

## 資料No. 1

## バス路線の退出等意向申出に係る現状分析及び今後の方針について

## 1 現状分析

## (1) 経費面

## ①運行経費の算出方法

- ・会社全体の営業費を全路線の実車走行距離キロで除して「キロ単価」を算出する。

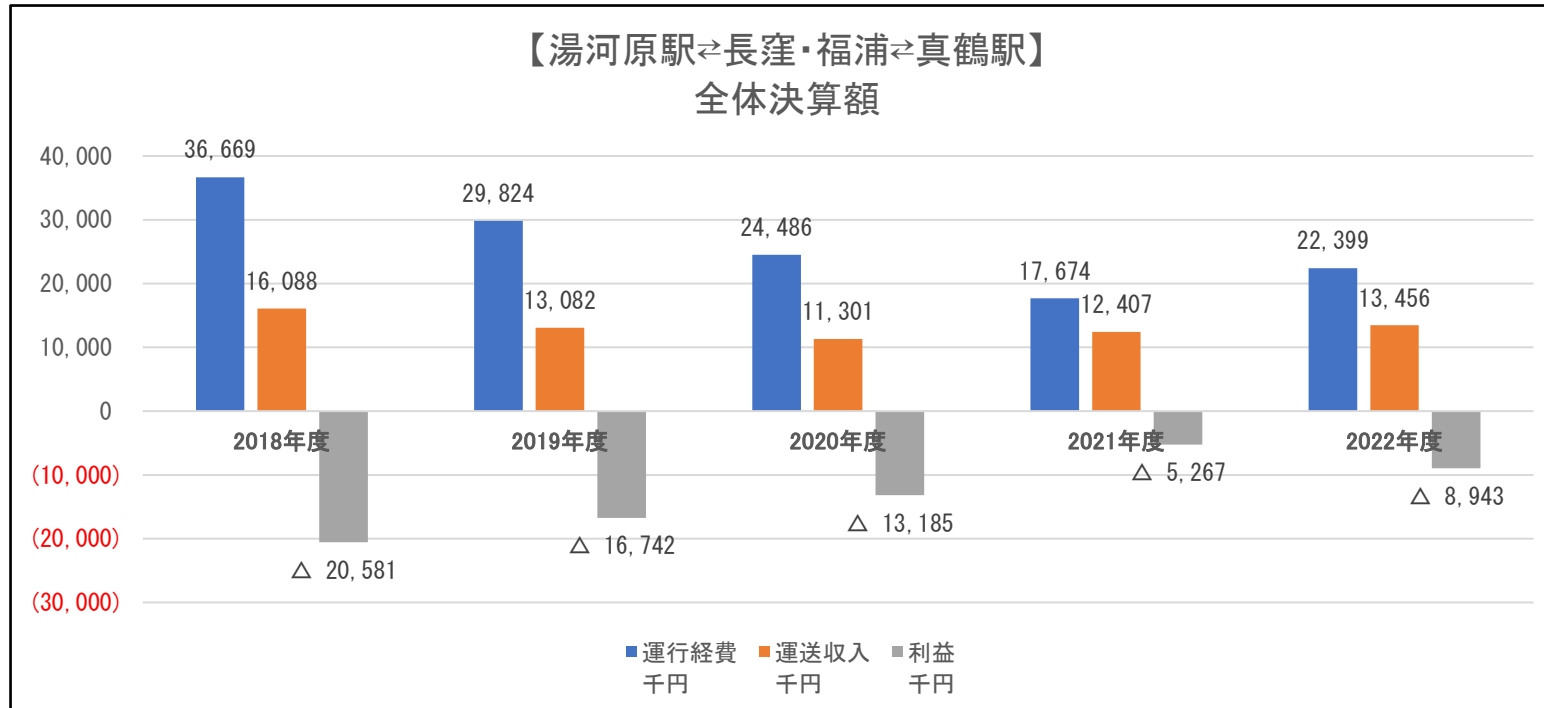
年度	キロ単価
2018年度	579.91円
2019年度	656.88円
2020年度	714.41円
2021年度	606.09円
2022年度	676.43円

- ・路線ごとの実車走行距離キロにキロ単価を乗ずる。

## ②キロ単価の増減理由

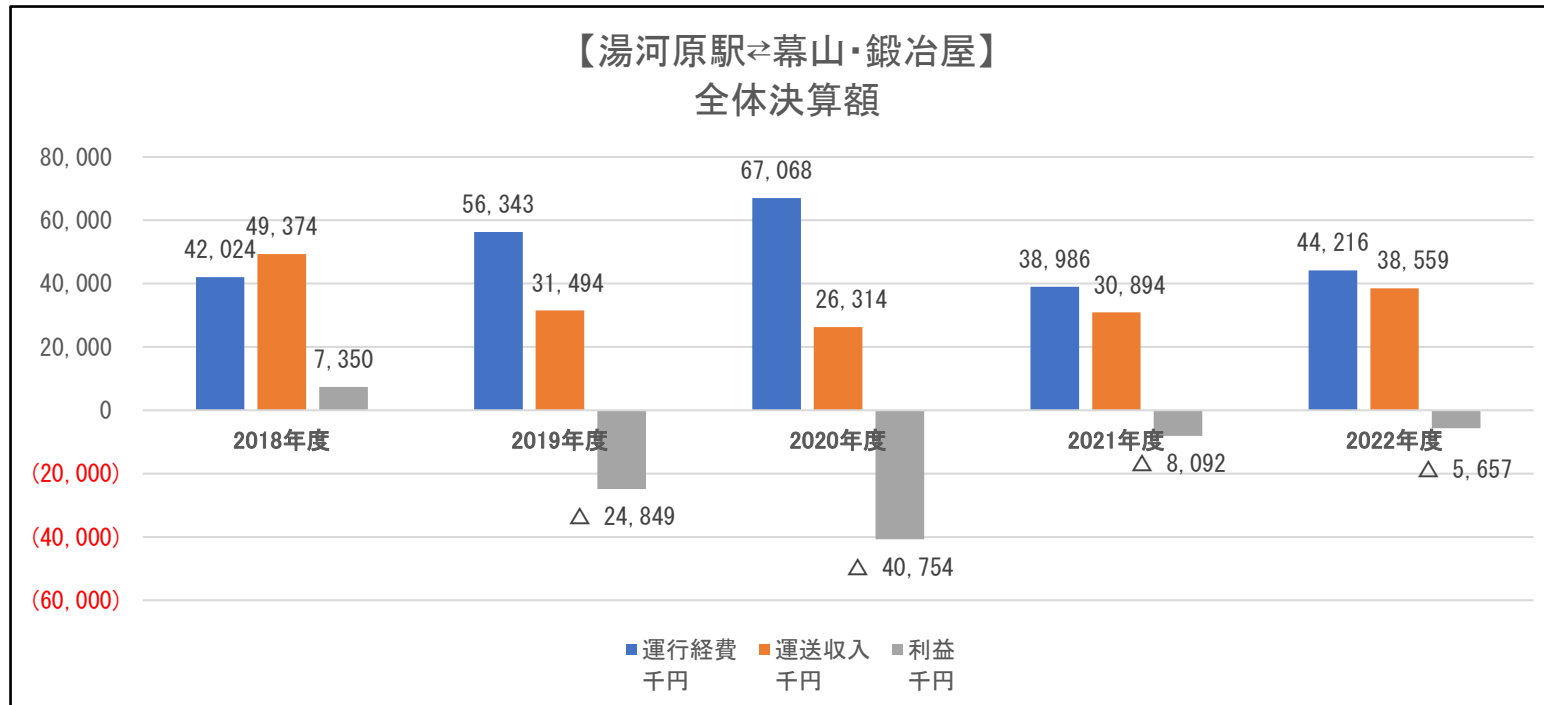
2018年度	コロナ前の状況
2019年度	10月の台風19号により国道138号線が一部封鎖され、桃源台線が12月まで運休したことで、実車走行キロが減少。一方、実車走行キロに連動する運転士の給与を補償したことや、バス車両の代替により減価償却費が増加。結果、実車走行キロ当たり営業費が増加。
2020年度	コロナ緊急事態宣言に伴う運休により、実車走行キロが大幅に減少。一方、引き続き運転士の給与を補償したことや、バス車両の代替により減価償却費が増加し、営業費が高止まり。結果、実車走行キロ当たり営業費が大幅に増加。
2021年度	箱根エリアを中心に実車走行キロは回復した。一方、運転士の退職による人件費減少や車両代替見送りによる減価償却費減少で営業費が減少。結果、実車走行キロ当たり営業費が大幅に減少。
2022年度	運転士不足やコロナ感染により、減便を繰り返したことで実車走行キロは大幅に減少。一方、運転士の離職防止の観点から運転士の給与体系を変えたことなどで営業費は横ばい。結果、実車走行キロ当たり営業費は再び増加。

ア 湯河原駅 ⇄ 長窪・福浦 ⇄ 真鶴駅



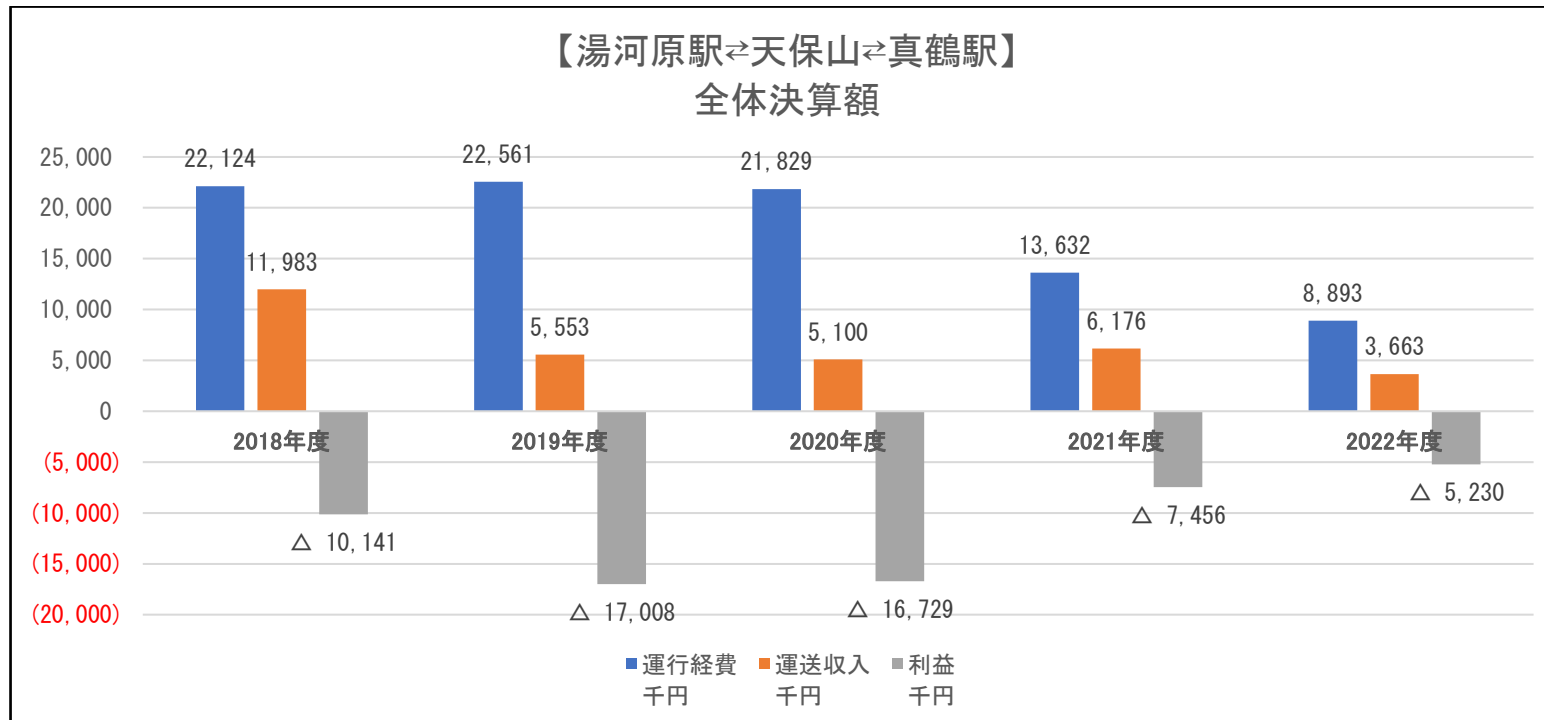
- ・ 運行経費が年々低くなっているのは、2021年度まで毎年減便を続けたことによるもの。
- ・ 運行経費が2022年度で増額となったのは、キロ単価の増加によるもの。
- ・ 運送収入が2022年度で増額となったのは、2022年10月に運賃改定（最大+30円）したため。

イ 湯河原駅 ⇄ 幕山・鍛冶屋



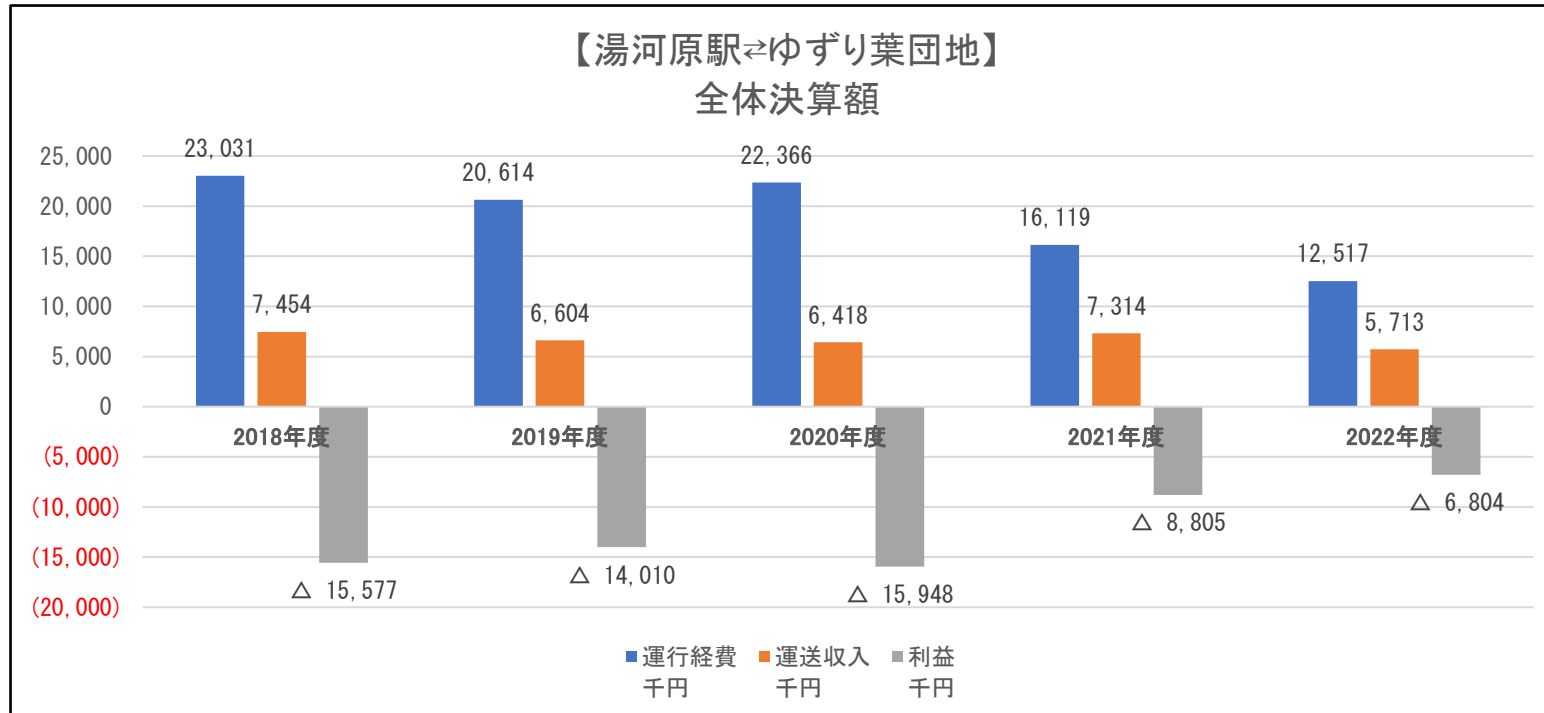
- ・ 運行経費が2020年度まで上がっているのは、キロ単価の増加によるもの。
- ・ 運行経費が2021年度で下がったのは、キロ単価の減少によるもの。
- ・ 運送収入が2019年度で下がったのは、コロナにより乗車人数が減少したため。

ウ 湯河原駅 ⇄ 天保山 ⇄ 真鶴駅



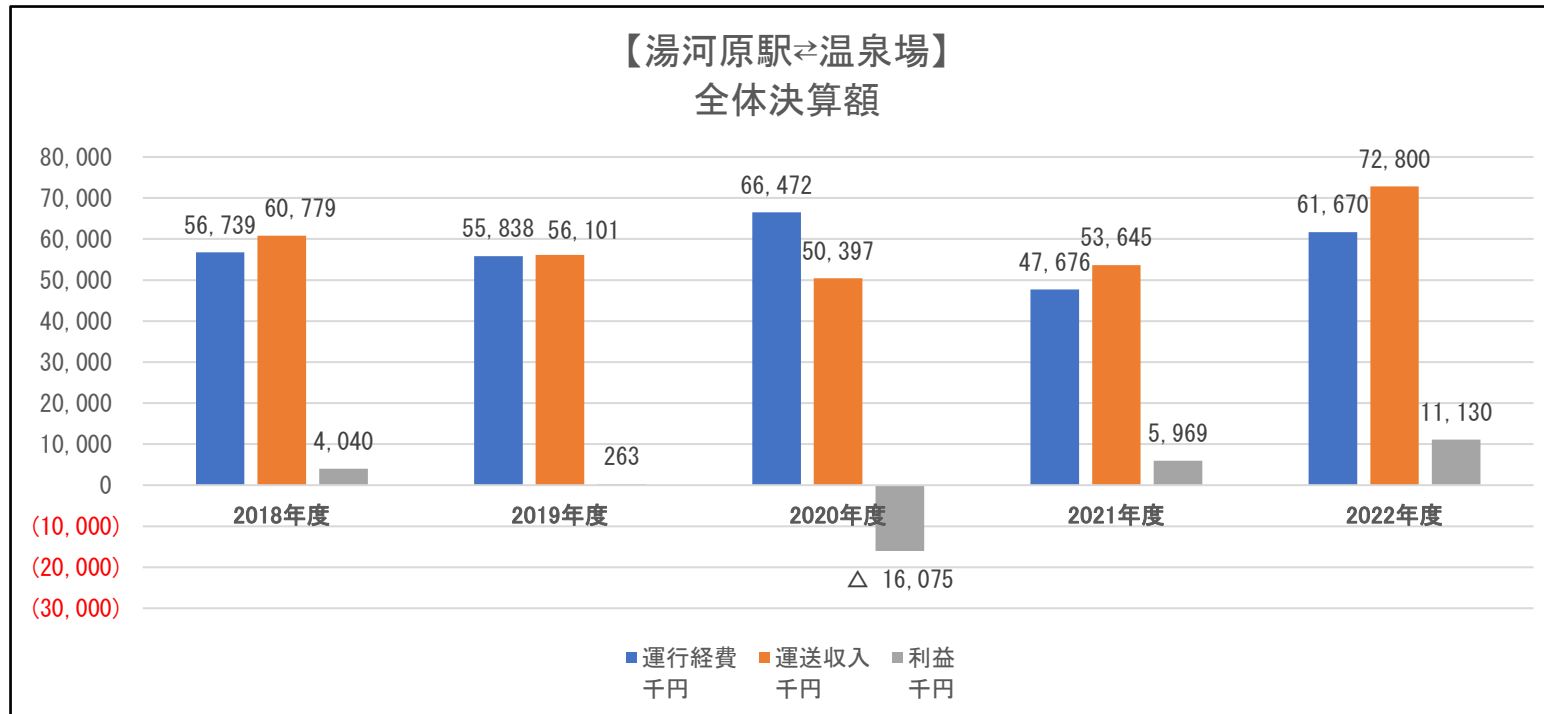
- 運行経費が2021年度で下がったのは、キロ単価の減少によるもの。
- 運送収入が2019年度で下がったのは、コロナにより乗車人数が減少したため。
- 運行経費及び運送収入ともに2022年度に下がったのは、減便によるもの。

エ 湯河原駅 ⇄ ゆずり葉団地



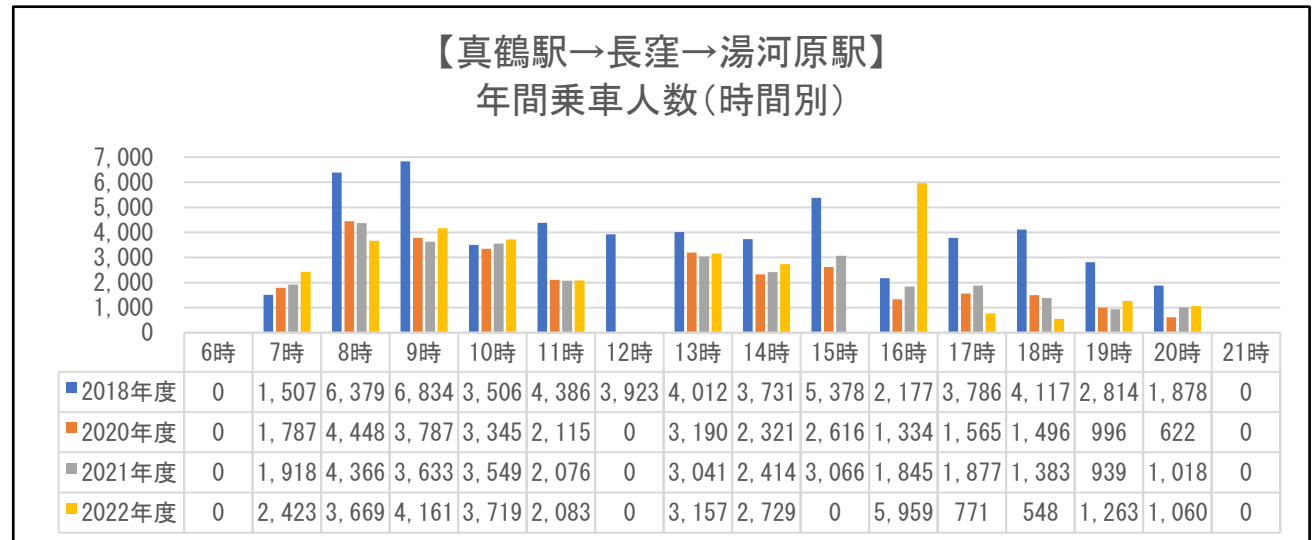
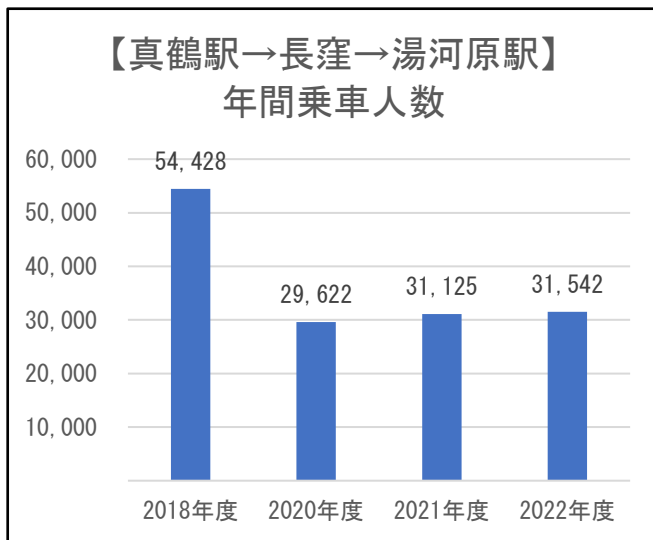
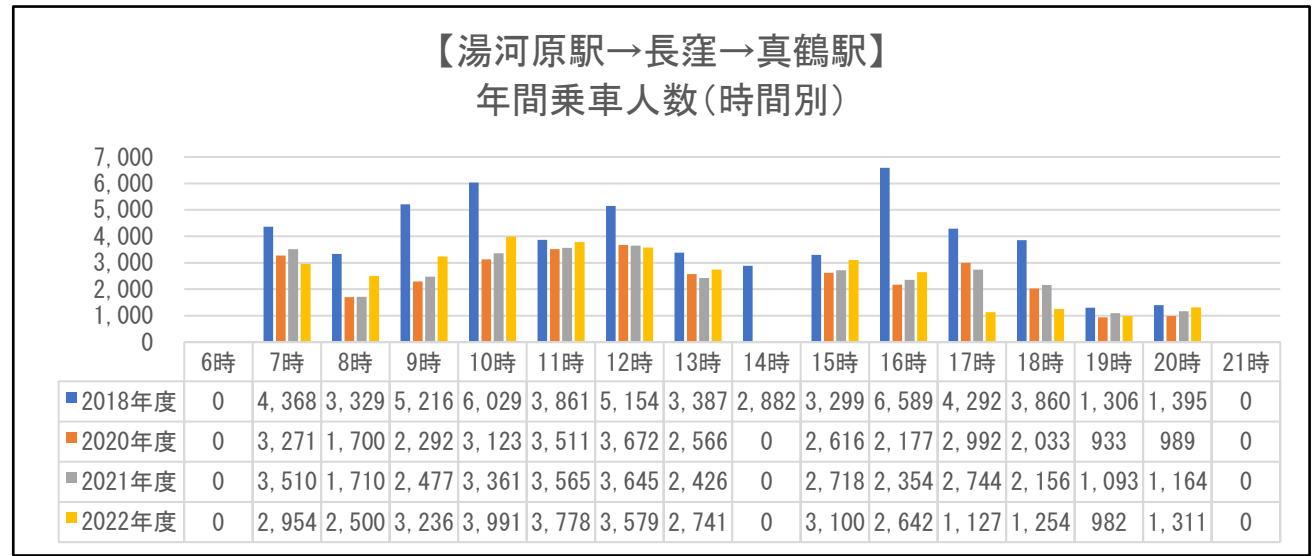
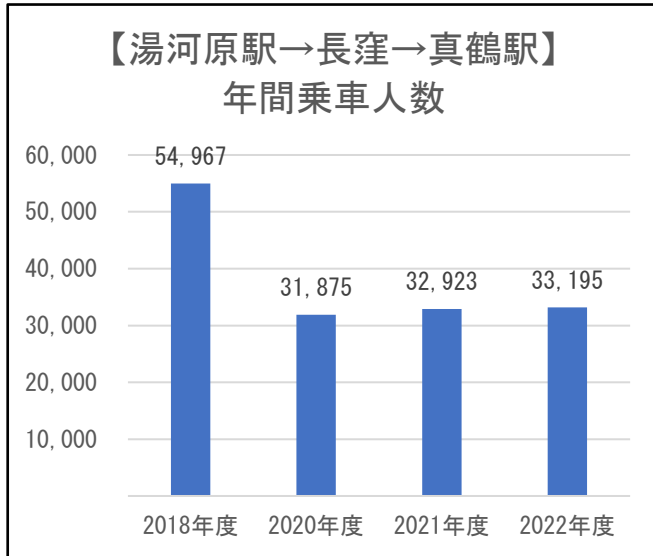
- 運行経費で2021年度で下がったのは、減便したため。
- 運送収入は、ほぼ横ばい。
- 2022年度では、熱海市が6,000千円の補助を行った。(表には含まれていない)

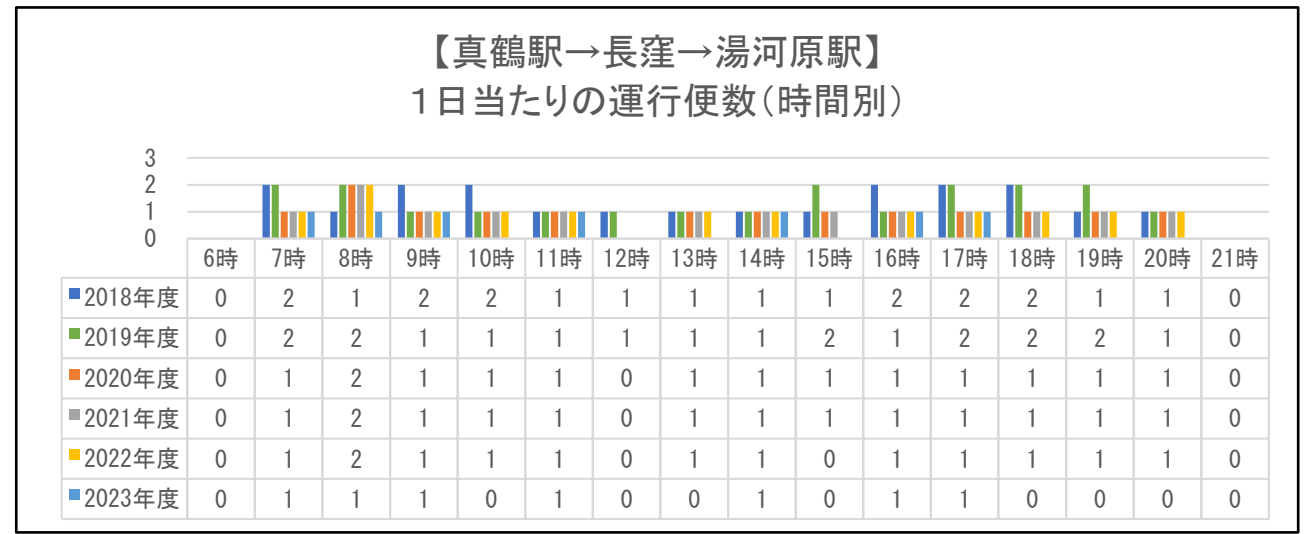
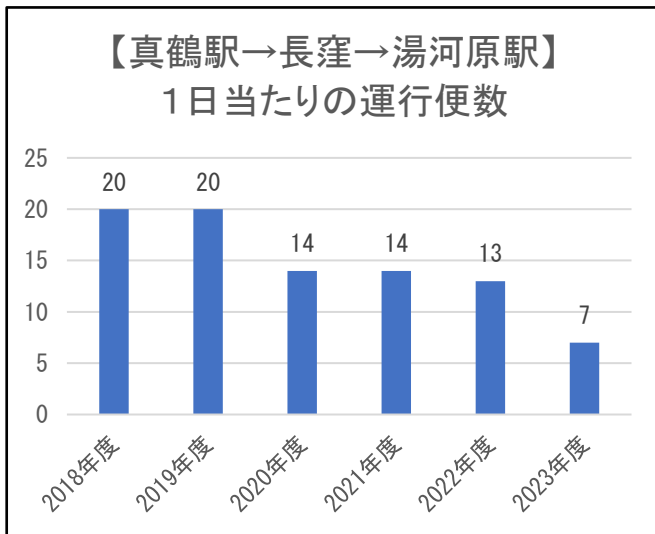
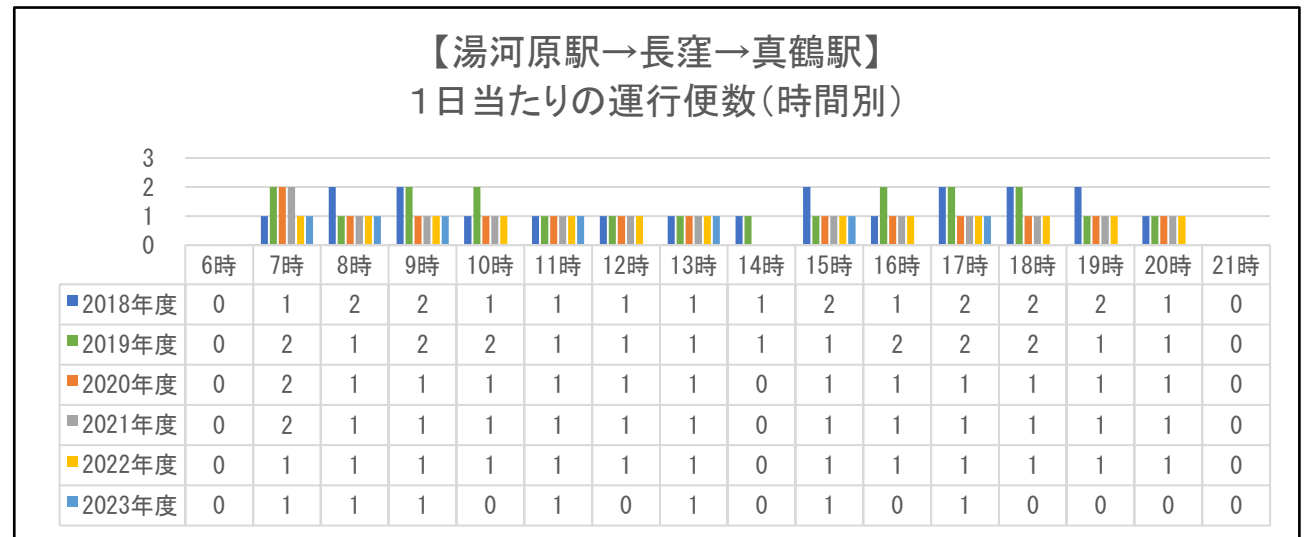
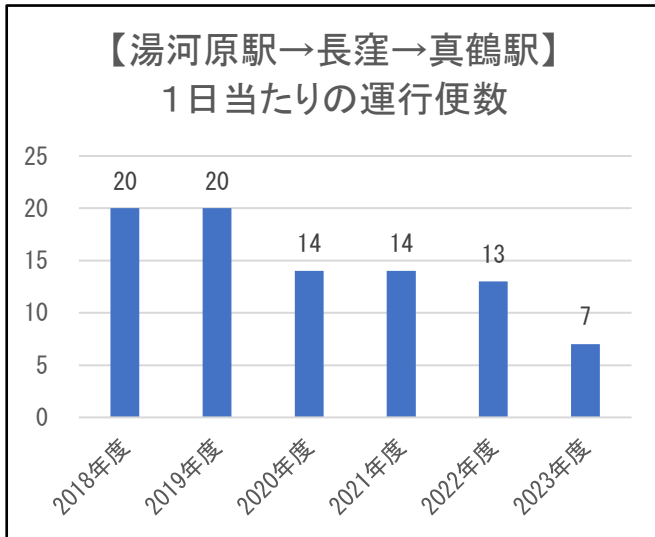
〈参考：湯河原駅 ⇄ 温泉場〉



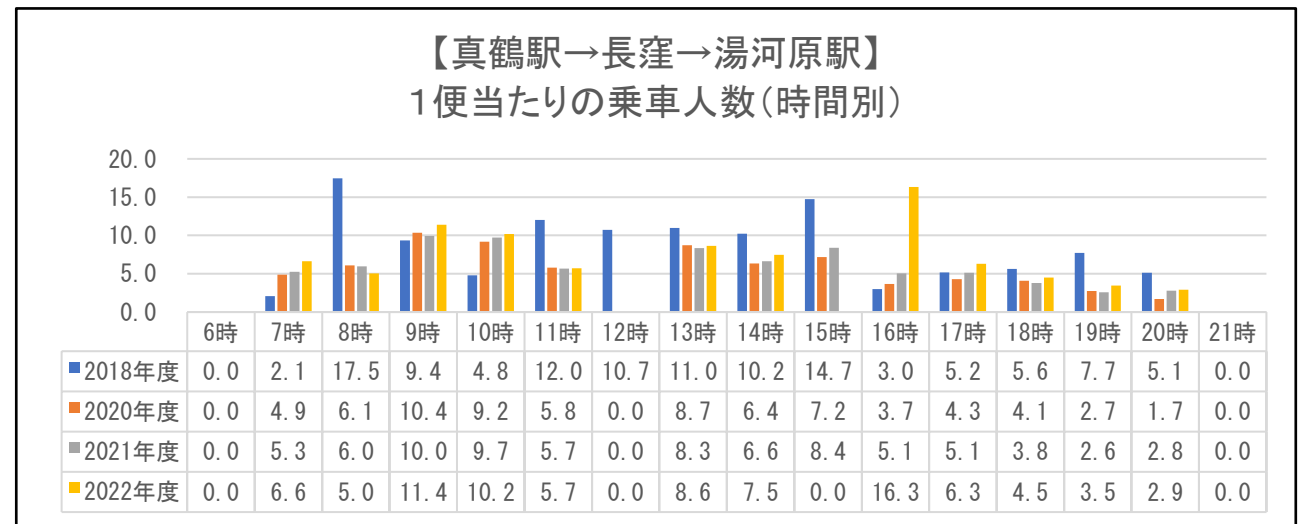
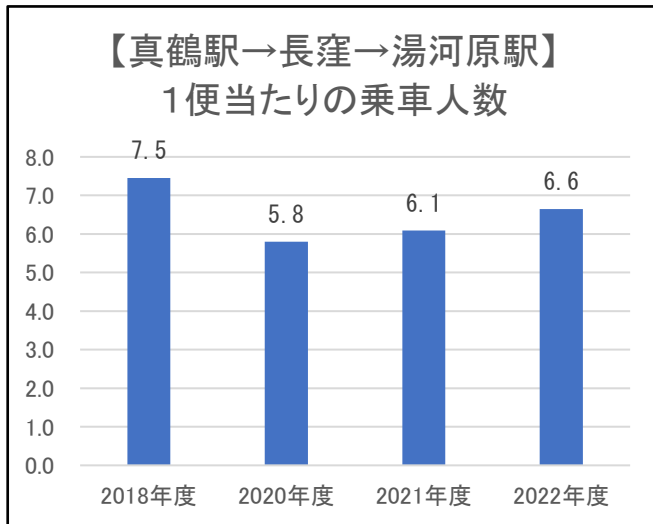
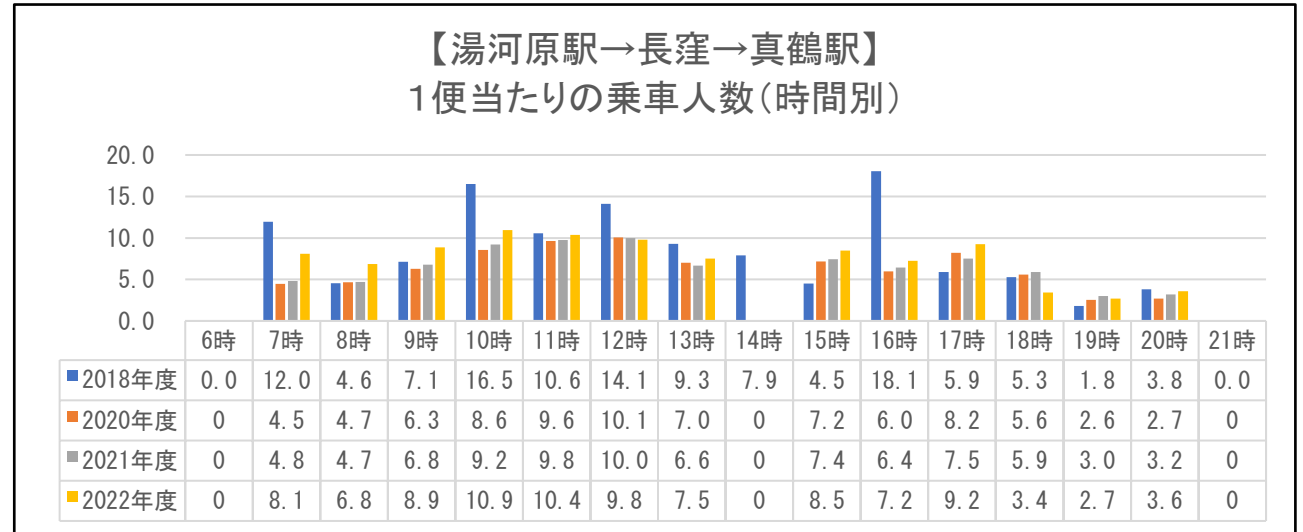
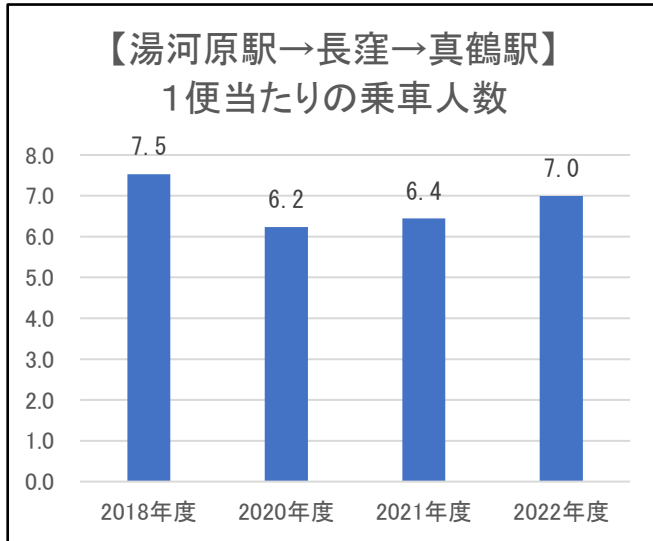
(2) 運行面

ア-1 湯河原駅 ⇄ 長窪 ⇄ 真鶴駅 (湯河原駅から終点まで: 約3.6Km、運賃270円)

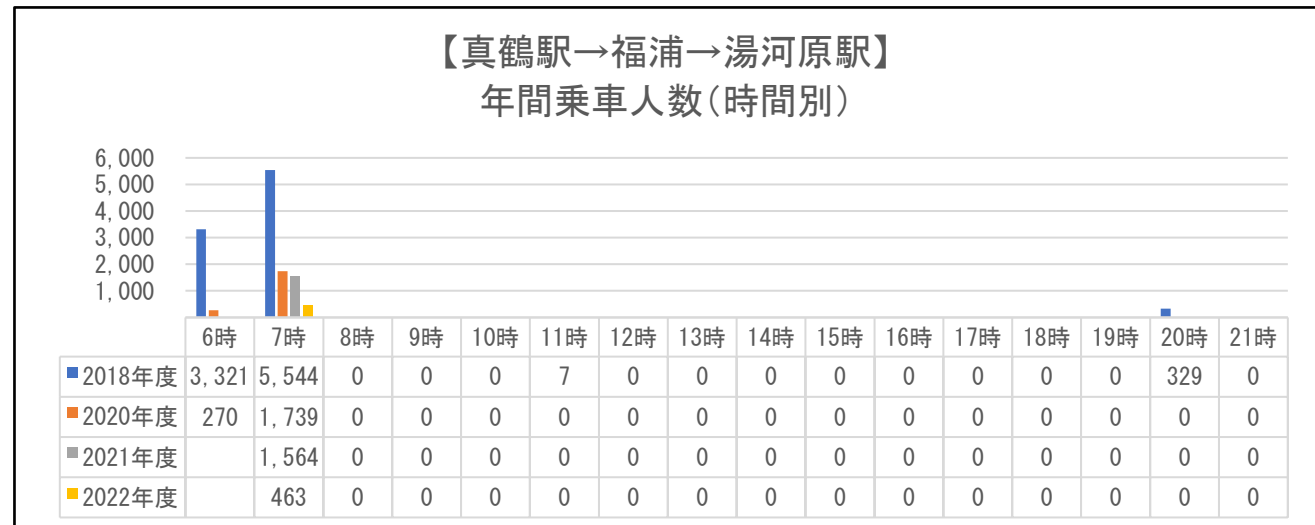
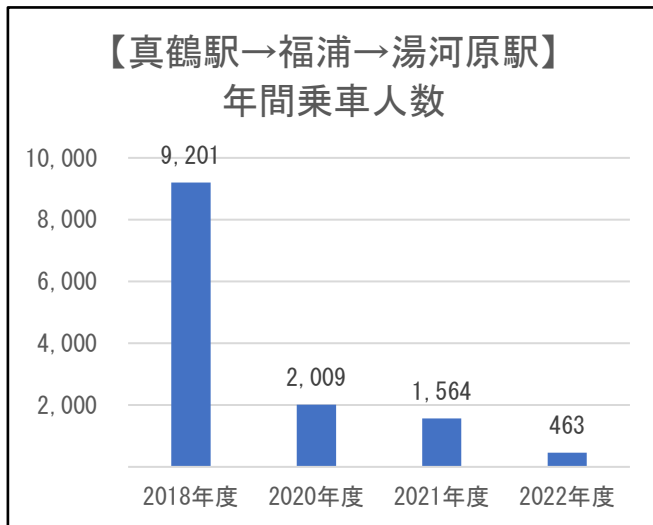
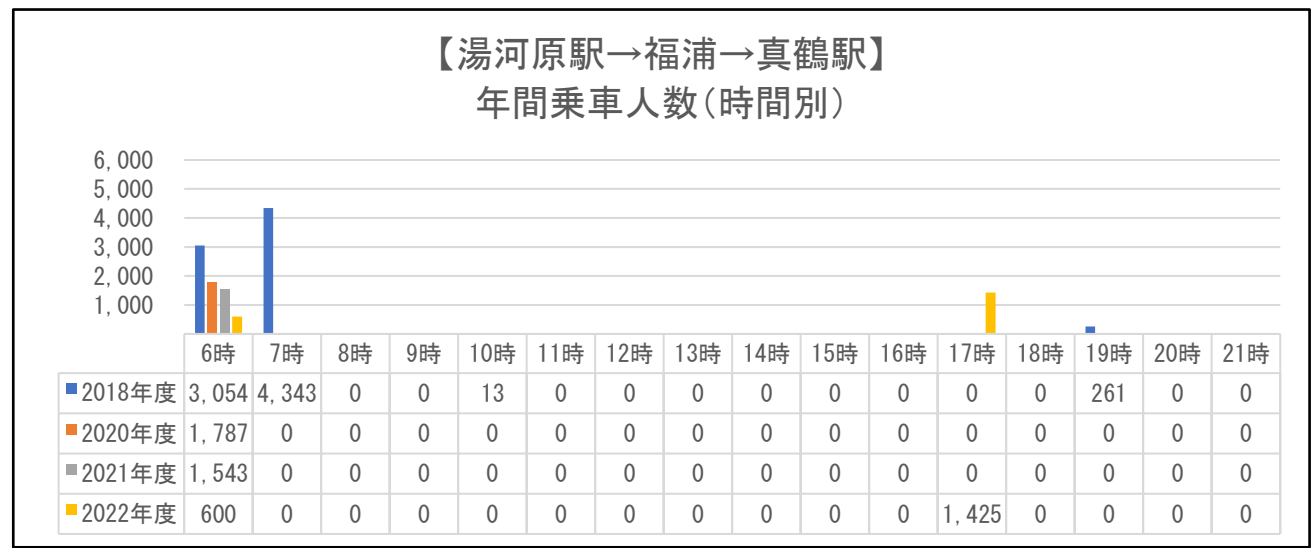
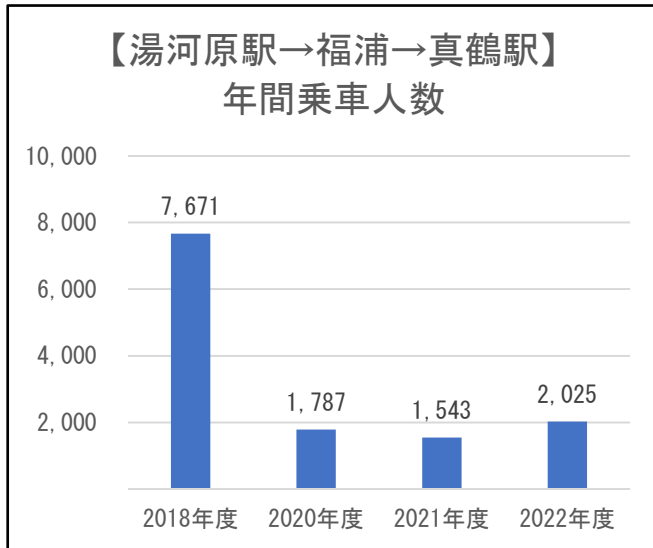


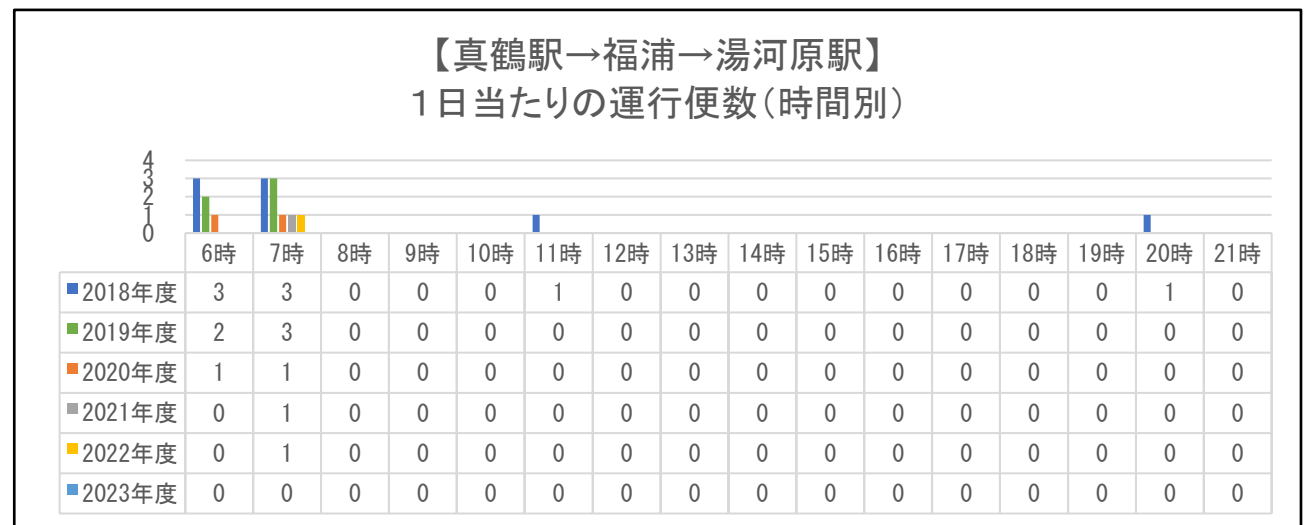
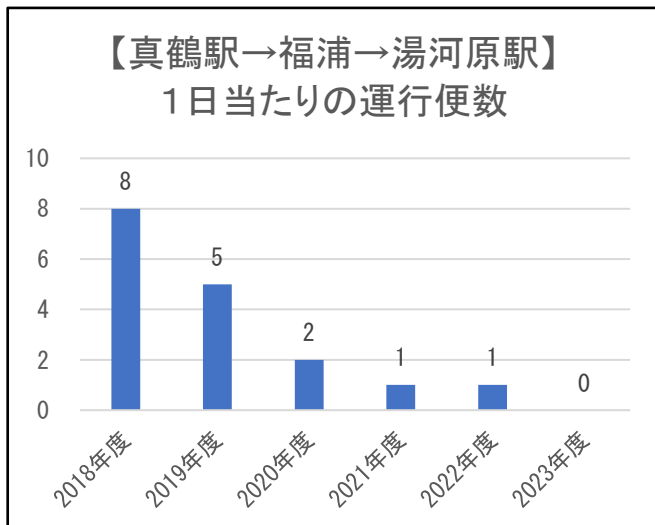
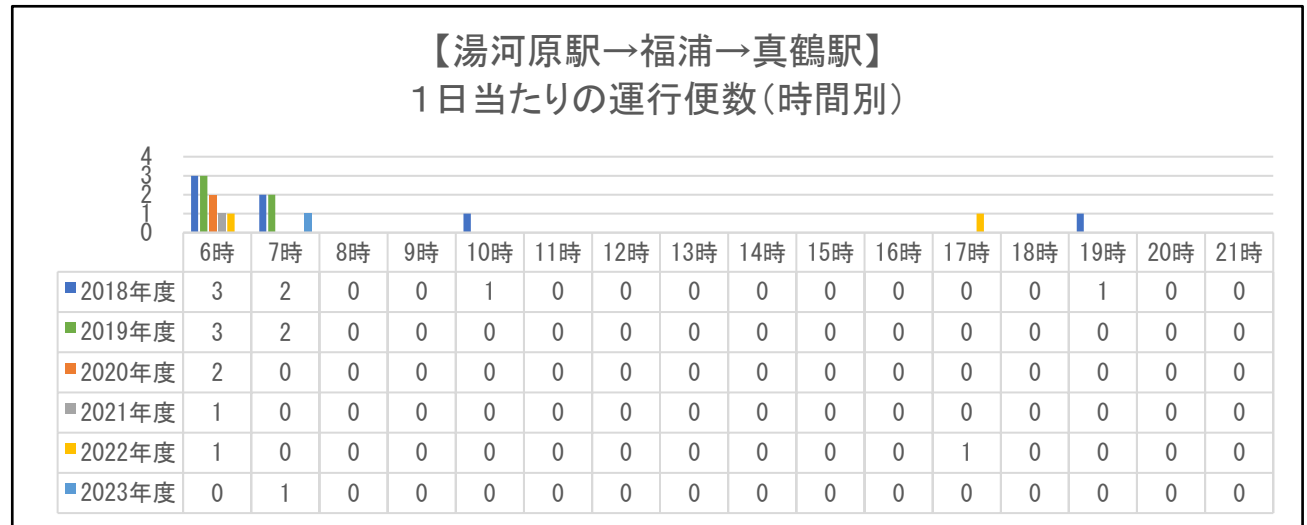
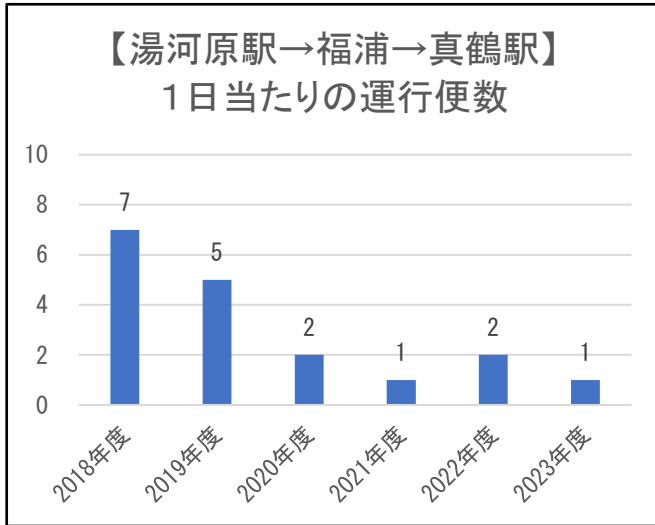


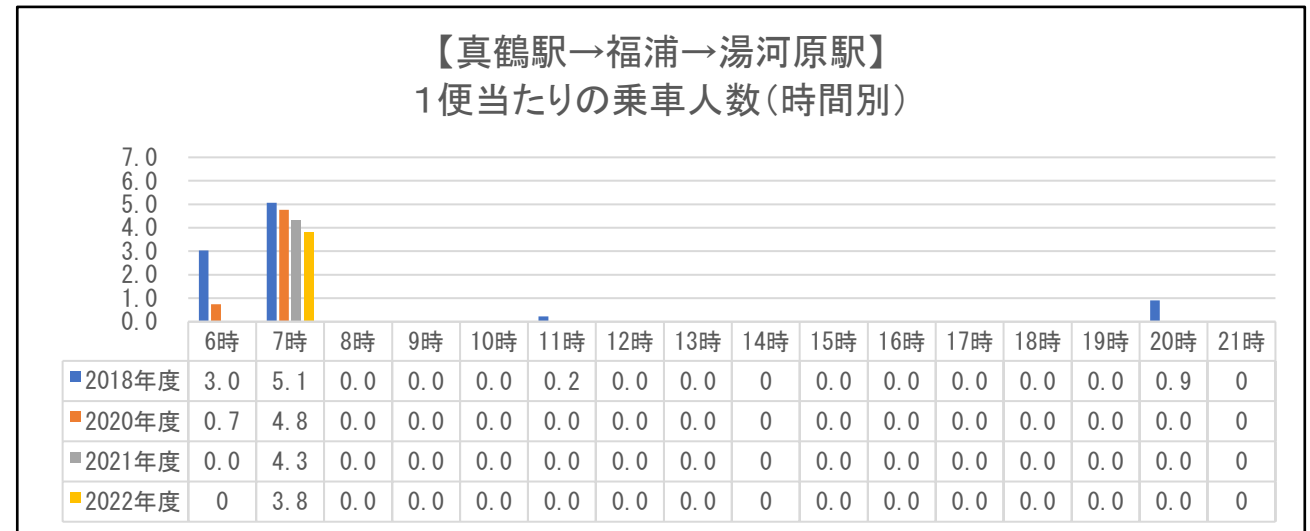
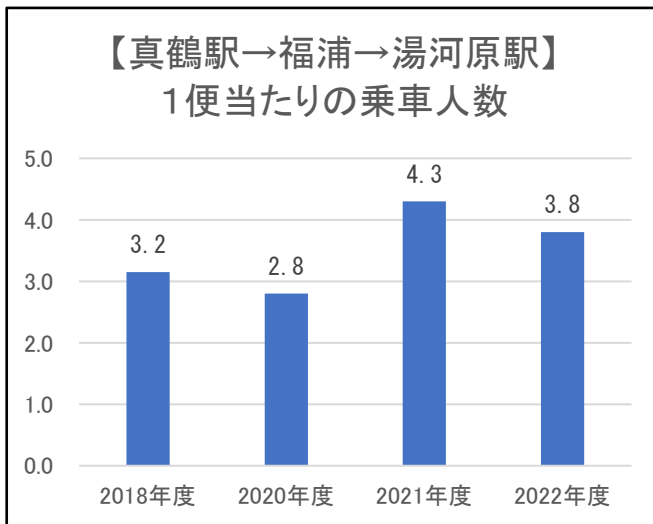
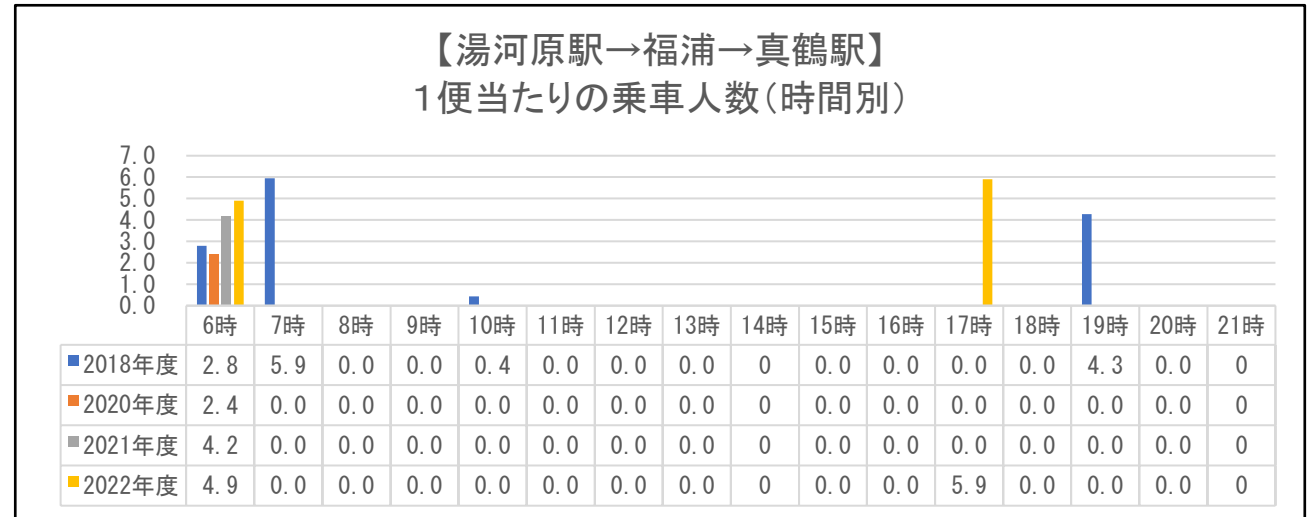
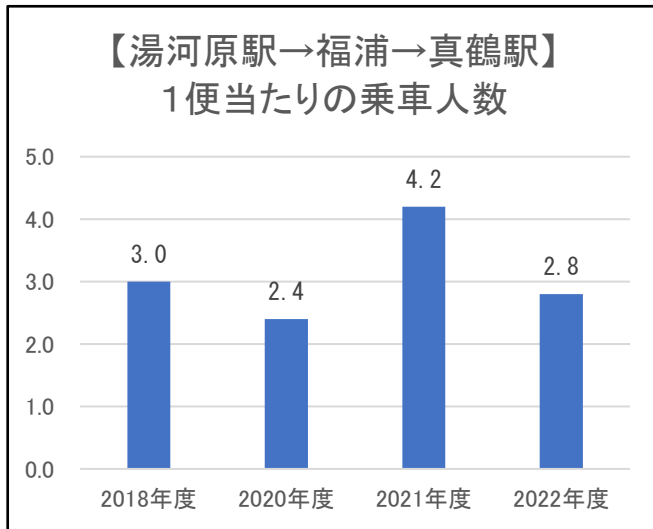




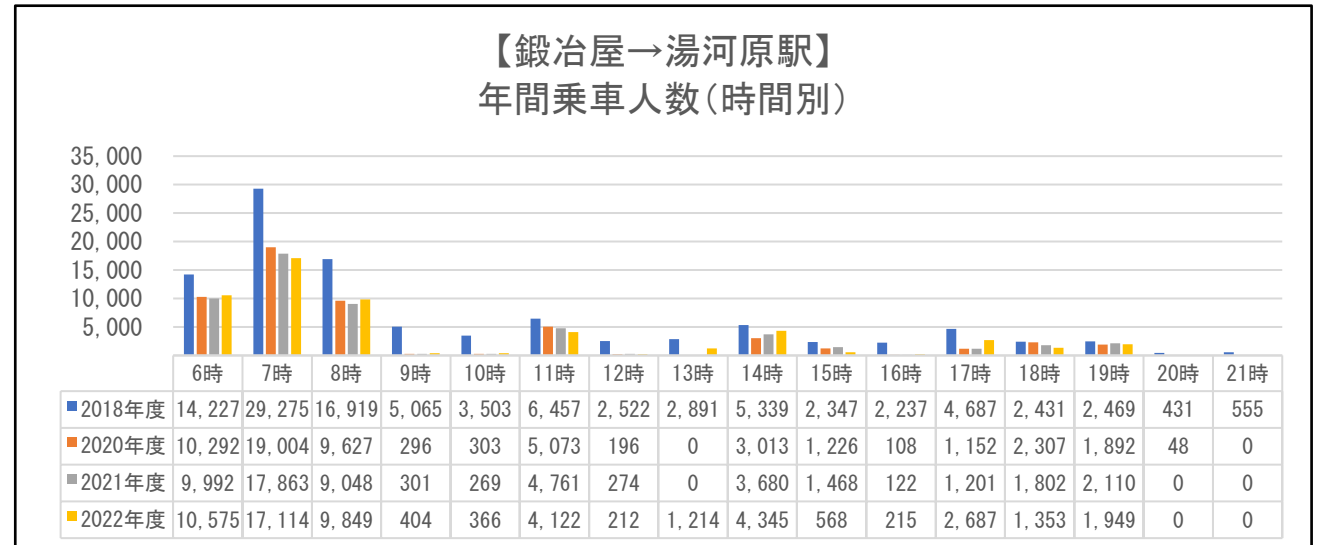
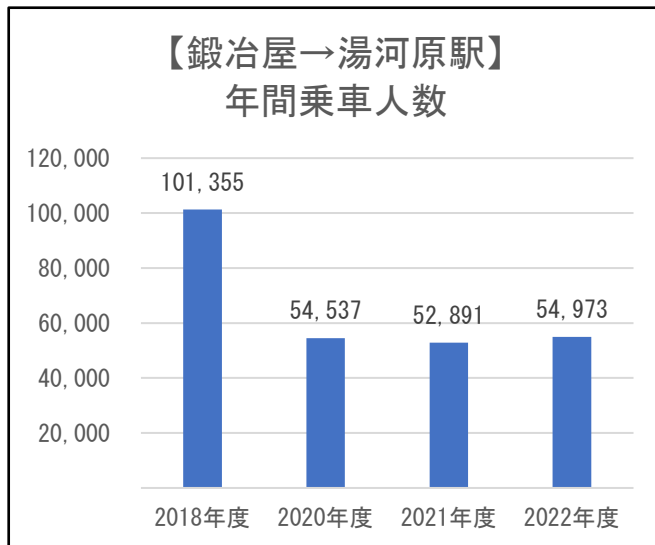
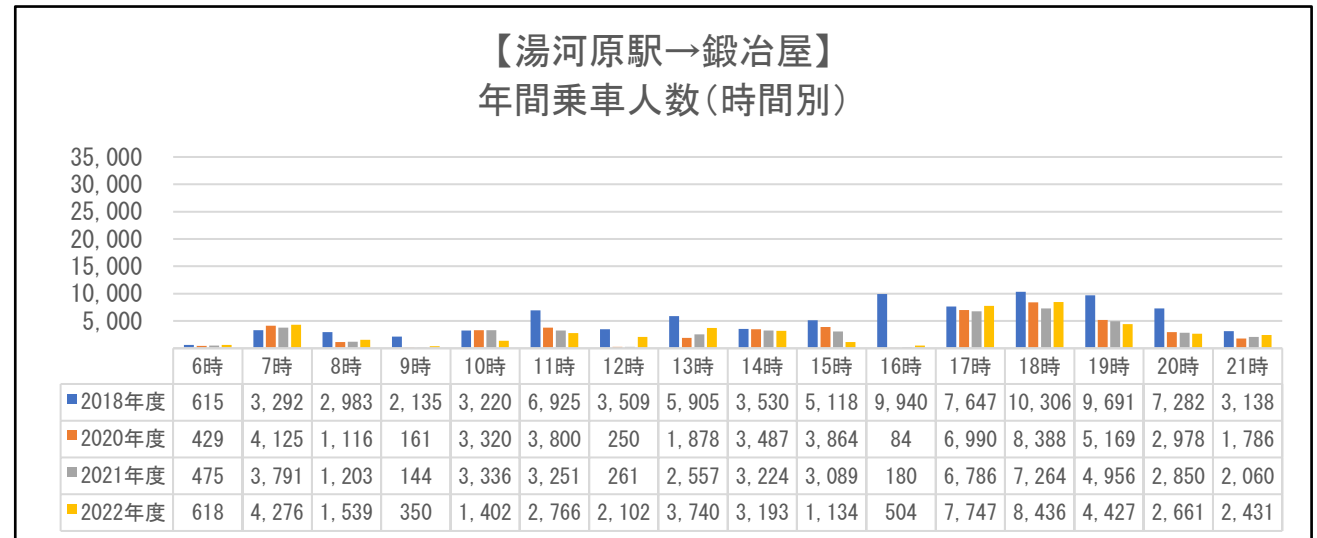
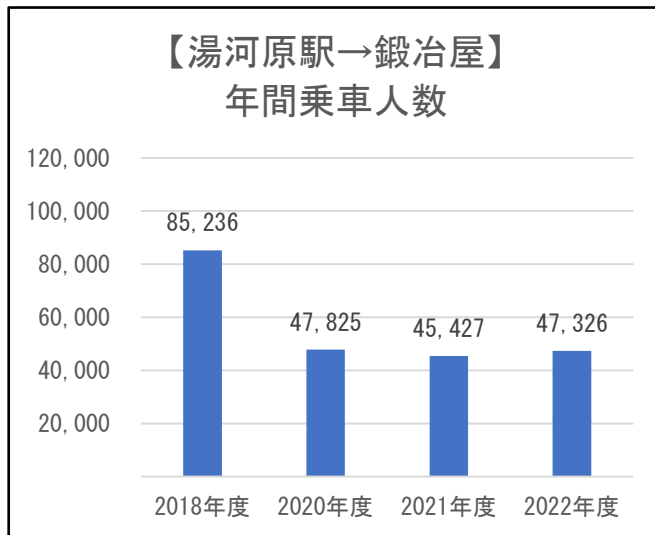
ア-2 湯河原駅 ⇄ 福浦 ⇄ 真鶴駅 (湯河原駅から終点まで：約3.6Km、運賃270円)



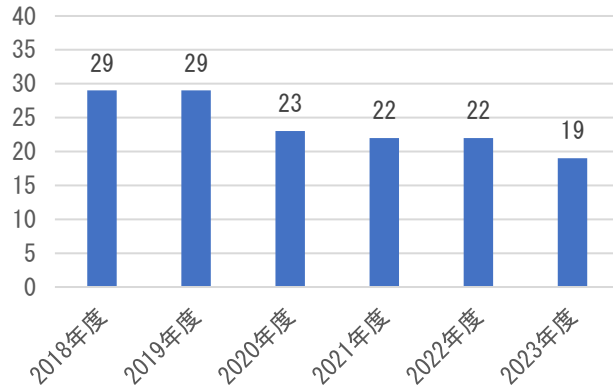




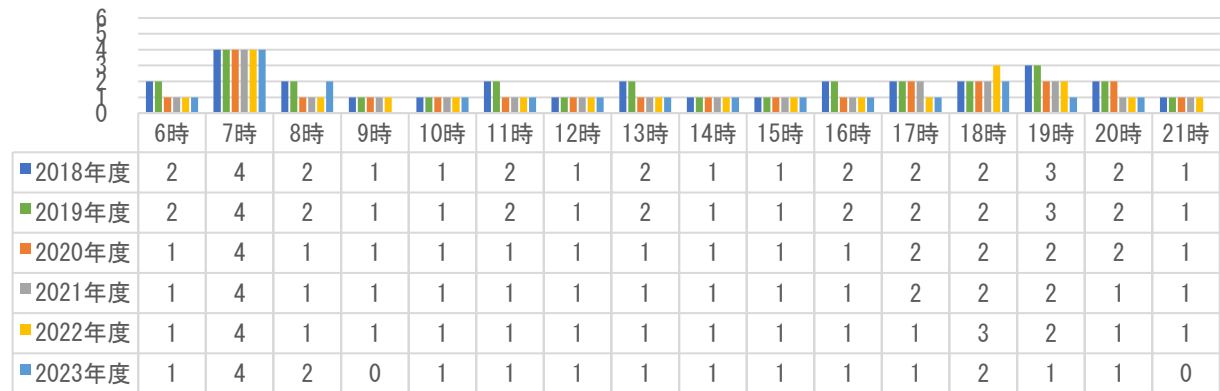
イー1 湯河原駅 ⇄ 鍛冶屋 (湯河原駅から終点まで: 約2.5Km、運賃220円)



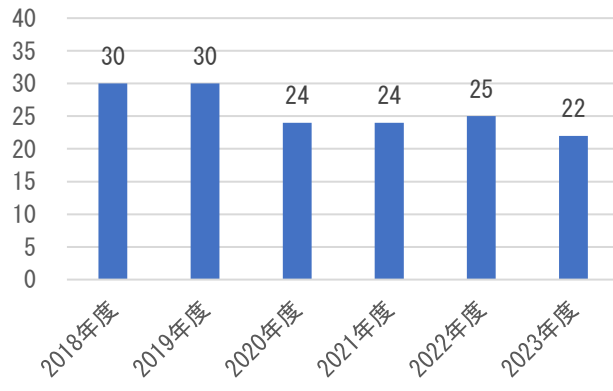
【湯河原駅→鍛冶屋】  
1日当たりの運行便数



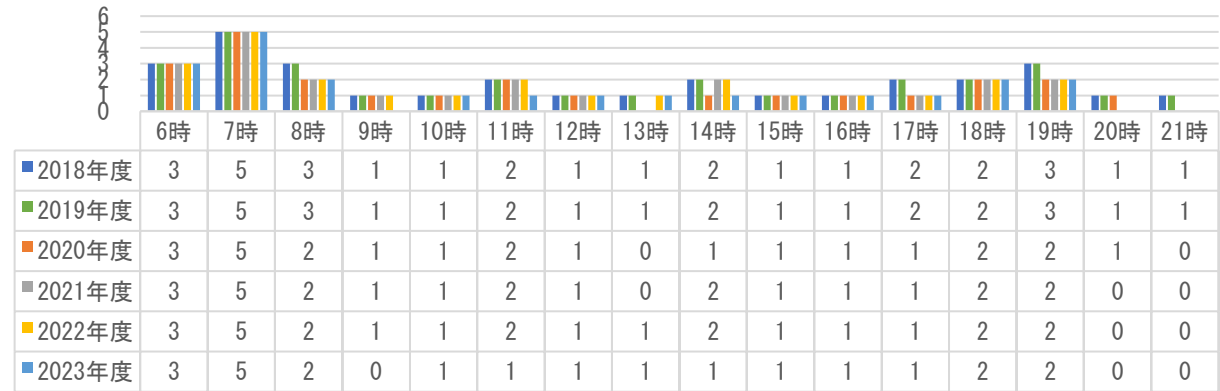
【湯河原駅→鍛冶屋】  
1日当たりの運行便数(時間別)



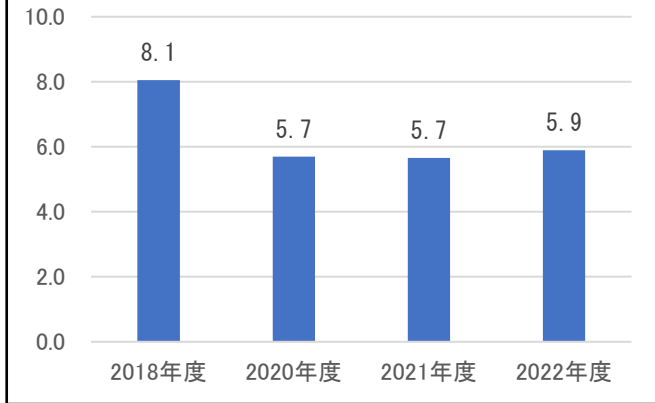
【鍛冶屋→湯河原駅】  
1日当たりの運行便数



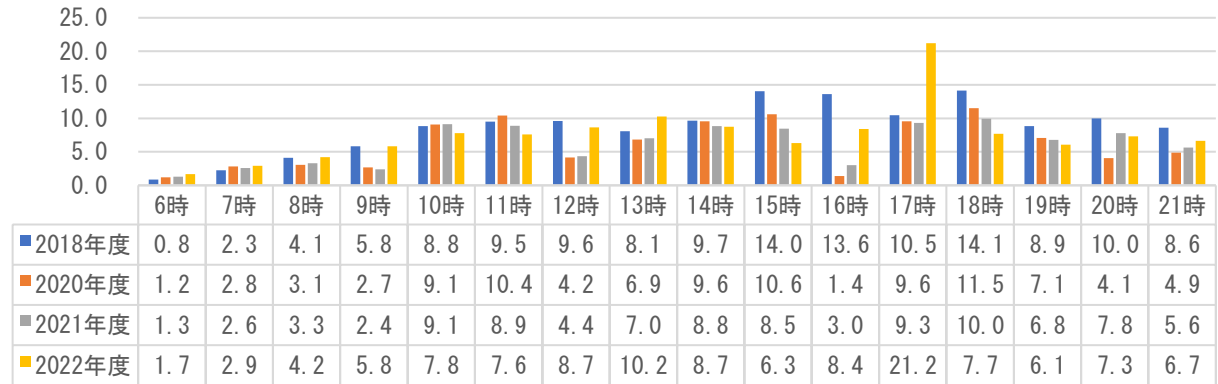
【鍛冶屋→湯河原駅】  
1日当たりの運行便数(時間別)



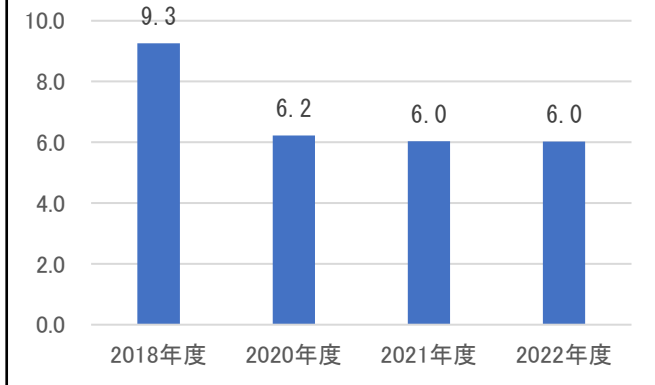
【湯河原駅→鍛冶屋】  
1便当たりの乗車人数



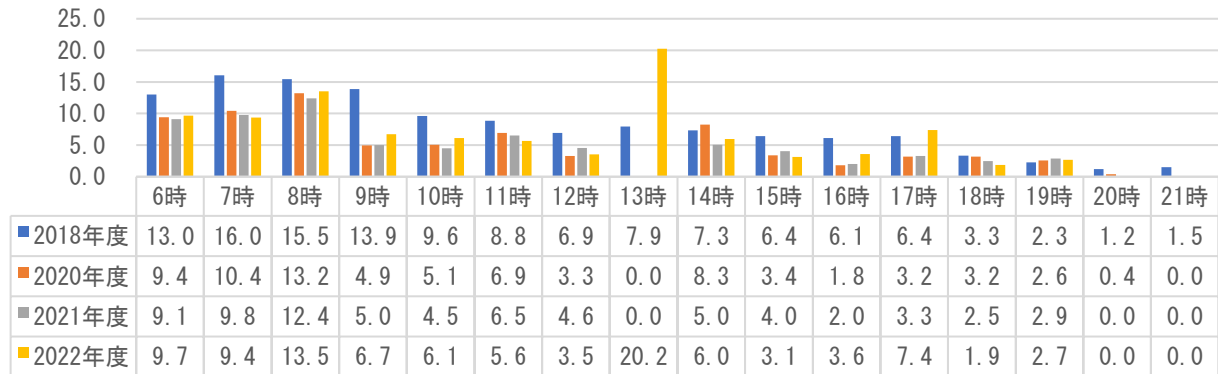
【湯河原駅→鍛冶屋】  
1便当たりの乗車人数(時間別)



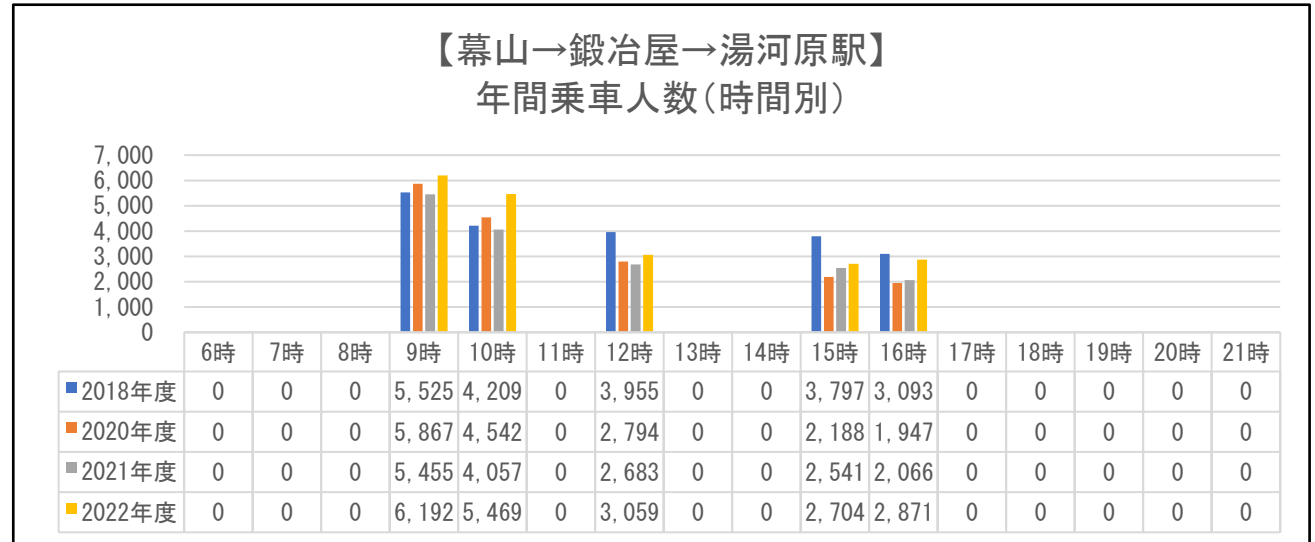
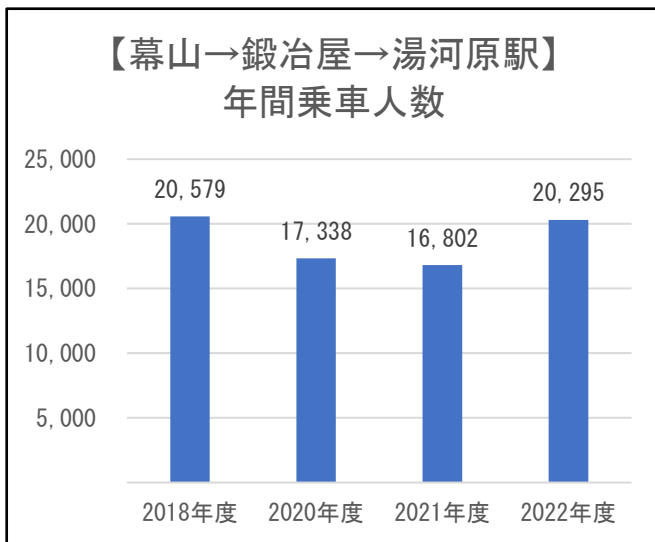
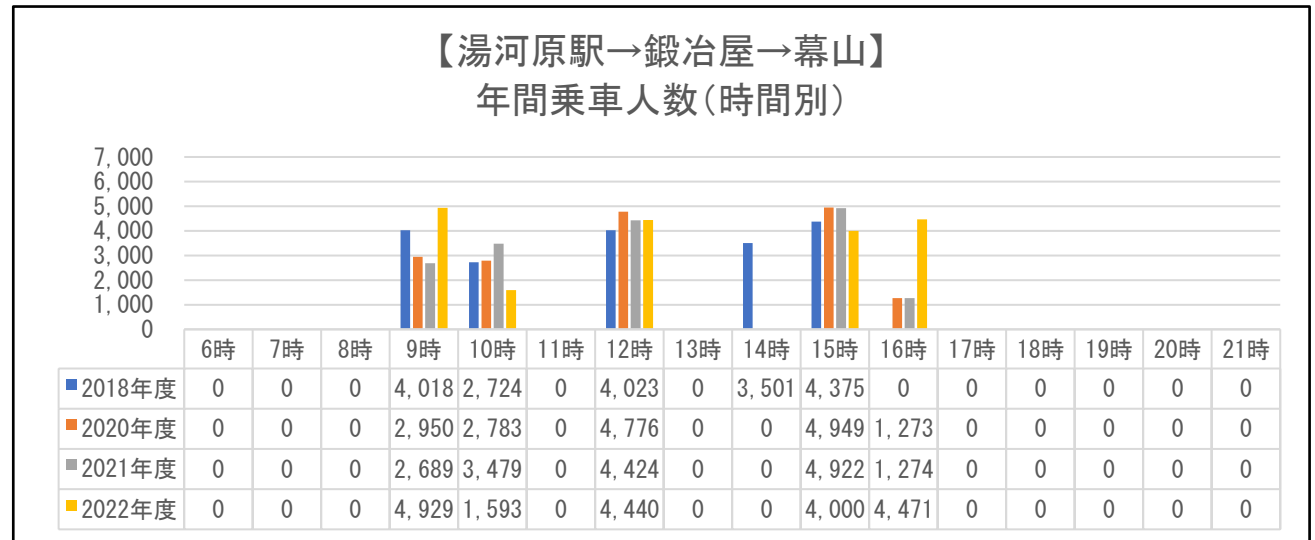
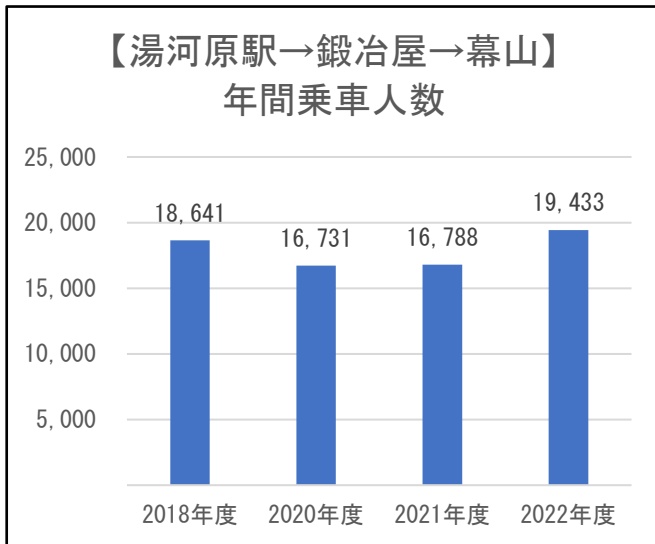
【鍛冶屋→湯河原駅】  
1便当たりの乗車人数



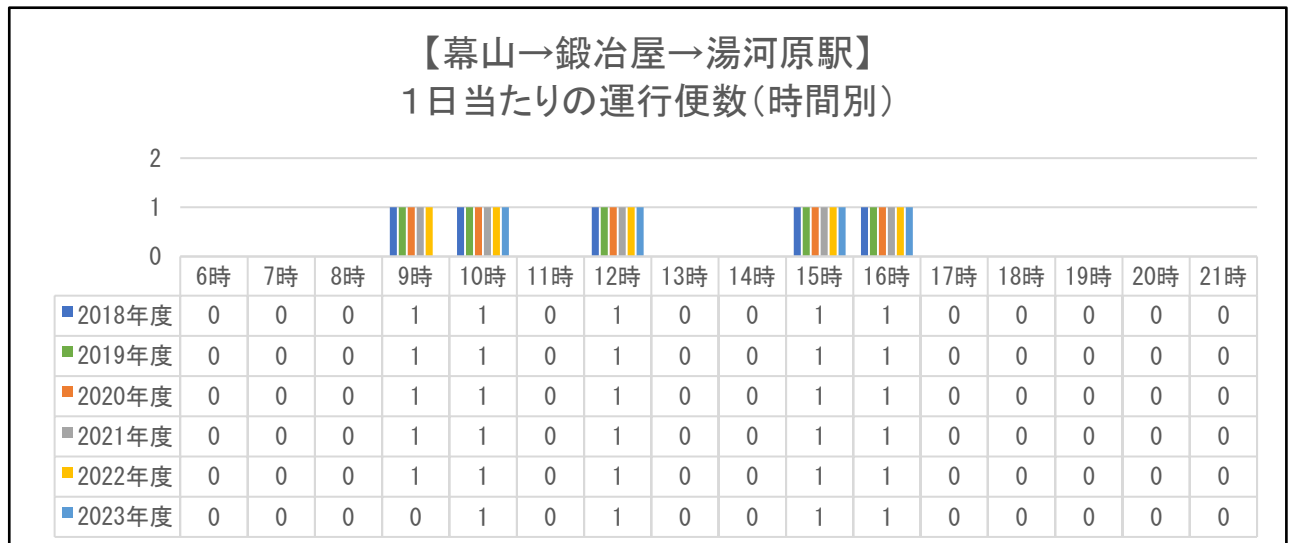
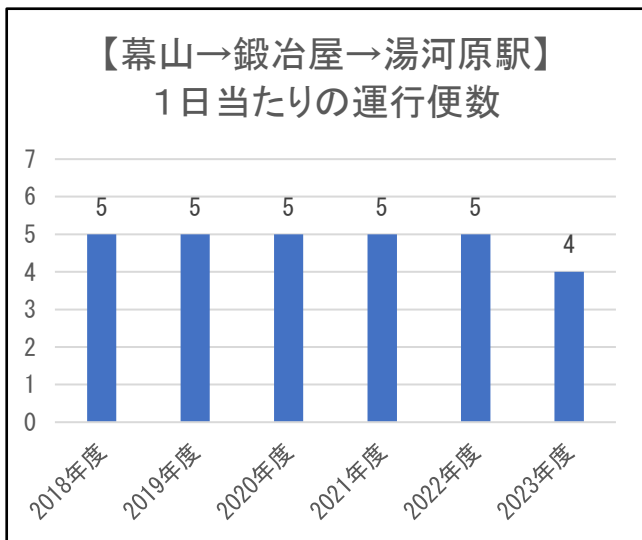
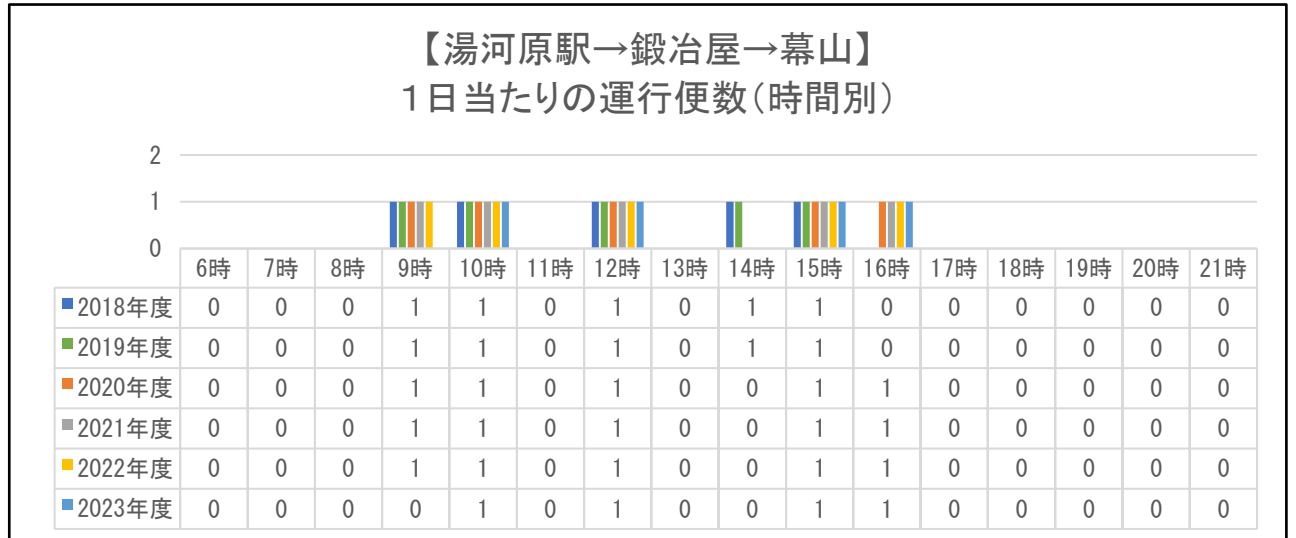
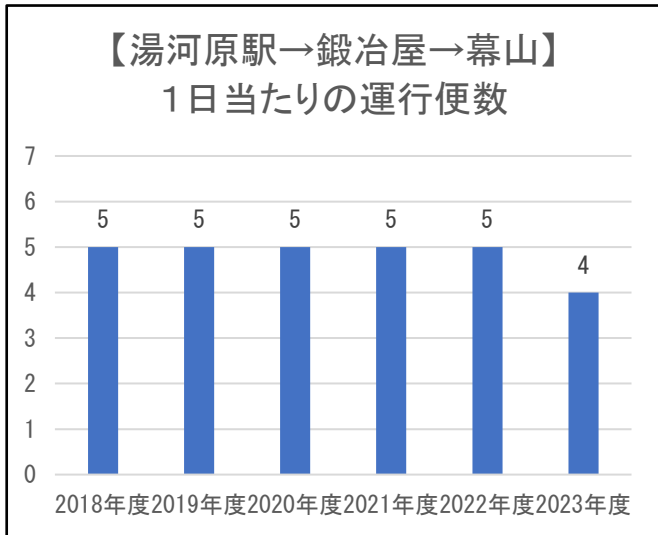
【鍛冶屋→湯河原駅】  
1便当たりの乗車人数(時間別)



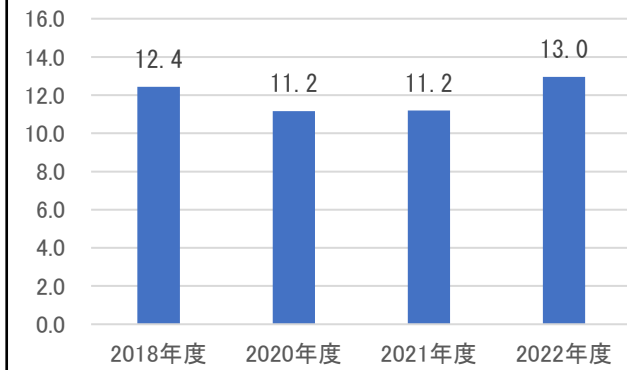
イ-2 湯河原駅 ⇄ 鍛冶屋 ⇄ 幕山 (湯河原駅から終点まで：約4.1Km、運賃290円)



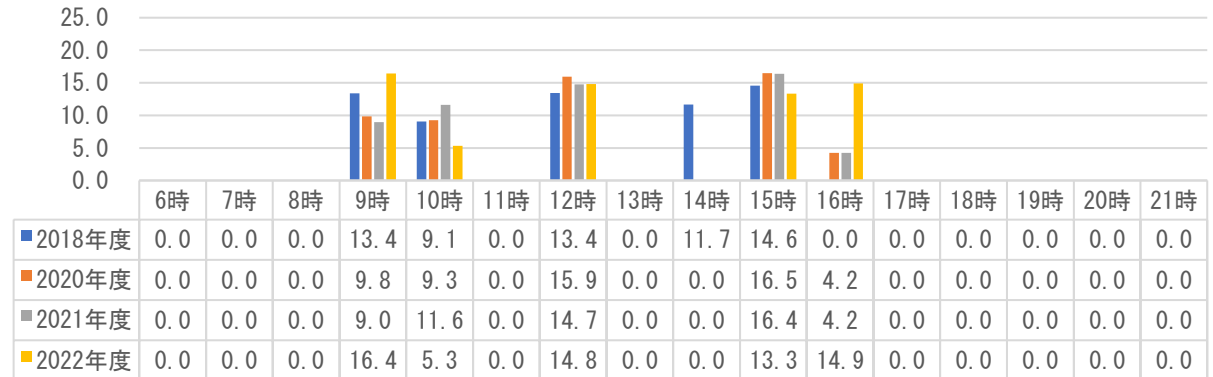




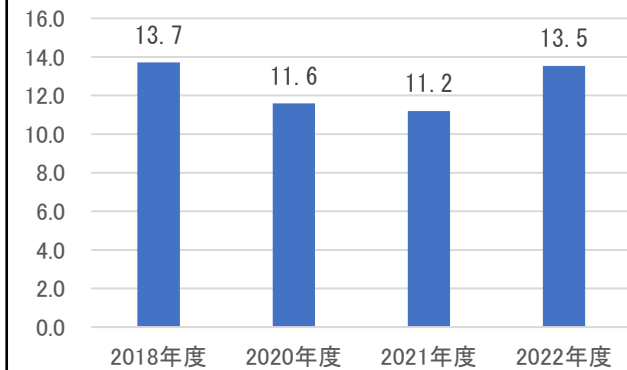
【湯河原駅→鍛冶屋→幕山】  
1便当たりの乗車人数



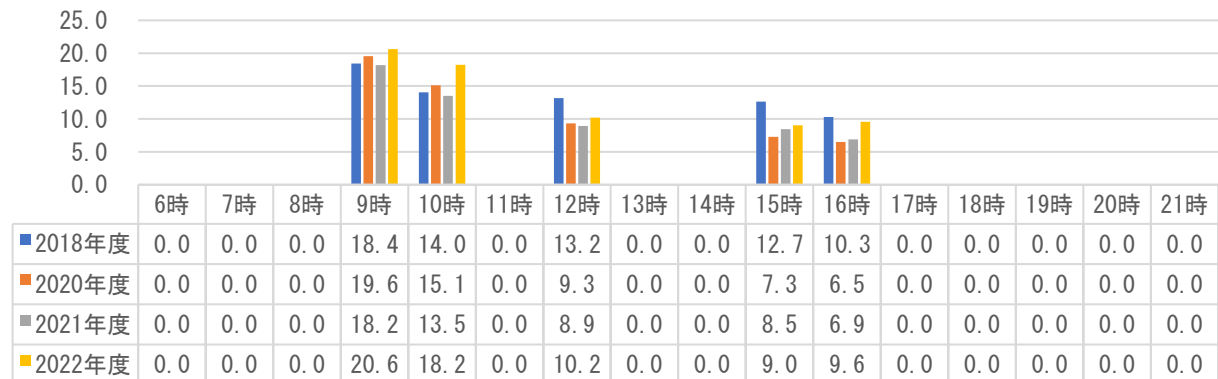
【湯河原駅→鍛冶屋→幕山】  
1便当たりの乗車人数(時間別)



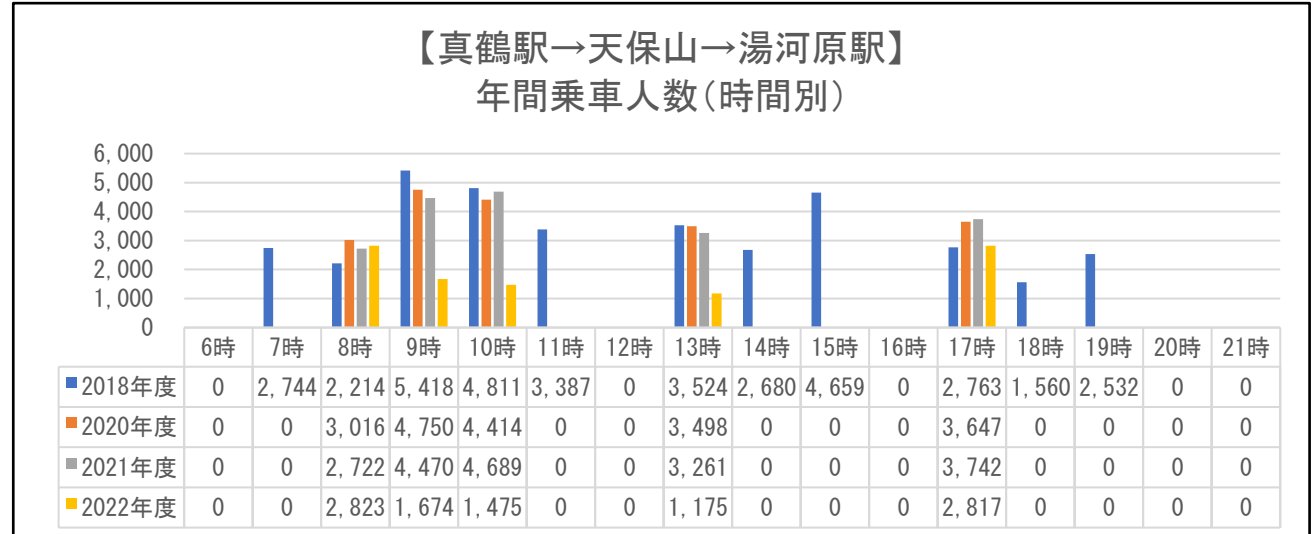
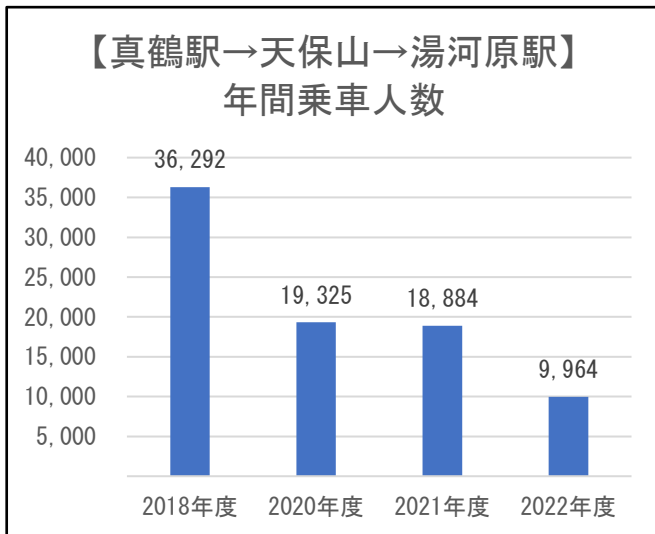
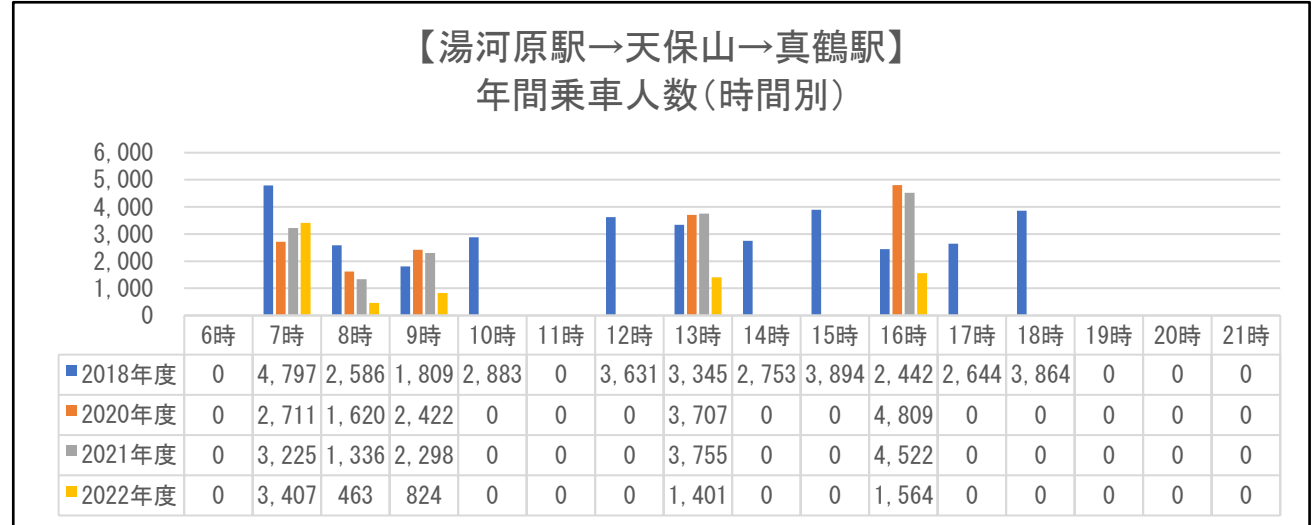
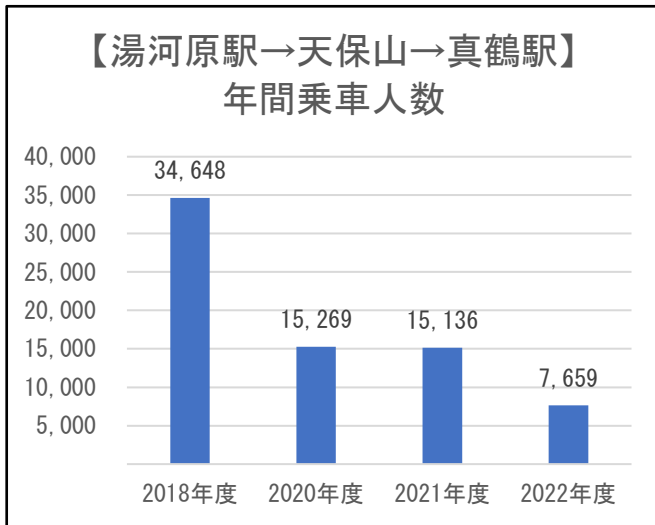
【幕山→鍛冶屋→湯河原駅】  
1便当たりの乗車人数



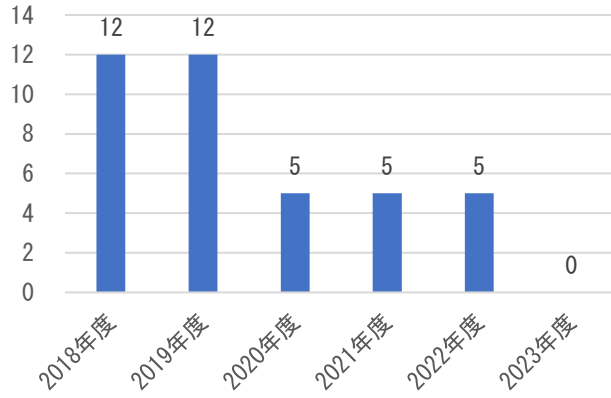
【幕山→鍛冶屋→湯河原駅】  
1便当たりの乗車人数(時間別)



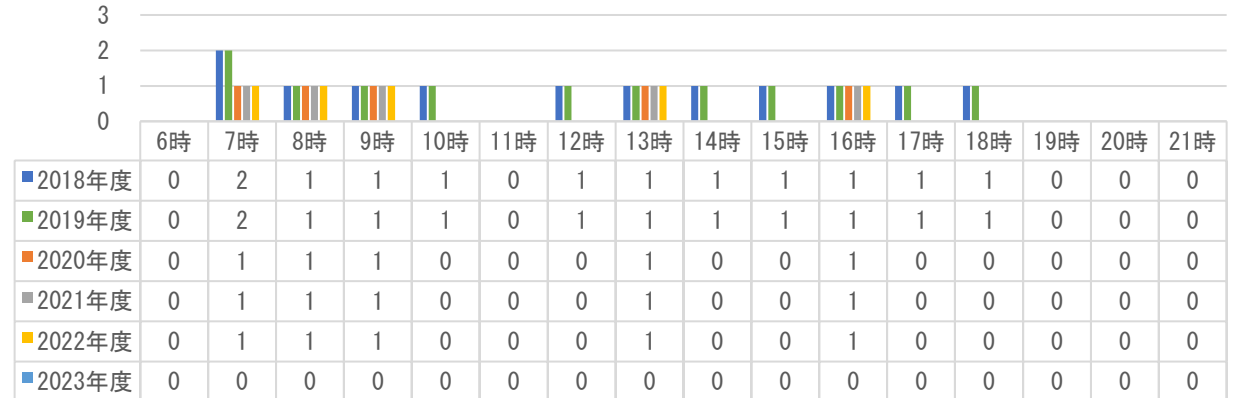
ウ 湯河原駅 ⇄ 天保山 ⇄ 真鶴駅 (湯河原駅から終点まで：約4.8Km、運賃310円)



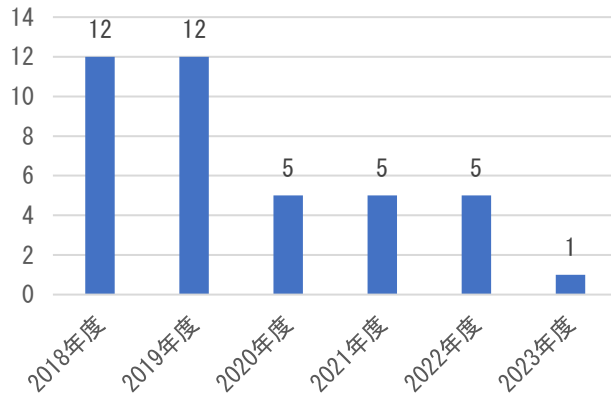
【湯河原駅→天保山→真鶴駅】  
1日当たりの運行便数



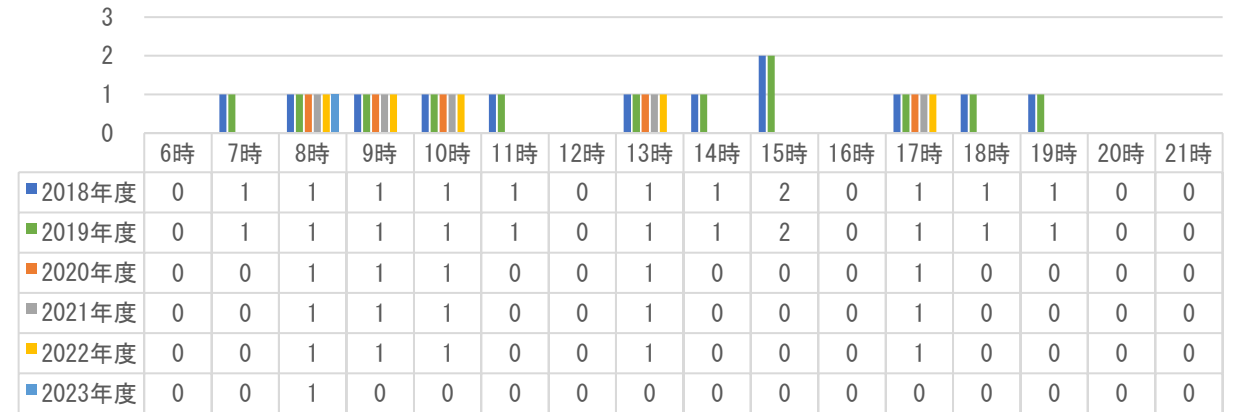
【湯河原駅→天保山→真鶴駅】  
1日当たりの運行便数(時間別)

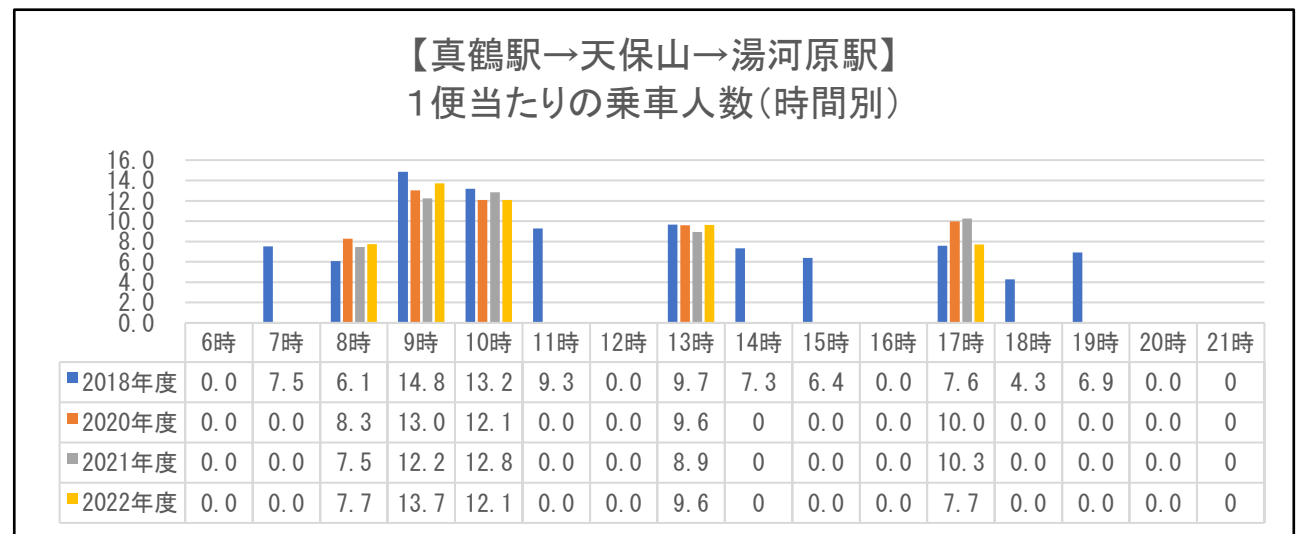
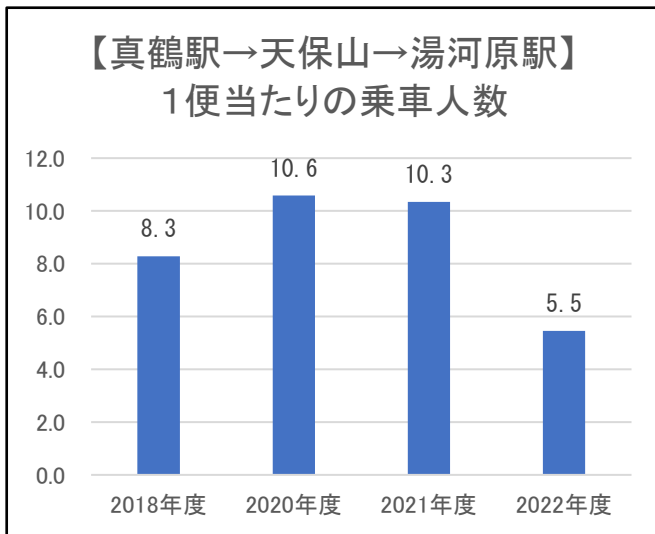
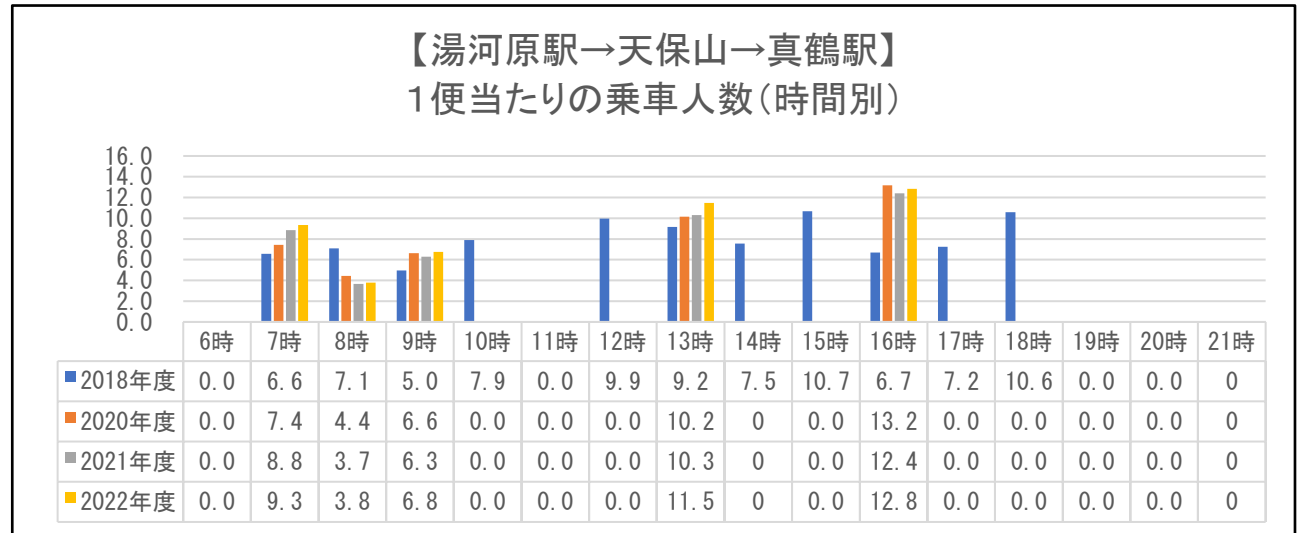
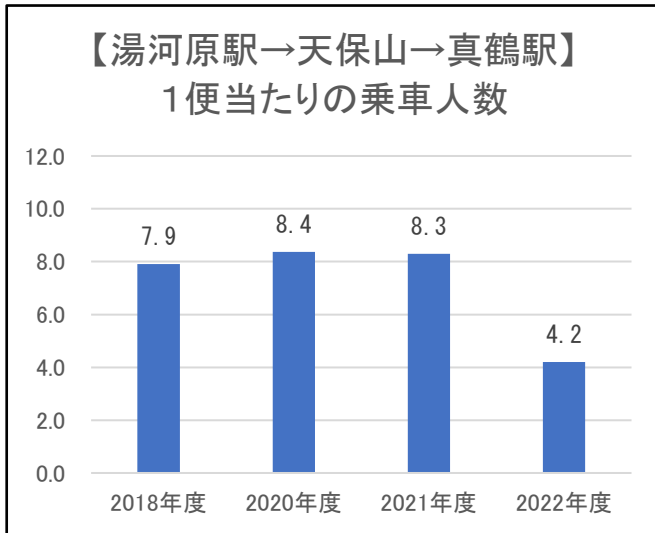


【真鶴駅→天保山→湯河原駅】  
1日当たりの運行便数

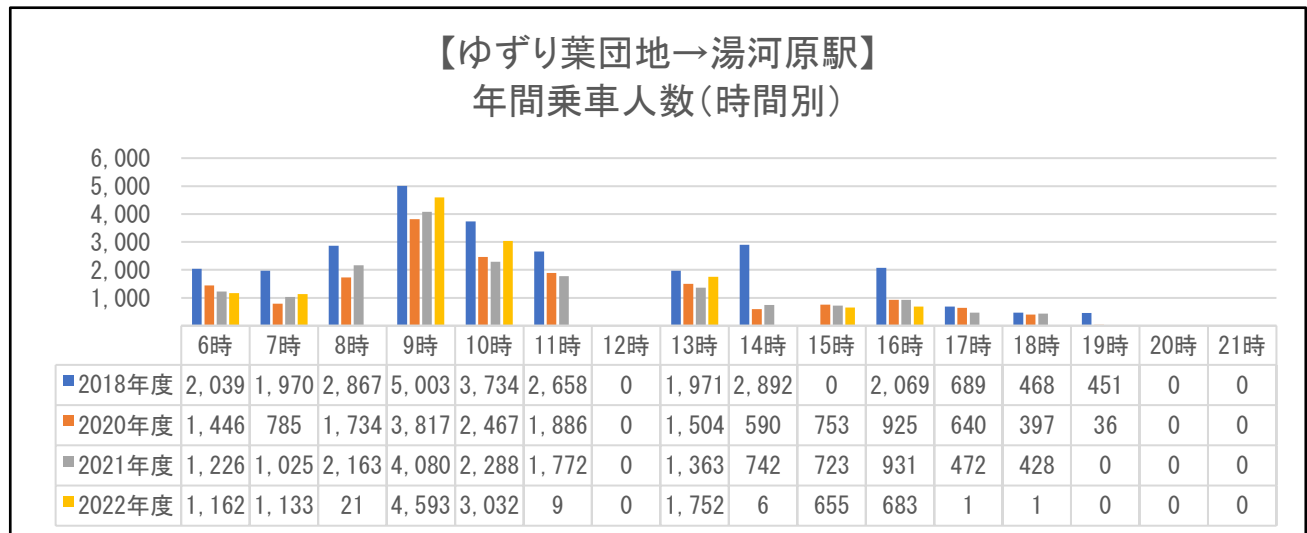
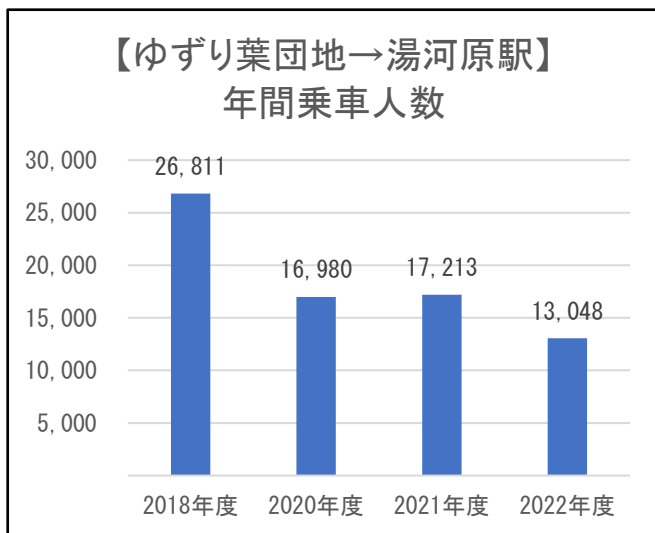
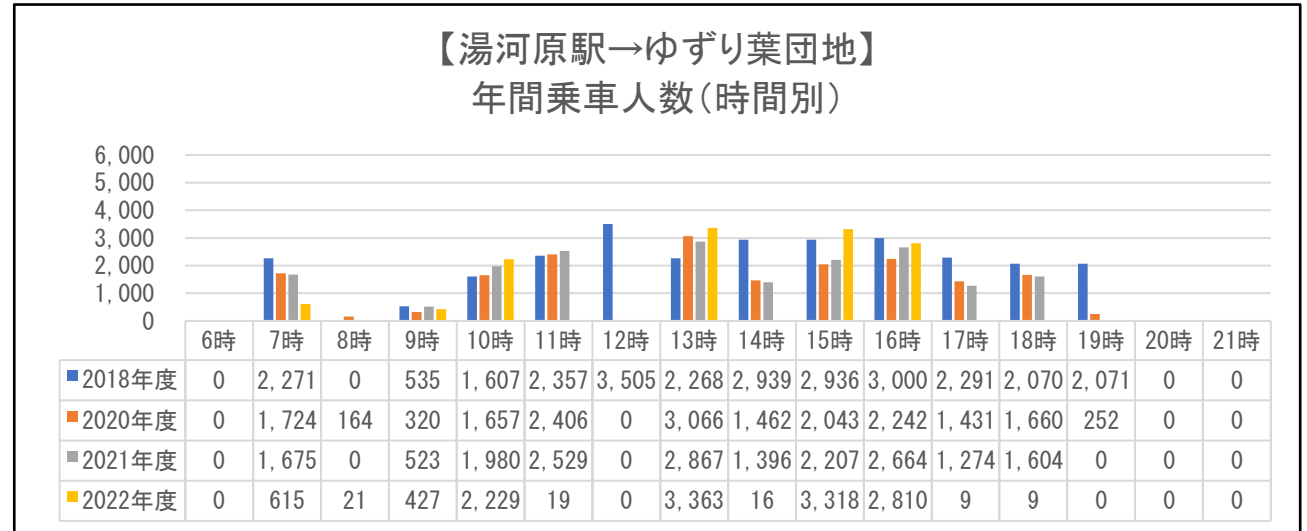
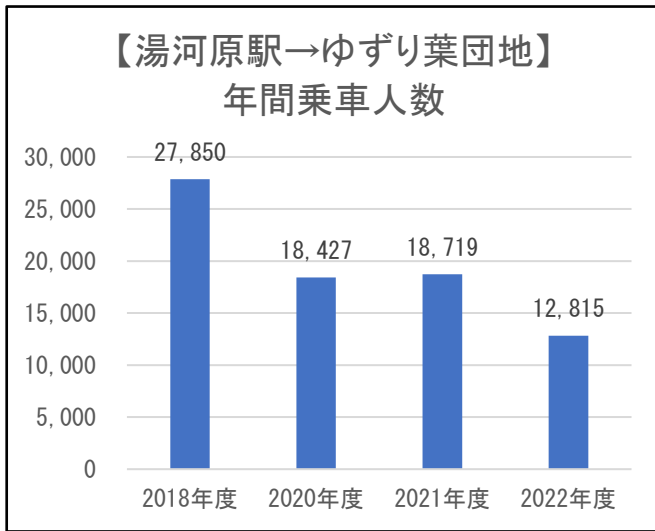


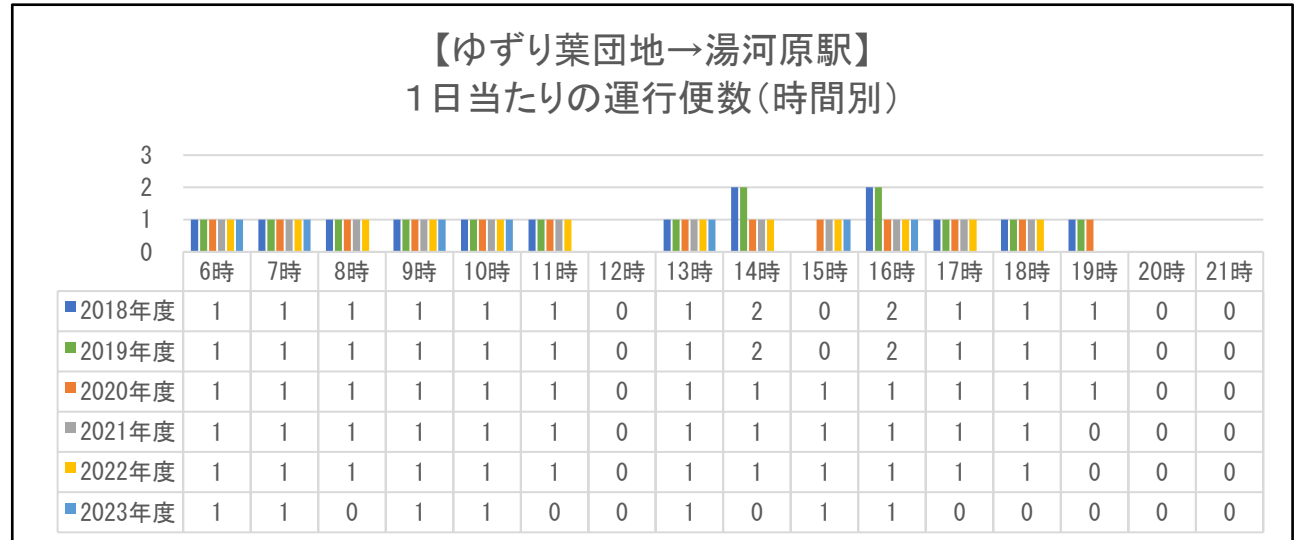
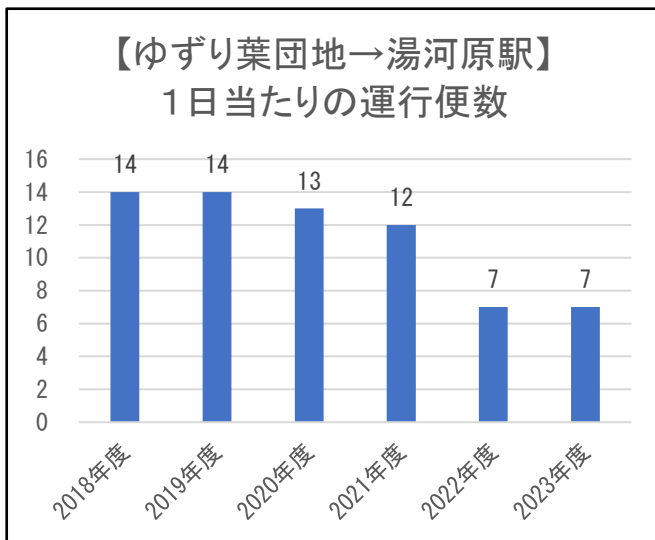
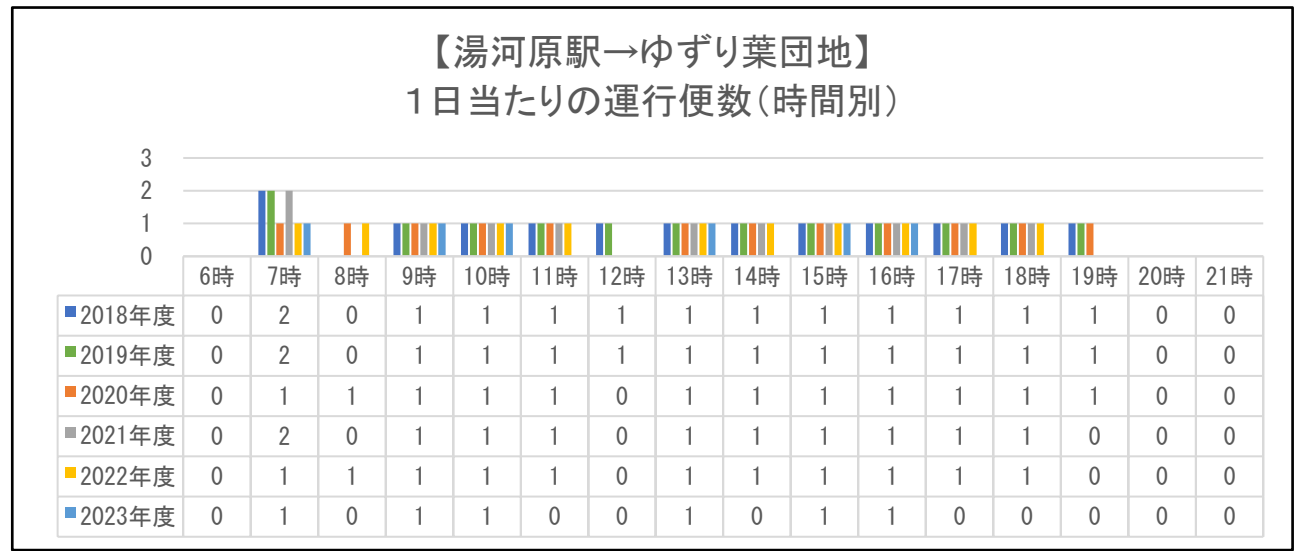
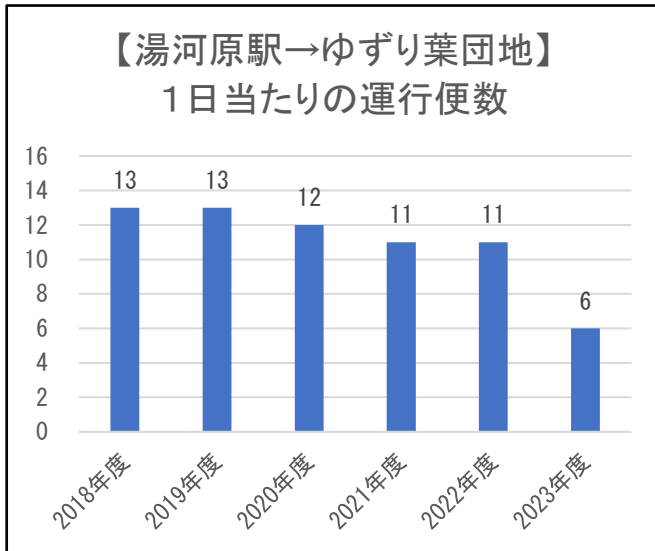
【真鶴駅→天保山→湯河原駅】  
1日当たりの運行便数(時間別)

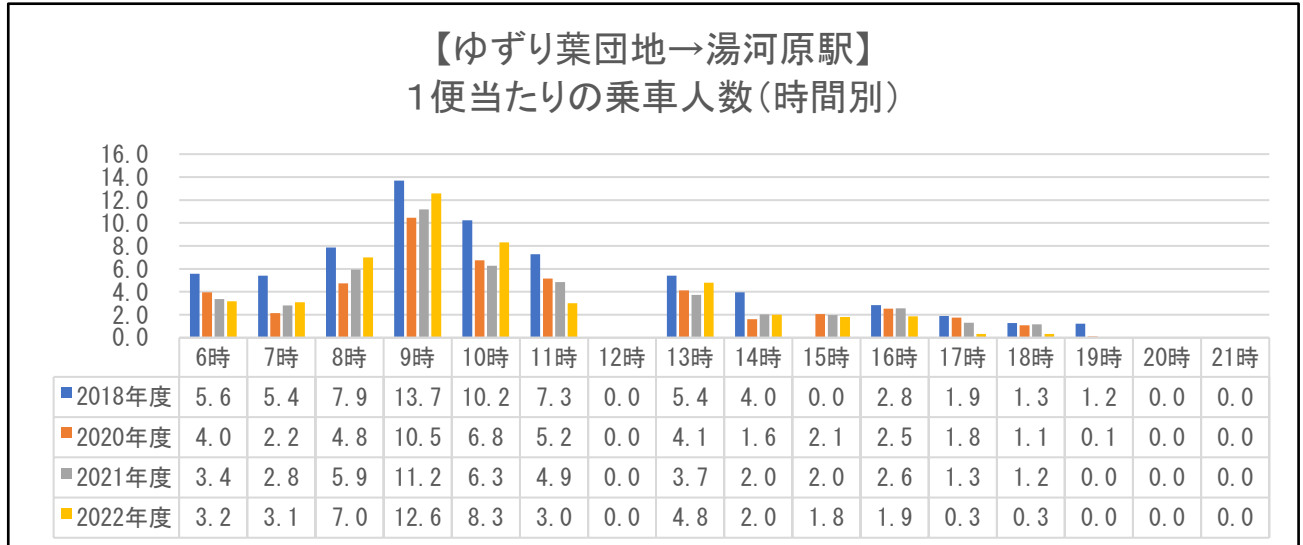
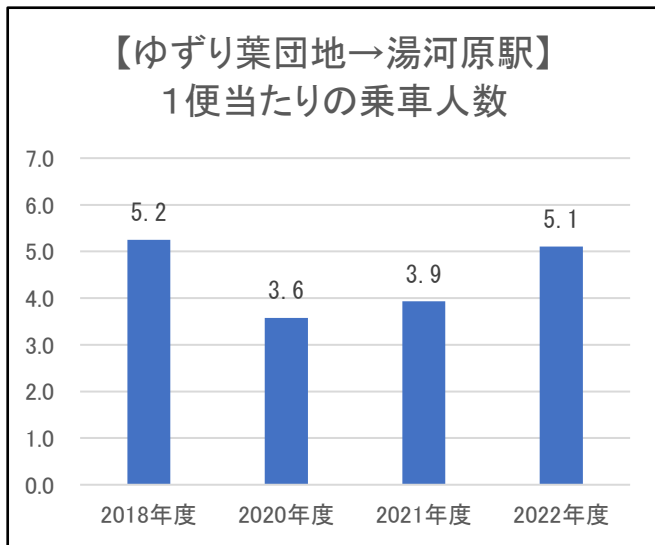
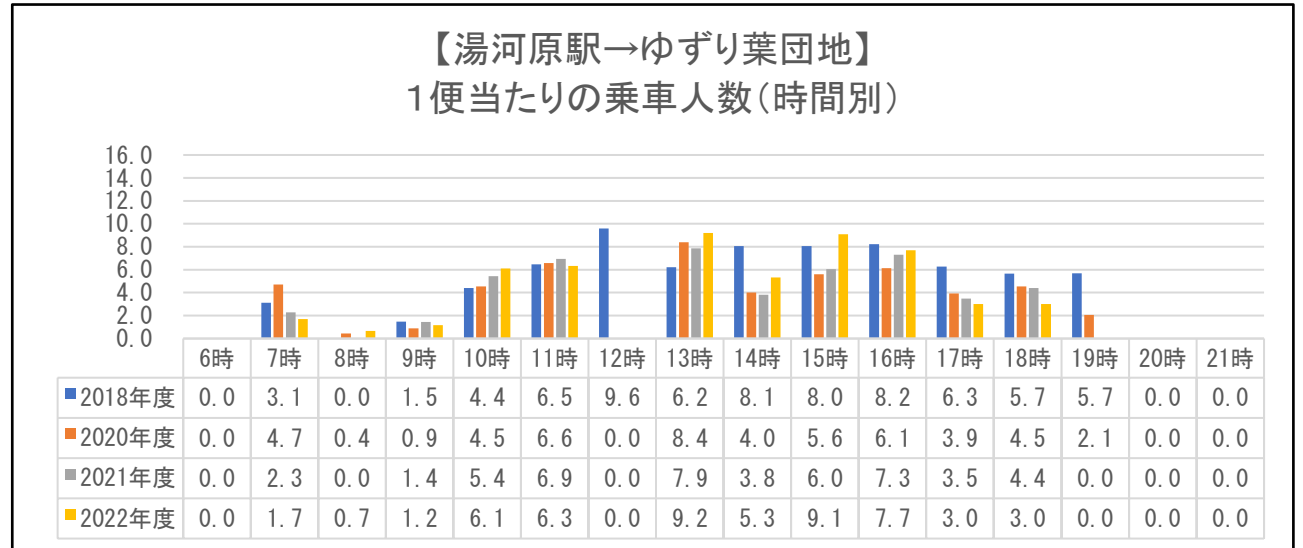
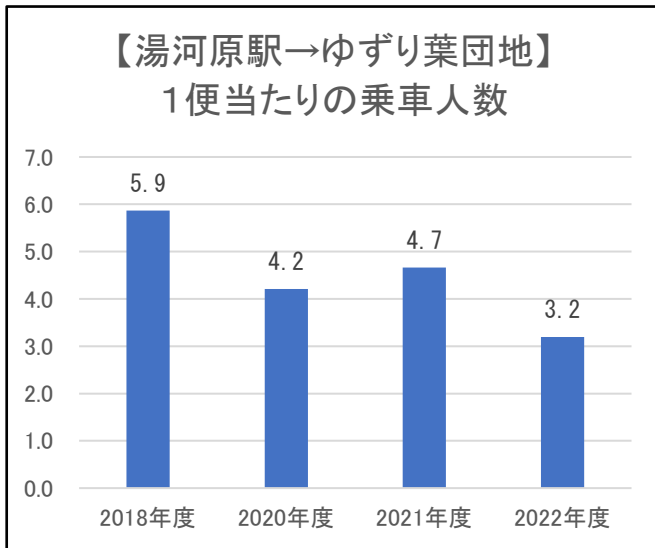




エ 湯河原駅 ⇄ ゆずり葉団地 (湯河原駅から終点まで：約4.2Km、運賃300円)

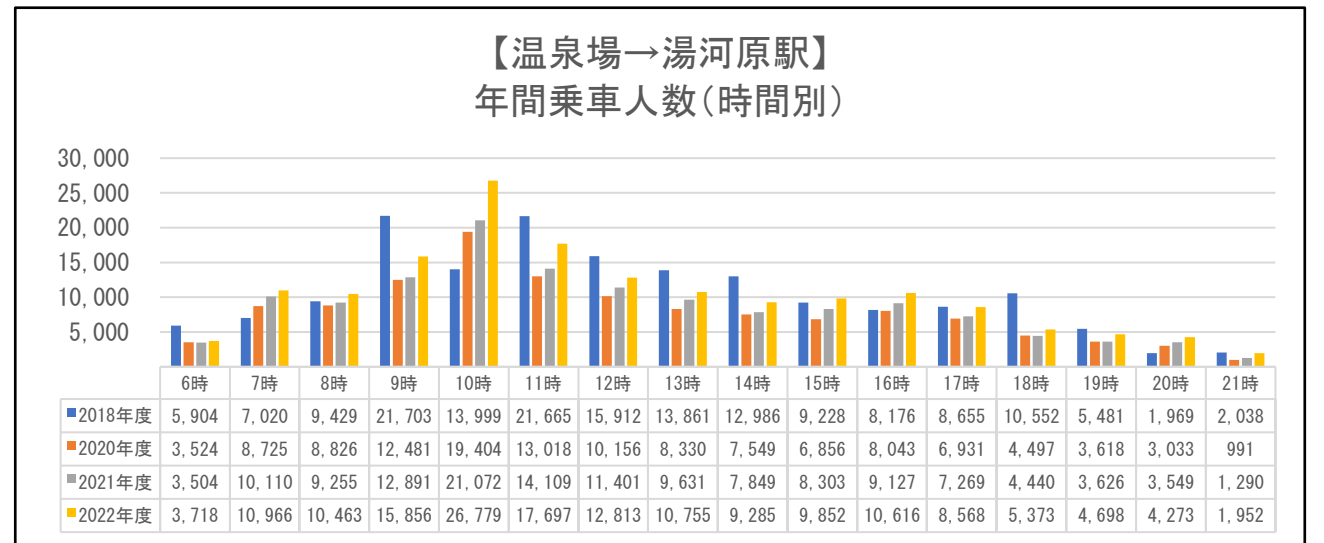
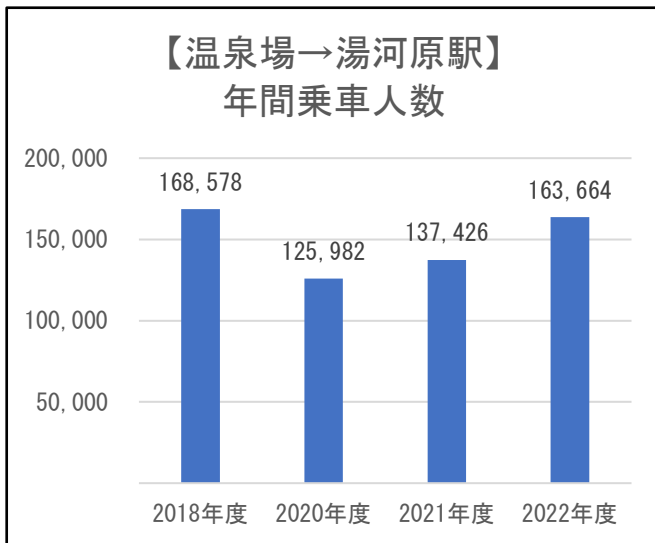
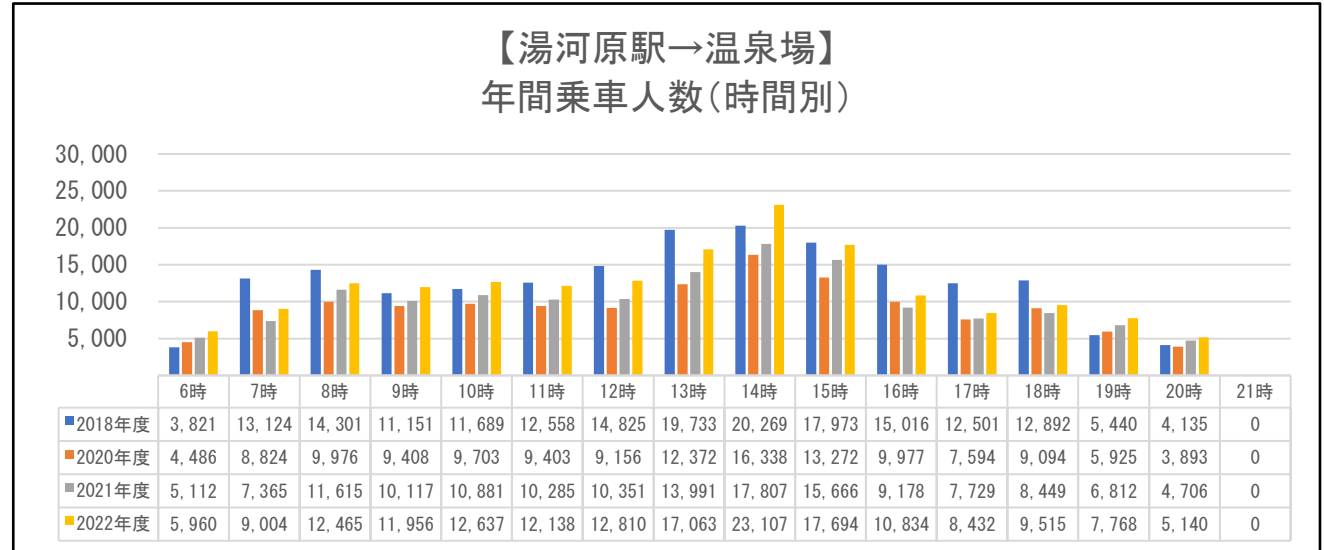
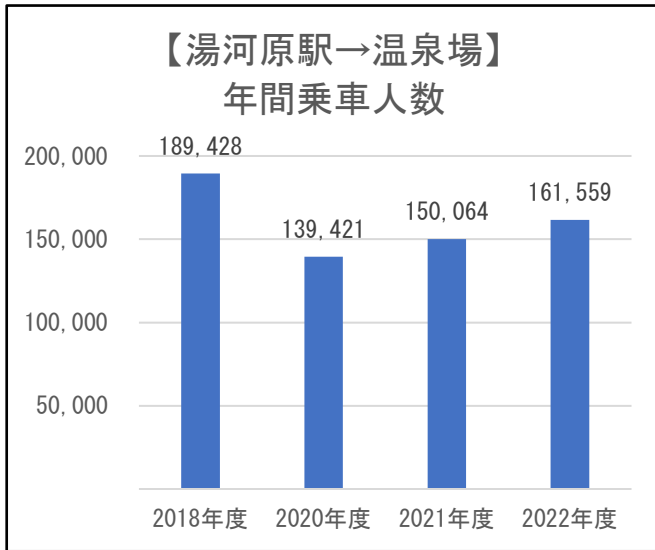


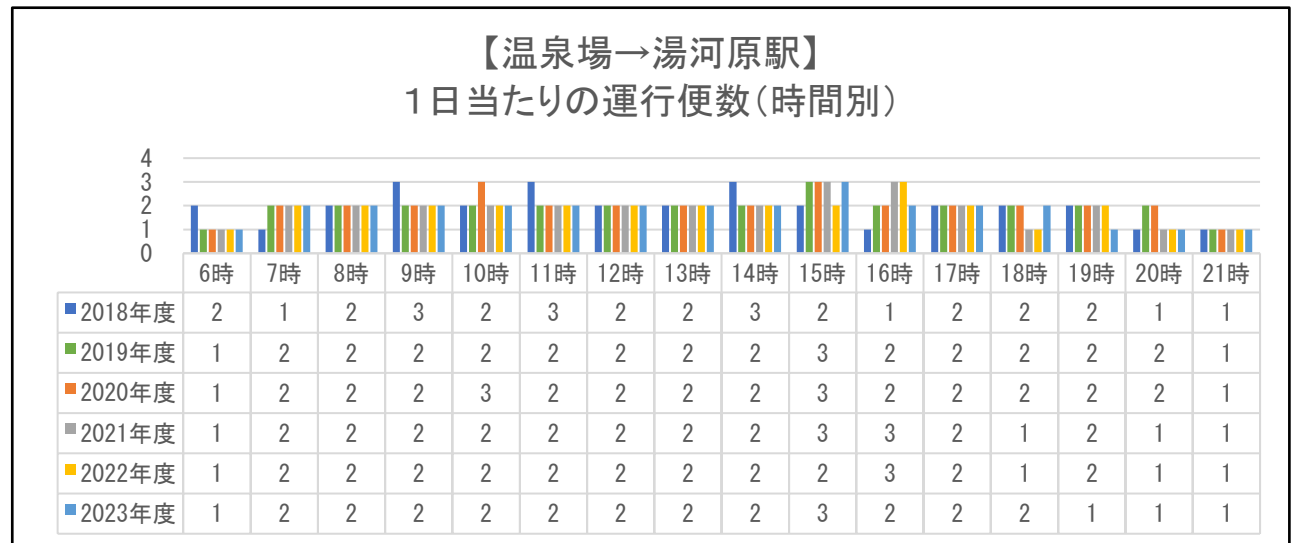
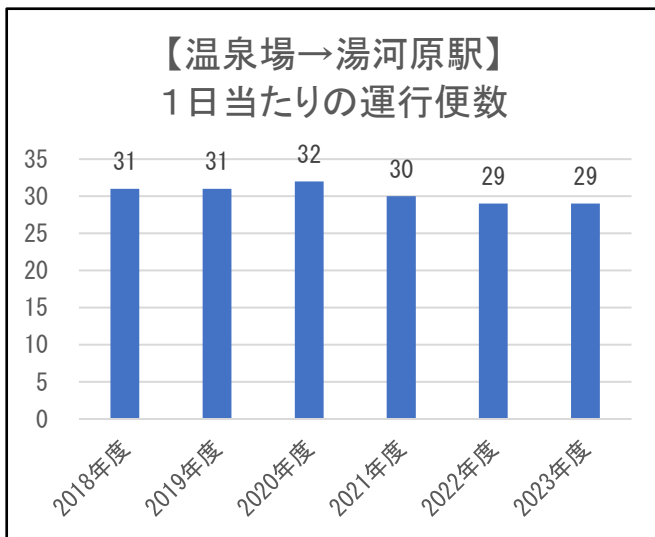
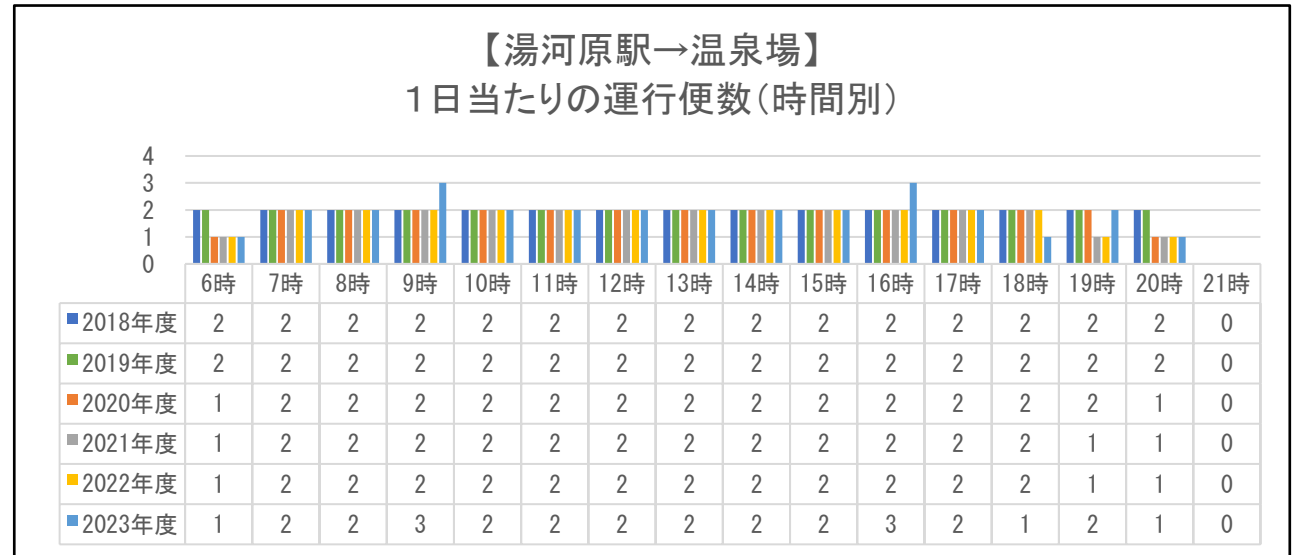
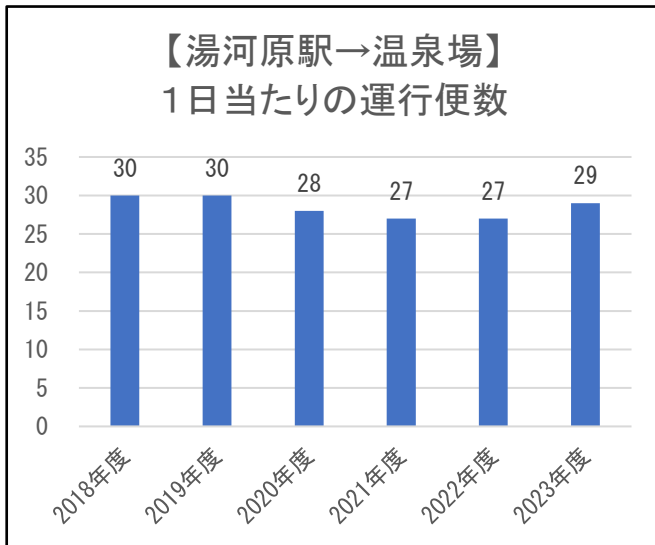


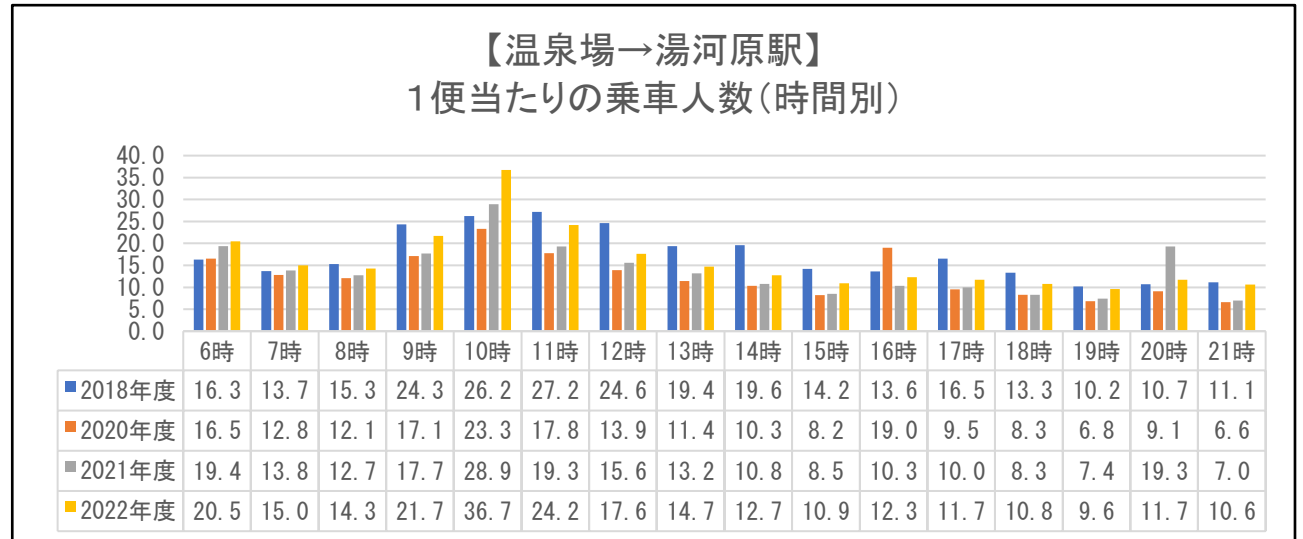
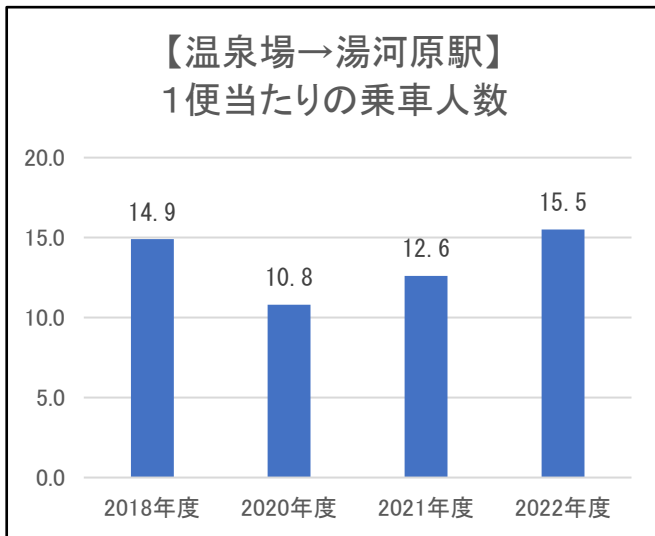
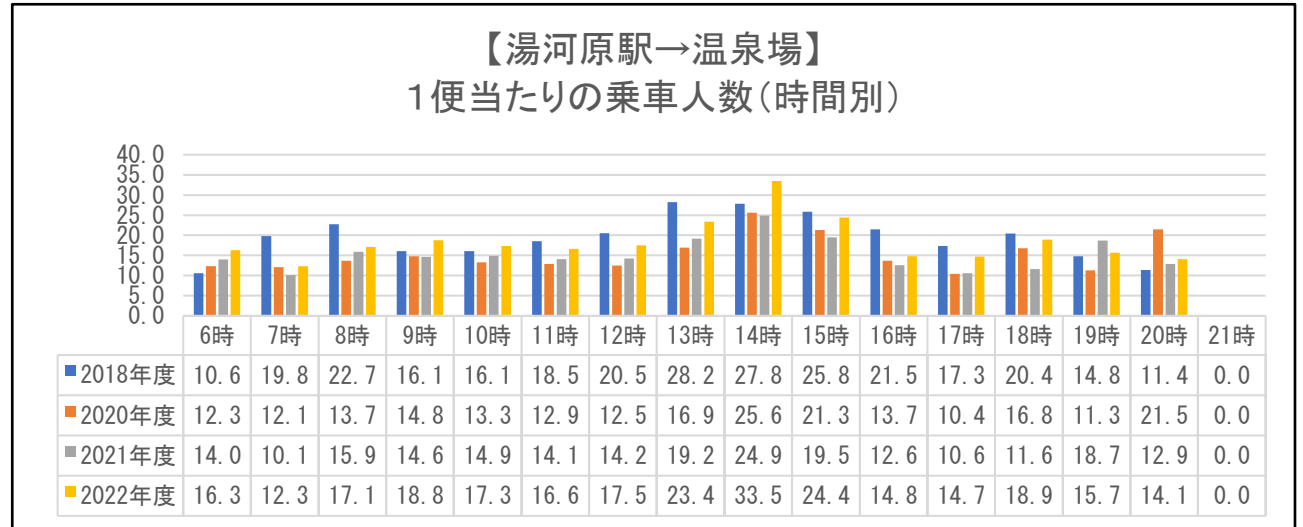
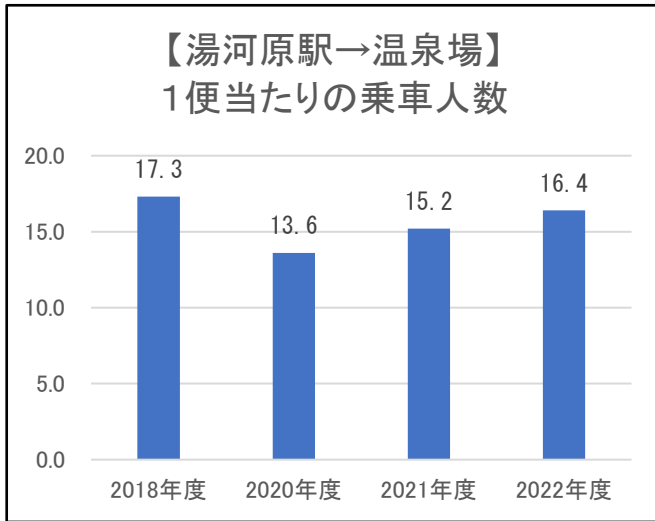




〈参考：湯河原駅 ⇄ 温泉場〉 (湯河原駅から終点まで：約 5.3Km、運賃 350 円)







## 2 今後の方針

### (1) 湯河原駅 ⇄ 長窪・福浦 ⇄ 真鶴駅

#### 【検討結果】

ア 湯河原駅発、真鶴駅発の両便ともに直近3か年度の実績を見ると、長窪、福浦の2系統を合わせると年間乗車人数は30,000人を超えている。また、1便当たりの乗車人数が10人を超える時間帯もあり、地域住民の生活の足として欠かせないものであり、路線維持は必須である。

イ 路線維持の方法として、他のバス運行事業者による維持、当該路線のコミュニティバス化、デマンドタクシーを検討したが、結果は次のとおりであった。

- a 他のバス運行事業者による維持 人手不足により新たな路線の乗り入れは不可との回答があった。
- b コミュニティバス化 実施主体が町となることにより継続的な運行が可能となるが、相応の費用負担が見込まれるだけでなく、詳細な検討及び慎重な判断が必要となることから導入までに期間がかかる。
- c デマンドタクシー 1便当たりの乗車人数をカバーすることが不可である。



#### 【方針】

ア及びイの状況から、直面する課題の解決策としては、当該路線に係る交通事業者の赤字相当額を補てんすることにより、当面の間、当該路線の維持を図ることとし、赤字補てん額及び運行ダイヤ等について、交通事業者と詳細な協議を行っていく。

一方で、長期的・安定的な路線維持の側面から、コミュニティバス化について、研究・検討していく。



(2) 湯河原駅 ⇄ 幕山・鍛冶屋

【検討結果】

ア 湯河原駅発、幕山・鍛冶屋発の両便ともに直近3か年度の実績を見ると、幕山、鍛冶屋の2系統を合わせると年間乗車人数は70,000人前後となっている。また、1便当たりの乗車人数が20人を超える時間帯もあり、地域住民の生活の足として欠かせないものであり、路線維持は必須である。

イ 路線維持の方法として、他のバス運行事業者による維持、当該路線のコミュニティバス化、デマンドタクシーを検討したが、結果は次のとおりであった。

a 他のバス運行事業者による維持

人手不足により新たな路線の乗り入れは不可との回答があった。

b コミュニティバス化

実施主体が町となることにより継続的な運行が可能となるが、相応の費用負担が見込まれるだけでなく、詳細な検討及び慎重な判断が必要となることから導入までに期間がかかる。

c デマンドタクシー

1便当たりの乗車人数をカバーすることが不可である。

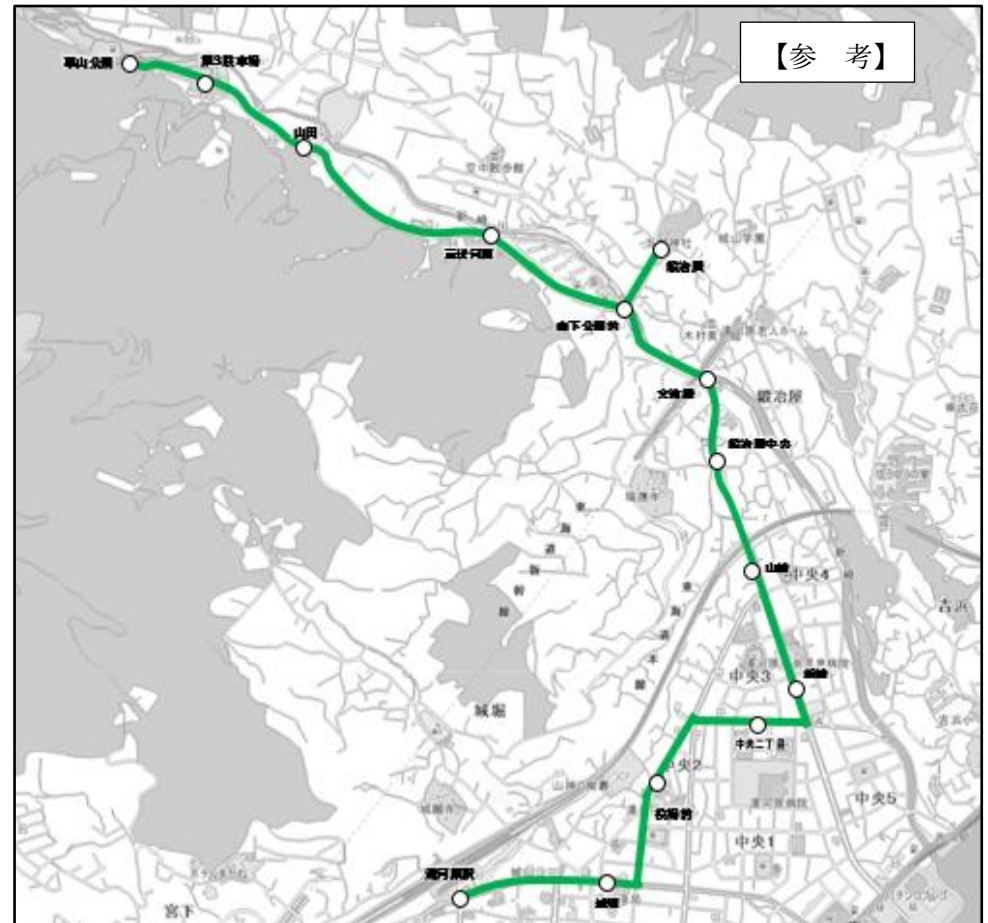


【方針】

ア及びイの状況から、直面する課題の解決策としては、当該路線に係る交通事業者の赤字相当額を補てんすることにより、当面の間、当該路線の維持を図ることとし、赤字補てん額及び運行ダイヤ等について、交通事業者と詳細な協議を行っていく。

一方で、長期的・安定的な路線維持の側面から、コミュニティバス化について、研究・検討していく。

【参考】



(3) 湯河原駅 ⇄ 天保山 ⇄ 真鶴駅

【検討結果】

ア 令和5年7月1日のダイヤ改正により、現在運行しているバスは、午前8時20分真鶴駅発の1便のみである。

イ バス停の多くは、コミュニティバス及び湯河原駅 ⇄ 幕山・鍛冶屋の路線と重複しており、重複していないバス停は、団地入口と嵯峨沢の2か所であるが、利用率は低い。

※令和5年7月（31日間）実績

合計乗降人数 261人/月

うち、

団地入口 乗車 11人/月 降車 0人/月

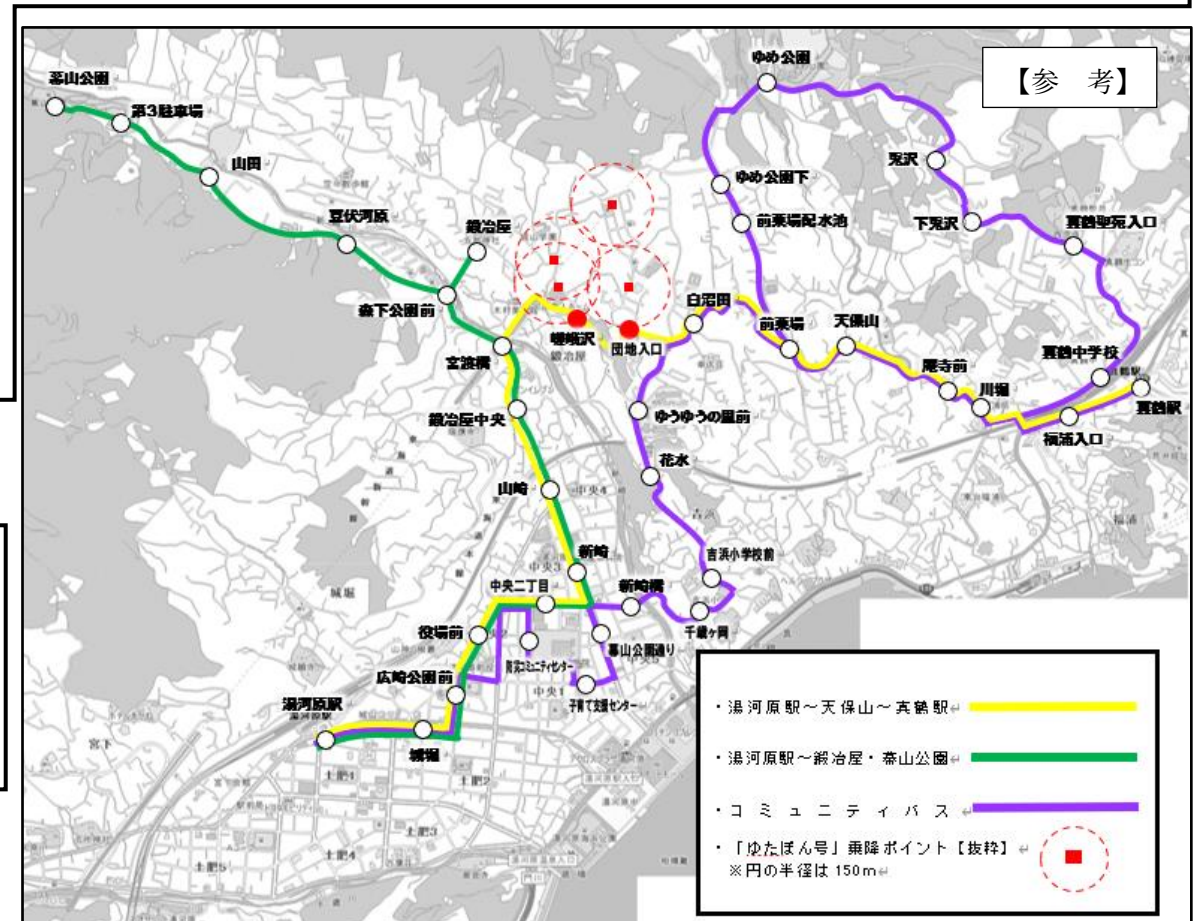
嵯峨沢 乗車 4人/月 降車 1人/月

ウ 団地入口及び嵯峨沢のバス停付近には、予約型合乗り交通「ゆたぼん号」の乗降ポイントが設置されている。



【方針】

イ・ウの状況のとおり、現状で代替え交通手段があること、及び利用者数が少ないため、赤字補てんの効率が悪いことから、当該路線については、廃止とする。



(4) 湯河原駅 ⇔ ゆずり葉団地

【検討結果】

- ア 当該路線については、令和4年度から熱海市が交通事業者に対し補助金を交付することにより、路線維持を行っている。
- イ 令和4年度中に令和6年4月以降の路線退出の意向が交通事業者から示された中において、令和5年7月に開催された熱海市地域公共交通活性化協議会において、令和6年度以降については、一部減便かつ補助金継続により路線維持との方向性が示されている。



【方針】

熱海市の方向性に賛同する。

【参考】

