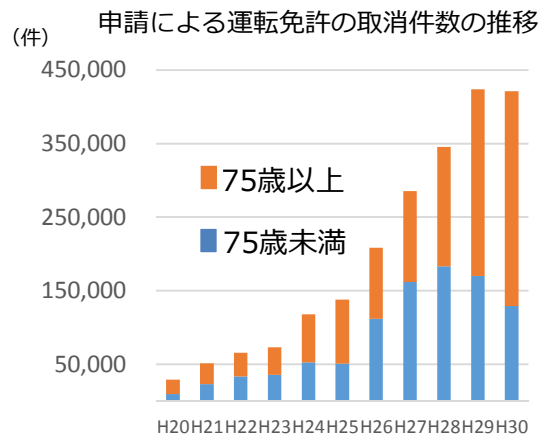


地域公共交通活性化再生法等の一部を改正する 法律の概要

- 高齢者の運転免許の返納も増える中、移動手段の受け皿の確保が重要となっているにもかかわらず、人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、公共交通の維持が容易でなくなっている。
- 観光による地域振興を図る上でも、外国人旅行者を含む地域外の来訪者にとって利用しやすい移動手段の確保に努めていく必要がある。

地方の移動手段をめぐる現状

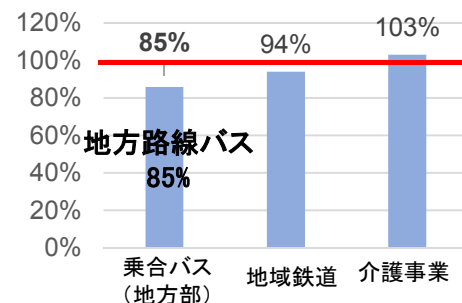
免許返納は年々増加



(出典)警察庁資料より国土交通省総合政策局作成

乗合バス事業の収支は赤字構造

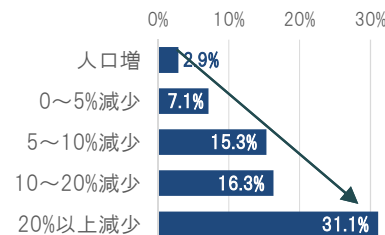
※運行補助のあるものは、補助前の収支率



(出典)国土交通省自動車局資料、国土交通省鉄道局資料、厚生労働省「介護事業経営実態調査結果」より、国土交通省総合政策局作成

人口減少地域ほど公共交通空白地の割合が高い

人口増減との比較 (H22→H27)

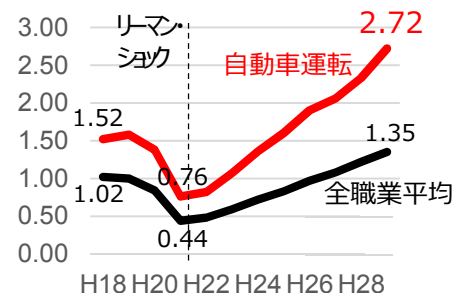


※「公共交通空白地」…居住地メッシュの中心が、鉄道駅から1km、バス停から500mの圏域かつ、区域運行エリアに含まれないメッシュ。
※空白地人口比率で比較。

(出典)国土交通省総合政策局資料

運転者不足が深刻化

有効求人倍率 (常用パート含む。) の推移



(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

国土交通省の基本的考え方

人口減少や労働力不足が本格化する地方における移動手段の確保を図るため、国土交通省では、以下の考え方で対応していくこととしている。

- ① 地域ごとに、バス・タクシーの労働力確保とサービス維持を図りながら、サービスが不足する地域では、その他の移動手段を総動員して移動ニーズに対応する。
- ② その際、MaaS、AIによる配車、自動運転などの最新技術を活用して、高齢者や外国人旅行者を含む幅広い利用者に使いやすいサービスの提供を促進する。
- ③ ①と②について、地方公共団体が中心となって取り組める制度を充実・強化していく。

地域公共交通活性化再生法の基本スキーム(改正後)

基本方針 (国土交通大臣・総務大臣が策定)

地域公共交通計画 (改正前:地域公共交通網形成計画)

(原則として全ての地方公共団体が策定)

- 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)を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応。
- 定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等により、データに基づくPDCAを強化。

協議会を開催し策定
(地方公共団体・交通事業者・道路管理者・利用者・学識者等から構成)

新地域
旅客運送
事業計画
(DMV、
水陸両用車等)
(事業者)

新モビリティ
サービス
事業計画
【新設】
(事業者)

地域公共交通特定事業

(必要に応じて地域公共交通計画(改正前:地域公共交通網形成計画)に事業実施を記載できる)

地域公共交通利便増進事業
(改正前:地域公共交通再編事業)

(事業者)

貨客運送
効率化事業
【新設】

(事業者)

軌道運送
高度化事業
(LRTの整備)

(事業者)

道路運送
高度化事業
(BRTの整備)

(事業者)

海上運送
高度化事業
(海上運送サー
ビス改善)

(事業者)

鉄道事業
再構築事業
(鉄道の上下分
離等)

(事業者)

地域旅客運送サービス
継続事業
【新設】

(事業者)

鉄道再生事業
(廃止届出がなされた
鉄道の維持)

(事業者)

地域公共交通利便増進実施計画
(改正前:地域公共交通再編実施計画)

(地方公共団体)

貨客運送効率化
実施計画

(事業者)

軌道運送高度化
実施計画

(事業者)

道路運送高度化
実施計画

(事業者)

海上運送高度化
実施計画

(事業者)

鉄道事業再構築
実施計画

(地方公共団体・事業者)

地域旅客運送サービス
継続実施計画

(地方公共団体)

鉄道再生
実施計画

(地方公共団体・事業者)

国土交通大臣が認定

国土交通大臣が
届出

国土交通大臣が認定

法律の特例措置

法律の特例措置

法律の特例措置

法律の特例措置

<独占禁止法特例法
において措置>

共同経営計画

(事業者)

国土交通大臣が
認可

法律の特例措置
(独占禁止法の
カルテル規制の
適用除外)

○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

- ・地方公共団体による地域公共交通計画(マスタープラン)の作成を**努力義務化**
⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進（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、スクールバス等)も計画に位置付け
⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応（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(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
⇒データに基づくPDCAを強化

○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、国が地方公共団体に**通知**
- ・通知を受けた地方公共団体は、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、地域の協議会で議論し、国に意見を提出

地域公共交通網形成計画(H26改正)

(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)
まちづくりと連携した
地域公共交通ネットワークの形成の促進

地域公共交通計画(今回改正後)

(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)

まちづくりと連携した
地域公共交通
ネットワークの形成



地域における
輸送資源の総動員

メニューの充実やPDCAの強化により、
持続可能な旅客運送サービスの提供の確保

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



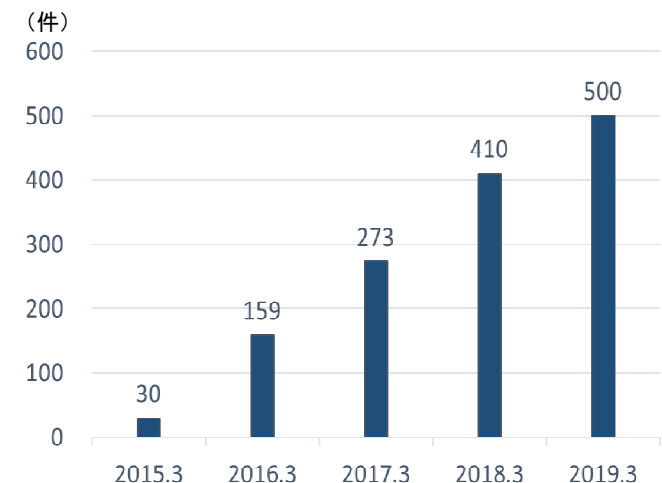
自家用有償旅客運送



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

地域公共交通網形成計画の策定状況

現行の目標(2020年度末500件)は達成



輸送資源の総動員による移動手段の確保（①地域に最適な旅客運送サービスの継続）

○路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「地域旅客運送サービス継続事業」を創設

⇒従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて以下のメニュー例の①～⑥のいずれかによる旅客運送サービスの継続を実現

手 続

路線バス等の維持が困難な状況に関する
乗合バス事業者等の申し出



地方公共団体が、既存の事業者を含めた関係者と、多様な選択肢を検討・協議し、**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**を受けた場合は法律上の特例措置（事業許可等のみなし特例等）

実施方針に定めるメニュー例

- 地域公共交通利便増進事業等の活用により、可能な限り同一の乗合バス事業者等による同一路線の継続（縮小・変更を含む）を目指す。
- 困難な場合には、順次①以降のメニューを検討する。

① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続（縮小・変更含む）

② コミュニティバスによる継続

③ デマンド交通（タクシー車両による乗合運送（区域運行））による継続

④ タクシー（乗用事業）による継続

⑤ 自家用有償旅客運送による継続

⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院や商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

輸送資源の総動員による移動手段の確保（②自家用有償旅客運送の実施の円滑化）

- 過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設
⇒運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化
- 地域住民のみならず観光客を含む来訪者も対象として明確化
⇒インバウンドを含む観光ニーズへも対応

交通事業者協力型自家用有償旅客運送

過疎地域等の
交通事業者
(バス・タクシー)

ノウハウを活用して協力

(協力の形態)

- ⇒ 交通事業者が運行管理、車両整備管理の委託を受ける。
- ⇒ 交通事業者がNPO等の構成員として参画し、運行管理、車両整備管理を担当する。

自家用有償旅客運送者 (市町村等)

市町村等が使用権原を有する自家用自動車



運行管理
車両整備管理

住民ドライバー

【期待される効果】

【利用者】

安全、安心な交通サービスの提供

【自家用有償主体（市町村等）】

業務負担の軽減、運行ノウハウの活用

【交通事業者】

委託費の確保等

輸送資源の総動員による移動手段の確保（③貨客混載に係る手続の円滑化）

○鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「**貨客運送効率化事業**」を創設
⇒旅客・貨物運送サービスの**生産性向上を促進**

貨客混載の効果

	人流	物流
課題	地方部における輸送減による収支の悪化	担い手不足
効果	新たな収入源の確保	地方部における物流サービスの確保



貨客混載(鉄道)



貨客混載(乗合バス)

「**貨客運送効率化事業**」を創設し、
国土交通大臣の認定を受けた場合における法律上の特例を措置
することで、地方部における物流サービスの確保とあわせて、
地域における旅客運送サービスの提供の確保を実現

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の改善、運賃の設定）

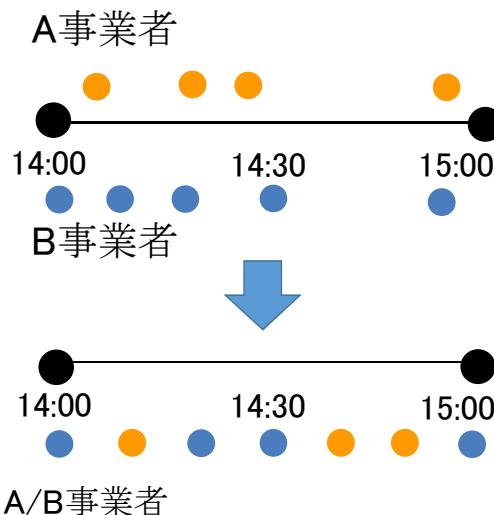
【現状】

- 地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障
- また、独占禁止法のカルテル規制に抵触するおそれから、ダイヤ、運賃等の調整は困難

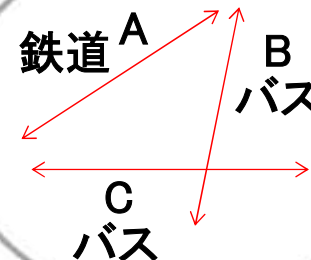
【改正案】

- 「地域公共交通利便増進事業」を創設
⇒路線の効率化のほか、「等間隔運行」や「定額制乗り放題運賃」「乗継ぎ割引運賃（通し運賃）」等のサービス改善を促進
- 併せて、独占禁止法特例法により、乗合バス事業者間等の共同経営について、カルテル規制を適用除外する特例を創設

だんご状態
のダイヤ



等間隔運行



A+B+C
=300円／日
何回乗っても
最大300円
・・・など

定額制乗り放題運賃

既存の公共交通サービスの改善の徹底（②MaaSの円滑な普及促進に向けた措置）

- MaaSに参加する交通事業者等が策定する新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設
⇒交通事業者の運賃設定に係る手続をワンストップ化
- MaaSのための協議会制度を創設
⇒参加する幅広い関係者の協議・連携を促進

※MaaS: Mobility as a Service

MaaSの目的・内容

MaaSの事例（伊豆地域）



複数交通機関の
一括フリーパスの提供

○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

○地域課題の解決

- ・ 移動の利便性向上・公共交通の維持・活性化
- ・ 高齢者の移動機会の創出
- ・ 観光地での周遊促進・観光消費の拡大

○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対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加（※予算関連）

- ・地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた鉄道の整備
⇒交通ネットワークを充実
- ・物流総合効率化法に基づく認定を受けた物流拠点（トラックターミナル等）の整備
⇒複数の事業者の連携による物流効率化を促進



鉄道インフラ



物流拠点

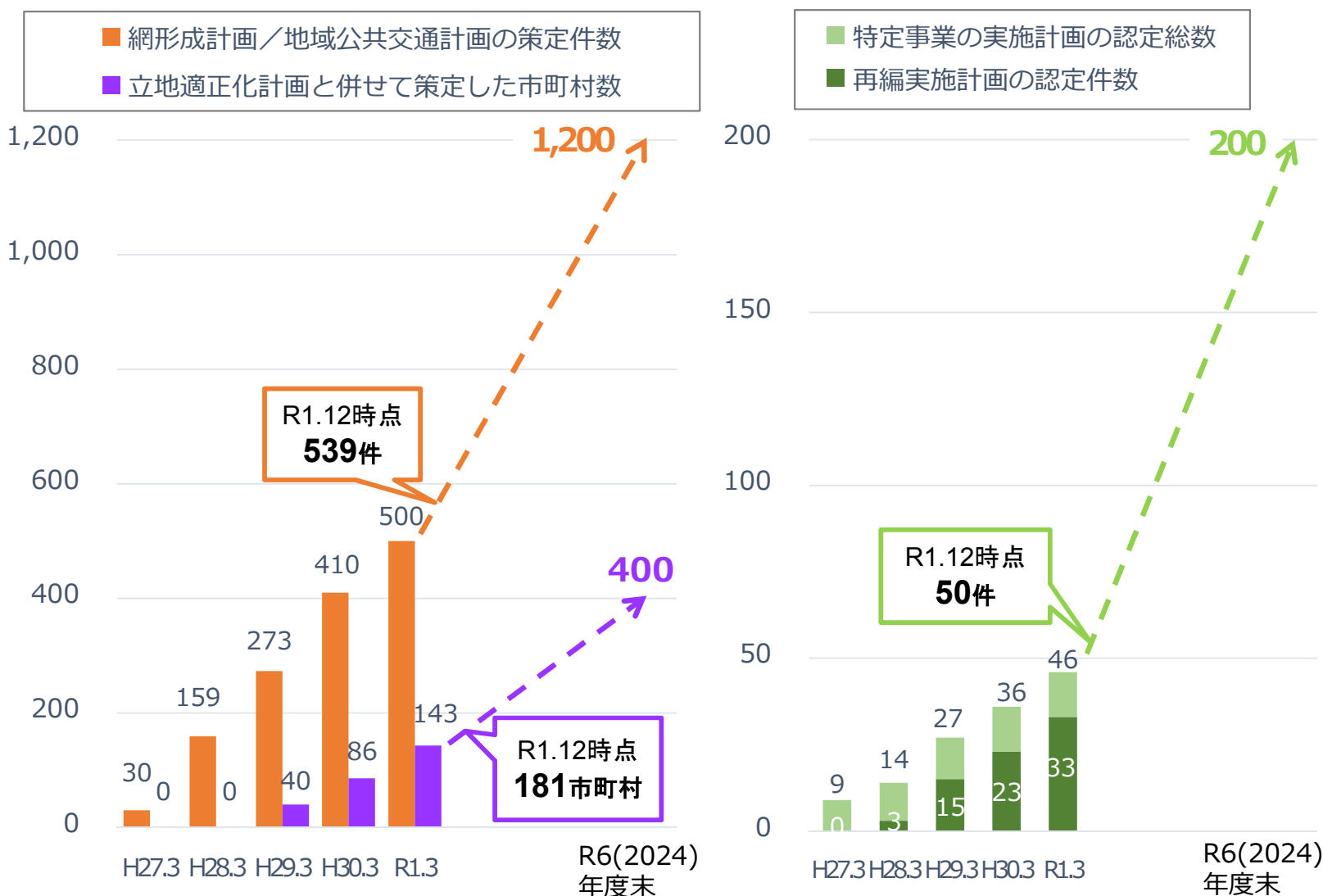
參考資料

新たな計画制度における政策目標値の設定

■ これまでの法定計画の策定状況を踏まえ、以下の新たな政策目標値を設定。

- ・地域公共交通計画の策定件数
- ・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
- ・地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数

■ 国が予算や人材育成・ノウハウ面の支援を行うことで、マスタープラン作成等の取組を更に多くの地域に拡げること（「量」の拡大）とあわせて、まちづくりとの連携（両計画の作成部署の緊密な連携等）を含む「質」の向上も促進。



新たな政策目標値

(いずれもR6 (2024) 年度末時点)

地域公共交通計画の
策定件数

1,200件

⇒持続可能な旅客運送サービスの提供の
確保に向けた地域の取組を促進

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

400市町村

⇒まちづくりとの連携を強化

地域公共交通特定事業の
実施計画の認定総数

200件

⇒地域の実情に応じた旅客運送サービスの
提供の確保のための仕組みの活用を促進

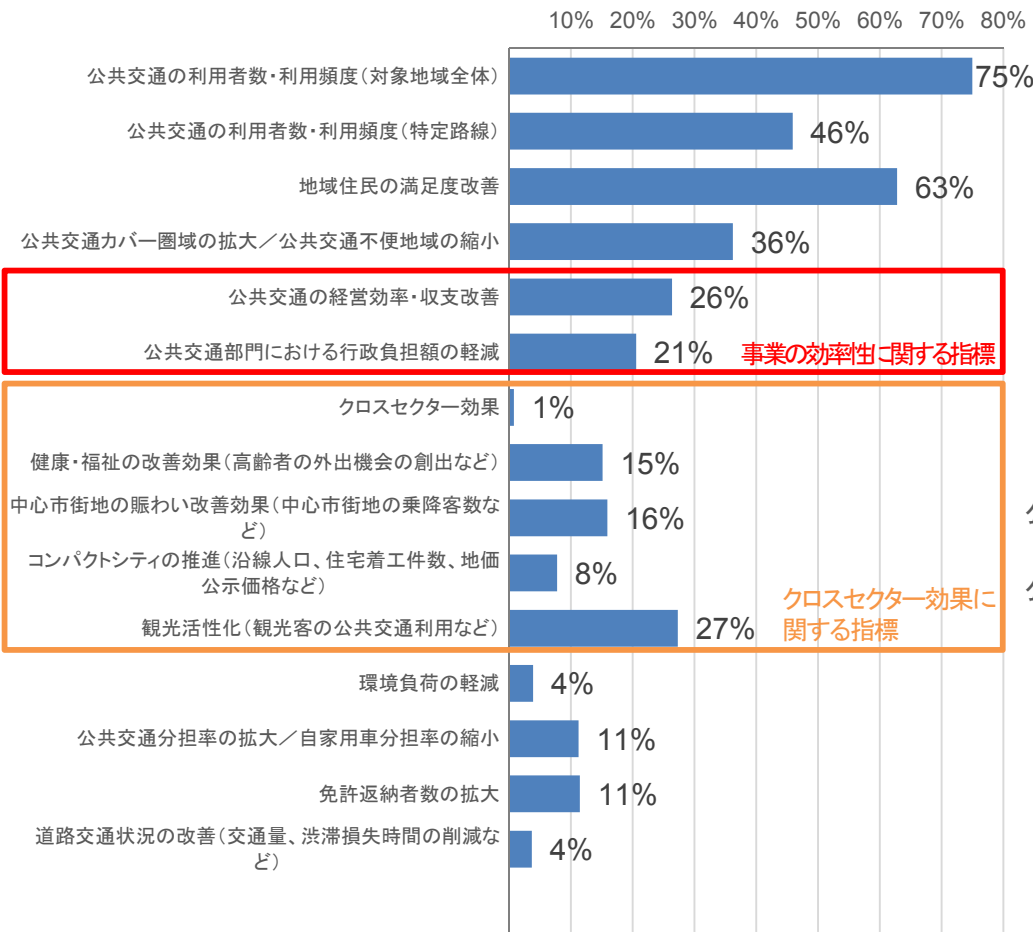
【目標設定】

- 「利用者数」「満足度」については、6割以上が設定。一方、事業の効率性に関する指標である「収支」「行政負担額」については、2割程度にとどまる。
- 人の移動がもたらすクロスセクター効果（健康、福祉、医療、まちづくり、観光等への影響）を考慮した目標設定も重要。

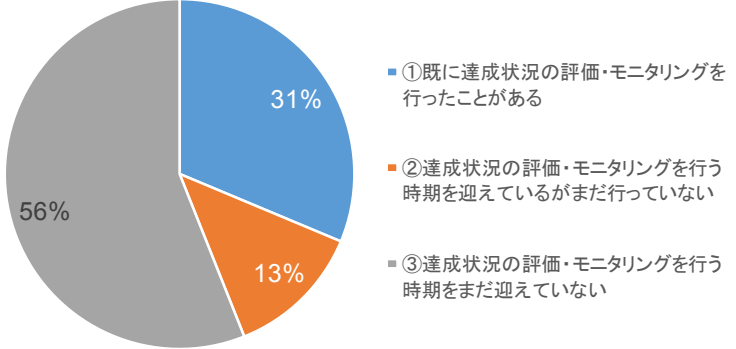
【実施状況の分析・評価】

- 既に評価を実施した地域は、3割程度。一方、実施予定時期が到来しているものの、評価を未実施の地域もある。
- 「利用者数」「収支」について、毎年度評価を実施していない地域も見られる。

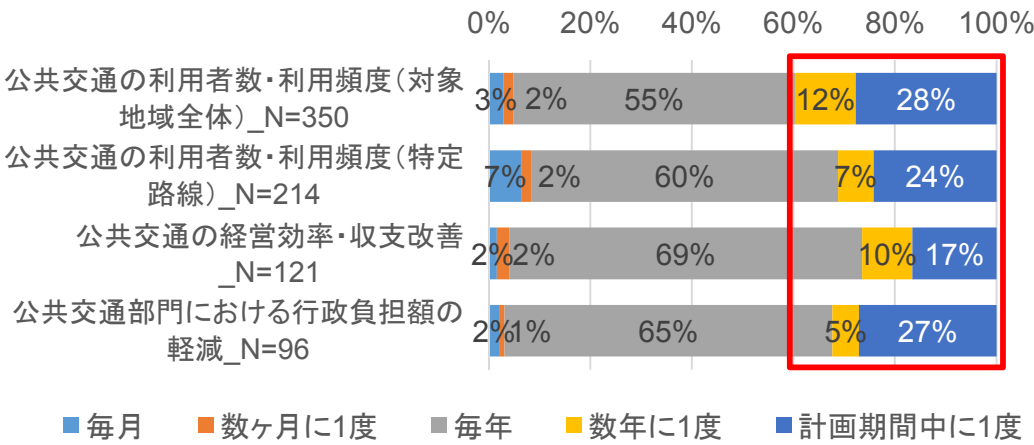
● 網形成計画等での数値指標の設定状況（N=516）



● 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



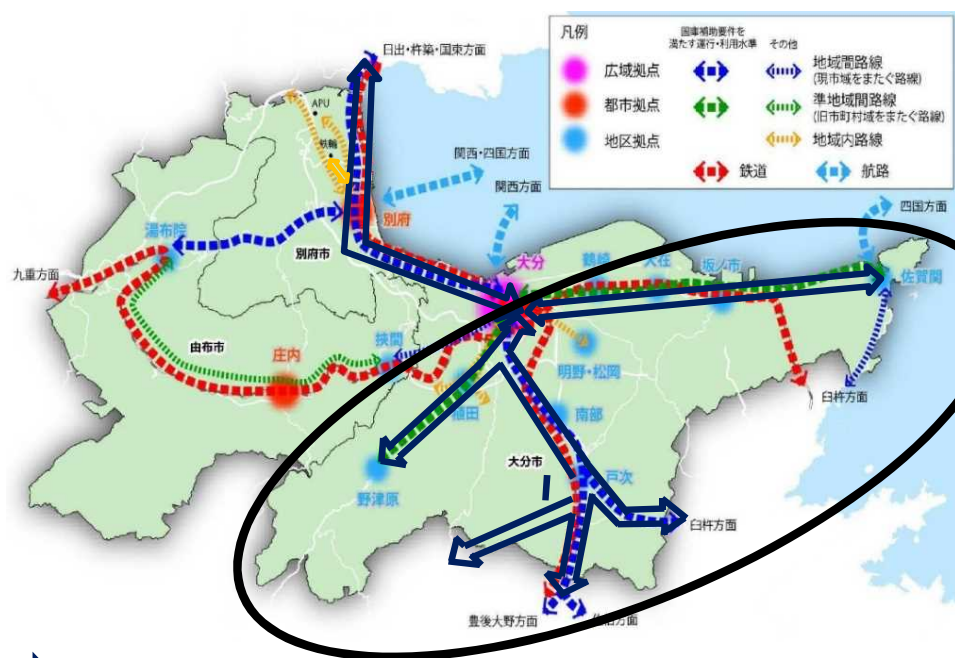
地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度(見直しの方向性)

- 現行の補助制度は、法定計画(網形成計画)の作成を補助要件として求めておらず、別途に要綱に基づく補助計画を作成することとしている。また、網形成計画に定める具体的な内容については、各地域の判断に委ねられている。
- 実態としても、地域内フィーダー系統補助を受けている551市町村等(※1)のうち、網形成計画を作成しているのは約半数(293(※2))にすぎない。(※1)平成30年度事業(平成29年10月～平成30年9月)の運行。(※2)平成30年7月末の状況。
- 乗合バス等の運行費補助について、「地域公共交通計画」と連動化することで、真に公的負担による確保維持が必要な路線等に対し、効果的・効率的な補助を実施。

網形成計画における補助対象系統の位置づけのイメージ

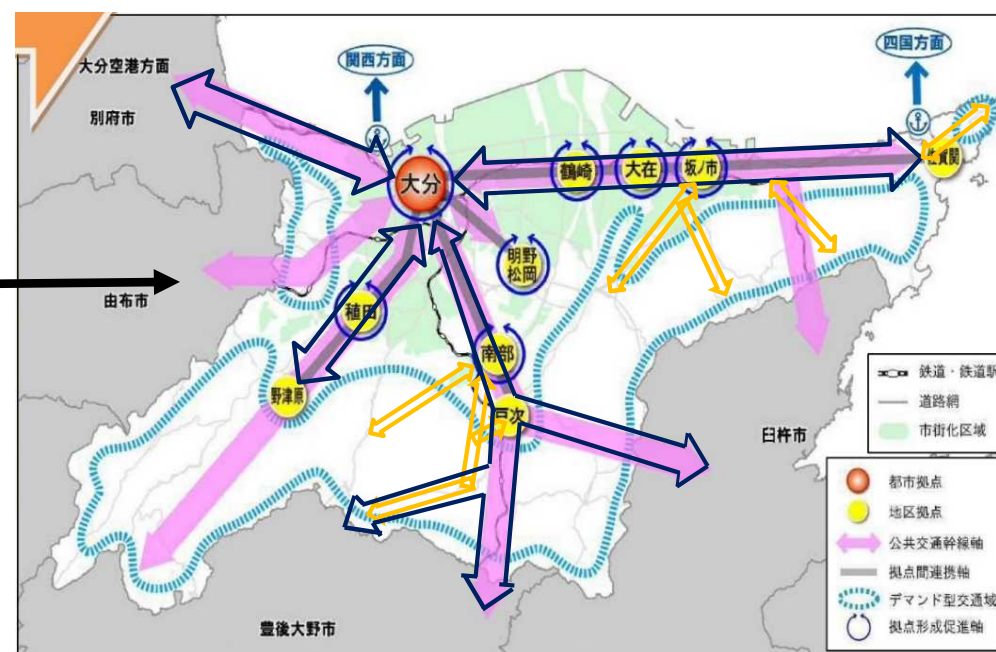
大分県中部圏 網形成計画

大分県中部圏における公共交通ネットワークの形成方針



大分市 網形成計画

大分市の地域公共交通網のあるべき姿



令和2年度予算額 204億円
(令和元年度補正予算額49億円
を加え、前年度比1.15)

- 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・充実にに向けた取組を支援
(上記取組を促進するための計画・支援制度等のあり方について、地域公共交通活性化再生法などの見直しを検討)

地域公共交通確保維持事業 (地域の実情に応じた生活交通の確保維持)

<支援の内容>

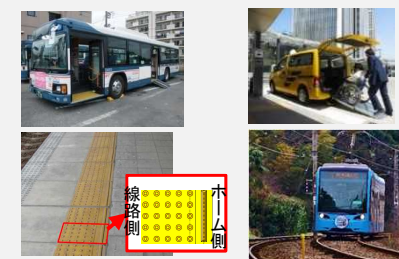
- 高齢化が進む過疎地域等の足を確保するための幹線バス交通や地域内交通の運行
 - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
 - ・過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の地域内交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
- 離島航路・航空路の運航
 - ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援



地域公共交通バリア解消促進等事業 (快適で安全な公共交通の実現)

<支援の内容>

- 高齢者等の移動円滑化のためのノンステップバス、福祉タクシーの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等



地域公共交通調査等事業 (地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定等の後押し)

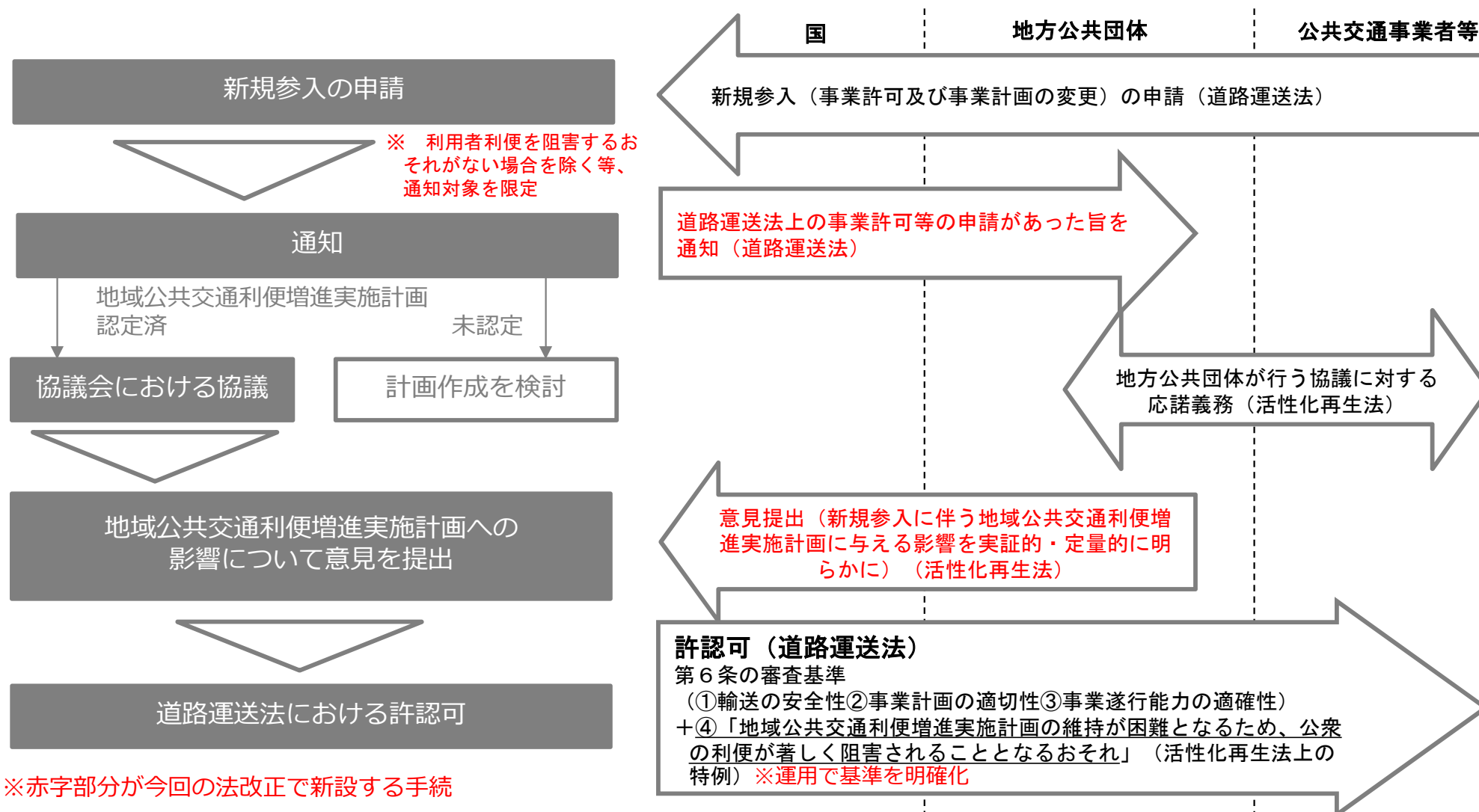
<支援の内容>

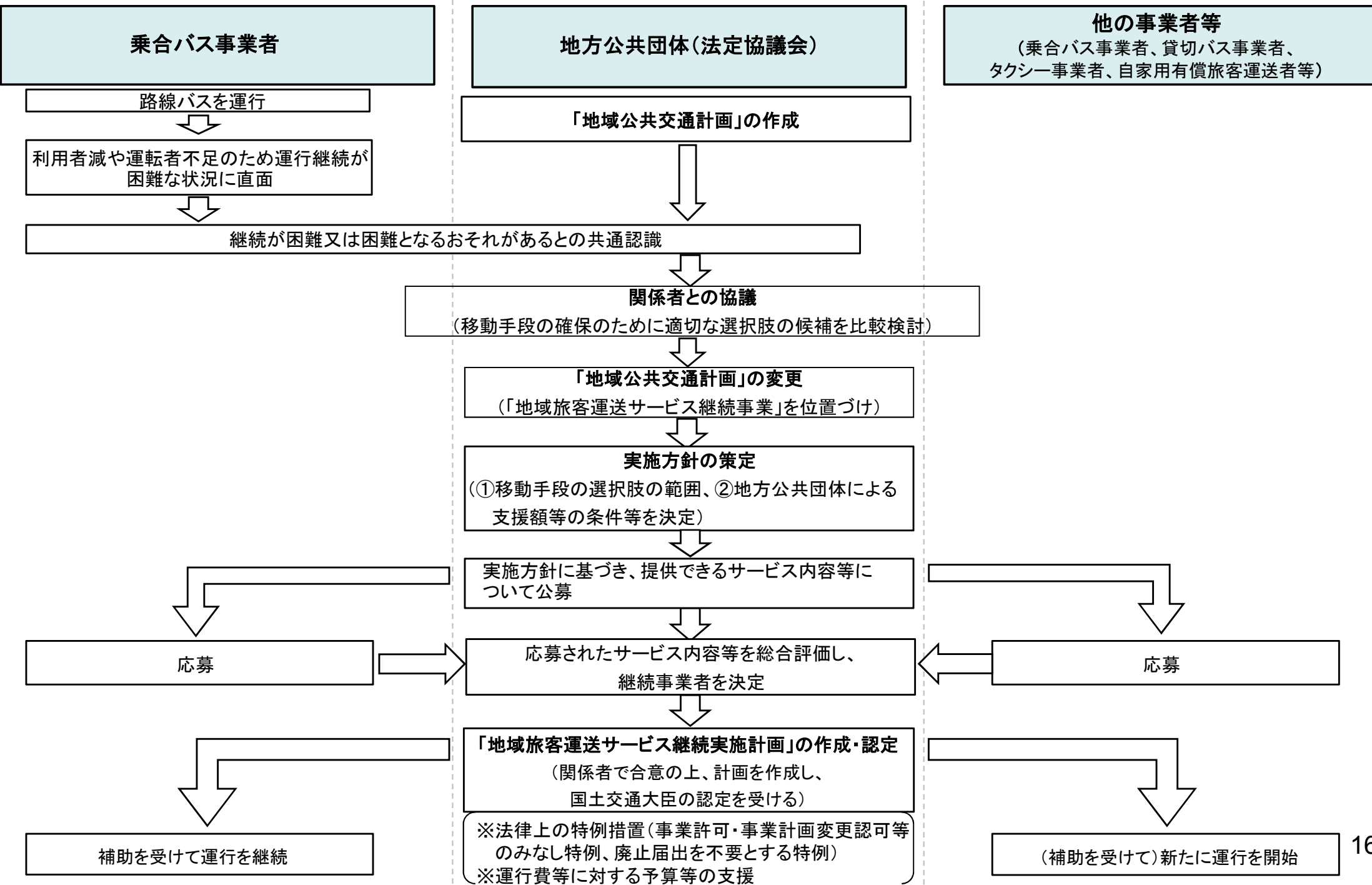
- 地域における一層の連携・協働とイノベーションに向けた取組の促進を図るための新たな法定計画の策定に資する調査等
- 地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針・基本構想の策定に係る調査

※国の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画、地域公共交通再編実施計画等に基づく事業(地域鉄道の上下分離、地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編、デマンド型等の多様なサービスの導入等)について、まちづくりとも連携し、特例措置により支援

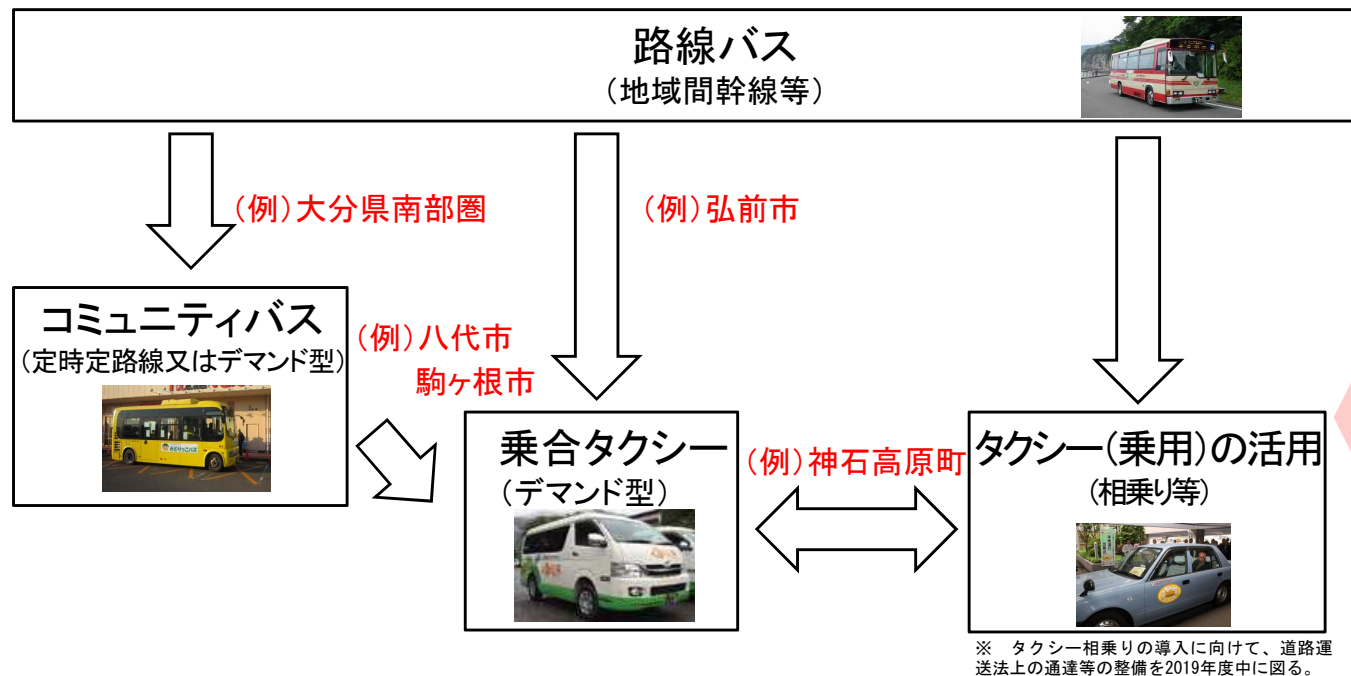
※交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、都道府県と複数市町村を含む協議会が主体となった協働による取組に対し、計画の策定やバス等の運行への支援の特例措置により後押し(地域公共交通協働トライアル推進事業)

- 地方公共団体が活性化再生法に基づく地域公共交通計画の作成・実施を円滑に行うためには、地方公共団体が、路線バスに係る新規参入の情報を速やかに把握できるようにする必要がある。このため、路線バスに係る新規参入の申請があった場合に、国土交通大臣は地方公共団体に対し、その旨を通知することとする。
- また、現行制度では、認定地域公共交通利便増進実施計画の区域における路線バスに係る新規参入の申請があった場合には、国土交通大臣は、道路運送法第6条に掲げる審査基準に加えて、「計画の維持が困難となるため、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか」についても審査することとしている。当該審査については、その基準を明確化するとともに、国として実効的な判断を行うことを可能とする必要がある。
- このため、認定地域公共交通利便増進実施計画の区域内における新規参入の申請があった場合には、通知を受けた地方公共団体は、法定協議会を活用し、関係者と協議したうえで、国土交通大臣に対し意見を提出することができることとするなど、地域の意見を反映する仕組みを創設する必要がある。





- 地方公共団体、交通事業者等の地域の関係者の協議の下で、
 - ・路線バスについては生産性の向上を図るとともに、
 - ・地域の実情に合わせてダウンサイジング等(車両の小型化、運行経路やダイヤ(頻度等)の見直し等)による最適化を図りつつ、地方公共団体の公的負担によるコミュニティバス、乗合タクシー等の運行
 - ・自家用有償旅客運送の活用、スクールバス、福祉輸送等の積極的活用により、地域の暮らしや産業に不可欠な移動手段を持続的に確保。



※上記に併せて、①運行経路・ダイヤ等の見直し、②利用促進等を実施

バス・タクシーによるサービスの提供が困難な場合

自家用有償旅客運送
(市町村自ら又はNPO等による運行)
(例) 鳥取県西部、八幡浜市

スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービス等の積極的活用

需要規模に応じた効率的・効果的な運行

定時定路線

路線を定めて運行するものであって、かつ、路線毎にダイヤが定められている運行の形態。
⇒目的地への一定の輸送ニーズ(通学・通院等)を束ねることで効率的にサービスを提供できる。

決められた場所を決められた時間に運行

デマンド型

路線・ダイヤを定めず、旅客毎の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態。
⇒利用者の輸送ニーズに応じて、運行ルートや乗降場所を柔軟に設定できる。

バス停等のミーティングポイントをあらかじめ定め予約があつた場合に運行する**ミーティングポイント型**

バス停等を定めず区域内で予約があつたところを最速経路で運行する**ドア-to-ドア型**

概要

□ 過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては提供されない場合に、市町村、NPO法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度。

種類

住民等のための「自家用有償旅客運送」
(市町村運営有償運送(交通空白)、公共交通空白地有償運送)

実施団体数：
市町村運営有償運送(452団体)
公共交通空白地有償運送(124団体)
(平成31年3月31日時点)

【501市町村において実施】



身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」
(市町村運営有償運送(福祉)、福祉有償運送)

実施団体数：
市町村運営有償運送(109団体)
福祉有償運送(2482団体)
(平成31年3月31日時点)



※平成27年4月より、事務権限(登録、指導・監督)の市町村長等への移譲(手上げ方式)を開始。
平成31年4月1日現在、事務・権限の移譲先として19自治体(8県、11市区町村)を指定済み。

登録等

登録要件

- ① バス、タクシーによることが困難、かつ、
- ② 地域の関係者(※)により「地域住民の生活に必要な輸送」であるとの共通認識
※地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者及びその組織する団体、地方運輸局又は運輸支局等
- ③ 必要な安全体制の確保(運行管理・整備管理の責任者を選任等)

有効期間

2年(重大事故を起こしていない場合等は3年)

指導・監督

上記③について、必要に応じ、監査等を実施。さらに是正命令や登録取消等の処分を実施。

課題

- 地域に、既存の交通事業者では対応しきれない移動ニーズが明らかになった場合、
 - ・交通事業者（バス・タクシー）による移動手段の確保
 - ・市町村等による自家用有償旅客運送の実施
- の二者択一の選択肢についての協議となり、意見が対立し、合意形成がハードルになりやすい。

○既存の交通事業者では対応しきれない移動ニーズ

安全性の観点から
まずは交通事業者の活用を検討



交通事業者
(バス・タクシー)

①市町村等から提案を求める

② 提案がなければ実施

(合意形成がハードルになりやすい)



自家用有償
(市町村等)

(両者にメリットのある着地点)

【新設】
協力型
自家用有償

【役割分担】
バス・タクシー：ノウハウを活用し運行管理等を担う
市町村等：自家用有償の運行主体となる

「協力型自家用有償」に期待される効果

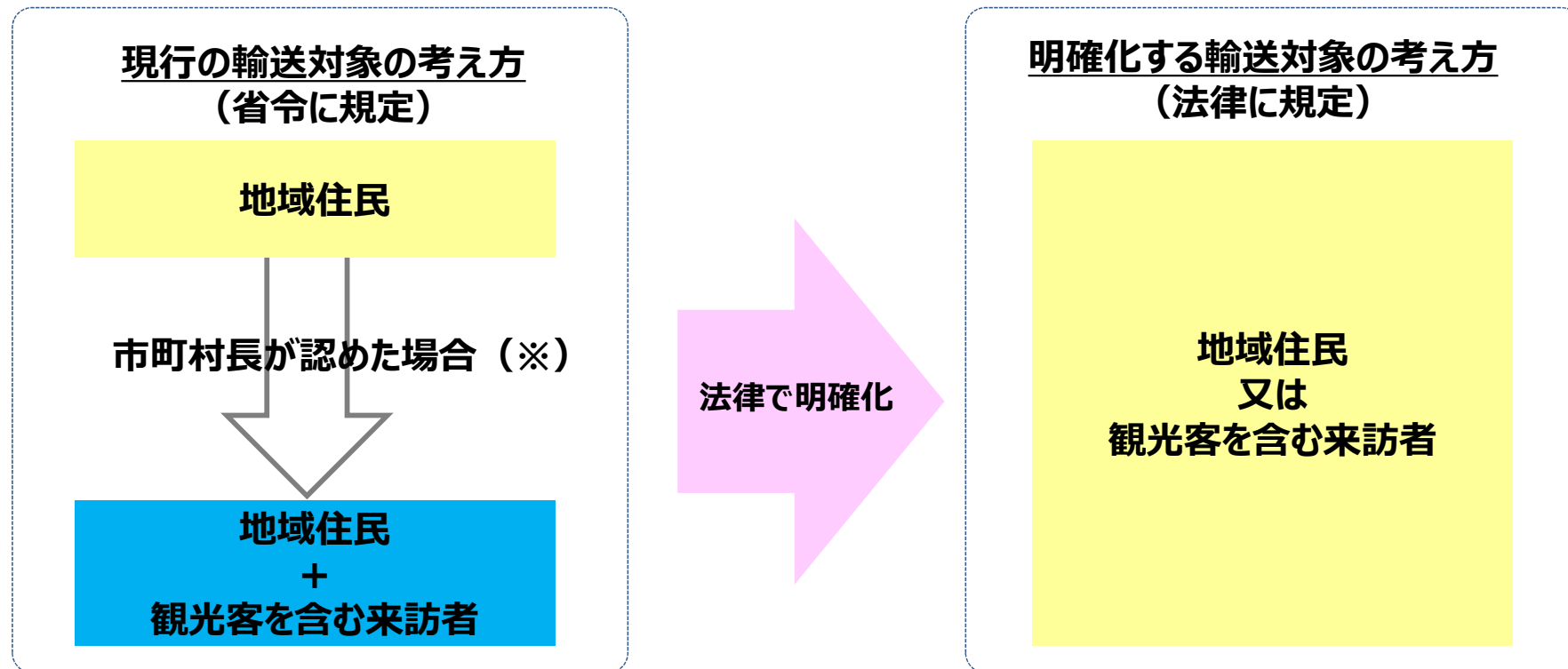
【利用者】
安全、安心な交通サービスの提供

【自家用有償主体（市町村等）】
業務負担の軽減、運行ノウハウの活用

【交通事業者】
委託費の確保等

「協力型」の制度化により、両者にメリットのある着地点を提案し、合意形成を容易化

- 地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も対象とすることを法律において明確化。



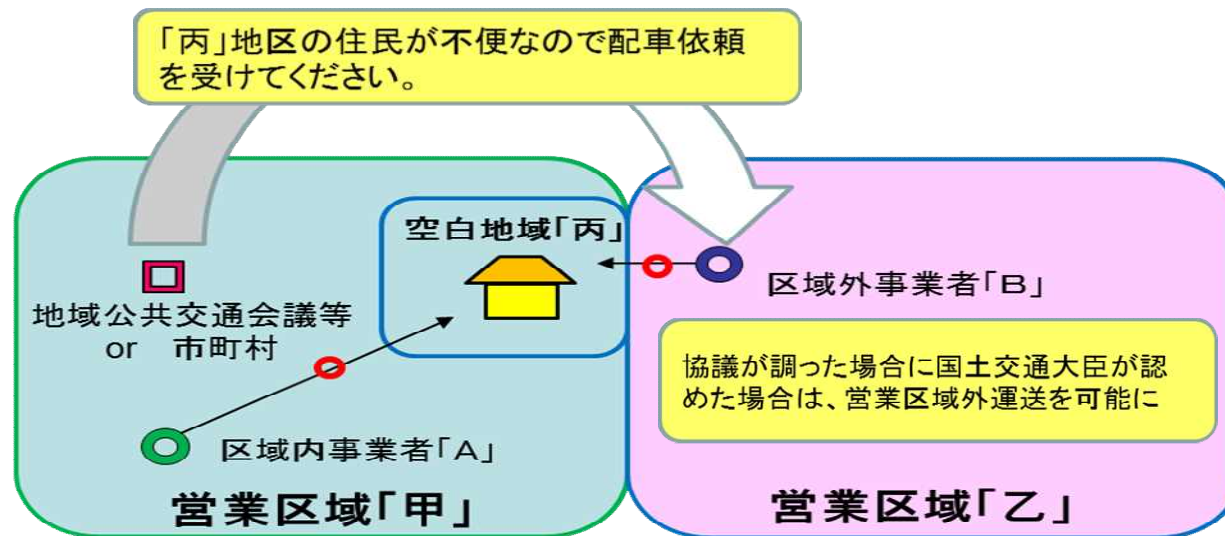
(※) 地域の交通が著しく不便であることその他交通手段の確保を図ることが必要な事情があることを市町村長が認めた場合

【期待される効果】

- ・インバウンドを含む観光ニーズの取り込みにより、生活交通も含め、地域交通の持続性が高まる
- ・観光客の移動ニーズに対応し、地域の観光資源の活用を図る

- 台風等の災害時や過疎地での夜間対応など、隣接市町村の タクシーの方が近い場合や24時間対応可能な場合など、地域や時間帯によって、営業区域を超えた移動ニーズへの対応が発生。
- 受け入れる側の地域において必要であることについて協議が調った場合で、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交大臣が認める場合、営業区域外運送を可能とする。

【概念図】



【参考事例：松江市】

松江市営業区域の事業者の営業所が遠く、隣接する境港市営業区域の事業者が運送する方が効率的なエリア



(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) (令和二年法律第三十二号) ※令和2年5月27日公布

目的

この法律は、人口の減少等により乗合バス事業者及び地域銀行（「特定地域基盤企業」と総称）が持続的にサービスを提供することが困難な状況にある一方で、当該サービスが国民生活及び経済活動の基盤となるものであって、他の事業者による代替が困難な状況にあることに鑑み、合併その他の行為について独禁法の特例を定め、特定地域基盤企業の経営力の強化、生産性の向上等を通じて、将来にわたってサービスの提供の維持を図ることにより、地域経済の活性化及び地域住民の生活の向上を図り、もって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** - **法律の目的**（上記）、**定義**（乗合バス事業者（地域一般乗合旅客自動車運送事業者）・地域銀行等）
2. **合併等の認可等**
 - 主務大臣の認可を受けて行う特定地域基盤企業（乗合バス・地域銀行）・親会社の合併等には独禁法を適用しない
 - 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
 - 主務大臣による事後的な適合命令（公取委からの措置請求が可能）
3. **共同経営（カルテル）の認可等**
 - 国土交通大臣の認可を受けて行う乗合バス等の共同経営には独禁法を適用しない
 - 申請者による共同経営計画の提出、法定協議会への意見聴取、国土交通大臣の認可基準、公取委との協議
 - 国土交通大臣による事後的な適合命令（公取委からの措置請求が可能）
4. **雑則・罰則** - 主務大臣（乗合バス→国土交通大臣、地域銀行→内閣総理大臣）、適合命令違反への罰則等
5. **附則** - 10年以内に本法を廃止するものとする旨等

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、

- 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最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービス
- 手段としてスマホアプリ等を用いることが多い。
- 新たな移動手段（シェアサイクル等）や移動目的に関連したサービス（観光チケットの購入等）も組み合わせることが可能



地域が抱える課題の解決

地域や観光地における移動の利便性向上

既存公共交通の有効活用

交通安全とマイカー依存からの脱却

外出機会の創出と地域活性化

スマートシティの実現

目的

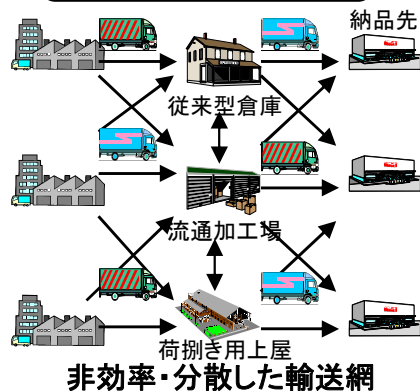
- ・我が国産業の国際競争力の強化
- ・消費者の需要の高度化・多様化に伴う
貨物の小口化・多頻度化等への対応
- ・環境負荷の低減
- ・流通業務に必要な労働力の確保

制度の概要

二以上の者が連携して、流通業務の総合化(輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと。)及び効率化(輸送の合理化)を図る事業であって、環境負荷の低減及び省力化に資するもの(流通業務総合効率化事業)を認定し、認定された事業に対して支援を行う。

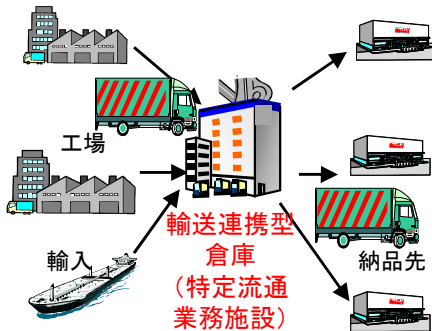
支援対象となる流通業務総合効率化事業の例

輸送網の集約

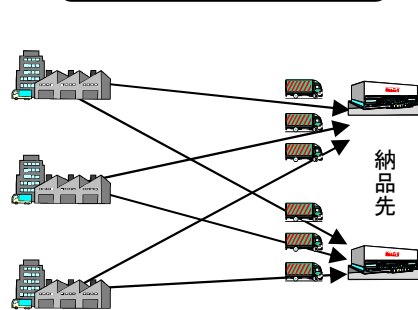


計画

効率化・集約化された輸送網

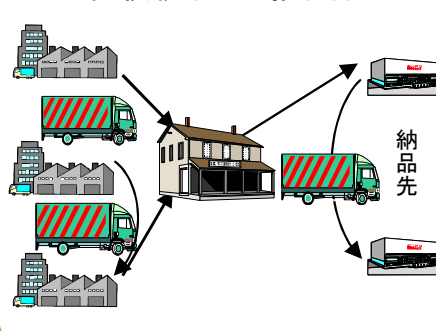


輸配送の共同化

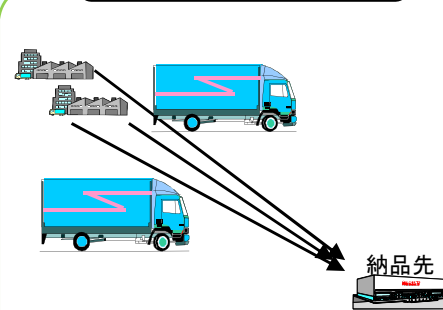


計画

高積載率な一括納品

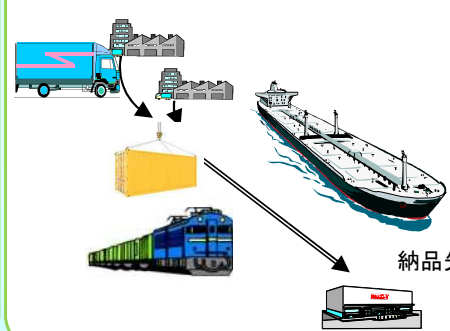


モーダルシフト



計画

鉄道・船舶等を活用した大量輸送



支援措置

① 事業の立ち上げ・実施の促進

- ・計画策定経費・運行経費の補助
- ・事業開始に当たっての、倉庫業、貨物自動車運送事業等の許可等のみなし

② 必要な施設・設備等への支援

- ・輸送連携型倉庫への税制特例
→法人税:割増償却10%(5年間)
→固定資産税:課税標準 1/2(5年間)等
- ・旅客鉄道を活用した貨物輸送への税制特例(貨物用車両・搬送装置)
→固定資産税:課税標準2/3(5年間)等
- ・施設の立地規制に関する配慮
→市街化調整区域の開発許可に係る配慮

③ 中小企業者等に対する支援

- ・信用保険制度の限度額の拡充
- ・長期無利子貸付制度 等

大臣認定

令和2年度当初:財政融資資金 5億円

○人手不足等により物流効率化が求められる中、財政投融資の活用を図ることで、関係者の連携・協働による取組を資金面から後押しする。

物流総合効率化法に基づく物流総合効率化事業※の実施を後押し

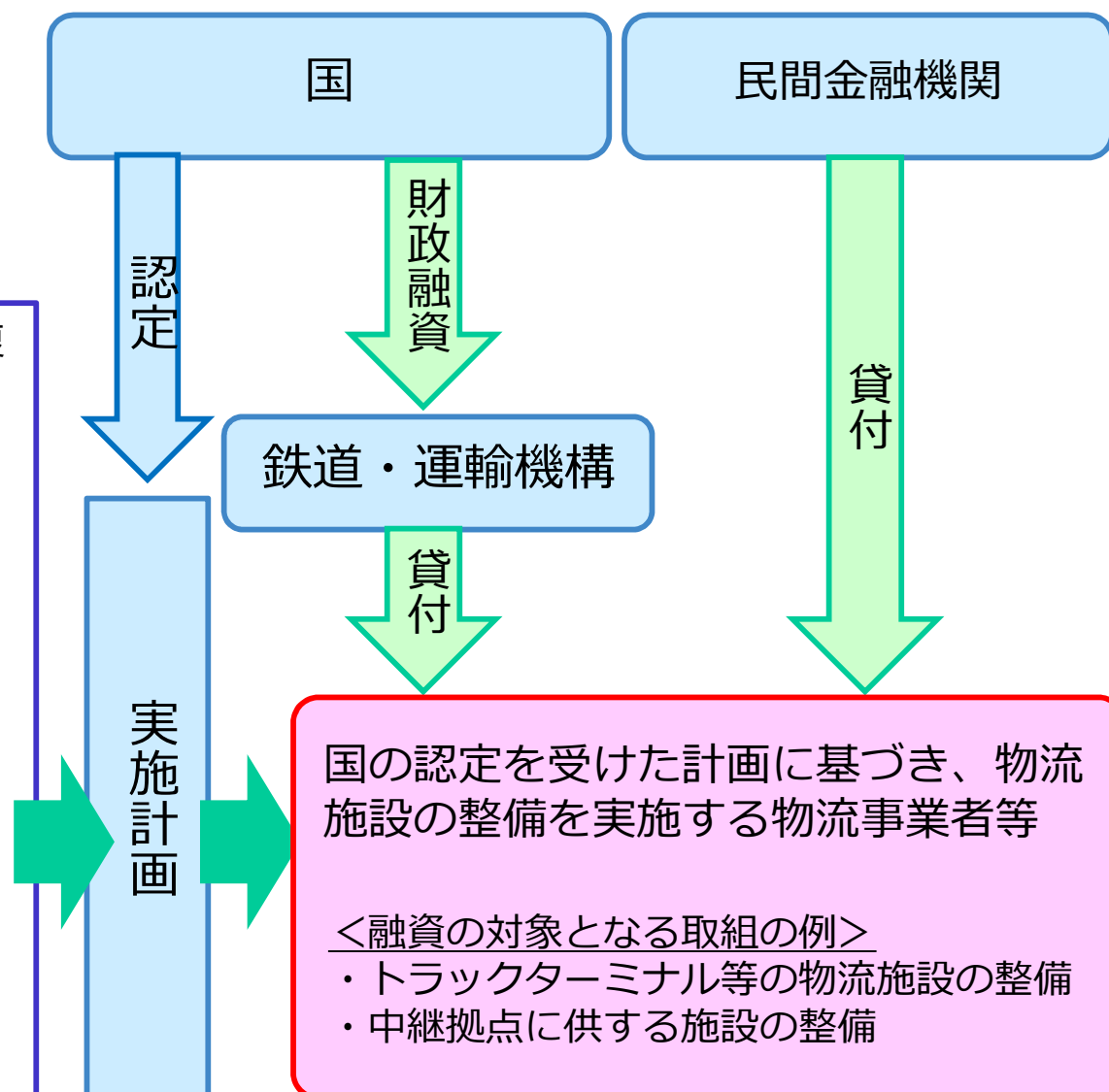
※ **二以上の者が連携**して、流通業務の**総合化**及び**効率化**を図る事業

対象施設

幹線輸送と都市内輸送の接続や陸上輸送と海上輸送等複数の輸送モードの結節を行う機能等を有する一定規模の物流拠点施設。

[対象施設のイメージ]

- ・ 幹線輸送と都市内輸送を結節する自動車ターミナル等の広域物流拠点
- ・ ダブル連結トラック等に対応した共同輸送拠点
- ・ 幹線輸送を効率化するための中継輸送拠点
- ・ 陸上輸送と海上輸送等を結節する機能を持った物流拠点施設



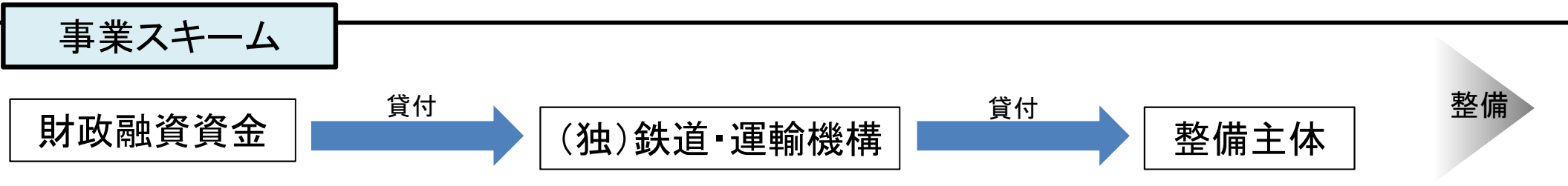
国の認定を受けた計画に基づき、物流施設の整備を実施する物流事業者等

＜融資の対象となる取組の例＞

- ・ トラックターミナル等の物流施設の整備
- ・ 中継拠点に供する施設の整備

令和2年度当初:財政融資資金 1,166億円

○ 国際空港へのアクセス強化等に資する都市鉄道ネットワークの充実や一層の利便性向上を図るため、都市鉄道整備を推進。



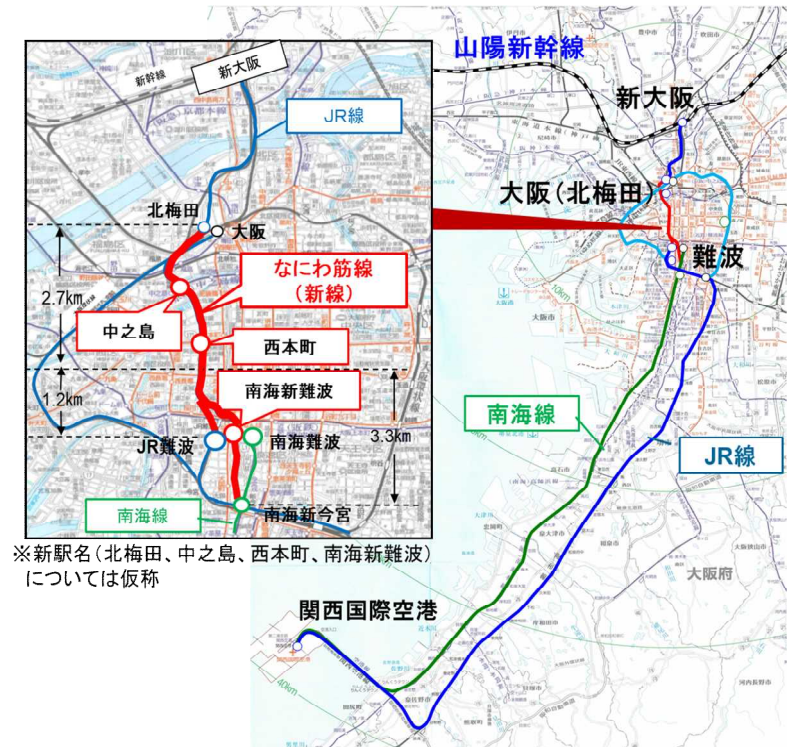
事業内容

- <なにわ筋線の整備>
- 関西国際空港および大阪南部と大阪都心を直結する都市鉄道新線の整備
- 【整備概要】
- 建設主体 : 関西高速鉄道(株)
 - 建設区間 : 北梅田駅(仮称)～西本町駅(仮称)～JR難波駅
北梅田駅(仮称)～西本町駅(仮称)～南海新今宮駅 計7.2km
 - 開業予定 : 令和12年度末

【大阪(梅田)～関西空港 (デイトムの想定)】

経路	現在	なにわ筋線 開業後
JR	64分 乗換0回	44分 ※ 乗換0回
南海	54分 乗換1回	45分 乗換0回

※東海道支線地下化による効果を含む。



※この他、2025年大阪・関西万博の会場となる夢洲へのアクセス鉄道の整備にも活用