

野田市コミュニティバス（まめバス）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（まめバス）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29年12月6日（水曜日）から平成30年1月4日（木曜日）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
③計画等に反映した意見		5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 運行計画見直しの視点			
1	「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	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	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	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。	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、素案では、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	

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
		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。	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	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
		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、流山市のぐりーんバスは、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、ぐりー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	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、ルートを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と。（同様の意見1件）	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。	修正無し
4	木野崎病院など足を持つ業者との協働を希望	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	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
		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。	
2 料金			
5	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若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。	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。	修正無し
3 起点・終点			
6	利用バス停は仲町ですが、南ルートを利用する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、又は山手線のように内回り外回りのようにできないか。	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。	修正無し
4 バス停新設等			
7	南ルート中根、新南ルートには、	ご意見のとおり、新規バス停の	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	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。	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。	
8	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きたいための、一歩先に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。	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。	修正無し
9	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）。	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。	修正無し
10	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。	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限り直線的なルートを設定と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	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
		いただきたいと考えております。	
5 運行日			
11	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。 (同様の意見9件)	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。	修正無し
12	まめバスを年末年始にも運行してください。	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。	修正有り
6 運行時間			
13	従来の年間予算、6,800万円の壁を、1億円にアップを決断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。 (同様の意見1件)	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	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
		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。	
7 運行間隔			
14	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。	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。	修正無し
15	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27～28km、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。	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ります。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。	修正有り
16	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。	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	修正有り

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
		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。	
8 運行区間			
17	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。	ご意見のとおり、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。	修正無し
18	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櫛のホールに向かう市内循環でも良いのではないかな。	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。	修正無し
19	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と便利に行けるということです。イオンタウンは、まめバスのコースとしては、買い	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）。	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	物に利用の多い場所です。人は便利な方へ行くでしょう。		
20	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。）。	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。	修正無し
21	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。	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。	修正無し
22	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。	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限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。	修正無し
23	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。	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	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
		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。	
24	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号以东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よ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。	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限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。	修正無し
25	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、櫛のホール、小張病院などの経路を検討してほしい。	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、	修正有り

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
		あるいは大幅に減便となることから、設定は困難です。櫛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」を櫛のホール経由に変更します。	
26	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。	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。	修正無し
27	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。	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。	修正無し
28	新南ルート等について、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	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	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	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。	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。	
29	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。	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。	修正無し
30	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。	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」としてありますが、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。	修正無し
31	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と。	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。	修正無し
32	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	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	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	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台で鉄道の事故に対する代替輸送も考慮に入れ、(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～老人福祉センター～みずき4丁目～梅郷駅間とする。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)	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。	
33	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と。民間	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	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	バス事業者と競合させないためにも、他ルートで代替え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～羽貫～関宿城博物間の運行に短縮してはどうか。	します。	
34	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と。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と。	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。	修正無し
35	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、交差点を曲がりケーズデンキ・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と。	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ことを考えております。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。	修正無し
36	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。	ご意見のと通りの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。	修正無し
37	南ルート愛宕駅について、素案	ご意見のとおり、南部地区系統	修正有り

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	ルートの南部地区系統では、櫛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櫛のホール経由としてはどうか。	の櫛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、櫛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。	
38	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。	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。	修正無し
9 運行便数			
39	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。 (同様の意見3件)	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	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
		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。	
40	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。	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。	修正無し
41	全体の便を増やしてほしい。もっと便利にしてほしい。 (同様の意見1件)	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。	修正無し
42	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	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	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	結果、客が0でも元々回送便です から損失はない。	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。	
43	北部公民館を利用している人が 多いのでもう少し本数を増やして もらえばよいのですが。	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。	修正無し
44	中ルートについて、もう1、2 本回数増を希望します。	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。	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
45	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。	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。	修正無し
46	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。	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。	修正無し
47	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。	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。	修正無し
48	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。どうかよろしくお願いします。 (同様の意見3件)	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。	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
10 運行ダイヤ			
49	乗り継ぎの時刻も考えて運行してほしい。 (同様の意見 3 件)	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。	修正無し
50	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。 (同様の意見 5 件)	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。	修正無し
51	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。	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。	修正無し
52	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	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。	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
53	現行ダイヤに改正する際、道路状況を勘案し、余裕を持ったダイヤ設定としていただきたい。ただし相変わらず終点1区間への一活配分となっており、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全てであり、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。 (同様の意見3件)	運行時間についてはおおその目安であり、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。	修正無し
54	北ルート清水等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） (同様の意見1件)	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、おおその目安としております。	修正無し
55	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。	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。	修正無し
11 その他			
56	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（ダブルにならないように）。	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。	修正無し
57	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。	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。	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
58	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	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。そのためバスに番号を付ける（ルートに番号を付ける）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。	修正無し
59	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。	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。	修正無し
60	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方が、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と。	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。この点について、警察と協議したところ、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。	修正無し
61	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。	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。	修正無し