養老線交通圏地域公共交通計画　＜概要版＞

1　計画策定の背景と目的

養老線は、年間約 600 万人が利用する重要な生活路線であり、通勤、通学、買い物、通院など、沿線住民にとって必要不可欠な日常移動の手段として地域を支えてきました。また、沿線地域の歴史や文化、観光資源をつなぐ交通の要衝としても親しまれています。

しかしながら、沿線７市町（大垣市、桑名市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町）の人口は減少傾向にあり、今後 2025 年度から 2050 年度にかけて約 21.8%の大幅な人口減少が見込まれています。これに伴う少子高齢化の進展や、生活様式の変化により、公共交通の利用者は減少傾向にあり、長期的にはさらに厳しい経営環境におかれることが想定されます。

また、運行開始から長期間が経過し、旧・近鉄車両をはじめとする鉄道施設の老朽化が著しく進んでおり、安全・安定的な運行の継続に向けた設備投資が喫緊の課題となっています。さらに、養老線の各駅に接続する路線バスやデマンド型交通等の二次交通も、全国的な運転手不足の影響を受け、減便や廃止が懸念されるなど、地域公共交通を取り巻く環境は大変深刻な状況にあります。

このような背景を踏まえ、**沿線地域の持続的な発展に向けて、利用者や沿線住民、行政、交通事業者、そして多様な関係団体が協働し、まちづくりと一体となって地域公共交通の維持・確保・改善に取り組む必要**があります。

そのため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、**沿線７市町をはじめとする関係者で構成される「養老線地域公共交通再生協議会」**において協議を行い、**今後の養老線を軸とした持続可能な地域公共交通ネットワークを再構築する**ためのマスタープランとして、本計画を策定するものです。

2　計画の区域と期間

≪ 計画の区域 ≫

本計画の対象区域は、養老線を主軸に路線バス、デマンド型交通、タクシー等の二次交通が運行される**沿線７市町（岐阜県大垣市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町及び三重県桑名市）の全域**とします。

≪ 計画の期間 ≫

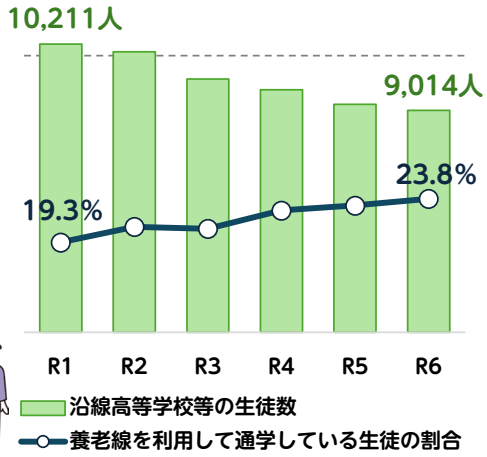
本計画の対象期間は、国からの支援の前提となる「次期鉄道事業再構築実施計画」の期間と連動させ、**令和９(2027)年度から令和 18(2036)年度までの 10 年間**とします。

（※社会情勢の変化や利用ニーズの動向を踏まえ、必要に応じて中間年次等での計画の見直しを行います。）

3　養老線交通圏の地域公共交通の現状や個別課題

1．養老線沿線市町の概況から見た課題

- 沿線人口が減少する中、養老線の持続可能性を高めるには新たな利用者の確保が必要
- 少子化が進む中、養老線の主たる利用者である学生利用者を維持する施策展開が必要
- 沿線に立地する大規模事業場従業員の利用が少ない
- 高齢者や外国人が安心して、養老線を日常の移動に利用できる仕組みや施設整備が必要



2．養老線交通圏の公共交通の現状から見た課題

- 養老線は利用ピーク時間帯の混雑緩和など鉄道サービスを改善することが必要
- 養老線の持続可能性を高めるため、昼間帯や定期外利用者を確保することが必要
- 養老線の新たな利用者獲得のため、新駅の設置や既設駅周辺のまちづくりの推進が必要
- 養老線駅からの二次交通の需要に対応したルートや時間帯での運行を確保することが必要
- 全国的な運転士などの公共交通の担い手不足への対策が必要

3．養老線沿線住民・企業・利用者アンケート結果から見た課題

- 養老線沿線住民の利用割合を高める施策が必要
- バス等の二次交通の確保や、駅の無料駐車場等の整備等アクセス性の向上が必要
- 養老線が果たすべき役割のために、養老線の安全で安定的な運行継続が必要
- 「運行本数を増やす」「最終列車を遅くする」といったダイヤ改善が必要
- 養老線の鉄道施設整備では「交通系ＩＣ・キャッシュレス改札機の導入」「乗り心地改善」「駅待合環境の改善」といったハード的改良整備が必要

4．共創事業推進部会（地域関係者/高校生・大学生）からの提言

- 沿線関係者と一体的に利用マインドの醸成に資する施策展開が必要
- 駅舎や駅周辺を再整備や有効活用し、駅周辺を人が集う「賑わいの場所」とすることが必要
- 副駅名の設定や学校行事とのタイアップ等により、対外的な認知を上げることが必要
- 多様な地域資源を官民一体となってさらに活用することが重要

4 地域公共交通の課題・将来像・基本的な方針・目標

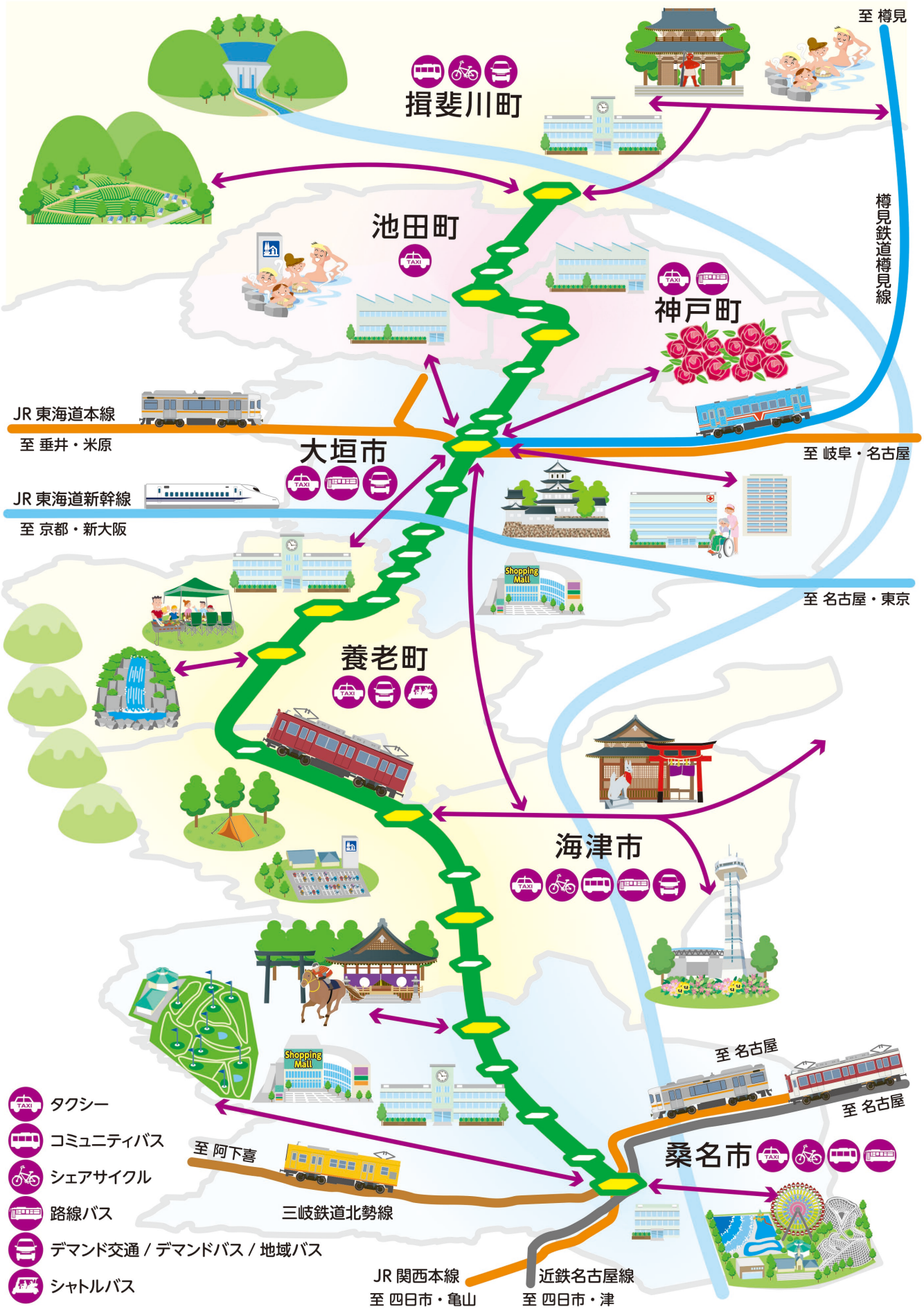
２県７市町に跨って運行する養老線の運行によって、沿線地域どうしの交流を促進するとともに、将来にわたって沿線地域に安心して居住し続けられる、養老線を中心とした、各種バス交通やタクシー等が効果的に結節した地域の公共交通ネットワークを再構築することを目指し、養老線交通圏の将来像を次のとおり設定します。

【養老線交通圏の将来像】

人をむすび、まちをつなぎ、地域の未来を創る
養老線を軸とした 地域公共交通ネットワークの再構築

【養老線交通圏の地域公共交通の課題】	【基本的な方針・目標】
課題① 養老線の利便性向上による利用促進 →増便等ダイヤ改善、駅施設機能改善、交通系ＩＣ等の導入、運行の安全性・快適性などへの対応	**方針Ⅰ 養老線を安心して便利に利用できる地域公共交通の基幹軸へアップグレードします** ➡目標：養老線の利便性・持続性の向上（鉄道事業再構築事業の確実な実施）
課題② まちづくりと一体となった、養老線駅及び駅周辺の環境整備 →駅とその周辺がにぎわいの拠点や目的地となるまちづくりとしての対応	**方針Ⅱ まちづくりと連携した養老線駅周辺の環境整備やにぎわい拠点づくりを推進します** ➡目標：養老線駅やその周辺が目的地となるようなまちづくりとの連携
課題③ 養老線駅への二次交通の改善と交通結節点機能の充実 →バス等駅アクセス改善、無料駐車場等整備、運転手等担い手不足などへの対応	**方針Ⅲ 養老線交通圏における移動の充実を図ります** ➡目標：養老線主要駅へのアクセス改善、駅から目的地への移動手段の確保
課題④ 養老線沿線資源を関係者と戦略的に活用した、新たな地域価値の共創 →教育・商業・観光・企業等官民連携による養老線利活用への対応	**方針Ⅳ 沿線の観光資源や多様な関係者との協働・共創により、養老線の利用を促進します** ➡目標：沿線の観光資源や企業・学校等と連携した養老線利用促進の強化

▼将来像を展開した養老線交通圏のイメージ図



5　目標を達成するために実施する施策及び事業

方針Ⅰ　養老線を安心して便利に利用できる地域公共交通の基幹軸へアップグレードします

➡目標：養老線の利便性・持続性の向上（鉄道事業再構築事業の確実な実施）

○主な指標：養老線沿線住民の養老線利用割合、交通系ＩＣカード等の利用割合

・施策Ⅰ-1　運行サービスの改善、高度化【鉄道事業再構築事業】
①ダイヤの改善　②速達性の向上
③通勤通学時間帯増便

・施策Ⅰ-2　安全性、快適性の向上【鉄道事業再構築事業】
①新型車両による車両更新　②鉄道施設の強靱化

・施策Ⅰ-3　ＤＸの推進による利便性の向上【鉄道事業再構築事業】
①交通系ＩＣカード等の導入　②ＭａａＳの導入の検討

・施策Ⅰ-4　鉄道ネットワークの強化
①他の鉄道路線との乗継・接続利便性の向上

▼現在運行中の車両

▼交通系 IC カードの改札機(イメージ)

方針Ⅱ　まちづくりと連携した養老線駅周辺の環境整備やにぎわい拠点づくりを推進します

➡目標：養老線駅やその周辺が目的地となるようなまちづくりとの連携

○主な指標：養老線主要 10 駅の平均利用者数、駅周辺のにぎわい創出事業の件数

・施策Ⅱ-1　駅の機能改善、強化【鉄道事業再構築事業】
①駅舎及び施設改善（トイレ設置 等）
②情報提供の充実（多言語に対応 等）
③バリアフリー化の推進

・施策Ⅱ-2　新規利用者の確保に向けた新駅の設置【鉄道事業再構築事業】
①新規利用者の確保が見込まれるエリアにおける新駅の設置

・施策Ⅱ-3　駅周辺におけるにぎわいの創出【鉄道事業再構築事業】
①駅周辺の施設整備（カフェ・コンビニ・自習室等の誘致）
②主要駅周辺でのイベント開催　③駅周辺施設の運営
④駅周辺での定住促進策等の実施

・施策Ⅱ-4　駅のわかりやすさ、親しみやすさ向上
①各駅へ副駅名を設定（駅周辺の施設表示）
②トータルデザインを意識した駅表記（駅名表示・案内表示 等）

▼駅周辺施設の運営
(ごうど観光交流館ひよしの里)

▼主要駅周辺でのイベント開催
（池野駅前でのイベント）

▼副駅名イメージ

▼主要駅周辺でのイベント開催
（大垣駅前でのイベント）

方針Ⅲ　養老線交通圏における移動の充実を図ります

➡目標：養老線主要駅へのアクセス改善、駅から目的地への移動手段の確保

〇主な指標：養老線駅と接続するバス等の利用者数、パークアンドライド駐車場整備台数

・施策Ⅲ-１　バス路線等の再編

①バスルートの見直し等　②公共交通の担い手確保
③企業や学校と連携したバス運行

・施策Ⅲ-２　デマンド型交通の充実

①鉄道とデマンド型交通の連携強化
②既存デマンド型交通のエリアの拡充、サービス改善等（広域化等）

・施策Ⅲ-３　新しい移動手段の導入

①シェアサイクル・レンタサイクルの設置
②次世代車両の導入

・施策Ⅲ-４　交通結節点の機能強化

①バス等乗換機能の強化・パークアンドライド用駐車場等の整備
②案内用デジタルサイネージの導入　③主要駅周辺整備の推進

▼養老町オンデマンドバス

**▼揖斐駅前の
パーク＆ライド駐車場**

方針Ⅳ　沿線の観光資源や多様な関係者との協働・共創により、養老線の利用を促進します

➡目標：沿線の観光資源や企業・学校等と連携した養老線利用促進の強化

〇主な指標：養老線の定期外利用者数、沿線関係者と連携したイベント・事業の件数

・施策Ⅳ-１　観光資源等との共創による養老線の活用

①観光資源（自然･歴史･食･アニメ等とコラボ）を活用した周遊イベントの実施
②企画列車の運行・記念切符の販売
③新たな観光ニーズの掘り起こし
（インバウンド対応・リニア中央新幹線開業による誘客効果の検討　等）

・施策Ⅳ-２　企業、学校等沿線関係者との連携

①通勤通学利用の促進　②高等学校の授業との連携
③イベント・企画列車運行等の実施
④高校生などによる表現の場の提供　等

・施策Ⅳ-３　養老線を支援する団体等との協働

①駅や駅周辺の美化活動の実施　②鉄道活用事業に対する補助金の交付
③鉄道施設を活用したイベントの実施
④駅サポーター制度の活用、観光案内所・駅前商店街と協働　等

・施策Ⅳ-４　若年層のマイレール意識の醸成

①親子イベントの実施　②通学利用に対する補助の実施
③利用方法の周知　④若者参加型イベントの実施
⑤養老鉄道応援団と協働

**▼養老鉄道を守る会による
植栽活動（海津市）**

**▼高校生等による
ワークショップ**

6 計画の達成度評価の指標と目標値

本計画の達成状況を評価するための評価指標とその数値目標について定めます。

① 計画全体の目標指標・目標値

目標指標	策定時現況値（2024 年度）	▷	目標値（2036 年度）	評価する周期	データの収集方法
【計画全体（将来像）】人をむすび、まちをつなぎ、地域の未来を創る 養老線を軸とした 地域公共交通ネットワークの再構築					
養老線の**利用者数**	5,830 千人/年	▷	5,900 千人/年	毎年度	養老鉄道㈱の運行実績による
養老線の**収支率**※ ※(営業収入＋特別利益)／営業費用	100%	▷	102%（特別損失を除く）	毎年度	養老鉄道㈱の経営実績による

② 方針ごとの目標指標・目標値

目標指標	策定時現況値（2024 年度）	▷	目標値（2036 年度）	評価する周期	データの収集方法
【方針Ⅰ】養老線を安心して便利に利用できる地域公共交通の基幹軸へアップグレードします					
養老線沿線住民の養老線利用割合	56%	▷	60%	中間評価時 最終評価時	住民アンケート調査による
交通系ＩＣカード等の利用割合(策定時未導入)			75%	毎年度	養老鉄道㈱の運行実績による
【方針Ⅱ】まちづくりと連携した養老線駅周辺の環境整備やにぎわい拠点づくりを推進します					
養老線主要 10 駅の利用者数	19,157 人/日	▷	20,000 人/日	毎年度	養老鉄道列車別乗降調査による
駅周辺のにぎわい創出事業の実施件数			7 件/年	毎年度	各市町の事業実績による
【方針Ⅲ】養老線交通圏における移動の充実を図ります					
養老線駅と接続するバス等の利用者数	7,408 千人/年	▷	7,500 千人/年	毎年度	各事業者の運行実績による
パーク＆ライド駐車場の整備台数	656 台	▷	750 台	毎年度	各市町の事業実績による
【方針Ⅳ】沿線の観光資源や多様な関係者との協働・共創により、養老線の利用を促進します					
養老線の定期外利用者数	1,300 千人/年	▷	1,500 千人/年	毎年度	養老鉄道㈱の運行実績による
沿線関係者と連携したイベント・事業の件数	7 件/年	▷	14 件/年	毎年度	各市町の事業実績による

7 計画の評価・推進体制

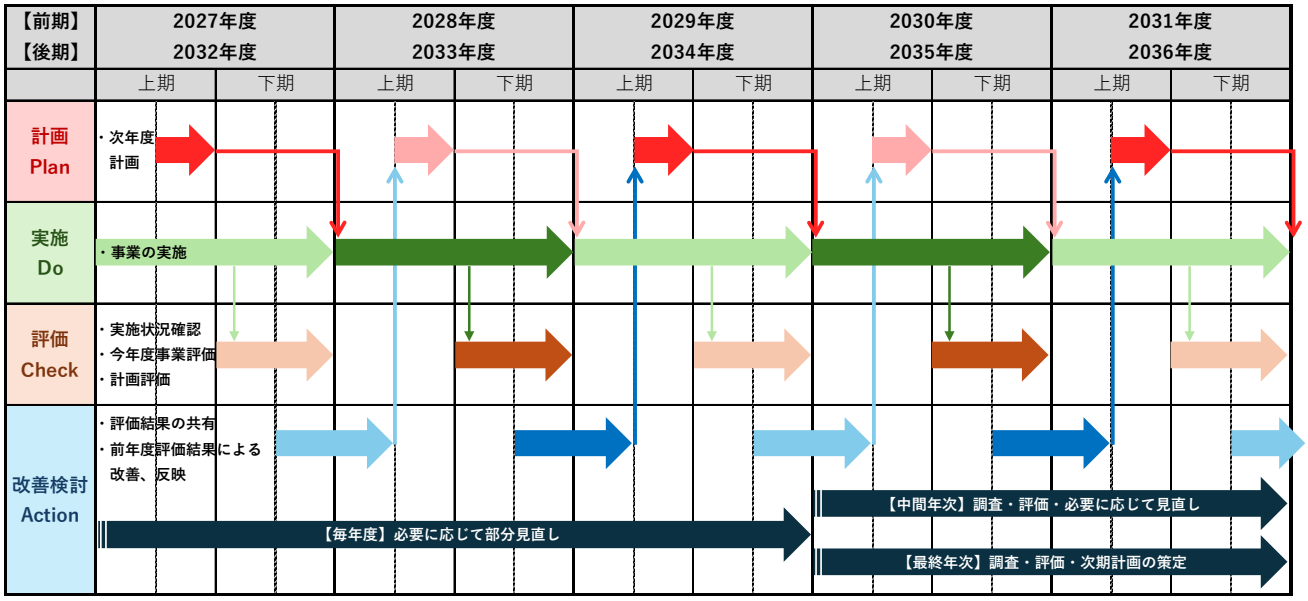
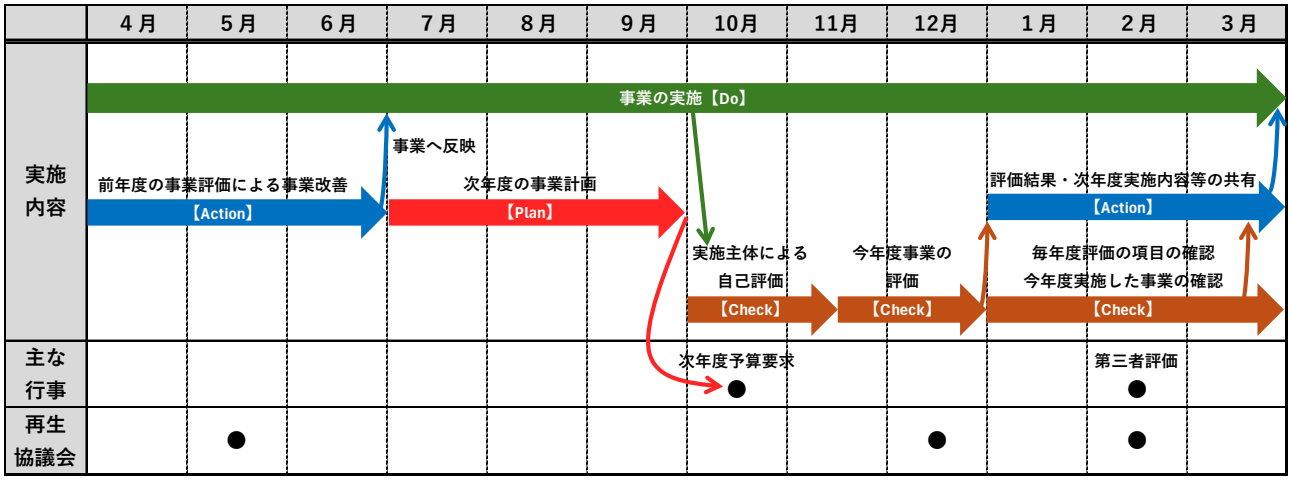
本計画で位置づけた施策･事業は、ＰＤＣＡサイクル（計画（Plan）･実施（Do）･評価（Check）･改善検討（Action））を毎年度繰り返し実施し、より良い公共交通の実現につなげます。

実施した事業については、事業概要や実施効果を養老線地域公共交通再生協議会で報告し、計画目標の達成状況等について協議することで、改善につなげます。

計画は必要に応じて適宜見直すことができるものとするとともに、中間年次には計画の中間評価のための調査等を実施し、変化する社会情勢や沿線環境、公共交通の利用状況等を考慮し、養老線地域公共交通再生協議会や共創事業推進部会、交通事業者部会等における議論･検討によって、実効的・効果的な計画へアップデートします。

また、最終年次では計画期間中に実施した各種施策の効果検証等のための調査等を実施し、養老線地域公共交通再生協議会や共創事業推進部会、交通事業者部会等において分析・評価を行い、次期計画を策定するものとします。

▼計画期間全体の評価・進捗管理のスケジュール（ＰＤＣＡサイクル）



▼単年度の評価・進捗管理のスケジュール（ＰＤＣＡサイクル）