

退出申出路線「弥生線」への対応について

現在、過去に退出申出が行われ、継続協議となっているものが7路線あり、今回は、方針の定まった1路線（弥生線）について、今後の対応を協議します。

退出申出路線一覧

交通事業者	路線名：系統番号	退出申出時期	対応状況	協議
富士市 自主運行	岩松北地区コミュニティバス「こうめ」オレンジコース	R4.3	継続協議	
	岩松北地区コミュニティバス「こうめ」グリーンコース	R4.3	継続協議	
富士急静岡 バス	東田子の浦線：S251	R2.9	継続協議	
	大淵線（大淵循環）：S225	R2.9	継続協議	
	大淵線（曾比奈）：S227	R2.9	継続協議	
	大淵線（大淵団地）：S226	R2.9	継続協議	
	弥生線：S203	R2.9	継続協議→今回協議	○

【位置図】



弥生線：S203

1 経緯

富士急静岡バス(株)が運行する路線バス「弥生線」は、利用者が少ない等の理由から、令和2年9月に退出申出（廃止の申し出）があり、令和2年度第4回富士市公共交通協議会にて協議した結果、『代替手段の確保等について検討する必要があるため、継続協議』となっていました。

その後は、補助金により路線の維持を図る一方、伝法地区おでかけバスの運行等、代替手段の検討を重ねてきましたが、この度、運転士不足への対応や経営の改善を図るため、令和6年4月から本路線を減便する意向が示されました。

これを受け、市では、乗降調査を行い現在の利用状況を把握・分析しました。

また、人流分析等により運行区域を検討していた「のるーとふじ」を、令和6年2月から弥生線沿線を含む伝法地区周辺で運行することになりました。

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度 (予定)
弥生線	★9月 退出申出	➤継続協議➤	➤➤➤➤	➤➤➤➤	★4月～ 減便
伝法地区 おでかけバス	★10月 実証運行開始	➤➤➤➤	➤➤➤➤	➤★9月 実証運行終了	
のるーとふじ				★2月 運行開始	➤➤➤➤

弥生線の利用状況及び収支状況

	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
利用人数（人）	16,716	11,251	12,948	12,616
欠損額（円）	5,749,099	5,751,373	4,937,003	5,316,589

- ▶ 欠損額は500万円前後を推移し、コロナ前から収支状況は非常に厳しい路線となっています。

弥生線運行ルート



2 弥生線の減便に係る変更案

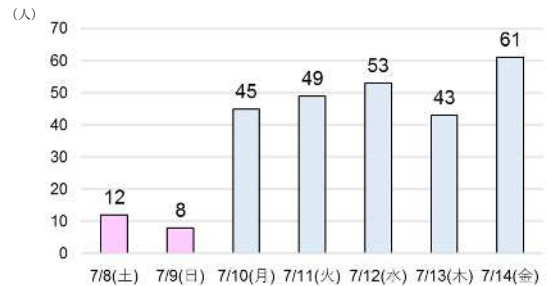
富士急静岡バス(株)は、同社による調査に基づき、比較的利用の多い便や他の路線での代替が難しい便を継続するという方針のもと、変更案を作成しました。

		往路 (吉原中央駅 → 富士駅)																復路 (富士駅 → 吉原中央駅)															
現行	平日	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18								
	土日祝	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18								
		※ 吉原中央駅「発」の時間帯												※ 富士駅「発」の時間帯																			
変更案	平日	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18								
	土日祝	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18								
		※ 吉原中央駅「発」の時間帯												※ 富士駅前「発」の時間帯																			

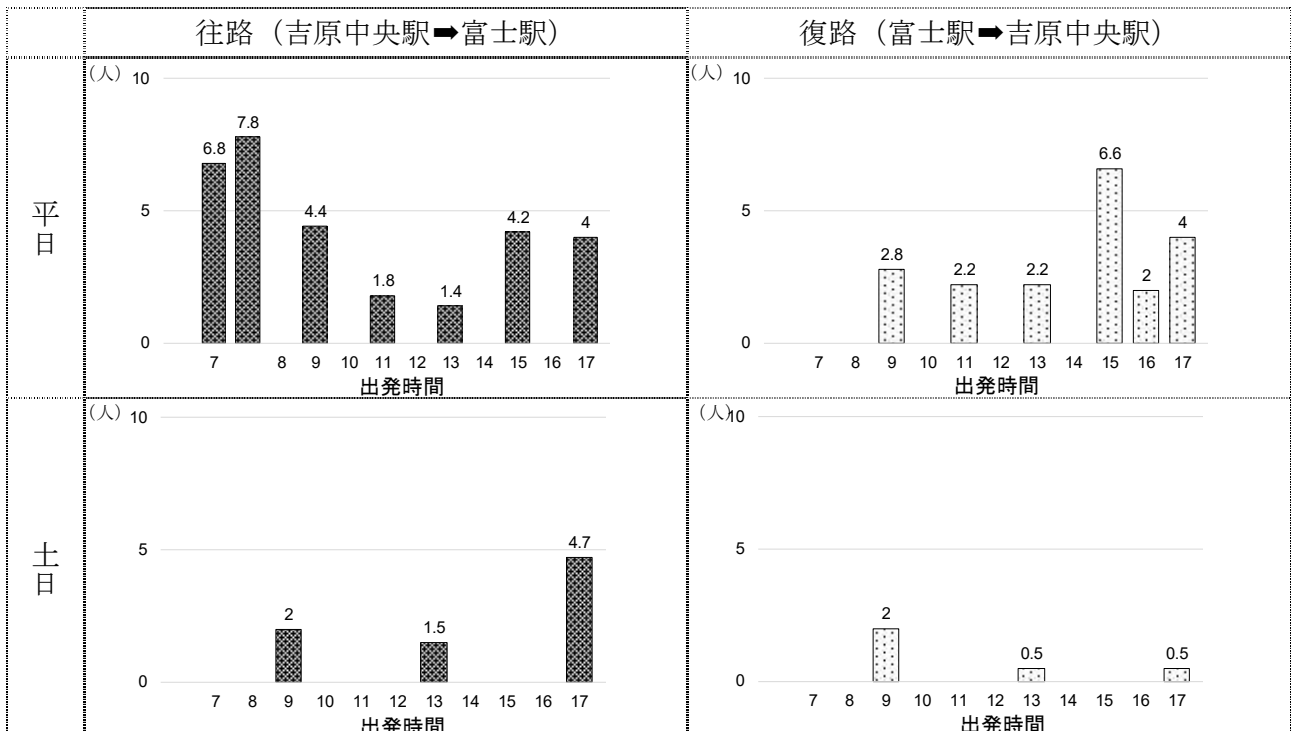
3 乗降調査結果 (R5.7.8~7.14 の7日間)

(1) 1日あたり利用者数

- ▶ 平日：1日平均 50.2 人が利用しています。
(前回調査 令和2年：52.6 人/日)
- ▶ 土日：1日平均 10.0 人が利用しています。
(前回調査 令和2年：14.0 人/日)



(2) 1便あたり平均利用者数



- ▶ 平日の朝・夕は通勤通学の利用者が多く、昼間の時間帯は利用者が少ない状況です。

(3) バス停別利用状況

※ 表内「人数」は1日当たりの利用者数

※ 表内黄色部は、令和2年度第4回富士市公共交通協議会にて、代替手段の確保が必要とされた区間

ア 平日往路（平均乗車密度：3.1人、計152人）

○ 乗車バス停
● 降車バス停

※1日当たりの利用者数0.6人以下は省略

吉原中央駅	吉原四丁目	弥生町	三日市	中村町	千代田町	妙善寺入口	田端	中桁入口	堀下	富士高前	中島新道町	浅間橋西	中島	国久	富士銀座	富士本町	富士駅前	人数
○					●					●								1.2
○																		1.0
○																		1.0
○																		1.6
○																		6.2
○																		1.6
○		○						●										1.0
		○						●										0.8
		○																1.0
		○																0.8
		○																0.8
			○															2.2
			○	○														3.2
			○		○													2.6
								○										1.0

イ 平日復路（平均乗車密度：1.7人、計99人）

○ 乗車バス停
● 降車バス停

※1日当たりの利用者数0.6人以下は省略

吉原中央駅	吉原四丁目	弥生町	三日市	中村町	千代田町	妙善寺入口	田端	中桁入口	堀下	富士高前	中島新道町	浅間橋西	中島	国久	富士銀座	富士本町	富士駅前	人数
					●			○										0.8
																		1.4
																		0.8
																		2.0
																		2.2
																		3.8
																		1.2
																		1.4
								○										1.2

ウ 土日往路（平均乗車密度：1.7人、計14人）

○ 乗車バス停
● 降車バス停

※1日当たりの利用者数0.6人以下は省略

吉原中央駅	吉原四丁目	弥生町	三日市	中村町	千代田町	妙善寺入口	田端	中桁入口	堀下	富士高前	中島新道町	浅間橋西	中島	国久	富士銀座	富士本町	富士駅前	人数
○																		0.5
○																		1.0
○																		1.5
	○									●								0.5
	○																	0.5
			○															1.0
			○			○												0.5
								○										0.5
											○							0.5
													○					0.5

エ 土日復路（平均乗車密度：0.7人、計6人）

○ 乗車バス停
● 降車バス停

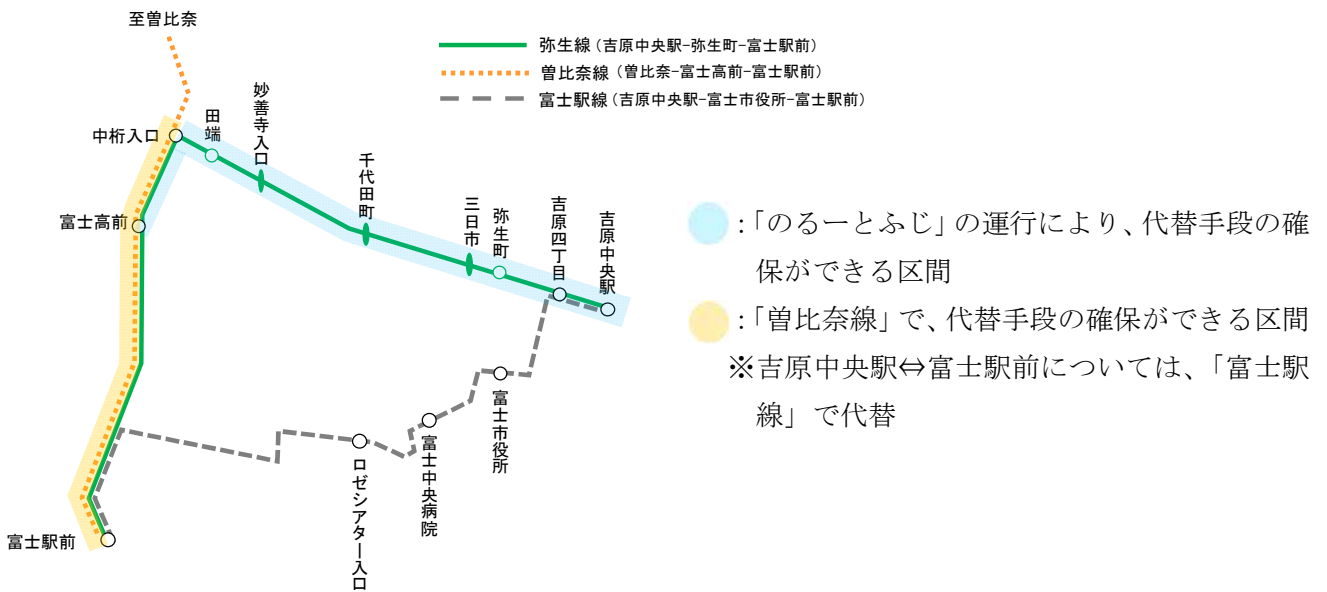
※1日当たりの利用者数0.6人以下は省略

吉原中央駅	吉原四丁目	弥生町	三日市	中村町	千代田町	妙善寺入口	田端	中桁入口	堀下	富士高前	中島新道町	浅間橋西	中島	国久	富士銀座	富士本町	富士駅前	人数
			○															0.5
																		2.0
								○										0.5

▶ 三日市～妙善寺入口について、平日は一定の利用者がいるが、土日の利用者はかなり少ない状況です。

4 弥生線の減便における代替交通について

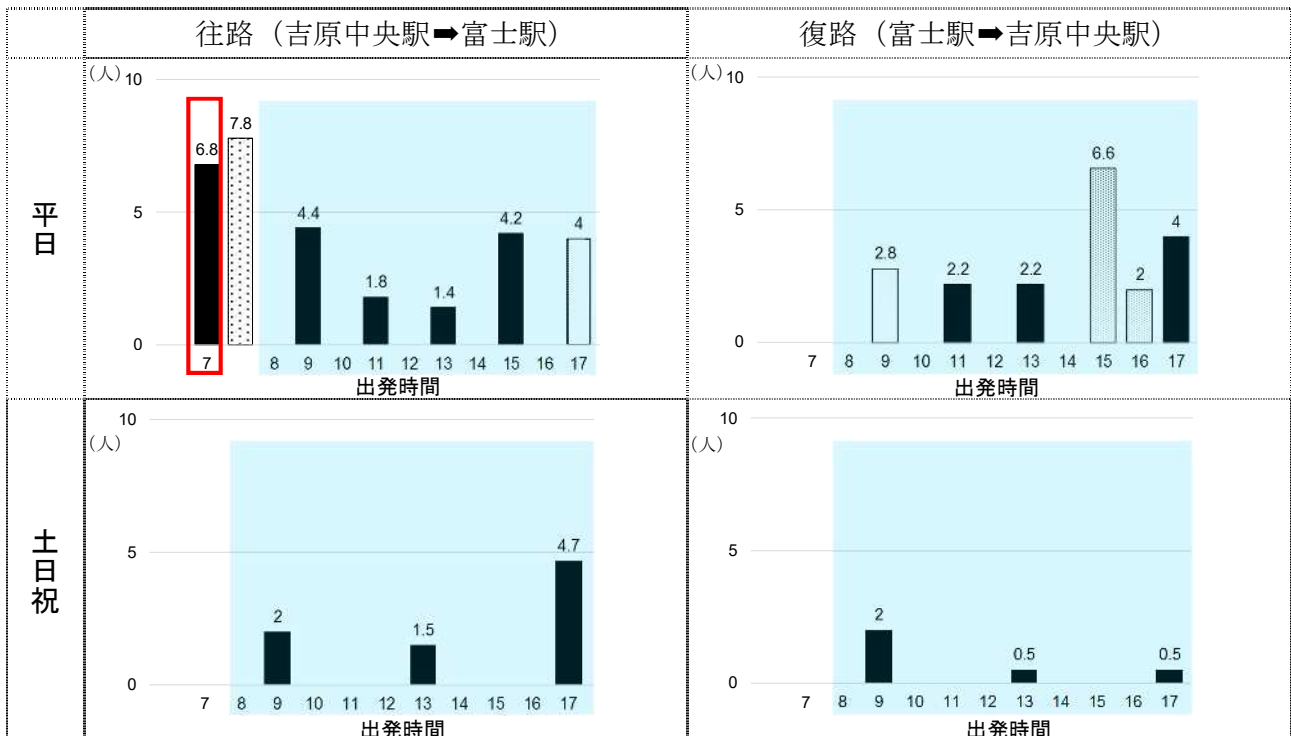
(1) バス停別



- ▶ 令和2年度第4回富士市公共交通協議会において、代替手段の確保が必要であるとされた区間については、令和6年2月から運行を開始する「のりーとふじ」により、代替できます。

(2) ダイヤ別

<1 便当たり平均利用者数 (再掲) > ※■は、減便予定



■ : 「のりーとふじ」で代替が可能な時間
 (日祝は運休。他のコミュニティバスと同様)

- ▶ のりーとふじの運行時間が8時~18時であるため、減便する時間帯のほとんどはカバーできます。減便予定のうち、赤枠で囲ってある平日7時00分吉原中央駅発の往路便については、のりーとふじで代替ができない時間帯です。

のるーとふじで代替ができない便について、バス停別乗降データを分析しました。

<平日 7 時 00 分吉原中央駅発のバス停別乗降データ>

○ 乗車バス停
● 降車バス停

※人数は、1日当たりの利用人数

吉原中央駅	吉原四丁目	弥生町	三日市	中村町	千代田町	妙善寺入口	田端	中折入口	堀下	富士高前	中島新道町	浅間橋西	中島	国久	富士銀座	富士本町	富士駅前	人数
○	●																	0.2
○										●								0.2
○																	●	2.8
	○												●					0.4
		○															●	0.6
			○														●	0.4
				○													●	1.0
					○												●	0.4
						○											●	0.6
							○										●	0.2



代替不可区間

▶ 代替不可区間での乗車はありますが、利用者の多くが他のバス路線での代替が可能です。

減便対象となるダイヤについて

- ・ 9 時～17 時の時間帯に運行する便については、のるーとふじ等で代替手段の確保ができます。
- ・ 平日 7 時 00 分吉原中央駅発については、1 便あたり平均利用者数が 6.8 人と比較的多いですが、バス停別乗降データから、多くの方が、他の路線により代替手段が確保できます。



利用者の多くは、令和 6 年 2 月から運行を開始する「のるーとふじ」及び他の路線で代替が可能です。

5 協議・調整結果（案）

富士急静岡バス株の減便案は、時間帯による利用の多寡を考慮したものであり、乗降調査の結果も概ねその通りでした。

弥生線全体として利用者数が少ないことや厳しい収支状況であること、比較的利用の少ない便の減便であること、A I オンデマンド交通「のるーとふじ」の運行及び既存路線バス等により代替手段の確保ができること、以上のことから、減便はやむを得ないと判断できます。

地元との調整^{*}は済んでいる状況であるため、**利用者に対して減便の周知を徹底する**ことを前提に、富士急静岡バス株の提案通り、**令和 6 年 4 月から減便**とします。

※令和 5 年 11 月 17 日（金） 伝法地区連合町内会長会例会
 22 日（水） 伝法地区まちづくり協議会 運営検討会議
 （両会議において、説明・意見聴取を実施）