

養老町地域公共交通計画（案）パブリックコメントの結果について

受付期間：令和6年12月23日（月）～令和7年1月24日（金）

ご意見：20件

<計画全体について>

No.	意見の概要	町の考え方
1	行政の皆さんの英知を集約して、本案具体的な課題・取り組み事項を盛り込む必要があると考えます。	町関係各課を始め、国、県、交通事業者、地域住民代表及び学識経験者等の多種多様な主体者からなる地域公共交通会議にて協議・調整を図り、本計画を作成しています。

<養老町の現況と公共交通について>

No.	意見の概要	町の考え方
2	P5ヨロカン号が無料で運行する意味は何か。無料では持続しないのではないかと思います。	ヨロカン号は養老駅と養老公園を結ぶ観光需要に対応しつつ、環境にやさしい車両（電動カート）で運行しています。 ヨロカン号の運行は養老鉄道の利用増進を目的として、町内観光施設へのアクセス利便性を確保しつつ、来訪手段の主体を占める自動車からの転換を促すものとして、政策的に運行しています。 有料化については、今後の利用者動向を注視し、他の行政施策との関係性に配慮しつつ検討したいと思っています。
3	P9どのようにして観光や産業と一体となった持続可能な公共交通ネットワークづくりを目指していくのでしょうか。	持続可能な公共交通を目指すためには利用者数を確保する必要があります。 そのためには町民を始め来訪者の移動目的・目的地とする観光施設や買物（商業施設）、通勤（企業）などの移動需要に対応した公共交通ネットワークづくりを進めていきます。
4	P9掲載される都市計画マスタープランの将来都市構造図は何を意味するものでしょうか。	将来都市構造図は養老町が目指す将来のまちづくり（拠点形成や土地利用方針など）を描いたものです。 公共交通は養老町が目指す将来都市構造の実現を支援するため、拠点相互等を連絡する移動手段としてネットワーク形成を図るものとしています。

<前計画の評価について>

No.	意見の概要	町の考え方
5	セミデマンドバスとデマンドバスは同じものですか。分からない人にも分かるような説明が必要と思います。セミデマンドバスの実証実験の総括はないのでしょうか。	養老町のオンデマンドバスは予約により運行ルートや運行時間が決定されるものです。 養老町で実証実験を行ったセミデマンドバスは町民アンケート調査やオンデマンドバスの利用実態を踏まえ、高田中心市街地と池辺地区を結ぶルートを設定し、バス停と運行ダイヤを固定化することで予約の煩わしさを解消し、利用しやすい運行形態としました。 セミデマンドバス実証実験の結果は、養老町ホームページに掲載されるとおり、利用者数の減少や他のオンデマンドバス車両のキャンセル数の増加から、令和4年9月末の実験期間満了をもって実証実験を終了しました。

<目標を達成するために実施する事業について>

No.	意見の概要	町の考え方
6	P21 I-①通勤者は雇用先から通勤手当を受給しておりそこへ補助するのは意味がないし、持続するとは思えない。通学者は学割があるし、短期間なので長期的な視点では効果的と思えない。購入費補助で利用する人は、補助がなくなると利用しなくなるので費用対効果があると思えません。	町民アンケートでは養老鉄道や名阪近鉄バスに求める役割として「通勤や通学するための移動手段」の回答が最も多く、養老鉄道をより利用するようになるための改善点として「運賃割引などの企画がある」の回答が多く寄せられています。通勤・通学者は週に複数回移動する方々であり、公共交通を利用するきっかけをつくることや、学生のうちから公共交通の利用を経験することで将来的な利用が見込まれ、長期的には公共交通の利用者が維持されることを期待しています。
7	P21 I-①養老鉄道は、養老町にとって一番重要な公共交通機関であり、町内3駅のみならず近隣市町の駅も含めて駅周辺の利便性を向上させるために投資した方が、将来へ繋がり効果的と思う。	養老鉄道については、養老鉄道沿線の7市町が協働し、養老線交通圏地域公共交通網形成計画や鉄道事業再構築実施計画を策定し、駅を中心としたまちづくりや養老鉄道へのアクセス利便性の向上など各種利用促進策に取り組んでいます。
8	P21 I-①役場職員の通勤に利用するように義務化してはどうですか。町職員内でアンケートしてみてもどうですか。	町職員には公共交通の必要性・重要性を認識してもらい、公共交通の利用が可能な方には公共交通の利用を促していますが、公共交通の利用が困難な方も存在するため義務化はできません。
9	P22 I-③医食住+駅を経由する巡回ルート（小学校校区想定）を設定し、曜日固定（例えば月・水・金）、1時間以内で巡回、予約なしで利用できるミニバスのものを検討してはどうでしょうか。	オンデマンドバスの利用実態や町民アンケートからみた移動ニーズでは地域巡回的な移動需要やニーズは存在していません。また、固定ルートや予約なしで乗車できるセミデマンドバスの実証実験を行いました。利用者は少なく実証実験は終了しました。今後、効果的な運行形態のあり方を検討する際には町民意向を踏まえつつ、ご意見を参考とさせていただきます。
10	P22 I-③高齢者は時間とお金にそれなりに余裕があるため。本数を減らして毎日運行するのが良いのか、利用日を限定（減らして）して運行日には本数を増やす方が利用し易いと思う。	現段階でのオンデマンドバスの利用実態からは、決まった曜日の利用に限定しておらず、それぞれの曜日・時間帯で利用が分散的に存在しています。今後、効果的な運行形態のあり方を検討する際には町民意向を踏まえつつ、ご意見を参考とさせていただきます。
11	P22 I-③役場機能など出先でも準用できるものは、商業施設等に出先窓口を設けるなど、移動が少なくなるような工夫も必要ではないか。	商業施設等への役場機能の設置については、町政策担当課とご意見を共有させていただきます。
12	P23 I-④情報共有会議の開催が事業なのでしょうか。	公共交通は養老町内で完結するものだけでなく、養老鉄道や路線バスは大垣市や海津市等広域的に運行されています。これら自治体を跨るバス路線等については、効果的かつ効率的な運行やサービス改善を図るため、情報共有をする会議の開催は必要かつ重要と考えます。
13	P23 I-⑤現在の利用者数や人口減少を見据えつつ、オンデマンドバス、げんちゃんタクシー、または併用について、費用対効果を踏まえてどの方法が良いか判断すべきと考えます。	オンデマンドバスはどなたでも利用できるがバス停での乗降方式となっている一方、ゲンちゃんタクシーは65歳以上や障がい者や運転免許返納者といった利用者限定でドアtoドアのサービスを行っています。今後、効果的な運行形態のあり方を検討する際には町民意向（バス停までの歩行困難など）を踏まえつつ、ご意見を参考とさせていただきます。

14	P23 I-⑤昔は養老鉄道の駅前にタクシーが会社があったが、今ではほとんどなく利用したくても使えない状況です。タクシーアプリGOのようにネットで迎車の予約ができるシステムがあるとよい。	当町を営業区域とする交通事業者の中には、タクシー配車アプリをご利用いただける事業者もごいます。 また、II-①で町内の公共交通を網羅した総合交通マップの作成を予定しています。この事業において、交通事業者の連絡先や各種アプリなどを掲載することを計画に追記します。
15	P24 II-①エリア内の全ての交通がスマホで運行位置が分かると利用し易いと思います。高齢者もスマホを使う人が多くなる。	名阪近鉄バスではバスの走行位置や遅延状況などをスマートフォンやパソコンからリアルタイムに表示されるバスロケーションシステム「BUS CATCH」サービスを展開しています。 今後、オンデマンドバス等の利便性向上に向けた利用環境の改善を検討する際には、ご意見を参考とさせていただきます。
16	P25 II-②トイカやマナカなど交通系ICカードを使うようにした方がエリア外からの観光客も利便性が良くなる。	交通系ICカード（電子マネー）の導入にあたっては、システムや車載器等に相当額の費用が必要です。 今後、オンデマンドバス等の利用環境の改善を検討する際には、ご意見を参考とさせていただきます。
17	P26 II-③養老町の交通状況は渋滞箇所もなく圧倒的に自家用車が便利であり、若い人を自家用車から公共交通機関へ促すことは難しいと思う。例えば後期高齢者等をターゲットにするなどニーズや効果的な部分を明確にした方がよい。	ご意見のとおり自家用車は利便性が高く、公共交通への行動変容は難しいと思いますが、全ての移動を変容するのではなく、一部の移動だけでも自家用車から公共交通に変容していただくことで、減少する利用者の歯止めや環境負荷の軽減に寄与すると考えます。 高齢者をターゲットとすることについては、高齢者の移動目的（目的地）に配慮した乗降場の設置に加え、65歳以上の高齢者に対してはげんちゃんタクシー（ドアtoドア）のサービスも確保・提供しています。
18	P27 III-①鉄道駅周辺の駐車場やアクセス道路、駅前ロータリー等の整備を町内だけでなく周辺の駅にも推進するように働きかけていただきたい。朝の通学時に高校生を送迎する車で混雑し自転車通学者が危険な場面もあります。	養老鉄道については、養老鉄道沿線の7市町が協働し、養老線交通圏地域公共交通網形成計画や鉄道事業再構築実施計画を策定し、駅を中心としたまちづくりや養老鉄道へのアクセス利便性の向上など各種利用促進策に取り組んでいます。
19	P27 III-①駅等にアシスト付き自転車レンタルの導入や、自転車活用推進計画を策定して戦略的に利用者数の向上を図るために、「ピワイチ」のイメージや道の駅等の整備を検討されてはどうか。	養老鉄道については、養老鉄道沿線の7市町が協働し、養老線交通圏地域公共交通網形成計画や鉄道事業再構築実施計画を策定し、駅を中心としたまちづくりや養老鉄道へのアクセス利便性の向上など各種利用促進策に取り組んでいます。

<計画の推進と評価について>

No.	意見の概要	町の考え方
20	P31本施策の費用対効果を具体的に定量的に把握することが不可欠であると考えます。その結果により、継続するもの、中止するものを明確に峻別すべきだと思います。	本計画で位置づけた各種施策・事業は毎年度進捗状況を把握するとともに計画目標の達成度を定量的または定性的に評価し、適宜、見直しを実施するものとしています。