

参考資料

参考1 他自治体での事例

- ◆ 多古町の公共交通再編に対して参考とするための事例を収集・整理した。
 1. コミュニティバスを再編し、デマンド交通導入によって予算削減に成功した事例（長野県駒ヶ根市、福井県あわら市、千葉県八千代市）
 2. スクールバスや病院送迎バスを一般者にも開放（混乗化）した事例（青森県五戸町、長野県川上村、兵庫県三木市、長崎県長崎市、福岡県朝倉市）
 3. 乗合・デマンドタクシーに関する事例、後者は特に予約システムの導入費用を低く抑えた事例（山形県川西町、長崎県長崎市）

1.1 コミュニティバスの再編事例

1) 長野県駒ヶ根市

路線	東ルート、西ルート
沿革	平成 11 年 1 月 こまちゃんバス運行開始 平成 15 年 4 月 路線バス廃止、こまちゃんバス路線拡充(最大 11 路線) 平成 18 年度 年間利用者 12 万人を突破 平成 21 年度 年間利用者 10 万人を割り込む 平成 24 年度 年間利用者 5 万 8000 人となり、06 年度の半分以下に 平成 25 年 1 月 「駒ヶ根市地域公共交通総合連携計画」を策定、 平成 25 年 4 月 デマンド型乗合タクシー運行開始(要事前登録) 平成 25 年 5 月 こまちゃんバス廃止
効果	公共交通事業費 平成 22 年度 9,535 万円 平成 25 年度(こまちゃんバス廃止) 4,366 万円 平成 28 年度 3,614 万円 →対 H22 比 5,921 万円の削減
廃止対策	交通弱者への影響緩和措置として、コミバス廃止時に以下の施策を実施 ・割引タクシー券(65 歳以上で車の交通手段が無い人) ・福祉タクシー券(65 歳以上・市民税非課税世帯で車の交通手段が無い人) ・激変緩和措置(コミバス利用者のうち、上記割引タクシー券対象外) ・遠距離通学者支援(中沢区東部の小中学生への交通確保)

2) 福井県あわら市

路線	北ルート 1～3 号線、南ルート 1～2 (本荘・新郷) 号線、観光コース
沿革	平成 24 年 3 月 コミュニティバス廃止 平成 24 年 4 月 デマンド交通(要事前登録)運行開始
効果	運行経費 平成 23 年度 3,699 万円(コミバス市負担分) 平成 25 年度 1,120 万円(デマンド市負担分) →対 H23 比 2,579 万円の削減

3) 千葉県八千代市

路線	4ルート（ぐるっと号）→9ルート（循環バス試験運行）→1ルート（八千代市コミュニティバス）
沿革	<p>平成 24 年 8 月 ぐるっと号(旧コミバス)廃止</p> <p>平成 24 年 9 月 公共施設循環バス試験運行開始(9 ルート)</p> <p>平成 26 年 1 月 3ヶ月間の試行運行を実施、目標利用者数に到達した八千代台コースのみ継続、他 8 ルートは廃止</p> <p>平成 26 年 8 月 名称を「八千代市コミュニティバス」に変更、八千代台コースのみに</p>
効果	<p>運行経費</p> <p>平成 21 年度 4,800 万円</p> <p>平成 22 年度 4,676 万円</p> <p>平成 23 年度 4,676 万円</p> <p>平成 24 年度 2,000 万円+3,418 万円(コミバス利用実態調査を実施)</p> <p>平成 25 年度 8,456 万円(コミバス利用実態調査を実施)</p> <p>平成 26 年度 4,800 万円(8 月にルート再編を実施)</p> <p>平成 27 年度 984 万円(※)</p> <p>※運行経費 1,500 万円のうち、運賃収入 525 万円(収支率 35%)以上が目標。 →対 H23 比 3,692 万円の削減</p>

1.2 スクールバスや患者送迎バスのコミバス化(一般混乗)に関する事例

1) 青森県三戸郡五戸町

<p>路線</p>	<p>【コミュニティバス】 五戸～八戸線（扇田経由）、五戸～八戸線（高館経由）、十和田市線、西越線、野沢入口線、上市川線、町内循環線（内回り、外回り、南回り）、金ヶ沢線、倉石北部線、又重南部線</p> <p>【スクールバス混乗】 五中線（幸ノ神・川原町・竹原）、五中線（下石仏・ひばり野）</p> <p>【患者送迎バス混乗】 池ノ堂・総合病院経由線、大久木・総合病院経由線、冬名・総合病院経由線、倉石診療所線、平成・総合病院経由線</p> <p>出典：五戸町 HP</p>
<p>沿革</p>	<p>平成 25 年 4 月 1 日 統合コミュニティバス運行開始</p>
<p>実施施策</p>	<p>別々に運行していた路線バス(一般客)とスクールバス(学生)・患者送迎バス(病院利用者)を町営コミュニティバスに統合することで、統合以前のサービスレベルを維持しつつ、それぞれの利用者の利便性を向上させた。</p>
<p>料金</p>	<p>1 回 100 円均一(中学生以下無料)</p>
<p>効果</p>	<p>①路線新設による交通空白地帯の緩和と住民生活の活性化。 ②スクールバスと路線バス、患者送迎バスの重複運行の解消と関連経費の合理化。 ③町内全域低額通院運行サービスの実現。 ④安価で分かりやすい料金設定による利便性の向上により、買物、通院等の利用増加を促し、商店街の賑わい創出が見込まれる。</p>




2) 長野県南佐久郡川上村

<p>路線</p>	<p>川端下～梓山～原橋～川上駅～樋沢野辺山（1日8往復）</p> <p>出典：長野路線バス案内所 (nabic.info)</p>
<p>沿革</p>	<p>昭和 57 年 民間の路線バスの撤退にともない村営バスの運行を決断 以前より村営で運行していたスクールバスを路線バスとして活用することも含めて検討</p>
<p>実施施策</p>	<p>路線バス、専用スクールバスともに村営で運行 専用スクールバスは、空き時間には路線バスとしても活用 児童生徒は専用スクールバスだけではなく、路線バスも登下校に利用 園児の送迎にも同じスクールバスを活用</p>
<p>料金</p>	<p>対キロ制(川端下～樋沢野辺山間 680 円)</p>
<p>効果</p>	<p>① 路線バス、スクールバスを村営で一体運営し地域に密着したバス運行を展開。 ② スクールバスの一部有償による住民交通への活用。 ③ 村営に転換後のサービスの向上により黒字運営。</p>

3) 兵庫県三木市

<p>路線</p>	<p>【コミュニティバスの登下校時のスクールバス利用】 登校時（7：43）、下校時（15：55）の利用時間帯を除き、コミュニティバス（107番 細川・三木ルート）として活用。登下校の便は、それぞれ1便。</p>  <p>出典：三木市 HP</p>
<p>沿革</p>	<p>平成 17 年度末 別所小学校の分校の廃止 平成 18 年度末 瑞穂小学校の豊地小学校への統合 平成 18 年度末 コミュニティバスを導入決定</p>
<p>実施施策</p>	<p>別所小学校では、分校の廃止に伴う通学保障の一環として、豊地小学校では、学校の統廃合に伴う通学保障の一環として、それぞれスクールバスの導入を図った。導入に際しては、教育委員会と交通政策課が協力して検討を行った。</p>
<p>料金</p>	<p>無料</p>
<p>効果</p>	<p>①コミュニティバスを、特定の時間帯以外にスクールバスとして運行。 ②児童の安全・安心の確保。</p>

4) 長崎県長崎市桜町

<p>路線</p>	<p>【コミュニティバス】 運行時間 三和線 7:40～17:23</p>  <p>外海線（扇山線） 6:40～16:29</p>  <p>琴海尾戸線 7:30～19:33</p>  <p style="text-align: right;">出典：長崎市 HP</p>																			
<p>沿革</p>	<p>平成 16 年 9 月 三和線運行開始 平成 17 年 5 月 外海線（扇山線）運行開始 平成 20 年 4 月 琴海尾戸線運行開始</p>																			
<p>実施施策</p>	<p>神浦小中学校の統合や、分校の廃校等に伴い、コミュニティバスの導入を促進した。自治会の会合等で説明した上で、旧三和町役場・学校等と連携を図りながら進め、バスの停留所は既存のものを利用するとともに新たに設置。</p>																			
<p>料金</p>	<p>三和線 140 円 外海線 140 円～230 円 琴海線 140 円～350 円</p>																			
<p>効果</p>	<p>①コミュニティバスをスクールバスとして活用した児童生徒の安全・安心の確保。 ②市の補助による円滑な運行の確保。 ③児童生徒及び、それ以外（高齢者・主婦）両方のニーズに対応。</p> <p style="text-align: center;">運賃収入と補助金の割合</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">路線名</th> <th colspan="3">H18実績(千円)</th> </tr> <tr> <th>運行経費</th> <th>運賃収入</th> <th>補助金</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>三和線</td> <td>7,547</td> <td>1,081</td> <td>6,466</td> </tr> <tr> <td>外海線</td> <td>8,103</td> <td>1,555</td> <td>6,548</td> </tr> <tr> <td>琴海線</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table>	路線名	H18実績(千円)			運行経費	運賃収入	補助金	三和線	7,547	1,081	6,466	外海線	8,103	1,555	6,548	琴海線	—	—	—
路線名	H18実績(千円)																			
	運行経費	運賃収入	補助金																	
三和線	7,547	1,081	6,466																	
外海線	8,103	1,555	6,548																	
琴海線	—	—	—																	

5) 福岡県朝倉市

<p>路線</p>	<p>あいのりスクールバス（高木地域） 黒川コース：黒川地区⇔矢野竹⇔十文字 佐田コース：佐田地区⇔矢野竹⇔十文字</p>  <p>出典：朝倉市 HP</p>
<p>沿革</p>	<p>平成 22 年度 運行開始</p>
<p>実施施策</p>	<p>登下校時に小中学校のスクールバスとして運用されている車両を活用し(間合い運用)、予約制のデマンドバスとして運行。前日までの予約に応じて運行する。予約は高木コミュニティセンターでの電話で行う。</p>
<p>料金</p>	<p>1回200～300円(児童生徒の通学利用は無料)</p>
<p>効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> 運行中のスクールバスの空き時間に車両を運用(間合い運用)することで、行政負担が大幅に軽減され、路線バス廃止に伴う住民の不便も解消された。 15人乗りスクールバスを運用することで、従来の路線バスでは乗り入れが不可能だった交通空白地域への乗り入れが可能となった。

1.3 乗合タクシー・デマンドタクシーに関する事例

1) 山形県東置賜郡川西町

路線	1日9便（午前5便、午後4便） 4路線（直線コース、内回りコース、外回りコース、山間部コース）を基本として、町内のすべての箇所で乗降可能																					
沿革	平成17年6月 デマンド型交通の実証実験を実施 平成18年4月 タクシー会社3社による本格運行開始																					
料金	1回500円																					
運行日	毎日（朝7時30分～夕方17時）																					
使い方	事前会員登録が必要 利用日の1週間前から前日午後4時までに電話で予約（〇時便の〇〇から〇〇まで）																					
特徴	<p>財政負担の少ない方式を目指して、以下のような運営方式としている。</p> <p>① 登録者のデータは、町職員がエクセルを活用して作成したものを利用しており、システム等の開発費、維持経費はほとんどかからない。（パソコン・住宅地図・タクシー無線の活用）</p> <p>② 予約受付を行うオペレーターは、既存のタクシー会社のオペレーターが通常のタクシー予約業務の合間に行う。（人件費の節約）</p> <p>③ 運行する自動車は、常に安全点検を行っているタクシー会社の現有車両を利用している。（安全な自動車の提供）</p> <p>④ 運転手は、タクシードライバーであり、町内の道路状況に精通している。（ノウハウの活用）</p>																					
効果	<p>平成16年度までの路線バス運行時と、平成18年度のデマンドタクシー本格運行時の運行経費や収入、財政負担等を比較。利用者数は日あたり10人前後減少したが、町としての財政負担は500万円の削減。</p> <p style="text-align: center;">表 路線バスとデマンドタクシーの運行経費等比較</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>バス(平成16年度)</th> <th>デマンド(平成18年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>路線数</td> <td>2路線</td> <td>4路線</td> </tr> <tr> <td>利用者数</td> <td>49.9人/日</td> <td>38.1人/日</td> </tr> <tr> <td>運行経費</td> <td>14,536千円</td> <td>11,699千円</td> </tr> <tr> <td>運賃収入等</td> <td>2,524千円</td> <td>4,629千円</td> </tr> <tr> <td>財政負担</td> <td>12,012千円</td> <td>7,070千円</td> </tr> <tr> <td>効果</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">縮減額 4,942千円</td> </tr> </tbody> </table>		バス(平成16年度)	デマンド(平成18年度)	路線数	2路線	4路線	利用者数	49.9人/日	38.1人/日	運行経費	14,536千円	11,699千円	運賃収入等	2,524千円	4,629千円	財政負担	12,012千円	7,070千円	効果	縮減額 4,942千円	
	バス(平成16年度)	デマンド(平成18年度)																				
路線数	2路線	4路線																				
利用者数	49.9人/日	38.1人/日																				
運行経費	14,536千円	11,699千円																				
運賃収入等	2,524千円	4,629千円																				
財政負担	12,012千円	7,070千円																				
効果	縮減額 4,942千円																					

2) 長崎県長崎市

路線	5 地区（丸善団地地区、金堀地区、西北地区（4 ルート）、北大浦地区（3 ルート）、矢の平・伊良林地区）																																								
沿革	平成 13 年度 丸善団地地区で乗合タクシーの実証実験を実施 平成 14 年 4 月 丸善団地、矢の平・伊良林の 2 地区で本格運行開始 平成 16 年 4 月 北大浦、金堀の 2 地区で運行開始 平成 21 年 10 月 西北地区で運行開始																																								
料金	1 回大人(中学生以上)200 円、小人(小学生以下)100 円、大人と同乗する乳児は 2 名まで無料																																								
運行日	毎日(1 月 1 日～3 日を除く) 1 日 50 便(丸善団地、矢の平・伊良林地区)、44 便(金堀地区)、8～22 便(西北地区)、6～34 便(北大浦地区)																																								
車両	ジャンボタクシー(定員 9 名)																																								
使い方	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスと同様、時刻表に合わせて「乗合タクシーのりば」で乗降 ・満員の場合は乗車できない ・各路線で設定されているフリー乗降区間では、安全に乗降できる場所で乗降可 																																								
効果	<p>・丸善団地地区では、平成 13 年度の試行実験では市補助金が約 35 万円だったが、翌 14 年度からの本格運行では収入が経費を上回り、補助金が不要となった。</p> <p style="text-align: center;">表 丸善団地地区の利用者数・経費等推移(H13～19)</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 13 年度</th> <th>平成 14 年度</th> <th>平成 15 年度</th> <th>平成 16 年度</th> <th>平成 17 年度</th> <th>平成 18 年度</th> <th>平成 19 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>日平均利用者数</td> <td>174</td> <td>201</td> <td>228</td> <td>249</td> <td>234</td> <td>229</td> <td>223</td> </tr> <tr> <td>運行経費</td> <td>2,750</td> <td>13,212</td> <td>13,749</td> <td>13,384</td> <td>13,279</td> <td>13,564</td> <td>14,009</td> </tr> <tr> <td>収入</td> <td>2,399</td> <td>13,369</td> <td>14,877</td> <td>15,645</td> <td>15,379</td> <td>15,018</td> <td>14,711</td> </tr> <tr> <td>市の補助金</td> <td>351</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">※運行経費・収入・市補助金の単位:千円</p> <p>・丸善団地以外の 4 地区では収入が経費に達しておらず、経費の 4～22%の補助金が必要となっている。</p>		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	平成 19 年度	日平均利用者数	174	201	228	249	234	229	223	運行経費	2,750	13,212	13,749	13,384	13,279	13,564	14,009	収入	2,399	13,369	14,877	15,645	15,379	15,018	14,711	市の補助金	351	0	0	0	0	0	0
	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	平成 19 年度																																		
日平均利用者数	174	201	228	249	234	229	223																																		
運行経費	2,750	13,212	13,749	13,384	13,279	13,564	14,009																																		
収入	2,399	13,369	14,877	15,645	15,379	15,018	14,711																																		
市の補助金	351	0	0	0	0	0	0																																		

参考2 自動運転に関する事例

2.1 沖縄県宜野湾市～北中城村

<p>実施地域</p>	<p>イオンモール沖縄ライカム（北中城村）～宜野湾マリーナ（宜野湾市） 往復約 20km</p>  <p>出典：内閣府「沖縄におけるバス自動運転実証実験の概要について」</p>
<p>実験車両</p>	<p>実験車ベース車両：日野ポンチョ 定員：22人（立ち席含め） 車両サイズ：699cm（全長）×208cm（全幅）</p>  <p>出典：内閣府「沖縄におけるバス自動運転実証実験の概要について」</p>
<p>実施実験</p>	<p>準天頂衛星や高精度3次元地図を活用した自動運転制御の安定性・信頼性向上の実証、磁気マーカーによる正着制御実験</p>
<p>実験日程</p>	<p>2017年10月31日～12月13日</p>
<p>プログラム</p>	<p>内閣府戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)「自動走行システム」</p>

2.2 兵庫県神戸市北区

<p>実施地域</p>	<p>神戸市北区筑紫が丘</p>  <p>対象地域(神戸市北区筑紫が丘)の概要</p> <table border="1" data-bbox="347 593 805 772"> <tr> <td>人口</td> <td>5,757人</td> </tr> <tr> <td>世帯数</td> <td>2,227世帯</td> </tr> <tr> <td>65歳以上人口率</td> <td>40%(日本全体で27%)</td> </tr> <tr> <td>15歳未満の人口率</td> <td>7%(日本全体で13%)</td> </tr> <tr> <td>地域の特徴</td> <td>三宮からバスで30分の丘陵地</td> </tr> </table> <p>(2015年10月1日現在)</p> <p>(出所：Google Earthおよびその表示地域をGoogleマップ上に線で示したもの) 出典：NTT ドコモ報道発表資料</p>	人口	5,757人	世帯数	2,227世帯	65歳以上人口率	40%(日本全体で27%)	15歳未満の人口率	7%(日本全体で13%)	地域の特徴	三宮からバスで30分の丘陵地
人口	5,757人										
世帯数	2,227世帯										
65歳以上人口率	40%(日本全体で27%)										
15歳未満の人口率	7%(日本全体で13%)										
地域の特徴	三宮からバスで30分の丘陵地										
<p>実験車両</p>	 <p>出典：NTT ドコモ報道発表資料</p>										
<p>実施実験</p>	<ul style="list-style-type: none"> 定ルート走行型移動:「ラストマイル自動運転移動サービス」の実証実験 呼出走行型移動:スマホアプリ「AI 運行バス」によるデマンド型シェアリング交通サービスの実験 										
<p>実験日程</p>	<p>2017年11月～12月</p>										
<p>参加団体</p>	<p>神戸自動走行研究会、株式会社 NTTドコモ、株式会社日本総合研究所、国立大学法人群馬大学</p>										

2.3 栃木県栃木市

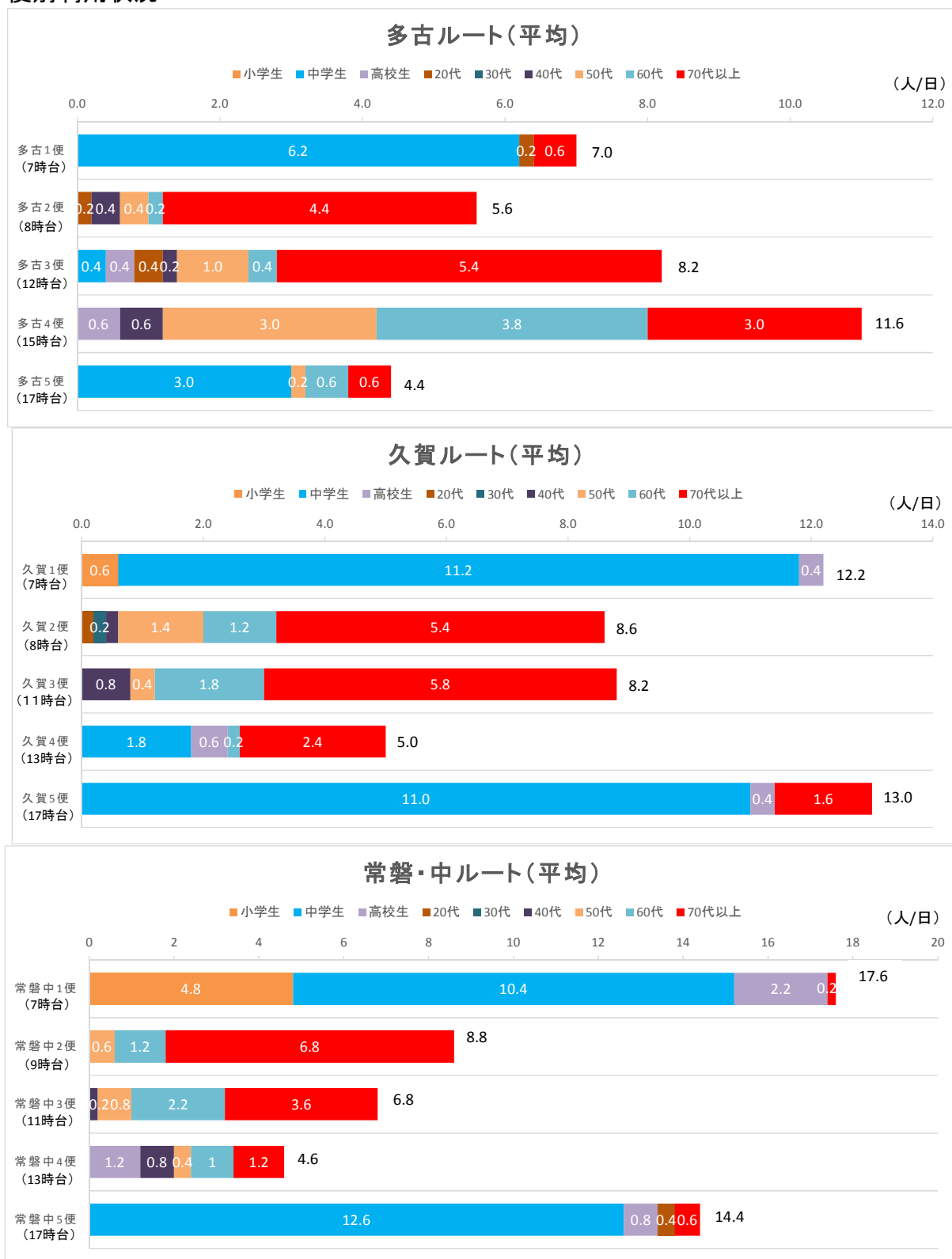
実施地域	道の駅にしかた
実験車両	DeNA「Robot Shuttle」  出典:国土交通省「中山間地域における道の駅等を拠点とした自動サービス実証実験」
実施実験	<ul style="list-style-type: none"> ・ 定時自動運行による道の駅と周辺集落の周遊実験 ・ 定員 6 名(着席)、時速約 10km
実験日程	2017年9月2日～9日
プログラム	国土交通省「中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス」

2.4 千葉県千葉市美浜区

実施地域	イオンモール幕張新都心・豊砂公園特設コース
実験車両	DeNA「Robot Shuttle」(仏 EasyMile 社製 EZ10)  出典:Robot Shuttle HP
実施実験	<ul style="list-style-type: none"> ・ 250m の特設コースを 5 分で往復 ・ 10 日間で 1660 名の利用、220km の走行実験 ・ 日本初の私有地での自動運転実証実験
実験日程	2016年8月1日～11日

参考3 循環バス利用実態調査結果(第1回資料より再掲)

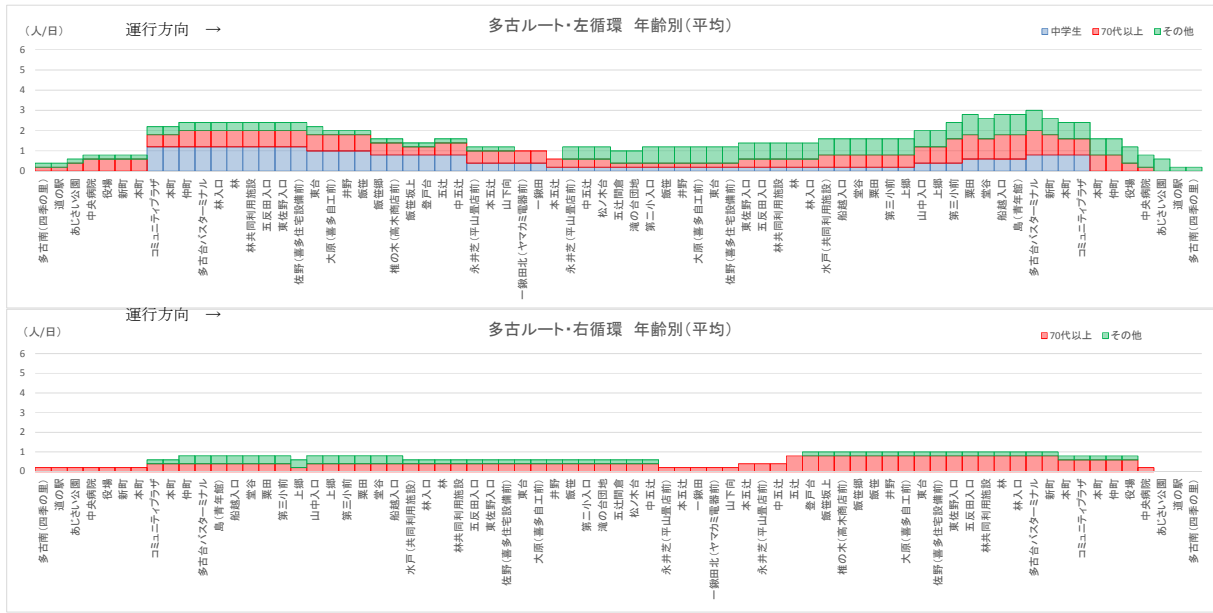
1) 便別利用状況



出典：多古町資料（平成28年12月調査）

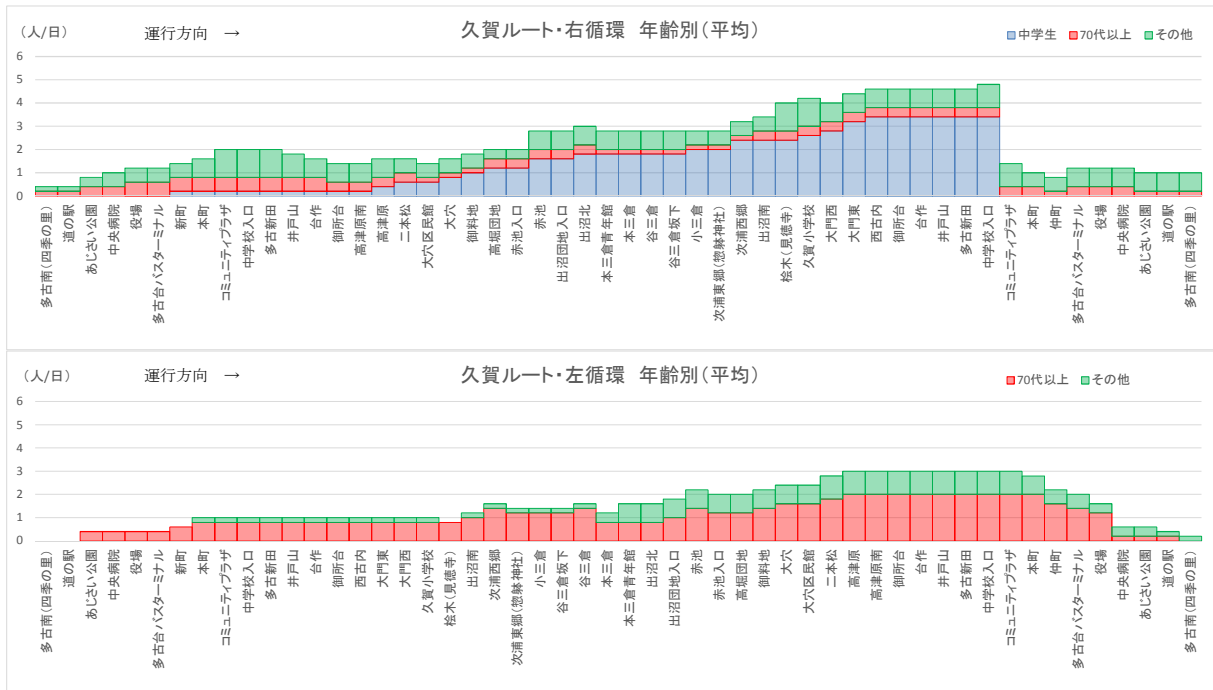
図 便別利用状況(3ルート)

2) 区間別利用状況



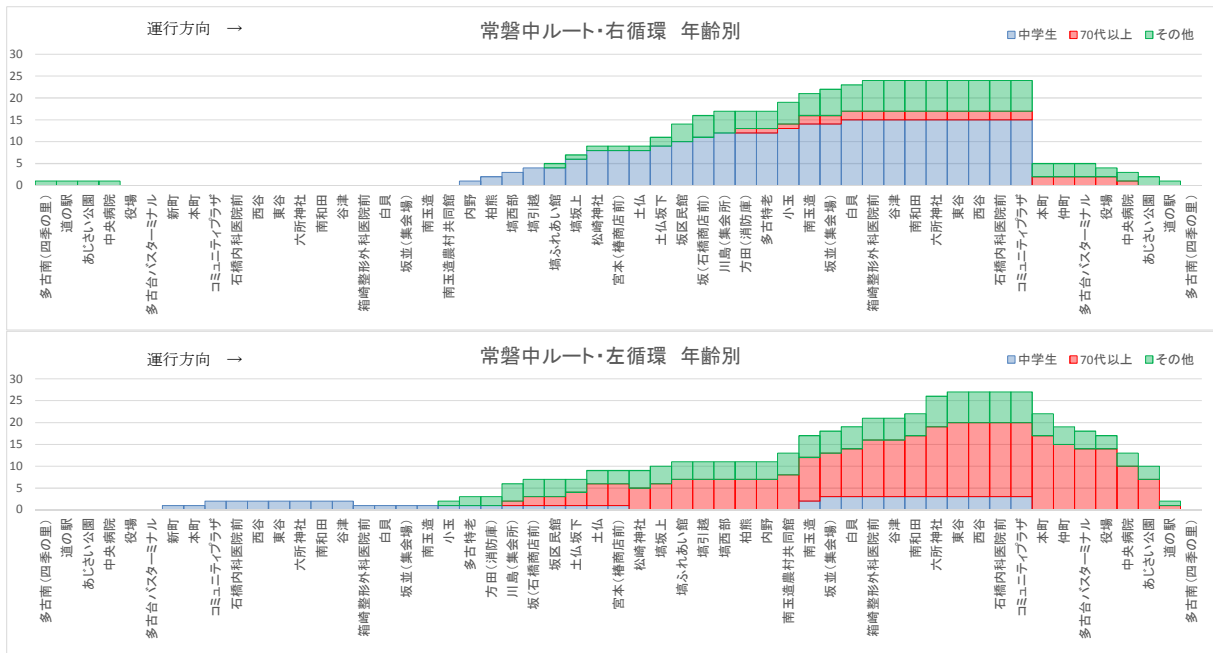
出典：多古町資料（平成 28 年 12 月調査）

図 区間別利用状況(多古ルート)



出典：多古町資料（平成 28 年 12 月調査）

図 区間別利用状況(久賀ルート)



出典：多古町資料（平成 28 年 12 月調査）

図 区間別利用状況（常磐・中ルート）

3) 区間最大乗車人数

表 循環バス・便別区間最大乗車人数（平成 29 年 4 月～6 月）

	多古					久賀					常磐・中				
	区間最大乗車数(日平均)					区間最大乗車数(日平均)					区間最大乗車数(日平均)				
	1便	2便	3便	4便	5便	1便	2便	3便	4便	5便	1便	2便	3便	4便	5便
4月第1週	2.4	5.0	3.6	2.8	1.8	2.8	7.4	4.6	2.6	3.2	9.0	5.0	4.4	6.4	3.8
4月第2週	5.2	5.6	4.0	2.6	2.4	5.8	6.6	5.0	1.2	4.2	14.6	7.0	6.4	4.0	4.4
4月第3週	4.2	3.6	2.6	3.8	3.2	6.4	5.6	3.6	2.0	5.0	15.0	5.2	4.0	2.8	4.0
4月第4週	4.8	5.0	3.6	2.4	3.0	4.8	7.2	4.8	2.6	6.4	10.2	7.4	6.6	2.2	4.4
4月計	4.2	4.8	3.1	2.9	2.5	5.0	6.7	4.5	2.1	4.7	12.2	6.2	5.4	3.9	4.1
5月第1週	6.5	6.5	4.0	2.5	4.0	9.5	9.5	6.0	2.5	5.0	16.5	5.0	6.0	2.5	3.5
5月第2週	4.4	6.4	3.6	4.2	3.6	5.0	10.0	5.4	2.4	3.2	12.0	5.2	4.8	2.4	5.4
5月第3週	2.6	6.8	4.0	2.0	3.4	3.6	7.6	4.0	2.2	3.8	10.0	5.4	4.2	3.0	5.8
5月第4週	3.6	5.6	3.0	3.0	3.2	4.0	7.8	4.2	2.8	3.2	13.4	8.0	5.6	4.0	4.2
5月第5週	2.8	4.5	2.8	1.3	2.3	5.5	4.8	4.8	1.0	7.3	21.3	3.3	3.5	1.8	6.3
5月計	3.7	6.0	3.2	2.7	3.2	5.0	7.9	4.7	2.1	4.3	14.0	5.5	4.7	2.8	4.6
6月第1週	3.5	4.0	4.0	3.0	5.5	7.0	8.0	4.0	2.0	4.0	11.0	8.0	4.0	3.0	4.5
6月第2週	1.4	6.0	3.8	2.2	4.0	4.0	6.2	3.0	1.2	4.6	14.6	8.6	6.6	4.2	4.6
6月第3週	3.8	5.2	2.8	4.2	4.0	5.0	9.2	6.4	3.4	3.4	7.4	6.4	4.8	5.4	6.0
6月第4週	5.4	5.2	3.0	3.0	2.0	5.8	6.8	4.8	1.4	3.0	13.6	5.2	5.0	1.8	6.2
6月第5週	4.8	6.0	3.0	3.2	2.8	7.0	5.6	3.6	0.8	6.0	13.6	4.0	4.0	2.0	7.4
6月計	4.6	5.5	2.8	3.1	3.4	5.6	7.0	4.4	1.7	4.1	12.0	6.2	5.0	3.3	5.7
3ヶ月平均	4.2	5.4	3.0	2.9	3.0	5.2	7.2	4.5	2.0	4.4	12.7	6.0	5.0	3.3	4.8
参考: 28年12月調査	3.0					4.8					5.4				

出典：多古町資料（平成 29 年 4～6 月調査）

※グレーは1便当たり利用者数が4人以下の便。