

東員町地域公共交通計画

中間案

令和2年11月

東 員 町

目 次

序 計画の目的と位置づけ	1
序-1 背景と目的.....	1
序-2 計画の区域.....	1
序-3 計画期間.....	1
序-4 上位・関連計画における位置づけ.....	2
序-5 計画の構成.....	4
1 計画の目標と方針	5
1-1 基本的な方針と目標.....	5
参考資料1 本町の概況と公共交通の現況	7
1-1 本町を取り巻く社会動向.....	7
1-2 本町の概況.....	9
1-3 公共交通の現況.....	12
参考資料2 実態調査	22
2-1 住民アンケート調査結果の概要.....	22
2-2 バス利用者アンケート調査.....	42
2-3 公共交通ワークショップ.....	55
参考資料3 現行計画の評価	58
3-1 計画目標の達成度.....	58
3-2 事業の実施状況評価.....	59
参考資料4 地域公共交通の現状と課題	61
4-1 現状のまとめ.....	61
4-2 課題.....	63

序 計画の目的と位置づけ

序—1 背景と目的

本町では、隣接する桑名市、いなべ市、四日市市等への広域的アクセスの向上と町内地域間の連携強化に向けて、通勤・通学、買物、通院等の生活交通を確保する地域公共交通の充実が求められています。

このため本町では、平成 17（2005）年 4 月 1 日からオレンジバスの運行を開始し、利用実態調査やアンケート調査等をもとにルートや運行本数等の再編を行ってきました。平成 25（2013）年 6 月には、町民アンケート調査やバス利用者アンケート調査結果等をもとに、今後の公共交通ネットワークのあり方や実施事業等を示した「東員町地域公共交通総合連携計画」を策定しました。この計画に基づいて通勤・通学の利便性向上を目指した朝夕便と、買い物や通院の利便性向上を目指した昼便に再編を行いました。その後、オレンジバス利用者アンケート調査等での意見をもとに、オレンジバスの運行ルート、運行ダイヤの改善を行ってきています。

また、高校別時刻表・オレンジバス便利帳の作成、北勢線のサンタ電車と連携してオレンジバス無料券を配布する取組、バスの乗り方教室の実施など、公共交通の利用促進に向けて多様な取組を実施しています。

これらの取組により、近年は北勢線及びオレンジバス利用者数が上向きつつありましたが、令和 2 年の新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通利用者数は大きく減少しています。

このような背景を踏まえ、今後の高齢化の進展を見据えた公共交通施策の展開に向け、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築し、鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシーなどの交通体系全体で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、「東員町地域公共交通総合連携計画」が令和 2 年度に計画期間が終了することから、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「東員町地域公共交通計画（以下「公共交通計画」という。）を策定するものです。

序—2 計画の区域

計画の区域は、公共交通相互の連携を図り、一体的に事業を推進する必要があるため、東員町全域とします。

序—3 計画期間

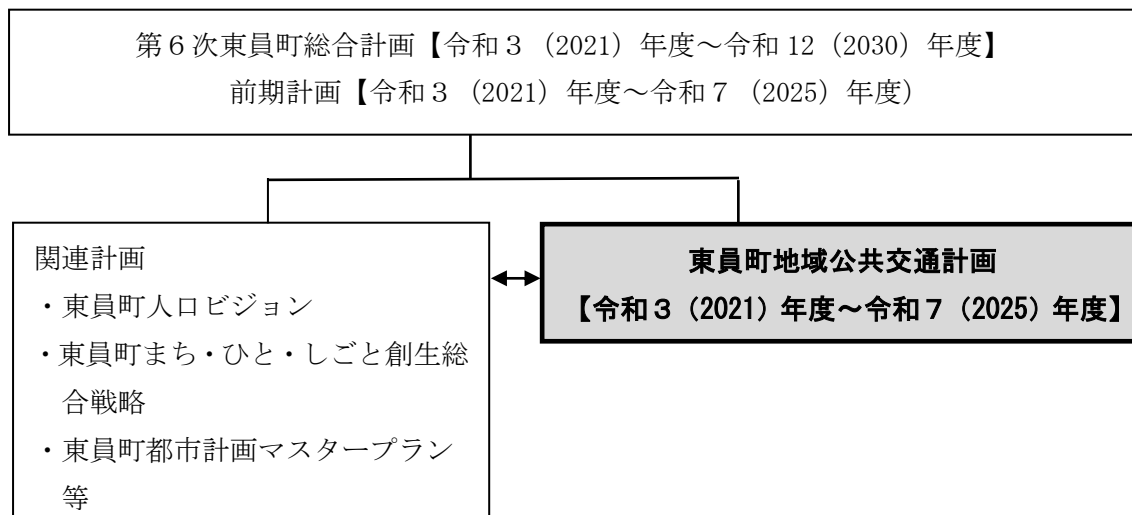
本計画の期間は、第 6 次総合計画の前期計画の計画期間との整合を図るため、令和 3（2021）年度～令和 7（2025）年度までの 5 年間とします。

序－４ 上位・関連計画における位置づけ

(1) 本計画の位置づけ

本計画は、「第6次東員町総合計画」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。

■本計画の位置づけ



※年度は、計画期間を示す

(2) 上位・関連計画における公共交通の位置づけ

①第6次総合計画【計画期間：令和3（2021）年度～令和12（2030）年度】（素案）

施策【公共交通の維持・確保】

地域公共交通計画に基づき、高齢化等の今後の社会情勢の変化に対応した地域公共交通網の再編、利便性向上等に様々な関係者と連携して取り組みます。また、北勢線やオレンジバスの長期的なビジョンを描き、様々な新しい技術や移動形態等を国や三重県等と連携し取り組みます。

②第2期 東員町まち・ひと・しごと創生総合戦略【総合計画に統合】（第1期計画）

【基本目標4 東員町に安心して住み続けられ、快適な生活のできる「まち」をつくる】

《施策8－1 安全・安心な居住環境の整備》

調和のとれた住空間づくりを目指して、あらゆる世代に適応した住みやすい住環境の形成を促進します。なかでも、交通利便性を高めるため、住民ニーズにあった公共交通のネットワーク、サービス水準を確保します。

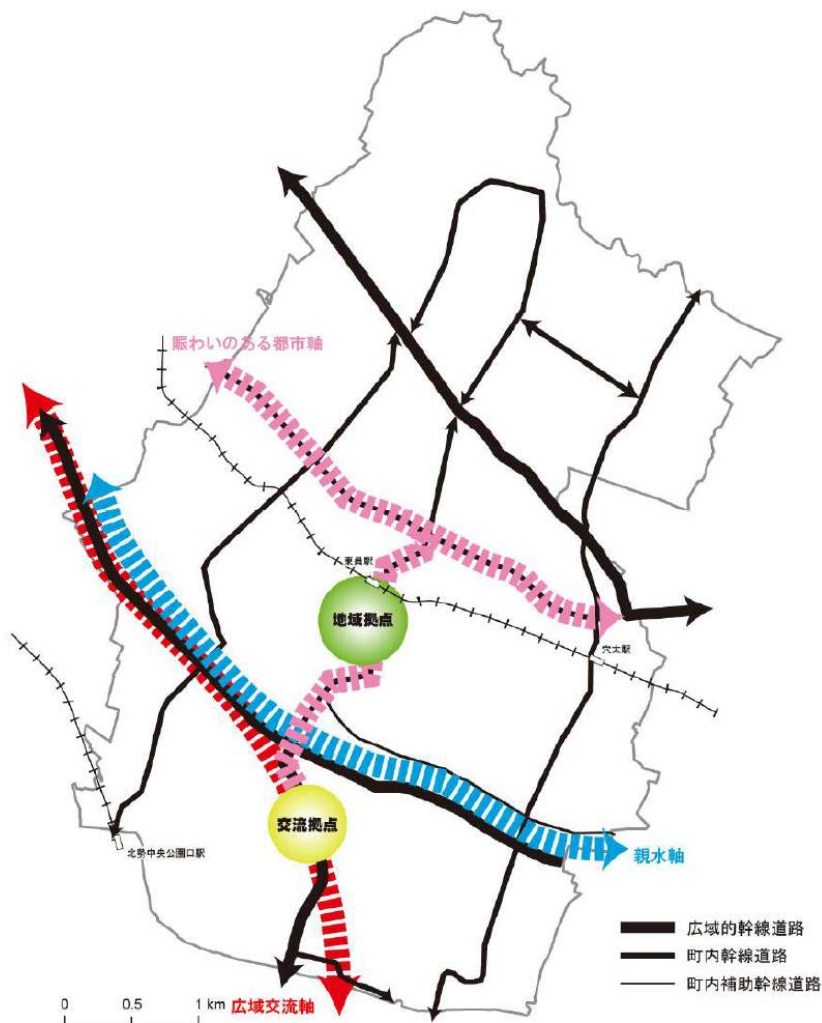
③東員町都市計画マスタープラン【平成29年9月作成。計画の目標年次：令和7（2025）年度】

【道路・公共交通の方針】

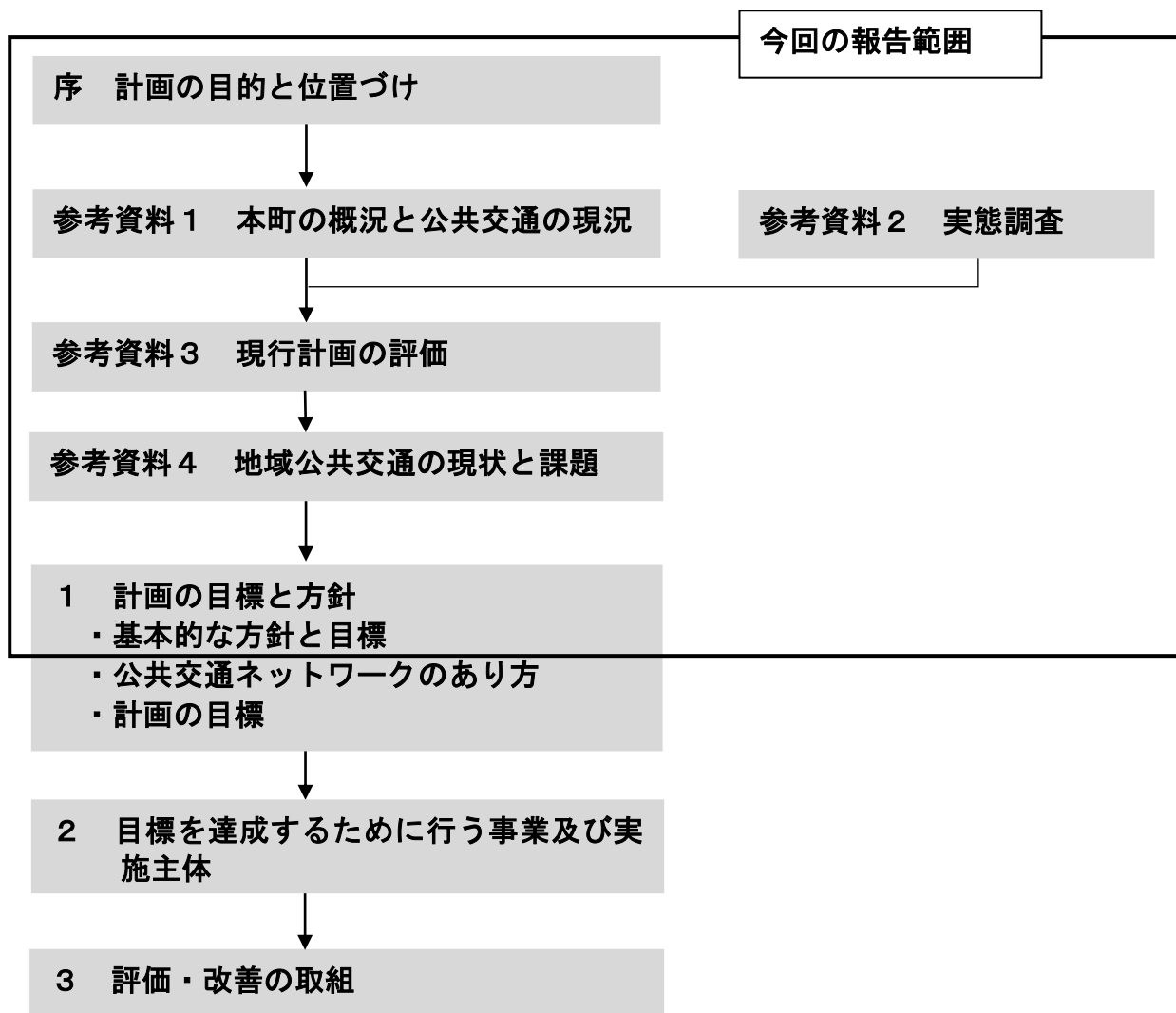
《基本方針》③公共交通の連携強化

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。

■将来都市構造図



序－5 計画の構成



1 計画の目標と方針

1-1 基本的な方針と目標

(1) 計画の基本理念

(2) 計画の基本方針

参 考 資 料

参考資料 1 本町の概況と公共交通の現況 -----

参考資料 2 実態調査 -----

参考資料 3 現行計画の評価 -----

参考資料 4 地域公共交通の現状と課題 -----

参考資料 1 本町の概況と公共交通の現況

1-1 本町を取り巻く社会動向

(1) 公共交通を取り巻く社会動向

公共交通については、人口減少・高齢化等の社会潮流の変化により、以下のような影響があります。

■公共交通に係る社会動向

背景	公共交通に係る動向	公共交通への影響
《1 人口減少・少子高齢化》 日本の人口は減少局面に突入しています。本町も人口減少傾向にあり、今後もその傾向が続くと予測されています。高齢化率（65歳以上人口の割合）は、平成27年時点では27.8%（全国26.6%）となっており、全国平均よりも高くなっています。	需要減により、交通事業者の事業収支が低下	<ul style="list-style-type: none"> ・運行便数の減便 ・路線廃止の増加
	高齢者ドライバーによる事故の増加	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車運転免許証の自主返納の増加
	働き方改革の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・労働時間短縮
	運転手不足	<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線の縮小、新規路線が困難
《2 地球温暖化の深刻化》 温室効果ガスの排出等が原因となり、地球温暖化が世界共通の問題となっています。地球温暖化の影響による集中豪雨、大型台風の発生などによる災害が多発しています。	災害発生の増加	<ul style="list-style-type: none"> ・災害発生時の事前対応の増加
	地球環境問題の深刻化	<ul style="list-style-type: none"> ・電気バス等の導入 ・公共交通利用に対する意識の高まり
《3 持続可能な社会づくり》 地球環境や経済活動等を持続可能なものとするため、世界的な取り組みが進められています。国連では、2030年までに世界の国々が取り組むべき「持続可能な開発目標」SDGs（エスディージーズ） ^{※1} を採択しました。	まちづくりとの連携	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりと連携した交通体系の確保 ・リニア中央新幹線によるスーパー・メガリージョン^{※2}形成に対応して名古屋駅へのアクセス強化
	新型コロナウイルス感染症への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用減 ・新しい生活様式に対応した乗車方法
《4 先進技術の導入》 コンピュータのプログラムが自ら学習し判断能力を習得していくAI（人工知能）や、身の周りの様々なモノがインターネットにつながるIoT（Internet of Things） ^{※3} 、多様かつ複雑な作業を自動化する「ロボット」技術等が次々と実用化されています。このような新たな社会を「Society5.0」 ^{※4} と呼んでいます。	新たなモビリティサービスの登場、普及	<ul style="list-style-type: none"> ・MaaS^{※5}の社会実験、普及 ・自動運転等の技術開発 ・ラストワンマイル交通^{※6}の取組強化 ・カーシェア、サイクルシェアの普及 ・GTFS^{※7}によるルート検索の向上 ・デマンドの普及

※1：SDGs（エスディージーズ）とは、「Sustainable Development Goals」の略。国連が採択した持続可能な開発目標。17のグローバル目標と169のターゲットから成る。

※2：スーパー・メガリージョンとは、人口減少下にある我が国において、リニア中央新幹線による対流の活発化及びそれによる新たな価値の創造を図り、我が国全体の持続的な成長につなげていくコアとなるもの。三大都市圏においては、スーパー・メガリージョンの核となる巨大経済圏の創造、中間駅周辺地域では、多様な人材が行き交う新たな拠点の形成、さらに全国に広がる高速交通ネットワーク

ワークを通じて、スーパー・メガリージョンの効果の広域的な拡大を目指している。

- ※3 : IOT (アイオーティ) とは、「Internet of Things」の略。様々なものがネットワークを通じてサーバー等に接続され、相互に情報交換する仕組み。
- ※4 : Society 5.0 (ソサエティ 5.0) とは、サイバー空間 (仮想空間) とフィジカル空間 (現実空間) を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会 (Society)。狩猟社会 (Society 1.0)、農耕社会 (2.0)、工業社会 (3.0)、情報社会 (4.0) と定義される。
- ※5 : MaaS (マース) とは、「Mobility as a Service」の略。バス、電車、タクシーからライドシェア、シェアサイクルといったあらゆる公共交通機関を、IT を用いてシームレス (継ぎ目がないよう) に結びつけ、人々が効率よく、かつ便利に使えるようにするシステム。
- ※6 : ラストワンマイル交通とは、鉄道駅、バス停、港等から最終目的地への交通をいう。
- ※7 : GTFS (ジーティーエフエス) とは、「General Transit Feed Specification」の略。公共交通機関の時刻表と地理的情報を公開している仕様のこと。国土交通省が、標準的なバス情報フォーマットとして、データフォーマットを推奨している。検索サイトを活用することにより、現在地から目的地まで公共交通を使ったルート、ダイヤを検索できる。

(2) 法改正

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が令和 2 年に改正され、以下のような方向性が出されています。

《地域公共交通の活性化及び再生に関する法律改正の主なキーワード》

(1) 地域が自らデザインする地域の交通

- 「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成

(2) 地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

<輸送資源の総動員による移手段の確保>

- 維持が困難となったバス路線等について、多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な旅客運送サービスを継続 (地域旅客運送サービス継続事業)
- 過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送の実施の円滑化
- 鉄道・乗合バス等における貨客混載に係る手続の円滑化 (貨客運送効率化事業)

<既存の公共交通サービスの改善の徹底>

- 利用者目線による路線・ダイヤの改善や、運賃の設定等を促進 (地域公共交通利便増進事業)
- MaaS に参加する複数の交通事業者の運賃設定に係る手続のワンストップ化、MaaS 協議会制度の創設 (新モビリティサービス事業)

1-2 本町の概況

(1) 地域特性

東員町は、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。

愛知県名古屋市から 30km 圏内にあるという地理的優勢性を生かし、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 2 年時点で約 12,400 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。

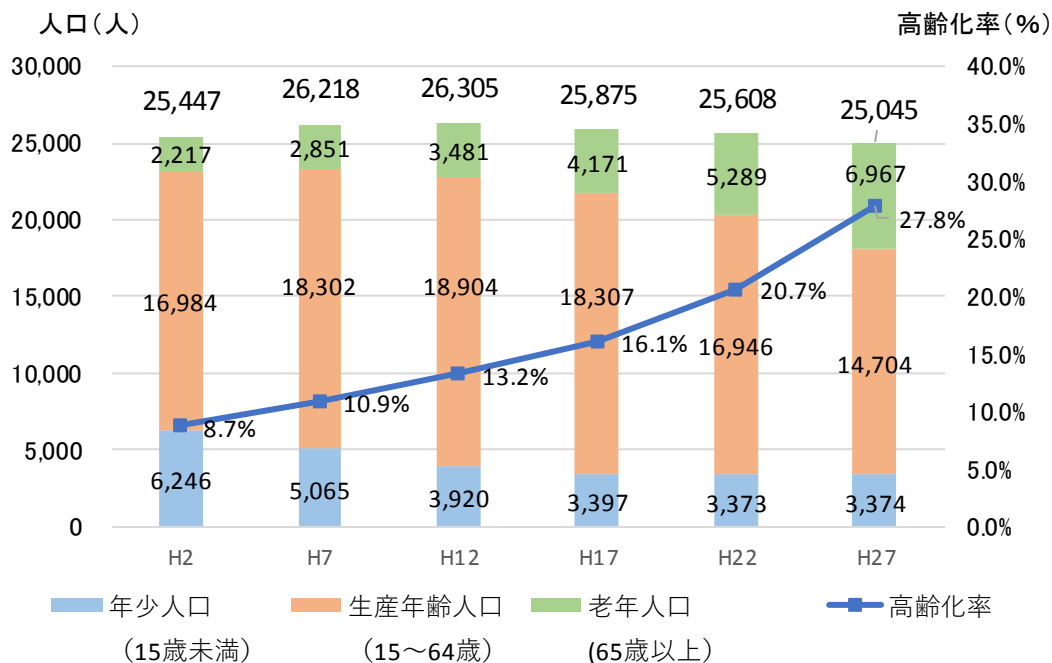
本町の交通体系は、三岐鉄道北勢線と三岐線により桑名市・四日市市・いなべ市と接続し、東海環状自動車道の東員 I C からは新名神高速道路にも接続しており、中部圏における交通の要衝の地となることが期待されています。

(2) 人口特性

1) 総人口

国勢調査による総人口は約 25,000 人（平成 27 年時点）であり、平成 12 年をピークに減少傾向です。年少人口、生産年齢人口ともに減少しており、老年人口は増加しています。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、平成 27 年時点では 27.8%（全国 26.6%）となっており、全国平均よりも高くなっています。

■ 年齢別人口、総世帯数の推移



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47.7%と概ね半数を占めており、外国人は総人口の約2.5%を占めています。

■地区別人口

地区	平成22年	平成27年	令和2年	構成比 (令和2年)	人口増減 R2-H22
神田	6,091	6,424	7,221	27.9%	1,130
稲部	2,931	3,163	3,350	12.9%	419
三和	3,595	3,311	2,995	11.6%	▲ 600
笹尾西	3,722	3,666	3,665	14.1%	▲ 57
笹尾東	4,549	4,441	4,347	16.8%	▲ 202
城山	5,023	4,606	4,346	16.8%	▲ 677
合計	25,911	25,611	25,924	100.0%	13
内、外国人	543	485	657		114
外国人割合	2.1%	1.9%	2.5%		

出典：住民基本台帳（各年9月末現在）

人口が増加している神田、稲部地区の高齢化率は20%強と低く、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%代と高くなっています。中でも笹尾西、笹尾東地区は38.2%と高齢化が最も進んでいます。

■地区別の65歳以上人口と高齢化率

地区	65歳以上人口 (人)	地区人口 (人)	高齢化率
神田	1,509	7,221	20.9%
稲部	771	3,350	23.0%
三和	962	2,995	32.1%
笹尾西	1,400	3,665	38.2%
笹尾東	1,660	4,347	38.2%
城山	1,455	4,346	33.5%
合計	7,757	25,924	29.9%

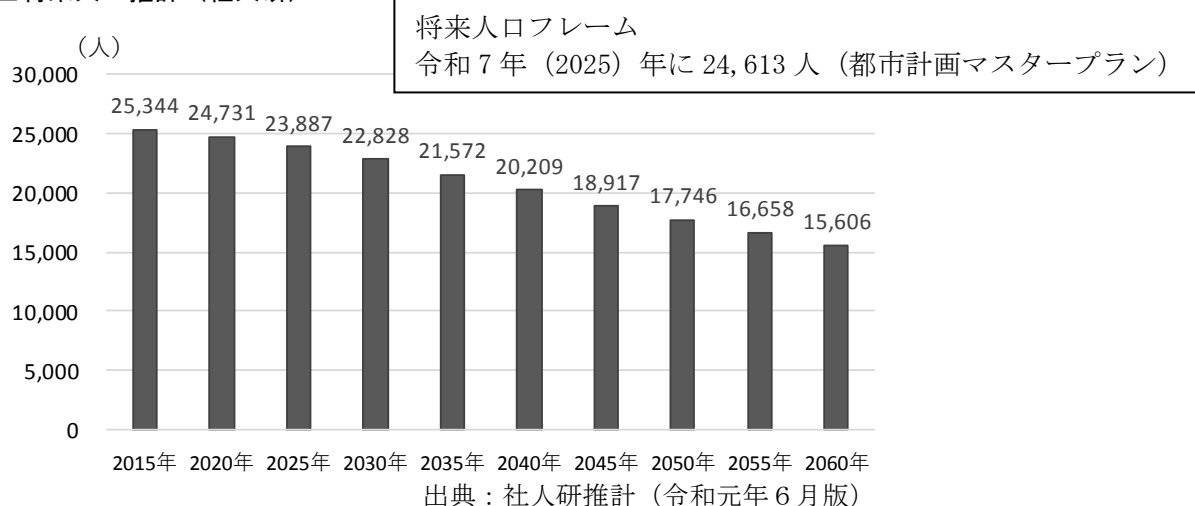
出典：住民基本台帳（令和2年9月末現在）

3) 将来人口

国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」という。）による推計では、本町の出生率や社会移動が現状のまま推移した場合、総人口は令和 22（2040）年以降に 20,000 人を下回り、令和 47（2060）年には 15,000 人代になると予測されています。

都市計画マスタープランでは、令和 7（2025）年の人口フレームを 24,613 人としています。

■将来人口推計（社人研）



(3) 通勤通学状況

町民の就業・通学先は町内が約 32%と最も多く、次いで隣接している桑名市、いなべ市、四日市市、名古屋市が多くなっています。東員町への就業・通学者は、町民が約 42%を占めており、次いで隣接している桑名市、いなべ市、四日市市からが多くなっています。このように、本町は周辺の桑名市、いなべ市、四日市及び名古屋市との行き来が多くなっています。

■東員町民の従業・通学先

15 歳以上従業者 および通学者	人数（人）	割合
東員町	4,338	32.1%
桑名市	3,023	22.3%
いなべ市	1,908	14.1%
四日市市	1,349	10.0%
名古屋市	1,233	9.1%
菰野町	192	1.4%
川越町	137	1.0%
鈴鹿市	96	0.7%
朝日町	86	0.6%
その他	2,093	6.4%
不詳	304	2.2%
合計	13,526	100.0%

■東員町への従業・通学元

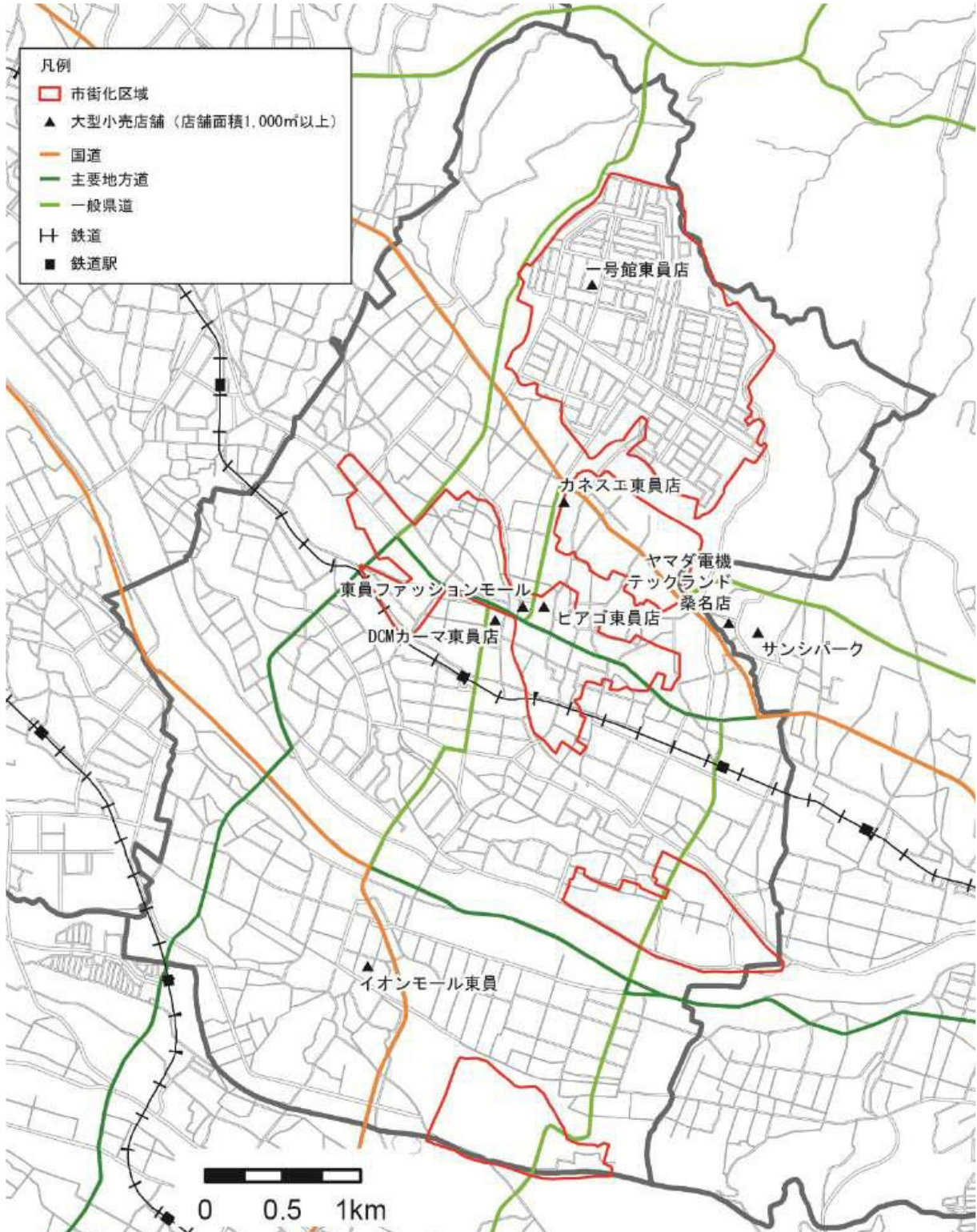
15 歳以上従業者 および通学者	人数（人）	割合
東員町	4,338	42.3%
桑名市	1,896	18.5%
いなべ市	1,384	13.5%
四日市市	1,304	12.7%
菰野町	305	3.0%
朝日町	100	1.0%
川越町	80	0.8%
鈴鹿市	75	0.7%
名古屋市	66	0.6%
その他	399	3.9%
不詳	304	3.0%
合計	10,251	100.0%

出典：国勢調査（平成 27 年）

(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

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、三岐バス）、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ています。

オレンジバスは、鉄道、路線バスと接続して主に南北方向の移動を担っています。

■本町の公共交通ネットワーク



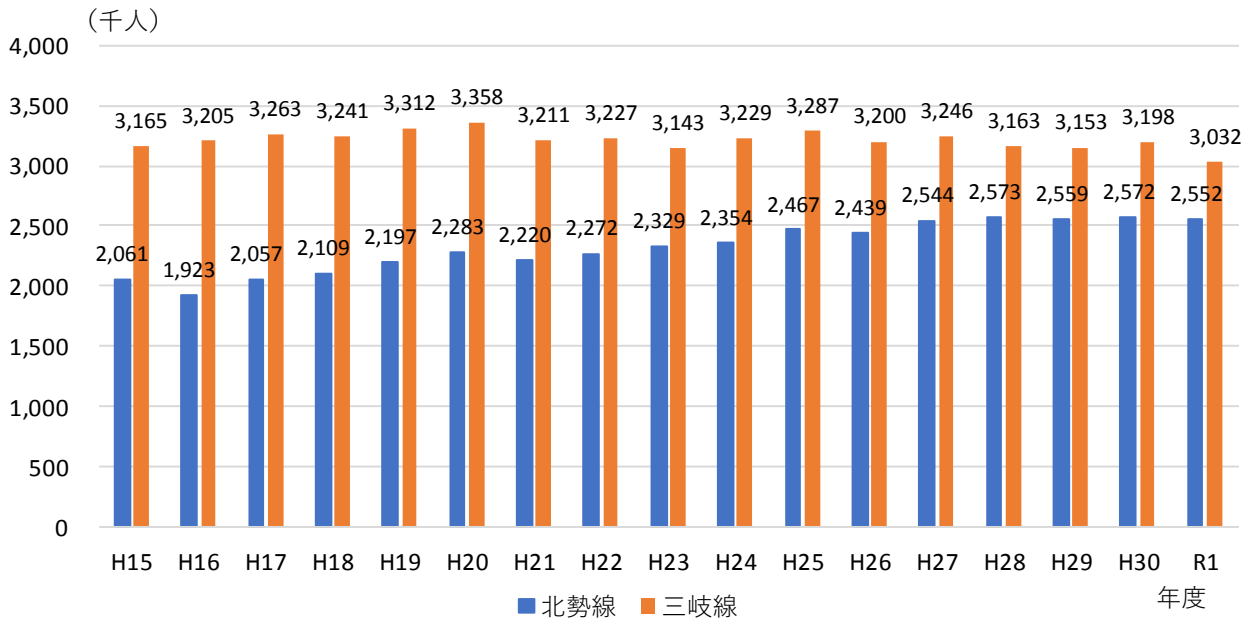
出典：東員町都市計画マスタープラン

(2) 鉄道

三岐鉄道北勢線は年間約 255 万人に利用されており増加傾向、三岐線は年間約 320 万人に利用されており横ばいです。令和 2（2020）年度は新型コロナウイルス感染症による影響で利用者が減少しています。（北勢線の令和 2（2020）年 4 月は前年度比で約 40%減、5 月は約 30%減）

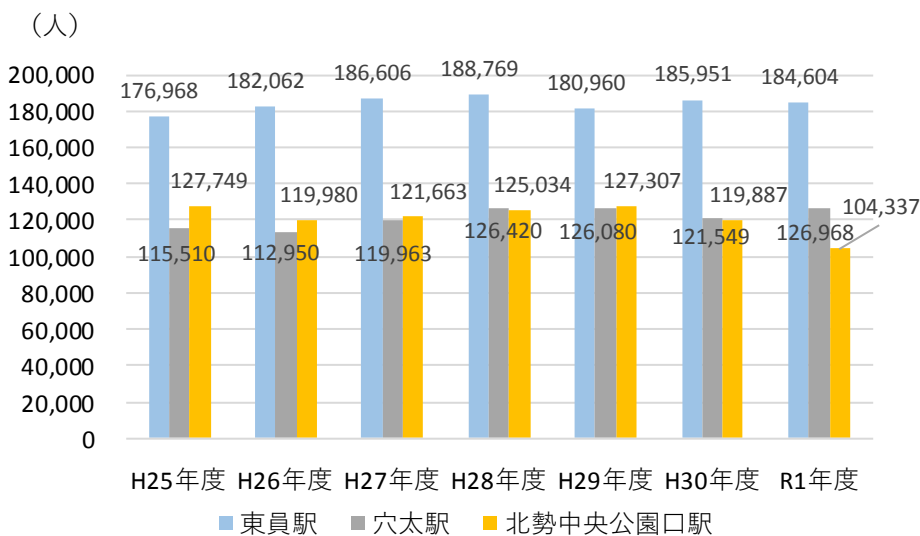
町内の東員駅乗車人員は、平成 28（2016）年度まで増加傾向でしたが、近年はほぼ横ばいです。穴太駅はほぼ横ばい、北勢中央公園口駅は平成 29（2017）年度以降やや減少傾向です。

■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(株)

■駅別乗車人員の推移



出典：三重県統計書、三岐鉄道(株)

(3) バス交通

1) 路線バスの運行概要

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85便(42.5往復)、名古屋・栄間の高速バスが114便(57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、東員駅前からイオンモール東員を經由し三岐線山城駅間を連絡する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	経由	終点	運行便数(平日)	運行時間※1
三重交通株式会社	桑名ネオポリス線	西桑名ネオポリス	穴太	桑名駅前	20便/日	5:45~19:45
		桑名駅前	〃	西桑名ネオポリス	19便/日	6:45~22:55
		西桑名ネオポリス	野田一丁目(津田学園、イオンモール桑名)	桑名駅前	24便/日	6:34~21:55
		桑名駅前	〃	西桑名ネオポリス	22便/日	7:25~23:40
	桑名阿下喜線	阿下喜駅前	星見ヶ丘(いなべ総合病院)	桑名駅前	14便/日	5:55~18:25
		桑名駅前	〃	阿下喜駅前	14便/日	7:05~20:10
八風バス株式会社	梅戸線	南金井	—	桑名駅前	1便/日	6:00
		桑名駅前	—	南金井	1便/日	17:45
	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	15:35~19:29
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	山城駅前	12便/日	9:30~21:50
		山城駅前	〃	東員駅	13便/日	9:00~22:15

※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)	32便/日	5:30~21:20
		名古屋(名鉄BC)	西桑名ネオポリス	31便/日	7:15~23:30
	栄桑名高速線	西桑名ネオポリス	栄バスターミナル	27便/日	6:14~20:30
		栄バスターミナル	西桑名ネオポリス	24便/日	8:40~23:45

※: 運行時間は、始発バス停での出発時刻

2) オレンジバスの運行概要

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間便で1日あたり38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	8本/日	5:45~19:03
	東部急行線	ネオポリス→穴太駅→中上・遍崇寺→ 穴太駅→ネオポリス	5本/日	6:55~18:30
昼便	南北線 城山・笹尾系統	東員駅→サンシパーク→城山口→笹尾 西二丁目→東員駅	5本/日	8:17~16:05
	南北線 城山・笹尾系統	東員駅→笹尾西二丁目→城山口→サン シパーク→東員駅	5本/日	8:57~17:16
	南北線 三和・稲部系統	東員駅→歌舞伎公園・イオンモール→ 北勢中央公園口駅→(鳥取→)東員駅	7本/日	8:36~15:05
	南北線 稲部・三和系統	東員駅→鳥取→歌舞伎公園・イオンモ ール→北勢中央公園口駅→東員駅	2本/日	12:10、16:10
	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	3本/日	8:40~14:25
	東部線 中上・ネオポリス系統	東員駅→中上・遍崇寺→穴太駅→ネオ ポリス→穴太駅→東員駅	3本/日	9:35~15:45

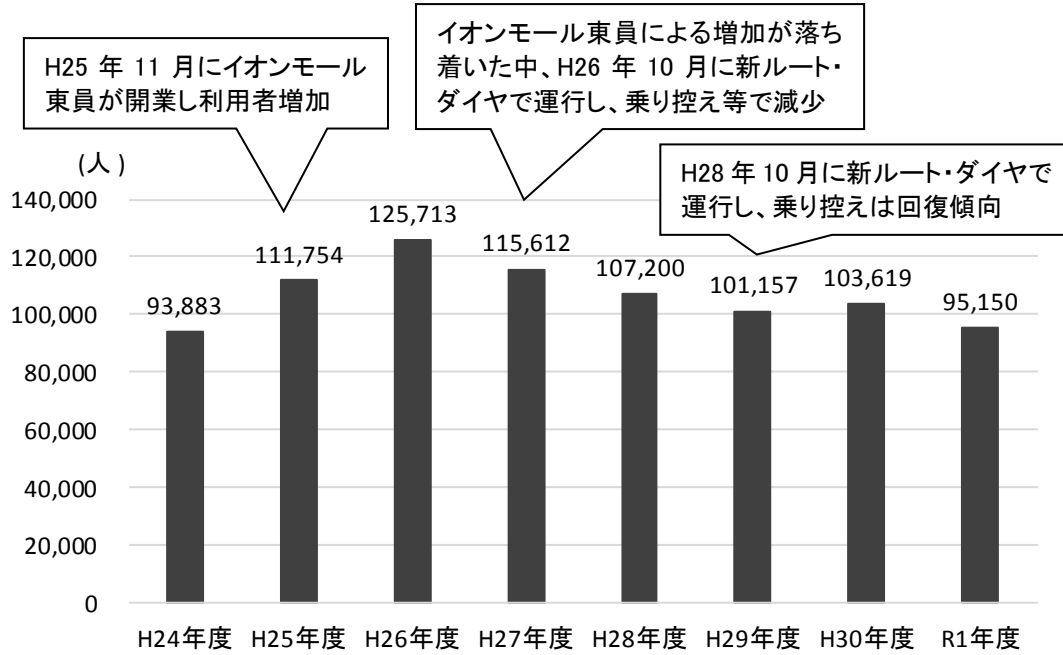
※: 運行時間は、始発バス停での出発時刻

3) オレンジバスの利用者数の推移

年間の利用者数は、平成 25 (2013) 年のイオンモール東員の開業により増加しました。その後は新ルート・ダイヤ変更による乗り控え等もあり減少傾向でしたが、近年、横ばい傾向まで回復しました。

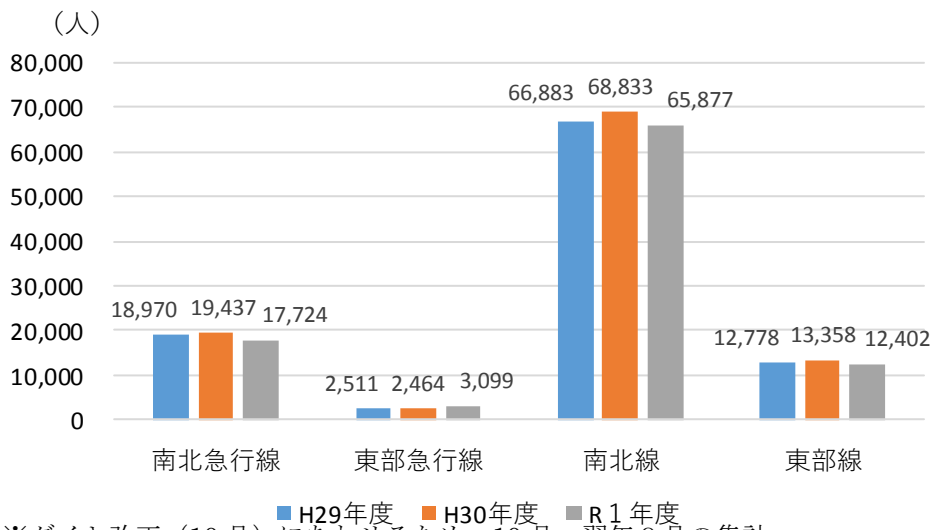
路線別の利用者数は、南北線が最も多く、全体の 66.5%を占めています。南北線 (17.9%) と合わせると 84.4%を占めています。

■オレンジバスの利用者数の推移



※利用者数は4月～翌年3月の集計

■路線別利用者数の推移

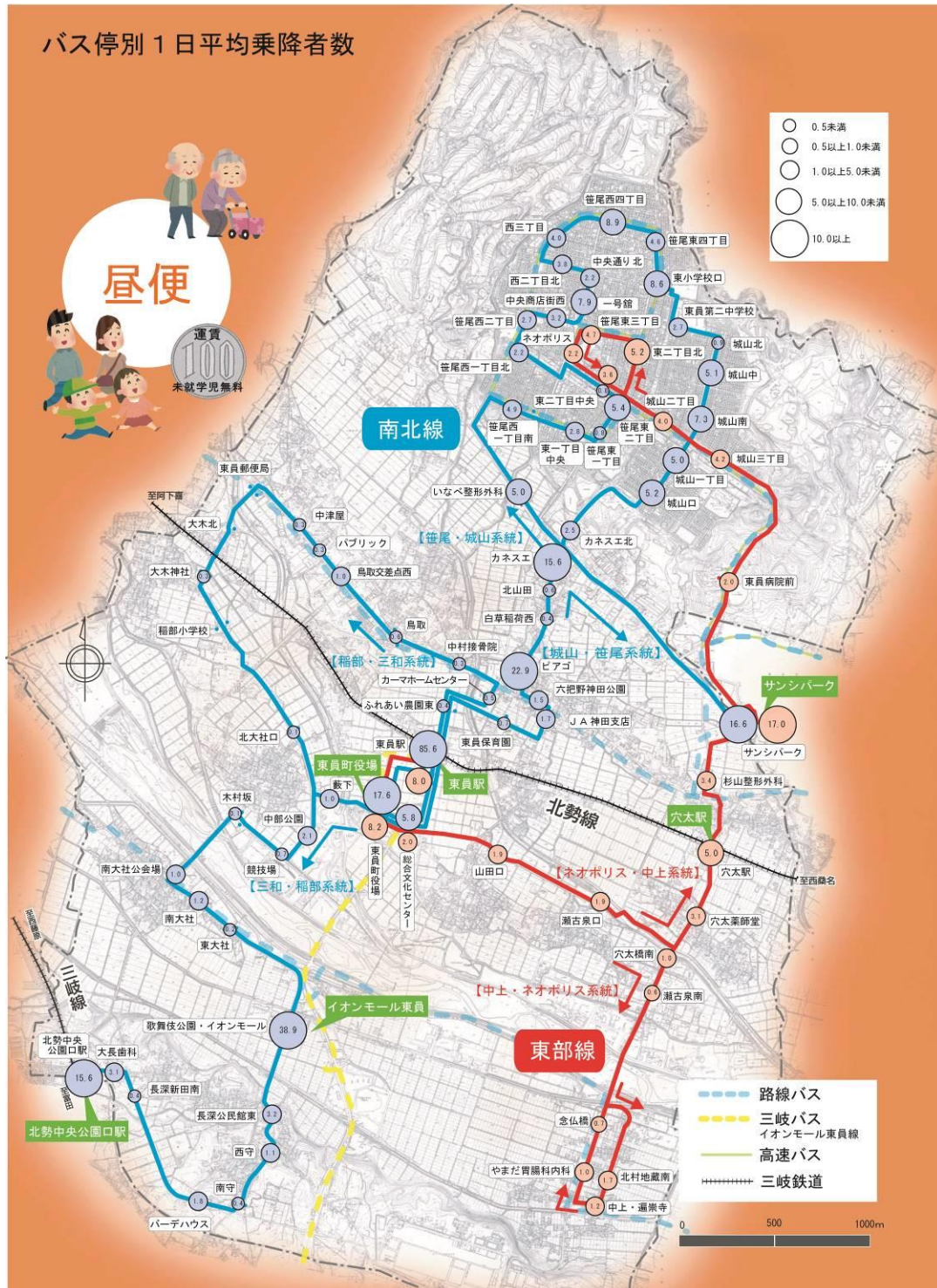


※ダイヤ改正 (10月) にあわせるため、10月～翌年9月の集計

②昼間便

オレンジバス昼間便のバス停別乗降者数は、イオンモール東員・ピアゴ・サンシパーク・カネスエ・一号館などの大規模商業施設のバス停、医療施設のバス停、東員駅・北勢中央公園口駅・穴太駅、東員町役場・総合文化センター等の公共施設バス停の利用が多く、買物、通院、公共施設利用の目的で利用されています。

■昼間便のバス停別1日平均乗降者数



※平成30年6月の1日平均

5) オレンジバスの収支状況

オレンジバスの運行には年間約 6,200 万円（令和元年度）の経費がかかっていますが、運賃収入は約 14%、国からの補助金等が約 71%、残りの約 15%（960 万円）は町費でまかっています。

オレンジバスの運賃は 1 回 100 円となっていますが、年間経費から積算すると 1 度の利用で約 650 円の経費がかかっています。（町の人口 25,934 人、年間利用者 95,150 人で積算）

オレンジ

■オレンジバスの収支状況（令和元年度）

		(千円)		
《支出》	オレンジバス運行管理委託料			
	62,194			
《収入》	13.7%	70.9%		15.4%
	バス運賃収入	国からの運行支援（補助金、交付税等）		<不足分>町の税金
	8,516	44,078		9,600

(4) 公共交通利用による運賃の比較

公共交通による東員町から主な地域までの運賃を比較すると、西桑名ネオポリスバス停から桑名駅、名古屋駅までの大人普通運賃は、オレンジバスと三岐鉄道（・近鉄）を利用したほうが安くなっています。

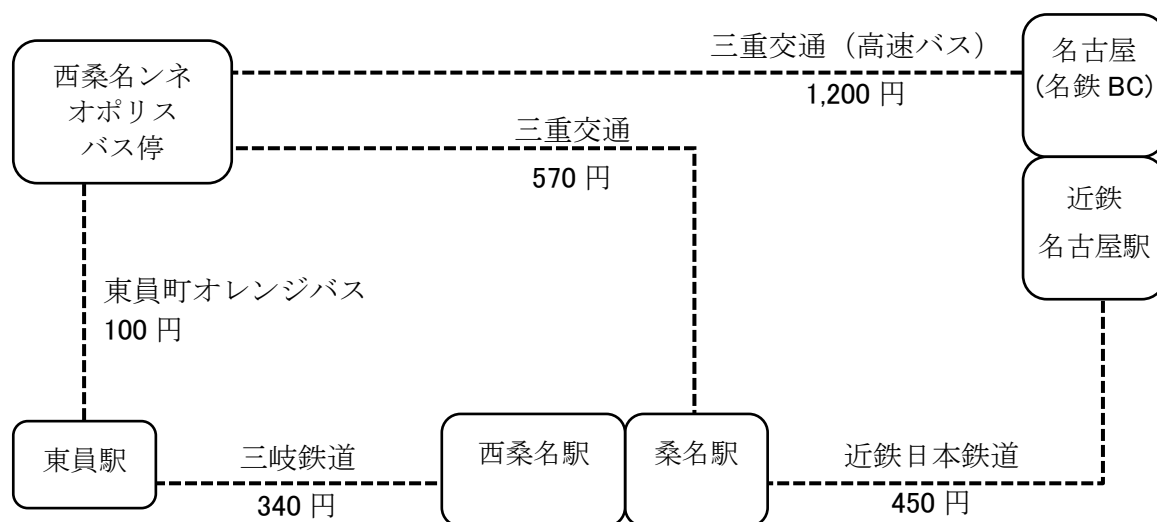
○西桑名ネオポリス→桑名駅：路線バス 570 円

オレンジバス＋三岐鉄道 440 円

○西桑名ネオポリス→名古屋：高速バス 1,200 円

オレンジバス＋三岐鉄道＋近鉄 890 円

■主な区間の運賃



※令和2年10月1日現在

(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

東員町ホームステーションふれあいでは、福祉有償運送（障がい者や高齢者など一人で公共交通機関を利用することが困難な方を対象に行う、ドア・ツー・ドアの有償移送サービス）を実施しています。（福祉車両2台、セダン1台）

参考資料 2 実態調査

2-1 住民アンケート調査結果の概要

(1) 調査概要

調査期間	令和2年9月8日(火)～9月25日(金)
調査対象	東員町在住の15歳以上の男女3,000名から無作為抽出調査
調査方法	郵送による配布・回収
配布数	3,000票
回収数【回収率】	1,921票【64.0%】

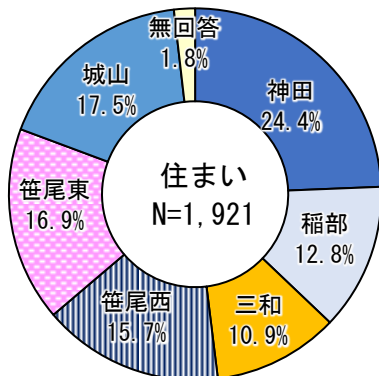
(2) 結果の概要

問1(1) お住まい

回答者のお住まいは、「神田」地区24.4%、「稲部」地区12.8%、「三和」地区10.9%、「笹尾西」地区15.7%、「笹尾東」地区16.9%、「城山」地区17.5%となっており、平成27年国勢調査の地区別人口割合にほぼ準じています。

図 居住地

参考図 地区別人口(平成27年国勢調査)



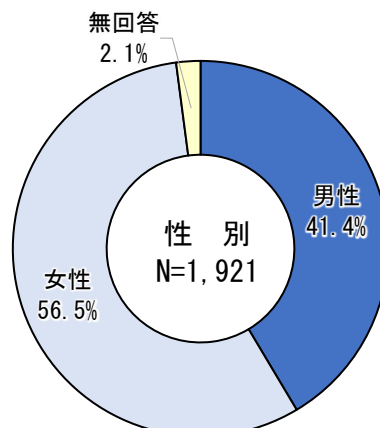
	回答数	%	地区別人口	%
全体	1,921	100.0%	25,344	100.0%
神田	468	24.4%	6,777	26.7%
稲部	245	12.8%	3,041	12.0%
三和	210	10.9%	3,313	13.1%
笹尾西	302	15.7%	3,568	14.1%
笹尾東	325	16.9%	4,243	16.7%
城山	336	17.5%	4,402	17.4%
無回答	35	1.8%	—	—

※地区別人口 平成27年国勢調査

問1(2) 性別

回答者の性別は、「男性」41.4%796人、「女性」56.5%1,085人、無回答2.1%40人となっています。

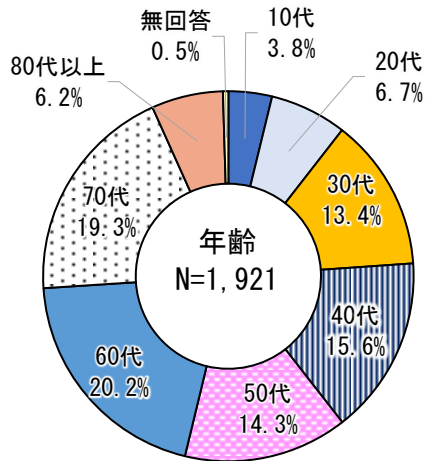
図 性別



問1(3) 年齢

回答者の年齢は、「10代」3.8%、「20代」6.7%、「30代」13.4%、「40代」15.6%、「50代」14.3%、「60代」20.2%、「70代」19.3%、「80代以上」6.2%となっており、平成27年国勢調査の年齢別人口にほぼ準じています。

図 年齢



参考図 年齢別人口(平成27年国勢調査)

	回答数	%	地区別人口	%
全体	1,921	100.0%	21,671	100.0%
10代	73	3.8%	1,119	5.2%
20代	129	6.7%	2,144	9.9%
30代	257	13.4%	2,960	13.7%
40代	299	15.6%	3,152	14.5%
50代	275	14.3%	3,155	14.6%
60代	388	20.2%	4,705	21.7%
70代	371	19.3%	2,833	13.1%
80代以上	120	6.2%	1,603	7.4%
無回答	9	0.5%	—	—

※年齢別人口 平成27年国勢調査 15歳以上

問1（7）自動車運転免許証はお持ちですか

回答者のうち「自動車運転免許証を持っている」85.5%、「自動車運転免許証を持っていない」14.0%、無回答は14.0%となっています。

年齢別で見ると、10代を除いて20代～50代では、100%近くが「自動車運転免許証を持っている」と回答していますが、60代は92.8%、70代は79.0%、80代は38.3%と自動車運転免許証保持者が少なくなっています。

図 運転免許証

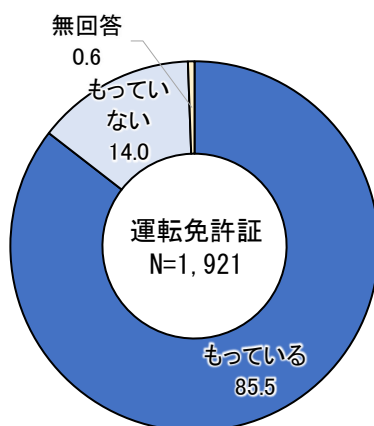
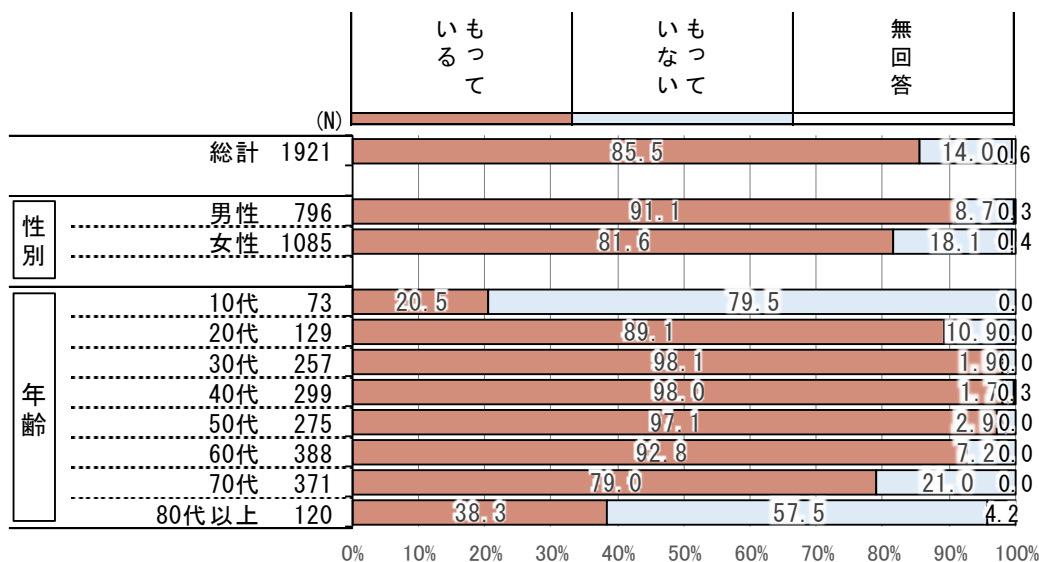


図 運転免許証×属性／性別、年齢クロス



【注記】属性不明者がいるため各属性の合計が総計とは異なる。

問1(8) 運転に不安を感じるようになった場合、運転免許証を自主返納しますか

回答者のうち「自主返納する」55.8%、「自主返納しない」5.4%、「わからない」38.0%となっています。

年齢別で見ると、年代が上になるほど「自主返納する」と回答する率が高くなっています。

図 運転免許証の自主返納

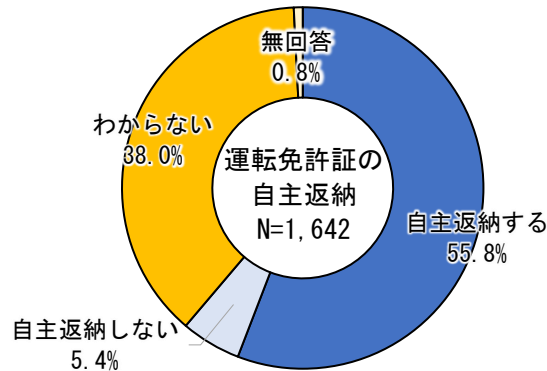
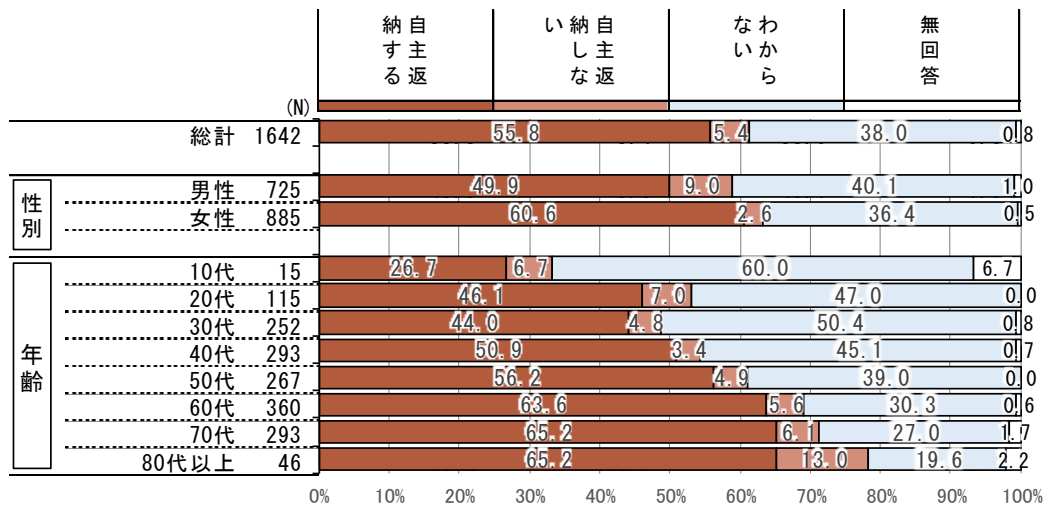


図 運転免許証の自主返納×属性／性別、年齢



【注記】属性不明者がいるため各属性の合計が総計とは異なる。

問2 外出目的ごとに、あてはまるものに○印をし、行き先の名称をご記入ください。該当しない場合は、未記入で結構です。

【通勤・通学】

「通勤・通学」の行き先は、「町内」21.9%が最も多く、次いで、「桑名市」18.2%となっています。交通手段は、「車」58.9%が他の交通手段より圧倒的に多くなっています。利用頻度は、「週に4～5回」31.5%が最も多く、次いで「ほぼ毎日」27.4%となっています。

【買物】

「買物」の行き先は、「町内」77.4%が最も多くなっています。交通手段は、「車」84.7%が他の交通手段より圧倒的に多くなっています。利用頻度は、「週に2～3回」44.1%が最も多く、次いで「週に1回」21.2%となっています。

【通院】

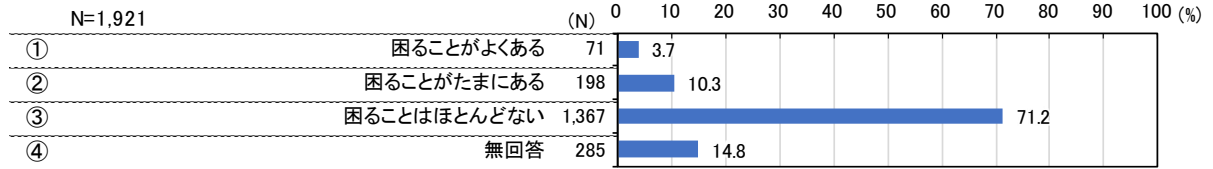
「通院」の行き先は、「町内」38.1%が最も多く、次いで、「桑名市」23.5%となっています。交通手段は、「車」65.8%が他の交通手段より圧倒的に多くなっています。利用頻度は、「その他」37.8%が最も多く、次いで、「月2回程度」25.0%となっています。

		通勤・通学		買物		病院	
		(N)	N=1,921	(N)	N=1,921	(N)	N=1,921
行き先	①町内	420	21.9%	1,487	77.4%	731	38.1%
	②桑名市	350	18.2%	281	14.6%	452	23.5%
	③いなべ市	176	9.2%	29	1.5%	94	4.9%
	④四日市市	148	7.7%	19	1.0%	71	3.7%
	⑤名古屋市	142	7.4%	17	0.9%	36	1.9%
	⑥その他	120	6.2%	21	1.1%	75	3.9%
	無回答	565	29.4%	67	3.5%	462	24.0%
		回答人数 N=1,921 (複数回答)		回答人数 N=1,921 (複数回答)		回答人数 N=1,921 (複数回答)	
交通手段	①北勢線	85	4.4%	27	1.4%	31	1.6%
	②三岐線	19	1.0%	2	0.1%	1	0.1%
	③高速バス	77	4.0%	35	1.8%	21	1.1%
	④路線バス	53	2.8%	38	2.0%	42	2.2%
	⑤オレンジバス	27	1.4%	47	2.4%	23	1.2%
	⑥タクシー	6	0.3%	2	0.1%	11	0.6%
	⑦車	1,131	58.9%	1,628	84.7%	1,264	65.8%
	⑧バイク	13	0.7%	19	1.0%	12	0.6%
	⑨自転車	72	3.7%	83	4.3%	30	1.6%
	⑩徒歩	77	4.0%	95	4.9%	46	2.4%
	⑪その他	31	1.6%	14	0.7%	26	1.4%
無回答	561	29.2%	133	6.9%	520	27.1%	
		(N) N=1,921		(N) N=1,921		(N) N=1,921	
利用頻度	①ほぼ毎日	527	27.4%	176	9.2%	6	0.3%
	②週に4～5回	606	31.5%	228	11.9%	13	0.7%
	③週に2～3回	150	7.8%	848	44.1%	65	3.4%
	④週に1回	39	2.0%	408	21.2%	92	4.8%
	⑤月2回程度	22	1.1%	123	6.4%	481	25.0%
	⑥その他	19	1.0%	26	1.4%	727	37.8%
無回答	558	29.0%	112	5.8%	537	28.0%	

問3 外出したい時に、鉄道、路線バス、オレンジバスが利用できないあるいは不便なので困ることがありますか。(1つに○印)

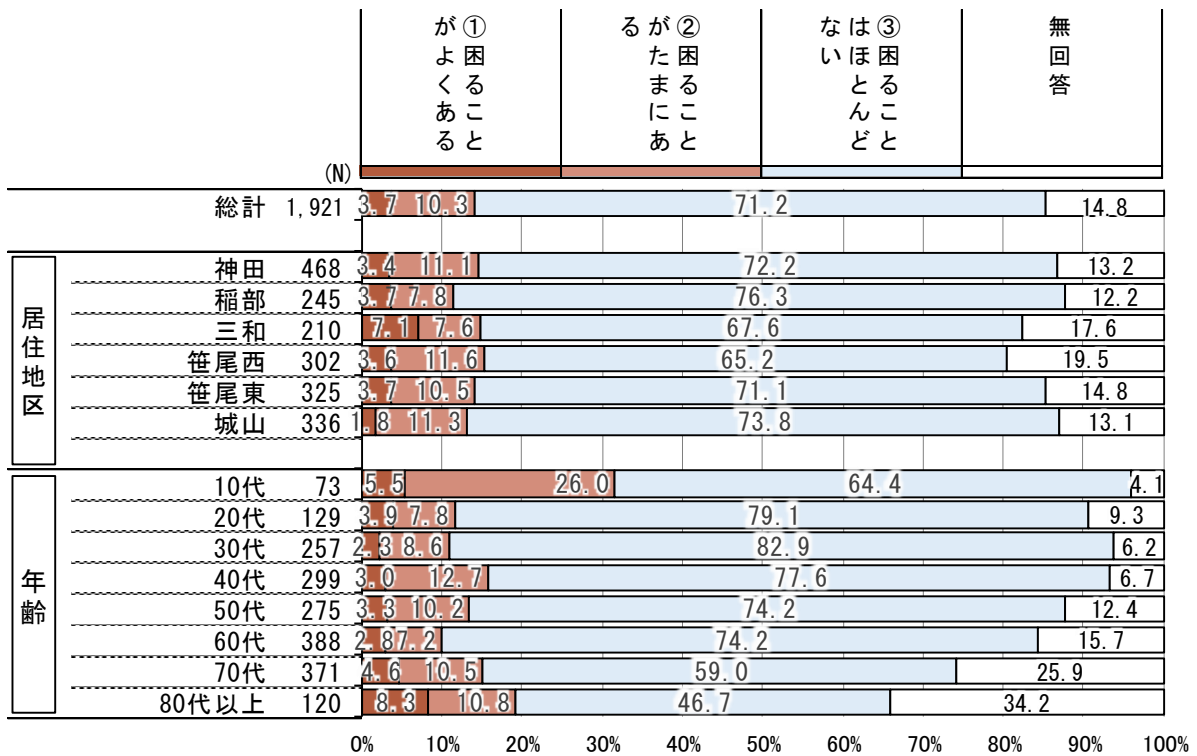
「困ることはほとんどない」71.2%が最も多く、次に、「困ることがたまにある」10.3%、「困ることがよくある」3.7%となっています。

図 外出時に不便で困ること



地区別に見ると、地区によって大きな差は見られません。年代別に見ると、10代では、「困ることがたまにある」26.0%の割合が高くなっています。

図 外出時に不便で困ること×属性/地区別・年齢別クロス



【注記】属性不明者がいるため各属性の合計が総計とは異なる。

●どこに行かれるときに困りますか。(複数回答可)

外出時に、鉄道、路線バス、オレンジバスが利用できないあるいは不便なので困る施設、行先は、鉄道駅では、「東員駅」31.2%が最も多く、「穴太駅」9.7%、「北勢中央公園口駅」4.8%となっています。

公共施設は、「役場」17.8%が最も多く、ついで、「総合文化センター」7.8%となっています。

病院では、大きな差は見られませんが、「いなべ整形外科」6.3%が最も多くなっています。

商業店舗は、「イオンモール東員」27.5%が最も多く、ついで、「カネスエ」15.6%、「サンシパーク」15.6%となっています。

町外は、「桑名市」31.6%が最も多く、次いで「名古屋市」20.4%、「四日市市」17.5%、「いなべ市」10.8%となっています。

地区別に見ると、鉄道駅へのアクセスでは、「東員駅」へは神田地区の割合が高くなっています。三和地区は、「穴太駅」、「北勢中央公園口駅」の割合が高くなっています。商業施設へのアクセスでは、笹尾東地区の割合が高い傾向があります。町外へのアクセスでは、神田地区の割合が高い傾向があります。

図 外出時に不便で困る行先×属性/地区別クロス

問3-1. どこに行かれるときに困りますか。			地区別(複数回答)							
			神田	稲部	三和	笹尾西	笹尾東	城山	無回答	
N=269(複数回答) 回答人数 (%)			24.4	12.8	10.9	15.7	16.9	17.5	1.8	
鉄道駅	① 東員駅	84	31.2%	28.6%	15.5%	11.9%	9.5%	14.3%	16.7%	3.6%
	② 穴太駅	26	9.7%	38.5%	3.8%	38.5%	0.0%	7.7%	11.5%	0.0%
	③ 北勢中央公園口駅	13	4.8%	0.0%	30.8%	46.2%	7.7%	7.7%	7.7%	0.0%
公共施設	④ 役場	48	17.8%	18.8%	6.3%	12.5%	14.6%	25.0%	20.8%	2.1%
	⑤ 総合文化センター	21	7.8%	9.5%	9.5%	14.3%	23.8%	33.3%	9.5%	0.0%
	⑥ 中部公園	6	2.2%	16.7%	33.3%	33.3%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%
	⑦ 笹尾連絡所	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
⑧ その他の公共施設	8	3.0%	37.5%	0.0%	0.0%	12.5%	12.5%	37.5%	0.0%	
病院	⑨ 東員病院	1	0.4%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	⑩ いなべ整形外科	17	6.3%	11.8%	17.6%	5.9%	23.5%	23.5%	17.6%	0.0%
	⑪ 杉山整形外科	11	4.1%	27.3%	18.2%	18.2%	0.0%	18.2%	18.2%	0.0%
	⑫ やまだ胃腸科内科	12	4.5%	25.0%	16.7%	33.3%	16.7%	8.3%	0.0%	0.0%
	⑬ 大長歯科	2	0.7%	0.0%	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	⑭ その他の病院	46	17.1%	13.0%	8.7%	6.5%	17.4%	28.3%	23.9%	2.2%
商業施設	⑮ カネスエ	42	15.6%	26.2%	16.7%	11.9%	16.7%	16.7%	9.5%	2.4%
	⑯ ビアゴ	32	11.9%	28.1%	12.5%	12.5%	21.9%	12.5%	9.4%	3.1%
	⑰ 一号館	12	4.5%	8.3%	16.7%	8.3%	33.3%	25.0%	8.3%	0.0%
	⑱ サンシパーク	42	15.6%	23.8%	11.9%	11.9%	4.8%	28.6%	19.0%	0.0%
	⑲ イオンモール東員	74	27.5%	13.5%	9.5%	9.5%	20.3%	24.3%	21.6%	1.4%
	⑳ その他の店舗	7	2.6%	14.3%	0.0%	0.0%	14.3%	42.9%	28.6%	0.0%
町外	桑名市	85	31.6%	30.6%	7.1%	14.1%	14.1%	16.5%	15.3%	2.4%
	いなべ市	29	10.8%	24.1%	6.9%	10.3%	10.3%	20.7%	24.1%	3.4%
	四日市市	47	17.5%	24.1%	6.9%	10.3%	10.3%	20.7%	24.1%	3.4%
	名古屋市	55	20.4%	25.5%	9.1%	14.5%	23.6%	5.5%	18.2%	3.6%
	その他	7	2.6%	42.9%	14.3%	0.0%	14.3%	28.6%	0.0%	0.0%
無回答	11	4.1%	9.1%	0.0%	9.1%	27.3%	36.4%	18.2%	0.0%	

●困るときには、どのようにしていますか。(複数回答可)

困るときには、「家族（親戚）の人に車で送ってもらう」の割合が高く、ほとんどの施設、行先において60.0%以上の割合になっています。ついで、「徒歩または自転車を利用する」の割合が高くなっています。

図 外出時に不便で困る行先×どのようにしているのかクロス

問3-1. どこに行かれるときに困りますか。			問3-2. 困るときには、どのようにしていますか。(複数回答)							
	回答人数	(%)	タクシーを利用する	近所の人の車で送ってもらう	家族(親戚)の人に車で送ってもらう	徒歩または自転車を利用する	一人で外出するのを控える	誰かに持ってきてもらった	その他	無回答
N=269(複数回答)			9.3%	6.3%	65.4%	24.5%	7.4%	9.3%	4.1%	
鉄道駅	① 東員駅	84	31.2%	8.8%	2.9%	69.1%	38.2%	5.9%	5.9%	2.9%
	② 穴太駅	26	9.7%	7.1%	3.6%	78.6%	21.4%	3.6%	7.1%	3.6%
	③ 北勢中央公園口駅	13	4.8%	12.9%	9.7%	74.2%	25.8%	0.0%	0.0%	0.0%
公共施設	④ 役場	48	17.8%	8.7%	8.7%	56.5%	13.0%	8.7%	15.2%	10.9%
	⑤ 総合文化センター	21	7.8%	10.9%	6.5%	63.0%	28.3%	8.7%	10.9%	2.2%
	⑥ 中部公園	6	2.2%	6.8%	9.1%	56.8%	11.4%	15.9%	13.6%	4.5%
	⑦ 笹尾連絡所	0	0.0%	10.6%	3.8%	62.5%	26.9%	6.7%	9.6%	1.9%
	⑧ その他の公共施設	8	3.0%	8.7%	8.1%	66.5%	23.0%	8.1%	9.3%	5.6%
病院	⑨ 東員病院	1	0.4%	0.0%	13.0%	87.0%	13.0%	4.3%	4.3%	4.3%
	⑩ いなべ整形外科	17	6.3%	0.0%	0.0%	80.0%	40.0%	6.7%	6.7%	0.0%
	⑪ 杉山整形外科	11	4.1%	14.3%	0.0%	64.3%	35.7%	14.3%	7.1%	3.6%
	⑫ やまだ胃腸科内科	12	4.5%	6.4%	4.3%	68.1%	23.4%	6.4%	6.4%	4.3%
	⑬ 大長歯科	2	0.7%	8.1%	5.4%	56.8%	24.3%	10.8%	10.8%	0.0%
	⑭ その他の病院	46	17.1%	12.8%	7.7%	61.5%	28.2%	5.1%	10.3%	10.3%
商業施設	⑮ カネスエ	42	15.6%	12.5%	7.1%	66.1%	16.1%	7.1%	10.7%	3.6%
	⑯ ビアゴ	32	11.9%	13.0%	13.0%	47.8%	26.1%	4.3%	17.4%	4.3%
	⑰ 一号館	12	4.5%	10.0%	4.4%	53.3%	32.2%	11.1%	8.9%	3.3%
	⑱ サンシパーク	42	15.6%	33.3%	16.7%	83.3%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%
	⑲ イオンモール東員	74	27.5%	0.0%	10.0%	90.0%	23.3%	3.3%	3.3%	3.3%
	⑳ その他の店舗	7	2.6%	10.5%	7.9%	71.1%	10.5%	5.3%	5.3%	7.9%
町外	桑名市	85	31.6%	8.1%	0.0%	73.0%	24.3%	0.0%	13.5%	5.4%
	いなべ市	29	10.8%	12.1%	8.6%	63.8%	24.1%	6.9%	13.8%	1.7%
	四日市市	47	17.5%	12.1%	8.6%	63.8%	24.1%	6.9%	13.8%	1.7%
	名古屋市	55	20.4%	9.0%	5.3%	61.9%	22.8%	9.5%	10.6%	5.3%
	その他	7	2.6%	10.3%	9.0%	73.1%	28.2%	2.6%	6.4%	1.3%
無回答	11	4.1%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	

問4 町内に限らず公共交通全般についてお聞きします。公共交通では、新型コロナウイルス感染症に対し、何らかの対策を実施していますが、利用することについてどのように思われますか。(1つに○印)

項目別に見ると、「利用することに不安を感じるので、利用は最小限にしている」26.1%が最も多く、次に、「利用することに不安を感じるので、利用しないようにしている」23.7%となっています。合わせて49.8%が利用を控えています。

年代別に見ると、10代は「利用することに不安がない」37.0%、「不安を感じるがいつも通り利用している」37.0%とともに、他の年代に比べて高い割合になっており、通学での利用が多いものと思われる。

図 新型コロナウイルス感染症下での公共交通の利用

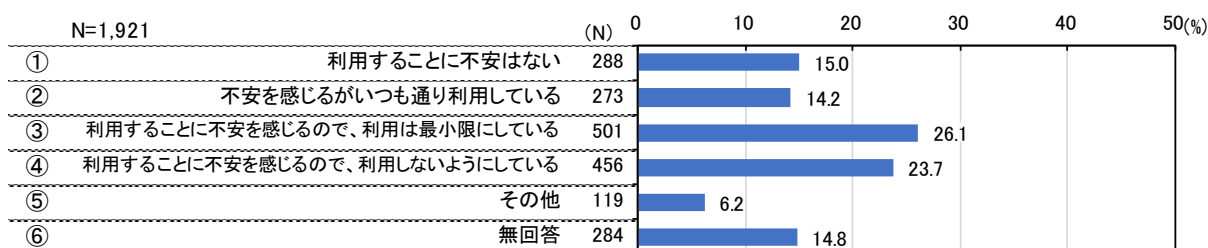
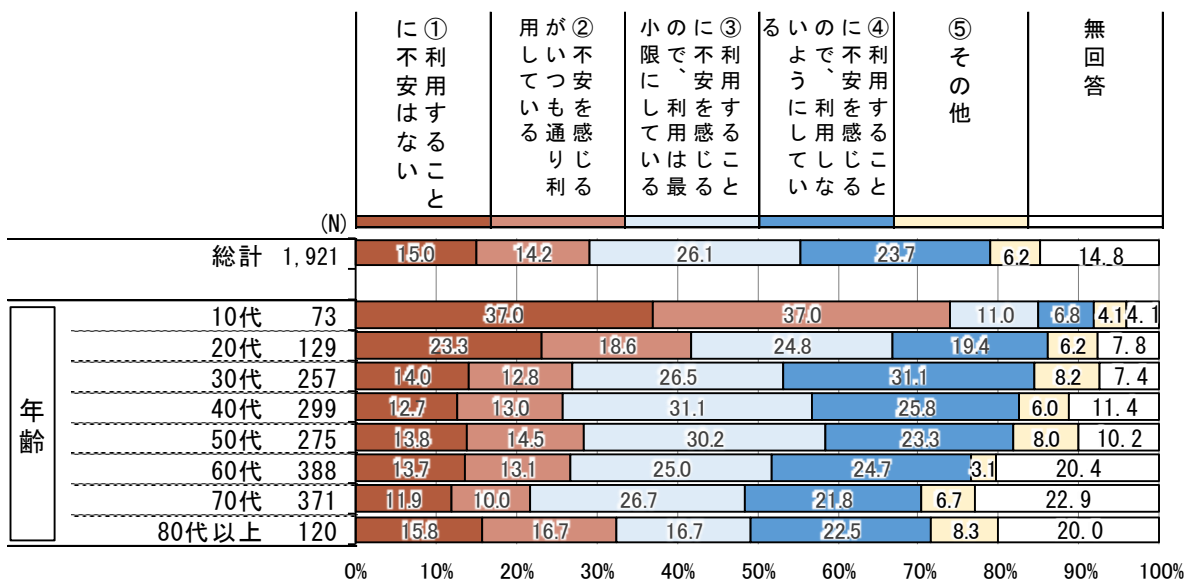


図 新型コロナウイルス感染症下での公共交通の利用×属性/年齢別クロス



【注記】属性不明者がいるため各属性の合計が総計とは異なる。

問5 あなたの家の最寄りの路線バス、オレンジバスのバス停がどこにあるかご存じですか。(1つに○印)

項目別に見ると、「知っている」82.8%、「知らない」15.3%となっています。
地区別に見ると、神田地区と稲部地区は、「知らない」の割合が高くなっています。

図 新型コロナウイルス感染症下での公共交通の利用

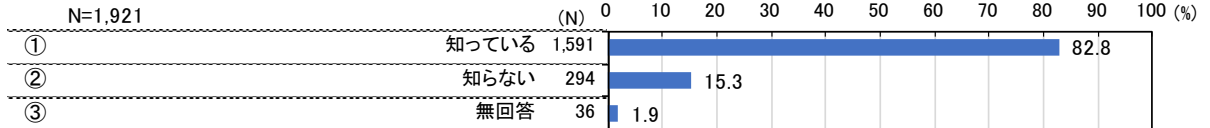
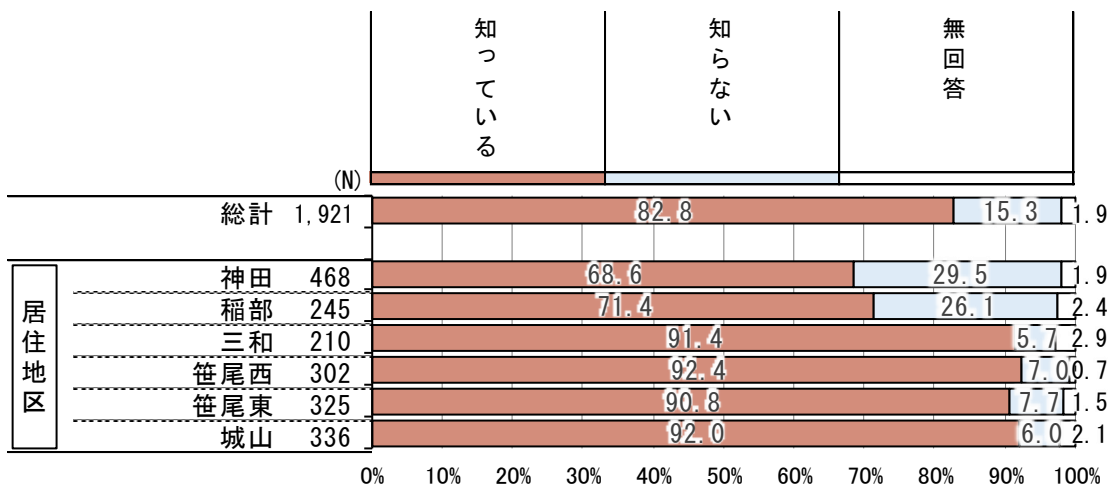


図 新型コロナウイルス感染症下での公共交通の利用×属性/地区別クロス



【注記】属性不明者がいるため各属性の合計が総計とは異なる。

問6 路線バスあるいはオレンジバスをどの程度利用していますか。(1つに○印)

項目別に見ると、「乗らない」76.8%が高い割合になっています。何か月かに1日程度以上利用している人は20.2%となっています。

地区別に見ると、神田地区、稲部地区、三和地区は特に「乗らない」の割合が高く、笹尾西地区、笹尾東地区、城山地区は、「何か月かに1日程度」の割合が比較的高い傾向があります。

図 路線バスあるいはオレンジバスの利用

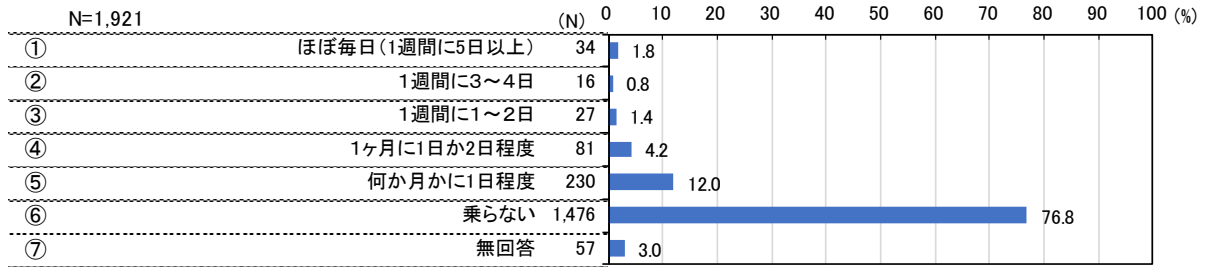
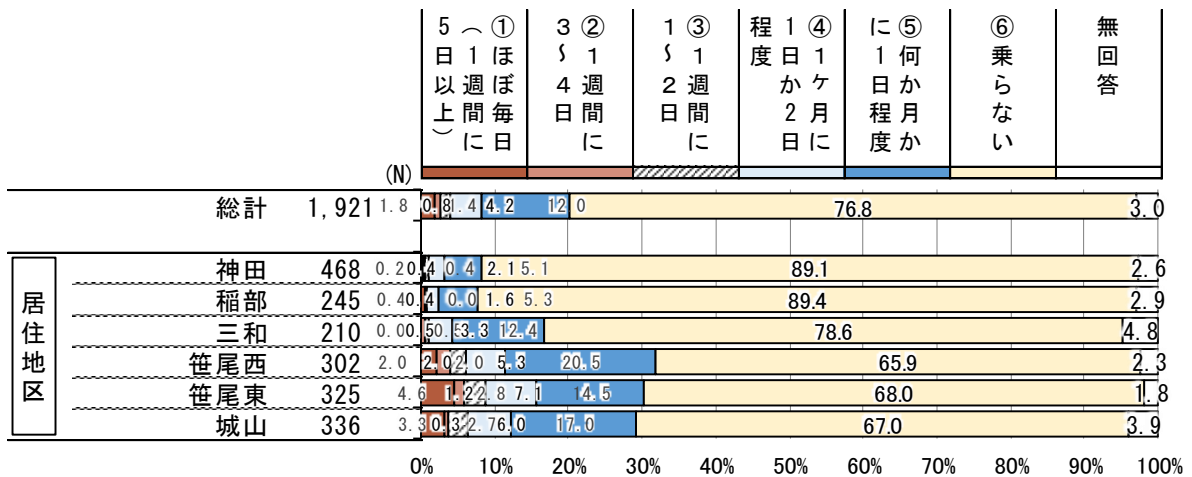


図 路線バスあるいはオレンジバスの利用×属性/地区別クロス

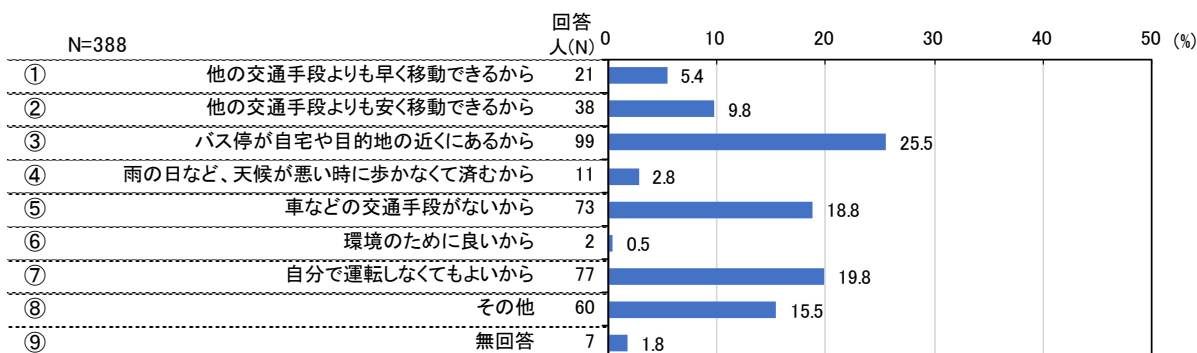


【注記】属性不明者がいるため各属性の合計が総計とは異なる。

●付問(1) バスを利用する理由はなんですか。(1つに○印)

バスを利用する理由は、「バス停が自宅や目的地の近くにあるから」25.5%が最も多く、次いで、「自分で運転しなくてもよいから」19.8%、「車などの交通手段がないから」18.8%となっています。

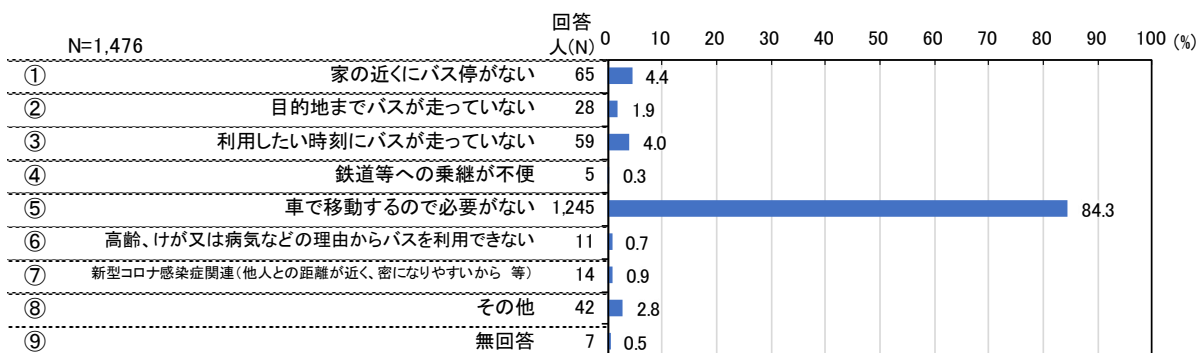
図 バスを利用する理由



●付問(2) バスを利用しない理由はなんですか。(1つに○印)

バスを利用しない理由は、「車で移動するので必要がない」84.3%のみ高い割合になっています。

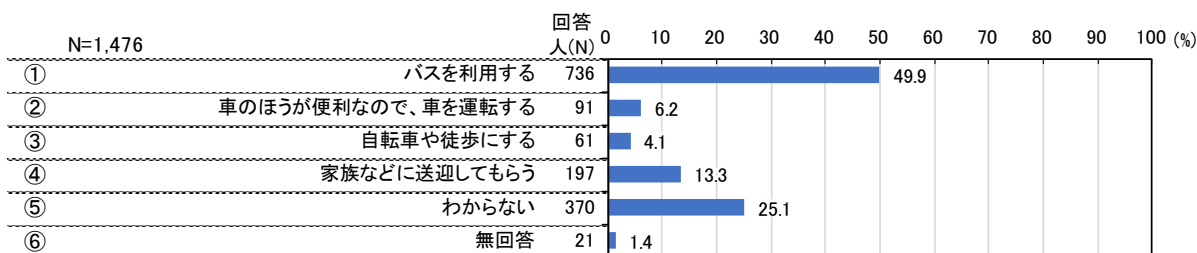
図 バスを利用しない理由



●付問(3) 将来、高齢あるいは健康上の理由等で運転に不安を感じるようになった場合、バスを利用しますか。(1つに○印)

項目別に見ると、「バスを利用する」49.9%が最も多く、次いで、「わからない」25.1%、「家族などに送迎してもらおう」13.3%となっています。

図 運転に不安を感じるようになった場合のバス利用



問7 高齢化が進むなか、公共交通を必要とする人が増えると予想されます。今後もオレンジバスを継続して運行すべきだと思いますか。(1つに○印)

オレンジバスの継続運行について項目別に見ると、「継続して運行すべき」45.5%、「どちらかといえば継続して運行すべき」33.5%と継続運行を推奨する意見が8割を占めます。

バス利用者別に見ると、バス利用者は「継続して運行すべき」「どちらかといえば継続して運行すべき」が9割になっています。バスを利用しない回答者も8割近くが継続を推奨しています。

図 オレンジバスの継続運行

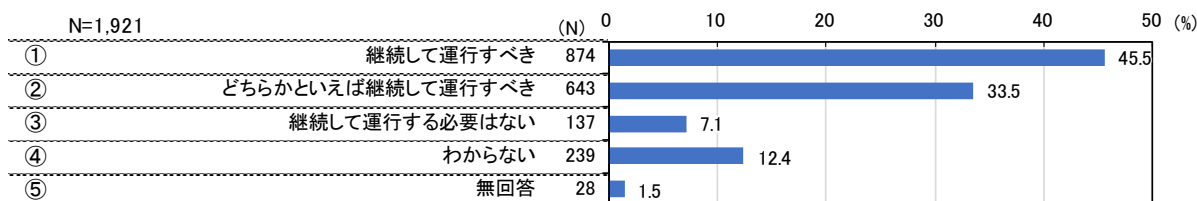
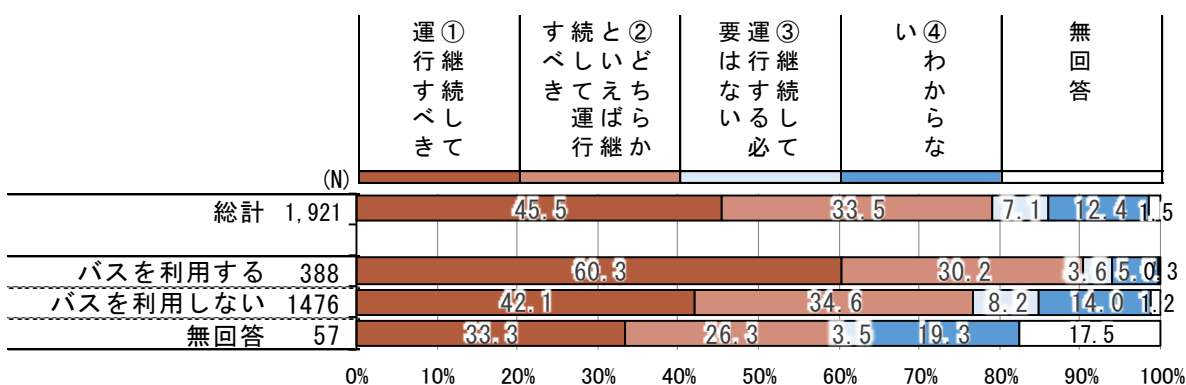


図 オレンジバスの継続運行×バス利用者クロス



問8 今後、オレンジバスの路線や運行本数などのサービスを維持しようとする、人件費等運行にかかる費用がこれまで以上に増えることが予想されますが、利用者負担についてどう思いますか。(1つに○印)

利用者負担について項目別に見ると、「運賃が上がっても運行を維持すべき」38.4%の割合が最も多く、次いで「現状のままの運行・運賃でよい」は22.4%となっています。

バス利用者別に見ると、バス利用者の方が「運賃が上がっても運行を維持すべき」「現状のままの運行・運賃でよい」とも高い割合になっています。

図 利用者負担

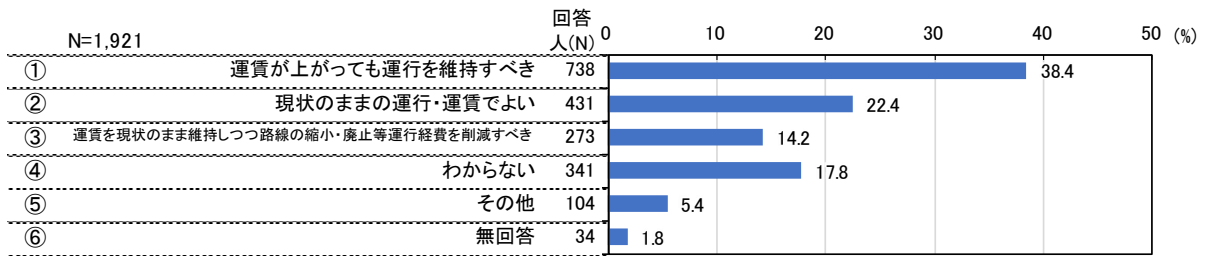
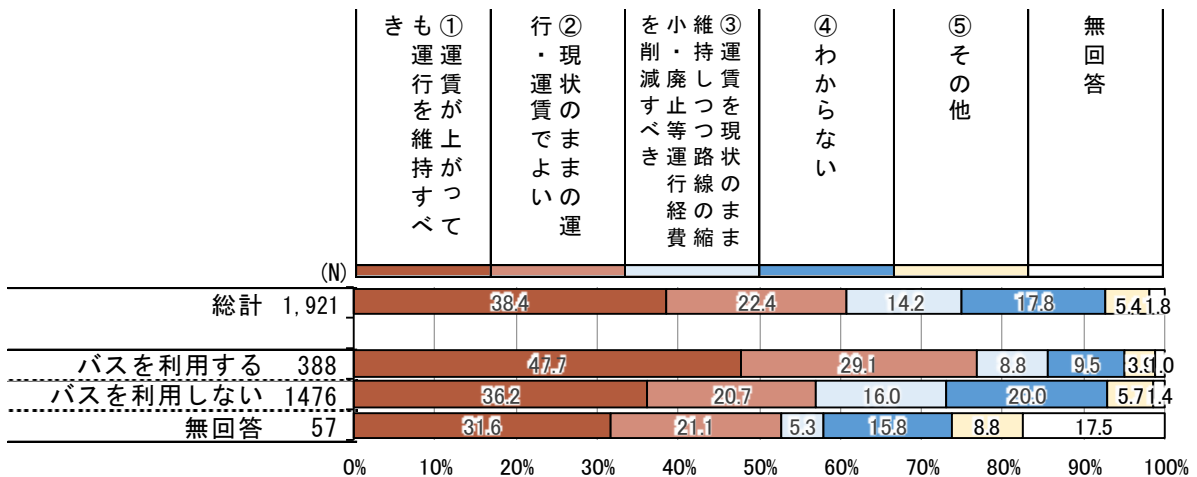


図 利用者負担×バス利用者クロス



問9 オレンジバスの運賃についてお聞きします。一回あたりいくらまでなら利用しますか。(1つに○印)

オレンジバスの運賃は、1回あたり200円か300円でも利用する人が約57.5%と多く、現状の100円のままとする人は32.2%に留まっています。

年代別には、同様の傾向です。

20代は「300円」にしてもよいとする回答が最も多く、次いで30代、10代となっており、若い層は、「300円」の割合が高い傾向があります。バス利用者も利用しない回答者もあまり割合は変わりません。

図 利用者負担

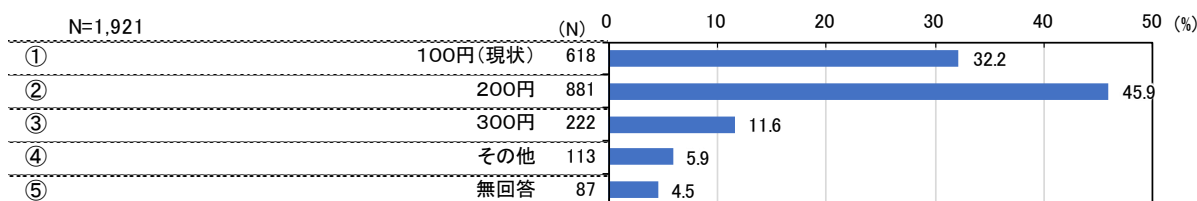
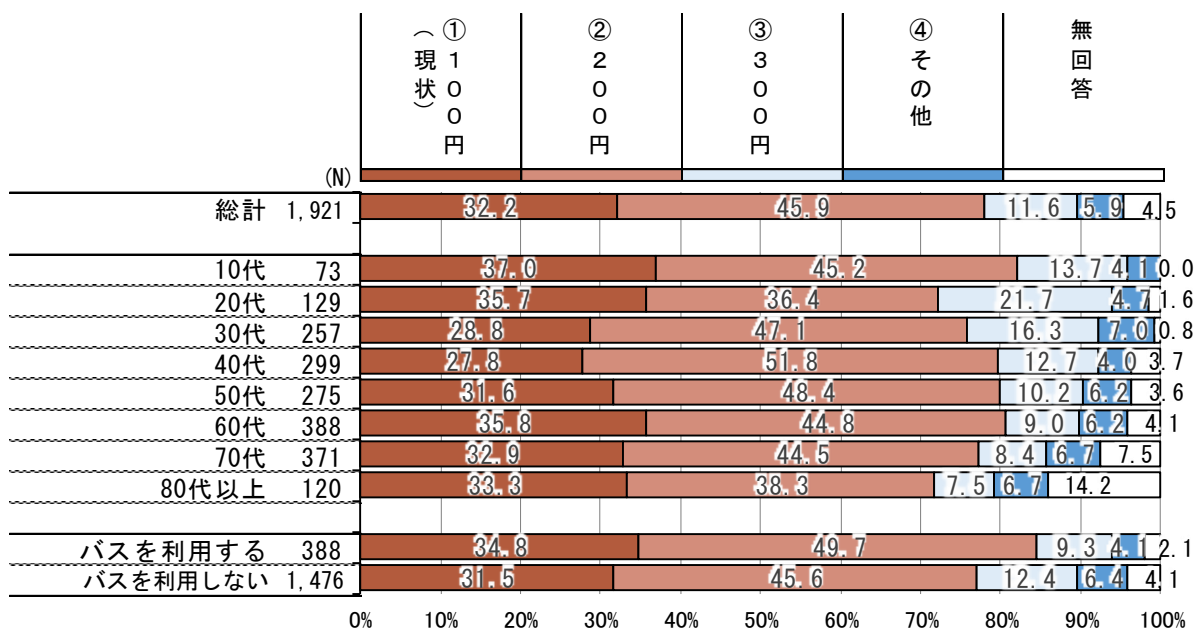


図 利用者負担×年齢・バス利用者クロス



問10 オレンジバスを利用するには何を改善すべきと思いますか。(2つまでに○)

オレンジバスの改善点は、「運行本数が増える」30.4%が最も多く、次いで「鉄道との乗り継ぎが良くなる」22.0%となっています。

バス利用者別に見ると、バス利用者では約半数が「運行本数が増える」ことを望んでいます。「鉄道との乗り継ぎが良くなる」は、バス利用者も利用しない回答者もあまり割合は変わりません。

図 オレンジバスの改善点

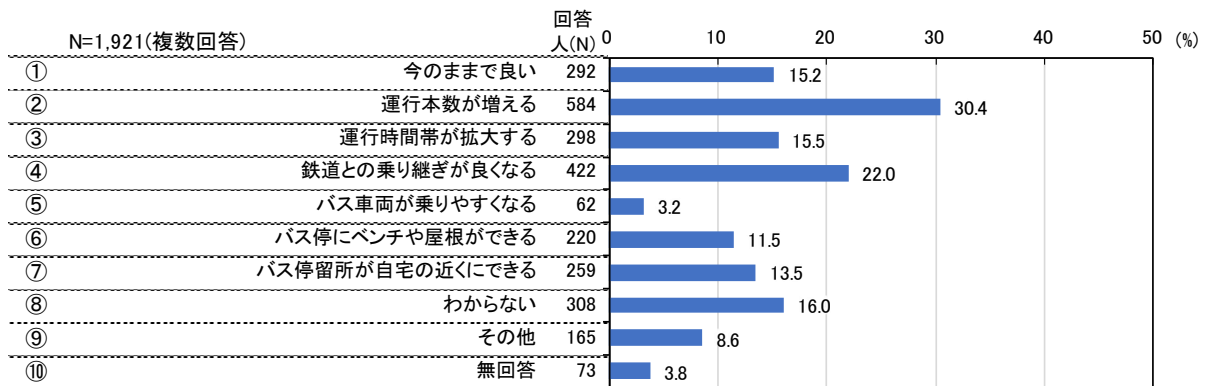


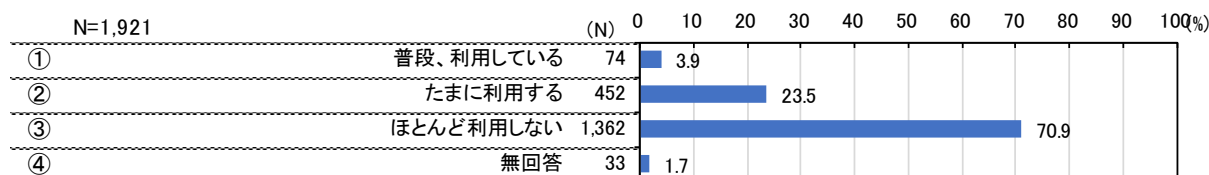
図 オレンジバスの改善点×バス利用者クロス

	合計	① 今のままで	② 運行本数が増える	③ 運行時間帯が拡大する	④ 鉄道との乗り継ぎが良くなる	⑤ バス車両が乗りやすくなる	⑥ バス停にベンチや屋根ができる	⑦ バス停留所が自宅の近くにできる	⑧ わからない	⑨ その他	無回答
合計	1,921	15.2%	30.4%	15.5%	22.0%	3.2%	11.5%	13.5%	16.0%	8.6%	3.8%
バスを利用する	388	16.2%	46.4%	21.6%	20.9%	3.1%	11.3%	5.7%	8.0%	11.9%	2.1%
バスを利用しない	1,476	14.9%	26.7%	14.4%	22.6%	3.3%	11.4%	15.5%	18.3%	7.7%	3.6%
無回答	57	15.8%	17.5%	3.5%	12.3%	1.8%	12.3%	14.0%	12.3%	10.5%	21.1%

問 11 三岐鉄道北勢線を利用していますか。(1つに○印)

三岐鉄道北勢線の利用は、「ほとんど利用しない」70.9%が最も多く、次いで「たまに利用する」23.5%、「普段、利用している」3.9%となっており、利用している人は27.4%です。

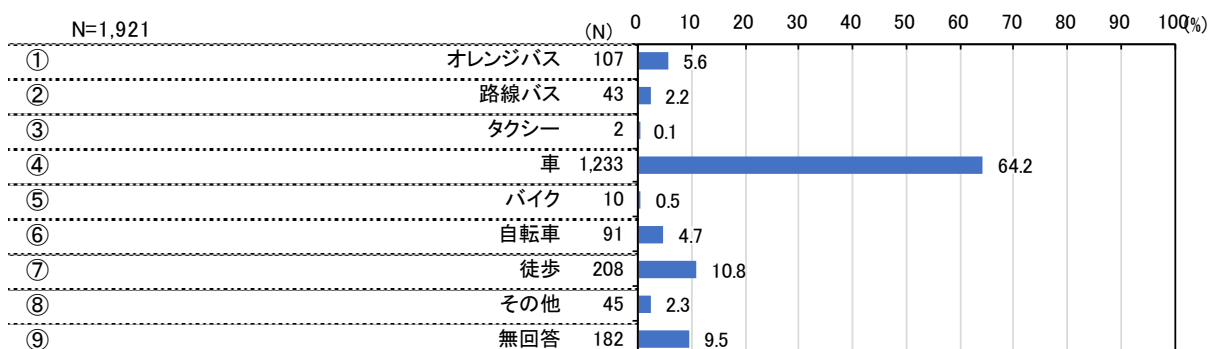
図 三岐鉄道北勢線の利用



問 12 駅までの交通手段は何ですか。(1つに○印)

駅までの交通手段は、「車」64.2%と回答する割合が他の手段に比較して高い割合になっています。「オレンジバス」利用は5.6%、「路線バス」利用は2.2%と低い割合になっています。

図 駅までの交通手段



問 13 三岐鉄道北勢線は、年間約 250 万人の利用があり、通勤・通学を始め、買物や通院など多くの目的で利用されています。運行経費約 6 億 8 千万円に対して運賃等収入は約 4 億 1 千万円であり、その運行については、沿線市町（東員町、桑名市、いなべ市）で支援しています。今後も北勢線を継続して運行するためには何が必要だと思いますか。（該当するもの全てに○印）

今後も北勢線を継続して運行するために必要とするものは、「北勢線を可能な範囲で利用する」39.5%が最も多く、次いで「沿線市町の支援を継続する」34.1%となっています。

利用者別に見ても、利用者、利用しない回答者ともに、「北勢線を継続して運行する必要はない」とする回答はほとんどありません。

図 北勢線の継続運行×バス利用者クロス

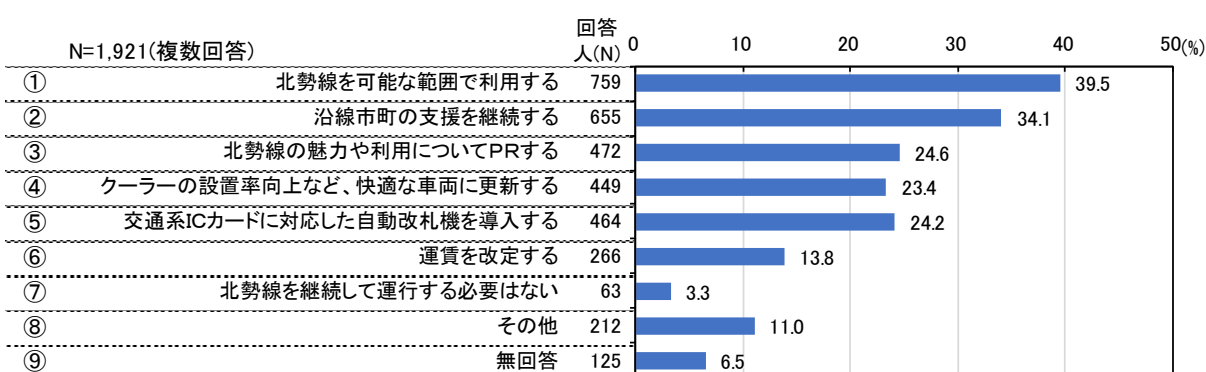


図 北勢線の継続運行×バス利用者クロス

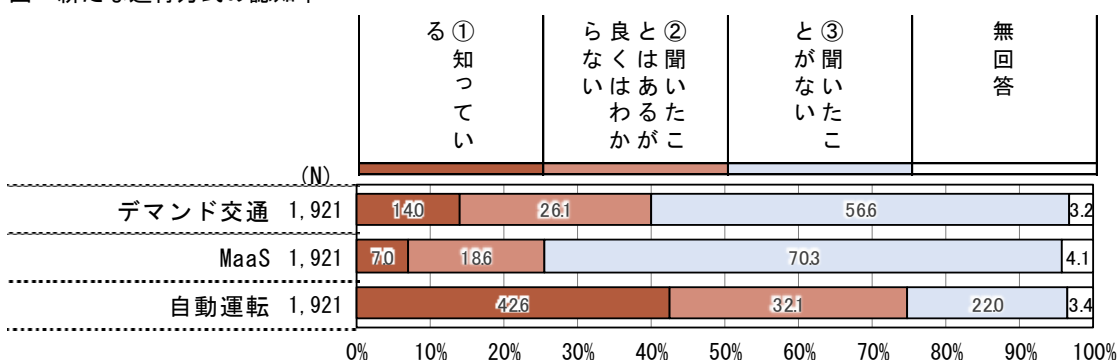
	合計	① 可能な範囲で利用する	② 沿線市町の支援を継続する	③ 北勢線の魅力やPRする	④ クーラーの設置率向上など、快適な車両に更新する	⑤ 交通系ICカードに対応した自動改札機を導入する	⑥ 運賃を改定する	⑦ 北勢線を継続して運行する必要はない	⑧ その他	無回答
合計	1,921	39.5%	34.1%	24.6%	23.4%	24.2%	13.8%	3.3%	11.0%	6.5%
普段、利用している	74	56.8%	29.7%	20.3%	41.9%	36.5%	20.3%	1.4%	14.9%	0.0%
たまに利用する	452	56.0%	42.5%	27.0%	27.9%	33.2%	13.3%	0.4%	8.8%	1.5%
ほとんど利用しない	1,362	33.6%	32.1%	24.4%	21.4%	20.9%	14.0%	4.4%	11.7%	7.0%
無回答	33	21.2%	12.1%	6.1%	3.0%	6.1%	0.0%	0.0%	6.1%	69.7%

問 14 近年、利用者ニーズの変化や技術革新により、デマンド交通※1などの新たな運行方式、MaaS※2などの新たな運行サービス、自動運転※3の導入などが、各地で実用化あるいは実用に向けて取組まれています。あなたは、これらのサービスを知っていますか。(1つに○印)

- ※1：デマンド交通：電話やスマホ等で予約して乗車する方式。目的地は複数決められていて、その中から選択し、乗合で乗車。一般的に、運賃はタクシーよりも安い。
 ※2：MaaS(マース)：モビリティ・アズ・ア・サービスの略。パソコンやスマホを使って、目的地までの経路検索、予約及び支払いが一括でできるサービス。
 ※3：自動運転：小型バスを使った自動運転の実証実験が各地で行われている。

運行方式を項目別に見るとデマンド交通は、「知っている」14.0%、「聞いたことはあるが良くはわからない」26.1%と約4割が回答しています。MaaSは、「聞いたことがない」70.3%がもっとも多く、「知っている」7.0%「聞いたことはあるが良くはわからない」18.6%を合わせると25.6%となっています。自動運転は、「知っている」42.6%が最も多く、次いで「聞いたことはあるが良くはわからない」32.1%となっています。

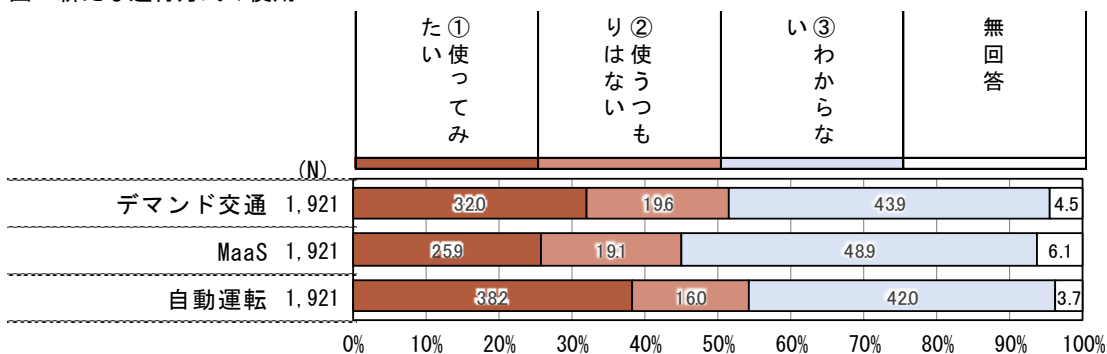
図 新たな運行方式の認知率



問 15 あなたは、これらのサービスが実用化されたら、使ってみたいと思いますか。(1つに○印)

「使ってみたい」は3割前後でしたが、「わからない」が4割以上と多くなり、認知度が低いことが影響していると思われます。

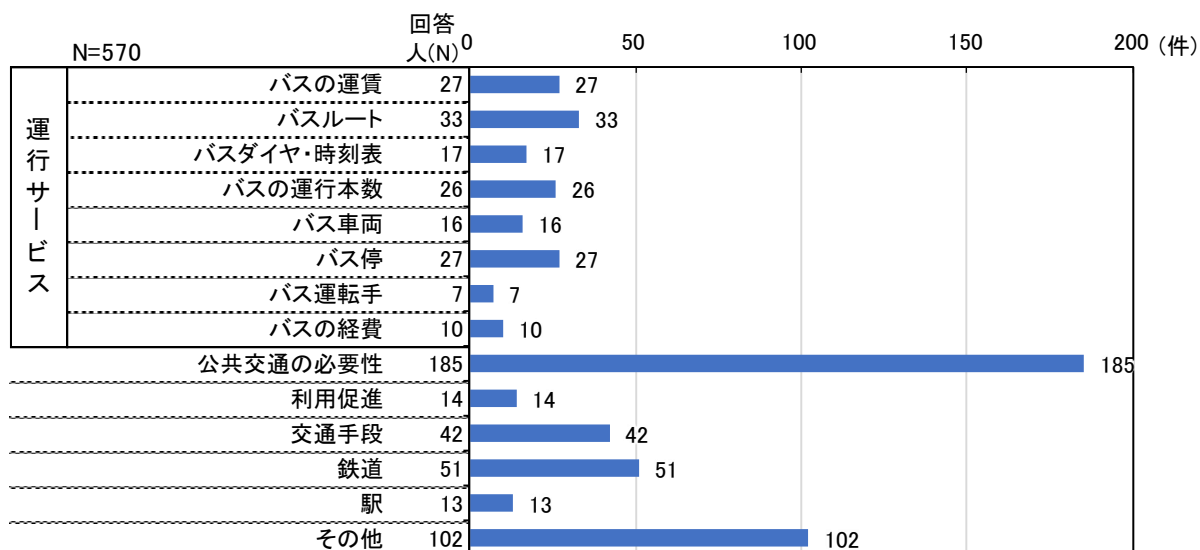
図 新たな運行方式の使用



●公共交通について、ご意見、ご要望などがありましたらお聞かせください。

自由意見全体においては、「公共交通の必要性」に関する意見が最も多く 185 件となっています。バスの運行サービスに関する意見は全部で 163 件ありましたが、その中で最も多いのは、「バスルート」に関する 33 件でした。

図 自由意見



2-2 バス利用者アンケート調査

(1) 調査概要

調査期間	令和2年10月14日(水)～10月15日(木)
調査対象	オレンジバス及び三重交通阿下喜線バス利用者
調査方法	バス車内での直接聞き取り及び、直接配布・回収
回収数	オレンジバス : 126票 三重交通阿下喜線 : 23票

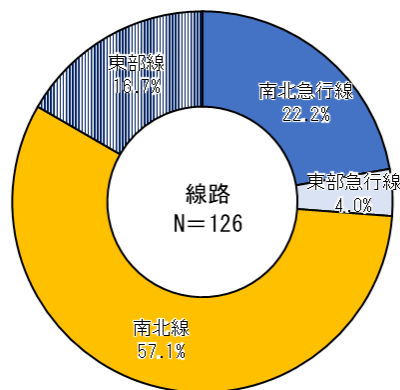
(2) 調査結果

1) オレンジバス

■ 調査路線

回答者の利用される路線について、最も多かったのは「南北線」の57.1%、次いで「南北急行線」の22.2%となっています。

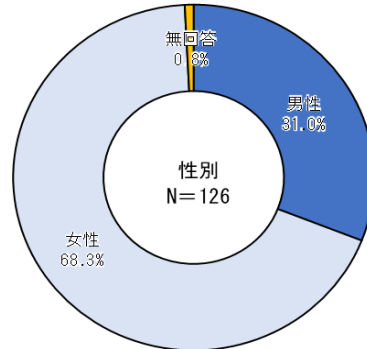
図 調査路線



■性別

回答者の性別は、「男性」が 31.0%、「女性」が 68.3%となっています。女性が男性の約 2 倍となっています。

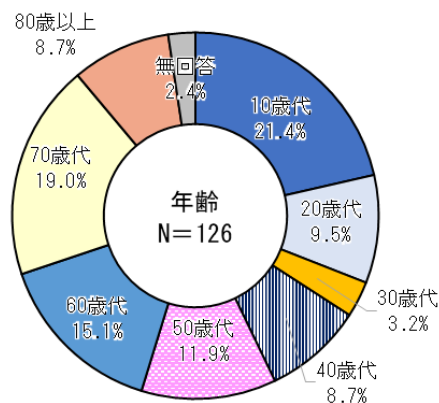
図 性別



■年齢

回答者の年齢について、最も多かったのは「10歳代」の 21.4%です。60歳以上が 42.8%で半数近くになります。

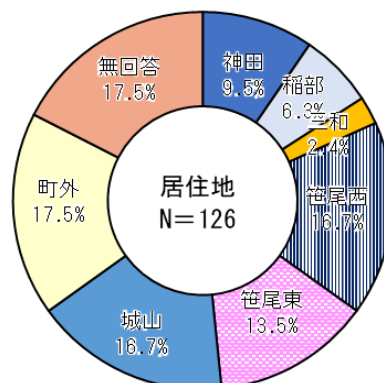
図 年齢



■居住地

回答者のお住まいの地域については、町内が 65.1%、町外が 17.5%でした。町内では、「笹尾西」と「城山」が各々 16.7%、「笹尾東」が 13.5%と多くなっています。

図 居住地

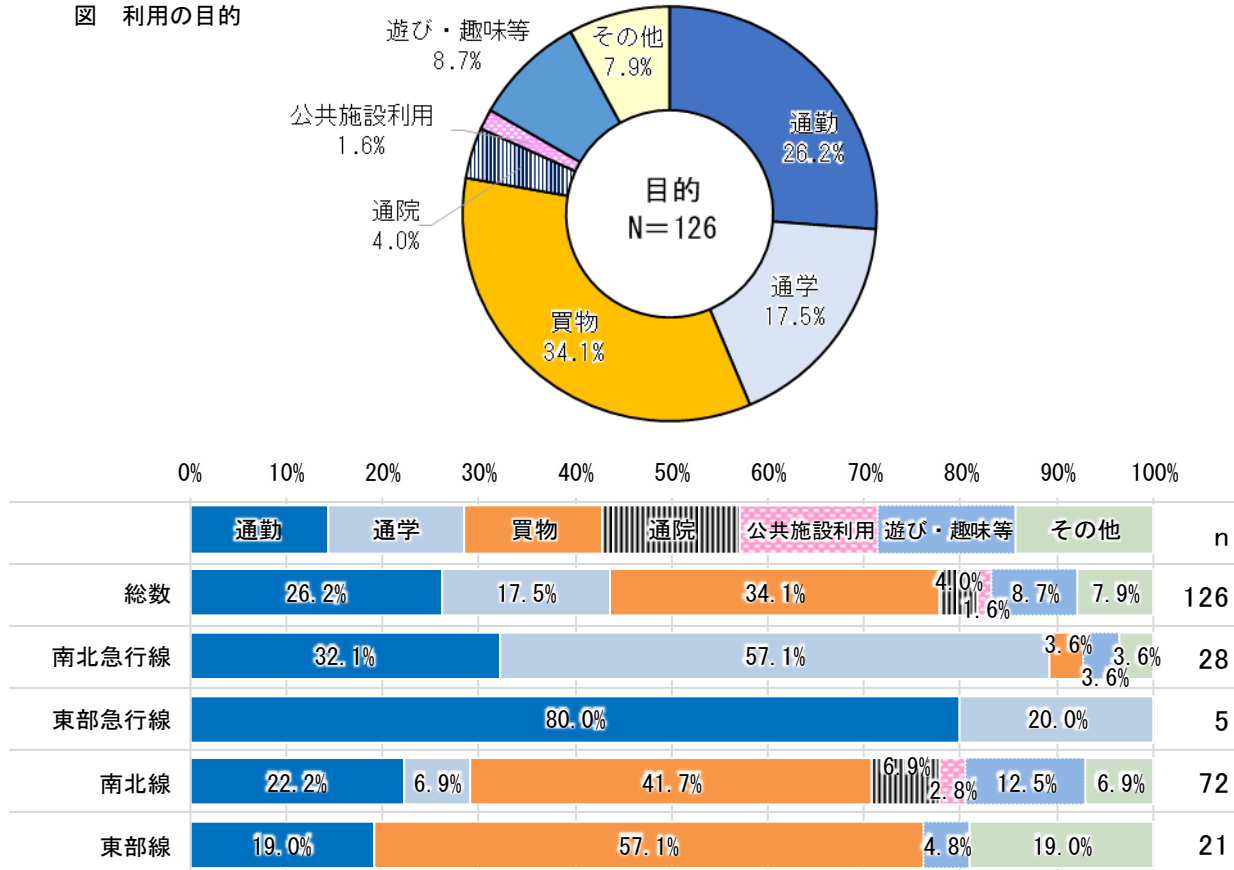


■利用目的

回答者のバスの利用目的について、最も多かったのは「買物」の34.1%となり、次いで「通勤」の26.2%、「通学」の17.5%となっています。

路線別に見ると、南北急行線と東部急行線で「通勤」「通学」の割合が高く、全体の9割程となっており、南北線、東部線については、「買物」の割合が高く、全体の半数程となっています。

図 利用の目的



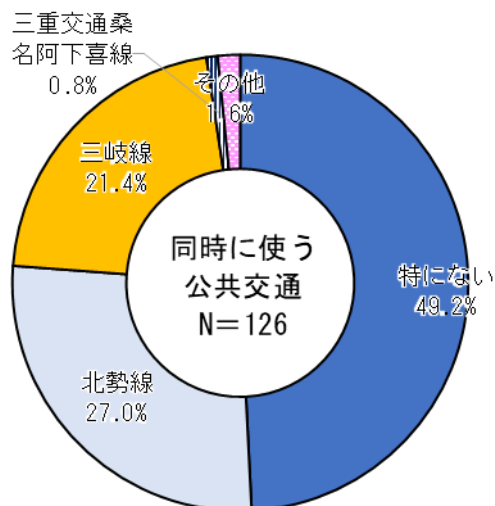
外出の行き先について、具体的な行き先は以下のようになっています。

行き先	回答数	行き先	回答数
イオンモール東員	30	阿下喜駅、セブンイレブン	1
サンシパーク	22	武道館	1
四日市市の学校	10	東員病院	1
ピアゴ東員店	9	森下耳鼻咽喉科	1
いなべ市の学校	7	病院	1
東員町の会社	5	学校	1
カネスエ東員店	3	ちば皮フ科耳鼻咽喉科	1
図書館	2	体操	1
桑名市	2	東員町役場	1
名古屋の会社	2	カネスエ東員店近くの店	1
町外の会社	1	岩田歯科医院	1
桑名市の会社	1	三重重工業	1
四日市の会社	1	しまむら東員店	1
朝明高校	1	桑名市総合医療センター	1
東員第二中学校	1	ウォーキングと買い物	1
三里（そば畑）そばを食べに行く。	1	マリオンガーデン 1300 桑名店	1
会社（デンソー）	1	桑名市の学校	1

■合わせて使う公共交通

バスと同時に使う主な公共交通について、最も多かったのはオレンジバスのみ利用となる、「特になし」の49.2%と、全体の半数近くを占めており、次いで「北勢線」の27.0%、「三岐線」の21.4%となっています。

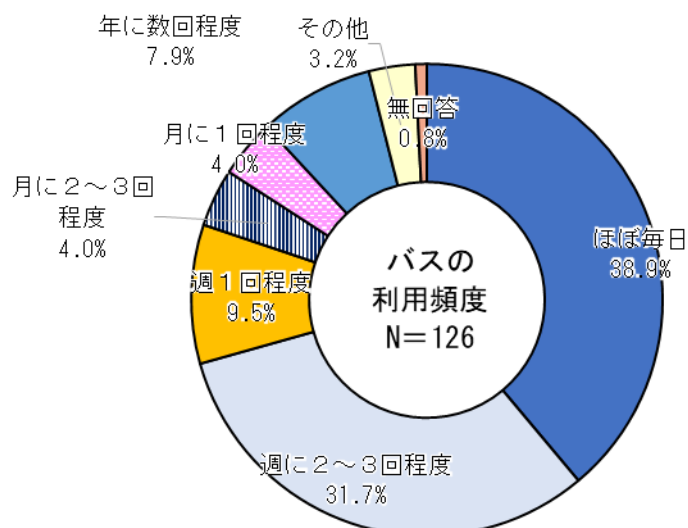
図 合わせて使う公共交通



■バスの利用頻度

普段の主なバスの利用頻度について、最も多かったのは「ほぼ毎日」の38.9%となり、次いで「週に2~3回程度」の31.7%、2つで約3分の2以上となっています。

図 バスの利用頻度

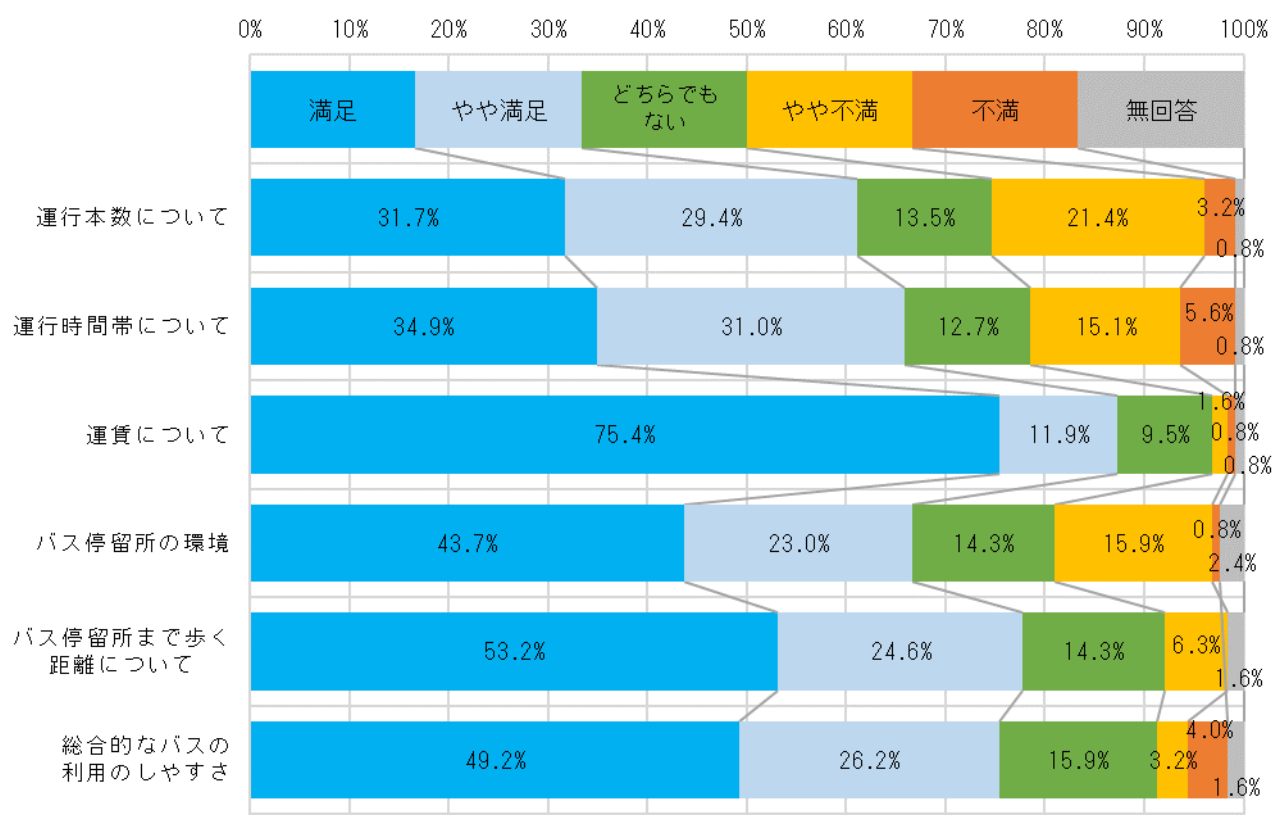


■バスの利用者満足度

総合的なバスの利用のしやすさは、「満足」「やや満足」が75.4%であり、「やや不満」「不満」は7.2%しかなく、多くの利用者は満足しています。

オレンジバスの利用者満足度について、全体的に「満足」「やや満足」の割合が、「不満」「やや不満」の回答を上回っています。項目別に満足度を見ると、運賃についての満足度が高く、全体の87.3%が「満足」「やや満足」と回答しています。一方で運行本数については、「満足」「やや満足」の回答は6割程度となり、「不満」「やや不満」の回答が約4分の1と、比較的多くなっています。

図 利用者満足度



■今後のオレンジバスの運行の継続について

オレンジバスを今後も運行すべきかについて、最も回答が多かったのは「継続して運行すべき」の83.3%となり、次いで「どちらかといえば継続して運行すべき」の11.1%となっています。利用者のほぼすべてが、今後もオレンジバスの運行を継続していくべきと回答し、「継続して運行をする必要はない」という回答はありませんでした。

運行の継続について路線別に見ると、運行を継続すべきという回答が、全ての路線で概ね9割以上となっています。

図 オレンジバスの運行の継続

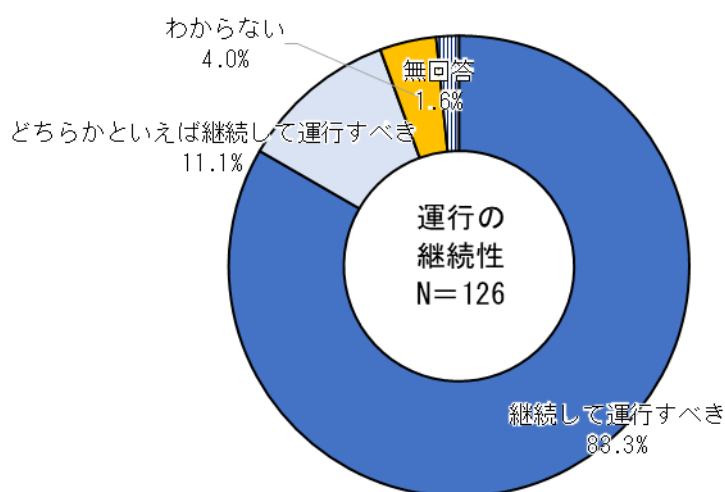
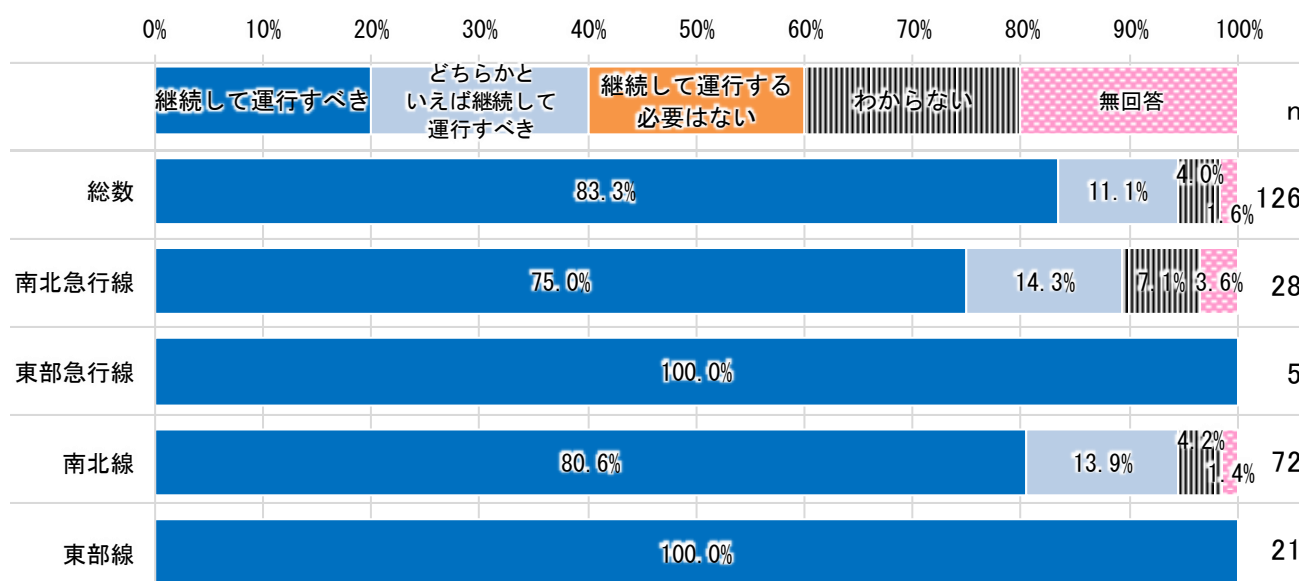


図 利用の目的×調査路線



■運賃改定による利用への影響について

令和3年4月より予定されている運賃改定後も、オレンジバスを利用するかについて、最も回答が多かったのは、「利用する」の76.2%となり、次いで「わからない」の19.8%となりました。「利用しない」の回答は3.2%と低くなり、運賃改定後もオレンジバスの利用を続けるという回答が多くなっています。

運賃改定後の利用について、路線別に見ると、「南部急行線」「東部急行線」に比べ、「南北線」「東部線」利用者の方が、運賃改定後も利用を継続すると回答した割合が高くなっています。

図 運賃改定による利用への影響

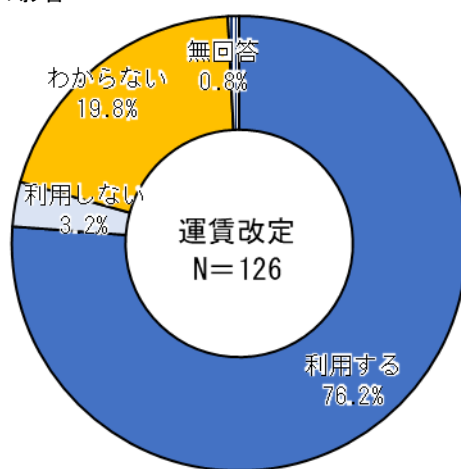
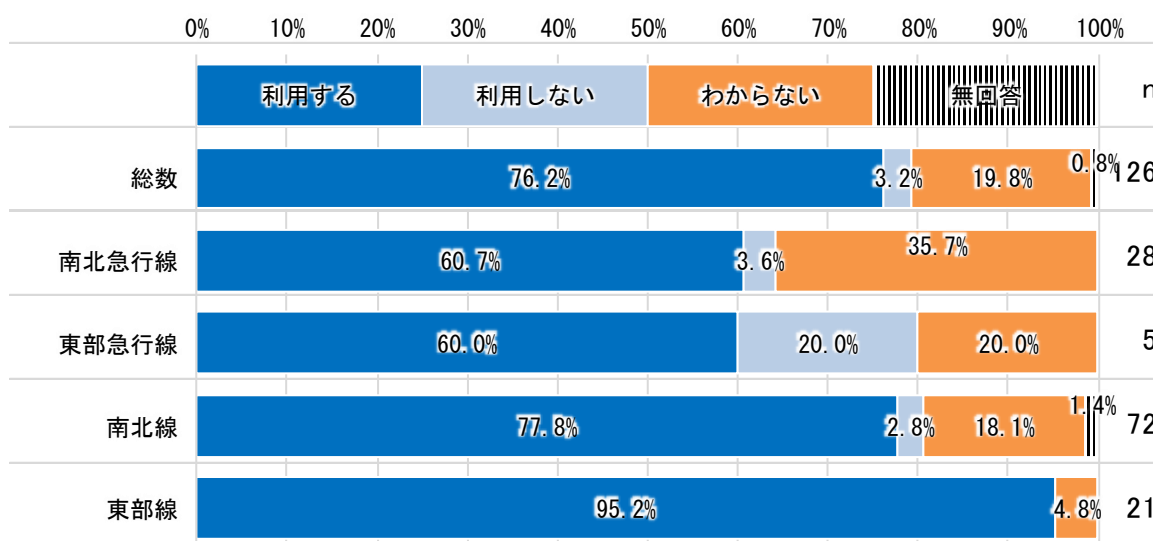


図 運賃改定による利用への影響×調査路線



■自由意見

オレンジバスをはじめとした、東員町の公共交通に対する自由意見について、以下のような意見が得られました。

運行本数・時間（11件）		
1	本数を増やしてほしい。	女/10代
2	100円が良いです。本数を増やしてほしい。	女/10代
3	東部線のサンシパークから出る便を、17時以降にも1本増やしてほしい。	女/20代/笹尾西
4	バスの本数をもっと増やしてほしい。	女/70代/城山
5	もう少し本数があると良いです。	女/60代
6	もう少し本数があれば良い。	男/40代
7	1時間に1本走らせてほしい。	女/50代/城山
8	東部線は19時頃までサンシパークから運行してほしい。1時間に1本程度運行してほしい。	女/城山
9	東部線のバスの本数をもっと増やしてほしい。19時台と20時台に1本ずつ増やしてほしい。	男/50代
10	時間通りに来てもらえるので、助かっている。	女/60代/町外
11	三交バスは遅延が多い。このバスは良い。	女/70代/神田

運賃（2件）		
1	運賃は値上げしない方法を考えてください。	女/60代/城山
2	運賃を200円にすると、イオンに行くお客さんがオレンジバスではなく、イオンバスの方に全員行ってしまうことはないでしょうか。	女/10代/稲部

車両の使い心地・運転手（4件）		
1	バスの故障が多い。新車に変えてほしい。	男/60代/笹尾西
2	乗り心地が良くない。	女/60代/城山
3	バスが新しくなってから、座席が狭く荷物を置く所も無い。足を置くスペースも狭いので、体を斜めにして座ることもある。バスのサイズを検討してほしいです。	女/60代/城山
4	他人の事は言えないが、運転手の態度もよくない。あいさつしても返事なし、下手なアナウンスならいらぬ。運転手が怖いと聞きたくても聞けない。バスが着いていても乗れない事もある。	女/60代

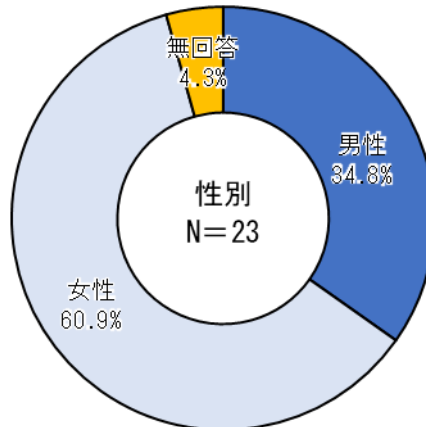
その他（4件）		
1	車で駅まで行けない時には助かっています。年配の方などで、免許を返納した方などは助成制度があると利用は増えるのではないかと思います。	男/30代/町外
2	コスモスがきれい。	女/60代/町外
3	カネスエのバス停に屋根を付けてほしい。	女/70代/笹尾西
4	いつまでも安定して運行してほしい。	男/50代/町外

2) 阿下喜線

■性別

回答者の性別は、「男性」が 34.8%となり、「女性」が 60.9%となっています。オレンジバスと同じく、女性の回答率が男性を上回っています。

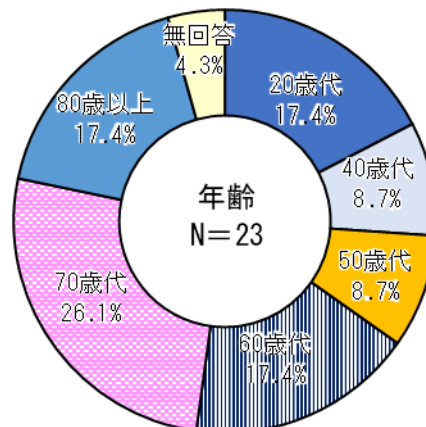
図 性別



■年齢

回答者の年齢について、最も多かったのは「70歳代」の 26.1%となり、次いで「60歳代」と「80歳以上」の 17.4%となりました。60歳代以上の高齢の方の回答が、全体の約 6 割を占めています。

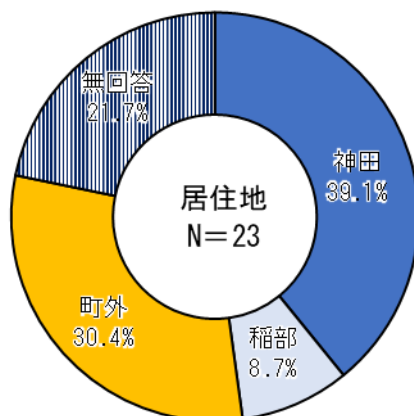
図 年齢



■居住地

回答者の居住地について、最も多かったのは「神田」の 39.1%となり、次いで「町外」の 30.4%となっています。

図 居住地



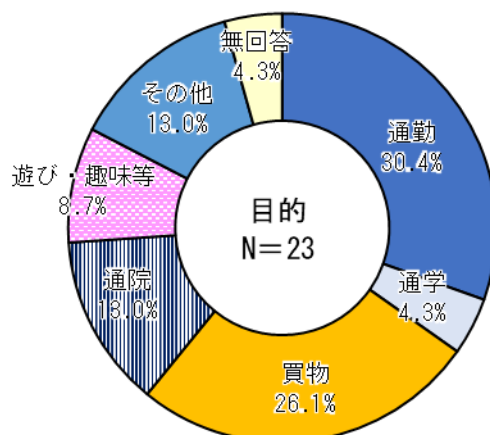
居住地について、町外と回答された方の居住地市町村は以下のようになっています。

市町村名	回答数	市町村名	回答数
桑名市	3	名古屋市	1
北勢町	1		

■利用目的

回答者のバス利用の目的について、最も多かったのは「通勤」の 30.4%となり、次いで「買物」の 26.1%、「通院」の 13.0%となっています。

図 利用の目的



外出の具体的な目的については、以下のようになっています。

目的	回答数	目的	回答数
届け物	3	学習塾	1

用事	1		
----	---	--	--

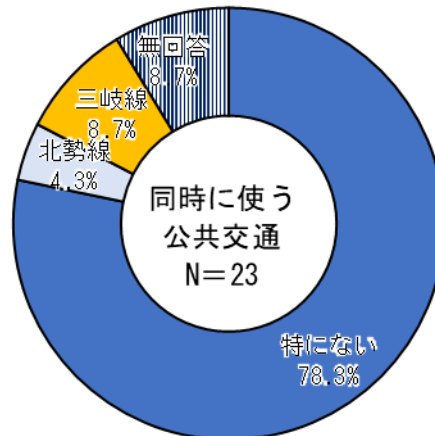
外出目的の具体的な行き先については、以下のようになっています。

行き先名称	回答数	行き先名称	回答数
ピアゴ東員店	4	森下耳鼻咽喉科	1
イオンモール桑名	3	桑名市の学校	1
町内の会社	2	桑名市総合医療センター	1
アピタ桑名店	1	親戚の家	1
桑名市の会社	1	桑名市の学習塾	1
津市（友人宅）	1	いなべ市の知人宅	1
郵便局（仕事関係）	1	アペイル東員店	1

■合わせて使う公共交通

普段阿下喜線の利用をする際に、あわせて使う公共交通について、最も多かったのは「特にない」の78.3%となり、回答者の8割近くが、阿下喜線を使って外出する際は、阿下喜線のみを利用をしている結果となっています。鉄道とあわせた利用は13%と、低くなっています。

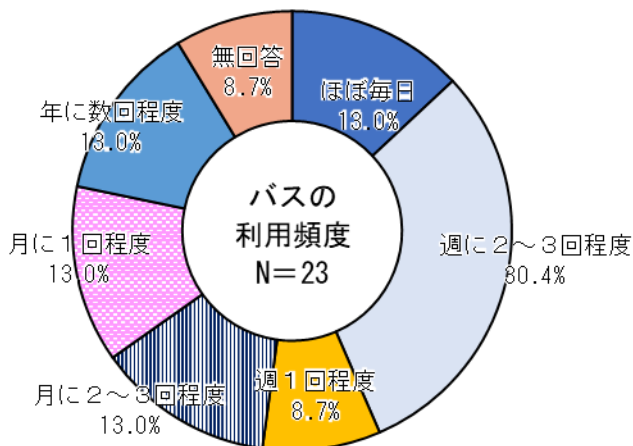
図 合わせて使う公共交通



■バスの利用頻度

バスの利用頻度について、最も多かったのは「週に2～3回程度」の30.4%となり、次いで「ほぼ毎日」「月に2～3回程度」「月に1回程度」「年に数回程度」が13.0%と並んでいます。週に1回以上の利用は、全体の半数程度となっています。

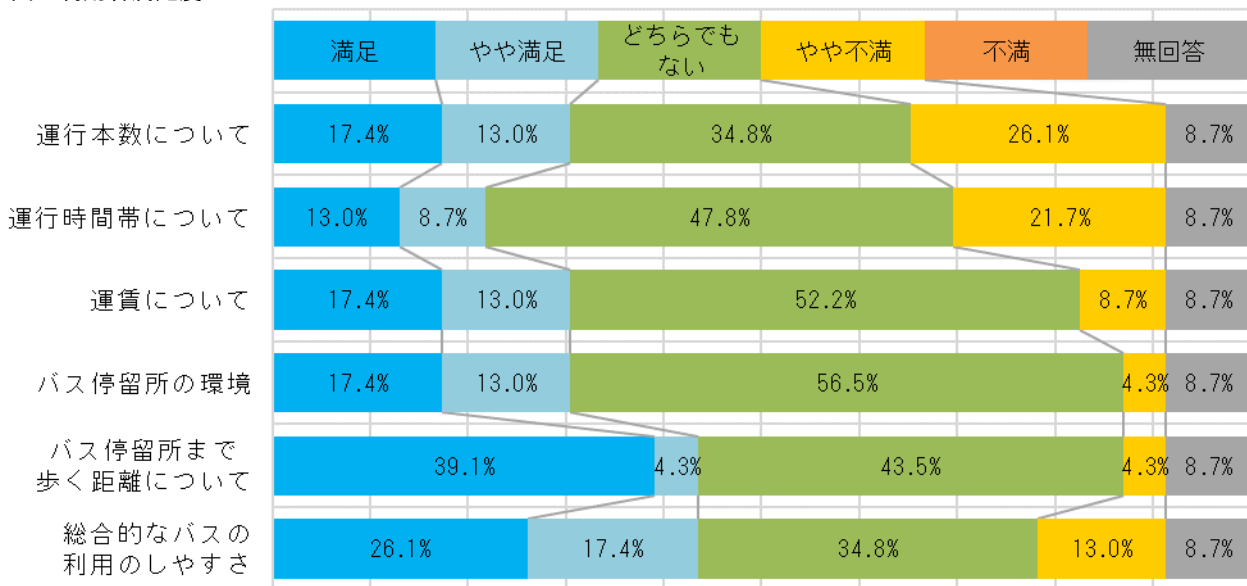
図 バスの利用頻度



■阿下喜線の利用者満足度

阿下喜線の利用に対する満足度について、全ての項目で「不満」と回答した方はおらず、全体的に「満足」「やや満足」の回答が、不満に感じている割合を上回っています。項目別に見ると、バス停留所まで歩く距離と総合的なバスの利用のしやすさへの満足度が比較的高く、運行本数・運行時間帯の項目に対しては、「やや不満」の回答割合が比較的高くなりました。

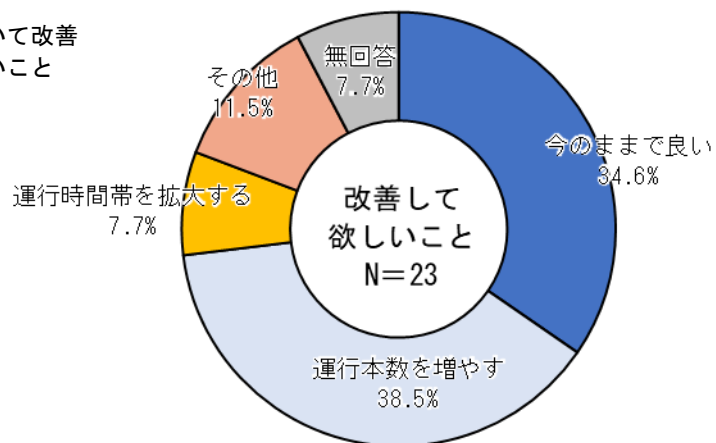
図 利用者満足度 0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%



■バスについて、改善してほしいこと

阿下喜線をはじめとした東員町のバスにおいて、改善してほしいと思うことについて、最も多かったのは「運行本数を増やす」の38.5%となり、次いで「今のままで良い」の34.6%となっています。

図 バスについて改善してほしいこと



具体的な改善への意見については、以下のような回答が得られました。

目的	回答数
バスがよく揺れる。揺れ防止。	1
定刻に遅れないように。	1
あるドライバーの運転が乱暴であったので直してほしい。時間通りに来てほしい。	1

2-3 公共交通ワークショップ

(1) 開催の概要

1) 開催の目的

東員町内には交通機関として、鉄道（三岐鉄道北勢線と三岐線）、路線バス（三重交通等）、町営のオレンジバス、タクシーなどが運行されています。

急速に高齢化が進む中で、運転免許の返納など自動車の運転に不安を感じる方が増えており、公共交通のあり方が大きく変化し始めています。

このような変化に対応し、今後も安全で安心して利用できる持続可能な公共交通サービスを検討するため、これからの移動手段のあり方について一緒に考えることを目的に公共交通ワークショップを開催しました。

2) 開催日

令和2年9月12日（土）10時～12時

3) 対象

町内在住、在勤の方

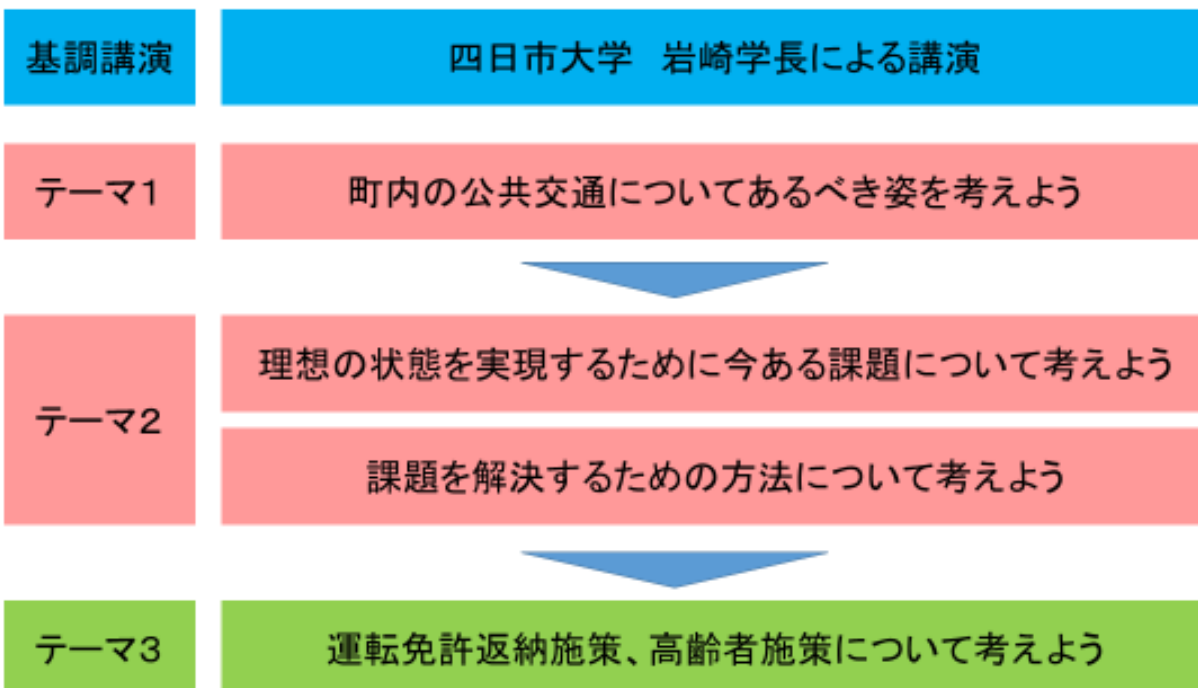
4) 参加者数

24名



5) グループワークのテーマ

4班にわかれて、グループワークを下記の手順で実施しました。



(2) 主な意見

1) テーマ1 (目指すべき姿)

- ・ルートがわかりやすいバス
- ・オレンジバスの運行ルートを増やす
- ・誰もが使いやすく、通勤・通学・買い物に便利な優しいバス
- ・自宅の近くから利用できるバス
- ・利用する時間に合わせたダイヤで運行するバス
- ・採算がとれるようにする
- ・運賃を安くする
- ・ヴィアティン三重と連携したバス、北勢線
- ・魅力ある鉄道、バス

2) テーマ2 (本町の課題)

- ・予算を介護の一環と考えて増額してほしい
- ・費用対効果を検討する
- ・北勢線の桑名駅への乗り入れ
- ・使いやすいバスの認知度向上のため、体験会の実施
- ・ルートがわかりにくく、乗車して行先が不安になるので、わかりやすいルートを検討
- ・バス停の場所がわかりにくい、バス停が遠い
- ・必要な場所への運行ができていない
- ・運行時間のずれ
- ・運行本数が少ない
- ・利用者が相応の運賃負担をする
- ・地域によって利便性に差がある

3) テーマ3 (運転免許返納施策、高齢者施策について考える)

- 運転免許返納者に対して施策を実施
 - ・オレンジバス無料乗車券、タクシー利用補助券など
- 高齢者・障がい者に対する施策
 - ・パスポートの発行、高齢者の運賃割引、無料化など
- 北勢線について
 - ・利用して楽しめる場所をチラシで紹介
 - ・ICカード利用
 - ・北勢線のバス化の検討 など
- 運行方法の改善
 - ・小型タクシーの検討
 - ・運賃値上げはしかたない
 - ・オレンジバスをきめ細かく運行
 - ・バスの増車

・デマンド型の導入

○その他

- ・ 運賃を下げる
- ・ 町内の農家などと連携し、特典をつける（お米がもらえるなど）
- ・ 学生の運賃を無料にする
- ・ 利用回数に応じて運賃を安くする
- ・ 切符の番号で賞品を提供する
- ・ スーパーからお金を取る
- ・ オレンジバスの新型コロナウイルス感染対策グッズを無料配布して安全をPRする

参考資料3 現行計画の評価

東員町地域公共交通総合連携計画の実施状況を評価します。

3-1 計画目標の達成度

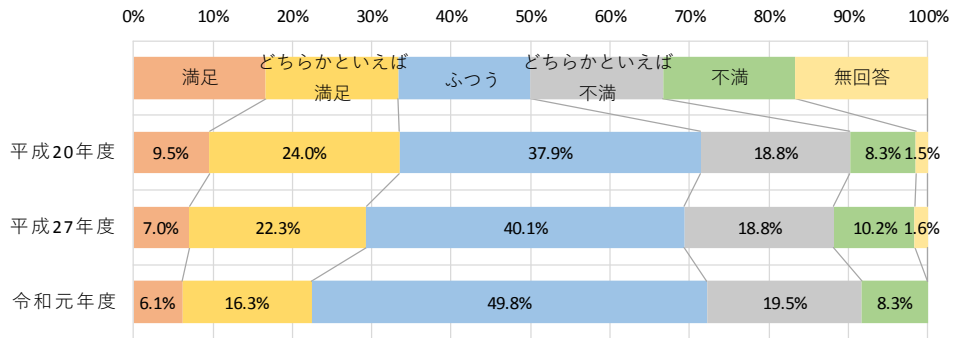
項目		H21 基準値	H27 中間目標	H32 目標
①公共交通機関の便利さについての満足度 (アンケート調査で「満足」と回答した割合)	目標値	33.5%	40%	50%
	実績	-	29.3%	22.4%

「満足」「どちらかといえば満足」の回答は、令和元年度 22.4%で平成 20 年度 33.5%から 11.1 ポイント下降しており、目標 50.0%には達していません。

「不満」「どちらかといえば不満」は 7.8%であり、満足よりも 5.4 ポイント上回っています。

「ふつう」と満足の合計は、平成 20 年度 71.4%、令和元年度 72.2%と概ね同じであることから、住民意識が満足から普通に変化していったものと思われます。

【評価】
目標 50%に対して実績は 22.4%で未達成。



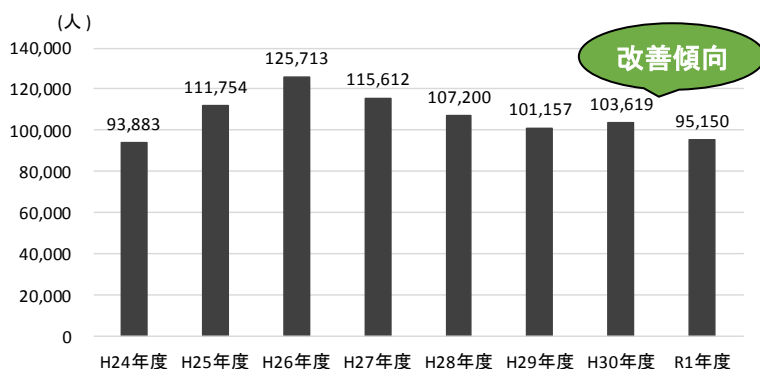
出典：各年度のまちづくりアンケート（年度により選択肢は少し異なる）

項目	実績	目標
②町が運営する公共交通の利用者数	H23 年度オレンジバス利用者数 94,366 人/年	利用者が前年度よりも増加する。

イオンモール東員のオープンに伴い平成 25, 26 年度は利用者が増加。

その後、オープン効果がなくなってきたのとオレンジバスルート変更に伴う乗り控え等により利用者は減少。

平成 30 年度は利用者数が増加に転じており、利用促進活動の成果と推察。目標に対して改善傾向。



【評価】
H27～H29 年度までは減少傾向であったが、H30 年度以降は改善傾向。

- ・平成 25 年度は、11 月にイオンモール東員のオープンに伴い増加。
- ・平成 26 年 10 月から新ルート・ダイヤで運行、利用者は減少。
- ・平成 28 年 10 月から新ルート・ダイヤで運行、変更後の乗り控えも回復に向かってきたが、翌年 1 月の積雪のため、数日間（3 日程度）の運休で利用者減。
- ・平成 30 年 1 月は、積雪のため、半日間運休。
- ・平成 30 年 12 月は、車両故障のため 6 日間一部路線が運休。

3-2 事業の実施状況評価

○：適正に実施済み △：実施しているが、改善の必要がある ×：未実施

基本方針	事業名	概要	実施主体	実施状況	評価
①利用目的にあった合理的なネットワークの形成	①-1 路線バスの利用増進事業	・利用促進を目指して、昼間の買い物需要に対応した商業施設への接続等を行う。	交通事業者	実施済み (イオンモール東員への接続便の運行を実施)	○
	①-2 オレンジバスのルート見直し運行事業	・オレンジバスを利用目的にあった合理的なルートに見直す。	東員町	実施済み	○
②今後のまちづくりに合わせた交通結節点の整備	②-1 長深地区等における交通結節点整備事業	・イオンモール東員を交通結節点として整備する。 ・駅などを交通結節点として整備する。	東員町 交通事業者 商業施設	実施済み (イオンモール東員バス停、東員駅のバス停ポール整備等)	○
③効果的・効率的な運行方式の導入	③-1 公共交通空白地域改善事業	・稲部地区、神田地区の公共交通空白地域の改善。 ・地域特性にあった方式を地域と行政が連携して検討し、導入。	東員町 地域住民	実施済み (オレンジバスを運行しているが、地区の利用者数は少ない)	△ 地域にあった運行方式の検討が必要
④地域との協働・連携による利用促進策の導入	④-1 自動車免許自主返納の促進事業	・高齢者の自動車運転免許証の自主返納を促進し、公共交通利用を促進するため、自主返納者にオレンジバス回数券を配布する等の施策を導入。	東員町	未実施	× 今後実施するかどうか、再検討。
	④-2 公共交通マップ・総合時刻表・乗継ぎ情報提供事業	・オレンジバスと鉄道だけでなく、路線バスを含めた総合的な公共交通マップ、総合時刻表、乗継ぎ情報を提供する冊子、ホームページ等を作成	東員町 交通事業者	実施済み (オレンジバス、鉄道は掲載しているが、路線バスの時刻表は未掲載)	△ 町内の公共交通全てを記載した時刻表等の作成について検討が必要

○：適正に実施済み △：実施しているが、改善の必要がある ×：未実施

基本方針	事業名	概要	実施主体	実施状況	評価
④ 地域との協働・連携による利用促進策の導入	④-3 事業者連携による広報事業	・オレンジバスの停留所がある鉄道駅、店舗、医療機関等との協働・連携事業として、施設側は公共交通利用の広報、公共交通の運営支援、東員町は広告媒体の提供等を行う。	東員町 施設事業者	未実施	× 具体的な事業内容を検討
	④-4 生活交通を考える会等の開催	・町民の意見を把握するとともに、公共交通の利用促進を図るため、「東員町生活交通を考える会」の継続的開催、シンポジウム等を開催。	東員町 住民	実施済み (生活交通を考える会は継続して開催。シンポジウムも開催)	○

参考資料 4 地域公共交通の現状と課題

4-1 現状のまとめ

《本町を取り巻く社会動向》

- 人口減少・少子高齢化により、公共交通の減便等が進行。運転免許自主返納の増加等。
- 地球環境問題の深刻化により、電気バス等が普及しつつある。
- SDGs の取組等が拡大。
- 先進技術の導入により、自動運転、MaaS、ルート検索、デマンド等が普及しつつある。 等

《現況特性》

(1) 東員町の概況

- 町の人口は 25,045 人 (H27 国勢調査) で人口減少、少子高齢化が進行。笹尾、城山地区の人口が町の人口の約 48% を占め、最も高齢化が進行。
- 通勤通学先は、町内及び近隣市が多い。

(2) 公共交通の現況

- 東西方向は、鉄道、路線バス、南北方向はオレンジバスが機能分担。
- 笹尾・城山地区は、桑名、名古屋方面へのバス便が充実。
- 鉄道利用者数は横ばいで推移。オレンジバスの利用者数は、イオンモール東員のオープンで増加。その後はルート変更に伴う乗り控え等で減少していたが、近年は回復傾向。
- オレンジバス利用者数の約 67% は南北線の利用者。東部急行線及び東部線は利用者数が少ない。
- オレンジバス朝夕便は鉄道駅、昼便は、大規模商業施設、医療施設、鉄道駅、公共施設のバス停での利用が多い。
- オレンジバスの町負担は、年間約 1,000 万円。1 回の利用で約 650 円の経費がかかっており、町の費用負担軽減が課題。

《実態調査結果》

(1) 住民アンケート調査 (15 歳以上の 3,000 人に無作為配布、1,921 票回収。回収率 64%)

- 将来、運転免許証を自主返納する人は約 55.8%。年代が上になるほど返納意向が高い。
- 外出時に公共交通が不便なので困ることがある人は、約 14%。地域差があまりない。
- 新型コロナウイルス感染症により、公共交通の利用を控えている人は 49.8% にもなり、影響が大きい。
- バスを年間に少しでも利用している人は約 20.2%。全く乗らない人は約 76.8% と多い。神田、稲部地区での利用率が他地区よりも低い。
- オレンジバスを継続して運行すべきという人は約 79% と多い。
- オレンジバスの運賃は、1 回あたり 200 円か 300 円でも利用する人が約 57.5% と多く、現状の 100 円のままとする人は 32.2% に留まっている。年齢による差は小さい。
- オレンジバスの改善点は、運行本数、鉄道との乗り継ぎが多い。
- 三岐鉄道北勢線を利用している人は約 27.4%。70.9% はほとんど利用していない。
- 北勢線を継続して運行するためには、可能な範囲で利用する、沿線市町の支援を継続するが多く、他には、利用の PR、快適な車両、IC カードの導入の意見が多い。
- デマンド交通、MaaS、自動運転について、使ってみたい人は 3 割前後であるが、わからないという人が 40% 強あり、導入にあたっては十分な検討が必要。

(2) バス利用者アンケート調査 (平日実施。オレンジバス 126 票、桑名阿下喜線 23 票)

- オレンジバス朝夕便は、全体の 9 割程度が通勤・通学利用。昼間便は、買物が半数程度を占め、他に通院、通勤利用。機能分担が図られている。
- 阿下喜線は通勤、買物、通院利用が多い。
- オレンジバスの満足度では、約 75.4% が満足としており、特に運賃の満足度が高い。
- 桑名阿下喜線の満足度は 43.5% とやや低くなり、運行本数に対する改善要望が多い。
- 約 94.4% が、オレンジバスの継続運行を希望している。
- オレンジバスの運賃を 200 円にしたときにも利用する人が約 76.2% と多く、利用しないのは 3.2% しかない。

《住民ワークショップにおける意見》

- 目指すべき姿
- 課題 等

《現行計画の評価》

- 計画目標の「公共交通機関の便利さについての満足度」は、目標に対して未達成。住民意識の変化も影響していると思われる。
- 「町が運営する公共交通の利用者数」については、前年度よりも増加の目標に対して H27～29 年度までは減少傾向であったが、H30 年度以降は改善傾向。
- 事業の実施状況は、8 事業のうち、実施済み 4 事業、実施しているが改善の必要あり 2 事業、未実施 2 事業であり、今後継続の有無について検討が必要。

4-2 課題

《上位・関連計画における位置づけ》

○総合計画

地域公共交通計画に基づき、**高齢化等の今後の社会情勢の変化に対応した地域公共交通網の再編、利便性向上**等に様々な関係者と連携して取り組みます。また、北勢線やオレンジバスの長期的なビジョンを描き、**様々な新しい技術や移動形態等を国や三重県等と連携し**取り組みます。

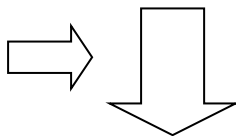
○まち・ひと・しごと総合戦略

交通利便性を高めるため、**住民ニーズにあった公共交通のネットワーク、サービス水準を確保**します。

○都市計画マスタープラン

鉄道、路線バス、コミュニティバスを活用し、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。

《現状のまとめ》



《課題》

○公共交通の連携強化

- ・町民の通勤・通学や通院は近隣市への移動が多いことから、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、シームレスに利用できる環境を整備。
- ・各々の路線については、その役割を踏まえつつ、日常生活における利便性を向上させることが必要。

○地域の特性を踏まえた町内ネットワーク、運行方式、サービスの充実

- ・現行のオレンジバスルートは、分かりにくいという声が多いが、利用者の満足度は高い。ルートの情報など、利用しやすくなる取組を検討。
- ・オレンジバス利用の少ない神田、稲部地区については、地域特性を踏まえた運行方式の検討。
- ・このような利用者ニーズに対応して、利便性の高いネットワーク・サービスへの見直しを検討。

○運賃改定の実施

- ・運行経費の増加、車両更新により、オレンジバス運行経費は増加傾向。運行を継続するため運賃改定を実施。アンケート調査によれば、運賃値上げに対して許容する意見が多い。

○利用促進策の継続、発展的な実施

- ・オレンジバスの利用者数は減少傾向であったが、最近になって回復傾向。利用促進の取組の効果を思われるので、生活交通を考える会を中心に、利用促進策を継続、発展して実施。

○来街者にも利用しやすい公共交通の情報提供

- ・ピアティン三重（サッカーチーム）のホームグラウンド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やイオンモール東員への来客など、本町への来街者の移動手段としてオレンジバスを活用するため、ルート検索等の情報提供を強化。

○将来的には新たな技術を活用した移動形態等の検討

- ・現行のオレンジバスのバス停まで遠いため、利用しづらいという声がある。このため、自動運転等の新たな技術の進展に合わせて、オレンジバスを補完する移動形態等の導入を検討。