

会 議 録

会 議 名	令和4年度第1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 副会長の選出について（公開） 2 まめバス運行見直しに係る基礎調査の実施状況について（公開） 3 まめバス新運行計画作成支援業務の委託の実施について（公開） 4 まめバスの利用促進策について（報告）（公開）
日 時	令和4年7月27日（水） 午後1時30分から午後3時まで
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 委 員 小野田 達男、小俣 文宣、長田 宣義、有賀 ヒメ子、 石塚 千絵、染谷 則夫、大塚 雅広
欠席委員氏名	川島 信良、澤田 岳典
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)、 池田 文彦(企画調整課長補佐)、中山 晶博(企画調整課企画調整係長)、 花立 厳(企画調整課企画調整係主査)、 内海 孝幸(市政推進室主幹)、渡會 真奈美(PR推進室主幹)、 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	2名
議 事	令和4年度第1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。
1 開会 企画財政部長 開会を宣言する。 2 会長挨拶 ＜挨拶＞ 企画財政部長 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、公開とすることを報告する。	

企画財政部長 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ティング担当者）が出席していることを報告する。

企画財政部長 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 委員の委嘱

寺部会長 委員の委嘱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2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2名おり、傍聴を許可していることを報告する。

4 議題（1）副会長の選出について

寺部会長 副会長の小林委員が辞任したため、現在、副会長が不在となっている。副会長選出については、審議会条例第5条第1項により、委員の互選によることとなっているが、その方法について諮る。

染谷委員 指名推薦はいかかか。

寺部会長 指名推薦との意見があったが、異議はないか。

全委員 異議なし。

寺部会長 異議なしのため、指名推薦により選出する。推薦をお願いする。

染谷委員 本日欠席しているが、前副会長と同様に、市民の福祉ニーズに応じた事業を広く取り組んでいる、社会福祉協議会の川島委員をお願いしてはいかかか。

寺部会長 副会長に川島委員を推薦する発言があったが、他にあるか。

全委員 なし。

寺部会長 副会長を川島委員に決定することに異議はないか。

各委員 異議なし。

寺部会長 川島委員は、本日欠席のため、事務局から川島委員への副会長選出についての報告をお願いします。

4 議題 (2) まめバス運行見直しに係る基礎調査の実施状況について

寺部会長 「まめバス運行見直しに係る基礎調査の実施状況について」事務局に説明をお願いします。

<事務局説明>

- ・ まめバスの見直しに向けて実施した基礎調査については、まめバス及び福祉タクシーの調査が終了し、基礎調査から見えたまめバス及び福祉タクシーの課題を整理するが、資料1の4ページのまめバスの利用状況については、1年間の利用者数が、令和元年度の見直し以降、コロナ禍の令和2年度は約2割減少したが、令和3年度は回復傾向にあること。
- ・ 令和元年度の土日の利用は、平日に比べ6割程度の利用があったが、令和2年度以降は5割程度の利用となっていること。
- ・ 5ページの1日当たりの利用状況は、北ルート関宿（イオンタウン経由）や北ルート清水等便数の多いルートで利用者が多いが、1便当たりの平均数は南ルートの中根、愛宕駅、循環等が多いこと。
- ・ 6ページのまめバス沿線の人口からみた利用状況は、1便当たりの利用が多いルートでは、ルートが長くても人口の多い地区を中心に運行している一方で、1便当たりの利用が少ないルートでは、人口の少ない地区を経由する傾向にあること。
- ・ 8ページのまめバス及び福祉タクシーに関する基礎調査の概要については、項目ごとに、各種アンケート、自治会グループインタビュー、バスの乗降調査、訪問ヒアリングを行った回収結果を示していること。
- ・ まめバスを利用している方の居住範囲等を把握するために行った、9ページから30ページまで

- のまめバス利用者の乗降調査及びビンゴ式アンケートについては、過去の利用実績や運転手からの情報を基に、多くの利用者が見込める7ルートを選定し、調査を行っていること。
- ・ 11 ページの自動車免許の保有状況の調査から、利用者の約5割以上が車を使えないということが分かり、12 ページの利用頻度については、1 週間に1 回から2 回が最も多く、13 ページのまめバス以外の交通手段については、徒歩が最も多い結果となっていること。
 - ・ 14 ページのバス停の利用圏域については、利用者が自宅からバス停までどのくらいの距離を移動しているのか把握するため、年齢と乗車バス停までの徒歩時間を参考に徒歩圏域を算出した分布図となること。
 - ・ バス停までの利用圏域は、一般的に300m と言われている徒歩圏に比べ、まめバスの利用者は一般者が平均681m、高齢者が平均440mと長い状況となっていること。
 - ・ 15 ページの利用目的については、買物が最も多く、通勤・通学にも利用されており、ほかの交通への乗り継ぎについては、駅への乗り継ぎが約5割、ほかのまめバスや路線バスへの乗り継ぎが約1割となっていること。
 - ・ 16 ページの利用促進に必要なことについては、「料金が安い」、「バス停まで近い」が約4割から6割を占めており、運賃改定については、運賃が100 円のためまめバスを利用している傾向にあるが、運賃を上げることに 대해서는7割以上の利用者が理解を示していると思われる一方で、約2割は増額したら利用しないとの回答であること。
 - ・ 17 ページからから 30 ページまでの7ルートの乗降調査の結果については、目的地は川間駅、愛宕駅、野田市駅、梅郷駅、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ものの、出発地は多くのバス停から分散して利用されていること。
 - ・ 32 ページのまめバスを利用しない理由等の調査項目については、まめバスの運行本数が多い等、運行サービスがある程度整っているのに、利用しない理由、利用に向けた改善等を把握するために行った調査であること。
 - ・ 沿道市民アンケートは、QRコード付きの案内文等をポスティングし、自治会グループインタビューは、まめバスの運行本数が多いルートのバス停付近の自治会に協力をいただき行ったこと。
 - ・ コロナ禍で高齢者イベントが中止になる中、のだまめ学校及びシルバーリハビリ体操の参加者、各地区の民生委員の協力により、アンケート調査を行ったこと。
 - ・ 33 ページの運行情報の認知度及び利用状況については、バス停の位置やダイヤ等の運行情報を知っている人が4割程度であり、まめバスを利用している人は1割程度となっていること。
 - ・ まめバスを利用するためには、「現在使っている交通手段が利用できなくなったら」が多く、

次いで、「増便」や「利用したい時間に利用できること」の回答が多いこと。

- ・ 34 ページのまめバスで利用したい場所及び時間については、利用したい場所が駅や市役所であり、8時、9時台の朝の利用が多いこと。
- ・ 35 ページの自由意見については、「ルートが複雑で、目的地までに時間がかかる」、「料金を上げてでも便数を増やしてほしい」、「オンデマンド交通等の新たな交通手段の導入についても検討すべき」等の意見があったこと。
- ・ 36 ページの自治会グループインタビューについては、ふだんはマイカーを利用するためまめバスの必要性を感じていない人がいる一方で、増便や主要道路ではなくある程度細かい道路の運行、バス停にベンチや上屋の設置を求める声などがあったこと。
- ・ 基礎調査からみたまめバスの課題の整理については、38 ページから 39 ページの上段までは基礎調査で得た利用状況や市民の生の声をまとめた内容となっており、39 ページ下段は、基礎調査からみた効果的な運行ルート等の再編に向けた課題を挙げていること。
- ・ 1 点目は、現行のルートが多くバス停から分散した利用をある程度束ねており、乗合交通として機能しているため、これをより効率的に利用を束ねて運行できるルートの設定を検討すること。
- ・ 2 点目は、便数が多いと利用は増える一方で、必ずしも 1 便当たりの利用が多いわけではなく、運行効率が低いことから、利用ニーズにあった増便への対応を検討すること。
- ・ 3 点目は、人口の少ない地区の運行は他のルートに比べ利用者数が少なく、利用頻度も 1 週間に 1 ～ 2 回程度であることを踏まえ、まめバスの役割を再確認の上、地域特性に応じたまめバス以外の新たな運行形態を検討すること。
- ・ 4 点目は、運賃が 100 円のため、まめバスを利用している人が多い一方で、利用者は運賃を上げることに一定の理解を示しているため、まめバス以外の運行形態の検討に合わせて、運行サービスに見合った運賃形態を検討すること。
- ・ 5 点目は、ルートや時刻表が分かりにくい、バス停で長時間待つのが大変等の理由から、まめバスのバス停やダイヤ等の運行情報の提供、バス停のベンチや上屋の整備等の待合環境等の向上を検討すること。
- ・ 42 ページの福祉タクシーの調査については、利用者の利用目的や移動の傾向、公共交通に求めること等を把握するための調査であること。
- ・ アンケートの対象者は福祉タクシー助成券の全ての利用登録者であり、訪問ヒアリングの対象者は自宅への訪問に承諾いただいた利用登録者であること。
- ・ まめバスの内容と併せて福祉タクシーについても、自治会グループインタビューを行ったこ

と。

- ・ 43 ページの福祉タクシーの利用者の分布では、福祉タクシーの利用者はおおむね、まめバス又は路線バスの周辺に位置していること。
- ・ 44 ページの利用状況については、約3割の利用者は片道でまめバスを利用し、月2回から週1回の利用が多く、主に病院へ行くために利用していること。
- ・ 45 ページの利用理由については、「家から目的地まで行けるため」が最も多く、46、47 ページのサービスの満足度については、サービス内容に特に問題を感じていない意見が多いものの、「タクシーを呼んでも来るまでに時間がかかる」という意見があること。
- ・ 福祉タクシーの未利用者へのアンケートについては、50 ページの福祉タクシーを利用しない理由として、「徒歩や他の交通手段（家族等の送迎）等で移動することが多いため」が多く、利用したことがあっても、タクシーを呼んでも来ない等、「タクシーの呼出しが煩わしいため今は利用していない」という意見も多いこと。
- ・ 52 ページの福祉タクシーの利用者を対象にした訪問ヒアリングについては、タクシーを呼んでも来ないことやリフト付き介護タクシーの料金が高いことにより、利用に困っている状況を踏まえ、まめバスの増便や主要施設を巡回するルートにしてほしいという意見があったこと。
- ・ 53、54 ページの自治会グループインタビューでは、福祉タクシーの利用方法を知らない人が多く、免許返納後に利用できるようにする等、福祉タクシーの拡充を求める意見があったこと。
- ・ 基礎調査からみた福祉タクシーの課題の整理については、56 ページの上段及び中段では、基礎調査により得た利用状況や市民の生の声等をまとめた内容となっており、56 ページ下段は、基礎調査からみえてきた福祉タクシーの課題を挙げていること。
- ・ 1点目は、福祉タクシーとまめバスを併用している状況と福祉タクシーの支払状況を踏まえ、福祉タクシーをまめバスの補完として利用していることや、料金が高額なリフト付き介護タクシーの利用等、利用ニーズに応じた行政負担について検討することが必要であること。
- ・ 2点目は、免許返納後の生活の足としてサービスの拡充のニーズはあるものの、呼び出しても来ない等の状況から、担い手の不足解消を検討することが必要であること。
- ・ 3点目は、病院へ行くための利用が多い状況の中、通院の時間帯は利用が集中してしまうのか待ち時間が長くなってしまうため、朝一で病院に行く場合など、安心して利用できる予約方法などの検討が必要であること。
- ・ 説明した「基礎調査からみえてきたまめバスの課題及び福祉タクシーの課題」とは別に、審議会として考える課題について、委員に意見を伺う。

<質疑>

長田委員 6 ページのまめバス沿線人口に平成 27 年の国勢調査のデータを用いているが、令和 2 年の国勢調査の人口データとあまり変わらないのか。

事務局 人口データについては、あまり変わらない。

長田委員 8 ページの (1) まめバスを利用しない理由等のヒアリングの QR コードを使用した①沿道市民アンケートの回収率が 7. 2%しかないが、ポスティングの際、QR コードを使用できるかという確認は行ったのか。

事務局 直接確認はしていない。

寺部会長 アンケートに関するに問い合わせはあったのか。

事務局 1 件電話での問い合わせがあり、聞き取りを行った。その他 1 件、企画調整課の窓口へ直接回答をもってきた方がいた。

大塚委員 14 ページのバス停の利用圏域について、一般的な利用圏域に比べて広いという結果になっている。例えば、一般者の中で自宅から近いバス停は運行本数が少ないので、運行本数の多い少し離れたバス停を利用する場合も考えられるが、最寄りのバス停ではなく遠いバス停から利用しているかどうかはこの調査から分かるのか。

国際開発コンサルタンツ 10 ページに実際に使用したアンケート調査票を載せているが、利用圏域は①乗車場所②自宅からバス停までの徒歩時間から算出しているため、最寄りのバス停ではなく遠いバス停を使っているかまでは把握できていない。

寺部会長 14 ページの分布図はどのように算出したのか。

国際開発コンサルタンツ 10 ページの調査票を見ていただくと、まめバス利用者の乗車したバス停や年代、バス停までの徒歩時間が分かる。徒歩時間に一般者又は高齢者の歩行速度を乗じて個々の徒歩距離を算出する。バス停ごとに利用者の徒歩距離の合計を算出し、利用者数で除し

て平均値を算出し円を描いている。

寺部会長 30代の方が5分かかった場合、一般の歩行速度4.3 Km/hに5分を乗じて、個人の徒歩距離を算出する。それをバス停ごとに高齢者、一般者それぞれを合計し利用者数で除して平均値を出すと言うことで良いか。

国際開発コンサルタンツ そのとおり。

寺部会長 バス停は近くにあるものと考えていたので、利用者がバス停まで長い距離を歩いているという結果は意外である。

大塚委員 19ページまめバス乗降調査結果【北ルート関宿（イオンタウン経由）】の中で、鴻ノ巣バス停の利用者が多いが、周辺に事業所や住宅地があるのか。

有賀委員 50人規模の会社や大きめの倉庫はあるが、鴻ノ巣バス停の周辺は基本的に住宅地である。

寺部会長 鴻ノ巣バス停から乗車している8人の方は1便と2便の朝方の利用がほとんどのため、自宅のある鴻ノ巣から川間駅やイオンタウンに行っていると思われる。

大塚委員 25ページのまめバス乗降調査結果【南ルート中根】の中で、西亀山バス停の利用者が少ないという結果になっている。以前のコミュニティバス検討専門委員会議の委員から「西亀山までルートを延伸してほしい」という意見があり西亀山バス停が新設された経緯があるが、利用者が4人という調査結果に対して、市はどう考えているのか。

事務局 住宅の張り付きはあるが、周辺住民が日常的にまめバスを利用するという印象はなかったため、利用が多いバス停とは考えていない。

寺部会長 33ページの沿道市民・高齢者アンケート等の中で、「まめバスの運行情報（停留所の位置や運行ダイヤ）を知らない、利用していない」という方が、半数以上いる。高齢者アンケートの回答者はアンケートを行ったイベント会場にどの交通手段を利用してきているのか。

また、将来的にまめバスを利用する可能性がある人たちなのか。

事務局 車が徒歩又は自転車である。車については、本人が運転しているかまでは把握していない。インタビューした際の印象としては、自身が運転してきたと思われる。

寺部会長 33 ページの沿道市民アンケート・高齢者アンケート等③利用促進に向けた改善方策において「現在使っている交通手段が利用できなくなったら」という回答が多い結果を見ると、将来まめバスを利用する可能性がある方が多くいると思われる。

<意見>

大塚委員 まめバス単独のルート図・時刻表ではなく、鉄道や路線バス等の公共交通の情報が一体的になったルート図・時刻表を作してほしい。野田市の移動はこの一冊で分かるルート図・時刻表を皆求めていると思われる。

長田委員 各地域の人が集まる施設、例えば病院や公共施設等を通るルートを作るべきであり、そのための情報収集を行ってほしい。また、現状のルートを変更してでも、まめバスを効率的に運行してもらいたい。

寺部会長 駅や病院は市民にとって大事な施設なので、まめバスの運行ルートを再編する際に、経由するかどうかを重点的に考えた方が良い。

大塚委員 北ルート清水の七光台中央バス停、北ルート堤台のいちよう通りバス停、南ルートの大和田バス停、みずき周辺のバス停は東武アーバンパークラインの中でも乗降客数が多い川間駅や梅郷駅から歩くには少し遠い位置にあるので、川間駅と梅郷駅を起終点とした周辺の住宅街を循環するバス（朝、晩）があった方が良い。特に川間駅北口を出発する路線バスの通勤通学の時間帯の便はスクールバス、企業の送迎バス等が運行しているにも関わらず、非常に混んでいる。

長田委員 運賃改定も検討課題になっているが、運賃収入の算出方法は令和3年度のまめバス利用者が244,700人であり、運賃が100円なので令和3年度の運賃収入は利用者に100円を乗じた2,447万円ということによろしいか。また、運賃収入が2倍になれば赤字が2,447万円分減

るという認識でよろしいか。

企画財政部長 令和3年度の利用者数は244,700人であり、運賃等収入については広告収入を含め1,957万6,185円である。障がい者や小学生は半額となるので、運賃等収入は単純に乗車人数に100円を乗じた数字とはならない。

寺部会長 まめバスの川間駅南口バス停は重要なバス停なので、シェルターをもう少し大きくした方が良い。

大塚委員 資料の14ページのバス停の利用圏域について、まめバス利用者の利用圏域が400mから800mとなっている。吉川市の取り組みで、市内を運行する(株)グローバル交通の中島一丁目入口バス停、関新田2丁目バス停には民地等を活用した自転車置き場が隣接している。野田市も吉川市のようにサイクルアンドバスライドの考えを導入してみたいのか。

<質疑>

寺部会長 53ページの自治会グループインタビューアンケートについて、福祉タクシーを知らないという回答が多いが、福祉タクシーを知らない理由は、本人が対象者ではないからか。

副市長 自治会でのインタビューであるため、本人が対象者かどうかを要件にしていないので詳細は分からないが、当日会場に来た人と考えると一人暮らしや自力で行動できない等の要件からみれば、要件に当てはまらない人が知らないという割合が多いと考える。

寺部会長 福祉タクシー助成券は、要望に応じて送付されるのか、それとも年1回決められた時期に送付されるのか。

高齢者支援課長 高齢者に関して言えば、要介護認定を受けている、あるいは70歳以上の一人世帯、夫婦世帯で、市民村民税が課せられていない方等の交付要件があり、初めて助成券の交付を受ける場合には、市に申請が必要である。

寺部会長 サービスの内容は、ケアマネージャーが教えてくれるのか。

小俣委員 民生委員が教えてくれる。

寺部会長 「タクシー会社に電話しても来てくれない」という意見があったが、予約の電話番号は一般のタクシーと福祉タクシーは分けているのか。

高齢者支援課課長 一般のタクシーと同じ電話番号となる。

有賀委員 現在、野田市内のタクシー事業者は何社あるのか。

事務局 現在、野田市内に2社ある。

有賀委員 タクシーを利用したい方はいるが、ドライバーが不足しているので、車両を回せないという話を聞く。タクシー会社に電話しても来てくれないのは、そういう事情があるからである。

寺部会長 ドライバーが不足しているのは、コロナウイルス感染症の拡大が原因か。

有賀委員 一概にそうとも言えない。高齢化によりドライバーの確保が難しいことも原因の一つと思われる。

大塚委員 タクシーの稼働率と登録台数は把握しているのか。

企画財政部長 タクシーの稼働率は把握していないが、登録台数は把握している。

<意見>

有賀委員 登録台数の把握だけでなく、稼働率も把握する必要があると思う。稼働率を踏まえて、福祉タクシーに関して検討していく必要がある。

大塚委員 バス事業者も、タクシー事業者も、1年以内に退職する方が多いなど労働環境が厳しいという話を聞く。市がバス事業者やタクシー事業者に対し運行に対する公的補助以外に、現在、滋賀県で議論されている交通税のような公共交通に対する新たな支援が必要だと思う。こ

の審議会の趣旨から外れるかもしれないが、まめバスの利用者数を増やしたいのであれば、利用者から運賃を徴収するだけでは、特にコロナ禍を乗り切るのは難しいと思う。

小俣委員 市の一般財源の方から支出している、まめバスに対する補助金額は幾らか。

企画財政部長 まめバスの運行に対する財政支出の上限額の目安を1億円とするという基本的な考えがある。支出額は、令和元年度については、約1億2,077万円、令和2年度については、1億2,539万円、令和3年度については、1億2,757万円となっている。乗客数の減少による運賃収入の減少と燃料の高騰が原因で目安の1億円を2,000万円以上超えているのが現状である。

小俣委員 年々まめバスの運行経費が増えているので、市の支出を抑えるためにどこかで運賃改定を行う必要がある。

寺部会長 野田市では一般タクシーが使いにくくなっているため、福祉においてデマンドタクシーの導入も視野に入れて検討する必要がある。

4 議題 (3) まめバス新運行計画作成支援業務の委託の実施について

寺部会長 「まめバス新運行計画作成支援業務の委託の実施について」事務局に説明をお願いする。

<事務局説明>

- ・基礎調査を取りまとめた後に、令和6年度からの新運行計画を作成するため、基礎調査と連動して切れ目なく調査内容を基に新ルートの実施等を実施することから新運行計画作成に係る業務を委託すること。
- ・「運行計画の見直し方針の検討」について、基礎調査から見えたまめバスの課題を踏まえて、まめバスが運行する生活圏域の人口及び高齢化の状況、病院や買物施設等の生活関連施設の分布を整理しながら、福祉タクシーの拡充やデマンド交通の導入等、様々な交通主体との連携を含めて、総合的にまめバスの運行計画の見直し方針及び残された交通不便地域の対応方針を検討すること。
- ・「運行計画の見直しの検討」について、運行計画の見直し方針の検討後は、具体的に、運行ルート、基本ダイヤ、運賃を含む運行経費について検討するとともに、利用者数及び運賃収入

を想定して事業収支を算定すること。

- ・「運行後の進行管理（PDCA）の検討」について、運行計画を見直した後に、利用状況を見ながら、定期的に運行計画の効果を検証し、必要に応じて運行計画を見直す必要があるため、その見直し手順を検討すること。
- ・「デマンド交通等の代替交通の検討」について、まめバス以外の運行が必要な地域における、デマンド交通等の代替交通の導入について検討する必要があるため、先進市の導入事例を参考に、地域の特性に応じた運行形態等を検討するとともに、代替交通の担い手となる運行事業者と十分な調整を行いながら、代替交通の運行に必要な条件等について検討すること。

<質疑>

大塚委員 運行計画の見直しについて、市は、現在のようにまめバスを市内に広く満遍なく運行させるのか、あるいは人口が集中している地域を選択して運行を集中させるのか。

副市長 今まではまめバスを市内全域で運行するという考えのもと運行当初からルートを拡大させてきたが、今回の基礎調査の結果から分かるようにルートを増大すればするほど赤字になってしまう。採算性を考えれば、人口が集中している地域を選択して運行を集中させるということになるが、それではコミュニティバスの役割としてどうなのかということになるため、福祉タクシーの対象者の拡大やデマンド交通の実施も今後考えていかなければならない。まめバスの運行を効率的にしていきたいが、まめバスが運行しない区域には代替交通の導入が必要となるため、今後まめバスと代替交通とを組み合わせた施策が必要であると考えている。

現在、市内のタクシー事業者が2社であるためデマンド交通の運営主体はその2社を考えているが、運転士不足の問題があるため、デマンド交通に対応できるかについては事業者と考えていかなければならない。また、まめバスと代替交通とを組み合わせた施策についての検討と併せて料金設定も検討していく必要がある。

染谷委員 資料の中に、交通不便地域の対応、まめバス以外の運行が必要な地域と書かれているが、対象地域の特定や人口の調査は済んでいるということでしょうか。

副市長 地域の特性や人口の調査は済んでいない。採算が取れる区域は小さくなると考えているので、ほとんどの地域で赤字となってしまうため、黒字の採算で行うことは難しいと考えることから、市が財政的にどこまで支援できるかも含めて今後検討したい。

寺部会長 まめバス新運行計画作成支援業務の委託の実施について、事務局で手続を進めるように。

4 議題 (4) 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>

- ・ ゴールデンウィークの5月5日に、アサヒビール株式会社が、飛行船の係留地イベントを野田市スポーツ公園にて開催し、そのイベントに併せて、まめバスの車両を展示、子供たちへの乗車体験及びまめバスのペーパークラフトの配布を実施したこと。
- ・ 野田自動車教習所の高齢者講習において、講習参加者に対し、講習資料と一緒にまめバスの案内を配布し、マイカー以外の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。
- ・ 包括連携協定を結んでいる生命保険会社の担当者から顧客へのまめバスの案内の配布、小学校における出前授業、子育て世代、女性、障がい者、中高生がそれぞれ集まる場における、まめバスの利用意識調査及びまめバスの案内配布の実施を予定しており、現在関係者と調整を進めていること。

4 その他

事務局 次回の審議会は、令和4年9月を予定している。

5 閉会

寺部会長 令和4年度第1回野田市コミュニティバス等対策審議会を閉会する。