

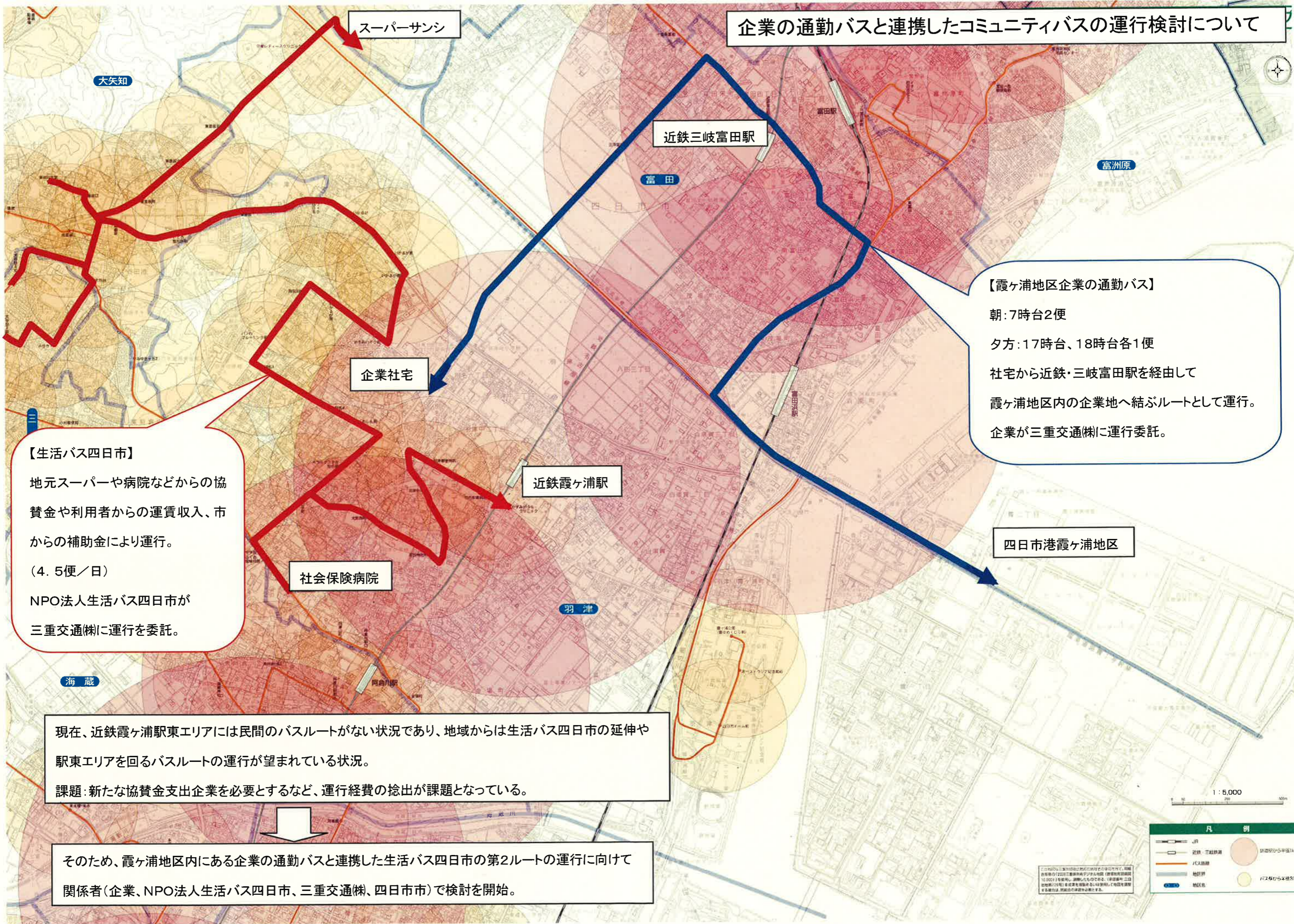
企業の通勤バスと連携したコミュニティバスの運行検討について

～生活バス四日市第2ルートを検討～

<戦略1 自由に移動し交流できる公共交通体系づくり

戦略1-2-1 支線バス路線網の再編>

企業の通勤バスと連携したコミュニティバスの運行検討について



【生活バス四日市】
地元スーパーや病院などからの協賛金や利用者からの運賃収入、市からの補助金により運行。
(4.5便/日)
NPO法人生活バス四日市が三重交通㈱に運行を委託。

【霞ヶ浦地区企業の通勤バス】
朝:7時台2便
夕方:17時台、18時台各1便
社宅から近鉄・三岐富田駅を経由して霞ヶ浦地区内の企業地へ結ぶルートとして運行。
企業が三重交通㈱に運行委託。

現在、近鉄霞ヶ浦駅東エリアには民間のバスルートがない状況であり、地域からは生活バス四日市の延伸や駅東エリアを回るバスルートの運行が望まれている状況。
課題: 新たな協賛金支出企業を必要とするなど、運行経費の捻出が課題となっている。

そのため、霞ヶ浦地区内にある企業の通勤バスと連携した生活バス四日市の第2ルートの運行に向けて関係者(企業、NPO法人生活バス四日市、三重交通㈱、四日市市)で検討を開始。

凡 例

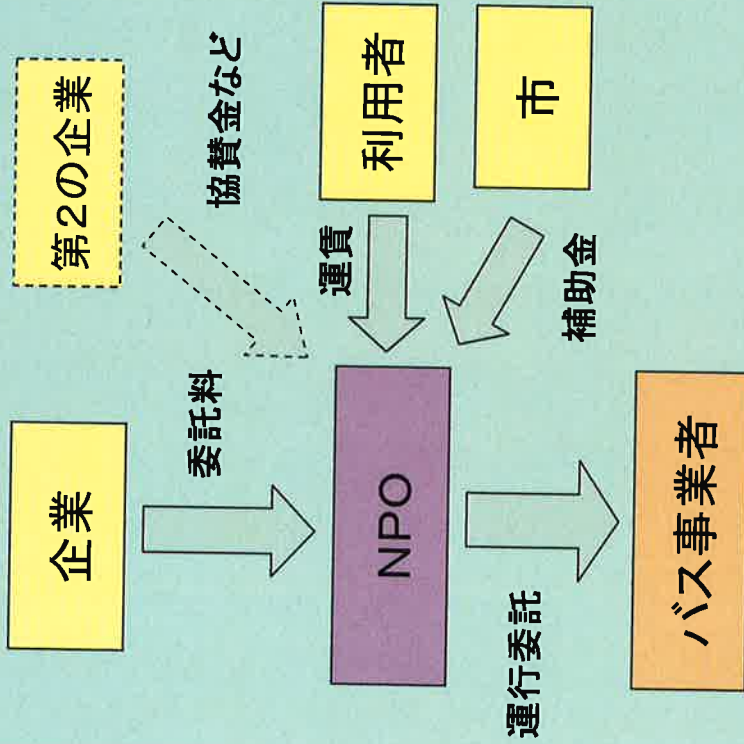
- JR
- 近鉄・三岐鉄道
- バス路線
- 地域界
- 地区名
- 鉄道駅(5分圏)
- バス停(5分圏)

©2023 三重県 国土交通部 四日市市 生活バス四日市 共同制作。本図は2023年10月現在のデータに基づき作成されています。最新の情報については、各関係機関にお問い合わせください。本図の複製・転載はご遠慮ください。

企業の通勤バスと連携したコミュニティバスの運行検討について

企業の通勤バスの活用の考え

朝夕の企業の通勤バスの運行形態は担保したまま、比較的余裕のある昼間の時間をコミュニティバスとして活用する。



- 企業は、これまでバス事業者に支出していた委託料を、NPOに支出する。
- 市は、NPOが運営主体となる交通空白地域への有料路線に対し、補助金の支出が可能(上限360万円/年)
- NPOは、企業から、これまでの協賛金に変わる資金として委託料を得て、その他、市の補助金、利用者からの運賃収入等により、バス路線の運営主体として、路線・便数の調整を行い、バス事業者に運行を委託する。



企業側のメリット

現状通りの通勤バスを担保したまま、地元企業として地域貢献をPRできる。

地域側のメリット

バスルートがない地域において、地域による生活圏内の移動手段が確保できる。

バス事業者側のメリット

先進的な事例による地域貢献をPRできるほか、比較的、車両・運転手に余裕がある昼間時間帯での新規業務の発掘につながる。