

**本日施行！**  
**なぜ地域乗合バスに**  
**「独禁法特例法」が必要なのか？**  
**～公共交通が「商売」から**  
**「インフラ」に変わるために～**

地域公共交通プロデューサー  
名古屋大学大学院環境学研究科教授  
加藤博和

## 本日施行した2つの法律

- 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
- 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

## 本日施行した2つの法律

- 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  
いわゆる「**地域公共交通活性化再生法**」等  
「等」は「**道路運送法**」(バス・タクシー)など
- 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  
いわゆる「**独占禁止法**」

## 本日施行した2つの法律

地域公共交通サービスをよりよいものとし、  
持続可能とするために

いわゆる「**地域公共交通活性化再生法**」等  
「等」は「**道路運送法**」(バス・タクシー)など

自由競争を制限することが  
必要な場合がある

いわゆる「**独占禁止法**」

## 地域乗合バスの独禁法除外はなぜ必要か？



バス会社同士が話し合っ  
て、路線やダイヤを調整したり、運賃を合わせたりすることができない

→「カルテル(企業連合)」そのもの！  
独禁法違反！

しかしそれでは、地域全体のバス網を維持することが難しい

## 2002年1月以前：乗合バスの需給調整規制 (鉄道は2000年2月以前)

- 既に他事業者が運行する路線への**新規参入が難しい**一方、既存路線の**廃止も難しい**
- 運賃は全路線一律が原則。経費+適正利潤をまかなえる運賃(**総括原価方式**)を国が**認可**する(全事業者同一)ことで、事業者が地域の黒字路線と赤字路線を一体的に運営・維持する仕組み(**内部補助**)

利用の多い路線と少ない路線で運賃が大きく異なる航空と異なり、地域乗合バスは**生活交通**であり、都心から山間部までをネットワークしており、赤字路線ほど運賃を高くすることは難しい(公的補助すればよいが、財源が必要)

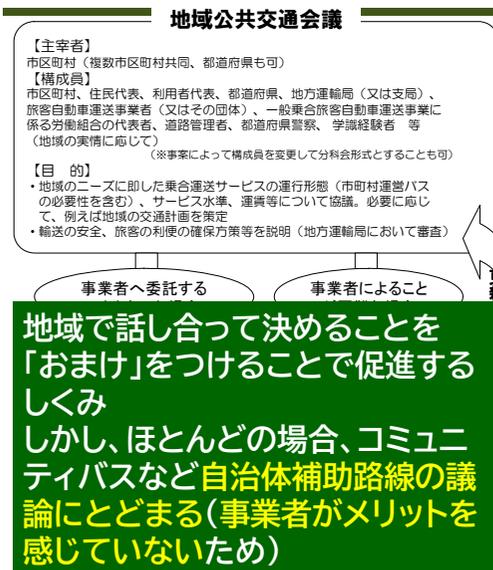
上のやり方なら、国・自治体が補助金を出さなくとも、地域全体で路線網を維持することができる  
・・・ただし、**黒字路線がそこそこある前提なら**・・・

## 2002年2月以降：乗合バスの需給調整規制廃止 (鉄道は2000年3月以降)

- 新規参入は原則自由。退出は国への申出後6カ月後に可能(**セーフティネットは設けられた<県協議会>**)
- 運賃は認可制から**上限認可制**へ。**事業者別運賃**が可能となり、同一路線でも別運賃にできる
  - **収益路線での参入・運賃競争が可能に**
  - **内部補助の仕組みは否定される**
  - **不採算路線の維持は自治体の役割と位置づけ**

そのために、自治体の生活交通確保策への**特別交付税措置(8割)**が新設  
しかし、**公共交通離れが加速**する中、権限を持たない自治体は対応に苦慮(そもそも当事者意識も薄かった)  
地域公共交通網の確保維持の役割を国から自治体に移すこと自体は間違いではないが、ツールやノウハウがあまりに足りなかった(まさにそのころ、自分が活動を始める)

## 2006年改正道路運送法でできたステークホルダー会議 「地域公共交通会議」



「市町村の公共交通を市町村が自ら決める」ための場(特区)

- 地域として必要な路線(乗合バスのみ)の変更を自ら協議し認定することで、各種許可が簡略化・弾力化(運賃・路線・車両など)
- 通常の乗合事業ではできない「オンデマンド運行(区域運行・路線不定期運行)」「タクシー車両利用」も可能に
- しかし一番大切なのは・・・  
「一般乗合路線なら何でも認定できる」こと(法的には一般路線とコミバスで何ら差はない)

## 地域公共交通会議方式の弱点

- ・バスしか協議対象にならない(道路運送法の限界)
  - それでも大半のことはできる
  - ただし、鉄道・航路再生や、それらとバスとの連携には(法的には)無力
- ・公共交通計画・戦略の策定が任意
  - 場当たりの開催になる懸念
- ・メンバー参加への拒否権がある(特に交通事業者)
  - 出てきてもらわないと協議にならない

## 地域公共交通活性化・再生法での改善 (2007年10月1日施行)

- ・バスしか協議対象にならない(道路運送法の限界)
  - それでも大半のことはできる
  - ただし、鉄道・航路再生や、それらとバスとの連携には(法的には)無力
  - 「**地域公共交通特定事業**」として多モードに展開
  - 「**新地域旅客運送事業**」による新モード導入の円滑化
- ・公共交通計画・戦略の策定が任意
  - 場当たりの開催になる懸念
  - 「**地域公共交通総合連携計画**」策定を規定
- ・メンバー参加への拒否権がある(特に交通事業者)
  - 出てきてもらわないと協議にならない
  - 公共交通事業者・道路管理者等の参加応諾義務
  - ※強い権限が付与(むろん、議会には勝てないが)



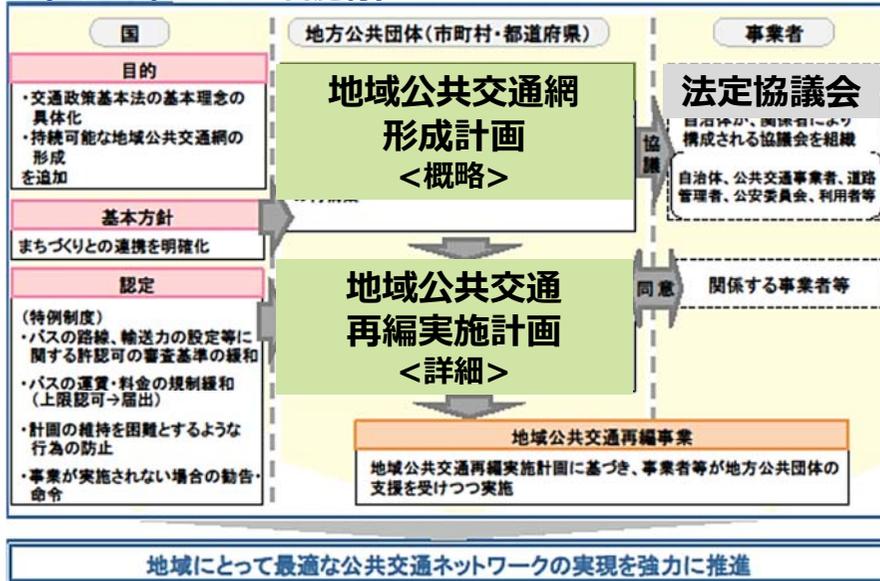
## 地域公共交通特定事業

- 軌道運送高度化事業(LRT)
- より優れた加減速性能を有する車両を利用
  - 上下分離制度の導入、自治体の起債対象化
- 道路運送高度化事業(BRT、オムニバスタウン)
- より大型のバス(接続バス等)を利用
  - 交通規制等道路交通円滑化措置と併用、自治体の起債対象化
- 海上運送高度化事業
- より優れた加速・減速性能を有する船舶を利用
- 乗継円滑化事業(2014年改正で廃止)
- 接続ダイヤの改善、乗車船券の共通化、乗降場の改善等
- 鉄道再生事業
- 事業廃止届出がされた鉄道事業の維持を、地域の支援によって図る
  - 計画策定の間、廃止予定日が延期できる
- 鉄道事業再構築事業(2008年に追加)
- 市町村等の支援による旅客鉄道事業の経営改善(上下分離など)

現在でも、再構築事業以外は活用例が少ない  
そして、中核市レベルの路線バス網を改善する事業がない

# 改正「地域公共交通活性化・再生法」

(2014年11月20日施行)



# 再編事業は期待されたが・・・

面的な公共交通ネットワークの再構築の具体内容を計画で規定

- 既存路線・ダイヤの見直し、新たなサービスの導入等
- 計画に沿わない参入・退出を規制可能

しかし・・・

- 再編しないとイケない
- 「5年縛り」(法的にはないのだが、あるという思い込みが広がってしまった)
- 事業者間調整ができない(独禁法違反)

計画策定による補助率増加はあっても  
自治体は二の足を踏む

事業者にとってメリットはほぼない  
そのため、全体的に赤字の路線網のみ活用

# 法定協議会で再編事業を直接協議できなかった！

- 本来、バス事業者を含む関係者が集まる会議で、事業者間調整を行うことが最も公明正大であるはず
- ところが、「法定」「自治体が主宰」「公開」だからと、いっても独占禁止法からは逃れられない

## 「公開官製談合」

→ 2014年改正で再編事業ができたときに、事業者間調整の可能性が協議されたが、結局「各事業者と自治体との間の検討のみ可能」とされた

これでは自治体が大変で、関係者間の意識共有もままならない

結局、採算路線がある中核市レベルでの実施は困難

# 地域公共交通網形成計画<旧法>策定状況

(2020年9月末現在)

全国で606件  
(1741市区町村)

↓  
改正法で「努力義務化」「補助要件化」。5年後は1,200件を目標に

しかし、再編実施計画は40件にとどまる

# 再編実施計画の好例

…鳥取西部（米子市と周辺8市町村）

## 商業施設、医療施設、駅をつなぐ市町村間循環線

- ・ 右回り4便・左回り4便を設定
- ・ 高齢者の活動時間9時～16時に運行 → 通院や買い物等の利便性を向上
- ・ 市町村間循環線に接続する支線の短縮・効率化



## 幹線の効率化及び支線のデマンド化

- ・ 毎日運行するデマンド型乗合バスを導入し、集落内の乗降ポイント設置で交通空白地を解消
- ・ 幹線路線バス2系統を統合し重複を見直して効率化



昔は激しく競合していた2事業者(日ノ丸自動車と日本交通)が協調県がリーダーシップをとって調整



## 「岡山問題」

岡山西大寺線は1911年鉄道として開業。1962年バス化(充実のため)。現在も両備グループの看板路線。高頻度で利用も多い

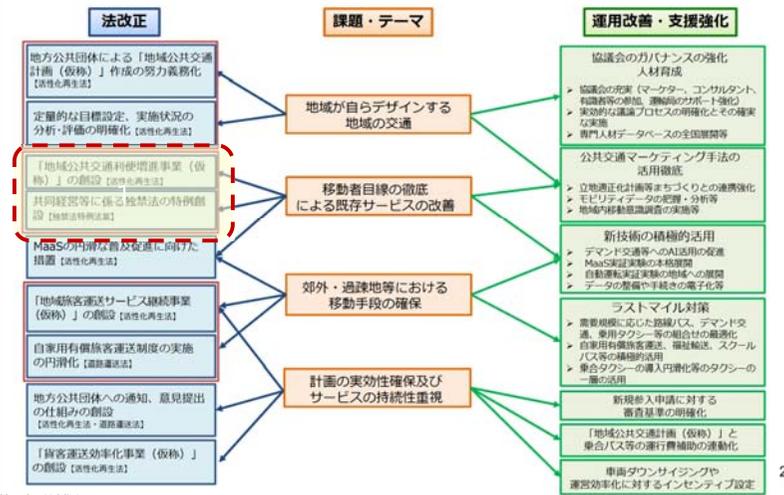


- ・ 八尾運輸は2012年路線バス事業に参入。岡山市都心部で100円循環バス「めぐりん」を運行(他路線・路面電車と競合)
- ・ 2017年4月、岡山西大寺線に並行する益野線を認可申請。2018年2月認可(異例の長さ)、4月運行開始
- ・ めぐりんは250円均一、両備は最大400円

岡山市は法定協がなく、対応が後手に回ってしまった(既得権が生じるため)

## 改正地域公共交通活性化再生法等は今年2020年5・6月に成立、11月27日に施行

### 「地域交通のオーバーホール」の具体策



## このタイミングでの改正法施行をどう活かすか？

- 地域公共交通利便増進事業・・・路線・ダイヤ・運賃の一体的見直し(再編事業の後継だが、いわゆる路線再編は不要)
  - 独禁法適用除外・・・事業者間調整、プール制(共同経営)  
※乗合バスが入っていれば、鉄道・軌道・タクシー・旅客船も合わせて適用できる
- このセットで、今までにない公共交通サービスが生まれ出す(運輸連合も現実味)

もともと運転士が不足し、利用者数は  
コロナ後も前比2～3割減を覚悟する必要がある中、  
不毛な争いをしているヒマはないのではないか？

全事業者と自治体・地域がタッグを組んで、クルマやオンラインと対抗し「おでかけ」の楽しい街を支えるための「インフラ」としてがんばらなければならないのでは？  
法改正がどう活用できるか？(今日は独禁法関係に注目)

## (本資料使用における注意)

※本資料の著作権はすべて制作者に帰属します。ただし、一部、他の機関・個人が作成した図や、撮影した写真があります。

※自治体担当者・地方運輸局・交通事業者・学識経験者等、地域公共交通会議・法定協議会運営に関わる方々におかれましては広くご活用いただけます。ただし、公の講義・講演・研修・書籍・論文等への転載、および他への再配布は、必ず制作者の許可を得て行ってください。

※本資料は、国土交通省の担当部局による監修を受けたものではありません。また、地方運輸局によっては見解や運用方針が異なることもありますので、ご注意ください。

名古屋大学大学院環境学研究科 加藤 博和  
kato@genv.nagoya-u.ac.jp  
<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>



加藤博和

検索

<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>

質問・相談等はE-Mailで

E-Mail: [kato@genv.nagoya-u.ac.jp](mailto:kato@genv.nagoya-u.ac.jp)

facebook: [buskato](https://www.facebook.com/buskato)

### "Think Globally, Act Locally"

交通・都市施策の環境負荷をライフサイクルアセスメントによって明らかにし、CO<sub>2</sub>削減とQOL向上・費用低減を両立するソリューションを追求する一方、地域の現場でよりよい交通とまちをプロデュースする仕事にも取り組んでいます

改正地域公共交通活性化再生法等施行記念・オンラインセミナー  
「乗合バスに関する独占禁止法適用除外の活用策を考える」  
(2020/11/27)

アドレスはこちら

## 録画配信(YouTube)

<https://www.youtube.com/watch?v=KmyKw9sDyfk>

## 概要・資料

<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/seminar201127.html>