

No.	頁	区分	意見要旨	市の考え方
1	1	計画策定の背景	公共交通の利用者は自動車免許所持者、子ども、高齢者、自家用車非保有者、運転免許非保有者に分かれます。更に通勤通学その他の移動目的の利用者に分類される。通学者も高校生と大学生がいて、利用形態や目的利用時間は異なる。ここに着目せず「人口の増加」「高齢者人口の増加」を背景に、計画の策定が必要になったというのは外的で見直しが必要だ。グループ別にアンケートを取るなどして利用形態、要望などを把握し計画に反映する必要がある。	利用者アンケートや乗降調査では年齢区分や職業などの属性も取得していますので、今後の路線の改正に際にはそうした詳細の情報も考慮してまいりますと考えております。
2	1	計画策定の背景	1本市の継続的な発展を支える重要な都市基盤の一つである公共交通」と明示することは歓迎する。改めてくるりんばすも公共交通の一つであり、都市基盤としてこれを維持し発展させる、間違えずとも廃止するようなことはあってはならないという認識を共有したい。	くるりんばすについては本市の公共交通の一部を形成するものとして引き続き必要な機能であり、時代や利用者の状況に応じて変化しながらもその理念や目的は継続されていくものと考えております。
3	1	計画策定の背景	網形成計画の具体化でくるりんばすの運賃が100円から200円になり、重複路線がなくなり、名鉄駅から名鉄駅へくるりんばすで行けなくなる。岩崎台から香久山に行き、市民会館や運動公園に行かないなど不便になった。結果利用者は半減した。しかし本計画では「くるりんばす及び名鉄バス中央線の合計利用者数は」「平成31年度実績では再編前の約9割まで回復」という認識を示している。利用者は路線ごとに違う。再編によって利用できなくなった市民は何人いるのか、なぜ利用しなくなったのか検証し、前回の手法の誤りを認識するところから新しい再編をスタートするべきである。	前計画においては、路線バスの採算性を維持することが求められておりましたが、コロナ禍を経験し、法改正により公共交通についての国の新たな考え方について示されたこともあり、今計画においては必ずしも採算性のみを重視したのではなく、利便性の向上を前面にしたものとなっております。
4		計画の根拠	新しい根拠法を記述する。	検討の上、記載します。
5	2	役割分担	総合計画の「くるりんばすと民間路線バス、鉄道等の役割分担が適切にされ」が引用されているが、改めて役割分担について注釈をつけて明確にするべきである。	P.48 5.2)地域公共交通の役割と位置づけにおいて、各交通手段の機能分類において整理しております。
6	49	中心拠点	事業内容に中央線、循環線の維持が明記されている。また「将来ネットワークイメージ図」に「中心交通拠点」が図示されている。イメージ図ではこの中心拠点をくるりんばすの路線がターミナルにするように見える。このような前提なしにくるりんばすの全面再編は行うべきであり、基本計画に制約してはならない。中心拠点が何を指すのか不明で、その整備を併せて行うというなら2023年度の再編期限に間に合わない。	本市のくるりんばすには全線の同時帰着により、自由に乗り継いで市内の何処から何処へでも移動できる、という大きな特性があり、利用者アンケート結果から判断して今回の計画においても引き続きこの特性は維持されるものと考えております。そのため、市全域からほぼ等距離でバスの集約が可能となる中心交通拠点が必要であることから前提として記載しています。ただし、路線の改正は拠点の整備ありきではなく、並行して行うことが可能であると判断しています。
7		中心拠点	現在は市役所が拠点機能を有していますが、道の駅が開駅したらば拠点機能を市役所から道の駅に移すべきである。道の駅基本計画書では、ひとつのバス停として扱われておらず、くるりんばすの駐車スペースを計画書に組み入れなければならない。道の駅の基本計画書が本決まりしてからでは遅すぎます。道の駅に拠点機能を移すべき理由を挙げれば1道の駅への交通手段を持ち合わせていない、老人や子供たちへの交通手段の確保とともに、くるりんばすの次便への乗継時間に売店などを利用してもらえ、時間帯によっては食事も可能であります。土日・祭日は市役所では乗継時間を過ごす場所が少なすぎるし、拠点機能を道の駅にすれば、運転手が交代する時や待ち時間に休憩できる部屋を設けることができます。(利用者との道の駅がウィンウィンの関係になる為)	ご提案ありがとうございます。ご意見は、実際の事業の実施の際の参考とさせていただきます。
8		中心拠点	東郷町に開業したららば一と愛知東郷でも、じゅんかい君の拠点機能が役場前かららば一と愛知東郷へ移行したように、乗降客がより多く利用する場所への変更は必然だと思います。万が一、市役所のまわらば一と愛知東郷の種(東郷町民から)になってしまっても良いのですか?	本計画における中心交通拠点につきましては、公共交通を楽しく利用できるようになる「にぎわいのある」拠点となることを目指すこととしております。
9		中心拠点	昨年の12月から住民票・所得課税証明書・印鑑登録証明書等の各種証明書が、マイナンバーカードがあればコンビニ各社で取得できるようになりました。今後も国の行政機関であるデジタル庁が、国政全般のデジタル化を推進することで、市役所業務のスリム化が図られて、市民が証明書取得などの目的で来所する者が減少することは確実で、拠点機能としての役割を道の駅に移した方が絶対に良いためです。(道の駅に、スペースがあれば市役所の出先機関として、何でも相談できる窓口を新設することを提案します。)	ご提案ありがとうございます。ご意見は、実際の事業の実施の際の参考とさせていただきます。
10		中心拠点	道の駅が拠点機能になりましたら、循環線のルートを行きも帰りも市役所と図書館に立ち寄るようにして行きは市役所を今から利用する人、帰りは市役所で用事が済んだ人を乗せるように、ルートの変更が絶対望ましいと思います。	ご提案ありがとうございます。ご意見は、実際の事業の実施の際の参考とさせていただきます。
11		中心拠点	循環線のルート変更に伴って循環線以外の図書館乗り入れを全廃して、市役所の同じように行きも帰りも停車するように変更(循環線は約35分間隔で運行)することで利便性も良くなり、道の駅で循環線以外に乗り継ぐ時でも、最大で約35分の待ち時間になり、道の駅で時間を過ごしてもらえれば、退屈しないと思います。ルートは、帰りの市民会館から県道57線瀬戸大府東海を通って図書館に寄り、市役所経由で終点の道の駅へ向かいます。(必然として市役所東には、停車しないこととなります。)循環線以外の全路線が図書館に乗り入れしなれば、ルートの見直しが可能であり、所要時間の短縮が図られると思います。一例として、梅森線ですと市役所から図書館を通り、県道58号名古屋豊田線経由して県道57号瀬戸大府東海線から白山まで行くのに、時刻表ですと6分要します。しかし、図書館を経由しなければ市役所前の北側の道路を東進して、県道57号瀬戸大府東海を通れば、白山まで3分しか要せず3分の短縮が図られます。このように全行程で見直しを検討すれば、前述した7分程度の短縮も可能であると思います。	ご提案ありがとうございます。ご意見は、実際の事業の実施の際の参考とさせていただきます。
12		中心拠点	名鉄バスの赤池駅から長久手駅に向かう便では、市役所の次の次のバス停は白山になりますので、道の駅へ乗り入れてもらい白山は廃止したほうが良いと思います。	ご提案ありがとうございます。ご意見は、実際の事業の実施の際の参考とさせていただきます。
13		中心拠点	道の駅は、単に物販や飲食するところだけでなく、市民にとって重要な防災施設や子育て支援・農業振興など多方面の施設が混在する場所でもあります。例えば、防災施設では救急救護場所、防災ヘリポート・防災倉庫の役割があり子育てでは、屋内・屋外の遊具施設が整備されます。このように、多機能が備わった道の駅は、子供から大人まで色々な目的があり交通手段も多岐にわたった方が、利用者にとって好都合でありますし、くるりんばすも交通手段の一つとして重要な役割を担うこととなります。	ご提案ありがとうございます。ご意見は、実際の事業の実施の際の参考とさせていただきます。
14		中心拠点	今回の計画案では乗り継ぎ拠点の設定がなされている。現在の市役所がそうであるように基本的に全路線の発着点であり、1本で目的地に行けない場合はまず市役所まで行って乗り換える。そのための拠点というならこの考え方は改めてほしい。時間に余裕のある高齢者が最大の利用者層であるにしても、できることなら乗り換えなしに1本で目的地にたどり着きたいというのが望むところなのではないだろうか?むしり止むなり乗り換えが必要な場合も、できるだけ短い道で行けるよう各路線同士が複数のバス停でクロスし、そこで自由に乗り換えることができる方がよほど利便性が高いのではないだろうか?たとえ乗り継ぎ拠点到る屋根があり、風も涼しくお茶することもいできる快適空間であったとしても、そこでたとえ快適な時間が持てるにしてもそれはお出かけの目的ではない。お出かけの目的は、用事のあるところ短時間で気軽に安く行けることである。	本市のくるりんばすには全線の同時帰着により、自由に乗り継いで市内の何処から何処へでも移動できる、という大きな特性があり、利用者アンケート結果から判断して今回の計画においても引き続きこの特性は維持されるものと考えております。そのため、市全域からほぼ等距離でバスの集約が可能となる中心交通拠点が必要であることから前提として記載しています。住宅地駅を短い時間で結ぶ機能は、一定量の需要に応じた幹線交通の強化により実現を目指すものとして捉えております。
15	51	中心拠点	<方針2>の目標が「乗り継ぎバス停の待ち環境」の改善の減少では、さびし過ぎます。「にぎわいのある中心交通拠点としてバスターミナルの整備」が必要でしょうか。「にぎわいのある」ところは、現時点では、プライムゾーンと赤池駅しか見当りませんので、ここにバスターミナルを整備し、市内各地に路線を走らせるようにして、名鉄中央線のように、赤池駅から一ノ尾駅に一直線につないで双方向にするのが利用しやすいのは、データが示しています。五色園線でも同様です。広いエリアを周回する現行のくるりんばすは、時間もかかりロスが多い。暇を持て余している老人でも耐えられませんが、バスを待つ間に時間をつぶすには商業施設が都合がよいので、交通拠点は、大型商業施設が妥当です。東郷町「じゅんかい君」がラポートに拠点を置いたのは大正解です。本方針では、「乗り継ぎ」は妥当であり「市民から許されている」とささえている節がありますが、乗り継ぎすと必ず時間的なロスが生じます。目的地で過ごす時間が、それだけ減ることを意味します。「乗り継ぎ」場所も快適なところはあります。バスターミナル設置と同時に、「乗り継ぎ」をする必要がない路線を構築するべきです。	「拠点整備」はアウトプットに相当する考え方、その結果「不満が解消される」というアウトカムを指標として設定したものです。事業内容に関する「提案をいただき、ありがとうございます。ご意見は、実際の事業の実施の際の参考とさせていただきます。
16		中心拠点	中心交通拠点を「にぎわいのある」ことを目指す、としています。必ずしもそんな必要はないと思います。市の計画はどうか「道の駅」を考えているように思いますが、交通拠点は市役所など一番いいかと思えます。市役所なら農協や郵便局、にぎわい交流館、中央福祉会館、図書館なども近く、何かと便利です。大事なことは「にぎわい」ではなく、「いろいろな目的が実現できる場所」ではないかと思えます。	中心交通拠点については、地域別ワークショップでは拠点が目的地となるような交流ができ、にぎわう場所がよいという意見があったこと、色々な目的が実現できる、目的地となり、必要があると考えております。そして、その機能を表す表現として「にぎわいのある」とさせていただきます。
17		中心拠点	P29のくるりんばすの項目には中心交通拠点に対する項目はありません。なぜ、P46で急に「にぎわいのある中心交通拠点を整備します」と出てくるのでしょうか?道の駅と明記はされていませんが、道の駅ができ、そこにバスターミナルを作る前提でこの案ができていくのはおかしなことです。P33では、「くるりんばすの乗り継ぎ拠点をにぎわいある場所として役所・鉄道駅が上位とします」と書かれていた。中心交通拠点を整備するのであれば市役所にするべきです。アンケートやワークショップで出た意見を見ても、中心交通拠点整備よりも一方通行を見直すことや運行本数を増やすことを市民は求めています。限られた予算だと言うのであれば、市民の要求を最優先に実現してください。	拠点整備については、具体的な位置を決定しているものではありませんが、地域別ワークショップでは拠点が目的地となるような交流ができ、にぎわう場所がよいという意見があったこと、現状の市役所停留所では機能が不足しており、利便性の向上については一定の整備が必要であると考えています。また、整備に関わる経費は一時的な経費であり、運行に関わる経費は経常的な経費であることから、これを同列に扱って捉えることは致しかねます。
18		実施事業	区長制度に疑問を感じている。公共交通の問題は区長に責任を担っていただいた方が良くと思う。地域の代表としての責任を感じて欲しい。	本計画の事業①では、区や自治会を基本とした話し合いの場の形成を想定しております。
19	58	実施事業	瀬戸市の運行協議会を参考に設置する。	協議会、という形で住民主体で運行を持続可能な形で本市になじむのかどうか、地域の皆様のお声や聞きながら各地域へのニーズに沿った形での実施方法を検討してまいります。

No.	頁	区分	意見要旨	市の考え方
20		実施事業	日進市地域公共交通計画パブリックコメント案の3頁に記載されている交通結節点の項目で、赤池駅前、利用しやすさ向上のため再整備を検討と書かれています。赤池駅の再整備について意見が有り、赤池駅広場の占有面積が広すぎるので、現状の楕円形になっている形状から2メートル程度縮小して、バスが停めやすいように駐車スペースを広げる。当然、駐車スペースが広がれば、くるりんばす梅森線も赤池駅に乗り入れることが可能で、タクシーの乗場スペースも広げて、ピアで待機しているタクシーも広場内で待機することが可能です。また、赤池駅広場内への一般車両の乗り入れを、平日の7時～9時までと16時～19時までを進入禁止(緊急車両は除く)とする。民間業者のバスを使用している各大学・短大のスクールバスも、赤池駅への乗り入れを、バスへの乗降のみに限定して5分程度利用できる許可する事が良いし、スクールバスの待機場は、従来の発着場を使用する。スクールバスの赤池駅への乗り入れを提案する理由は、少子化高齢化が進み学生数が毎年減少傾向であり、各大学・短大とも新入生の確保が困難になる事が予想されます。日進市内にある各大学・短大が、名古屋市内の利便性が良い場所に転転する事が考えられるので、断念してもらったためにも赤池駅前からスクールバスが発着することを新入生確保に活用してもらえれば、官民合わせて各大学・短大を全面的にバックアップする事が、将来的に日進市にとって得策であると考えます。	ご提案ありがとうございます。ご意見は、実際の事業の実施の際の参考とさせていただきます。
21		実施事業	日進駅の再整備についても意見が有り、現状は駅の南側に名鉄バスの発着場がありますが、駅の北側に移動することを提案します。北側に集中させることで、くるりんばす・しゅんかい君・タクシーとの相互乗り換えをスムーズになり利便性を向上させることが目的です。当然、北側のスペースでは狭いので、駅の北側への一般車両の乗り入れを平日進入禁止(緊急車両は除く)もしくは、赤池駅のように時間限定で進入禁止にする。一般車両の駅への利用者に配慮して、移動して空いた南側の名鉄バス発着場エリアを一般車両が使用できるよう整備し、公共交通と一般車両を分離します。但し、タクシーだけは駅の北側と南側の両方に乗り場を設置し、乗客の目的地が駅の南側を希望した時、南側で次の乗客を乗せられる事も可能である為。(呼び方も南口と北口に変更する)	ご提案ありがとうございます。ご意見は、実際の事業の実施の際の参考とさせていただきます。
22		実施事業	乗継券を市役所以外でも発行してほしいとの要望も有りましたが、バス停での乗継券の発行は、運転職員への負担が多くなり、安全運行の妨げになるので、終着地である市役所でのみ発行する従来の方法のままにするべきであり反対します。	ご提案ありがとうございます。ご意見は、実際の事業の実施の際の参考とさせていただきます。
23		実施事業	くるりんばすと日進中央線、名鉄バスとの乗り継ぎを便利にし、乗継券を発行する。くるりんばすのバス停が交差点から遠いところに設置されているところがあり、乗換でも市民利用施設に行くにも不便。	乗継利便性の向上については、P.61に記載させていただいておりますとおり、くるりんばす相互やくるりんばす・他の公共交通との乗り継ぎについて、乗継抵抗が緩和される割引の導入や乗継券の発行等のあり方を検討し、利便性を向上してまいります。バス停の設置位置につきましては、交通安全上の制約もあり、自由な位置に設置できないものであることを前提としたうえで、可能な限り利便性の向上に努めてまいります。
24		実施事業	路線を変更する場合はコンサルタントに任せず、市が地区ごとに住民と相談して改善することを中心に行うべき。	本計画の事業①では、区や自治会を基本とした話し合いの場の形成を想定しております。
25	55	実施事業	大学のスクールバスについて、赤池駅、本郷駅などへの路線を利用できるようにしてほしいものです。特に、朝は、空で駅まで走らせているのですから。	大学のスクールバスを含めた既存交通資源の活用については計画書P.55に記載させていただいております。具体的な内容については関係者との協議の中で決定させていただきます。
26	60	実施事業	バスロケーションシステムを早急に具体化してください。	計画書P.60に記載させていただいておりますとおり、現状でもバスロケーションシステムによるバスの接近情報の提供を実施しております。今後も継続して実施していくために計画に位置付けるものです。
27	65	実施主体	地域公共交通会議の権限について「日進市地域公共交通会議が主体となる」とあるが、事業ごとに市、事業者、大学など実施主体が細分化されているのは矛盾する。地域公共交通会議は実施主体にならない。	日進市地域公共交通会議は法定の協議会であり、市民、交通事業者、各行政機関など交通に関わる利害関係者が一堂に会して協議を行う場となっております。今後は国の運行費補助制度の補助要件として実施主体が地域公共交通会議となることとされていることから、本計画では実施事業の主体は日進市地域公共交通会議としております。
28		移動支援事業	地域福祉課が各自治会と連携して試験的に行われている高齢者移動支援事業について意見が有ります。各自治会からの問題点として、運転手のなる人が居ないとか、事故を起こした場合の責任を誰が負うのか、自家用車(一部では市が貸し出し)の保険料を誰が払うのかなどいろいろな問題点があります。現在は試行錯誤の中で運用ですが、将来の地域公共交通網としては、広域は名鉄バスが担い、中域はくるりんばすや名鉄バスの空白地域を補い、そして狭域は第三の交通手段としてコミュニティバス(会員制)を提案する。コミュニティバスとは、試験的に行われている高齢者移動支援事業に考え方は近く、全19区毎に自治会と連携を図り、区内及び隣接する地域の物販店や病院・公共施設など決まったルートを走行し、ルート内の場所ならどこでも自由に乗降できるバス(主要場所以外にはバス停はなし)とする。走行ルートはどうするか(各自治会にて決定)、主要停留場所はどこにするか・会員は自治会会員のみに限るのか、毎月の負担額はどうか?自治会の会計からどれくらいの金額を予算に計上するか?運行日はどうか?時間帯はどうか?と各自治会の事情もあり、各自治会が主体となって決めなければならない。しかし、試験的に行われていて、各自治会からの問題点でも列記したように、その問題を解決するのが市の役割と考えています。運転手の問題は素人では負担が重すぎるので、市がタクシー会社に交渉してもらって、時間貸し契約(暇な時間帯の定期収入を確保できる)を結ばないと。例えば、香久山区は週の月曜日・水曜日・金曜日の三日間とし、時間帯は9時～11時と13時～15時の二回にする。しかし、隣接する梅森区では重複しないように、火曜日・木曜日の二日間とするなど調整しながら少ない人数のドライバーを確保する。使用する車(一部の自治会では市が貸し出しする)は全て市の所有者にする事で保険の負担問題も解決できるのではないかと。区内を定期ルートで巡回しながら、自分の好きなところで乗り降りできるコミュニティバス(会員制)が実現できれば、定期バスとタクシーの利点を兼ね備えた第三の交通手段になり得るのではないかと思います。	ご提案ありがとうございます。ご意見は、実際の事業の実施の際の参考とさせていただきます。
29	64	移動支援事業	地域で運用されている「きそい隊」によるデマンド交通に助成をしてください。	地域で実施されている移動支援事業に対する支援につきましては、計画書P.64に記載させていただいております。所管課とも調整の上、適切な支援策について検討してまいりたいと考えております。
30	46	目標設定	計画の目標は市民が利用者か。利用者は市民とは限らない。市内外の利用者の合計が目標になるということか。方針3の利用者割合に加えて高齢者のくるりんばす利用割合も目標にしたらどうか。	昼夜間人口比率やパーソントリップ調査の結果を考慮すると、本市は昼間は市外から市内へ、朝夕は市内から市外へ、それぞれ大きい人流があり、この移動を支えることが街の活力に繋がっていることから、利用者主体で考えているものです。
31	51	目標設定	「計画目標」として、「日進市内の公共交通利用者数」(鉄道道各駅乗車人員、路線バス、くるりんばすの利用者数の合計)について、2030年度までに2000万人/年を目標と定めているが、日進市のほとんど経営判断の及ばない地下鉄、名鉄電車、名鉄バスなどの利用者数を含めて目標値としても意味がありません。日進市が関わることでできる事業についてのみ「計画目標」を設けるのが妥当ではないかと思えます。例えば、「くるりんばすの利用者数」「大学スクールバスの利用者数」「デマンド交通の利用者数」等が適当かと思えます。	本計画は、日進市が計画主体ではありませんが、くるりんばすに限定した計画ではなく、日進市内を運行している全ての公共交通について市民、事業者、行政の関係者が協力して達成を目指す計画となっていることから、計画目標として設定したものです。また、個別の交通モードの利用者数については、毎年度の確認指標として設定しております(P.69参照)。
32	51	目標設定	「方針別目標」の「幹線軸の公共交通利用者数」についても、鉄道道各駅乗車人員、路線バス利用者数の合計など、日進市が経営に関与できない地下鉄、名鉄電車バス等の交通手段に目標値を設定しても意味がありません。<方針1>について目標を定めるのなら、「くるりんばす、スクールバスなどの幹線ネットワークの構築と利用者数の倍増」などはいかがでしょうか?	本計画は、日進市が計画主体ではありませんが、くるりんばすに限定した計画ではなく、日進市内を運行している全ての公共交通について市民、事業者、行政の関係者が協力して達成を目指す計画となっていることから、計画目標として設定したものです。また、個別の交通モードの利用者数については、毎年度の確認指標として設定しております(P.69参照)。
33	51	目標設定	<方針3>の目標「市民の公共交通利用割合」を現況の7.1.2%から2030年に7.8%以上とする。この場合の利用は、鉄道、路線バス、くるりんばす等公共交通手段のどれかを含んでいなければならないが、このおぼろげな数値のアップにどれほどの意味があると言うのでしょうか。それに地下鉄、名鉄などの交通手段は目標に関与させる必然性はありません。<方針4>の目標として、「市内の公共交通を利用する市民の満足度」を過去の各種アンケートを基に2020年での目標を数値として設定したらよいでしょう。	本計画は、日進市が計画主体ではありませんが、くるりんばすに限定した計画ではなく、日進市内を運行している全ての公共交通について市民、事業者、行政の関係者が協力して達成を目指す計画となっていることから、計画目標として設定したものです。また、個別の交通モードの利用者数については、毎年度の確認指標として設定しております(P.69参照)。
34	51	目標設定	P51に示された「方針別目標」はどれも重要であり、これがいっただい何を意味しているのかをはっきりさせておく必要があるでしょう。示された目標値は、具体的に何をしたらそれが達成できるのか、P52以降を読み込んで、その具体的なプロセスが全く見えません。	各目標に共通する考え方として、公共交通を利用する人の数が増加することを目標として設定しているものです。実施事業は、この目標を達成するために実施するものとして記載しております。
35		計画期間	この日進市地域公共交通計画を速やかに実施してください。	本計画の計画期間は第6次日進市総合計画の計画期間に合わせた令和12年度までとしています。計画期間内で実施可能な事業から順に可及的速やかに実施していくことを目指しております。

No.	頁	区分	意見要旨	市の考え方																																							
36		収支について	料金を上げて収支率が下がってしまったことをもっと反省する必要がある。	前計画においては、路線バスの採算性を維持することが求められておりましたが、コロナ禍を経験し、法改正により公共交通についての国の新たな考え方について示されたこともあり、今計画においては必ずしも採算性のみを重視したのではなく、利便性の向上を前面にしたものとなっております。																																							
37		予算について	計画の実現のために予算を確保することを計画に加える。	予算の確保については、運行計画が決定した後、利便増進計画として記載します。																																							
38		路線について	第一に、くるりんばすの交互通行を復活させると共に、バス停の場所・ルート及び所要時間短縮などの見直しを実施する。 各ルート毎の出発から到着まで、一番時間を要する時間と便名を列記しました。 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>出発</th> <th>到着</th> <th>所要時間</th> <th>便名</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 赤池線</td> <td>1 6時47分</td> <td>1 7時54分</td> <td>1 時間7分</td> <td>9便1便は除く</td> </tr> <tr> <td>2 米野木線</td> <td>1 6時47分</td> <td>1 7時52分</td> <td>1 時間5分</td> <td>9便</td> </tr> <tr> <td>3 三本木線</td> <td>1 6時47分</td> <td>1 7時54分</td> <td>1 時間7分</td> <td>9便</td> </tr> <tr> <td>4 梅森線</td> <td>1 6時47分</td> <td>1 7時53分</td> <td>1 時間6分</td> <td>9便</td> </tr> <tr> <td>5 五色園線</td> <td>1 6時47分</td> <td>1 7時54分</td> <td>1 時間7分</td> <td>9便</td> </tr> <tr> <td>6 岩崎線</td> <td>1 6時47分</td> <td>1 7時52分</td> <td>1 時間5分</td> <td>9便</td> </tr> <tr> <td>7 循環線</td> <td>全便が24分～26分の所要時間であり、バラツキが少ない。</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>以上のように、9便と2便の時間帯が所要時間を要し、昼間の時間帯は1時間も要しないので、前述のように各路線が7分間の時間短縮を実現できれば、7分×11便＝77分間もあれば、市役所での乗継時間を含めて、もう一便追加でき12便日の運用が可能になります。大前提は現ルートの見直しにより、交互通行を実現して頂けるならば、復路ルートは調整が必要になるかと思えます。利用者からの要望で、30分間隔の運行をお願いする意見もありますが、1便でも便数が増えればいくらかの改善になります。</p> <p>基本的には、現状のバスの所有台数では30分間隔運行は不可能であり、実現しようとするためにはバスの台数を倍にするか、運行ルートの走行距離を半分に縮小しなければ不可能です。所有台数を倍に増やせば莫大な車両購入費が必要であり、単純に経費も倍額になりますので、多額の税金を投入することに対し市民の理解が得られないと思えます。また、運行ルートの走行距離を半分に縮小したら、本来の目的であるバス停の無い空白地域をカバーすることができず、本末転倒になります。</p>	出発	到着	所要時間	便名	1 赤池線	1 6時47分	1 7時54分	1 時間7分	9便1便は除く	2 米野木線	1 6時47分	1 7時52分	1 時間5分	9便	3 三本木線	1 6時47分	1 7時54分	1 時間7分	9便	4 梅森線	1 6時47分	1 7時53分	1 時間6分	9便	5 五色園線	1 6時47分	1 7時54分	1 時間7分	9便	6 岩崎線	1 6時47分	1 7時52分	1 時間5分	9便	7 循環線	全便が24分～26分の所要時間であり、バラツキが少ない。				ご提案ありがとうございます。ご意見は、実際の事業の実施の際の参考とさせていただきます。
出発	到着	所要時間	便名																																								
1 赤池線	1 6時47分	1 7時54分	1 時間7分	9便1便は除く																																							
2 米野木線	1 6時47分	1 7時52分	1 時間5分	9便																																							
3 三本木線	1 6時47分	1 7時54分	1 時間7分	9便																																							
4 梅森線	1 6時47分	1 7時53分	1 時間6分	9便																																							
5 五色園線	1 6時47分	1 7時54分	1 時間7分	9便																																							
6 岩崎線	1 6時47分	1 7時52分	1 時間5分	9便																																							
7 循環線	全便が24分～26分の所要時間であり、バラツキが少ない。																																										
39		路線について	運行路線を大幅に変更してはならない。市民は今の公共交通を利用して生活している。それが今日からそのスーパーや公共施設に行かないとなれば、交通弱者の施設利用や通院、買い物の足を奪うことになる。	次回の改正に向けては市民や利用者の皆様と共に話し合う場を設定して、実現に向けて議論を交わしていきたいと考えております。																																							
40		路線について	これまで出された意見を多く検討され、方針に位置付けられたことは評価できる。しかし、実際に実施できて初めて効果上がることが留意すべきである。コース、ダイヤ、料金などが提案されたのちの、市民との意見交換の場の設定を強く望む。前回改編時のごとき、直前の臨時交通会議での料金改定実施などのごようなことは絶対避けるべきである。 往復利用ができるコース設定は必ず実施してほしい。 交通結節点(乗換ポイント)は各駅、市中心部など5ヶ所は最低必要。 幹線ルートと狭小範囲巡回ルートの結節点での乗換券発行を可能にすること。 実施年度後半に検証の会を持ち、実施2年後には小修正のコースを運行できるよう、こまめな改定を行うこと。 名古屋市の例に倣って「敬老バス(仮称)」などを導入し、鉄道、くるりんばす、名鉄バスを共通利用できるようにする。 大型商業施設、大型医療施設の協力を得て、買物・通院コースを導入する。(例：プライムツリー、東名古屋病院、善久山ユニ、アオキスーパー、イオン、愛知国際病院、ららぽーと、おりど病院などを経由する往復コース) 65歳以上は無料又は少なくとも名古屋市の敬老バス並みの料金以内にする。	ご提案ありがとうございます。ご意見は、実際の事業の実施の際の参考とさせていただきます。 次回の改正に向けては市民や利用者の皆様と共に話し合う場を設定して、実現に向けて議論を交わしていきたいと考えております。																																							
41		路線について	赤池線の「市役所一日進駅」までの経路を市民会館、おりど病院経由にして欲しい。(循環線の逆向き走行) 赤池線の「市役所一日進駅」は循環線と同じ経路で、図書館、浅間川、笠ヶ山を經由しており、下記の点が解消できず、有り難くない。 1 市民会館、おりど病院から日進駅へ行くバスがない(行けない)。 2 市役所から、市民会館、おりど病院に行くのは非常に大回り。 「おりど病院のバス停」の設置が道路のスペース上難しいそうだが、おりど病院内に入らせていただき、乗降することは難しいでしょうか。	ご提案ありがとうございます。ご意見は、実際の事業の実施の際の参考とさせていただきます。																																							
42		路線について	再編により利用者が減少している。その大きな要因(新型コロナ禍を除く)に、一方通行があると見られます。「本計画(案)」、ワークショップ(8月開催)等も同様の認識です。各地域路線が減少する中で、双方を残した五色園線が減少していないこともこれを裏付けるものです。「くるりんばす」は、高齢者の利用率が高く、その利用目的は、主に日常の買物・通院であることを考えると、双方運行の復活は、再来年度とされる再々編の重要課題と考えられます。	ご提案ありがとうございます。ご意見は、実際の事業の実施の際の参考とさせていただきます。																																							
43		路線について	赤池線は、地域路線では最多の利用数ですが、再編による利用減が大きく、一方通行に強い不満があります。南ヶ丘の高齢化が一層進むで、日進駅、PEL(日進駅南。元ヤマナカフランテ)、おりど病院、赤池駅、プライムツリーへの往復の利便性を求める声以前に増して高まっています。私も昨年3月に免許を返納しましたので、日常の買い物(車の時から妻に同行)の負担を身近に感じるようになりました。 ただ、現行の本数で双方運行に変更すると、これまでの約1時間1本の運行が、同一方向は単純計算で2時間に1本となり、既存の利便性を取っておく必要があります。本数を増やすことであればよいのですが、それが難しいとすれば、買物等の時間帯(午前、午後1往復など)を意識したダイヤの編成など工夫が必要となるように思います。 また、南ヶ丘内での話しの中で、「赤池線は、循環線と重複する日進駅～市役所をカットし、赤池駅～おりど病院～日進駅間の双方運行とする」意見が出ました。それには、循環線との円滑な接続が課題となりますが、運行時間の短縮、運行車両の節減の成果が路線の充実と還元されることを含めて、検討を期待したいと思います。「本計画案」にあるように、全路線一律でなく、利用数の多い路線のモデル路線の一つとして、赤池線の運行本数を増やすことの検討は如何でしょうか。	ご提案ありがとうございます。ご意見は、実際の事業の実施の際の参考とさせていただきます。																																							
44		路線について	平成28年度再編で新設されたましたが、基幹路線として今後の一層の利用増を期待し、次のとおり意見を述べます。 道の駅発着→賑わい場所発着、路線延長 循環線発行乗継券利用の承認→循環線の機能の充実。例：市役所～道の駅(発着場所)～日進駅 発着場所の休憩時間短縮→数回に1回の休憩など休憩時間の短縮を検討(循環線の乗継のスムーズ化)	ご提案ありがとうございます。ご意見は、実際の事業の実施の際の参考とさせていただきます。																																							
45		路線について	まずは「行って帰ってこれる」すなわち往復利用できることが盛り込まれていることを評価したい。一方通行と料金値上げが前回再編の失敗と考えている。再編後に「くるりんばすが不便すぎて二度と使わない」と発言している高齢者の方が何人もいた。次回再編時、くるりんばすの利用を諦めてしまった方々にどのようにしてもらうかが課題となると思う。	ご提案ありがとうございます。ご意見は、実際の事業の実施の際の参考とさせていただきます。																																							
46		サービス水準	部分改正で米野木線においては市役所発着になり、路線との乗り継ぎが便利になった。コロナの感染者が増えている中、利用者は増えているように感じる。料金はそのままでも利用しやすいことが一番の点だと思う。	今後も利便性の向上に努めてまいります。																																							
47		サービス水準	私は梅森線を利用しています。梅森台から赤池に買い物に行く場合、行きは、くるりんバスで行けますが、帰りは地下鉄で平針に出て名古屋営業バスを利用して帰らなければなりません。くるりんバスの定期を購入しているでも、マナカで地下鉄と名古屋営業バス代がかかってしまいます。往復利用できない公共交通は困ります!!!	サービス水準については、予算の範囲において可能な限りご要望に応えられるよう、次回の改正に向けては市民や利用者の皆様と共に話し合う場を設定して、実現に向けて議論を交わしていきたいと考えております。																																							
48	25	サービス水準	アンケートでくるりんばすの不満として「一方通行」が挙げられている。利用者の声に従って見直しの充実を図ることが市の責務である。	サービス水準については、予算の範囲において可能な限りご要望に応えられるよう、次回の改正に向けては市民や利用者の皆様と共に話し合う場を設定して、実現に向けて議論を交わしていきたいと考えております。																																							
49		サービス水準	2017年に実施された路線再編によって、くるりんばすの乗降客数を激減させた要因の一つとして考えられるのは、交互運行から一方通行へ変更したことです。再編前なら梅森台から赤池駅まで10分程度(国道153線の渋滞があると倍の時間が掛かる)で到着することができ、夕方には逆方向の便に乗れば10分程度で帰ることが可能でした。再編後は、梅森台から赤池駅までは、再編前と変わらない時間です。赤池駅から梅森台に戻って来るためには、待ち時間を入れれば50分程度の時間を要します。赤池駅から梅森台の帰宅しようとしても、50分程度の時間が掛ければ、手前の地下鉄平針駅で降りて本郷市の市バスで10分もあれば帰宅でき、誰が考えてもくるりんばすを利用しようとは絶対に思いません。如何お考えですか?	サービス水準については、予算の範囲において可能な限りご要望に応えられるよう、次回の改正に向けては市民や利用者の皆様と共に話し合う場を設定して、実現に向けて議論を交わしていきたいと考えております。																																							

No.	頁	区分	意見要旨	市の考え方
50		サービス水準	<p>便おきの交互運行への要望に対し、市の回答は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分りにくく、乗り間違えといったことから一方通行に再編時にさせて頂いたという回答をしています。</p> <p>具体的に、一例を挙げれば、梅森線で出発地を市役所から乗車すれば、香久山に着いて用事を済ませば、一時間以内ならば次便で香久山から市役所まで戻れます。しかし、梅森線で出発地を北高上から同様な条件で香久山に着いて用事を済ませば一時間以内ならば次便で香久山から市役所までなら戻れます。</p> <p>しかし、北高上へ帰るには市役所から次の三便目の乗車が必要で、同一路線内は乗継券が利用できないので、市役所から北高上まで別途料金が必要で、計200円×3回=600円になり、出発地が市役所なら二回乗車の400円で済みます。</p> <p>同一路線を利用しても、出発地が違うだけで合計の料金が差があることを、どのようにお考えなのかお聞きしたいです。(不公平が生じていると思いますが)年に数回(月一程度以下)しか利用しない人が、定期券を購入してまで利用すると思えず、前述に記載した文章でくるりんばすの利用率が倍増することで、年の数日以上公共交通を利用している市民の割合が高まる事を目指していますという事ですが、倍増することは実現できないと断言できます。しかし、同一路線内での乗継券の利用ができるようにすれば、微かに希望はあるかと思えます。</p>	<p>市役所停留所であったり終点となりますが、必ずしも降車する必要はなく、一乗車の料金でそのまま次の便に乗り継ぎ続けていただくことが可能です。</p> <p>乗継利便性の向上については一日乗車券をはじめ皆様にとって利用しやすくなるような制度設計について検討してまいります。</p>
51		サービス水準	<p>長久手市が運行しているNバスでは、中央線・西部線・東部線の各路線に右回りと左回りがあり、東郷町が運行しているゆんかい君では、北コース・東コース・南西コースの各路線に右回りと左回りがあります。</p> <p>長久手市や東郷町が左回り・右回りを継続して運行し、長久手市や東郷町民が上手く使いこなしているのに、日進市民が何故できないのですか？長久手市や東郷町民よりも日進市民が理解能力に劣っているとお考えですか？乗客の中には、土地勘のわからない人や初めて利用する人など、少数派ですが一部乗客には居ますが、これだけ多くの人たちから交互運行を希望しているのに、頑なに一方通行に拘ることが常識では理解できず、交互運行を理解してもらう為にも周知活動を徹底的にすべきではないかと思えます。くるりんばすを利用することから離脱してしまった市民を、もう一度復帰させることが喫緊の最大課題であると考えます。</p>	<p>サービス水準については、予算の範囲において可能な限りご要望に応えられるよう、次回の改正に向けては市民や利用者の皆様と共に話し合う場を設定して、実現に向けて議論を交わしていきたいと考えております。</p>
52		サービス水準	<p>高齢者や障害者が目的地に行くには便利でも、帰りが乗換を含めて1時間かかれば、全市を網羅した路線を運行しても利用者にとっては不便となる。くるりんばすの双方向を希望する人が多いのは当然だ。五色園線と中央線の利用者が増えて他の6路線の利用者が減っているのがその証拠だ。コロナのせいにはしていない。</p>	<p>サービス水準については、予算の範囲において可能な限りご要望に応えられるよう、次回の改正に向けては市民や利用者の皆様と共に話し合う場を設定して、実現に向けて議論を交わしていきたいと考えております。</p>
53		サービス水準	<p>2度の地域別ワークショップで出された意見の中に、くるりんばすについて「所要時間が長い、一方通行が不便、本数が少ない、乗り継ぎが不便」などの意見がありました。現行の運行の問題点だと思います。</p>	<p>サービス水準については、予算の範囲において可能な限りご要望に応えられるよう、次回の改正に向けては市民や利用者の皆様と共に話し合う場を設定して、実現に向けて議論を交わしていきたいと考えております。</p>
54		サービス水準	<p>くるりんばすについて、往復にし、1時間に2本走らせることを強く求めます。</p>	<p>サービス水準については、予算の範囲において可能な限りご要望に応えられるよう、次回の改正に向けては市民や利用者の皆様と共に話し合う場を設定して、実現に向けて議論を交わしていきたいと考えております。</p>
55		サービス水準	<p>くるりんばすは双方向運行にしてください。全線再編案の中にくるりんばすは双方向運行すると明記してください。</p>	<p>サービス水準については、予算の範囲において可能な限りご要望に応えられるよう、次回の改正に向けては市民や利用者の皆様と共に話し合う場を設定して、実現に向けて議論を交わしていきたいと考えております。</p>
56		サービス水準 料金体系	<p>くるりんばすの再編については、一般のバスと同様に双方向運行とすること、本数を増やすこと、通院や買い物など利用目的の多い箇所を目的地とすること、料金を65歳以上は無料とすることなど考えてほしいと思います。東郷町では「有料化で乗車する人を減らすより、無料で利用者を増やす方がいい」という方針だと聞きました。無料化すれば「乗り継ぎ券」も必要なくなります。無料化こそ、できるだけ多くの人が気軽に利用できる最も大きな施策だと思います。</p>	<p>サービス水準については、予算の範囲において可能な限りご要望に応えられるよう、次回の改正に向けては市民や利用者の皆様と共に話し合う場を設定して、実現に向けて議論を交わしていきたいと考えております。</p> <p>料金体系については、路線や全体の運行計画が定まった上で必要な経費に対して収益バランスを考慮して決定させていただきます。</p>
57		料金体系	<p>令和5年の大改正に向け、更なる乗客の増加が望めるように料金について提案する。運転免許証の返納者には1年間の無料バスを配布する。また80歳以上の方には生涯無料バス、75歳以上は1年間5,000円の定期券、65歳以上は従来通り6ヶ月5,000円とする。</p>	<p>料金体系については、路線や全体の運行計画が定まった上で必要な経費に対して収益バランスを考慮して決定させていただきます。ただし、利用者からの収益以外にも、広告収入や寄附収入といった新たな収益の手法についても検討していく予定です。</p>
58		料金体系	<p>名古屋交通局は、敬老バスについて、「利用する回数を制限することになりました」それに対して、日進市は「日進市内くるりんバスをどこまでも、何回でも利用できます!!」とても素晴らしいと思います。</p> <p>これらの問題を解決するには、名古屋市、日進市、長久手市等々の壁をなくし、共通交通定期券もしくは、料金を低額で利用できる交通システムにして欲しいと思います。</p>	<p>本市の財政状況から考えても、現状、名古屋市の敬老バスと同様のサービスを利用していたことは難しいという判断となっておりますが、可能な範囲で利便性の向上に努めてまいりたいと考えております。</p>
59		料金体系 目標設定 その他	<p>くるりんばすの部分改正案に対するパブリックコメントで次回直直し時に検討とされた利用料、くるりんばすの利用者数、利用人口比、高齢者人口比目標、くるりんばすの市営バス化(尾張旭市で実施)による議会の関与が基本計画で触れられていない。</p>	<p>料金体系については、路線や全体の運行計画が定まった上で必要な経費に対して収益バランスを考慮して決定させていただきます。ただし、利用者からの収益以外にも、広告収入や寄附収入といった新たな収益の手法についても検討していく予定です。</p> <p>目標設定については、くるりんばすの利用者数のみを増やすことが目的ではないことから公共交通全体の利用者数を設定しています。また、個別の交通モードの利用者数については、毎年度の確認指標として設定しております(P.69参照)。</p> <p>くるりんばすを市営バスとして公営企業化することは現状考えておりません。</p>
60		料金体系	<p>少数派の意見では運賃を100円にすることが要望されていますが、長久手市のNバスも収支が悪くなっており、諸物価の高騰で今春には運賃値上げが予想されますので、くるりんばすの運賃引き下げには反対です。</p> <p>しかし、定期代の見直しは実施すべきであり、代案として高齢者を1200円→1500円・学生4000円→3000円・一般6000円→4000円とする。</p> <p>当然、利用者からの要望が強い、交互運行を実施することが絶対条件です。くるりんばすは、地域公共交通の位置づけとして、主要道路を走行するのではなく、名鉄バス路線の空白地帯を無くすように路線が決まられているので、定期代を少しでも安くすれば利用促進に繋がるとは思えません。また、新しい試みとして、定期券の種別に関わらず土日・祭日のみ利用者を限定しない。(但し、定期券一枚に付き大人一人のみ利用できる)土日・祭日の利用者増を目指すと共に、平日でも利用してもらえるようにする方策であり、土日・祭日のマイカー利用者を減らして、SDGsの目標達成への一環として提案します。</p>	<p>ご提案ありがとうございます。ご意見は、実際の事業の実施の際の参考とさせていただきます。</p>
61		料金体系	<p>前回のくるりんばす全面改編において利用者が激減したのは、路線設定と料金改定が大きいと推測している。今回の公共交通計画において、くるりんばすが再び市民に愛される、頼りにされる交通媒体として復活するには、料金の議論が避けて通れないのではないかと考えている。しかしながら本計画案においては前回料金改定について触れられているのはさきざきと1行のみであり、検討すべき課題には挙げられていない。近隣の尾張東部各市町(瀬戸市〜豊明市)は、日進市を除いていずれも100円に止まっている。(高齢者無料の市町もあり)またいわゆる年金暮らしの高齢者にとっては、車を手放してもどこへでも行ける。それも経済的負担の少ない範囲で出かけられることが求められているのではないだろうか？前回の全面改編時の経緯は承知していないが、本計画立案に際して1乗車料金倍増の経緯2その反応3行政としての総括4料金据え置きを想定されているのであれば、突出した料金体系を継続することの合理的説明がなされるべきだと考えている。</p>	<p>料金体系については、路線や全体の運行計画が定まった上で必要な経費に対して収益バランスを考慮して決定させていただきます。ただし、利用者からの収益以外にも、広告収入や寄附収入といった新たな収益の手法についても検討していく予定です。</p>
62		料金体系	<p>くるりんばすの利用を増やすにも、高齢者の定期券の日進市在位の枠を取り払い、誰でも活用できるようにしていただきたい。</p>	<p>料金体系については、路線や全体の運行計画が定まった上で必要な経費に対して収益バランスを考慮して決定させていただきます。</p>
63		料金体系	<p>料金を100円に戻してください。</p>	<p>料金体系については、路線や全体の運行計画が定まった上で必要な経費に対して収益バランスを考慮して決定させていただきます。</p>
64		料金体系	<p>次回再編にあわせて、全市民対象に1人1回限りの1日乗車券を発行して欲しい。</p>	<p>P.62に記載させていただいておりますとおり、「バス無料の日」の制定について検討してまいります。</p>
65		料金体系	<p>近隣市町を見ると、65歳以上は無料の東郷町などの事例もあれば、75歳以上の市民に加え、65歳以上の免許返納者に無料バスを発行している知多市のような事例もある。免許返納を促進するのであれば、期限付きの無料券ではなく、無期限のバスを発行して欲しい。</p>	<p>料金体系については、路線や全体の運行計画が定まった上で必要な経費に対して収益バランスを考慮して決定させていただきます。ただし、利用者からの収益以外にも、広告収入や寄附収入といった新たな収益の手法についても検討していく予定です。</p>
66		その他	<p>コンサルが信用できない。お金の無駄遣いと思えない。</p>	<p>計画の策定については、最終的に市が行うものであり、コンサルタント会社には、主に調査・分析を依頼しております。</p>
67		運行経費	<p>くるりんばすの維持費については、「市民の異動する権利の保障」と考え、基本的に市の財政で負担することとし、近隣の商業施設などに協力を求めることなどを考えてもいいかと思えます。</p>	<p>利用者からの収益以外にも、広告収入や寄附収入といった新たな収益の手法についても検討していく予定です。</p>

No.	頁	区分	意見要旨	市の考え方
68		運行事業者について	本計画の骨組は、まず南北と東西に幹線が貫き、そこに地区交通の位置を占める現くるりんばすがアクセスすることになると見える。そして東西の幹線は現くるりんばすの循環線、南北は名鉄が運行している中央線となることが推察できる。そこでいまのところ中央線の運行を担うことになりそうな名鉄に関し、一言申し上げたい。 愛知県内に広く交通網を張り巡らし、エリア交通を担うという重要な使命を果たしている名鉄であるが、その実態は、特にバス部門は多くの路線が不採算に陥っていることで関係自治体と協議の上補助金の交付を受け、辛うじて赤字を回避しているというものである。 その補助金交付状況も赤字部分を全額自治体に担ってもらうというケースが多数を占めている。要するに名鉄バスは、もう半分は第3セクター段階に足をつっ込んでいて過言ではない。であれば名鉄にももう少し、協働経営体、少なくとも協働運用者としての覚悟と責任を持ってもらうよう、市としては働きかけるべきではないか？ コロナ禍で乗客が少なくなっている現状や県の規制に合わせて減便を考慮してもいいだろうし、乗客の感染防止のための対策も厳格なコスト意識で実施してほしかったが、その痕跡は市として見ることができたのか？青木井の補助金を交付するのであれば、当然名鉄に対しても厳しいコスト意識を求めるのは当然ではないか？旧くるりんばす時代の運賃から乗車区間によってはほぼ倍の運賃を取りながら便数はやと1.5倍に止まっている名鉄のサービス水準に満足している場合ではないのではないか？公共交通会議の主宰者はあくまでも自治体ではあるが、参加を義務付けられた地域公共交通事業として参加している名鉄も相応の責任が問われるはずである。だからこそ国や県からも補助金を交付されているのではないかと重ねて言うが、幹線のひとつを名鉄に委ねるのであれば、責任も平等に担う主体としての自覚を強く求めていただきたい。	運行事業者も含めた地域公共交通会議において協議を行ってまいります。
69		広域的な路線について	少子化時代の自治体は、広域的な発想・施策が求められるという。特に交通体系づくりは本来的に行政区域を超えたものであり、同じく行政区域を超えて広がっている生活のサイズに適合させるのが合理的と言えないではないか。そこで提案したいのが、南北に走る幹線の広域化。具体的には起点、終点の延伸、起点を長久手戦場駅から愛知医科大学病院へ、終点を赤池駅かららぼーと東郷へと延伸しては、という提案である。両ターミナルとも尾張東部でも最大規模を誇る医療機関であり、また商業コンプレックスでもある。延伸といってもそれほどの距離になるものでもなく、逆に利便性は大幅に向上するのではないかと？現在でも他市町のコミュニティバスや名鉄バスを乗り継いで行けるが、時間がある高齢者にとってできれば乗り換えなしにストレートに行けるのがベターである。検討の余地は十分にあるのではないかと？また先述したように延伸路線は他市町のバスや民間バスと重複する、共食いや民衆圧迫につながるのではとの意見が出ることも予想される。しかし広域発想が求められる時代、これをポジティブにとらえることはできないだろうか？つまり、首都圏では一般的になっている相互乗り入れの発想である。重複区間は本数が倍増し、利用者にとっては利便性が飛躍的に向上すると利用者目線で肯定的にとらえる発想である。この発想をもっと演繹していけば隣接する市町でより長く重複する路線を走らせる、それぞれの市町はバスの運行本数を減らしてもそれぞれの市民のわが町のバスであるかどうかにかかわらず来たバスを利用すればいいだけだから利便性は確保される。おそらく運行経費はカットできることになりそうでもある。ただし、この考え方の前提になるのは「わが町のバスであるかどうかにかかわらず来たバスに乗る」ことである。つまり乗車料金が同じでなければ、高いバスは利用しないという選択が働くことになるので、相互乗り入れする市町間では乗車料金を統一しておく必要がある。ここさえクリアできれば、新しい発想の新しい公共交通網が登場することになるのではないだろうか？	近隣市町とは現在、尾三連携協定に基づき定期的に広域的な移動についての協議を実施しております。課題としては、複数の市町にまたがる路線とした場合の運行経費の負担割合の問題や料金設定の問題などがあり、必ずしも本市単独で決定できるものではないため、引き続きこうした協議を実施する中で実現に向けて検討を進めてまいりたいと考えております。
70		くるりんばすについて	「くるりんばす」については、民間バスに経営的に見放された地域を含めての運行になるため、一定程度の「赤字」路線になるのは、止むを得ないことと考え、日進市の魅力度をアップさせるための経費と考えるのが妥当と思われる。くるりんばすを使って、市に魅力度を徹底的にアップさせようとするのなら、思い切って予算倍増、バス台数も2倍以上として、福祉バスにプラス通勤バスとしても利用価値が上がるような性格を持たせてもいいと考えられます。	ご提案ありがとうございます。ご意見は、実際の事業の実施の際の参考とさせていただきます。
71	7・8	その他	高齢化が何を意味するのか、免許返上者数の推計などを行い、公共交通にどのような影響を与えるのか分析が必要である。	高齢化の進展により、最寄りのバス停が利用できなくなる方が一定数発生してきており、今後とも増加するものと判断しております。その対応として、地域を主体として少量輸送に関する協議を行っていくことをP.63に記載しています。
72	20	その他	平成29年度のくるりんばすの再編によって利用者は大きく減少したのはなぜか理由を本計画に明記し、誤りを繰り返さないことを本計画の主題としなければならない。	現行計画における計画目標の達成度の要因分析につきましては、P.26に記載しております。
73	40	その他	基本方針鉄道・バス事業者などの連携がうたわれている。市民も参加する事業者との意見交換会など市民と事業者が直接意見交換する場を制度化することを提案したい。	現在、地域公共交通会議において、市民の代表が参加して議論を行っておりますが、これに加えて市民団体等から継続的にそうした活動を行っていくご要望がありましたら、市として適切な支援を実施させていただきたいと考えております。
74	40	その他	地域公共交通計画の課題は自家用車を無視しては解決できない。自家用車の利用を前提とした計画であるべきではないか。公営駐車場を駅に整備する、駅周辺の駐車場に市民割引制度を設けるなどもありえる。	本市の公共交通計画は、自家用車等の自動車利用が困難である方の支援や今後の脱炭素社会の実現に向けた自家用車利用の削減を目指して策定されています。
75		その他	2017年のくるりんばす路線再編により利用者が大幅に減少した要因がどこにあったのか、の検証が極めて不十分だと思います。日進市としての総括がなされなければ、解決方向もおかしくなるのではないかと危惧します。	現行計画における計画目標の達成度の要因分析を実施し、課題整理を行っております。
76	56	その他	脱炭素や気候変動防止のため、電気バスの導入促進に賛成します。	地球環境にやさしい公共交通の推進につきましては、計画書P.56に記載させていただいております。今後は環境負荷の低い車両を導入を目指しております。
77		その他	交通権、移動の自由は基本的人権であることを明記する。	計画策定の趣旨とそぐわないため、記載は見送らせていただきます。