

路線	要望等	要望等に対する、部会での検討内容	11便案 対応結果	10便案 対応結果	部分修正での対応方針
赤池線 (6)	日進駅での待機中、バス車内で待機させてもらえずに降ろされてしまうので、市役所発着としてほしい。(日進駅発着は不便)	他の路線の発車時刻に合わせ運行ダイヤの修正により対応することは可能ではないか。	○①	○①	日進駅発着を取りやめ、全便市役所発着にするダイヤを検討。
	南部福祉会館に止まらない	交通量が多く、下り坂でスピードが出やすい県道の折戸寺脇交差点付近にバス停を新設するのは、交通安全上望ましくない状況。できれば、最寄バス停である米野木線の寺脇バス停をご利用いただきたい。	×	×	交通安全上、バス停の設置は困難。
	平子南～藤塚南間の距離が長く、通学等に不便	南山ノ手線にバス停を新設することは、可能ではないか。ただし、バス停設置候補地は交通安全上懸念点もあるため、交通安全上の配慮が必要であると思われる。	▲②	▲②	(仮) 県立日進西高等学校バス停の新設を検討。ただし、道路形状等交通安全上懸念点があるため、設置可能性については精査が必要。
	スポーツセンターにバスで行けない	スポーツセンター前のバス停設置については、可能ではないか。	○②	○②	(仮) スポーツセンターバス停の新設を検討。
	赤池小学校等は乗る人が少ない 箕ノ手西～箕ノ手東は乗降者がいない	赤池小学校を含むルートについては、民間バス路線等他の交通機関が通っていないことから、くるりんばすでカバーすべきエリアである。また、箕ノ手西～箕ノ手東については、将来に向けて必要となってくるバス停であることから、部分修正による撤去や路線変更は今回は考えない。	×	×	部分修正にて、該当バス停の廃止については実施しない。
	市民会館まで乗り入れてほしい	赤池線の課題として受け止めて考えると、市民会館への安全な乗入には3～5分程度の延長が必要となる。ダイヤ構成上及び運転手の休憩時間確保の観点等から見て一部修正による乗り入れ実現については、大変厳しい状況であり、全線改編の折改めて検討していきたい。	×	○⑤	11便案では、市役所での同時発車を可能とする所要時間及び運転手の休憩時間の確保の理由により、市民会館への乗り入れは困難。 10便案では市民会館への乗入れは可能。
米野木線 (4)	日進駅での待機中、バス車内で待機させてもらえずに降ろされてしまう。市役所発着としてほしい。(日進駅発着は不便)	他の路線の発車時刻に合わせ運行ダイヤの修正により対応することは可能ではないか。	○⑧	○⑧	日進駅発着を取りやめ、全便市役所発着にしてダイヤを検討
	日進駅方面から、米野木駅により早くアクセスしたい	36番日進団地から45番米野木駅へ直接乗入すると、安全上3～5分程度の延長が必要となり、これ以降のバス停における着ダイヤが全て遅くなってしまふ。従って、今回の一部修正では、36番日進団地～37番米野木台二丁目間にバス停を新設することにより、極力ダイヤに影響がでないよう現在の利用者にも配慮した検討をする。	▲⑫	○⑮	11便案では(仮) 米野木駅東バス停(駅東側道路)の新設を検討。 10便案では米野木駅バス停(駅前広場への乗入れ)の新設を検討。
	道路の新設と、通行方法の変更により、安全性を確保するうえでバス停の移設と一部路線の変更が必須となる(藤島一号线への路線変更)	岩崎線の路線変更にあわせて、藤島公会堂バス停を公会堂南側へ移設することにより岩崎線と米野木線の両方が利用できるよう利便性の向上を図るように検討をする。	○⑪	○⑪	藤島公会堂バス停の移設及び藤島小万場バス停の新設を検討。
	郵便局やスーパーにより近くで乗車したい	44番米野木と45番米野木駅との間、米野木郵便局付近の県道沿いにバス停を新設するほか、37番米野木台二丁目～38番福成間にバス停を新設し、駅周辺への利便施設等へのアクセス向上を図るほか、三本木線と米野木線のバス停の選択利用による行先の拡大及び利便性向上を検討する。	▲⑨	▲⑨	(仮) 米野木郵便局バス停の新設を検討。 米野木台二丁目～福成バス停間でのバス停新設は未調整。
三本木線 (4)	郵便局やスーパーにより近くで乗車したい	44番米野木と45番米野木駅との間、米野木郵便局付近の県道沿いにバス停を新設するほか、37番米野木台二丁目～38番福成間にバス停を新設し、駅周辺への利便施設等へのアクセス向上を図るほか、三本木線と米野木線のバス停の選択利用による行先の拡大及び利便性向上を検討する。	▲⑲	▲⑲	(仮) 米野木郵便局バス停の新設を検討。 米野木台二丁目～福成バス停間でのバス停新設は未調整。
	日進ニュータウンバス停の移設	土地利用上の都合による移設要望に対応し、新たなバス停設置場所について検討をする。	○⑳	○⑳	日進ニュータウンバス停の位置変更を検討。
	日進駅に乗り入れてほしい	大幅なルート修正が必要と考えられる。ダイヤ構成上及び運転手の休憩時間確保の観点等から見て一部修正による乗り入れ実現については、大変厳しい状況であり、全線改編の折改めて検討をする。	×	×	市役所での同時発車を可能とする所要時間及び運転手の休憩時間の確保の理由により、日進駅への乗り入れは困難。 全線再編時に市民・利用者等の意向を踏まえ検討。
	東部福祉会館北に止まってほしい	バス停を安全に設置する場所がないことから、現状困難。	×	×	交通安全上、バス停の設置は困難。
梅森線 (2)	区画整理地区による宅地開発及び公共交通空白地帯の一部解消	将来の環境変化への対応及び他の公共交通路線が存在しない地域を手当てするため、86番南高上～87番新田間における香久山西部土地区画整理地区付近(梅森保育園付近)にバス停の新設を検討をする。	○㉔	○㉔	(仮) 梅森保育園バス停の新設を検討。
	赤池駅ロータリーへ乗り入れてほしい	赤池駅への安全な乗入には3～5分程度の延長が必要となり、ダイヤ構成上及び運転手の休憩時間確保の観点等から見て一部修正による乗り入れ実現については、大変厳しい状況であり、全線改編の折改めて検討をする。	×	○㉑	11便案では市役所での同時発車を可能とする所要時間及び運転手の休憩時間の確保の理由により、既存の赤池駅北バス停で対応(赤池駅への乗り入れは困難)。10便案では赤池駅バス停の新設(赤池駅への乗り入れ)を検討。
五色園線 (1)	東部福祉会館北に止まってほしい	バス停を安全に設置する場所がないことから、現状困難。	×	×	交通安全上、バス停の設置は困難。
岩崎線 (2)	道路の新設と、通行方法の変更により、安全性を確保するうえでバス停の移設と一部路線の変更が必須となる(藤島一号线への路線変更)	現路線の一部について、藤島一号线への切り替えを行い、道路運行上の安全性の向上を図るとともに、159番藤島公会堂のバス停の移設により米野木線の利用も可能となるよう、選択枝の拡大を図り、地域住民の利便性向上について検討をする。	○㉒㉓	○㉒㉓	藤島公会堂バス停の移設及び藤島小万場バス停の新設を検討。
	香久山方面に行きたい。岩崎台・香久山福祉会館へ行きたい。	本路線で香久山方面へ直接乗り入れを図るとすると、芦刈間以降のバス停ダイヤが現行から7～8分ほど遅くなってしまふことが大きな課題。図書館へのルートを削り、市役所での運転手の休憩時間(待機時間)の短縮調整の実施で、香久山への乗入便が一部便で可能となるのではないかと考えられる。岩崎線で直接図書館へ行くのに利用している市民等に対する事前周知を徹底し、可能な範囲において修正を検討、一部改善に向けて事業者と十分協議調整して最終的に判断をする。	▲㉔㉕	○㉔㉕	図書館バス停を(仮) 中央福祉センター・図書館北バス停へ移設することで所要時間御短縮を図り、香久山地区(仮) 石神・香久山中・石兼西バス停)への乗り入れを検討。 11便案では1日4便の乗り入れを検討。 10便案では1日9便の乗り入れを検討
循環 (2)	スポーツセンターにバスで行けない	スポーツセンター前のバス停設置について、検討をする。	○㉖	○㉖	(仮) スポーツセンターバス停の新設を検討。
	南部福祉会館に止まらない	交通量が多く、下り坂でスピードが出やすい県道の折戸寺脇交差点付近にバス停を新設するのは、交通安全上望ましくない状況。できれば、最寄バス停である米野木線の寺脇バス停をご利用いただきたい。	×	×	交通安全上、バス停の設置は困難。
路線全体	バスが定刻通りにこない	乗務員の休憩時間の確保を含め、安全運行の徹底のほか、街の発展に伴う渋滞の増加等を反映し、実態にあったダイヤ調整を可能な限り行う。	○*	○*	交通事業者と協議の上、部分修正時に道路交通状況に合わせたダイヤに修正。

凡例 ○：部分修正での実施方法を検討する ▲：部分修正で実現する可能性について検討する ×：部分修正での実現は難しい

*：循環線以外の11便は③④⑬⑭⑮⑲⑳㉑㉒㉓㉔㉕㉖㉗㉘㉙㉚、10便は⑥⑦⑩⑪⑫⑯⑰⑱⑳㉑㉒㉓㉔㉕、循環線は①②⑤

※双方向、くるりんばすの券による名鉄バス中央線の利用などの要望については、今回の一部修正で改善することは困難であるため、全線改編時に改めて検討課題とする。

※上記修正検討事項は、交通安全上の公安・道路管理者との協議、運輸局の許認可、運行経費等の検証前のものであり、今後の各協議等において、検討内容等が変更となる可能性がある。