

# 第4回検討会 参考資料集

国土交通省  
総合政策局公共交通政策部  
平成30年12月7日



## 国・自治体等公的主体からの観点：

- 地域最適・効果的な交通ネットワークを実現する計画制度のあり方
  - ◆ 広域交通圏の観点、都道府県・市町村協働検討体制の確立
  - ◆ 計画の実効性確保のための事業制度のあり方
- 地域（自治体、民間事業者）の創意工夫・取組み・努力に柔軟に対応できる制度のあり方
  - ◆ 都市・地方の活性化を促すネットワーク構築

# 現行の地域交通に関する計画制度についての論点整理

## 課題

### 体制面

- ・地方公共団体の人材・ノウハウが充分でない
- ・国の自治体へのサポートが充分でない
- ・市町村を越えた移動ニーズに対応できない

### 計画実施面

- ・計画の実効性を担保する措置の導入がなされていない
- ・計画内容の実施を促進する支援措置が不足している

### 計画策定面

- ・地域公共交通活性化再生法に基づく計画と補助事業のための生活交通確保維持改善計画がバラバラに存在している

#### 地域公共交通網計画

- ・策定団体によって、計画内容にムラがある
- ・必ずしもデータに基づくものとなっていない

#### 地域公共交通再編実施計画

- ・ダウンサイジング等、効率性に重点を置かれる傾向にある
- ・認定基準が硬直的で策定や変更が難しい
- ・全関係者合意規定によって調整が難しい

#### 生活交通確保維持改善計画

- ・補助事業のための計画として路線系統ごとの収支等の記載にとどまる
- ・地域交通の全体像を描く計画になっていない

## 更なる検討・対応の方向性

都道府県の  
より主体的な関与

データに基づく  
計画策定の促進

計画の実効性を担保する  
措置の導入

より柔軟な取組を可能とする  
再編計画制度の見直し

計画の実効性を高めるための  
支援措置の検討(次回以降)

## 国・自治体等公的主体からの観点：

- **地域最適・効果的な交通ネットワークを実現する計画制度のあり方**
  - ◆ **広域交通圏の観点、都道府県・市町村協働検討体制の確立**
  - ◆ **計画の実効性確保のための事業制度のあり方**
- **地域（自治体、民間事業者）の創意工夫・取組み・努力に柔軟に対応できる制度のあり方**
  - ◆ **都市・地方の活性化を促すネットワーク構築**

## 現状・課題

- ◆ 地域における移動は、市町村を超えて県単位で広がっている。
- ◆ 県関与や複数市町村による網形成計画策定等の取組は進んでいるが、充分ではない。
- ◆ 市町村の規模等により、地域交通施策の検討・実施能力には大きな格差がある。

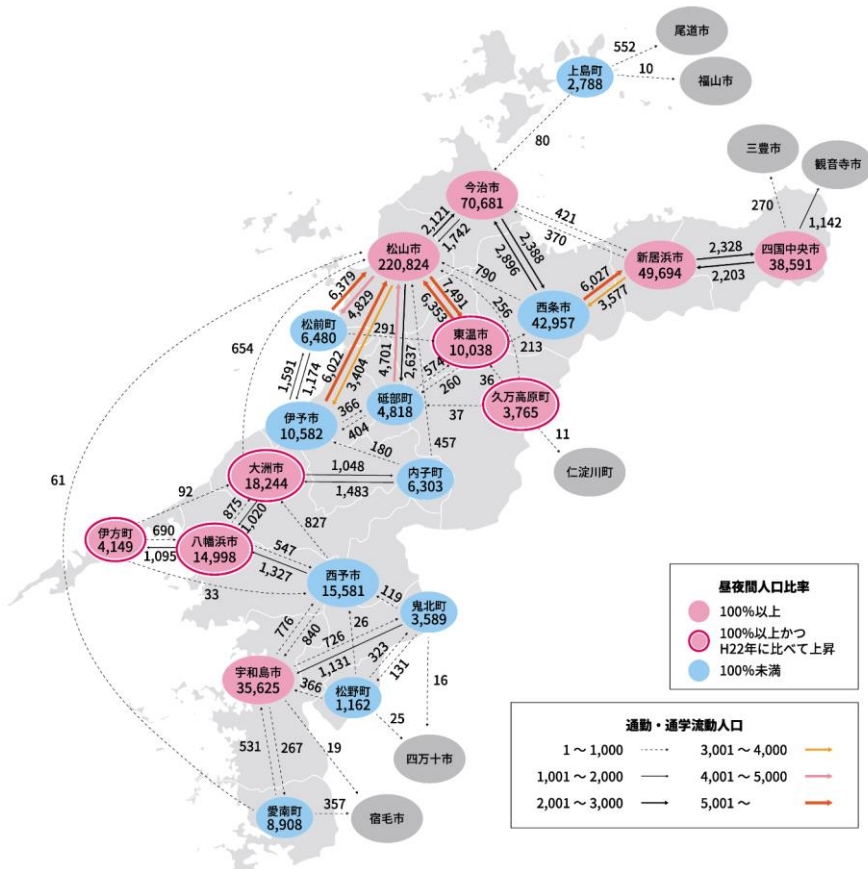


## 検討の方向性

- ✓ 広域な移動にも対応した利便性の高いネットワークを構築するための制度にする必要があるのではないか。
- ✓ 小規模市町村の協議会の開催や計画策定を支援する必要があるのではないか。
- ✓ そのため、都道府県がより積極的に関与し、市町村と協働して協議会の開催・運営や市町村をまたぐ広域的な計画策定を促進することが必要ではないか。

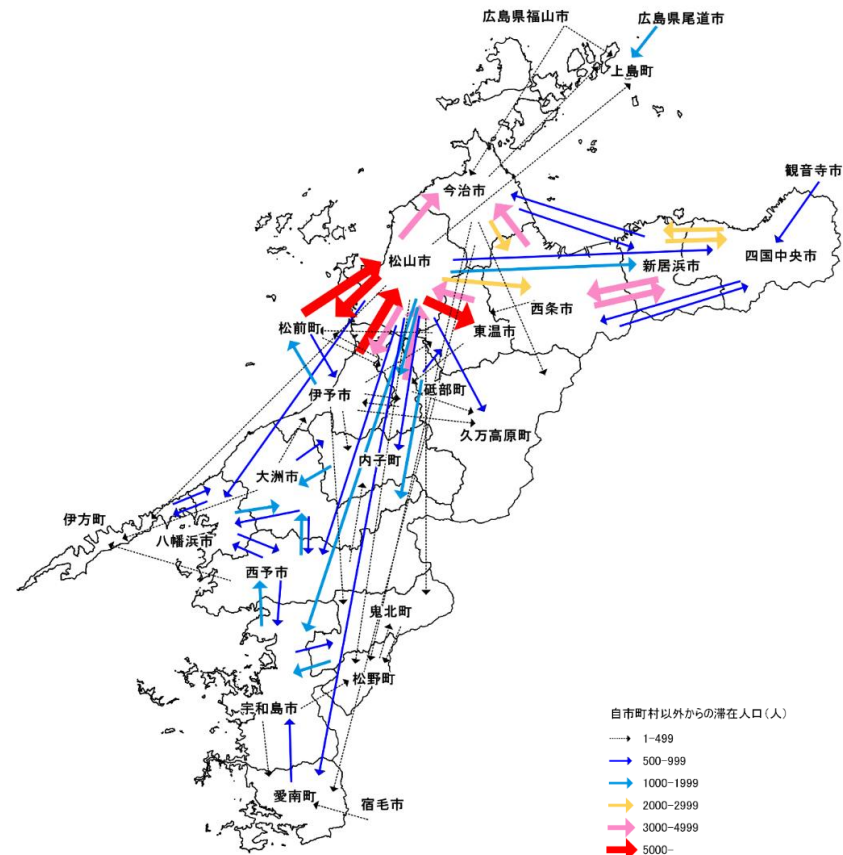
■ **通勤通学流動や滞在人口の分析**によって、各市町村の通勤・通学の目的地としての拠点性、隣接する市町村相互間の面的な移動など、**日常生活における広域な地域住民の移動実態やニーズが多く存在。**

通勤通学流動(愛媛県の例)



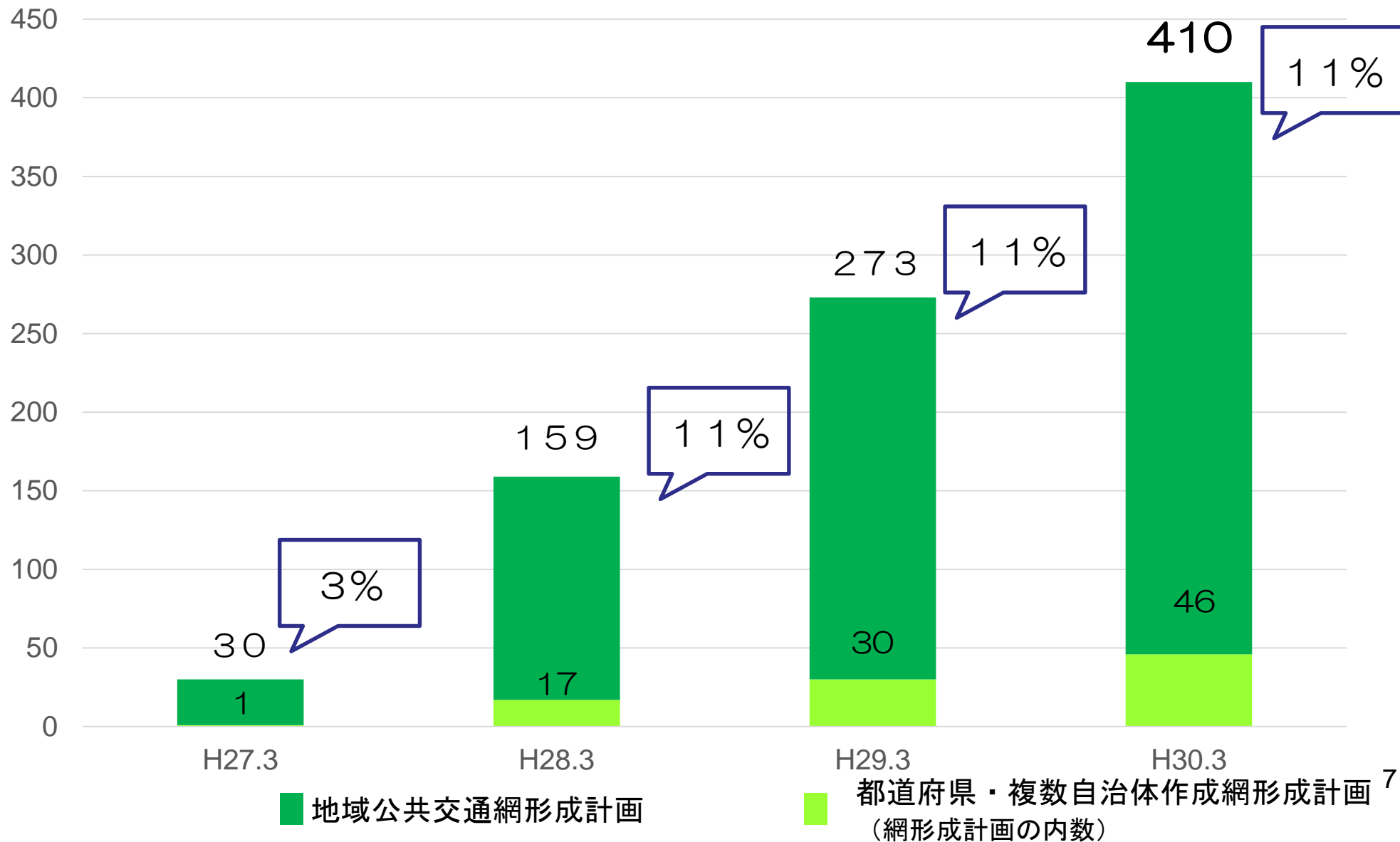
資料: 総務省「国勢調査」(平成22年、平成27年)より  
国土交通省四国運輸局作成

平日日中における人の移動の動向(愛媛県の例)



資料: 地域経済分析システム(RESAS)From-to分析(滞在人口)より  
国土交通省四国運輸局作成

# 都道府県・複数自治体作成網形成計画(年別推移)



# 「定住自立圏構想」の推進(H30.9.1現在 123圏域)

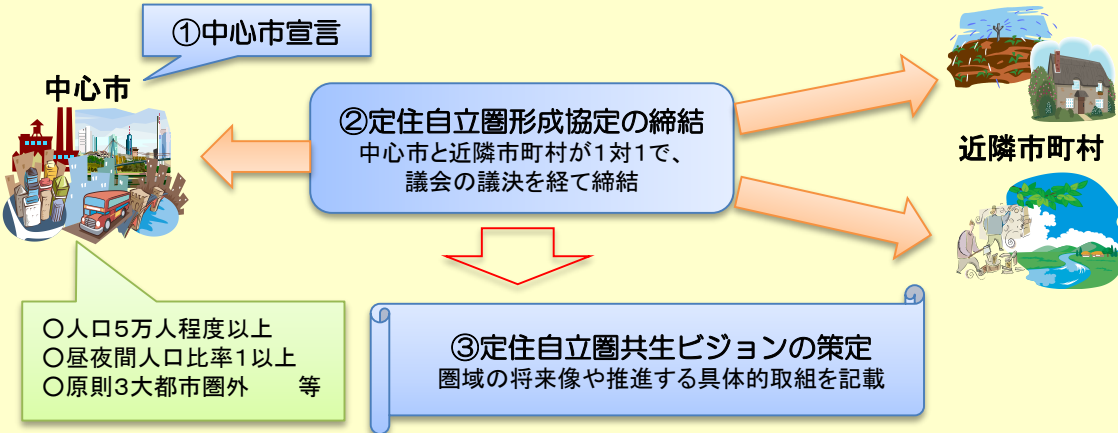
## 定住自立圏構想の意義

中心市と近隣市町村が相互に役割分担し、連携・協力することにより、圏域全体として必要な生活機能等を確保する「定住自立圏構想」を推進し、地方圏における定住の受け皿を形成する。

### 【圏域に求められる役割】

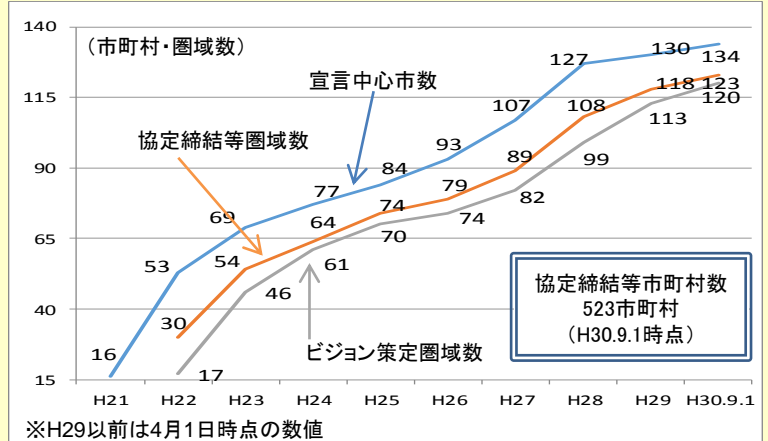
- ①生活機能の強化（休日夜間診療所の運営、病児・病後児保育の実施、消費生活法律相談の実施、地場産業の育成 等）
- ②結びつきやネットワークの強化（デマンドバスの運行、滞在型・体験型観光・グリーンツーリズムの推進、生活道路の整備 等）
- ③圏域マネジメント能力の強化（合同研修の実施や職員の人事交流、外部専門家の招へい 等）

## 圏域形成に向けた手続



## 定住自立圏構想への取組状況

KPI: 2020年 140圏域(H30.9.1現在 123圏域)



## 定住自立圏に取り組む市町村に対する支援

### 特別交付税

- ・包括的財政措置(平成26年度から大幅に拡充)  
(中心市 4,000万円程度→8,500万円程度)  
(近隣市町村 1,000万円→1,500万円)
- ・外部人材の活用に必要な経費に対する財政措置
- ・地域医療の確保に必要な経費に対する財政措置 等

### 地方債

- ・地域活性化事業債を充当※ (充当率90%、交付税算入率30%)
- ※医療・福祉、産業振興、公共交通の3分野に限る

### 各省による支援策

- ・地域公共交通の確保や教育環境の整備支援など、定住自立圏構想推進のための関係各省による事業の優先採択



## 連携中枢都市圏の意義とは

- 地域において、**相当の規模と中核性を備える圏域において市町村が連携し、コンパクト化とネットワーク化により、人口減少・少子高齢社会においても一定の圏域人口を有し活力ある社会経済を維持するための拠点を形成**

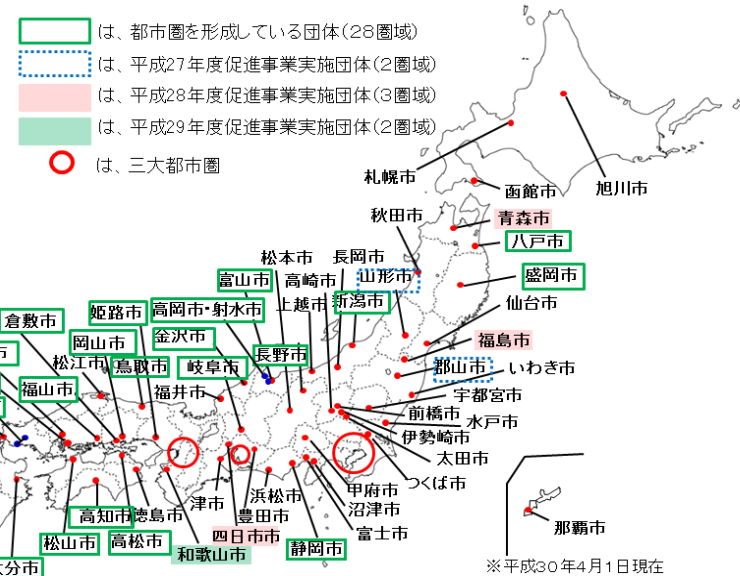
## 連携中枢都市圏に何が求められているのか

- ① **圏域全体の経済成長のけん引**  
産学官の共同研究・新製品開発支援、六次産業化支援 等
- ② **高次の都市機能の集積・強化**  
高度医療の提供体制の充実、高等教育・研究開発の環境整備 等
- ③ **圏域全体の生活関連機能サービスの向上**  
地域医療確保のための病院群輪番制の充実、地域公共交通ネットワークの形成 等

## 連携中枢都市圏をいかに実現するか

- **地方自治法を改正し、地方公共団体間の柔軟な連携を可能とする「連携協約」の制度を導入** (平成26年11月1日施行)
- 平成26年度～平成29年度は、**連携中枢都市圏の形成を推進**するため、国費により支援(32事業)
- 平成30年度予算においても約**1.3億円**を計上し、引き続き連携中枢都市圏の形成を促進
- 平成27年度から **地方交付税措置を講じて全国展開**を図る

### ➤ 連携中枢都市圏形成のための手続き



### 【連携中枢都市圏の要件】

- ① 地方圏において、昼夜間人口比率おおむね1以上の指定都市・中核市(●)と、当該市と社会的、経済的に一体性を有する近隣市町村とで形成する都市圏
- ※ ただし、①を原則除く都市圏であって、隣接する2つの市(各市が昼夜間人口比率1以上かつ人口10万人程度以上の市)の人口の合計が20万人を超え、かつ、双方が概ね1時間以内の交通圏にある場合において、これらの市と社会的、経済的に一体性を有する近隣市町村とで形成する都市圏についても、①の都市圏と同等の取組が見込まれる場合においてこれを含むものとする。

現在、30市(28圏域)が連携中枢都市圏を形成  
(なお、①の要件を満たす市は61市。※形成済みの市、中核市に移行していない市を含む。)

# 定住自立圏・連携中枢都市における網形成計画

定住自立圏名(29圏域)	網形成計画作成自治体
むつ市 定住自立圏	むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村
由利本荘市 定住自立圏	由利本荘市
大仙市 定住自立圏	大仙市
日光市 定住自立圏	日光市
佐野市 定住自立圏	佐野市
那須塩原市 定住自立圏	那須塩原市、大田原市、那須町、那珂川町
旭市 定住自立圏	旭市
糸魚川市 定住自立圏	糸魚川市
飯田市 定住自立圏	飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村
湖西市 定住自立圏	湖西市
西尾市 定住自立圏	西尾市
洲本市 定住自立圏	洲本市、淡路市、南あわじ市 ※南あわじ市は定住自立圏外
彦根市 定住自立圏	彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町
長浜市 定住自立圏	長浜市
出雲市 定住自立圏	出雲市、松江市、(鳥根県) ※松江市は定住自立圏外
倉吉市 定住自立圏	倉吉市、琴浦町、北栄町、湯梨浜町、三朝町、(鳥取県)
長門市 定住自立圏	長門市
下関市 定住自立圏	下関市
山口市 定住自立圏	山口市
八女市 定住自立圏	八女市
人吉市 定住自立圏	人吉市、錦町、多良木町、湯前町、水上村、相良村、五木村、山江村、球磨村、あさぎり町
天草市 定住自立圏	天草市
唐津市 定住自立圏	唐津市、玄海町、(佐賀県) ※玄海町は定住自立圏外
五島市 定住自立圏	五島市
中津市 定住自立圏	中津市、宇佐市、豊後高田市、(大分県) ※県境を越える福岡県築上町、上毛町、豊前市は網形成計画の区域外としている。
日田市 定住自立圏	日田市
日向市 定住自立圏	日向市、門川町、美郷町、諸塚村、椎葉村、(宮崎県)
薩摩川内市	薩摩川内市
南さつま市	南さつま市
※赤字は、再編実施計画策定済みの自治体。	
連携中枢都市圏名(2圏域)	網形成計画作成自治体
下関市連携中枢都市圏	下関市
因幡・但馬麒麟のまち連携中枢都市圏	鳥取市、岩美町、若桜町、智頭町、八頭町、(鳥取県)※県境を越える兵庫県新温泉町は網形成計画の区域外としている。

# 地域公共交通網形成計画 策定状況

改正地域公共交通活性化再生法の施行(2014年11月)以降、2018年10月末までに、**433件**の地域公共交通網形成計画が策定され、**28件**の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣により認定

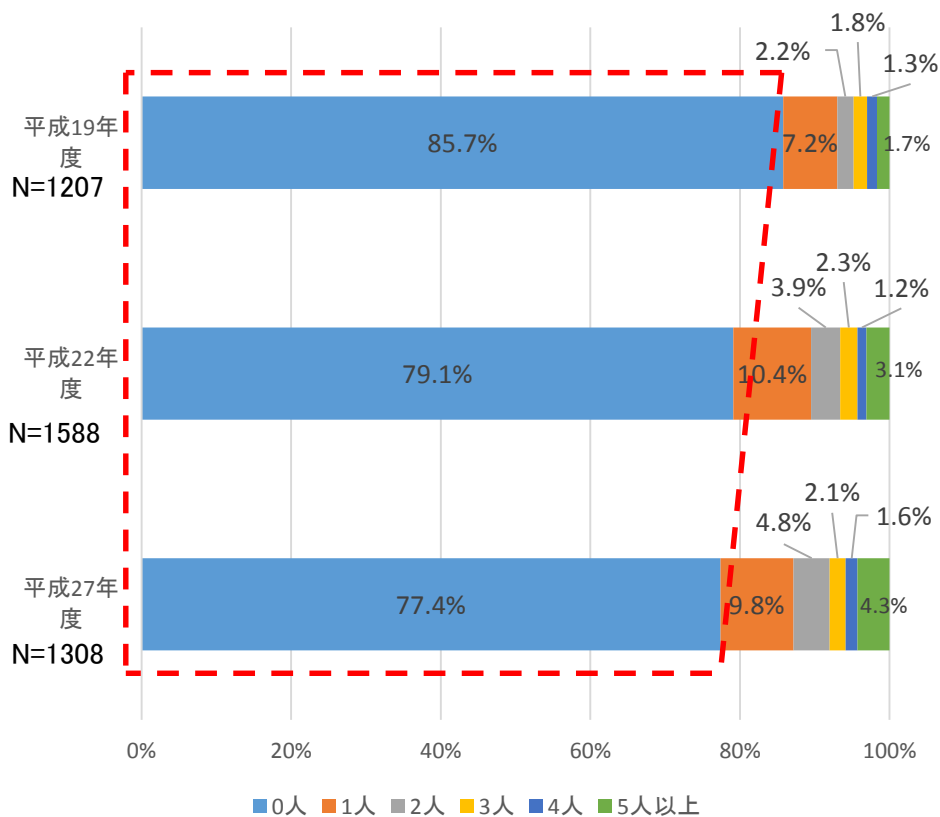
北海道	函館市 深川市 岩見沢市 千歳市 釧路市 美瑛市 帯広市 紋別市 江別市 北広島市 岩内町 白糠町 白老町 仁木町 安平町 斜里町 音更町 当別町 厚岸町 釧路町 せたな町	宮城県	大崎市 美郷市 石巻市 白石市 気仙沼市 東松島市 山元町 松島町 利府町 山形県 山形市 酒田市 鶴岡市 長井市・南陽市・川西町・白鷹町 新庄市 小国町	栃木県	真岡市 大田原市 鹿沼市 日光市 宇都宮市・芳賀町 佐野市 那須塩原市 那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町 塩谷町 益子町 那須町 茂木町 上三川町 市貝町 太田市 前橋市 熊谷市 春日部市 上尾市 越谷市 入間市 草加市 三郷市 飯能市 ときがわ町 小川町 鳩山町 吉見町 寄居町 川島町 東秩父村	群馬県	真岡市 大田原市 鹿沼市 日光市 宇都宮市・芳賀町 佐野市 那須塩原市 那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町 塩谷町 益子町 那須町 茂木町 上三川町 市貝町 太田市 前橋市 熊谷市 春日部市 上尾市 越谷市 入間市 草加市 三郷市 飯能市 ときがわ町 小川町 鳩山町 吉見町 寄居町 川島町 東秩父村	新潟県	柏崎市 佐渡市 上越市 魚沼市 阿賀野市 糸魚川市 新発田市 見附市 三条市 阿賀町 富山県 高岡市 黒部市 富山市 魚津市 小矢部市 高岡市・氷見市・砺波市・南砺市 (城端・氷見線沿線地域) 滑川市 石川県 七尾市 長野県 松本市・山形村 飯田市・松川町・高森町・阿南町・阿智村・平谷村・根羽村・下條村・売木村・天龍村・秦草村・喬木村・豊丘村・大鹿村 上田市 佐久市 小諸市 駒ヶ根市 長野市 箕輪町 信濃町 木曾町 中川村 高山村 大桑村	岐阜県	岐阜市 高山市 恵那市・中津川市 羽島市 美濃加茂市 土岐市 各務原市 関市 多治見市 飛騨市 海津市 山本町 大垣市・美名市・海津市・養老町・神戸町・揖斐川町・池田町 (養老線沿線地域) 郡上市 白川町・東白川村 下田市 伊豆市 御殿場市 静岡県 沼津市(戸田地区)・下田市・伊豆市・南伊豆市・松崎町・西伊豆町 湖西市 掛枝市 掛川市 静岡県・沼津市・熱海市・三島市・伊東市・伊豆の園市・函南町・東伊豆町・河津町 焼津市 牧之原市 三島市 裾野市 小山町 豊橋市 岡崎市 一宮市 豊川市 日進市 田原市 弥富市 清須市 長久手市 豊田町 蒲郡市 東海市 西尾市 新城市 豊明市 小牧市 半田市 安城市 東郷町 豊山町 武豊町 南知多町 東浦町 飛島村 設楽町・東栄町・豊根村	三重県	津市 四日市市 伊勢市 松阪市 伊賀市 名張市 尾鷲市 鳥羽市 亀山市 紀北町 和歌山県 橋本市 京都府 木津川市 福知山市 京都府・綾部市・南丹市・京丹波町 (JR山陰本線沿線) 京都府・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線) 京都府・兵庫県・福知山市・舞鶴市・宮津市・京丹後市・伊根町・与野野町・豊岡市 (北ノノ鉄道沿線地域) 兵庫県 豊岡市 姫路市 神戸市 加古川市 加東市 たつの市 小野市 三木市・小野市・神戸市 洲本市・淡路市・南あわじ市 福崎町 淡路県 彦根市・愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町 甲賀市 長浜市 河内長野市 岸和田市 貝塚市 奈良県 奈良県下全39市町村 宇陀市 玉條市 広陵町 鳥取県 鳥取市・米子市・境港市・日吉津村・大山町・南部町・伯耆町・日南町・日野町・江府町 鳥取市・鳥取市・岩美町・若桜町・智頭町・八頭町 鳥取市・倉吉市・琴浦町・北栄町・湯梨浜町・三朝町	島根県	島根県・松江市・出雲市 (一畑電車沿線地域) 江津市 松江市 大田市 島根県・江津市・川本町・美郷町・邑南町・広島県・三次市・安芸高田市 (三江線沿線地域) 岡山県 井原市 瀬戸内市 高梁市 瀬戸内市 玉野市 倉敷市 津山市 真庭市 久米南町 吉備中央町 和気町 安芸高田市 北広島町 坂町 大崎上島町 安芸太田町 神石高原町 山口県 宇部市 周南市 光市 長門市 美祿市 山陽小野田市 下松市 下関市 防府市 山口市 岩国市 香川県 高松市 小豆島町・土庄町 愛媛県 愛媛県 東温市 西予市 大洲市 新居浜市 愛南町 鬼北町	高知県	高知市 宿毛市 田野町 佐川町 津野町 阿波市 つるぎ町 福岡県 福岡市 北九州市 久留米市 中間市 筑紫野市 行橋市 朝倉市 豊前市 糸島市 嘉麻市 宗像市 柳川市 八女市 みやま市 大牟田市 直方市 岡垣町 久山町 那珂川町 芦屋町 遠賀町 佐賀県 佐賀県 佐賀県・唐津市・玄海町 伊万里市 宇佐市 鹿島市 小城市 吉野ヶ里町 太良町 佐世保市 五島市 対馬市 大村市 松浦市 長崎県・諫早市・雲仙市・島原市・南島原市 壱岐市 新上五島町	熊本県	熊本市・嘉島町 八代市 水俣市 合志市 人吉市 荒尾市 上天草市 天草市 大津町 美里町 和水町 水上村 人吉市・錦町・多良木町・津前町・水上村・相良村・五木村・山江村・球磨村あさぎり町 熊本県・南阿蘇村・高森町 大分県 大分県・中津市・宇佐市・豊後高田市 大分県・竹田市・豊後大野市・臼杵市 大分県・佐伯市・津久見市 大分県・大分市・別府市・由布市 別府市 大分市 杵築市 中津市 臼杵市 豊後大野市 竹田市 宇佐市 日田市 由布市 九重町 宮崎県 宮崎県・日向市・門川町・美郷町・諸塚村・椎葉村 えびの市 都城市 小林市 門川町 薩摩川内市 鹿屋市 日直市 南さつま市 鹿兒島市 霧島市 奄美市 和泊町・知名町 さつま町 南城市 沖繩県 沖縄市
-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	---	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	---

再編実施計画について、  
 ・既に認定を受けた団体：赤  
 ・策定意向のある団体：黄

# 【第1回資料再掲】市町村における地域公共交通の組織体制の現状

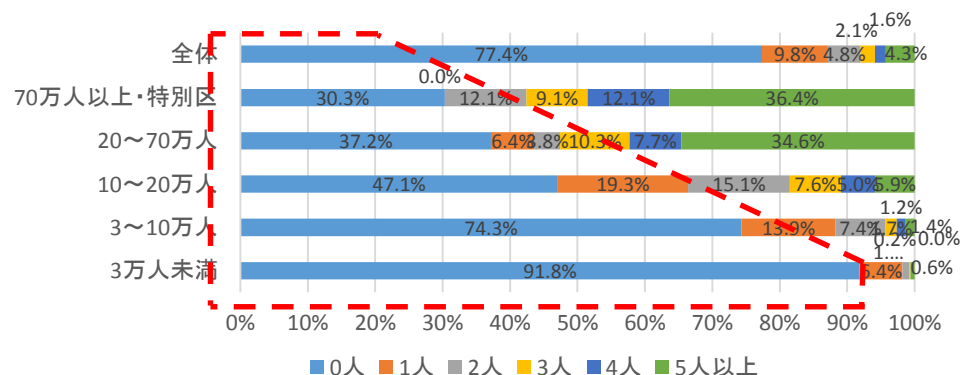
- 地域公共交通等の専任担当者が不在の市町村は約8割で、依然として人材不足が課題。特に、人口が少ない自治体ほど専任担当者数が少ない傾向にある。
- 兼任担当者の主な業務内容は、「総務・企画・行政」が最も多い(約1/3)。

### 地域公共交通専任担当者数の割合の推移



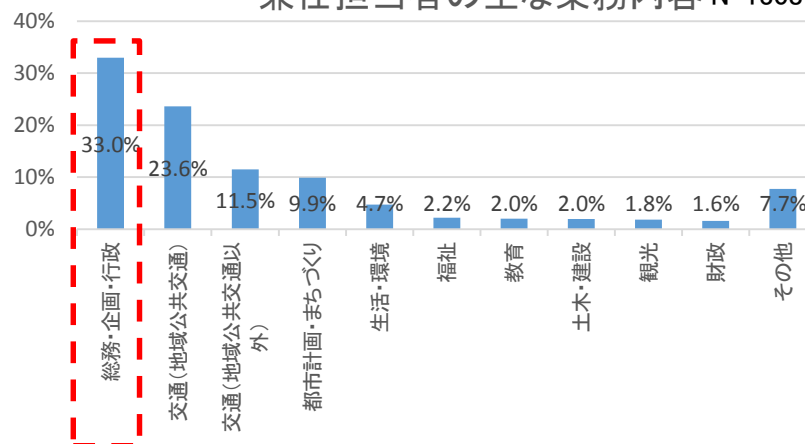
### 人口区分別の地域公共交通専任担当者数の割合

合 N=1308



### 兼任担当者の主な業務内容

N=1308



出典：国土交通省「平成28年度 地域公共交通に関する全国的な現況把握のための調査」より抜粋

## 国・自治体等公的主体からの観点：

- 地域最適・効果的な交通ネットワークを実現する計画制度のあり方
  - ◆ 広域交通圏の観点、都道府県・市町村協働検討体制の確立
  - ◆ **計画の実効性確保のための事業制度のあり方**
- 地域（自治体、民間事業者）の創意工夫・取組み・努力に柔軟に対応できる制度のあり方
  - ◆ 都市・地方の活性化を促すネットワーク構築

# 計画の実効性確保のための事業制度のあり方

## 現状・課題

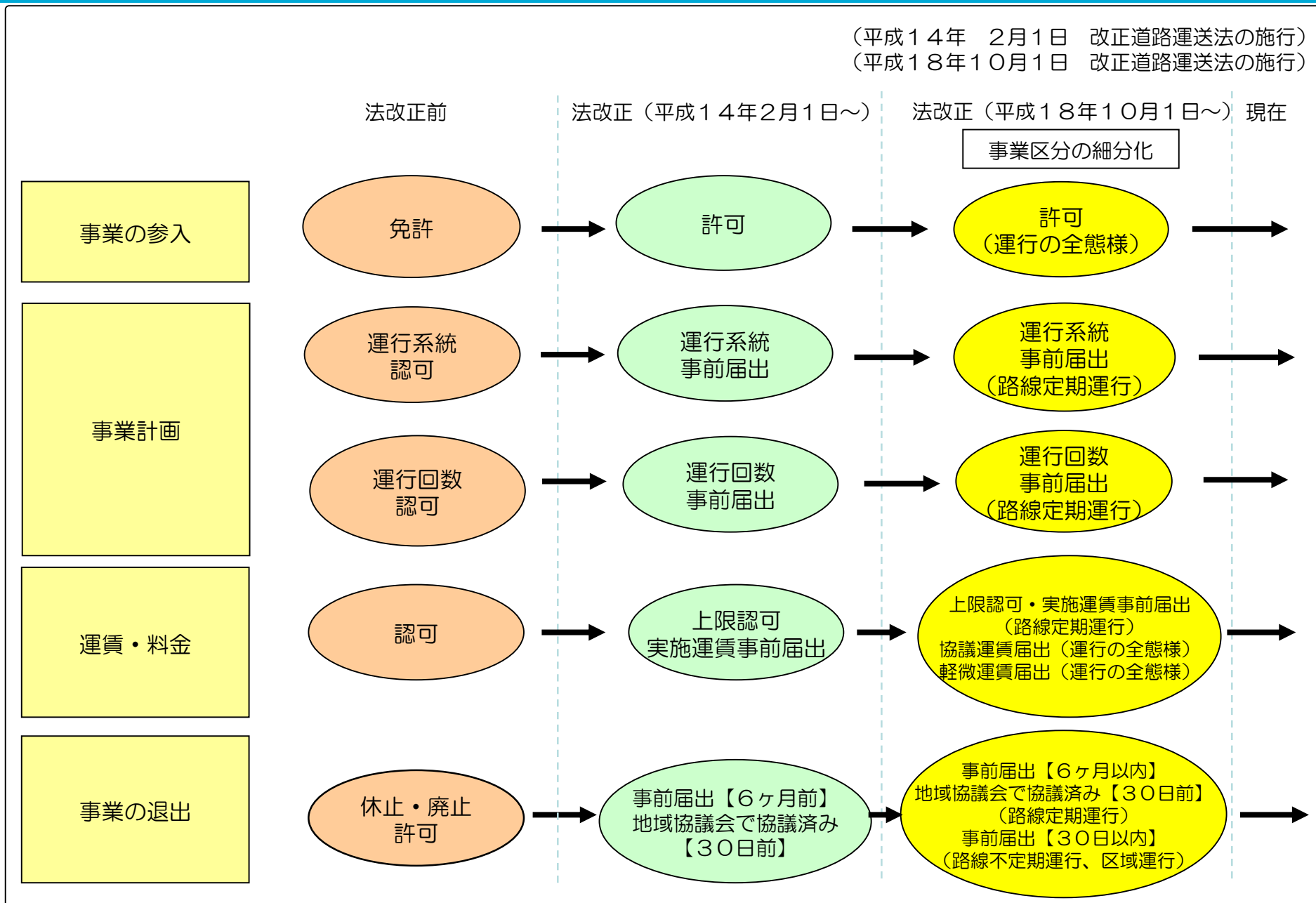
- ◆ 地方部におけるサービス供給の維持や地域の利用者利便向上のための複数の事業者間の協調した取組が必要な地域において、現行の事業制度・計画制度では十分な法的担保を得られない場合がある。
- ◆ 人手不足や燃料費高騰といったコスト増要因に対し、現行の制度では充分に対応できないのではないか。
- ◆ 支援制度と計画制度の連携が図られていない(計画が別建てになっている)



## 検討の方向性

- ✓ 中心市街地と郊外部を、ひとつのネットワークとして捉え、利用者利便の向上に向けて地域合意に基づく供給の最適化や事業者間連携を図る計画制度と独禁法の競争促進規制について、整合性をとる必要があるのではないか。
- ✓ 新たな計画制度として、道路運送法等各事業法の適用も含めて地域の合意内容を担保する新たな仕組みを導入することが必要ではないか。
- ✓ また、こうした仕組みの実効性をさらに上げるため、支援制度と計画制度の一体的な運用を可能にすべきではないか。

# 乗合バス事業に関する事業規制の推移



# タクシー事業に関する事業規制の推移

(特措法・特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法)

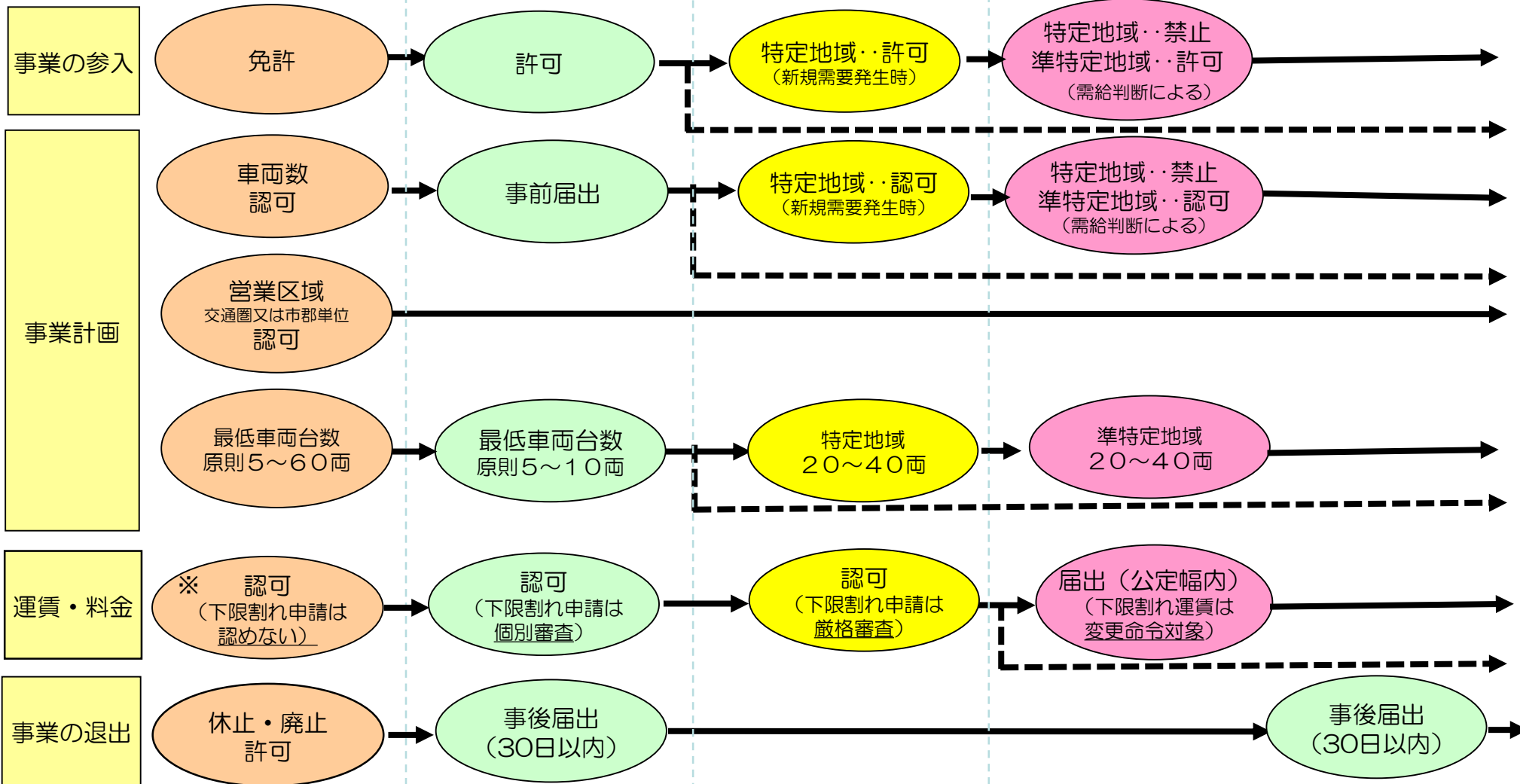
道路運送法  
規制緩和前  
(平成14年以前)

規制緩和後  
(平成14年2月～)

特措法施行  
(平成21年10月～)

改正特措法(議員立法)施行  
(平成26年1月～)

現行



注1：※平成9年度より幅運賃制度を導入。一部料金については届出制。

注2：---➡ は特措法の適用地域外



## 地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

### 基本方針（国土交通大臣・総務大臣が策定）

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

＜目標＞  
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

### 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（都道府県・市町村）・交通事業者・道路管理者・利用者・学識者等から構成）
- まちづくりと連携しつつ、地域最適な交通ネットワークを検討



### 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  
（廃止届出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・重点的な支援により計画の実現を後押し

## 【参加要請応諾義務、協議結果の尊重義務(法 § 6④⑤)】

関係する公共交通事業者等、道路管理者・港湾管理者、地域公共交通網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者については、正当な理由がある場合を除き、**網形成計画の作成・実施に関する協議に応じなければならない。**  
また、構成員全員に協議会における**協議結果の尊重義務が課される。**  
(ともに、違反した場合の罰則なし)

## 【計画への関係者同意(法 § 27の2③)】

地方公共団体は、地域公共交通再編実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、計画区域内に路線等の一部又は全部が存する特定旅客運送事業者等(乗合交通事業者と既存乗合路線からの転換を受け持つその他の者)の全ての同意を得なければならない。

## 【計画を阻害する行為の禁止(法 § 27の6④⑤⑥⑦)】

地域公共交通再編実施計画の維持が困難となり、かつ、**公衆の利便が著しく阻害されるおそれがある場合には、**

- ①計画区域内での一般乗合旅客自動車運送事業の**許認可が制限**される。
- ②計画区域内での一般乗合旅客自動車運送事業の**実施方法の変更**を命じることができる。  
(※一般乗合旅客自動車運送事業のみ)
- ③②による命令に違反した場合は、**輸送施設の使用停止命令**若しくは**事業の停止命令**(六月以内)又は一般旅客自動車運送事業の**許可取消**ができる。(※違反した場合罰則あり)
- ④③に関連して、**自動車検査証の返納**又は自動車登録番号標及びその封印を取り外した上、その**自動車登録番号標について国土交通大臣の領置を受けるべきことを命ずる**ことができる。(※違反した場合罰則あり)

## 【国土交通大臣による勧告・命令(法 § 28)】

地方公共団体は、網計画に定められた軌道運送高度化事業等(※)を実施すべき者に対し、その実施を**要請**

地方公共団体は、認定事業等について、当該事業を実施すべき者が当該要請に応じない旨を国土交通大臣に**通知**

国土交通大臣は、当該要請を受けた者に対し、当該事業を実施すべきことを**勧告**

国土交通大臣は、勧告を受けた者に対し、事業実施を**命令**  
(※違反した場合罰則あり)

(※)軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業、海上運送高度化事業、鉄道事業再構築事業又は地域公共交通再編事業をいう。

# 計画制度と支援制度の現状

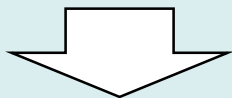
- 現行の支援制度(地域公共交通確保維持改善事業)は、地域公共交通活性化再生法に基づく計画(網形成計画、再編実施計画等)とは別途計画を策定し、これに基づいて実施される事業を支援することとしている。
- 網形成計画等の策定・推進への支援を行うとともに、再編実施計画に基づく事業への支援内容を充実させている。一方で、支援にあたって網形成計画等の策定を補助要件として求めておらず、法定計画と支援制度は直接的に結びついていない。

## 計画制度

(地域公共交通活性化再生法)

### 地域公共交通網形成計画

地方公共団体が関係者と協議会を開催し、地域公共交通に関するマスタープランとして策定



### 地域公共交通再編実施計画

地域公共交通網形成計画に基づき、地域公共交通の再編のための具体的な取組を記載 等

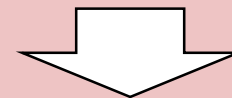
## 支援制度

(地域公共交通確保維持改善事業)

○ 計画の策定や推進を支援

### 生活交通確保維持改善計画

地方公共団体が関係者と協議会を開催し、地域の特性・実情に応じた最適の移動手段の提供等を図るための取組を記載



- 幹線バス、デマンドタクシー等、離島航路・航空路の運行(運航)等を支援
- 地域公共交通のバリアフリー化や地域鉄道の安全性向上を支援

※国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づく事業を実施する際には、まちづくり支援とも連携し、支援内容を充実



# 競争政策に関する最近の動き(公共交通関係)

- ▶ 乗合バス等の地域公共交通については、①事業者の強化・生産性向上等の観点からの経営統合②利便性向上等の観点からの路線再編やサービス調整、が独占禁止法上の企業結合規制やカルテルに当たると公取から指摘されるおそれがあることから取組が萎縮している。
- ▶ このような状況を踏まえ、未来投資会議において、地方銀行の再編とあわせ、競争政策の見直しに向けた議論が開始された。

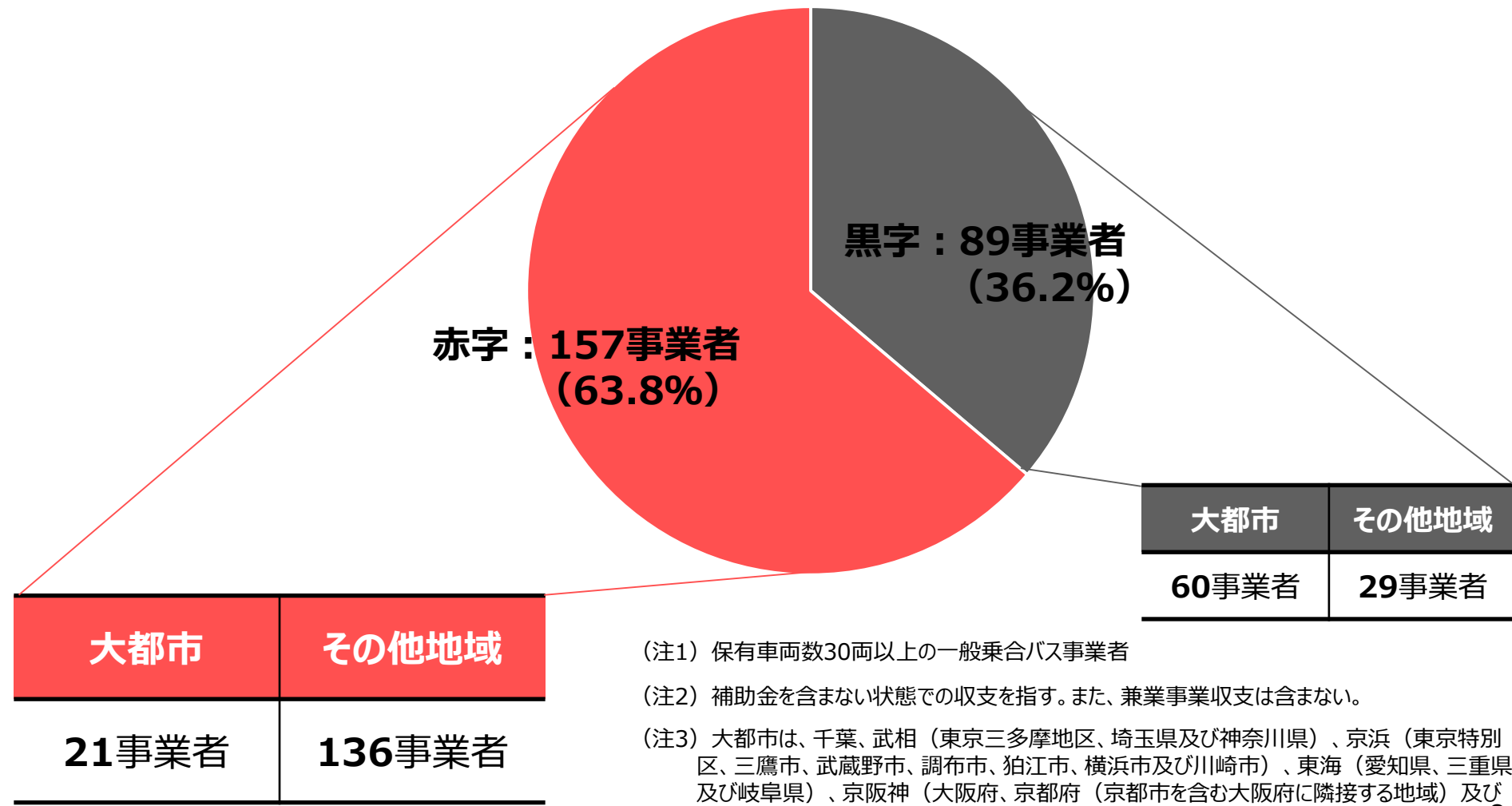
平成30年11月6日 第21回未来投資会議

地方銀行や乗合バス等に対する独占禁止法の適用のあり方について議論  
(日本経済再生事務局作成の論点メモより抜粋)

- 地方銀行や地域公共交通としての乗合バス等は、破綻すれば地域に甚大な影響を与える可能性が高く、かつ、同一地域の他の企業や地域経済の生産性向上に大きな影響があるセクターであるが、このような地方基盤企業については、①地域経済の維持発展②地域のインフラ維持③合併等の競争政策上の弊害防止、をバランス良く勘案し、経営統合の判断を行っていくべき
- 乗合バス等については地域の利用者にとって利便性の高いサービスであり、複数事業者間で地域住民のためにサービス内容の調整を図ることがカルテルと指摘されることのないよう、独占禁止法の適用の考え方を整理する必要があるのではないか

# 地方基盤企業：乗合バス① 事業者の収支状況（2016年度）

○ 乗合バス（一般乗合旅客自動車運送事業）の事業者の3分の2が赤字。  
○ 特に、地方における一般乗合バス事業者の収支の悪化が顕著。地方に乗合バスを維持するには、再編が必要。



(注1) 保有車両数30両以上の一般乗合バス事業者  
(注2) 補助金を含まない状態での収支を指す。また、兼業事業収支は含まない。  
(注3) 大都市は、千葉、武相（東京三多摩地区、埼玉県及び神奈川県）、京浜（東京特別区、三鷹市、武蔵野市、調布市、狛江市、横浜市及び川崎市）、東海（愛知県、三重県及び岐阜県）、京阪神（大阪府、京都府（京都市を含む大阪府に隣接する地域）及び兵庫県（神戸市及び明石市を含む大阪府に隣接する地域）

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

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

## 検討内容と公取委地方事務所への相談・指摘内容

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

- 26年頃 26年の地域公共交通活性化再生法改正（※1）を受け、検討再開。  
（※1）自治体主導の地域交通再編のための計画（再編実施計画）等の制度創設。  
（ただし、独禁法との関係から事業者間の直接協議は抑制）
- 29年夏～30年 再編実施計画の策定に当たっては、従前の公取からの指摘を踏まえ、広島市主体で協議し、当初検討事項のうち**一部のみ**を実施（※2）。（H30年3月末に計画認定、5月運行開始）  
（※2）中心部の市内バス路線を再編したが、運賃プール等は未導入。  
また、**事業者が直接協議できないスキームのため**、広島市主体の**調整に時間・手数を要した**。

## 第21回未来投資会議における総理からの総括コメント

- 地方銀行や乗合バス等は、地域住民に不可欠なサービスを提供しており、サービスの維持は国民的課題
- 地方銀行や乗合バス等が経営統合等を検討する場合に、それを可能とする制度を作るか、または予測可能性をもって判断できるように、透明なルールを整備することを検討したい。
- 専門家を含めてしっかりと検討を行い、本会議に報告いただき、結論を来年夏までに決定する実行計画に盛り込んでいく。



- 専門家による地方施策協議会を未来投資会議の下に設置し、検討。
- 来年夏に結論を閣議決定予定。

## 【地方施策協議会の委員】

荒木 泰臣 全国町村会長（熊本県嘉島町長）  
 上田 清司 全国知事会会長（埼玉県知事）  
 大橋 弘 東京大学大学院経済学研究科教授  
 川合 弘造 西村あさひ法律事務所弁護士  
 曾我 孝之 中屋商事株式会社代表取締役社長

武田 邦宣 大阪大学大学院法学研究科教授  
 立谷 秀清 全国市長会長（福島県相馬市長）  
 中西 宏明 日本経済団体連合会長  
 増田 寛也 東京大学公共政策大学院客員教授

※上記委員に加え、必要に応じ、未来投資会議の構成員が議論に参加。23

- 調査した地域公共交通網形成計画策定地域(375地域)において、複数事業者が存在する地域は226地域。
- 関係者間での合意が形成されているにもかかわらず、計画区域内に複数事業者間の存在する地域では利用者利便向上施策の実施がなかなか進まない状況にある。

## ○計画策定地域における公共交通事業者の状況

調査対象件数(H30.10末時点)	375
うち計画区域内の事業者が単独の地域	149(39.7%)
うち計画区域内の事業者が複数の地域	226(60.3%)

(注) 網形成計画策定地域は433地域。残り58地域については現在調査中。

## ○区域内に複数事業者が存在する地域公共交通網形成計画に盛り込まれた利用者利便向上施策の実現状況

網形成計画記載事業の実施状況	実現率	実現済／計画記載
路線再編(例:ハブ&スポーク化、重複路線整理)	45%	65／144(45%)
ダイヤ調整(例:競合路線における等間隔運行)	52%	72／137(52%)
共通定期券(例:一定区域内における複数事業者の定期券共通化)	53%	9／19(53%)
ゾーン運賃(例:一定区域内における統一運賃)	29%	7／24(29%)
運賃プール(複数事業者間での収益の再配分)	0%	0／2(0%)



## 国・自治体等公的主体からの観点：

- 地域最適・効果的な交通ネットワークを実現する計画制度のあり方
  - ◆ 広域交通圏の観点、都道府県・市町村協働検討体制の確立
  - ◆ 計画の実効性確保のための事業制度のあり方
- 地域（自治体、民間事業者）の創意工夫・取組み・努力に柔軟に対応できる制度のあり方
  - ◆ 都市・地方の活性化を促すネットワーク構築

## 現状・課題

再編実施計画は、

- ◆ ダウンサイジング等、効率性に重点が置かれる傾向にある。
- ◆ 地域の状況の変化に適切に対応できる機動的な計画制度になっていない。  
Ex. 再編事業実施計画の硬直的な要件の例
  - ・ 相応のネットワークの再編であること
  - ・ 無関係な事業者を調整に加える必要がある関係者全員同意の要件
- ◆ 運賃制度や他の会議体など、モード毎の事業法とモード横断を含む計画制度が整合していない。
- ◆ 地域交通に関するデータが十分に整理されておらず、計画策定に活用されていない。策定された計画の実効性について適切にチェックできない。改善する契機がない。



## 検討の方向性

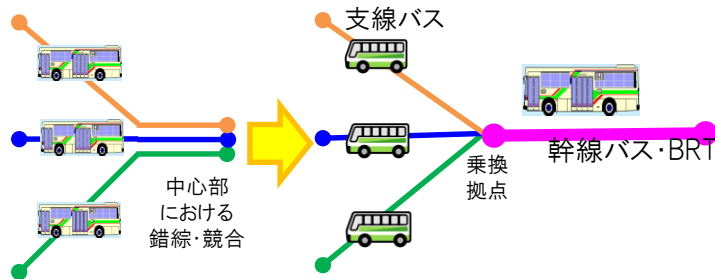
- ✓ 再編実施計画の要件等を見直し、地域の実情に応じた調整、取組を促進しやすく、事業法とも連携した制度とすべきではないか。
- ✓ 自治体等の負担を軽くし、かつ、定量的な評価も含めたPDCAを回すため、国、自治体、事業者の間で、より効果的なデータ収集・整理・分析を図る仕組みを構築すべきではないか。

## 地域公共交通再編事業

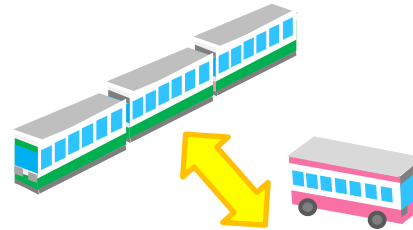
<定義> (法§2、施行規則§9の2)

- ▶ 地域公共交通を再編するための事業であって、
- ▶ 地方公共団体の支援を受けつつ、
- ▶ (….) 国土交通省令で定めるものを行う事業をいう。

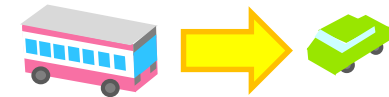
**第1号**  
特定旅客運送事業に係る  
路線・運行系統・航路又は  
営業区域の編成の変更



**第2号**  
他の種類の  
旅客運送事業への転換



**第3号**  
自家用有償旅客運送に  
よる代替



**第4号** 第1号～第3号の再編事業と併せて行う

異なる公共交通事業者等  
の間の乗継ぎ円滑化のための  
運行計画の改善

共通乗車船券  
の発行

乗継割引運賃の設定、交通結節施設における乗降場の改善、  
旅客の乗継ぎに関する分かりやすい情報提供、  
ICカードの導入 等

- 地域公共交通再編事業の実施においては、公共交通網の持続可能性を確保するため、**利便性及び効率性の向上双方のバランスをとること**としてきた。
- 「持続可能」は活性化再生法上求められるものだが、「**利便性及び効率性の双方の向上**」は基本方針(告示)に**よってのみ規定**されている。

### 基本方針 三.1.(7) 地域公共交通再編事業に関する留意事項

・地域公共交通再編事業については、地域全体の公共交通をネットワークとして総合的に捉え、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、公共交通の利便性及び効率性の向上を双方のバランスを取りつつ図ることで公共交通網の持続可能性を向上させることを念頭に置いて、実施することとする。

#### 網形成計画及び再編実施計画作成のための手引きで例示される利便性・効率性の定量的指標

##### ■ 利便性の維持・向上の観点

- ・路線数の増加(又は人口カバー率の増加)
- ・運賃の値下げ、統一、わかりやすさの向上
- ・情報提供等の充実(バスロケの導入の実施等)
- ・実効性ある共通乗車券、乗継割引運賃の導入
- ・待合環境の改善
- ・運行回数、運行日、運行時間帯の増加
- ・定時制の確保・速達性の向上
- ・ダイヤの平準化、わかりやすさの向上
- ・ICカードの導入










##### ■ 効率性の維持・向上の観点

- ・総運行経費
- ・赤字総額
- ・極端に需要が少ない区間の廃止・分割・運行方法の見直し
- ・ダイヤの平準化による総運行回数の削減
- ・有償運送化、運賃値上げ



特に、再編実施計画の「効率性」については、運用上の原則的な内部基準として、計画対象のネットワーク(現状維持の路線も含む)の想定収支(運送収入と運送経費の差額)が向上することをもって判断している。



## 特定旅客運送事業者

鉄道	鉄道事業者	 
軌道	軌道経営者	 
自動車	一般乗合旅客自動車運送事業者	  
船舶	一般旅客定期航路事業者	  
	人の運送をする貨物定期航路事業者	
	人の運送をする不定期航路事業者	

再編実施計画に記載がなくとも同意要件の対象となる者



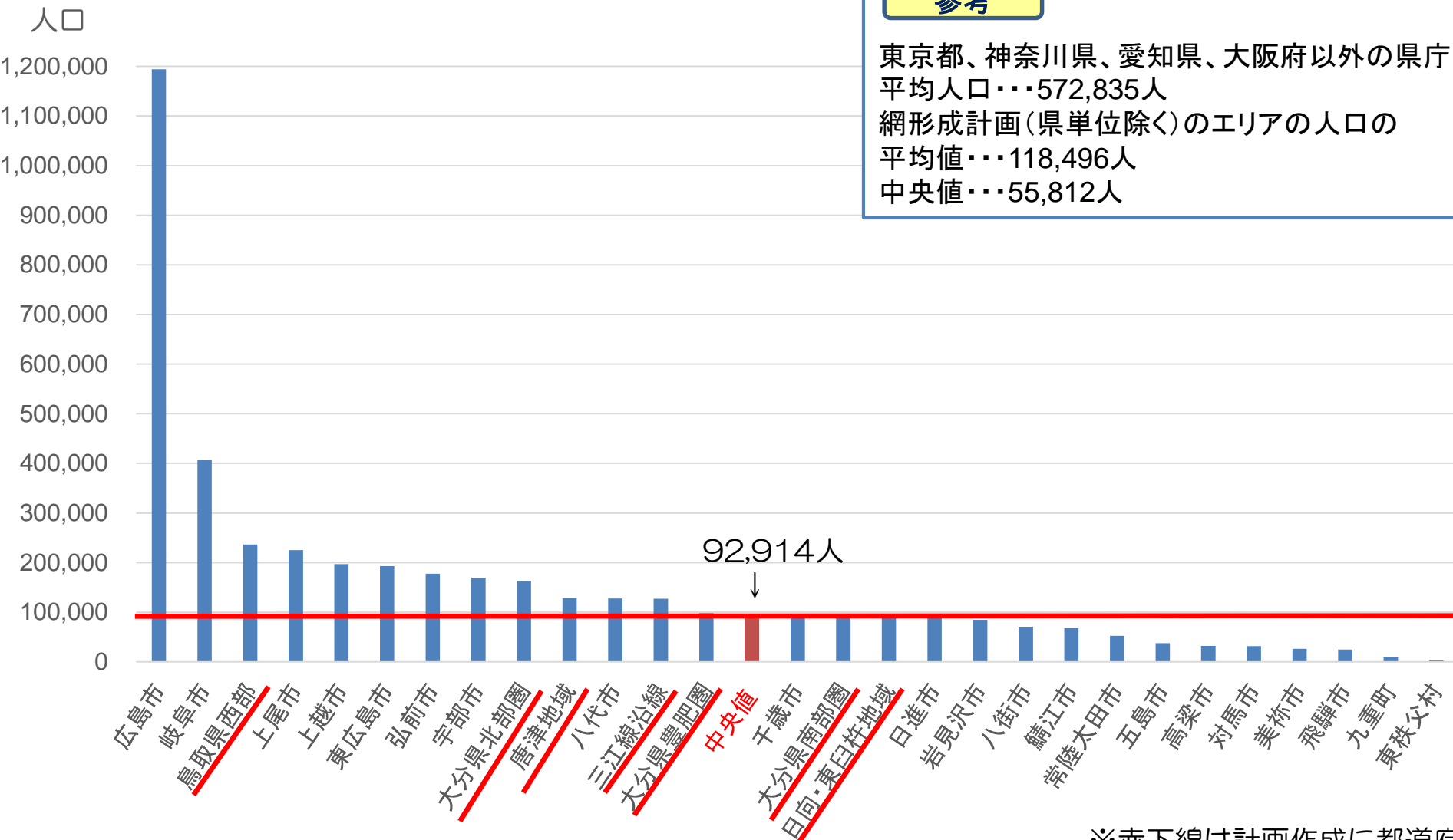
## 特定旅客運送事業者に代わって旅客運送事業を営もうとする者等

旅客運送事業を営もうとする者 (特定旅客運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者)	 
自家用有償旅客運送を行おうとする者 (NPO法人等)	

再編実施計画に具体的な記載があることで同意要件の対象となる者

# 人口規模別に見た再編実施計画

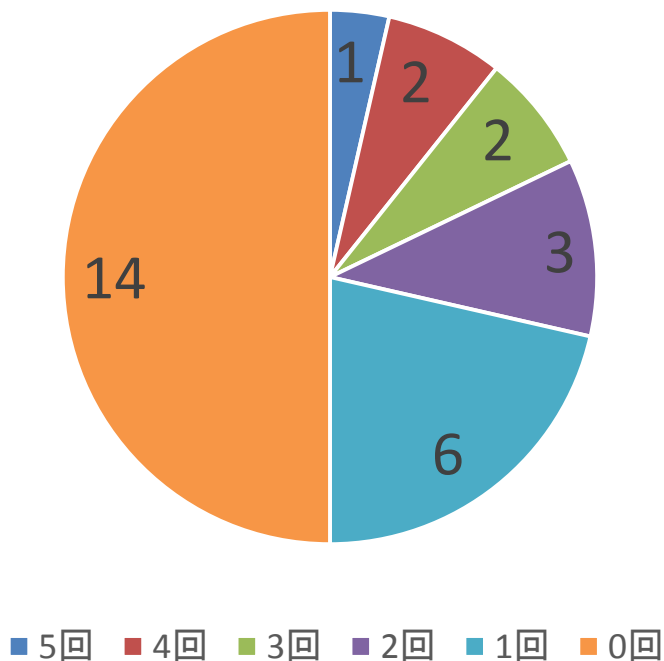
- 10万人前後のエリアで再編が必要とされるか、又は進んでいる。
- 県庁所在地レベルのエリアでは、調整に時間を要し、再編に至っていないのではないかと考えられる。



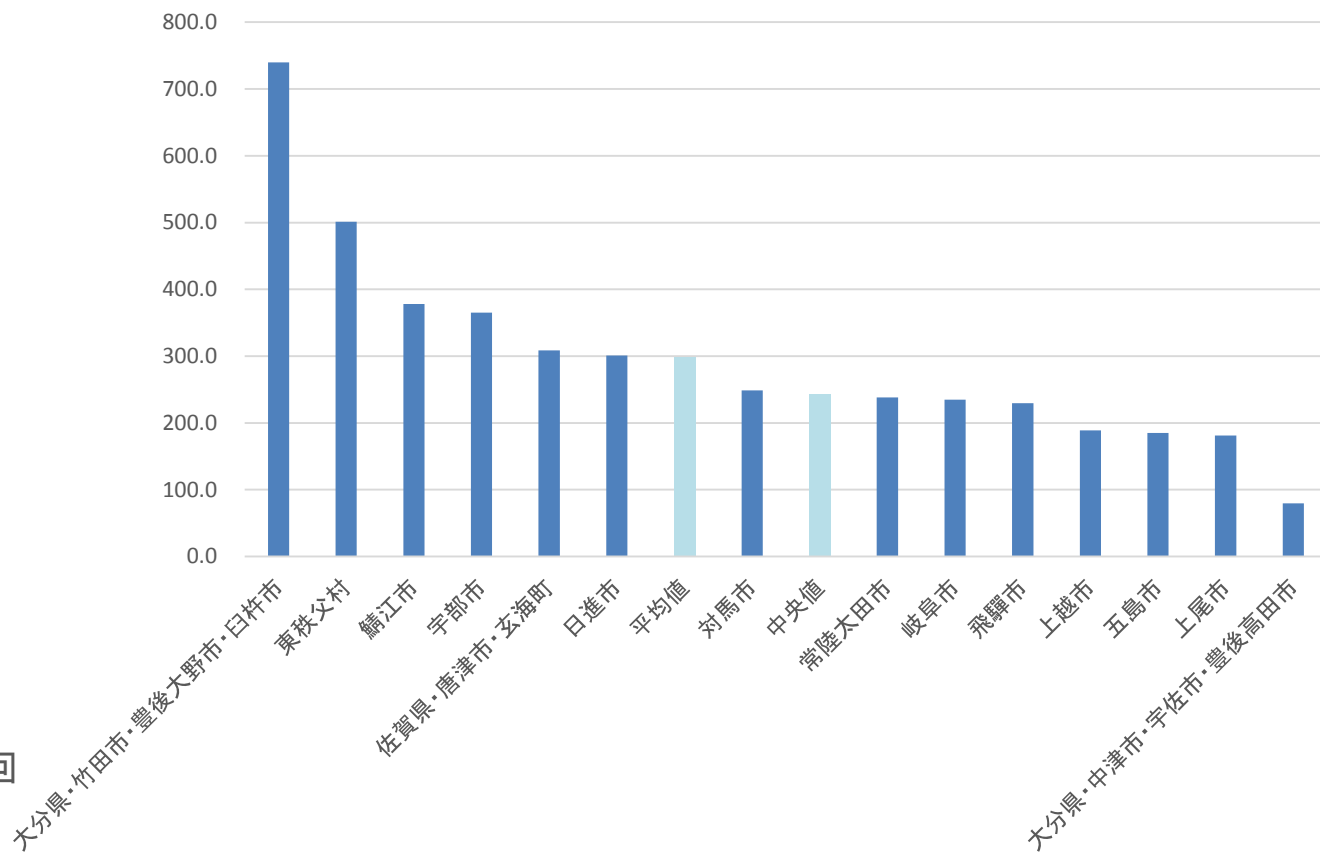
# 短期間に必要な再編実施計画の変更認定

- 原則、変更しないものとされている地域公共交通再編実施計画についても、既に多数の計画が変更認定を必要としている。
- 認定から次の変更までのスパンは、計画変更認定を受けたものに限ると約200～300日。
- 地域交通事業においては、通常、半年から1年に1度程度のダイヤ・ルートの見直しは必要との現場の声にほぼ合致する。

再編実施計画の変更認定回数別  
計画数



再編実施計画認定から次の認定までの平均日数



※平成30年10月末までの認定実績に基づき、公共交通政策部作成

	法定協議会	地域協議会	地域公共交通会議	運営協議会
根拠法令等	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（第6条）	道路運送法施行規則（第15条の4第2号）	道路運送法施行規則（第9条の2）	道路運送法施行規則（第51条の7）
主宰者	地方公共団体 （市町村（複数可）又は都道府県）	都道府県	地方公共団体 （市町村（複数可）又は都道府県）	地方公共団体 （市町村（複数可）又は都道府県）
目的	・地域公共交通網形成計画の策定及び実施に関し必要な協議	・地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するための枠組みづくりその他の生活交通について審議 ・具体的な路線に係る生活交通の確保に関する計画の策定	・地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進に関する協議 ・地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他これらに関し必要となる事項の協議 ・地域の交通計画を策定（任意）	・地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために必要な公共交通空白地有償運送及び福祉有償運送に関する協議 ・公共交通空白地有償運送及び福祉有償運送の必要性、旅客から収受する対価その他の自家用有償旅客運送を実施するに当たり必要となる事項の協議
対象となる交通モード	多様な交通モード	バス（乗合タクシーを含む） ※路線定期運行のみ	バス（乗合タクシーを含む）、自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送）	自家用有償旅客運送（NPO等による公共交通空白地有償運送及び福祉有償運送）
構成員	・地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体 ・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網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者 ・関係する公安委員会及び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	・地域協議会を主宰する都道府県知事又はその指名する職員 ・関係市町村及び関係地方運輸局長又はその指名する職員 ・関係する一般旅客自動車運送事業者	・地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長 ・一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体 ・住民又は旅客 ・地方運輸局長 ・一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体  【必要に応じて次に掲げる者を構成員として加えることができる】 ・路線を定めて行う一般乗合旅客自動車運送事業又は市町村運営有償運送について協議を行う場合には、道路管理者及び都道府県警察 ・学識経験を有する者その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者	・運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長 ・一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体 ・住民又は旅客 ・地方運輸局長 ・一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体 ・運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事の管轄する区域内において現に公共交通空白地有償運送又は福祉有償運送を行っている特定非営利活動法人等  【必要に応じて以下を構成員として加えることができる】 ・学識経験を有する者その他の運営協議会の運営上必要と認められる者



# 自治体が保有できる情報について

- 事業者全体の収支状況・内訳、路線ごとの旅客運輸収入、輸送人員、輸送人キロについては、法令上、国に対しての報告義務があるため、国が情報を保有しており、一部はHPなどで公開していることから、自治体も入手可能。

## 【鉄道】

国が保有	事業者全体の収支状況・内訳
	路線ごとの旅客運輸収入(通勤・通学・定期外)
	輸送人員、輸送人キロ(通勤・通学・定期外)
上記のうち 電子化対応しているもの	上記の全情報 (※法定報告書を紙媒体で提出している事業者も存在。一方、上記の情報の管理はすべて電子媒体で行っている。)

## 【バス】

国が保有	事業者全体の収支状況・内訳
	運行系統別の運送収入
	運行系統別の輸送人員(定期・定期外)、運行系統別の輸送人キロ
上記のうち 電子化対応しているもの	上記の全情報(※依然として紙媒体で提出している事業者も存在。)