

三木市バス交通の見直し計画 (案)

～「移動」と「暮らし」を支えるバス交通をめざして～



【 目 次 】

項 目	ページ
1 バス交通の見直しにかかる方向性	1
2 バス交通における現状と課題	1
3 具体的な見直し策(案)	3
4 見直し後の主なバス停の状況	9
5 財政に与える影響	19

1 バス交通の見直しに係る方向性

- (1) 路線バス、コミュニティバス(みっきいバス・みっきいよかたんバス)、北播磨総合医療センターへの直通バスの区分をなくし、バス交通として一体的に捉え、重複する路線などについて整理統合します。
- (2) 現在、コミュニティバスや直通バスにおいて「空バス」が目立つ状況を踏まえ、効率的な運行へと見直します。
- (3) 市民の中に「自分たちが積極的にバスを利用することで、地域の大切な交通資源であるバス交通を存続させる」という意識を醸成することで、バスの利用促進を図ります。
- (4) 見直しに当たっては、市民生活に混乱が生じないよう段階的に進め、定期的に検証を行い、それを踏まえて更なる見直しを加えます。
- (5) 人口減少や超高齢社会において市民の豊かな暮らしを支えるため、移動手段であるバス交通を将来にわたって守り抜きます。

2 バス交通における現状と課題

(1) 現状

① 高い運転免許保有率

運転免許保有率は、全ての年代区分において県内平均(神戸市等を除く。)を上回っている状況であり、特に20～39歳の若年者と75歳以上の高齢者にその傾向が顕著となっています。若い年代から自家用車を使った生活様式に慣れており、高齢になっても自家用車に依存するという意識が根強いことがうかがわれます。

年代別運転免許証保有率（平成26年11月末現在）(単位:%)

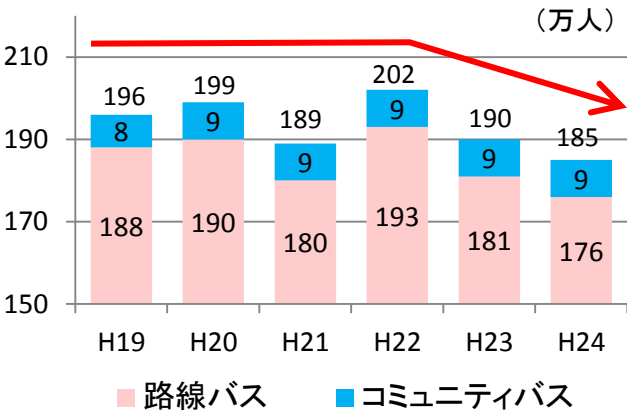
	20～39歳			40～64歳			65～74歳			75歳以上		
	男性	女性	全体	男性	女性	全体	男性	女性	全体	男性	女性	全体
三木市	93.3	91.4	92.3	96.4	90.5	93.3	94.1	65.2	79.0	68.8	15.3	37.2
県平均	90.1	85.9	88.0	94.8	86.6	90.6	94.1	59.1	75.7	60.9	12.1	31.0

※「県平均」は、神戸市及び阪神間の臨海市(芦屋市、西宮市、尼崎市)を除く。

② バス利用者数の減少

コミュニティバスについては、その利用目的が主に買い物や通院に密着していることもあり、横ばい状態が続いています。

一方で、路線バスについては、その利用目的が通勤・通学が主なため、団塊世代のリタイアを受け減少してきています。

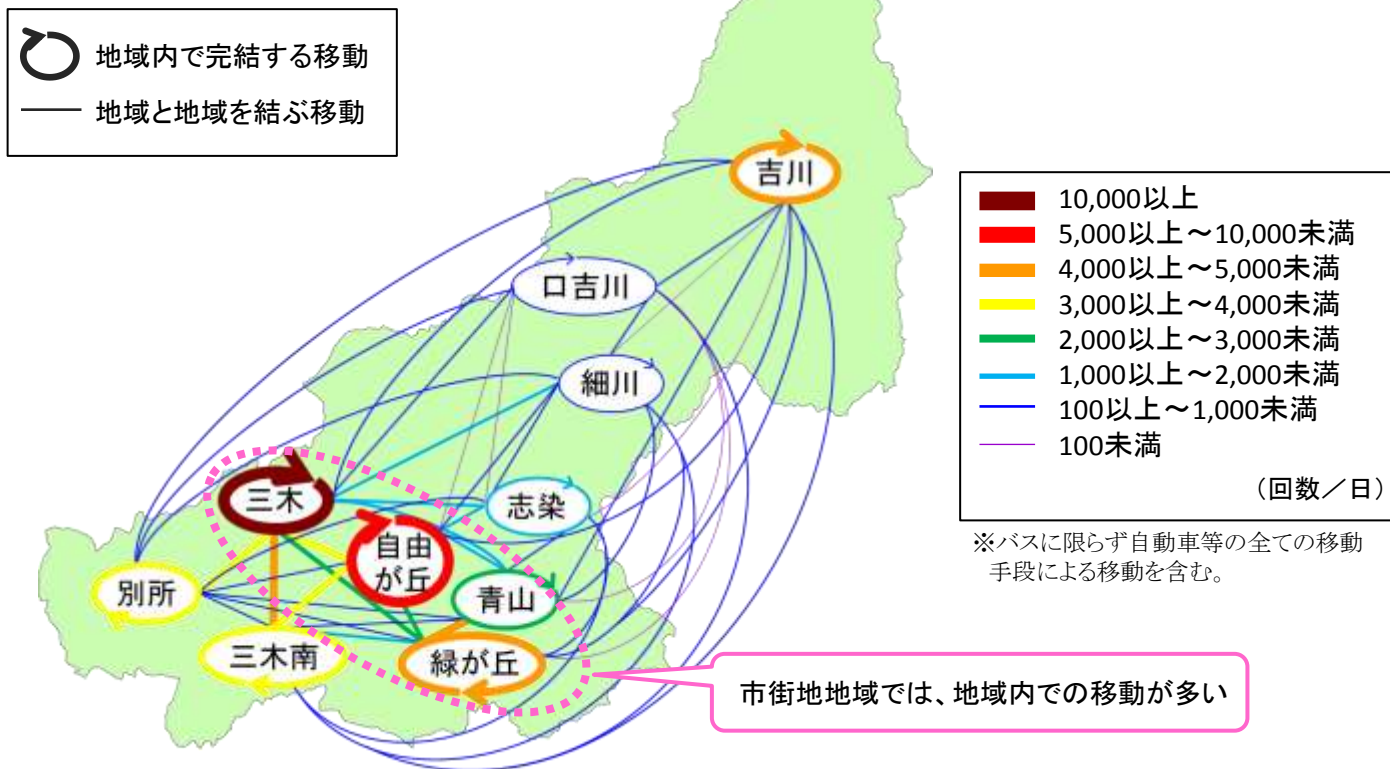


(2) 課題

① 効率的な路線への再編

路線が重複しているなど、非効率な運行となっている路線を再編する必要があるとともに、運賃体系がバラバラで分かりにくい状態であるため、その再編において積極的にバスを利用しやすい運賃体系を築いていく必要があります。

●地域内・地域間での人の動き(平日)



※「三木市パーソントリップ調査(平成26年9月実施)」の調査結果による(以下同じ。)

② モビリティ・マネジメントの推進

- ・ 運転免許証保有者が多いことから、**自家用車に頼りすぎている市民意識を変えていく**必要があります。
- ・ 自分たちの「生活手段」として、バス交通を残していくという意識があまり高まっていません。市民においても「乗って残す」という**モビリティ・マネジメントを推進**していく必要があります。

※ モビリティ・マネジメント

過度に自動車に頼る現在の状態から、公共交通機関を使う方向へ自発的に転換していくよう促すことです。

すなわち、バスの利用状況に応じて便数やルートを増やす場合もあれば、減らしたり廃止する場合も生じるということを市民自身が自覚していくという意識改革をも進めるものです。

3 具体的な見直し策(案) (平成27年10月からの再編に向けて)

(1) 3つのバス(路線バス、コミュニティバス、直通バス)の垣根をなくします。

- ① 3つのバスを一体的に捉え、特に路線バスと直通バスが重複している路線については整理統合し、その結果として路線の縮小、廃止も行います。
- ② 原則として、全てのバス停に次の3種類のバスが全て路線バスとして停車、運行し、自由な途中乗降を可能とします。

一体的に整理統合



路線バス



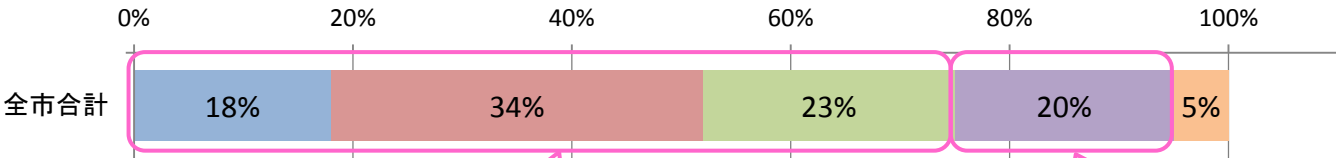
コミュニティバス



直通バス

● 利用の少ない路線の見直しについて(地域別)

全地域において、利用に見合った見直しを望む意見が約7割を占めています。



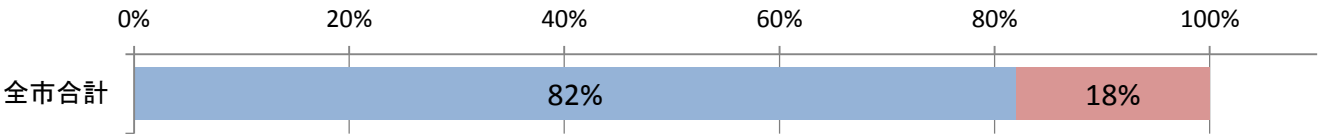
約7割

別所、口吉川、吉川では「現在の形を維持すべき」との声が他地域より多い

- 利用が少ないのであれば路線の縮小・廃止もやむを得ない
- 利用に見合った水準まで便数を減らし路線を残すべき
- 利用に見合った方法で運行費用を減らし路線を残すべき
- たとえ少ない人数でもバスを必要とする人がいるので現在の形を維持すべき
- わからない

● 直通バスの運行形態に対する賛否 [途中のバス停で乗降できるようにする]

市全体として、8割以上の人々が途中乗降の自由化に賛成しています。



賛成

反対

(2) 運賃体系を見直します。

- ① 3つのバスの垣根をなくすことにより、全てのバスが距離に応じた運賃となることから、運賃負担を減らすために運賃は市内一律150円、または市の財政へ与える影響を考え200円とします。

また、これに合わせ、みっきいよかたんバスについては現行100円を値上げし、150円または200円とします。

なお、現在市が行っている「福祉バス等助成事業(高齢者、障がい者)」のうち、バス券については、上記の見直しに合わせ、平成28年度で廃止します。

※ 一律運賃制は市内のバス利用を促進する目的であることから、あくまでも市内移動のみでの適用とし、乗車区間が市域を越える場合(北播磨総合医療センターを除く。)は、利用する距離に応じた運賃となります。

※ 200円を一律運賃とする場合、路線バスの運賃が150円～190円の区間については現行どおりの運賃とします。

- ② 一律運賃は、乗車区間を認識できるシステムがある「ニコパカード(神姫バスや神姫ゾーンバス等で利用できるICカード乗車券)」を使用した場合のみの適用となります。

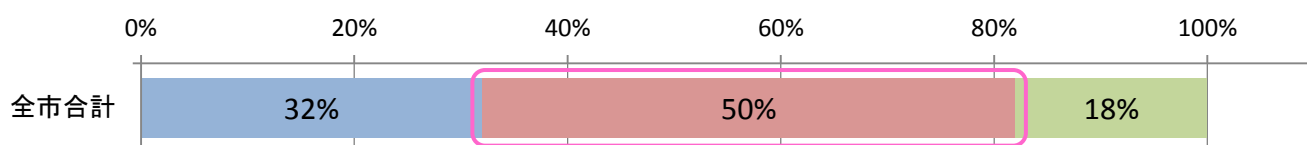
現金での利用の場合は乗降場所が特定できないため、利用する距離に応じた運賃を支払っていただくこととなり、ニコパカード使用者と比べ割高となってしまいます。

したがって、市の責任において、ニコパカードを所持されていない方に対し「福祉バス券等交付」の時などに合わせて申請していただき、事業者から自宅へ郵送することにより、利用者全員に所持していただくよう普及に努めます。

- ③ 正規運賃との差額は、市が補てんします。

● 路線バス・コミバスの運行形態に関する意向(地域別)

全地域において、半数近くの人が便数の減少よりも安い運賃での利用を希望しています。



- 運賃は高くてもいいので便数を増やす
- 便数は減ってもいいので安い運賃で利用できるようにする
- その他

(3) 地域特性に応じた見直しを行います。

農村地域では、地域外の市街地などへの移動が多いことから、市街地などへの移動手段を維持・充実します。

一方、市街地では、地域内での移動が多いため、地域内を循環するルートや便数を維持・充実します。

地 域	主な買い物の目的地(市内のコンビニ等を除く。)					
	1位		2位		3位	
別 所	三 木	44%	別 所	42%	市 外	5%
三 木	三 木	74%	別 所	4%	自由が丘	4%
三木南	三 木	24%	自由が丘	24%	三木南	23%
自由が丘	自由が丘	46%	青 山	14%	三木南	10%
緑が丘	緑が丘	47%	青 山	33%	市 外	5%
青 山	青 山	67%	緑が丘	10%	市 外	6%
志 染	青 山	38%	三 木	21%	自由が丘	9%
細 川	三 木	64%	青 山	9%	市 外	4%
口吉川	三 木	49%	市 外	22%	吉 川	6%
吉 川	市 外	63%	吉 川	13%	三 木	7%

 1位が地域外となっている地域  市外

(参考)バス交通不便地域対策について

① 「バス交通不便地域」の定義

◆ バスの運行時間帯を午前6時台から午後8時台までの15時間と仮定し、市内の10地域のうち、1地域内を運行するバスが1日当たり30便未満、すなわち1時間当たり2便未満の地域を「バス交通不便地域」と定義します。

【対象地域・・・細川、口吉川、吉川(上吉川、東吉川)】

② バス交通不便地域への対策

◆ 下記の理由から、デマンド交通の導入は、住民による地域ふれあいバスが運行されている間は見送ることとします。

- ・ 三木市においては他市と異なり、地域ふれあいバスを先行的に実施しており、その中へデマンド交通を導入すると、地域ふれあいバスの運行に係るインセンティブの低下につながること。
- ・ 吉川地域における意見交換会の最終の場で、デマンド交通ではなくコミュニティバスの充実を望む声が約9割と高かったこと。

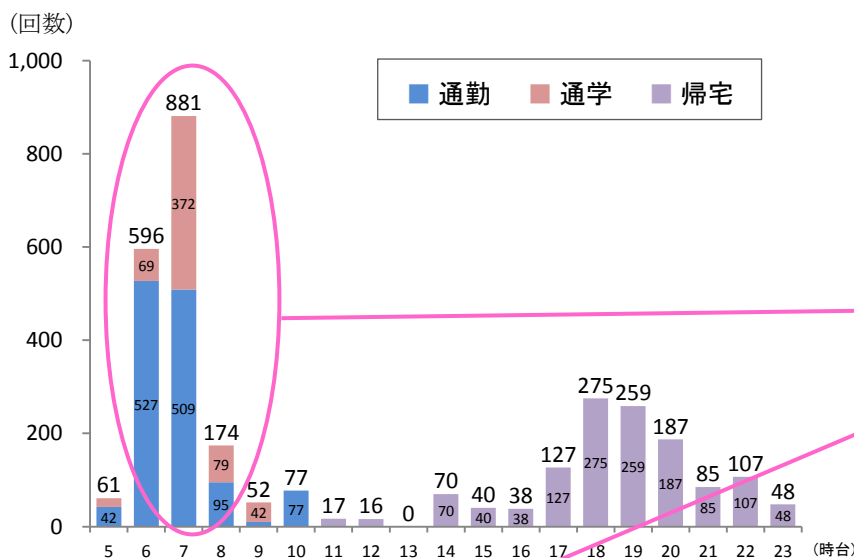
◆ 地域ふれあいバスを運行している4地域(別所、自由が丘、細川、口吉川)では、ドライバー不足が課題となっており、4地域の連携を図ることで細川地域、口吉川地域などの運行を維持していきます。

(4) バスの利用実態に応じた見直しを行います。

パーソントリップ調査の結果から、通勤・通学・買い物・通院の全てにおいて午前中の利用が多いことを受け、直通バスの午前便はおおむね現状を維持するとともに、途中乗降を自由化し、通学や買い物などにも利用できるようにしてバス交通全体の利便性を向上していきます。

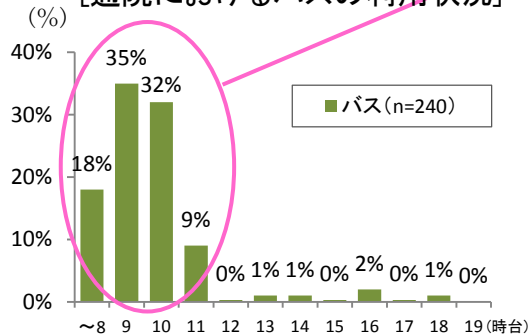
一方、午後は利用が少ないことを受けて減便し、地域内で完結する移動の多い地域へ可能な範囲で配置することにより充実を図ります。

〔通勤・通学におけるバスの利用状況〕（回数／日）

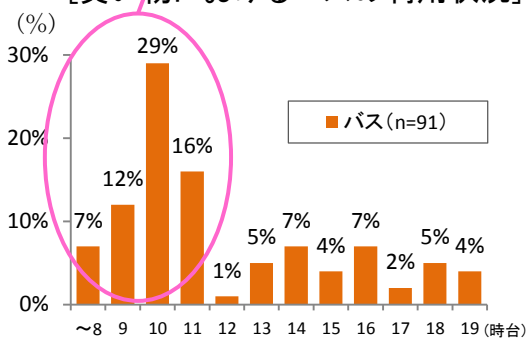


通勤・通学・買い物・通院の全てにおいて午前中の移動が多い

〔通院におけるバスの利用状況〕



〔買い物におけるバスの利用状況〕



(5) モビリティ・マネジメントを推進します。

広報や各地域での意見交換会などを通じ、バス交通に関する次のような事実を市民の皆様にご認識していただき、自発的なバスの利用拡大につなげていきます。

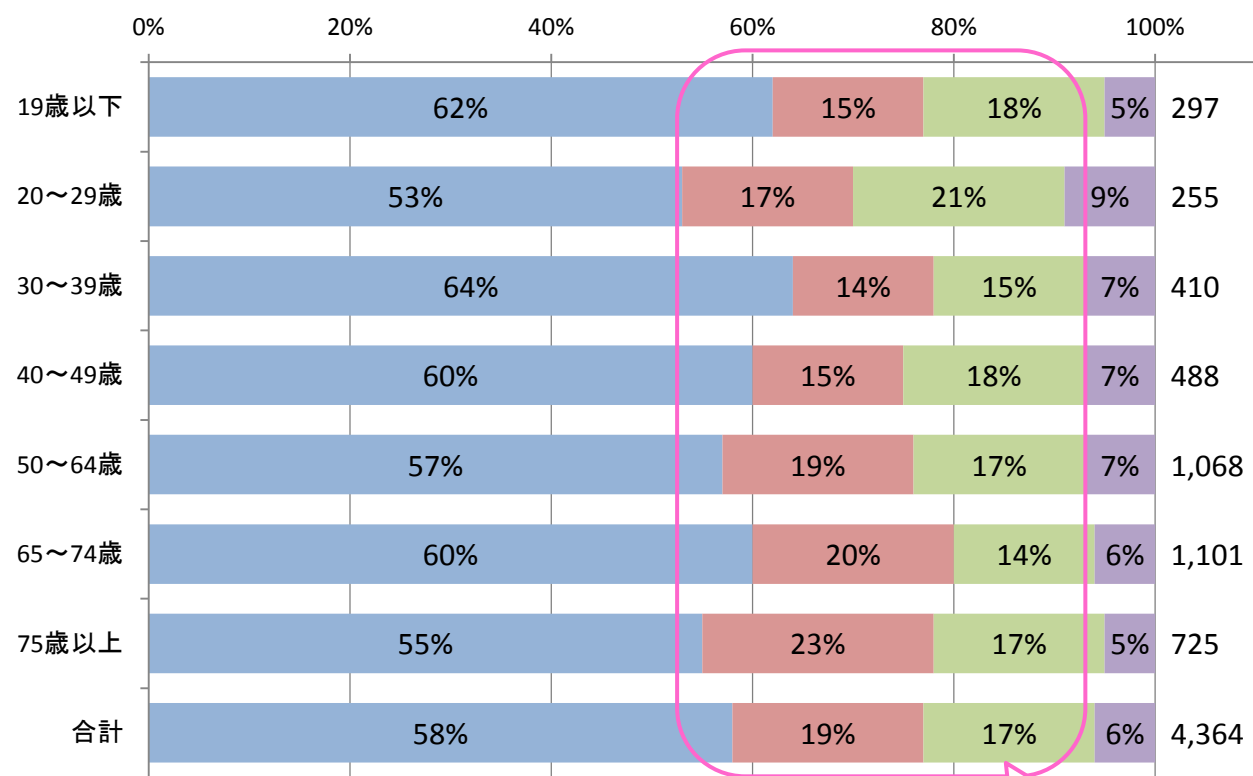
- ① 地域の生活に密着し、便利で環境にもやさしい移動手段であるバス交通が、一定の利用がなければ存続が困難であること。
- ② 将来にわたってバス交通を存続させるためには、現在は自家用車を利用できる方達にも積極的にバスを利用していただく必要があること。

(6) バス交通にかかる市の財政負担を減らしていくことを原則とします。

市民生活においては、バス交通をはじめとした交通施策は重要ですが、その他の教育や福祉施策等も重要であるため、今後、市の重要施策のバランスを考慮する中でバス交通にかかる予算額は、平成27年度の当初予算額より減額します。

● バス交通にかかる市の財政負担(年齢別)

全ての年代において、「上限の設定はやむを得ない」と考える人がおおむね半数以上となっています。



- 教育や福祉施策も重要なので上限の設定はやむを得ない
- 交通サービスは死活問題に直結するため財政負担が増えても仕方ない
- 移動権を守ることは福祉施策そのものであるので反対だ
- その他

全体では36%の方が上限設定に反対されていますが、特に75歳以上の方の比率が高くなっています

(参考) 北播磨総合医療センターへの直通バスの主な改正点

① 路線バス、コミュニティバスとの統合(途中乗降の自由化)

- ◆ 路線バス、コミュニティバスと統合し、これまでできなかった途中のバス停での乗降を自由に行います(別所・三木ルート、自由が丘本町ルートについては、利用者も少なくワンボックス車で運行するため、現行の直通バスと同様の途中乗降できないままの運行とします。)

② 利用状況に合わせた運行の見直し

- ◆ 現在の直通バスの利用実態に鑑み、現在の第7便及び第8便を廃止し、6便に減便します。なお、高速道路を利用するルートは第8便のみの廃止とします。

北播磨総合医療センターからの復路(帰り)便の状況(H27年2月)

便	4便	5便	6便	7便	8便
空バス率(%)	34.2	30.0	40.0	55.3	59.5
乗客全体に占める割合(%)	13.9	15.7	11.6	6.6	6.4

◆減便後の運行間隔

- ・改正案 現在の第7便の時間帯まで運行するため、運行間隔を広げて運行

現 行					
改正案					

③ 重複ルートの見直し

- ◆ 現在の路線バスと重複している志染、細川、吉川の3ルートについては、三木営業所止まりを北播磨総合医療センターまで延伸し、上記の6便を確保します。

④ ルートの見直し

- ◆ 北播磨総合医療センターへの通院だけでなく、通勤、通学や他の医療機関への通院なども可能となるようルートを見直します。

⑤ 再診受付機の設置見直し

- ◆ 直通バスに搭載している再診受付機の取扱いについて、次の方針により検討します。
 - (ア) 病院まで再診受付機を搭載した車両のみで運行する路線
現状のまま運行
 - (イ) 病院まで路線バスと直通バスが混在して運行する路線
 - ・案1 路線バスには再診受付機を搭載できないことから、直通バスの再診受付機を撤去
 - ・案2 直通バスの再診受付機はそのまま搭載し、便によっては再診受付機を搭載した車両とそうでない車両が混在して運行
 - (ウ) 余った再診受付機の活用方法
市民の方が多く集まる商業施設や公共施設、神戸電鉄の駅等への設置に向けて調整

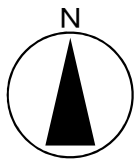
※外来患者に占める直通バス利用者の割合(H26.9～H27.2の実績)

(路線バス等のバス停のほぼ全てに停車するように変更したH26年9月から直近までの実績)

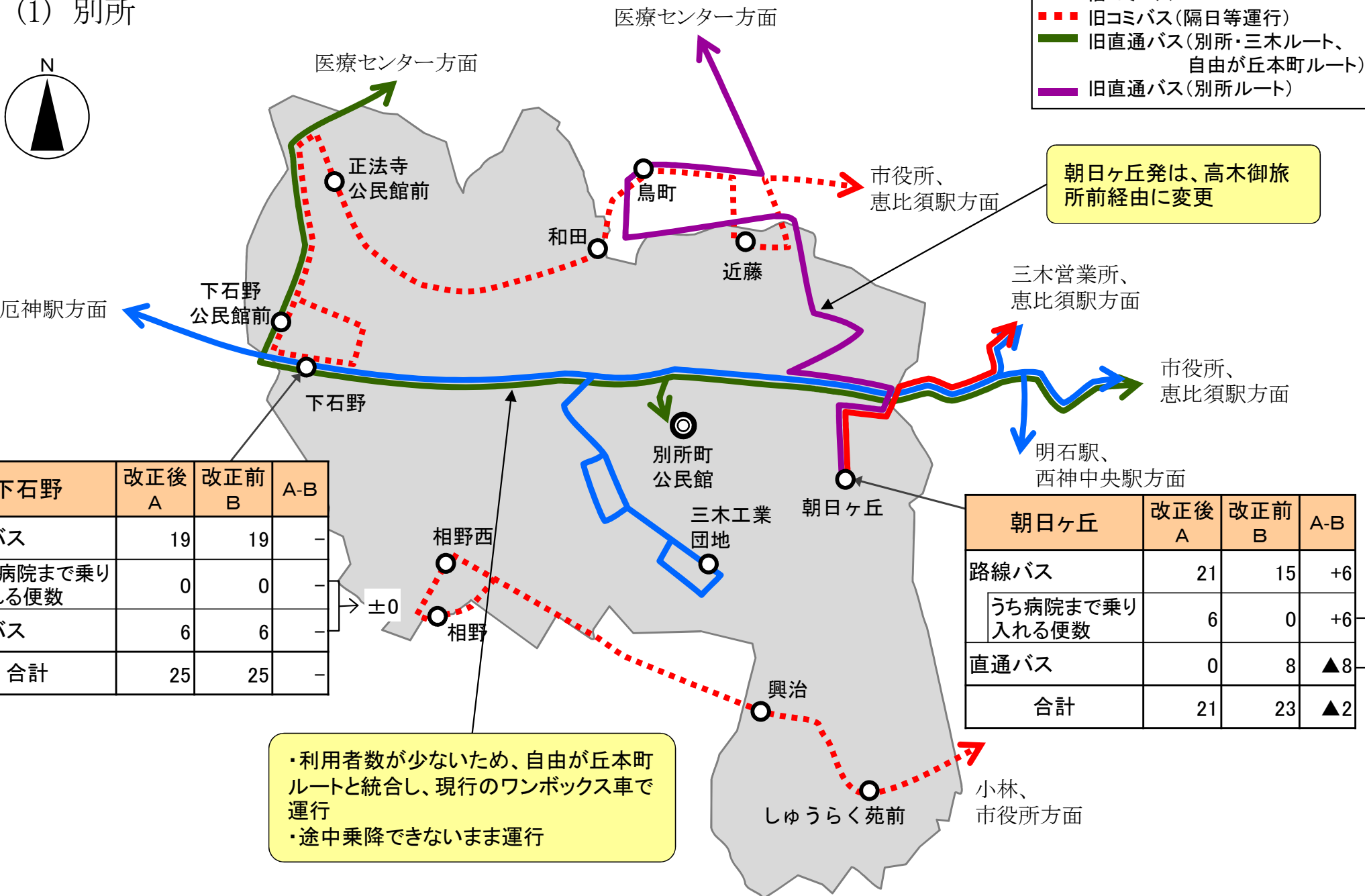
地域	吉川	緑が丘	自由が丘	青山	三木	志染	口吉川	細川	別所	三木南	全体
利用率(%)	50.9	50.7	42.0	36.3	36.0	29.8	25.3	20.0	18.9	10.3	33.4

4 見直し後の主なバス停の状況

(1) 別所



- 路線バス
- 旧コミバス
- 旧コミバス(隔日等運行)
- 旧直通バス(別所・三木ルート、自由が丘本町ルート)
- 旧直通バス(別所ルート)



6

下石野	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	19	19	-
うち病院まで乗り 入れる便数	0	0	-
直通バス	6	6	-
合計	25	25	-

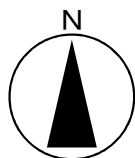
→ ±0

朝日ヶ丘	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	21	15	+6
うち病院まで乗り 入れる便数	6	0	+6
直通バス	0	8	▲8
合計	21	23	▲2

→ ▲2

・利用者が少ないため、自由が丘本町ルートと統合し、現行のワンボックス車で運行
・途中乗降できないまま運行

(2) 三木



神姫バス三木営業所から医療センターまでは16便が運行

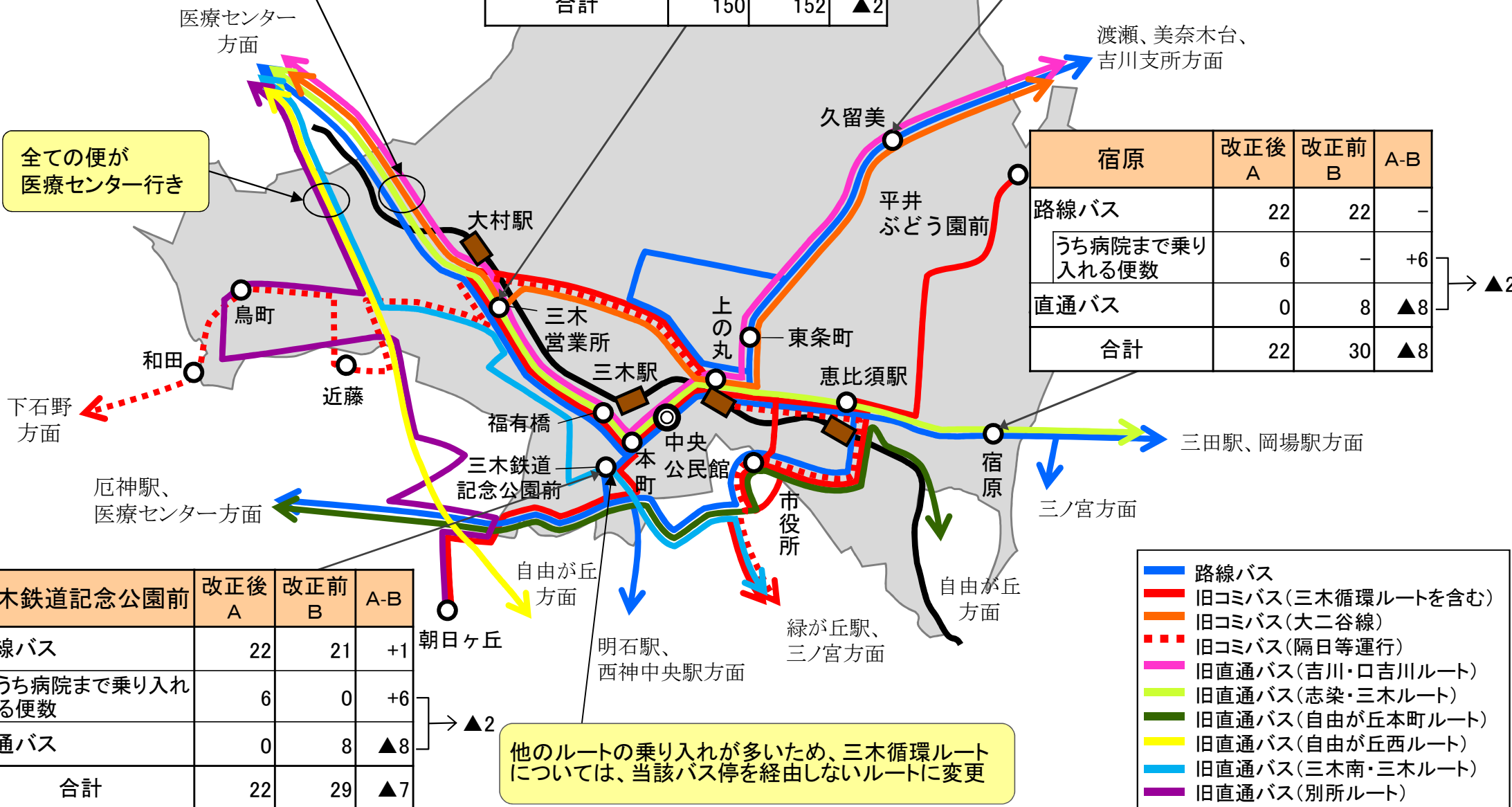
全ての便が医療センター行き

三木営業所	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	150	144	6
うち病院まで乗り入れる便数	16	0	+16
直通バス	0	8	▲8
合計	150	152	▲2

久留美	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	18	13	+5
うち病院まで乗り入れる便数	10	0	+10
直通バス	0	8	▲8
合計	18	21	▲3

宿原	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	22	22	-
うち病院まで乗り入れる便数	6	-	+6
直通バス	0	8	▲8
合計	22	30	▲8

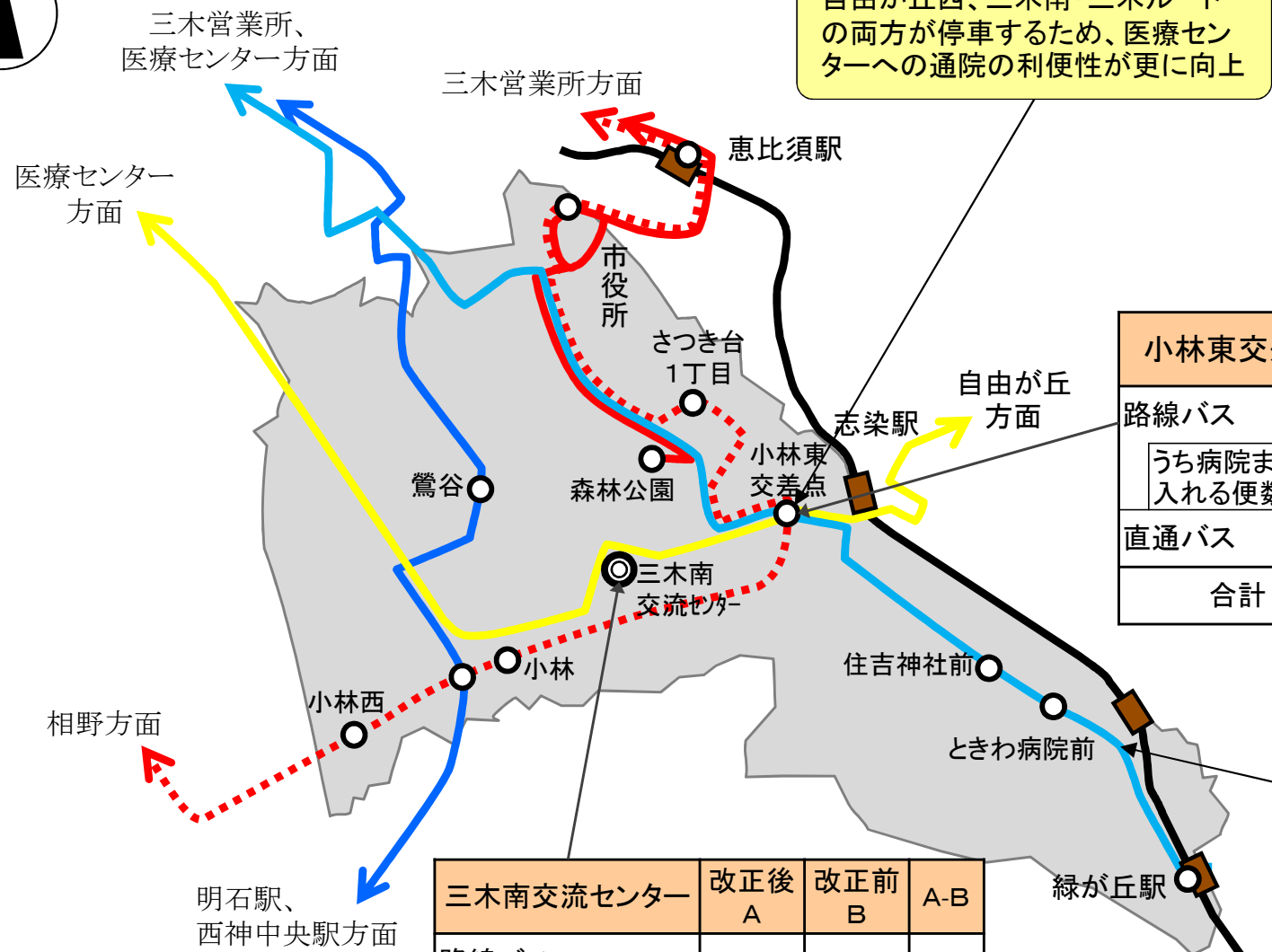
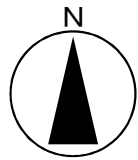
10



三木鉄道記念公園前	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	22	21	+1
うち病院まで乗り入れる便数	6	0	+6
直通バス	0	8	▲8
合計	22	29	▲7

- 路線バス
- 旧コミバス(三木循環ルートを含む)
- 旧コミバス(大二谷線)
- 旧コミバス(隔日等運行)
- 旧直通バス(吉川・口吉川ルート)
- 旧直通バス(志染・三木ルート)
- 旧直通バス(自由が丘本町ルート)
- 旧直通バス(自由が丘西ルート)
- 旧直通バス(三木南・三木ルート)
- 旧直通バス(別所ルート)

(3) 三木南



小林東交差点	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	17	5	+12
うち病院まで乗り 入れる便数	12	0	+12
直通バス	0	8	▲8
合計	17	13	+4

→ +4

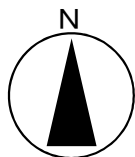
三木南交流センター	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	6	0	+6
うち病院まで乗り 入れる便数	6	0	+6
直通バス	0	8	▲8
合計	6	8	▲2

→ ▲2

住吉神社前止まりを緑が丘駅まで
延伸することにより、ときわ病院へ
の通院にも利用が可能

(4) 自由が丘

医療センター
方面



自由が丘本町

恵比須駅、
三木営業所方面

- ・利用者が少ないため、別所・三木ルートと自由が丘本町ルートとを統合し、現行のワンボックス車で運行
- ・途中乗降できないまま運行

自由が丘本町	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	0	0	-
うち病院まで乗り入れる便数	0	0	-
直通バス	6	8	▲2
合計	6	8	▲2

志染団地18棟前

商店街口

自由が丘中公園
(五叉路)

自由が丘
公民館

中自由が丘
1丁目

東自由が丘

緑が丘西
1丁目西

新開地方面

- 神戸電鉄栗生線
- 路線バス (神姫ゾーンバス)
- 旧コミバス
- 旧直通バス (別所・三木ルート、自由が丘本町ルート)
- 旧直通バス (自由が丘西ルート)
- 旧直通バス (自由が丘東ルート)

自由が丘中公園	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	15	2	+13
うち病院まで乗り入れる便数	13	0	+13
直通バス	0	16	▲16
合計	15	18	▲3

医療センター
方面

志染駅

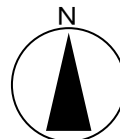
志染駅	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	42	37	+5
うち病院まで乗り入れる便数	6	0	+6
直通バス	0	8	▲8
合計	42	45	▲3

高速道路経由の医療センター行きは、利用者が多いため7便を運行

医療センター方面
(高速道路経由)

緑が丘駅、
三ノ宮方面
西神中央駅、
押部谷方面

(5) 緑が丘、青山



- 神戸電鉄粟生線
- 路線バス（神姫ゾーンバス）
- 旧コミバス
- 旧コミバス（隔日等運行）
- 旧直通バス（自由が丘東ルート）
- 旧直通バス（緑が丘・青山ルート）
- 旧直通バス（三木南・三木ルート）
- 新設（緑が丘・青山循環ルート）

青山5丁目	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	102	86	+16
うち病院まで乗り 入れる便数	7	0	+7
直通バス	0	8	▲8
合計	102	94	+8

→ ▲1

医療センター
方面

グリーンピア三木・
よかたん方面

センター前	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	103	87	+16
うち病院まで乗り 入れる便数	7	0	+7
直通バス	0	8	▲8
合計	103	95	+8

→ ▲1

緑が丘公民館前	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	93	87	+6
うち病院まで乗り 入れる便数	7	0	+7
直通バス	0	8	▲8
合計	93	95	▲2

→ ▲1

協同学苑

青山
5丁目

青山中央
公園

センター
前

青山
公民館

買い物などにも利用できるよう
自由が丘東ルートをセンター前
に停車

恵比須駅、

緑が丘

三木営業所方面

西4丁目

緑が丘
公民館前

青山
1丁目

三木防災
公園方面

緑が丘西
1丁目西

関西国際
大学

自治
会館前

緑が丘
中1丁目
(コープ前)

地域内での移動の利便性を
向上するため、緑が丘と青山
の両地域を循環して運行する
ルート10便を新設

三木南
三木 方面

広野高原
病院前

緑が丘駅

三ノ宮方面

西神中央駅、
押部谷方面

新開地方面

神鉄との接続強化のため
緑が丘・青山ルートと三木南・
三木ルートの両方が運行

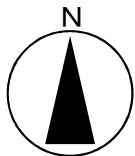
緑が丘駅	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	196	174	+22
うち病院まで乗り 入れる便数	13	0	+13
直通バス	0	8	▲8
合計	196	182	+14

➤ +5

緑が丘中1丁目	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	141	125	+16
うち病院まで乗り 入れる便数	7	0	+7
直通バス	0	8	▲8
合計	141	133	+8

➤ ▲1

(6) 志染



高速道路経由の医療センター行きは、利用者数が多いため7便を運行

渡瀬、美奈木台、吉川支所方面

グリーンピア三木

医療センター方面

- 路線バス
- 旧コミバス
- 旧コミバス(隔日等運行)
- 旧直通バス(志染・三木ルート)
- 旧直通バス(自由が丘東ルート)
- 旧直通バス(緑が丘・青山ルート)

医療センター
三木営業所方面

三ノ宮方面

緑が丘駅、
青山5丁目
方面

三田駅、岡場駅、
淡河方面

三田・淡河方面からのバス4便
及び戸田発の2便、合計6便が
医療センターまで運行

志染公民館前	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	40	39	+1
うち病院まで乗り 入れる便数	6	0	+6
直通バス	0	8	▲8
合計	40	47	▲7

→ ▲2

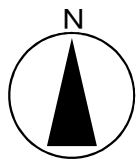
窟屋公民館前～大谷口間は、自由が丘東ルート、緑が丘・青山ルートの両ルートが停車するため、合計14便が運行

御坂	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	32	31	+1
うち病院まで乗り 入れる便数	6	0	+6
直通バス	0	8	▲8
合計	32	39	▲7

→ ▲2

三ノ宮方面

(7) 細川



- 路線バス
- 旧コミバス
- 旧コミバス(隔日等運行)
- 旧直通バス(吉川・ロ吉川ルート)
- 旧コミバス(新設路線)

高篠	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	12	11	+1
うち病院まで乗り 入れる便数	4	0	+4
直通バス	0	0	-
合計	12	11	+1

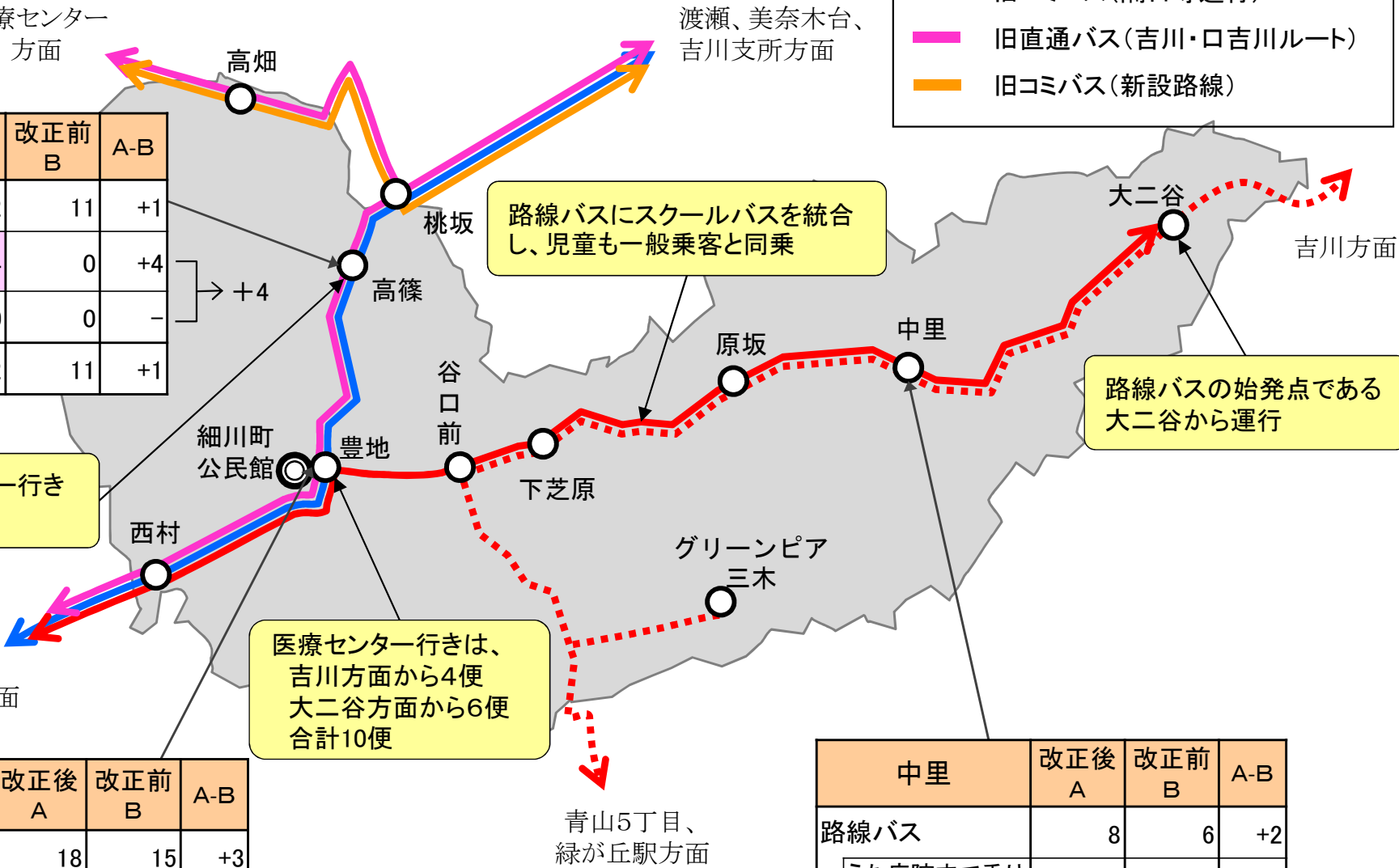
新たに医療センター行き
を4便確保

豊地 (細川町公民館)	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	18	15	+3
うち病院まで乗り 入れる便数	10	0	+10
直通バス	0	8	▲8
合計	18	23	▲5

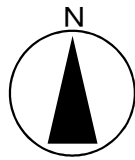
医療センター行きは、
吉川方面から4便
大二谷方面から6便
合計10便

中里	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	8	6	+2
うち病院まで乗り 入れる便数	6	0	+6
直通バス	0	8	▲8
合計	8	14	▲6

→ ▲2



(8) 口吉川



路線バス

旧直通バス(吉川・口吉川ルート)

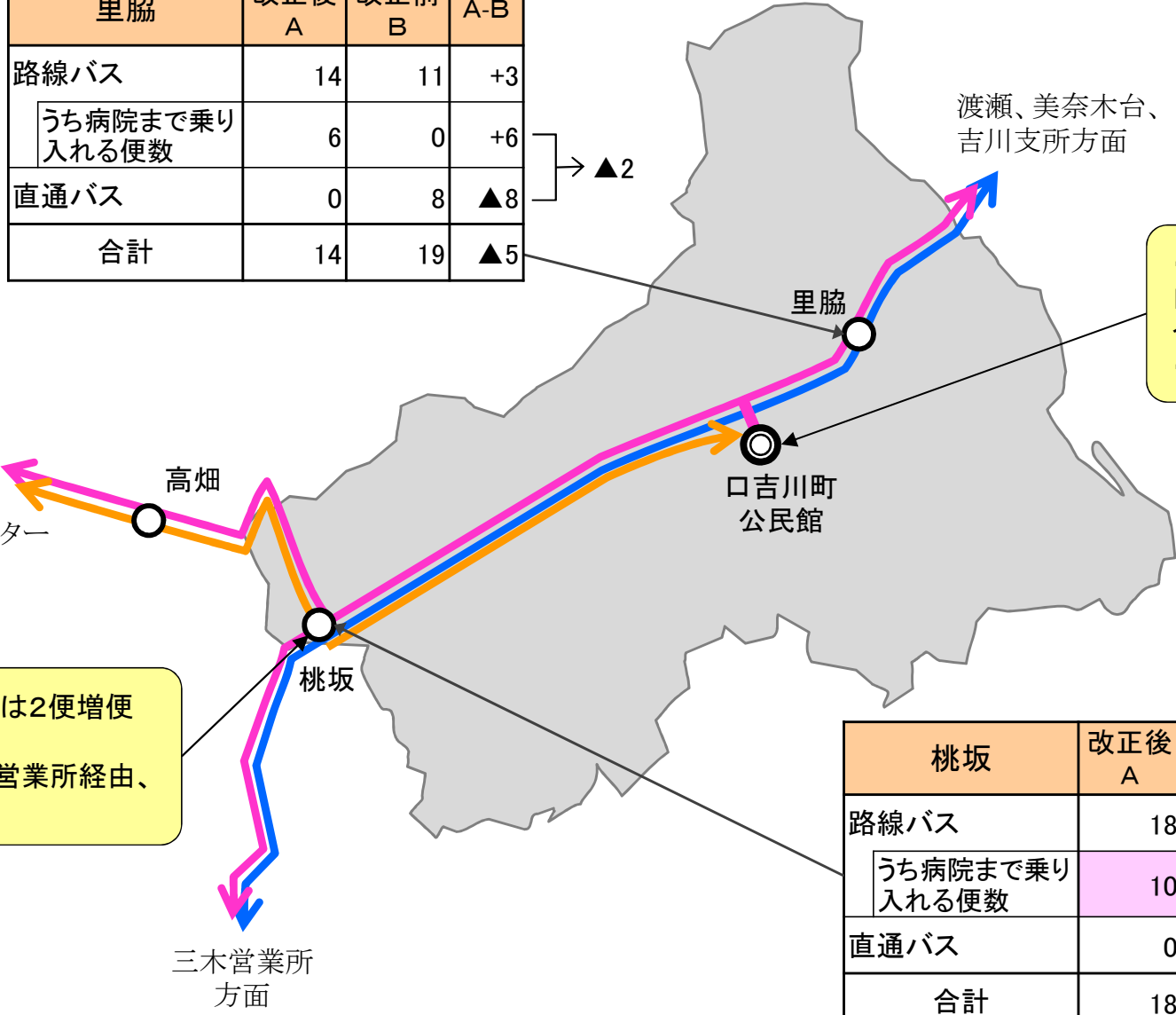
旧コミバス(新設路線)

里脇	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	14	11	+3
うち病院まで乗り 入れる便数	6	0	+6
直通バス	0	8	▲8
合計	14	19	▲5

→ ▲2

渡瀬、美奈木台、
吉川支所方面

・小型バスで吉川方面から2便、
口吉川町公民館発を4便とし、
合計6便を運行
・高畑経由で医療センターへ



・医療センターへは2便増便
の10便を運行
・うち4便は三木営業所経由、
6便は高畑経由

桃坂	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	18	11	+7
うち病院まで乗り 入れる便数	10	0	+10
直通バス	0	8	▲8
合計	18	19	▲1

→ +2

三木営業所
方面

(9) 吉川

渡瀬	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	42	39	+3
うち三田方面	16	16	-
うち三木方面	14	11	+3
うち病院まで乗 り入れる便数	6	-	+6
直通バス	-	8	▲8
合計	42	47	▲5

路線バス	
旧コミバス	
旧コミバス (隔日等運行)	
旧直通バス (吉川・ロ吉川ルート)	

よかたんバスのダイヤを見直し、
路線バスとよかたんバスとの接続
を強化することで、利便性を向上

美奈木台からの医療センター行
きは、従来の高畑経由を2便と、
新たに三木営業所経由を4便設
け、合計6便を運行

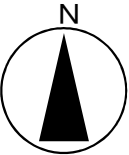
従来の高畑経由を2便と、新
たに三木営業所経由を4便と
し、合計6便を運行

三木営業所
方面

三田駅方面

美奈木台	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	44	39	+5
うち三田方面	24	24	-
うち三木方面	11	6	+5
うち病院まで乗 り入れる便数	6	-	+6
直通バス	-	8	▲8
合計	44	47	▲3

→ ▲2



細川、緑が丘駅、
三木営業所方面

三ノ宮方面

5 財政に与える影響

【各見直し案の内容】

案① 前述の見直し案を全て実施し、一律運賃を150円とした場合

案② 前述の見直し案を全て実施し、一律運賃を200円とした場合

(単位:百万円)

種 別		案① ア	案② イ	27年度 (予算) ウ	増 減		増減の理由等
					ア-ウ	イ-ウ	
支 出	路線バス	365	357	70	▲39	▲47	見直しによる効率化
	コミュニティバス			84			
	直通バス			250			
	スクールバス	0	0	4	▲4	▲4	スクールバスの混乗化
	地域ふれあいバス	6	6	6	0	0	
	運賃補てん(注1)	48	28		+48	+28	
	小 計 A	419	391	414	+5	▲23	
	福祉バス券助成 B (注2)	0	0	25	▲25	▲25	
合 計 A+B		419	391	439	▲20	▲48	

※ バス路線の運行に係る市の負担額の一部については、国から交付される地方交付税(特別交付税)により補てんされます。

(注1) 一律運賃の導入による運賃補てん額については次のとおり。

	正規運賃	一律運賃	対象者/日	カード利用率	利用者増	年間日数	
案①の場合	(270円 - 150円)		× 900人	× 100%	× 1.2	× 365日	= 約4,800万円
案②の場合	(270円 - 200円)		× 900人	× 100%	× 1.2	× 365日	= 約2,800万円

※ 市内移動に係る平均運賃を270円とした。

※ 一律運賃の導入に係るシステム開発費については、国庫補助金の活用を検討しており、現時点で詳細が不明なため、このたびの試算からは除外した。

(注2) 現在、行っている「福祉バス等助成事業」の平成27年度当初予算額は約5,500万円であるが、そのうちバス券の交付額はおおむね2分の1の2,500万円とした。

《みっきいよかたんバスの運賃について》

一律運賃を200円とした場合、みっきいよかたんバスは、現行運賃の100円から2倍となることから、激変緩和措置として3年間は150円、4年目から200円とします。