

第9回 地域交通フォローアップ・イノベーション検討会

日 時：令和元年6月7日（金）10：00～12：00

場 所：中央合同庁舎4号館12階全省庁共用1214特別会議室

出席者：山内弘隆座長、大串葉子委員、大橋弘委員、平澤重之委員代理、
加藤博和委員、斉藤薫委員、住野敏彦委員、
小菅孝嗣委員代理、土井勉委員、西野光委員代理

○再編実施計画について、試行錯誤できるよう柔軟に変更できるようにすべき。
また、現行の制度では再編しないと参入規制できないようになっているが、逆に再編が落ち着いた段階で一定期間サービスを確保する計画を作成すれば、規制できるようにしてはどうか。

○地域公共交通会議等でタクシーの議論がほとんど行われていない。特にタクシー会社が撤退している過疎地では、自家用有償で運行管理を頼む先もないため、タクシーについても地域公共交通会議で議論し、支援する必要がある。

○フィーダー補助については、申請書類が多く自治体や事業者の負担になっている。
また、網形成計画の策定の有無で条件に差が無いので、計画を策定している自治体に上限額を補助するようにしてはどうか。

○各種協議組織については、名目上のものとなっているものが多く、一本化を推進しては。

○自家用有償運送について、自治体の福祉部局やNPO等の団体も交えて、許可登録不要輸送を含めた福祉運送全般を協議する会議体が必要。

○地域で十分に議論されることなく、事業者からいきなり大幅減便の申し出がされる場合が多々ある。大幅減便する場合には、地域での議論を徹底することや、一定期間より前に申し出させるような規制が必要ではないか。

○利用者をどう確保して増やしていくのか、生産性を高めるためにマーケティングが必要。

○運転手の人手不足については、人件費が下がっていることが要因の1つ。補助金や運賃を上げる等、適正な経費を確保できるような対応が必要。

○競争政策の論点として、独禁法の法文上、一定の取引分野における競争を実質的に制限するということが問題だと言っており、運賃プールやダイヤ調整自体の外形的な行為がカルテルとは言っていない。これが競争を実質的に制限しているのかというところが重要な点。法文はこう書いてあるにもかかわらず、独禁法の運用上、外形要件でカルテルをつかまえていること自体が、法律と実態の運用との間に乖離があるというところが問題ではないか。

○MaaSについて、オペレーター側だけでなく、インフラ側に手を入れることが出来れば、新しいモビリティの取組が出てくるのではないか。

○公共交通の利用者については、限られたパイを取り合うのではなく、全体のパイを広げるために、外出を増やすことを目的として明記すべき。

○人の移動がもたらすクロスセクター効果の分析が重要。また、その算定方法をわかりやすく周知できると良い。

○鉄道の上下分離について、経営が苦しくなってから補助するのではなく、ある程度体力のあるうちにサポートすることが必要。

○運転手不足の中で、大型二種免許取得の要件緩和や免許取得に対する補助が必要。

○広域交通では路線バスが入っているが、地域内交通ではコミュニティバスが主になっており、路線バスの関わりが希薄に見える。

○地域交通を維持・確保するためには、供給者側の取組だけでは限界があるので、「乗らないと無くなる」ということを、乗る側に認識させる施策が必要。

○例えば高校生に対して、トラック、バス、タクシーに関する職業訓練を各県単位で実施するなどして、乗務員の確保を推進すべき。

○国の補助制度は法定計画の作成が前提となっているが、自治体によっては、交通担当部署や担当者がいない場合もあるため、法定計画の作成が進まない実態もある。

—— 以上 ——