資料５－２

都市部及び地方部における地域交通の現状

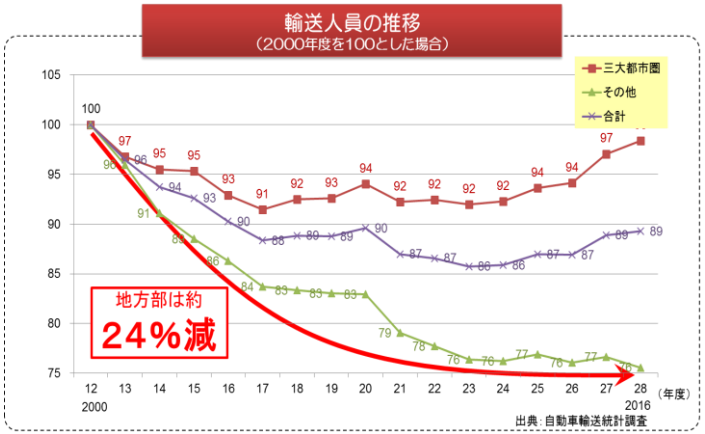
国土交通省
総合政策局公共交通政策部
平成31年4月22日

地方部の公共交通分野の課題

国土交通省

- 地域公共交通の輸送人員は軒並み大幅な下落傾向にあり、全国の6割の事業者が赤字。
- 特に地方部のバス事業の収支率は、低い水準。また、低賃金、長時間労働などにより、自動車運転者を志望する人が減り、人手不足が深刻化。

バスの輸送人員の減少

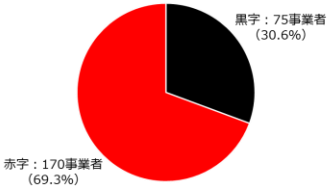


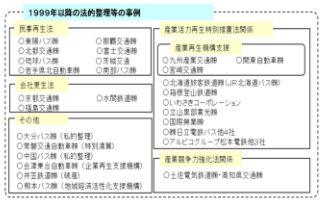
バス事業者の赤字割合

全国のバス事業者が３分の２が赤字

2017年度	事業者数		
大都市・その他地域の別	黒字	赤字	計
大都市部	51	29	80
その他地域	24	141	165
計	75	170	245

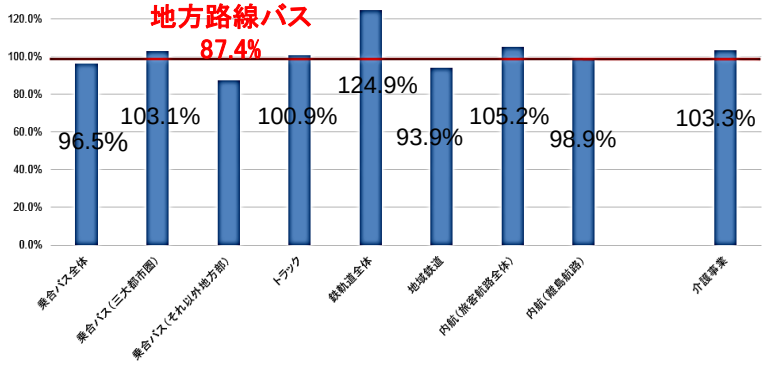
乗合バス事業者の収支状況（2017年度）



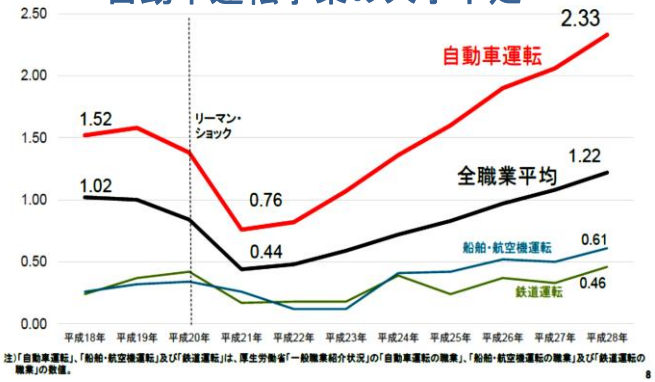


（自動車局発表資料より）

他産業に比べ低い事業収支率（H28、補助前）



自動車運転事業の人手不足

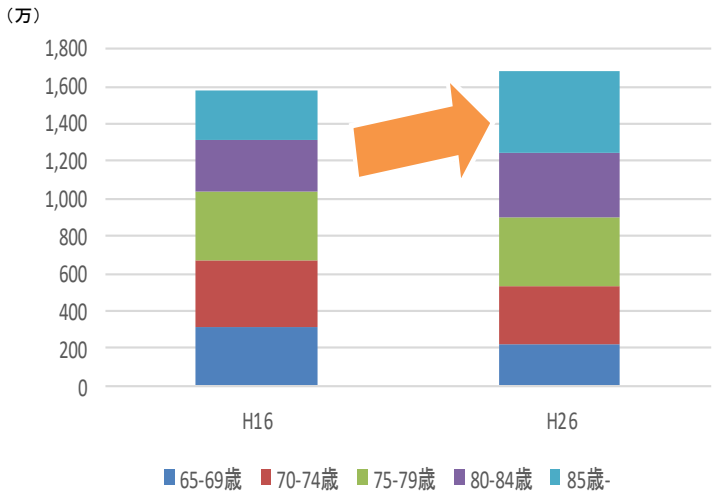


高齢者が不安を覚える地域の交通の行く末

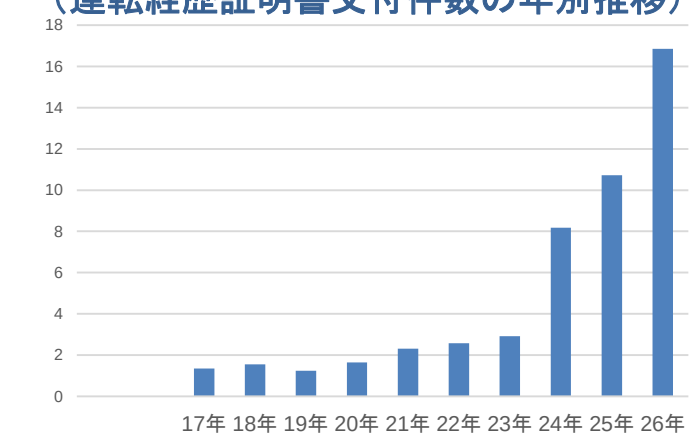
国土交通省

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

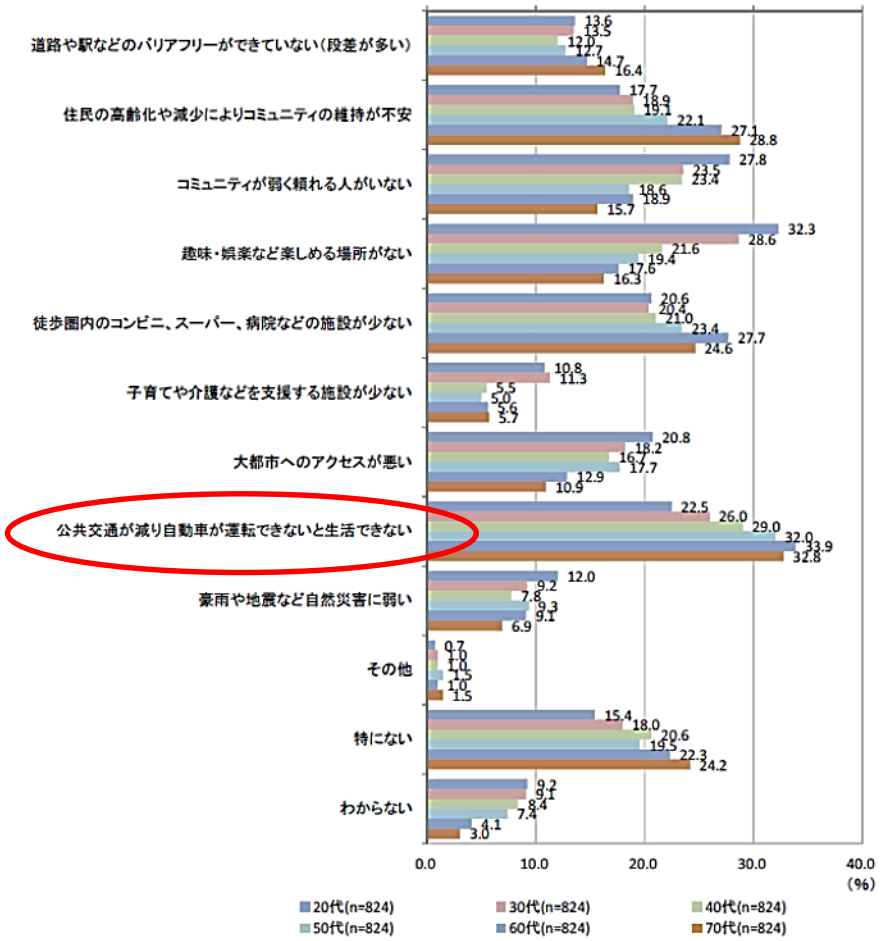
高齢者の免許非保有者数は10年で100万人増



免許返納は年々増加（運転経歴証明書交付件数の年別推移）



現居住地に対する将来の不安は、公共交通の減



※国土交通省国民意識調査（平成30年度国土交通白書用）

MaaS（マース）（Mobility as a Service）の出現

国土交通省

2014年、ヘルシンキ市において域内の自家用車を2025年までにゼロにするロードマップが示された。
⇒2016年、様々な公共交通を一括で検索・予約・決済できるアプリ「Whim」がスタート

スマートフォンアプリ「Whim」（フィンランドMaaS Global社）

※未来投資会議 構造改革徹底推進会合　地域経済・インフラ会合（平成30年4月17日）
計量計画研究所　牧村氏発表資料より抜粋

効果

- 公共交通機関の利用シェアの増加（ヘルシンキでのWhimユーザー：48%→74%）
- 都市部における渋滞の削減や環境負荷の低減
- 公共交通機関の運行効率化、生産性向上
- 人流データ収集（→路線の再編）

出典：MaaS ALLIANCE “White Paper”
ERTICO “VISION PAPER”

新しいモビリティサービス（MaaS等）の実現に向けた取組

国土交通省

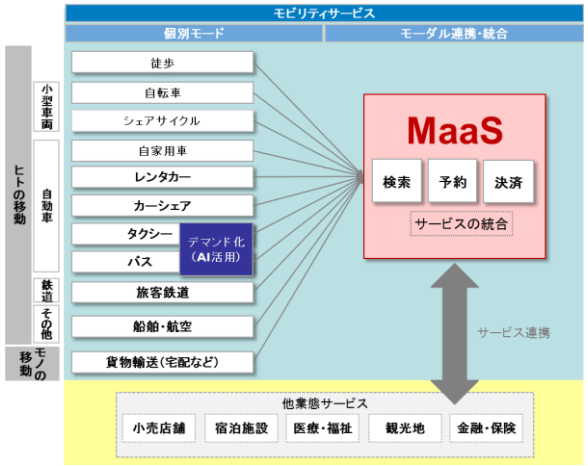
第24回未来投資会議（H31.3.7）資料より

- 都市部における混雑、地方部における交通手段の維持・確保等、我が国の交通の抱える様々な課題に対し、MaaS(Mobility as a Service)※等の新たなモビリティサービスの推進により、諸課題の解決につなげる。
  ※MaaS…出発地から目的地までの移動に係る検索・予約・決済などをオンライン上で一括して提供するサービス。さらに、小売、観光、病院等の移動以外のサービスとの連携による移動の高価値化も含む。
- 国土交通省としては、MaaS相互間の連携によるユニバーサル化、多様なサービスとの連携による移動の高付加価値化、望ましいまちづくりとの連携を特徴とする「日本版MaaS」の早期実現に向け、下記３つの観点から取組を推進。
- 平成31年度予算案「新モビリティサービス推進事業」で実証実験の支援等を行う。（3.1億円）

多様なサービスの統合・ワンストップ化に向けたデータ連携

【事業者間のデータ連携】

- データ連携のためのルール整備（実証実験も活用した仕組みづくり）



利用者の移動ニーズにきめ細かく対応する運賃・料金の実現

【包括料金・定額制】

- 複数の交通手段をパッケージ化した定額乗り放題サービスを提供するために必要な関係法令の適用を明確化

【需給に合わせた価格設定】

- 実証実験を通じて社会的受容性を検討

Japan Taxi変動迎車料金の実証実験

シームレスな移動を実現するまちづくり、インフラ整備との連携

- 多様な交通モード間の交通結節点の整備（拠点形成）、新たなモビリティサービスに対応した走行空間の確保を推進(ネットワーク形成)

日本最大のバスターミナル　バスタ新宿

走行空間の確保

- まちづくり計画に官民データを活用、都市・地域の課題解決を図るスマートシティを実現

人流データを活用した道路空間の再配分事例(松山市花園町通り)

モビリティの維持・確保に向けた取組

※昨年11月の「経済政策の方向性に関する中間整理」を踏まえ検討中のもの

第24回未来投資会議（H31.3.7）資料より

タクシーの相乗り導入

＜課題＞

- 利用しやすいタクシーの運賃・サービスの導入が必要。
- 空いた座席の活用やルートの最適化などタクシー事業の生産性向上が必要。

＜目指すべき姿＞

- 配車アプリを活用し、相乗りによる割安な運賃やキャッシュレス化等により利用しやすい運賃・サービスを提供。
- 全国のタクシー事業者を対象とする。

＜施策の方向性＞

- 相乗りタクシーを実施する場合のルールを整備。

自家用有償旅客運送の実施の円滑化

＜課題＞

- 移動実態を踏まえたネットワーク形成が必要。
- 観光客への二次交通の対応も必要。

＜目指すべき姿＞

- 住民の生活交通＋観光客の二次交通に対応。
- 周辺自治体との連携。
- 自動車運送事業者のノウハウを活用し、より安全・安心な移動を提供。
- 円滑な合意形成。

＜施策の方向性＞

- 観光客も輸送対象として位置付け。
- 市町村の区域を越えた広域的な取組を促進する枠組みを構築。
- 自動車運送事業者のノウハウを活用しやすくするための仕組みを構築。

地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

国土交通省

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

地域公共交通網形成計画（地方公共団体が策定）

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）

- 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

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）	道路運送高度化事業（BRTの整備）	海上運送高度化事業（海上運送サービス改善）	鉄道事業再構築事業（鉄道の上下分離等）	地域公共交通再編事業（公共交通ネットワークの再構築）	鉄道再生事業（廃止届出がなされた鉄道の維持）
（事業者）	（事業者）	（事業者）	（事業者）	（事業者）	（事業者）
軌道運送高度化実施計画	道路運送高度化実施計画	海上運送高度化実施計画	鉄道事業再構築実施計画	地域公共交通再編実施計画	鉄道再生実施計画
（事業者）	（事業者）	（事業者）	（地方公共団体・事業者）	（地方公共団体）	（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

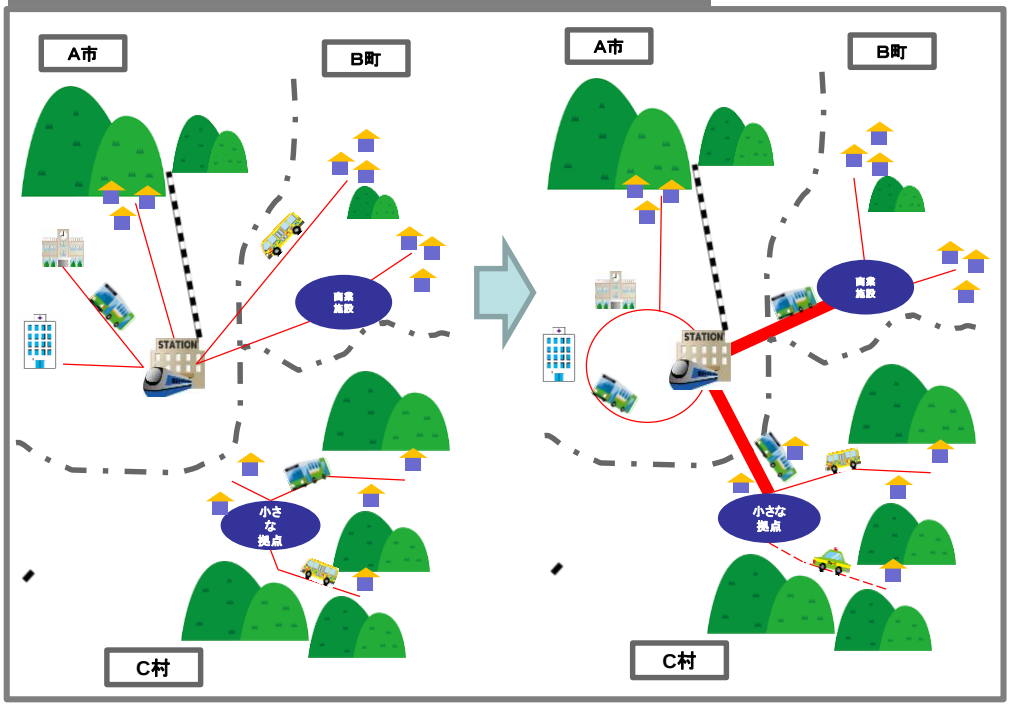
改正地域公共交通活性化再生法（平成26年5月成立）の概要

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

地域公共交通ネットワーク再構築のイメージ



◆ 地域住民の通勤・通学・買物・通院といった、日常生活を営む上での交通圏を踏まえて公共交通ネットワークを再構築する。（A市・B町・C村全体で取り組む）
◆ 拠点間や拠点と居住をネットワークで結び、移動の利便性を向上させる。
◆ それぞれの路線の役割を明確化し、運行の効率化を図る。

公共交通の利便性・効率性の向上を図り、持続可能な移動環境を形成

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

ポイント

①地方公共団体（都道府県、市町村）が中心となり、
②まちづくりなど関連施策と連携し、
③面的な公共交通ネットワーク　を再構築

改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

地域公共交通網形成計画
＝地域公共交通に関するマスタープラン

事業者と協議の上、地方公共団体が関係者と協議会を開催し策定

地域公共交通を網羅的に見直し、コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携しつつ
地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの方向性を検討。

具体的な取組に向けた計画の作成

地域公共交通再編実施計画
＝地域公共交通を再編するために、具体的に行う取組

地方公共団体が事業者等の同意の下に策定

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

⇒国土交通大臣の認定を受けたものについては、
重点的な支援

※このほか、軌道やバス、船舶の高度化に向けた具体的な事業もあり。

地域公共交通網形成計画策定状況

国土交通省

■ 改正地域公共交通活性化再生法の施行（２０１４年１１月）以降、２０１９年３月末までに、５００件の地域公共交通網形成計画が策定され、３３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
	美唄市
	帯広市
	紋別市
	江別市
	北広島市
	旭川市
	士別市
	石狩市
	稚内市
	室蘭市
	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
青森県	青森県
	八戸市
	弘前市
	三沢市
	五所川原市
	青森市
	むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村
	十和田市
	八戸市、三戸町、五戸町、田子町、南部町、階上町、新郷村、おいらせ町
	鰺ヶ沢町
	七戸町
岩手県	岩手県
	八幡平市
	釜石市
	宮古市
	北上市
	滝沢市
	花巻市
	大船渡市
	宮古市、久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、洋野町、陸前高田市
	陸前高田市
	一関市
	久慈市
	岩手町
	大槌町
	矢巾町
秋田県	秋田市
	湯沢市
	鹿角市
	由利本荘市
	大仙市
	仙北市
	にかほ市
	北秋田市
	潟上市
	大館市
	男鹿市
	五城目町
	藤里町
	美郷町
	五城目町、八郎潟町、大潟村

宮城県	大崎市
	栗原市
	石巻市
	白石市
	気仙沼市
	東松島市
	山元町
	松島町
	利府町
	南三陸町
	女川町
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
福島県	福島県・田村市・南相馬市・川俣町・広野町・楢葉町・富岡町・川内村・大熊町・双葉町・浪江町・葛尾村・飯舘村・福島市・郡山市・いわき市・相馬市
	福島市
	会津若松市
	郡山市
	伊達市
	南相馬市
	喜多方市
	白河市
	棚倉町
	石川町
	楢葉町
	塙町
	西郷村
茨城県	水戸市
	日立市
	下妻市
	常陸太田市
	かすみがうら市
	神栖市
	行方市
	牛久市
	稲敷市
	土浦市
	龍ケ崎市
	潮来市
	つくば市
	鹿嶋市
	桜川市
	筑西市
	高萩市
	ひたちなか市
	常陸大宮市
	つくばみらい市
	守谷市
	古河市
	石岡市
	五霞町
	城里町
	大子町
	東海村

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
	栃木市
	塩谷町
	益子町
	那須町
	茂木町
	上三川町
	市貝町
群馬県	太田市
	前橋市
埼玉県	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
	深谷市
	ときがわ町
	小川町
	鳩山町
	吉見町
	寄居町
	川島町
	東秩父村
千葉県	東金市
	鴨川市
	君津市
	八街市
	南房総市
	佐倉市
	大網白里市
	白井市
	旭市
	木更津市
	富津市
	市原市
	柏市
	山武市
	長南町
	大多喜町
東京都	東京都・中央区・港区・江東区
	多摩市
神奈川県	藤沢市
	海老名市
	大和市
	伊勢原市
	真鶴町
	湯河原町
山梨県	甲州市
	北杜市
	上野原市
	甲府市

新潟県	柏崎市
	佐渡市
	上越市
	魚沼市
	長岡市
	阿賀野市
	糸魚川市
	新発田市
	見附市
	三条市
	燕市・弥彦村
	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
	南砺市
石川県	七尾市
	津幡町
	志賀町
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・泰阜村・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
	安曇野市
	千曲市
	箕輪町
	信濃町
	木曽町
	立科町
	中川村
	高山村
	大桑村
	白馬村
福井県	福井市・大野市・勝山市・あわら市・坂井市・永平寺町（えちぜん鉄道沿線地域）
	福井市・鯖江市・越前市・越前町（福井鉄道沿線地域）
	鯖江市
	福井市・鯖江市・越前市・越前町・池田町・南越前町
	大野市

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
	山県市
	大垣市・桑名市・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
	中津川市
	下呂市
	白川町・東白川村
静岡県	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
	藤枝市
	掛川市
	静岡県・沼津市・熱海市・三島市・伊東市・伊豆の国市・函南町・東伊豆町・河津町
	焼津市
	牧之原市
	三島市
	裾野市
	静岡市
	小山町
愛知県	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
	豊田市
	蒲郡市
	東海市
	西尾市
	新城市
	豊明市
	小牧市
	半田市
	安城市
	知立市
	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
	和歌山市
	紀の川市
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・和束町・南山城村（JR関西本線沿線）
	亀岡市
	久御山町
	京都府・兵庫県・福知山市・舞鶴市・宮津市・京丹後市・伊根町・与謝野町・豊岡市（北タンゴ鉄道沿線地域）
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
	加西市
	西脇市
	三田市
	三木市
	福崎町
滋賀県	彦根市・愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町
	甲賀市
	長浜市
	草津市
大阪府	河内長野市
	岸和田市
	貝塚市
	和泉市
	寝屋川市
	太子町
奈良県	奈良県下全39市町村
	宇陀市
	五條市
	天理市
	広陵町
鳥取県	鳥取県・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
	鳥取県・鳥取市・岩美町・若桜町・智頭町・八頭町
	鳥取県・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
	邑南町
	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
	高梁市
	瀬戸内市
	玉野市
	倉敷市
	津山市
	真庭市
	赤磐市
	久米南町
	吉備中央町
	和気町
笠岡市（岡山県） 福山市（広島県）	
広島県	三原市
	三次市
	広島市
	東広島市
	廿日市市
	江田島市
	尾道市
	安芸高田市
	大竹市
	府中市
	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
	美祢市
	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
	松山市
	愛南町
	鬼北町

高知県	高知市
	宿毛市
	南国市
	土佐清水市
	四万十市
	高知県東部広域地域公共交通協議会（室戸市・安芸市・南国市・香南市・東洋町・奈半利町・田野町・安田町・北川村・馬路村・芸西村）
	高知県嶺北地域公共交通協議会（本山町・大豊町・土佐町・大川村）
	田野町
	佐川町
	津野町
	中土佐町
	本山町
	安田町
徳島県	小松島市
	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
	飯塚市
	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
	鹿島市
	小城市
	吉野ヶ里町
	上峰町
	太良町
長崎県	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
	平戸市
	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
	宇城市
	大津町
	美里町
	和水町
	水上村
	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
	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
	玖珠町
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
	日南市
	延岡市
	門川町
鹿児島県	薩摩川内市
	鹿屋市
	日置市
	姶良市
	南さつま市
	鹿児島市
	霧島市
	奄美市
	志布志市
	いちき串木野市
	和泊町・知名町
	さつま町
沖縄県	南城市
	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

地域交通フォローアップ・イノベーション検討会の開催について

国土交通省

開催概要

○ バス・タクシーの需給調整の廃止（平成12年・14年）から約20年、地域公共交通活性化再生法の制定（平成19年）から約10年が経過し、公共交通利用減少や公共交通事業者の赤字運営等の諸課題の顕在化を踏まえ、地域における交通ネットワークの維持・確保に向け、地方自治体・民間等地域の主体が、潜在力も含めた地域力の発揮により、**持続可能で地域最適な利便性の高い交通ネットワークの維持・確保を実現することを可能とする政策のあり方**等を幅広く検討する。

○ 第１回は11月１日に開催し、**平成31年夏頃の中間とりまとめを目途**に検討。

地域交通を巡る検討課題

【従来からの課題】
- 大都市部での慢性的な道路交通渋滞・環境負荷の問題
- 中小都市部・地方部での公共交通利用減少・公共交通事業者の赤字運営下での高齢者・学生等の移動手段確保
- 多くの交通事業者の慢性的な赤字構造や運転手等の人手不足

【新たな課題】
- 広域交通圏での対応の必要性の増加
- 都市・地方の構造の変化に対応した交通ネットワークの役割の変化
- インバウンドの増加や、AI、自動運転、MaaS等新たな技術・サービスの進展への対応

構成員

山内　弘隆　一橋大学大学院経営管理研究科教授（座長）
池田　千鶴　神戸大学大学院法学研究科教授
大井　尚司　大分大学経済学部門准教授
大串　葉子　椙山女学園大学現代マネジメント学部教授
大橋　弘　東京大学大学院経済学研究科教授
大森　雅夫　岡山市長（指定都市市長会まちづくり・産業・環境部会長）
加藤　博和　名古屋大学大学院環境学研究科教授
齋藤　薫　日本バス協会地方交通委員会委員長
住野　敏彦　全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
田中　亮一郎　全国ハイヤー・タクシー連合会地域交通委員会委員長
常石　博高　高知県田野町長
土井　勉　大阪大学特任教授
西川　一誠　福井県知事

（事務局長）公共交通政策部長
（事務局）　公共交通政策部
　　自動車局旅客課

スケジュール

第１回　11月1日（水）
・地域公共交通の現状と課題（各種データをもとに）
第２回・第３回　11月16日（金）・11月22日（木）
・自治体・事業者へのヒアリング
小松市、浜松市、高松市、田野町、みちのりHD、ぐるっと生瀬、第一交通、移動ネット、広島電鉄、南太秦自治会
第４回　12月7日（金）
・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　等
第５回　1月16日（水）
・地域交通等を支える交通事業者のあり方　等
第６回　２月15日（金）
・支援制度のあり方
第７回　３月11日（月）
・支援制度のあり方　等
第８回・第９回　４月～６月
中間とりまとめに向けた議論

議論の流れ

国土交通省

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
- 計画を実現する支援制度のあり方
- 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
  - ◆ 事業者・自家用有償旅客運送・共助の役割分担と導入円滑化
- 地域の既存輸送資源の積極活用のための方策　等

交通事業者等サービス提供主体からの観点

- 交通事業の経営連携・共同化、多目的化（例：貨客混載）等の柔軟化
- 人手不足の解消
- 新モビリティ（自動運転、MaaS、AIデマンド等）の効果的な事業活用・導入の具体化
- インバウンド需要への対応　等

ＡＩ等技術革新からの観点

- AI活用、MaaS・自動運転の進展、空飛ぶ自動車等、新たなサービスの創出による交通イノベーションの可能性・想定　等

地域交通全体の目指すべき目標設定

- 地域交通に関する国・地域における評価指標のあり方　等

独占禁止法に係る検討の経緯

国土交通省

H30　未来投資戦略2018（6月15日閣議決定）

地域における人口減少等による需要減少や、グローバル競争の激化等、経済・社会構造そのものが大きく変化する中、**地域にとって不可欠な基盤的サービスの確保**、地域等での企業の経営力の強化、公正かつ自由な競争環境の確保、一般利用者の利益の向上等を図る観点から、**競争の在り方について、政府全体として検討を進め、本年度中に結論を得る**。

⇒金融だけで無く、**地域のバス事業者等も念頭に記載**

第19回未来投資会議（10/5）
増田寛也委員ご発言
「バス会社が典型であると思うが、地方交通、それから地銀、こういったものは独占禁止法との関係が問われてくる。」

H30.11.6　第21回未来投資会議

・日本経済再生総合事務局より論点の提示

・地銀等の地域金融
・地方を支える中小企業
・**地域の乗合バス事業者**

「地方基盤企業」として、独禁法適用のあり方を見直し

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、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H31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。
- 本年夏に結論を閣議決定予定。

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
曽我 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。

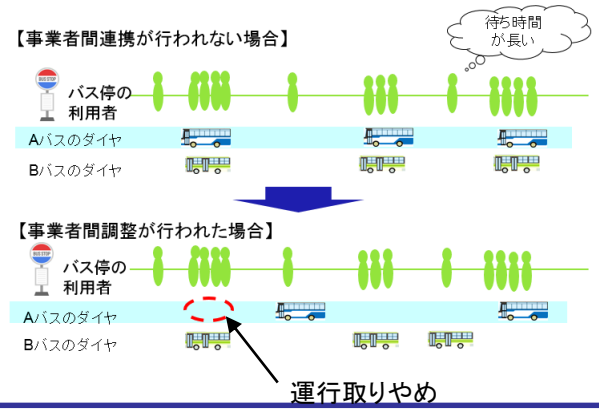
バス事業における事業者間連携による利便性向上策と実現のための課題

国土交通省

事例

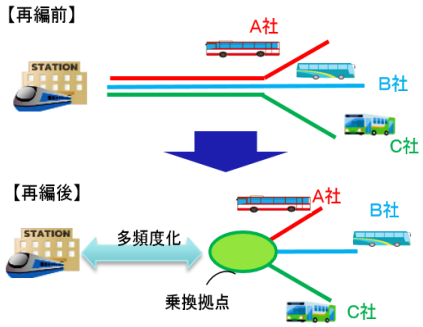
ダイヤ（運行間隔）調整

・**混雑時間に集中するバス運行の無駄を排除**。バスの運行本数が減っても等間隔運行により利便性が向上する場合も。
・事業者の収入にばらつきが生じ、調整が難航するケースも。



ネットワーク再編

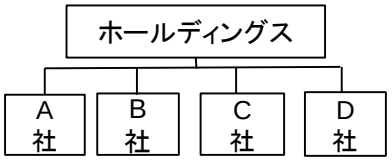
・**周辺地域から発し、中心部で集中する路線をハブ・アンド・スポーク型に再編**。周辺地域内の運行の効率化と中心部の多頻度化の両者を同時に実現。
・事業者の収入にばらつきが生じ、調整が難航するケースも。



課題

企業結合

・グループ化により、事業者間連携が円滑に。近接している場合、事業部門や営業所の統合により、運行の効率性も向上。
・地方事務所毎に、**審査基準が不透明**。



運賃プール（収入の再配分）

・ダイヤ調整、ネットワーク再編による事業者間の収入のアンバランスの平準化のため、各事業者の運賃収入をまとめた後、事業者間で取り決められた一定の計算式によりその収入を再配分。
・運行回数比等に応じて収入を再配分する**運賃プールは、乗合バスにおいては原則認められていない**。（一部の高速バス等において例外的に許容されるのみ）

法定協議会における、協議形式の柔軟・円滑化。

第26回未来投資会議（H31.4.3）での閣僚等のご発言について（民間議員等以外）

国土交通省

杉本公取委員長　ご発言（抜粋）

地域における乗合バスのネットワーク全体を維持するために路線の調整や運賃プールを行う必要がある場合、**自治体を中心に協議が行われるなど、利用者の利益が確保されるのであれば、独禁法の特例を認めてもよいのではないか**と考えています。

石井大臣　ご発言

地方の乗合バス等の公共交通は、少子高齢化による収入減や運転者不足等により、厳しい経営状況にあります。このような状況で、公共交通ネットワークを維持するためには、**事業者、地方自治体等の地域の協議会を活用し、運行の効率化を図りつつ、利用者利便を確保するよう、事業者間の統合や運行間隔の適正化等の連携・協働等が、円滑かつ柔軟に行えることが不可欠**となっています。

このため、将来的にバス路線の廃止等により住民の足が奪われるなど、事態が深刻化する前に、積極的・計画的な取組みを行うことが重要と考えています。その際、地域や事業者に対して、透明性に留意しつつ、予測可能性が確保される仕組みが必要であると考えています。

以上の考え方のもと、各地域の実情に沿って公共交通ネットワークが維持されるよう、さらに具体的な検討を進めていくべきだと考えています。

安倍総理大臣　ご発言（抜粋）

本日は、地方銀行や乗合バス会社の経営統合・共同経営について、競争政策の在り方を中心に議論を行いました。

第1に、乗合バスは地域の足であり、高齢者の皆さんのためにもその維持が必要です。本日も、立谷市長を始め、地方の不安な現状を訴える御意見を頂きました。乗合バスなどについて、共同経営を認め、町の中心部における頻度の高い便数の適正化を図れば、その収入を調整することにより、低需要の路線を維持することが可能となります。これは、地域の皆さんの利便性向上につながります。地域において、関係者による協議会を設置することを前提にした、新たなスキームを実現したいと考えています。

（中略）

以上の**特例的な措置を設ける方向で検討を進め、結論を今年の夏に決定する成長戦略の実行計画に盛り込みます。茂木大臣、麻生大臣、石井大臣には、今夏に向けて、具体的な検討を進めていただきたい**と思います。