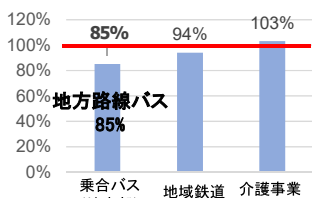
人口減少地域ほど公共交通空白地の割合が高い



※「公共交通空白地」…居住地メッシュの中心が、鉄道駅から1km、バス停から500mの圏域かつ、区域運行エリアに含まれないメッシュ。
※空白地人口比率で比較。
(出典) 国土交通省総合政策局資料

乗合バス事業の収支は赤字構造

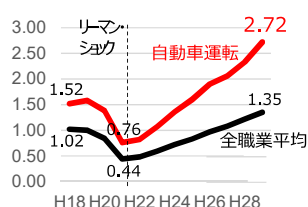
※運行補助のあるものは、補助前の収支率



(出典) 国土交通省自動車局資料、国土交通省鉄道局資料、厚生労働省「介護事業経営実態調査結果」より、国土交通省総合政策局作成

運転者不足が深刻化

有効求人倍率(常用パート含む。)の推移

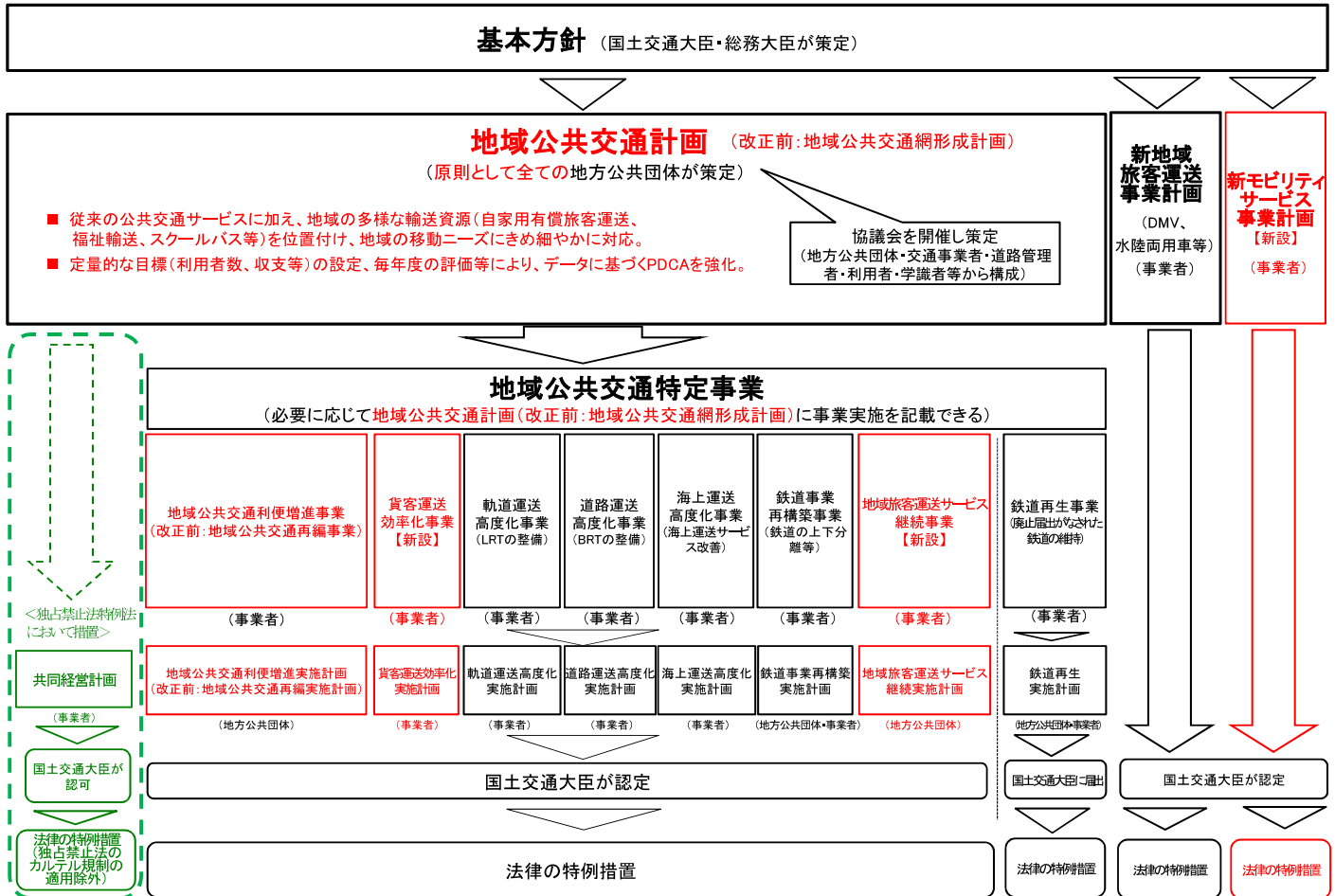


(出典) 厚生労働省「一般職業紹介状況」より、国土交通省総合政策局作成

国土交通省の基本的考え方

人口減少や労働力不足が本格化する地方における移動手段の確保を図るため、国土交通省では、以下の考え方で対応していくこととしている。

- ① 地域ごとに、バス・タクシーの労働力確保とサービス維持を図りながら、サービスが不足する地域では、その他の移動手段を総動員して移動ニーズに対応する。
- ② その際、MaaS、AIによる配車、自動運転などの最新技術を活用して、高齢者や外国人旅行者を含む幅広い利用者に使いやすいサービスの提供を促進する。
- ③ ①と②について、地方公共団体が中心となって取り組める制度を充実・強化していく。



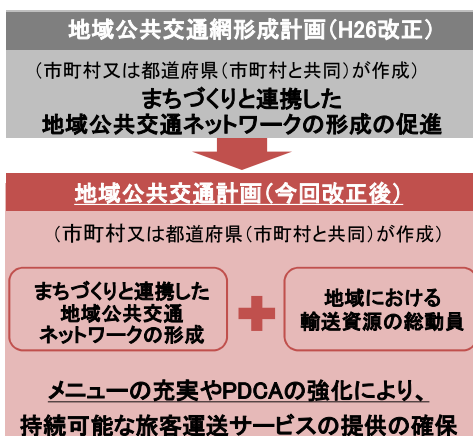
地域が自らデザインする地域の交通【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

○地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成

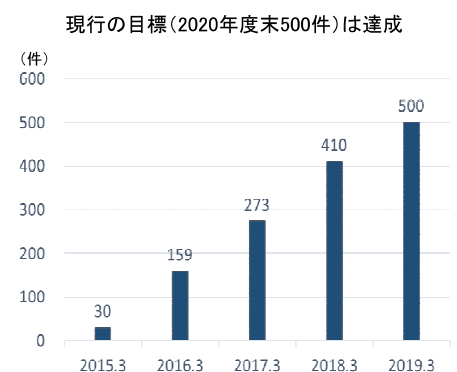
- 地方公共団体による**地域公共交通計画(マスタープラン)**の作成を**努力義務化**
⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進(作成経費を補助 ※予算関連)
- 従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け**
⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応
(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
- 定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
⇒データに基づくPDCAを強化

○地域における協議の促進

- 乗合バスの新規参入等の申請**があった場合、国が地方公共団体に**通知**
- 通知を受けた**地方公共団体は**、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、**地域の協議会で議論し、国に意見を提出**



地域公共交通網形成計画の策定状況



輸送資源の総動員による移動手段の確保（①地域に最適な旅客運送サービスの継続）

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

⇒従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて以下のメニュー例の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続を実現**

手 続

路線バス等の維持が困難な状況に関する
乗合バス事業者等の申し出



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



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

実施方針に定めるメニュー例

- 地域公共交通利便増進事業等の活用により、可能な限り同一の乗合バス事業者等による同一路線の継続（縮小・変更を含む）を目指す。
- 困難な場合には、順次①以降のメニューを検討する。

① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続（縮小・変更含む）

② コミュニティバスによる継続

③ デマンド交通（タクシー車両による乗合運送（区域運行））による継続

④ タクシー（乗用事業）による継続

⑤ 自家用有償旅客運送による継続

⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院や商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

9

地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

輸送資源の総動員による移動手段の確保（②自家用有償旅客運送の実施の円滑化）

○過疎地等で市町村等が行う**自家用有償旅客運送**について、**バス・タクシー事業者**が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設

⇒**運送の安全性を向上**させつつ、**実施を円滑化**

○地域住民のみならず**観光客を含む来訪者も対象**として明確化

⇒インバウンドを含む**観光ニーズへも対応**

交通事業者協力型自家用有償旅客運送

過疎地域等の
交通事業者
(バス・タクシー)

ノウハウを活用して協力

(協力の形態)

⇒ 交通事業者が運行管理、車両整備管理の委託を受ける。

⇒ 交通事業者がNPO等の構成員として参画し、運行管理、車両整備管理を担当する。

自家用有償旅客運送者
(市町村等)

市町村等が使用権原を有する自家用自動車



運行管理
車両整備管理

住民ドライバー

【期待される効果】

【利用者】

安全、安心な交通サービスの提供

【自家用有償主体（市町村等）】

業務負担の軽減、運行ノウハウの活用

【交通事業者】

委託費の確保等

10

輸送資源の総動員による移動手段の確保（③貨客混載に係る手続の円滑化）

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

貨客混載の効果

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



貨客混載(鉄道)



貨客混載(乗合バス)

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

11

地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

既存の公共交通サービスの改善の徹底（①利用者目線による路線の改善、運賃の設定）

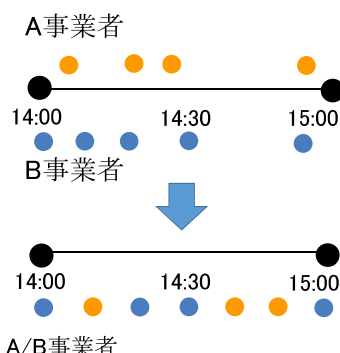
【現状】

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

【改正案】

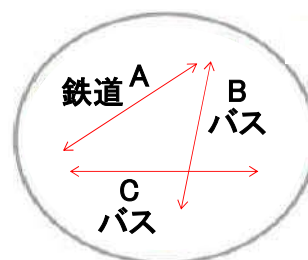
- 「**地域公共交通利便増進事業**」を創設
⇒路線の効率化のほか、「**等間隔運行**」や「**定額制乗り放題運賃**」「**乗継ぎ割引運賃(通し運賃)**」等のサービス改善を促進
- 併せて、**独占禁止法特例法**により、乗合バス事業者間等の共同経営について、**カルテル規制を適用除外する特例を創設**

だんご状態のダイヤ



等間隔で利用しやすく

等間隔運行



A+B+C
=300円/日
何回乗っても
最大300円
・・・など

定額制乗り放題運賃

12

既存の公共交通サービスの改善の徹底（②MaaSの円滑な普及促進に向けた措置）

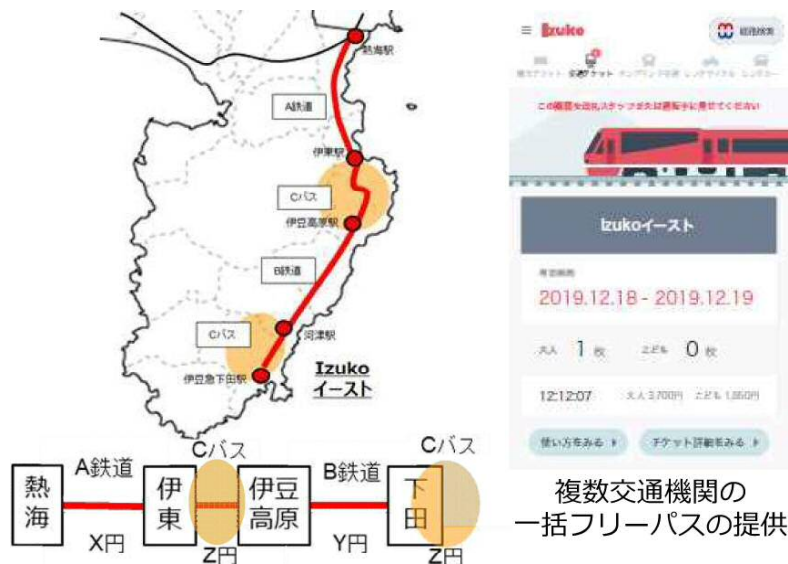
○MaaSに参加する交通事業者等が策定する**新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設**
⇒交通事業者の**運賃設定に係る手続をワンストップ化**

○MaaSのための**協議会制度を創設**
⇒参加する**幅広い関係者の協議・連携を促進**

※MaaS: Mobility as a Service

MaaSの目的・内容

MaaSの事例（伊豆地域）



○MaaSとして提供するサービス

- ・複数交通モード横断の経路検索
- ・複数交通モード横断のフリーパスの購入
- ・観光施設のチケットの購入
- ・AIオンデマンド交通の予約 等

○地域課題の解決

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

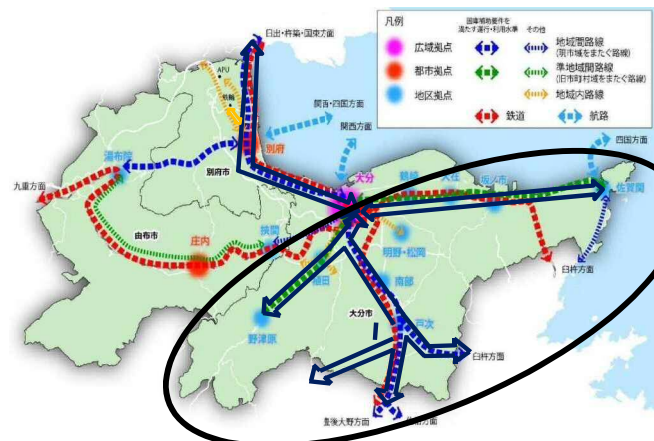
参考資料

- 現行の補助制度は、法定計画(網形成計画)の作成を補助要件として求めておらず、別途に要綱に基づく補助計画を作成することとしている。また、網形成計画に定める具体的な内容については、各地域の判断に委ねられている。
- 実態としても、地域内フィーダー系統補助を受けている551市町村等(※1)のうち、網形成計画を作成しているのは約半数(293(※2))にすぎない。(※1)平成30年度事業(平成29年10月～平成30年9月)の運行。(※2)平成30年7月末の状況。
- 乗合バス等の運行費補助について、「地域公共交通計画」と連動化することで、真に公的負担による確保維持が必要な路線等に対し、効果的・効率的な補助を実施。

網形成計画における補助対象系統の位置づけのイメージ

大分県中部圏 網形成計画

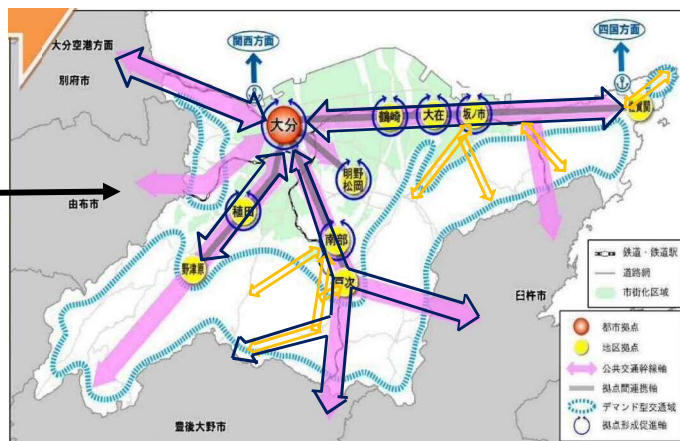
大分県中部圏における公共交通ネットワークの形成方針



補助対象幹線系統

大分市 網形成計画

大分市の地域公共交通網のあるべき姿



補助対象幹線系統

補助対象フィーダー系統

15

地域公共交通確保維持改善事業の概要

令和2年度予算額 204億円
(令和元年度補正予算額49億円
を加え、前年度比1.15)

- 地域の多様な主体の連携・協働による、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実にに向けた取組を支援(上記取組を促進するための計画・支援制度等のあり方について、地域公共交通活性化再生法などの見直しを検討)

地域公共交通確保維持事業 (地域の実情に応じた生活交通の確保維持)

<支援の内容>

- 高齢化が進む過疎地域等の足を確保するための幹線バス交通や地域内交通の運行
 - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
 - ・過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の地域内交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
- 離島航路・航空路の運航
 - ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援



地域公共交通バリア解消促進等事業 (快適で安全な公共交通の実現)

<支援の内容>

- 高齢者等の移動円滑化のためのノンステップバス、福祉タクシーの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等



地域公共交通調査等事業 (地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定等の後押し)

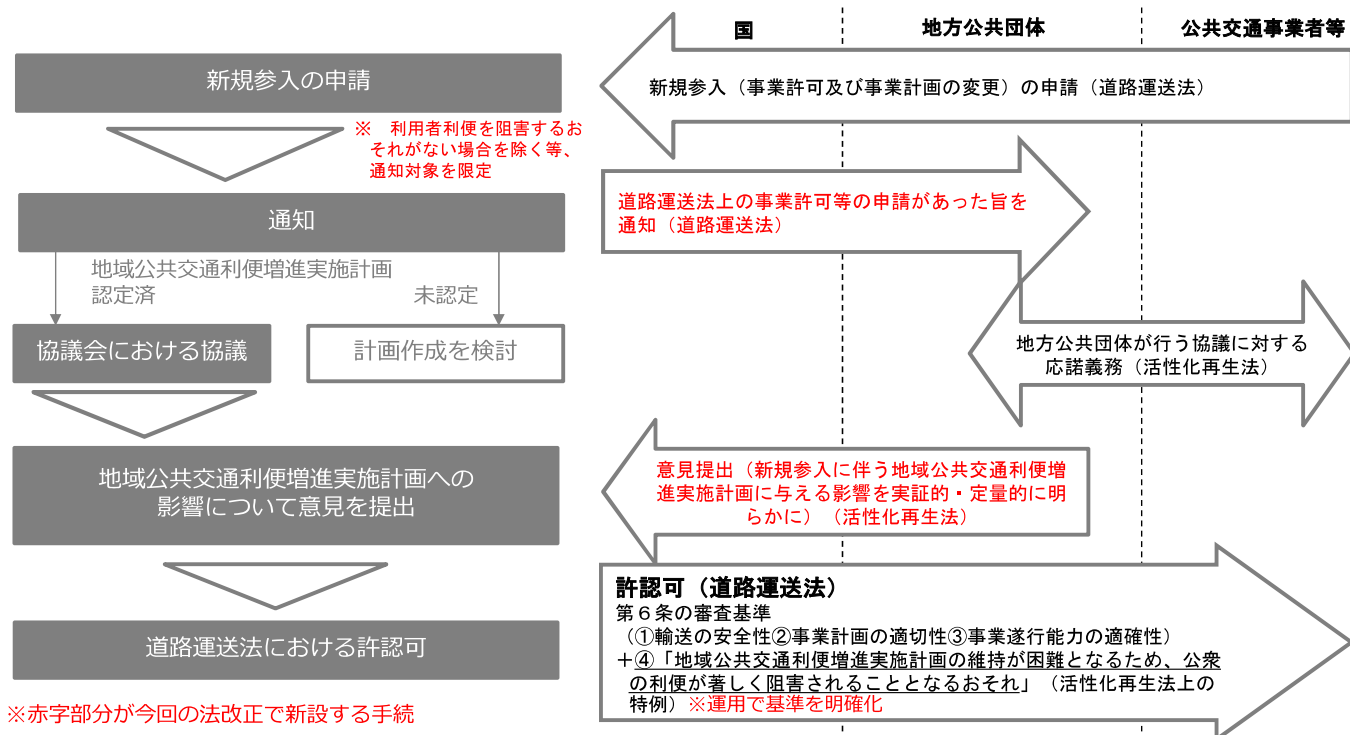
<支援の内容>

- 地域における一層の連携・協働とイノベーションに向けた取組の促進を図るための新たな法定計画の策定に資する調査等
- 地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針・基本構想の策定に係る調査

※国の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画、地域公共交通再編実施計画等に基づく事業(地域鉄道の上下分離、地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編、デマンド型等の多様なサービスの導入等)について、まちづくりとも連携し、特例措置により支援
※交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、都道府県と複数市町村を含む協議会が主体となった協働による取組に対し、計画の策定やバス等の運行への支援の特例措置により後押し(地域公共交通協働トライアル推進事業)

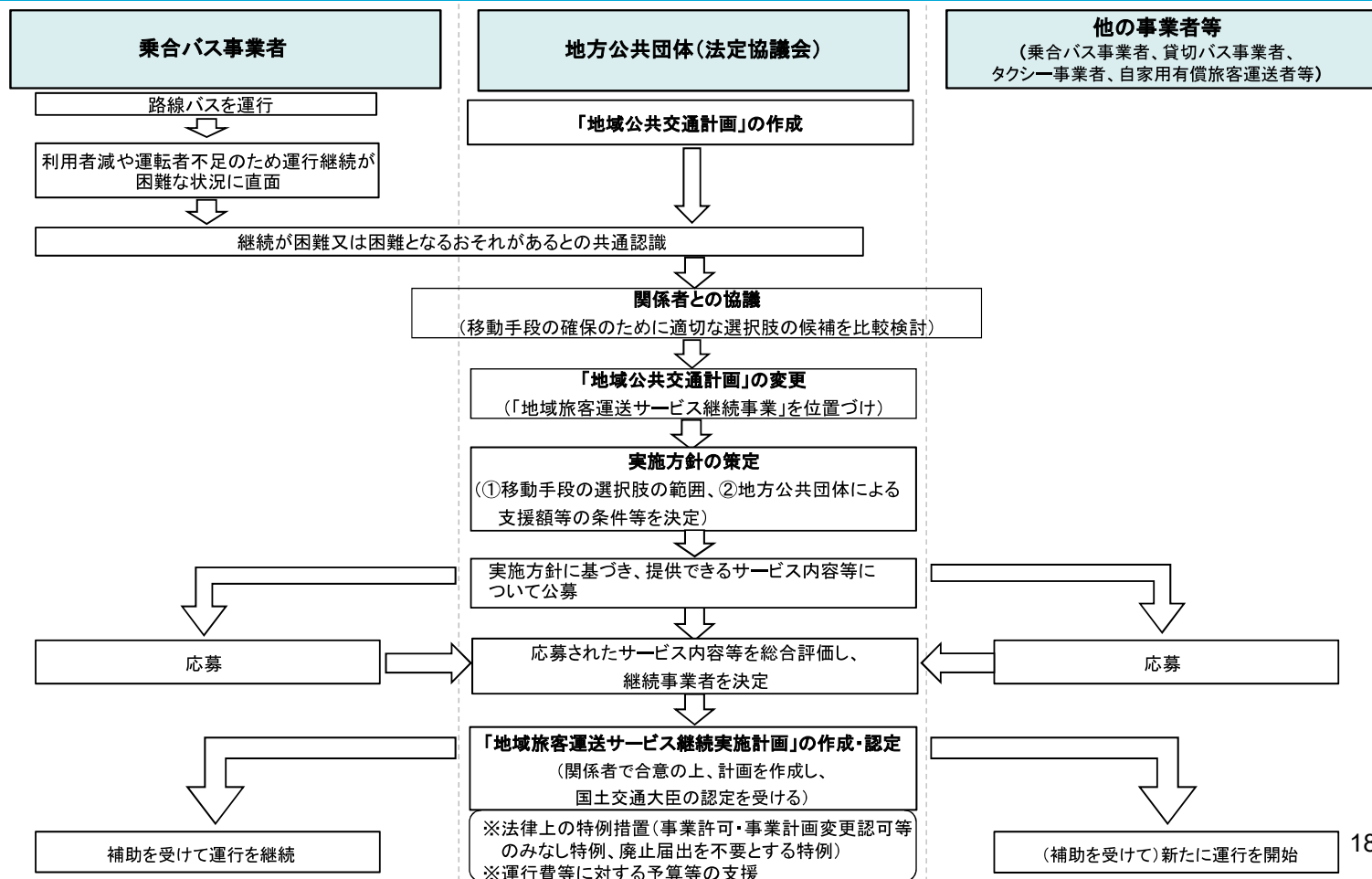
16

- 地方公共団体が活性化再生法に基づく地域公共交通計画の作成・実施を円滑に行うためには、地方公共団体が、**路線バスに係る新規参入の情報を速やかに把握**できるようにする必要がある。このため、**路線バスに係る新規参入の申請があった場合に、国土交通大臣は地方公共団体に対し、その旨を通知**することとする。
- また、現行制度では、認定地域公共交通利便増進実施計画の区域における路線バスに係る新規参入の申請があった場合には、国土交通大臣は、道路運送法第6条に掲げる審査基準に加えて、「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ないか」についても審査することとしている。当該審査については、その**基準を明確化するとともに、国として実効的な判断を行うことを可能とする**必要がある。
- このため、認定地域公共交通利便増進実施計画の区域内における新規参入の申請があった場合には、通知を受けた地方公共団体は、**法定協議会を活用し、関係者と協議したうえで、国土交通大臣に対し意見を提出することができる**こととするなど、地域の意見を反映する仕組みを創設する必要がある。



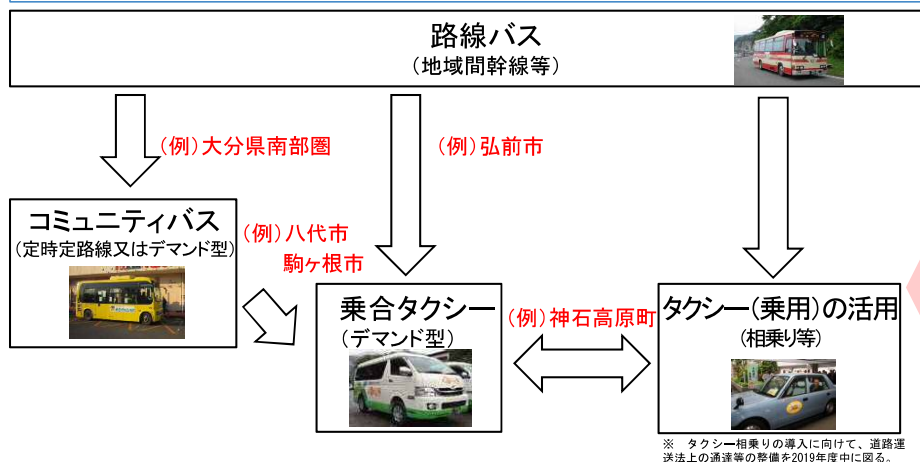
17

地域旅客運送サービス継続事業の実施フロー（路線バスの場合のイメージ）



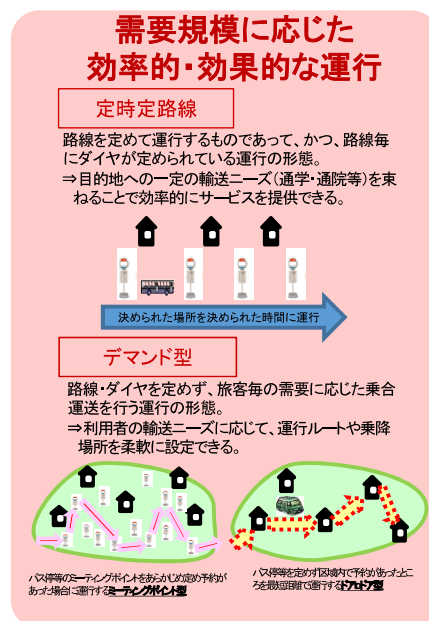
18

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



※上記に併せて、①運行経路・ダイヤ等の見直し、②利用促進等を実施

バス・タクシーによるサービスの提供が困難な場合



19

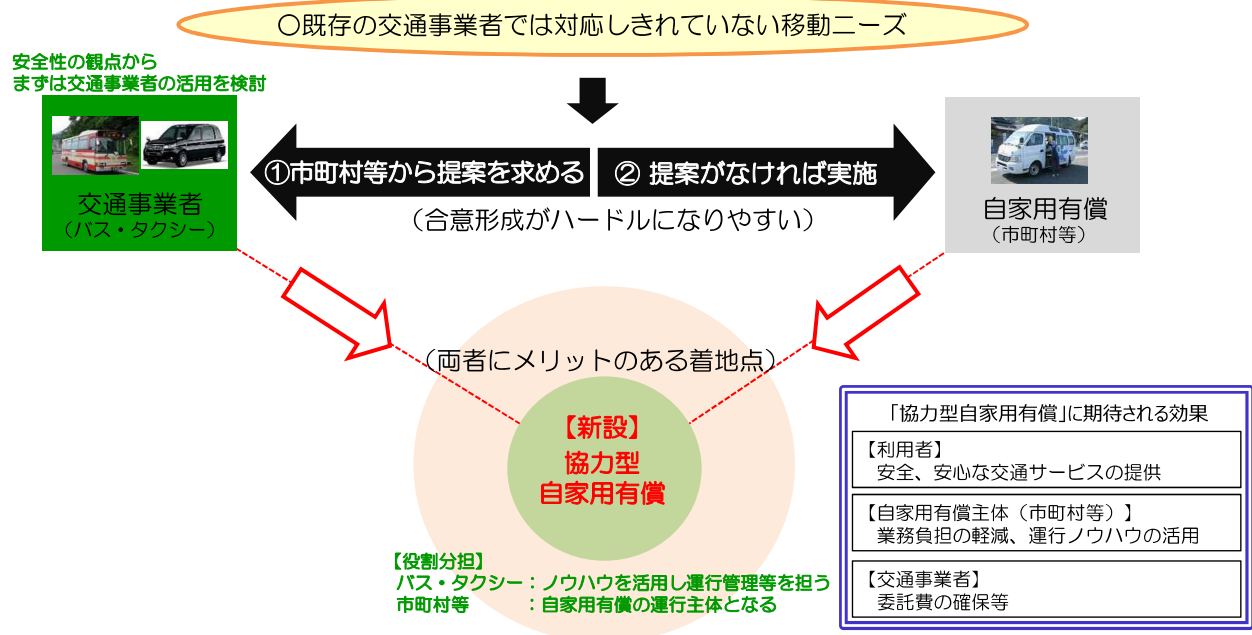
自家用有償旅客運送制度の概要(平成18年創設)

概要	口 過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては提供されない場合に、市町村、NPO法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度。				
種類	<table border="1"> <tr> <th data-bbox="226 1453 810 1525">住民等のための「自家用有償旅客運送」 (市町村運営有償運送(交通空白)、公共交通空白地有償運送)</th><th data-bbox="817 1453 1382 1525">身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」 (市町村運営有償運送(福祉)、福祉有償運送)</th></tr> <tr> <td data-bbox="226 1534 810 1780"> 実施団体数： 市町村運営有償運送(452団体) 公共交通空白地有償運送(124団体) (平成31年3月31日時点) 【501市町村において実施】  </td><td data-bbox="817 1534 1382 1780"> 実施団体数： 市町村運営有償運送(109団体) 福祉有償運送(2482団体) (平成31年3月31日時点)  </td></tr> </table> ※平成27年4月より、事務権限(登録・指導・監督)の市町村長等への移譲(手上げ方式)を開始。 平成31年4月1日現在、事務・権限の移譲先として19自治体(8県、11市区町村)を指定済み。	住民等のための「自家用有償旅客運送」 (市町村運営有償運送(交通空白)、公共交通空白地有償運送)	身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」 (市町村運営有償運送(福祉)、福祉有償運送)	実施団体数： 市町村運営有償運送(452団体) 公共交通空白地有償運送(124団体) (平成31年3月31日時点) 【501市町村において実施】 	実施団体数： 市町村運営有償運送(109団体) 福祉有償運送(2482団体) (平成31年3月31日時点) 
住民等のための「自家用有償旅客運送」 (市町村運営有償運送(交通空白)、公共交通空白地有償運送)	身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」 (市町村運営有償運送(福祉)、福祉有償運送)				
実施団体数： 市町村運営有償運送(452団体) 公共交通空白地有償運送(124団体) (平成31年3月31日時点) 【501市町村において実施】 	実施団体数： 市町村運営有償運送(109団体) 福祉有償運送(2482団体) (平成31年3月31日時点) 				
登録等	登録要件 ① バス、タクシーによることが困難、かつ、 ② 地域の関係者(※)により「地域住民の生活に必要な輸送」であるとの共通認識 ※地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者及びその組織する団体、地方運輸局又は運輸支局等 ③ 必要な安全体制の確保(運行管理・整備管理の責任者を選任等) 有効期間 2年(重大事故を起こしていない場合等は3年) 指導・監督 上記③について、必要に応じ、監査等を実施。さらに是正命令や登録取消等の処分を実施。				

20

課題

- 地域に、既存の交通事業者では対応しきれない移動ニーズが明らかになった場合、
- ・交通事業者（バス・タクシー）による移動手段の確保
- ・市町村等による自家用有償旅客運送の実施
- の二者択一の選択肢についての協議となり、意見が対立し、合意形成がハードルになりやすい。



「協力型」の制度化により、両者にメリットのある着地点を提案し、合意形成を容易化

21

交通インフラに対する支援の充実 【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

○鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度**の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加（※予算関連）

- ・地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた**鉄道の整備**
⇒交通ネットワークを充実
- ・物流総合効率化法に基づく認定を受けた**物流拠点**（トラックターミナル等）の**整備**
⇒複数の事業者の連携による物流効率化を促進



鉄道インフラ



物流拠点

MaaS(マース:Mobility as a Service)とは、

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

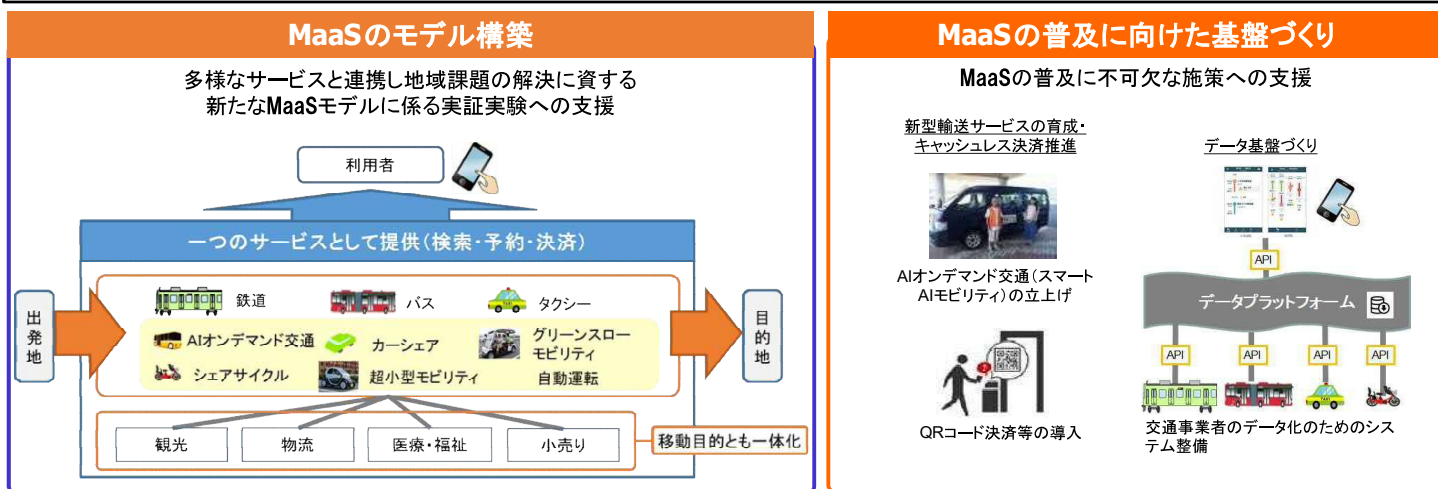


22

日本版MaaS推進・支援事業

令和2年度予算額 9.06億円
※令和元年度補正予算含む

新たなモビリティサービスであるMaaS(Mobility as a Service)の全国への普及を図り、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を進めることを目的として、地域課題の解決に資するMaaSの実証実験やMaaSの普及に必要な基盤づくりへの支援を行う。



全国各地でのMaaSの普及⇒日本版MaaSの実現

地域課題の解決
(地域や観光地の移動手段の確保・充実、公共交通機関の維持・活性化 等)

法律の目的・構成等

目的

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

構成

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

法案審議

2020年通常国会

23

乗合バス及び地域銀行に関する独占禁止法の特例法案について

特例法案における合併等の適用除外スキーム

1. 事業者による申請・基盤的サービス維持計画の提出

- 合併等（合併、持株会社の設立、株式取得等）の認可を受けようとする特定地域基盤企業（乗合バス事業者、地域銀行）又は親会社は、基盤的サービス維持計画を主務大臣に提出。
- 記載事項： ①申請者に関する事項、②合併等の内容、③基盤的サービスを提供する地域の範囲、④合併等を通じた事業の改善に係る方策及び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、⑤計画の実施期間、⑥その他必要な事項
- 主務大臣は、基盤的サービスに係る競争の状況の変化により、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、不当な不利益の防止のための方策を求めることができる。

2. 主務大臣による合併等の認可（※）

※ 認可に際し、主務大臣は公取委に協議しなければならない。

- 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、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（需要の持続的な減少によるものに限る。）により、特定地域基盤企業の全部又は一部が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。

サービス維持のための限定的なケースで独禁法を適用除外

- ② 合併等により、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、基盤的サービスの提供の維持が図られること。
- ③ 合併等により、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。

サービス維持・
利用者利便の増進
を確保

3. 事後の監督

- 主務大臣は、認可基準②又は③に適合するものでなくなったと認めるときは、適合命令。

24

特例法案における共同経営（カルテル）の適用除外スキーム

適用除外の対象になる共同経営によるサービス内容

① ネットワーク内の路線・運行系統について、利用者が一定の条件の範囲内で地域公共交通を利用することができる運賃・料金の設定
－ 定額制乗り放題 等

② ネットワーク内の路線・運行系統の共同・分担運行
－ 「ハブ・アンド・スポーク型」のネットワーク再編 等

③ ネットワーク内の路線・運行系統の運行回数・運行時刻の設定
－ 等間隔運行、パターンダイヤ 等

⇒ これらを内容とする共同経営の協定の締結には独禁法を適用除外。これにより、運賃プール等の必要な行為が可能に。

※ その他①～③と類似の行為

1. 事業者による申請・共同経営計画の提出

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

※地域公共交通活性化再生法の法定協議会

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

2. 国土交通大臣による共同経営の認可（※）

※ 認可に際し、国土交通大臣は公取委に協議しなければならない。

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あると認められないこと。 等

サービス維持・利用者利便の増進を確保

3. 事後の監督

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