

改正地域公共交通活性化再生法の制度 と運用について

神戸運輸監理部 兵庫陸運部

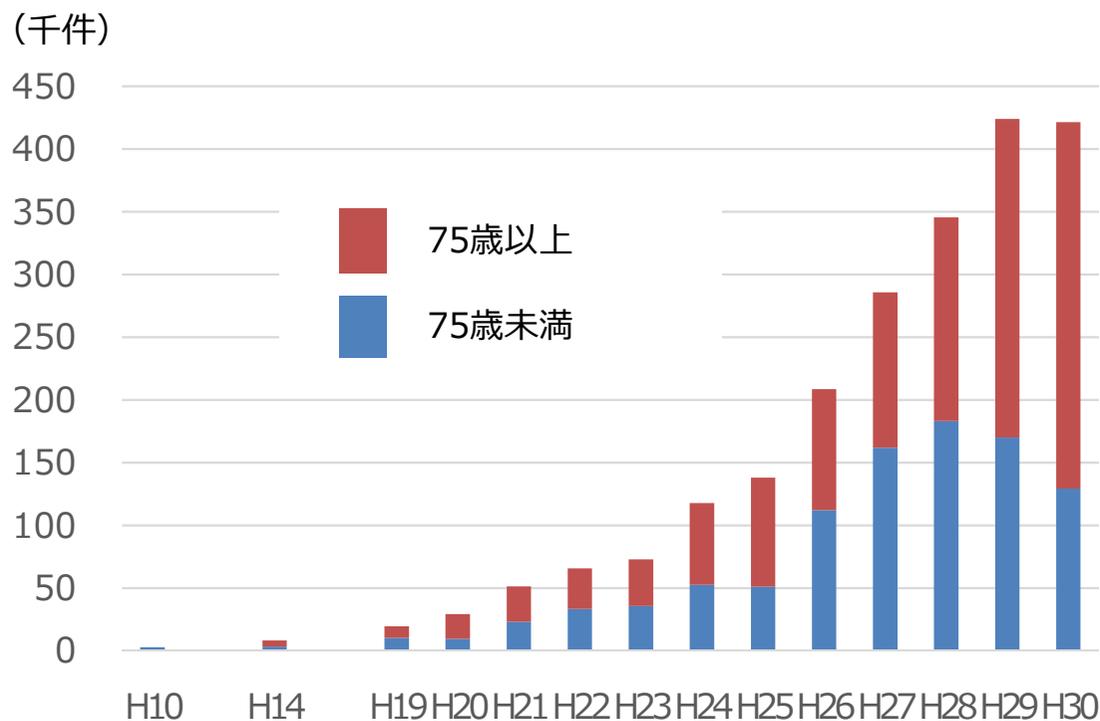
本日、お話ししたいこと

- 地域公共交通を取り巻く現状
- 改正地域公共交通活性化再生法の制度と運用

● 地域公共交通を取り巻く現状

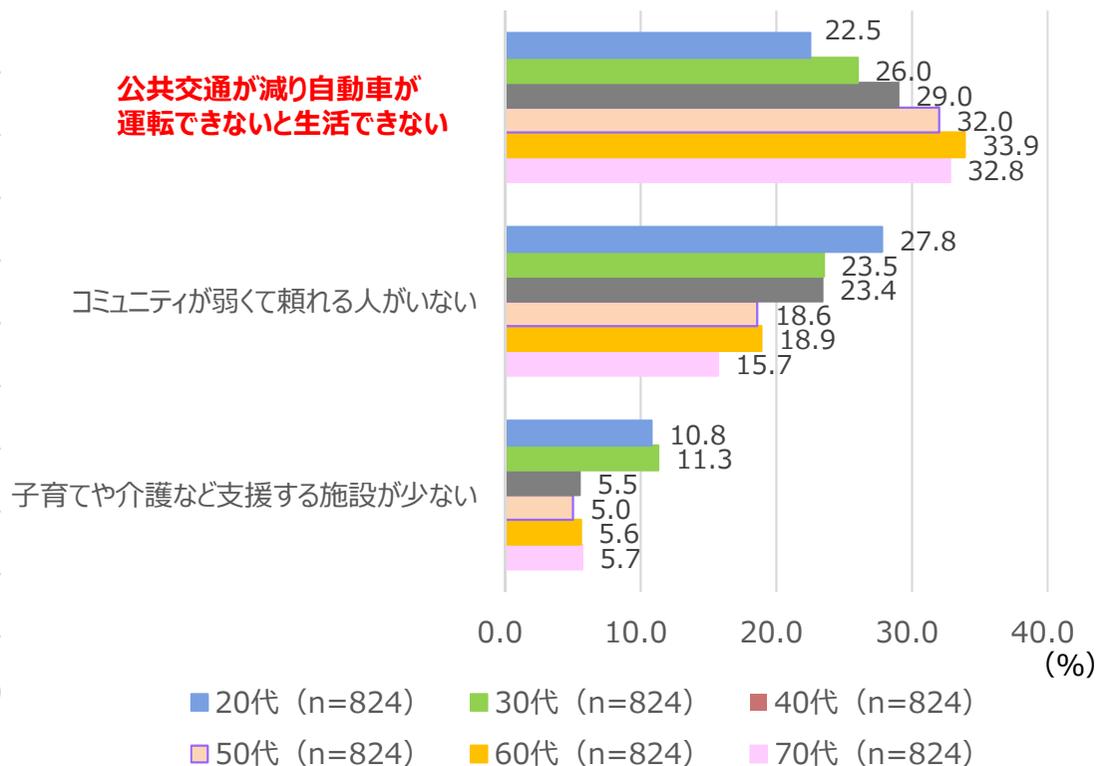
- **高齢者の免許返納の数は、近年大幅に増加。**
- **高齢者を中心に、公共交通がなくなると生活できなくなるのではないか、という声大きい。**

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)



(出典) 警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

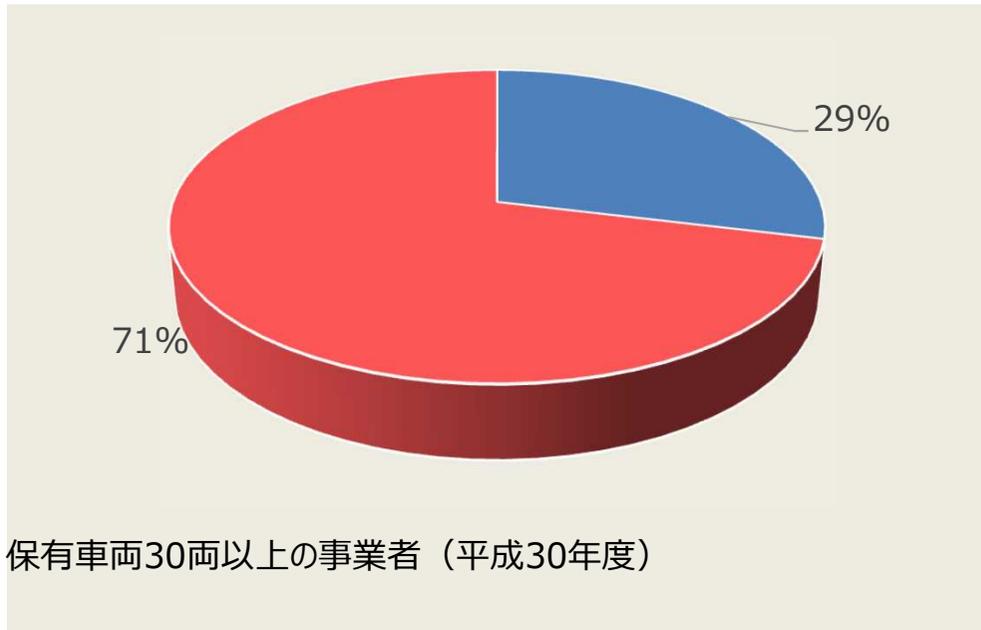
現居住地に対する将来の不安は、公共交通の減



(出典) 国土交通省総合政策局作成

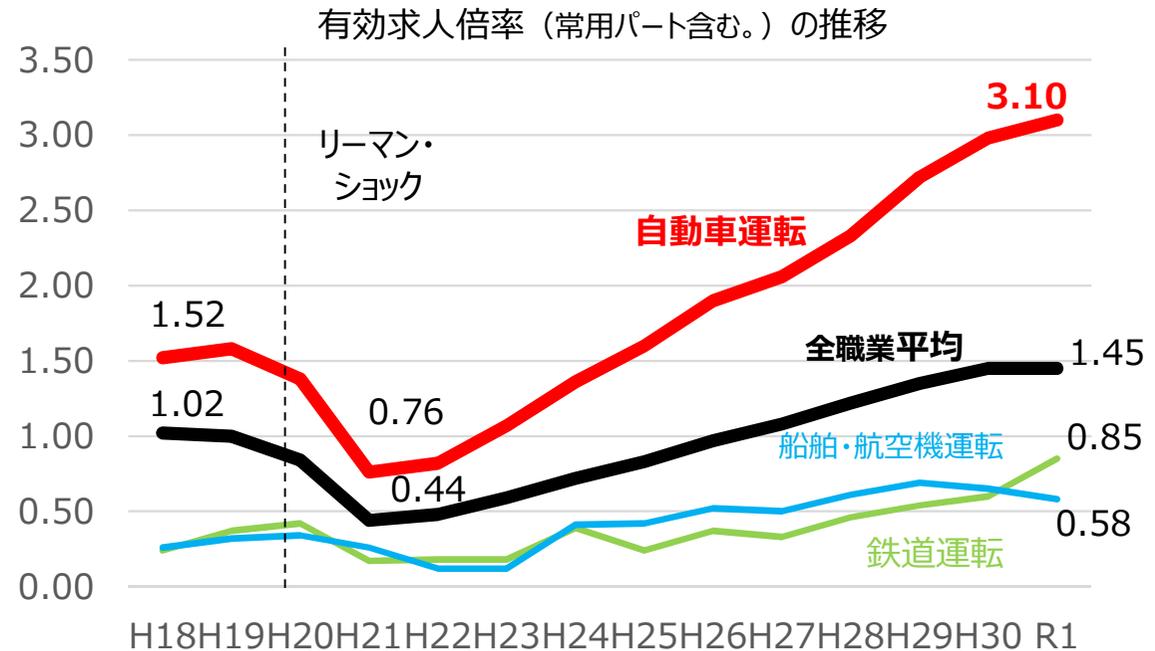
- 全国の約7割のバス事業者において、一般路線バス事業の収支が赤字。
- 自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍。

一般路線バス事業が赤字である バス事業者の割合



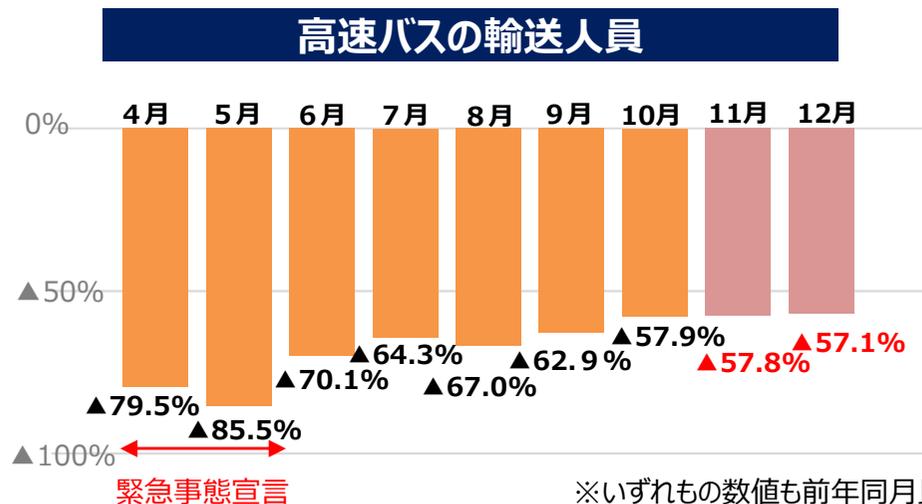
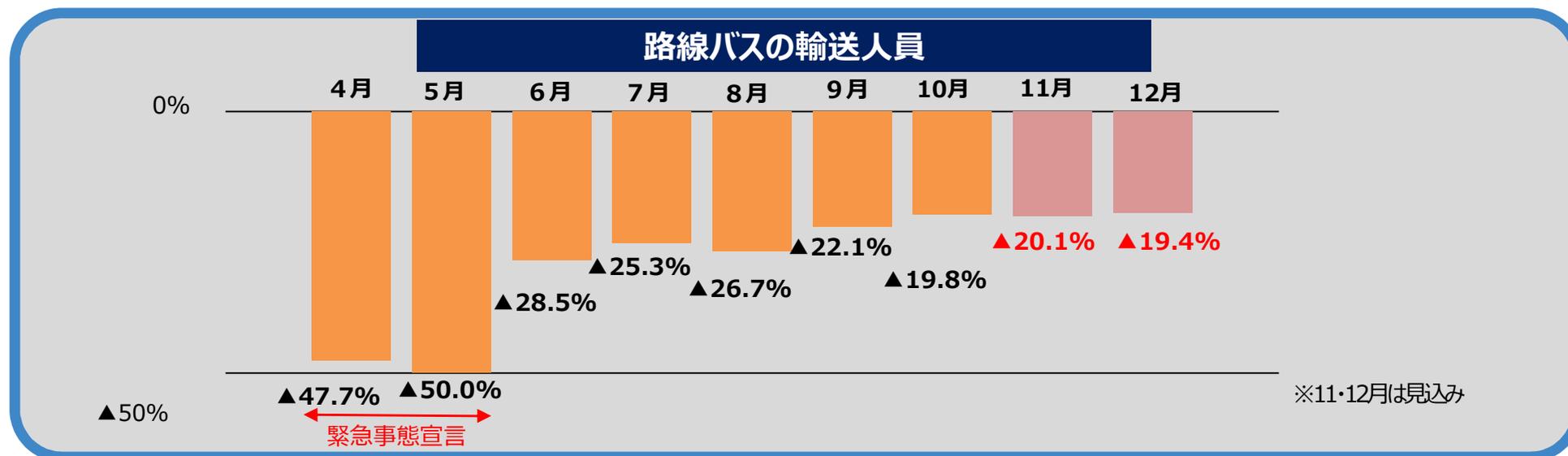
（出典）国土交通省自動車局発表資料より総合政策局作成

自動車運転事業の人手不足

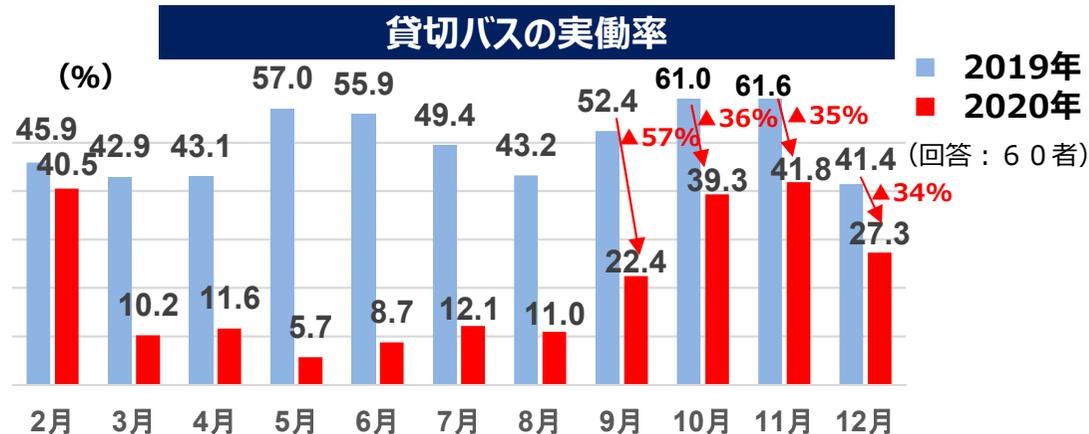


（出典）厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省総合政策局作成

- 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。



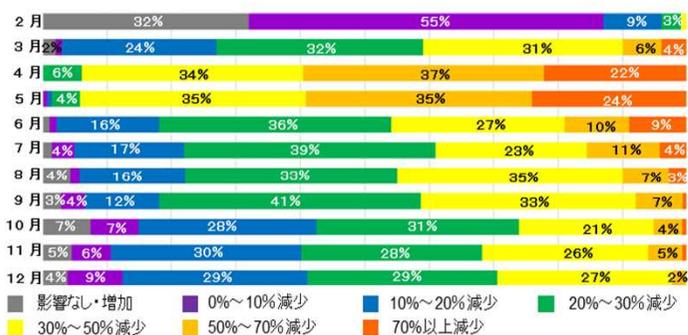
※いずれもの数値も前年同月比、11・12月は見込み



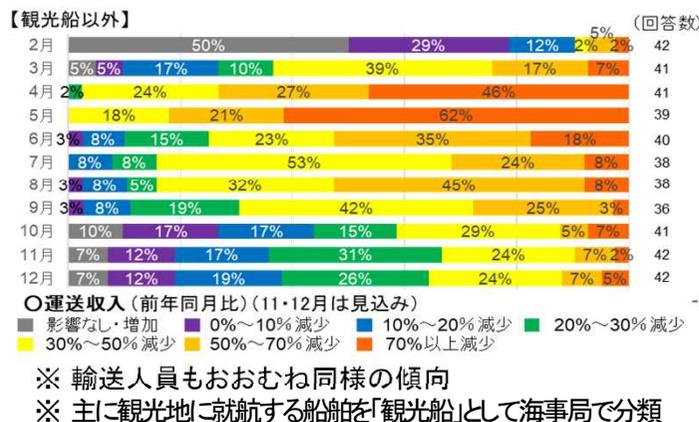
※11.12月は見込み

- 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



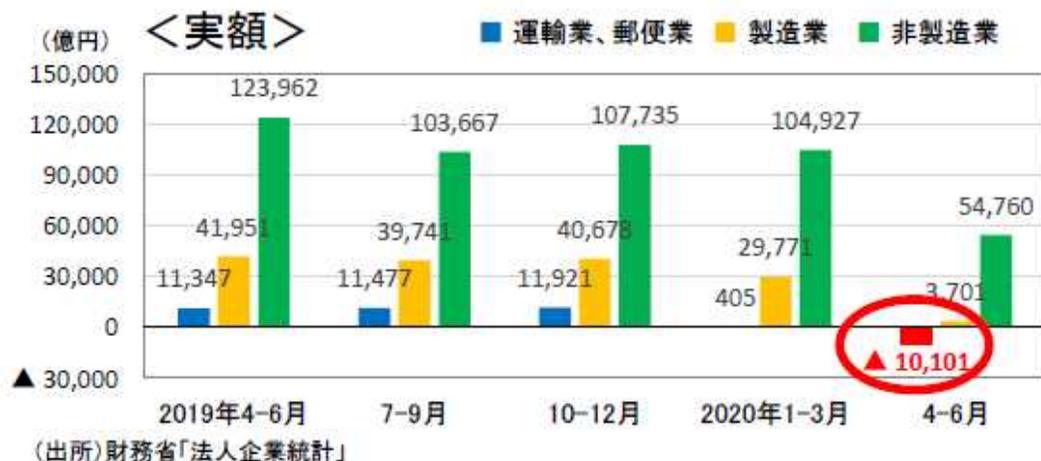
内航旅客船の運送収入



航空の輸送人員



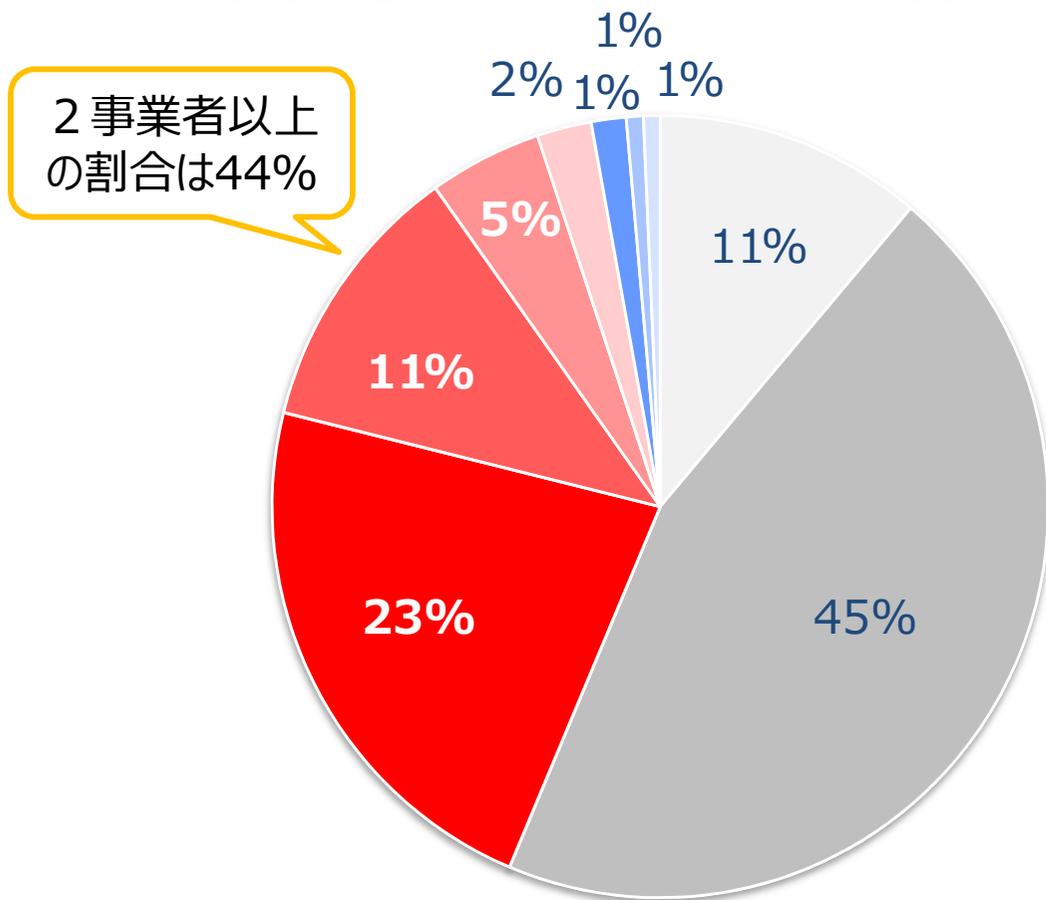
コロナ禍前後の運輸業の営業利益 (業種間比較)



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

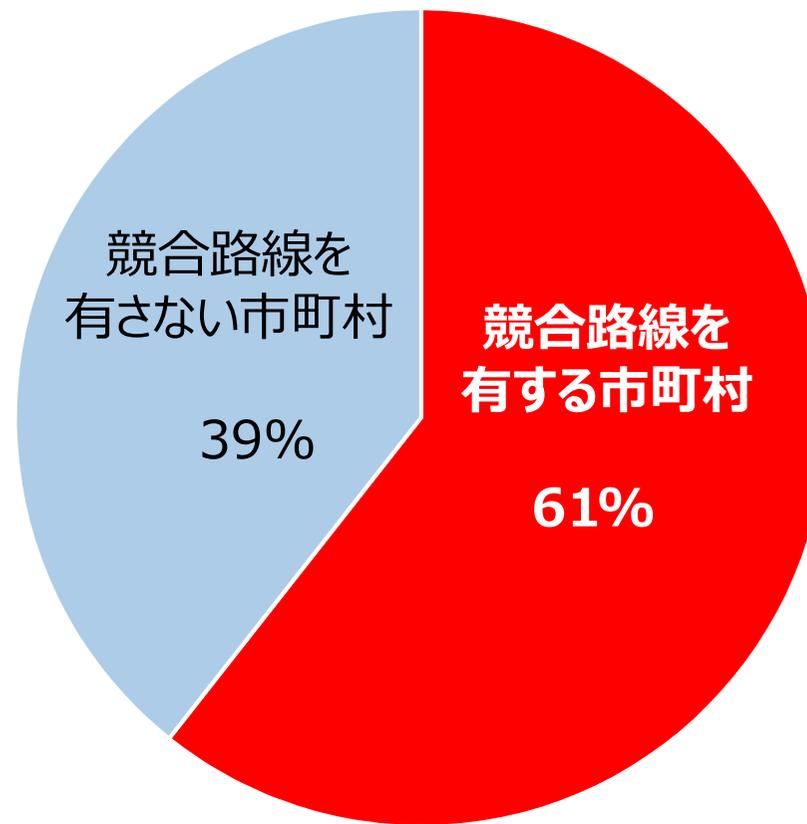
8社	6
10社	3
13社	1
15社	1
17社	1

■ 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



※路線定期運行を行う乗合バス事業者

■ 有 ■ 無

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

● 地域公共交通活性化再生法の制度と運用

地域公共交通に関する計画や様々な事業に関する措置について定め、地域旅客運送サービスの確保に資するよう、地域公共交通の活性化及び再生のための地域の主体的な取組等を推進する法律。

地域公共交通計画

- ・「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする、**地域公共交通のマスタープラン**。原則として、**全ての地方公共団体において作成が必要**。
- ・自治体や地域の交通事業者、利用者等により構成される協議会等を通じて作成。

地域公共交通特定事業

- ・地域旅客運送サービス継続事業や、地域公共交通利便増進事業等、地域の実情に応じて様々な取組の実施を円滑化するための事業。
- ・地域公共交通計画に事業の実施を記載し、事業を実施するための計画を作成。国土交通大臣の認定を受けることで、法律上の特例措置を受けることができる。

地域公共交通特定事業

- **地域旅客運送サービス継続事業**
：公募を通じて廃止予定路線の交通を維持。
- **地域公共交通利便増進事業**
：ダイヤ、運賃等のサービス改善により交通の利便性を向上。
- その他LRTの整備、鉄道の上り下り分離、貨客混載等の取組の実施を円滑化するための各種事業。

地方公共団体
又は事業者が、
事業ごとに実施
計画を作成

国土交通大臣
が認定、事業
許可のみなし
特例等の特例
措置

その他の事業

- **新地域旅客運送事業**
：DMV等の複数の交通モードにまたがる輸送サービスの実施を円滑化。
- **新モビリティサービス事業**
：MaaS等の新たなモビリティサービスの実施を円滑化。新モビリティサービス協議会における議論が可能。

<事業スキーム>

- ・事業者が単独で又は共同して、事業についての計画を作成。（地域公共交通計画への記載は不要。）
- ・国土交通大臣の認定を受けることで、法律上の特例措置を受けることができる。

地域公共交通活性化再生法の制定・改正の変遷

平成
19年
制定

- ✓ 平成19年に地域公共交通活性化再生法を制定し、市町村が主体となって幅広い関係者の参加による協議会を設置。
- ✓ 「地域公共交通総合連携計画」の策定を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する制度を整備。

平成
26年
改正

- ✓ ①まちづくりと連携（コンパクト・プラス・ネットワーク）、②面的な公共交通ネットワークを再構築を図るため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定。
- ✓ バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度を整備。

令和
2年
改正

- ✓ 地域公共交通網形成計画を「地域公共交通計画」と改め、地方公共団体の作成を努力義務として規定。
- ✓ 「地域旅客運送サービス継続事業」、「地域公共交通利便増進事業」等を創設し、地域における移動手段の確保や地域公共交通の充実を図る制度を整備。

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）に基づき、地方公共団体が作成する「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン。
- 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない。

計画のポイント

- ◆ **まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保**
 - ・コンパクトシティ等のまちづくり施策との一体的推進
 - ・観光客の移動手段の確保等、観光振興施策との連携
- ◆ **地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保**
 - ・公共交通をネットワークとして捉え、幹線・支線の役割分担の明確化
 - ・ダイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上
- ◆ **地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ**
 - ・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、スクールバス等）を最大限活用
 - ・MaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上
- ◆ **住民の協力を含む関係者の連携**
 - ・法定協議会を設置し、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議
 - ⇒ 地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ



- ◆ 利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等の努力義務化 ⇒ データに基づくPDCAを強化

地域旅客運送サービス

公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



自家用有償旅客運送



福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど

コンパクト・プラス・ネットワークのための計画制度

- 都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の構造を見渡しながらか、**居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導**と、それと連携して、公共交通の改善と地域の輸送資源の総動員による**持続可能な移動手段の確保・充実**を推進。
- 必要な機能の誘導・集約に向けた市町村の取組を推進するため、**計画の作成・実施を予算措置等で支援**。

立地適正化計画（市町村が作成） 【改正都市再生特別措置法】（平成26年8月1日施行）

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

拠点エリアへの医療、福祉等の都市機能の誘導

◆都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進

- 誘導施設への税財政・金融上の支援
- 福祉・医療施設等の建替等のための容積率の緩和
- 公的不動産・低未利用地の有効活用

◆歩いて暮らせるまちづくり

- 歩行空間の整備支援

歩行空間や自転車利用環境の整備

◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- 誘導したい機能の区域外での立地について届出、市町村による働きかけ
- 誘導したい機能の区域内での休廃止について届出、市町村による働きかけ

居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

公共交通沿線への居住の誘導

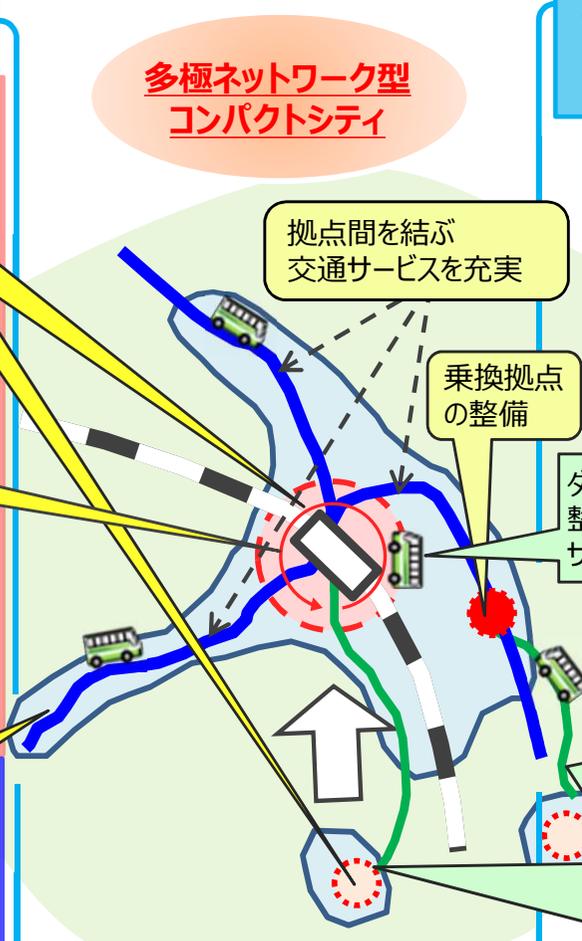
◆区域内における居住環境の向上

- 住宅事業者による都市計画等の提案制度

◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- 一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ

多極ネットワーク型コンパクトシティ



地域公共交通計画（市町村・都道府県が作成） 【改正地域公共交通活性化再生法】 （令和2年11月27日施行）

- ◆ まちづくりとの連携
- ◆ 地方公共団体が中心となった地域公共交通ネットワークの形成の促進

①地域公共交通利便増進実施計画

- 路線等の見直し
- 等間隔運行、定額制乗り放題運賃等のサービスを促進等

②地域旅客運送サービス継続実施計画

- 路線バス等の維持が困難な場合に、地方公共団体が、関係者と協議の上、公募により代替する輸送サービス（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、福祉輸送等）を導入

立地適正化計画

地域公共交通計画

連携

好循環を実現

国土交通大臣の認定

関係法令の特例・予算支援の充実

定量的な目標設定と評価の実施について

地域公共交通計画の作成に当たっては、「定量的な目標設定」（法第5条第4項）と「毎年度の調査、分析及び評価の実施」（法第7条の2第1項）に努めること。

【定量的な目標の設定に当たって】

- ◆ 具体的には、「利用者数、収支、公的負担額（サービス費用に係る国又は地方公共団体の支出の額）」等の指標を定めること（施行規則第10条の2）



【評価の実施に当たって】

- ◆ 施策の実施状況について、関係者で議論の上、毎年度調査、分析及び評価を行うこと
- ◆ 必要に応じて地域公共交通計画の見直しを行うこと
- ◆ 調査、分析及び評価を行ったときは、その結果を国へ送付すること

目標設定・評価の例

地域公共交通計画の目標

1. 公共交通の利便性を向上させ、利用者を増加させる。

指標 1
公共交通利用者数
○人（××年）⇒○人（△△年）

2. 持続可能な移動手段を確保するため、収支率の改善を図る。

指標 2
◆◆線の収支率
○%（××年）⇒○%（△△年）

⋮

評価に関する事項

基本的な方針で定めた事業内容については、以下のスケジュールで評価

指標 1
6ヶ月ごと協議会に、■■社、▲▲社が、自社のデータを基に報告

指標 2
1年ごと開催する協議会に、▼▼市において、「□□統計調査」に基づき報告

⋮

望ましくない目標設定・評価の例

地域公共交通計画の目標

公共交通の利便性を向上させ、利用者を増加させる。

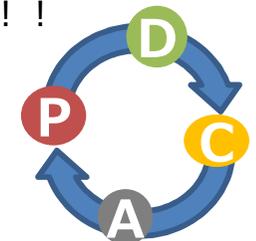
数値指標なし…

⋮

いつ、何を、誰が、どのように、やるかが具体的に書かれていない
⇒取組が形骸化するおそれ

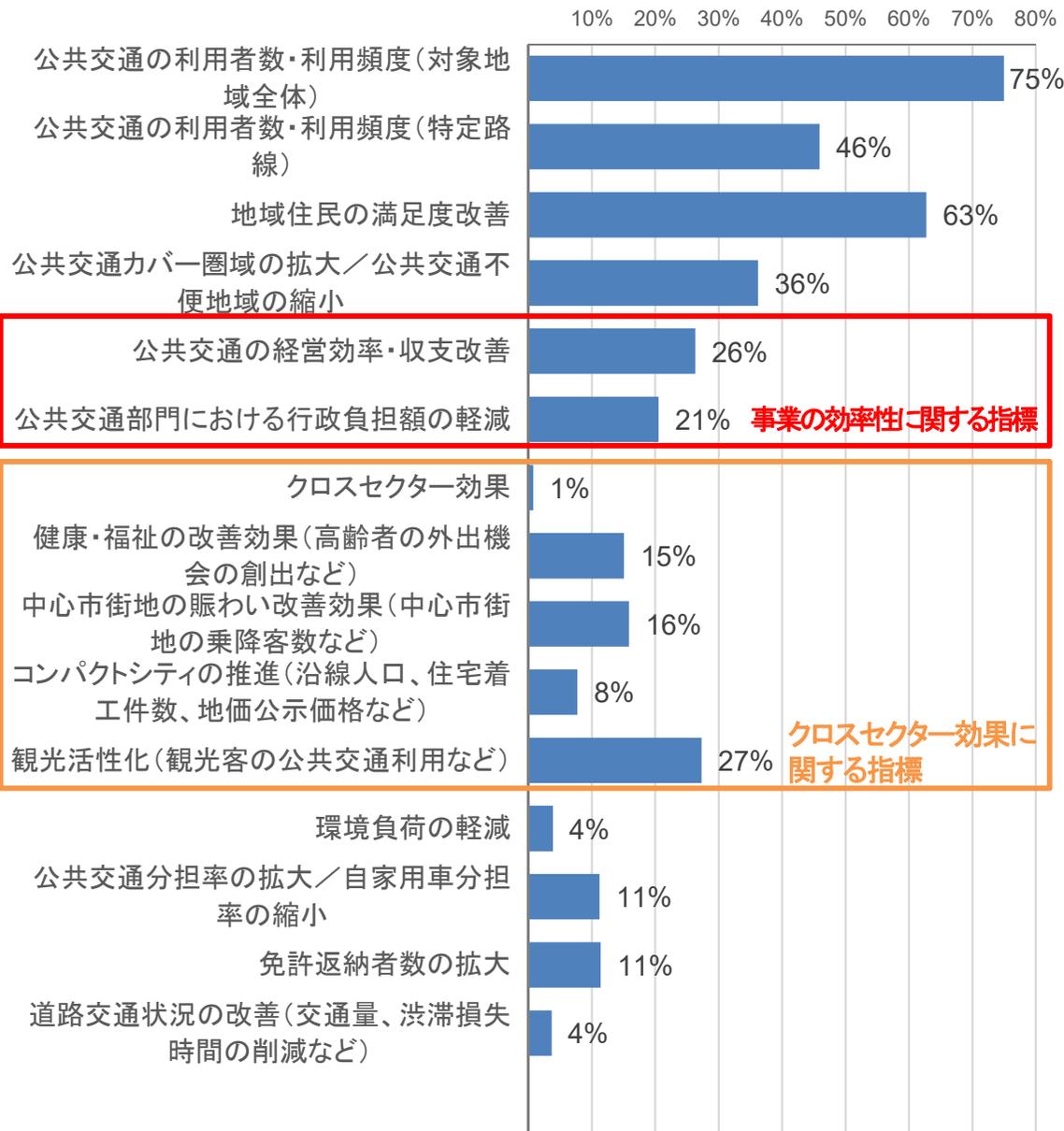
評価に関する事項

P D C A サイクルを回します！！

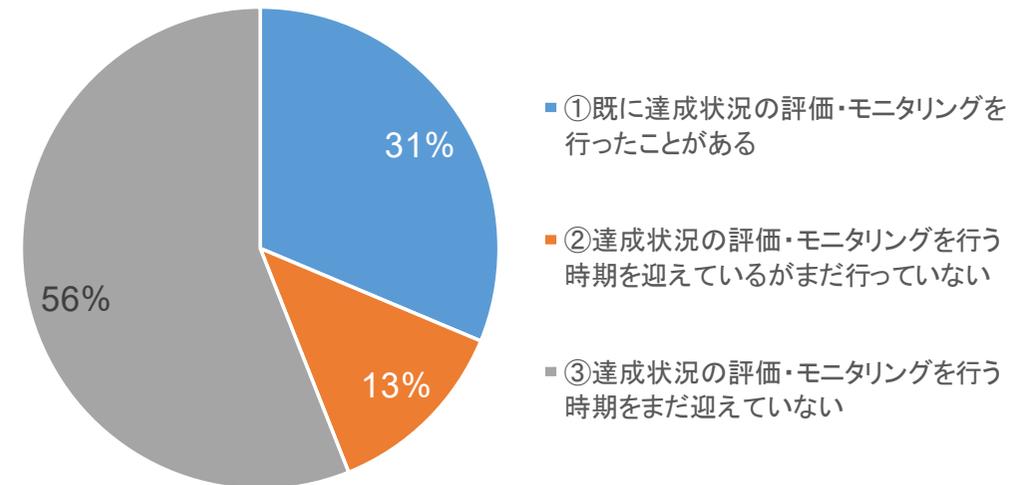


定量的な目標設定、実施状況の分析・評価の現状

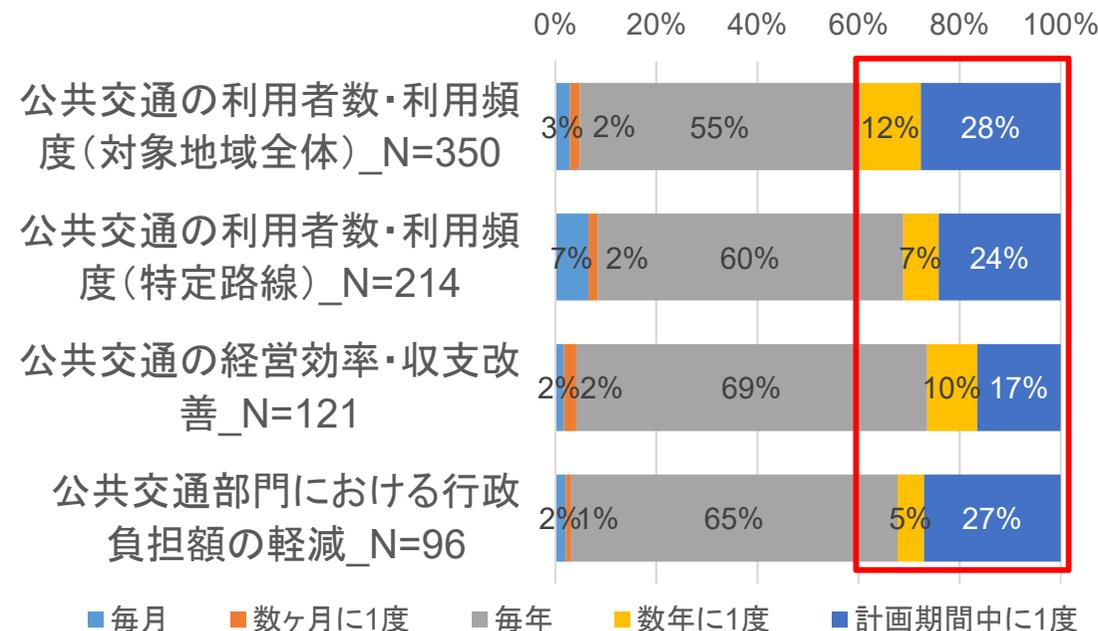
● 網形成計画等での数値指標の設定状況 (N=516)



● 網形成計画における目標の達成状況の評価・モニタリングの実施状況 (N=505)



● 数値指標別評価・モニタリングの実施時期



地域旅客運送サービス継続事業とは

背景 地方部を中心に、鉄軌道や路線バス等の廃止に至る事例が増えている中、地域の関係者が一体となって、廃止後の代替サービスを確保することが必要。

概要 地域公共交通の維持が困難と見込まれた場合、地方公共団体による公募により、新たなサービス提供者を選定し、地域における旅客運送サービスの継続を図る事業。

事業スキーム

地方公共団体が、路線バス等の**維持が困難な状況を把握**（乗合バス事業者等からの相談・情報提供等）



地方公共団体が、既存の事業者を含めた関係者と協議し、地域公共交通計画へ**地域旅客運送サービス継続事業**を位置付け

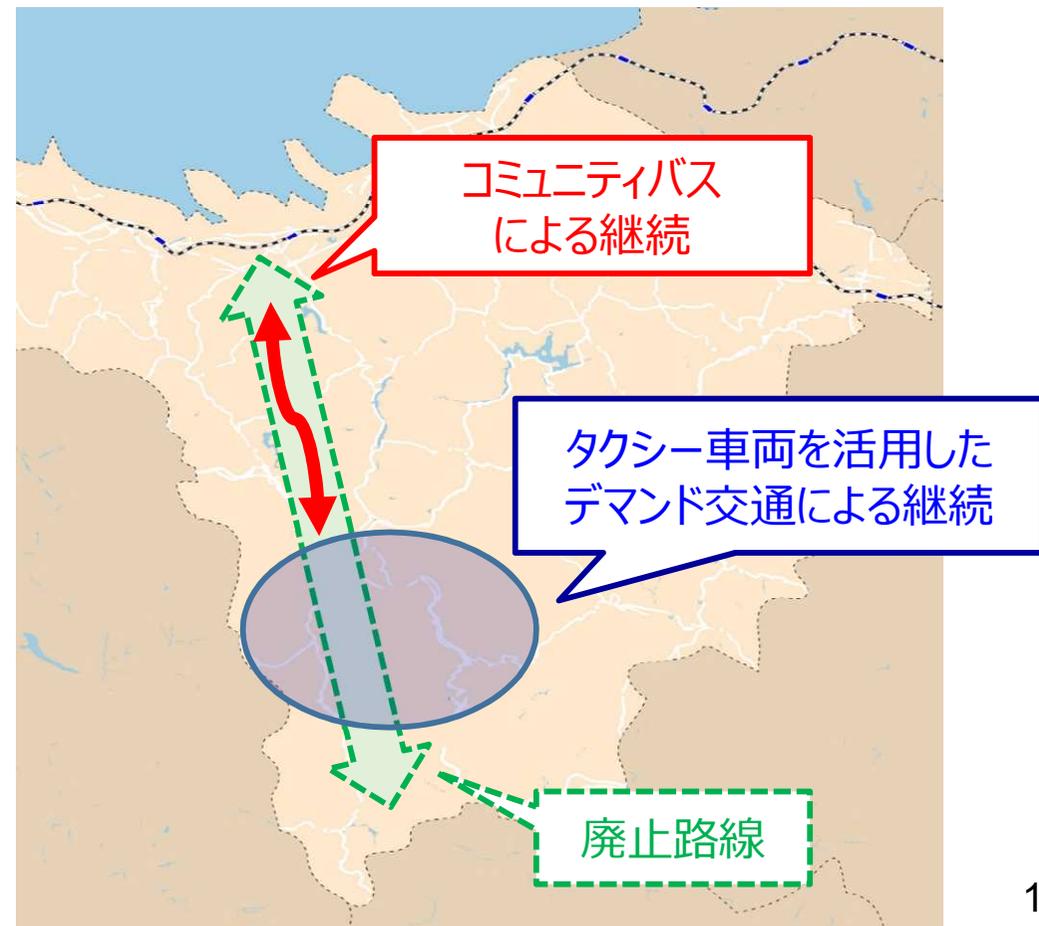


多様な選択肢を検討の上、**実施方針**を策定し、**公募**により新たなサービス提供事業者等を選定



地方公共団体が、サービス提供事業者と連携して、**地域旅客運送サービス継続実施計画**を作成、国土交通大臣の認定を受けた場合、**法律上の特例措置**（事業許可等のみなし特例等）

事業の実施イメージ（一例）



- 地域旅客運送サービス継続事業において、地方公共団体が新たなサービス提供事業者等を選定する方法は、公募とする。
- また、地方公共団体による公募は、当該公募の実施に関する方針（実施方針）を示して行うものとする。

実施方針の記載事項

①実施区域

- 継続事業を実施する区域を記載
- 地域公共交通計画の計画区域内に含まれる必要があるが、その中の一部の区域を設定することも可能

②現に実施されている特定旅客運送事業の状況

- 維持が困難と見込まれるに至った路線等において、現在提供されているサービス水準（路線、ダイヤ、運賃等）等を記載

③引き続き実施する運送（継続旅客運送）の内容

- 継続旅客運送のサービスの種類（乗合バス・自家用有償旅客運送等）や態様（路線定期・区域運行等）等を記載

④継続旅客運送を実施する者の条件

- 事業所所在地や事業規模（車両数、人員数等）などのほか、輸送実績や欠格事項等を記載

⑤地方公共団体による支援の内容

- 運行費に係る補助金や運行委託費等の予算措置
- 地域住民と連携した利用促進策 等を記載

⑥実施予定期間

- 継続事業の実施予定期間を記載
- 地域公共交通計画の計画期間内で、適切な期間を設定することが必要

⑦公募の期間

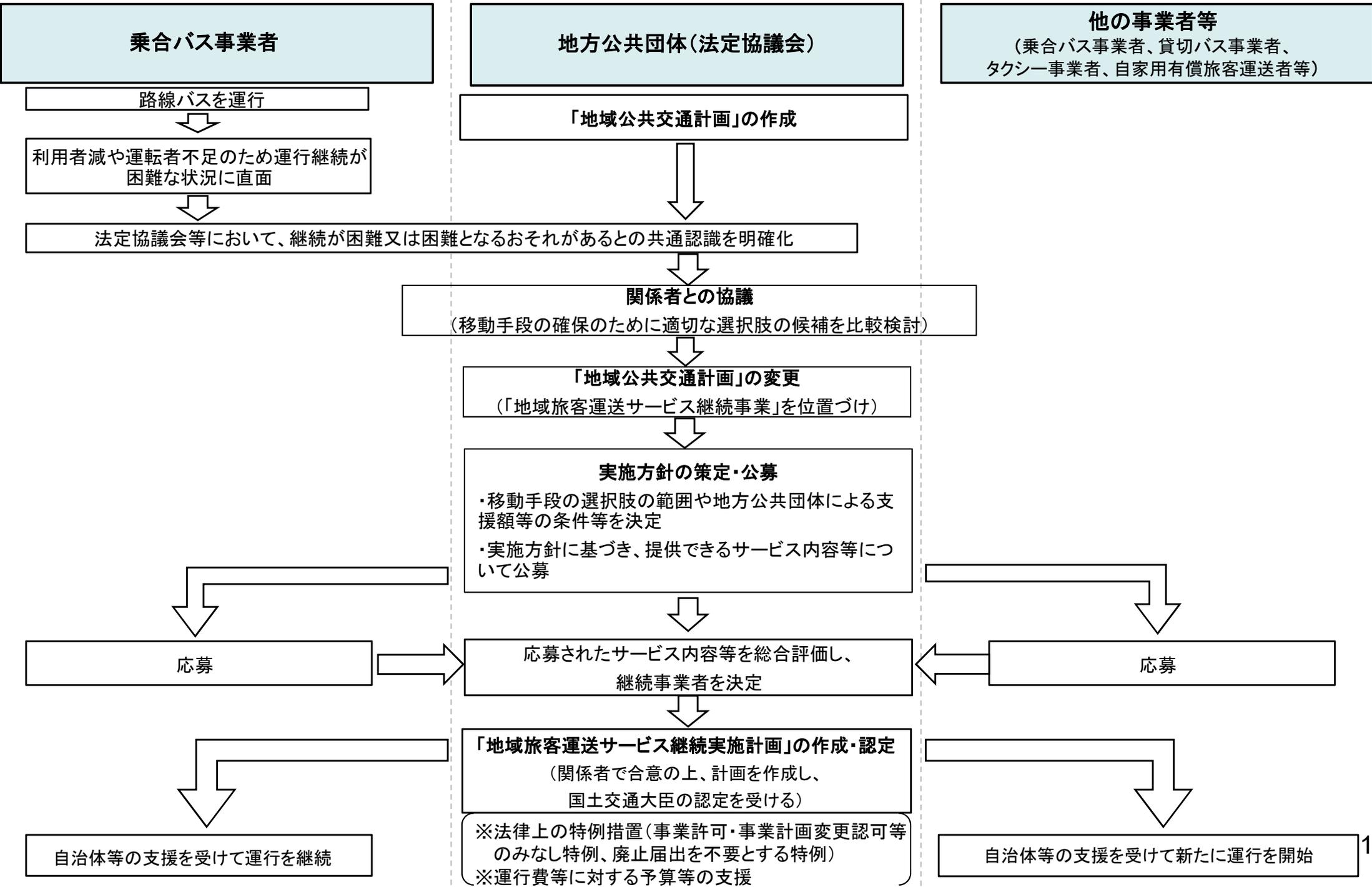
- 公募を実施する期間を記載

⑧選定の方法

- 公募型プロポーザル方式等の選定方法や、選定委員会の設置など選定に係る手順等を記載

⑨その他必要な事項

- 公募にあたって地方公共団体が必要と認める事項（申し込みにあたって必要な書類等）を記載



地域公共交通利便増進事業とは

背景 運転者不足の深刻化等を踏まえ、地方都市のバス路線等で、単純な路線再編だけでなく、運賃・ダイヤ等のサービス内容の見直しにより利便性を向上させる取組へのニーズが増加。

概要 路線ネットワークの構築や、定額制乗り放題運賃や等間隔運行等の運賃・ダイヤの改善の取組等を通じて、地域公共交通の利用者の利便の増進を図る事業。

事業スキーム

地方公共団体が、関係者と協議し、
地域公共交通計画へ
地域公共交通利便増進事業を位置付け



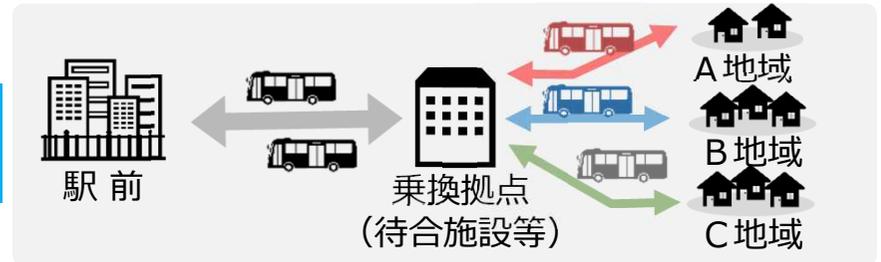
地方公共団体が、必要な関係者の同意
を得た上で、**地域公共交通利便
増進実施計画**を作成



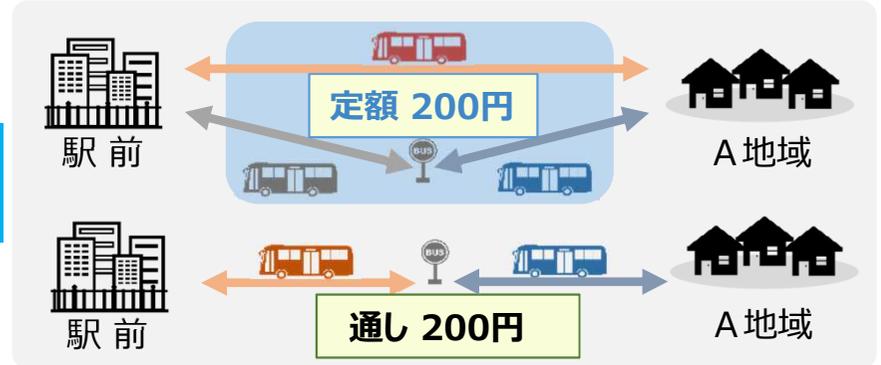
国土交通大臣の認定を受けた場合、
法律上の特例措置
(事業許可等のみなし特例等)

事業の実施イメージ（一例）

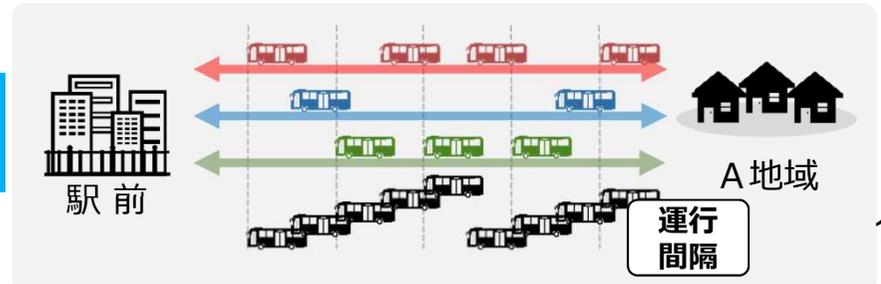
ハブ&スポーク型の
路線再編



定額制乗り放題
運賃、通し運賃



パターンダイヤ、
等間隔運行



地域公共交通再編事業と地域公共交通利便増進事業の比較

地域公共交通再編事業

考え方

地方公共団体が中心となって、バス路線網の見直し等により地域公共交通を再編する取組を通じて、コンパクトなまちづくりと連携しつつ、面的な公共交通ネットワークの再構築を図る。

事業の内容（法第2条第11項、施行規則第9条の2）

- 地域公共交通の再編をするための以下の事業
- ① 特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更
- 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 ①～③と併せて行う事業
 - ・乗継円滑化のための運行計画の改善
 - ・共通乗車船券の発行
 - ・乗継割引運賃、乗降場の改善、乗継に関する分かりやすい情報提供、ICカードの導入 等

関係者の同意（法第27条の2第3項、施行規則第34条）

地方公共団体は、再編実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、**特定旅客運送事業者等の全ての同意**を得なければならない。

※ 特定旅客運送事業者等

- ① その全部又は一部の区間又は区域が当該再編事業を実施する区域内に存する路線若しくは航路又は営業区域に係る特定旅客運送事業を営む全ての者
- ② ①の全部又は一部の者に代わって当該特定旅客運送事業に係る路線もしくは航路又は営業区域において旅客運送事業を営もうとする者
- ③ ①の全部又は一部の者に代わって当該特定旅客運送事業に係る路線又は営業区域において自家用有償旅客運送を行おうとする者

地域公共交通利便増進事業

考え方

地方公共団体が中心となって、路線ネットワークにとどまらず、運賃やダイヤ等の見直しも含めた利用者の利便の増進に資する取組を通じて、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図る。

事業の内容（法第2条第13項、施行規則第9条の3）

- 利用者の利便を増進するための以下の事業
- ① 特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更
- ② 他の種類の旅客運送事業への転換（**自家用有償旅客運送からの転換を含む**）
- ③ **自家用有償旅客運送の導入、路線若しくは運送の区域の変更**
- ④ **運賃又は料金の設定**
- ⑤ **運行回数又は運行時刻の設定**
- ⑥ **共通乗車船券の発行**
- ⑦ ①～⑥と併せて行う事業
 - ・乗継ぎ円滑化のための運行計画の改善
 - ・乗降場の改善
 - ・乗継ぎに関する分かりやすい情報提供
 - ・ICカード**又は二次元コード**の導入 等

※赤字は改正により新たに追加された取組内容

関係者の同意（法第27条の16第3項、施行規則第36条の14）

地方公共団体は、利便増進実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、**①利便増進事業を実施しようとする者及び②事業に関係を有する者として地方公共団体が必要と認める者**の同意を得なければならない。

地域公共交通利便増進実施計画の区域と同意対象

- 利便増進実施計画の区域には、**原則として、利便増進事業を実施する路線等が含まれるよう適切な範囲で設定**する必要があるが、**地域の公共交通ネットワークの変更を伴う事業の場合には、当該事業の内容と密接な関係を有する路線等を含めて計画区域を設定**することも可能。
- また、利便増進事業の内容と密接な関係を有する路線等に係る事業を営む者など、利便増進事業を円滑に実施する上で「**事業に関係を有する者**」については、**同意を得ておく必要**がある。

※「路線等」= 路線、航路、営業区域

計画区域の考え方

- **原則**：利便増進事業を実施する路線等を含めるように区域を設定。事業内容に比して過大とならないよう適切な範囲で設定することが必要。
- 利便増進事業の内容に、地域の公共交通ネットワークの変更（路線の編成の変更等）が含まれている場合：
地域の公共交通ネットワークとしてダイヤ・運賃が一体的に設定されている等、当該事業内容と密接な関係を有する路線等まで含めた区域を設定することも可能。

同意対象の考え方

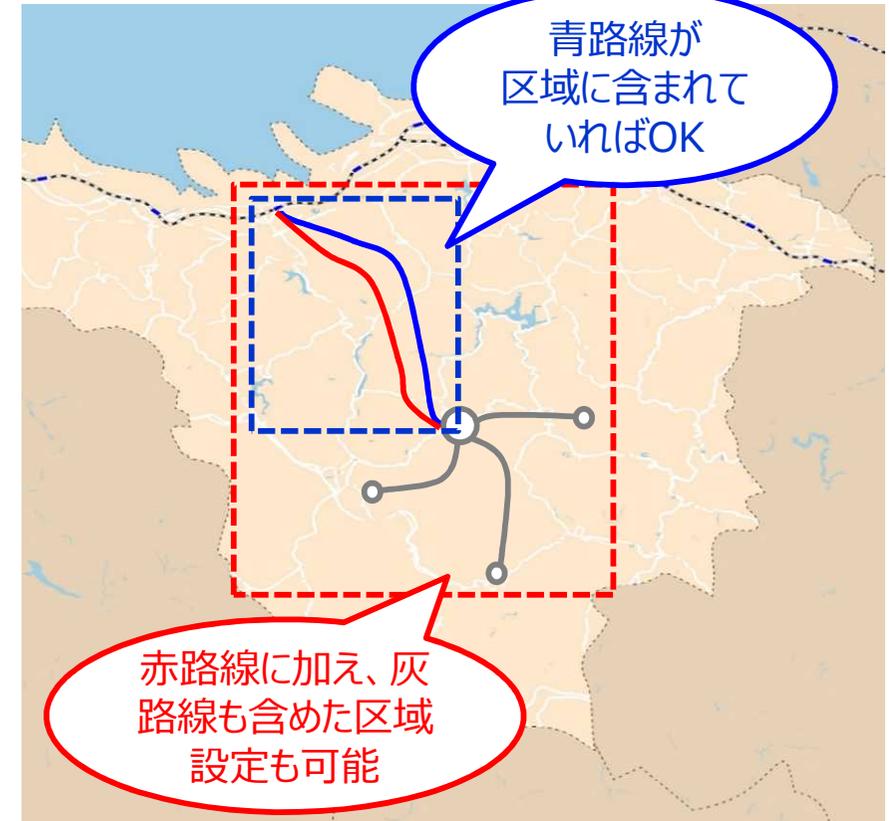
【法第27条の16第3項、施行規則第36条の14】

地方公共団体は、利便増進実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、

①**利便増進事業を実施しようとする者**及び②**事業に関係を有する者として地方公共団体が必要と認める者**の同意を得なければならない。

⇒②については、各地方公共団体が計画区域や事業内容等に応じ、個別具体的に判断することが必要。その際、**利便増進事業を実施する路線と地理的に近接する路線**や、**地域の公共交通ネットワークとして一体と考えられる路線**に係る事業を営む者については、同意を得ておくことが望ましい。

▼計画区域の考え方（例）



- (青路線) : ネットワークの変更を伴わない事業に係る路線
- (赤路線) : ネットワークの変更を伴う事業に係る路線
- (灰路線) : 青・赤路線と密接な関係を有する既存路線

貨客運送効率化事業とは

背景 路線バス等の旅客運送サービスについては、地方部における輸送減少による収支の悪化が課題となっており、物流サービスについては、担い手（ドライバー）不足が深刻化。

概要 旅客運送事業者による貨客混載運送（同一の車両を使用して貨物及び旅客を併せて運送する取組）等の導入を円滑化することで、旅客運送及び貨物運送の効率化を図る事業。

事業スキーム

地方公共団体が、関係者と協議し、
地域公共交通計画へ
貨客運送効率化事業を位置付け



事業者が、単独で又は共同して、
貨客運送効率化実施計画を作成



国土交通大臣の認定を受けた場合、
法律上の特例措置
(事業許可等のみなし特例等)

貨客混載の取組例

【宮崎県西米良村】

- 平成30年2月20日から運行開始。
- ヤマト運輸(株)・日本郵便(株)・宮崎交通(株)が連携して運行。
- 路線バスを利用し、乗客と荷物を同じ車両に載せ目的地まで輸送。
- 西都BC－杉安峡－村所線（村所バス停～西都バスセンター：約46km）を1日1回運行。
※ヤマト運輸(株)・宮崎交通(株)による貨客混載は、平成27年10月1日から運行開始。



【宮崎県西米良村】
(出典：宮崎交通(株)資料)

【新潟県】

- 平成29年4月18日から運行開始。
- 佐川急便(株)・北越急行(株)が連携して運行。
- 旅客鉄道を利用し、乗客と荷物を同じ車両に載せ目的地まで輸送。
- ほくほく線（うらがわら駅～六日町駅：約47km）を1日1回運行。



【新潟県】
(出典：佐川急便(株)資料)

新モビリティサービス事業とは

背景 近年、MaaS等の新たなモビリティサービスが出現しており、地域公共交通の利用者の利便性の向上に資するサービスとして、地域において円滑に普及するための仕組みづくりが必要。

概要 MaaS等の円滑な実施を通じて、交通機関の利便性の向上を図る事業。また、地方公共団体が中心となって新モビリティサービス協議会を組織し、地域の幅広い関係者間での連携が可能。

MaaSとは

- **Mobility as a Service**の略称。
- 複数の公共交通機関や公共交通以外の移動サービスを最適に組み合わせ、観光、小売、医療・福祉、教育等の多様な移動以外のサービスとも連携し、**一括した検索・予約・決済等を提供するサービス**を指す。

事業スキーム

事業者が、単独で又は共同して、**新モビリティサービス事業計画**を作成



国土交通大臣の認定を受けた場合、**法律上の特例措置**
(共通乗車船券に係る運賃届出のワンストップ)

MaaSの取組例

【伊豆の事例（東急によるIzuko）】



【MaaSとして提供するサービス】

- 複数交通モード横断の経路検索
- 複数交通モード横断のフリーパスの購入
- 観光施設のチケットの購入
- AIオンデマンド交通の予約 等

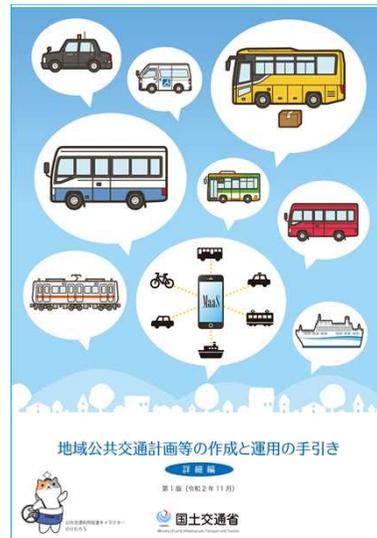
フリーパス料金：3,700円

【ご参考】計画作成のための手引き(活性化再生法・独禁法特例法)

地域公共交通計画等の作成と運用の手引き



(入門編)



(詳細編)

- 地域公共交通計画等の作成にあたり、計画の作成手順、考え方を示した手引きを作成しました。(令和2年11月第1版公表)
- 本手引きは、特に、初めての公共交通計画で何から手を付けてよいか分からない方や、公共交通専任の担当者が少数又は担当者不在の地方公共団体の方が、地域公共交通計画を作成する上で踏まえるべきポイントを明確にし、真に検討すべき事項を明らかにするための観点からまとめております。
- 入門編：計画作成の背景やポイント、基本的な考え方を記載
詳細編：計画作成の詳細や各種調査・分析手法、事例等を記載

独占禁止法特例法の共同経営計画等の作成の手引き



- 独占禁止法特例法による共同経営計画等の作成にあたり、計画の作成手順、考え方を示した手引きを作成しました。(令和2年11月第1版公表)
- 共同経営の認可申請に必要な計画の具体的記載イメージや、共同経営により提供されるサービスの事例、関連する法制度との関係等について解説しております。

