

4. 養老町における地域公共交通の課題整理と基本方針（案）

これまでに整理した養老町の概況や各種ニーズ調査結果を踏まえ、以下に養老町における地域公共交通の課題を整理するとともに、課題への対応方向となる基本方針（案）を検討する。

■養老町の概況

- 2015年（H27）国勢調査の本町人口は約2万9千人 1995年（H7）をピークに減少に転じ、今後も減少傾向が継続する見通し<P1>
- 高齢者比率は2015年（H27）現在約29%、2030年（H42）には約38%となる見通し<P1>
- オンデマンドバスによる養老町人口カバー率は99%（停留所から半径300mの利用圏域に内包する2015年（H27）国勢調査人口）<P2～5>
- 主要集客施設は鉄道駅から離れた町内に分散して立地<P6>
- 通勤・通学流動は町内の移動が4割、町外では大垣市、海津市との結びつきが強い<P7>
- 養老町に関連する移動の目的は自由目的（買物・通院等）の割合が増加、代表交通手段では自動車利用割合が約85%と10年間で約12ポイント増加、公共交通利用割合は約3%に留まる<P8>

■公共交通の現状

- 養老鉄道利用者は2012年（H24）より増加に転じ、2015年（H27）現在、烏江駅900人/日、美濃高田駅892人/日、養老駅646人/日、町内3駅計2,438人/日<P18>
- 路線バス利用者は2013年（H25）より海津線が増加し2017年（H27）では約175千人/年、大垣多良線は横ばい傾向にあり2017年（H27）約98千人/年<P19>
- オンデマンドバス利用者は2014年（H26）以降約3万人/年で推移し、2011年（H22）のゲンちゃん号約3万人/年と同程度の利用にある<P19>
- これら公共交通の維持に要する2017年（H29）養老町負担額は、養老鉄道67,348千円、路線バス22,376千円、オンデマンドバス約34,000千円、合計123,724千円となっており、町民1人当たりの負担額は約4,300円となる<P26>
- オンデマンドバスの2017年（H29）運行経費は約4,200万円であり、利用者1人当たりの運行経費では約1,400円/人となり、利用1回の料金200円は負担率14.3%となる、このうち運賃収入は約400万円であるため、収支率は約9.5%と算出される<P26>

■オンデマンドバスの利用特性

- 2018年（H30）7月末現在、町民約29,000人に対するオンデマンドバス利用登録者数は5,690人、登録者割合19.6%（性別では男性38%、女性62%、年齢別では80歳代45%、90歳代24%、70歳代14%）<P27>
- 2018年（H30）7月末までのオンデマンドバス利用者数は1,408人、うち養老町民は1,324人、町民の約4.6%（性別では男性26.5%、女性73.5%、年齢別では80歳代43.5%、70歳代22.4%、90歳代0.1%）<P29>
- 2017年度（H29）の利用者数は、年間29,936人、月平均約2,500人、日平均125人<P30>
- 2018年6月～8月の3か月間の利用特性をみると、延利用者7,592人、月平均2,531人、うち実利用者は1,087人、月平均利用頻度2.3回<P31～33>
- 利用特性をみると、予約状況では1日前が49.6%と多く、時間帯分布では9時台、11時台、15時台の利用が多く、曜日分布では木曜日、金曜日の利用が多い、乗降場使用状況では全242箇所中200箇所が利用<P31、32>
- 月平均利用者の多い乗降場をみると、西美濃厚生病院が最も多く延利用者535人、実利用者161人、月平均3.3回、次いで老人福祉センターが延利用者341人、実利用者37人、月平均9.2回、ザ・ビッグ養老店が延利用者227人、実利用者27人、月平均8.4回となっており、これら施設は町内の各停留所との利用（面的なOD分布）がみられる<P33～38>
- 一方、月平均利用頻度で見た場合、名阪近鉄バスと接続する蛇持が18.6回とほぼ毎日の利用が見られるものの利用者数は5人と繰り返し利用（ヘビーユーザー）がみられる、同様に月平均利用頻度の多い停留所は船附保育園が18.5回、4人、日吉自治会館が16.5回、4人、西小倉が16.0回、3人となっており、特定停留所間の利用（利用者）に特化した利用がみられる<P33、39、41、42>
- 車両の最大乗車人数はハイエース（4台）が7人、セレナ（2台）が5人に対して、平均同乗者数は1.1～2.7人/台に留まっている<P43>
- 2018年（H30）7.2～7.6の1週間に実施した調査では、各車両のピーク時最大乗車人数はハイエース7人乗車に対して2～7人、セレナ5人乗車に対して2～5人と最大乗車人数が観測される一方、乗車余力がみられる曜日も存在している<P45～48>

■町民アンケート（15歳以上の町民3,000人に配布、回収数1,226票、回収率40.9%）

- 回答者の属性は、性別では男性45%、女性46%と約半数程度、年齢別では各年齢層から3~37%を得るが65~74歳の回答が多い、居住地では各学区から7~31%を得るが養老小学校区の回答が多い<P58>
- オンデマンドバスが走っていることを知っている人は35%、名阪近鉄バスが走っていることを知っている人は17%、自宅近くを走るバスのダイヤ、ルート、バスで行ける施設、運賃は5%以下<P59~61>
- 多くの外出で自動車を利用する方（自分で運転+送迎）は全年齢で91%、運転をやめようと思う年齢は80歳頃が34%と最も多く、運転をやめた後の移動手段としてはオンデマンドバスが32%と最も多い<P65>
- 日頃の外出は、目的別では20歳未満が通学、20歳代~65歳は通勤、65歳以上は買物が主体、目的地別では通学・通勤は町外、買物は町内が主体、移動手段別では通学で養老鉄道が挙げられる以外、その他の目的では自動車が主体、これら移動の主体を占める自動車利用に対して公共交通でも行けるとする割合は15%存在するが、公共交通では行けないとする割合が47%を占める<P66~72>
- 公共交通全体の満足度は、利用していないのでわからないが49%を占める中、満足（まあ満足を含む）10%、不満（やや不満を含む）21%と、満足が不満を下回る<P73>
- 公共交通を利用して行きたい施設は、町内施設ではオンデマンドバスが77%と多く、施設別では複数のスーパーや病院が挙げられている、町外施設では養老鉄道が34%と多く、施設別ではイオンモール大垣、大垣市民病院が挙げられる、町内・外施設とも、夕方17時以降の運行や土日の運行など、現行のサービスで対応できていないニーズがみられる<P74-81>
- オンデマンドバスの役割は、普段利用しないがいつでも利用できるという安心感の重要度が63%と存在価値を求める割合が高い一方、通院・買い物するための交通手段の重要度約53%、養老鉄道の駅への交通手段の重要度38%など、幅広い役割が期待されている<P85~87>
- オンデマンドバスを利用したことがある人は6%、利用者の満足度64%に対して不満割合は19%と満足が不満を大きく上回る、利用意向がある人の不満内容は予約が面倒、利用方法が分からない、土日祝日に運行していない、午後5時以降に利用できないなどが挙げられる<P88、89、92、93>
- 公共交通への町の負担は、現状維持が28%とする一方、サービス向上のためには運賃上昇で対応すべき23%も存在<P94>
- 公共交通に対するアイデアは、定時定路線型への運行方式の変更や情報提供を求める意見が多い<P97~108>

■乗降調査（路線バス平日1日548票、休日1日305票回収、オンデマンドバス平日5日間計628票回収）

- 大垣多良線：平日は通勤、休日は買物、趣味・娯楽目的の利用が多く、町外を最終目的地とした移動が多い、バス停間ODは大垣駅前と大垣市内の利用が多い<P112~119>
- 海津線：平日は通勤・通学、休日は趣味・娯楽目的の利用が多く、町外を最終目的地とした移動が多い、バス停間ODは大垣駅前と大垣市内および海津市コミュニティバスと接続する今尾バス停間の利用が多い<P120~127>
- オンデマンドバス：利用者の8割が60歳以上、通院、買物目的が6割、利用頻度は週に数回以上が6割、乗り継ぎを伴わない利用が8割<P128~130>

■バス利用者等アンケート（路線バス585票配布、回収数99票、回収率16.9%、オンデマンドバス回収数84票）

- 大垣多良線：代替交通手段を有しない人は5.1%、現状の総合的な満足度は満足46.9%<不満53.0%、今後の重要度が高い項目は運行本数、時間帯、運賃<P146、152>
- 海津線：代替交通手段を有しない人は7.3%、現状の総合的な満足度は満足77.4%>不満22.6%、今後の重要度の高い項目は時間帯、運行本数、バス停位置、運賃<P146、154>
- オンデマンドバス：代替交通手段を有しない人は16.5%、現状の総合的な満足度は満足90.9%>不満9.1%、今後の重要度の高い項目は時間帯、バス停位置、予約方法、時間帯<P146、156>

■主要集客施設調査（6施設計945票回収）

- 各施設とも移動に公共交通を利用した人は5%未満、ザ・ビッグ・オークワ・中央公民館では0%<P181>
- 養老鉄道美濃高田駅の利用目的は通学41.7%、通勤22.6%、通院7.0%の順<P183>
- バスが乗り入れていることの認知度は施設全体で34.1%、町内居住者が70.5%を占める西美濃厚生病院では25.8%と低い、時間帯、利用方法、運賃については各施設とも10%未満の認知度、<P188>
- 今後のバス利用意向（利用する+多分利用する）は施設全体で23.4%に留まる一方、オークワでは50.3%、中央公民館では48.2%と利用意向が高く、利用が可能となる条件は、自宅や目的地からバス停までの近接性が多く挙げられる<P189~192>

上位・関連計画

- 養老町第五次総合計画
 - ・「みんなで力をあわせる絆のまちづくり」
 - ・養老鉄道、オンデマンドバスの利用者増加、満足度向上
- 養老都市計画区域マスタープラン
 - ・サービス水準の高い公共交通機関の充実、鉄道との連絡性強化
- 養老町都市計画マスタープラン（策定中）
 - ・集約連携型都市構造の実現
- 養老線交通圏地域公共交通網形成計画
 - ・養老鉄道を基本軸として二次交通（生活軸、観光・交流軸）の充実

交通事業者ヒアリング結果

- （今後以下の点を確認）
- ・利用者の声や事業者の目からみた現行運行上の問題点や課題（予約方法、予約不成立の状況、運行時間帯、運行日 等）
 - ・輸送の効率化に向けた改善事項（利用実態と車両数の関係、輸送余力の有無、定時定路線が望まれる利用特性 等）
 - ・現行サービスの維持に係る改善事項（運転手確保、契約方式 等）
 - ・事業者ノウハウを踏まえた利便性向上のアイデア

養老町における地域公共交通の課題

①公共交通に関する認知度の向上

- ・町人口の99%をカバーするオンデマンドバスの認知度は約35%に留まっている。
- ・バスのダイヤ、運賃といった公共交通を構成する要素に関する項目については、僅か2%程度の認知度と低い。
- ・オンデマンドバスの利用意向がある人の不満理由で挙げられる利用方法が分からないなど、情報提供を求める意見が多い。

②養老鉄道との乗継利便性の確保

- ・町民の38%の人は、オンデマンドバスは「養老鉄道の駅へ行くための交通手段」としての役割が重要と挙げられており、養老鉄道の2次交通としての機能確保（乗り継ぎ利便性等）が課題。
- ・養老鉄道駅周辺への駐車場整備（P&R）を望む声も多い。

③オンデマンドバスに対する多様なニーズへの対応

- ・オンデマンドバスの利用登録者割合は町民の19.6%、実質利用者割合は町民の4.6%に留まる一方、今後の利用意向（潜在需要）は42%と高い。
- ・改善が必要な不満項目は、予約が面倒、利用方法がわからない、土日祝日や夕方5時以降に利用できないことを挙げる人が多い。
- ・利用の主体は町内の商業施設、病院だが、町外のイオンモール大垣、大垣市民病院へのニーズも高い。
- ・利用の多いODペアも存在しており、定時定路線運行のニーズも有する。

④オンデマンドバスのより効率的な運行

- ・ピーク時最大乗車人員が乗車可能人員となる号車も存在するが、乗車人員2人以下の運行時間が比較的長く存在するため、運転手の休憩時間等労働環境を確保した上で、輸送効率を高める施策展開が必要。
- ・老人福祉センターや福祉作業所等で同一人によるリピーター利用が存在することから、利用に応じた運行形態のあり方を検討する必要がある。

地域公共交通の基本方針(案)

公共交通網の将来像

『 養老鉄道・路線バスおよびオンデマンドバスが一体となった絆ネットワークの形成 』

オンデマンドバスが果たすべき役割

- 町民の生活・交流基盤としてのモビリティの確保
- いつでも利用できるという安心感（存在価値）
- 鉄道・路線バスと連携した利便性の高い交通手段

課題への対応方針(案)

①都市間公共交通ネットワークの維持・活用

- ・まちづくり計画や観光振興と連携した養老鉄道を基軸とする広域公共交通ネットワークの維持
- ・大垣市内々および大垣市と海津市間の移動が主体を占めるものの、潜在需要として存在する大垣市等への通勤・通学目的や商業施設・病院等への町内外移動に対応した養老鉄道・路線バスの利用促進（乗継利便性の確保や利用促進施策の展開）

②多様化する町民ニーズに対応した運行サービスの確保・改善

- ・今後増加が見込まれる高齢者の買物・通院需要への対応と、これら主要集客施設と連携した利便性の高いサービスの提供（施設開閉時間との調整、停留所設置個所など）
- ・各種ニーズに対応した現行運行サービスの拡大
- ・利用頻度の高いODペアに対する運行サービスの改善（需要の集約化による現有車両の輸送余力の創出、需要が見込まれるエリア・時間帯での定時定路線化）

③利用しやすく、わかりやすいオンデマンドバスサービスの提供

- ・各種媒体を活用した利用しやすい予約方法の確保、わかりやすい運行案内・情報の提供
- ・町民等の関心・愛着を高めるオンデマンドバスの周知・PRを積極的に展開（地域イベントとの連携など）

④持続可能な運行・運営形態の構築

- ・収入増加施策の展開（同乗者人員が少ない時間帯での利用促進施策の展開、運賃設定や割引制度の見直しなど）
- ・現行契約からの契約方法の見直し（交通事業者の収入増加→サービス向上→利用者増加のスパイラル）