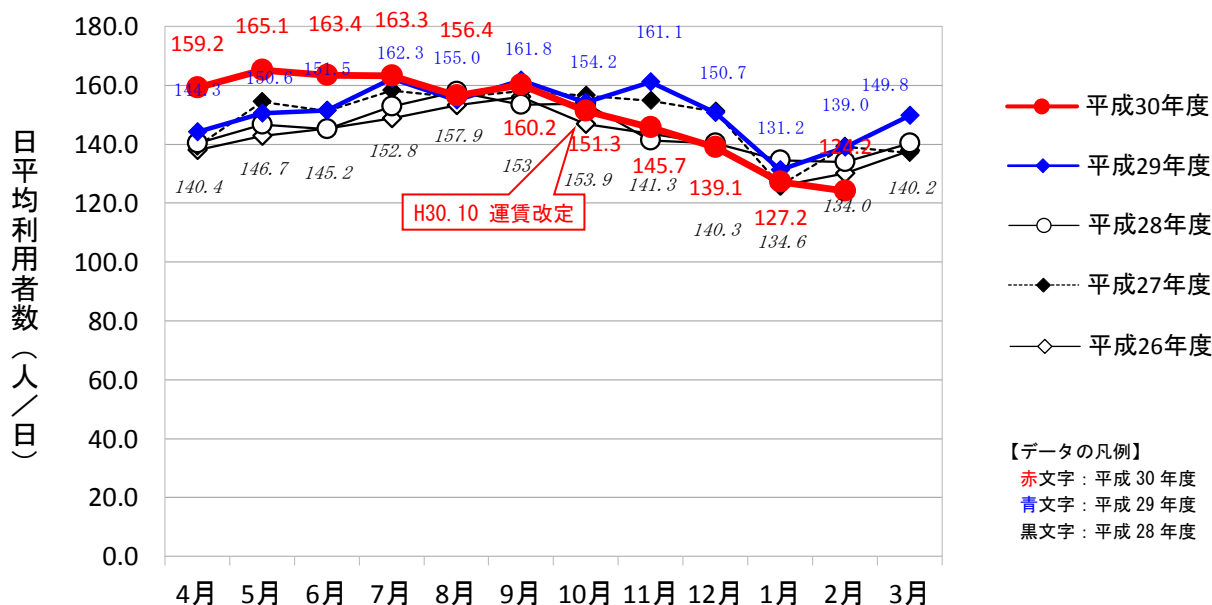


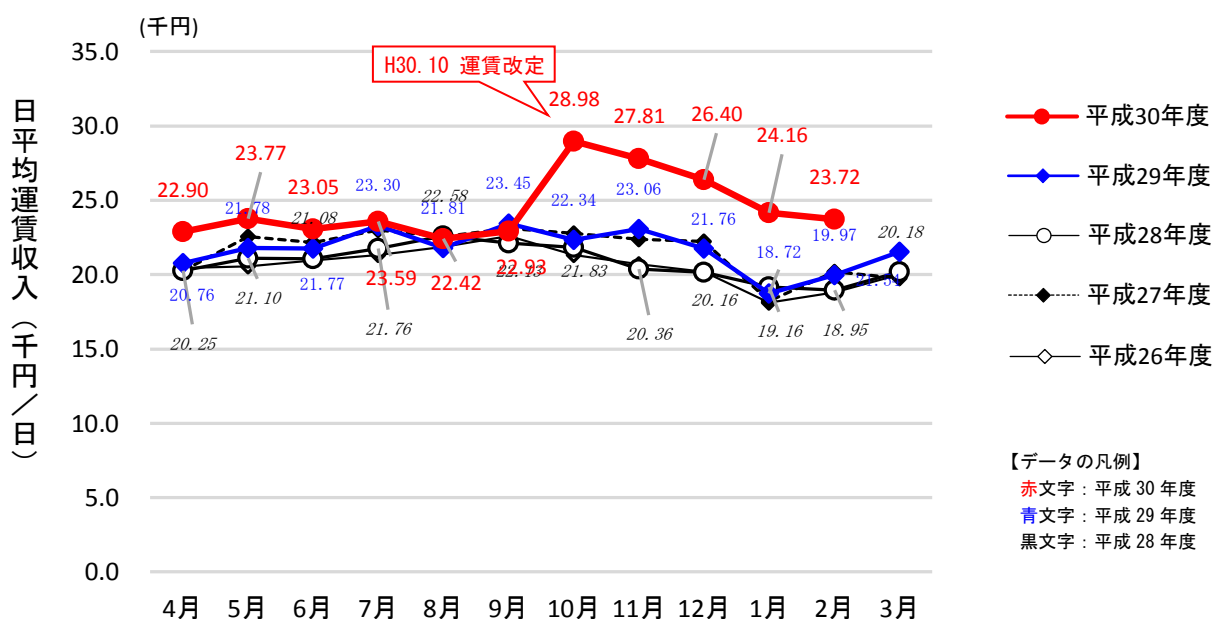
1. 本町地区におけるコミュニティバスの利用者数（乗車人数）及び運賃収入の推移

- ・日平均利用者数の推移について、各年月の日平均利用者数の傾向が類似していることから、コミュニティバスの利用が浸透してきていると考えられる。
- ・運賃改定が実施された H30. 10 以降の利用者数は減少傾向であり、さらに過年度の同月と比較すると H30. 12～H31. 2 では最も低い利用となっている。
- ・利用者数が減少傾向である一方で、日平均運賃収入の推移をみると、運賃改定が実施された H30. 10 以降の運賃収入は、過年度の同月と比較すると増加していることがわかる。

【月別の 1 日あたりの平均利用者数の推移】



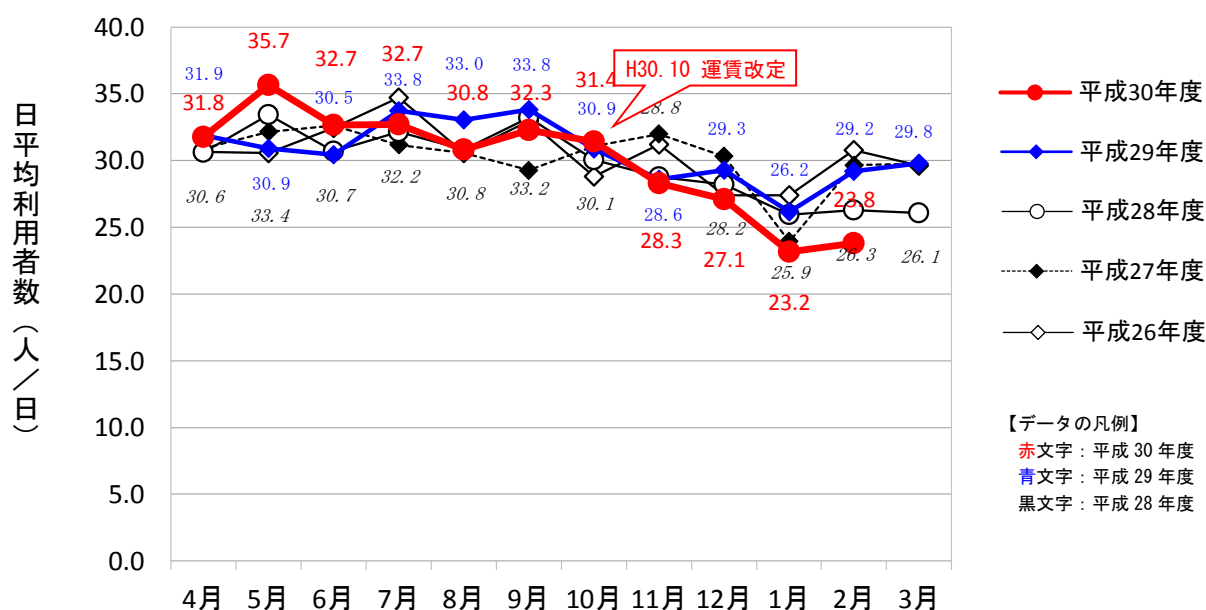
【月別の 1 日あたりの平均運賃収入の推移】



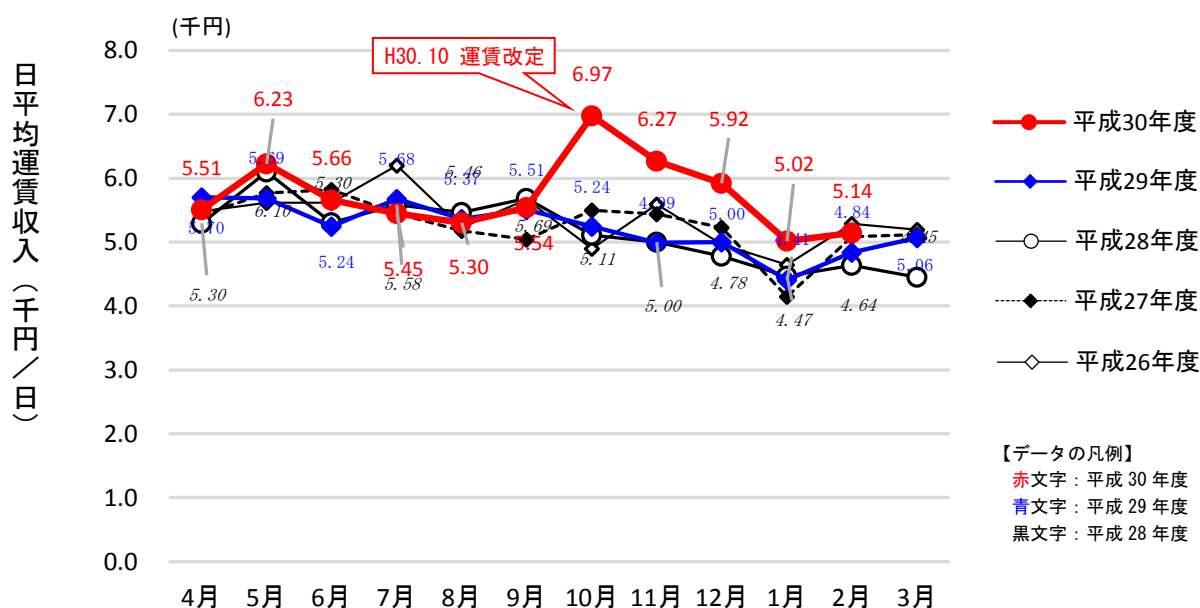
2. 南地区におけるコミュニティバスの利用者数（乗車人数）及び運賃収入の推移

- ・日平均利用者数の推移について、各年月の日平均利用者数の傾向が類似していることから、コミュニティバスの利用が浸透してきていると考えられる。
- ・運賃改定が実施された H30.10 以降の利用者数は減少傾向であり、さらに過年度の同月と比較すると H30.11～H31.2 では最も低い利用となっている。
- ・利用者数が減少傾向である一方で、日平均運賃収入の推移をみると、運賃改定が実施された H30.10 以降の運賃収入は、過年度の同月と比較すると増加していることがわかる。

【月別の 1 日あたりの平均利用者数の推移】



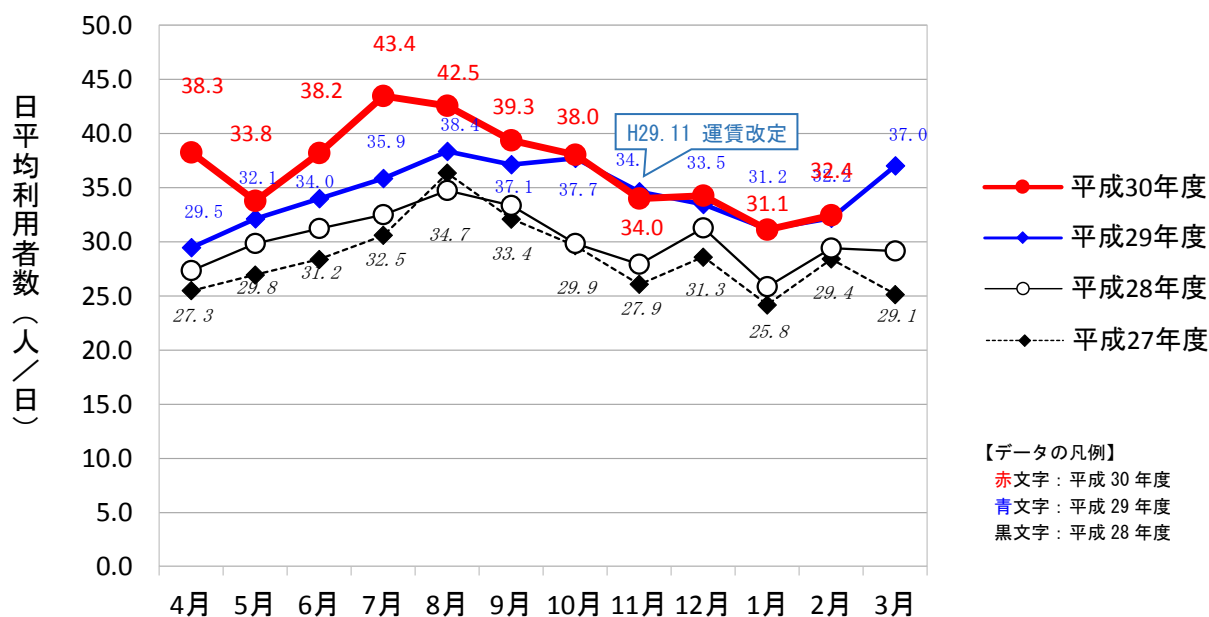
【月別の 1 日あたりの平均運賃収入の推移】



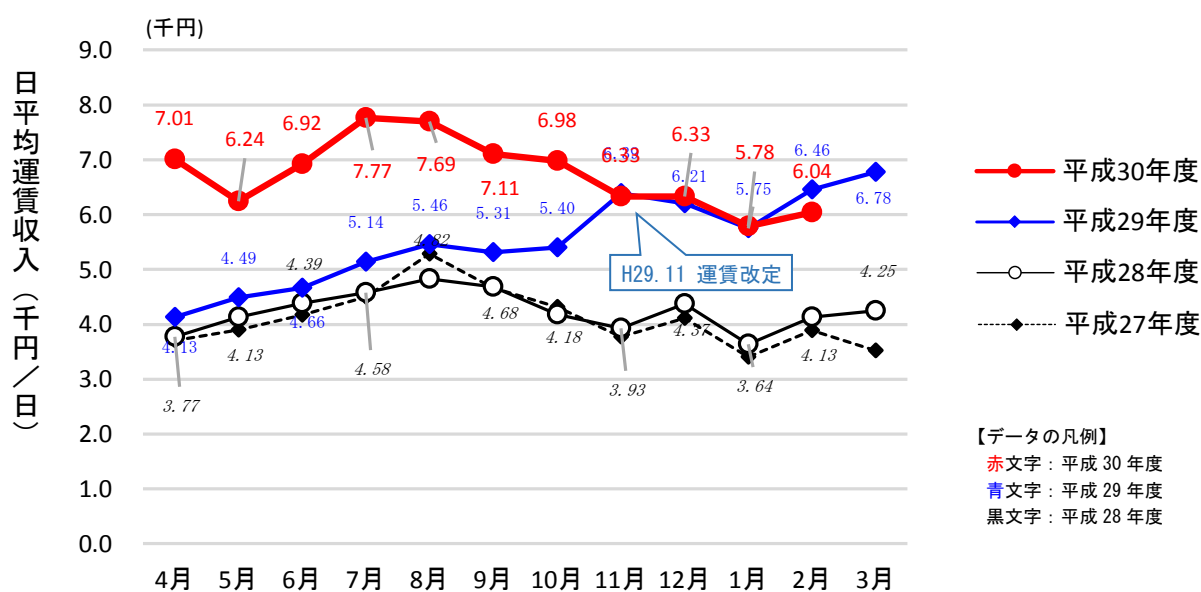
3. 北新町地区におけるコミュニティバスの利用者数（乗車人数）及び運賃収入の推移

- ・日平均利用者数の推移について、年々、全体的に日平均利用者数が増加している。
- ・運賃改定が実施された H29. 11 以降の利用者数は季節ごとによる増減は見られるものの、過年度（H27, 28 年度）と比較すると全体的に利用者数が増加している。
- ・日平均運賃収入の推移をみると、運賃改定が実施された H29. 11 以降の各月における運賃収入は、H30. 11 と H31. 2 を除く全ての月で過年度の同月よりも増加していることがわかる。

【月別の 1 日あたりの平均利用者数の推移】



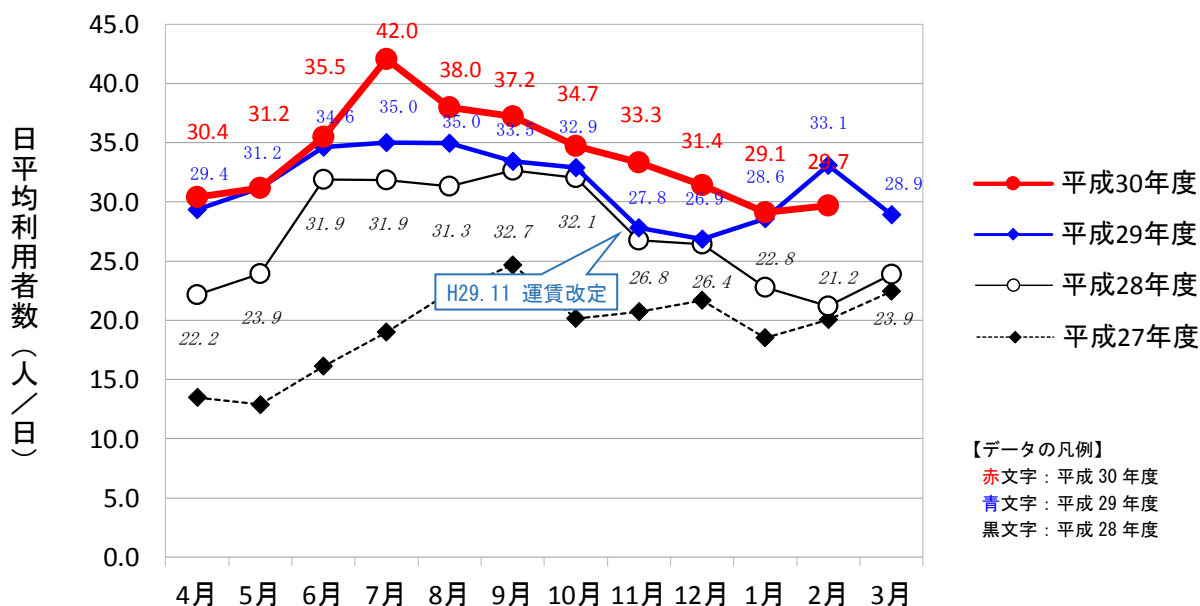
【月別の 1 日あたりの平均運賃収入の推移】



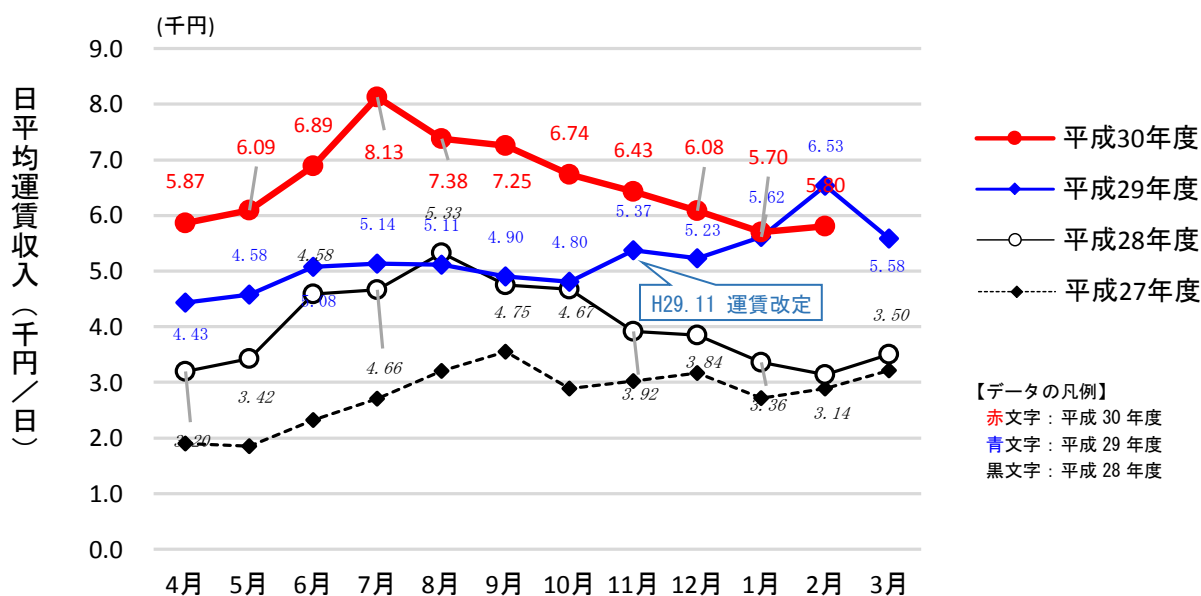
4. 萩の台地区におけるコミュニティバスの利用者数（乗車人数）及び運賃収入の推移

- ・日平均利用者数の推移について、年々、全体的に日平均利用者数が増加している。
- ・運賃改定が実施された H29. 11 以降の利用者数は季節ごとによる増減は見られるものの、過年度（H27, 28 年度）と比較すると全体的に利用者数が増加している。
- ・日平均運賃収入の推移をみると、運賃改定が実施された H29. 11 以降の各月における運賃収入は、H31. 2 を除く全ての月で過年度の同月よりも増加していることがわかる。

【月別の 1 日あたりの平均利用者数の推移】



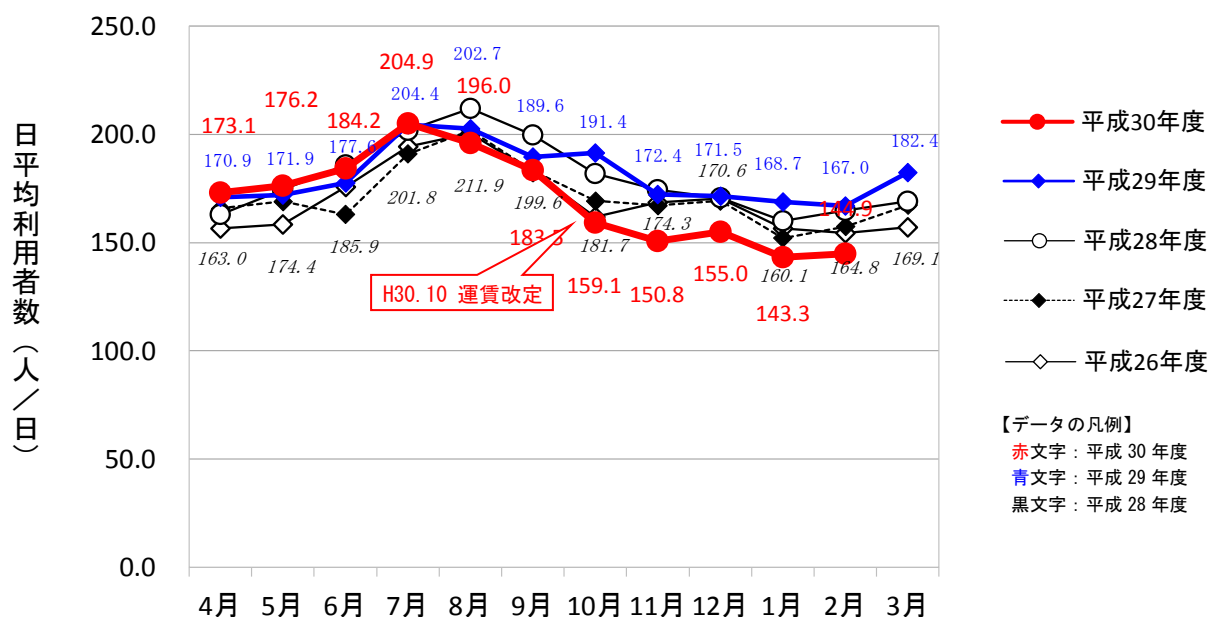
【月別の 1 日あたりの平均運賃収入の推移】



5. 光陽台地区におけるコミュニティバスの利用者数（乗車人数）及び運賃収入の推移

- ・日平均利用者数の推移について、各年月の日平均利用者数の傾向が類似していることから、コミュニティバスの利用が浸透してきていると考えられる。
- ・運賃改定が実施された H30.10 以降の利用者数は減少傾向であり、過年度の同月と比較すると全ての月（H30.10～H31.2）で最も低い利用となっている。
- ・利用者数が減少傾向である一方で、日平均運賃収入の推移をみると、運賃改定が実施された H30.10 以降の運賃収入は、過年度の同月と比較すると増加していることがわかる。

【月別の1日あたりの平均利用者数の推移】



【月別の1日あたりの平均運賃収入の推移】

