

No.	質問	回答（カッコ内は回答者）
1	自動運転が広がるため、どのような課題解決が必要ですか。	技術的な課題や制度的な課題もまだまだ山積みですが、自動運転に対する市民の不安感の払拭といった社会受容性の獲得も大きな課題です。（松本）
2	地域公共交通計画は近隣市町でも策定されているが連携も考えられていますか。	隣接市との連携は重要と考えており、日進市の計画でも「近隣連携路線」として位置付けがあります。（松本）
3-1	コミュニティバスのダイヤ（始発終発）の時間はどのように決められていますか。	利用実態を前提として、運行経費や運行事業者の勤務形態等を考慮しながら運行方針に沿う形で決められることになります。（松本）
3-2	路線決定の際に多くの意見があると思いますがどのように決められていますか。	可能な範囲でいただいた意見の反映を目指しますが、全てに対応することは不可能です。その際には、皆さんで決めた方針に沿って優先順位を付けて路線を定めていくことになります。（松本）
3-3	くるりんばすは何故市役所中心に運行しているのですか。	市役所は地理的に市の中心にあること、市役所に来られる方が多いこと、多くのバスが集まる空間があることなどから乗り継ぎ拠点とし、これによって、1回の乗り継ぎで市内各所へ行けるように設定されました。（松本）
3-4	コミュニティバスでは距離に関わらず料金が同一なのはなぜですか。	市内の移動に対して等しく負担を求めること、分かり易くして利用しやすくすることなどが理由として挙げられます。（松本）
4	自動運転バスが走るようになると運転士の仕事を奪ってしまうことになるのではないですか。	将来はわかりませんが、車両を運転せずとも監視をする役割は必要になっています。なお、現在は運転士不足が大きな問題となっております。（松本）
5	都市のコンパクト化とつなげて考えることが大切だが、日進市では具体的にどうしていくと効果的ですか。	コンパクト化は中長期の施策になります。まずは方針を明確にし、日進市には無い中心核の形成を目指すとうれしいと思います。（松本）
6	脱炭素社会に対する地域公共交通の役割は何ですか。	自家用車の利用の抑制につながれば、脱炭素に貢献できます。また、バスをFCV(燃料電池車)などのカーボンフリーの車両に替えていくことも望まれます。（松本）
7-1	くるりんばすの役割はどのような位置づけですか。	住宅地周辺と目的地となる市内の各種施設を結ぶのが大きな役割です。その結び方、時間や頻度、どこまでを結ぶかについては他の交通手段との調和を図りながら決めていくことが望まれます。（松本）
7-2	健康促進のためにくるりんばすの果たす役割は何ですか。	ドアツードアではなくバス停まで歩くこと、バス車内で人と出会うこと、出掛けることによる気持ちの若返りなどが考えられます。公共交通で出かけるためには事前の計画(ダイヤや乗換の下調べ)も必要で、頭の体操にもなります。（松本）
8	くるりんばすの運賃の適正金額の導き方は（受益者負担の考え方）	現行のくるりんばすでは日進市の方針に基づき25%の受益者負担で設定されています。（松本）
9	現在の担当課だけで担いきれない大きな事業なのでは。市として大きなプロジェクトで集中して実施する必要があるのではないですか。	地域公共交通は多くの部署に関係するプロジェクトです。これまで以上に関係部署と連携しながら事業を推進してもらいたいと思います。（松本）
10	日進市は南北の移動手段が弱いがレンタル自転車などの有用性はありますか。	観光地における周遊といった側面では有効といえます。通勤・通学用であれば自転車道や駅前駐輪場の整備が必要といえます。（松本）
11	「新しいまち」には若者・子育て世代が多く車の移動が基本と思いますがどのような施策を構想されていますか。	最近の統計では若者の車離れが示されています。大学生や高校生が多いのも日進市の特徴です。車を持たなくても便利に移動できる市を目指してもらいたいです。（松本）
12	日進市における地域公共交通（くるりんばす）計画の具体的な考え（方向性）をお聞きしたいです。	基本的な方針と3つの方針が定められています。詳細は「日進市地域公共交通計画」をご覧ください。（松本）
13	コミュニティバスでカバーする距離・料金の基準はどのようですか。（例：距離 徒歩20分以上、料金 運行経費の1/2）	バス停までの距離が300mの範囲をバス停勢圏とし、料金(受益者負担)の基準は運行経費の25%と設定されています。（松本）
14	今回は本気で利用者や市民の声をきき不便や矛盾をその都度改善する考えですか。	今回の計画策定の過程においても多くの市民の方にご参加いただいております。今後も引き続き参加願っております。ただし、すべての方に満足いただくことは難しいこともご理解下さい。（松本）
15	無料を望む声もありますが、日進市のコミュニティバスはどうあるべきですか。	無料は良さそうに感じますが、他の施策や他の交通手段との調和に欠け、どこかにひずみを生むことになります。有料についての賛成の声が多いのも現状です。一方で、運賃が負担な方々に対しての手立ては必要だと考えています。（松本）
16-1	くるりんばすをたくさん（本数・往復）走らせるには何が求められるのでしょうか。	くるりんばすとは限りませんが、多くの方が利用してくれれば公共交通のサービスは向上します。是非、皆さんでご利用下さい。（松本）
16-2	何故予算が出せないのですか、道の駅・スマートインター等を止め、こちらに予算を回せないのですか。	施設整備に係るコストは一時的なものです。バスの運行経費は継続的なものですので、仮に施設整備を止めたとしてもそれをもって運行経費を増額することはできません。（日進市）
17-1	大学スクールバスの活用について問題点はありますか。	大学の経費で運行されるバスですので、運行曜日やダイヤは大学に合わせるようになりますので、市民の移動ニーズと必ずしも合致しないかもしれません。（松本）
17-2	地域での移動支援は支援者も高齢化ですが、持続可能といえますか。	地域での移動支援は多くの地域でドライバーの高齢化の問題を抱えています。地域活動への若い人たちの参画が大きな課題です。どうすれば良いか、一緒に考えていきたいと思えます。（松本）
18-1	コミバスと民間会社の自主路線との住み分けはどのようにお考えですか。	原則として採算性のある路線を民間路線として運行し(私的動機)、そうでないところを公共がコミバス等で補う(公的動機)という考え方になります。ただしこれからは、その両路線の連携を深めていくことが望まれます。（松本）
18-2	コミバスもしくは民間会社の自主運行に一本化して補助金を投入するという方法はどうか感じられますか。	コミバスに一本化した場合、財政支出ができなくなったら市からバスが無くなります。民間路線に一本化した場合、市民のニーズにきめ細やかに対応することが難しくなると思われます。それぞれの役割を担ってもらうことが重要です。（松本）
19	来たるくるりんばすの再編に向けて運賃の再検討が必要と思いますが先生の見解をお聞かせください。（受益者負担に傾き過ぎて経営的視点で見てもマイナスでは）	利用者にとって運賃は安いに越したことはありませんが、運行経費の不足分は税金でまかなうことになります。アンケートからは、これ以上の税投入には反対という声も聞かれます。一方で利用しやすい運賃設定も求められるため、できるかはわかりませんが、時間帯割引や乗り継ぎ割引などを検討する必要もあると考えています。（松本）

その他、ご意見ご提案ご要望が6件、合わせて25名の方からご提出いただきました。ありがとうございました。