

## ■第 4 回養老町地域公共交通会議における主な指摘事項と対応方針(案)

(その1)

主な指摘事項	対応方針(案)
<p>計画目標について(p.1)</p> <p>&lt;関連&gt; 個別事業の目標値について(p.16)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少が進む一方高齢者は増加する中、公共交通全体の利用者数は現状維持が妥当ですか。</li> <li>また、オンデマンドバスの利用者は増加するのでしょうか。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・養老線交通圏地域公共交通網形成計画における養老線の将来利用者数は、2016 年度を 1.00 とした場合に 10 年後の 2026 年度は 0.82 倍と予測されるものの、養老線及び養老線沿線等で各種利用促進施策等を実施することで 0.85 倍にまで引き上げる計画としています。</li> <li>・養老町地域公共交通網形成計画は、養老町内公共交通の幹線として機能する養老線を対象とした養老線交通圏地域公共交通網形成計画を踏まえ、策定していることから、養老線の将来利用者は上記交通圏網形成計画で予測した将来利用者数の設定を踏襲します。</li> <li>・2016 年度を 1.0 とした場合、本計画の 2015 年度現況値は 1.015、2024 年度目標値は 0.88 となることから、年次補正した目標値/現況値の比率は 0.87 となり、養老線利用者数に乘じることで目標値を算出しました。</li> <li>・交通事業者ヒアリングより、名阪近鉄バス海津線は養老町外(主に大垣市内)での住宅供給等の影響より利用者数が増加しており、養老町内の利用者数は大きく変動していないことを踏まえ、今後とも現況利用者数を維持するものとしました。</li> <li>・H28 年度に実施した乗降調査結果より、路線全体の乗降者数のうち養老町内で乗降する利用者の割合(平日:海津線 3.8%、大垣多良線 16.2%)を算出し、路線全体の利用者数に乘じることで養老町内の利用者数としました。</li> <li>・オンデマンドバス利用者数は、60 歳以上の利用者割合が約 86%を占めることから、高齢者の増加に合わせて利用者数は増加するものとしました。</li> <li>・国勢調査結果及び社人研推計値より、2015 年度の高齢者人口 8,381 人、2025 年度の高齢者人口 8,818 人より、本計画の現況値である 2017 年度から目標値となる 2024 年度の年次補正した目標値/現況値の比は 1.04 となり、オンデマンドバス利用者数に乘じることで目標値を算出しました。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通全体の満足度は、利用者+非利用者の合計の満足度でいいのでしょうか。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通全体(ネットワーク)としての満足度については、現在利用している方に加え、利用していない方についても今後利用する可能性のある潜在的な需要として捉え、町民全体での満足度評価としました。</li> <li>・一方、利用者に限定した満足度については、具体的な改善項目を把握する指標として、個別路線の評価指標としました。</li> </ul>

主な指摘事項	対応方針(案)
<p>事業の実施スケジュールと実施主体について (p.12,13)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現行運行路線の確保・維持を除き、新たに追加した施策はオンデマンドバスの見直しや利便性向上施策の展開、公共交通共通回数券等の料金割引制度の導入、各種情報・案内の提供及び地域住民等と連携した取り組みの推進を追加しています。</li> <li>・オンデマンドバスの運行方式の変更に伴う実証実験は、一定期間実施した後、実証実験の評価・検証を踏まえ、本格導入の適否を判断します。その他の施策・事業についても、現段階は素案であり、今後、関係機関・部局や地域等との協議・調整を踏まえ、スケジュールを精査します。</li> <li>・p.1 基本方針と p.12 各種施策・事業の関係性については、p.8 において利用促進施策と基本方針との関係性(施策体系)を整理しています。</li> <li>・広域交流路線の協議中については、ご指摘のとおり記載を修正します。</li> <li>・観光シャトルバスについては、現状利用者数を整理するとともに、まちづくりや観光振興との連携の視点から、担当課と調整の上、今後のあり方を精査します。</li> <li>・養老線については養老線交通圏地域公共交通網形成計画との整合を図り、当該計画で位置づけた各種施策・事業を展開するものとし、名阪近鉄バス大垣多良線については大垣市と協議・調整の上、効率的な運行が可能となる路線見直しを実施します。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・養老線交通圏地域公共交通網形成計画には位置づけていない、新たに追加された施策は何ですか。</li> <li>・実証実験のスケジュールはどうなっているのでしょうか？その他スケジュールについても期間を再度検討する必要があるかと思えます。</li> <li>・基本方針と実施事業内容のつながりがわかりづらいので、整合性を図ってください。</li> <li>・再編イメージ図の凡例に記載される広域交流路線の協議中は協議中と記載するのではなく、のアクションプログラムでスケジュールを示してください。</li> <li>・観光シャトルバスの利用状況、今後の運行については他部署との調整が必要かと思えます。</li> <li>・オンデマンドバス中心の内容になっているが、広域的な交通についての検討が弱いと思えます。</li> </ul>	

主な指摘事項	対応方針(案)
<p>個別事業の目標値について(p.16)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本調査で実施した乗降調査結果より、養老町内における乗降割合を路線全体利用者に乗じることで養老町内の利用者数に限定した目標値としました。</li> <li>・p.1 の目標値は養老町地域公共交通網形成計画全体の目標値であり、計画期間の最終年度(2024 年度)に計画目標の達成状況を評価し、次期計画策定(見直し)における基礎指標として活用します。一方、p.16 の目標値は計画期間の毎年度(2020 年度から 2024 年度)に個別事業や路線単位の評価を実施し、必要に応じて事業の実施スケジュールを見直します。(「8章:計画の達成状況の評価に関する事項」を参照)</li> <li>・p.16 個別事業および路線単位の評価指標・目標値で位置づける関係者の連携・協働による取り組み件数には、関係者が連携・協働した組織の立ち上げも含んでいます。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・海津線・大垣多良線は町内利用者に絞った数値にした方がよいと思います。</li> <li>・大垣多良線は大垣市の乗降客が多いはずなので、養老町の取組が反映されるような数値の設定をすべきかと思います。</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画目標と評価指標の目標値の関係性をわかりやすく。いつ測定するものなのか、調査年度を明記してください。</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・関係者の連携協働の組織立ち上げなども目標項目に含めてはどうか</li> </ul>	