

■平成28年度 第1回我孫子市地域公共交通協議会兼交通会議要録

会議の名称	第1回我孫子市地域公共交通協議会兼交通会議
開催日時	平成28年8月3日(水) 14:00~15:40
開催場所	我孫子市役所 議事堂 第1委員会室
出席委員	17名 藤井委員、吉村委員、鳥居委員、正村委員(小林委員代理)、吉崎委員、小川委員、秋元委員、渡邊委員、今井委員、中村委員、麻生委員、梶委員、青木委員、嶋田委員(木下委員代理)、斉藤委員、森委員、南川委員(星野委員代理)
オブザーバー	市民安全課 柏木課長
欠席委員	7名 小松委員、近藤委員、宍戸委員、篠崎委員、豊島委員、栗原委員、安藤委員
事務局	大谷建設部長、田村交通課長、星野主査長、吉岡主任、佐々木主任主事
公開の状況	公開
傍聴者	2人

議題

- (1) 平成27年度我孫子市地域公共交通協議会 決算及び監査報告
- (2) あびバス根戸ルート実証結果について
- (3) あびバス新木ルート改正について

報告事項

- (1) あびバス利用状況について
- (2) ふれあいバス利用状況について

資料

- ①座席表(当日配付)
- ②我孫子市地域公共交通協議会委員名簿(平成28年8月3日現在)
- ③平成28年度第1回我孫子市地域公共交通協議会兼交通会議資料
- ④新導入車両の試走結果(当日配付)
- ⑤あびバス エアロミディ故障箇所(当日配付)
- ⑥ご存じですか?「運転経歴証明書」(当日配付・我孫子警察署提供)

■会議概要

(会長)

議題の1番目、平成27年度我孫子市地域公共交通協議会決算及び監査報告について、事務局の説明を求めます。

(事務局)

(資料に沿って説明)

(会長)

続きまして、監査委員より報告をお願いします。

(監査委員)

我孫子市地域公共交通協議会の平成27年度歳入歳出決算に関する会計書類について監査したところ、適性に処理され、決算報告のとおり相違ないことを確認しました。

我孫子市地域公共交通協議会、監査委員、今井滋。鳥居宏子。

(会長)

決算の説明及び監査報告について、ご質問、ご意見等があればよろしくをお願いします。

(会長)

質疑等が無いようですので、裁決をさせていただきたいと思います。
平成27年度決算について、承認するにご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」という声があがる)

(会長)

はい、異議なしと認め、平成27年度決算は承認されました。

(会長)

続いて、議題の2番目、あびバス根戸ルート実証結果について事務局の説明を求めます。

(事務局)

(資料に沿って説明)

(会長)

只今、事務局から説明のあった、根戸ルートの実証運行の経過及び最終的な根戸ルートの答申案について、ご意見ご質問があればお願いします。

(委員・日大)

本日、はじめての方もいらっしゃると思いますので、私からもご説明させていただきます。

運行開始から5年にわたる実証というのは、きわめて異例な取り組みだと考えます。他自治体の一般的な実証を例にすると、通常1年、極端な例ですと1ヶ月で本格運行に移ってしまうところもあります。そのような自治体では、どういった状況になっているかという、利用者は想定よりも少ないにも関わらず、やめるにやめられないという状況になっています。また、そういった自治体の多くは、利用者が少ないことで大きな財政負担を抱え悩んでいる状況です。こういった自治体が多くあることから、国土交通省では、これからの公共交通は、地域住民と一緒に維持継続できる仕組みを考えていくことが大事だという姿勢を打ち出しています。我孫子市では、地域のニーズは何かということを考えるため、これまで4回のルート変更を実施してきました。その都度、いい面・悪い面が有りましたが、様々な実証を経たことで、地域の意向・利用形態が分かり、それに即した判断ができる段階になれたと思います。

今回のような実証は、自治体として体力がないと、簡単にはできないことですが、我孫子市が積極的に取組んだということは、一定以上の評価ができると思います。今回のアンケートでは、持続した公共交通とするために経費の削減ということが1つのテーマになり、私ども調査でも5割を超える方が、土日の運行について、利用者が少なく経費の面で問題を抱えているということを確認しています。そのことについては、答申の中にも記載されていましたが、今後、健全な運行を考える中で、運行経費の削減に関してどうしていくかということをご丁寧に調べていただきたいと考えます。特に、運行経費を考えた上でも、なお約29パーセントが全日運行してほしいとなっています。そういった人たちは、アンケート回答の中でみますと、住む場所によって考え方の傾向が違うのも分かりますし、年齢構成等でも違うことが分かっていますので、地域の意向を把握し、運行経費の削減を実施した場合、どんなサポートができるのかなどを丁寧な調べこみ、実施されるのが良いと考えます。

現行Dルートについては、複数年に渡る実証運行の中で、当初のルートAの利用者数が最大となっていたことを反映しつつ、交通不便地区解消を取り込み、最適化を図ったものと考えます。そういったことができたのは、住民へアプローチについて丁寧にやってきたことによるものと思います。

(委員)

ルートAで使用していたワンステップバスと、マイクロバスの乗車人員を教えてください。

(事務局)

マイクロバスについては運転席・助手席を除き乗車最大数は27名。ルートAで使用していた中型ワンステップバスの乗車最大数は58名となっていました。

(委員)

年間経費が約1千万円とありますが、これは、高いのか、安いのか、あるいは普通なのか。また、根戸ルートの今後の見通しを教えてください。

(事務局)

年間経費の1千万円については、決して安い金額とは考えていません。利用者の多い船戸・台田、あるいは、栄・泉・並木ルートなどは、この3分の1、4分の1といった年間経費となっています。

利用者の少ない地区に関しては、資料に根戸ルートを除く既存4ルートの経費合計の推移を記載していますが、26年度2400万円程度の負担の内、新木・布施ルートが1,800万円程度と大きなウエイトとなっています。

根戸ルートについての今後の見通しですが、利用者のほとんどが我孫子駅となっています。そのため、基本的にはこのままの運行を続けていきたいと考えます。ただし、この地域には高齢者や通勤通学者など、さまざまな方がいるため、そういった方々の利用実態の変化に応じて、改善が必要であれば、ルート改正を行っていききたいと考えています。

(委員・日大)

自治体のコミュニティバスについては、もともと民間バス事業者が撤退又は路線として採算が合わないところで運行するという性質上、一部の特例的なものを除き黒字になることはありません。そのため、どこまで赤字部分の負担を自治体が抱えるのかを考えることが基本的なものとなります。武蔵野市のムーバスのような成功事例を基本に考えてしまえば、全国の自治体の交通政策は全部だめになってしまいます。では、実際、自治体の財政負担はどれくらいがいいのかということになりますが、一般的には、35パーセントぐらいを目標としている自治体が多く、目標を設定している自治体の中には、トリガー方式を採用し、目標値に達しなかった路線は廃止するというのを明記しているところもあります。しかし、本当にトリガー方式が良い手段なのかということを考えると、公共交通が空白になっているところで、生活に支障があるにも関わらず、単に数字で切ってしまうといいのかという問題があります。私の基本的な考え方としては、市が財政負担をでき、それが健全な財政負担という認識をもっていけば、負担可能な範囲の中で運用すべきものと考えます。ただし、交通政策を展開する中では、地域の合意といったものが成り立つかどうかということを考えなくてはなりません。自治体が行うということは、税金を使うものですので、極端に過剰な運用・サービスをすることは問題が

あると考えます。

今回のあびバス根戸ルートアンケート結果では、利用者と非利用者の状況分析もあります。非利用者の中には、やめるべきだという考え方を示している方もいますが、多くの方は、やはり、存続させる必要があるという考えを持っています。6割以上の方があびバスを使っていないにも関わらず、地域のために必要だという考えも持っていることから、税的負担を行って取り組む必要があるということが、自治体が展開する公共交通においては、基本的な考え方になっていると考えます。

先程、我孫子市はあびバスの運行に3千万円強の負担をしているとの説明がありましたが、私が関わっている自治体の中でも、その負担額は様々です。人口12万人規模の都市で9千万円ぐらい負担している自治体もあり、さらには同じ人口規模で1億4千万円ぐらいかかっているところもあります。なぜ、そういった自治体が、そんな負担しているかということ、路線を引く際に、地元の市議員たちが、先行的に地域の中に入り頑張ったということが背景にあります。地域の方たちにとって、いいものだろうということで、様々なものを取り入れましたが、実際には利用者が少なく、さらには地域の方にも協働の取り組みができていないということが、事例として多く見受けられます。実際、そういったところでは、路線を止めたいと考えている自治体もありますが、路線を止めることができず、本来は福祉でカバーすべきところであるにも関わらず、大きな負担を続けているというのが現状です。そのような事例を考えると、この3千万円というのは多いのか、少ないのかが判断できると考えます。もちろん、市の負担がもっと少ないところもございます。私が扱っている自治体で最も少ないところは、6路線の運行で、1千万円以下のところもあります。ここでは、バス停オーナー制度などを取り入れ、バス停に命名権を設定し、1年間に16万円ぐらいを寄付していただくようにしています。それだけでも、7・8百万円の収入が得られるようになりますので、かなり潤ったかたちで公共交通が維持できるようになっています。財政に限りがある自治体では、そういう取り組みができなければ、地元の方たちが自身で負担するというかたちで、公共交通を維持しなければならないと考えます。

こういった事例等も踏まえれば、自治体の負担範囲は、1ルート当たり6百万円から1千万円ぐらいかかるのは、やむを得ないところだと考えます。

(委員)

ルートA、B、C、Dで、中型ワンステップバスとマイクロバスを使い分けしています。1点目、その使い分けをした理由についてお教えいただきたいのと、2点目、収支率はバスの種類によって経費が変わってくるはずなので、中型ワンステップバスとマイクロバスでは計算上、影響してくるのかについて、3点目、あびバスのルートにマイクロバスを使うこと自体に何か問題はないのか。その3点について説明をお願いします。

(事務局)

まず、1点目、バスの使い分けをした理由についてお答えします。

ルートBから、根戸グリーンタウンを経由することとしましたが、この地域の道路が狭く、通常の路線バスでは入ることができないものであったことから、マイクロバスに切り替える必要があったため、これ以降マイクロバスを使用することしました。

2点目、収支率についてですが、償却が終わっているバスと新たに導入したバスでは、単価が違います。しかし、それで計算するとどうしても、運行単価の安いものが有利となってしまうので、運行単価については、統一させていただくとともに、運賃改正による減少分等も考慮しました。簡単に言えば分母を同じにして算定させていただいたものです。

3点目、マイクロバスの走行に関しては、この地域はどうしてもマイクロバス以外では運行できなかったものですから、過去のAルートデータを踏まえ、マイクロバスの座席以上には乗客がいないことと、地域に車椅子等利用の乗客はおらず、マイクロバスでは利用できない人がいた場合は、福祉有償運送のサービスを利用してもらうなどについて、地域との協議を経た上で、国からバリアフリーに適用しない車両の使用に関し認定をもらっています。

(会長)

他にございませんか。

こちらの裁決は、答申案を含めた裁決となりますので、よろしくお願いします。

それでは、あびバス根戸ルート実証結果、答申案も含めまして、承認するにご異議ございませんか。

(「異議なし」という声があがる)

異議なしということで、承認されたことといたします。

(会長)

続きまして、3番目の議題になります。

あびバス新木ルートの改正について、事務局の説明を求めます。

(事務局)

(資料に沿って説明)

(委員・日大)

事務局の説明について補足させていただきます。

通常、コミュニティバスにおいては様々な通行経路を検討しながら最適なものを選んでいくということが必要になりますが、現実的には、今の路線に対応できる車両が製造されていません。車両の選択肢がない中、交通空白地域の公共交通を考えるうえで、今回のポンチョ導入については、非常にやりにくいものであると考えます。

この車両の問題については、全国の自治体で同じ問題を抱えている状況で、私も他の自治体の取り組みに参加していますが、武蔵村山市などでは、車両が古くなったが代替ができず、悲鳴をあげたということもありました。

以前からエアロミディの運用に関しては、問題を抱えているといったことを指摘してきましたが、我孫子市では早くから取り組んできたと考えます。私も1回、試走に同乗させていただきましたが、通行できるかどうかを丁寧に繰り返して、実証したと考えます。

試走についての私の感想としては、バスの運転手の方が、非常に腕のいい方で、万が一、試走中に問題があったらいけないということで、細心の注意を払って運転していました。その方が、同じような気持ちで毎日運転すれば、問題無いのかもしれませんが、一般的には、運転手の年齢層、運転技量も幅広く多種多様と考えます。また、雨、夜といった条件の中で、安全運行ができるかということを考えたとき、あるいは段差があるところで、サスペンションシステムを多用しながら通行することを考えたとき、これはやはり、物理的に難しいところもあることを理解してもらわなければなりません。今回のルートについては、事務局としても苦渋の判断をされたと思います。

そういった中で、地元対して、説明がきちんとなされているかが非常に大事です。以前より事務局が地域に説明に入られている状況は伺っていました。

今回、バス停が無くなる地域のため、ルート上にバス停を新設するとしていますが、それにより利用できるエリアの方たちもいますが、距離が2倍程度に広がり不便となる方もいます。その不便になる方たちへの対応は、新木だけで無く、我孫子市全体で移動をどう担保するかということを考えていくものになると思います。単に、ここにバス停が無くなるからだめだという議論ではなくて、我孫子市の政策として、交通空白、交通不便となっている方たちに対して、どういったアプローチをとるのか。そういう全体計画を策定した上で、地域と考えていく方法を事務局で検討していけばいいのではないかと考えます。私もそういった面でのサポートをしていきたいと思っています。

(会長)

ありがとうございました。

それでは、ご意見ご質問等あればよろしくお願いします。

(委員・阪東)

新木ルートでは、何回か試走を実施させていただきました。

先ほどバスの回転半径について説明がありましたが、現状のエアロミディは5.7メートル、日野ポンチョは1ドアタイプで6.7メートル、2ドアタイプで7.7メートルとなっています。あまり実感ができないかと思いますが、乗用車の回転半径が4メートルから5メートルですので、日野ポンチョ2ドアタイプであれば、曲がり角で2メートル、1ドアタイプでも1メートル先までいってしまうことになります。ポンチョ自体があまり狭いところを得意とする車両では無いことをご理解ください。

当社は市から運行を委託されている立場ですが、毎日、事故なく、365日お客様を輸送することが使命でございます。そのため、市が「ここは狭いけれど通ってくれ」と依頼されても、簡単に分かりましたというわけにはいきません。

まず、曲がれるだけではなく、曲がる際に歩行者、自転車がいた場合、その方たちを傷つけ、接触等することなく、安全に曲がれることが、当社のルートを選ぶ際の最低限の基準としています。

また、1ドアならいいのではないかという議論があるかと思いますが、現在のエアロミディは2ドアタイプとなっています。つまり、中扉で乗って、前扉で降りるというかたちで、乗り降りが別々なので、車内での移動がスムーズです。このことは、高齢者の方々の車内事故防止にもなっています。しかし、これを1ドアタイプにすると、よほどお客様が少なければ別ですけれども、乗車する方と降車する方の動線が交錯してしまいます。当社では注意喚起をしていますが、特にご高齢の方の傾向として、他の方に迷惑をかけまいとして、降車ボタンを押して、すぐに立ち上がるといった、行動を急ぐ傾向があります。そういった実態から、乗降口の動線が重なる危険性は非常に高く、車内事故に繋がしやすい点もありますので、当社としては2ドアでやらせていただきたいと市にはお願いしています。

(委員・警察)

警察の立場からご意見を述べさせていただきます。

一般的なお話としてお聞きいただければと思います。

まず、今まで、この地域において事故があったのかと質問されれば、今のところありませんとお答えします。それでは、はたして事故が無いのが、バスのせいなのか、道路環境なのかと問われれば、これは、どちらとは言えません。あくまでも運転手さんの腕、もしくは道路環境、そのときの状況、これらがすべて整っていたからこそ、今まで事故が無かったというのが回答となります。

それでは、事故が起きる場合は、どういったケースが考えられるかとなると、通常とは違う状況が起こりえたときに事故が発生します。これは、多くの事故が起こる一つの原因となっています。

皆様、通常は、まっすぐ前をみて運転しているのでしょうけれども、たまたま、その

とき脇見をしてしまったせいで、追突してしまった。これは、通常とは違う状態になってしまったことが原因となろうかと思います。

ご説明いただいた中では、エアロミディの半径5.7メートルで走っていて、これまで事故がなかったというのは、これは、運行事業者の努力もあろうかと思います。また、地域住民の方のご理解やご協力もあったかかと思ひます。そういった条件が整っていたからこそ、事故が無かったというのが私どもの考えです。ただし、今後、回転半径が6.7、7.7メートルのバスの導入を検討しているというお話をお聞きしますと、懸念されるのが、例えば、回転半径が50センチ、1メートル伸びますと、運転手にとっては、ハンドルの振り回し、曲がり角への入り方が変わってきます。この新木地区に限らず、どんな交差点、道路においても、当然、今までのやり方とは違う方法を取らざるを得ないのではないかと思ひます。

私も大型車両の運転経験がありますので、1メートル回転半径が違ふとこんなに違ふのかということを感じています。先ほどの事務局の説明ですと、試走で大きくはみ出せば、車線を目一杯使えば何とか曲がれますという話がありましたが、警察から言わせてもらえば、言語道断のお話です。道路、交差点ではキープレフトという規則もあり、中央線のある道路で、反対車線に大きくはみ出さなければ走れないというのは、これはもつてのほかということもあります。今回の道路は、そういったところではなく、住宅街の中という条件ではあろうかと思ひますが、いずれにしても、車体が替われば運行の状況も変わってきますので、警察に意見を聞かれれば、条件が変わることで、今後、危険性が出てくる可能性があるというのが私の意見です。

今回、危険な箇所でもルートを変えずに運行し、幸い事故が起きないということもあるかもしれませんが、それはたまたま事故が起きなかったと考えることもできます。警察としては、たまたま事故が起きていないからといって事故が絶対に起きないとは言い切れません。たとえ、運転手の腕がよかつたとしても公共交通というのは運転手さんの腕だけでなく、通行する地域の方の協力が無くてはできません。今までのバスの運行条件とは、ちょっと違ふなと思つたときに、事故が起る可能性があるのではないかと考えます。

バス車両主体での考え方というよりも、そのバスが地域を走ることによつて、どういった影響を与えるのかということ、全部踏まえてご判断いただくことがよろしいのかなと思ひます。

(委員)

新木地区では、すごく高齢化が進んでいて、今後、高齢者がますます増えてくると思ひます。そうすると、利用するときに、より安全に利用しやすいバスを選んていただきたいと思ひます。そうすると、先ほどいわれたように、2ドアのタイプということになってくると思ひます。

(委員)

布佐台踏切が通れないということですが、どういう状況でしょうか。

(事務局)

踏切と道路の取り付け部分で、踏切に対し、道路が盛り上がっている状態なので、バスが渡るときに後ろの部分が、道路に接触する危険性があります。

(会長)

他にご質問等ございますか。いかがですか。

それでは裁決に移ります。

議題3のあびバス改正については、ルートあるいはダイヤをあわせて、千葉運輸支局に認可申請を出すということも含めて、ご承認をいただくということになりますが、承認するにご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」という声があがる)

はい、ありがとうございます。

それでは、ご異議ないものと認め採用を決定させていただきます。

(会長)

以上で議題は終了させていただいて、報告事項に入りたいと思います。
報告事項1番目、あびバス利用状況について、事務局の説明を求めます。

(事務局)

(資料に沿って説明)

(会長)

それでは、あびバス利用状況について、ご意見ご質問があればお願いします。
無ければ次に、ふれあいバス利用状況について、事務局の説明を求めます。

(事務局)

(資料に沿って説明)

(会長)

それでは、ふれあいバス利用状況について、ご意見ご質問があればお願いします。

(委員)

昨日、印西市役所発10時40分の千葉ニュータウン行きのバスに乗りました。座席13席は満席で、他に17名立っており、満車となっていることにびっくりしました。夏休みなので小学生が乗っているのかなと思いましたが、同伴者がいないと乗れないという方もおり、50・60代の方が同伴して利用しているようでした。帰りも、立っている人が多くて、松山下公園からもたくさんの方が乗ってきました。バスの定員はマイクロバスと同じ定員でしょうか。利用した際は、揺れも大きいし、立っていると衝撃もあります。車内では、乗車中の注意がありましたけれども、バスがしっかり止まってから移動してくださいという放送があればいいと思います。やはり、皆様、ボタンを押すとすぐに立ち上がるので、そういった安全対策があればいいと思いました。

(事務局)

定員については、ボンチョ2ドアですので35名となります。

乗車中の注意喚起は、事故防止のため促さなければならないことと考えますので、印西市と協議しながら、バス会社に指導していきます。

(会長)

それでは、その他になります。本日配付いただいた運転免許返納制度に関する資料について、梶委員からご説明をお願いします。

(委員・警察)

本日、お手許に「ご存じですか？「運転経歴証明書」をお配りしました。すでにご存じの方もいらっしゃると思いますが、「運転経歴証明書」これは、身分証明書の代わりとなるものであり、今まで、運転免許書をお持ちだった方が、更新前に申請しますと身分証明書の代わりとして発行しているものです。皆様の認識では高齢の方が受けられるものと考えているかもしれませんが、若い方でも申請すれば交付を受けることができるものです。

今回、この場でご説明させていただくには訳がございまして、運転経歴証明書制度、いわゆる運転免許書自主返納制度がはじまったのが平成14年の6月になります。すでに制度が始まって今年で14年近く経過しています。高齢の方を中心に運転の技能が衰えた方や不安に感じている方に免許を返納していただくということを趣旨にはじまった制度ですが、実際、この制度が広く浸透しているかといいますと、そうとはいいいない状況にあります。

参考として数字的なものと述べさせていただきますが、我孫子市の今年1月1日から7月31日まで、145件の事故が発生しています。そのうち60歳以上の方の人身事故が36名と24パーセント、つまり約3割近い人が高齢の方です。事故の分析をしますと、前方不注意、あるいは、ちょっとした不注意となっています。若年層では、脇見をしたり考え

事をしたりなど、ちょっとした不注意が原因となっていることが多いのですが、高齢の方においては、失礼ないい方かもしれませんが、ご自身の身体的な機能の衰えによるところが非常に大きいのが現状として見受けられます。事故の内容は小さな軽症事故から重症事故までありますが、身体機能低下による事故は、高齢者の事故件数から考えても減らさなければいけないものと考えています。多くの高齢の方が自身でも運転の危険性を認識している中、なぜ、この自主返納制度がなかなか浸透しないか、一つの原因としてあるのが、「免許証を返したらどうすればいいんですか」ということであり、そのことが大きなウェイトを占めています。

実際、ご家族の方やご本人様から「本当は免許証を返させたい又は返したい」というお声をいただくこともあります。しかし、そこで多くいただく声が「免許証を返すといひことあるのですか」ということや「免許証返却後の移動手段はどうしたらいいのでしょうか」というものです。我孫子市でなにかありますかと聞かれば、身分証明書として活用できる運転経歴証明書が発行できますが、それ以外は「ありません」と答えています。その際、返納される方は、残念な様子であることが見受けられます。そういった優遇制度が無いことが、免許返納が進まない1つの要因だと考えています。

資料の中に、運転免許証自主返納者に対する優遇措置一覧があります。これを見ていただいて、お気づきなるかと思いますが、我孫子市に絡むものが一つもありません。近年、インターネットが発達していますので、返納を考えている人からは、他の地域では「こんなことやっているのにね」という声もあります。ただし、優遇制度は、警察だけでできるものではありません。市内に様々な交通機関がある中で、実際にご協力いただける交通機関の方ないし企業の方がいて、はじめて優遇措置ができると考えています。幸い、本日は、市内交通事業者の方が参加する協議会ということで、この場をお借りして説明させていただきました。ご検討の上、ご賛同いただけるということでありましたら、他の自治体の取り組み等のご参考いただいて、ご協力いただければと思います。

参考までですが、滋賀県や大分県等、温泉の出る県については、温泉の割引券をお配りするとか、商店街の中で使える割引券とか、ポイントカード等の発行など、交通以外にも取り組んでいる自治体もあります。繰り返しになりますが、もしご協力いただければ、本日配付させていただいた資料やここに無い取り組みも含めて、ご検討いただきますようお願いいたします。

(市民安全課・オブザーバー)

市の方にも「自主返納するので、何か特典はありませんか。ぜひ、特典をつくってください」という要望が多くあります。市の中でも何か探していかなければならないと考えますが、実際に免許証を返してしまうと自分の足がなくなってしまうということが、皆、不安に感じるところで有り、考えなければならぬことでもあります。梶課長からもありましたが、様々な取り組みにご協力いただけますようお願いいたします。当課としても、事故を防ぐため免許返納制度の推進に協力していきたいと思ひます。

(事務局・交通課長)

交通課としましても、市民安全課と協力して、あびバス等含め検討していきたいと思
います。

(委員・日大)

自主返納制度をサポートするという制度は、非常にいい制度だと思います。本日の資
料を拝見し、どういった自治体に取り組んでいるかをみると、市川市、流山市以外のと
ころは、房総半島の南側の地区で、公共交通がきわめて不便な自治体が多いように見受
けられます。民間のバス路線事業者が、そもそも路線を維持できなくなるといった事情
があり、路線バスの赤字分を自治体が補てんしています。そういったところでは、乗客
を増やし公共交通を維持するために連動して免許証自主返納における優遇制度に組み込
むことが有効と考え実施されてきました。現在は、シニアの交通事故が増えてきてい
る中で、安全対策として自主返納制度をサポートする仕組みを自治体で展開することが増
えつつあります。交通不便地区だけでなく、資料にあるように市川市のように都市型の
自治体でも実施しているところもございます。そういったことも踏まえながら、我孫子
市で展開していくにあたっては、同時に民間路線バスやあびバス等を含めたネットワー
クの再構築も含めて検討していくことがいいのではないかと考えます。事業展開にあ
たっては、地域の中の方たちも含めて、自動車を使わない、自動車から公共交通へシフト
するための一つの手立てとして、こういう支援策を考えるというのが有効な取り組みで
すので、是非、市の方も本腰になって検討していただければと思います。

(会長)

他、いかがですか。

以上で平成28年度第1回我孫子市地域公共交通協議会兼交通会議を終了いたします。

長時間ありがとうございました。