

独占禁止法特例法の制度と運用

令和2年11月27日

国土交通省 総合政策局 地域交通課長

原田 修吾

本日の構成

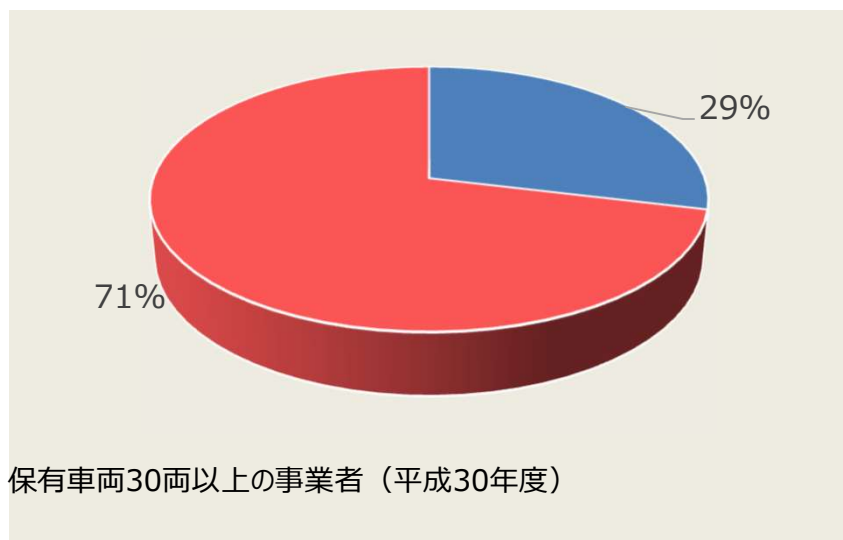
- 現状とこれまでの取組
- 独占禁止法特例法の制度と運用について
- 新型コロナウイルス感染症を踏まえた
地域公共交通への支援について

- 現状とこれまでの取組

路線バス事業の厳しい現状、運転手不足の深刻化

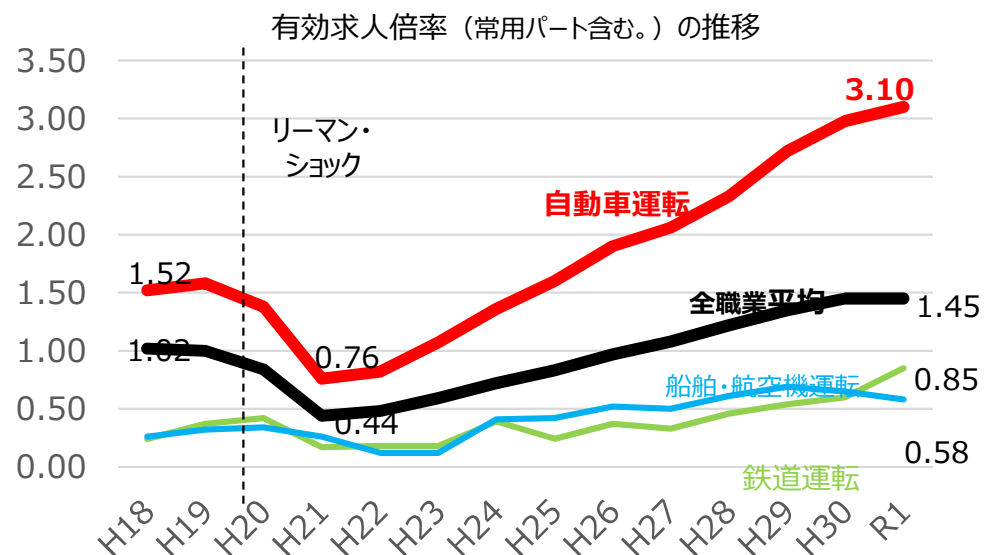
- 全国の約7割のバス事業者において、一般路線バス事業の収支が赤字。
- 自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍。

一般路線バス事業が赤字である バス事業者の割合



（出典）国土交通省自動車局発表資料より総合政策局作成

自動車運転事業の人手不足

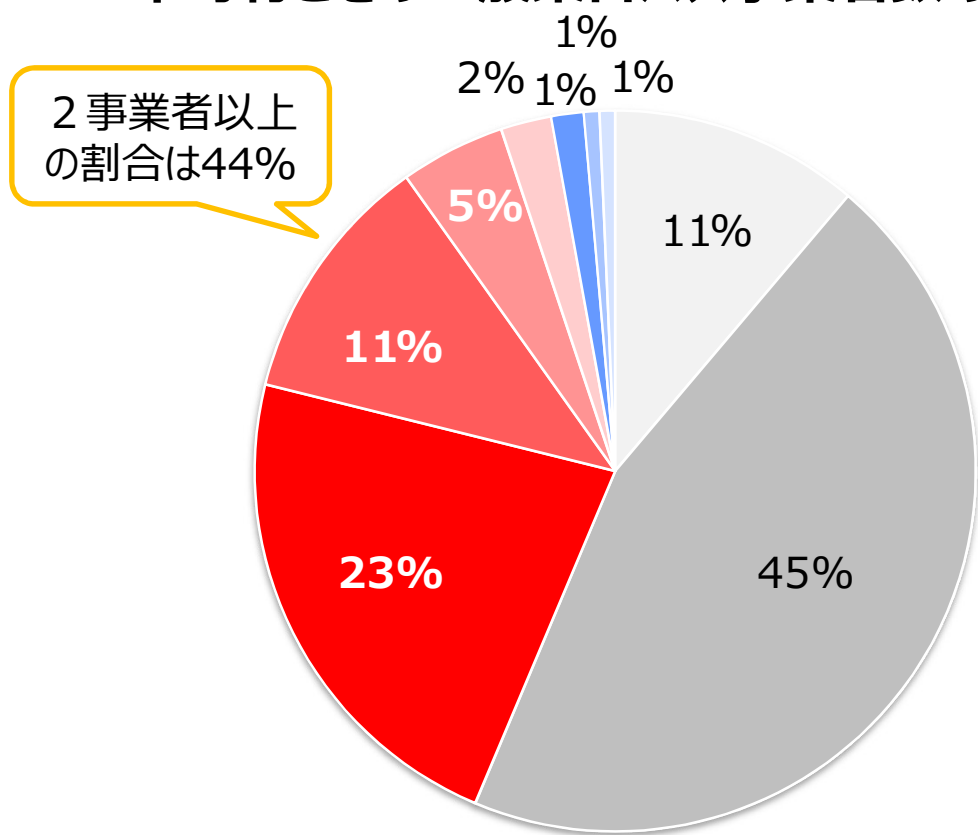


（出典）厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省総合政策局作成

市町村ごとの一般乗合バス事業者数の割合

全国1,718市町村（東京23区を除く。）のうち、**4割以上の市町村において複数の乗合バス事業者※が存在。**

市町村ごとの一般乗合バス事業者数の割合



事業者数	市町村数 (割合)
0	192 (11%)
1	776 (45%)
2	387 (23%)
3	194 (11%)
4	81 (5%)
5	39 (2%)
6	25 (1%)
7	12 (1%)
8以上	12 (1%)
合計	1,718 (100%)

8社以上内訳

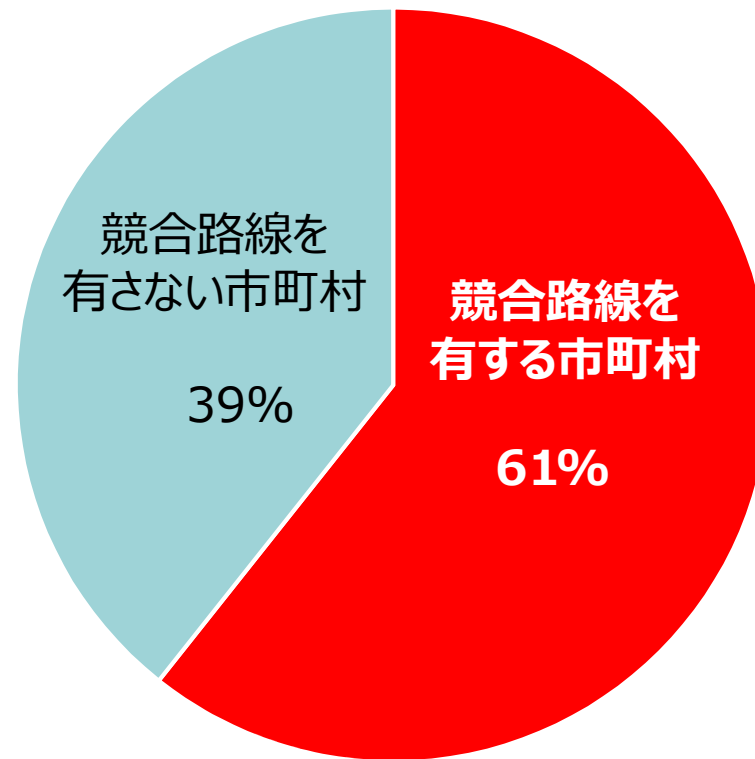
8社	6
10社	3
13社	1
15社	1
17社	1

■ 0社 ■ 1社 ■ 2社 ■ 3社 ■ 4社 ■ 5社 ■ 6社 ■ 7社 ■ 8社以上

※路線定期運行を行う乗合バス事業者

○ 複数の乗合バス事業者※が存在する750市町村（東京23区を除く。）のうち、**競合路線を有する市町村は約6割（455市町村）**。これらの市町村において独占禁止法特例法の活用が期待される。

2事業者以上が存する市町村での競合路線の有無



競合路線	市町村数（割合）
有	455（61%）
無	295（39%）
合計	750（100%）

※路線定期運行を行う乗合バス事業者

■ 有 ■ 無

広島市におけるバス路線網の再編

- 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。

H9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。

H11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。

いずれも、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

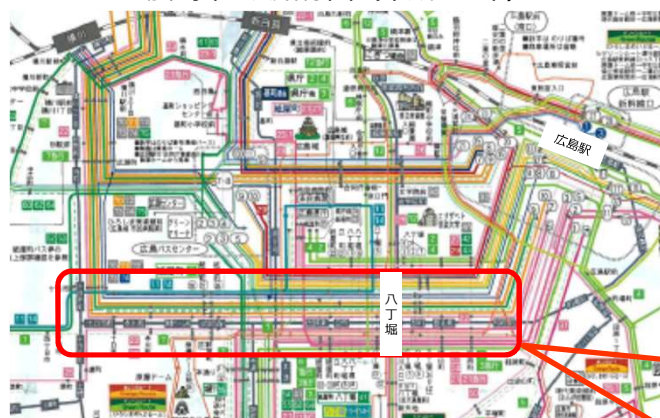
- 市内複数事業者によるバス路線の再編、ゾーン制共通運賃、共通定期券や運賃プールの導入等によって**市内中心部の過密を整理するとともに、郊外部・中山間地域のネットワークの維持を図る。**
- 公取委地方事務所から、**「運賃」「運行回数」「路線」等の調整は、「不当な取引制限」に当たる**との指摘

【現行制度下の事例】広島市における路線再編の取組

- 広島市では、多数の事業者が市中心部に乗り入れ、路線の重複、同名のバス停の分散などにより利便性が低下。各社の厳しい経営状態や人手不足により、周辺部の路線網維持が困難に。
- 再編実施計画を策定してネットワークを再編し、効率化することによって利便性の向上やサービス供給の維持を図ろうとしている。

中心部の再編

<広島市バス路線図（平成28年）>



多くのバス路線が重複



重複路線を統合する循環線（エキまちループ）を導入し、効率化
⇒重複路線を運行する6社中、市内主要2社が運行

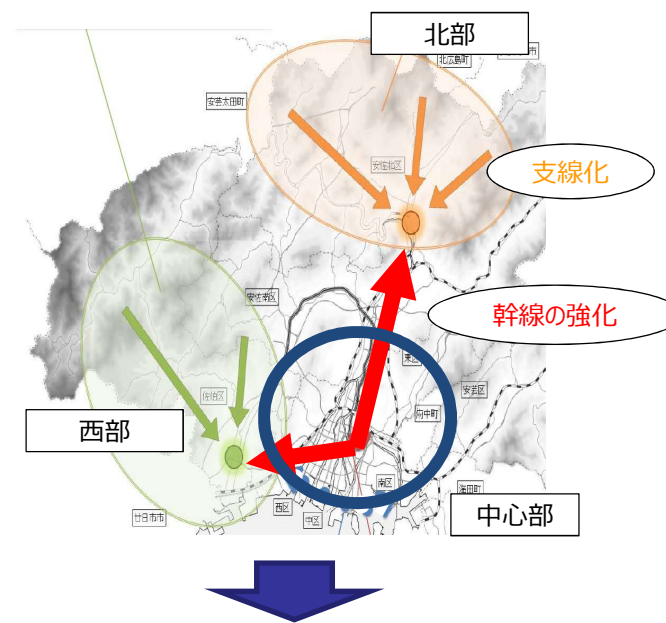
【広島市内の主要バス事業者】

- ・広島電鉄（株）
- ・広島バス（株）
- ・広島交通（株）
- ・中国JRバス（株）
- ・芸陽バス（株）
- ・エイチ・ディー西広島（株）
- ・備北交通（株）

同名のバス停が分散している状況



周辺部の再編



市周辺部と中心部を結ぶネットワークについて、乗換拠点の設定・幹線と支線の役割分担による効率化を検討中。

今後、複数事業者による共同運行を検討中。

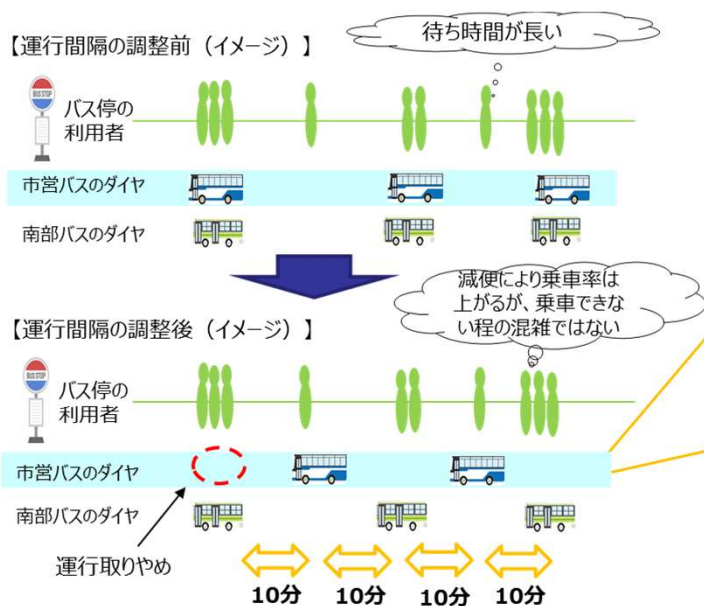
⇒運賃プールがないまま便数調整・ダイヤ調整を行うと一部事業者が収入減となる恐れもあり、依然調整中

【現行制度下の事例】八戸市における等間隔運行の取組

- 八戸市では、公取委に事前相談を行い、平成20年、駅と市の中心部を結ぶ路線において市交通部と南部バスとが共同し、**利用者にわかりやすいダイヤ**を実現（ネットワークそのものは変更なし）。
- 同市では、その後も利便性向上策を実施し、減少傾向であった**バス利用者の増加**等の効果を上げたが、公取委からは**運賃額、減便数について協議することはカルテルに該当する等の指摘**があった。

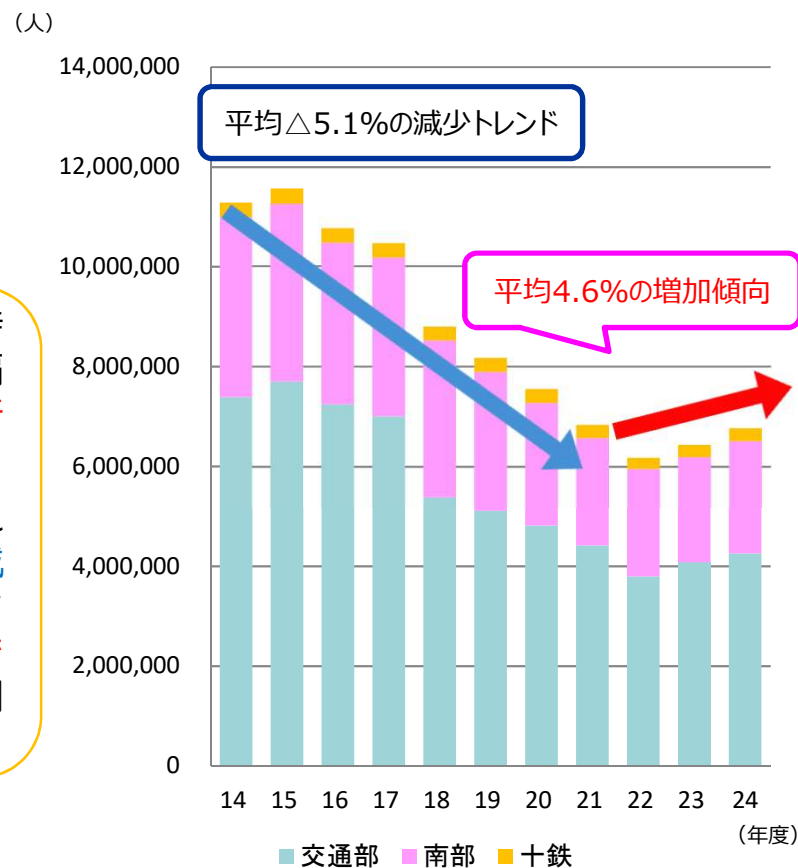
＜八戸市における取組の概要＞

- ・八戸市交通部と南部バスの共同運行（H20年より順次実施）
- ・運行ダイヤの平準化（等間隔運行）
- ・その他、共通定期券の発行等を実施



- ・9時～17時の時間帯で10分間隔で**等間隔運行**（運賃は変更無し）
- ・運行が効率化され**同時間帯では減便**となるが、朝夕の**ピーク時間帯で増便**し、利用者利便を向上

＜バス利用者数の分析＞



※ 特別福祉乗車証、高速バス、コミュニティバスの利用者を除いた数値

- 宇都宮市では、みちのりHDが、平成28年12月に東野交通の株式を全て取得した上で、平成30年10月に栃木県内を運行する関東自動車（みちのりHD傘下）と東野交通の二社を合併。これらの事業者は宇都宮市中心部で運行するバスネットワークの一部が重なっていたものの、公取委により合併が承認された。
- 佐世保市では、将来にわたってバス路線を維持していくため、市内で複数の事業者が運行していたバス路線を西肥バスへ一元化することとし、平成31年3月に佐世保市交通局の事業を西肥バスへ事業譲渡した。

【宇都宮市の事例】
関東自動車（みちのりHD傘下）と
東野交通の合併（H30.10）

宇都宮市

関東自動車の
ネットワーク



宇都宮
市
中心部

東野交通の
ネットワーク



【佐世保市の事例】
佐世保市交通局から西肥バスへの
事業譲渡（H31.3）

佐世保市

佐世保市営の
ネットワーク



佐世保
市
中心部

西肥バスの
ネットワーク



- 独占禁止法特例法の制度と運用について

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

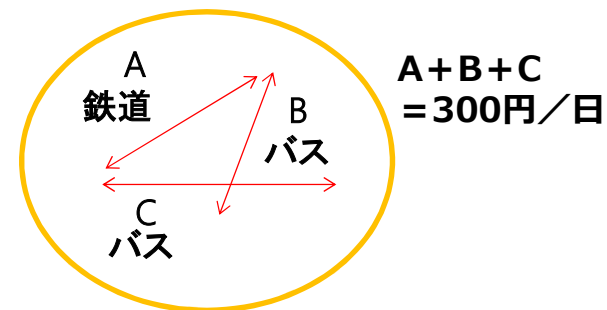
1. **総則** - **法律の目的**（上記）、**定義**（乗合バス事業者（地域一般乗合旅客自動車運送事業者）・地域銀行等）
2. **合併等の認可等**
 - 主務大臣の認可を受けて行う**特定地域基盤企業（乗合バス・地域銀行）・親会社の合併等には独禁法を適用しない**
 - 申請者による**基盤的サービス維持計画**の提出、主務大臣の**認可基準、公取委との協議**
 - 主務大臣による**事後的な適合命令（公取委からの措置請求が可能）**
3. **共同経営（カルテル）の認可等**
 - 国土交通大臣の認可を受けて行う**乗合バス等の共同経営には独禁法を適用しない**
 - 申請者による**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**

施行日

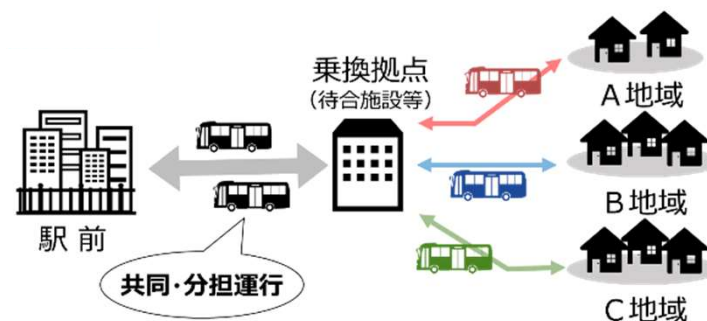
令和2年11月27日（公布後6月施行）

適用除外の対象になる共同経営によるサービス内容

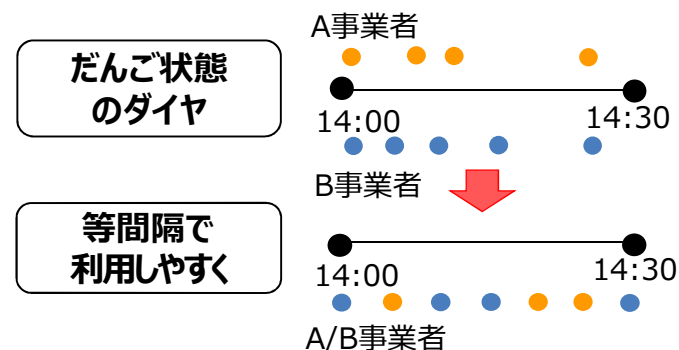
- ① ネットワーク内の路線・運行系統について、利用者が一定の条件の範囲内で地域公共交通を利用することができる運賃・料金の設定
- **定額制乗り放題** 等



- 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



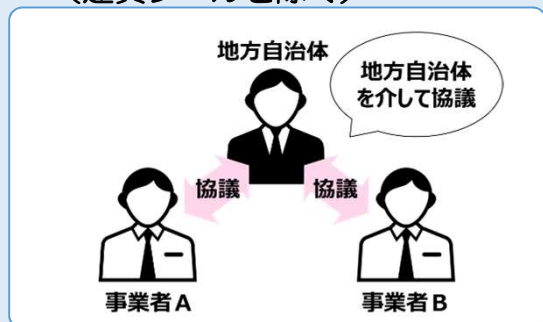
- ③ ネットワーク内の路線・運行系統の運行回数・運行時刻の設定
- **等間隔運行、パターンダイヤ** 等



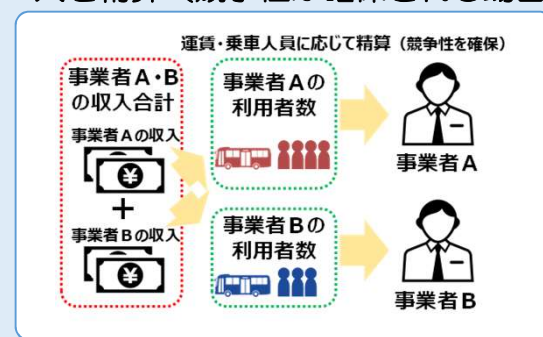
独占禁止法特例法により可能となる取組

- 従来より、①**地方自治体が複数事業者と個別に調整して路線・ダイヤ・運賃の設定を行うこと**（運賃プールを除く）や②**各社の運賃・乗車人員に応じて運賃収入を精算すること**など、競争性が確保される場合は独占禁止法上認められてきた。
- 一方、独占禁止法特例法を活用することにより、①**事業者間での直接協議を行うこと**や、②**運賃・乗車人員だけではなく、運行回数や運行距離を勘案した収入調整（運賃プール）が可能**となる。

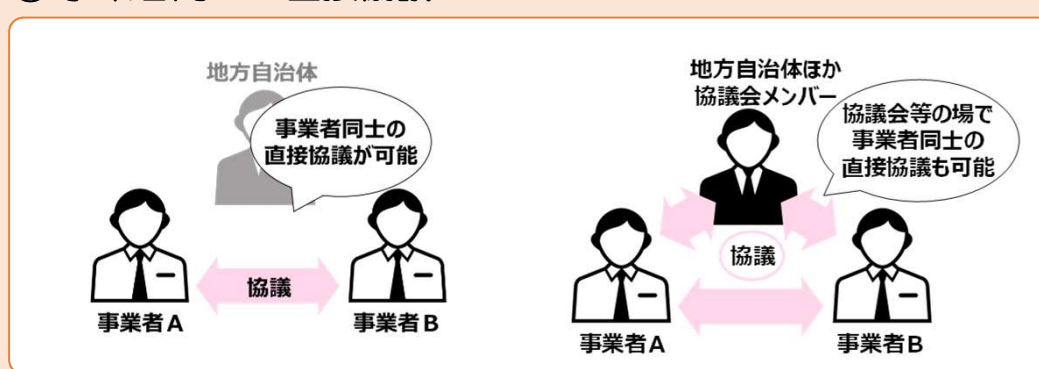
① 地方自治体が複数事業者と個別に調整（運賃プールを除く）



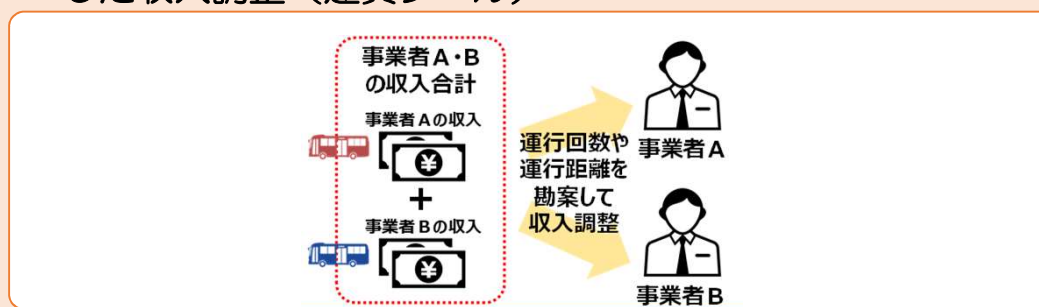
② 各社の運賃・乗車人員に応じて運賃収入を精算（競争性が確保される場合）



① 事業者間での直接協議



② 運賃・乗車人員だけではなく、運行回数や運行距離を勘案した収入調整（運賃プール）

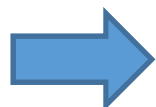


上記の行為により、**事業者間での調整や意思決定を迅速かつ円滑に行うことが可能**となるほか、**運賃プール**を活用することで**事業者間の収支への影響格差（経営リスク）を最小化**することが可能。

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等（※）への意見聴取を経たうえで、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等



地域の交通政策との調和と、地域住民の意見反映を図る。

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・車両数等の事業の改善目標、サービス維持の目標）、⑥実施期間、⑦その他必要な事項



収益性だけでなく、運転者数や車両数などを目標として位置づけ。

国土交通大臣による共同経営の認可 (※)

- 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。(=赤字路線があること)
- 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。
- ⑤ 基盤的サービスの提供の維持を図るために必要な限度を超えない範囲内のものであること。

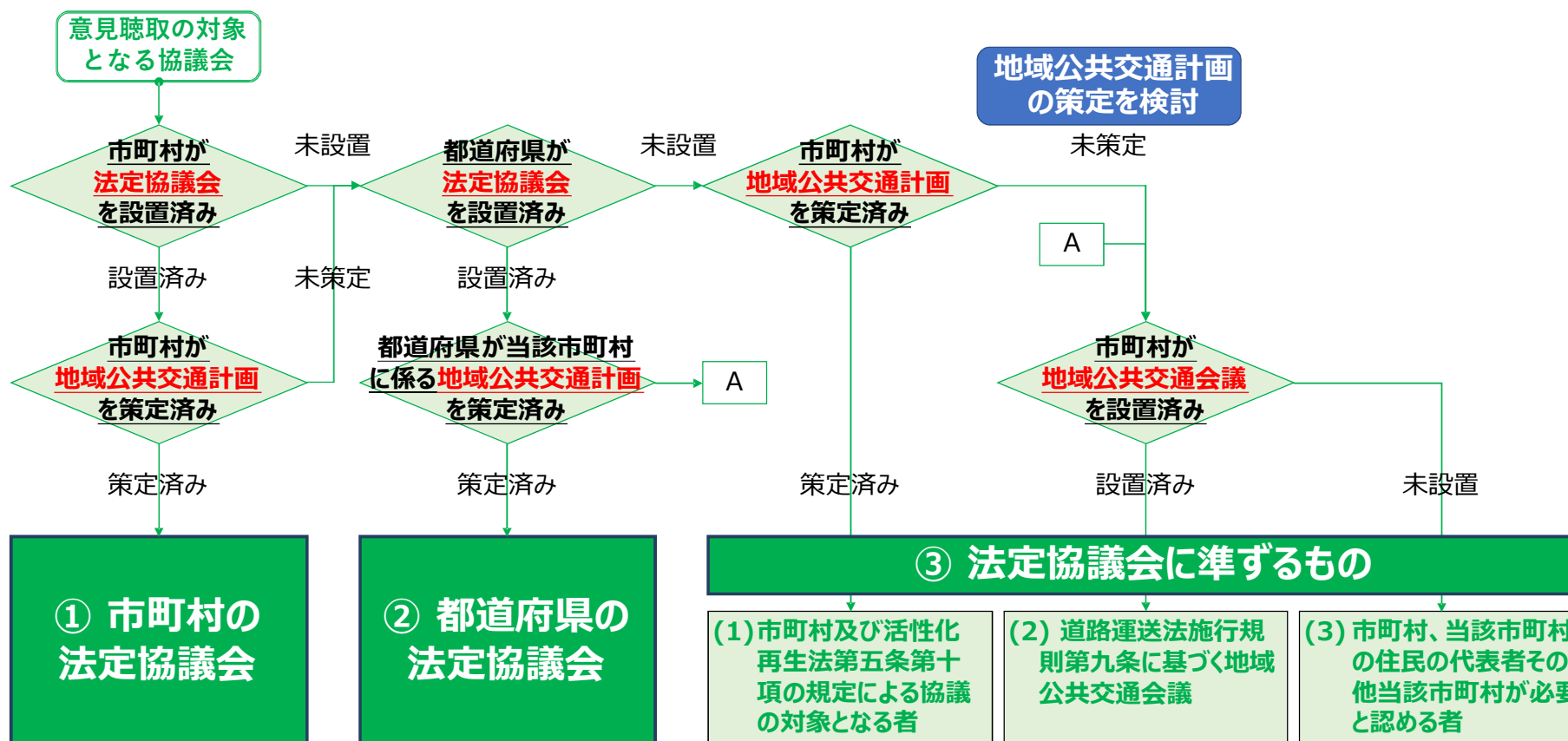
※ 認可に際し、国土交通大臣は公取委に協議しなければならない。

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ったと認めるときは、適合命令。

法定協議会への意見聴取

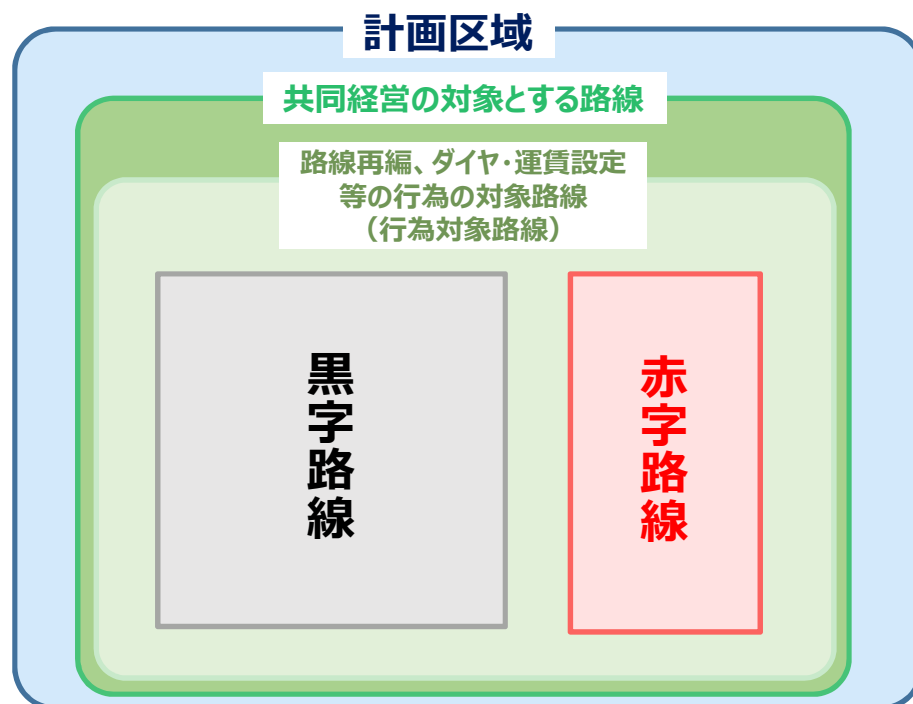
- 意見聴取の対象となる協議会等は、①市町村の法定協議会、②都道府県の法定協議会、③法定協議会に準ずるものの3パターン。法定協議会はそれぞれ地域公共交通計画が策定されていることが前提となり、①>②>③の順に優先順位が高い。
- ③の法定協議会に準ずるものとしては、(1)法定協議会を設置せずに地域公共交通計画を策定している場合の自治体、事業者、利用者等の地域の関係者、(2)道路運送法に基づく地域公共交通会議、(3)市町村及び住民の代表者等が国土交通省令において定められている。



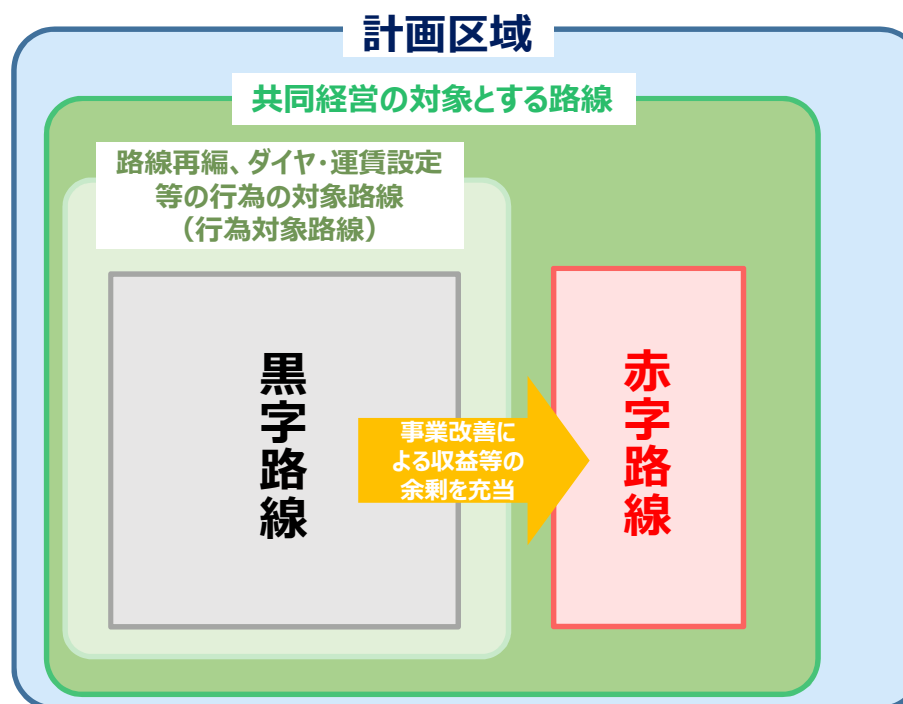
共同経営計画の区域の設定

- 共同経営計画においては**共同経営の対象とする区域（計画区域）の設定を行う必要がある**が、本特例法では計画区域内に**収支が不均衡な状況にある路線（赤字路線）が存することを認可基準**としているため、**区域の設定の際には赤字路線が含まれている必要がある**。
- この点、**路線再編やダイヤ・運賃設定等の行為の対象となる路線（行為対象路線）に赤字路線が含まれるケース（パターン1）**のほか、**行為対象路線に赤字路線が含まれない場合であっても、黒字路線の事業改善により生じた収益等の余剰を赤字路線に充当するケース（パターン2）**が想定される。
具体的な考え方のイメージは以下のとおり。

パターン1（行為対象路線に赤字路線を含む場合）



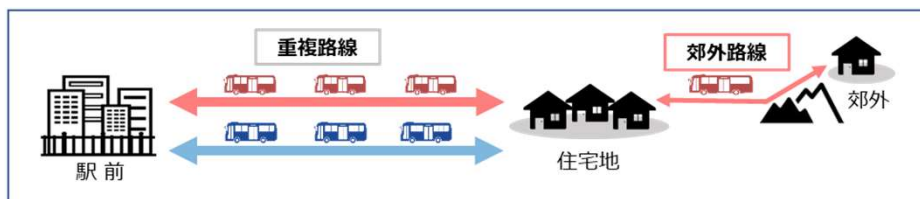
パターン2（行為対象路線に赤字路線を含まない場合）



運賃プールの設定

- **収入調整を行わずに共同経営を行う場合**、個別の乗合バス事業者によっては乗車人員の減少により運賃収入が減少し、**共同経営に参画する事業者間での合意に支障が生じてしまうケースも考えられる。**
- この際、**運賃プールを活用**することにより、**運行回数、運行距離等に応じた運賃収入の分配**を行うことで、特定の乗合バス事業者での収入減を回避し、**事業者間での合意形成が円滑に進むことが可能**に。運賃プールの具体的なイメージについては以下のとおり。

▼運賃プールのイメージ（例：重複路線の減便及びダイヤ調整）



【仮定】

- **重複路線（駅前～住宅地）**
 - ・A社、B社が競合する黒字路線であり、**共同運行及びダイヤ調整**を行い、運行効率化と利便性向上を企図。
- **郊外路線（住宅地～郊外）**
 - ・A社のみが運行している慢性的な赤字路線。
 - ・上記重複路線での黒字による補填で、路線を維持。
- **重複路線の共同運行及びダイヤ調整後**
 - ・両社同じ運行回数となるよう減便し、ともに運行コストは削減。
 - ・ダイヤ調整による利便性向上が奏功し、乗車人員数及び運賃収入は路線全体では維持されるが、内訳としてはA社で減少、B社で増加。
 - ・A社での収入減を避けるため、運賃プールにより、路線全体の運賃収入を【**運行回数比**】で分配。

		【重複路線】		【郊外路線】	
現行	A社	運賃収入	620	運賃収入	20
		運行コスト	500	運行コスト	120
	利益	120	利益	▲100	
	B社	運賃収入	580		
運行コスト		500			
		利益	80		

共同運行及びダイヤ調整による、運行効率化と利便性向上

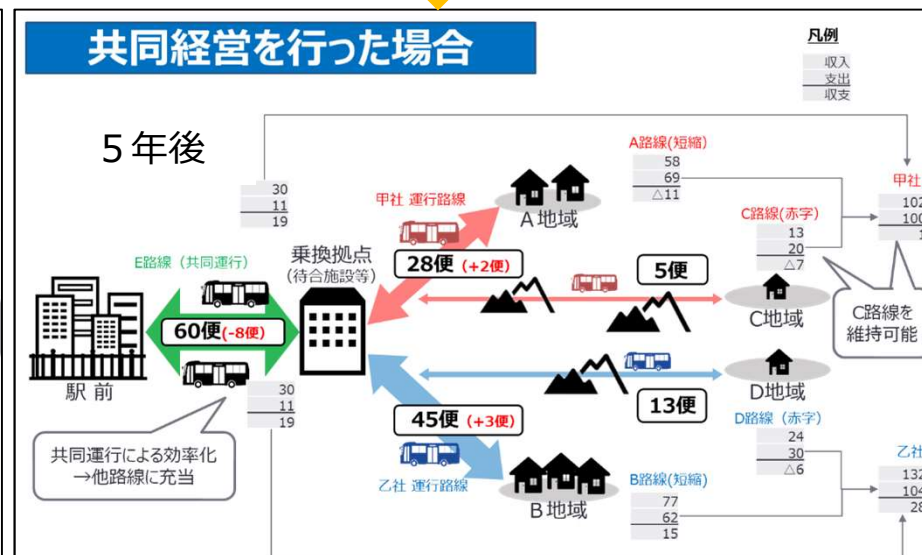
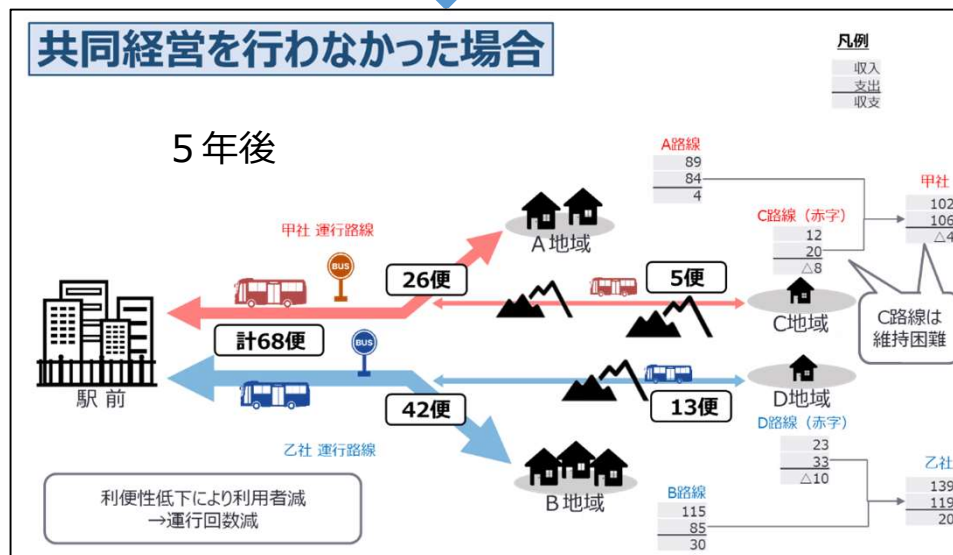
		【重複路線】		【郊外路線】		集約 運賃プール 1,200	分配【運行回数比】			
		【重複路線】		【郊外路線】			【重複路線】		【郊外路線】	
共同運行、 ダイヤ 調整後	A社	運賃収入	570	運賃収入	20		運賃収入	600	運賃収入	20
		運行コスト	480	運行コスト	120		運行コスト	480	運行コスト	120
	利益	90	利益	▲100	利益		120	利益	▲100	
	B社	運賃収入	630				運賃収入	600		
運行コスト		480			運行コスト	480				
		利益	150		利益	120				

運賃プールがない場合
A社では重複路線での収入減のため、**郊外路線の赤字を補填しきれなくなり存続の危機に。**

運賃プールがある場合
A社の重複路線での収入減を回避し、**収支改善によって郊外路線の路線維持が可能に。**

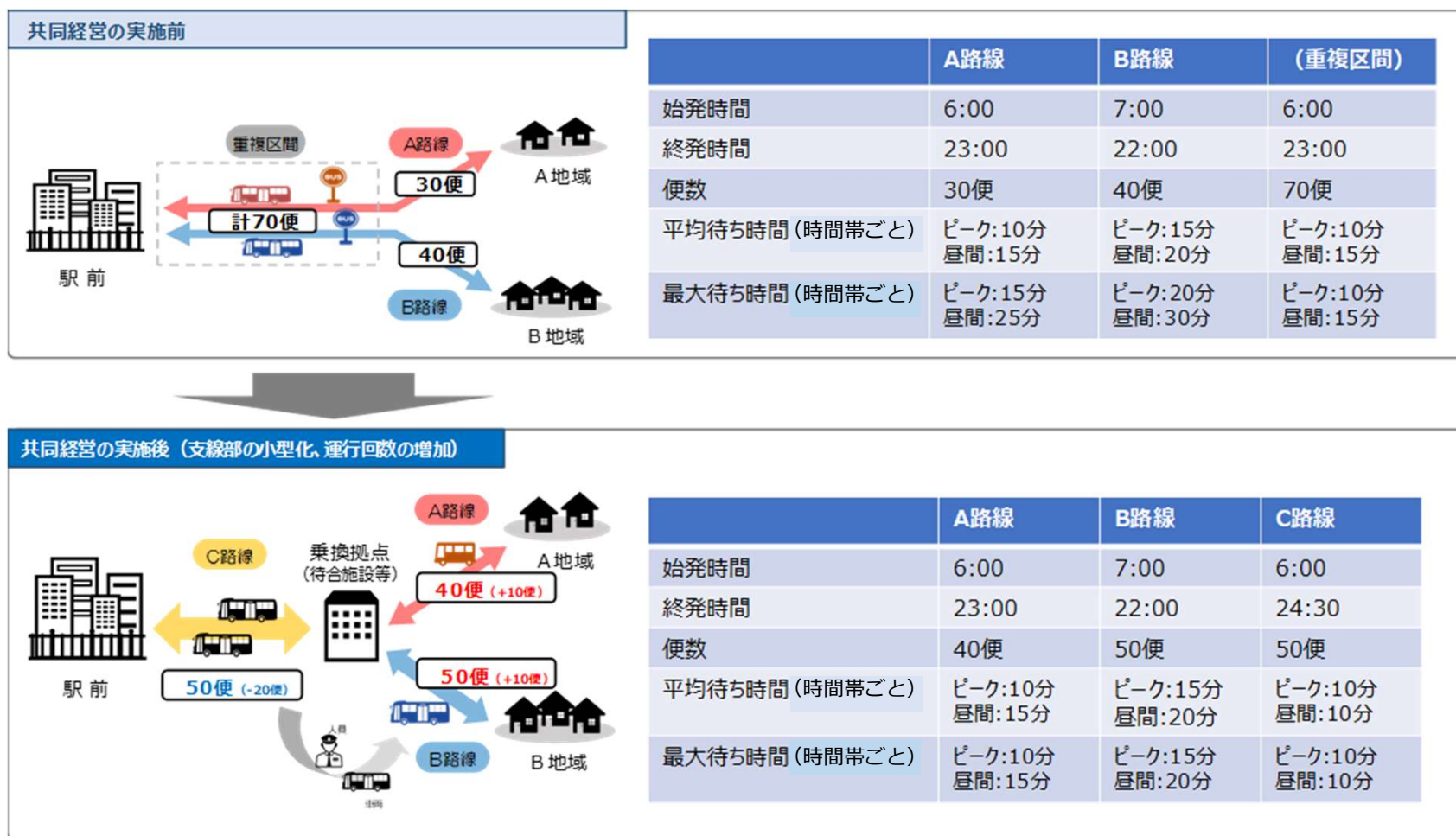
共同経営の事業の改善に係る目標の設定

- 共同経営計画には、①事業の収益性、②人員数（ドライバー数）の効率性、③車両数の効率性等についての事業の改善に係る目標を設定することとされている。
- **事業の改善には「事業の維持」も含まれ**、共同経営を行わなければ減便となるような場合に、**共同経営によりサービス維持が図られる場合も認められる**。また、収益性の向上が見込まれずとも、ドライバー数や車両数の余剰が創出されるなど、**上記①～③のいずれかの項目について事業の改善が見込まれる場合には認められる**。
- 事業の改善に係る目標の設定に当たっては、**共同経営を行った場合と行わなかった場合のシミュレーションを行うことを想定**。具体的なイメージについては以下のとおり。



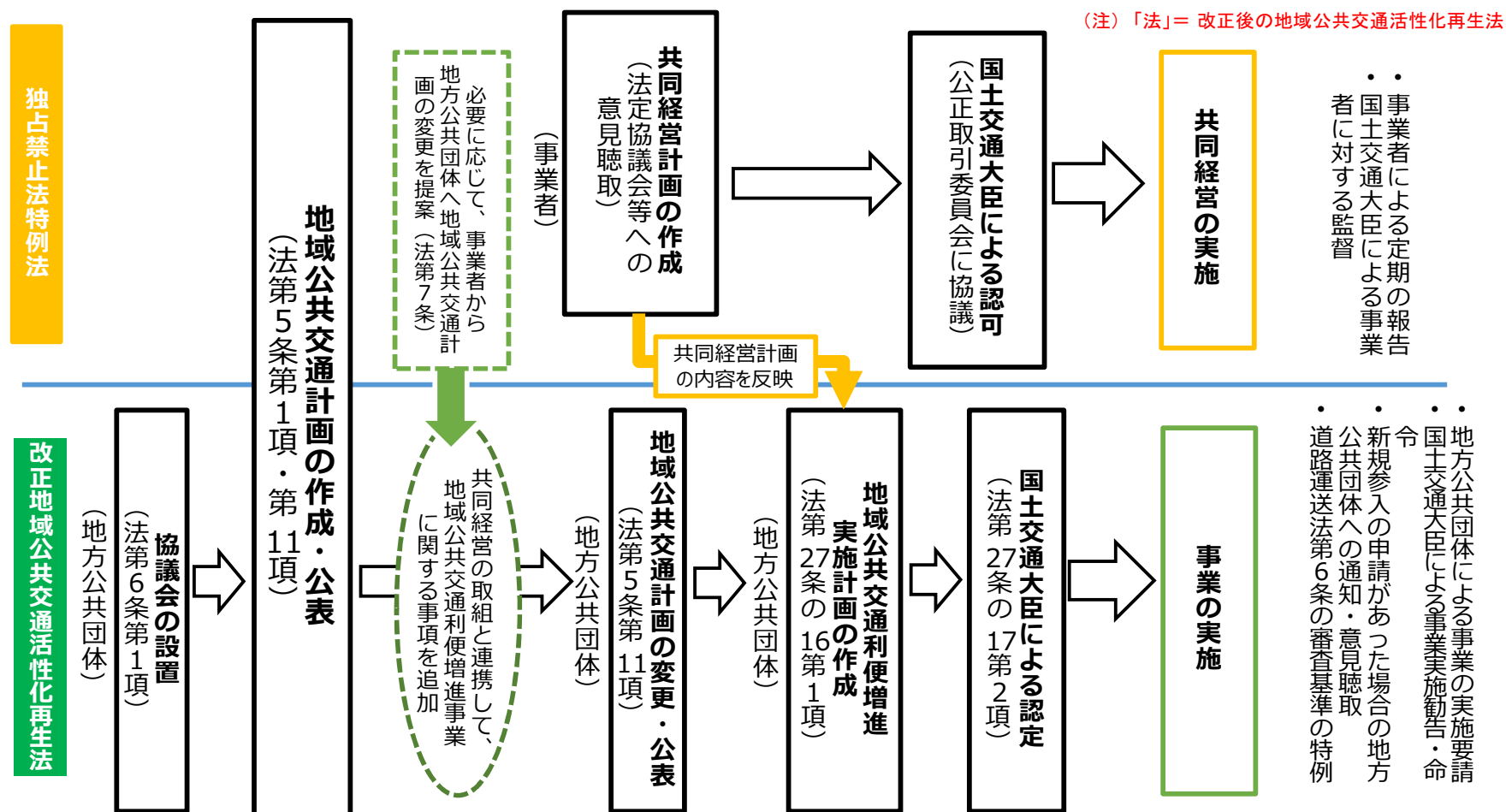
基盤的サービスの維持に関する目標の設定

- 共同経営計画には、基盤的サービスの維持に関する目標として、**維持すべき路線、始発・終発時刻、便数、平均待ち時間・最大待ち時間**等の目標を設定することとされている。
- この目標設定に当たっては、共同経営によりこれらの**サービス水準の維持・向上が図られる必要があるが**、例えば、部分的に便数が減少したり、平均待ち時間が長くなったりする場合であっても、**全体としてサービスの維持・向上が図られている場合には認められ得る。**



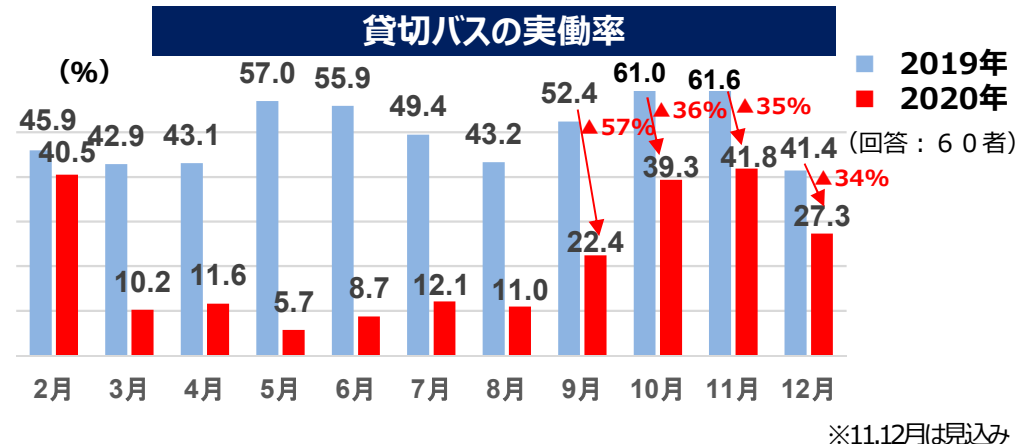
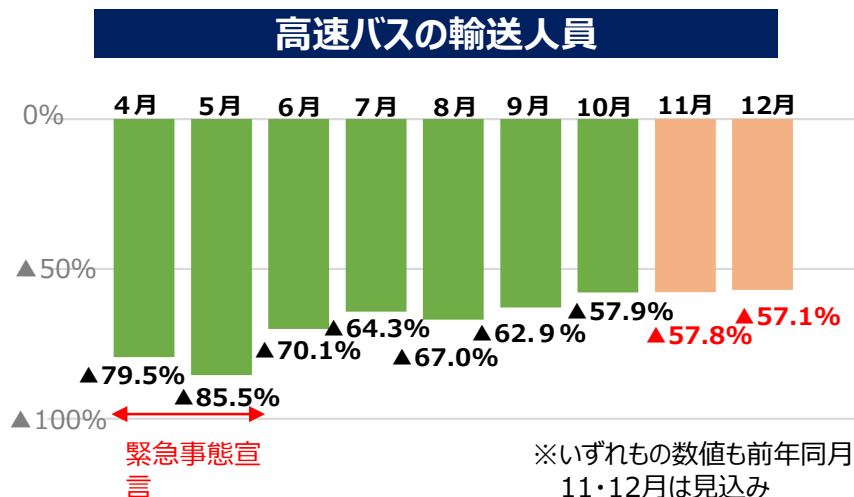
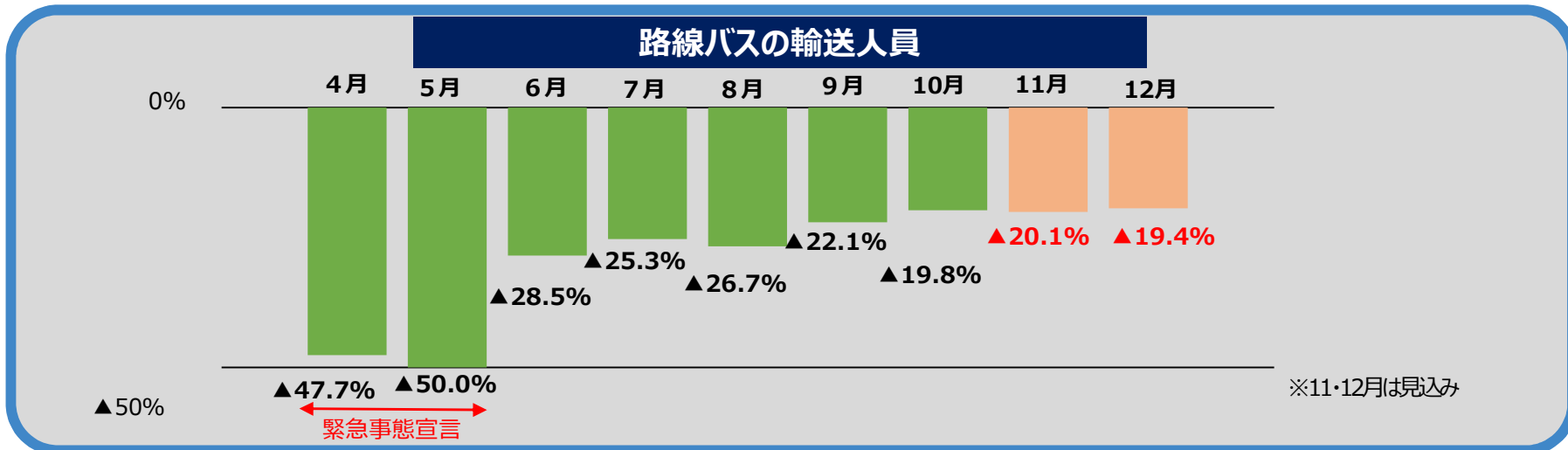
共同経営計画と利便増進実施計画の関係性

- 地域公共交通利便増進実施計画の策定は、本特例法の共同経営の認可基準には規定されていないが、これらの計画は一体的に策定することが望ましい。
- 地域公共交通利便増進実施計画の内容が共同経営計画の内容と同一である場合には、共同経営計画を添付することをもって、地域公共交通利便増進実施計画の記載事項である実施する区域、内容、実施主体、実施期間、効果等の内容に替えることができる。



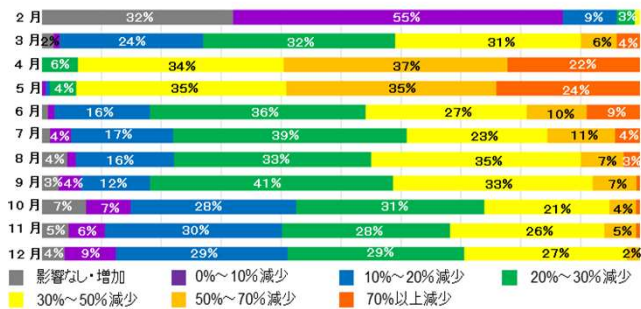
- 新型コロナウイルス感染症を踏まえた
地域公共交通への支援について

- 一般路線バスの輸送人員は4月・5月は半減（前年同月比）し、徐々に回復しているものの、11月以降も約20%減（前年同月比）の見込みで、コロナの収束が見通せない中で、コロナ以前の水準までの需要回復は期待できない状況。
- 高速バスや貸切バスは更に需要の減少が厳しく、11月以降も輸送人員は半減、実働率は35%減の見込み。

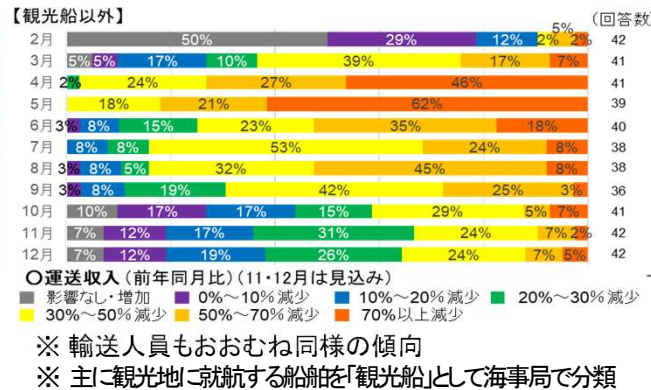


- 輸送人員が30%以上減少している地域鉄道事業者が3~4割、運送収入が30%以上減少している内航旅客船事業者が4割、国内航空便の輸送人員は対前年比5割に留まるなど、各モードとも、緊急事態宣言解除後も引き続き厳しい状況が続いており、今後も同様の傾向が続くと見込まれている。
- 運輸業全体としても、他業種と比べ、営業利益の落ち込みが大きくなっている。

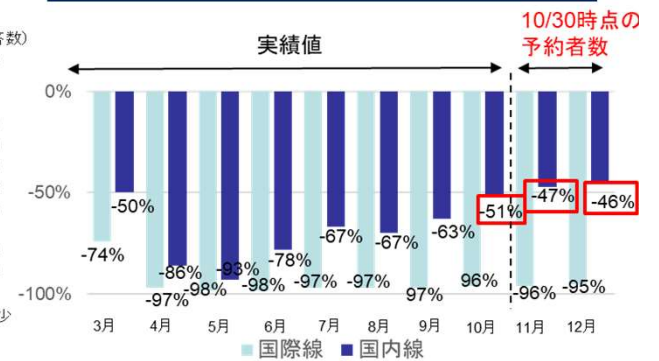
地域鉄道事業者の輸送人員



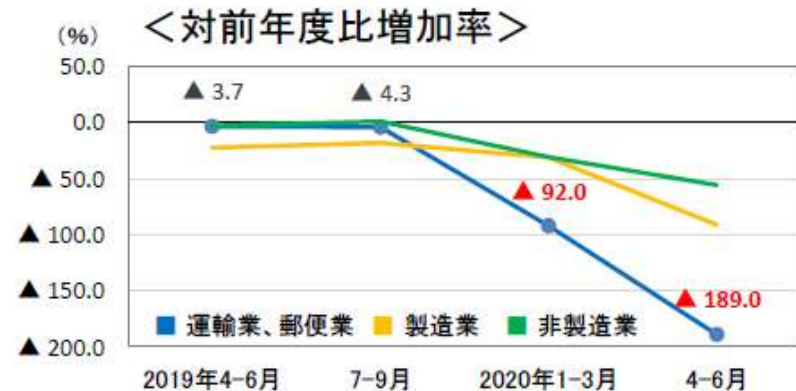
内航旅客船の運送収入



航空の輸送人員



コロナ禍前後の運輸業の営業利益(業種間比較)



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、地域公共交通活性化再生法の枠組みの強化などの見直しを検討)

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>

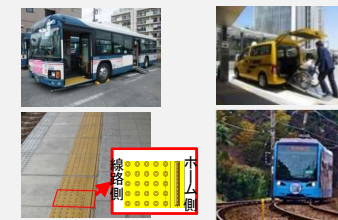
- 高齢化が進む過疎地域等の足を確保するための幹線バス交通や地域内交通の運行
 - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
 - ・過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の地域内交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
- 離島航路・航空路の運航
 - ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援



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)

被災地域地域間幹線系統確保維持事業／特定被災地域公共交通調査事業 (【東日本大震災対応】被災地のバス交通等に対する柔軟な支援)

令和2年度予算額 7億円
(東日本大震災復興特別会計：復興庁一括計分)

<支援の内容>

- 被災地の幹線バスの運行
- 仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行

【令和2年度二次補正予算：138億円】

地域の生活や経済活動を支えるために機能の確保が求められている公共交通について、地域公共交通事業者が十分な感染拡大防止対策を講じることができるよう、駅・車両等の衛生対策や、車内等の密度を上げないよう配慮した運行等の実証事業を支援。

補助対象経費

- 車両・船舶・航空機における抗菌・抗ウイルス対策
- 熱感知カメラ等の設置
- バス運転席仕切りカーテン隔壁の設置
- 混雑時の移動(密な移動)回避を目的としたリアルタイム情報を提供するシステム導入
- 必要な感染症対策を行ったうえで、車内等の密度を上げないよう配慮した実証運行
- 駅・ターミナルの衛生対策 等

補助対象事業者

- 鉄軌道事業者(地域鉄道)
- バス事業者(地域バス)
- 旅客船事業者(定期航路(生活航路))
- 航空運送事業者(特定本邦航空運送事業者を除く。)

補助率

- 1/2等



ターミナル等の衛生対策



車内の抗菌・抗ウイルス対策



熱感知カメラ設置による感染者の公共交通利用自粛励行



バス運転席仕切りカーテン



車両の混雑具合を提供するシステムの導入(カナダ・transit)

新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の拡充

新型コロナウイルス感染症への地方における様々な対応・取組を全力で支援するため、地域の実情に応じて、家賃支援を含む事業継続や雇用維持等への対応を後押しするとともに、「新しい生活様式」等への対応を図る観点から、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を拡充する。

1. 2次補正予算計上額 2兆円（1次補正予算計上額と合わせて3兆円）

2. 所管 内閣府（地方創生推進室） ただし、各府省に移し替えて執行

3. 交付対象等

(1) 交付対象 : 実施計画を策定する地方公共団体（都道府県・市町村）

(2) 交付方法 : 実施計画に掲載された事業（※）に対し、交付限度額を上限として交付金を交付

※ 第2次補正予算における国庫補助事業の地方負担分については、第1次補正予算の臨時交付金の未配分額により措置

(3) 交付限度額 : ① 家賃支援を含む事業継続や雇用維持等への対応分（1兆円程度）

人口・事業所数を基礎に、感染状況等に基づき算定

② 「新しい生活様式」を踏まえた地域経済の活性化等への対応分（1兆円程度）

人口、年少者・高齢者の比率、財政力等に基づき算定

4. 使途

地方公共団体が地域の実情に応じてきめ細やかに実施する

① 家賃支援を含む事業継続や雇用維持等への対応

〔家賃支援、休業要請に伴う協力金等、地域公共交通機関等の維持・確保、旅館・ホテル等の経営支援、臨時休校に伴う子供たちの心のケア、修学旅行等のキャンセル代への支援 等〕

② 「新しい生活様式」等への対応

〔地域公共交通機関等の3密対策、福祉施設・観光施設・学校・スポーツ・文化イベント等の「新しい生活様式」の下での再開に向けた支援、地元製品のオンライン販売促進、オンライン教育・テレワーク導入支援、農林水産物の販売促進、観光地の活性化 等〕

の事業に充当。

24.公共交通(バス、鉄道、旅客船、航空等) 応援事業

他の支援施策の対象とならない又は超える部分について、経営に大きな影響を生じている公共交通機関及び関連事業者に対して、3密を避けるための運行に協力する場合や、収束後に利用を喚起するために便数や施設等の利用環境を整える場合に、奨励金等により支援。



緊急時
対応段階

継続・回復
段階

個人 事業・団体 施設・地域
交通事業

【目的】 交通や物流を守りたい

【主な関連】 国土交通省総合政策局地域交通課

25.地域公共交通機関の高度化支援事業

収束後の地域の移動を支えるため、経営に大きな影響を生じている地域公共交通機関に対し、他の支援施策の対象とならない又は超える部分について、収束後の経営持続化に資する省メンテナンスで環境性能に優れた車両・船舶への入替や施設管理の効率化等に関する取組に要する経費の一部を支援。



緊急時
対応段階

継続・回復
段階

個人 事業・団体 施設・地域
交通事業

【目的】 交通や物流を守りたい

【主な関連】 国土交通省総合政策局交通政策課

これまでの状況

乗合バス等の公共交通機関は、人口減少等の影響により、輸送需要の縮小、運転手不足等の厳しい経営環境に置かれているが、日常生活や経済活動を支える地域の足として、将来にわたっての地域公共交通の維持・確保は重要な課題。

拡大の影 響

新型コロナウイルス感染症の拡大によって、急激に公共交通機関の経営状況が悪化するとともに、通勤や移動のあり方の変容などにより収束後の十分な需要回復も期待できない一方、エッセンシャルサービスとして公共交通の維持は、地域における国民の日常生活と経済活動を下支えするためにも不可欠。

3つの柱

中長期的には、持続可能な地域公共交通の実現に向けた3つの柱を主軸とし、地域において公共交通の将来像を描きつつ、需要の高い都市部等における運送サービスの効率化や利便性の向上を図るとともに、収益性が確保できない過疎地等においては公的主体による十分な支援により運送サービスの維持を図っていく。

対応策

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の拡大という緊急事態に対しては、中長期的な施策だけでは時間的猶予がなく、急速な経営悪化によって、地域公共交通自体が失われる危険性がある。このため、中長期的な施策を前倒して迅速に進めていくとともに、公共交通の消滅回避のため、公共交通事業者への集中的な支援が必要。