

野田市コミュニティバス運行計画の見直し（素案）に対する意見募集の結果について

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

1 政策等の題名

野田市コミュニティバス運行計画の見直し（素案）

2 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

3 意見の募集結果

①提出者数・意見数	7人	38件
②提出方法	直接持参	0人 0件
	郵送	1人 16件
	FAX	2人 15件
	Eメール	3人 6件
	電子申請	1人 1件
③政策等に反映した意見		2件

4 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 運行計画見直しの方針			
1	見直し概要について、既往の分割・増便並びに短縮は良かったと思います。野田市の今後の「人口推計及び地域事情」を図りながらの更なる見直しにご期待申し上げます。	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。このことから、将来にわたって持続可能なコミュニティバスとするため、基礎調査結果、コミュニティバス等対策審議会の意見等を踏まえたルート案及びダイヤの基本方針に基づき、運行を見直し、令和6年10月からの新運行計画を策定します。	修正無し
2	バスルート見直し方針について	コミュニティバス運行計画の	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	て、(1)(2)(3)記載のとおり、現状ではやむなしと思われま す。	見直しについては、素案のとおり、 現行のルートの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 るとともに、企業バス等の活用によ る代替交通の運行を検討してまいり ます。	
2 運行ルート			
3	<p><関宿七光台ルート> 運行ルートについて</p> <p>公共施設を経由することに固執する 考えから脱し、運行距離を短縮する ことについては賛成である。</p> <p>一方で、関宿七光台ルートは起終点 が民間路線バスと一致しており、朝 日バスの「関宿中央ターミナル」か ら「川間駅」までの区間は所要時間 約20分・運賃360円。まめバスは 現行ルートで所要時間34分から38 分・運賃100円と、所要時間は路線 バスの1.7倍程度、運賃は1/3に満 たない（正確には27.8%）。さら に「上羽貫」から「下羽貫」までの 区間がショートカットされることよ り、所要時間は現行より3分程度短 縮されるものと考えられる。</p> <p>民業圧迫としないためにも、関宿 七光台ルートは「いちいのホール」 を廃止するのではなく、「いちいのホ ール」始発として「羽貫」、「下羽 貫」方面へ運行し、「関宿中央ターミ ナル」から「いちいのホール」まで の区間は関宿城ルート、関宿イオン タウンルートのみ運行としてはどう だろうか。</p>	<p>コミュニティバス各ルートの見直し 方針により、環境が整った運転士の 休憩場所の拠点を確保する必要があ り、関宿中央ターミナルは路線バス 及びまめバスが乗り入れる重要な 拠点でもあるほか、「関宿複合センター 」から「いちいのホール」までの区 間において、関宿城ルート、関宿イ オンタウンルート、新北ルートの中 でバスが運行するため重複を避ける とともに当該区間のルートのバラン スを考え、関宿七光台ルートはショ ートカットにより運行距離を短縮し 、関宿中央ターミナルを拠点とする ルートとして考えております。この ため計画案の修正は行いません。</p>	修正無し
4	<新北ルート>	関宿地区から市役所へ1本で	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	<p>利用が見込めない江戸川左岸道路の運行を廃止、路線バスが運行される流山街道は経由できない一方で、尾崎地区は存続させたいという意図は理解できるが、「葵の園」、「野田病院」から国道16号線経由で「東金野井下」へと至るルートは、いささか冗長的ではないだろうか。</p> <p>次回以降の改廃で再検討されることを期待する。</p>	<p>行けるルートを維持し、「木間ヶ瀬小前」から「野田病院」までの区間の利便性向上を図るため、運行を継続する必要があることから、路線バスとの重複を回避するとともに、東金野井、尾崎地区の利用を踏まえ、国道16号線を経由するルートとしています。また、その他の代替ルートとして、中里工業団地を経由するルートが考えられますが、工業団地内は路上駐車や大型車両の通行が多く、安全に運行することが難しいほか、路線バスの利用に影響があり競合回避する必要があるため、工業団地を経由することが難しいと考えております。なお、御意見にありますルートの冗長については、次回以降の見直しで検討させていただきます。このため計画案の修正は行いません。</p>	
5	<p><清水ルート> 素案に対して意見なし。</p>	<p>コミュニティバス各ルートの見直し方針により、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ほか、ダイヤ見直しの基本方針「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り継ぎ向上を図る。」に基づき、川間駅南口での乗り継ぎ等を調整してより効率的なダイヤを設定したいと考えております。</p>	修正無し
6	<p><堤台ルート> つつみ野地区の住宅地を迂回させることには賛成だが、山崎吉春線から分岐した元の場所に戻るのであれば、県道つくば野田線</p>	<p>つつみ野地区の住宅地から県道つくば野田線を運行する場合、当該道路は渋滞による遅延が多く発生することが想定され、さらに、信号のない県道から右折して</p>	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	<p>で「愛宕駅」、「市役所」へと向かうルートとしてはどうだろうか。</p> <p>かつて中ルート「乳児保育所入口」バス停があり、廃止されたことは存じているが、当該バス停の利用状況というよりは、駅および市役所への速達性という観点で検討してはどうか。</p>	<p>住宅地に入ることは、バスの運行上、安全の確保に懸念があると考えております。そのため、コミュニティバス各ルートの見直し方針により、新たに、住民の要望が多いつつみ野地区の住宅街を迂回して運行するルートとし、素案のとおり実施します。また、県道つくば野田線の一部の区間はバス停設置が困難であり、「中野台鹿島町」から「櫛のホール」までの区間は利用が定着しているため、この区間を経由せずに県道つくば野田線を運行することは、利便性が低下するため、現状のルートを維持しながら、川間駅南口での乗り継ぎ等を調整してより効率的なダイヤを設定したいと考えております。このため計画案の修正は行いません。</p>	
7	<p><中ルート> 運行ルートについて</p> <p>V字状のルートとなっている「堆肥センター入口」から「船形第一公園」までの区間及び、「目吹二ツ塚」から「上中山」までの区間を廃止することには賛成だが、「船形中央会館」、「田端」の利用者はどの程度いるのだろうか。</p> <p>「泉入口」をゆめあぐり側に移設し、ケーズデンキ・イオン船形SC前から国道16号線を横断し、流山街道、イオンタウンへと至るルートに変更すれば、国道16号線交差点周辺には複数の飲食チェーンも立地しており、上記のバス停よりは利用が見込めるのでは</p>	<p>「船形中央会館前」、「田端」バス停については、周辺施設等へ利用されている方がいる状況です。ケーズデンキ・イオンタウン、野田船形ショッピングセンター前及び国道16号線交差点付近の道路については、渋滞による遅延が生じる可能性が高く、大型車両の通行も多く駐車場出入口で道路形状から安全確保ができないことからバス停の設置は困難であり、国道16号線を横断し流山街道を経由する交差点についても、道路幅員が狭いため安全に運行できないと考えております。そのため、コミュニティバス各ルートの見直し方針により、新たに、住宅が多い船形多世代交流センター</p>	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	ないだろうか。	(旧船形中央会館) 脇道路沿線を運行し、ショートカットにより運行距離を短縮するルートとし、素案のとおりとします。このため計画案の修正は行いません。	
8	<p><中ルート> 運行ルートについて ジグザグルートとなっている「給食センター前」から「東部小前」までの区間は直線ルートにしてはどうか。 「給食センター前」を野田特別支援学校に近い交差点付近に少々移設すれば、他の廃止バス停で言う「他ルートで補完」と同等ではないだろうか。</p>	御意見のと通りの直線的なルートとした場合、「野田特別支援学校前」の利用者については、「給食センター前」周辺のバス停を利用することができると思いますが、「自動車教習所前」、「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、素案のとおりとし、計画案の修正は行いません。	修正無し
9	<p><中根ルート> 運行ルートについて 二中通り及び平成やよい通りの大回りルートを廃止とすることは、速達性が向上されるため賛成。 ただし、元々運行距離が長い新南ルートに代替させるくらいなら、当該区間の運行は中根ルートのまま、または愛宕ルートでの運行としたほうが良いように思う。</p>	愛宕ルートについては、大殿井ルートと併せて1台での交互運行を行っており、コミュニティバス各ルートの見直し方針により、大殿井地区の利用が時間帯により波があるため、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ことから、運行距離を増やすことができないので、当該区間は運行しません。さらに、新南ルートについては、当該区間を代替しても運行距離は短縮されており、福田地区から市街地へ向かう便として運行しているため、当該区間の運行は合理的であると考えております。このため計画案の修正は行いません。	修正無し
10	<p><愛宕ルート・大殿井ルート> 利用状況に応じたルートの配分及び、時間帯による運行区間短縮について賛成し、素案に対して意見なし。</p>	愛宕ルートについては、大殿井ルートと併せて1台での交互運行を行っており、コミュニティバス各ルートの見直し方針により、大殿井地区の利用が時間帯によ	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	ただし、No.9に記載のとおり、二中通り及び平成やよい通りの区間は、中根ルートまたは愛宕ルートでの運行が良いように思う。	り波があるため、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ことから、運行距離を増やすことができないので、当該区間は運行しません。さらに、新南ルートについては、当該区間を代替しても運行距離は短縮されており、福田地区から市街地へ向かう便として運行しているため、当該区間の運行は合理的であると考えております。このため計画案の修正は行いません。	
11	<p><南循環ルート></p> <p>素案に対して意見なし。東京理科大学への乗り入れ及び時間帯による運行区間短縮について賛成。</p>	コミュニティバス各ルートの見直し方針により、新たに東京理科大学を經由するルートを設置し、ダイヤ見直しの基本方針5に基づき、「白鳥の池入口」から「老人福祉センター」までの区間は、利用が少ないため平日昼間の運行は行わず、東京理科大学で折り返すことにより効率的なダイヤを設定したいと考えております。	修正無し
12	<p><新南ルート></p> <p>櫛のホール周辺の運行ルートについて</p> <p>「愛宕神社前」、「櫛のホール」周辺は多くのルートが乗り入れ、様々な運行経路が入り乱れていることから、少しでもわかりやすいルートを目指して、「琴平通り入口」ではなく南循環ルートと同様に「仲町」を通るルートとしてはどうだろうか。</p>	「櫛のホール」から「仲町」までの区間は、南循環ルートとの重複を回避し、「琴平通り入口」バス停は一定程度の利用があるとともに、沿線周辺が住宅地で利便性を維持する必要があることから、素案のとおりとし、計画案の修正は行いません。	修正無し
13	<p><新南ルート></p> <p>二中通り及び平成やよい通りの運行について</p> <p>No.9、No.10で触れているように、一部の便は東京理科大学止め</p>	愛宕ルートについては、大殿井ルートと併せて1台での交互運行を行っており、コミュニティバス各ルートの見直し方針により、大殿井地区の利用が時間帯によ	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	<p>とするにしても、元々運行距離が長い新南ルートに代替させるよりは、運行距離が短い中根ルートまたは愛宕ルートでの運行とするほうが良いように思う。</p>	<p>り波があるため、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ことから、運行距離を増やすことができないので、当該区間は運行しません。さらに、新南ルートについては、当該区間を代替しても運行距離は短縮されており、福田地区から市街地へ向かう便として運行しているため、当該区間の運行は合理的であると考えております。このため計画案の修正は行いません。</p>	
14	<p>見直し後の総運行距離が変わらないこと(▲6.04km)の計画は、ご担当の方のご尽力に敬意を表します。多方面にわたり、好影響があると思います。</p>	<p>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、素案のルート見直しの基本方針のとおり、現行のルートを基本として最小限の見直しにとどめ、一部折り返し運行などを行い、ダイヤの組替えによる利便性の向上を主として再編します。</p>	修正無し
15	<p><南循環ルート・新南ルート> 東京理科大学経由ルートは、非常に良いと思います。若者世代の乗降客の発掘及び野田市のPRにも繋がる。</p>	<p>東京理科大学への乗り入れについては、学生や大学利用者に加え、大学周辺地域(野田キャンパス南側区域)の方などを対象に、今までまめバスを利用することができなかった人たちの利用を見込むことから、新たに東京理科大学を経由するルートとし、バス停留所を設置してまいります。また、地域により利用に波があり、運行時間及び運行距離が長いことを解消するため、利用が少ない区間の平日昼間の運行は、東京理科大学の停留所においてバスの転回場所及び運転士の休憩場所</p>	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
		の拠点として折り返し運行するなど、利便性及び運行効率の向上を図りたいと考えております。	
16	<p><南循環ルート> 南循環ルートですが、新たに東京理科大学コミュニケーション棟に経由する理由が書かれていません。理由を説明して下さい。</p>	南循環ルートについては、学生や大学利用者も含め、大学周辺地域（野田キャンパス南側区域）の方などを対象に、今までまめバスを利用することができなかった人たちの利用を見込むことから、新たに東京理科大学を經由するルートとし、バス停留所を設置してまいります。また、地域により利用に波があり、運行時間及び運行距離が長いことを解消するため、利用が少ない区間の昼間の運行は、東京理科大学の停留所においてバスの転回場所及び運転士の休憩場所の拠点として折り返し運行するなど、利便性及び運行効率の向上を図りたいと考えております。	修正無し
17	<p><新南ルート> 新南ルートですが、「山崎宿」から「東新田自治会館前」まで流山街道を走行している。まもなく、この区間にスーパーが完成する。混雑が予想されるのでみずき通り経由にしたらどうでしょうか。</p>	みずき通りは、中根ルート、愛宕ルート、南循環ルートの3ルートの運行により十分補完されているとともに、当該道路を運行する場合、運行時間及び運行距離が増えるため運行効率が低下することから、みずき通りを經由して運行することは難しく、素案のとおりとし、計画案の修正は行いません。	修正無し
18	<p><中根ルート・愛宕ルート・南循環ルート・新南ルート> 旧南ルートを分割したため、目的施設に行くバスが減少してしまいました。乗り換えが必要になり、時間がかかるようになりました。コミュニティバスですから、</p>	旧南ルートが運行していた地域は、南ルート中根、南ルート愛宕駅、南ルート（循環）、新南ルートの現行4ルートに分割し運行距離を短縮したことから、一部の区間を除き、大部分の地域で旧南ルートのみだった運行から複	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	<p>市の施設を結んでいた最初の頃のバス路線に戻るべきではないでしょうか。ショートカットしたルートが本当に必要なのか、利用者の立場に立って考えて下さい。</p>	<p>数ルートの運行になり、渋滞等による大幅な遅延が抑制されたため、利便性及び運行効率が向上したと考えております。しかしながら、市民の足として更に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おり、地域により利用が異なる現状を踏まえ、実状に応じたルート設定が必要であると考えます。そのため、利用が少ない地域を廃止し、ショートカットを設定して運行距離を短縮するとともに、そのほかの区間は現行を維持する運行とし、ダイヤの組替えによる利便性の向上を主として再編したいと考えております。なお、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」をコンセプトに、市の施設のほか、商業施設や駅などへアクセスする便を増やし、地域の需要にあった運行としておりますが、乗り合いバスとしては、お一人お一人の目的にお応えできないところであり、旧南ルートに戻すことは難しいと考えます。このため計画案の修正は行いません。</p>	
19	<p><南循環ルート・新南ルート> 南循環ルート、新南ルートは東京理科大学に乗入れる計画ですが、学生の方々は運河駅から歩いて大学に通学しています。梅郷駅からまめバスを利用するニーズはあるのでしょうか。</p>	<p>南循環ルート及び新南ルートについては、学生や大学利用者も含め、大学周辺地域の方（野田キャンパス南側区域）などを対象に、今までまめバスを利用することができなかった人たちの利用を見込むことから、新たに東京理科大学を経由するルートとし、バス停留所を設置してまいります。また、地域により利用に波があ</p>	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
		り、運行時間及び運行距離が長いことを解消するため、利用が少ない区間の平日昼間の運行は、東京理科大学の停留所においてバスの転回場所及び運転士の休憩場所の拠点として折り返し運行するなど、利便性及び運行効率の向上を図りたいと考えております。	
3 バス停設置			
20	<p><南循環ルート・新南ルート> 「白鳥の池入口」から「老人福祉センター」までの区間のバス停増設について</p> <p>バス停の間隔を詰めてバス停を倍に増やしてほしい。本数を増やさずにできる利便性向上策として、また市街化調整区域の高齢化対策として、試験的にでもお願いしたい。</p>	<p>バス停は、歩行者等に邪魔にならない道路の幅員やバスが可能な限り安全に止められ、乗降できるスペースの確保が必要となるとともに、道路沿道の状況等を踏まえて、地域の実情により、認可時の目安とされている概ね300mから500m程度の最大限の間隔で警察等の協議を経て設置しております。このため、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、計画案の修正は行いません。</p>	修正無し
21	<p><南循環ルート・新南ルート> 東京理科大学折り返し便のバス停について</p> <p>白鳥の池入口バス停付近に、代わりとなるバス停を設けてほしい。</p>	<p>新たに東京理科大学にバス停を設置し、「白鳥の池入口」から新たなバス停にルートを設定し折り返し運行します。折り返し運行する場合、既存バス停「白鳥の池入口」の手前でルートが変わり、停車しないことから、バス停付近の利便性を確保することが必要となりますので、折り返し便においても利用できるよう「白鳥の池入口」バス停利用者に御不便をかけない位置に既存バス停を移設すべく、関係者と協議し移設したいと考えております。</p>	修正有り
22	<p><新南ルート> 県道我孫子関宿線区間のバス停</p>	<p>県道我孫子関宿線「下鹿野」から「三ツ堀」までの区間について</p>	修正有り

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	<p>について</p> <p>新設検討バス停として、廃止区間となる「下鹿野」から「三ツ堀」までの県道区間に触れられていないが、現在の始発便と同様に直行となるのだろうか。</p> <p>民間路線バスは朝晩の2便しかなく競合とはなり得なく、沿線には三ツ堀里山自然園や医療機関もあることから、当該区間のバス停新設を検討してはどうか。</p>	<p>は、常に渋滞している状況であり、道路沿線付近が住宅地ではないため利用が見込めないほか、医療機関の行きと帰りに合わせたダイヤ設定が難しいと考えております。しかしながら、御意見のとおり、当該区間は、三ツ堀里山自然園があることから、施設利用のために路線バスのダイヤの補完ができないかバス事業者と調整するとともに、新たなバス停の設置について、現地の状況を確認しながら警察等の関係機関と協議し検討してまいります。</p>	
4 運行ダイヤ			
23	<p><清水ルート></p> <p>北ルート清水の1便市役所行きが20分ぐらい早くなると、通勤で使えるようになるのでできれば早めてほしいです。</p>	<p>今回の運行計画の見直しでは、ルート見直しの基本方針を「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」としてしています。運転士不足などにより、現在の限られた運転士及び車両台数の条件を超えて運行することが難しく、運転士労働環境からも朝のダイヤを早めることは困難と考えております。このため計画案の修正は行いません。</p>	修正無し
24	<p><南循環ルート・新南ルート></p> <p>「白鳥の池入口」から「老人福祉センター」までの区間の昼運行継続について</p> <p>下三ヶ尾地区の地区計画が策定されて、大型物流センターの工事が始まったところです。今後の利用も見据えて、南循環ルート、新南ルートのどちらかのルートだけでも昼運行を残してほしい。</p>	<p>今回の運行計画の見直しでは、ルート見直しの基本方針を「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」としてしています。「白鳥の池入口」から「老人福祉センター」までのバス停区間を運行する2ルートは、運行距離が長く、この区間は利用が少ない状況とな</p>	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
		っています。このことから、運行時間を短縮し、運行効率をよくするため、ダイヤ見直しの「基本方針5」に基づき、ルート途中の拠点施設における折り返しにより、利用状況に応じたダイヤを設定したいと考えております。なお、大型物流センターへの利用については、社員の就業時間も不確定であり、また、企業バスや自家用車等による利用が想定されるため、まめバスの利用は見込めないと考えております。このため計画案の修正は行いません。	
25	<p><南循環ルート・新南ルート> キッコーマン病院経由について キッコーマン病院前への乗り入れは、診察開始からその日の診察終了まで運行してほしい。昼間にキッコーマン病院を経由しない便があり使いづらかった。</p>	<p>利便性向上のため、ダイヤ見直しの基本方針「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、行きと帰りで利用される施設における利便性の向上を図る。」に基づき、診療時間にも配慮したダイヤを設定したいと考えております。</p>	修正無し
26	<p><清水ルート> 通勤の足として重宝しています。清水経由ルートを利用させていただいてますが朝晩の本数が少ないように思います。特に夕方の便は18時台や最終20時台を設定していただくと有難いです。 今後も利用していくつもりなのでご検討宜しくお願い致します。</p>	<p>今回の運行計画の見直しでは、ルート見直しの基本方針を「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」としています。運転士不足などにより、現在の限られた運転士及び車両台数の条件を超えて運行することが難しく、清水地区の経路は清水ルートのみであるため、朝晩の増便は困難であると考えております。このため計画案の修正は行いません。</p>	修正無し
27	<p><関宿城ルート> 素案に対して意見なし。路線バスを補完するダイヤに組替える</p>	<p>コミュニティバス各ルートの見直し方針により、運行できる道路が限定され路線バスと重複す</p>	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	との見直しについて賛成。	る部分が多いため現行の経路を維持し、ダイヤ見直しの基本方針「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。」に基づき、路線バスのダイヤを補完するダイヤに組替えたいと考えております。	
28	<p><中根ルート・愛宕ルート・大殿井ルート・南循環ルート・新南ルート></p> <p>中根ルート、愛宕ルート、大殿井ルート、南循環ルート、新南ルートについて、東武鉄道との乗り継ぎを考慮してまめバスのダイヤを検討して下さい。</p>	<p>コミュニティバス運行計画の見直しについては、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しますが、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、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考えです。つきましては、ダイヤ見直しの基本方針2に基づき、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ほか、可能な限り各駅における電車との乗り継ぎを考慮することを考えております。</p>	修正無し
5 運行間隔			
29	<p><南循環ルート></p> <p>私は野田梅郷自治会で役員をさせていただいております。</p> <p>当自治会の住民からも要望があがっておりますが、高齢化が進み運転免許を返納されている世帯もあり、買い物難民が徐々に増</p>	<p>今回の運行計画の見直しでは、ルート見直しの基本方針を「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」としてしています。野田梅郷自治会地域を運行する南循環</p>	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	<p>えております。その中で野田市コミュニティバスは貴重な住民の足となっておりますが、昨今のダイヤ改正で大幅な減便となっており、現状のダイヤでは買い物に行く事、買い物から帰ってくる事に利用しづらい状態です。</p> <p>平日、土日祝祭日ともに出来れば9:00から17:00までの時間帯はせめて1時間に1本程度の運行をしていただけないでしょうか。</p> <p>当自治会から野田市コミュニティバスにのれば買い物や市役所での所用を済ませる事が出来ます。周辺住民の利便性も考慮した運行計画にさせていただきたく、お願い致します。</p>	<p>ルートは、路線バスがしらさぎ通りを運行しているため重複を避けることから、路線バスの運行を維持するために減便した経緯があります。9時から17時まで1時間に1本程度の運行を行うためには、運転士や車両を更に増やし、運行ルートの短縮や増便を行う必要がありますが、路線バスとの競合回避や限られた運転士及び車両台数で運行している現状を踏まえると、複数車両による運行は難しい状況です。このため計画案の修正は行いません。</p>	
30	<p><関宿七光台ルート> 運行間隔案について</p> <p>従来の、各ルート単体でできる限り便数を増やすという方針から、関宿イオンタウンルートと1時間程度ごとに交互に運行するダイヤ、という方針に転換したことは大変好ましく思う。</p> <p>関宿七光台ルート、関宿イオンタウンルートの所要時間の違いや運転士の休憩時間確保の観点から、往路は七光台、復路はイオンタウンのような運行をするのではないかと推測するが、素案の方針を実現することならびに、できる限り等間隔の運行となることを望む。</p>	<p>コミュニティバス各ルートの見直し方針により、拠点を確保する必要があるため、現状の往復型ルートを維持し、ダイヤ見直しの基本方針1及び2に基づき、朝晩のダイヤ（川間駅南口での乗り継ぎ等）を調整するほか、関宿イオンタウンルートとほとんど重複するため、1時間程度ごとの交互運行により等間隔の運行とし、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の利用者に配慮したダイヤとするとともに、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より効率的なダイヤを設定したいと考えております。このため計画案の修正は行いません。</p>	修正無し
31	<p><関宿イオンタウンルート> 素案に対して意見なし。関宿七光台ルートと同様、運行間隔案に</p>	<p>コミュニティバス各ルートの見直し方針により、利用が定着しており拠点を確保する必要があ</p>	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
	ついて実現されることを期待している。	るため、現状の往復型ルートを維持し、ダイヤ見直しの基本方針1に基づき、朝晩のダイヤ（川間駅南口での乗り継ぎ等）を調整するほか、関宿七光台ルートとほとんど重複するため、1時間程度ごとの交互運行により等間隔の運行とするより効率的なダイヤを設定したいと考えております。	
6 料金			
32	審議会における意見について、本見直しに関連する詳細の財政事情は把握していませんが、運賃改定は本見直しと同時にするのではなく、新運行の乗降客の固定が図れた後が良いと思います。財政等事情を勘案し、その後の改定やむなしと判断されるのであれば、市民にわかりやすい丁寧な説明をすることにより、利用者にも納得していただけるのではないのでしょうか。	ルート及びダイヤの見直し方針に基づき、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います。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、継続課題としています。そのため、新運行計画再編後、まめバスの利用状況及び運行経費、代替交通の導入状況等を勘案し、審議会の中で検討していただく考えです。	修正無し
33	サービス維持のためならば、均一料金を中止する、運賃を2倍にする、1日乗車券の発売中止、回数券の中止など方法はあると思います。	ルート及びダイヤの見直し方針に基づき、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います。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	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
		<p>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の運行補助上限額の増額や運賃の値上げが難しいため、継続課題としています。以上のことから、新運行計画再編後、まめバスの利用状況及び運行経費、代替交通の導入状況等を勘案し、審議会の中で検討していただく考えです。なお、一日乗車券や回数券については、ICカードや定期券がないことから一定の利用があり、将来にわたって持続可能なコミュニティバスとするためには必要であり、発売中止とすることは難しいと考えております。</p>	
7 ルート図案内			
34	<p>＜中根ルート＞ 西亀山折り返しの旅客案内について</p> <p>現在の南ルート愛宕駅、南ルート大殿井の循環区間と異なり、本ルートの循環区間ではバス停が1か所しかないため、案内上は「市役所」から「西亀山」までの区間の往復ルートとしての案内のほうがわかりやすいのではないだろうか。</p> <p>現在の路線図では「緑ヶ丘公園から西亀山へは一方向のみの運行となります」という注釈があるが、「緑ヶ丘公園」で乗車して「西亀山」で下車することはできるが、「西亀山」で乗車した場合は「緑ヶ丘公園」は通らず、次のバス停は「新田第一自治会館」ということなのだろうか。</p>	<p>中根ルートについては、「市役所」を起終点としているため、折り返しの「西亀山」バス停が起終点として停発車すると誤解されないよう、ルート図では、他ルートの一方向区間の表示に合わせて案内しています。なお、「西亀山」で乗車した場合、時刻表のとおり、次のバス停は「緑ヶ丘公園」となります。安心して利用できるよう行先表示等に配慮してまいります。</p>	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
8 その他			
35	代替交通の運行について、本見直しにより、生じてしまうであろう交通不便地域への対策は、引き続き継続的・効果的な運行計画をお願いいたします。	交通不便地域対策については、現在、地域を限定して、野田自動車教習所の送迎バスを活用した予約制の実証運行をしており、地域に必要とされる交通手法の導入に向けて検証しております。また、交通不便地域への代替交通の一つとしている病院の送迎バスやデイサービスの送迎バスを活用した運行についても、病院利用者との混乗方法やデイサービス利用者の日常の移動状況等確認しながら、関係者と協議しております。さらに、タクシー事業者によるデマンド交通等の導入について、他市の事例を調査研究し、事業者の運営状況を踏まえながら検討してまいります。	修正無し
36	一日乗車券の回数券の導入→乗降客増加及び相互の効率化	現在、一日乗車券については、利用する当日に利用日押印の上発行し、発行日当日に限り有効としており、一定の利用があります。一日乗車券の回数券導入については、御意見のとおり利用促進につながり有効であると考えますが、偽造などの不正利用が生じたり、運転席における運転士の確認が安全運転に支障を来す恐れがあるなどの課題があることから、慎重に検討する必要があると考えます。	修正無し
37	既に実施済の健康ポイント回数券配布のように、運転免許自主返納者及び乳児世帯への一度限りの回数券の無償配布→乗降客増加及び安全な街へのPR	将来にわたって持続可能なコミュニティバスとするため、まめバスは継続して利用していただくことが必要であると考えております。運転免許返納者や子育て世帯を対象とした一度限りの回	修正無し

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
		<p>数券の配布については、まめバス利用へのきっかけにもつながり、利用促進策として有効であると考えますが、交通不便地域等におけるまめバスを利用できない方との公平性に欠けることや一時利用にとどまり継続利用につながらない恐れがあるなどの課題があることから、慎重に検討する必要があると考えます。</p>	
38	<p>今後も、企業・介護施設等送迎バスの空き時間の活用依頼、最長ルート（循環は除く）と最短ルートとの兼ね合い等も含めての検討を進めていただき、近隣市にない「まめバスのある便利な街」になることを願っております。本見直し（素案）ご提案、お疲れ様でした。</p>	<p>交通不便地域対策については、現在、地域を限定して、野田自動車教習所の送迎バスを活用した予約制の実証運行をしており、地域に必要とされる交通手法の導入に向けて検証しております。また、交通不便地域への代替交通の一つとしている病院の送迎バスやデイサービスの送迎バスを活用した運行についても、病院利用者との混乗方法やデイサービス利用者の日常の移動状況等確認しながら、関係者と協議しております。さらに、タクシー事業者によるデマンド交通等の導入について、他市の事例を調査研究し、事業者の運営状況を踏まえながら検討してまいります。</p>	修正無し

野田市コミュニティバス運行計画

《野田市コミュニティバス運行計画の見直しについて》

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り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います。

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（川間駅南口での乗り継ぎ等）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（川間駅南口での乗り継ぎ等）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）
- ・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）
- ・一中前
- ・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（川間駅南口での乗り継ぎ等）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（川間駅南口での乗り継ぎ等）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）
- ・目吹熊野神社入口（本ルート上に移設を検討）
- ・上中山、1部消防団前、前耕地、目吹二ツ塚（代替交通を検討）

<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（梅郷駅での乗り継ぎ等）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、梅郷駅での乗り継ぎ等）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（野田市駅での乗り継ぎ等）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。（折り返しルート上にバス停の新設を検討）
- ※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。
- <移設検討バス停>
- ・既存バス停「白鳥の池入口」を東京理科大学折り返し便のルート上に移設する。

【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。（木野崎地区の既存ルート上にバス停の新設を検討）
- ・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。（新設ルート上にバス停の新設を検討）
- ・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。（折り返しルート上にバス停の移設を検討）
- ※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）
- ・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）

<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。
- ・県道我孫子関宿線の既存バス停「下鹿野」から「三ツ堀」の区間に新設する。

<移設検討バス停>

- ・既存バス停「白鳥の池入口」を東京理科大学折り返し便のルート上に移設する。

<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。

《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り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り継ぎを良くする必要がある。
- ・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、ダイヤを組み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り継ぎ向上を図る。
- 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、ダイヤを組み替え利便性向上を図る。

《コミュニティバス運行概要》

法改正により運転士の運転時間や休憩時間が制限され、人手不足による運転士の途中交代が難しいため、運行事業者の労働条件の範囲での運行となる。

なお、バス停数及び運行便数については、警察等の協議後に国の認可を受けて決定するため、おおよその目安であり変更する場合がある。

1 全体的な運行概要

- ・全 12 ルート
- ・平日 114 便、土日祝日 92 便

2 各ルートの運行概要

<1 関宿城ルート（緑色）>

	内容
起点・終点	関宿城博物館⇄関宿中央ターミナル
路線延長	16.43 km
バス停数	38 か所（内、新設 1）
運行便数	【平日】 12 便（6 便＋6 便） 【土日祝】 8 便（4 便＋4 便）
車両台数	1 台

<2 関宿七光台ルート（水色）>

※「既存」は既存バス停への新乗り入れ

	内容
起点・終点	関宿中央ターミナル⇄川間駅南口
路線延長	11.57 km
バス停数	27 か所（内、停車有→無 5、既存 2）
運行便数	【平日】 14 便（7 便＋7 便） 【土日祝】 11 便（6 便＋5 便）
車両台数	1 台

<3 関宿イオンタウンルート（水色点線）>

※「既存」は既存バス停への新乗り入れ

	内容
起点・終点	関宿中央ターミナル⇄川間駅南口
路線延長	16.45 km
バス停数	36 か所（内、停車有→無 2、新設 1、既存 2）
運行便数	【平日】 12 便（6 便＋6 便） 【土日祝】 10 便（5 便＋5 便）
車両台数	1 台

<4 新北ルート（紫色）>

※「既存」は既存バス停への新乗り入れ

	内容
起点・終点	関宿総合公園⇄市役所
路線延長	23.22 km
バス停数	48 か所（内、停車有→無 13、新設 1、移設 1、既存 8）
運行便数	【平日】 8 便（4 便＋4 便） 【土日祝】 6 便（3 便＋3 便）
車両台数	1 台

<5 清水ルート（青色）>

※「既存」は既存バス停への新乗り入れ

	内容
起点・終点	市役所⇄イオンタウン
路線延長	12.38 km
バス停数	34 か所（内、停車有→無 2、新設 2、既存 1）
運行便数	【平日】 12 便（6 便＋6 便） 【土日祝】 12 便（6 便＋6 便）
車両台数	1 台

<6 堤台ルート（青色点線）>

	内容
起点・終点	川間駅南口⇄市役所
路線延長	10.76 km
バス停数	28 か所（内、新設 1）
運行便数	【平日】 12 便（6 便＋6 便） 【土日祝】 11 便（6 便＋5 便）
車両台数	1 台

<7 中ルート（ピンク色）>

	内容
起点・終点	イオンタウン⇒市役所⇒イオンタウン
路線延長	20.78 km
バス停数	52 か所（内、停車有→無 7、新設 1、移設 1）
運行便数	【平日】 9 便（5 便＋4 便） 【土日祝】 6 便（3 便＋3 便）
車両台数	1 台

< **8** 中根ルート（黄色） >

	内容
起点・終点	市役所⇒西亀山⇒市役所
路線延長	16.94 km
バス停数	49 箇所（内、停車有→無 18、新設 2）
運行便数	【平 日】 8 便 【土日祝】 7 便
車両台数	1 台

< **9** 愛宕ルート（赤色点線） >

	内容
起点・終点	市役所⇒みずき 4 丁目公園⇒市役所
路線延長	16.66 km
バス停数	45 箇所
運行便数	【平 日】 7 便 【土日祝】 4 便
車両台数	1 台（ 9 、 10 ルートを 1 台の車両により交互運行する）

< **10** 大殿井ルート（赤色白抜き） >

	内容
起点・終点	市役所⇒みどり橋⇒市役所
路線延長	11.55 km
バス停数	31 箇所
運行便数	【平 日】 4 便 【土日祝】 4 便
車両台数	1 台（ 9 、 10 ルートを 1 台の車両により交互運行する）

< **11** 南循環ルート（オレンジ色） >

	内容
起点・終点	老人福祉センター⇒市役所⇒老人福祉センター
路線延長	23.41 km
バス停数	62 箇所（内、新設 1、移設 1）
運行便数	【平 日】 8 便（4 便＋4 便） 【土日祝】 7 便（4 便＋3 便）
車両台数	1 台

<12 新南ルート（茶色）>

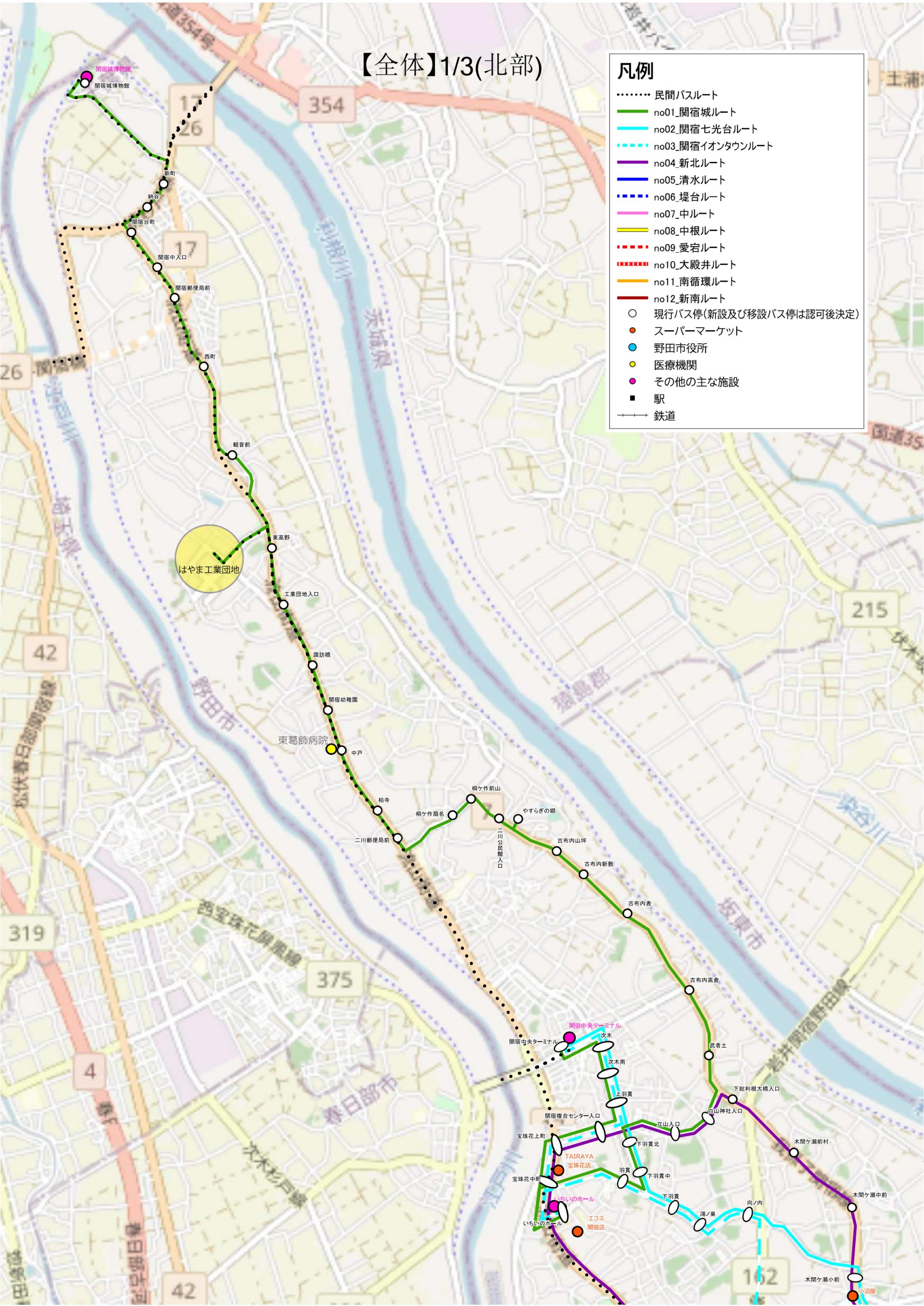
※「既存」は既存バス停への新乗り入れ

	内容
起点・終点	大利根温泉⇄老人福祉センター
路線延長	25.36 km
バス停数	61 箇所（内、停車有→無 18、新設 4、移設 1、既存 13）
運行便数	【平日】 8 便（4 便＋4 便） 【土日祝】 6 便（3 便＋3 便）
車両台数	1 台

【全体】1/3(北部)

凡例

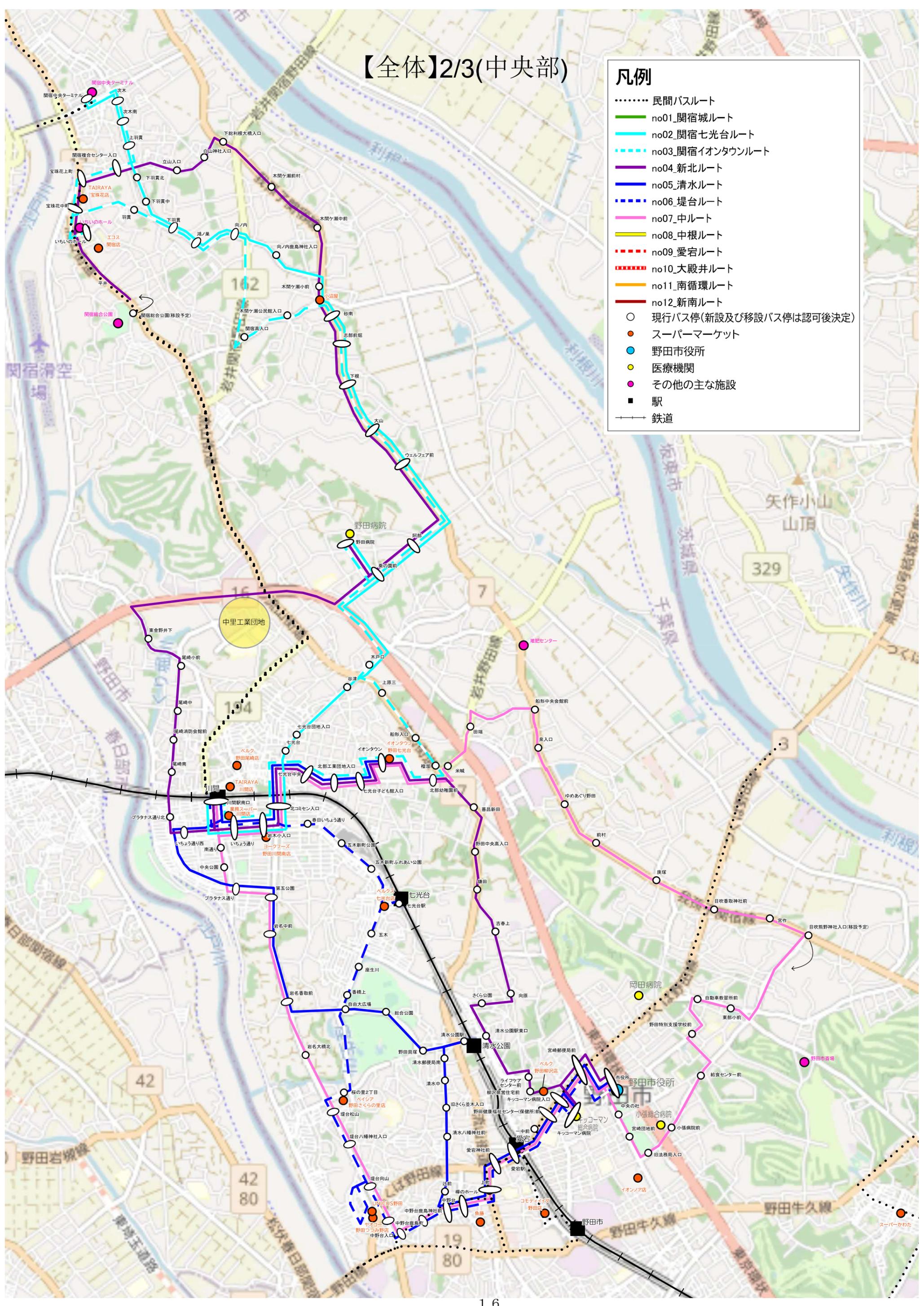
- 民間バスルート
- no01_関宿城ルート
- no02_関宿七光台ルート
- no03_関宿イオンタウンルート
- no04_新北ルート
- no05_清水ルート
- no06_堤台ルート
- no07_中ルート
- no08_中根ルート
- no09_愛宕ルート
- no10_大殿井ルート
- no11_南循環ルート
- no12_新南ルート
- 現行バス停(新設及び移設バス停は認可後決定)
- スーパーマーケット
- 野田市役所
- 医療機関
- その他の主な施設
- 駅
- 鉄道



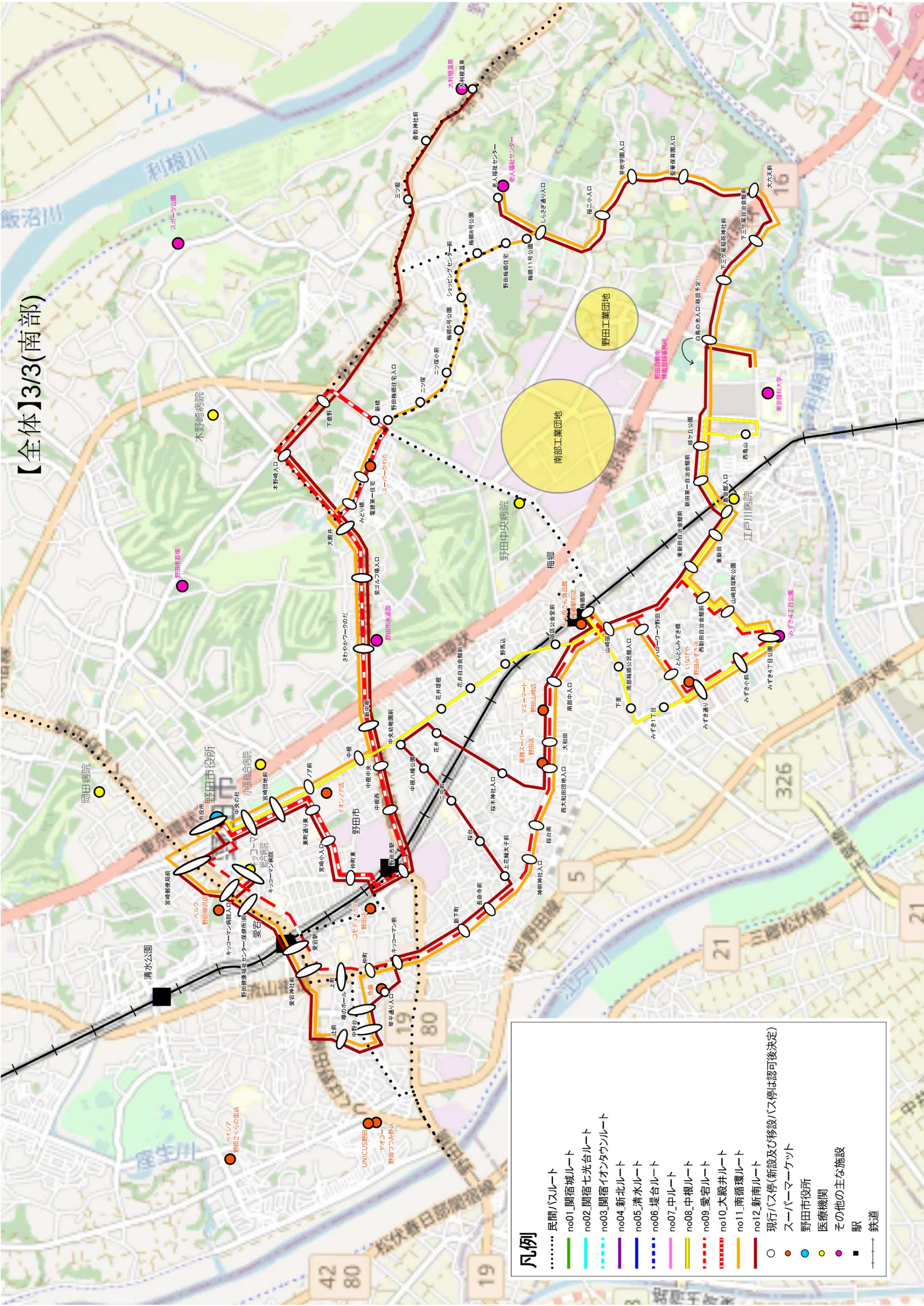
【全体】2/3(中央部)

凡例

- 民間バスルート
- no01_関宿城ルート
- no02_関宿七光台ルート
- no03_関宿イオンタウンルート
- no04_新北ルート
- no05_清水ルート
- no06_堤台ルート
- no07_中ルート
- no08_中根ルート
- no09_愛宕ルート
- no10_大殿井ルート
- no11_南循環ルート
- no12_新南ルート
- 現行バス停(新設及び移設バス停は認可後決定)
- 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】3/3(南部)



凡例

- 民間バスルート
- no01_関宿城ルート
- no02_関宿七光台ルート
- no03_関宿イオンタウンルート
- no04_新北ルート
- no05_清水ルート
- no06_堤台ルート
- no07_中ルート
- no08_中根ルート
- no09_愛宕ルート
- no10_大殿井ルート
- no11_南循環ルート
- no12_新南ルート
- 現行バス停(新設及び移設バス停は認可後決定)
- 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