

# 独禁法特例法施行を 活かすための見方・考え方

福島大学 経済経営学類

准教授 吉田 樹

(交通政策審議会 地域公共交通部会 臨時委員)  
(国土交通省「MaaS関連データ検討会」メンバー)

 <https://www.facebook.com/itsukkey>

## 地域公共交通関連法改正－吉田の解釈①

### 地域公共交通計画策定の努力義務化

- 原則全自治体が策定：複数市町村での策定を推進。複数市町村が都道府県に広域の計画策定を求めることが可能に。
- 乗合バス運行費補助との連動化：地域公共交通計画での記載が補助要件に。
- 計画策定後のマネジメント：利用者数，収支を**標準指標としたモニタリング**を求める（収支率改善を図るべきというメッセージではないことに留意）。

### 独禁法特例法 と 地域公共交通利便増進事業 の創設

- 独占禁止法特例法：乗合バス事業の**共同経営**が可能に。
- 地域公共交通利便増進実施計画：改正前の「地域公共交通再編実施計画」の対象を広げ，**複数路線の等間隔運行（減便を伴うものも可）**や，**乗合型の公共交通以外の「協議運賃」**が事実上可能に。

# 地域公共交通関連法改正－吉田の解釈②

## 「輸送手段の総動員」と技術革新への対応

- **輸送資源の総動員**：従来からの公共交通，自家用有償旅客運送に加え，学校・福祉・商業施設等への送迎車両の活用も視野に入れることを明記。
- **地域旅客運送サービス継続事業**：乗合バス事業者の維持困難の申出に対する代替輸送サービスの確保特定事業化。
- **自家用有償旅客運送に関する制度変更**：
  - ✓ **交通空白地有償運送（仮称）と福祉有償運送（仮称）に市町村運営有償運送を編入。**
  - ✓ 交通事業者協力型自家用有償旅客運送の創設（交通事業者が整備管理に関わることで登録期間を5年に伸長）。
  - ✓ 交通空白地有償運送（仮称）は，旅客の名簿作成不要に。
  - ✓ 地域公共交通計画に所要の記載があれば，自家用有償旅客運送の実施について協議が調ったものと見做される。
- **新モビリティサービス事業計画**：運賃届出のワンストップ化。

## 「競争」を「共創」に変える

### ■ 複数事業者が「東ねて・減らす」取り組み

#### 八戸駅線共同運行化(2008年～)

- ◆ 八戸駅・中心街間の路線バス(複数事業者)運行計画を市の調整で一体的に設定。運行間隔平準化と減便による「生産性の向上」と「分かりやすさ・便利さ」の両立を図る。

中心街方面発車時刻（八戸駅発／午前9時台）

		11	23	27		40	43	50	58	59
<b>Before (112.5回)</b>		③	①	③		①	③	②	③	①
<b>After (90.5回)</b>	0 ①	10 ①	20 ①	30 ①		40 ①		50 ①		

**乗車人員増（+6.4%） × 運行費用減 = 黒字化**

**「東ねて・減らす」がサービス維持と利便増進両立の鍵  
利便増進事業の対象化で進めやすく！**

**複数事業者の場合でも「独禁法適用除外」の道が開く！**

# 八戸市の『地域公共交通マネジメント』

## ■ 青森県八戸市

- ◆ 人口：22.8万人(令和元年11月末)。面積：305km<sup>2</sup>
- ◆ 青森県南、岩手県北を含む広域圏の中心市。(中核市)

## ■ 乗合バス事業者

- ◆ 市内運行事業者・・・八戸市交通部・南部バス・十和田観光電鉄
  - 南部バス＝岩手県北自動車南部支社(みちのりHD)



# 転機となった『八戸市公共交通再生プラン』

## ■ 「幹線軸」と「支線ゾーン」の区分・・・「系統主義」の脱却

類型	特性	対象
幹線軸*1	市内幹線	<ul style="list-style-type: none"> <li>多頻度で事業性の高い系統</li> <li>・ 鮫幹線軸 (2系統)</li> <li>・ 岬台幹線軸 (1系統)</li> </ul>
	広域幹線	<ul style="list-style-type: none"> <li>隣接市町村に跨る国庫補助路線(広域的幹線的路線)を中心とした系統</li> <li>・ 市民病院・妙幹線軸ならび、市民病院・松館幹線軸 (4系統)</li> <li>・ 田代幹線軸 (1系統)</li> <li>・ 是川・荒谷幹線軸 (1系統)</li> <li>・ 市野沢幹線軸 (3系統)</li> <li>・ 田面木・三戸幹線軸 (6系統)</li> <li>・ 豊崎・扇田幹線軸 (1系統)</li> <li>・ 市川幹線軸 (6系統)</li> </ul>
	幹線区間	<ul style="list-style-type: none"> <li>多くの系統が重複して運行する区間</li> <li>・ 旭ヶ丘～中心街幹線軸 (館花下経由/吹上経由の2経路)</li> <li>・ 上二ツ家～中心街幹線軸 (1経路)</li> <li>・ 八戸駅～中心街幹線軸 (司法センター・田面木経由/浄水場・根城大橋経由/内舟渡経由の3経路)</li> </ul>
	準幹線	<ul style="list-style-type: none"> <li>支線ゾーンの郊外団地と中心街を結ぶ路線</li> <li>・ 多賀台団地～河原木団地～西売市～中心街</li> <li>・ 是川団地～中居林～中心街</li> <li>・ 八戸ニュータウン～中心街</li> </ul>
支線ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>幹線軸のうち、「市内幹線」および「広域幹線」「幹線区間」が通過しない地域を大まかにゾーニング</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 種差ゾーン</li> <li>② 美保野・町畑ゾーン</li> <li>③ 旭ヶ丘・湊高台ゾーン</li> <li>④ 鮫・小中野ゾーン</li> <li>⑤ 是川ゾーン</li> <li>⑥ 市川・多賀台ゾーン</li> <li>⑦ 五戸方面ゾーン</li> <li>⑧ ラビア・ピアドゥゾーン</li> <li>⑨ NT・田面木ゾーン</li> <li>⑩ 西高校ゾーン</li> <li>⑪ 三戸方面ゾーン</li> <li>⑫ 卸センターゾーン</li> <li>⑬ ゆりの木ゾーン</li> <li>⑭ 南郷ゾーン</li> </ul>

### 市内幹線

- 高頻度運行 (> 概ね3回/時) かつ黒字路線

### 幹線区間

- 八戸市内で完結する系統群が同一経路を運行し結果として高頻度運行になっている区間
- 市外からの広域路線は調整の対象から除外。

# 八戸駅線共同運行化「以前」の状況

## ■ 全便が「中心街」に向かうも、のりばが分かれていた

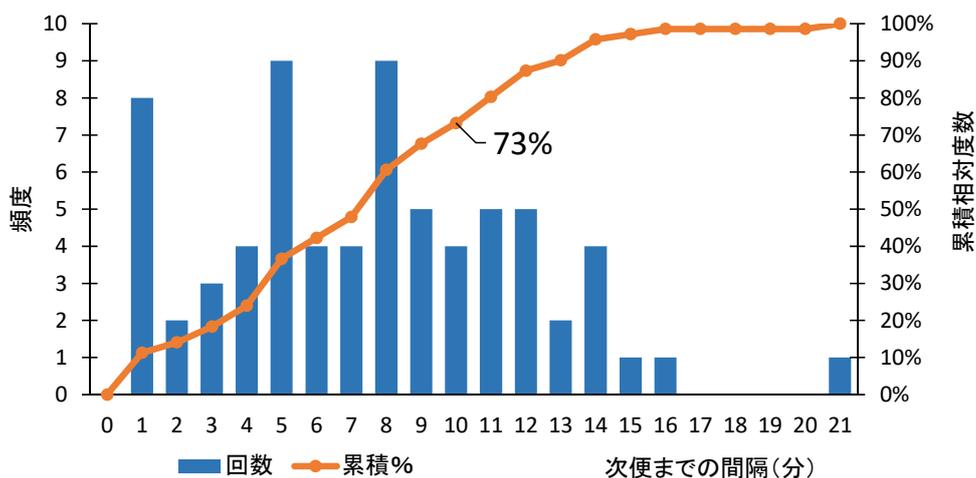
時	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1番のりば 市営（根城大橋経由）		16	16	23	19	15	19	15	3	10	1	10	9	10	4	15	26
		29	28	40	43	46	40	48	19	40	19	40	19	23	19	46	
		41	52	59	56	58	53		43		36	59	42		40		
		45							59		45		53				
		57															
2番のりば 市営（田面木経由）		37	37	50	32	28	34	36	39	56	31	21	35	48			
3番のりば 南部（田面木経由） 南部（根城大橋経由）	30	5	13	11	10	2	10	7	20	11	0	2	9	11	13	19	6
	44	24	20	27	31	20	23	25	34	32	10	13	27	40	36	33	
	53	37	27	43	50	36	39	42	50	41	37	35	40	55			
		38	34	58		56	48	58			48	45	50				
		49	43									47					
	57	44									54						

この時刻表を眺めて『バスは便利』と思えたのか？

# 八戸駅線共同運行化「以前」の状況

## ■ 「競争」が「利用者のメリット」に結びつくとは限らない

- ◆ 共同運行で「10分間隔運行」となった、9～18時（八戸駅発）は、71便（2003年4月ダイヤ：共同運行後は54便）運行。前便との発車間隔が3分以内のケースが全体の2割を占める一方、10分を超える発車間隔になるケースも3割弱あった。



# 八戸駅線共同運行化の議論過程

## ■ 「総論賛成」でも、「各論」で行き詰りやすい…

### 「総論賛成」だった合意事項

- ◆ 根城大橋経由と田面木経由を20分間隔で交互に運行する。
  - 八戸駅発「0, 10…分」、中心街発「5, 15…分」に当てはめる
- ◆ 運行時刻の調整を前提に、のりばを統一（八戸駅1番）する。
- ◆ 中心街に分散した停留所群を「中心街」と東ねて表現する。

八戸駅順	事業者順	属性	事業者	六日町発時刻	その他発場所	経由			八戸駅着時刻	西高校前着時刻	聖ウルスラ学院着時刻	八戸駅順	事業者順	聖ウルスラ学院発時刻	西高校前発時刻	八戸駅発時刻
						根城浄水場通	田面木	その他								
1	101	再生	南部	6:05		-	6:17	-	6:22	-	-	1	101			
2	1	再生	市営	6:20		6:31	-	-	6:39	-	-	2	3	-	-	7:00

### 議論が紛糾した「各論」

- ◆ どの便をどの事業者が担当するか？
  - 新幹線到着後の便、各経路の便数シェア（定期券の事業者選択で有利？）、自社他系統との取り回し（減便の割に仕業は減りにくい？）

# 八戸駅線共同運行化の議論過程

## ■ 合意の鍵 = (データ+ストーリー) × (対話+ワルモノ)

### 課題を「データ」で客観化

- ◆ どの便をどの事業者が担当するか？
  - 東北新幹線八戸開業で新設された「新幹線シャトル」（八戸駅～中心街間の急行便）は、僅か一年で廃止。乗降データから、途中停留所～中心街間の乗降が多いことを確認。

### 時間軸でストーリーを形成

- ◆ 「小さな成功体験」から本丸を目指す
  - 『見せ方改革』から「共創」の土台を築くことも有効。
- ◆ 代替案を「イチゼロ」で考えない—「対話」の素地になる
  - 八戸駅～中心街間の共同運行化は、市外乗入路線を除外。
  - 各者の「特定輸送的サービス」（例：△△高校の通学対応便）は、等間隔ダイヤ、共通定期券の精算対象から除外。

# 八戸駅線共同運行化の議論過程

## ■ 合意の鍵 = (データ+ストーリー) × (対話+ワルモノ)

### 「対話」を「文化」に

◆ 八戸駅線共同運行化の議論を契機に、路線バス事業連絡調整分科会を**常設化**。

- 構成員が資料を持ち寄る形式・・・論点や対立軸が明確に
- 次回の分科会日程と、それまでの「宿題」をその場で調整

### 八戸市地域公共交通会議

路線バス事業  
連絡調整分科会

プロジェクト型  
分科会

### 第三者が「ワルモノ」に

◆ 山本雄二郎先生(武蔵野市公共交通活性化協議会初代座長)が遺した言葉

- 運行主体ではない**有識者(第三者)**が、時に**ワルモノ**になることも必要。(←関係者の「考え」を読み解くことが大前提)

**「三步進んで、二歩下がる」の繰り返し…**  
**しかし「対話」がなければ、リアルは変わらない。**

# 独禁法特例法—「束ねて・減らす」×「共同経営」

## ■ 地域公共交通の「共同経営(カルテル)」の適用除外

### 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

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

※ その他①～③と類似の行為

内閣官房日本経済再生総合事務局  
私的独占禁止法特例法案準備室(令和2年3月)

② ネットワーク内の路線・運行系統の再編等  
- 「ハブ・アンド・スポーク型」のネットワーク再編 等

⇒ これらを内容とする**共同経営の協定の締結には独禁法を適用除外**。これにより、**運賃プール**等の必要な行為が可能に。

### 1. 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**(※)への意見聴取を経た上で、**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

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

### 2. 国土交通大臣による共同経営の認可(※) ※ 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。

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。

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。** 等

サービス維持・利用者利便の増進を確保

### 3. 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**。

# 独禁法特例法—「束ねて・減らす」×「共同経営」

## ■ 地域公共交通の「共同経営(カルテル)」の適用除外

区域を定めた**複数事業者の  
定額制乗り放題**  
(例：一日「頭打ち」運賃)

路線・区域を定めた**複数事業者の  
等間隔運行・パターンダイヤ**

内閣官房日本経済再生総合事務局  
私的独占禁止法特例法案準備室(令和2年3月)

MaaS構築を見据  
えた価格戦略にも  
独禁法適用除外が  
選択肢に！

### 1. 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(乗合バス事業者等)への意見聴取を経た上で、共同経営計画を国土交通大臣に提出。

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、

**活性化再生法の法定協議会の意見聴取を経て、  
共同事業計画が国土交通大臣により認可されれば、  
複数事業者の時刻調整に基づく運賃プールが可能に。**

**鉄道・軌道・タクシーも加えた設計が可能。  
事業者自体が黒字であるかは問われていない。**

## 事業者間の「協議」と独禁法特例法との関係

### ■ 「共同経営計画」の作成を前提とした交通調整が可能に

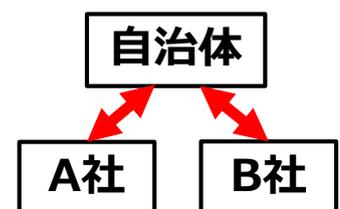
地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針

二 地域公共交通計画の作成に関する基本的な事項 3 協議会 (2)留意事項

(独占禁止法特例法上の)共同経営計画の作成を前提として協議を行う場合には、  
**運賃・料金同法に基づく定額、路線等の共同・分担運行、運行回数等の設定につ  
いて、協議会において複数事業者間で個別具体的に協議を行うことができる。**

#### 確認したいこと①

- ✓ 共同経営計画作成を「前提」とすれば、**結果として作成できなかったとしても、下のパターンで協議可能ですよね？**



#### 確認したいこと②

- ✓ 専ら実績に応じた収入配分を行う場合、**減便を伴わない運行間隔の調整を図る場合、共同経営計画の作成は不要？**
- ✓ その場合、下のパターンで協議可能？

