

事務連絡  
令和2年6月8日

各地方公共団体 交通政策ご担当者様

関東運輸局交通政策部交通企画課

### 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正について

平素より、交通政策の推進に当たり格段のご協力をいただき、誠にありがとうございます。

さて、令和2年6月3日に「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（令和2年法律第36号）」が公布され、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「活性化法」という。）の改正が行われたところです。

本改正により、現行の地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」）については、

- ① 地方公共団体による策定を法的に努力義務とする
- ② 公共交通サービスに加え、スクールバスや福祉輸送、病院・商業施設などの送迎サービスを含めた地域の輸送資源を総動員する取組を盛り込むこととする
- ③ 定量的な目標（利用者数、収支、公的負担額等）の設定や施策の実施状況に関する毎年度の評価を行うよう努めるものとする

などの見直しを行い、その名称を「地域公共交通計画」と改めることとしています。

また、現行の地域公共交通再編実施計画（以下「再編実施計画」）については、路線の再編のみならず、等間隔運行や定額制運賃の導入等の利便性の向上に資する事業者同士による連携の取組等を対象として追加し、その名称を「地域公共交通利便増進実施計画（以下「利便増進実施計画」）」と改めることとしています。

本改正法の施行は、公布後6ヶ月以内を予定しておりますが、既に作成された網形成計画や再編実施計画については、改正後の地域公共交通計画や利便増進実施計画として作成し、又は認定を受けたものとみなす経過措置を設けており、その継続性を担保することとしています。

各地方公共団体におかれましては、法定協議会で計画の作成に向けて議論等をなされ

ている場合にあつては、本年中にも改正法が施行されることを踏まえ、上記①～③を踏まえた内容を盛り込んだ地域公共交通計画として作成を進めるようご留意願います。

（特に、令和2年度に地域公共交通調査事業（計画策定事業）を活用して、計画を作成する協議会においては、この点ご留意願います。）

また、本改正法の施行後に利便増進実施計画（現行の再編実施計画）の認定申請を予定している協議会においては、当該計画は地域公共交通計画に即して作成することとなるため、既に作成している網形成計画について、見直しが必要となる場合もございますのでご留意願います（※）。（特に、地域公共交通再編推進事業（再編計画策定事業）を活用して、計画を作成する協議会においては、この点ご留意願います。）

（※）補足事項

利便増進実施計画（現行の再編実施計画）の作成に当たっては、その前提として地域公共交通計画（現行の網形成計画）において、利便増進事業（再編事業）に関する事項を定める必要があります。

本改正法により、等間隔運行や定額制運賃の導入等の利便性の向上に資する事業者同士による連携の取組等が認定対象として追加されましたが、それらの取組を盛り込んだ利便増進実施計画を作成する場合は、地域公共交通計画にも利便性の向上に資する取組の内容を盛り込んでいただく必要があります。

なお、法改正に伴う計画の記載事項や作成に当たっての留意点等についてのご相談は、以下問い合わせ先をお願いいたします。

また、従前より作成しております「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」については、改正法の内容を反映し、内容を充実させた上で新たに発出する予定です。改正後の計画制度の詳細については、本ガイドラインにおいて改めて周知させていただきますのでご活用いただければと思います。

以上

【お問い合わせ先】

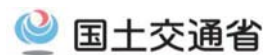
関東運輸局交通政策部交通企画課

電話：045-211-7209

E-Mail：ktt-koutsuu@mlit.go.jp

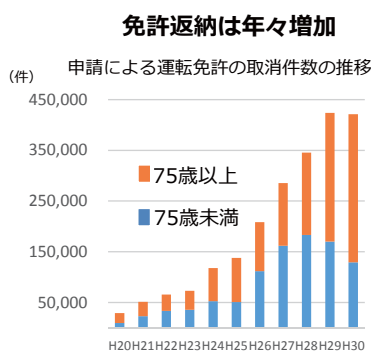
# 地域公共交通活性化再生法等の一部を改正する法律の概要

## 地方の移動手段をめぐる現状と今後に向けた基本的考え方



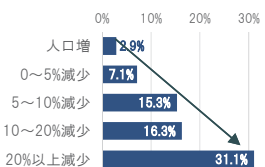
- 高齢者の運転免許の返納も増える中、移動手段の受け皿の確保が重要となっているにもかかわらず、**人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等**に伴って、公共交通の維持が容易でなくなっている。
- **観光による地域振興**を図る上でも、**外国人旅行者を含む地域外の来訪者にとって利用しやすい移動手段の確保**に努めていく必要がある。

### 地方の移動手段をめぐる現状



#### 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)

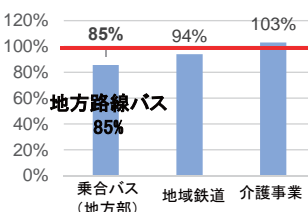


※「公共交通空白地」…居住地メッシュの中心が、鉄道駅から1km、バス停から500mの圏域かつ、区域運行エリアに含まれないメッシュ。  
※空白地人口比率で比較。  
(出典)国土交通省総合政策局資料

(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

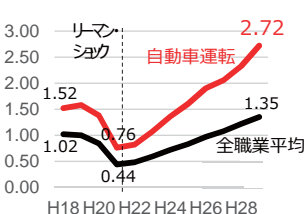
※運行補助のあるものは、補助前の収支率



(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

#### 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

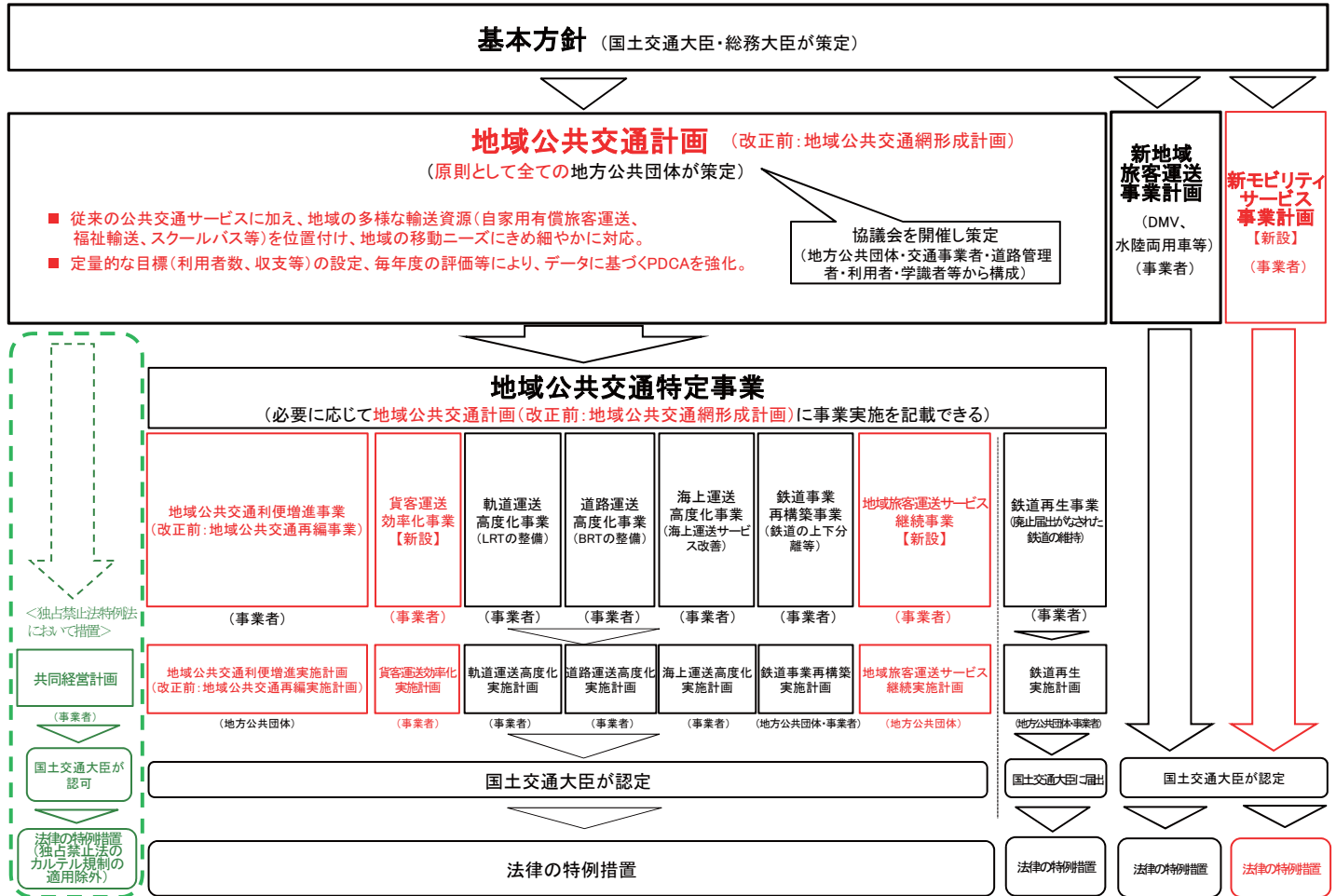


(出典)厚生労働省「一般職業紹介状況」より、国土交通省総合政策局作成

### 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】

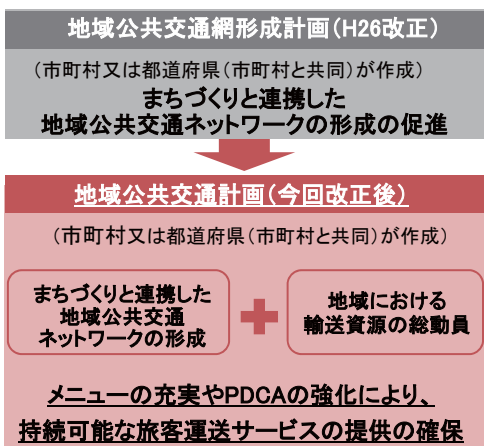
→ 参考資料p30~34

### ○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

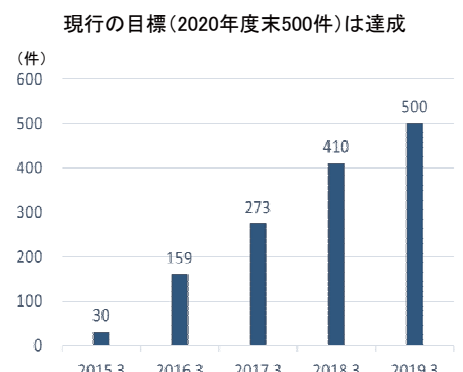
- 地方公共団体による**地域公共交通計画(マスタープラン)**の作成を**努力義務化**  
⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進(作成経費を補助 ※予算関連)
- 従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け**  
⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応  
(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
- 定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等  
⇒データに基づくPDCAを強化

### ○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の策定状況



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 自家所有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自家所有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**自家所有有償旅客運送**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所有有償旅客運送

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。

自家所有有償旅客運送者  
(市町村等)

市町村等が使用権原を有する自家所有自動車



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

【自家所有有償主体(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)

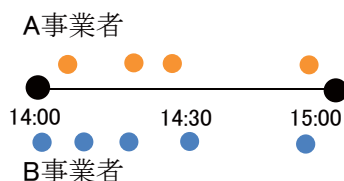
【現状】

- 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

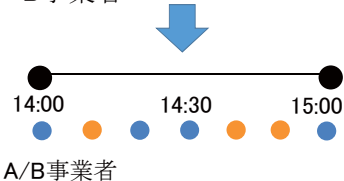
【改正案】

- 「**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**

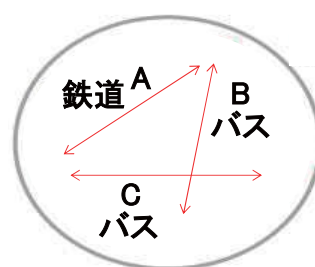
だご状態のダイヤ



等間隔で利用しやすく



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

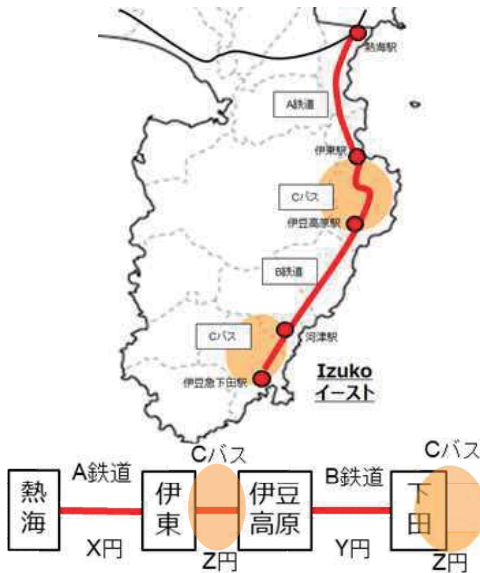
既存の公共交通サービスの改善の徹底 (②MaaSの円滑な普及促進に向けた措置)

- 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

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】

- 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

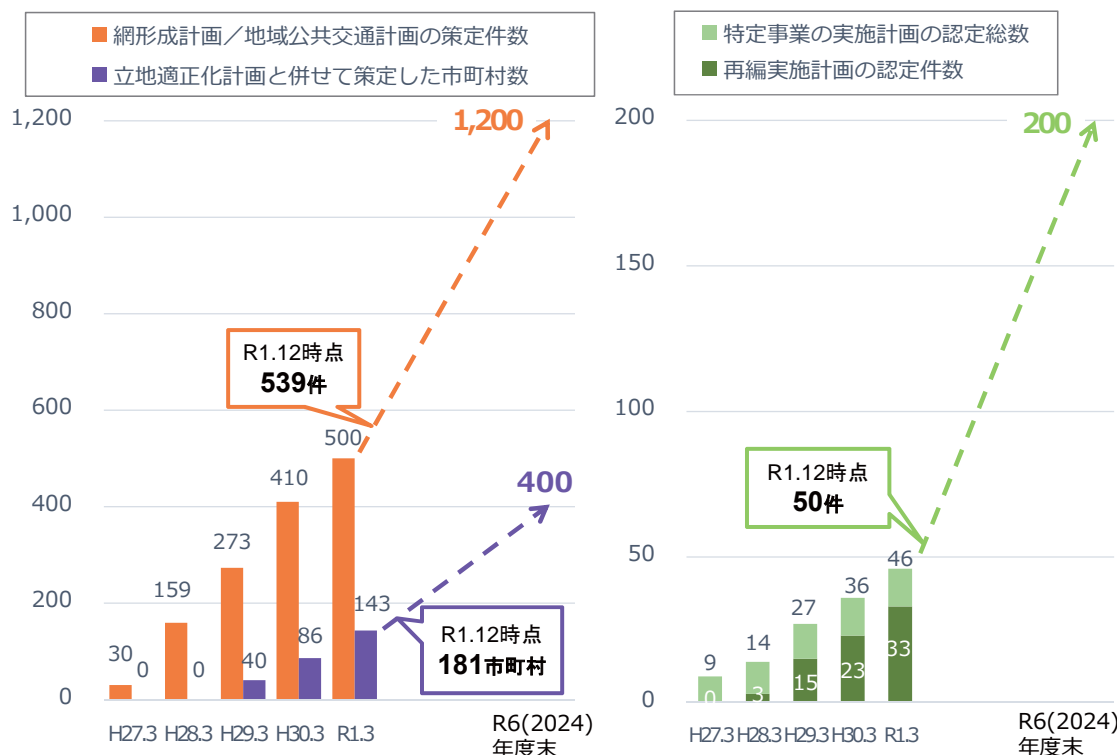


物流拠点

# 参考資料

## 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。**

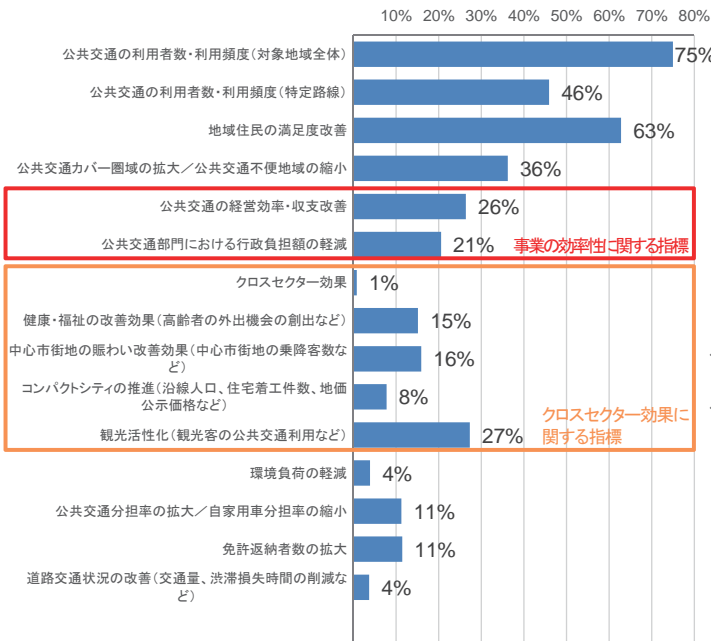
■**人の移動がもたらすクロスセクター効果(健康、福祉、医療、まちづくり、観光等への影響)を考慮した目標設定も重要。**

## 【実施状況の分析・評価】

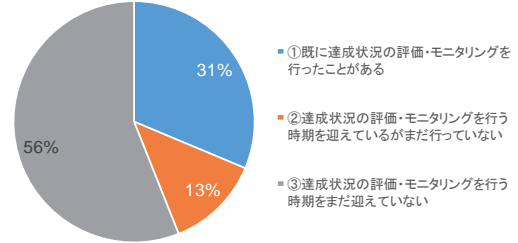
■既に評価を実施した地域は、3割程度。一方、**実施予定時期が到来しているものの、評価を未実施の地域もある。**

■「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。**

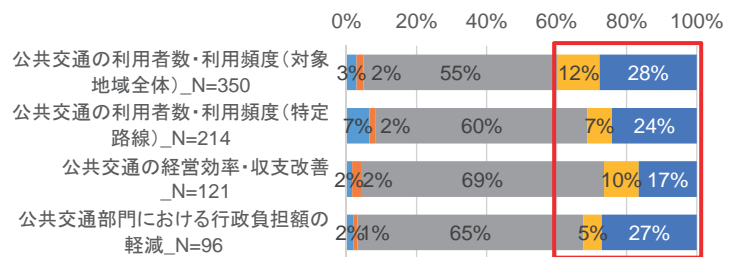
● 網形成計画等での数値指標の設定状況 (N=516)



● 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



■ 毎月 ■ 数ヶ月に1度 ■ 毎年 ■ 数年に1度 ■ 計画期間中に1度

※令和元年度国土交通省アンケート調査より

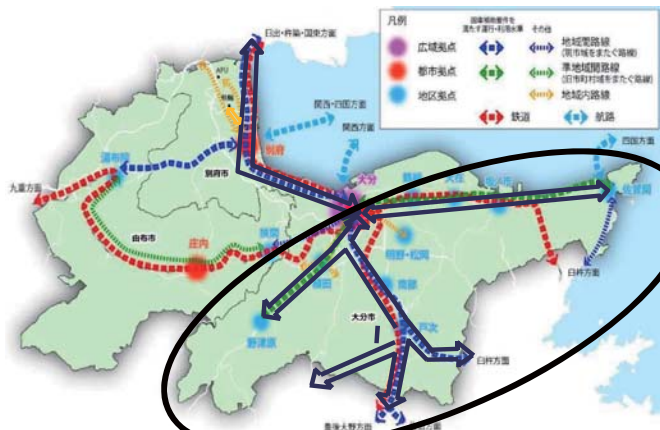
# 地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度(見直しの方向性)

- **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

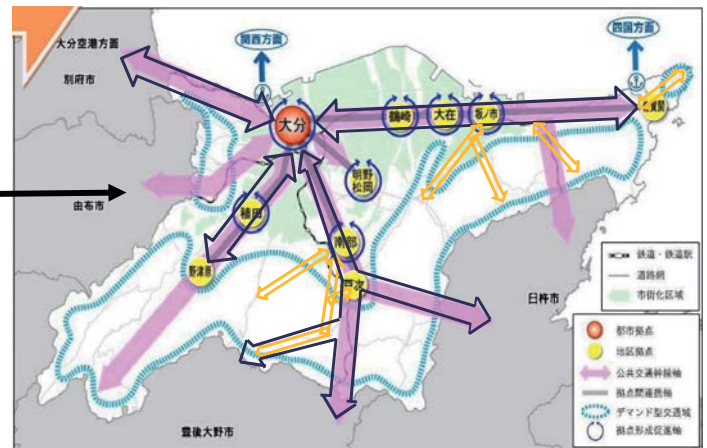
大分県中部圏における公共交通ネットワークの形成方針



⇒ 補助対象幹線系統

## 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



⇒ 補助対象幹線系統

⇒ 補助対象フィーダー系統

- 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>

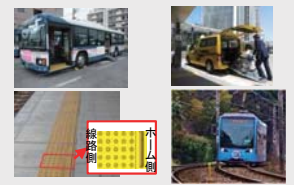
- 高齢化が進む過疎地域等の足を確保するための幹線バス交通や地域内交通の運行
  - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
  - ・過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の地域内交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
- 離島航路・航空路の運航
  - ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援



## 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)

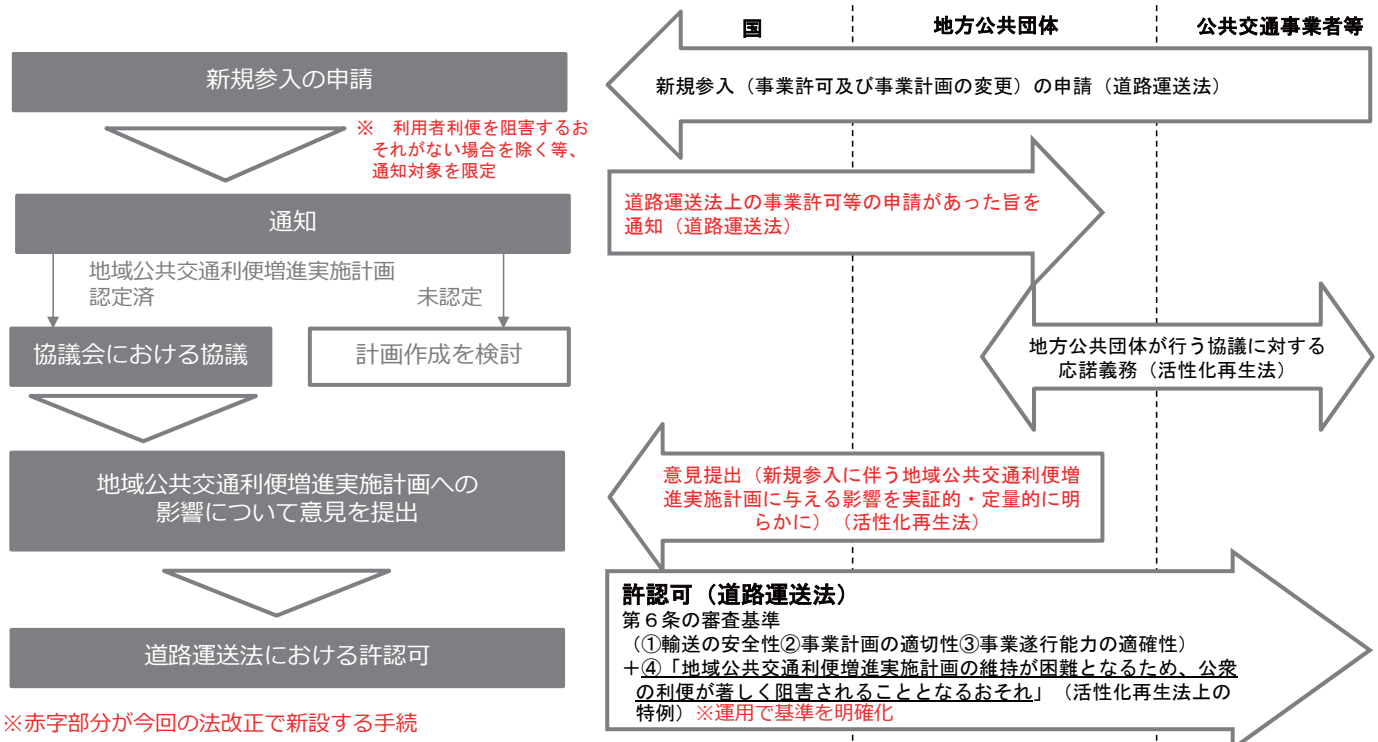
### <支援の内容>

- 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

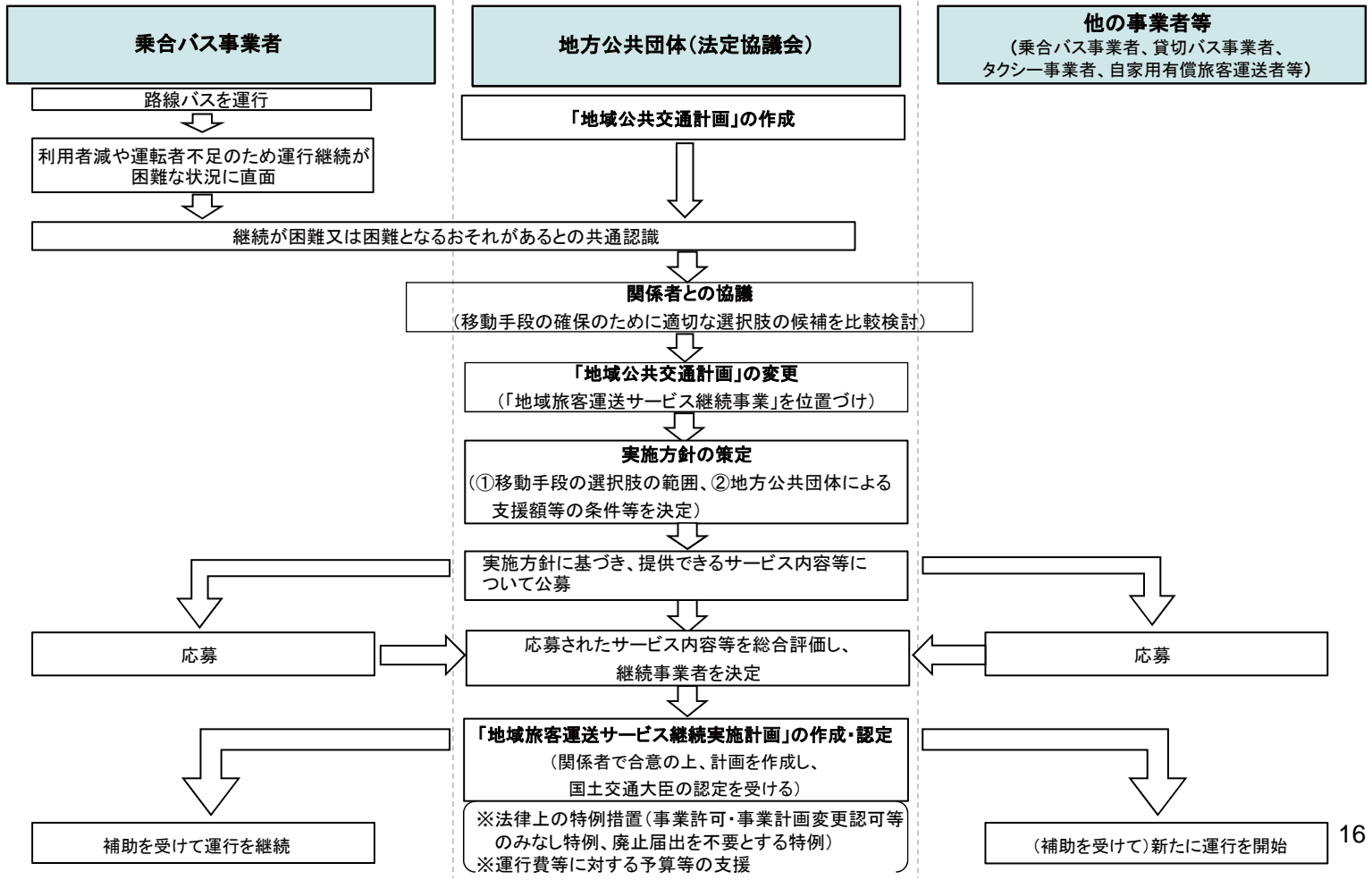
※国の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画、地域公共交通再編実施計画等に基づく事業(地域鉄道の上下分離、地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編、デマンド型等の多様なサービスの導入等)について、まちづくりとも連携し、特例措置により支援  
 ※交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、都道府県と複数市町村を含む協議会が主体となった協働による取組に対し、計画の策定やバス等の運行への支援の特例措置により後押し(地域公共交通協働トライアル推進事業)

# 地方公共団体への通知、意見提出の仕組みの創設

- 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ります。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ります。

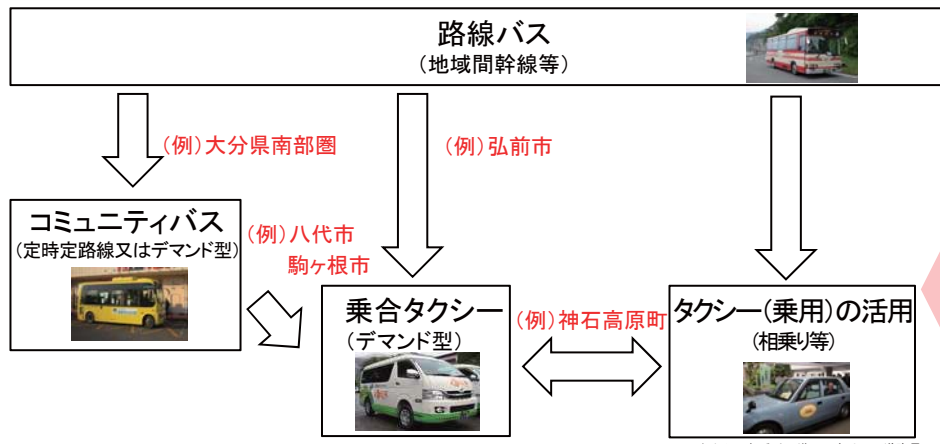


※赤字部分が今回の法改正で新設する手続



地域の実情に合わせた交通手段の見直し(ダウンサイジング等)の一般的なイメージ

- 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。

**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。

バス等のミートンポイントをあらかじめ定めず、あらかじめ定めた乗降場所を柔軟に運行する

概要	<p>□ <b>過疎地域での輸送</b>や<b>福祉輸送</b>といった、<b>地域住民の生活に必要な輸送</b>について、それらが<b>バス・タクシー事業によっては提供されない場合</b>に、市町村、NPO法人等が<b>自家用車を用いて有償で運送</b>できることとする制度。</p>	
種類	<p><b>住民等のための「自家用有償旅客運送」</b> (市町村運営有償運送(交通空白)、公共交通空白地有償運送)</p> <p>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】</p> 	<p><b>身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」</b> (市町村運営有償運送(福祉)、福祉有償運送)</p> <p>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)</p> 
	<p>※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。</p>	
登録等	登録要件	<p>① <b>バス、タクシーによることが困難</b>、かつ、</p> <p>② <b>地域の関係者(※)により「地域住民の生活に必要な輸送」</b>であるとの<b>共通認識</b> ※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</p> <p>③ <b>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)</b></p>
	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。さらには是正命令や登録取消等の処分を実施。

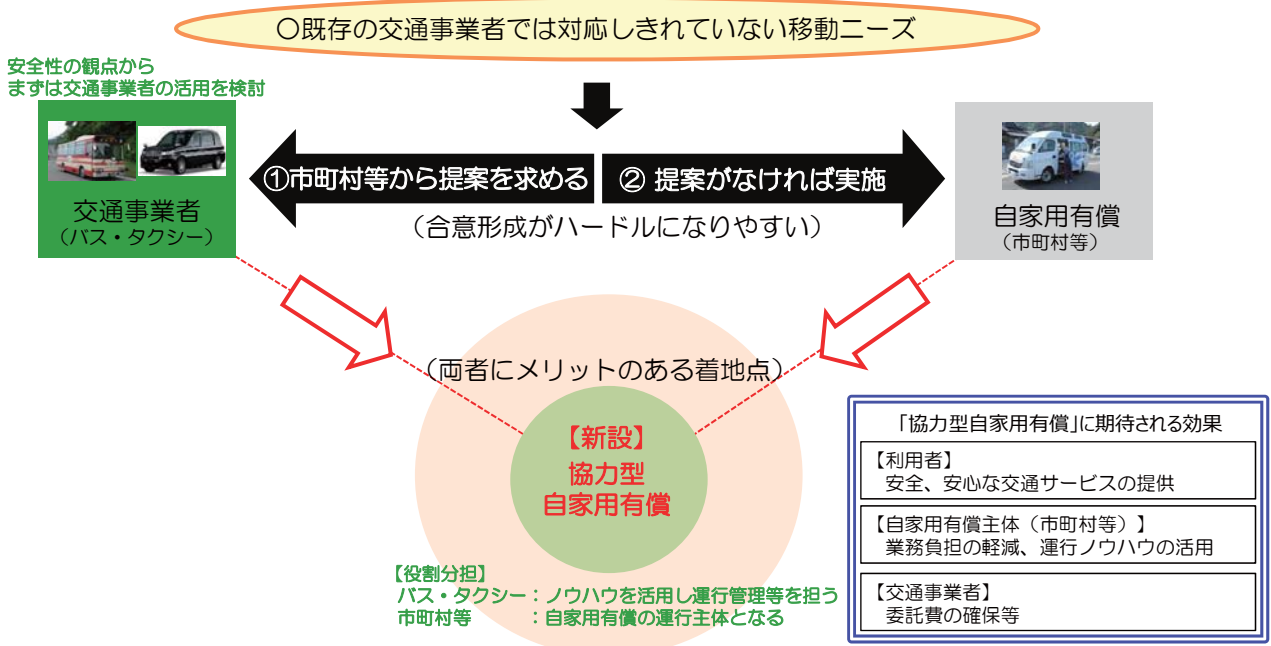
## 交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設の趣旨

**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、

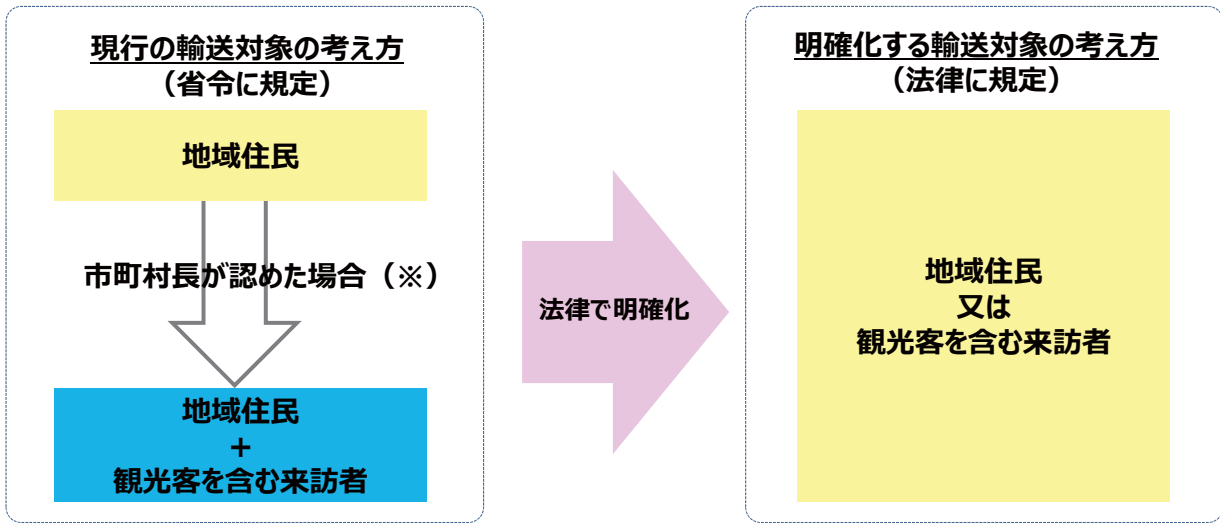
- ・交通事業者(バス・タクシー)による移動手段の確保
- ・市町村等による自家用有償旅客運送の実施

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。



「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。



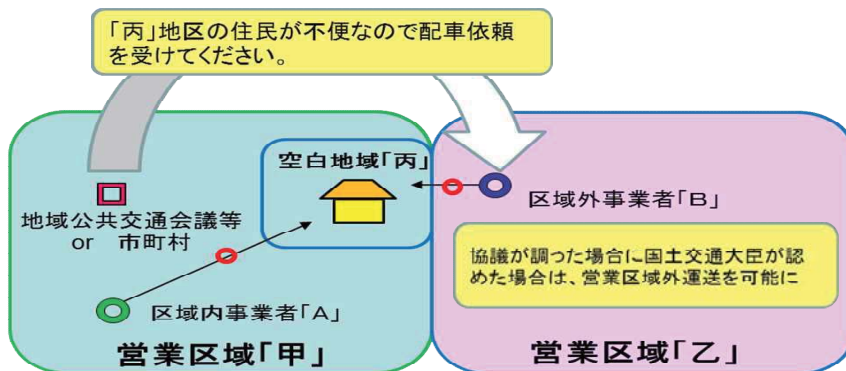
(※) 地域の交通が著しく不便であることその他交通手段の確保を図ることが必要な事情があることを市町村長が認めた場合

- 【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

## タクシーの営業区域外運送の柔軟化

- 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**

22

## MaaSとは

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・決済等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 |
|--------------------|-------------|------------------|---------------|------------|

23

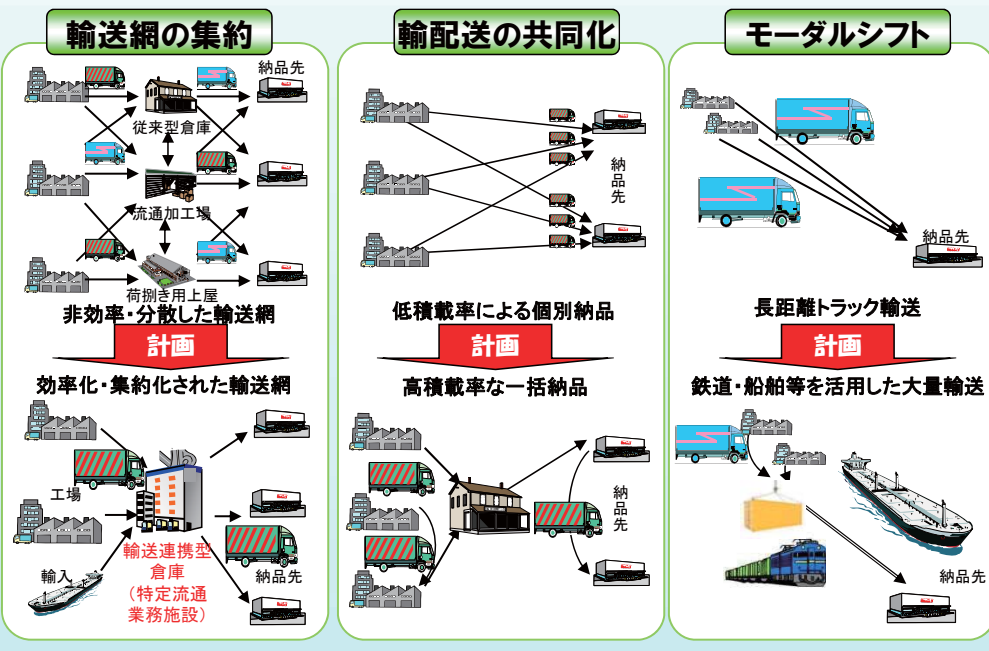
## 目的

- ・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



## 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

## 財政融資を活用した物流効率化

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

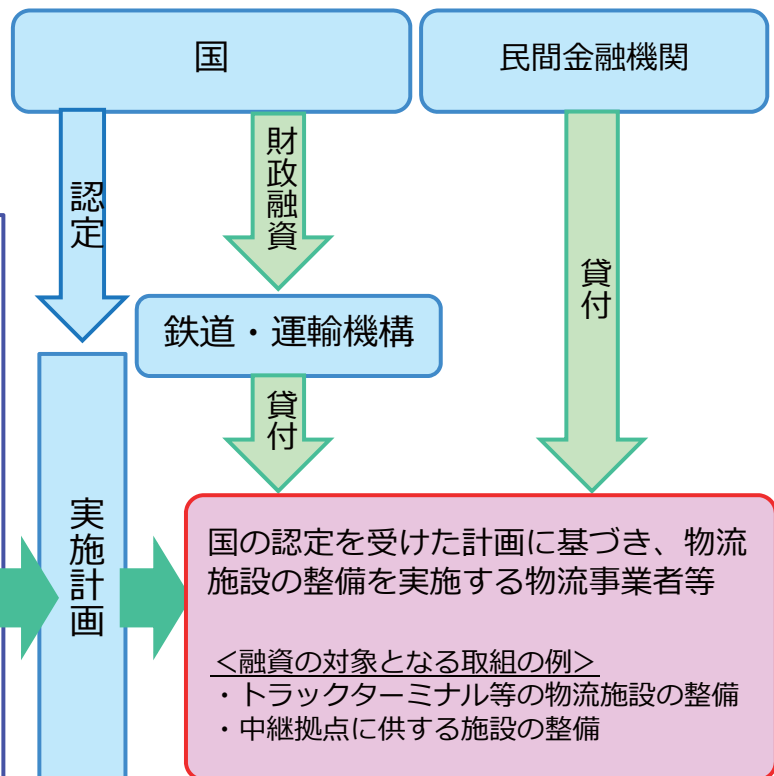
※ 二以上の者が連携して、流通業務の総合化及び効率化を図る事業

#### 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。

## 事業スキーム

財政融資資金

貸付

(独)鉄道・運輸機構

貸付

整備主体

整備

## 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。



※新駅名(北梅田、中之島、西本町、南海新難波)については仮称

※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