平成３０年度第１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　７月２５日（水）
　　午後３時３０分から
場所　市役所低層棟４階　職員控室

１　開会

２　副市長あいさつ

３　議事
（１）　平成２９年度の運営状況について（資料１）
（２）　まめバス運行に係る市民意見・要望について（資料２）
（３）　まめバス運行計画見直しについて（資料３）
　　・ルート名称・新規バス停設置、ルート図・時刻表の作成について
（４）　その他（資料４）
　　・まめバスが運行できない地域等に対するまめバス以外の交通手段の確保

４　閉会

資料１

議事（１）　平成２９年度の運営状況について

１　平成 29 年度の利用状況

（１）利用者数（４月１日～３月３１日：平日 244 日、土日祝日 115 日、全 359 日間）

①平日土日祝日別ルート別利用者数

（単位：人）

	関宿城	北	新北	中	南	新南	合計
H29 利用者数	※1 4,820	143,749	20,322	15,023	96,798	16,135	296,847
(H28 年度)	※2 6,366	146,460	19,390	14,069	96,334	15,712	298,331
増減	△1,546	△2,711	932	954	464	423	△1,484
H29 平日１日平均	20	436	83	62	295	66	962
(H28 年度)	26	443	80	58	293	65	965
増減	△6	△7	3	4	2	1	△3
H29 土日祝日１日平均	（37）	325	―	―	215	―	540
(H28 年度)	（127）	334	―	―	218	―	552
増減	△9	△9			△3		△12

※行項目「H28 年度」は平成 28 年度の実績（平日 243 日、休日 116 日、全 359 日）
※１　関宿城まつり時の臨時運行（10 便）の利用者 37 人を含む
※２　関宿城まつり時の臨時運行（10 便）の利用者 127 人を含む

②平日土日祝日別１便平均利用者数

（単位：人）

	関宿城	北	新北	中	南	新南	平 均
H29 平日	2.5	16.8	10.4	7.7	18.5	7.3	12.8
(H28 年度)	2.9	17.1	10.0	7.0	18.3	7.4	12.7
増減	△0.4	△0.3	0.4	0.7	0.2	△0.1	0.1
H29 土日祝日	―	13.6	―	―	15.3	―	14.2
(H28 年度)	―	13.9	―	―	15.0	―	14.3
増減	―	△0.3	―	―	0.3	―	△0.1
H29 全体	2.5	15.8	10.4	7.7	16.2	7.3	12.6
(H28 年度)	2.9	16.1	10.0	7.0	17.3	7.4	13.0
増減	0.4	△0.3	0.4	0.7	△1.1	△0.1	△0.4

※　関宿城まつりの臨時運行分は含まない

③便別平均利用者数（１便当たり：平日）　　（単位：人）

	関宿城			北1（市役所発）			北2（関宿中央TM発）			新北			中			南（左）			南（右）			新南		
	H29	H28 (7.1～)	H28 (～6.30)	H29	H28 (7.1～)	H28 (～6.30)	H29	H28 (7.1～)	H28 (～6.30)	H29	H28 (7.1～)	H28 (～6.30)	H29	H28 (7.1～)	H28 (～6.30)	H29	H28 (7.1～)	H28 (～6.30)	H29	H28 (7.1～)	H28 (～6.30)	H29	H28 (7.1～)	H28 (～6.30)
7:00～			3.2	17.8	18.2	17.8	28.5	25.4	26.8	15.5	16.9	17.0	14.6	13.2	16.8	19.7	21.2	21.9	14.9	14.2	16.4	1.3	1.0	11.5
																						10.5	11.1	
8:00～			1.4			13.2	24.8	22.8	24.8	7.7	6.5	6.2	11.2	10.7	9.3									
							29.1	30.8	31.5															
時間帯平均	-	-	2.3	17.8	18.2	15.5	27.5	26.3	27.7	11.6	11.7	11.6	12.9	12.0	13.1	19.7	21.2	21.9	14.9	14.2	16.4	5.9	6.1	11.5
9:00～	1.0	0.9	5.2	12.8	12.5	18.1										24.0	25.2	24.5	24.8	23.3	22.5	9.4	9.7	10.1
	4.9	6.1		18.6	18.9																			
10:00～	1.1	1.6	2.2	12.8	12.8	14.8	18.9	20.2	17.8	14.4	14.3	14.0	7.1	6.4	8.4	24.7	23.9	25.3	26.7	25.8	24.4	6.5	6.4	6.5
11:00～	2.0	2.1	3.5	15.0	16.0	22.0	25.6	23.9	24.1	11.5	11.8				6.7									
							17.3	19.3	20.0															
12:00～	3.4	3.6	4.5	25.4	24.9	24.4						10.0	8.5	6.9		22.4	23.0	24.0	26.3	23.4	21.6	7.5	7.4	8.1
13:00～	2.9	3.2	3.1	15.8	15.3	15.3	13.9	13.6	15.6	9.9	8.9	6.3	7.8	6.7	6.0			21.2	19.8	18.2	19.3	4.1	4.1	4.0
14:00～			2.0	19.4	18.1	18.0	16.0	16.7	15.7	12.1	11.3				6.3	20.1	19.6							
							13.5	13.8	13.1															
15:00～	2.5	3.4	1.9	22.0	24.3	18.5						13.8	6.0	6.2		17.6	17.4	21.1	17.8	18.2	18.0	8.6	8.6	8.4
16:00～	1.9	1.9	2.9	20.4	20.0	25.5	11.5	11.6	10.9	5.4	5.3	4.2			5.1									
			1.9																					
時間帯平均	2.5	2.9	3.0	18.0	18.1	19.6	16.7	17.0	16.7	10.7	10.3	9.7	7.4	6.5	6.5	21.8	21.8	23.2	23.1	21.8	21.2	7.2	7.2	7.4
17:00～			2.2	14.1	15.8	16.4	12.3	11.5	10.4	6.7	5.1	7.2	5.4	4.0	5.1	10.0	8.9	15.0	11.3	11.1	13.3	14.4	13.8	9.3
							7.3	8.4	8.5															
18:00～				10.5	11.0	11.7			8.0				1.0	1.0	2.8			9.0	6.8	7.3	9.3	3.9	3.7	3.1
				6.3	7.4	11.1																		
19:00～							6.0	6.9								7.9	6.8							
時間帯平均	-	-	2.2	10.3	11.4	13.1	8.5	8.9	9.0	6.7	5.1	7.2	3.2	2.5	4.0	9.0	7.9	12.0	9.1	9.2	11.3	9.2	8.8	6.2
合計	2.5	2.9	2.8	16.2	16.5	17.4	17.3	17.3	17.5	10.0	10.0	9.8	7.7	6.9	7.4	18.3	18.3	20.3	18.5	17.7	18.1	7.3	7.3	7.6

④便別平均利用者数（１便当たり：土日祝日・関宿城まつり時の臨時便は含まない）（単位：人）

	北1（市役所発）			北2（関宿中央TM発）			南（左）			南（右）		
	H29	H28 (7.1～)	H28 (～6.30)	H29	H28 (7.1～)	H28 (～6.30)	H29	H28 (7.1～)	H28 (～6.30)	H29	H28 (7.1～)	H28 (～6.30)
7:00～				15.5	16.4	16.5	10.7	11.3	9.3			5.8
8:00～	9.0	8.3	9.7	13.5	13.3	13.5						
				20.9	21.3	21.0						
時間帯計	9.0	8.3	9.7	16.6	17.0		10.7	11.3	9.3	-	-	5.8
9:00～	11.3	11.8	12.2				15.4	17.4	18.3	16.9	17.3	20.8
10:00～	9.2	9.7	9.2	18.7	19.0	20.4	19.2	19.4	20.9	21.7	21.0	20.6
						16.4						
11:00～	15.5	15.4	13.6	19.2	19.3	17.1						
				17.6	19.3							
12:00～	17.7	17.7	18.3				16.4	16.7	18.3	20.7	18.0	20.6
13:00～	11.5	11.5	12.6	13.2	13.4	13.0	14.6	15.6	15.6	15.1	14.0	15.2
				15.0	14.5	13.7						
14:00～	13.1	14.1	13.4	9.6	10.8	10.3						
15:00～	15.3	16.2	16.0	10.4	11.3	11.3	15.2	13.8	15.6	15.6	17.1	17.5
	13.8	15.7	16.7									
16:00～				12.8	12.8	13.2				10.7	11.3	
時間帯計	13.4	14.0	14.0	14.6	15.1	14.4	16.2	16.6	17.7	16.8	16.5	18.9
17:00～	15.5	15.2	16.3	8.2	10.0	8.1	14.7	12.4	11.7			10.1
	10.4	9.0	8.0									
18:00～	8.1	9.0	10.3						6.3	7.9	7.3	5.6
時間帯計	11.3	11.1	11.5	8.2	10.0	8.1	14.7	12.4	9.0	7.9	7.3	7.9
計	12.5	12.8	13.0	14.6	15.1	14.5	15.2	15.2	14.5	15.5	15.1	14.5

【参考】

		H29	H28 (7.1～)	H28 (～6.30)
日数	平日	244	182	61
	休日	115	86	30
	合計	359	268	91
便数	平日	18300	13650	4819
	休日	4372	3262	1210
	合計	22672	16912	6029

※　関宿城まつり時の臨時便(10便)を含む

（2）空車発生状況（4 月 1 日～3 月 31 日：平日 244 日、土日祝日 115 日間）

① 空車便数

	関宿城	北	新北	中	南	新南	合計
空車便数(A)	317	7	4	109	3	112	553
運行便数(B)	1,952	9,096	1,952	1,952	5,514	2,196	22,662
空車率(A/B(%))	16.24	0.08	0.20	5.58	0.05	5.10	2.44
(参考)H28 空車便数	248	6	4	92	4	101	455

※ 関宿城まつり時の臨時運行分及び欠便を除く

② 関宿城ルート、中ルート及び新南ルートの便別空車便数

関宿城ルート

	発時刻	行先	空車便数	空車率(%)
1 便	9：00	関宿城博物館	120	49.18
2 便	9：50	関宿中央ﾀｰﾐﾅﾙ	6	2.46
3 便	10：40	中戸止まり	79	32.38
4 便	11：05	関宿中央ﾀｰﾐﾅﾙ	43	17.62
5 便	12：40	関宿城博物館	8	3.28
6 便	13：30	関宿中央ﾀｰﾐﾅﾙ	7	2.87
7便	15：30	関宿城博物館	29	11.89
8 便	16：20	関宿中央ﾀｰﾐﾅﾙ	25	10.25
計			317	16.24

＜空車便の特定＞

・関宿城博物館行きの第１便及び中戸行きの第３便、中戸から関宿中央ターミナル行きの第４便が比較的高く、第１便は2.0 回に１回、中戸止まりは3.1 回に１回は空車になっている。

中ルート （木）木野崎経由 （小）小山経由

	発時刻	行先	空車便数	空車率(%)
1 便	7：30	左回り(木) 堆肥ｾﾝﾀｰ	0	0.00
2 便	8：57	右回り(木) 堆肥ｾﾝﾀｰ	0	0.00
3 便	10：49	左回り(小) 小山	0	0.00
4 便	12：07	右回り(小) 小山	0	0.00
5 便	13：55	左回り(木) 堆肥ｾﾝﾀｰ	2	0.82
6 便	15：22	右回り(木) 堆肥ｾﾝﾀｰ	0	0.00
7 便	17：14	左回り(小) 小山	2	0.82
8 便	18：32	右回り 仲町	105	43.03
計			109	5.58

＜空車便の特定＞

・最終第８便の空車率が突出して高く、2.3 回に１回程度は空車になっている。

新南ルート

	発時刻	行先	空車便数	空車率(%)
1便	7：15	（始発）大利根温泉	94	38.52
2便	7：40	みずき４丁目公園	0	0.00
3便	9：07	大利根温泉	0	0.00
4便	10：43	みずき４丁目公園	0	0.00
5便	12：06	大利根温泉	1	0.41
6便	13：58	みずき４丁目公園	8	0.92
7便	15：25	大利根温泉	2	0.82
8便	17：01	みずき４丁目公園	1	0.41
9便	18：24	野田市駅	6	2.46
計			112	5.10

＜空車便の特定＞

・第１便の大利根温泉行が突出して高く、2.6 回運行すれば１回程度空車になっている。

２　平成 29 年度の運賃収入状況

（4月1日～3月31日：平日244 日、土日祝日 115 日、全 359 日間）　（単位：円）

	関宿城	北	新北	中	南	新南	茨急・市役所等	合　計	1日平均
現金収入	198,900	6,804,850	843,250	626,400	4,629,200	768,500	―	13,871,100	38,638
回数券等販売額	280,200	4,873,100	920,300	498,900	3,577,300	614,700	738,070	11,502,570	32,041
広告収入	―	―	―	―	―	―	765,400	765,400	2,132
合　　計	479,100	11,677,950	1,763,550	1,125,300	8,206,500	1,383,200	1,503,480	**26,139,080**	72,811
H28	596,250	11,976,500	1,695,500	1,052,600	7,981,900	1,368,950	1,213,340	**25,885,040**	72,103
増減	△117,150	△298,550	68,050	72,700	224,600	14,250	290,130	**254,030**	―
1日平均	1,964	33,361	6,977	4,332	22,234	5,634	3,380	72,103	―
1便平均	245	1,284	903	576	1,488	630	―	1153	―

＊ 北ルートは3台、南ルートは2台、関宿城・新北・中・新南ルートは各1台で運行
＊ 関宿城ルートは、関宿城まつり時の臨時運行分を含む
＊ 各ルートの「1日平均」は運行日数1日当たりの平均を示す

３　平成２９年度の補助金の実績　（平成２９年度の運行実績）

平成 28 年度から 5 年間の運行委託を行うべく制限付一般競争入札を実施するが不調となり、最低価格者の茨城急行自動車株式会社と補助金方式により１年間の運行協定を締結している。平成 29 年度分の補助金額は以下のとおり。

＜運行経費等＞

運行経費は、６ルート９台運行で　86,169,404 円・・・①

年間の保険料・税金等の実費経費は、　19,002,631 円・・・②

＜運賃収入等＞

年間の税抜き運賃収入等の実績は、　24,202,852 円・・・③

＜補助金額＞

補助金額（①＋②－③）＝　**80,969,183 円**

月	利用者数（人）	運行経費①（円）	燃料等実費分②（円）	運賃収入等（税抜）③（円）	補助額(委託料)①　+②-③(円)
4月	24,783	7,200,800	1,093,802	2,054,649	6,239,953
5月	24,688	7,440,900	1,085,265	2,064,871	6,461,294
6月	26,016	7,200,800	2,903,282	2,152,565	7,951,517
7月	26,432	7,440,900	1,769,617	2,149,140	7,061,377
8月	27,105	7,440,900	1,726,787	2,197,204	6,970,483
9月	24,982	7,200,800	1,412,435	2,012,102	6,601,133
10月	25,657	7,440,900	1,297,442	2,083,825	6,654,517
11月	24,256	7,200,800	997,329	1,982,556	6,215,573
12月	22,974	6,720,800	1,720,070	1,864,426	6,576,444
1月	21,416	6,720,800	2,039,835	1,745,103	7,015,532
2月	22,544	6,720,800	1,071,342	1,856,807	5,935,335
3月	25,994	7,440,204	1,885,425	2,039,604	7,286,025
合計	296,847	86,169,404	19,002,631	24,202,852	**80,969,183**
H28	298,331	100,820,000		23,967,630（税込 25,885,040）	76,852,370
(増減)	△1,484	4,352,035		235,222	4,116,813

4　まめバス利用促進策等について

（1）平成２９年度に実施したもの

①まめバス関連記事の市報掲載

・掲載号　平成 29 年　4 月　1 日号（4/8 関宿城まつり臨時便案内）
平成 29 年　5 月 15 日号、6 月 1 日号（えだまめプレゼント応募案内）
平成 29 年　9 月　1 日号（新たなまめバスルート案の状況）
平成 29 年 12 月　1日号、12 月 15 日号、
（まめバス運行計画の変更素案にご意見を）パブリック・コメント手続

②まめバス回数券による「野田産朝採り枝豆」のプレゼント

・日　時　　平成 29 年 7 月9日(日)
（ゆめあぐり野田は 7 月9日（日）～15 日（土）まで）
・会　場　　市役所、いちいのホール、ゆめあぐり野田、北コミュニティセンター、南コミュニティセンター
・内　容　　504 人 1,409 口の応募。抽選により合計 1,000 袋を配付

（2）平成 30 年度に実施を予定しているもの

①まめバス関連記事の市報掲載

・掲載済　平成 30 年　4 月　1 日号（4/8 関宿城まつり臨時便案内）
平成 30 年　5 月 15 日号（えだまめプレゼント応募案内）
平成 30 年　9月　1 日号（買い物に便利な大型商業施設等に近いバス停）
平成 31 年　3月１５日号（4/1 から新たなまめバス運行計画開始）

②まめバス回数券による「野田産朝採り枝豆」のプレゼント

・日　時　　平成 30 年 7 月 8 日(日)
（ゆめあぐり野田は 7 月 8 日（日）～14 日（土）まで）
・会　場　　昨年度と同様（市役所、いちいのホール、ゆめあぐり野田、北コミュニティセンター、南コミュニティセンター　）
・内　容　　1,000 袋を配付

③ハンディサイズ時刻表等の設置箇所の増設

ベイシア桜の里店等

資料２

議事（２）　まめバス運行に係る市民意見・要望について

①　平成29年5月16日から平成30年6月30日までの間に寄せられた、まめバスの運行等に係る市民意見・要望の件数は下表のとおりである（詳細は、別添参照）。

区　　分	件　数
1　運行ルートに関する意見	**4**
2　運行頻度、運行時間等に関する意見	**7**
3　車両に関する意見	**3**
4　バス停（新設、移動）に関する意見	**1**
5　その他	**39**
（1）運行に関すること	2
（2）バス停に関すること	3
（3）運転士の運転・接遇に関すること	30
（4）その他	4
合　　計	**54**

(平成29年5月16日～30年6月30日)

住民意見に対する対応について

(凡例)対応済：済、対応予定：〇、不可能：×、要検討：△　太枠：お礼等、網掛：意見誤り（誤解）など

		整理No	日　付	ルート	手段	意　見　内　容	対応方針	説　　明
1	運行ルートに関する意見	1	H29.5.16	―	電話	障がい者とその家族を主な対象とした、テーマパークの開設を６月に予定している。 この施設への移動の足が、公共交通であれば路線バスしかなく、それも１時間に１本で、障がい者が通うのには負担が大きい。 障がい者が、落ち着いて待っていられる時間の間隔で、まめバスを運行していただきたい。 実現が可能か否か、回答が欲しい。また、実現できるように私たちができることはないかとのこと。	済	本件要望のルートについては、路線バスが運行している道路を通行するものであり、民業圧迫の影響が考えられることから、路線バスの運行事業者と相当な調整が必要なルートとなること。 貴社でシャトルバスの運行の予定はないのか（どれぐらいの費用が掛かるのか想像もつかず、予定していないとのこと。）。 現在、平成31年4月から運行を開始するルートについて、見直しを行っており、その見直しに要望として、意見を提出すること。 後日、まめバスは、交通不便地域から公共施設等へのアクセス性を高めることを、運行の目的の一つとしており、コミュニティバスであり、要望のあった内容について実現を図っていくことは、難しいことを説明し、理解を得る。
		2	H30.3.7	南	電話	まめバス南ルート白鳥の池入口バス停から緑ヶ丘公園にかけての運行ルートについて、現ルートよりも南側で理科大と霊波の間を運行してはどうか。 白鳥の池入口から霊波の西交差点までは住宅街が無い。理科大薬学部周辺の住宅街に住む高齢者から、白鳥の池入口バス停まで遠くて不便であるという声を聞いており、自分も歩いてみて確かに不便と感じた。車も通行している。 周辺住民から、市に要望を出したという話も聞いた。自分は自治会長などの役員ではないが、確かに不便であると感じたため意見するもの。	済	地元自治会から同様のルート要望があり調査した経緯がある。一部区間の道路幅員が狭く、法令上バス車両の運行ができない。 ご提案のルートは、当時の自治会要望ルートとは異なるが、理科大と霊波の間も狭い。 昨年12月から1月にかけて運行計画見直しのパブリックコメント手続を実施し、平成31年4月からの新運行計画を決定したところである。 ご意見は記録し、まめバス検討専門委員の会議に報告させていただく旨を伝える。
		3	H30.5.15	中、新南	電話	新南ルートを増便してほしい。 中ルート小山経由を無くし、斎場前を通るルートを増やしてほしい。 新北ルートもイオンタウンを通ってほしい。 朝と夕方だけでも、市役所から関宿城博物館までの直行便を作ってほしい。 ICカードを利用できるようにしてほしい。 ICカードを導入する際には、一日乗車券にも対応してほしい。 料金の支払いは乗車時にしてほしい。	△	ご意見は記録し、まめバス検討専門委員の会議に報告させていただく旨を伝え、現在まめバスは、「より生活に密着した便利なまめバス」を目指し、平成31年4月1日から、新運行計画による運行を行う。バスを増車してルートを増やすとともに、土日祝日も運行する。 増便に関しては、市内全体で考えなくてはいけない。この地域だけを特に増便するということは難しい回答をする。

(平成29年5月16日～30年6月30日)

住民意見に対する対応について

(凡例)対応済：済、対応予定：〇、不可能：×、要検討：△　太枠：お礼等、網掛：意見誤り（誤解）など

		整理No	日　付	ルート	手段	意　見　内　容	対応方針	説　　明
		4	H30.6.15	南	電話	まめバスの乗り入れ（バス停設置）について要望しているが、「バスルートについて国からの認可待ちである」とのことを聞いているが、現在どのようになっているか。（幅員の狭い部分については、霊波の光で拡幅を予定しているため。）	済	（上記NO.2のH30.3.7のご意見に関連するもの） 要望のあった時点では、要望通行ルートの中の「幅員の狭い部分については、車両制限の規定する通行できる道路幅を満たしていないことから困難な状況であると判断していたこと。 国からの認可待ちについては、現在のところ行っているものではないこと。（今後、運行事業者と調整の上、事業者を通して手続を行うこと） まめバスの運行計画の見直しを28年度から行っているもので、新たな運行計画（ルート）が29年度末（30年3月）に確定したところであること。 要望のあった山崎の近辺については、東京理科大方面への乗り入れ要望については、他の団体等からもいただいていること。 要望ルートの道路幅員の問題が解決しても、運行ルート設定においては、警察や運行事業者との協議（確認）等も必要であり、幅員のみではないこと。 今回（29年度）の要望に沿うことはできないが、道路状況の変更により、今後の要望相談については話を伺うこと伝える。
2	運行頻度、運行時間等に関する意見	1	H29.5.17	北	市長への手紙	土、日でも野田病院に入るのは難しいでしょうか。	×	頂いたご意見は、コミュニティバス検討専門員会議に報告させていただき、今後の運行計画の見直しの中で反映できるか検討を進めていくことを回答する。
		2	H29.5.26	北	電話	片道300円にしても構わないので、北ルート堤台向山経由ルートを増やして欲しい。 100円で乗れることに価値があるという料金面、料金上げてもいいから本数を増やしてほしいという利便性、何に価値を置くかは個人によって違うし、値上げを受け入れるにしても、いくらまでならいいとするかも個人によって考えがあるから難しいとは思うけど、私は300円まで値上げしても増便してほしい。タクシー料金と比較しても片道300円、一日乗車券が600円なら安いと思う。	△	本日頂いたご意見は、次回の運行計画を見直す場で報告させていただくことと、次回運行計画決定までの過程でパブリックコメント手続を実施することを併せて伝える。

(平成29年5月16日～30年6月30日)

住民意見に対する対応について

(凡例)対応済：済、対応予定：○、不可能：×、要検討：△　太枠：お礼等、網掛：意見誤り（誤解）など

		整理No	日　付	ルート	手段	意　見　内　容	対応方針	説　　明
		3	H29.9.19	中	市長への手紙	いつもまめバスにお世話になっている一市民です。ざっと数えて177日お世話になっています。本当にありがたいです。中ルートは土日は休みです。せめて土曜日の1回だけでも走らせてもらえればと願っています。文化会館の催しは、土日が多いのであきらめています。せめて土曜日だけでも、いや1回でもいいので走ってもらえればありがたいです。値上げしてでもいいと思っています。お願いいたします。無理なのでしょうか。1日4往復でも本当にありがたいと思っています。	○	まめバスについては、現在「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案として、運行ルートの抜本的な見直しをしているところであり、平成31年4月から新たな運行計画による運行を開始する予定。 運行計画見直しの結果によっては、現行のルートが変更になることがあるが、全ルート土日祝日の運行も検討していることを回答する。
		4	H30.1.15	-	市長への手紙	まめバスを利用するものですが、12/29～1/3が運休でした。休みの関係はあるでしょうが民間の会社としては、都合をつけて休日なしで運行していただきたいと思います。休日の間は利用者は少数ですがお願いしたいと思います。	○	まめバスは、近年、全体の利用者が減少してきていることなどから、抜本的な運行計画の見直しをすることで、「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て、平成31年4月から新たな運行計画による運行を開始する予定。新たな運行計画では、利便性向上のため、現行では一部のルートのみであった土日祝日の運行を全てのルートといたしました。なお、ご意見を頂きました年末年始（12月29日から1月3日まで）の運行については、数日運行する方向で事業者と協議の上、検討していることを回答する。
		5	H30.3.26	-	郵送	市役所を土曜日利用しているが、まめバスの便数が少ない。１時間に２回の往復をお願いします。まめバスって、とても可愛らしく、“町のバス”としてファンです。よろしくお願いします。	△	回答は求めていない郵送での要望(土日の野田市南部へのまめバスの増便の要望として受領する。) ※運行計画見直しにより、現行のルートを踏襲しつつ、一部の区間を除き増便している計画としおり、全ルート土日祝日も運行するものとしている。
		6	H30.5.2	―	市長への手紙	まめバスの本数を増やしていただきたい。	済	現在「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て、運行ルートの抜本的な見直しを実施し、平成31年4月から新たな運行計画による運行を開始する予定です。 運行計画見直しにより、現行のルートを踏襲しつつ、一部の区間を除き増便している計画としています。また、全ルート土日祝日も運行するものとしていることを回答する。

(平成29年5月16日～30年6月30日)

住民意見に対する対応について

(凡例)対応済：済、対応予定：○、不可能：×、要検討：△　太枠：お礼等、網掛：意見誤り（誤解）など

		整理No	日　付	ルート	手段	意　見　内　容	対応方針	説　　明
		7	H30.6.5	―	来庁	枝豆プレゼント1口応募した後、以下について要望された。 私が住む住宅街（木野崎地区）は、サラリーマン家庭で高齢化し、交通が不便だから子供は戻ってこない。近隣の17世帯22人は70歳以上の高齢者である。 旦那は運転免許を返納している。まめバスしか頼れない。梅郷駅にはスーパーが1軒しかなく、地元のスーパーには品物が充実していないため、イオンノアで買い物したい。 今のまめバスのような立派な車両はいらないから、バス会社の車両を運転士付きで借りて安くやって、このような枝豆プレゼントにかけるお金があるのだったらこれも不要だから全体として切り詰めて、その分バスを増便して、使いやすくしてほしい。 今は1時間半ごとに1本しか運行していない。買い物に行って、帰ってくるまでに大変疲れてしまう	済	次のとおり回答するとともに、ご意見を記録し、コミュニテイバス検討専門委員会議に報告する旨を伝えました。 「より生活に密着した便利なまめバス」を目指し、平成31年4月1日から、新運行計画による運行を行う。バスを増車してルートを増やすとともに、土日祝日も運行する。 増便に関しては、市内全体で考えなくてはいけない。この地域だけを特に増便するということは難しい。 バス会社のバスを借りてはというご提案については、バス会社に余剰車両があれば可能かもしれないが、そうとは限らない旨を回答する。
3	車両に関する意見	1	H29.9.11	―	来庁	まめバス運行の際の事故や苦情等を、市民が伝えるに当たり、全車両ともナンバーが100なので車両の特定ができない。１号車・２号車のような表示があれば、特定できるので導入してもらいたい。	△	現状の対応として、ルートや通過場所･時刻がわかれば、車両が特定できる。 要望を承り、車両のどこかに車両番号表示の可否について検討したい旨を回答する。
		2	H29.10.13	―	来庁	まめバスの急ブレーキが多いため、シートベルトを装備できないか　（運転が荒い時がある。）。	△	まめバスは路線バス同様に、シートベルトの義務付けはいが要望としてご意見を伺う。 合わせて、運行事業者に対して、安全運転の励行の徹底についてお願いをする。

(平成29年5月16日～30年6月30日)

住民意見に対する対応について

(凡例)対応済：済、対応予定：〇、不可能：×、要検討：△　太枠：お礼等、網掛：意見誤り（誤解）など

		整理No	日　付	ルート	手段	意　見　内　容	対応方針	説　　明
		3	H30.4.26	―	電話	左右の座席のような前方のカバーがなく、急ブレーキをかけた場合、前方に飛んでしまうおそれがあり、危険ではないか。 最後尾の中央が空いていることがよくあるが、危険で座れない。取り外し式の棒を付けるなり対応できないものか。生産会社に要望を出してほしい。 後日、電話して対応を確認する。	済	最後尾の中央の座席に座った場合でも、左右の取っ手はつかめる距離にある（座面の背面から80cm程度の間隔であり、十分つかめる距離）。読書や用事をしていて、取っ手をつかむことは想定していないとのこと。用事をすることは分かるが、危険性を感じるのであれば、少しのことで安全性が確保できるのでご理解をいただきたい旨伝える。 取り外し式の棒等の対応については、生産会社に確認をして、最後尾の座席の安全性や設計について確認していただき、最後尾は最大４人が座れる座席の設計で、どこに座った場合でも取っ手をつかめる設計であること、いずれも安全性は確保されており、乗合バス車両として車検を通っていること。取り外し式の棒等は乗降や移動の支障になり、乗合バス車両では基本的に考えられないこと 逆に、設置した場合、とっさに取っ手等がつかまれるなどで重大事故を防げたような場合でも、取り外し式の棒が障害となって、棒に頭や体を打ち付けたり、思わぬケガをするおそれも考えられることで、一時的にでも、完全に通路を塞ぐような設計は、思わぬ事故を引き起こす可能性が出てくることから、設計上考えられないことを確認した。

(平成29年5月16日～30年6月30日)

住民意見に対する対応について

(凡例)対応済：済、対応予定：〇、不可能：×、要検討：△　太枠：お礼等、網掛：意見誤り（誤解）など

		整理No	日　付	ルート	手段	意　見　内　容	対応方針	説　　明
4	バス停(新設、移動)に関する意見	1	H30.6.8	南、新南	市長への手紙	まめバス運行計画変更時に南、新南コースの「辻　前」と「愛宕神社前」の間にバス停を新設してほしい。野田の中心市街地であるが、距離が長く不便。	済	バス停設置に当たっては、警察との協議を行いながら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300メートル～500メートル間隔で設置していること。これより長い間隔で設置している場合もあり、要望のあった「辻　前」から「愛宕神社前」までの間についても約650m離れており、多少距離が離れている区間であると認識していること。この区間については、主要地方道つくば野田線を含んだ交通量の多い区間でもあり、既設のバス停設置における警察との協議の中で、交通に支障がないようバスの待避所の確保等の指導を受けていることからも、既設の停留所の中間地点となる主要地方道つくば野田線への増設は困難なものとなっていること。「辻　前」バス停がある通りにおいても、交差点付近等の安全確保を考慮すると増設は難しい状況であること。 バス停の増設は、運行時間を長くするとともに、設置及び維持に費用がかさむことになり、必要に応じてバス停の位置の変更を検討することを回答する。
5	その他 １）運行に関すること	1	H29.5.16	北	電話	子どもが支援学校に通っており、支援学校への通学手段としてまめバスを利用している。 本日（５月１６日）、北ルートの市役所行き第１便（７時４０分発）に、関宿中央ターミナルから乗ろうと、関宿中央ターミナルに向かったが、４分ほど時間より早く出発してしまい、乗車できなかったとのこと。 始発の関宿中央ターミナルで４分も早く出るとは、どういったことか。 各バスの時間は、運転士の個人的な判断（時計）で管理しているのかとのこと。	済	運転士に確認したところ、関宿ターミナル発第1便は間違えて4分早発してしまい上羽貫で気がつき，即戻り1分遅れで1名乗車して出発しました。そのお客様は支援学校の学生の方ではありませんでした。 運行事業者がドライブレコーダーで確認したところ、4分早発し即戻り1分遅れで出発していることを確認。運転士には時間を確認し、早発しないよう指導した。 ※時間の確認は、車両に備え付けている方向幕及び音声システムに表示される電波時計により確認することとしており、個人的な時計ではないことを確認した。

(平成29年5月16日～30年6月30日)

住民意見に対する対応について

(凡例)対応済：済、対応予定：〇、不可能：×、要検討：△　太枠：お礼等、網掛：意見誤り（誤解）など

		整理No	日　付	ルート	手段	意　見　内　容	対応方針	説　　明
		2	H29.5.18	中	来庁	福祉作業所への通所に、まめバスを「愛宕神社前」から利用している。 今日（5月18日）、『中ルート（左回り）第１便に愛宕神社前から乗車しよう』と8時前から待っていたが、バスが来なかった（愛宕神社前を8時3分発）。 仕方なく次に来るバス（南ルート（右回り）愛宕神社前を8時19分発のものと思われる。）に乗車しようと、愛宕神社前で引き続き待っていたところ、南ルート（右回り）は停車せずに通過していってしまった。 次の新北ルート（愛宕神社前を8時21分発）に乗車して、市役所まで来たが、立て続いての出来事だったので、担当に伝えに市役所へ来たとのこと。	済	運行事業者に確認すると中ルートは、愛宕神社前を26分遅れ（8時29分）で通過しました。愛宕神社前に待っている人はいませんでした。遅れは、野田橋の通行規制による（埼玉県側の通行規制）もの。新北ルートは、愛宕神社前を定刻（8時21分）で運行しており、愛宕神社前に申出の方がいることを確認し、通常、中ルートに乗ってくる方と認識しており、徐行で、乗車するのか確認をしながら停留所に近づいたが、停留所から数メートル離れており、乗車する気配もなかったことから、新北ルートには乗車しないものと思い、そのまま通過。 南ルート右回りは、愛宕神社前（8時24分）でお客様がいたので停車。いつも中ルートをご利用されるお客様のため(中ルートではなく、南ルートです)と案内をする。中ルートはどうしましたかと尋ねられたので(分かりません)と返答するが、バスに乗車されて市役所で下車された。 時系列で見ますと新北ルート（8時21分）、南ルート右回り（8時19分から５分ほど遅れ）、中ルート（8時29分）と通過。イレギュラーで、中ルートに比較的大きな遅延が発生したので、混乱したのかと思われ、乗車したルートについては、お客様の勘違いによるものと推察される。 運転士には、親切丁寧に行先の案内をするよう指導した。
2）バス停に関すること		1	H29.5.26	北	電話	まめバスの「岩名大橋北」、「岩名香取前」バス停を利用している。 街路樹付近の雑草がバス停を邪魔していて、運転手が乗客を確認しづらい環境になっている。 ３月に足を手術し、杖を使っている。長い間立っていられないため、座ってバスを待っていると、運転手が気付くのに遅れ、2、3メートル通り過ぎて停車するケースがある。 街路樹等の根本に草が茂っているため、草を刈って運転手にわかりやすくしてほしい。	済	現状を確認したところ、バス停付近の障害となるものは、確認できなかった。しかし、座って待っていることであれば、低木付近に草が茂っていたバス停（岩名香取前）付近について、管理課において対応（剪定等）していただく調整する。 各バス停については、運転士からは、低木の街路樹により、視認性の悪い部分もあるため、運行事業者から注意するよう指導する。
		2	H29.9.7	―	来庁	愛宕駅のバス停が傾いていて、事故が起きてからでは遅い。	済	翌日（9月8日）対応済み。

(平成29年5月16日～30年6月30日)

住民意見に対する対応について

(凡例)対応済：済、対応予定：〇、不可能：×、要検討：△　太枠：お礼等、網掛：意見誤り（誤解）など

		整理No	日　付	ルート	手段	意　見　内　容	対応方針	説　　明
		3	H30.2.16	―	来庁	夜間、上花輪太子前バス停の時刻表が暗くて見づらい。 最近は、安価なLED照明施設を備えたバス停も見かける。何か工夫を凝らし、夜間でも見えやすくしてほしい。	△	ご要望としてご意見を伺う。
	3）運転士の運転、接遇に関すること	1	H29.6.12	新北	電話	新北ルート３便（10時54分発）について、バス発車後まだ川間駅南口のバス停ロータリー内で信号待ちをして止まっていたため、乗車意思を示すため、バスに手を振り、車体をノックしたが、無視され走り去られてしまった。無視して走り去るというのは市の運営するバスとして配慮が足りないのではないか。	済	運転士に確認したところ、川間駅南口で時間調整をした後、定刻10時54分に発車しましたが、このようなお客様はいなかったとのこと。 運行事業者がドライブレコーダーを確認したところ、川間駅南口で２名の乗客を乗せ時間調整の後定刻10時54分発に発車しております。その際、ロータリーや出口付近にも、このようなお客様はいないことを確認するが、その後の画像により、フラワーショップ「なな」さん付近でこのお客様と思われる女性がいます。まめバスが通り過ぎてから、バスを追いかけてきているため、運転士は気づきませんでした。（この付近にはバス停設置はない。バス停以外での乗車は認められない。） バス停において、発車時や通過する際は細心の注意を払い、運行するよう運転士全員に指導した。
		2	H29.6.20	―	市長への手紙	まめバス　タバコの臭いで充満 ドライバーさんの休憩中に、車内で吸うのではないでしょうか。 （外で吸うよう指導してください）	済	運転士に確認したところ、車内での喫煙はしておりませんがタバコの臭いがするということは車外での喫煙が原因だと思われるとのこと。 運行事業者から車外での喫煙でも、お客様に不快感を与えないよう日頃から喫煙マナーに対しては点呼を通じて指導した。

(平成29年5月16日～30年6月30日)

住民意見に対する対応について

(凡例)対応済：済、対応予定：〇、不可能：×、要検討：△　太枠：お礼等、網掛：意見誤り（誤解）など

		整理No	日　付	ルート	手段	意　見　内　容	対応方針	説　　明
		3	H29.6.23	北	電話	6月23日の北ルート市役所行き第１便で、七光台（8時4分）のまめバスに乗車しようと待っていたところ、当該バス停で待っていることに気が付かなかったのか、停留所を通り過ぎて、急停止ぎみで停車した。 運転士を確認したところ、（いつも運転士の名前を確認するが、名前を掲示していない者がいて、そのことで意見を言ったこともあるとのこと。今回の運転士は、そこはちゃんとしていたとのこと。）。 あまりのことであったので、「どこ見て走っているんだ」等の意見を言ったが、運転士から謝罪等の発言は無いばかりか、あからさまにふてくされて運転していた。仕事で運転している自覚はあるのか。 また、マスクを付けていた。風邪等で、薬を服用しているのではないか。眠気等で、見落としていたとしたら、重大なことだ。	済	運転士に確認すると当日は見習い期間を終え一人での運行の初日でした。バス停留所の位置がまだ完璧でなく、お客様に気付くのが遅れオーバーランをしてしまいました。ふてくされた態度を取ったつもりはなく誤解を招いたもの。今後一日も早くまめバスになれ苦情が来ないように気を付けたいとのこと。 運行事業者から、お客様には新人もベテランも関係ないため、不手際を起こしてしまったときは素直に謝罪し、二度と同じ失敗を繰り返さないよう指導した。
		4	H29.7.11	一	市長への手紙	一部の運転手が運転の荒い方がいます。体感的にもわかるほど、制限速度をよりもかなり早い速度で走行し、カーブでもあまり減速せずに曲がる等、乱暴な運転をされる方がおります。乗客の命をあずかっているというプロ意識に基づき、ハンドルを握っていただくよう指導願います。	済	日頃から運行事業者に対し、市のコミュニティバスを運行しているという自覚を持ち、親切丁寧な接遇、安全運転の励行に努めるよう指導しておりますが、今回頂いた御意見を基に、市民の皆様が安全・快適にまめバスを利用していただけるよう、再度運行事業者に対して指導を徹底したことを回答する。
		5	H29.7.13	南	市長への手紙	平成29年7月11日（火）　13時33分 南ルート　まめバス　時間より早く出た。	済	運行事業者がドライブレコーダー確認するが、早発はなかった。梅郷駅で乗車されている方が全て下車し、2名乗車しているのを確認。周囲に利用客らしき人はいなかったとのこと。
		6	H29.7.21	中	来庁	特定の運転士は、行き先を聞く利用者の対応がぶっきらぼうで、運転もブレーキが急で荒く、スピードも出す。座れない方もいるので、とても危険なので改善をお願いしたい。 普段からまめバスを利用しており、これまで乗車したバスの運転士は気になったことがなかったが、今日の運転士は異常だったため連絡した。	済	運転士に確認したところ、運行時間が遅れて急いでしまい、運転が荒くなってしまったかもしれないとのこと。 運行事業者からお客様には親切で丁寧な対応をすること、たとえ時間に遅れようがスピードは出さずに安全な速度で運行して、乗客に不安を与えないよう指導した。

(平成29年5月16日～30年6月30日)

住民意見に対する対応について

(凡例)対応済：済、対応予定：〇、不可能：×、要検討：△　太枠：お礼等、網掛：意見誤り（誤解）など

		整理No	日　付	ルート	手段	意　見　内　容	対応方針	説　　明
		7	H29.8.7	—	来庁	本日、市役所へ行くために乗車したまめバスの運転士は運転中に、周りの車の運転の暴言や「信号が長いんだよ」等大きな独り言を発して、ハンドル等を叩くなど、異常な行動が見られ、恐怖を感じた。 乗客が乗っているという認識が欠如している。 確認、注意してほしい。	済	運転士に確認したところ、間違いなく、独り言を言ってしまった。今後このような事はしないよう注意するとのこと。 運行事業者から、自分は旅客自動車の乗務をしている運転士だということを改めて自覚させ、乗客に安心してまめバスに乗っていただけるよう指導した。
		8	H29.8.16	北	電話	妻（70歳代）と孫（10歳前女児）が、第五公園バス停（岩名地区）から乗車した。清水公園駅バス停で降りる予定だったが、止まらずに通過してしまった。また、その後、愛宕駅バス停に停車することが分からず、愛宕神社バス停で降りて雨の中、愛宕駅まで歩いて行った。妻と孫は、初めてまめバスに乗車した。 なぜこのようなことが起きたのか、確認して連絡が欲しい。	済	運行事業者へ連絡し、同日、休憩中のバスからドライブレコーダーカードを取り出して両バス停における状況を確認してもらった。内容は次のとおりであったため、同日、電話をかけ、内容を説明したところ、「妻の勘違いだったのかな。」とのこと。 （清水公園駅バス停） 降車ボタンが押されていなかった。 バス停で２人待っていたため、バスは停車した。バス停にいた方から「このバスは清水公園へ行きますか」と尋ねられ、運転士が「行きません」との応答があった。 当時、車内には相手方の奥さんと孫と思われる方を含め７～８人乗車していたが、清水公園駅バス停で降りる方はいなかったことを確認。 （愛宕神社、愛宕駅バス停） 愛宕神社バス停では、乗降客がいなかった（停車していない）。 愛宕駅バス停で、それらしき二人連れが降りているが、自ら降車ボタンを押したのではなく、他に降りている客がいたため、気づいて降車していることを確認。
		9	H29.8.29	北	電話	運転が荒くて危険。 市民の足として不適切。 カーブや交差点でもっと丁寧に運転してほしい。 降車時そのことを指摘しても無反応で睨むだけ。 志部前堀－宝珠花中町間をドライブレコーダーで確認してほしい。	済	運転士に確認したところ、多少遅れを気にしてスピードを出してしまったが、運転が荒いと思っていなかったこと。お客様に指摘された時、よく分からなかったので、返答できなかったとのこと。 運行事業者がドライブレコーダーで確認したところ少し遅れて運行していてスピードを出していますので、遅れを取り戻す運転はしないように指示をし、お客様に指摘された場合は、親切丁寧に対応するように指導した。

(平成29年5月16日～30年6月30日)

住民意見に対する対応について

(凡例)対応済：済、対応予定：○、不可能：×、要検討：△　太枠：お礼等、網掛：意見誤り（誤解）など

		整理No	日　付	ルート	手段	意　見　内　容	対応方針	説　　明
		10	H29.9.4	新北	バス停	堤台向山バス停にて、バスを待っていたが停車せずに通過された。 運転手に注意していただきたい。	済	運転士に確認したところ、バス停の先に女性がおり、気を取られて、バス停の裏側にいたお客様に気が付かず深く反省しているとのこと。 運行事業者がドライブレコーダーで確認したところ、確かにバス停の裏側にお客様がおります。運転士には、周りの状況を確認してバス停の裏側にお客様がいるかもしれないと思い、運行する指導したとのこと。
		11	H29.9.15	北	電話	いちいのホールから川間駅まで、まめバスに乗車した。 夕方になり外は涼しくさわやかな風が吹いていたが、車内はエアコンが強く非常に寒かった。運転士側の前から３、４番目の座席に座っていた。自分のほかにも５、６人の乗客がいたので、運転士に声をかけにくかった。 起終点では、外の温度を確認してエアコンを調整する等、全ての運転士が臨機応変に対応していただけるとありがたい。 全運転士への声掛けをお願いします。 ※ バス会社からの回答を伝えましょうかと持ち掛けたが、それには及ばないとのこと	済	運転士に確認したところ、この日は湿度が高くて蒸し暑かったので、バス車内のエアコンを除湿にしてかけていたとのこと。 運行事業者から、バスの車内温度に気を配り、乗客の皆さんに快適にまめバスを利用して頂けるよう、エアコンの温度調整をこまめに行いつつ運行するように、全運転士に指導したとのこと。 ※体感温度は個人差があると思います、そして運転士も運転に集中していたり、長時間バスの車内にいると温度感覚が麻痺してしまって気が付かない時もありますので、お客様から運転士に遠慮なく申し付けていただければ大変ありがたいです。
		12	H29.9.20	関宿城	電話	まめバスに乗車しようと、停留所に向かって走っていたところ、まめバスが来てしまい、停車することなく通り過ぎていった。 バスが停車してくれていれば乗車できた。 普通、停留所では停車するものではないのか。 思いやりを持って運転していただきたい。 ※ 一方的に思いを述べるのみで、時間に遅れていたのかや停留所からどれぐらいの距離まで行っていたのかなど不明	済	運転士に確認したところ、中戸のバス停には誰もいませんでした、バス停よりかなり手前を男性一人と女性一人が、別々に歩道を歩いていました。急ぐ様子もなく、乗車の意思もないので、ただの歩行者だと思いました。 運行事業者がドライブレコーダーで映像を確認したところ、中戸バス停の約８０メートル手前を歩行者がバスと同じ進行方向に歩いていましたが、バスに乗車したい気配は感じられなかったとのこと。

(平成29年5月16日～30年6月30日)

住民意見に対する対応について

(凡例)対応済：済、対応予定：〇、不可能：×、要検討：△　太枠：お礼等、網掛：意見誤り（誤解）など

		整理No	日　付	ルート	手段	意　見　内　容	対応方針	説　　明
		13	H29.10.6	南	電話	運転が荒くて危険。 特に電建第一住宅から野田梅郷住宅間をドライブレコーダーで確認してほしい。信号が変わったのに無理に通過したため、その加速で乗客が怖い思いをした。	済	運転士に確認したところ、一週間近く前の事なので記憶にはありませんが、常に注意して運転しているつもりです。 お客様に不快な思いをさせてしまったという事なので反省し,さらに注意して運転業務に従事しますとのこと。 運行事業者がドライブレコーダー確認の結果、確かにスピードの出し過ぎ、悪路通過時のスピードが適性ではないと思われます。何度も注意、指導を続けている運転士です。引き続き厳しく指導するとともに、添乗指導の方も増やして行きたいとのこと。
		14	H29.10.12	北	電話	まめバスをよく利用している。 １００円で乗車でき、便利に感じている。 たまに、運転士の運転が荒い。今日の運転士は特に、急ブレーキ、急発進で、途中で酔ってしまった。 便利な交通機関であり、今後も利用したいので、対象の運転士に注意していただきたい。	済	運転士に確認したところ、運行時間に従い通常通り運転をしていましたので自分ではその様な意識はなかったのですが、今後は気を付けて運転しますとのこと。 運行事業者からお客様に安心して快適に乗車していただけるよう、減速時のブレーキは余裕をもって早めに優しくかける事と、発進時のアクセルの踏み方をゆっくりとスムーズに行うようにする事を、該当運転士及び全運転士に指導したとのこと。
		15	H29.10.13	新北	来庁	まめバスの急ブレーキが多い。 障がい者がお金を入れ忘れた所をたまたま目にした。その時の運転士の対応が怒鳴っているようであった。 （日時は不明、新北ルート）	済	急ブレーキ等の安全運行の励行について、運行事業者に徹底していただくよう指導していく。合わせてお客様対応についても指導していく旨を伝える。 運行事業者に対して、日時が不明であるが、苦情内容を伝えお客様対応についての指導の徹底についてお願いする。

(平成29年5月16日～30年6月30日)

住民意見に対する対応について

(凡例)対応済：済、対応予定：〇、不可能：×、要検討：△　太枠：お礼等、網掛：意見誤り（誤解）など

		整理No	日　付	ルート	手段	意　見　内　容	対応方針	説　　明
		16	H29.11.10	北	電話	11月9日の17時50分ごろ、まめバスの時間帯から北ルート市役所行き第11便の堤台経由かと思われますが、イオンタウン方面から川間駅南口方面へと渡る陸橋（山崎吉春線の東武野田線をオーバーパスする陸橋）下の交差点内でのこと、川間駅方面からイオンタウン方面へ横断歩道を渡ろうとして、横断歩道を半分程度まで行ったところ、ガスト側から左折してきたまめバスが、私の前を通過して行った。私が止まらなければぶつかっていた。歩行者に注意して運転してほしい。よく注意してほしいとのこと。	済	運転士に確認したところ、確かにその方に気付くのが遅れ横断歩道上に進入してしまいました。怖い思いをさせてしまい反省しているとのこと。 運行事業者から、暗くなるのが大分早くなり、夕方は歩行者・無灯火の自転車等気付くのが遅くなりがちなため、充分に速度を落とし、または一旦停車し安全確認を行うよう点呼を通じ運転士全員に指導した。
		17	H29.11.24	南	電話	11月24日南ルート左回り第７便に新中根（17時30分）から乗車しようと、新中根のバス停を探していた。 新中根の左回りのバス停がなかなか見つからずに、付近を歩いていたところ、目当てのまめバスが来てしまった。 近くの交差点の信号で停車したことから、運転席に回り、新中根からまめバス左回りに乗りたい旨を伝えたところ、運転士から新中根は「新南ルートじゃないと乗れない」と言われた。 南ルートは、新中根から乗れないのかとのこと。 ※　新中根は通過してしまったことから、このバスは新中根からは乗れないとのことで言ったことなのか確認していただく。この趣旨で言ったのならば、正確に伝えるようご指導をお願いする。また、次のバス停の中根で乗せられることができるような状況でなかったのか確認していただく。乗せられそうならば、そういった対応ができるようご指導をお願いする。	済	運転士に確認したところ、新中根バス停は新南ルートじゃないと乗れないと、お客様に話してないとのこと。 道路が渋滞しており遅れていたため、次の中根バス停で乗車出来る状況ではなかったとのこと。 (以前バス停で同じような事があり、お客様を待っていると乗車のお客様からバスが遅れているのにと苦情を言われた。) 運行事業者から、旅客自動車の乗務をしている運転士だとゆうことを改めて自覚させ、親切丁重に返答するように指導した。

(平成29年5月16日～30年6月30日)

住民意見に対する対応について

(凡例)対応済：済、対応予定：〇、不可能：×、要検討：△　太枠：お礼等、網掛：意見誤り（誤解）など

		整理No	日　付	ルート	手段	意　見　内　容	対応方針	説　　明
		18	H29.11.29	北	電話	無理な割り込み。 関宿方面に行くバスと思われる。 ロータリー内でスカイラインと自車（レガシー（シルバー））の間に強引に割り込まれた。 ぶつかりそうで非常に危険。 事故を誘発させるような運転は止めてほしい。 映像確認の上、ドライバーへの指導をお願いしたい。	済	運転士に確認したところ、発車の時、右ウインカーを出し右後ろを確認した所１台の車が停車してくれたので発車しました。 運行事業者がドライブレコーダーを確認したところ、運転士の言う通り、スカイライン（前車）とまめバスがロータリー内で停車。まめバスが発進しようとした際に、前車が発進したのに気づき、まめバスが一時停車。まめバスは後続のレガシー（後車、苦情申立者）が道を譲ってくれたと判断し、前車に引き続き発進。このまめバスの発進を後車は強引な割り込みと判断し、苦情申立てと思われる。
		19	H29.12.7	北	電話	運転が荒い 急ブレーキ多用 老人だと転倒して怪我するくらい荒い ネームプレートも付けておらず運転士として自覚に欠く ※一方的にまくしたてられ終了。	済	運転士に確認したところ、車内名刺は午前中入れるのを忘れてしまったとのこと。運転が荒いという指摘に関してはいつもと変わらない運転だと思いますが、いつもより道が空いていてスイスイ進んだのでスピードが速く、運転が荒く感じられたのかもしれません。今後はもう少し控えめな運転を心掛けたいとのこと。 運行事業者がドライブレコーダーを確認した所スピード自体は４０キロ台でさほど飛ばしてるとは思えませんでした。ただ悪路（段差・マンホールなど）通過時にスピードの減速が少なく車内のお客様は衝撃が大きく運転が荒く感じられたかも知れません。 悪路を中心にスピードを落としお客様に不安を与えない運転を心掛けるよう点呼を通じ全運転士に指導した。

(平成29年5月16日～30年6月30日)

住民意見に対する対応について

(凡例)対応済：済、対応予定：〇、不可能：×、要検討：△　太枠：お礼等、網掛：意見誤り（誤解）など

		整理No	日　付	ルート	手段	意　見　内　容	対応方針	説　　明
		20	H29.12.13	中	電話	イオンタウンを出て、七光台南のバス停や北部中方面に向かう経路においての、伊予製麺イオンタウン店の横の交差点での出来事。当該経路に係る進行方向の交差点は、左折専用レーンと直進・右折レーンに分かれており、直進するまめバスは直進・右折レーンで信号が変わるのを待つはずだが、前方にトラックが右折のウインカーを出して停車していたからか、左折レーンに侵入し、ウインカーを出さずに信号待ちをして、信号が変わると左折レーンから交差点に進入し、トラックの前に出て、直進レーンに侵入し、行ってしまうという運転をしていた。 　左折レーンからの直進は違反行為ではないのか。バスの運転でこのような危険な行為をしてもいいのか。 確認して、注意してほしい。	済	運転士に確認したところ、考えごとをしていたため、うっかり行路を間違えて左折レーンに入ってしまいました。赤信号のため停止した、右側の直進レーンに車が停車していて戻ることが出来ないので、そのまま左折レーンから直進したとのこと。 　運行事業者から、今後、このような間違えを起こさないよう注意し、点呼時に運転士全員に間違えて運行しないよう指導した。
		21	H29.12.15	-	電話	（運転士を特定してのご意見） 　ドアが閉まりきらないうちに、バスを発車させてしまったり、乗客が座ったり、手すりを掴んだりする前の移動中に発車するなどの運転が多い。 　遅れていないのに、いつも急ぎすぎている。 　注意してほしい。	済	運転士確認したところドアが閉まりきらないうちに、バスを発車させてしまったこと、お客様がまだ完全に座らない前に発車したこともあったとのこと。 　運行事業者から日頃の運転状態を見ると先急ぐ傾向が見受けられるので、遅れを取り戻すような挽回運転は事故に繋がるのでしない事と、ドアが完全に閉まりお客様の着座を確認してから発車をするように指導した。
		22	H29.12.22	-	電話	昨日12/21　19時頃に、回送まめバスにあからさまな煽り運転を受けました。 　市が運行するバスとして、どのような運転指導をしているのでしょうか？自車に対して後ろからの煽り、パッシングは道路交通法にも反していると思います。当時運転手は飲酒でもしてたんですか？薬でもやってるんですか？ 　野田陸事にも報告させて頂きました。 　回送でお客様が乗車して居ない場合、野田市役所はこのような運転が許されれる指導を行っているのでしょうか？当事者への指導、報告をお願いします。	済	運転士に確認したところ、信号待ちの後信号が青に変わり前の車に続き動き出した所左後方からバイクがすり抜けバスの前に強引に入り蛇行運転を始めたので危険を感じパッシングで危険を知らせたところ、バスを止める形で停車し睨んできたり文句を言ってきたとこと。 　運行事業者がドライブレコーダーを確認したところ、運転士の言った通りの映像であったとのこと。ただパッシングで危険を知らせようとしたのは間違いである。こういう時は距離を保ち事故等に巻き込まれないように、職業運転士として対応について、点呼を通じ全運転士に指導した。

(平成29年5月16日～30年6月30日)

住民意見に対する対応について

(凡例)対応済：済、対応予定：〇、不可能：×、要検討：△　太枠：お礼等、網掛：意見誤り（誤解）など

		整理No	日　付	ルート	手段	意　見　内　容	対応方針	説　　明
		23	H30.3.7	中	電話	裏県と言われている、県道をまめバスが走っていたが、制限速度40キロのところ、60キロ以上で走行していた。 確認して注意してほしい。 （3月7日（水）午後3時10分頃で、堆肥センター付近とのことですので、左周り第4便と思われる。）	済	運転士に確認したところ、少しの遅れを気にしてスピードを出してしまいましたが、制限速度40キロのところ、60キロは出していないとのこと。 運行事業者がドライブレコーダーで確認したところ、40キロ制限のところ57キロのスピードを出していますので遅れを取り戻す運転はしないよう指示をし、制限速度を守り安全運転に努めるよう指導した。
		24	H30.3.29	新北	電話	3月28日（水）　新北ルートいちいのホール行第４便の18時23分川間駅南口バス停で乗車 19時頃、白山神社入口バス停で降車の際に回数券50円券２枚を投入口に入れたところ、運転士から「ただの紙だけだよ」（回数券の裏表紙等）と言われた。私は回数券を入れたのに、そんなことを言われたのは初めて。仕方がないのでもう一度回数券を入れた。 周りにいた人が、「そんなことないですよ」と言ってくれた。 周りに人もいるのに、そんなことを言われて不快な思いをした。 （市回答） ドライブレコーダーで車内の映像を確認できるため、バス会社に連絡し、運転士の注意の仕方、話し方に不適切なところがないか確認、指導するように回答する。	済	該当の運転士が帰って来た時「回数券のきれはしを２枚入れた方がいたので、金庫の中の回数券を確認させて下さい」と申出有り。確認すると２枚折られた回数券があり裏に50円券がついていました。見間違いをしましたことについて深く反省しているとのこと（時々ズルをする方がいるので正義感で言ってしまった。）。 運行事業者から、時々ズルをする人がいるのは事実ですが、その場で見極めるのは非常に難しく、とっさに声を掛けてしまう気持ちも分かるが間違いがあったら大変である。疑わしいと思ってもその場では声掛け等はせず帰社後に運管に報告するよう全運転士に点呼を通じ指導した。
		25	H30.3.30	北	来庁	交差点右折、左折時の減速不足、加速が早い、発進、停止、加速がギクシャクして不快感、運転中の奇声や咳払いがマイクに入り不快、片手運転（腕回しをしていた）、運転態度と雰囲気が悪い。 七光台イオンでの指定されていない出入口での運行。 市は、バス会社に対しての運行管理を徹底して行うこと。丸投げではなく指導、確認を行うこと。定期的にバスに乗車し安全運転等の確認を行うこと。	済	運転士に確認したところ、最近肩の調子が悪くストレッチ的な行動をとってしまったとのこと。初心に帰って運転をするように気を付けたいとのこと。 運行事業者から、該当の運転士は賞賛の声、感謝の声など多くもらう運転士で、お客様を不快にさせる様な運転士ではないとのこと。苦情の内容は一人への意見とは思えず、何人かの運転士への意見だと思われ、イオンタウン内の走行に関しては基本とおり走行するようになっているとのこと。 （例外として大雨により通行に支障が出たときは臨機応変に走行するようになっている。） 運行事業者から、苦情の内容を点呼で全運転士に伝え細心の注意のもと運転業務にあたるよう指導した。

(平成29年5月16日～30年6月30日)

住民意見に対する対応について

(凡例)対応済：済、対応予定：〇、不可能：×、要検討：△　太枠：お礼等、網掛：意見誤り（誤解）など

		整理No	日　付	ルート	手段	意　見　内　容	対応方針	説　　明
		26	H30.4.30	北	来庁	まめバスに乗車し、着席する前に発車してしまう。 以前も苦情・要望を言ったが、改善されていない。 （運転士を特定した苦情） 苦情要望をその場で言ったが、謝罪等もない。 年配の方々も利用されているまめバスなので、特に「着席確認」を徹底していただき、安全運転を図っていただきたい。強く望みます。	済	運転士に確認したところ、当日は北３ルートに乗務していましたが、漫然と運転をしていて、バスに乗ってきたお客様の状況をよく見ていなかったかもしれないとのこと。 お客様がおっしゃるとおり、謝罪等を明確に発言していなかったとのこと。 運行事業者から、バス停からお客様が乗車してきたら、車内ミラー及び目視でお客様が席に座られたのを確認して「発車します、おつかまり下さい」と車内放送してから発車するように指導したとのこと。また、御迷惑等をおかけした場合は、謝罪等をしっかりする旨、合わせて指導した。
		27	H30.5.21	—	メール	川間駅から欅のホールまでまめバスを利用しました。利用したまめバスの運転手は、ブレーキのかけ方がきつく、アナウンスのしゃべり方もふざけているように聞こえました。車内はお年寄りも沢山乗車していたので、もう少し乗客に優しい運転ができないものかと思いメールしました。	済	運転士に確認したところ、強いブレーキをかけたつもりはありません。ただ急に信号が変わり、ブレーキがきつめになったことがああったとのこと。 車内アナウンスに関しては、早口でしゃべる癖があるため、お客様が聞きずらかったかも知れないとのこと。 運行事業者がドライブレコーダーを確認したところ、ドライブレコーダーのデータ―から、急なブレーキや車内の振動など「G」のかかるデータはなかったとのこと。 まめバスの運転には、最新の注意を払い、信号などの変わり目は予測運転をし、急のつく運転をしないよう指導した。 運行事業者へ、今後も安全運転の励行とお客様に対して親切丁寧、分かりやすい対応について申し入れた。

(平成29年5月16日～30年6月30日)

住民意見に対する対応について

(凡例)対応済：済、対応予定：〇、不可能：×、要検討：△　太枠：お礼等、網掛：意見誤り（誤解）など

		整理No	日　付	ルート	手段	意　見　内　容	対応方針	説　　明
		28	H30.6.7	南	市長への手紙	ドライバーが野田線の踏切で電車の通過待ちをしている時に私物の赤いカバーのスマホを股の間に挟み、人差し指でサッとやっているのをルームミラーから丸見えの状態。道交法71条（運転者の遵守事項）違反行為であり、３ヵ月以下の懲役又は５万円以下の罰金　１万２千円の反則金　２点などのペナルティーが課されるのをこのドライバーは知らないのでしょうか？ 　運行事業者とともに厳重注意依頼及び当該バスのドライバーのまめバス担当者から外してもらうこと希望する。こんなドライバーでは命がいくつあっても足りない。』	済	運転士に確認すると、間違いないとのこと。お客様が降車する際に注意され、大変なことをしてしまったと、深く反省しているとのこと。 　市から運行事業者に対し厳重注意を行い、安全運転の励行について強く申し入れを行い、運行事業者が法令を順守しお客様に安全で安心な運行を行うよう、バス運転士全員に指導した。
		29	H30.6.9	北	電話、来庁	清水公園駅ではバスの停車位置まで移動したので乗車できた。その際に、運転手に所定の停留所に停まらないことを指摘すると、運転手は「停留所はこの場所だ」と言って証拠写真と称して私の写真を撮影した。停留所に並んでいた人が、後から乗車しなくてはいけないのはおかしい。運転手に注意を促すと「あなたの事は、目をつけている」ような事を言われた。 　また、障がい者はバスの出入り口から遠い席には座りたくない。また優先席に座れない場合は、安全な席以外は立っていたいのに、運転手から「危ないから座れと」強制される。以前市役所と運転手席の後ろの席は手すりが確保されないので勧めないこととなっているのに、運転手は理解されていない。使い易いバスにしたくて意見を言っても、現場まで浸透できないのであれば、まめバスを使いたくない。 　これまで口頭で、市とやり取りしてきたが、効果がないのであれば文書など記録にできる方法も考えなくてはいけない。	済	車両を決まった場所に止めるのは、基本的なところ。また、何らかの理由で手前などに止めるのであれば、少なくとも説明が必要。運転手も安全に配慮して空席があれば着席を促していると思うが、利用者側の座席への不安も理解する必要があると思う。 　運行会社に本日のご意見を伝え、社内研修等具体的な取り組みを確認し、連絡をすることとした。 　運行事業者に対して、停留所の手前に停車して他の乗客を先に乗車させたこと、基本が守られていないことについて徹底を指導した。また社内研修を実施し、今回の事例や利用者への配慮を研修内容とするように依頼した。
		30	H30.6.26	中	メール	6月26日まめバスに11時19分の中ルート左回りに乗ろうとしたら、少し遅れて南ルートが来て間違って乗ってしまった、おかげで病院の予約に間に合わなくなって、タクシー使う羽目になったよく確認しなかった私も悪いけど、まずバスが着いたら何ルートの何回りか、言って欲しい。	済	２以上のバスが停車するバス停では、「このバスは〇〇ルート〇〇行きです」と、乗客への声掛けを行うよう、全運転士への指導を徹底すること。 本件バス停（中野台）のほかにも、同様のバス停についてチェックし、対応すること伝え了解を得る。 　運行事業者に対して、苦情を伝え、乗客への声掛けを行うよう、全運転士への指導をお願いした。

(平成29年5月16日～30年6月30日)

住民意見に対する対応について

(凡例)対応済：済、対応予定：○、不可能：×、要検討：△　太枠：お礼等、網掛：意見誤り（誤解）など

		整理No	日　付	ルート	手段	意　見　内　容	対応方針	説　　明
	4）その他	1	H29.9.5	-	手紙	上花輪新町に住んでいます。年齢的なことで免許証を返上しようと思いますが、バスやタクシー等の足の不便さで躊躇しています。駅に行くときも、市役所や病院に行くのも不便です。駅でタクシーを待っていても、特に雨の時などに乗れることが出来ません。まめバスは1日に2回しかありません。それも乗り換えをしないと目的地の病院やスーパーには行けないのです。もっと小回りに皆の足になるような運行があったら、免許証もすぐに返上できるでしょう。新しい市長のもとで、市民生活の改革に取り組んでくださることを望みます。まず市民がもっと自由に便利に移動できるようにまめバスの充実を望みます。	△	まめバスについては、現在「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案として、運行ルートの抜本的な見直しをしているところであり、平成31年４月から新たな運行計画による運行を開始する予定です。 商業施設や病院等への乗り入れも増やす方向で検討していること。 また、タクシーについては、東葛地区タクシー事業適正化・活性化協議会において、東葛交通圏の５市（松戸市、柏市、野田市、流山市、我孫子市）におけるタクシーの需要（利用）と供給（タクシー保有台数）に基づき、各タクシー事業者のタクシー保有台数の調整を図っており、先に行われた当該協議会においては、需要に対して供給量が多いため、供給量を削減する方向で調整することになっていること。 しかしながら、野田市の現状を見てみると、タクシーが駅等のタクシープールが満車になったり、街中を客待ちのために流しているような状況にはないことから、各市の実情に見合う形での調整をしていただくよう主張していくことを回答する。
		2	H29.10.10	-	手紙	若い年代の元気に乗り降りする人の障害手帳で、半額50円で行ける人に、いささか反感をもちます。 せめて、80代後半の人には、半額料金にして下さい。 東京の一部では、70代後半は無料とのこと。 90代でも健康でいれば、何の恩恵のないのは、いささか矛盾過ぎていると思います。 少しの障害のある人、まして30代の人を見ると腹立たしくなります。ぜひ、80代、90代には考えて欲しいと思います。	△	【回答を求めているものではないことから、要望として受付】 東京の一部では、70代後半は無料とのことについては、まず、各区のコミュニティバスについて調べたところ、70代後半の高齢者に対して、独自に別途、料金体系を設けている事例は見受けられなかった。 また、東京都交通局が実施している『東京都シルバーパス』についても調査したところ、取得（購入）には条件があり、70歳以上で都内に住民登録されている者で、①市町村民税が非課税又は②所得金額が125万円以下の方に対して1,000円で販売されているものであること。 一方、埼玉では一部の市で、無料などの料金体系を別途設けている自治体があった。千葉県でも外出支援として16系統、別途料金設定があるとのこと。 実施には、現料金設定の目的や運行のコンセプトも含め、検討が必要

(平成29年5月16日～30年6月30日)

住民意見に対する対応について

(凡例)対応済：済、対応予定：〇、不可能：×、要検討：△　太枠：お礼等、網掛：意見誤り（誤解）など

		整理No	日　付	ルート	手段	意　見　内　容	対応方針	説　　明
		3	H30.1.9	-	電話	千葉県で発行されている自立支援カードを掲示することで、以前はまめバスの障がい者の割引ができていたが、最近認められないと言われた。 障がい者手帳は、申請に手間がかかって、持っているメリットがないため、自立支援カードで障がい者の割引を認めて欲しいとのこと ※　本人に自立支援カードの概要を確認したところ、自立支援カードは、医療費の自己負担上限割合を定め、医療機関で提示すると自己負担の一部が公費により負担される証書で、県が発行しているものとのこと	済	自立支援医療制度を確認したところ、自立支援カード（自立支援医療受給者資格者証と思われる。）は、医療費の自己負担分を公費で負担する自立支援医療制度における制度の資格者証である。 当該制度では、精神疾患等を有し、通院による医療措置を継続的に要する程度の病状にある者を対象にしているもので、手帳が交付されるような症状のレベルにない者や現状では症状から回復した者も対象となっている場合がある。 障がい者の定義は困難で、各障がいについて個別に判断をすることは困難であることから、現状にある、手帳の提示を条件とすることとして、自立支援カードの提示での割引は、不可であることで回答した。
		4	H30.3.11	-	市政メール	時刻表に関してですが、「上り下り」もしくは「往路復路」の表記をしていただけるとよりわかりやすいと思います。また、「〇〇コース」との他に1ヶ所でも良いので、正式な名称例えば「川間駅南口-関宿バスターミナルセンター」とした方が読み手に正確に伝わると思います。私も野田市移り住んでからはや何十年になりますが、電車の駅でもない限り、自分の住んでいるところ以外の地域の事あまりよくわからないのです。「関宿」は私にとってあまり知らない地域だったため、ファイルを開くのにかなり時間がかかりました。それから、「北コース」等は初めて聞く方にはあまり意味のない「音」になりますのでむしろ「野田病院に行くなら?コースの上り川間駅からご利用ください」もしくは「川間駅からの関宿行きに乗ってください」と言えるように整理したほうが良いように思います。私も慣れてしまうと今感じたことを忘れてしまいそうなので一筆いたしました。	△	まめバスについては、現在「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て、運行ルートの抜本的な見直しを実施し、平成31年４月から新たな運行計画による運行を開始する予定です。 御意見を頂いた「往路復路」等のバス表記については、この運行計画の見直しに合わせて、現在のルート表記よりも分かりやすいものへの変更を検討していく考えを回答する。

資料３

野田市コミュニティバス（まめバス）運行計画の変更に伴うルート名称等について

１　ルート名称（案）

NO	パブコメ時の名称（色）	名　称　変　更　案	主な経由地（バス停）等
1	関宿城ルート〈緑〉	① 番　関宿城ルート	いちいのホール、二川郵便局前
2	北ルート関宿（七光台経由）〈水色〉	② 番　北ルート関宿ターミナル・川間駅（七光台経由）	いちいのホール、木間ケ瀬小前、七光台団地入口
3	北ルート関宿（ｲｵﾝﾀｳﾝ経由）〈水色点線〉	③ 番　北ルート関宿ターミナル・川間駅（イオンタウン経由）	いちいのホール、木間ケ瀬小前、イオンタウン
4	新北ルート〈紫〉	④ 番　新北ルートいちいのホール・市役所	関宿滑空場入口、川間駅南口、イオンタウン、清水公園駅東口
5	北ルート清水〈青〉	⑤ 番　北ルート市役所・イオンタウン（清水経由）	愛宕駅、清水公園駅、川間駅南口
6	北ルート堤台〈黄緑〉	⑥ 番　北ルート市役所・川間駅（堤台経由）	愛宕駅、堤台向山、七光台駅
7	中ルート〈ピンク〉	⑦ 番　中ルート（循環）	市役所、愛宕駅、川間駅南口、イオンタウン、堆肥センター入口、東部小前
8	南ルート中根〈濃い緑〉	⑧ 番　南ルート市役所・西亀山（中根経由）	ノア前、二中前、桜木神社入口、梅郷駅、緑ケ丘公園
9	南ルート(①愛宕駅)〈赤〉	⑨ 番　南ルート市役所・みずき（愛宕経由）	愛宕駅、長命寺前、梅郷駅、ハローワーク野田
10	南ルート(②大殿井)〈赤白〉	⑩ 番　南ルート市役所・大殿井	野田市駅、大殿井、電建第一住宅
11	南ルート（循環）〈橙〉	⑪ 番　南ルート（循環）	老人福祉センター、大殿井、市役所、欅のホール、梅郷駅、島会館入口
12	新南ルート〈茶〉	⑫ 番　新南ルート	大利根温泉、スポーツ公園、野田市駅、市役所、

			欅のホール、今上上中、梅郷駅、老人福祉センター

2　新規バス停名称（案）

NO	設置個所	バス停名称案	図面番号
1	北部幼稚園前～野田中央高入口間で１か所	蕃昌新田	図２
2	花井ポンプ場前バス停付近（当該バス停を廃止して、既存付近に新たなバス停を設置）に１か所	中央幼稚園前	図４
3	都市計画道路梅郷西駅前線の南部梅郷公民館入口交差点付近に１か所	南部梅郷公民館入口	図４、図５
4	西亀山第二公園付近に１か所	西亀山	図４
5	下鹿野～電建第一住宅間の旧ふれあい市場付近に１か所	新橋	図４

≪バス停名称変更（案）≫

NO	現バス停名	バス停名称案	備考
1	キッコーマン病院入口	庚申塚、宮崎、病院入口など	「キッコーマン病院」バス停の区別がつかず病院で降りる方が手前入口で降車ボタンを押してしまうトラブルがあるため

3　野田市コミュニティバス（まめバス）運行計画の変更に伴うルート図・時刻　　表の変更（案）

運行計画変更に伴い、ルート数、土・日・祝日運行便数の増加により既存のルート図・時刻表の変更を検討する。

・変更（案）

別紙見本のとおり冊子タイプのものにするか、既存のタイプを分割して対応するものとするか検討する。

作成費用が増加することや、分割作成して行うことを考慮し、全戸配布については、廃止をすることも含めて検討する。

全戸配布廃止の場合は、現在、市役所各出張所、関宿支所で配布していたものを拡大し、各公民館等の他公共施設においても配置を行う。

　また、現行ルートでも行っているホームページによる周知を引き続き行う。

図1

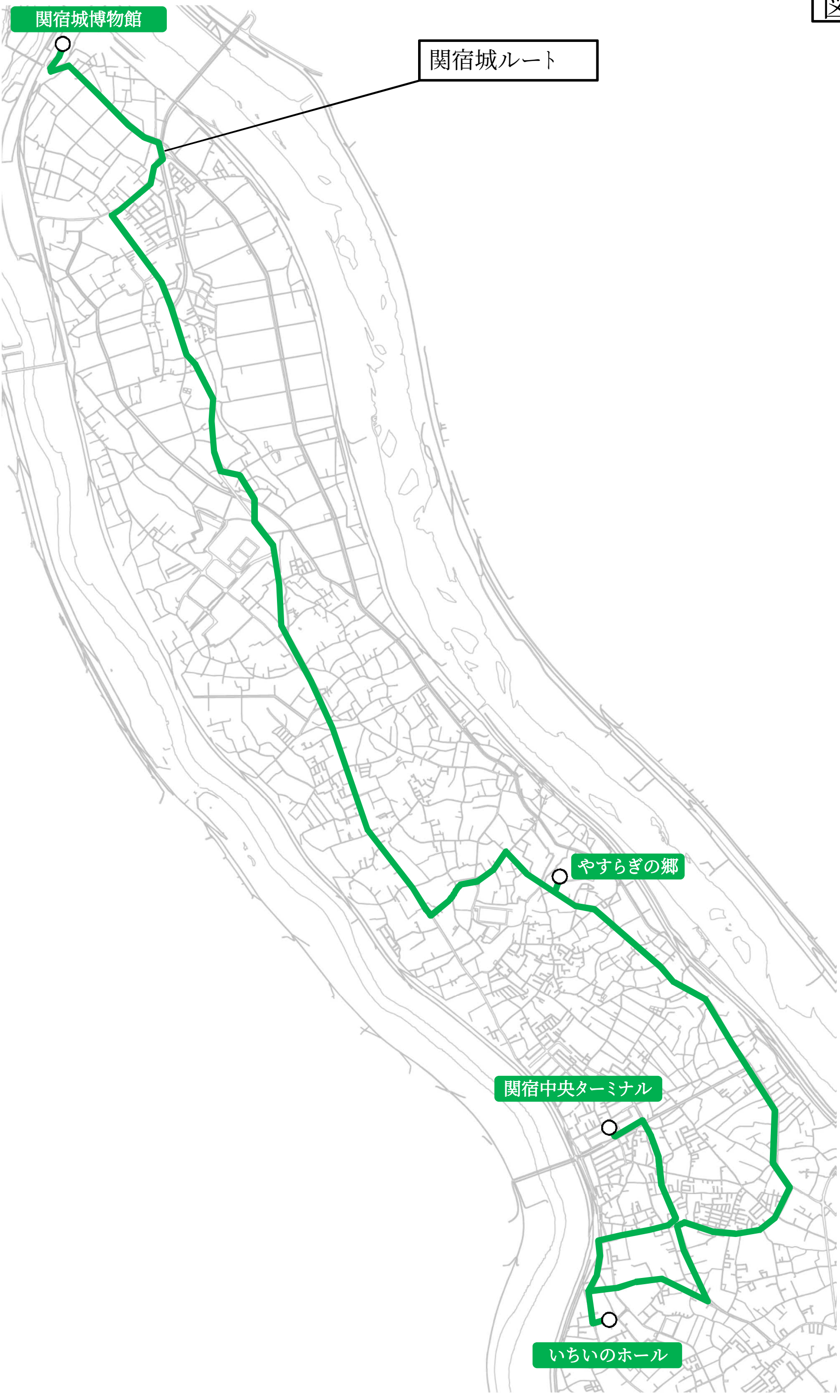


図２

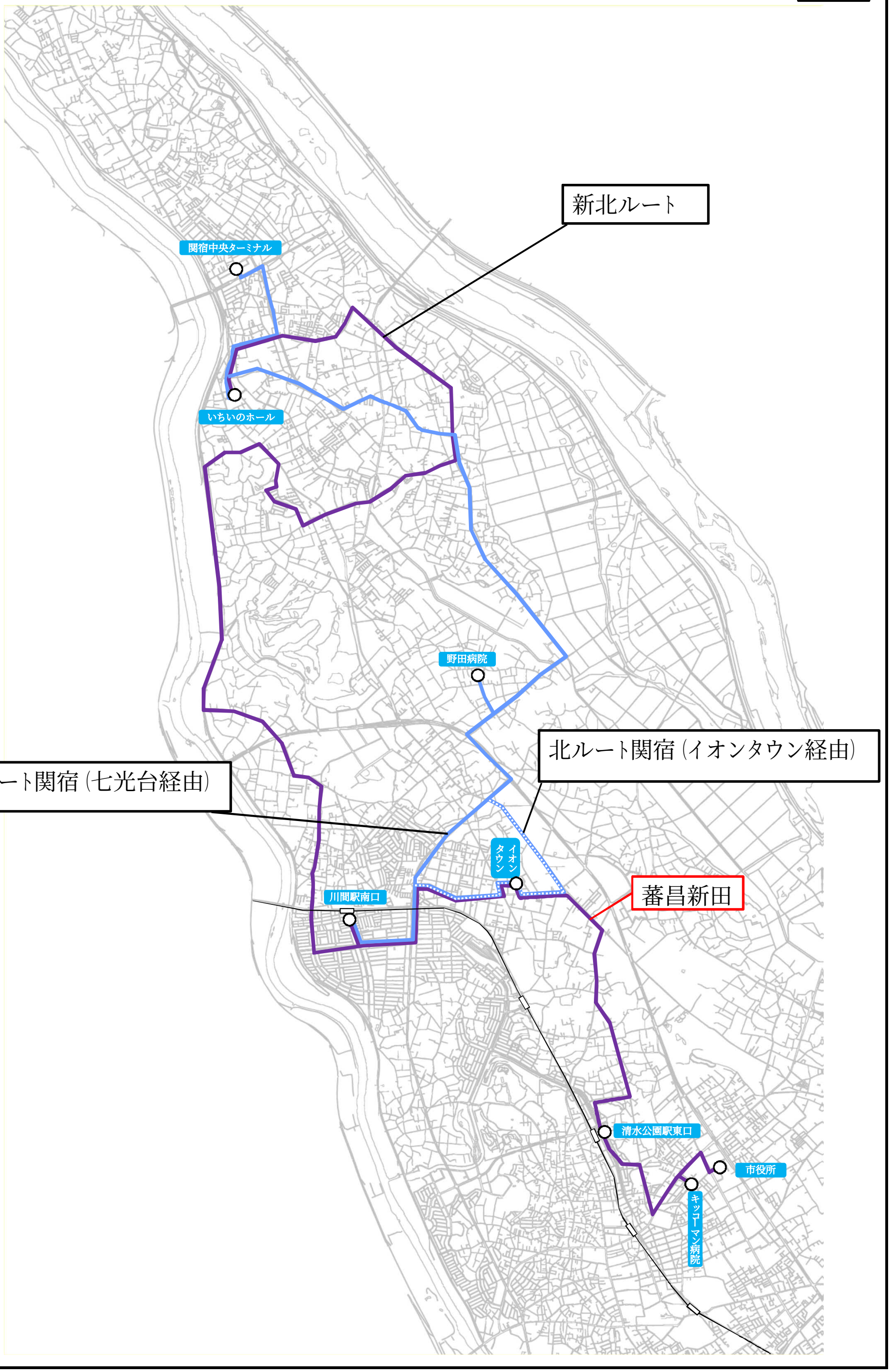

新北ルート
関宿中央ターミナル
いちいのホール
野田病院
北ルート関宿（七光台経由）
北ルート関宿（イオンタウン経由）
イオンタウン
川間駅南口
蕃昌新田
清水公園駅東口
市役所
キッコーマン病院

図3

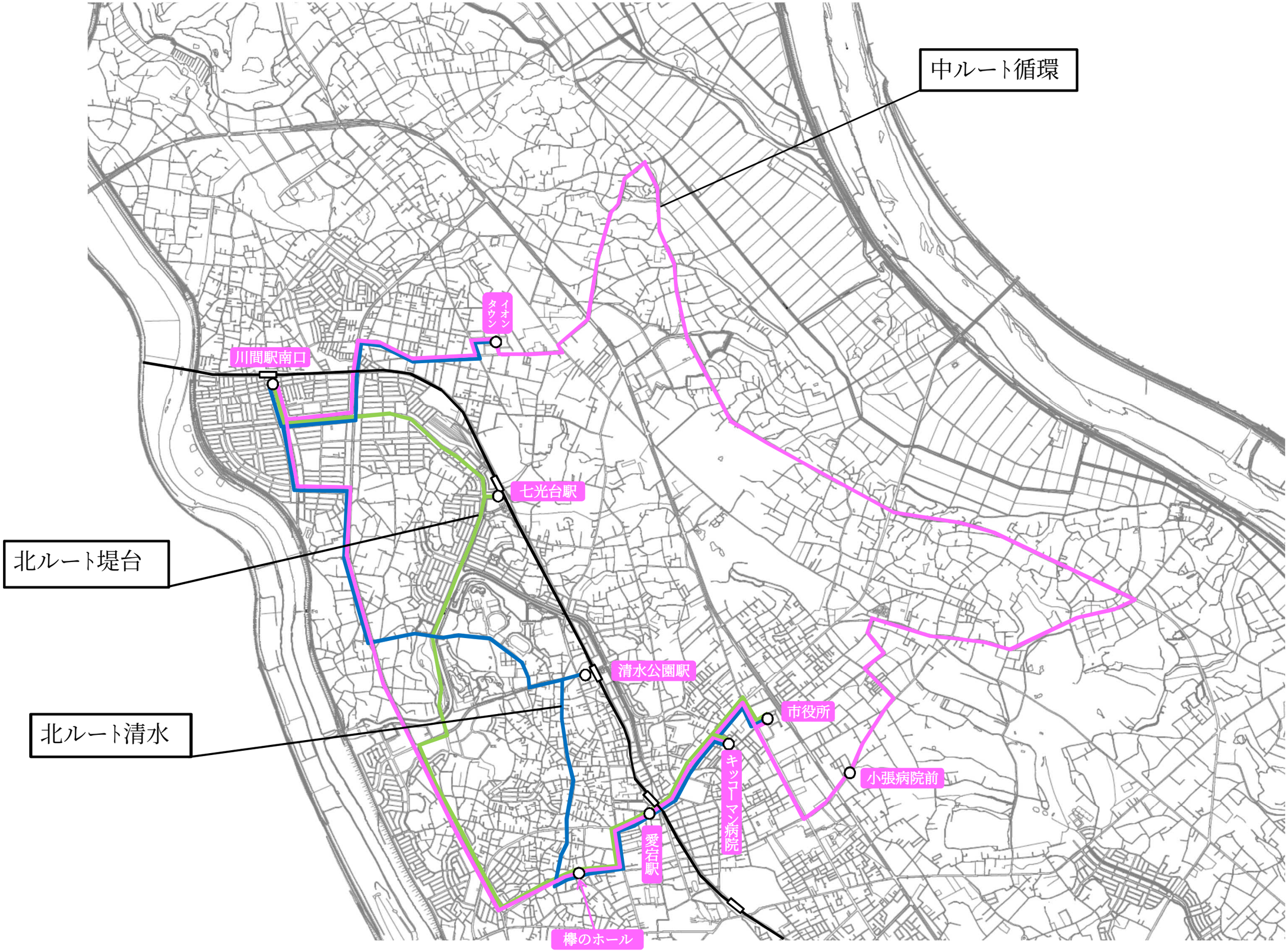

中ルート循環
北ルート堤台
北ルート清水
川間駅南口
イオンタウン
七光台駅
清水公園駅
市役所
小張病院前
キッコーマン病院
愛宕駅
欅のホール

図4

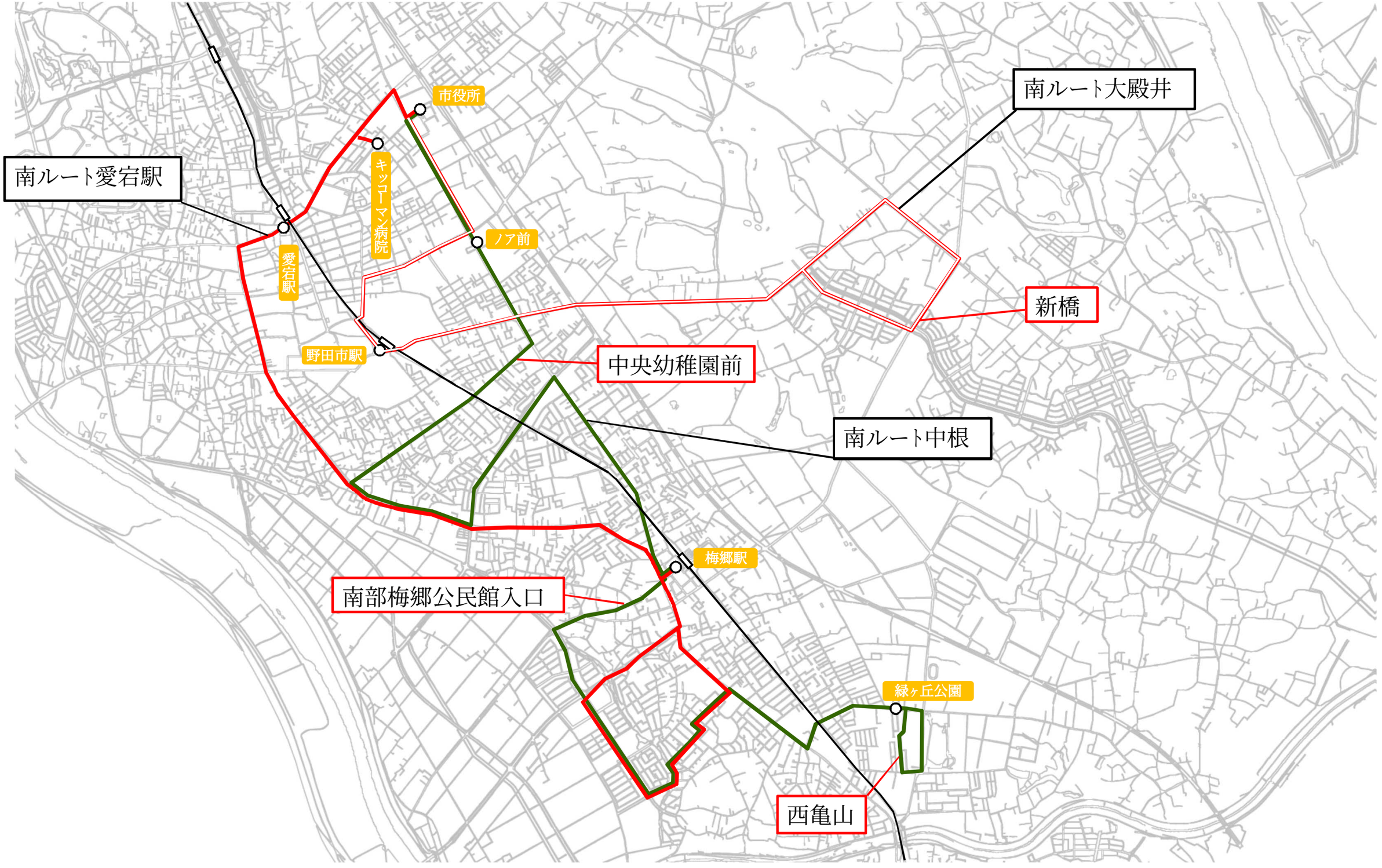
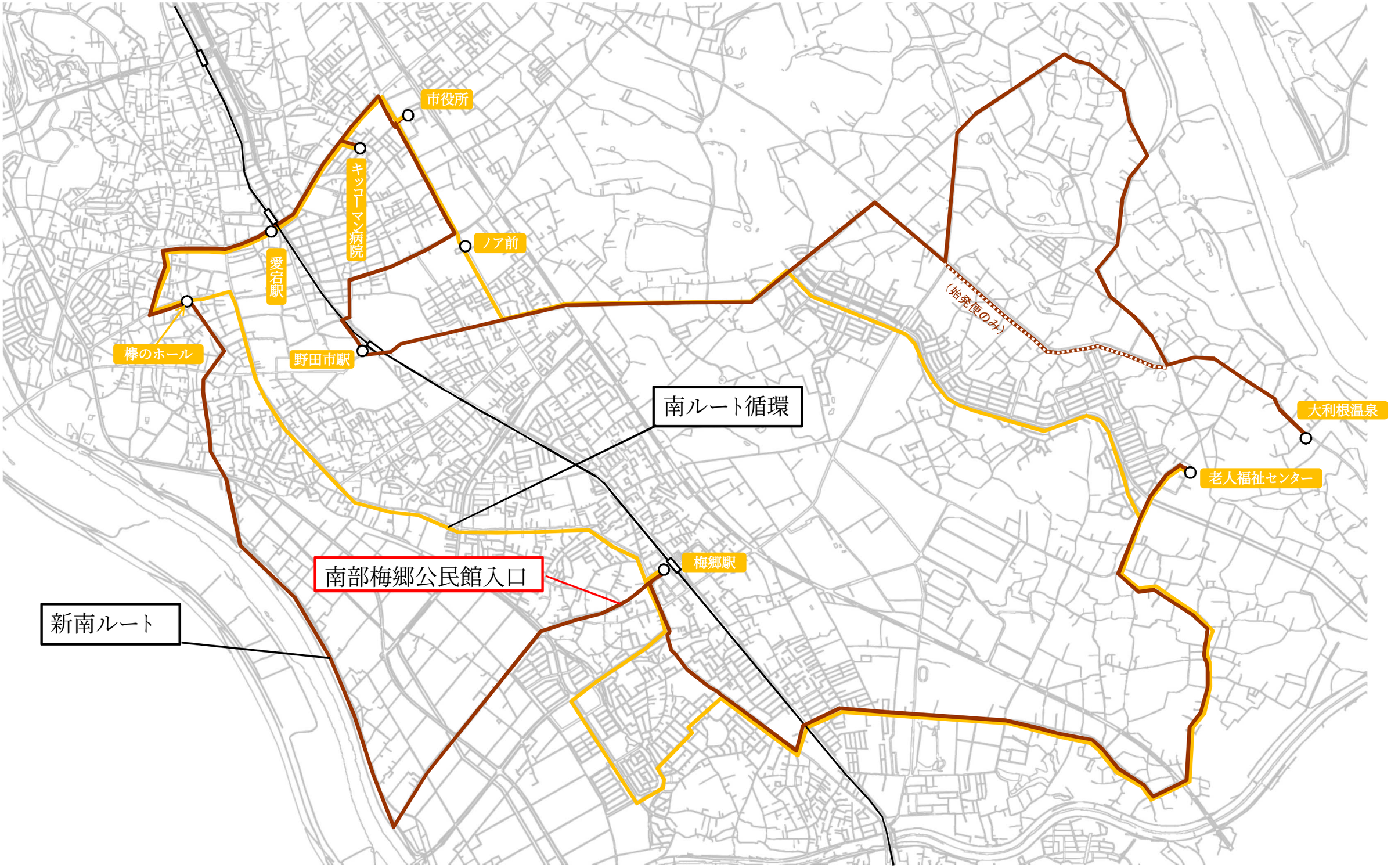

南ルート愛宕駅
南ルート大殿井
市役所
キッコーマン病院
ノア前
愛宕駅
野田市駅
新橋
中央幼稚園前
南ルート中根
梅郷駅
南部梅郷公民館入口
緑ヶ丘公園
西亀山

図5


市役所
キッコーマン病院
愛宕駅
ノア前
欅のホール
野田市駅
（始発便のみ）
大利根温泉
老人福祉センター
南ルート循環
南部梅郷公民館入口
梅郷駅
新南ルート

資料４

まめバスが運行できない地域等に対するまめバス以外の交通手段の確保策の考え方について

＜まめバス以外の交通手段の確保策の考え方＞

「野田市コミュニティバス（まめバス）運行計画作成支援業務」によるまめバス以外の交通手段の他団体等の実施事例を参考にしつつ、デマンド交通、タクシー利活用、地域乗合交通創出支援事業、高齢者支援協力バスについての可能性を検討する。（別紙の一覧表のとおり）

検討にあたっては、道路環境や定期的な運行ができない地域、いわゆる交通不便地域の確保策について、不便地域ごとに、どの対応策が現状に合っているかを見極め、その具体策について経費負担も含めて進める考えである。

＜今後の進め方について＞

交通不便地域の検討に当たっては、まめバスの新運行計画に合わせて行うものではなく、時間をかけて交通不便地域の現状を探り、その不便地域ごとでの最適な確保策を決定させ、確定した地域から順次進めていく考えである。

そのため、地域ごとでの確保策や実施時期が異なるものになると考えている。

今後の確保策事業の調査・検討項目

- デマンド交通
- 各病院送迎バスの混乗の可能性
- その他の企業バス等の活用方法
- 地域乗合交通創出支援事業（自治会等が運営する互助による地域公共交通）の研究
- タクシー券拡大の検討

表.多様な運行主体の取組みメニュー

種別	道路運送法に基づく運行（一般旅客自動車運送事業）						市の要項に基づく運行		
名称	デマンド交通	自家用有償旅客運送			タクシーの利活用		自治会等が運営する互助による地域公共交通	高齢者支援協力バス	スクールバスの混乗
		市町村運営有償運送	公共交通空白地有償運送	福祉有償運送	運行補助	相乗り			
法的根拠	道路運送法 4 条許可	道路運送法 79 条登録	同左	同左	道路運送法 4 条許可	道路運送法 4 条許可	なし	なし	なし
概要	路線を定めず、旅客の需要に応じた乗合運送を行う運行形態	市町村が自ら交通空白地の運送や身体障害者等の会員に対する移送サービス	NPO 法人等が交通空白地において、当該地域の住民やその親族等の会員等に対する運送	NPO 法人等が身体障害者等の会員に対する移送サービス	高齢者、身体障害者、療育手帳を持っている方、精神障害者の方等がタクシーを利用した場合の運賃補助	現時点では実証実験が開始された段階であるが、専用のアプリケーションを用いて1台のタクシーに複数の利用者が運賃を割勘にして乗り合う	神奈川県大和市で住民団体が運行主体となりワゴン車を定時定路線で運行 運賃は無料だが「好意に対する任意の謝礼」を収受	船橋市では事前登録した 65 歳以上の市民を対象に、老人福祉センターや自動車教習所の送迎バスを用いて定時定路線の運行を提供	スクールバスに一般客が乗車できるようにする
主な事業主体	行政	行政	民間	民間	行政	行政・民間	行政・市民	行政・民間	行政
メリット	予約があった場合のみ運行するため“空バス”対策は可能 需要にあったドアツードアでの運行の提供が可能	車両が小型の分、ドアツードアに近い運行が可能	車両が小型の分、ドアツードアに近い運行が可能	車両が小型の分、ドアツードアに近い運行が可能	対象者の絞り込みにもよるが、乗合交通を運行するよりも安価	既存の資源の活用であり、民間主導の取組みになる	道路運送法の適用を受けないことからルート設定が自由	民間事業者の好意による運行であり、ランニング費用が掛からない	既存ストックの有効活用
デメリット	予約に対する利用者の負担が大きい 旅客ニーズに応じて運行するには予約システムや専用オペレーター等が必要であり定時定路線運行よりも費用が掛かる場合が多い	福祉輸送は対象者が限定 路線バス等との競合を避けるためルート等の制限を受ける	対象者は限定 路線バス等との競合を避けるためルート等の制限を受ける	対象者は限定 路線バス等との競合を避けるためルート等の制限を受ける	利用回数、支払に限度があることや事前の申請が必要になる	スマホ等専用のアプリケーションの操作が必要 主に乗車位置が同一で1経路の途中で降車する利用者を集約するものであり、特定の移動にある程度のニーズがないと集約できない（都心部の移動向き）	乗車できない場合もある乗車の対価として謝礼は支払っていることから、運行を認めない場合もある（支局の判断）	乗車できない場合もある対象は限定 ルート等の制限を受ける 恒久性は担保されない	学校が休みの日は運休 混雑時には乗車できない場合もある 毎月運行が異なる
事例紹介	柏市ニクル 富里市デマンドタクシー				市川市　タクシーチケット他	社会実験	神奈川県大和市 福岡県小群市	我孫子市、船橋市	岩手県花巻市