会　議　録

会　議　名	令和８年度第１回野田市コミュニティバス等対策審議会
議題及び議題ごとの公開又は非公開の別	（１）　まめバスの利用状況について（報告）（公開） （２）　まめバスの運賃改定について　（公開） （３）　デマンド交通について　（公開） （４）　免許返納者対策について　（公開）
日　時	令和８年７月１日（水） 午後１時３０分から午後３時３０分まで
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 副会長　小林　幸男 大塚　雅広、小畠　哲夫、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）、中山　高裕(都市部長)、 塚越　貴浩(交通政策室長)、横川　晴昭(交通政策室主任主査)、 秋吉　拓哉(交通政策室主任主事)、 酒井　礼将（ＰＲ推進室長）、里見　秀（高齢者支援課長）
欠席委員氏名	青木　みどり、澤田　岳典
傍　聴　者	７名
議　事	令和８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

交通政策室長　開会を宣言する。

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、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くため了承願う。

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。

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　委員の紹介

＜本田委員に代わり、小畠委員が令和８年５月14日付けで本審議会の委員に委嘱＞

３　議事

議題（１）　まめバスの利用状況について（報告）

寺部会長　「まめバスの利用状況について（報告）」事務局に報告をお願いする。

交通政策室主任主査　＜まめバスの利用状況について報告＞

【質問・意見】

中山委員　資料１－１ルート別の利用者数や月別の利用者数について、令和７年と令和６年の増減理由を事務局は把握されているのか。理由を把握していないと、今後の対応が難しいのではないかと思う。

次に、資料１－２まめバスの利用状況について、ルートの見直しの基本方針に、「まめバスの現行ルートを抜本的に見直すことができないことから」という記載がある。当然、利用者が増えているルートについては、見直すべきではないと思うが、減っているルートについては、やはり個別に見直すべきではないかと思う。その辺りも踏まえて、事務局がどのようにお考えなのか伺いたい。

また、資料１－２ダイヤ見直しの基本方針に、「対応可能なルートにおいては、複数のルートが乗り入れる区間について１時間ごとの運行により」という趣旨の記載がある。この「対応可能なルート」とは、どういう条件を指しているのか教えていただきたい。

交通政策室長　令和６年度と令和７年度を比較したときの増減の理由について、説明の中でも触れているが、新運行計画から１年たち、利用が定着してきたというところが一番大きいと考えている。ルート別に見たときに、指摘のように増減はあるが、資料１ページの令和７年度の利

用者数、それから２ページの見直し後の利用者数、要は見直してから１年半という期間で見た場合、この中でも 10 番の大殿井ルートと、12 番の新南ルート以外については、基本的には利用者が伸びる傾向になってきている。先ほど申し上げた 10 番の大殿井ルートについては、市役所とさわやかワークのだの折り返し運行としている昼の時間帯の利用が伸びていないことが原因であると分析している。新南ルートについては、運行見直し後の１年では大幅に伸びている一方で、令和６年度と令和７年度の比較で見たときには若干減少しているところもある。状況としては、見直し前後で増えてきたにもかかわらず減っているという部分もあるため、ここについては、もう少し利用者の乗降動向を見ながら分析していきたいと考えている。

寺部会長　利用者が減少したのは、どのルートか。

交通政策室長　10 番の大殿井ルートと、12 番の新南ルートである。こちらは、令和７年度の利用者数と、見直し後の利用者数を、１年単位で比較した際に、見直し直後は伸びていたが、新南ルートについては、１年の比較で見ると減少という形になっている。ここについては、もう少し分析が必要であるため、引き続き様子を見たいと考えている。

寺部会長　10 番の大殿井ルートの減少理由について伺う。

交通政策室長　10 番の大殿井ルートに関しては、今回の見直しで要望もあり、さわやかワークのだに折り返し地点を取り入れてみたところではあるが、想定よりも利用が伸びていないという状況で、ここが原因ではないかと考えている。

寺部会長　折り返しているということは、ふだん行っているところに行けなくなったということである。そうすると、本当は使いたかったその先の方のお客様が使えなくなって、利用が減っているのではないか。

交通政策室長　住宅街まで達しないところも要因の一つと考えている。

寺部会長　「対応可能なルート」についても、説明をお願いする。

副市長　前回の見直しでは、背景としてデマンド交通がなかなか進んでいなかったことがある。

そのため、前回の基本方針は、ルートについては、基本的には最小限の変更にとどめ、その中で、利用時間に配慮した対応ができるところについては、そのようなルートで対応するという意味である。したがって、ルートそのものを大きく変更するという意味での「対応可能」ということではなく、必要最小限のルート変更を行った上で、更に時間帯などについて対応できるところは、対応していくという趣旨である。

相浦委員　資料１－１ルート別利用者数の表の中で、８番中根ルートは、この中で利用者が顕著に増えているが、この理由について、事務局ではどのようにお考えか教えていただきたい。

交通政策室長　利用者の増減理由については、説明の中で触れているが、ルートによって、増便をしたルート、減便になってしまったルート、また現状維持、いわゆる増減無しのルートがあるためと考える。資料１－２の一番右に「便数（改正前比）」という欄があり、８番中根ルートについては、プラス４便となっている。今回改正した中では、一番増便があったルートである。やはり１つのルートで１便増えると、利用者も増えるので、その影響が一番大きかったものと分析している。

大塚委員　８番中根ルートの話が出たが、東京理科大周辺の住民から聞いた話で、あの辺りから野田市役所に行く場合、これまでは流山街道を通って愛宕駅を通り、それから市役所に行くルートで、非常につらかったという話を聞いていた。日光街道をショートカットでの運行になったことで、利便性が増したという話を聞いている。その辺りの認識について教えていただきたい。

交通政策室長　８番中根ルートは今回の改正で花井ポンプ場前というバス停を新設しており、ここの利用者が、新設バス停の中でも多かったと記憶している。委員がおっしゃったように、ここを通るようになったことによって、利用者が増えたという側面はあると考えている。

大塚委員　以前の花井ポンプ場について、何回か梅郷駅に向かうときに利用したことがある。その際、ここの利用者が多かったように思う。恐らく駅勢圏として徒歩15分以上は歩かなければならないようなエリアであり、ある程度住宅が張りついている地域であるため、需要があったのだろうと思う。

議題（2）　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。

交通政策室主任主査　＜まめバスの運賃改定について説明＞

【質問・意見】

大塚委員　５ページの「利用者が毎年2,000人ずつ増加する場合」に関連する話について、広域都市計画マスタープランを縦覧したところ、令和12年のまめバスの利用者数が32万人と記載されていたと思うが、数字の根拠について、教えていただきたい。

副市長　野田市総合計画の目標値として32万人を設定しており、その総合計画をもとに、記載されていると思われる。現実的な数値でありつつも「目標は高く持った方がよい」というのが、当時の審議会の方針であったため、そのように設定されたと記憶している。

中山委員　資料２－２「他の交通機関との公平性の確保」という記載について、民間企業の交通機関と、コミュニティバスの位置付けは違うものだと私は思う。この「公平性」とはどのような観点であるか教えていただきたい。

交通政策室長　例えば路線バスが200円、まめバスが100円というような料金差がある場合、利用される方の中には料金が安い方が良いということで、まめバスの方に利用が流れ、民間事業を圧迫することも考えられる。また、引き上げることにより、利用者にとって交通手段の選択肢が広がるという面もある。その辺りを考慮して、200円という料金設定を候補の一つとして挙げさせていただいている状況である。市としては民間事業者とお互いに共存できた方が、利用者に多様な交通手段を提示できると考える。

中山委員　資料２－２の２「運賃改定に対する基本的考え方」について、「収支を悪化させるような今後のバスルート見直しは行わないこととし」という趣旨の記載があるが、事務局の考えを教えていただきたい。

交通政策室長　現在のバスルートについては、バス運転手不足や運行経費との兼ね合いもあり、大幅な見直しができる状況でない。そのため、基本的には現在のルートを維持していくこと

が、最低限必要なことだと考えている。したがって、基本的には現状維持を前提として、収支が悪化しないようにしていくという考え方である。決して、収支を悪化させるようなルートを設定したいという意味ではない。

寺部会長　本日の資料２－２については、運賃改定案として、主に150円又は200円という２つの案が示されているところである。もちろん、本日ここで決定するということではないが、今後の方向性をある程度見極めていきたいと考えているため、委員の感想や御意見を伺いたい。

中山委員　人口密度が低い地域では、なかなか収支が上がりにくいと思われる。また、ダイヤや便数に対する不満がある場合や、乗るタイミングがなかなか合わないということも考えられるため、収支が悪化しているところについて、ダイヤ改正やルートの見直しを行うような取組を実施すべきではないかと考える。例えば、資料の最後の方に「今後の課題について、新たな割引を検討する」と書かれている。もちろん、割引や市民サービスも大切だと思うが、私の考えとしては、運賃を値上げすることと、ダイヤ改正や便数の増加といった利便性向上策は、セットで行わなければならないのではないかと思っている。単に、「運賃を上げます」、「茨城急行自動車など、他の交通機関も運賃が上がっています」、「タクシーの初乗り運賃も高いです」、「だから、野田市の公共交通であるまめバスも、100円から150円、あるいは200円にします。納得してください」という説明だけでは、少し乱暴すぎるのではないかと思う。今後デマンド交通で対応するという考え方もあるのかもしれないが、そもそも廃線となった路線やルートについては、先に代替案を示した上で廃止すべきだったのではないかと思う。廃止してから「これから考えます」というのでは、少し対応として不十分なのではないか、また、公平性にも欠けるのではないかと感じている。そのため、運賃を上げるのであれば、併せてダイヤ改正やルートの見直し、便数の増加なども行うべきだと思う。それでもなお、収支が悪化するということであれば、更に審議していけば、理解も得られるのではないかと思っている。

大塚委員　先ほど話に出た、いわゆる民業圧迫については、資料の文面にも書いてあるので、私はその考え方には賛成する。実際、前回の審議会のときにも、運賃は値上げすべきではないかというスタンスで考えていたので、その方針自体は変わっていない。ただ、昔、まめバスを運転されていた知り合いから聞いた話では、例えば梅郷駅から梅郷住宅へ移動する際に、路線バスよりもまめバスの方が所要時間はかかるけれども、安いからそちらの方が良いという利用者がいたとのこと。また、以前の審議会の場で伺った話としても、例えば関宿方面の移動で、路

線バスではこれだけ運賃がかかるのに、まめバスでは100円で行けてしまうというのは、民間事業者としては厳しい、というような話があった。そういった公平性という観点からすると、運賃の見直しはやむを得ないのかなと思う。ただ一方で、運賃原価主義、総括原価方式のような考え方で運賃を設定すると、当然、運賃を上げざるを得なくなる。しかし、運賃を上げることでお客様が離れてしまい、更に収支が悪化するというスパイラルに陥ってしまうことは、やはり避けなければならないと思う。次回以降に、具体的な運賃の話が出てくると思うが、運賃を上げること自体については理解しているものの、どのような形で上げるのかという点については、私自身も非常に悩んでいる。先ほど中山委員もおっしゃっていたが、単に運賃を上げるだけでは、利用者にとっては「ムチ」だけになってしまうため、「あめ」の部分を併せて示す必要があると思う。以前も話をさせていただいたが、例えばICカード導入というサービス向上を掲げた上で、それを「あめ」として示し、その上で「ムチ」として運賃値上げをお願いする、というような形が必要ではないかと思う。つまり、「サービスを良くしますので、その代わり運賃を値上げさせてください」というような進め方をしていかないと、やはり利用者から不満が出てしまうのではないかと思う。

並木委員　運賃値上げの部分については、前回のアンケートでも、恐らく7割程度の方が200円への値上げについて一定の理解を示していた。懸念点としては現在割引が適用されている方についても、単純に倍の金額で設定するのかというところである。また、生活保護世帯の方についても、現在は100円でまめバスを利用し、外出されている方もいると思われる。それが200円になるということになれば、利用者にとっては交通費負担が倍になるということになる。生活保護費については基準で決まっているため、交通費負担に対する補助がない限り、利用している方の負担がそのまま増えることになる。今回の議論は一般層向けの話かもしれないが、生活困窮の方への影響もある。そうすると、生活支援課としても説明がかなり大変になるのではないかと感じた。

中山委員　資料２－１の表について、ルート及びダイヤ改正を行った他市町村の状況を見ると、改正を行った翌年にはプラスに転じているところがある。もちろん、全てがプラスに転じているわけではないのかもしれないが、これを見る限り、ルートやダイヤの改正は、市として行うべきではないかと思う。これは、私たちがいろいろな方から話を聞く中でも感じることである。例えば、単純な質問、単純な意見ではあるが、なぜ柏の葉や柏たなか方面にまめバスが乗り入れないのか、という声がある。例えば、住宅地があって、柏たなか辺りにシャトルバスの

ように行くことができれば、かなり移動の選択肢が広がるのではないか、という意見もある。また、梅郷方面などでも、鉄道は横に走っているけれども、バスのルートはそこにはない、というようなこともある。もちろん、現在のルートは、病院や買物など、目的地が明確に設定されているのだと思われる。また、他市町村への乗り入れや鉄道との関係など、様々な許認可上の課題があることも理解している。ただ、そうした付加価値がつけば、運賃が上がることについても、一定の理解は得られるのではないかと私は思っている。もう一つは、停留所の環境が余りにも悪いのではないかという点である。ただバス停が立っていて、そこで待たせるだけという状況になっているところもある。雨風をしのげる環境や、乗降時の安全性が十分に確保されていないところもあると思う。もう少し利用者目線で、ほかにもできることがまだあるのではないかと思われる。例えば、バス停まで自転車で行けて、そこに駐輪場があれば、そこからバスを利用して駅まで行くことも可能になるのではないか、という考え方もあると思う。そういった点についても、是非検討していただきたい。

相浦委員　平成16年に、最初にまめバスが運行した頃の話であるが、南ルートのバスに乗ると、その途中で野田保健所や興風図書館など、市の主要な施設や公共機関を回りながら、約1時間かけて市役所まで運行していた。しかし、改正があるたびに、図書館などを回るルートの便が半減していき、もう半分は直接市役所へ行くような形になっていった。つまり、市役所へ早く行く便数は増えたのかもしれないが、利用者が必ずしも市役所に行くわけではない。それまで途中の公共施設に行くためにまめバスを使っていた方にとっては、一度市役所まで行って、そこで乗り換えて図書館などへ行かなければならないようになってしまった。運賃の問題以前に、途中で乗り換えるということ自体が、体の不自由な方にとっては大きな負担になるため、ルート変更をするときは、是非検討していただきたい。

　次に、南ルートの後に新しく新南ルートができたことについて、この新南ルートは、みずきの街を通らず、快速運転のように通過するため、途中にあるスーパーなどを利用したい方が使えないという状況があった。梅郷駅でバスを待っている方の中にも、ホーマックやいなげやなどのショッピングセンターも回ると思って乗ったところ、そこを回らずに、島会館入口の方まで行ってしまったという話を聞いたことがある。改正する場合には利用状況等を考慮して検討すべきである。

　次に、南部地域のダイヤを見ると、ある時間帯には２分後にバスが来ることがあるが、その後は100分ほどバスが来ない時間帯がある。これをもっと平均的な間隔で走るようにすれば、より便利になり、利用者が増える可能性があるのではないかと思う。バスルートの関係があるこ

とはわかるが、誰が見ても、２分後にまた同じ行き先のバスが来るというのは、おかしいと感じるのではないだろうか。

最後に、市外への乗り入れについて、以前、交通政策室が企画調整課だった時代に問合せをしたことがある。運河駅について、南ルートの島会館行きのバスをもう少し延長し、運河駅にロータリーができるので、そこへ乗り入れることはできないのかと伺った。そのときの回答では、運河駅のロータリーは小さく、バスが回転できないため、まめバスの運河駅の乗り入れはできないということであった。実際に、流山市のコミュニティバスにおいて、運河駅に乗り入れるバスは１本もない状況であるが、今後検討の余地があるのであれば是非お願いしたい。

寺部会長　本日の意見をまとめると、運賃改定、つまり値上げそのものについては、「絶対に反対」という意見はなかったように思う。そのため、運賃値上げの方向性については、おおむね了承されたのではないかと受け止めている。ただし、これは無条件に了承されたということではなく、条件付きであると考えている。単に運賃を上げるだけでは、余り望ましくないのではないかという意見が多かったと思われる。つまり、より良くできるところはより良くしていく、改善すべきところは改善していく。そうした取組とセットで運賃改定を考えるべきだということである。運賃の値上げは、市民にとって一定の痛み、あるいは負の影響を伴うものであるため、事務局にはその負担を打ち消すような、前向きな効果や利便性向上策についても、併せて検討していただきたい。

議題（3）　デマンド交通について

寺部会長　「デマンド交通について」事務局に説明をお願いする。

交通政策室主任主査　＜デマンド交通について説明＞

【質問・意見】

中山委員　デマンド交通を導入した場合、現在運行しているバス路線について、更に廃止となる路線が増える可能性はあるのか。

交通政策室長　まめバスは、定時定路線という一般的なバスとして、幹線的な役割を担っており、今後も重要な基幹交通であると考えている。野田市に適したデマンド交通がどのようなものになるのかについては、現時点ではまだ決まっていないが、一般的には、デマンド交通は飽

くまでも既存交通を補完するものとして位置付けられるため、まめバスを基幹交通として維持しながら、その補完的な役割としてデマンド交通を導入していきたいと考えている。

中山委員　デマンド交通について、ある程度需要が想定できる地域や場所に、乗降ポイントのようなものを設ける形になるのか。あるいは、そうした運行方法や利用できる場所について、事前に市民へ周知した上で導入していく形になるのか伺いたい。

交通政策室主任主査　実施に当たり、自治会等に対してアンケート調査を行うなど、本当にデマンド交通を使っていただけるのかという点も含めて、検討していくことになる。委員のおっしゃるとおり、その地域の方々に実際に利用していただけるのかという点も重要であるため、そうした利用意向も含めて、今後調査していく予定である。

寺部会長　埼玉の郊外部の事例であるが、そこでは路線バスがほとんどない代わりに、地域内に乗降ポイントのような場所がかなり細かく設けられていた。例えば、200 メートルから 300 メートル置きぐらいに停留所のようなポイントがあり、利用者が「何番の場所まで」と指定すると、ワンボックス車両のような６、７人乗りの車両が迎えに来る、というような仕組みだったと思う。

交通政策室主任主査　成田市では市域全体でデマンド交通を実施しており、実際に運行している京成タクシーからも、どのような形での運行か話を伺っている。市域全体で実施している自治体もあるが、野田市の場合は、路線バスや鉄道が走っているため、同じように全域で実施することは難しいと考えている。実際に導入するとなった場合には、地域公共交通会議で協議することになるが、この地域公共交通会議には、鉄道、バス、タクシー事業者も参加するため、どこを走らせるのか、市域全体で実施するのか、あるいは一部の区域で実施するのかといったことを協議していくことになる。今後、どのような区域で、どのような形で実施していくのかについては、アンケート調査等も行いながら決めていきたいと考えている。

大塚委員　17 ページの一番上、③「財政の持続可能性」について、市の財政力指数は、確か私の記憶では 0.8 台だったかと思う。先ほど成田市の事例の話があったが、成田市は成田空港という大きな施設があることもあり、財政力指数が高い自治体だと思う。一方で、野田市の場合、財政力の面から考えると、新たな事業を展開するには、どこかから財源を確保しなければならな

いという課題があると思われるが、今後デマンド交通を導入するに当たって、新たな財源確保策、例えば市民に新たな負担をお願いするような税や負担金の導入などは、現時点で考えているのか。

交通政策室長　基本的に、新たな税を設けることは考えていない。資料にも記載しているとおり、できるだけ移動にかかる費用、あるいは予算全体を抑える中で、デマンド交通を導入していきたいと考えている。当然、野田市では私どもの所管以外にも様々な事業を行っているため、市全体における事業とのバランスの中で検討していくことになると考えている。

大塚委員　情報共有になるが、15 ページの「野田市における交通特性」について、６月 20 日に、東京大学大学院の研究発表が公表されている。内容としては、全国約 150 万人のスマートフォンの歩数データをもとに、歩数の地域差や社会経済的な要因との関係を分析した研究のようである。資料 15 ページには、「１世帯当たりの自家用乗用車保有数は東葛飾地域内で最も高く、自動車が生活に欠かせない移動手段となっています」という記載があるが、今回の研究では、地域によって歩数に大きな差があることや、公共交通を利用しやすい地域では歩数が多くなりやすい一方で、自動車依存が高い地域では歩数が少なくなる傾向が示されていた。そういう意味では、この資料に書かれている野田市の交通特性を、かなり裏付けるようなデータではないかと感じた。自治体ごとの歩数や、歩きやすさ、公共交通との関係を考える上でも参考になる内容だと思うので、是非一度御覧いただければと思う。

交通政策室長　先ほど御意見の中で触れていただいた、資料に記載している「東葛飾地域の中で、１世帯当たりの自動車保有数が最も高い」という点について、補足させていただく。この数値については、今年３月末時点の関東運輸局のデータから車両数を確認し、また、４月１日付の千葉県の「毎月常住人口調査月報」に掲載されている人口・世帯数を用いて算出しており、野田市では、１世帯当たりの車両保有台数が約 0.82 台となっている。一方で、東葛飾地域の他市、具体的には松戸市、柏市、流山市、我孫子市、鎌ケ谷市などでは、おおむね 0.48 台から 0.61 台の間となっており、野田市だけがやや突出して高い状況である。世帯数については、同じ住宅に住んでいても世帯分離をしている場合などもあるため、単純に比較できない面もあるとは思うが、そうした点を考慮しても、野田市では実態として「一家に１台」に近い形で自動車が保有されている傾向があるのではないかと考えている。

中山委員　市民の立場からすると、「デマンド交通をやります」と言われれば、期待が先に立つ。まめバスが導入されたときも、市民は大きな期待を持っていたと思うが、改正を重ねる中で、少しずつ使いにくくなった、期待と違ってきたと感じている方もいるのではないだろうか。運賃の値上げについても、やむを得ない面があることは理解しているが、他市町村と比べて「野田市は運賃が安い」ということは、市民にとって一つの誇りでもあったと思う。そうした良さが失われていくことへの寂しさや不安もあるため、デマンド交通は、失敗できない取組だと思う。「デマンド交通を導入する」ということで生まれる期待を、どのように受け止め、どこまで応えていくのか。その点について、制度設計の段階から、市民に対して丁寧に説明していく必要があると思う。どのような形であっても、市民に必要な移動手段が行き渡るよう、できる限り充実した交通サービスを提供していくべきであるため、是非その点を念頭に検討を進めていただきたいと思う。

小畠委員　デマンド交通に関連して、関宿地域の現状を踏まえて、一つ提案させていただく。関宿地域には、現在タクシー会社の営業所や待機場所が一切ない状況であるため、いざタクシーを呼ぼうとしても、すぐには来てもらえないことから、関宿地域にタクシーの待合所、あるいは待機場所のようなものを設けていただけないだろうか。例えば、関宿中央ターミナルや、いちいのホール周辺など、地域の拠点となる場所にタクシーを１台ずつでも待機させることができれば、利用したいときにすぐに来てもらえるようになる。これは、デマンド交通の導入と同じく、交通不便地域への対策の一つになるのではないだろうか。むしろ、最初に取り組む方法としては、比較的早く実施できる可能性もあると思う。もちろん、費用の問題や事業者との調整はあると思うが、関宿地域の住民にとっては非常に切実な課題である。デマンド交通の検討とあわせて、タクシーの待機場所の設置についても、是非検討していただきたいと思う。

副市長　今の話については、タクシー事業者からも意見を伺っている。関宿方面へ配車する場合、行って帰ってくるまでに相当の時間がかかるため、関宿地域に待機所のようなものがあれば、配車効率の面では有効ではないかという意見があった。一方で、待機所を設ける場合には、そこに車両や乗務員を待機させる必要があるため、待機時間に係る経費が発生するという課題もある。方法の一つとして、タクシー事業者側でもそうした考えは持っているところであるので、今後の検討材料になるものと考えている。

小畠委員　待機所を設置するに当たり、最初から一社に決め打ちするのではなく、複数の事業者

に声をかけて、対応可能な事業者を募るような形で検討していただきたい。

副市長　今申し上げたのは、通常のタクシー営業の話ではなく、デマンド交通を実施する場合の話である。通常のタクシーをどこで待機させるか、どのように営業するかということは、基本的には各タクシー事業者の経営方針の問題になるため、そこについて市が直接決めるということではない。一方で、市がデマンド交通を導入する場合には、関宿地域に車両をどう配置するのか、待機場所をどうするのかといったことも、制度設計の中で検討していく必要があると考えている。また、タクシーには営業区域の問題があるため、どの事業者でも、どこでも自由に営業できるわけではなく、営業区域に関する認可を受ける必要がある。関宿地域については、以前は関宿タクシーが営業していた区域であったと思うが、現在はタクシー事業者が不在となっており、いわば空白地帯になっている状況である。そのため、デマンド交通として運行する場合にも、どの区域で、どの事業者が運行できるのか、必要な認可や営業区域の整理を含めて検討していく必要があると考えている。

寺部会長　問題提起としては、タクシーが一時的に待機できる場所を、市として用意できないかということではないか。例えば、関宿地域の公共施設や交通結節点などに、タクシーが止まって待機できるスペースを確保することで、事業者側も配車しやすくなり、住民側も呼んだときに早く来てもらえる可能性が高まるのでは、というアイデアだったのではないか。

副市長　タクシー会社としては、少なくとも現時点で、関宿地域に待機することを具体的に考えているわけではないと認識している。もし事業者側からそうした相談があれば、市としても当然、待機場所の確保については検討する余地があると考える。例えば、ターミナルなどに待機場所を設けることは、場所としては比較的考えやすい面もあるが、実際には待機している時間の扱いが課題となる。タクシー運転手は基本的に歩合制で働いている場合が多く、待機場所を用意すればすぐに実現できるというものではないため、事業者側の採算性や乗務員の勤務実態も含めて、慎重に検討する必要があると考えている。

小畠委員　その待機時間というのは、私も昔タクシー運転手をやったことがあるが、待機時間に対する報酬を与えるというような方式を採ったらどうか。

副市長　今回はデマンド交通の話であるので、タクシー自体の運行はまた別の話になる。タク

シー事業者には、今後、委員がおっしゃったようなことを聞くことは可能である。今後タクシー事業者と調整していく中で要望があれば検討する。

相浦委員　18 ページの「路線定期運行と路線不定期運行・区域運行の比較」について、参考文献又は出典をきちんと明記していただかないと、内容が正しいかどうか、委員は一つ一つ根拠を確認することになるため、出典又は参考文献の明記をお願いしたい。

寺部会長　デマンド交通について、まとめたいと思う。デマンド交通そのものがどういうものか、聞き手もイメージしづらい部分があるため、資料３－２の表に加えて、例えば他の市町村で実施されている事例を交えて、説明していただけると有り難い。いずれにしても、コミュニティバスのサービスが行き届かないところをデマンド交通で補完し、市民の移動手段がなくならないようにすることが大事なポイントであるため、その点を念頭に置いて、引き続き検討していただきたい。

議題（４）　免許返納者対策について

寺部会長　「免許返納者対策について」事務局に説明をお願いする。

交通政策室主任主査　＜免許返納者対策について説明＞

【質問・意見】

相浦委員　定期券の販売金額について、１年定期が36,000 円税込み、半年定期が21,000 円税込みとなっているが、その金額の根拠を教えていただきたい。

交通政策室長　資料４－２及び４－３でも示しているとおり、野田市内でも路線バスを運行していただいている朝日自動車と茨城急行自動車が同様の制度を行っており、金額を参考に設定させていただいている。

相浦委員　定期券の販売金額は、朝日自動車の額で、という御説明があったが、朝日自動車の場合は、距離によって料金が上がっていく制度であるため、長距離を乗れば元が取れると思う。一方で、まめバスの場合は、１回乗っても 100 円で、往復で乗っても 200 円である。もっと回数を乗る場合は、一日乗車券があり、それ以上支払うことはないはずであるが、１年定期 36,000

円のまめバスシニアパスを買うと、１か月当たり3,000円で、２日に１回は往復で利用しないと、なかなか元が取れない。半年定期を買うと、１か月当たり3,500円であるため、もっとハードルが高くなり、利用者が少ないのではないかと思う。導入するに当たり、もっと金額を下げる又は、もっと全体的に制度を見直して、利用しやすい方法を採らなければならないと思う。

大塚委員　販売金額と期間の話について、１年、それから半年という選択になっているが、例えば館林市も、コミュニティバスで定期券の導入を行っているが、１か月、３か月、６か月という区分で実施している。また、一般の方、１歳から大学生の方、65歳から70歳未満、70歳以上という、細かいカテゴリーで行っているので参考にしてはどうか。そのほか、小山市のおーバスというコミュニティバスでは、定期券に関して、月に何回乗れば元が取れるかを利用者目線でホームページ上に掲載しているため野田市においても利用者が「これなら買ってもいいな」と思えるような、いわば損益分岐点のようなところを定義していくと、また違った展開になるのではないかと思う。

交通政策室長　損益分岐点について、こちらで試算している。往復利用の想定で、現行の100円であれば200円分、運賃改定候補の150円であれば300円分、200円であれば400円分で試算したところ、１年定期において、運賃が現行の100円の場合は週3.5回、150円の場合は週2.3回、200円の場合週1.8回乗ると、損益分岐、つまり元が取れるというようなところである。半年定期においては、前期・後期で分けており、年末年始が運休となるため、後期の方が若干条件設定が厳しいことから、そちらで試算すると、100円の場合は週4.2回、150円の場合は週2.8回、200円の場合は週2.1回というところである。

相浦委員　資料４－２の24ページにおいて、まめバスは、利用できない路線として書かれているが、これを利用できるようにすれば、市で手間をかけなくとも、アクティブシニアパスを利用して、関宿地域の方はまめバスも朝日自動車も利用できるようになり、利便性が向上するのではないかと思う。

並木委員　私の仕事の話になるが、90歳男性の免許返納の説得をしてほしいという家族からの依頼があり、相手と実際に話をしたが、とにかく公共交通が不便だということで、結局、免許返納をしないことになった。やはり、まめバスの運賃やルート、またデマンド交通などが整備されると、そういう方も安心して返納できると思う。

中山委員　私も、免許返納の支援策は実施した方が良いと思うが、免許返納のきっかけになるかは疑問に思う。先ほど並木委員が話したように、公共交通が充実して、安心できる環境がないと、免許返納する気にはならないと思われるため、まめバスのダイヤやルート、運賃、全部セットで、ある程度丁寧に考えていく必要があると思う。

大塚委員　事務局が提案した免許返納策に加えて、まめバスを活用した交通手段の勉強会等を、免許返納を考えている方に向けて実施する必要があるのではないかと思う。まめバスが実はそれほど不便ではないという認識を持ってもらわないと、シニアパスの効果が上がっていかないのではないかと思う。昨年、愛媛県八幡浜市のバスの会議に足を運んだが、八幡浜市では、そうした取組として、バスに詳しい方を呼んで講演などを行っているという話があったので、参考にしてはどうか。

寺部会長　免許返納者対策について、効果や値段の設定など、幾つか懸念される点があったので、その辺りは次回までに検討していただきたい。

４　その他

交通政策室主任主査　まめバスの利用状況で申し上げたが、来年度７月頃に、まめバスの総利用者数は700万人を突破する見込みである。前回の600万人では記念切手やマグネットを作成するなど、100万人ごとに記念品等の作成やイベントを実施している。今年度の夏から準備を始める予定であるので、案があれば、交通政策室まで御連絡いただけると幸いである。

　また、東武バスセントラル株式会社が運行している柏たなか駅から梅郷住宅循環路の路線バスの廃止について申し上げる。当該路線については、利用者の減少が続いていることに加え、運行の継続に必要となる運転士の確保が困難になっていることから、路線バスの運行者である東武バスセントラル株式会社から千葉運輸支局へ廃止予定日を令和８年10月１日とする届出が行われた。この届出に対し、関東運輸局から自治体に対する意見聴取が行われ、野田市は、事業者に対して路線存続について今一度再考していただきたいこと、廃止に至る場合でも廃止予定日を可能な限り先送りしていただくこと及び利用者や住民に対して丁寧かつ十分な周知を図っていただきたいことについて、意見を申し上げた。

　なお、次回の審議会については、決まり次第、通知させていただく。

相浦委員　令和８年６月から茨城急行自動車のエリアでも、ピンク色のまめバスが走り始めている。可能であれば、産業祭などで展示してはどうか。

大塚委員　幾つか情報共有と提案をさせていただく。まず、茨城急行自動車のバスのダイヤ改正があり、最終便が、これまで平日は18時台だったものが、15時台に繰り上がる。次に、野田市のホームページ及び千葉県のホームページで、野田市内を走る茨城急行自動車の「野田市駅・岩井車庫線」に関して、パブリックコメントの募集が出ており、皆さんの中で興味・関心がある場合、是非意見を出していただけると有り難い。

次に、先ほど東武バスの柏13系統の話があったが、柏13系統が走行している地域で送迎バスを出している事業者もあることから、こうした事業者と協業できないかという提案をさせていただく。

次に、茨城急行自動車の梅郷駅・梅郷住宅線について、夜の運行終了後、梅郷駅・梅郷住宅方面から、大殿井の交差点、そして野田市駅を経由して、野田橋を渡り、岩井車庫へ回送していると思う。現在、野田市駅では「夕焼けマルシェ」も行われているので、例えば金曜日の夜など曜日を限定して、ナイトタイムエコノミーとして活用できるのではないかと思う。

最後に、JCOMMという公共交通の全国会議が、今年の９月４日に越後湯沢で開催される。もし興味があれば、私に聞いていただければと思う。

５　閉会

寺部会長　令和８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。