

通番	頁	意見提出者	意見要旨	市の考え方	計画修正の有無
1	49	島村委員	地域公共交通の機能分類について、「個別輸送」という表現は馴染みがないので、分類に「タクシー」とそのまま書いてはどうか。	タクシーという機能はありませんが、分り易さを優先した記載に改める形としたいと考えます。	○
2	50	島村委員	「計画期間」にも中間見直しをすることを明示してはどうか。	見直しの方針について記載を追加します。	○
3	50	神野委員	10年間計画で縛られるのは、特にくるりんばすにおいては難しいのではないかと。5年くらいでの改善をお願いしたい。	くるりんばすについて、利用状況から適時改正を進める必要があるため見直し方針においてその旨記載を追加します。	○
4	50	神野委員	市民の公共交通の満足度が低い。長期的に5年刻みほどで改善していくような計画にしたい。	計画期間内であっても必要に応じて見直しを行うことができると考えています。	
5	49	菅委員	片方だけではなく両方で運行をお願いしたい。そうした移動が困難な方たちに「タクシー」という選択肢があることが伝わっているか。	くるりんばすについて、双方方向性の運行の要望が高いことから、そうした運行を目指すこととした計画としています。また、手段としてのタクシーについても十分な周知を行っていく必要があります。	
6	52	吉井委員	12項目の事業の中に必要性の濃淡があると思っている。2などは皆さんのお声も大きい部分で、くるりんばすの話などを別立てで取り上げることは可能か。	くるりんばすの路線は、必ずしもそれ単独で決定するものではなく、民間路線やその他の交通の状況と併せて全体としての機能調整を行っていく必要があるため、現状の記載のようになっています。	
7	54	島村委員	2に関する事業がとても関心度が大きいので、くるりんばすは出してほしいと思う。	市内の公共交通はくるりんばすだけではなく、くるりんばすも交通網全体の一つの構成パートであるという認識を共有するためのものとして、現状の記載のようになっています。	
8	48	島村委員	イメージ図について、さまざまな市民ニーズがこの図で済まされてしまう危険性があると思っている。図を入れる必要があるのか。	イメージ図については、本計画が目指す姿を表現するうえで必ず計画に記載する必要があります。	
9	48	島村委員	中心交通拠点にすべての路線を集めるという形になっていることに疑問があるが、市民ニーズを表しているのか。	アンケート結果や利用状況等、調査結果から判断して全線乗継が可能な箇所が必要とされており、地理的要因から市中心部にその拠点が必要であると判断しています。	
10	48	吉井委員	小牧のコミュニティバスは再編で評判がいいと聞いている。令和2年12月に再編して幹線と地域線としている。小牧市役所を経由する路線が概ねだったが、地域ごとに使いやすい場所まで行くという路線となったと聞いている。日進と地形も違うため同一視できないが、イメージ図では固定観念を持ちそうだと思う。	本市においては、幹線機能をコミュニティバスで担うのではなく、民間路線や大学のスクールバスと協力して実施していくものと考えております。	
11	48	神野委員	1時間に1本で中心に行って乗り換えというのは実用的に難しいのではないかと。	現行のくるりんばすのサービス水準は、ニーズに応じたものとなっており、今後の利用状況に応じて判断していく必要があります。	
12	48	神野委員	絵に描いている中心交通拠点から星ヶ丘や名古屋駅に行く路線は現在なく、こうした目算があるのならいいが、なければ現在行っている路線に地域から結んでやる形ではないか。	現行の路線を結節点で結ぶことを目指すものです。	
13	48	神野委員	岩藤線が中心を経由するというのは、これまでを見ても考えにくいと思う。利用者も便数も多く、中心に寄らせるのであれば、新しい系統を名鉄に作ってもらう必要があると思う。そうであれば現状の線も記載してほしいと思う。	イメージ図の記載について、記載方法を修正します。	○
14	48	寺田委員	図に関して、中心交通拠点が市役所か道の駅以外のどこか、の「どこ」はどこか。また、中心交通拠点は「結節点の1つ」という書きぶりであれば誘導的な読み方は和らぐがどうか。	イメージ図の記載について、記載方法を修正します。	○
15	48	吉井委員	中心については一考してもらいたいが、市の中心に拠点があるというのも当然かと思うので、現在ではこのような書き方しかないかとも思っている。神野さんの言うように、一般の方には岩藤線が中心に寄っていくと思ってしまうので、その表現については考えていただきたい。	イメージ図の記載について、記載方法を修正します。	○
16	59	寺田委員	7事業について、現行のシルバーの方のサービスが継続されるのか。	継続しつつ、拡充ができればと考えています。	
17	63	寺田委員	⑩事業について、地元有名人によるくるりんばす案内は再度、石田彰さんをお願いするの。前は200～300万かかっていると聞いたが、好きな人は好きだが、知らない人は気に留めない。	地元出身の活躍している人を応援するという意味もあるので、広く捉えていただけたらと考えています。	
18	63	木俣委員	実証実験の内容はもっと詳しく書けないか。くるりんばすの話と同等に早く進めてほしい。	現在検討中のため、計画への記載は記載のとおりですが、早期に実施したいと考えております。	
19	60	島村委員	8について、乗継アプリの開発が必要だと若い人から聞いている。QRコードはいい取り組みだが、バス停での扱いが小さいため、しっかりと分かるように進めてほしい。	アプリは可能な限り、既存の仕組みを活用する方向で進められればと考えております。バス停での表示については、次回の改正の際に参考にさせていただきます。	
20	61	島村委員	9のタイトル修正は前向きで良いと思う。現在、同一路線では乗継券はもらえないが、運転手によって対応が違うため、1日乗車券を導入した方が分かりやすく良いと思う。また、事例の説明文が良いと思うので、日進もこの方向を目指してほしい。	現在の紙・現金方式ですと、乗車された方のお話の中で必ずしも一律の対応とならない場合もあり得ると思います。例えばICカードによる決済に統一されれば、乗継サービスについても改善されると考えています。	
21	63	島村委員	⑪について、バス運行を考える会を地域ごとに作るのか。また、「地域住民の交通を考える場の創設」と「愛着の創出」が同じ箱に入っていることが違和感があるので、別枠の事業にしてはどうか。	現状では、区や自治会を基本とした話し合いの場が形成されることを想定しています。事業の区分については記載方法を修正します。	○
22	64	島村委員	⑫では、バス停のネーミングライツを入れてはどうか。この考え方を知りたい。	収益性を考慮しながら適切な手法を検討していきたいと考えております。	
23		島村委員	2019を現況値にするのは仕方ないと思う。しかし、人口増加分を加味するとすると、1万人当たりの数などにする方が良いのでは。方針3については、年に1回でも乗っている方でいいのかと疑問に思うので、非利用者との比較にした方がいいのか、精査した方が良いと思う。	目標値の設定については総合計画の指標を基に策定しております。アンケートによる指標については、既に取得したアンケート結果が現況値となるため、これを基準に考えております。	
24	63	吉井委員	⑬の下段3段は7のコンシェルジュに移してタイトルを変更した方が良いのではないかと。	事業の区分については記載方法を修正します。	○