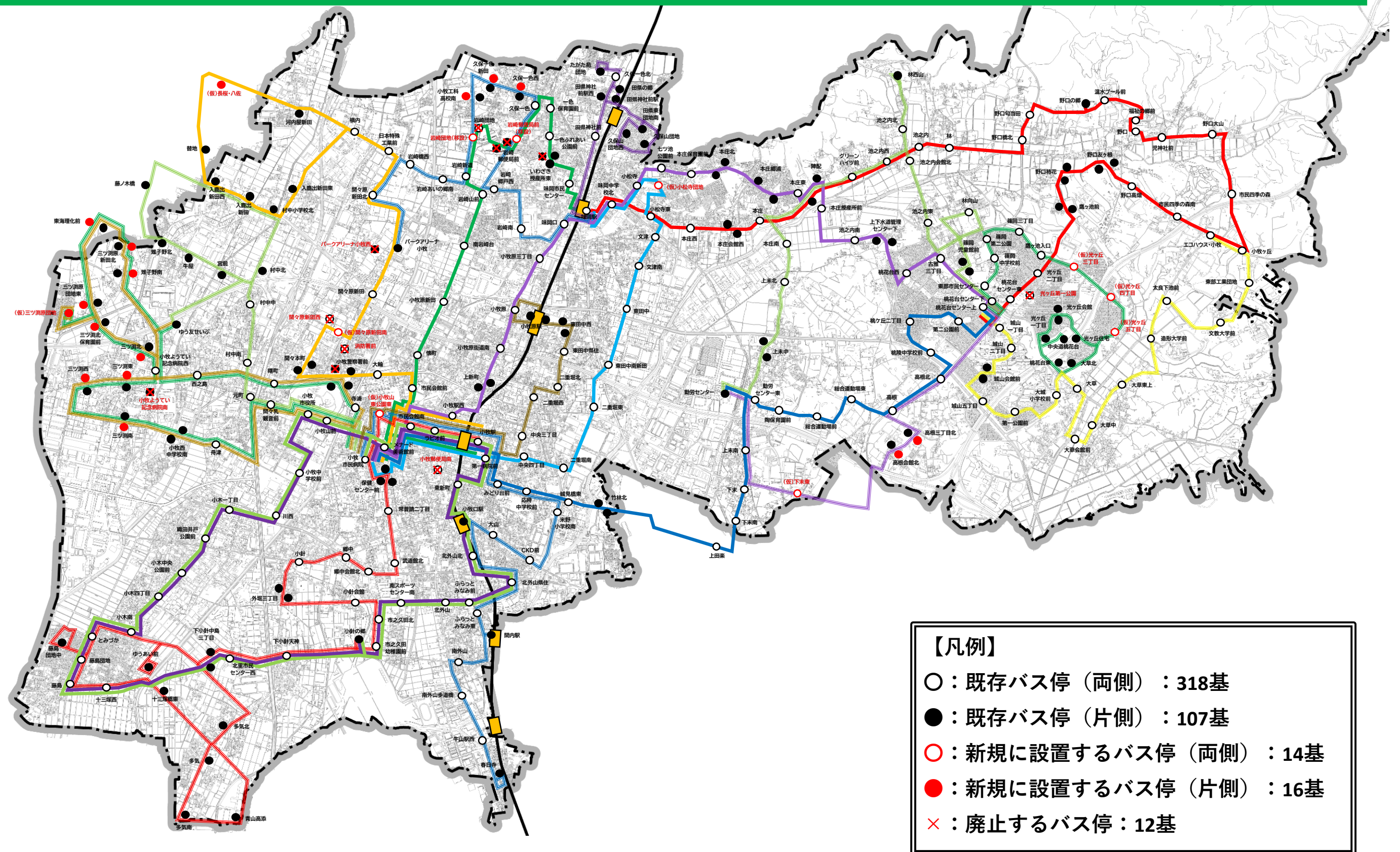


こまき巡回バス「こまくる」再編に係るルート(案) 全体図



再編ルート案（2河内屋線）



- ① 1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

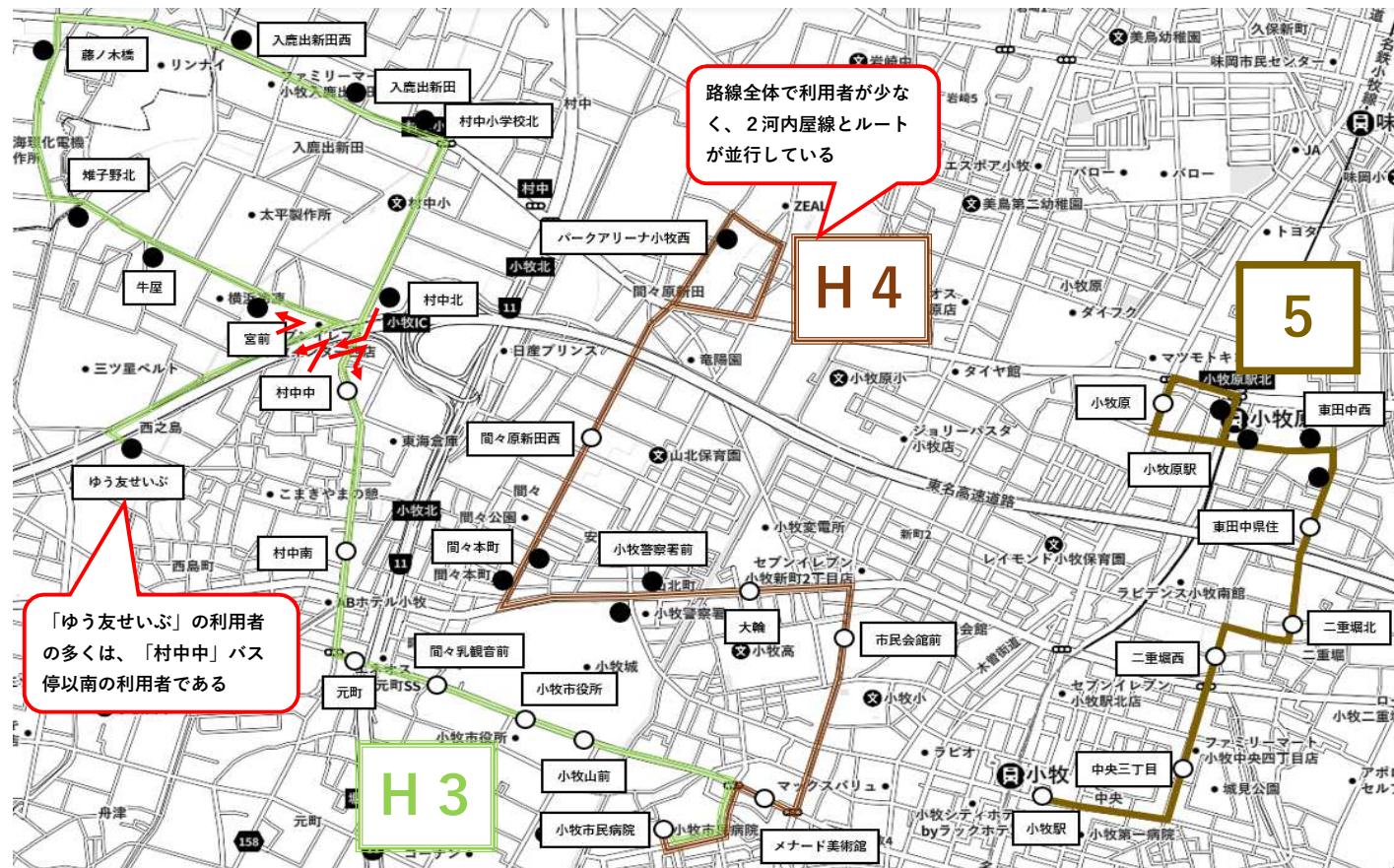
- 【凡例】
- ：既存バス停（両側）
 - ：既存バス停（片側）
 - ：再編後の運行ルート案
 - ：新設予定のバス停（両側）
 - ：新設予定のバス停（片側）
 - ×：廃止予定のバス停

- 小牧市民病院へ延伸する。
- 大口町コミュニティバスの運行ルートと同様のルートに変更
- ① 1便当たりの運行時間：約70分（+14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）

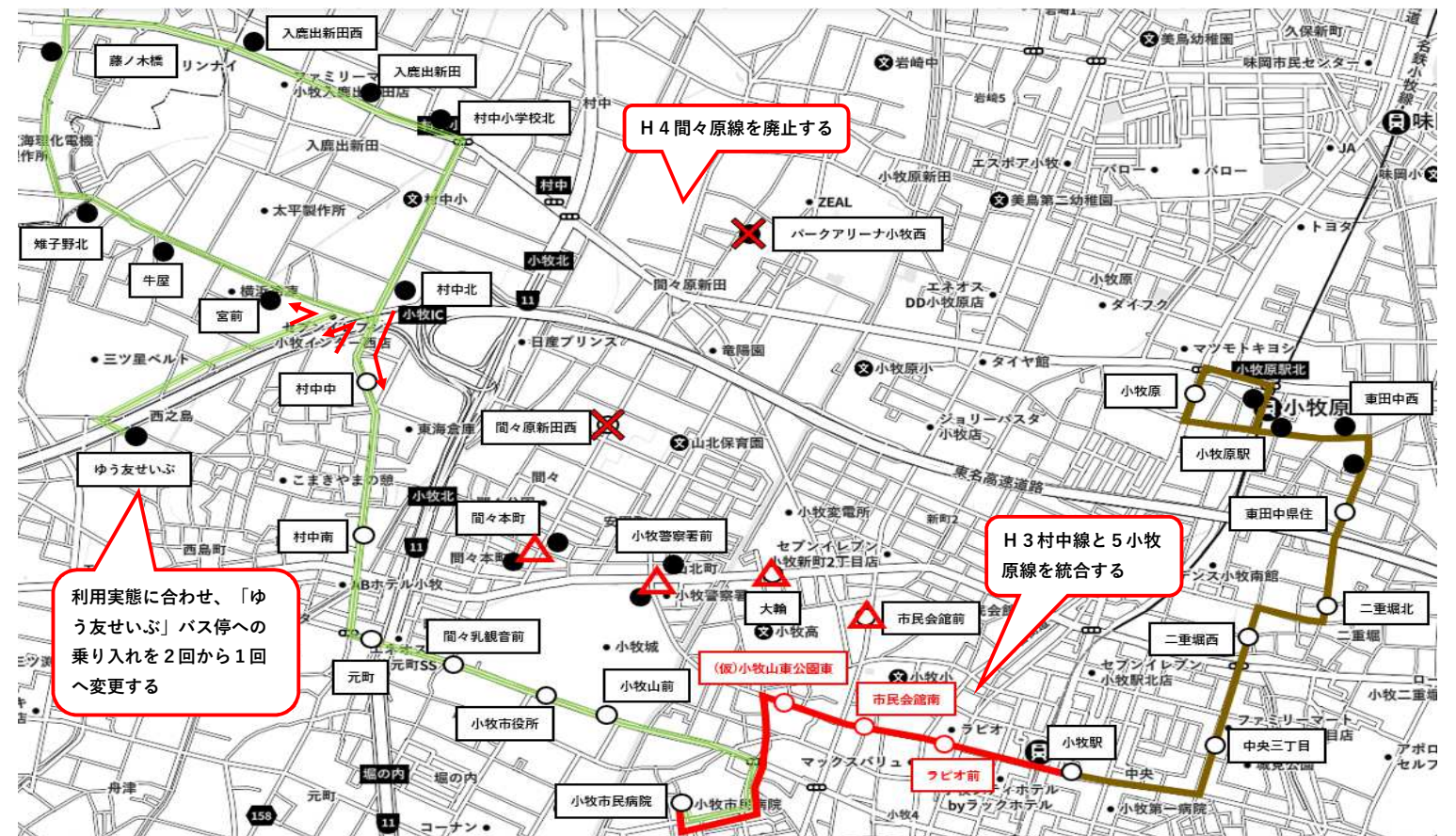
- 【メリット】
- ・乗り継ぎなしで小牧市民病院へ行くことが可能
 - ・大口町との連携強化が図れる。
- 【デメリット】
- ・路線長が伸びたことにより1便当たりの運行時間が増え、便数が減少する。

再編ルート案（5小牧原線、H3村中線、H4間々原線）

現行ルート



再編ルート(案)



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		

- 【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

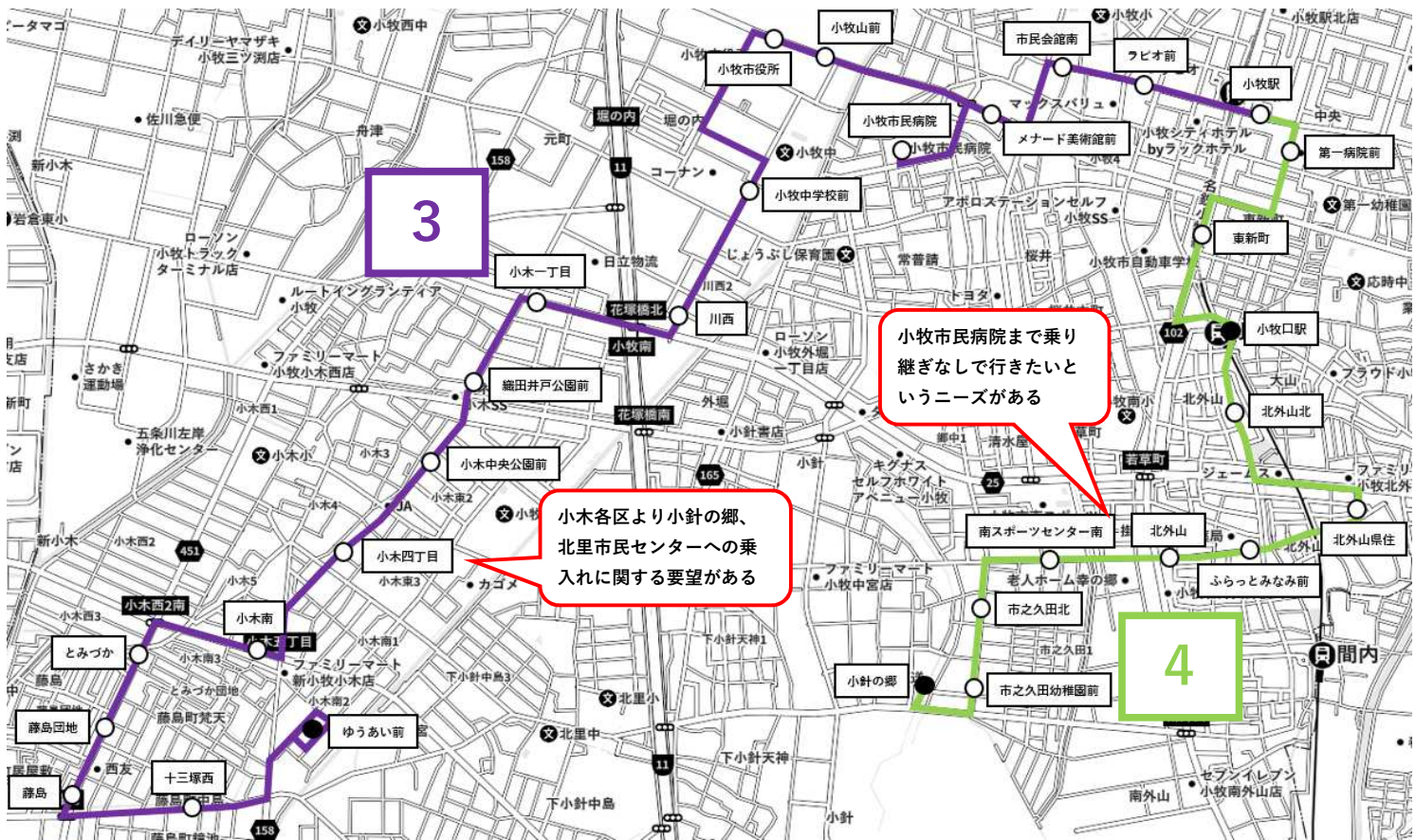
H4間々原線を廃止し、H3村中線と5小牧原線を統合して1台の車両で運行する。

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	22箇所（+7箇所）		
	H3村中線	23箇所（-1箇所）		

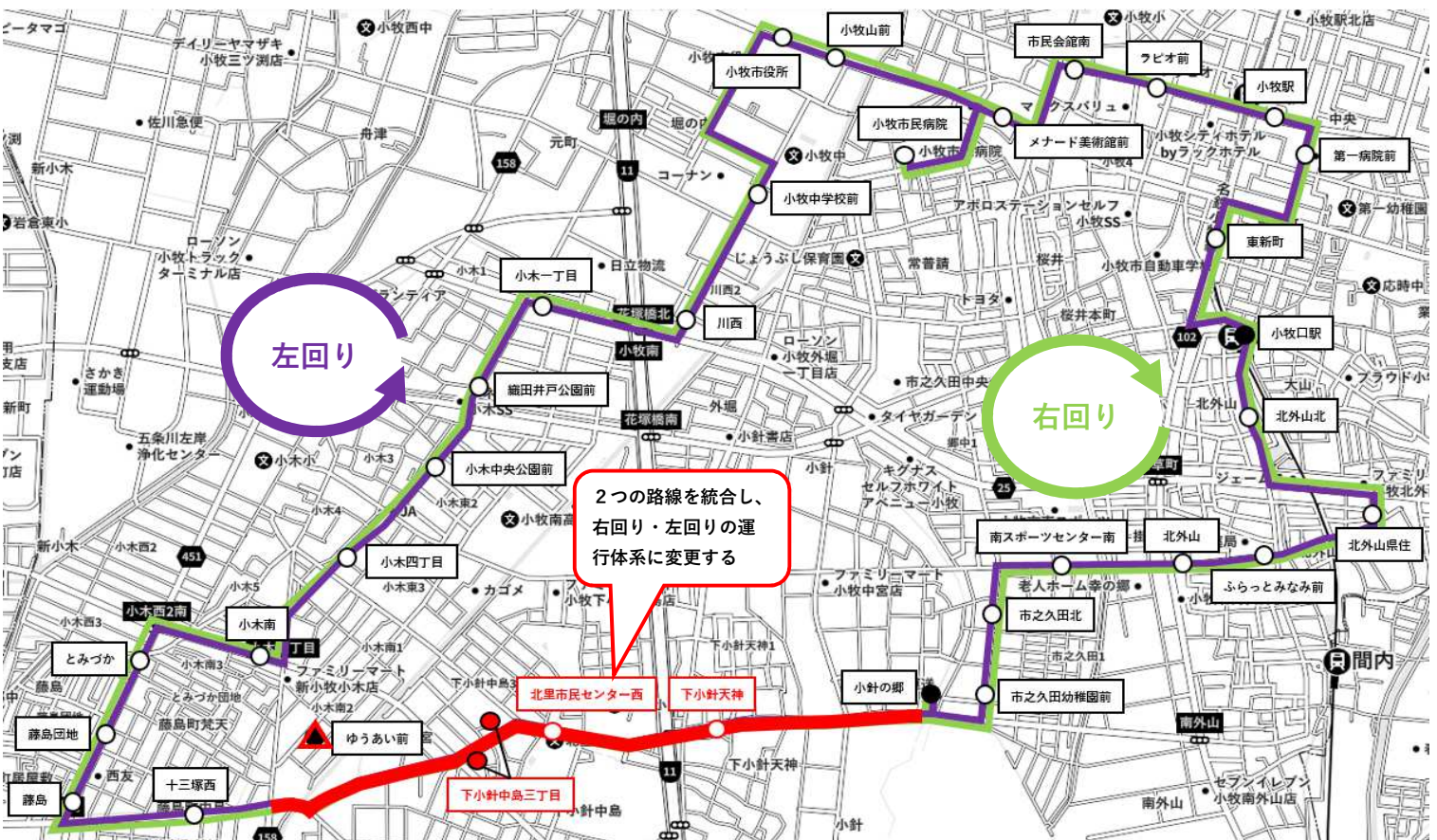
- 【メリット】
- ・5小牧原線利用者が乗り継ぎなしで小牧市民病院へ行くことができる。
 - ・H3村中利用者が乗り継ぎなしで小牧駅に行くことができる。
- 【デメリット】
- ・路線長が伸びたことにより、1便当たりの運行時間が増え、便数が減少する。

再編ルート案（3 藤島線、4 市之久田線）

現行ルート



再編ルート(案)



①1便当たりの運行時間：	3 藤島線	約5 6分	合計約9 1分
	4 市之久田線	約3 5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～1 9時台	
	：4 市之久田線	7時台～1 9時台	
④運行便数	：3 藤島線	1 0便	
	：4 市之久田線	1 1便	
⑤停車バス停数	：3 藤島線	3 7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

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5 8分	合計約1 1 6分（+ 2 5分）
	左回り	約5 8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～1 9時台	
④運行便数	：右回り・左回り	両方とも1 0便	

【メリット】

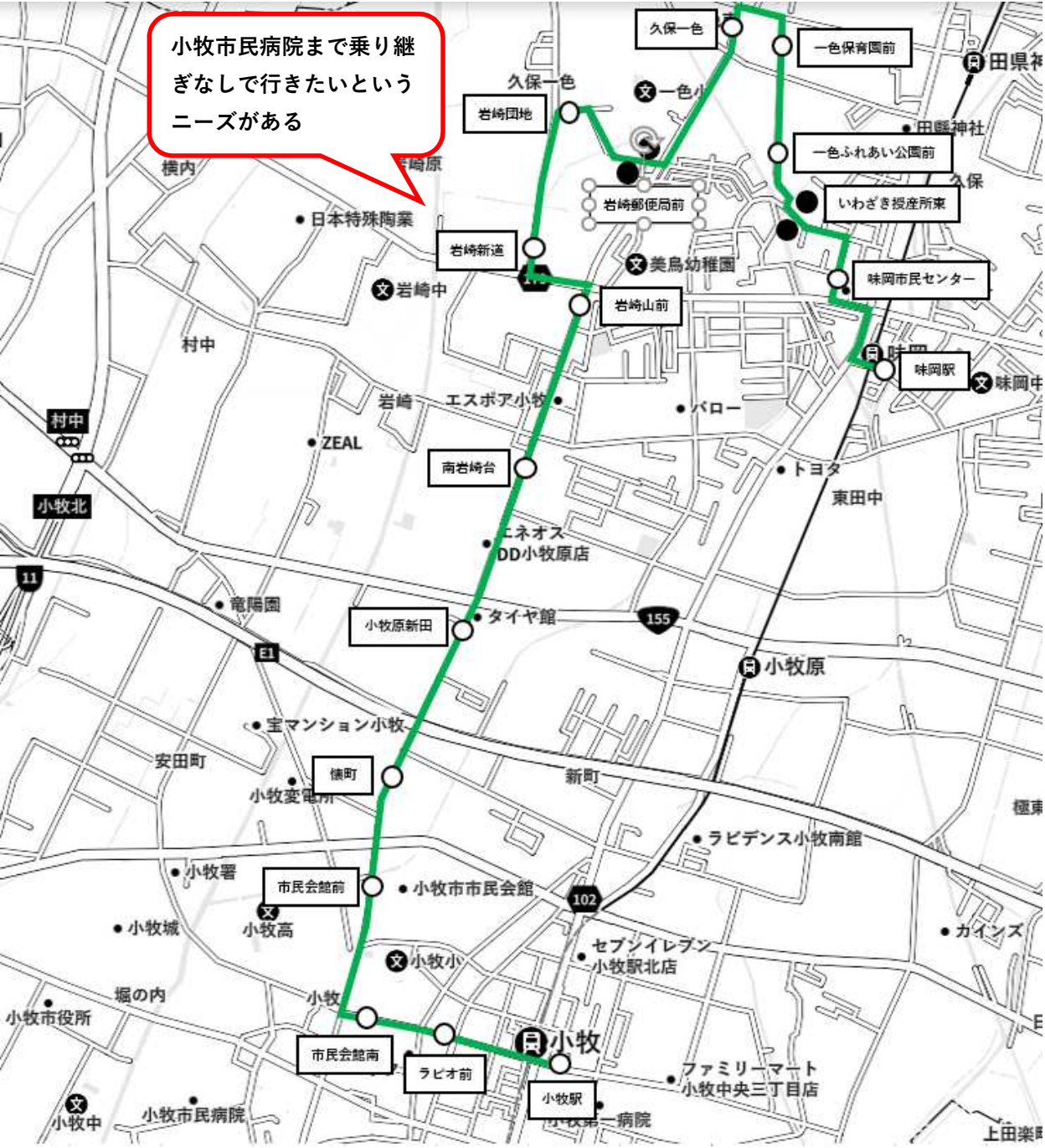
- ・北里各区の市民が乗り継ぎなしで北里市民センターに行くことができる。
- ・4 市之久田線利用者が乗り継ぎなしで小牧市民病院へ行くことができる。
- ・目的地によって右回り・左回りを使い分けることができる。

【デメリット】

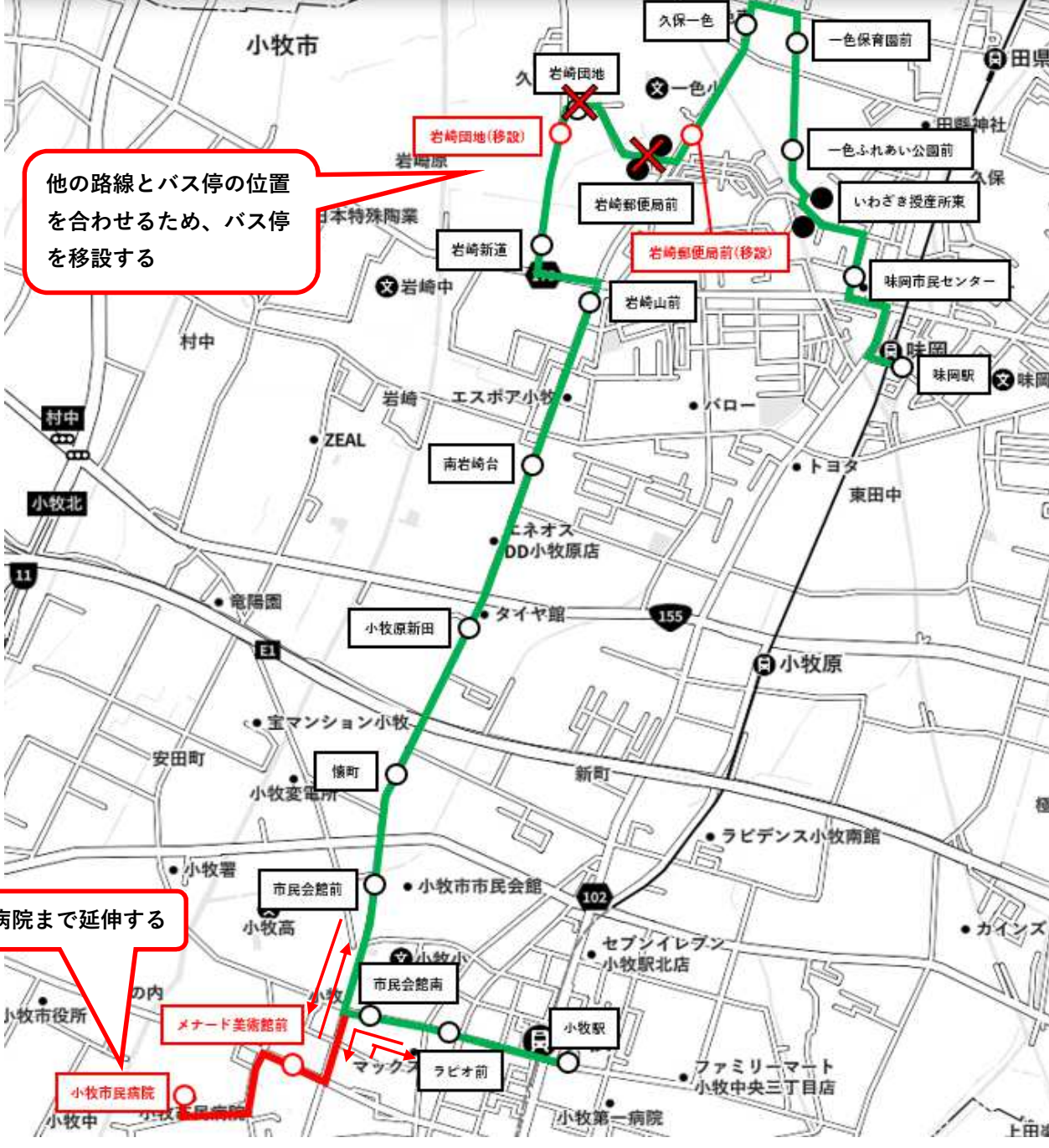
- ・民間路線バスとの重複区間における運行便数が増える。
- ・路線長が伸びたことにより1便当たりの運行時間が増え、便数が減少する。

再編ルート案（6 岩崎線）

現行ルート



再編ルート(案)



- ① 1 便当たりの運行時間：約 5 7 分
- ② 路線あたりの運転手数：2 人
- ③ 運行時間帯：6 時台～1 9 時台
- ④ 運行便数：1 2 便
- ⑤ 停車バス停数：3 3 箇所

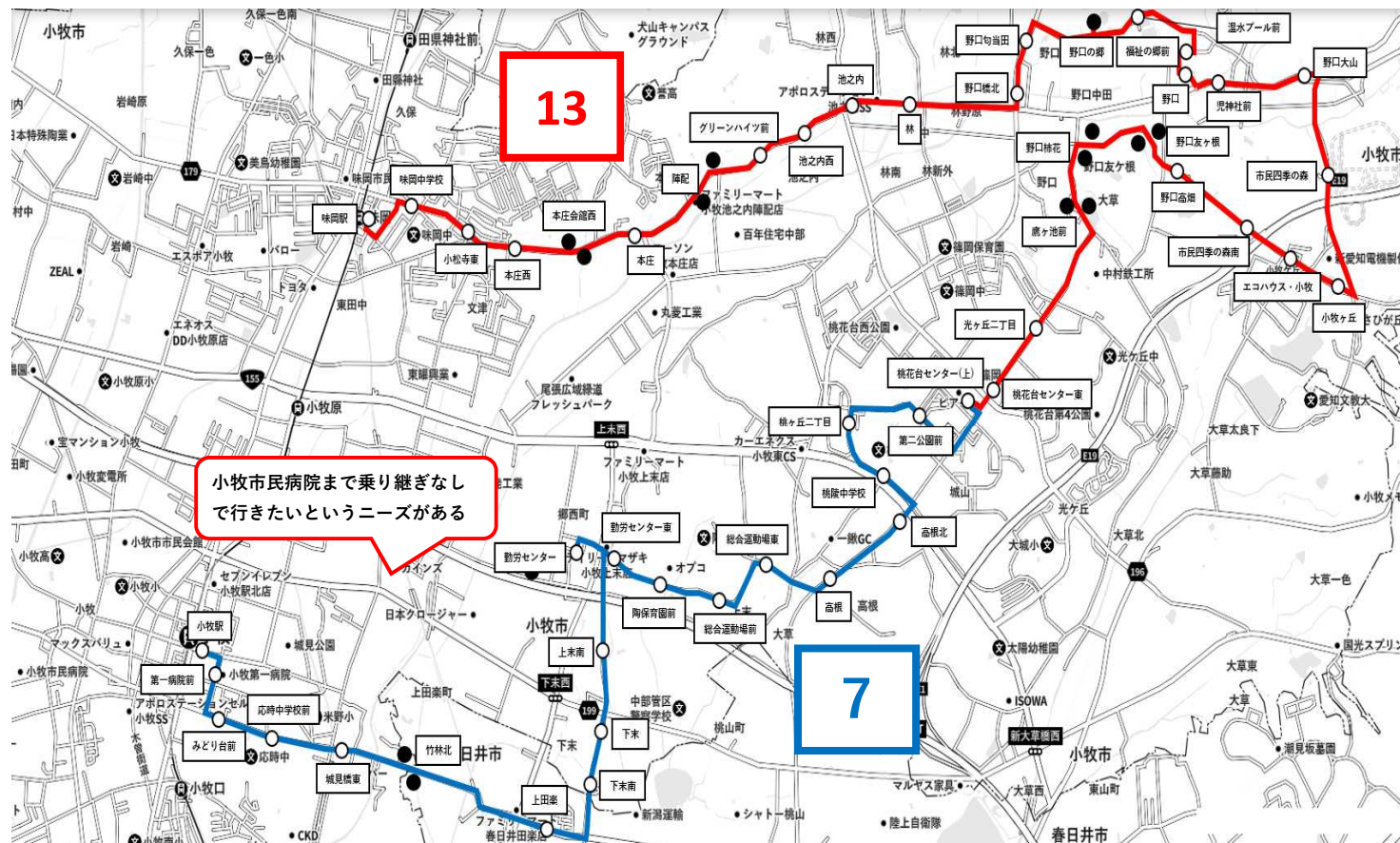
- 【凡例】
- ：既存バス停（両側）
 - ：既存バス停（片側）
 - ：再編後の運行ルート案
 - ：新設予定のバス停（両側）

- 小牧市民病院へ延伸する。
- ① 1 便当たりの運行時間：約 6 5 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～1 9 時台
 - ④ 運行便数：1 0 便（- 2 便）
 - ⑤ 停車バス停数：3 7 箇所（+ 4 箇所）

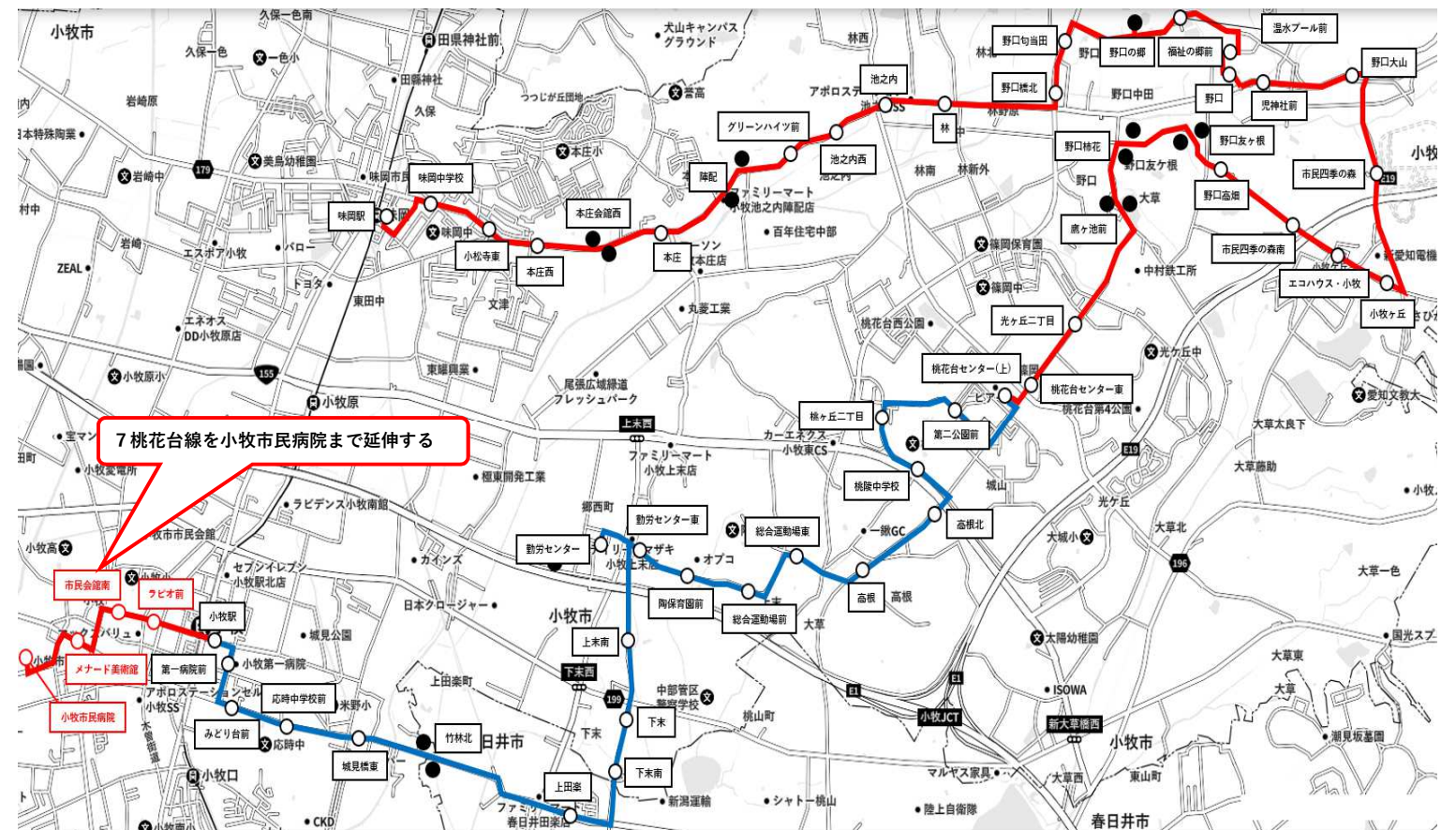
- 【メリット】
- ・乗り継ぎなしで小牧市民病院へ行くことができる。
- 【デメリット】
- ・路線長が伸びたことにより 1 便当たりの運行時間が増え、便数が減少する。

再編ルート案（7 桃花台線、1 3 野口大山線）

現行ルート



再編ルート(案)



① 1 便当たりの運行時間：7 桃花台線－1 3 野口大山線	約 6 7 分
1 3 野口大山線－7 桃花台線	約 6 5 分
② 路線あたりの運転手数：7 桃花台線－1 3 野口大山線	2 人
1 3 野口大山線－7 桃花台線	2 人
③ 運行時間帯	：7 桃花台線－1 3 野口大山線 6 時台～2 0 時台
1 3 野口大山線－7 桃花台線	6 時台～2 0 時台
③ 運行便数	：7 桃花台線－1 3 野口大山線 1 1 便
1 3 野口大山線－7 桃花台線	1 1 便
④ 停車バス停数	：7 桃花台線－1 3 野口大山線 5 1 箇所
1 3 野口大山線－7 桃花台線	5 1 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）

7 桃花台線を小牧市民病院まで延伸する。

① 1 便当たりの運行時間：7 桃花台線－1 3 野口大山線	約 7 5 分（+ 8 分）
1 3 野口大山線－7 桃花台線	約 7 3 分（+ 8 分）
② 路線あたりの運転手数：7 桃花台線－1 3 野口大山線	2 人
1 3 野口大山線－7 桃花台線	2 人
③ 運行時間帯	：7 桃花台線－1 3 野口大山線 6 時台～1 9 時台
1 3 野口大山線－7 桃花台線	6 時台～1 9 時台
④ 運行便数	：7 桃花台線－1 3 野口大山線 9 便（- 2 便）
1 3 野口大山線－7 桃花台線	9 便（- 2 便）
⑤ 停車バス停数	：7 桃花台線－1 3 野口大山線 5 5 箇所（+ 4 箇所）
1 3 野口大山線－7 桃花台線	5 5 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（1 2 文津線）

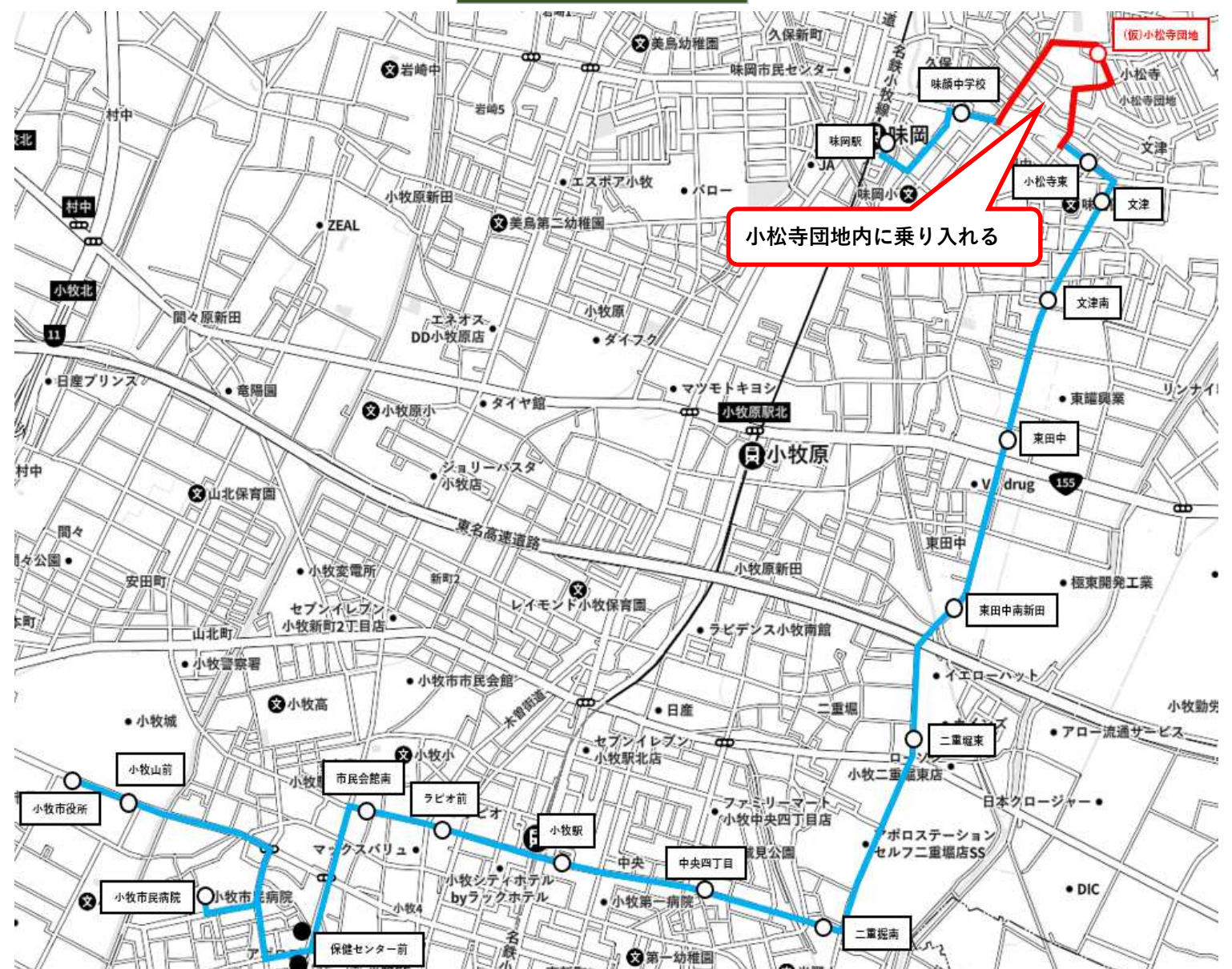
現行ルート



- ① 1 便当たりの運行時間：約 6 3 分
- ② 路線あたりの運転手数：2 人
- ③ 運行時間帯：7 時台～1 9 時台
- ④ 運行便数：1 0 便
- ⑤ 停車バス停数：3 4 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)



小松寺団地を経由する。

- ① 1 便当たりの運行時間：約 7 0 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～1 9 時台
- ④ 運行便数：9 便（- 1 便）
- ⑤ 停車バス停数：3 6 箇所（+ 2 箇所）

【メリット】

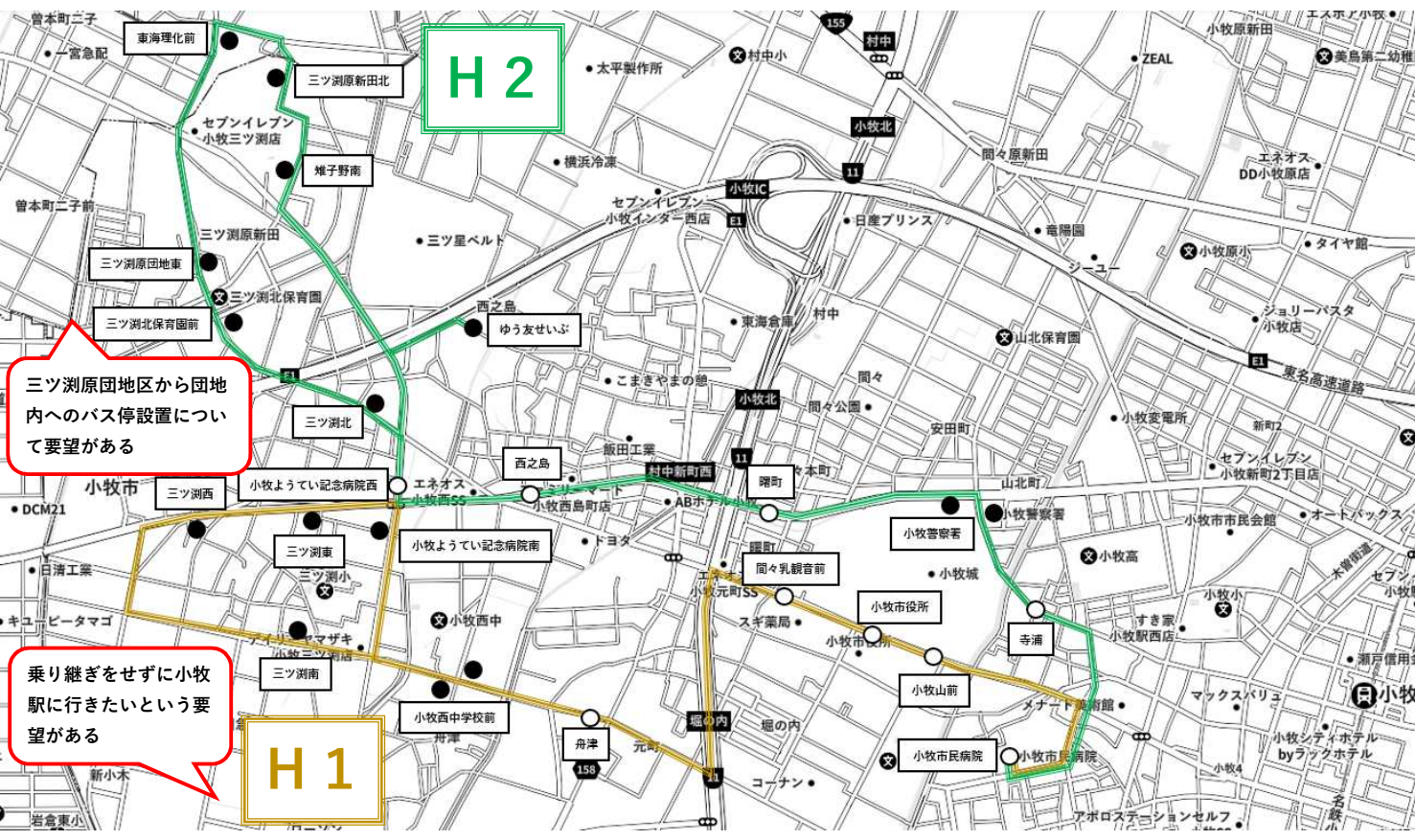
- ・小松寺団地住民の利便性が向上する。

【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（H 1 舟津線、H 2 ミツ漕北線）

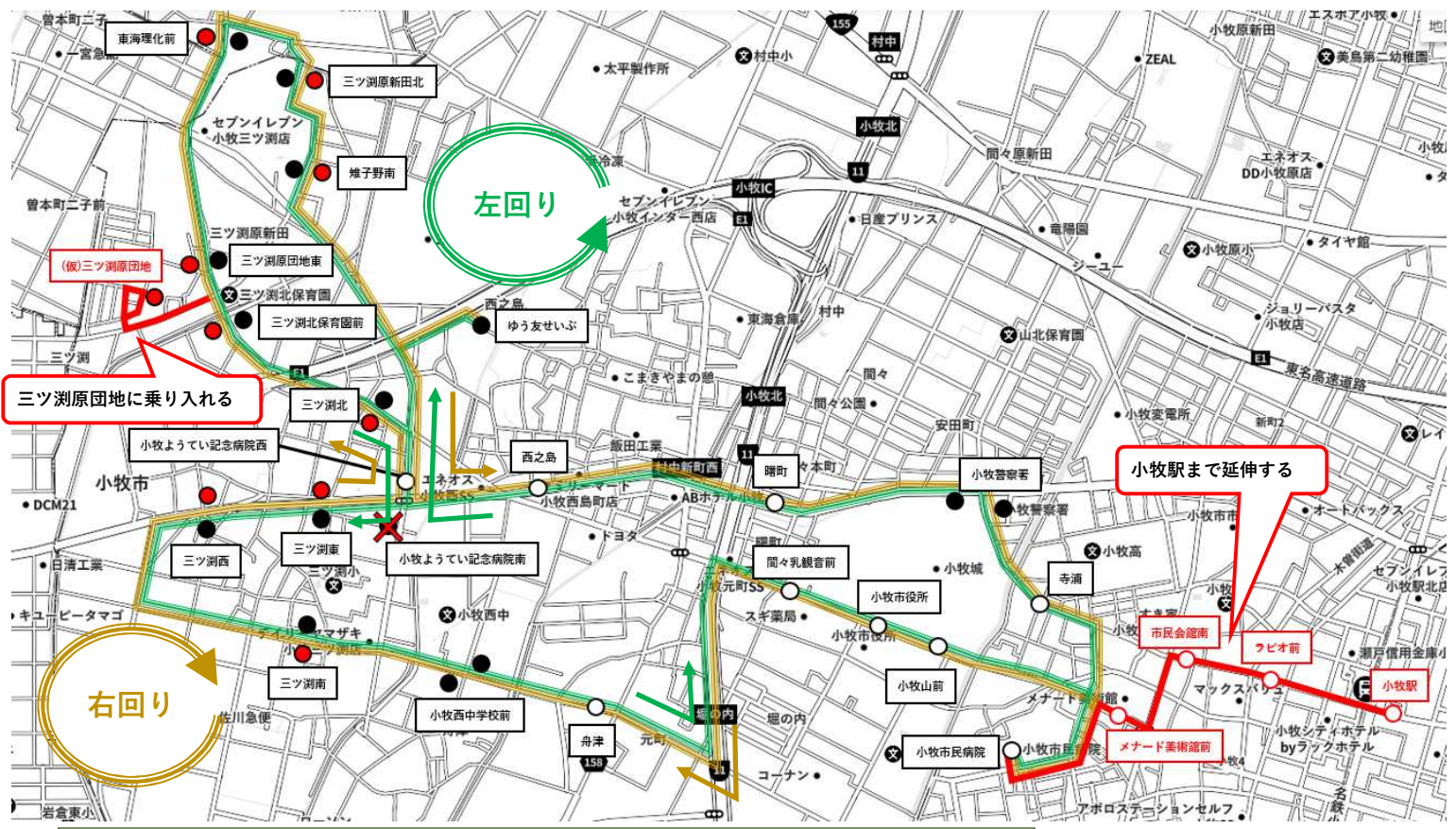
現行ルート



① 1 便当たりの運行時間	H 1 舟津線	約 3 3 分	} 合計約 7 1 分
	H 2 ミツ漕北線	約 3 8 分	
② 路線あたりの運転手数	H 1 舟津線ーH 2 ミツ漕北線	2 人	
③ 運行時間帯	H 1 舟津線	7 時台～1 9 時台	
	H 2 ミツ漕北線	7 時台～1 9 時台	
④ 運行便数	H 1 舟津線	9 便	
	H 2 ミツ漕北線	9 便	
⑤ 停車バス停数	H 1 舟津線	1 6 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

再編ルート(案)



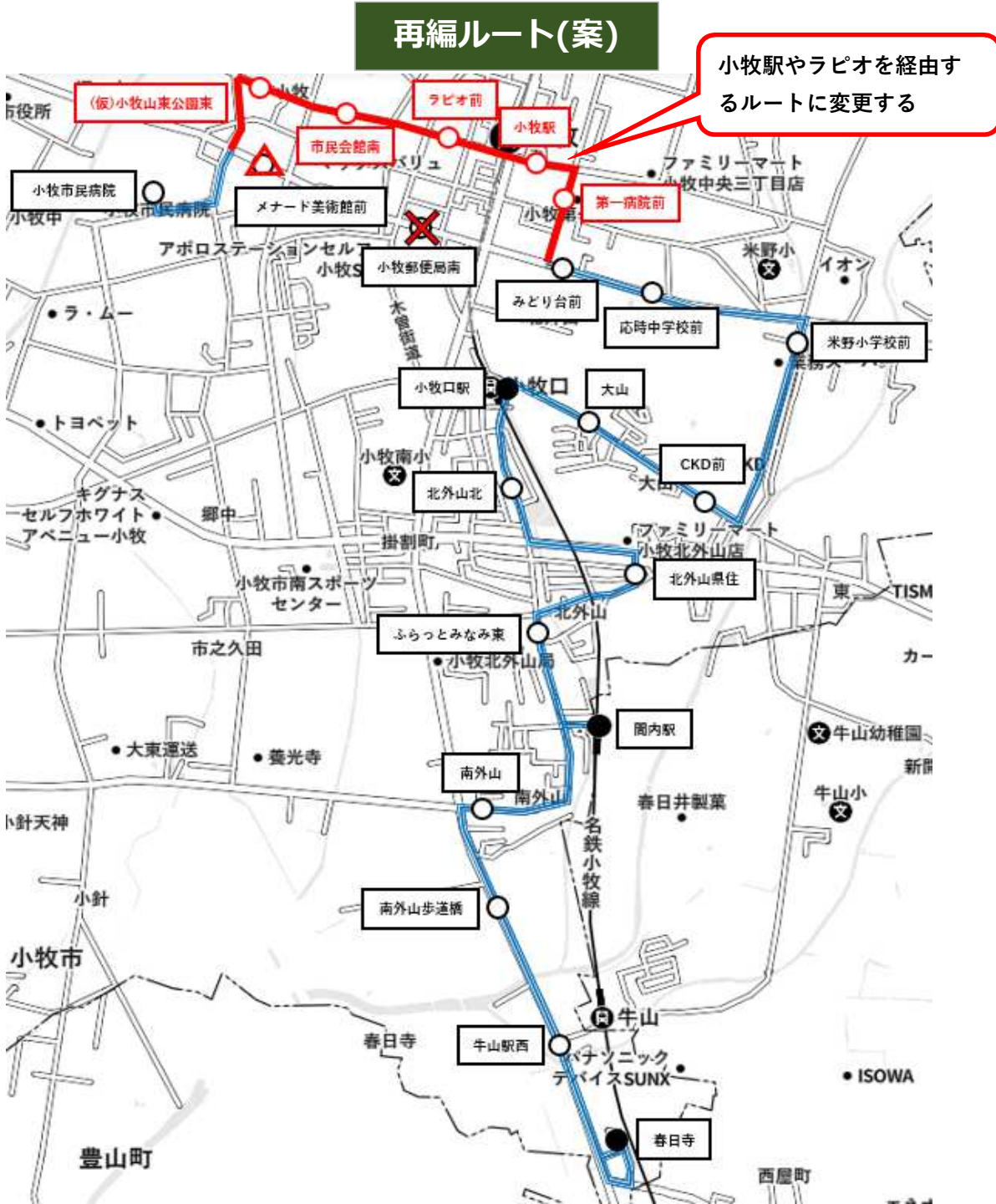
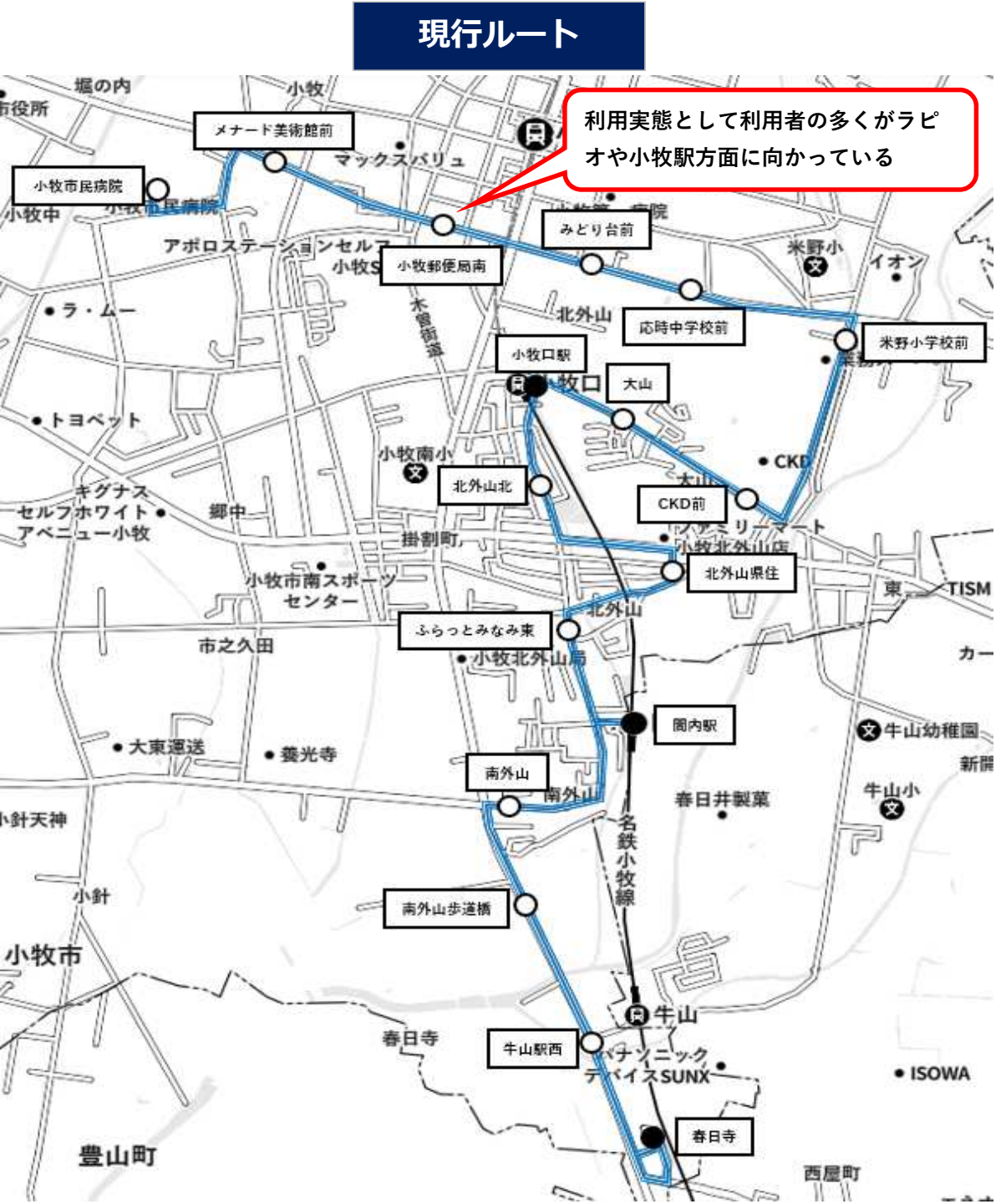
H 1 舟津線と H 2 ミツ漕北線を統合し、右回り・左回りにする。

小牧駅まで延伸する。ミツ漕北原団地に乗り入れる。

① 1 便当たりの運行時間	右回り	約 6 3 分	} 合計約 1 2 6 分 (+ 5 5 分)
	左回り	約 6 3 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～1 8 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・左回り	両方とも 5 0 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。
 - ・ミツ漕北原団地住民の利便性が向上する。
 - ・H 1 舟津線利用者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 4 1 号の横断回数が減り、遅延を軽減する。
- 【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（H5春日寺線）



- ① 1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。
- ① 1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（H 6 多気線）

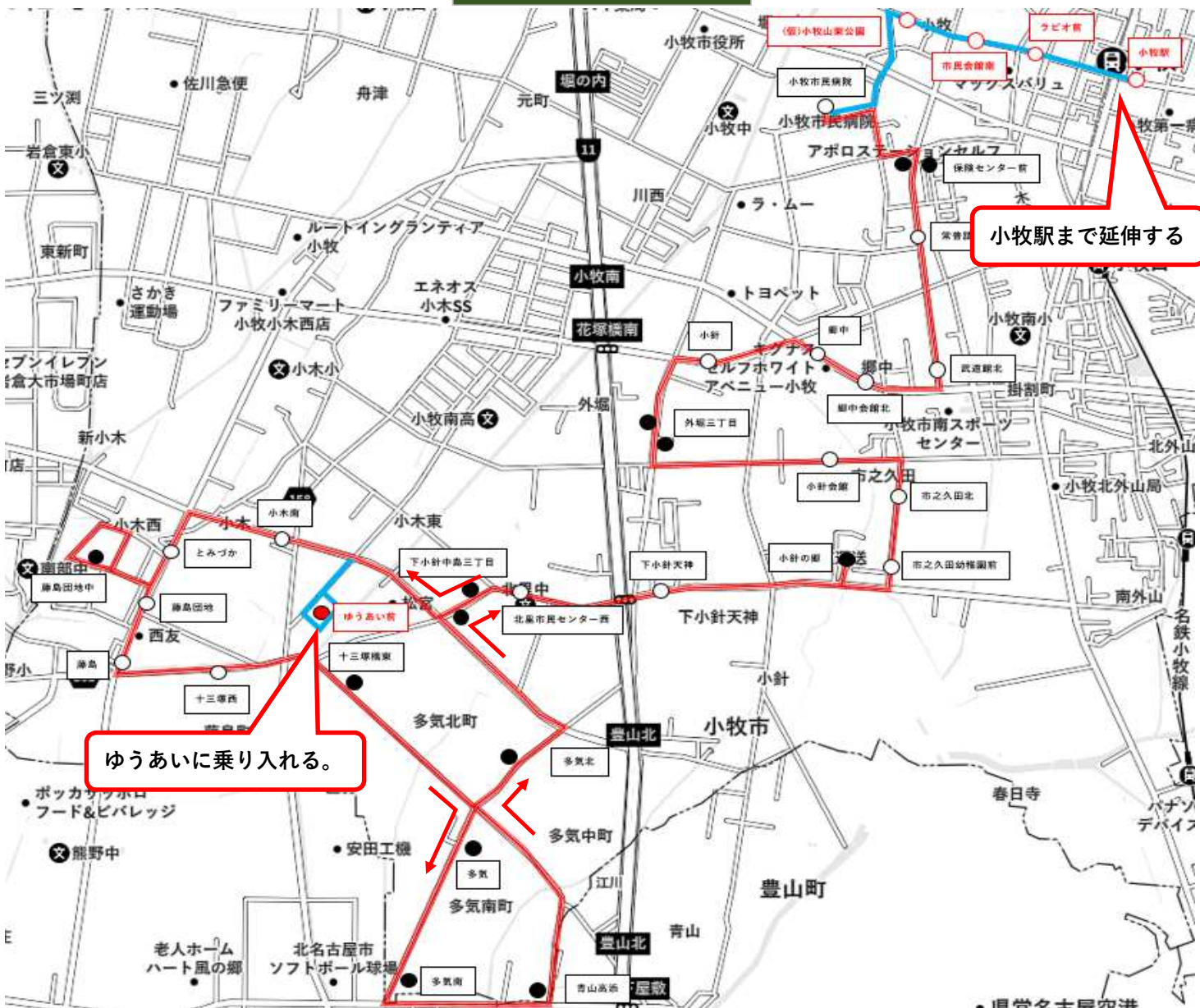
現行ルート



- ① 1 便当たりの運行時間：約 6 6 分
- ② 路線あたりの運転手数：2 人
- ③ 運行時間帯：7 時台～1 8 時台
- ④ 運行便数：9 便
- ⑤ 停車バス停数：4 1 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）

再編ルート(案)

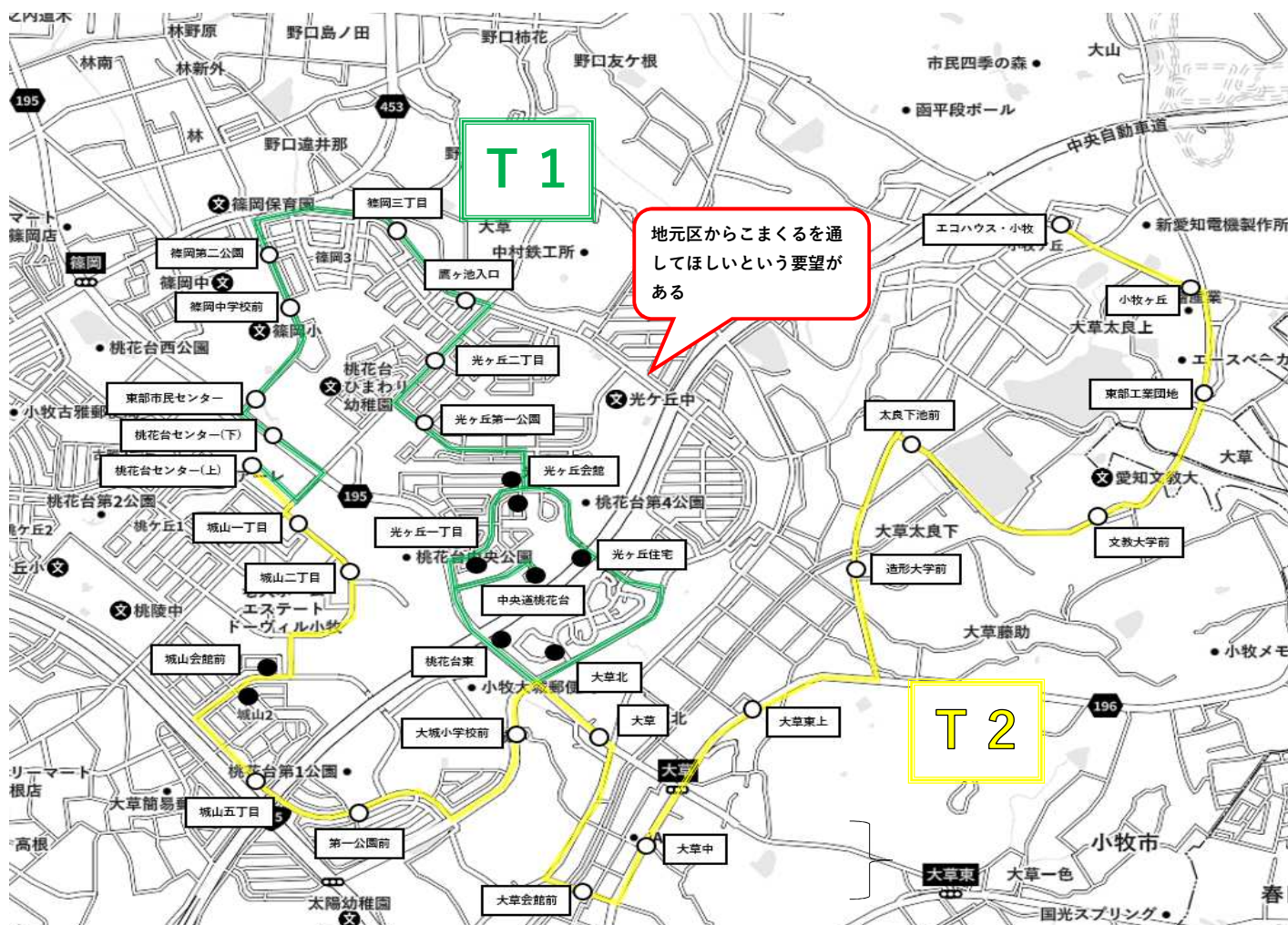


- 小牧駅まで延伸する。
- ゆうあいに乗り入れる。
- ① 1 便当たりの運行時間：約 8 4 分（+ 1 8 分）
 - ② 路線あたりの運転手数：2 人
 - ③ 運行時間帯：7 時台～1 8 時台
 - ④ 運行便数：7 便（- 2 便）
 - ⑤ 停車バス停数：5 0 箇所（+ 9 箇所）

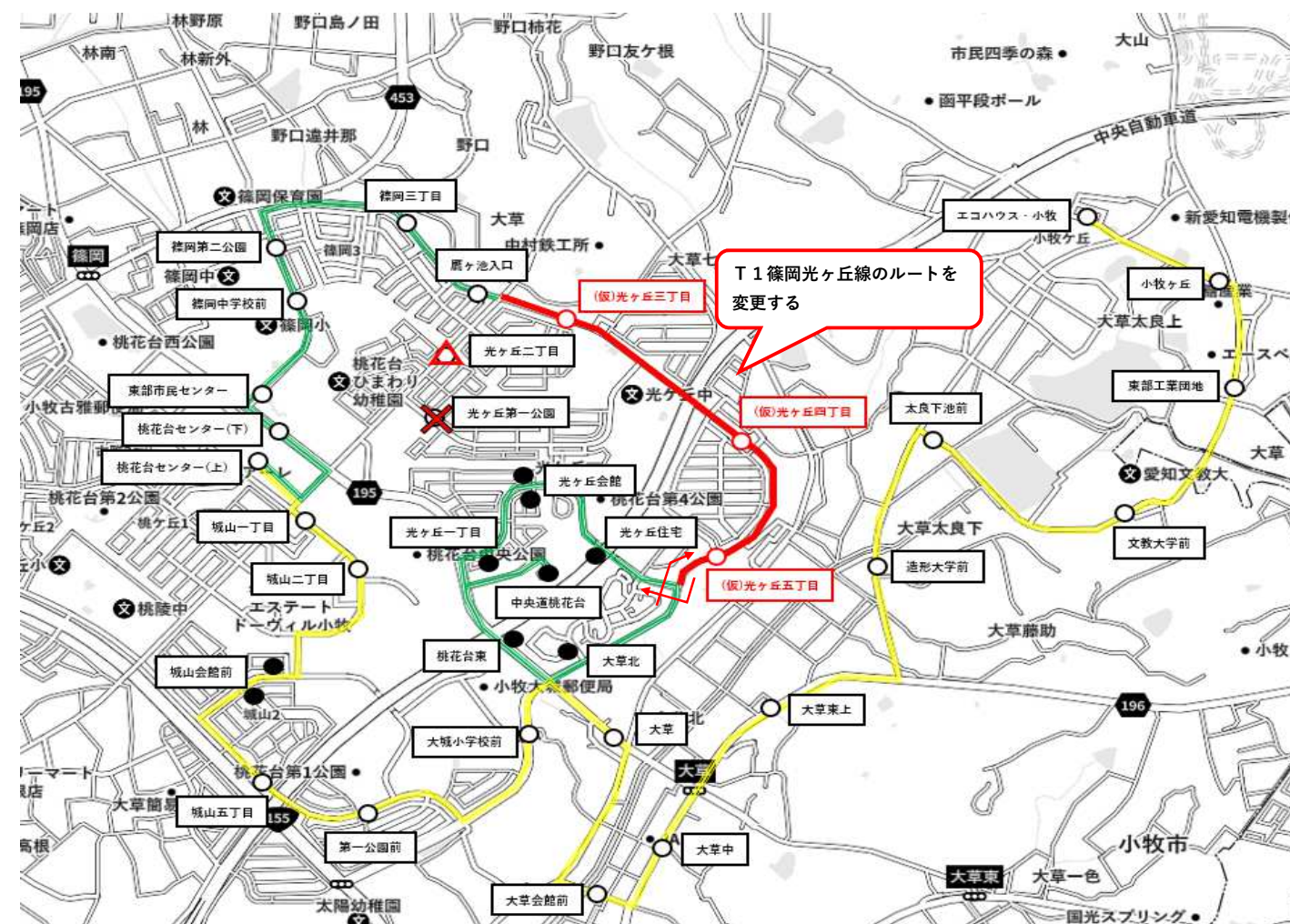
- 【メリット】
- ・乗り継ぎなしで小牧駅へ行くことができる。
- 【デメリット】
- ・路線長が伸びたことにより 1 便当たりの運行時間が増え、便数が減少する。

再編ルート案（T 1 篠岡光ヶ丘線、T 2 城山大草線）

現行ルート



再編ルート(案)



- | | | | |
|----------------|--------------------------|-------------|-------------|
| ① 1 便当たりの運行時間： | T 1 篠岡光ヶ丘線 | 約 2 5 分 | } 合計約 6 1 分 |
| | T 2 城山大草線 | 約 3 6 分 | |
| ② 路線あたりの運転手数： | T 1 篠岡光ヶ丘線ーT 2 城山大草線 2 人 | | |
| ③ 運行時間帯 | T 1 篠岡光ヶ丘線 | 6 時台～1 7 時台 | |
| | T 2 城山大草線 | 6 時台～1 8 時台 | |
| ④ 運行便数 | T 1 篠岡光ヶ丘線 | 9 便 | |
| | T 2 城山大草線 | 1 0 便 | |
| ⑤ 停車バス停数 | T 1 篠岡光ヶ丘線 | 2 5 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

T 1 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。

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

【メリット】

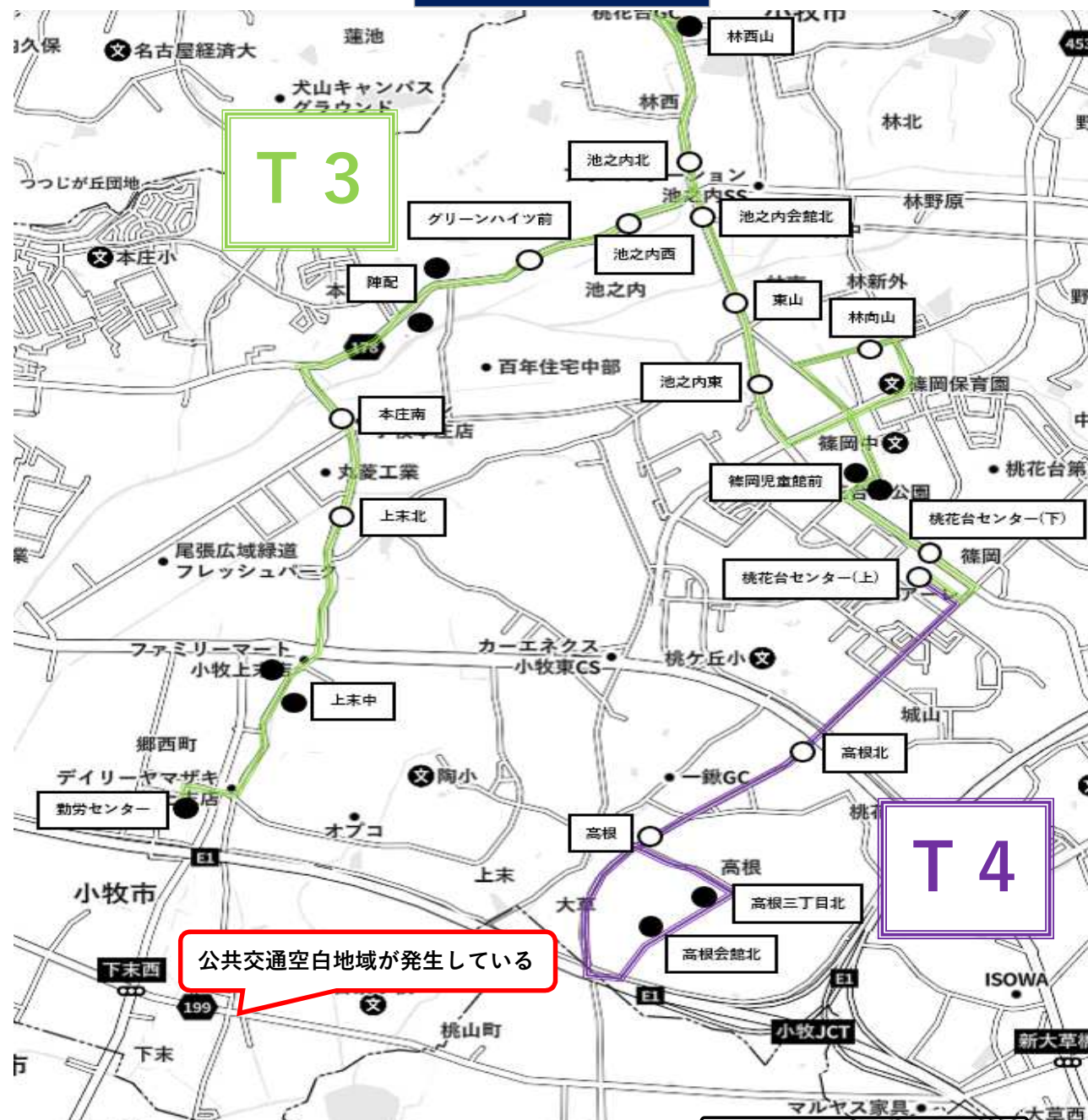
- ・光ヶ丘三丁目、四丁目、五丁目の住民の利便性が向上する。

【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（T 3 池之内上末線、T 4 高根線）

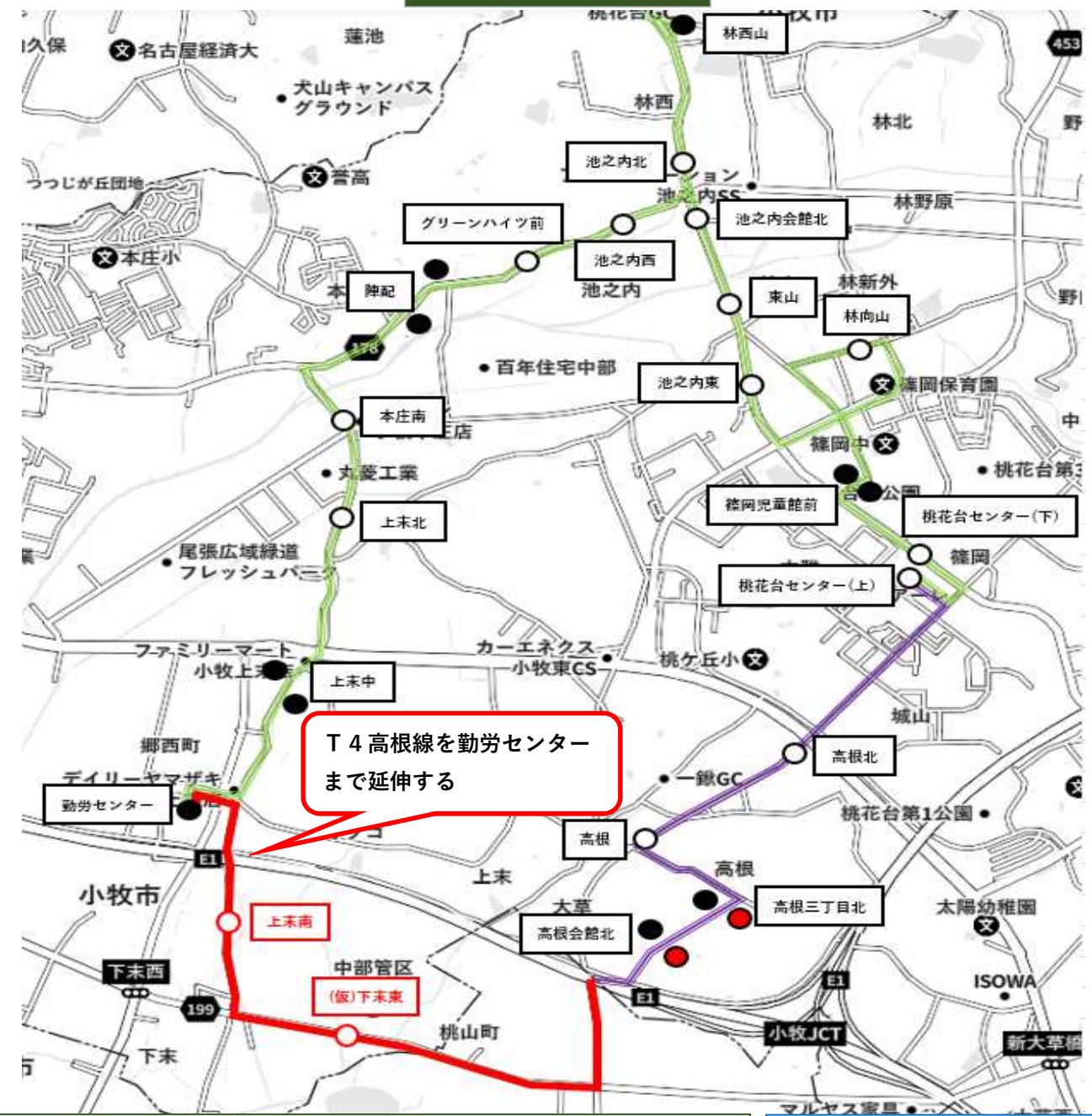
現行ルート



- | | | |
|---------------------------------|------------------------|-------------|
| ① 1 便当たりの運行時間：T 3 池之内上末線 | 約 4 7 分 | } 合計約 5 9 分 |
| T 4 高根線 | 約 1 2 分 | |
| ② 路線あたりの運転手数：T 3 池之内上末線ーT 4 高根線 | 2 人 | |
| ③ 運行時間帯 | T 3 池之内上末線 6 時台～1 8 時台 | |
| | T 4 高根線 6 時台～1 8 時台 | |
| ④ 運行便数 | T 3 池之内上末線 1 0 便 | |
| | T 4 高根線 1 0 便 | |
| ⑤ 停車バス停数 | T 3 池之内上末線 3 4 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
 - ：新置予定のバス停（両側）
 - ：新置予定のバス停（片側）

再編ルート(案)



T 4 高根線を下末経由で勤労センターへ延伸する。

- | | | |
|---------------------------------|-------------------------|-------------|
| ① 1 便当たりの運行時間：T 3 池之内上末線 | 約 4 7 分 | } 合計約 7 3 分 |
| T 4 高根線 | 約 2 6 分 (+ 1 4 分) | |
| ② 路線あたりの運転手数：T 3 池之内上末線ーT 4 高根線 | 1 人 (- 1 人) | |
| ③ 運行時間帯 | T 3 池之内上末線 6 時台～1 8 時台 | |
| | T 4 高根線 6 時台～1 8 時台 | |
| ④ 運行便数 | T 3 池之内上末線 7 便 (- 3 便) | |
| | T 4 高根線 7 便 (- 3 便) | |
| ⑤ 停車バス停数 | T 3 池之内上末線 3 4 箇所 | |
| | T 4 高根線 1 5 箇所 (+ 7 箇所) | |

【メリット】

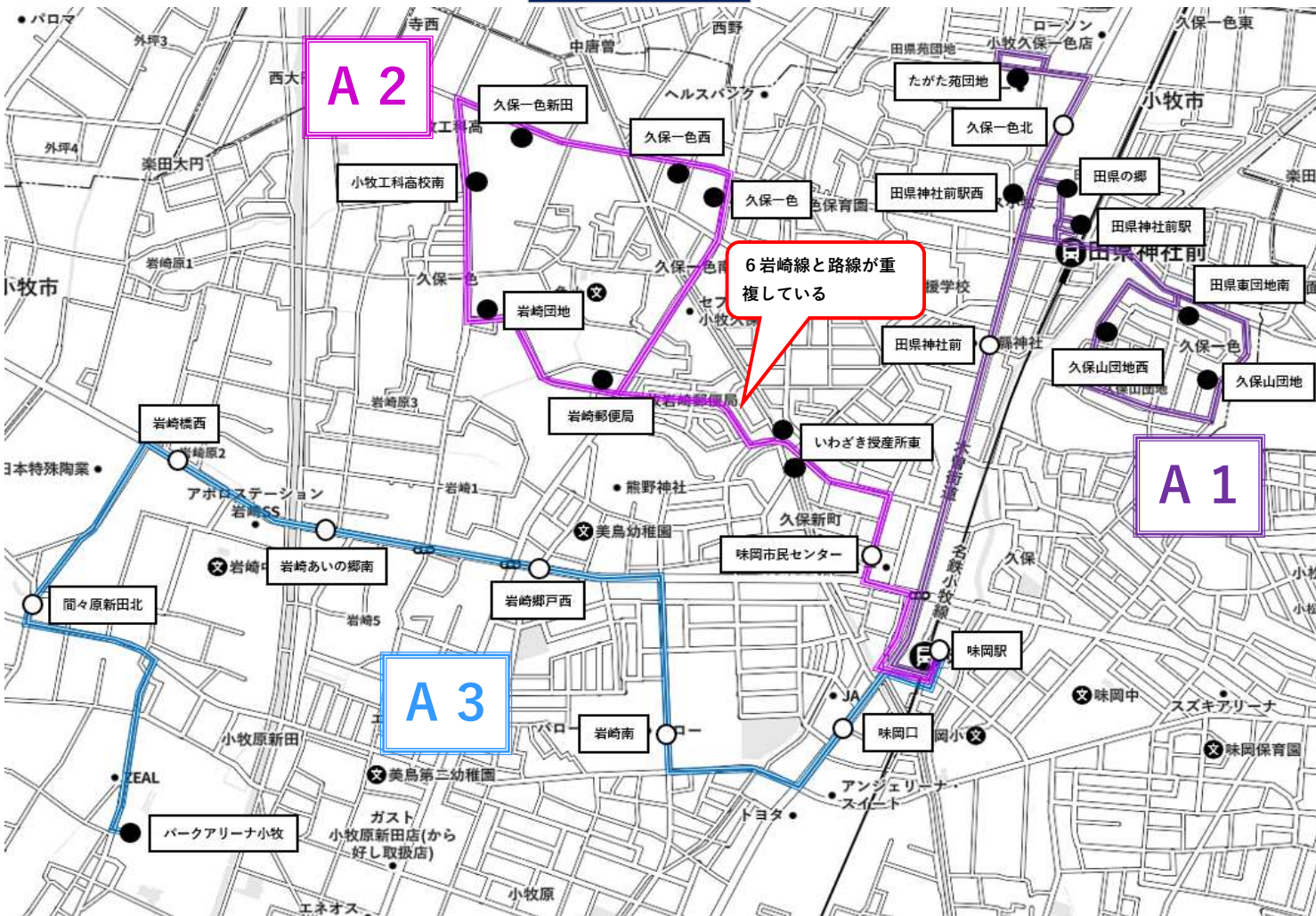
- ・公共交通空白地域の解消が図られる
- ・下末区の利便性が向上する。

【デメリット】

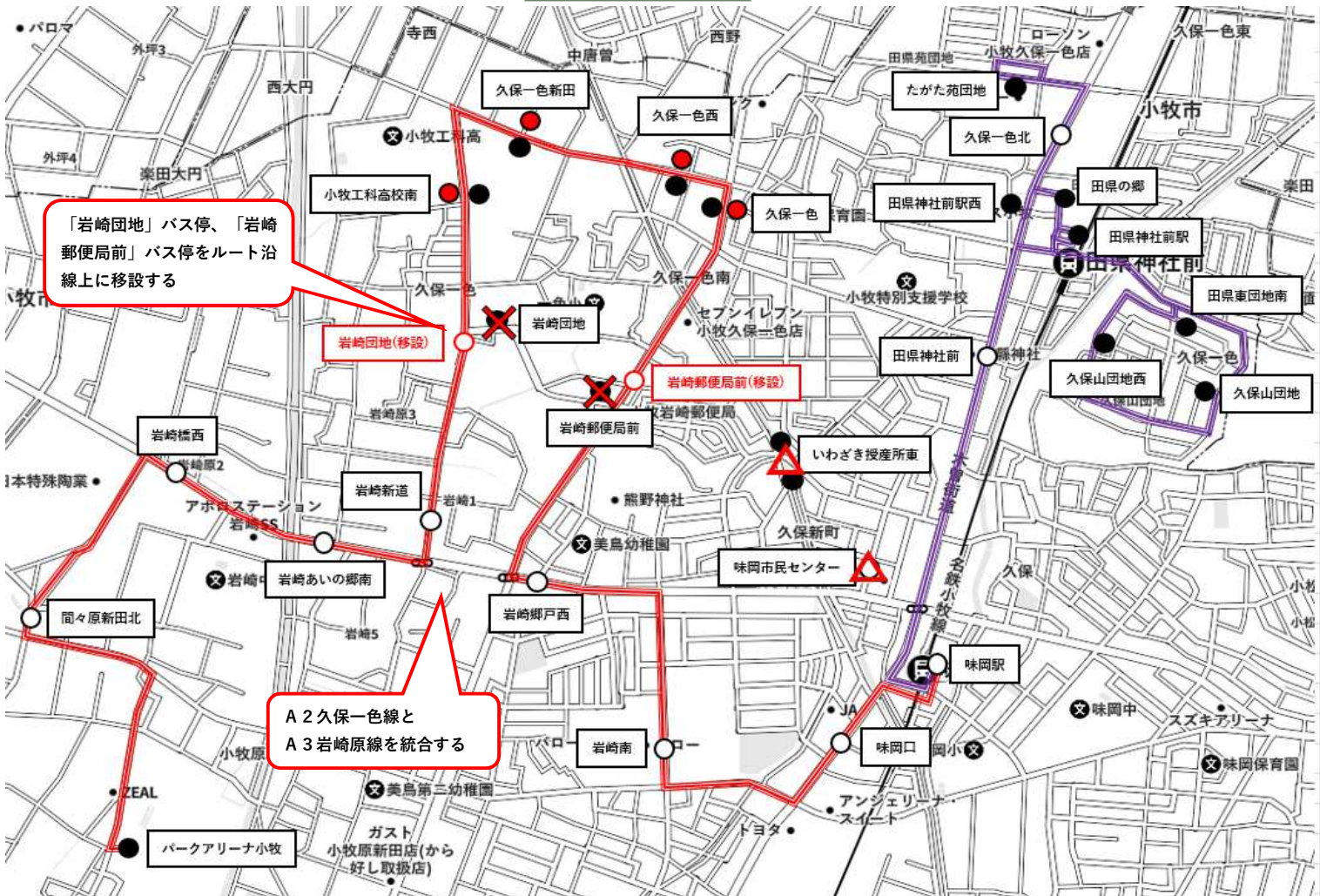
- ・路線長が伸びたことにより 1 便当たりの運行時間が増え、便数が減少する。

再編ルート案（A 1 田県線、A 2 久保一色線、A 3 岩崎原線）

現行ルート



再編ルート(案)



① 1 便当たりの運行時間：	A 1 田県線	約 2 6 分	} 合計約 4 3 分
	A 2 久保一色線	約 1 6 分	
	A 3 岩崎原線	約 2 7 分	
② 路線あたりの運転手数：	A 1 田県線－A 2 久保一色線－A 3 岩崎原線		2 人
③ 運行時間帯	A 1 田県線	7 時台～1 8 時台	
	A 2 久保一色線	6 時台～1 8 時台	
	A 3 岩崎原線	7 時台～1 9 時台	
④ 運行便数	A 1 田県線	9 便	
	A 2 久保一色線	9 便	
	A 3 岩崎原線	9 便	
⑤ 停車バス停数	A 1 田県線	2 0 箇所	} 合計約 2 7 箇所
	A 2 久保一色線	1 2 箇所	
	A 3 岩崎原線	1 5 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

A 2久保一色線とA 3岩崎原線を統合し、ルートを変更。

① 1便当たりの運行時間：	A 1 田県線	約 2 6 分
	A 2 久保一色岩崎原線	約 3 4 分（－ 9 分）
② 路線あたりの運転手数：	A 1 田県線－A 2 久保一色岩崎原線 1 人（－ 1 人）	
③ 運行時間帯	A 1 田県線	7 時台～ 1 8 時台
	A 2 久保一色岩崎原線	6 時台～ 1 8 時台
③ 運行便数	A 1 田県線	8 便（－ 1 便）
	A 2 久保一色岩崎原線	8 便（－ 1 便）
④ 停車バス停数	A 1 田県線	2 0 箇所
	A 2 久保一色岩崎原線	2 5 箇所（－ 2 箇所）

- 【メリット】
- ・ダイヤが分かりやすくなり、A 1 田県線への乗り継ぎ利便性が向上する。
 - ・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。
 - ・A 2 久保一色線の利用者がパークアリーナ小牧に行きやすくなる。
- 【デメリット】
- ・A 3 岩崎原線の一部の利用者の味岡駅への所要時間が増える。

(参考)再編前後比較表

	現行	再編案	差
路線数	23路線	21路線	-2路線
幹線系	10路線	9路線	-1路線
支線系	13路線	12路線	-1路線
運行便数	257便	162便	-95便
幹線系	136便	82便	-54便 うち1小牧駅市役所線-39便
支線系	121便	80便	-41便
車両数	17台	15台	-2台
ポンチョ(ロング)	10台	8台	-2台
ポンチョ(ショート)	7台	7台	-
運転手数	34人	24人	-10人
幹線系	20人	16人	-4人
支線系	14人	8人	-6人
停留所設置箇所数(設置基数)	245箇所(437基)	248箇所(455基)	+3箇所(18基) 新設:9箇所(30基) 廃止:6箇所(12基)