

議第1号

パブリックコメントの概要及び結果について

◆ 公表資料

養老町地域公共交通計画(案) (計画期間:令和7年度～12年度)

◆ 公表方法及び公表場所

- (1)町のホームページへの掲載
- (2)町役場3階 建設課窓口での閲覧

◆ 意見の募集方法

【意見の募集期間】

令和6年12月23日(月)～令和7年1月24日(金)

【意見を提出できる人】

- (1)本町に在住、在勤、在学する方
- (2)本町に事務所または事業所を有する個人、法人、その他の団体
- (3)施策等の案に直接的な利害関係を有する方

【意見の提出方法】

- (1)窓口への持参 (2)郵送 (3)ファクシミリ (4)電子メール
- ※郵送の場合は、募集期間の末日までの消印のものを有効とします。

【意見の提出様式】

指定の様式はないため、任意様式で可。(参考様式あり。)
住所、氏名又は名称(法人や団体の場合は代表者名も明記)、電話番号は必ず記載していただくこととします。
※意見を提出された方の住所・氏名・名称・代表者名は公表いたしません。

◆ 意見の概要及び町の考え方の公表予定時期

【公表予定時期】 令和7年2月下旬頃

担当課窓口及び町のホームページでお知らせする予定です。
いただいたご意見に対しての個別の回答はいたしません。

◆ ご意見

提出者数:2名 件数:20件

<計画全体について>

No.	意見の概要	町の考え方	案の修正
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。	無

<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	案の修正
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。	無
3	P9どの様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。	無
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。	無

<前計画の評価について>

No.	意見の概要	町の考え方	案の修正
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。セミデマウ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。	無

<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	案の修正
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。	無
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。	無
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はどうですか。	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。	無
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。	無
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。	無
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。	無
12	P23 I-④情報共有会議の開催が事業なのでしょう。	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。	無
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が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。	無

14	P23Ⅰ-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ざいます。 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。	有
15	P24Ⅱ-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。	無
16	P25Ⅱ-②トイカやマナカなど交通系ICカードを使える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。	無
17	P26Ⅱ-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。	無
18	P27Ⅲ-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。	無
19	P27Ⅲ-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。	無

<計画の推進と評価について>

No.	意見の概要	町の考え方	案の修正
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。	無

養老町地域公共交通計画（案）

令和 7年 3月
養老町

目 次

1. 計画について

1) 計画策定の目的.....	1
2) 計画の対象.....	1
3) 計画の期間.....	2
4) 計画の位置付け.....	2

2. 養老町の現況と公共交通

1) 養老町の現況.....	3
2) 養老町の公共交通.....	6
3) 上位・関連計画.....	9

3. 前計画の評価

1) 町民ニーズの把握.....	11
2) 実施した施策.....	13

4. 養老町の地域公共交通の課題

.....	14
-------	----

5. 地域公共交通の基本的な方針と目標

1) 地域公共交通の基本的な方針.....	17
2) 地域公共交通の目標.....	19

6. 目標を達成するために実施する事業

1) 目標Ⅰに関する事業.....	21
2) 目標Ⅱに関する事業.....	24
3) 目標Ⅲに関する事業.....	27
4) 事業スケジュール.....	30

7. 計画の推進と評価

1) 計画の推進体制.....	31
2) 計画の評価指標.....	32

用語集.....	34
----------	----

養老町地域公共交通会議の開催概要.....	36
-----------------------	----

1. 計画について

1) 計画策定の目的

本町では平成7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、本町では令和2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、令和元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（養老線）
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 周辺市町コミュニティバス（養老町の公共交通と接続する路線等）
タクシー	げんちゃんタクシー 一般タクシー

※周辺市町コミュニティバスについては、地域公共交通の将来ネットワークイメージに掲載し、養老町を含む大垣・海津・揖斐川交通圏での移動を考慮した際の役割について記載しますが、各市町が実施する個別の施策について言及するものではありません。

3) 計画の期間

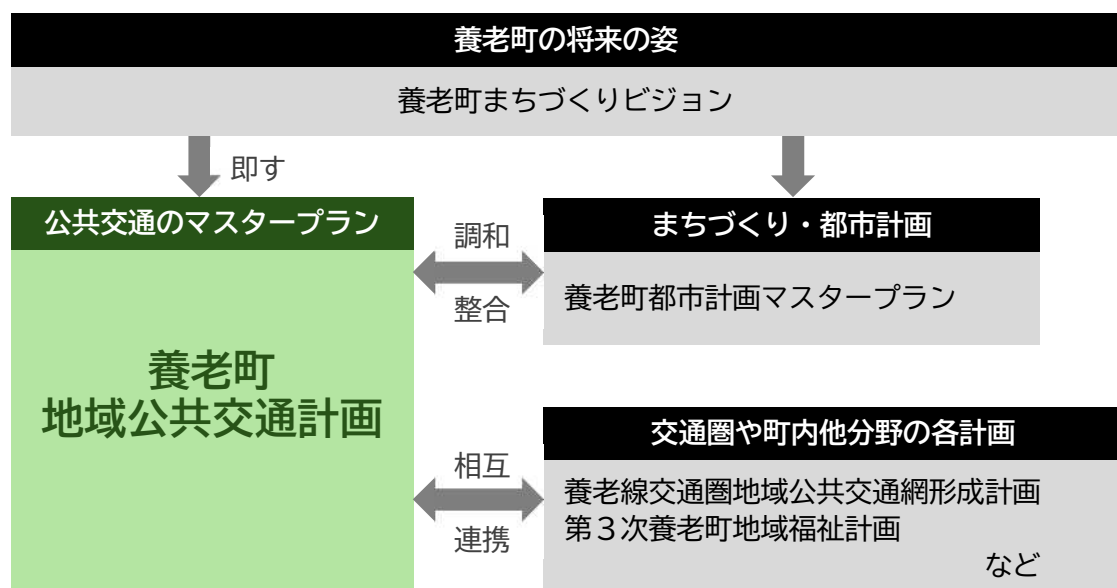
- 本計画の計画期間は、本町の最上位計画である「養老町まちづくりビジョン*」との整合を図るため、計画期間を令和7年度～令和12年度の6年間とします。
- 適切な時期に計画の中間評価を行うとともに、関連する法令・制度の変更や、社会情勢の変化等に合わせた対応が必要となった場合においては、計画の変更等を行います。

▼養老町地域公共交通計画の計画期間

年度	～R6	R7	R8～R11	R12	R13～
養老町 まちづくりビジョン		令和3年度～令和12年度			次期計画
養老町 都市計画マスタープラン		令和2年度～令和22年度			
養老町 地域公共交通計画	前計画	令和7年度～令和12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

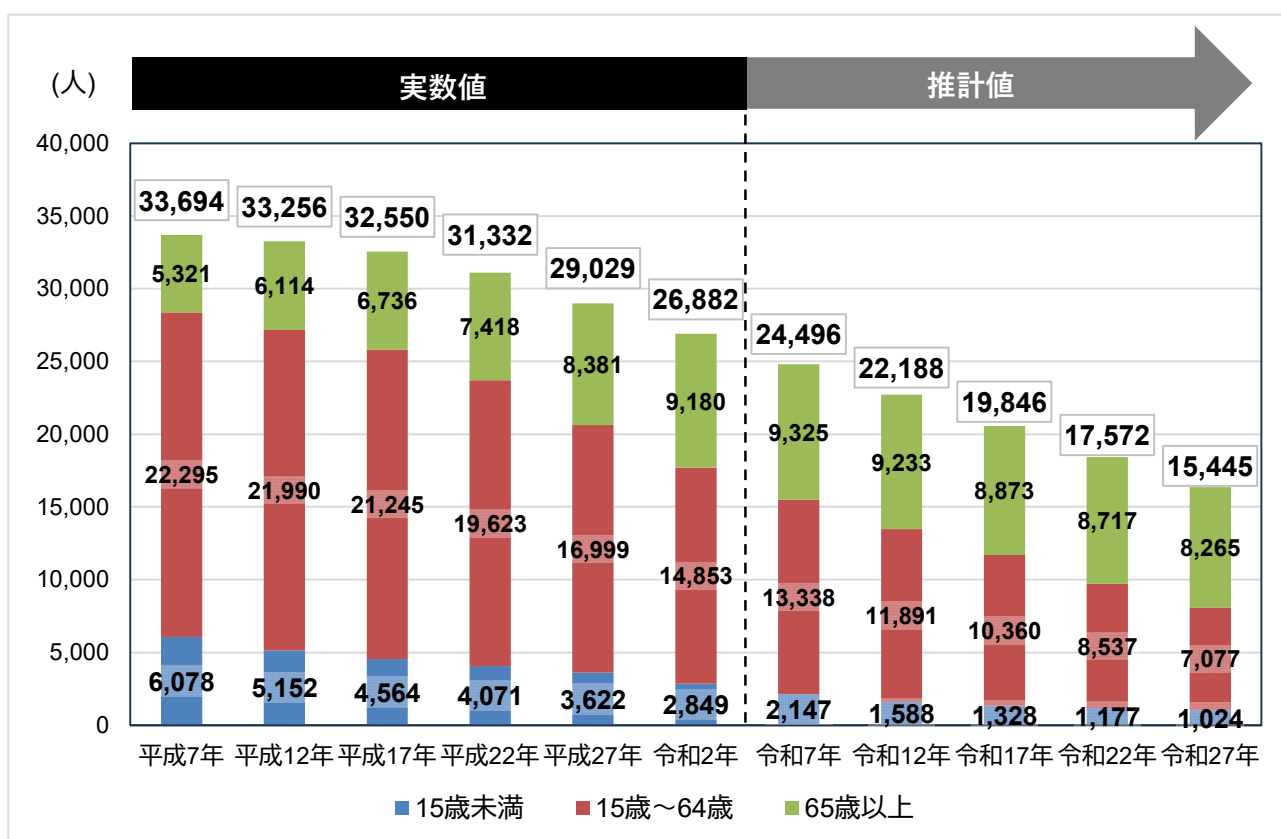
公共交通の利用やまちづくりに影響のある養老町の現況等について整理します。

1) 養老町の現況

(1) 人口について

- 本町の人口は平成7年ごろをピークに減少傾向が続き、令和2年の国勢調査*では 26,882 人であり、平成27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、高齢化についても令和2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（令和5年推計）

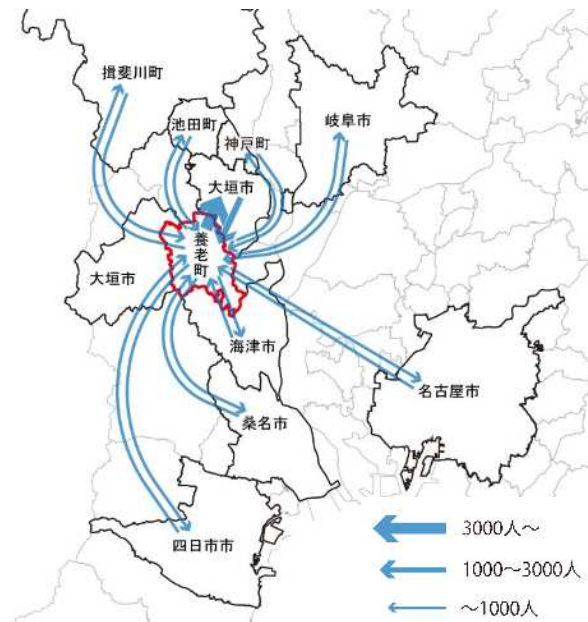
(2) 通勤・通学の流れについて

- 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。

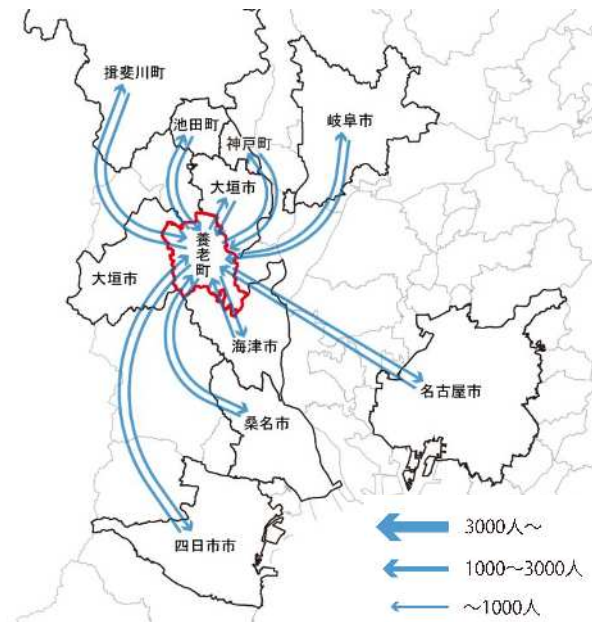
▼養老町の通勤・通学流動

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
岐阜県内（養老沿線市町除く）				-543	1,710	1,585	125	岐阜県内（養老沿線市町除く）		
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（養老沿線市町除く）				-1,281	1,952	1,827	125	県外（養老沿線市町除く）		
愛知県	名古屋市	438	323	115	-411	27	27	0	名古屋市	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	四日市市	30	29	1	-24	6	6	0	四日市市	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（令和2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

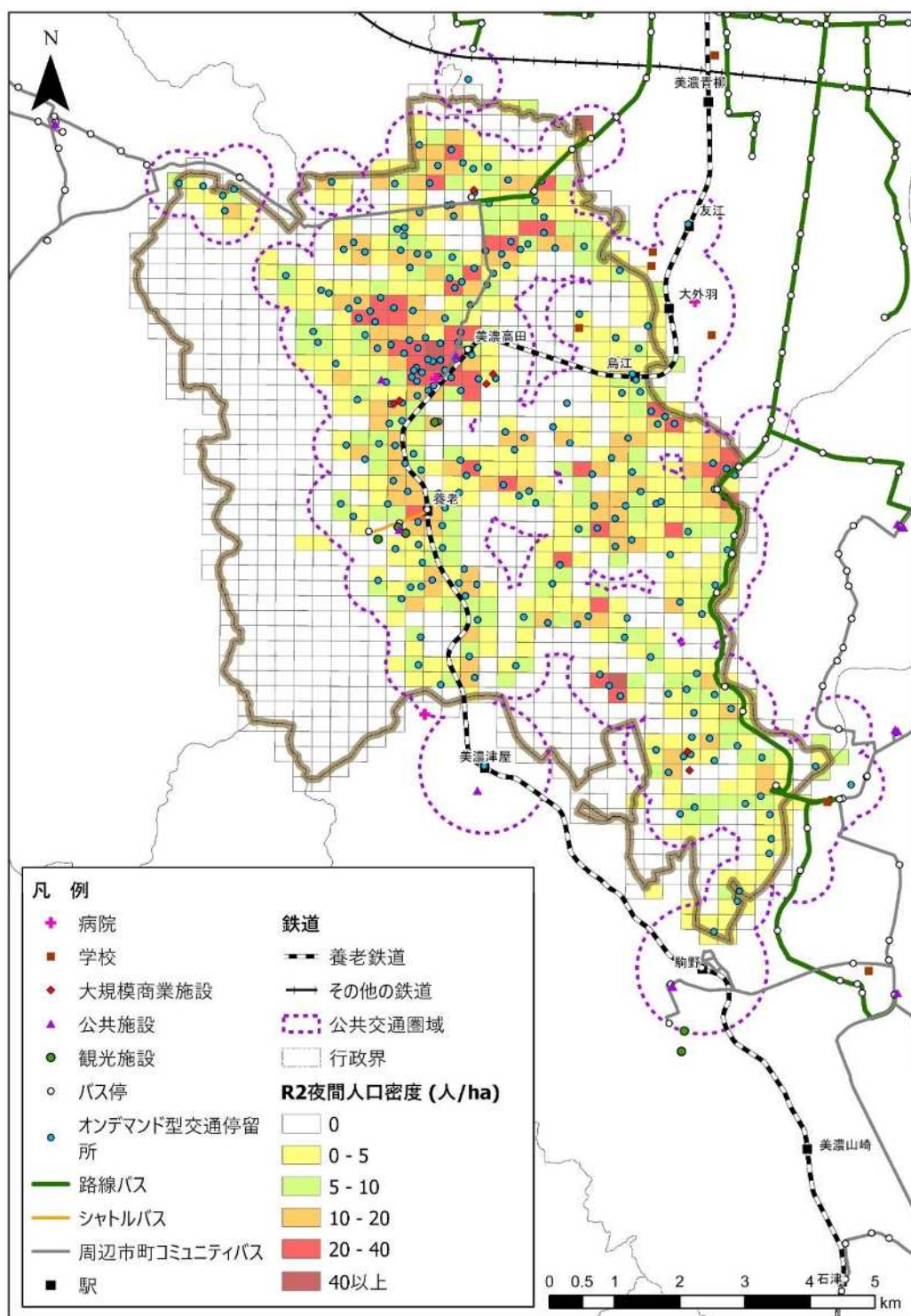
シャトルカート「ヨロカン号」 乗降場所	シャトルカート 「ヨロカン号」
現在地 養老鉄道「養老駅」 ↓ 降車場所 養老公園内「妙見橋」 運行日：土・日・祝日（冬季運休） 運行時間：10:00～16:00 乗車定員：5名（乗務員含まず） ・このカートは途中下車できません。 ・事故防止の為、雨天時及び道路凍結時は、運行制限または、運休する場合があります。	ご注意ください。 この道路を 時速20km以下 で走行するシャトル カートが走行し ます。 運行日：土・日・祝日（冬季運休） 運行時間：10:00～16:00 乗車定員：5名（乗務員含まず） ・このカートは途中下車できません。 ・事故防止の為、雨天時及び道路凍結時は、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、雨天時及び道路凍結時は、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、雨天時及び道路凍結時は、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（令和2年）

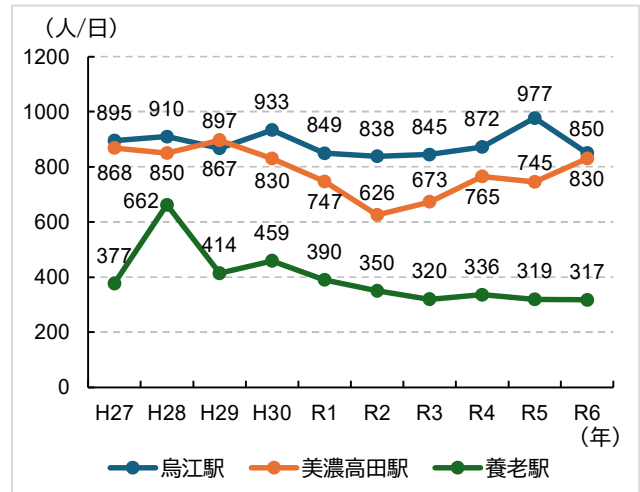


資料：国勢調査（令和2年・250mメッシュ）、国土数値情報

(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、平成 30 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、令和 2 年までの減少傾向から一転して、令和 6 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。

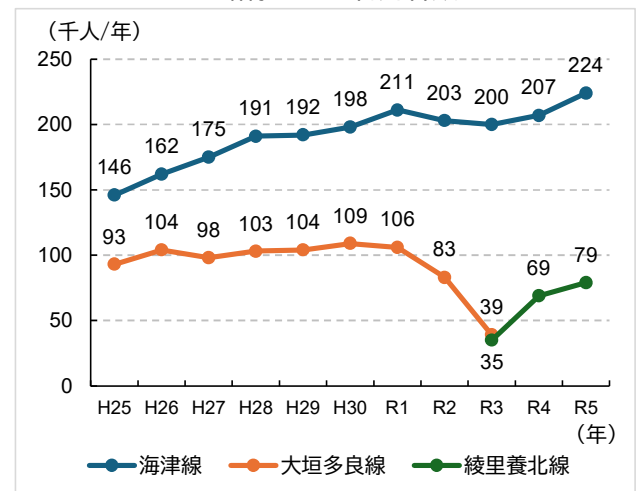
▼養老鉄道の利用者数



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令和元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、令和 3 年 4 月より綾里養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。

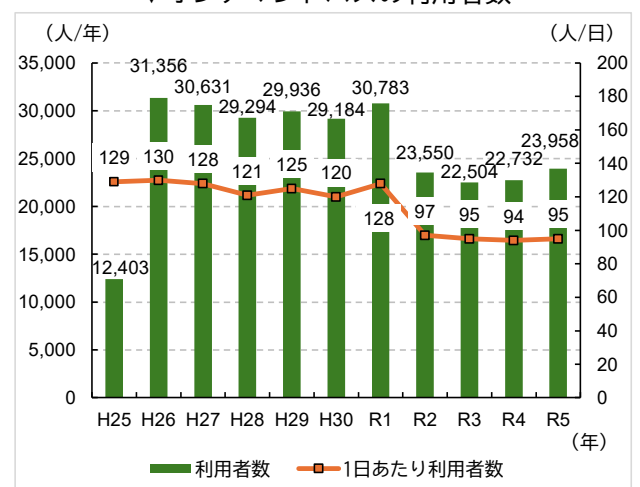
▼路線バスの利用者数



資料：名阪近鉄バス

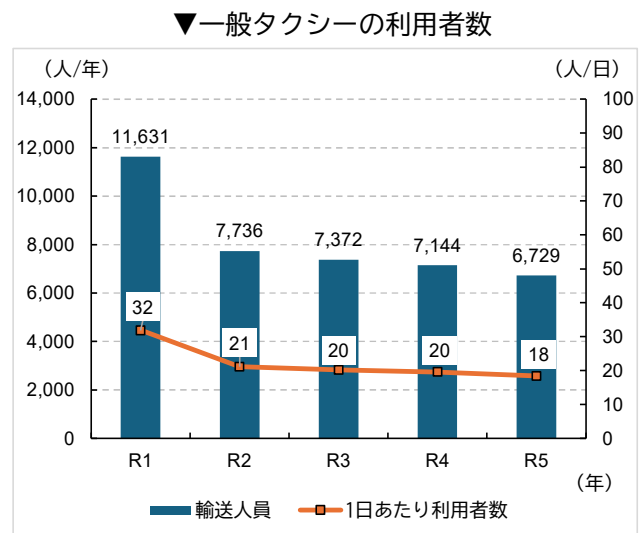
- オンデマンドバスの利用者数は令和元年まで 3 万人前後で横ばいでしたが、令和 2 年からのコロナ禍で減少した状態で横ばいとなっています。

▼オンデマンドバスの利用者数



※平成 25 年は 11 月～3 月の運行
 資料：養老町

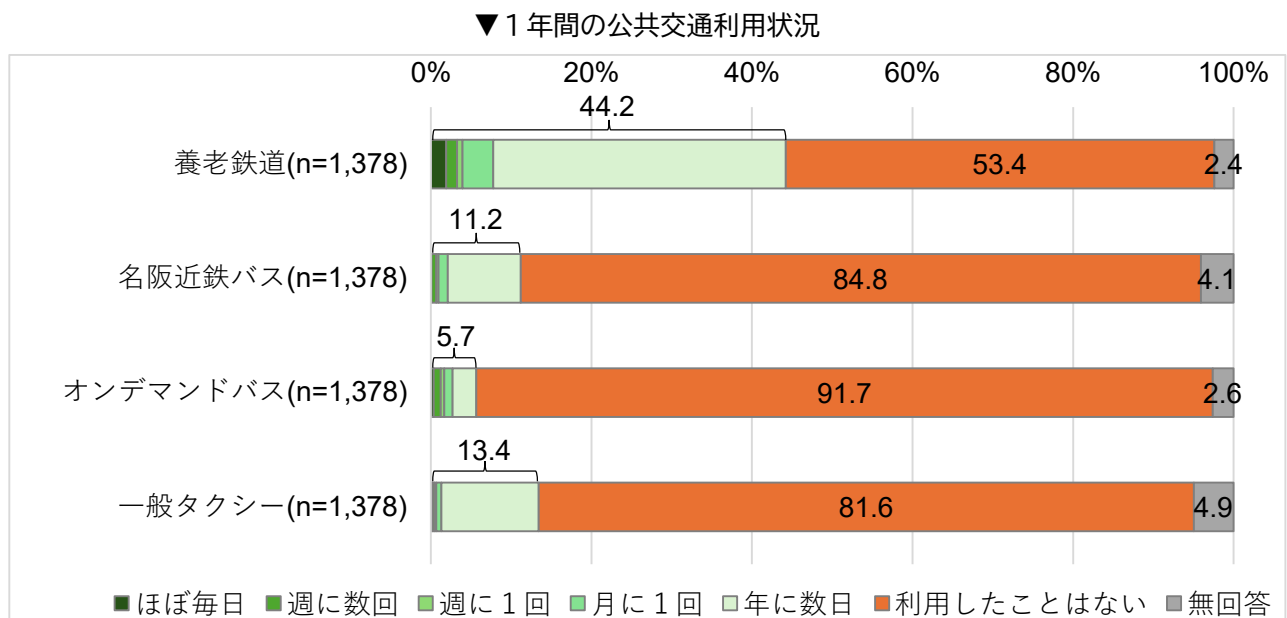
- 一般タクシーの利用者数はコロナ禍前となる令和元年では1万人を超えていましたが、令和2年からのコロナ禍で減少した状態から減少傾向が続いています。



資料：岐阜近鉄タクシー

(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。



資料：町民アンケート調査（令和5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*

- 本町では平成13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、平成17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、令和12年における人口を23,000人、令和22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】

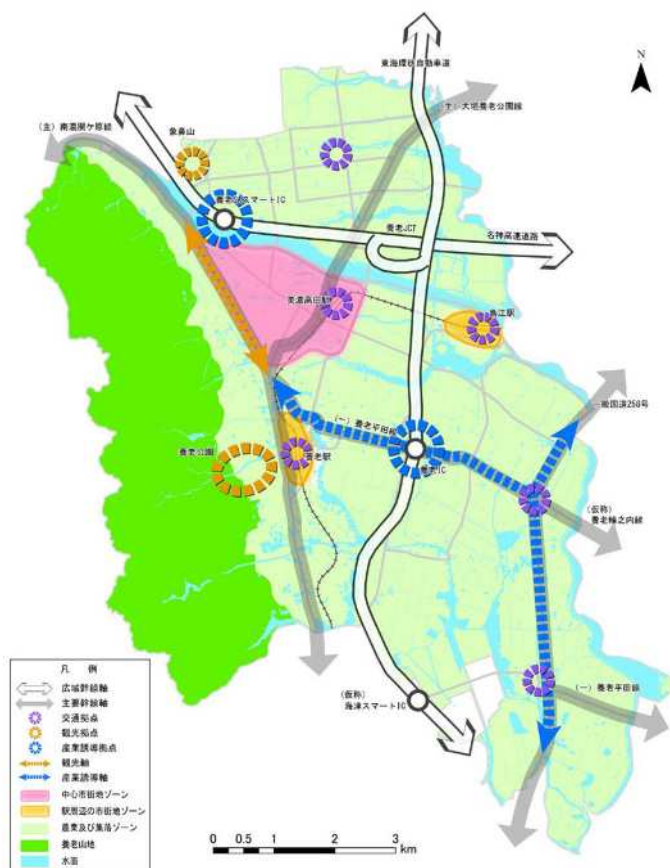
- まちづくりの目標3「快適に住み続けられるまちづくり」

→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

*のついた用語は 34・35 ページに解説があります

(4) 岐阜県地域公共交通計画*

- 基本方針【地域公共交通の維持・活性化による「誰もが暮らしやすい地域」の実現】
- 計画目標：地域をつなぐ「広域交通」の維持・確保
暮らしを支える「地域内交通」の維持・確保
地域公共交通の「活性化」(効率化、利便性向上、利用促進等)
- 計画目標のうち「広域交通*」の視点において、全国的に叫ばれている**運転手等の人材確保について記載しており、運転手等の育成・確保に向けた事業を実施するとともに、交通事業者を取組主体とした施策の内容**(計画的な採用活動や職場環境の改善等)**についても記載**しています。

(5) 養老線交通圏地域公共交通網形成計画*

- 公共交通の将来像【地域の「豊かな生活」と「活発な交流」を支える養老線と沿線バス交通やタクシーが一体となった公共交通ネットワークの形成】
- 基本方針(1) 養老線駅等を中心とした集約連携型のまちづくり*と一体となった公共交通ネットワークの形成
(2) 養老線を地域の生活軸とする公共交通サービスの充実
(3) 養老線を観光・交流軸とする公共交通ネットワークの形成
(4) 多様な移動ニーズに対応した取り組みを関係者の協働*により推進
- 計画目標(1) 養老線及び沿線バス交通等公共交通全体の年間利用者数を推計値から増加させる

現況値	目標値
平成 28 年度(見込) 全 体：744 万人 養 老 線：620 万人 バス交通：124 万人	令和 8 年度 全 体：631 万人 養 老 線：526 万人(推計値 506 万人) バス交通：105 万人(推計値 101 万人)

(2) 養老線及び沿線バス交通の満足度を現状から向上させる

現況値	目標値
平成 28 年度 養 老 線：33.9% バス交通：32.1%	令和 8 年度 養 老 線：現状値を上回る バス交通：現状値を上回る

3. 前計画の評価

養老町地域公共交通網形成計画（前計画）が計画期間満了となることから、前計画の計画目標等について評価を行いました。

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

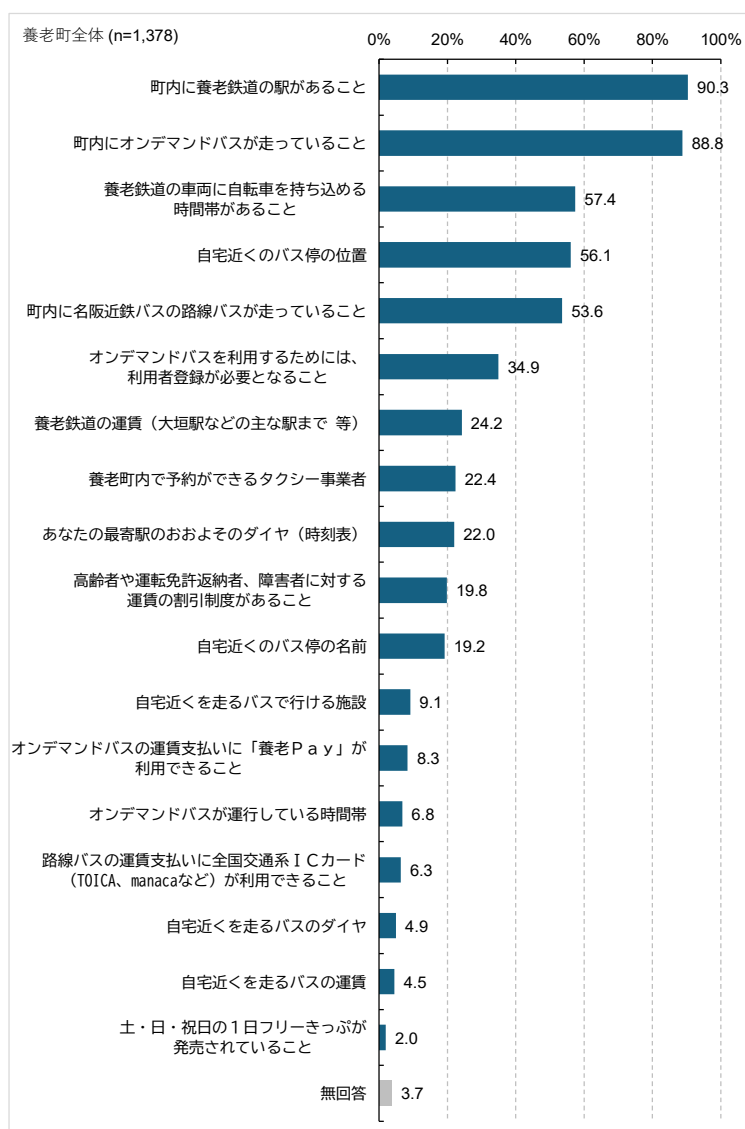
	指標	実績値	目標値
①	町内にバスが走っていること	92%	96%以上
②	自宅近くのバス停の位置	56%	83%以上

※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（令和 5 年）

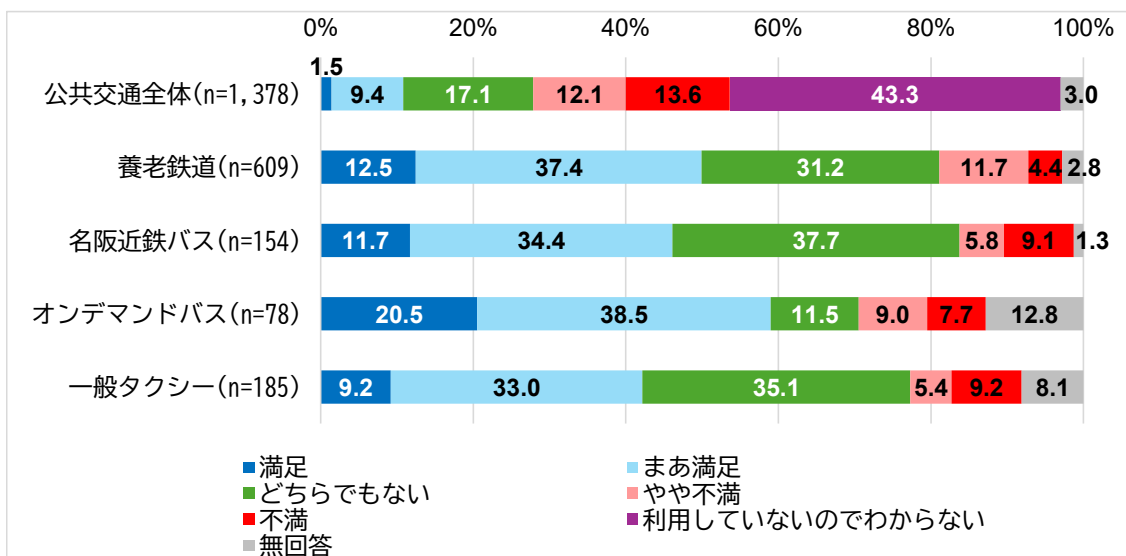
(2) 公共交通の満足度

- 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。

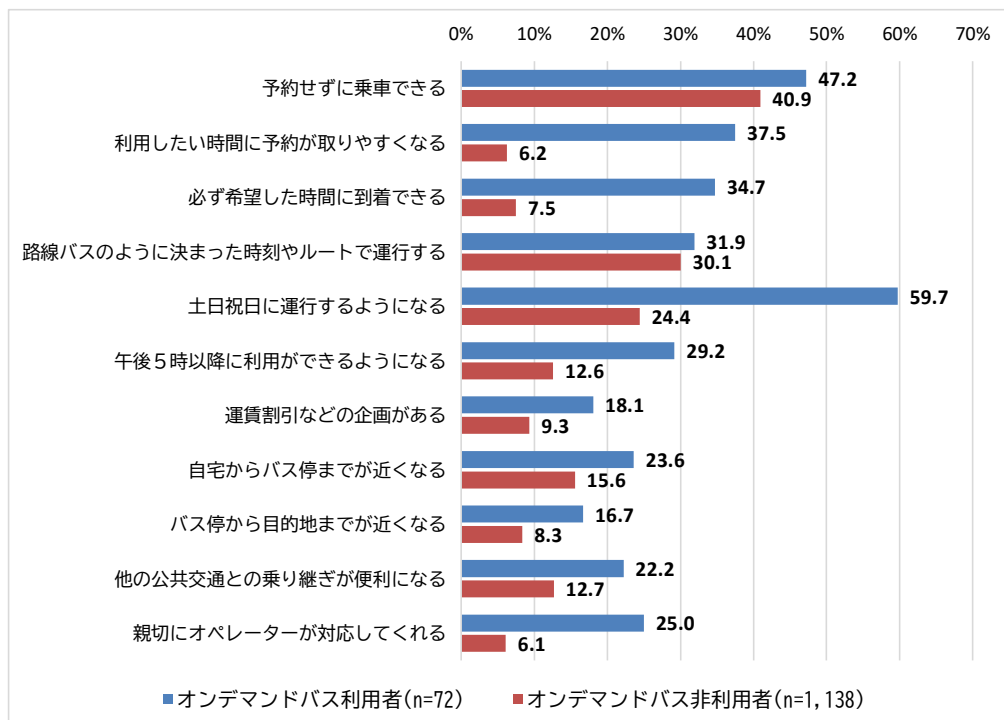
このうち、前計画の「個別事業および路線単位の評価指標・目標値」では養老鉄道、沿線バス交通、オンデマンドバスについて目標値を設定しており、養老鉄道と沿線バス交通は目標を達成している一方で、オンデマンドバスでは目標を達成できませんでした。

→オンデマンドバスの利用者では「土日祝日の運行」のニーズが高く、非利用者では「予約せず乗車できる」ニーズが高くなっています。

▼公共交通の満足度（全体は非利用者を含む・各公共交通は1年以内に利用した人）



▼オンデマンドバスをより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（令和5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

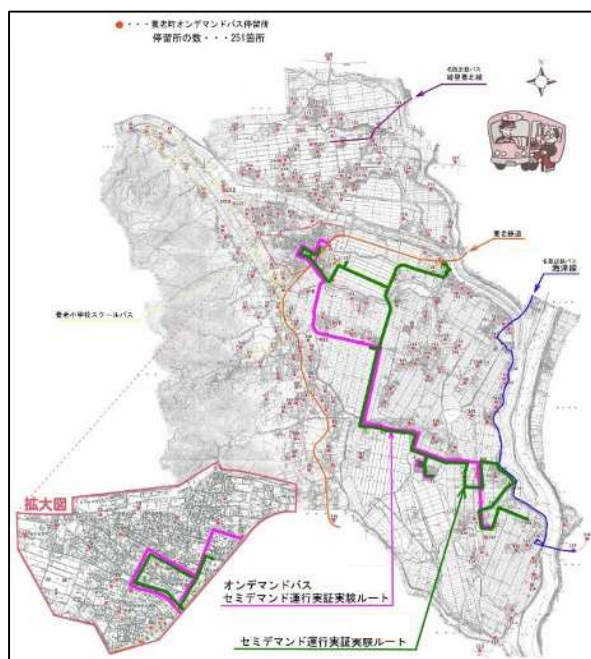
セミデマンド運行の実証実験をしています。

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

池辺方面→高田方面

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

*のついた用語は34・35ページに解説があります

4. 養老町の地域公共交通の課題

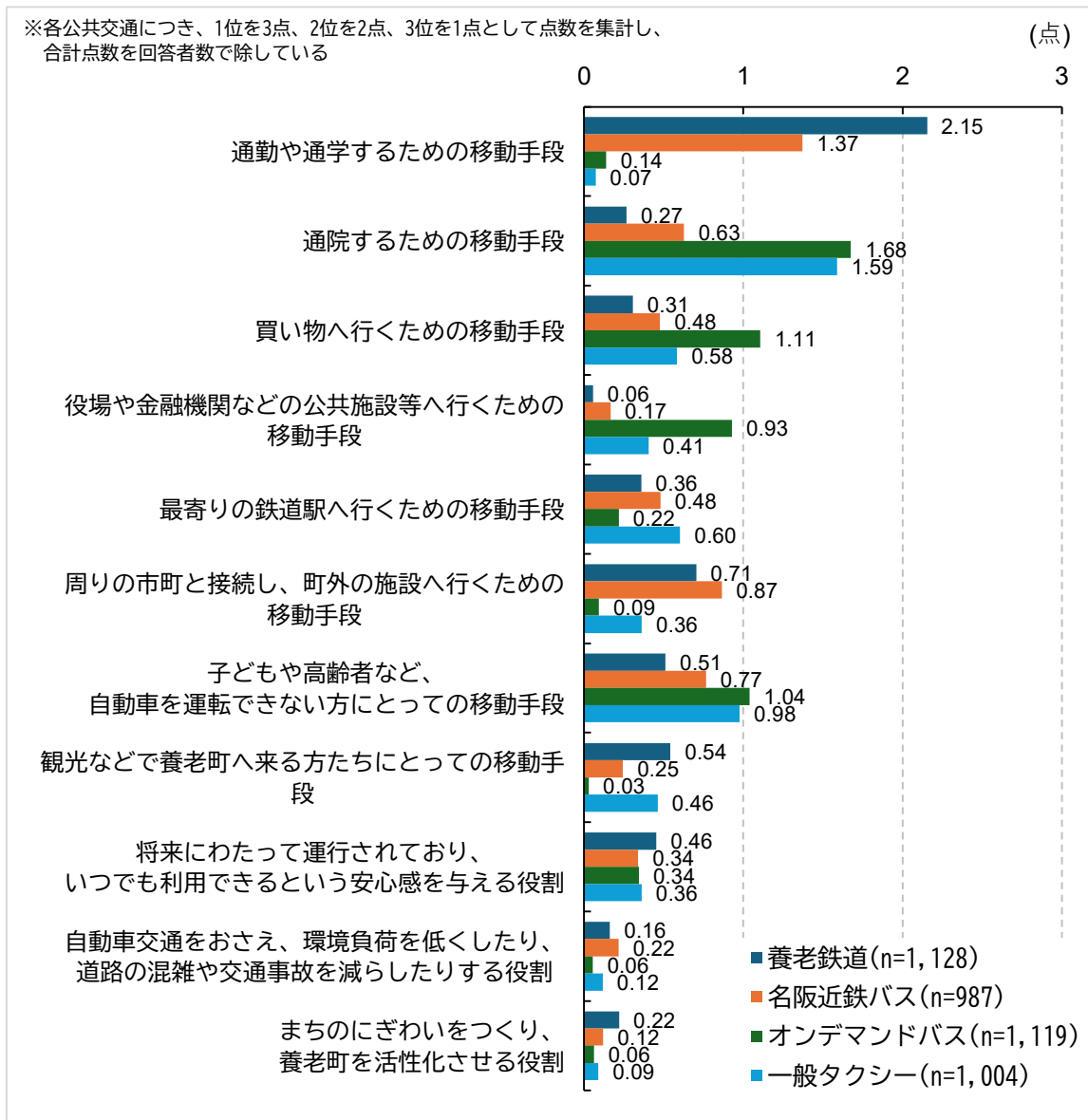
前章までを踏まえ、養老町の地域公共交通の課題を整理します。

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

※各公共交通につき、1位を3点、2位を2点、3位を1点として点数を集計し、合計点数を回答者数で除している

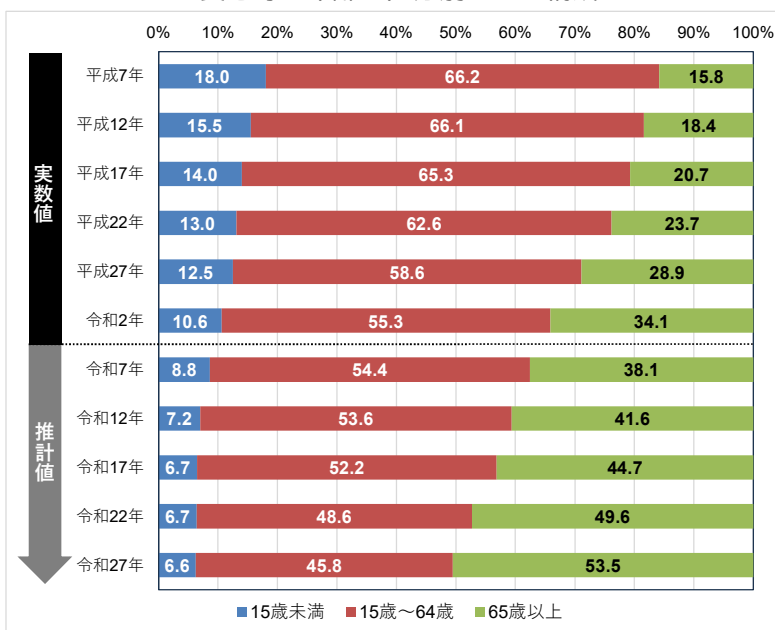


資料：町民アンケート調査（令和5年）

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

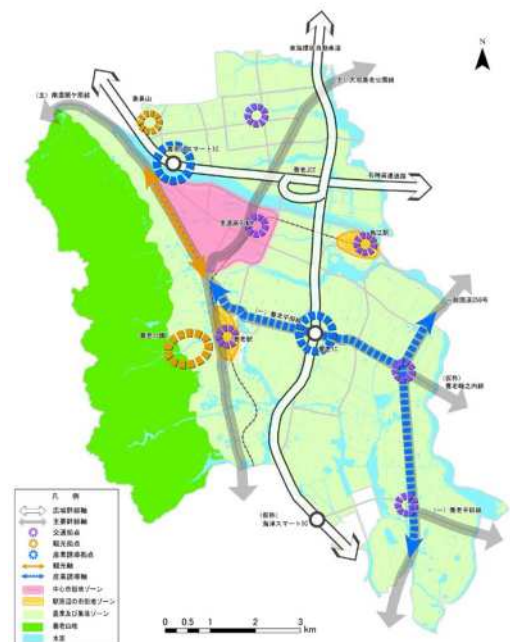
- 本町は令和 22 年に高齢化率が約 50%に達することが予測されており、自家用車での送迎で移動することも難しくなる可能性があります。
- 公共交通がカバーする範囲を明確にしながら、福祉分野等との連携により、高齢化の進展によって変化する移動ニーズに対応する必要があります。
- 養老町人口ビジョン（改訂版）では、若い世代の転出減少や、転入者の増加をめざす施策を必要としています。
- 養老町都市計画マスタープランに位置付けられた「交通拠点」が活かされる、シームレス*な公共交通ネットワークの構築に向けた、新しいモビリティサービスの導入を進めていく必要があります。

▼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（令和5年推計）

▼将来都市構造図（再掲）



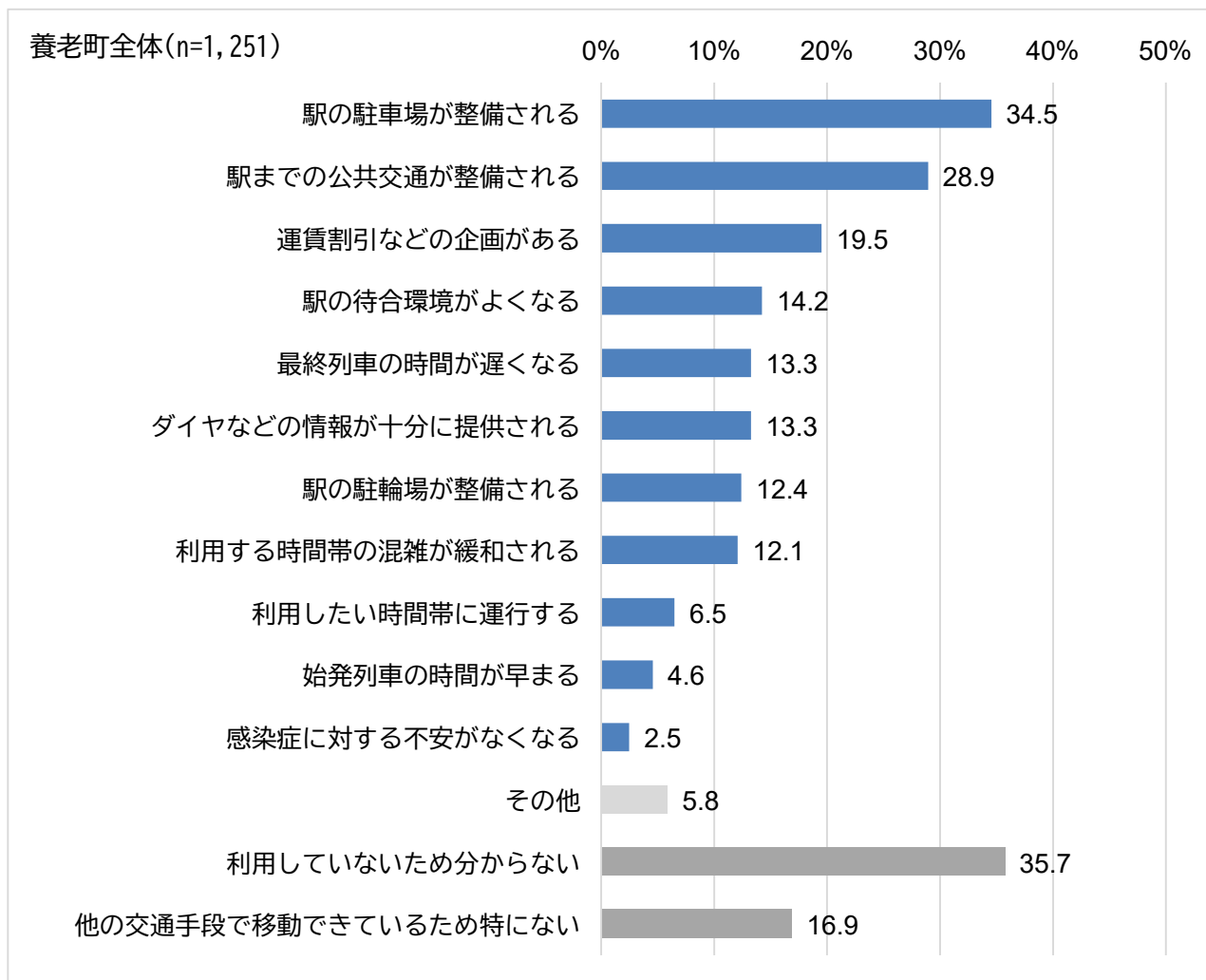
資料：養老町都市計画マスタープラン

*のついた用語は 34・35 ページに解説があります

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。

▼養老鉄道をより利用するようになるための改善点（複数回答）



資料：町民アンケート調査（令和5年）

5. 地域公共交通の基本的な方針と目標

1) 地域公共交通の基本的な方針

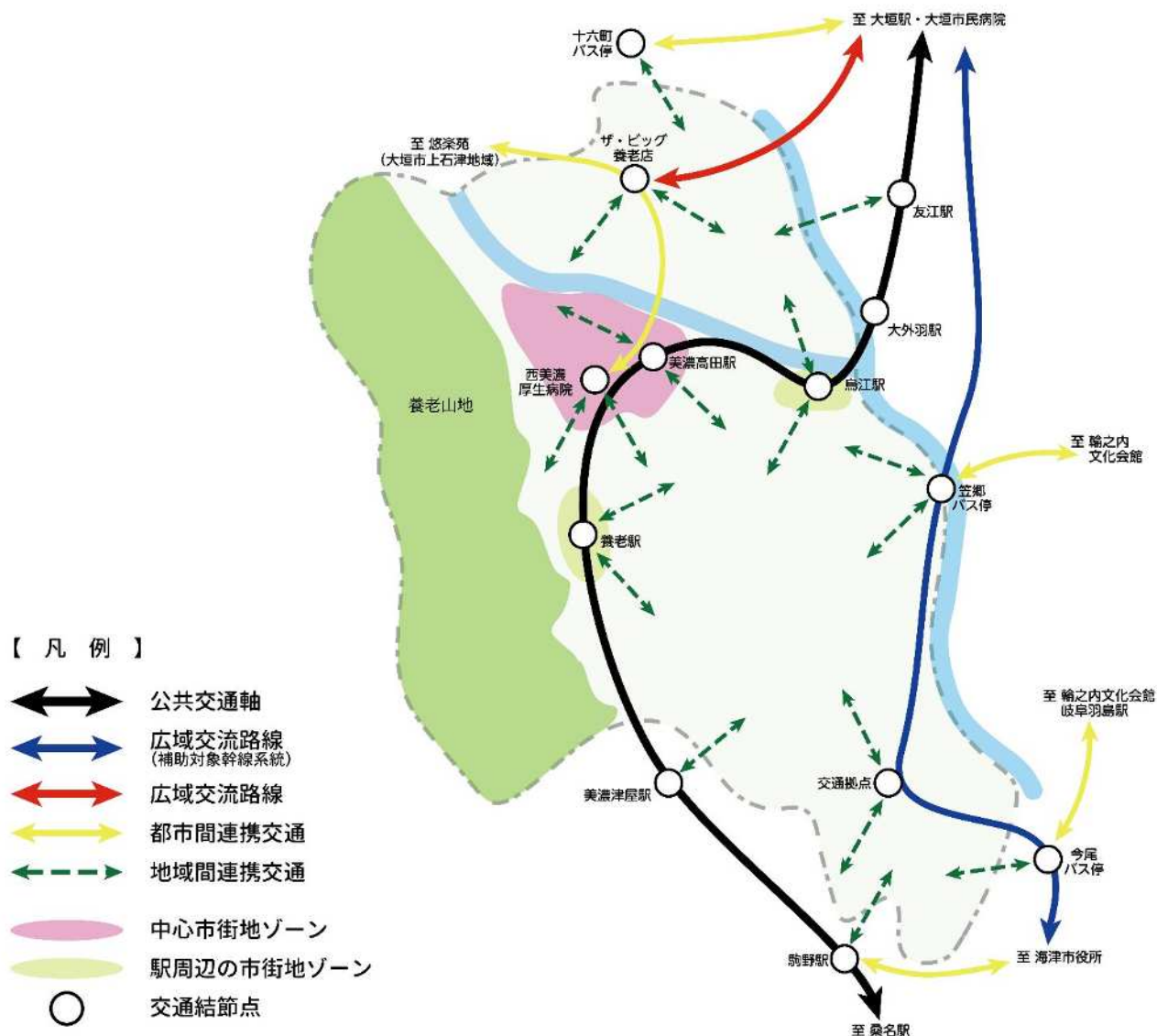
養老町まちづくりビジョンでは、「人と地域を結ぶまちづくり」を基本理念とし、まちの将来像を「人があつまり 楽しく生きがいのあるまち」としています。公共交通については、地域公共交通計画の実行による、観光や産業と一体となった持続可能な公共交通ネットワークづくりが求められています。

養老町地域公共交通網形成計画（前計画）における交通将来像「地域を繋ぎ、人と人をつなぐ地域公共交通が充実したまち 養老」は、人と地域を結ぶまちづくりを支援するための方針として合致すると考え、本計画の基本的な方針は、前計画の交通将来像を踏襲することとします。

基本的な方針

地域を繋ぎ、人と人をつなぐ地域公共交通が充実したまち 養老

▼公共交通の将来ネットワークイメージ



▼養老町における地域公共交通の機能と位置付け

位置付け	該当する公共交通		実施主体	機能
公共交通軸	養老鉄道	養老線	交通事業者	- 通勤・通学をはじめ、買物や観光など様々な移動目的に対応する鉄道路線 - 主に大垣市や海津市、桑名市といった南北方向への広域的な移動に対応
広域交流路線	名阪近鉄バス	海津線	交通事業者	- 沿線は高等学校や大垣市民病院などが立地しており、通勤・通学・通院をはじめとした様々な移動目的に対応するバス路線 - 主に大垣市との移動に対応
		綾里養北線		
都市間連携交通	大垣市上石津地域コミュニティバス	養老コース	大垣市 ※運行は交通事業者へ委託	- 養老町と周辺市町との連携を図る交通手段 - 関係自治体間で運行内容や利用実態等について協議・調整を行い、利用者の乗継利便性等に配慮 - 養老町と周辺市町との間の移動に対応
	海津市コミュニティバス	お千代保稲荷線 駒野線 木曽三川公園線	海津市 ※運行は交通事業者へ委託	
	輪之内町デマンドバス		輪之内町 ※運行は交通事業者へ委託	
地域間連携交通	養老町オンデマンドバス		養老町 ※運行は交通事業者へ委託	- 養老町での暮らしを支える移動に対応した、町内の各地域と主要施設との連携を図る交通手段 - 上記公共交通との連携・接続に配慮 - 運行時間帯や利用ターゲット層に応じた運行方式を選定
個別輸送	げんちゃんタクシー		養老町 ※運行は交通事業者	上記の公共交通では時空間的に対応できない移動ニーズに対応
	一般タクシー		交通事業者	

2) 地域公共交通の目標

前章で整理した地域公共交通の課題を解消するため、地域公共交通の基本的な方針を展開した目標を3点設定します。

目標Ⅰ

多世代が住み続けられるまちに向けた、地域公共交通の確保・維持

→課題①・②に対応

- 養老鉄道については、広域的な地域を結ぶ路線として位置づけ、**通勤や通学目的の移動をメインとした利用ニーズに応じた運行を確保する**とともに、町内の公共交通や沿線自治体と連携・協力し、路線の維持・活性化を図ります。
- 路線バスについては、本町と大垣市・海津市を結ぶ路線として位置づけ、**養老鉄道駅から距離がある町内の地域における、広域移動の利便性を確保する**役割を担っており、町内の公共交通や沿線自治体と連携・協力し、路線の維持・活性化を図ります。
- オンデマンドバスについては、町民からの期待度の高い「通院」や「買い物」、「通学」といった**町内での移動に対する利便性を確保する**役割を担う移動手段として運行を継続します。
- タクシーについては、**上記公共交通では時間的・空間的にカバーすることができない移動を支える**、個別的な移動手段として位置づけ、げんちゃんタクシー等の町事業を通じた事業者との連携による、交通事業の維持及び利便性の向上を図ります。
- 本町に居住しながら通勤や通学を続けられるよう、**公共交通の定期的なユーザーに対する支援や、町内交通手段の運行改善**を実施します。

目標Ⅱ

やさしい公共交通に向けた、みんなが利用しやすくなる取組みの推進

→課題②・③に対応

- 公共交通に関する認知度のうち、利用するために知っていてほしい項目の認知度が低いことから、**バス停位置や乗り方などがわかりやすく伝わる、やさしい周知の取組み**を進めます。
- 各公共交通に対する利用者の満足度は高くなっていますが、非利用者を含めた満足度評価では不満の割合が満足割合を上回っていることから、公共交通を使ったことがない人が「よし、使ってみよう」と思えるような、**期待感のある新たな取組み**を実施します。
- 公共交通の利用が環境にやさしい行動（スマートムーブ*）となるよう、町内を運行する公共交通の車両に関して、**環境負荷の少ない車両への更新**を時世に応じて検討します。

*のついた用語は 34・35 ページに解説があります

目標Ⅲ

持続的な公共交通に向けた、関係者とともに絆でつながる取組みの推進

➡課題①・②・③に対応

- 養老町は、公共交通に関わる多くの関係者間の調和をとりながら、さまざまな事業に主体的に取り組めます。
- 交通事業者は、持続的な公共交通の運行に資する適切な効率化を図りながら、安心・安全な交通サービスを提供するとともに、関係者間での協議に必要なデータや情報等を提供します。
- 町民は、公共交通についての情報を受け取り、正しく理解するとともに、自分の生活スタイルの中で公共交通を利用できる機会を増やすなど、積極的な利用に努めることが重要です。
- 本計画で取り組む事業は、上記の「町・交通事業者・住民」それぞれが役割を持って実施するものが多くありますが、このほか「商業・工業の事業者」や「小学校・中学校・高等学校」など、さまざまな関係者と連携・協働した公共交通の利用促進事業等を推進します。
- 本町内では日常生活において、すべての地域が同じ施設を目的地としていないため、移動ニーズに地域性がある状態となっています。
そこで、各地域の地域性になじむ、快適な移動手段を確保することで、個別の自動車交通に過度に依存しない状況に繋がると考え、地域で移動手段を確保する取組みに対する支援制度を導入します。
- 公共交通の運転士不足状態の緩和に向けた取組みについて、交通事業者と一緒に考え・実行します。

6. 目標を達成するために実施する事業

前章で設定した3点の地域公共交通の目標について、各目標を達成するために実施する事業を整理するとともに、各事業の実施スケジュールや実施主体について整理します。

1) 目標Ⅰに関する事業

I-①

公共交通軸の維持・活性化

実施主体：交通事業者、養老町、沿線自治体、住民

公共交通軸として位置付けた養老鉄道養老線は、養老線交通圏地域公共交通網形成計画に基づき、広域的な移動需要に対応した運行を継続します。

また、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*に位置付けられた、本町に関連する各種利用促進事業等について実施するとともに、複数の自治体に関連する事業については、関係者間で連携・協働して実施します。

本町では養老線の活性化や定住人口の増加に向け、町内に居住しながら通勤・通学のために養老線やバスを利用している人などに対し、定期運賃の補助制度を導入します。

【実施事業例】（下線は新規事業）

- 養老線交通圏地域公共交通網形成計画・鉄道事業再構築実施計画に基づく運行と各種事業
- 子育て世代や運転免許返納者に対する養老鉄道回数券（マイレールチケット）の配布
- イベントや商業・観光施設とタイアップした企画切符の発行
- 町内在住の鉄道・バス定期利用者への通勤・通学定期購入費補助

参考事例

【兵庫県加西市】令和6年度北条鉄道通勤定期購入特典キャンペーン

北条鉄道の通勤利用を促進するため、北条鉄道通勤定期購入特典キャンペーンを実施している。

このキャンペーンでは、ねっぴ〜Payアプリに登録のうえ、3か月以上の通勤定期券を購入するとねっぴ〜ポイントを付与するもの。

▼キャンペーンチラシ



資料：加西市 Web サイト

*のついた用語は 34・35 ページに解説があります

I-②

広域交流路線の維持・活性化

実施主体：交通事業者、養老町、沿線自治体、住民

名阪近鉄バス海津線及び綾里養北線は、広域交流路線として位置付けています。海津線は牧田川沿いの町東部地域（笠郷小学校区、池辺小学校区）で運行、綾里養北線は町北部地域（養北小学校区、日吉小学校区）で運行しており、それぞれ主に大垣市との移動における役割を担っています。

なお、海津線については地域公共交通確保維持事業*（地域間幹線系統補助）を活用することにより、運行サービスの確保・維持します。

▼名阪近鉄バス



【実施事業例】（下線は新規事業）

- 海津線・綾里養北線の運行維持
- 海津線の運行に対する地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）の活用
- 町南部の交通拠点への海津線乗入れの検討

I-③

オンデマンドバスの運行を活用した若年層の移動手段の確保

実施主体：養老町、交通事業者、住民

養老町オンデマンドバスは、運行時間や運行区域の条件などから、利用者の大半が高齢者という現状があり、町民全体でみたときに利用率が他の公共交通と比較して低い状態となっています。

定住促進をめざし、策定時現在においてオンデマンドバスが運行していない早朝時間帯における、町内各地域から鉄道駅までの主に通学の移動需要を確認し、本格運行を見据えた実証実験を実施します。

なお、現状のオンデマンドバス運行は持続可能性の向上のため、効率性にも配慮しながら運行を継続します。

▼養老町オンデマンドバス



【実施事業例】（下線は新規事業）

- オンデマンドバス運行の維持
- AIを用いた配車システムの採用
- 早朝時間帯における移動需要（主に通学目的）の調査
- 早朝時間帯に鉄道駅へ接続する運行の実証実験

I-④

自治体間の公共交通に関する広域連携の活性化

実施主体：養老町、大垣市、海津市、輪之内町、交通事業者

令和6年現在、周辺自治体が運営するバス交通において、養老町オンデマンドバスと接続可能なものとして、大垣市（上石津地域コミュニティバス）、海津市（海津市コミュニティバス・デマンド交通）、輪之内町（輪之内町デマンドバス）があります。

住民・利用者のニーズを踏まえながら、お互いのバスマップ等への掲載等について、広域的な連携を継続していきます。

【実施事業例】（下線は新規事業）

- 大垣市・海津市・輪之内町との連携強化
- バス停やバスマップ等への情報掲載
- 自治体をまたがるバス路線等についての情報共有をする会議の開催

I-⑤

一般タクシーを活用した移動手段の確保・維持

実施主体：養老町、交通事業者

本町では、一般タクシーを活用した制度で、第2・4土曜日に利用できる「げんちゃんタクシー」を運用しています。

利用意向は高いものの、オンデマンドバスが運行していない土曜日について移動手段を確保するため、一般タクシーの空き車両を活用した事業となっています。（当制度開始時にオンデマンドバスについても第2・4土曜日の運行を開始しています。）

「げんちゃんタクシー」の制度について維持を基本としながら、住民・利用者ニーズに適切に応えていきます。

▼利用対象者

- 65歳以上の人
- 身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳のいずれかを所有している人
- 運転免許証を自主返納した人

▼げんちゃんタクシーの利用方法（広報よろう 2024年2月号より）

ご利用方法



① タクシー会社に電話
利用時間 8時30分～17時



② タクシーが
自宅にお迎え

③ 住所・年齢・要件が確認できるものを
呈示して、乗務員に支払ってください。

1回 **片道** 500円

④ 帰りは、現在地からタクシー会社に電話してください。

タクシー会社

近鉄タクシー	☎32-1135
スイトタクシー	☎78-3155
大垣タクシー	☎78-5178
中部交通	☎81-6303
揖斐タクシー	☎0585-22-1244
山田タクシー	☎53-0041

養老町内

（限度額3,000円まで。
超過分は利用者負担となります）

【実施事業例】（下線は新規事業）

- げんちゃんタクシー制度の維持
- 利用対象日の拡大検討

2) 目標Ⅱに関する事業

Ⅱ-①

利用者目線のわかりやすい公共交通案内の提供

実施主体：養老町、交通事業者

公共交通を利用する際には、時刻や運賃などを検索しますが、まず町内で運行されている公共交通で、行きたいところまで行けるのかについて知るため、また検索時に探しやすいするため、駅・バス停周辺の施設紹介や交通事業者が提供するアプリなどを掲載した、総合的な公共交通マップの作成などを実施します。

また、オンデマンドバスについてはわかりやすさや見えやすさの向上のため、ラッピング車両を導入します。

【実施事業例】（下線は新規事業）

- 町内の公共交通を網羅した総合交通マップの作成
- オンデマンドバスパンフレットの多言語化
- ケーブルテレビや町 YouTube チャンネル等を活用した乗り方紹介
- ラッピング車両導入の検討

参考事例

【愛知県日進市】公共交通ガイドブック

令和6年4月にコミュニティバス「くるりんばす」の路線改正を実施したことに合わせ、市内の公共交通の情報を網羅する『公共交通ガイドブック』を作成した。

くるりんばすを中心に、鉄道・路線バス・タクシーの路線図や時刻表、連絡や検索方法などを網羅的に掲載している。

▼コミュニティバス以外の時刻表や問合せ先が掲載されたページ



▼交通事業者提供のアプリや検索方法を紹介しているページ



資料：日進市

本町では、キャッシュレス決済等のデジタル手段の活用を推進するため、町独自の地域通貨*アプリ「養老Pay」を運用しています。「養老Pay」は、QRコード決済ができるほか、店舗情報や観光情報、見守り機能などを利用することができます。

「養老Pay」を活用したスタンプラリー等を企画するとともに、その移動手段としてオンデマンドバスをはじめとした町内の公共交通が利用しやすくなる取組みを展開します。

【実施事業例】（下線は新規事業）

- 養老Payアプリでの予約・支払の継続（オンデマンドバス）
- スタンプラリー等の企画
- 観光客への利用促進
- 各公共交通との連携による決済の検討

▼養老Payチラシ



Ⅱ－③

環境にやさしい公共交通に向けた行動の実践

実施主体：養老町、交通事業者

政府は令和 32 年（2050 年）までに温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させる「カーボンニュートラル*」を目指すこと宣言しました。この実現に向けて本町内で運行されている公共交通においても、車両更新のタイミングにおいて、可能な限り温室効果ガス排出量の少ない車両への更新を検討します。

また、利用者では自家用車に過度に頼らない移動方法への転換を含めた、自家用車移動の削減（スマートムーブ）などが求められており、本町としてはこうした行動につながるよう取り組みます。

▼名阪近鉄バス EVバス



資料：名阪近鉄バス

▼スマートムーブのイメージ



資料：環境省 脱炭素ポータル

【実施事業例】（下線は新規事業）

- 車両更新に合わせたEV*・HEV*車両の導入検討
- 公共交通利用ガイドブックの作成

3) 目標Ⅲに関する事業

Ⅲ-①

公共交通の関係者が連携・協働した利用促進につながる取組みの展開

実施主体：養老町、交通事業者、住民、町内事業者 など

鉄道駅や大型商業施設などに自家用車や自転車をとめ公共交通を利用するパーク&ライド*、サイクル&ライド*について、町内の事業者と協力して推進します。

また、観光・商業・医療・福祉分野など様々な町内事業者との連携の実施による、町内で実施される各種イベント時における公共交通の情報発信や体験コーナーの設置、企画乗車券の発売などを実施するとともに、交通事業者との連携による家族乗車券の発売など、様々な関係者と連携・協働した利用促進策を展開します。

【実施事業例】（下線は新規事業）

- パーク&ライド駐車場の整備
- 町内イベントにおける交通事業者ブースの出展
- 高校生までの町民を対象としたバスチケットの配布

参 考 事 例

【岐阜県大垣市】親子バス利用支援事業

大垣市では、親子等で路線バスに乗車すると運賃が無料になる「親子お出かけバスチケット」を交付している。

利用できる人は、「小学校6年生以下のお子さん、同一世帯の保護者等（父母、祖父母、兄弟）」か「妊娠中の方、同一世帯の配偶者等」（ともに市内に住民登録が必要）で、利用条件は、利用できる人と一緒に、市内にあるバス停で乗車・降車することとしている。

▼親子バス利用支援事業チラシ

小学6年生
以下同伴で
運賃無料！

**子どもとバスで
レッツお出かけ！**

妊娠中の方
も利用可！



市は、親子等で路線バスに乗車すると運賃が無料になる「親子お出かけバスチケット」を交付しています。

＜利用できる方＞ ※市内に住民登録が必要
① 小学校6年生以下のお子さん、同一世帯の保護者等（父母、祖父母、兄弟）
② 妊娠中の方、同一世帯の配偶者等

＜利用条件＞
① 小学校6年生以下のお子さんと一緒に、市内にあるバス停で乗車・降車すること
② 妊娠中の方と一緒に、市内にあるバス停で乗車・降車すること

＜利用方法＞
降車時に、バスの整理券と必要事項を記載したチケットを運賃箱に入れてください。

＜申請に必要なもの＞
・申請書（本チラシの裏面）
・子ども医療費受給者証（妊娠中の方は母子健康手帳）
・保護者等の本人確認書類（運転免許証、健康保険証、在留カード等）

＜申請場所＞
子育て支援課、上石津・墨俣地域事務所、上石津地域の各支所（平日）
キッズピアおおがき子育て支援センター（月曜日は休館）
南部子育て支援センター（火曜日は休館）
各サービスセンター（週1回休館日あり）
各保健センター（平日）



【お問い合わせ先】 大垣市 子育て支援課 児童福祉グループ
電話 0584-47-7092（直通）

資料：大垣市 Web サイト

地域の移動手段は地域で考え実現させる取組みが全国的に広がっています。

本町では、同じ目的施設であっても地域によって行きたい施設が違うため、需要を束ねることで効率的な移動手段となる鉄道や路線バスでは、移動需要とマッチしないことが分かりました。また、地域ごとの移動に関するニーズ（移動先・時間・対応の質も含めたサービス全般に対する要求）に合致するサービスを、町が一律で運行するオンデマンドバスで提供することは難しい状態にあります。

そこで、地域の発意による地域単位での移動手段を考える場の設立・運営など、住民が地域の交通を考え・育む取組みに対して支援します。

【実施事業例】（下線は新規事業）

- 地域の公共交通を考える場づくり
- 地域の公共交通を考える場の運営支援

参 考 事 例

【愛知県半田市】バス会に対する支援

市内公共交通を市民と協働し、考え・育む組織としてバス会が組織されており、バス会では市職員との協議や利用者へのアンケート調査等を実施している。

半田市では、バス会が実施する公共交通の機能・利便性に資する活動のための支援を行っている。

▼さくら小学校区の地域バスを考える会（バス会）発行「さくらバスだより」

The image shows a collection of flyers from the 'Sakura Bus' community group. The flyers are titled 'さくらバスだより' (Sakura Bus Newsletter) and contain various information about bus routes, schedules, and community events. One flyer mentions 'Sakura Bus' and 'Sakura Bus' with a target number of 36.6 people per day. Another flyer mentions 'Sakura Bus' and 'Sakura Bus' with a target number of 42.7 people per day. There are also flyers about 'Sakura Bus' and 'Sakura Bus' with a target number of 36.6 people per day. The flyers are colorful and feature various text and graphics.

資料：半田市

Ⅲ-③

運転士確保に向けた交通事業者との連携・協力

実施主体：養老町、交通事業者

全国的に公共交通の運転士が不足している状況が深刻化しており、本町の公共交通においても同様の状況となっています。

町が実施している定住促進*策などについて、交通事業者が実施している運転士確保策と協調する形で広報・周知を行うなど、官民が一丸となって取組みを進めます。

【実施事業例】（下線は新規事業）

- 広報・ケーブルテレビ等での募集
- 町退職者や地域での募集

参 考 事 例

【三重県桑名市】交通事業者との協定締結

桑名市では「桑名市職員の60歳到達以降における三重交通株式会社への転籍に関する協定」を締結している。

市の定年延長にあわせ、60歳に到達した消防職員が希望に基づいて三重交通株式会社へ転籍し、バス運転手として働くことが可能となるもの。

▼締結式の様子



資料：桑名市 Web サイト

4) 事業スケジュール

No.	事業	R7	R8	R9	R10	R11	R12
I-①	公共交通軸の維持・活性化	実施					
I-②	広域交流路線の維持・活性化	実施					
I-③	オンデマンドバスの運行を活用した若年層の移動手段の確保	運行継続					
		調査・実証実験		反映			
I-④	自治体間の公共交通に関する広域連携の活性化	実施					
I-⑤	一般タクシーを活用した移動手段の確保・維持	実施					
II-①	利用者目線のわかりやすい公共交通案内の提供	実施					
II-②	「養老Pay」を活用した楽しい乗車機会の創出	実施					
II-③	環境にやさしい公共交通に向けた行動の実践	車両更新時期・状況に応じて適宜実施					
III-①	公共交通の関係者が連携・協働した利用促進につながる取組みの展開	実施					
III-②	地域の交通を考え・育む取組みへの支援	準備		実施			
III-③	運転士確保に向けた交通事業者との連携・協力	情報交換などを含め適宜実施					

※表中には代表的な取組みを記載しています。ニーズに応じたサービス改善や、利用促進に資する取組みなどについては、記載されている取組み以外にも積極的に実施します。

7. 計画の推進と評価

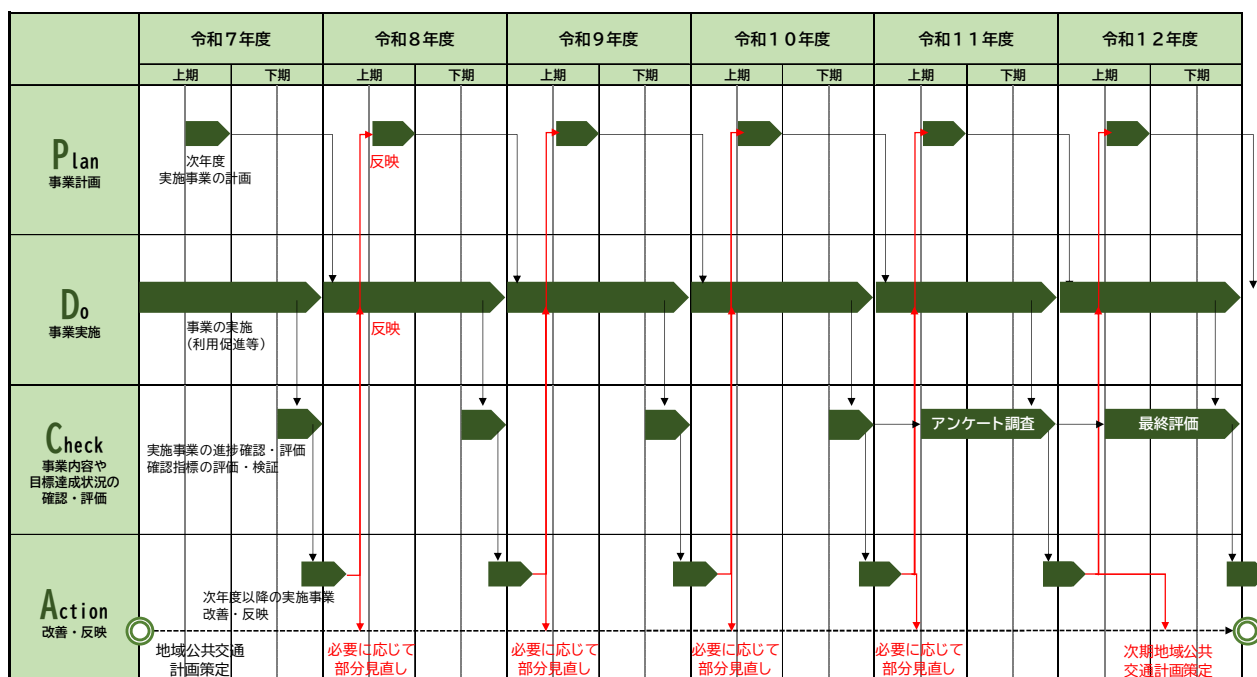
1) 計画の推進体制

本計画で位置づけた事業は、事業計画、事業実施、評価・検証、改善策の検討といったPDCAサイクル*を毎年繰り返し実施することで、より良い公共交通の実現につなげます。

また、実施した事業の概要やその効果、目標の達成状況等について、養老町地域公共交通会議において共有・公表することで改善につなげていきます。

なお、養老町地域公共交通会議は、事業実施や評価・検証の機会を考慮し、必要に応じて適宜開催することとします。

▼計画の評価・検証のスケジュール（PDCAサイクル）



*のついた用語は 34・35 ページに解説があります

2) 計画の評価指標

本計画の達成状況を評価するための評価指標と数値目標について、次の通り定めます。

▼計画の目標指標と数値目標

目標	評価指標	現況値	目標値
多世代が住み続けられるまちに向けた、地域公共交通の確保・維持	町内公共交通の 1日当たり利用者数*1 (毎年度評価)	養老鉄道：2,041人	現況値を維持
		名阪近鉄バス：830人	
		オンデマンドバス：95人	現況値を超える
		一般タクシー：18人	
やさしい公共交通に向けた、みんなが利用しやすくなる取組みの推進	町内公共交通全体の 満足度*2・3 (最終評価)	10.9%	現況値を超える
	オンデマンドバスの運賃 支払いに「養老Pay」 が利用できることの 認知度*2 (最終評価)	8.3%	25.0%
	町民の各公共交通の 年間利用割合*2・4 (最終評価)	養老鉄道：44.2% 名阪近鉄バス：11.2% オンデマンドバス：5.7% 一般タクシー：13.4%	現況値を超える
持続的な公共交通に向けた、関係者とともに絆でつながる取組みの推進	地域の交通を考える場の 設立件数 (最終評価)	0件	1件
	複数の関係者が連携・ 協働して実施した取組 みの件数 (毎年度評価)	3件/年 (前計画期間中に15件)	4件/年

【データの収集方法】

- *1：養老鉄道・・・年1回実施される乗降調査による数値
名阪近鉄バス・・・事業者実績データによる数値（路線全体の利用者数）
オンデマンドバス・・・事業者実績データによる数値
一般タクシー・・・事業者（岐阜近鉄タクシー）実績データによる数値
- *2：町民アンケート調査による数値
- *3：「利用していないのでわからない」及び「無回答」を有効票として扱う
- *4：「年に数日」以上利用する人の割合

前ページで設定した計画の評価指標とともに、以下に設定する確認指標についても適切な時期に確認・検証することとします。

▼確認指標

確認指標	現状値 令和5年度
オンデマンドバス事業の町負担金*	51,765 千円
オンデマンドバス利用者1人当たりの町負担金	2,161 円

* オンデマンドバスの総事業費から、運賃収入や運行協力金、県の補助金等を除いた
養老町が負担している額

◆ 用語集

用語	解説	初出 ページ
【あ 行】		
E V	「Electric Vehicle」の略で、電気自動車のこと。	26
H V	「Hybrid Vehicle」の略で、ハイブリッド自動車のこと。	26
【か 行】		
カーボンニュートラル	二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの（人為的な）「排出量」から、植林、森林管理などによる（人為的な）「吸収量」を差し引いて、合計を実質的にゼロにする、カーボンニュートラルを目指すこと。	26
岐阜県地域公共交通計画	岐阜県を一つの地域として捉え、岐阜県が策定した地域公共交通計画のこと。	10
広域交通	広域的な人やモノの移動のための交通のこと。	10
交通空白地域	公共交通の利用が難しい地域のこと。本計画では、鉄道駅から800m・バス停から300m以上離れている地域を指す。	6
交通結節点	バスのほか、電車やタクシー、自動車、自転車などさまざまな交通手段の接続が行われる乗り換え拠点のこと。	13
国勢調査	日本に住んでいるすべての人と世帯を対象とする国の最も重要な統計調査のこと。	3
【さ 行】		
サイクルアンドライド	鉄道駅等の交通結節点周辺に自転車を駐輪し、公共交通に乗り換えて移動すること。	27
シームレス	継ぎ目のないようす。	15
集約連携型のまちづくり	鉄道駅等の交通拠点周辺に都市機能を集約させ、集約された地域を公共交通軸で結び連携させることを目指すまちづくりのこと。	10
スマートムーブ	公共交通機関の利用や近い場所への徒歩、自転車での移動など、日常生活の様々な移動手段を工夫し、二酸化炭素排出量を削減しようという取組のこと。	19
【た 行】		
地域公共交通確保維持事業	地域の実情に応じた生活交通の確保維持を支援する国の事業のこと。	22
地域公共交通ネットワーク	ある地域に関連する公共交通網のこと。本計画では、養老町に関連した公共交通網を指す。	1
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）	地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定めた法律のこと。	2
定住促進	人口減少を抑制するために 住み続ける人を増やすこと。	29
鉄道事業再構築実施計画	最近の経営状況に鑑み、その継続が困難又は困難となる恐れがあると認められる鉄道事業を対象として、経営の改善を図るとともに、地方公共団体等の支援を受けつつ、上下分離等の事業構造の変更を行うことにより、その路線における輸送の維持を図るための事業を実施するための計画のこと。	21

【は 行】		
パークアンドライド	鉄道駅等の交通結節点周辺に自家用車を駐車し、公共交通に乗り換えて移動すること。	27
PDCAサイクル	Plan（計画）・Do（実行）・Check（評価）・Action（改善）を繰り返すことによって、生産管理や品質管理などの管理業務を継続的に改善していく手法のこと。	31
評価指標	ある事業や計画等を評価するために設定する指標のこと。	11
ファーストワンマイル・ラストワンマイル	最終目的地（自宅等）から交通結節点（駅・バス停等）までの移動のこと。	9
【ま 行】		
モータリゼーション	日常生活において自動車の利用が普及し、生活必需品化する現象のこと。	1
【や 行】		
養老線交通圏 地域公共交通網形成計画	養老鉄道養老線の沿線の交通圏を一つの地域として捉え、沿線自治体（3市4町）が策定した地域公共交通計画のこと。	10
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	人口に関する現状分析の結果を踏まえて、将来の人口推計のシミュレーションを行い、人口の目標を設定するもの。 また、目標人口を達成するために取り組む具体的な施策について取りまとめた計画のこと。	9
養老町都市計画 マスタープラン	今後持続的な発展と魅力的なまちづくり形成のために、新たな都市計画・都市づくりの方針を明らかにする計画のこと。	2
養老町 地域公共交通網形成計画	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の構築を目的とした計画で、本計画の前身にあたる計画のこと。	1
養老町 まちづくりビジョン	養老町のまちづくりの方向性を明らかにし、指針となるもの。計画期間は令和3年度から令和7年度。	2

◆養老町地域公共交通会議の開催状況

【令和5年度】

回	日 時	議 題
第1回	令和5年8月1日（火） 午前10時～	【協議事項】 (1) 計画評価のための町民アンケートの実施について (2) 養老町オンデマンドバスとタクシーの土曜運行について 【報告事項】 (1) 養老町オンデマンドバス停留所の廃止について
第2回	令和6年2月20日（火） 午前10時～	【協議事項】 (1) 養老町地域公共交通会議設置要綱の一部改正について 【報告事項】 (1) 名阪近鉄バス 一日乗車券の設定について (2) 養老町オンデマンドバス 養老 Pay の利用状況について (3) 養老町公共交通に関する町民アンケート調査の結果について (4) 養老町オンデマンドバス停留所の新設について

【令和6年度】

回	日 時	議 題
第1回	令和6年6月26日（水） 午前10時～	【協議事項】 (1) 養老町オンデマンドバス道路運送法第79条許可の更新について (2) 養老町地域公共交通計画の策定について 【報告事項】 (1) インターネット予約方法の変更について
第2回	令和6年11月28日（木） 午前10時～	【協議事項】 (1) 養老町地域公共交通計画（素案）について 【報告事項】 (1) 養老町オンデマンドバスバス停の新設及び移設について (2) 養老 Pay アプリからの予約及びポイント利用について (3) 令和6年度大垣市・養老町・関ヶ原町地域公共交通運賃協議会第1回合同会議の結果について
第3回	令和7年2月26日（水） 午前10時～	【協議事項】 (1) 養老町地域公共交通計画（案）について 【報告事項】 (1) 養老町オンデマンドバスバス停新設及び移設について