

● 地域が自らデザインする地域の交通

■ 地域公共交通計画と補助制度の連動

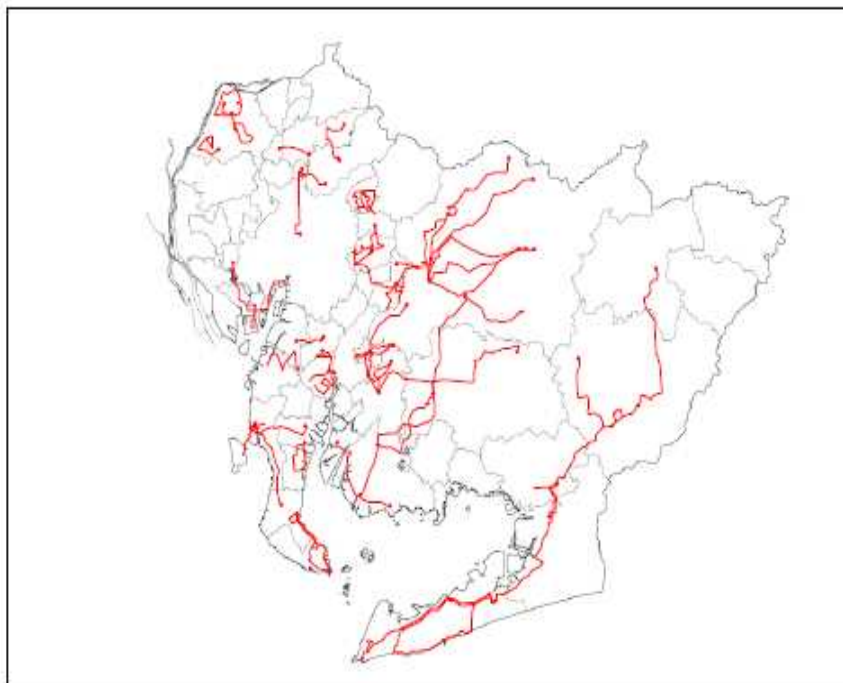
- ✓ 現行の補助制度は、法定計画（網形成計画）の作成を補助要件として求めておらず、別途に要綱に基づく補助計画を作成することとしている。実態としても、地域内フィーダー系統補助を受けている551市町村等（※1）のうち、網形成計画を作成しているのは約半数（293（※2））。
- ✓ 乗合バス等の運行費補助について、「地域公共交通計画」と連動化することで、真に公的負担による確保維持が必要な路線等に対し、効果的・効率的な補助を実施。

（※1）平成30年度事業（平成29年10月～平成30年9月）の運行。 （※2）平成30年7月末時点。

■ 都道府県への要請

- ✓ 都道府県に対し、複数の市町村が、共同して、地域公共交通計画を作成することを要請することができる制度を創設。

地域間幹線系統の補助系統について



〈愛知県バス対策協議会〉

- ・ 63系統を地域間幹線系統として位置付け

《交通圏別》

交通圏	系統数
名古屋	3
豊橋	8
岡崎	6
一宮	4
瀬戸・日進・豊明	8
東海・半田・大府・常滑・美浜	11
小牧・犬山・江南	3
津島・あま・弥富	2
刈谷・安城・碧南・西尾	12
豊田	14
新城	3

《運営主体別》

運営主体	系統数
事業者	34
市町村	29

※複数交通圏に跨る系統は両方に計上

(令和元年度自己評価より)

運行系統						R2年度			
運行系統名	起点	主な経由地	終点	キロ程 (km)	運行回数 (回)	年間輸送人員 (人)	平均乗車密度	輸送量	経常収支率
豊山・幸田勝川駅線	勝川駅前	名古屋空港	豊山・幸田勝川	8.6	12.3	58,675	2.7	33.2	85.52%
とよやまタウンバス南ルート	航空館boon	黒川	名古屋栄	14.1	12.4	50,636	2.0	24.8	59.02%

乗合バス及び地域銀行に関する独占禁止法の特例法について

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。

1. 合併等の認可等

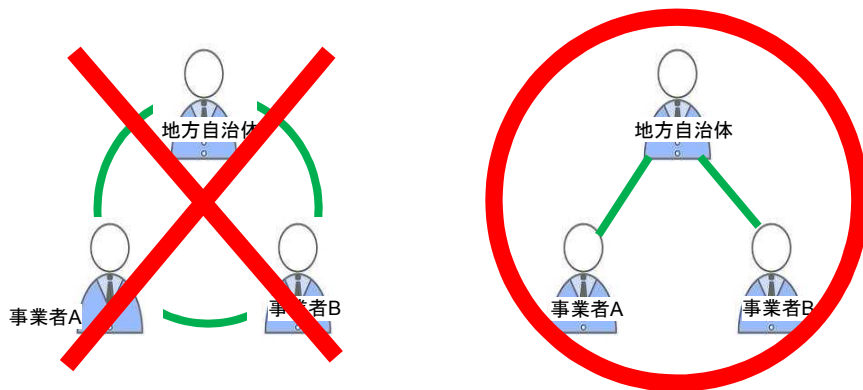
- 主務大臣の認可を受けて行う特定地域基盤企業（乗合バス・地域銀行）・親会社の合併等には独禁法を適用しない
- 申請者による基盤的サービス維持計画の提出、主務大臣の認可基準、公取委との協議
- 主務大臣による事後的な適合命令（公取委からの措置請求が可能）

2. 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）

自治体が事業者と個別に調整し 各事業者が独自に決定

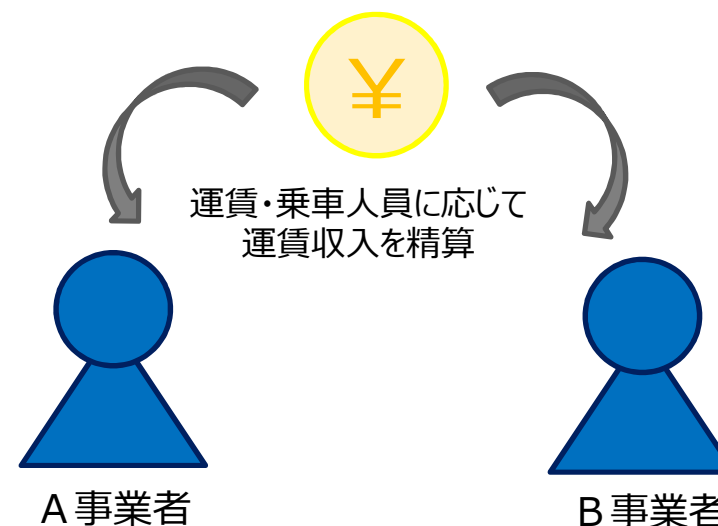
路線の再編、運行時刻の設定など



地方公共団体が各事業者と個別に調整し、それぞれの事業者が独自に路線や運行時刻などを決定した場合には、原則として認められる。

運賃・乗車人員に応じて配分

共通乗車券の発行や乗継ぎ割引の設定など



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



令和2年5月、独占禁止法特例法が成立。これにより、独占禁止法の特例が設けられ、事業者間で直接調整を行うことや、運賃プール等による収入調整が可能に。