

養老線沿線市町の現状とアンケート調査の結果等

平成28年12月2日

養老線地域公共交通再生協議会

目 次

| | | |
|-----|--------------------|----|
| 1 | 計画の概要 | 1 |
| (1) | 計画策定の目的 | 1 |
| (2) | 計画策定の進め方 | 2 |
| 2 | 養老線沿線市町及び養老線交通圏の現状 | 3 |
| (1) | 養老線沿線市町の地域概況 | 3 |
| ① | 人口の推移と将来見通し | 3 |
| ② | 年齢3区分別人口の推移と将来見通し | 7 |
| ③ | 養老線沿線の人口集積状況 | 12 |
| ④ | 商業特性 | 14 |
| ⑤ | 工業特性 | 19 |
| ⑥ | 主要集客施設の立地状況 | 23 |
| ⑦ | 沿線高等学校等の生徒数の推移 | 31 |
| ⑧ | 通勤通学流動 | 34 |
| ⑨ | 都市交通特性 | 42 |
| (2) | 養老線交通圏の公共交通の現状 | 45 |
| ① | 鉄道サービスの現状 | 45 |
| ② | 養老線の現状 | 46 |
| ③ | 養老線沿線市町のバス交通の現状 | 49 |
| ④ | 養老線各駅におけるバスサービスの現状 | 52 |
| ⑤ | 養老線関連バス交通の利用者等推移 | 55 |
| (3) | 養老線沿線市町の主要計画の整理 | 69 |
| ① | 大垣市 | 69 |
| ② | 桑名市 | 73 |
| ③ | 海津市 | 80 |
| ④ | 養老町 | 88 |
| ⑤ | 神戸町 | 92 |
| ⑥ | 揖斐川町 | 94 |
| ⑦ | 池田町 | 99 |

| | | |
|-----|-----------------------|-----|
| 3 | 養老線沿線の公共交通に関するニーズ等 | 103 |
| (1) | 調査概要 | 103 |
| (2) | 調査結果 | 106 |
| ① | 養老線の沿線住民 | 106 |
| ② | 養老線の利用者 | 112 |
| ③ | 養老線の沿線事業所 | 123 |
| ④ | 養老線の沿線高等学校等 | 125 |
| ⑤ | 養老線の沿線高等学校等の生徒 | 126 |
| ⑥ | 養老線の利用実態調査結果 | 134 |
| ⑦ | 養老線大垣駅の利用実態調査結果 | 137 |
| 4 | 養老線交通圏における地域公共交通の課題整理 | 138 |
| (1) | 各調査結果の整理と個別課題の抽出 | 138 |
| (2) | 養老線交通圏における地域公共交通の課題 | 142 |
| (3) | 課題解決に向けた施策の方向性（素案） | 143 |

※本書において、「養老鉄道」とは、固有の名称を除き、鉄道事業者としての養老鉄道(株)をいい、「養老線」とは、路線の名称としての養老線をいいます。

1 計画の概要

(1) 計画策定の目的

養老鉄道養老線（以下「養老線」という。）は、岐阜県揖斐川町から三重県桑名市までの2県、3市4町を結び、57.5 kmに及ぶ路線で、年間で約600万人の利用者があり、沿線地域にとって大切な生活路線となっています。

平成19年10月からは、養老鉄道株式会社（以下「養老鉄道」という。）と近畿日本鉄道株式会社（以下「近鉄」という。）による上下分離方式での運営に移行し、養老鉄道の活性化に向けて沿線の3市4町（以下「沿線市町」という。）や近鉄が、支援を続けてきました。

しかし、近年の少子高齢化やモータリゼーションの一層の進展だけでなく、人口減少社会の本格的な到来により社会経済情勢が大きく変化する中、養老線の利用者は、年々減少し、厳しい経営状況が続いています。

こうしたなか、沿線市町や近鉄は、平成29年中を目途に、新たに沿線市町等が設立する新法人が第三種鉄道事業者として施設の保有管理を担い、養老鉄道が引き続き第二種鉄道事業者として運営を担う体制へ移行させるべく、鉄道事業再構築実施計画の策定や、その他の所要の手続きを行うことで合意しました。

以上のことから、鉄道事業再構築実施計画の策定の前提となる

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく、養老線を基軸とした養老線交通圏の地域公共交通網形成計画を策定します。

図1-1 養老線路線図



(2) 計画策定の進め方

計画策定は、以下に示す検討フローに基づき行うものとします。

なお、養老線交通圏地域公共交通網形成計画の策定に合わせ、別途、養老線の第三種鉄道事業者設立に関する検討を行います。

図 1-2 検討フロー

