

5 養老線交通圏地域公共交通網形成計画

(1) 計画の区域と計画期間

① 計画の区域

計画の区域は、養老線を主軸に路線バス、コミュニティバス、タクシー等、養老線の二次交通が運行される沿線3市4町の範囲とします。

② 計画期間

養老線は、(一社)養老線管理機構が平成29年中を目途に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行を担う新たな事業形態に変更し、安全を第一とした鉄道運行を維持しつつ、事業者、沿線3市4町及び沿線住民等、多様な関係者が一体となり、地域全体で養老線を育みながら各種取り組みを進めますが、その効果発現や検証には一定の期間を要します。

また、今後予定されている大垣市役所新庁舎建設や桑名駅の橋上駅舎整備といったまちづくり施策と連携し、養老線を公共交通軸とした沿線バス交通、タクシー等が一体となった面的な公共交通ネットワークの再編に取り組んでいく必要があります。

このような、沿線3市4町におけるまちづくり施策の進捗や、連携に伴う養老線及び各種バス交通等の利用定着には一定の期間を要し、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律で定められる原則5年間とする計画期間内では、養老線の再生に向けた取り組みの実施や十分な成果を得ることは困難と考えられます。

これらより、養老線や沿線バス交通等の地域公共交通の活性化及び再生を実現するために必要な期間として、本計画の計画期間は、養老線を新たな事業形態へ変更する平成29年度から概ね10年後となる平成38年度までとします。

(2) 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

① 養老線交通圏における公共交通の将来像

これまでに整理した養老線交通圏における地域公共交通の課題解決に向けた施策の方向性をもとに、養老線及び沿線バス交通等の一体的な活性化を図り、持続可能な地域公共交通体系の実現を目指します。

<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

② 地域公共交通網形成計画の基本方針

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を形成します。

- 沿線3市4町が目指す養老線駅等を中心とした集約連携型のまちづくりを支援するため、養老線駅周辺における拠点*内移動（モビリティ：移動のしやすさ）、養老線駅と居住地や主要集客施設等を連絡する拠点*間移動（アクセシビリティ：到達のしやすさ）に対応した便利で快適な公共交通ネットワークを形成します。
*2(3)養老線沿線市町の主要計画で整理した将来像で位置づけられる拠点を示します。
- 公共交通ネットワークの形成にあたっては、養老線、沿線バス交通、タクシー等が一体となり、各路線等が果たすべき役割を明確化した上で、沿線3市4町と交通事業者が連携して必要となる路線の確保・維持・改善を図ります。

基本方針2 養老線を地域の生活軸とする公共交通サービスを充実します。

- 養老線利用者の主体を占める通勤・通学利用者の利便性を確保するため、利用者ニーズに対応した養老線サービスの充実を図るとともに、養老線駅と沿線の企業、高等学校等を連絡する沿線バス交通やタクシー等サービスの充実を図ります。
- 養老線については、鉄道事業再構築実施計画を策定し、沿線地域の生活を支える地域鉄道の維持・活性化に係る取り組みを進めます。
- 養老線主要駅周辺では、パークアンドライド駐車場やサイクルアンドライド駐輪場の確保等、交通結節点機能の充実を図るとともに、養老線との乗継が可能となるバスダイヤの調整等、乗継環境の改善を図ります。

- ・ 名古屋市や岐阜市等の広域的な移動に対しては、養老線がJR東海道本線や近鉄名古屋線・JR関西本線に対する二次交通として、鉄道相互の連携に資する乗継ダイヤの調整等、利用しやすい公共交通環境の確保に向けた取り組みを進めます。

基本方針3 養老線を観光・交流軸とする公共交通ネットワークを形成します。

- ・ 人口減少下において公共交通利用者数を確保するため、養老線を地域の南北幹線軸としつつ、地域の歴史、自然、文化を始めとした貴重な観光・交流資源を連絡する沿線バス交通やタクシー等が連携した公共交通ネットワークを形成します。
- ・ 多様な観光・交流需要に対応するため、養老線サイクルトレインの継続や、養老線主要駅周辺でのレンタサイクル等サービスの充実を図ります。
- ・ 養老線そのものを観光・交流資源として活用するとともに、養老線と観光・交流資源が連携した各種イベントを実施します。
- ・ 各種情報・案内の提供や待合環境の整備等、沿線地域内外の利用者にとって分かりやすく・魅力ある公共交通環境の確保に向けた取り組みを進めます。

基本方針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進めます。

- ・ 養老線は沿線住民や沿線地域への来訪者の移動手段として定着しています。
- ・ 持続可能な公共交通手段として確保・維持するため、非利用者が利用可能となる条件への対応や、今後進展する少子高齢化による学生の減少や高齢者の増加等の社会経済情勢の変化に配慮した安全・安心な公共交通環境の確保に向けた取り組みを進めます。また、沿線3市4町の都市計画マスタープランや立地適正化計画等のまちづくり計画の策定や改定状況を把握、連携して進めます。
- ・ 計画期間終了後については、目標の達成状況や、社会経済情勢等を把握、分析し、新たな計画を策定して、引き続き持続可能な地域公共交通体系の実現を目指します。
- ・ これら取り組みの実施にあたっては、沿線3市4町、交通事業者、地域住民及び市民団体等の関係者が協働して、適切な役割分担のもと必要となる利用促進施策・事業を展開します。
- ・ 施策・事業の評価・改善、見直し検討、計画反映を行うPDCAサイクルによる評価体系を構築します。

図5-1 基本方針の展開図（養老線交通圏における公共交通ネットワークイメージ）



③ 公共交通の機能分類と対応路線

現行のサービス水準を踏まえ、養老線交通圏における公共交通の機能分類を行い、対応路線を整理します。

表5-1 養老線交通圏における公共交通の機能分類と対応路線

| | 路線機能 | 路線名 | | 現状のサービス水準 | | | 事業主体 | |
|---------|---|--------|---------------|---------------|---------------|--------|------|--------|
| | | | | 運行本数 (本/日) | 養老線駅 発着時間帯 | 運賃 | | |
| 広域主要幹線 | <ul style="list-style-type: none"> ・養老線沿線地域と名古屋や大阪を結び、広域な幹線軸として機能する路線 ・需要に応じたサービス水準の確保に向け、交通事業者が運行を維持 | 東海道本線 | 大垣－名古屋方面 | | 142 | 5-23時台 | 距離制 | 東海旅客鉄道 |
| | | | 大垣－美濃赤坂・関ヶ原方面 | | 134 | 5-24時台 | | |
| | | 関西本線 | 桑名－名古屋方面 | | 79 | 5-23時台 | | |
| | | | 桑名－亀山・津方面 | | 82 | 5-24時台 | | |
| | | 近鉄名古屋線 | 桑名－近鉄名古屋方面 | | 181 | 5-23時台 | 距離制 | 近畿日本鉄道 |
| | | | 桑名－津方面 | | 181 | 5-24時台 | | |
| 圏域内主要幹線 | <ul style="list-style-type: none"> ・養老線沿線地域内の都市間の移動に対応するとともに広域主要幹線と接続することで広域な移動ニーズにも対応する幹線軸として機能する路線 ・需要に応じたサービス水準の確保に向け、交通事業者が主体的に運行を維持するとともに、必要に応じて行政が運行を支援 | 養老線 | 桑名－大垣 | 大垣方面 | 31 | 5-23時台 | 距離制 | 養老鉄道 |
| | | | | 桑名方面 | 30 | 5-23時台 | | |
| | | | 大垣－揖斐 | 揖斐方面 | 37 | 5-23時台 | | |
| | | | | 大垣方面 | 37 | 5-24時台 | | |
| | | 北勢線 | | 90 | 5-23時台 | 距離制 | 三岐鉄道 | |
| | | 樽見線 | | 36 (大垣発着) | 6-22時台 | 距離制 | 樽見鉄道 | |

| | 路線機能 | 路線名 | | 現状のサービス水準 | | | 事業主体 |
|-------|---|------------|---------|---------------|---------------|--------------------------|--------------------------|
| | | | | 運行本数 (本/日) | 養老線駅 発着時間帯 | 運賃 | |
| 圏域内幹線 | <ul style="list-style-type: none"> ・養老線沿線地域内の移動ニーズに対応し、広域主要幹線または圏域内主要幹線にアクセスする幹線軸として機能する路線 ・需要に応じたサービス水準の確保に向け、交通事業者が主体的に運行を維持するとともに、必要に応じて行政が運行を支援 | 城南線 | | 40 | 6-21時台 | 距離制 | 三重交通バス |
| | | 桑名長島温泉線 | なばなの里直通 | 21 | 9-20時台 | | |
| | | | 伊勢大橋経由 | 3 | 8-21時台 | | |
| | | | 松蔭経由 | 1 | 10時台 | | |
| | | | 三交桑名経由 | 58 | 6-21時台 | | |
| | | 陽だまりの丘線 | 大山田発着 | 71 | 6-21時台 | | |
| | | | 循環 | 9 | 7-10時台 | | |
| | | 桑名大山田団地線 | | 66 | 5-23時台 | | |
| | | 桑名阿下喜線 | | 28 | 5-19時台 | | |
| | | 桑名ネオポリス線 | 急行 | 3 | 7-8時台 | | |
| | 大山田経由 | | 57 | 6-23時台 | | | |
| | 穴太経由 | | 57 | 5-22時台 | | | |
| | 梅戸線 | | 49 | 6-21時台 | 距離制 | 八風バス | |
| | 海津線 | | 38 | 6-21時台 | 距離制 | 名阪近鉄バス (大垣市自主運行バスを含む) | |
| | 岐垣線 | | 49 | 6-21時台 | | | |
| | ソフトピア線 | | 72 | 7-22時台 | | | |
| | 羽島線 | | 32 | 6-21時台 | | | |
| | 輪之内線 | | 34 | 6-21時台 | | | |
| 荒尾線 | | 41 | 6-21時台 | | | | |
| 赤坂線 | | 37 | 7-21時台 | | | | |
| 大垣多良線 | | 35 | 7-21時台 | | | | |
| 圏域内支線 | <ul style="list-style-type: none"> ・養老線沿線地域内の移動ニーズに対応し、圏域内幹線を補完する機能を有する路線 | 桑名市内A・B循環線 | | 28 | 7-21時台 | 距離制 | 三重交通バス |
| | | 名古屋桑名線 | | 1 | 20-22時台 | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> ・需要に応じたサービス水準の確保に向け、交通事業者が主体的に運行を維持するとともに、必要に応じて行政が運行を支援 | 女子短大線 | | 19 | 7-20時台 | 距離制 | 名阪近鉄バス (大垣市自主運行バスを含む) |
| | | 大垣大野線 | | 23 | 7-20時台 | | |
| | | 青柳線 | | 20 | 7-19時台 | | |
| | | 川並線 | | 8 | 7-16時台 | | |
| | | 稲葉線 | | 22 | 7-22時台 | | |
| | | 荒崎線 | | 21 | 6-21時台 | | |
| 開発住宅線 | | 15 | 7-18時台 | | | | |

| | 路線機能 | 路線名 | | 現状のサービス水準 | | | 事業主体 |
|------------|--|--|------------|---------------|---------------|----------|--------|
| | | | | 運行本数 (本/日) | 養老線駅 発着時間帯 | 運賃 | |
| 特定目的路線 | <ul style="list-style-type: none"> ・養老線沿線地域内において通学や観光といった特定目的の移動ニーズに対応する機能を有する路線 ・需要に応じたサービス水準の確保に向け、交通事業者が主体的に運行を維持するとともに、必要に応じて行政または関係団体が運行を支援 | 経大スクール線 (登校日のみ) | | 44 | 8-21時台 | 距離制 | 名阪近鉄バス |
| | | 大商スクール線 (登校日のみ) | | 4 | 8-21時台 | | |
| | | 女子短大スクール線 (登校日のみ) | | 14 | 8-18時台 | | |
| | | 大垣伊吹山線(7月1日～18日・9月1日～30日の土曜・日曜・祝日及び7月19日～8月31日の毎日) | | 6 | 8-17時台 | 距離制 | |
| | | 大垣競輪場線 (大垣競輪開催日) | | 51 | 9-16時台 | | |
| | | 大垣野口線(日野口宝光院はだか祭り開催日運行) | | 26 | 9-16時台 | | |
| | | 大垣宮代線 (1月1日～3日) | | 10 | 8-16時台 | | |
| 地域アクセス線 | <ul style="list-style-type: none"> ・養老線沿線の各都市内の移動ニーズに対応するとともに養老線へのアクセス機能を有する路線 ・需要に応じたサービス水準の確保に向け、行政または地域住民が主体的に運行 | K-バス | 北部ルート | 8 | 8-18時台 | 100円 | 桑名市 |
| | | | 東部ルート | 19 | 9-18時台 | | |
| | | | 南部ルート | 8 | 8-17時台 | | |
| | | | 循環(多度ルート) | 9 | 8-17時台 | | |
| | | | 美鹿ルート | 9 | 7-19時台 | | |
| | | 海津市コミュニティバス | 南幹線 | 16 | 7-19時台 | 200円 | 海津市 |
| | | | お千代保稻荷線 | 1 | 8時台 | | |
| | | | 海津市デマンド交通 | 18 | 6-20時台 | 200・300円 | |
| | | 養老町オンデマンドバス | - | 8-17時台 | 300円 | 養老町 | |
| | | 養老駅シャトルバス | - | 8-17時台 | 200円 | | |
| | | 池田町コミュニティバス | 役場～市橋線 | 11 | 9-16時台 | 無料 | 池田町 |
| | | | 巡回線 | 6 | 7-18時台 | | |
| | | | 北回り1号線 | 8 | 8-16時台 | | |
| | | | 北回り2号線 | 5 | 9-15時台 | | |
| | | 池田温泉福祉バス | 南回り1号線 | 5 | 10-16時台 | 無料 | 池田町 |
| | | | 休日(池野駅) | 5 | 9-16時台 | | |
| | | | 月～金曜日(池野駅) | 2 | 10-14時台 | | |
| | | | 月曜日(北池野駅) | 4 | 9-15時台 | | |
| | | 揖斐川町コミュニティバス | 水曜日(美濃本郷駅) | 4 | 9-15時台 | 地帯制 | 揖斐川町 |
| | | | 清水循環線 | 6 | 6-18時台 | | |
| 横蔵線 | 13 | | 8-18時台 | | | | |
| 揖斐大野線・揖斐町線 | 18 | | 6-19時台 | | | | |
| 房島線 | 11 | | 7-18時台 | | | | |
| 春日線 | 26 | | 6-19時台 | | | | |
| 揖斐川北部線 | 28 | 7-19時台 | | | | | |

(3) 計画の目標

先に設定した地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針に基づき、本計画の目標及び個別目標の達成度を検証する上での成果指標を以下に設定します。

図5-2 計画の目標と目標指標

養老線交通圏における公共交通の将来像

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

基本方針別の個別目標

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を形成します。

個別目標 1 養老線駅及び周辺地域の魅力を向上させます。

個別目標指標 1-1 将来都市構造等で拠点に位置づけられる主要10駅の養老線日平均利用者数

個別目標指標 1-2 養老線利用者の他の公共交通機関との乗り継ぎ利用率

基本方針 2 養老線を地域の生活軸とする公共交通サービスを充実します。

個別目標 2 日常的な生活行動における養老線及び乗継の利便性を向上させます。

個別目標指標 2 通勤・通学時間帯における養老線日平均乗車人数

基本方針 3 養老線を観光・交流軸とする公共交通ネットワークを形成します。

個別目標 3 観光・交流における公共交通の利用しやすさ及びわかりやすさを向上させます。

個別目標指標 3-1 養老線の定期外年間利用者数

個別目標指標 3-2 養老線の時刻表や乗り継ぎの情報案内に関する満足度

基本方針 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進めます。

個別目標 4 公共交通への関心を高めます。

個別目標指標 4 公共交通の維持・活性化に関する地域主体の取り組み回数

養老線交通圏地域公共交通網形成計画の全体目標

全体目標 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（将来像）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

全体目標指標 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

全体目標指標 2 養老線及び沿線バス交通の満足度

表5-2 目標指標及び目標値の設定

| 指標 | 現況値 | 目標値 |
|--------------------------------------|--|--|
| 全体目標指標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 | 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 | 平成38年度 全 体：631万人 養 老 線：526万人（推計値506万人から20万人増加） バス交通：105万人（推計値101万人から 4万人増加） |
| | ＊養老鉄道及び沿線3市4町データより ＊養老線の推計値506万人は、将来人口減少率及び、H22～27年度の利用者減少率と沿線人口減少率の実績値の差を考慮して算出（計画未実施の場合の数値） ＊養老線の増加分20万人は、計画の実施により増加させる数値 ＊バス交通は養老線との乗り継ぎ利用者数の割合20%（アンケート結果）から推計 ＊達成状況の評価・検証においては、指標として設定した以外のデータも整理し、状況の把握や改善施策の検討を実施していく | |
| 全体目標指標2 養老線及び沿線バス交通の満足度 | 平成28年度 養 老 線：33.9% バス交通：32.1% | 平成38年度 養 老 線：現状値を上回る バス交通：現状値を上回る |
| | ＊養老線利用者アンケートより、養老線の満足度（「満足」＋「まあ満足」） ＊バス交通は、養老線との乗り継ぎ利用者の満足度（「満足」＋「まあ満足」） | |

| 指標 | 現況値 | 目標値 |
|---|--|--------------------------|
| 個別目標指標1-1 将来都市構造等で拠点に位置づけられる主要10駅の養老線日平均利用者数 | 平成28年度 20,762人 | 平成38年度 推計値17,100人を上回る |
| | ＊養老鉄道データより、全駅利用者のうち主要10駅の利用割合は61% ＊H38年度の養老線年間利用者推計値506万人から推計値17,100人を算出 ＊主要10駅は桑名駅、多度駅、石津駅、駒野駅、養老駅、美濃高田駅、大垣駅、広神戸駅、池野駅、揖斐駅 | |
| 個別目標指標1-2 養老線利用者の他の公共交通機関との乗り継ぎ利用率 | 平成28年度 68.8% | 平成38年度 現状値を上回る |
| | ＊養老線利用者アンケートより、「乗車前」または「降車後」に他の公共交通機関を利用した方の割合 | |
| 個別目標指標2 通勤・通学時間帯における養老線日平均乗車人数 | 平成28年度 5,607人 | 平成38年度 推計値4,500人を上回る |
| | ＊養老鉄道データより、全時間帯利用者のうち通勤通学時間帯（始発～午前9時）の利用割合は16% | |
| 個別目標指標3-1 養老線の定期外年間利用者数 | 平成28年度 133万人 | 平成38年度 推計値102万人を上回る |
| | ＊養老鉄道データより、全体目標値1と同様の推計方法で算出 | |
| 個別目標指標3-2 養老線の時刻表や乗り継ぎの情報案内に関する満足度 | 平成28年度 31.7% | 平成38年度 現状値を上回る |
| | ＊養老線利用者アンケートより、「満足」＋「まあ満足」の合計 | |
| 個別目標指標4 公共交通の維持・活性化に関する地域主体の取り組み回数 | 平成28年度 75回 | 平成38年度 90回 |
| | ＊地域が主体的に実施または行政等と連携して実施する養老線及び沿線バス交通等の維持・活性化に関する取り組み回数を2割増加 | |

※今後の協議の進展や新しい基礎数値の状況等により、推計値や目標値等が変更となる場合があります。

(4) 目標を達成するために行う事業・実施主体

計画の目標を達成するために行う各種施策・事業のアクションプログラムは次に示すとおりです。

なお、アクションプログラムの期間は、本計画の計画期間の前期となる5年後の平成33年度までを基本としていますが、計画期間が10年となる鉄道事業再構築実施計画への反映に配慮するため、10年後の平成38年度までの施策・事業を整理し、持続可能な公共交通の確保・維持を目指していきます。また、中間の平成33年度には、総合的な評価・検証を実施し、その結果や社会経済情勢の変化等を踏まえた後期のアクションプログラムを検討し、必要な施策・事業を位置づけて取り組んでいきます。

| 施策名 | 基本方針 | 概要 | 事業No. | 個別事業名等 | 実施スケジュール表示 | | | | | | 実施主体 |
|----------------------|--------------|---|-------|---|---------------|----|----|----|----|------------|-------------------|
| | | | | | 実施スケジュール (年度) | | | | | | |
| | | | | | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34~38 | |
| (1) 沿線市町の各種計画等の策定、改定 | 1, 2 3, 4 | まちづくり計画等の策定、改定 | 1 | ① 地域公共交通網形成計画の策定、改定 策定：大垣市、養老町 改定：海津市 |→ | → | | | | | 大垣市 海津市 養老町 |
| | | | | ② 立地適正化計画の策定 策定 大垣市、桑名市 | → | | | | | 大垣市 桑名市 | |
| | | | | ③ 都市計画マスタープランの策定 策定 神戸町 | → | | | | | 神戸町 | |
| (2) 駅を中心としたまちづくり | 1, 2 3, 4 | 駅周辺の魅力向上 駅周辺への居住促進や出店促進 公共交通を利用した外出のきっかけづくり | 4 | ① 大垣市役所新庁舎 (現地建替) | → | → | | | | | 大垣市 |
| | | | 5 | ② 桑名市総合医療センター (新規設置) | → | → | | | | | 桑名市 |
| | | | 6 | ③ 大垣市まちなか住宅取得支援事業 (中心市街地への居住促進) | → | → | → | → | → | → | 大垣市 |
| | | | 7 | ④ 神戸町養老鉄道を活かした移住・定住促進事業 (駅近くの宅地分譲や建築規制緩和) | → | → | → | → | → | → | 神戸町 |
| | | | 8 | ⑤ 大垣市リフレッシュサポート支援事業 (中心市街地の空き店舗への出店促進) | → | → | → | → | → | → | 大垣市 |
| | | | 9 | ⑥ 大垣市元気ハツラツ市 (毎月第1日曜日に大垣駅通りを歩行者天国にして開催) | → | → | → | → | → | → | 大垣市 |

1 まちづくりや地域の魅力向上に関する取り組み (9事業)

2 養老鉄道(株)及び養老線に関する取り組み (11事業)

| 施策名 | 基本方針 | 概要 | 事業No. | 個別事業名等 | 実施スケジュール (年度) | | | | | | 実施主体 |
|----------------------|--------------|------------------|-------|---|---------------|----|----|----|----|-------|----------------------------------|
| | | | | | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34~38 | |
| (1) 鉄道事業再構築事業 | 2 | 鉄道事業再構築事業の実施 | 10 | ① 鉄道事業再構築実施計画の策定 | → | | | | | | 養老鉄道(株) (一社)養老線管理機構 沿線3市4町 |
| | | | 11 | ② 鉄道事業再構築事業の実施 (養老鉄道(株)及び(一社)養老線管理機構の経営改善や計画的な設備投資 等) | | → | → | → | → | → | |
| (2) 養老鉄道(株)への支援等 | 2 | 養老鉄道(株)への支援等 | 12 | ① 各種利用促進事業等の実施 | → | → | → | → | → | → | 沿線3市4町 |
| | | | 13 | ② 大垣市養老線支援基金の活用 | → | → | → | → | → | → | |
| (3) (一社)養老線管理機構への支援等 | 2 | (一社)養老線管理機構への支援等 | 14 | ① 沿線3市4町からの負担金の拠出 | → | → | → | → | → | → | 沿線3市4町 |
| | | | 15 | ② 民間団体等からの寄附金等の支援依頼 | → | → | → | → | → | → | |
| | | | 16 | ③ 近畿日本鉄道(株)及び養老鉄道(株)からの技術的支援・人的支援 | → | → | → | → | → | → | 近畿日本鉄道(株) 養老鉄道(株) |
| (4) 運行サービスの改善 | 1, 2 3, 4 | 運行サービスの改善 | 17 | ① 利用者等のニーズに基づくサービスの改善 ※随時、検討し必要に応じて対応 | → | → | → | → | → | → | 養老鉄道(株) (一社)養老線管理機構 |
| | | | | ② ホームページや主要な駅での案内等の改善 ※随時、検討し必要に応じて対応 | → | → | → | → | → | → | |
| (5) 鉄道相互等のダイヤ調整 | 2 | 鉄道相互等のダイヤ調整 | 18 | ① 大垣駅、桑名駅での乗り継ぎダイヤの調整 ※JR・近鉄のダイヤ改正時等に検討し、必要に応じて対応 | → | → | → | → | → | → | 養老鉄道(株) |
| (6) 関係者の連携強化 | 1, 2 3, 4 | 関係者の連携強化 | 19 | ① 養老線の運行に係る関係者での意見交換等を行う連絡会議を設置し、定期的開催 | → | → | → | → | → | → | 養老鉄道(株) (一社)養老線管理機構 |
| (7) その他 | 2 | 大垣市養老線支援基金の運用 | 20 | ① 事業形態の変更までに近畿日本鉄道(株)より10億円の拠出を受ける | → | → | → | → | → | → | 沿線3市4町 養老鉄道(株) (一社)養老線管理機構 |
| | | | | ② 大垣市に基金を設置 | → | → | → | → | → | → | |
| | | | | ③ 安全かつ効果的な方法で運用し適切に活用 | → | → | → | → | → | → | |

3 バス・タクシー交通に関する取り組み (12事業)

| 施策名 | 基本方針 | 概要 | 事業No. | 個別事業名等 | 実施スケジュール (年度) | | | | | | 実施主体 |
|-----------------------------------|-----------|--|-------|--|---------------|----|----|-------|----|-------|------------------------|
| | | | | | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34~38 | |
| (1) バス路線再編等 | 1, 2 3 | バス路線再編 ・バス事業者 路線バス ・市町コミュニティバス ・市町デマンドバス | 21 | ① バス路線の再編、新設、ルート見直し、増便等 ※随時、検討し必要に応じて対応 桑名市コミュニティバス「K-バス」多度ルートの増便 |▶ | | | | | | バス事業者 沿線3市4町 桑名市 |
| | | | 22 | ② 養老線駅から集客施設等へのアクセスの向上等 ※随時、検討し必要に応じて対応 |▶ | | | | | | バス事業者 沿線3市4町 |
| | | | 23 | ③ デマンド型交通システムの評価、見直し ※随時、検討し必要に応じて対応 |▶ | | | | | | 海津市 養老町 |
| (2) バスの利用促進 | 1, 2 3 | バスの利用促進 | 24 | ① 各種サービス、運行ダイヤの効果的な情報提供、わかりやすい路線図の設置等 | ▶..... | | | | | | バス事業者 沿線3市4町 |
| | | | 25 | ② 大垣市親子バス利用支援事業 (子どもを連れた保護者等の路線バス利用を無料化) ※平成29年度に対象を未就学児から小学校2年生以下に拡充 | ▶..... | | | | | | 大垣市 |
| | | | 26 | ③ 運転免許証返納者割引 (年齢制限無し) 運転経歴証明書の提示で運賃半額 ※名阪近鉄バス株は、平成29年10月から実施 | ▶..... | | | | | | 名阪近鉄バス株 三重交通株 |
| 運転免許証返納割引定期券「セーフティパス」 (フリーパス式) | ▶..... | | | | | | | 三重交通株 | | | |
| (3) タクシーの利用促進 | 3, 4 | タクシーの利用促進 | 27 | ① サービス内容の啓発、駅でのタクシー会社の電話番号案内、事前予約利用案内 等 | ▶..... | | | | | | タクシー事業者 沿線3市4町 |
| | | | 28 | ② 神戸町ばらタクサービス事業 (70歳以上の高齢者等が神戸町内でタクシーを利用する際の利用者負担を1乗車1人につき1回200円) | ▶..... | | | | | | 神戸町 |

| 施策名 | 基本方針 | 概要 | 事業No. | 個別事業名等 | 実施スケジュール (年度) | | | | | | 実施主体 |
|-----------------|--------------|-------------|-------|--|---------------|----|----|----|----|-------|--|
| | | | | | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34~38 | |
| (3) タクシーの利用促進 | 3, 4 | タクシーの利用促進 | 29 | ③ 高齢者割引 (予め登録した70歳以上の高齢者は1割引) | → | | | | | | スイトトラベル(株) 岐阜近鉄タクシー(株) 大垣タクシー(株) 中部交通(株) 揖斐タクシー(株) 山田タクシー(個) (資)安八タクシー 名鉄四日市タクシー(株) |
| | | | 30 | ④ 運転免許証返納者割引 (運転経歴証明書を提示した65歳以上の高齢者は1割引) | → | | | | | | スイトトラベル(株) 岐阜近鉄タクシー(株) 大垣タクシー(株) 中部交通(株) 揖斐タクシー(株) 山田タクシー(個) (資)安八タクシー |
| (4) 運行サービスの改善 | 1, 2 3, 4 | 運行サービスの改善 | 31 | ① 利用者等のニーズに基づくサービスの改善 ※随時、検討し必要に応じて対応 | → | | | | | | バス事業者 タクシー事業者 沿線3市4町 |
| | | | | 大垣市役所新庁舎整備時に、庁舎敷地外にあるバス停を庁舎敷地内に移設 | → | | | | | | 大垣市 名阪近鉄バス(株) |
| (5) 養老線等とのダイヤ調整 | 2, 3 | 養老線等とのダイヤ調整 | 32 | ① バスの乗り継ぎダイヤの調整 ※養老鉄道のダイヤ改正時等に検討し、必要に応じて対応の検討 | → | | | | | | バス事業者 沿線3市4町 |

4 交通結節点の機能充実に関する取り組み（7事業）

| 施策名 | 基本方針 | 概要 | 事業No. | 個別事業名等 | 実施スケジュール（年度） | | | | | | 実施主体 |
|-------------|------|---------|-------|---|--------------|----|----|----|----|-------|-----------------------|
| | | | | | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34~38 | |
| (1) 交通結節点整備 | 1 | 交通結節点整備 | 33 | ① 大垣駅南口広場の整備による機能充実（安全で快適な公共空間の創出、愛称募集） | → | | | | | | 大垣市 |
| | | | 34 | ② 桑名駅の整備による機能充実 | | | | | | | 桑名市 |
| | | | | 橋上駅舎化、東西自由通路の整備 駅前広場の整備 | → | → | → | | | | |
| (2) 駅施設の改善 | 4 | 駅施設の改善 | 35 | ① 駅や待合・観光交流施設等の整備 ※随時、検討し必要に応じて対応 | → | → | → | → | → | → | 沿線3市4町 （一社）養老線管理機構 |
| (3) 駐車場整備 | 2, 3 | 駐車場整備 | 36 | ① パークアンドライド用駐車場 | | | | | | | |
| | | | | 北神戸駅（10台程度）※既存駐車場の活用 | → | | | | | | 神戸町 |
| | | | | 広神戸駅（30台程度）※既存駐車場の活用 | → | → | | | | | |
| | | | | 友江駅（30台程度）※新規整備 | → | → | → | | | | 大垣市 |
| | | | | 烏江駅（40台程度）※新規整備 | → | → | | | | | 養老町 |
| | | | | 美濃高田駅（20台程度）※新規整備 | → | → | → | | | | |
| | | | | 美濃津屋駅（10台程度）※既存駐車場の活用 | → | → | | | | | 海津市 |
| | | | | 駒野駅（50台程度）※既存駐車場の活用 | → | | | | | | |
| | | | | 石津駅（10台程度）※既存駐車場の活用 | → | → | | | | | |
| | | | | 美濃松山駅（30台程度）※既存駐車場の活用 | → | → | | | | | |
| (4) 駐輪場整備 | 2, 3 | 駐輪場整備 | 37 | ① サイクルアンドライド用駐輪場 | | | | | | | |
| | | | | 駒野駅（50台程度）※新規整備 | → | → | → | | | | 海津市 |
| | | | | 美濃山崎駅（21台程度）※新規整備 | → | | | | | | |
| | | | | 下野代駅（屋根設置、舗装） | → | → | → | → | | | 桑名市 |
| | | | | 下深谷駅（屋根設置） | → | → | → | → | | | |
| | | | | 播磨駅（屋根設置） | → | → | → | → | | | |

| 施策名 | 基本方針 | 概要 | 事業No. | 個別事業名等 | 実施スケジュール（年度） | | | | | | 実施主体 |
|--------------|------|----------|-------|--|--------------|----|----|----|----|-------|-------------------|
| | | | | | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34~38 | |
| (5) 情報・案内の提供 | 4 | 情報・案内の提供 | 38 | ① 主要な駅での総合交通案内、時刻表、乗継、主要施設へのアクセス等の情報案内 | ● | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 沿線3市4町 養老鉄道(株) |
| (6) 駅舎の利活用 | 4 | 駅舎等の利活用 | 39 | ① まちづくり及び観光拠点として駅舎や駅前スペースを有効活用 | | | | | | | |
| | | | | 池野駅 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 池田町 |
| | | | | 広神戸駅 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 神戸町 |
| | | | | 養老駅 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 養老町 |

| 施策名 | 基本方針 | 概要 | 事業No. | 個別事業名等 | 実施スケジュール(年度) | | | | | | 実施主体 | |
|------------------|------|-------------------------------|--|---|--|--------|--------|----|----|--------------|-----------------------------------|----------------|
| | | | | | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34~38 | | |
| (1) 地域住民等との連携、協働 | 3, 4 | 地域協働による養老線の意識向上や公共交通の確保・維持・改善 | 46 | ⑦ 観光団体等との連携(広域観光PRや物産展、スタンプラリーの実施、観光モデルコースの作成等) | —————▶ | | | | | | 養老線地域公共交通再生協議会 沿線3市4町 養老鉄道㈱ | |
| | 4 | | ⑧ 乗車マナーの向上 市民団体等と連携したキセル対策等 | ▶ | —————▶ | | | | | | | |
| | 4 | | ⑨ 養老線検定(市民団体等と連携して実施) ※大垣市制100周年記念事業 | ▶ | ▶ | | | | | 大垣市 養老鉄道㈱ | | |
| | 3, 4 | | ⑩ 企業や商工業団体等との連携 養老町商工会 養老スマイルカード 養老町商工会青年部 養老駅ひょうたん装飾 三重平安閣 トレインウェディング | 49 | ⑩ 企業や商工業団体等との連携 | —————▶ | | | | | | 養老鉄道㈱ |
| | | | | | | —————▶ | | | | | | |
| | | | | | | —————▶ | | | | | | |
| | 3, 4 | | ⑪ 企業等協賛事業(養老線の利用促進に寄与する事業を企業等の協賛により実施) ⑫ 高等学校等利用促進事業補助金(養老線の利用促進に寄与する高等学校等の実施する事業に補助) 大垣工業高校 だいこう電車の製作 | 50 | ⑪ 企業等協賛事業(養老線の利用促進に寄与する事業を企業等の協賛により実施) | —————▶ | | | | | | 養老線地域公共交通再生協議会 |
| | | | | | ⑫ 高等学校等利用促進事業補助金(養老線の利用促進に寄与する高等学校等の実施する事業に補助) | —————▶ | | | | | | |
| | 4 | | | 51 | ① 養老線地域公共交通再生協議会 | ▶ | —————▶ | | | | | |
| | | | | ② 各市町地域公共交通会議 | —————▶ | | | | | | | |

6 公共交通の利用促進に関する取り組み (34事業)

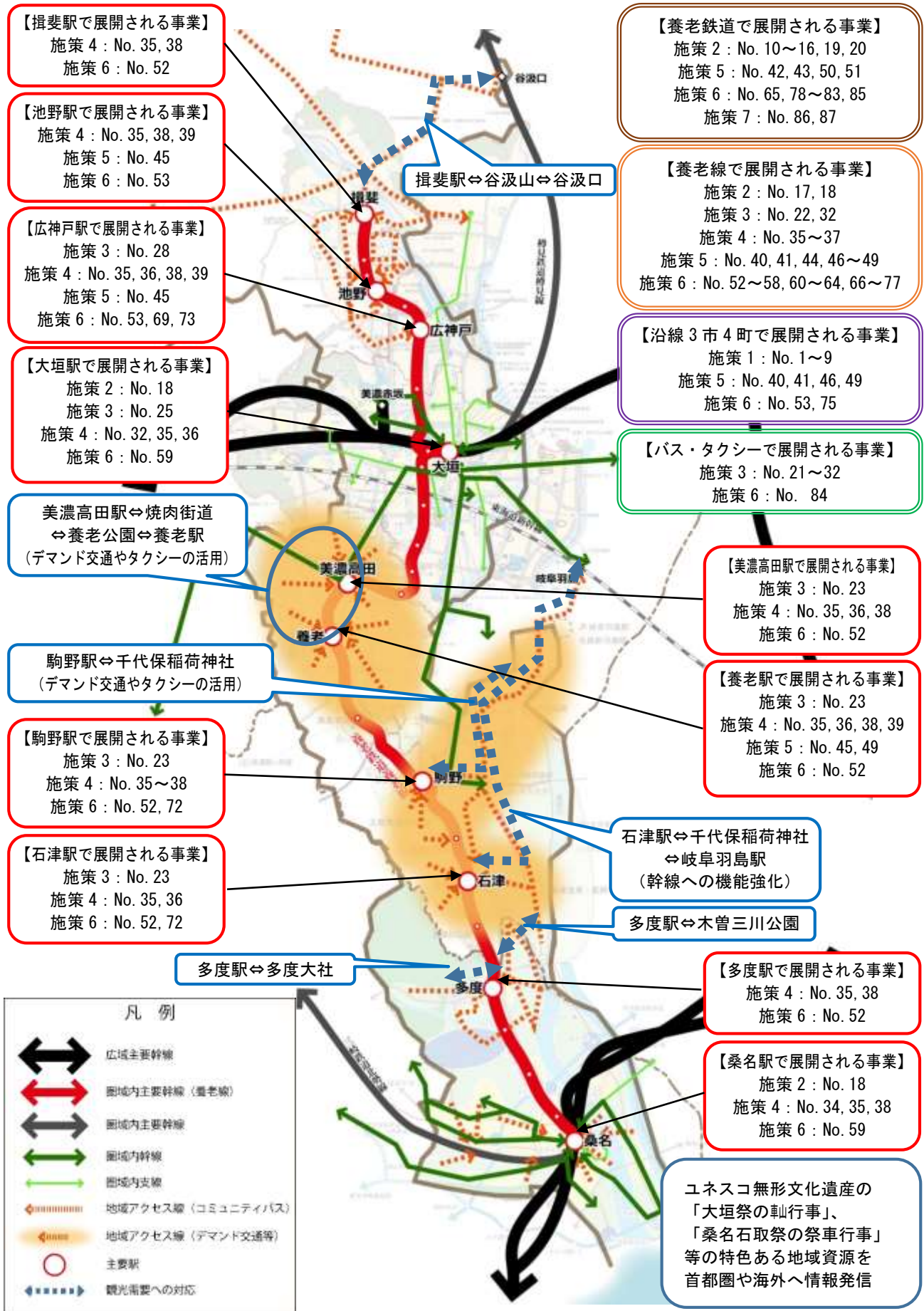
| 施策名 | 基本方針 | 概要 | 事業No. | 個別事業名等 | 実施スケジュール (年度) | | | | | | 実施主体 |
|---------------|------|-----------|-------|--|---------------|----|----|----|----|-------|--|
| | | | | | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34~38 | |
| (1) 観光施設等との連携 | 3 | 観光施設等との連携 | 52 | ① 養老線沿線等の著名な観光施設等と連携した観光ルートの設定 (谷汲山華厳寺、お千代保稲荷、養老公園、養老焼肉街道、関ヶ原古戦場 等) | ● | ● | ● | ● | ● | ● | 沿線3市4町 養老鉄道㈱ |
| (2) 定期外利用者の増加 | 3 | 定期外利用者の増加 | 53 | ① 沿線3市4町や事業者が連携した運転免許証自主返納者支援事業の実施 対象：65歳以上の運転経歴証明書保持者 支援内容 (特典内容) 初年度：5,000円程度の回数券等の配布 次年度以降：お得な運賃や定期券販売 ※運転経歴証明書交付手数料助成 (岐阜県内) ※高齢運転者による交通事故防止及び公共交通の利用促進を目的として、自主返納者に対する特典を設け、沿線地域全体として運転免許証を返納しやすい環境づくりを進める。 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | 沿線3市4町 養老鉄道㈱ バス事業者 タクシー事業者 岐阜県交通安全協会 |
| | 3 | | 54 | ② 沿線市町・企業・団体等による回数券購入促進 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | 沿線3市4町 養老鉄道㈱ |
| | 3 | | 55 | ③ 沿線市町・企業・団体等によるノーカードの実施 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | |
| | 3, 4 | | 56 | ④ 商店街等プレミアムフライデー事業と連携 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | |
| | 3 | | 57 | ⑤ レンタサイクルの充実 (設置台数の増加、モデルコースの作成、サービスPR 等) | ● | ● | ● | ● | ● | ● | |
| | 3 | | 58 | ⑥ ハイキング事業の充実 (コース内容、記念品配布 等) | ● | ● | ● | ● | ● | ● | |
| | 3, 4 | | 59 | ⑦ 各種イベントとの連携 (ユネスコ無形文化遺産「山・鉾・屋台行事」 等) | ● | ● | ● | ● | ● | ● | |

| 施策名 | 基本方針 | 概要 | 事業No. | 個別事業名等 | 実施スケジュール(年度) | | | | | | 実施主体 |
|----------------|------|------------|-------|--|--------------|----|----|----|----|-------|-----------------|
| | | | | | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34~38 | |
| (2) 定期外利用者の増加 | 3 | 定期外利用者の増加 | 60 | ⑧ 映画や旅行雑誌の活用(映画「聲の形」聖地巡礼、映画「黄色い涙」ロケ地等) | → | | | | | | 沿線3市4町 養老鉄道㈱ |
| | 3 | | 61 | ⑨ イベント時等の臨時列車の運行(いびがわマラソン、初詣伊勢参り列車) | → | | | | | | |
| | 3 | | 62 | ⑩ 菓膳列車等の企画列車運行 | → | | | | | | 養老鉄道㈱ |
| | 3 | | 63 | ⑪ 企画乗車券の販売(有効期限延長等の拡充) | → | | | | | | |
| | 3 | | 64 | ⑫ 企画商品の販促強化 | → | | | | | | |
| | 3 | | 65 | ⑬ 岐阜県地方鉄道利用促進対策事業費補助金を活用した利用促進策の実施 | → | | | | | | 岐阜県 養老鉄道㈱ |
| (3) 通勤定期利用者の増加 | 2 | 通勤定期利用者の増加 | 66 | ① 沿線市町・企業・団体等による業務用持参人式通勤定期券の購入促進 | → | → | | | | | 沿線3市4町 養老鉄道㈱ |
| | 2 | | 67 | ② 沿線市町・企業・団体等による利用促進 | → | → | | | | | |
| | 2 | | 68 | ③ 企業立地や宅地開発、移住・定住の促進 | → | → | | | | | 沿線3市4町 |
| | 2 | | 69 | ④ 移住者を対象とした神戸町養老鉄道定期券購入助成 | → | | | | | | 神戸町 |
| (4) 通学定期利用者の増加 | 2 | 通学定期利用者の増加 | 70 | ① 企業立地や宅地開発、移住・定住の促進 | → | → | | | | | 沿線3市4町 養老鉄道㈱ |
| | 2 | | 71 | ② 高等学校等入学予定者への公共交通情報の提供 | → | → | | | | | |
| | 2 | | 72 | ③ 海津市かいづっち養老鉄道応援パスポート(小中学生の海津市内区間が乗り放題となる定期券(5,000円) ※中学校統合による通学利用の確保) | → | | | | | | 海津市 |
| | 2 | | 73 | ④ 移住者を対象とした神戸町養老鉄道定期券購入助成 | → | | | | | | 神戸町 |
| | 2 | | 74 | ⑤ 岐阜県立西濃高等特別支援学校(新規設置) | → | | | | | | 岐阜県 |

7 その他の取り組み (2事業)

| 施策名 | 基本方針 | 概要 | 事業No. | 個別事業名等 | 実施スケジュール (年度) | | | | | | 実施主体 |
|-----------|--------------|--------------|-------|---|---------------|----|----|----|----|-------|--------------------------|
| | | | | | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34~38 | |
| (1) 各種調査等 | 1, 2 3, 4 | 各種調査等による実態把握 | 86 | ① アンケート調査 (住民向けアンケート、利用者向けアンケート 等) ※中間評価時の平成33年度及び最終年度の平成38年度に実施 | | | | → | → | → | 養老線地域公共交通再生協議会 沿線3市4町 |
| | 1, 2 3, 4 | | 87 | ① 養老線利用実態調査 (列車ごと、駅ごとの乗車人数及び降車人数 等) ※毎年実施 | → | | | | | | |

図5-3 目標を達成するために行う事業の展開図



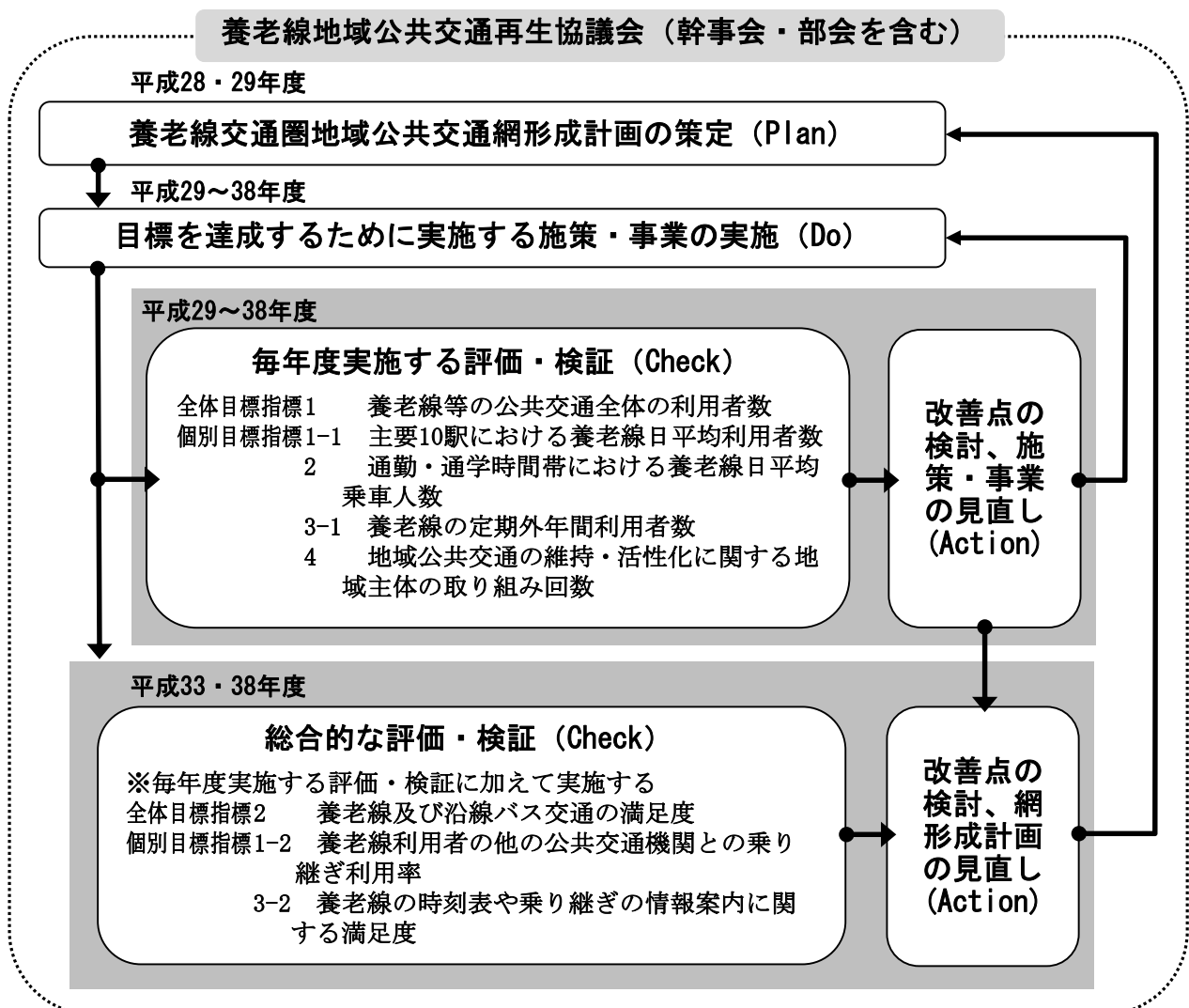
(5) 計画の達成状況の評価に関する事項

養老線交通圏地域公共交通網形成計画の評価は、以下に記載する評価に関する基本的な考え方にに基づき実施します。

「評価の基本的な考え方」

- ・ 計画の評価は、計画の目標で定めた目標指標の目標値の達成状況について、PDCAサイクル（計画策定→事業実施→評価・検証→改善）に基づき実施します。
- ・ 利用者数等の定量的指標は、計画策定から毎年度評価を実施し、アンケート調査等に基づく定性的指標は、平成33年度の中間評価及び平成38年度の最終評価で実施し、必要に応じて計画やアクションプログラムの見直しを行います。
- ・ 本計画の評価は、より具体的な改善施策の検討・展開が可能となる評価を実施します。（次頁「評価の実施方針」参照）
- ・ また、本計画に関わる多様な主体がそれぞれの役割を果たす中で、養老線及び沿線バス交通の活性化・再生に向けた取り組みを進めます。（次頁「各主体の役割」参照）

図5-4 養老線交通圏地域公共交通網形成計画の評価体系（PDCAサイクル）



「評価の実施方針」

- ・評価にあたっては、より具体的な改善施策の検討・展開が可能となるよう、定量的・定性的指標とも可能な限り詳細なデータを把握した上で、評価を実施します。
- ・詳細なデータとは、養老線や沿線バス交通全体の集計・分析に加え、養老線であれば主要10駅や各駅別の集計・分析、沿線バス交通であれば沿線3市4町別や路線機能別、路線別の集計・分析を実施します。
- ・また、交通モード区分に加え、定期区分、平休日別、時間帯別の利用者をはじめ、観光客数など、問題点の抽出や効果的な施策・事業の検討、実施といった視点を踏まえ、詳細なデータ把握に努めます。

「各主体の役割」

| 主体 | 役割 |
|-------------------------------|---|
| 養老線地域公共交通再生協議会 (幹事会・部会を含む) | <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通網形成計画に基づき実施する施策・事業を総括的に管理 ・目標値の達成状況を評価し、必要に応じて計画やアクションプログラムの見直しを検討・実施 |
| 養老鉄道、(一社)養老線管理機構 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域の豊かな生活と活発な交流を支える交通サービスを提供 ・アクションプログラムの実施と進捗管理 ・評価結果を踏まえた施策・事業を提案 |
| 交通事業者 (バス事業者及びタクシー事業者) | <ul style="list-style-type: none"> ・養老線と一体となった公共交通ネットワークの形成と路線機能に応じた交通サービスを提供 ・アクションプログラムの実施と進捗管理 ・評価結果を踏まえた施策・事業を提案 |
| 沿線住民、各種市民団体等 | <ul style="list-style-type: none"> ・計画の目標を理解し、養老鉄道、交通事業者又は沿線3市4町が実施するアクションプログラムに参加・協力 ・沿線住民等が主体となった取り組みを実施 |
| 沿線事業所、高等学校等 | <ul style="list-style-type: none"> ・計画の目標を理解し、養老鉄道、交通事業者又は沿線3市4町が実施するアクションプログラムに参加・協力 ・通勤・通学等において公共交通の利用機会を増進 |
| 沿線3市4町 | <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通空白地等でコミュニティバスやデマンド型交通等の交通サービスを提供 ・養老鉄道、交通事業者及び沿線住民等と連携したアクションプログラムを実施 ・評価結果を踏まえた施策・事業を提案 |
| 国・県 | <ul style="list-style-type: none"> ・多様な主体が個別又は連携して実施する取り組みや、評価・改善に係る検討を支援 |