

4. バス事業者の課題と今後の対応策について

目次

- (1) 市内各路線の現状 • • • • • • • • P.3
- (2) バス事業者を取り巻く課題 • • • • • P.7
- (3) 今後の対応 • • • • • • • • • P.8
- (4) 将来的な目標 • • • • • • • • • P.15

(1) 市内各路線の現状

«①三重交通»

路線名	起点	終点	往復／日（平日）		収支率（補助金含）（補助金除）		備考
			～H30.3	H30.4～	H29	H30	
①羽津山線	近鉄四日市	キオクシア方面	42.5	42.5	208%	233%	キオクシア方面への輸送需要大
②三重団地笹川線	三重団地	笹川テニス場など	66	60	105%	111%	三重団地、笹川団地から近鉄四日市への利用が多い
③小杉線	近鉄四日市	キオクシア方面	19	18	121%	114%	キオクシア方面への輸送需要大
④水沢（室山）線	JR四日市	宮妻口 小山田病院	22.5	17.5※1	97.1%	105%	小山田病院への利用が多い
⑤泊山医療センター線	近鉄四日市	県立総合医療センター	10.5	7	71.9%	78.7%	鈴鹿四日市線の廃線に伴う重複区間における利用の転換⇒収支率の増加
⑥水沢（椿）線	JR四日市	椿大神社	7	7	80.0% 54.6%	83.3% 57.5%	週末や年末年始に椿大神社への利用が多い
⑦長沢線	近鉄四日市	和無田改善センター	5	5※2	73.5% 54.2%	68.5% 49.5%	R2.2からイオンタウン四日市泊へ乗り入れ。R.2以降は、車両を小型化、路線を縮小するなど市と三重交通は共同実験に向けて取り組む

※1 平成30年10月～ O. 5往復増便。現在は、18往復／便（平日）

※2 平成31年 4月～ 平日のみの運行

(1) 市内各路線の現状

«①三重交通»

路線名	起点	終点	往復／日（平日）		収支率（補助金含） (補助金除)		備考
			～H30.3	H30.4～	H29	H30	
⑧四日市福王山線	JR四日市	福王山	10	10	79.4% 57.0%	84.7% 61.7%	平日の通勤・通学利用が多い。H31.4から近鉄川原町駅へ乗り入れ
⑨、⑩東日野四日市港線（市内線含）	ガーデンタウン東日野	四日市港	26	23.5	80.6%	74.1%	ガーデンタウン↔近鉄四日市での利用が多い
⑪かわしま線	近鉄四日市	悠彩の里	14.5	11	57.5%	62.5%	松本街道沿い（青葉町～ときわ一丁目）↔近鉄四日市の利用が多い
⑫平田四日市線	近鉄四日市	平田町駅	11	10	64.9% 45.5%	65.8% 46.9%	平日の通学利用が多い。R2.2からイオンタウン四日市泊へ乗り入れ
⑬美里あがたヶ丘線	近鉄四日市	あがたハイツ 消化器病センター	24.5	21	63.7%	76.3%	三重団地↔近鉄四日市、四日市メリノール学院の学生の利用が多い
⑭桜花台線	近鉄四日市	桜花台	29.5	24	67.6%	70.4%	松本街道沿い（青葉町～ときわ一丁目）↔近鉄四日市の利用が多い
鈴鹿四日市線	近鉄四日市	鈴鹿市駅	6.5	—	67.6% 50.3%	—	平成29年度末をもって廃線

三重交通	～H30.3	H30.4～
合計往復数／日	294.5	▲38 256.5

(1) 市内各路線の現状

«②三岐鉄道»

路線名	起点	終点	往復／日（平日）		利用者数		備考
			～H30.3	H30.4～	H29	H30	
①山之一色線	JR四日市	山城駅	24.5	19	461,181	415,807	キオクシア方面への輸送需要大
②山之一色 (大学直行) 線	JR四日市	四日市大学	1.5	2.5	6,130	8,054	四日市大学、キオクシアでの乗降が多い
③暁線	JR四日市	暁学園駅前	2	1.5	2,116	1,982	暁学園駅へのアクセス手段
④四日市大学線	JR富田駅	キオクシア	36.5	30	382,505	430,929	連節バスの導入予定（近鉄富田駅～キオクシア）
⑤桑名西高校線	暁学園駅前	桑名西高校	3	3	41,450	42,702	桑名西高校生徒の通学利用
⑥川越高校線	近鉄富田駅	川越高校	2.5	2.5	16,931	15,840	川越高校生徒の通学利用
⑦イオン東員線	山城駅	東員駅	12.5	12.5	50,963	50,852	山城駅からイオンモール東員への移動手段

三岐鉄道	～H30.3	H30.4～
合計往復数／日	82.5	▲11.5 → 71

(1) 市内各路線の現状

«③自主運行バス»

路線名	起点	終点	往復／日 平日 (休日)		収支率			備考
			～H30.9	H30.10～	H30上半期	H30下半期	H31上半期	
山城富洲原線	天ヶ須賀 二丁目	山城駅	5 (全日)	4 (全日)	22.4%	19.4%	17.8%	イオン四日市北SC、近鉄富田駅での利用が多い
神前高角線	近鉄四日市	近鉄高角駅	7 (6)	7 (3)	24.9%	32.4%	26.9%	神前方面への利用が減少し、重複区間（近鉄四日市～西伊倉）での利用が増加
磯津高花平線	磯津	塩浜駅 医療センター 高花平	13 (全日)	9 (7)	26.9%	23.9%	32.7%	R2.2からルート変更（イオンタウン四日市泊への乗り入れ）

«④市民自主運行バス»

路線名	起点	終点	往復／日	収支率 運賃収入のみ (運賃収入 + 協賛金)		備考
				H29	H30	
生活バスよっかいち	スーパー サンシ	かすみがうら クリニック	4. 5	10.2% (60.1%)	10.9% (60.4%)	ピーク時（平成19年度）に比べ、利用者の高齢化による利用減

(2) バス事業者を取り巻く課題

«三重交通»

- 不採算路線への対策
- ドライバー不足
- 渋滞対策（定時性の確保）

«三岐鉄道»

- ドライバー不足
- 渋滞対策（定時性の確保）
- 安全管理などに関する経費増

«生活バス四日市»

- 新たな利用者の確保
- 協賛金の減少

(3) 今後の対応

①四日市大学線への連節バスの導入（三岐鉄道）

【導入の背景・目的】

- ・現在、四日市大学線では朝夕に通勤・通学の交通が集中しており、周辺道路等の渋滞や大量の輸送需要に対するバス車両の確保などが深刻な問題となっている。
- ・交通渋滞の緩和、排出ガスの抑制など環境負荷の低減に貢献する。
- ・連節バスの導入により、大量輸送を実現することで、バス車両及び運転手の不足の解消を図る。

(3) 今後の対応

①四日市大学線への連節バスの導入（三岐鉄道）

台数：1台

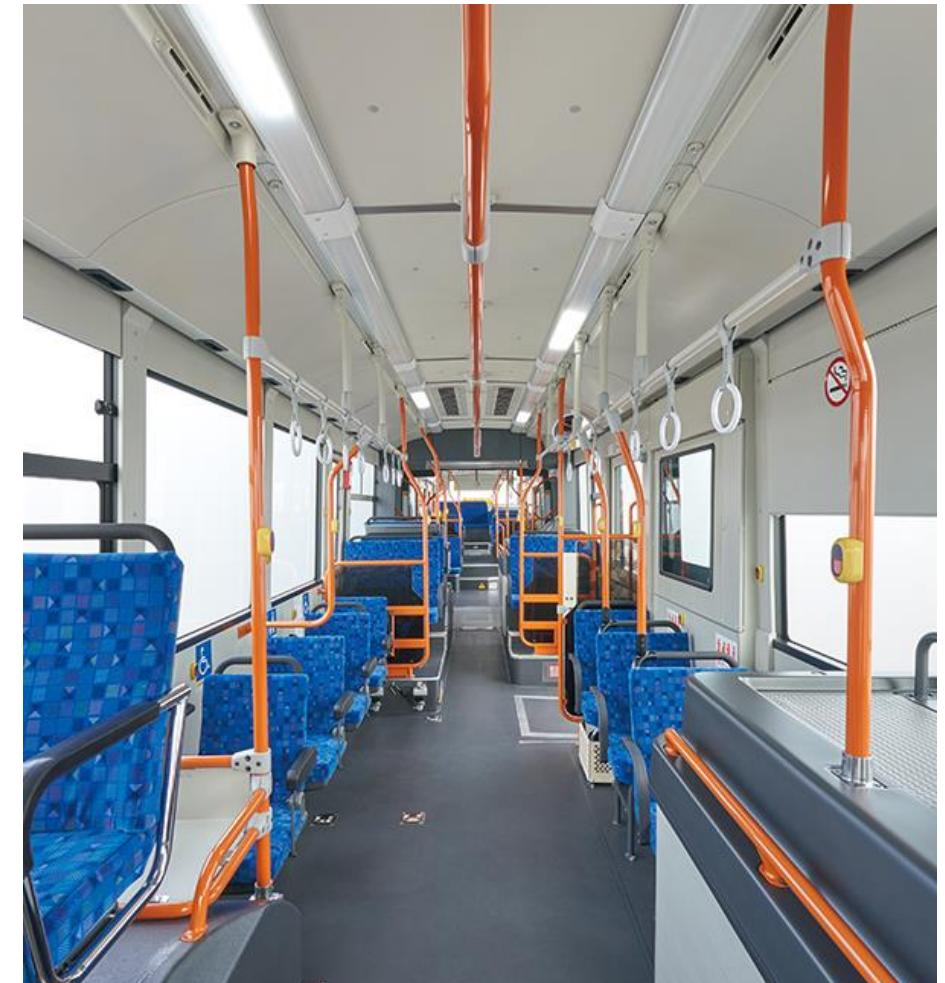
試走：令和2年5月（予定）

時期：令和3年3月～4月（予定）

イメージ



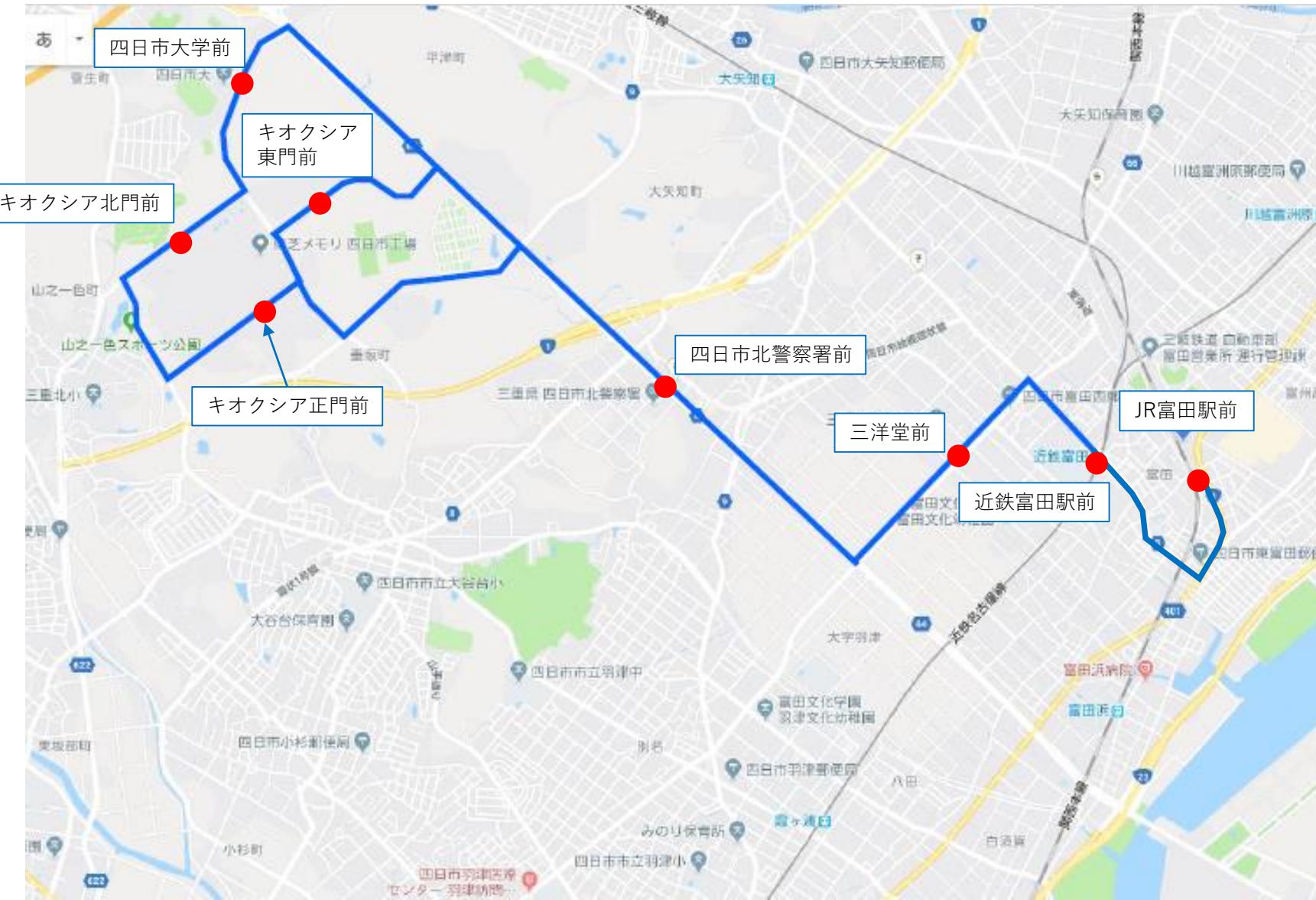
イメージ



(3) 今後の対応

①四日市大学線への連節バスの導入（三岐鉄道）

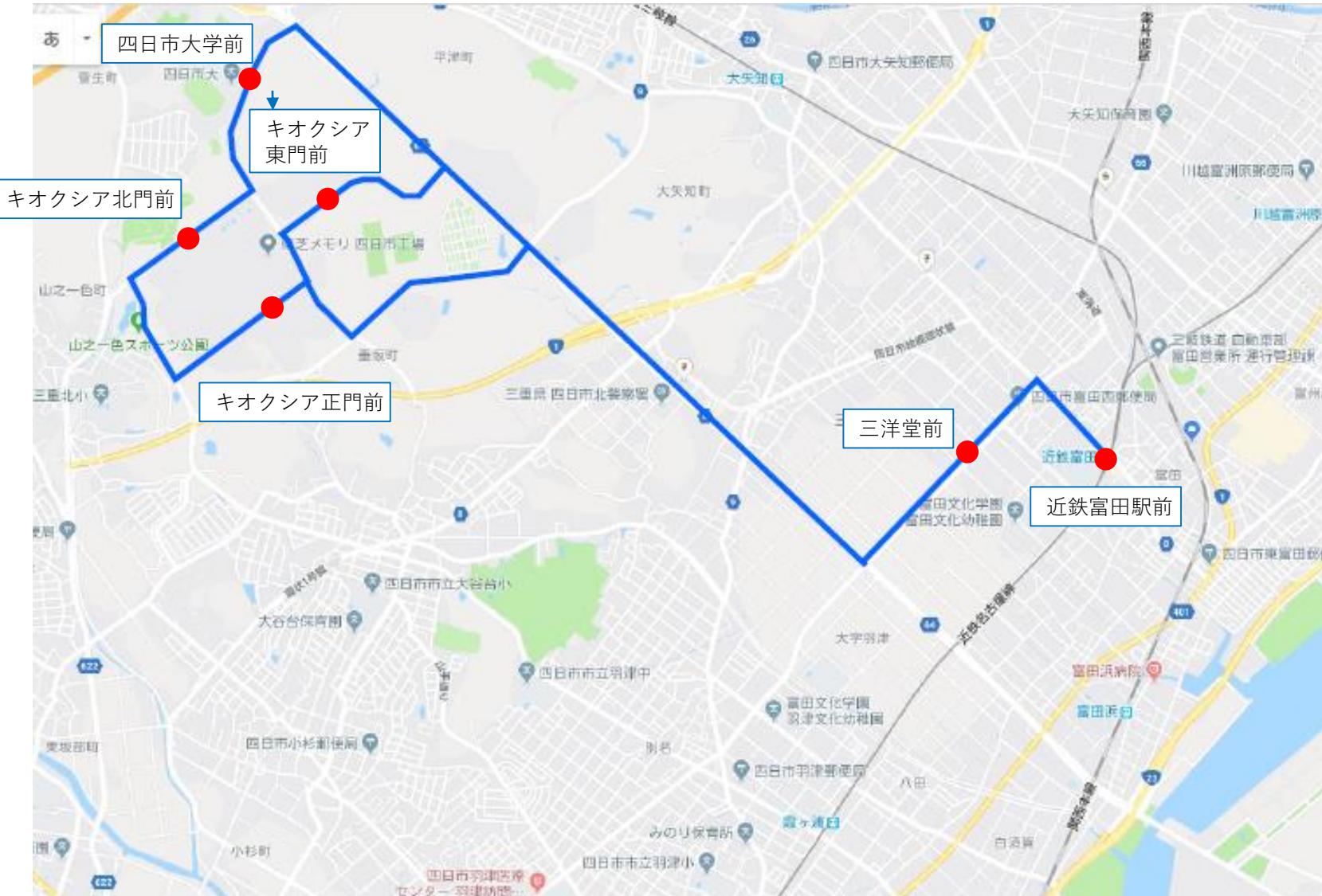
【現在の四日市大学線の路線図】



(3) 今後の対応

①四日市大学線への連節バスの導入（三岐鉄道）

【連節バス導入検討路線図】



(3) 今後の対応

②生活バス四日市の今後の取り組み

○新たなバス利用者の確保

- ・「バスに乗ってこのバスを残そう」と存続を訴える⇒バス車内・外への掲示
- ・沿線自治会への説明
- ・新聞への広告

○バス利用者の利便性向上

- ・バス路線の見直し（近鉄阿倉川駅まで延伸）とダイヤ見直し
- ・停留所の増設

○協賛事業者の拡充

- ・近鉄阿倉川駅周辺の企業等へのアタック
- ・従来の沿線企業へのアタック（OBへの地域貢献を訴える）

○協賛事業者へのサービス

- ・バス車体側面への企業名広告（ラッピング）
- ・行政が地域貢献を表彰する

(3) 今後の対応

③コミュニティターミナルの整備

バス路線における基幹部分と支線部分などの接続点となる候補地において、乗り継ぎ拠点整備に向けた調査検討などを行う。

令和元年度に整備したイオンタウン四日市泊敷地内への乗り継ぎ拠点に続き、郊外部の交通・生活の利便性を向上させるため、交流と交通の複合拠点の整備に取り組む。

⇒和無田（長沢）線の支線化、車両の小型化（詳細：資料3）

(3) 今後の対応

③ コミュニティターミナルの整備

○市内において、乗り継ぎ拠点の候補地を調査し、路線の再編を行う。

- ⇒ コミュニティターミナルの整備を検討
- ⇒ パーク & ライドの併設の検討

候補地の例（笹川団地内における乗り継ぎ拠点化）



... 三重団地笹川線

... 磯津高花平線