

# 公共交通に係る競争政策に関する最近の動き

---

# 競争政策に関する最近の動き(公共交通関係)

- 乗合バス等の地域公共交通については、①事業者の強化・生産性向上等の観点からの経営統合②利便性向上等の観点からの路線再編やサービス調整、が独占禁止法上の企業結合規制やカルテルに当たると公取から指摘されるおそれがあることから取組が萎縮している。
- このような状況を踏まえ、未来投資会議において、地方銀行の再編とあわせ、競争政策の見直しに向けた議論が開始された。

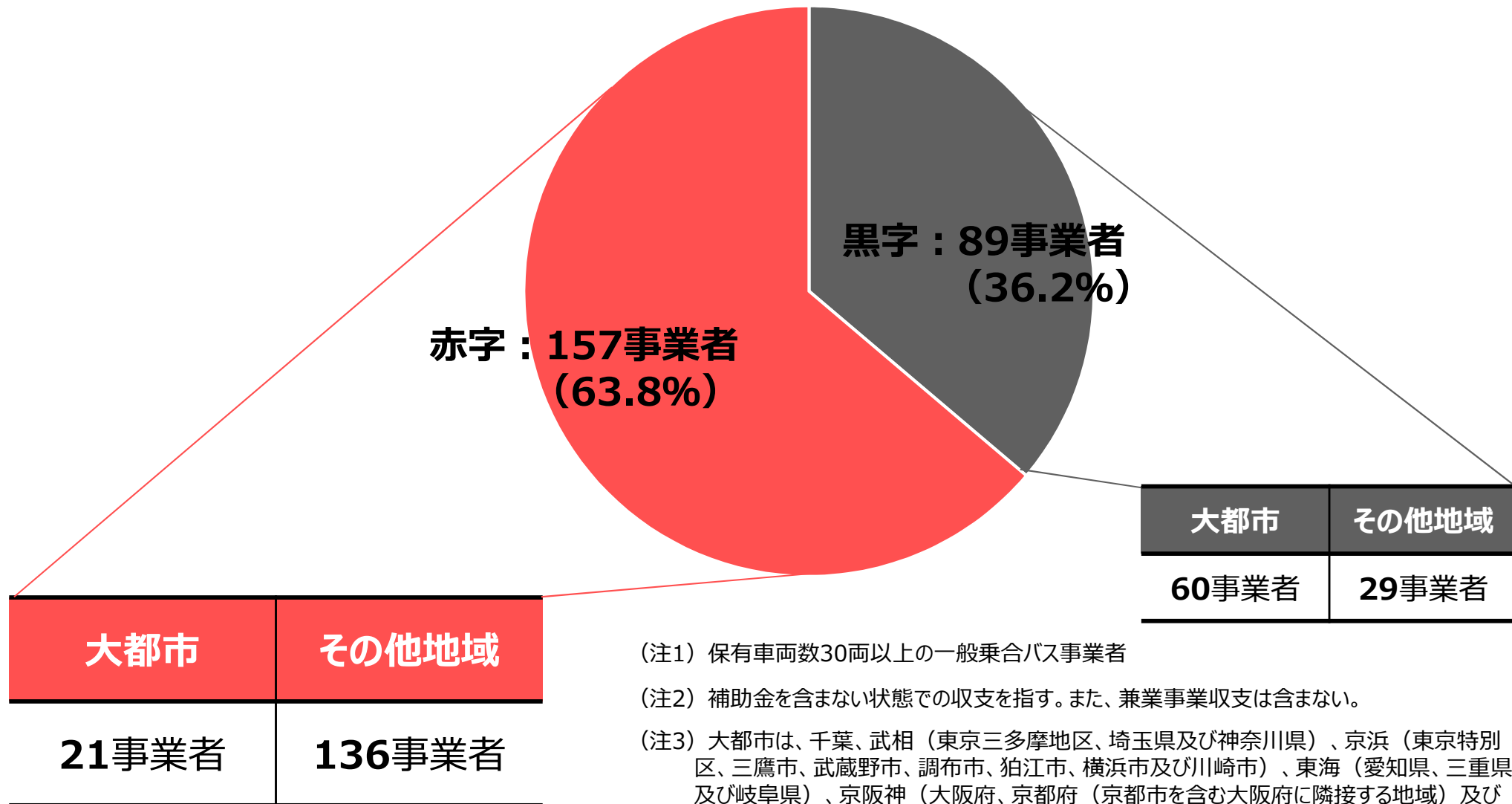
平成30年11月6日 第21回未来投資会議

地方銀行や乗合バス等に対する独占禁止法の適用のあり方について議論  
(日本経済再生事務局作成の論点メモより抜粋)

- 地方銀行や地域公共交通としての乗合バス等は、破綻すれば地域に甚大な影響を与える可能性が高く、かつ、同一地域の他の企業や地域経済の生産性向上に大きな影響があるセクターであるが、このような地方基盤企業については、①地域経済の維持発展②地域のインフラ維持③合併等の競争政策上の弊害防止、をバランス良く勘案し、経営統合の判断を行っていくべき
- 乗合バス等については地域の利用者にとって利便性の高いサービスであり、複数事業者間で地域住民のためにサービス内容の調整を図ることがカルテルと指摘されることのないよう、独占禁止法の適用の考え方を整理する必要があるのでは無いか

# 地方基盤企業：乗合バス① 事業者の収支状況（2016年度）

- 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。地方に乗合バスを維持するには、再編が必要。



(注1) 保有車両数30両以上の一般乗合バス事業者

(注2) 補助金を含まない状態での収支を指す。また、兼業事業収支は含まない。

(注3) 大都市は、千葉、武相（東京三多摩地区、埼玉県及び神奈川県）、京浜（東京特別区、三鷹市、武蔵野市、調布市、狛江市、横浜市及び川崎市）、東海（愛知県、三重県及び岐阜県）、京阪神（大阪府、京都府（京都市を含む大阪府に隣接する地域）及び兵庫県（神戸市及び明石市を含む大阪府に隣接する地域）

- 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。

9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。

11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。

何れも、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

26年頃 26年の地域公共交通活性化再生法改正（※1）を受け、検討再開。

（※1）自治体主導の地域交通再編のための計画（再編実施計画）等の制度創設。

（ただし、独禁法との関係から事業者間の直接協議は抑制）

29年夏～30年 再編実施計画の策定に当たっては、従前の公取からの指摘を踏まえ、広島市主体で協議し、当初検討事項のうち**一部のみ**を実施（※2）。（H30年3月末に計画認定、5月運行開始）

（※2）中心部の市内バス路線を再編したが、運賃プール等は未導入。

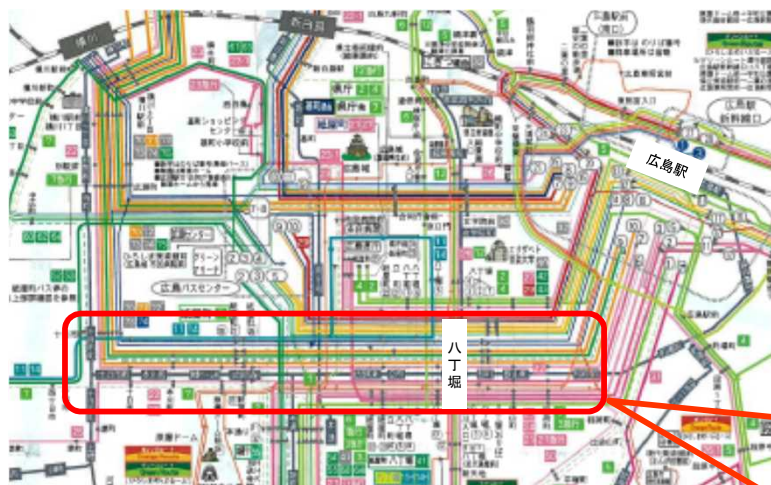
また、**事業者が直接協議できないスキームのため、広島市主体の調整に時間・手数を要した。**

# 広島市におけるバス交通

- 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、郊外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効率化し、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**

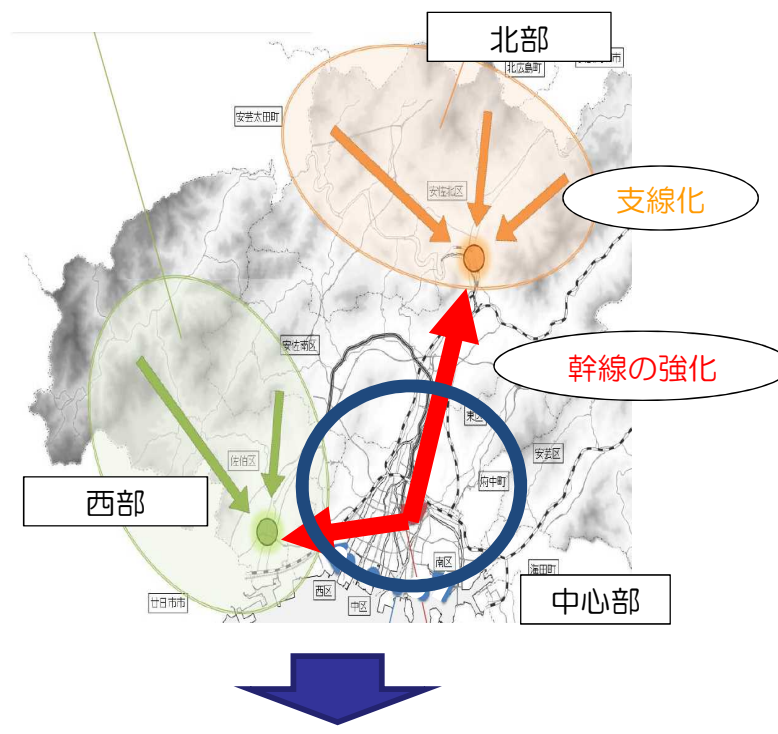
### 【広島市内の主要バス事業者】

- ・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



## 郊外部の再編



市郊外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。**

(※)各事業者の運賃収入をまとめた後、事業者間で決められた一定の計算式によりその収入を再配分するというもの。

## 第21回未来投資会議における総理からの総括コメント

- 地方銀行や乗合バス等は、地域住民に不可欠なサービスを提供しており、サービスの維持は国民的課題
- 地方銀行や乗合バス等が経営統合等を検討する場合に、それを可能とする制度を作るか、または予測可能性をもって判断できるよう、透明なルールを整備することを検討したい。
- 専門家を含めてしっかりと検討を行い、本会議に報告いただき、結論を来々夏までに決定する実行計画に盛り込んでいく。



- 専門家による地方施策協議会を未来投資会議の下に設置し、検討。
- 来々夏に結論を閣議決定予定。

### 【地方施策協議会の委員】

荒木 泰臣 全国町村会長（熊本県嘉島町長）  
 上田 清司 全国知事会会長（埼玉県知事）  
 大橋 弘 東京大学大学院経済学研究科教授  
 川合 弘造 西村あさひ法律事務所弁護士  
 曾我 孝之 中屋商事株式会社代表取締役社長

武田 邦宣 大阪大学大学院法学研究科教授  
 立谷 秀清 全国市長会長（福島県相馬市長）  
 中西 宏明 日本経済団体連合会長  
 増田 寛也 東京大学公共政策大学院客員教授

※上記委員に加え、必要に応じ、未来投資会議の構成員が議論に参加。 5

## 開催概要

- バス・タクシーの需給調整の廃止(平成12年・14年)から約20年、地域公共交通活性化再生法の制定(平成19年)から約10年が経過し、公共交通利用減少や公共交通事業者の赤字運営等の諸課題の顕在化を踏まえ、地域における交通ネットワークの維持・確保に向け、地方自治体・民間等地域の主体が、潜在力も含めた地域力の発揮により、持続可能で地域最適な利便性の高い交通ネットワークの維持・確保を実現することを可能とする政策のあり方等を幅広く検討する。
- 第1回は11月1日に開催し、来年夏頃の間とりまとめを目途に検討

## 地域交通を巡る検討課題

### 【従来からの課題】

- ・大都市部での慢性的な道路交通渋滞・環境負荷の問題
- ・中小都市部・地方部での公共交通利用減少・公共交通事業者の赤字運営下での高齢者・学生等の移動手段確保
- ・多くの交通事業者の慢性的な赤字構造や運転手等の人手不足

### 【新たな課題】

- ・広域交通圏での対応の必要性の増加
- ・都市・地方の構造の変化に対応した交通ネットワークの役割の変化
- ・インバウンドの増加や、AI、自動運転、MaaS等新たな技術・サービスの進展への対応

## 構成員

(座長)	山内 弘隆	一橋大学大学院経営管理研究科教授	田中 亮一郎	全国ハイヤー・タクシー連合会
	池田 千鶴	神戸大学大学院法学研究科教授		地域交通委員会委員長
	大井 尚司	大分大学経済学部門准教授	常石 博高	高知県田野町長
	大串 葉子	椋山女学園大学現代マネジメント学部教授	土井 勉	大阪大学特任教授
	大橋 弘	東京大学大学院経済学研究科教授	西川 一誠	福井県知事
	大森 雅夫	岡山市長(指定都市市長会まちづくり・産業・環境部会長)		
	加藤 博和	名古屋大学大学院環境学研究科教授		(事務局長) 公共交通政策部長
	齋藤 薫	日本バス協会地方交通委員会委員長		(事務局) 公共交通政策部
	住野 敏彦	全日本交通運輸産業労働組合協議会議長		自動車局旅客課