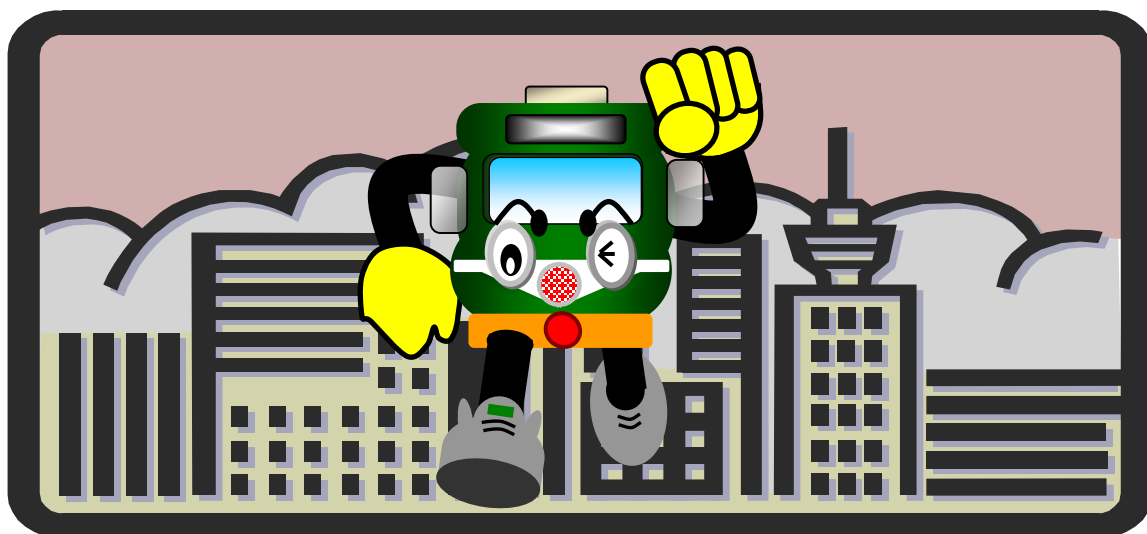


伊丹市交通事業アクションプラン

お客様に愛される市営バスを目指した行動計画
(平成19年度～平成22年度)



平成19年3月

伊丹市 交通局

目 次

1 . はじめに	
~ 市バス事業の現状とアクションプランの策定に向けて ~	1
2 . 伊丹市交通事業懇話会答申について (概要)	2
伊丹市交通事業懇話会答申の体系	4
上位計画とアクションプランの関連	6
3 . 伊丹市交通事業における現状と課題	7
~ 伊丹市交通事業懇話会答申を踏まえて ~	
乗合事業の概要	9
経営状況概括	10
経営状況推移表	11
平成17年度路線別営業収支報告書	13
平成15年度伊丹市交通事業経営健全化計画 の検証と今後の収支見込み	15
平成22年度までの収支見込みについて	16
4 . 平成15年度伊丹市交通事業経営健全化委員会報告書 における健全化策の検証	20
5 . 公営バスを取り巻く環境 ~ 求められる市営バス事業の役割 ~	28
6 . アクションプランに係る基本方針	31
経過	31
基本方針	31
基本理念	32
経営形態の抜本的改革について	33
一般会計と伊丹市交通事業の関係について	38
経営健全化に向けた行動計画	40
伊丹市交通事業アクションプランの事業体系	45
個別行動計画	47
7 . アクションプラン推進体制の確立	59
不採算路線等の見直しについて	60
8 . おわりに ~ 愛される市営バスを目指して ~	61

1. はじめに

～市バス事業の現状とアクションプラン策定に向けて～

伊丹市営バスは、昭和24年に走り始めて以来57年の歴史を有し、今日まで、市民生活を支える基盤サービスの一つとして、また、伊丹のまちづくりの担い手としても大きな役割を果たしてきた。しかしながら、開設以来、順調に伸びてきた乗客数も、昭和48年をピークに減少傾向に転じたことにより、これまで数次にわたる経営改善に取り組み、近年では、平成15年度までの6ヶ年計画（平成10～15年度）の後、さらに平成16～22年度の7ヵ年計画を策定し、その計画に沿って、健全化に向け取り組んでいる状況である。

現7ヵ年計画においては、「経費の節減、収支の改善に努めつつ、平成17年度末を目途に再度収支計画を見直す。」こと、また、「市バス事業の方向性について検討する。」ことが織り込まれており、こういった経緯で、平成17年7月に伊丹市交通事業懇話会を設置し、「市バス事業のあり方」について幅広い観点から議論していただき、平成18年1月に答申を受けた。

また、7ヵ年計画の収支見通しでは、平成22年度には累積欠損金の解消を目指すものであるが、収入予算において、補助金等市からの繰入を見込んだものであることから、こういった経営のあり方については、懇話会においても中心の議題となり、答申において、「公営」にとらわれることなく、経営形態を抜本的に見直すべきとの提言を受けたところである。

一方、市においては、厳しい財政状況に鑑み、聖域のない財政健全化方針が打ち出され、公営企業に対しても経済性の発揮が喫緊の命題とされたところである。交通事業に対する市からの支援は、高齢者等特別乗車証負担金と不採算公共路線補助を合わせて約8億円あり、全体の約1/3を占めている現状にあって、市においては、財政の健全化を着実に推進するため、平成18年度から高齢者等特別乗車証負担金を16年度決算額で固定した中で制度を継続することとし、また、不採算路線等補助については、補助率を2/3から1/2に引下げを実施するなど健全化に取り組んでいる状況である。

こうした経緯により、懇話会答申を受けたアクションプランを策定するにあたり、まずは現在の経営健全化計画の検証と平成22年度までの収支計画の見直しを行うとともに、経営形態のあり方についても検証を行った。そして、他公営事業者の先行事例、計画を参考とし、本市地域交通施策におけるバス事業の意義と役割を踏まえながら、今後も伊丹市民の交通手段としてのバスが走り続けていく、その道筋を示すためのアクションプランを策定したものである。

2. 伊丹市交通事業懇話会答申について（概要）

～「市バス事業のあり方、その方向性について」～

伊丹市交通局では、「伊丹市交通事業経営健全化委員会」報告に基づいて収支目標や健全化計画（平成16年度～平成22年度）を構築し、その具現化に向けた取り組みを行ってきた。こうした計画・目標の外部からの検証及び評価と、「今後のバス事業のあり方」を審議・提言いただくため「伊丹市交通事業懇話会」を設置し、平成18年1月に答申を受けた。

答申内容については、答申の体系（4～5頁）のとおり大きく五つの体系から示されている。

の「はじめに」では、伊丹市交通局が、企業として「自前の」収入、経済性での事業経営を模索すべきだということが述べられている。

そして、それを実践するために、の「サービスの向上」、の「経営形態の抜本的改革」、さらには、の「一般会計と交通事業の関係」といった観点からの提言となっている。

の「サービスの向上」については、交通局単独で実施可能な施策として、サービスの向上を恒常的に考えこれを実施する責任ある体制の確立や乗客ニーズに対応した路線設定とダイヤ編成など12項目、そして、他の主体への働きかけを通じて実現を目指す施策として、他事業者とのバス停・ダイヤの調整共有のほか、MM活動（モビリティマネジメント）の推進など6項目の具体の提言となっている。

次に、の「経営形態の抜本的改革」では、サービス提供の効率化と個別の施策として、路線の委託など部分的民営化策の導入や民間事業者との競争に耐える適正な給与水準の確立と新しい雇用形態の導入など4項目の提言となっている。

ネットワークマネジメント機能とバス運行機能の峻別では、「交通局は、現業部門を民営化したり委託する一方で、バス交通サービスの設計や計画と、これを実現するサービス部門を峻別するという点について研究すべきである。」との提案となっている。

次に、の「一般会計と交通事業の関係」については、「高齢者等特別乗車証について、市と交通局相互の連携のもとに、当面一般会計繰出し額を削減ないし固定し、実質的な制度継続を図り、近い将来、その利用実態について適正な計数計測を行い、財政秩序を確定させること」、また、「一部負担を含めた本制度のあり方についても再検討すべき」との提案となっている。

不採算公共路線については、都市のバスサービスとして、「最低限の必要な基準をも満たしていない路線は、全面的に見直しが必要である。」そして、「必要であるとする判断は、市民合意が得られるシステムが、また、そうでないものは、

最も低い公的資金投入で、委託する体制に移行すべきである。」との提言となっている。

の「まとめ」では、市民とバス事業の関係について、交通局および市は、「沿線住民からのサポートが得られるシステムを作ること」、そして、「必要な公共交通サービスを、より効率的に、有効に提供していくという視点に立って、過去にとらわれることなく、具体的方策を実施していくこと」さらに、「それらの過程において、市民に説明する責任を負わなければならない。」と結ばれている。

伊丹市交通事業懇話会答申の体系

はじめに

サービスの向上

序

交通事業単独で（ないし主となって）実施可能と思われる施策

（組織の活性化に関する施策）

- ・ サービス向上を恒常的に考えこれを実践する責任ある体制の確立
- ・ 自発的な創意工夫が行われる組織風土の育成

（バスダイヤ等運行に関する施策）

- ・ 乗客ニーズに対応した路線設定とダイヤ編成
- ・ 潜在需要の発掘を期待できるバスルートならびに料金体系の検討
- ・ 定時性の確保（ダイヤの継続的な見直し、よりきめ細かな設定）
- ・ 料金制度の見直し

（バス車両およびバス関連施設に関する施策）

- ・ ユニバーサルデザインの推進
- ・ ラッピングバスの増車と市民参画
- ・ 駅前案内所の改善

（情報サービスおよび IC 関連の施策）

- ・ 情報提供によるサービスの向上
- ・ IC カードシステムの導入と付加価値の研究
- ・ バスロケーションシステム（接近情報通知システム）の導入

他の主体への働きかけ、協調を通じて実現を目指す施策

（バス利用促進に関する施策）

- ・ MM（モビリティ・マネジメント）活動の推進

（バスダイヤ等運行に関する施策）

- ・ 定時性の確保（バス優先レーンの実現・徹底）
- ・ 大阪国際（伊丹）空港への直行サービス

（バス停施設等に関する施策）

- ・ バス停施設の改良
- ・ 他事業者とのバス停留所・ダイヤ等の調整・共有

（新たなサービスの展開に関する施策）

- ・ 鉄道駅、市内観光地、中心商業地区との連携

経営形態の

抜本的改革

サービス提供の効率化と個別の施策

路線の委託など部分的民営化策の導入

観光バス事業からの撤退と路線バスへの経営集中

民間事業者との競争に耐える適正な給与水準の確立と
新しい雇用形態の導入

株式会社化などの民間経営方式の導入

ネットワークマネジメント機能とバス運行機能の峻別

一般会計と交通事業の

関係について

高齢者等特別乗車証問題について

不採算公共路線補助について

まとめ（市民とバス事業）

アクションプラン構築と三つの留意点

上位計画とアクションプランの関連

第4次総合計画とアクションプランの関連

伊丹市第4次総合計画（平成12年度～平成22年度）

豊かな生活空間 人間性あふれる
成熟社会をはぐくむ 市民自治のまち

- ・ 5つの基本目標のうち生活者の視点でつくる住みやすいまちの実現

これから5年間のまちづくりプラン
～後期事業実施5か年計画～（平成18年～平成22年度）

交通事業に係る施策

4つの地域資源の活用

- ・ 豊かな自然環境
- ・ 歴史・文化
- ・ 総合的な市民力
- ・ 伊丹空港

5つの視点からの重点的な取組み

- ・ 5つの視点のうち
自然環境を守り、育て「住みよい都市環境」を実現

安全快適な市バス事業の推進

伊丹市交通事業経営健全化報告書（平成16年度～平成22年度）

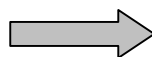


市バス事業の今後のあり方
について他 諮問



- 計画の見直し
- ・ 収支の改善
- ・ 経営形態のあり方

伊丹市交通事業懇話会
答申（平成18年1月）



伊丹市交通事業
アクションプラン 策定
（平成19年度～平成22年度）

3. 伊丹市交通事業における現状と課題

～ 伊丹市交通事業懇話会答申を踏まえて～

本市における市営バス事業はこれまで、伊丹市の地域性から、市民生活のシビルミニマムとして重要な役割を果たしてきた。

懇話会答申においても、公共交通が都市活動や市民生活を支える基盤サービスであるとされ、将来ともその役割を担っていくことが期待されている。

しかしながら、国の「民間にできることはできるだけ民間に委ねる。」という構造改革の流れの中において、その地域特性及び環境・福祉などの視点からも公共バス事業のサービス維持を図るにおいても、バスサービスがどこまで必要であるか、またそのサービスをどのような形態で行うことがもっとも利用者に最大の還元をもたらすことができるのか今一度検証し、そのあり方について利用者に理解を求め実行していくことが必要とされている。

本市における経営状況等については、10～11頁のとおりである。年間輸送人員は、昭和48年のピーク時から現在は約4割減少しているが、ここ数年の輸送人員についてはほぼ横ばいとなっている。しかしながら、高齢者等特別乗車料を除く四券種（普通券、定期券、回数券、1日乗車券）のみでは、年間数パーセントの減少傾向となっている。その中で、伊丹市交通事業経営健全化計画の取組みにおいて、不採算路線・生活維持路線等における一般会計からの一定補助を仰ぎながら、平成10年度のピーク時には約9億1千万円であった累積欠損金を、平成17年度決算においては約2億1千万円まで解消した。

平成18年度より伊丹市の聖域のない財政健全化計画において、特別乗車証負担金及び路線補助の見直しがある中、現行のサービス提供と経営では、収支見込み（18～19頁）のとおり累積欠損金の増加が予想され、一定のサービスレベルを維持し、継続可能な経営基盤を築いていくには、一層の健全化とサービスレベルの向上による利用促進、場合によっては抜本的な経営形態のあり方の検証・改善も必要とされている。

答申を踏まえれば、極力一般会計補助の影響を受けずサービスの提供が可能な体制の確立を図っていかねばならない。

それには、市民生活を支えるうえで現行の路線・ダイヤが最も適正かつ効率的であるかを交通局という事業者の視点のみでなく、伊丹市の交通施策として協議していく中で、市からの繰入金（不採算路線補助）についてもそのあり方を継続して協議・整理していく必要がある。それにあたっては単に採算面だけでなく市民生活を守るうえで路線の必要性を検証し、市場原理には馴染まない不採算路線であっても必要であれば維持することに、公営としての存在意義と責任がある。公営という経営形態をとることによって、不採算である路線を黒字路線が補って

きており、乗車人員の減少により黒字路線が赤字路線に転換した時には、赤字路線の維持をも脅かすという認識を持ち、利用者に協力を促すことも必要となる。

また、高齢者等特別乗車証については福祉施策であり、路線補助とは明確に区分され、高齢者、障害者に対するその乗車料相当額を市が負担し、社会参画を促すものである。少子高齢化の進む中、市との協議のもとその計数計測と今後の制度のあり方に対応できるよう努めなければならない。

利用の促進においては、伊丹市総合計画を踏まえたこれから5か年のまちづくりプランにある、安全快適な市バス事業を展開していくことが必要不可欠である。そのためには、バスを単なる移動手段としてだけでなくマイカーや自転車に対抗できる公共交通機関とするため、付加価値の形成も必要である。

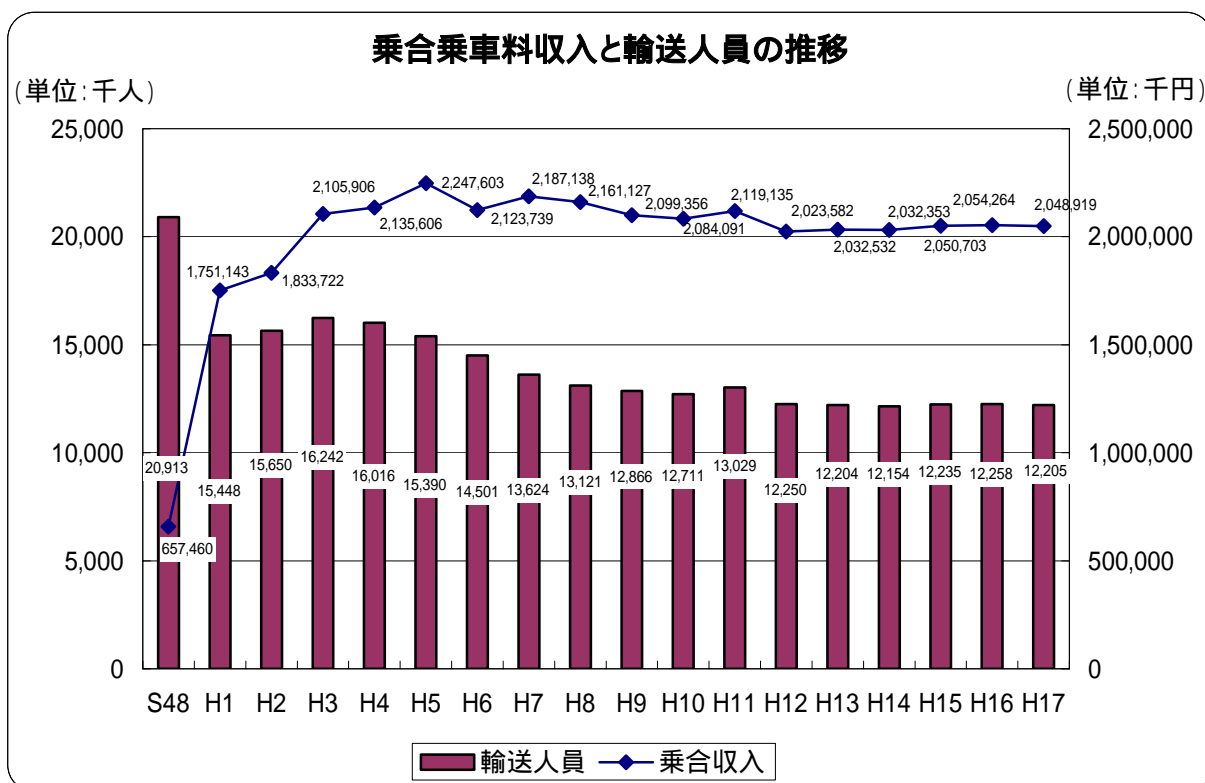
従って、安全快適な交通サービスを継続的に提供するうえで、路線サービス・安全面・経営効率のすべての観点を踏まえた伊丹市のまちづくりと連携した行動計画が求められていることから、行動計画を策定するにおいては、これまでのような短中期的な経営改善に留まらず、中長期的な経営ビジョンに基づくまちづくり施策と連携した交通サービスの提供が必要である。

乗合事業の概要

(平成18年3月31日現在)

保有車両数	88両
大型ノンステップ	57両
中型ノンステップ	3両
一般低床	28両
営業路線キロ	79.0km
運行系統数	38系統
最長路線長	13.2km
最短路線長	2.1km
平均路線長	6.8km
停留所数	342箇所(内おりば6箇所)
平均停留所間隔	約0.4km
年間実車走行キロ	3,059,564km
輸送人員	12,205千人
乗車料収入	2,048,919千円

年間実車走行キロ、輸送人員、営業収入は、平成17年度決算数値

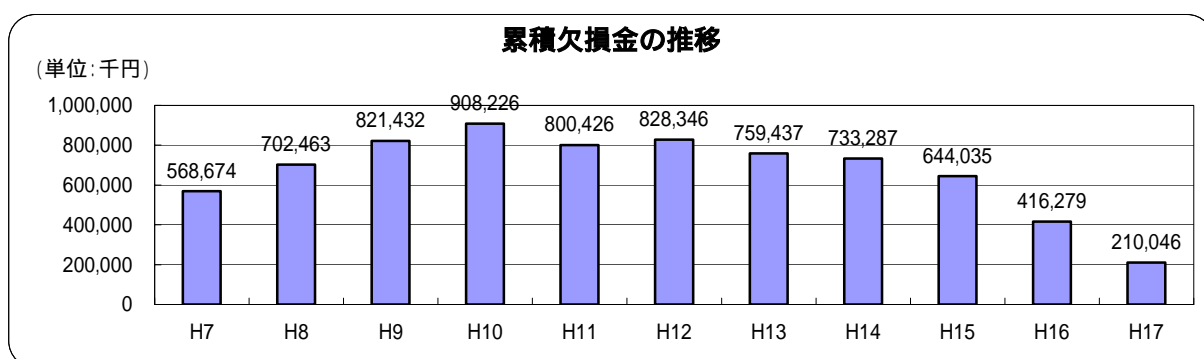
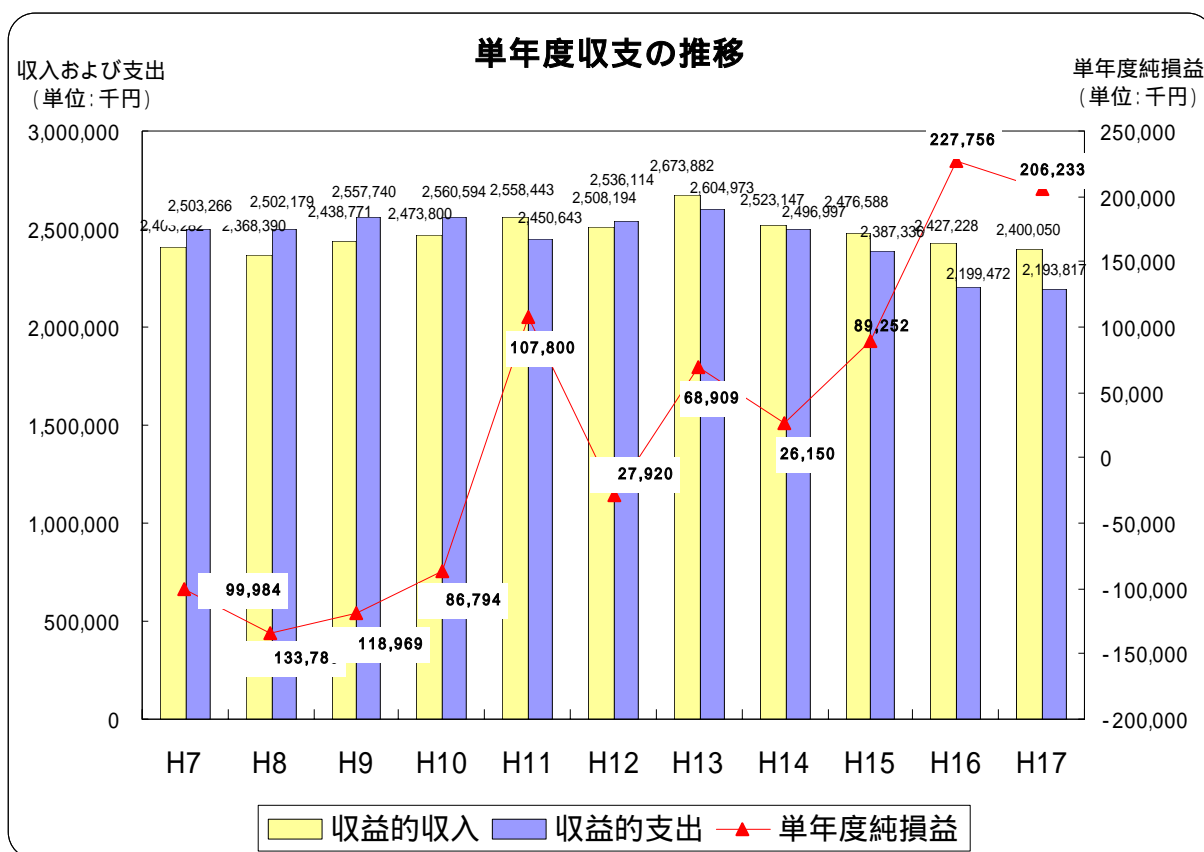


経営状況概括

交通事業の収支は、乗客数の減少による乗車料収入の減収が収支悪化の大きな要因となり、平成10年度末には累積欠損金が約9億1千万円となった。同年に設置された伊丹市交通事業経営健全化委員会による報告書に基づき、平成15年度までの6ヵ年計画で、人件費の削減などの内部努力、バスカードシステムの導入を始めとする乗客サービスの向上に努めるとともに、一般会計からの補助金等の財政支援を仰ぎながら収支の改善に取り組んできた。

また、平成15年度には、累積欠損金の解消を図るため健全化委員会を再設置し、平成22年度末までに累積欠損金を解消することを目途とした委員会報告書の収支計画の実現に向け事業運営に取り組んだ結果、平成17年度末の累積欠損金は約2億1千万円まで減少している。

平成7年度以降の収支および累積欠損金の推移は、以下のとおりとなっている。



経営状況推移表

年 度	平成7年度	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度 当初予算
総収益(消費税抜額)	2,403,282	2,368,390	2,438,771	2,473,800	2,558,443	2,508,194	2,673,882	2,523,147	2,476,588	2,427,228	2,400,050	2,213,011
うち料金収入(消費税抜額)	2,205,713	2,180,907	2,126,577	2,110,455	2,149,383	2,060,309	2,082,612	2,089,279	2,104,549	2,107,213	2,095,568	2,017,522
総収益対料金収入割合	91.8	92.1	87.2	85.3	84.0	82.1	77.9	82.8	85.0	86.8	87.3	91.2
補助金繰入額	116,582	121,609	211,445	286,606	343,898	365,314	466,909	374,802	317,769	279,748	209,355	144,203
総収益対補助金割合	4.9	5.1	8.7	11.6	13.4	14.6	17.5	14.9	12.8	11.5	8.7	6.5
総費用(消費税抜額)	2,503,266	2,502,179	2,557,740	2,560,594	2,450,643	2,536,114	2,604,973	2,496,997	2,387,336	2,199,472	2,193,817	2,363,863
うち人件費(消費税抜額)	2,056,136	2,033,370	2,058,955	2,059,962	2,023,979	2,044,289	2,096,380	2,035,518	1,850,489	1,620,680	1,651,875	1,732,165
総費用対人件費割合	82.1	81.3	80.5	80.4	82.6	80.6	80.5	81.5	77.5	73.7	75.3	73.3
収支率(補助金を除く)	91.3	89.8	87.1	85.4	90.4	84.5	84.7	86.0	90.4	97.6	99.9	87.5
料金収入に対する人件費割合	93.2	93.2	96.8	97.6	94.2	99.2	100.7	97.4	87.9	76.9	78.8	85.9
総収益に対する人件費割合	85.6	85.9	84.4	83.3	79.1	81.5	78.4	80.7	74.7	66.8	68.8	78.3
当年度純損益	99,984	133,789	118,969	86,794	107,800	27,920	68,909	26,150	89,252	227,756	206,233	150,852
繰越利益剰余金(繰越欠損金)	568,674	702,463	821,432	908,226	800,426	828,346	759,437	733,287	644,035	416,279	210,046	360,898
累積不良債務額	31,155	129,585	49,270	0	0	0	0	0	0	0	0	0
高齢者等特別乗車料	362,585	386,301	411,388	429,644	464,302	475,225	493,369	523,903	554,050	598,109	642,233	600,000
料金収入対特別乗車料割合	16.4	17.7	19.3	20.4	21.6	23.1	23.7	25.1	26.3	28.4	30.6	29.7
乗合輸送人員(千人)	13,624	13,121	12,866	12,711	13,016	12,250	12,204	12,154	12,235	12,258	12,205	12,303
乗合輸送人員前年増減率(%)	6.0	3.7	1.9	1.2	2.4	5.9	0.4	0.4	0.7	0.2	0.4	0.8
年度末職員数(人)	196	195	191	184	175	163	155	164	170	167	180	186
職員数前年増減率(%)	1.5	0.5	2.1	3.7	4.9	6.9	4.9	5.8	3.7	1.8	7.8	3.3
伊丹市の人口(人)	188,436	190,194	190,886	192,696	193,379	192,152	191,407	191,916	192,616	193,428	192,248	192,489
人口前年増減率(%)	0.5	0.9	0.4	0.9	0.4	0.6	0.4	0.3	0.4	0.4	0.6	0.1

補助金繰入額は収益的収入に係る補助金総額で、大半を一般会計からの不採算公共路線・生活維持路線補助が占めている。

総収益対補助金割合 = (補助金繰入額 ÷ 総収益) × 100

高齢者等特別乗車料は高齢者・障害者等に交付される、いわゆる「乗合自動車無料乗車証」にかかるものと、市政功労者交付を含めたもの。

料金収入対特別乗車証割合 = (高齢者等特別乗車料 ÷ 料金収入) × 100

平成 17 年度 路線別営業収支報告書

系統 番号	路線名	キロ程	実車走行和(km) A	輸送人員(人) B	乗車比率 (%)	営業収益 (千円) C	営業費用(千円) D	差引(千円) C-D	営業係数 (D/C×100)	乗車密度 (F/A)	平均乗車 和(km) E	輸送人扣 (B×E)F	乗車効率
12	JR 小井内昆陽里線	3.8	929	9,533	0.078	1,620	643	977	39.69	29.8	2.9	27,646	41.70
44	近畿病院線	2.1	3,596	36,210	0.297	6,155	2,488	3,667	40.42	15.1	1.5	54,315	21.17
38	塚口新伊丹線	4.3	4,206	26,949	0.221	4,581	2,910	1,671	63.52	16.0	2.5	67,373	22.45
2	JR 桜ヶ丘荒牧公園線	6.6	298,999	1,549,725	12.698	263,413	206,856	56,557	78.53	19.2	3.7	5,733,983	26.87
34	塚口堀池団地伊丹線	5.8	50,835	256,038	2.098	43,520	35,169	8,351	80.81	13.1	2.6	665,699	18.35
51	JR 荻野鶴田線	6.1	252,922	1,271,180	10.416	216,068	174,979	41,089	80.98	18.1	3.6	4,576,248	25.36
50	JR 北野三師団線	10.4	12,608	58,135	0.476	9,881	8,723	1,158	88.28	18.9	4.1	238,354	26.49
41	近畿病院山田線	3.7	120,771	551,191	4.516	93,688	83,553	10,135	89.18	11.0	2.4	1,322,858	15.35
49	JR 北野線	6.0	14,609	66,376	0.544	11,282	10,107	1,175	89.59	16.4	3.6	238,954	22.92
18	JR 松ヶ丘西野団地線	6.1	196,564	890,392	7.296	151,344	135,989	15,355	89.85	16.3	3.6	3,205,411	22.85
37	塚口 JR 伊丹線	5.6	201,244	909,427	7.452	154,579	139,226	15,353	90.07	13.1	2.9	2,637,338	18.36
17	JR 昆陽池西野団地線	6.2	101,658	456,507	3.74	77,594	70,330	7,264	90.64	17.5	3.9	1,780,377	24.54
13	JR 伊丹病院山田線	5.9	60,013	263,268	2.157	44,749	41,519	3,230	92.78	14.0	3.2	842,458	19.67
35	塚口堀池団地昆陽里線	4.9	80,085	348,095	2.852	59,167	55,405	3,762	93.64	11.3	2.6	905,047	15.84
53	JR 伊丹坂荻野線	5.9	12,278	52,631	0.431	8,946	8,494	452	94.95	15.0	3.5	184,209	21.02
8	JR 桜ヶ丘鴻池線	4.8	31,478	130,048	1.066	22,106	21,777	329	98.51	11.6	2.8	364,134	16.21
40	塚口伊丹病院三師団線	5.1	118,667	486,866	3.989	82,755	82,097	658	99.20	12.7	3.1	1,509,285	17.82
7	JR 小井内鴻池線	7.5	291,906	1,173,380	9.614	199,444	201,949	2,505	101.26	15.7	3.9	4,576,182	21.97
1	JR 小井内荒牧公園線	9.3	105,899	415,736	3.406	70,664	73,264	2,600	103.68	16.1	4.1	1,704,518	22.56
5	J R 中山寺伊丹線	7.6	97,670	370,857	3.039	63,036	67,571	4,535	107.19	13.3	3.5	1,298,000	18.62
61	塚口近畿病院三師団線	7.0	97,656	345,003	2.827	58,642	67,561	8,919	115.21	10.6	3.0	1,035,009	14.85
24	カンティ東部循環線	13.1	19,222	65,812	0.539	11,186	13,298	2,112	118.88	15.1	4.4	289,573	21.11
14	JR 伊丹病院昆陽里線	5.1	85,640	289,004	2.368	49,123	59,248	10,125	120.61	10.8	3.2	924,813	15.13
43	佐々原山田線	3.9	51,992	174,804	1.432	29,712	35,970	6,258	121.06	9.8	2.9	506,932	13.66
25	伊丹空港線	13.2	177,614	594,923	4.875	101,121	122,878	21,757	121.52	14.1	4.2	2,498,677	19.71
3	カンティ荒牧公園線	9.0	47,662	143,716	1.178	24,428	32,974	8,546	134.98	11.8	3.9	560,492	16.48
23	岩屋循環線(ｸﾘｰﾝｽﾎｰﾌﾞ-ﾗｲﾝ)	11.2	32,395	96,559	0.791	16,413	22,412	5,999	136.55	11.3	3.8	366,924	15.87
31	山本団地線	7.1	148,958	427,256	3.501	72,622	103,053	30,431	141.90	12.0	4.2	1,794,475	16.88
22	岩屋循環線	9.2	85,711	229,049	1.877	38,932	59,297	20,365	152.31	8.6	3.2	732,957	11.98
62	塚口佐々原三師団線	7.2	21,873	56,018	0.459	9,522	15,132	5,610	158.92	9.0	3.5	196,064	12.56
36	伊丹山田線	6.0	56,844	132,262	1.084	22,481	39,326	16,845	174.93	7.2	3.1	410,012	10.11
26	伊丹空港線(直行便)	5.5	66,385	144,082	1.181	24,490	45,927	21,437	187.53	13.2	6.1	878,900	18.55
54	JR 荻野南三師団線	9.8	16,363	33,239	0.272	5,650	11,320	5,670	200.35	8.9	4.4	146,252	12.53
55	J R 中山寺荻野三師団線	8.4	46,049	81,849	0.671	13,912	31,858	17,946	229.00	9.1	5.1	417,430	12.70
84	市役所下河原線	5.8	38,043	62,334	0.511	10,595	26,321	15,726	248.43	5.4	3.3	205,703	7.58
32	山本団地三師団線	6.6	2,509	1,906	0.016	324	1,736	1,412	535.80	3.0	3.9	7,433	4.15
39	山田三師団線	7.5	6,301	3,524	0.029	599	4,359	3,760	727.71	2.0	3.5	12,334	2.74
82	猪名川下河原線	3.9	1,410	647	0.005	110	975	865	886.36	1.3	2.9	1,877	1.87
合 計			3,059,564	12,204,531	100	2,074,454	2,116,694	42,240	102.04	14.0	3.5	42,918,243	19.66