

1. 計画について

1) 計画策定の目的

本町では 1995 年ごろをピークとして人口減少が続いており、将来的にも人口減少が継続すると予測される中で、少子化・高齢化は一層進んでいきます。モータリゼーションの進展により、運転免許証を保有する高齢者が増加する中、認知機能の低下などの事情により、免許証を返納する高齢者が増加することが考えられます。自身で自動車の運転ができない方の移動手段として、今後一層公共交通の重要性が高まることが予想されます。

本町の将来像の実現を支援する地域公共交通ネットワークを形成するため、持続可能な地域公共交通の確保・維持・改善が必要となっていることから、本町では 2020 年に養老町の地域特性や公共交通の利用実態、各種ニーズ等の把握、分析を踏まえ、地域公共交通の課題を整理した上で、養老町地域公共交通網形成計画を策定しました。

しかし、2019 年までは本町内の公共交通の利用者が増加傾向にあったものの、新型コロナウイルス感染症の流行に伴う外出制限や、生活様式の変化により、公共交通の利用者が大幅に減少しました。利用者の減少や燃料費・人件費等の高騰、運転士不足の懸念等が交通事業者の経営状況に影響を与え、公共交通の確保・維持は厳しい状況にあります。

本計画では、前計画である養老町地域公共交通網形成計画を引き継ぎながら、新たに発生している社会情勢や公共交通に関する状況の変化を捉え、まちづくり計画や観光・産業の振興等と一体となった、持続可能な公共交通ネットワークを構築することを目的とします。

2) 計画の対象

(1) 計画の区域

- 本計画の対象区域は、養老町全域とします。
- 本町を含む大垣・海津・揖斐川交通圏内の連携を強化・充実するため、関係する公共交通相互の連携等に当たっては、関係する市町と個別に協議・調整を図ります。

(2) 地域公共交通の種類

- 本計画で対象とする地域公共交通の種類を以下の通りとします。

種類	本計画で対象とする交通手段
鉄道	養老鉄道
路線バス	名阪近鉄バス路線（綾里養北線・海津線）
コミュニティ交通	養老町オンデマンドバス
タクシー	げんちゃんタクシー 一般タクシー

3) 計画の期間

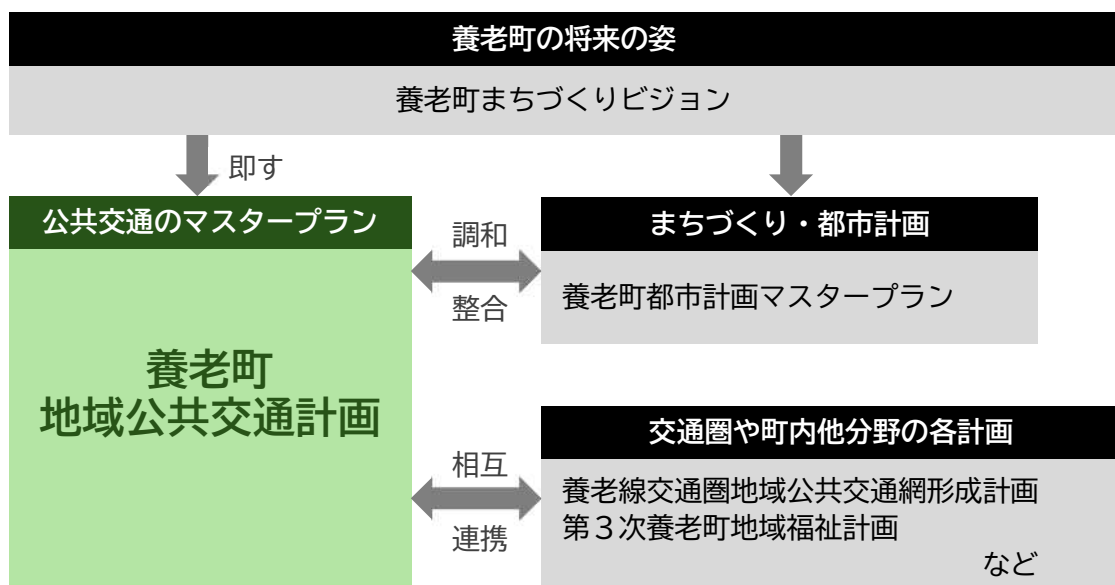
- 本計画の計画期間は、本町の最上位計画である「養老町まちづくりビジョン」との整合を図るため、計画期間を 2025 年度～2030 年度の 6 年間とします。
- 適切な時期に計画の中間評価を行うとともに、関連する法令・制度の変更や、社会情勢の変化等に合わせた対応が必要となった場合においては、計画の変更等を行います。

▼養老町地域公共交通計画の計画期間

年度	～2024	2025	2026～2029	2030	2031～
養老町 まちづくりビジョン	2021 年度～2030 年度				次期計画
養老町 都市計画マスタープラン	2020 年度～2040 年度				
養老町 地域公共交通計画	前計画	2025 年度～2030 年度			次期計画

4) 計画の位置付け

- 本計画は「養老町まちづくりビジョン」に即し、まちづくり・都市計画に関する計画である「養老町都市計画マスタープラン」の内容と調和・整合を図りつつ、観光・産業・福祉等の他分野の各計画や事業と相互に連携し合いながら、本町の目指すべき都市像の実現に向けた取組みを進めるものとします。
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）の規定に基づく計画として策定します。



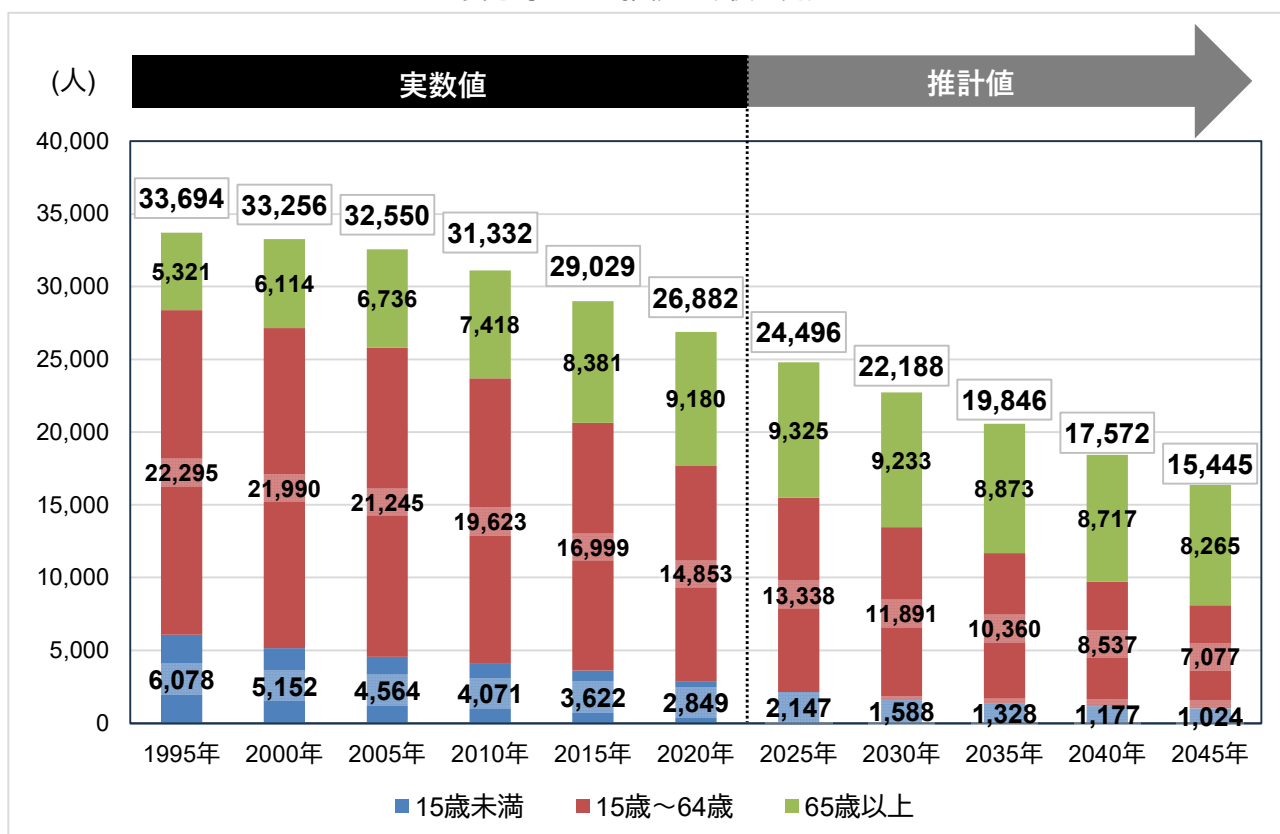
2. 養老町の現況と公共交通

1) 養老町の現況

(1) 人口について

- 本町の人口は 1995 年ごろをピークに減少傾向が続き、2020 年国勢調査では 26,882 人であり、2015 年からは約 7 % の減少となっています。
- 今後の推計では、人口減少の割合が大きくなることが予測されており、高齢化についても 2020 年の 34.1 % より一層進むものと予測されています。

▼養老町の人口推移と今後の見通し



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（2023 年推計）

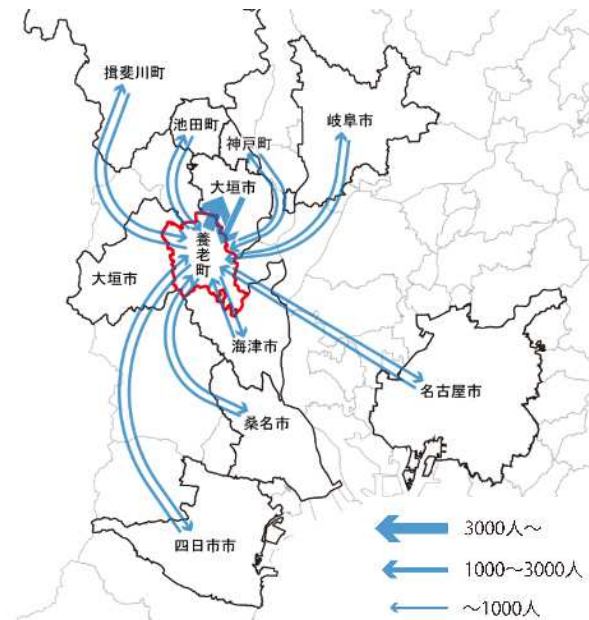
(2) 通勤・通学の流れについて

- 本町の通勤・通学流動は、流出過多の傾向にあります。
- 市町村単位では、流出・流入ともに大垣市との結びつきが最も強く、養老鉄道沿線では海津市や池田町との結びつきもあります。
- 遠方では岐阜市や名古屋市との結びつきもみられます。

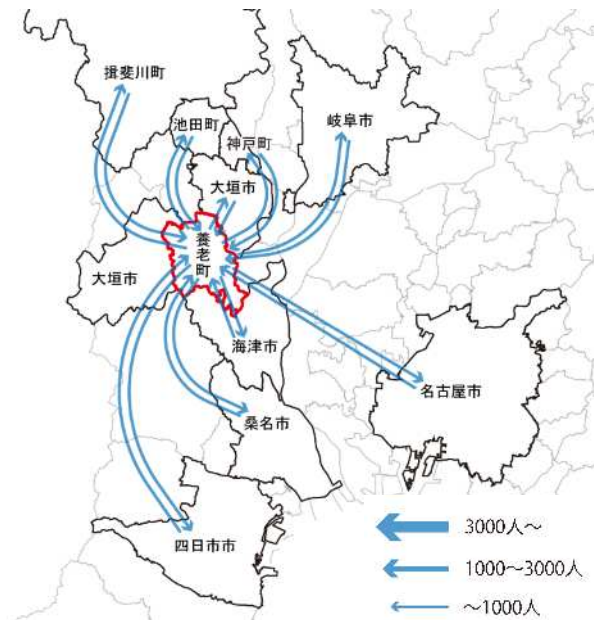
▼養老町の通勤・通学流動

流出				流入－流出				流入			
	総数	就業者	通学者		総数	就業者	通学者				
当地に常在する就業者・通学者				-2,456	11,795	11,083	712	当地で就業者・通学する者			
自市町村で従業・通学				0	6,019	5,707	312	町内に常住			
他市町村で従業・通学				-2,581	5,573	5,208	365	他市町村に常住			
養老鉄道沿線				-1,300	3,621	3,381	240	養老鉄道沿線			
岐阜県	大垣市	3,706	3,265	441	-1,121	2,585	2,402	183	大垣市	岐阜県	
	海津市	927	886	41	-242	685	645	40	海津市		
	神戸町	77	77	0	27	104	92	12	神戸町		
	揖斐川町	54	52	2	-5	49	44	5	揖斐川町		
	池田町	75	71	4	89	164	164	0	池田町		
	三重県 桑名市	82	80	2	-48	34	34	0	桑名市	三重県	
岐阜県内（養老沿線市町村除く）				-543	1,710	1,585	125	岐阜県内（養老沿線市町村除く）			
岐阜市	岐阜市	632	510	122	-431	201	198	3	岐阜市		
	その他の市町村	1,621	1,526	95	-112	1,509	1,387	122	その他の市町村		
県外（養老沿線市町村除く）				-1,281	1,952	1,827	125	県外（養老沿線市町村除く）			
愛知県	名古屋市の市町村	438	323	115	-411	27	27	0	名古屋市の市町村	愛知県	
	その他の市町村	337	300	37	-200	137	137	0	その他の市町村		
	三重県	四日市の市町村	30	29	1	-24	6	6	0	四日市の市町村	三重県
		その他の市町村	71	66	5	-60	11	11	0	その他の市町村	

▼通勤流動図



▼通学流動図



資料：国勢調査（2020 年）

(3) 観光について

- 町西部には養老山地が広がっており、養老の滝や養老天命反転地などを有する養老公園には、年間 100 万人以上の来場者があります。
- 期間・曜日限定で養老駅と養老公園を結ぶ、無料のシャトルカート「ヨロカン号」を運行しています。

▼シャトルカート「ヨロカン号」車両



資料：養老町観光協会

▼シャトルカート「ヨロカン号」乗降場所看板

シャトルカート「ヨロカン号」
乗降場所

現在地 養老鉄道「**養老駅**」

▼

降車場所 養老公園内「**妙見橋**」

運 行 日：土・日・祝日（冬季運休）
運行時間：10：00～16：00
乗車定員：5 名（乗務員含まず）

・このカートは途中下車できません。
・事故防止の為、荒天時及び道路凍結等は、運行制限または、運休する場合があります。

シャトルカート
「ヨロカン号」

ご注意ください。
この道路を
時速20km以下
で走行するシャトル
カートが走行し
ます。

運 行 日：土・日・祝日（冬季運休）
運行時間：10：00～16：00
乗車定員：5 名（乗務員含まず）

・このカートは途中下車できません。
・事故防止の為、荒天時及び道路凍結等は、運行制限または、運休する場合があります。

シャトルカート「ヨロカン号」
乗車場所

現在地 養老公園内「**松風橋**」

▼

降車場所 養老鉄道「**養老駅**」

運 行 日：土・日・祝日（冬季運休）
運行時間：10：00～16：00
乗車定員：5 名（乗務員含まず）

・このカートは途中下車できません。
・事故防止の為、荒天時及び道路凍結等は、運行制限または、運休する場合があります。

シャトルカート「ヨロカン号」
降車場所

現在地 養老公園内「**妙見橋**」

ここでは乗車はできません。
養老鉄道養老駅行き下りの乗車場所は
「**松風橋**」となります。

運 行 日：土・日・祝日（冬季運休）
運行時間：10：00～16：00
乗車定員：5 名（乗務員含まず）

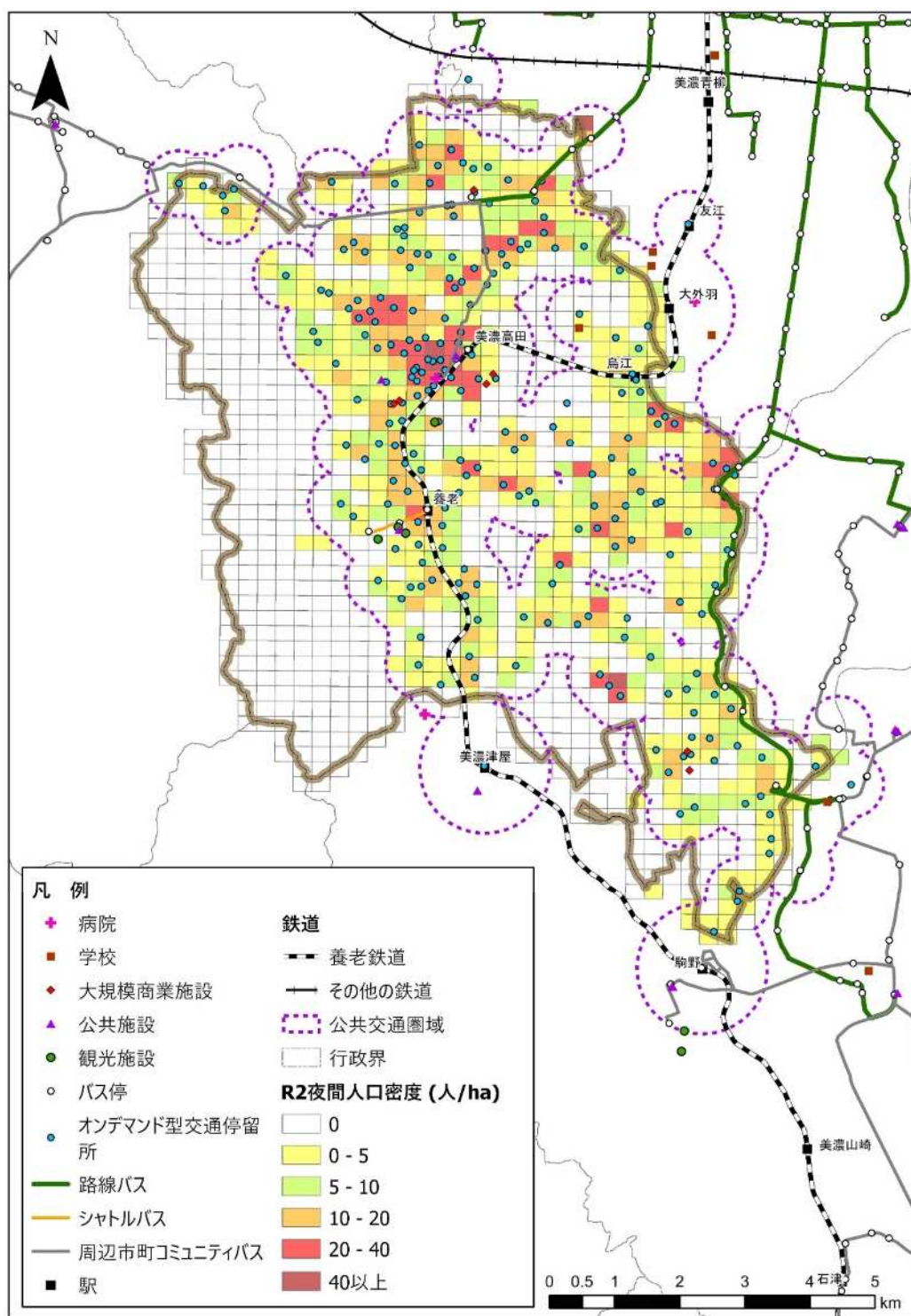
・このカートは途中下車できません。
・事故防止の為、荒天時及び道路凍結等は、運行制限または、運休する場合があります。

2) 養老町の公共交通

(1) 公共交通路線網

- 本町内には養老鉄道の駅が3駅あり、路線バスは名阪近鉄バスの路線が2路線運行されています。
- 鉄道と路線バスではカバーされていない交通空白地域では、養老町のオンデマンドバスやげんちゃんタクシーの他、一般タクシーが運行されています。

▼人口密度分布と公共交通路線網図（2020年）

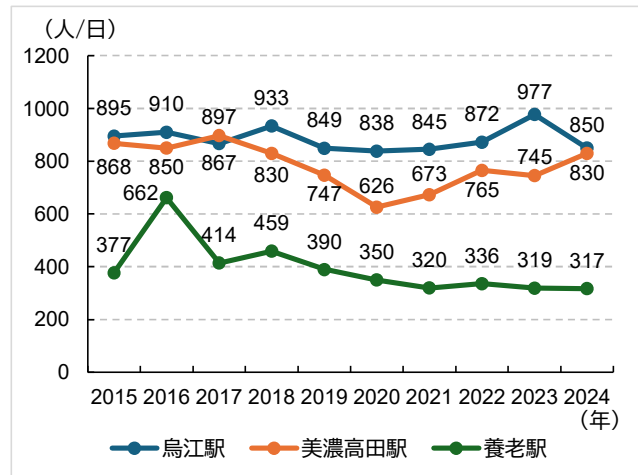


資料：国勢調査（2020年・250mメッシュ）、国土数値情報

(2) 利用者数

- 養老鉄道の駅の利用者数について、養老公園の最寄り駅である養老駅は、2018 年以降微減傾向にあります。
 中心市街地にある美濃高田駅は、2020 年までの減少傾向から一転して、2024 年現在では増加傾向となっています。
 大垣養老高校の最寄り駅である烏江駅は、800～900 人台で横ばい傾向となっています。

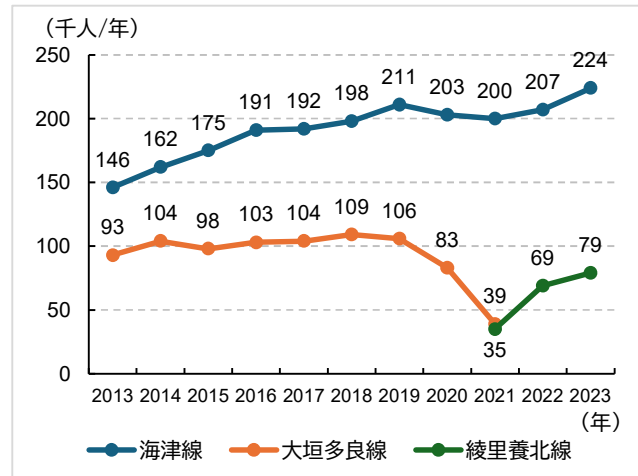
▼養老鉄道の利用者数



資料：養老鉄道（乗降調査データ）

- 路線バスのうち海津線の利用者数は 2019 年までは増加傾向でしたが、コロナ禍で横ばいとなり、現在は再び増加傾向にあります。
 大垣多良線は大垣駅前～ザ・ビッグ養老店に運行を短縮し、2021 年 4 月より綾里養老北線として運行しています。利用者数はコロナ禍で減少しましたが、現在は増加傾向にあります。

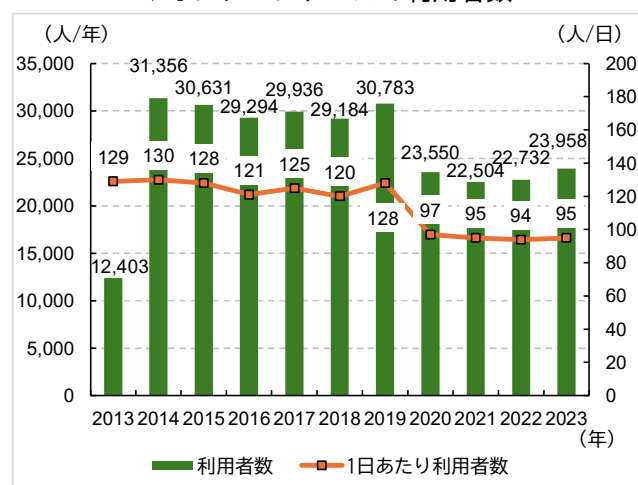
▼路線バスの利用者数



資料：名阪近鉄バス

- オンデマンドバスの利用者数は 2019 年まで 3 万人前後で横ばいでしたが、2020 年からのコロナ禍で減少した状態で横ばいとなっています。

▼オンデマンドバスの利用者数

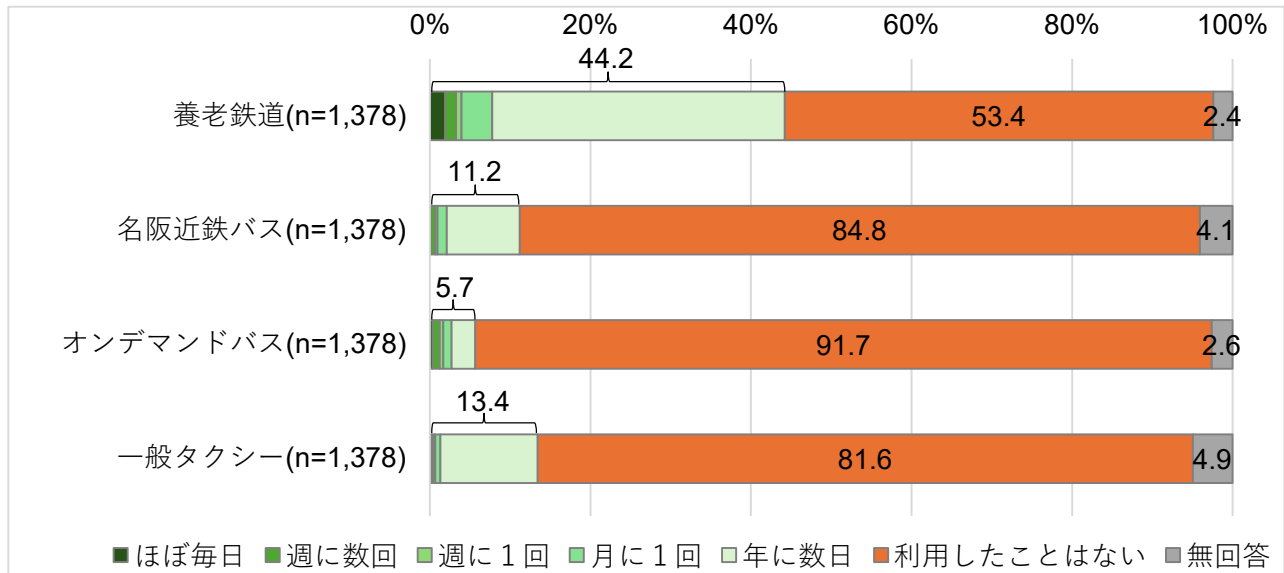


※2013 年は 11 月～3 月の運行
 資料：養老町

(3) 町民の公共交通利用

- 1年間でどのくらい公共交通を利用したか（年間利用率）については、養老鉄道が44.2%、名阪近鉄バスが11.2%、オンデマンドバスが5.7%、一般タクシーが13.4%となりました。
- 養老鉄道では他の公共交通と比較して、定期的に利用する（月に1回以上利用する）人の割合が高くなっています。

▼1年間の公共交通利用状況



資料：町民アンケート調査（2023年）

3) 上位・関連計画

(1) 養老町まちづくりビジョン

- 基本理念【人と地域を結ぶまちづくり】
- まちの将来像【人があつまり 楽しく生きがいのあるまち】
- 施策の大綱4「活力あふれる基盤づくり」

→ (戦略8) 生活や交流の基盤が整ったまち

①公共交通

公共交通網については、養老町地域公共交通網形成計画を実行し、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**を進めます。

(2) 養老町人口ビジョン(改訂版)／第2期まち・ひと・しごと創生養老町総合戦略

- 本町では 2001 年以降、**人口の社会減**（転出者が転入者を上回っている状態）が続いているとともに、2005 年以降は出生数の減少による**人口の自然減**（死亡数が出生数を上回っている状態）が続いています。
- 結婚や就職などによる**若い世代の転出を減らし**、良好な居住環境などの魅力を PR して**転入者の増加をめざす施策が必要**となります。
- 人口の将来目標として、**転出人口を半減させる施策の効果を見込んだパターン**を人口の将来目標とし、2030 年における人口を 23,000 人、2040 年における人口を 19,500 人とします。

(3) 養老町都市計画マスタープラン

- 基本理念【みんなで力をあわせる絆のまちづくり】
- 将来像【地域性を大切にする快適で活気に満ちたまち 養老】

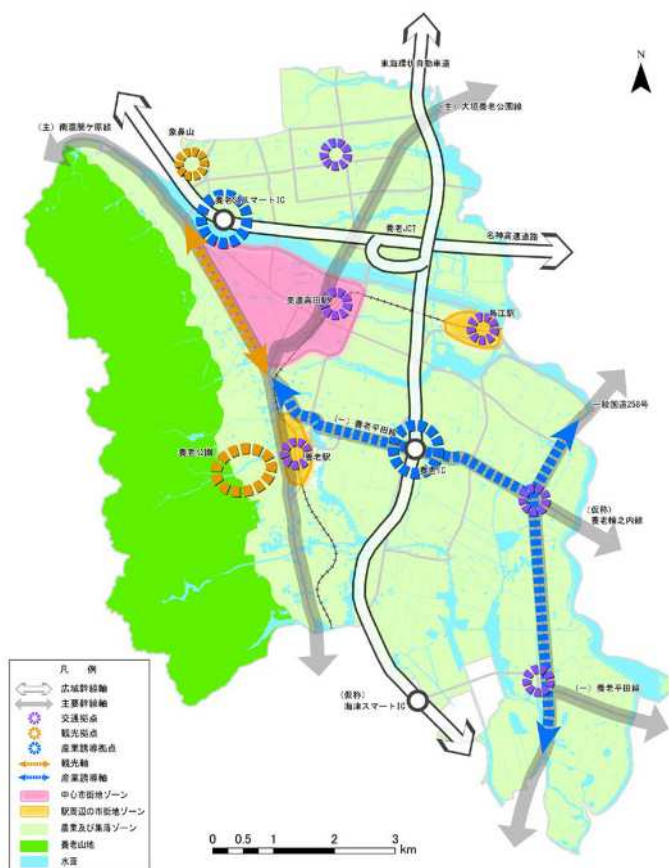
- まちづくりの目標3「快適に住み続けられるまちづくり」

→高齢者にとっても過ごしやすいまちを目指し、**自動車交通に依存した状況からの脱却を目的として、シームレスな公共交通ネットワークの形成を図り**、「快適に住み続けられるまちづくりを進めます。

- 拠点の設定

養老鉄道の駅のほか、自動運転を見据えてファーストワンマイル・ラストワンマイル用の交通機関の乗り換えの場所として、**大型商業施設の駐車場等を交通拠点として位置づけています。**

▼将来都市構造図



資料：養老町都市計画マスタープラン

3. 前計画の評価

1) 町民ニーズの把握

(1) 公共交通に関する認知度

- 「町内に養老鉄道の駅があること」や「町内にオンデマンドバスが走っていること」については、約 90% の認知度となっています。
- 実際に利用するときや、利用する前に必要な情報である「オンデマンドバスの利用者登録」では約 35%、「町内から予約できるタクシー事業者」は約 22%、「自宅近くを走るバスで行ける施設」は約 9% の認知度となっています。
- 前計画の「個別事業および路線単位の評価指標・目標値」としている 2 つの指標については、コロナ禍を経て公共交通利用率が低下したことなどにより、公共交通に対する関心の向上が限定的となり、目標を達成しませんでした。

▼個別事業および路線単位の評価指標・目標値

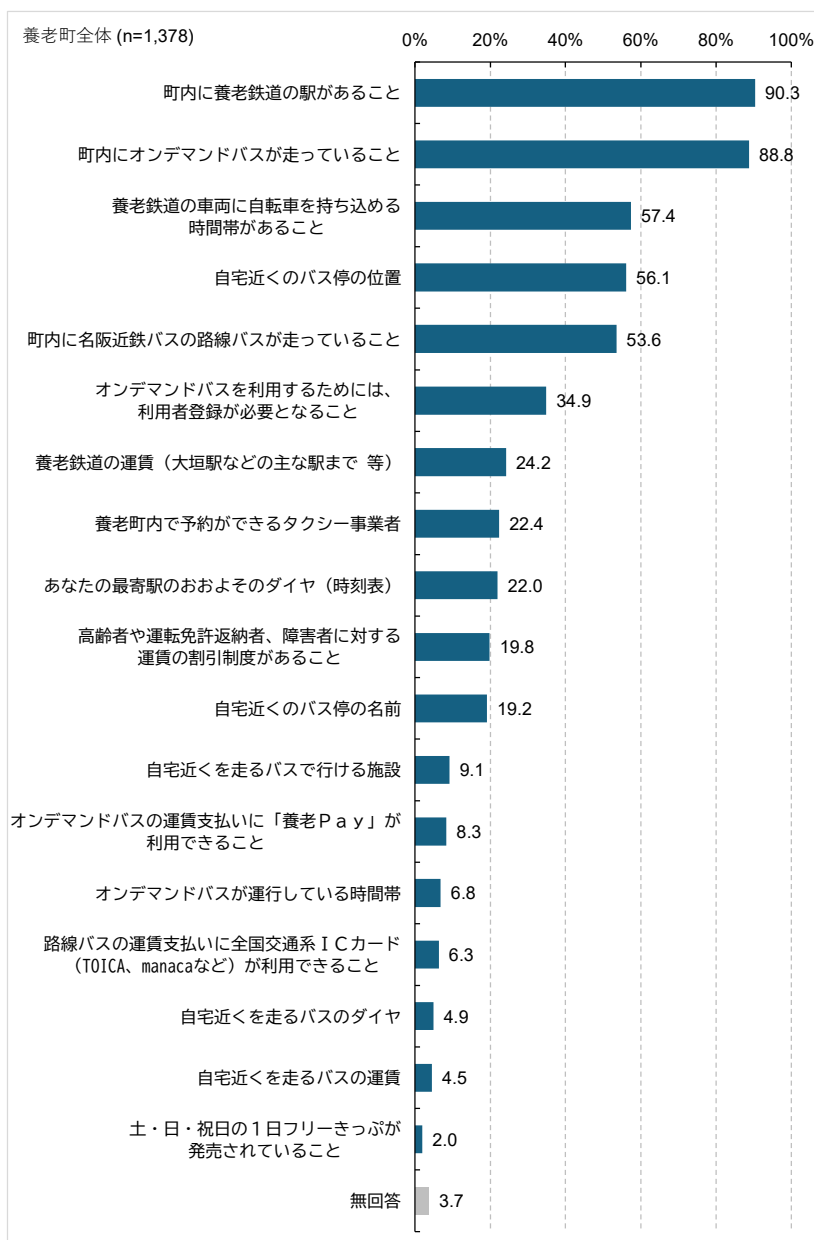
	指標	実績値	目標値
①	町内にバスが走っていること	92%	96%以上
②	自宅近くのバス停の位置	56%	83%以上

※①は「町内にオンデマンドバスが走っていること」と「町内に名阪近鉄バスの路線バスが走っていること」のどちらかでも知っている人を集計

※①前計画策定時の現況値は 93%

※②前計画策定時の現況値は 60%

▼公共交通に関する認知度



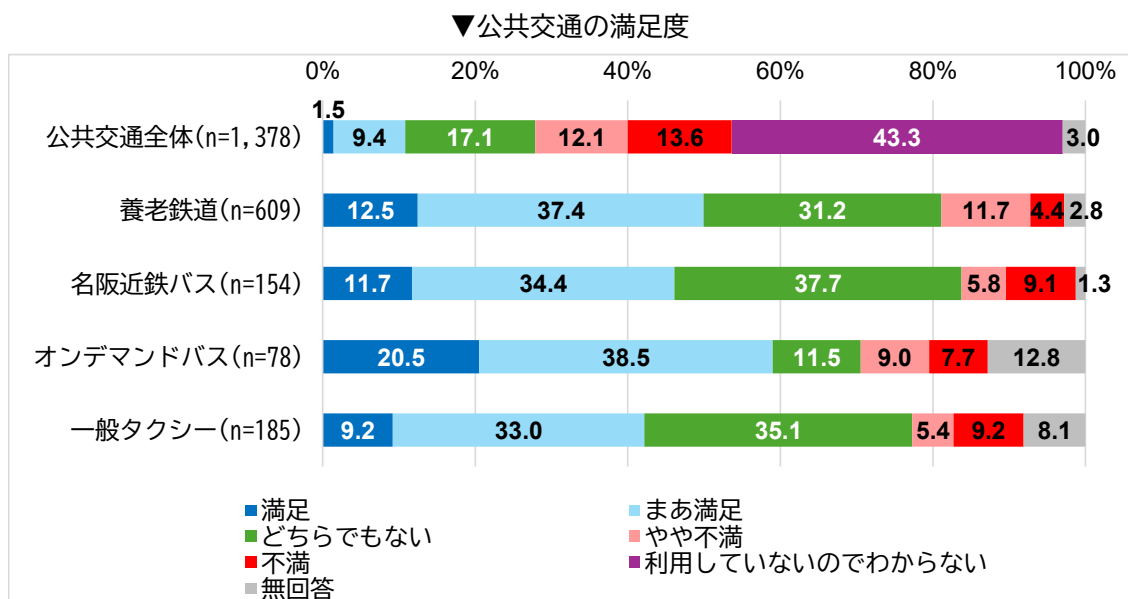
資料：町民アンケート調査（2023 年）

(2) 公共交通の満足度

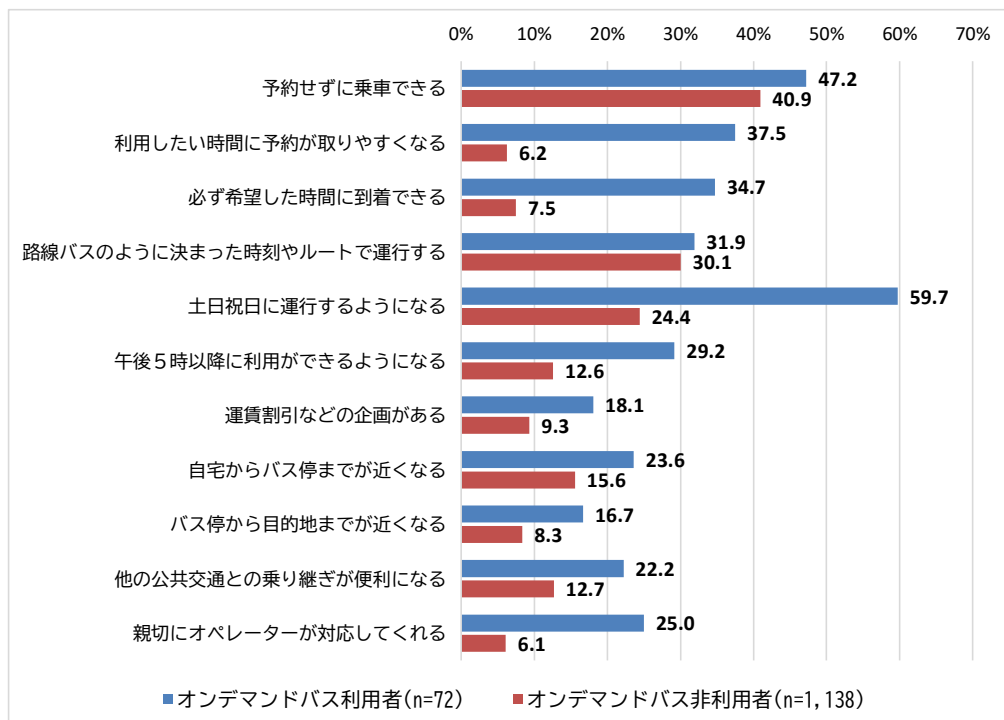
- 前計画の目標である「公共交通全体の満足度」は約 11% となっており、目標値の 10% 以上を達成していますが、不満割合（不満・やや不満）が満足度（満足・まあ満足）を上回った状態となっています。
- 路線別にみると養老鉄道は約 50%、名阪近鉄バスは約 46%、オンデマンドバスは 59%、一般タクシーは約 42% の満足度となっています。

このうち、前計画の「個別事業および路線単位の評価指標・目標値」では養老鉄道、沿線バス交通、オンデマンドバスについて目標値を設定しており、養老鉄道と沿線バス交通は目標を達成している一方で、オンデマンドバスでは目標を達成できませんでした。

→ 利用者は「土日祝日の運行」のニーズが高く、非利用者は「予約せず乗車できる」ニーズが高くなっています。



▼オンデマンドバスをより利用する・利用するようになるための条件（複数回答）



資料：町民アンケート調査（2023年）

2) 実施した事業

- 前計画の目標である「地域や行政など公共交通の関係者が協働した取り組みの件数」は15件となり、目標を達成しました（目標値は14件）。
- 交通事業者と連携した美濃高田駅における交通結節点機能の強化や、地域と連携したオンデマンドバスのセミデマンド化実証実験などを実施しました。
- 前計画に位置付けられた目標を達成するために行う事業のうち、公共交通共通回数券の発行など2つの事業が未実施となっています。

▼美濃高田駅の駐車場整備



▼セミデマンド運行の実証実験（時刻表）

養老町オンデマンドバス

セミデマンド運行の実証実験をしています。

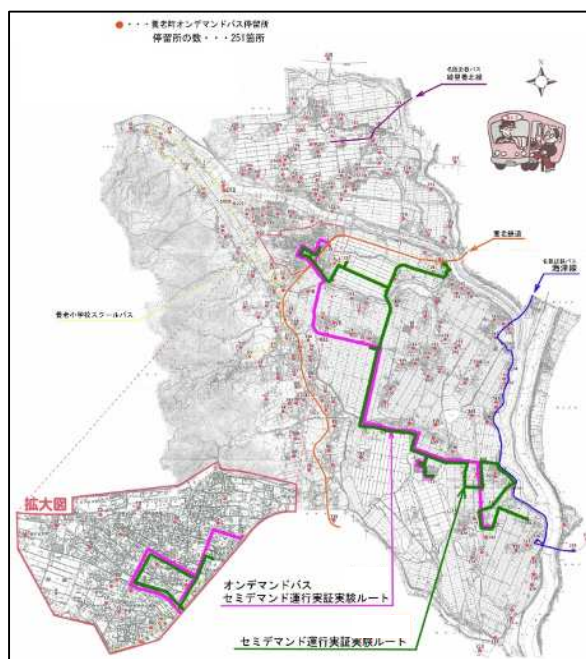
運行期間：令和4年4月1日（金）～令和4年9月30日（金）＜予定＞

○ご利用について

- ・養老町オンデマンドバスの利用者登録が必要です。
- ・セミデマンドバスは予約不要です。指定のバス停にすべて停車します。
- ・乗車時にすでに定員（5名）利用の場合は乗車できません。

セミデマンドバス時刻表

▼セミデマンド運行の実証実験（路線図） 池辺方面⇒高田方面



バス停番号	バス停名	第1便	第3便	第5便
124	寺町青少年集会場	8:30	11:20	13:55
123	大巻上集会場	8:34	11:24	13:59
138	オークワ	8:37	11:27	14:02
121	柳原集会場	8:41	11:31	14:06
115	池辺こども園	8:45	11:35	14:10
108	名阪近鉄バス「根古地バス停」	8:49	11:39	14:14
113	瑞穂・西条（旧ゲンちゃん号バス停）	8:54	11:44	14:19
112	平東青少年集会場	9:02	11:52	14:27
111	養老ニュータウン（旧ゲンちゃん号バス停）	9:05	11:55	14:30
78	養老整形外科	9:15	12:05	14:40
21	養老鉄道烏江駅	9:25	12:15	14:50
235	パロー養老店	9:32	12:22	14:57
3	西美濃厚生病院	9:40	12:30	15:05
1	養老町役場	9:45	12:35	15:10

高田方面⇒池辺方面

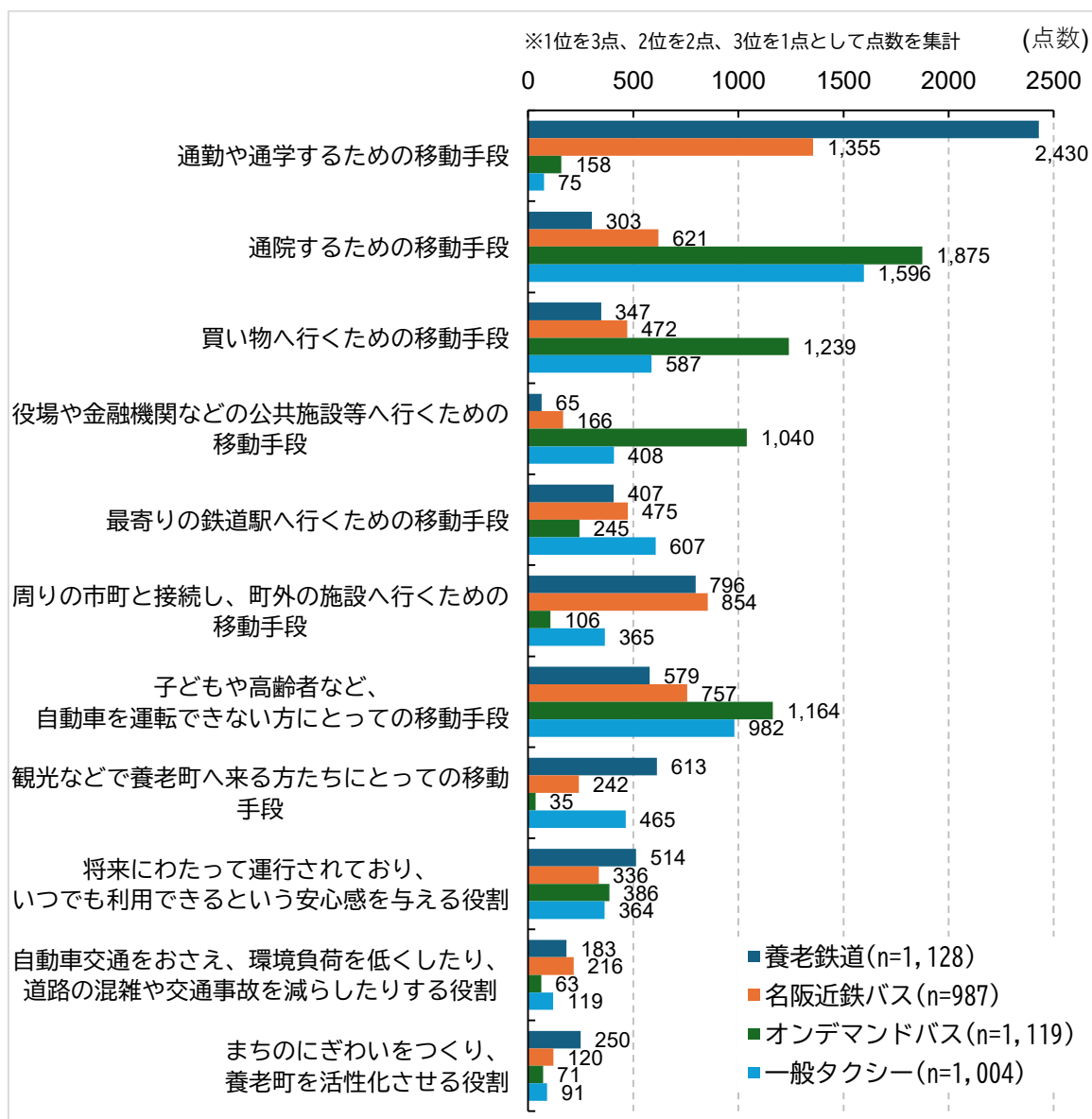
バス停番号	バス停名	第2便	第4便	第6便
1	養老町役場	9:55	12:30	15:20
3	西美濃厚生病院	10:00	12:35	15:25
235	パロー養老店	10:08	12:43	15:33
21	養老鉄道烏江駅	10:15	12:50	15:40
78	養老整形外科	10:25	13:00	15:50
111	養老ニュータウン（旧ゲンちゃん号バス停）	10:35	13:10	16:00
112	平東青少年集会場	10:38	13:13	16:03
113	瑞穂・西条（旧ゲンちゃん号バス停）	10:46	13:21	16:11
108	名阪近鉄バス「根古地バス停」	10:51	13:26	16:16
115	池辺こども園	10:55	13:30	16:20
121	柳原集会場	10:59	13:34	16:24
138	オークワ	11:03	13:38	16:28
123	大巻上集会場	11:06	13:41	16:31
124	寺町青少年集会場	11:10	13:45	16:35

4. 養老町の地域公共交通の課題

①役割に応じた公共交通の運行継続と運行体制を確保すること

- 養老鉄道や名阪近鉄バスでは「通勤や通学するための移動手段」や「周りの市町と接続し、町外の施設へ行くための移動手段」が高得点で、朝夕のラッシュ時に大量輸送機関としての役割や、広域的な移動を支える交通手段であることが求められています。
- オンデマンドバスや一般タクシーでは「通院するための移動手段」や「買い物へ行くための移動手段」が高得点で、町内で日常生活を送るための移動手段という役割が求められています。
- 公共交通の運転士不足が全国的な問題となっており、これまで通りの運行を確保していくことが困難になってきています。
- 地域公共交通の関係者同士が連携・協働した積極的な取り組みを展開し、公共交通の運行体制を確保していく必要があります。

▼町内で運行する各公共交通に求める役割

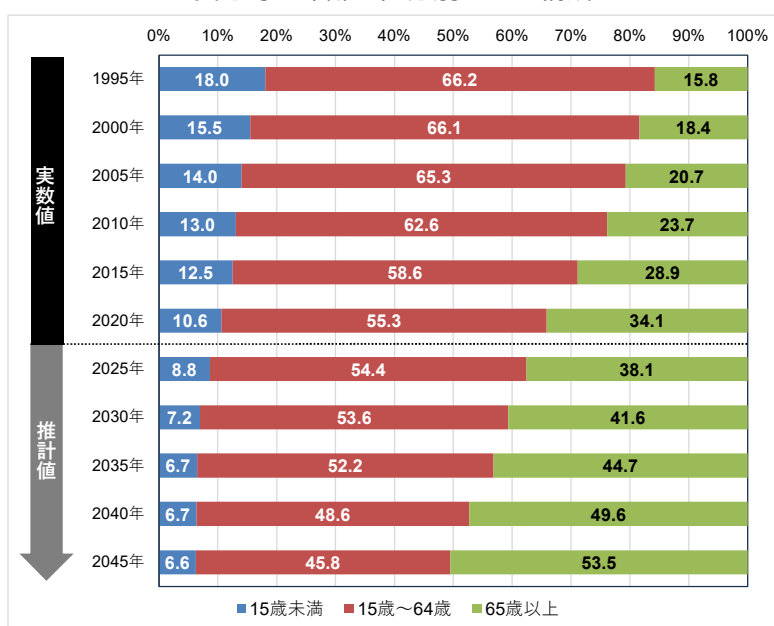


資料：町民アンケート調査（2023年）

②変化する社会・人口構造や移住・定住促進につながるまちづくりに対応すること

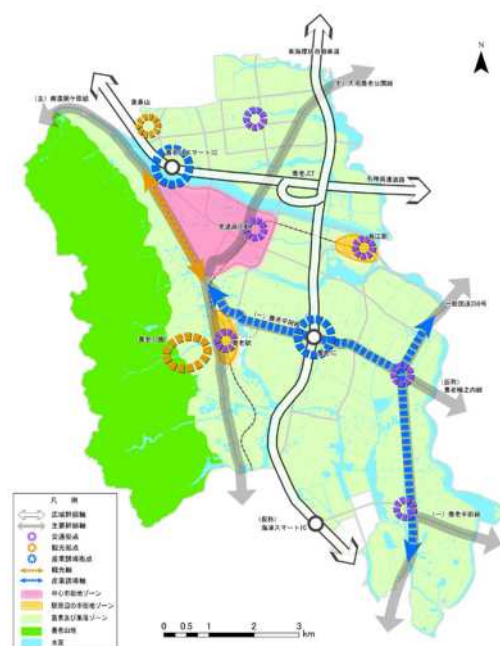
- 本町は 2040 年に高齢化率が約 50%に達することが予測されており、自家用車で送迎で移動することも難しくなる可能性があります。
- 公共交通がカバーする範囲を明確にしながら、福祉分野等との連携により、高齢化の進展によって変化する移動ニーズに対応する必要があります。
- 養老町人口ビジョン(改訂版)では、若い世代の転出減少や、転入者の増加をめざす施策を必要としています。
- 養老町都市計画マスタープランに位置付けられた「交通拠点」が活かされる、シームレスな公共交通ネットワークの構築に向けた、新しいモビリティサービスの導入を進めていく必要があります。

▼養老町の年齢3区分別人口の構成比



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（2023 年推計）

▼将来都市構造図（再掲）

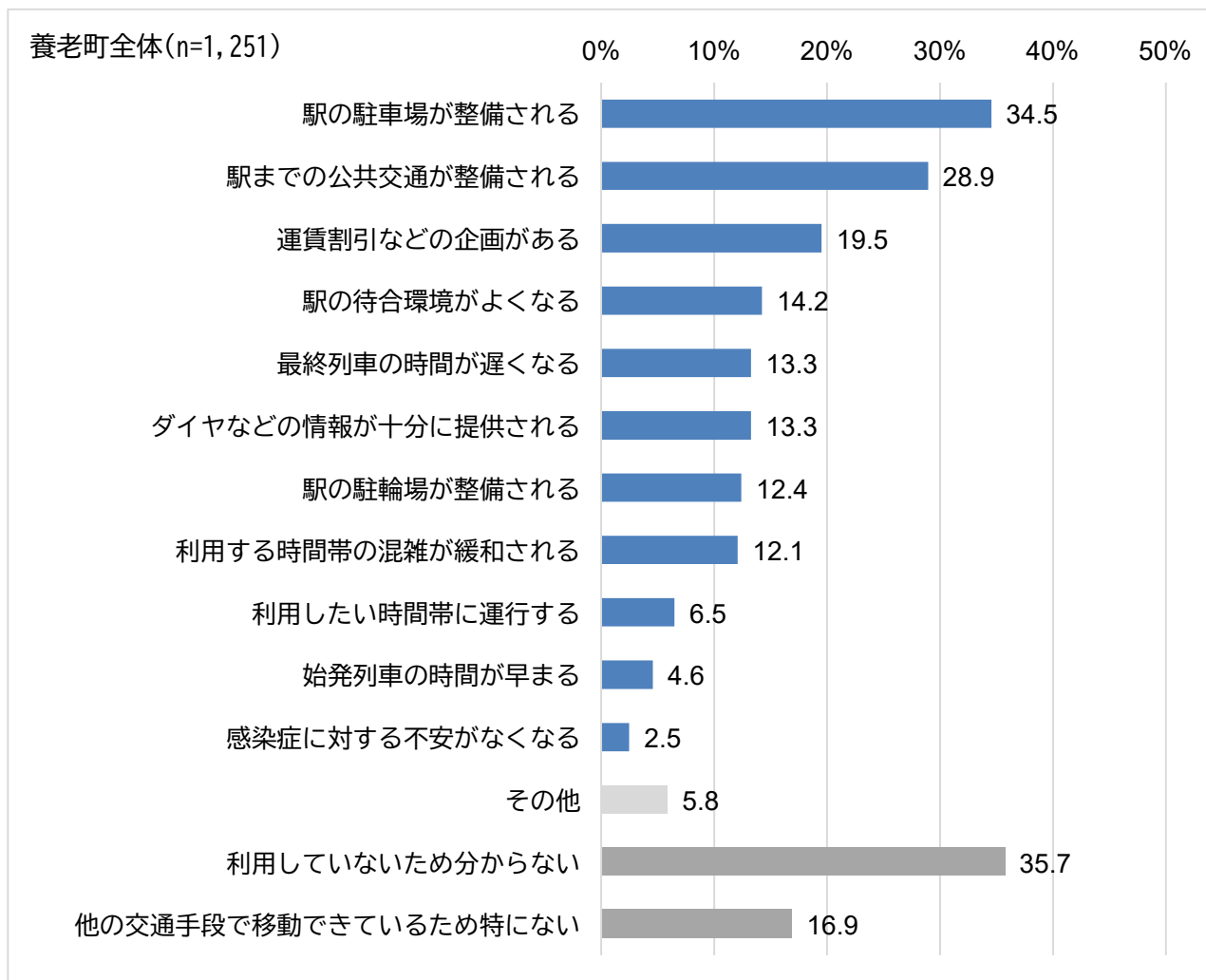


資料：養老町都市計画マスタープラン

③継続的な公共交通の運行のため、利用回復による生産性・効率性を向上すること

- 利用者数はコロナ禍から回復傾向にあるものが多く、今後も変わらず公共交通の運行の必要性があるとともに、公共交通の継続的な運行のためには、利用者数のさらなる回復に資する取り組みが必要です。
- 公共交通の存在に関する認知度は高いものの、利用に関わること・運行内容に関わることに関する認知度が低くなっています。
- 前計画期間中にはオンデマンドバスマップの改修を実施したことを受け、より発展させた総合交通マップの作成・配布や、外出促進に資する取り組みを実施する必要があります。
- オンデマンドバスの利用増進に向けた条件では、利用者からは「土日祝日に運行するようになる」、非利用者からは「予約せずに乗車できる」が求められており、利用したいが運行していないことや、利用するための会員登録や予約の煩わしさがみられます。
- 養老鉄道の利用増進に向けた条件では、前計画に引き続き駐車場整備や、駅までの公共交通整備が求められています。

▼町内で運行する各公共交通に求める役割



資料：町民アンケート調査（2023年）

5. 地域公共交通の基本的な方針

基本的な方針

地域を繋ぎ、人と人とを繋ぐ地域公共交通が充実したまち 養老

目標Ⅰ

多世代が住み続けられるまちをめざし、地域公共交通を確保・維持します

目標Ⅱ

やさしい公共交通をめざし、みんなが利用しやすくなる取組みを進めます

目標Ⅲ

持続的な公共交通をめざし、関係者とともに絆でつながる取組みを進めます