

## 会 議 録

会 議 名	令和7年度第3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) まめバスの運賃改定について (2) 運転免許証返納者支援策について (3) 愛宕駅東口へのルート変更について
日 時	令和8年3月25日(水) 午前10時00分から正午まで
場 所	市役所低層棟4階 委員会室
出席者氏名	【委員】 会 長 寺部 慎太郎 大塚 雅広、並木 徹、須賀田 貞彦、相浦 秀也、中山 正昭 【事務局】 今村 繁(副市長)、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)、 川嶋 文和(商工観光課長)、大月 加奈子(障がい者支援課長)
欠席委員氏名	小林 幸男、本田 正則、青木 みどり、澤田 岳典
傍 聴 者	1名
議 事	令和7年度第3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6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> <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。</p>	

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） まめバスの運賃改定について

寺部会長 「まめバスの運賃改定について」事務局に説明をお願いする。

#### <事務局説明>

- ・資料1の1ページについて、まめバスについては、平成16年に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。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であること。
- ・（1）まめバス収支推移、表1【まめバスの運行事業補助金額等の推移】について、運行経費及び利用者数が、令和7年度伸び率により、今後推移すると仮定したところ、収支は、今後若干改善するが、補助金額は毎年度約1,000万円増加するという試算結果となったこと。
- ・収支率は14%台前半で推移する結果となっているが、2ページ目の(参考)千葉県内のコミュニティバス収支率にあるとおり、千葉県内の令和6年度平均収支率は、27.1%となっており、これは、まめバスについては、収支よりも住民サービスの向上を求めた事業スキームになっているためであること。
- ・2ページ目（2）他団体における運賃改定状況、表2【他市におけるコミュニティバス運賃改定状況】について、他団体における運賃改定例を確認したところ、どの団体も利用者数が減少し、見直し3年後も、見直し前と比較し、10.8～41.6%の利用者減となっており、利用者数の回復がかなり厳しい状況であること。
- ・特に、運賃を100円から200円に倍増した埼玉県桶川市については、徐々に利用者数は回復してきてはいるが、見直し後3年の時点でも、41.6%減となっており、いずれにしても、運賃改定による利用者減は、一過性のものではなく、長期的な視点で考える必要があること。
- ・3ページ目、【近隣自治体におけるコミバス運賃改定の動向】、表3（東葛飾地域で運行されるコミバスの運賃改定状況）について、東葛飾地域で運行されるコミバスの運賃改定状況については、全6自治体の内、運賃を改定しているのは半数の3自治体であり、いずれも直近5年

以内において180~200円への運賃改定を実施していること。また、運賃改定はないものの、直近の令和5年に運行を開始した柏市「ワニバース」では運賃を200円に設定していること。

- ・4ページ目、(3)千葉県内の市コミュニティバス運賃割引制度、表4【千葉県内の市コミュニティバスの割引制度の分類別件数】について、野田市では、小学生未満は無料、小学生、障がい者（介護者を含む）は半額としているが、他団体でも様々な割引制度を導入しており、運転免許返納者への割引制度を導入している団体もあること。また、ほとんどの自治体で、コミュニティバスの割引については、半額を採用していること。
- ・6ページ目(4)まめバス乗客アンケート、表5【令和7年度野田市アンケート調査クロス集計】について、まめバスの利用で重視する点として「料金が安い」ことを選択した367名の回答者に限定して、「まめバスの利用はいくらまで」の回答を整理すると、7割強が200円又は300円までなら利用すると回答していること。料金が安いことを重視する回答者であっても、多くが200円までは利用を継続すると回答していること。
- ・(5)運賃改定に対する基本的考え方について、運賃改定の基本的な考え方としては、元々、運賃で収支を確保するというのではなく、住民サービスの確保を主眼とし、市の一定の支出を前提とした運賃の設定としており、運行補助額が増加する中で、増額を最小限にとどめられるかの視点から検討することが重要と考えていること。
- ・検討に当たっては、次の4点に留意して検討しなければならないと考えていること。
  - ①運賃の改定は、利用者減を伴うため、収支の改善を重視すぎることによる大幅な利用者の減とならないよう配慮する。
  - ②収支を悪化させるような今後のまめバスのルート見直しは行わないこととし、デマンド交通など他の施策を活用し、交通不便地域の解消を目指す。
  - ③現在の社会経済状況から運行経費は更に増大すると見込まれることから、定期的な運賃改定など見直しの条件を整理する。
  - ④運転免許返納者への割引サービスの実施を含む割引制度の見直しを実施する。
- ・参考までに、7ページ目に参考1【近隣自治体におけるコミュニティバスの収支率】、9ページ目に参考2【距離制運賃を採用している千葉県内の市コミュニティバス】をつけていること。

#### 【質問】

中山委員 令和6年10月からまめバスの上限額を設けていない理由は何か。

交通政策室長 支出が1億円を超えることが常態化したことから、上限額を設定していない。

大塚委員 運賃収入以外の収入は何かあるか。

交通政策室長 まめバス車内のデジタルサイネージ、有料広告のほか、まめバスチョコQ販売がある。

寺部会長 デジタルサイネージの収入は幾らか。

交通政策室主任主査 年間12万円である。

中山委員 1ページのまめバス収支推移について、収支よりも住民サービスの向上を求めた事業スキームとあるが、どういう意味か。

交通政策室長 例として、平成31年に実施した見直しが挙げられ、見直しの概要としては、公共施設へのアクセス向上を主としていた運行から生活圏への移動の利便性向上を目的とした運行とするため、ルート及び便数を増やし、生活圏域に合った運行の見直しを行った。

大塚委員 収入策として、滋賀県で導入を検討している交通税の導入などは考えているか。

副市長 法定外目的税については導入することは考えていない。

中山委員 6ページの運賃改定に対する基本的考え方について、留意事項として収支を悪化させるようなルート見直しは行わないとあるが、どういう意味か。

副市長 今後の見込みでは、補助金額が1億7,000万円に達する見込みであるため、収支を明らかに悪化させるようなルート見直しは行わないということである。

寺部会長 市内を運行している民間の路線バスは何本あるか。

交通政策室長 主な系統として、朝日バスの川間駅からはやま工業団地までは往路74便、復路76

便、春日部駅東口からはやま工業団地までは往路11便、復路13便、茨急バスの野田市駅から岩井車庫までは往路、復路ともに48便となる。

寺部会長 収支よりも住民サービスの向上を重視するとなると、民間の路線バス事業者への影響もあるかと思うが、民間バスに対する補助は実施しているか。

交通政策室長 実施していない。

### 【意見】

寺部会長 表1について、見込みの利用者数が大幅に増加するのは不自然である。増加・横ばい・減少のケースに分けて試算すべきではないか。また、経費については物価指標を参考に計算した方がよい。表2については、運賃の見直しと併せて、交通ネットワークをどのように変更しているのかを記載した方がよい。表3については、直近の運賃改定の内容だけでなく、それ以前の運賃改定の推移についても追記した方がよい。また、見込みの利用者数や運行経費だけではなく、ガソリン代や物価の高騰、最低賃金の上昇など、社会情勢も踏まえた運賃改定であることを説明すれば、説得力が増すと思う。

副市長 表1の伸び率については期待値も含めた楽観係数で計算している。経費についても、物価指標の予測が困難であるため、同様に期待値も含めて計算している。表2に対する意見について、交通ネットワークとは何か。

寺部会長 運賃改定以外にルート縮小などの他の要素があったのかということである。

中山委員 アンケート調査のクロス集計について、運賃を改定しても7割以上が利用すると回答していることから利用者は3割程度減少すると考えられるが、実際にはもっと減少すると思う。人口が減少している地域では、まめバス話題が出るのがほとんどなく、バスを利用している人もバス停まで長時間歩いて利用している。こういった人はルートの見直しなどがなく、運賃のみが上がると利用しなくなってしまうと思う。

大塚委員 運賃の値上げには賛成である。初乗りは、タクシー500円、バスは200円であり、コミュニティバスが民間事業者を圧迫してはならないと考えている。収入確保策として、バス停

広告などを考えてはどうか。市役所の駐車場も財政状況を考えて有料化されているため、市役所や駅などをターゲットに検討してはどうか。また、市民はまめバスの収支を知らないのではないか。流山市では、車内のデジタルサイネージに月ごとの収支を表示している。野田市においてもこういったアナウンスが必要ではないか。

寺部会長 流山市のデジタルサイネージはどのようなものか。

大塚委員 全6ルートのルートごとの収支を企業広告等の間に表示している。

相浦委員 私は前回の審議会において、まめバスの利用促進と子育て支援の観点から、妊婦の方への運賃割引制度の導入について提案した。現在、まめバスは高齢者の移動手段として重視されているが、これからは子育て世代への支援という視点も重要であると考えている。特に妊婦の方にとって、日常の移動は身体的にも負担が大きく、安心して外出できる環境整備が求められている。既に他自治体においては、妊婦の方を対象とした運賃割引が導入されている事例がある。例えば、近隣では流山市において妊婦の方への配慮を取り入れた施策が実施されている。このような先進事例を参考にすることで、野田市においても実現できるのではないかと考える。妊婦の方への運賃支援は、単なる福祉施策にとどまらず、安心して子供を産み育てることができるまちづくりにつながるものであり、結果として、将来の人口維持や地域活性化にも寄与するものと考えている。導入に当たっては、母子健康手帳の提示により対象者を確認するなど、実務的にも比較的導入しやすい仕組みが考えられる。以上のことから野田市においても、妊婦の方へのまめバス運賃割引制度の導入について、検討してほしい。また以前の審議会で委員から意見があったまめバスの利用促進策の一つとして、定期券の導入について提案する。現在、まめバスは1回ごとの運賃支払が基本となっているが、通勤や通学、通院、買物などで定期的に利用される方にとっては、定期券制度があることで利便性が大きく向上すると考える。特に、高齢者の方や日常的に利用される市民にとって、毎回の支払の手間が省けること、また運賃負担が軽減されることは、外出機会の増加につながり、結果として健康増進や地域活動の活性化にも寄与するものと考えている。また、定期券の導入は、利用者側のメリットだけでなく、運行側にとっても安定した利用の確保につながる可能性がある。利用頻度の高い方を定着させることで、収支の見通しが立てやすくなるという効果も期待できる。栃木県小山市のコミュニティバスでは、定期券が導入されており、現在はスマートフォンを活用したサービスも取り入れられている。その結果、利便性が向上し、利用者が年々増加している。導入に当たっては、

路線や期間を限定した試験的な実施から始めるなど、段階的な方法も考えられる。利用状況を見ながら、制度設計を行うことで、無理のない形での導入が可能になると思われる。以上のことから、まめバスにおける定期制度の導入について、早期の検討開始をお願いしたい。

並木委員 障がい者や高齢者関係の仕事に重視するものとして、外出がなかなかできない方が多いため、そういった方が施設に相談に来やすいよう、バス停名を「高齢者なんでも相談室前」など、障がい者や高齢者がわかりやすい名前にしてはどうか。また、昨年から市のイベント等に多く参加しているが、交通の足がない方が多いため、駅からの臨時便などを検討してみてもどうか。こういった取り組みを実施すれば、福祉に強い野田市として説得力が増すと思う。

須賀田委員 高齢者にとってコミュニティバスはありがたいものだが、子供たちにももっと利用してもらえるのではないかと。市内見学などをやっている学校があるため、市から働きかけ、子供にバスを体験してもらおう機会を作れば、バスへの愛着が湧き、将来的に利用が増えるのではないかと。バスの利用を生活の一部にする考え方を広めていけば、バスの利用価値が上がっていくと思う。

## 議題（２） 運転免許証返納者支援策について

寺部会長 「運転免許証返納者支援策について」事務局に説明をお願いする。

### <事務局説明>

- ・資料 10 ページについて、運転免許を返納した高齢者は交通弱者となりやすく、その後も健康で自立した生活を送るためには、日常生活の足を確保するための支援が不可欠であり、既存の公共交通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。
- ・支援については、一時的な優遇措置にとどまらず、返納者本人だけでなく、その家族の足の確保等を含めた全体的な支援が必要となるため、厳しい財政状況も踏まえつつ、野田市に最適な支援策を慎重に検討する必要があること。
- ・①千葉県内の市の運転免許証返納者支援の分類別件数について、運転免許証返納者支援策については、コミュニティバスやデマンド交通では運賃割引を主に行っており、路線バスやタクシーでは助成券等の交付を行っている例があること。また、その他の例としてデジタル地域通貨のポイント付与や、交通系 IC カードの交付などがあること。
- ・資料 14 ページから 16 ページに県内各市の支援措置の一覧を載せていること。
- ・11 ページ、②通常割引制度の対象が、運転免許証返納者支援により拡大するものについて、通

常の割引制度では75歳以上が割引等の対象だが、運転免許返納者の場合は、この年齢条件を65歳に引き下げる、又は、年齢条件を設けないことで対象範囲を広げ返納者を支援している自治体もあること。

- ・12 ページ、(2) 運転免許証返納状況について、①野田市における人口の推移になるが、野田市における5年ごとの人口推移は【表1】のとおりとなること。
- ・読み取れる特徴としては、以下の3点が挙げられること。
  - ①総人口については、2010年をピークに減少を続けている。
  - ②年少人口については、1995年までは、高齢者人口を上回っていたが、2000年にほぼ同数となり、2005年以降は、高齢者人口が年少人口を上回り、急速に少子高齢化が進展していること。
  - ③高齢者人口については2045年まで増加を続ける見込みであり、2050年高齢者人口は、1995年の約3倍に達し、全人口に占める割合も36.74%となる見込みとなっていること。
- ・したがって、野田市の総人口は減少傾向にあるが、高齢者人口は全人口に占める割合が増加するだけでなく、実人数も増加を続けることから、高齢者の運転免許返納が進まなければ、高齢者ドライバーの人数が増え続けると見込まれること。
- ・13 ページ、②千葉県における運転免許保有者数と運転免許返納者数の推移について、千葉県における直近6年の運転免許保有者数と運転免許返納者数の推移は【表2】のとおりとなること。
- ・読み取れる特徴としては、以下の2点が挙げられ、この傾向は野田市においても同様と考えられること。
  - ①運転免許保有者数は、増加傾向にあること。
  - ②高齢者運転免許返納者数は、若干の増減はあるが、減少傾向にあること。
- ・したがって、免許を保持したまま生活を送る高齢者が増え続けると予想されることから、免許を返納しても日常生活の移動に困らないという安心感を提供し、高齢者が自発的に免許を返納しやすい環境を整えるためにも、代替交通手段の確保を含めた総合的な返納者支援策の構築が不可欠であること。
- ・(3) 運転免許証返納支援策について、基本的考え方として、運転免許証返納支援策については、既に多くの自治体で取り組んでいるが、千葉県全体で見ると、返納者は、むしろ減少傾向にあり、余り効果が上がっていない状況と言えること。原因としては、移動手段の利便性においては、自分で運転することが圧倒的に優位であること、独居・高齢者のみ世帯の増加により家族の支援が得られないことなどが大きいと考えられること。
- ・したがって、運転免許証返納支援策は、まめバス、デマンド交通、病院バスなどの交通空白地

域解消に向けた施策が基本であり、これらの交通手段を返納者が利用する動機付けとなる支援策を付加することが効果的と考えていること。さらに、他の支援策は、これらの施策を補完するものと位置付けることが適当と考えていること。

#### 【質問】

寺部会長 13 ページ下部の「したがって、～」の箇所はどういう意味か。

副市長 まめバスのみで市内全域をカバーすることができないことから、ハード面として、デマンド交通や病院バスなどで乗れる場所を増やし、ソフト面として、返納者がこれらの交通手段を利用する動機付けとなる支援策を付加することが効果的であると考えている。

寺部会長 返納者数が徐々に減少していることはわかったが、現在の世論として、免許返納の意識は弱くなっているのではないか。

副市長 最近ではアクセルとブレーキの踏み間違いなどが話題になっているが、警察も大々的に返納を呼びかけているわけではないように思う。野田市は市街化調整区域が多くあるため、そういった地域への周知も含めて審議いただきたい。

#### 【意見】

須賀田委員 身の回りに免許証を返納した人が何人かいるが、すぐにバスに切り替える人は少なく、家族や友人の送迎がメインになっている人が多いように感じる。

並木委員 運転免許証を身分証代わりにするため、車は売却したが免許証は返納していないという人もいるので、返納者に限定した支援策というのはどうなのかと感じる。

大塚委員：車に乗らなくても自転車がある、送迎してくれる人がいる等の実情がある。支援策を実施するに当たり、バスの利用に移行しやすいアプローチも重要である。

寺部会長 返納後にバスに切り替えてもらえるような働きかけが重要である。

議題（3） 愛宕駅東口へのルート変更について

寺部会長 「愛宕駅東口へのルート変更について」事務局に説明をお願いする。

<事務局説明>

- ・資料17ページについて、まめバスは、以前から愛宕駅東口への乗り入れを予定していたが、駅前広場の整備の進捗状況に合わせていることとなっていたため、今回のまめバスの見直しに当たっては、愛宕駅東口へ乗り入れること。
- ・今回は基本的にルートの見直しは行わないが、市民の利便性が大幅に上がるような場合には、例外的に検討したいと思っていることから、委員の皆様の御意見を伺いたいこと。

【質問】

寺部会長 次回の見直しは令和9年10月だが、乗り入れまでになぜこんなに時間がかかるのか。

交通政策室長 駅前広場の整備に時間がかかっているためである。

寺部会長 愛宕駅では余りタクシーを見かけないが、タクシー事業者の運転士不足はどうか。

交通政策室長 依然として運転士不足が続いている。

副市長 川間駅にはタクシーが多く待機しているが、愛宕駅では余り待機していない状況である。

大塚委員 駅ロータリーについて、一般の送迎の車が多く、待機を認めすぎてしまっているように感じる。梅郷駅西口のロータリーではバスのスペースに停車している車もあり、バスの運行の妨げとならないようにするべきだと思う。

中山委員 愛宕駅東口への乗り入れについては、ダイヤを変えるだけでなく便数も増やすのか。

交通政策室長 便数が増えることはなく、ダイヤが1～2分長くなることを想定している。

【意見】

なし。

### 3 その他

大塚委員 ニツ塚小学校が閉校するという話を聞いたが、バス停の名称は変更するのか。

副市長 ニツ塚小学校については、令和10年に福田第一小学校、福田第二小学校、福田中学校と合併する予定である。バス停の名称については合併のタイミングで変更する。

中山委員 話のあった福田地区に住んでいるが、現在のまめバスは市内全域をカバーしようと運行距離が長いことで本数が少なくなっているため、ルートを分割し、小さなエリアで循環すれば本数も増え、利用者も増えるのではないかと。

副市長 福田地区では小中学校の合併により登下校が困難になるため、スクールバスの導入を考えている。スクールバスは登下校の時間のみの運行であるため、現在デイサービスの送迎車両で実施しているような空き時間での利用をスクールバスでも実施できないか考えている。

大塚委員 柏市に質問したことがあるが、市立柏高校の生徒の10%は運河駅以北から登校しており、恐らく運河駅東口から自転車で登校していると思う。4月から自転車の罰則が強化されるため、柏市では、雨の日の交通手段として、運河駅からのバスを検討しているとのことだった。野田市においても、市立柏高校の生徒の交通手段として、江川地区にあるクリアビューホテルの送迎バスや、SBS ロジコムの子会社バスなどを活用した方法を検討してはどうか。

副市長 企業バスの活用としては、現在小山地区と木間ヶ瀬地区で実施している教習所の送迎バスがある。その他の企業バスについても過去に当たってみたが、断られていた。大塚委員から話が合ったSBS ロジコムについては当たったことがないため、検討する。

相浦委員 前回の審議会において、野田市制施行75周年記念として発売されたまめバスチョコロQを野田市郷土博物館に寄贈することを提案した。その後、野田市郷土博物館に確認したところ、これまで、まめバスに関する資料は収集しておらず、今後も収集する予定はない旨の回答があった。ただし、関係部署からの寄贈依頼があった場合には、検討するとのことだった。今回の件は現時点での方針として受け止めるが、今後、関係部署との連携の中で、資料としての価値を改めて検討してほしい。また、生涯学習課で発行している文化財マップには、各文化財への交通アクセスとして、まめバスでのアクセスの記載があった。こういった他部署と連携し

た印刷物はとても良く、関宿城博物館のチラシにもまめバスでのアクセスについての記載があり、事務局の働きかけを感じる。さらに、当日資料として配布された「市報のだ」における「シリーズまめバス」④、⑤や「野田の魅力を発見！！シリーズ」④⑥では、運行開始から22年目を迎える中で、その経緯や役割について、大変分かりやすくまとめられており、有意義な内容であると感じた。まめバスがどのような経緯をたどって現在に至っているのか、市民の足としてどのような役割を果たしているのか、その重要性を認識する機会となった。このような分かりやすい情報発信は、市民の理解促進や利用意識の向上にもつながるものと考えられる。

大塚委員 先日まめバスに乗った際に、安全対策として床に安全マットが敷かれており、良い取り組みだと感じた。

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3回野田市コミュニティバス等対策審議会を閉会する。