

平成29年度第5回野田市コミュニティバス検討専門委員会議

会 議 次 第

日時 平成30年 2月 2日（金）

午後1時30分から

場所 市役所2階 中会議室1

1 開会

2 副市長挨拶

3 議事

まめバス運行計画見直しについて（資料1、資料2、資料3）

4 閉会

議事（１） まめバス運行計画の見直しについて

1 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について

(1) 意見募集期間

平成29年12月6日（水）から平成30年1月4日（木）まで

(2) 意見募集結果

①提出者数・意見数 37人 91件

②提出方法	直接持参	5人	25件
	投函箱	16人	23件
	郵送	6人	24件
	FAX	2人	3件
	Eメール	8人	16件

※その他、運行計画以外でのご意見を複数いただいている。

（３）意見の概要と市の考え方

①資料2のとおり

②計画等に反映した意見 5件

- 1) 年末年始(12月29日から1月3日まで)も数日運行する方向で事業者と調整します。
- 2) 新南ルート(循環)を老人福祉センター止まりとします。
1便の運行距離・時間が非常に長いことから、ルートを若干短縮し、老人福祉センター止まりとします。
- 3) 南ルート中根の緑ヶ丘公園で折り返す際のルートを見直し、緑ヶ丘公園先の丁字路交差点を右折した住宅の張り付きのある(ホームタウン野田亀山)市道を折り返すとともに、当該市道にバス停を新設する方向で、関係者と調整します。
- 4) 南ルート循環を櫛のホール経由に変更します。(意見2件)
南部地域からのアクセスを確保するため、「南ルート循環」を櫛のホール経由に変更します。

(4) パブリックコメント手続による素案からの計画変更について

資料3のとおり

No.	意見区分	手段	意 見 内 容	変更の有無	説 明
1	計画見直しの視点	メール	「コストが若干増加しても、サービスが大幅に向上するものであれば、実施する方向で検討することとしました。」とあるが、以下を明らかにすべき。単に「向上する」のではなく、「大幅に向上する」としていることについて判断基準を具体的に示すべき。今回の案で、それに該当したものがあれば、それはどれか示すべき。そして、今回の案で大幅にサービス向上するとした点について前記判断基準に照らして評価を示すべき。また、想定したとおり大幅なサービス向上につながっているか、その実効性の検証と見直しスケジュールも明らかにすべき。	無	今回の運行計画見直しでは、「運行計画見直しの視点」に掲げたとおり、「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」をコンセプトに、より便利な「まめバス」として、①現状の課題を克服し、生活に密着した利便性の高いルートを設定する。②できるだけ直線的なルートを設定し、目的地までの時間短縮を図る。③利便性向上のため、全ルート土日祝日も運行する。④利便性の向上策に対応するため、運行の上限額の目安を1億円とする。 という4項目について検討しました。市は、前述の①から③までの項目を満たす運行計画であれば、「サービスが大幅に向上する」と考え、素案を作成しております。したがって、「サービスが大幅に向上する」という判断基準は、これらの3項目となります。「大幅なサービスの向上」について、素案の中で例を挙げれば、現行のルートを踏襲しつつルートを分割することで、運行距離を短縮し、定時制の確保に努めていること。生活圏域を意識して、買物や通院、駅へのアクセスを確保していること。バス車両を、予備車を含めて3台追加し、現行ルートでは平日75便、土日祝日38便の便数を、平日124便、土日祝日97便と、大幅に増便することとしていること。できる限り「寄り道」をしないルートを設定し、目的地までの時間短縮を図った一方、「寄り道」をするルートも設定し、既存の利用者の利便性に配慮しつつ、運行方法を見直し、目的地までの時間短縮を図っていること。全ルート土日祝日も運行すること。であり、素案は、判断基準を満たしていると考えております。実効性については、今後、ルートごとに、基準とする収支率を設定することなどについて、コミュニティバス検討専門委員会議において検討することとしておりますので、これらの指標によって、同会議において毎年度検証し、必要に応じて運行計画を見直しながら、まめバスの継続的な運行を行う考えです。
2	計画見直しの視点	持参	計画見直しの視点について（P2）に（1）～（4）が列挙されているが、バス交通は面交通であって、線交通ではない。従って直線的なルート設定を展開すると、ルートや地域によっては、利用者が離れてしまうどころか、既存の事業者の経営の足を引っ張ることにもなりかねず、それは間違った認識ではないか。（4）運行の上限額を1億円とすると書いてあるが、予算から支出される現金は無限ではない。前市長にも運行前に尋ねたことだが、まめバスだけで地域の足をまかなうのは無理があり、路線バス（その事業者）や病院・教習所の送迎などあらゆる移動手段を持つ営利・病院団体と緊密に連絡を取るべきだと提案したものの、結局この状況に至っている。今一度考え直すべきではないのか。 なお、末文で『まめバス以外の交通手段の確保策は今後検討します』という一文があるが、現在、流山市では、流山ぐりんバスのルートであった東深井地区の運行取り止めに伴い地元江陽台病院と協力し、地元高齢者のみ送迎する移動サービスを提供しているとのことなので、そういうケースを参考にしていきたい。	無	今回の運行計画見直しのコンセプトは「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」としており、現行のルートに対する「寄り道が多く、目的地になかなか着かない」とのご意見にも対応する形で、できる限り直線的なルートを設定することとしたものです。このような中でありながら、南ルートの平成やよい通りと二中前道路のジグザグ運行区間をカバーするルートも設定するなど、現行の利用者にも配慮しており、全体として、より利便性が向上しているものと考えております。また、路線バス事業者との競合はできる限り避けていることから、既存のバス事業者の経営を圧迫することは、ほとんどないと考えております。 運行の上限額の目安を1億円としたことについて、現状、上限額としている6,800万円は、合併による行政改革効果のみに着目したものです。既に人件費の高騰により上限額を1,000万円程度超過している状況で、この上限額以内で運行を継続していくには、運行ルートを縮小していくほか方法はなく、結果的には市民サービスの低下を招くことになると考えております。このことから、行政改革大綱の視点に沿って、コストが若干増加しても、サービスが大幅に向上するものであれば、実施する方向で検討することとし、今回この上限額の目安を1億円としたものです。ただ、まめバスが運行しない地域や物理的に運行できない地域もありますので、これらの地域については、まめバス以外の交通手段として、企業バスの活用、福祉タクシーの拡充、デマンド交通の導入等を含め、どのような手段が野田市にとって有効であるか、利用者にとって便利であるか、流山市の事例も含めて検討してまいります。 なお、流山市のぐりんバスは、現在も東深井地区を運行しております。また、流山市が実施している高齢者等の移動支援サービスは、企業等（病院）のご好意（協力）により高齢者がバスの空席に無料で乗車できる高齢者の移動支援として平成19年7月2日からスタートした事業であるとのことです。江陽台病院のバスルートは東武野田線の西側をカバーしているもので、ぐりんバスが運行している東深井地区はカバーしておりません。
3	計画見直しの視点	持参	南ルート【中根経由・濃い緑】、南ルート【愛宕駅・赤】【大殿井・赤白】、南ルート【循環・橙】、新南ルート【茶】について、ルート分割することは一見いいようだが、これではむしろ複雑すぎて利用しにくいのではないか。	無	見直し後のルートについては、利用者に十分理解していただけるよう、周知の仕方を工夫しながら徹底を図ります。
4	計画見直しの視点	持参	中南部のルート改変は、利用者混乱に拍車がかかるのではないか。	無	同上
5	計画見直しの視点	持参	木野崎病院など足を持つ業者との協働を希望	無	まめバス以外の交通手段として、企業バスの活用、福祉タクシーの拡充、デマンド交通の導入等を含め、どのような手段が野田市にとって有効であるか、利用者にとって便利であるか、コミュニティバス検討専門委員会議の中で検討することとしております。

No.	意見区分	手段	意 見 内 容	変更の有無	説 明
6	料金	メール	P1からP2について1.「既存の路線バスと競合しないこと」つまり、民間バス会社が収益を見込めると判断する路線の設定が出来ないのであるから、全ての路線で収益が上がりコストを自ら稼ぎ出し難いお荷物事業になることは事業スタート当時から必然である。このような前提での事業運営の中、まめバスの運行の継続を望む市民があり、またサービス向上も望まれるのであれば、上限1億円への財政支出の引き上げ決定の前もしくは同時に受益者負担（運賃）の引き上げを市民に求めて行うべきである。また、自家用車保有が一般的な社会状況の中にあっては、まめバス事業自体が社会的弱者対象の福祉事業であると言えるのであるから、事業自体の収益状況や市の財政状況を考慮すれば運賃の割引制度は二重の施策であり廃止すべきである。	無	運賃については、割引制度を含め、新運行計画による運行を開始する平成31年4月の時点では、現行どおりとする考えであり、素案はこの様な考えに基づいて作成しております。新運行計画による運行開始後、運行状況について、コミュニティバス検討専門委員会議の中で毎年度検証しますので、その際、必要に応じて、割引制度を含めた運賃の見直しについて検討していただく考えです。
7	起点・終点	メール	利用バス停は仲町ですが、南ルートを老人福祉センターを起点としてではなく、梅郷駅を起点として折り返し、または山手線のように内回り外回りのようにできないか。	無	梅郷駅ではバス運転士の休憩が取れないため、梅郷駅を起点とすることは考えておりません。
8	バス停新設等	F A X	南ルート中根、新南ルートには、都市計画道路梅郷西駅前線に新規バス停が設置予定になっています。設置に当たっては南部梅郷公民館利用者の安全性と利便性を考慮して見通しの良い場所に設置してもらいたい。	無	ご意見のとおり、新規バス停の設置に当たっては、県公安委員会のバス停設置基準等に沿いつつ、道路沿道の状況等を踏まえて警察等の関係機関と協議して設置してまいります。
9	バス停新設等	メール	バス停の新設について、バス停設置基準があると思いますが、バス停の間隔が長くなる市街化調整区域で民家が点在する地域（三ヶ尾地区など）においては、現行のバス停の中間地点にもバス停を増設し、利便性を向上させていただきたい。交通不便地域が多い野田市において、この機会にまめバスの価値を最大限にして、高齢者になっても暮らしやすい街にしていくための、一歩先を行く改善をしてほしいと思います。バス停の新設には、ふるさと納税を活用しても良いと思います。	無	バス停は県公安委員会のバス停設置基準等に沿いつつ、道路沿道の状況等を踏まえて民間の路線バスよりも短いおおむね300m～500m間隔で設置しております。中心市街地等の人の多く集まる施設等のある地域では、これより短い間隔で設置している場合もありますが、バス停を余り増やすと運行時間が長くなりますので、基本的には、現行と同様の間隔でバス停を設置することを考えております。なお、ふるさと納税（寄附）は、寄附をしていただいた方の意向によって使い道が決まりますので、まめバスのバス停設置費用としてのご寄附を頂ければ、今後、バス停の設置・修繕の際に活用させていただきます。
10	バス停新設等	持参	新北ルート【紫】ルートについて、野田中央高校入口～北部幼稚園前間にバス停を設置したらどうか（泉地区内物流センター勤務者及び大型店利用者への足対応）。	無	ご意見のとおり、野田中央高校入口～北部幼稚園前間に新たなバス停を設置すべく関係者と協議し、協議が整いましたら、バス停を設置したいと考えております。
11	バス停新設等	郵送	北ルート（関宿、市役所）老人会の役員のためよく北部公民館に行きます。ぜひ公民館の近くまでお願いします。	無	今回の運行見直しのコンセプトを「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」とし、現在の運行ルートを踏襲しつつ、それぞれの生活圏域に合ったできるかぎり直線的なルートを設定することとしております。素案での最寄りのバス停である七光台駅と北部公民館までの距離は約300mであることから、七光台駅バス停をご利用いただきたいと考えております。
12	運行日	投函	土日が運行していませんが、日曜日だけでも午前、午後、2本運行してください。今住んでいる所が皆さん高齢になり車の免許を返納する方が多くなり、まめバスしか利用できませんのでお願いします。	無	ご意見のとおり、全ルート土日祝日を運行することとしております。
13	運行日	持参	バスは土日でも運行してほしい（すべてのルートで）。	無	同上
14	運行日	持参	中ルートの土日ダイヤを確保してほしい。	無	同上
15	運行日	投函	土日祝日の運行がないため、1日半分の2便でも運行を希望します。	無	同上
16	運行日	投函	中ルートは土日運休のため文化会館の催しある度にきめています。	無	同上
17	運行日	F A X	5年ぐらい前に野田（川間）に越して来ました。車にも乗れない私にはスーパーも遠いコンビニさえも遠く駅に行くにも不便なところです。まめバスも1日に数本、土日は休みでおつかいに行くには、歩きかタクシーです。せめて土、日のどちらかやるとか、平日のバスの回数を朝夕だけでも増やして欲しいです。今車の方もだんだんお年寄りになったらどうすればよいか不安になります。学生さんも困るのではないのでしょうか。なんとかもう少し増やす（朝晩）土日のどちらかをやるとかしてもらえないのでしょうか。回数券を買ったのですが乗れませんので！（知人も申ししておりました）	無	同上

No.	意見区分	手段	意 見 内 容	変更の有無	説 明
18	運行日	投函	新北ルートについて、土日祝の運行も前の様に実施してください。	無	同上
19	運行日	投函	新北ルートについて、土・日・祝日を運行してください（以前はありました。）。	無	同上
20	運行日	投函	新北ルートについて、土・日・祝日も運行をお願いします（車の運転ができないので運行があると、とてもありがたいです。）。	無	同上
21	運行日	投函	新北ルートについて、土・日・祝の運行希望です。	無	同上
22	運行日	郵送	まめバスを年末年始にも運行してください。	有	今回の運行見直しのコンセプトを「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」としております。今回提示した案では、これまでの運行計画を踏襲し、年末年始の運行を行わないとしておりましたが、年末年始（12月29日から 1 月 3 日まで）も数日運行する方向で、関係者と調整します。
23	運行時間	持参	従来の年間予算、6,800万円の壁を、1億円にアップを決定した鈴木市長に拍手を送ります。見直し素案を見ました。路線全線、土、日、祭日運行する、新南ルートも復活、歓迎したいと思います。長男の嫁は通勤に利用します。現在、帰りの夕方のバスがありません。困っています。素案は増便との事、委員会関係者に確認しました。まだ利用時間が明らかになっていません。今一度、新たな再考、夜間運行に強く期待したいと思います。	無	今回の運行計画の見直しでは、運行のコンセプトを「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」とし、ルートごとにできる限り多くの便数を確保する考えです。具体的には、これまで6,800万円としていた運行経費の上限額を、1億円を目安とすることとした上で、予備車 1 台を含め車両を 3 台追加します。このように、新たなコンセプトに沿って、概ね 7 時から 20 時までの運行時間の中で利便性の向上を図っております。運行時間を延長した場合には運行経費が増加しますので、運行ルートを短縮して経費を削減するか、あるいは、市の財政支出を更に増やす必要がありますが、前者については、公共交通不便地域の拡大を招くことから、避けるべきであると考えております。後者については、市の財政事情を踏まえると、更なる財政支出は困難であると考えております。
24	運行時間	メール	まめバスはデザインも良く、100円で利用できることから魅力的な交通手段であると感じています。しかしながら運行本数が非常に少ないことから、ほとんど利用することがありません。南ルートでも始発は 7 時台後半から 8 時台の運行、夜も 19 時台に梅郷駅を出るものが最終で、通勤に利用することもできません。	無	同上
25	運行間隔	メール	朝日バスと協力してできないか。朝日バスの車両を増やし、野田市が補助（車両維持費、人材確保、運賃補助）をするなど。そういったお金になる路線を作ってから、赤字路線の維持・利便性の向上を計画してはどうか。その上で、運行間隔を少しでも短縮してほしい。生活を考えるなら、60分が一つのラインかと。	無	多くのバス事業者が運転士の確保に苦慮している現状を踏まえると、朝日自動車の路線を増便し、1 時間に 1 本の運行を行うことは困難です。
26	運行間隔	郵送	新南ルートの運行区間について、素案の新南ルートは 1 週 27～28 km、90 分以上と 1 運行が長すぎるため、（梅郷駅からは現行ルート又は南循環と同じ経路で）みずき 4 丁目公園までで良いのではないかと。	有	新南ルート（循環）をみずき 4 丁目公園止まりとした場合には、白鳥の池入口～老人福祉センター間の便数が、現行より大幅に減少することになると思われます。しかしながら、ご意見のとおり、1 便の運行距離・時間が非常に長いことから、ルートを若干短縮し、老人福祉センター止まりとします。
27	運行間隔	郵送	南ルート中根の運行区間を 1 区間延長し白鳥の池入口までとし、下三ヶ尾方面へ回送、再度白鳥の池入口から営業とする（白鳥の池入口バス停は交差点の反対側に移設）又は、南ルート愛宕・大殿井と同様に一方方向循環で白鳥の池～下三ヶ自治会館～16 号～白鳥の池の営業運行としてはどうか。	有	南ルート中根については、今回の運行計画の見直しによって減便となる、桜木神社入口～上花輪太子前間の便数をできる限り確保するため、緑ヶ丘公園止まりとしたものであり、ご意見いただいた白鳥の池入口バス停への延伸は、当該バス停付近の住宅の張り付きも少なく、下三ヶ尾方面への回送距離も長くなることから考えておりません。なお、緑ヶ丘公園で折り返す際のルートを見直し、緑ヶ丘公園先の丁字路交差点を右折、突き当りの丁字路を左折、直後の信号機のある交差点を左折、次の信号機のある交差点を左折し、緑ヶ丘公園に戻るルートに変更すべく関係者と協議します。さらに、新たなバス停を、緑ヶ丘公園先の丁字路交差点を右折した住宅の張り付きのある（ホームタウン野田亀山）市道上に設置する方向で、関係者と調整します。
28	運行区間	持参	病院や大きな商業施設へ行けるようなルートを設定してほしい。	無	ご意見のとおり、総合病院等へのアクセスを確保してまいります。また、イオンタウンなどの商業施設についても、アクセス便数を増便しております。
29	運行区間	持参	中心の市内循環コースになるのだから、バスの手配も考えると、南コースのどれかともつないで、たとえば市役所からイオン前や野田市駅前を通り中央通りから樺のホールに向かう市内循環でも良いのではないかと。	無	野田市駅から下町交差点へ向かう通りについては、既存の路線バスと競合するため、ルート設定は困難です。
30	運行区間	持参	北ルートの川間駅方面に向かうまめバスに乗って来た女性が、「このバスはイオンタウンに行きますか」と聞いた。運転手が「行かない」と答えると、連れの女性に「今日は春日部のイオンタウンに行こう」と話していた。川間駅で降りて、電車で南桜井に行き、バスでイオンモールに行くのと便利に行けるというのです。イオンタウンは、まめバスのコースとしては、買い物に利用の多い場所です。人は便利な方へ行くでしょう。	無	ご意見のとおり、イオンタウンへの乗り入れを大幅に増やしております（平日：現行 16 便→素案 42 便、土日祝日：現行 8 便→素案 33 便）。

No.	意見区分	手段	意 見 内 容	変更の有無	説 明
31	運行区間	郵送	下三ヶ尾在住。どうして運河駅へのルート設定ができないのか。流山市と交渉して運河駅へのルートを設定してほしい（視野を野田市内を超えて生活者の利便性を優先してください。）。	無	運河駅へのバス乗り入れ（バス停設置）については、流山市に問い合わせたところ、運河駅東口の駅前広場は、バスの乗り入れに対応できる構造ではないことから、まめバスの回転場所が確保できないため困難です。
32	運行区間	投函	北ルートか新北ルートに岡田病院を経由してもらいたい。	無	北ルート又は新北ルートの岡田病院の乗り入れについては、既存の路線バス（茨城急行バス：柳沢バス停）との競合になることからルート設定は考えておりません。
33	運行区間	郵送	いつも安全運転を心掛けていただきありがとうございます。2017年12月13日現在の南ルートに追加希望いたします。利根コカコーラから16号に出て、ケンタッキー、コメスタ、ドコモ野田店、ユニクロ、ケーヨーデイツーの通りを経て、中根・市役所方面に運行していただきたいです。追加のルートはよく利用する方が多いので是非実現していただきたく思います。	無	今回の運行見直しのコンセプトを「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」とし、現在の運行ルートを踏襲しつつ、それぞれの生活圏域に合ったできるかぎり直線的なルートとし、目的地までの時間短縮を図ったものとしており、素案のとおり実施します。なお、ご要望いただいた箇所に近接している花井堤根バス停、新中根バス停を経由する便は増えております。
34	運行区間	メール	関宿地域において、民間路線と競合してしまうかもしれないが、商用施設や病院などに乗り入れるようにしてほしい。	無	今回の運行計画の見直しでは、運行のコンセプトを「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」とし、ルートごとにできる限り多くの便数を確保するとともに、全ルート土日祝日も運行することとしております。 ご意見のとおり、関宿北部地域については、関宿城ルートを増便するとともに、中戸の折り返しを廃止し、全便、関宿城博物館行きとしております。関宿南部地域については、イオンタウンへの乗り入れを大幅に増やしております。このようなことから、通院や買物に一層便利になると考えております。
35	運行区間	メール	南部地域は人口も増えており、運行本数を増やすことで通勤、通学の利用客も見込めるのではないのでしょうか。現行より経費が抑えられるのであれば、バス事業者を誘致する等のことはできないのでしょうか。運行の目的が、福祉的な視点や、南部地域より交通事情が良くない国道16号以東や関宿地域を重視しているのであれば、そちらの地域の本数をより重点的に増やす等して経費を抑えた方が良いのではないかと考えます。現状は経費がないために本数やルートを縮小せざるを得ず、それによってさらに利用者が少なくなるという悪循環に陥っているのではないかと感じています。まめバスが市民の足として、より便利に、利用しやすいものになることを期待しております。	無	今回の運行見直しのコンセプトを「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」とし、現在の運行ルートを踏襲しつつ、それぞれの生活圏域に合ったできるかぎり直線的なルートとし、目的地までの時間短縮を図ったものとしております。地域によって人口の張り付き具合が異なりますので、運行便数に違いがありますが、特定の地域を重要視しているということはありません。
36	運行区間	メール	主要な公的機関（支所、図書館、総合病院、商業施設、駅等）を経由することを考慮されているが、南ルートに南図書館、樺のホール、小張病院などの経路を検討してほしい。	有	南ルートについて、南コミュニティセンター経由の設定は、既存の路線バスと競合することになるため、困難です。小張病院経由については、クリニック側のロータリーは、地面から屋根までの高さが不足しており、まめバスは利用できません。そのため、病院前の道路を目吹方面に直進することになりますが、この場合には、ノア前～大殿井間の便がなくなるか、あるいは大幅に減便となることから、設定は困難です。樺のホール経由については、南部地域からのアクセスを確保するため、「南ルート循環」を樺のホール経由に変更します。
37	運行区間	投函	中ルートについて、愛宕駅から清水公園駅（西）～桜の里～中野台鹿島町と巡ってほしい。	無	今回の運行計画の見直しでは、運行のコンセプトを「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」としており、中ルートについては船形地区等の生活圏域を考慮し、川間駅に乗り入れることとしております。しかしながら、バス運転士の休憩場所を考慮すると、ご要望を取り入れた形で川間駅に乗り入れることは困難であると考えますので、素案のとおりとします。
38	運行区間	投函	野田市においては、駅に向かうバスが無い。交通の便が悪いという評判。車がないと生活できない土地。運転できない人間は、野田には住めない。これすなわち、人口の減る大きな原因。人の移動する主な場所、駅、買い物、役所、病院、これらを結ぶルートでまめバスを走らせるべきです。役所に以前まめバスルートについて上記の意見を言ったら、まめバスは役所に行くためのバスで駅に向かうルートは考えていないと言ったが、そういう考えは改めるべきです。人の利便性を考えなさい。	無	今回の運行計画の見直しにおいて「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」を新たなコンセプトとし、それぞれが生活に密着したルートの設定となっております。新たなルートについては、現行の運行ルートを踏襲しながら、できる限り多くの便数を確保するとともに、商業施設、駅、病院等へのアクセスを充実させたものとしております。
39	運行区間	メール	キッコーマン病院へのアクセスは良好ですが、二次救急指定病院に指定されている小張総合病院へのアクセスが悪いので改善してほしい。	無	新南ルート等の小張病院経由について、クリニック側のロータリーは、地面から屋根までの高さが不足しており、まめバスは利用できません。そのため、病院前の道路を目吹方面に直進することになりますが、この場合には、ノア前～大殿井間の便がなくなるか、あるいは大幅に減便となることから、設定は困難です。

No.	意見区分	手段	意 見 内 容	変更の有無	説 明
40	運行区間	持参	北ルート【堤台経由・黄緑】愛宕駅経由の路線集中は如何なものか。中野台地区～野田市駅の足確保のため、市役所～ノア前～中根十字路～野田市駅～労働金庫～樺のホール～川間駅間にしたらどうか。	無	野田市駅～中央労働金庫（特に、下町まで）間は、既存の路線バスのルートと競合することから、まめバスのルートを設定することは困難であると考えております。
41	運行区間	持参	中ルート【ピンク】について、県道我孫子関宿線区間のうち、ゆめめぐり野田～東部小学校間（東部小学校南にある三角道路：ミニストップのある交差点・目吹郵便局のある交差点・東部小学校を結ぶ市道を使って折り返しする）については、平日8便の運行のうち半分の便の運行に減らし、その運行時間の分をゆめめぐり野田・東部小学校以西の区間に投入したらどうか。	無	今回の運行計画の見直しでは、運行のコンセプトを「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」としておりますが、ゆめめぐり野田～東部小学校間の折り返し運行については、駅、商業施設、公共施設のどこにもアクセスしておらず、コンセプトに合致しないため、設定する考えはありません。
42	運行区間	持参	南ルート【循環・橙】について、ルートが長すぎるのではないか。	無	南ルート【循環・橙】については、南部地域の他ルートの運行区域を踏まえた上で、現行の南ルートを基本に花井・桜木地区のジグザグ運行を解消し、目的地までの時間短縮を図ったものであることから、これ以上のルートの短縮は考えておりません。
43	運行区間	持参	現在の南ルート及び車両体制を2台体制を維持しつつ、桜台、花井、桜木地区のジグザグ運行は継続する。ルートを梅郷駅西駅前線、みずき1丁目に変更し、みずき4丁目経由緑ヶ丘公園までとし、一方は老人福祉センターまでとする。現在の新南ルートを1台で維持しつつ、みずきを循環し、旧日光街道を北上する循環ルートとスポーツ公園経由を止め、大殿井、野田梅郷住宅経由老人福祉センター止まりにする。残りの1台で（市役所～野田市駅朝夕のみ）野田梅郷住宅～大殿井～木野崎病院（終日、送迎を実施していることから、運行されない時間帯のみ市役所まで運行し、そのほかの時間は野田市駅送迎バスと接続を図る）～スポーツ公園～大利根温泉（バス停改称を希望）～柏市立高校入口付近（※2）老人福祉センター～みずき4丁目～梅郷駅間とする。 （※2）移動ルート確保ということで、水堰橋南詰付近（東武バス柏市立高校入口付近）で折り返しすることで、東武バスとの接続が可能なルートを設定することを希望（同バス停なら、本数があるので乗車チャンスはある）	無	南ルートを修正するご意見については、花井・桜木地区のジグザグ運行をそのまま残すもので、「寄り道が多く、目的地になかなか着かない」という現行ルートへの不満に対応していないことから、このようなルートの設定は適当ではないと考えます。 新南ルートを修正するご意見について、一つ目は、老人福祉センター～野田梅郷住宅～大殿井～野田市駅を運行するルートに修正する案と思われますが、野田梅郷住宅～大殿井間（特に野田梅郷住宅～野田梅郷住宅入口間）は路線バスが運行しております。まめバスを、この地域から最短距離で野田市駅に乗り入れた場合には、路線バスと競合してしまうため、このようなルート設定は考えておりません。二つ目は、目的地となるであろう商業施設や駅に到着するまでの寄り道が多く、利便性に疑問があります。また、まめバスは、鉄道を補完（鉄道の利用ができない地域をカバー）する交通であると考えております。鉄道の事故に対する代替輸送は、そもそも鉄道事業者が実施すべきものであり、鉄道の事故に備えたルートを設定することは考えておりません。このようなことから、ご意見のあった新南ルート等の修正については、考えておりません。 なお、「大利根温泉」というバス停名称については、地元との協議の中で決定した名称であり、変更する考えはありません。
44	運行区間	郵送	関宿城ルートは大半の区間が民間バスと重複しており、民業圧迫となっているのではないか。民間バス事業者と競合させないためにも、他ルートで代替できる関宿中央ターミナル～宝株花～いちいのホール間は廃止し、いちいのホール～羽貴～関宿城博物間の運行に短縮してはどうか。	無	関宿城ルートについては、民間バス事業者と協議の上運行することとしており、素案のとおり実施します。
45	運行区間	郵送	北ルート関宿は起点周辺と終点区間が民間バスと重複しており、民業圧迫となっているのではないか。川間駅への需要が高いことは承知しており、今回の改正では難しいことと思うが、今後の検討として関宿中央TMを起点とするルートは川間駅以外の駅（七光台駅など）へ向かわせた方が好ましいのではないか。	無	北ルート関宿については、民間バス事業者と協議の上運行することとしており、素案のとおり実施します。
46	運行区間	郵送	中ルートについて、利用客のない小山地区を廃止にすることは称賛に値するが、周辺のV字となっている堆肥センター～田端地区は利用が見込めるだろうか。泉入口バス停をゆめめぐり側に移設し、交差点を曲がりヶズデンキ・イオン船形SC前をとおり16号を横断して流山街道、イオンタウンへと至るルートに変更した方が、走行距離・時間ともに短縮できるのではないか。	無	堆肥センター入口～田端間は、現行ルートにおいても若干利用者がおります。今回の見直しによって、川間駅にも乗り入れることから、更なる利用が見込まれると考えております。また、堆肥センター入口は、現在、起終点（運転手休憩場所）として利用していることを考慮し、素案のとおり実施します。
47	運行区間	郵送	中ルートについて、ジグザクルートとなっている給食センター～特別支援学校～教習所～東部小間は直線ルートにしてはどうか。給食センター前バス停を支援学校に近い交差点付近に移設すれば、他の廃止バス停で言う「周辺で他のバス停が利用できる」に十分該当するのではないだろうか。	無	ご意見のとおり直線的なルートとした場合、特別支援学校前の利用者については、周辺で他のバス停が利用できると思いますが、自動車教習所前や東部小前の利用者については、利用できるバス停がなくなりますので、素案のとおり実施します。

No.	意見区分	手段	意 見 内 容	変更の有無	説 明
48	運行区間	郵送	南ルート愛宕駅について、素案ルートの南部地区系統では、樺のホールを経由する便が今上まわりの新南ルートのみとなることから、南ルート愛宕駅は上町経由ではなく樺のホール経由としてはどうか。	有	ご意見のとおり、南部地区系統の樺のホールを経由するルートが少ないことから、素案を変更します。ただし、樺のホールを経由するルートは、地域性を考慮して南ルート（循環）とします。
49	運行区間	郵送	市役所から、愛宕駅、できれば市役所から梅郷駅、川間駅を往復させてほしい。	無	今回の運行計画見直しのコンセプトは「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」としてあります。このコンセプトに沿って、各地域から、商業施設、病院、公共施設、駅などを、できる限り直線的に結ぶルートを設定する考えであり、市役所と各駅とを往復するルートの設定は考えておりません。
50	運行便数	持参	どのルートも1時間に最低1本は運行していただきたい。	無	今回の運行計画の見直しでは、運行のコンセプトを「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」とし、ルートごとにできる限り多くの便数を確保する考えです。具体的には、これまで6,800万円としていた運行経費の上限額を、1億円を目安とすることとした上で、予備車1台を含め車両を3台追加します。このように、新たなコンセプトに沿って、利便性の向上を図っておりますが、全ルート1時間に1便を運行する計画とはなっておりません。このような運行をするためには、さらに車両を投入するか、あるいは、運行ルートを大幅に短縮する必要がありますが、前者については、市の財政事情や、多くのバス事業者が運転士の確保に苦慮している現状を踏まえると、実現は困難です。後者については、公共交通不便地域の拡大を招くことから、避けるべきであると考えております。
51	運行便数	投函	せめて1時間に1本は運行願います。	無	同上
52	運行便数	持参	中心の市内循環コースの充実こそが、経営を安定させることにつながります。川間駅と市役所の市内循環コースには、ユニクスやイオンタウンがあり人の動きの導線に入っています。関宿から終点の川間駅に来る人がこの市内循環コースに乗るのに、1日4便（中ルート）の片側では、基本的に利用できません。市内循環コースには、20～30分おきに、片方向がくるのが理想です。市内循環コースに20～30分で乗り続けられれば、利用は広がるでしょう。バスは、循環するわけだから、川間駅からイオンタウンを経て市役所へ向かうコース1本に絞り、2台か3台で同じ片道コースをそんなに待たないで乗るなら、やがて川間駅に着きますから、長い時間を待つよりは良いです。荷物があっても安心です。	無	同上
53	運行便数	郵送	バス運行計画は次により利益優先（乗車率優先）としないでください。今後のローカル事情、高齢所帯を考慮してローカル運行と運行本数を検討してほしい。ローカルの利用を優先し、損失は市が負担してください。ローカル生活者の生活状況を考慮する。（高齢所帯に依る認知症運転に依る交通事故（車の運転免許証の未返納））、生活必需品の買い物、用足し等。そのため、まめバスの運行時刻は1時間に1本の運行を計画してほしい。	無	今回の運行計画の見直しでは、運行のコンセプトを「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」とし、ルートごとにできる限り多くの便数を確保する考えです。具体的には、これまで6,800万円としていた運行経費の上限額を、1億円を目安とすることとした上で、予備車1台を含め車両を3台追加します。このように、新たなコンセプトに沿って、利便性の向上を図っておりますが、全ルート1時間に1便を運行する計画とはなっておりません。このような運行をするためには、さらに車両を投入するか、あるいは、運行ルートを大幅に短縮する必要がありますが、前者については、市の財政事情や、多くのバス事業者が運転士の確保に苦慮している現状を踏まえると、実現は困難です。後者については、公共交通不便地域の拡大を招くことから、避けるべきであると考えております。
54	運行便数	投函	利用者の少ない「関宿城ルート」を廃止し、その分北ルートを増便願いたい。「関宿城ルート」には路線バスが利用でき、便数も多い。「北ルート」地区、比較的住民も多く、便数が増加することにより、同地区の活性化につながる。	無	今回の運行計画の見直しでは、運行のコンセプトを「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」とし、ルートごとにできる限り多くの便数を確保する考えであり、これまで6,800万円としていた運行経費の上限額を、1億円を目安とすることとしました。関宿城ルートについては、市民サービスの向上の観点から、関宿地域の観光資源をいかしていくために増便する案としたものであり、案のとおり実施します。なお、路線バスの関宿城博物館への乗り入れ便数は、両方向で平日8便、土曜日5便、日祝日7便と、少ない状況です。
55	運行便数	投函	全体の便を増やしてほしい。もっと便利にしてほしい。	無	ご意見のとおり、今回の運行計画の見直しでは、運行のコンセプトを「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」とし、ルートごとにできる限り多くの便数を確保する考えです。具体的には、これまで6,800万円としていた運行経費の上限額を、1億円を目安とすることとした上で、予備車1台を含め車両を3台追加し、便数を大幅に増便します。さらに、全ルート土日祝日も運行するなど、利便性の向上を図っております。
56	運行便数	郵送	バスの便数が少ない。	無	同上
57	運行便数	メール	回送バスを車庫→目的地までの通常便に組み込めないか。コストをかけることなく便を増やせるし結果、客が0でも元々回送便ですから損失はない。	無	バス運転士の人件費等、まめバスの運行経費は実車走行距離に応じて算定されるため、回送車を実車化した場合には運行経費が増加することになります。回送車を実車化するに当たっては、需要を見極める必要があると考えております。

No.	意見区分	手段	意 見 内 容	変更の有無	説 明
58	運行便数	投函	北部公民館を利用している人が多いのもう少し本数を増やしてもらえばよいのですが。	無	今回の運行計画見直しのコンセプトは「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」とし、現在の運行ルートを踏襲しつつ、できる限り直線的なルートとして、ルートごとにできる限り多くの便数を確保することとしております。このような考えによって全ルートを見直した結果、ご意見のとおり、北部公民館の最寄りのバス停である七光台駅への乗り入れ便数を、現行より7便多い15便としております。
59	運行便数	投函	中ルートについて、もう1、2本回数増を希望します。	無	運行計画の見直しにおいて「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」を新たなコンセプトとし、現行の運行ルートを踏襲しながら、ルートごとにできる限り多くの便数を確保することとしております。中ルートの運行便数は、現行と同様に8便の予定ですが、これ以上便数を増やすためには、更に車両を投入するか、あるいは、運行ルートを大幅に短縮する必要がありますが、前者については、市の財政事情や、多くのバス事業者が運転士の確保に苦慮している現状を踏まえると、実現は困難です。後者については、公共交通不便地域の拡大を招くことから、避けるべきであると考えております。
60	運行便数	持参	中ルート【ピンク】について、土日祝日は5便でなく、6便で運行してほしい。	無	土日祝日の運行の便数については、素案のとおり実施した後、利用状況等を勘案した上で検討します。
61	運行便数	持参	中南部のルートについて、人口が張り付いている地区を中心に手厚くするべきだと思う。それが移動の最小公倍数であり、最大公約数での公共交通だと思う。	無	中南部地区について、素案では、ご意見のとおり、利用者の比較的多い（人口が多い）16号から西側をできる限り手厚くした運行計画としております。
62	運行便数	投函	新北ルートについて、朝夕だけでも回数を増やしてほしいです。	無	運行計画の見直しにおいて「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」を新たなコンセプトとし、現行の運行ルートを踏襲しながら、ルートごとにできる限り多くの便数を確保することとしております。新北ルートの運行便数は、現行と同様に8便の予定です。これ以上便数を増やすためには、更に車両を投入するか、あるいは、運行ルートを大幅に短縮する必要がありますが、前者については、市の財政事情や、多くのバス事業者が運転士の確保に苦慮している現状を踏まえると、実現は困難です。後者については、公共交通不便地域の拡大を招くことから、避けるべきであると考えております。
63	運行便数	投函	新北ルートについて、平日の運行も増便してください。北ルートは1日13便で新北ルートは4便で、不平等です。新北利用の春日町、五木新町、光葉町は約2,000世帯以上の住宅の大きな地区です。増便により利用者も増えると思います。どうかよろしく願います。	無	ご意見のとおり、春日町、五木新町、光葉町を通るルート（素案では北ルート堤台）の便数は、現行の便数に比べ、ほぼ倍増する予定です。
64	運行便数	投函	新北ルートについて、平日も運行をもっと増やしてください。便利であるはずのまめバスも1日にたったの4便しかないのでは、利用のしようがありません。春日町、五木新町、五木、光葉町等、その他、この辺は新興住宅地で世帯数や人数も多く、運行便がもっと増えたら利用したい人々が数多くいます。まわりも皆同じ意見でいます。運行を増やしてももう少し平等にしてほしいものと思います。心から、切にお願いいたします。	無	同上
65	運行便数	投函	新北ルートについて、平日の運行も本数をもっと増やしていただければ、行き帰り利用できるので利用しやすいです。五木新町付近は特に高齢が多く、病院や買物に行く手段がなく不便という話をよく聞きます。ご検討よろしくお願いします。	無	同上
66	運行便数	投函	新北ルートについて、五木新町、その他、車を持たない高齢者が増えており、買物や病院等に行く際、不便を感じます。現在の便数より少しでも増えると非常に助かります。ぜひ、よろしく願います。	無	同上
67	運行ダイヤ	持参	乗り継ぎの時刻も考えて運行してほしい。	無	今回の運行計画の見直しでは、運行のコンセプトを「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」とし、それぞれが生活に密着したルートの設定となっております。このようなことから、ルートごとにできる限り多くの便数を確保する考えであり、ルートの乗り継ぎを考慮した運行ダイヤの設定は困難であると考えます。
68	運行ダイヤ	郵送	つなぎが悪く利用しにくい現状をより改善するように努めてほしい。	無	同上
69	運行ダイヤ	メール	現行ルートを細分化した場合、例えば関宿方面から市中心部へスムーズな乗換えを考えてほしい。	無	同上
70	運行ダイヤ	持参	60分で割り切れる運行ダイヤで、かつそれぞれの運行ルートとの接続を図ってスムーズに市内を移動できるようなダイヤを組むことを希望	無	同上

No.	意見区分	手段	意 見 内 容	変更の有無	説 明
71	運行ダイヤ	持参	友人から、「上町のバス停は市役所と櫛のホールの間だから、バスがいっぱい出ているから、それに乗って市役所にいけるよ。」と言っていたので、上町バス停に行きました。どのルートも10時台の市役所行きバスは無く、障がい者ですが歩きました。全体の時間に、まめバスを運行してください。あまりにも、時間によっては、走っていない時間があります。	無	今回の運行計画見直しのコンセプトは「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」とし、現在の運行ルートを踏襲しつつ、できる限り直線的なルートとして、ルートごとにできる限り多くの便数を確保することとしております。このようなことから、特定の時刻・バス停にまめバスが到着するような形での運行ダイヤの設定（複数のルートが重なるバス停において、全ての時間帯でまめバスが運行するダイヤの設定を含む。）は困難であると考えます。
72	運行ダイヤ	持参	新北ルート【紫】ルートについて、1台で運行とのことだが、野田中央高校及び関宿高校通学を意識した運行ダイヤを希望	無	同上
73	運行ダイヤ	投函	いきいきクラブの行事、会合は、北部公民館で9時始まりや13時があります。自家用車もなく、川間駅までは少し遠い。現在8時着、11時着では？9時、13時頃に着くバスがあったら助かります。会館近くならなお良いが。	無	同上
74	運行ダイヤ	投函	いきいきクラブ北部支部会員のため北部公民館へ行く事多く、バスを七光台駅9時着と13時着を運行して頂けると非常に便利になります。停留所は岩木小入口、春日いちょう通りを利用しております。	無	同上
75	運行ダイヤ	メール	南ルート、新南ルートの梅郷駅発市役所方面への発車時刻がほぼ同時刻になっている。30・60分程ずれると便利だと思う。	無	同上
76	運行ダイヤ	郵送	上町の9時台に3本のバスが市役所に行きますが、10時台には1本もないというアンバランスを解消できませんか。	無	同上
77	運行ダイヤ	メール	停留所と停留所の時間が短く設定されているように思う。交通状況を加味して時刻表を設定してほしい。	無	ご意見のとおり、運行ダイヤの設定に当たっては、交通状況を加味する等、無理のない設定をしたいと考えております。
78	運行ダイヤ	持参	北ルート関宿【七光台経由・水色点線】ルートについては意見なしだが、当該ルートの七光台経由とイオンタウン経由は一部同一区間を走るため、運行間隔を意識したダイヤを組むことを希望	無	ご意見のとおり、できる限り運行間隔に配慮した運行ダイヤを設定したいと考えております。
79	運行ダイヤ	郵送	現行ダイヤに改正する際、全区間の所要時間が35分から40分へと延長されたことは大変好ましいことであり、素案に記載の40分の維持を崩さないようにお願いしたい。ただし相変わらず終点1区間への一括配分となっており、途中停留所への配分を引き続き提案する。利用者としては、終点到着時の遅延よりも、乗車地と降車地の遅延がすべてであり、途中区間での遅延を小さくすることが利用者の満足度が高まるものと思われる。	無	運行時間についてはおおよその目安であり、運行ダイヤは、ルート確定後、道路状況も考慮しつつ運行事業者と調整しながら作成します。 なお、運行ダイヤの作成に当たっては、早発の防止も考慮することとしております。
80	運行ダイヤ	郵送	北ルート関宿（イオンタウン経由）の関宿中央T M～川間駅間について、七光台経由は現行31分から素案37分へと余裕時間が6分延長されているものの、イオンタウン経由は現行37分から素案39分と、2分しか延長されていない。イオンタウン経由についても、七光台経由と同様に所要時間を増加させ43分程度の所要時間とすることが好ましいのではないかと。（いずれも病院通過便の所要時間）	無	同上
81	運行ダイヤ	郵送	北ルート関宿の運行所要時間について、関宿城ルートへの記載同様、余裕時間を終点1区間への一括配分とするのではなく、途中停留所への配分を増加させることを提案する。現行いちいのホール、ウェルフェア前、野田病院（イオン経由）イオンタウンに加えるほか、七光台経由の谷津または七光台団地に時間を加えることが好ましいのではないかと。	無	同上

No.	意見区分	手段	意 見 内 容	変更の有無	説 明
82	運行ダイヤ	郵送	関宿城ルート及び北ルート関宿については、記載済みだが、他ルートについても左記ルート同様に、余裕時間を終点1区間への一括配分とするのではなく、途中停留所への配分を増加させることを提案する。前回の改正で改善されたルート・時間帯もあるが、1運行が長いルート・主要バス停間が長いルートについては、駅や市役所以外のバス停でも余裕を設けることが、途中区間での遅延を制御し、利用者の満足度が向上するものと思われる。	無	同上
83	運行ダイヤ	郵送	北ルート清水の運行所要時間について、現ルートで市役所～川間駅間（清水経由）の所要時間が31分、川間駅～イオンタウン間が8分で計39分を要しているが、素案では34分となっている。試算間違いではないか。（市役所発、病院通過の所要時間）	無	素案の3ページに記載のとおり、運行時間は、運行ダイヤが確定していないため、おおよその目安としております。
84	運行ダイヤ	郵送	北ルート堤台の運行所要時間について、現（新北）ルートで市役所～川間駅間の所要時間は34分であるが、素案では29分となっている。試算間違いではないか。（市役所発、病院通過の所要時間）	無	同上
85	運行ダイヤ	郵送	キッコーマン病院に朝のバスが寄らないのは残念です。病院は朝が混んでいて午後は空いています。	無	運行ダイヤは今後確定させていただきますので、その際、ご意見のとおり、できる限り調整したいと考えております。
86	その他	郵送	高齢者向けのタクシー乗車券の支給との調整もしてほしい（ダブらないように）。	無	福祉タクシーは、対象者に対し、タクシー料金の2分の1（助成限度額は1回につき1,000円）、月10回まで助成するものであり、福祉タクシーの利用者とまめバスの利用者を調整（制限）することは考えておりません。
87	その他	メール	バス利用者の拡大の一考として公的職員の利用を検討すること。マイカー利用の削減効果もが期待できる。	無	ご意見のとおり、市職員に利用を促すことはもとより、広く市民の方に利用を呼び掛けてまいります。
88	その他	持参	北の各ルートの乗降として川間駅とイオンタウンがあり、到着時間及び乗降時間が接近している場合、誤乗があることが十分考えられることから、その対策として、バス停を複数設けることや止まる位置をずらす施策、川間駅南口のタクシープールを削ってバスプールにすることなどを希望	無	川間駅南口バス停に限らず、複数のルートが乗り入れているバス停が多数あるため、ご意見のとおり誤乗が考えられます。市としましては、バス番号を入れる（ルートに番号付ける）ほか、車外放送の徹底を図るなどの対策を実施してまいります。
89	その他	郵送	北ルート、中ルートについて、現行ダイヤでは、川間駅南口に乗り入れる便数は34便（北26便+新北8便）であるが素案では70便（北関宿25便+新北8便+北清水14便+北堤台15便+中8便）と倍増する見込みとなっている。新設された北口よりも狭く、まめバスの他、一般車両、企業バスが乗り入れており、相当手狭ではないだろうか。70便の着発に支障のないバス停スペース、また導線の確保が必要ではないだろうか。	無	ご意見のとおり、運行ダイヤを作成する際、できる限りバスが同時刻に川間駅南口バス停に集中することがないように、調整したいと考えております。さらに、時間調整による停車時間についても配慮するよう努めます。
90	その他	郵送	北ルート、中ルートについて、現在、イオンタウン内への入場、出場については、七光台温泉側小学校側の出入口を使用しているが、流山街道側へ（から）の運行については、SankiとAsbeeの間にある出入口を用いたほうが、駐車場内を移動する距離が短く、安全性が向上するのではないか。	無	北部幼稚園方面からの便については、SankiとAsbeeの間にある出入口前の市道に進入するためには、運行経路を右折することになりますが、警察協議の結果、まめバスが右折待ちをすることにより道路渋滞を激化させる恐れがあるため、運行は認められないとのことであり、現行のとおりとします。
91	その他	メール	乗り継ぎ切符なども現行どおり続けていただきたいと思います。	無	現在、乗り継ぎ切符という形ではなく、1日乗車券（200円）を販売しております。1日乗車券については、運行計画見直し後も引き続き発行して行く考えです。

運行計画の変更（素案）の修正結果

各ルートでの運行計画は下表のとおりです。なお、次の点に留意してください。

- ・ルートの名称は仮称です。
- ・各ルートとも経路をお示ししているもので、起終点は今後確定するものです。
- ・運行時間、運行間隔については、運行ダイヤが確定していないため、おおよその目安です。
- ・運行間隔の平均時間については、1 ルートのみでの間隔です。複数のルートが乗り入れているバス停については、記載した運行間隔よりも短い間隔でバスが来ます（行き先は、異なる場合があります。）。

○全体的事項

- ・全 12 ルート 平日 117 便、土日祝日 91 便
- ・全ルート土日祝日も運行

(1) 関宿城ルート＜図①・緑＞

項目	内容
ル ー ト	・ルート自体は現行と同じ。 ・現行ルートの中戸折り返し便（2 便）を廃止し、全便の起終点を関宿中央ターミナル、関宿城博物館とする。
起 点 ・ 終 点	関宿城博物館⇄関宿中央ターミナル
運 行 区 間 （主な経路）	関宿城博物館～関宿中入口～観音前～工業団地入口～二川郵便局前～（やすらぎの郷）～古布内表～立山入口～羽貫～いちいのホール～関宿複合センター入口～関宿中央ターミナル
路 線 延 長	15.5 k m～15.7 k m
バ ス 停 数	37 か所
運 行 日	年末年始（12/29～1/3）の一部を除く毎日運行
運 行 時 間	【平日】 1 便当たり 40 分～42 分 7 時 30 分～19 時 30 分 【土・日・祝日】 1 便当たり 40 分～42 分 9 時 00 分～17 時 00 分 ※1 便当たり 40 分については、やすらぎの郷を経由しない運行時間
運 行 間 隔	【平日】 片方向 平均約 116 分間隔 【土・日・祝日】 片方向 平均約 116 分間隔

運 行 便 数	【平日】 12 便（片方向 6 便＋ 6 便） 【土・日・祝日】 8 便（片方向 4 便＋ 4 便）
車 両 台 数	1 台

(2) 北ルート関宿（七光台経由）＜図①・赤色＞

項 目	内 容
ル ト	現行北ルートを、川間駅を境に関宿方面と野田方面に分割し、関宿地域を運行
起 点 ・ 終 点	関宿中央ターミナル⇄川間駅南口
運 行 区 間 （ 主 な 経 路 ）	関宿中央ターミナル～いちいのホール～木間ヶ瀬小前～ウェルフェア前～（野田病院）～木戸口～七光台団地入口～北コミセン入口～川間駅南口
路 線 延 長	12.3 k m～13.3 k m
バ ス 停 数	30 か所
運 行 日	年末年始（12/29～1/3） の一部 を除く毎日運行
運 行 時 間	【平日】 1 便当たり 37 分～41 分 7 時 30 分～19 時 30 分 【土・日・祝日】 1 便当たり 37 分 8 時 30 分～18 時 30 分 ※1 便当たり 37 分については、野田病院を経由しない運行時間
運 行 間 隔	【平日】 片方向 平均 114 分間隔 【土・日・祝日】 片方向 平均 110 分間隔
運 行 便 数	【平日】 13 便（片方向 7 便＋ 6 便） 【土・日・祝日】 11 便（片方向 6 便＋ 5 便）
車 両 台 数	1 台

(3) 北ルート関宿（イオンタウン経由）＜図①・赤色（白抜き）＞

項目	内容
ル ー ト	現行北ルートを、川間駅を境に関宿方面と野田方面に分割し、関宿地域を運行
起 点 ・ 終 点	関宿中央ターミナル⇄川間駅南口
運 行 区 間 （ 主 な 経 路 ）	関宿中央ターミナル～いちいのホール～木間ヶ瀬小前～ウェルフェア前～（野田病院）～木戸口～イオンタウン～北コミセン入口～川間駅南口
路 線 延 長	13.0 k m～14.0 k m
バ ス 停 数	35 か所
運 行 日	年末年始（12/29～1/3）の一部を除く毎日運行
運 行 時 間	【平日】 1 便当たり 39 分～43 分 7 時 30 分～19 時 00 分 【土・日・祝日】 1 便当たり 39 分 8 時 30 分～18 時 00 分 ※1 便当たり 39 分については、野田病院を経由しない運行時間
運 行 間 隔	【平日】 片方向 平均 118 分間隔 【土・日・祝日】 片方向 平均 114 分間隔
運 行 便 数	【平日】 12 便（片方向 6 便＋ 6 便） 【土・日・祝日】 10 便（片方向 5 便＋ 5 便）
車 両 台 数	1 台

(4) 新北ルート＜図①・茶＞

項目	内容
ル ー ト	新北ルートの関宿地域と現行中ルートの国道 16 号西側ルートを融合
起 点 ・ 終 点	いちいのホール⇄市役所
運 行 区 間 （ 主 な 経 路 ）	いちいのホール～立山入口～木間ヶ瀬前村～関宿高入口～関宿総合公園～関宿滑空場入口～岡田河岸～尾崎小前～川間駅南口～イオンタウン～北部幼稚園前～野田中央高入口～吉春上～清水公園駅東口～一中前～（キッコーマン病院）～市役所

路 線 延 長	22.4 k m～23.2 k m
バ ス 停 数	52 か所（うち新規バス停 1 か所（北部幼稚園前～野田中央高入口間）含んでおり、道路状況等により設置できない場合は、バス停数に変更になる場合があります。）
運 行 日	年末年始（12/29～1/3）の一部を除く毎日運行
運 行 時 間	【平日】 1 便当たり 72 分～76 分 7 時 30 分～19 時 30 分 【土・日・祝日】 1 便当たり 72 分 8 時 30 分～17 時 30 分 ※1 便当たり 72 分については、キッコーマン病院を經由しない運行時間
運 行 間 隔	【平日】 片方向 平均 184 分間隔 【土・日・祝日】 片方向 平均 180 分間隔
運 行 便 数	【平日】 8 便（片方向 4 便＋ 4 便） 【土・日・祝日】 6 便（片方向 3 便＋ 3 便）
車 両 台 数	1 台

(5) 北ルート清水<図①・青>

項 目	内 容
ル ト	現行北ルートを、川間駅を境に関宿方面と野田方面に分割し、野田地域を運行
起 点 ・ 終 点	市役所⇄イオンタウン
運 行 区 間 （ 主 な 経 路 ）	市役所～（キッコーマン病院）～愛宕駅～樺のホール～清水中～清水公園駅～総合公園～岩名中前～プラタナス通り～川間駅南口～イオンタウン
路 線 延 長	10.3 k m～11.1 k m
バ ス 停 数	33 か所
運 行 日	年末年始（12/29～1/3）の一部を除く毎日運行

運 行 時 間	【平日】 1 便当たり 34 分～38 分 7 時 30 分～20 時 00 分 【土・日・祝日】 1 便当たり 34 分 8 時 30 分～終発 19 時 00 分 ※1 便当たり 34 分については、キッコーマン病院を經由しない運行時間
運 行 間 隔	【平日】 片方向 平均 108 分間隔 【土・日・祝日】 片方向 平均 104 分間隔
運 行 便 数	【平日】 14 便（片方向 7 便＋ 7 便） 【土・日・祝日】 12 便（片方向 6 便＋ 6 便）
車 両 台 数	1 台

(6) 北ルート堤台＜図①・黄緑＞

項目	内容
ル ト	現行新北ルート川間駅を境に関宿方面と野田方面に分割し、野田地域を運行
起 点 ・ 終 点	市役所⇄川間駅南口
運 行 区 間 （ 主 な 経 路 ）	市役所～（キッコーマン病院）～愛宕駅～樺のホール～中野台入口～堤台向山～桜の里 2 丁目～七光台駅～川間駅南口
路 線 延 長	8.8 k m～9.6 k m
バ ス 停 数	27 か所
運 行 日	年末年始（12/29～1/3） の一部 を除く毎日運行
運 行 時 間	【平日】 1 便当たり 29 分～33 分 7 時 30 分～19 時 30 分 【土・日・祝日】 1 便当たり 29 分 8 時 30 分～18 時 30 分 ※1 便当たり 29 分については、キッコーマン病院を經由しない運行時間

運 行 間 隔	【平日】 片方向 平均 98 分間隔 【土・日・祝日】 片方向 平均 94 分間隔
運 行 便 数	【平日】 15 便（片方向 8 便＋ 7 便） 【土・日・祝日】 13 便（片方向 7 便＋ 6 便）
車 両 台 数	1 台

(7) 中ルート<図①、②・ピンク>

項目	内容
ル ト	野田地域において、現行中ルートと北ルート堤台経由を融合
起 点 ・ 終 点	市役所⇄市役所
運 行 区 間 （ 主 な 経 路 ）	市役所～（キッコーマン病院）～愛宕駅～上町～櫛のホール～中野台入口～岩名大橋北～プラタナス通り～川間駅南口～イオンタウン～田端～堆肥センター入口～ゆめあぐり野田～宮作～上中山～1 部消防団前～東部小前～野田特別支援学校前～小張病院前～市役所
路 線 延 長	22.3 k m～23.1 k m
バ ス 停 数	57 か所
運 行 日	年末年始（12/29～1/3） の一部 を除く 毎日運行
運 行 時 間	【平日】 1 便当たり 67 分～71 分 7 時 30 分～19 時 00 分 【土・日・祝日】 1 便当たり 67 分 9 時 00 分～16 時 00 分 ※1 便当たり 67 分については、キッコーマン病院を経由しない運行時間
運 行 間 隔	【平日】 片方向 平均 174 分間隔 【土・日・祝日】 片方向 平均 170 分間隔
運 行 便 数	【平日】 8 便（片方向 4 便＋ 4 便） 【土・日・祝日】 5 便（片方向 3 便＋ 2 便）
運 行 台 数	1 台

(8) 南ルート中根<図③・水色>

項目	内容
ル ー ト	現行南ルートを細分化
起 点 ・ 終 点	市役所⇒緑ヶ丘公園⇒（仮称）ホームタウン野田亀山⇒市役所
運 行 区 間 （主な経路）	市役所～ノア前～二中前～桜台南～桜木神社入口～花井自治会館前～梅郷駅～都市計画道路梅郷西駅前線（新規バス停設置予定）～みずき4丁目公園～東新田～島会館入口～緑ヶ丘公園～（仮称）ホームタウン野田亀山～緑ヶ丘公園～島会館入口～東新田～みずき4丁目公園～都市計画道路梅郷西駅前線～梅郷駅～花井自治会館前～桜木神社入口～桜台南～二中前～ノア前～市役所
路 線 延 長	23.6 k m
バ ス 停 数	33 か所（うち新規バス停 3 か所（花井ポンプ場前付近、里区自治会館入口付近、ホームタウン野田亀山付近）含んでおり、道路状況等により設置できない場合は、バス停数が増える場合があります。）
運 行 日	年末年始（12/29～1/3）の一部を除く毎日運行
運 行 時 間	【平日】 1 便当たり 79 分 7 時 30 分～18 時 30 分 【土・日・祝日】 1 便当たり 79 分 8 時 30 分～18 時 00 分
運 行 間 隔	【平日】 往復 平均 97 分間隔 【土・日・祝日】 往復 平均 97 分間隔
運 行 便 数	【平日】 6 便（市役所を出発し、市役所に戻って 1 便とする。） 【土・日・祝日】 5 便（市役所を出発し、市役所に戻って 1 便とする。）
車 両 台 数	1 台

(9) 南ルート（①愛宕駅）<図③・緑> (10) 南ルート（②大殿井）<図③・緑>

項目	内容
ル ー ト	現行南ルートを細分化 ①南ルート（愛宕駅）、②南ルート（大殿井）を 1 台で交互運行
起 点 ・ 終 点	①市役所⇒西新田自治会館前⇒市役所 ②市役所⇒みどり橋⇒市役所

運 行 区 間 (主な経路)	①市役所～(キッコーマン病院)～愛宕駅～上町～長命寺～桜台南～大和田～梅郷駅～『西新田自治会館前～みずき4丁目公園～ハローワーク野田』～山崎宿～梅郷駅～大和田～桜台南～長命寺～上町～愛宕駅～(キッコーマン病院)～市役所 ②市役所～宮崎小入口～野田市駅～中根中央～大殿井～『下鹿野～電建第一住宅～みどり橋』～大殿井～中根中央～野田市駅～宮崎小入口～市役所 ※①、②とも『 』内は一方方向で運行
路 線 延 長	①15.8 k m～16.6 k m ②12.1 k m
バ ス 停 数	①27 か所 ②18 か所(うち新規バス停1 か所(下鹿野～電建第一住宅間)含んでおり、道路状況等により設置できない場合は、バス停数が増える場合があります。)
運 行 日	年末年始(12/29～1/3) の一部 を除く毎日運行
運 行 時 間	【平日】 ①1 便当たり 51 分～55 分 ① 7 時 30 分～17 時 00 分 ②1 便当たり 39 分 ② 8 時 40 分～20 時 00 分 【土・日・祝日】 ①1 便当たり 51 分 ① 8 時 30 分～16 時 00 分 ②1 便当たり 39 分 ② 9 時 30 分～17 時 00 分 ※1 便当たり 51 分については、キッコーマン病院を経由しない運行時間
運 行 間 隔	【平日】 ①往復 平均 128 分間隔 ②往復 平均 128 分間隔 【土・日・祝日】 ①往復 平均 126 分間隔 ②往復 平均 126 分間隔

運 行 便 数	①【平日】 5 便（市役所を出発し、市役所に戻って 1 便とする。） 【土・日・祝日】 4 便（上記と同じ） ②【平日】 7 便（市役所を出発し、市役所に戻って 1 便とする。） 【土・日・祝日】 4 便（上記と同じ）
車 両 台 数	1 台（①、②ルートを 1 台の車両により交互運行する。）

(11) 南ルート（循環）＜図③・ピンク＞

項目	内容
ル ー ト	・現行南ルートの一部を直線的（二中前、桜木神社入口のジグザグ運行を是正）にした循環ルート ・1 台で右回り、左回りを交互運行
起 点 ・ 終 点	老人福祉センター⇒市役所⇒老人福祉センター
運 行 区 間 （主な経路）	老人福祉センター～梅郷 11 号公園～大殿井～中根～市役所～（キッコーマン病院）～愛宕駅～ 樺のホール ～大和田～梅郷駅～山崎宿～みずき通り～東新田～島会館入口～しらさぎ通り入口～老人福祉センター（右回り、左回りを交互運行）
路 線 延 長	20.9 km～21.7 km
バ ス 停 数	60 か所
運 行 日	年末年始（12/29～1/3） の一部 を除く毎日運行
運 行 時 間	【平日】 1 便当たり 69 分～73 分 7 時 20 分～20 時 00 分 【土・日・祝日】 1 便当たり 69 分 8 時 30 分～18 時 00 分 ※1 便当たり 69 分 については、キッコーマン病院を経由しない運行時間
運 行 間 隔	【平日】 片方向 平均 178 分間隔 【土・日・祝日】 片方向 平均 174 分間隔

運 行 便 数	【平日】 9 便（右回り 5 便、左回り 4 便） 【土・日・祝日】 7 便（右回り 4 便、左回り 3 便）
車 両 台 数	1 台（1 台の車両により右回り、左回り交互運行する。）

(12) 新南ルート＜図③・紫＞

項目	内容
ル ト	現行新南ルートと南ルートを融合した 循環 ルート
起 点 ・ 終 点	大利根温泉⇄ 老人福祉センター （始発便） 野田市駅⇒大利根温泉（下鹿野経由） （最終便） 大利根温泉⇒野田市駅（下鹿野経由）
運 行 区 間 （主な経路）	大利根温泉～スポーツ公園～福田保育所入口～木野崎入口～野田市駅～市役所～（キッコーマン病院）～愛宕駅～辻前～樺のホール～琴平通り入口～上花輪香取前～今上上中～下里～梅郷駅～東新田～島会館入口～老人福祉センター～ 大利根温泉 ※ 始発便は、野田市駅～下鹿野～大利根温泉 ※ 最終便は、大利根温泉～下鹿野～野田市駅
路 線 延 長	25.4 km～26.2 km ※ 始発便は、 最終便は、 6.3 km
バ ス 停 数	62 箇所（うち新規バス停 2 箇所（老人福祉センター～三ツ堀間）含んでおり、道路状況等により設置できない場合は、バス停数が変更になる場合があります。） ※ 始発便、 最終便 は 12 箇所
運 行 日	年末年始（12/29～1/3） の一部 を除く毎日運行
運 行 時 間	【平日】 1 便当たり 84 分～88 分 （始発便、 最終便 は 19 分） 7 時 40 分～20 時 00 分 【土・日・祝日】 1 便当たり 84 分 8 時 30 分～18 時 00 分 ※1 便当たり 84 分 については、キッコーマン病院を経由しない運行時間
運 行 間 隔	【平日】 片方向 平均 208 分間隔 【土・日・祝日】 片方向 平均 204 分間隔

運 行 便 数	【平日】 8便（片方向4便＋3便） （始発便：野田市駅⇒大利根温泉 1便） （最終便：大利根温泉⇒野田市駅 1便）
	【土・日・祝日】 6便（片方向3便＋2便） （始発便：野田市駅⇒大利根温泉 1便） （最終便：大利根温泉⇒野田市駅 1便）
車 両 台 数	1台

○運行計画の変更（素案）の修正に伴う運行経費見込額及び市支出見込額

- ・このルート案において、1億円以内で運行を行うためには、運賃収入見込額は少なくとも35,546千円（税込みで38,390千円）が必要

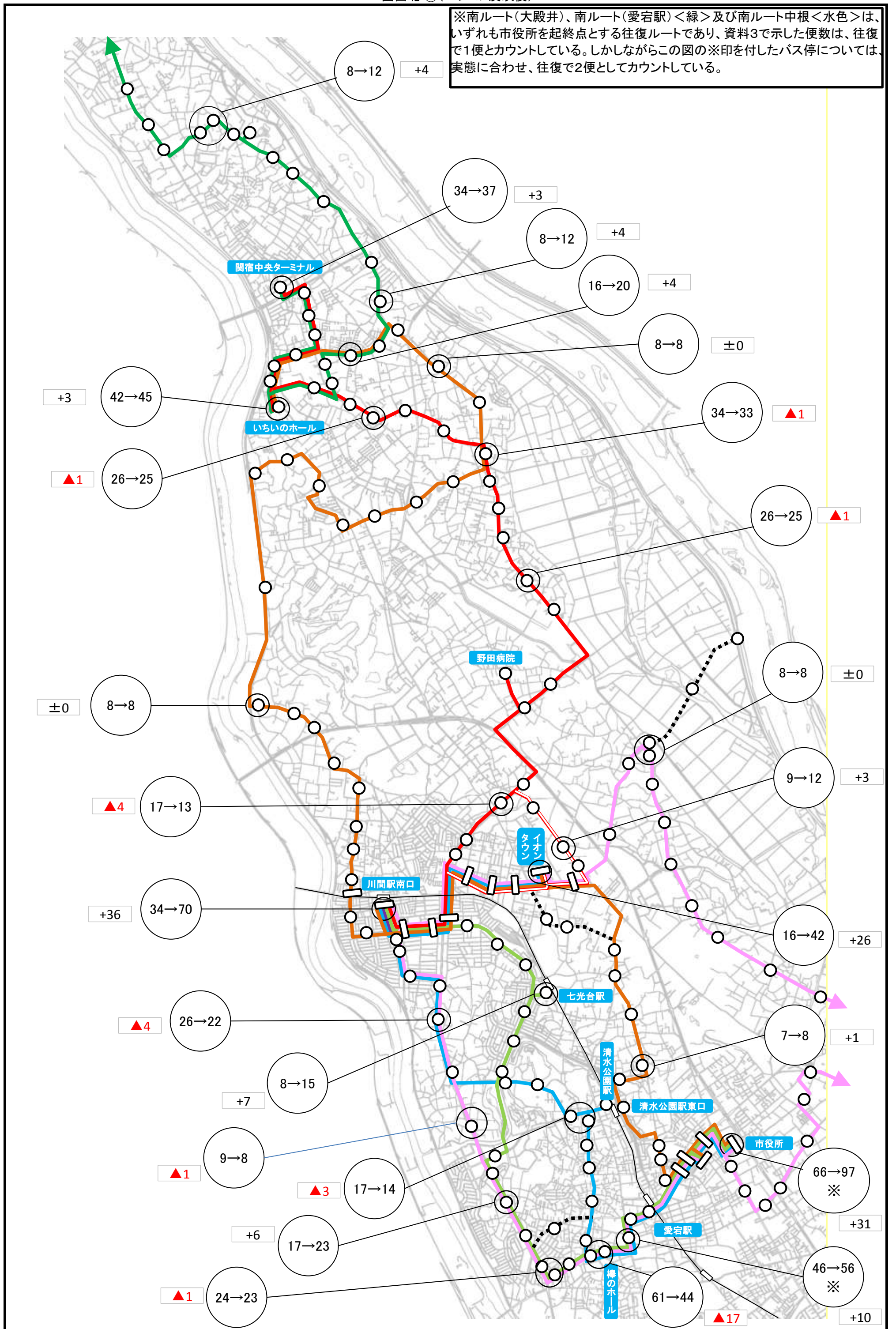
（単位：千円）

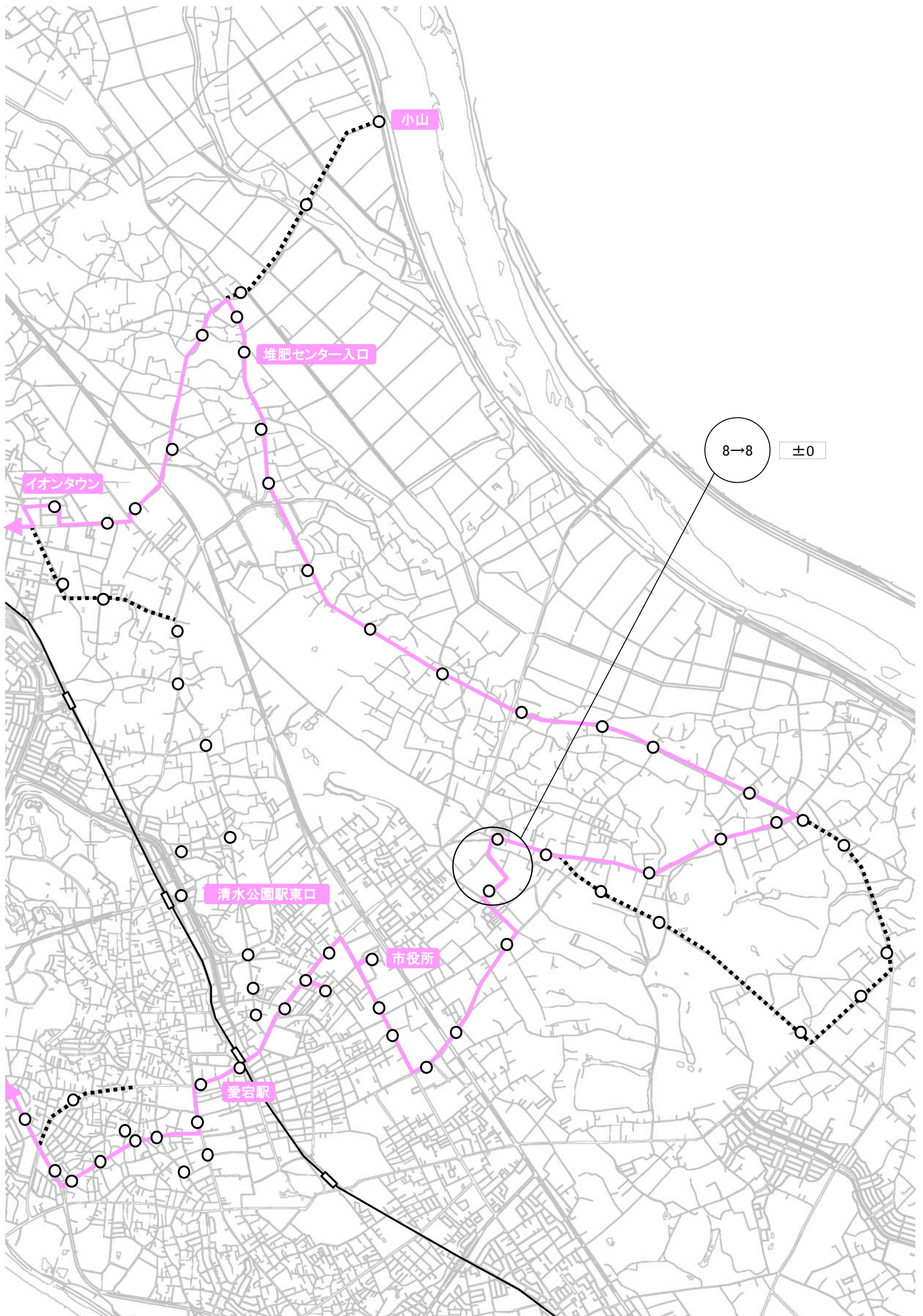
運行経費見込額	最大運賃収入見込額	最小市支出見込額
	最小運賃収入見込額	最大市支出見込額
135,546	47,840 (51,667)	87,706
	32,461 (35,058)	103,085

※ （ ）表記は、税込み

図面北 ①(パブコメ反映後)

※南ルート(大殿井)、南ルート(愛宕駅)＜緑＞及び南ルート中根＜水色＞は、いずれも市役所を起終点とする往復ルートであり、資料3で示した便数は、往復で1便とカウントしている。しかしながらこの図の※印を付したバス停については、実態に合わせ、往復で2便としてカウントしている。





図面南③(パブコメ反映後)

※南ルート(大殿井)、南ルート(愛宕駅)＜緑＞及び南ルート中根＜水色＞は、いずれも市役所を起終点とする往復ルートであり、資料3で示した便数は、往復で1便とカウントしている。しかしながらこの図の※印を付したバス停については、実態に合わせ、往復で2便としてカウントしている。

