

射水市地域公共交通網形成計画の進捗について

基本方針	目標	指 標		平成30年度 (2018年度)	目標値 令和6年度 (2024年度)	令和2年度 (2020年度)	令和3年度の主な取組
1 まちづくりと連携した公共交通網の整備	(1) 都市の在り方を踏まえた公共交通網の構築	市民満足度 ※アンケート調査結果 (満足度「普通」以上、使わないのでわからない除く。)	あいの風とやま鉄道	81%	85%	—	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス等再編プランの策定 ・地域主体交通の制度設計に向けた課題整理と、関心のある地域との意見交換
			万葉線	90%	90%	—	
			路線バス	69%	75%	—	
			コミュニティバス	57%	70%	—	
			デマンドタクシー	83%	85%	—	
	(2) 利便性の高い交通結節点づくり	拠点での乗降者数 ※コミュニティバスのみ	クロスベイ新湊	81人/日	110人/日	71人/日	<ul style="list-style-type: none"> ・クロスベイ新湊における総合的な交通案内の設置や待合環境の整備 ・小杉駅周辺地区まちづくり基本構想の策定 ・越中大門駅のエレベーター設置に向けた関係機関への要望
			小杉駅	467人/日	500人/日	473人/日	
			越中大門駅	42人/日	50人/日	47人/日	
			射水市民病院	168人/日	180人/日	172人/日	
			太閤山	86人/日	100人/日	89人/日	
2 持続可能な公共交通の仕組みづくり	(1) 持続可能な仕組みの構築	1人当たりの運行負担金	コミュニティバス・デマンドタクシー	637円/人	550円/人	709円/人	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス等再編プランの策定 ・万葉線におけるネーミングライツや車両広告の導入
	(2) 公共交通の利用環境の向上	便平均利用者数	コミュニティバス	4.8人/便	5.5人/便	4.4人/便	<ul style="list-style-type: none"> ・市内公共交通の総合時刻表・全体マップの作成 ・クロスベイ新湊でのバスロケーションシステムのサイネージ設置 ・コミュニティバスの電子定期導入の実証実験
			デマンドタクシー	1.7人/便	2.0人/便	1.7人/便	
3 暮らしを支え、交流を促す交通機能の充実	(1) 日常の暮らしを支える交通手段の確保	高齢者運転免許証自主返納支援事業利用件数		296件/年	500件/年	352件/年	<ul style="list-style-type: none"> ・地域主体交通と福祉施策との連携について調査研究
	(2) 地域内外の交流を促す公共交通の充実	総利用者数	あいの風とやま鉄道	1,558千人/年 [市内駅乗車計]	1,600千人/年 [市内駅乗車計]	1,559千人/年 [市内駅乗車計]	<ul style="list-style-type: none"> ・射水市周遊バス（新高岡駅～クロスベイ新湊～海王丸パーク～小杉駅）の実証運行 ・クロスベイ新湊周辺での電気三輪自動車の実証運行 ・自転車の活用推進に係る調査研究
			万葉線	1,192千人/年 [全駅乗降計]	1,200千人/年 [全駅乗降計]	1,136千人/年 [全駅乗降計]	
			コミュニティバス・デマンドタクシー	419千人/年 [利用者数]	450千人/年 [利用者数]	391千人/年 [利用者数]	

コミュニティバス等再編プランの策定について

1 趣旨

本市では、平成19年度から市全域を網羅するコミュニティバスの本格運行を開始したが、平成23年度から大門・大島地区では利用者の少ないコミュニティバスに替えてデマンドタクシーを導入した。平成28年度には新庁舎への移転に併せて新規路線(⑩中央幹線)を追加するなど、利便性の向上に取り組んできた。

社会経済情勢の変化や今後のまちづくりの方向性等を見据え、抜本的に路線を見直しする必要があるとあり、射水市地域公共交通網形成計画に基づく重点実施プロジェクト「公共交通ネットワーク再構築プロジェクト」として、効率的で利便性の高い持続可能な公共交通網の構築などを目的に、コミュニティバス等再編プランを策定するもの。

2 再編の方針(案)

(1) コミュニティバス等の課題

- ① 社会経済情勢の変化を受け、需要や目的に応じた柔軟な路線網の構築が必要である。
- ② 長大路線や重複路線、利用者の少ない路線の解消が必要となっている。
- ③ 運転手不足の深刻化に伴い運行経費が増加し、持続性の確保に影響がある。

(2) 再編に向けた検討の方向性

- ① 路線の機能や需要に応じた運行本数の最適化や、民間路線との役割分担
- ② まちづくりの方向性等を踏まえた路線の新設と運行エリアの見直し
- ③ 路線分割による所要時間の短縮や、路線統合による重複路線の解消
- ④ 新たな需要を取り込んだ効果的な運行や、目的に応じた柔軟な経路設定
- ⑤ 乗継の利便性向上を図るダイヤの見直し
- ⑥ 料金の適正化や運行経費の抑制に向けた検討

3 再編プラン(骨子案)について

別紙のとおり

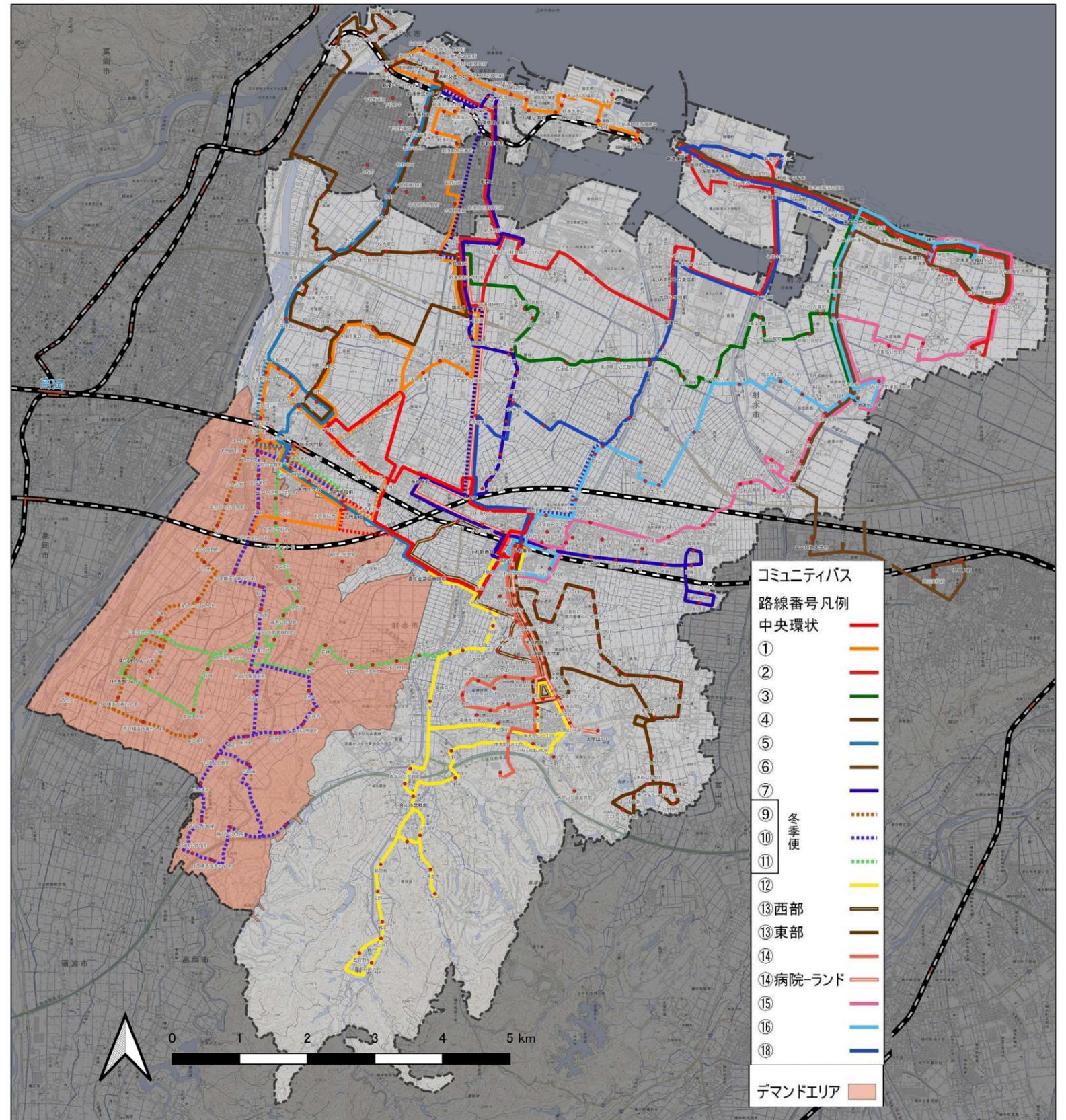
4 今後のスケジュール

令和 2年 8月 5日	第1回射水市地域公共交通活性化委協議会開催
9月	市議会定例会にて再編プラン(骨子案)について説明
10月～11月	事業者協議・地元説明
11月	第2回射水市地域公共交通活性化委協議会開催
12月	市議会定例会にて再編プラン(素案)について説明
令和 3年 2月	第3回射水市地域公共交通活性化委協議会開催
3月	市議会定例会にて再編プラン(案)について説明 再編プランを策定し、令和3年度以降に順次実施

射水市コミュニティバス等路線再編プラン（骨子案）

目次

1 エリア別 路線再編内容	2
(1) 新湊—小杉間（①、⑦、中央環状（仮）の新設）	2
(2) 新湊—大門間（①、⑤）	3
(3) 新湊—足洗間（②、③、④）	4
(4) 本江・海老江・堀岡方面—小杉駅間（⑥、⑮、⑯、⑰、⑱）	5
(5) 太閤山地区周辺（⑫、⑬、⑭）	6
(6) 大門地区 冬季便、デマンドエリア（⑧、⑨、⑩、⑪、デマンドタクシー）	7
2 再編内容全体まとめ	8
(1) 運用体制（案）	8
(2) 路線ネットワーク 再編前後比較	9



1 エリア別 路線再編内容

(1) 新湊—小杉間（⑦、⑩、中央環状（仮）の新設）

現況と課題

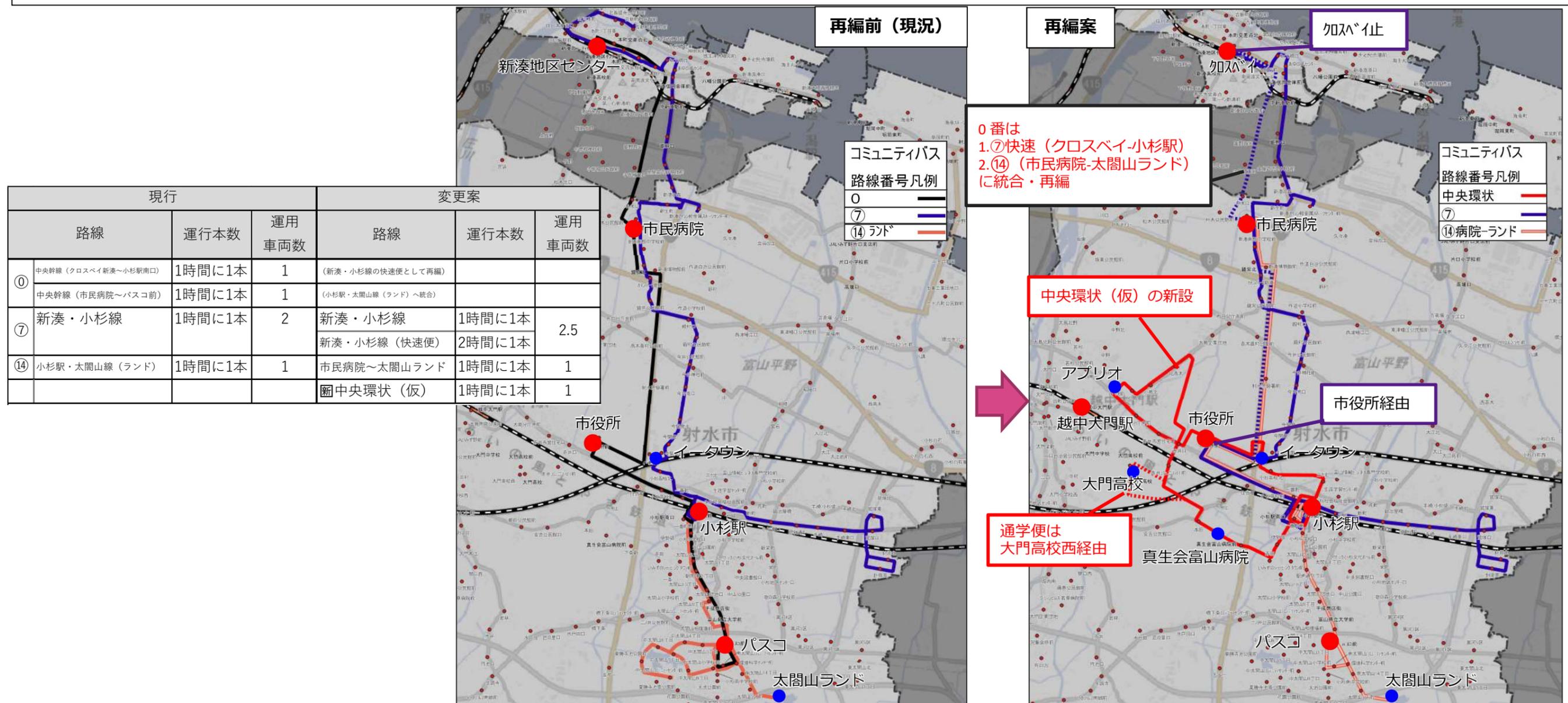
- ・⑩は運行本数が多いが便あたりの利用は1.0人を下回る便も多く存在する。また、新湊市街地～市民病院間の利用が少なく、輸送量に対して需要が追いついていない状況である。
- ・⑦は利用がまんべんなく見られており、ニーズと路線が合致しており現況路線が適切であると言えるが、新湊市街地（新湊地区センター～古新町公民館前間）の需要は多くない。

見直し内容

- ・⑩のクロスベイ-小杉駅間は⑦の特急便として移行し、市民病院-パスコ間は、太閤山ランドまで延伸した上で⑭の派生系統として移行^{*}する。 ※太閤山地区の再編を一部補完するため（後述）
- ・別途、新たに主要な施設及び潜在需要の高い施設（アプリオ、真生会富山病院、イータウン 等）を結ぶ、中央環状を新設する。（1台で運行）
- ・⑦はクロスベイ発着とし、古新町公民館前～クロスベイ間は①で運行するものとする。また、⑩の補完のため、新たに市役所経由を追加する。

期待される効果

- ・⑩の機能は残しつつ他の路線に再編されることで、需要に見合った運行本数となる。
- ・新設する中央環状により、潜在需要の高い施設が結ばれることで新たな需要の喚起が期待される。また、小杉駅での他路線との接続の工夫などにより、市内全体の移動利便性の向上が期待される。そのほか、大島地区のデマンドバス停を一部取り込むことにより、デマンドエリアの縮小が可能となる。



(2) 新湊—大門間 (①、⑤)

現況と課題

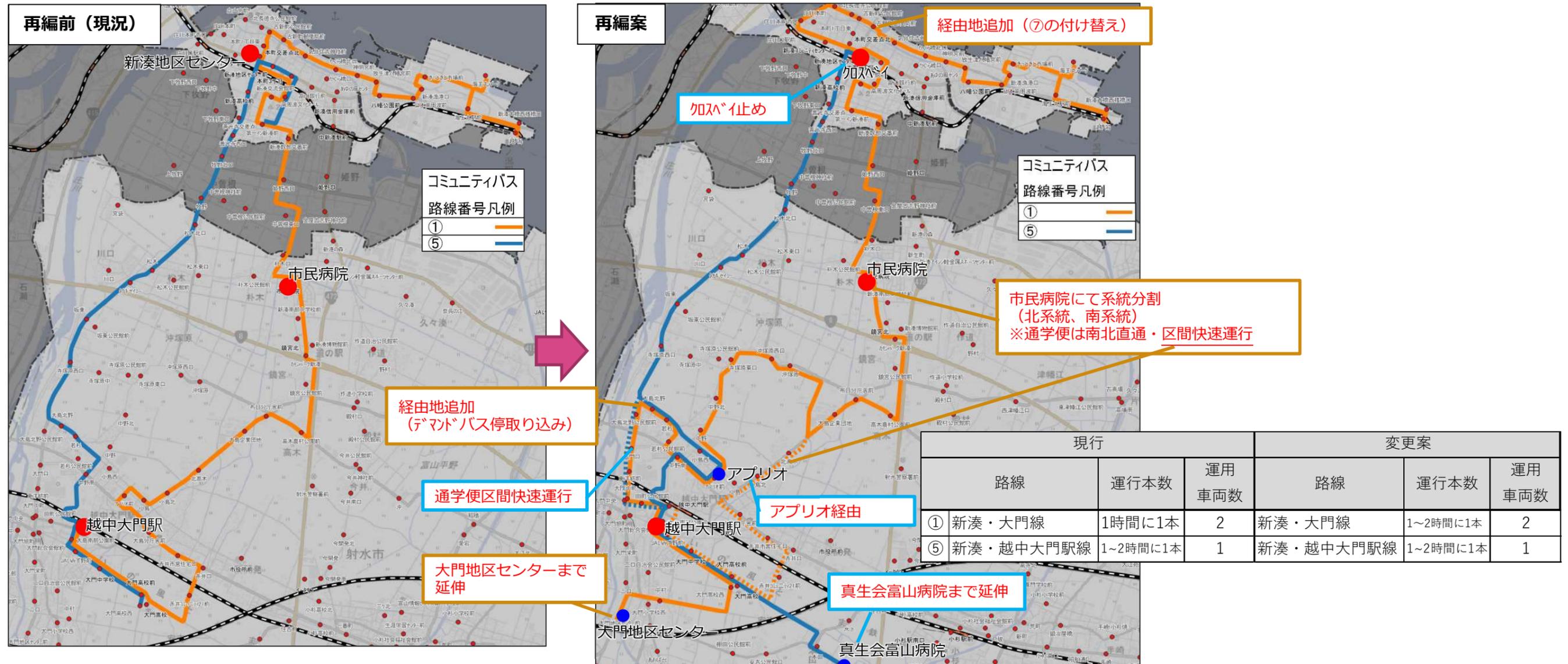
- ・ ①⑤ともに新湊方面から大門高校への朝夕の通学利用が多い。①は昼間は主に高齢者の市民病院への通院利用が多い。
 - ・ ①は近年利用が減少傾向、⑤は増加傾向となっている。
- 基本的な機能は維持しつつも、新たな需要を取り込み、各路線の機能面の差別化をはかることが効果的と考えられる。

見直し内容

- ・ ①は市民病院で北系統と南系統に分割する。新湊市街地～越中大門・大門高校方面の直通需要は⑤でカバーする※通学便は南北直通・区間快速にて運行
 - 北系統：越ノ湯～市民病院間は、古新町公民館前～庄川本町～クロスベイ間の⑦番と統合する。
 - 南系統：市民病院～寺塚原～大島北野～大門駅～大門地区センター～真生会富山病院（一部便（朝など））とし、大島地区のデマンドタクシーエリアを取り込む。
- ・ ⑤はクロスベイ発着とする。また、アプリオ経由として日中の買物需要も取り込む。さらに真生会富山病院まで延伸し、大島地区から通院できるようにする。

期待される効果

- ・ ①、⑤ともに新湊-大門間の通勤通学時間帯の機能は維持しつつ、昼間については①は福祉利用、⑤は新湊-アプリオ-大門間の速達移動という役割分担により、効果的な利用喚起が期待される。
- ・ 大島地区のデマンドバス停を一部取り込むことにより、デマンドエリアの縮小と当該地区の定時定路線化が可能となる。



(3) 新湊—足洗間 (②、③、④)

現況と課題

- ・②は利用がまんべんなく見られており、ニーズと路線が合致しており現況路線が適切であると言える。ただしダイヤに余裕がなく遅れがちであるため、一部便の経路地短縮が必要。
- ・③は全体的に利用が少なめであるほか、朝以外は市民病院をまたぐ移動が少ない。
- ・④は実質市民病院にしか行けないため利用が極めて低調であり、抜本見直しが必要である。

見直し内容

- ②：一部便の経路地短縮（海竜ｽｰﾊﾞﾝﾄﾞ、片口北・やんばいハウス片口前、鏡宮北・新湊博物館前）
 - ③：市民病院止めとする。また、庄西方面については、④の大幅改変によりカバーする。
 - ④：作道地区は、他路線（①、⑩）に付け替える。北回り、南回りに系統を分け、北回りは庄西方面と新湊クロスベイを経由、南回りは寺塚原方面に加えアプリオを経由する。
- 現況の③バス2台、④バス1台の計3台を、③④合わせて2台での運行とする。

期待される効果

- ・利用の少ない区間を④の大幅見直しに集約することで、運行の効率化が図られる。
- ・④は、市民病院に加えて、新湊方面やアプリオへと循環させることで利用増を図る。

運行パターン案 A

160分サイクル

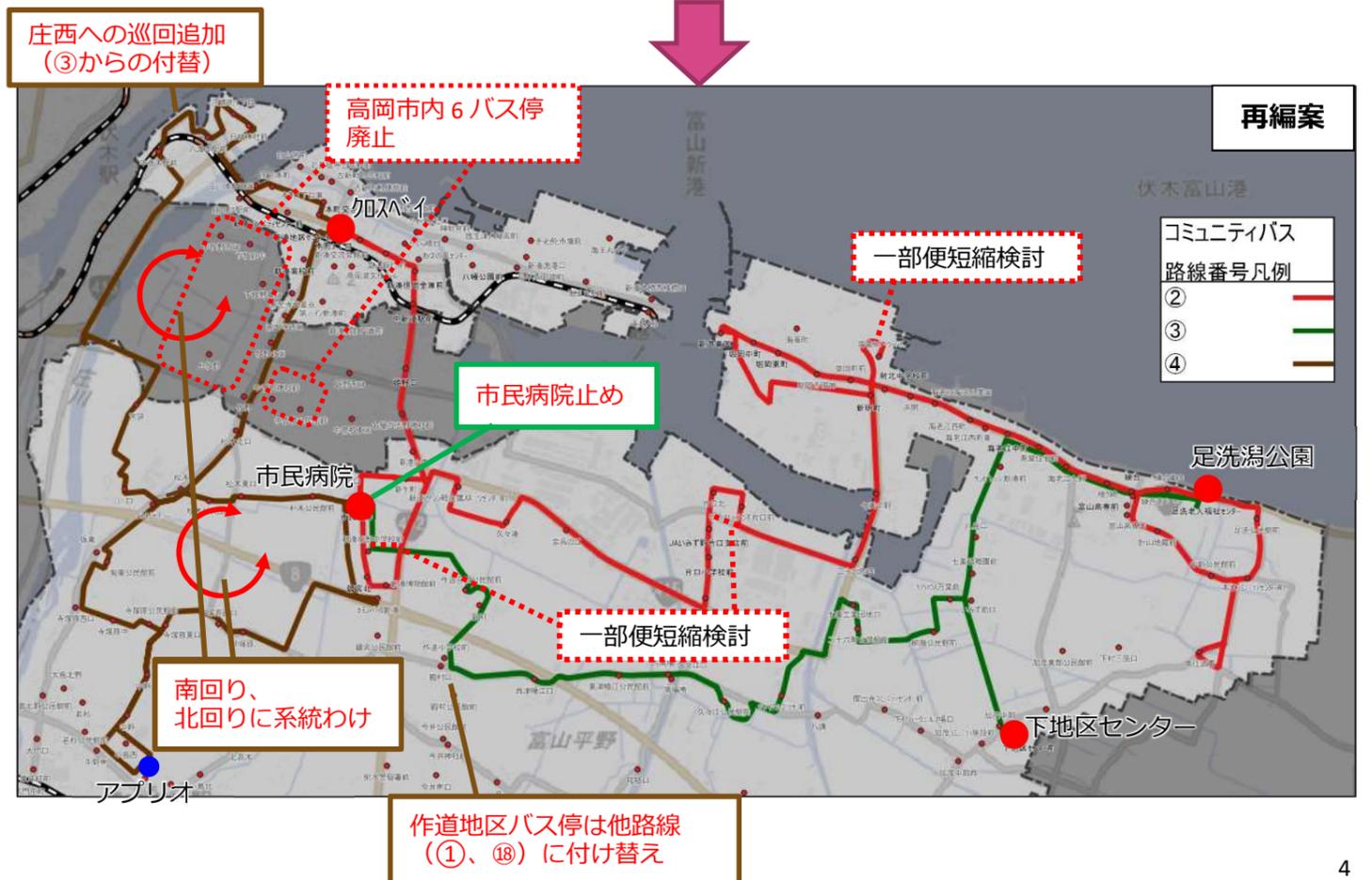
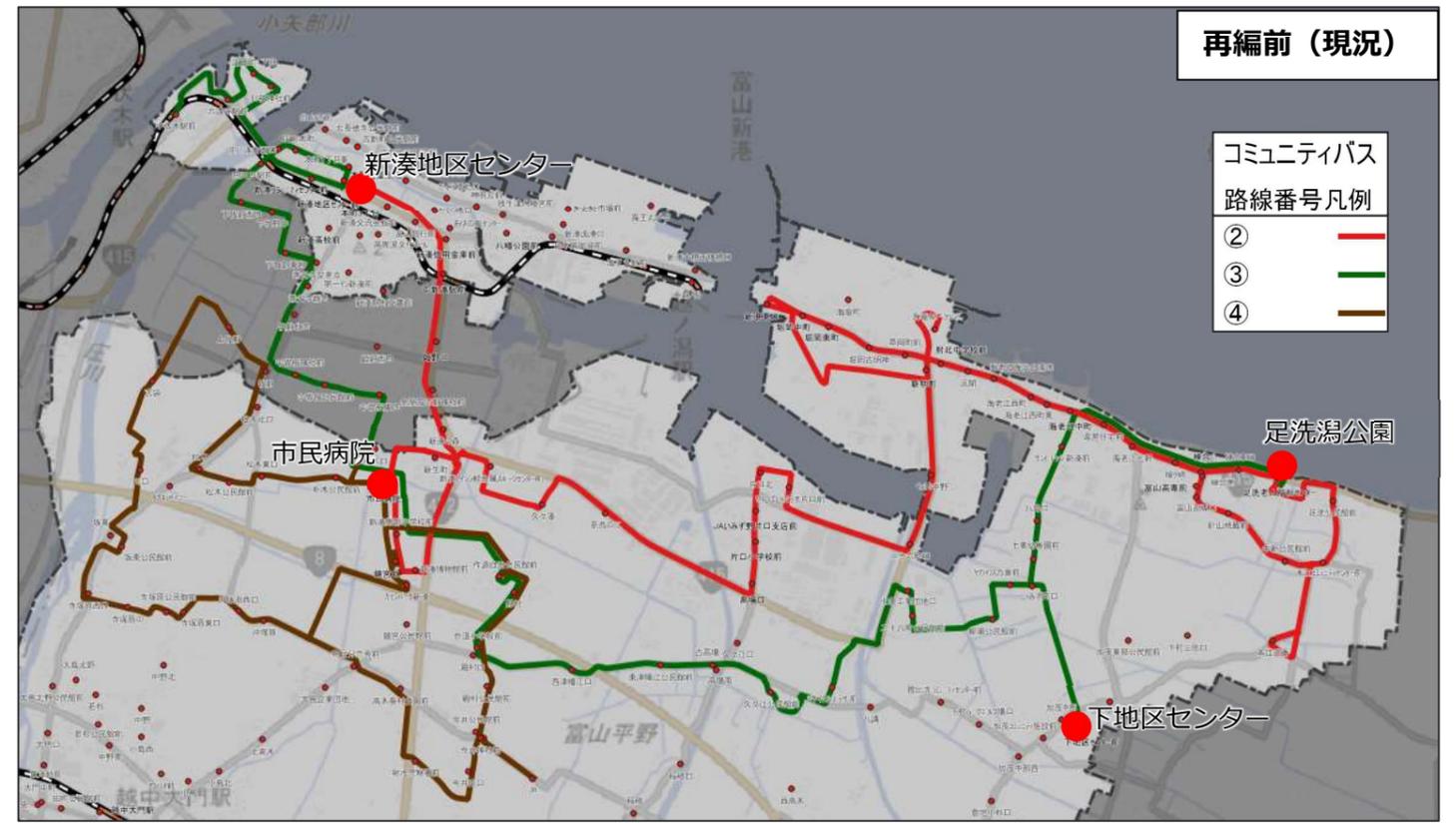
- バスA：③（足洗→市病）【40分】→④（北回り庄西町方面）【40分】
→④（南回り寺塚原方面）【40分】→③（市病→足洗）【40分】
- バスB：Aと時間をずらして運行
- トータルで③、④南回り、北回りはそれぞれ片道2.5時間に2本（平均75分間隔）
- ※遅れ調整のため1部便を間引く・経路地を短縮するなどの対応が必要（要所要時間精査）

運行パターン案 B（③の運行本数を維持するケース）

120分サイクル

- バスA：③（足洗→市病）【40分】→④（北回り）【40分】→③（市病→足洗）【40分】
- バスB：③（市病→足）【40分】→④（南回り）【40分】→③（足洗→市病）【40分】
- トータルで③は片道1時間に1本、④は南回り、北回りそれぞれ2時間に1本確保
- ※遅れ調整のため1部便を間引く・経路地を短縮するなどの対応が必要（要所要時間精査）

現行			変更案		
路線	運行本数	運用車両数	路線	運行本数	運用車両数
② 新湊・本江線	1時間に1本	2	新湊・本江線	1時間に1本	2
③ 七美・作道経由庄西線	1時間に1本	2	市民病院～足洗湯公園口	1～2時間に1本	2
④ 塚原・作道循環線	1時間に1本	1	庄西～市民病院～塚原	1～2時間に1本	2



(4) 本江・海老江・堀岡方面—小杉駅間 (⑥、⑬、⑭、⑰、⑱)

現況と課題

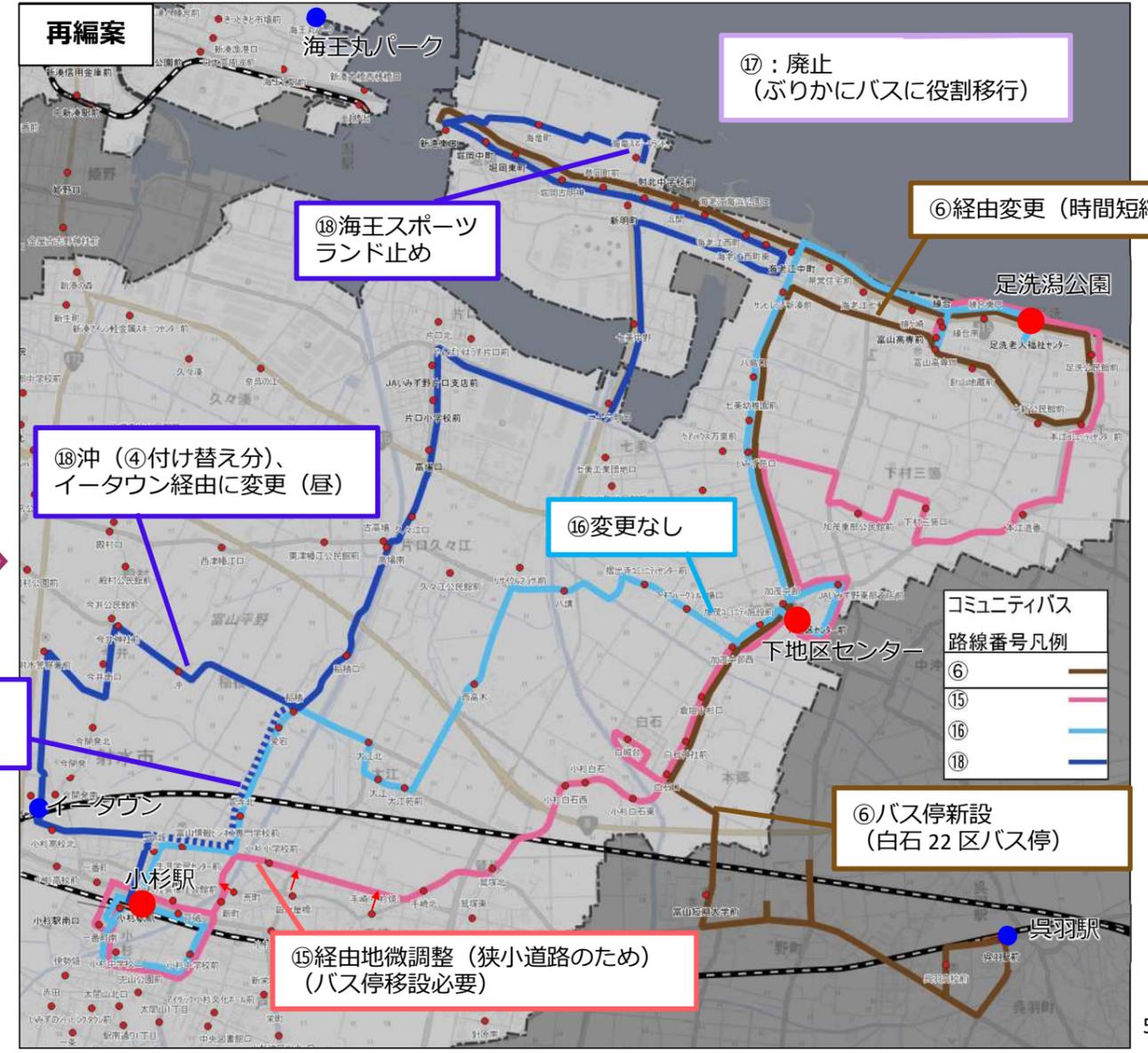
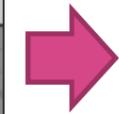
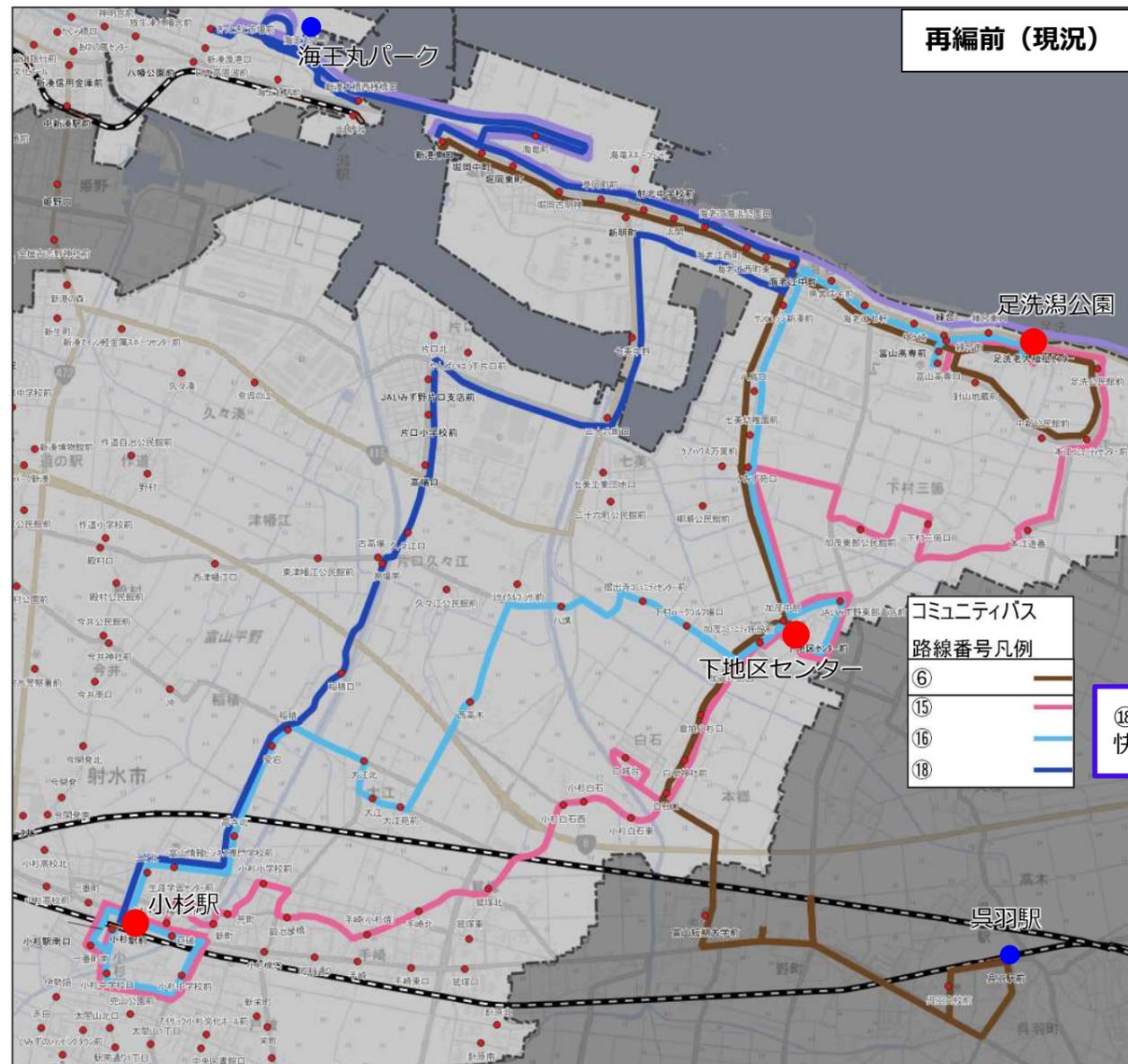
- ・⑬、⑭はまんべんなく利用されており、利用の経年変化も安定しているため、ニーズと路線が合致しており現況路線が適切であると言える。
 - ・⑥は利用が減少傾向ではあるが、呉羽駅へ方面への移動を確保する点で重要性は高い。
 - ・⑰は利用が多くなく、また「ぶりにかにバス」と富山方面と海王丸パークの観光移動の確保という役割が重複している。
 - ・⑱は利用が多く、増加傾向ではあるが、新港東口以西への移動は少ない。
- 基本的には現況を維持しつつ、一部必要な見直しを行う。

見直し内容

- ・⑰は廃止し、富山方面と海王丸パークの観光移動は「ぶりにかにバス」に一元化する。
- ・⑱は海王スポーツランド止めとするほか、④付け替え分のため沖経由とし、さらにイータウンも経由にすることで買物需要のさらなる喚起を図る（通学便は従来区間で快速運行）。

期待される効果

- ・⑰の廃止により、運行の効率化が図られる。
- ・⑱の買物需要のさらなる喚起が期待される。



(5) 太閤山地区周辺 (⑫、⑬、⑭)

現況と課題

- ・⑫は利用は多くはないものの、金山地区からパスコ、小杉駅、真生会富山病院への移動を確保するために必要性は高い。
- ・⑬は、大きく循環しているルートのうち、東側と西側をまたぐ利用はほとんどなく、運行の効率があまりよくはない。
- ・⑭は、小杉駅ーパスコー太閤山ランドを結ぶ移動に使われている。

→⑬の大循環の効率化が必要である。また、大きく循環していることにより、各地区から小杉駅やパスコへの移動が遠回りとなっており、利便性が高くない要因と言える。

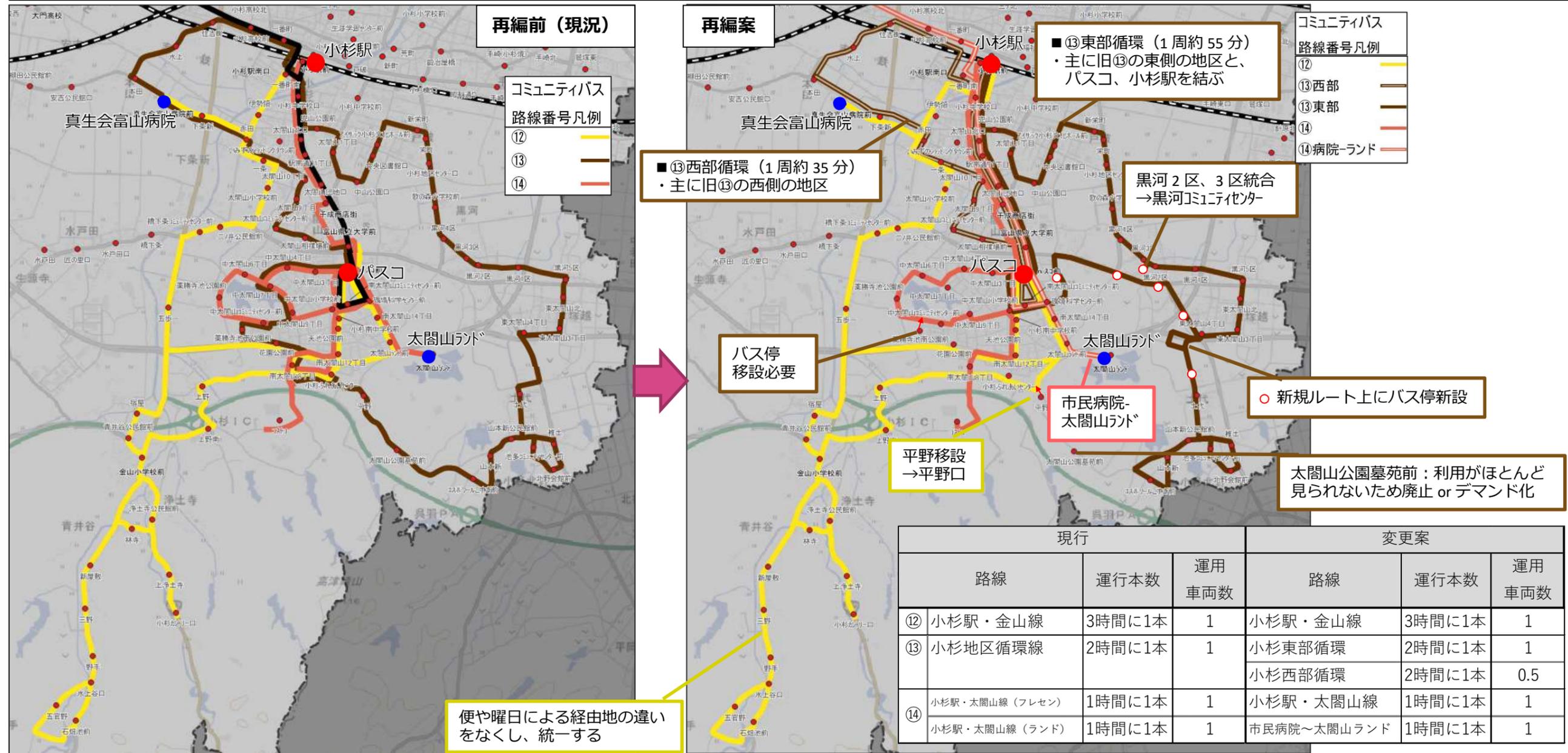
→⑭については、小杉駅ーパスコー太閤山ランドを直線上に結ぶ移動への移動に現状でも多く使われているが、これは他の路線形態で代替可能であり、見直し方針によっては再編が可能である。

見直し内容

- ・⑬は西部循環と東部循環に再編する。東部循環は速達性確保のため、太閤山公園墓苑側は迂回せず、新規ルートでパスコに向かうものとし、経路上にバス停を新設する。
- ・⑭は現況のフレセン行きの系統はほぼそのままとし、太閤山ランド行きの系統は市民病院-小杉駅ーパスコ-太閤山ランドとして再編^{*}する。^{*}現況⑫の補完を兼ねる

期待される効果

- ・⑬の大循環が小さくなることにより、各地区からのパスコや小杉駅への移動時間が短縮され利便性が向上する。
- ・複数のバス停が新設されることにより、カバー率の向上が期待される。



(6) 大門地区 冬季便、デマンドエリア (⑧、⑨、⑩、⑪、デマンドタクシー)

現況と課題

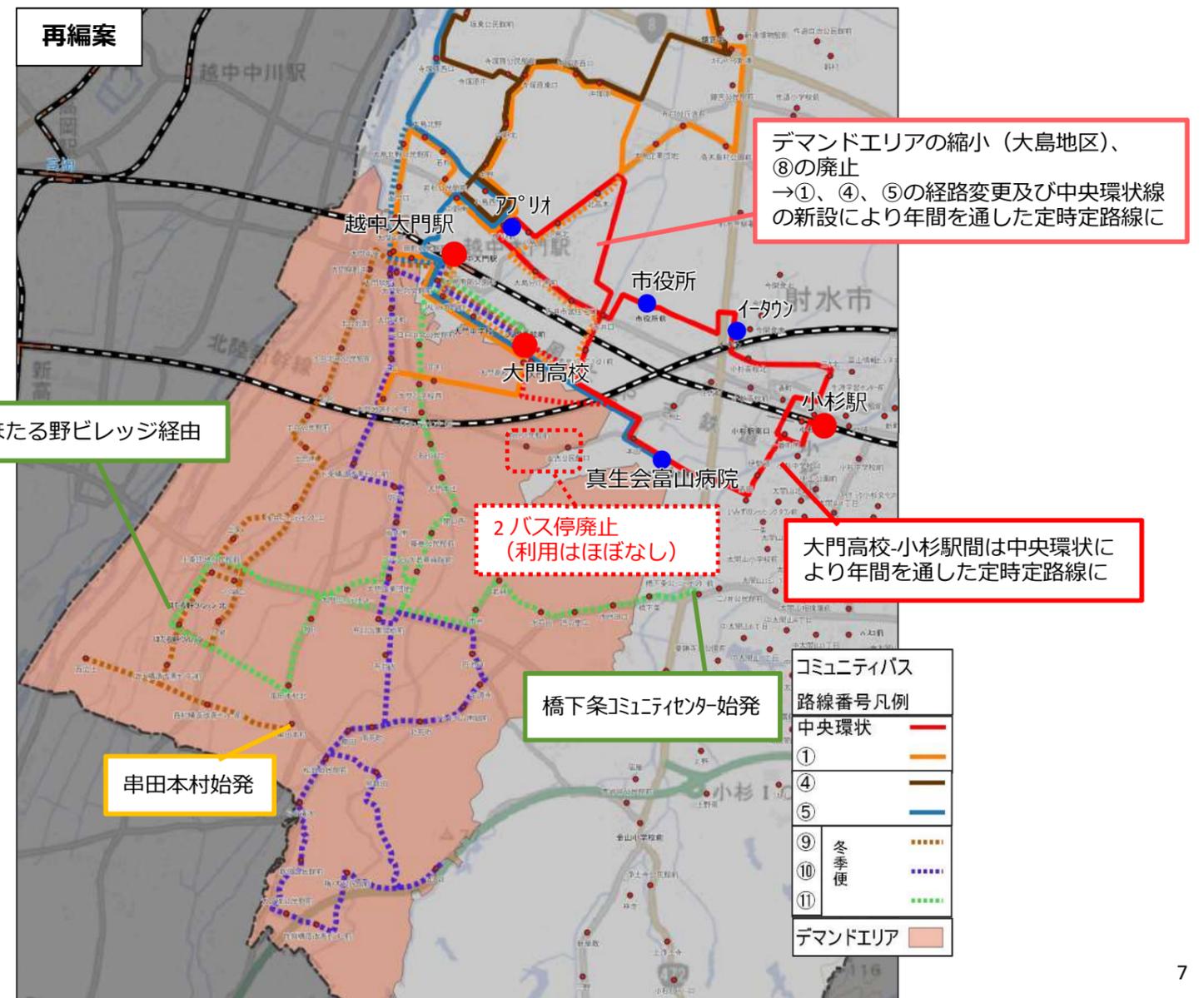
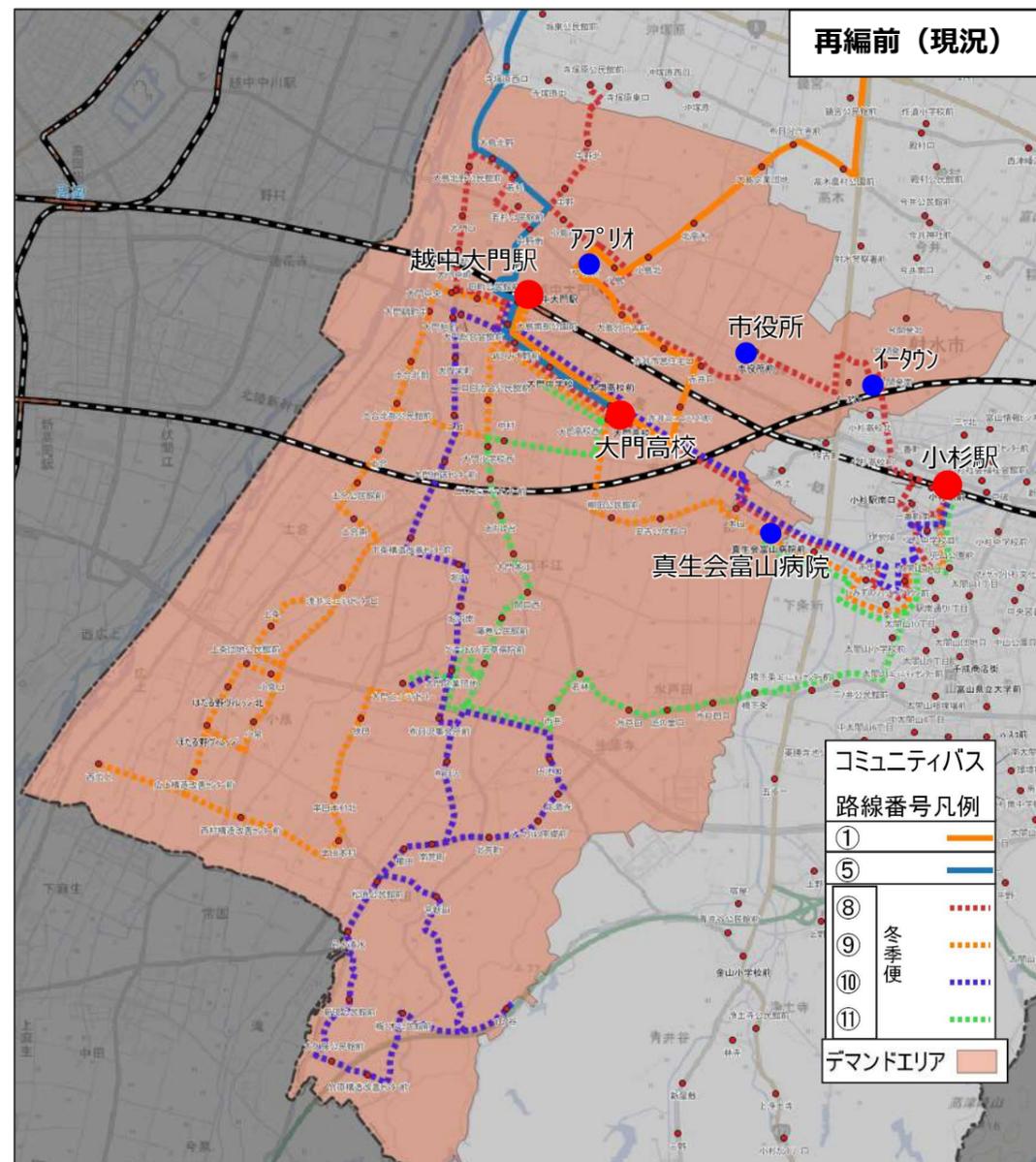
- ・⑧～⑪共通で、大門高校-小杉駅間の移動はほとんど見られない。
- ・デマンドタクシーについては、利用が伸びることで運行費がかさむという課題がある。
- ・⑨のほたる野ビレッジでは多くの乗降があり、増発が必要となる場合がある。

見直し内容

- ・大島地区をデマンドエリアから除き、合わせて主に大島地区をカバーする⑧も廃止する。→①、⑤の経路変更及び中央環状線の新設により年間を通した定時定路線となる。
- ・⑨、⑩、⑪については、大門高校止めとし、大門高校-小杉駅間は中央環状によりカバーされることで、年間を通した定時定路線に。
- ・⑪をほたる野ビレッジまで迂回させ、大量の需要をカバーする。(なお、生徒の進級等による需要の変更には柔軟に対応する)

期待される効果

- ・デマンドエリアの縮小により、運行負担が軽減される。なお、当該地区は、①、⑤の見直し及び中央環状の新設により、定時路線の利便性が大幅に向上する。
- ・ほとんど利用のない小杉駅方面の運行をしないことで、運行の効率化が図られる。
- ・ほたる野ビレッジでの積み残し・増発の防止が期待される。

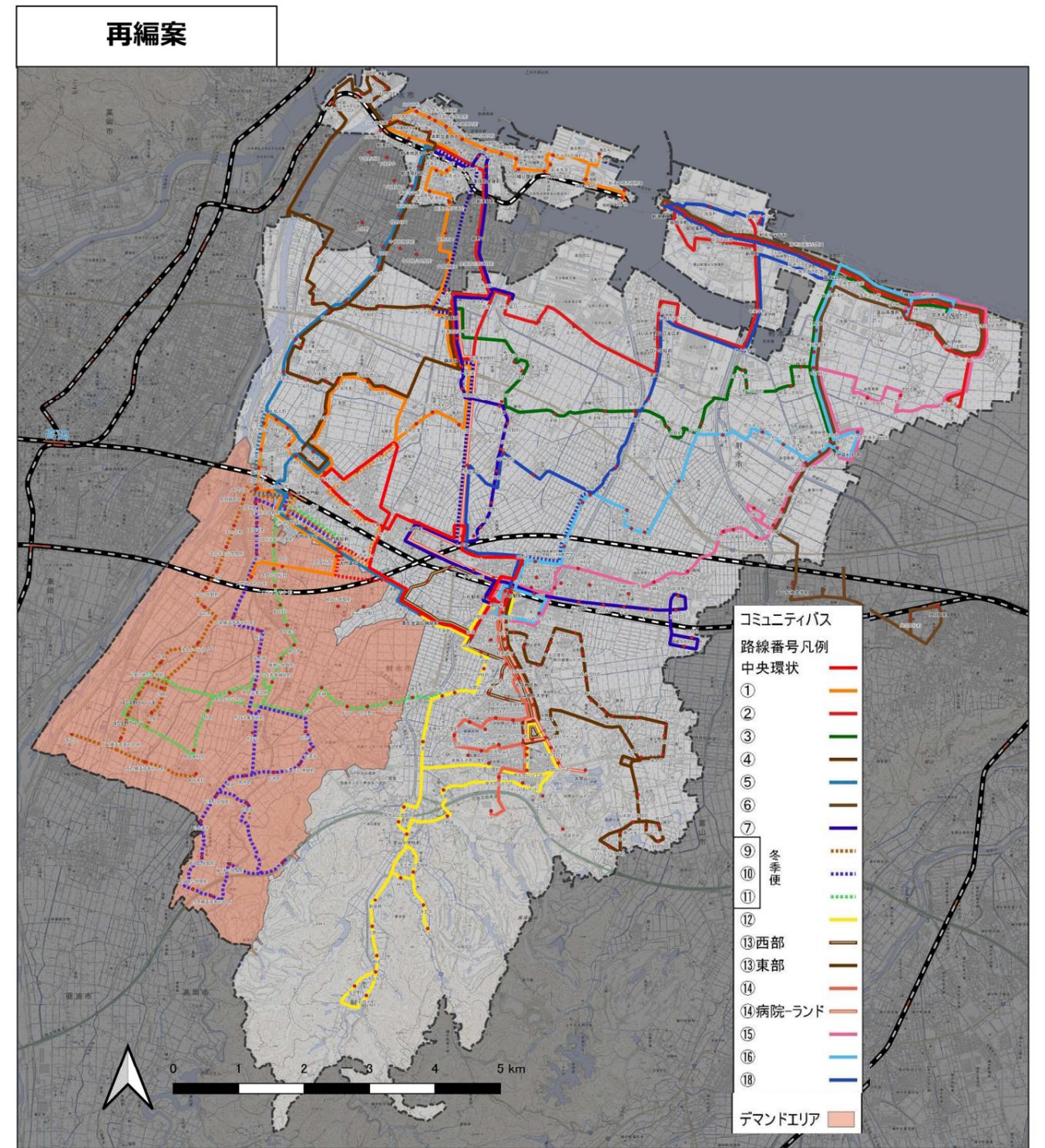
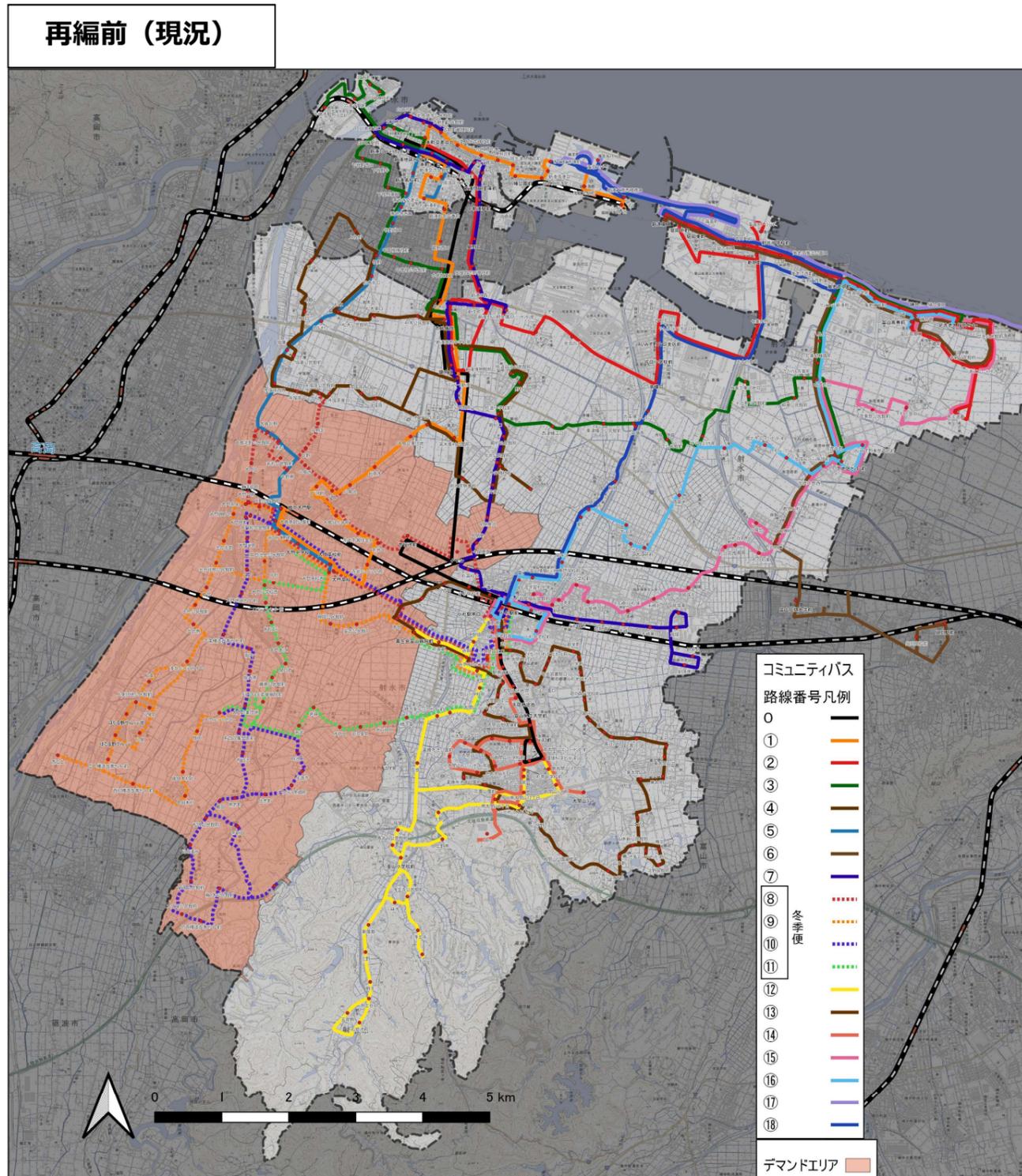


2 再編内容全体まとめ

(1) 運用体制 (案)

	現行			変更案			備考	
	路線 (19路線)	運行本数	運用車両数	路線 (17路線)	運行本数	運用車両数		
通常便	①	中央幹線 (クロスベイ新湊～小杉駅南口)	1時間に1本	1	(新湊・小杉線の快速便として再編)		新湊・小杉線の快速便として再編	
		中央幹線 (市民病院～パスコ前)	1時間に1本	1	(小杉駅・太閤山線 (ランド) へ統合)		⑭小杉駅・太閤山線 (ランド) へ統合	
	①	新湊・大門線	1時間に1本	2	新湊・大門線	1～2時間に1本	2	快速便はほぼ従来通り。通常は中野・大島北野を經由し保健センター・大門地区センターへ延伸
	②	新湊・本江線	1時間に1本	2	新湊・本江線	1時間に1本	2	
	③	七美・作道経由庄西線	1時間に1本	2	市民病院～足洗瀧公園口	1～2時間に1本	2	中伏木駅前～市民病院区間は④へ統合再編
	④	塚原・作道循環線	1時間に1本	1	庄西～市民病院～塚原	1～2時間に1本		北回り (中伏木駅前～市民病院) と南回り (市民病院～塚原～アブリオ) に再編
	⑤	新湊・越中大門駅線	1～2時間に1本	1	新湊・越中大門駅線	1～2時間に1本	1	買物や通院目的にも対応した経路の見直し
	⑥	新湊・呉羽駅線	2時間に1本	1	新湊・呉羽駅線	2時間に1本	1	
		新湊・小杉線	1時間に1本	2	新湊・小杉線	1時間に1本	2.5	
				新湊・小杉線 (快速便)	2時間に1本			⑬小杉西部循環の車両と併用
	⑫	小杉駅・金山線	3時間に1本	1	小杉駅・金山線	3時間に1本	1	
	⑬	小杉地区循環線	2時間に1本	1	小杉東部循環	2時間に1本	1	
					小杉西部循環	2時間に1本	0.5	⑦新湊・小杉線 (快速便) の車両と併用
	⑭	小杉駅・太閤山線 (フレセン)	1時間に1本	1	小杉駅・太閤山線	1時間に1本	1	
		小杉駅・太閤山線 (ランド)	1時間に1本	1	市民病院～太閤山ランド	1時間に1本	1	
	⑮	小杉駅・白石経由足洗線	2～3時間に1本	1	小杉駅・白石経由足洗線	2～3時間に1本	1	
⑯	小杉駅・大江経由足洗線	2～3時間に1本	小杉駅・大江経由足洗線		2～3時間に1本			
⑱	堀岡・片口経由小杉駅線	1時間に1本	1～2	堀岡・片口経由小杉駅線	1時間に1本	1～2	朝夕は快速便を設ける。日中便はイータウン～射水警察署前～沖を經由する。	
				中央環状 (仮)	1時間に1本	1	朝夕は大門高校西を經由、日中は本田～赤井コミュニティ21前～アブリオ～小島北～北高木～市役所～イータウン～小杉駅	
	計		19～20	計		18～19		
冬期便	⑧	大島・小杉経由大門線	行き1本、帰り2本	通常便の他路線へ統合				
	⑨	浅井・大門経由小杉駅線	行き1本、帰り2本	浅井・越中大門駅線	行き1本、帰り2本			
	⑩	櫛田・大門経由小杉駅線	行き1本、帰り2本	櫛田・越中大門駅線	行き1本、帰り2本			
	⑪	小杉駅・水戸田経由大門線	行き1本、帰り2本	水戸田・越中大門駅線	行き1本、帰り2本			
	⑰	海王丸パーク・ライトレール接続線	1～2時間に1本	ぶりにかにバスへ統合強化				

(2) 路線ネットワーク 再編前後比較



コミュニティバス・デマンドタクシーの利用状況

① 利用者数の推移

(単位:人)

路線			H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	H30からR1
番号	路線名	備考	(2012)	(2013)	(2014)	(2015)	(2016)	(2017)	(2018)	(2019)	の増減
①	中央幹線		/	/	/	/	9,493	21,566	24,262	27,020	2,758
①	新湊・大門線		43,966	39,687	35,359	35,677	35,935	34,940	35,183	31,154	△ 4,029
②	新湊・本江線		93,018	72,119	71,930	66,196	74,535	70,827	69,283	48,031	△ 21,252
③	七美・作道経由庄西線		26,697	22,658	19,390	17,781	14,437	14,182	15,385	11,926	△ 3,459
④	塚原・作道循環線		5,271	3,957	4,049	3,122	2,288	1,884	1,896	2,471	575
⑤	新湊・越中大門駅線		21,965	22,130	24,085	25,099	24,037	25,761	24,290	25,856	1,566
⑥	新湊・呉羽駅線		17,014	16,559	15,088	14,743	13,504	15,031	14,369	12,898	△ 1,471
⑦	新湊・小杉線		49,688	56,969	61,444	64,389	74,019	73,389	71,130	70,186	△ 944
⑧	大島・小杉経由大門線	12-2月のみ	725	357	378	466	505	537	605	389	△ 216
⑨	浅井・大門経由小杉駅線	12-2月のみ	1,710	1,875	1,991	2,223	2,279	2,923	3,093	3,300	207
⑩	櫛田・大門経由小杉駅線	12-2月のみ	244	339	356	509	531	646	296	805	509
⑪	小杉駅・水戸田経由大門線	12-2月のみ	878	977	576	816	556	723	467	346	△ 121
⑫	小杉駅・金山線		18,855	17,281	16,438	16,814	15,506	13,794	12,862	12,299	△ 563
⑬	小杉地区循環線		24,435	25,064	24,522	24,087	24,754	24,965	24,332	25,053	721
⑭	小杉駅・太閤山線		62,084	56,827	55,984	58,799	55,428	51,899	56,308	55,142	△ 1,166
⑮	小杉駅・白石経由足洗線		11,972	12,998	12,602	12,313	11,463	13,743	13,389	12,954	△ 435
⑯	小杉駅・大江経由足洗線		15,782	15,723	14,709	13,692	13,472	15,076	13,860	13,059	△ 801
⑰	海王丸パーク・ライトレール接続線	休日のみ	2,448	1,718	4,270	1,643	1,328	1,435	1,555	1,478	△ 77
⑱	堀岡・片口経由小杉駅線		7,380	14,012	17,940	16,449	18,517	18,924	21,824	21,403	△ 421
小計			404,132	381,250	381,111	374,818	392,587	402,245	404,389	375,770	△ 28,619
デマンドタクシー			12,079	14,358	13,191	14,264	14,505	14,118	14,183	15,278	1,095
合計			416,211	395,608	394,302	389,082	407,092	416,363	418,572	391,048	△ 27,524

② 1便当たり平均利用者数

(単位:人)

路線			平日			休日		
番号	路線名	方面	H30	R1	前年度との増減	H30	R1	前年度との増減
①	中央幹線	バスコ行き	2.5	2.6	0.1			
		新湊地区センター前行き	2.0	2.5	0.5			
①	新湊・大門線	新湊方面行き	5.0	4.6	△ 0.4	2.8	2.9	0.1
		大門方面行き	6.2	5.3	△ 0.9	3.1	3.0	△ 0.1
②	新湊・本江線	足洗潟公園口行き	10.3	7.0	△ 3.3	5.3	3.2	△ 2.1
		新湊地区センター前行き	11.4	8.0	△ 3.4	4.5	3.8	△ 0.7
③	七美・作道経由庄西線	足洗潟公園口行き	3.2	2.4	△ 0.8	1.6	0.8	△ 0.8
		中伏木行き	2.5	2.2	△ 0.3	1.5	0.8	△ 0.7
④	塚原・作道循環線		0.6	0.9	0.3			
⑤	新湊・越中大門駅線	越中大門駅・大門高校行き	5.6	6.0	0.4	1.9	2.0	0.1
		新湊地区センター前・第一イン新湊行き	6.6	7.1	0.5	1.6	1.9	0.3
⑥	新湊・呉羽駅線	呉羽駅行き	4.1	4.1	0.0	2.1	2.1	0.0
		新港東口行き	4.4	3.7	△ 0.7	1.8	1.4	△ 0.4
⑦	新湊・小杉線	小杉方面行き	9.7	9.9	0.2	8.7	8.6	△ 0.1
		新湊方面行き	9.3	8.9	△ 0.4	7.3	7.2	△ 0.1
⑧	大島・小杉経由大門線	越中大門駅・大門高校行き	6.4	4.6	△ 1.8			
		新開発行き	2.1	1.1	△ 1.0			
⑨	浅井・大門経由小杉駅線	大門高校行き	33.9	17.7	△ 16.2			
		小杉駅行き	10.2	11.3	1.1			
⑩	櫛田・大門経由小杉駅線	大門高校行き	3.1	6.9	3.8			
		コミュニティセントー行き	1.1	3.6	2.5			
⑪	小杉駅・水戸田経由大門線	大門中学校行き	4.2	4.0	△ 0.2			
		小杉駅行き	2.0	1.0	△ 1.0			
⑫	小杉駅・金山線	金山・太閤山経由小杉駅南口行き	8.7	8.3	△ 0.4	2.7	3.0	0.3
		太閤山・金山経由小杉駅南口行き	5.2	4.9	△ 0.3	3.0	3.4	0.4
⑬	小杉地区循環線	右回り	6.2	6.3	0.1	4.8	4.9	0.1
		左回り	6.2	6.4	0.2	4.0	4.4	0.4
⑭	小杉駅・太閤山線	ふれあいセンター・太閤山ランド行き	4.4	4.0	△ 0.4	2.5	2.8	0.3
		小杉駅南口行き	3.5	3.6	0.1	2.6	2.8	0.2
⑮	小杉駅・白石経由足洗線	富山高専行き	5.5	5.4	△ 0.1	2.2	2.0	△ 0.2
		小杉駅行き	5.0	5.0	0.0	2.6	2.5	△ 0.1
⑯	小杉駅・大江経由足洗線	足洗潟公園口行き	3.4	3.1	△ 0.3	3.4	2.4	△ 1.0
		小杉駅行き	6.1	6.0	△ 0.1	2.8	3.3	0.5
⑰	海王丸パーク・ライトレール接続線	岩瀬浜行き				1.8	1.5	△ 0.3
		新湊行き				1.4	1.4	0.0
⑱	堀岡・片口経由小杉駅線	小杉駅行き	6.4	5.8	△ 0.6	4.3	5.4	1.1
		堀岡・片口方面行き	5.6	4.9	△ 0.7	3.7	5.1	1.4
コミュニティバス全体平均			5.1	4.8	△ 0.3	3.4	3.3	△ 0.1
デマンドタクシー			1.7	1.8	0.1	1.4	1.4	0.0