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

会　議　次　第

日時　令和８年７月１日（水）
　　午後１時 30 分から
場所　野田市役所　低層棟４階　委員会室

１　開　　会

２　委員の委嘱

３　議　　題

（１）まめバスの利用状況について（報告）

（２）まめバスの運賃改定について

（３）デマンド交通について

（４）免許返納者対策について

４　そ の 他

５　閉　　会

≪野田市コミュニティバス等対策審議会委員名簿≫

	区分	所属団体等	氏名
1	学識経験者	東京理科大学	寺部　慎太郎
2	学識経験者	公共交通関連調査会社勤務経験者	大塚　雅広
3	自治会を代表する者	野田市自治会連合会	小畠　哲夫
4	障がい者団体を代表する者	野田市自立支援・障がい者差別解消支援地域協議会	並木　徹
5	高齢者団体を代表する者	野田市いきいきクラブ連合会	須賀田　貞彦
6	商工団体を代表する者	野田商工会議所	青木　みどり
7	商工団体を代表する者	野田市関宿商工会	澤田　岳典
8	社会福祉法人野田市社会福祉協議会を代表する者	野田市社会福祉協議会	小林　幸男
9	公募に応じた市民		相浦　秀也
10	公募に応じた市民		中山　正昭

令和７年度 まめバス利用状況（R7.4.1～R8.3.31）

＜ルート別利用者数＞

（単位：人）

ルート	R7 利用者数	R6 利用者数	増減	R7 1便平均	R6 1便平均	増減
1 関宿	8,218	7,869	349	2.1	2.0	0.1
2 関宿七光台	28,057	22,973	5,084	6.0	5.0	1.0
3 関宿イオン	37,078	32,184	4,894	9.1	7.9	1.2
4 新北	27,559	26,009	1,550	10.4	9.8	0.6
5 清水	31,489	31,811	−322	7.3	6.9	0.4
6 堤台	32,607	32,777	−170	7.7	7.0	0.7
7 中	27,358	24,582	2,776	9.5	9.1	0.4
8 中根	38,461	32,348	6,113	13.9	13.5	0.4
9 愛宕	21,839	18,538	3,301	10.1	9.6	0.5
10 大殿井	6,208	7,877	−1,669	3.2	3.8	−0.6
11 南循環	29,604	31,292	−1,688	10.7	10.8	−0.1
12 新南	21,720	21,820	−100	8.2	8.2	0.0
合計	310,198	290,080	20,118	7.9	7.4	0.5

＜月別利用者数＞

（単位：人）

	４月	５月	６月	７月	８月	９月
R7	25,116	24,374	25,939	27,646	26,776	26,695
R6	24,637	24,513	25,178	26,038	24,650	25,229
増減	**+479**	**−139**	**+761**	**+1,608**	**+2,126**	**+1,466**

	10月	11月	12月	１月	２月	３月	合計
R7	28,223	25,050	25,838	22,773	23,735	28,033	310,198
R6	25,140	24,101	23,879	20,769	21,198	24,748	290,080
増減	**+3,083**	**+949**	**+1,959**	**+2,004**	**+2,537**	**+3,285**	**+20,118**

まめバス利用状況（R6.10.1～R7.9.30）　　（単位：人）

ルート	見直し後 利用者数	見直し前 利用者数	増減	見直し後 1便平均	見直し前 1便平均	増減	廃止 区間	新設 区間	新設 バス停	ダイヤ見直し方針	運行距離 （改正前比）	便数 （改正前比）
1 関宿	7,523	8,843	-1,320	1.9	2.3	-0.4		有	有	⑤折り返し運行	16.43km (+0.72km)	20便 (±0)
2 関宿七光台	26,433	21,222	5,211	5.6	4.7	0.9				①1時間ごと交互運行 ②通勤通学・平行運行 ③乗り継ぎ	11.57km (-0.96km)	25便 (+1)
3 関宿イオン	35,054	31,114	3,940	8.6	7.6	1		有	有	①1時間ごと交互運行 ③乗り継ぎ	16.45km (+1.74km)	22便 (±0)
4 新北	26,179	27,081	-902	9.9	10.2	-0.3	有	有	有	①1時間ごと交互運行 ②通勤通学 ③乗り継ぎ	23.22km (+0.43km)	14便 (±0)
5 清水	30,564	33,249	-2,685	7.1	6.9	0.2		有	有	①1時間ごと交互運行 ③乗り継ぎ	12.38km (+0.28km)	24便 (-2)
6 堤台	31,126	34,964	-3,838	7.4	6.7	0.7		有	有	①1時間ごと交互運行 ③乗り継ぎ	10.76km (+1.14km)	23便 (-5)
7 中	25,797	23,146	2,651	8.9	9.1	-0.2	有	有	有	④行きと帰りセット	20.78km (-3.05km)	15便 (+2)
8 中根	35,889	30,361	5,528	13	14.8	-1.8		有	有	①1時間ごと交互運行 ②通勤通学 ③乗り継ぎ	16.94km (-5.98km)	15便 (+4)
9 愛宕	20,451	18,007	2,444	9.4	10.6	-1.2				①1時間ごと交互運行 ②通勤通学 ③乗り継ぎ ⑤折り返し運行	16.66km (±0km)	11便 (+2)
10 大殿井	6,363	8,977	-2,614	3.3	4.1	-0.8				④行きと帰りセット ⑤折り返し運行	11.55km (±0km)	10便 (-1)
11 南循環	28,834	34,200	-5,366	10.4	11.3	-0.9		有	有	①1時間ごと交互運行 ②通勤通学 ③乗り継ぎ ⑤折り返し運行	23.41km (+0.86km)	15便 (-1)
12 新南	22,168	20,278	1,890	8.4	7.6	0.8	有	有	有	①1時間ごと交互運行 ⑤折り返し運行	25.36km (-1.22km)	14便 (±0)
合計	296,381	291,442	4,939	7.6	7.4	0.2					205.51km (-6.04km)	208便 (±0)

＜ルート見直しの基本方針＞

代替交通については、予定していたデマンド交通等の導入が現状では困難であり、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、現行のルートを基本として最小限の見直しにとどめ、ダイヤの組替えによる利便性の向上を主として再編する。

＜ダイヤ見直しの基本方針＞

①買物などは利用が流動的であるため、対応可能なルートにおいては複数のルートが乗り入れている区間について、１時間程度ごとの交互運行により等間隔の運行とする。
②対応可能なルートにおいて、固定された利用である通勤通学の集中する朝晩の時間帯（特に鉄道の駅発7：30～8：00）の利用者に配慮したダイヤとする。
　さらに、利用が多い朝晩の時間帯を複数の平行運行により厚くする。
③複数のルートが乗り入れているバス停において、まめバスの他ルートとの乗り継ぎ向上を図る。
④対応可能なルートにおいて、各施設の利用時間に配慮し、行きと帰りをセットで利用される施設における利便性の向上を図る。
⑤対応可能なルートにおいて、ルート途中の拠点施設における折り返しにより、ダイヤを組み替え利便性向上を図る。

まめバスの運賃改定について（報告）

前回の審議会において御指摘いただいた事項等を踏まえ、まめバスの運賃改定に関する検討状況を以下のとおり取りまとめました。

１　まめバスの収支推移

令和７年度の実績を反映し、直近の収支状況を整理しました。

(1)　収支の現状と傾向

利用者数：令和２・３年度はコロナ禍により大きく減少しましたが、以降は回復傾向にあります。令和７年度には、平成 27 年度以来 10 年ぶりに 30 万人を回復しました（310,198 人）。

運行経費：物価高騰等の影響を受け、基本的には右肩上がりです。令和６年度以降は特に大きく増加しており、補助金額の増加要因となっています。

収支率　：令和７年度は運行経費が約６百万円増加したものの、利用者数が約２万人増えたことから、収支率 14.64％と若干改善しました。

表１【まめバスの運行事業補助金額等の推移】

年度	利用者数（人）	運行経費①（円）	運賃収入②（円）	補助金額（①－②）（円）	収支率 ②／①
Ｒ元	291,282	144,769,199	23,995,217	120,773,982	16.57%
Ｒ２	221,721	143,293,411	17,905,187	125,388,224	12.50%
Ｒ３	244,700	147,146,214	19,576,185	127,570,029	13.30%
Ｒ４	277,441	152,093,818	22,202,235	129,891,583	14.60%
Ｒ５	288,630	154,654,878	23,314,676	131,340,202	15.08%
Ｒ６	290,080	164,957,358	24,119,240	140,838,118	14.62%
Ｒ７	310,198	170,842,612	25,016,878	145,825,734	14.64%

(2)　まめバスの収支率に関するシミュレーション

令和８年度以降の収支予測について、利用者数の推移パターン別に試算しました。

※運行経費の伸び率：消費者物価指数（生鮮食品を除く総合指数の前年同月比３ヶ月平均 2.0%）を適用

試算結果　：利用者数が毎年 2,000 人ずつ増加した場合でも、経費上昇を考慮すると補助金額は３年後に約 1,000 万円増加する見込みです。また、収支率はどのケースにおいても年々低下します。

収支率の維持：令和 10 年度見込みまで毎年度、令和７年度実績の収支率（14.64%）を維持するためには、毎年度約７千人ずつの利用増が必要となります。

収支率の回復：令和 10 年度見込みにおいて、令和元年度実績の収支率（16.57%）並みに直線的に回復するためには、毎年度約２万１千人ずつの利用増が必要となります。

適用条件

※Ｒ８見込～Ｒ10 見込について

・運行経費は、「運行経費の伸び率」を、消費者物価指数（令和７年 12 月、令和８年１月、２月の生鮮食品を除く総合指数の前年同月比の３カ月分の平均値 2.0%）で計算

表（生鮮食品を除く総合）前年同月比の３カ月平均

12 月	2.4%
１月	2.0%
２月	1.6%
３カ月平均	2.0%

※総務省統計局の消費者物価指数（CPI）結果データを加工して作成した。

・運賃収入は、利用者数×80 円（一人当たり平均運賃）で計算

・補助金額は、「運行経費」－「運賃収入」で計算

ケース１　利用者が毎年 2,000 人ずつ増加する場合

年度	利用者数（人）	運行経費①（円）	運賃収入②（円）	補助金額（①－②）（円）	収支率②／①
Ｒ７	310,198	170,842,612	25,016,878	145,825,734	14.64%
Ｒ８見込	312,198	174,259,464	24,975,840	149,283,624	14.33%
Ｒ９見込	314,198	177,744,653	25,135,840	152,608,813	14.14%
Ｒ10見込	316,198	181,299,546	25,295,840	156,003,706	13.95%

ケース２　利用者の増減がない場合

年度	利用者数（人）	運行経費①（円）	運賃収入②（円）	補助金額（①－②）（円）	収支率②／①
Ｒ７	310,198	170,842,612	25,016,878	145,825,734	14.64%
Ｒ８見込	310,198	174,259,464	25,016,878	149,242,586	14.36%
Ｒ９見込	310,198	177,744,653	25,016,878	152,727,776	14.07%
Ｒ10見込	310,198	181,299,546	25,016,878	156,282,669	13.80%

ケース３　利用者が毎年 2,000 人ずつ減少する場合

年度	利用者数（人）	運行経費①（円）	運賃収入②（円）	補助金額（①－②）（円）	収支率②／①
Ｒ７	310,198	170,842,612	25,016,878	145,825,734	14.64%
Ｒ８見込	308,198	174,259,464	24,655,840	149,603,624	14.15%
Ｒ９見込	306,198	177,744,653	24,495,840	153,248,814	13.78%
Ｒ10見込	304,198	181,299,546	24,335,840	156,963,706	13.42%

(3)　他団体における運賃改定状況

他団体における運賃改定時期とルート及びダイヤの改正の関係について確認しました。

①　改定に伴う利用者数への影響

運賃改定後は一定の利用者減少が避けられない傾向にあります。

- **減少幅**　：多くの自治体では、改定後１～２年後で 10～20%程度の減少が見られます。
- **複合要因**　：桶川市の例（減少幅約 49%）では、ルート・ダイヤ改正やコロナ禍等の要因が重なり、減少幅が拡大したと推測します。
- **長期的な視点**：運賃改定による利用者減は一過性ではないケースもあり、東村山市のように、改定後数年経過しても回復しきれない事例も存在します。

表２【他市におけるコミュニティバス運賃改定状況】

※　太枠はルート及びダイヤ改正を行った年度を示す

運賃増	都市名（人口、面積）ﾙｰﾄ数：運行距離	改定時期	改定内容	見直し実施前（人）	見直し実施年（人）	見直し後１年目（人）	見直し後２年目（人）	見直し後３年目（人）
50円	東京都 西東京市 (207,116 人、 15.75 ㎢) 5 ﾙｰﾄ：271.2km	H25 年 8 月 単一 料金	100 円 → 150 円	(H24) 1,391,605 実施前比 100.0% 前年増減 ***	(H25) 1,242,244 実施前比 89.3% (▲10.7%) 前年増減 ▲10.7%	(H26) 1,144,652 実施前比 82.3% (▲17.7%) 前年増減 ▲7.9%	(H27) 1,163,896 実施前比 83.6% (▲16.4%) 前年増減 +1.7%	(H28) 1,241,974 実施前比 89.2% (▲10.8%) 前年増減 +6.7%
80円	東京都 東村山市 (151,933 人、 17.14 ㎢) 4 ﾙｰﾄ：22.8km	H26 年 6 月 単一 料金	100 円 → 180 円	(H25) 436,756 実施前比 100.0% 前年増減 ***	(H26) 346,141 実施前比 79.3% (▲20.7%) 前年増減 ▲20.7%	(H27) 326,787 実施前比 74.8% (▲25.2%) 前年増減 ▲5.6%	(H28) 321,802 実施前比 73.7% (▲26.3%) 前年増減 ▲1.5%	(H29) 330,754 実施前比 75.7% (▲24.3%) 前年増減 +2.8%
100円	埼玉県 桶川市 (74,085 人、 25.35 ㎢) 10 ﾙｰﾄ:104.78km	R2 年 7 月 単一 料金	100 円 → 200 円	(R1) 279,869 実施前比 100.0% 前年増減 ***	(R2) 142,405 実施前比 50.9% (▲49.1%) 前年増減 ▲49.1%	(R3) 144,333 実施前比 51.6% (▲48.4%) 前年増減 +1.4%	(R4) 150,480 実施前比 53.8% (▲46.2%) 前年増減 +4.3%	(R5) 163,477 実施前比 58.4% (▲41.6%) 前年増減 +8.6%

100円	三重県 鈴鹿市 (192,618人、 194.46㎢) 4ルート：105.3km	H28年 4月 区間制 最高額 400円	100円 → 200円	(H27) 321,657 実施前比 100.0% 前年増減 ***	(H28) 269,524 実施前比 83.8% (▲16.2%) 前年増減 ▲16.2%	(H29) 255,180 実施前比 79.3% (▲20.7%) 前年増減 ▲5.3%	(H30) 250,776 実施前比 78.0% (▲22.0%) 前年増減 ▲1.7%	(R1) 232,274 実施前比 72.2% (▲27.8%) 前年増減 ▲7.4%

４市における運賃改定年前後におけるルート及びダイヤの改正状況

西東京市	見直し後３年目のH28.４月にルート改正 一般の路線バスとの競合を避けるなどの理由から、第５ルートが第２ルートに統合される形で見直されました。 田無駅～多摩六都科学館を結んでいた第４ルートは、踏切による遅延を解消するため、北ルートと南ルートの２つに分割されました。
東村山市	見直し後２年目のH28.９月に新規路線 東村山市コミュニティバス「グリーンバス」は、平成15年１月に「東村山駅東口～多摩北部医療センター～新秋津駅」の１路線２系統が、平成20年２月に「久米川町循環」「諏訪町循環」の２路線が、平成28年９月に「東村山駅西口～久米川駅南口」の１路線がそれぞれ運行を開始
桶川市	見直し実施年のR2.７月にルート改正　４路線から９路線に再編し、14便減、７便増 （東30：７便⇒4便、東40：８便⇒4便、西10一部：６便⇒3便、西12：新規２便、西21：新規５便、西３：８便⇒4便） 名称：東10【坂田→舎人スポーツパーク→東部工業団地回り 桶川市市内循環バス再編計画 https://www.city.okegawa.lg.jp/soshiki/shiminseikatsu/anshinanzen/kotsu_churinjo/bus/7628.html
鈴鹿市	改正なし

コミュニティバスの運賃改定・ルート改正に伴う利用者動向の分析

１　桶川市における事例分析（運賃改定・ルート改正の影響）

利用者数の大幅な減少：令和２年７月に実施した運賃改定及びルート改正の結果、利用者数は前年比で49.1%減少した。

複合的な要因の推測：この減少は、ルート・ダイヤ改正による減便の影響に加え、新型コロナウイルス感染症の影響が複合的に作用したものと考えられる。

２　コロナ禍における減少率の比較検討

外部環境の影響：緊急事態宣言の発令期間（令和２年４月～５月、令和３年１月～２月、８月～９月）では、社会全体の利用控えが大きく影響している。

本市事例との比較：野田市における同時期の減少率（23.9%）と比較しても、桶川市の減少幅は非常に大きい。

実質的な減少率の推計：一般的な運賃改定に伴う利用者減が 10～20%程度であること、および野田市の事例を基準とした場合、コロナ禍の影響を除いた桶川市の実質的な利用者減は、20～30%程度であったと推察される。

３　運賃改定に伴う利用者動向の傾向

短期的減少の不可避性：東京都東村山市の事例（平成 28 年９月の新規路線運行開始時でも全体で前年比マイナス 1.5%）に見られる通り、運賃改定を行う場合、短期的には利用者数の減少を回避することは困難である。

(4)　近隣自治体におけるコミバス運賃改定の動向

直近の改定状況だけではなく、それ以前の改定の状況について記載しました。

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、運賃を改定及び改定を予定しているのは４自治体であり、いずれも直近５年以内において 180～240 円への運賃改定を実施しています。

表３【東葛飾地域で運行されるコミバスの運賃改定状況】

市町村名	コミバス名称	運行開始	運賃改定	改定日
松戸市	ゆめいろバス	平成 29 年 12 月 16 日	180 円→200 円	令和 5 年 7 月 1 日
柏市	ワニバース	令和 5 年 11 月 20 日	200 円→240 円	令和 8 年 7 月 9 日
流山市	流山ぐりーんバス	平成 17 年 11 月 21 日	150 円→160 円	平成 26 年 10 月 1 日
			160 円→180 円	令和 5 年 11 月 16 日
我孫子市	あびバス	平成 10 年 12 月 21 日	100 円→150 円	平成 25 年 10 月 1 日
			150 円→200 円	令和 7 年 4 月 1 日
鎌ケ谷市	ききょう号	平成 13 年 4 月 1 日	100 円	（改定なし）
野田市	まめバス	平成 16 年 1 月 9 日	100 円	（改定なし）

※柏市は、柏駅から柏市役所までの区間は令和 8 年 7 月 9 日に 170 円から 200 円に改定予定

※流山市は、距離制運賃（初乗り 180 円、最大 440 円）、平成 26 年 10 月の消費税増税に伴い、運賃を 150 円から 160 円へ改定している。

※我孫子市は、運行収支の改善のため、平成 25 年 10 月に運賃を 100 円から 150 円へ改定している。

まめバスの運賃改定について

１　現状と課題

(1)　まめバス導入から現在までの運行に関する考え方

【現状】

・　野田市と関宿町の合併に際し、関宿地域から市役所等の「公共施設へのアクセス性を高める」とともに、両市町の公共交通不便地域の改善を図り、新市の一体性の醸成及び均衡ある発展に資することを目的に、平成 16 年１月から運行を開始しました。

・　平成 31 年４月からは、運行目的を「公共施設へのアクセス性の向上」から「生活圏域への移動の利便性向上」にシフトし、「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」をコンセプトとして、駅や商業施設を経由する便を増やすとともに、ルート分割による運行距離の短縮、目的地への所要時間短縮等の見直しを行い運行してきました。

・　令和６年 10 月１日からの新運行計画では、ルートは前運行計画のルートを基本として最小限の見直しにとどめ、ダイヤの組換えによる利便性の向上を主として、一部ルートが重複している区間においておおむね１時間ごとにバスが来るようにする、通勤通学の利用者に配慮して朝晩の各駅発着便を増やす、各ルートの乗り継ぎ時間を調整するといった見直しを行いました。

【課題】

・　令和６年 10 月からの新運行計画においては、バス事業者の運転士不足が深刻である中、法改正により運転士の運転時間が制限され、運転士の途中交代が難しいなどの状況にあり、運行事業者の労働条件の範囲でのまめバス運行になります。

(2)　まめバスの運行経費と収支率の状況

【現状】

・　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ましたが、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ます。

・　令和元年度から７年度までのまめバスの運行について、利用者数はコロナ禍の令和２年度から３年度にかけて大幅に減少したものの、回復基調にあります。令和６年 10 月の運行見直し後も全体的に利用者は増加し、令和７年度の利用者は 310,198 人となり、平成 27 年度（312,496 人）以来、10 年ぶりに 30 万人台を回復しました。

・　運行経費は、コロナ禍以降燃料費、人件費等の高騰の影響を受け、概ね上昇傾向にあります。特に令和６年度は約１千万円、７年度は約６百万円と大きく運行経費が増加しており、運賃収入を差し引いた市からの補助金額も同様に大幅な増加となっています。
・　収支率について、令和７年度は利用者数が 30 万人を超えたものの運行経費の高さから収支率 14.64％となり、６年度の収支率 14.62％を若干上回りました。

【課題】

運行経費の増加

・　運行経費は年々増加しており、令和８年度に入っても運行経費にかかわる人件費や燃料費の高騰等が続いており、今後も運行経費の上昇が予想されます。

収支率の改善

・　人件費や燃料費の高騰等により運行経費がかさみ、１億円を超える補助を支出し続けていることから、財政の健全化を図る必要があります。
・　令和６年度から７年度にかけて利用者数が約２万人増加したことに伴い運賃収入は約 90 万円増加しており、運行経費は約 590 万円増加していますが、収支率は若干改善しています。
・令和８年度以降も運行経費の増加が見込まれる社会情勢であるため、収支率の改善は利用者数の大幅な増加により運賃収入が増加しないと難しいと思われ、市からの補助金の増加が見込まれます。

表１【まめバスの運行事業補助金額等の推移】

年度	利用者数（人）	運行経費①（円）	運賃収入②（円）	補助金額（①－②）（円）	収支率 ②／①
Ｒ元	291,282	144,769,199	23,995,217	120,773,982	16.57%
Ｒ２	221,721	143,293,411	17,905,187	125,388,224	12.50%
Ｒ３	244,700	147,146,214	19,576,185	127,570,029	13.30%
Ｒ４	277,441	152,093,818	22,202,235	129,891,583	14.60%
Ｒ５	288,630	154,654,878	23,314,676	131,340,202	15.08%
Ｒ６	290,080	164,957,358	24,119,240	140,838,118	14.62%
Ｒ７	310,198	170,842,612	25,016,878	145,825,734	14.64%

(3) 他の交通機関との公平性の確保

【現状】

・　まめバスは平成 16 年の運行開始以来、運賃 100 円を維持してきましたが、路線バスやタクシーは値上げしている状況があります。

・　路線バスについては、各社が国土交通省へ運賃変更の認可申請を行い、改定を実施しています。

《初乗運賃の直近の改定状況》

	改定日	改定後	改定前
茨城急行自動車	令和６年５月 25 日	200 円	170 円
朝日自動車	令和７年４月 15 日		
東武バスセントラル(株)	令和７年８月　２日		

※　茨城急行自動車の松伏営業所管内（埼玉県、千葉県内及び一部茨城県内への乗り入れ系統を含む）における路線バスの実施運賃が、初乗り運賃 200 円から 220 円に、７月 27 日に改定される予定

・タクシーについては、地域ごとの認可に基づく運賃設定となっており、直近では令和８年３月 16 日から運賃が改定しています。

《運賃の直近の改定状況》

	改定後	改定前
初乗運賃	1.06km/500 円	1.155km/500 円
距離加算運賃	221m/100 円	239m/100 円
時間加算運賃	１分 20 秒/100 円	１分 30 秒/100 円

【課題】

・　路線バスやタクシーが値上げしている中、他の公共交通機関との公平性を確保するためには、運賃を適正に改定する必要があります。

２　運賃改定に対する基本的考え方

運賃改定の基本的な考え方としましては、元々、運賃で収支を確保するということではなく、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ます。

また、運賃体系については、現在進めている運賃改定後も、持続可能な運行体制を維持するため、定期的な見直しが必要であると認識しております。具体的には、３年から５年を目安として、物価変動、利用者数の推移、運行経費の変化など、社会情勢や運行環境の変動を総合的に勘案し、適切な運賃水準について検討してまいります。

検討に当たっては、次の点に留意して検討しなければならないと考えています。

・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。
・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。
・現在の社会経済状況から運行経費はさら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。
・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。
・まめバスの利用状況、運行経費、市からの補助額、収支率等の状況から、運賃改定の必要性について、市民からの理解が得られるよう周知する。

３　運賃改定案及び今後の対応

(1)　シミュレーション

まめバスアンケート調査の結果より、運賃改定に対する受容の程度から利用率を設定し、試算します。

なお、前回の審議会で示した他団体における運賃改定状況では、桶川市の事例を除き、アンケート結果からの想定利用率の方が低いことから、より厳しい条件で試算しています。

①条 件

・令和７年度実績の利用者数及び運行経費を基準とする
・利用者数は、アンケート調査クロス集計の結果をもとに利用者減少率を乗じて設定
・運賃収入は、利用者数×一人当たり平均運賃(改定額の 80%）で計算
・補助金額は、「運行経費」－「運賃収入」で計算
・収支率は、「運賃収入」÷「運行経費」で計算

＜運賃改定のシミュレーション結果＞

運賃（円）	利用者減少率（%）	利用者数（人）※１	運行経費①（円）	運賃収入②（円）※２	補助金額（①－②）（円）	収支率②/①（%）
100	－	310,198	170,842,612	25,016,878	145,825,734	14.64
150	13.2	269,252 ▲40,946	170,842,612	32,571,975 ＋7,555,097	138,270,637	19.07
200	26.3	228,616 ▲81,582	170,842,612	36,578,560 ＋11,762,720	134,264,052	21.41
250	41.9	180,225 ▲129,973	170,842,612	36,045,000 ＋11,229,160	138,561,553	20.64
300	90.2	30,399 ▲279,799	170,842,612	7,295,760 ▲17,520,080	167,310,793	4.18

※１　下段は、運賃 100 円の利用者数と比較した増減
※２　下段は、運賃 100 円の運賃収入と比較した増減

②結 果

・　運賃を 300 円とする試算以外は、運賃収入の増加が見込まれ、市からの補助金額も減少します。

・　運賃を 250 円に改定する試算は、運賃収入が２番目に増加します。一方、利用者数は、約 12 万人の減少が想定されます。
・　運賃を 200 円に改定する試算が、運賃収入が最も増加します。一方、利用者数はコロナ禍当時の水準まで減少が想定されます。
・　運賃を 150 円に改定する試算は、運賃収入の増加は３番目ですが、一定の増額が見込めます。一方、利用者数の減少は最も少ないことが想定されます。
・　運賃を 300 円に改定する試算は、運賃収入が現在よりもマイナスとなり、利用者数は激減することが想定されます。

(2)　運賃改定の案

・　運賃を 200 円に改定する試算が、運賃収入が最も増加し、市からの補助金額も最も低くなり、改定額の候補となります。
　また、路線バスの初乗り運賃は 200 円であることから、最も差が少なくなります。
・　運賃を 150 円に改定する試算は、他の試算と比べて利用者の減少が少なく、運賃収入も一定の増加が見込まれ、改定額の候補となります。
・　運賃を 250 円に改定する試算は、200 円に改定する試算と同程度の運賃収入の増加が見込まれますが、利用者数がほぼ半減するため、現実的ではありません。

(3)　今後の課題について

・　改定額に係わらず運賃改定による利用者数は、改定直後に大きく減少した後は回復傾向にあるものの、運賃改定による利用者の減少を避けることは難しいと予想されます。このため、まめバスが数少ない移動手段となるような市民にも継続的な利用を促す対策とともに、今までまめバスを使わなかった層にも利用を広げる対策が必要になることから、現在実施している障がい者割引に加え、新たな割引を検討します。
・　運賃改定により見込まれる利用者減に対する対策が課題となることから、運賃を 150 円又は 200 円に改定する案を基本として、次回の審議会において割引制度の検討も含めた対策案について、示してまいります。

新たな移動手段としてのデマンド交通の導入について

１　野田市における交通特性と現状の課題

(1)　交通特性

・　野田市は利根川と江戸川に挟まれた南北に細長い地形であり、鉄道（東武野田線）や広域的な幹線道路（南北軸：一般国道１６号、主要地方道結城野田線、松戸野田線、我孫子関宿線等／東西軸：主要地方道つくば野田線、越谷野田線等）が交通の骨格を形成しています。

・　市内の公共交通は、鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティバス（まめバス）があり、多くの方に利用されていますが、一方で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。

(2)　現状の課題

・　市内の主要幹線から離れた集落や市境に近いエリアでは、公共交通のアクセスが限定的であり、多くの交通空白地域が存在しています。

・　加えて、高齢化の進展に伴い、バス停までの移動が困難な方や、免許返納により移動手段の確保を必要とする市民が増加しています。

・　地域が抱えるこのような移動上の課題に対し、既存の交通手段だけでは対応が困難となっており、持続可能な交通環境を構築するための新たな移動手段の導入が急務となっています。

２　デマンド交通について

既存の公共交通では網羅しきれない「交通空白地域の解消」と「高齢者の移動支援」という二つの課題を解決するため、本市では「デマンド交通」の導入を検討すべきと考えています。

(1)　デマンド交通とは

・　デマンド交通は、利用者の予約に応じて運行する乗合型の交通システムです。

・　まとまった需要がある場合は、コミュニティバス等の定時定路線、タクシーが送迎を行っている区域ではタクシー利用券の補助等が考えられますが、デマンド交通はそのような需要やサービスがない交通空白地帯への導入が考えられます。

・　既存の公共交通網を補完し、交通空白地域と鉄道や路線バス等の幹線と接続して支線の役割を果たします。移動の結節点や医療、商業施設等の生活拠点へ自宅から直接（ドア・ツー・ドア型）または、それに近い形（ポイント型）でつなぐことで、住み慣れた地域で安心して暮らし続けられる移動環境の実現を目指すものです。

(2)　デマンド交通の導入に向けて

全国の事例を見ると、人口規模が大きく市街地と郊外が混在する自治体では、既存の公共交通（鉄道・バス）と重複しないよう、駅へのフィーダー（枝葉の葉となる交通網）機能を担う「乗合タクシー」が広く導入されています。

一方、過疎化が進む山間部や地域拠点と距離があるエリアでは、広範囲に点在する集落から医療、商業施設等の生活拠点への移動を担う生活の足として「乗合タクシー」が導入されていますが、運転士の確保に課題を抱え、バス・タクシー事業者が運行を担うことが困難である自治体も多いことから、地域住民やＮＰＯ等が主体となり「自家用有償旅客運送」を活用し、運行する方式も採用されています。

デマンド交通は「地域課題」や「移動ニーズ」に応じた設計が求められ、導入に当たっては、以下の要素について検討する必要があります。

- 「運行方式」として、あらかじめ定められた停留所間を輸送する「ポイント型」や、自宅や任意の場所を起点とする「ドア・ツー・ドア型」等があり、各自治体の状況や目的に応じて選択します。
- 「運行範囲」として、公共交通を補完する観点から特定の区域に限定することを想定していますが、自治体によっては鉄道や路線バス等の幹線がなく全市域への導入を行っているケースもあります。
- 「運賃・予約方法・運行主体」について、持続可能で野田市に適したモデルを構築する必要があります。

(3)　野田市におけるデマンド交通導入への課題

①　地勢に適した区域設定

- 南北に細長い本市において、全域を一律のデマンド交通でカバーすることは極めて非効率です。特に、鉄道駅と主要拠点が集中する野田地域と、鉄道がなく公共交通の選択肢が限定される関宿地域では、移動需要の性質が大きく異なります。地域ごとの「移動ニーズ」を的確に捉えた上で、どのエリアを先行的に導入するべきか検討し、本市の地勢の特性を踏まえた運行区域を設定することが優先的な課題です。

②　運行体制の確保

- 先行している他の事例では、デマンド交通の運行主体については、タクシー事業者が委託されて実施する場合がほとんどであり、運営主体としては、タクシー事業者、タクシー事業者以外の運営管理を行う事業者、自治体又は地元自治会が行う場合など様々あり、野田市に適した運行主体・運営主体をどのように設定していくかが課題となります。また、各社のタクシー運転士数はコロナ禍に比べ回復してきていますが、デマンド交通の運転士とは給料体系や就業規則など労働条件に違いがあり、デマンド交通に対応する運転士の確保も課題となります。

③　財政の持続可能性

・　交通政策としてコミュニティバスの運行及びデマンド交通の導入、そのほか市民の移動に関する施策として、教習所バス、病院バス、福祉タクシーなどがあり、本市の厳しい財政状況において、これらにかかる予算について、総枠をできるだけ抑制した中でデマンド交通の費用を確保していくことが課題となります。

・　特に障がい者や高齢者を対象とし、タクシー利用料金の２分の１（上限1,000 円）を助成する「福祉タクシー」事業については、デマンド交通の導入に当たって対象者や区域などを比較し、全域に普及するまでは継続するなど、事業の在り方を検討する必要があります。

３　現在の状況

野田市のタクシー事業者とデマンド交通導入に向けて、課題の洗い出しや実施可能な方式、運転士の確保などについて協議を進めています。

また、既にデマンド交通を導入している自治体で運行を担っているタクシー事業者と実施状況や本市と共通する課題等について打合せを予定しています。

そのほか、デマンド交通の業務を受託している中間事業者がデマンド交通で担っている業務を始め幅広く情報の聞き取りを行いました。

これらの情報を整理、分析し、野田市に適したデマンド交通について今年度中に方向性を決定できるよう進めてまいります。

４　必要な手続について

デマンド交通の導入に当たっては、道路運送法に基づく許認可が必要となります。許認可を得るためには「地域公共交通会議」で運送サービス（運行エリア、ダイヤ、車両等）の内容について協議が調っていることが要件となるため、まずは「地域公共交通会議」の立ち上げが必要となります。

「地域公共交通会議」は地方公共団体が主宰し、地域の交通サービスのあり方について、地方運輸局、交通事業者（鉄道・バス・タクシー)、運転手団体、関係する団体の代表者、道路管理者、警察、学識経験者等の複数の関係者で協議する場となります。

デマンド交通をできるだけ早く導入していくために、運行方式等の検討を進めつつ、併せて地域公共交通会議の立上げを進めてまいります。

※　関係する団体の代表者は、野田市自治会連合会、野田市自立支援・障がい者差別解消支援地域協議会、野田市社会福祉協議会、野田市いきいきクラブ連合会などの高齢者や障がい者を含む地域公共交通の利用者の代表者を想定しています。

路線定期運行と路線不定期運行・区域運行の比較　　資料３－２

運行形態	路線定期運行			路線不定期運行	区域運行
代表的な運行形態	路線バス	コミュニティバス	乗合タクシー	コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド型交通	
車両	中型・大型バス（車両定員11人以上）	中型・大型バス（車両定員11人以上）	車両定員11人未満（ワンボックスカー等）	指定なし	指定なし
ルート	固定	固定	固定	固定	予約に応じて設定
ダイヤ	固定	固定	固定	固定（予約に応じて運行）	予約に応じて設定
事前予約	不要	不要	不要	必要	必要
運営主体	バス事業者 市町村	市町村 地域住民等	市町村 地域住民等	バス・タクシー事業者 市町村 地域住民等	市町村 地域住民等
運行主体	バス事業者	バス事業者	バス・タクシー事業者	バス・タクシー事業者	バス・タクシー事業者
長所	人口密度が高く、需要が見込まれる地区で効率的な運行が可能	収支率が悪いものの、需要が見込まれる地区での中規模以上の輸送が可能	コミュニティバスよりも初期投資費や運行経費が少ない	予約に応じて運行するため、運行経費の削減につながる	自宅付近から目的地までドアツードア、それに近い形のポイント型も可能
短所	利用者の減少により、便数や路線の廃止が起こり得る	エリアを万遍なく運行するルート設定となりやすく、目的地まで所要時間がかかる	コミュニティバスより輸送力が劣る	事前に利用者登録・乗車予約が必要	事前に利用者登録・乗車予約が必要
	一定の需要がないと事業性が低下	行政の財政負担が大きくなるケースが多い	行政負担が大きくなるケースが多い	固定されたバス停までの移動が負担となる	運営管理や配車システム等の運行経費が必要

運転免許証返納者支援策について

１　現状と課題

【現状】

運転免許証返納者への支援策については、すでに多くの自治体で取り組まれています。しかし、千葉県全体で見ると、返納者数はむしろ減少傾向にあり、支援策が十分な効果を上げているとは言い難い状況です。また、野田市においても返納者数は減少傾向となっています。

その要因としては、移動手段の利便性において、自家用車を自ら運転することが公共交通等と比べて圧倒的に優位であることや、独居世帯・高齢者のみの世帯の増加により、家族による送迎等の支援が得にくくなっていることなどが考えられます。

また、運転免許証を返納した高齢者は、日常生活における移動手段が制限され、交通弱者となりやすい状況にあります。特に、既存の公共交通では十分に対応できない地域においては、買物、通院、公共施設への移動など、日常生活に必要な移動手段の確保が難しい状況が見られます。

【課題】

運転免許証を返納した高齢者が、その後も健康で自立した生活を送るためには、日常生活に必要な移動手段を確保するための支援が不可欠です。

また、既存の公共交通では十分に対応できない場合には、交通空白地域に対する別途の支援が必要となります。

支援に当たっては、一時的な優遇措置にとどまらず、返納者本人だけでなく、その家族の移動手段の確保等も含めた総合的な支援が求められます。

そのため、厳しい財政状況も踏まえながら、野田市にとって最適な支援策を慎重に検討する必要があります。

２　運転免許証返納支援策に対する基本的考え方

運転免許証返納者への支援策については、まめバス、デマンド交通、病院送迎バスなど、交通空白地域の解消に向けた施策を基本とし、これらの交通手段を返納者が利用するきっかけとなる支援策を付加することが効果的であると考えます。

さらに、その他の支援策については、上記施策を補完するものとして位置付けることが適当であると考えます。

３　運転免許証返納支援策案

野田市に合った運転免許証返納支援策として、高齢者が健康で自立した生活を維持できる基盤となるように以下の施策を組み合わせ、自動車から公共交通機関である「まめバス」への円滑な利用移行を促進します。

具体的には、75 歳以上で運転免許を返納し、運転経歴証明書を提示した方は本人確認の上、半額割引チケットである「まめバスシルバーチケット（仮称）」を交付（原則として本人に限り、初回交付分のみ）し、免許の返納に係わらず 75 歳以上の方には定期券である「まめバスシニアパス（仮称）」の販売を行うこととします。これにより 75 歳以上の運転免許返納者は割引制度を経て定期券の購入に誘導し、免許返納にかかわらず 75 歳以上の高齢者は定期券の購入により、まめバスの継続的な利用を促進してまいります。

なお、各支援策の案は次のとおりです。

(1)　まめバスシルバーチケット（仮称）

※参考事例は、佐倉市や習志野市など

①　内容

75 歳以上で、運転免許証を返納した市民を対象としたまめバス半額パスを交付（申請した年度内有効）

②　同意事項

・運転免許証の保有状況を確認するため、警察署に情報を共有すること。
・市の保有する住民基本台帳を確認すること。

③　利用者の視点

【効果】

・免許返納の心理的ハードル低下

車がなくても、まめバスで安く、自由に移動できるという環境を用意することで、高齢ドライバーが運転免許を自主返納できるきっかけになります。

・移動コストの低減による経済的な外出支援

運賃が半額になることで、買い物や通院といった日常的な外出にかかる費用負担が軽減され、経済的な制約を減らして外出がしやすくなります。

・外出機会の増加による心身の健康維持

移動に関する負担が低減することで外出機会が増え、社会参加や身体活動が促されるため、生活の質（ＱＯＬ）や心身の健康の維持につながります。

【懸念点】

・事務手続の手間等

運転経歴証明書の発行は、高齢者にとって事務的な手続が負担になることがあり、発行は返納後５年以内という期限があるため、取得ができないこと

もあり得ます。

④　野田市、バス事業者の視点

【効果】

・将来的な利用者基盤の維持

免許を返納しても公共交通を利用し続けてもらうことで、自動車から公共交通への移動手段の転換を促すきっかけとすることができます。

【懸念点】

・運転士の事務負担増

降車時に精算や確認に時間がかかることで、特に混雑時の運行遅延リスクが生じます。

・会計・事務処理の複雑化

通常運賃と割引運賃の混在により、運賃収入の集計や精算業務が煩雑化し、内部コストが増大します。

・補助金額の増大

割引による減収分を市が運行経費の補助金として補填するため、制度の利用状況により補助金額が増大します。

(2)　まめバスシニアパス（仮称）

※参考事例は、朝日自動車（株）の「アクティブシニアパス」及び茨城急行自動車（株）の「シニア 70 パス」

①　内容

75 歳以上の市民を対象としたまめバス専用の定期券

②　販売金額

一年定期：36,000 円（税込）

半年定期：21,000 円（税込）

③　その他

・有効期間開始後の払戻し・再発行はしません。

・他の割引との併用はできません。

④　利用者の視点

【効果】

・免許返納の心理的ハードル低下

安価な移動手段が確保される具体的なメリットが提示されることで、高齢ドライバーが事故リスクを抱えながら運転を続ける不安を解消し、自主返納を決断するきっかけになります。

・移動コストの低減による経済的な外出支援

週に複数回バスを利用する方にとっては、運賃を気にせず安心して外出で

きるため、トータルの移動費用を削減できます。

・外出機会の増加による心身の健康維持

運賃を気にせずバスを利用できることで、通院や買い物だけでなく、趣味や地域活動への参加が促され、心身の健康維持につながります。

【懸念点】

・一括支払いの負担

半年分や１年分を一括で支払う必要があるため、一度の出費が大きく、家計管理の面でハードルを感じる場合があります。

・払戻し・再発行不可

購入後に体調を崩して外出できなくなった場合や、紛失した際の救済措置がないため、リスクを自己負担する必要があります。

・元を取る必要性へのストレス

使わなければ損をするという心理が働き、無理な外出をしたり、元が取れなかった際に後悔したりする可能性があります。

⑤　野田市、バス事業者の視点

【効果】

・固定収益の確保

前払い制の定期券であるため、利用頻度に関わらず一定の運賃収入を早期に確保できます。（アンケート調査では、75 歳以上でほぼ毎日利用する人が約 19%、週１～２回利用する人が約 55%となっており、一定数の定期券の購入が見込まれる）

・オフピーク需要の喚起

高齢者は日中の移動が多いため、平日の昼間など、バス利用者が少ない時間帯の稼働率を向上させることができます。

・潜在利用者の定着

定期券を持つことで「せっかく持っているからまめバスに乗ろう」という心理が働き、まめバスのより積極的な利用を促し、長期的な利用者を確保できます。

【懸念点】

・利用者数の把握

まめバスは回数券又は現金であるため、利用者数の計測方法についてバス事業者との調整が必要となります。

・運賃収入が低下する可能性

利用者に高齢者が多いことから、定期券の購入者が集中した場合、通常運賃を支払うよりも収入が下がるリスクがあり、割引による減収分を市が運行経費の補助金として補填するため、補助金額が増大する可能性があります。

朝日バスが乗り放題!!

70歳以上のお客様はどなたでも使える！

（一部路線を除く）



「アクティブシニアパス」

【販売金額】

一年定期：36,000円(税込)

半年定期：21,000円(税込)

【有効期間】

一年定期：2026年1月1日～2026年12月31日まで

半年定期：2026年1月1日～2026年6月30日まで

【販売期間】

2025年12月18日～2026年1月31日まで

※購入時期に関わらず通用開始日は、**2026年1月1日**からとなります。



【購入時に必要なもの】

運転免許証、運転経歴証明書、健康保険証等の
生年月日が確認できる公的機関発行の身分証明書

※コピーではなく原本をお持ち下さい。

【お問い合わせ】

朝日自動車(株)

越谷営業所	☎	048-970-5170	久喜営業所	☎	0480-24-3902
菖蒲営業所	☎	0480-87-2161	太田営業所	☎	0276-48-3626
加須営業所	☎	0480-61-7330	境営業所	☎	0280-87-0780
杉戸営業所	☎	0480-34-8001			

裏面もご覧下さい

【販売場所】

◆朝日自動車（株）の以下の各営業所

・越谷営業所　・久喜営業所　・菖蒲営業所　・太田営業所
・北越谷営業所　・杉戸営業所　・加須営業所　・境 営 業 所

◆朝日自動車(株)の指定する以下の販売所

・霞が関クリーニング草間商会（足立区綾瀬駅）
・むさしや酒店（獨協大学前駅西口）
・ガーヤちゃんの蔵屋敷（越谷駅東口）
・洗光舎クリーニング（幸手駅東口）
・有限会社日大衣料（加須駅北口）
・あげお・お土産・観光センター（上尾駅東口）
・ブックス・エンドウ本店（川間駅北口）
・ひまわり堂（桶川駅西口）
・蓮田市商工会（蓮田駅東口）
・翰成堂（吹上駅北口）
・観光物産館 ぶらっと♪ぎょうだ（商工センター停留所前）
・秩父鉄道観光バス株式会社（熊谷駅南口）
・藤川屋（妻沼仲町停留所前）

【ご注意】

※アクティブシニアパスは、定期券に記名されている70歳以上の**ご本人様のみ**有効です。
※有効期間開始後の**払い戻し（解約）・再発行(紛失、盗難　等）は、いたしません。**
※他の割引との併用は**できません。**
※当社が運行する臨時バス、高速路線バス、受託運行バス、各自治体のコミュニティバスならびに当社が指定する路線バスについては**ご利用頂けません。**
※茨城急行自動車(株)の**「吉川駅北口～野尻」「北越谷駅～小田急弥栄団地入口」**、
国際十王交通(株)の**「熊谷駅～西熊谷病院前」**間の路線バスについても、ご利用いただけます。
※ 深夜バスでは本券提示の上、割増運賃分（深夜バス運賃半額）をお支払い願います。

◆『アクティブシニアパスでご利用できない路線』（2025年12月1日現在）

※下記路線は変更になる事があります。
尚、下記路線以外の臨時運行につきましてもご利用できない場合がございますので、
詳細につきましては各営業所へお問い合わせください。

◎通常・臨時運行関係

・宮本町車庫・本庄駅南口～児玉折返し場～赤城乳業千本さくら工場　線
・本庄駅南口～神泉総合支所　線
・古河駅西口～境車庫　線
・東鷲宮駅西口～鷲宮駅東口～豊野コミュニティセンター　線
・羽生駅西口～羽生総合病院～イオンモール羽生　線
・北越谷駅西口～(直行)～埼玉スタジアム　線
・熊谷駅～(直行)～熊谷スポーツ文化公園（ラグビー場）線
・越谷駅東口～(直行)～総合体育館　線
・せんげん台駅～(直行)ウィングハット春日部　線
・モラージュ菖蒲～(直行)～久喜駅西口　線
・モラージュ菖蒲中央口～(急行)～久喜駅西口　線
・春日部駅東口～(直行)～大凧公園入口　線（大凧あげ祭り臨時便）
・せんげん台駅～しらこばと水上公園　線（プール臨時便）
・浦和美園駅～しらこばと水上公園　線（プール臨時便）
・幸手駅～桜まつり会場　線（桜まつり臨時便）
・JR行田駅～古代蓮の里　線（蓮の里臨時便）
・吹上駅～(直行)～総合教育センター　線（教職員採用試験臨時便）
・上尾駅東口・蓮田駅西口～(直行)～伊奈学園　線（教職員採用試験臨時便）
・久喜駅・杉戸高野台駅～(直行)～昌平高校　線

◎コミュニティバス・受託運行関係

・幸手駅～五霞町役場前　線
・行田市市内循環バス
・羽生市福祉バス（あい・あいバス）
・五霞町コミュニティ交通（ごかりん号）
・加須市デマンドバス・シャトル・循環バス（かぞ絆号）
・春日部市コミュニティバス（春バス）
・鴻巣市市内循環バス（フラワー号）
・野田市コミュニティバス（まめバス）
・草加市コミュニティバス（パリポリくんバス）
・杉戸町町内巡回バス（あいあい号東コース）
・宮代町内循環バス
・本庄市デマンドバス（はにぽん号）

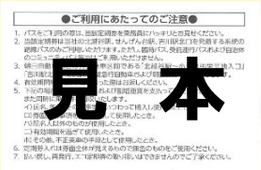


【発売金額・有効期間】

一年定期： 36,000円（税込）
2026年7月1日 ～ 2027年6月30日まで

半年定期： 21,000円（税込）
2026年7月1日 ～ 2026年12月31日まで





【発売期間】　2026年6月17日～ 2026年7月31日まで

※ 購入時期に関わらず、使用開始日は2026年7月1日からとなります。

※ 購入日の前後に関わらず既定の有効期間となります。

※ 次期発売は、2026年12月下旬に予定しております。

【購入時に必要なもの】

運転免許証、運転経歴証明書、健康保険証等の生年月日が確認できる公的機関発行の証明書をお持ちください。（コピーではなく原本をお持ちください）

※ ご購入日に７０歳以上となる方が対象となります。

【発売場所】

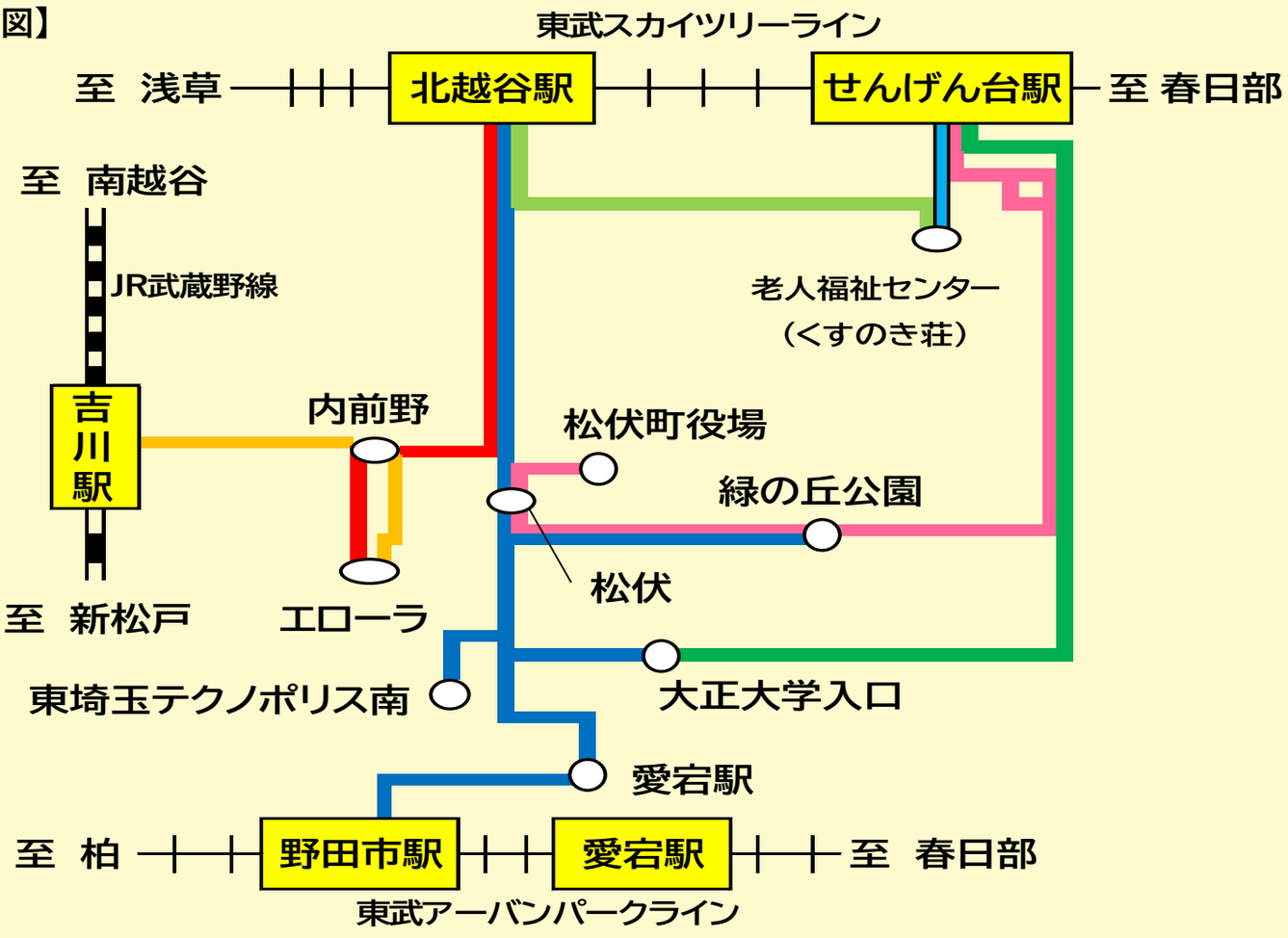
茨城急行自動車(株)松伏営業所・朝日自動車(株)越谷営業所・東武スポーツクラブプレオン北越谷

【ご注意】

- 北越谷駅・せんげん台駅・吉川駅北口発着系統の茨急バス一般乗合バス路線の全線が利用可能です。
- シニア７０パスは、定期券に記名されている70歳以上のご本人様のみ有効です。
- 有効期間開始後の払い戻し（解約）は、いたしません。
- 紛失・汚損・その他いかなる理由でも再発行はいたしません。
- 朝日自動車㈱の「吉川駅北口～野尻」「北越谷駅～小田急弥栄団地入口」間の路線バスについてもご利用できます。
- 他の割引との併用はできません。
- 当社が運行する臨時バス、受託運行バス、各自治体のコミュニティバスならびに当社が指定する路線バスについてはご利用頂けません。
- 購入日の前後に関わらず利用は既定の有効期間となり、有効期間前・有効期限後の使用はできません。

シニア70パスでご利用できる茨急バス路線

【路線図】



※下記の路線はご利用できませんのでご注意ください。

・東武動物公園駅 ～ 東武動物公園、野田市駅 ～ 岩井車庫 および 梅郷駅 ～ 野田梅郷住宅

・東武バス 吉川駅北口 ～ ルネサンス吉川入口 ・古河営業所管内の全路線

【お問い合わせ】

茨城急行自動車株式会社　　松伏営業所　☎０４８-９９２-００３１

佐倉市コミュニティバス運転免許自主返納割引パス

ポスト

更新日：2026年04月10日

ページ番号： 12454

高齢者の交通事故の防止と、公共交通の利用促進及び高齢者の外出支援を図るため、運転免許を自主返納した方に佐倉市コミュニティバスの運賃を割引する制度です（**2021年1月1日から内容が変更となりました**）。

(注意)運転免許自主返納割引パスは、佐倉市コミュニティバスのみご利用できます。



運転免許自主返納割引ご案内パンフレット

割引概要 (PDFファイル: 178.5KB)

割引対象者（すべての要件を満たす方）

1. 佐倉市在住の方
2. 1年以内に「運転経歴証明書(注釈)」の交付を受けた方
3. 佐倉市が発行する「運転免許自主返納割引パス」の交付を受けた方

(注釈)「運転経歴証明書」は、運転免許センター又は千葉県内の警察署で交付手続きを行う必要があります。 詳しくは<千葉県警察ホームページ>をご覧いただくか、佐倉警察署（043-484-0110）にお問い合わせください。

割引内容

- 割引後の運賃：**無料**（通常200円）
- 有効期限：「運転免許自主返納割引パス」交付後1年間

(注意)他の割引制度との併用は不可

申請方法

窓口申請（即日発行）

必要書類を交付場所（注釈）の窓口にお持ちください。（代理申請可能）

(注釈)交付場所：佐倉市都市部都市計画課（4号館2階）

郵送申請（後日郵送）

必要書類を郵送先（注釈）に送付してください。

(注釈)郵送先：〒285-8501 佐倉市海隣寺町97番地 佐倉市役所都市計画課

必要書類

1. 申請書（下記Word又はPDFから印刷、都市計画課、出張所で配布）
2. 運転経歴証明書**（郵送申請の場合はコピー）**
3. 写真（高さ3センチメートル×幅2.4センチメートル、無帽、正面、上三分身、無背景、6か月以内に撮影したもの）

(注意)窓口申請で代理申請を行う場合、上記に加え、代理の方の本人確認書類（免許証など）が必要です。

佐倉市コミュニティバス 割引パス交付等申請書 (Wordファイル: 28.3KB)

佐倉市コミュニティバス 割引パス交付等申請書 (PDFファイル: 138.1KB)

運転免許を自主返納された方へ…その他割引制度のご案内

運転経歴証明書の提示でコミュニティバスが割引になります

「運転免許自主返納割引パス」の有効期限が切れてしまったり、免許を返納して1年以上経過した方でも、運転経歴証明書を運転士に提示すると、運賃が200円から100円に割引になります。

(注意)佐倉市コミュニティバス限定。路線バスでは割引になりませんのでご注意ください。

ノーカーアシスト優待証（京成バス千葉イースト）

市内を走る「京成バス千葉イースト」でも、運転免許を自主返納した方への割引を実施しています。詳細は京成バス千葉イースト株式会社佐倉営業所（043-481-0808）にお問い合わせください。

(注意)ノーカーアシスト優待証は佐倉市コミュニティバスではご利用できません。

「ノーカーアシスト優待証」（京成バスグループ共通）の詳細は下記リンクをご覧ください。

ノーカーアシスト優待証

その他

その他、施設や交通機関で様々な特典を受けることができます。

詳しくは下記リンクをご覧ください。

高齢者の交通事故を防ぐために(千葉県警察ホームページ)

関連コンテンツ

コミュニティバス運行情報

コミュニティバス時刻表・ルート図等

コミュニティバス運賃（割引情報）案内

コミュニティバス通信 ～見て 知って 乗って～

コミュニティバス紹介動画（佐倉市公式YouTubeチャンネル）

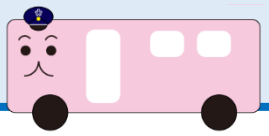
この記事に関するお問い合わせ先

［都市部］ 都市計画課
〒285-8501 千葉県佐倉市海隣寺町97
電話番号：043-484-6163
ファックス：043-486-2506
メールフォームによるお問い合わせ

GET Adobe Acrobat Reader
PDFファイルを閲覧するには「Adobe Reader（Acrobat Reader）」が必要です。お持ちでない方は、左記の「Adobe Reader（Acrobat Reader）」ダウンロードボタンをクリックして、ソフトウェアをダウンロードし、インストールしてください。

佐倉市コミュニティバスの

運転免許自主返納者への割引制度



高齢者の交通事故の防止と、公共交通の利用促進及び高齢者の外出支援を目的として、運転免許を自主返納した方を対象に、佐倉市コミュニティバス運賃の割引制度を実施しています。

割引対象者（すべての要件を満たす方）

① 佐倉市在住の方
② １年以内に「運転経歴証明書※」の交付を受けた方
③ 佐倉市が発行する「運転免許自主返納割引パス」の交付を受けた方

※「運転経歴証明書」は、運転免許センター又は千葉県内の警察署で交付手続きを行う必要があります。詳しくは佐倉警察署（043-484-0110）にお問い合わせください。
※運転免許自主返納割引パスは、佐倉市コミュニティバスのみご利用できます。

割引内容

●割引後の運賃：**無料**（通常 200 円）
●有効期限：運転免許自主返納割引パス交付後**１年間**
※他の割引制度との併用は不可



※自主返納パスイメージ

申請方法

（１）申請方法
① 窓口申請（即日発行）※代理申請可
交付場所：佐倉市都市部都市計画課（４号館２階）
② 郵送申請（後日郵送）
郵送先：〒285-8501　佐倉市海隣寺町 97 番地　佐倉市役所都市計画課宛
（２）必要書類
①申込書（市HP、都市計画課、出張所で配布）②運転経歴証明書（郵送申請の場合はコピー）
③写真（高さ 3cm×幅 2.4cm、無帽、正面、上三分身、無背景、６か月以内に撮影したもの）
※窓口申請で代理申請を行う場合、上記に加え、代理の方の本人確認書類（免許証など）が必要です。

コミバスのルートや時刻表はこちら

割引パス以外でも、運転経歴証明書を運転手に提示するだけで、運賃が 100 円になります。

お問い合わせ
佐倉市都市部都市計画課
TEL：043-484-6164

○免許保有者数

	千葉県					野田市				
	総数					総数				
		内65歳以上	割合	内75歳以上	割合		内65歳以上	割合	内75歳以上	割合
令和元年	4,039,607	905,344	22.4%	275,713	6.8%	102,468	28,136	27.5%	8,396	8.2%
令和2年	4,038,844	912,893	22.6%	280,937	7.0%	102,186	28,537	27.9%	8,702	8.5%
令和3年	4,044,584	918,109	22.7%	292,902	7.2%	102,097	28,725	28.1%	9,290	9.1%
令和4年	4,051,406	922,032	22.8%	321,151	7.9%	102,253	28,828	28.2%	10,346	10.1%
令和5年	4,066,111	937,143	23.0%	350,608	8.6%	102,722	29,097	28.3%	11,402	11.1%
令和6年	4,067,320	949,158	23.3%	382,311	9.4%	102,595	29,186	28.4%	12,455	12.1%
令和7年	4,068,526	949,907	23.3%	396,123	9.7%	102,474	29,160	28.5%	13,195	12.9%

○自主返納者数

	千葉県					野田市				
	総数					総数				
		内65歳以上	割合	内75歳以上	割合		内65歳以上	割合	内75歳以上	割合
令和元年	29,403	27,949	95.1%	15,564	52.9%	712	685	96.2%	400	56.2%
令和2年	27,567	26,091	94.6%	13,482	48.9%	627	590	94.1%	349	55.7%
令和3年	25,555	24,210	94.7%	12,568	49.2%	612	589	96.2%	315	51.5%
令和4年	21,796	20,676	94.9%	12,317	56.5%	477	460	96.4%	311	65.2%
令和5年	17,943	17,020	94.9%	11,495	64.1%	392	371	94.6%	287	73.2%
令和6年	20,839	19,636	94.2%	12,069	57.9%	463	440	95.0%	284	61.3%
令和7年	21,979	20,558	93.5%	12,081	55.0%	473	440	93.0%	301	63.6%

○運転経歴証明書発行数

	千葉県					野田市				
	総数					総数				
		内65歳以上	割合	内75歳以上	割合		内65歳以上	割合	内75歳以上	割合
令和元年	26,692	25,381	95.1%	13,918	52.1%	597	572	95.8%	323	54.1%
令和2年	26,482	25,028	94.5%	12,757	48.2%	574	536	93.4%	313	54.5%
令和3年	23,695	22,458	94.8%	11,613	49.0%	521	503	96.5%	276	53.0%
令和4年	20,072	19,013	94.7%	11,382	56.7%	405	391	96.5%	260	64.2%
令和5年	15,265	14,452	94.7%	9,903	64.9%	271	258	95.2%	195	72.0%
令和6年	17,536	16,541	94.3%	10,326	58.9%	307	289	94.1%	184	59.9%
令和7年	17,683	16,602	93.9%	9,798	55.4%	298	273	91.6%	178	59.7%