

日進市デマンドタクシー実証実験 実施内容について

令和4年度第2回日進市地域公共交通会議専門部会 資料

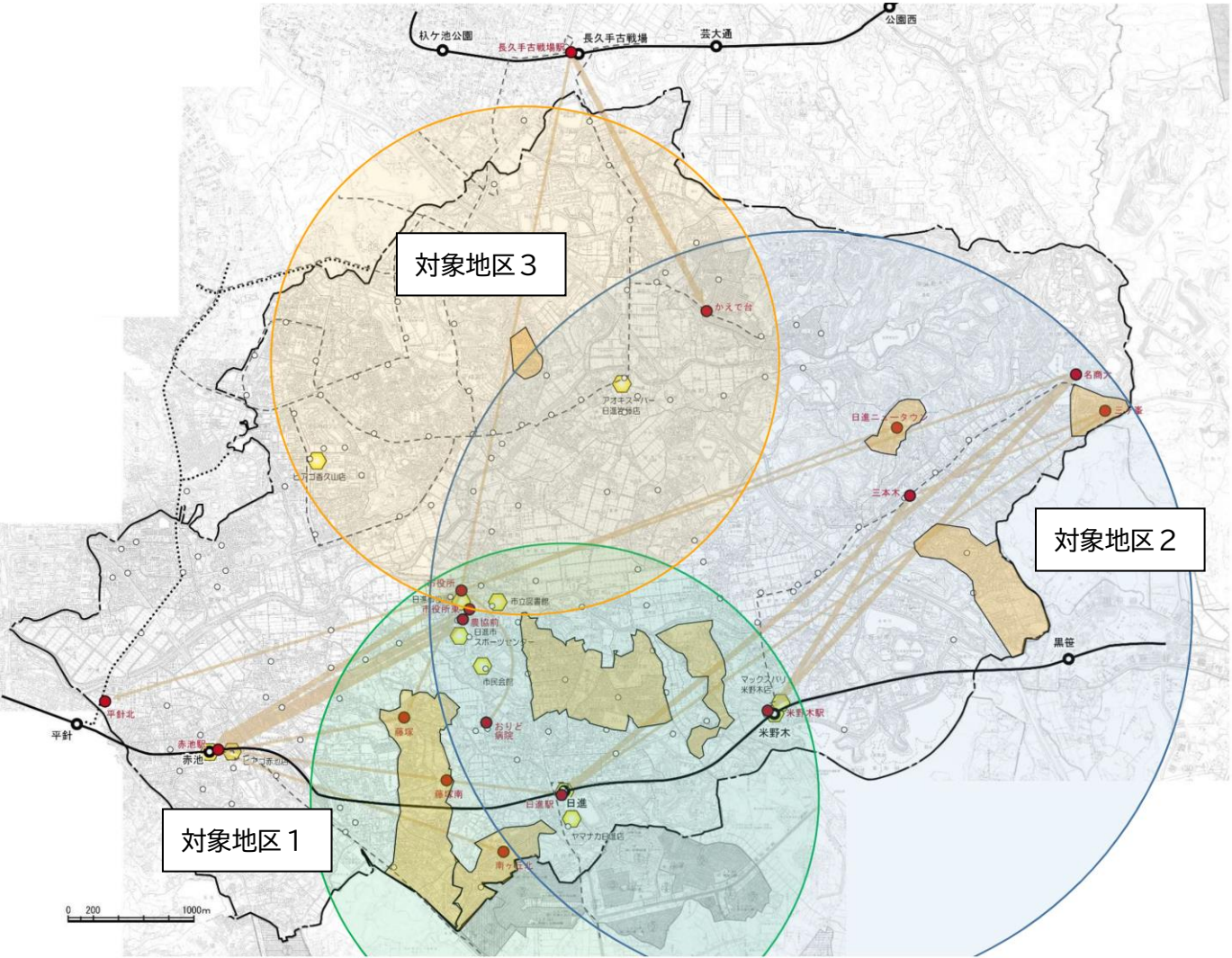
目的	高齢化の進展が著しい地区や公共交通の利用が困難な地区において、新たな交通手段を確保するにあたり、デマンドタクシーについて知っていただくとともに、その需要や課題を把握するため実施するもの ・タクシーとの差別化…タクシーではないので、どこでも行けるわけではない ・他の交通手段との調和…一定距離以上の移動については乗継をしてもらう必要がある ・移動支援活動との関係…目的を異にするものであるが、組み合わせて利便性を高めるもの
対象地区	以下の条件を満たす地区の中から選定 ・地区内の75歳以上の「高齢化率」及び「高齢者人口割合」のいずれかが市平均以上の地区 ・足腰の弱った高齢者が自宅からバス停まで行くことが困難な状況にある（幹線道路から団地が離れている・坂の上にある等）地区 ・日進駅及び米野木駅からの配車が可能な地区
対象者	対象地区内にお住いの75歳以上の人で、登録をした人
実験期間	令和4年10月3日（月）～12月28日（水）午前9時～午後3時の平日（土日祝は無し） ※予算の執行状況に応じて、早期に終了する場合あり
乗降車場所	・利用者自宅前 ・市内に存在する次の場所 駅、バス停留所、公共施設、病院・診療所・薬局（ドラッグストア含む）・鍼灸接骨院等、金融機関、スーパー・コンビニエンスストア
登録方法	任意の様式に、氏名・住所・生年月日・電話番号、を記載して提出。 提出先窓口 日進市役所本庁舎2階防災交通課 郵送 〒470-0192 蟹甲町池下268 日進市役所防災交通課 FAX 0561・74・0258 Eメール ido@city.nisshin.lg.jp 申請書が必要な方は、くるりんばす車内に備え付けのポケット（代車の場合、ないことがあります）、にぎわい交流館でも配布。
その他	・登録後、登録証を申請者の自宅に郵送 ・登録証に記載のタクシー事業者にて電話で予約した上で利用 ・予約状況に応じて希望の時間帯に目的地に着くことができない場合あり ・乗車時にアンケートを実施

●実施事業者

愛知つばめ交通株式会社
名鉄西部交通株式会社
瀬戸自動車運送株式会社

※上記3社は、日進駅及び米野木駅に常駐配車を行っているタクシー事業者

●対象地区及び料金



	対象地区	料金
1	東山、南ヶ丘、藤塚、豊島台・日の出ヶ丘、檀木・日進団地 ※日進駅を中心に半径2km以内の範囲に含まれる地区内の移動	1乗車300円
2	三ヶ峯台、北山ニュータウン、南山エピック ※三ヶ峯台と日進駅を結ぶ半径3km以内の範囲に含まれる地区内の移動	1乗車400円
3	御岳団地（岩崎町元井ゲ、小林） ※御岳団地を中心に半径2km以内に含まれる地区内の移動	1乗車300円

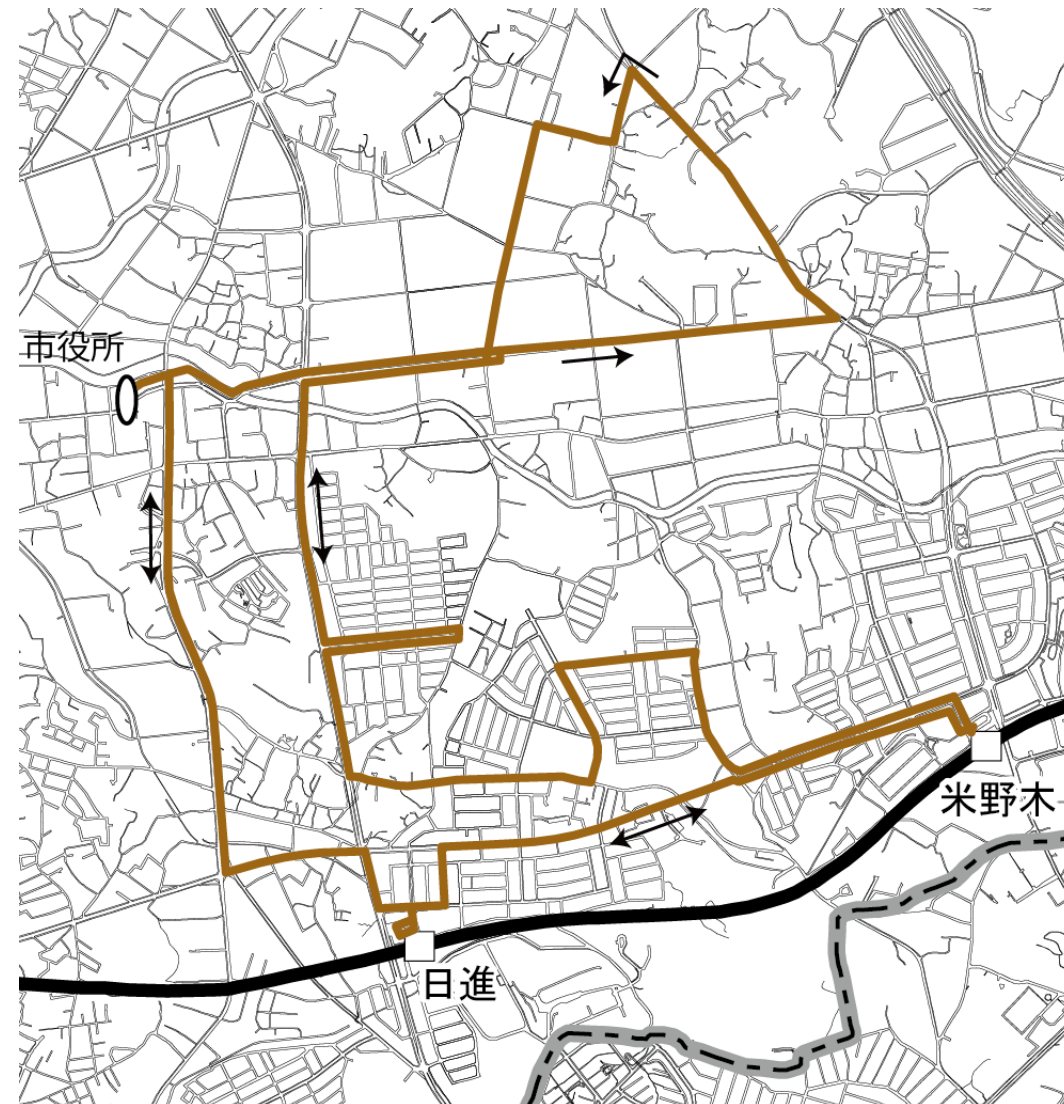
地区外への移動の際は、通常のタクシー利用となり、本実証実験の対象外とする（正規の運賃が必要）。

-

- 1

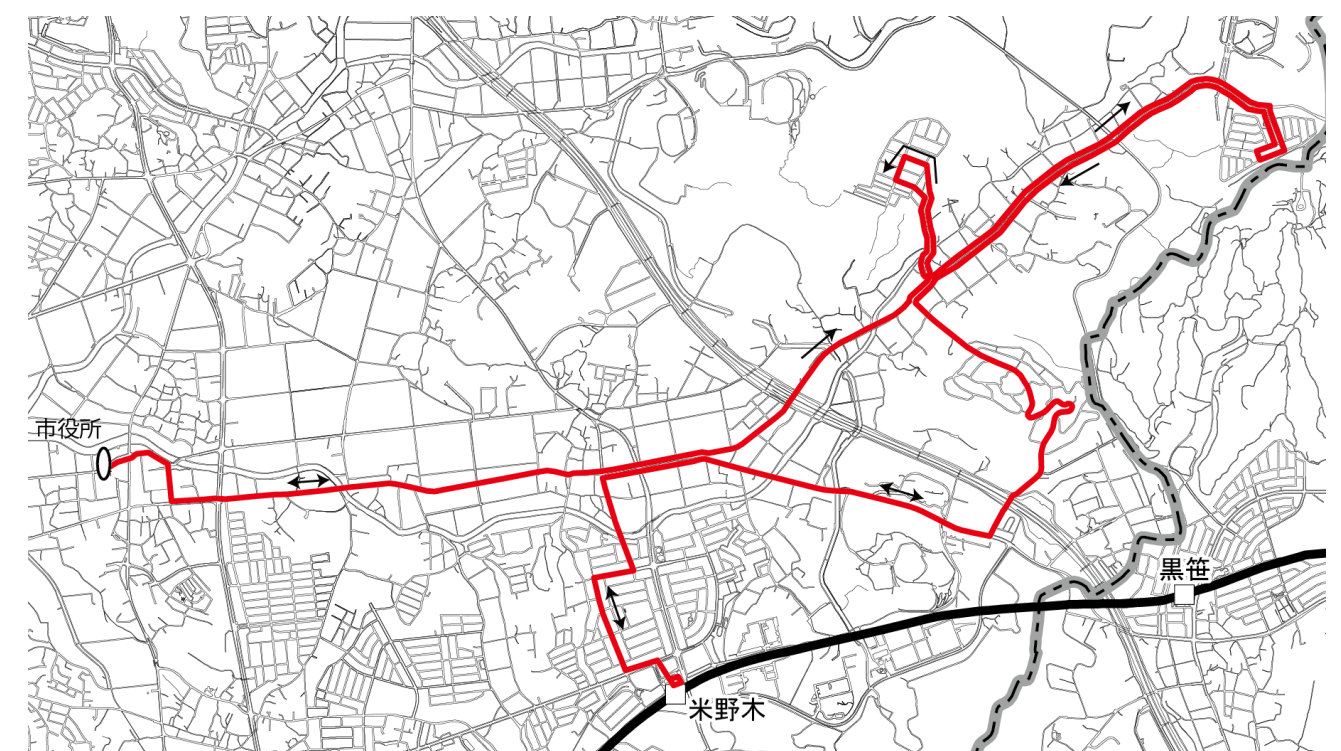
※この案は、あくまでも会議での議論のための素案であり、内容については未定である。
 ※走行時間は、実測ではなく計算値のため正確ではない。

2 米野木線



- ① ルート延長 13.829 km
- ② 走行時間 46 分(市役所～市役所)

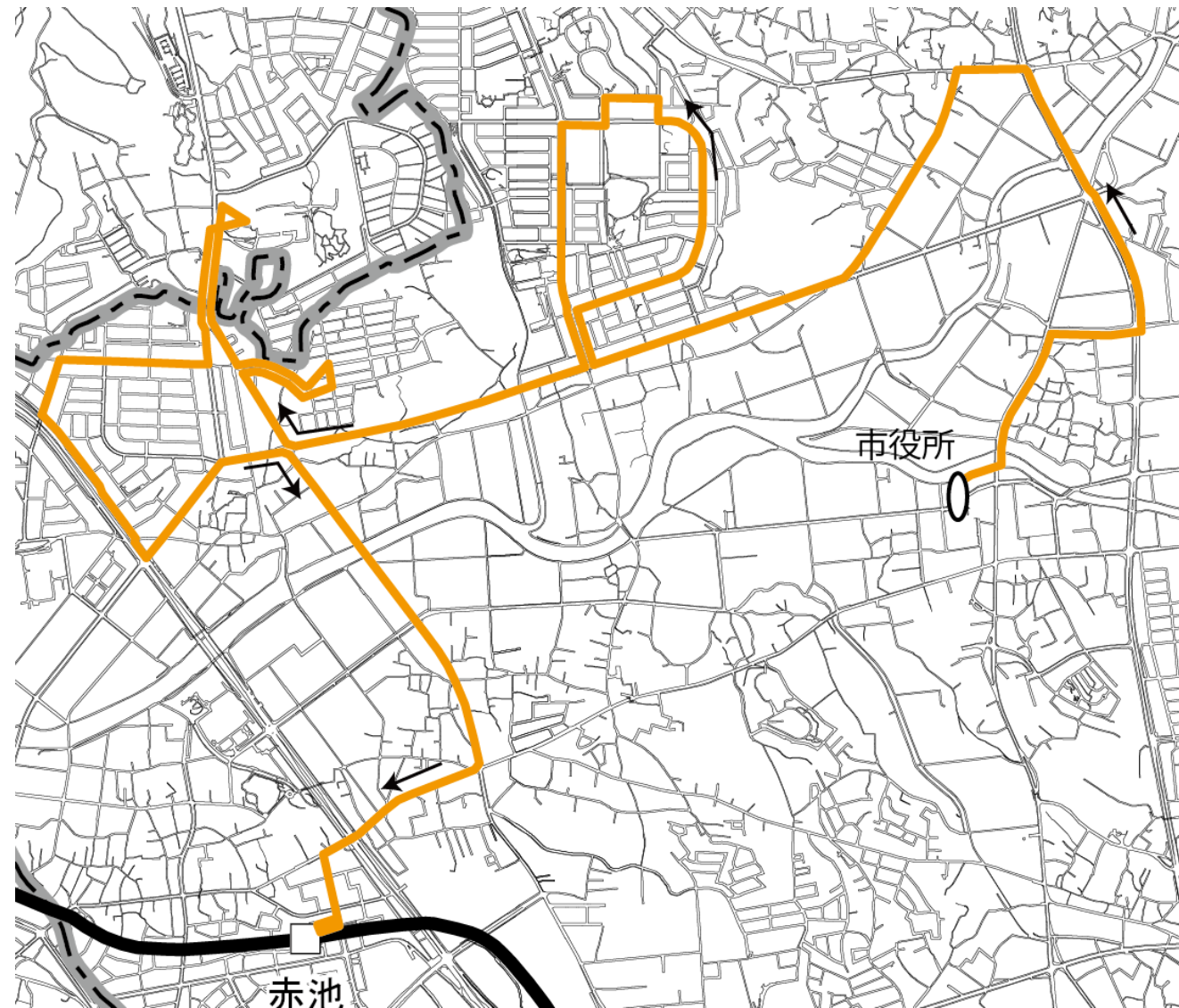
3 三本木線



- ① ルート延長 14.714 km
- ② 走行時間 44 分(市役所～米野木駅)

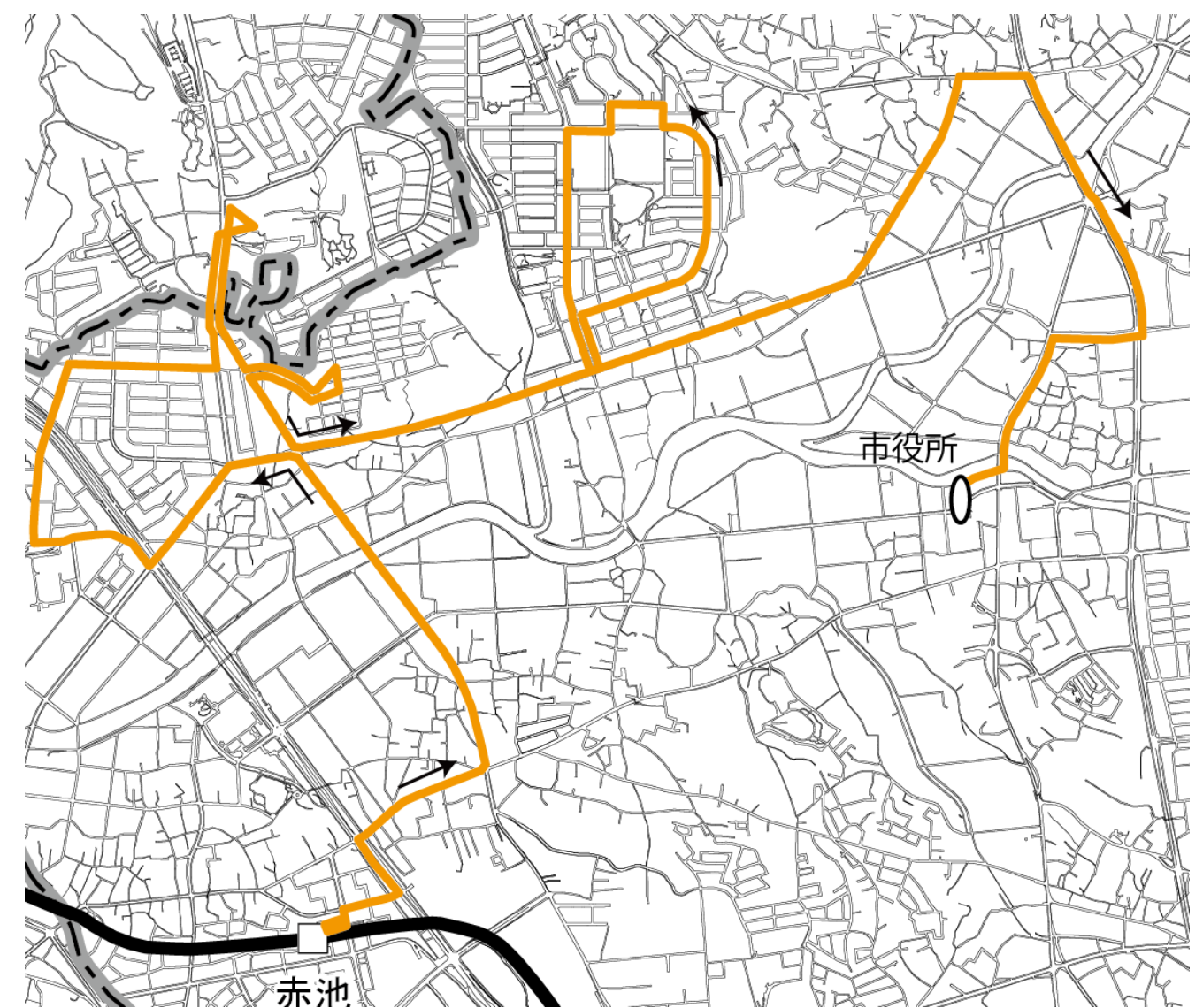
※この案は、あくまでも会議での議論のための素案であり、内容については未定である。
 ※走行時間は、実測ではなく計算値のため正確ではない。

4 梅森線（赤池駅行）



- ① ルート延長 12.069 km
- ② 走行時間 43 分(市役所～赤池駅)

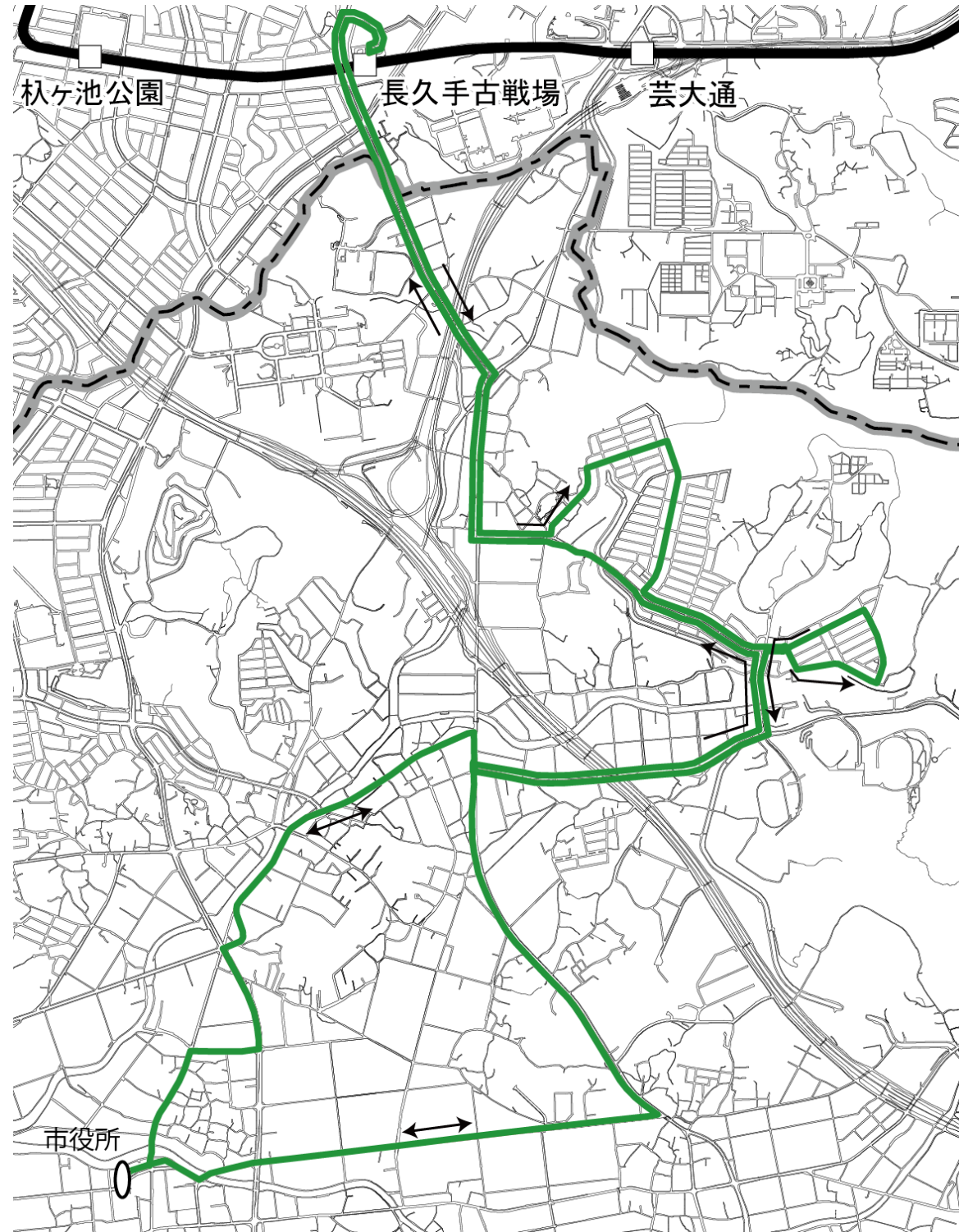
4 梅森線（市役所行）



- ① ルート延長 12.461 km
- ② 走行時間 45 分(赤池駅～市役所)

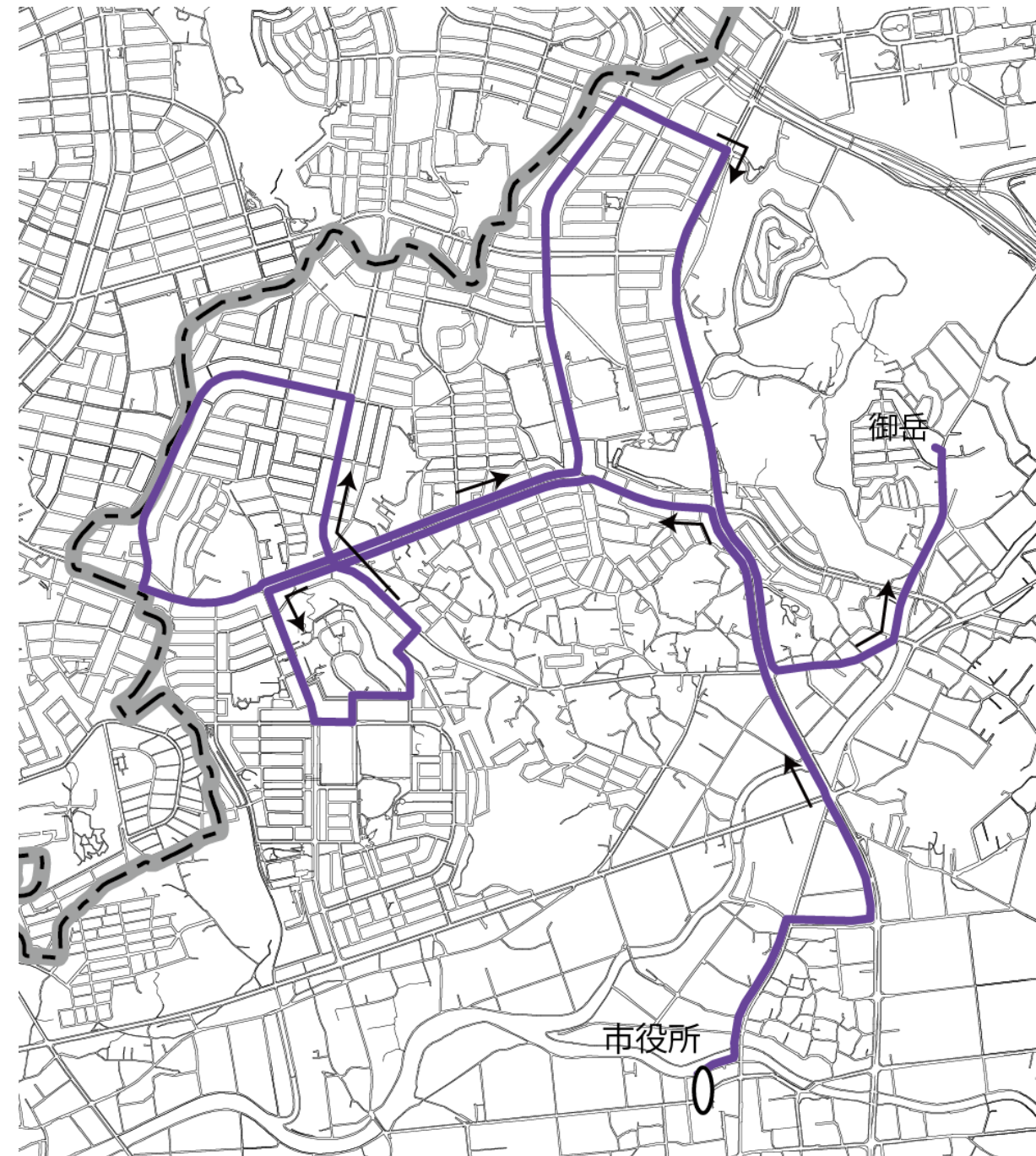
※この案は、あくまでも会議での議論のための素案であり、内容については未定である。
 ※走行時間は、実測ではなく計算値のため正確ではない。

5 五色園線



- ① ルート延長 18.869 km
- ② 走行時間 55 分(市役所～市役所)

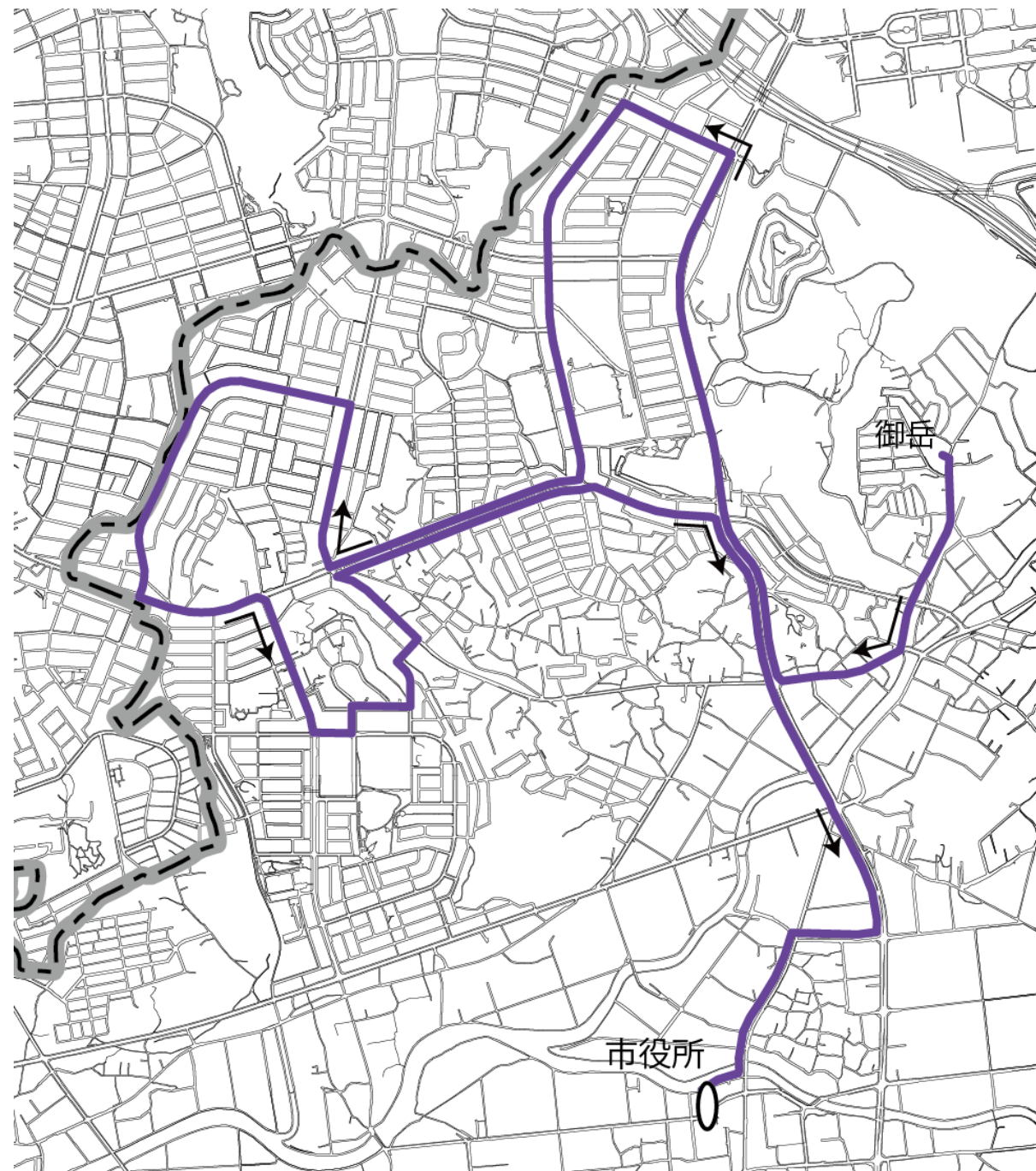
6 岩崎線 (香久山経由・御岳行)



- ① ルート延長 12.256 km
- ② 走行時間 43 分(市役所～御岳)

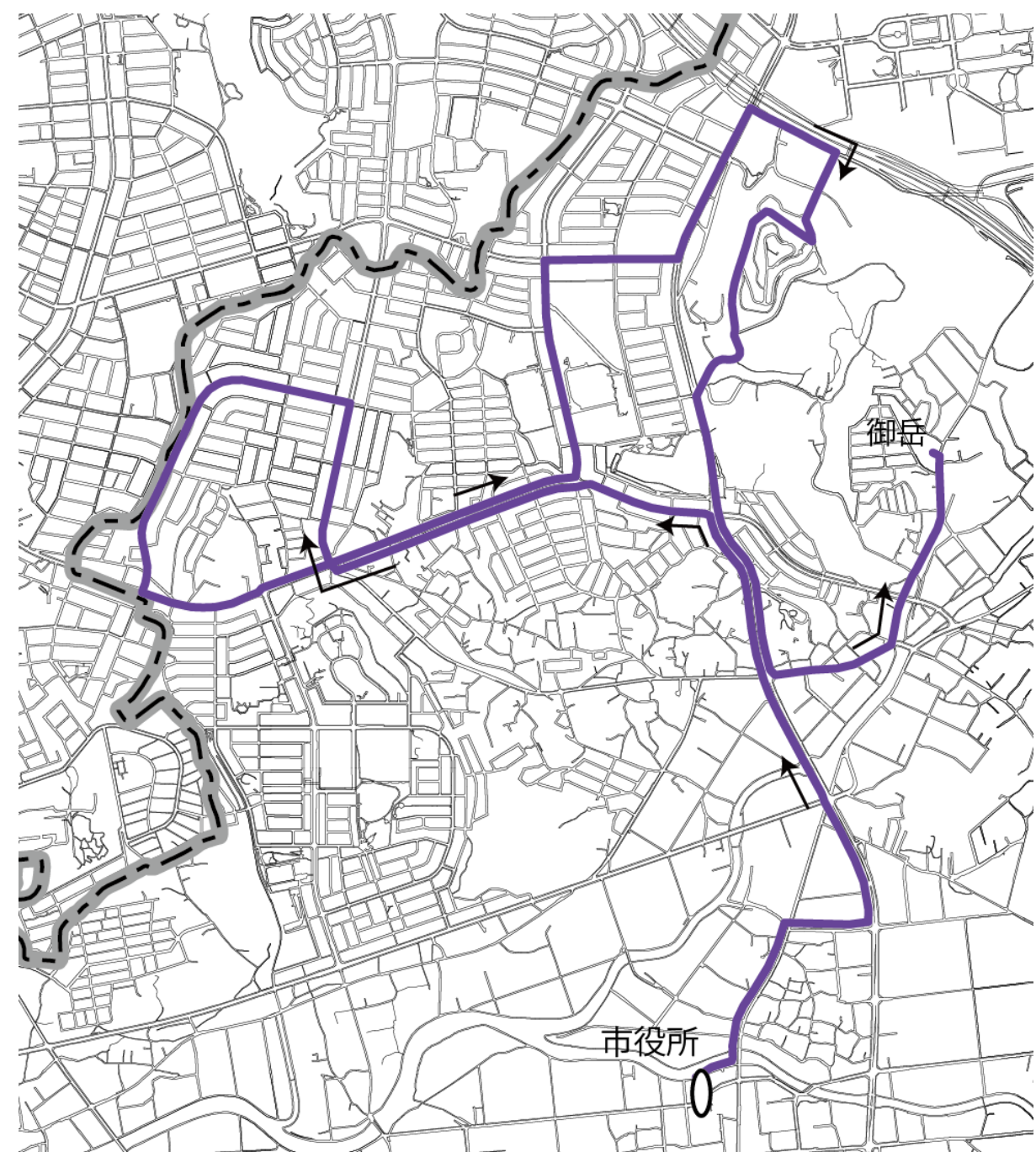
※この案は、あくまでも会議での議論のための素案であり、内容については未定である。
 ※走行時間は、実測ではなく計算値のため正確ではない。

6 岩崎線（香久山経由・市役所行）



- ① ルート延長 11.823 km
- ② 走行時間 42 分(御岳～市役所)

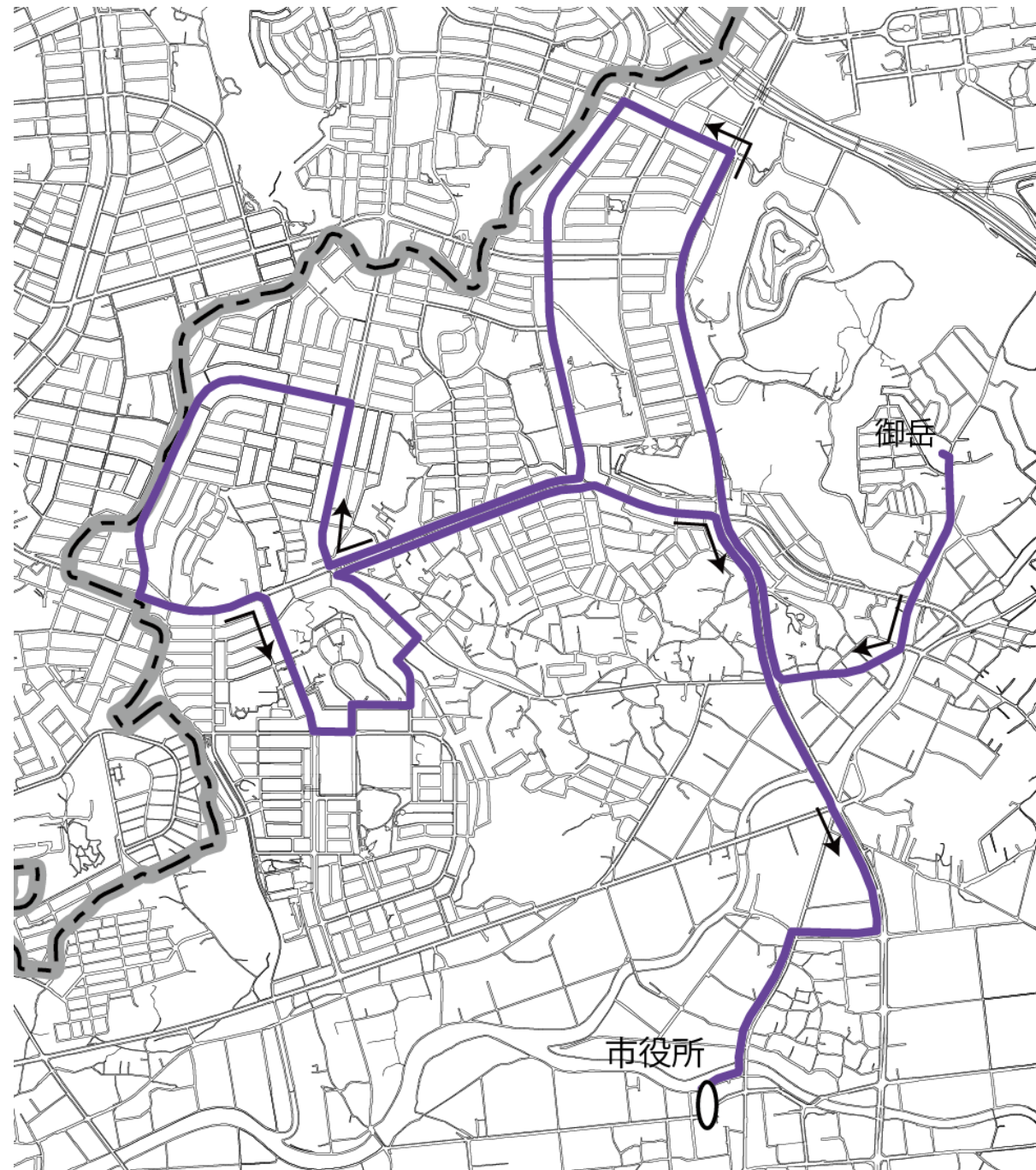
6 岩崎線（グリーンハイツ経由・御岳行）



- ① ルート延長 11.323 km
- ② 走行時間 40 分(市役所～御岳)

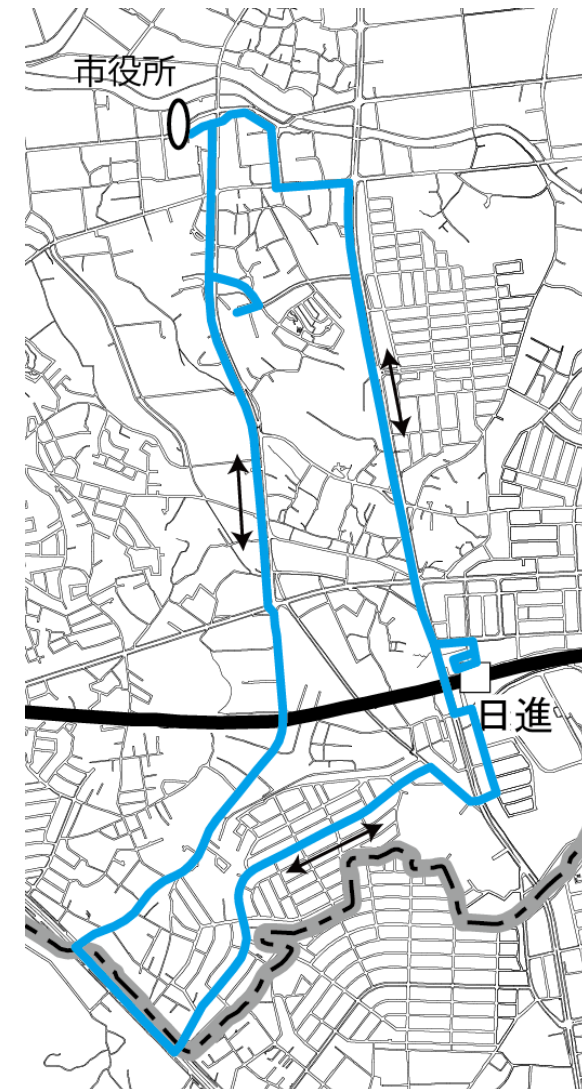
※この案は、あくまでも会議での議論のための素案であり、内容については未定である。
 ※走行時間は、実測ではなく計算値のため正確ではない。

6 岩崎線（グリーンハイツ経由・市役所行）



- ① ルート延長 11.323 km
- ② 走行時間 40 分(御岳～市役所)

7 循環線

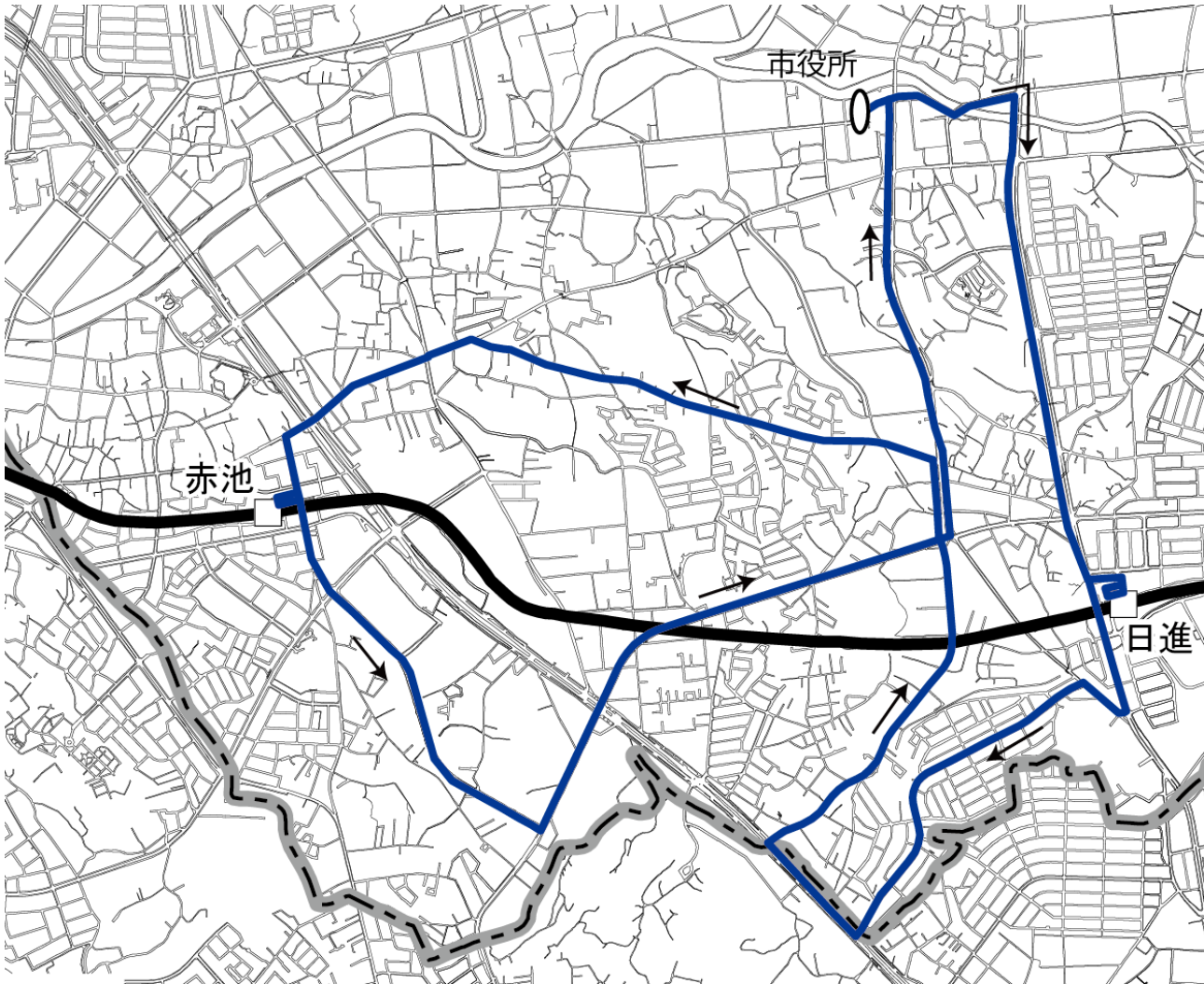


- ① ルート延長 7.982 km
- ② 走行時間 37 分(市役所～市役所)

■ バスルート素案（朝夕帯）

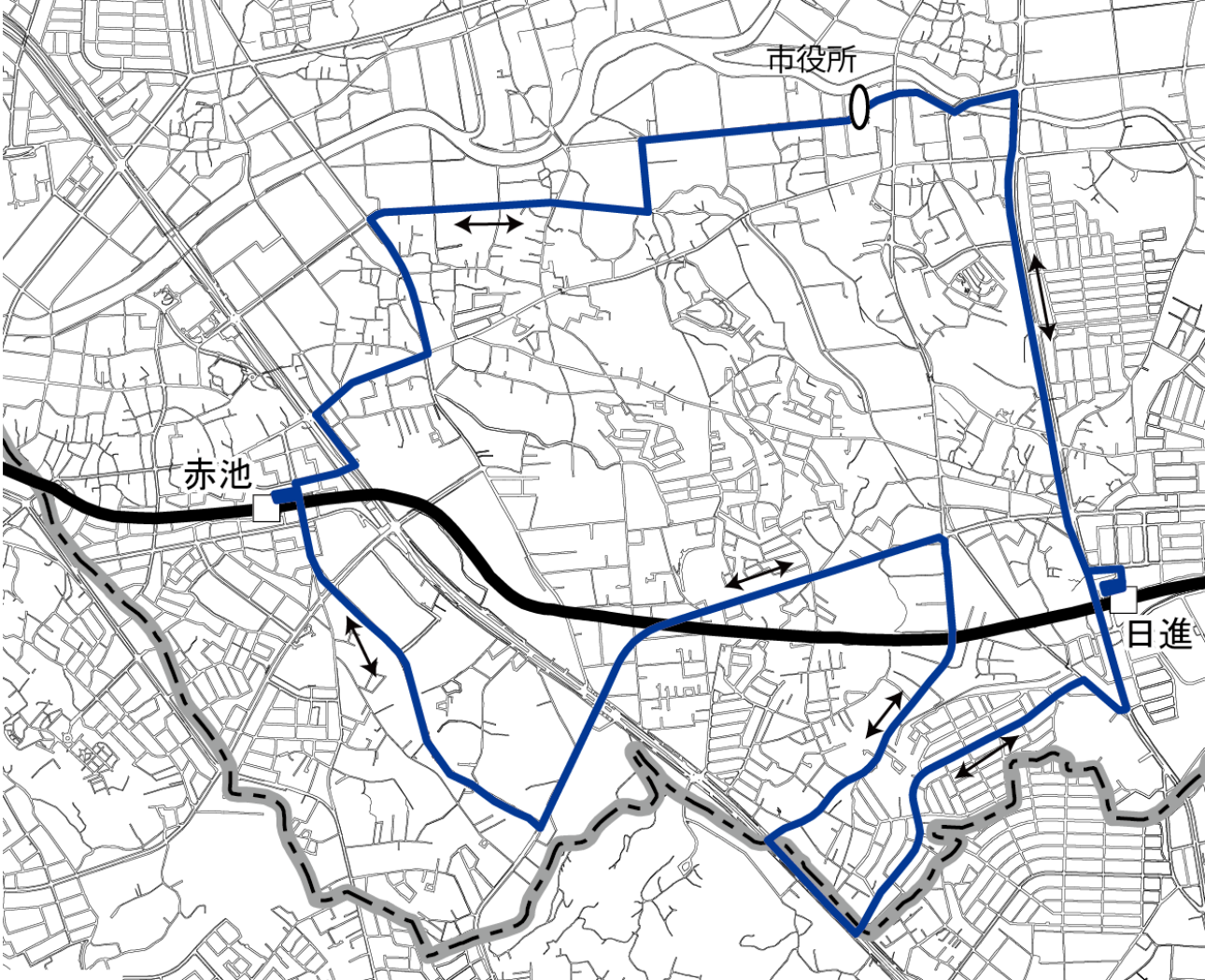
※この案は、あくまでも会議での議論のための素案であり、内容については未定である。
※走行時間は、実測ではなく計算値のため正確ではない。

1 赤池線（朝便）



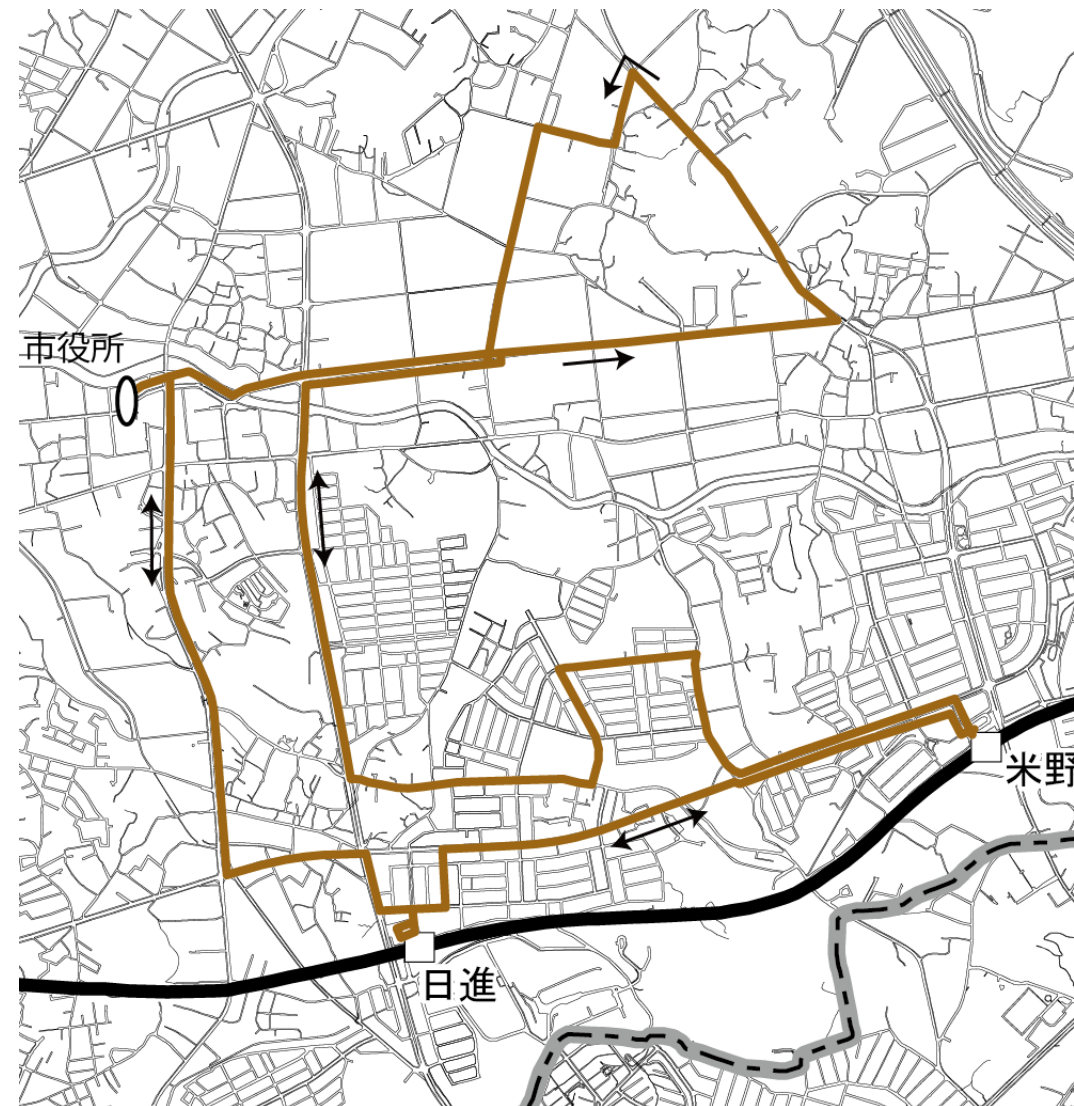
- ① ルート延長 13.662 km
- ② 走行時間 57 分(市役所～市役所)

1 赤池線（夕便）



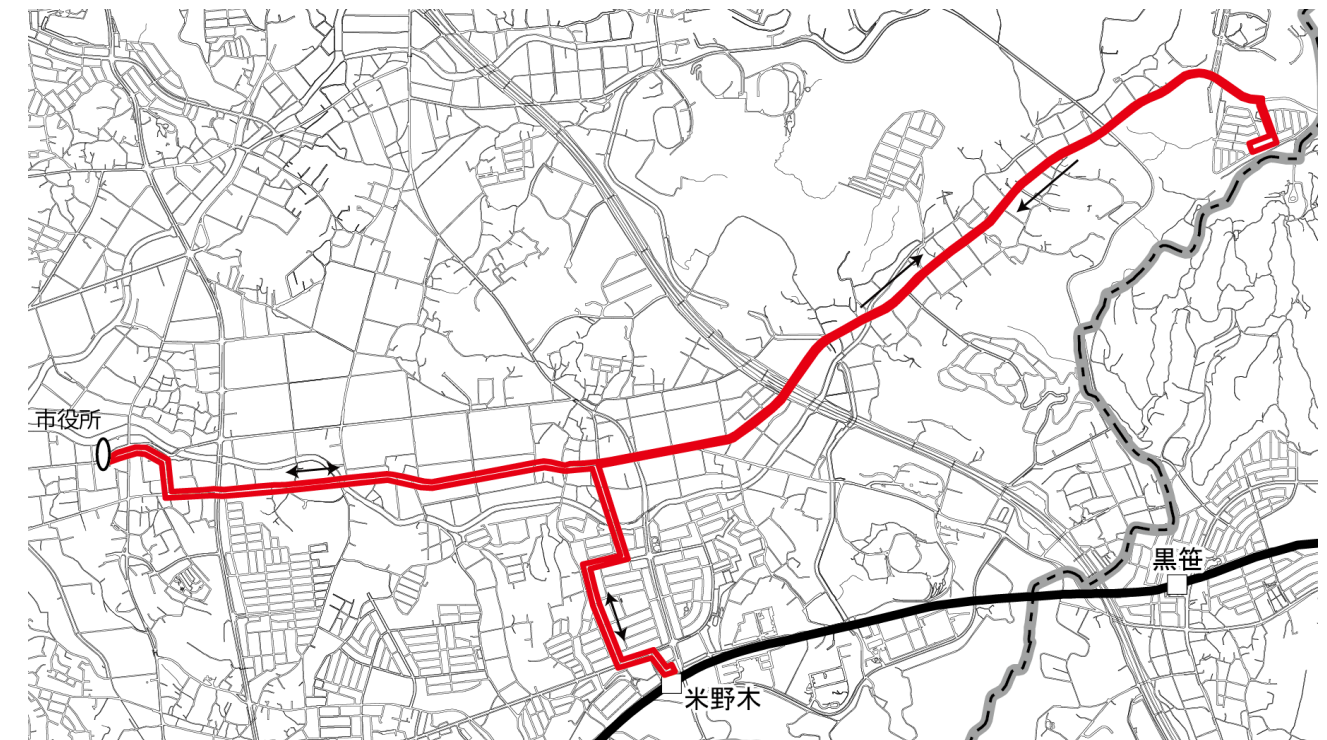
- ① ルート延長 12.548 km
- ② 走行時間 52 分(市役所～市役所)

2 米野木線



- ① ルート延長 13.055 km
- ② 走行時間 48 分(市役所～市役所)

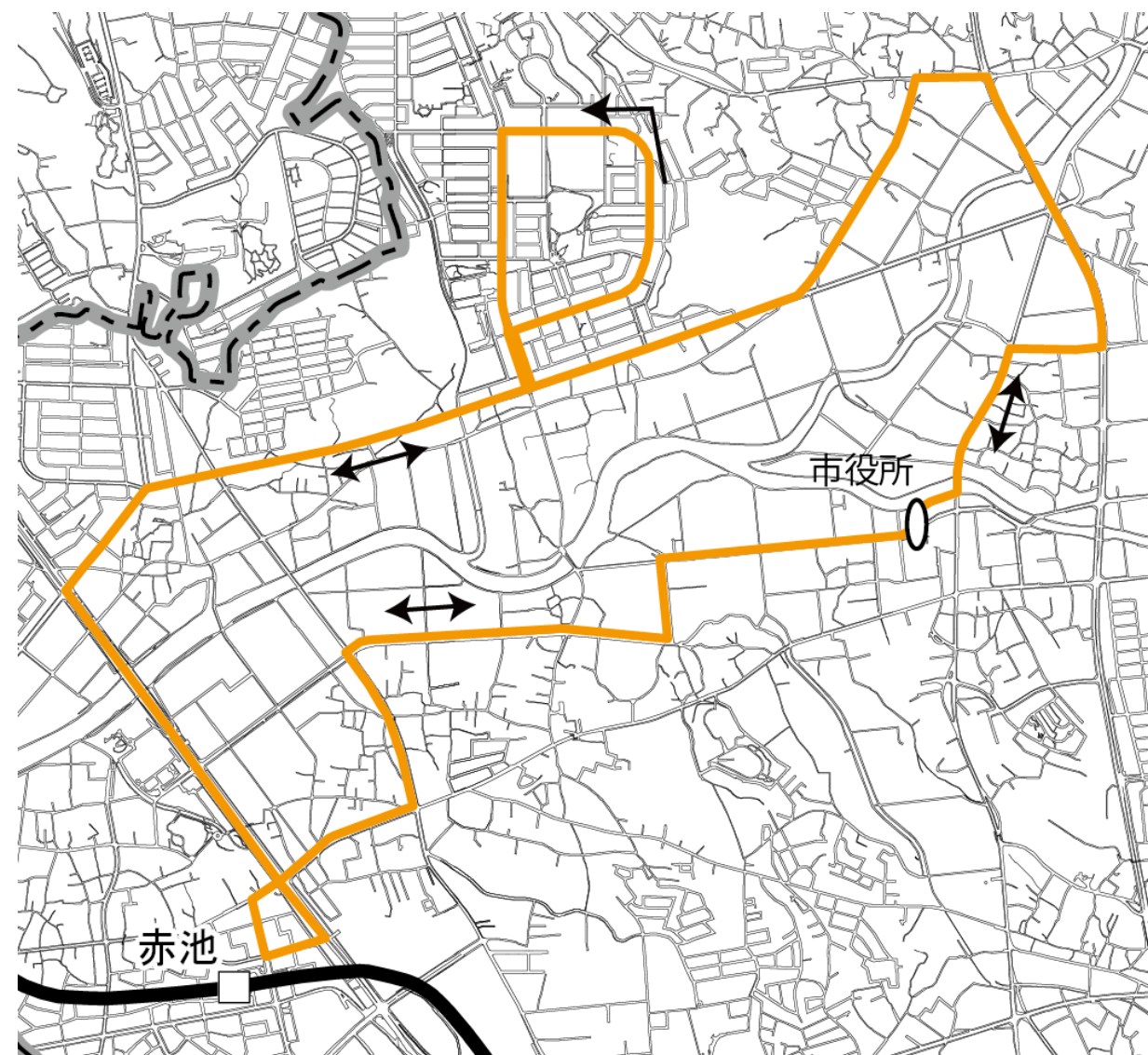
3 三本木線



- ① ルート延長 15.220 km
- ② 走行時間 55 分(市役所～市役所)

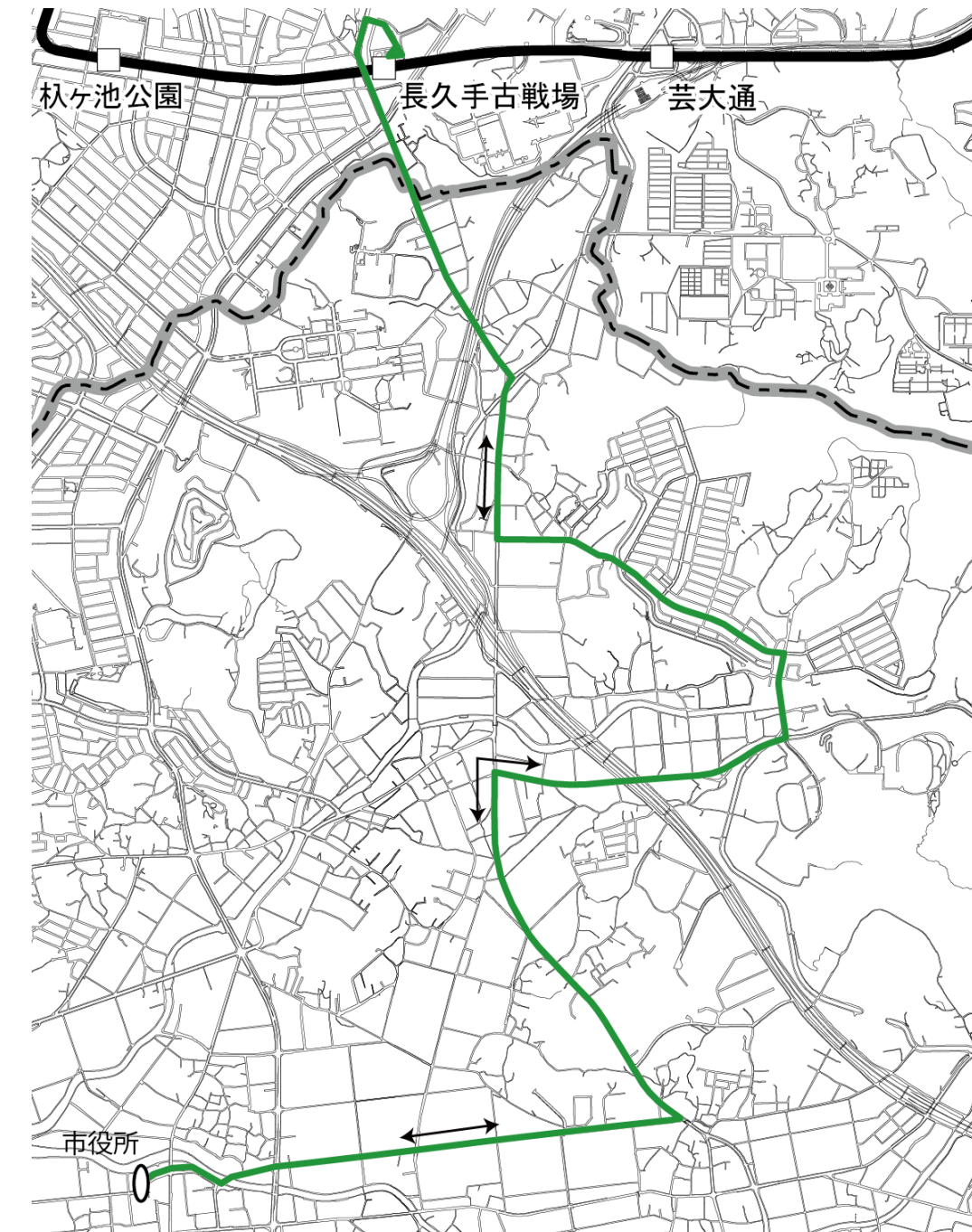
※この案は、あくまでも会議での議論のための素案であり、内容については未定である。
※走行時間は、実測ではなく計算値のため正確ではない。

4 梅森線（左回り）



- ① ルート延長 11.478 km
- ② 走行時間 48 分(市役所～市役所)

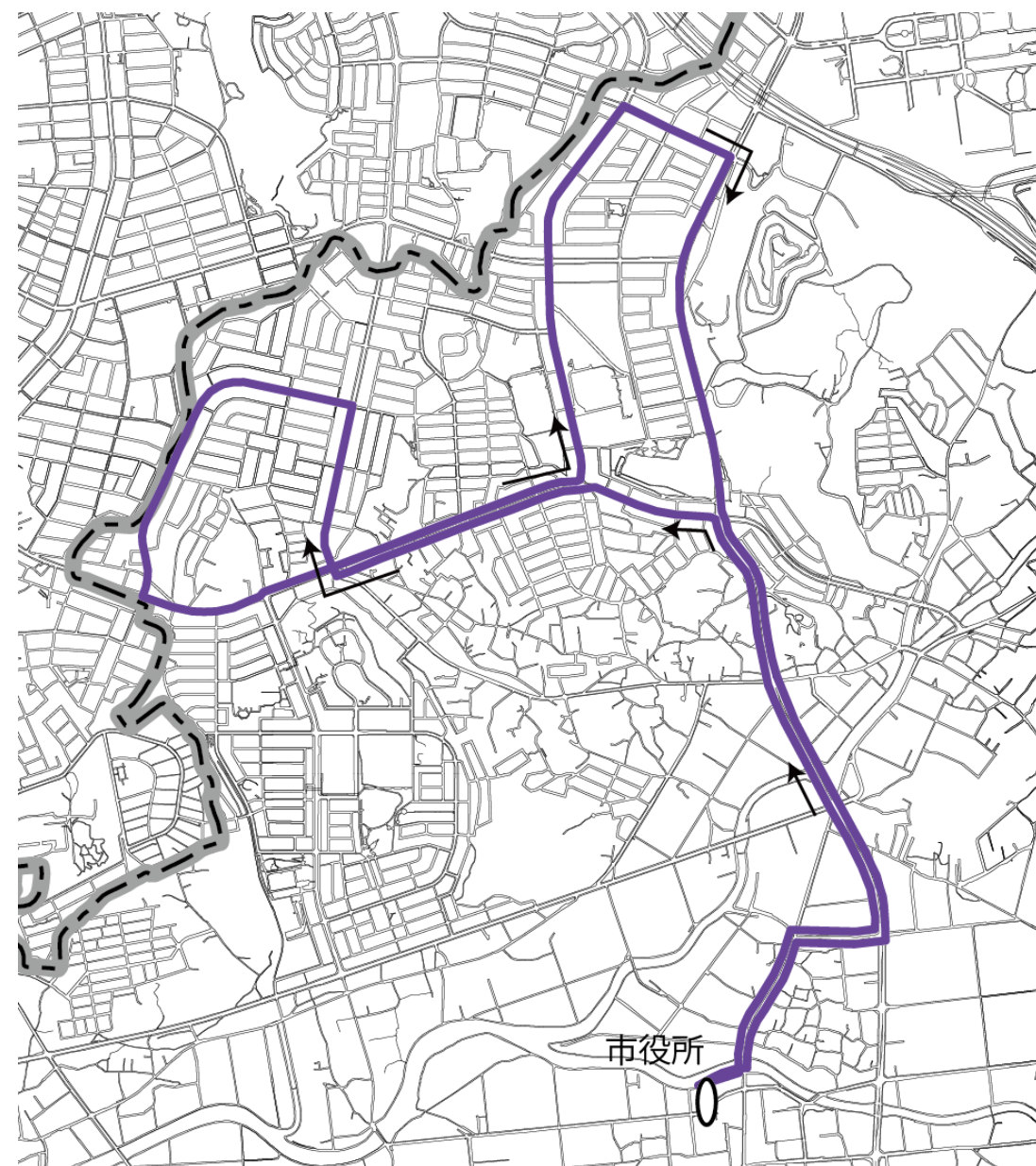
5 五色園線



- ① ルート延長 8.862 km
- ② 走行時間 30 分(市役所～長久手古戦場駅)

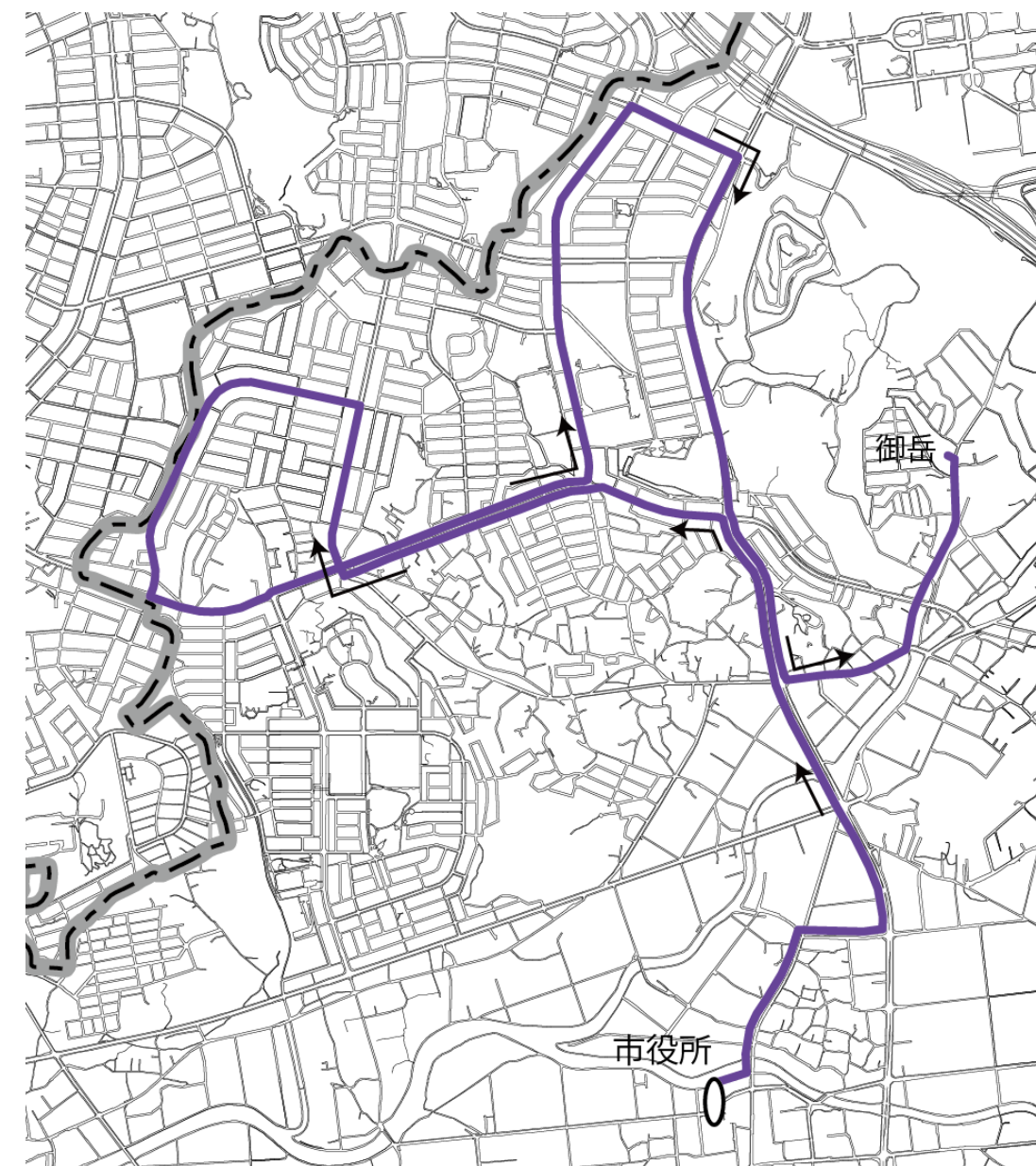
※この案は、あくまでも会議での議論のための素案であり、内容については未定である。
※走行時間は、実測ではなく計算値のため正確ではない。

6 岩崎線（市役所行）



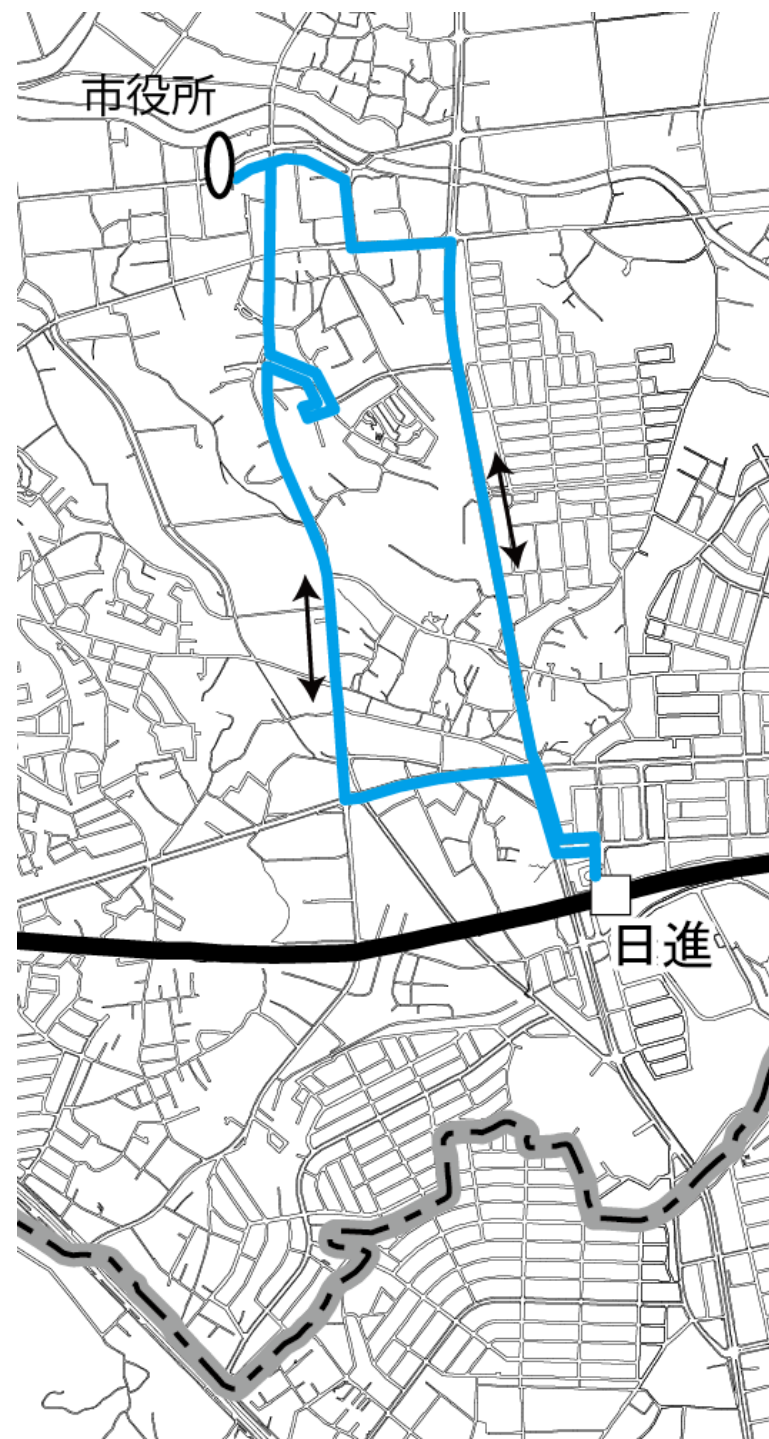
- ① ルート延長 11.298 km
- ② 走行時間 45 分(市役所～市役所)

6 岩崎線（御岳行）



- ① ルート延長 10.649 km
- ② 走行時間 42 分(市役所～御岳)

7 循環線



- ① ルート延長 4.952 km
- ② 走行時間 25 分(市役所～市役所)

※この案は、あくまでも会議での議論のための素案であり、内容については未定である。
 ※走行時間は、実測ではなく計算値のため正確ではない。

回覧によって直接市に提出された意見(7月19日AM時点)

No	お住いの行政区	年齢区分	公共交通の利用頻度	意見の対象区分	意見・要望を自由に記入してください。
1	赤池	23～59歳	3か月に1回程度	ダイヤについて	市役所へ行く際に利用することが時々あり、往路はよいのですが、復路の赤池へ戻るバスが少なく、日進駅→電車利用となるのがとても不便
2	赤池	75歳以上	3か月に1回程度	その他	1.高齢者が、免許証を返納できるシステムの確立。 高齢者無料、一定額補助。きめ細かな交通網、本数増加。 バスの小型化。乗合バスの配車。歩道の充実等。 以上
3	赤池	60～74歳	月1回程度	その他	高齢者の交通事故が多発する現状で地域の足を確保することは運転免許返上の動機付けとなる最重要の課題。コンサルタントの意見等も参考にして真剣に検討して下さい。1.公共の施設(駅、市役所、病院、町民会館、公民館、福祉会館等)を中心として多様なコースを設定する。2.車両を小型化し、走行頻度を多くする。3.乗り換えできる駐車場を多くして、乗り換える利便性をあげる。合わせて乗り換える料金を無料とする。最も重要なのは自家用車で行くよりも利便性、経済性共に優れていることが、地域の足として最低限の条件です。 またくるりんバスの検討だけでは日進市の暮らしやすさの向上にはなりません。子供、社会人、老人が暮らしやすい町を目指すには、どうするべきかを真剣に検討すべき時です。その為には安心、安全な町を作る努力が必須です。長久手市が何故住みやすい町として、評価されるのかの検討も必要です。1.歩行者専用道路、自転車専用道路、緑豊かな公園の配置、2.太陽光発電、蓄電池等の普及の為に補助金の設置、等 SDGS 最先端の町をくるりんバスの意見集めをきっかけとして真剣に検討して下さい、今ならまだ間に合います。横浜市に都筑区という町がありますが、区のなかを遊歩道が網羅されています。参考にして下さい。50年近く日進市に住み、本当いい街になることを願っています。
4	赤池	23～59歳	平日毎日	路線について	赤池、市役所、市民スポーツセンターなど交流の場、行きは良い良い帰りは怖い。 すぐく前ですが、行きはスムーズに行けましたが、帰りは日進駅経由しないと赤池駅に帰れなく、すぐく遠回りでした。日進駅主要だったと思いますが、赤池駅からの交通弁よくしていただけたら、子供とのお出かけ習い事スムーズに動けます。
5	赤池	～18歳	平日毎日	バス停について	夏休みに友達と毎日プールに行くのにくるりんバスは運動公園のプール入り口まで行ってくれない！！大分歩くので帰りもたくさん遊べなくて不便です。運動公園に行くお年寄りも大変だと思います！！
6	赤池	23～59歳	平日毎日	路線について	子供が利用する、観点があるのか疑問。ターミナルが市役所なのが不便です渋滞の元になるし。乗り継ぎが不便で非常に使いにくい。子供が一人で赤池からスポーツセンター、赤池から図書館、赤池からコウロギに行けない。ちなみに、一人で地下鉄に乗って天白スポーツセンター、鶴舞競技場には行ける。乗り継ぎ場所が市役所だと道路が狭く危ない。市役所で乗り継ぎをどうやって待てば良いのか不明。道が狭く子供を、危なくて市役所から徒歩で図書館にも行かせられない。ターミナルを日進駅にして欲しい。赤池から日進駅そこから一本で図書館、市役所、スポーツセンター、コウロギ行ける様にして下さい。赤池だけでなく他の地域も便が良くなると思うし、商業施設への恩恵もうまれます。 駅が基点になるのは古今東西、交通の鉄則です。それを無視している。 正直、バスが現状の状態だと使いにくい渋滞の原因等で廃止して欲しい。何年も政争の具みたいな状態で他のやらなければ行けない仕事をやって欲しい 人口の分布と計画が見合っていない。
7	浅田	23～59歳	平日毎日	路線について	・通勤で利用している為、赤池線が藤塚を通らなくなるのはとても困ります ・帰りに藤塚を通るバスが無いので、帰宅がとても大変な為、双方向として貰いたいです ・名古屋市内中心部へ通勤するには、8時台の時間が遅すぎて使い物になっていないです → 一本前のバスが一時間半も前と開きがあり過ぎて＝一時間間隔がベスト
8	浅田	23～59歳	半年に1回程度	ダイヤについて	赤池駅に朝乗って行きたいが、1時間に一本しか無いので不便で利用しづらいです。 赤池線の朝の便を増やして下さい。せめて30分に一本に。 それと、往復でバスの便があると助かります。今は一方の便なので。
9	梅森	23～59歳	半年に1回程度	路線について	以前は赤池駅まで行くのに便利がよくて利用してましたが全く使わなくなりました。 帰りが遠回り過ぎて帰って来れないからです。家の前がバス停なのに不便で残念です。 料金も名古屋市の市バスと一緒に高いのでは... 市民が利用しやすい路線変更おねがいします！
10	梅森	23～59歳	全く利用しない	ダイヤについて	*一方方向のダイヤはつかえません。赤池行くにしても行きは10分 帰りは50分ではあまりにも不便。歩いた方がマシになります。 *赤池駅、平針駅発着を作してほしいです。

No	お住いの行政区	年齢区分	公共交通の利用頻度	意見の対象区分	意見・要望を自由に記入してください。
11	梅森	23～59歳	平日毎日	路線について	名鉄と何か忖度があるかわかりませんが、いい加減赤字垂れ流しの施策はやめていただきたい せつかく豊明市がやられているような新たな試みであれば多少の赤字でもよいと思われます 地元の交通会社など連携し、雇用確保もできる施策で利便性向上が期待され全国各地で順次導入されています 「チョイソコ」の導入検討をご意見申し上げます ・乗車率を考えるとバスの大きさが大きい ・いつ見ても数名しか乗車していない ・この施策はくるりんバスの運行目的を全て満たしている真剣に日進市民の事を考えるなら昔のしがらみを断つ勇気をもってほしい意見を募るのであれば意見に対する見解を公表してほしい 参考 URL) https://www.choisoko.jp/choisoko-town/ https://www.choisoko.jp/toyoake/about-howto/ 運用例)ご自宅から公共施設、自治会公民館、買い物、郵便局・金融機関、バス停など地域の暮らしに必要な場所への移動を支えております。上記の様な運用を市民は求めていると思います。高齢者がバス停まで行く事は非常に大変です。
12	梅森	23～59歳	平日毎日	路線について	梅森線の 片道路線でなくなるなら、日生梅森梅森と香久山の行き来を、小学生の子が使いやすい良い時間帯があると使いやすい。 日生梅森園から香久山までの子供の習い事で使わせてみたい、日生梅森発を、学校終わりの夕方時間帯に16時ぐらいにあると望ましい。
13	野方	23～59歳	週3回程度	路線について	浅田東から赤池駅まで通勤時利用します。今後の変更にあったかもしれませんが(回覧板の路線図が見にくくわからなかった)朝は混むので、プライムツリー経由では無く、以前の様に153号線を渡ってそのまま赤池駅に向かって欲しいです。たださえ1時間に1本しかないのに、会社に遅刻します。 赤池駅行きは駅を利用する方が良く乗車すると思いますし、料金が高いのでスピードを(到着時間)重要視して欲しいです。
14	蟹甲	23～59歳	平日毎日	路線について	朝夕便の赤池線について 市役所、赤池駅間を浅田カネスエ前の県道経由を追加を検討してほしい。つまり、赤池駅発の双方向性運行。 市役所→浅田ときたら153号を曲がらず、箕ノ手北を経由せずに駅に行ってほしい。 が、おそらく片道45分は厳しくなると思うので、一つの要望としてお伝えしました。
15	折戸	23～59歳	平日毎日	路線について	子供が県立大学に通学しているため、折戸付近経由で、モリコロパーク駅に8時20分着で、帰りは、モリコロパーク発12時30分、16時30発の運航をしていただけないでしょうか。何卒よろしくお願いします。
16	折戸	75歳以上	週1回程度	路線について	★料金が高過ぎる ★公共施設は必ずコースに入れて欲しい(市民会館、図書館、日進駅等) 乗り換えなくとも行けるように。 ★一方通行を改めて欲しい
17	折戸	23～59歳	平日毎日	路線について	折戸町に在住です。 以前は折戸から梅森・平針経由で直接行けたのが便利でした。 もう復活させることは出来ないでしょうか？ 過去には週1回ペースで利用してましたが料金もアップした為、全く利用してません。 東郷町は据え置き。蟹江町は無料です。 もう少し運転時間も絞って検討してはいかがでしょうか？
18	折戸	～18歳	平日毎日	料金について	高校生の子供がいます。定期運賃が名鉄は1ヶ月2960円(日進駅ー赤池駅)なので、それに近い料金だと、利用したいです。 (現在だとくるりんバスは1ヶ月定期が4000円と高いので…。65歳以上だと1200円なので、もう少し学生に優しい料金にしてほしい。) 子供は7:21赤池発の電車に乗りますので、その辺りのダイヤがあると嬉しいです。 近くに日進西高校があり、自転車であったり153沿いの名鉄バス停から歩いたりしているので、定期料金が安くなり、始業時間にちょうどいいダイヤがあれば利用者も増えるのではと思います。
19	折戸	23～59歳	週1回程度	路線について	日進駅から香久山方面への直通のバスがなくなり、買い物に不便している。 昔のくるりんバスのように市役所経由ではなく、直通で20分以内で着くようにしてほしい。 日進駅から、長久手古戦場駅までも直通バスがあれば便利なので作ってほしい。

No	お住いの行政区	年齢区分	公共交通の利用頻度	意見の対象区分	意見・要望を自由に記入してください。
20	折戸	23～59歳	半年に1回程度	路線について	どこに行くにも一度市役所で乗り換えしなくてはならなくなってから、とても不便に感じるようになりました。まだそれ以前の路線の方が利用しやすかったです。 また、子供たちがプールに行くため総合運動公園に行く時にバスを利用することがありますが、総合運動公園とバス停が離れていると感じます。
21	折戸	60～74歳	平日毎日	その他	日進駅ロータリー中央に時間調整で くるりんバスを駐車することは絶対にやめてください。 ダイヤの時間調整は市役所に駐車して行ってください。タクシーや一般車両が入ってくるロータリーで 中央に駐車することは大変危険です。ロータリー中央に駐車するのは 道交法にも違反しています。そもそもバス停のない箇所での駐車も法律違反です。 ロータリーに駐車させた運転士さんがバスの陰で タバコを吸っているのを見ました。モラルが低すぎます。
22	折戸	23～59歳	平日毎日	路線について	公共交通機関の場合、南北の往来が難しいです。日進駅から長久手古戦場駅をつなぐような南北の便ができることを期待します(名鉄バスにも無く被らないです)
23	折戸	75歳以上	週3回程度	路線について	竹の山、香久山のスーパー、銭湯(花しょうぶ)等に行きたくても バス停から遠すぎるので、乗り入れ or 横付けにならないでしょうか？
24	折戸	23～59歳	全く利用しない	その他	中学生の通学に使えるようにしてほしい。中学生定期券を作ってもらえれば、購入する。中学生の自転車通学が禁止になり、ものすごく重い荷物を背負いながら、登下校に一時間半以上かかっている子も多にいる。 自転車の事故がなくなった反面、不審者からの声掛けなどが増え、そちらの危険が増している。10 キロ位あるリュックを背負い、片道一時間弱かけて登校する子もいる。我が家も 30 分以上かかる。 通学にくるりんバスが使えれば、子供たちにとっても良いし、 ・安全面(不審者等) ・身体面(←重い荷物で腰などを痛め成長に差し障っている) ・時間(←自転車通学と比べて時間のロスが激しい) また、定期券にすれば、決まったまとまった金額が入り、バスの運行にもよいのではないかな。通学に使えるような路線や運営を検討してほしい。
25	折戸	23～59歳	週3回程度	料金について	私は日進駅前に住んでいるので、日進駅から電車に乗れるのでくるりんバスを利用する必要度が小さい しかし、くるりんバスを市民が有意義に使えるようになるためには、より利用される必要があると思う。 その為に以下の意見を提示します。 1 日進駅へのアクセスは当然ですが、赤池駅・古戦場前駅へのアクセスをより強化して欲しい ・本数を増やす ・短時間で移動できる ・名鉄の料金より安くする 2 現状の車体は過剰に大きく無駄なもの。 タクシーのレベルの小型化して、本数を増やした方がいい。 運転手は 60-65 歳限定にして、2種免許を取らせれば養成できるのでは？ (調査不足でしたらすいません) 3 東郷町やみよし市と連携して、豊田エリアなどにも行けるといいのかも (ニーズが少ないか…) 4 豊田市(みよし市)と連携して、図書館の本の相互利用できるように。 くるりんバスで本を運ぶようにすれば、資産の共有ができる。 明らかに豊田市のが充実しているので、日進市・みよし市としては豊田市に提供できるものがあるかといいが…(すいません、良案を思いつきません) 5 片道 45 分とするのは良いが、基幹になる日進・赤池・古戦場へは 20 分くらいを目標にして欲しい 45 分は悠長すぎる。
26	折戸	23～59歳	週1回程度	路線について	資料上、藤塚や上の山のバス停が廃止されるように見える。 藤塚の利用者は、他のバス停に比べ、利用者も多く、また、若年者や高齢者など、自動車を持たない方の利用も多いように見受けられる。 私自身、藤塚のバス停があることにより、長期的視野をもって(高齢者になった際の利便性)、他の地方からこの土地を購入したものであり、簡単に路線変更やバス停廃止を実施する計画には到底賛成できない。 既存のバス停を維持しつつ、目的を達成するための再考を強く要望します。
27	折戸	23～59歳	3か月に1回程度	路線について	地下鉄鶴舞線と東山線を結ぶ路線があれば便利かなと思います。 学生さんが便利だと思うような路線があっても良いかなと思います。

No	お住いの行政区	年齢区分	公共交通の利用頻度	意見の対象区分	意見・要望を自由に記入してください。
28	折戸	23～59歳	週1回程度	路線について	新しい路線案を拝見しました。 藤塚バス停を通るルートがなくなっており、見直しをお願いしたいです。 いつも必ず数名が乗車する人気のバス停でもあり、私も利用頻度が増えつつあるところでした。なので今回の変更案には反対です。 高齢者以外にもビジネスマンや若い人も多く、経費面であればやや値上げでもいいので路線は継続してほしいです。よろしくお願いします。
29	折戸	60～74歳	1年に1回程度	ダイヤについて	双方向性は評価できるが、同一方向のダイヤが2時間に1本となるのは利便性の点で問題がある。 少なくとも、朝夕ダイヤについては本数倍増(同一方向1時間に1本)とした方が良い。 予算増となるのは間違いないが、市民、特に高齢者や学生の市内交通手段確保が重要な政策課題であるなら、市の予算配分を見直してでも強化すべき点だと考える。
30	折戸	60～74歳	1年に1回程度	料金について	定期券運賃(一般)を20～30%程度引き下げて利用しやすくすることが必要だと考える。 また、交通系 IC カードによる利用について、一定以上の利用実績に応じたポイント還元を実施してはどうかと思う。 (名古屋市交通局の制度を参考にして欲しい。) こうした措置により利用のインセンティブを高めることによって、「くるりんバス」自体の PR 効果が期待できる。 また、ヘビーユーザーが増えれば、「便利でお得な利用法」的な情報発信も期待できる。
31	折戸	～18歳	平日毎日	路線について	通学(父は通勤)のため、循環線で日進駅に行きたいが、今の1便 7:47 日進駅着では通学も通勤も遅すぎる。浅間下、もしくは笠寺山から乗車して、7:15 までに日進駅に着きたい。朝の時間帯に増やして欲しい。
32	藤枝	23～59歳	1年に1回程度	その他	私はあまり使いませんが、地域の足としては必要だと思いますので、地域の方の要望を汲んでいただき、適切な運営をお願いします。
33	米野木	23～59歳	月2回程度	路線について	子供がリニモ沿線の高校を考えているが、電車だと非常に遠回りになり困っています。 市役所スタートで日進駅に向かい、そこから長久手古戦場駅を終点にして往復するような、日進駅と長久手古戦場駅を県道 57 号で最短で結ぶ路線の設定を希望します。 南北をつなぐ路線がなくて困っている市民の行動範囲の拡大、日進駅の活用頻度も高まり、57 号沿線の学生の取り込みや、東山線やリニモ沿線の人を日進に引き込む事での行動の活性化による消費の拡大につながるのではないかと考えています。
34	米野木	23～59歳	全く利用しない	その他	未就学児が二人おり自家用車又は自転車で移動しているため、10 年在住しているがくるりんバスに乗った事がない。
35	三本木	23～59歳	3か月に1回程度	路線について	最寄りニュータウンですが、米野木駅まで三本木線はとても大回りするので時間がかかり、使にくい。
36	藤島	23～59歳	平日毎日	路線について	五色園線を利用しています。 それはリニモへの往復アクセスができるからです。 残念ながら地下鉄へは往復でアクセス出来ないため、通勤や通学には利用できません。 リニモや地下鉄沿線ではない住民のために往復アクセスできるように、くるりんバスを活用してください。 できれば、朝晩の本数を増やしてくださると助かります。
37	本郷	23～59歳	平日毎日	ダイヤについて	祝日でも朝 7 時までに日進駅に着けるダイヤがあると嬉しい
38	本郷	23～59歳	全く利用しない	路線について	白山宮は日進総守護の神社です。近年境内神社の足王社が近代的な社殿となりサッカー神社と称えられ又毎月の御朱印と花手水が評判を呼び SMS で拡散され遠方より参拝に訪れる人々が多数となっています。その方々が交通公共機関で訪れる際にくるりんバスを利用されるのですが運行の頻度利便性について不満を持たれています。日進市在住者だけでなく遠くより来られる方にも視点をあて考察頂きたいと思います。日進市の良き文化をたくさんの方に触れて頂きたいと願っています。
39	岩崎	23～59歳	全く利用しない	路線について	市役所中心ではなく、日進駅や赤池駅に繋がる路線にしてほしいです。 そうすると、子どもたちが高校や大学に通うのに選択肢も増えるし便利になると思います。今は全く使っていませんが、駅に繋がれば使用するようになると思います。
40	岩崎	23～59歳	週3回程度	路線について	なぜどの路線も、地下鉄の藤が丘駅にも日進駅にも行かないのでしょうか？ くるりんばすで両駅へ行けるようになれば、利用者数は確実に伸びるはずです。 くるりんばすを見かけるたびに、車内がいつも空っぽなのが気になっていましたが、市民の足であるはずなのに利用者がいない大きな理由は、路線だと思います。 日常的に地下鉄を利用する市民として、改善を心から望みます。 よろしくお願いします。

No	お住いの行政区	年齢区分	公共交通の利用頻度	意見の対象区分	意見・要望を自由に記入してください。
41	岩崎	23～59歳	平日毎日	路線について	お世話になります。 中々、難しい話と思いますが、「くるりんばす」は、名鉄バスとの兼ね合いから、市役所を中心の運行となっております。 使いやすさからと、言えば鉄道駅の便を新設、または増設して貰えないかと思います。 私は岩崎地区の在住ですので、星ヶ丘行き(名鉄バス)は難しいと思いますので、本数の少ない赤池行き(1時間に1本)をくるりんばすに変えて、本数を増やして頂けると鶴舞線へのアクセスも良くなります。 私は、大病を患っていて、通える病院が鶴舞沿線の名大病院と名市大の、二つの病院に通っています(障害者適応)。 岩崎からバスに乗って、星ヶ丘からの病院通いは大変です。 ですから、くるりんバスが岩崎地区から赤池駅、上社駅、本郷駅方面へ増設、新設あると助かります。以上、個人意見で失礼しました。
42	岩崎	23～59歳	3か月に1回程度	路線について	現状のままのルート我希望します
43	岩崎	23～59歳	平日毎日	路線について	利用実態を踏まえた路線、利用実態を考慮した効率的なダイヤ設定とありますが、現状の路線やダイヤの利用実態を考慮しても意味がないので、利用実態を踏まえるや利用実態を考慮したは削除すべき。現状の路線、ダイヤに問題があるため、使用者が少ないということを理解してください。 また、路線については、市役所を起点としていては、駅に行きたいのに、市役所で乗り換えが必要となり、更には無駄な時間も発生するので、日進駅を発着とする路線に見直すべき。この見直しをしない限り、利用者は増えません。
44	岩崎	23～59歳	半年に1回程度	路線について	竹の山5丁目に住んでおります。 子どもが鶴舞線に乗るため赤池を利用しますが路線がありません 御嶽口から名鉄がありますが料金が往復で600円もかかります 朝は早いので無理ですが赤池までの線を考えて下さい
45	岩崎	23～59歳	全く利用しない	路線について	竹の山から日進駅に行くバスを運行してほしい。 最寄り駅へ行くバスがないため、子供達が利用できない。(あっても、市役所経由で乗車時間があまりにもながすぎる。) 今後、高校など行くことを考えた時に日進駅までの路線バスがあると大変便利だと思います。
46	岩崎	23～59歳	月2回程度	路線について	日進駅までの直通を作って欲しい
47	岩崎	23～59歳	半年に1回程度	路線について	日進市に引越して来た時は弁天池から日進駅までの直通バスがあり毎日通勤に利用してきたが、それがなくなり、弁天池から赤池駅までに路線がなくなり通勤で利用できる路線が全く無い。この辺りは豊田方面に職場がある方もおり、いちいち遠回りした路線で赤池駅に向かう気にならない。 朝6時30分までに日進駅に着く路線があるとその後の名鉄豊田線や愛知環状線への乗換えがスムーズになり大変便利。6時30分から、8時代までで良いかもしれません。 日進駅直通でなくても、弁天池経由で赤池駅まで先時間帯に到着する路線でも朝早くから出勤するにはありがたいです。 日進市にある日進駅なのに乗り入れする路線が少なすぎる。
48	岩崎	23～59歳	1年に1回程度	その他	■路線改正の基本方針について ・どういう人の移動を保障するのか、対象がはっきりしない。いろいろな意見が出ると思うが、くるりんばすでなければ移動手段がない人の意見を優先すべき。 障害や病気があり運転免許の取得ができない人や運転できない人、生活保護や所得が低く自家用車を持ってない人、運転免許を持っていない人(自主返納含む)、既存の公共交通機関へのアクセスがない地域の人など。 ・現在利用している人が改正により利用できなくなることがないように留意してほしい。 ・地域での移動支援活動との連携はとても大事なことだが基本方針に記載がない。どのように連携していくのか。
49	岩崎	23～59歳	全く利用しない	その他	4つの改正の基本方針を全て満足することは出来ません。他の施策で補完できる項目もあると思いますので、メリハリを持って改正案を考えてください。
50	岩崎	23～59歳	平日毎日	路線について	岩崎町に住んでいますが、地下鉄に乗るには車で平針駅近くまで行き、パーキングに停めて歩くしかありません。平針駅までバスに乗せてほしいです。
51	岩藤	23～59歳	全く利用しない	路線について	子どもが名古屋市内に通学するため、岩藤、または岩藤東から米野木駅、または日進駅に直結する路線にして欲しい。

No	お住いの行政区	年齢区分	公共交通の利用頻度	意見の対象区分	意見・要望を自由に記入してください。
52	北新	23～59歳	1年に1回程度	路線について	近くにバス停が1つもない 米野木駅まで直接行けるようにして欲しい 役に立つ路線があったらもっと利用したいんですが、現状だと不便過ぎて、利用できない
53	五色園	23～59歳	週1回程度	その他	時間帯や適用地域の検討は必要と思いますが、団地内などを対象にフリー乗降区間を設定すると利便性が向上すると思います。
54	五色園	23～59歳	週3回程度	路線について	子供が通学で利用している米野木駅。 五色園から、米野木駅まで一本で通るようにしてほしいです。 高校も遠いため雨の日など宮西停から歩くのも距離があり本数も少ないのに日進駅に行くにしても役所で乗り換え大変時間がかかります。 私も仕事していますので送迎できない時もあります。 是非、考えていただきたいと思っております。
55	五色園	23～59歳	全く利用しない	ダイヤについて	五色園線について。。 くるりんバスの改正に期待しています。 運行目的の「朝夕は主に通勤や通学に。。」ということや路線改正基本方針の「朝夕の時間帯は駅への速達や幹線交通を結びます」ということに賛同します！ しかし、ダイヤ設定について、「1時間に1本のダイヤ設定を基本とします」ということだと、朝夕の通勤、通学に不便を感じます。 朝はリニモの古戦場 7時18分、26分発藤が丘行きを利用する学生や通勤の方が多いですが、くるりんバスは古戦場着 6時58分、8時38分着で、時間が合いません。 五色園から自転車で古戦場まで行く方が多いですが、雨の日は皆さん車で送迎しています。 家族にとって負担が大きいので、出来たら 7時15分頃古戦場着のくるりんバスを走らせて欲しいです。 夕方も、五色園方面へ現在は古戦場発15時56分、17時18分、18時38分なので、間に1本ずつ増やして貰えると助かります。 どうぞ宜しくお願い致します。
56	五色園	60～74歳	1年に1回程度	その他	【日進市民でもくるりんバス以外の交通機関(名鉄電車・バス、名古屋市営地下鉄・バスなどの割引の実施を要望します) ・もう7、8年すると75歳になる。この時点で運転はまだできると思うが、事故を考え、運転免許の返納を考えている。 ・その時点での外出目的は、買い物、診療所・病院、映画・コンサート、スポーツ観戦、友人と会食などです。 日進市内で用がたせることもあります(住んでいる五色園でいえば)長久手、名古屋に出かけることが多い。 ・一番気掛かりなのは、公共交通機関の料金が高いことです。例えば、五色園から栄まで出かけるとなると、往復1500円、 週1回、夫婦なら2人で、月12000円になります。車を持っていれば、手放して公共交通機関を利用する選択はありません。 ・そこで、発想を大きく変え、市内交通を中心に考えるのではなく、車を手放しても、利便性がさほど下がらず、また利用料金があまり増えないよう、日進市が公共交通機関と交渉して、割引運賃の設定をお願いできないか。(名古屋市は名鉄バスなどにも乗れるようになりました) ・設計例 ○既存名鉄バスの路線を活用(星ヶ丘、藤が丘、古戦場南、赤池、日進、米野木) ※くるりんバスは路線縮小を検討、くるりんバスを名鉄バス路線で使用 ○主要バス停には低料金屋根付き駐輪場(バス停まで自転車、そこから公共機関) ※自転車による健康増進、エコ ※既存バス停まで歩くには遠すぎる ○定額3000円/家族・月、公共交通機関は最高通常の半額、使用頻度・使用時間に応じ通常の3割 ※前述の例では、最高で月9000円 ・交通弱者の足の確保も大事であるが、交通事故の減少、自転車・徒歩による健康増進、公共交通機関の利用によるエネルギー使用の減少も重要と考えます。
57	五色園	23～59歳	週3回程度	路線について	五色園コースは名鉄バスと路線が重複する所が多い。 特に四丁目あたりは名鉄バス停から10分程かかり、かつ、勾配もありくるりんバスは非常に助かるルートでした。 今回の案を見ると、朝夕は名鉄バスと変わらないような?? 市民に寄り添うルートの確保案から言えば、既存にあるルートとは重ならないルートの考案を望みます。

No	お住いの行政区	年齢区分	公共交通の利用頻度	意見の対象区分	意見・要望を自由に記入してください。
58	五色園	23～59歳	月1回程度	料金について	くるりんバス料金を一乗車 100 円にして欲しい。
59	南ヶ丘	75歳以上	週1回程度	路線について	1. 今のような一方にしか運航しない、行ったら帰ってこれない、変てこな路線は絶対に改良して欲しい。 2. 日進市から名古屋方面、豊田市方面に行く人が多いので、それらの人の便利のように、赤池駅、日進駅、米野木駅などと便利につながり、また行き帰り出来るようにして欲しい。そして接続が良ければ言うことはない。 3. バスはどこでも手を挙げれば止まってくれるようにして欲しい。カナダなどではやられている。交通が多いところでは無理なら、比較的車の通りが少ないところは出来るのではないかな？ 4. 改正案、昼間と朝晩がコースが違っているようだが(町内会で回覧された路線図も路線改正の基本方針に出ている路線図もとても見にくくて想像しかできない)何故だかよくわからない。昼間と朝晩、頭を切り替えろということか？ 5. 改正は迅速にやって欲しい。 6. 運賃はもう少し安くないのか？かつて、100 円を 200 円に値上げしたのは正に暴挙と言わざるを得ない。 7. 改定版を作成するとき、改定委員に何人かの常時くるりんバスを利用している人を入れるべきである。利用しない人ばかりで作ると、今のような頓珍漢な路線になる。
60	南ヶ丘	60～74歳	月2回程度	料金について	料金体系に「原則として適正な受益者負担率による料金体系」と記載されていますが、適正な受益者負担率とは具体的に何を言わんとしているのでしょうか？ また、「民間路線バス等との連携調和」から考えていますに、なぜ名鉄バス(170 円)の料金より高い設定(200 円)になっているのが、納得できません。 休日を除き毎日通勤通学しない高齢者は、定期を使うメリットがなく、無料化は無理としても、せめて半額とするような受益者負担もしくは名古屋市のように半期ごとに定額負担を求め、かつ無料の回数上限を決めて、高齢者にも適正な受益者負担をすべきだと考えています。 また、クルリンバスの語源はぐるっと地域を回るとのことでしょうか？ 一般的な路線バスは、同じルートを往復するのが一般的だと思います。現在のような形態をとっている自治体は他にもあるのでしょうか？ 他の地域に住む友人に聞いてもそんな設定は聞いたことがないと、言われます。 現在の考え方から朝夕の通勤通学者の利便性を考えた昼間とのルート編成は、とてもいいアイデアだと思いますが、高齢者への周知が必要です。 また、高齢者や免許返納者へのことを考えると、地域の買い物と医療機関へルートが重要であると思っています。再度そういう視点でチェックをお願いします。
61	香久山	23～59歳	平日毎日	路線について	豊田方面に出勤しているが、南向上から出る始発に乗車しても 40 分も赤池駅までかかるので、乗りたい電車で間に合わない。20 分位の乗車で、7 時 15 分位までに赤池駅に到着するよう路線を作ってほしい。 帰宅時は早くて最終バスに赤池から乗車しますが、南向上まで行くバスが無いと通勤に使いづらい。 現在自転車で駅を使っているが、日進市は道が狭いし、悪いのにさらに住所が増えてきているのか車の交通量が増えていて車や歩行者との接触が懸念している。 バスの整備は交通網の利便性や、安全確保には必要ではないでしょうか。
62	香久山	23～59歳	平日毎日	路線について	香久山から赤池までの路線が遠回りすぎ使えない。市役所には毎日用事がないわけだから寄らなくてもいい。せっかく赤池駅が日進市にあるのだから通勤通学に使用ができるように短時間でいきたい。子供も西中学区の友達となると、赤池の子もいて雨が降ったりすると遊べなくて嘆いている。子供だけで自力で赤池まで行こうとなると、どうしてもくるりんばすの時間が合わなく、歩きになるか、親がいるときは送って行くか、星ヶ丘まで出たりして遠回りしている。なぜ市民に赤池駅をもっと活用できるようにしてもらえないのか不思議でならない。とにかく老人のために市役所に寄るくらいなら子供のためをもっと考えて通学に使えるようにしてほしい。市役所がほとんど全ての路線に入っているが、本当に必要なのか、もう一度考えてもいいと思う。
63	香久山	23～59歳	月2回程度	路線について	くるりんバスの路線要請について。 プライムツリー赤池のショッピングセンターにお買い物に行くのに香久山停留所からプライムツリー赤池の手前のミノテ停留所行きの路線があると幸いです。
64	香久山	60～74歳	月1回程度	その他	・月に 1 回程度、仕事の都合で帰りにくるりんばすを使い、帰宅しています。(主に循環線と梅森線の乗り換え)行きに時間がかかるので、双方向の考えに期待したいです。 ・他の地域で、住民主体でされている移動のお手伝い、とても良いことだと思います。くるりんばすの改正で、その地域の活動がなくならないようにして貰いたい。

No	お住いの行政区	年齢区分	公共交通の利用頻度	意見の対象区分	意見・要望を自由に記入してください。
65	香久山	～18歳	平日毎日	ダイヤについて	雨の日に赤池駅から帰るのが大変なので梅森線を赤池駅からも出発してほしいです
66	岩崎台	60～74歳	週1回程度	その他	市役所だけでなく、乗り継ぎができるようにしてほしい。
67	東山	60～74歳	週3回程度	バス停について	岩崎線 藤島公民館 の次に本郷です。公民館と本郷の間に新しいバス停を設けてほしいです。 仮名)藤枝北のバス停を作って欲しい(井桁堂前辺り) に米野木線、日東東山のバス停をもう少し10～20メートル程、北側に変更して欲しいです、
68	東山	23～59歳	全く利用しない	ダイヤについて	子供達の通学や通勤に合う時間が無くて、利用したくても利用できないでいます。朝のラッシュ時の本数を増やして頂きたいです。
69	東山	23～59歳	半年に1回程度	料金について	公共交通の持続性の観点から、収支が成り立つ想定 of 料金体系にしてほしい。 また、特定の年齢を異常に割り引いたりすること(逆差別)のないよう、工夫してほしい。 (年齢割引については、市から回数を限った補助等をするなどで、対応するなど) また、割引に合致する場合の年齢確認等はそれなりに厳密にしてほしいところです。 基本は受益者負担の原則に賛成です。

地区別相談会で出された意見

70	浅田	バス停	梅森線赤池駅…通勤客が多い朝夕なら、ロータリーに入らなくてもいいのではないか
71	浅田	バス停	総合運動公園・保健センターのバス停は施設から遠い
72	浅田	路線	日進西高校付近から赤池駅へ行くバスがない
73	御岳	その他	愛知医大へは岩崎線→五色園線の乗継で行っているので、乗り継ぎの利便性を上げてほしい
74	御岳	バス停	名鉄バスへは停留所が遠く歩いていけない
75	御岳	料金	くるりんばすと名鉄バスとを一体的に利用できる案はないか
76	御岳	路線	竹の山への買い物では行くまでに1時間かかるので双方向性の運行に期待したい
77	南ヶ丘	バス停	御岳バス停にベンチを置くことはできないか。
78	南ヶ丘	路線	循環線の昼間帯において南ヶ丘へ乗り入れる発想は評価できる。日進駅との往復性が生まれるのは嬉しい。
79	南ヶ丘	バス停	おりど病院は利用もあるため、敷地内に入って停車してはどうか。
80	南ヶ丘	料金	循環線が南ヶ丘に乗り入れると、循環線の料金は100円から200円になるか
81	折戸	料金	料金の適正な受益者負担率について、以前は100円から200円になった。倍になったことで利用者が減ったと思うが、今後さらに上がるということはないか。
82	折戸	路線	実際に乗車していて、五色園線は往復性があるからいいと思っている。梅森線については、市役所→香久山へ行くのはいいが帰りが怖いので、今回の案はいいように思える。
83	折戸	その他	高齢者が外出する経済効果が高いため、名古屋市の敬老パスのような考え方で、交通という単費ではなく、全体的な視点で支出してほしい。
84	折戸	路線	住民サービスのためというのであれば、高齢者のニーズが高い公共施設や病院等にはバス停が必要ではないか。
85	三本木	料金	くるりんばすは無料で始まったため、受益者負担を前提にしてほしくない。
86	三本木	その他	平成29年に改正して8年間経過している中身がスタートからつまずいている。なぜこんなにも手を加えられなかったのか。今度は必ず計画を作成して、評価していく流れを作してほしい。
87	三本木	料金	受益者負担の考え方は理解できるが、利用者が減少しては意味がないし、結局運賃収入の総額が減少している。
88	三本木	路線	双方向性については利用者の多くが高齢者のため時間があるので、一方向でもいいのではないか。
89	三本木	その他	バス車体の表示が見えづらい状態となっている。路線名を大きく見えるように表示してほしい。また、発車してからの路線アナウンスでなく、出る前に言ってほしく、運転手によって差があるので、均一化してほしい。
90	三本木	その他	要望をきちんとくみ取ろうと思うと、バス台数の制約まで取り払わなければならないと思う。
91	三本木	路線	買い物は市役所周辺で全て揃うような状態がいいけど、米野木のマックスバリュに行く。
92	三本木	その他	名鉄タクシーには「予約ができない」と言われた。みよしのタクシーには予約できる。地域からタクシーで出るのが難しいので、呼んだ時間に来てくれるタクシーがあればいいと思う。
93	三本木	路線	運動公園のプールに行くバスを夏休みだけでも運行できないか。
94	三本木	その他	三ヶ峯の子供が通学で使っているという意味での調整も必要だと思う。