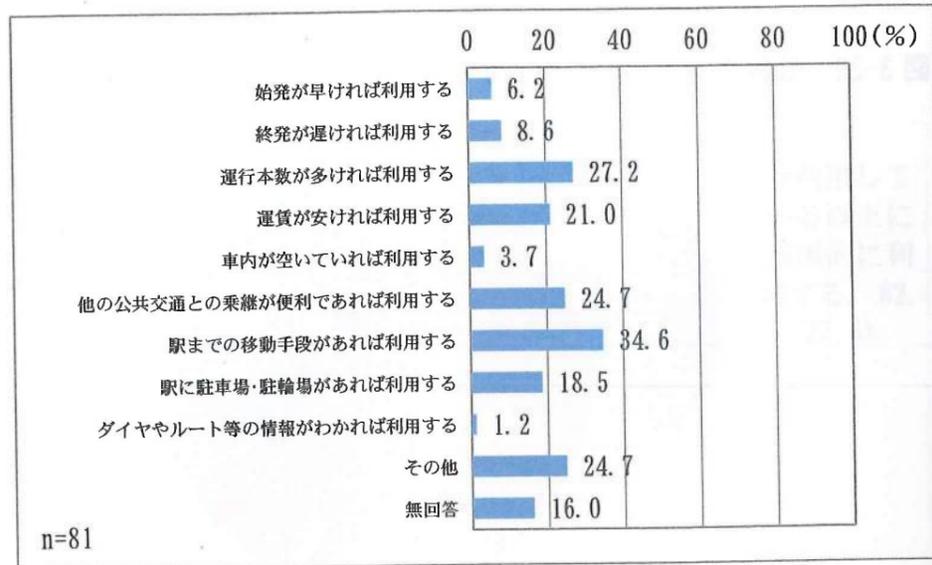


③ 養老線の沿線事業所

■「養老線を利用していない方が養老線で通勤するための条件」は、「駅までの移動手段があれば利用する」と答えた人が34.6%と最も多く、次いで「運行本数が多ければ利用する」(27.2%)

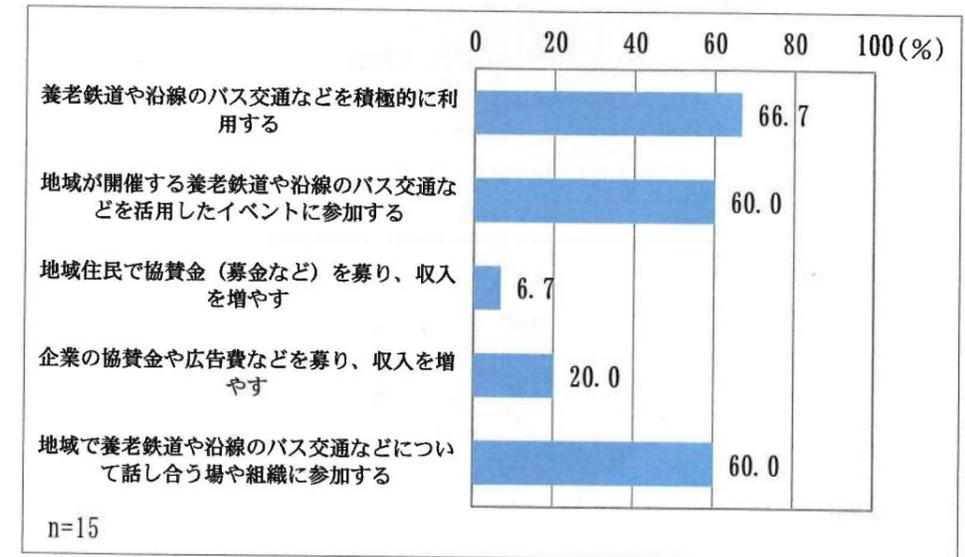
図 3-24 養老線を利用していない方が養老線で通勤するための条件[事業所]



④ 養老線の沿線高等学校等

■「養老線や沿線のバス交通などを維持するために学校が取り組んだり、参加してもよいと思うもの」は、「養老鉄道や沿線のバス交通などを積極的に利用する」と答えた人が66.7%と最も多く、次いで「地域が開催する養老鉄道や沿線のバス交通などを活用したイベントに参加する」、「地域で養老鉄道や沿線のバス交通などについて話し合う場や組織に参加する」(60.0%)

図 3-25 養老線や沿線のバス交通などを維持するために学校が取り組んだり、参加してもよいと思うもの[高等学校等]



⑤ 養老線の沿線高等学校等の生徒

■「通学手段」は、「自転車」と答えた人が 65.2%と最も多く、次いで「養老鉄道」(34.5%)、「自家用車(送迎)」(23.6%)

■「通学での自宅から養老線の乗車駅までの移動手段」は、「自家用車(送迎)」と答えた人が 32.6%と最も多く、次いで「自転車」(29.9%)、「徒歩」(15.0%)

図 3-26 通学手段[高校生]

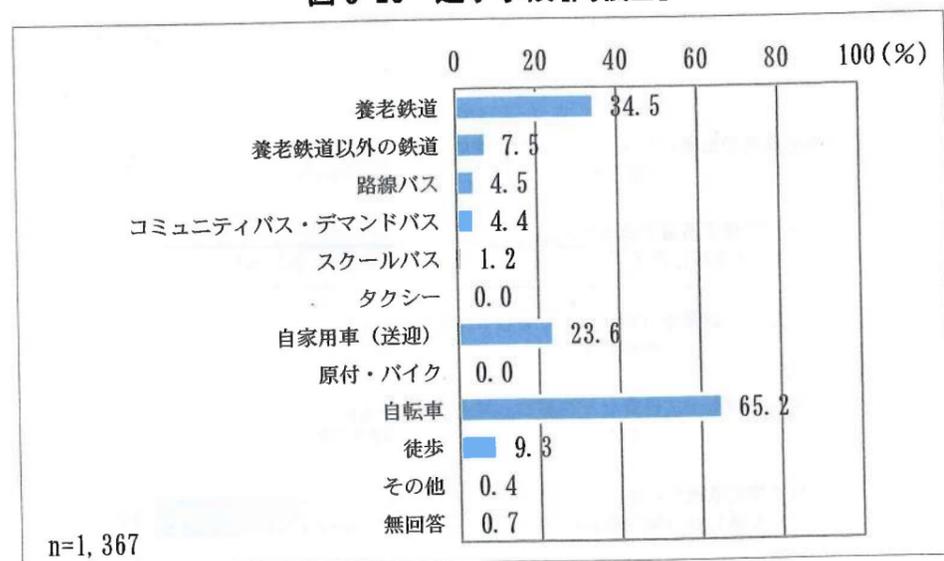
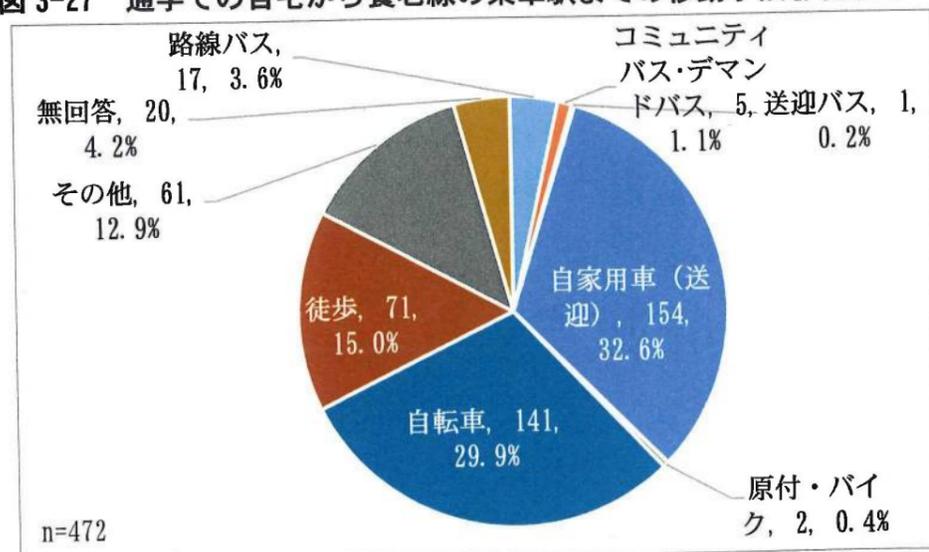


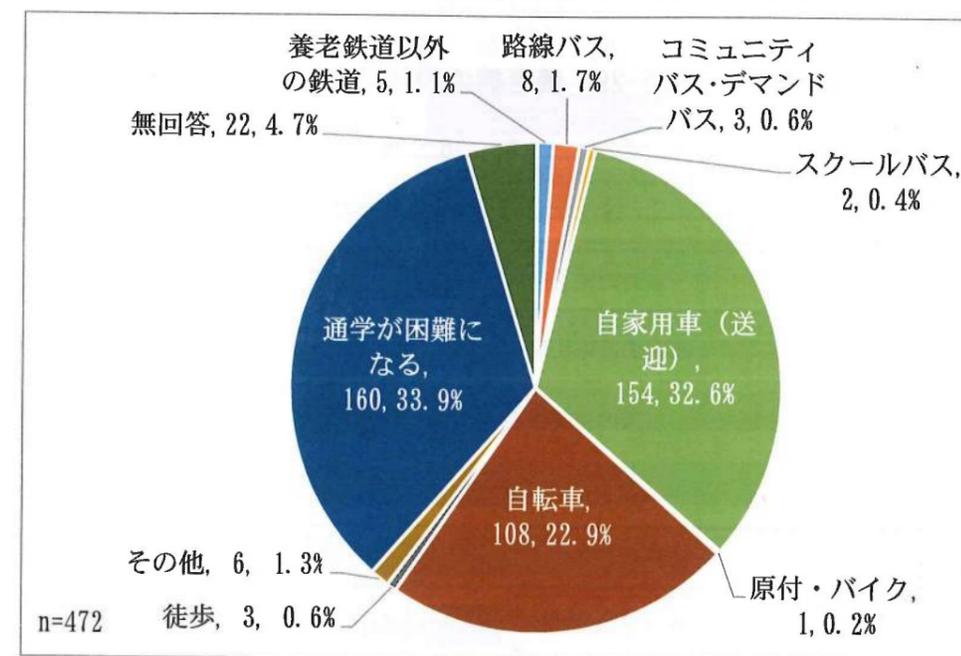
図 3-27 通学での自宅から養老線の乗車駅までの移動手段[高校生]



⑤ 養老線の沿線高等学校等の生徒

■「通学に養老線が利用できない場合、どのような移動手段で通学するか」は、「通学が困難になる」と答えた人が 33.9%と最も多く、次いで「自家用車(送迎)」(32.6%)、「自転車」(22.9%)

図 3-28 通学に養老線が利用できない場合、どのような移動手段で通学するか[高校生]

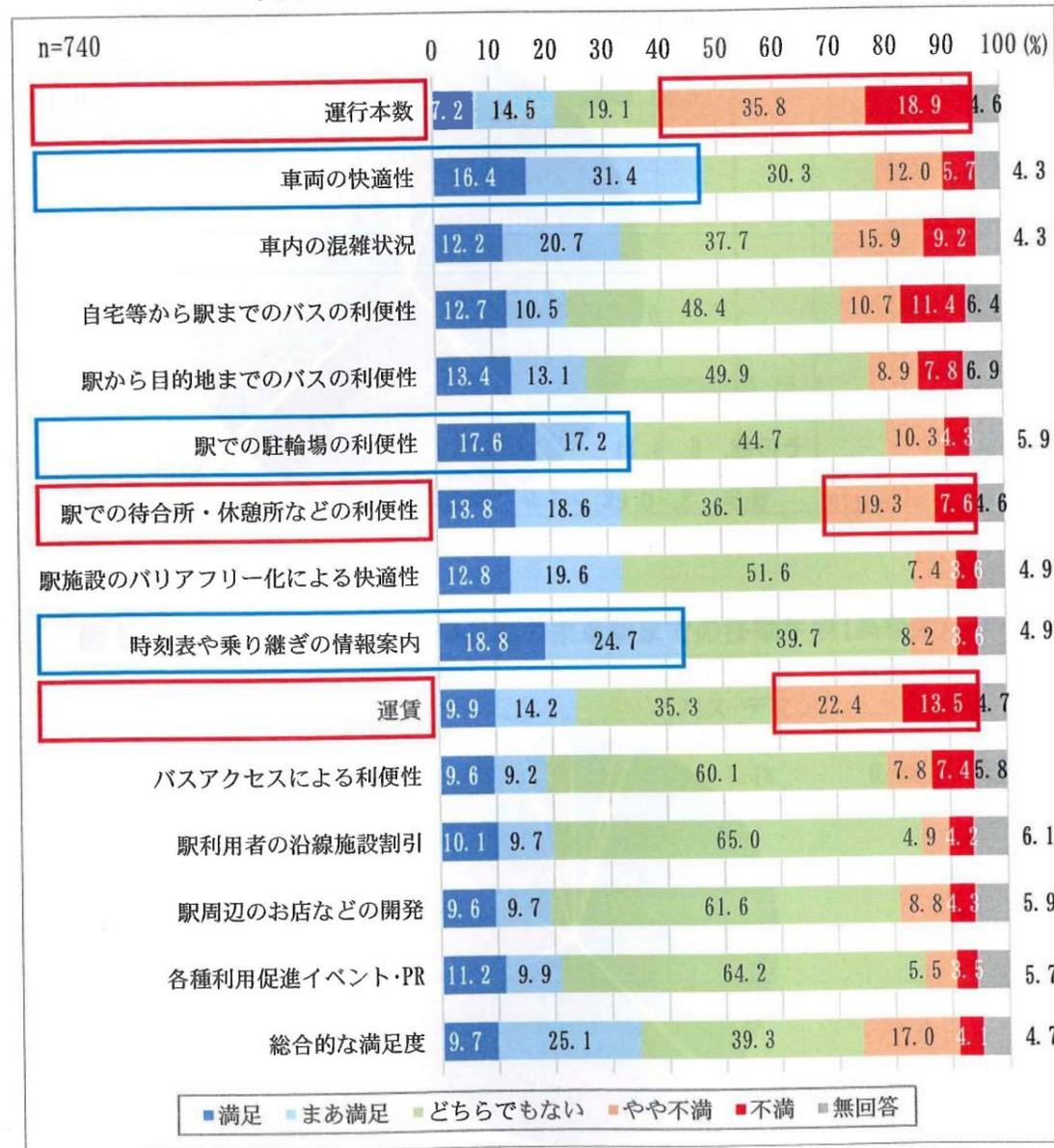


⑤ 養老線の沿線高等学校等の生徒

■「養老線の現状の満足度」は、満足している項目（「満足」「まあ満足」）について、「車両の快適性」と答えた人が47.8%と最も多く、次いで「時刻表や乗り継ぎの情報案内」（43.5%）、「駅での駐輪場の利便性」（34.8%）

■不満と思う項目（「不満」「やや不満」）について、「運行本数」と答えた人が54.7%と最も多く、次いで「運賃」（35.9%）、「駅での待合所・休憩所などの利便性」（26.9%）

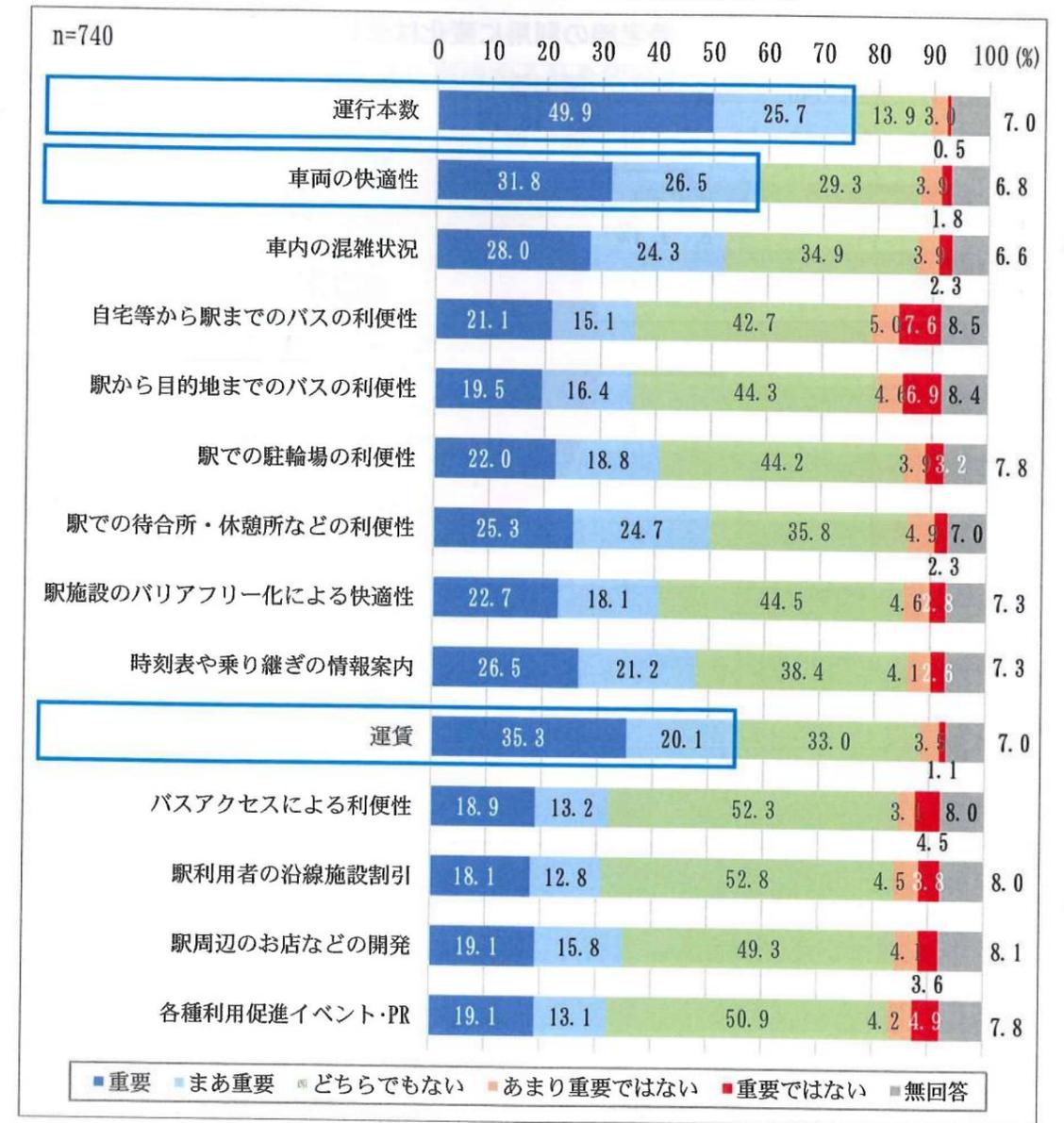
図 3-29 養老線の現状の満足度[高校生]



⑤ 養老線の沿線高等学校等の生徒

■「養老線の今後の重要度」は、重要と思う項目（「重要」「まあ重要」）について、「運行本数」と答えた人が75.1%と最も多く、次いで「車両の快適性」（58.3%）、「運賃」（55.4%）

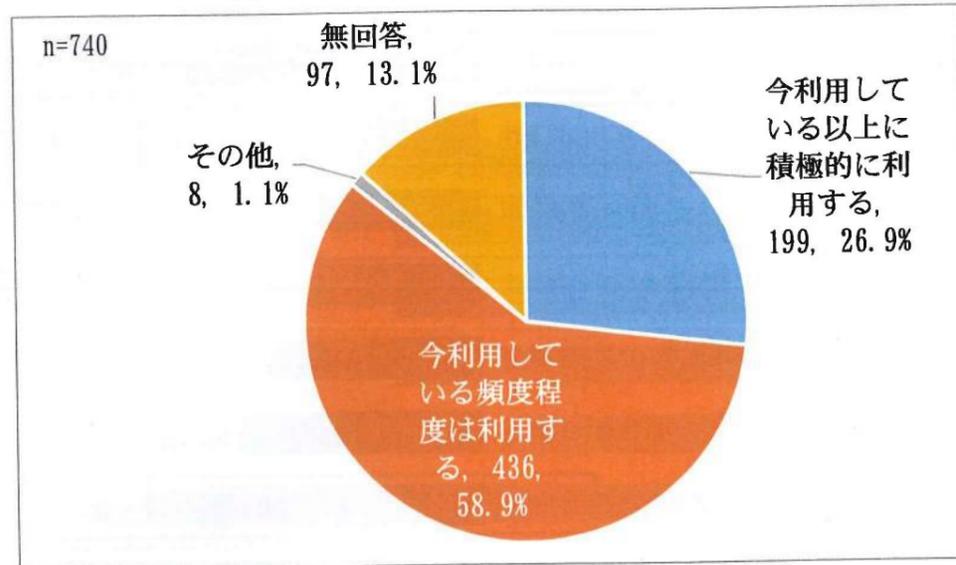
図 3-30 養老線の今後の重要度[高校生]



⑤ 養老線の沿線高等学校等の生徒

■「養老線のサービス改善や利用環境の整備が行われた場合、養老線の利用に変化は生じるか」は、「今利用している頻度程度は利用する」と答えた人が 58.9%と最も多く、次いで「今利用している以上に積極的に利用する」(26.9%)

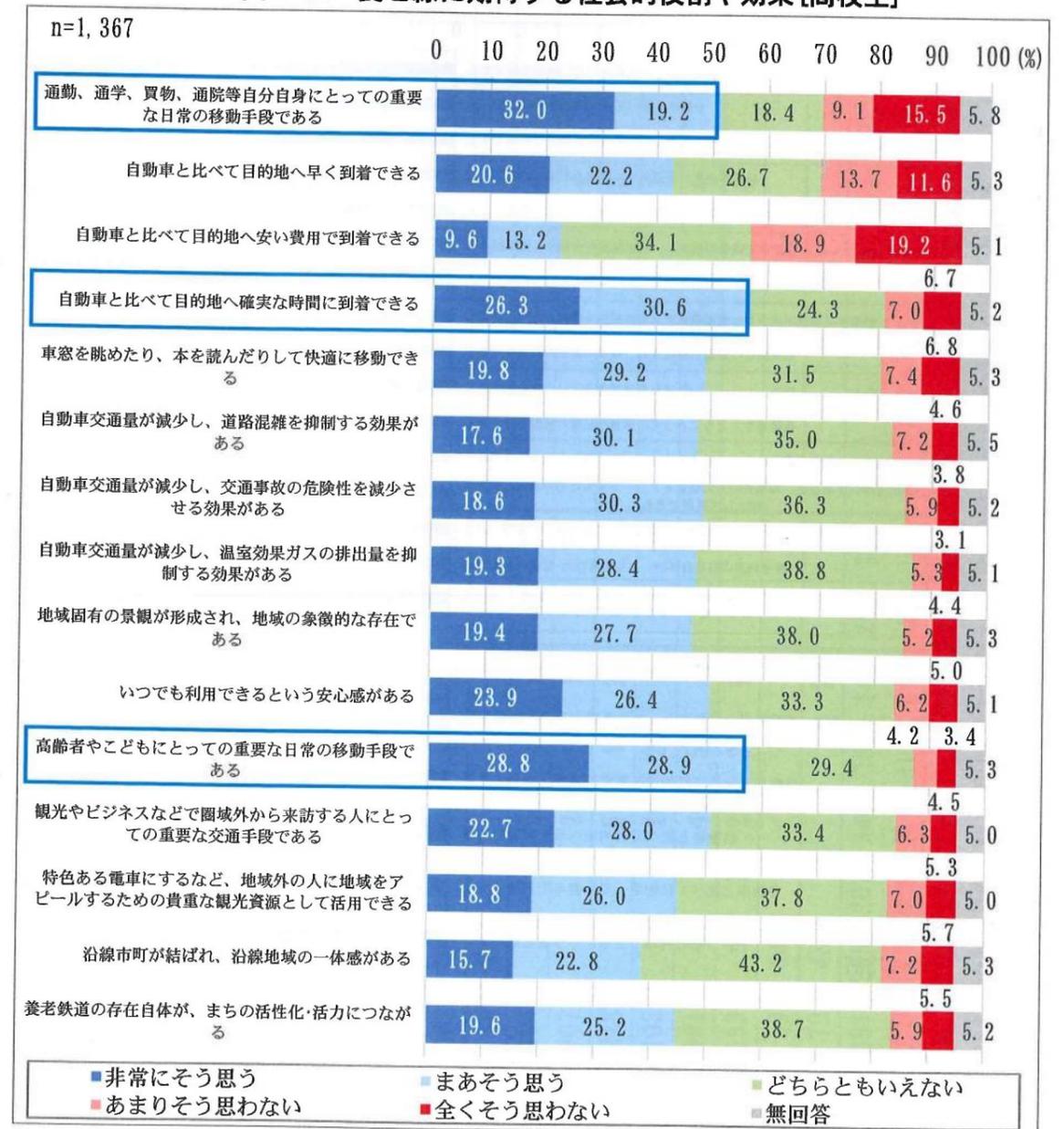
図 3-31 養老線のサービス改善や利用環境の整備が行われた場合、養老線の利用に変化は生じるか[高校生]



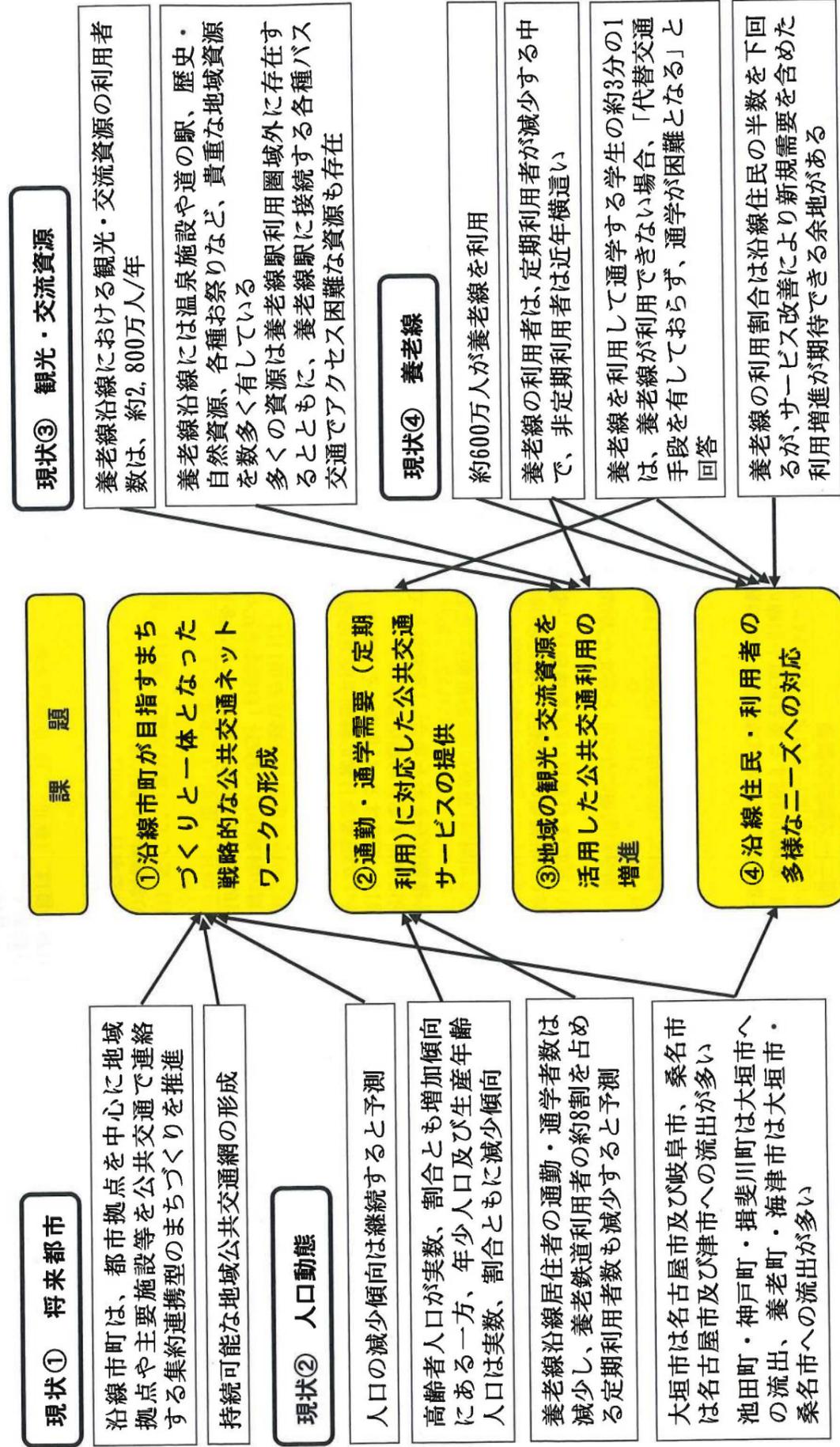
⑤ 養老線の沿線高等学校等の生徒

■「養老線に期待する社会的役割や効果」は、期待する(「非常にそう思う」「まあそう思う」)項目について、「高齢者や子どもにとっての重要な日常の移動手段である」と答えた人が 57.7%と最も多く、次いで「自動車と比べて目的地へ確実な時間に到着できる」(56.9%)、「通勤、通学、買物、通院等自分自身にとっての重要な日常の移動手段である」(51.2%)

図 3-32 養老線に期待する社会的役割や効果[高校生]



(2) 養老線交通圏における地域公共交通の課題 (案)



(3) 課題解決に向けた施策の方向性 (案)

①沿線市町が目指すまちづくりと一体となった戦略的な公共交通ネットワークの形成

沿線市町では、人口減少局面下において都市の魅力向上や効率的経営化を図るとともに、過度に自動車に依存しない都市構造への再構築を図るため、鉄道駅周辺等に多様な都市機能が適切に集積した都市拠点を形成し、これら都市拠点を中心に地域拠点や主要施設等を公共交通で連絡する集約連携型のまちづくりを目指しています。

こうした中、沿線市町においては養老線等の鉄道駅を中心とした各種バス交通等の整備に努めており、公共交通機関の連携が重要となっています。

これらより、沿線市町のまちづくりの実現に向けては、養老線及び養老線に接続する各種バス交通やタクシー等の役割を明確化した上で、まちづくりと一体となった戦略的な公共交通ネットワークの形成を図る必要があります。

また、養老線については、今回の事業形態の移行により持続可能な公共交通として維持されるよう、第二種鉄道事業者、第三種鉄道事業者及び沿線市町による連携や、沿線住民・利用者等の協力が必要となります。

②通勤・通学需要（定期利用）に対応した公共交通サービスの提供

養老線利用者の約8割を占める通勤・通学利用者は、年々減少傾向にあります。

沿線事業所の従業員が通勤時に利用可能となる条件として「自宅や事業所と駅までの移動手段があれば」等の2次交通の確保や、沿線高等学校等の生徒が今後重要とする項目として「運行本数、運賃」等のサービス改善を挙げています。また、養老線で通学する高校生の約3分の1は「養老線の代替交通手段は有していない。」と回答しています。

これらより、養老線を持続可能な交通手段として維持するためには、利用者の大半を占める通勤・通学利用者に対応した公共交通サービスのネットワークやアクセス等の改善・提供を図る必要があります。

③地域の観光・交流資源を活用した公共交通利用の増進

養老線利用者の約2割を占める観光等の非定期利用者は、近年横這い傾向にあります。

養老線沿線には歴史、自然、文化など、貴重な観光・交流資源が分布し、年間約2,000万人が来訪しており、これらの資源や各種イベントと連携した利用促進に努めています。

これらより、人口減少、少子高齢化による定期利用者の減少に歯止めをかけ、養老線の持続可能性に資する利用者確保を図るためには、まちづくりとの連携とともに、地域の観光・交流資源を活用した公共交通利用の増進を図る必要があります。

④沿線住民・利用者の多様なニーズへの対応

養老線は、沿線市町の人口減少とともに利用者の減少傾向が続く一方で、平成27年度現在約600万人が利用する大切な生活交通路線として、沿線住民や圏域内来訪者に定着しています。

沿線住民・利用者は、養老線に期待する社会的役割として「高齢者や子どもにとっての重要な日常の移動手段」、「通勤、通学、買物、通院等自分自身にとっての重要な日常の移動手段」といった存在価値と利用価値の両面を挙げています。また、養老線のサービスに対する今後の重要度は、「運行本数」、「運賃」、「駅での駐車場の利便性」、「時刻表や乗り継ぎの情報案内」等のサービス改善を挙げています。

これらより、現行利用者の利用機会の増加、非利用者の新規利用といった利用増進を促すとともに、今後進展する高齢化に向けた安全・安心な公共交通環境を確保するためには、沿線住民・利用者の多様なニーズへの対応を図る必要があります。