

通番	No.	意見要旨	市の考え方	区分
59	28	岩崎線を利用したくとも南口の人たちは御岳口まで歩かなければならず、20分もかかる。歩いていけない。乗車しても弁天池より左回りで石神まで行き、竹ノ山に行くためアオキスパーに行くにも時間がかかるし、市役所も図書館もスポーツセンター病院にも行けない。みなさんもそのため乗らないと言っている。せめて神明石兼に止まるコースを考えてください。	南口の地区については、これまでのくるりんばすの路線においても名鉄バス路線があることにより公共交通空白地帯ではない、という点からバス停がサービスされてきませんでした。今回の部分改正では、路線を大きく見直すことはいたしません。今後の地域公共交通計画策定の過程において、改めて議論させていただきたいと思います。	p04 くるりんばすの基本方針
45	24-2	「3. くるりんばす経緯」の「④財政状況」には人件費、燃料費が増加傾向とあります。名鉄バスに対する委託費の推移と同人員費部分の推移をお示ください。因みに名鉄社員の賃金は2009年から2019年、0.5%しか上昇していませんが。	パブリックコメントでは質問に対する回答はいたしかねます。ご意見につきましては、次回の再編に向けて参考とさせていただきます。	p05 くるりんばすの経緯
47	24-4	中央線 対名鉄バス赤字補填に関してコロナ禍もあり、平成2年度中央線を運行している名鉄バスに対し、日進市として2000万円もの赤字補填がなされたこと知り、驚愕しました。それも赤字補填については青天井、3000万円でも4000万円でも赤字になれば、総額補填すると聞いて二度びっくりです。この間名鉄はどんな営業努力をしてきたのでしょうか？赤字額を少しでも圧縮しようというチャレンジはなされたのでしょうか？議会でも「名鉄と交渉の余地はないのか？」という質問があったと記憶しますが、市長は「ハードな交渉をすると、名鉄は撤退するだろう」と答弁されました。他地区の鉄道・バスを見ても、赤字路線は撤退の意向を示す一地元自治体が慌てて補助金を出す一名称は実質赤字を出さずに従業員の雇用も維持できる、という経緯になっていることから市長の見通しは間違っていないでしょう。しかし、このまま手をこまねているのもいかなものではないでしょうか。みよし市、東郷町は他業者に運行委託しています。・名鉄以外の業者を視野に入れる。という選択肢がまずありますね。次に・多少なりとも名鉄から取り戻すという選択肢もあるのではないのでしょうか？いま私が思いつくところでは、①車両の点検整備を日進市内の業者さんに委託する、②燃料も市内の業者さんから調達する、です。さきやかではあっても、名鉄に丸渡しては市内の業者さんに還元する。これくらいの交渉はやられてもおかしくないのではないのでしょうか。維新時の不平等条約に立ち向かった、明治の偉人たちの気概をもってぜひタフな交渉を行ってください」。	パブリックコメントでは質問に対する回答はいたしかねます。ご意見として参考とさせていただきます。今後の地域公共交通計画策定の過程において、運行事業者の選考方法も含めた議論が改めてなされるものと考えております。	p09 (3) 運行事業者
137	51-2	H29再編後のダイヤに合わせて生活していた利用者への影響はどう考えるか。この先も数年でダイヤが変わる不安を抱えるような状況は避けてほしい。	現行の利用者の利便性を損なわないよう最大限配慮した路線形態・ダイヤとなるようにしたのですが、ご意見を基に改めて確認をさせていただきます。	p23 くるりんばすの部分改正方針
54	25-3	先に提示した問題（No.52,53）については、第1便を固定した上で、2便以降、全線の運行時間を一律5分程度伸ばせば、全て解消することが可能です。梅森線の赤池駅乗り入れや三本木線の日進駅乗り入れ、五色園線のかえて台方面の双方化も実現できます。公共交通会議は、市全体の交通の利便性向上について検討する会議体はまずです。全市民にとって改善となるような路線修正を真面目に検討してください。	今回の案の検討過程においては、全体から1便減便して路線の利便性を向上することも併せて検討されましたが、結果的には便数の減少は全体に与える影響も大きく、次回の再編に見送りとするとされたものです。今回の部分改正では、あくまで部分改正として、必要最低限の影響の範囲で利便性を向上が見込まれる箇所の修正を目指すものですので、ご理解ください。	p23 くるりんばすの部分改正方針
35	20	帰りも通っていただけようお願いしたい。	全てのくるりんばすを往復運行するためには、道路の状況や現行の予算の状況、市役所での乗継性を確保するため各路線の周回時間を統一する必要があること等から実施は困難なため、一部の区間に限らせていただいております。	p27 (2) 運行構成
36	21	香久山への乗り入れを1日4便ではあるが、改正（案）に加えていただきありがとうございます。平成29年4月の改正以前は福祉会館や選挙の投票所である小学校、ピアゴ、東名古屋病院を通るルートで、しかも双方向で利便性が高かった。しかし利用者や福祉会館の意見を十分聞かず、改正により全く違うルートになった。今までのルート路線を利用していた住民は岩崎台香久山福祉会館へは「コミサロ」のように送迎がある場合を除いて利用者が極端に減った。また東名古屋病院へはタクシーでしか行けなくなった。岩崎台の住民は誰も福祉会館や東名古屋病院を通らなくていいとは思っていない。双方向の運行は便利で、片方向を要求したことはない。証拠に中央線と双方向に近い五色園線は利用者が増えている。反対に岩崎線を含め他の路線は軒並み利用者が大幅に減っている。民間バス路線との並走についても、一部走行区間で並走はあっても、民間バス路線を圧迫することはなかった。今回の改正でも香久山から帰る時間が乗換も含め長く不便との声が強くなる。1日4便の香久山乗り入れは十分とは思えませんが、とりえず1日4便で運行して頂き、全面改正の時にはくるりんばすを利用している高齢者や障害者など住民の意見を地区ごとに聞いて、全便福祉施設や投票所、病院や買い物に行ける双方向のルートなど、皆が利用しやすいくるりんばすにして欲しい。	全てのくるりんばすを往復運行するためには、道路の状況や現行の予算の状況、市役所での乗継性を確保するため各路線の周回時間を統一する必要があること等から実施は困難なため、一部の区間に限らせていただいております。	p27 (2) 運行構成

通番	No.	意見要旨	市の考え方	区分
43	23	元に戻してほしい。香久山方面に行っても帰るバスがない。市役所に行くのも時間がかかりすぎ、改善してほしい。	一便おきの交互運行の場合、出発時間と目的地によっては、行きも帰りも遠回りになる地域が発生して不平等であったことや、乗ろうとしたバスがどちら周りかわかりにくく乗り間違える、といったことから平施29年度の再編時に一方にさせていただいております。くるりんばすの元々の趣旨として、往復で一周乗れば行って帰ってこられる、というものになりますので、ご理解をお願いします。	p27 (2) 運行構成
63	30	改正前のくるりんばすは便利の良い病院、銀行、郵便局に行くのに便利などころを選びました。しかし改正してからはバスが通りません。病院へに行くにも銀行に行くにも郵便局も片道5分かけて歩いて行っています。月に3～5回行くのでとても疲れます。買い物のイオンへ行って帰ると昼になってしまい、もう少し使い勝手にしてください。特に五色園線は山・坂で高齢には困っています。くるりんも同じ方向ばかりでなく反対回りの便も行くように。農協での買い物も発車までの時間が短いので、1時間待たないと家に帰れません。	五色園線は、現在のくるりんばすの路線の中では双方向性を持って運行している唯一の路線となります。その他の路線については、一便おきの交互運行の場合、出発地と目的地によっては、行きも帰りも遠回りになる方もいることや、乗ろうとしたバスがどちら周りかわかりにくく乗り間違える、といった声から平施29年度の再編時に一方にさせていただいております。くるりんばすの元々の趣旨として、往復で一周乗れば行って帰ってこられる、というものになりますので、ご理解をお願いします。	p27 (2) 運行構成
102	38	私はたまに三本木線を利用する70歳の男性です。未だ、自分で車を運転できるので、利用頻度は非常に少ない状況です。改正案は全く改正になっていない。利用者の利便性が考慮されていない。理由は、目的地が市役所で、路線が一方通行である事。目的地が市役所以外の場合、他の交通手段を使わなければ、帰る事ができないからです。(例)日進ニュータウンから米野木駅へ行く場合、行はバスに乗り米野木駅迄行く事が可能である。帰りは、①米野木東仲迄歩き、くるりんバスに乗る。②名鉄バスを利用。③タクシーを利用のいずれかになる。くるりんバスの運行を双方向(往復)にすれば、米野木駅からくるりんバスに乗車可能となる。改正案を決めた担当者は、実際に利用しない担当者と推察します。三本木線に限らず、他の路線も往復運行すべきと思っています。	全てのくるりんばすを往復運行するためには、道路の状況や現行の予算の状況、市役所での乗継性を確保するため各路線の周回時間を統一する必要があること等から実施は困難なため、一部の区間に限らせていただいております。また、民間路線バスとの完全重複を避ける必要があることから、往復便が設定できない箇所もございます。くるりんばすの元々の趣旨として、往復で一周乗れば行って帰ってこられる、というものになりますので、例示の件につきましては、お急ぎであれば、復路は名鉄バス名商大線をご利用いただくようお願いいたします。	p27 (2) 運行構成
104	40	月に1回小林からおりど病院に通院するにに使っています。他にアオキスーパーにも行きたいのですが、竹の山まで時間がかかるので行きません。高齢者に市役所から竹の山の26分と小林～市役所の17分の計43分は長すぎます。途中で気分でも悪くなるといけないので利用しません。高齢者は車をやめても毎日の買い物に出かけなければなりません。もっと高齢者のことを思いくるりんばすのコースを改正してもらいたいと思います。以前のように左回り右回りがあったらと思います。	一便おきの交互運行の場合、出発時間と目的地によっては、行きも帰りも遠回りになる地域が発生して不平等であったことや、乗ろうとしたバスがどちら周りかわかりにくく乗り間違える、といったことから平施29年度の再編時に一方にさせていただいております。くるりんばすの元々の趣旨として、往復で一周乗れば行って帰ってこられる、というものになりますので、ご理解をお願いします。ご意見は、次回の再編に向けた議論において参考とさせていただきます。	p27 (2) 運行構成
115	43	前のように往復利用できるよになると嬉しいです。香久山、市民会館、日進駅へと回っていただけることを願います。市役所で次発車まで15分待つより…	一便おきの交互運行の場合、出発時間と目的地によっては、行きも帰りも遠回りになる地域が発生して不平等であったことや、乗ろうとしたバスがどちら周りかわかりにくく乗り間違える、といったことから平施29年度の再編時に一方にさせていただいております。くるりんばすの元々の趣旨として、往復で一周乗れば行って帰ってこられる、というものになりますので、ご理解をお願いします。	p27 (2) 運行構成
116	44	両方向で運行してほしい。往路は利用できるが復路は荷物もありタクシーを利用している。タクシーを呼ぶにも時間もかかり、料金も高く負担が大きい。一方方向になって時間が大変長くなる。短い距離で走らせてほしい。	一便おきの交互運行の場合、出発時間と目的地によっては、行きも帰りも遠回りになる地域が発生して不平等であったことや、乗ろうとしたバスがどちら周りかわかりにくく乗り間違える、といったことから平施29年度の再編時に一方にさせていただいております。くるりんばすの元々の趣旨として、往復で一周乗れば行って帰ってこられる、というものになりますので、ご理解をお願いします。	p27 (2) 運行構成
117	45	コロナワクチン接種も始まり、バス利用者は予約券を見れば無料で行けると言う便宜が図られよかったですと思いましたが、密予防のため時間厳守なのにちょうど良い時刻のバスがあればいいけど、と不安になりました。以前のように左右回りを復活していただけるとよいのでは、バスももう少し小型化して本数を増やしていただけたら、と思います。	いつもご利用ありがとうございます。ご意見・ご提案は、次回の再編に向けた議論において参考とさせていただきます。	p27 (2) 運行構成
138	52	便利さが欲しい。私が元居たところは反対回りがあって良かった。	一便おきの交互運行の場合、出発地と目的地によっては、行きも帰りも遠回りになる方もいることや、乗ろうとしたバスがどちら周りかわかりにくく乗り間違える、といった声から平施29年度の再編時に一方にさせていただいております。くるりんばすの元々の趣旨として、往復で一周乗れば行って帰ってこられる、というものになりますので、ご理解をお願いします。	p27 (2) 運行構成
64	31-2	くるりんばすが行っていない地域では市役所へ行くのも大変と聞く。全市内で走らせるなど改善してほしい。実態把握に努め、市民の声を政策に生かしてほしい。	一便おきの交互運行の場合、出発地と目的地によっては、行きも帰りも遠回りになる方もいることや、乗ろうとしたバスがどちら周りかわかりにくく乗り間違える、といった声から平施29年度の再編時に一方にさせていただいております。くるりんばすの元々の趣旨として、往復で一周乗れば行って帰ってこられる、というものになりますので、ご理解をお願いします。	p27 (2) 運行構成

通番	No.	意見要旨	市の考え方	区分
67	32-3	一般の公共交通機関は双方向を基本としています。それが最も合理的であり利便性も優れているからだと考えます。従って、どの路線も双方向を基本とした計画にすべきです。すべての路線を市役所と公共施設をつなぐようにし、環状線をつくってそれを補完するということを基本にすべきと考えます。	全てのくるりんばすを往復運行するためには、道路の状況や現行の予算の状況、市役所での乗継性を確保するため各路線の周回時間を統一する必要があること等から実施は困難なため、一部の区間に限らせていただいております。	p27 (2) 運行構成
71	33-4	本数が多く一方巡回よりも本数が少なく往復の方が便利に感じます。日本の交通として元来往復路線が圧倒的に多く、一方路線だと“帰って来られない感”が先にくる。帰って来られるが違う方向に走っていくバスには乗り慣れてない。国民性を考慮すべき。	くるりんばすは、平成8年の試行運行から始まり今年で26年目となりますが、その間、交互運行として運行した期間は8年間であり、その間も7コース中3コースでの実施でした。くるりんばすの原則である「どのコースでも行きと帰り合わせて1乗車1時間」は、運行開始以降変わっていないものと考えております。	p27 (2) 運行構成
73	34-2	片方向運行になって不便だという声をとても多く聞いています。次回、全線再編の際は双方向運行に戻してください。片方向運行に再編した際、「双方向運行は分かりづらい」という要望・課題があると説明していますが、実際に何件の意見があったのでしょうか。その意見が大多数であるなら、「不便になった」「双方向に戻して」という意見がこんなにも出るのは変です。	一便おきの交互運行の場合、出発時間と目的地によっては、行きも帰りも遠回りになる地域が発生して不平等であったことや、乗ろうとしたバスがどちら周りかわかりにくく乗り間違える、といったことから平施29年度の再編時に一方にさせていただきます。くるりんばすの元々の趣旨として、往復で一周乗れば行って帰ってこられる、というものになりますので、ご理解をお願いします。	p27 (2) 運行構成
107	41-3	巡回を以前に戻してほしい、	一便おきの交互運行の場合、出発時間と目的地によっては、行きも帰りも遠回りになる地域が発生して不平等であったことや、乗ろうとしたバスがどちら周りかわかりにくく乗り間違える、といったことから平施29年度の再編時に一方にさせていただきます。くるりんばすの元々の趣旨として、往復で一周乗れば行って帰ってこられる、というものになりますので、ご理解をお願いします。	p27 (2) 運行構成
112	42-2	以前のように右・左回りに戻してバス停も対照的に設置してほしいと思います。	一便おきの交互運行の場合、出発時間と目的地によっては、行きも帰りも遠回りになる地域が発生して不平等であったことや、乗ろうとしたバスがどちら周りかわかりにくく乗り間違える、といったことから平施29年度の再編時に一方にさせていただきます。くるりんばすの元々の趣旨として、往復で一周乗れば行って帰ってこられる、というものになりますので、ご理解をお願いします。	p27 (2) 運行構成
118	46-1	高齢者になって車を手放したら頼れるのはくるりんばすです。今の状況ですと市役所に出る幼児以外はとも不便とストレス無駄な時間を強いられています。毎時間でなくてもいいので午前2便、都と2便と逆回りを考えてほしい。	ご意見ありがとうございます。次回の再編に向けた議論において参考とさせていただきます。	p27 (2) 運行構成
120	47-1	名鉄バスとくるりんばすを利用することがある。どちらもバス代がかかり大きな負担になっている。名鉄バスの走っているところもくるりんばすを走らせてほしい。年寄りにとって使い勝手が悪い。	いつもご利用ありがとうございます。ご意見・ご提案は、次回の再編に向けた議論において参考とさせていただきます。	p27 (2) 運行構成
123	47-4	一方方向の運行になって乗車時間が長くなり不便。以前の双方向に戻してほしい。病院、スーパー、市役所、図書館に便利に行けるようにしてほしい。	一便おきの交互運行の場合、出発時間と目的地によっては、行きも帰りも遠回りになる地域が発生して不平等であったことや、乗ろうとしたバスがどちら周りかわかりにくく乗り間違える、といったことから平施29年度の再編時に一方にさせていただきます。くるりんばすの元々の趣旨として、往復で一周乗れば行って帰ってこられる、というものになりますので、ご理解をお願いします。	p27 (2) 運行構成
141	54-2	路線バスに一方通行は考えられない。	一便おきの交互運行の場合、出発地と目的地によっては、行きも帰りも遠回りになる方もいることや、乗ろうとしたバスがどちら周りかわかりにくく乗り間違える、といった声から平施29年度の再編時に一方にさせていただきます。くるりんばすの元々の趣旨として、往復で一周乗れば行って帰ってこられる、というものになりますので、ご理解をお願いします。	p27 (2) 運行構成
18	15-1	往復便がないと不便で仕方がない。	全てのくるりんばすを往復運行するためには、道路の状況や現行の予算の状況、市役所での乗継性を確保するため各路線の周回時間を統一する必要があること等から実施は困難なため、一部の区間に限らせていただいております。	p27 (2) 運行構成
52	25-1	岩崎線の部分修正案について、1日4便だけ香久山方面への乗り入れを実施する計画となっていますが、この計画では岩崎台地区から香久山へ行くことは出来ても、帰ることはできません。とりあえず数便つなげるだけの、市民を騙すような部分修正は再考し、全便、香久山に乗り入れ、且つ双方向路線としてください。この様な中身の無い修正案を提示する公共交通会議に、怒りを覚えます。	一便おきの交互運行の場合、出発地と目的地によっては、行きも帰りも遠回りになる方もいることや、乗ろうとしたバスがどちら周りかわかりにくく乗り間違える、といった声から平施29年度の再編時に一方にさせていただきます。くるりんばすの元々の趣旨として、往復で一周乗れば行って帰ってこられる、というものになりますので、ご理解をお願いします。	p27 (2) 運行構成
19	15-2	免許証を返上したらくるりんばすしかない。もっと利便性を考えてほしい。	全てのくるりんばすを往復運行するためには、道路の状況や現行の予算の状況、市役所での乗継性を確保するため各路線の周回時間を統一する必要があること等から実施は困難なため、一部の区間に限らせていただいております。	p27 (2) 運行構成

通番	No.	意見要旨	市の考え方	区分
38	22-2	一方通行となり、行きはよいが帰りは市役所周り時間がかりすぎる。往復路線に戻してほしい。	一便おきの交互運行の場合、出発地と目的地によっては、行きも帰りも遠回りになる方もいることや、乗ろうとしたバスがどちら周りかわかりにくく乗り間違える、といった声から平施29年度の再編時に一方にさせていただいております。くるりんばすの元々の趣旨として、往復で一周乗れば行って帰ってこられる、というものになりますので、ご理解をお願いします。	p27 (2) 運行構成
56	26-2	一方通行で不便なところが多い。もっと便利に利用出来るよう改編して欲しい。	一便おきの交互運行の場合、出発地と目的地によっては、行きも帰りも遠回りになる方もいることや、乗ろうとしたバスがどちら周りかわかりにくく乗り間違える、といった声から平施29年度の再編時に一方にさせていただいております。くるりんばすの元々の趣旨として、往復で一周乗れば行って帰ってこられる、というものになりますので、ご理解をお願いします。	p27 (2) 運行構成
28	18-4	往復利用ができるようにする。	全てのくるりんばすを往復運行するためには、道路の状況や現行の予算の状況、市役所での乗継性を確保するため各路線の周回時間を統一する必要があること等から実施は困難なため、一部の区間に限らせていただいております。	p27 (2) 運行構成
51	24-8	便数について 近隣他市町では路線路線によって便数が違っていたりします。日進は各区の代表みたいな形で選出されている議員さんもいらして、各区平等にというのが大命題になっているのか、循環線を除く全路線11便になっています。しかし路線路線によって利用実態はそれぞれだと思いますし、利用者数も2万人台から7万人台と差があります。むしろ路線ごとに便数がまちまちという方が合理的なのではないでしょうか？市民の利用の仕方をよく観察・調査し、その上で限りあるリソースを有効に使ってこそ市民の足となるのではないのでしょうか。	くるりんばすについては、市役所バス停での乗り継ぎにより、市内のどこからでもどこへも行けることがその機能となっていることから、地域によって便数を変更した場合、乗り継ぎによる移動ができなくなってしまう場合があるため、同一の便数での運行となっています。今後の地域公共交通計画策定の過程において、こうしたくるりんばすの運行目的についても改めて議論していくものと考えております。	p27 (2) 運行構成
57	26-3	本数をもっと多くして欲しい。	現行の7台のバスで市域のほぼすべてをカバーする運行においては、約1時間に1本の運行が限界となっています。	p27 (4) 運行本数
14	11-4	1時間に2本運行してほしい。	くるりんばすは、市内の公共交通空白地帯の解消を目的として、市所有の7台のバスで市内をくまなく巡回していることから、現行の路線形態では1時間に1回以上の運行を行うことは難しいです。	p27 (4) 運行本数
61	29-2	ダイヤ編成をもっと良くして欲しい。	現行の7台のバスで市域のほぼすべてをカバーする運行においては、約1時間に1本の運行が限界となっています。	p27 (4) 運行本数
143	54-4	運転手さんの休憩時間に乗客をバス停に待たせず、せめてバスの中で待つと考えてください。	部分改正後は、日進駅での発着を廃止し、発着・乗継場所を市役所のみとするため、日進駅での一時降車は行われなくなります。	p27 乗り継ぎについて
29	18-5	赤池駅、日進駅、米野木駅でも乗継券を発行する。	現在は、乗継券は市役所のみでの配布となっております。ご意見につきましては、次回の再編に合わせて再度検討をさせていただきます。	p27 乗り継ぎについて
13	11-3	心入寺東側の日東東山北バス停は交通量が多いので、場所を変えるか、もう1箇所の日東東山北バス停に統一してほしい。	バスの進行方向に合わせてバス停を設置しているため、現在の場所となっております。	p32 米野木線 路線図
22	16-1	愛知国際病院の最寄りのバス停「南山エビック南」から徒歩2.3分かかるため病院玄関近くまで入ってほしい。	バス停位置については、道路の状況により設定させていただいております。	p35 三本木線 路線図
1	1	数年前は今より遅いバスだったのに今の時間になった。今よりさらに早くなると、子どもの睡眠時間が取れない。学校の到着時刻も早く、1人でいる時間が長くなる交通安全で不安もある。名鉄バスの利用は県道渡るようになるため、見守り体制等保護者の負担が大きく難しい。	今回の部分改正案では、一部の路線の長大化に伴いその影響で各路線で少しずつ朝の時間が早くなっています。小学生の通学バスとなっている現状を踏まえ、案を一部修正いたします。	p36 三本木線 運行ダイヤ
2	2	これ以上早くなると子どももつらいし学校についても待ちの時間となる。くるりんばすが利用できるように考えてほしい。	今回の部分改正案では、一部の路線の長大化に伴いその影響で各路線で少しずつ朝の時間が早くなっています。小学生の通学バスとなっている現状を踏まえ、案を一部修正いたします。	p36 三本木線 運行ダイヤ
3	3	くるりんばすだと名鉄バスよりバス停までの道が安全。時刻が早くなると早すぎるということとなり厳しいです。	今回の部分改正案では、一部の路線の長大化に伴いその影響で各路線で少しずつ朝の時間が早くなっています。小学生の通学バスとなっている現状を踏まえ、案を一部修正いたします。	p36 三本木線 運行ダイヤ
4	4	これ以上早くなると学校についての待ち時間が長くなってしまふ。名鉄バスは朝は高校大学の学生も乗っていて満員だから子供たちが乗るには心配。	今回の部分改正案では、一部の路線の長大化に伴いその影響で各路線で少しずつ朝の時間が早くなっています。小学生の通学バスとなっている現状を踏まえ、案を一部修正いたします。	p36 三本木線 運行ダイヤ
5	5	朝の時間が早くなるのは個人的にはしんどいかなと思います。	今回の部分改正案では、一部の路線の長大化に伴いその影響で各路線で少しずつ朝の時間が早くなっています。小学生の通学バスとなっている現状を踏まえ、案を一部修正いたします。	p36 三本木線 運行ダイヤ
6	6	今でも朝はバタバタなのに、これ以上早くなるのは無理です。	今回の部分改正案では、一部の路線の長大化に伴いその影響で各路線で少しずつ朝の時間が早くなっています。小学生の通学バスとなっている現状を踏まえ、案を一部修正いたします。	p36 三本木線 運行ダイヤ
7	7	今6年生で残りも少ないので、皆さんの意見に合わせてます。	今回の部分改正案では、一部の路線の長大化に伴いその影響で各路線で少しずつ朝の時間が早くなっています。小学生の通学バスとなっている現状を踏まえ、案を一部修正いたします。	p36 三本木線 運行ダイヤ
8	8	名鉄バスでもよさそうですがお金がかかってしまうので、負担になるならくるりんばすしかない。	今回の部分改正案では、一部の路線の長大化に伴いその影響で各路線で少しずつ朝の時間が早くなっています。小学生の通学バスとなっている現状を踏まえ、案を一部修正いたします。	p36 三本木線 運行ダイヤ

通番	No.	意見要旨	市の考え方	区分
15	12	米野木線は市役所発後すぐに図書館に寄り、梅森線は市役所発の後、図書館を寄らない方が進行方向から考えると合理的ではないか。	米野木線の路線については、部分改正案において市役所発着に切り替えることから、再度検討の余地があると考えます。梅森線については、後で図書館による形にすると運行時分の関係でダイヤが組みなくなるため、現状の形となっています。	p38 梅森線 路線図
24	17	以前は東名古屋病院から赤池駅に行くことができたが不便になった。市役所から赤池駅に行くのも不便。日進市役所と赤池駅は直通(相互)にしていたきたい。	東名古屋病院から赤池駅は、梅森線をご利用ください。市役所～赤池駅間は、くるりんばすでは住宅地を経由する形となっているため、お急ぎの場合は、日進中央線のご利用をお願いします。	p38 梅森線 路線図
96	36-3	梅森線は、赤池駅ロータリーへ乗り入れてほしい。元の、往復の路線にして下さい	現状の路線・ダイヤ設定では赤池駅ロータリーの乗り入れを行う場合、路線の短縮を行わざるを得ないことから、次の再編に合わせて再度検討をさせていただきます。	p38 梅森線 路線図
40	22-4	梅森台5丁目には、住宅街にバス停がない。道幅が狭いのがネックと聞けてはいますが、不公平ではないか。	市内の公共交通空白地帯の解消を目標にしていますが、市域の端の方等でカバーできていないエリアもあり、100%には達していません。くるりんばすでのサービスの限界もあることから、今後の地域公共交通計画策定に当たっては新たな移動手段を含めた検討を進めていく予定です。	p38 梅森線 路線図
30	18-6	図書館の立ち寄りは循環線及び他1路線程度にして梅森線は日進中学校東を通り岩崎御岳口、南口経由とする。これにより赤池駅乗り入れの時間ができる。	前回のくるりんばす再編の検討過程において、利用を希望する施設として図書館の要望が高かったことから、各路線が停車することとなっているものです。 梅森線については、大幅な路線の見直しを行わない限り赤池駅に乗り入れる時間の確保が難しく、今回の部分改正での対応は行わない方針です。	p38 梅森線 路線図
10	10	つばき台に住んでいるが、かえて台西まで行かなければ乗れないため往復ともつばき台まで乗り入れてほしい。	今回の部分改正案では、五色園線については現状ダイヤ超過の運行となっていることから、今の路線形態のままですこれ以上路線を長大化させることは難しいです。	p41 五色園線 路線図
16	13	岩崎台三丁目から岩崎台・香久山福祉会館へ行くバスを通してほしい。	今回の部分改正案において、岩崎線のうち1日4便を岩崎台～岩崎台・香久山福祉会館経由とすることとしています。	p44 岩崎線 路線図
17	14	「岩崎線」について、4便の香久山方面への乗入れが部分改正案で出されているが、香久山へ行く便だけで逆回りして岩崎台に帰ってくる便が設定されていない。香久山中で梅森線に乗り、市役所で岩崎線に乗り換えるしかないが、それでは1時間以上かかり利用者が増えるとは思えない。	現在のくるりんばすの運行として、路線の一区間であっても、同一区間を時間帯に応じて逆向きに運行することは、分り易さの観点から実施しておりません。帰りのバスにつきましては、石兼西バス停からの名鉄バスのご利用をご検討いただけますと幸いです。	p44 岩崎線 路線図
103	39	岩崎線で市役所～岩根で途中下車、コンビニで買い物を済ませて再乗車できるので大変重宝しております。今後も継続してください。	くるりんばすを活用していただきありがとうございます。	p44 岩崎線 路線図
133	50-1	岩崎線 岩崎台南と石神の間に停留所を追加してほしい。香久山はドン・キホーテがあり、人が集まる地域なのに現在の岩崎線石神からドン・キホーテに行くのに不便だから	ご提案の図を確認しましたが、該当箇所の走行距離が現在の部分改正方針案の約2倍となっており、運行ダイヤを組むことが難しいため今回の部分改正方針案では現行の案とさせていただきます。	p44 岩崎線 路線図
134	50-2	椋山女学園大と竹の山中の間に停留所を追加してほしい。岩崎台や竹の山に住んでいる人が竹の山中から竹の山北公園に行くのに大変そうだから。竹の山北公園は親子連れで人気のある公園なので、その近くに停留所があればバスに乗ってくる人がいると思う。実際は、岩崎台から名鉄バスで竹の山北公園に使い停留所があるのでいいですが、降りるのにお金がかかるので無料の方が得だから。	ご提案ありがとうございます。現地の状況や道路構造、隣地の使用状況等を調査して、設置の可否を検討させていただきます。	p44 岩崎線 路線図
135	50-3	岩藤と藤島公会堂の間に停留所を追加してほしい。また、岩藤東バス停の名前を岩藤南にしてほしい。現在の五色園線の岩藤東から市役所方面へ行くのに少し遠回りなので、岩崎線で市役所に行くのにいいと思うから。停留所名の変更は、交差点と同じ名前の方がわかりやすいから。	ご提案ありがとうございます。現地の状況や道路構造、隣地の使用状況等を調査して、設置の可否を検討させていただきます。停留所名については、平成11年にくるりんばすが運行を開始して以来20年以上変わらず使用している名称のため、地域では定着しているものと考えています。	p44 岩崎線 路線図
39	22-3	「名鉄バスと競合しない」との事で、パロー岩崎店前の道路を通らなくなり近くなるバス停が無くなり不便になった。	くるりんばすの運行趣旨が、市内の公共交通空白地帯の解消であることから、既存の路線バスによってサービスされていないエリアを優先に路線を編成したことによるものです。	p44 岩崎線 路線図
34	19	市外の障害者の方でも日進市内の通所事業所へ通う方もいるので、くるりんばすを無料にしてもらいたい。他市では住所にかかわらず無料にしているところもあるので、お互い様ですね。	無料対象者のあり方を含めた新たな料金体系につきましては、次の再編に合わせて再度検討をさせていただきます。	p49 運賃体系の検討について
58	27	料金が200円になってしまって残念。高齢者で収入も少ないので、外出を控えるようになってしまった。	週1回以上ご利用になる場合は、是非高齢者定期券をご利用ください。1か月定期だと6日(往復12回)のご利用で1乗車あたり100円となります。そうでない場合でも、お得な回数券もございません。新たな料金体系につきましては、次の再編に合わせて再度検討をさせていただきます。	p49 運賃体系の検討について
139	53	運賃は100円に戻してほしい。	新たな料金体系につきましては、次の再編に合わせて再度検討をさせていただきます。	p49 運賃体系の検討について
66	32-2	上記の観点から、基本的には無料とすべきと考えます。少なくとも65歳以上の高齢者、学生については無料とすべきです。	無料対象者のあり方を含めた新たな料金体系につきましては、次の再編に合わせて再度検討をさせていただきます。	p49 運賃体系の検討について
69	33-2	民間企業のバスよりもくるりんばすの料金が安いのはおかしい。	頻繁に乗られる方、特に高齢者の方については、安価な定期券の発行や、幅広い方を対象に無料バスの発行を行っており、福祉の必要な方について配慮した料金体系としております。	p49 運賃体系の検討について
70	33-3	現循環線は公共交通機関と日進市の施設を結んでいるものだから無料であるべきではないか。	新たな料金体系につきましては、次の再編に合わせて再度検討をさせていただきます。	p49 運賃体系の検討について

通番	No.	意見要旨	市の考え方	区分
72	34-1	1乗車200円は高すぎます。100円に戻してください。	新たな料金体系につきましては、次回の再編に合わせて再度検討をさせていただきます。	p49 運賃体系の検討について
81	35-6	料金について200円を維持するとの記述があるが100円に戻しなお65歳以上は無料にする。	新たな料金体系につきましては、次回の再編に合わせて再度検討をさせていただきます。	p49 運賃体系の検討について
82	35-7	私の場合、以前は東南コースで三本木から米野木駅にも日進駅にも行けて名古屋に行けた。帰りは日進駅で下車し最大1時間待っていたら東(?)コースで家に帰れた。五色園と三本木は事実上往復路線で便利だった。今は米野木駅にしか行かないので名古屋に出る場合は料金値上げもあって名鉄もくるりんも変わらなくなって利用する意味がなくなった。名古屋から三本木に帰る場合も米野木駅で下車して名鉄バスに乗るしかない。名鉄電車の運賃が高いので平針まで車で行き有料駐車場に止めてもむしろ安い。便利に利用していたくるりんばすを不便にし料金も2倍の200円にするなど高齢者に負担を強いた先の改編は間違いだったと認めるところから次期全面再編をすることを望む。	週1回以上ご利用になる場合は、是非高齢者定期券をご利用ください。1か月定期だと6日(往復12回)のご利用で1乗車あたり100円となります。そうでない場合でも、お得な回数券もございます。新たな料金体系につきましては、次回の再編に合わせて再度検討をさせていただきます。	p49 運賃体系の検討について
94	36-1	今後高齢者は、免許証を返納することになり足の確保のためにも「くるりんばす」は必要になります、無料にしてほしい	無料対象者のあり方を含めた新たな料金体系につきましては、次回の再編に合わせて再度検討をさせていただきます。	p49 運賃体系の検討について
95	36-2	現行料金、200円を100円に戻してほしい	新たな料金体系につきましては、次回の再編に合わせて再度検討をさせていただきます。	p49 運賃体系の検討について
100	37-4	2) 料金は福祉バスの精神でせめて100円に戻す。1日乗継可とする	新たな料金体系につきましては、次回の再編に合わせて再度検討をさせていただきます。	p49 運賃体系の検討について
108	41-4	無料バス券を希望80歳以上全員に。	新たな料金体系につきましては、次回の再編に合わせて再度検討をさせていただきます。	p49 運賃体系の検討について
113	42-3	料金については、今の時代物価も高騰しているため現状の200円ではないと思います。	新たな料金体系につきましては、次回の再編に合わせて再度検討をさせていただきます。	p49 運賃体系の検討について
119	46-2	バス料金と高齢者無料について、他市と比べてもなぜ200円なのか。80歳以上は無料にし、高齢者の行動範囲をもっと支えてほしいです。	新たな料金体系につきましては、次回の再編に合わせて再度検討をさせていただきます。	p49 運賃体系の検討について
122	47-3	交通費がかかる。200円片道の負担は大きい。	新たな料金体系につきましては、次回の再編に合わせて再度検討をさせていただきます。	p49 運賃体系の検討について
140	54-1	中央線は名鉄バスになってしまったが料金が高い。名鉄バスになったとしても100円か200円か通常よりは安くして欲しい。	新たな料金体系につきましては、次回の再編に合わせて再度検討をさせていただきます。	p49 運賃体系の検討について
142	54-3	せめて子どもと老人は料金無料に。	新たな料金体系につきましては、次回の再編に合わせて再度検討をさせていただきます。	p49 運賃体系の検討について
25	18-1	1乗車200円は高すぎる。100円が妥当。	週1回以上ご利用になる場合は、是非高齢者定期券をご利用ください。1か月定期だと6日(往復12回)のご利用で1乗車あたり100円となります。そうでない場合でも、お得な回数券もございます。新たな料金体系につきましては、次回の再編に合わせて再度検討をさせていただきます。	p49 運賃体系の検討について
37	22-1	運賃200円は高すぎる。100円に戻してほしい。往復で400円は利便性に比べ高いと思う。一日乗車券200円を検討してください。	週1回以上ご利用になる場合は、是非高齢者定期券をご利用ください。1か月定期だと6日(往復12回)のご利用で1乗車あたり100円となります。そうでない場合でも、お得な回数券もございます。新たな料金体系につきましては、次回の再編に合わせて再度検討をさせていただきます。	p49 運賃体系の検討について
44	24-1	持続可能な公共交通体系の一翼を担うとの位置づけにおいて、どの範囲の収支率を目標としておられるのか(路線ごとの目標もあれば併せて)? また路線、運賃の見直しを行う指標として収支率のデッドラインを設定されているのか否か?設定しているとすれば、何%か?お示してください。	パブリックコメントでは質問に対する回答はいたしかねます。ご意見につきましては、次回の再編に向けて参考とさせていただきます。	p49 運賃体系の検討について
55	26-1	運転免許返納を推奨するなら「くるりんばす」料金をもっと安くして欲しい。	週1回以上ご利用になる場合は、是非高齢者定期券をご利用ください。1か月定期だと6日(往復12回)のご利用で1乗車あたり100円となります。そうでない場合でも、お得な回数券もございます。新たな料金体系につきましては、次回の再編に合わせて再度検討をさせていただきます。	p49 運賃体系の検討について
64	31-1	日進市に転居した時、無料でくるりんばすが走っており、いずれ車の移動は難しくなるからと住みやすいところを嬉しく思ったことを思い出す。 100円の有料化、200円に倍加、双方向はなくなり不便になっている。当然利用者も減ってしまう。市民の足として発展し、交流も生まれ安心できる地域になるはずだったと思う。原点に戻り、双方向、料金を100円に戻すなど多くの利用者の意見、要望を取り入れてほしい。	週1回以上ご利用になる場合は、是非高齢者定期券をご利用ください。1か月定期だと6日(往復12回)のご利用で1乗車あたり100円となります。そうでない場合でも、お得な回数券もございます。新たな料金体系につきましては、次回の再編に合わせて再度検討をさせていただきます。	p49 運賃体系の検討について
26	18-2	少なくとも65歳以上は無料にすべき。交通弱者の移動の支援を重視すべき。	週1回以上ご利用になる場合は、是非高齢者定期券をご利用ください。1か月定期だと6日(往復12回)のご利用で1乗車あたり100円となります。そうでない場合でも、お得な回数券もございます。新たな料金体系につきましては、次回の再編に合わせて再度検討をさせていただきます。	p49 運賃体系の検討について

通番	No.	意見要旨	市の考え方	区分
46	24-3	収支率は運賃収入総額÷運行経費で、さらに運賃収入総額は有料利用者数×運賃単価(=200円)で導き出されていると思います。利用者数(有料、無料は不明)は平成29年の全面再編・運賃値上げ以降大きくへこんでおり、地域公共交通会議座長の松本先生の研究室の研究でも明らかです。この運賃200円設定は、有料利用者数×運賃単価の最適解なのでしょうか？松本先生研究室でシミュレーションを行ってもらった方がいいのではないのでしょうか？市民から寄せられている運賃再値下げの要望に対して、頑として拒否をされていますが、いずれにしても市民の納得感を得るために、受益者負担という視点からだけでなく、ぜひ科学的視点、経営的観点からもアプローチを行ってください。	200円の運賃設定については、運賃収受の際の明朗性等も考慮して100円単位での設定となっています。新たな料金体系につきましては、次回の再編に合わせて再度検討をさせていただきます。	p49 運賃体系の検討について
62	29-3	バス代については100円にならないか。	週1回以上ご利用になる場合は、是非高齢者定期券をご利用ください。1か月定期だと6日(往復12回)のご利用で1乗車あたり100円となります。そうでない場合でも、お得な回数券もございます。新たな料金体系につきましては、次回の再編に合わせて再度検討をさせていただきます。	p49 運賃体系の検討について
21	15-4	名鉄バスも日進市内を走るときはくるりんばすと同一の料金にしてほしい。名古屋はそうしている。	現在の日進市の財政状況等から、くるりんばすの運行に加えて、名鉄バスの利用に係る運賃補助を行うことは困難であると考えています。	p49 運賃体系の検討について
49	24-6	通学需要拡大のために 近所の高校生という非常に狭い範囲での観察をもとに言うと、親に対する気兼ねもあるのか自転車通学を選択するように思われます。期待できるのは悪・荒天時ではないかと思われそうですが、いかんせん学生にとっては運賃設定が高すぎます。高齢者定期が1か月1200円なのに対し4000円は！？大学生にしても割高感変わらないでしょう。 入院医療費は18歳まで補助になりました。そのバランスから言っても高いです。大学生は毎日登校するとは限らないし、高校生は悪・荒天時のみとするむしろ1乗車50円×35枚綴1500円くらいの回数券を販売してはいかがでしょう？ 学生さんの利用も大幅に増大しそうではないですか？ ※ちなみに昨年度の学生定期の販売実績の運賃を高齢者と同額にしても-25万円弱。そんなに負担にはなりません。	くるりんばすの主な乗降客として学生を想定しておらず、一般路線における定期券の割引率相当の割引を適用したものです。ご意見につきましては、次回の再編に向けて参考とさせていただきます。	p49 運賃体系の検討について
12	11-2	乗車料金が200円になってからは乗っていない。65歳以上無料か一乗車100円にしてほしい。	週1回以上ご利用になる場合は、是非高齢者定期券をご利用ください。1か月定期だと6日(往復12回)のご利用で1乗車あたり100円となります。そうでない場合でも、お得な回数券もございます。新たな料金体系につきましては、次回の再編に合わせて再度検討をさせていただきます。	p49 運賃体系の検討について
85	35-10	次期再編は制約を設けず市民の要望を実現するにはどうするべきから検討し市民の意見を丁寧に聞き合意をえること。具体的には路線を増やし1コースの時間を短縮する、双方向で運行する、乗継券の発行バス停を増やす、バス停の間隔を短くする、愛知医大病院と黒笹駅乗り入れ、料金は1乗車100円とし65歳以上無料など。	次期再編については、今年度策定予定となっています地域公共交通計画の策定過程において議論されるものと考えております。新たな料金体系につきましても、これに合わせて再度検討をさせていただきます。	p52 今後の見直しについて
65	32-1	日進市における高齢化の進行は広範な交通弱者を生み出し、引きこもりや孤独感の増加につながりかねません。誰でもが安心して移動・交流できる環境整備は緊急の課題です。交通問題を狭く捉えず、市民の移動と交流を保障することは地域経済にとっても多大な貢献となり、活発な市民活動は健康寿命を延ばすことにつながります。すでに交通が不便という事情で、日進市から名古屋市に移転するという話をよく聞くようになってきています。日進市に住み続けることができるようにすることは自治体の基本的な責任であり、「車がなくても生活できる保障」を作り上げることが必要です。	ご意見ありがとうございます。次回の再編に向けて参考とさせていただきます。	p52 今後の見直しについて
76	35-1	部分改正としながら今後の見直しなどの記述があるのは認めることはできない。部分改正案だけに絞るべき。このパブコメをもって今後の見直しの方向付けが市民に認められたと解釈しないことを求める。	そのような意図はございませんが、今後の方向性について一定の考え方を示すことが重要であるとの判断から記載したものです。	p52 今後の見直しについて
87	35-12	部分再編は今年10月実施することを求める	今回のパブリックコメントで多数のご意見をいただいたことから部分改正方針自体の修正が必要であると判断しており、実施時期については未定とさせていただきます。	p52 今後の見直しについて
32	18-8	令和5年実施に向けた全面改編においては、移動の自由は基本的な権利であり、これを保障するのは国並びに自治体の本来の業務であることを改めて踏まえる視点が重要である。	ご意見ありがとうございます。今回のパブリックコメント案においては、次回の再編時期については明記されていないため、参考とさせていただきます。	p52 今後の見直しについて
33	18-9	法改正の視点でもある地域の多様な移動資源(福祉交通やスクールバスまでも含む)の活用に照らして、市内の多くの大学のスクールバスや名鉄バスの赤池一名商大線等にも市民が利用できるようにする。これにより市内を東西に結ぶ基幹路線ができる。	ご意見ありがとうございます。次回の再編に向けて参考とさせていただきます。	p52 今後の見直しについて

通番	No.	意見要旨	市の考え方	区分
90	35-15	名鉄バスに移管した中央線について高齢者はくるりんばすの定期券で利用できるようにすること。	今回のパブリックコメント案はくるりんばすの部分改正方針に関するものであり、日進中央線に関するご提案は今後の検討の参考させていただきます。	p52 今後の見直しについて
91	35-16	名商大行き直行バスは学生以外にも利用者を広げ途中乗車、下車できるようにする。	ご意見ありがとうございます。次回の再編に向けた議論において参考とさせていただきます。	p52 今後の見直しについて
92	35-17	本格再編の際には尾張旭市の市バス条例も参考にくるりんばすの運行や運賃について市民の代表である市議会が積極的に関与できるような条例化を検討してほしい。	ご意見ありがとうございます。次回の再編に向けた議論において参考とさせていただきます。	p52 今後の見直しについて
93	35-18	高齢化社会を一方では叫び負担を高齢者に求めながらその実態に対する対応は進んでいない。例えば80歳から85歳の人口が今後5年で何人になるのか、その際運転免許を返上するなどして車に乗れない人が何人になるのか、その人たちの移動手段をだれの責任でどう保障するのか。移動の自由は人権であり国や自治体が保証する責任がある。全線再編に当たって高齢者数や免許不保持者数の見込みと利用率など数値を示し目標を示してほしい。	くるりんばすは市内の公共交通空白地帯の解消をその目的としており、市内のほぼ全域をカバーする移動網を形成していることから、日進市において移動の自由は担保されているものと考えています。ただし、その利便性については、自家用車やタクシーに勝るものではなく、どの水準まで保証すべきかは議論の分かれるところと考えています。いただきましたご意見につきましては、次回の再編に向けた議論の中で大いに活用させていただきます。	p52 今後の見直しについて
53	25-2	岩崎線以外の6路線については数個のバス停が追加されるのみで、路線修正と言えるような中身が見当たりません。むしろ、岩崎線のダイヤに合わせて、他の路線のダイヤが大幅に変更となっている点は大問題だと思います。日中のダイヤが変更となることについては、ある程度は許容可能であると思いますが、通勤、通学の時間帯のダイヤが10分以上狂うような改正は、利用者に重大な影響を与えますので再考してください。	第1便のダイヤについては、通勤通学の利用者が多く、影響を受ける方の数も多いため、影響を受けないよう再度検討の上、部分改正方針の一部を修正いたします。	各路線 運行ダイヤ
89	35-14	部分修正として、土日ダイヤをなくし平日ダイヤと同じにすることを求めます。	今回の部分改正方針では、休日ダイヤについての見直しの予定はございません。次回の再編に向けた議論において参考とさせていただきます。	各路線 運行ダイヤ
106	41-2	住宅地の中に進入を希望（バス停は2カ所以上）	路線やバス停位置については、道路の状況等により設定させていただいております。	各路線 路線図
114	42-4	高齢のため、要所要所（スーパー・病院等）に行きやすいコースを望んでいます。	現行の路線においても、各地域の生活拠点と住宅地を結ぶ路線となっておりますが、ご意見は、次回の再編に向けた議論において参考とさせていただきます。	各路線 路線図
144	54-5	バス停をもっときめ細やかに行き届かせてほしい。	現状、半径300mに1つのバス停を設置することを目的として路線を構成しております。	各路線 路線図
9		広島尾道市のバスについてテレビで特集がありました。それを観て、バスを小型化することで双方向運行ができなにか等としました。	今回の部分改正案では、車両の変更は予定されていません。今後策定を予定している日進地域公共交通計画の議論の中で検討いたします。	その他
124	48	利用者が減った理由について反省するべき時が来ている。私見では、料金2倍、片方向運行という重要な決定が市民不在で決められたことに尽きると考えます。部分改正が目前ですが、2年後の全線再編に向けた準備の時期に来ています。すべての町で住民説明会を開き、その声をフィードバックできる仕組みを導入するべきです。	ご意見ありがとうございます。次回の再編に向けた議論において参考とさせていただきます。	その他
68	33-1	交通弱者の生活支援第一に考えてほしい。通勤通学のためではなく（それは都市交通の役割）。各福祉会館へは至近距離で停留所設置を望みます。ベンチ日よけ付きで。大学へはスクールバスがあるため必要ない。	現在の日進市の公共交通の状況は、都市交通について十分な状況とは言えず、くるりんばすの役割として都市交通としての機能が期待されている面もあり、福祉交通に特化したものとするのは難しい状況です。バス停及びその付帯設備（日覆、ベンチ）の設置については、道路構造等から通行の支障がない範囲での設置しか認められていないため、公共施設の最寄であっても必ずしもバス停設置が可能ではない場合もあり、また、全てのバス停において付帯設備を設置することは難しいと考えています。	その他
74	34-3	「くるりんばすの利用実態と利用者意識に関する調査研究（アンケート調査等）平成29年度」では9割くらいが不便になったと書いています。この調査結果や今まで行った調査・寄せられた意見も再度すべて見て、市内全域で説明会や意見を聞く会を行い、市民の声を反映した全線再編にしてください。	ご意見ありがとうございます。次回の再編に向けた議論において参考とさせていただきます。	その他
75	34-4	中央線をくるりんばすに戻して料金も200円に戻してください。	中央線は名鉄バスの路線のため、今回の部分改正案の対象とはなっていません。なお、日進中央線は、基幹である都市間交通として早朝・深夜便の運行や大型バスによる大量輸送といった機能を持つ民間路線であるため、コミュニティバスであるくるりんばすのサービス水準では対応しきれないことから民間バスへ移行したものです。	その他
77	35-2	案の周知がされていない。要旨をくるりんばすの車内で配布するとか、市の広報に折り込むとかわかりやすく市民に広く知らせ意見を聞くべきではないか。	市のパブリックコメントの実施基準に照らして適正に実施しております。	その他
78	35-3	平成29年4月の全線改編の評価について利用者アンケートによって分析しているが利用者が激減したことや再編後に市に寄せられた抗議の声については無視されている。アンケートに答えた利用者は現にまだ利用できているので、利用できなくなった人の声が届いていない。事実に基づく評価をするべき。	ご意見ありがとうございます。次回の再編に向けた議論において参考とさせていただきます。	その他
79	35-4	岩崎線の部分修正で香久山福祉会館に行けるようになったことは評価する。しかしなぜこのような利用者無視の路線改編をしたのか、策定過程を検証し今後の全線再編に生かしてほしい。	ご意見ありがとうございます。次回の再編に向けた議論において参考とさせていただきます。	その他

通番	No.	意見要旨	市の考え方	区分
80	35-5	いくつかのバス停の新設、全路線を市役所発着にしたことは一歩前進として評価する。	ご意見ありがとうございます。	その他
83	35-8	この用紙に年齢や運転免許のあるなしを書く欄がない。背景がわかれば意見の意味も伝わるのではないか。そのようなところに思いが至らないのは残念。	パブリックコメントの実施要件として、年齢や運転免許所持の有無は収集の必要がない情報であり、アンケート調査でもないことから、記載項目として設定しておりません。	その他
84	35-9	次期再編の視点としてくるりんばすによる高齢者の外出促進による健康増進効果、地域への経済効果や自家用車の利用の減少による交通事故の減少や環境負荷の軽減など多角的な視点から財政負担と波及効果について分析や試算をして示してほしい。	ご意見ありがとうございます。次回の再編に向けた議論において参考とさせていただきます。	その他
86	35-11	必要なら現在の名鉄バス委託も見直し他自治体も参考に最適な運行手段を探索する。	ご意見ありがとうございます。次回の再編に向けた議論において参考とさせていただきます。	その他
97	37-1	膨大な資料…ここに問題の大きさが集約されている なぜ今回「大改悪」を行ったのか「机上の空論」を現実に移した最悪の改訂だった 日常をまわしていたものを「ひっくりかえした」原因の分析をもっとしてほしい。「まず部分的な改変」が基本ではないか	ご意見ありがとうございます。次回の再編に向けた議論において参考とさせていただきます。	その他
98	37-2	料金を高くしたならサービスも増やすのが道理、それもなく「一方通行」では利用できなくなるのが当たり前	ご意見ありがとうございます。次回の再編に向けた議論において参考とさせていただきます。	その他
99	37-3	自治基本条例の精神にたちかえり、全てを市民の声を聴いてほしい。具体的には以下が必要 1) 改編前に少しでも戻し、往復の運行に戻す	ご意見ありがとうございます。次回の再編に向けた議論において参考とさせていただきます。	その他
101	37-5	3) バスも路線をふやし、今後の高齢化に耐えられるものにする	ご意見ありがとうございます。次回の再編に向けた議論において参考とさせていただきます。	その他
105	41-1	高齢になりくるりんばすはなくてはならない。いつも週2、3回利用させていただき感謝してます。くるりんばすの運転手さん、バスの案内のおじさん、とても親切で感謝してます。	いつもご利用ありがとうございます。 その他、ご意見・ご提案は、次回の再編に向けた議論において参考とさせていただきます。	その他
109	41-5	市役所病院などにタクシーを常時待機してほしい。	タクシープールの設定が可能かどうか、タクシー事業者とも調整を行っていく必要があると考えています。	その他
110	41-6	大変ですが、車内アンケート配布で年齢別の意見用紙を車内においてもらいたいです。	ご提案は、次回の再編に向けた議論において参考とさせていただきます。	その他
111	42-1	バス停設置の見直しは、各地区別に住んでいる住人全てに便利、満点とは望めないとします。誰もが高齢者になるし、バス停まで足を運べるなら利用できるが、歩けなくなるとタクシー利用になる。	いつもご利用ありがとうございます。ご意見・ご提案は、次回の再編に向けた議論において参考とさせていただきます。	その他
121	47-2	日よけと椅子を置いてほしい。	バス停の付帯設備（日覆、ベンチ）の設置については、道路構造等から通行の支障がない範囲での設置しか認められていないため、全てのバス停において付帯設備を設置することは難しいと考えています。	その他
125	49-1	くるりんバス倍増計画を公約に掲げていた近藤市長になり、これを独立させて本格稼働と思いきや、部分改正のみという肩すかしに拍子抜けしてしまいました。 あげくに、これから本格改正しようという矢先に移動政策室長を交替させてしまったのも疑問です。これまでの経緯をよく知っている方が、継続して担当すべきではないでしょうか？	今回のパブリックコメント案はくるりんばすの部分改正方針に関するものであり、また、パブリックコメントでのご質問に対する回答はいたしかねます。	その他
126	49-2	令和3年2月の1200人市民アンケートからは、くるりんバスを利用していないヒトが78%もいて、その理由として「目的地まで時間がかかる」（28%）「運行本数が少ない」（31%）などが挙げられていますが、これは、現路線が大きく迂回し過ぎていることに起因しているものです。 また、同アンケートで「不満」と回答したヒトの50%が「改善するとよい」項目として、「一方通行を見直す」を挙げています。平成31年の市民アンケート調査でも同様の結果が出ているにも関わらず、「部分改正」しかないのは、なぜでしょうか？	パブリックコメントでは質問に対する回答はいたしかねます。ご意見につきましては、次回の再編に向けて参考とさせていただきます。	その他
127	49-3	「現路線で満足している市民がいて、今全面改正では混乱させてしまう」と市の担当は発言していますが、アンケートで「満足している」市民が何%いるのでしょうか？令和3年のアンケートには、そのデータがあるはずなのに、掲載されていないのはなぜでしょうか？「満足」と「不満」の%数値を公表して頂きたい。	パブリックコメントでは質問に対する回答はいたしかねます。ご意見につきましては、次回の再編に向けて参考とさせていただきます。	その他
128	49-4	1番目の「市内を面的にカバーする路線網を維持」するのであれば、損なわれてしまっている利便性の根本的な改善をすべく、今のまま「双方向」にすべきなのではないでしょうか？公約の「倍増計画」を実施すれば良いだけのことですが、審議会ではその案も提出されていないようでしたが、実際には「倍増計画」についてどこまで検討したのでしょうか？	パブリックコメントでは質問に対する回答はいたしかねます。ご意見につきましては、次回の再編に向けて参考とさせていただきます。	その他

通番	No.	意見要旨	市の考え方	区分
129	49-5	五色園線だけが、なぜ同一経路双方向運行なのでしょう？ 6路線の内、利用者が増えているのは五色園線のみですが、この理由として、市は長久手にイオンがあるからだと言っていますが、それだけではなく、この路線が他とは異なり唯一、同じルートを双方向運行していて利便性が高いからです！ 他の6路線はすべて各校区を大きくグルリと一周しているので、行きか帰りのどちらかで余分に乗せられてしまいますが、五色園線だけは迂回することもなく、とても利便性が高いので、利用者も増え、バスも他路線は小型ですが、ここは中型が走っています。五色園は、団地全体が「市街化調整区域」であり、都市計画税を支払う義務を負っていないなど、「優遇」も度が過ぎています。高い都市計画税を払っている南ヶ丘、藤塚、香久山等の地域住民に対してこそ、より利便性の高いバス路線にすべきではないでしょうか？	パブリックコメントでは質問に対する回答はいたしかねます。ご意見につきましては、次回の再編に向けて参考とさせていただきます。	その他
130	49-6	他路線も同じように双方向にするためには、1時間以内に出発地である市役所に帰ってくる必要があるため、各校区に2路線は必要になると考えられます。 つまりバスと人員を倍増すれば、双方向運行となり、本数も今より倍増し利便性も高まります！ 朝夕の便も増えるので通勤に利用する人も増えるはずですよ！ くるりんバスは、福祉バスとしての位置づけだけでは、利用者数に限度もありますし、空で走っているのを見ているのも忍びないので、通勤バスとしての位置づけをしてもいいのではないのでしょうか？	くるりんバスは地域交流交通としての位置づけで、通勤通学から日常の買い物まで幅広くご利用いただく目的のバスとして位置づけられております。これを明確に通勤通学に特化することとなれば、ご意見のとおり往復性を高めることや朝夕の運行本数を増加するなどの対応が必要になると考えています。	その他
131	49-7	赤池線、米野木線における日進駅発着便が、すべて市役所発着便に変更されましたが、これは、運転手が休憩を取る必要があるために、駅前で乗客がいったん降ろされ、雨天でも15分外で待たされるという問題を解決するための変更とのこと。 これは同一経路双方向であれば、発生しない問題であって、地域を大きく迂回しているために、日進駅を通過して別の所で降りたい乗客にとっては、不親切極まりない扱われ方をされてきました。 このような問題は、この案を作成した段階でシュミレートすれば、気付くはずの問題と思われる。次回改正では、こうした本質的矛盾を抱えている一方方向運行を見直して頂きたいものです。	ご意見ありがとうございます。次回の再編に向けた議論において参考とさせていただきます。	その他
132	49-8	バス路線を詳細に検討するために、5名の市民から構成された専門部会が立ち上がったので、すべて傍聴しました。一般市民だけでなく、路線を策定できる専門家を交えてほしいです。現状の路線をどう変えたら、諸問題が解決するのかわかり、いくつものシュミレートしてみないとわからないので、それができる専門家が参加すべきでした。専門というべきヒトがひとりもない部会では議論が深まりませんので、今後は留意して頂きたいものです。	ご意見ありがとうございます。次回の再編に向けた議論において参考とさせていただきます。	その他
136	51-1	H29の再編により乗客数が減少したことは明らか。これは少なくとも当時の既存利用者にとって利便性が損なわれたということになる。一方で経費の削減はある程度達成されているように思う。今回の変更で経費がどうなるかが読み取れない。経費と乗客数のバランスはどれくらいが適正なのかという観点も取り入れたうえで考えてほしい。	今回の部分改正方針では、原則既存の運行経費の範囲で行うものであり、新たな費用の増減を伴わないものと考えております。ご意見につきましては、次回の再編に向けた議論において参考とさせていただきます。	その他
145	54-6	今のままでは誰のためのバスかわからない。住民に優しい対応をお願いします。	ご意見ありがとうございます。次回の再編に向けて参考とさせていただきます。	その他
60	29-1	他の自治体に旅行で行ったらどこでもくるりんバスがあった（諏訪市と岡谷市）。バスのダイヤが少ないので、各バス停にベンチがあった。日よけをもっと付けるといいのでは。バス停の近くにレストハウスがあると嬉しい。	バス停の付帯設備（日覆、ベンチ）の設置については、道路構造等から通行の支障がない範囲での設置しか認められていないため、全てのバス停において付帯設備を設置することは難しいと考えています。	その他
23	16-2	市役所案内所の外にベンチがあるが、時刻表や駐車禁止のポールが立っているためベンチ周辺から到着したバスがよく見えない。バスが見えるよう移動してほしい。	ベンチの位置の調整を行いました。なお、平日朝7時30分から夕方17時30分までの間につきましては、シルバー人材センター会員による利用者案内ががございます。	その他
20	15-3	バス停（障害のある方が利用するところは特に）に椅子や屋根をつけてほしい。	バス停の付帯設備（日覆、ベンチ）の設置については、道路構造等から通行の支障がない範囲での設置しか認められていないため、全てのバス停において付帯設備を設置することは難しいと考えています。	その他
27	18-3	高齢者定期券を名鉄バス（中央線、米野木駅一名商大線）にも利用できるようにする。	名鉄バスは、くるりんバスとは運行間隔や運行時間帯のサービス水準が異なるため、同一の運賃形態でご利用いただくことは難しいと考えます。	その他
41	22-5	乗車人数が、減った路線の減少した理由・原因を明らかにした改善してほしい。せっかくある「くるりんバス」 みんなで使えるようにしたい。	日進中央線も含めた全体の利用者数は令和元年度では444,578人で、再編前の平成28年度の496,539人に対して10.46%の減少でした。今後の利用促進により、以前のような利用者数を目指していましたが、令和2年3月以降の情勢により、状況が大きく変わってきていることから、新しい生活様式に対応した移動のあり方についての検討が必要であると考えています。	その他

通番	No.	意見要旨	市の考え方	区分
48	24-5	<p>中央線に関する提案</p> <p>黒字路線は民間でという（私には理解できない）理屈で、名鉄に移管された中央線ですが、黒字化には程遠い状況が続いているようです。</p> <p>そこで、少しでも収支状況改善と住民のニーズにより即応するため、路線の見直しを要請してはいかがでしょうか。</p> <p>路線を愛知大病院～長久手市役所～リニモ長久手古戦場～日進市役所～日進駅～ららぽーと東郷～東郷町役場に延伸、改訂するという案です。</p> <p>この案による各市町のメリットを整理すると</p> <p>長久手市：名鉄豊田線とアクセスすることにより電車1本で豊田市方面への通勤・通学を便利にし、新たな市民の確保に資する。</p> <p>日進市：市内に大きな総合病院のない日進市民にとって愛知大病院へのアクセスを容易にすること、人気の高い大型ショッピング施設ららぽーとへの利便化は利用者増を期待させる。</p> <p>東郷町：鉄道のない東郷町にとって、名鉄豊田線、リニモへのアクセスは大きな魅力となるはず。</p> <p>2市1町が合意できるのであれば、一致して名鉄バスに交渉してはいかがでしょうか？</p> <p>もし、名鉄が首を縦に振らないのであれば、2市1町が相互乗り入れを行って路線重複区間の実質的な便数倍増を実現してはいかがでしょうか？</p> <p>各市町の路線は以下のごとくします。</p> <p>Nバス：愛知大病院～長久手市役所～日進市役所～日進駅</p> <p>くるりんばす：愛知大病院～長久手市役所～リニモ長久手古戦場～日進市役所～日進駅</p> <p>リニモ長久手古戦場～日進市役所～日進駅～ららぽーと東郷～東郷町役場</p> <p>じゅんかい君：東郷町役場～ららぽーと東郷～日進駅～日進市役所～リニモ長久手古戦場</p> <p>これは、ある種思い付きであり、またある種単なる思い付きでもありません。</p> <p>少子化時代、あるいはアフターコロナの時代にあつては、広域での地方自治が求められる傾向が強くなると言われています。確かに人の行動、生活圏は行政区域に制限されるものではありません。コミュニティバスについても広域で考えることが求められるのではないのでしょうか？</p> <p>車両の確保をはじめとしてクリアしなければならない壁がいくつもあることは重々承知ですが、ぜひとも相互乗り入れという発想を視野に入れることも考慮してください。</p>	<p>今回のパブリックコメント案はくるりんばすの部分改正方針に関するものであり、日進中央線に関するご提案は今後の検討の参考させていただきます。</p>	その他
42	22-6	<p>夫は、地下鉄鶴舞線を利用する際利用していたが、今はバス停が無くなり使えなくなった。</p>	<p>市内全域から赤池駅、日進駅、米野木駅の各駅の利用を想定したバス路線は難しく、市北部であれば、名鉄バスの利用も併せて愛知高速鉄道（リニモ）や名古屋市営地下鉄東山線のご利用を想定しているものです。お住いのご住所であれば、日進中央線のご利用をご検討ください。</p>	その他
31	18-7	<p>運行・管理は市として（市バスとする）か、委託業者選定は公開入札にする。</p>	<p>日進市としては、公営事業として運送事業を実施する予定はございません。また、現状は協定に基づく運行となっておりますが、今後の地域公共交通計画策定の過程において、改めて運行事業者の選考方法も含めた議論が行われるものと考えております。</p>	その他
50	24-7	<p>車内広告の拡販について</p> <p>販売状況はどんな感じですか？売完には至ってないですね。何%くらいの販売状況か教えてください。</p> <p>J Aや商工会に販売促進をお願いするとか、現在1路線いくらという販売のようですが一定路線や全路線掲出の場合は割引があるとか、いろいろ販促案はあると思います。</p> <p>基本的には原価のかからない売り物なので、売完しても70万円そこそことはいえ多少なりとも収益改善、あるいは学生値下げ・無料化の原資になろうかと思われます。ぜひご検討ください。</p>	<p>パブリックコメントでは質問に対する回答はいたしかねます。ご意見につきましては、次回の再編に向けて参考とさせていただきます。</p>	その他
11	11-1	<p>日東東山北から日進駅経由の赤池駅行きを再開してほしい（名鉄運賃は高いため）</p>	<p>現在のくるりんばすの運行については、地域を巡回し最寄駅と接続することを目的としていることから、東山地区から赤池駅までの路線を運行する予定はございません。</p>	その他
88	35-13	<p>今年度、本格再編に向けてコンサルタントに業務委託し計画の策定が進められている。その際制約を設けず、市民の意見を十分反映するよう求める。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。次回の再編に向けた議論において参考とさせていただきます。</p>	その他