

第10回交通基本法検討会 議事要旨

日時：平成22年4月22日(木) 18:00～19:30

場所：国土交通省8階国際会議室

テーマ：幹線交通

有識者：

富田 哲郎 氏 東日本旅客鉄道株式会社 代表取締役副社長・総合企画本部長

篠辺 修 氏 全日本空輸株式会社 常務取締役執行役員

小田 征一 氏 京成バス株式会社 代表取締役社長

島倉 秀市 氏 京王電鉄バス株式会社 代表取締役社長

廻 洋子 氏 淑徳大学国際コミュニケーション学部 教授

主な御意見：

- ・ 既存の法体系との整合性を明らかにするなど、立法の趣旨を明確にするべき。また、実効性のある法律としていただきたい。具体的には、経営の自主性と公平な競争環境が確実に確保されることを前提とした内容にすべき。また、地球温暖化防止に向け、「モーダルシフト」の推進について、具体的な立法化を期待する。さらに、地方自治体が十分な責務を果たせるよう、自治体が自由に執行できる財政措置を国が行えるよう講ずべき。
- ・ 高速道路料金の引下げ施策は、「交通基本法」の検討とあわせて、見直すべき。
- ・ ネットワーク維持については、地方路線を幹線で補う内部補助によって維持しているが、需要低迷等により、事業者の自助努力による赤字路線の維持は限界である。特に、離島については、ほとんどが赤字であるが、生活路線でもあるので、運賃を押さえ、赤字分を補助金等で補填しているが、それはごく一部の補填のみであり、制約がある。
- ・ 自助努力を促す仕組みで、参入撤退自由の保証等企業間の競争の公平性を確保するとともに、「ナショナルミニマム」の観点から、必要不可欠な路線については、国・自治体からの支援が必要である。

- ・ 交通基本法の中で一定の制約が出てくるのはやむを得ないが、過度の負担によって事業が狭められたり、事業者の意欲が削がれたりすることがないように、一定の配慮が必要。
- ・ 高速バスには、道路運送法に規定される一般乗合事業としての高速バスと、旅行業法に基づく企画募集形式のツアー高速バスの2種類が存在するが、乗合高速バスは、ツアー高速バスと比較して運賃や規制等で格差があり、不平等競争条件下に置かれているため、法令の見直しをお願いしてきたところ。一方で、ツアー高速バスを一方向的に止めさせるのではなく、一般乗合高速バスに取り込む形で議論をしていくべきという視点もある。
- ・ 乗合高速バスは、中長距離の移動を誰にでも提供できる生活公共交通であり、地域乗合バス事業者が地域乗合バスと併せ乗合高速バスの運行を行っているものが大部分。地域乗合バスの7割は赤字路線であり、乗合高速バスの収益は、地域乗合バスの内部補填の重要な財源となっており、補助金の抑制効果もある。今後も、地域乗合バスと高速乗合バスの双方をしっかりと提供していくことが重要。
- ・ 土日高速道路料金割引の影響により、高速バスの収入が減少し、土日の渋滞の恒常化によって、速達性にも支障が出ている。
- ・ これまでは事業者がバスターミナルを整備してきたが、高速バスの発展による路線数の拡大等や事業者ごとに乗り場が異なるために、利用者にとって分かりづらいものとなっている。今後は統一化されたバスターミナルの整備が必要。
- ・ 「公共性」と「経済性」の両立は永遠の課題である。やはり財源が鍵になる。
- ・ 幹線交通体系においては、特定の交通機関を使うように強制するのは妥当ではなく、効率的な選択がなされるよう交通基盤の整備、料金設定、アクセスの改善がなされるべき。
幹線交通体系の総点検に期待しているが、どこに重点を置いて投資すべきかについて、温暖化への影響も踏まえて、統一的に対処すべき。なお、既存ストックの有効活用による交通・物流の活性化という視点は重要。

- ・ 大都市圏を中心に交通事業者が国や自治体に納付している法人税等は年間約4,000億円であり、これを財源に大都市圏のみならず、地方の交通サービス改善を行うことは一定の合理性を有する。
- ・ リニアやモーダルシフト等の「グリーン交通技術」は今後のビジネスチャンスでもあり、これらの市場が育つようにしていく視点が重要。
- ・ 地域交通とまちづくりの一体化が必要。必要な交通体系の総合的な整備が必要。
- ・ 移動権は国外まで保障するのか、国内までなのかが疑問。フランスは国内のみを規定。

以上