

Nーバス再編方針（案）についてのパブリックコメント実施結果

- 1 実施状況
 - (1) 募集期間
令和2年7月1日（水）から令和2年7月31日（金）まで
 - (2) 方針案の公表・配布
市役所北庁舎2階安心安全課窓口、市役所西庁舎1階情報コーナー、市ホームページ
- 2 意見の提出人数、件数
48人、48件
- 3 意見の内容及び市の考え方
以下の表のとおりです。

番号	区分	意見	市の考え方
1	ルート	中央循環線で、山野田から藤が丘までつながってほしいです。	【方針案のとおりとします】 Nーバスは、市内交通空白地帯の解消を運行目的の一つとしており、他の公共交通機関の補完的役割を果たしています。Nーバスに加えて、他の公共交通機関の利用をお願いします。
2	ルート	新藤が丘線について 原山地区には何千人の住民がおり、通勤で地下鉄藤が丘駅まで歩く人が大勢います。その人達がバスを利用したいのですが、バス停南原山から藤が丘に行かず、下山-栢木-藤が丘と大回りをするので、利用しません。一日何百人が乗車すると思われる路線を作らないのは、特定の地区を優遇するのが問題なのか、西側の下山方面にもバス路線が必要なのか、ずっと疑問に思っています。収支を重視するなら原山から藤が丘の往復路線を作ると利用者が何十倍に増えると考えます。	【方針案のとおりとします】 Nーバスは、市内交通空白地帯の解消を運行目的の一つとしており、他の公共交通機関の補完的役割を果たしています。原山から藤が丘へは民間路線バスが運行しているため、Nーバスが栢木方面を運行しています。
3	ルート	Nーバス再編の案については理解しました。私の住む地域では高齢化が進んでおりバス利用したくもバス停がなく増設を望んでいます。愛知医大と市役所の中間点があれば助かります。交通弱者の交通手段ですから早く実行されることを望みます。	【方針案のとおりとします】 愛知医科大学病院と市役所区間にバス停設置を検討しましたが、警察と協議をし、安全性が確保された場所が見当たらなかったため、設置することは困難でした。
4	ルート	愛知医大⇄市役所 立石池南信号より南へ100mの所に停留所を希望します。	【方針案のとおりとします】 愛知医科大学病院と市役所区間にバス停設置を検討しましたが、警察と協議をし、安全性が確保された場所が見当たらなかったため、設置することは困難でした。
5	ルート	現在のNーバスは一方方向に回っていますが、右回り、左回り（行きと帰り）があると便利です。（藤が丘→作田公園ですが帰りのみ乗車します。行きは歩くか他の方法で行きます）	【方針案のとおりとします】 藤が丘線については、片方向にすることで、藤が丘へ向かう本数を確保しています。
6	ルート	体調が悪い時に運転ができない場合や知人が免許を持っていなく、自宅まで来てもらう際など今のバス停までは下まで行くのにかなり大変です。子供を連れてバス停まで行くのはかなり大変で活用できなくて、本当はNーバスに乗りたいのです。バス停を公園前か集会所までのルートを抑ばしてもらふ事はできるのでしょうか。できればパークサイド内の奥まで来ていただくと助かります。 ルートについてですが、長久手イオンに直接行けるようにルート拡大してほしいです。車に乗れなく買い物に行けない場合はせめてイオンまでのルートがあると皆さんもNーバスを活用される方が増えると思います。	【方針案のとおりとします】 三ヶ峯線は、市北部の愛知医科大学病院から市東部の長久手ニュータウンまで運行しています。利用実態調査の結果や利用者のご意見を踏まえて、愛知医大・福祉の家・公園西駅を経由するため、所要時間が長いことから、これに加えて路線を延長することは困難です。 Nーバスは、市内交通空白地帯の解消を運行目的としており、他の公共交通機関の補完的役割を果たしています。Nーバスに加えて、他の公共交通機関の利用をお願いします。

番号	区分	意見	市の考え方
7	ルート	パークサイド自治会へ会員からNーバスのルート引き込みについて毎年多くの要望が出ていてあります。パークサイドヒルズ長久手の戸建て数が約284世帯で現在も増えていて最大約315世帯ほどのキャパシティがありまして、現在は若い世代が多いですが今後は高齢化が見込まれNーバスの利用も増える見込みです。現状のルートではパークサイドヒルズの最も南の住宅からバス停まで15分程度かかり利用しにくい状況です。パークサイド自治会では公園と集会所が中央にあり集会所前にバス停の設置をお願い申し上げます。	【方針案のとおりとします】 三ヶ峯線は、市北部の愛知医科大学病院から市東部の長久手ニュータウンまで運行をしています。利用実態調査の結果や利用者のご意見を踏まえて、愛知医大・福祉の家・公園西駅を経由するため、所要時間が長いことから、これに加えて路線を延長することは困難です。
8	ルート	疾病持ちの高齢者がいて、今の三ヶ峯公園では遠くて坂がきついので利用しづらくパークサイドヒルズの集会所にバス停がほしいです。高齢になっても買い物に出かけたい気持ちがあってもいけないのがつらいです。設置されれば学校の運動会や行事などでも利用しやすくなります。行事では車が利用できないことが多いので近くの集会所にバス停がほしいです。	【方針案のとおりとします】 三ヶ峯線は、市北部の愛知医科大学病院から市東部の長久手ニュータウンまで運行をしています。利用実態調査の結果や利用者のご意見を踏まえて、愛知医大・福祉の家・公園西駅を経由するため、所要時間が長いことから、これに加えて路線を延長することは困難です。
9	ルート	Nーバスが多くの市民に便利な移動手段になっているのでしょうか？一日当たりの路線ごとの乗車率の向上を図ることが目標になっていきますでしょうか？従来のルート編成の基本的な考え方は、長久手市の地域を隈なく周回することに主眼が置かれていました。それは、Nーバスが目的地への移動手段であるという視点が不足していたということの意味しています。その結果、自宅から5km以上離れた目的地まで到着する時間は、乗り継ぎの悪くとも重なり希望する時間にはほど遠く、便数も2時間置きでありタイムリーな移動が困難でした。一部の市民には便利でも、多くの市民には、使いづらいことになっていたと解釈しています。今回の再編方針(案)では、目的地への移動手段であるという視点でまとめられており、ある地域の市民には、利便さが向上しますが、多くの市民には、乗り換えがなく目的地に行けることと引き換えに、移動時間が長くなり、依然としてタイムリーな利用も困難であると思います。 2. 提案内容 〈提案について〉 上記の問題をどのようにすれば解決し、多くの市民にとって便利な移動手段にできるのか、編成や利用に関するアイデアを示しています。増便などの予算に関わることなど多くの要素を考慮できず、発想の域を出ないことですがご検討していただければ幸いです。 〈編成に関するアイデア〉 下記の主要停車場10ヶ所の周辺目的地をつなぐ路線を幹線として、主要停車場に地域別の支線をつなぐ。①長久手市役所②愛知医科大学③文化の家④藤ヶ丘駅⑤玖ヶ池公園駅⑥長久手古戦場駅⑦芸大通駅⑧公園西駅⑨平成子ども福祉の家幹線は15分置きにダイヤを組み、右回り、左回りがある。 〈編成アイデアの効果〉 ・移動手段に問われるのは、目的地までの乗り換えを含む移動時間と運行頻度です。長久手市内の主要な目的地まで、いかに乗り換え回数や乗り換え時間を少なくして許容できる時間で移動できること、タイムリーに移動できることが求められています。この編成アイデアにより、長久手市全域を乗り換え回数2回以下、移動時間15分～30分以内が可能ですが、ただ、利用頻度の高い支線ルートには増便するなどの様々な要素の検討が必要。 ・利便性の向上は長久手市民のためだけに留まらず、今後、ジブリパークのある街として長久手の魅力を紹介するための、市内を廻ってもらう観光交流の一助になる。 ・利用に関するアイデアと効果 ・各停車場の案内板にQRコードを掲載。乗り継ぎルート、所要時間や周辺施設等の情報提供をする。市内外のすべての人たちに向けたサービスになり、Nーバスの利用や観光交流の促進に寄与できる。	【方針案のとおりとします】 Nーバスは、市内交通空白地帯の解消を運行目的の一つとしており、他の公共交通機関の補完的役割を果たしています。そのため、既存の公共交通を踏まえたNーバスのルートを考えています。ご提案いただきましたルートについては、今後の路線再編を行う際の参考とさせていただきます。

番号	区分	意見	市の考え方
10	ルート	<p>2022年にジブリパークがオープンしますが、ルート上三ヶ峯線にモリコロパークのターミナルにいくルートが設置されていなかったですが、再編後の次の年にオープンすることでターミナルまで行くルートを追加でつけていただきたいと思います。 ～バス停の名称について～ 自身や利用されている市民から聞かれました。バスに乗りして公共施設に行こうとしても、どこで降車したらいいかわからない！バス停の名称が明るくないし、暗い！自身や利用されている市民からのバス停名称の提案です。</p> <p>現在の名称→提案する名称 卯塚墓園→南部エコハウス 改善センター→子どもの広場 戸田谷→アピタ前 西原橋→北小共生ステーション 西ノ根集会所→西保育園 落合→北中学校 草掛集会所→北小学校 長配1丁目→南小学校 長配2丁目→南中学校 愛・地球博記念公園→ジブリパーク入口</p>	<p>【方針案のとおりとします】 ジブリパークのオープンに伴い、交通量の増加が見込まれるため、愛・地球博記念公園のターミナルへ入ることは困難です。 バス停の名称について、ご提案いただきありがとうございます。バス停名を含め、目的地についてわかりやすくよう検討します。</p>
11	ルート	<p>(1) 乗り継ぎ環境の改善 待ち時間の有効活用点からも、起点が福祉の家になったことは効果的であると思います。 (2) 商業施設、病院への乗り入れ増加 気の合った友人と買い物に出かけ、自力で外出を楽しむためにも効果的であると思います。 (3) 市内を面的にカバー、ワンボックスカー廃止、北部線廃止 東小学区、瀬戸市との境界近辺は施策から外れてしまうことが多く、特に移動困難な地域になっています。現在は何とか自家用車利用者で生活が維持できていますが、これからはNバスの利用者が増えると思います。 ワンボックスカーの廃止は、経済面、現在の利用状況から仕方がないと思われるかもしれませんが、いつまでも自力で生活を楽しむ方々が少しでも多くなるような施策をお願いいたします。</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。今後もNバスが外出促進の一つの手段となるよう施策を進めていきます。</p>
12	料金	<p>①運転免許を返納する年齢となり、Nバス、タクシーを利用することとなる(あと3年くらい) ②愛知医大と福祉の家の直通はありがたく感謝します(新西部線) ③赤あったカード無料→100円に。回数券 ④定期的値段は？(1,000円くらいがいいかも)</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。定期券の価格については、Nバス事業を維持していくために必要な価格設定を行っていきます。</p>
13	料金	<p>65歳以上のみ100円にするというのに反対です。車に乗れないし、Nバスが頼りです。福祉の足として考えてほしいです。</p>	<p>【方針案のとおりとします】 利用実態調査の結果から、Nバス利用者の約6割は、運賃が無料の65歳以上の高齢者であり、利用者の利用目的に合わせた路線再編を検討しています。また、本市は65歳以上の利用者を無料にする県内でも数少ない自治体のひとつとなっており、収支率が低い要因となっています。今後、Nバス運行の持続性を確保するため、受益者負担の考え方から、主な利用者である65歳以上の高齢者の運賃改定を行うことを検討します。運賃負担増の軽減として、65歳以上の高齢者を対象とした定期券の導入を検討しています。</p>
14	料金	<p>現在65歳以上は、あったカードを提示すればタダで乗車できてますが、タダにするなら年齢を75歳以上にするべきだと考えます。 今の65歳位は、元気な人も多くタダでNバスに乗って通勤している人もみかけます。1乗車100円を払えないわけがありません。100円で楽しんで目的地まで行けるのですから有り難く思います。</p>	<p>【方針案のとおりとします】 利用実態調査の結果から、Nバス利用者の約6割は、運賃が無料の65歳以上の高齢者であり、利用者の利用目的に合わせた路線再編を検討しています。また、本市は65歳以上の利用者を無料にする県内でも数少ない自治体のひとつとなっており、収支率が低い要因となっています。今後、Nバス運行の持続性を確保するため、受益者負担の考え方から、主な利用者である65歳以上の高齢者の運賃改定を行うことを検討します。運賃無料の65歳以上の高齢者を対象とした定期券の導入を検討しています。</p>

番号	区分	意見	市の考え方
15	料金	<p>Nーバスの有料化について 「あったかぁど（赤）」保持者のNバス運賃を、無料から100円に有料化する事には反対です。片道100円なら往復では200円になります。「あったかぁど（赤）」保持者は当然高齢者です。高齢者は年金生活者が多くを占めます。年金の支給金額はもともと低いのに年々支給率は下降しています。そのような人たちの外出の機会を奪うNーバス運賃の有料化には反対します。</p> <p>高齢者の自動車運転による事故が多くなるとして、運転免許証の返納を進めていますが高齢者が運転免許証を返納してしまえば、交通手段はNーバス頼ることになります。そして、外出の手段を奪われた高齢者は外出を控えるようになり家に引きこもりがちになり運動機能も衰え病院通いになりますが、Nーバスの有料化によりこれも控えるようになるでしょう。Nーバスは高齢者の外出の機会を増やし健康を維持してもらうために発足したものだと思っています。財政の逼迫を理由の一つにしているようですが、それを高齢者の運賃を有料化で改善しようとするのは如何なものでしょうか。</p> <p>長久手市は、箱モノ作りが盛んで、計画を立て、設計図を作り、これを破棄して計画立て直し、設計のし直しをする事が多くあると思います。（市役所の新庁舎の建てなおしがあります。）無駄遣いです。</p> <p>現在のNーバスの車体の色彩は、高額になると思います。バスの車体に広告を募集し掲示して広告料を収入にしてはどうでしょうか？バス内のつり広告は乗車数が少ないため余り収入は見込めません。（名鉄バスは車体全部で広告しているバスもあります。参考まで）</p>	<p>【方針案のとおりとします】</p> <p>利用実態調査の結果から、Nーバス利用者の約6割は、運賃が無料の65歳以上の高齢者であり、利用者の利用目的に合わせた路線再編を検討しています。また、本市は65歳以上の利用者を無料にする県内でも数少ない自治体のひとつとなっており、収支率が低い要因となっています。今後、Nーバス運行の持続性を確保するため、受益者負担の考え方から、主な利用者である65歳以上の高齢者の運賃改定を行うことを検討します。運賃負担増の軽減として、65歳以上の高齢者を対象とした定期券の導入を検討しています。</p> <p>ご提案いただきありがとうございます。広告収入については、運賃収入以外の自主財源を確保するため、導入を検討します。</p>
16	料金	<ul style="list-style-type: none"> ・年金者にとって「赤色あったかぁど利用者」（65歳以上）の有料化は、経済的に負担増となり、また、有料化により外出を控えることにもなり健康維持にとっても困ります。 ・Nーバス運行目的「（3）高齢者や子ども等の交通弱者の社会的参加の促進」の通り、今後も無料を維持して欲しいと思います。 ・有料化を現在無料となっている対象全部というのではなく、65歳以上だけということには納得がいきません。 ・財源は税金の使い方を見直し、市民の福祉を重視した施策を望みます。 <p>「日本一福祉のまち」を実践して下さい。</p> <p>・全線ござらっせ経由は、目的地に行く時間が現在より長くなるので改善とはいえませんが、</p>	<p>【方針案のとおりとします】</p> <p>貴意のとおり高齢者や子ども等の交通弱者の社会参加の促進を運行目的の一つとしており、高齢者の利用促進を図るため、利用実態調査の結果から、Nーバス利用者の約6割は、運賃が無料の65歳以上の高齢者であり、利用者の利用目的に合わせた路線再編を検討しています。また、本市は65歳以上の利用者を無料にする県内でも数少ない自治体のひとつとなっており、収支率が低い要因となっています。今後、Nーバス運行の持続性を確保するため、受益者負担の考え方から、主な利用者である65歳以上の高齢者の運賃改定を行うことを検討します。運賃負担増の軽減として、65歳以上の高齢者を対象とした定期券の導入を検討しています。</p> <p>福祉の家線での乗り継ぎがなくなるため、乗り継ぎ時間を考慮すると福祉の家への所要時間が短くなると考え、ルートを策定しています。</p>
17	料金	<p>値上げすることは反対です。できるかぎり無料で運営していただきたいです。</p>	<p>【方針案のとおりとします】</p> <p>利用実態調査の結果から、Nーバス利用者の約6割は、運賃が無料の65歳以上の高齢者であり、利用者の利用目的に合わせた路線再編を検討しています。また、本市は65歳以上の利用者を無料にする県内でも数少ない自治体のひとつとなっており、収支率が低い要因となっています。今後、Nーバス運行の持続性を確保するため、受益者負担の考え方から、主な利用者である65歳以上の高齢者の運賃改定を行うことを検討します。運賃負担増の軽減として、65歳以上の高齢者を対象とした定期券の導入を検討しています。</p>
18	料金	<p>カラフルデザインの福祉バスは無料制度で20年間運営されてきた。バス停・車両・循環路線・乗り継ぎ券と利用者も増加、公共交通の補完、車離れ、免許証変更後の足として将来を期待していました。Nーバスキッズ応援隊として、Nーバスソング、史跡訪問等で利用促進を試みてきた。65歳以上の高齢者を切り離しての有料化施策は残念でならない。</p>	<p>【方針案のとおりとします】</p> <p>Nーバスキッズ応援隊にご協力いただきありがとうございます。利用実態調査の結果から、Nーバス利用者の約6割は、運賃が無料の65歳以上の高齢者であり、利用者の利用目的に合わせた路線再編を検討しています。また、本市は65歳以上の利用者を無料にする県内でも数少ない自治体のひとつとなっており、収支率が低い要因となっています。今後、Nーバス運行の持続性を確保するため、受益者負担の考え方から、主な利用者である65歳以上の高齢者の運賃改定を行うことを検討します。運賃負担増の軽減として、65歳以上の高齢者を対象とした定期券の導入を検討しています。</p>

番号	区分	意見	市の考え方
19	料金	<p>Nーバスは今から20年程前コミュニティバスとして、交通弱者が交通手段が失われることのないよう当時の長久手町が運行費用を負担する福祉施策の一環として始められました。</p> <p>今回交通弱者のうち、65歳以上の高齢者を対象として1回100円の乗車料金をとる案となっていますが、私は開始当初のとおり無料を継続すべきと思います。</p> <p>65歳以上の高齢者の実態を私なりに次のように見えています。お金に余裕のある健康な老人は車を利用する方が多く、Nーバスには乗車していません。</p> <p>しかし、お金に余裕がなく車を保有できない、あるいは免許を返納せざるをえなくなった交通弱者、その上に高齢者のみの夫婦あるいは単身である場合には、経済的にも大切な交通手段になっているものと思います。</p> <p>今回の運賃改定では、受益者負担の観点、また将来の持続性確保といったことを目的としていますが、私の妥協案として次のように考えます。健康寿命が伸び75歳以上の高齢者が多くなる超高齢化社会を迎えている昨今、Nーバスの運賃無料化は75歳以上とするのも一案かと。</p> <p>しかし、繰り返しますがNーバスの有料化は換算ベース化を目指していますが、やはり住民の福祉優先と考えるべきではないかと思えます。</p>	<p>【方針案のとおりとします】</p> <p>利用実態調査の結果から、Nーバス利用者の約6割は、運賃が無料の65歳以上の高齢者であり、利用者の利用目的に合わせた路線再編を検討しています。また、本市は65歳以上の利用者を無料にする県内でも数少ない自治体のひとつとなっており、収支率が低い要因となっています。今後、Nーバス運行の持続性を確保するため、受益者負担の考え方から、主な利用者である65歳以上の高齢者の運賃改定を行うことを検討します。運賃負担増の軽減として、65歳以上の高齢者を対象とした定期券の導入を検討しています。</p>
20	料金	<p>長久手市は福祉政策の一環として20年間、現在「あったかあど(赤)の65歳以上を無料にしてきた。しかし、令和3年4月から100円の乗車料金を取ることを計画しています。</p> <p>Nーバスの運行目的には「高齢者や子ども等の交通弱者の社会的参加の促進」と明記されており、これまで65才以上の人の通院や買い物等生活を支える足として活用されてきました。現在無料の乗客総数は約7割です。長久手市以外でも65才以上が無料の自治体ではバスの利用頻度は高くなっています。名古屋市では敬老バスがあることによって、外出の回数と人数が増える、歩く歩数が増える、そのことによって経済効果をもたらすと公表されています。高齢者の経済状態は決して豊かではありません。往復200円の料金になると外出数を減らすことにつながります。</p> <p>必要なものを買うことや、病院受診をためらうことになり医療費の増額にもなります。低所得者ほど深刻な影響をあたえます。</p> <p>健康寿命を延ばし、経済の循環を促がし、生活基盤の安定のために後退ではなく充実こそが必要です。</p>	<p>【方針案のとおりとします】</p> <p>利用実態調査の結果から、Nーバス利用者の約6割は、運賃が無料の65歳以上の高齢者であり、利用者の利用目的に合わせた路線再編を検討しています。また、本市は65歳以上の利用者を無料にする県内でも数少ない自治体のひとつとなっており、収支率が低い要因となっています。今後、Nーバス運行の持続性を確保するため、受益者負担の考え方から、主な利用者である65歳以上の高齢者の運賃改定を行うことを検討します。運賃負担増の軽減として、65歳以上の高齢者を対象とした定期券の導入を検討しています。</p>

番号	区分	意見	市の考え方
21	料金	<p>現在無料の対象となっている赤色「あったかあど」を携帯している人（65歳以上）の有料化について、以下の理由で反対です。</p> <p>1 年金生活者にとって負担増となります。 年金生活者は、ここ数年マクロ経済スライドで年金が削減される中、消費税が増税され大きな痛手となっています。</p> <p>長久手市でもこの間、敬老祝金の縮小や高齢者外出促進助成金の半減、介護保険料値上げなど高齢者福祉を後退させてきており、加えて市主催の高齢者福祉事業(高齢者生涯学習講座)の運営変更に伴い1回の利用料が300円（従来は10回=2,000円）と実質値上げともなっており、Nーバスが有料化されればさらに負担増となります。</p> <p>2 65歳以上有料化の理由（利用が多い、有料が多いという他市町村との比較、財政難等）について、納得がいきません。</p> <p>① シニア世代の有料化は、Nーバスの運行目的「(3)高齢者や子ども等の交通弱者の社会的参加の促進」に反することになり、また年金生活者にとっては有料化で外出を控え健康を維持することが困難となり、医療費の増大になることが避けられないと思います。</p> <p>② 他市町村に横並びするという政策ではなく、吉田市長就任時の公約であったはずの「日本一福祉の町」の施策として、引き続き無料化を継続して欲しいと思います。</p> <p>③ 財政難については、具体的な原因を解明し無駄な支出の削減や、施策の工夫が基本とされるべきだと思います。税金の使い方の見直し（大型店舗、公益施設建設、構想倒れのワークショップや業務委託ではなく、市民生活や医療、福祉、教育のための施策への転換）と、積極的に広告料を活用するなどの方策を検討して欲しいと思います。</p>	<p>【方針案のとおりとします】</p> <p>利用実態調査の結果から、Nーバス利用者の約6割は、運賃が無料の65歳以上の高齢者であり、利用者の利用目的に合わせた路線再編を検討しています。また、本市は65歳以上の利用者を無料にする県内でも数少ない自治体のひとつとなっており、収支率が低い要因となっています。今後、Nーバス運行の持続性を確保するため、受益者負担の考え方から、主な利用者である65歳以上の高齢者の運賃改定を行うことを検討します。運賃負担増の軽減として、65歳以上の高齢者を対象とした定期券の導入を検討しています。</p> <p>広告収入については、運賃収入以外の自主財源を確保するため、導入を検討します。</p>
22	料金	<p>65歳以上の高齢者への100円負担に反対。</p> <p><理由></p> <p>1 本市は、総合計画等で誰もが幸福なまちづくりを目標としています。Nーバス設置・運行趣旨も福祉バスと理解しています。</p> <p>2 今回の再編案の内容を一読して高齢者が日常生活でNーバスが果たしている役割が大きいこと。公共交通機関のNーバスがより利便で安全で負担少なく運行されることを願います。</p> <p>3 100円の負担でも高齢者には、外出・通院・文化・スポーツ活動を控え、運動不足になり寝たきり、認知症の発症、国、市の医療費負担になります。</p>	<p>【方針案のとおりとします】</p> <p>利用実態調査の結果から、Nーバス利用者の約6割は、運賃が無料の65歳以上の高齢者であり、利用者の利用目的に合わせた路線再編を検討しています。また、本市は65歳以上の利用者を無料にする県内でも数少ない自治体のひとつとなっており、収支率が低い要因となっています。今後、Nーバス運行の持続性を確保するため、受益者負担の考え方から、主な利用者である65歳以上の高齢者の運賃改定を行うことを検討します。運賃負担増の軽減として、65歳以上の高齢者を対象とした定期券の導入を検討しています。</p> <p>貴意のとおり、Nーバスは高齢者の移動手段として欠かせないものと認識しています。利用者の皆さんで、Nーバス事業を支えていただきたいと思います。</p>
23	ダイヤ	<p>広報7月号の「Nーバス再編」の意見募集に参加します。</p> <p>私達長久手市民は藤が丘駅の利用は、お隣の名古屋へ行く為には欠かせません。リニモ沿線の近くの方はリニモの本数も沢山あるのですが、私達岩作色金住民は名鉄バスの本数も少ないので、Nーバス藤が丘線をもう少し増やして欲しいです。現状では、10時～17時までの7時間では3本のみなのです。是非ともよろしく願いいたします。</p> <p>Nーバスの市民による利用度は、公共交通機関が充実していない地域を如何に救うかにかかっています。</p>	<p>Nーバスは市内交通空白地帯の解消を目的としているため、民間路線バスが運行していない地域を運行しています。Nーバスに加えて、民間路線バスの利用をお願いします。</p>
24	ダイヤ	<p>Nーバスの利用増加を図るには、利便性が最優先されるべきと考えます。現在三ヶ峯線は、遠距離小学生のスクールバスの要素が強く、日中高齢者等が利用するには不便です。例えば、市役所、農協等で用足しを済ませた場合、次の便まで2時間又は3時間待ちです。再編ではさらに便が減らされるので、ますます利用できません。別枠でスクールバスを設け、8時台から13時台を充実すれば利用しやすいと思います。財政が厳しくなるので、難しいとは思いますが、Nーバス本来の目的は、福祉的要素が前提にあると思います。利用者が増加し、市民の足となるよう再考をお願い致します。高齢者宅を訪問する度「利用したくても使えない」「役所に何度言っても結局聞いてもらえないからダメ」という諦めムードを今回こそ打開していただけると有り難いです。</p>	<p>バス5台で8ルート（右回り・左回りを含む）を運行するダイヤを組んでいくため、最大の運行本数を確保しているのが現状です。他路線と調整を図り、できるだけ利用者が多い時間帯に運行するように配慮します。</p> <p>スクールバスについては、市としてご意見をいただいたことを参考にさせていただきます。</p>

番号	区分	意見	市の考え方
25	ダイヤ	新三ヶ峯線について パークサイドヒルズの中央あたりにバス停を設置して、朝の通勤時間帯(7時台前半)に、公園西駅方面に行くようにしてほしい。	Nーバスは、通勤を運行目的としていないため、通勤時間を考慮したダイヤになっていません。
26	ダイヤ	東小に通う子供が三ヶ峯線を毎日利用しています。三ヶ峯線が7本から5本になる、ということは、登下校の時刻はどうなるのでしょうか？ニュートンから東小まで子供が元気よく歩いたとして1時間程かかります。低学年の子で体力のない子などは、炎天下で歩くなどとても心配です。東小からニュートンまで歩いた時、ファミリーマートあたりまでは、お店があったり、住宅があったりと人の目があるので安心ですがファミリーマートを過ぎたあとは、人気もなくなり、親としては、心配になる箇所です。5便変更になる前に子供の目線、犯罪者の心理を考慮し、時刻設定をお願いしたいと思います。 もしもバス利用できなくなった時のデメリットを考えてみました。 ・登校の時刻が早まり、それに伴い、起床時間が早まり、学校又は下校時に体調不良になる。(我が家では、起床から家を出るまでに1時間半の時間をとってあげています。理由は朝ごはんをゆっくり食べて脳、体を目覚めさせるのと、朝からバタバタして気持ちにゆとりのないまま出発させて事故に合わせないため、です。) ・低学年の子供で体力不足が心配・学年により歩くスピードが異なり、班から離れて歩く児童が出てくる。最悪、事件に巻き込まれても誰も気づかない。 他にもありますが省略します。バス利用の目的が通学となり、一般のバス利用者への迷惑がかかってしまっていること承知しております。そのため、子供たちは、バスを継続利用できるよう、毎日努力しています。子供たちの安全のためにも改正後の時間の考慮、宜しく願いいたします。	三ヶ峯線は、東小学校へ通う児童が登下校時に利用しているため、登下校の時間帯を最大限確保したダイヤとしていきます。
27	ダイヤ	藤が丘線利用者です。 アンケート7ー(3)では藤が丘行きの本数の少なさが指摘されている中、「運行本数を増やすのは難しいことは理解できますが、結果的に現状の7本から5本に減便になる理由が分かりません。他のルートへの拡充のためのあおり(運用バス数の制限)だと想像しますが、運用バス数を増やす案もご検討いただけないでしょうか？今回の再編の目的が藤が丘線に関しては曖昧に思えます(収益性改善であれば便数を維持して利用者負担をもっと増やすべき。利便性向上であれば少なくとも減便すべきではない)。藤が丘線利用者に分かりやすい説明をお願いします。 また、資料中に名鉄バスとの重複が指摘されていますが、便数だけではなく各便の間隔も考慮すべきです。現状、1分間隔になっている時間(9時台)もあれば、40分間隔の時間帯も多々あります。また、Nーバス、名鉄2路線の時刻表がばらばらで個人で整理している状況です(添付参照)。名鉄バスとの相補的なダイヤとすること、また、同一バス停では両者の時刻が一覧で確認できるようにすること、が少なくとも必要ではないでしょうか。	真意のとおりであり、Nーバス運行の持続性を確保するためには、受益者負担の考え方から、利用者に適正な費用負担を求めていく必要があります。 バスの台数がワンボックス車廃止にあたり、6台から5台へ減少します。バス5台で8ルート(右回り・左回りを含む)を運行するダイヤを組むことになるため、藤が丘線に限らず、全体的に運行本数が減少します。 さらなる運行本数の増加は、バスの台数を増やす必要がありますが、老朽化した車両の買い替え後となりますので、今後のNーバス事業の状況を鑑みながら、台数を検討していきます。 Nーバス藤が丘線は、民間路線バス間の路線と重複しているため、民間路線のダイヤを踏まえて可能な限り調整を行います。 今後、Nーバスに加えて、民間路線バスの時刻表を確認できるよう検討します。
28	ダイヤ	いつも子どもたちがバスを利用して通学しています。子どもの行き帰りの通学の時間帯は残してもらいたいです。夏場の暑さや日が短くなる冬場などバスを利用しない場合だと安全確保にとっても不安があります。どうか今一度考えていただきたいと思っています。宜しくお願い致します。	三ヶ峯線は、東小学校へ通う児童が登下校時に利用しているため、登下校の時間帯を最大限確保したダイヤとしていきます。

番号	区分	意見	市の考え方
29	ダイヤ	<p>現在、東小学校に通学している子供がおります。子供の登下校にNーバスを利用させていただいております。</p> <p>長久手（三ヶ峯）ニュータウンから小学校まではかなりの距離もあり、夏など暑い時期に子供たちが長い時間をかけて登下校をするのは、熱中症などのリスクもありとても危険です。</p> <p>また、通学路は、交通量も多く、メディアなので報道されている小学生が登下校時に巻き込まれる事故などの不安もあります。</p> <p>今後も子供達が安全に登下校ができる環境をぜひご提供いただきたくNーバス三ヶ峯線の存続、小学校の登下校時間帯のダイヤ継続をお願いしたく存じます。</p> <p>経費がかかることも十分承知しておりますが、未来の長久手を担う子供達のために、どうかよろしくお願い致します。</p>	<p>三ヶ峯線は、東小学校へ通う児童が登下校時に利用しているため、登下校の時間帯を最大限確保したダイヤとしていきます。</p>
30	ダイヤ	<p>小学生の娘が毎日通学でNーバスを利用させて頂いております。この度、三ヶ峯線の減便策の話伺いました。小学校まではかなり距離があり、重たいランドセルを背負ったり、学用品を持って小さな子供達が歩くには過酷です。雨の日ともあれば尚更辛いのではないかと思います。大人でも毎日往復するのは大変な距離です。徒歩で毎日往復9キロの道のりを通学する事で、学習時間の減少や体力の消耗による集中力の低下が起こるのではという事も心配です。道中、お店や人通りなども殆どありませんので、犯罪に巻き込まれる可能性もあるのでは…と考えます。</p> <p>高齢の方も多く、免許をお持ちでない方もいらっしゃるかと思います。今後、免許返納を検討されている方もNーバスがなくなってしまうのはご自身で運転せざるを得なくなり、事故率が上がるのではないかと考えます。</p> <p>現在、バス通学させて頂いている事を心より感謝致しております。三ヶ峯線の減便がされない事を切に願います。何卒宜しくお願い致します。</p>	<p>三ヶ峯線は、東小学校へ通う児童が登下校時に利用しているため、登下校の時間帯を最大限確保したダイヤとしていきます。</p>
31	ルート	<p>今回の再編計画では、新東部線において、「長久手古戦場駅が運行ルートに加わり、利便性が向上したと感じています。現在の東部線では、「芸大通駅」までの運行になっておりますが、本学管理棟近辺までルートを延伸されれば、本学来訪者への利便性が向上するだけでなく、長久手市福祉の家、長久手古戦場駅等の沿線施設から本学を含めて回遊していただくにも役立つのではないかと思います。本学では、長久手市民をはじめ、近隣住民の方へも芸術文化に親しんでいただけるよう、学内で展覧会や演奏会を催しておりますので、ぜひ検討いただきたいです。</p>	<p>利用実態調査の結果や利用者のご意見を踏まえて、愛知医大・芸大通駅・福祉の家・長久手古戦場駅を経由するため、所要時間が長いことから、これに加えて路線を延長することは困難です。</p>
32	ダイヤ	<p>子どもが三ヶ峯線のNーバスを使って通学しています。小学生35人ほどが乗車しているため、1日で登校下校合わせて、小学生だけで70人が乗車します。小学校まで距離があるため、低学年の徒歩だと50～60分ほどかかってしまいます。</p> <p>また、田畑名古屋線の特長に長久手ニュータウンから三ヶ峯第三公園辺りまでは坂になっているため、ダンブトラックや大型車の交通量も多く、スピード違反の高速で走行する車が多数あり、歩道も狭く、歩道横の森から生える草木の前定なども行き届いていないので、徒歩で子どもも多数が長時間歩くのは大変危険です。そのため、Nーバスでの通学は、この地域に住んでいる者からすると、大変ありがたいことで、今後も不可欠です。来年度から三ヶ峯線の本数が7本から5本に減便になることを検討されているとのことですが、ぜひ減便をやめていただきたいです。</p> <p>小学生が登下校に使う時間はもちろんですが、その他の便も、高齢化で自家用車などに乗れない方、高校生の下校利用など、不可欠です。18時台の最終便などもなくならないよう希望いたします。</p>	<p>三ヶ峯線は、東小学校へ通う児童が登下校時に利用しているため、登下校の時間帯を最大限確保したダイヤとしていきます。</p>

番号	区分	意見	市の考え方
33	ダイヤ	<p>小学生利用時間のバス運行の廃止を反対します。まだまだ下の子もいますし、バス利用が必要です。IKEA周辺、これからまだ交通量も心配する中トラックやダンプがかなりのスピードで走っている道のこの距離を歩かせるのは危険が多すぎてかなり心配です。</p> <p>廃止するならスクールバスを用意するべきです。</p> <p>大人都合ばかりが優先しすぎている気がします。シブリなど、これから開発を計画しているならそれに伴って子供達を守る仕組みもしっかり取り組んでもらわないと困ります。子供達もバスの中でのマナーをきちんと学び意識している子は多いです。マナー・を守らないのは一部と聞いていますし、それも合わせて勉強なのではとも思います。</p> <p>余談ですが、市街化区域ではないからと言ってニュータウンはどんどん不便になってきていると思います。</p> <p>同じ税金を払っているのですから、栄えている場所の利便さばかりでなく、開発に伴って不便になってきているこのニュータウン周辺の環境にももう少し気を配っていただきたい。</p>	<p>三ヶ峯線は、東小学校へ通う児童が登下校時に利用しているため、登下校の時間帯を最大限確保したダイヤとしていきます。</p> <p>スクールバスについては、市としてご意見をいただいたことを参考にさせていただきます。</p>
34	ダイヤ	<p>午前中に買い物に向かった際は午前中（13時前）のうちに帰ってきたい。午後に関しては、ニュータウンから市役所に向かう便が12時の次が14時40分である。13時台に一つ便があると午後の用事にも向かいやすくなる。</p>	<p>バス5台で8ルート（右回り・左回りを含む）を運行するダイヤを組んでいくため、最大の運行本数を確保しているのが現状です。他路線と調整を図り、できるだけ利用者が多い時間帯を運行するように配慮します。</p>
35	ダイヤ	<p>現在のNーバス三ヶ峯線の運行ダイヤでは、午前中に買い物（アオキスーパー、アピタ）に向かっても、家に帰るのは15時近くになってしまう。新しいルート、ダイヤでは午前中に買い物へ向かった場合は午後の早い時間（12時から13時の間程度）に帰宅できるようにしたい。</p>	<p>バス5台で8ルート（右回り・左回りを含む）を運行するダイヤを組んでいくため、最大の運行本数を確保しているのが現状です。他路線と調整を図り、できるだけ利用者が多い時間帯を運行するように配慮します。</p>
36	ダイヤ	<p>1)運行本数の増加 “市民の足への投資”として運行本数の増加を希望します ①運賃100円の設定。（利便性の観点から200円でも許容範囲と思います。） ②福祉の家、大型商業施設へのNーバスの発着の利便性。 ③爾後の高齢者の増加及び運転免許証返納の社会的気運による増加。 これらの観点から漸次利用者の増加で収支も漸次改善されていくと思います。 2)市の催し物（EX生涯学習講座、スポーツ教室、文化公演等）の開始時間への配慮 催しに参加したくても常にネックになるのが開催場へのNーバスの到着時間です。 大半が中途半端な時間になります。一般的に開催開始時間は午前は10時（稀に10時半） 午後は1時（稀に1時半）が定番。催し開始時間にマッチした時刻表の設定は困難だと思 います。 催し開始時間の設定時に各線の到着時刻にご配慮願えればと思います 3)停留所に腰掛の設置 各停留所に場所的に可能であれば2-3人用の長椅子1基設置して頂ければ、荷物の仮置き にも利用でき高齢者には有難い設置になると思います。 以上利用時に思うことを大周を顧みずに愚見を提案します。ご検討頂ければ幸いです。</p>	<p>1)バス5台で8ルート（右回り・左回りを含む）を運行するダイヤを組んでいくため、最大の運行本数を確保しているのが現状です。今後もNーバスの利用促進に向けて努めていきます。 2)限られた台数での運行となるため、全路線が開催時間に到着することは困難ですが、他路線と調整を図り、市の催し物の開催時間にできるだけ合わせたダイヤを検討します。 3)停留所の待ち環境について、改善に努めていきます。</p>
37	ルート ダイヤ	<p>中央線右回りの隅田バス停は高齢者には遠すぎて歩けない。（第一希望 ガソリンスタンド北、第2希望 ヨシノコーヒー）もっと信号よりにしてほしい。 高齢者は、早朝や夜は外出するようなことはないの、朝、夕の時間を減らし、昼に本数を増やしてほしい。特に、福祉の家で行う色々な行事が終了後、バスの時間がなかなかみ合わず2時間待ちになる（8便まで）</p>	<p>「隅田」バス停の位置については、警察と協議をし、安全性が確保された場所が見当たらなかったため、設置することは困難でした。 バス5台で8ルート（右回り・左回りを含む）を運行するダイヤを組んでいくため、最大の運行本数を確保しているのが現状です。他路線と調整を図り、できるだけ利用者が多い時間帯を運行するように配慮します。</p>

番号	区分	意見	市の考え方
38	ルートダイヤ	中央線右回りの隅田バス停は高齢者には遠すぎて歩けない。もっと信号よりにしてほしい。 高齢者は、早朝や夜は外出するようなことはないので、朝、夕の時間を減らし、昼に本数を増やしてほしい。特に、福祉の家で行う色々な行事が終了後、バスの時間がなかなかみ合わず2時間待ちになる(8便まで)中央線左回り7便と8便の間15時台を一本、左回りと同様入れてほしい。 福祉の家事14:30終了→1時間待ち→15:25福祉の家発→15:33市役所着→1時間20分待ち→16:55市役所発となっています。	「隅田」のバス停の位置については、警察と協議をし、バス停を設置できる安全な場所が見当たらなかったため、移設することは困難でした。 バス5台で8ルート(右回り・左回りを含む)を運行するダイヤを組んでいくため、最大の運行本数を確保しているのが現状です。他路線と調整を図り、できるだけ利用者が多い時間帯を運行するように配慮します。
39	ルートダイヤ	・公園西駅から家までの道は街灯が少なく怖い 駅からパークサイドヒルズの集会所までのバスがあると安心。 ・家まで道の勾配が大きいのでパークサイドヒルズの集会所のバス停がほしい ・本数が少なくなくて使いたいときに使えない	【案のとおりとします】 三ヶ峯線は、市北部の愛知医科大学病院から市東部の長久手ニュータウンまで運行をしています。利用実態調査の結果や利用者のご意見を踏まえて、愛知医大・福祉の家・公園西駅を経由するため、所要時間が長いことから、これに加えて路線を延長することは困難です。 バス5台で8ルート(右回り・左回りを含む)を運行するダイヤを組んでいくため、最大の運行本数を確保しているのが現状です。他路線と調整を図り、できるだけ利用者が多い時間帯を運行するように配慮します。
40	ルートダイヤ	Nーバスを子どもと活用するので長久手イオンまでの直通があると嬉しいです。 1時間当たりの本数を増やしてほしいです。	【案のとおりとします】 Nーバスは、市内交通空白地帯の解消を運行目的としており、他の公共交通機関の補完的役割を果たしています。Nーバスに加えて、他の公共交通機関の利用をお願いします。 運行本数については、バス5台で8ルート(右回り・左回りを含む)を運行するダイヤを組んでいくため、最大の運行本数を確保しているのが現状です。
41	ルートダイヤ	三ヶ峯線が平成こども塾への乗り入れを止めるという案で間違いはないでしょうね。これまでも、こどもだけで平成こども塾の行事に参加するのは、ほとんど不可能でした。今後は完全に不可能になります。こども塾ですので、こどもだけで参加できる方策が必要と考えます。それには乗り継ぎ方法を考え、全市から行事の時間に間に合わせるようなNーバスの運行が大切です。以上です。	東部線が、平成こども塾を経由することとなります。 バス5台で8ルート(右回り・左回りを含む)を運行するダイヤを組んでいくため、最大の運行本数を確保しているのが現状です。他路線と調整を図り、できるだけ行事の開始時間に合わせたダイヤを検討します。
42	ダイヤルート	Nーバスの利用者は、乳幼児連れのママ、車を持たない人、免許返納した高齢者だと思います。Nーバスの行き先は、スーパー、市役所、病院(クリニック)、福祉の家など、所要時間は大体1時間~1時間30分位、市役所での催し事、講座は始まる時間と終わる時間は決まっている(午前と午後)、福祉の家のシニア向け教室は始まる時間と終わる時間は決まっています。(午前と午後) 循環線については、行きは15分で着くのに帰りはグッと回るので1時間程になります。名鉄バスのように行きと帰りは同じ道順であってほしいと思います。 乗客の利用状況や時間帯に合わせて本数を増やして、時刻表を組んでいただきたい。福祉の家から市役所までには着いたが、自宅へ帰るバスが無いでは困りますので市役所での中継点、乗り継ぎの連携もお願いします。有料にして本数を増やしていただきたいです。	バス5台で8ルート(右回り・左回りを含む)を運行するダイヤを組んでいくため、最大の運行本数を確保しているのが現状です。他路線と調整を図り、できるだけ利用者が多い時間帯に運行するように配慮します。 さらなる運行本数の増加は、バスの台数を増やす必要がありますが、老朽化した車両の買い替え後となりますので、今後のNーバス事業の状況を鑑みながら、台数を検討していきます。 路線については、右回りと左回りでルートの都合上により経由しないバス停もありますが、基本的には右回りと左回りが同じバス停を経由する路線を策定しています。
43	ダイヤルート	仕事の通勤で公園西からNーバスを利用するには最終バスの時間が早く利用できないので遅い時間の発着を増やしてほしいです。 パークサイドヒルズ内の自宅から幹線道路までのバス停が遠くパークサイドヒルズ内の集会所にバス停がほしい。	【案のとおりとします】 Nーバスは、通勤を運行目的としていないため、通勤時間を考慮したダイヤになっていません。 三ヶ峯線は、市北部の愛知医科大学病院から市東部の長久手ニュータウンまで運行を検討しています。利用実態調査の結果や利用者のご意見を踏まえて、愛知医大・福祉の家・公園西駅を経由するため、所要時間が長いことから、これに加えて路線を延長することは困難です。

番号	区分	意見	市の考え方
44	ダイヤ 料金	<p>小学生が通学に利用させて頂いていることをとても有難く思っています。車に乗らない高齢者もいる為、通院等にとっても助かっています。</p> <p>しかしながら、年々本数が減りとても不便な思いをしています。この度の再編にあたり、さらに減便されるとのこと正直腹立たしく感じております。交通弱者>交通過疎地の足にもならない不便極まりないバスとなってしまいます。維持費固定費が高額な為の再編と理解しています。</p> <p>個人の意見としては、利用者が運賃を支払う形を取れば良いと思っています。高齢者、子供無料になぜ拘るのか？特にスクールバスとして利用させて頂いている身としては、月額500-1000円ほどでも徴収して頂いた方が気持ちよく利用出来ます。ぜひ現状維持での再考をお願い致します。</p>	<p>運行本数については、バス5台で8ルート（右回り・左回りを含む）を運行するダイヤを組んでいくため、最大の運行本数を確保しているのが現状です。</p> <p>料金については、ご理解いただきありがとうございます。Nーバス運行の持続性を確保するため、受益者負担の考え方から、運賃無料の65歳以上の高齢者の運賃改定を行うことを検討します。</p>
45	料金 ダイヤ	<p>長久手は地下鉄、市バス、有料で市民としては高齢でも交通費がかかります。（私の場合1万円前後）せめて福祉は市民に貢献してほしい。値上げ反対。</p> <p>Nーバス定時刻で便利で助かっている。 本数が少ない。</p>	<p>料金については、Nーバス運行の持続性を確保するため、受益者負担の考え方から、運賃無料の65歳以上の高齢者の運賃改定を行うことを検討します。</p> <p>運行本数については、バス5台で8ルート（右回り・左回りを含む）を運行するダイヤを組んでいくため、最大の運行本数を確保しているのが現状です。</p>
46	ダイヤ 料金	<p>1 藤ヶ丘との連絡（接続）が便利なほどありがたいです。 2 料金は低いほどありがたいです。</p>	<p>【案のとおりとします】</p> <p>1 バス5台で8ルート（右回り・左回りを含む）を運行するダイヤを組んでいくため、最大の運行本数を確保しているのが現状です。できるだけ藤が丘線との乗り継ぎ時間の改善について検討します。</p> <p>2 料金については、Nーバス運行の持続性を確保するため、受益者負担の考え方から、運賃無料の65歳以上の高齢者の運賃改定を行うことを検討します。</p>
47	ダイヤ ルート 料金	<p>現在のNーバス三ヶ峯線のダイヤで、買い物（アオキスーパー）に行く際、自宅への帰りの便に不便さがある。具体的には三ヶ峯線の“市役所”において、3便の11時25分の次便が14時05分となり、1時間30分以上の待ち時間が発生する点である。そのため、現在のダイヤでいえば、13時台に運行する便がある良い。</p> <p>また、長時間待つ場合は、待つ場所に関しても検討していただきたい。現在は、1時間30分以上待つ場所が市役所である。市役所ではなく福祉の家で待てるような形式になるとよい。理由としては、市役所では1時間30分以上の時間を過ごすためのものがない。例えば福祉の家で待てるようになれば、買い物をしたり、温泉に入ったりして時間を過ごすことができる。</p> <p>再編によって高齢者（65歳以上）も運賃を100円/回で払う形式になると利用率は下がるかと思われる。運賃の取り方として、乗車ごと取るのではなく、年間単位でチケットのようなものを発行する形式であると有難い。また、そのチケットの金額も一律ではなく、年金収入で段階に分け細別化をしていただけると尚有難い。</p>	<p>バス5台で8ルート（右回り・左回りを含む）を運行するダイヤを組んでいるため、最大の運行本数を確保しているのが現状です。他路線と調整を図り、できるだけ利用者が多い時間帯を運行するように配慮します。</p> <p>乗り継ぎ拠点については、一台のバスが多路線にわたって運行しており、車両の効率的運用を図るため、市役所発着としています。市役所に加えて、福祉の家を乗り継ぎ拠点とすると乗り継ぎ時間の増加や運行本数の減少につながるため、乗り継ぎ拠点を増やすことは困難です。</p> <p>市役所での待ち環境については、今後検討していきます。</p> <p>料金については、Nーバス運行の持続性を確保するため、受益者負担の考え方から、運賃無料の65歳以上の高齢者の運賃改定を行うことを検討します。運賃負担増の軽減として、65歳以上の高齢者を対象とした定期券の導入を検討しています。</p>

番号	区分	意見	市の考え方
48	ダイヤ ルート 料金	<p>概ね反対は無いが、再編に際して市内のショッピング施設としてイオンとアピタを挙げているが、カネスエも含めた計画にして欲しい。またカネスエは他の店と比較して朝早く(午前8時から)開店するので、そのスケジュールを見込んだ時刻表にして欲しい。(時刻表はまだ不明だが)藤ヶ丘から福祉の家まで乗り換え無しにいけるのは大変よろしい、イクアやモリコロパークまで行けるともっと良い(運賃を倍にして)が、将来は考えて欲しい。</p> <p>市内及び周辺の大学・学校等へ通う学生、生徒などが利用できるようにすると乗客が増えるのではないかと思慮される。淑徳大学や愛知学院大、名古屋外大などの他、高校(長久手、栄徳)なども将来は利用できるようにすると良いかも(但し、名鉄バスと競合する藤ヶ丘線ではなく市内の各所からの路線で)</p> <p>＜料金について＞ 「あったカード」の所持者について有料化されることは仕方ないと思う。赤字を抱えて廃止されるよりは路線を長く維持すべき方針に賛成である。またそのためにワンボックス車を廃止するのも仕方ないとする。あったカードの有料化に際し、高齢者向けの定期券を発売してはどうだろうか、価格は年間で1万円前後にしてどの路線も乗り放題、運転免許を返納した者には半額で販売とか。</p> <p>＜その他＞ 運転手によっても違うが、乗降客がおらずかつ遅れているにも拘わらず、各停留所でご丁寧に停車し、ドアを開け閉めする運転手さんがいる。この行為は、エンジンに余計な負担をかけ燃費を悪くし、二酸化炭素の発生を増加させる等環境に悪影響を及ぼす。降りる客がおらず、明らかに停留所にも人がいなければスピードを落とさず通過すべきではないか。もちろん、早着の場合は別であるが。</p> <p>バス本体だが、現在は着席定員が14名であるが、これを尾張旭のバスのようにマイクロを使ってもう少し多めに出来ないだろうか、愛知医大や藤ヶ丘を朝に通る路線では、立ち客が出ることもあり、高齢者が多いので危なく感じる。</p>	<p>バス5台で8ルート(右回り・左回りを含む)を運行するダイヤを組んでいくため、最大の運行本数を確保しているのが現状です。他路線と調整を図り、商業施設の開店時間にできるだけ合わせたダイヤを検討します。</p> <p>ご提案いただきましたルートについては、今後の路線再編を行う際の参考とさせていただきます。</p> <p>料金について、ご理解いただきありがとうございます。運賃負担増の軽減として、65歳以上の「赤あったかあど」所持の高齢者を対象とした定期券の導入を検討しています。価格については、Nーバス事業を維持していくために必要な価格設定を行っていきます。運転免許自主返納者に対する運賃特例については、今後検討していきます。</p> <p>ドアの開け閉めについては、名鉄バス(株)にご意見をお伝えします。</p>