

高知市地域公共交通あり方検討結果報告書（令和5年7月28日）

目 的

将来にわたって地域公共交通を維持・確保するため、**交通体系**、**費用分担**、**利用促進等**の抜本的なあり方検討に対して、専門的見地から意見聴取することを目的に、高知市地域公共交通あり方検討会を設置。

基本的な考え方

コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりの実現
真にサステイナブルな地域交通のり・デザイン
多様な交通モードの相互連携によるバタミックス

検討の方向性

■交通体系

- a 幹線・支線型のネットワークづくり
- b 新交通システムによる高度化
- c 運転手の規模に応じた再編
- d ラストワンマイルのサービス拡充
- e 地域拠点としてのモビリティハブ化

■費用分担

- f 財政支援制度の充実
- g 適正な運賃制度の見直し
- h 協賛金による財源の確保
- i 寄付金等による財源の確保

■利用促進

- j 利用者目線のサービスの拡充
- k 子育て世帯や高齢者への対応
- l デジタル化による多様なニーズへの対応

■調査・検証

- m 新交通システム導入に向けた社会実験等
- n 公共交通に係る市民・利用者意向調査
- o 公共交通がもたらす効果・便益分析

考えられる具体策

- ・電車からLRTへの転換
- ・電車からBRTへの転換
- ・バスからタクシーへの転換
- ・パークアンドライドの整備
- ・中心部への車の乗り入れ制限
- ・自家用運送への転換
- ・ターミナルの整備
- ・バス路線再編
- ・乗換ポイントの整備
- など



- ・国・県の支援制度の充実
- ・普通運賃・割引運賃の見直し
- ・エリアサポーター制度の導入
- ・上下分離（みなし上下分離）
- ・現行補助制度の拡充
- ・基金の創設
- ・固定資産税の減免等
- ・クラウドファンディング



- ・運賃半額，無料，ワンコイン化
- ・定期券，サブスクリプション
- ・シニアパス，学生チケット
- ・タクシーチケット など
- ・キャッシュレス決済
- ・Ma a S
- ・ノーマイカーデー



- ・BRT等導入のための実証運行
- ・アンケートによる意向調査
- ・クロスセクター効果の分析



今後の対応等について

あり方検討に係る基本的な考え方や方向性に基づき、**電車のあり方**や電車とバスの**並走区間を検討**するとともに、喫緊の課題である**運転手不足に対応**するなど、市民・利用者が応援したくなる地域公共交通へとり・デザインすることを早急に取り組むこと。

高知市地域公共交通リ・デザイン (令和7年5月27日)

リ・デザインに向けたキーワード

人口減少時代 担い手確保 共創 まちづくり
幹線・支線 乗り継ぎ 拠点づくり 交通DX

基本的な方向

ターミナル のリ・デザイン

公共交通の利便性向上と併せて、中心市街地活性化やコンパクト・プラス・ネットワークなどまちづくりの視点も踏まえ、ターミナル機能強化に取り組む。

- ◆具体策の検討 検討1-① 中心部のターミナル機能強化
検討1-② 周辺部のターミナル機能強化

ネットワーク のリ・デザイン

幹線交通 市周辺部から中心部までの拠点間を繋ぐ重要路線として、大量輸送できる路線バスで対応。

支線交通 今後5年間でバス運転手が半減することを見据え、市周辺部はコミュニティバスやデマンドタクシー等により移動手段の確保に努める。

地域交通 タクシー運転手の高齢化や担い手不足を見据え、デマンドタクシーやライドシェアなど多様な交通モードを検討し空白地対策に取り組む。

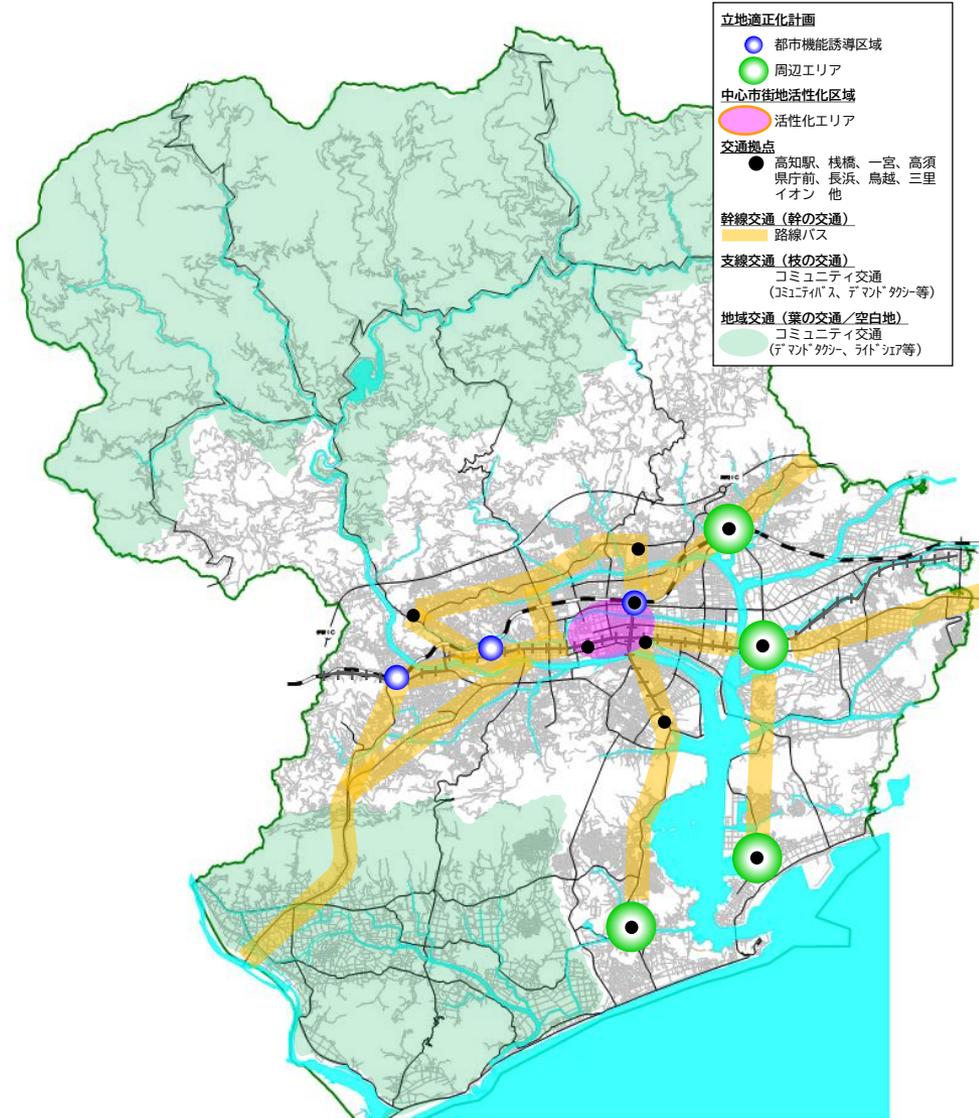
- ◆具体策の検討 検討2-① 共創による地域交通の確保

利便増進 のリ・デザイン

バス・タクシーの業務効率化や生産性向上に資するデジタル化に取り組むとともに、利用しやすい運賃サービスを提供するなど、利用者の利便増進に取り組む。

- ◆具体策の検討 検討3-① 利便性の高い運賃体系の見直し
検討3-② デジタル化への対応

リ・デザインの全体像(イメージ)



地域公共交通のり・デザインに向けたキーワード

人口減少時代

担い手確保

共創

まちづくり

幹線・支線

乗り継ぎ

拠点づくり

交通DX

ネットワークのり・デザインに向けた基本的な方向

幹線交通

市周辺部から中心部までの拠点間を繋ぐ重要路線として、大量輸送できる**路線バス**で対応。

支線交通

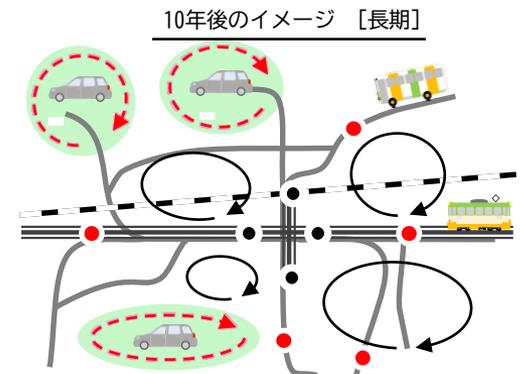
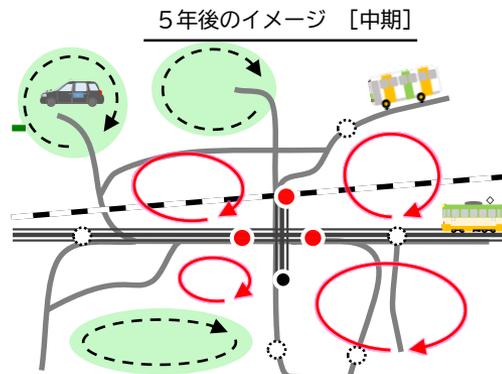
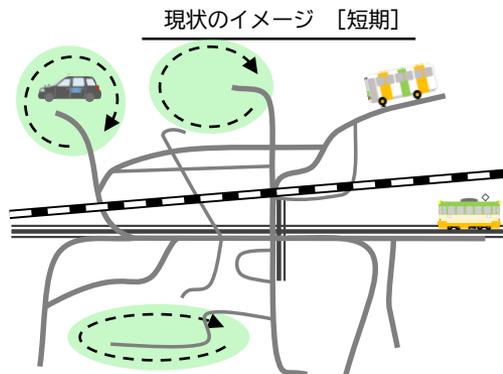
今後5年間でバス運転手が半減することを見据え、市周辺部は**コミュニティバス**や**デマンドタクシー**などにより移動手段の確保に努める。

地域交通

タクシー運転手の高齢化や担い手不足等を見据え、**デマンドタクシー**や**ライドシェア**など多様な交通モードを検討し、交通空白地への対応に取り組む。

具体策の検討（検討2-② 共創による地域交通の確保）

—— 実施路線 ● 実施拠点 - - - 検討路線 ● 検討拠点



	現状のイメージ	5年後のイメージ	10年後のイメージ
幹線交通	路線バス	生活路線バス	生活路線バス
支線交通	生活路線バス、廃止代替バス	廃止代替バス、コミュニティ交通 等	コミュニティ交通 等
地域交通	デマンドタクシー	デマンドタクシー 等	デマンドタクシー、ライドシェア 等
交通拠点		ターミナル機能強化（中心部）	ターミナル機能強化（中心部・周辺部）

地域公共交通り・デザインに向けたキーワード

人口減少時代

担い手確保

共創

まちづくり

幹線・支線

乗り継ぎ

拠点づくり

交通DX

利便増進のり・デザインに向けた基本的な方向

・バス・タクシーの業務効率化や生産性向上に資するデジタル化に取り組むとともに、利用しやすい運賃サービスを提供するなど、利用者の利便増進に取り組む。

具体策の検討（検討3-①利便性の高い運賃体系の見直し）

・バス・タクシー運転手の減少を見据えた「乗り換え型公共交通」へとシフトしていくため、利用者が乗り換え抵抗を感じることはない、シンプルで分かりやすい運賃体系を検討します。

■ 運賃サービス一覧（現状）

オート1dayサービス

市内均一区間をICカードですかで大人500円でバス乗り放題！

おでかけ電車65定期

65歳以上の方に電車全線乗り放題となる定期券！

お買い物乗車券

帯屋町筋商店街加盟店で3,000円以上お買い物をすると電車バス200円分の乗車券を進呈！

電車一日乗車券

市内均一区間が500円乗り放題！全線が1000円乗り放題！

おでかけバス70定期

70歳以上の方にバス乗り放題となる定期券！

子育て支援サービス

小学生以上のお客さまに対し幼児2名まで無料！家族で利用する場合は3名以降も無料！

乗り継ぎポイント

高知駅ポイント
100円割引（60分以内有効）
バス↔バス↔路面電車



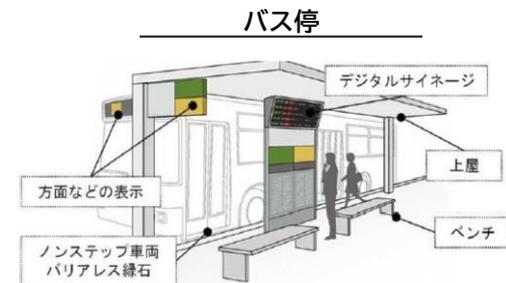
はりまや橋ポイント
150円割引（60分以内有効）
バス↔バス↔路面電車



具体策の検討（検討3-②デジタル化への対応）

・利用者の移動の利便性と交通事業者の業務改善・効率化につながる交通DXの取り組みを検討します。

イメージ

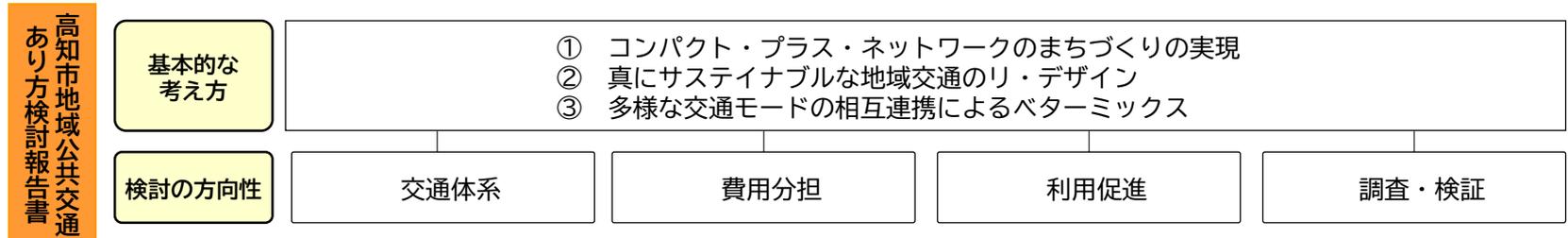
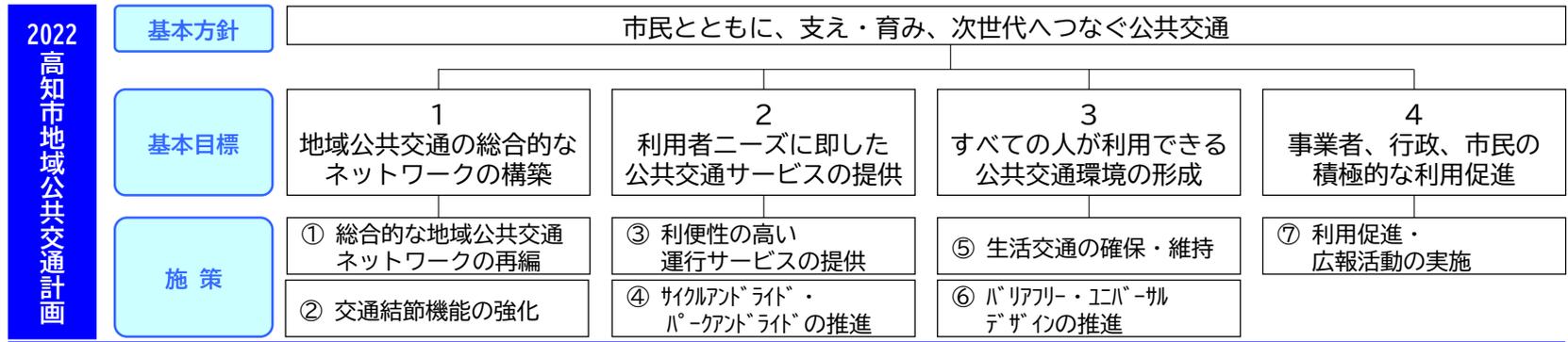


出典：社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）概要パンフレット

タクシー配車アプリ



2027高知市地域公共交通計画及び利便増進実施計画の策定について



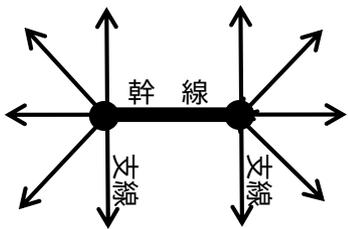
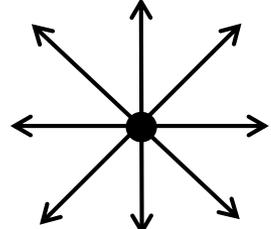
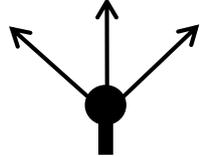
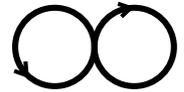
“2027高知市地域公共交通計画” “2027高知市地域公共交通利便増進実施計画” 策定

リ・デザインに向けた具体的な検討項目

(検討項目)		(詳細の検討内容, 比較, 分析)
ターミナル	ターミナル	中心部：高知駅・はりまや橋観光バスターミナル，県庁前発着便 周辺部：一宮バスターミナル，JR朝倉駅，量販店
	P & R	美術館通，一宮バスターミナル，都市計画緑地「旭緑地」，量販店
	C & R	JR高知駅，JR入明駅，JR円行寺駅，JR朝倉駅，長浜バス停，量販店
	バス停，電停	ベンチ，上屋，表示の見やすさ，老朽化対応，情報案内板，停留所間距離，量販店との連携
ネットワーク	道路状況	国道，県道，市道，都市計画道路，歩道有り道路
	路線網	幹線・支線型，放射型，デマンド型，循環型（〇形，8形）
	立地状況	通勤・通学・通院・買い物・観光に関する施設 他
	運行態様	路線定期運行（フリー乗降），路線不定期運行，エリア運行
	運行内容	運行エリア，系統数，便数，起点，終点，経由地，始発・終発時間，運行間隔
	運行主体	バス・タクシー会社，ハイヤー協同組合，町内会，NPO法人，高知市
	車両	バス（大・中・小），タクシー（特大・普），自家用有償運送，自家用車
	運転手	バス・タクシー運転手数，年齢構成，第二種・一種免許取得状況，組合交渉
	利用状況	系統別，区間・バス停別，時間帯別，曜日別，年齢別，IC・現金利用別，定期券
	収支状況	系統別（収支，運賃収入，費用）
補助制度	車両・施設整備・運行補助など支援制度，利便増進実施計画の優遇措置	
利便増進	デジタル化	デジタルチケット，クレジット決済，QR，交通系ICカード，こちタク，ライドシェア
	バリアフリー	低床車両（バス・電車），音声合成， ※イバウド対応/多言語化対応
	運賃制度	均一制，対キロ制，定期券，均一期間，乗継・往復割引，子ども・高齢者・障がい者割引
他	関係法令	道路運送法，道路交通法，道路法，バリアフリー法，道路運送車両法，自動車ターミナル法，都市計画法
	関連計画	総合計画，総合戦略，立地適正化計画，公共交通計画，中心市街地活性化基本計画
	協議会	地域公共交通会議（リ・デザイン分科会），こちタク運営協議会，路面電車あり方検討会，市議会



バス路線網の特徴

	幹線・支線型	放射型	デマンド型（予約型）	循環型
路線網			(区域運行)  (定路線運行) 	(巡回)  (8の字) 
形態	<ul style="list-style-type: none"> ○交通拠点を新設する場合には整備費等が生じる。 ○系統数が最も多い。 ○中心部の過度な運行が減る。 	<ul style="list-style-type: none"> ○現状は、はりまや橋を中心とする放射型バス路線網を形成。 ○郊外から中心部へ直行できる。 ○幹線支線型より系統数が少ない。○朝夕は中心部にバスが集中し過度な運行。 	<ul style="list-style-type: none"> ○空バス運行が常態化している利用の少ない地域では予約型にすることで無駄な運行が削減でき効率的な運行ができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○始点と終点と同じで循環する路線のためわかりやすい。
車両 運転手数	<ul style="list-style-type: none"> ○幹線支線の結節点に運転手の労働環境整備と利用者の待合環境整備が必須。 ○幹線支線それぞれに車両を配置する必要があり、一般的に運転手と車両が増える。 ○始発終発時に栈橋からの回送コストが生じる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○これまで通りの運転手と車両の運用が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ○バス会社は予約受付や配車など新たな業務が生じる。 ○タクシー会社は日常業務の範囲内で対応可能。 	
行政の 運行補助	<ul style="list-style-type: none"> ○現行の放射型路線網を変えると、国県の補助要件を満たさなくなり、国県の運行補助金が大幅減となる。 ○これに伴い、高知市の運行補助金が大幅増となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○現行の国県の補助要件をクリアでき、これまで通り国県の運行補助金が確保される。 ○国県補助が受けられるため、高知市の運行補助金も同様に確保される。 	<ul style="list-style-type: none"> ○現状は過疎地のみ国補助が適用され、他のデマンド運行には国県の運行補助はなく、市の運行補助金増となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○市中心部での運行は国県の運行補助がなく、市の運行補助を想定。 ○ぐるりんバスの経験から中心部の循環線は慎重な対応が必要。
利用者	<ul style="list-style-type: none"> ○乗り換えが基本。 ○現状と比べると、幹線は少ない頻度、支線は多頻度で運行できる。 ○短距離運行となりダイヤの遅れが軽減される。 	<ul style="list-style-type: none"> ○乗り換えなしで中心部まで直行できる。 ○周辺部から中心部へ直行する系統は長距離運行するためダイヤに遅れが生じる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○電話予約が必要。 ○乗り換えが生じる。 ○予約型は、鏡・土佐山の過疎地や春野等では利用も多く好評。 	<ul style="list-style-type: none"> ○巡回するため目的地までの所用時間が長くなる。 ○主要施設や公共施設が多くある中心部を巡回。

	大型バス	中型バス	小型バス	ジャンボタクシー	UD・セダン型タクシー
車両イメージ	 いすゞ自動車 ERGA	 いすゞ自動車 ERGAmio	 日野自動車ポンチョ	 トヨタハイエースグランドキャビン	 トヨタ JPN TAXI
全長	1020cm～1145cm	886cm～1054cm	699cm～700cm	538cm	440cm
全幅	248cm～249cm	229cm～237cm	208cm	188cm	169cm
全高	286cm～322cm	283cm～314cm	282cm～310cm	228cm	175cm
乗車定員	72人～77人	50人～68人	29人～32人	10人	5人
台数 (ステップ)	【ノンステップ】 とさでん1台, 東部交通1台 【ワンステップ】 とさでん8台, 東部交通1台 【ツーステップ】 とさでん7台, 東部交通1台	【ノンステップ】 とさでん54台, 東部交通14台 北部交通1台 【ワンステップ】 とさでん20台, 東部交通1台	【ノンステップ】 東部交通6台, 北部交通12台	高知市ハイヤー 協同組合:42台	高知市ハイヤー 協同組合:597台
車体価格	約28,000千円	約24,000千円	約22,500千円	約4,500千円	約3,500千円
運行路線	国道・県道, 沿線市町を結ぶ広域路線		県道・市道, 市内路線	市道・狭隘道路, 過疎地など利用の少ない地域	
運行主体	とさでん, 東部交通	とさでん, 東部交通, 北部交通	バス事業者 (とさでん交通除く)	タクシー事業者 等	タクシー事業者 等
運転免許	大型二種免許	大型二種免許	大型二種免許 中型二種免許	普通二種免許	普通二種免許 普通一種免許
特徴	○一度に大量輸送できるため輸送効率が高い。 ○国道や県道など主に幹線的な道路を運行。 【幹線交通】	○一度に大量輸送できるため輸送効率が高い。 ○県道や主要な市道など主に補助幹線的な道路を運行。 【幹線交通】 【支線交通】	○大型・中型バスと比べると輸送量は少ない。 ○主要な市道や周辺市街地など利用の少ない補助幹線的な道路を運行。 【支線交通】	○車両コストも低く抑えられる。 ○小回りが利き住宅地を走行できる。 【支線交通】 【地域交通】	○スロープ付もあり障がい者も乗りやすい。 ○ドアツードアで移動できる。 【地域交通】

■ ネットワークの検討に当たっての背景

ネットワークのリ・デザインに向けた基本的な方向

幹線交通 市周辺部から**中心部までの拠点間を繋ぐ**重要路線として、大量輸送できる**路線バス**で対応。

支線交通 今後5年間でバス運転手が半減することを見据え、市周辺部は**コミュニティバス**や**デマンドタクシー**などにより移動手段の確保に努める。

地域交通 タクシー運転手の高齢化や担い手不足等を見据え、**デマンドタクシー**や**ライドシェア**など多様な交通モードを検討し交通空白地への対応に取り組む。

■ 幹線交通の検討について

リ・デザインに向けた基本的な方向に基づき、**市周辺部から中心部の拠点を繋ぐ広域的な「幹線交通」ネットワークを描くことを検討**。その際には、高知駅BTや県庁前発着場所など**拠点を活かした【中心市街乗り入れ型】**や**【バス電車バス乗り換え型】**のネットワークを検討。

ターミナルのリ・デザインに向けた基本的な方向

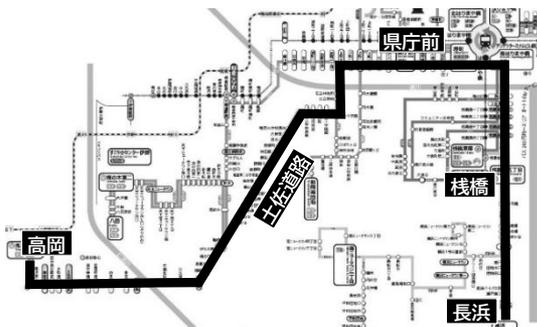
中心市街地活性化やまちづくりの視点も踏まえ、市中心部や周辺部における**ターミナル機能強化**に取り組む。

(検討1-① 中心部のターミナル機能強化)

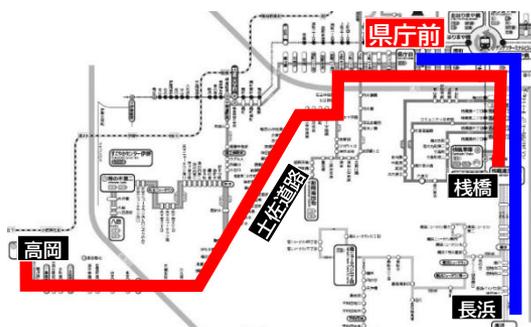
・高知駅B T、県庁前発着場所等について、**交通結節機能**や**都市の拠点機能の強化**を検討。



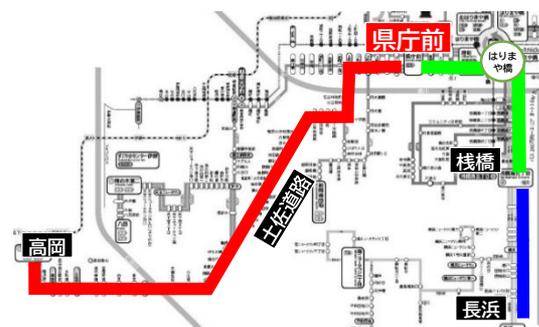
(現行)



(再編案1 中心市街地乗り入れ型)

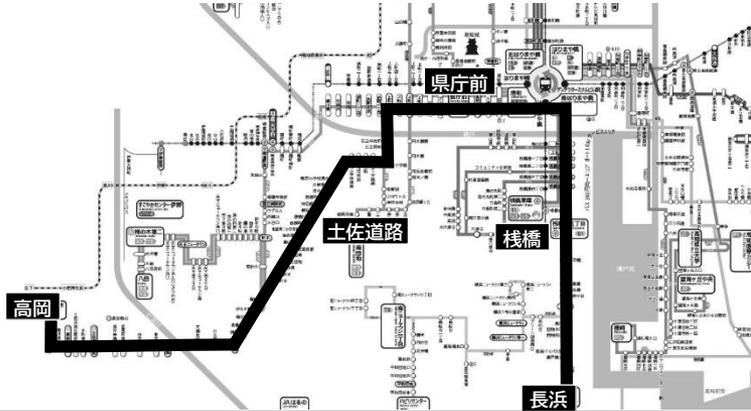


(再編案2 バス電車バス乗り換え型)

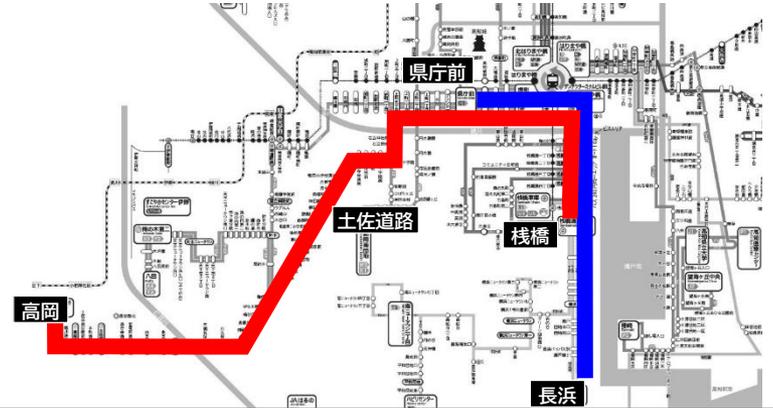


高岡-長浜

【現行】



【中心市街地乗り入れ型】



■利用状況 (調査期間: R5.10~R6.9)

【往路】 高岡→土佐道→上町五→はりま→長浜

	高岡	上町	グランド	県庁	棧橋	孕橋	長浜	利用者数	利用率	
現行路線①	[厚黒線]							44,774	—	
再編 (案) 幹線②	[赤線]							31,600	70.6%	②/①
再編 (案) 幹線③		[青線]						11,254	25.1%	③/①
※乗り換えが伴う利用者								1,920	4.3%	④/①

【復路】 長浜→はりま→上町五→土佐道→高岡

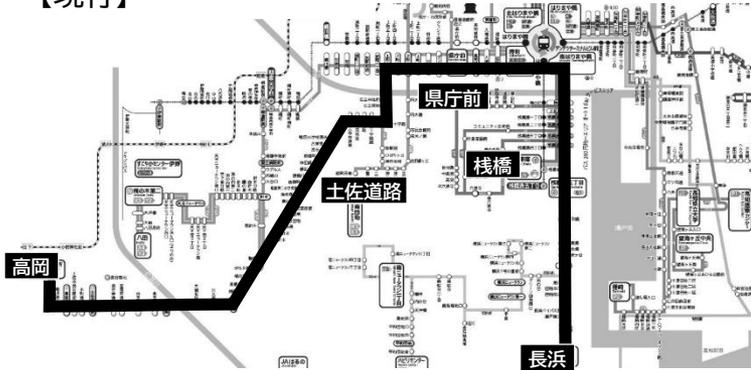
	長浜	孕橋	棧橋	県庁	グランド	上町	高岡	利用者数	利用率	
現行路線①	[厚黒線]							41,368	—	
再編 (案) 幹線②			[赤線]					24,972	60.4%	②/①
再編 (案) 幹線③				[青線]				15,055	36.4%	③/①
※乗り換えが伴う利用者								2,378	5.7%	④/①

■再編の効果

利用者	<ul style="list-style-type: none"> ●長距離路線から短距離路線に再編されるためダイヤの遅れが緩和される。 ●全利用者の5%は中心部でバスからバスへの乗り換えが生じる。 	<ul style="list-style-type: none"> ●全利用者の95%はこれまで通り利用できる。
事業者	<ul style="list-style-type: none"> ●短距離路線となることでダイヤの遅れが緩和され定時運行が期待される。 ●県庁前・棧橋が中心部の発着点となるためターミナル機能強化が必須。 	<ul style="list-style-type: none"> ●バスの運転手不足解消につながるか不透明。
基礎自治体	<ul style="list-style-type: none"> ●利用状況・収支状況を踏まえたデータに基づく路線再編が期待できる。 ●国県の運行補助要件を満たさなくなるため、国県の補助金が減り、市の運行補助金が増える。 	

高岡～長浜

【現行】



【バス電車バス乗り換え型】



再編 (案)

■利用状況 (調査期間：R5.10～R6.9)

【往路】 高岡→土佐道→上町五→はりま→長浜

高岡 上町 グラウト 県庁 はりま 棧橋 孕橋 長浜 利用者数 利用率

現行路線①		44,774	—	
幹線②		15,017	33.5%	②/①
再編 (案) 電車④	乗換	16,583	37.0%	④/①
幹線③		887	2.0%	③/①
※乗り換えが伴う利用者		28,870	64.5%	

【復路】 長浜→はりま→上町五→土佐道→高岡

長浜 孕橋 棧橋 はりま 県庁 グラウト 上町 高岡 利用者数 利用率

現行路線①		41,368	—	
幹線②		1,439	3.5%	②/①
再編 (案) 電車④	乗換	13,616	32.9%	④/①
幹線③		10,124	24.5%	③/①
※乗り換えが伴う利用者		29,805	72.1%	

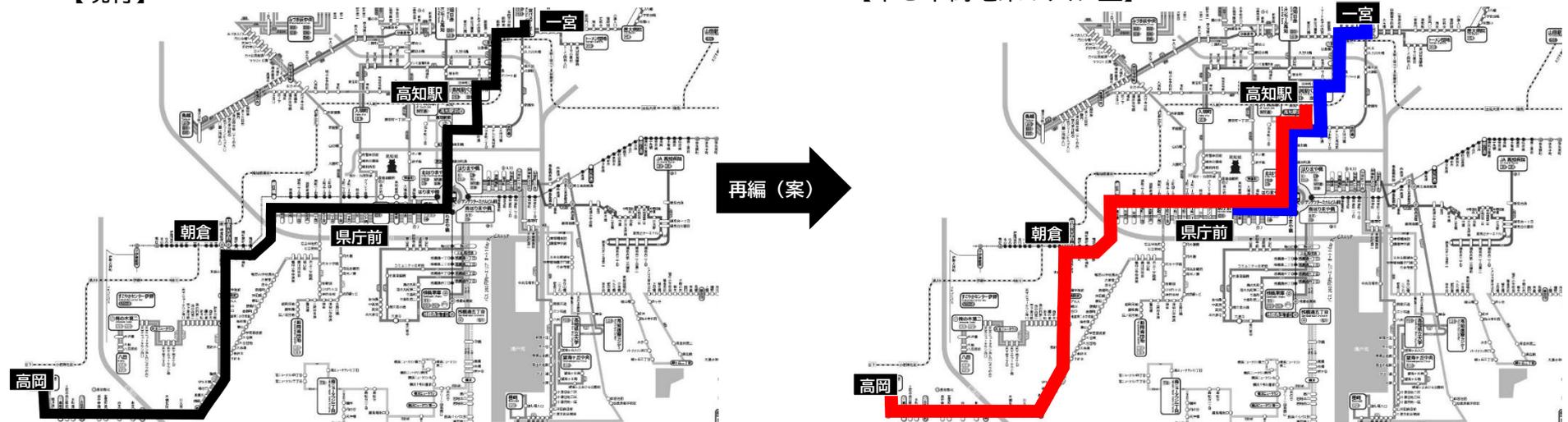
■再編の効果

利用者	<ul style="list-style-type: none"> ●長距離路線から短距離路線に再編されるためダイヤの遅れが緩和される。 ●全利用者の68%は乗り換えが生じ、多ければバス→電車→電車→バスと3回乗り換えが伴う。 ●乗り換えが多くなることで待ち時間が長く、移動時間も長くなる。 ●朝夕ピーク時にはバスから満員状態の電車へ乗車できないことが想定される。
事業者	<ul style="list-style-type: none"> ●短距離路線となることでダイヤの遅れが緩和され定時運行が期待される。 ●バスと電車の運転手不足解消につながるか不透明。 ●県庁前・棧橋・はりまや橋が中心部の発着点となるためターミナル機能強化が必須。
基礎自治体	<ul style="list-style-type: none"> ●国県の運行補助要件を満たさなくなるため、国県の補助金が減り、市の運行補助金が増える。

高岡—一宮

【現行】

【中心市街地乗り入れ型】



■利用状況 (調査期間：R5.10～R6.9)

【往路】 高岡→朝倉→比島→一宮

	高岡	朝倉	グランド	県庁	高知駅	栄田	一宮	利用者数	利用率	
現行路線①	[Bar chart: High岡 to Asahi to Grand to Kochi]							6,338	—	
再編 (案)	幹線②	[Bar chart: High岡 to Asahi to Grand]						5,158	81.4%	②/①
	幹線③				[Bar chart: Grand to Kochi]			876	13.8%	③/①
※乗り換えが伴う利用者								418	6.6%	④/①

【復路】 一宮→比島→朝倉→高岡

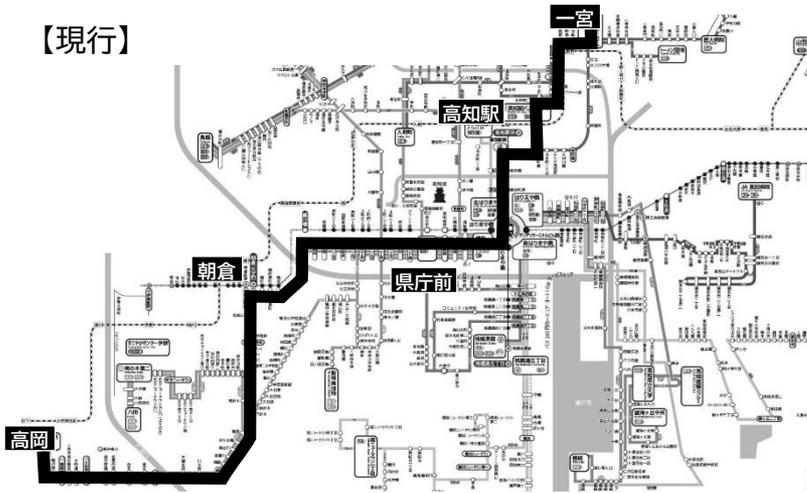
	一宮	栄田	高知駅	県庁	グランド	朝倉	高岡	利用者数	利用率	
現行路線①	[Bar chart: Ichinomiya to Grand to Asahi to Takayama]							9,005	—	
再編 (案)	幹線②	[Bar chart: Ichinomiya to Grand to Kochi]						7,792	86.5%	②/①
	幹線③				[Bar chart: Grand to Takayama]			1,057	11.7%	③/①
※乗り換えが伴う利用者								272	3.0%	④/①

■再編の効果

利用者	<ul style="list-style-type: none"> ●長距離路線から短距離路線に再編されるためダイヤの遅れが緩和される。 ●全利用者の5%は中心部でバスからバスへの乗り換えが生じる。 	<ul style="list-style-type: none"> ●全利用者の95%はこれまで通り利用できる。
事業者	<ul style="list-style-type: none"> ●短距離路線となることでダイヤの遅れが緩和され定時運行が期待される。 ●県庁前・高知駅が中心部の発着点となるためターミナル機能強化が必須。 	<ul style="list-style-type: none"> ●バスの運転手不足解消につながるか不透明。
基礎自治体	<ul style="list-style-type: none"> ●利用状況・収支状況を踏まえたデータに基づく路線再編が期待できる。 ●国県の運行補助要件を満たさなくなるため、国県の補助金が減り、市の運行補助金が増える。 	

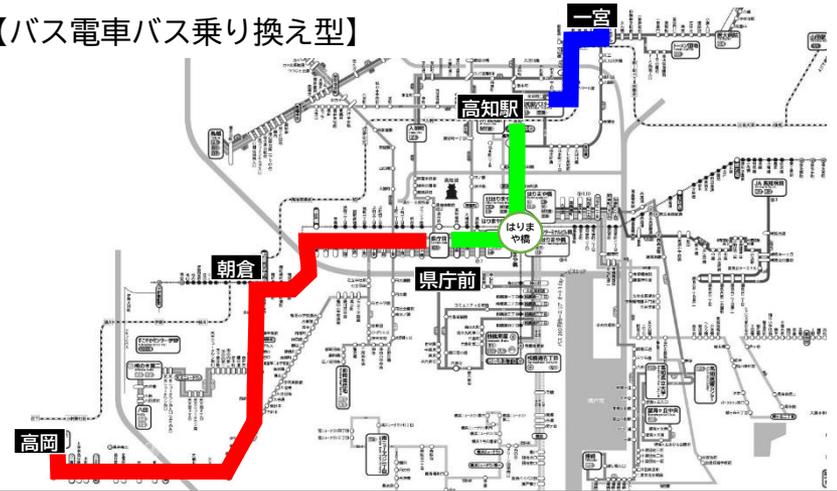
高岡—一宮

【現行】



【バス電車バス乗り換え型】

再編 (案)



■ 利用状況 (調査期間: R5.10~R6.9)

【往路】 高岡→朝倉→比島→一宮

	高岡	朝倉	グランド	県庁	はりま	高知駅	柴田	一宮	利用者数	利用率
現行路線①	[Bar chart showing route from Takayama to Ichinomiya]								6,338	—
幹線②	[Bar chart showing route from Takayama to Gifu Prefecture Office]								2,719	42.9%
再編 (案) 幹線④	[Bar chart showing route from Takayama to Hirimaya Bridge]								2,439	38.5%
幹線③	[Bar chart showing route from Takayama to Takayama Station]								267	4.2%
※乗り換えが伴う利用者	[Bar chart showing route from Takayama to Ichinomiya via Hirimaya Bridge]								3,352	52.9%

【復路】 一宮→比島→朝倉→高岡

	一宮	柴田	高知駅	はりま	県庁	グランド	朝倉	高岡	利用者数	利用率
現行路線①	[Bar chart showing route from Ichinomiya to Takayama]								9,005	—
幹線②	[Bar chart showing route from Ichinomiya to Hirimaya Bridge]								3,691	41.0%
再編 (案) 電車④	[Bar chart showing route from Ichinomiya to Hirimaya Bridge]								801	8.9%
幹線③	[Bar chart showing route from Ichinomiya to Takayama Station]								256	2.8%
※乗り換えが伴う利用者	[Bar chart showing route from Ichinomiya to Takayama via Hirimaya Bridge]								5,058	56.2%

■ 再編の効果

利用者	<ul style="list-style-type: none"> ●長距離路線から短距離路線に再編されるためダイヤの遅れが緩和される。 ●全利用者の55%は乗り換えが生じ、多ければバス→電車→電車→バスと3回乗り換えが伴う。 ●乗り換えが多くなることで待ち時間が長く、移動時間も長くなる。 ●朝夕ピーク時にはバスから満員状態の電車へ乗車できないことが想定される。
事業者	<ul style="list-style-type: none"> ●短距離路線となることでダイヤの遅れが緩和され定時運行が期待される。 ●バスと電車の運転手不足解消につながるか不透明。 ●県庁前・高知駅・はりまや橋が中心部の発着点となるためターミナル機能強化が必須。
基礎自治体	<ul style="list-style-type: none"> ●国県の運行補助要件を満たさなくなるため、国県の補助金が減り、市の運行補助金が増える。