

3 養老線沿線の公共交通に関するニーズ等

(1) 調査概要

養老線沿線の公共交通の課題整理にあたっては、沿線住民、養老線利用者、沿線事業所、沿線高等学校等及び生徒といった多様な主体へニーズ調査及び現状調査を行いました。

表 3-1 調査概要

調査区分	調査の対象・回収票数	調査の方法・実施時期	調査の主な内容
養老線の沿線住民	<p>【対象】 沿線市町に在住する満 15 歳以上の方 大垣市、桑名市は各 750 人、海津町、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町は各 700 人 計 5,000 人</p> <p>【回収票数】 回収数：1,755 票 回収率：35.1%</p>	<p>【方法】 配布・回収ともに郵送、無記名アンケート方式</p> <p>【実施期間】 平成 28 年 9 月 23 日（金）～10 月 11 日（火）</p>	<p>【内容】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①回答者属性（性別、年齢、居住地、運転免許保有、自動車所有等） ②普段の外出状況（目的、目的地、頻度、頻度、利用交通手段、外出時刻等） ③公共交通の満足度（利用頻度、現状の満足度、利用しない理由、今後の利用意向等） ④養老線の利用可能性（利用するための条件、二次交通等の改善等） ⑤養老線の現状の満足度、今後の重要度、期待する役割 ⑥養老線沿線バス交通の現状の満足度、今後の重要度 ⑦養老線の維持に向けたあり方（各種取組への参加協力意向等） ⑧養老線等の利用促進に向けたアイデア、課題等（自由記述）
養老線の利用者	<p>【対象】 養老線各駅利用者 全 27 駅×利用者 100 人程度＝合計 2,700 人程度 配布数：3,851 人</p> <p>【回収票数】 回収数：1,049 票 回収率：27.2%</p>	<p>【方法】 調査員による手渡し配布、郵送返送による無記名アンケート方式</p> <p>【実施期間】 平成 28 年 9 月 23 日（金）～10 月 11 日（火）</p>	<p>【内容】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①回答者属性（性別、年齢、居住地、運転免許保有、自動車所有等） ②養老線の利用状況（乗降駅名、他の公共交通機関との乗継状況、目的、目的地、利用頻度、駅端末交通手段、定期券保有、往復利用等） ③養老線の現状の満足度、今後の重要度、期待する役割 ④養老線沿線バス交通の現状の満足度、今後の重要度 ⑤養老線の維持に向けたあり方（各種取組への参加協力意向等） ⑥養老線等の利用促進に向けたアイデア、課題等（自由記述）

表 3-2 調査概要

調査区分	調査の対象・回収票数	調査の方法・実施時期	調査の主な内容
養老線の沿線事業所	<p>【対象】 大垣商工会議所 50 社程度 西濃ブロック商工会協議会 60 社程度 桑名商工会議所 50 社程度 桑名三川商工会多度支所 10 社程度 計 170 社程度</p> <p>【回収票数】 回収数：81 票 回収率：47.6%</p>	<p>【方法】 配布・回収ともに郵送、記名アンケート方式</p> <p>【実施期間】 平成 28 年 9 月 16 日（金）～10 月 11 日（火）</p>	<p>【内容】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①企業情報（会社名、社員数（従業員、他）、社員の居住地、就業時間等） ②通勤状況（居住地別利用交通手段、通勤手当等の助成制度、駐車場整備台数、送迎バスの有無、送迎バス運行区間・頻度、ノーカーデー等） ③効果的な通勤交通のあり方（公共交通利用の優遇措置、送迎バス運行（共同運行を含む）、公共交通情報の提供、駐車場削減等） ④養老線の利用可能性（利用するための条件、二次交通等の改善等） ⑤養老線の現状の満足度、今後の重要度、期待する役割 ⑥養老線沿線バス交通の現状の満足度、今後の重要度 ⑦養老線の維持に向けたあり方（各種取組への参加協力意向等） ⑧養老線等の利用促進に向けたアイデア、課題等（自由記述）
養老線の沿線高等学校等	<p>【対象】 養老線沿線に立地する 13 高等学校、特別支援学校 2 校</p> <p>【回収票数】 回収数：15 票 回収率：100%</p>	<p>【方法】 沿線市町職員が各学校窓口へ手渡し配布・回収</p> <p>【実施期間】 平成 28 年 9 月 21 日（水）～10 月 17 日（月）</p>	<p>【内容】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①養老線の現状の満足度、今後の重要度、期待する役割 ②養老線沿線バス交通の現状の満足度、今後の重要度 ③養老線の維持に向けたあり方（各種取組への参加協力意向等） ④養老線等の利用促進に向けたアイデア、課題等（自由記述）

表 3-3 調査概要

調査区分	調査の対象・ 回収票数	調査の方法・ 実施時期	調査の主な内容
養老線の 沿線高等 学校等の 生徒	<p>【対象】 養老線沿線に立地 する高等学校の在 校生 15 高校×各校 100 人程度（各学年 1 ク ラスを抽出）</p> <p>【回収票数】 回収数：1,367 票</p>	<p>【方法】 沿線市町職員が 各学校窓口へ手 渡し配布・回収 各学校の協力の もと学生へ配 布・回収 無記名アンケー ト方式</p> <p>【実施期間】 平成 28 年 9 月 21 日（水）～10 月 17 日（月）</p>	<p>【内容】</p> <p>①回答者属性（性別、学年、居住地域等） ②通学状況（利用交通手段（送迎を含 む）、所要時間等） ③休日の交通行動（利用交通手段（送迎 を含む）、所要時間等） ④養老線の利用有無 1) 利用者（利用区間、代替交通手段の 有無、項目別の満足度と改善内容等） 2) 非利用者（利用しない理由、利用する ための条件、二次交通等の改善等） ⑤養老線の現状の満足度、今後の重要 度、期待する役割 ⑥養老線沿線バス交通の現状の満足度、 今後の重要度 ⑦養老線の維持に向けたあり方（各種取 組への参加協力意向等） ⑧養老線等の利用促進に向けたアイデ ア、課題等（自由記述） ⑨居住地域（通学定期利用者を対象）</p>
養老線の 利用実態 調査	<p>【対象】 養老線の利用者</p>	<p>【方法】 沿線市町職員及 び養老鉄道職員 が、現地にて実数 をカウント</p>	<p>【内容】</p> <p>①始発から終電までの各列車の各駅に おける乗車・降車人数</p>
養老線大 垣駅の利 用実態調 査		<p>【実施期間】 平成 28 年 10 月 16 日（日）、 平成 28 年 10 月 18 日（火）</p>	<p>【内容】</p> <p>①交通結節点となる養老線大垣駅の改 札口及び JR 乗換口における入場・出 場者数</p>

(2) 調査結果

① 養老線の沿線住民

■ 「外出の目的地」は、「大垣市」と答えた人が 32.2%と最も多く、次いで「その他岐阜県」(12.5%)、「桑名市」(8.7%)

■ 「外出の移動手段」は、「自動車(自分で運転)」と答えた人が 68.2%と最も多く、次いで「養老鉄道」(11.9%)、「自動車(他の人に送迎)」(11.2%)

図 3-1 外出の目的地[沿線住民]

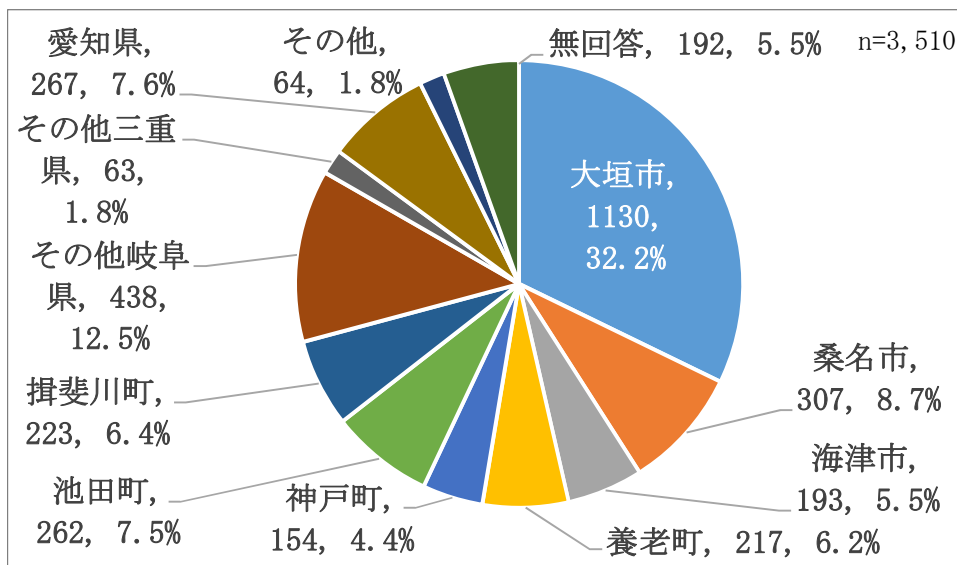
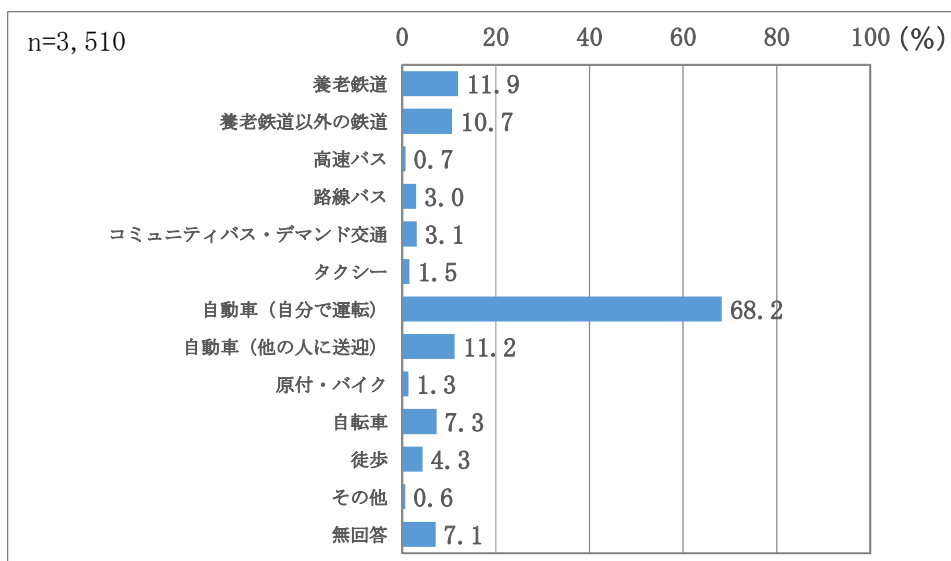


図 3-2 外出の移動手段[沿線住民]



① 養老線の沿線住民

■ 「養老線の利用頻度」は、「利用していない」と答えた人が51.9%と最も多く、次いで「年に数日」(29.7%)、「月に数日」(8.2%)

■ 「養老線の現状の満足度」は、「満足」「まあ満足」と答えた人が49.9%と「不満」「やや不満」と答えた人(24.4%)を上回る

図 3-3 養老線の利用頻度[沿線住民]

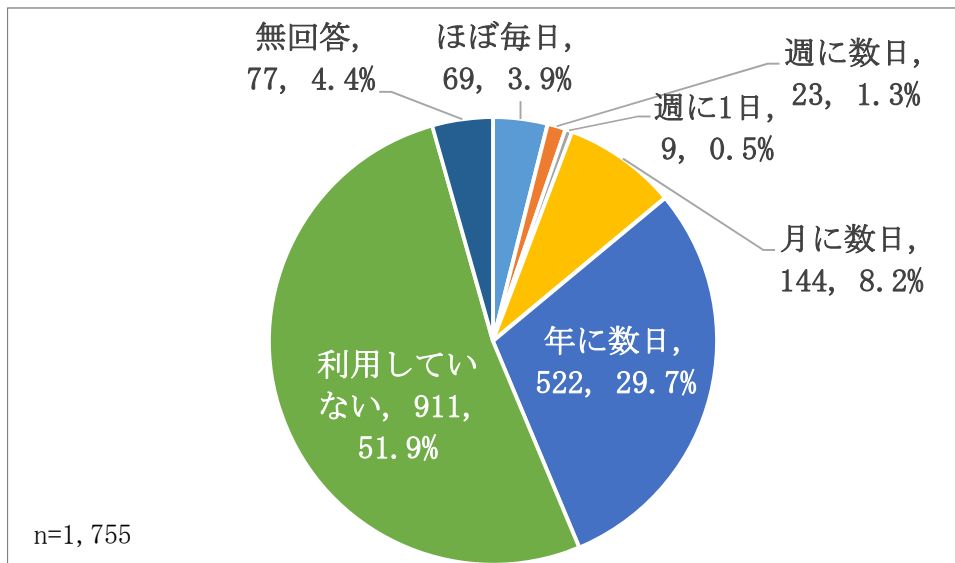
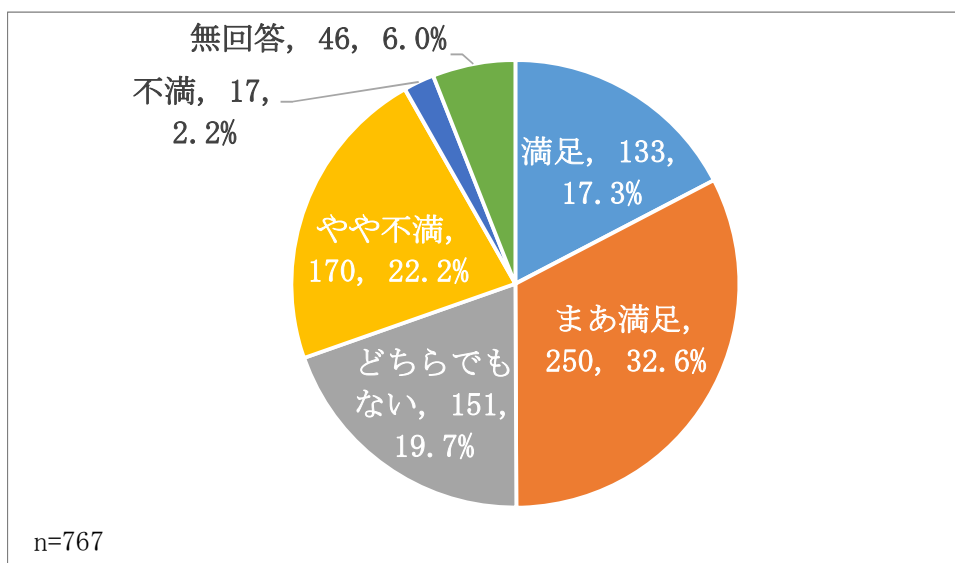


図 3-4 養老線の現状の満足度[沿線住民]



①養老線の沿線住民

■「養老線の不満内容や利用しない理由」は、その他を除くと「運行本数が少ない」と答えた人が 21.1%と最も多く、次いで「駅に駐車場が少ない」(18.0%)、「駅までの移動手段がない」(11.5%)

■養老線非利用者の養老線の不満内容や利用しない理由が改善された場合の「養老線の今後の利用意向」は、「利用する」と答えた人が 6.6%、「わからない」と答えた人が 48.3%

図 3-5 養老線を利用しない理由[沿線住民]

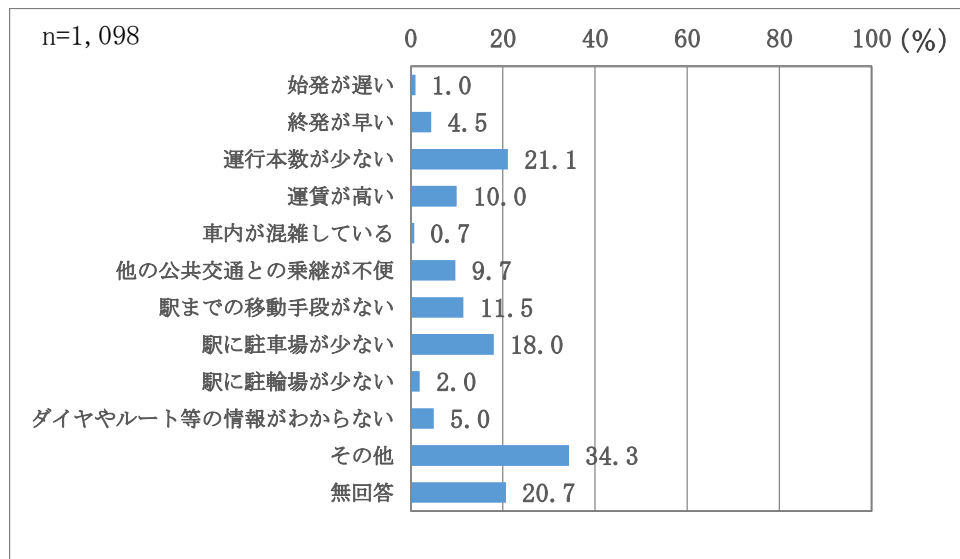
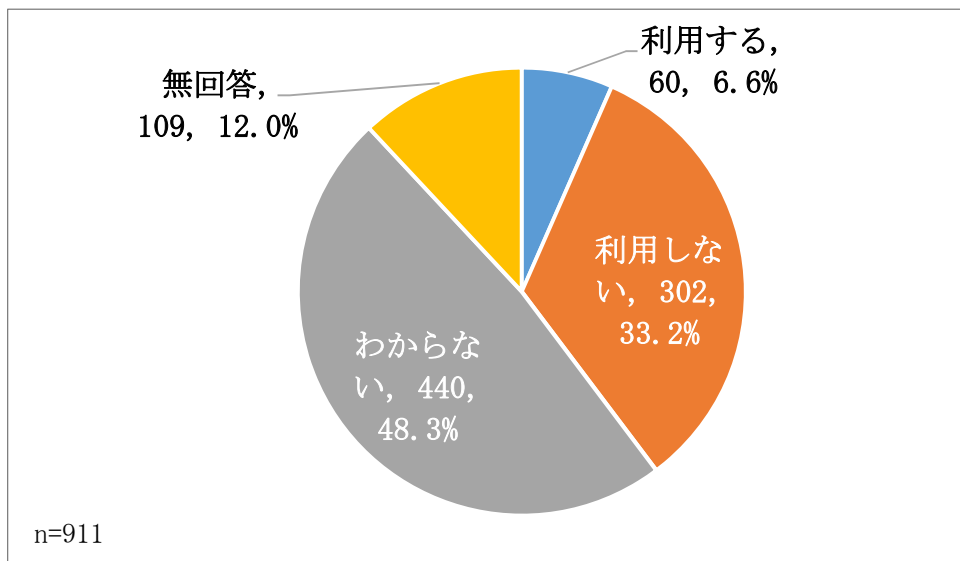


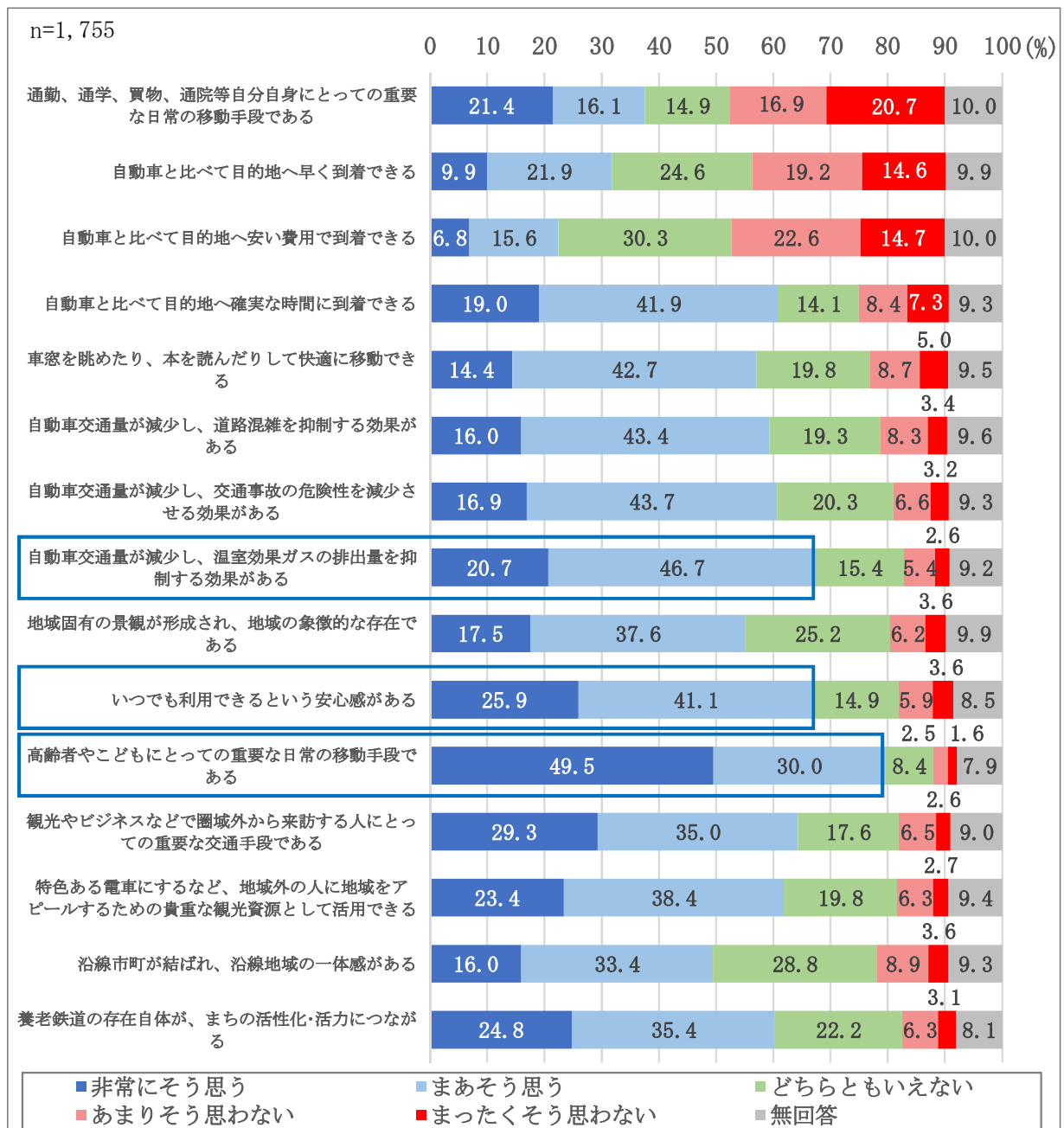
図 3-6 養老線非利用者の今後の利用意向[沿線住民]



①養老線の沿線住民

■「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79.5%と最も多く、次いで「自動車交通量が減少し、温室効果ガスの排出量を抑制する効果がある」（67.4%）、「いつでも利用できるという安心感がある」（67.0%）

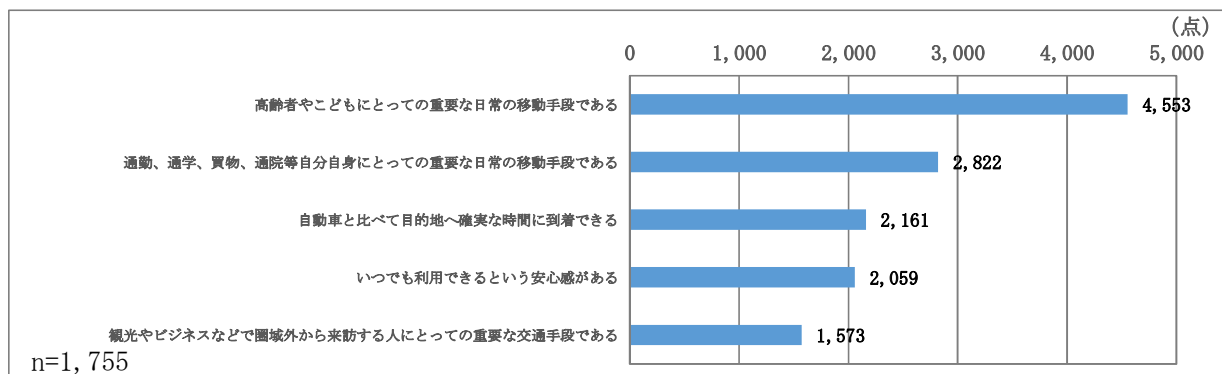
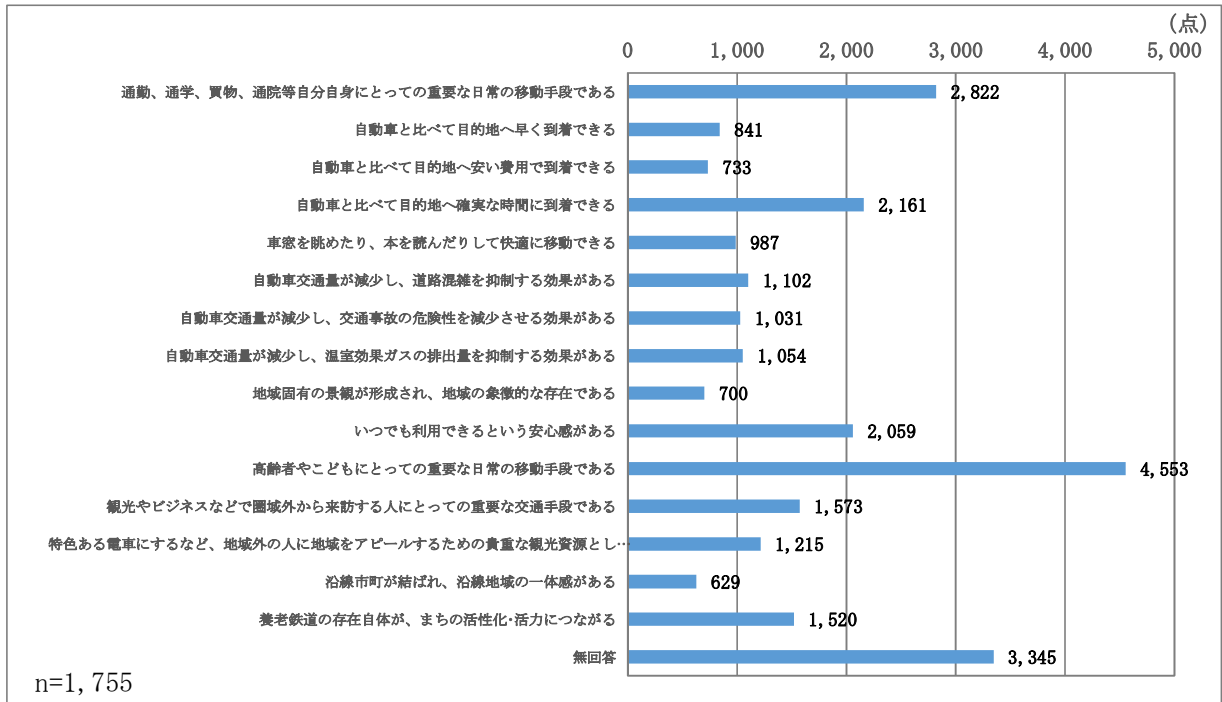
図 3-7 養老線に期待する社会的役割や効果について[沿線住民]



①養老線の沿線住民

■「養老線に期待する社会的役割や効果について重要だと感じる項目」は、「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」と答えた人が最も多く、次いで「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」、「自動車と比べて目的地へ確実な時間に到着できる」

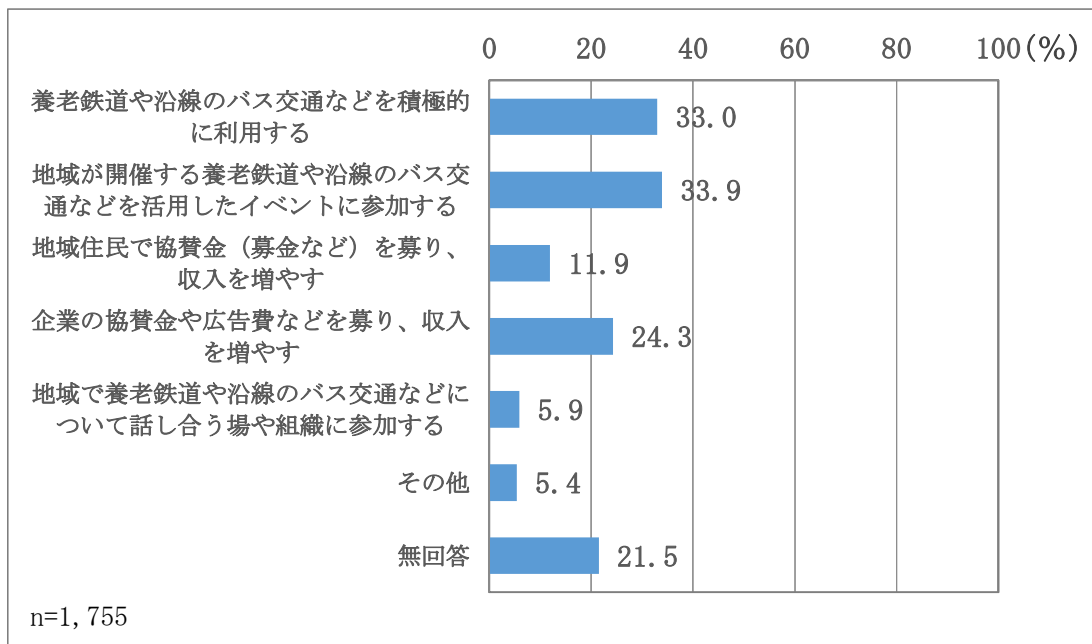
図 3-8 養老線に期待する社会的役割や効果について重要だと感じる項目[沿線住民]



①養老線の沿線住民

■「養老線や沿線のバス交通などを維持するためにあなたが取り組んだり、参加してもよいと思うもの」は、「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」(33.9%)と答えた人が最も多く、次いで「養老鉄道や沿線のバス交通などを積極的に利用する」(33.0%)、「企業の協賛金や広告費などを募り、収入を増やす」(24.3%)

図 3-9 養老線や沿線のバス交通などを維持するためにあなたが取り組んだり、参加してもよいと思うもの[沿線住民]



② 養老線の利用者

■ 「出発地点から乗車駅までの主な移動手段」は、「徒歩」と答えた人が 33.2%と最も多く、次いで「JR 東海道本線」(17.1%)、「自転車」(14.7%)

■ 「養老線の降車駅から目的地までの主な移動手段」は、「徒歩」と答えた人が 35.0%と最も多く、次いで「JR 東海道本線」(20.9%)、「近鉄名古屋線」(16.8%)

図 3-10 出発地点から乗車駅までの主な移動手段[利用者]

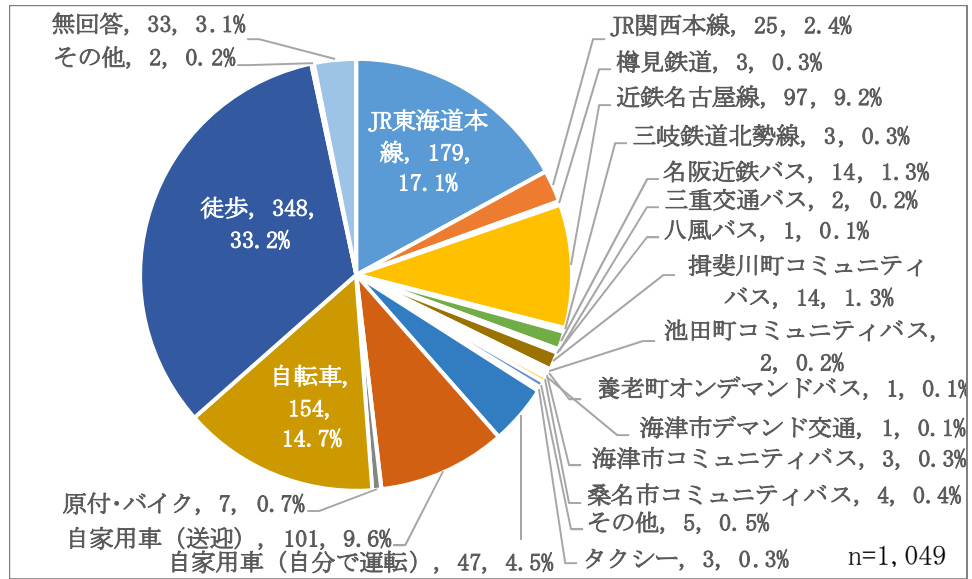
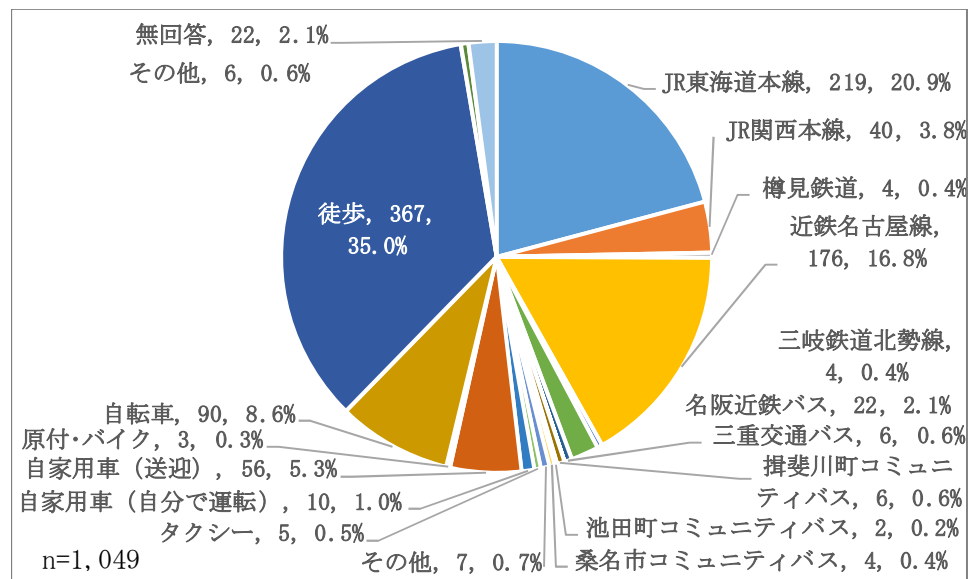


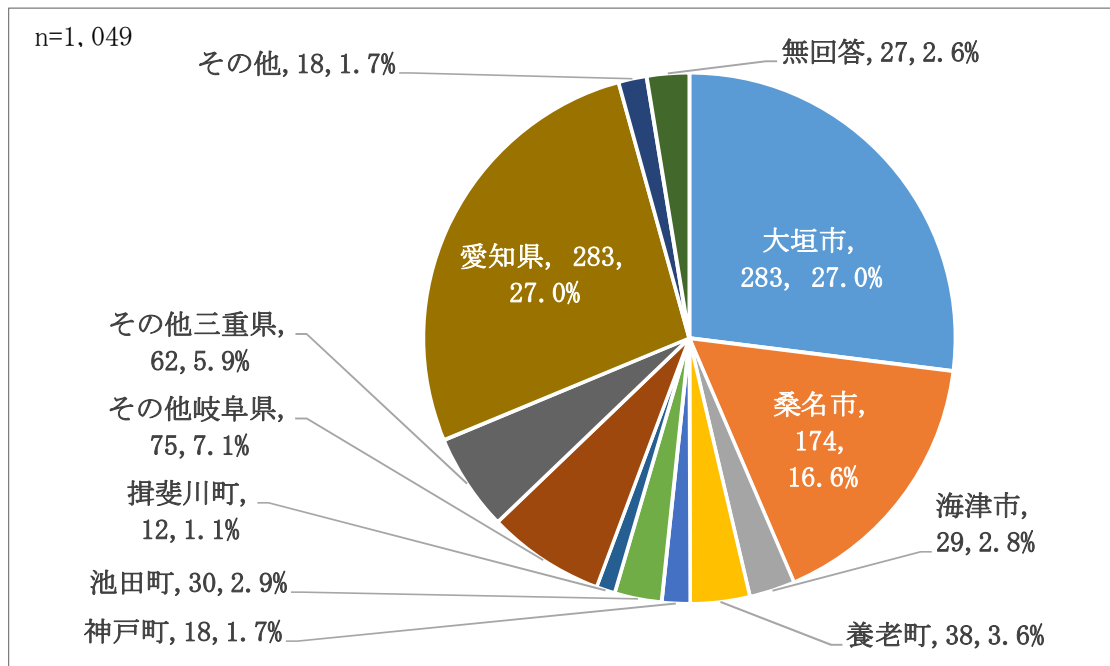
図 3-11 降車駅から目的地までの主な移動手段[利用者]



② 養老線の利用者

■「養老線を利用してどこへ行くのか」は、「愛知県」、「大垣市」と答えた人が27.0%と最も多く、次いで「桑名市」(16.6%)、「その他岐阜県」(7.1%)

図 3-12 養老線を利用してどこへ行くのか[利用者]

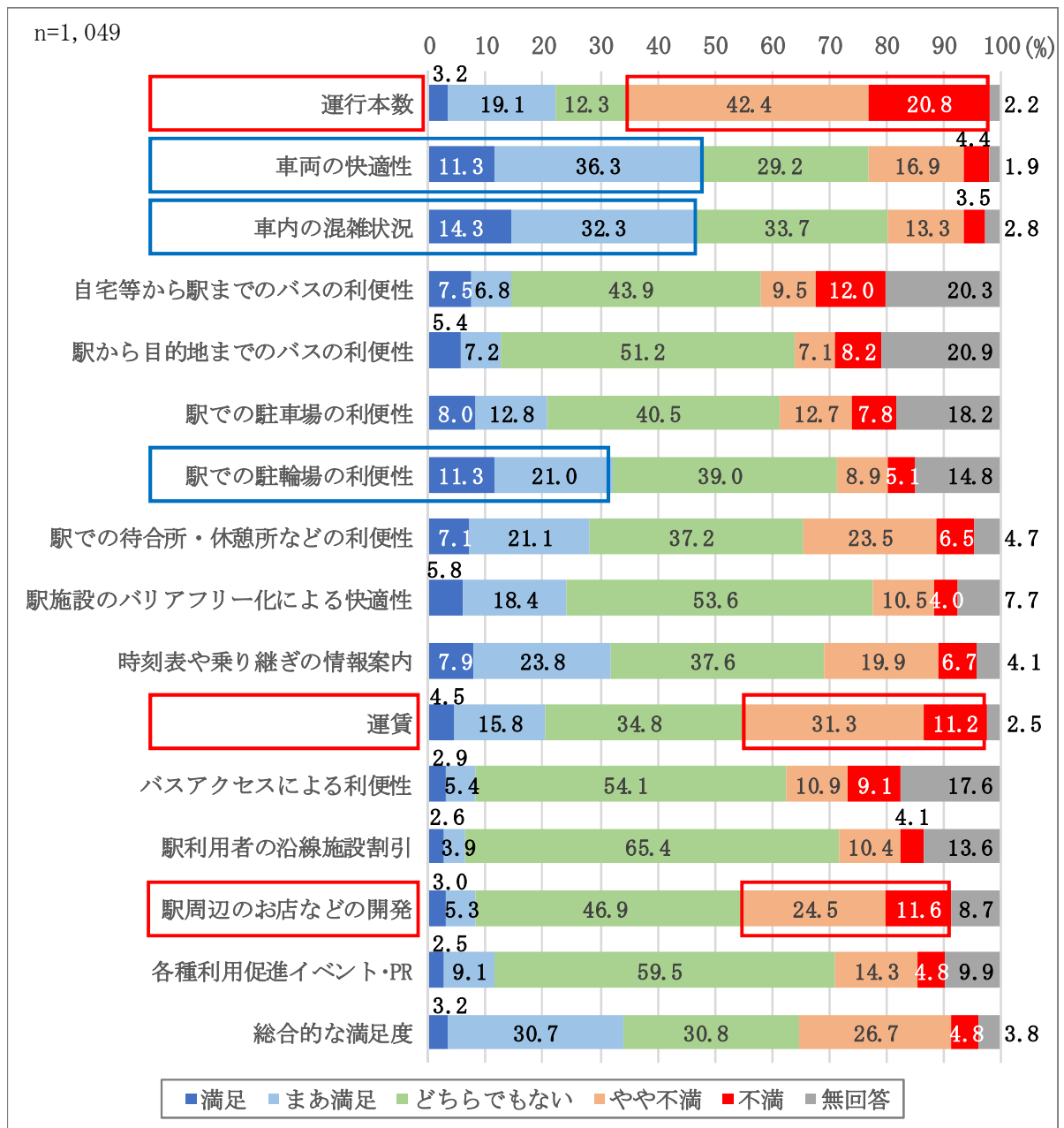


② 養老線の利用者

■「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47.6%と最も多く、次いで「車内の混雑状況」（46.6%）、「駅での駐輪場の利便性」（32.3%）

■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63.2%と最も多く、次いで「運賃」（42.5%）、「駅周辺のお店などの開発」（36.1%）

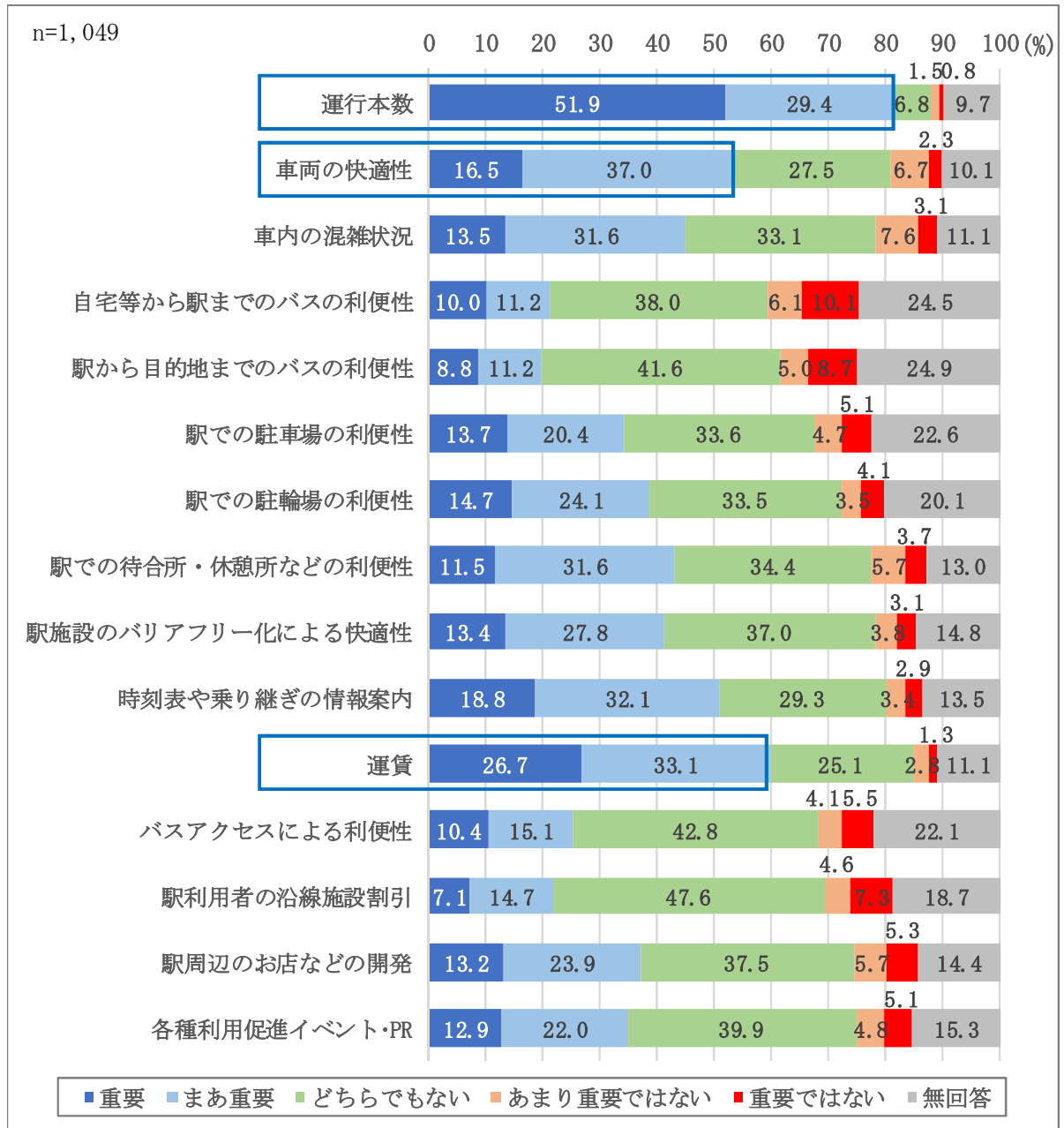
図 3-13 養老線の現状の満足度[利用者]



② 養老線の利用者

■「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 81.3%と最も多く、次いで「運賃」（59.8%）、「車両の快適性」（53.5%）

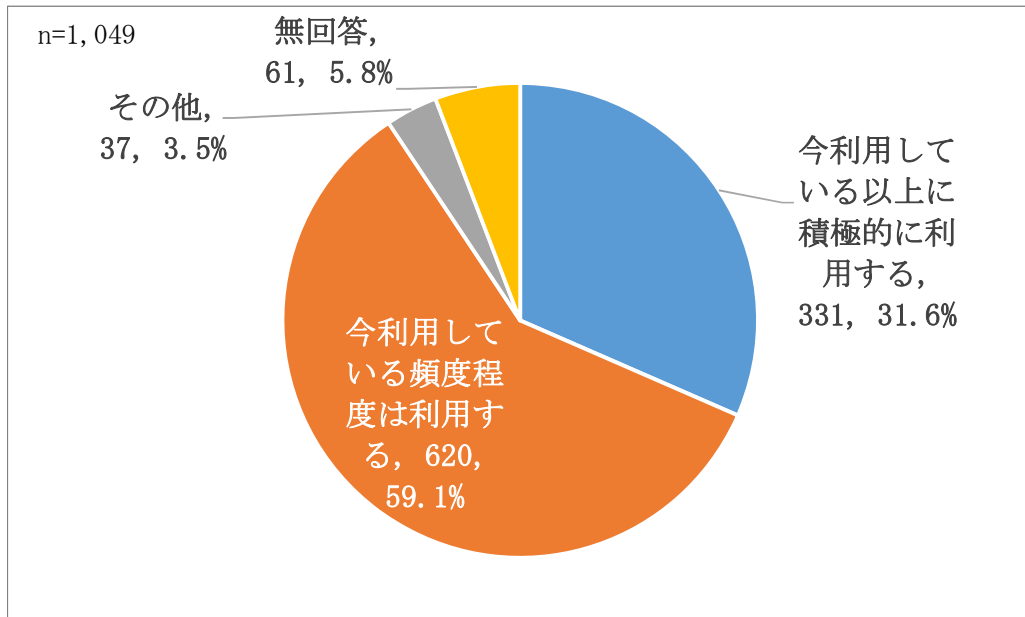
図 3-14 養老線の今後の重要度[利用者]



② 養老線の利用者

■「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 59.1%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」(31.6%)

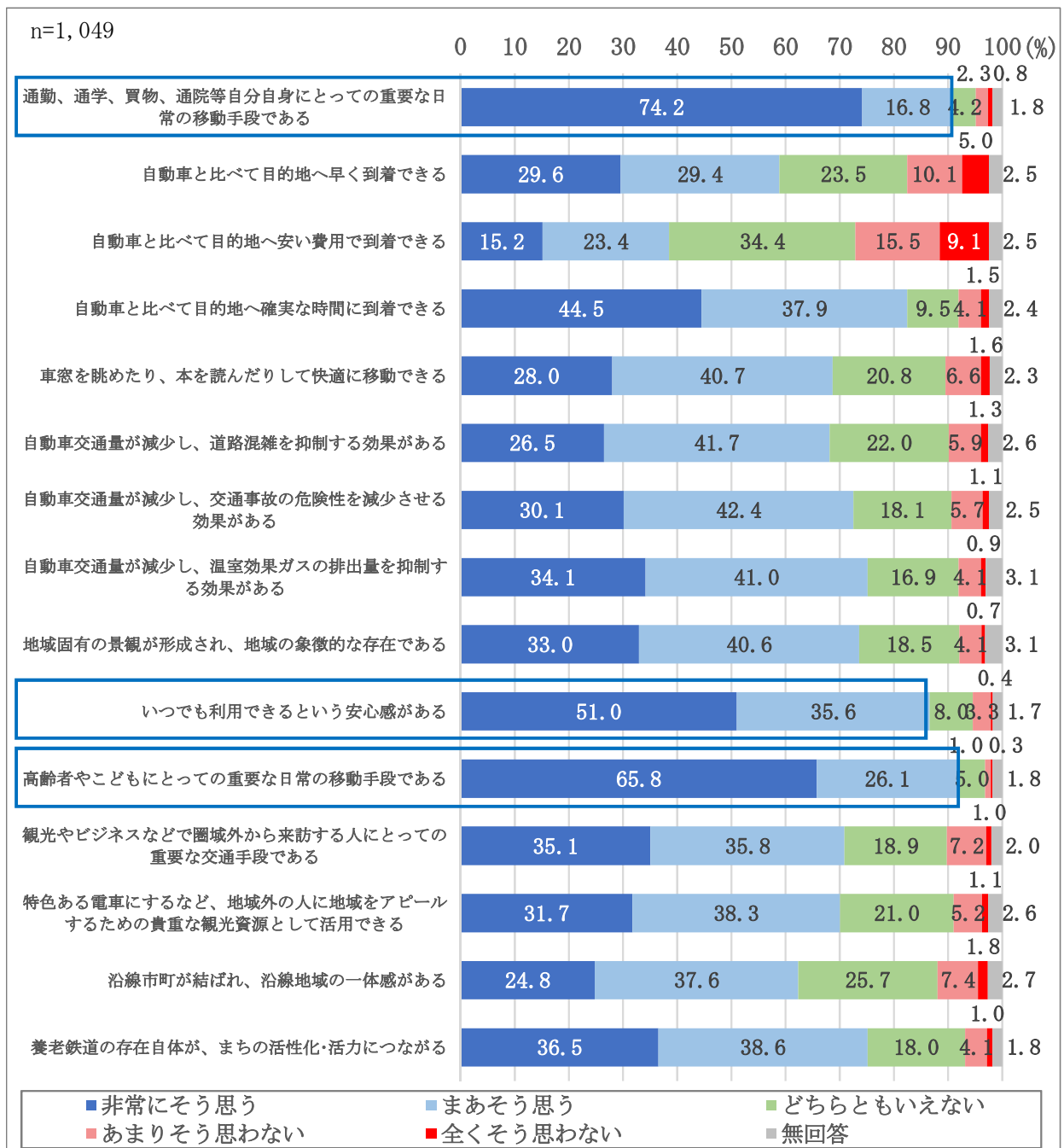
図 3-15 養老線のサービス改善や利用環境の整備が行われた場合、養老線の利用に変化は生じるか[利用者]



② 養老線の利用者

■「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」「そう思う」）項目について、「高齢者やこ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91.9%と最も多く、次いで「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」（91.0%）、「いつでも利用できるという安心感がある」（86.6%）

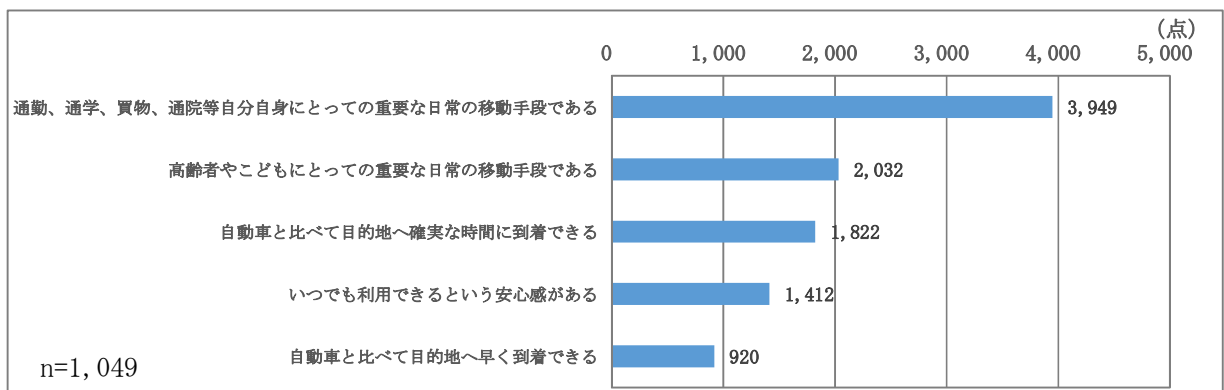
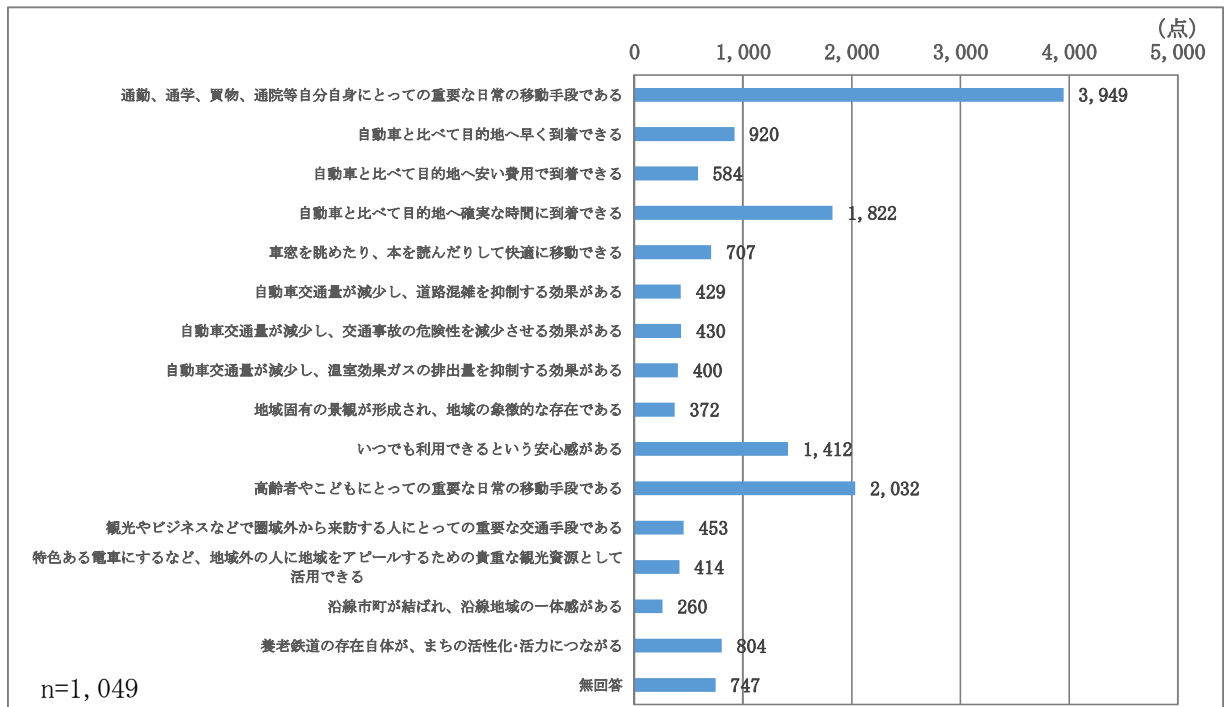
図 3-16 養老線に期待する社会的役割や効果[利用者]



② 養老線の利用者

■「養老線に期待する社会的役割や効果について重要だと感じる項目」は、「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」と答えた人が最も多く、次いで「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」、「自動車と比べて目的地へ確実な時間に到着できる」

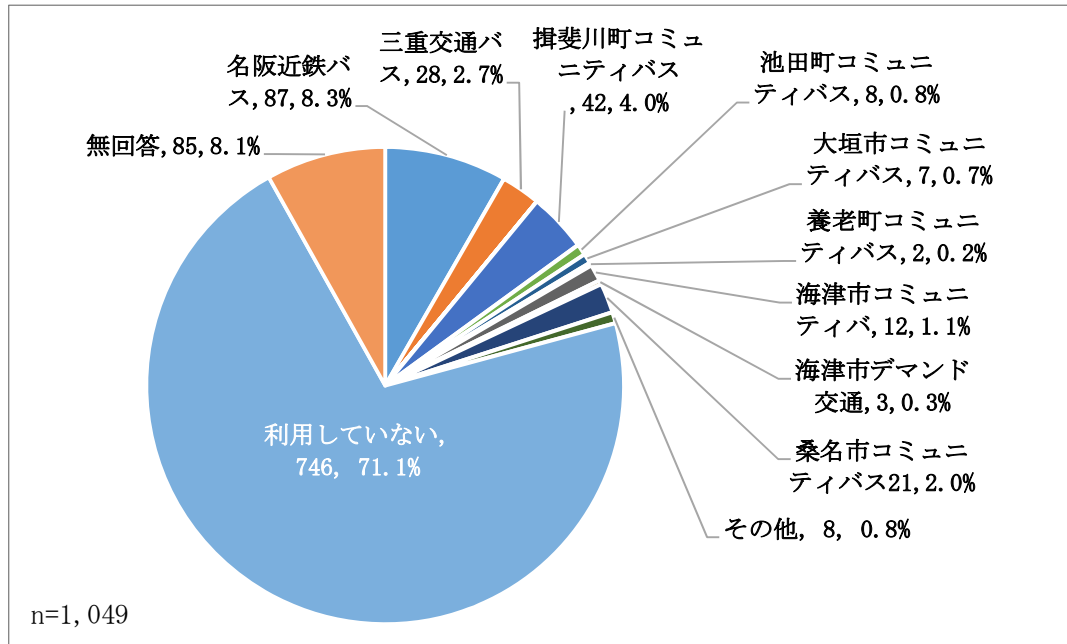
図 3-17 養老線に期待する社会的役割や効果について重要だと感じる項目 [利用者]



② 養老線の利用者

■「養老線とともに利用されている主なバス路線」は、「利用していない」(71.1%)と答えた人が最も多く、次いで「名阪近鉄バス」(8.3%)、「揖斐川町コミュニティバス」(4.0%)

図 3-18 養老線とともに利用されている主なバス路線[利用者]

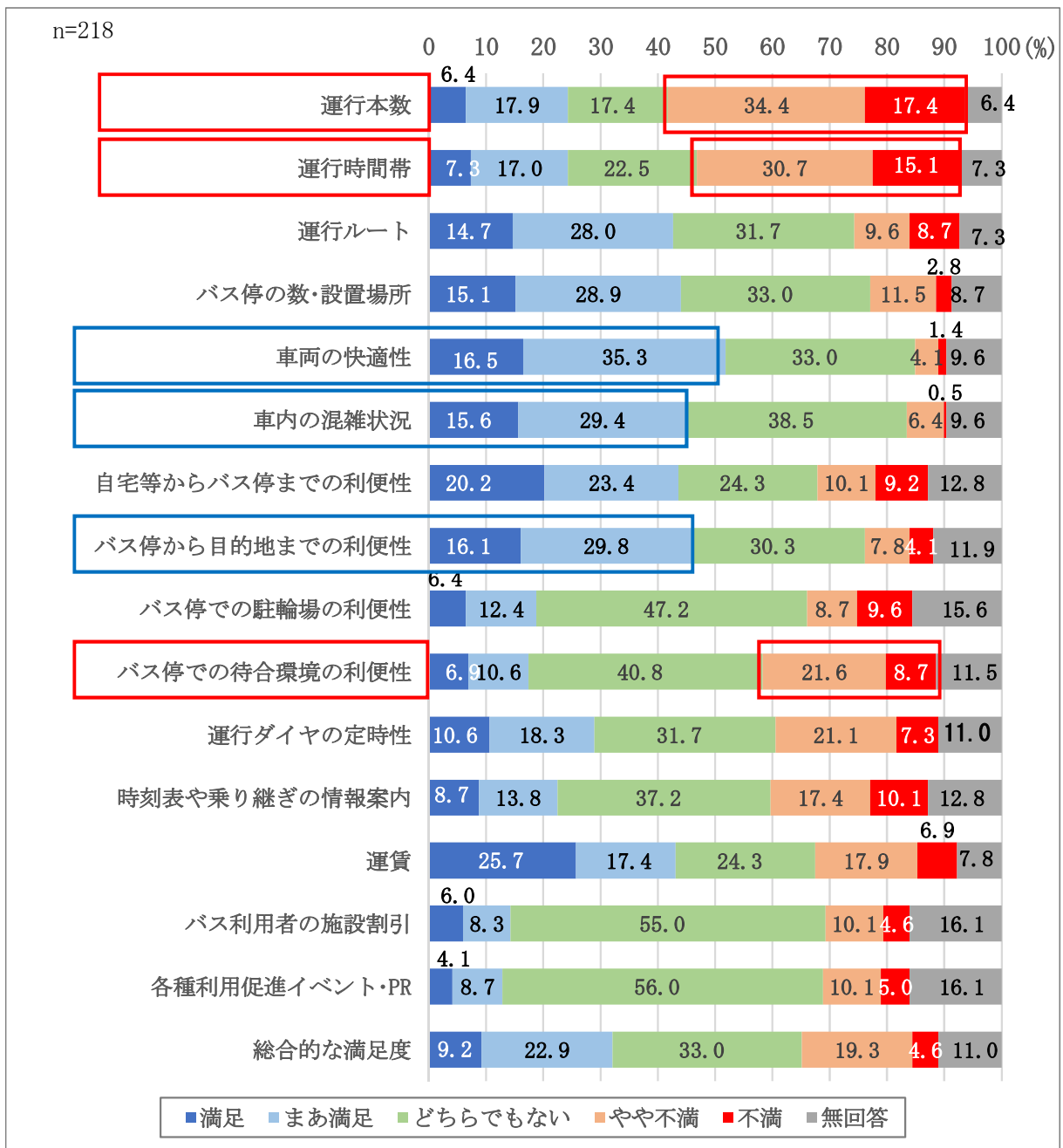


② 養老線の利用者

■「養老線とともに利用している主なバス路線の現状の満足度」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51.8%と最も多く、次いで「バス停から目的地までの利便性」（45.9%）、「車内の混雑状況」（45.0%）

■不満と思う項目について、「運行本数」と答えた人が51.8%と最も多く、次いで「運行時間帯」（45.8%）、「バス停での待合環境の利便性」（30.3%）

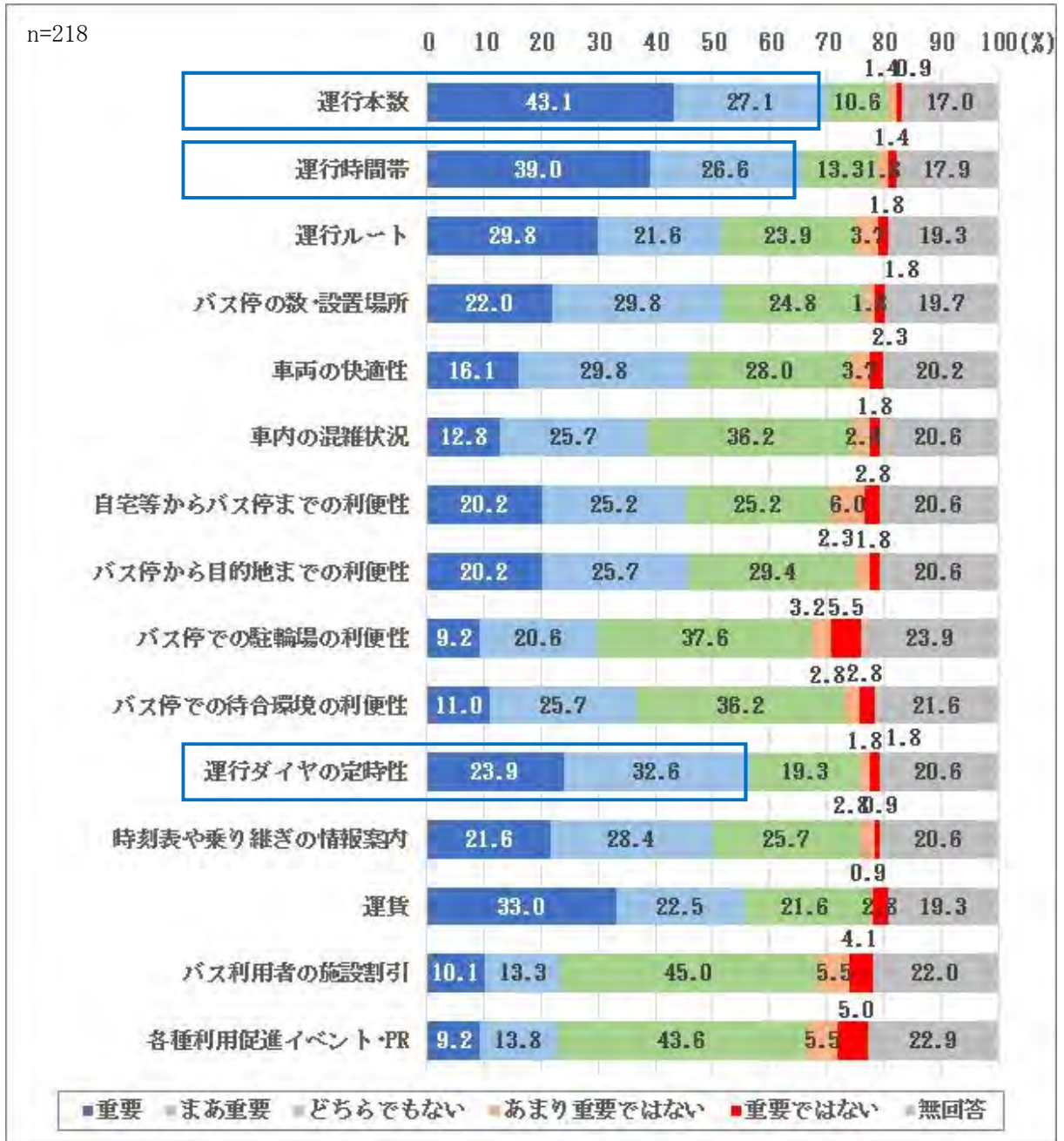
図 3-19 養老線とともに利用している主なバス路線の現状の満足度[利用者]



② 養老線の利用者

■「養老線とともに利用している主なバス路線の今後の重要度」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70.2%と最も多く、次いで「運行時間帯」（65.6%）、「運行ダイヤの定時性」（56.5%）

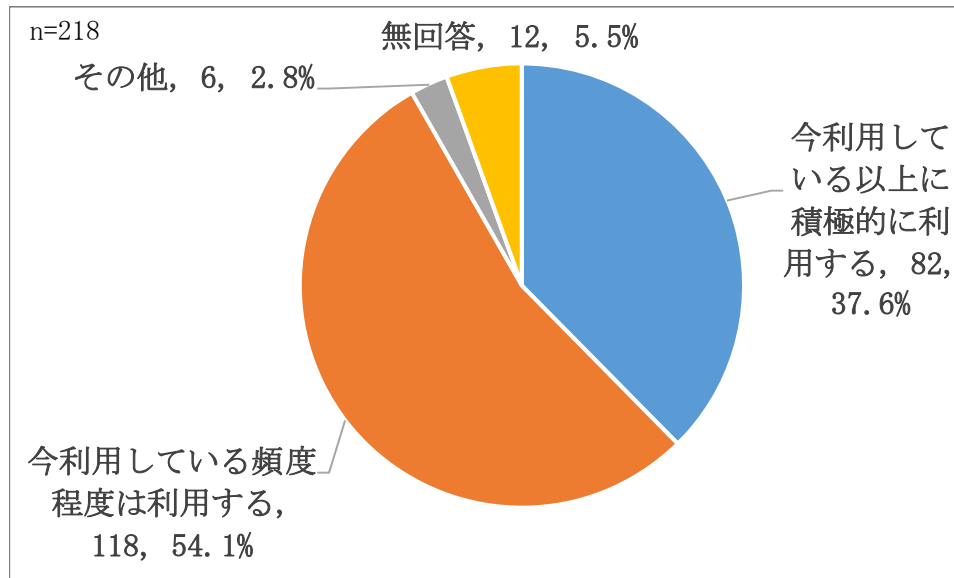
図 3-20 養老線とともに利用している主なバス路線の今後の重要度[利用者]



② 養老線の利用者

■「養老線沿線のバス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」(54.1%)と答えた人が最も多く、次いで「今利用している以上に積極的に利用する」(37.6%)

図 3-21 養老線沿線のバス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[利用者]



③ 養老線の沿線事業所

■「公共交通の利用を促進することへの”メリット”を感じるか」は、「メリットを感じない」と答えた人が55.6%、「メリットを感じる」と答えた人が32.1%

■「公共交通の利用促進するための取り組み」は、「駐車場の削減」と答えた人が46.2%と最も多く、次いで「公共交通利用の優遇措置の導入」(38.5%)、「従業員への公共交通情報の提供」(26.9%)

図 3-22 公共交通の利用を促進することへの”メリット”を感じるか[事業所]

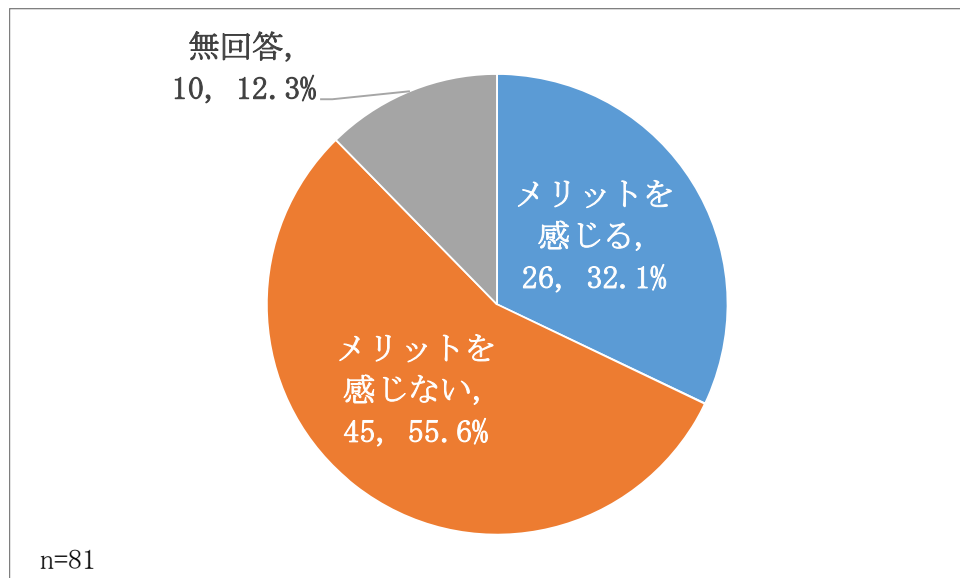
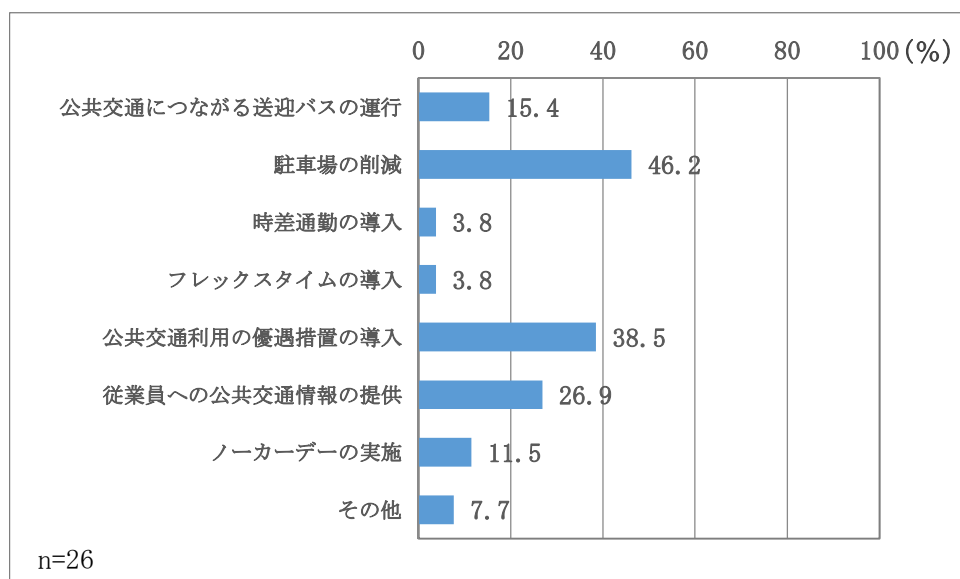


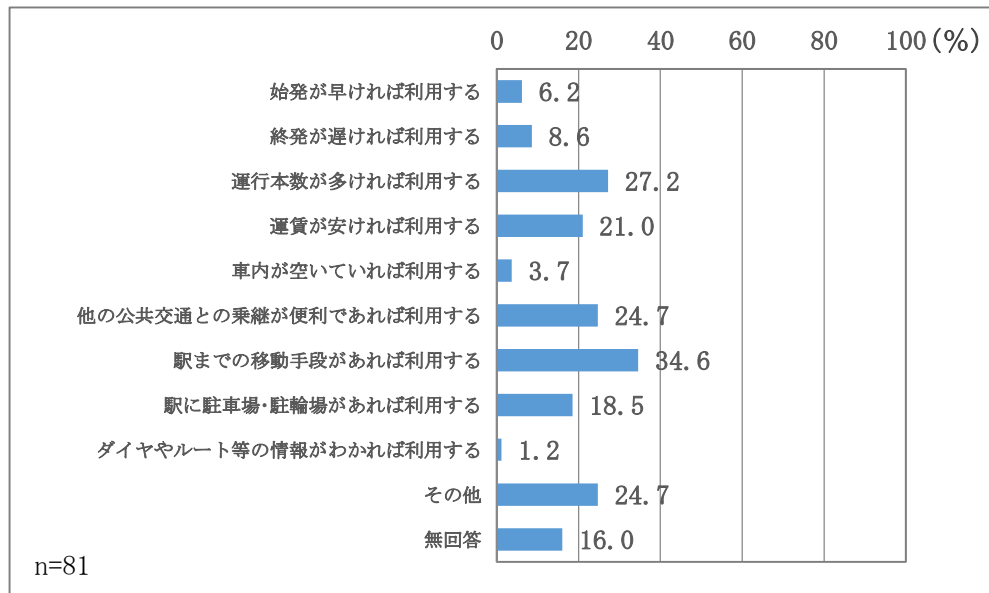
図 3-23 公共交通の利用促進するための取り組み[事業所]



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「運行本数が多いければ利用する」(27.2%)

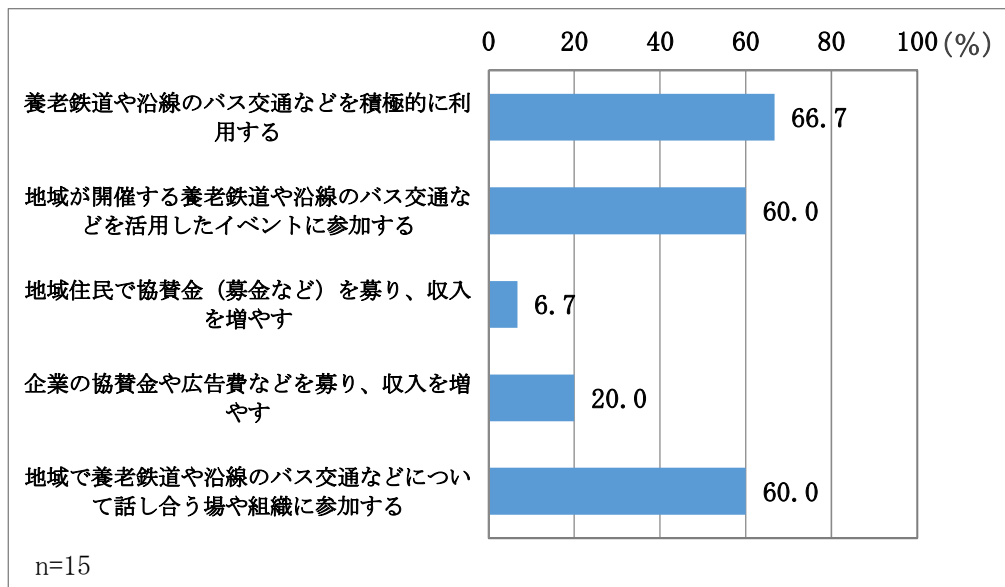
図 3-24 養老線を利用していない方が養老線で通勤するための条件[事業所]



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]

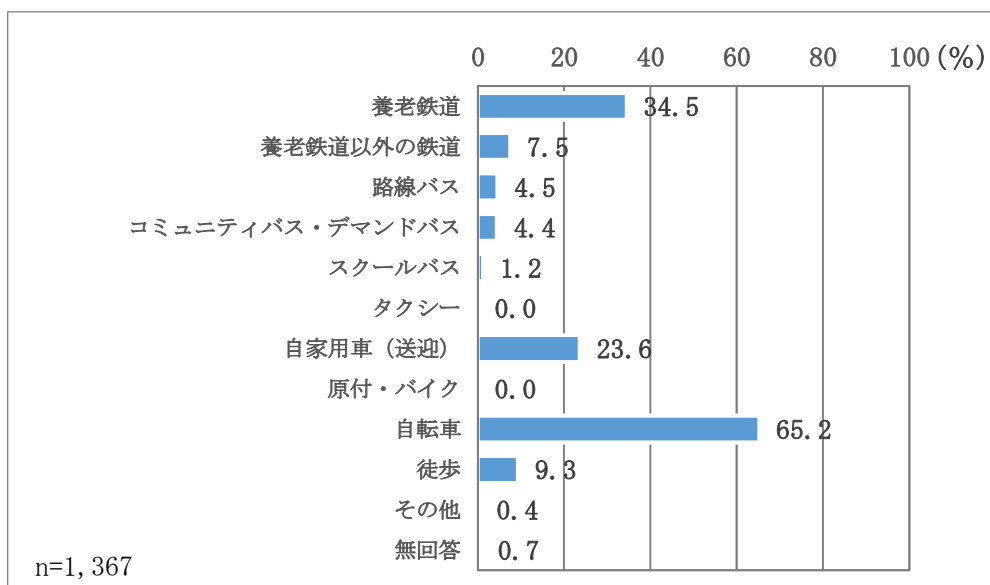
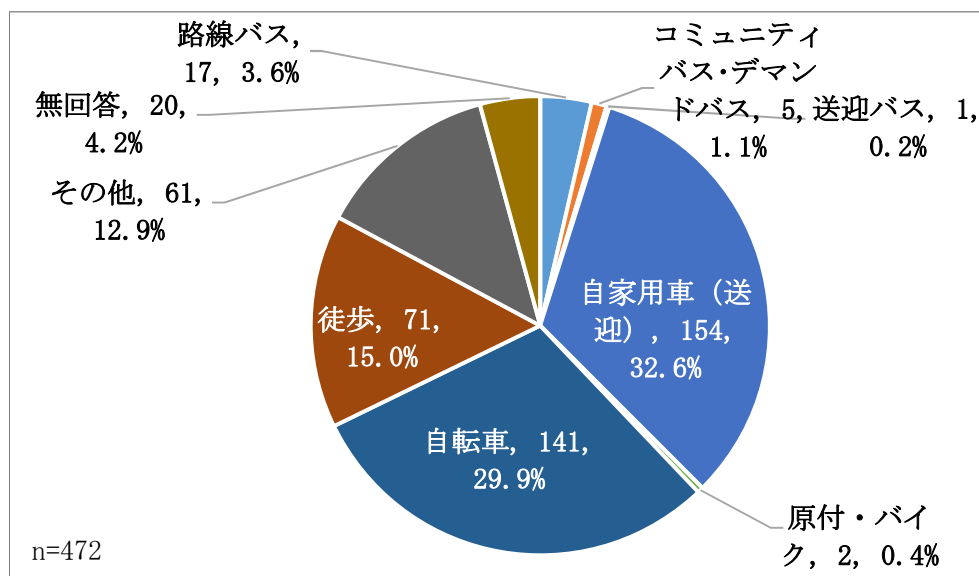


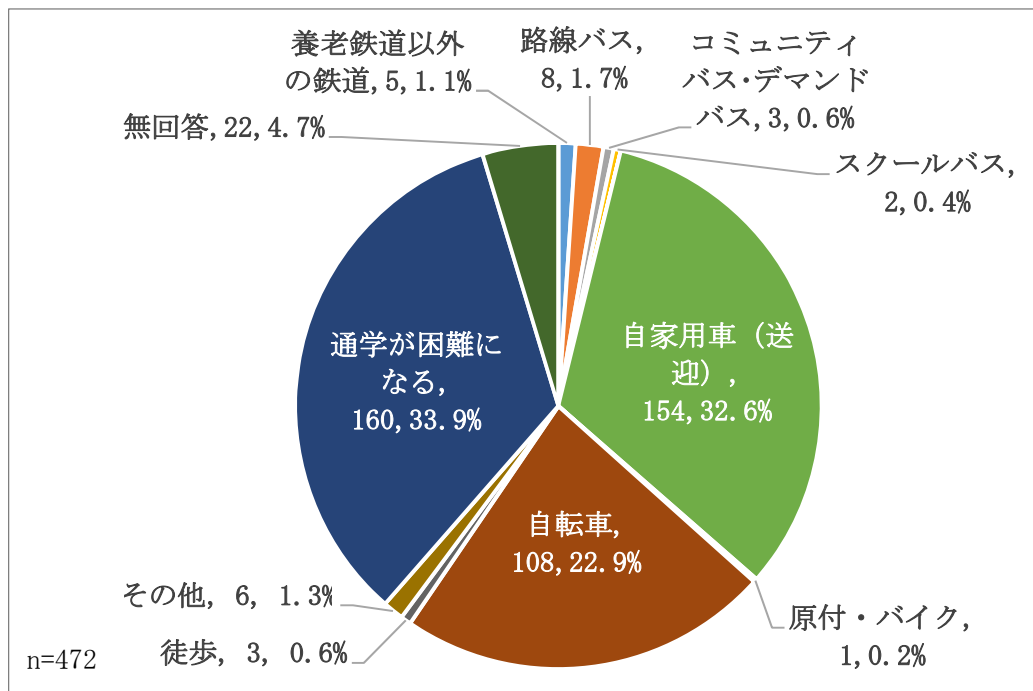
図 3-27 通学での自宅から養老線の乗車駅までの移動手段[高校生]



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]

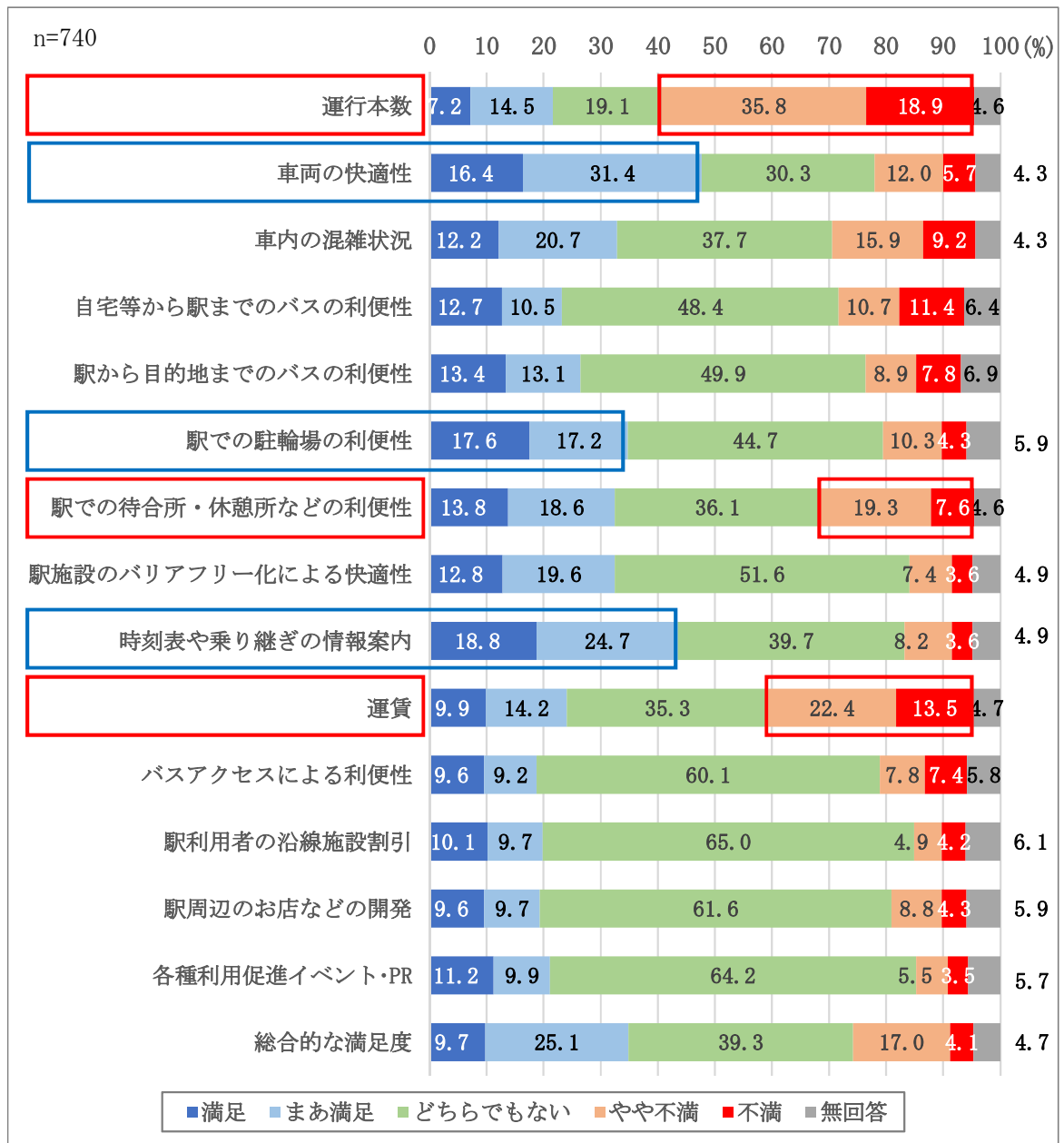


⑤ 養老線の沿線高等学校等の生徒

■「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%）

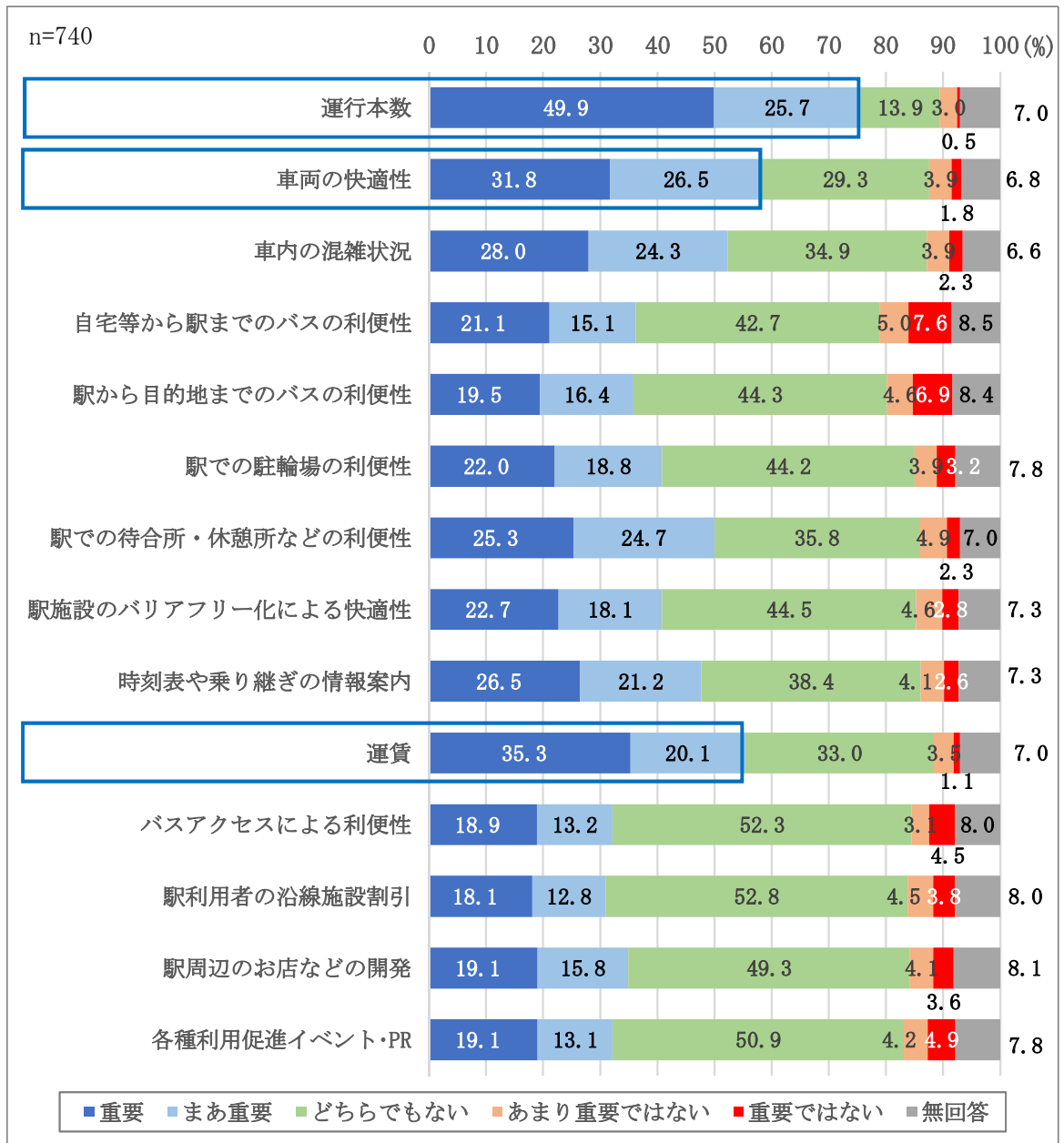
図 3-29 養老線の現状の満足度[高校生]



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75.6%と最も多く、次いで「車両の快適性」（58.3%）、「運賃」（55.4%）

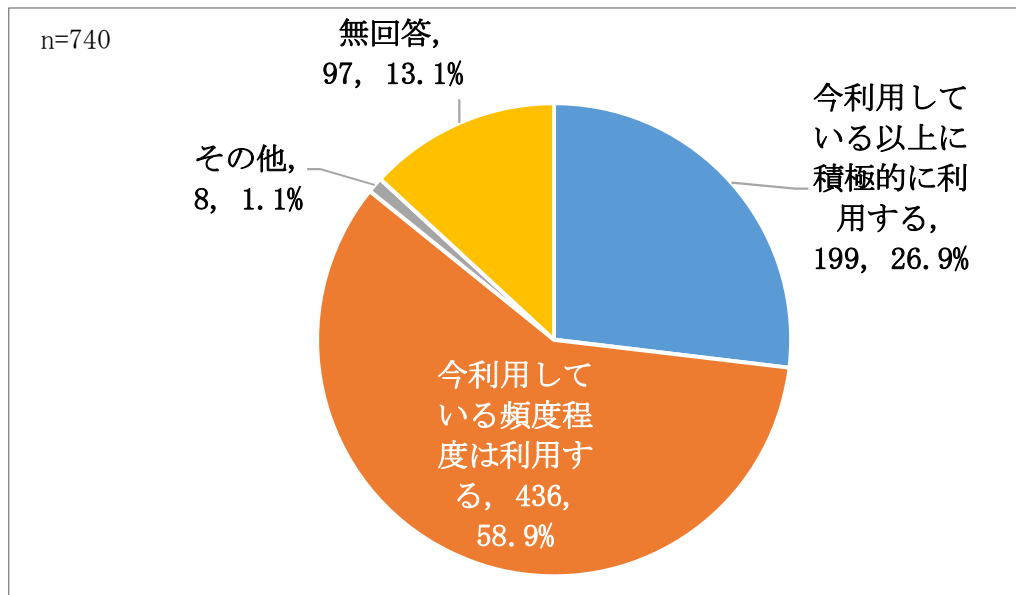
図 3-30 養老線の今後の重要度[高校生]



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%)

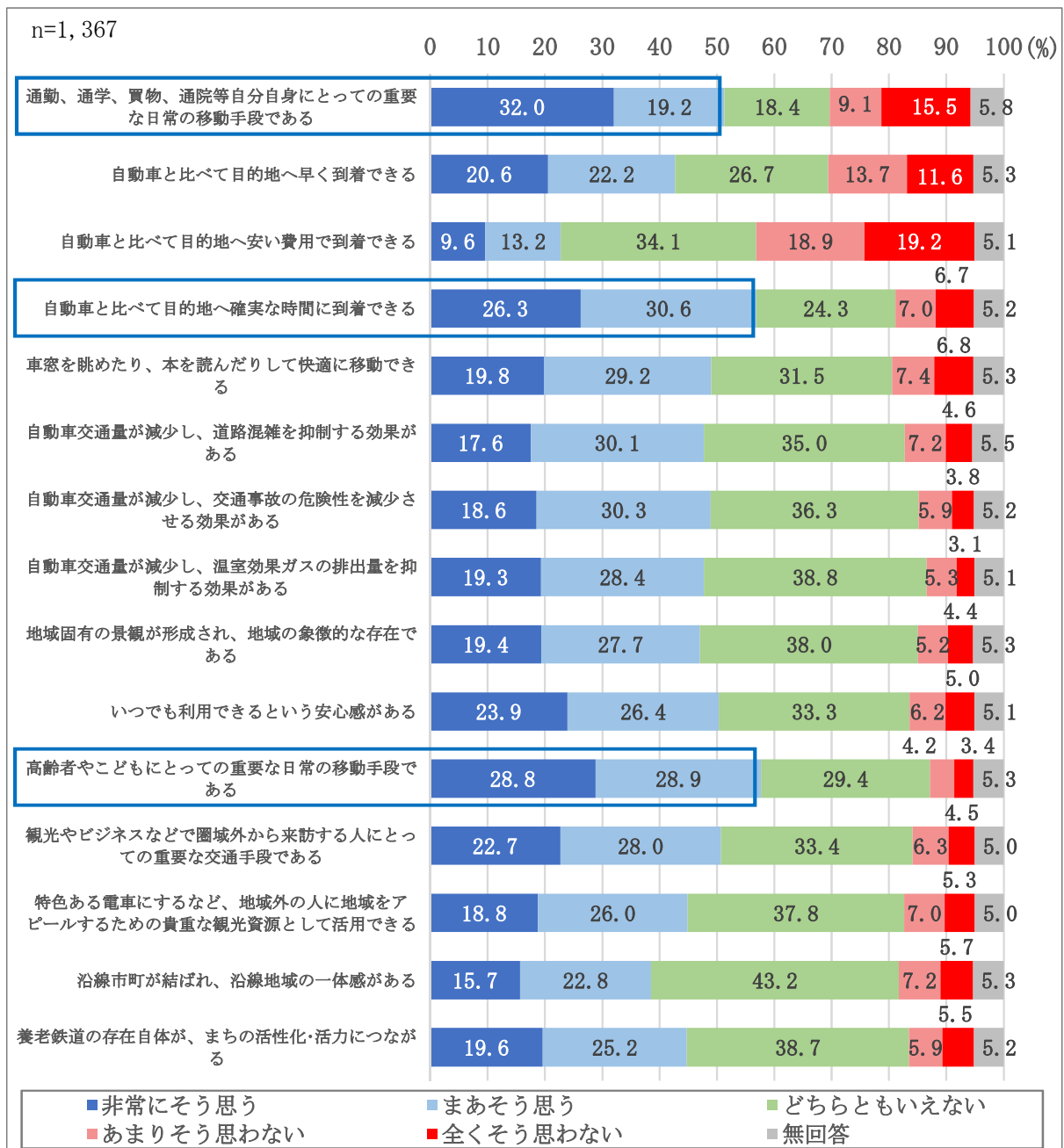
図 3-31 養老線のサービス改善や利用環境の整備が行われた場合、養老線の利用に変化は生じるか[高校生]



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%）

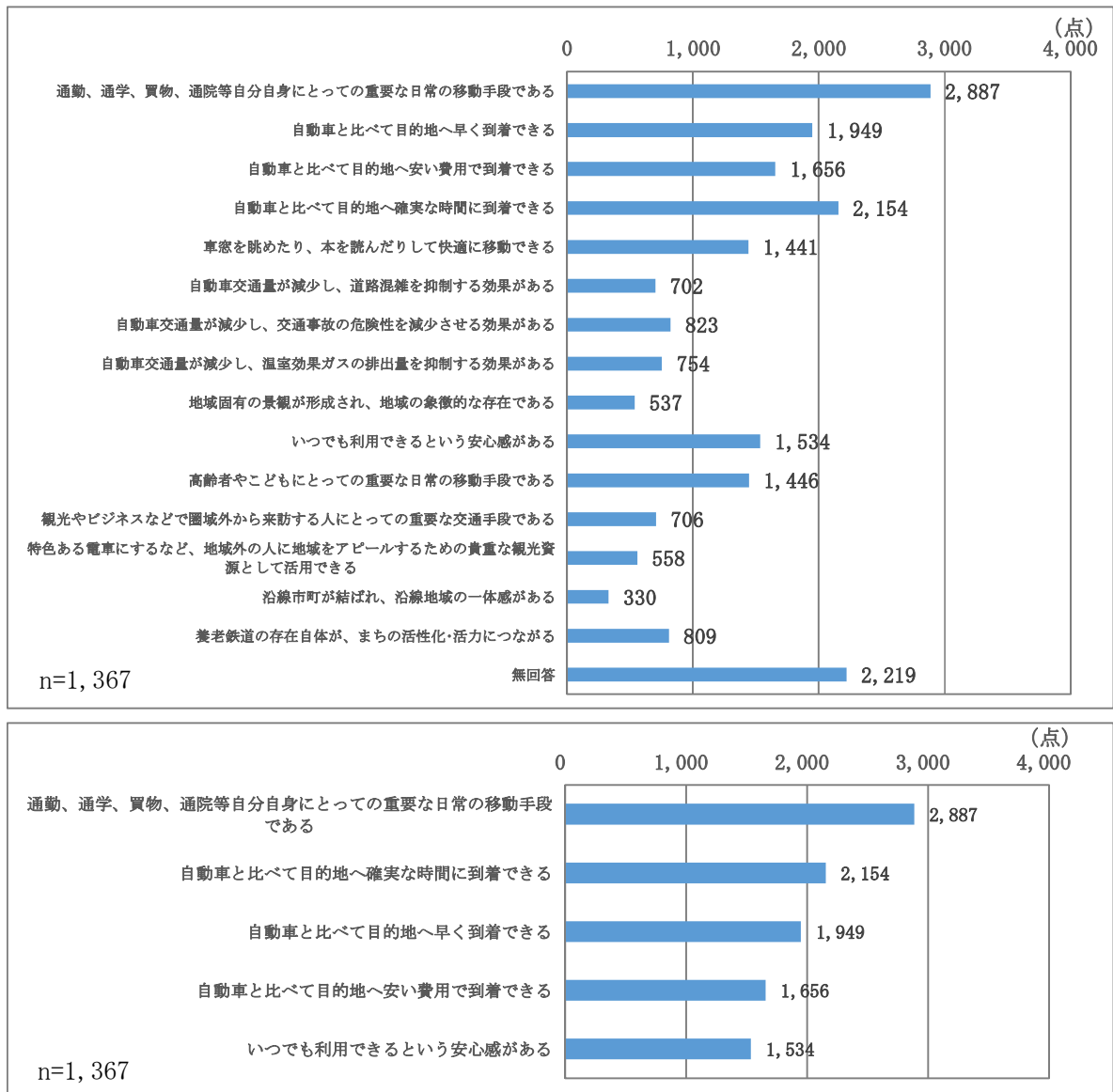
図 3-32 養老線に期待する社会的役割や効果[高校生]



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について重要だと感じる項目」は、「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」と答えた人が最も多く、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」、「自動車と比べて目的地へ早く到着できる」

図 3-33 養老線に期待する社会的役割や効果について重要だと感じる項目 [高校生]



■平成28年度沿線高等学校等の養老線通学定期利用者の居住地域（平成28年9月調査）

学校名	利用者の居住地域																			
	養老線沿線市町										養老線沿線市町以外の市町									
	大垣市	桑名市	海津市	養老町	神戸町	揖斐川町	池田町	垂井町	関ヶ原町	輪之内町	安八町	大野町	いなべ市	木曾岬町	東員町	四日市市	菰野町	朝日町	川越町	その他
養老線利用者数	22	183	3	24																
桑名高校	22																			
桑名北高校	1	183										38	18	27	31		11	16	1	
海津明誠高校	11		3	24																
大垣養老高校	87	1	41	6	18	10	39	20	7	4	3									8
大垣南高校	46		74	17	25	37	50	36	5		9									2
大垣特別支援学校	27				2			6	1	1										7
大垣工業高校			55	27	16	42	37				13									4
大垣西高校			24	14	11	19	35				4									
大垣東高校			54	41	26	46	51				10									
大垣商業高校	1		20	22	5	24	32				1									
大垣北高校	4		46	53	1	34	43		1		9									
大垣日大高校	9	1	23	31	13	32	38		3		3									
池田高校	34			3	1	15		2	2											2
揖斐高校	48				23		1	1		1										5
合計	2,091	268	340	238	141	259	326	65	15	4	52	38	18	27	31	0	11	16	29	
%	100.0	12.8	16.3	11.4	6.7	12.4	15.6	3.1	0.7	0.2	2.5	1.8	0.9	1.3	1.5	0.0	0.5	0.8	1.4	

注：平成27年度の養老線輸送実績における通学定期利用者2,977千人（大学生や養老線沿線以外の高校生等が含まれる。）を日単位に換算すると（365日で除して、更に往復2回で除す）、通学定期利用者は4,078人となる。

⑥ 養老線の利用実態調査結果

1 平 日（平成28年10月18日（火））

駅名	乗降人員（単位：人）			市町合計
		乗車人員	降車人員	
桑 名	3,949	1,965	1,984	桑名市
播 磨	464	228	236	H27 7,410 (25.2%)
下 深 谷	1,211	599	612	H28 7,222 (24.1%)
下 野 代	399	205	194	
多 度	1,199	604	595	
美 濃 松 山	905	479	426	海津市
石 津	637	326	311	H27 2,584 (8.8%)
美 濃 山 崎	173	88	85	H28 3,180 (10.6%)
駒 野	1,122	546	576	
美 濃 津 屋	343	168	175	
養 老	662	317	345	養老町
美 濃 高 田	850	427	423	H27 2,140 (7.2%)
烏 江	910	439	471	H28 2,422 (8.1%)
大 外 羽	557	284	273	大垣市
友 江	359	183	176	H27 12,073 (41.0%)
美 濃 青 柳	546	270	276	H28 11,661 (38.9%)
西 大 垣	360	178	182	
大 垣	8,903	4,490	4,413	
室	558	268	290	
北 大 垣	378	190	188	
東 赤 坂	395	199	196	神戸町
広 神 戸	907	446	461	H27 1,918 (6.5%)
北 神 戸	609	305	304	H28 1,911 (6.4%)
池 野	869	433	436	池田町
北 池 野	480	232	248	H27 1,918 (6.5%)
美 濃 本 郷	553	279	274	H28 1,902 (6.3%)
揖 斐	1,664	833	831	揖斐川町
				H27 1,406 (4.8%)
				H28 1,664 (5.6%)
合計	29,962	14,981	14,981	H27合計 29,440

2 平日通勤・通学時間帯（始発～午前9時まで）における駅別、市町別乗車人員

駅名	乗車人員	(単位：人)	人口における割合
	駅別	市町合計	
桑名	469	桑名市	人口 143,088人
播磨	92	H27 1,395 (23.1%)	H27 0.98%
下深谷	155	H28 1,264 (22.6%)	H28 0.88%
下野代	146		
多度	402		
美濃松山	382	海津市	人口 36,089人
石津	199	H27 1,015 (16.8%)	H27 2.73%
美濃山崎	73	H28 1,073 (19.1%)	H28 2.93%
駒野	293		
美濃津屋	126		
養老	133	養老町	人口 30,327人
美濃高田	293	H27 700 (11.6%)	H27 2.23%
烏江	187	H28 613 (10.9%)	H28 2.02%
大外羽	47	大垣市	人口 162,157人
友江	103	H27 937 (15.5%)	H27 0.58%
美濃青柳	108	H28 786 (14.0%)	H28 0.48%
西大垣	58		
大垣	264		
室	78		
北大垣	128		
東赤坂	158	神戸町	人口 19,719人
広神戸	307	H27 717 (11.8%)	H27 3.62%
北神戸	188	H28 653 (11.6%)	H28 3.31%
池野	293	池田町	人口 24,487人
北池野	159	H27 748 (12.4%)	H27 3.03%
美濃本郷	213	H28 665 (11.9%)	H28 2.72%
揖斐	553	揖斐川町	人口 22,377人
		H27 530 (8.8%)	H27 2.35%
		H28 553 (9.9%)	H28 2.47%
合計	5,607	H27合計 6,042	

※1 大垣市の乗車人員は、大垣駅改札口の入場者から、その他の駅の乗車人員はP134の調査結果の乗車人員から求める。(何れも、始発から午前9時まで)

※2 人口は、平成28年4月1日現在住民基本台帳人口

3 休 日（平成28年10月16日（日））

駅名	乗降人員	（単位：人）		市町合計（単位：人）
		乗車人員	降車人員	
桑 名	1,987	994	993	桑名市
播 磨	257	144	113	H27 3,383 (24.0%)
下 深 谷	326	173	153	H28 3,400 (24.6%)
下 野 代	251	122	129	
多 度	579	271	308	
美 濃 松 山	334	159	175	海津市
石 津	178	83	95	H27 1,200 (8.5%)
美 濃 山 崎	68	32	36	H28 1,080 (7.8%)
駒 野	365	181	184	
美 濃 津 屋	135	71	64	
養 老	596	298	298	養老町
美 濃 高 田	447	222	225	H27 1,337 (9.5%)
烏 江	309	153	156	H28 1,352 (9.8%)
大 外 羽	134	72	62	大垣市
友 江	150	68	82	H27 5,595 (39.7%)
美 濃 青 柳	265	136	129	H28 5,484 (39.6%)
西 大 垣	121	59	62	
大 垣	4,407	2,248	2,159	
室	224	112	112	
北 大 垣	183	87	96	
東 赤 坂	159	84	75	神戸町
広 神 戸	459	214	245	H27 1,051 (7.4%)
北 神 戸	244	131	113	H28 862 (6.2%)
池 野	389	174	215	池田町
北 池 野	193	101	92	H27 888 (6.3%)
美 濃 本 郷	257	121	136	H28 839 (6.0%)
揖 斐	825	411	414	揖斐川町
				H27 644 (4.6%)
				H28 825 (6.0%)
合計	13,842	6,921	6,921	H27 14,098

⑦ 養老線大垣駅の利用実態調査結果

1 全日の利用者数

(1) 平 日

		改札口	J R 乗換口
入場者	H27. 5. 12(火)	2,609人 (66.8%)	1,299人 (33.2%)
	H28. 10. 18(火)	2,564人 (66.3%)	1,304人 (33.7%)
出場者	H27. 5. 12(火)	2,228人 (56.2%)	1,733人 (43.8%)
	H28. 10. 18(火)	2,050人 (54.1%)	1,741人 (45.9%)

(2) 休 日

		改札口	J R 乗換口
入場者	H27. 5. 17(日)	1,796人 (81.9%)	397人 (18.1%)
	H28. 10. 16(日)	1,742人 (83.7%)	341人 (16.3%)
出場者	H27. 5. 17(日)	1,619人 (79.5%)	417人 (20.5%)
	H28. 10. 16(日)	1,582人 (79.3%)	412人 (20.7%)

2 始発～午前9時までの利用者数

(1) 平 日

		改札口	J R 乗換口
入場者	H27. 5. 12(火)	308人 (56.1%)	241人 (43.9%)
	H28. 10. 18(火)	264人 (53.2%)	232人 (46.8%)
出場者	H27. 5. 12(火)	1,293人 (50.1%)	1,288人 (49.9%)
	H28. 10. 18(火)	1,080人 (46.3%)	1,251人 (53.7%)

(2) 休 日

		改札口	J R 乗換口
入場者	H27. 5. 17(日)	190人 (78.5%)	52人 (21.5%)
	H28. 10. 16(日)	100人 (71.4%)	40人 (28.6%)
出場者	H27. 5. 17(日)	424人 (72.5%)	161人 (27.5%)
	H28. 10. 16(日)	354人 (67.0%)	174人 (33.0%)

4 養老線交通圏における地域公共交通の課題整理

これまでの検討・調査を踏まえ、以下に養老線に関する個別課題の抽出と養老線交通圏における地域公共交通の課題を整理します。

(1) 各調査結果の整理と個別課題の抽出

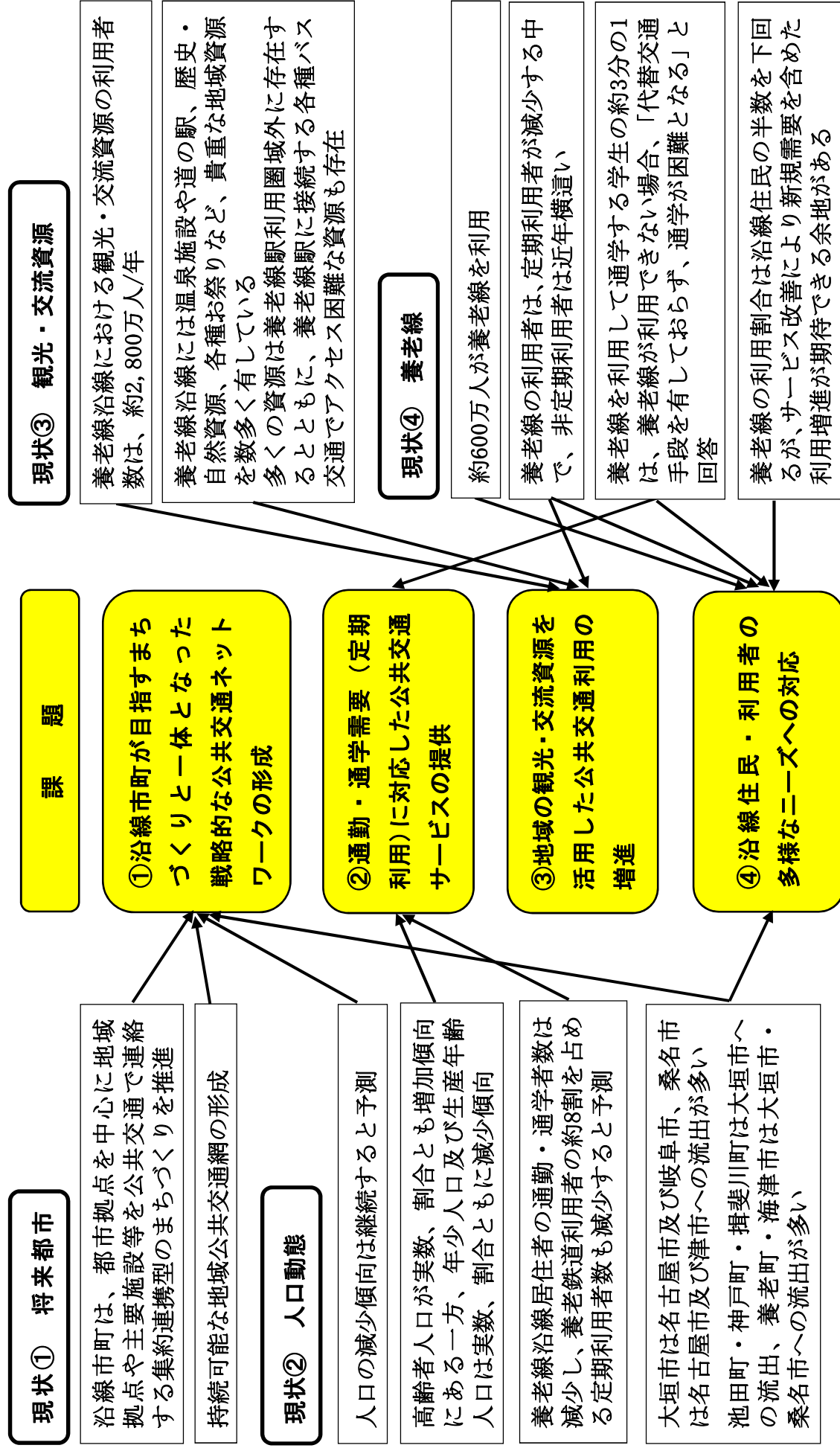
調査区分	養老線沿線市町及び養老線交通圏の現状及び主要計画の概要	養老線に関する個別課題
人口の推移と見通し	<ul style="list-style-type: none"> 養老線沿線市町の総人口は平成17年をピークに減少 養老線沿線市町の年少人口、生産年齢人口の総数は平成7年をピークに減少 養老線沿線市町の平均高齢者割合は平成37年に約30%を超過 大垣市及び桑名市中心部に内包する駅以外の駅周辺人口密度は40人/ha未満 	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少に伴う公共交通利用者確保への対応 養老線の利用が可能となる駅周辺の集合拠点の確保 少子高齢化に伴う移動需要の変化への対応 駅周辺における商業機能の充実・強化による魅力の向上
商業特性	<ul style="list-style-type: none"> 養老線沿線市町の商業機能（年間商品販売額）は、近年、神戸町を除き増加 養老線沿線地域外での大規模商業施設の立地も存在 	<ul style="list-style-type: none"> 沿線事業所従業員の通勤時公共交通利用の促進 沿線市町の活性化を促す新たな事業所の誘致
工業特性	<ul style="list-style-type: none"> 養老線沿線市町の工業機能（製造品出荷額等）は、近年、沿線市町合計で減少するものの、養老町、池田町、揖斐川町で増加 養老線沿線に数多くの事業所が立地 	
主要集客施設の立地状況	<ul style="list-style-type: none"> 養老線沿線市町の観光施設・資源利用者は年間約2,800万人 養老線及び沿線バス交通でアクセスできない観光施設・資源が存在 	<ul style="list-style-type: none"> 地域の観光施設・資源を活用した公共交通の利用促進 養老線と一体となったバスネットワークの再編 沿線高等学校生徒の通学時公共交通利用の促進
沿線高等学校の生徒数の推移	<ul style="list-style-type: none"> 養老線沿線高等学校の生徒数は約10,000人 	
通勤通学流動	<ul style="list-style-type: none"> 大垣市、桑名市は名古屋市等との結び付きが強い 養老線沿線市町の多くは大垣市との結び付きが強い 	<ul style="list-style-type: none"> 名古屋市等広域交通需要への対応 大垣市を中心とした沿線市町通勤・通学需要への対応
都市交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 養老線沿線の各市町とも自由目的（買物・通院等）の割合が増加 養老線沿線の各市町とも自動車利用の割合が増加 	<ul style="list-style-type: none"> 買物・通院等の日常的な移動需要への対応 過度に依存する自動車利用から公共交通の利用への転換
鉄道サービスの現状	<ul style="list-style-type: none"> 名古屋方面への運行が多い鉄道各路線 	<ul style="list-style-type: none"> 名古屋市等広域交通需要への対応 鉄道相互、鉄道とバス交通の乗り継ぎ利便性の確保
養老線の現状	<ul style="list-style-type: none"> 養老線の輸送人員及び旅客運輸収入は減少傾向 定期利用者が輸送人員の主体を占める 	<ul style="list-style-type: none"> 持続可能な交通とし存続するための利用者確保への対応 定期利用者の維持と非定期利用者の拡大への対応
沿線市町のバス交通の現状	<ul style="list-style-type: none"> 養老線沿線市町には多種多様なバス交通が提供される 事業者路線全体は増加するものの、桑名市内の一般路線バスは近年減少 沿線市町のコミュニティバスは路線により異なるものの路線合計では減少傾向 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通ネットワークを形成する各種バス交通の機能の明確化
養老線各駅のバスサービスの現状	<ul style="list-style-type: none"> 養老線全27駅のうち20駅でバスサービスが提供 駅によりバスサービス水準は異なる 	<ul style="list-style-type: none"> 地域特性や路線機能に応じたバスサービス水準の確保

調査区分	養老線沿線市町及び養老線交通圏の現状及び主要計画の概要	養老線に関する個別課題
養老線関連バス交通の利用者等推移	<ul style="list-style-type: none"> ・養老線関連路線のうち事業者路線は増加または横這い ・沿線市町コミュニティバスは市町により動向は異なる 桑名市コミュニティバス：路線全体の利用者数は増加、運行経費も増大 海津市コミュニティバス：路線全体の利用者数は横這い、運行経費は近年増加 養老町オオコミュニティバス：利用者数・運行経費とも横這い 池田町コミュニティバス：利用者数の増加に伴い運行経費は減少 揖斐川町コミュニティバス：利用者数の減少に伴い運行経費は増大 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 日常生活の移動手段として定着するバス交通の確保・維持・改善
沿線市町における主要計画の整理（上位・関連計画で位置づけられる公共交通施策）	<ul style="list-style-type: none"> ・大垣市：交通結節点の機能改善、公共交通を軸とした交通体系の確立 ・桑名市：桑名駅の結節機能の強化、多度駅周辺の観光資源の魅力向上 ・海津市：石津駅からコミュニティバス・デマンド交通による観光ネットワークの形成、養老線とコミュニティバスの接続強化 ・養老町：養老線存続に向けた町民参加および利用促進の取り組み強化、オンデマンドバスのサービス向上と利用促進 ・神戸町：公共交通機関の利便性アピール、モビリティ・マネジメントの普及啓発活動の推進 ・池田町：公共交通環境の整備、交通弱者が移動しやすい仕組みづくり ・揖斐川町：養老線・コミュニティバスのさらなる利便性向上や利用促進による維持 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 沿線市町が目指す将来都市構造を支援する公共交通のあり方を検討 ➤ 公共交通の利用を促進する都市構造の再編、主要旅客施設の立地・誘導 ➤ まちづくりと一体となった戦略的な公共交通利用促進施策の展開
養老線の沿線住民向けアンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・外出の目的地は、「大垣市」「その他岐阜県」「桑名市」の順に多い ・移動手段は、「自動車（自分で運転）」「養老線」「自動車（他の人に送迎）」の順に多い ・養老線の利用頻度は、「利用していない」「年に数日」「月に数日」の順に多い ・養老線の現状の満足度は、「満足」「まあ満足」と答えた人が「不満」「やや不満」と答えた人を上回る ・養老線を利用しない理由は、「運行本数が少ない」「駅に駐車場が少ない」「駅までの移動手段がない」の順に多い ・養老線非利用者の今後の利用意向は、「わからない」「利用しない」「利用する」の順に多い ・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」「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」「自動車交通量が減少し、温室効果ガスの排出量を抑制する効果がある」「いつでも利用できるという安心感がある」の順に多い ・養老線に期待する社会的役割や効果について重要だと感じる項目は、「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」「通勤、通学、買物、通院等自分自身にとつての重要な日常の移動手段である」「自動車と比べて目的地へ確実な時間に到着できる」の順に多い ・養老線などの維持のために取り組んだり、参加してもよいと思うものは、「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」「養老鉄道や沿線のバス交通などを積極的に利用する」「企業の協賛金や広告費などを募り、収入を増やす」の順に多い 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 地域住民の日常的な移動需要への対応 ➤ 過度に依存する自動車利用から公共交通の利用への転換 ➤ 養老線の潜在需要を取り込む不満内容及び非利用者が利用可能となる条件への対応（運行本数が少ない、駅に駐車場が少ない、運賃が高い等） ➤ 地域住民が重要と感じる養老線の社会的役割（高齢者や子どもにとつ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つての重要な日常の移動手段、自動車と比べて目的地へ確実な時間に到着）への対応 ➤ 養老線の維持・活性化に資する地域住民の参画のあり方への検討

調査区分	各種ニーズ調査の概要	養老線に関する個別課題
<p>養老線の利用者向けアンケート</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 出発地点から乗車駅までの主な移動手段は、「徒歩」「JR 東海道本線」「自転車」「自転車」の順に多い ・ 降車駅から目的地までの主な移動手段は、「徒歩」「JR 東海道本線」「近鉄名古屋線」の順に多い ・ 養老線を利用した際の目的は、「愛知県」「大垣市」「桑名市」「その他岐阜県」の順に多い ・ 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」として、「車両の快適性」「車内の混雑状況」「駅での駐輪場の利便性」の順に多い） ・ 不満と思う項目（「不満」「やや不満」として、「運行本数」「運賃」「駅周辺のお店などの開発」の順に多い） ・ 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」「運賃」「車両の快適性」の順に多い ・ 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、「今利用している頻度程度は利用する」「今利用している以上に積極的に利用する」の順に多い ・ 養老線に期待する社会的役割や効果は、期待する（「非常に思う」「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」「通勤、通学、買物、通院等自分自身にとっても重要な日常の移動手段である」「いつでも利用できる」という安心感がある」の順に多い ・ 養老線に期待する社会的役割や効果について重要だと感じる項目は、「通勤、通学、買物、通院等自分自身にとっても重要な日常の移動手段である」「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」「自動車と比べて目的地へ確実に時間に到着できる」の順に多い ・ 養老線とともに利用されている主なバス路線は、「利用していない」「名阪近鉄バス」「揖斐川町コミュニティバス」の順に多い ・ 利用している主なバス路線の現状の満足度は、満足している項目（「満足」「まあ満足」として、「車両の快適性」「バス停から目的地までの利便性」「車内の混雑状況」の順に多い） ・ 不満と思う項目として、「運行本数」「運行ルート」「バス停での待合環境の利便性」の順に多い ・ 利用している主なバス路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」「運行ルート」「運行ダイヤの定時性」の順に多い ・ 養老線沿線のバスサービス改善や利用環境の整備が行われた場合、「今利用している頻度程度は利用する」「今利用している以上に積極的に利用する」の順に多い 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 養老線の利便性向上に資する端末交通手段の確保と乗り継ぎ利便性の向上 ➤ 名古屋市等広域的移動需要への対応 ➤ 利用機会の維持・増加を促す不満内容の改善（運行本数、運賃、駅周辺のお店などの開発等） ➤ 広域的な移動の乗り換え需要への対応 ➤ 多様な移動需要への対応 ➤ 養老線利用者ニーズへの対応 ➤ 利用者が重要と感じる養老線の社会的役割（通勤、通学、買物、通院等自分自身にとっても重要な日常の移動手段、高齢者や子どもにとっての重要な日常の移動手段、自動車と比べて目的地へ確実な時間に到着）への対応 ➤ 利用者の満足度向上に資するサービス内容の改善（運行本数、運行ルート、バス停での待合環境の利便性等）
<p>養老線の沿線事業所向けアンケート</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の利用を促進することに對しての考え方は、「メリットを感じない」「メリットを感じる」の順に多い ・ 公共交通を利用促進するための取り組みは、「駐車場の削減」「公共交通利用の優遇措置の導入」「従業員への公共交通情報の提供」の順に多い ・ 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」「運行本数が多ければ利用する」の順に多い 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 沿線事業所がメリットとして感じる取り組みへの支援（駐車場の削減、公共交通利用の優遇措置の導入、従業員への公共交通情報の提供） ➤ 養老線を通勤交通手段として利用可能とするサービスの確保・改善（駅までの移動手段、運行本数が多ければ等）

調査区分	各種ニーズ調査の概要	養老線に関する個別課題
養老線の沿線高等 学校等向けア ンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・養老線などの維持のために取り組んだり、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」「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」の順に多い 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 養老線の維持・活性化に資する学校の参画のあり方の検討 ➤ 養老線の役割の明確化と情報の提供
養老線の沿線高等 学校等の生徒向け アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・通学手段は、「自転車」「養老鉄道」「自家用車（送迎）」の順に多い ・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）」「自転車」「徒歩」の順に多い ・通学に養老線が利用できない場合、「通学が困難になる」と答えた人が最も多く、「自家用車（送迎）」「自転車」の順に多い ・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」として、「車両の快適性」「時刻表や乗り継ぎの情報の利便性」「駅での駐輪場の利便性」の順に多い ・不満と思う項目（「不満」「やや不満」として、「運行本数」「運賃」「駅での待合所・休憩所などの利便性」の順に多い ・養老線の今後の重要度は、重要と思う項目（「重要」「まあ重要」として、「運行本数」「車両の快適性」「運賃」の順に多い ・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、「今利用している頻度程度は利用する」「今利用している以上に積極的に利用する」の順に多い ・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つての重要な日常の移動手段である」「自動車と比べて日常的に確実な時間に到着できる」「通勤、通学、買物、通院等自分自身にとつての重要な日常の移動手段である」の順に多い ・養老線に期待する社会的役割や効果について重要だと感じる項目は、「通勤、通学、買物、通院等自分自身にとつての重要な日常の移動手段である」「自動車と比べて目的地的に到着できる」「自動車と比べて早く到着できる」の順に多い 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 自家用車（送迎）から公共交通への利用転換 ➤ 通学交通手段において代替交通手段を有しない生徒への対応 ➤ 養老線の満足度の向上及び利用機会の増加に資するサービスの改善（運行本数、運賃、駅での待合所・休憩所などの利便性等） ➤ 高校性が重要と感じる養老線の社会的役割（通勤・通学・買物・通院等自分自身にとつての重要な日常の移動手段、自動車と比べて目的地的に到着・確実に早く到着）への対応

(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2,800万人が来訪しており、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。

