

## 会 議 録

会 議 名	令和4年度第2回野田市コミュニティバス等対策審議会
議題及び議題毎の 公開又は非公開の別	1 まめバス運行見直しに係る基礎調査の結果について（報告） 2 基礎調査からみたまめバス運行の課題の整理について 3 まめバスの利用促進策について（報告）
日 時	令和5年1月19日（木） 午前10時00分から午前11時30分まで
場 所	市役所低層棟4階 委員会室
出席委員氏名	会 長 寺部 慎太郎 副会長 川島 信良 委 員 小野田 達男、小俣 文宣、長田 宣義、有賀 ヒメ子、 小出 稔之、大塚 雅広
欠席委員氏名	澤田 岳典、染谷 則夫
出席関係者	日向野 茂、麓 国広(株式会社国際開発コンサルタンツ)
事 務 局	今村 繁(副市長)、生嶋 浩幸(企画財政部長)、 中村 正則(企画調整課長)、池田 文彦(企画調整課長補佐)、 横川 晴昭(企画調整課企画調整係長)、 花立 徹(企画調整課企画調整係主査)、 内海 孝幸(市政推進室主幹)、戸邊 卓哉(PR推進室長)、 伊原 誠宏(障がい者支援課長)、山口 忠司(高齢者支援課長)
傍 聴 者	5名
議 事	令和4年度第2回野田市コミュニティバス等対策審議会の会議結果（概要）は、次のとおりである。
<p>1 開会 企画調整課長 開会を宣言する。</p> <p>2 会長挨拶 &lt;挨拶&gt; 企画調整課長 会議の公開について、個人情報等の不開示情報を取り扱うことがないため原則、</p>	

公開とすることを報告する。

企画調整課長 審議会条例第7条の規定に基づき、審議に係る事業者（株式会社国際開発コンサルタント担当者）が出席していることを報告する。

企画調整課長 審議会条例第6条第1項により、寺部会長に議長をお願いする。

### 3 委員の紹介

寺部会長 委員の紹介について事務局に説明をお願いする。

事務局 前任の辞任に伴い、新たに1名の委員が委嘱されたことを報告する。

寺部会長 本日の会議は、委員数10名のところ8名が出席し、委員の半数以上が出席しているので、審議会条例第6条第2項により、成立していることを報告する。

寺部会長 傍聴希望者が5名おり、傍聴を許可していることを報告する。

### 4 議題（1）まめバス運行見直しに係る基礎調査の結果について（報告）

寺部会長 「まめバス運行見直しに係る基礎調査の結果について」事務局に説明をお願いする。

#### <事務局説明>

- ・今回の報告書は、前回の会議において報告した基礎調査の概要版に、まめバス利用者のバス停・便別の乗降客数、福祉タクシー利用者の訪問ヒアリングやアンケートの自由意見、自治会グループインタビューなどの各詳細内容を追加する形で、調査結果が取りまとめられていること。
- ・まめバスだけではなく代替交通の導入の検討も必要になるため、先進市のデマンド交通等の導入事例が掲載されており、コンサルタント事業者がまとめた第5章では、「まめバスの効果的な運行ルート等の設定のための課題」が整理されていること。
- ・前回の会議において、基礎調査で行ったアンケートなどの主な設問の回答内容について説明したため、141ページの第3章「調査結果のとりまとめ」の要点について説明すること。
- ・まめバスの利用状況については、60歳以上の方の利用が5割を占めており、利用者の約6割が免許を保有していない状況であること。

- ・自宅からバス停までの徒歩時間が10分以内の人が多くを占める一方で、約2割の人は15分以上かけて利用しており、利用者の全体的な徒歩圏が、公共交通調査をする上で一般的といわれる300メートルに比べ長い傾向にあること。
- ・利用頻度については週に1回から2回の利用が多く、利用目的の多くは買物や通勤通学であり、駅、イオンタウン、市役所等の特定の施設への利用が集中していること。
- ・まめバスの利用で重視することについては、料金が安いこととバス停まで近いことが多くを占めており、運賃改定は「150円までなら利用」が多く、運賃が上がっても利用を継続するという回答が多いこと。
- ・まめバスを利用しない理由等を把握するために行った、沿道市民及び高齢者アンケート、自治会グループインタビューの調査結果において、外出時の交通手段は、自ら運転する人が多く、まめバスは免許返納後の交通手段として考えている意見があったこと。
- ・まめバスを利用するために増便を望む声が多く、帰りに利用できる便や朝の時間帯の運行の充実を望む意見があり、「現在使っている交通手段が利用できなくなったら利用する」という回答も多くあるため、自動車で移動できるうちは、まめバスを利用しないことが想定されること。
- ・福祉タクシーの利用状況について行った調査結果において、80歳以上の方の利用が約7割を占めており、利用者の約7割が免許を保有していない状況にあったこと。
- ・往復で利用する人が約6割を占め、往復で利用しない人の多くが行きでまめバスを利用していること。
- ・福祉タクシーの利用頻度について、1か月に2回から4回の利用が多く、利用目的の多くは通院であるため、小張病院やキッコーマン病院への利用が集中していること。
- ・福祉タクシーを利用する際に、1回当たりに支払う金額は1,000円台が多いが、身体が不自由で介護が必要な人などの通院の場合は、介護タクシーを利用するため治療費と合わせ1万円になる事例もあること。
- ・利用者の満足度が高い一方で、連絡しても待ち時間が長いことや病院の時間に間に合わないなどの意見が多くあったこと。
- ・福祉タクシー利用者が公共交通に求めることは、「家から目的地まで行けること」、「料金が安いこと」が順に多い結果となったこと。
- ・福祉タクシー未利用者に行った調査結果において、利用しない理由として、家族等の送迎など他の交通手段があるが多く、そのほか、タクシーを呼ぶのが煩わしいや待ち時間が長く利用しづらいなどの意見があったこと。

- ・144 ページの「新たな地域公共交通の調査分析」について、効率的なまめバス運行の見直しをするためには、代替交通として新たな地域公共交通の導入が必須となるため、デマンド交通と自家用有償運行の導入事例を収集した内容となっていること。
- ・デマンド交通を導入している3市の運行概要について、牛久市はコミュニティバスとデマンド交通を併用した市内全域の運行であり、市原市は3地区の地域から声が上がリ、各町内会が運営主体となった地域限定の運行となっており、富里市はコミュニティバスを廃止し、定時定路線の旧デマンド交通を拡充し、乗降ポイント方式とドア・ツー・ドア方式を併用した市内全域の新デマンド交通を令和4年10月から運行していること。
- ・自家用車を活用した自家用有償運送を行っている2市について、木更津市は地域が運行主体となり、運行区域、利用対象者、目的地が限定された運行であり、いすみ市は一般社団法人と地域住民の協力により、旧夷隅町エリアのみの運行としていること。
- ・資料1について、デマンド交通の導入に向けて様々な交通方法を検討するに当たり、代替交通の担い手の状況として市内のタクシー事業者が2社のみであることを踏まえ、全国的にデマンドタクシーなどの乗合事業を展開している第一交通株式会社に、野田市への新規参入も含め、デマンド交通導入の考え方を教授いただいたこと。
- ・第一交通は新規参入の実績がないため、野田市への参入は困難であり、デマンド事業は、既存のタクシー事業者で実施することが原則であると考えていること。
- ・デマンド交通の導入について、運行区域は端から端まで15分程度で半径5キロメートル以内で設定することが効率的であり、既存のタクシー事業者とのトラブルを避けるため、競合しないように運行エリアを分ける必要があるとともに、自治体は支援を行い、事業者は自治体と協働により地域の足を守るという目的で市に協力する姿勢が必要であること。
- ・野田市にデマンド交通を導入するためには課題が多く、また、報告書にある先進市の事例について、運行方法を定めるための参考として調査を行ったが、野田市と地理的条件や人口などで相違が多くあることから一概に報告書からは判断できず、今後更に調査を進め、第一交通の情報も参考にしながら、デマンド交通の導入について検討すること。

#### <質疑>

小俣委員 31 ページの自由意見に、「まめバス回数乗車券 100 円分」の進呈となっているが、100 円でよろしいか。

事務局 1,000 円に訂正する。

長田委員 介護保険制度に要支援・要介護の認定を受けた方、65歳以上のねたきりの方、70歳以上の一人世帯又は夫婦世帯かつ市町村民税が課せられていない方のいずれかの要件を満たせば、要介護者認定を受けていなくても、福祉タクシーが利用できるということでしょうか。

高齢者支援課長 そのとおりである。

川島委員 143ページの「②利用実態」の3番目に、福祉タクシーの利用者に小張病院の利用が多いとあるが、この利用者は、病院の送迎バスが巡回していない地域に住んでいる方ということか。

企画財政部長 このアンケートについては、福祉タクシー利用者を対象としており、利用者の住居が病院の送迎バスのルート上にあるかどうかまでは捉えていない。

副市長 現在、我孫子市が病院の送迎バスを活用した事業を行っておりますが、小張総合病院などの病院送迎バスは市内を幅広く運行しており、今後野田市においても市内の病院バスの活用をお願いしたいと考えている。

大塚委員 福祉タクシーについて、市外にある病院にも利用できるのか。

高齢者支援課長 福祉タクシー助成券について、利用できるタクシー事業者というのは、あらかじめ決まっており、対象となる事業者を利用するのであれば、市外にも利用できる。

小出委員 資料1で福祉タクシーを民間事業者が行う場合、福祉タクシーは赤字になるため自治体の支援が必要となるとあるが、根拠となるデータはあるのか。

企画財政部長 資料1については、デマンド交通についての説明が記載されており、福祉タクシーとは異なる。福祉タクシーは基本的に一般タクシー又はリフト付きの介護タクシーが該当になり、野田市ではその車両の利用時に料金の一部が助成される。運行については、通常のタクシー業務と同様で福祉タクシーが理由で赤字になるようなことはない。野田市ではデマンド交通をまめバスを含めた公共交通の補完として活用したいという考えを以前から持っているが、法律上、一般タクシーとデマンド交通では車両を別々に用意する必要があり、デマンド交



通の予約において、一般タクシーの呼出しでは対応できないなどの取決めがあるため、採算性が難しくなる。

会長 デマンド交通は、連絡したら自宅まで来てくれるのか。

企画調整課長 デマンド交通には、ドアツードア型など様々な運行方法が存在する。デマンド交通を導入した場合、例えば、デマンド交通が一般タクシーと同様にドアツードア型で、自宅から目的地まで行ける場合、一般タクシーの経営に影響が出てしまうため差別化する必要がある。事例として、ごみステーションなど、自宅から少し足を運べる場所に乗車場所を設定する、目的地を駅や病院などに限定する、乗り合いにするなどが挙げられる。富里市のデマンド交通は、事前予約制で、運行本数は1日25便とされ、予約が重複した場合については、乗り合いとなる。また、料金を一般タクシーよりも安く、コミュニティバスや路線バスより高くするなどして既存のタクシーとの差別化を行っている。

寺部会長 147 ページに富里市のデマンド交通に関する説明が記載されている。一般タクシーに比べ料金は300円～600円と安いのが、乗降場所や予約時間に制限があるなど、利便性は劣っている。

企画調整課長 ドアツードア型はデマンド交通の運行形態の一例であり、様々な運行形態が存在する。年齢制限を設けて差別化する事例もある。

寺部会長 デマンド交通を運行する事業者は一般タクシーと同様の事業者だが、車両をデマンド交通用、一般タクシー用と別々に用意する、また、運転士もデマンド交通用に待機させる必要があるため事業者にとってかなりの負担となる。

長田委員 茨城県の境町でデマンド交通を実施し、特定のルートで自動運転で運行していると聞いているが、運行エリアや料金はどうなっているのか。

大塚委員 境町のデマンド交通は、運賃は無料で自動運転バスの運行を行っている。運行ルートは2ルートで、一つは「道の駅さかい」から「高速バスターミナル」まで、もう一つは、「道の駅さかい」から「猿島コミュニティセンター」までを運行している。

長田委員 運賃が無料ということだが、境町が全て費用負担しているのか。

大塚委員 境町だけでなく、民間事業者との共同研究と聞いている。

企画財政部長 実証実験ということで、国から補助を受けている。また、ソフトバンクから通信面での協力を受けている。

寺部会長 時刻表はあるのか。

大塚委員 時刻表はある。

川島委員 デマンド交通の担い手は一般的にはタクシー事業者になると思うが、現在、市内タクシー事業者は2者で間違いないか。

企画調整課長 丸川タクシーと京成タクシーあたりの2者で、定期的にデマンド交通導入に向けた打合せを行っている。

副市長 今までは市内タクシー事業者が4者あったが、現在は2者となり、1者でデマンド交通を行うことは難しいため、2者が協働で行い、市が補助する形を想定しているものの、現在の市内タクシー事業者2者によるデマンド交通の実施は厳しいと言わざるを得ない。

川島委員 介護タクシーの運行事業者は市内に何者あるのか。

障がい者支援課長 11者ある。なお、福祉タクシーは一般タクシーとストレッチャーなどが搭載されている介護タクシーがあり、乗り合いは行わない。

小野田委員 149ページに記載されている自家用有償旅客運送とは何か。

事務局 デマンド交通は、国土交通省から乗合免許取得の許可を得た事業者が行う事業である。一方、自家用有償運送は、市町村、NPO等が国土交通省の登録を受けて自家用車（白ナンバーの車両）を用いて有償で行う事業である。木更津市の事例では、地域住民が協議会を作り、地域

が運行主体となって事業を行っている。

小野田委員 自家用有償旅客運送は国からの許認可が必要なのか。

事務局 運賃を取る場合には、国からの許認可が必要になる。運賃をとらない場合は、例外的に国からの許認可が不要となる。

小野田委員 私が住む関宿地域では、タクシー事業者が廃業し、今後高齢化が進むことでコミュニティバスも利用しにくくなる可能性があるため、このような移送形態も有効かと思う。

長田委員 運賃ではなく、人件費や燃料費を収受する場合も国からの許認可が必要になるのか。

事務局 運転士の人件費を収受する場合は国からの許認可が必要となるが、燃料費等、運行にかかる必要最低限の経費しか収受しない場合は、許認可が不要となる場合がある。

<意見>

大塚委員 滋賀県で交通税の新設を検討している。アンケート調査結果によると、県民の6～7割が理解しているとのことだが、野田市でも運賃以外の徴収に関するアンケート調査を行えないか。

副市長 アンケートは実施できるが、市の規模で法定外目的税の導入は難しいと考える。

寺部会長 報告書の143ページ「福祉タクシーの利用実態調査」に、利用目的の9割が通院で、2割が買物となっている。調査の対象エリアが病院の送迎バスの運行エリアと重なっているのか、あるいは外れているのかは分かるようにしていただきたい。また、帰りに福祉タクシーを利用する方が多いが、帰りに利用するということは荷物を持った状態が想定されるため、荷物の有無が福祉タクシーの利用の有無に影響を与えるかが分かると良い。そうすれば、福祉タクシーの拡充の手掛かり、例えば、デマンド型に移行する際の手掛かりになるので、事務局に分析をお願いしたい。

大塚委員 交通に関する用語に対して、委員の理解に差があるので、今後会議資料に交通に関す



る用語の説明を示してもらいたい。

川島委員 報告書の19ページに、行きたい場所までのまめバスの運行情報を知らない方が5割を占めているため、ルート図・時刻表の改善が必要である。

小俣委員 まめバスのルートが分からない、時刻表が見にくいという意見が多いので、改善が必要である。

有賀委員 報告書の143ページに、福祉タクシーを利用しない理由に呼んでもタクシーが来ない、電話でタクシーを呼び出すのが煩わしいとあるが、タクシーを呼んでもこないのは、車両はあるが、高齢化により運転士が不足しているため運行できないことが理由であり、福祉タクシーの運行が改善されるように市が事業者とともに考えてほしい。

副市長 福祉タクシーとは、野田市の助成制度として福祉タクシーという名称を使用している。現在、一般タクシー事業者の運転士不足が深刻であり、デマンド交通導入において課題となっている。福祉タクシーについては、まめバスが、市内全域を運行することは不可能であるため、代替交通として、デマンド交通、病院の送迎バス、デイサービス等の送迎車両等の活用を検討する必要がある。ただし、運行地域が限定されるため、市内全域を補完するには福祉タクシーの対象者を拡大させる必要があると考えているが、運転士不足のためタクシーを呼んでも来ないという現状を踏まえると、タクシー事業者と十分な協議をしていかなければならない。

デマンド交通については、市の支援が必要であり、まめバスにおいても採算性が取れる事業としてではなく、市が負担するという考えにより事業を開始しており、今後市の負担の許容範囲について審議会で審議したいと考えている。

採算性を重視しまめバスの運行地域を縮小した場合、まめバスの代替交通を明確にする必要があるが、代替交通として福祉タクシーの対象者を拡大するだけでは、費用がかかり、また福祉タクシーに登録しているタクシー事業者が対応できなくなることも考えられるため、委員にご意見を頂きたいと考えている。

長田委員 まめバスについて、自宅から停留所が遠い等の意見がある中で、停留所から離れた場所にバスを停車させることは可能か。

企画調整課長 原則、停留所以外での乗降はできないが、春日部市ではコミュニティバスにフリー乗車区間を設定している事例がある。しかし、見通しが良い道路などの条件や警察協議が必要であるため、地理的条件も含め野田市での実施は難しいと考えている。

会長 事務局にはまめバスについて、ルート図、時刻表を分かりやすくしていただき、併せて利用者の増加につながるような施策を考えていただきたい。また、福祉タクシーについて、基礎調査の結果を確認し、福祉タクシーの利用の状況が分かるようにしていただきたい。

#### 4 議題 (2) 基礎調査からみたまめバス運行の課題の整理について

寺部会長 「基礎調査からみたまめバス運行の課題の整理について」事務局に説明をお願いする。

##### <事務局説明>

- ・報告書の153ページにコンサルタント事業者が利用実態からまとめた「まめバスの効果的な運行ルート等の設定のための課題」について、今までのまめバス見直しの経過を含めて、野田市が抱える課題について説明すること。
- ・野田市としては、特に、超高齢化が進む中で、交通不便地域対策の面から、どのようにすればコミュニティバスの本来の目的を達成することができるかが一番の課題と考えていること。
- ・野田市の課題としては、他の交通不便地域等の代替交通の具体的な検討が進んでおらず、まめバスを含めた両交通の手法が整わなければ、市全体の地域公共交通の再編ができないこと。
- ・代替交通の整理が進まない部分として、デマンド交通を担うとされている市内のタクシー事業者が、2者に減少し、他の事業者の参入も困難であること。
- ・市内タクシー事業者を呼んでも来るまでに時間がかかる、また、利用者が利用したいときに利用できない状況の中で、デマンド交通を市に導入できるのか課題であること。
- ・病院やデイサービスなどの送迎バスの活用も考えているが、他市の事例から、運行に当たっては課題も多いことから、どのような形態であれば協力してもらえるか検討中であること。
- ・バス事業者においても運転士不足が課題となっており、事業者から現状の運行距離や運行時間を超えてコミュニティバス事業を行うことが難しいという意見がある中で、運行の見直しについてバス事業者との協議が必要であること。
- ・平成31年4月に、運行に係る事業費の上限額を6,800万円から1億円に引き上げ、ルートを分割するなど、「それぞれの生活圏域に合った、より生活に密着した便利なまめバス」をコンセプトに新たに運行を開始したが、当初から想定した利用者数に至らず、その後も新型コロナウ

イルス感染症の影響により、利用実績が伸びていない状況にあること。

- ・更なる利用向上を目指して運行ルートを増やし経費をかけても利用者数が伸びなかったことを踏まえ、限られた予算の中で、サービス維持のためにどのような方々をターゲットに重点をおくかなど、適正な運行方法や運賃体系を検討することが必要であると考えていること。
- ・野田市の現状を踏まえると、利便性による増便や採算性などに特化している報告書の課題のとおりとすることが難しいため、様々な角度から検討していくことが必要と考えていること。

寺部会長 報告書の153ページにある課題整理①から⑦のうち、まめバスに関する①から⑤について委員から意見を頂きたい。福祉タクシーに関する⑥から⑦については次回の審議会で委員から意見を頂きたい。報告書に記載されているように、人口の少ない地区の運行ルートを短縮し、人口密集地に増便するという選択と集中に焦点を当てた見直しを行うと、今までまめバスが運行していたエリアからまめバスがなくなるため、単純に選択と集中を行えば良いわけではなく、まめバスの運行しなくなったエリアに、デマンド交通等代替交通を導入する必要があると考えている。また、現状のままでは、まめバス利用者が増えないことも踏まえて、まめバスの今後の運行方法について検討する必要があると考えているため、委員に意見を伺いたい。

#### <意見>

小俣委員 まめバスの1ルート当たりの距離が長すぎるため、利用者が分かりやすいように幾つかの地域に分割する必要があると思う。そうすることで、ルートが分かりやすくなり、まめバスを利用しやすくなる。また、運行ルートから外れた地域にデマンド交通を導入する必要があると考える。

長田委員 利用者からまめバスのルートが分からないという意見があるため、まめバスに関する周知方法やルート改正を検討する必要がある。まめバスの待ち時間がかかりすぎるという意見が多いので、目的地までの乗り継ぎも含め、改善が必要である。

小出委員 利便性以外のまめバスの乗車理由を創出することが必要と考える。まめバスに愛着を持ってもらうことが重要である。

大塚委員 利用者への周知方法をもっと工夫すべきだと思う。単なる資料の配布ではなく、例えば、産業祭にまめバスを参加させる、まめバスの清掃に子供を参加させるなどが挙げられる。

川島委員 肝となるまめバスの運行ルートがどうあるべきかを議論しないと、まめバスが外れた地域が見えないため、段階的にまず、まめバスについて検討し、まめバスが運行しない地域に合った代替交通の導入を考える必要があると考える。また、財政支出をできるだけ少なくするという考えは常に持つておくべきであり、財政面から考えると福祉タクシーの利用促進よりも乗り合いによる交通手段が重要になってくると思う。

小俣委員 以前周年記念で作った記念品のようなまめバスグッズを作るのも良いと思う。

小出委員 ルートの見直しが最重要ではあるが、グッズキャンペーンの実施も良いと思う。

大塚委員 SNSの活用もまめバスの利用促進においては有効な手段だと思う。

有賀委員 まめバス関連グッズの作成も良いと思う。私は関宿地域に住んでいるが、周りでまめバスを利用する人がいない。今後、例えば、私がまめバスを活用した企画を地元で提案し、審議会で結果を報告できればと思っている。

寺部会長 委員から出た意見をまとめると現行ルートの分割又は短縮、待ち時間を含めた時刻の改正、まめバスと代替交通の段階的な検討の進め方、ルート図・時刻表の改善、まめバス関連グッズの作成、SNSの活用、観光での推奨ルートの提案が挙げられる。

企画財政部長 今回の各委員の意見を基にしたルート案を今後の審議会の中で示したい。現在、まめバスの運行に関する支出は決算額で約1億2000万円となっているため、その費用を基準に、各委員の意見も踏まえて具体的な運行本数やルートを今後の審議会で示したい。

#### 4 議題 (3) まめバスの利用促進策について (報告)

寺部会長 「まめバスの利用促進策について」事務局から報告をお願いする。

##### <事務局報告>

- ・高齢者に限らない幅広い年代に周知を行うため、前回の会議以降に実施したまめバスの利用促進策について報告すること。
- ・包括連携協定を結んでいる生命保険会社に、顧客へのまめバスの案内配布を依頼し、移動手段の選択肢として、まめバスがあることの周知を行っていること。

- ・保健センターに検診に来ている子育て世代と障がい者施設を対象にまめバスの利用意識調査を行っていること。
- ・意識調査において、「30分に1本の運行で増便してほしい」、「自宅から近いところにバス停を置いてほしい」等の意見が出ていること。
- ・現在、市内中学校全校の1年生1クラスを対象に、利用意識調査を実施しており、今後まめバスの案内配布も予定していること。
- ・その他、女性、高校生を対象としたまめバスの利用意識調査及びまめバスの案内配布、小学校における出前授業の実施を予定し、現在関係者と調整を進めていること。

## 5 その他

事務局 次回の審議会は、令和5年3月を予定している。

## 6 閉会

寺部会長 令和4年度第2回野田市コミュニティバス等対策審議会を閉会する。