

### 3. 公共交通不便地域に関する取組みについて

#### 2. 河原田地区での実証事業（市街化区域）について

前回の協議会（令和6年1月）の振り返り

- ・ 定時定路線型のバスとデマンド型乗合サービスの特性の比較及び地元からの意見を踏まえ、AI活用型乗合デマンド交通での実証事業の概要案等について説明。



〈主な意見〉

- ・ 新しい交通の導入によって、既存の公共交通に影響が出ないようにしてほしい。
- ・ 少人数の輸送手段であるデマンド交通で多くの人を輸送しようとすると、かなりの台数を要するが、人材確保が難しい状況で、デマンド交通に多くの人材を割けないので、その点を留意されたい。
- ・ 運転の担い手が減っていくなかで、既存の公共交通だけでなくデマンドのような新しい交通も含めて、必要最小限の人員による効率的な運行を考えていくことが必要である。

〈その他〉

- ・ 住民主体で実施したアンケート結果の集計を実施中である旨を報告。



下記を基に事業内容の詳細を決めていく。

- ・ 住民主体で実施したアンケートの結果
- ・ 地元住民で構成されている「地区マスタープラン推進委員会」、福祉施策の実施主体「ささえ愛ステーションかわらだ」、交通事業者との協議

経過報告

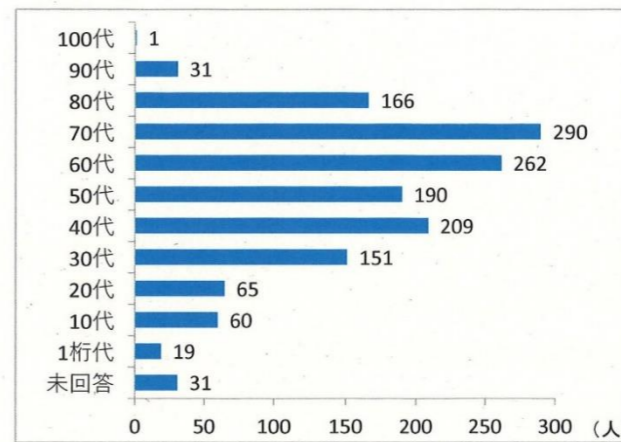
〈住民アンケートの結果について〉（「地区マスタープラン推進委員会」が実施）

【概要】

調査時期	令和5年9月～11月
目的	地区住民の外出実態や外出に関する要望を把握することで、今後の外出手段の拡充につなげる。
設問内容	外出頻度、外出方法、外出の目的（地）等
調査対象	小学生以上の地区住民
配布枚数	3,930枚 ※1世帯に3枚
回収枚数	1,475枚
回収率	37.5%

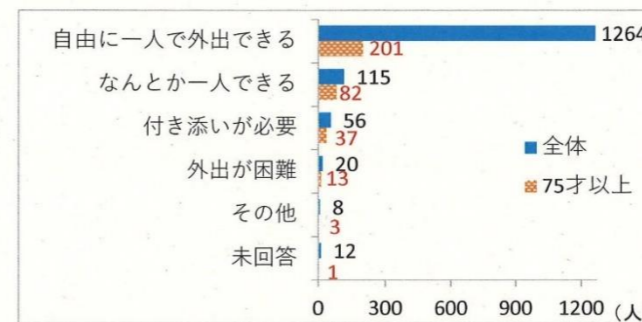
### 河原田地区の外出に関するアンケート調査結果

☆ 年齢分布 回答者の平均年齢 ⇒ 57.5歳



働く世代や学生世代からの回答が得られました。60歳・70歳代の人からの回答が特に多かったことは、公共交通を中心とした外出問題に対する関心が高いことの現れであると感じました。

☆ 体の状態



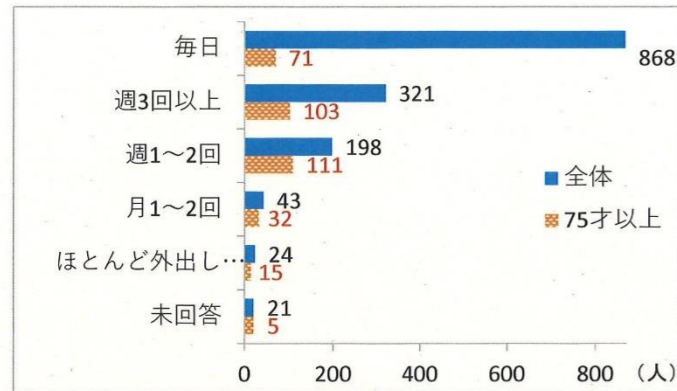
回答者の大多数は自由に外出ができるようですが、それ以外の回答者も1割以上いることがわかりました。75才以上の人だと約4割になります。  
※75歳以上の回答者は337人

☆ 外出時の困りごと



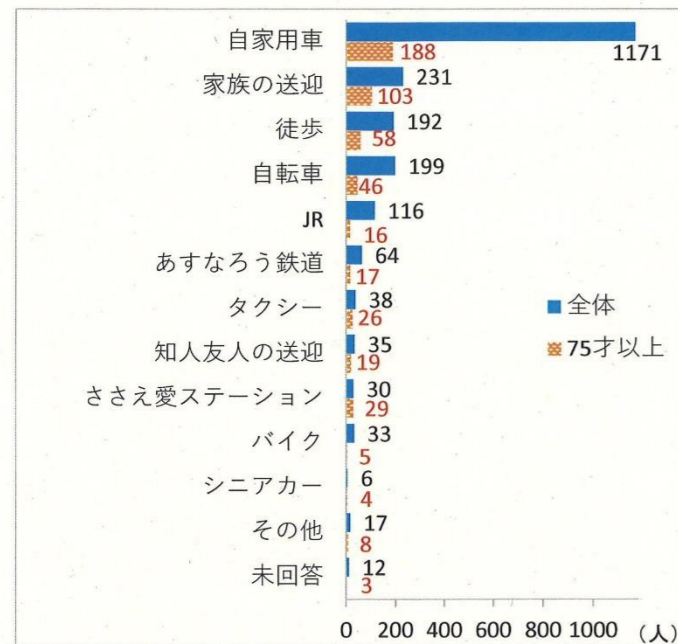
回答者の多くは特に困りごとなく外出できているものの、約4割の人が外出する時に何らかの支障があることがわかりました。75才以上だと約7割になります。

☆ 外出頻度 平均1週間に⇒5.5回



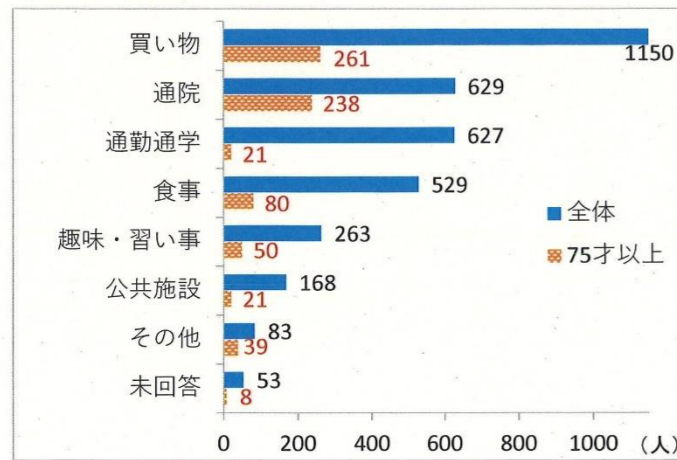
回答者の多くはほぼ毎日外出するのに対し、75才以上の人は平均して2日に1回外出するということがわかりました。

☆ 外出方法



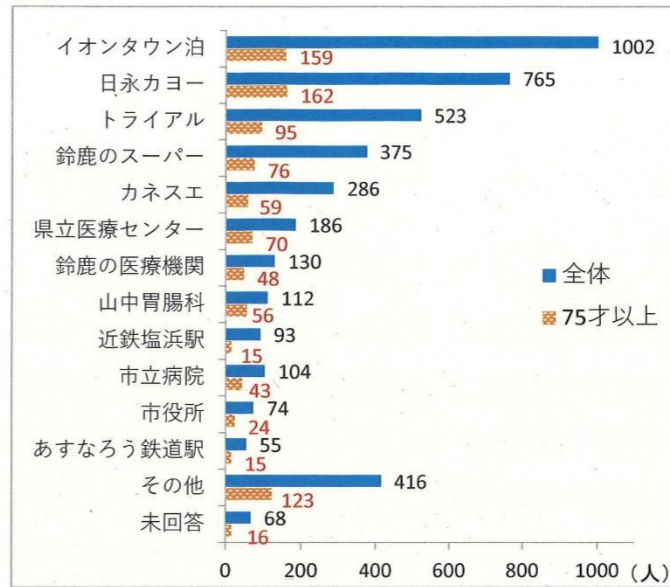
全体的に自家用車での外出が圧倒的に多い結果となりましたが、年齢が上がるにつれて自家用車の割合が低くなり、家族送迎等での割合が高くなる結果となりました。

☆ 外出する用件



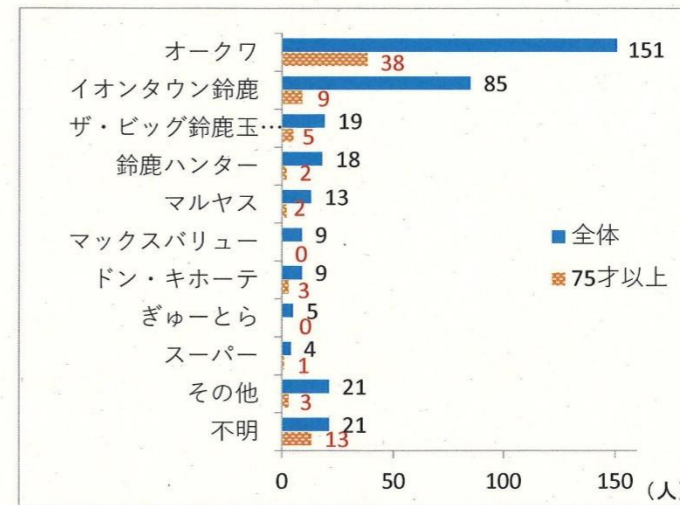
全体的には「買い物」が外出要件の一番という結果になりました。買い物以外では、若い世代は「通勤・通学」、75才以上の人は「通院」での外出が多い結果となりました。

☆ 外出先



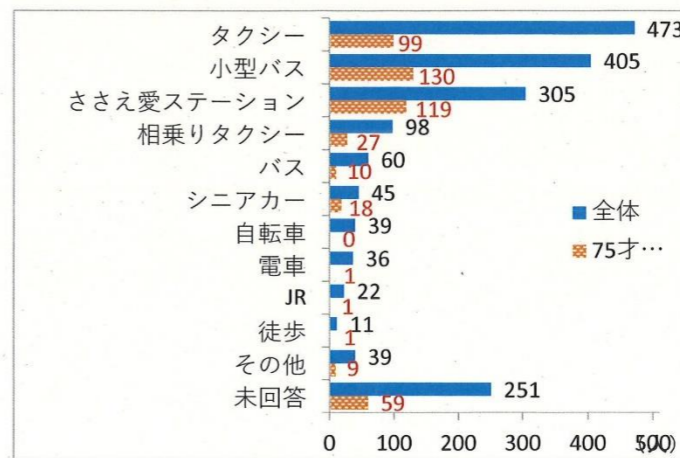
河原田地区住民の外出先が大まかに把握できました。買い物で「イオンタウン泊」「日永カヨー」「トライアル」へ行く人が大多数を占めていることがわかりました。1割程度の人が「鈴鹿市のスーパー」や「鈴鹿市の医療機関」を利用していることもわかりました。公共交通機関として近鉄塩浜駅を利用している人が多いこともわかりました。

鈴鹿のスーパー（上記の内訳）



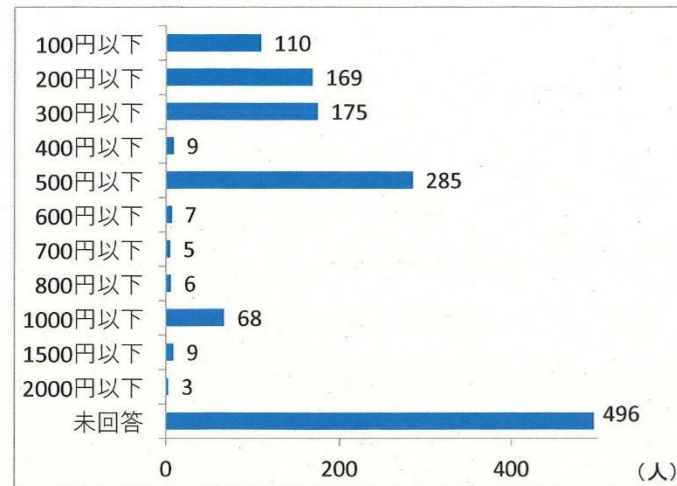
鈴鹿市のスーパーに行く人は近距離にある「オークワ」や、複合型の「イオン」を利用する人が、多いことがわかりました。

☆ 今後の自家用車以外の外出希望方法



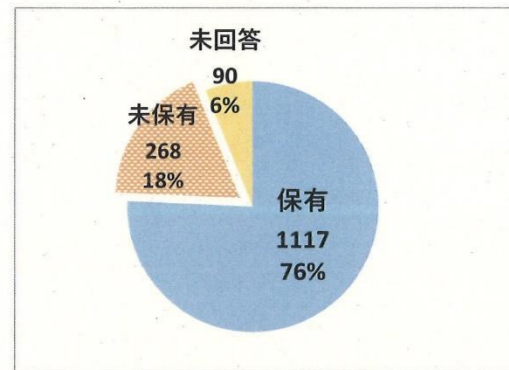
「タクシー」「小型バス」「ささえ愛ステーション」の利用を希望する人の割合が高く、現存はしないが小回りの利くだろう「小型バス」への期待が数字に表れています。

☆ イオンタウン泊までの希望料金 平均金額 ⇒ 399円



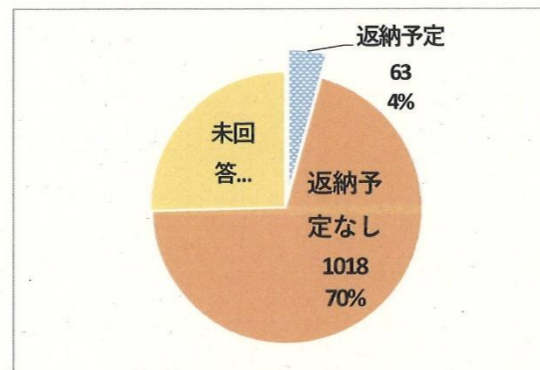
回答者の平均希望料金は、路線バス等の料金が参考となっているようです。

☆ 車・バイクの免許の保有



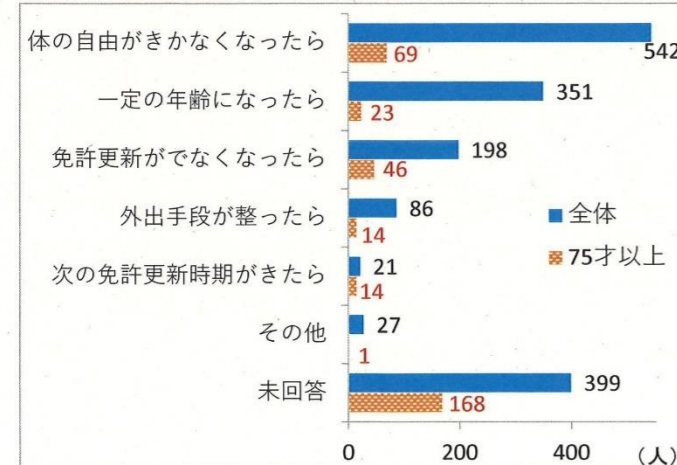
回答者のうち約20%の人が免許を保有しておらず、この人たちの外出手段を確保していくことが、当地区における一番大きな課題です。

☆ 免許の返納



免許を保有している人の中で、将来「返納予定」と回答している人が4%しかおらず、75才以上の人でも1割しかいないことが判明しました。今後への大きな課題が浮き彫りになりました。

☆ 免許の返納条件



未回答割合が高いことは、外出手段の確保が不透明なことの表れだと思われます。

〈地元との協議状況〉(令和6年3月~6月)

内容	市の考え	地元の意見
運行時間	・日中の時間帯 (例：9時～18時)	・通勤・通学の時間帯にも運行してほしい。
運行日	・平日と土曜日	・運行日は多い方が良いが、通勤・通学への対応も含めて平日の運行を重要視してほしい。
乗降場の設置箇所	・区内及び周辺地域の公共交通との接続点、商業施設、医療機関や区内の公的施設を目的地として設置し、住宅地にも300～400mに1ヶ所を目安に設置する。 ・乗継拠点を活用するため、バスに乗り継ぐことで行ける施設には乗降場を設置せず、乗り継いでもらう。 ・車両台数が1台のため、運行範囲が広がらないようにする。	・通勤・通学の時間帯に運行するのなら、塩浜駅にも乗降場を設置してほしい。 ・周辺地域にある商業施設(日永カヨー)や大型医療機関(県立総合医療センター)は乗り継いで行くのと、乗り継ぎなしで行くことができるのでは利用者の印象が変わることを理解してほしい。
運賃	・アンケート結果を基準に1乗車400円	・アンケート結果から400円を基準にするのはいいが、移動距離に応じた料金設定を検討してほしい。
鈴鹿市への運行	・運行範囲が広がってしまうので、次年度以降の検討課題とする。	・今年度については理解したが、ぜひ検討してほしい。

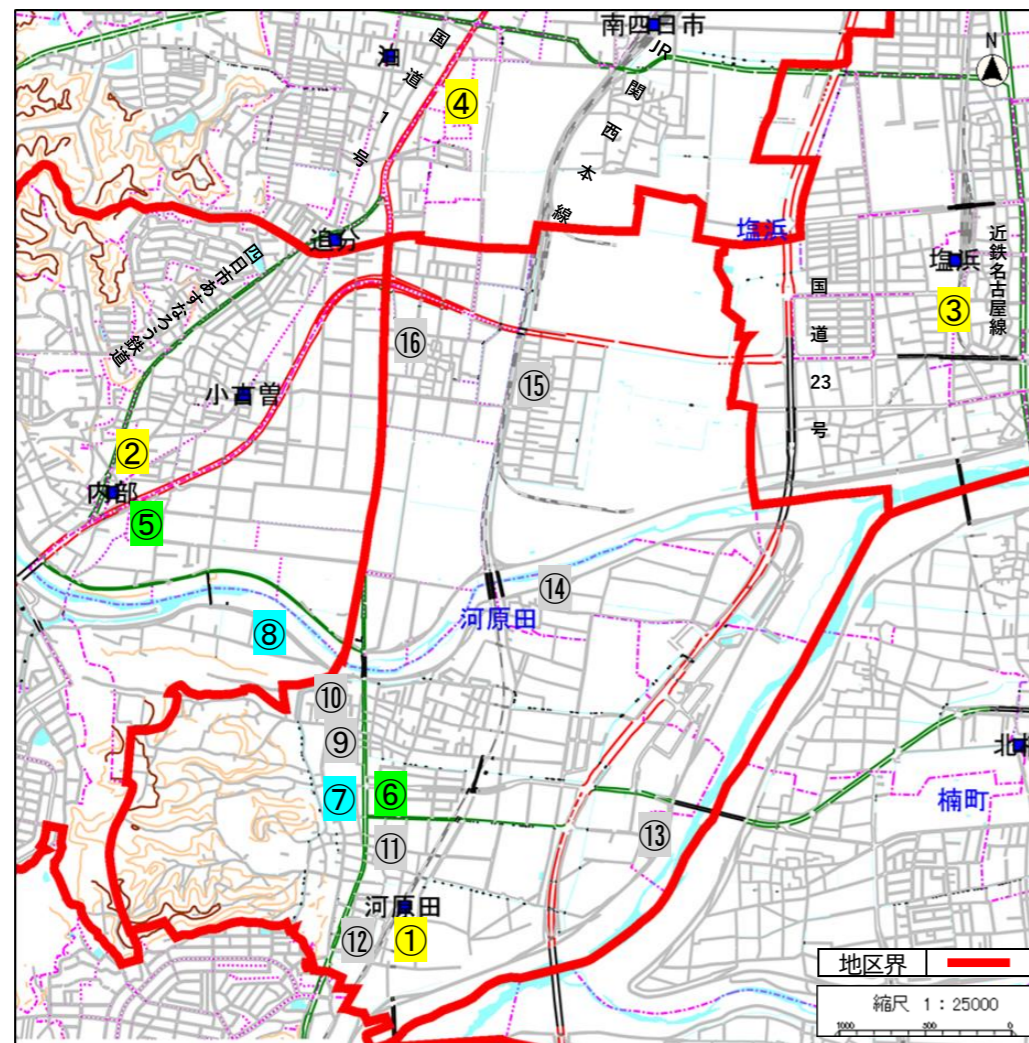
〈福祉施策の実施主体からの意見〉

・新しい移動手段の導入に向けて取り組むことについて  
→「ささえ愛ステーションかわらだ」が行う事業は基本的にボランティアであり、担い手が高齢化している。一方で人材確保が難しく、どのように継続していくかが課題となっているので、公共交通が充実することで、お出かけ支援を利用して人が公共交通で移動してくれるようになればありがたい。

【これまでの協議等を踏まえた事業概要】

実施方法	AI 活用型乗合デマンド交通
実施期間	11月上旬～1月末の約3ヶ月間を予定
運行時間	6時30分～20時
運行日	月曜日～金曜日 ※祝日と年末年始は運休
車両台数	ワンボックスカー1台
予約方法	アプリ、電話
運賃	バスとタクシーの間になるような料金設定でゾーン制等を検討。
乗降場	地区内及び隣接地区の商業施設や駅、住宅地等の約40ヶ所に設置を予定しており、今後、地元や運行事業者と協議して設定。

(目的地となる乗降場の設置箇所)



乗り継ぎ拠点	①	河原田駅	公的施設	⑨	河原田地区市民センター
	②	内 部 駅		⑩	北河原田町公会所
	③	塩 浜 駅		⑪	南河原田町公会所
	④	イオンタウン四日市泊		⑫	県営河原田団地集会所
商業施設	⑤	トリアール	⑬	貝塚町集会所	
	⑥	クスのアオキ	⑭	内堀町公会所	
医療機関	⑦	玉垣 医 院	⑮	川尻町公民館	
	⑧	正和クリニック	⑯	おばたコミュニティセンター	

〈国の補助金について〉

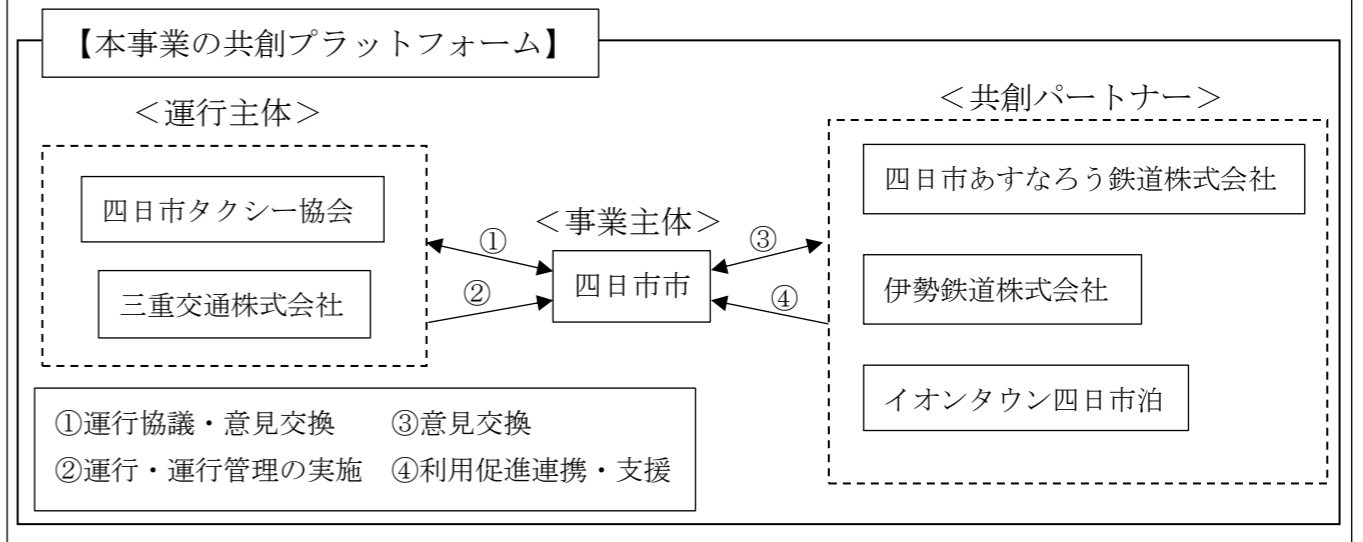
今回の実証事業は国土交通省の令和6年度共創・MaaS実証プロジェクトの共創モデル実証運行事業として採択を受けました。

【補助金の概要】

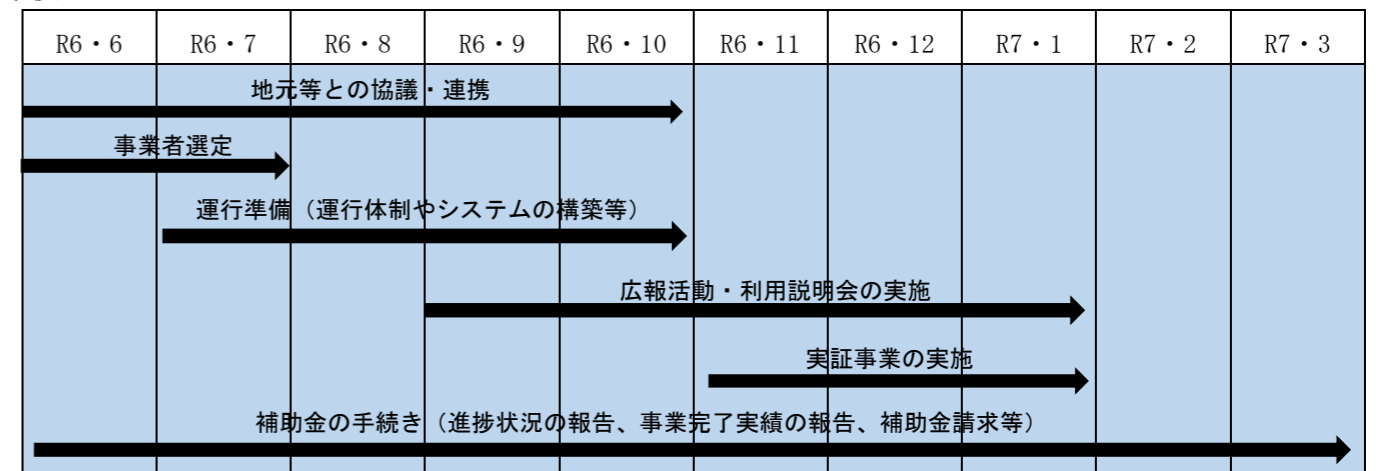
共創モデル実証運行事業の補助金は、交通を地域の暮らしと一体として捉え、その維持・活性化を目的として、地域における複数の関係者の「共創」(連携・協働)による取組や「共創」を支える仕組みを構築する事業を対象とした補助制度。

- ・対象者 : 交通事業者等を含む複数の共創主体で構成される協議会や連携スキーム等(「共創プラットフォーム」)
- ・対象内容 : ①事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費  
②事業実施にあたり必要となるシステム構築、車両購入・改造に要する経費  
③実証運行に要する経費
- ・補助率 : 2/3 (上限1億円) ※本市の場合の補助率。

地域の類型に応じて補助率が設定されている。



〈今後のスケジュール〉



・実証事業の実施により利用ニーズや他の公共交通等への影響を確認し、実証運行のなかで判明した課題への対応を行うことで、実装に向けて取り組んでいく。