

前回の部会におけるご意見（概要）

【地域公共交通活性化再生法の計画制度等法的枠組みのあり方】

- 交通はあくまで手段であり、目的はどのような都市やまちにするかである。例えば平成 26 年改正は大きな一歩だったが、実際には交通と土地利用が互いを所与のものと考えがちであり、本当の意味で連携できているのか、きちんとフォローする必要がある。
- 物流に関しても、人流と同様、地域の生活や経済を支える重要な役割を果たしており、共同輸配送、貨客混載、見守りサービスとの連携等、さまざまなものを結びつけ、限られた交通資源を有効活用し、過疎地等におけるサービスを効率的に維持していく必要がある。
- 地域活性化の観点から、交通は根幹であり、地域の関係者が一緒に協議して、試行錯誤しながら、ハード・ソフト面でさまざまに工夫し、利用者の声を聞いて利便性の向上に取り組むことにより、利用者の増加につながることが期待される。
- 同じ交通モードの競合するサービスをつなげる経営統合等については、経営効率を高める側面がある一方、利用者の利便性を害する側面もある。認定のスキームの中で、公開の場で公正取引委員会に問題点を発言してもらった上で議論し、最終的にオーソライズを図る必要がある。
- 交通事業者を守るための支援も必要ではあるが、地域住民の移動のための路線やネットワークを守るという視点で補助等の制度設計をしていく必要がある。
- 都道府県が、地域の関係者を束ねて動いてほしい。一方で、大学教員が関係者の調整役を担っている場合も多く、国として、そうした人材をサポートする仕組みづくりが重要。
- 地域の協議会のあり方について、形式的な結果報告の場ではなく、先進的取組の情報共有、勉強会、ワークショップ等による建設的な議論の場にするべき。
- データを収集して計画を策定する必要がある。運行費補助の要件を満たさなくなると慌てるのではなく、データを収集・共有して先手を打つことが重要。
- 地域交通フォローアップ・イノベーション検討会の提言は非常に良くできており、その成果を国民に幅広く共有し、この部会で仕組みづくりを考えていくべき。

【MaaS の普及に向けた制度のあり方】

- MaaS については、技術的な議論が先行しがちであるが、何の課題をどのように解決するのか。地域において検索や予約のシステムの統一化に取り組まれている事例がある一

方で、システムに入っていない事業者もあることにどう対応すべきか、きちんと考えていく必要がある。

- MaaS のベースとなる欧州の先行的な事例を分析し、経営統合等の組織体制のあり方の検討の参考とするべき。
- 「束ねる」ということがキーワード。競争政策を含む同一モード内における対話、複数の交通モード間を含む異分野統合、ローミングという3つの観点がある。
- 「ローミング」という観点では、コストを抑えるために、関係者がデータを共通利用する仕組みも議論すべき。また、決済について、全国共通 IC カードが MaaS の種になるはずだが、事業者にとって導入コストが課題で消極的にQRコードを活用するという動きが見られ、国としてフォローをすべき。
- MaaS 等の新たに発生するコストを誰が負担するのか。バスの運賃はほとんど固定されているが、地域のサービスの維持について、利用者、事業者、行政等がどのような割合でリスクを分担するのか、網形成計画の中で議論することが必要。
- 交通事業者間で利用者を取り合うのではなく、公共交通の利用者全体のパイを拡大する観点から MaaS を推進するべき。