

令和 7 年度

いなべ市地域公共交通実態調査・分析

概 要 版

令和 8 年 3 月

いなべ市

目 次

第 1 章	業務概要	1
第 2 章	上位・関連計画と公共交通を取り巻く社会情勢の整理	2
第 3 章	いなべ市の地域概況の整理	3
3.1	統計的データの整理による地域概要の整理	3
第 4 章	いなべ市の地域公共交通の現状整理	5
4.1	統計的データによる地域交通の整理	5
4.2	公共交通空白地域の検証	7
4.3	効率的な公共交通の検証	8
第 5 章	公共交通に関する各種ニーズの把握	9
5.1	市民アンケート調査・バス利用者アンケート調査	9
5.2	周辺市町、交通事業者、システム事業者、関連団体ヒアリング調査	19
第 6 章	いなべ市における地域公共交通の課題整理	22
6.1	いなべ市の課題整理	22
6.2	地区別における課題	23

第1章 業務概要

1.1 業務の目的

本業務は、市内における公共交通の現状を的確に把握し、その課題を明確にするとともに、利便性の向上や運行効率の改善方策等を検討することを目的とした。特に、市コミュニティバスの利用実態や運行状況を分析し、利用者ニーズや運行課題を把握することで、より持続可能で効果的な公共交通サービスの在り方を検討した。

また、運転者の不足や少子高齢化の進展、地域の移動ニーズの多様化を踏まえ、公共交通の新たなモビリティ形態の可能性を探るため、全市及び地区ごとの需要動向や利用者ニーズを詳細に分析し、利便性の高い交通体系の構築を目指すための検討・取りまとめを行うことを目的とした。

1.2 業務内容

本業務の実施内容は、下記の通りである。

表 1.1 実施項目一覧表

業務項目	備考
上位・関連計画と公共交通を取り巻く社会情勢の整理	
いなべ市の地域概況の整理	
いなべ市の地域公共交通の現状整理	
公共交通に関する各種ニーズの把握	
①市民アンケート調査	・ 市民 4000 世帯
②バス利用者アンケート調査	・ 平日 1 日 ・ 主要バス停 5 箇所程度
③交通事業者、システム事業者、 関連団体ヒアリング調査	
いなべ市における地域公共交通の課題整理	

第2章 上位・関連計画と公共交通を取り巻く社会情勢の整理

いなべ市の上位・関連計画より、いなべ市が目指す将来像やまちづくり計画、健康・福祉計画、観光振興等において期待する公共交通の基本方針を整理した。

表 2.1 いなべ市の上位・関連計画の整理

上位・関連計画	策定年月・計画期間	公共交通に関する主な内容
第2次いなべ市総合計画 第2期基本計画	令和3年3月策定 計画期間： 令和3年度～ 令和7年度	・市民満足度調査での住みにくい理由（「交通の便が良くない」「通勤、通学や買い物に不便」等）を受けて、福祉バスと鉄道との連携強化などによる公共交通の充実を図り、誰もが移動しやすい環境づくり及び交通空白地への対策を進める。
第2期いなべ市総合戦略 （令和6年度改訂版）	令和2年3月策定 （令和6年5月改定） 計画期間： 令和2年度～ 令和7年度	・三岐鉄道の活性化を図り、交流人口の増加を促進。 ・三岐鉄道との連携強化を図り、駅駐車場を活用したパークアンドライドの効果により、乗客数の増加を推進。
第3次いなべ市総合計画 （原案）	令和8年3月策定予定 計画期間： 令和8年度～ 令和17年度	・公共交通における市民ニーズが継続して高く、限られた財源を効果的に活用した対策。 ・子どもから高齢者まで、全市民がより移動しやすい、デマンド交通等の新たな移動手段の導入も検討し、公共交通環境を整備。
いなべ市都市計画マスタープラン	平成31年3月策定 計画期間： 平成31年度～ 令和21年度	・市内の三岐鉄道北勢線4駅、三岐線8駅にはコミュニティバスのバス停を設置し、連携強化。 ・市民意向調査での交通に関する不満の回答割合が高く、公共交通の充実を図る。 ・高齢者等の交通困難者の交通手段確保のために、鉄道等と連携したコミュニティバスの運行。
チャレンジ・カーボンニュートラル いなべ	令和4年7月表明 推進期間： 令和32（2050）年 まで	・公共・観光施設、駅などにEV充電設備を設置し、カーシェアリングと公共交通機関を組み合わせた MaaS の基盤づくりを目指す。
第4次いーとこ定住自立圏共生ビジョン	令和7年2月策定 計画期間： 令和7年度～ 令和11年度	・いなべ市と東員町・菰野町において地域公共交通ネットワークを充実させる。 ・福祉バス運行事業や三岐鉄道支援事業により、地域公共交通ネットワークの維持・強化を図る。 ・いなべ市、東員町、菰野町それぞれで地域の実情に合った事業を展開しているが、ダイヤや路線の調整、圏域内の乗り入れの可能性を検討していく必要がある。
第4次いなべ市地域福祉計画及びいなべ市地域福祉活動計画	令和4年3月策定 計画期間： 令和4年度～ 令和8年度	・移動や買い物等についての日常生活の支援が必要。 ・高齢者や障がいのある人へ、広報による福祉バスの利用促進を図る。 ・バス停の新設や移設による利便性の向上、市役所線の運行開始、本庁舎・主要駅・大型商業施設へのアクセス向上にむけ、運行方法の見直しやダイヤ改正を実施。

第3章 いなべ市の地域概況の整理

本市における地理的概要、人口動態（人口推移、人口分布）及び主要施設（役場等）や生活関連施設（商業施設、医療施設等）の立地状況について、統計的データを活用して整理した。

3.1 統計的データの整理による地域概要の整理

3.1.1 いなべ市の地理的概況と施設の立地状況

- ・西側に鈴鹿山脈、北側に養老山地が存在し、市中央には員弁川が流れるなど田園地帯が広がる地域であり、北部に岐阜県、西部に滋賀県、東部と南部に菰野町、四日市市、東員町、桑名市が接する位置関係である。
- ・役場等の主要施設は、主要道路及び駅周辺に立地している。また、生活関連施設は、いなべ市中央部から南部において、主要道路や鉄道沿線周辺に立地している。

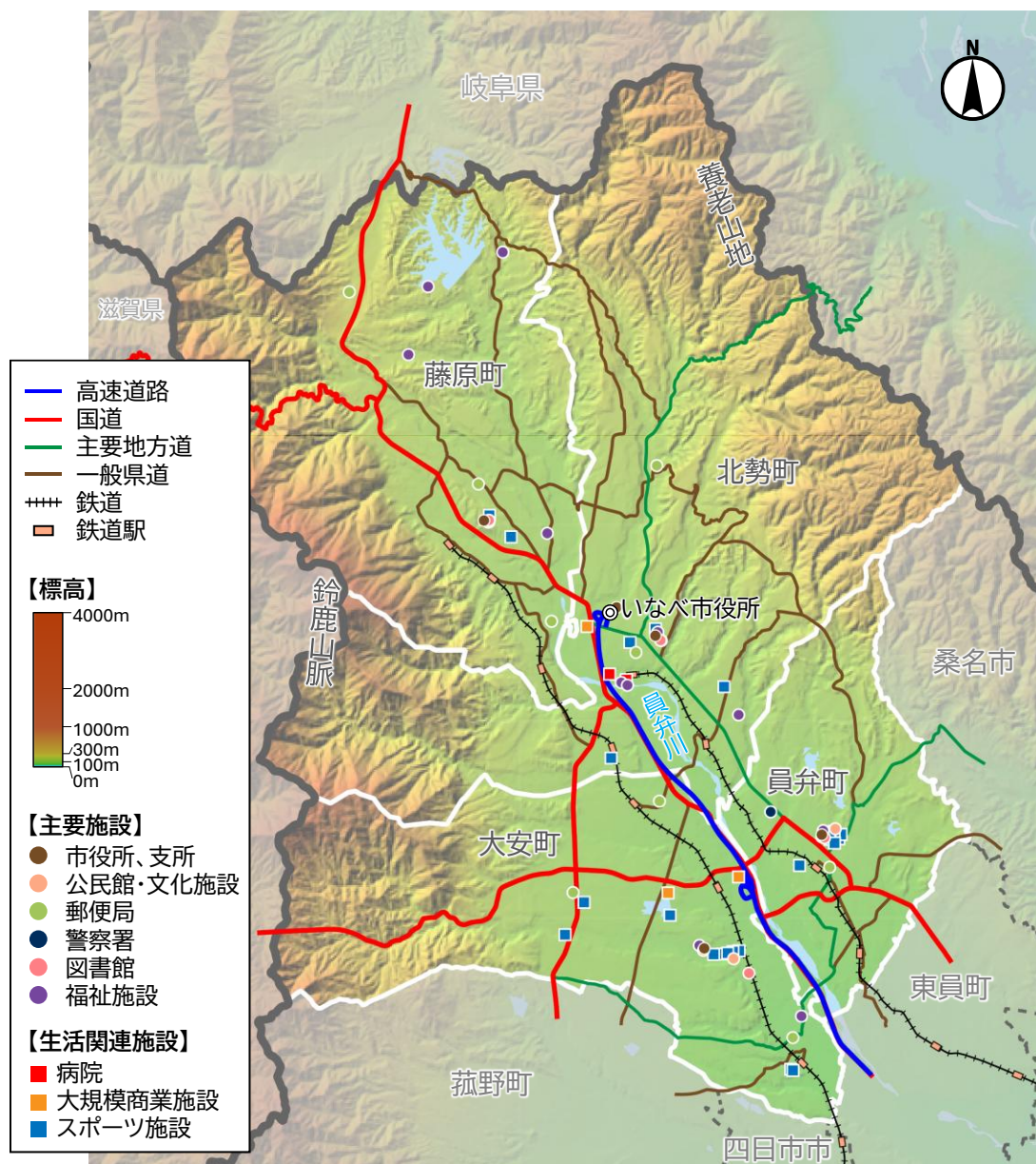
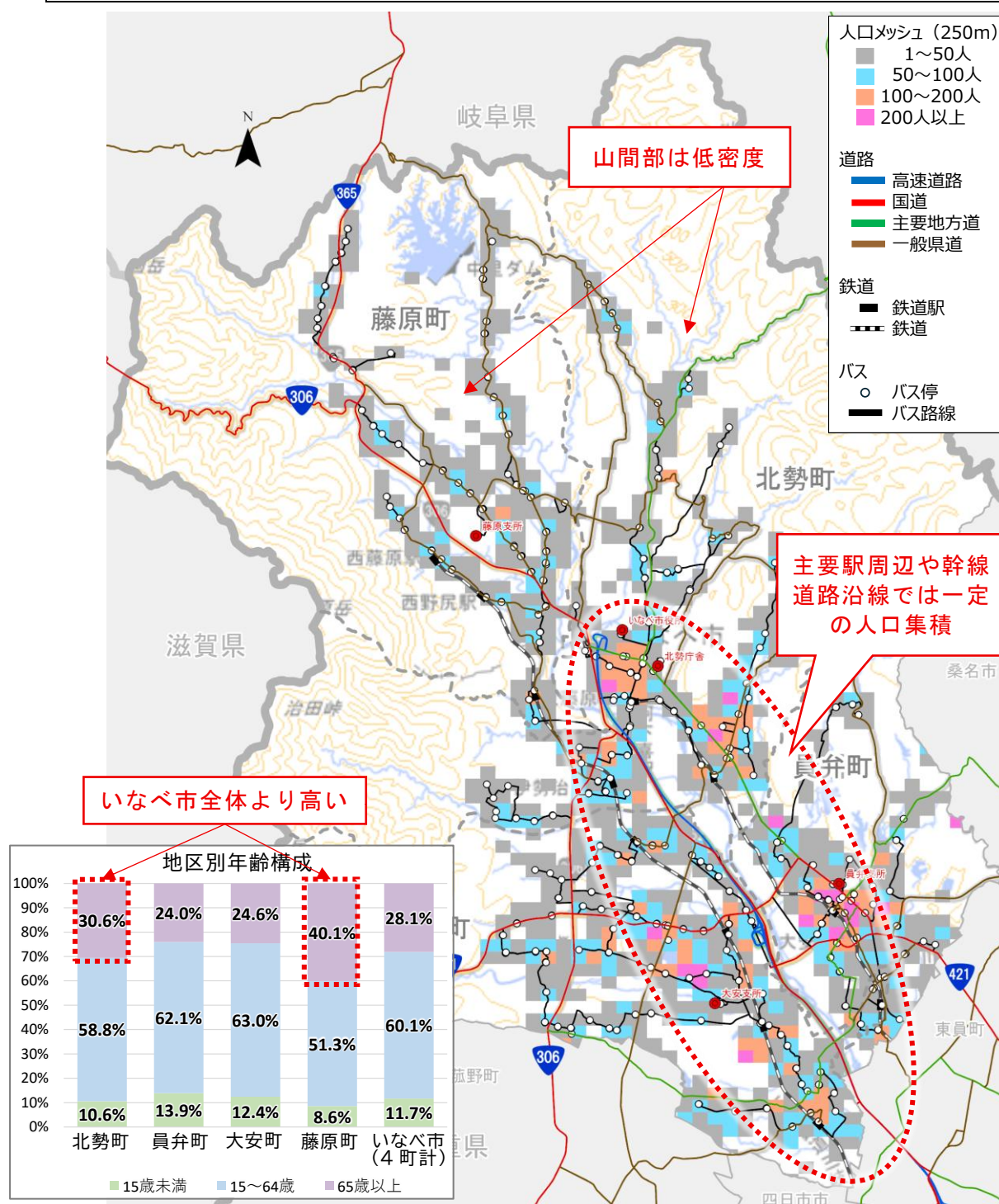


図 3.1 いなべ市の地勢と主要施設

3.1.2 人口分布と地区別年齢構成比

- ・山間部では低密度メッシュ地域が大部分を占める一方、主要駅周辺や幹線道路沿線では一定の人口集積が見られる。
- ・地区別の人口推移をみると、員弁町と大安町では増加傾向にある。
- ・地区別の年齢構成比では、北勢町と藤原町において、65 歳以上の人口の比率がいなべ市全体より高い。



出典：令和 2 年国勢調査 250M メッシュ別人口データ

いなべ市 HP「月別の人口・世帯数（各町別）」より

図 3.2 いなべ市の人口分布と地区別年齢構成比 (R7.4.1 時点)

第4章 いなべ市の地域公共交通の現状整理

いなべ市福祉バスを始め、市内を運行する鉄道、タクシー、企業バス、スクールバス、その他外出支援サービスの運行状況や利用状況について、統計的データなどを活用して整理した。

4.1 統計的データによる地域交通の整理

4.1.1 市内の公共交通網（道路、バス路線、鉄道駅等）

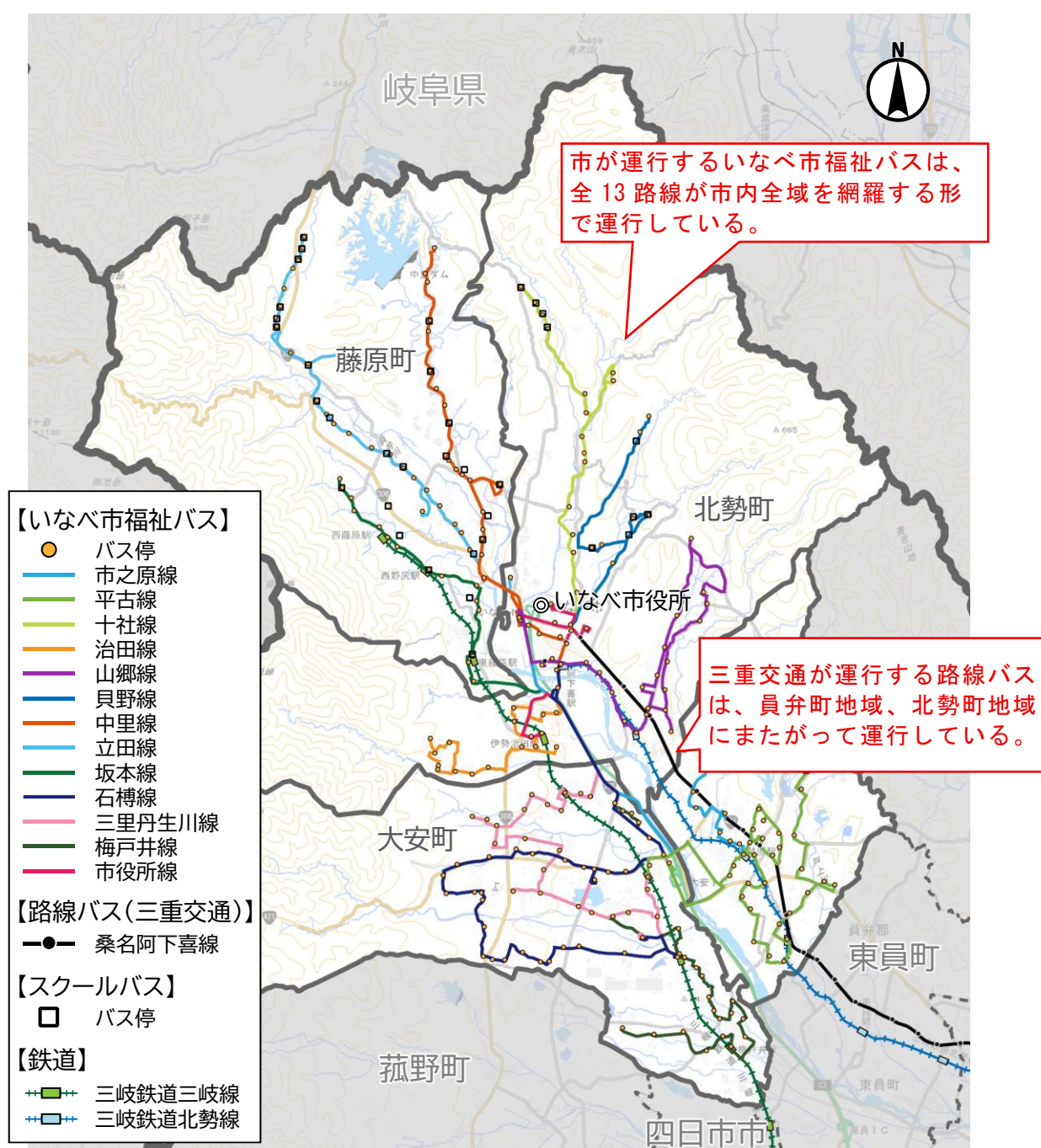


図 4.1 いなべ市内の公共交通網

4.1.2 いなべ市福祉バスの運行状況等

(1) 運行本数・運行時刻

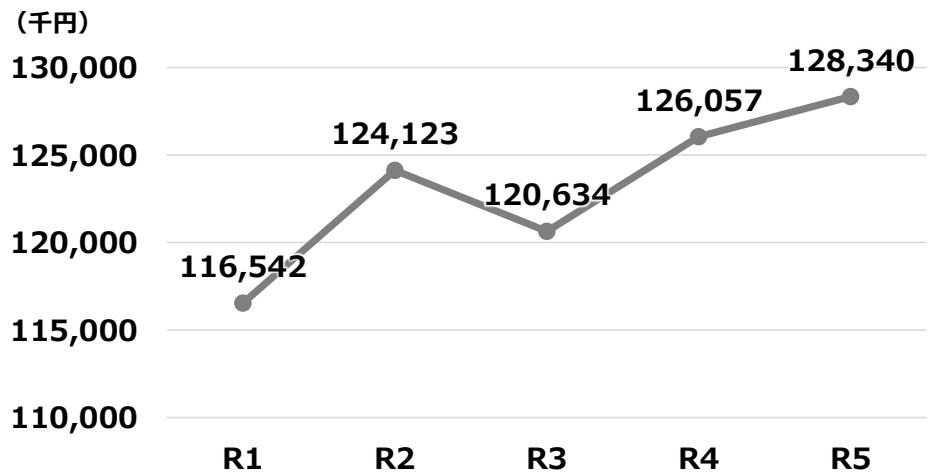
・いなべ市福祉バスは、平日のみ運行されており、13路線の1日の運行本数は4～7便で、運行時間帯は6時台から17時台までとなっている。

表 4.1 バスの運行本数および運行時刻（令和7年4月現在）

エリア	路線		出発地	便数(便/日)		運行時刻	備考
	路線名	ルート		平日	休日	始発－最終	
いなべ市福祉バス							
北勢 ルート	十社線	阿下喜方面	川原	6	－	6:45-14:30	
		川原方面	マックスパリュ	5	－	10:16-17:48	
	治田線	阿下喜方面	新町	5	－	8:05-17:35	5便目：伊勢治田駅発
		新町方面	マックスパリュ	5	－	7:10-16:45	1便目：阿下喜駅発 伊勢治田駅着
	山郷線	阿下喜→鼓→阿下喜	マックスパリュ	6	－	7:50-16:40	1便目：阿下喜駅発、6便目：麻生田駅着
貝野線	阿下喜→小原一色→阿下喜	マックスパリュ	5	－	7:55-16:39	1便目：小原一色発、5便目：小原一色着	
員弁 ルート	市之原線	市之原平→楚原駅→いなべ総合病院	市之原平	4	－	7:45-15:20	
		いなべ総合病院→楚原駅→市之原平	いなべ総合病院	4	－	9:06-16:49	
	平古線	平古集会所→楚原駅→三里駅	平古集会所	4	－	7:35-15:10	
		三里駅→楚原駅→平古集会所	三里駅	4	－	9:07-16:50	
大安 ルート	石樽線	大安公民館→いなべ総合病院	大安公民館	4	－	7:45-15:20	
		いなべ総合病院→大安公民館	いなべ総合病院	4	－	9:09-16:45	
	三里丹生川線	イオン大安店→いなべ総合病院	イオン大安店	4	－	7:45-15:20	
		いなべ総合病院→イオン大安店	いなべ総合病院	4	－	9:08-16:44	
	梅戸井線	中尾公園→いなべ総合病院	中尾公園	4	－	7:45-15:20	
		いなべ総合病院→中尾公園	いなべ総合病院	4	－	9:10-16:46	
藤原 ルート	中里線	阿下喜方面	翠明院	7	－	6:40-15:56	1便目：阿下喜駅着
		翠明院方面	いなべ総合病院	7	－	10:17-17:51	1便目：阿下喜駅着
	立田線	阿下喜方面	古田	6	－	6:30-14:15	
		古田方面	いなべ総合病院	7	－	8:30-17:43	
	坂本線	阿下喜方面	上坂本	4	－	8:15-14:30	
		坂本方面	マックスパリュ西	4	－	10:15-16:40	
市役所線		右回り	伊勢治田駅	4	－	8:31-16:06	
		左回り	伊勢治田駅	4	－	9:40-17:06	

(2) 運行経費

・福祉バスの運行経費は、令和3年度以降増加しており、令和5年度には約1.3億円に達している。



※福祉バス運行事業にかかる経費および福祉バス購入にかかる経費を含む。

図 4.2 いなべ市福祉バス運行経費

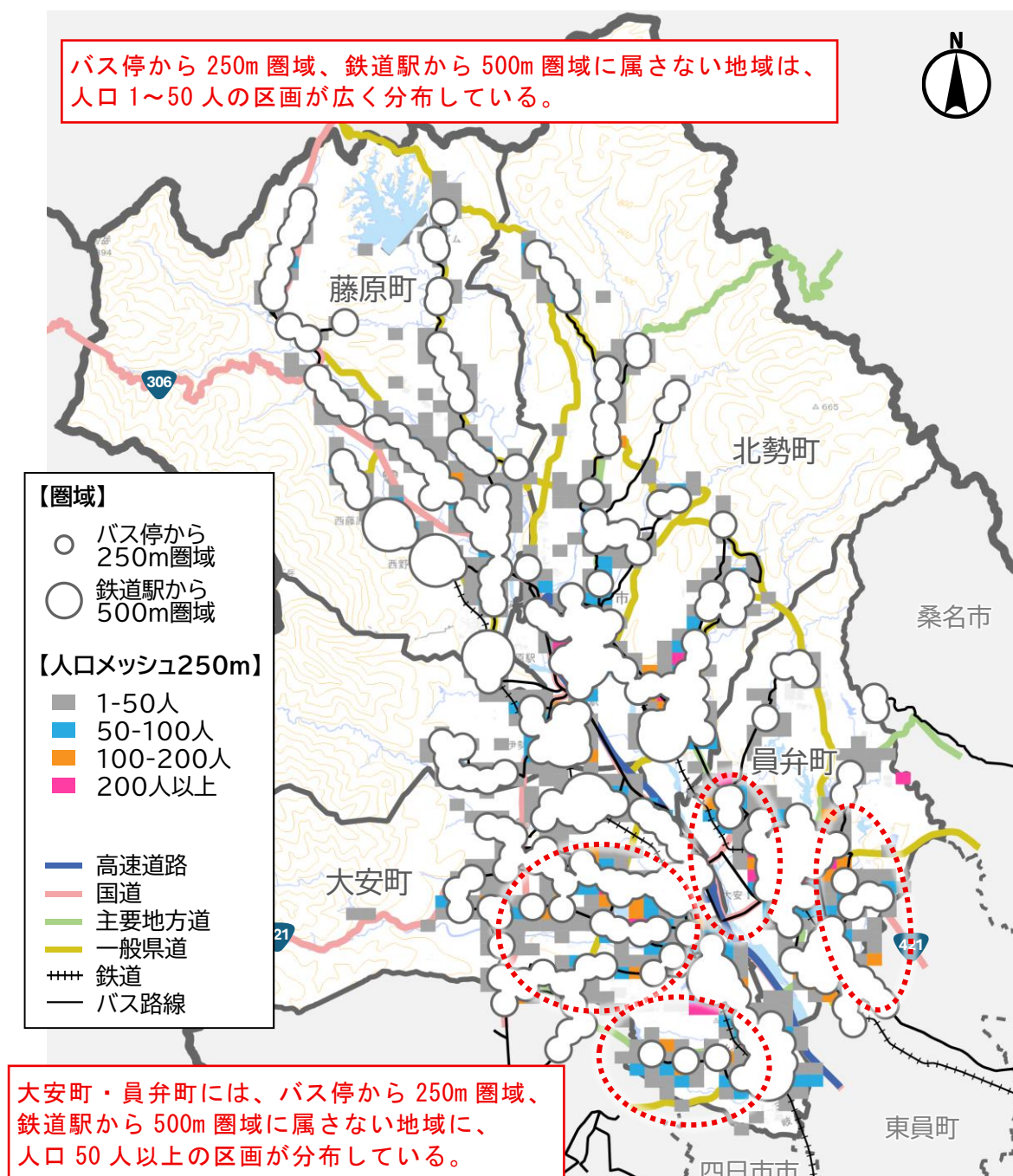
4.2 公共交通空白地域の検証

いなべ市内の公共交通空白地域の検証のため、下記条件を公共交通空白地域と定義し、人口分布等との重ね合わせにより、公共交通空白地域の有無を検証した。

【公共交通空白地域抽出の条件】

バス停から 250m 圏域、鉄道駅から 500m 圏域に属さない地域

■公共交通空白地域の検証結果



出典：令和 2 年国勢調査 250M メッシュ別人口データ

図 4.3 交通空白地域図

4.3 効率的な公共交通の検証

いなべ市福祉バスおよび三岐鉄道について、乗客 1 人あたり・路線あたりの運行経費を整理し、効率的な公共交通の在り方を検討した。

■検証結果

年間 1 人あたりのいなべ市福祉バス・三岐鉄道の運行経費とデマンド交通の運行経費を比較した。デマンド交通の運行経費は、国土交通省にて実施された地域公共交通に関する新技術・システムの導入促進に関する調査業務の事例のうち、最も運行経費が高い 1,889 円／人を基準として比較を行った。

いなべ市福祉バスは、貝野線、治田線、坂本線、中里線の 4 路線で、デマンド交通の 1 人あたりの運行経費を超えている。

三岐鉄道は、どちらの路線もデマンド交通の 1 人あたりの運行経費を下回っている。

以上より、いなべ市福祉バスの運行経費が高い路線は、AI オンデマンドの導入により、定時定路線から需要に応じた運行に転換することで、公共交通の効率的な運行に寄与する可能性があることが確認できた。

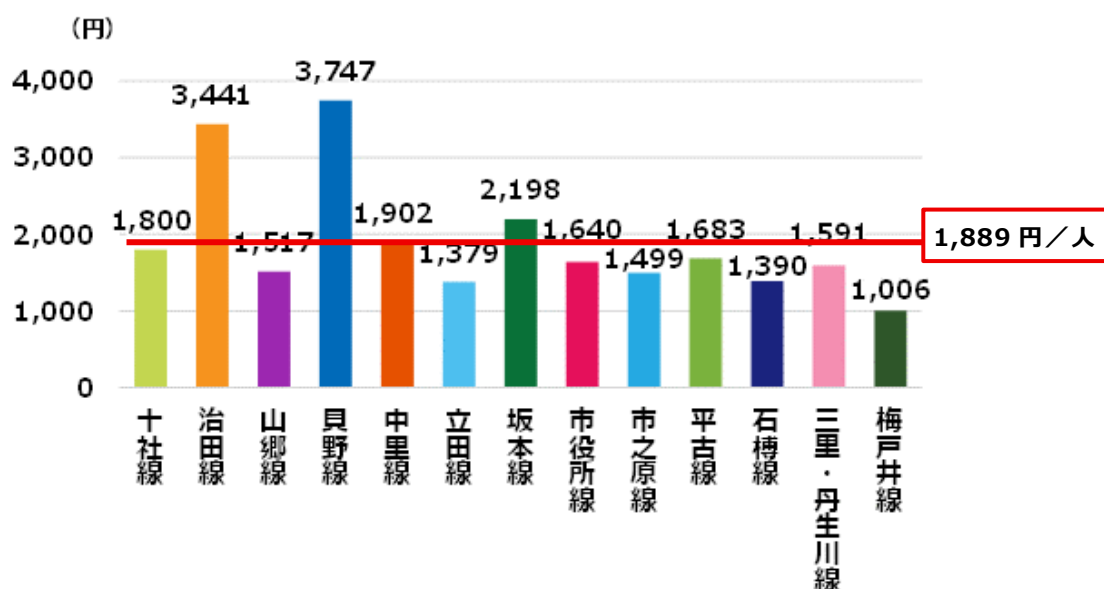


図 4.4 1 人あたりの運行経費比較（いなべ市福祉バス-デマンド交通）

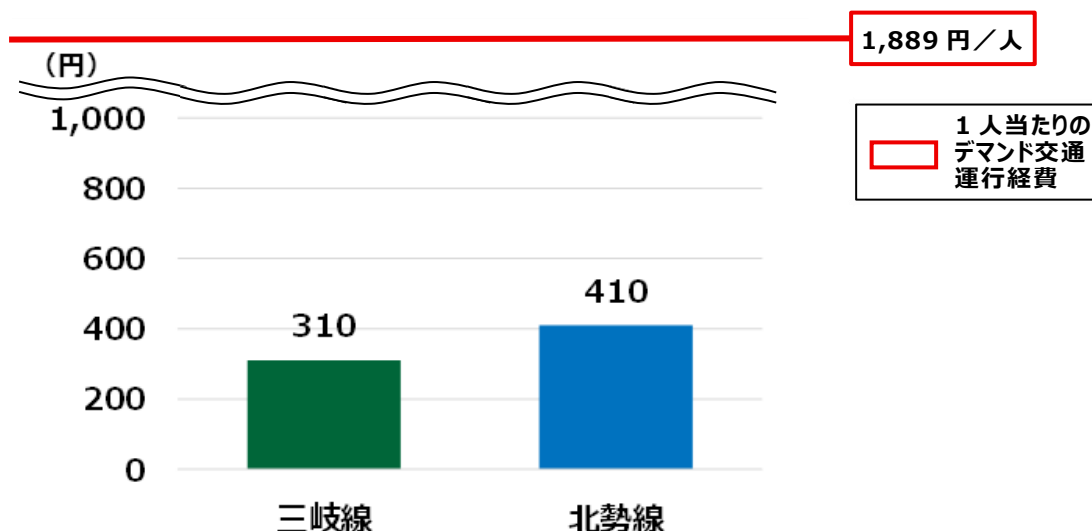


図 4.5 1 人あたりの運行経費比較（三岐鉄道-デマンド交通）

第5章 公共交通に関する各種ニーズの把握

5.1 市民アンケート調査・バス利用者アンケート調査

5.1.1 調査の概要

市民の日常的な移動実態や公共交通の利用状況、非利用者が利用可能となる場面・条件、公共交通に期待する役割等を把握するため、いなべ市民を対象としたアンケート調査を実施した。また、現在のバス利用者の利用状況や満足度、バスの利用にあたり重要視する事項等を把握するため、バス利用者向けのアンケート調査も併せて実施した。

表 5.1 調査の概要

市民アンケート	実施期間	令和7年9月3日（水）※順次発送～10月3日（金）
	調査目的	・市民の現状の移動実態と公共交通の利用状況の把握 ・実態・利用状況と移動や公共交通に対する意識を踏まえた、公共交通の課題等の把握 ・公共交通等の顕在的、潜在的な移動需要等の把握 ・過去に実施した調査結果を踏まえた過去からの利用ニーズの変化等の把握 ・新たなモビリティ（AIデマンドタクシー、自動運転等）に関する認知度や利用ニーズの把握
	調査項目	①個人属性 ④バスの利用状況 ②顕在的需要 ⑤バス運行に対する意識・課題 ③潜在的的需要 ⑥最新の交通モビリティの認知度・利用意向
	調査対象	無作為に抽出された市内居住者4,000世帯 ※北勢町、東員町、大安町、藤原町で各1,000部ずつ配布
	調査方法	・郵送配布・郵送回収 ・自治会代表者を通じた依頼文の配布・webアンケートによる回収 ・webアンケート（QRコードの配布）
	回収数	3,241票 ・郵送アンケート：2,399票(1,416世帯) 回収率※：35% ※回収率は、郵送した4000世帯に対して世帯ごとに返信された封筒数 ・webアンケート：842票
バス利用者アンケート	実施期間	バス停調査：令和7年10月28日（火）、バス車内調査：令和7年10月29日（水） （チラシ掲載：令和7年10月28日（火）～11月14日（金））
	調査目的	・バス利用者の利用状況（目的、頻度、乗り継ぎの有無）や満足度の把握 ・新たなモビリティ（AIデマンドタクシー、自動運転等）に関する認知度や利用ニーズ ・バス利用者と市民全体の意識の違いを把握
	調査項目	①個人属性 ③バス運行に対する意識・課題 ②バスの利用状況 ④最新の交通モビリティの認知度・利用意向
	調査対象	A.バス停調査：バス停※でのバス待ち利用者 （※調査実施バス停：阿下喜駅、イオン大安店、いなべ総合病院、マックスバリュ西、 楚原駅、マックスバリュ） B.バス車内調査：バス車内※で乗車中の利用者 （※調査実施路線：立田線、梅戸井線）
	調査方法	基本はWEBアンケート(QRコード)で回答を依頼 （WEBアンケートが難しい方には聞き取り形式で調査） A.主要バス停にてアンケート調査のチラシ（QRコード）を配布 B.バス車内でチラシ(QRコード)の周知又は調査票への記入依頼
	回収数	36票（郵送回収28票：web回収8票）（配布枚数：62枚）

5.1.2 調査結果

(1) バスの利用状況

1) 日常の移動手段

【市民】 日常の移動手段は、「自家用車（自分で運転）」が最も多く約 85%。
 【バス利用者】 日常の移動手段は、「バス」が最も多く約 78%、次いで「鉄道」が約 36%。

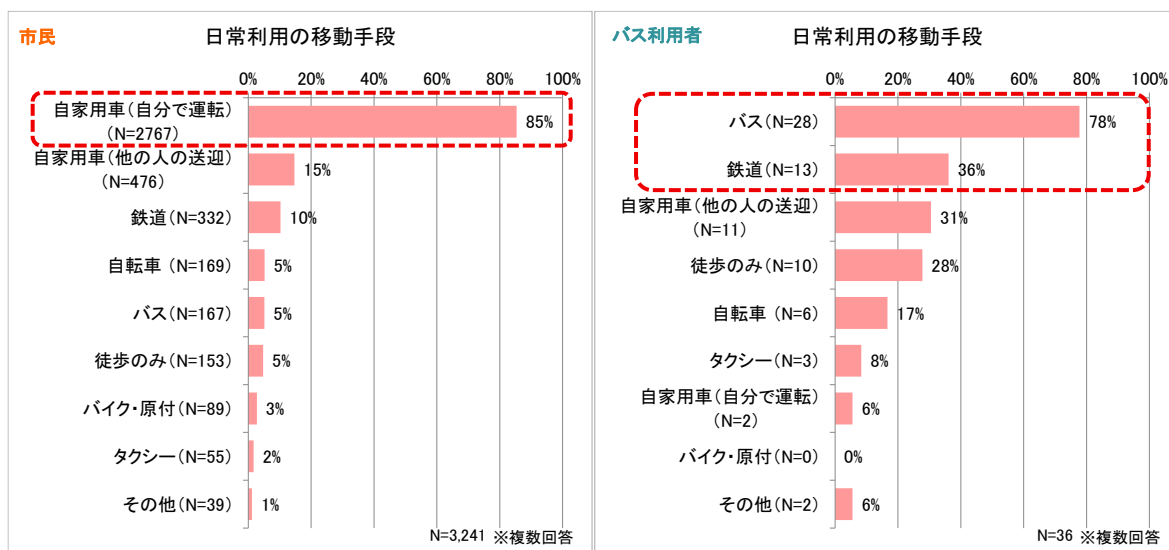
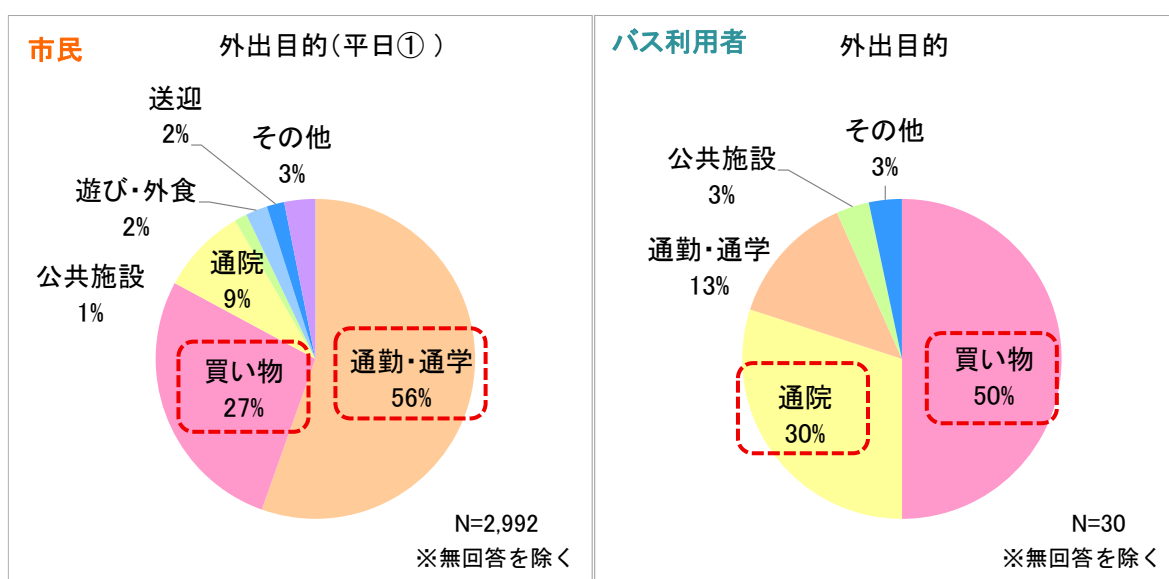


図 5.1 外出の目的

2) 外出の目的

【市民】 外出目的は、「通勤・通学」が最も多く約 56%、次いで「買い物」が約 27%。
 【バス利用者】 外出目的は、「買い物」が最も多く約 50%、次いで「通院」が約 30%。



※平日 2 パターンのうちの 1 つ目の割合を掲載

※有効回答のみ ※％は四捨五入のため、合計しても 100% とならない場合がある

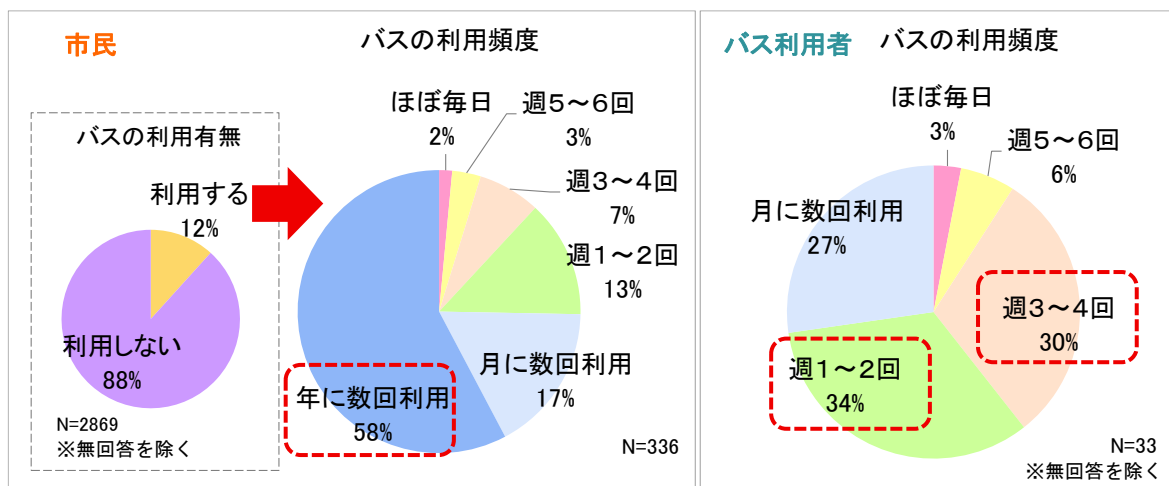
図 5.2 外出の目的

3) バスの利用頻度

【市民】バスの利用頻度は、「年に数回利用」が最も多く約 58%。

地域別で見ても、4 町すべてで「年に数回」の利用が多い。

【バス利用者】バスの利用頻度は、「週 1～2 回」が最も多く約 34%、次いで「週 3～4 回」が約 30%。



※平日 2 パターンのうちの 1 つ目の割合を掲載

※有効回答のみ ※%は四捨五入のため、合計しても 100%とならない場合がある

図 5.3 バスの利用頻度

■地域別 バスの利用頻度(市民アンケート)

	回答者数	ほぼ毎日	週5～6回	週3～4回	週1～2回	月に数回利用	年に数回利用
北勢町	100	1%	3%	6%	11%	11%	68%
員弁町	56	2%	4%	5%	18%	11%	61%
大安町	57	0%	2%	7%	14%	23%	54%
藤原町	120	3%	4%	9%	13%	23%	49%
合計	333	2%	3%	7%	13%	17%	58%

※バスを利用しない回答除く

※町名が不明の回答があるため、回答者数がグラフと一致しない

※有効回答のみ ※%は四捨五入のため、合計しても 100%とならない場合がある

図 5.4 地域別 バスの利用頻度(市民アンケート)

4) バスを利用しない理由

【市民】バスを利用しない理由は、「他の移動手段のほうが便利だ」が最も多く約79%。バスの運行条件（運行時間・運行エリア）を理由に利用しないとの意見も見られた。

地域別で見ても、4町すべてで「他の移動手段のほうが便利だ」が最も多い。具体的な他の移動手段は、「自家用車（自分で運転）」が最も多く約92%

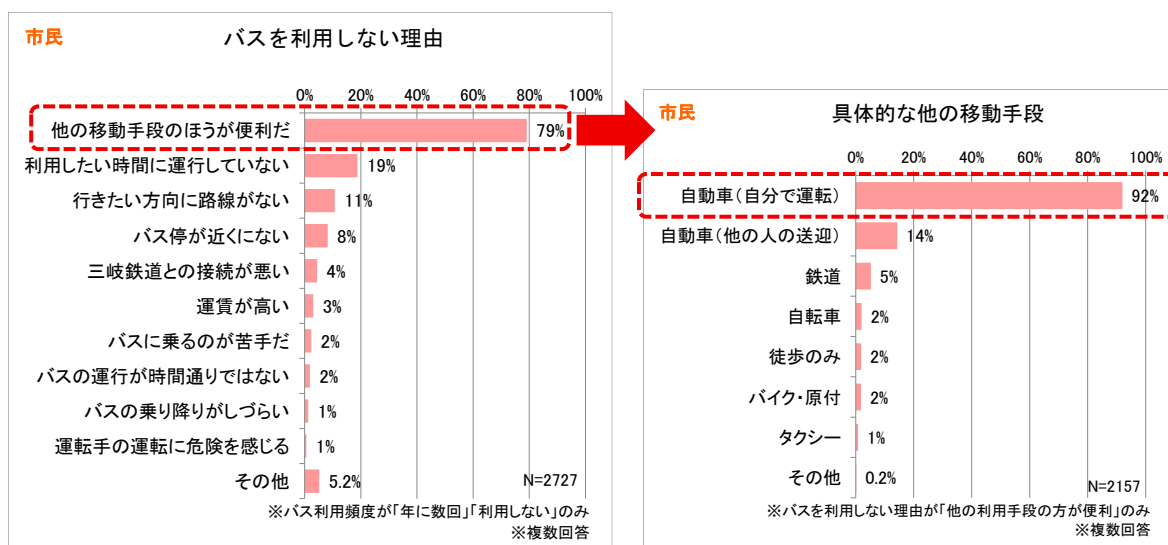


図 5.5 バスを利用しない理由・具体的な他の移動手段（市民アンケート）

■地域別 バスを利用しない理由（市民アンケート）

	回答者数	他の移動手段のほうが便利だ	バス停が近くにない	バスに乗るのが苦手だ	利用したい時間に運行していない	運賃が高い	行きたい方向に路線がない	バスの運行が時間通りではない	バスの乗り降りがしづらい	運転手の運転に危険を感じる	三岐鉄道との接続が悪い	その他
北勢町	711	77%	6%	3%	18%	4%	9%	2%	2%	1%	3%	4%
員弁町	580	78%	12%	3%	17%	6%	10%	3%	2%	0.3%	4%	5%
大安町	722	79%	12%	2%	18%	2%	13%	1%	1%	0.4%	3%	6%
藤原町	698	81%	3%	1%	22%	1%	11%	2%	1%	1%	6%	6%
合計	2,711	79%	8%	2%	19%	3%	11%	2%	1%	1%	4%	5%

※複数回答

※町名が不明の回答があるため、回答者数がグラフと一致しない

図 5.6 地域別 バスを利用しない理由（市民アンケート）

(2) いなべ市福祉バスの満足度・重要度

1) 満足度

【市民】「①自宅からバス停までの距離」は約53%が満足している一方、「④バスの運行本数」は約63%が不満。

地域別では、藤原町において「②鉄道駅へのバス乗入れの充実」「④バスの運行本数」の満足度が他の町と比べて特に低い。

【バス利用者】「⑧運転手の対応」「⑨運転の安全性」「⑩乗り降りのしやすさ」は約74%が満足している一方、「④バスの運行本数」で約47%が不満。

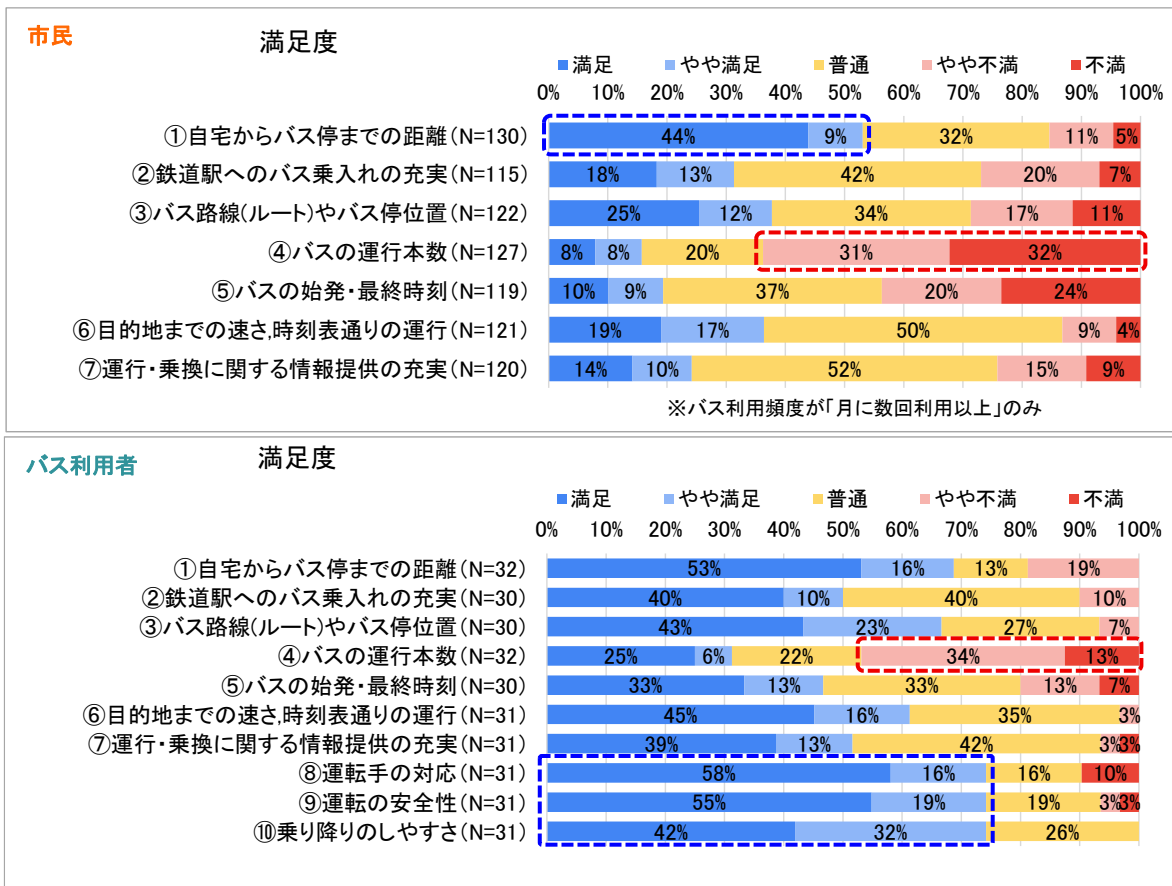


図 5.7 バスの満足度

■地域別 バスの満足度[満足・やや満足]の割合

	①自宅からバス停までの距離	②鉄道駅へのバス乗入れの充実	③バス路線(ルート)やバス停位置	④バスの運行本数	⑤バスの始発・最終時刻	⑥目的地までの速さ時刻表通りの運行	⑦運行・乗換に関する情報提供の充実	⑧運転手の対応	⑨運転の安全性	⑩乗り降りのしやすさ
北勢町	52%	31%	38%	28%	24%	41%	24%	-	-	-
員弁町	57%	44%	40%	14%	22%	47%	29%	-	-	-
大安町	67%	36%	35%	17%	17%	30%	32%	-	-	-
藤原町	45%	22%	38%	9%	15%	32%	19%	-	-	-
市民 合計	53%	31%	38%	16%	19%	36%	24%	-	-	-
バス利用者	69%	50%	67%	31%	47%	61%	52%	74%	74%	74%

図 5.8 地域別 バスの満足度[満足・やや満足]の割合

2) 重要度

【市民】「④バスの運行本数」を約 80%の市民が重要であると回答している。

地域別では、大安町において「⑥目的地までの速さ、時刻通りの運行」を除く項目の重要度が他の町と比べて高い。

【バス利用者】「④バスの運行本数」を約 81%の市民が重要であると回答している。

次いで、「③バス路線(ルート)やバス停位置」「⑨運転の安全性」も約 79%の市民が重要であると回答している。

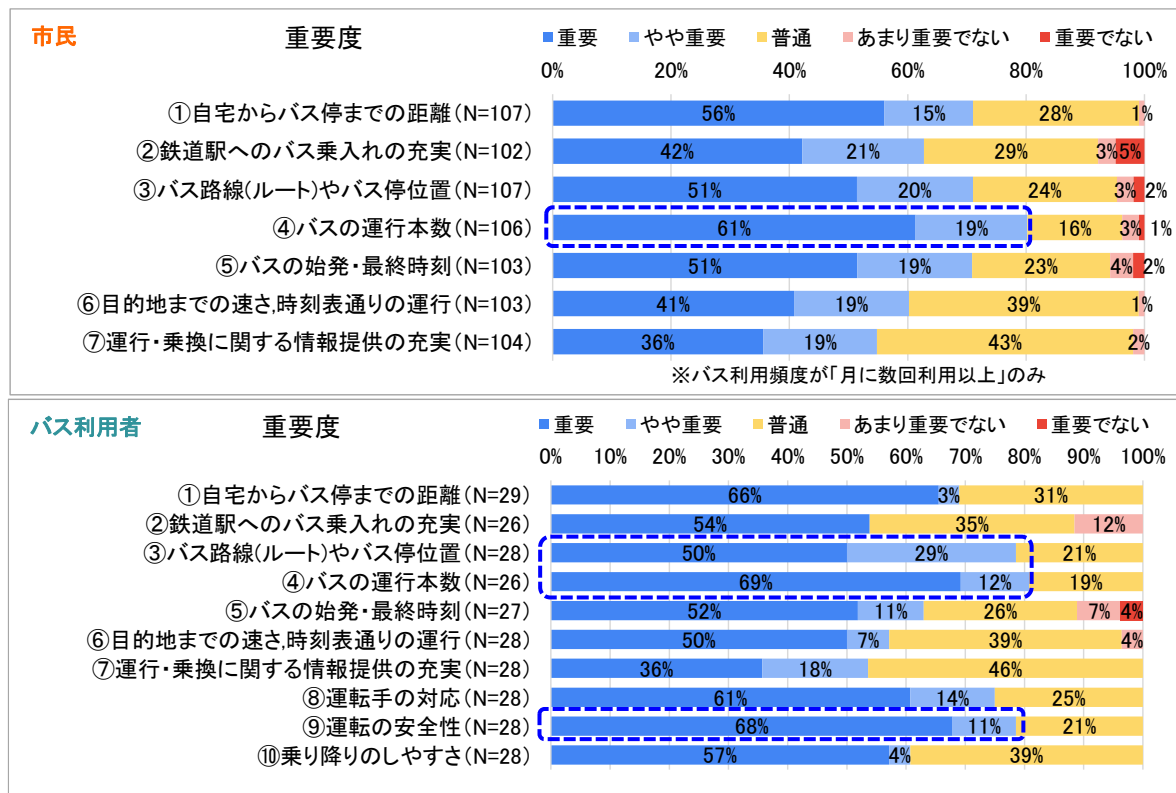


図 5.9 バスの重要度

■地域別 バスの重要度[重要・やや重要]の割合

	①自宅からバス停までの距離	②鉄道駅へのバス乗入れの充実	③バス路線(ルート)やバス停位置	④バスの運行本数	⑤バスの始発・最終時刻	⑥目的地までの速さ、時刻表通りの運行	⑦運行・乗換に関する情報提供の充実	⑧運転手の対応	⑨運転の安全性	⑩乗り降りのしやすさ
北勢町	64%	56%	58%	79%	67%	71%	54%	-	-	-
員弁町	73%	67%	69%	69%	63%	60%	50%	-	-	-
大安町	75%	73%	79%	83%	70%	52%	57%	-	-	-
藤原町	71%	59%	75%	83%	77%	58%	55%	-	-	-
市民 合計	71%	62%	71%	80%	71%	60%	54%	-	-	-
バス利用者	69%	54%	79%	81%	63%	57%	54%	75%	79%	61%

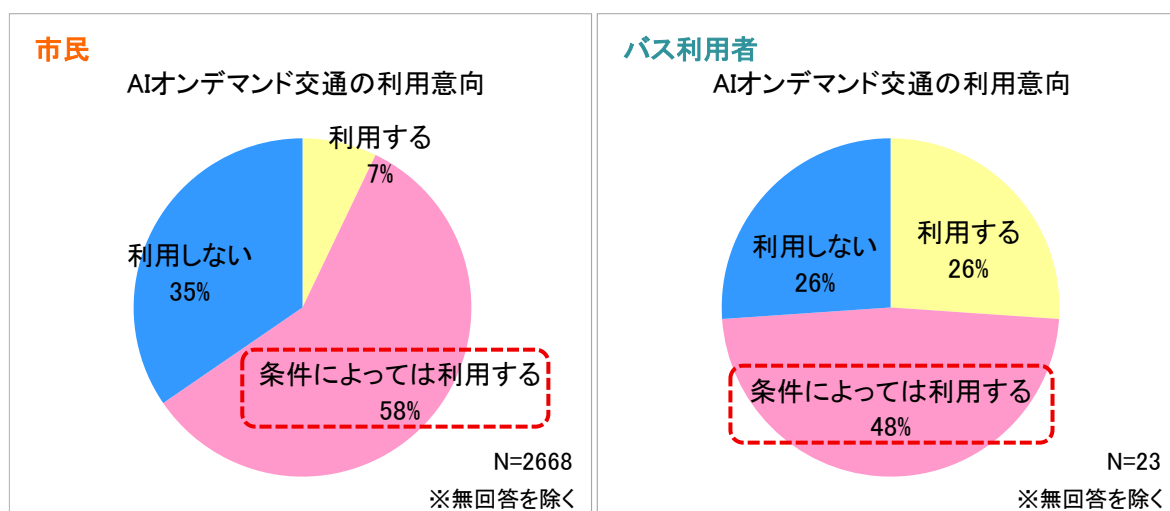
図 5.10 地域別 バスの重要度[重要・やや重要]の割合

(3) AI オンデマンド交通の利用意向

1) AI オンデマンド交通の利用意向

【市民】AI オンデマンド交通の利用意向は、「条件によっては利用する」が最も多く約 58%。

【バス利用者】AI オンデマンド交通の利用意向は、「条件によっては利用する」が最も多く約 48%。



※有効回答のみ ※%は四捨五入のため、合計しても 100%とならない場合がある

図 5.11 AI オンデマンド交通の利用意向

2) AI オンデマンド交通の利用に際しての具体的な条件

【市民】利用に際しての具体的な条件は、「家族が送迎できない場合」が最も多く約 60%、次いで「使いたい時・場所に公共交通がない場合」が約 43%。

【バス利用者】利用に際しての具体的な条件は、「使いたい時・場所に公共交通がない場合」が最も多く約 64%、次いで「予約方法が分かりやすい場合」が約 55%。

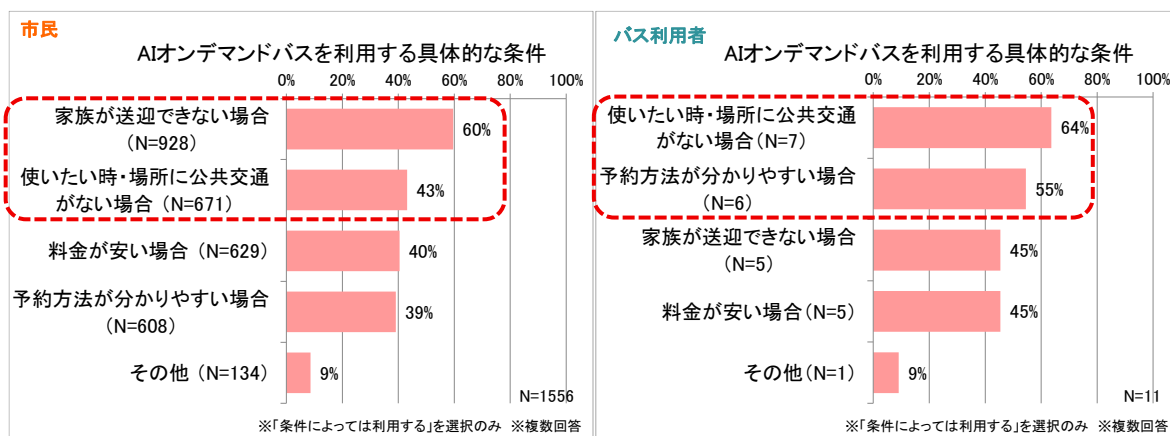


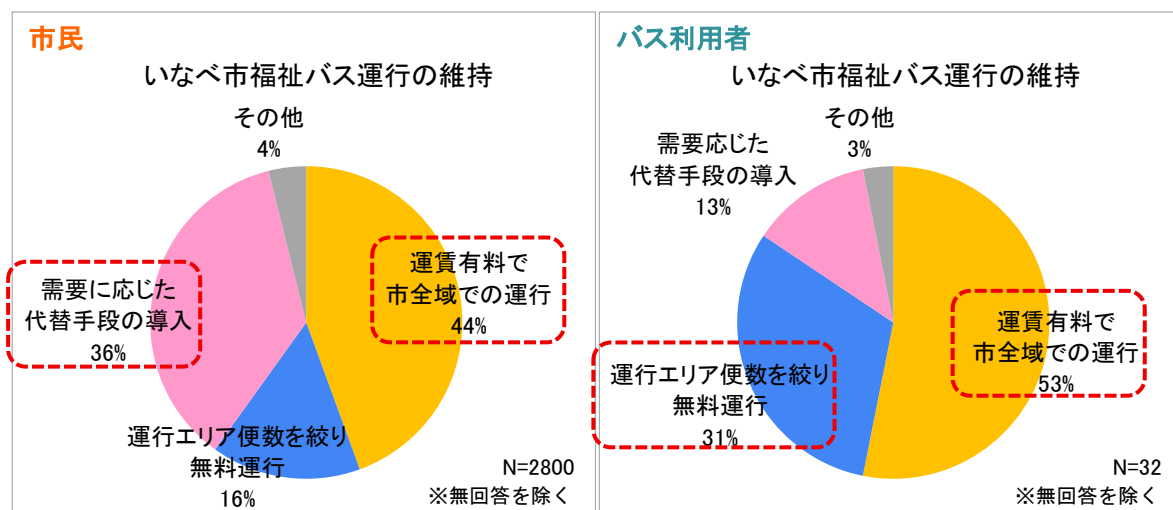
図 5.12 AI オンデマンド交通の利用に際しての具体的な条件

(4) いなべ市福祉バスの運行方法の在り方

1) 福祉バス運行の維持についての考え方

【市民】 いなべ市福祉バス運行の維持は、「運賃が有料となっても市全域で福祉バスを運行すべき」が最も多く約 44%、次いで「定時ではなく利用需要・利用時間に応じて効率的に運行する代替手段も導入すべき」が約 36%。

【バス利用者】 いなべ市福祉バス運行の維持は、「運賃が有料となっても市全域で福祉バスを運行すべき」が最も多く約 53%、次いで「運行エリア・便数を絞ってでも無料で福祉バスを運行すべき」が約 31%。



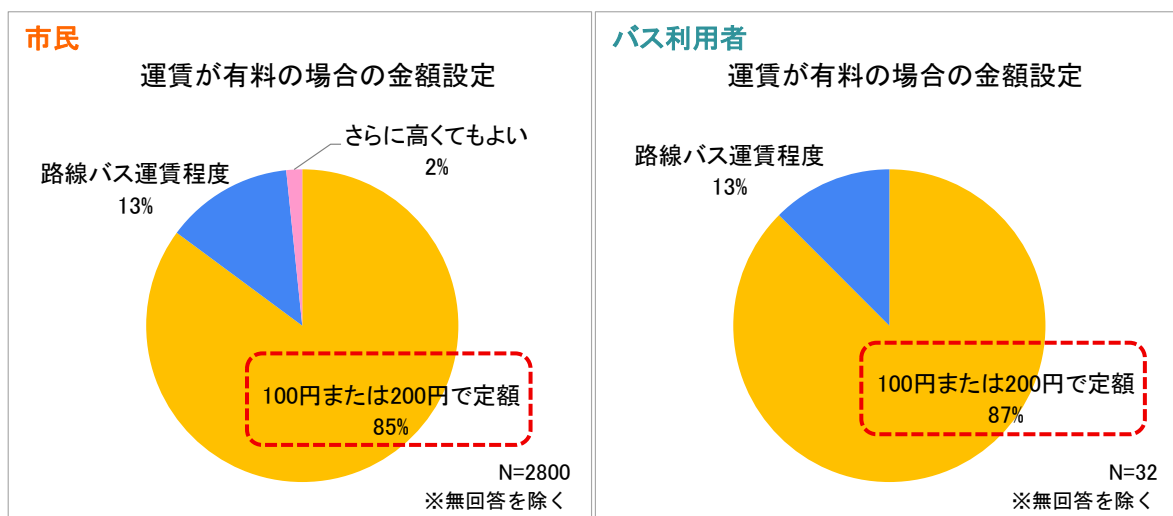
※有効回答のみ ※%は四捨五入のため、合計しても 100%とならない場合がある

図 5.13 福祉バスの運行維持についての考え方

2) 運賃の適正

【市民】 運賃が有料の場合の金額設定は、「100 円または 200 円で定額（払いやすいように 1～2 枚のコイン）」が最も多く約 85%。

【バス利用者】 運賃が有料の場合の金額設定は、「100 円または 200 円で定額（払いやすいように 1～2 枚のコイン）」が最も多く約 85%。



※有効回答のみ ※%は四捨五入のため、合計しても 100%とならない場合がある

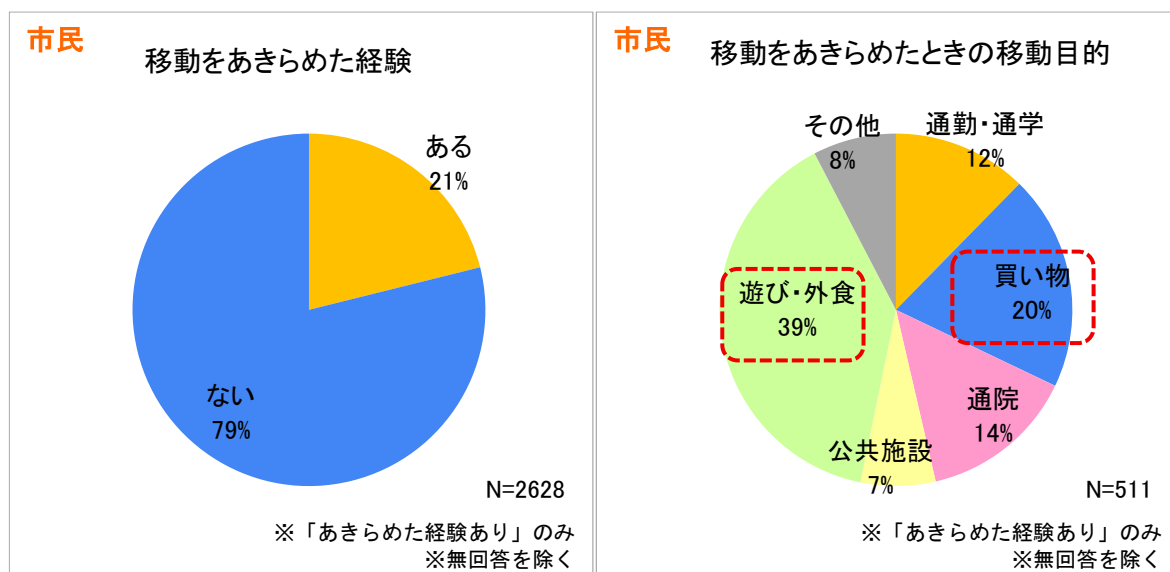
図 5.14 福祉バス運賃の適正

(5) 移動をあきらめた経緯

1) 移動をあきらめた経験・移動目的

【市民】移動をあきらめた経験は、「ある」が約 21%、「ない」が約 79%。移動をあきらめたときの移動目的は、「遊び・外食」が最も多く約 39%、次いで「買い物」が約 20%。

地域別でみると、員弁町と大安町において「通勤・通学」をあきらめた経験があると回答している人が多い。



※有効回答のみ ※%は四捨五入のため、合計しても 100% とならない場合がある

図 5.15 移動をあきらめた経験・移動目的

■地域別 移動をあきらめた時の目的

	回答者数 (移動をあきらめた経験あり)	通勤・通学	買い物	通院	公共施設	遊び・外食	その他
北勢町	141	8%	23%	16%	1%	42%	11%
員弁町	110	15%	21%	8%	11%	43%	3%
大安町	129	16%	14%	12%	9%	43%	6%
藤原町	130	12%	22%	21%	8%	29%	9%
合計	510	12%	20%	14%	7%	39%	7%

※町名が不明の回答があるため、回答者数がグラフと一致しない

※有効回答のみ ※%は四捨五入のため、合計しても 100% とならない場合がある

図 5.16 地域別 移動をあきらめた移動目的

2) 移動をあきらめた理由

【市民】移動をあきらめた理由は、「目的地までの移動手段がない」が最も多く約37%、次いで「バスや鉄道はあるが便数が少ない」が約33%。

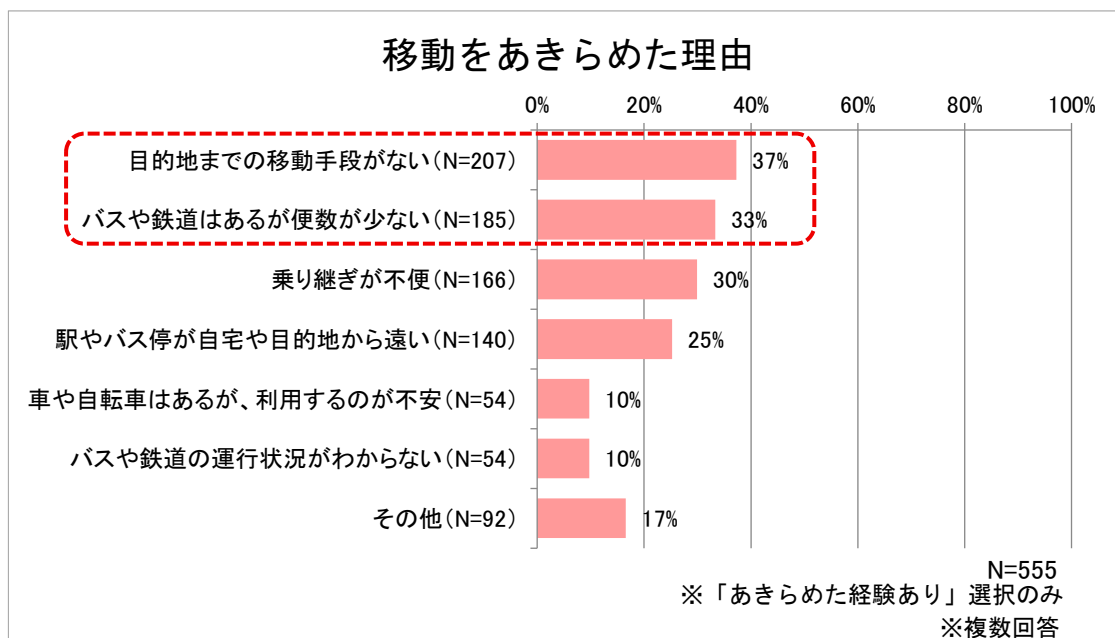


図 5.17 移動をあきらめた理由

5.2 周辺市町、交通事業者、システム事業者、関連団体ヒアリング調査

周辺市町や交通事業者、関連団体等へのヒアリング調査を実施し、公共交通の現状や課題、AI オンデマンド等の新たなモビリティの可能性を整理し、本市地域公共交通の在り方検討の基礎資料とした。

■ヒアリング調査実施対象

- ・ 周辺市町（桑名市、四日市市、菰野町、東員町）
- ・ 交通事業者
- ・ システム事業者
- ・ 観光、福祉等関連団体

5.2.1 周辺市町へのヒアリング調査

表 5.2 周辺市町へのヒアリング調査結果（概要）

市町名	ヒアリング結果の概要
桑名市	・ コミュニティバスへの要望（増便・停留所増設など）に対応するため、AI 活用型オンデマンドバス（のるーと桑名）を一部地域に限定し導入した。 ・ デマンド交通の導入は住民と対話しながら進め、デマンドはコミバスの代替手段であることを説明し、デマンドとコミバスどちらが良いかを住民に判断してもらった。 ・ 説明会等で合意形成を図りながら段階的に運行形態の見直しを進めている。あわせて、周辺市町との連携の可能性も検討している。
四日市市	・ 地域公共交通計画を持ち、毎年、進捗確認や評価を行う運用としている。 ・ デマンドタクシー制度（タクシーチケットの配布）や AI デマンド交通の導入等により、交通空白地域解消に向けた取組を進めている。周辺市への乗り入れ調整など、広域連携の可能性も検討している。 ・ 公共交通における広域連携については、周辺市町と調整・協議を進めている。
菰野町	・ 地域公共交通計画（令和 6 年 3 月策定）に基づき、状況に応じて計画の数値や取組内容の見直しを行いながら運用している。 ・ AI オンデマンド交通を町内全域で展開し、説明会等で住民への周知・利用支援を重ねながら使いやすさの向上と停留所（乗降場所）の調整を進めている。 ・ 菰野町 MaaS「おでかけこもの」の開発に力を入れ、誰にでもわかりやすいシンプルな仕様とすることで、AI オンデマンド交通の予約は 8 割が Web からとなっている。
東員町	・ 地域公共交通計画の期間満了を踏まえ、次期計画の作成を進めている。 ・ 町内全域で運行しているオレンジバスの利用実態に合わせた運行見直しを進めつつ、必要に応じてデマンド交通等の新たな移動手段の組合せも検討していく考えである。 ・ 市民を対象としたアンケート結果より、市民がデマンド交通の利用意向があることを確認している。 ・ いなべ市へは通院等で移動需要が多く、広域的な移動ニーズがあると認識している。

5.2.2 交通事業者ヒアリング調査

表 5.3 交通事業者へのヒアリング調査結果（概要）

項目	ヒアリング調査結果の概要
公共交通における課題	・福祉バスドライバーの担い手の確保と維持が継続的な課題と感じている。 ・ドライバーの確保について、関係者との連携が重要課題である。
重視していること	・鉄道とバスの役割分担を明確にし、乗り継ぎを円滑にするために、自治体と交通事業者との連携が重要である。
事業者としての取り組み状況	・タッチ決済、IC カード決済やバスロケーションシステムの導入により、利用者の利便性向上に取り組んでいる。 ・配車アプリの活用や運行管理の省力化など、効率化（DX）を進めている。
AI オンデマンド交通の導入	・AI オンデマンド交通の導入に際し、福祉バスの路線再編が必要であり、住民意見を踏まえて段階的に進める必要があると考えている。 ・対象エリアの設定に際しては、鉄道等との接続を重視すべきと考える。 ・AI オンデマンド交通における自治体間の連携（共通オペレーターによる予約管理 等）により、経費削減につなげるような考え方もある。

5.2.3 システム事業者ヒアリング調査

表 5.4 システム事業者へのヒアリング調査結果（概要）

ヒアリング調査結果の概要
・AI オンデマンド交通の実証実験や導入には、制度手続きや住民説明など、早めの準備が大切だと考えている。 ・コールセンターを事業者が担うには負担が大きいため、予約手段は複数用意し、周知や利用支援を行うことが有効だと考えている。 ・AI オンデマンド交通における自治体間連携に関して、システムが異なる場合は運用面の工夫で補う必要があると考えている。

5.2.4 関連団体ヒアリング調査

表 5.5 関連団体へのヒアリング調査結果（概要）

団体	ヒアリング調査結果の概要
公共交通に対するニーズ	・観光の面では、福祉バスが観光施設へ乗り入れでき、乗り継ぎが強化されることで周遊（導線）が可能となるのが望ましい。 ・障がい者や高齢者が安心して公共交通を利用できるよう、案内方法や乗降環境の配慮をお願いしたい。 ・福祉バスは買い物や通院には一定の評価がある一方、本数の少なさや乗り継ぎの分かりにくさが外出の妨げになり得ると感じており、待ち環境の要望もあると捉えている。さらにドライバーの確保が難しくなっていることを課題としている。
AI オンデマンド交通の導入	・観光利用の場合、時期や目的地で需要が変わるため、需要の見極めが重要だと考えている。 ・導入にあたっては、エリアを絞って試しながら改善し範囲を広げていけるとよい。また、有償が必須であり一定のルールや対価に対する考え方が必要だと考えている。 ・使いたい時間に使える交通手段が外出機会の確保につながると期待している一方、デジタル利用による負担、乗合による所要時間の増加等も加味して検討すべきである。
福祉バスの有償化	・福祉バスの有償化や支援の考え方は、配慮が必要な人への対応方針（福祉政策的な無償要件等）を明確にしたうえで周知する必要があると考えている。 ・ただし、利用者負担が生じる場合でも、移動手段の確保が目的なら一定の理解が得られる可能性があるとしている。
各団体が抱える課題等	・ボランティア送迎は、福祉バスを補完する形での運行である。 ・ドライバーの確保や送迎サービス提供に関する事務業務の負担軽減を課題としている。 ・福祉バスとスクールバスの連携の可能性について、双方の利用者の安全・安心の観点から、利用者側の受け止めや、ドライバーの要望等を踏まえて慎重に調整する必要がある。

第6章 いなべ市における地域公共交通の課題整理

調査結果に基づき、いなべ市における地域公共交通の課題を多面的な視点で整理した。

6.1 いなべ市の課題整理

いなべ市における地域公共交通の課題を、5つの項目別に整理した。
整理結果を以下に示す。

表 6.1 いなべ市における地域公共交通の課題整理

項目	課題内容
【課題①】多様化する需要への対応	・ 時間的・空間的な交通空白地域の存在 ・ 需要（買い物、通院、通勤・通学）への対応不足
【課題②】地域間連携の強化	・ 広域の移動需要への対応 ・ 行政区域をまたぐ連携不足
【課題③】交通モード間の連携	・ 交通モード間のダイヤ接続が不十分 ・ 公共施設や鉄道駅への乗り入れが不十分
【課題④】利用環境の整備	・ 案内表示・時刻表が不十分 ・ 待合空間や雨天対策
【課題⑤】公共交通の持続可能性	・ 無償運行による採算性確保困難 ・ 住民の公共交通に対する当事者意識の醸成 ・ 高齢化による地域運営人材・運転手の減少 ・ 交通 DX 活用

6.2 地区別における課題

表 6.2 地区別における地域公共交通の課題整理

地域	地域が抱える課題
員弁町	・北勢町・藤原町と比べると高齢化率は低めだが<u>バスの利用率が低い</u>(運行本数が少ない) ・桑名市や東員町と隣接し、<u>隣接した市町を生活圏</u>とする住民も存在し、広域的ニーズに対応できていない ・福祉バスで<u>市役所まで移動するためには乗り換えが必須</u>となり、利便性が悪い ・大泉新田や松之本周辺は、高齢化率が高い一方で、近くに鉄道駅やバス停がない<u>交通空白地域が存在</u> ・鉄道駅やバス停までの距離が遠く、<u>通勤・通学でのバスの利用をあきらめている</u>
大安町	・北勢町・藤原町と比べると高齢化率は低めだが<u>バスの利用率が低い</u>(運行本数が少ない) ・東員町や菰野町と隣接し、<u>隣接した市町を生活圏</u>とする住民も存在し、広域的ニーズに対応できていない ・福祉バスで<u>市役所まで移動するためには乗り換えが必須</u>となり、利便性が悪い ・中央ヶ丘や平塚周辺、南金井、丹生川中周辺は、高齢化率が高く、近くに鉄道駅やバス停がない<u>交通空白地域が存在</u> ・住民が日常的に利用する東員イオンへの公共交通でのアクセス手段がない ・バスや鉄道の本数・運行エリアが限られており、<u>高齢者は通院・買い物、学生は通学・習い事をあきらめている。</u>
北勢町	・<u>高齢化が進行</u> ・商業施設が集積しているエリアから離れたエリアにも人口が分布 ・日常的な買い物や通院などの生活行動において移動負担が大きい状況 ・高齢者を中心に自家用車に依存できない住民が増加 ・バスの運行本数が少なく、希望する時間帯に利用できないことや、乗り継ぎの利便性が低い ・高齢者や移動手段を持たない方が、公共交通機関を活用して買い物や通院を行うことが難しい状況 ・福祉バスで<u>市役所まで移動するためには乗り換えが必須</u>となり、利便性が悪い。(市役所線停車地周辺のぞく) ・福祉バスの<u>治田線、貝野線は乗車人数が少ない非効率な運行</u> ・鉄道駅の乗り入れ、乗り継ぎ利便性に不満を感じている。
藤原町	・<u>高齢化が進行</u> ・人口分布が南北に伸びており<u>商業施設や公共施設が十分でない</u> ・日常的な買い物や各種手続き、通院等のために隣接地域や市町へ出向く必要がある ・バス運行本数は少なく、乗り継ぎの利便性も低いため、バスや鉄道の<u>乗り継ぎに多くの時間を要する状況</u> ・<u>鉄道駅への乗り入れが十分でなく</u>、日常的に鉄道を利用することが困難 ・鉄道を利用する際は家族等による送迎が前提 ・福祉バスで市役所まで移動するためには乗り換えが必須となり、利便性が悪い



株式会社 **オリエンタルコンサルタンツ**