

## 第2回 地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会

平成28年7月25日

<日立電鉄交通サービス株式会社>

- 2001年から2002年でコストが大きく下がっているが、要因は何か。
- 路線の減少が主な要因。
  
- 日立市とのパートナーシップについて、例えば市職員が通勤の際に積極利用するよう働き掛けるなど、市としての取組はあったのか。
- 基本的にはない。一方で、日立グループによる実績定期券の導入等を通じた協力は、随時進んでいる。
  
- 将来的な見通しについてはどう考えているか。
- 現状のままでは非常に難しいと思う。日立駅までのBRT延伸に併せた路線の再編等、やるべきことをきちんとやっていく必要を感じる。
  
- パートナーシップによる乗車促進の取組について、当初から住民の理解を得られていたのか。当初はそこまで理解が進まなかったということであれば、現状レベルの理解を得るまでにどの程度時間が掛かったのか。
- この取組は元々意識が高い団地の皆さんからのご提案で始まったと記憶している。2009年の諏訪地区での取組を受け、周辺地域に評判が広がったもの。直近の2016年まで7年掛けて、じわじわと広がってきている。

<株式会社キャビック>

- 企業経営としての貢献度という観点から、福祉関係でのタクシー事業で利益は出ているのか。
- まず介護関係については少々厳しい面がある。介護タクシー運行も、京都市内で数社対応していたが、今はキャビックのみ。  
一方で、障害者関係については、病院通院だけでなく、社会的な接触を持つための利用があるため、ビジネスとして成り立っている。  
さらに、リフト付きの福祉タクシーについては、病院や介護施設との法人契約を確保しつつ、稼働しない時間を使って個人からの一般予約を受ける形で採算を取っている。
- 福祉・介護関係でのタクシー事業については、京都市だけでなく潜在的なニーズがあると思うが、地方での展開の可能性について、何かご意見はあるか。
- 地方の場合、特にサービス提供の場所が点々として離れている場合は、採算が合わないと思う。ビジネスとしては、連続してサービス提供ができるような一定の量が必要。

<広島県>

- これからの人口縮小時代においては、公共施設の閉鎖等も発生し、バスの再編等も必要になる。住民の生活の質を落とさぬよう広域的な生活圏を確保していくためには、個別市町村の対応では限界があり、地域横断的なバスの運行支援がとても重要。
- 事業者間の連携を図るにあたり、本質的に利害が対立する関係がある中で調整していくことについて、特に苦勞した点を中心に伺いたい。
- 調整という観点では、事業者の中でもリーダーシップを取ることのできる方や業界団体にまずご協力をいただく形を取った。その上でも、ご指摘のように事業者として利害が対立する場合はあるが、会議の参加者を実務者レベルとしていることにより、利用者目線、住民目線での「腹を割った」議論を行うことができるようにしている。

- 今後の方針について、例えば事業者だけでなく利用者となる住民をどう巻き込むか等、あればお聞かせ願いたい。
- 事業者間連携の次のステップとして、市や町の巻き込みを積極的に行っているところ。事業エリア以外の市や町の担当者とも意見交換をできるような「顔が見える」関係づくりを支援していきたい。

<一般社団法人日本自動車工業会>

- 自らの運転に不安があり、自動運転の早期実現を期待する一方で、安全性の確保も重要であると捉えており、そのためにもインターフェイスの共通化を是非願いたい。
- 早期の技術開発、そしてインターフェイスの共通化については、課題であるという認識とともに、必ずやるべきことと認識している。
  
- 自動運転について、昨年自工会によるビジョン発表以降も、技術の進化や海外での先行事例の国内での実験導入などがある一方で、アメリカでの事故発生といった状況もある。自動運転にも様々なレベルがあり、最新情報をアップデートしながら、引き続き議論をしていきたい。
- 自動運転に対する期待が高まる一方で、ご指摘の事故の件で慎重さが必要になっている実情もある。いつ、何が、どこレベルまでできていて、どこに課題があるかを、しっかり共有しつつ、議論を進めていくべきと考えている。