

野田市コミュニティバス運行計画の変更（素案）に対する意見募集の結果について

パブリック・コメント手続によって寄せられた意見と市の考え方は、次のとおりです。

1 政策等の題名

野田市コミュニティバス運行計画の変更（素案）

2 意見募集の概要

(1) 計画等の案の公表日（意見募集期間）

平成27年9月7日（月）から平成27年10月6日（火）まで

(2) 意見募集結果

①提出者数・意見数		23人	71件
②提出方法	直接持参	2人	2件
	投函箱	6人	26件
	郵送	4人	21件
	FAX	3人	13件
	Eメール	8人	9件
③計画等に反映した意見			3件

3 意見と市の考え方

意見の概要と市の考え方

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
1 賛成、やむを得ない			
1	（関宿城ルート） 現状の利用状況、また民間路線バス（朝日バス）との競合から、減便についてはやむを得ないと思う。	No.38のとおり、一部素案を変更して運行します。	修正無し
2	（全体） いつもまめバスを利用している市民です。ありがたく感謝しております。命の綱（バス）と言いたいくらいです。もう少し回数増を希望していますが、無くなるよりいいとも思っています。料金を値上げしてでも利用させてください。値上げとなると少人数になり無くなるのが怖いです。難しいです。年々年を取るので、バスがないと	今後も、公共交通不便地域へも配慮しつつ、必要に応じて、運行計画の見直しを実施し、市民の足として継続的な運行を行ってまいります。	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	本当に困ります。		
3	<p>(中ルート)</p> <p>愛宕駅行最終便が廃止となることは残念だが、利用者が僅少である以上はやむを得ない。</p>	素案のとおり実施します。	修正無し
4	<p>(南ルート)</p> <p>右回り第1便の駅方面、左回り第8便の駅からの利用が見込めないのであれば、土休日の一部分廃止もやむを得ない。</p>	素案のとおり実施します。	修正無し
5	<p>(南ルート)</p> <p>「野田市コミュニティバス運行計画の変更の素案」を拝見し安心しました。利用者の方々は高齢者、病気の方などいわゆる弱者と言われる人が多いと思います。それらの方々が自宅に閉じこもらざるを得ない状況とならないように、外出の足であるまめバスを守ってください。そしてこれからは若い世代や乳幼児を連れた人等にも、もっと利用して欲しいと思います。最後に欲張りな願いとは思いますが、イオンノア店の中にバスが乗り入れられたら本当にありがたいです。</p>	<p>今後も、公共交通不便地域へも配慮しつつ、必要に応じて適宜、運行路線の見直しを実施して、市民の足として継続的な運行を行ってまいります。</p> <p>なお、イオンノア店敷地への乗り入れについては、前回の運行計画見直しの際に検討しましたが、敷地への出入りに当たり、バスや歩行者の安全確保が十分にできないおそれがあることなどから、イオンノア店の敷地への乗り入れは行いません。</p>	修正無し
6	<p>(全体)</p> <p>諸般の事情はあるでしょうが、今の急速な社会の高齢化に備え高齢者運転免許返上促進の件も含め野田市民の足となるべく、一層のまめバス運行の期待は大きいのではないのでしょうか。関係各位のご尽力をお願いします。</p>	<p>今回の運行計画の見直しは、消費税率の引上げや燃料費高騰の影響で平成26年度の運行委託料が上限額を上回り、さらに、平成29年4月には消費税率の引上げが予定されていることから、上限額以内での継続的な運行の実現を図るために実施するもので、利用者の少ない便の廃止などを実施せざるを得ない状況です。</p> <p>今後も、公共交通不便地域に配慮しつつ、必要に応じて運行計画</p>	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
		を見直し、市民の足として継続的な運行を行ってまいります。	
2 反対			
7	<p>(南ルート)</p> <p>土日祝日の運行において、減便は実施しないこと。</p> <p>南ルート沿線ではみずき4丁目等で宅地開発があり、こうのとりの里もあり、今後利用者が伸びる可能性がある。地域の需要を踏まえ、まめバスを充実していただきたい。</p> <p>平均利用者数が少ないと素案では変更理由にあげているが、平成26年度南ルート同時間帯の便数平均利用者数は、関宿城ルートの便数平均利用者数の約2倍の5.2人です。</p> <p>(同意見1件)</p>	<p>今回の運行計画の見直しは、消費税率の引上げや燃料費高騰の影響で平成26年度の運行委託料が上限額を上回り、さらに、平成29年4月には消費税率の再度の引上げが予定されていることから、上限額以内での継続的な運行の実現を図るために実施するものです。</p> <p>南ルート左回りの土日祝日最終便は、関宿城ルートの2倍近い利用をいただいておりますが、土日祝日の運行便の中で最も利用者が少ないことからやむを得ず減便しようとするものです。</p> <p>今後も、公共交通不便地域に配慮しつつ、必要に応じて運行計画を見直し、市民の足として継続的な運行を行ってまいります。</p>	修正無し
8	<p>(全体)</p> <p>外出好きの老女の足を奪わないでください。</p>	<p>今回の運行計画の見直しは、消費税率の引上げや燃料費高騰の影響で平成26年度の運行委託料が、上限額を上回り、さらに、平成29年4月には消費税率の引上げが予定されていることから、上限額以内での継続的な運行の実現を図るために実施するもので、利用者の少ない便の廃止などを実施せざるを得ない状況です。</p> <p>今後も、公共交通不便地域に配慮しつつ、必要に応じて運行計画を見直し、市民の足として継続的な運行を行ってまいります。</p>	修正無し
9	<p>(全体)</p> <p>財政的困難とはいえ、今までの運行を続けてください。</p>	<p>今回の運行計画の見直しは、消費税率の引上げや燃料費高騰の影響で平成26年度の運行委託料が、上限額を上回り、さらに、平成29年4月には消費税率の引上げが予定されていることから、上限額以内での継続的な運行の実現を図るために実施するもので、利用者の少ない便の廃止などを実施せざるを得ない状況です。</p> <p>今後も、公共交通不便地域に配慮しつつ、必要に応じて運行計画を見直し、市民の足として継続的な運行を行ってまいります。</p>	

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
3 運行計画見直しの視点			
10	<p>(全体)</p> <p>多くの要望に応えようと人口密度の低い地区に低頻度の大巡回路線を作ってしまったために、人口密度が高い地区の利用者を獲得できないのではないかと。そもそも1日、2便～12便の運行で生活しようとするのは、15万市民の生活スタイルを考えた時に無理がある。負のスパイラルに陥っている。流山のぐりーんバスのように、路線バスの活用と併せ、路線の選択と集中を考えるべきではないかと。</p>	<p>流山市のぐりーんバスは、住宅地と駅を結ぶことをコンセプトにしていると聞いております。これに対して、野田市のまめバスは関宿町との合併を機に、関宿地域から市役所や櫛のホール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ることを目的としており、運行経費には、合併による行政改革効果の一部を充てることとしております。したがって、人口密度の高い地区の利用者の利便性向上を優先させるべき事業ではないと考えております。</p> <p>限られた財源の中での運行であり、全ての要望に応えることはできませんが、年間延べ30万人以上の方に利用されているまめバスは、負のスパイラルに陥っているとは考えておりません。</p>	修正無し
4 料金値上げ			
11	<p>(全体)</p> <p>運賃を改定しないというのは、利用者にとって有難いことであるが、市の財政が厳しい、年間6,800万円以内であると運行目的見直しで記述があるのに、これは矛盾しているのではないかと。また、都バスは消費税分を利用者に転嫁しているが、消費税転嫁対策特別措置法等の違反に当たるのではないかと。</p> <p>現在、1回乗車100円、2回以上利用すれば1日乗車券を購入してもらおう形にしているが、2区制にして、1区の運賃は100円</p>	<p>今回の見直しにおいて、料金の値上げについても検討しましたが、値上げ直後は収入が増加したものの、その後は値上げ前の収入より低くなったという他市のコミュニティバスの事例があり、また、まめバスの成功は100円という料金設定にあるとの意見もあったことから、料金は改定しないこととしたものです。</p> <p>消費税率が5%から8%へ引上げられた際、料金自体には変更はありませんが料金改定の届出は行っています。これは、国土交通省から示された「鉄道・バスにおけ</p>	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	<p>として据え置いたとしても、2区は150円に運賃を改定すべきで、持続可能な施策として野田市コミュニティバスが維持できるのかを今改めて考えるべきではないか。</p>	<p>る具体的な端数処理の方法」に基づき算定したもので、具体的には10円未満の端数を四捨五入した結果、100円としたもので、御指摘の消費税転嫁対策特別措置法等に抵触するものではありません。今後、10%への引上げが予定されていますが、同様に算定した場合でも、100円となります。</p> <p>また、コミュニティバス事業を継続的に実施するためには、運行経費の上限額を設定し、堅持することが必要であると考えております。</p>	
12	<p>(全体)</p> <p>100円均一では、既存のバス事業者を潰しかねないし、消費税転嫁対策特別措置法及び道路運送法第9条一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金違反も考えられるため、対距離に見合った運賃体系とすべき。</p>	<p>まめバスは、運賃が100円均一と安いことから、民間事業者の経営を圧迫しないよう、既存の路線バスやタクシーとの競合をできるだけ避けることを運行条件とし、運行に当たってはバス事業者等との協議を経て実施しています。</p> <p>なお、消費税の転嫁については、国土交通省から示された「鉄道・バスにおける具体的な端数処理の方法」に基づき算定しており、御指摘の消費税転嫁対策特別措置法及び道路運送法に抵触するものではありません。</p> <p>また、今回の見直しにおいて、料金の値上げについても検討しましたが、値上げ直後は収入が増加したものの、その後値上げ前の収入より低くなったという他市におけるコミュニティバスの事例があり、また、まめバスの成功は、100円という料金設定にあるとの意見もあったことから、料金は改定しないとしたものです。</p>	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
13	<p>(全体) 野田市まめバスはワンコインという非常に低廉な運賃であり、小人及び障がい者の割引運賃は設けなくてよいのではないかと。</p> <p>小人・障がい者半額の廃止により、運賃収入の増加のほか回数券の枚数削減、一日乗車券も1種類で済むことから、印刷コストの削減を見込めるのではないかと。</p>	<p>現在のまめバスの運賃は、運行開始に当たり、運行計画案を基に市民の皆さんから意見を募集し、小学生や障がい者等に対して無料や割引料金の設定を要望する意見が多く寄せられ、また、鉄道や路線バス及び近隣自治体の割引状況を考慮し、「コミュニティバス検討委員会」（現「コミュニティバス検討専門委員会」）での検討を経て、決定したものであり、現段階においては、今後もこの決定を尊重していくこととしております。</p>	修正無し
14	<p>(全体) 一日乗車券は200円であるが、他の市区町の例から、一日乗車券は最低でも300円程度に値上げすることが好ましいと思う。</p>	<p>まめバスの一乗車券は、片道100円、往復200円という考え方から「乗り継ぎ券」として始まりましたが、乗り継ぎ券の本来の趣旨とは異なる使われ方がなされるようになったことから、乗り継ぎ券を廃止し、代わりに一日乗車券を販売することとしたものです。現段階においては、今後もこの考えを踏襲することとしておりますので、値上げはしない考えです。</p>	修正無し
15	<p>(全体) 100円均一料金を維持するため「回数券」、「一日乗車券」、「野田産朝採り枝豆プレゼント」を廃止し、広告収入のさらなる増収に努めること。</p> <p>市役所等の公共機関、駅などにあるまめバスの時刻表は常に補充し、まめバス利用促進をすること。</p>	<p>回数券は、1,100円分を1,000円で販売しております。また、一日乗車券は、片道100円、往復200円という考え方から「乗り継ぎ券」として始まりましたが、乗り継ぎ券の本来の趣旨とは異なる使われ方がなされるようになったことから、乗り継ぎ券を廃止し、代わりに一日乗車券を販売することになったものです。いずれも利用促進策の一環として実施しているものです。</p>	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
		<p>また、「野田産朝採り枝豆プレゼント」につきましても、バス利用促進策の一環として実施しているものですが、野田市農産物ブランド化推進協議会との共催で実施しており、運行経費には影響ありませんので、今後も実施します。</p> <p>広告収入については、増収に努め、市役所などのハンディサイズ時刻表の補充については留意します。</p>	
16	(全体) 運賃箱 I C の導入	交通系 I C カードの対応システムの導入については、まめバス単体への導入よりも費用が低く抑えられる、運行事業者の関連グループを含めた法人全体のバス事業として導入をした場合でも、現時点ではその費用は高額であり、導入は難しいと考えています。	修正無し
5 関宿城ルート廃止			
17	(関宿城ルート) 関宿城ルートは廃止する。平成 26 年度関宿城ルート 1 日平均全利用者数は 2.9 人と全ルートで一番利用数が少ない。平成 25 年度より全ルートで唯一利用者が減少している。このルートには民間バス路線が一部運行しているので、それで代替する。	今回の運行ルートの見直しにおいて、関宿城ルートの廃止についても、野田市コミュニティバス検討専門委員の方々に検討していただきましたが、少ないまでも利用者がいることから、いきなり全廃することはせず、減便することになったものです。	修正無し
6 起点・終点（修正無し）			
18	(関宿城、中ルート) 関宿城ルート自体及び今回の周回便の設定は、路線バスとの競合を生むもので得策ではない。 関宿城ルートの減便は、これまでの輸送実績（空気輸送）を考え	関宿城ルートの運行に際しては、朝日自動車との競合調整を経て開始したものです。また、今回の運行ルートの見直しにおいて、関宿城ルートの廃止についても、野田市コミュニティバス検討専	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	<p>たら仕方ないことではあるが、関宿城ルートと中ルートの1日当たりの運行本数を同じにし、関宿城ルート及び中ルートの起点終点を野田病院(中ルートの船形駐在所～小山間は廃止)にして、中ルートの障がい児等(野田特別支援学校など)の輸送に即した時間配分を考えつつ、できる限り、どちらの便も同時刻着、同時刻発にすることで、接続を図るのはどうか。関宿城ルートは、川間駅まで乗り入れしないという朝日自動車との話があるなら、集客施設である野田病院まで乗り入れさせ、まめバス同士による連携ダイヤで利便性を高めたらどうか。</p>	<p>門委員の方々に検討していただき、素案のとおり減便することになったものです。なお、周回便については、No.38のとおり、東葛飾病院の御協力が得られたことから、中戸折り返しとします。</p> <p>また、関宿城ルート及び中ルートの野田病院への乗り入れについては要望がありません。</p>	
19	<p>(中ルート) 最終便の行先が愛宕駅→愛宕神社前→上町→仲町止まりとなっているが、中野台入口までの運行としてはどうか。</p>	<p>中ルートの最終便の変更は、運行経費上限以内での運行のため、利用状況を勘案し、変更するものです。</p> <p>検討段階では、現行と同様の愛宕駅止まりとして考えましたが、愛宕駅から車庫への回送ルート上のバス停にも停車することとし、仲町止まりとしたものです。</p>	修正無し
20	<p>(関宿城ルート以外) バスの起点を、櫛のホールにすべき。</p>	<p>関宿城ルート以外のルートについては、櫛のホールを通行しています。発着点には、バスの回転場所、駐車場所、運転士の休憩場所などが必要となりますが、櫛のホール及びその周辺でのバスの回転場所や駐車場所の確保は困難です。</p>	修正無し
7 起点・終点 (修正有り)			
21	<p>(南ルート) 平日の左回り最終便についても、みずき地区より先までの利用</p>	<p>乗降調査を実施したところ、白鳥の池入口までは利用者がいたが、以降は乗車がありませんで</p>	修正有り

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	客はごく僅か、若しくは皆無であり、現状はしらさぎ通り入口まで運行しているものを、みずき4丁目公園（大和田団地方面へ回送）、西新田自治会館前（流山街道方面へ回送）又は白鳥の池入口（国道16号方面へ回送）までの運行へ短縮してもよいのではないかと。	した。御提案の白鳥の池入口のバス停を終点とした場合、まめバスが野田市駅の車庫に戻るためには、そのままルート通り走行し、野田市新井前の交差点から国道16号を北上することになります。したがって、下三ヶ尾自治会館前までの運行に短縮します。	
8 運行区間（修正無し）			
22	（関宿城ルート） 関宿城博物館～古布内高倉～関宿中央ターミナル前の東西に伸びる道路と県道7号線との交差点～関宿中央ターミナル～いちいのホール～下総利根大橋入口～木間ヶ瀬小学校前～野田病院とし、武者土バス停は廃止する。	今回の見直しは、まめバスの継続的運行を可能とするため、上限額以内での運行を目指し、利用者の少ないルートの減便・短縮等を実施しようとするものです。 関宿城ルートの野田病院への乗り入れ要望はなく、現状では利用者の増加は見込めないため、ルートの延伸はしません。	修正無し
23	（関宿城ルート） 高齢者及び足の不自由な者がおり、県道まで歩行できませんので、まめバスを西山団地入口まで乗り入れて欲しい。	県道結城野田線から西山団地への道路幅員が狭隘であることから、まめバスの乗り入れはできません。	修正無し
24	（北ルート） 愛宕神社～清水公園駅間は、旧専売公社前（県道結城野田線）を通るコースに変更して欲しい。	御提案のコースは、以前運行しておりましたが、利用者が極めて少なかったことから、現在のコースで運行しています。	修正無し
25	（新北ルート） 七光台駅から市役所へ直行にすべき。	まめバスは、関宿町との合併を機に、市役所や櫛のホール等の公共施設へのアクセス性を高めるとともに、公共交通不便地域の改善を図るべく、限られた財源の中で、多くの市民要望に応えた結果として、現行の運行ルートや運行本数となっております。	修正無し
26	（中ルート） 中ルートの中央地区のコースは、上町～仲町～琴平通り～櫛の	櫛のホール周辺は、関宿城ルートを除く全てのルートが運行している地域であるため、なるべく多	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	ホールとなっているが、北・新北ルートと同様に、上町から櫛のホールに直接向かうルートでよいのではないか。	くの通行可能な道路を通行することとしております。	
27	(南ルート) 理科大正門前を経由し、運河駅東口へ乗り入れるルートに変更して欲しい。	御提案の理科大正門前を経由するためには、道路幅員を考慮すると、現行ルートの白鳥の池入口のバス停から霊波之光北門交差点を左折後、理科大正門前まで直進することになりますが、高さ制限により、東武野田線のガード下をくぐれないため、更なる直進は不可能です。このようなことから、正門前付近で方向転換することになると思われますが、理科大正門前周辺は車両や歩行者等の往来が多数あり、道路上での方向転換はできません。 また、運河駅付近へのバス停の設置については、流山市に確認したところ、新設された運河駅東口の駅前広場は、バスの乗り入れに対応した幅員を確保していない（バスが停車すると、他の車両の通行の妨げになる）ことから、まめバスの回転場所が確保できないため困難です。	修正無し
28	(南ルート) 運河駅東口ロータリーに乗り入れて欲しい。	運河駅東口ロータリーへの乗り入れについては、流山市に確認したところ、当該ロータリーはバスの乗り入れに対応した幅員を確保していない（バスが停車すると、他の車両の通行の妨げになる。）ことから、まめバスの回転場所が確保できないため困難です。	修正無し
29	(南ルート) 平日の左右第8便はどちらも老人福祉センターには行かず、それ	柏たなか駅を19時29分に出発する東武バスを利用し、大殿井付近から野田市駅方面に向かう方	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	ぞれの一つ手前のバス停で運転を打ち切っているが、東武バス柏13系統（柏たなか駅発野田梅郷住宅循環）と接続して、白鷺通りから野田市駅前までの回送を自由降車にできないか。	は皆無に近いと考えますので、素案のとおり実施します。	
30	（南ルート） 近隣住民も年齢が高齢化しており、まめバスを利用したい人も増えているので、理科大の薬学部入口付近に停留所を設置して欲しい。	御要望のコースの道路幅員は狭く、特に霊波之光正門前の交差点から、東京理科大学薬学部入口へ向かう道路の車道幅員が狭隘であるため、まめバスが通行することはできません。したがって、東京理科大学薬学部入口付近に停留所は設置できません。	修正無し
31	（新南ルート） 新南ルート（今上経由）は廃止。2km路線が短い（花井経由）に統一する。	まめバスは、公共交通不便地域の改善を図ることが目的の一つであり、今上経由の利用も増加傾向にあることから、今上経由は廃止しません。	修正無し
32	（新南ルート） 終点のみずき4丁目公園から江戸川病院～運河駅東口に延長し、運河駅東口ロータリーに乗り入れて欲しい。	運河駅東口ロータリーへの乗り入れについては、流山市に確認したところ、当該ロータリーはバスの乗り入れに対応した幅員を確保していない（バスが停車すると、他の車両の通行の妨げになる。）ことから、まめバスの回転場所が確保できないため、乗り入れは困難です。	修正無し
33	（新南ルート） 今上経由と花井経由があり、それぞれ1日に2往復、4便であるので、次のように統合してはどうか。桜木神社入口～長命寺前間、上花輪香取前～下里間は廃止し、代わりに上花輪香取前～上花輪歴史館～県道松戸野田線上花輪新町～山崎女躰神社付近交差点～桜木神社入口～梅郷駅～都市計画道路	まめバスは、公共交通不便地域の改善を図ることが目的の一つであり、今上経由、花井経由とも利用者は増加傾向にあることから、素案のルートとしております。なお、御提案のルートの上花輪歴史館～県道松戸野田線～山崎女躰神社付近交差点間は、住宅がほとんどなく、利用者が見込めないことから、このルート設定はしません。	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	梅郷駅前線～下里～みずき4丁目公園間とする。		
34	(関宿城ルート以外) 櫛のホールで降りる人は少ないので、全てのバスが櫛のホール経由で街中はまめバスが列を成して走るのもったいない。	まめバスは、市役所や櫛のホール等の公共施設へのアクセス性を高めることを、目的の一つとしていることから、関宿城ルート以外の便は、櫛のホールを経由することとしています。なお、御指摘のとおり時間帯によっては、異なるルートのバスが連なることがありますので、連なることのないよう可能な限り運行ダイヤの見直しを検討します。	修正無し
35	(南ルート) 土日祝日の左回り第8便の利用者は少ないが、まずは減便とせず、西新田自治会館前で運転を打ち切り、西新田自治会館前以降は回送にせず、特別便として、梅郷駅西口を経由して、花井ポンプ場前までの運行としてはどうか。	今回の運行計画の見直しについては、運行経費上限以内での継続的な運行を図るための減便であり、御提案の運行では、必要な運行経費削減は見込めません。	修正無し
36	(関宿城ルート) 周回便は、関宿中央ターミナルから直接流山街道に出て、親野井・二川小方面に向かうルートでよいのではないかと。	周回便は、いちいのホールからやすらぎの郷や二川公民館に行かれる方を考慮したのですが、No.38の市の考え方のおおりに、中戸折り返しの短縮便とします。	修正無し
37	(中ルート) 米臈～船形駐在所～富蔵院前間を廃止し、米臈～泉一丁目～泉入口経由にして、野田病院まで乗り入れ、泉入口～目吹高根間は廃止して、小山経由、木野崎経由の区分をなくしてループ化し、本数を確保する。	中ルートの経由便については、まめバスが市役所や櫛のホール等の公共施設へのアクセス性を高める運行や公共交通不便地域の解消を図るべく、限られた財源の中で、多くの市民要望に応えた結果として、現行の運行ルートや運行本数となっています。 また、中ルートの野田病院への乗り入れ要望はありません。	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
9 運行区間（修正有り）			
38	<p>（関宿城ルート）</p> <p>周回ではなく、現行ルートで中戸折り返しとすることはできないか。</p> <p>この場合、東葛病院の駐車場を部分的に借りるなど折り返し場所の確保、信号の改良（歩行者専用の押しボタン式から、車両信号付に）などが必要と思われる。</p>	<p>東葛飾病院の御協力が得られたことから、御提案のとおり、中戸折り返しの短縮便とします。</p>	修正有り
10 バス停追加			
39	<p>（北ルート）</p> <p>北コミセン入口から七光台中央までの間に停留所を設置して欲しい。</p>	<p>バス停については、300m～500mの間隔を目安に設置しております。北コミセン入口から七光台中央までは、約700mの距離ですが、この区間には、バス停の設置が困難な陸橋部が約400mあります。また、ガストの交差点は、車の通行量が多いことから、この間にバス停を設置することは困難です。</p>	修正無し
11 バス停名称			
40	<p>（中ルート）</p> <p>「堆肥センター入口・USS流通会場前」を「堆肥センター入口」に戻してはどうか。</p>	<p>御提案のとおり「堆肥センター入口・USS流通会場前」は、「堆肥センター入口」にします。</p>	修正有り
41	<p>（全体）</p> <p>古布内××、目吹△△など、特定の大字の連呼が多すぎることから、バス停名のブラッシュアップが必要。</p>	<p>バス停名称は、地元住民の御理解をいただいた上で、名称変更の可能性が低い大字や公共施設の名称とすることを基本としております。古布内××、目吹△△などが多い理由としては、古布内や目吹の区域が広いことが考えられます。</p>	修正無し
12 運行日			
42	<p>（北、南ルート以外）</p> <p>買物弱者の一人です。9月の5</p>	<p>北ルートと南ルート以外のルートは、前回の運行計画の見直し</p>	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	連休は困りました。1日くらい(間に)バスを利用したいです。買物が不便です。	<p>において、利用者が少なかったことから、土日祝日の運行を廃止しています。</p> <p>また、今回の見直しにおける関宿城ルート以外のルートでは、運行経費の上限以内で可能な限りの便数を確保した運行計画案としていますので、運行日を増やすことは困難です。</p>	
43	(全体) 年末年始も運行する。	年末年始は、全公共施設が一斉に休みとなることから運行しておりません。	修正無し
44	(全体) 月～金曜のうち、祝日は平日ダイヤとして全てのルートの運行して欲しい。	<p>前回の運行計画見直しにおいて、上限額以内での運行ができなくなったことから、上限額以内での継続的な運行の実現を図るため、利用者の少ない最終便や土・日・祝日の運行を廃止しました。その結果、平成23年度以降は上限額以内での運行ができておりました。しかしながら、平成26年度には、消費税率の引上げや燃料費高騰の影響から、上限額以内での運行ができなくなり、さらに、平成29年度に消費税率の再度の引上げが予定されていることも踏まえ、運行計画を見直すもので、月曜日から金曜日までの間の祝日を平日ダイヤとして運行することは困難です。</p>	修正無し
13 運行時間			
45	(北ルート) 関宿中央ターミナル始発を7時20分から7時に繰り上げ、市役所到着を8時15分とし、市職員等の出勤や通学に使用できるようにし、まめバス利用者の増加を目指す。	関宿城ルート以外のルートでは、運行経費上限以内で可能な限りの便数を確保した運行計画案としています。始発便を早めるには、最終便も早めることが必要となります。また、まめバスは、通勤・通学のための運行を目的としてお	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
		りません。	
46	<p>(新北ルート)</p> <p>いちいのホール始発を7時40分から7時10分に繰り上げ、市役所到着8時12分とし、市職員等の出勤や通学に使用できるようにし、まめバス利用者の増加を目指す。</p>		
47	<p>(南ルート)</p> <p>老人福祉センター右回り始発を7時40分から7時20分に繰り上げ、市役所到着8時12分とし、市職員等の出勤や通学に使用できるようにし、まめバス利用者の増加を目指す。</p>		
48	<p>(南ルート)</p> <p>東武野田線複線化を進めているのであれば、まめバスと東武野田線の乗継を良くすることで、東武野田線の利用者増を図るべき。</p> <p>平日も同様に右ルート第1便の利用者を踏まえ、20～30分程度繰り上げして、春日部駅で東武伊勢崎線の快速電車と北ルートの1便の接続を図ったらどうか。</p> <p>特に土日祝、南ルートと北ルートの乗り継ぎを改善して欲しい。</p>	<p>まめバスは、野田市と関宿町との合併を機に、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、公共交通不便地域の改善を図ることを目的として運行しているもので、鉄道利用者の利便性を優先させる考えはありません。</p> <p>また、まめバスは、多くの要望に応えるため、運行経費の上限以内で、可能な限りの便数を確保した運行計画案としていますので、鉄道との乗り継ぎを改善することは困難です。</p>	修正無し
49	<p>(全体)</p> <p>子ども館のサークル開始・終了に合わせた時間のバスの運行、ベースデー・西松屋に行くバスの充実化、ロックタウンへ行くバスの充実化、ジャスコへ行くバスの充実化、小児科へ行くバスの充実</p>	<p>まめバスは、市役所や樺のホール等の公共施設へのアクセス性を高めるとともに、人の多く集まる病院、ショッピングセンターへの乗り入れや公共交通不便地域の改善を図ることを目的としております。その上で、多くの市民</p>	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	化、子供の遊び場へ行くバスの充実化など、全体的に車に乗らない子育てママにも使いやすいルートを作って欲しい。	の要望に応えるため、車両1台で最大限の便数を確保しつつ、各地域を運行しており、特定の時刻に対応した運行は困難です。	
50	(中ルート) 野田市吉春の東葛クリニック野田へ、人工透析に行っていますが、9時ごろ病院に着き、午後3時30分ころに透析が終了するので、この時間帯に運行して欲しい。 (同意見1件)	まめバスは、市役所や櫛のホール等の公共施設へのアクセス性を高めるとともに、人の多く集まる病院、ショッピングセンターへの乗り入れや公共交通不便地域の改善を図ることを目的としております。その上で、多くの市民の要望に応えるため、車両1台で最大限の便数を確保しつつ、各地域を運行しており、特定の時刻に対応した運行は困難です。	修正無し
14 運行間隔			
51	(関宿城ルート) 北ルート堤台経由の関宿中央ターミナル行き第3便(イオンタウン16時01分発)は混み合っており、この前後にイオンタウン若しくは川間駅南口から関宿方面に関宿城ルートの休憩時間を利用して増発して欲しい。 ただし、関宿城⇄北ルートはあくまでも別ルートであり、利用者は必ず乗り換え・2回分の運賃を支払うようにさせる。	関宿城ルートについては、運行経費縮減のために、始発便の起点及び最終便の終点を関宿中央ターミナルにするとともに、減便するものです。 約1時間で関宿中央ターミナルと川間駅南口との区間を往復できることから休憩時間で運行することは可能ですが、休憩時間は御指摘の込み合っている時間帯ではなく、また、混み合っているものの、乗り残しが発生しているものではありません。	修正無し
52	(全体) 運行所要時間が不足しており、所要時間の適正化をすべきである。 (同意見4件)	ダイヤについては、前回の運行計画見直し時に、走行距離に加え、ある程度の道路事情も考慮した上で設定していますが、可能な限り道路事情を考慮して新運行計画によるダイヤを作成します。	修正無し
15 運行便数			
53	(北ルート堤台経由) 関宿中央ターミナル8:15発	まめバスは、運賃が100円均一と安いことから、民間事業者の	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	は、車庫から回送された車両であり、桜の里、清水公園駅、七光台駅、川間駅などを通るルートで平日朝における移動の足として実車化したらどうか。	経営を圧迫しないよう、既存の路線バスやタクシーとの競合をできるだけ避けることが運行条件となっております。このため、市内の路線バス事業者、タクシー事業者との競合調整により、朝・夕の通勤・通学時間帯をなるべく避けた運行時間の設定となっているもので、通勤需要を取り込むために運行時間・運行経路を拡大することはできないと考えております。	
54	(北ルート) 関宿中央ターミナル発 8:54 のバスがかなり混むので 8:54 と 10:29 の間にもう 1 本増やして欲しい。	関宿城ルート以外のルートでは、運行経費の上限以内での可能な限りの便数を確保した運行計画案としております。増便するためには、バスの増車又は他のルートの縮小廃止等が必要となり、増便することは困難です。	修正無し
55	(南ルート) まめバスをもっと利用したいと考えていますが、現在 1 日 8 回運行ではなかなか難しいのが現状です。せめて最低 1 時間 1 本の運行を切に望みます。	関宿城ルート以外のルートでは、運行経費上限以内で可能な限りの便数を確保した運行計画案としておりますので、増便は困難です。	修正無し
56	(全体) 通勤時間が多い朝の 7 時台、8 時台のまめバスの本数を増やして欲しい。 家も多く建ってきている中、公共の交通機関が少ないのは、車が無いと生活がしづらいです。より多くの人々が住みやすい市になる事を希望します。	まめバスは、市役所や櫛のホール等の公共施設へのアクセス性を高めるとともに、公共交通不便地域の改善を図ることを目的としていますので、通勤・通学のための運行を目的としていません。 また、関宿城ルート以外のルートでは、運行経費上限以内で可能な限りの便数を確保した運行計画案としておりますので、増便は困難です。	修正無し
57	(全体) 現在の運行便数は決して利用者のニーズに答えきれていないと	まめバスは、野田市と関宿町との合併を機に、関宿地域から市役所等の公共施設へのアクセス性を	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	<p>は思えません。確かに予算の範囲で、且つ運賃を据え置くということ踏まえれば、増便は難しく、減便も止むを得ないことなのかもしれません。しかし、ルートにもよりますが現在の便数は1時間に1本もないルートが多く、場合によっては次便まで2時間以上待たなくてはならないことも少なくありません。高齢化社会等により医療福祉施設の利用者が増加しているという現状や、野田市内における地域差によって買物やその他でバスを日頃から必要としている世帯も多いと思われることから、減便よりも増便を切望する声も多いと思います。もちろん様々な意見があるかと思いますが、増便によって時間的制約が緩和されるのであれば、値上げも容認するという意見も少なくないのではないのでしょうか。</p>	<p>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と均衡ある発展に資することを目的として運行してきました。</p> <p>そして、まめバスの運行は、既存の路線バスと競合しないこと、道路条件をクリアできること、合併による行政改革効果で生み出された財源の6,800万円の範囲内での運行を条件としています。さらに、多くの市民要望にこたえるため、車両1台で最大限の便数を確保しつつ、各地域を運行していることから、これ以上の増便は非常に難しい状況です。</p> <p>また、今回の見直しにおいて、料金の値上げについても検討いたしました。値上げ直後は一時的に収入が増加したものの、その後値上げ前の収入より低くなったという他市におけるコミュニティバスの事例があり、また、まめバスの成功は100円という料金設定にあるとの意見もあったことから、料金の値上げはしません。</p>	
16 野田病院への乗り入れ			
58	<p>(北ルート) 土曜日でも野田病院へ乗り入れて欲しい。</p>	<p>今回の運行計画の見直しは、消費税率の引上げや燃料費高騰の影響で、平成26年度の運行委託料が上限額を上回ってしまい、さらに、平成29年4月には、消費税率の引上げが予定されていることから、上限額以内での継続的な運行の実現を図るために実施するものです。上限額以内での継続的な運行の実現を図るためには、利用者の少ない便の廃止などを実施せ</p>	修正無し
59	<p>(北ルート) 野田病院への乗り入れ本数を増やして欲しい。</p>		

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
		ざるを得ない状況です。野田病院敷地内への乗り入れには、1便当たり約1km、運行時間で約4分の延長となり、運行経費が増加するため、土曜日の乗り入れや平日の乗り入れ本数を増やすことは困難です。	
17 キッコーマン病院への乗り入れ賛成			
60	(関宿城ルート以外) キッコーマン病院に乗り入れる案については、賛成ですが、キッコーマン病院東側道路～薬局メディックス～市役所前交差点区間のうち、薬局メディックス～キッコーマン病院職員専用駐車場間の市道の道路拡幅を実施し、将来的にはショートカットしてはどうか。	当該市道の道路拡幅が現実化した段階で検討します。	修正無し
18 キッコーマン病院への乗り入れ反対			
61	(関宿城ルート以外) キッコーマン病院乗り入れについて、素案では1回の乗り入れで4分の所要時間増加を見込んでいるが、運転士の休憩を減らすことを考えているのであれば、キッコーマン病院乗り入れには強く反対する。	御指摘のとおり、キッコーマン総合病院への乗り入れに際し、4分の所要時間を見込んでおり、運転士の休憩時間で調整していますが、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号)に適合した休憩時間を確保します。	修正無し
62	(関宿城ルート以外) 関宿城ルート以外の全てのルートがキッコーマン総合病院へ乗り入れすることについては、病院で折り返し同じ市道を通り県道に戻るルートで、まめバス利用者全てがキッコーマン総合病院に行く目的ではないことから、他の目的地に行く者にとってこれまでより時間がかかることになり不便になる。	まめバスは、これまでも、要望を受け、不特定多数の方が利用されると思われる野田病院やイオンタウンの施設敷地内へ乗り入れを実施してきました。キッコーマン総合病院への乗り入れについては、関宿城ルート以外の全てのルートが乗り入れることとなりますが、野田病院への乗り入れと同様に、全ての便を乗り入れる訳ではありません。また、まめバス利用	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
		者の利用目的はそれぞれ異なるものと考えておりますが、それぞれの目的地への速達性を重視したルート設定はしておりません。	
19 フリー乗降区間			
63	停留所 春日部市で運行しているコミュニティバス（春バス）は、運行に伴う運用を柔軟に行っている。利用するには、少々難しいかもしれないが、野田市もこういう考え方で運行することはできないか。	春日部市の春バスは、一部区間に「フリー乗降区間」を設定しております。まめバスについては、現在のところ、フリー乗降区間の要望はありません。 なお、フリー乗降区間では、バスが後続車両にとって予期せぬ駐停車を行うことになったり、通行を妨げるなど、交通安全上の問題が発生する可能性があります。そのため、フリー乗降区間の設定に当たっては、その区間をフリー乗降区間として設定することが可能か否か、警察に確認する必要があります。	修正無し
20 新ルート			
64	流山街道から下総利根大橋へ向かう道に交通手段がないため、下総利根大橋から関宿高校を經由し、川間駅へのルートを設定して欲しい。最寄駅は「川間駅」という茨城側の人や、関宿高校へ茨城側から自転車で通っている人もいる。	まめバスは、運賃が100円均一と安いことから、民間事業者の経営を圧迫しないよう、既存の路線バスやタクシーとの競合をできるだけ避けることが運行条件となっています。御提案ルートのうち、野田市木間ヶ瀬南交差点から川間駅間は、民間路線バスが運行しているため、まめバスを運行することは難しいと考えます。 また、流山街道から下総利根大橋付近へ向かう方法としては、いちいのホール又は平井、関宿総合公園、中新宿のバス停から下総利根大橋入口へ、新北ルートが運行しています。 なお、野田市のまめバスは関宿	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
		町との合併を機に、市役所や櫛のホール等の公共施設へのアクセシビリティを高めるとともに、公共交通不便地域の改善を図ることを目的としており、茨城県の方に配慮することは困難です。	
65	上花輪新町は高齢者が多く、どこに行くにも坂道を登らなくてはならず、買物に行くのに困っていますので、新町公園を一周するようなコースを設定して欲しい。	関宿城ルート以外のルートでは、運行経費の上限以内で可能な限りの便数を確保した運行計画案としています。御提案のコースを現状で運行するには、更なる便数の削減又は廃止が必要となりますので、現段階では、素案のとおり実施します。	修正無し

【参考】運行計画以外のまめバス運行に付随する業務に対する意見

No.	意見の概要	市の考え方
①	バス車内における運行経費の掲示	まめバスの運行状況は、市ホームページに掲載していますが、利用者によりまめバスの運行状況を理解いただくために、運行経費を含めまめバスの運行状況を車内に掲示します。
②	桜の里2丁目、みずき4丁目公園などバス停部の歩道と車道の間（植樹帯）が土壌であったり、舗装部が狭い箇所について、雨天時の転倒や、雑草による通行が困難となっている例があり、バス停設置場所の整備・見直しをしていただきたい。	「バス停は、近くのほうがいいが、家の前では困る」ということから、バス停の場所については、非常に苦慮しています。まめバスは、コミュニティバスということで協働という観点から、雑草などについては、利用者や地域の協力が得られれば有り難いと考えています。
③	バスポール及び停留所付近の定期的修繕や草刈りが必要なことから、地域コミュニティバスという観点から、バス停が設置されている自治会にお願いしてみたいか。	御提案を考慮し、利用者や地域との協働の仕組みを検討したいと考えています。
④	現在のバス停掲示（時刻表・ルート図）は色褪せがひどく、色褪せしにくい紙・インクへの改善や、定期的な交換をすべきではないか。	バス停の時刻表・ルート図の交換については、受託者からの報告や利用者等からの通報により、市がその都度印刷し、交換しており、今後も同様に対応する考えです。なお、色あせしにくい紙やインクについては、費用対効果を検証するなど、今後検討します。
⑤	土日休日運休ルートのバス停の掲示時刻表について、時刻表の下の方に注釈として赤文字で記載されているが色褪せて読めない状態でわかりにくいので、原則として平日と土休日の左右2列とし、平日のみ運行のルートは土休日の列に運行しない旨を記載したほうがよい。	御提案を考慮し、利用者にとって分かりやすい表記となるよう工夫します。