

令和2年改正法による地域公共交通の活性化と再生

— コロナ禍からの復旧・復興への対応も含めた考察 —

山越 伸浩

(国土交通委員会調査室)

1. 令和2年改正法案の提出背景等
2. 令和2年改正法の概要
3. 地域公共交通計画の作成の努力義務化とその課題
4. 地域バス路線の再編と独占禁止法特例法
5. 地域公共交通の継続と採算性の確保
 - (1) 継続事業について
 - (2) 貨客運送事業について
6. 新モビリティサービス事業によるM a a Sの普及
7. 自家用有償旅客運送制度の在り方
8. 鉄運機構による新たな融資制度
9. まとめ（コロナ禍からの地域公共交通の復旧・復興と強靱化）

1. 令和2年改正法案の提出背景等

地域公共交通は、国全体を俯瞰すると、過疎や人口減少に伴う交通需要の縮小や運転者不足の深刻化等により、採算性の安定的な確保と持続的な経営が一層困難になりつつあるという中長期的な課題に直面している。

地域公共交通は、人手不足に陥ると本数や路線の削減という課題に直面しやすく、いわゆる「働き方改革」などによる長時間労働の是正¹が進めば、マンパワーに依存した従来のビジネスモデルでは行き詰まる可能性が高い。そのため、政府は、AIを搭載した自動運転技術や旅客の利用と乗り物の運行とをより効率的に結びつけて一括決済が可能なM a a S²

¹ 自動車運転従事者については、平成30年7月に公布された働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成30年法律第71号）により、令和6年度から年間960時間の時間外労働の罰則付き上限規制が適用されることとなっている。

² M a a S（Mobility as a Service）とは、スマホアプリ等により、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスである。

(マース)などの新技術を導入・活用する取組について、積極的に推進しようとしている。

政府は、平成30年6月、「未来投資戦略2018」を閣議決定し、第4次産業革命の技術革新を取り込み、「Society5.0」³を本格的に実現するため、公共交通分野においても、「次世代モビリティ・システムの構築」、「まちづくりと公共交通・ICT活用等の連携によるスマートシティ実現」などへの取組を推進することとした。また、同戦略を受けて、国土交通省も、新たなモビリティサービスの地域公共交通分野への取組みやそのための地域公共交通関係の制度見直しに向け、「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」と「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」を設置した。

「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」は、平成31年3月に「中間とりまとめ」を公表し、「日本版MaaS」の実現に向けた早急な検討が必要であるとした。また、その早期実現のため、MaaSの全国的な普及を前に連携するデータの範囲やそのルール、データの形式等について整理し、一定の方向性を提示すべきとした。これを受け、同省は、令和元年9月から「MaaS関連データ検討会」を開催し、令和2年3月、「MaaS関連データの連携に関するガイドラインver.1.0」(後述「6」参照)を策定した。

「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」は、令和元年6月に提言を取りまとめた。そして、近年の社会構造の変化等を踏まえた制度見直しの方向性として、①地域公共交通に関する法定計画の実効性確保の措置の制度化、広域の法定計画の必要性の明確化と制度化など法定計画の在り方の見直し、②共同経営や企業結合を柔軟かつ円滑に実行できるよう競争施策の適用の見直し、③今後のMaaSの展開等も見据えた地域の利便性向上に資する運賃制度の導入、過疎地域等における乗合タクシーの導入の円滑化、交通事業者が自家用有償旅客運送⁴を受託参画する場合についての手続を容易化する法制度の整備、④MaaS等新たな技術・サービスの展開を図るための環境整備、観光地の二次交通⁵の充実等への戦略的支援の充実等、後述する今回の法改正の議論の先駆けともなる提言を公表した。

その後、未来投資会議が、地域経済の衰退とともに経営が厳しくなっている地域銀行や乗合バスの経営統合・共同経営の問題について、いわゆる独占禁止法に係る特例措置の必要性について行った議論を踏まえ、政府は、令和元年6月、同年度の経済成長戦略として、「成長戦略実行計画」、「成長戦略フォローアップ」等を閣議決定した。

「成長戦略実行計画」では、モビリティはSociety5.0の重要な柱とされた。そして、自家用有償旅客運送についてタクシー事業者が委託を受ける、あるいは、実施主体に参画する場合の手続を容易化する法制度の整備を図るとともに、観光客についても自家用有償旅

³ 「Society 5.0」とは、狩猟社会 (Society 1.0)、農耕社会 (Society 2.0)、工業社会 (Society 3.0)、情報社会 (Society 4.0) に続く、新たな社会を指すもので、第5期科学技術基本計画において我が国が目指すべき未来社会の姿として初めて提唱されたものである。サイバー空間 (仮想空間) とフィジカル空間 (現実空間) を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会 (Society) とされている。

⁴ 自家用有償旅客運送とは、平成18年の道路運送法改正時に創設された制度で、バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、国土交通大臣の登録を受けて自家用車を用いて提供する運送サービスである。

⁵ 「二次交通」とは、主要な鉄道駅や空港などから乗り換えて目的地に行くまでに使用する交通のことである。

客運送の運送対象とすることなどが決定された。また、乗合バス事業者を地域における基盤的サービスを提供する「地域基盤企業」として、その維持を国民的課題とするとともに、その経営力強化のための経営統合や共同経営に関して、いわゆる独占禁止法上の特例的な措置を講ずることにより、地域社会のコミュニティの維持を図ることが決定された。

また、「成長戦略フォローアップ」では、「日本版MaaSの推進」として、①自家用有償旅客運送について交通事業者が委託を受ける、あるいは、実施主体に参画するための法制整備、②自家用有償旅客運送において観光客にも対応するため、地域住民だけでなく来訪者も対象とすることの明確化、③地域交通について多様な主体の連携・協働によるAIなどの新技術・サービスの進展も踏まえた地域の取組を促進するための計画・支援制度等の在り方の検討と、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）（以下「活性化再生法」という。）などの見直しの検討の推進が決定されたほか、「地域のインフラ維持と競争政策」として、協議会等の枠組みに基づく乗合バス事業者の路線、運行間隔、運賃等についての共同経営等の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の整備や、「次世代インフラ」の整備のために新たに講ずるべき具体的な措置としての国際拠点空港、空港等とのアクセスとなる主要な都市鉄道ネットワーク、物流施設等の早期整備を図るための制度整備の検討などが決定された。

これらを踏まえ、法律の措置が必要な事項等の早期実現のため、国土交通省は令和元年9月から交通政策審議会地域公共交通部会を開催し、2年1月、同部会は「中間とりまとめ 持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的な考え方～地域交通のオーバーホール～」を公表した。同中間とりまとめでは、持続可能な地域旅客運送サービスの提供確保に向けた新制度的枠組みの構築に向け、4つの課題・テーマ（①地域が自らデザインする地域の交通、②移動者目線の徹底による既存サービスの改善、③郊外・過疎地等における移動手段の確保、④計画の実効性確保及びサービスの持続性重視）を提起し⁶、それらに対応する具体策を速やかに実施すべきとしている。

このほか、令和元年台風第15号、同第19号等の自然災害による被害、米中貿易摩擦、東京オリンピック・パラリンピック競技大会後の経済動向への懸念などを背景に、事業規模26兆円の「安心と成長の未来を拓く総合経済対策」（令和元年12月5日閣議決定）が打ち出され、これに基づき、国土交通省は、令和2年度の財政投融资において、改めて1兆6,371億円の財政投融资計画の要求を行い、その中に独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄運機構」という。）への財政融資として1,171億円を計上した⁷。

⁶ 4つの課題・テーマのうち、「①地域が自らデザインする地域の交通」については、地方公共団体による「地域公共交通計画（仮称）」作成の努力義務化、「地域公共交通計画（仮称）」における定量的な目標設定、実施状況の分析・評価の明確化などを挙げている。また、「②移動者目線の徹底による既存サービスの改善」については、「地域公共交通利便増進事業（仮称）」の創設、乗合バスの共同経営等に係るいわゆる独占禁止法の特例措置の創設、MaaSの円滑な普及促進に向けた措置などを挙げている。さらに、「③郊外・過疎地等における移動手段の確保」については、「地域旅客運送サービス継続事業（仮称）」の創設、タクシーの一層の活用、交通事業者が委託を受ける等により実施主体に参画し、運行管理を含む業務を担う交通事業者協力型自家用有償旅客運送制度（仮称）の創設など自家用有償旅客運送制度の実施の円滑化などを挙げている。最後の「④計画の実効性確保及びサービスの持続性重視」については、路線バスの新規参入等についての地方公共団体への通知、意見提出の仕組みの創設、貨客運送効率化事業（仮称）の創設などを挙げている。

⁷ その内訳は、空港等とのアクセスとなる主要な都市鉄道ネットワーク強化のための鉄道インフラへの融資と

以上のようなことを背景とし、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案（閣法第 20 号）（以下「令和 2 年改正法案」という。）が令和 2 年 2 月、内閣から国会に提出され、その後、衆参の審議を経て、5 月 27 日に参議院本会議で可決・成立し、6 月 3 日に令和 2 年法律第 36 号（以下「令和 2 年改正法」という。）として公布されている。

また、関係法律案として、いわゆる独占禁止法の特例を定める、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案（閣法第 31 号）が同年 3 月、内閣から国会に提出され、5 月 20 日の参議院本会議で可決・成立し、5 月 27 日に令和 2 年法律第 32 号（以下「独占禁止法特例法」という。）（後述「4」参照）として公布されている。

2. 令和 2 年改正法の概要

令和 2 年改正法は、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を一層推進するため所要の措置を講ずるものであり、活性化再生法、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）（以下「道運法」という。）、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成 17 年法律第 85 号）（以下「物流総合効率化法」という。）をそれぞれ改正している。

活性化再生法の改正については、国が定めた基本方針に基づき、地方公共団体による地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（地域公共交通計画）の作成を努力義務化するとともに、同計画に定められた地域旅客運送サービス継続事業（以下「継続事業」という。）、貨客運送効率化事業（以下「貨客運送事業」という。）及び地域公共交通利便増進事業（以下「利便増進事業」という。）（3 事業とも後述「4」、「5」参照）を実施することとし、国の認定を受けた場合、鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）や道運法などの各事業法に定められる路線や運賃の認可などの特例措置を適用することとしている。また、MaaS などの新技術を使った新モビリティサービス事業を創設し、MaaS などの運賃又は料金の割引などについて、一括して国土交通大臣に届け出ることができるようにしている。

道運法の改正については、営業区域外旅客運送の禁止の例外として、①災害の場合その他緊急を要するとき、②地域の旅客運送需要に応じた運送サービスの提供が困難な場合として地域の協議が調った場合であって、輸送の安全又は旅客の利便の確保に支障を及ぼすおそれがないと国土交通大臣が認めるときを定めるとともに、自家用有償旅客運送の運送対象に観光旅客その他の当該地域を来訪する者を追加し、タクシー・バス事業者に委託する場合、自家用有償旅客運送の登録期間を 2 年から 5 年に延長するなどとしている。

物流総合効率化法の改正については、国土交通大臣は、総合効率化計画に記載された事業のうち、貨客運送事業に該当するものについては、現行の要件に加え、関係地方公共団体が実施する地域公共交通に関する施策と調和したものであると認めるときは、その認定

して 1,166 億円、物流施設整備への融資として 5 億円となっている。

をするとともに、鉄運機構が物流施設の整備に対して必要な資金の貸付等の業務を行うことができるなどとしている。

図表 令和2年改正法の概要

背景・必要性

○人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、**公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増している中、高齢者の運転免許の返納が年々増加**する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要になっている。

○加えて、多様な関係者が連携し、**地域経済社会の発展に資する交通インフラを整備**することにより、生産性向上を図ることも必要となっている。

○**地方公共団体**が、交通事業者等と連携して、

- ①公共交通を中心に**地域の輸送資源を総動員**する交通計画を作成
- ②最新技術等も活用しつつ、**既存の公共交通サービスの改善・充実**を徹底するとともに、**国が予算面とノウハウ面から支援**を行うことで、**持続可能な地域公共交通を実現**。

人口減少を上回る地方部の乗合バス利用者の減少
(※)平成12年度を100とした乗合バスの輸送人員「総務省統計局人口推計」「自動車輸送統計年報」より国土交通省総合政策局作成

運転免許返納は年々増加
(※)申請による運転免許の取消件数の推移。警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

法案の概要

地域が自らデザインする地域の交通
【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

○地方公共団体による「**地域公共交通計画**」(マスタープラン)の作成 (作成経費を補助 ※予算関連)

- ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送等)を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細かく対応 (情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
- ・定量的な目標設定や毎年度の評価等によりPDCAを実施

○**地域における協議の促進**

- ・**乗合バスの新規参入等**の申請があった場合、国土交通大臣が地方公共団体に対し**通知**

地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実
【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

輸送資源の総動員による移動手段の確保

- ①**維持が困難となったバス路線等**について、多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な**旅客運送サービスを継続**(地域旅客運送サービス継続事業)
- ②過疎地等で市町村等が行う**自家用有償旅客運送**の実施の円滑化
 - ・**バス・タクシー事業者**がノウハウを活用して**協力する**制度を創設し、実施を円滑化
 - ・住民のみならず**来訪者**も運送の対象に加え、観光ニーズへの対応を可能に
- ③鉄道・乗合バス等における**貨客混載**に係る手続の円滑化(貨客運送効率化事業)

既存の公共交通サービスの改善の徹底

- ①**利用者目線**による**路線・ダイヤの改善、運賃の設定**等を促進(地域公共交通利便増進事業)
- ②**MaaS**に参加する複数の交通事業者の運賃設定に係る手続のワンストップ化、MaaS協議会制度の創設(新モビリティサービス事業)

交通インフラに対する支援の充実
【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

○独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度の拡充**

- ・多様な関係者の連携による**鉄道インフラ**や**物流拠点の整備** (※予算関連)

鉄道インフラ 物流拠点

【目標・効果】地域の移動手段の確保・充実のため、地方公共団体主導で公共交通サービスを改善、地域の輸送資源を総動員する取組を推進

(KPI)・地域公共交通計画の策定件数	: 524件 (2019年7月時点) ⇒ 1,200件 (2024年度)
・地域公共交通計画を立地適正化計画と併せて策定した市町村数	: 172市町村(2019年7月時点) ⇒ 400市町村(2024年度)
・地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数	: 46件 (2019年7月時点) ⇒ 200件 (2024年度)

(出所：国土交通省資料)

3. 地域公共交通計画の作成の努力義務化とその課題

活性化再生法は、国が定めた基本方針に基づいて、地方公共団体、交通事業者等の関係者による法定協議会が地域公共交通に関係する計画を作成することを定めている。令和2年改正法以前は、バスなどの路線によって構成される公共交通ネットワークの充実や再編を促進するための計画として「地域公共交通網形成計画」（以下「網形成計画」という。）が作成された。財政支援である地域公共交通確保維持改善事業⁸によって、網形成計画の作成支援、網形成計画に定められた地域公共交通再編事業（以下「再編事業」という。）⁹のうち一定の基準を満たして国土交通大臣の認定の対象とされたものへの支援などが行われたが、1,700以上の市町村が存在しているにもかかわらず、令和2年3月末時点での策定件数は、585件にすぎない状態となっていた。

そこで、国土交通省は、令和2年改正法では、網形成計画を「地域公共交通計画」と改め、計画の対象を路線などのネットワーク面にとどまらず、ダイヤや運賃などの面も含めたものとして総合的に改善、充実させるとともに、公共交通サービスのみでは移動ニーズに十分に対応できない過疎地などで、自家用有償旅客運送やスクールバスなど地域の輸送資源を総動員する具体策も盛り込める計画とし、地域公共交通に関するマスタープランとして明確に位置付けるとしている¹⁰。策定数の目標についても、令和6年度に1,200件を目指すとしている（図表参照）。

地域公共交通計画の実効性の確保について、定量的な目標の設定や毎年度の評価などの仕組みが令和2年改正法で制度化されたことにより、国土交通省では、具体的なデータに基づくPDCAサイクルの展開の強化に加え、市町村等による新たな計画の策定とこれに基づく事業が円滑に進むよう、改正後の計画制度の適切な運用に取り組むとしている¹¹。また、市町村の約8割で公共交通の専任担当者が不在であり、計画づくりを担う市町村における人材や組織体制の不足を国の支援でどのように補っていくかが重要な課題となっており、①国費補助による計画づくりと事業実施のそれぞれに関する財政面での支援、②国土交通大学校における市町村職員等に対する研修、③計画策定のためのガイドラインの作成や充実、④地方運輸局主催のセミナーでの各地の優良事例の横展開等の取組の強化など、財政、ノウハウ、地方公共団体の体制強化の面でも支援の充実を図るとしている¹²。

しかし、コロナ禍の影響により、利用者から乗り合いが忌避され、訪日外客数が99.9%

⁸ 「地域公共交通確保維持改善事業」とは、活性化再生法等を踏まえ、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・充実に向けた取組を支援する事業であり、バス交通や離島航路・航空路といった生活交通の確保維持を支援する「地域公共交通確保維持事業」、鉄道駅等のバリアフリー化、公共交通の利用環境改善、地域鉄道の安全性向上などを支援する「地域公共交通バリア解消促進等事業」、地域公共交通計画等策定の後押しを行う「地域公共交通調査等事業」などから構成されている。令和2年度の予算額は、約204億円である。

⁹ 再編事業は、まちづくりと一体となり、地域の公共交通ネットワークの再編を進める観点に着目した事業であり、具体的には、①特定旅客運送事業（旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業）に係る路線若しくは航路又は営業区域の編成の変更、②他の種類の旅客運送事業への転換、③自家用有償旅客運送による代替、④乗り継ぎ円滑化のための運行計画の改善、共通乗車船券の発行等を行っている。

¹⁰ 第201回国会参議院国土交通委員会会議録第15号（令2.5.26）

¹¹ 第201回国会衆議院国土交通委員会会議録第8号3頁（令2.4.14）

¹² 第201回国会衆議院国土交通委員会会議録第8号3頁（令2.4.14）

も「蒸発」してしまった状態¹³で、地域公共交通の需要予測が立てにくく、目標設定については一層の困難さが予想される。そのため、コロナ禍に対する地域公共交通の危機対応や復旧・復興のための目標設定を行うことになるのではないかとと思われる。法改正と国の支援による地域公共交通の振興策としての実質的な評価は、600 近い網形成計画の策定数に対して更にどのくらいの上積みができるかにかかっていると見えよう。

4. 地域バス路線の再編と独占禁止法特例法

これまで、市街の中心部等においては、複数の乗合バス事業者等が乗り入れ、過剰に頻度の高い運行が行われる一方、これを調整しようとする、網形成計画を作成する法定協議会の下であっても、具体的な運賃・料金、運行回数、路線等を事業者間で協議することは独占禁止法に抵触するおそれや計画の策定・実施に障害があるとの指摘がなされてきた¹⁴。

そのため、これらの事業者間で共同経営等を認めることで、頻度の高い運行について便数の適正化を図りつつ、その収入の調整を行い、低需要地区などでもバスネットワークを維持できれば、広範囲の住民全体の利便性が確保され、ひいては競争政策の最終目的である一般消費者の利益確保に資するとの観点から独占禁止法特例法が定められた。

同法は、「地域一般乗合旅客自動車運送事業者」¹⁵とされた道運法による一般乗合旅客自動車運送事業者（以下「路線バス事業者」という。）を「特定地域基盤企業」として、特定地域基盤企業同士の吸収・合併を行うこと、あるいは、特定地域基盤企業である路線バス事業者と他の公共交通事業者¹⁶との間に基盤的サービス¹⁷である路線バスによる運送サービスを提供するために行う共同経営に関する協定を締結することについて、主務大臣である国土交通大臣が認可することで、これらの行為を独占禁止法の適用除外とする仕組みなどを定めている¹⁸。

特に、共同経営については、専ら路線バス事業者が実施することが想定されており、独占禁止法特例法では、安易な赤字路線の廃止など共同経営の実施による公益性が失われないよう、共同経営に関する協定の認可基準として、協定の認可を受ける際に関係事業者が作成して国土交通大臣に提出する「共同経営計画」の計画区域内に一路線以上の赤字路線

¹³ 日本政府観光局の訪日外客統計の2020年4月、5月推計値ともに前年同月比99.9%減としている。

¹⁴ 「成長戦略実行計画」（令和元年6月21日閣議決定）42頁

¹⁵ 独占禁止法特例法においては、「地域一般乗合旅客自動車運送事業者」とは、基盤的サービスを提供している一般乗合旅客自動車運送事業者（全国の区域の全部又は大部分において当該基盤的サービスを提供している者を除く。）として主務省令で定める者をいうものとしている。

¹⁶ 内閣官房は、乗合バス事業者同士のみならず、乗合バス事業者がタクシー、鉄道、フェリーなど他の交通事業者と行う共同経営についても特例の対象となるため、複数のバス事業者の運行エリアが限定的であっても、他の交通事業者と連携し、都市部の路線の効率化や運行の共同化によって山間部等の路線も含めた地域全体の交通サービスの維持を図ることも想定されるとしている（第201回国会参議院内閣委員会会議録第10号12頁（令2.5.19））。

¹⁷ 独占禁止法特例法においては、「基盤的サービス」とは、路線バス事業者が提供する運送サービス（専ら、一の市町村の区域を越え、かつ、一定の距離以上の路線において自動車を運行する事業として主務省令で定めるものに係るものを除く。）をいうものとしている。

¹⁸ 独占禁止法特例法においては、路線バス事業者のほかにも同法で定義される「地域銀行」の合併等についても対象とされているが、本稿では割愛する。

が存在していること、利用者に対する不当な不利益¹⁹とならないこと、当該赤字路線も含めた区域全体のサービスの維持が図られることなどが定められている。また、許可申請前には活性化再生法の法定協議会への意見聴取が必要とされ、認可後も同大臣への定期的な報告、協定内容が許可基準に適合しなくなった場合に適合命令が、また、適合命令に違反した場合に許可の取消しがそれぞれ実施されるなど法的に担保する仕組みも定められている。

共同経営計画の具体的な目標設定に関しては、人員又は車両配置などのバス事業の改善内容、地域内のサービス維持などを掲げることとなっており、今後具体化されるとしている。そのうち、共同経営の実施が労働時間の短縮等、労働環境の改善につながる場合には、事業者が当該計画にそれらを目標の一つとして記載することが考えられるとしており、内閣官房は、国土交通省と連携しながら、乗合バス事業の労働環境の改善に関する点も含めて共同経営計画の制度設計を推進するとしている²⁰。

令和2年改正法に定められている利便増進事業は、これまで述べてきた独占禁止法特例法と連動して導入される制度であり、活性化再生法の平成26年改正時²¹に創設された再編事業を改めたものである。独占禁止法特例法によって、等間隔のダイヤによる運行（パターンダイヤ）、定額制の乗り放題運賃（ゾーン運賃）、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）等の取組が共同経営の下、可能となったため、そのような利用者の利便性を向上させる取組が対象事業に追加されるとともに、既存の再編事業も含め、利用者の利便増進の促進が想定されている。

地域公共交通計画に利便増進事業に関する事項が定められた場合には、その地域公共交通計画を作成した地方公共団体は、「地域公共交通利便増進実施計画」（以下「利便増進実施計画」という。）を作成し、これに基づき、当該利便増進事業を実施することとなるが、一定の基準に適合する利便増進実施計画が国土交通大臣により認定されると、路線の新設・変更、運賃・料金の設定又は変更など各事業法に定められている許可、認可等の手続に関する特例措置を受けることができるようになる。

また、大臣認定を受けた利便増進事業が実施されている区域内で新規参入する路線バス事業は「認定区域内計画外事業」とされ、その実施に当たっては国土交通大臣の審査対象とされている。その結果、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがあると認められるときは、国土交通大臣により同事業の実施方法の変更命令が発せられることとなっている。

その際には、令和2年改正法で新たに設けられた路線バスの新規参入を国から地方公共団体に通知する制度を利用して、認定区域内計画外事業の参入の通知を受けた地方公共団体は必要がある場合に協議会等を開催し、その参入による影響についての意見を国土交通大臣に対して申し出るとともに、同大臣はこの意見の内容を認定区域内計画外事業の審査

¹⁹ 共同経営に関する利用者に対する不当な不利益の具体例としては、利用状況等を考慮しないバスの減便、停留所の削減、バス車両の不当な小型化などが想定されている（第201回国会参議院内閣委員会会議録第10号14頁（令2.5.19））。

²⁰ 第201回国会参議院内閣委員会会議録第10号15頁（令2.5.19）

²¹ 活性化再生法の平成26年の改正の内容等については、拙稿「地域公共交通の活性化・再生への取組に関する一考察—地域公共交通活性化・再生法の改正における国会論議を踏まえて—」『立法と調査』No.367（平27.8.3）参照。

や変更命令の判断をする際に尊重しなければならないこととしている。

衆参国土交通委員会の令和2年改正法案に対する附帯決議では、利便増進事業に関して、政府は、新規参入に係る通知に関して地方公共団体から提出された意見を十分に尊重し判断を行うこととするとともに、「運行計画におけるいわゆるクリームスキミング規制²²について時間帯による運行本数のみならず面的なネットワークの維持に繋がるよう地域の判断を前提とした今回の制度改正の効果を検証し、必要に応じてその見直しを検討すること。」²³としている。また、利便増進事業における事業者間の利害調整が重要であることから、それが円滑に進むよう環境整備に努めることとしている。

5. 地域公共交通の継続と採算性の確保

令和2年改正法では、再編事業を利便増進事業に改正することのほかに、地域公共交通の継続と採算性確保のため継続事業と貨客運送事業を新たに創設している。

(1) 継続事業について

継続事業は、路線バス等の維持が困難となると見込まれ、廃止届出が提出される前の段階で、市町村等が関係者とサービスの継続の在り方を協議して実施方針を策定し、公募により代替する輸送サービス²⁴を導入することができる制度である。特に、現行の道運法の下では、路線バスは廃止届出が提出された場合は、原則6か月で廃止され、廃止までの間に次の輸送手段についての検討が地域で行われる仕組みとなっているが、検討が不十分なままに新サービスが導入される場合や、新サービスの導入が決まらずにそのまま廃止となったことがあると指摘されてきたことから、令和2年改正法では、廃止届出が提出される前の段階から地域の議論を開始できる仕組みとされている²⁵。

²² 路線バスにおけるクリームスキミング規制については、一般乗合旅客自動車運送事業の運行計画の届出等の処理要領（平成24年7月31日付け国自旅第90号自動車交通局長通知）に示される混雑時に特化してバスを運行するような運行計画に対する変更命令等がこれに当たる。

²³ 平成30年2月に岡山県内における路線バス事業の新規参入をめぐり、新規参入によって打撃を受けた既存事業者から合計31路線に及ぶ廃止届出が提出される出来事があった。既存事業者と関係地方公共団体とが緊急に協議した結果、同廃止届は取り下げられたが、その際、既存事業者から緊急提言が行われ、その中の一つとして、クリームスキミング規制においては、運行回数のチェックと運賃だけでなく、市内の中心部から地域に伸びている多客路線部分という収益性の高いところだけをクリームスキミングする申請か否かも交通網維持には欠かせないチェック項目であり、「路線のクリームスキミング」としてクリームスキミングの概念に加えるべきであるとしている。（両備グループ代表兼CEO小嶋光信「問題提起としての廃止届提出後の対応と緊急提言」（平成30年3月5日）〈<https://ryobi.gr.jp/message/4751/>〉（以下、URLの最終アクセスは、いずれも令和2年7月17日。））

²⁴ 「公募により代替する輸送サービス」について国土交通省は、地域の実情に応じて、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー、自家用有償旅客運送等の中から路線バスに代わる最適な旅客運送サービスを選択できるとしている（第201回国会衆議院国土交通委員会議録第8号4頁（令2.4.14））。また、一つのサービスを提供するだけでなく、地域や時間などにより複数の運送サービスを組み合わせ提供するなど地域のニーズに柔軟に対応できるような仕組みにしていくことが適切であるとしている。また、こうした取組の具体的な事例として、路線バスや自家用有償旅客運送がエリアごとに役割を分担しながら運行する鳥取県西部地域の取組や自家用有償旅客運送とスクールバスの乗りかえ地点を設定して両者を連携させることで住民の移動手段の確保が図られている愛媛県八幡浜市の取組などを挙げている（第201回国会衆議院国土交通委員会議録第8号4頁（令2.4.14））。

²⁵ 第201回国会参議院国土交通委員会議録第15号（令2.5.26）

手続としては、地域公共交通計画に、継続事業に関する事項が定められた場合には、その地域公共交通計画を作成した地方公共団体は、「地域旅客運送サービス継続実施計画」（以下「継続実施計画」という。）を作成し、これに基づき、当該継続事業を実施することとなるが、一定の基準に適合する継続実施計画が国土交通大臣により認定されると、各事業法に定められている事業継続に必要な許可、認可等や廃止に係る事前の届出を要しないこととするなどの特例措置を受けることができるようになる。

継続事業のために実施される地域の議論の在り方としては、バス事業者等から路線バス等の維持が困難である旨が示された段階で、関係する地方公共団体がその区間や地域について運送サービスとして継続する必要性について判断し、地方運輸局も参加する検討作業を経た上で、代替サービスを提供しようとする事業者、地域住民、学識経験者などの関係者の合意を得て、継続実施計画を策定していくプロセスが想定されている²⁶。

そのためにも、国土交通省は、普段から地域の路線バスの利用動向について事業者と市町村等の間で継続的に情報共有が行われることが望ましいとしている。特に、路線バス等に代わる次の輸送サービスを市町村等が中心となって具体的な選択肢を検討していく場合、主な利用者となる地域住民の意見が適切に反映されることが不可欠であり、検討に参加する住民の代表が積極的な役割を果たすことができるよう、その検討状況について地域住民に対して継続的に情報提供されることが適切であるとしている²⁷。また、国土交通省は、改正後の運用に関するガイドラインの作成を予定しており、こうした情報提供や情報発信の在り方について盛り込む方向で検討しているとしている²⁸。

（２）貨客運送事業について

貨客運送事業は、旅客陸上運送事業²⁹及び貨物陸上運送事業³⁰について、同一の車両又は自動車を用いて旅客及び貨物の運送を併せて行うこと（貨客混載）等により、これらの事業に係る車両、自動車、施設その他の経営資源（ノウハウなど）を共用し、運送の効率化等を図るための事業であって、当該旅客陸上運送事業の経営の安定に資するものとされている。手続としては、地域公共交通計画に、貨客運送事業に関する事項が定められた場合には、同事業を実施しようとする事業者は、単独で又は共同で「貨客運送効率化実施計画」（以下「貨客運送実施計画」という。）を作成し、これに基づき、当該貨客運送事業を実施することとなる。貨客運送実施計画の策定に当たって同事業者は、関係者³¹の意見を聴取することが義務化されている。そして、一定の基準に適合する貨客運送実施計画が国土交通大臣により認定されると、道運法の許可等旅客運送に係る許認可等及び貨物自動車運送事業法の許可等貨物運送に係る許認可等を受けなければならないものについて、各事業法の

²⁶ 第 201 回国会衆議院国土交通委員会議録第 8 号 21 頁（令 2. 4. 14）

²⁷ 第 201 回国会参議院国土交通委員会議録第 15 号（令 2. 5. 26）

²⁸ 第 201 回国会参議院国土交通委員会議録第 15 号（令 2. 5. 26）

²⁹ 旅客陸上運送事業とは、旅客運送事業（国内一般旅客定期航路事業等を除く。）をいう。

³⁰ 貨物陸上運送事業とは、貨物鉄道事業（鉄道事業のうち貨物の運送を行うもの及び貨物の運送を行う鉄道事業者が鉄道施設を譲渡し、又は使用させるもの）、貨物軌道事業（軌道事業のうち貨物の輸送を行うもの）及び一般貨物自動車運送事業（貨物自動車運送事業法による一般貨物自動車運送事業）をいう。

³¹ ここでいう関係者とは、関係する地方公共団体、公共交通事業者等、道路管理者、公安委員会などである。

許認可等を受けたものとみなす等の特例措置を受けることができるようになる。

さらに、貨客運送事業に関しては、物流総合効率化法も改正されている。同法においては、2以上の事業者の連携による物流効率化を図る事業を流通業務総合効率化事業として定めているが、貨物自動車運送事業法の届出や海上運送法等の許可等を受けなければならないものについて、各事業法の許認可等を受けたものとみなす等の特例措置を受けるためには、事業者により作成される総合効率化計画について主務大臣³²の認定を受けることが要件とされている。また、認定を受けた流通業務総合効率化事業に対しては、モーダルシフト等の取組に対する計画策定経費や運行経費等の補助等の支援措置が講じられている。

令和2年改正法では、総合効率化計画に定められている貨客運送事業が、地域公共交通計画にも定められているか、関係地方公共団体が実施する地域公共交通に関する施策と調和したものであると国土交通大臣が認めるときは、その認定をすることができるとしている。また、前述の貨客運送実施計画の大臣認定とは別に、総合効率化計画の大臣認定のみを受けることもできる。

6. 新モビリティサービス事業によるM a a Sの普及

新モビリティサービス事業は、情報通信技術その他先端的な技術を活用して2以上の交通機関の利用に係る検索、予約、料金の支払いを一括して行うことができるようにするサービス等を提供する事業であり、M a a Sや自動運転による運行サービスなどが想定される。

新モビリティサービス事業に関する手続としては、事業者が自ら実施しようとする同事業に関する計画（新モビリティサービス事業計画）を作成し、国土交通大臣による認定を受けると、共通乗車船券に係る運賃・料金の割引の届出に関して各事業法による届出をしたものとみなされる特例措置が受けられることとなっている。また、前述の3事業と異なり、広域での取組の発展を阻害しないため、地域公共交通計画において特に定める必要があるものとはされていない。

M a a Sの全国的な拡大については、成長戦略実行計画においても政府の目標の一つとして掲げられているが、そのためにはM a a Sの利便性の向上が必要不可欠とされている。M a a Sの利便性向上のためには、地域内で限定的に提供されているM a a Sのアプリを広域的に一体化して、各アプリから他地域のサービスを相互利用できるようにすること、また、地方の中小事業者も含めて交通事業者の路線、ダイヤ、運賃等の膨大な情報をデータ化し、観光や医療等の目的地における交通以外のサービスと円滑に連携することが必要とされている³³。国土交通省は、こうした取組が促進されるよう、令和2年3月に「M a a S関連データの連携に関するガイドライン ver. 1.0」を策定している。

同ガイドラインにおいては、連携すべきデータの項目、種類、データ形式の標準化、共有されたデータの取扱いに関する指針などが盛り込まれている。同省は、今後このガイドラインを活用して、各地のM a a S間のデータ連携を推進し、M a a Sの速やかな全国普

³² ここでいう主務大臣とは、国土交通大臣、経済産業大臣又は農林水産大臣である。

³³ 第201回国会参議院国土交通委員会会議録第15号（令2.5.26）

及を図っていくとしている³⁴。また、MaaSで利用されるデータプラットフォームの整備については、既に民間事業者等による構築が進み始めており、地域ごとの課題に対応した創意工夫のある取組を促進する必要性から、国が自ら統一的なデータプラットフォームを構築するのではなく、民間事業者による連携を促進し、国はそのための環境整備を行うべきとの方向性を提示していくとしている³⁵。加えて、MaaSのサービスの開始後に、集められたビッグデータを事業者におけるサービスの改善、地方公共団体におけるまちづくりに活用できるようにしていくことも重要な課題であるとして、令和2年度予算から交通情報のデータ化への国費補助などを行うともしている³⁶。

国土交通省は、MaaSの導入に合わせて、ラストワンマイルと呼ばれる区間についても移動手段の確保を図っていくことが極めて重要な課題であるとしており、令和元年度から開始された国費助成によるMaaS導入の実証事業である「新モビリティサービス推進事業」において全国19地域が選定され、うち11地域でラストワンマイルに相当する区間について新たな移動手段を導入する取組を優先的に採択したとしている。そして、駅からの移動手段が不十分な地域でAIによる配車を活用したデマンド交通を導入した事例やホテル専用の送迎バスを一部自動運転化した上で公共交通として活用し始めた事例など、MaaS導入と連動した移動の利便性向上の取組を紹介している³⁷。

また、国土交通省は、同実証事業を通じて、移動を担う複数の交通事業者間の連携だけではなく、移動の目的に関係する物販、観光、医療、教育など交通以外のサービスとも連携することで、MaaSの付加価値や利便性が高まることや、多様な関係者間において合意形成を円滑化してデータ提供面も含めて連携することが大変重要であること等を確認したとしており、地域の幅広い関係者が協議、連携するための「新モビリティサービス協議会」に関する規定等を整備したとしている³⁸。「新モビリティサービス協議会」は、地方公共団体が組織するもので、新モビリティサービス事業計画ごとに事業エリアの地方公共団体、交通事業者及び交通以外の他業種の事業者等によって構成されることとなる。同協議会に対しては、国土交通大臣や都道府県（構成員である場合は除かれる）が助言することもできる。この制度の活用により、幅広い地域の関係者が協議会の場で適切に連携し、実施事業の詳細などに関する合意形成を円滑に進めることができると想定されている³⁹。

7. 自家用有償旅客運送制度の在り方

自家用有償旅客運送の運行においては、実施主体である市町村やNPO法人等が自ら運行管理や車体整備等を行うことの困難さや、他業務と兼務させられる市町村の担当職員の業務負担が大きいといった問題が顕在化している。国土交通省が自家用有償旅客運送を行っている452市町村に実施したアンケート調査では、424市町村から回答が寄せられ、

³⁴ 第201回国会参議院国土交通委員会会議録第15号（令2.5.26）

³⁵ 第201回国会参議院国土交通委員会会議録第15号（令2.5.26）

³⁶ 第201回国会参議院国土交通委員会会議録第15号（令2.5.26）

³⁷ 第201回国会衆議院国土交通委員会会議録第8号3頁（令2.4.14）

³⁸ 第201回国会衆議院国土交通委員会会議録第8号22頁（令2.4.14）

³⁹ 第201回国会衆議院国土交通委員会会議録第8号6頁（令2.4.14）

うち 355 市町村が交通事業者に委託を実施している⁴⁰とされており、市町村やNPO法人等が自ら運行するのではなく、交通事業者への委託が約 8 割を占める実態がある⁴¹。

そこで、令和 2 年改正法においては、市町村等がバス、タクシー等の交通事業者に運行管理等を委託できることとする「事業者協力型自家用有償旅客運送制度」を創設することとし、自家用有償旅客運送制度における登録期間が 2 年間であるところを 5 年間に延長することで事業者委託を促進するという効果が期待されている。

国土交通省は、「事業者協力型自家用有償旅客運送制度」の活用により、交通事業者の有する運行管理や車体整備等のノウハウを活用することができ、より安全、安心な運行の実施が実現され、また市町村等の業務負担の軽減が図られ、事業者にとっても委託費が確保されるとしている⁴²。また、自家用有償旅客運送制度におけるより安全、安心な運行の実施の実現は、むしろ、白タク行為やライドシェア⁴³の防止のために必要であるとしている⁴⁴。

ところで、令和 2 年改正法においては、自家用有償旅客運送の輸送対象も拡大されている。多くの過疎地域は、地方創生として地元の観光資源を活用しようとしているが、地域公共交通が不十分であるところが大半である。そこで、来訪者を観光の目的地まで輸送する手段として自家用有償旅客運送を活用できるようにするため、現行制度では市町村長が認めた場合に観光客を含めた来訪者も地域住民とともに輸送対象としているが、それに加えて、観光客その他来訪者の輸送のみでも運送対象とすることを認めている。この運送対象の拡大について、国土交通省は、法改正後に登録要件などの変更は行わないため、ライドシェアとは異なるものであるとしている⁴⁵。

なお、衆参国土交通委員会の令和 2 年改正法案に対する附帯決議では、「自家用有償旅客運送が事実上の営利事業として地域公共交通の担い手となっているタクシー事業者の経営を圧迫することにならないよう対策を講ずること。また、地域公共交通会議等における関係者の協議を経て、安全の確保、利用者の保護等に万全を期すこと。あわせて、いわゆる『ライドシェア』は引き続き導入を認めないこと。」としている。

8. 鉄運機構による新たな融資制度

短期的な収益性が期待し難く、交通需要に関するリスクも内在する地域公共交通ネットワークの再構築を行う民間の新会社に対して、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律（平成 27 年法律第 28 号）（以下「平成 27 年改正法」という。）により民間では担えないリスクを負担

⁴⁰ その内訳は、タクシー事業者への委託が 147 市町村、バス事業者への委託が 159 市町村、バスとタクシーの兼業者への委託が 100 市町村となっている。単純合計は 406 市町村で 355 市町村ではないが、複数の事業者に委託をしているところがあるからだとされている（第 201 回国会衆議院国土交通委員会議録第 8 号 13 頁（令 2.4.14））。

⁴¹ 第 201 回国会衆議院国土交通委員会議録第 8 号 18 頁（令 2.4.14）

⁴² 第 201 回国会衆議院国土交通委員会議録第 8 号 13 頁（令 2.4.14）

⁴³ スマートフォン等の配車アプリケーションを用いた、一般の運転者と旅客との間の仲介（マッチング）により、運送事業の許可を受けていない者が自家用自動車を用いた旅客運送を行うことである。

⁴⁴ 第 201 回国会衆議院国土交通委員会議録第 8 号 5 頁（令 2.4.14）

⁴⁵ 第 201 回国会参議院本会議録第 18 号（令 2.5.20）

する鉄運機構による地域公共交通への支援制度が創設されているが、これまで実績がなかった。

令和2年改正法では、鉄道インフラと物流施設の整備について、多額の投資資金を要するとともに、回収期間も長期にわたり、財政投融资を活用した長期かつ低利の資金支援が必要とされることから、鉄運機構による資金の貸付け対象として新たに加えられている。

鉄道インフラの整備については、都市鉄道が融資対象とされている。都市鉄道は、通勤通学の混雑緩和や、高齢化社会や環境問題への対応など、都市の基盤的な交通施設として都市機能の向上に寄与するものであり、地方公共団体が地域公共交通計画を作成し、利便増進事業として定め、利便増進実施計画が国土交通大臣の認定を受けた場合には、鉄運機構による貸付事業の対象となるとされている⁴⁶。

また、物流施設については、物流分野において、小口化・多頻度化が進行する中、トラックドライバー等の人手不足を受け、幹線輸送と地域内輸送等を結節する物流施設の整備を通じて更なる物流ネットワークの再編が必要とされていることから、特に、物流総合効率化法に基づき国土交通大臣の認定を受けた流通業務総合効率化事業の実施に必要な物流施設の整備が鉄運機構による貸付事業の対象となる。

鉄運機構による貸付先の選定に際しては、現行法の規定に基づいて審査等に関する基準を策定し、国土交通大臣の認可を受けることが義務付けられている。国土交通省は、この大臣認可について、貸付対象とする事業や事業者の財務的健全性の確認等のほか、貸付先の選定に係る透明性、公平性、中立性なども含めて認可の基準とする方向で検討するとしている。また、審査基準に基づき個別の案件について審査を行う場合には、外部有識者から構成される第三者委員会を鉄運機構に設置し、基準の具体的な適用について客観的にチェックする体制を整備することを鉄運機構において検討しているとしている⁴⁷。

衆参国土交通委員会の令和2年改正法案に対する附帯決議では、鉄運機構による民間事業者への資金の貸付制度の運用に当たっては、「公的資金を原資とするものであることを踏まえ、真に地域公共交通の活性化を図る目的に合致した事業に限定するとともに、選定基準の明確化を図ること。」とし、また、「貸付対象となる事業者について、客観的かつ中立的な立場から審査及び評価を行うとともに、第三者委員会を活用して選定過程の透明化と説明責任の向上を図るよう機構を指導すること。」としている。

9. まとめ（コロナ禍からの地域公共交通の復旧・復興と強靱化）

令和2年4月7日に発出された新型インフルエンザ等対策特別措置法に基づく緊急事態宣言は5月25日に解除され、都道府県間をまたぐ移動も6月19日に全面解禁されている。さらに、国内旅行等を喚起する「Go To キャンペーン」が打ち出されるなど、経済回復に向けた動きも出ているが、地域公共交通への打撃は大きい。国土交通省によると、乗合バス事業のうち高速バス以外の一般の路線バスへの影響については、5月の運送収入が

⁴⁶ 第201回国会衆議院国土交通委員会議録第8号13頁（令2.4.14）

⁴⁷ 第201回国会参議院国土交通委員会議録第15号（令2.5.26）

前年より 50%以上減少している事業者が全体の 6 割としている⁴⁸。また、交通事業者全体で年間最小約 3.5 兆円（中小事業者約 1 兆円）の減収を見込むとする試算もある⁴⁹。

政府は、事業規模約 117 兆円の「新型コロナウイルス感染症緊急経済対策」とそのための 2 次につながる補正予算によって、雇用調整助成金による雇用維持対策、企業の資金繰り対策、地方創生臨時交付金による公共交通の支援策など様々な方策を打ち出しており、短期的には、まずこれを活用し、廃業や廃線の頻発による地域公共交通の崩壊を回避することが先決である。参議院国土交通委員会の令和 2 年改正法案に対する附帯決議では、「交通事業者、物流事業者等が必要な輸送機能を維持できるよう、新型コロナウイルス感染症による急激な経営悪化に対する財政、税制、金融等の各種支援策を一層充実するとともに、その従業員に対して実施される雇用維持対策及び感染症予防対策等への更なる支援強化に努めること。」としており、必要に応じて、更なる追加支援を求めていくことが望まれる。

令和 2 年改正法は、元来、人口減少や運転者の人手不足など中長期的な経営悪化問題に対応するための仕組みであり、地域公共交通に対する幅広い関係者を交えた中長期的なビジョンを丁寧な協議の上に描くことが求められていることから必ずしもスピード感があるものとは言えないが、様々な地域公共交通の経営立て直し方策や路線維持方策が盛り込まれており、施行されればコロナ禍からの復旧・復興対策の一助にはなると思われる。

例えば、令和 2 年 5 月に埼玉県路線バス事業者が破綻し、今後も全国的に維持が困難になる路線が具体的に出てくる可能性が高まっているが、そうなる前に、継続事業を活用した路線継続や、共同経営と利便増進事業の実施による共倒れの回避などに取り組めるようになる。

また、コロナ禍対策の一環として、タクシー事業者が一定の条件の下において有償貨物運送を行うことができる道運法に基づく特例措置が講じられているが、旅客の減少を貨物運送で補うために貨客運送事業は、旅客陸上運送事業の減収対策として一層有望視されると思われる。ただし、本業で貨物を輸送する貨物陸上運送事業の事業者との利害調整が求められるため、同事業に関する項目を地域公共交通計画に定める際は、旅客陸上運送事業と貨物陸上運送事業の各事業者における利害調整が一層必要になろう。

さらに、新モビリティサービス事業によって非接触型の決済方法を内包する M a a S や自動運転の普及促進の動きが加速することも、コロナ禍対策としては望ましいと言える。

地域公共交通計画については、地方公共団体がコロナ禍に対する地域公共交通の危機対応や復旧・復興のための目標を設定することになるのではないかと前述したが、流行の第 2 波の襲来や災害による被災⁵⁰なども危惧される。そうした事態に備えるためにも、地方公共団体は、新型インフルエンザ等対策特別措置法に基づく地方公共団体の行動計画や災害対策基本法に基づく地域防災計画とも十分に整合を取りながら地域公共交通計画を策定し、観光振興や地域経済の活性化だけでなく、災害や大型不況といった危機にも対応できるよ

⁴⁸ 国土交通省「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について（令和 2 年 5 月 31 日時点まとめ）」5 頁（令 2.6）〈<https://www.mlit.go.jp/kikikanri/content/001348389.pdf>〉

⁴⁹ 一般財団法人日本モビリティ・マネジメント会議「新型コロナウイルス感染症の拡大と政府による自粛要請が公共交通に与える影響試算」（令 2.4.30）〈<https://www.jcomm.or.jp/covid19/#esti>〉

⁵⁰ 令和 2 年 7 月豪雨により九州地方などで公共交通機関に対して被害が生じている。

う、経営や雇用の維持などあらゆる角度から地域公共交通の強靱化を推進し、引いては地域の人々の暮らしの強靱化に資するようなものとするのが望ましいと思われる。また、そのような方向性を加味した計画作成についても国からの支援が期待される。

(やまごし のぶひろ)