

乗合バス事業の共同経営に向けた動き

2019年11月
前橋市交通政策課



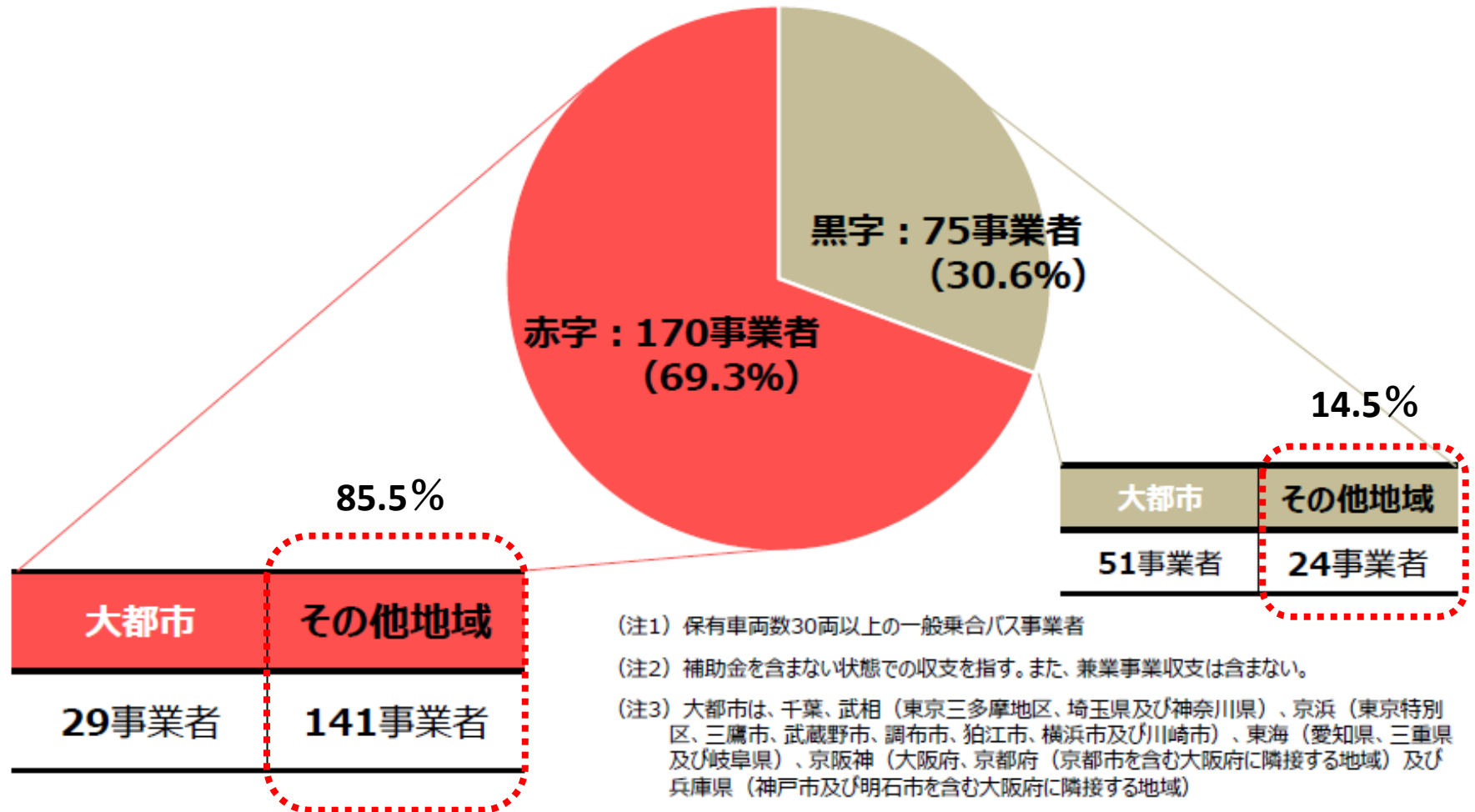
	自主路線	委託路線	合計
関越交通	7	5	12
群馬バス	4	0	4
群馬中央バス	4	1	5
永井運輸	1	7	8
日本中央バス	3	6	9
上信電鉄	1	0	1
合 計	20	19	39

※デマンドバス除く

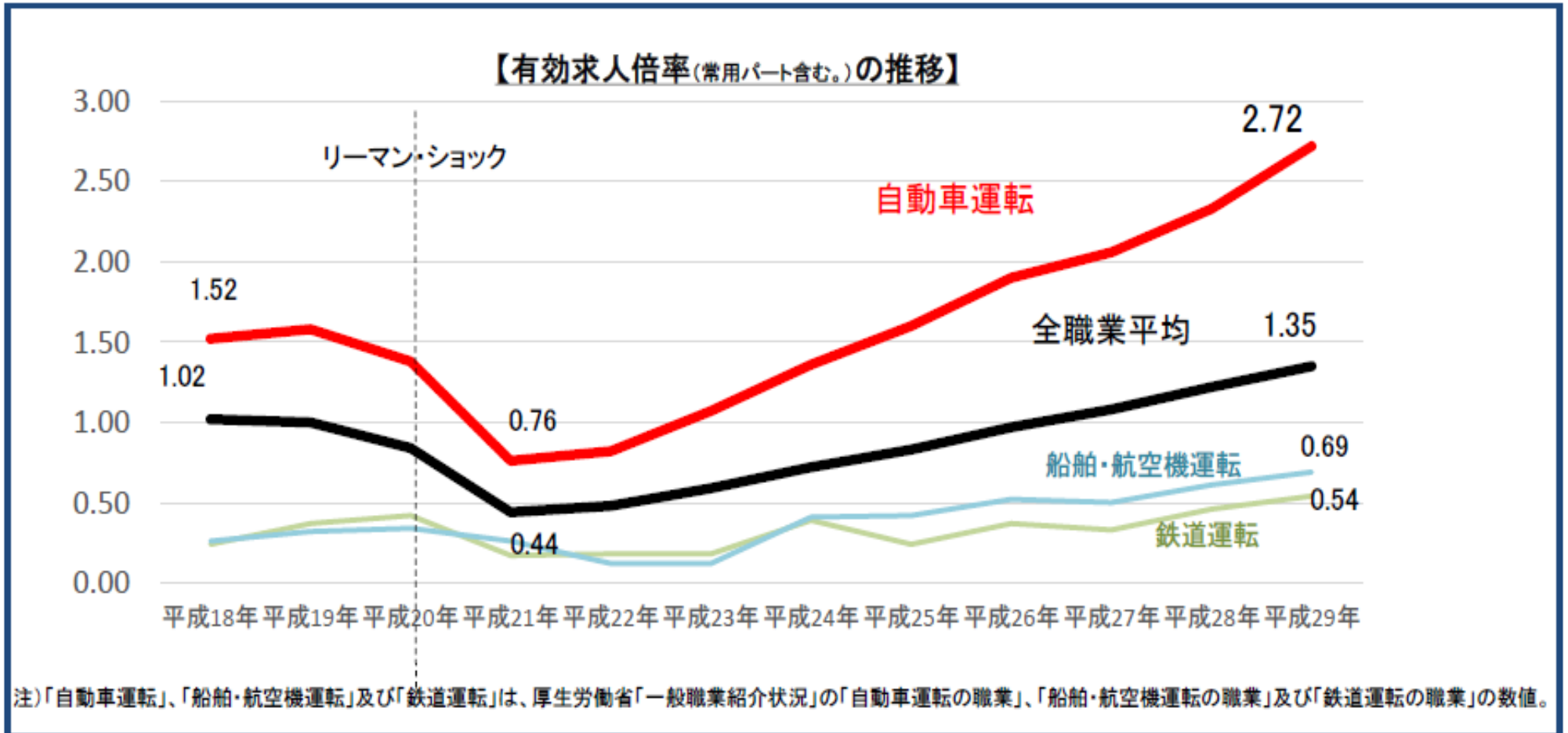
- バス事業者 6 社により市内各路線を運行している
 - 委託路線：市が運行を委託し、補助金により路線を維持
 - 自主路線：バス事業者が自主的に運行している路線
- ※自主路線についてもその多くが赤字

乗合バス事業における現状（全国）

- 乗合バス（一般乗合旅客自動車運送事業）の事業者の3分の2が赤字。
- 特に、地方における一般乗合バス事業者の収支の悪化が顕著。



バス事業の人手不足は全国的に深刻



「未来投資会議」において乗合バス事業の独占禁止法適用除外を議論

乗合バス事業＝地方基盤企業

独占禁止法の適用にあたっては、競争政策上の弊害防止と地域のインフラ維持の観点をバランスよく勘案し、判断する必要がある。

■独占禁止法

第3条 事業者は、私的独占又は不当な取引制限をしてはならない。

⇒複数の事業者が共同して競争回避的な行為を行い、競争を実質的に制限すること

バス事業では、複数事業者間での運賃・料金、運行回数又は運行系統を制限する協定など（運賃プールも不可）

第15条 会社は、次の各号のいずれかに該当する場合には、合併をしてはならない。

- 一 当該合併によって一定の取引分野における競争を実質的に制限することとなる場合
- 二 当該合併が不公正な取引方法によるものである場合

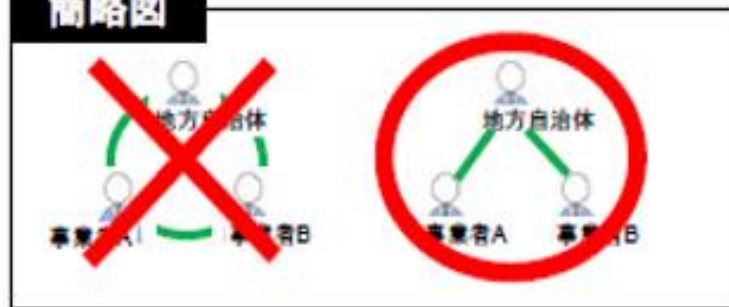
など

本市が設置済みである地域公共交通活性再生法に基づく協議会でも、事業者を交えて協議はできない。前橋市が個別に各事業者と協議が必要。

「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」

- 協議会において事業者の間で、例えば公共交通サービスに係る個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等について合意がなされるなど、**独占禁止法に抵触しないよう留意。**
- このため、事業者の個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等の設定については、**地方公共団体が個々の事業者との間で個別に協議することが必要。**

簡略図



未来投資会議（平成31年4月3日） 議題：地銀・乗合バス等の経営統合・共同経営について

（曾我会頭発言要旨）

- 乗合バスは地域にとって重要な交通インフラであるが、現在のバス路線は基本的に30年以上前に認可されたままであり、現在の「まちの実情」に合っていない。
- 複数の路線やダイヤ調整を行う必要があるが、複数の事業者を交えた協議が行えないため、行政が個別にバス事業者に調整を行っている。
- しかし、非常に手間と時間が掛かっており、一向に話が進まないのが現実である。
- そこで、バス事業の再編を促進するための未来志向の政策となるよう次の点について検討いただきたい。
 - ・すべてのバス事業者も含め、地域関係者で協議を進められるようにすること。
 - ・一定の路線収入をプールするなど共同経営の方策を検討すること。



成長戦略実行計画（令和元年6月21日 閣議決定）

- 2020年の通常国会に特例法の法案提出を図る。
- 10年間の時限措置
- 地域公共交通活性化再生法に基づく協議会等の枠組みに基づく、乗合バス事業者等の間での運賃プールなどの共同経営等について、独占禁止法の適用除外を図り、事業者や地域にとって明確な枠組みを整備
 - a) バス事業者等の間で運賃プールなど共同経営等を認める。
 - b) 低需要地区をはじめバスネットワークのサービス維持を共同経営等の認可の条件とし、認可後に条件が満たされない場合、共同経営等の認可取り消し等を可能とする。
 - c) 関係事業者側にとって、これらのルールの予見可能性を確保する。

未来投資会議（R1.10）資料

一般乗合旅客自動車運送事業者等及び地域銀行に係る私的独占禁止法の適用除外について

目的

この法律は、一般乗合旅客自動車運送事業者等及び地域銀行（地域基盤企業）のサービスの重要性に鑑み、**独禁法の特例について定め**、合併等又は共同経営による経営力の強化、生産性の向上等を通じて、**地域基盤企業が提供するサービスを将来にわたって維持することにより、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** - **特例法案の目的**（上記）、特例法案の対象となる**地域基盤企業（乗合バス・地銀）の定義**等を規定
2. **合併等の認可等**
 - 主務大臣の認可を受けて行う**地域基盤企業（乗合バス・地銀）の合併等には独禁法を適用しない**旨規定
 - 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**について規定
 - 主務大臣による**事後的な是正命令（公取委からの措置請求が可能）**について規定
3. **共同経営（カルテル）の認可等**
 - 主務大臣の認可を受けて行う**地域基盤企業（乗合バス）等の共同経営には独禁法を適用しない**旨規定
 - 申請者による**共同経営計画**の提出、主務大臣の**認可基準、公取委との協議**について規定
 - 主務大臣による**事後的な是正命令（公取委からの措置請求が可能）**について規定
4. **雑則・罰則** - 主務大臣（乗合バス→国土交通大臣、地銀→内閣総理大臣）、是正命令違反への罰則等を規定
5. **附則** - **10年以内に本法を廃止するものとする**旨を規定

未来投資会議（R1.10）資料

特例法案における合併等の適用除外スキーム（案）

1. 事業者による申請・基盤的サービス維持計画の提出

- **合併等**（合併、持株会社の設立、株式取得等）の認可を受けようとする**地域基盤企業**（地銀、乗合バス事業者）は、**基盤的サービス維持計画を主務大臣に提出**。

記載事項： ①地域基盤企業に関する事項、②合併等の種別、③合併等を通じた事業の改善に資する方策、④事業の改善に応じた基盤的サービス維持及び地域経済活性化に資する方策、⑤計画の実施期間、⑥その他必要な事項

- **主務大臣は**、合併等を通じた競争の制限により、**正当な事由のない基盤的サービスの価格の上昇等が生じ得ると認めるときは**、当該基盤的サービスの**価格の上昇等の防止に資する方策の記載を追加して求める**ことができる。

2. 主務大臣による合併等の認可（※） ※ 認可に際し、主務大臣は公取委に協議しなければならない。

- ① 地域において、人口減少等による**基盤的サービスに対する持続的な需要の減少が見込まれる状況**にあり、その結果、**地域基盤企業が基盤的サービスの提供を将来にわたって持続的に行うことが困難となるおそれがあること**。
- ② 合併等を行う**地域基盤企業のうち一つが、基盤的サービスに係る採算**（基盤的サービスを提供する利用者全体に関するもの）をとることが**継続的に困難な状況にあると考えられること**。

サービス維持のための限定的なケースで独禁法を適用除外

- ③ **地域基盤企業の事業が相当程度改善**すると見込まれること。
- ④ 事業の改善に応じた**地域での基盤的サービスの維持及び地域経済の活性化が見込まれ**、かつ、競争の制限により**正当な事由のない基盤的サービスの価格の上昇等が生じるとは見込まれないこと**によって、**合併等が利用者の利益の増進に資すると認められるものであること**。

3. 事後の監督

- 主務大臣は、要件に適合するものでなくなったと認めるときは、**是正命令**。

未来投資会議（R1.10）資料

特例法案における共同経営（カルテル）の適用除外スキーム（案）

適用除外の対象になる共同経営によるサービス内容

- | | |
|--|---|
| ① 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・料金の設定等
－ 定額制乗り放題 等 | ② 輸送需要・地理的条件等を勘案した、路線・運行系統の共同・分担運行等
－ 「 ハブ・アンド・スポーク型 」のネットワーク再編 等 |
| ③ 一定の規則による運行回数・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

⇒これら行為に必要な**共同経営（運賃プールを含む。）**の実施に係る行為については**独禁法を適用除外**

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・競合の公共交通事業者）は、あらかじめ**法定協議会**（※）の承認を受けた**共同経営計画を主務大臣に提出**。

※地域公共交通活性化再生法の法定協議会

記載事項： ①地域基盤企業に関する事項、②対象の区域・路線等、③共同経営の内容等、④**運賃プール**に関する事項、⑤共同経営の**目標**（**収支、人員、車両等の改善効果**）、⑥実施期間、⑦**法定協議会**の名称、⑧その他必要な事項

2. 主務大臣による共同経営の認可（※）

※ 認可に際し、主務大臣は**公取委に協議しなければならない**。

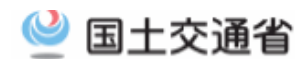
- ① 基盤的サービスに係る**事業の改善が見込まれること**。
- ② **不採算路線を含む地域公共交通について事業の改善に応じた維持が図られることが見込まれ、かつ、利用者の利益を不当に害さないと見込まれること**によって、**共同経営が利用者の利益の増進に資すると認められるものであること**。
- ③ **地域公共交通活性化再生法の基本方針、地域の交通に関する計画に照らし、適切なものであること**。 等

3. 事後の監督

- 主務大臣は、要件に適合するものでなくなったと認めるときは、**是正命令**。

事業者間連携により、利用者の利便性向上が期待できる
運賃プール制の導入により以下の見直しが実施しやすくなる可能性あり

バス事業における事業者間連携による利便性向上策の事例

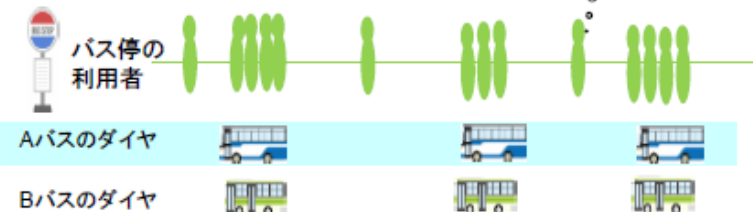


ダイヤ(運行間隔)調整

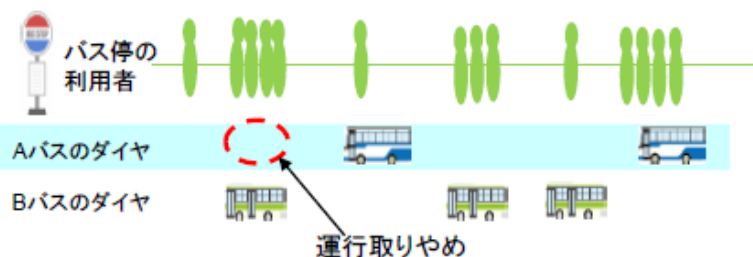
- ・複数の事業者が連携し、出発時刻の重複などバス運行の無駄を排除。
- ・バスの運行本数が減っても利便性が向上する場合も。
※一方で運行時間によって事業者の収入にばらつき

【事業者間連携が行われない場合】

待ち時間が長い



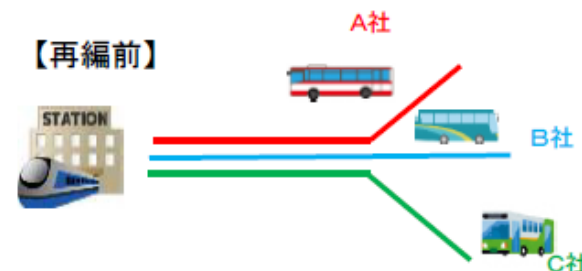
【事業者間調整が行われた場合】



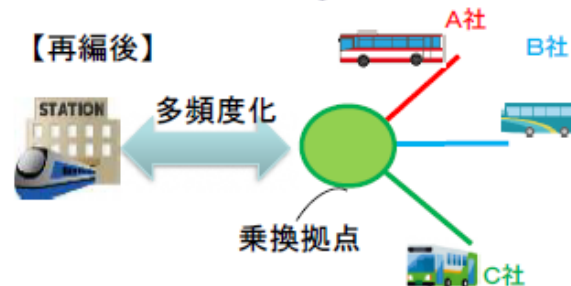
路線再編

- ・周辺地域から発し、都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都心部の多頻度化の両者を同時に実現。
※一方で運行区域によって事業者の収入にばらつき

【再編前】



【再編後】

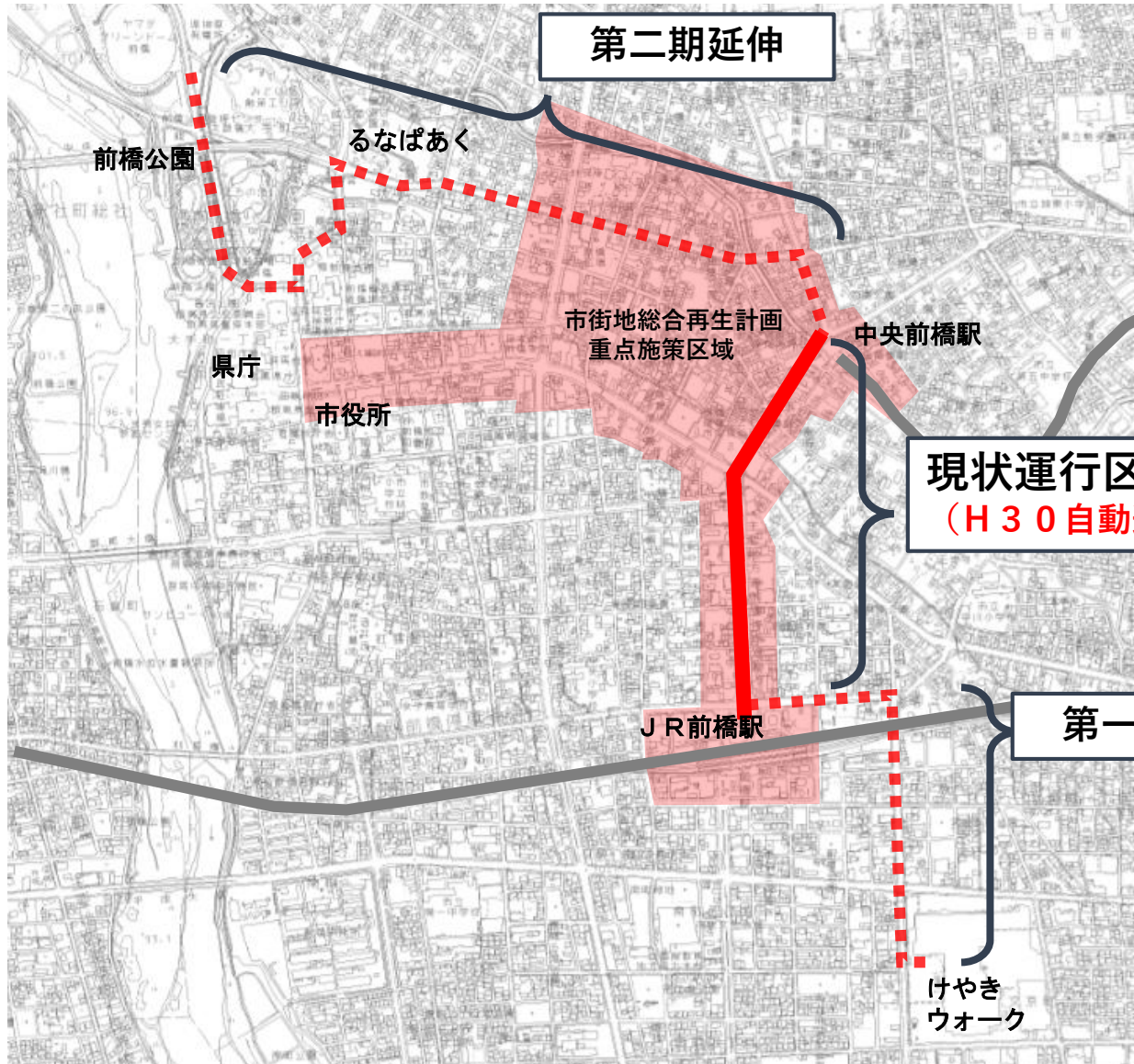


本町ライン

事業者	路線名	自主・委託
関越交通	金古王塚台団地線	委託
関越交通	前橋公園～けやきウォーク	自主
関越交通	土屋文明文学館線	委託
群馬中央バス	芝塚経由高崎線	自主
永井運輸	新町玉村線・下川団地線	委託
永井運輸	荻窪公園線	委託
永井運輸	東大室線	委託
日本中央バス	西大室線	委託
日本中央バス	石関南線	委託
日本中央バス	榛東線	自主
日本中央バス	広瀬・東善線	自主
群馬バス	中央大橋イオンモール高崎線	自主

今後既存路線のダイヤ調整が必要

中央前橋ライン（シャトルバスの延伸）



	距離	本数 <small>(往復)</small>	車両
現状	0.9km	51本	1台
再編後	4.6km	74本	8台

現状運行区間
 (H30自動運転バス実証実験)

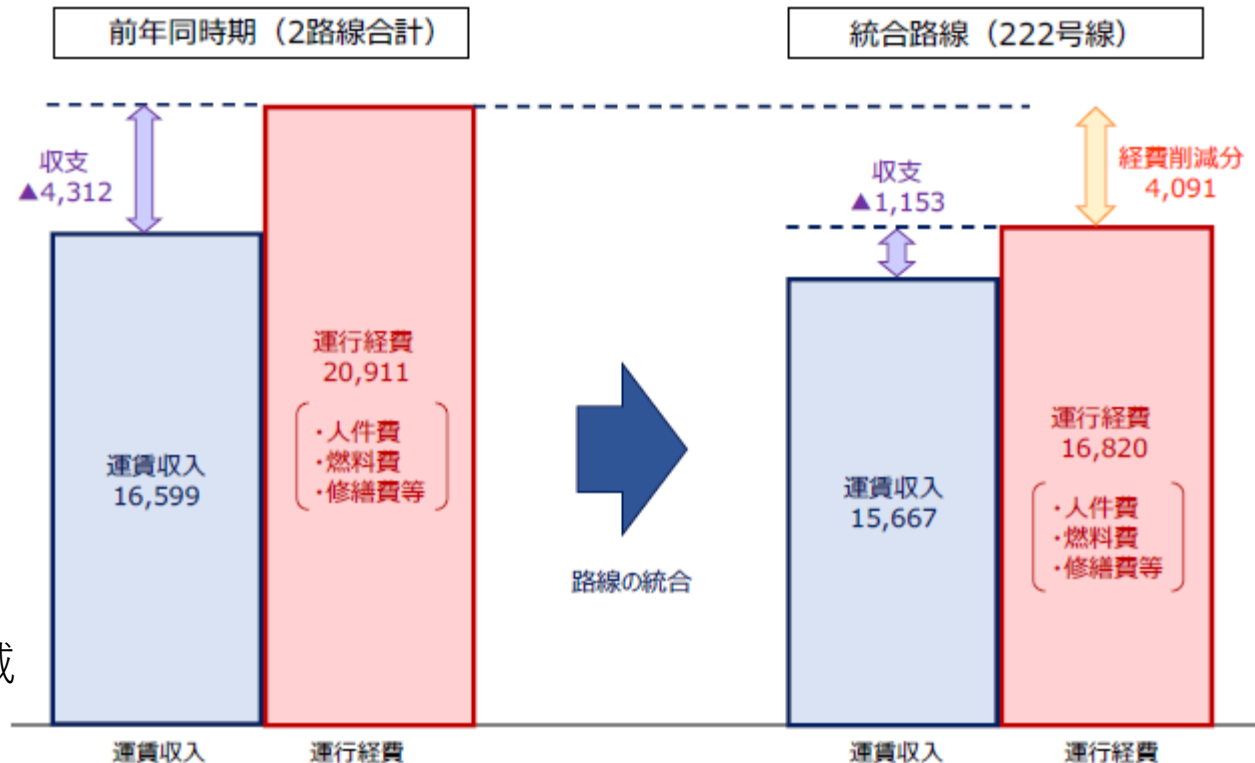
第一期延伸

1事業者では運行が困難であり、共同運行の検討が必要

広島市 バス路線の統合 (H28)



重複する2路線を統合し、事業者間で共同運行を実施。全体として減便。運転手、車両を新規路線に回す。



全体として経費を削減

- ✓ 路線調整による合理化、効率化
- ✓ 重複ダイヤの解消
- ✓ 運転手、車両運用の最適化
- ✓ 管理部門の統合によるコスト削減
- ✓ 定額制やポイント制など新たなサービスの創出
- ✓ わかりやすい路線、時刻案内（バス停、ホームページ等）