

会 議 録

会 議 名	令和7年度第2回野田市コミュニティバス等対策審議会
議題及び議題ごとの公開又は非公開の別	(1) 次期まめバス見直しに向けた今後の審議方針について (2) まめバスアンケート調査の結果について (報告) (3) まめバスの利用促進策について (報告)
日 時	令和7年12月24日 (水) 午後2時00分から午後4時00分まで
場 所	市役所低層棟4階 委員会室
出席者氏名	<p>【委員】 会 長 寺部 慎太郎 大塚 雅広、並木 徹、須賀田 貞彦、青木 みどり、相浦 秀也、 中山 正昭</p> <p>【事務局】 今村 繁 (副市長)、金田 昌丈(企画財政部長)、 池田 文彦(交通政策室長)、横川 晴昭(交通政策室主任主査)、 中里 優也(交通政策室主事)、 酒井 礼将 (PR推進室長)、川嶋 文和 (商工観光課長)、 大月 加奈子 (障がい者支援課長)、吉田 陽子 (高齢者支援課長)</p>
欠席委員氏名	小林 幸男、本田 正則、澤田 岳典
傍 聴 者	1名
議 事	令和7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</p> <p>交通政策室長 開会を宣言する。</p> <p>交通政策室長 本日の会議は、委員数 10 名のところ7名が出席し、委員の半数以上が出席しているので、野田市コミュニティバス等対策審議会条例第6条第2項により、成立していることを報告する。また、会議録作成のため、本日の会議は録音させていただいたため了承願う。</p>	

交通政策室長 会議の公開について、本日の会議では非公開とするべき議事、内容はないため原則、公開とすることを報告する。また、会議中に傍聴の申込みがあった場合は、随時入室していただくことを了承願う。

交通政策室長 本日は、野田市コミュニティバス等対策審議会条例第7条の規定に基づき、施策に関係する課の職員、次期まめバスの見直しについて調査分析するため、委託事業者の株式会社国際開発コンサルタンツが出席していることを報告する。

2 議事

議題（1） 次期まめバス見直しに向けた今後の審議方針について

寺部会長 「次期まめバス見直しに向けた今後の審議方針について」事務局に説明をお願いする。

<事務局説明>

- ・本日配布した「次期まめバス見直しに向けた今後の審議方針について」の資料について、まめバスについては、依然として深刻な運転士不足が続いていることに加え、昨今の物価高騰による燃料費や人件費の増加により運行経費が年々上昇していることから、まめバスだけで市内全域における市民の足を確保することは困難な状況となっていること。
- ・次期まめバスの見直しに当たっては、現在の運行に見直してから時間の経過が短く、利用者への影響を考慮する必要があることから、基本的にルート及びダイヤの再編は行わないこととし、高齢者等の交通弱者対策という原点に立ち返り、「運賃改定」、「運転免許証返納者支援」、「デマンド交通等の導入」を3本の柱として検討していくこと。
- ・3本の柱の必要性について、各柱の項目で3点ずつの考え方を挙げていること。
- ・運賃改定については、1点目に運行経費の増加だが、まず初めに資料1-1「まめバスの収支状況について」説明すること。
- ・資料1-1の1ページについて、1点目に、まめバスの運行事業補助金額等の推移について、利用者数はコロナウイルスの影響で令和2年度に22万1,721人と大きく減少しているが、その後は徐々に回復し、令和6年度はコロナ前と同水準まで利用者数が回復したこと。
- ・補助金額④については、人件費等の運行経費、燃料や修繕費等の燃料等実費分のいずれも増加傾向にあり、バス事業者に対する補助金額の増加が続いていること。
- ・2点目に、まめバス車両リース料の推移については、各年度のリース料はまめバス全13台で約3,600万円となっており、1台あたりの年額は約277万円となっていること。
- ・3点目に、令和7年度4月から10月までのまめバス運賃等の収入状況については、現金収入は

913万5,439円、まめバス車内及び市役所等での回数券等販売額は679万4,220円、車内の広告収入は21万2,520円であり、合計の運賃等収入は税込み1,614万2,179円となっていること。

- ・資料1-1の2ページについて、4点目に、令和7年度の補助金の実績額及び見込額については、令和7年度の利用者数は30万人に達する見込みであり、運行経費から運賃収入等を除いた補助金額は1億5,000万円となる見込みであること。
- ・本日配布した「次期まめバス見直しに向けた今後の審議方針について」の資料に戻り、改めて、運賃改定の必要性1点目、運行経費の増加について、まめバスは財政支出の上限額を5,000万円に設定して運行を開始したが、平成19年10月からは6,800万円、平成31年4月からは1億円に見直し、令和6年10月からは上限額を設けずに運行していること。
- ・しかしながら、燃料費や人件費の増加により運行経費が年々増加し、令和7年度の運行補助額は1億5,000万円を超える見込みとなっており、現在の運行を維持するためには、運賃を改定し、運行経費の増加に対応する必要があること。
- ・2点目に他の交通機関との公平性の確保について、まめバスは平成16年の運行開始以来、運賃100円を維持してきたが、路線バスやタクシー運賃が値上げしている中、他の交通機関との公平性を確保するためには、運賃を適正に設定する必要があること。
- ・3点目に財政健全化について、厳しい財政状況を踏まえ、持続可能な運営を行う必要があること。
- ・次に、運転免許証返納者支援の必要性については、1点目に高齢者の生活の質の維持について、高齢化が進み運転免許証返納者が増えた結果、交通手段がなくなり、外出や生活の質に支障を来す高齢者が増える可能性があることから、高齢者が社会参加を続け、健康で自立した生活を送るためには、免許返納者に対する支援が必要となること。
- ・2点目に交通弱者への配慮について、免許証を返納した高齢者は、交通手段を持たない「交通弱者」となりやすくなることから、免許証返納者への支援を強化することは、交通弱者を支える社会的な責任として非常に重要となること。
- ・3点目に残る交通空白地域への支援について、運転免許証返納者が増える一方で、路線バスやタクシー、コミュニティバス、デマンド交通等で十分に対応できない場合は、残る交通空白地域への支援が別に必要となること。
- ・最後に、デマンド交通等導入の必要性については、1点目に交通不便地域の解消について、まめバスが運行できない狭い道路の運行が可能となるため、まめバスの運行を補完し、交通不便地域の解消に役立つこと。
- ・2点目に効率的な運行と運行経費削減について、運行本数を需要に合わせて調整できるため、

無駄な運行を減らすことができ、従来の定期運行に比べ運行経費を抑えることができること。

- ・ 3点目に地域経済の活性化について、商業施設や医療機関等へのアクセスを向上させることで、住民が外出しやすくなり、店舗等の利用が促進され、地域経済の活性化につながること。
- ・ 参考として、バス事業者との運行協定、運行経緯の内容を示していること。

【質問・意見】

寺部会長 3本の柱の説明があったが、スケジュールはどのように考えているか。

交通政策室長 まずは「運賃改定」について、どのような考え方で運賃を改定するかを検討し、同時に「デマンド交通等の導入」については、デマンド交通の導入案について、市内タクシー事業者との協議、検討を進めていきたいと考えている。

副市長 「運賃改定」について、これまでまめバスの運行協定は5年間の協定としていたが、年々運行経費が上昇していることもあり、現在の運行計画からは3年間の協定としているため、来年度の秋頃までには運賃改定の具体的な結果を出していただきたいと考えている。「デマンド交通等の導入」については、これまでも市内タクシー事業者の2者と協議を進めているが、タクシー事業者の人手不足もあり、タクシー事業者を運行主体とすることが難しく、余り協議が進んでいないのが現状である。今後については、市としてタクシー事業者にこのような形の運行はどうかと提案し協議していくため、できれば今年度中には運行案をまとめ、本審議会に諮るとともに、タクシー事業者への提案を進めていきたい。「運転免許証返納者支援」については、難しい問題であると考えている。現在、障がい者と一人暮らしの高齢者の方には、福祉タクシーという制度を実施しており、運転免許返納者の方にこの制度を拡大するという考えもあるが、財政負担がかなり大きくなるため、運転免許返納者支援については今のところ具体的な支援策は考えられていない。厳しい財政事情の中で、どのような支援が良いかを考える必要があるため、ゼロから様々な支援策を検討していきたい。

中山委員 今後の審議方針について、次期まめバスの見直しに当たり、現在の運行に見直してから時間の経過が短い場合、ルート及びダイヤの再編は行わないとのことだが、再編するための時間の経過はどれくらいが妥当だと考えているか。

副市長 まめバスについては、関宿町と合併した際に、事務の改善等により生じた行政改革効果

の5,000万円を原資に、5,000万円を財政支出の上限額に設定し運行を開始した。その後、行政改革効果を見直し、上限額を6,800万円としたが、物価高騰により運行経費は年々増加していた。そのため、運行計画を見直す際には、余り利用されていないルートや廃止を行ってきたが、運行経費の増加が続く中で、毎度ルートや廃止を行うわけにはいかないため、昨年の運行計画見直しの際はルート及びダイヤを見直したが、次回の見直しの際には運賃を改定し、財政支出を削減しなければならないということで、運行協定の期間を3年に設定した経緯がある。しかしながら、たとえ運賃を上げたとしても、現在、1億5,000万円の赤字があるが、それが解消するまでの効果はないと考えているため、運賃をどこまで上げるかを考えなくてはならない。また、物価高騰については当分続くことが予想されるため、本審議会において、運賃の決め方や、どのような場合にルート及びダイヤを見直すべきかというルールを決めていただきたいと考えている。

中山委員 運賃を改定しなければならないことは理解できるが、運賃を上げた際に、売上げが上がる一方で、利用者は減少することが予想されるため、今後も利用していただくためには、よりルートやダイヤ等の利便性が求められる可能性があると思い、質問した。

大塚委員 以前に私が本審議회를傍聴した際に、まめバスの収支が取れる目安として、1便当たり6人の利用という話を聞いたことがあるが、現状で市が考えている1便当たり何人乗れば収支が取れるという目安があれば教えていただきたい。

副市長 まめバスについては運行を開始した当初から、黒字になることは考えていなかった。直近の10年ほどは財政支出上限額1億円を目安にしてきたが、上限額1億円での運行は難しい状況であるため、1便当たり何人乗れば収支が取れるかということについては、今後、運賃を改定する際に、運賃を上げたことで利用者が減少しすぎると、収支を圧迫するため、収支を圧迫しない分岐点を分析する中で、1便当たり何人乗れば収支が取れるという計算をすることになると考えている。そのため、現状では収支が取れる目安は設けていない。

相浦委員 まめバスの運賃については、平成16年1月から現在まで約20年間、100円均一運賃が継続されている。距離に関係なく同一料金とする方式は、一般的な路線バスの運賃体系とは異なると考えられる。公共交通機関の運賃の基本原則は受益者負担であり、利用距離に応じた料金を支払う仕組みが本来の姿ではないかと認識している。現在、まめバスで運行距離が一番長

い路線は新南ルートであり、約25 kmに及ぶ。現在の運賃制度では、短距離利用者も長距離利用者も負担が同一となっており、その結果、交通政策というよりも、福祉政策に近い性格を有しているように感じられる。福祉政策として運用するのであれば、その位置付けを明確にすべきである。一方で、交通政策とし持続可能な交通手段として今後も運用するのであれば、距離に応じた運賃制度への見直しについて検討すべきではないかと考える。交通政策と福祉政策が混在したままであると、財政負担に関する議論や市民への説明が不明確になるおそれがある。均一料金に加え、距離に応じた運賃制度についても事務局において検討をお願いしたい。

副市長 まめバスについては合併を契機に、旧関宿町と旧野田市の一体感の醸成を目途に開始した事業であり、普通の公共交通とは開始した契機は異なるが、一体感を持ち、100円でどこへでも行くことができるという考えで運行を開始した。運行開始から約20年が経過した中で、今後の運賃改定についての議論は、相浦委員の意見も含めて、幅広く議論をしていただきたいと思う。また、首都高速道路も均一制から距離制に変わっていることもあり、収支に重点を置くと受益者負担の考え方もあるかと思うが、市民にどの程度利用していただけるかを考慮する必要もあるため、今後はその点も含めて議論していただきたい。

須賀田委員 一般的には、運賃を改定する場合、利用が少ないルートは縮小し、利用が多いルートは増便することで利便性を高めるなど、ルートやダイヤの再編を伴うことで市民は納得するのではないかと思う。物価が上昇したから運賃を上げるということでは説得力がなく、今後も物価が上昇するたびに運賃を改定するという考え方になってしまう。運賃は上がるが、利便性も高まるということであれば市民は納得するかと思うが、その点は考慮しなかったのか。まめバスについては、生活の足がない市民に便利に利用していただくということで、余り損得は重視しないという考え方があったように思う。運賃は上がるがルートやダイヤはそのままということでは、利用が少ないルートは赤字が続き、利用が多いルートも利便性が上がらないため、本当に必要とされているルートを増便するなど、市民に喜んでいただける見直しをしてほしい。

副市長 ルートの見直しについては、前回の見直しから1年しか経過していないため、ルートを見直すことは現実的に難しいと考えている。まめバスは先ほど言った行政改革効果で収支を保つということは考えておらず、交通空白地域を少しずつ減らすという役割があるため、余り利用がないからといって簡単にルートの縮小や廃止はできない。また、利用が多い地域は他の交

通手段が充実している地域もあるため、ルートやダイヤの再編は慎重に検討する必要がある。しかし、ルートの見直しについては基本的には見直さないが、須賀田委員が言った利便性の観点では、愛宕駅東口の駅前広場がもうすぐ完成するため、現在の西口側にあるバス停を東口の駅前広場へ移動し、バスが乗り入れるようにするなど、利便性が高まるものについては検討し、提案させていただく。本来であれば、前回の見直しの際に運賃も改定したかったが、そこまでは手が回らなかったため、今回は運行協定を3年間とし、運賃改定を行うとともに、ルートやダイヤを検証し、次回の見直しではルートやダイヤの再編をテーマにしていきたいと考えている。

須賀田委員 運賃改定について、市としてはこれ以上支出を増やさないことを目指すのか、それとも前回の運行計画までの財政支出上限1億円まで支出を減らすことを目指しているのか。

副市長 支出を減らすことは相当難しく、これ以上増やさないようにすることを一番に考えている。値上げの幅も大きいので、現在の1億5,000万円を超えないようになれば良い。また、デマンド交通等の対策も考えなくてはならないため、削減した支出を少しでもそういった対策の財源にできれば良いという期待もある。

大塚委員 2004年にまめバスが100円での運行を開始してから約21年が経過し、この間に消費税率が上がったが、まめバスの運賃は上げなかったということで、現在の物価高騰も含め少し後手に回ってしまったように思う。

議題(2) まめバスアンケート調査の結果について(報告)

寺部会長 「まめバスアンケート調査の結果について」事務局に報告をお願いする。

<事務局報告>

- ・3ページの資料2-1について、まめバス利用者の免許保有状況や運賃改定による利用意識等を把握するため、野田市職員がバスに乗り、アンケート調査を実施したこと。
- ・調査方法について、前回7月に開催した審議会では、利用者が多い7ルートを対象に、8月と10月にそれぞれ調査を実施する予定としていたが、8月にアンケート調査を実施したところ、リピーターの利用が多く、平日と休日で同じ方に何度も遭遇し、「以前、アンケートに答えました」と言われることが頻りにあったため、10月に同じルートで調査を行っても、8月のアンケート回答者と重複する可能性が高いと判断し、4ページの10月の調査では8月の調査で実施

しなかったルートについてアンケート調査を実施し、全てのルートを対象に調査を実施したこと。

- ・ 5ページの資料2-2については、実際に使用したアンケート調査用紙となること。
- ・ 6ページの資料2-3について、各ルートのアンケート結果については、議題1で説明した審議方針3本の柱である、運賃改定・運転免許返納者支援・デマンド交通等の導入に係る部分についてのみ説明すること。
- ・ 8ページの質問9「まめバスの利用は幾らまで」については、全体では73.8%の方が、運賃を増額しても利用すると回答しており、65歳以上の高齢者は、76.3%の利用者が運賃の値上げを受け入れると考えられること。
- ・ 質問10「まめバス以外の外出時の主な交通手段」については、まめバスを利用している方は、主な交通手段として自動車の割合が8.8%と低く、高齢になるにつれて、鉄道の利用率が減少し、タクシーの利用率が上昇する傾向にあること。また、まめバス利用者の過半数が徒歩を選択しているが、これは、まめバス利用時以外は行動範囲が自宅周辺等に限定される方が過半数を占める考えられること。
- ・ 9ページの質問12「自動車免許の保有状況」については、まめバスを利用する65歳以上の方は、免許を持っていない割合が50%を超えており、自主返納している方が65歳以上から25%以上と、4人に1人以上いること。
- ・ 質問13「年齢層」については、40代から10%を超え、50代が14.2%、60代が12%、70代が23.7%、80歳以上は20.4%となり、70代以上が、44.1%を占める結果となったこと。
- ・ 10ページから12ページの資料2-4については、まめバスアンケート調査結果をルート別に集計したものとなること。
- ・ 11ページの質問8「まめバスの利用で重視する点」については、ルート間で大きな差はなく、バス停までの距離と料金が重視されていること。
- ・ 運行本数を重視する割合は10 大殿井ルートで最も大きく、時刻表どおりの運行を重視する割合は6 堤台ルートで最も大きくなったこと。
- ・ 12ページの質問10「まめバス以外の外出時の主な交通手段」については、1 関宿城ルートでは他ルートと異なる回答分布となっており、路線バスがまめバス以外の主要な交通手段となっていること。また、自動車利用（送迎含む）は2 七光台、3 イオン、6 堤台ルートなどで割合が高くなっていること。
- ・ 質問12「自動車免許の保有状況」については、ルート間で顕著な差はないものの、4 新北ルートは免許所持者の利用率が高く、5 清水、6 堤台、7 中、8 中根、12 新南ルートでは免許を

持っていない割合が大体半数となったこと。また、自主返納した割合では、7中ルートが最も高く、3イオン、4新北、6堤台ルートでも高い割合となったこと。

- ・質問13「年齢」については、いずれのコースも70歳以上の利用が高い傾向にあるが、特に、6堤台、11南循環ルートは80歳以上の利用割合が高く、3イオン、6堤台、11南循環ルートでは65歳以上利用者の割合が50%を超えており、2七光台ルートでは10代の利用割合が高くなっていること。

【質問・意見】

中山委員 質問8の「まめバスの利用で重視する点」について、バス停まで近いことが重視されており、人口密度の高い地域ではバス停まで近いことが求められていると思うが、人口密度の低い地域では、到底バスを待っていただける環境ではないバス停が見受けられる。徒歩10分ほどの距離にバス停があれば何とか歩いていけるが、それ以上の距離となると外出を控えてしまう。例えば、飲み会などに行こうとした際に、行きはバス停まで自転車で行き、帰りはバス停から自転車を押して帰ってこようと考えても、バス停の周辺に自転車置場がない。人口密度の高い地域では、自転車置場がなくても徒歩でバス停まで行けると思うが、人口密度の低い地域では、街灯も少ないため、徒歩での利用を諦め、外出を控えてしまう。バス停の周辺に自転車置場があればいいが、バス停が近くにある所は利用率が高く、遠い所は利用率が低い状況となると、このままでは人口密度が高い地域と低い地域の格差が広がっていく一方であるため、対策が必要だと思う。

大塚委員 2点質問させていただく。1点目に、アンケート調査を8月と10月に実施したとのことだが、調査当日の天候について教えていただきたい。8月の下旬とはいえ、今年の夏もすごく暑かったため、利用状況が気温や天候にどの程度左右されたのかを知りたい。2点目に、アンケート調査の際に利用者から質問や意見が出たのであれば教えていただきたい。

交通政策室長 1点目の天候について、アンケート調査最終日の10月11日の土曜日のみ雨で、それ以外の日は晴だった。2点目の利用者からの質問や意見については、運賃を上げていいからまめバスを残してほしいという意見や、運転免許を返納し初めてまめバスを利用したという方からは、まめバスについて全然知らなかったという声もあったため、周知の強化も必要であると感じました。また、障がいのある方は、運賃の割引を受けるために、障害者手帳又はスマートフォンに障害者手帳を表示できるミライロIDの提示が必要になるが、実際に利用して

いる方を見ると、ほとんどの方が障害者手帳を提示している印象を受けた。

並木委員 私は障がい者支援の仕事をしており、1日500円のお小遣いの中でまめバスを利用している方も多くいる。運賃改定となった際に、そういった方にどのような影響があるかを考えているが、参考までに、アンケート調査の質問8「まめバスの利用で重視する点」で、料金が安いと回答した方は50%以上となっているが、料金が安いと回答した方が、質問9「まめバスの利用は幾らまで」ではどのように回答しているのかがわかっているか教えていただきたい。

交通政策室主任主査 料金が安いと回答した方が、「200円までなら利用する」や「増額したら利用しない」等のいずれかに回答したかのいわゆるクロス集計についてはまだ計算できていないため、次回以降の審議会で提示させていただく。

大塚委員 今年の4月15日に朝日自動車が運賃改定を行い、川間駅北口から日の出町までの区間について、今までの初乗り運賃100円が廃止され、200円となった。私が川間駅でまめバスを待っている際に、同じくバスを待っていた女性と話をする機会があり、その方は恐らく日の出町に住んでいる方で、今までは朝日バスを利用していたが、運賃改定により今後はまめバスの関宿七光台ルートを利用すると言っていた。また、アンケート調査の質問9「まめバスの利用は幾らまで」について、28ページの前回調査の結果では、「200円までなら利用する」が約2割、「150円までなら利用する」が約4割となっており、前回の調査から今回の調査までも物価が高騰しているように感じた。

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」事務局に報告をお願いする。

<事務局報告>

- ・13ページの資料3-1の1点目、市報やSNSを活用した情報発信の実施について、市報で「シリーズまめバス」の連載を新たに開始したこと。現在第3弾まで掲載しており、様々なまめバスの利用方法等を周知し、利用促進を図っていること。掲載内容は15~17ページの資料3-2のとおりとなること。
- ・18~20ページの資料3-3について、市ホームページに新たにまめバスの情報をまとめ視認性を高めたページをトップページの注目情報のスライダーリンクに掲載しアクセス性を高めたこと。

- ・21～22 ページの資料3－4について、市公式フェイスブックやインスタグラムにおいて、まめバスに関するクイズや市内小学校で実施した出前授業の様子を掲載するなど、よりまめバスを身近に感じてもらえるよう、情報発信に力を入れていること。
- ・13 ページの資料3－1の2点目について、イベント会場において、まめバス車両展示等を実施し、幅広い世代にまめバスをPRしたこと。
- ・10月18日に開催された産業祭では、まめバスの車両展示を行い、実際に車内に乗っていただく体験や運転席での写真撮影、オリジナル缶バッジの無料カプセルトイや「まめバスオリジナルカード」の配布などを行ったこと。缶バッジ、オリジナルカードのデザインについては、23～24 ページの資料3－5のとおりとなること。
- ・11月15日に開催されたJAちば東葛野田地区農業まつりにおいても、ルート図・時刻表やオリジナルカード、ペーパークラフトなどの配布、バスロケーションシステム利用方法の周知、操作方法の実演指導を行ったこと。
- ・14 ページの資料3－1の3点目について、市内小学校において出前授業を実施したこと。
- ・9月及び10月に、茨城急行自動車の主催により、小学校低学年の児童を対象として実施し、バスの仕組みや乗車マナーを学ぶ座学に加えて、実際のまめバスを使用した乗車体験を行ったこと。出前授業を通して、バスを身近な移動手段として感じてもらうだけでなく、まめバスへ興味を持ってもらう良いきっかけとすることができたこと。
- ・4点目に、まめバスチョコQの販売について、市制施行75周年を記念してまめバスの利用促進を図るとともに、野田市への愛着心の醸成を図ることを目的として、令和8年1月5日から23日にかけて市民限定の先行予約を実施し、2月8日に市役所、15日にいちいのホールで販売を予定しており、その後、2月16日から市内商店にて一般販売を予定していること。
- ・引き続き、市民の皆様にご利用していただけるよう、まめバスの利用促進に努めていくこと。

【質問・意見】

並木委員 運賃を改定した際に、まめバス正面の100円のマークは塗装等で直すのか。

企画財政部長 運賃が幾らになるかにもよるが、まめバスはリースしているため、更新のタイミングでマークの変更や削除などの何らかの対応はさせていただく。リース期間が残っている車両についても何らかの対応はさせていただく。

相浦委員 利用者目線として、今年は市制施行75周年で、来年2月にまめバスチョコQを販売す

るとのことだが、5年後の80周年では、まめバス運行開始25周年となる。無料でまめバスに乗車できる日を1日程度設けてみたらどうかと思う。毎年実施するのは大変だと思う。実際にまめバスに乗って体験していただくことは大切だと思う。また、現在発行している回数券について、年齢ごとに枚数を変えて販売してみてはどうか。現在は50円券22枚つづりで1,100円分利用できるが、一定以上の年齢の方は24枚にするなど、年齢を確認して発行する仕組みとすれば、市内でも市内の回数券販売店でも簡単に販売できると思う。さらに、現在は障がいのある方は運賃が半額になっているが、妊婦の方についても母子手帳の提示により半額にする制度を設ければ、「住んでよかった」と思ってもらえる町になるのではないかと考える。

大塚委員 インスタグラム、フェイスブック、ホームページの閲覧数はどれくらいか。

PR推進室長 現在把握していないため、後ほど回答させていただく。

寺部会長 まめバスのルート図・時刻表は転入者に配布しているか。

交通政策室主任主査 転入者に対してはルートの概要等を記載したA4サイズの案内を配布しており、ルート図・時刻表は交通政策室や出張所等で配布している。

相浦委員 まめバスについては広告等を積極的に行うべきだと思う。現在、バス車内にポスターが掲示されていることは承知しているが、有料でチラシを設置できる制度を設けることで収入を得ることも可能ではないかと思う。また、バスのラッピングについて、現在は市のキャラクターが描かれているが、安全性に配慮した上で企業広告を掲出し、収入を得ることも検討できるのではないか。さらに、バス停について、現在は行き先等が表示されているが、「〇〇前」などのようなバス停にネーミングライツという考え方で、周辺の企業や商店等に1年間で幾らという形で募集することも収入につながるのではないかと思う。加えて、ルート図・時刻表について、現在は4エリアのルート図・時刻表を配布しているが、その空白スペースに広告を掲載することも可能である。野田市の場合、2年に1度くらいの便利帳を発行しており、広告が掲載されている。このノウハウを活用し、各エリアのルート図・時刻表で広告を募集すれば、そのエリアのみの広告となり、応募があると思う。事務局には負担は増えると思うが、こうした姿勢を市民に示すことで、将来的な運賃値上げに対する理解も得られるのではないかと考える。

PR推進室長 先ほど大塚委員から質問のあった、ホームページ等の閲覧数について、ホームページとフェイスブックの閲覧数はすぐにはわからなかったが、インスタグラムの閲覧数について報告させていただく。22 ページのまめバス出前授業の投稿は、1万6,855件、また、資料には掲載されていないが、ピンク色のまめバスを紹介した投稿では1万8,000件ほどの閲覧があった。市のインスタグラムの登録者数が大体約5,300人であるため、その3倍に当たる方たちに投稿を見ていただいている。

交通政策室長 広告について、前運行計画時の冊子状のルート図・時刻表では広告を掲載していたが、現在のルート図・時刻表を作成する際に作成事業者に相談したところ、紙面のスペースや、広告がなかなか集まりにくいという状況もあり、広告は掲載しないこととした。また、まめバス車内の有料広告については、現在運転席側の座席の上部に3か所有料広告枠を設けている。有料広告については、昨年度からデジタルサイネージを導入し、60枠のうち50枠を民間事業者の枠として設け、随時応募があった際に広告を掲載している。

寺部会長 以前に車内にイベントのチラシをつり下げていたが、そのチラシは有料だったのか。

交通政策室長 以前つり下げていたチラシについては市の事業に限定していたため広告料は取っていない。

寺部会長 チラシについて民間事業者のニーズはありそうか。

相浦委員 野田ガスホールや興風会館での有料コンサートのチラシ等であればニーズがあるかもしれない。

寺部会長 ニーズがあるようであれば検討しても良いかもしれない。

大塚委員 ホームページにまめバスの特設ページを作成したとのことだが、「まめバスとは」というページはまめバスの概要のみが掲載されているのか。

交通政策室長 運賃等の情報を掲載している。

るが、余り進んでいない現状がある。9月に札幌までモビリティマネジメントの会議に参加してきたが、札幌市では、子供たちにモビリティマネジメントを教えるに当たって、まずは教員がモビリティマネジメントを理解する必要があるということで、教員がモビリティマネジメントについて取り組んでいた。中学校や高校においては、現在生徒数が減少してきているとはいえ、部活の練習試合でまめバスを利用する際には一度にまめバスに乗り切れない可能性があるため、事前に学校側が茨城急行自動車や朝日自動車に生徒が乗車する時間帯を連絡することで当日のパニックは回避できるのではないかと思う。

須賀田委員 高齢者の立場から言うと、まめバスのルートを理解して乗り継ぎもしながら集まり等に来る高齢者もいる。また、運賃の値上げについても話題に挙がることもあるが、値上げしても利用するという声が多いためまめバスを頼りにしている高齢者が多いように感じる。200円になった場合でも、生活に支障が出るほどではないため、値上げへの抵抗は余りないように思う。

青木委員 私はフラダンスの講師をしているが、山崎に住んでいる85歳の生徒はまだ自分で車を運転している。先日野田ガスホールで行われた発表会を見るために、車では不安とのことで、初めてまめバスを利用しようと一生懸命にルートやダイヤを調べて発表会を見に来ていた。その生徒はまめバスがすごく便利だったと言っており、川間に住んでいる他の生徒も、まめバスが便利だと、乗り継ぎまで調べてまめバスを利用していた。

相浦委員 国土交通省のコミュニティバスに関するガイドラインを読むと、路線バスとコミュニティバスはできるだけ競合しないように運行することが望ましいと記載されている。朝日自動車の川間駅から境車庫行きのバスがあるが、2023年6月13日までは千葉県立関宿城博物館を経由して茨城県方面に行っていたが、6月14日からは千葉県立関宿城博物館への乗り入れが廃止され、現在はまめバスのみが乗り入れている状況である。千葉県立関宿城博物館までは、以前の朝日自動車だと約30分、片道約670円かかるが、まめバスでは1回乗り換える必要があるため1時間以上かかるが、片道200円、1日乗車券を購入すれば往復200円で行くことができる。現在の朝日自動車では、千葉県立関宿城博物館の開館時間に川間駅から最寄りのバス停である「新町」まで行こうとすると、1日2本しかなく、まめバスを利用せざるを得ない状況となっている。関宿台町に鈴木貫太郎記念館を再建する構想があるが、川間駅からのアクセスについて、朝日自動車の現行ダイヤでは、日中は2本、休日も同様に開館時間には2本程度しか

い。今後まめバスのダイヤを考える際には、観光利用の観点からもダイヤ設定を検討する必要があると感じた。

3 その他

交通政策室主任主査 次回の審議会については、日程が決まり次第通知させていただく。

4 閉会

寺部会長 令和7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。