

住民説明会の実施結果

1. 日程

(1) すその一るの廃止等に伴う市民の移動の補完策に関する住民説明会

日時		会場	参加者数
1月20日（木）	14：00～15：00	市役所 地下会議室	29名
1月20日（木）	19：00～20：00	市役所 地下会議室	7名
1月29日（土）	14：00～15：00	市民文化センター 3階 34～36会議室	22名

延参加人数 58名

(2) 令和4年度以降の路線バスの運行に関する説明会

日時		会場	参加者数
1月25日（火）	19：00～20：00	下和田地区集会所	14名
1月26日（水）	19：00～20：00	今里本村集会所	14名
1月27日（木）	19：00～20：00	千福が丘自治会館	20名

延参加人数 48名

2. 住民説明会の説明内容

(1) すその一るの廃止等に伴う市民の移動の補完策に関する住民説明会

- 市民の移動の補完策として、国の制度を活用し、民間事業者によるバス路線を運行する方針となったこと。
- 市民の移動の補完策は、最終的に、民間事業者によるバス路線の運行、高齢者を対象としたバス・タクシー利用助成券、免許返納者を対象としたバス・タクシー利用助成券の3つとなったこと。

(2) 令和4年度以降の路線バスの運行に関する説明会（下和田、今里）

- 須山線を2系統から1系統へ再編すると同時に、一部区間（田向、下和田、今里）に対する乗り入れを廃止すること。（富士急シティバス説明）

- 自主運行バス岩波駅線が、1日4便から1日3便へ減便となること。
(みらい政策課説明)
- (3) 令和4年度以降の路線バスの運行に関する説明会(千福が丘自治会館)
- 東急線の退出申出を行ったこと。(富士急シティバス説明)
 - すその一るの廃止等に伴う移動の補完策として、バス路線を運行すること。また、新たに運行するバス路線は、東急線が運行していたエリアもカバーし、運行する予定であること。(みらい政策課)

参考 住民説明会における（２） 質疑・応答・意見

（１） 1月20日 14：00～

- 1) 質疑 運行日数が減ると困る。週3回ならいいが、週2回はきつい。
- 応答 千福が丘方面へ週3日、岩波方面は週2日、青葉台方面は週5日運行する方針。
すその一の利用実績から、青葉台方面は継続して利用されている方がいることは把握している。
まずはこのような形でスタートし、利用の状況を見て、重点的に走らせる場所等見直していきたい。
- 2) 質疑 深良グランドの方はどのくらい走るか。
- 応答 岩波駅方面は週2回運行する方針。すその一の岩波線をベースに運行する方針でいる。
- 3) 質疑 文化センター方面は。
- 応答 千福が丘方面を経由するルートで週3日運行する方針。
富士急モビリティが運行する御殿場線は減便せず、引き続き運行する。
- 4) 質疑 バス・タクシー利用助成券の使い方は。
- 応答 申請の手続きをしていただくことで、100円の券を20枚、2,000円分を、無料で交付する。
現行制度はすその一が運行していない地域の方を対象としているが、今後は市内全域を対象とする。
- 5) 質疑 免許返納者に対する助成券は毎年貰えるのか。
- 応答 返納後1回のみ。
自家用車から公共交通機関利用へ移行するという、移動環境の変化に対応する期間に対する支援措置という位置づけとなる。

（２） 1月22日 19：00～

- 6) 質疑 サービス継続事業で100%補完するものは作れるのか。
- 応答 制度の趣旨としては、退出申出があった路線を維持するためのもので、無くなる路線を100%カバーしなくてはいけないものではない。
東急線とすその一の路線で今まで運行していたエリアをできる限りカバーしたが、なめり駅など一部は運行しない。
- 7) 質疑 3つのルートは、回る方向は決まっているのか。
- 応答 一方向のみの循環ルートで考えている。
逆方向はコスト面で断念した。
回る方向は事業者が決定する。
- 8) 質疑 すその一廃止で困っている中、補完策を考えてもらったのは喜んだが、使いづらさがあると思う。

- 循環のため、目的地まで時間がかかる。
必要なこととして、金銭面は置いておいて利用しやすいものを考えてほしい。
- 応答 路線がなくなるのは防ぎたいという考えでサービス継続事業を選択した。
この案をベースに運行しながら改善点を検討したい。
- 9) 質疑 ルートを見ていたが、どういう使い方をしたらいいか難しい。
目的地へ行くことはできるが帰ることができない。
- 応答 限られた予算の中で、やむを得ずこのルートとなった。
これまでもその一が運行していたエリアをカバーしようとして回ると時間がかかるということは課内の検討でも意見が出たが、バス路線の維持を第一優先に考え、スーパー、病院、公共施設を回るようにバランスを見ながらルートを設定した。
2/2の活性化協議会までに時刻表やバス停の位置が決まってくる。
- 10) 質疑 運行は平日のみか。
- 応答 平日のみの運行となる。
- 11) 質疑 バス・タクシー利用助成券を1回の利用で200円までにしている理由は。
- 応答 日常的に利用してもらうため、回数を使ってもらうために上限を設けている。
以前は100円×10枚だったが、R1のルート改定によりその一その一の運賃が上がったため、助成金額も引き上げた。
- (3) 1月29日 14:00～
- 12) 質疑 なぜ、青葉台方面は毎日運行して、週3、週2のルートに分かれるのか。
- 応答 東急線やすその一の利用実績によって判断した。
さまざまな制約がある中で、これまで走っていたルートを広くカバーするようルート設定をした。
- 13) 質疑 事業者は富士急しかないのか。
それ以外の事業者が入る余地はないのか。
- 応答 市内を運行している事業者は富士急系列になってしまう。
今回のプロポーザルは、沼津、御殿場の事業者も参入できる条件にした。
- 14) 質疑 曜日を限定すると不便になる人が増える。
- 応答 不便になるのは確か。
毎日走らせる案もあったが、その場合は1日1便でないと実現が難しい。
- 15) 質疑 サービス継続事業について、国から指導されなければ取り組まないということは、市の取り組みは真剣ではないと思う。
廃止ありきで進んでいたことが問題。

- 他自治体の事例は参考にしなかったのか。
- 16) 質疑 応答 勉強不足もある。公共交通マニュアルを活用した地域にあった交通手段の導入をしてもらいたいという思いもあった。
- 17) 質疑 応答 国の補助額は。赤字額の1/2。上限は条件によって異なるが、試算すると約1,000万円。
- 18) 質疑 応答 市の補助額は？ 目安として300万円。
- 19) 質疑 応答 新市長の対応は。市長の考えに沿って考えるべき。1/31に市長が初登庁するのでそれ以降。バスは利用者がいないからやめたい。空気を運んでいるだけでは意味がない。バスを小型にするなど考えないのか。
- 20) 質疑 応答 応答 すその一と同じサイズのバスを走らせる。補助をもらうために2人以上乗らないといけないと言ったが、使い勝手が悪いから乗らない。
- 21) 質疑 応答 応答 夏に富岡支所で説明会をしたときに、バスのダイヤ改正で電車に間に合わなくなったという意見も聞いている。変更について対応すると聞いている。サービス継続事業を活用するのは県内では裾野市が初めて。他県の自治体の実施方法を参考にさせてもらった。
- 22) 質疑 応答 AルートとBルートで曜日を分けた理由は。曜日分けについては、利用実績から判断した。また運転手に対する聞き取りから、スーパーの特売日に当たる火曜、水曜の利用が多いということで分けている。木曜日は病院の休診日が多いので週3日のルートのほうに加えている。
- 23) 質疑 応答 通院しているため8時台のバスを出してほしい。朝の需要については承知しているが、運転手不足により朝の運行はできない。
- 24) 質疑 応答 午前2本、午後2本のバスを出してほしい。午前2本、午後2本はできないこともないが、運行できないエリアが出てくる。2/2の公共交通活性化協議会でサービス継続事業について承認されれば、4/1から運行開始の予定となる。運行が決定したら、3月中に時刻や料金を全戸配布でお知らせする。

(4) 1月25日

- 24) 質疑 4月以降の決定事項に関する報告で、意見の言いようがないものか。

- 応答
 : 市
 岩波駅線の減便は2月の県生活交通確保協議会に諮られる
 予定でほぼ決定している。
 須山線のルート廃止は、2/2市の公共交通活性化協議会で諮
 ることになる。
- 25) 質疑
 富士急には昔から世話になっており、経営が厳しい状況は
 理解している。
 退出申し出はどこへ出しているのか。
 応答
 : 富士急
 県の生活交通確保協議会へ出している。
- 26) 質疑
 下和田には年寄りが多いので県道まで出るようにさせるの
 は酷だと思う。下和田の中を通過してほしい。
 応答
 : 富士急
 下和田の中へ入るよう最後まで検討をしたが、道路が狭い
 所があり、安全面を重視して乗り入れをしない判断となっ
 た。
 幹線を通るルートのため大型バスでの運行が多く、危険が
 伴う。
- 27) 質疑
 安全面という話では理解ができない。
 事故は大きい道でも起きる。運転手は安全運転をしてくれ
 ている。
 バスでの生活を考えたとき、県道まで出るというのは、か
 かなりの負担。
 応答
 : 富士急
 小さいバスでの検討もしたが、須山線が三島駅から須山ま
 で長い区間を走るバスで、市街地での効率的な輸送をする
 ためには大型バスにせざるを得ない。
 この先要望が多ければ復活するかもしれない。
- 28) 質疑
 資料のデータの提示の仕方として、コロナ禍でバスに乗っ
 ている人も減っていると思う。
 コロナ前のデータも含めて判断してほしい。
 背越から下和田上まで入り、そこでUターンして県道に戻
 るルートはできないか。
 応答
 : 富士急
 今後、道路が拡幅されればそちらのルートを選択していく
 ことになる。
 Uターンできる場所があれば検討はできる。
- 29) 質疑
 夏の説明会に際に、下和田への乗り入れについて「検討す
 る」と言われたので、良い方に考えてくれていると思っ
 ていた。
 県道まで歩くのは大変。
 一便だけでも下和田区内に乗り入れしてほしいと上層部に
 伝えてほしい。
 応答
 : 富士急
 持ち帰って伝える。

- 30) 質疑 安全面から下和田への乗り入れをしないとのことだが、さらに収支率が下がらないか。
- 応答 : 富士急 今後、道路が拡幅されれば利用者が増える見込みとなるので、下和田へ乗り入れる方向に持って行けたらと思う。
- 31) 質疑 裾野市に向けて、区としては下和田橋の架け替えと道路の拡幅を長年要望しているが実現されていない。そのせいでバスが来なくなると納得がいかない。市も持ち帰ってここで出た意見を伝えてほしい。現状では仕方がないと思うが、将来的に前向きに考えられるようにしてほしい。
- 応答 : 市 2/2の公共交通活性化協議会で、今日出た意見について報告する。
- 本日は、全体の方針として、乗り入れをしないという報告をさせていただいた。
- 他市の事例では、沼津の根方街道を走っていたバスも広い方へとシフトしていつている。
- 実際に使っている方の負担が増えることは事実。
- 乗り入れを望む意見が複数出たということを、次回の活性化協議会ではっきり伝える。

(5) 1月26日

- 32) 質疑 HPに掲載していた今里上区を回る案は無くなったのか。
- 応答 : 富士急 検討したが、国庫補助路線のため変更にかかる。今後も検討をしていくため、案が消えたわけではない。
- 33) 質疑 30年ほど前、今里のバス停で事故があり、本村の中へバスが入ってくるようになった。
- 県道を走る車はスピードを出しているため、子どもに県道を渡らせることは危ない。
- 6時台、7時台だけでもバスを乗り入れることはできないか。
- 応答 : 富士急 8月の説明会でも意見をいただき検討すると回答した。社内で検討を進めたが、道が狭くバスの安全性上問題があると判断された。
- 運行管理上、廃止したいという会社の方針。一便だけでも乗り入れを検討したが、今のところ厳しい状況。
- 34) 意見 朝のバスはかなりの子どもが使う。
- 経営的に難しいのは分かるが、再度検討してほしい。
- 応答 : 市 地元の意見はごもっとも。
- 夏に富岡支所で説明会をした時も同じような意見が出た。地区内に入ってほしい、だめなら一便だけでもという意見だった。

- 持ち帰り検討した結果、どうしても難しいという富士急の判断だった。
狭い道に入らないのは裾野市だけの状況ではなく、沼津の根方街道を走るバスも広い道へシフトしたり、沼津高専線は廃止になっている。
安全は最優先だが、最終的には仕方がないと市も判断をした。
- 35) 質疑 子どもの安全を考えるならスクールバスを出すなど子どもを守る姿勢を見せてほしい。
今後のために会社の耳に入れておいてほしい。
富士急へ地域の声を届けることはできる。
- 応答 : 市
再度検討させていただく。大型バスを運行する都合でこのような判断になった。
警察との協議結果によるが、新東名の下を通るルートならできるかもしれない。
- 36) 質疑 子どもだけで県道を渡らせることは心配。
朝だけでもバスを乗り入れてほしい。
最終案として2/2の公共交通活性化協議会に諮るが、市としても引き続き必要に応じて要望はしていく。
一便でも乗り入れられるように取り組みたい。
- 応答 : 市
- 37) 質疑 大型バスでないと運行できないか。
須山線は、ぐりんぱやイエティを回る観光路線も兼ねている。
またコストカットのため、車両の処分を進め、限られた台数で運行している。
- 応答 : 富士急
- 38) 質疑 幹線を走る路線は大きなバスで運行せざるを得ない。
以前は自家用車に乗っていたが高齢になりバスに変えた。
定期を利用していたが、コロナ禍で外出が減ったのでやめた。
膝が悪いため、公民館前からバスが出ていると助かる。
県道へ出るには15分ほどかかるため、余裕をもって20分前に家を出ないとバスに乗れない。
健康のためにとあきらめていたが、乗り入れをしてもらいたい。
- 意見 現在、中に入ってきてもらって助かっている。
仕方がないと思うが、この時期は逆光で歩行者が見えにくい。
県道を走る車は横断歩道で止まってくれないので親は不安。
- 39) 質疑 朝一本でもいいので乗り入れてほしい。
大赤字は理解できるが、県道は交通量が多く年に数回事故が起きている。

そんな道路を子どもは渡らなくてはいけない。
仕方がないで済ますのではなく、市として歩行者用のトンネルを掘るとか、道路を渡らなくて済むような方法は考えてこなかったのか。

応答
：市

何かしら考えなくてはいけない。
トンネルなど代替案は考える必要性を感じている。
市の道路管理者とも一度協議する。
対処するなら早くしなくてはいけない。
あらかじめ様々な選択肢を検討していくべきだった。
昔から県道に信号を付けられないか懸案だった。
改めて議論してほしい。

40) 意見

安全上乗り入れないとのことだが、富士急には、どこがどう危ないのか安全性の基準、捉え方を示してほしい。
県道へ出づらいという主張もあったが、須山から下つてくるときだけ、本村に入ってくるという案もあると思う。
将来投資を考えるなら、バスの小型化も検討してほしい。
9月の活性化協議会で、富士急は集落に入ると言っているのに、3か月で意見が変わるのは納得いかない。

応答
：市

どこまで対応できるか分からないが、今日出た意見は2/2の活性化協議会に届けたいと思う。
裾野市のバスは、乗ってもらえないため危機に陥っている。市としても皆さまへ周知をして行くので、マイカーを控えてバスに乗ることも検討してほしい。

(6) 1月27日

41) 質疑

富士急は赤字の中、よく頑張ってくれたと思う。
あとは市がどれだけ頑張るか。
想定する利用目的で通勤通学が入っていない。
裾野市ランドデザインの中で市民の要望としてランドマークが欲しいが20%、公共交通の充実が20%となっているのに、なぜ交通が貧弱なままなのか。
住環境のインフラが整っていない。
通勤通学の不便さを考えたら当然だと思う。
中途半端な路線で成立しない。
駅西区画整理を見直して公共交通に予算を回してほしい。
以前、富士急の赤字を千福が丘の住民で補填できないか検討したこともあった。

応答
：市

公共交通のあるべき姿を描いて実現してほしい。
ビジョンをしっかり持ってやることは大事。2/2の公共交通活性化協議会では今日出た意見は発表させてもらう。
駅西の予算をあてるのかどうかは新市長次第だが話し合いをしながら決めていく。

42) 質疑

応答
：市

国からの補助はいつまで続くのか。
最長で5年間の補助。
公共交通網形成計画があと1年、計画期間があるので、その

中で1年、新たに策定する公共交通計画で4年間の実施を予定している。

サービス継続事業では、一便あたり平均2名以上乗らないと補助が出ない。

市も皆さんに乗車してもらうよう広報をしていく。

現在富士急と時刻表やバス停の位置を詰めている。

バスの車内に市内の小学生の絵を展示するなど利用促進を図りたい。

43) 質疑

1日3便の計算の仕方を教えてほしい。

応答

循環型の路線で1日3回走る。

:市

44) 質疑

普段、通院に使っている。曜日を変えると使いづらい。

1便でいいから毎日走らせてほしい。

応答

様々な制約がある中で、毎日1便でも走らせることも考えた。

:市

毎日走らせるとなると、1日1便になってしまう。

来ない日があっても、1日3便の方が利便性が高いと考えた。

45) 質疑

バス・タクシー利用助成券について、千福が丘と駅をタクシーで往復すると約4,000円かかる。

月2回通院で使うとすると8,000円になる。

半額くらいは出るようにしてほしい。

応答

助成券の金額について年間2,000円補助で1回あたり200円まで使用できる。

:市

日々の利用に対する補助が目的のため、このような形になっている。

補完策で対象者を市内全域の70歳以上に変更した。

④ 須山線（富士急シティバス）

三島駅～裾野駅・御宿・下和田中～須山

三島駅～裾野駅・御宿～下和田中～下和田・帝人アカデミー富士

運行目的(役割)

- ◆ 三島市から裾野市を縦断する幹線系統
- ◆ 沿線から裾野駅・三島駅や他の公共交通機関に接続する、通勤・通学を中心とした公共交通ネットワークを構成。
- ◆ 高齢者層を中心とした、病院・整形外科への通院手段
- ◆ 裾野市内では、須山地区からの通学需要や、鉄道・バス等の他公共交通機関への接続によるネットワークを構成する要素となっている。

運行の状況

◆ 運行回数・運行距離

	運行回数		運行距離
	平日	土休日	
往路(三島駅→須山)	6便	4便	19.8km
復路(須山→三島駅)	8便	6便	
	運行回数		運行距離
	平日	土休日	
往路(三島駅→下和田)	5便	2便	16.7km
復路(下和田→三島駅)	4便	2便	

◆ 利用人員

平日1日あたり約373人の利用

◆ 地域間利用の状況

- ◇ 三島市内⇒裾野市内 約73人
JR「裾野駅」への接続、裾野市内事業所への通勤等
須山で水ヶ塚公園系統への接続
- ◇ 裾野市内⇒三島市内 約68人
JR「三島駅」への接続、三島市内の病院等への通院、中心街への買い物等

◆ 収支の状況

須山発着

年度	利用者数	運行経費(A)	運賃収入(B)	欠損額(B-A)	補助額		バス事業者負担額	備考
					国庫補助	県補助		
2019年度	75,185人	37,449千円	15,129千円	▲22,320千円	3,529千円	3,529千円	▲15,262千円	
2020年度	57,106人	36,848千円	13,915千円	▲22,933千円	7,505千円	3,631千円	▲11,797千円	
2021年度	65,016人	39,842千円	18,534千円	▲21,308千円	5,120千円	5,120千円	▲11,068千円	(見込)

下和田発着

年度	利用者数	運行経費(A)	運賃収入(B)	欠損額(B-A)	補助額		バス事業者負担額	備考
					国庫補助	県補助		
2019年度	52,974人	18,457千円	10,562千円	▲7,895千円	1,972千円	1,972千円	▲3,951千円	
2020年度	44,432人	18,021千円	9,155千円	▲8,866千円	2,798千円	2,332千円	▲3,736千円	
2021年度	44,290人	19,382千円	9,558千円	▲9,824千円	2,800千円	2,800千円	▲4,224千円	(見込)



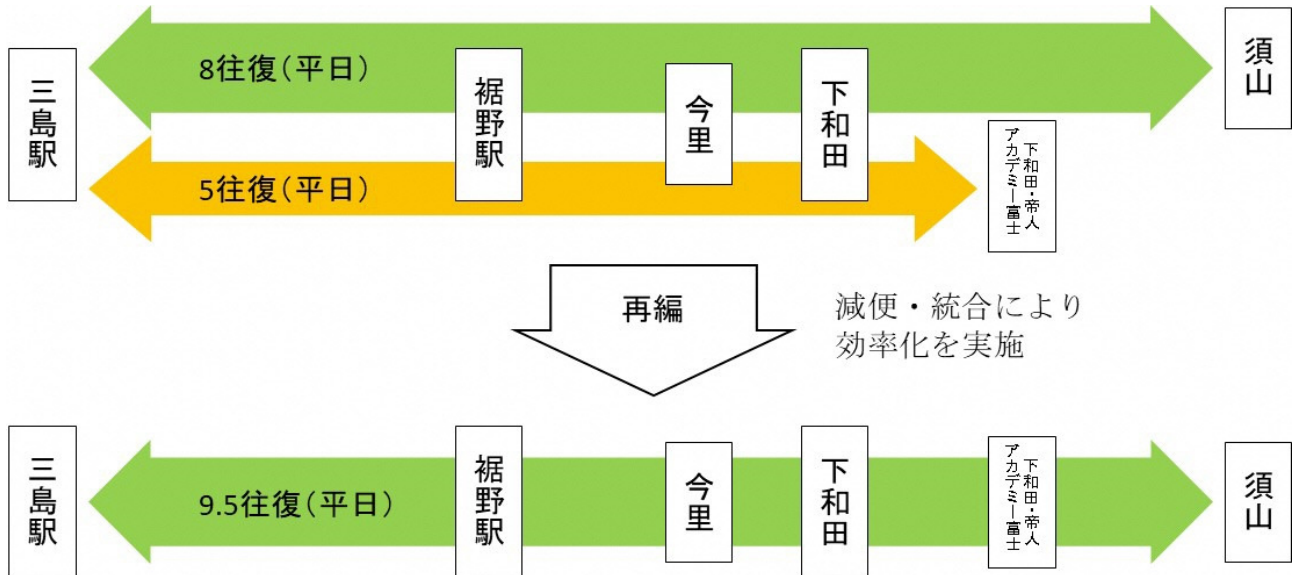
退出の申出について

路線の運行を継続するにあたり、当路線が開設された時代からの環境変化により生じた、運行経路に関する課題を見直したたく、2021年3月末に退出を申出しております。

今後の運行について

I：須山線の2系統の統合について

須山線の下和田・帝人アカデミー富士発着系統が国庫補助の補助要件を満たさないことから、須山発着に統一することで補助要件を満たしつつ、全体として減便を行いながら、支援を受けた運行を引き続き実施する事で、今後の路線維持を図ってまいります。



	運行回数		運行距離
	平日	土休日	
往路(三島駅→須山)	9便	6便	19.7km
復路(須山→三島駅)	10便	6便	

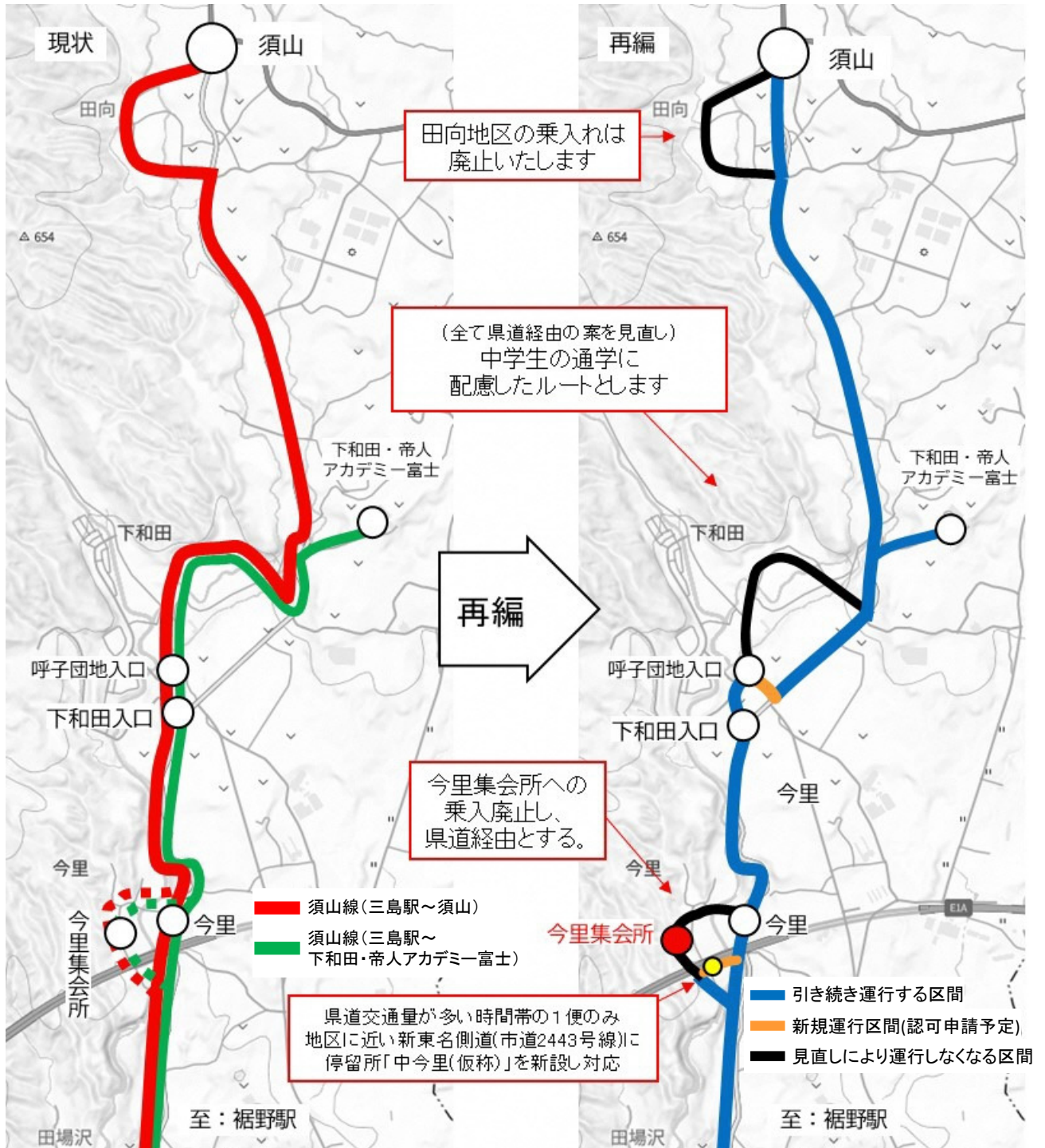
※運行時刻(案)は別添資料のとおり

II: 集落内乗入れの見直し

須山線においては、今里・下和田・田向の集落に乗り入れております。

須山線が運行を開始した昭和の時代は交通量の少なさから安全上の支障はなかったものの、平成・令和と時代を経るにつれ、車両の交通量も増えており、各地区とも県道24号線に出る交差点においては、坂に位置する、また見通しが良くない等、安全上の課題となっております。

そのため、県道24号線経由を基本の運行経路とすることで、運行の安全性を向上いたします。



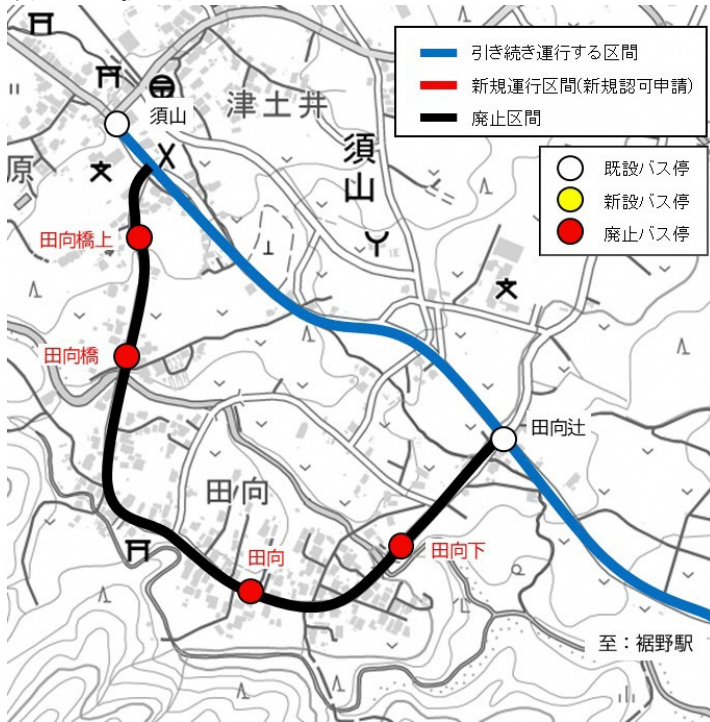
各地区の狭隘な地域内乗入れについて、見直し・廃止します。

なお、下和田地区については、近年開通した市道2383号線(歩道あり)を活用することで、安全な運行を確保し、引き続きの運行をはかってまいります。

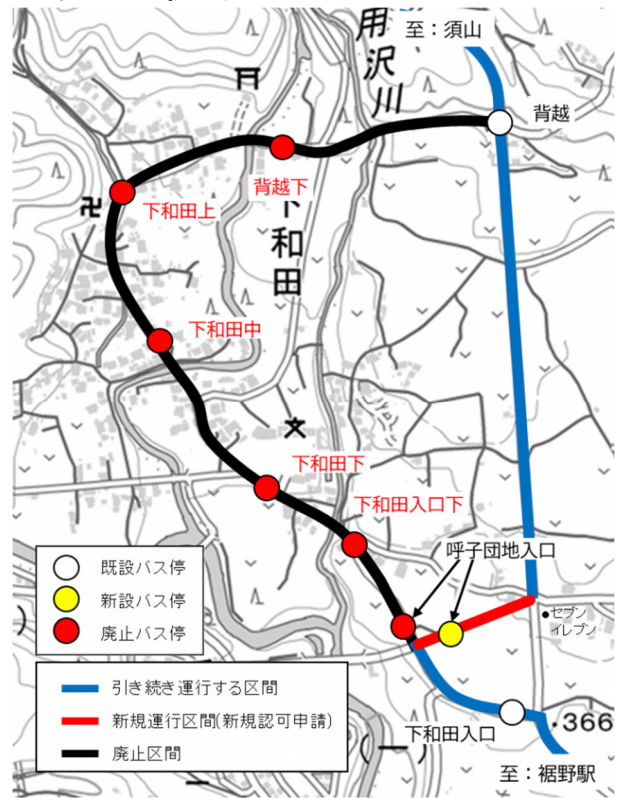
また、今里地区につきましても、朝の県道交通量が多い時間帯に小学生通学に利用されている1便に

限り、集落に近いルートを運行し、バス運行の安全と地域の小学生の通学利便を図ります。

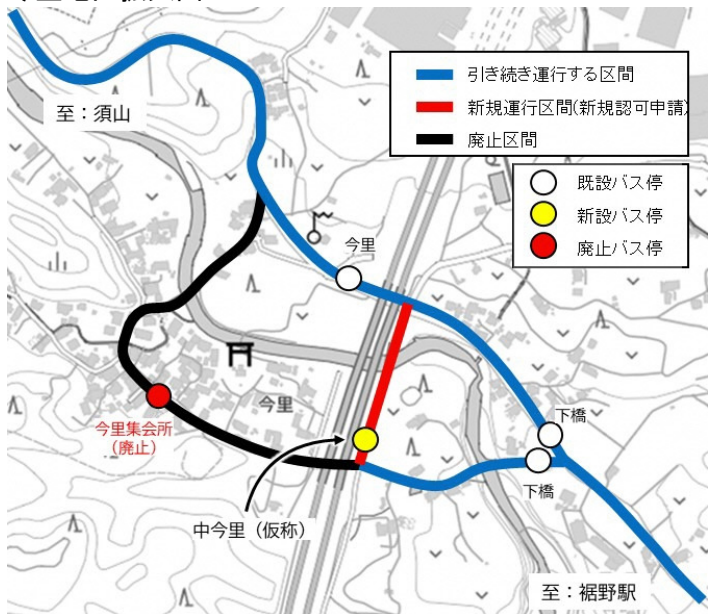
須山地区拡大図



下和田地区拡大図



今里地区拡大図

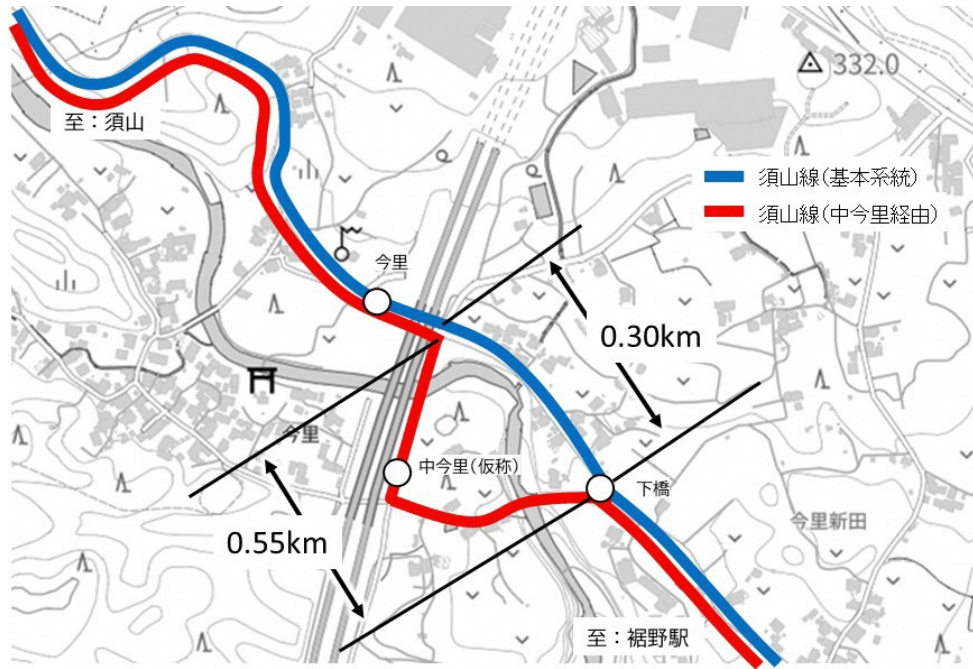


補助対象路線としての取扱について

今回路線再編をする須山線(須山発着および下和田・帝人アカデミー富士)については、現在、今里集会所経由しない系統と、経由する系統について、地域間幹線系統として補助をうけるにあたり、補助要綱に基づき、同一系統と見なして、取り扱いしております。

ひきつづき、路線統合再編後の須山線についても、地域間幹線系統として補助をうけるにあたり、補助要綱に基づき、中今里を経由しない基本系統(18便)を主系統として、中今里を経由する系統(1便)を同一系統にみなして取扱をおねがいたします。

(主系統よび、同一系統と見なす系統の間で、経路が違うキロ程は $0.30+0.55=0.85\text{km}$ となります)



新時刻(案)

運行日	三島駅	徳倉	平松	裾野駅	千福	御宿	今里	下和田入口	呼子入口	下和田 帝人アカデミー 富士	須山
毎日	7:40	7:47	7:54	7:56	8:05	8:08	8:13	8:16	8:16	8:20	8:26
毎日	9:25	9:32	9:39	9:41	9:50	9:53	9:58	10:01	10:01	10:05	10:11
毎日	11:20	11:27	11:34	11:36	11:45	11:48	11:53	11:56	11:56	12:00	12:06
毎日	13:55	14:02	14:09	14:11	14:20	14:23	14:28	14:31	14:31	14:35	14:41
月~金	▲ 14:50	14:57	15:04	15:06	15:15	15:18	15:23	15:26	15:26	15:30	15:36
月~金	▲ 15:20	15:27	15:34	15:36	15:45	15:48	15:53	15:56	15:56	16:00	16:06
毎日	16:30	16:37	16:44	16:46	16:55	16:58	17:03	17:06	17:06	17:10	17:16
毎日	17:15	17:22	17:29	17:31	17:40	17:43	17:48	17:51	17:51	17:55	18:01
月~金	▲ 18:50	18:57	19:04	19:10	19:19	19:22	19:27	19:30	19:30	19:34	19:40

運行日	須山	下和田 帝人アカデミー 富士	呼子入口	下和田 入口	今里	御宿	千福	裾野駅	平松	徳倉	三島駅 (南口)
月~金	▲ 6:30	6:36	6:39	6:40	6:43	6:47	6:50	6:59	7:01	7:08	7:15
月~金	▲ 7:05	7:11	7:14	7:15	7:18	7:22	7:25	7:34	7:36	7:44	7:54
毎日	7:35	7:41	7:44	7:45	7:48	7:52	7:55	8:04	8:06	8:14	8:24
毎日	9:10	9:16	9:19	9:20	9:23	9:27	9:30	9:39	9:41	9:48	9:55
毎日	11:35	11:41	11:44	11:45	11:48	11:52	11:55	12:04	12:06	12:13	12:20
月~金	▲ 12:25	12:31	12:34	12:35	12:38	12:42	12:45	12:54	12:56	13:03	13:10
毎日	14:55	15:01	15:04	15:05	15:08	15:12	15:15	15:24	15:26	15:33	15:40
月~金	▲ 15:45	15:51	15:54	15:55	15:58	16:02	16:05	16:14	16:16	16:23	16:30
毎日	16:35	16:41	16:44	16:45	16:48	16:52	16:55	17:04	17:06	17:13	17:20
毎日	18:10	18:16	18:19	18:20	18:23	18:27	18:30	18:39	18:41	18:48	18:55

※須山7:05発は「中今里」経由。

これらの見直しにより、年間約2万2千kmの走行距離を削減し、約960万円の経費を削減することにより、路線存続を図ってまいります。

費用等削減見込（2022年度を想定した年間換算）

	年間走行距離(計画)	運行経費(見込)
再編前	136,864km	58,895千円
再編後	114,654km	49,337千円
削減額	▲22,210km	▲9,557千円

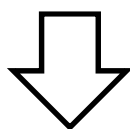
再編後の運行にあたりましては、新ダイヤの告知に勤めさせていただき、減便による利用の減少＝収入の減少がないよう、利用促進を図って参ります。また、三島駅～裾野駅間、特に三島市内の他系統と重複する区間については他の系統による補完を行うようにいたします。

令和4年4月以降の岩波駅線の運行

1. 変更点

～令和4年3月31日

主要バス停	第1便	第2便	第3便	第4便
岩波駅（富士見橋）	6:43	16:33	17:30	18:23
トヨタ自動車東日本前	6:45	16:35	17:32	18:25
今里	6:50	16:40	17:07	18:30
背越	6:55	16:45	17:42	18:35
呼子団地入口	6:59	16:49	17:46	18:39
今里	7:02	16:52	17:49	18:42
トヨタ自動車東日本前	7:05	16:55	17:52	18:45
岩波駅（富士見橋）	7:10	17:00	18:00	18:53



令和4年4月1日～

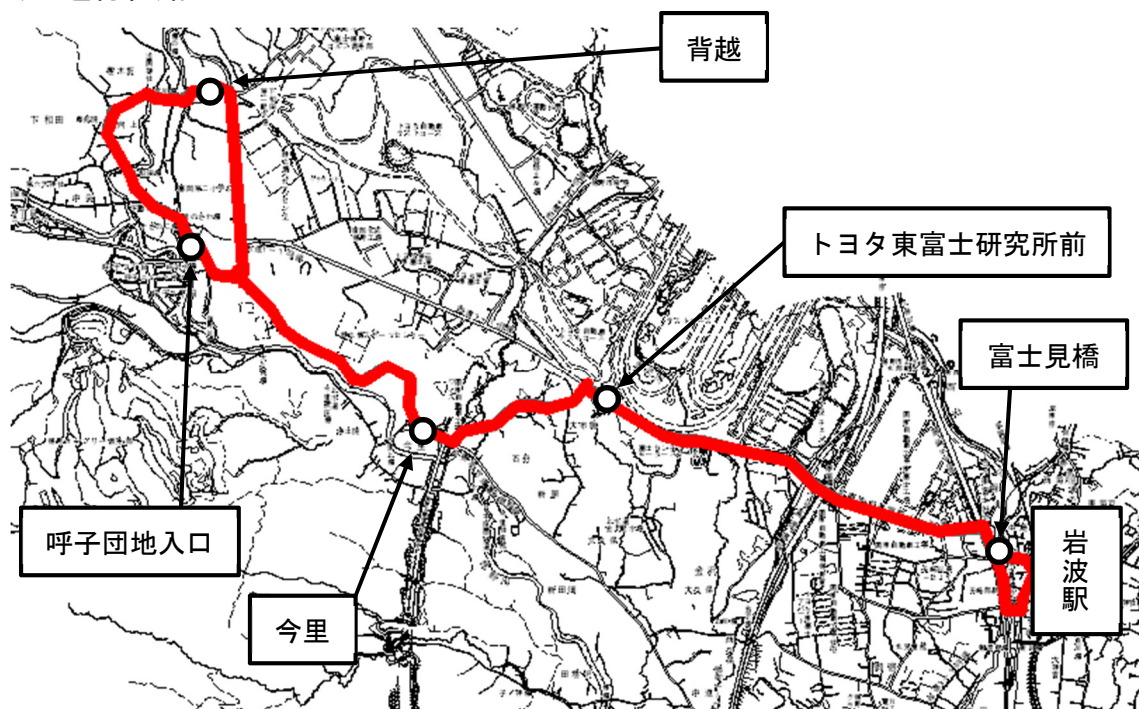
主要バス停	第1便	第2便		第3便
岩波駅（富士見橋）	6:43	16:33		18:23
トヨタ自動車東日本前	6:45	16:35		18:25
今里	6:50	16:40		18:30
背越	6:55	16:45		18:35
呼子団地入口	6:59	16:49		18:39
今里	7:02	16:52		18:42
トヨタ自動車東日本前	7:05	16:55		18:45
岩波駅（富士見橋）	7:10	17:00		18:53

17:30 岩波駅発の便を廃止し、1日の運行本数を、4便から3便へ減便。

※ JR御殿場線のダイヤ改正により、時刻は多少前後する場合があります。

2. 変わらない点

(1) 運行経路



(2) 引き続き運行する便の時刻

(JR御殿場線のダイヤ改正により、時刻は多少前後する場合があります。)

(3) 運賃

距離に応じて 100 円～220 円

3. 運行本数を削減する理由

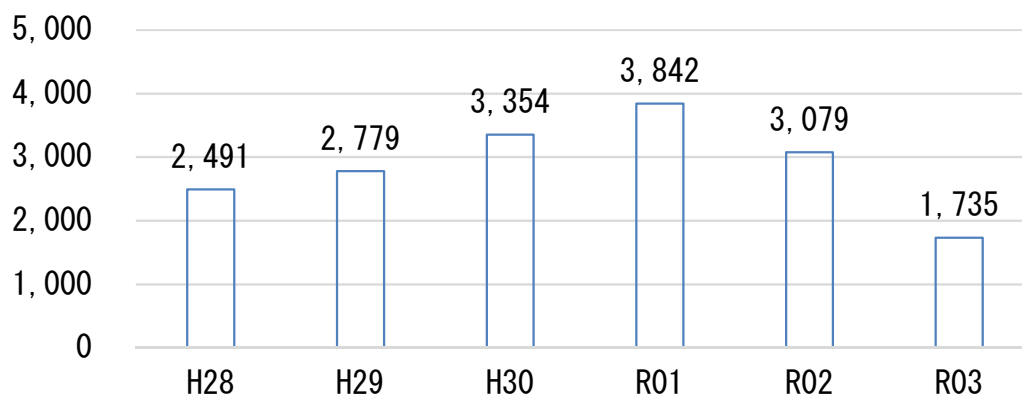
① 収支率が毎年 10%前後で推移している状況から、見直す必要があると判断したため。

※「すその一」は、運行継続条件である収支率 20%を達成できず廃止。

② 行財政構造改革における見直し対象事業となっているため。

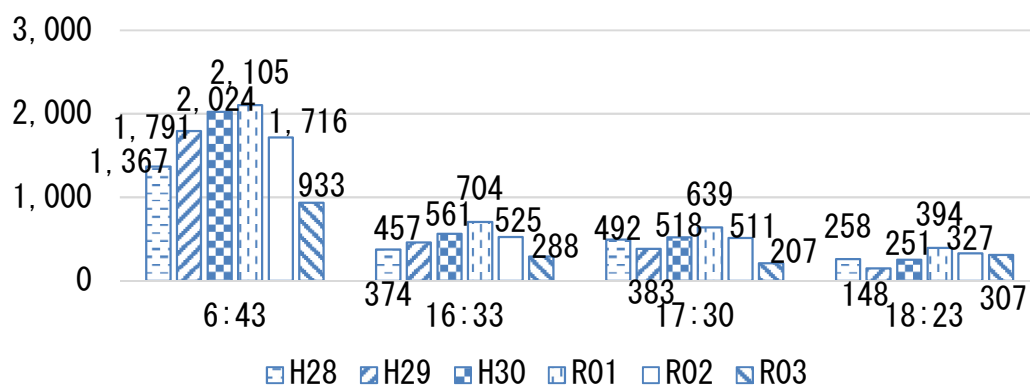
4. 利用状況

(1) 年間利用者数の推移 (単位: 人)



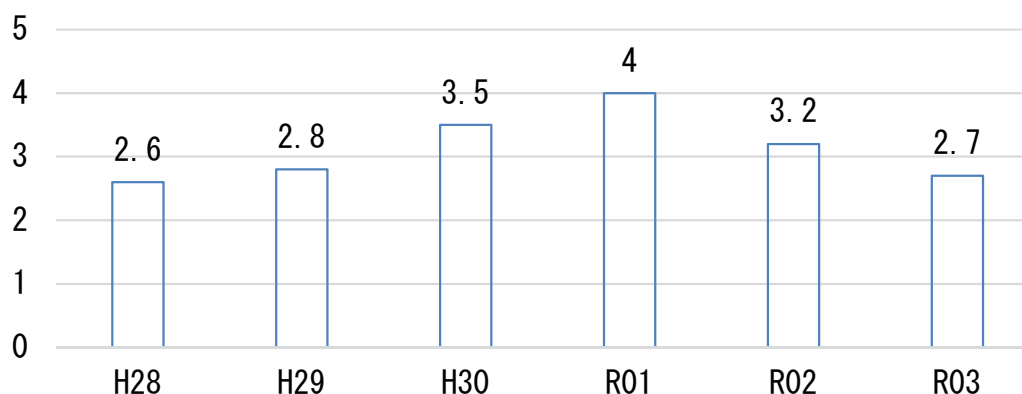
※ 令和3年度は、4月～11月の実績

(2) 便別年間利用者数 (単位: 人)



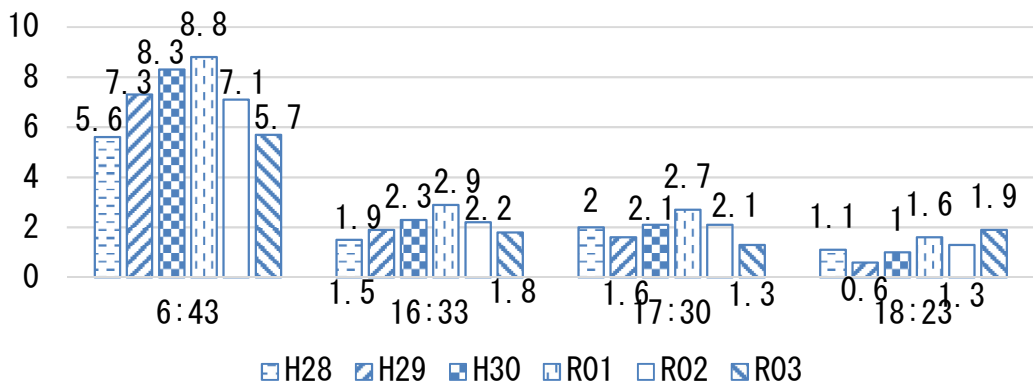
※ 令和3年度は、4月～11月の実績

(3) 1 便当たり利用者数 (岩波駅線全体、単位: 人)



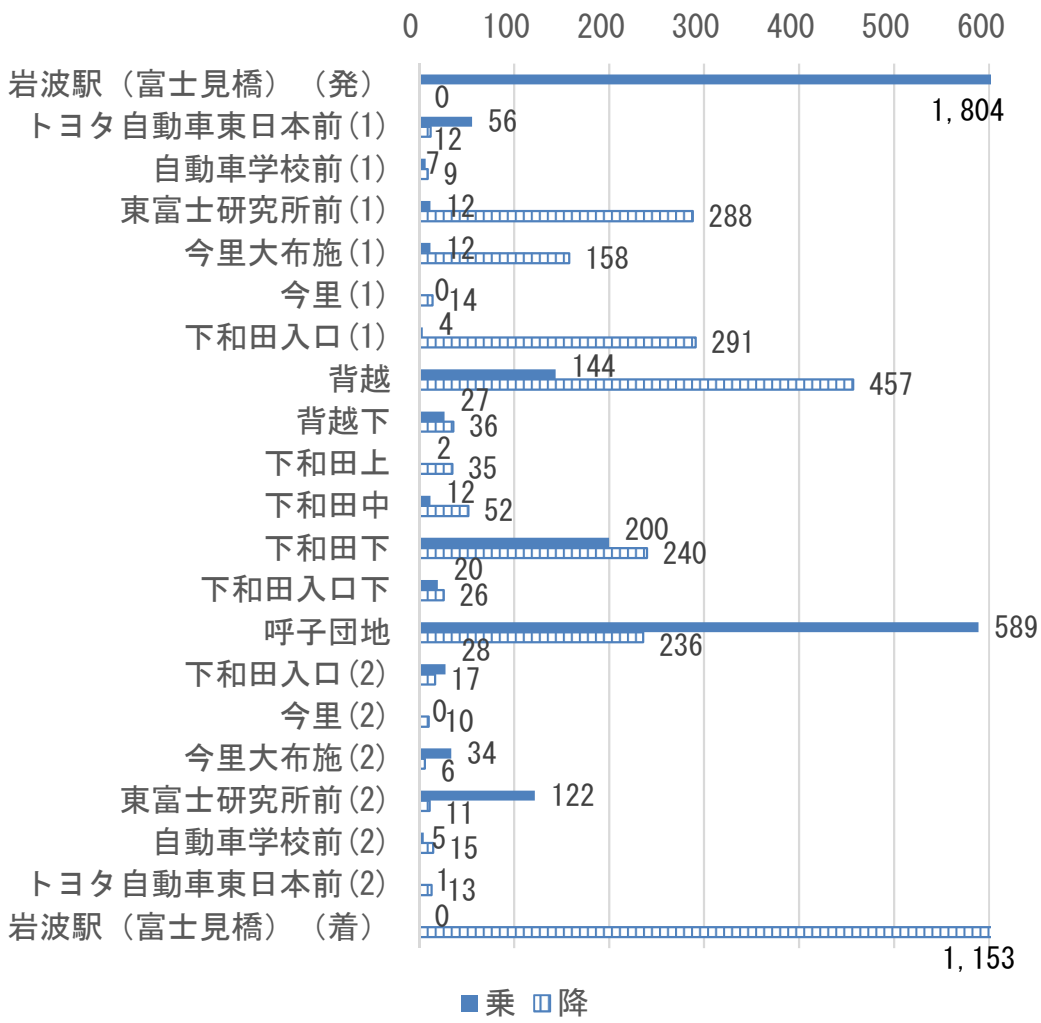
※ 令和3年度は、4月～11月の実績

(4) 便別1便当たり利用者数(単位:人)



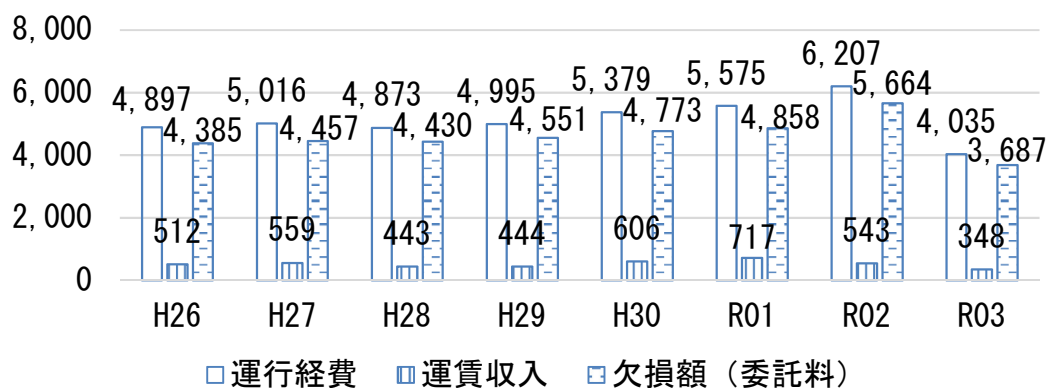
※ 令和3年度は、4月~11月の実績

(5) 令和2年度 バス停別年間乗降者数(単位:人)



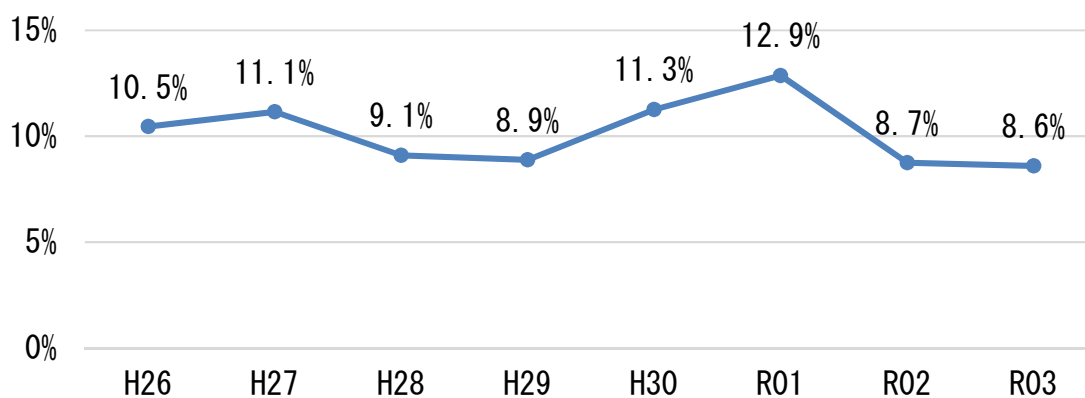
5. 収支の状況

(1) 運行経費と運賃収入 (単位：千円)



※ 令和3年度は、4月～11月の実績

(2) 収支率



※ 令和3年度は、4月～11月の実績

