

令和7年度 第4回東員町生活交通を考える会事項書

日時：令和7年11月13日 午後6時

場所：東員町役場 西庁舎 201会議室

あいさつ

1 第2次東員町地域公共交通計画について

- ・【資料1】第2次東員町地域公共交通計画（素案）
- ・【資料2】第2次東員町地域公共交通計画 施策体系
- ・【資料3】第2次東員町地域公共交通計画 参考資料編

2 ワークショップ「東員町の公共交通をもっと便利にするために」

- ・【資料4】ワークショップ「東員町の公共交通をもっと便利にするために」

第2次東員町地域公共交通計画（素案）

令和7年11月

東員町

目 次

1	計画の策定にあたって	1
1-1	計画策定の目的	1
1-2	計画の区域	1
1-3	計画期間	1
1-4	本計画の位置付け	1
1-5	上位・関連計画における位置づけ	2
2	地域公共交通の現状と課題	4
2-1	現状	4
2-2	ニーズ調査	7
2-3	課題	9
3	計画の方針と目標	12
3-1	目指す姿	12
3-2	基本目標	13
3-3	数値目標	16
3-4	公共交通ネットワークの形成方向	18
3-5	地域公共交通確保維持改善事業	21
3-6	計画の体系	23
4	実施事業	24
4-1	目標別実施事業	24
4-2	事業実施スケジュール	28
5	計画の進め方	29
5-1	基本的な考え方	29
5-2	評価の方法	29
資 料	31
策定経緯	31
委員名簿	32

この本冊とは別に「参考資料」編があります。

1 計画の策定にあたって

1-1 計画策定の目的

東員町内には、地域公共交通として、鉄道（三岐鉄道北勢線と三岐線）、路線バス（三重交通など）、町営のオレンジバス、タクシー（三重近鉄タクシーなど）があります。また、補完する移動手段として福祉有償運送、地域の支えあい活動による送迎もあります。

地域公共交通は、町民の生活を支え、暮らしやすい地域をつくるとともに、来訪者のための移動手段として地域の活性化を支える重要な基盤サービスです。

しかしながら、本町では人口減少、少子・高齢化が急速に進む中、自動車の運転に不安を感じる方が増える一方で、鉄道、路線バス、タクシーは利用者の減少、運転手不足などにより便数減、運賃値上げなどが進んでおり、オレンジバスは、新型コロナ禍により利用者数が減少し、まだ回復していないなど、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。

本町では、平成17年度にオレンジバスの運行を開始し、その後、ルート・ダイヤ、運賃体系の変更、鉄道・路線バス・タクシーも含めた利用促進活動の実施など、様々な施策を実施し利便性の向上、持続可能な地域公共交通の構築に努めてきました。

今後も持続可能な地域公共交通ネットワークを構築し、町民をはじめとする人々の移動の利便性を向上させることを目的に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年5月法律第59号。以下、「地域交通法」という。）に基づく「東員町地域公共交通計画」を策定するものです。

1-2 計画の区域

計画の区域は、東員町全域とします。

1-3 計画期間

本計画の期間は、第6次東員町総合計画の計画期間との整合を図るため、令和8（2026）年度～令和12（2030）年度までの5年間とします。

1-4 本計画の位置付け

本計画は、「第6次東員町総合計画」（令和3年度～令和12年度）を上位計画とし、関連する計画との整合を図りながら公共交通に関する基本計画（マスタープラン）を定めたものです。

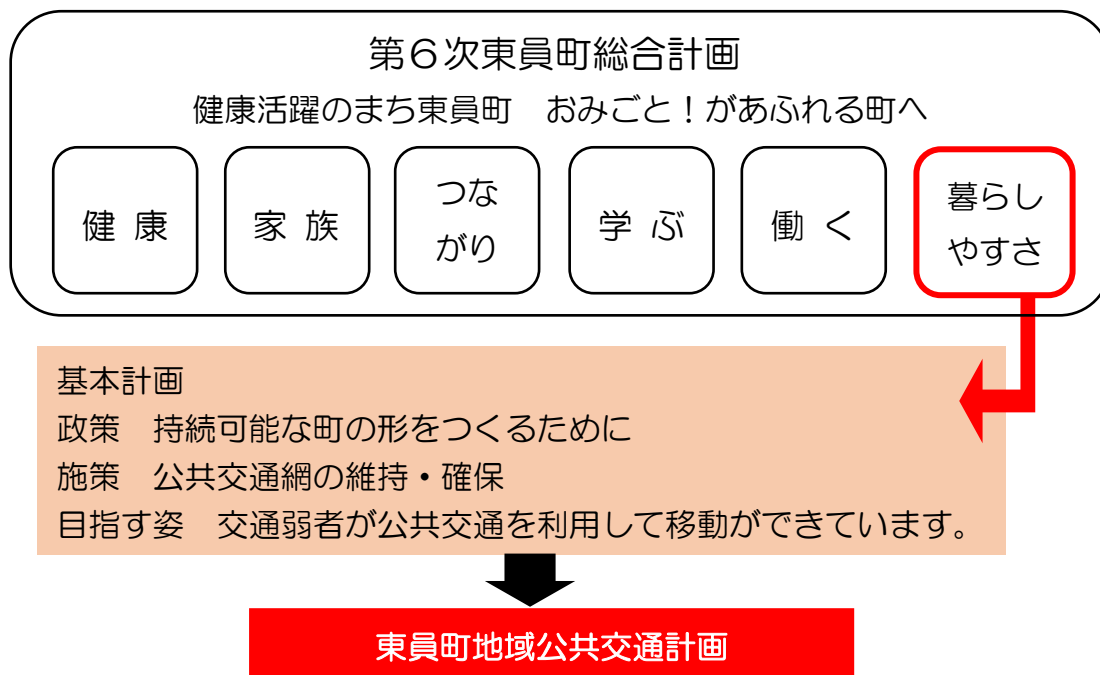
1-5 上位・関連計画における位置づけ

(1) 上位計画における地域公共交通の位置付け

■第6次東員町総合計画【計画期間：令和3年度～令和12年度】

『健康活躍のまち東員町 おみごと！があふれる町へ』を将来像として設定し、その大切な要素として次の6つを私たちの町に将来もかけがえのないものとして掲げています。

このうち、本計画は「暮らしやすさ」のなかに位置づけています。



本計画は第6次東員町総合計画の基本計画として位置づけています。

(2) 関連計画における公共交通の位置づけ

①第4次 いーとこ定住自立圏共生ビジョン【計画期間：令和7年度～令和11年度】

東員町、いなべ市、菰野町（頭文字を取って「いーとこ」）で「いーとこ定住自立圏」を形成し、中長期的な観点から圏域が目指す将来像及びその実現のために必要な具体的な取組を示しています。

【区分・政策分野】 結びつきやネットワークの強化

【協定の取組内容】 それぞれが確保している交通手段の連携等を行うことで、地域公共交通の利便性向上及び利用促進を図る。

【施策名】 地域公共交通ネットワークの維持・強化（バス事業）

- ・三岐鉄道北勢線、三岐線及び路線バスを軸とした交通網を形成するため、東員町内の移動についてこれらを補完し接続する形でコミュニティバスを運行します。

【施策名】 地域公共交通ネットワークの維持・強化（鉄道支援事業）

- ・通勤者、通学者、高齢者・障がい者等の交通弱者が公共交通としての鉄道を利用して移動ができている状態を目指します。

②東員町都市計画マスタープラン【平成 29 年 9 月作成】

【道路・公共交通の方針】

《基本方針》③公共交通の連携強化

本町は鉄道で桑名市、いなべ市、四日市市と結ばれ、路線バスで桑名市、いなべ市、四日市市、名古屋市と結ばれている。町内の移動についても路線バスやコミュニティバスが担っている。これらの公共交通網を活用し、町内外での移動性を高めるため、スムーズな乗継を実現することにより公共交通の連携の強化を図る。

③東員町観光地域づくり戦略【計画期間：令和 6 年度～令和 10 年度】

■将来ビジョン

「健康発見、また訪れたくなる東員町」

■施策 3-3 町内からの移動・町外からのアクセス性改善

《目指す姿》

東員町の観光にあたって、良いアクセス性が確保されている。

《取り組み》

駐車キャパシティ等の調査、二次交通の現状把握と検討、関連事業者のヒアリング、周遊観光ルートの検討、表示案内の充実

④第 2 次 東員町地域福祉計画・地域福祉活動計画【計画期間：令和 7 年度～令和 13 年度】

■基本理念

「じぶんごと みんなごと おみごとういん！」

■施策の展開 3. 誰もが安心して暮らせるまちづくり

（1）誰もが安心して暮らせる環境の整備

【住環境等の整備】

- ・生涯住み続けたいと思える町にするため、官民一体でまちづくりを進めます。
- ・バリアフリー化を図るとともに、誰もが利用しやすい移動手段の検討を行います。

2 地域公共交通の現状と課題

2-1 現状

(1) 東員町を取り巻く社会動向 ～ 地域公共交通の「リ・デザイン」

人口減少・少子高齢化、生活様式の変化による利用者減少、運転手不足などにより、地域公共交通は減便などの危機的な状況が進行しています。

一方で、高齢者による交通事故増加などにより、自動車運転免許証を自主返納する方が増加し、地域公共交通の必要性、重要性が高まっています。

地域公共交通は大変厳しい状況に置かれていることから、交通事業者のみならず、地域の関係者が連携・協働し、地域ぐるみで地域公共交通を支え、利便性・生産性・持続可能性を高めるため、国は「リ・デザイン」（再構築）の取組を進めています。

※「リ・デザイン」（再構築）とは、官民・交通事業者間・他分野の「3つの共創」、自動運転や MaaS などデジタル技術を実装する「交通 DX」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通 GX」を柱とした取組です。

(2) 東員町の現状

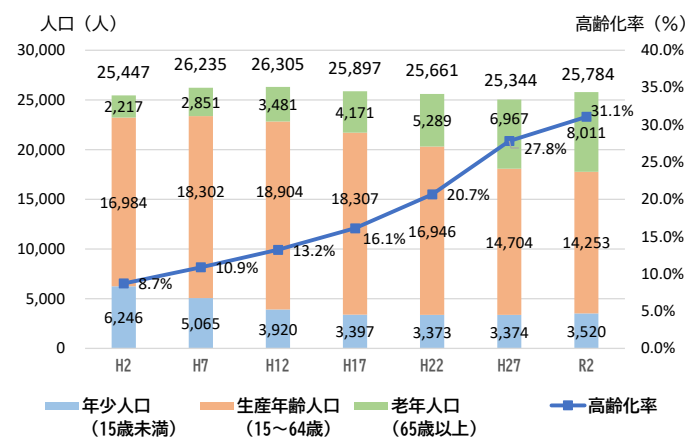
①総人口

国勢調査による総人口は 25,784 人（令和2年）であり、平成12年をピークに減少傾向でしたが、令和2年から12年まで増加し、その後減少すると予測されています。

年少人口、生産年齢人口ともに長期的には減少傾向であり、老年人口は増加傾向です。

高齢化率（65歳以上人口の総人口に対する割合）は年々増加し、令和2年で31.1%（全国28.8%）と全国平均よりも高くなっています。

■本町の人口推移



※総数には年齢不詳を含むため、年齢別人口と総数は一致しません。

出典：国勢調査

■地区別の人口推移

②地区別人口

神田、稲部地区では人口が増加していますが、笹尾西、笹尾東、城山及び三和地区では人口が減少傾向で高齢化が最も進んでいます。

地区	平成22年	平成27年	令和2年	令和7年	構成比 (令和7年)	人口増減 R7-H22	65歳以上 人口 (令和7年)	高齢化率 (令和7年)
神田	6,091	6,424	7,221	7,249	28.4%	1,158	1,521	21.0%
稲部	2,931	3,163	3,350	3,537	13.8%	606	780	22.1%
三和	3,595	3,311	2,995	2,888	11.3%	▲707	952	33.0%
笹尾西	3,722	3,666	3,665	3,525	13.8%	▲197	1,370	38.9%
笹尾東	4,549	4,441	4,347	4,140	16.2%	▲409	1,684	40.7%
城山	5,023	4,606	4,346	4,222	16.5%	▲801	1,840	43.6%
合計	25,911	25,611	25,924	25,561	100.0%	▲350	8,147	31.9%

※住民基本台帳 9月末現在

③公共交通

本町の公共交通は、三岐鉄道北勢線・三岐線、路線バス（三重交通、八風バス、三岐鉄道）、町のコミュニティバスであるオレンジバス、タクシーで構成されています。

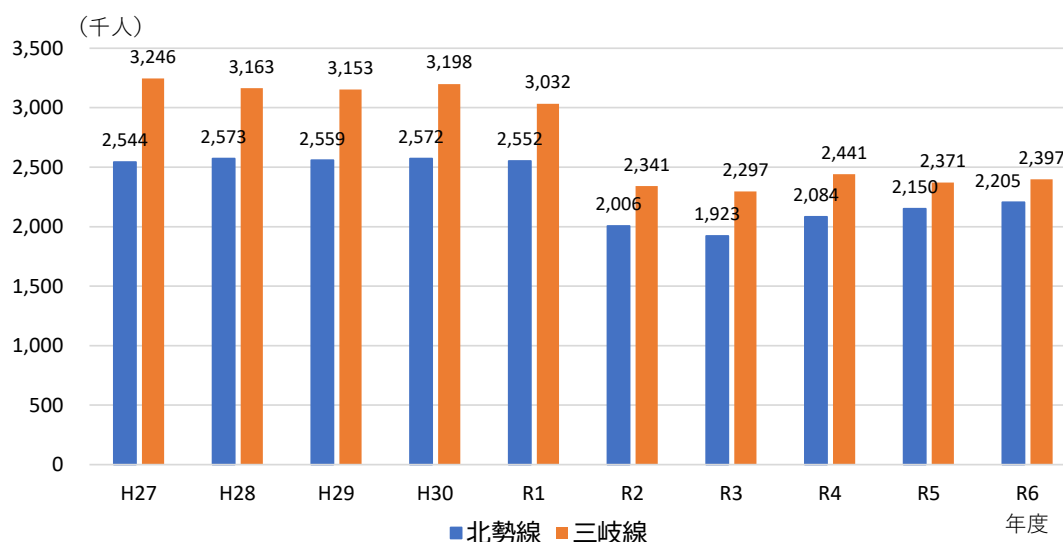
三岐鉄道北勢線と路線バスは、桑名市といなべ市を東西に連絡し、三岐鉄道三岐線はいなべ市と四日市市を連絡し、オレンジバスは、鉄道、路線バスと接続して主に南北方向への移動を担っています。また、笹尾、城山地区からは、名古屋方面への高速バスが運行しています。

上記の他に、福祉有償運送、地域の支えあい活動による買物送迎があります。

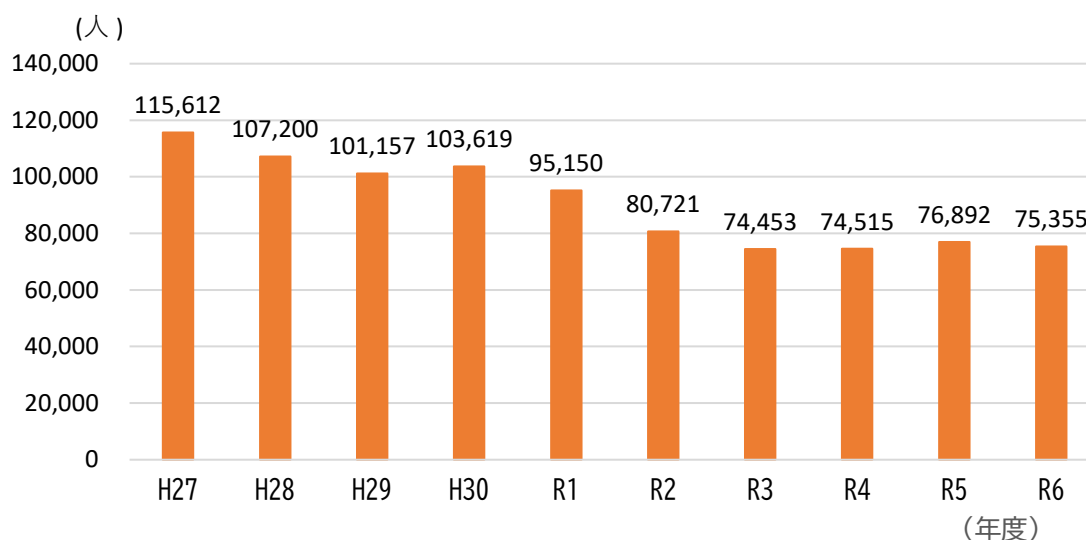
三岐鉄道北勢線、三岐線は新型コロナ禍により減少しましたが、現在は回復傾向にあり、それぞれ年間220万人以上の方に利用されています。運行赤字が続く三岐鉄道北勢線は、沿線3市町（東員町、桑名市、いなべ市）で協議会を構成し補助金の交付を行い、運行を維持しています。

オレンジバスは年間約7万5千人に利用されており、近年の利用者数は横ばいです。

■三岐鉄道北勢線、三岐線の乗車人員の推移



■オレンジバス利用者数の推移



■現在の公共交通ネットワーク図



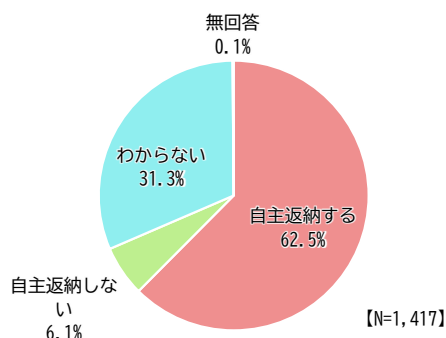
2-2 ニーズ調査

(1) 住民アンケート調査

(16歳以上の3,000人に無作為配布、WEB併用 回収数 1,665票、回収率 55.5%)

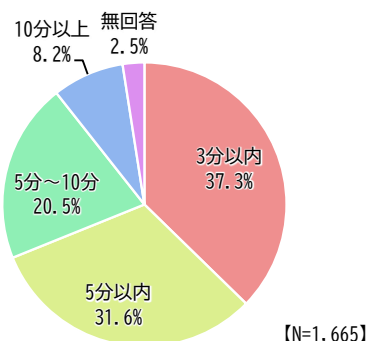
① 自動車運転免許証の自主返納意向

免許を持っている人の返納意向は62.5%。
年齢が高くなるほど返納意向が高まり、80歳代 80.7%。



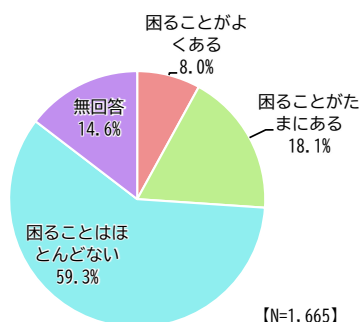
② バス停までの所要時間

5分以内（3分以内を含む）は68.9%。
5分以上は28.7%。

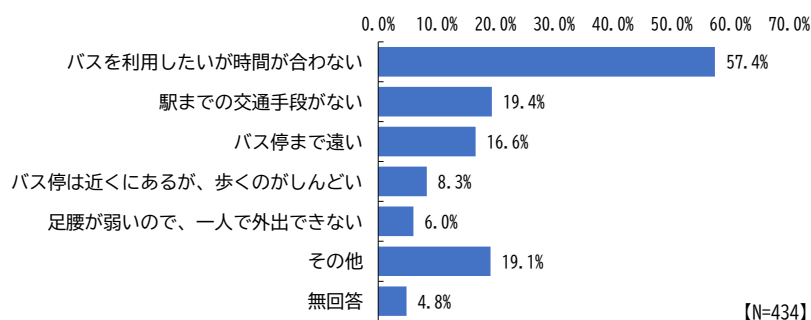


③ 公共交通が不便で困ることがある人

困ることがある人は26.1%。
その理由は「バスを利用したいが時間が合わない」が多い。



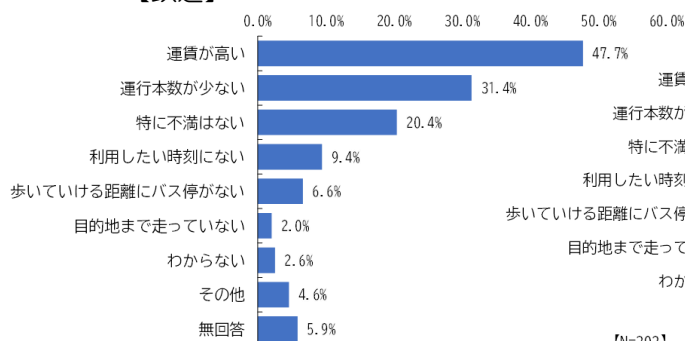
【困る理由】



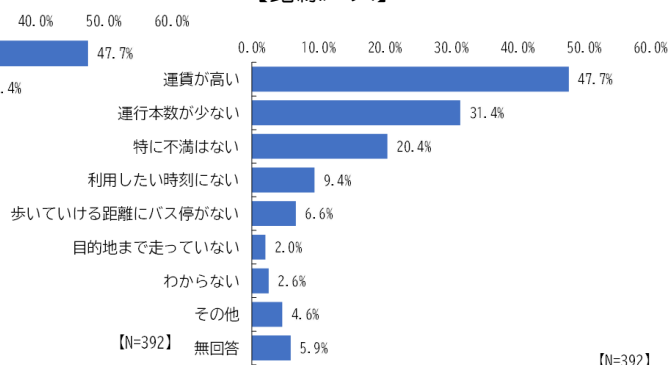
④ 公共交通の改善要望-1

鉄道、路線バスは、「運賃が高い」「運行本数が少ない」が多い。

【鉄道】



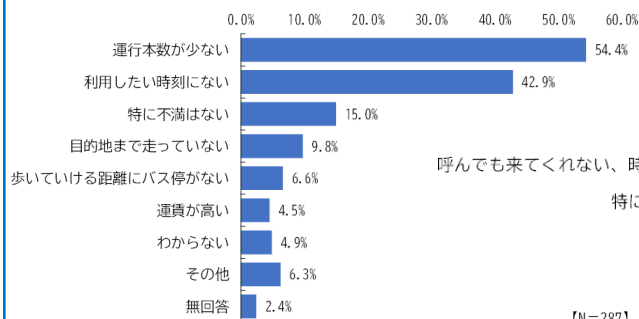
【路線バス】



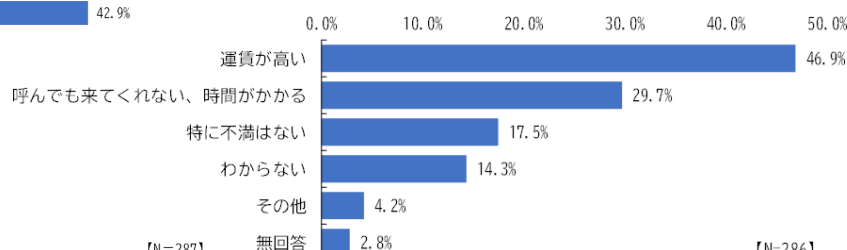
④公共交通の改善要望-2

オレンジバスは「運行本数が少ない」「利用したい時刻にない」、
タクシーは「運賃が高い」「呼んでも来てくれない、時間がかかる」が多い

【オレンジバス】



【タクシー】

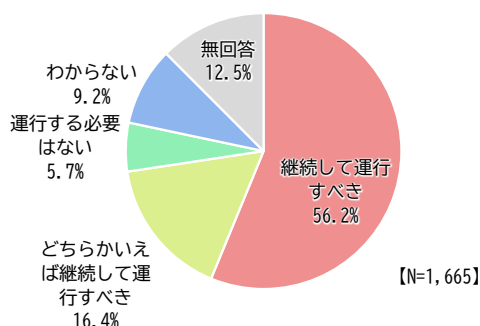


【N=287】

【N=286】

⑤オレンジバスの継続意向

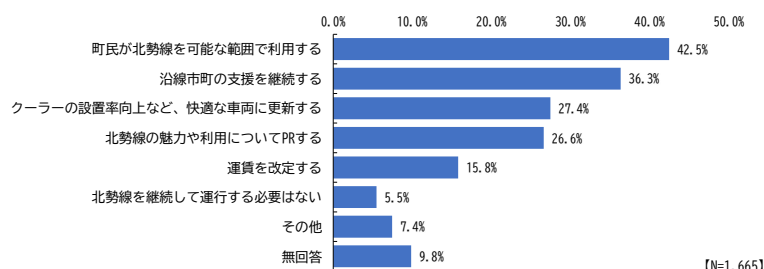
運行継続は 72.6%。



【N=1,665】

⑥北勢線を継続して運行するために必要なこと

「町民が北勢線を可能な範囲で利用する」「沿線市町の支援を継続する」が多い。



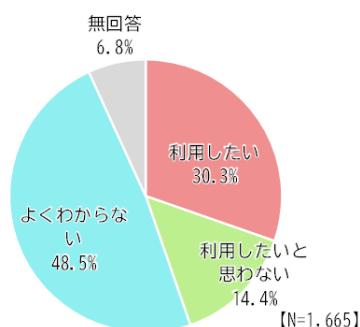
【N=1,665】

⑦デマンド交通の利用意向

「利用したい」は 30.3%。

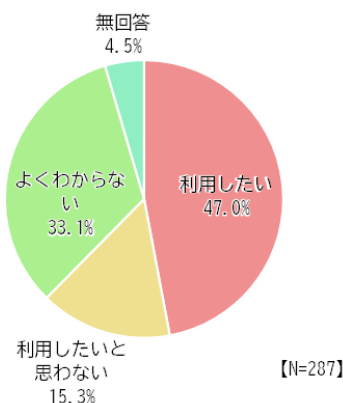
オレンジバス利用者のうち、利用したい人は 47.0%で約半数。

【デマンドの利用意向】



【N=1,665】

【オレンジバス利用者の利用意向】



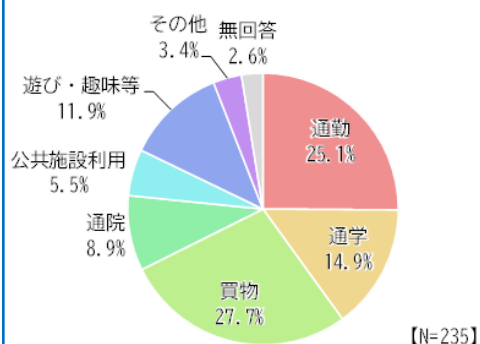
【N=287】

(2) バス利用者アンケート調査

(平日実施。オレンジバス 235 票、桑名阿下喜線 59 票)

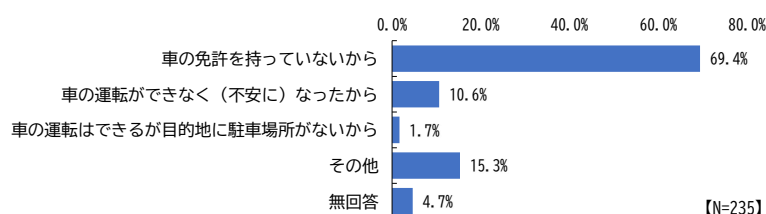
① オレンジバスの利用目的

通勤、通学、買物、通院で利用。



② オレンジバスを利用する理由

「車の免許を持っていないから」が多い。
免許を持っていない人の重要な交通手段になっている。

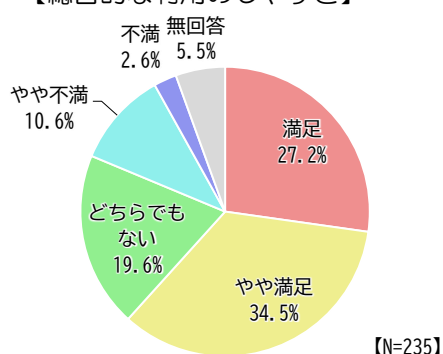


③ オレンジバスの評価

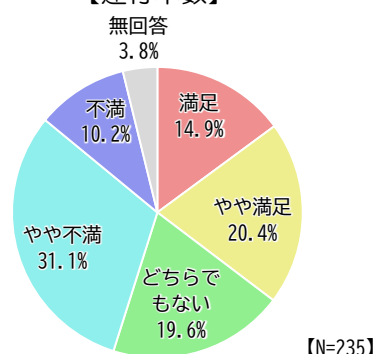
総合的な利用のしやすさに満足している人は 61.7%、不満と感じている人 13.2%よりも多く、多くの人が満足している。

運行本数については、満足している人 35.3%に対して、不満と感じている人は 41.3%とやや多い。

【総合的な利用のしやすさ】

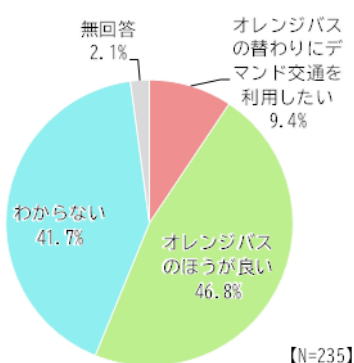


【運行本数】



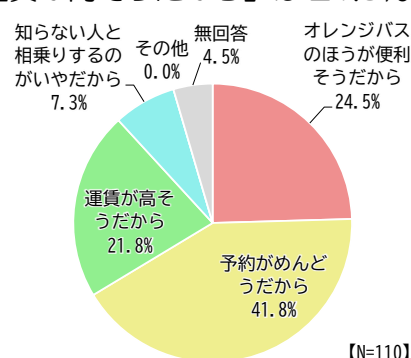
④ デマンド交通の利用意向

「利用したい」は 9.4%。「オレンジバスのほうが良い」は 46.8%。



⑤ オレンジバスのほうが良い理由

「予約がめんどうだから」は 41.8%、「オレンジバスのほうが便利そうだから」は 24.5%、「運賃が高そうだから」は 21.8%。



※アンケートの詳細は参考資料編を参照

2-3 課題

課題1 公共交通の維持・確保

○三岐鉄道北勢線の運行支援

- ・三岐鉄道北勢線は沿線市町からの支援により運行を維持しています。町内の鉄道を維持するため、沿線市町と協力しながら支援を行う必要があります。

○バス、タクシーの運転手確保、地域との連携などによる運行維持

- ・バス、タクシーについては、全国で運転手不足などによる減便や路線廃止が進行していることから、運転手の確保支援や地域との連携などにより運行を維持することが必要です。

○オレンジバスの利用者確保による運行継続

- ・オレンジバスの運行は国の支援に頼っているのが現状であり、利用者を確保し、今後も安定した運行を継続する必要があります。

課題2 気軽に利用できる環境の整備

○広域移動に配慮し、鉄道・路線バス・オレンジバス相互の連携強化

- ・町民の通勤、通学、買い物及び通院は、町内だけでなく近隣市への移動も多いことから、広域移動にも配慮し、鉄道、路線バス、オレンジバス相互のダイヤ調整、待ち空間の確保など、連携を強化することが必要です。

○主要な停留所の環境整備、オレンジバスのキャッシュレス決済などの推進

- ・天候に左右されることなく、公共交通を気軽に利用できるよう、主要な停留所において上屋などを整備することが必要です。
- ・三岐鉄道北勢線が令和7年3月から全国交通系 IC カードを導入したことから、オレンジバスにおいても気軽に乗り継ぎ利用ができるよう、キャッシュレス決済の導入を推進することが必要です。

課題3 「共創」の推進

○福祉施策との役割分担と連携の強化

- ・第6次東員町総合計画では「健康活躍のまち東員町 おみごと！があふれる町へ」を将来像として設定しており、住民の健康かつ活動的な生活を支える移動を確保するためには、福祉施策（福祉有償運送、地域の支えあい活動など）との役割分担と連携を図ることが必要です。

○自動車から公共交通への転換の促進

- ・高齢者の道路交通事故を減少させるため、自動車から公共交通利用への転換、自動車運転免許の返納を促進する施策が必要です。

○観光施策との連携

- ・町の観光資源である中部公園やヴィアティン三重（サッカーチーム）のホームスタジアムである本町のスポーツ公園陸上競技場へのサッカー観戦など、来町者の移動手段として北勢線や路線バス、オレンジバスを活用するため、公共交通と観光施策が連携することが必要です。

課題4 新たな移動手段導入の取組

○交通空白地の解消

- ・オレンジバスは町内をきめ細かく運行していますが、バス停まで距離があるなど、一部に交通空白地があります。また、高齢化の進展に伴い、オレンジバスのバス停まで歩くのが大変な方もいます。このような交通空白地を解消する必要があります。

○新たな移動手段の導入に向けた取組の推進

- ・住民及び来町者の公共交通利便性を高め、気軽に利用できるようにするため、東員町のニーズにあった新たな移動手段の導入に向けて検討・取組む必要があります。町民及びバス利用者アンケートでは、オレンジバスの継続運行ニーズもあることから、オレンジバスの再編と合わせた検討が必要です。

課題5 利用促進策の継続、発展的な実施

○自動車運転免許証を自主返納する取組の継続

- ・今回と前回（令和2年）の町民アンケートを比較すると、高齢者の自動車運転免許保有率が高くなっており、また、自動車運転免許を持っている人が自分で運転する割合も高くなっています。このように自動車利用は依然として高い状況にあります。
- ・一方、高齢者の自動車運転免許証の返納者数は、前回計画策定時よりも多くなっており、町民アンケートでも返納意向は高いことから、自主返納を促進する取組を継続する必要があります。

○利用促進策の継続、発展的な取組

- ・これまで様々な利用促進策を実施してきましたが、公共交通をより身近なものとしてもらうため、これまでの利用促進策の継続や、今後は発展的に実施することが必要です。

3 計画の方針と目標

3-1 目指す姿

公共交通が暮らしを支えるまち

町民が健康で活動的な生活を送るために、公共交通は重要な役割を担います。特に高齢者、学生、障がい者などの交通弱者が健康で活動的な生活を送るために、公共交通を利用して移動ができる環境を整備することが最も重要であると考えます。

そんな公共交通が町民の暮らしを支えるまちを目指します。

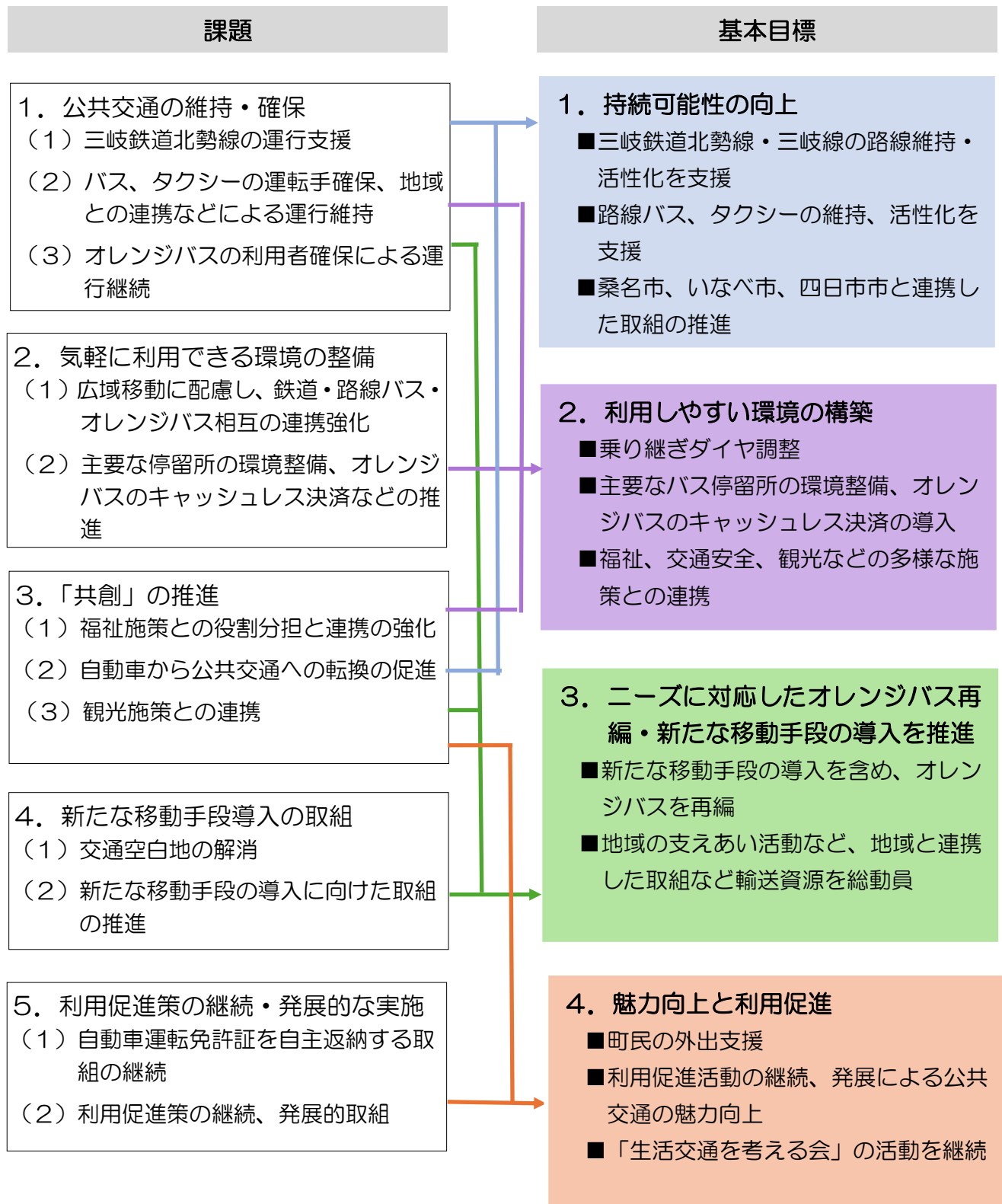
また、本計画の実現により、下記のSDGsの達成も目指します。

■SDGsのターゲット

	3.6 2020 年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。
	7.1 2030 年までに、安価かつ信頼できる現代的エネルギーサービスへの普遍的アクセスを確保する。
	9.1 全ての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する。
	11.2 2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。
	13.2 気候変動対策を国別の政策、戦略及び計画に盛り込む。

3-2 基本目標

目指す姿を実現するため、以下の目標を設定します。



《基本目標１》 持続可能性の向上

■三岐鉄道北勢線・三岐線の路線維持・活性化を支援

- ・本町の公共交通体系の基軸である三岐鉄道北勢線・三岐線については、利用者数の増加を目指した取組みなどにより路線の維持、活性化を支援し、オレンジバスと接続した公共交通体系を確保します。

■路線バス、タクシーの維持、活性化を支援

- ・町内の路線バスについては、鉄道を補完する東西方向の幹線交通として、その維持、活性化を支援します。また、タクシーについては、鉄道、バスで対応しづらい需要に対して柔軟な運行を実現し、その維持、活性化を支援します。

■桑名市、いなべ市、四日市市と連携した取組の推進

- ・本町では鉄道沿線地域への移動が多いことから、桑名市、いなべ市、四日市市と連携した取組を推進します。

《基本目標２》 利用しやすい環境の構築

■乗り継ぎダイヤ調整

- ・町民の通勤・通学や通院などは、桑名市、いなべ市、四日市市などの近隣市や名古屋市への移動が多いことから、鉄道、路線バス、オレンジバスを乗り継ぐことが多くなります。乗継ダイヤの調整など、交通手段相互の連携を強化することにより、利用しやすい公共交通体系を目指します。

■主要なバス停留所の環境整備、オレンジバスのキャッシュレス決済の導入

- ・主要な停留所においては乗車待ちをしやすいようにするための上屋等の整備、オレンジバスのキャッシュレス決済の導入などにより、住民、観光客が利用しやすくします。

■福祉、交通安全、観光などの多様な施策との連携

- ・福祉、交通安全、観光などの多様な施策と連携し「共創」の取組を推進することにより、住民が暮らしやすい、来町者がアクセスしやすいまちづくりを進めます。

《基本目標3》 ニーズに対応したオレンジバス再編・新たな移動手段の導入を推進

■新たな移動手段の導入を含め、オレンジバスを再編

- ・町内の南北の移動は主にオレンジバスが担っていますが、利用したいときに時間が合わない、ルートがわかりにくいなどの改善要望があります。また、一部にはバス停まで距離がある交通空白地もあります。
- ・このようなニーズや利用実態を踏まえ、デマンド交通※、ライドシェア※などの新たな移動手段を導入することも含め、オレンジバスのルート再編を推進します。

■地域の支えあい活動など、地域と連携した取組など輸送資源を総動員

- ・地域の支えあい活動による送迎サービスのように、地域と連携した取組などの輸送資源を総動員することにより、多様なニーズに対応した公共交通を実現します。

《基本目標4》 魅力向上と利用促進

■町民の外出支援

- ・心身の健康を維持するためには人々の積極的な社会参加が大切です。こうした社会参加を促進し本町の将来像である「健康活躍のまち」を実現するため、町民の外出支援を促進します。

■利用促進活動の継続、発展による公共交通の魅力向上

- ・町民の外出を促進する取組として、様々な主体と連携して利用促進活動を継続、発展させ、公共交通の魅力を発信します。
- ・中部公園など町の観光資源と連携することで、来町者の移動手段として公共交通をPRし、賑わいある空間づくりを支えます。

■「生活交通を考える会」の活動を継続

- ・利用促進活動の検討、実施を担っている「生活交通を考える会」の活動を継続し、利用増につなげていきます。

※デマンド交通：正式にはDRT（Demand Responsive Transport、需要対応型交通システム）。予約する利用者に応じて、運行する時刻や経路が変わる交通方式。予約がある場合のみ運行する。

※ライドシェア：一般の個人が自家用車などを使って、他の人を有償で運ぶサービスであり、公共ライドシェア（行政やNPO法人などが自家用車を活用して提供する有償の旅客運送。）と、日本版ライドシェア（タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスを提供するもの。タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、その不足分を供給する。）がある。

3-3 数値目標

基本目標ごとに、数値目標を次のように設定します。

■基本目標1 持続可能性の向上

目標指標	現況及び目標値			設定方法・資料
	駅、路線	現況（基準値） R6年度	目標値 R12年度	
鉄道駅 年間 乗者人員	東員駅	169,464 人	基準値より増加	交通事業者提供 （4月～翌年3月）
	穴太駅	112,338 人	基準値より増加	
	北勢中央公園口 駅	78,588 人	基準値より増加	
路線バス年間 輸送量 （1日平均）	桑名阿下喜線	46.2 人/日	基準値より増加	交通事業者提供 （前年10月～ 当該年9月）
	イオンモール 東員線	42.9 人/日	基準値より増加	
タクシー助成 利用者数	-	311 枚	基準値より増加	東員町提供 （4月～翌年3月）

■基本目標2 利用しやすい環境の構築

目標指標	現況及び目標値		設定方法・資料
	現況（基準） R6年度	目標値※ R12年度	
オレンジバスを普段利 用している町民の割合	5.1%	7%	第6次総合計画の目標 と整合 東員町まちづくりアン ケートで確認（R12年 度に実施）
鉄道（北勢線、三岐線） を利用している町民の 割合	15.3%	17%	

※目標値は、第6次総合計画策定時の令和元年度の実績（6.5%、17.3%）の水準まで高めるものとして設定。

■基本目標3 ニーズに対応したオレンジバス再編・新たな移動手段の導入を推進

目標指標	現況及び目標値		設定方法・資料
	現況（基準） R6年度	目標値 R12年度	
オレンジバス乗車人員	75,705 人	78,000 人 ^{※1}	東員町提供 （前年10月～ 当該年9月）
オレンジバスの収支率	15.6%	基準値より増加	東員町提供 （4月～翌年3月）
オレンジバスの利用者 一人あたり町の費用負 担額	873 円/人 ^{※2}	基準値より減少	

※1 オレンジバスの利用者数が、新型コロナ禍後に増加に転じた令和3年度～6年度の増加率は年平均0.4%。このまま増加すると仮定すると令和12年度は2.4%増。

現況の75,705人 \times 1.024=77,522人 \div 78,000人に設定。

※2 令和6年度の運行委託経費78,288,766円、収入12,215,779円より、利用者一人あたり町の費用負担額は、(78,288,766円-12,215,779円) \div 75,705人=872.8円/人 \div 873円。

収入は運賃収入であり、国からの補助金及び交付税を含まない。

■基本目標4 魅力向上と利用促進

目標指標	現況及び目標値		設定方法・資料
	現況（基準） R6年度	目標値 R12年度	
おでかけ元気バス事業 の利用者数	20,994 人	21,500 人 [※]	東員町提供 （4月～翌年3月）
運転免許証の返納者数	110 人	基準値より増加	いなべ警察提供 （4月～翌年3月）

※ オレンジバス乗車人員の増加率2.4%増と同じとし、20,994人 \times 1.024=21,498人 \div 21,500人

3-4 公共交通ネットワークの形成方向

①民間、町、地域住民が役割分担、連携して公共交通ネットワークを形成

民間及び町は町内外への幹線路線を運行し、これらで対応できない移動については、地域住民などが主体となった取り組みなどにより、相互に役割分担、連携し、総動員で公共交通ネットワークを形成します。

②東西方向は民間路線、南北方向はオレンジバスで機能分担

隣接する桑名市、いなべ市、四日市市への広域移動となる東西方向は、鉄道、路線バスによる民間事業者が対応し、これらに接続する端末移動及び町内移動となる南北方向は、オレンジバスが担うことにし、機能分担します。

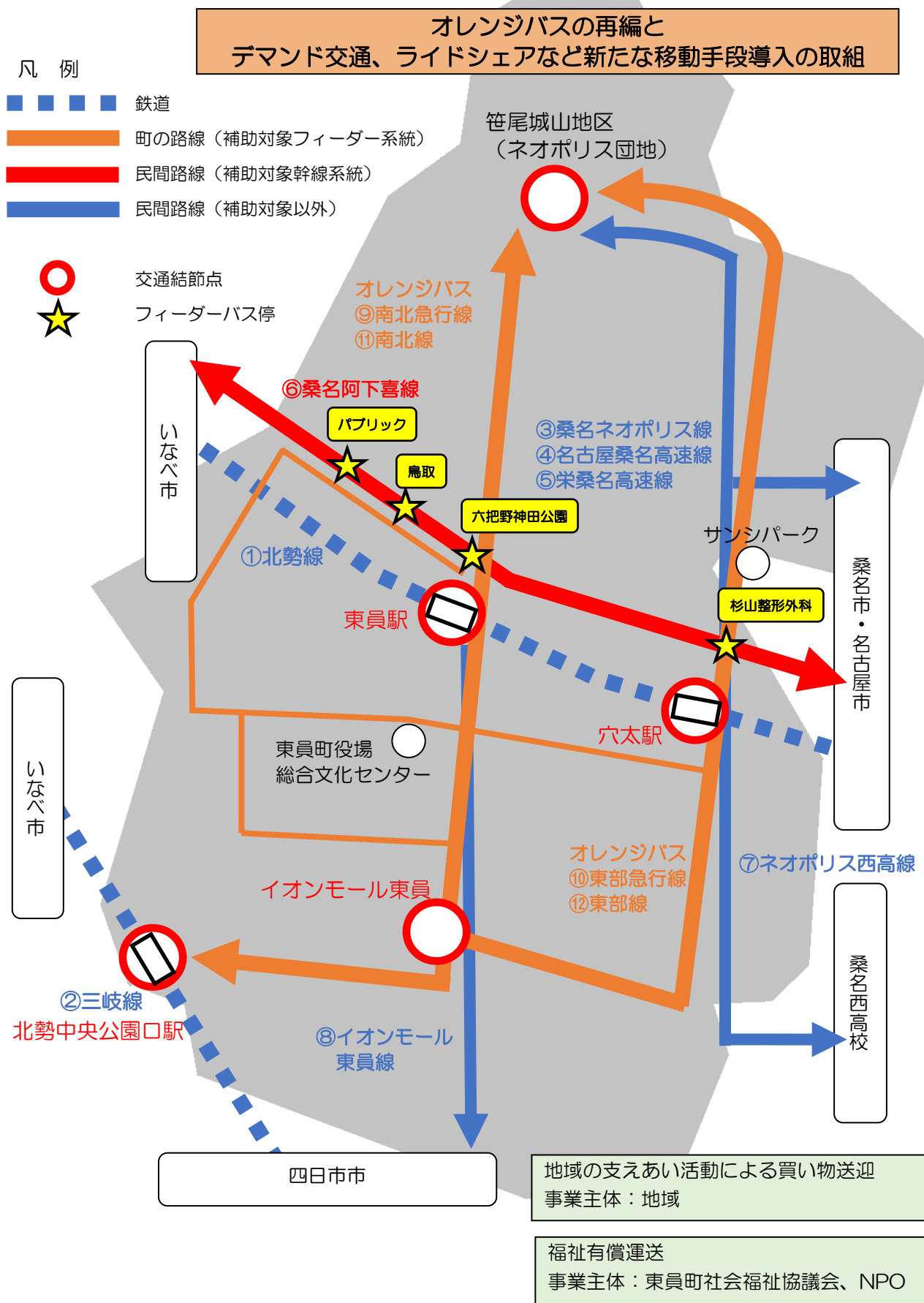
③新たな移動手段導入の取組みを推進

デマンド交通、ライドシェアなどの新たな移動手段導入の取組みを推進します。

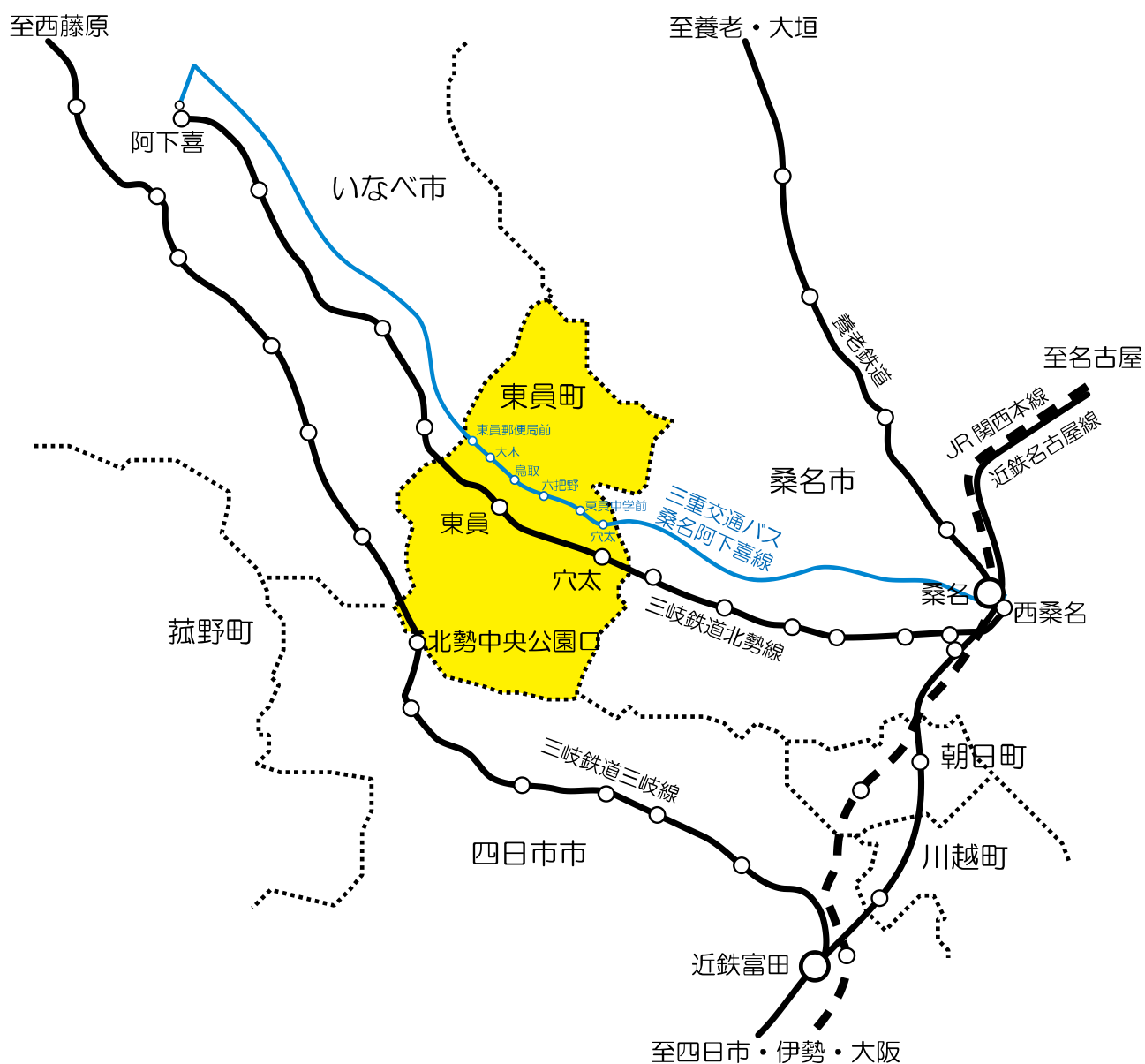
■公共交通ネットワークにおける各公共交通の位置づけや役割

事業主体	路線名・対象地区など	主な利用者	役割	確保・維持
民間				
三岐鉄道	①北勢線 ②三岐線	通勤・通学・買物・通院利用者	桑名市、いなべ市、四日市市などの隣接市町や、都市部への広域移動を担う	沿線市町と協力し、持続的な運行を目指す
三重交通バス	③桑名ネオポリス線 ④名古屋桑名高速線 ⑤米桑名高速線			交通運行事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保
	⑥桑名阿下喜線			地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、持続的な運行を目指す
八風バス	⑦ネオポリス西高線	通学利用者	笹尾城山地区から穴太駅を経由して桑名西高校を結ぶスクールバス	交通運行事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保
三岐鉄道バス	⑧イオンモール東員線	通勤・買物利用者	東員駅からイオンモール東員、四日市市の山城駅を結びイオンモールへの直行路線	
三重近鉄タクシーなど	町内全域	買物・通院利用者 ドア・ツー・ドア	利用者のニーズに応じた、きめ細やかな移動を担う	
町				
町 （オレンジバス）	⑨南北急行線 ⑩東部急行線	通勤・通学利用者	町内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続的な運行を目指す
	⑪南北線 ⑫東部線	買物・通院利用者		
町	デマンド交通などの実用化（自家用有償運送など）	買物・通院利用者	交通空白地、ラストワンマイル等の課題に対応した、新たな移動手段	関係機関や地域住民と町が協働し、実現に向けた取組を推進
地域住民など				
地域（自治会）	地域の支えあい活動による買い物送迎	買物利用者	イオンモール東員などへの送迎	関係機関や地域住民と協力し、事業の維持を確保
東員町社会福祉協議会、NPO	福祉有償運送	買物・通院利用者 ドア・ツー・ドア	利用者のニーズに応じた、きめ細やかな移動を担う	

■将来の公共交通ネットワーク図



■近隣市町との連携



■近隣市町との連携内容

近隣市町をつなぐ公共交通	連携する自治体	内 容
三岐鉄道北勢線	桑名市、いなべ市	沿線3市町で北勢線事業運営協議会を構成。 運行支援、利用促進活動を沿線3市町の共同で実施。
三岐鉄道三岐線	四日市市、いなべ市	沿線3市町で三岐鉄道三岐線鉄道軌道安全輸送設備等整備推進協議会を構成。
三重交通バス桑名阿下喜線	桑名市、いなべ市	地域間幹線系統バスに位置づけられており、沿線3市町による利用促進活動を実施。

3-5 地域公共交通確保維持改善事業

(1) 地域公共交通確保維持改善事業

国土交通省では、地域の多様な関係者が協働した地域の公共交通の確保・維持、利便性の向上等の取組みに対する支援として、乗合バスの運行費等に対し「地域公共交通確保維持改善事業」に基づき、交通事業者等へ支援を行っています。

地域公共交通確保維持改善事業については、地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行についての支援（地域間幹線系統補助）と、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援（地域内フィーダー系統補助）などがあります。

(2) 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

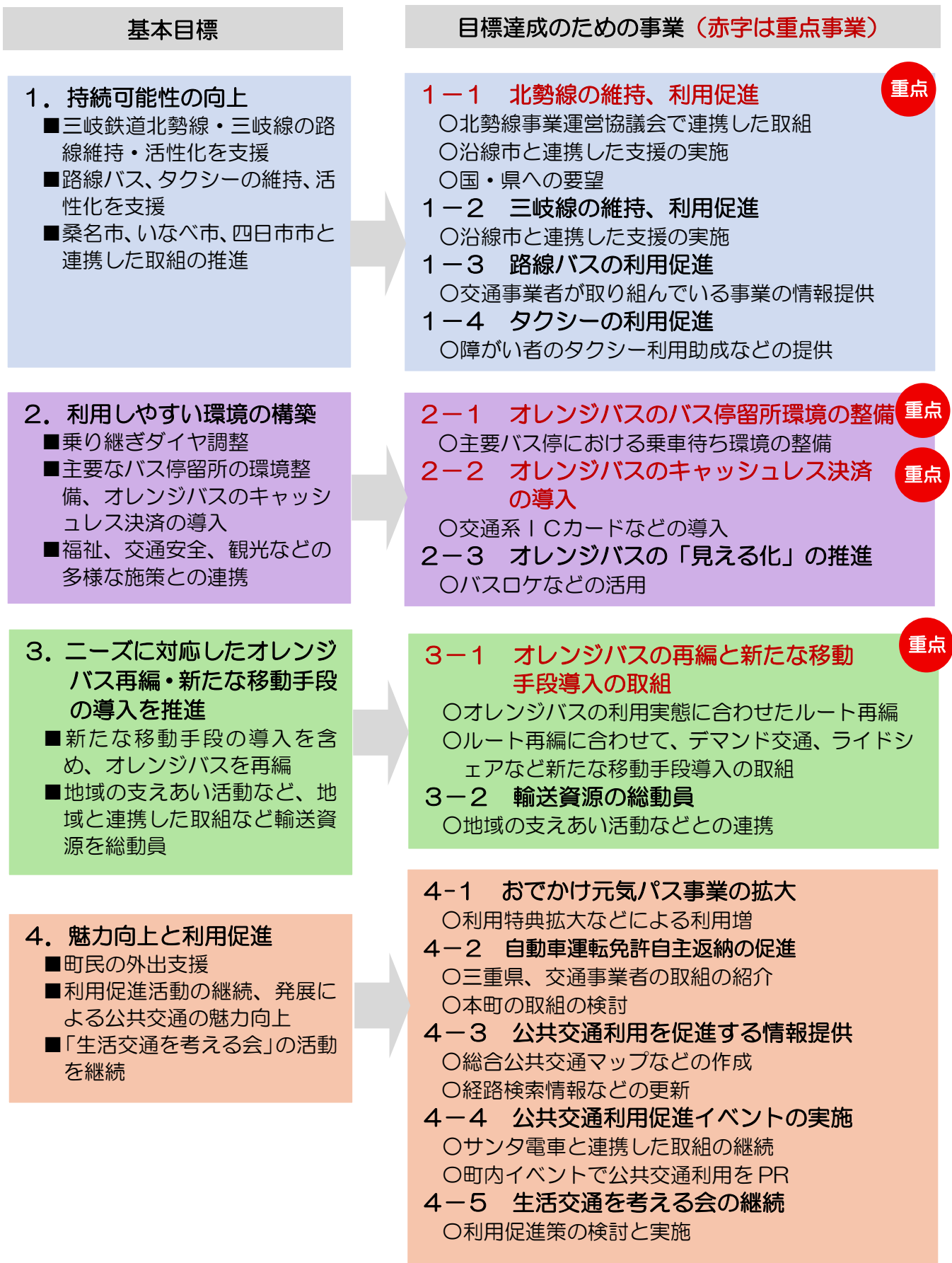
三重交通㈱が運行する三重交通バス「桑名阿下喜線」は、いなべ市から東員町を通り、桑名市を結ぶ、広域移動を担う地域間幹線系統です。東員町内には大きな総合病院や高校などがないため、隣接市町への通院、沿線に立地する高校への通学に必要な路線であり、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。一方で自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業により、運行を確保・維持していく必要があります。

町が運行するオレンジバスは、町内の移動を担う重要な地域の移動手段としての役割だけでなく、地域間幹線系統である桑名阿下喜線へ接続することで、町民の広域移動を補完する役割を担っています。一方で自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業により、運行を確保・維持していく必要があります。

(3) 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統名	起点	主な 経由地	終点	事業許 可区分	運行態様	実施主体	補助事業の 活用
三重交通バス							
桑名阿下喜線	桑名駅前	新西方	阿下喜	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者 (三重交通)	幹線補助
オレンジバス南北線							
城山・笹尾系統	城山口	東員駅	北 勢 中 央 公園口駅	4 条乗合	路線定期運行	東員町（運行 は 交 通 事 業 者（八風バ ス）に委託）	フィーダー補助
三和・稲部系統	北勢中央公園 口駅	稲部小学校	東員駅				
城山・笹尾系統	東員駅	笹尾西一丁目南	北 勢 中 央 公園口駅				
笹尾・城山系統	北勢中央公園 口駅	城山口	東員駅				
稲部・三和系統	東員駅	稲部小学校	北 勢 中 央 公園口駅				
笹尾・城山系統	北勢中央公園 口駅	東員駅	城山口				
オレンジバス東部急行線							
東部急行線	ネオポリス	念仏橋	ネ オ ポ リ ス	4 条乗合	路線定期運行	東員町（運行 は 交 通 事 業 者（三岐鉄 道）に委託）	フィーダー補助
東部急行線	ネオポリス	念仏橋	穴太駅				
東部急行線	穴太駅	東員駅	ネ オ ポ リ ス				
オレンジバス東部線							
ネオポリス・ 中上系統	東員駅	ネオポリス	東員駅	4 条乗合	路線定期運行	東員町（運行 は 交 通 事 業 者（三岐鉄 道）に委託）	フィーダー補助
ネオポリス・ 山田系統	東員駅	ネオポリス	東員駅				

3-6 計画の体系



4 実施事業

4-1 目標別実施事業

【基本目標1】 持続可能性の向上

事業1-1 北勢線の維持、利用促進		重点
概要	<ul style="list-style-type: none">・北勢線の利用促進を推進することにより、路線の維持、活性化を目指します。・北勢線事業運営協議会で連携した取り組みを実施します。・町内で行われるイベントなどに積極的に参加し、北勢線や三岐線を身近に感じてもらう取り組みを実施します。・北勢線沿線市町である桑名市、いなべ市と協力し北勢線の維持に必要な支援を実施します。・国・県に北勢線維持に向けた要望を行います。	
実施主体	北勢線事業運営協議会、三岐鉄道(株)、桑名市、いなべ市、東員町	

事業1-2 三岐線の維持、利用促進	
概要	<ul style="list-style-type: none">・三岐線沿線市町である四日市市、いなべ市と協力し三岐線の維持、利用促進に必要な支援を実施します。
実施主体	三岐鉄道(株)、四日市市、いなべ市、東員町

事業1-3 路線バスの利用促進	
概要	<ul style="list-style-type: none">・路線バスの利用促進を推進することにより、路線の維持、活性化を目指します。・交通事業者が取り組んでいる施策を住民などに情報提供します。
実施主体	三重交通(株)、八風バス(株)、三岐鉄道(株)、東員町

事業1-4 タクシーの利用促進	
概要	<ul style="list-style-type: none">・障がい者のタクシー利用助成など、交通弱者がより利用しやすいタクシーサービスを提供することにより、タクシーの維持、活性化を支援します。
実施主体	タクシー各社、東員町

【基本目標2】 利用しやすい環境の構築

事業2-1 オレンジバスのバス停留所環境の整備

重点

概要	<ul style="list-style-type: none"> オレンジバス乗降者数の多い主要停留所において、利用者が快適にバスを待つことができるよう、上屋などを整備します。
実施主体	八風バス(株)、三岐鉄道(株)、東員町

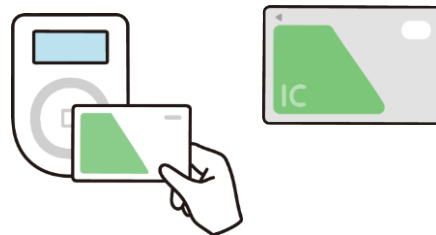
事業2-2 オレンジバスのキャッシュレス決済の導入

重点

概要	<ul style="list-style-type: none"> 三岐鉄道北勢線が、令和7年3月から全国交通系 IC カードによるキャッシュレス決済を導入しました。 オレンジバスについても、北勢線からの乗り継ぎ利便性を高めるため、交通系 IC カードなどのキャッシュレス決済の導入に向けた取り組みを推進します。
実施主体	東員町

事業2-3 オレンジバスの「見える化」の推進

概要	<ul style="list-style-type: none"> バスロケーションシステムを活用してバスの位置情報などを提供し、オレンジバスを便利に利用しやすくします。また、バスロケーションシステムと連動する乗降センサーを活用して利用実態を把握し、施策に反映します。 検索サービスへの情報提供など、公共交通を利用しやすくするための「見える化」を推進します。
実施主体	三岐鉄道(株)、三重交通(株)、八風バス(株)、タクシー各社、東員町



【基本目標3】 ニーズに対応したオレンジバス再編・ 新たな移動手段の導入を推進

事業3-1 オレンジバスの再編と新たな移動手段導入の取組	
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・オレンジバスの行き先がわかりにくいという声や交通空白地に対応するため、オレンジバスの再編と合わせて、デマンド交通などの新たな移動手段導入に取り組めます。 ・オレンジバスの昼便については、多くの居住地、多様な施設を巡回するルートとなっているため、運行本数が少ない、目的地まで時間がかかるなどの声があります。このため、利用者の行き先を考慮し、利用の少ない区間は廃止にするなど、利便性の高いルートへの見直しを検討します。ルートの見直しに合わせて、鉄道、路線バスとの接続を調整し、ネットワーク全体としての利便性を確保します。また、オレンジバスのルート見直しにより交通空白地が増加することになるため、デマンド交通、ライドシェアなどの新たな移動手段を導入し、その改善を図る取組を行います。 ・新たな移動手段導入の取組については、特定の地域、時間帯、運行期間での実証運行により利用実態、効果を検証し、本格運行を行うかどうか判断します。
実施主体	八風バス(株)、三岐鉄道(株)、東員町

事業3-2 輸送資源の総動員	
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・町内の団体が実施している福祉有償運送、地域の支えあい活動による送迎などについては、鉄道・路線バス・オレンジバス・タクシーとの間で役割分担と連携を図ります。これらの輸送資源を総動員することによって、町民・来町者にとって利用しやすい移動環境を確保します。
実施主体	東員町社会福祉協議会、町内団体、自治会、東員町

【基本目標４】 魅力向上と利用促進

事業４－１ おでかけ元気バス事業の拡大

概要	<ul style="list-style-type: none"> ・町内在住の 75 歳以上の高齢者及び 65 歳以上 75 歳未満で運転免許証を返納した方を対象に、オレンジバスの運賃半額とする「おでかけ元気バス」を配布します。 ・より多くの方が利用しやすくなるようにするため、おでかけ元気バスの特典の拡大を検討し、利用増を図ります。
実施主体	東員町

事業４－２ 自動車運転免許自主返納の促進

概要	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者による自動車交通事故を削減するため、運転に不安がある方の自動車運転免許証の自主返納を促し、公共交通利用を促進します。 ・三重県、民間事業者による取り組みを紹介するとともに、本町独自の取り組みについても検討、実施します。
実施主体	三岐鉄道(株)、三重交通(株)、八風バス(株)、タクシー各社、東員町

事業４－３ 公共交通利用を促進する情報提供

概要	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、路線バス、オレンジバスを掲載した総合的な公共交通マップ、ホームページ、経路検索などの更新により、公共交通利用を促進するための情報提供を実施します。 ・公共交通を使った外出は、安全、安心で健康にもよいこと、CO²排出量が自家用車より少なく地球環境にやさしいことをアピールし、利用促進を図ります。
実施主体	三岐鉄道(株)、三重交通(株)、八風バス(株)、タクシー各社、東員町、北勢線事業運営協議会

事業４－４ 公共交通利用促進イベントの実施

概要	<ul style="list-style-type: none"> ・北勢線のサンタ電車運行時にオレンジバスの無料乗車券を配布する取り組みや、町のイベント（とういんわくわくフェスタ、TOIN マルシェなど）でのバス乗り方教室、子供向け塗り絵など、バス利用促進活動を継続して実施します。 ・その他のイベント開催時には、会場へのアクセスに公共交通利用を促すなど、各種イベントなどを契機に公共交通の利用をPR します。
実施主体	三岐鉄道(株)、三重交通(株)、八風バス(株)、タクシー各社、東員町

事業４－５ 生活交通を考える会の継続

概要	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に係る各種事業の提案や実施を行うために、年数回開催している「東員町生活交通を考える会」を継続します。
実施主体	住民、東員町

4-2 事業実施スケジュール

事業の実施は、下記のスケジュールで行います。実線矢印は重点的に実施する期間、点線矢印は継続的に実施する期間を表します。

■事業実施スケジュール

(年度)

実施事業		R8	R9	R10	R11	R12
1-1	北勢線の維持、利用促進 重点	暫定支援決定期間				
1-2	三岐線の維持、利用促進					
1-3	路線バスの利用促進					
1-4	タクシーの利用促進					
2-1	オレンジバスのバス停留所環境の整備 重点					
2-2	オレンジバスのキャッシュレス決済の導入 重点					
2-3	オレンジバスの「見える化」の推進					
3-1	オレンジバスの再編と新たな移動手段導入の取組 重点	実施計画の作成			実証運行	本格運行
3-2	輸送資源の総動員					
4-1	おでかけ元気パス事業の実施					
4-2	自動車運転免許自主返納の促進					
4-3	公共交通利用を促進する情報提供					
4-4	公共交通利用促進イベントの実施					
4-5	生活交通を考える会の継続					

5 計画の進め方

5-1 基本的な考え方

本計画の事業化にあたっては、国の補助メニューなどを活用しながら、効果的、効率的に進めます。また、目標をきちんと達成しているかどうか、達成していないとすれば、改善すべき点は何かなどについて検証し、必要に応じて見直しを行いながら、計画を推進します。

この検証、見直しにあたっては、公平性、透明性を確保する観点から、PDCAサイクルの通り、可能な限り客観的な指標をもって評価し改善を行います。

5-2 評価の方法

(1) 評価の実施主体

PDCAサイクルの実施は、東員町地域公共交通会議が行います。

(2) 評価と改善策の実施

本計画の基本目標に定めた目標値について、毎年度、その達成度を確認します。目標値は計画の最終年度における数値なので、途中年度においては按分を基本に実施状況などを加味して評価します。達成状況が順調でないと判断される場合には、その原因を探り、改善策などを検討・実施します。

本計画に示した事業については、実施スケジュールに対して的確に実施しているかどうか、どのような実施効果があったか、改善すべき事項などについて毎年度評価し、必要に応じて改善します。

(3) 評価・改善のスケジュール

評価・改善は、下記のスケジュールで行います。

本計画の最終年度においては、本計画の評価を踏まえて次期計画を策定します。

■評価スケジュール

項目\年度	年 度				
	R 8	R 9	R10	R11	R12
公共交通会議の開催	●	●	●	●	●
実施事業の評価・改善	●	●	●	●	●
計画目標の評価・改善	●	●	●	●	●
次期計画の作成					●

●：実施

年度ごとに下記のスケジュールを基本としますが、検討テーマの有無によって公共交通会議のスケジュールは変化します。

■年度ごとのスケジュール

		当該年度				次年度
		4～6月	7～9月	10～12月	1～3月	
計画・事業のPDCAサイクル	Plan (計画)	地域公共交通計画				必要に応じて改訂
	Do (実施)	計画、事業の実施				計画、事業の実施
	Check (評価)		次年度事業の検討	計画の目標達成状況、事業実施状況の評価		
	Action (改善)			改善策の検討		
主な行事		■国庫補助策定に			■自己評価 ■第三者評価 ■次年度予算	
公共交通会議		●			● ●	

策定経緯

時期	会議等	内容
令和7年 6月19日	令和7年度 第1回東員町地域公共交通会議	計画の策定方針、スケジュール
7月15日～ 8月19日	町民アンケート調査	16歳以上の3,000人に無作為配布、 WEB併用 回収数1665票、回収率55.5%
9月8日 9月12日	バス利用者アンケート調査	オレンジバス235票 桑名阿下喜線59票
9月17日	第1回東員町生活交通を考える会	東員町の公共交通の概要、 生活交通を考える会で取り組む事業について意見交換
10月5日	第2回東員町生活交通を考える会 とういんわくわくフェスタに出展	オレンジバスの展示と乗車体験、オレンジバスと記念撮影、オレンジバスぬりえ、オレンジバス質問コーナー
10月25日	第3回東員町生活交通を考える会 TOIN マルシェ autumnに出展	オレンジバスの展示と乗車体験、オレンジバスと記念撮影、オレンジバスぬりえ、オレンジバス質問コーナー
11月13日	第4回東員町生活交通を考える会	第2次地域公共交通計画（素案）について意見交換
11月26日	第2回東員町地域公共交通会議	第2次地域公共交通計画（素案）の協議
令和8年 1月13日	第3回東員町地域公共交通会議	第2次地域公共交通計画（案）の協議、 地域公共交通確保維持改善事業の自己評価
月 日～ 月 日	パブリックコメント	意見〇〇通
3月 日	第4回東員町地域公共交通会議	第2次東員町地域公共交通計画の策定

東員町地域公共交通会議 委員名簿

令和7年度

氏名	所属
岩崎 恭典	四日市大学 名誉教授
小林 活彦	東員町自治会長会 副会長
伊藤 正	東員町シニアクラブ連合会 会長
伊藤 眞郷	三岐鉄道株式会社 自動車部 運行管理課長
岡本 純一	八風バス株式会社 常務取締役運行部長
中川 康司	三重交通株式会社 桑名営業所長
青木 篤志	三重近鉄タクシー株式会社 取締役支配人
楠 幸憲	三重交通労働組合 桑名支部 支部長
内野 方和	三重近鉄タクシー労働組合 執行委員長
森 慶之	国土交通省 中部運輸局 三重運輸支局 主席運輸企画専門官
田中 孝治	三重県いなべ警察署 交通課長
岡田 明	三重県 地域連携・交通部 交通政策課長
岡本 幸宏	東員町副町長
小河 信彦	東員町政策課長
雨澤 隆生	三岐鉄道株式会社 代表取締役 専務執行役員



Train



Bus



Taxi

東員町地域公共交通計画 (令和8～12 年度)

発行月 令和8年3月

発 行 東員町 政策課

〒511-0295

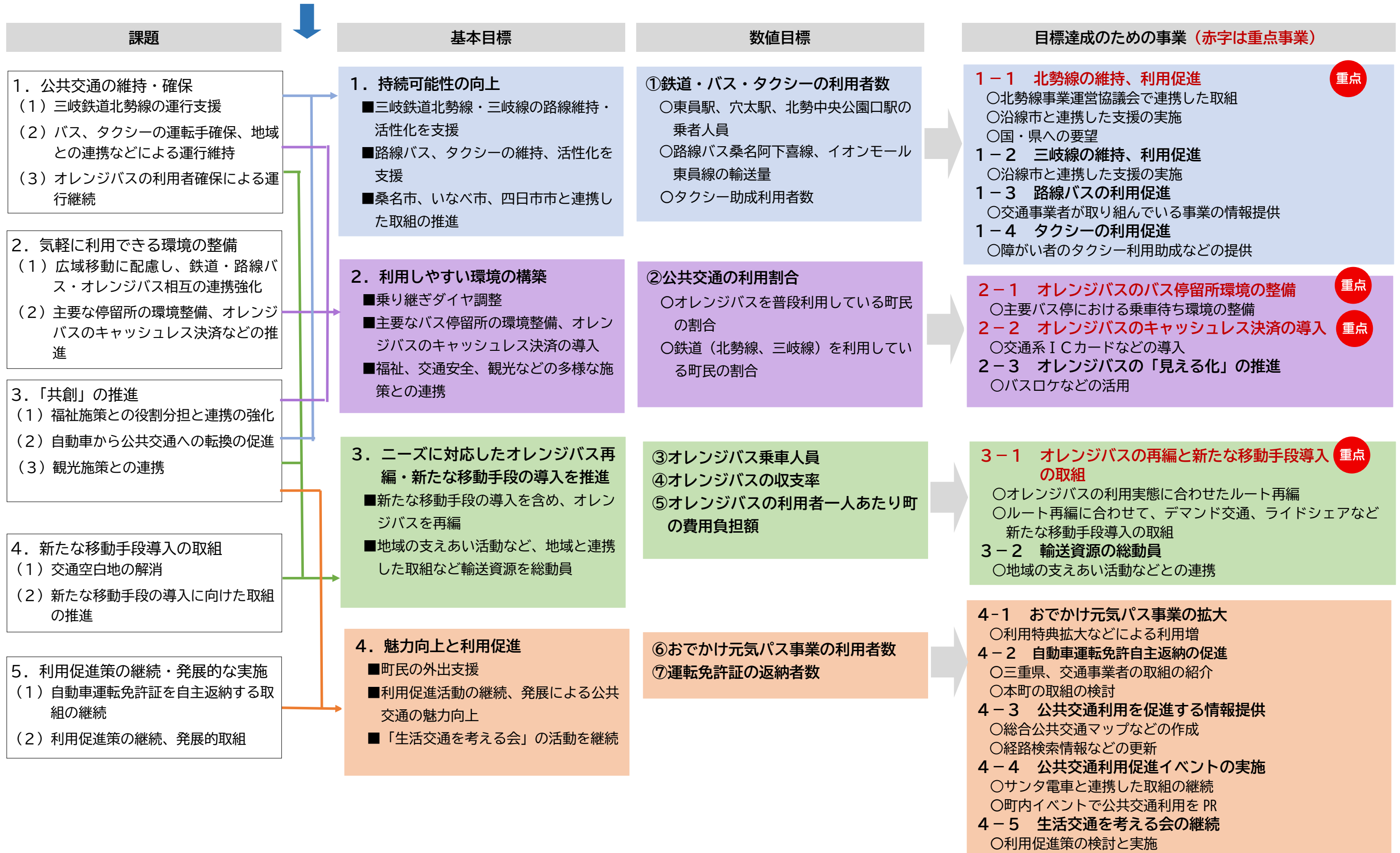
三重県員弁郡東員町大字山田1600番地

T E L 0594-86-2811

F A X 0594-86-2858

E-mail seisaku@town.toin.lg.jp

【目指す姿】公共交通が暮らしを支えるまち（仮）



東員町地域公共交通計画

参考資料編

令和7年10月

東 員 町

目 次

1	本町の概況と公共交通の現況.....	1
1-1	上位・関連計画の整理	1
1-2	本町の概況	5
1-3	公共交通の現況	11
2	実態調査.....	22
2-1	住民アンケート調査	22
2-2	バス利用者アンケート調査	22
2-3	公共交通に関するアンケート（生命保険会社の協力による）	23
2-4	北勢線アンケート調査（抜粋）	29
3	地域公共交通計画の評価.....	34
3-1	事業の実施状況	34
3-2	目標指標の達成状況と評価、今後の課題と取組.....	37

1 本町の概況と公共交通の現況

1-1 上位・関連計画の整理

(1) 第6次東員町総合計画（令和3年3月発行）【計画期間：令和3年度～令和12年度】

■将来像

健康活躍のまち東員町「おみごと！があふれる町へ」

■基本計画 施策9-3 公共交通網の維持・確保

《目指す姿》

交通弱者が公共交通を利用して移動ができています。

《主な取り組み》

東員町地域公共交通計画に基づき「公共交通が暮らしを支えるまち」を基本理念に施策を推進します。

鉄道の維持・活性化、バス・タクシーの維持・活性化、持続可能な仕組みの構築、交通結節点の利便性向上、オレンジバス再編、新たな移動形態の研究・実現推進、外出支援、公共交通の魅力発信、快適性の向上

《みんなで進める「おみごと！」》

- ・移動することが困難になる人を増やさないために、既存の移動手段にとらわれず新たな移動手段を取り入れます。
- ・公共交通機関を利用することで、既存の公共交通を守ります。
- ・公共交通機関を利用することで、温室効果ガスの排出を抑制します。
- ・事業所が従業員などの通勤手段に公共交通の利用を進めます。
- ・生活交通を考える会へ参加します。
- ・民間で健康に関するイベントなどを行います。

■東員町まち・ひと・しごと創生総合戦略 施策4-4 公共交通網維持・確保（総計施策9-3）

既存の公共交通の維持・確保と利便性向上を進めます。また自動運転など新たな技術や移動形態などの研究、推進を国、三重県、地域などと連携し取り組みます。

《主な取り組み》

鉄道の維持・活性化→三岐鉄道北勢線の維持・確保

オレンジバス再編→オレンジバスの運行・再編

新たな移動形態の研究・実現推進→自動運転など新たな技術や移動形態などの研究、推進

■目標値（KPI）

KPI	現状値（R1）	中間目標値（R7）	目標値（R12）
北勢線、オレンジバスの乗車人員	北勢線 2,551,724 人 オレンジバス 95,150 人	↑	↑
町内鉄道駅の乗車人員	東員駅 184,604 人 穴太駅 126,968 人 北勢中央公園口駅 103,337 人	↑	↑
新たな技術や移動手段などの取り組み事業数	0 事業	1 事業	2 事業
オレンジバスを普段利用している町民の割合	6.5%	7%	8%
鉄道（北勢線、三岐線）を利用している町民の割合	17.3%	18%	19%

(2) 東員町都市計画マスタープラン（平成 29 年 9 月策定）【目標年次：平成 37 年度】

■都市づくりの基本理念

「誰もがいつまでもいきいきと暮らせる緑豊かな街」

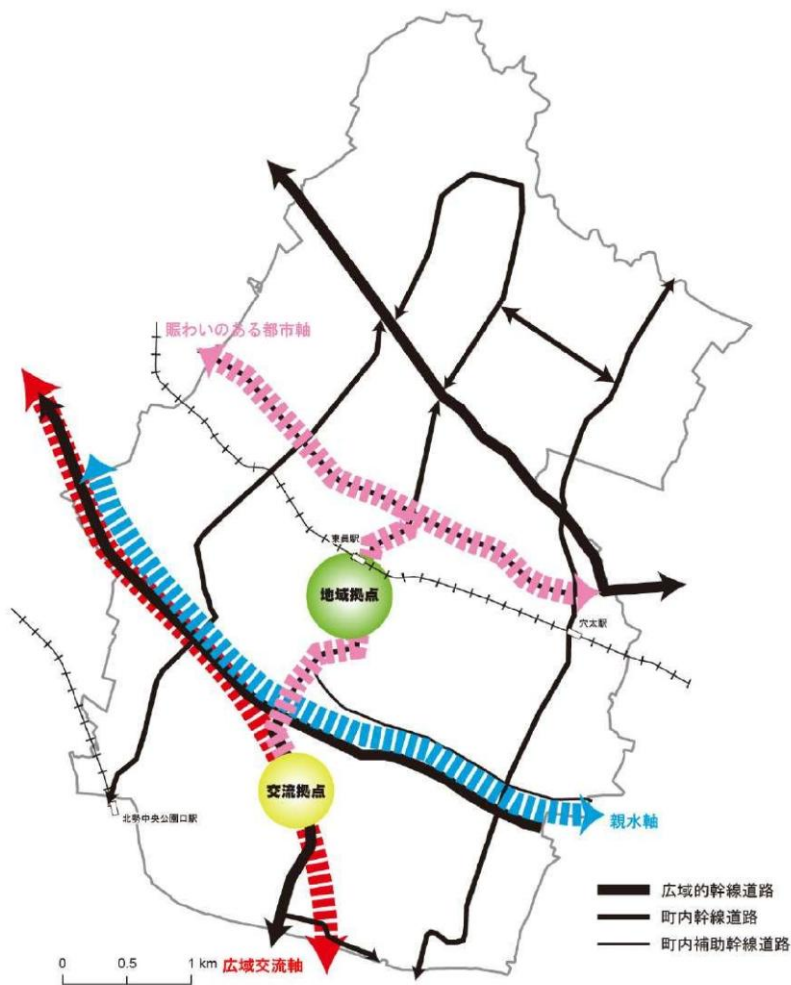
■将来都市構造

東海環状自動車道東員インターチェンジ周辺に立地しているイオンモール東員に加え、本町の新しい交流拠点の形成を推進する。また、町役場・東員駅周辺においては、中部公園との連携、行政機能の拡充、生涯学習機能の拡充などを通して、これからの時代に即した鉄道駅を中心としたコンパクトな生活を実現する地域拠点の形成を推進する。

■公共交通の基本方針「公共交通の連携強化」

本町は鉄道で桑名市、いなべ市、四日市市と結ばれ、路線バスで桑名市、いなべ市、四日市市、名古屋市と結ばれている。町内の移動についても路線バスやコミュニティバスが担っている。これらの公共交通網を活用し、町内外での移動性を高めるため、スムーズな乗継を実現することにより公共交通の連携の強化を図る。

■将来都市構造図



(3) 第4次「いーとこ定住自立圏共生ビジョン」(令和7年1月発行)

【計画期間：令和7年度～令和11年度】

大幅な人口減少と急速な少子高齢化が見込まれる中、地方圏において安心して暮らせる地域を形成し、地方圏から三大都市圏への人口流出を食い止めるとともに、地方圏への人の流れを創出するため、東員町、いなべ市、菰野町(頭文字を取って「いーとこ」)で「いーとこ定住自立圏」を形成しました。

定住に必要な都市機能及び生活機能の確保・充実を図るとともに、自立に必要な経済基盤の整備を促進することにより、魅力あふれる定住自立圏を形成するため、中長期的な観点から圏域が目指す将来像及びその実現のために必要な具体的な取組を示す「いーとこ定住自立圏共生ビジョン」を策定しました。

【区分・政策分野】 結びつきやネットワークの強化

【協定の取組内容】 それぞれが確保している交通手段の連携等を行うことで、地域公共交通の利便性向上及び利用促進を図る。

【施策名】 地域公共交通ネットワークの維持・強化(バス事業)

- ・三岐鉄道北勢線、三岐線及び路線バスを軸とした交通網を形成するため、東員町内の移動についてこれらを補完し接続する形でコミュニティバスを運行します。

【施策名】 地域公共交通ネットワークの維持・強化(鉄道支援事業)

- ・通勤者、通学者、高齢者・障がい者等の交通弱者が公共交通としての鉄道を利用して移動ができている状態を目指します。

北勢線事業運営協議会の設置

北勢線事業運営維持費への補助

三岐線鉄道軌道安全輸送設備等整備事業への補助

三岐線鉄道施設安全対策事業への補助



(4) 東員町観光地域づくり戦略（令和6年4月発行）

【計画期間：令和6年度～令和10年度】

■将来ビジョン

「健康発見、また訪れたくなる東員町」

■施策3-3 町内からの移動・町外からのアクセス性改善

《目指す姿》

東員町の観光にあたって、良いアクセス性が確保されている。

《取り組み》

駐車キャパシティ等の調査、二次交通の現状把握と検討、関連事業者のヒアリング、周遊観光ルートの検討、表示案内の充実

アクセス性の 向上のアイデア	<ul style="list-style-type: none">➤ オレンジバス等既存公共交通との連携、観光利用等の検討➤ 公共交通事業者等による観光利便増進の検討➤ 観光 MaaS 等の新たなモビリティサービスの基盤整備の検討➤ グリーンスローモビリティの導入➤ レンタサイクルの導入➤ デジタルサイネージ等を活用した視認性の高い案内表示装置➤ デジタル観光周遊マップの作製と配布
-------------------	---

(5) 第2次 東員町地域福祉計画・地域福祉活動計画（令和7年3月発行）

【計画期間：令和7年度～令和13年度】

■基本理念

「じぶんごと みんなごと おみごとういん！」

■施策の展開 3. 誰もが安心して暮らせるまちづくり

(1) 誰もが安心して暮らせる環境の整備

【住環境等の整備】

- ・生涯住み続けたいと思える町にするため、官民一体でまちづくりを進めます。
- ・バリアフリー化を図るとともに、誰もが利用しやすい移動手段の検討を行います。

1-2 本町の概況

(1) 地域特性

本町は、三重県の北部に位置している。町の中央を員弁川が東流し、北部にゆくにつれ標高 100m 前後のゆるやかな丘陵を形成しています。東は桑名市、西はいなべ市、南は四日市市に隣接しています。

愛知県名古屋から 30km 圏内にあるという地理的優位性を生かし、昭和 40 年代より大規模な住宅団地の開発が行われ、町人口の約半数（令和 7 年時点で約 11,900 人）が居住する住宅団地（西桑名ネオポリス）が形成されています。一方、中・南部は農村集落が点在しており、県道菰野東員線沿いでは商業・工業地が混在しています。

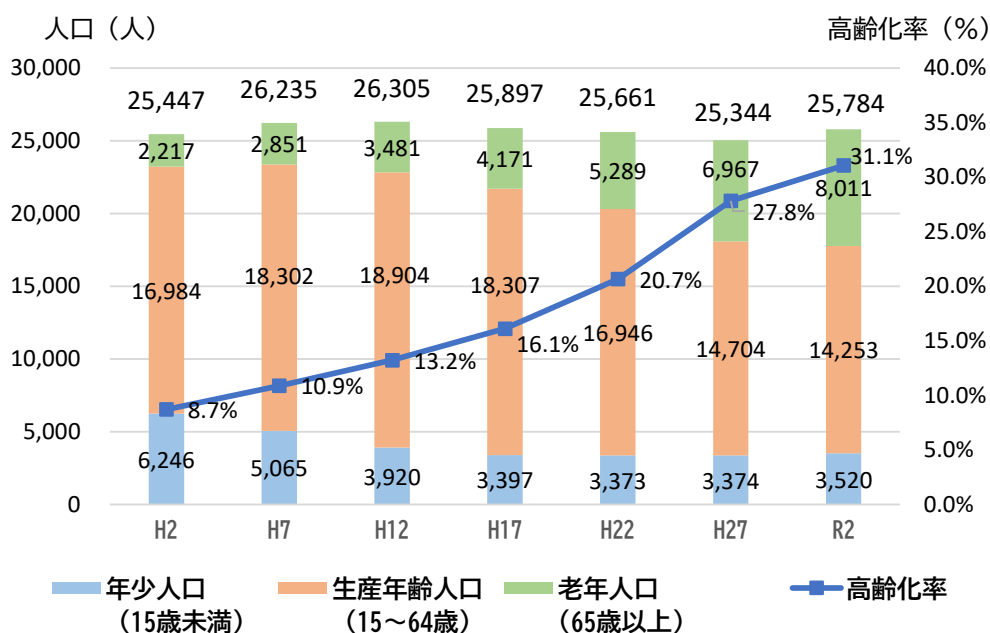
本町の交通体系は、三岐鉄道北勢線と三岐線により桑名市・四日市市・いなべ市と接続し、東海環状自動車道の東員 IC からは新名神高速道路にも接続しており、中部圏における交通の要衝の地となることが期待されています。

(2) 人口特性

1) 総人口、年齢階層別人口及び高齢化率

国勢調査による総人口は 25,784 人（令和 2 年）であり、平成 12 年をピークに減少傾向でしたが、令和 2 年は平成 27 年（25,344 人）よりも増加しています。生産年齢人口は減少傾向が続いており、年少人口は減少傾向でしたが、令和 2 年は平成 27 年より増加しています。老年人口は増加傾向が続いています。高齢化率（65 歳以上人口の総人口に対する割合）は、年々増加しており、令和 2 年時点では 31.1%（全国 28.8%）で、全国平均よりも高くなっています。

■総人口、年齢階層別人口及び高齢化率の推移



※総数には年齢不詳を含むため、年齢別人口と総数は一致しません。

出典：国勢調査

2) 地区別人口と高齢化率

地区別の人口推移をみると、三岐鉄道北勢線沿線の神田、稲部地区ではミニ開発の進行などにより人口が増加していますが、笹尾西、笹尾東、城山及び南部の三和地区では人口が減少傾向です。

笹尾西、笹尾東、城山の3地区で町人口の46.5%と概ね半数を占めており、外国人は総人口の3.0%を占めています。

人口が増加している神田、稲部地区の65歳以上高齢化率は20%代と低く、人口が減少している三和、笹尾西、笹尾東、城山の各地区の高齢化率は30%～40%代と高くなっています。中でも笹尾東、城山地区は40%を超え、高齢化が最も進んでいます。

■地区別人口と高齢化率

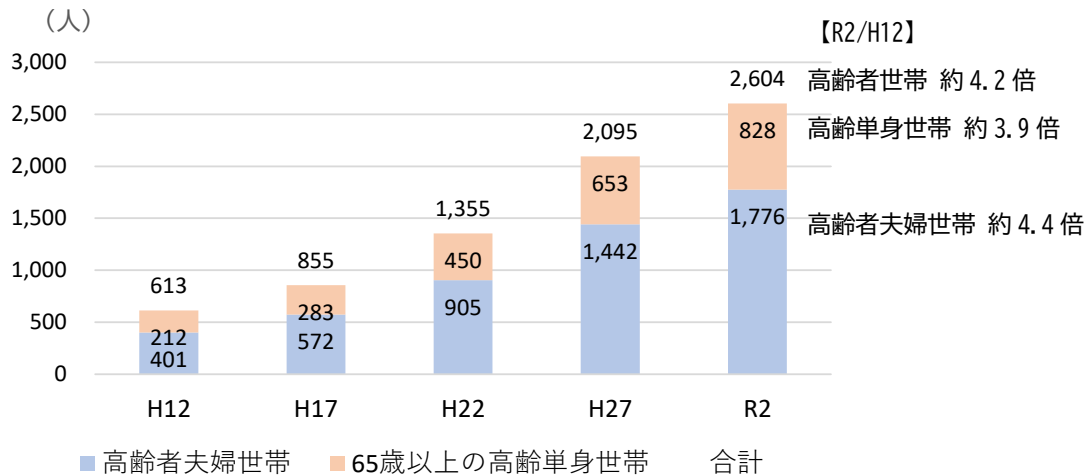
地区	平成22年	平成27年	令和2年	令和7年	構成比 (令和7年)	人口増減 R7-H22	65歳以上 人口 (令和7年)	高齢化率 (令和7年)
神田	6,091	6,424	7,221	7,249	28.4%	1,158	1,521	21.0%
稲部	2,931	3,163	3,350	3,537	13.8%	606	780	22.1%
三和	3,595	3,311	2,995	2,888	11.3%	▲ 707	952	33.0%
笹尾西	3,722	3,666	3,665	3,525	13.8%	▲ 197	1,370	38.9%
笹尾東	4,549	4,441	4,347	4,140	16.2%	▲ 409	1,684	40.7%
城山	5,023	4,606	4,346	4,222	16.5%	▲ 801	1,840	43.6%
合計	25,911	25,611	25,924	25,561	100.0%	▲ 350	8,147	31.9%
内、外国人	543	485	657	779				
外国人割合	2.1%	1.9%	2.5%	3.0%				

出典：住民基本台帳（各年9月末現在）

3) 高齢者世帯の推移

高齢者世帯は年々増加しており、令和2年には2,604世帯と、20年前の平成12年と比較し約4.2倍になっています。高齢単身世帯も増加しており、約3.9倍になっています。

■高齢者世帯の推移

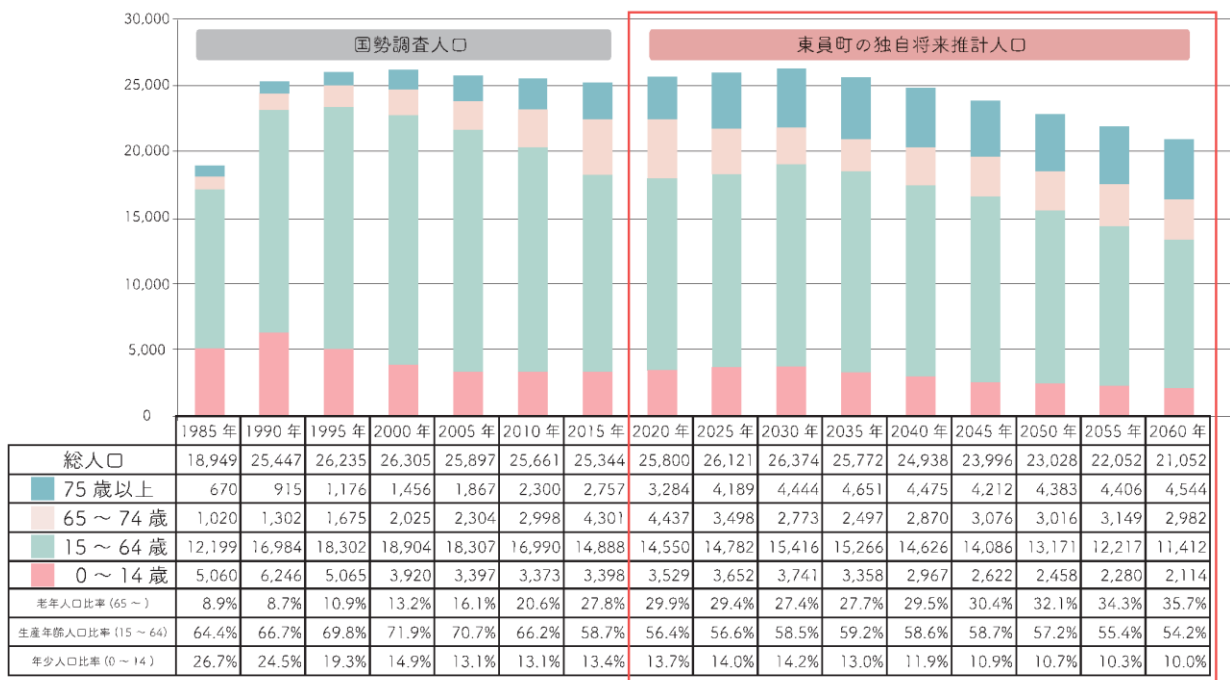


出典：国勢調査

4) 将来人口

「第2期 東員町まち・ひと・しごと創成総合戦略」において、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成29年推計）」をベースに東員町独自で人口推計を行っており、令和42年の目標人口を約2.1万人としています。

■将来人口推計



人口規模の目標 2060（令和42）年に人口約2.1万人を維持する

出典：東員町総合計画（東員町まち・ひと・しごと創生総合戦略）

(3) 通勤通学状況

町民の就業・通学先は、隣接している桑名市、いなべ市、四日市市及び名古屋市が多くなっています。本町への従業者も桑名市、いなべ市、四日市市が多くなっています。このように、本町は周辺市との行き来が多くなっています。

■東員町民の就業先

15歳以上就業者	人数（人）	割合
東員町	4,259	33.6%
桑名市	2,840	22.4%
いなべ市	1,923	15.2%
四日市市	1,235	9.8%
名古屋市	849	6.7%
菰野町	214	1.7%
川越町	106	0.8%
朝日町	90	0.7%
弥富市	66	0.5%
津市	65	0.5%
鈴鹿市	63	0.5%
その他	948	7.5%
合計	12,658	100.0%

■東員町民の通学先

15歳以上通学者	人数（人）	割合
東員町	159	15.7%
桑名市	247	24.5%
四日市市	178	17.6%
名古屋市	127	12.6%
いなべ市	110	10.9%
川越町	36	3.6%
日進市	16	1.6%
その他	137	13.6%
合計	1,010	100.0%

■東員町への従業者居住地

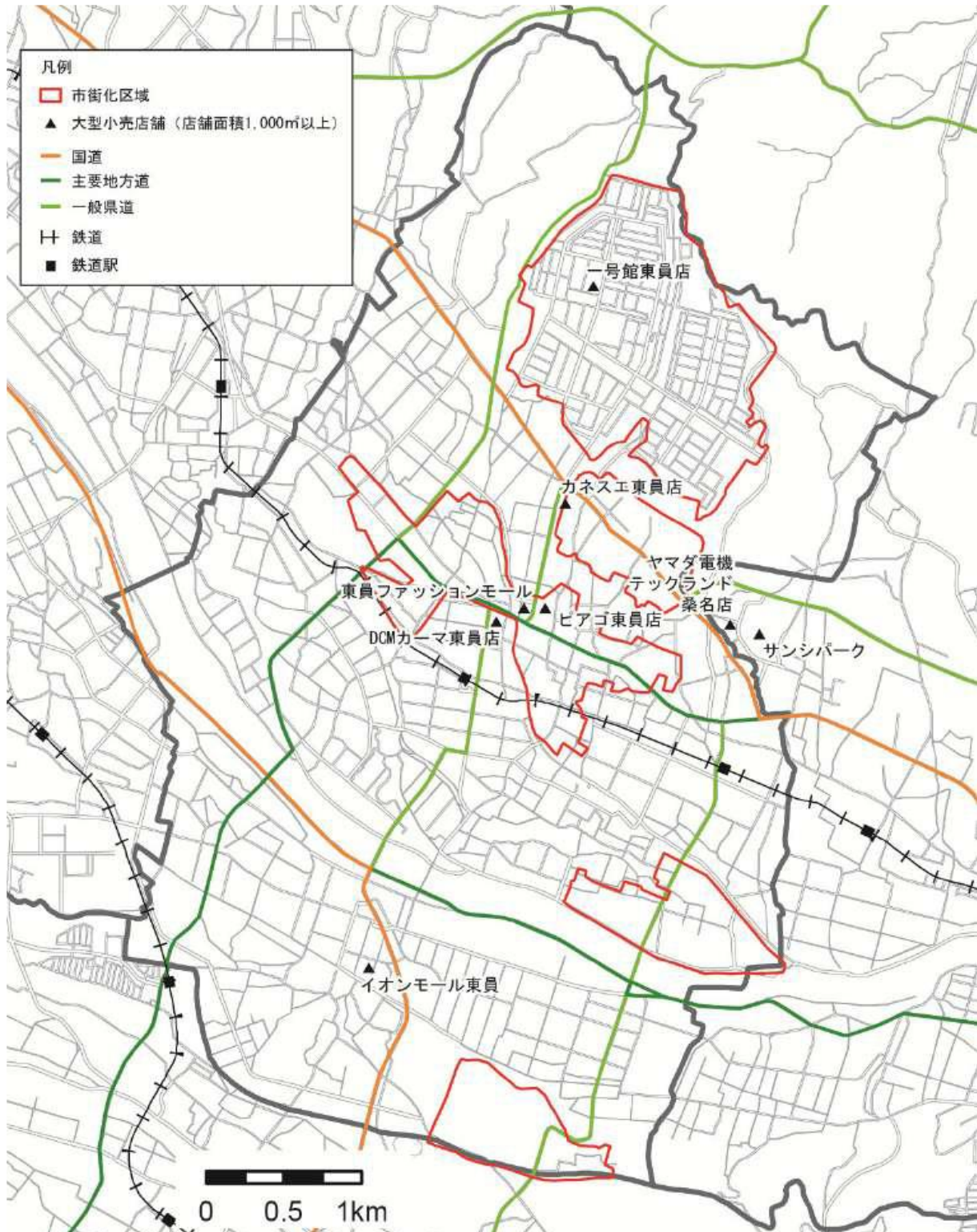
15歳以上従業者	人数（人）	割合
東員町	4,259	42.0%
桑名市	1,870	18.4%
いなべ市	1,399	13.8%
四日市市	1,197	11.8%
菰野町	315	3.1%
朝日町	101	1.0%
名古屋市	81	0.8%
川越町	70	0.7%
鈴鹿市	67	0.7%
その他	781	7.7%
合計	10,140	100.0%

※合計には不詳を含む。
出典：令和2年国勢調査

(4) 主要施設立地状況

昼間に公共交通を利用する主な目的地となる商業施設の立地状況は以下の通りです。

■主な商業施設



出典：東員町都市計画マスタープラン

(5) 主要施設へのアクセス状況

携帯電話の位置情報データを活用して、東員町内の中部公園、総合文化センター、イオンモール東員に1年間（令和6年8月～令和7年7月）に訪問した人の居住地と属性を分析しました。

各施設とも、東員町内からの来訪者は3～5割であり、8～9割は東員町と隣接市（桑名市、いなべ市、四日市市）から来訪しており、鉄道、バスなどによるアクセスが重要といえます。

年齢層をみると、中部公園は若い世代、総合文化センターは70歳以上、イオンモール東員は各世代というように施設ごとに特徴があります。

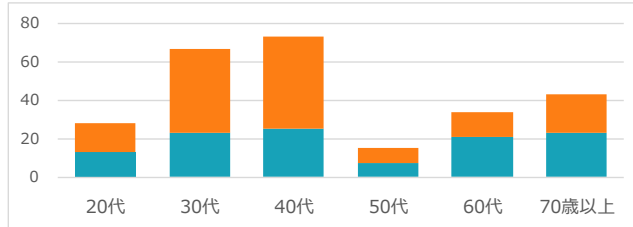
■主要な施設への年間来訪者数と居住地（携帯電話の位置情報データによる分析結果）

施設	年間来訪者 人数	居住地			
		東員町		東員町＋桑名市＋いなべ市 ＋四日市市	
		人数	割合	人数	割合
中部公園	98,911 人	34,183 人	34.6%	79,866 人	80.8%
総合文化センター	71,074 人	38,550 人	54.2%	65,368 人	92.0%
イオンモール東員	3,078,361 人	917,699 人	29.8%	2,405,655 人	78.2%

■来訪者の年代と性別（1日平均の来訪者）

①中部公園

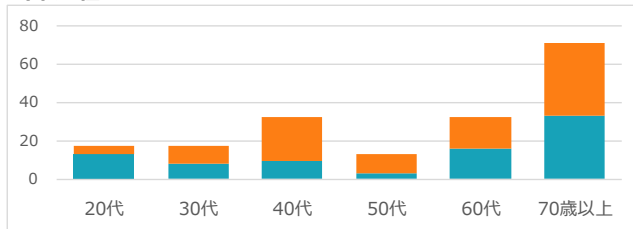
年代×性別



	男性	女性
20代	13	15
30代	23	44
40代	25	48
50代	7	8
60代	21	13
70歳以上	23	20

②総合文化センター

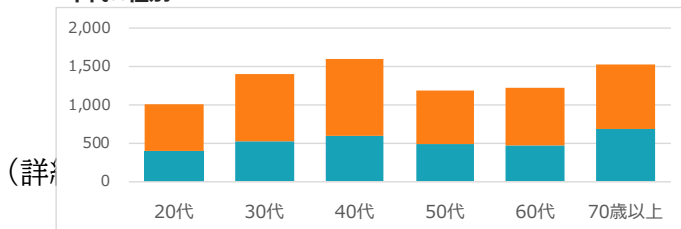
年代×性別



	男性	女性
20代	13	4
30代	8	9
40代	9	23
50代	3	10
60代	16	16
70歳以上	33	38

③イオンモール東員

年代×性別



	男性	女性
20代	397	603
30代	515	886
40代	599	993
50代	483	708
60代	475	753
70歳以上	676	841

1－3 公共交通の現況

(1) 町内の公共交通ネットワーク

本町の公共交通は、三岐鉄道北勢線・三岐線、路線バス（三重交通、八風バス、三岐鉄道）、町のコミュニティバスであるオレンジバス、タクシー（三重近鉄タクシーなど）で構成されています。

三岐鉄道北勢線と路線バスは、桑名市といなべ市を東西に連絡し、三岐鉄道三岐線はいなべ市と四日市市を連絡し、オレンジバスは、鉄道、路線バスと接続して主に南北方向への移動を担っています。

笹尾、城山地区は、桑名、名古屋方面へのバス便が充実しています。

福祉有償運送や「外出サポート活動」（地域が主体となって、月 1 回程度、スーパーまで買い物送迎）があります。

運行赤字が続く三岐鉄道北勢線は、沿線 3 市町（東員町、桑名市、いなべ市）で協議会を構成し補助金の交付を行い、運行を維持しています。

■本町の公共交通ネットワーク

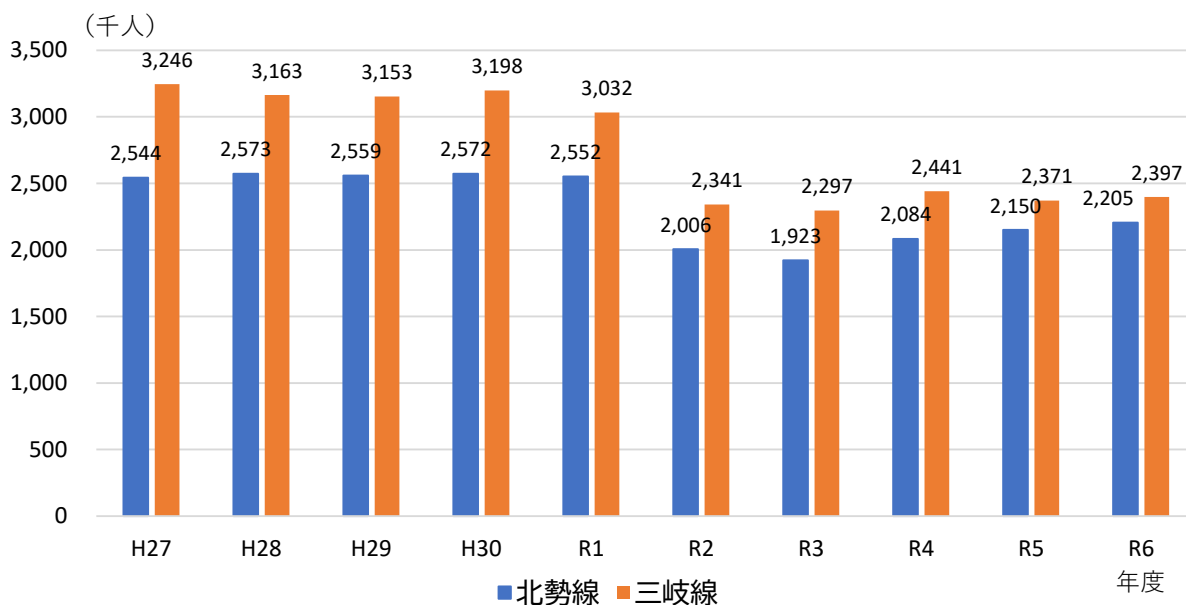


(2) 鉄道

三岐鉄道北勢線（上り下り各 45 便）、三岐線（北勢中央公園口駅で上り下り各 30 便）は新型コロナ禍により令和 2 年度に減少しましたが、北勢線は回復傾向で年間約 220 万人に利用されており、三岐線は回復が遅れていますが、年間約 240 万人に利用されています。

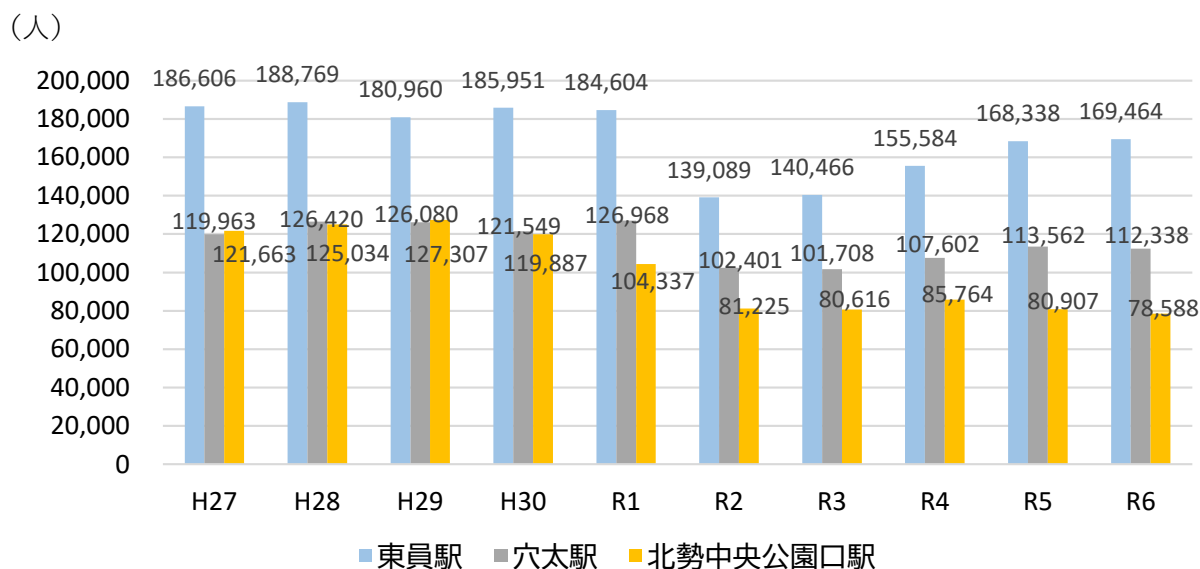
町内の東員駅、穴太駅の乗車人員は、新型コロナ禍から回復傾向ですが、北勢中央公園口駅は横ばい傾向です。

■三岐鉄道北勢線、三岐線の乗車人員の推移



出典：三重県統計書、三岐鉄道㈱

■駅別乗車人員の推移



出典：三重県統計書、三岐鉄道㈱

(3) 路線バス

1) 運行概要

町内を運行する路線バスのうち、笹尾・城山地域では、西桑名ネオポリス線が1日76便(38往復)、名古屋・栄間の高速バスが91便(45.5往復)となっており、近年の利用者減により減便されてきているものの、町内では運行本数が多くなっています。

他に、桑名阿下喜線、イオンモール東員線などが運行されています。

■路線バスの運行概要

事業者	路線	区間			運行概要(平日)	
		始点	主な経由	終点	運行便数(平日)	運行時間※1
三重交通株式会社	西桑名ネオポリス線	西桑名ネオポリス	穴太	桑名駅前(東口)	16便/日	5:50~19:50
		桑名駅前(東口)	//	西桑名ネオポリス	16便/日	6:40~21:50
		西桑名ネオポリス	野田一丁目	桑名駅西口	23便/日	6:20~21:30
		桑名駅西口	//	西桑名ネオポリス	21便/日	7:25~22:30
	桑名阿下喜線	阿下喜	いなべ総合病院	桑名駅前(東口)	12便/日	6:59~17:50
		桑名駅前(東口)	//	阿下喜	12便/日	7:15~18:05
八風バス株式会社	ネオポリス西高線	城山3丁目	—	桑名西高校	1便/日※2	7:50~8:14
		桑名西高校	—	城山3丁目	3便/日※2	15:35~19:00
三岐鉄道株式会社	イオンモール東員線	東員駅	—	イオンモール東員	9便/日	9:40~20:05
		イオンモール東員	—	東員駅	10便/日	9:30~20:52
		山城駅	—	イオンモール東員	10便/日	9:10~19:40
		イオンモール東員	—	山城駅	10便/日	9:47~20:15

※1：運行時間は、始発バス停での出発時刻

※2：桑名西高校の登校日のみ運行。三重交通が穴太駅⇒桑名西高校まで8:14に1便のみ運行

■高速バスの運行概要

事業者	路線	区間		運行概要(平日)	
		始点	終点	運行本数(平日)	運行時間
三重交通株式会社	名古屋桑名高速線	西桑名ネオポリス	名古屋(名鉄BC)	23便/日	5:30~20:20
		名古屋(名鉄BC)	西桑名ネオポリス	27便/日	7:20~22:40
	栄桑名高速線	西桑名ネオポリス	栄(オアシス21)	20便/日	6:10~18:45
		栄(オアシス21)	西桑名ネオポリス	21便/日	8:40~22:40

※：運行時間は、始発バス停での出発時刻

2) 補助路線の状況

町内を運行する三重交通（株）桑名阿下喜線は、国の幹線補助路線になっています。

令和6年度の輸送量は46.2人であり、国の補助基準（15～150人）内となっています。

桑名市の一部区間を除く大部分の区間は三岐鉄道北勢線と並走する形となっているため、今後も安定的に維持していくためには、鉄道との役割分担を明確にし、役割に応じた運行としていく必要があります。

■国の補助路線の運行状況

路線	区間	輸送量				収支率	
		R6 計画	R6 実績	平均乗車密度	運行回数	R6 計画	R6 実績
三重交通（株） 桑名阿下喜線	桑名駅～ヨハナ丘の上病院、いなべ総合病院～阿下喜	38.0人	46.2人	3.4人	13.6回	42.5%	42.4%

出典：三重県資料（地域公共交通確保維持改善事業・事業評価）

(4) オレンジバス

1) 運行概要

オレンジバスは、通勤通学に対応した朝夕便と主に昼間の買物、通院、公共施設利用に対応した昼便で1日あたり36本を運行しています。

■オレンジバスの運行概要

路線		区間	運行概要	
			運行本数	運行時間
朝夕便	南北急行線	城山口→東員駅→北勢中央公園口駅 →東員駅→城山口	9本/日	6:25～19:20
	東部急行線	ネオポリス→穴太駅→念仏橋→ 穴太駅→ネオポリス	3本/日	6:55～18:41
昼便	南北線 城山・笹尾系統	東員駅→サンシパーク→カネスエ →東員駅→北勢中央公園口駅	4本/日	8:27～14:07
	南北線 笹尾・城山系統	北勢中央公園口駅→東員駅 →城山口→サンシパーク→東員駅	5本/日	8:40～16:53
	南北線 三和・稲部系統	北勢中央公園口駅→東員駅	4本/日	9:36～16:17
	南北線 稲部・三和系統	東員駅→北勢中央公園口駅	4本/日	10:05～16:05
	東部線 ネオポリス・中上系統	東員駅→穴太駅→ネオポリス→穴太 駅→中上・遍崇寺→東員駅	4本/日	8:15～18:20
	東部線 ネオポリス・山田系統	東員駅→穴太駅→ネオポリス→穴太 駅→東員駅	3本/日	9:00～16:35

※：運行時間は、始発バス停での出発時刻

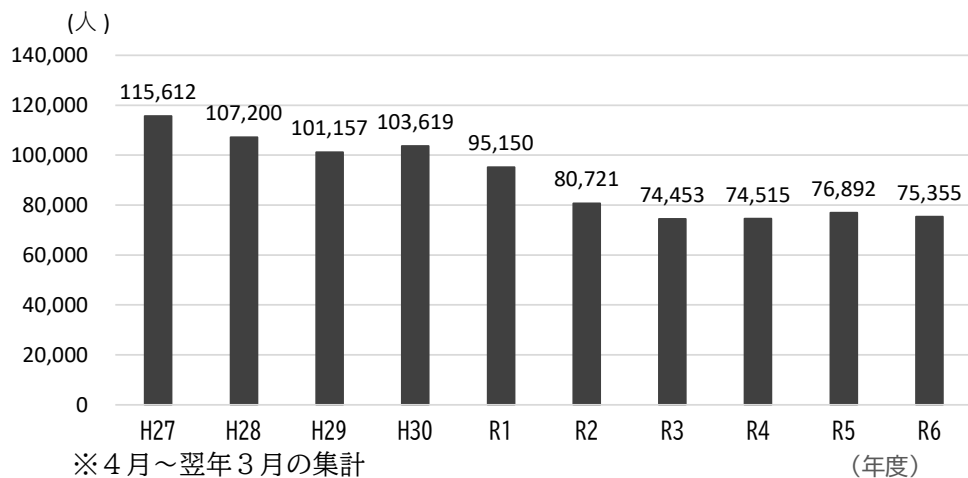
2) オレンジバス利用者数の推移

年間の利用者数は、新型コロナ禍により減少しましたが、近年は横ばい傾向です。令和5年10月の再編で、南北線をイオンモール東員まで直通運行に変更し乗継が不要となったため、令和6年度の利用者数は令和5年度よりもやや減少しています。

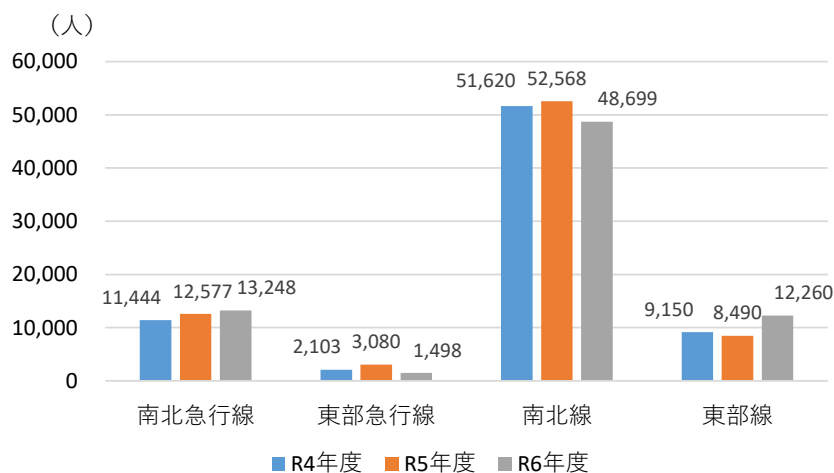
路線別の利用者数は、南北線が最も多く、全体の64.3%を占めています。南北急行線（17.5%）と合わせると81.8%を占めています。

令和5年10月の再編で東部地区からイオンモール東員へ直通できるようになったため、東部線の利用者数が増加し、南北線は減少しました。

■オレンジバス利用者数の推移



■路線別利用者数の推移



	R4年度	R5年度	R6年度	構成比
南北急行線	11,444	12,577	13,248	17.5%
東部急行線	2,103	3,080	1,498	2.0%
南北線	51,620	52,568	48,699	64.3%
東部線	9,150	8,490	12,260	16.2%
合計	74,317	76,715	75,705	100.0%

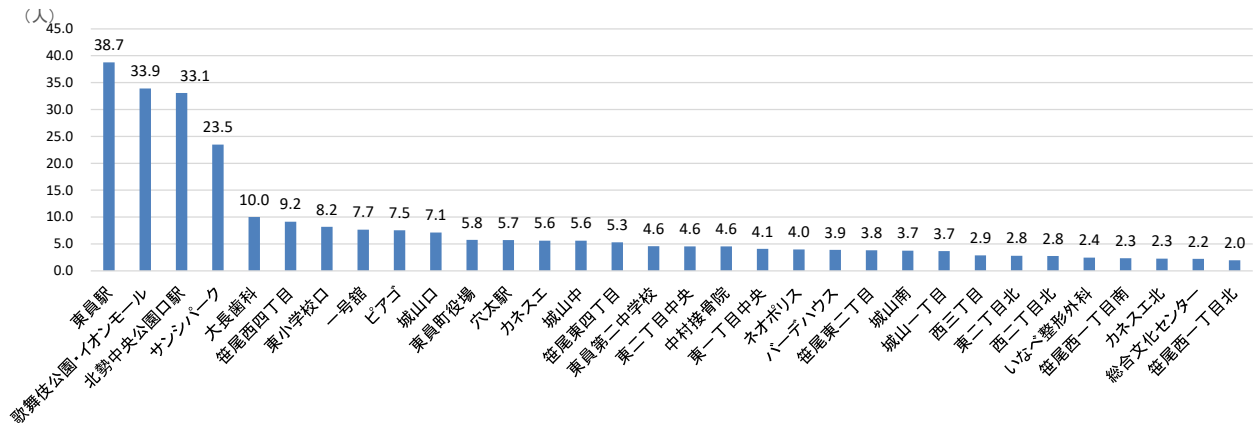
※10月～翌年9月の集計

3) オレンジバスの利用特性

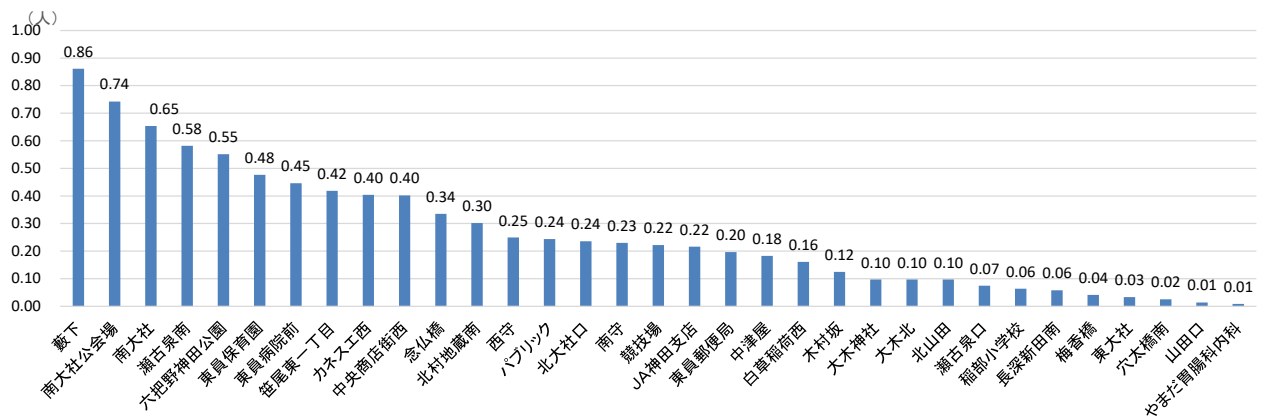
オレンジバスのバス停別乗降者数は、東員駅、歌舞伎公園・イオンモール、北勢中央公園口駅、サンシパークの利用が多く、通勤・通学、買物での利用が多いことがわかります。

笹尾東、笹尾西、城山地区は利用者が多いですが、鳥取、稲部、山田、中上地区のバス停は1日当たり1人未満と少なくなっています。

■オレンジバス1日平均乗降者数（2人以上）



■オレンジバス1日平均乗降者数（1人未満）



※集計は令和6年度（令和6年4月～令和7年3月）

■オレンジバスの1日当り乗降者数（令和6年度）

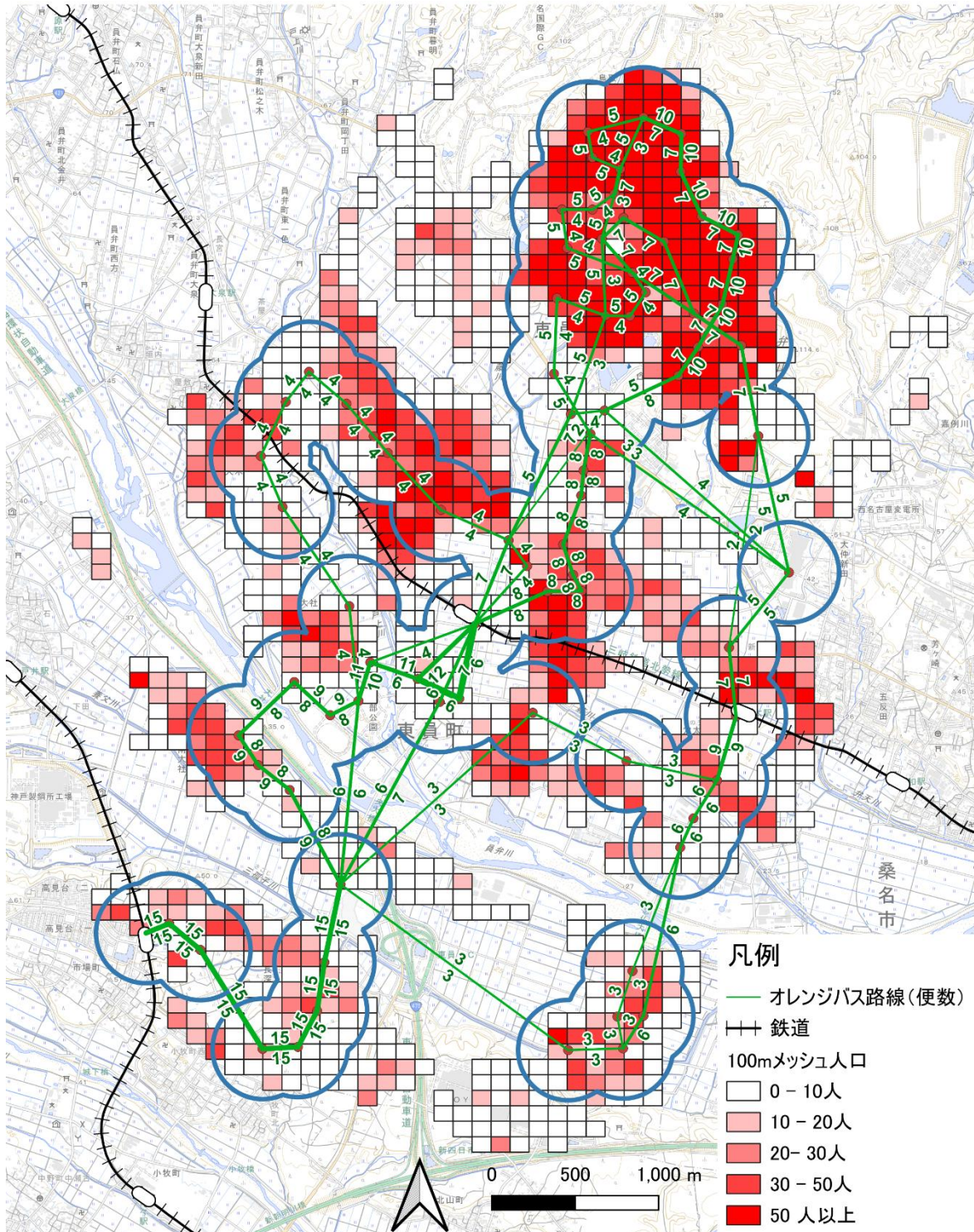


※集計は令和6年度（令和6年4月～令和7年3月）

4) オレンジバスによるサービス圏域

オレンジバスのバス停から 300m をサービス圏域とすると、下図のようにバス停まで距離のある地域（交通空白地）が分散していることがわかります。

■オレンジバスのサービス圏域



※人口は、R2 年度国勢調査の 250mメッシュ集計のデータを 100mメッシュに按分したもの。(東京大学空間情報科学研究センター 地域分析に有用なデータの提供 より)

5) オレンジバスの収支状況

東員町のオレンジバスの運行には年間約 7,800 万円の経費がかかっていますが、運賃収入は約 1,200 万円（約 15%）、国からの運行支援が約 5,100 万円（約 65%）のため、残りの約 1,500 万円（約 20%）を町の税金でまかなっています。

町の費用負担を町民一人当たりの負担額に換算すると、町民一人あたり年間約 580 円を負担していただいていることになります。（人口 25,710 人（R7 年 4 月末現在））

■オレンジバスの収支状況

支出	オレンジバス運行管理委託料 約7,800万円		
収入	運賃収入 約1,200万円 (約15%)	国からの運行支援 約5,100万円 (約65%)	町の税金 約1,500万円 (約20%)

(5) タクシー

町内に、三重近鉄タクシーの北部無線配車センターがあります。

(6) 福祉有償運送

東員町では、以下の 2 者が福祉有償運送を行っています。

■東員町における福祉有償運送

事業者	対象者	車両
特定非営利活動法人 小規模多機能サービス宅老所 紫苑	要介護認定を受けている者、要支援認定を受けている者	3 台（軽自動車）
社会福祉法人 東員町社会福祉協議会	身体障害者、精神障害者、要介護認定を受けている者	3 台（内、軽自動車 2 台）

出典：三重運輸支局

(7) 地区の支えあい活動による送迎

東員町社会福祉協議会では、「送迎車両貸出事業」として、地域の支えあい活動の一助として、ワゴン車などを貸し出ししています。

【貸出車両】トヨタノア、ダイハツウェイク、ダイハツミライース

【貸出料金】無料（ガソリン代・通行料等は利用者の実費負担）

【貸出日】原則、日曜・祝日・年末年始（12 月 29 日～1 月 3 日）を除く、午前 8 時 15 分から午後 5 時 00 分まで。

【貸出範囲】原則、町内及び近隣市町（桑名市・いなべ市・四日市市・菰野町・木曽岬町）まで

■各地区の支えあい活動による送迎一覧

R 7. 3. 12 現在

地区名	名称	活動場所・活動日時	内容
瀬古泉	NS サポートファミリー	瀬小泉地区各所 毎月第2水曜日の次の日 10:00~12:00	瀬小泉⇄ピアゴ東員 への送迎 参加費:0円
大木	お出かけサポート	大木地区各所 毎月第1月曜日 (祝日の場合は翌火曜日)	大木⇄ピアゴ東員へ の送迎 参加費:0円
八幡新田	やはたおでかけサポート	八幡新田地区各所 毎月10日 10:00~11:00	八幡新田⇄ピアゴ東 員への送迎 参加費:0円
中上	外出サポート活動	中上地区各所 毎月15日 (日曜日の場合は13日) 10:00~13:30	中上⇄イオン東員へ の送迎 参加費:0円
笹尾東1丁目	お出かけ(買物)サポ ート	笹尾東1丁目地区各所 毎月第3水曜日 9:30~12:00	笹尾東1丁目⇄ピア ゴ東員への送迎 参加費:0円
笹尾東4丁目	笹尾東4丁目地区見守り 会議	笹尾4丁目地内 毎月25日 (日曜日の場合は26日)	お出かけサポート

出典:東員町社会福祉協議会「各地区の支えあい活動一覧」から抜粋

(8) 支援制度「おでかけ元気パス」

令和3年4月1日から、オレンジバス利用時の特典として、運転手にパスを提示することで運賃が半額(100円)で利用できる「おでかけ元気パス」を配布しています。

【対象者】

- ・町内在住の75歳以上の人
- ・町内在住の65歳以上75歳未満の人で、運転免許証を返納した人のうち、希望する人



2 実態調査

2-1 住民アンケート調査

(1) 調査概要

調査対象	16歳以上の町民3,000人
抽出方法	無作為抽出
調査方法	郵送配布回収（WEB併用）、町のホームページ・SNSからもWEB回答可
調査期間	令和7年7月15日～8月19日（WEBは8月5日まで）
回収状況	紙：1,026票、WEB：639票、合計：1,665票（回収率55.5%）

(2) 結果の概要

別途報告書を参照

2-2 バス利用者アンケート調査

(1) 調査概要

①オレンジバス

調査対象	オレンジバス利用者
調査日	令和7年9月8日（月、晴れ）及び12日（金、雨）
調査方法	調査員がバスに乗車し、アンケート調査票を配布回収。 同一の人が乗車2回目以降は調査対象外
回収状況	南北急行線64票、南北線124票、東部急行線6票、東部線41票 合計235票

②桑名阿下喜線

調査対象	桑名阿下喜線利用者
調査日	令和7年9月8日（月、晴れ）及び12日（金、雨）
調査方法	東員町内区間で調査員がバスに乗車し、アンケート調査票を配布回収。 同一の人が乗車2回目以降は調査対象外。
回収状況	59票

(2) 調査結果

別途報告書を参照

2-3 公共交通に関するアンケート（生命保険会社の協力による）

（1）調査概要

調査期間	令和7年3月～6月
調査対象	東員町在住者
調査方法	明治安田生命保険相互会社による協力
回収数	238名

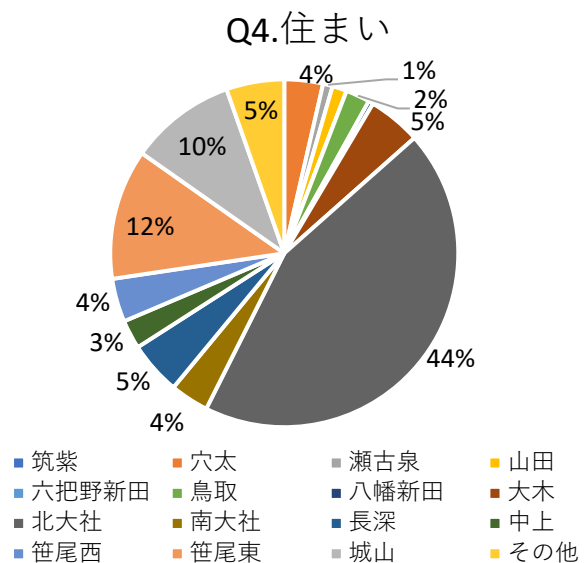
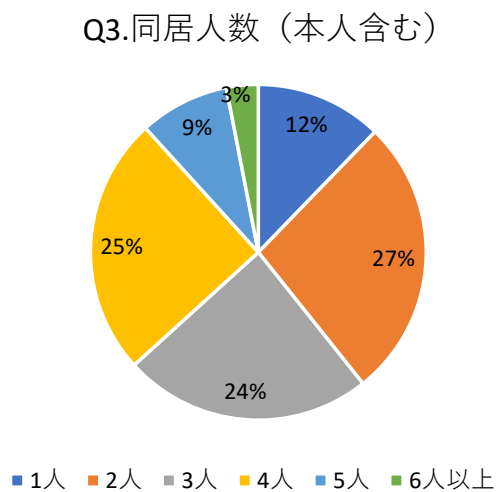
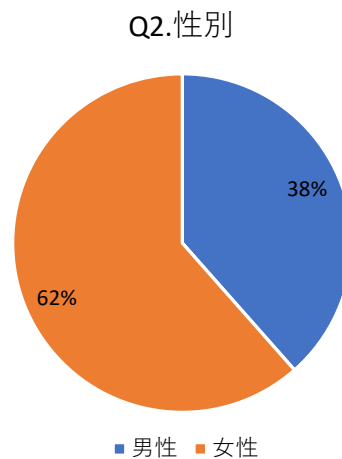
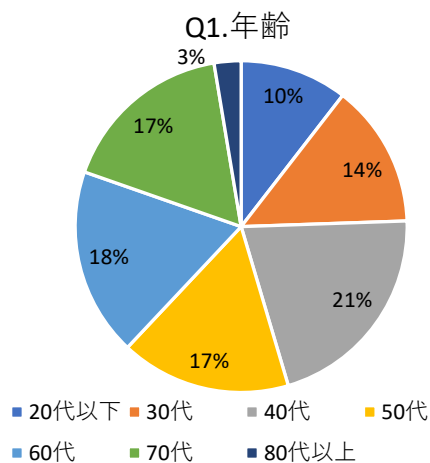
（2）結果概要

1）属性

年齢は各年代に均等であり、性別は女性が多い。

同居の人数は2～4人が多い。

住まいは、北大社が44%と多い。

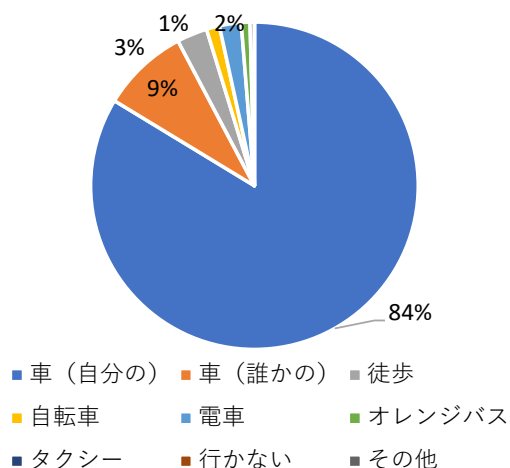


2) 買い物、通院のときの移動手段

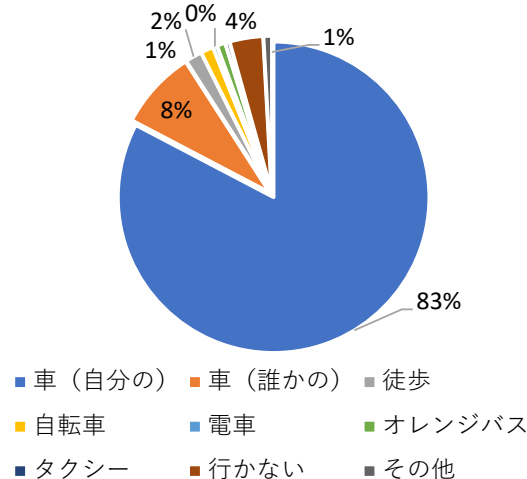
全体では車利用が約 91～93%と最も多いが、70 代では 18.4～20%が送迎であり、80 代以上になると 28.6～42.9%と多くなる。

また、80 代以上では、オレンジバスが 14.3%と他の世代よりも多い。

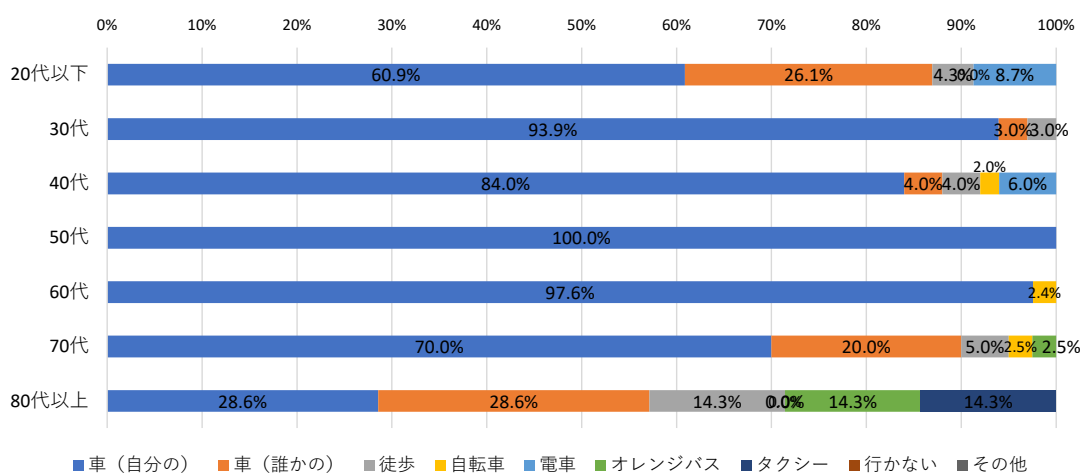
Q5.日々の買い物によく利用する移動手段



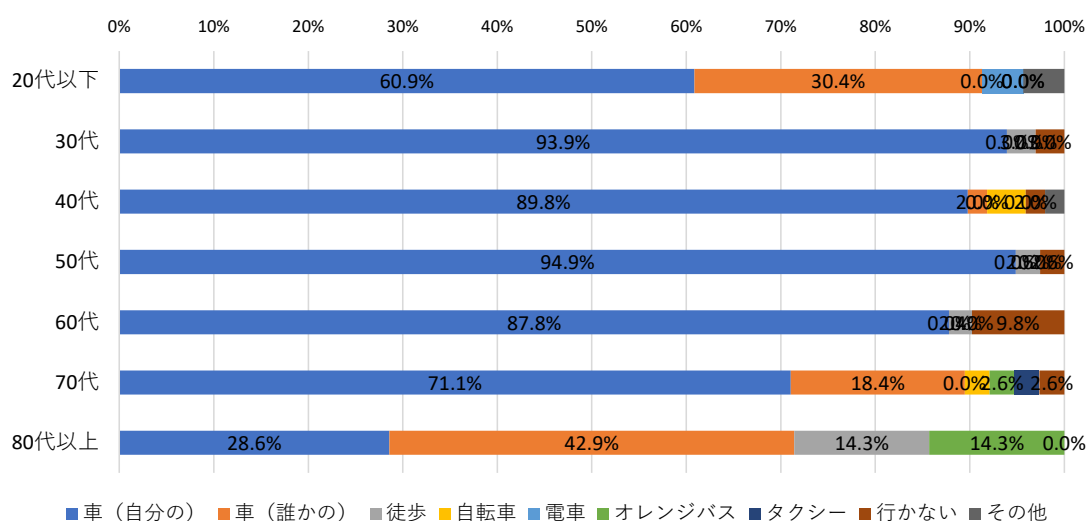
Q6.通院によく利用する移動手段



Q5.日々の買い物によく利用する移動手段



Q6.通院によく利用する移動手段

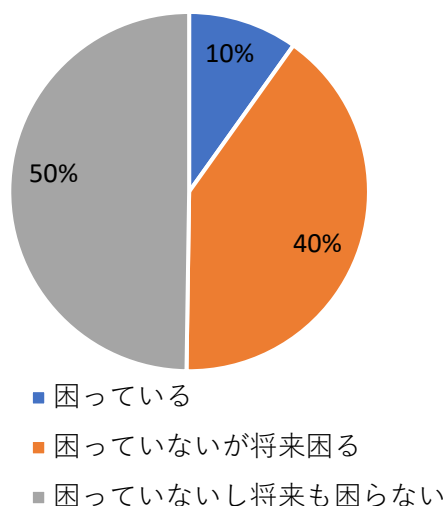


3) 移動手段の困りぐあい

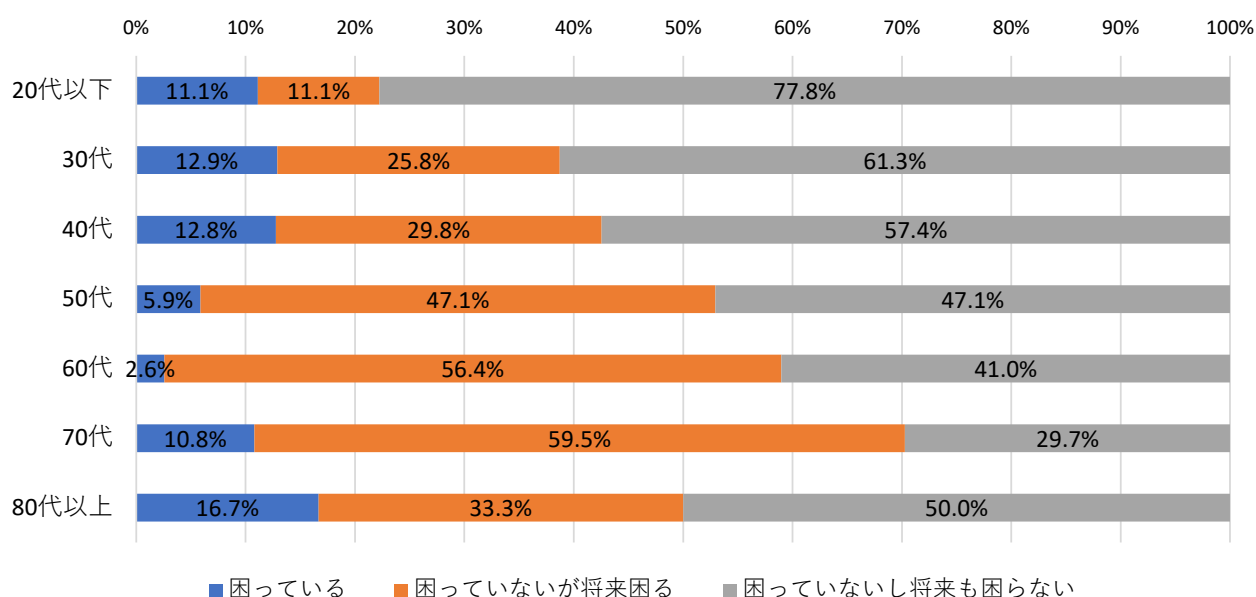
全体では、困っている人は約 10%、今は困っていないが将来困るという人が約 40%となっている。

困っている人は 80 代以上で 16.7%と多くなり、50 代～70 代では、将来困るという人が多くなっている。

Q7.移動手段に困っていますか？



Q7.移動手段に困っていますか？



4) 自由意見

運行本数の増便、バス停まで距離がある、将来の不安についての意見が多い。

①運行本数（問7の分類別。以下同じ）

■移動手段に困っている人

バスの本数が少ない
バスを増やしてほしい
黄い電車の本数が少ない
本数がすくない

■移動手段に困っていないが将来困る

バスが少ない、駅まで遠い
これ以上減ったらこまる
オレンジバスを増やしてほしい
オレンジバスの本数が少なすぎる、坂が多く自転車での移動がきつい

■移動手段に困っていないし将来も困らない、未回答

バスの本数が、もう少し増えしてもらいたい。
バスが少ない
バスが少ない
バスがもう少し多いといい。

②バス停

■移動手段に困っている人

近くにバス停がない
駅まで乗せて行ってくれる人がいない、月1～2回、オレンジバスのバス停を集会所のところに变えてほしい
駅やバス停が遠い
免許を返納した独居者は公共交通機関の利用だけでは難しい。コミバスもバス停が遠い。何か手当や補助があると助かる。

■未回答

バス停が近くにほしい

③将来の不安

■移動手段に困っていないが将来困る

車がなくなったらバスがない
車の運転がいつまで出来るか不安
免許証返納しないとイケない
車が乗れなくなった時に、バスでは行き先が限られてしまいそう。
免許を返納すると困るかも

年齢的に
車の運転ができなくなった時が心配
免許を返納すると困る
車を使わなくなった時困る
同居の家族がいないため
免許返納したら困る
一人暮らしのため、運転できなくなったら困りそう
車に乗れなくなって外出するときに家まで来てくれるタクシー（安い料金）があると助かる
買い物や通院等、一人でできるかわからない

④公共交通を利用できない、不便

■移動手段に困っている人

バス、電車がない（病院まで）
試合観戦の会場までの交通機関がない

■移動手段に困っていないが将来困る

バスがない
徒歩で行ける場所にスーパーなどがない
駅までが遠い
駅まで遠く、駅から荷物を持って歩くことができない
自宅まで来てくれるタクシーがあると安心
介護タクシーを増やしてほしい

■移動手段に困っていないし将来も困らない。未回答

オレンジバスを通してほしい。
オレンジバスの時刻表がわかりにくい

⑤運賃

■移動手段に困っていないし将来も困らない

オレンジバスを利用（バスが高い）

⑥その他

■移動手段に困っている人

道がせまい
スタジアムも役場も駐車場が少なすぎる
ほどうがきれているところがあるのであぶない。
役場前の新しくできた道。役場側からの右折が危険。

■移動手段に困っていないが将来困る

スタジアムも役場もスポーツ公園も駐車場が少なすぎる

車がないと困る
車がないとネオポリスからは不便です
車がないと不便な場所に住んでいるため
地域的にスーパーや病院が遠い
無人バスを将来的に走らせてほしい
■移動手段に困っていないし将来も困らない。未回答
メインがじゅうたい、こまる
雪の時の道路の状態（駅から歩くのに困った）
同居の家族がいるため
オレンジバスも利用できるし子供も近くにいる
道がせまい
駐車場
道がせまいから直してほしい

2-4 北勢線アンケート調査（抜粋）

（１）調査概要

北勢線事業運営協議会では、以下の４つの調査を実施している。

区分	対象
沿線住民	北勢線駅から概ね１～２km圏内の住民
沿線事業所	北勢線駅から概ね１km圏内の事業所
	３市町職員
利用者	北勢線利用者

（２）住民アンケート

１）調査概要

対象者	北勢線駅から概ね１～２km圏内の住民
実施方法	郵送配布・回収
実施時期	令和６年１０月２１日（月）より発送。同１１月８日（金）締切。（１２月末日差出分までを集計）
配布数	１,５００世帯へ配布（３市町×各５００世帯）。１世帯に調査票２通を送付。
回収状況	６４５世帯（１,１２２票）回収。世帯回収率４３.０％。

２）属性（年齢）

年齢は中高年層の回答が多い。高校生が通学利用している。

（居住地別）

択一回答(%)	桑名東部	七和・久米	東員神田	東員稲部	いなべ員弁	いなべ北勢	計
高校生	2.9	4.5	4.9	4.0	3.4	4.2	4.0
大学・短大・専門等	4.6	4.5	2.8	6.5	3.4	3.0	3.9
10～20歳代	8.6	6.0	4.0	4.8	5.9	3.6	5.5
30歳代	13.2	7.5	17.4	10.5	9.3	7.2	11.4
40歳代	17.8	15.1	17.8	19.4	10.3	11.4	15.1
50歳代	19.5	25.1	17.0	15.3	15.2	18.7	18.6
60～64歳	12.6	14.6	8.1	7.3	11.8	12.0	11.1
65～74歳	17.8	19.6	14.6	15.3	18.1	22.3	17.8
75～84歳	2.3	3.0	8.9	16.9	19.6	15.1	10.6
85歳以上	0.6	0.0	4.5	0.0	2.9	2.4	2.0
n	174	199	247	124	204	166	1117

（北勢線利用頻度別）

択一回答(%)	週6～7日	週3～5日	週1～2日	月1～3日	月1日未満	利用なし	計
高校生	37.9	22.5	9.1	6.2	1.6	0.8	4.0
大学・短大・専門等	6.9	28.2	6.1	6.2	1.0	2.0	3.9
10～20歳代	24.1	4.2	9.1	8.6	5.8	4.2	5.5
30歳代	3.4	8.5	9.1	8.6	15.3	11.8	11.4
40歳代	10.3	8.5	9.1	18.5	16.2	15.6	15.1
50歳代	6.9	8.5	12.1	14.8	19.5	20.4	18.6
60～64歳	6.9	8.5	9.1	6.2	14.3	10.2	11.1
65～74歳	3.4	7.0	15.2	12.3	15.6	21.6	17.8
75～84歳	0.0	4.2	15.2	14.8	9.4	11.2	10.6
85歳以上	0.0	0.0	6.1	3.7	1.3	2.0	2.0
n	29	71	33	81	308	499	1117

3) 北勢線の評価

「車内快適性」や「鉄道接続」で重視度が高く、満足度が低くなっている。

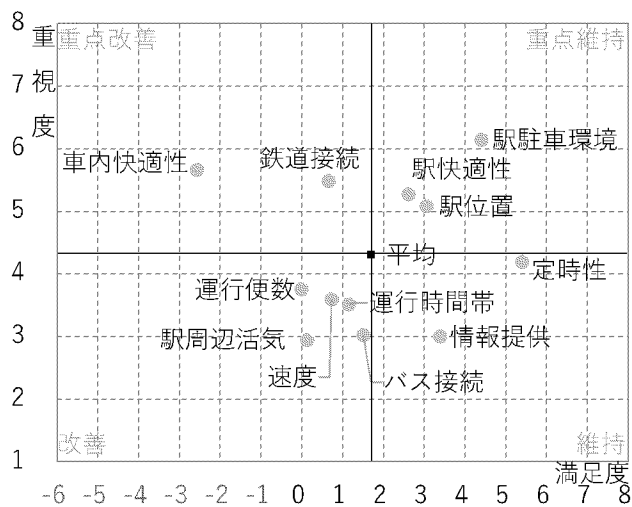


図 北勢線への満足度・重視度

※「とても満足/重視」10点、「やや満足/重視」5点、「どちらでもない/わからない」0点、「やや不満/重視しない」-5点、「不満/重視しない」-10点としてスコア算出

4) 北勢線の改善による北勢線利用頻度の変化

回答者のほぼ半数が、北勢線が改善されれば利用頻度が上がると思っている。

(居住地別)

択一回答(%)	桑名東部	七和・久米	東員神田	東員稲部	いなべ員弁	いなべ北勢	計
増加する	47.4	51.6	48.0	46.1	51.1	53.3	49.8
変わらない	35.7	34.6	40.1	38.3	36.7	28.3	35.8
減少する	0.0	0.0	1.3	0.9	0.0	2.6	0.8
わからない	16.9	13.7	10.6	14.8	12.2	15.8	13.6
n	154	182	227	115	180	152	1014

(年代別)

択一回答(%)	学生・生徒	10～30代	40～50代	60～64歳	65～74歳	75歳以上	計
増加する	62.8	56.9	55.1	47.7	33.9	38.3	49.8
変わらない	31.4	33.7	33.4	38.7	42.1	36.4	35.8
減少する	1.2	0.0	0.6	0.9	0.6	2.8	0.8
わからない	4.7	9.4	11.0	12.6	23.4	22.4	13.6
n	86	181	356	111	171	107	1014

(北勢線利用頻度別)

択一回答(%)	週6～7日	週3～5日	週1～2日	月1～3日	月1日未満	利用なし	計
増加する	74.1	77.1	87.1	73.2	58.3	33.6	49.8
変わらない	25.9	20.0	9.7	21.1	33.9	43.1	35.8
減少する	0.0	1.4	0.0	0.0	0.0	1.3	0.8
わからない	0.0	1.4	3.2	5.6	7.8	22.0	13.6
n	27	70	31	71	283	450	1014

(3) 沿線事業所アンケート（民間）

1) 調査概要

対象者	北勢線駅から概ね1～2km圏内の住民
実施方法	郵送配布・回収
実施時期	令和6年10月21日（月）より発送し、同11月8日（金）締切（12月末日差出分までを集計）
配布数	1,500世帯へ配布（3市町×各500世帯） 1世帯に調査票2通を送付
回収状況	645世帯（1,122票）回収。世帯回収率43.0%

2) 属性

業種は製造業と卸小売業が多い。製造業は50人以上の規模が多く、卸小売業は10人以上と10人未満が半々である。

（事業所の従業員規模別）

択一回答(%)	10人未満	10人以上	50人以上	計
農林水産鉱業	2.5	0.0	0.0	1.4
建設業	22.5	0.0	0.0	12.7
製造業	12.5	30.0	54.5	23.9
電気ガス熱水道業	10.0	5.0	0.0	7.0
運輸・倉庫業	5.0	0.0	0.0	2.8
卸売小売業	22.5	25.0	18.2	22.5
金融保険不動産業	5.0	20.0	9.1	9.9
サービス業	15.0	10.0	9.1	12.7
その他	5.0	10.0	9.1	7.0
n	40	20	11	71

3) マイカー通勤削減に向けた試みの実施可能性

可能性があるという回答した事業所は少ない。

（事業所の従業員規模別）

択一回答(%)	10人未満	10人以上	50人以上	計
可能性がある	0.0	5.3	0.0	1.5
可能性がない	74.3	73.7	36.4	67.7
どちらともいえない	25.7	21.1	63.6	30.8
n	35	19	11	65

4) 通勤で北勢線を活用するための条件

「運行便数」が最も多く、次いで「所要時間短縮」の選択が多い。

（事業所の従業員規模別）

複数回答(%)	10人未満	10人以上	50人以上	計
運行便数確保	17.6	18.8	63.6	26.2
所要時間短縮(速度向上)	11.8	18.8	27.3	16.4
運賃値下げ	14.7	12.5	18.2	14.8
北勢線に接続するバス・タクシー充実	11.8	25.0	0.0	13.1
北勢線車内の快適性向上	11.8	12.5	9.1	11.5
駅周辺の駐車場整備	5.9	0.0	18.2	6.6
より早い時刻からの運行	5.9	0.0	0.0	3.3
より遅い時刻までの運行	5.9	0.0	0.0	3.3
駅前広場の整備	2.9	0.0	0.0	1.6
駅周辺の駐輪場整備	0.0	0.0	0.0	0.0
その他	11.8	0.0	9.1	8.2
わからない	20.6	12.5	36.4	21.3
北勢線利活用は難しい	44.1	43.8	9.1	37.7
n	34	16	11	61

(4) 沿線事業所アンケート（行政職員）

1) 調査概要

対象者	3市町の行政職員 約1,200人
実施方法	Web フォーム
実施時期	令和6年11月18日（月）より配信し、同11月29日（金）締切
回収状況	547人

2) 属性（性別）

男性が多い。

（居住地別）

択一回答（%）	いなべ市	東員町	桑名市	沿線外	不明・無回答	計
男性	72.0	66.7	68.6	78.2	54.5	69.7
女性	23.5	33.3	29.7	21.8	33.3	27.8
回答しない	4.5	0.0	1.7	0.0	12.1	2.6
n	132	75	229	78	33	547

3) 通勤以外での北勢線の利用頻度

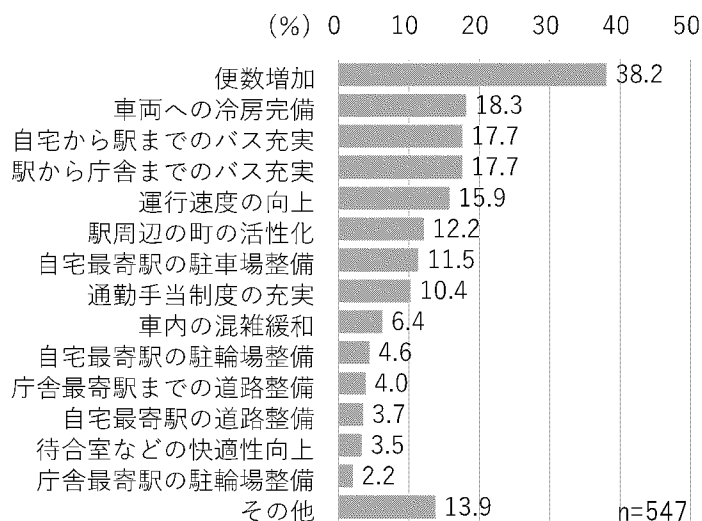
利用していないとの回答が9割前後を占めている。

（居住地別）

択一回答（%）	いなべ市	東員町	桑名市	沿線外	不明・無回答	計
1週間で平均1日	4.5	4.0	2.2	0.0	3.0	2.7
1週間で平均2日	0.0	0.0	0.4	0.0	6.1	0.5
1週間で平均3日	0.0	0.0	0.4	1.3	0.0	0.4
1週間で平均4日	0.0	1.3	0.4	0.0	0.0	0.4
1週間で平均5日	0.8	0.0	0.9	0.0	0.0	0.5
利用していない	93.9	94.7	95.2	97.4	87.9	94.7
無回答	0.8	0.0	0.4	1.3	3.0	0.7
n	132	75	229	78	33	547

4) 北勢線を通勤でもっと利用するために必要だと思うこと

「便数増加」が最も多い。



(5) 利用者アンケート

1) 調査概要

対象者	北勢線利用者
実施方法	・ 対面によるヒアリング ・ 手渡し及び配架配布、郵送及び駅回収（西桑名駅、東員駅で配布）
実施時期	令和6年11月5日（火）より配信し、同11月22日（金）締切 ヒアリングは5日のみ
回収状況	404票（うち、117人は駅でのヒアリング）

2) 外出の目的

通勤が一番多く、高校生以下と10～20代では通学が一番多い。

（年代別）

複数回答(%)	高校生以下	10～20代	30～40代	50～64歳	65歳以上	計
通勤	3.5	25.8	70.7	70.4	23.3	43.5
通学	87.7	48.5	1.2	0.9	0.0	20.9
買い物	5.3	3.0	8.5	2.8	22.1	8.5
通院・見舞い・通所	0.0	1.5	4.9	5.6	22.1	7.7
娯楽・飲食等	8.8	7.6	4.9	5.6	11.6	7.5
業務	0.0	0.0	9.8	6.5	4.7	4.7
旅行・観光	7.0	3.0	2.4	4.6	8.1	5.0
知人宅訪問	0.0	0.0	0.0	0.9	9.3	2.5
スポーツ・レジャー	1.8	0.0	0.0	1.9	5.8	2.0
習い事・塾等	1.8	0.0	1.2	0.0	3.5	1.5
その他	0.0	13.6	7.3	4.6	10.5	7.2
n	57	66	82	108	86	402

3) 北勢線が生活やまちにもたらす効果や役割

「必要時に利用できる安心感」が最も多く、次いで「交通量削減と混雑緩和」「安心安全に移動できる」「沿線の賑わい創出」などとなっている。

（年代別）

複数回答(%)	高校生以下	10～20代	30～40代	50～64歳	65歳以上	計
必要時に利用できる安心	69.2	61.9	67.5	80.0	84.1	74.1
交通量削減と混雑緩和	48.1	63.5	63.8	69.5	52.4	60.6
安心安全に移動できる	42.3	44.4	53.8	61.9	59.8	54.4
沿線のにぎわい創出	38.5	38.1	32.5	45.7	46.3	40.9
鉄道が地域のシンボル	25.0	36.5	43.8	46.7	36.6	39.4
地域の魅力・価値向上	38.5	36.5	32.5	42.9	32.9	37.0
進学先の選択肢増加	46.2	41.3	46.3	26.7	24.4	35.2
人口減少防止	36.5	36.5	38.8	31.4	36.6	35.5
長く地域に暮らせる	21.2	22.2	41.3	43.8	32.9	34.5
交通量削減と事故減少	26.9	34.9	42.5	39.0	24.4	34.2
交通量削減と環境保護	34.6	25.4	35.0	38.1	31.7	33.4
来訪増加と観光振興	40.4	23.8	32.5	29.5	30.5	31.1
沿線の売上貢献	34.6	28.6	20.0	27.6	29.3	27.7
自宅から通え費用が安い	19.2	22.2	25.0	20.0	7.3	18.4
その他	1.9	1.6	5.0	6.7	4.9	4.4
n	52	63	80	105	82	386

3 地域公共交通計画の評価

3-1 事業の実施状況

地域公共交通計画（計画期間：令和3年度～令和7年度）に位置付けた全ての事業を実施しました。これにより、公共交通利用者の増加、利用者の利便性向上などの効果を発揮したと考えます。今後も継続して事業を実施します。

■事業の実施状況

基本方針 基本目標	事業名	概要	実施状況
【基本方針1】未来につながる公共交通			
1-1 鉄道の維持・活性化	1-1-1 北勢線の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・路線の維持、活性化。 ・北勢線事業運営協議会と連携した取組を実施。 ・町内で行なわれるイベントなどに参加。 	<ul style="list-style-type: none"> ・北勢線サンタ電車、親子ツアーズなどのイベントを実施。新たに実施した謎解き旅も好評。 ・サッカーチームのラッピング車両を運行。 ・町内では、わくわくフェスタ、東員マルシェで公共交通ブースを出展。
	1-1-2 北勢線の維持	<ul style="list-style-type: none"> ・桑名市、いなべ市と協力し北勢線の維持に必要な支援を実施。 	<ul style="list-style-type: none"> ・上記の支援及び財政支援を実施。
	1-1-3 三岐線の維持	<ul style="list-style-type: none"> ・四日市市、いなべ市と協力し三岐線の維持に必要な支援を実施。 	<ul style="list-style-type: none"> ・上記の支援を実施。
1-2 バス、タクシーの維持・活性化	1-2-1 路線バスの利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの利用促進を推進。 ・交通事業者が取り組んでいる施策を住民などに情報提供。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「もちつもたれつ公共交通」の発行、オレンジバス時刻表に路線バス時刻表を掲載。
	1-2-2 タクシーの利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・障がい者のタクシー利用助成など、交通弱者がより利用しやすいタクシーサービスを提供。 	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー利用助成を継続して実施。
1-3 持続可能な仕組みの構築	1-3-1 オレンジバス運賃体系の改定	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃体系の見直しを実施。 	<ul style="list-style-type: none"> ・令和3年度に運賃を100円から200円に見直しを実施。
	1-3-2 生活交通を考える会の継続	<ul style="list-style-type: none"> ・年数回開催している「東員町生活交通を考える会」を継続。 	<ul style="list-style-type: none"> ・年3回（中止となった1回を除く）継続して開催。
【基本方針2】コネクトする公共交通			
2-1 交通結節点の利便性向上	2-1-1 オレンジバスと鉄道とのダイヤ調整・案内の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・オレンジバスについて、鉄道駅における乗継の利便性向上を図るため、運行ダイヤの調整、案内の充実を実施。 	<ul style="list-style-type: none"> ・令和5年10月のオレンジバス再編に合わせて、ダイヤ調整、広報を実施。 （東員町地域公共交通利便増進実施計画に位置付け） ・公共交通出前講座、鳥取地区で意見交換会を実施。
	2-1-2 オレンジバスと路線バスとのダイヤ調整・案内の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・オレンジバスについて、路線バスにおける乗継の利便性向上を図るため、運行ダイヤの調整、案内の充実を実施。 	

基本方針 基本目標	事業名	概要	実施状況
【基本方針３】身近に感じる公共交通			
３－１ オレンジバス 再編	３－１－１ オレンジバスの 再編	<ul style="list-style-type: none"> ・ 昼便は、利便性の高いルートに見直し。 ・ バス利用者乗降データを活用し、適宜利用者ニーズを把握。 ・ 鉄道、路線バスとの接続を調整。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和５年 10 月にオレンジバス再編を実施。 ・ 再編により、「まちの顔」エリア、イオンモール東員へのアクセス性が向上。 ・ 鉄道、路線バスとのダイヤ調整を実施。 (東員町地域公共交通利便増進実施計画に位置付け)
３－２ 新たな移動形態の研究・実現 推進	３－２－１ 新たな移動手段 などの取り組み を推進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域特性にあった運行形態を研究。 ・ グリーンスローモビリティやデマンド交通の活用など、関係機関や住民との協働による方法を研究し、実現に向けて推進。 ・ 自動運転などの新しい技術や移動手段に取り組む。 ・ 地域と町が協働して取り組む。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ デマンド交通導入市町（明和町、桑名市）への訪問ヒアリングを実施し、本町への導入について研究。 ・ 国土交通省の「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに加入し、デマンド交通やライドシェアに関する情報を収集するなど、新たな移動手段の調査、研究を実施。 ・ 地域の支えあい活動などの実態を把握。
【基本方針４】魅力ある公共交通			
４－１ 外出支援	４－１－１ おでかけ元気バス事業の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・ オレンジバスの運賃を半額とする「おでかけ元気バス」を配布。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ おでかけ元気バスの利用者は目標値（延 18,000 人）を達成（令和 6 年度末で 20,994 人）。
	４－１－２ 子ども達の移動 支援	<ul style="list-style-type: none"> ・ オレンジバス運賃の未就学児無料を継続。 ・ オレンジバス運賃に小学生運賃を新設。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 未就学児無料、小学生 100 円の運賃を実施。
４－２ 公共交通の魅力 発信	４－２－１ 自動車運転免許 自主返納の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 三重県、民間事業者による取り組みを紹介。本町独自の取り組みについて検討、実施。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 三重県、三重交通による取り組みを紹介。 ・ 本町独自の取り組みとして「おでかけ元気バス」を配布。
	４－２－２ 公共交通利用を 促進する情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通マップ、ホームページ、経路検索などの情報提供を実施。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ オレンジバス時刻表、「もちつもたれつ公共交通」を発行。 ・ スマートフォンアプリ「もくいく」「PINA（ピナ）」でバス停検索、バスの現在地の確認可能。 ・ Google マップでもルート検索可能。 (東員町地域公共交通利便増進実施計画に位置付け)

基本方針 基本目標	事業名	概要	実施状況
4-2 公共交通の魅力発信	4-2-3 公共交通利用促進イベントの実施	<ul style="list-style-type: none"> ・北勢線サタ電車運行時にオレンジバスの無料乗車券を配布。 ・町のイベントでのバス乗り方教室など、バス利用促進活動を継続して実施。 ・その他のイベント開催時には、会場へのアクセスに公共交通利用を促す。 	<ul style="list-style-type: none"> ・北勢線サタ電車運行時にオレンジバスの無料乗車券を配布。 ・わくわくフェスタ、東員マルシェで公共交通ブースを出展。 ・北勢線では、サッカーチームのラッピング電車を運行し、公共交通利用を促進。
	4-2-4 バスロケーションシステムの活用	<ul style="list-style-type: none"> ・バスロケーションシステムの情報提供。 ・乗降センサーを活用し利用者ニーズを詳細に把握し、交通施策に反映。 	<ul style="list-style-type: none"> ・時刻表、ホームページで情報提供を実施。 ・乗降センサーのデータは、本計画策定に活用。 (東員町地域公共交通利便増進実施計画に位置付け)
	4-2-5 公共交通の「見える化」の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・検索サービス、地図アプリへの掲載など、公共交通が利用しやすくなるよう「見える化」を推進。 	<ul style="list-style-type: none"> ・検索サービス、地図アプリに情報提供済み。
4-3 快適性の向上	4-3-1 キャッシュレスによる運賃收受の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・交通系 IC カードやスマホ決済などのキャッシュレスについて、北勢線の導入状況なども勘案して実現可能性を検討し、導入に向けた取り組みを推進。 	<ul style="list-style-type: none"> ・令和7年3月に三岐鉄道北勢線が交通系 IC カードを導入したことから、オレンジバスへの導入について検討中。 (東員町地域公共交通利便増進実施計画に位置付け)
	4-3-2 快適で安全・安心な利用環境整備	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、バス、タクシー車両や鉄道施設、バス停の点検整備などを実施し、利用者が公共交通を快適で安全・安心に利用できる環境整備に取り組む。 	<ul style="list-style-type: none"> ・日常及び定期点検、修繕等を実施。

3-2 目標指標の達成状況と評価、今後の課題と取組

3-1 に示した事業を実施した結果、目標指標の達成状況は以下の通りです。

評価項目 17 のうち、A（目標達成）が8つ、B（目標値の 80%以上達成）が4つ、C（その他）が3つとなっており、全体としては目標を概ね達成できたと言えます。

ただし、C評価であった「タクシー助成利用者数」「北勢中央公園口駅の乗車人員」「新たな移動手段の取り組み事業数」については、今後、関係者と調整の上、目標達成に向けた取り組みが必要です。

■目標指標の評価結果

評価：目標達成（100%以上）をA、目標値の 80%以上達成をB、それ以外をCとした

基本方針 基本目標	事業名	評価
【基本方針1】未来につながる公共交通		
1-1 鉄道の維持・活性化	北勢線の利用者数	B
	鉄道（北勢線、三岐線）を利用している町民の割合	
1-2 バス、タクシーの維持・活性化	路線バスの年間輸送量（桑名阿下喜線）	A
	路線バスの年間輸送量（イオンモール東員線）	A
	タクシー助成利用者数	C
1-3 持続可能な仕組みの構築	オレンジバス収支率	A
	オレンジバスの運賃収入額	A
【基本方針2】コネクする公共交通		
2-1 交通結節点の利便性向上	町内鉄道駅の乗車人員（東員駅）	B
	町内鉄道駅の乗車人員（穴太駅）	B
	町内鉄道駅の乗車人員（北勢中央公園口駅）	C
【基本方針3】身近に感じる公共交通		
3-1 オレンジバス再編	オレンジバス乗車人員	B
	オレンジバスを利用している町民の割合	
3-2 新たな移動形態の研究・実現推進	新たな移動手段の取り組み事業数	C
【基本方針4】魅力ある公共交通		
4-1 外出支援	おでかけ元気バスの利用者数の延数	A
4-2 公共交通の魅力発信	運転免許証の返納者数	A
	利用促進活動の実施回数	A
4-3 快適性の向上	キャッシュレスや感染症対策など快適性を向上する取り組みの数	A

※詳細は、次ページ以降に記載

■計画目標の達成状況

目 標			目 標 達 成 の た め の 主 な 取 り 組 み	評 価 指 標 の 実 績					評 価、今 後 の 課 題・取 組 ※ 評 価：目 標 達 成（100％以 上）を A、目 標 値 の 80％以 上 達 成 を B、そ れ 以 外 を C と し た	
評 価 指 標	基 準 値	目 標		R3	R4	R5	R6	考 察		
【基本目標1－1】鉄道の維持・活性化										
北勢線の利用者数（乗車人員）	2,551,724人	現状以上に増加	事業1－1－1 北勢線の利用促進 事業1－1－2 北勢線の維持	1,923,377人 （R3.4～R4.3）	2,084,178人 （R4.4～R5.3）	2,150,364人 （R5.4～R6.3）	2,204,941人 （R6.4～R7.3）	・コロナ以前の数値までは戻っていないものの、増加傾向。 ・生活様式の変化により、達成が難しい面があるが、今後はICカード導入等による効果を期待。	B	・今後も、北勢線沿線市町や北勢線事業運営協議会と連携した取り組みや、町内イベントでの利用促進活動などを実施し、北勢線のさらなる利用増を図る。 ・引き続き、北勢線、三岐線に対する支援を実施。継続して取り組む。
鉄道（北勢線、三岐線）を利用している町民の割合	17.3%	現状以上に増加	事業1－1－3 三岐線の維持	—	—	—	—			—
【基本目標1－2】バス、タクシーの維持・活性化										
路線バスの年間輸送量 （桑名阿下喜線）	38.0人/日	現状以上に増加	事業1－2－1 路線バスの利用促進	35.3人/日 （R2.10～R3.9）	38.0人/日 （R3.10～R4.9）	40.8人/日 （R4.10～R5.9）	46.2人/日 （R5.10～R6.9）	・目標達成。移動規制緩和による効果が大きいと考察。	A	・引き続き、広域移動を意識した公共交通ネットワークの構築に向け、オレンジバスと鉄道、路線バスとの乗継の利便性向上を図る。 ・オレンジバスと運行区間の一部が重複するイオンモール東員線については、新ルート・ダイヤとなった影響を精査し、引き続き東員駅、イオンモール東員間のアクセス向上を図る。
路線バスの年間輸送量 （イオンモール東員線）	31.3人/日	現状以上に増加		48.8人/日 （R2.10～R3.9）	47.2人/日 （R3.10～R4.9）	45.1人/日 （R4.10～R5.9）	42.9人/日 （R5.10～R6.9）		A	
タクシー助成利用者数	418枚	現状以上に増加	事業1－2－2 タクシーの利用促進	297枚 （R3.4～R4.3）	301枚 （R4.4～R5.3）	285枚 （R5.4～R6.3）	311枚 （R6.4～R7.3）	・基準値には達していない。新しい生活様式による変化と考察。	C	・引き続き、障がい者が公共交通を利用して移動ができる環境づくりのため、タクシー利用助成を継続する。
【基本目標1－3】持続可能な仕組みの構築										
オレンジバスの収支率	13.7%	15%	事業1－3－1 オレンジバス運賃体系の改定	14.3% （R3.4～R4.3）	14.6% （R4.4～R5.3）	15.2% （R5.4～R6.3）	15.6% （R6.4～R7.3）	・目標達成。 ・令和3年度に運賃を200円に改定したことから大きく増収。	A	・引き続き「おでかけ元気バス事業」や「小学生運賃の無料」などの施策を継続するとともに、更なる利便性の向上に向け、ルート・ダイヤ改定後の効果検証やキャッシュレス決済導入の検討、利用促進のための啓発活動を行い、収支率の改善に取り組む。 ・引き続き、生活交通を考える会を開催し、公共交通の利用促進につながる取り組みを検討し、実施する。
町のオレンジバスの運賃収入額	8,516千円	現状以上に増加	事業1－3－2 生活交通を考える会の継続	11,107千円 （R3.4～R4.3）	11,330千円 （R4.4～R5.3）	11,826千円 （R5.4～R6.3）	12,216千円 （R6.4～R7.3）		A	

目標			目標達成のための 主な取り組み	評価指標の実績					評価、今後の課題・取組	
評価指標	基準値	目標		R3	R4	R5	R6	考察	※評価：目標達成(100%以上)をA、目標値の80% 以上達成をB、それ以外をCとした	
【基本目標2－1】 交通結節点の利便性向上										
町内鉄道駅の乗車人員 (東員駅)	184,604人	現状以上に 増加	事業2－1－1 オレンジバスと鉄 道とのダイヤ調 整・案内の充実 事業2－1－2 オレンジバスと路 線バスとのダイヤ 調整・案内の充実	140,466人 (R3.4～R4.3)	155,584人 (R4.4～R5.3)	168,338人 (R5.4～R6.3)	169,464人 (R6.4～R7.3)	・全駅が目標未達成。 ・東員駅、穴太駅は増加 傾向であるが、北勢中 央公園口駅はやや減 少。 ・新しい生活様式による 変化により達成が難し い面があるが、北勢線 については、今後はIC カード導入等による効果 を期待。	B	・ラッピング車両については令和7年3月をもって 契約終了 ・引き続き、町内のイベントや出前講座、意見交換 会などの啓発活動を継続する。 ・改定後のルート・ダイヤの検証結果をもとに、更 なる乗継の利便性向上を検討する。
町内鉄道駅の乗車人員 (穴太駅)	126,968人	現状以上に 増加		101,708人 (R3.4～R4.3)	107,602人 (R4.4～R5.3)	113,562人 (R5.4～R6.3)	112,338人 (R6.4～R7.3)		B	
町内鉄道駅の乗車人員 (北勢中央公園口駅)	104,337人	現状以上に 増加		80,616人 (R3.4～R4.3)	85,764人 (R4.4～R5.3)	80,907人 (R5.4～R6.3)	78,588人 (R6.4～R7.3)		C	
【基本目標3－1】 オレンジバス再編										
オレンジバス乗車人員	83,844人	現状以上に 増加	事業3－1－1 オレンジバスの再 編	80,092人 (R2.10～ R3.9)	74,317人 (R3.10～ R4.9)	76,715人 (R4.10～ R5.9)	75,705人 (R5.10～R6.9)	・目標未達成。 ・令和6年度は前年度より減少しているが、令和5年10月のルートダイヤ改定に伴い、東部地区からイオンモール東員などへのアクセスが改善したことや、北部地区から南部地区へのシームレスな移動が可能になったことで、乗り換え乗車が減少したことが一因と考えられる。	B	・ルートダイヤの改定を実行することで、利用者にとって利便性の高い運行を実現した。 ・今後は、新ルート・ダイヤでの運行状況を引き続き注視しつつ、影響や効果の検証を深化させ、より住民目線の対策を検討する。
オレンジバスを利用している町民の割合	6.5%	現状以上に 増加		—	—	—	—			
【基本目標3－2】 新たな移動形態の研究・実現推進										
新たな移動手段の取り組み事業数	0事業	1事業	事業3－2－1 新たな移動手段などの取り組みを推進	0事業 (R3.4～R4.3)	0事業 (R4.4～R5.3)	0事業 (R5.4～R6.3)	0事業 (R6.4～R7.3)	・目標未達成。 ・事業までは至っていないが、AIオンデマンド交通、ライドシェアなどの事例調査、視察などを検討。	C	・引き続き、東員町の地域特性に合った移動手段について、オレンジバスとのすみ分けを考慮し、調査、研究を進め、今後の本町の課題に対応した具体的な事業の実施に向けた検討を行う。

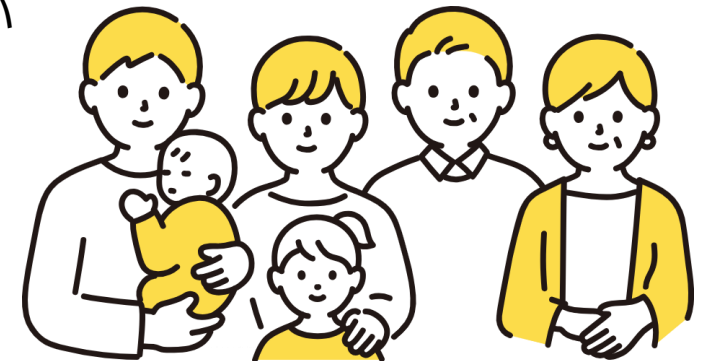
目標			目標達成のための 主な取り組み	評価指標の実績					評価、今後の課題・取組 ※評価：目標達成(100%以上)をA、目標値の80% 以上達成をB、それ以外をCとした	
評価指標	基準値	目標		R3	R4	R5	R6	考察		
【基本目標4-1】 外出支援										
おでかけ元気バス事業の利用者数	—	年18,000人 (延べ)	事業4-1-1 おでかけ元気バス 事業の実施 事業4-1-2 子ども達の移動支援	16,656人 (R3.4～R4.3)	17,496人 (R4.4～R5.3)	20,165人 (R5.4～R6.3)	20,994人 (R6.4～R7.3)	・目標達成。 ・高齢化に伴う所有者の増加、制度が定着してきたこと及びオレンジバスの利便性が向上したことで、利用者が増えたと考察。 (75歳以上)令和6年3月＝4,185人 (75歳以上)令和7年3月＝4,455人(差270人)	A	・引き続き、高齢者が公共交通を利用して移動ができる環境づくりのため、おでかけ元気バス事業を実施する。 ・引き続き、小人運賃(100円)、未就学児の運賃無料を実施する。
【基本目標4-2】 公共交通の魅力発信										
運転免許証の返納者数	98人	現状以上に増加	事業4-2-1 自動車運転免許 自主返納の促進	119人 (R3.4～R4.3)	109人 (R4.4～R5.3)	94人 (R5.4～R6.3) * いなべ警察管内は206件	110人 (R6.4～R7.3) * いなべ警察管内は231件	・目標達成。 ・おでかけ元気バスの提示によるオレンジバスの運賃半額も効果があったと考察。	A	・引き続き、高齢者が公共交通を利用して移動ができる環境づくりのため、おでかけ元気バス事業を実施する。
利用促進活動の実施回数	0回	2回以上	事業4-2-2 公共交通利用を促進する情報提供	2回 (R3.4～R4.3)	3回 (R4.4～R5.3)	3回 (R5.4～R6.3)	3回 (R6.4～R7.3) * 中止になった1回を除く	・目標達成。 ・様々なイベントにおいて公共交通の利用を情報提供し、バスロケーションシステムの活用、検索サービスなどでの「見える化」、サッカーチームとの連携など、多様な事業を実施し、利用者増加などにつながった。	A	・引き続き、利用促進に資する活動を実施していく。 ・引き続き、事業の継続及び普及活動に取り組んでいく。 ・引き続き、Googleマップなどの各種経路検索サービスに遅延なく情報を掲載し、公共交通の「見える化」を推進する。 ・引き続き、東員町に訪れる目的を創ることにより、オ公共交通全体の利用促進を図る。
			事業4-2-3 公共交通利用促進イベントの実施							
			事業4-2-4 バスロケーションシステムの活用							
			事業4-2-5 公共交通の「見える化」の推進							
			事業4-2-6 観光資源の活用							
【基本目標4-3】 快適性の向上										
キャッシュレスや感染症対策など 快適性を向上する取り組みの数	0回	1回以上	事業4-3-1 キャッシュレスによる運賃収受の実施	1回 (R3.4～R4.3)	1回 (R4.4～R5.3)	1回 (R5.4～R6.3)	1回 (R6.4～R7.3)	・目標達成。 ・オレンジバスの感染症対策の動画を、バス車内のデジタルサイネージで放送し、利用者の不安解消に一定の効果があったと考察。	A	・キャッシュレス決済の導入については、全国交通系ICカードの導入について検討する。 ・引き続き、デジタルサイネージを活用した感染症対策などについての情報発信を実施し、安全性や快適性の向上を図る。
			事業4-3-2 感染症対策の実							

ワークショップ 「東員町の公共交通をもっと便利にするために」

【資料4】

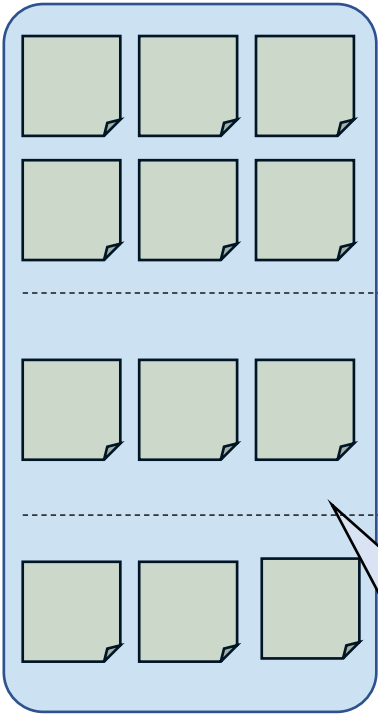
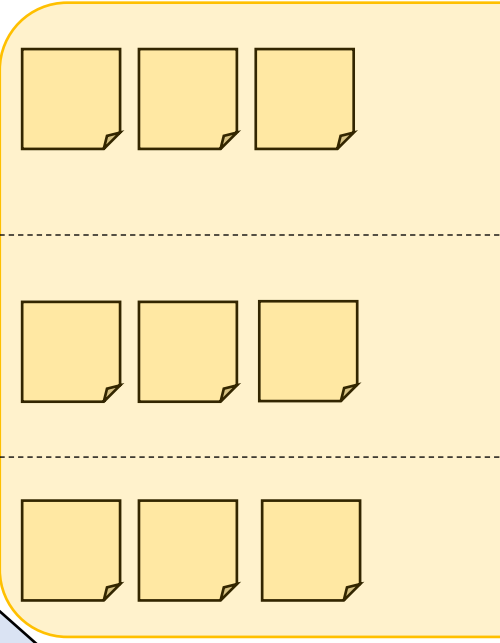
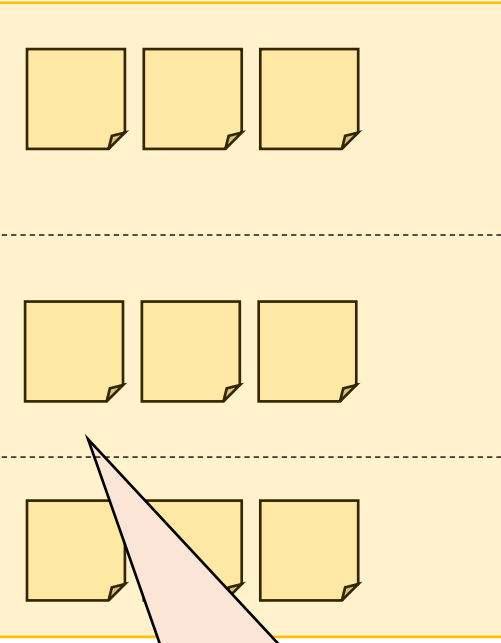
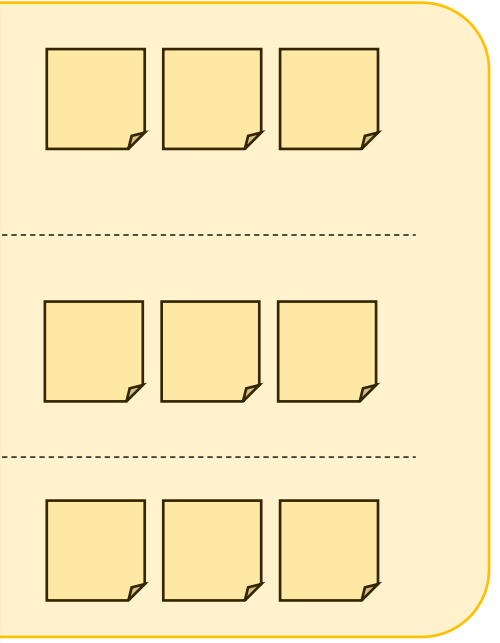
東員町の公共交通について一緒に考えましょう！

- 手順①** 東員町の公共交通について「課題だと思うことや困っていること」を書き出す（10分）
・ 思いついたことを付箋に書き出してください
- 手順②** ①で出した考えをチーム内で共有する（15分）
・ 出した考えをチームのメンバーに説明してください
・ 付箋は模造紙の「課題」の列に貼り付けましょう
（同じ課題や似た課題は固めて貼ると良い）
- 手順③** ②で出た課題について「こうすれば解決に近づきそう」というアイデアを書き出す（10分）
・ 思いついたことを付箋に書き出してください
・ 自由な発想で書いてみましょう
- 手順④** ③で出した考えをチーム内で共有する（15分）
・ それぞれの出した考えをチームのメンバーに説明してください
・ 付箋は模造紙の「解決策」列に貼り付けましょう
（実施主体別に貼り付けてください）
- 手順⑤** 全体発表・総括（10分）
・ チームの意見をまとめて発表してください



ワークショップ 「東員町の公共交通をもっと便利にするために」

模造紙

課題	解決策		
	町	住民	交通事業者、その他
			

課題を貼り付ける。
同じ課題や似た課題
は固めると良い。

解決策を貼り付ける。
実施主体別に貼って
ください。

ワークショップ 「東員町の公共交通をもっと便利にするために」

参考例

例えば…

課題	解決策
●バスの本数が少ない	●バスの本数を増やす（町） ●呼んだら来てくれる移動手段の導入（町） ●利用者が増えれば増便につながるので積極的にバスを利用する（住民）
●時刻やルートがわからない	●乗り方講座の開催・参加（町、住民）
●バスに乗る機会がない （乗ろうと思わない）	●定期的に仲間を誘ってバスででかける（住民） ●無料Dayを実施する（町）