

野田市コミュニティバス運行計画の見直し（素案）に対する パブリック・コメント手続を実施します。

1 意見を募集する趣旨

コミュニティバス（まめバス）は、平成31年4月から「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に運行しています。

遅延防止のための旧北と旧南ルートの分割や、全ルートで年末年始を除く土曜、日曜、祝日の運行実施、商業施設、駅等へアクセスする便を増やす等、運行ルートとダイヤの大幅な見直しを行い、平日は75便から117便に、休日は38便から91便に増便しました。

さらに、令和3年7月に関宿方面から市役所方面への乗継ぎ時間を短縮するためダイヤを改正し、川間駅南口での関宿方面、市役所方面のバスの接続につきましては、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）及び関宿中央ターミナルでの関宿城ルートへの接続を含めた3ルートにおいて、一部の便を除く運行ダイヤは20分以内の待ち時間で乗り継ぐことが可能となりました。

高齢化が進む中で、交通不便地域対策の面から、今後コミュニティバス以外の代替交通も含めた市全体の地域公共交通の再編が必要となりますが、早急により市民の足として利用しやすい運行ルート及びダイヤ見直しが求められています。

将来に渡って持続可能なコミュニティバスとするため運行を見直し、令和6年10月からの新運行計画を策定するため、基礎調査を実施し、コミュニティバス等対策審議会において、調査結果を基にした課題が整理された後、ルート案及びダイヤの基本方針について審議いただきました。

この度、野田市コミュニティバス運行計画の見直しの素案がまとまりましたので、お知らせするとともに、皆様から広くご意見、ご提案を頂きたい、次の方法でパブリック・コメント手続を実施します。

2 パブリック・コメント手続の実施根拠

野田市パブリック・コメント手続条例第3条第2号

「市の基本的な政策に関する計画の策定又は変更」

3 意見を募集する政策等の案及び参考資料

政策等の案

◆ 野田市コミュニティバス運行計画の見直し（素案）

4 政策等の案等の入手方法

- ◆ 市ホームページ内 「パブリック・コメント」からダウンロード
- ◆ 文書閲覧
 - ・市役所3階企画調整課（担当課）
 - ・市役所1階行政資料コーナー
 - ・いちいのホール1階行政資料コーナー
 - ・各公民館（中央、東部、南部梅郷、北部、川間、福田、関宿中央、関宿、二川、木間ヶ瀬）
 - ・各図書館（興風、南、北、せきやど）
 - ・生涯学習センター

5 意見の募集期間

令和5年10月4日（水曜日）から令和5年11月2日（木曜日）まで

6 意見を提出できる方

市内に住所を有する方、市内に事務所又は事業所を有する方、市内に通勤又は通学している方、「野田市コミュニティバス運行計画の見直し（素案）」に利害関係を有する方

7 意見の提出方法

次のいずれかの方法により提出してください。

◇郵送の場合	〒278-8550 野田市鶴奉7番地の1 野田市役所企画財政部企画調整課 宛て ※令和5年11月2日の消印有効（募集期間最終日）
◇持参の場合	野田市役所3階 企画調整課 （土曜日、日曜日及び祝日を除く。） 受付時間：午前8時30分から午後5時15分まで ◇意見投函箱 ○市役所1階総合案内 ○いちいのホール1階関宿支所 （土曜日、日曜日及び祝日を除く。） 受付時間：午前8時30分から午後5時15分まで ○各公民館、各図書館、生涯学習センター （休館日を除く。） 受付時間：各施設とも開館時間内
◇ファクシミリの場合	(FAX 番号) 04-7122-1557
◇電子メールの場合	市ホームページから送信できます。
◇ちば電子申請サービスの場合	ちば電子申請サービスから提出できます。 市ホームページ内のオンラインサービス「ちば電子申請サービスについて」をご確認ください。

8 意見を提出する書式について

意見提出用紙を用意しておりますのでご利用ください。

なお、野田市コミュニティバス運行計画の見直し（素案）に対する意見と書いて、住所、氏名（法人その他の団体にあつては、所在地、団体名及び代表者氏名）、ご意見等が明記されたものであれば任意様式でも構いません。

9 意見の取扱い

提出されたご意見の概要やご意見に対する市の考え方などは、住所、氏名など個人情報を除いて市ホームページで公表する予定です。

ただし、募集の趣旨と直接関係のないご意見等については、パブリック・コメント手続の意見として取り扱いません。また、ご意見を頂いた方への回答は行いませんのであらかじめご承知おきください。

10 問合せ先

企画財政部企画調整課

電話 04-7123-1065（直通）

《野田市コミュニティバス運行計画の見直し（素案）について》

1 コミュニティバス運行見直しの概要

コミュニティバスは、平成31年4月から「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に運行しています。

遅延防止のための旧北と旧南ルートの分割や、全ルートで年末年始を除く土曜、日曜、祝日の運行実施、商業施設、駅等へアクセスする便を増やす等、運行ルートとダイヤの大幅な見直しを行い、平日は75便から117便に、休日は38便から91便に増便しました。

さらに、令和3年7月に関宿方面から市役所方面への乗継ぎ時間を短縮するためダイヤを改正し、川間駅南口での関宿方面、市役所方面のバスの接続につきましては、北ルート関宿（七光台経由）及び北ルート関宿（イオンタウン経由）及び関宿中央ターミナルでの関宿城ルートへの接続を含めた3ルートにおいて、一部の便を除く運行ダイヤは20分以内の待ち時間で乗り継ぐことが可能となりました。

高齢化が進む中で、市民の足として利用しやすい運行ルート及びダイヤとするとともに、交通不便地域対策の面から、今後コミュニティバス以外の代替交通も含めた市全体の地域公共交通の再編が必要となります。

しかしながら、まめバス運行に対しては、乗降場所や利用目的、利用時間など個々人の利用方法があることから増便やルートの見直しなど様々なご意見、ご要望を全市域から頂いており、早急により多くの市民が利用しやすい運行が求められております。

つきましては、将来に渡って持続可能なコミュニティバスとするため運行を見直し、令和6年の新運行計画を策定します。

2 現行のコミュニティバス運行事業の整理

(1) 基礎調査からのまとめ

- ・利用時間が合わない、便数が少ないなどの市民意見から、ルートの短縮及び増便による運行が必要である。
- ・まめバスの再編により交通空白となった地域を補完するため新たな代替交通を導入する必要がある。
- ・限られた財政の中で代替交通と合わせて幅広いサービスを維持するため運賃を見直す必要がある。
- ・まめバスの行き先やダイヤなどの周知が不十分であるため分かりやすい運行情報の提供が必要である。

(2) 審議会における意見

- ・利用時間を幅広く選択できるダイヤの設定や目的地までの所要時間が短い運行をするためには、ルートの短縮及び増便による運行が必要である。
- ・増便するためには、運転士を増員し、車両を増台することが必要である。
- ・運行経費の採算性を図るためには、利用が見込める地域を見極めることが必要である。
- ・運行経費が増えているため、運賃改定を行い支出を抑える必要がある。

- ・限られた財政の中で、代替交通と合わせて幅広いサービスを維持しなければならないため、まめバス運行区域の見直しとともに、交通不便地域対策として、代替交通導入手法の調整が急務であり、デマンド交通等の担い手となる事業者との十分な検討が必要である。

3 交通事業者の現状からみる代替交通の運行

- ・デマンド交通を担うとされている市内のタクシー事業者が、2者に減少し、タクシー事業者を呼んでも配車に時間が掛かる、利用したい時に利用できない状況であり、運転士不足や費用面など多くの課題が山積し、さらに、他の事業者の参入も困難であることから、デマンド交通を市に導入するのに時間を要する。
- ・運転士不足が深刻である中、法改正により運転士の運転時間や休息時間の確保が制限されることや運転士の途中交代が難しいなど、運行事業者の労働条件の範囲での運行になる。
- ・市内を運行している企業の送迎バスの活用について、運行費用面で大きな負担がなく運行を開始するまでに期間を要しない、デイサービス送迎車両を空き時間に活用する運行や病院送迎バスの定期ルートに合わせた混乗による運行が効果的である。

4 次期運行計画におけるコミュニティバスルート見直し方針

(1) ルート見直しの基本方針

- ・代替交通については、予定していたデマンド交通等の導入が現状では困難であり、まめバスの現行ルートを抜本的に見直すことができないことから、現行のルートを基本として最小限の見直しにとどめ、ダイヤの組替えによる利便性の向上を主として再編する。

(2) 代替交通導入の整理

- ・代替交通担い手の深刻な運転士不足の状況からタクシー事業者によるデマンド交通等の導入は難しいため、他市の事例も調査研究しながら、市全体のデマンド交通等の導入について精査していく必要がある、まずは、代替交通として、デイサービス送迎車両、病院送迎バスの運行から始めていく。
- ・一般タクシーやその他の車両によるデマンド交通運行の導入が整理された時点で、まめバスのルートをさらに見直していく。

(3) その他

- ・運賃については、代替交通導入時に合わせて、まめバス運賃、デマンド交通運賃のバランスをとりながら見直しを行う。
- ・ダイヤについては、朝晩や利用が見込めない時間帯を調整すること、駅などの各拠点における乗り継ぎをよくすることなど、より効率的なダイヤの見直しを行う。

《コミュニティバス各ルートの見直し方針》

【**1**関宿城ルート（緑色）】 15.71 km⇒16.43 km

- ・運行できる道路が限定され路線バスと重複する部分が多いため、現行の経路を維持しつつ、路線バスのダイヤを補完するダイヤに組替える。
- ・路線バスは、関宿城博物館へ直接乗り入れの便がないため、路線バスの「関宿はやま工業団地」バス停の場所にまめバス停を新設し、両区間の時間帯をまめバスで補完する。

※関宿はやま工業団地回転場所は、バスの停車台数が限られているため、路線バスの停車が集中する時間帯を避けて、まめバスを乗り入れ折り返し運行する。

- ・路線バス利用者との競合を避けるため、まめバス「関宿中央ターミナル～関宿城博物館」の1本で行く便は、「関宿はやま工業団地」を経由せずに運行する。

<新設検討バス停>

- ・関宿はやま工業団地回転場所に新設する。

【**2**関宿七光台ルート（水色）】 12.53 km⇒11.57 km

- ・利用者に分かりやすい往復運行とし、拠点を確認する必要があるため現状の往復型ルートを維持しながら、朝晩のダイヤ（川間駅南口での乗継ぎ等）を調整し、さらに**3**関宿イオンタウンルートとほとんど重複するため、1時間程度ごとに交互に運行するより効率的なダイヤを設定する。

- ・**1**関宿城ルート及び**3**関宿イオンタウンルートと重複する、「関宿複合センター」から「いちいのホール」経由、「羽貫」までの区間を廃止し、ショートカットにより運行距離を短縮する。

- ・廃止するバス停は、他ルートにより補完する。

<廃止バス停>

- ・関宿複合センター入口、宝珠花上町、宝珠花中町、いちいのホール、羽貫（**1**関宿城ルート**3**関宿イオンタウンルートで補完）

<既存バス停>

- ・**1**関宿城ルートの既存バス停「下羽貫北」、「下羽貫中」に、新たに乗り入れる。

【3 関宿イオンタウンルート（水色点線）】 14.71 km⇒16.45 km

- ・利用が定着しているため、現状のルートを維持しながら、朝晩のダイヤ（川間駅南口での乗継ぎ等）を調整し、さらに2 関宿七光台ルートとほとんど重複するため、1 時間程度ごとに交互に運行するより効率的なダイヤを設定する。
- ・公民館及び高校への利用を考慮し、「砂南」から新たに「木間ヶ瀬公民館入口」、「関宿高入口」、県道岩井関宿野田線を経由するルートを設置する。（新設ルート上にバス停の新設を検討）
- ・廃止するバス停は、他ルートにより補完する。

<廃止バス停>

- ・向ノ内鹿島神社入口（2 関宿七光台ルートで補完）

<新設検討バス停>

- ・県道岩井関宿野田線沿線に新設する。

【4 新北ルート（紫色）】 22.79 km⇒23.22 km

- ・利用が少ない江戸川沿いの地域及び路線バスルート付近地域を廃止する。
- ・路線バスとの重複を避けて、新たに木間ヶ瀬小学校前の県道我孫子関宿線を通行し、一部16号バイパスを経由するルートを設置する。
- ・木間ヶ瀬小前から野田病院までの区間の運行本数を増やすとともに、関宿地区から市役所まで1本で行けるルートを維持する。
- ・利用が少ない「一中前」を廃止し、清水公園東地区の生活拠点となるベルク野田柳沢店を経由することにより利用を見込むため、「柳沢県営住宅前」から新たにベルク野田柳沢店の前を経由するルートを設置する。（新設ルート上にバス停の新設を検討）
- ・起終点を既存のいちいのホール及び市役所から関宿総合公園及び市役所に変更する。
- ・路線バス利用者との競合を避けるため、まめバス「いちいのホール～関宿総合公園」区間にバス停を設置せず、路線バスダイヤに合わせて運行する。
- ・廃止するバス停は、他ルートや代替交通により補完を検討する。

<廃止バス停>

- ・木間ヶ瀬公民館入口、関宿高入口（3 関宿イオンタウンルートで補完）
- ・関宿総合公園（本ルート上に移設を検討）（廃止A）
- ・中新宿、岡田、平井、関宿滑空場入口、岡田河岸、須賀神社入口、天神社前、三本木（代替交通を検討）（廃止A）
- ・一中前（廃止B）
- ・野田健康福祉センター（保健所）前、キッコーマン病院入口（5 清水ルート等で補完）

<新設検討バス停>

- ・ベルク野田柳沢店前道路沿線に新設する。

<移設検討バス停>

- ・既存バス停「関宿総合公園」を路線バス「東宝珠花」バス停回転場所に移設する。

<既存バス停>

- ・我孫子関宿線の既存バス停「砂南」、「志部前堀」、「下根」、「大山」、「ウエルフェア前」、「阿部」、「葵の園前」、「野田病院」に新たに乗り入れる。

【5】清水ルート（青色）】 12.10 km⇒12.38 km

- ・利用が定着しているため、現状のルートを維持しながら、朝晩のダイヤ（川間駅南口での乗継ぎ等）を調整してより効率的なダイヤを設定する。
- ・新たに岩名一丁目の江戸川沿いの利用を図るため、岩名プラタナス通りのルートを設置する。（新設ルート上にバス停の新設を検討）
- ・廃止するバス停は、他ルートにより補完する。

<廃止バス停>

- ・南通り、中央公園（**7**中ルートで補完）

<新設検討バス停>

- ・岩名プラタナス通り沿線に新設する。

【6】堤台ルート（青色点線）】 9.62 km⇒10.76 km

- ・利用が定着しているため、現状のルートを維持しながら、朝晩のダイヤ（川間駅南口での乗継ぎ等）を調整してより効率的なダイヤを設定する。
- ・住民の要望が多い桜の里から堤台地区の住宅街を通るルートを設置して利用増加を見込み検討するが、道路状況により運行不可のため、現行ルート山崎吉春線を通るルートのうち、新たにつつみ野地区の住宅街を迂回して運行する。（新設ルート上にバス停の新設を検討）

<新設検討バス停>

- ・つつみ野地区住宅街に新設する。

【7中ルート（ピンク色）】 23.83 km⇒20.78 km

- ・利用が少ない目吹、船形地区の一部を廃止する。
- ・ショートカットを設定して運行距離を短縮し、そのほかの区間は現行を維持する。
- ・起終点を既存の堆肥センターからイオンタウンに変更する。
- ・起終点の設定や重複するルートのダイヤの調整により、右・左回り型の効率的なルートを設置する。
- ・廃止するバス停は、移設や代替交通により補完する。

<廃止バス停>

- ・堆肥センター入口、富蔵院前、船形第一公園（代替交通を検討）（廃止C）
- ・目吹熊野神社入口（本ルート上に移設を検討）（廃止D）
- ・上中山、1部消防団前、前耕地、目吹二ツ塚（代替交通を検討）（廃止D）

<新設検討バス停>

- ・船形多世代交流センター（旧船形中央会館）脇道路沿線に新設する。

<移設検討バス停>

- ・既存バス停「目吹熊野神社入口」を本ルートに移設する。

【8中根ルート（黄色）】 22.92 km⇒16.94 km

- ・利用が定着しているため、現状のルートを維持しながら、朝晩のダイヤ（梅郷駅での乗継ぎ等）を調整してより効率的なダイヤを設定する。
- ・二中通り及び平成やよい通りを経由する迂回区間の運行を廃止し、市役所から梅郷駅間を旧日光街道の直進により運行するルートを設置する。（新設ルート上にバス停の新設を検討）
- ・廃止するバス停は、他ルートにより補完する。

<廃止バス停>

- ・中央幼稚園前、中根八幡公園、二中前、桜台、上花輪太子前、桜木神社入口、花井（12新南ルートで補完）
- ・神明神社入口、桜台南（9愛宕ルート 11南循環ルートで補完）

<新設検討バス停>

- ・旧日光街道の花井ポンプ場付近に新設する。

【9愛宕ルート（赤色点線）】 16.66 km⇒16.66 km

- ・利用が定着しているため、現状のルートを維持しながら、朝晩のダイヤ（愛宕駅、梅郷駅での乗継ぎ等）を調整してより効率的なダイヤを設定する。

【10】大殿井ルート（赤色白抜き）】 11.55 km⇒11.55 km

- ・現状のルートを維持しながら、朝晩のダイヤ（野田市駅での乗継ぎ等）を調整してより効率的なダイヤを設定する。
- ※**【9】**、**【10】**は、現行1台での交互運行を行っており、大殿井地区の利用が時間帯により波があることから、利用が多い時間帯を残して、愛宕ルートを厚くするダイヤとする。
- ※「さわやかワークのだ」から大殿井地区までの利用が少ない時間帯は、野田市水道部で折り返し運行する。

【11】南循環ルート（オレンジ色）】 22.55 km⇒23.41 km

- ・新たに東京理科大学を經由するルートを設置し、そのほかの区間は現行を維持する。
 - ・「白鳥の池入口」から「老人福祉センター」までの区間は、利用が少ないため昼間の運行は行わず、東京理科大学で折り返す。
 - ※利用が少ない区間の昼間の運行は、東京理科大学へ乗り入れて、バスの停留所設置場所及び転回場所並びに休憩場所の拠点として折り返し運行する。
- <新設検討バス停>
- ・東京理科大学コミュニケーション棟の敷地内に新設する。

【12】新南ルート（茶色）】 26.58 km⇒25.36 km

- ・運行距離及び運行時間を短縮するため、利用が少ない今上地区、木野崎地区を廃止する。
 - ・愛宕駅から梅郷駅区間は二中通り及び平成やよい通りを運行するルートを設置する。
 - ・新たに東京理科大学を經由するルートを設置し「白鳥の池入口」から「老人福祉センター」までの区間は、利用が少ないため昼間の運行は行わず東京理科大学で折り返す。
 - ※利用が少ない区間の昼間の運行は、東京理科大学へ乗り入れて、バスの停留所設置場所及び転回場所並びに休憩場所の拠点として折り返し運行する。
 - ・廃止するバス停は、代替交通により補完する。
- <廃止バス停>
- ・上花輪香取前、上花輪三町内、東福寺前、今上上中、今上八幡神社入口、今上下組自治会館前、今上上下谷自治会館入口（代替交通を検討）（廃止E）
 - ・福田中前、福田一小前、保木間、保木間浅間台、スポーツ公園、本郷、木野崎新町、三角原、福田保育所入口（代替交通を検討）（廃止F）

<新設検討バス停>

- ・旧日光街道の花井ポンプ場付近に新設する。
- ・東京理科大学コミュニケーション棟の敷地内に新設する。

<既存バス停>

- ・流山街道の既存バス停「キッコーマン前」、「新下町」、「長命寺前」、「西大和田団地入口」、「大和田」、「南部中入口」、二中通りの既存バス停「上花輪太子前」、「桜台」、「二中前」、「中根八幡公園」、「中央幼稚園前」、平成やよい通りの既存バス停「花井」、「桜木神社入口」に新たに乗り入れる。

【全体】

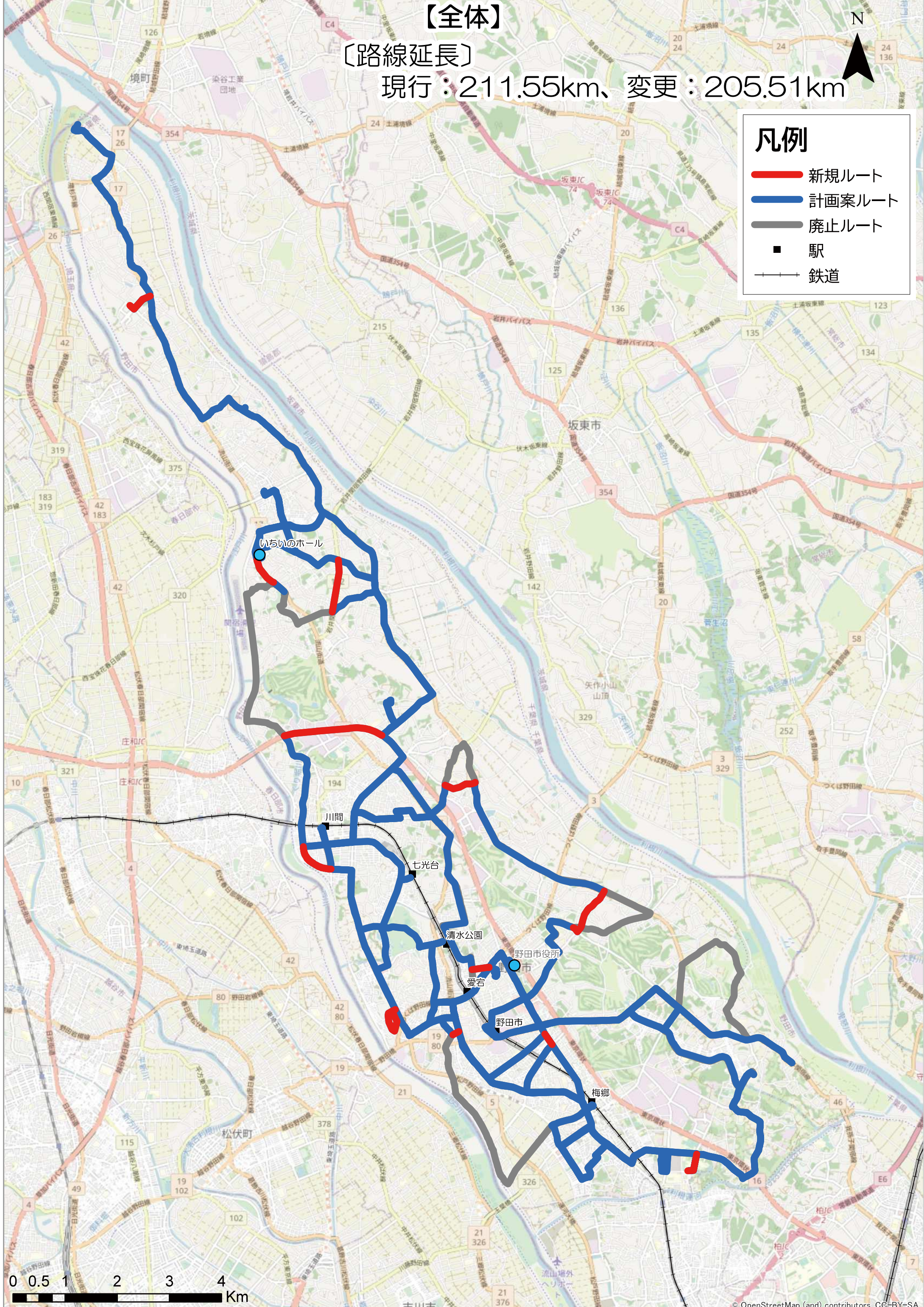
〔路線延長〕

現行：211.55km、変更：205.51km



凡例

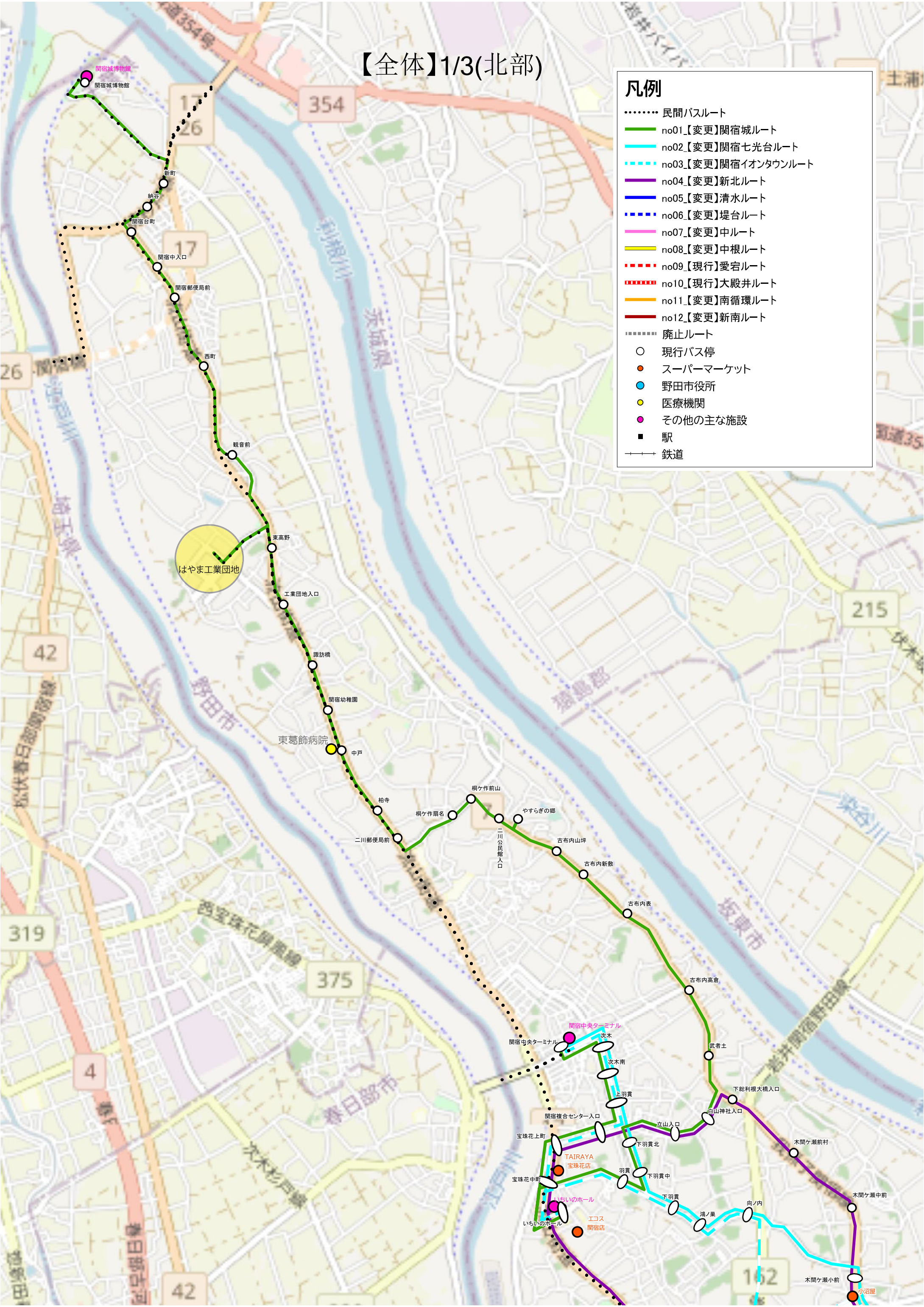
- 新規ルート
- 計画案ルート
- 廃止ルート
- 駅
- +— 鉄道



【全体】1/3(北部)

凡例

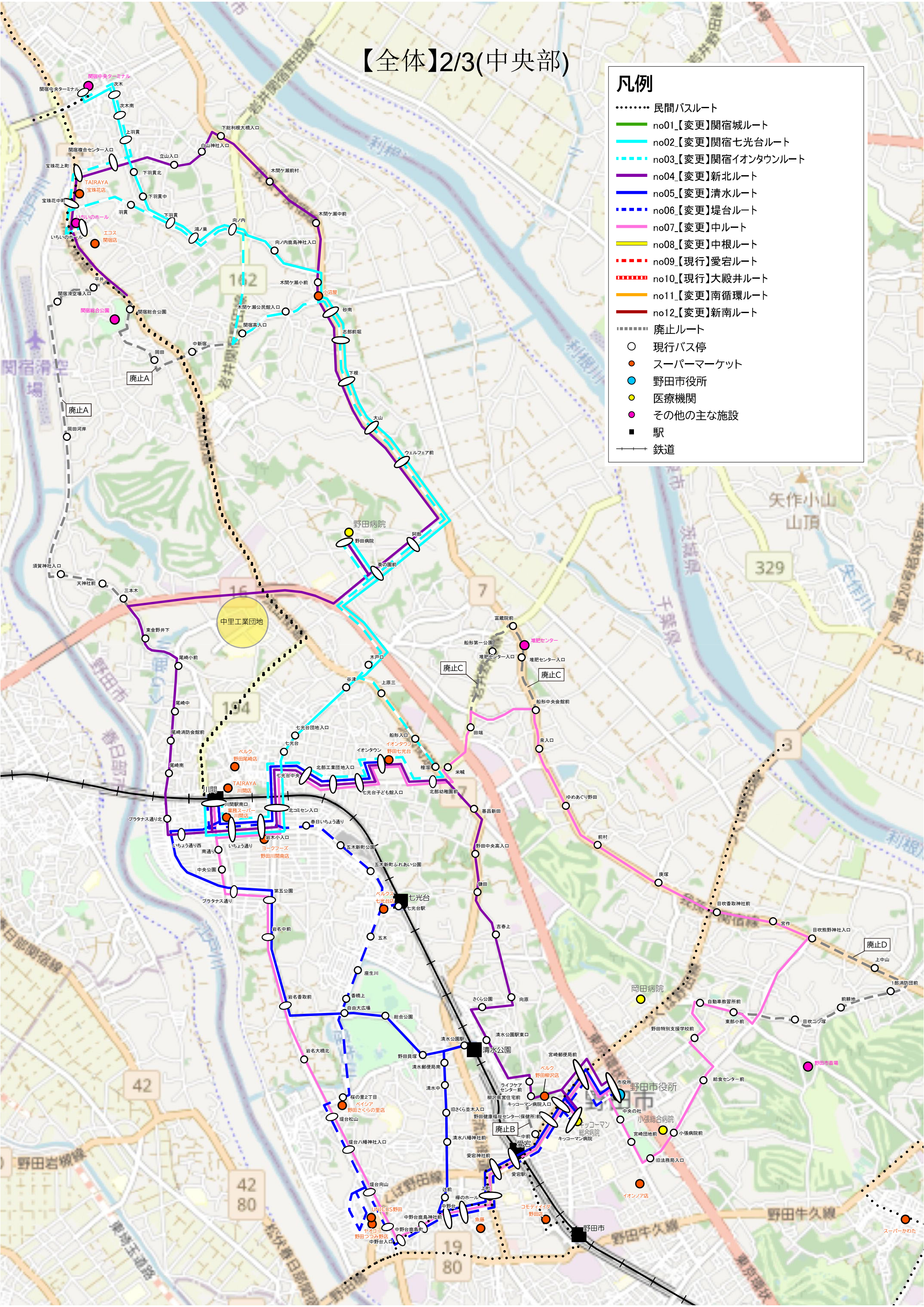
- 民間バスルート
- no01_【変更】関宿城ルート
- no02_【変更】関宿七光台ルート
- no03_【変更】関宿イオンタウンルート
- no04_【変更】新北ルート
- no05_【変更】清水ルート
- no06_【変更】堤台ルート
- no07_【変更】中ルート
- no08_【変更】中根ルート
- no09_【現行】愛宕ルート
- no10_【現行】大殿井ルート
- no11_【変更】南循環ルート
- no12_【変更】新南ルート
- 廃止ルート
- 現行バス停
- スーパーマーケット
- 野田市役所
- 医療機関
- その他の主な施設
- 駅
- +— 鉄道



【全体】2/3(中央部)

凡例

- 民間バスルート
- no01_【変更】関宿城ルート
- no02_【変更】関宿七光台ルート
- no03_【変更】関宿イオンタウンルート
- no04_【変更】新北ルート
- no05_【変更】清水ルート
- no06_【変更】堤台ルート
- no07_【変更】中ルート
- no08_【変更】中根ルート
- no09_【現行】愛宕ルート
- no10_【現行】大殿井ルート
- no11_【変更】南循環ルート
- no12_【変更】新南ルート
- 廃止ルート
- 現行バス停
- スーパーマーケット
- 野田市役所
- 医療機関
- その他の主な施設
- 駅
- 鉄道



《コミュニティバスのダイヤ見直し方針》

コミュニティバスのダイヤ設定に当たり、現在の運行補助額及び運賃では、現行の運行便数を更に増便し運行することが難しい状況にある。

そのため、ルート見直しの基本方針「現行のルートを基本として最小限の見直しにとどめ、ダイヤの組替えによる利便性の向上を主として再編する」ことに基づき、ダイヤについては、朝晩や利用が見込めない時間帯を調整すること、駅などの各拠点における乗継ぎをよくすることなど、物価の上昇等を踏まえ、現行の運行経費の上昇を極力抑制しながら、現行運賃の範囲内で、利便性を向上させることで、利用促進を図り、より効率的なダイヤの見直しを行う。

運行の補助及び運賃の見直しについては、運行補助額が例年増加しており、燃料費や人件費などが急激に高騰している状況を踏まえると、サービス向上のために運行補助上限額や運賃を早急に値上げすることが難しいため、継続課題とする。

運転士の人数及び休憩時間、車両台数、運行時間並びに運転士の途中交代について、バス事業者と調整したが、運転士不足などにより現在の限られた条件を超えて運行することが難しいため、現行の運行条件を基に全体的なダイヤ見直しの基本方針を設定し、各ルートのダイヤを見直す。

＜ダイヤ見直しの課題＞

- ・まめバスが重複するルートにおいて、数分後に次のバスが来るなど、ダイヤの間隔が同一時間帯に偏り利用が分散されているため、運行間隔を一定に保つ必要がある。
- ・各ルートにおいて、運行間隔が長く、未利用者が望む幅広い時間帯の運行を充たさず利用されないため、各時間帯に1本程度の運行とする必要がある。
- ・まめバス運行時間内において、固定利用の通勤通学に利用される時間帯を意識したダイヤとなっていないため、駅や各拠点における乗継ぎをよくする必要がある。
- ・各施設の利用時間（特に帰りの時間）に合わず利用しにくいほか、利用の時間帯に波がありニーズに応じたダイヤになっていないため、施設利用時間に配慮し、行きと帰りをセットで利用できる利便性が高いものとする必要がある。
- ・運転士数や運転時間の制限、運行経費の増加などにより増便することが難しいため、利用が少ない時間帯の運行などは拠点施設における折り返しとし、ダイヤを組替えて増便を図る必要がある。

＜ダイヤ見直しの基本方針＞

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