

# 第2次東員町地域公共交通計画（案）

令和8年1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 .....	29
5	計画の進め方 .....	30
5-1	基本的な考え方 .....	30
5-2	評価の方法 .....	30
資 料	.....	32
	策定経緯 .....	32
	東員町地域公共交通会議 委員名簿 .....	33

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。

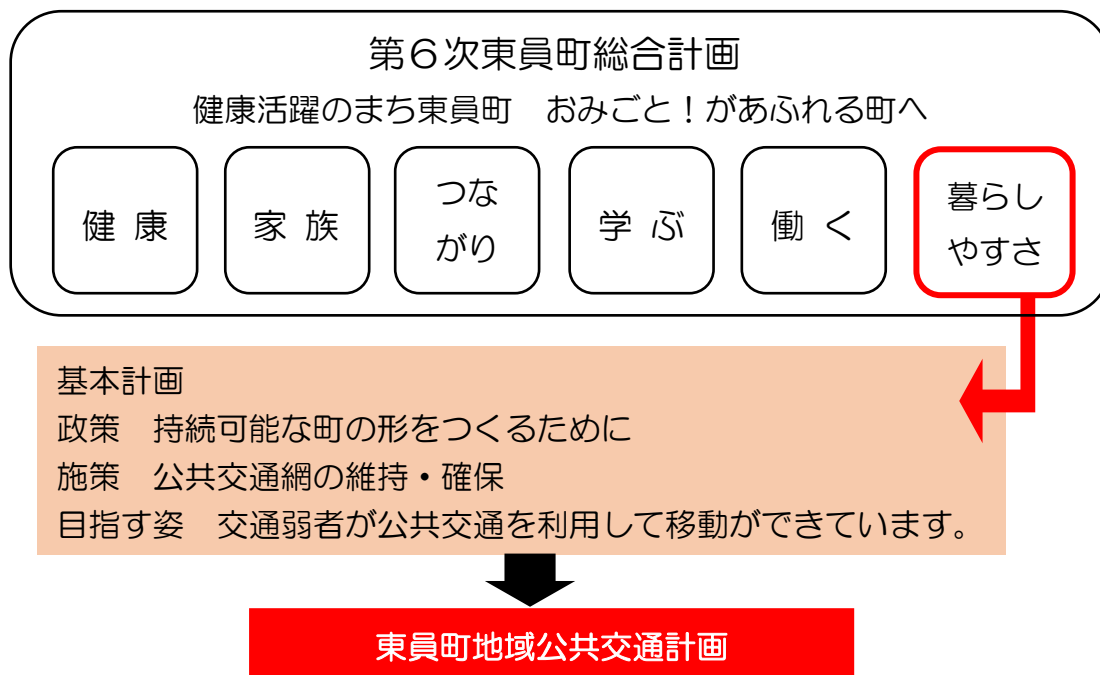
## 1-5 上位・関連計画における位置づけ

### (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

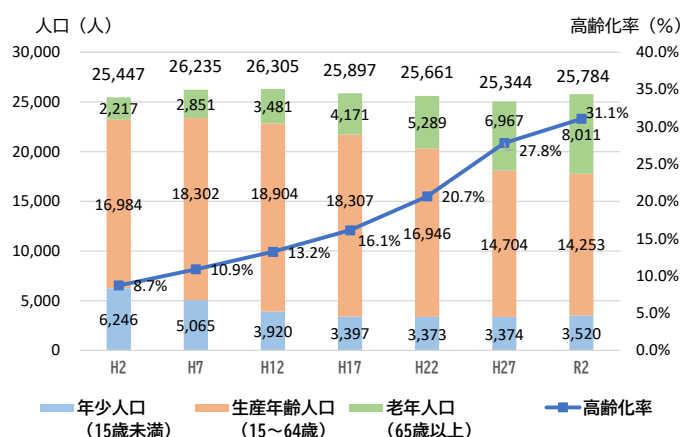
##### ①総人口

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

##### ②地区別人口

■地区別の人口推移

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	人口				構成比 (令和7年)	人口増減 R7-H22	65歳以上		75歳以上	
	平成22年	平成27年	令和2年	令和7年			人口 (令和7年)	高齢化率 (令和7年)	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%	918	12.7%
稲部	2,931	3,163	3,350	3,537	13.8%	606	780	22.1%	466	13.2%
三和	3,595	3,311	2,995	2,888	11.3%	▲707	952	33.0%	606	21.0%
笹尾西	3,722	3,666	3,665	3,525	13.8%	▲197	1,370	38.9%	884	25.1%
笹尾東	4,549	4,441	4,347	4,140	16.2%	▲409	1,684	40.7%	998	24.1%
城山	5,023	4,606	4,346	4,222	16.5%	▲801	1,840	43.6%	661	15.7%
合計	25,911	25,611	25,924	25,561	100.0%	▲350	8,147	31.9%	4,533	17.7%
内、外国人	543	485	657	779						
外国人割合	2.1%	1.9%	2.5%	3.0%						

※住民基本台帳 9月末現在。高齢化率は地区人口に対する割合。



### 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。

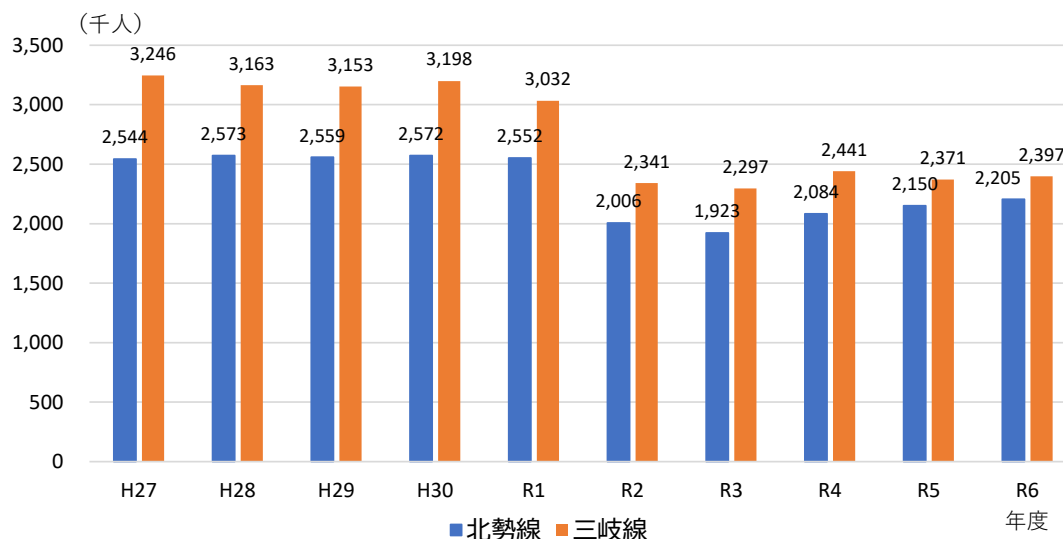
三岐鉄道北勢線と路線バスは、桑名市といなべ市を東西に連絡し、三岐鉄道三岐線はいなべ市と四日市市を連絡し、オレンジバスは、鉄道、路線バスと接続して主に南北方向への移動を担っています。また、笹尾、城山地区からは、名古屋方面への高速バスが運行しています。

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。

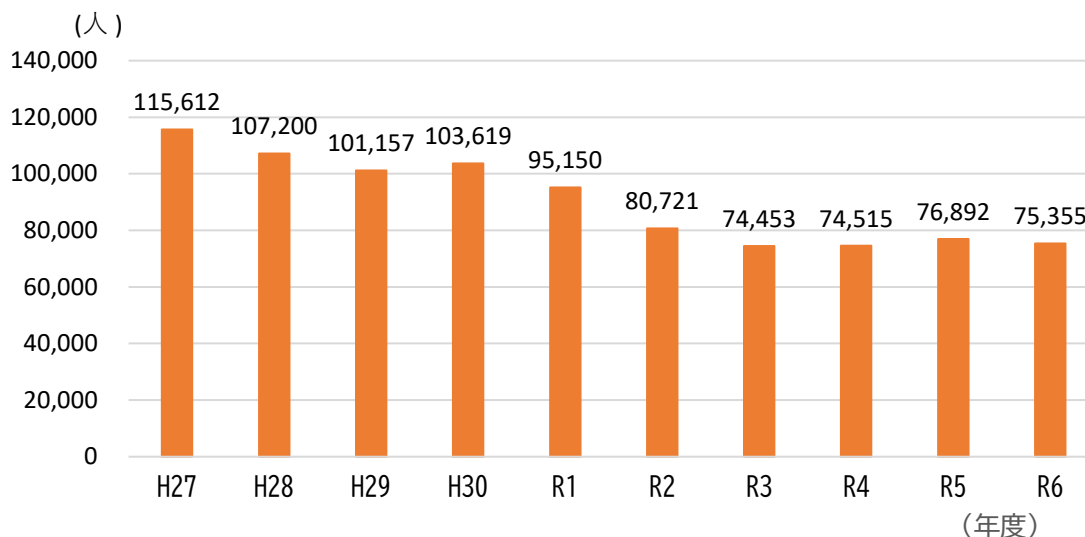
三岐鉄道北勢線、三岐線の利用者数は新型コロナ禍により減少しましたが、現在は回復傾向にあり、それぞれ年間220万人以上の方に利用されています。運行赤字が続く三岐鉄道北勢線は、沿線3市町（東員町、桑名市、いなべ市）で協議会を構成し補助金の交付を行い、運行を維持しています。

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、三岐線の利用者数の推移



■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



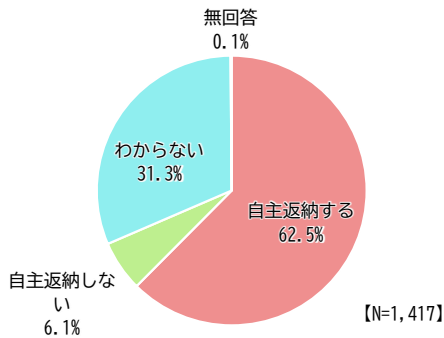
## 2-2 ニーズ調査

### (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%)

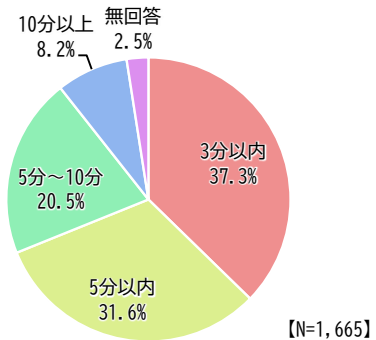
#### ① 自動車運転免許証の自主返納意向

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%。



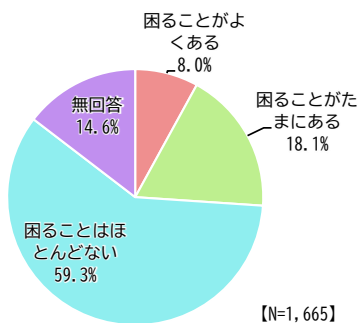
#### ② バス停までの所要時間

5分以内（3分以内を含む）は68.9%。  
5分以上は28.7%。

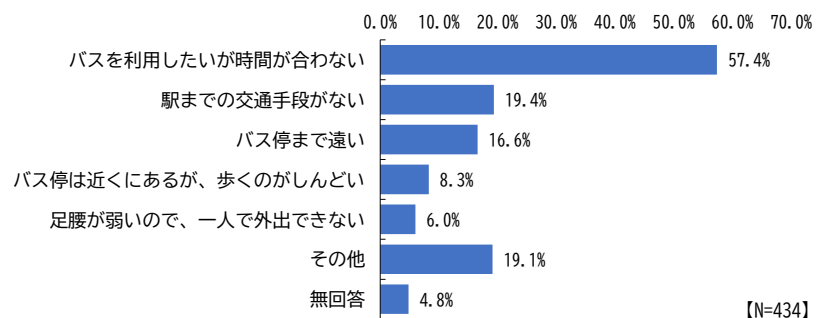


#### ③ 公共交通が不便で困ることがある人

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。



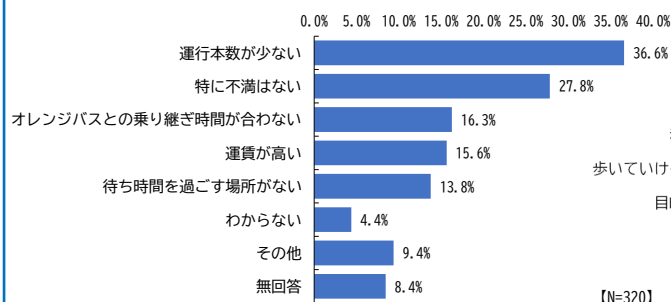
#### 【困る理由】



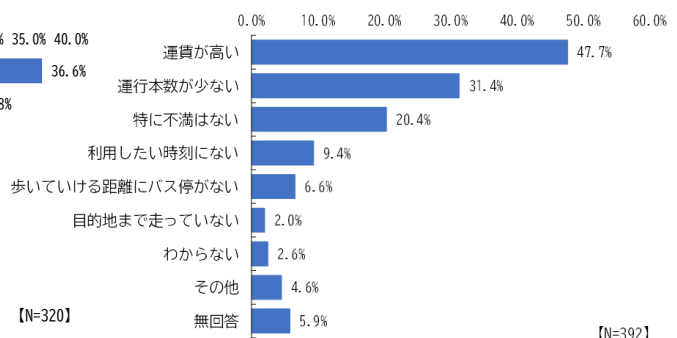
#### ④ 公共交通の改善要望-1

鉄道は「運行本数が少ない」、路線バスは「運賃が高い」「運行本数が少ない」が多い。

#### 【鉄道】



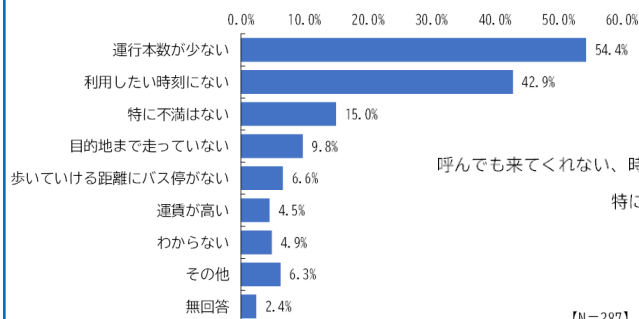
#### 【路線バス】



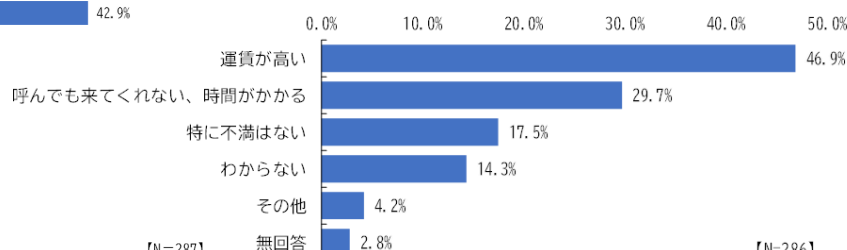
#### ④公共交通の改善要望-2

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】

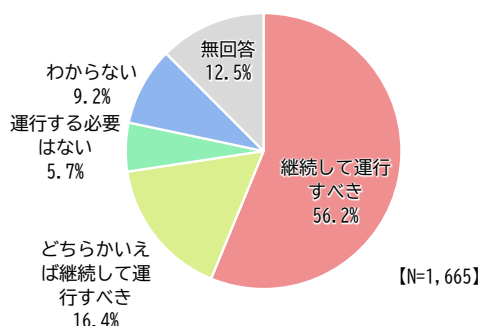


【N=287】

【N=286】

#### ⑤オレンジバスの継続意向

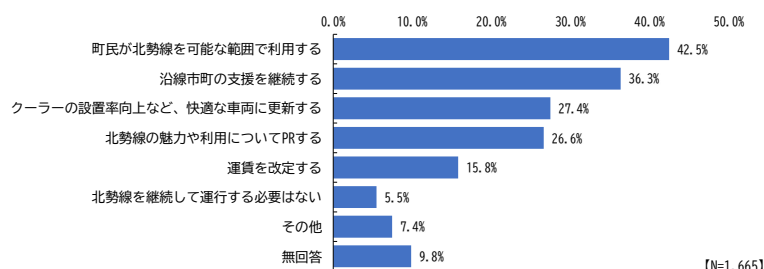
運行継続は 72.6%。



【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。



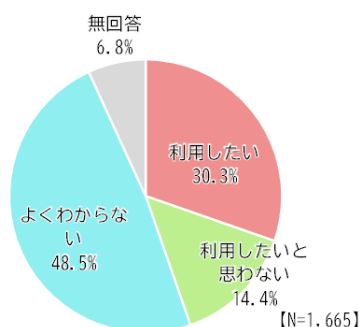
【N=1,665】

#### ⑦デマンド交通の利用意向

「利用したい」は 30.3%。

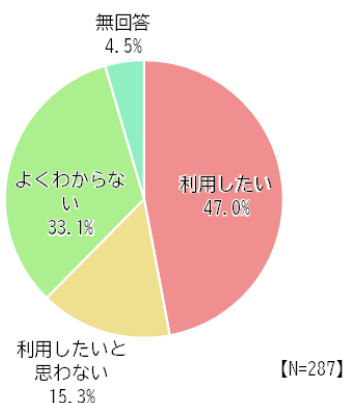
オレンジバス利用者のうち、利用したい人は 47.0%で約半数。

【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】



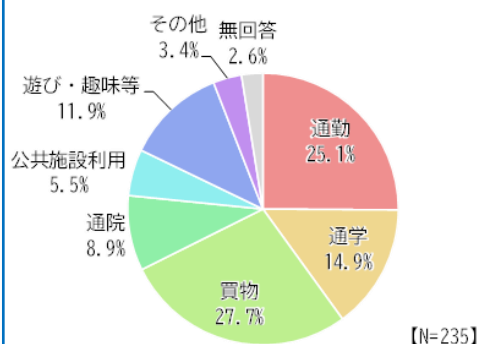
【N=287】

## (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)

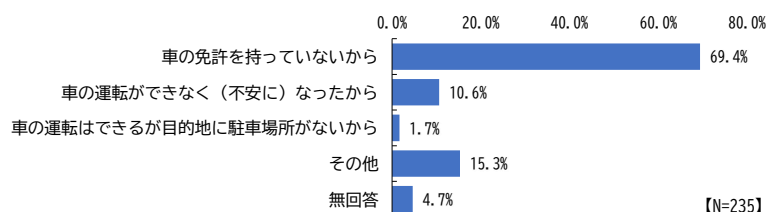
### ①オレンジバスの利用目的

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。

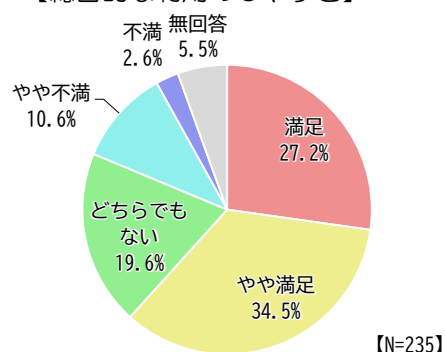


### ③オレンジバスの評価

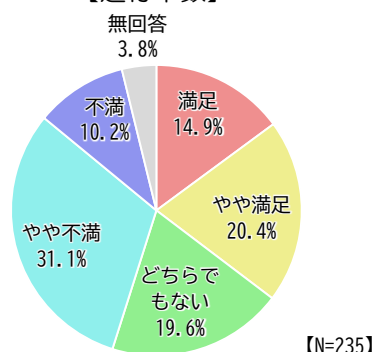
総合的な利用のしやすさに満足している人は 61.7%、不満と感じている人 13.2%よりも多く、多くの人が満足している。

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】

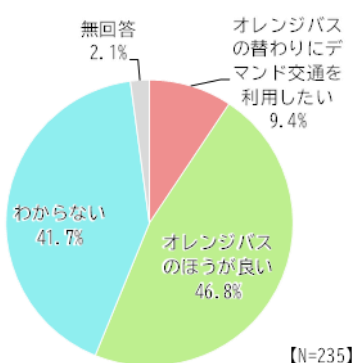


【運行本数】



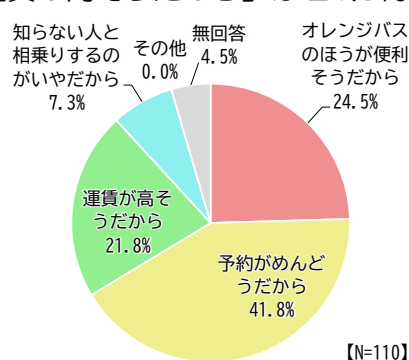
### ④デマンド交通の利用意向

「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・取組むことが必要です。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

## 交通弱者が公共交通を利用して移動ができています

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。

また、本計画の実現により、下記のSDGsの達成も目指します。

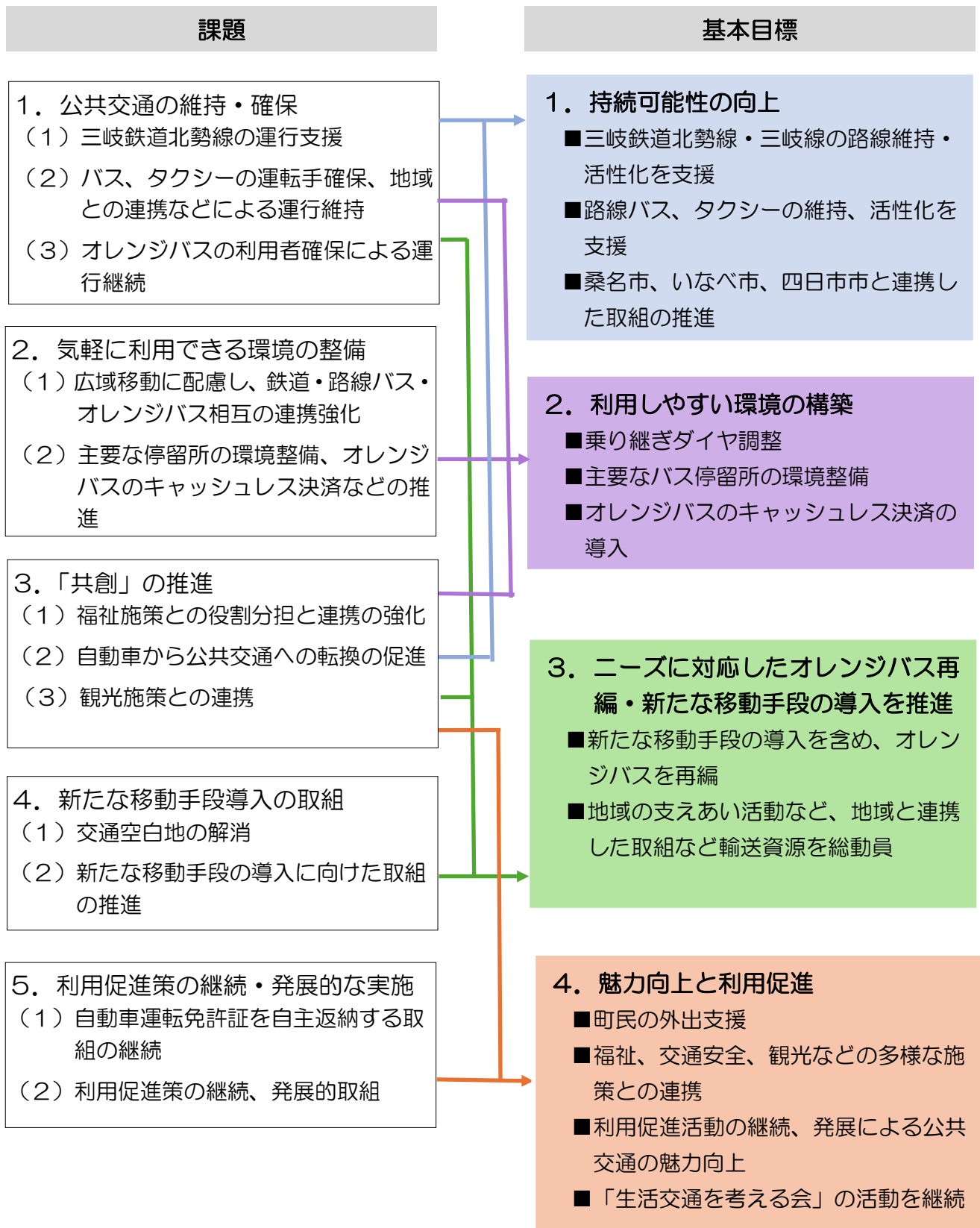
#### ■SDGsのターゲット

	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り組みを推進します。

## 《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

- ・主要な停留所においては、乗車待ちをしやすくするため上屋等を整備します。

### ■オレンジバスのキャッシュレス決済の導入

- ・オレンジバスのキャッシュレス決済の導入により、住民、観光客が利用しやすくします。

## 《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。

### ■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。

### ■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 R6年度	目標値 R12年度		
鉄道駅 年間利用者数	東員駅	169,464 人	171,000 人※	第4次いーとこ定住自立圏共生 ビジョンの目標 値に連動	交通事業者 提供 (4月～翌年 3月)
	穴太駅	112,338 人	113,500 人※		
	北勢中央公園 口駅	78,588 人	78,600 人	減少傾向のため 現況値以上を目 指す	
路線バス年間 輸送量 (1日平均)	桑名阿下喜線	46.2 人/日	51.6 人/日	令和元年度の実 績を目指す	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	43.0 人/日	減少傾向のため 現況値以上を目 指す	
タクシー助成 利用者数	-	311 枚	320 枚	現況値より増加 を目指す	東員町提供 (4月～翌年 3月)

※第4次いーとこ定住自立圏共生ビジョンでは、R11 に2駅で284,000人、年500人増加としているため、R12 は284,500人に設定。東員駅と穴太駅の配分はR6 現況値の割合で設定。

#### ■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 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次総合計画策定 時の令和元年度実績 (6.5%、17.3%)の 水準を目指す	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%		

### ■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 R6年度	目標値 R12年度		
オレンジバス利用者数	75,705 人	78,000 人 <sup>※1</sup>	新型コロナ禍後の増加率平均をもとに設定	東員町提供 (前年10月～当該年9月)
オレンジバスの収支率 (運賃収入÷運行委託費用)	15.6% <sup>※2</sup>	16.0%	運行委託費用は維持し、運賃収入は利用者数増化率と同じと設定	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国、町の費用負担額	873 円/人 <sup>※3</sup>	843 円/人		

※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×1.024=77,522人≒78,000人に設定。

※2 令和6年度の運行委託費用78,288,766円、収入12,215,779円より、収支率15.6%。  
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。

※3 R6年度のオレンジバス利用者一人あたり国、町の費用負担額は、  
(78,288,766円-12,215,779円)÷75,705人=872.8円/人≒873円。

### ■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 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 <sup>※</sup>	オレンジバス利用者数増加率と同じと設定	東員町提供 (4月～翌年3月)
運転免許証の年間返納者数	110 人	120 人	現況値より増加を目指す	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×1.024=21,498人≒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。

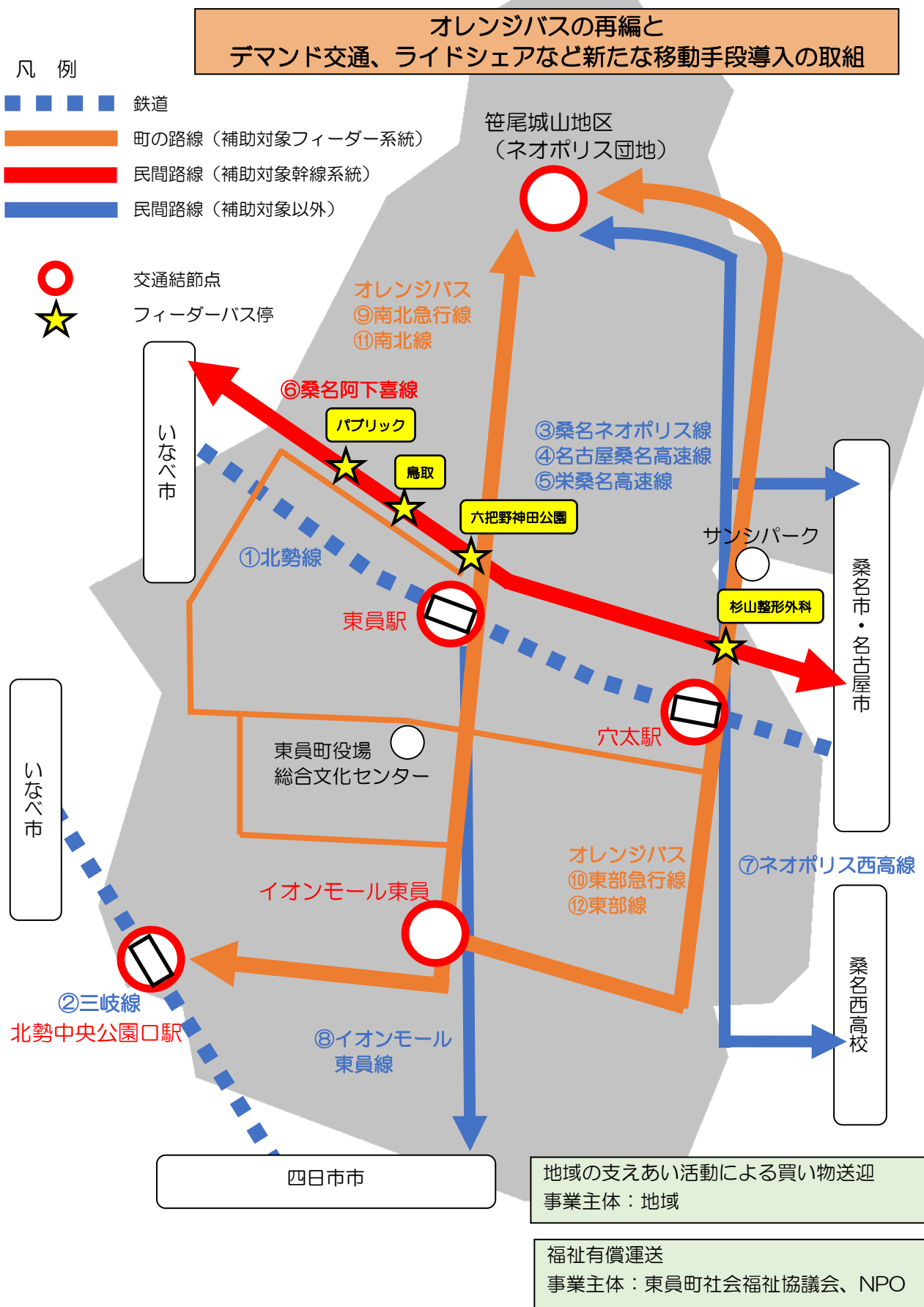
### ③新たな移動手段導入の取組みを推進

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。

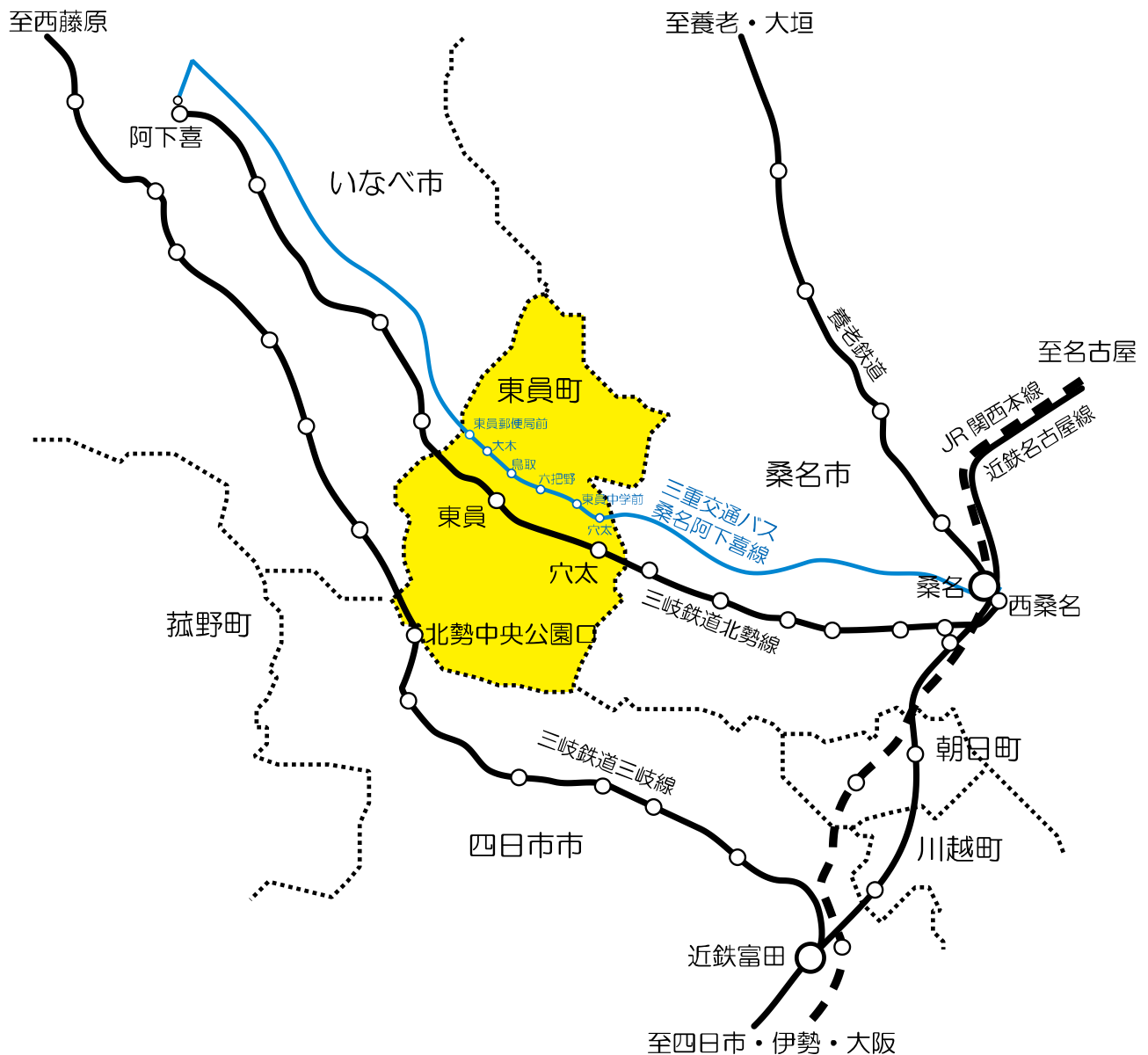
#### ■公共交通ネットワークにおける各公共交通の位置づけや役割

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

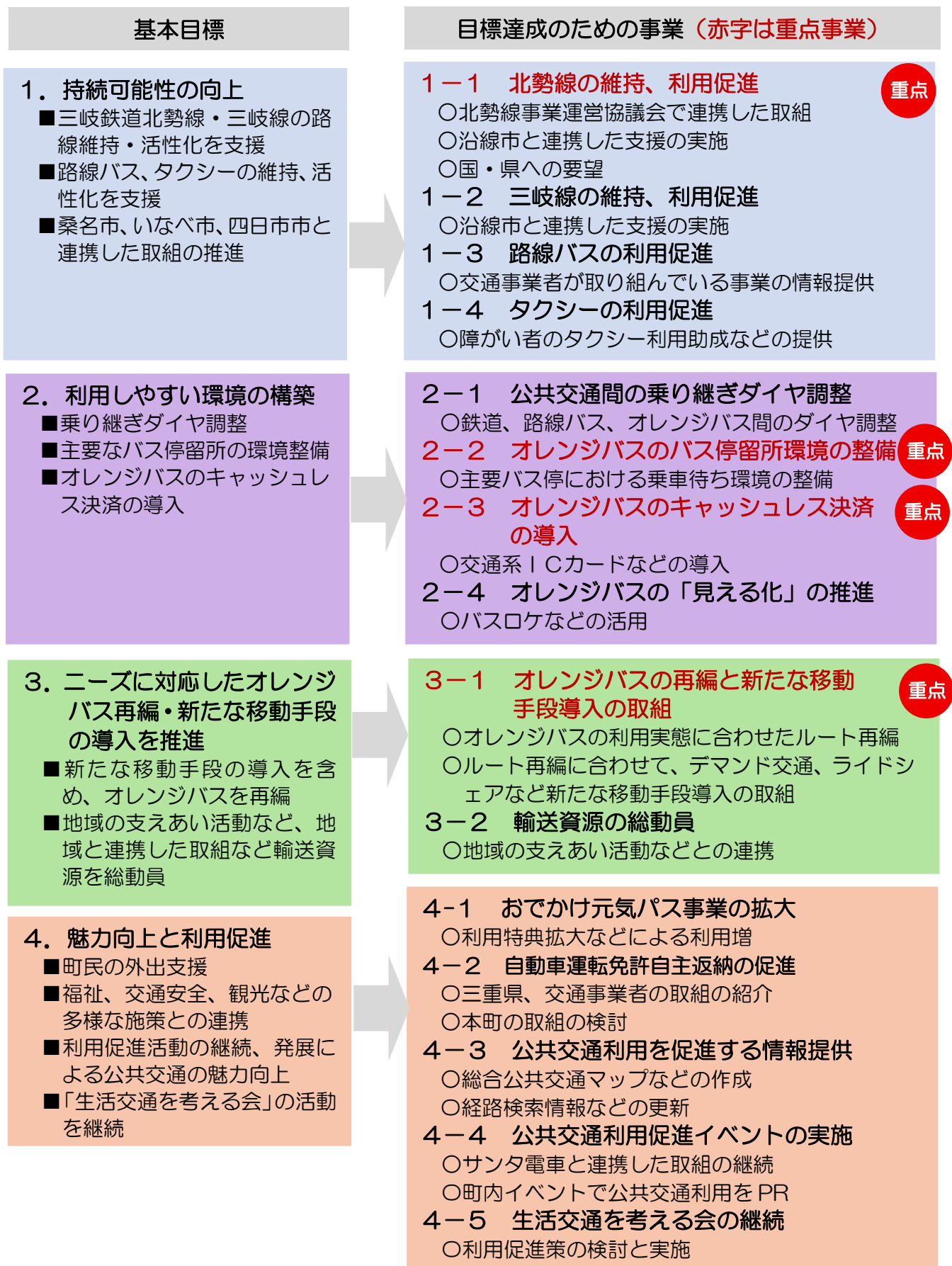
三重交通㈱が運行する三重交通バス「桑名阿下喜線」は、いなべ市から東員町を通り、桑名市を結ぶ、広域移動を担う地域間幹線系統です。東員町内には大きな総合病院や高校などがないため、隣接市町への通院、沿線に立地する高校への通学に必要な路線であり、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。一方で自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業により、運行を確保・維持していく必要があります。

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"><li>・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。</li><li>・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。</li><li>・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。</li><li>・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。</li><li>・国・県に北勢線維持に向けた要望を行います。</li></ul>	
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"><li>・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。</li></ul>
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"><li>・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。</li><li>・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。</li></ul>
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"><li>・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。</li></ul>
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 公共交通間の乗り継ぎダイヤ調整

概要	・鉄道、路線バスのダイヤ改正やオレンジバス再編時には、乗り継ぎ利便性向上を図るため、関係者と連携して運行ダイヤの調整を行います。
実施主体	三岐鉄道㈱、三重交通㈱、八風バス㈱、東員町

### 事業２－２ オレンジバスのバス停留所環境の整備

重点

概要	・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㈱、三岐鉄道㈱、東員町

### 事業２－３ 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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
実施主体	東員町

### 事業２－４ オレンジバスの「見える化」の推進

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
実施主体	三岐鉄道㈱、三重交通㈱、八風バス㈱、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

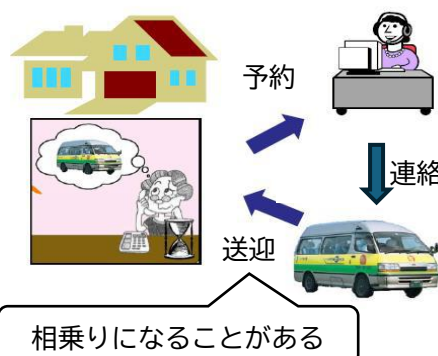
### 事業3-1 オレンジバスの再編と新たな移動手段導入の取組

重点

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・新たな移動手段導入に取り組む際には、利用のしやすさを知ってもらうとともに、利用実態・効果を検証するため、特定の地域、時間帯、運行期間などで実証運行を行い、本格運行を行うかどうか判断します。</li> </ul>
実施主体	八風バス(株)、三岐鉄道(株)、東員町

#### ■デマンド交通、ライドシェアのイメージ

- 時間内であれば、いつでも利用可能（例えば9時～16時）
- 電話やスマホで予約が必要
- 運賃はタクシーより安い、オレンジバスよりも高い
- タクシーのように希望の場所まで送迎  
（乗降場所が決められている場合もある）
- 相乗り（行先の方向が同じ人が同乗）することがある



### 事業3-2 輸送資源の総動員

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
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 おでかけ元気パス事業の拡大

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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外出を支援するため、オレンジバスの運賃半額とする「おでかけ元気パス」を配布します。</li> <li>・より多くの方が利用しやすくなるようにするため、おでかけ元気パスの特典の拡大を検討し、利用増を図ります。</li> </ul>
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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
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"> <li>・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。</li> <li>・SNS や広報誌、ホームページ等を活用して公共交通に関心を持ってもらえる情報を発信します。</li> <li>・公共交通を使った外出は、安全、安心で健康にもよいこと、CO<sup>2</sup>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。</li> </ul>
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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
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"> <li>・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。</li> </ul>
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。

## ■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 <b>重点</b>	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	公共交通間の乗り継ぎダイヤ調整					
2-2	オレンジバスのバス停留所環境の整備 <b>重点</b>					
2-3	オレンジバスのキャッシュレス決済の導入 <b>重点</b>					
2-4	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 <b>重点</b>	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	おでかけ元気バス事業の実施					
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					

※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。

## 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
1月16日～ 2月13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
細谷 守	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](mailto:seisaku@town.toin.lg.jp)