

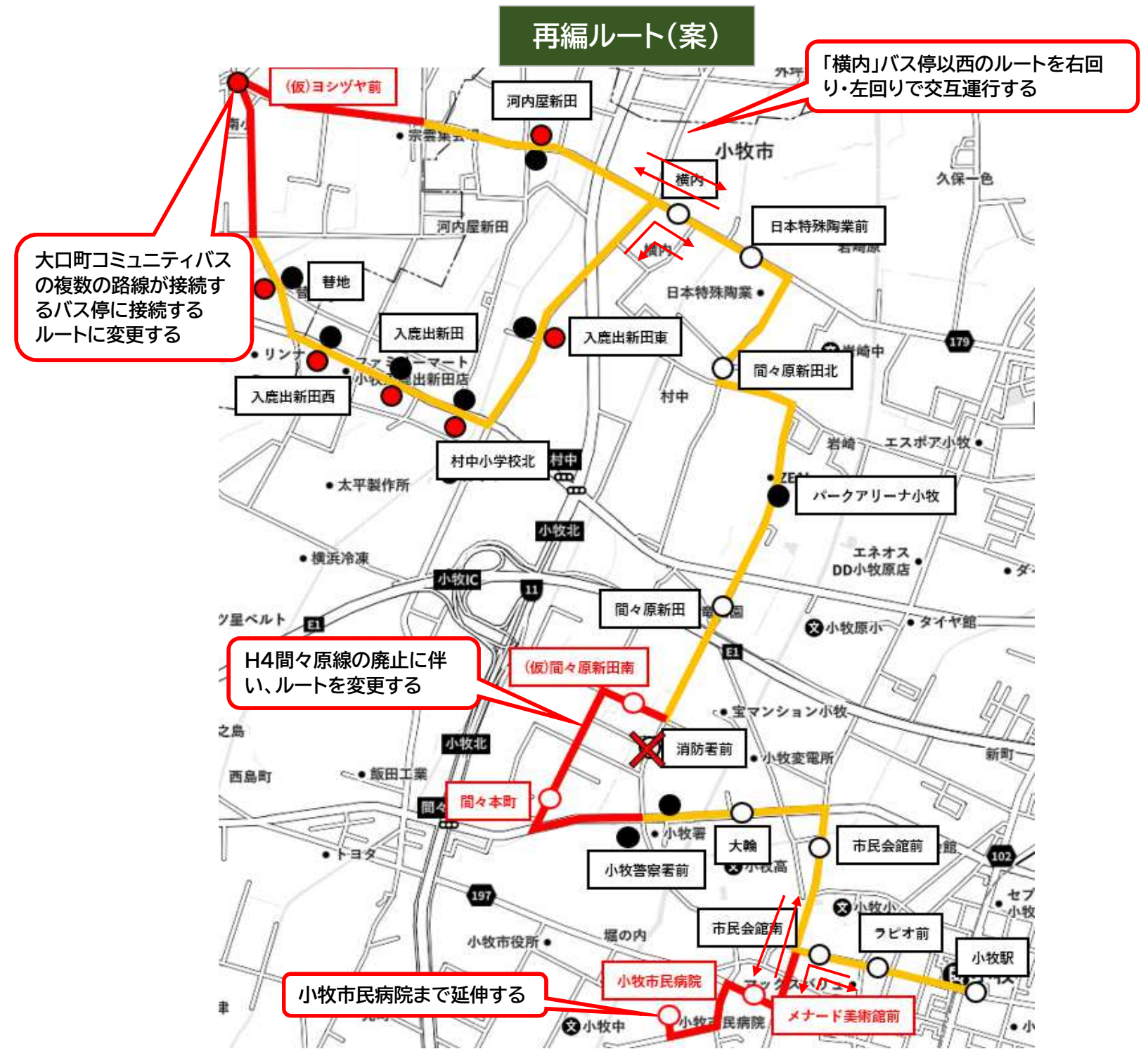
再編ルート案(2河内屋線)



- ①1便当たりの運行時間 : 約56分
- ②路線あたりの運転手数 : 2人
- ③運行時間帯 : 6時台~19時台
- ④運行便数 : 11便
- ⑤停車バス停数 : 30箇所

【凡例】

- : 既存バス停(両側)
- : 既存バス停(片側)
- : 再編後の運行ルート案
- : 新設予定のバス停(両側)
- : 新設予定のバス停(片側)
- ×: 廃止予定のバス停

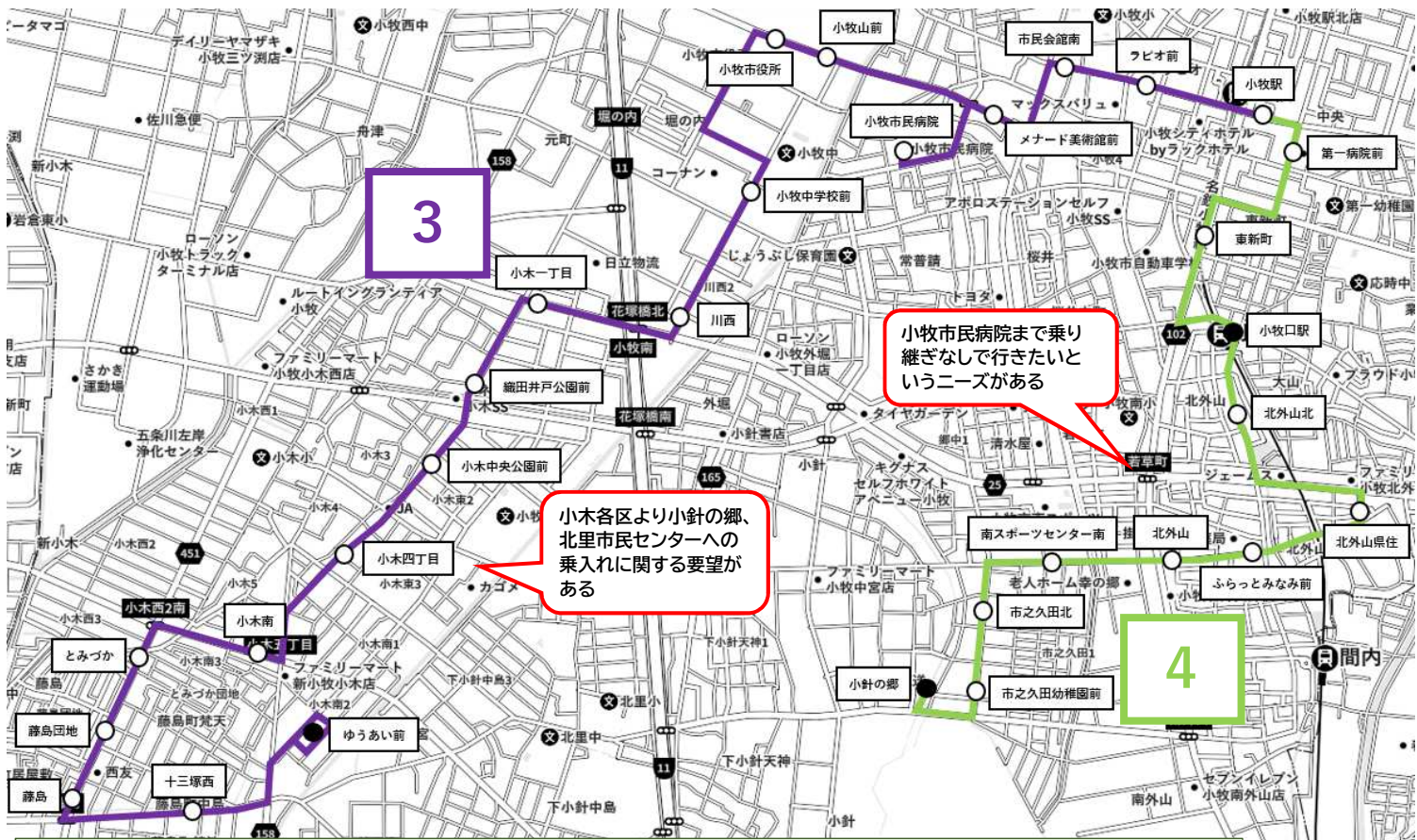


- 小牧市民病院へ延伸する。
大口町のコミュニティバスの複数の路線が接続するバス停に接続するルートに変更し、ヨシツヤに乗り入れる。
「横内」バス停以西のルートを右回り・左回りで交互運行する。
- ①1便当たりの運行時間 : 約73分(+17分)
 - ②路線あたりの運転手数 : 2人
 - ③運行時間帯 : 6時台~19時台
 - ④運行便数 : 9便(-2便)
 - ⑤停車バス停数 : 39箇所(+9箇所)

- 【メリット】
- ・乗り継ぎなしで小牧市民病院へ行くことができる。
 - ・大口町との連携強化が図れる。
- 【デメリット】
- ・路線長が伸びたことにより1便当たりの運行時間が増え、便数が減少する。

再編ルート案(3藤島線、4市之久田線)

現行ルート

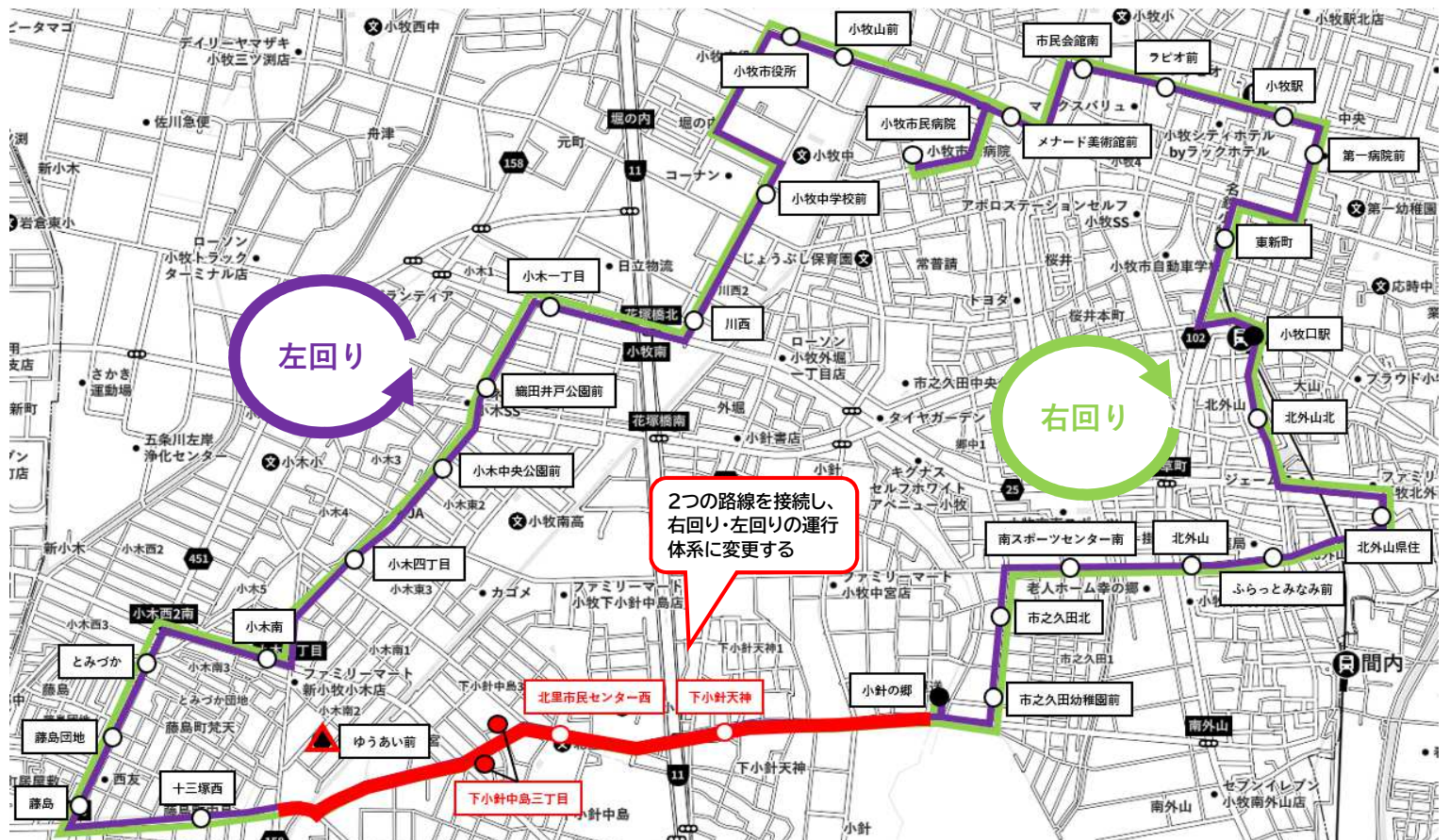


①1便当たりの運行時間	：3藤島線	約56分
	4市之久田線	約35分
②路線あたりの運転手数	：3藤島線	2人
	4市之久田線	2人(5小牧原線含む)
③運行時間帯	：3藤島線	6時台～19時台
	4市之久田線	7時台～19時台
④運行便数	：3藤島線	10便
	4市之久田線	11便
⑤停車バス停数	：3藤島線	37箇所
	4市之久田線	23箇所

【凡例】

- ：既存バス停(両側)
- ：既存バス停(片側)
- ：再編後の運行ルート案
- ：新設予定のバス停(両側)
- ：新設予定のバス停(片側)
- △：廃止予定だが、他の路線で停車するバス停

再編ルート(案)



3藤島線と4市之久田線を統合し、右回り・左回りをそれぞれ1台の車両で運行する。

①1便当たりの運行時間	：右回り	約58分	} 合計約116分(+25分)
	左回り	約58分	
②路線あたりの運転手数	：右回り・左回り	両方とも2人	
③運行時間帯	：右回り・左回り	両方とも6時台～19時台	
④運行便数	：右回り・左回り	両方とも10便	
⑤停車バス停数	：右回り・左回り	両方とも33箇所	

【メリット】

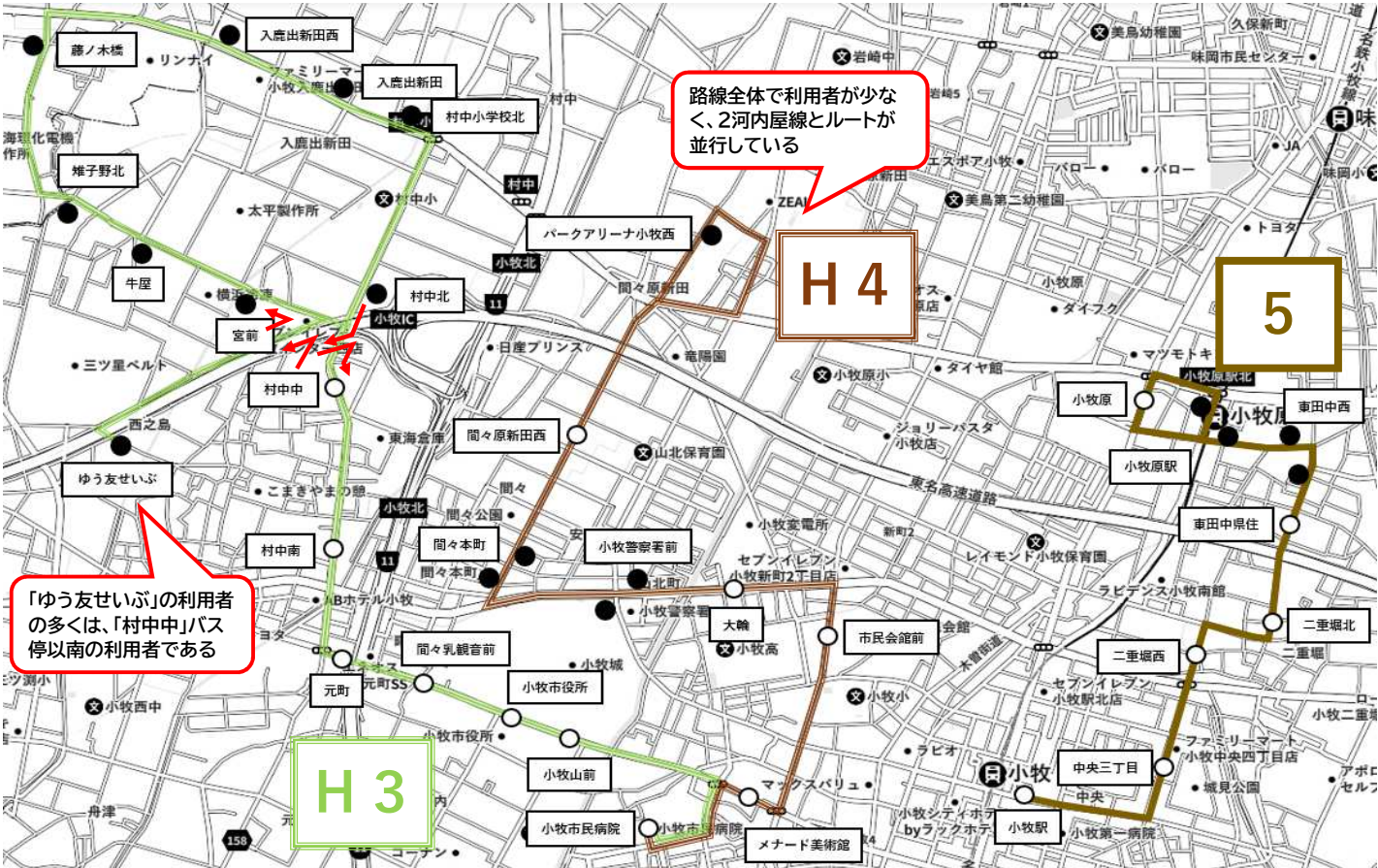
- ・北里各区の市民が乗り継ぎなしで北里市民センターに行くことができる。
- ・4市之久田線利用者が乗り継ぎなしで小牧市民病院へ行くことができる。
- ・目的地によって右回り・左回りを使い分けることができる。

【デメリット】

- ・民間路線バスとの重複区間における運行便数が増える。
- ・路線長が伸びたことにより1便当たりの運行時間が増え、便数が減少する。

再編ルート案(5小牧原線、H3村中線、H4間々原線)

現行ルート

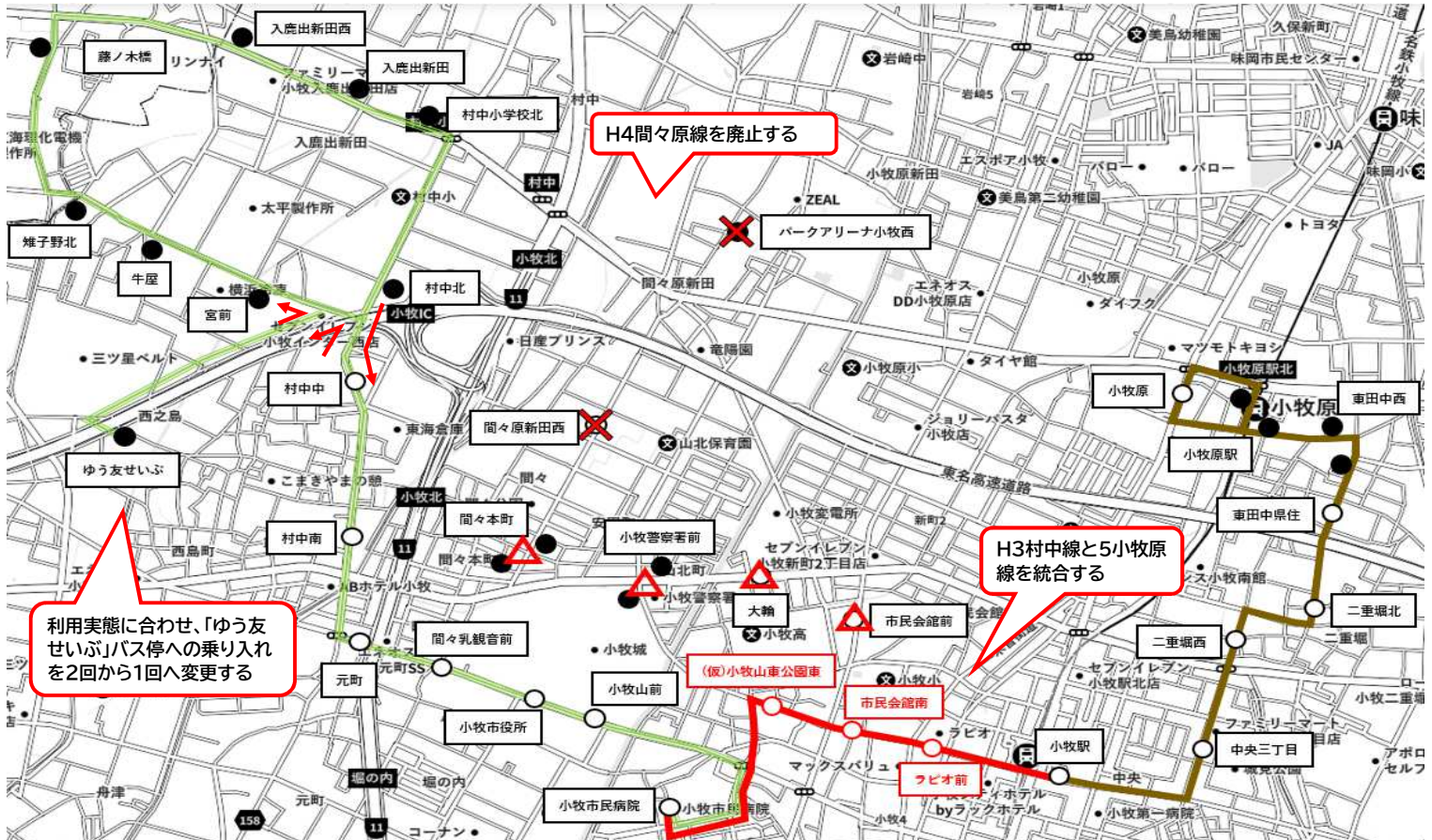


①1便当たりの運行時間	5小牧原線 約23分	} 合計約68分
	H3村中線 約45分	
	H4間々原線 約30分	
②路線あたりの運転手数	5小牧原線—4市之久田線 2人	} 合計4人
	H3村中線—H4間々原線 2人	
③運行時間帯	5小牧原線 7時台～19時台	
	H3村中線—H4間々原線 7時台～19時台	
④運行便数	5小牧原線 11便	
	H3村中線—H4間々原線 9便	
⑤停車バス停数	5小牧原線 15箇所	
	H3村中線 24箇所	
	H4間々原線 15箇所	

【凡例】

- : 既存バス停(両側)
- : 既存バス停(片側)
- : 再編後の運行ルート案
- : 新設予定のバス停(両側)
- ×: 廃止予定のバス停
- △: 廃止予定だが、他の路線で停車するバス停

再編ルート(案)



H4間々原線を廃止し、H3村中線と5小牧原線を合わせて1台の車両で運行する。

①1便当たりの運行時間	5小牧原線 約39分(+16分)	} 合計約76分(+8分)
	H3村中線 約37分(-8分)	
	H4間々原線 廃止	
②路線あたりの運転手数	5小牧原線—H3村中線合わせて1人	
③運行時間帯	5小牧原線—H3村中線 7時台～18時台	
④運行便数	5小牧原線—H3村中線 6便	
⑤停車バス停数	5小牧原線 23箇所(+8箇所)	
	H3村中線 23箇所(-1箇所)	

【メリット】

- ・5小牧原線利用者が乗り継ぎなしで小牧市民病院へ行くことができる。
- ・H3村中線利用者が乗り継ぎなしで小牧駅に行くことができる。

【デメリット】

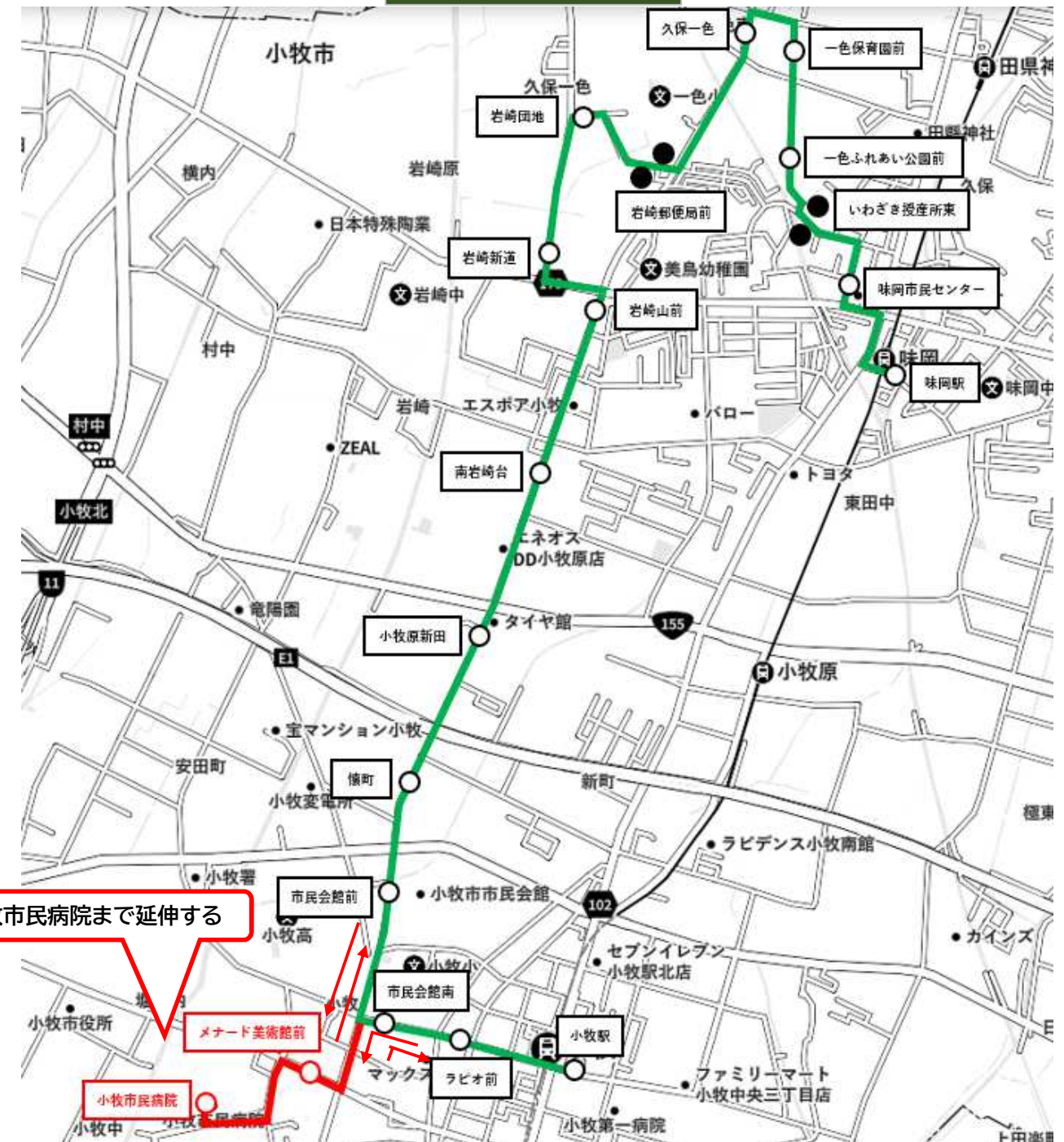
- ・路線長が伸びたことにより、1便当たりの運行時間が増え、便数が減少する。

再編ルート案(6岩崎線)

現行ルート



再編ルート(案)



- ①1便当たりの運行時間 : 約57分
- ②路線あたりの運転手数 : 2人
- ③運行時間帯 : 6時台~19時台
- ④運行便数 : 12便
- ⑤停車バス停数 : 33箇所

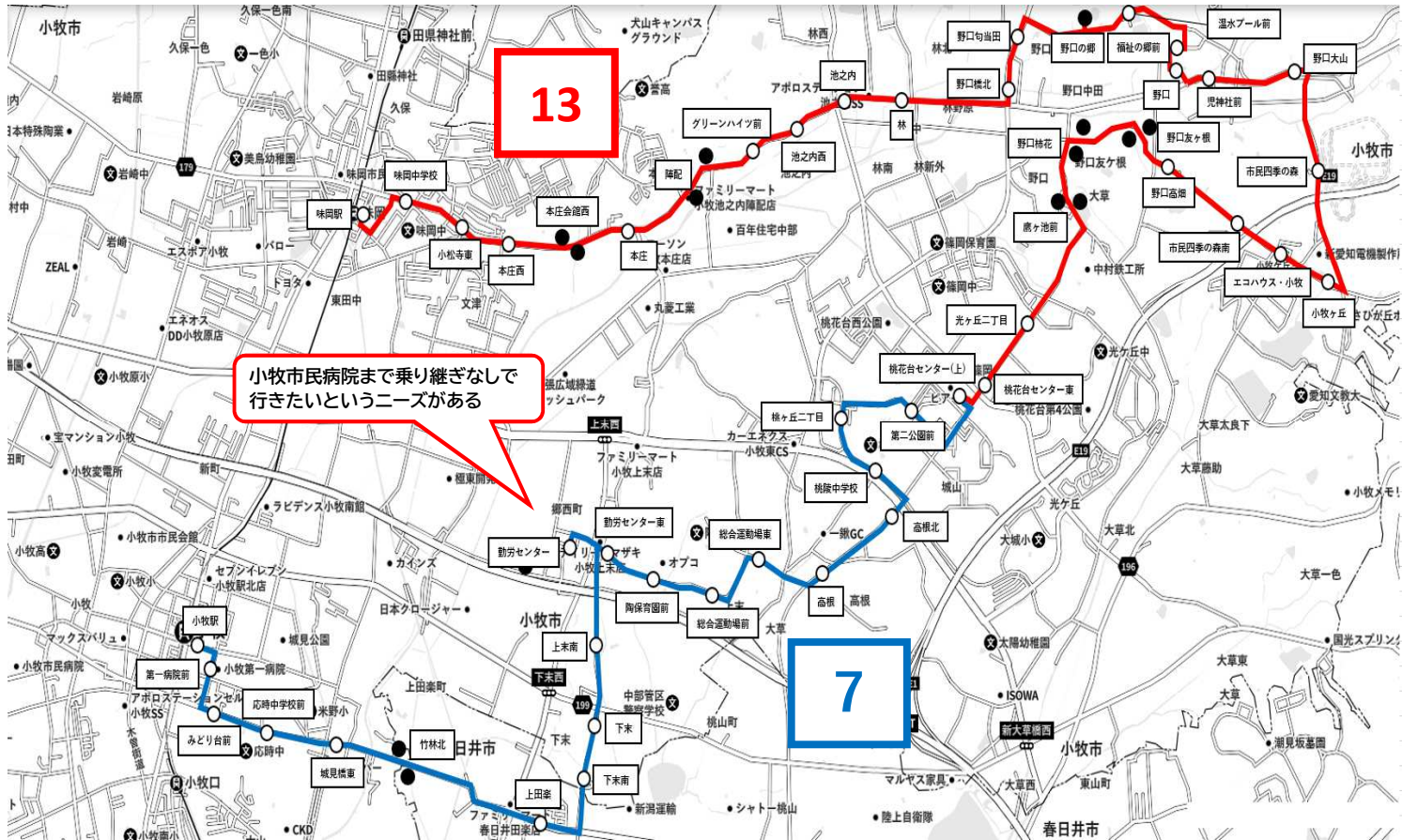
- 【凡例】
- : 既存バス停(両側)
 - : 既存バス停(片側)
 - : 再編後の運行ルート案
 - : 新設予定のバス停(両側)

- 小牧市民病院へ延伸する。
- ①1便当たりの運行時間 : 約65分(+8分)
 - ②路線あたりの運転手数 : 2人
 - ③運行時間帯 : 6時台~19時台
 - ④運行便数 : 10便(-2便)
 - ⑤停車バス停数 : 39箇所(+6箇所)

- 【メリット】
- ・乗り継ぎなしで小牧市民病院へ行くことができる。
- 【デメリット】
- ・路線長が伸びたことにより1便あたりの運行時間が増え、便数が減少する。

再編ルート案(7桃花台線、13野口大山線)

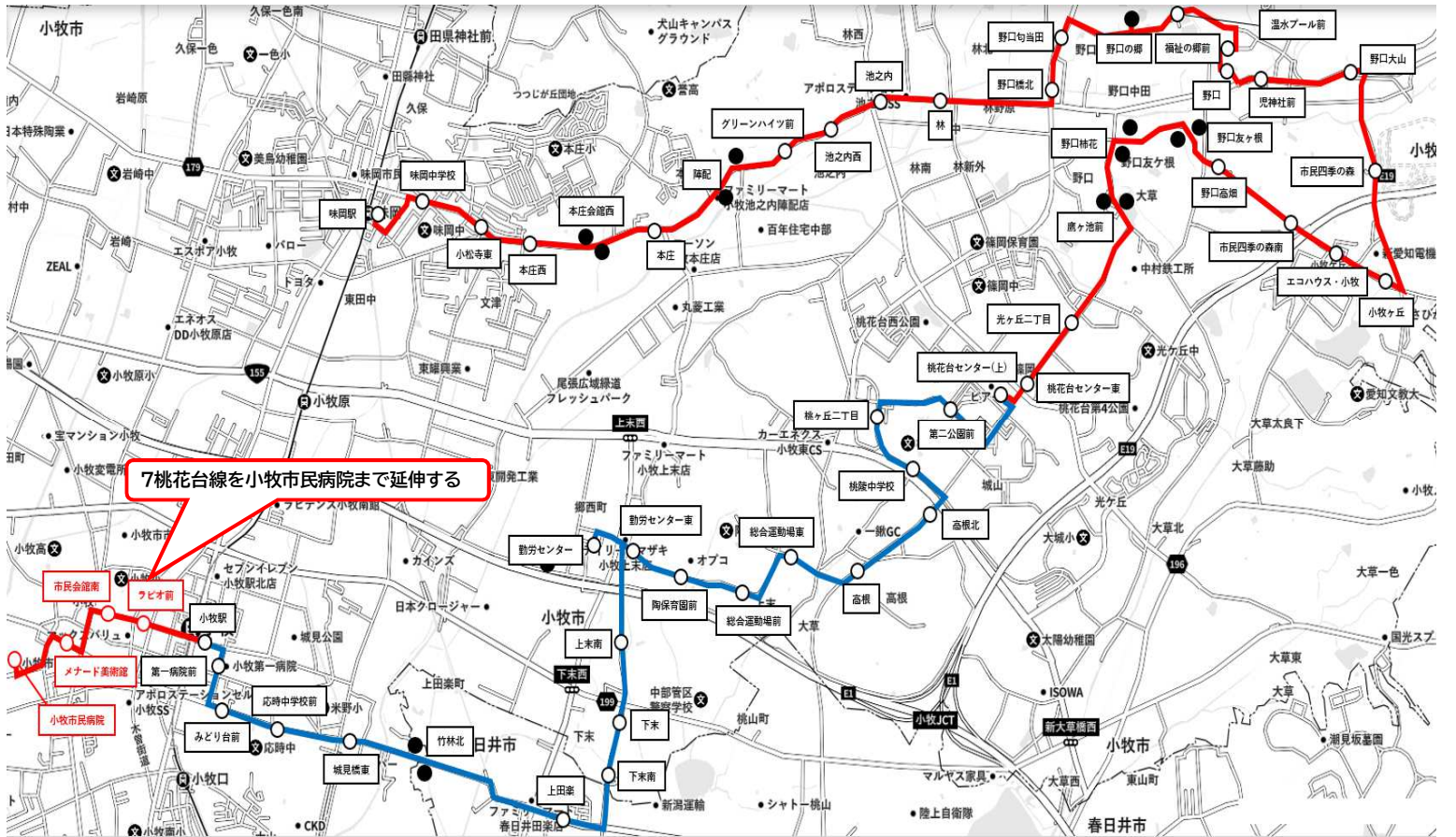
現行ルート



①1便当たりの運行時間	: 7桃花台線ー13野口大山線	約67分
	13野口大山線ー7桃花台線	約65分
②路線あたりの運転手数	: 7桃花台線ー13野口大山線	2人
	13野口大山線ー7桃花台線	2人
③運行時間帯	: 7桃花台線ー13野口大山線	6時台～20時台
	13野口大山線ー7桃花台線	6時台～20時台
④運行便数	: 7桃花台線ー13野口大山線	11便
	13野口大山線ー7桃花台線	11便
⑤停車バス停数	: 7桃花台線ー13野口大山線	51箇所
	13野口大山線ー7桃花台線	51箇所

【凡例】
○: 既存バス停(両側)
●: 既存バス停(片側)
—: 再編後の運行ルート案
○: 新設予定のバス停(両側)

再編ルート(案)



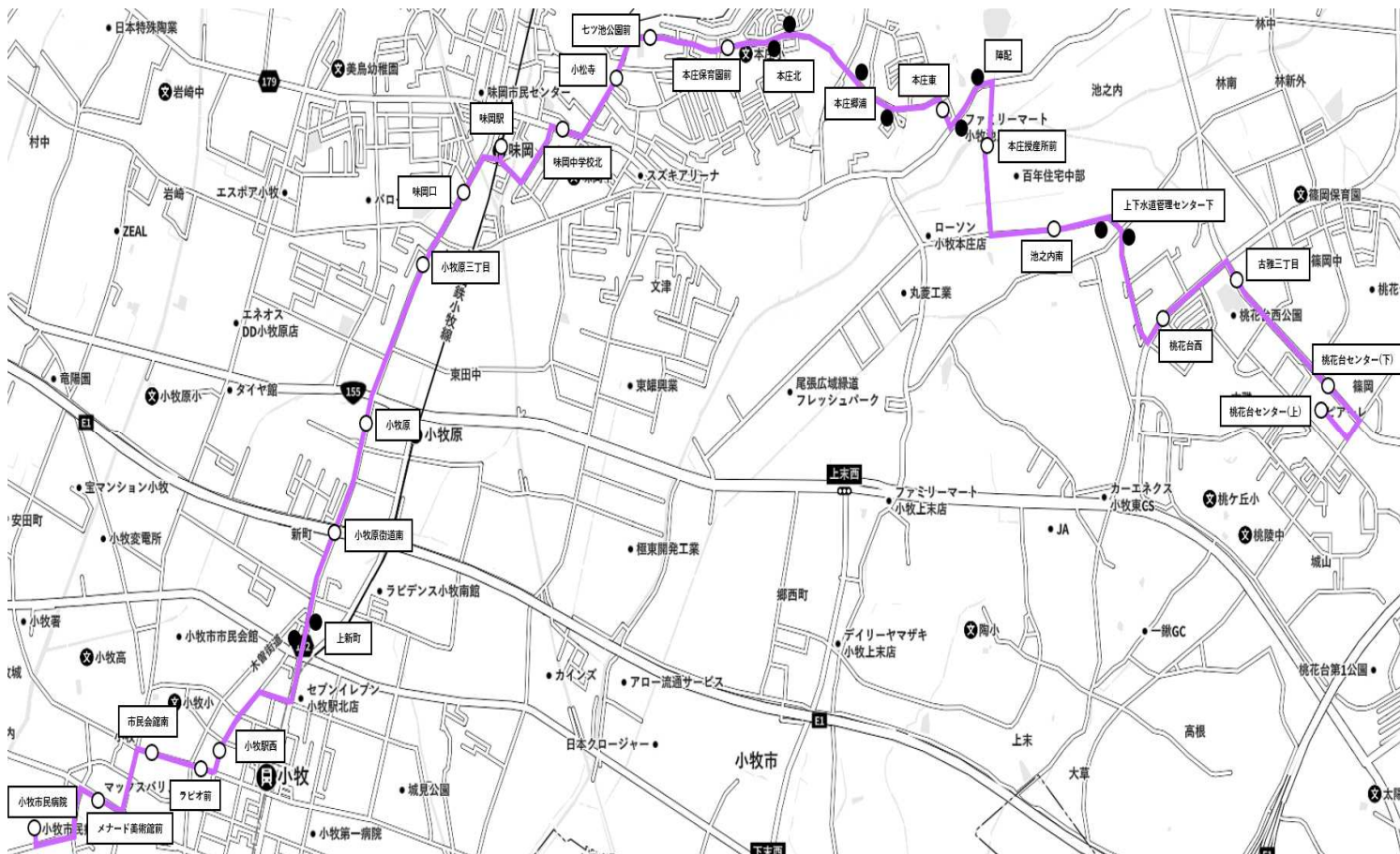
7桃花台線を小牧市民病院まで延伸する。

①1便当たりの運行時間	: 7桃花台線ー13野口大山線	約75分(+8分)
	13野口大山線ー7桃花台線	約73分(+8分)
②路線あたりの運転手数	: 7桃花台線ー13野口大山線	2人
	13野口大山線ー7桃花台線	2人
③運行時間帯	: 7桃花台線ー13野口大山線	6時台～19時台
	13野口大山線ー7桃花台線	6時台～19時台
④運行便数	: 7桃花台線ー13野口大山線	9便(-2便)
	13野口大山線ー7桃花台線	9便(-2便)
⑤停車バス停数	: 7桃花台線ー13野口大山線	55箇所(+4箇所)
	13野口大山線ー7桃花台線	55箇所(+4箇所)

【メリット】
・7桃花台線利用者が乗り継ぎなしで小牧市民病院へ行くことができる。
【デメリット】
・路線長が伸びたことにより1便当たりの運行時間が増え、便数が減少する。

再編ルート案(11味岡桃花台線)

現行ルート

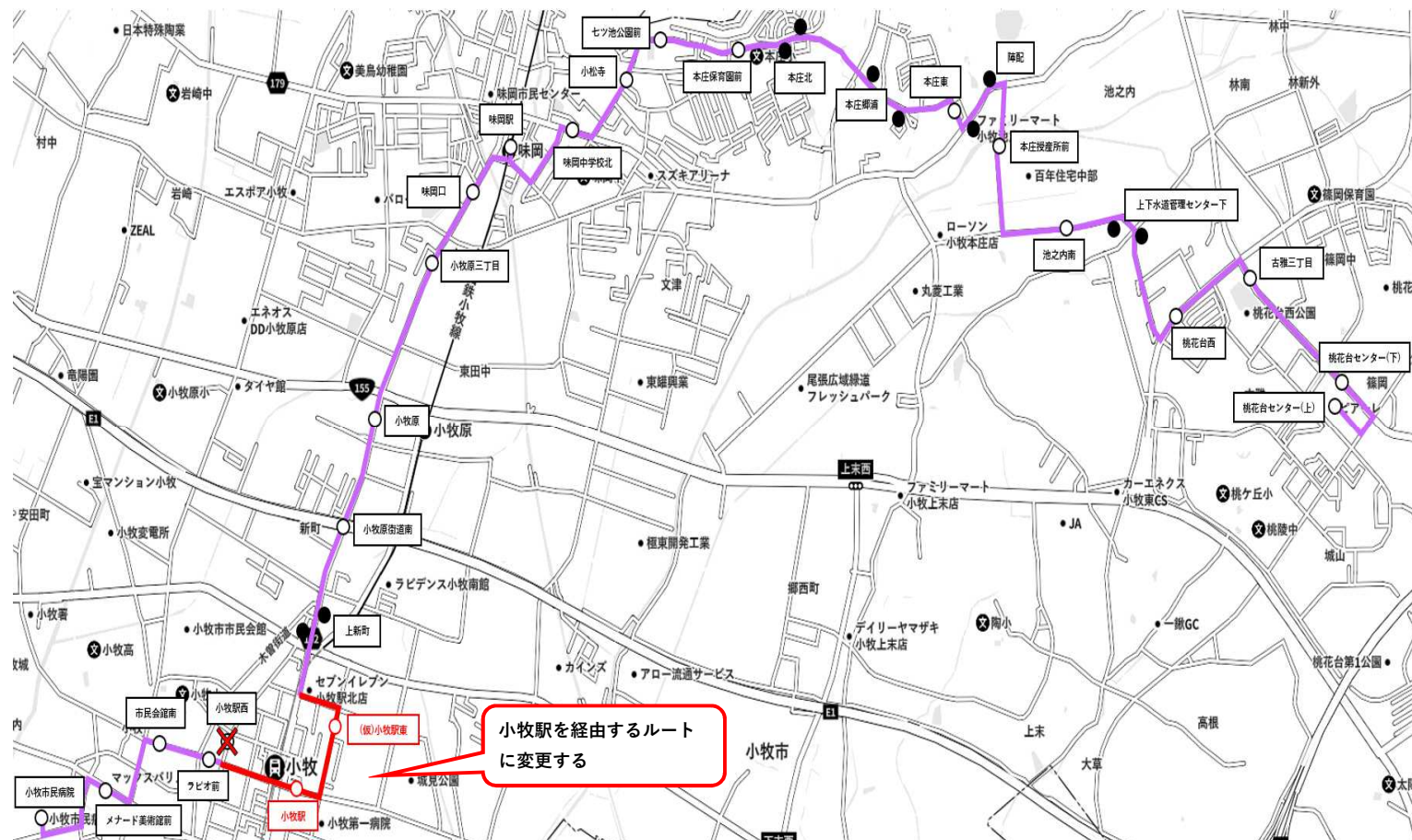


- ①1便当たりの運行時間 :約72分
- ②路線あたりの運転手数 :2人
- ③運行時間帯 :7時台～20時台
- ④運行便数 :10便
- ⑤停車バス停数 :51箇所

【凡例】

- :既存バス停(両側)
- :既存バス停(片側)
- :再編後の運行ルート案
- :新設予定のバス停(両側)
- ×:廃止予定のバス停

再編ルート(案)



小牧駅を經由するルートに変更する。

- ①1便当たりの運行時間 :約76分(+4分)
- ②路線あたりの運転手数 :2人
- ③運行時間帯 :7時台～20時台
- ④運行便数 :10便
- ⑤停車バス停数 :53箇所(+2箇所)

【メリット】

- ・乗り継ぎなしで小牧駅へ行くことができる。

【デメリット】

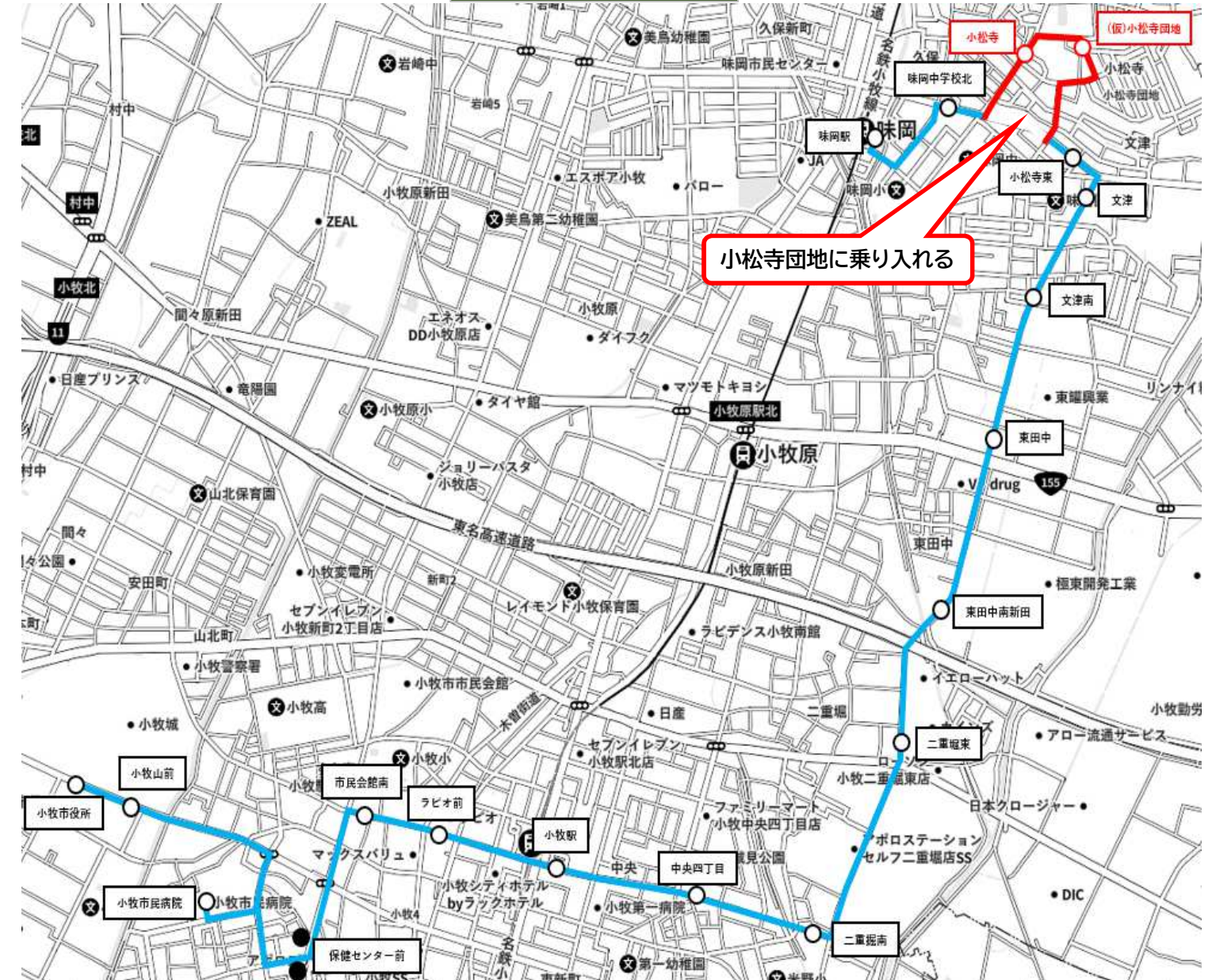
- ・なし。

再編ルート案(12文津線)

現行ルート



再編ルート(案)



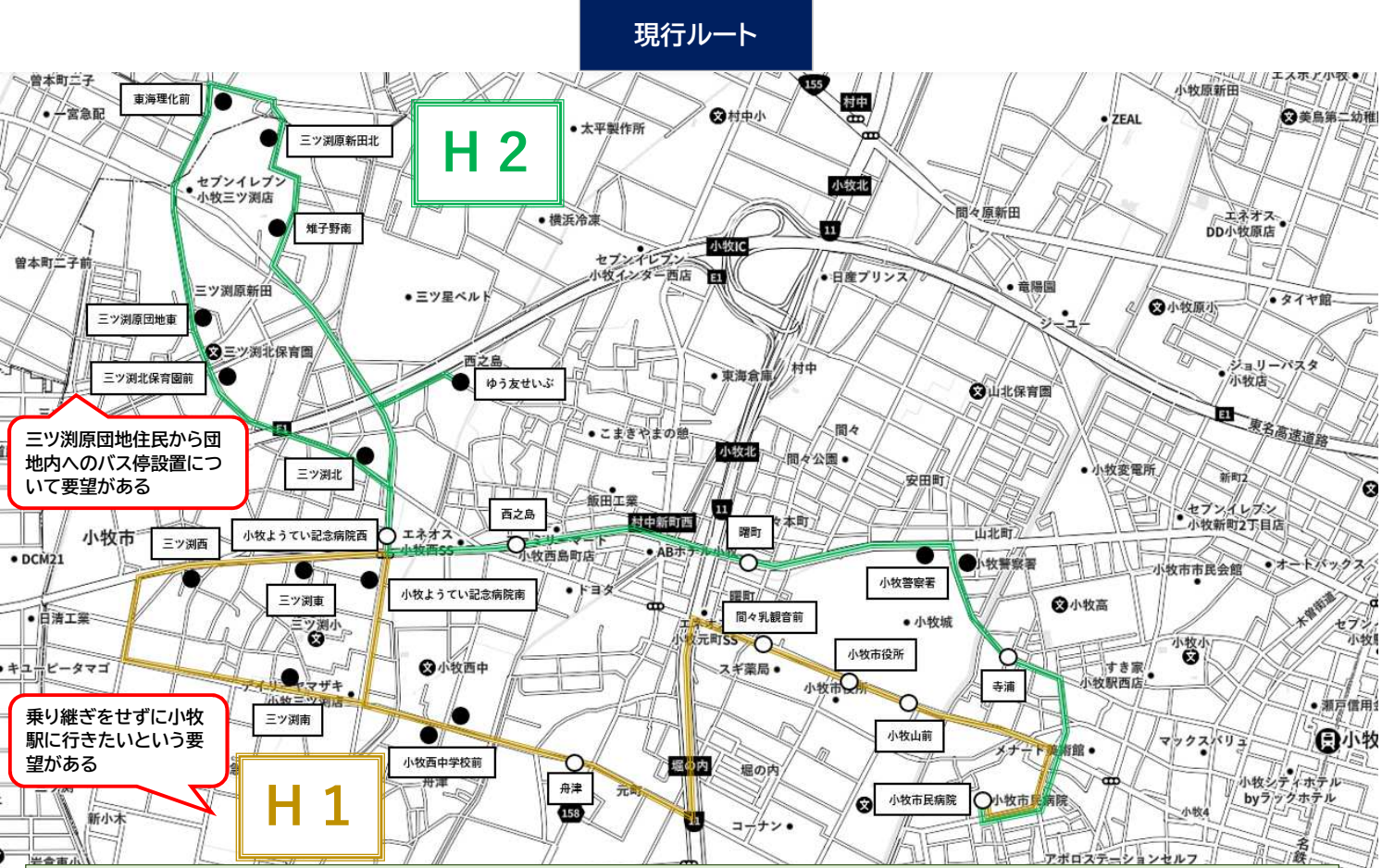
- ①1便当たりの運行時間 :約63分
- ②路線あたりの運転手数 :2人
- ③運行時間帯 :7時台~19時台
- ④運行便数 :10便
- ⑤停車バス停数 :34箇所

- 【凡例】
- :既存バス停(両側)
 - :既存バス停(片側)
 - :再編後の運行ルート案
 - :新設予定のバス停(両側)

- 小松寺団地を經由する。
- ①1便当たりの運行時間 :約70分(+7分)
 - ②路線あたりの運転手数 :2人
 - ③運行時間帯 :7時台~19時台
 - ④運行便数 :9便(-1便)
 - ⑤停車バス停数 :37箇所(+3箇所)

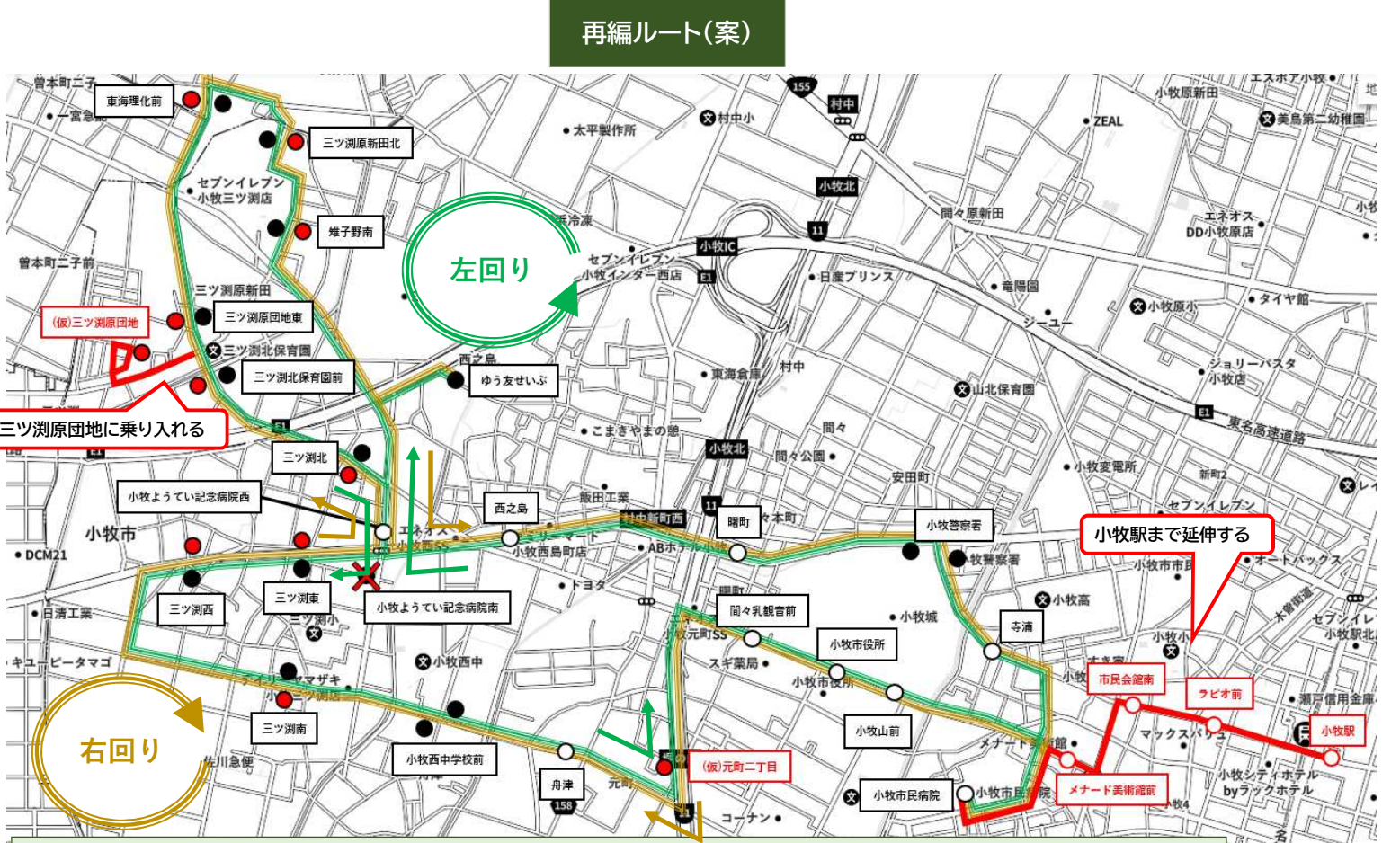
- 【メリット】
- ・小松寺団地住民の利便性が向上する。
- 【デメリット】
- ・路線長が伸びたことにより1便当たりの運行時間が増え、便数が減少する。

再編ルート案(H1舟津線、H2三ツ渚北線)



①1便当たりの運行時間	:H1舟津線	約33分	} 合計約71分
	H2三ツ渚北線	約38分	
②路線あたりの運転手数	:H1舟津線—H2三ツ渚北線	2人	
③運行時間帯	:H1舟津線	7時台～19時台	
	H2三ツ渚北線	7時台～19時台	
④運行便数	:H1舟津線	9便	
	H2三ツ渚北線	9便	
⑤停車バス停数	:H1舟津線	16箇所	
	H2三ツ渚北線	20箇所	

- 【凡例】
- :既存バス停(両側)
 - :既存バス停(片側)
 - :再編後の運行ルート案
 - :新設予定のバス停(両側)
 - :新設予定のバス停(片側)
 - ×:廃止予定のバス停



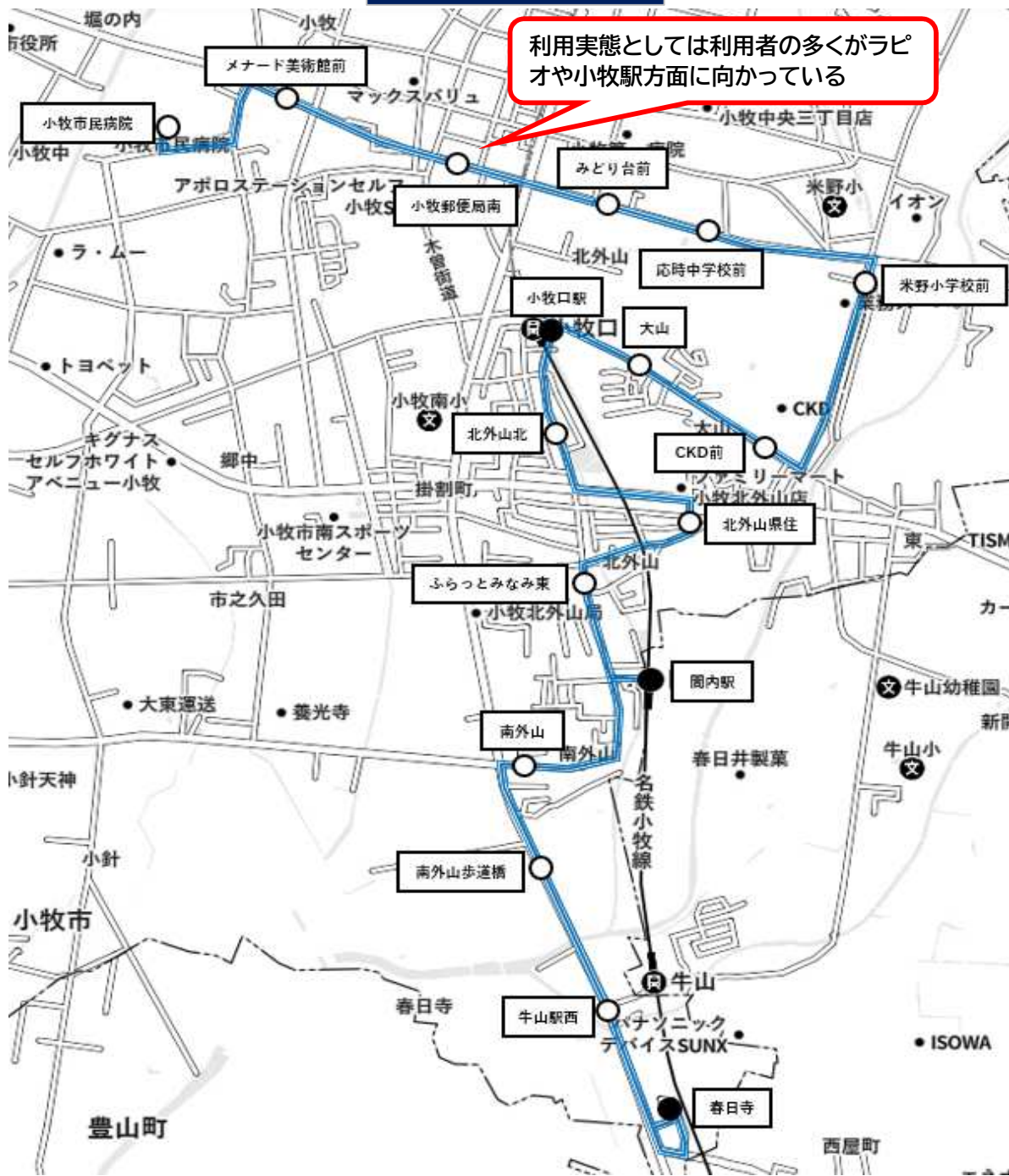
H1舟津線とH2三ツ渚北線を統合し、右回り・左回りで交互運行する。小牧駅まで延伸する。三ツ渚原団地に乗入れる。

①1便当たりの運行時間	:右回り	約63分	} 合計約126分(+55分)
	左回り	約63分	
②路線あたりの運転手数	:右回り・左回り	合わせて1人	
③運行時間帯	:右回り・左回り	7時台～18時台	
④運行便数	:右回り4便・左回り4便	合わせて8便	
⑤停車バス停数	:右回り32箇所	左回り33箇所	

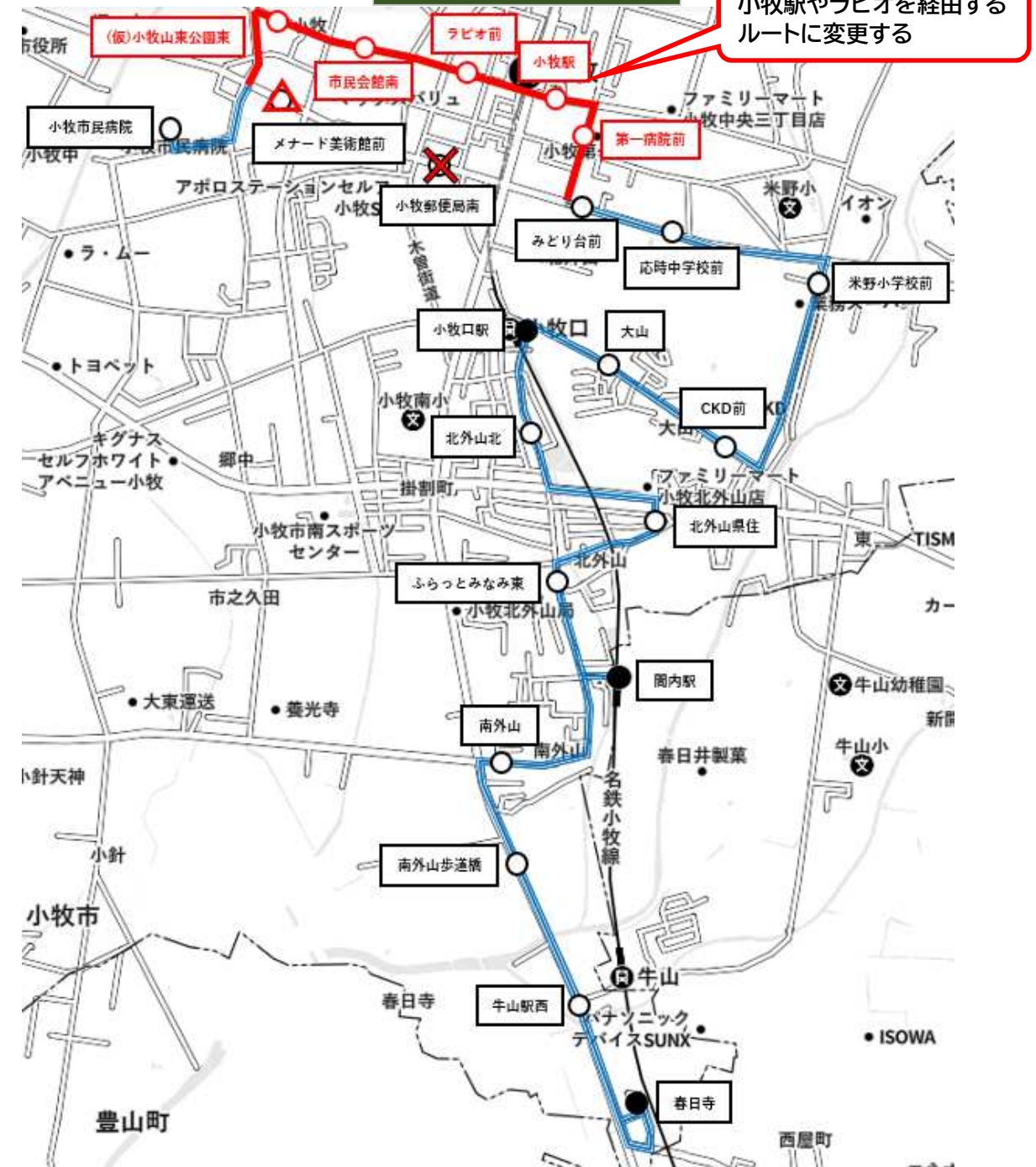
- 【メリット】
- ・乗り継ぎなしで小牧駅へ行くことができる。
 - ・三ツ渚原団地住民の利便性が向上する。
 - ・H1舟津線沿線の住民が短時間でゆう友せいぶに行くことができる。
 - ・目的地によって右回り・左回りを使い分けることができる。
 - ・国道41号線の横断回数が減り、遅延を軽減することができる。
- 【デメリット】
- ・路線長が伸びたことにより1便当たりの運行時間が増え、便数が減少する。

再編ルート案(H5春日寺線)

現行ルート



再編ルート(案)



- ①1便当たりの運行時間 : 約54分
- ②路線あたりの運転手数 : 2人
- ③運行時間帯 : 7時台～18時台
- ④運行便数 : 10便
- ⑤停車バス停数 : 33箇所

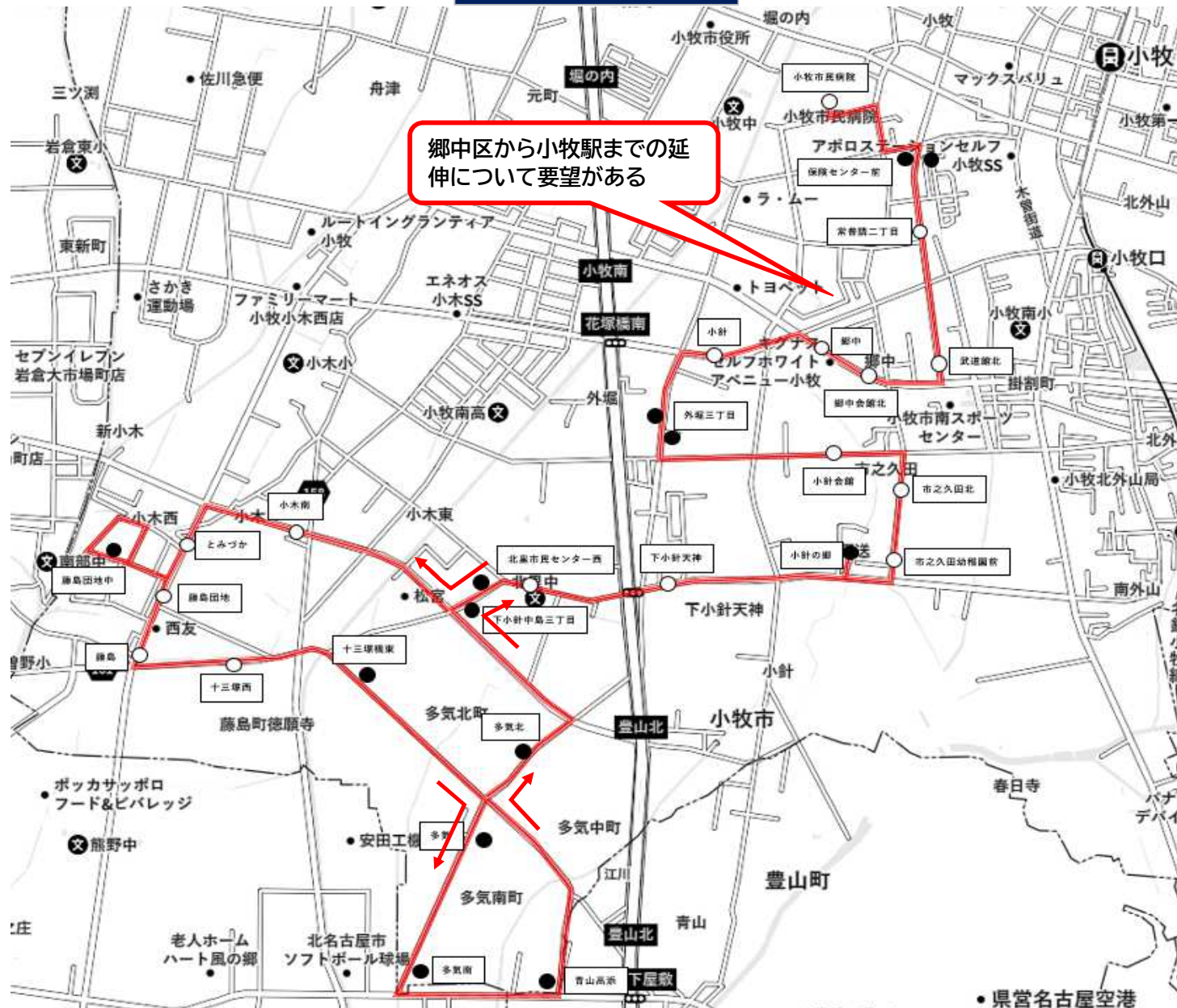
- 【凡例】
- : 既存バス停(両側)
 - : 既存バス停(片側)
 - : 再編後の運行ルート案
 - : 新設予定のバス停(両側)
 - ×: 廃止予定のバス停
 - △: 廃止予定だが、他の路線で停車するバス停

- 小牧駅を経由するルートに変更する。
- ①1便当たりの運行時間 : 約59分(+5分)
 - ②路線あたりの運転手数 : 1人(-1人)
 - ③運行時間帯 : 7時台～18時台
 - ④運行便数 : 8便(-2便)
 - ⑤停車バス停数 : 39箇所(+6箇所)

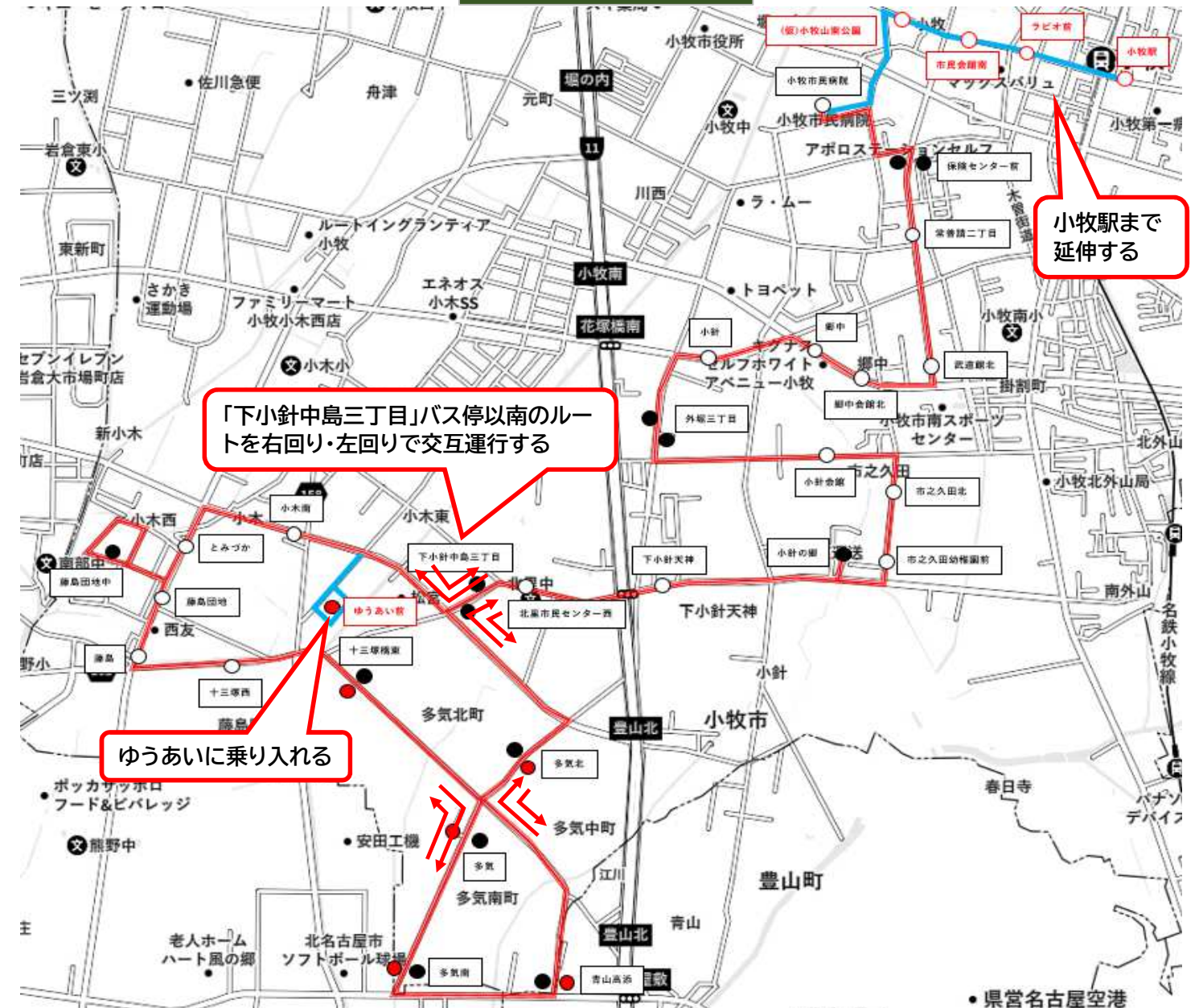
- 【メリット】
- ・乗り継ぎなしで小牧駅やラピオへ行くことができる。
- 【デメリット】
- ・路線長が伸びたことにより1便当たりの運行時間が増え、便数が減少する。

再編ルート案(H6多気線)

現行ルート



再編ルート(案)



- ①1便当たりの運行時間 : 約66分
- ②路線あたりの運転手数 : 2人
- ③運行時間帯 : 7時台～18時台
- ④運行便数 : 9便
- ⑤停車バス停数 : 41箇所

【凡例】

- : 既存バス停(両側)
- : 既存バス停(片側)
- : 再編後の運行ルート案
- : 新設予定のバス停(両側)
- : 新設予定のバス停(片側)

小牧駅まで延伸する。ゆうあいに乗り入れる。
「下小針中島三丁目」バス停以南のルートを右回り・左回りで交互運行する。

- ①1便当たりの運行時間 : 約84分(+18分)
- ②路線あたりの運転手数 : 2人
- ③運行時間帯 : 7時台～18時台
- ④運行便数 : 7便(-2便)
- ⑤停車バス停数 : 50箇所(+9箇所)

【メリット】

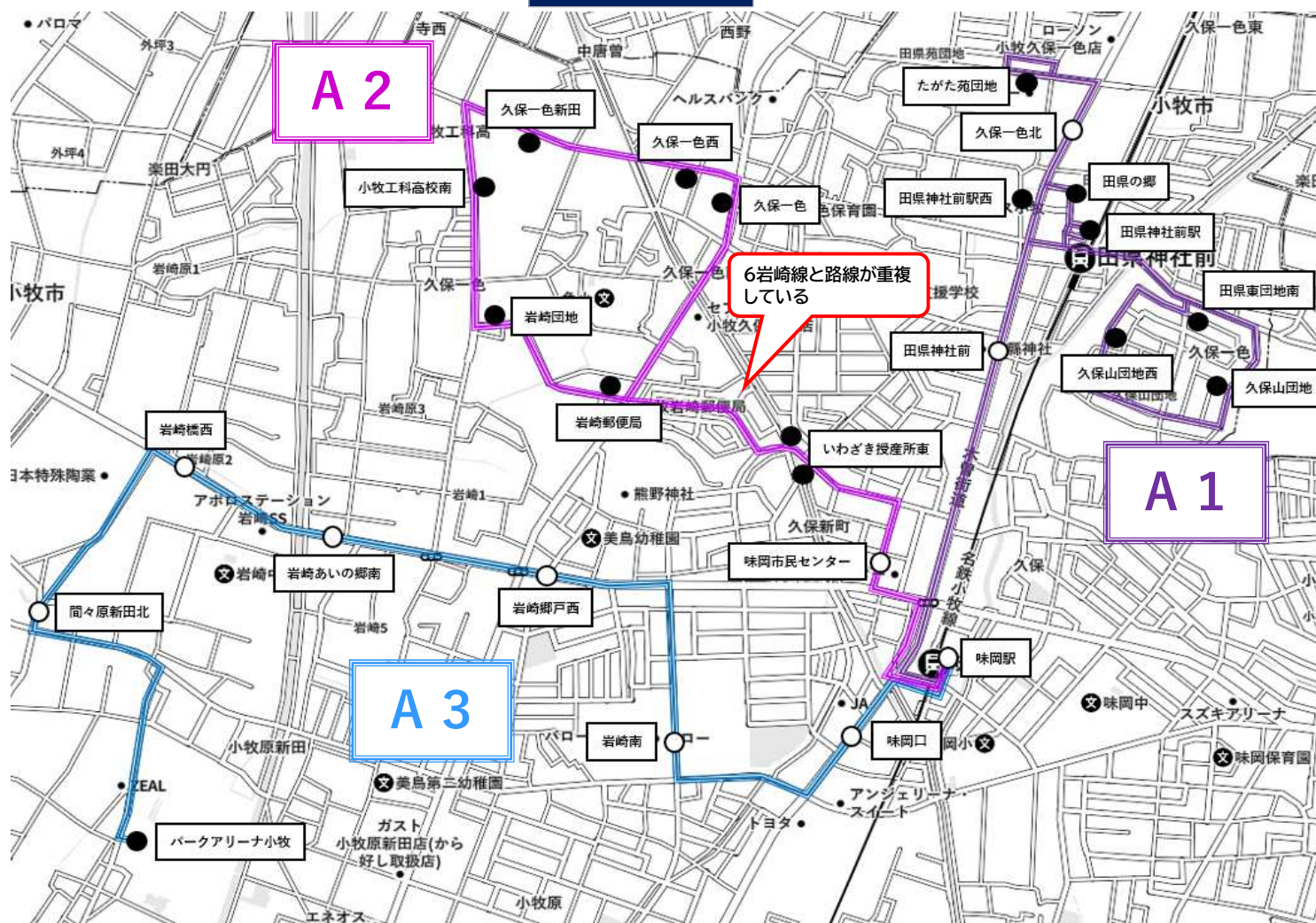
- ・乗り継ぎなしで小牧駅へ行くことができる。
- ・目的地によって右回り・左回りを使い分けることができる。

【デメリット】

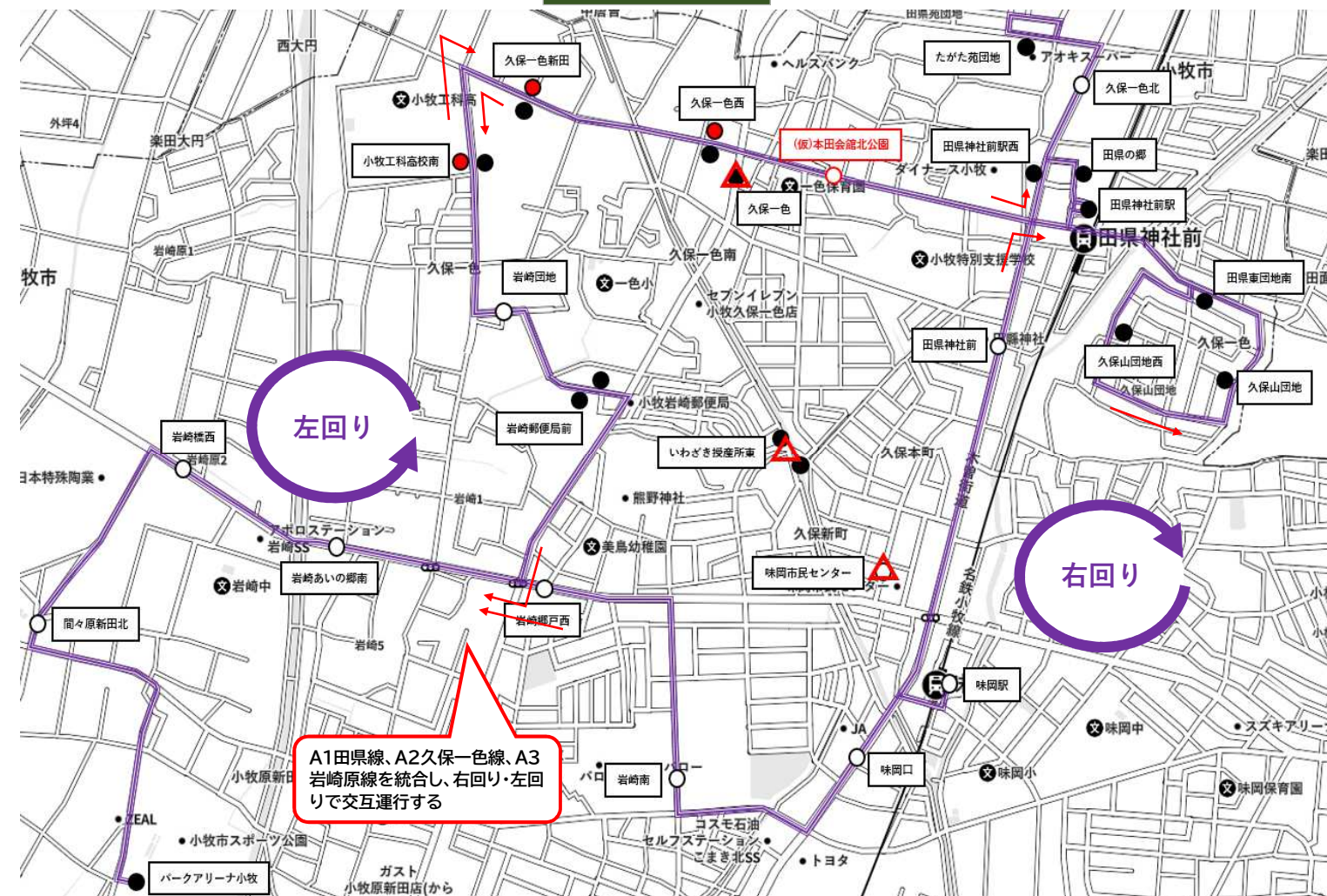
- ・路線長が伸びたことにより1便当たりの運行時間が増え、便数が減少する。

再編ルート案(A1田県線、A2久保一色線、A3岩崎原線)

現行ルート



再編ルート(案)



①1便当たりの運行時間	A1田県線 約26分	合計約69分
	A2久保一色線 約16分	
	A3岩崎原線 約27分	
②路線あたりの運転手数	A1田県線ーA2久保一色線ーA3岩崎原線 2人	
③運行時間帯	A1田県線 7時台～18時台	
	A2久保一色線 6時台～18時台	
	A3岩崎原線 7時台～19時台	
④運行便数	A1田県線 9便	
	A2久保一色線 9便	
	A3岩崎原線 9便	
⑤停車バス停数	A1田県線 20箇所	合計約47箇所
	A2久保一色線 12箇所	
	A3岩崎原線 15箇所	

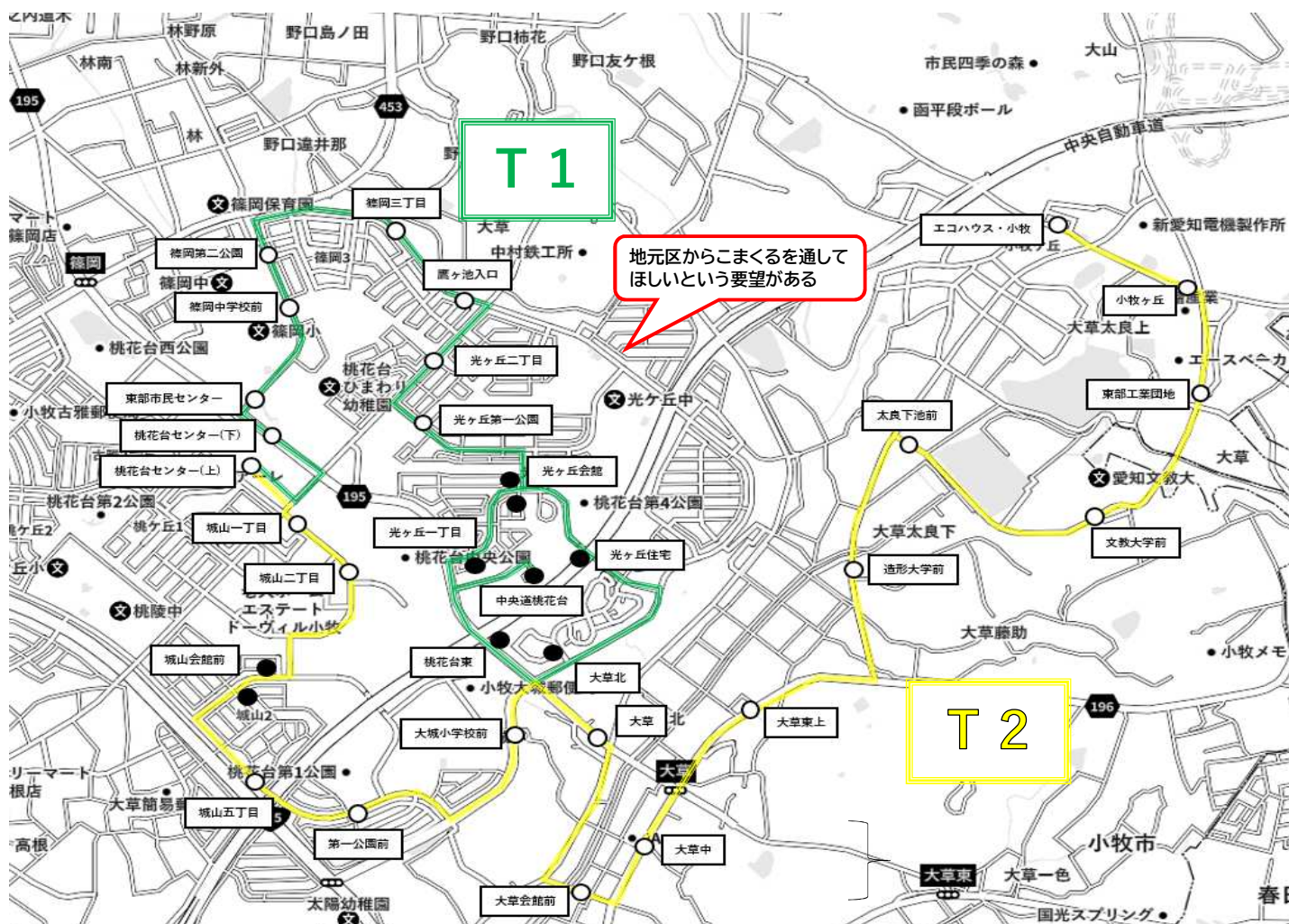
【凡例】
○: 既存バス停(両側)
●: 既存バス停(片側)
—: 再編後の運行ルート案
○: 新設予定のバス停(両側)
●: 新設予定のバス停(片側)
×: 廃止予定のバス停
△: 廃止予定だが、他の路線で停車するバス停

A1田県線、A2久保一色線、A3岩崎原線を統合し、右回り・左回りで交互運行する。		
①1便当たりの運行時間	右回り 約46分	合計約92分(+23分)
	左回り 約46分	
②路線あたりの運転手数	右回り・左回り 合わせて1人(-1人)	
③運行時間帯	右回り 7時台～18時台	
	左回り 7時台～18時台	
④運行便数	右回り5便・左回り5便	合わせて10便
⑤停車バス停数	右回り・左回り 両方とも29箇所(-18箇所)	

- 【メリット】
- ・ダイヤが分かりやすくなり、利便性が向上する。
 - ・利便性の向上に伴い、田県の郷やスーパー(アオキスーパーやナフコ)などに行きやすくなる。
 - ・目的地によって右回り・左回りを使い分けることができる。
- 【デメリット】
- ・路線長が伸びたことにより1便当たりの運行時間が増え、便数が減少する。

再編ルート案(T1篠岡光ヶ丘線、T2城山大草線)

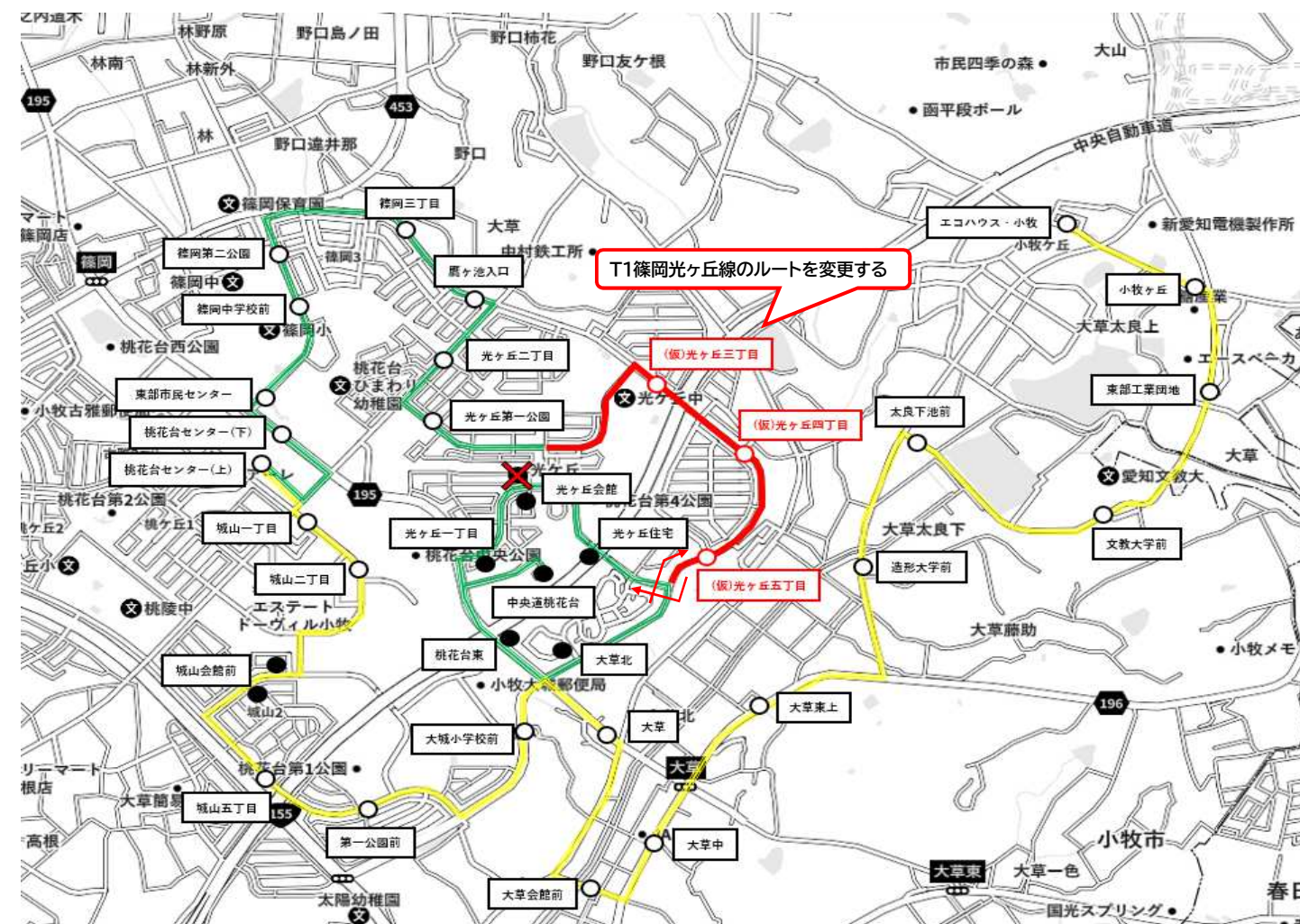
現行ルート



- | | | |
|-------------|--|----------|
| ①1便当たりの運行時間 | :T1篠岡光ヶ丘線 約25分
T2城山大草線 約36分 | } 合計約61分 |
| ②路線あたりの運転手数 | :T1篠岡光ヶ丘線-T2城山大草線 2人 | |
| ③運行時間帯 | :T1篠岡光ヶ丘線 6時台~17時台
T2城山大草線 6時台~18時台 | |
| ④運行便数 | :T1篠岡光ヶ丘線 9便
T2城山大草線 10便 | |
| ⑤停車バス停数 | :T1篠岡光ヶ丘線 25箇所
T2城山大草線 34箇所 | |

【凡例】
 ○:既存バス停(両側)
 ●:既存バス停(片側)
 -:再編後の運行ルート案
 ○:新設予定のバス停(両側)

再編ルート(案)



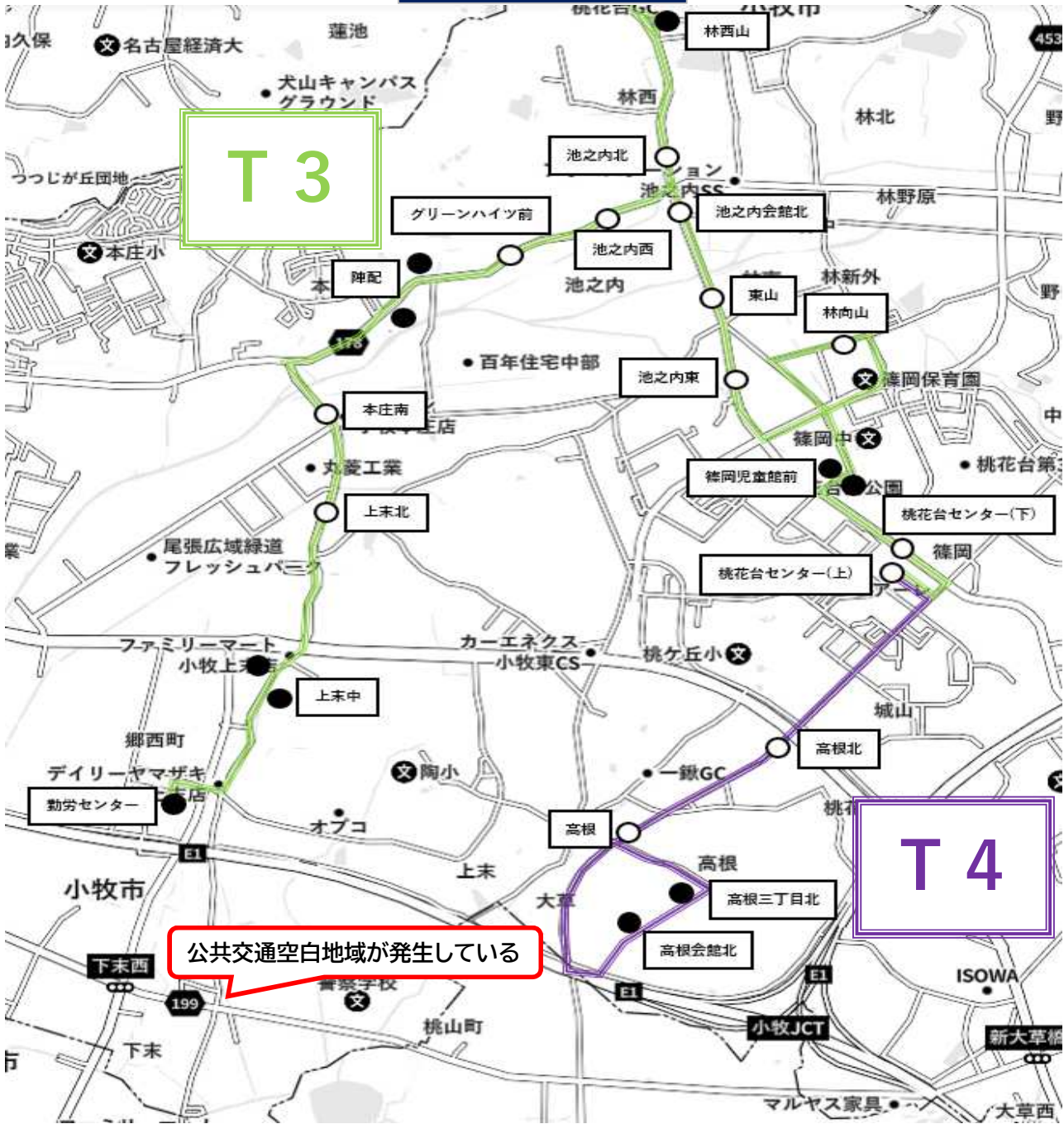
T1線篠岡光ヶ丘線のルートを変更し新規にバス停を設置する。

- | | | |
|-------------|--|---------------|
| ①1便当たりの運行時間 | :T1篠岡光ヶ丘線 約30分
T2城山大草線 約36分 | } 合計約66分(+5分) |
| ②路線あたりの運転手数 | :T1篠岡光ヶ丘線-T2城山大草線 1人(-1人) | |
| ③運行時間帯 | :T1篠岡光ヶ丘線 6時台~17時台
T2城山大草線 6時台~17時台 | |
| ④運行便数 | :T1篠岡光ヶ丘線 7便(-2便)
T2城山大草線 8便(-2便) | |
| ⑤停車バス停数 | :T1篠岡光ヶ丘線 30箇所(+5箇所)
T2城山大草線 34箇所 | |

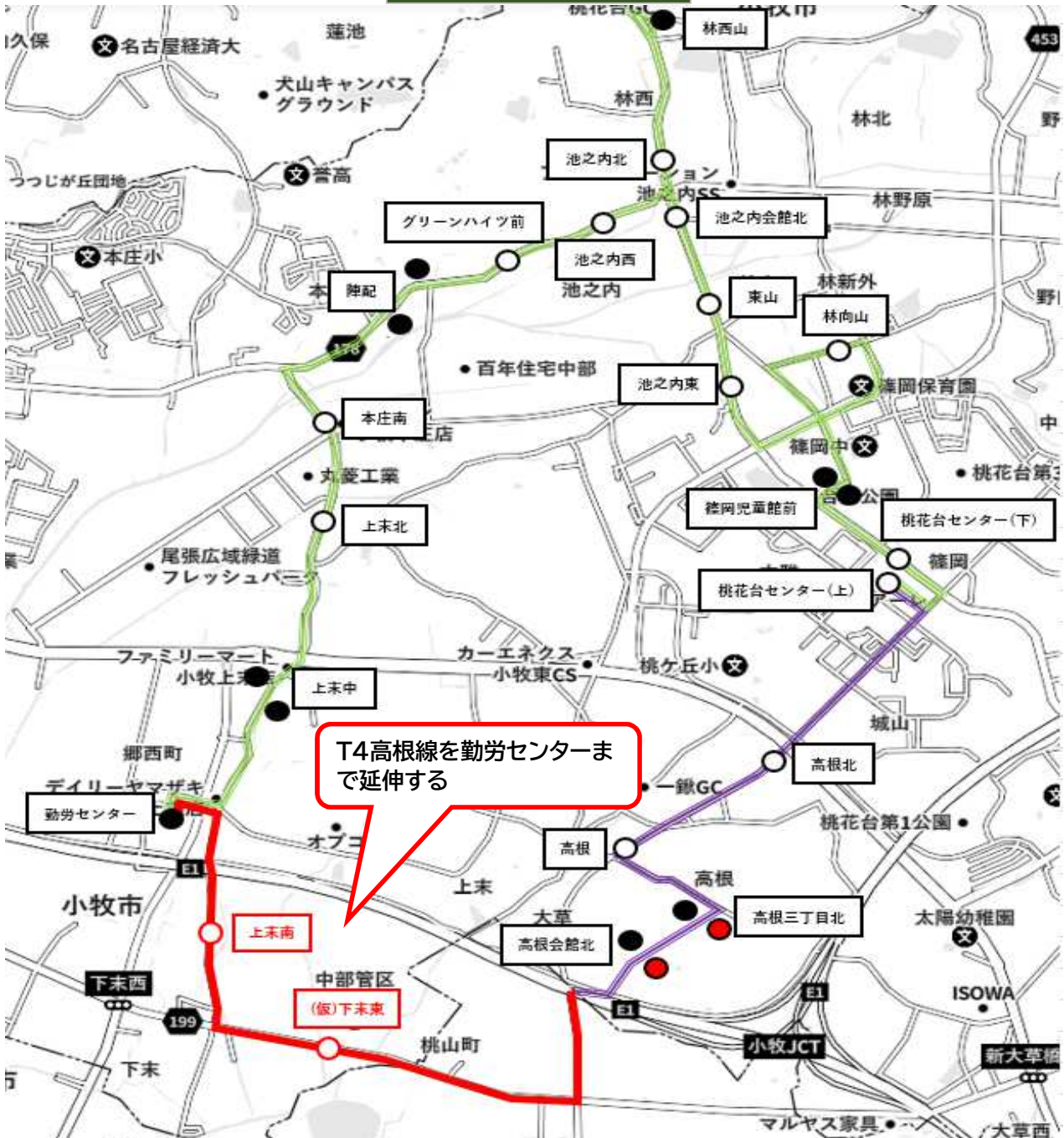
【メリット】
 ・光ヶ丘三丁目、四丁目、五丁目の住民の利便性が向上する。
 【デメリット】
 ・民間路線バスと重複する区間が増える。

再編ルート案(T3池之内上末線、T4高根線)

現行ルート



再編ルート(案)



①1便当たりの運行時間	:T3池之内上末線 約47分	合計約59分
	T4高根線 約12分	
②路線あたりの運転手数	:T3池之内上末線-T4高根線 2人	
③運行時間帯	:T3池之内上末線 6時台~18時台	
	T4高根線 6時台~18時台	
④運行便数	:T3池之内上末線 10便	
	T4高根線 10便	
⑤停車バス停数	:T3池之内上末線 34箇所	
	T4高根線 8箇所	

【凡例】
○:既存バス停(両側)
●:既存バス停(片側)
—:再編後の運行ルート案
○:新設予定のバス停(両側)
●:新設予定のバス停(片側)

T4高根線を下末経由で勤労センターへ延伸する。

①1便当たりの運行時間	:T3池之内上末線 約47分	合計約73分
	T4高根線 約26分(+14分)	
②路線あたりの運転手数	:T3池之内上末線-T4高根線 1人(-1人)	
③運行時間帯	:T3池之内上末線 6時台~18時台	
	T4高根線 6時台~18時台	
④運行便数	:T3池之内上末線 7便(-3便)	
	T4高根線 7便(-3便)	
⑤停車バス停数	:T3池之内上末線 34箇所	
	T4高根線 15箇所(+7箇所)	

【メリット】
・公共交通空白地域の解消が図られる。
・下末区の利便性が向上する。
【デメリット】
・路線長が伸びたことにより1便当たりの運行時間が増え、便数が減少する。