

令和6年度養老線地域公共交通再生協議会第5回会議次第

と き 令和7年3月24日（月）13:30～15:00

ところ 大垣フォーラムホテル 3階 青雲の間

1 開 会

2 あいさつ

3 議 題

議第1号 養老線地域公共交通計画策定調査等業務委託報告（案）について 資料No.1

議第2号 令和7年度養老線地域公共交通再生協議会事業計画（案）について 資料No.2

議第3号 令和7年度養老線地域公共交通再生協議会収支予算（案）について 資料No.3

4 そ の 他

1) （仮称）養老線交通圏地域公共交通計画策定業務の提案事項について

2) 今後の日程について 資料No.4

5 閉 会

令和6年度

養老線地域公共交通計画策定調査等業務

調査報告書 (案)

令和7年3月

養老線地域公共交通再生協議会

第1章 地域住民及び養老線利用者等のニーズ調査	1-1
1.1 養老線沿線住民等に対するアンケート調査	1-1
1.1.1 実施概要	1-1
1.1.2 調査票	1-2
1.1.3 調査結果	1-10
1.2 養老線利用者に対するヒアリング調査	1-69
1.2.1 調査概要	1-69
1.2.2 調査票	1-70
1.2.3 調査結果	1-75
1.3 養老線沿線施設利用者に対するヒアリング調査	1-98
1.3.1 調査概要	1-98
1.3.2 調査票	1-99
1.3.3 調査結果	1-103
1.4 アンケート結果概要及び考察	1-111
1.4.1 日常生活での移動状況	1-111
1.4.2 養老線の駅への二次交通について	1-111
1.4.3 養老線の必要性について	1-111
1.4.4 養老線に対する満足度	1-111
1.4.5 養老線に対するサービス改善策	1-111
第2章 ビッグデータを活用した養老線沿線の移動実態の詳細分析	2-1
2.1 分析概要	2-1
2.2 取得トリップ数	2-1
2.3 乗降駅の推定	2-2
2.4 端末交通手段の推定	2-3
2.5 発着地の推定	2-4
2.6 人流データ分析結果概要及び考察	2-42
2.6.1 駅勢圏について	2-42
2.6.2 養老線の駅への端末交通手段について	2-42
2.6.3 養老線の分担率について	2-42
第3章 養老線のクロスセクター効果の詳細分析	3-1
3.1 クロスセクター効果の算出方法	3-1
3.2 養老線の分野別代替費用の算出	3-2
3.2.1 養老線が廃止された場合に追加的に必要となる行財政負担項目	3-2
3.2.2 分野別代替費用の算出条件	3-3
3.2.3 複数分野に跨るデータの根拠及び算出方法	3-4
3.2.4 分野別代替費用の算出	3-5

3.2.5 定量化の難しい養老線が有するその他の効果.....	3-33
3.3 クロスセクター効果分析結果概要及び考察.....	3-34
3.3.1 クロスセクターによる代替費用金額について.....	3-34
3.3.2 効果の高い行政分野について.....	3-34
3.3.3 目的別年齢別利用者割合について.....	3-34

第1章 地域住民及び養老線利用者等のニーズ調査

1.1 養老線沿線住民等に対するアンケート調査

1.1.1 実施概要

目 的	: 養老線を軸とした地域公共交通網を、「便利に」、「効率的に」、「持続的に」していくため、養老線沿線住民の皆様の地域公共交通の利用状況や、買物・通院などの日常における移動手段並びにニーズなどを把握
対 象	: 養老線沿線各市町の住民基本台帳から 3,500 世帯を無作為に抽出
方 法	: 郵送配布、郵送回収、WEB 回答
期 間	: 配布 8 月 29 日 締切 9 月 27 日
配布回収	: 配布数 3,500 件 回収数 1,716 件（郵送 1,456 件+WEB276 件） 回収率 49.0%

※グラフ内で表記している「N」は、回答数を示している。

※調査結果のグラフや表の％表示は、端数処理の関係上、各項目の割合の合計が 100％にならない場合がある。

※回答内容の各項目について、回答者が 1 人以上で、回答者数の割合が 1％未満である場合は、「0」と表記される。

1.1.2 調査票

養老線沿線住民アンケート調査のお願い

養老線沿線市町（大垣市、桑名市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町）では、沿線地域の公共交通（鉄道・バス・タクシー等）ネットワークを形成するため、平成29年「養老線交通圏地域公共交通網形成計画」を策定し、沿線市町、交通事業者、関係団体などにおいて、様々な施策に取り組んでいるところです。

養老線は、利用者減少などによる厳しい採算性の中で路線を存続するため、鉄道施設（線路、車両、駅舎等）の保有及び維持・管理を沿線市町が負担し、運行などを養老鉄道㈱が行う「上下分離方式」による鉄道事業として、国土交通大臣認定を受け運営されています。

鉄道は沿線住民の通勤・通学などの「移動手段」に止まらず、二酸化炭素排出量削減による環境負荷の軽減、交通渋滞緩和や交通事故防止等社会的効果など、さまざまな役割を担っています。また鉄道が存在することで、自動車を運転しない高齢者や学生などの都市部へのアクセスも容易となり、「住み続けられる地域」として定住の促進も期待できます。

本アンケートは、養老線を軸とした地域公共交通網を、「便利に」、「効率的に」、「持続的に」していくため、養老線沿線住民の皆様の地域公共交通の利用状況や、買物・通院などの日常における移動手段並びにニーズなどを把握することを目的としています。

つきましては、本アンケート調査の主旨をご理解頂き、回答にご協力くださいますよう、よろしくお願いいたします。

令和6年8月

お問い合わせ先

調査実施主体	大垣市、桑名市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町 (事務局:大垣市 交通政策課 TEL:0584-47-7386)
調査実施会社	株式会社ティコク 都市デザイン部 TEL:052-581-6318

回答にあたってのご注意

- ・本アンケートの対象は、養老線沿線各市町の住民基本台帳から3,500世帯を無作為に抽出しました。
- ・本アンケートは、世帯主の方がご回答ください（本人による回答が難しい場合は、ご家族の方による代筆でも構いません）。
- ・本アンケートは無記名式です。ご回答いただきました内容は、すべて統計的に処理し、他の目的に使用することはありません。
- ・本アンケートは、①調査票の郵送による回答のほか、②インターネットでも回答いただけます。

【①調査票を郵送いただく場合】

- ・ご記入いただきました本調査票を同封の返信用封筒に入れて、9月27日（金）までに郵便ポストに投函してください。切手は不要です。

【②インターネットによりご回答いただく場合】



- ・左のバーコードを読み取るか、ウェブブラウザのアドレスバーに <https://forms.gle/NNdWTomM67qMzcBPA> を入力の上、回答画面にアクセスいただき、9月27日（金）までにご回答ください。
- ※インターネットで回答された場合、紙の調査票の郵送は不要です。

【1】あなた自身のことについておたずねします。

■あなたの居住地、年齢、職業、運転免許証や自家用車の保有状況について教えてください。

お住まい (1つに○)	1. 桑名市 2. 海津市 3. 養老町 4. 大垣市 5. 神戸町 6. 池田町 7. 揖斐川町
年齢	() 歳
職業 (1つに○)	1. 会社員 2. 自営業 3. 公務員 4. 専業主婦(主夫) 5. パート・アルバイト 6. 大学生・大学院生・専門学校生 7. 高校生 8. 無職 9. その他()
同居家族 (あてはまるものすべてに○)	1. 配偶者 2. お子さま 3. 父母(配偶者の父母を含む) 4. 兄弟姉妹 5. 祖父母 6. 孫 7. 同居の家族はいない 8. その他()
運転免許証の 保有状況 (1つに○)	1. 運転免許証を持っている 2. 運転免許証を持っていたが返納した 3. 運転免許証を持っていない(一度も取ったことがない) 4. その他()
自動車の 所有状況 (1つに○)	1. 個人で利用できる自家用車を所有している 2. 家族共用で利用できる自家用車を所有している 3. 自家用車は所有していない
自動車の 利用状況 (1つに○)	1. おもに自分で運転する 2. おもに家族等に送迎してもらう 3. あまり利用しない 4. まったく利用しない 5. その他()

【2】通勤での移動についておたずねします。

■あなたの世帯で、通勤されている方の年齢・通勤先・交通手段・時間帯等を教えてください。
(通勤されている方が複数いらっしゃる場合は、代表して1名の方の内容をご記入ください。)

※世帯に通勤されている方がいない場合は、【3】にお進みください。

年齢	() 歳
通勤先 (1つに○)	1. 桑名市 2. 海津市 3. 養老町 4. 大垣市 5. 神戸町 6. 池田町 7. 揖斐川町 8. 名古屋市 9. 岐阜市 10. その他 (市町村名:)
通勤頻度	週に () 日 [うち在宅勤務 () 日]
交通手段 (あてはまるものすべてに○)	1. 自家用車 (自分で運転) 2. 自家用車 (家族等の送迎) 3. 鉄道 (養老線) 4. 鉄道 (JR・近鉄・樽見鉄道・三岐鉄道等) 5. 路線バス・コミュニティバス・デマンド型交通 6. タクシー 7. バイク 8. 自転車 9. 徒歩 10. その他 () ※コミュニティバスとは: 自治体が主体的に運行するバス ※デマンド型交通とは: 利用者の予約に応じて運行するバス
養老線 利用区間	養老線を利用されている場合、 <u>養老線の利用区間</u> をご記入ください。 (養老線:) 駅 ~ (養老線:) 駅
時間帯 (それぞれ1つに○)	行き: 1. 自宅発 () 時頃 2. 時間不定 帰り: 1. 自宅着 () 時頃 2. 時間不定 ※平均的な出発・帰宅時刻をご記入ください。

【3】通学での移動についておたずねします。

■あなたの世帯で、高校・大学に通学されている方の年齢・通学先・交通手段・時間帯等を教えてください。
(通学されている方が複数いらっしゃる場合は、代表して1名の方の内容をご記入ください。)

※世帯に通学されている方がいない場合は、【4】にお進みください。

年齢	() 歳
学校種別 (1つに○)	1. 高校・高専 2. 大学・大学院・専門学校 3. その他 ()
通学先 (1つに○)	1. 桑名市 2. 海津市 3. 養老町 4. 大垣市 5. 池田町 6. 揖斐川町 7. 名古屋市 8. 岐阜市 9. その他 (市町村名:)
通学頻度	週に () 日 [うちオンライン授業 () 日]
交通手段 (あてはまるものすべてに○)	1. 自家用車 (自分で運転) 2. 自家用車 (家族等の送迎) 3. 鉄道 (養老線) 4. 鉄道 (JR・近鉄・樽見鉄道・三岐鉄道等) 5. 路線バス・コミュニティバス・デマンド型交通 6. タクシー 7. バイク 8. 自転車 9. 徒歩 10. その他 ()
養老線 利用区間	養老線を利用されている場合、 <u>養老線の利用区間</u> をご記入ください。 (養老線:) 駅 ~ (養老線:) 駅
時間帯 (それぞれ1つに○)	行き: 1. 自宅発 () 時頃 2. 時間不定 帰り: 1. 自宅着 () 時頃 2. 時間不定 ※平均的な出発・帰宅時刻をご記入ください。

【4】買い物についておたずねします。

■あなたの世帯で、普段買い物されている方の買い物先(2ヶ所まで)・頻度・交通手段等について教えてください。

最もよく行く買い物先	店舗名	(具体的に)例：〇〇スーパー △△店
	所在地 (1つに○)	1. 桑名市 2. 海津市 3. 養老町 4. 大垣市 5. 神戸町 6. 池田町 7. 揖斐川町 8. その他(市町村名：)
	頻度 (1つに○)	1. 週4回以上 2. 週1～3回 3. 月1～3回 4. 月1回未満
	交通手段 (あてはまるものすべてに○)	1. 自家用車(自分で運転) 2. 自家用車(家族等の送迎) 3. 鉄道(養老線) 4. 鉄道(JR・近鉄・樽見鉄道・三岐鉄道等) 5. 路線バス・コミュニティバス・デマンド型交通 6. タクシー 7. バイク 8. 自転車 9. 徒歩 10. その他()
	養老線 利用区間	養老線を利用されている場合、養老線の利用区間をご記入ください。 (養老線：)駅～(養老線：)駅
	時間帯 (それぞれ1つに○)	行き：1. 自宅発()時頃 2. 時間不定 帰り：1. 自宅着()時頃 2. 時間不定 ※平均的な出発・帰宅時刻をご記入ください。
2番目によく行く買い物先	店舗名	(具体的に)例：〇〇スーパー △△店
	所在地 (1つに○)	1. 桑名市 2. 海津市 3. 養老町 4. 大垣市 5. 神戸町 6. 池田町 7. 揖斐川町 8. その他(市町村名：)
	頻度 (1つに○)	1. 週4回以上 2. 週1～3回 3. 月1～3回 4. 月1回未満
	交通手段 (あてはまるものすべてに○)	1. 自家用車(自分で運転) 2. 自家用車(家族等の送迎) 3. 鉄道(養老線) 4. 鉄道(JR・近鉄・樽見鉄道・三岐鉄道等) 5. 路線バス・コミュニティバス・デマンド型交通 6. タクシー 7. バイク 8. 自転車 9. 徒歩 10. その他()
	養老線 利用区間	養老線を利用されている場合、養老線の利用区間をご記入ください。 (養老線：)駅～(養老線：)駅
	時間帯 (それぞれ1つに○)	行き：1. 自宅発()時頃 2. 時間不定 帰り：1. 自宅着()時頃 2. 時間不定 ※平均的な出発・帰宅時刻をご記入ください。

※世帯に通院されている方がいない場合は、【6】にお進みください。

1-6

【6】養老線の利用についておたずねします。

- あなたの世帯での養老線の利用頻度を教えてください(通勤・通学・買い物・通院だけでなく、娯楽・観光・行楽・レジャー等すべての目的を含めた頻度を教えてください)。

1. 週4回以上 2. 週1～3回 3. 月1～3回 4. 年数回 5. ほとんど利用しない

前問で「4. 年数回」「5. ほとんど利用しない」を選択した方にお聞きします。

- 養老線を日常的に利用していない理由を教えてください。

※下記選択肢から3つまで選び、最もあてはまるもの、2番目にあてはまるもの、3番目にあてはまるものの選択肢番号をご記入ください。

最もあてはまる→

2番目にあてはまる→

3番目にあてはまる→

- | | |
|-----------------------|-----------------|
| 1. 目的地が養老線の駅から離れているから | 2. 時間がかかるから |
| 3. 利用したい時刻に列車がないから | 4. 運賃が高いから |
| 5. 駅までの移動が大変だから | 6. 自分で車を運転できるから |
| 7. 家族等が送迎してくれるから | 8. その他() |

- あなたの世帯で、「たまに養老線を利用する」方はいらっしゃいますか？
どんなときに利用することがありますか？(あてはまるものすべてに○)

1. 飲酒を伴う外食をする時 →年()回程度
2. 遠方への旅行や出張をする時(自家用車で移動が困難・不便) →年()回程度
3. 大雨・大雪等、自家用車で移動に支障がある時
4. 目的地へ定刻に到着する必要がある時(交通渋滞や駐車場の心配がある時)
5. 深夜・早朝・所用時等、自家用車で家族の送迎が困難な時
6. その他()
7. 養老線を利用することはない

【7】地域にとって養老線の必要性についておたずねします。

- 鉄道は日常生活や観光での移動手段、交通渋滞緩和、環境負荷の軽減、地域の魅力向上、移動手段以外にさまざまな役割を担っています。「地域にとって」養老線は必要だと思いますか？

1. 必要 2. どちらかという必要 }
3. どちらともいえない
4. どちらかという不要 5. 不要 }

必要だと思う理由を教えてください。(あてはまるものすべてに○)

1. 日常生活に必要な移動手段だから
2. 地域の活性化・魅力向上につながるから
3. 定住の促進、人口流出の減少につながるから
4. 高齢者や学生にとって必要な移動手段だから
5. 国内外旅行者等、交流人口増加が期待できるから
6. 環境負荷軽減・渋滞緩和等の地域の課題解決につながるから
7. その他()

不要だと思う理由を教えてください。
(あてはまるものすべてに○)

1. 地域にメリットが無いから
2. 利用者数が少ないから
3. 行政による支援が必要だから
4. 他の移動手段があるから
5. その他()

【8】養老線の満足度についておたずねします。

■養老線のサービスについて、あなたが感じている現状の満足度と今後の利用の増加や運行を維持する上での重要度を教えてください。

※①～⑰の項目別について、満足度と重要度にそれぞれ1つに○をつけてください。

	現状の満足度						今後の重要度				
	満足	まあ満足	どちらでもない	やや不満	不満	わからない	重要	まあ重要	どちらでもない	あまり重要ではない	重要ではない
①運行本数	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
②車両の快適性	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
③車内の混雑状況	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
④自宅等から駅までのバスの利便性	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑤駅から目的地までのバスの利便性	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑥駅での駐車場の利便性	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑦駅での駐輪場の利便性	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑧駅での待合所・休憩所などの利便性	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑨駅施設のバリアフリー化による快適性	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑩時刻表や乗継の情報案内	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑪運賃	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑫駅員・乗務員の対応	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑬駅利用者の沿線施設割引	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑭駅周辺のお店等の開発	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑮各種利用促進イベント・PR	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑯抗菌処理等の感染症対策	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑰総合的な満足度	5	4	3	2	1	0					

【9】養老線のサービス改善策についておたずねします。

■養老線でどんなサービス改善策が行われると、養老線の利用回数が増えると思いますか。

※下記選択肢から3つまで選び、最もあてはまるもの、2番目にあてはまるもの、3番目にあてはまるものの選択肢番号をご記入ください。

最もあてはまる→

2番目にあてはまる→

3番目にあてはまる→

1. 駅までのバス等の交通手段を確保する
2. 運行本数を増やす（ 時頃～ 時頃）
3. 始発列車の時刻を早くする（ 時頃から）
4. 最終列車の時刻を遅くする（ 時頃迄）
5. 所要時間を短くする
6. 他鉄道・バス等の乗継運賃割引の導入
7. ラッシュ時の混雑を緩和させる
8. 駅、ホームの待合環境を改善する
9. 駅の無料駐車場を整備する
10. 駅の無料駐輪場を整備する
11. 駅、ホームのバリアフリー整備を進める
12. 運行に関する情報提供を充実させる
13. 交通系 IC、キャッシュレス改札機の導入
14. 新型車両導入等乗り心地を改善する
15. その他（ ）
16. どんな条件でも利用しない

■上記で選択した改善策が行われた場合、あなたの世帯では養老線の利用頻度がどれくらい増加すると思いますか。

1. 週4回以上 2. 週1～3回
3. 月1～3回 4. 月1回未満 5. 変わらない

【10】養老線についてご意見・ご要望等がありましたら自由にご記入ください。

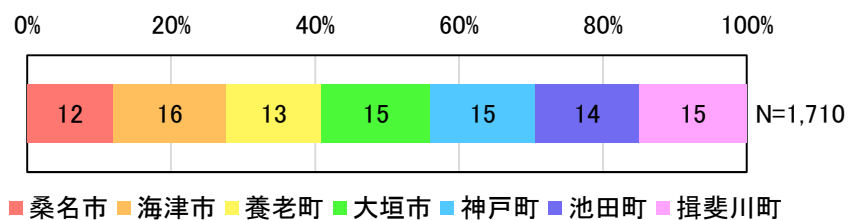


アンケートは以上です。ご協力いただきありがとうございました。

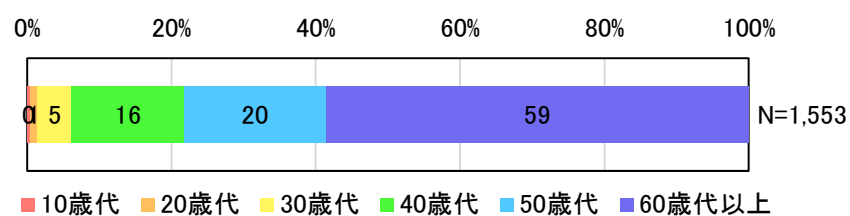
1.1.3 調査結果

(1) 属性

1) 居住地

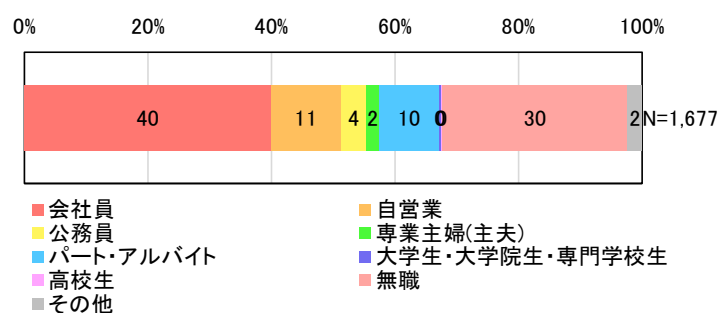


2) 年齢



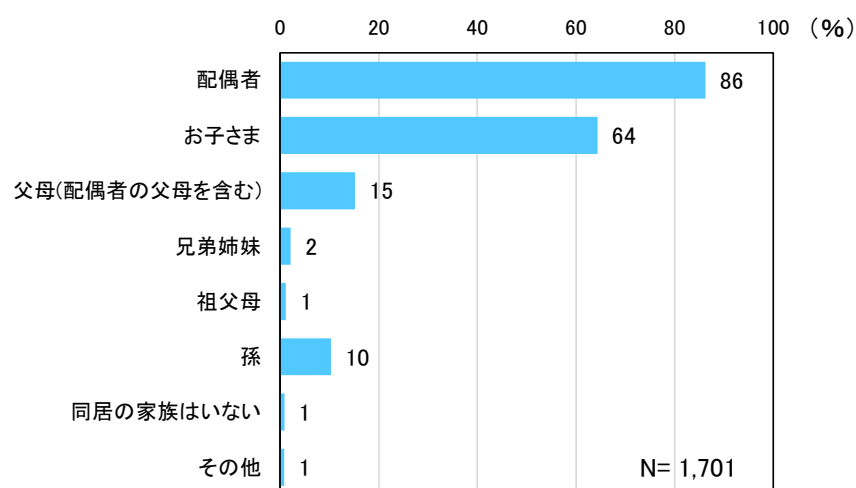
3) 職業

- ・会社員の方の回答割合が40%と最も高く、次いで無職が30%となっている。



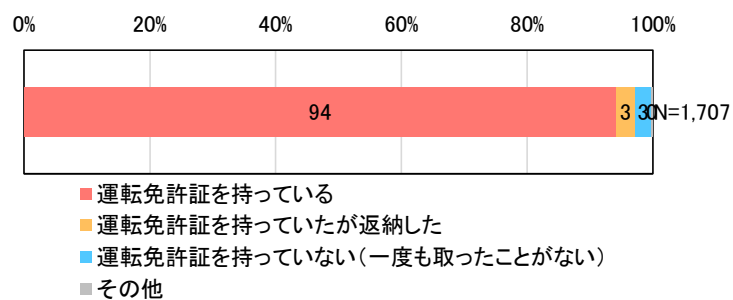
4) 同居家族

- ・配偶者の方が86%と最も高く、次いでお子さまが64%となっている。



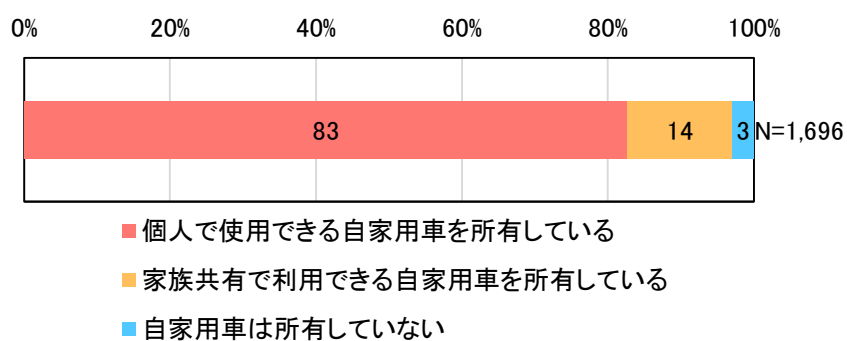
5) 運転免許証の保有状況

- ・「運転免許証を持っている」が94%を占めている。



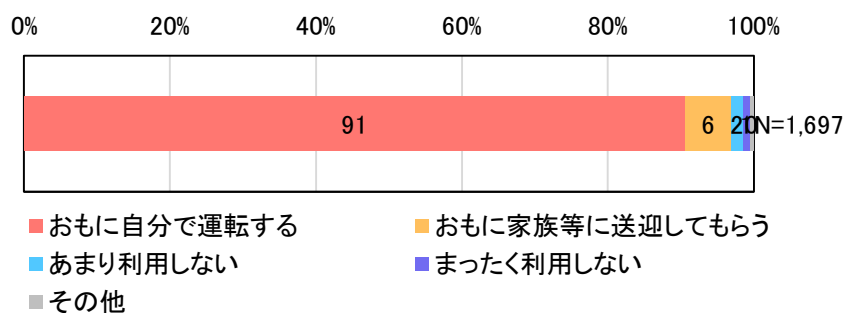
6) 自動車の保有状況

- ・「個人で利用できる自家用車を所有している」の方が83%を占め、「家族共有で利用できる自家用車を所有している」も含めると、97%の世帯が自家用車を所有している。



7) 自動車の使用状況

- ・「おもに自分で運転する」の方が91%と最も高く、次いで「おもに家族等に送迎してもらう」が6%となっており、97%の方が自動車を使用している。

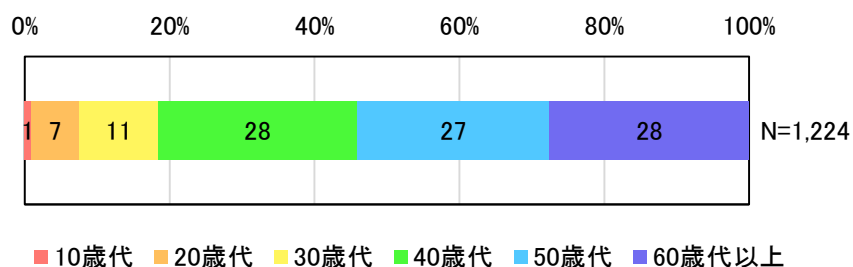


(2) 調査結果（対象：通勤者）

1) 属性（通勤）

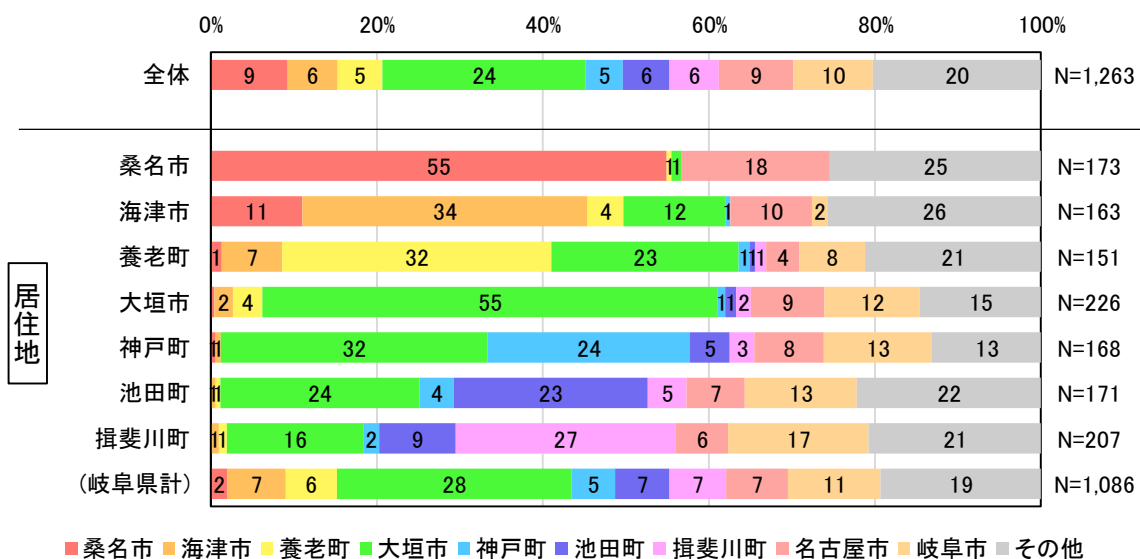
① 居住地

- ・40歳代と60歳以上の方が28%と最も高く、次いで50歳代が27%となっている。



② 通勤先

- ・自市町内への通勤の割合が最も高いが、神戸町は大垣市への通勤が32%と最も高くなっている。
- ・岐阜県内市町では、大垣市への通勤の割合が28%と高くなっている。
- ・桑名市では、名古屋市(19%)やその他の市町(23%)への通勤も比較的高くなっている。



2) 通勤先までの交通手段（複数回答）

- ・全体でみると、自動車（自分で運転）が83%と最も高い。
- ・居住地別にみると、桑名市は鉄道（JR等）が27%、海津市・池田町は鉄道（養老線）が19%と比較的高くなっている。
- ・岐阜市への通勤は、自動車（自分で運転）の割合が39%と低く、鉄道（JR等）の割合が71%と高くなっている。

		車 (自分)	車 (送迎)	鉄道 (養老線)	鉄道 (JR等)	バス	タクシー	バイク	自転車	徒歩	その他	
	全体	83	4	15	13	1		1	5	6	1	N=1,294
居住地	桑名市	65	3	12	27	4	1	1	6	9	2	N=177
	海津市	84	2	19	9	2		1	4	7		N=171
	養老町	92	5	10	8	1	1	1	4	4	1	N=153
	大垣市	80	5	14	13	1		1	9	6	1	N=230
	神戸町	85	4	17	11	1			3	7		N=172
	池田町	82	4	19	14	2	2	2	7	7	1	N=180
	揖斐川町	91	2	10	7				1	3	1	N=207
世帯構成	単独世帯	67	11	22	33	11			11		11	N=9
	核家族世帯(夫婦)	81	3	10	10	1	1		5	5	1	N=234
	核家族世帯(親+子)	83	4	16	13	1		1	5	6	1	N=1,009
	三世代以上の世帯	95			5					5		N=21
	その他の世帯	55	9	9	18	18				18		N=11
年齢	10歳代	20	20	70	20	10			40	20		N=10
	20歳代	60	6	37	30	7			5	6	2	N=81
	30歳代	77	5	17	15	1	1		4	11	2	N=133
	40歳代	85	2	10	14			2	6	4	1	N=337
	50歳代	85	2	13	11	2		1	3	6	1	N=325
	60歳代以上	87	5	11	10	1	1		5	4		N=322
通勤先	桑名市	74	3	15	9	3	1	3	7	9	2	N=117
	海津市	91	3	8	3	1			4	5		N=75
	養老町	91	6	9	3			1	7	4		N=67
	大垣市	88	5	12	1	1		1	5	3		N=308
	池田町	86	5	9	4				5	9		N=56
	揖斐川町	85	3	8	4	1	1		10	8	1	N=71
	名古屋市	93	1	5	3	1			4	3	1	N=75
	岐阜市	39	4	46	71	4	1		10	19	3	N=113
	その他	85	2	20	19				2	5	1	N=121
通勤頻度	1日	67	11	44	44				22	22		N=9
	2日	55	9	27	36				27	9		N=11
	3日	78	2	16	16	2			4	4		N=49
	4日	91	1	4	5	2			4	1	1	N=85
	5日	82	4	15	15	1		1	5	6	1	N=866
	6日	88	1	9	5	1	1		3	4	1	N=160
	7日	100		9				9	9	9		N=11

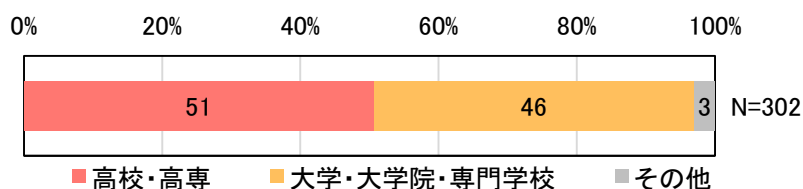
※鉄道（JR等）：JR、近畿鉄道、樽見鉄道、三岐鉄道等

(3) 調査結果（対象：通学者）

1) 属性（通学）

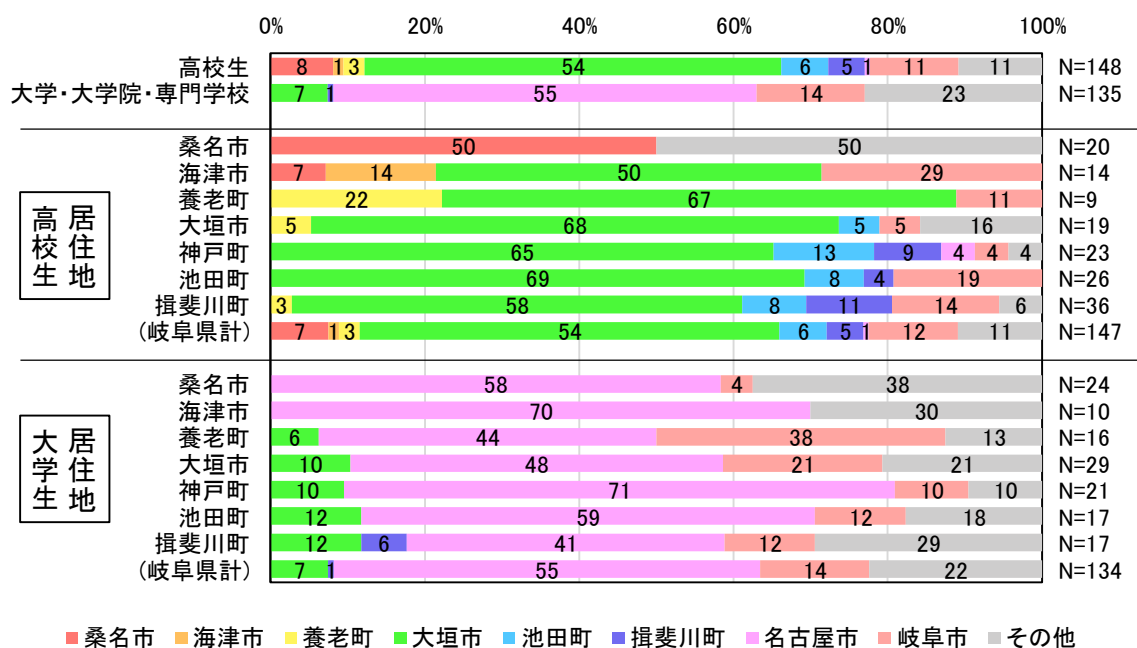
① 学校種別

- ・高校・高専、大学・大学院・専門学校が概ね半々となっている。



② 通学先

- ・高校生は、岐阜県居住者は大垣市が54%と高く、桑名市居住者は桑名市への通学が50%と高くなっている。
- ・大学・大学院・専門学生は、名古屋市が55%と半数以上を占めている。



2) 通学先までの交通手段（複数回答）

- ・全体でみると、鉄道（養老線）が66%、鉄道（JR等）が43%と、鉄道の割合が高くなっている。
- ・学校種別にみると、高校・高専は鉄道（養老線）の割合が70%と高い。大学・院・専門学生は鉄道（養老線）が64%、鉄道（JR等）が67%と高く、乗り継いで名古屋方面に通学していると考えられる。

	車 (自分)	車 (送迎)	鉄道 (養老線)	鉄道 (JR等)	バス	タクシー	バイク	自転車	徒歩	その他	
全体	12	14	66	43	8			29	15	2	N=302
居住地	桑名市	2	11	21	70	6		28	11	2	N=47
	海津市	6		88	38	6		15	12	3	N=34
	養老町	28	14	66	34	3		28	21	3	N=29
	大垣市	9	13	55	51	11		38	22		N=55
	神戸町	17	15	72	38	11		23	17	2	N=47
	池田町	9	15	87	39	4	2	37	17		N=46
	揖斐川町	17	24	80	26	11		26	9	2	N=54
世帯構成	単独世帯										N=0
	核家族世帯(夫婦)	33	17	50	8	17		25	8		N=12
	核家族世帯(親+子)	11	14	66	45	8		29	16	2	N=294
	三世代以上の世帯	25	25	75	25						N=4
	その他の世帯			100				50			N=2
学校種別	高校・高専	2	14	70	23	9		40	14	1	N=155
	大学・院・専門学校	21	14	64	67	7	1	16	18	2	N=140
	その他	11	11	67	56			33	11		N=9
通学先	桑名市		8	25	8	8		75	8		N=12
	海津市			75				25			N=4
	養老町	20		40				40			N=5
	大垣市	8	14	83	3	7		40	13		N=92
	池田町	8	25	50	8			58	8		N=12
	揖斐川町	13		50		13		38	25		N=8
	名古屋市	11	16	72	87	5	1	19	28	4	N=79
	岐阜市	14	16	73	62	22		14	8	3	N=37
	その他	19	15	40	65	6		23	13		N=48
通学頻度	1日	14	29	86	43				14		N=7
	2日			100	50						N=2
	3日	20	10	70	70	10			10		N=10
	4日	32		64	82	5		9	18	5	N=22
	5日	10	15	61	42	9		32	16	1	N=220
	6日		13	83	17	10		33	13	3	N=30
	7日		9	100	55			27	9		N=11

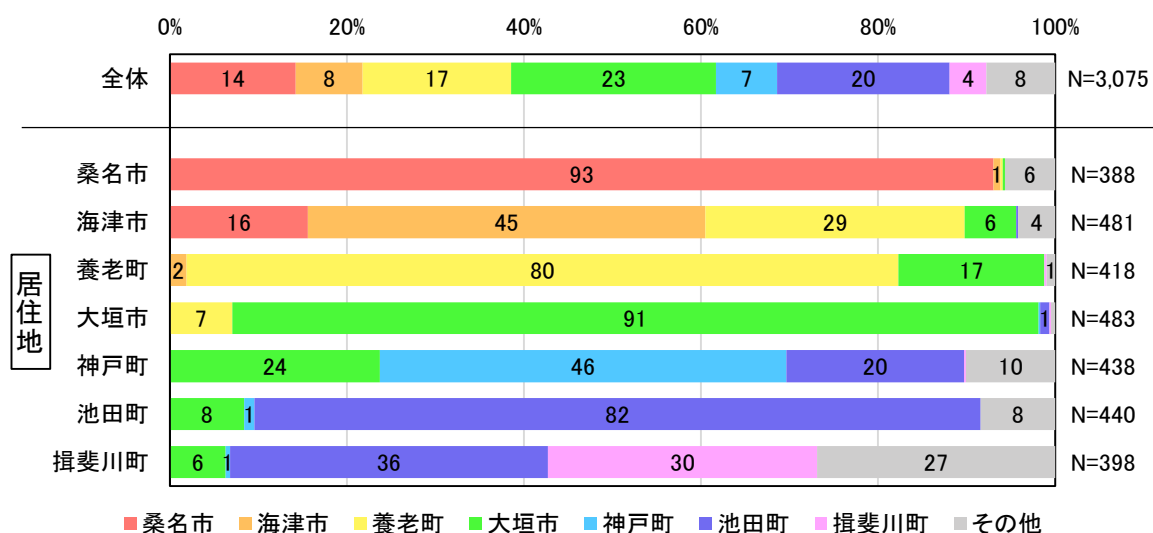
※鉄道（JR等）：JR、近畿鉄道、樽見鉄道、三岐鉄道等

(4) 調査結果（対象：買い物）

1) 属性

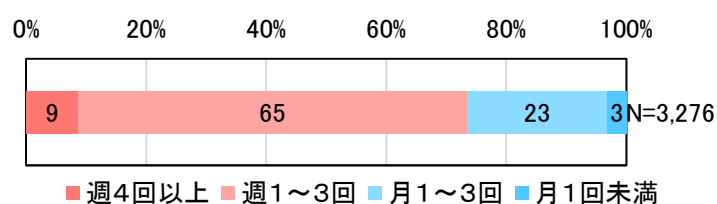
① 買い物先の所在地

- ・各市町とも、自市町内での買い物の割合が最も高いが、揖斐川町は池田町への買い物が36%と高くなっている。
- ・全体的に、近隣での買い物が多い傾向にある。



② 買い物先の利用頻度

- ・週4回以上が9%、週1～3回が65%と、74%が週1回以上の高頻度で利用しており、日常生活で買い物が行われていると考えられる。



2) 買い物先までの交通手段

- ・全体でみると自家用車（自分で運転）が90%と最も高く、自家用車（家族等の送迎）が9%となっている。
- ・桑名市居住者、桑名市への買い物は、徒歩の割合が約10%と比較的高くなっている。

	車 (自分)	車 (送迎)	鉄道 (養老線)	鉄道 (JR等)	バス	タクシー	バイク	自転車	徒歩	その他	
全体	90	9	3	1				4	4		N=3,259
居住地	桑名市	87	7	2	2	1		2	13		N=387
	海津市	87	13	5	1	1	1	3	5		N=505
	養老町	92	8	1		1		1			N=424
	大垣市	90	9	3				5	2	1	N=490
	神戸町	95	6	5			1	6	2		N=471
	池田町	88	12	3		1	1	9	5		N=460
	揖斐川町	93	8	4	1			2			N=488
世帯構成	単独世帯	75	30	5			10	5	5		N=20
	核家族世帯(夫婦)	88	11	4	1	1		5	6		N=888
	核家族世帯(親+子)	91	8	3				4	3		N=2,222
	三世代以上の世帯	100	10	3	3					3	N=39
	その他の世帯	79	10	5	3	3		5	10		N=39
所在地	桑名市	86	9	4		1		2	12		N=428
	海津市	85	12	3	1	2	1	6	9		N=230
	養老町	92	9	1			1	1			N=506
	大垣市	90	9	7				4	1	1	N=706
	神戸町	93	7					9	4		N=210
	池田町	91	10	2		1	1	8	4		N=590
	揖斐川町	95	8	2	1	1	1	2	1		N=128
	その他	95	9	2	3			1			N=236

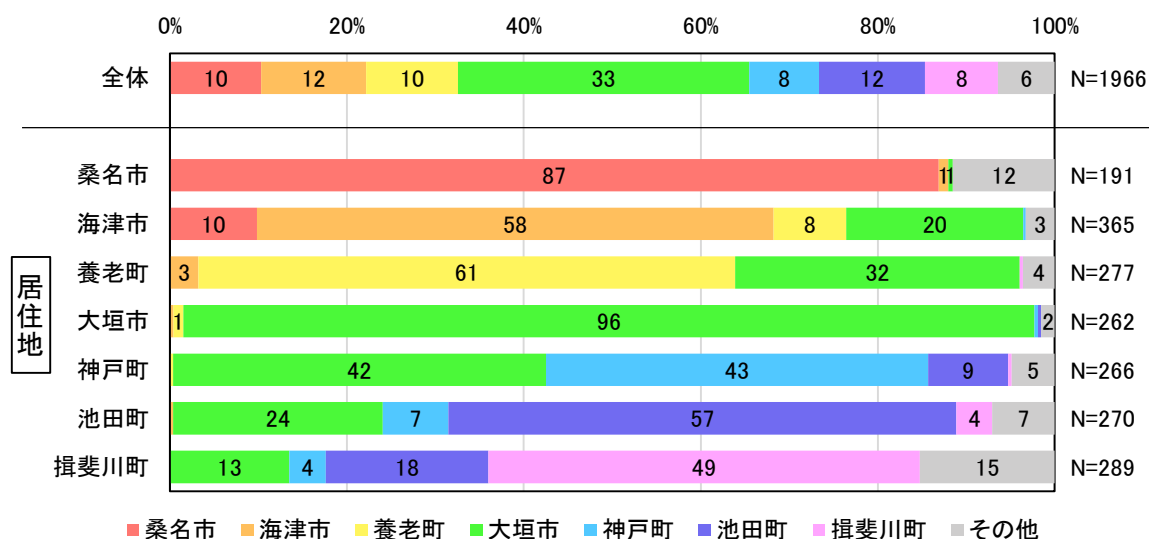
※鉄道（JR等）：JR、近畿鉄道、樽見鉄道、三岐鉄道等

(5) 調査結果（対象：通院者）

1) 属性

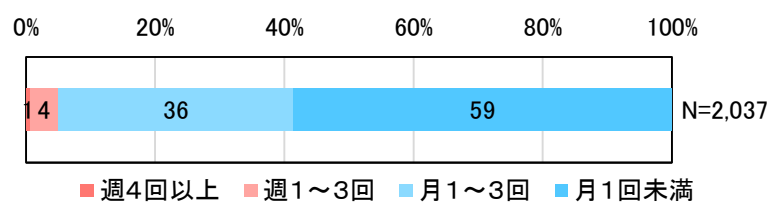
① 通院先の所在地

- ・各市町とも、自市町内での通院割合が最も高いが、岐阜県内では大垣市への通院割合が36%と高くなっている。



② 通院頻度

- ・月1回未満が59%と最も高く、買い物に比べ利用頻度は低い。



2) 通院先までの交通手段

- ・全体でみると、自家用車（自分で運転）が83%と最も多く、自家用車（家族等の送迎）が13%となっている。買い物に比べると、自分で運転の割合が若干低く、送迎の割合が高くなっている。

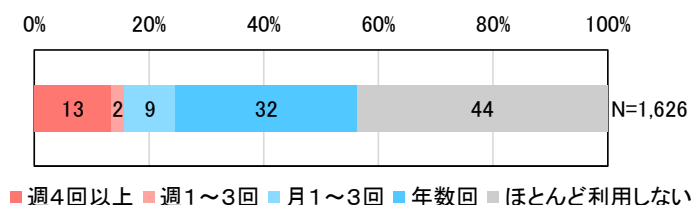
	車 (自分)	車 (送迎)	鉄道 (養老線)	鉄道 (JR等)	バス	タク シー	バイク	自転車	徒歩	その他		
全体	83	13	5	1	2	1	1	4	5		N=2036	
居住地	桑名市	76	13	4	4	2	3	1	2	11	1	N=193
	海津市	82	12	7	1	1	1	2	3	5		N=371
	養老町	84	14	5	2	3		1	2	2		N=274
	大垣市	77	16	6		2	3		6	6	2	N=261
	神戸町	88	9	4			1		6	4	1	N=281
	池田町	83	14	4		2	2	1	5	3		N=302
	揖斐川町	85	12	5		3	1		2	3		N=333
世帯構成	単独世帯	56	33	11					11	11		N=9
	核家族世帯(夫婦)	84	9	4	1	2	2		4	4		N=646
	核家族世帯(親+子)	82	14	5	1	2	1	1	3	4		N=1,291
	三世代以上の世帯	82	11	4						11	4	N=28
	その他の世帯	66	24	7	3		3		10	14		N=29
所在地	桑名市	76	11	9	2	2	4	2	2	10	1	N=197
	海津市	82	11	1		2		2	4	8		N=225
	養老町	86	13	3	1	2	1	1	3	1		N=192
	大垣市	82	14	9		2	2		4	3	1	N=626
	神戸町	85	8				1		7	7		N=150
	池田町	85	12	3		1	2	1	6	4		N=226
	揖斐川町	85	11	1		3	1		3	6		N=155
	その他	83	18	6	7	1	2		2	2		N=122

※鉄道（JR等）：JR、近畿鉄道、樽見鉄道、三岐鉄道等

(6) 養老線の利用について

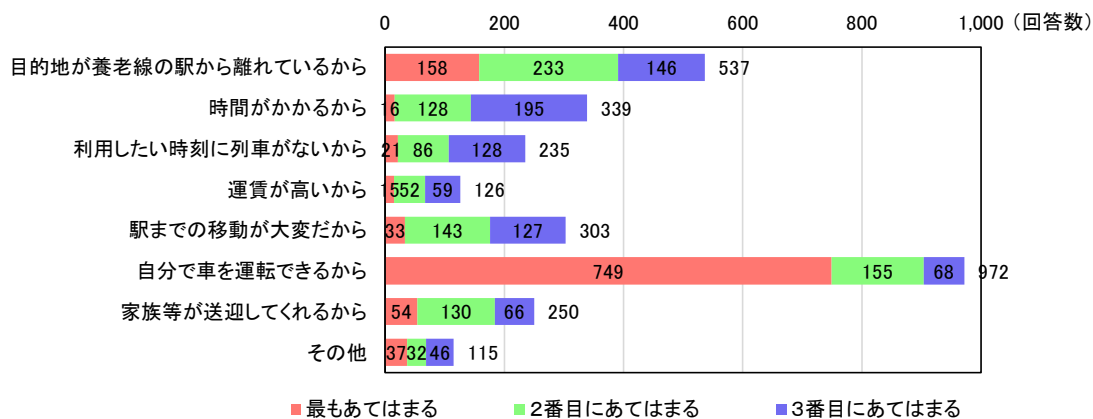
1) 養老線の利用頻度

- ・ 日常的に利用される方（週1回以上）が15%、ときどき利用される方（月1回未満・年数回）が41%みられ、日常的には利用しないがときどき利用する方の割合が比較的高い。



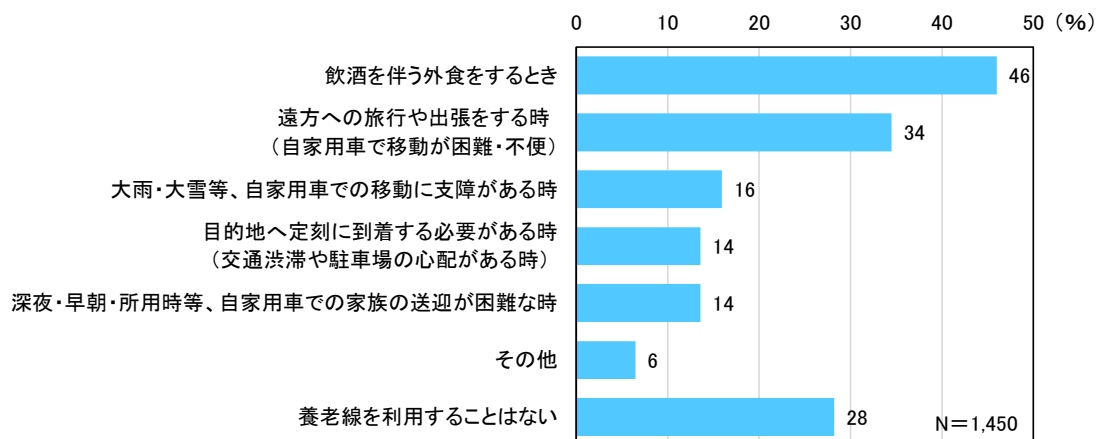
2) 養老線を利用しない理由

- ・ 「自分で車を運転できるから」が972件と最も多く、次いで「目的地が養老線の駅から離れているから」が527件となっている。
- ・ 養老線のサービスの面では、「時間がかかるから」（339件）、「駅までの移動が大変だから」（303件）と、駅までのアクセスに関する理由が多くなっている。



3) たまに養老線を利用する時の目的

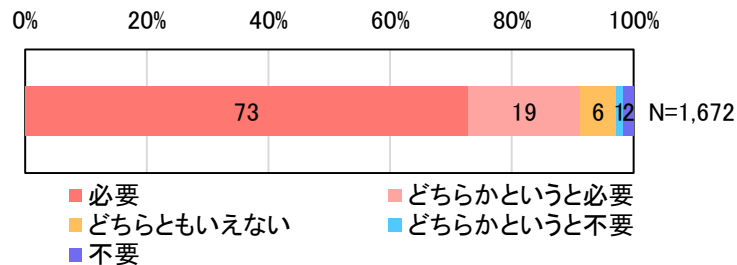
- ・「飲酒を伴う外食をするとき」が46%と最も高く、次いで「遠方への旅行や出張をする時(自家用車で移動が困難・不便)」が34%となっており、自動車での移動では都合が悪い場合に利用されることが多くなっている。



(7) 地域にとって養老線の必要性について

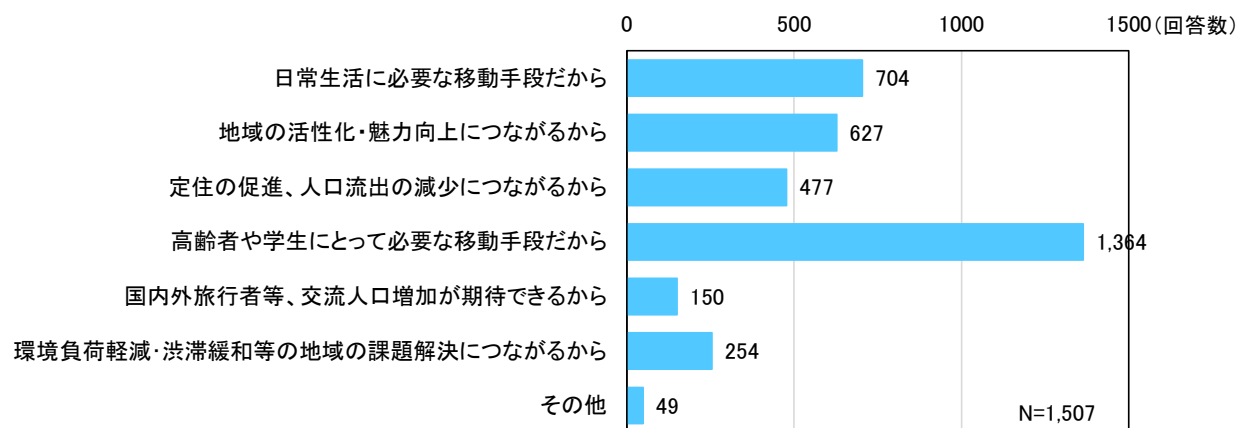
1) 養老線の必要性

- ・92%が「必要」または「どちらかという必要」と回答しており、必要性を感じる方が大部分を占めている。



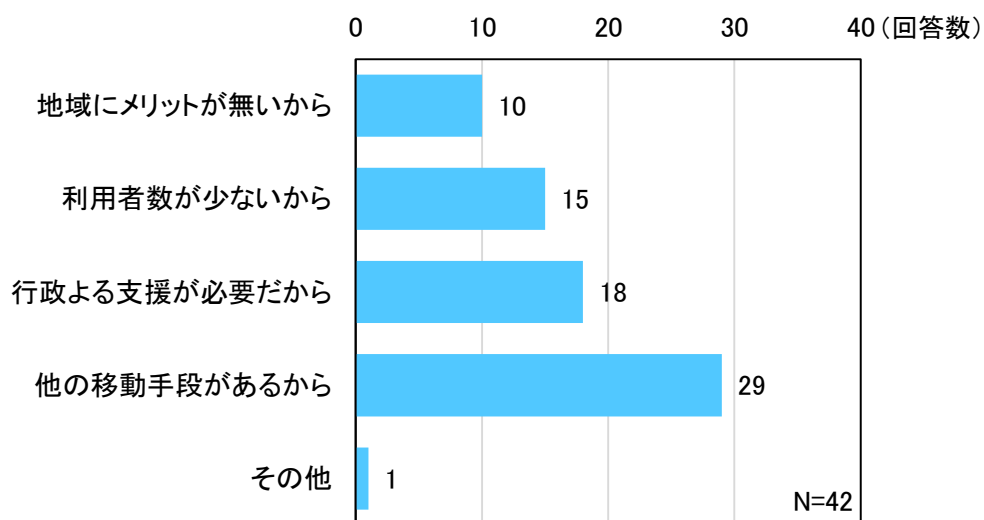
2) 養老線が必要だと思う理由

- ・「高齢者や学生にとって必要な移動手段だから」が1,364件と最も多く、自身では利用しない方にとっても、高齢者や学生等には必要だと感じている方が多いと考えられる。



3) 養老線が不要だと思う理由

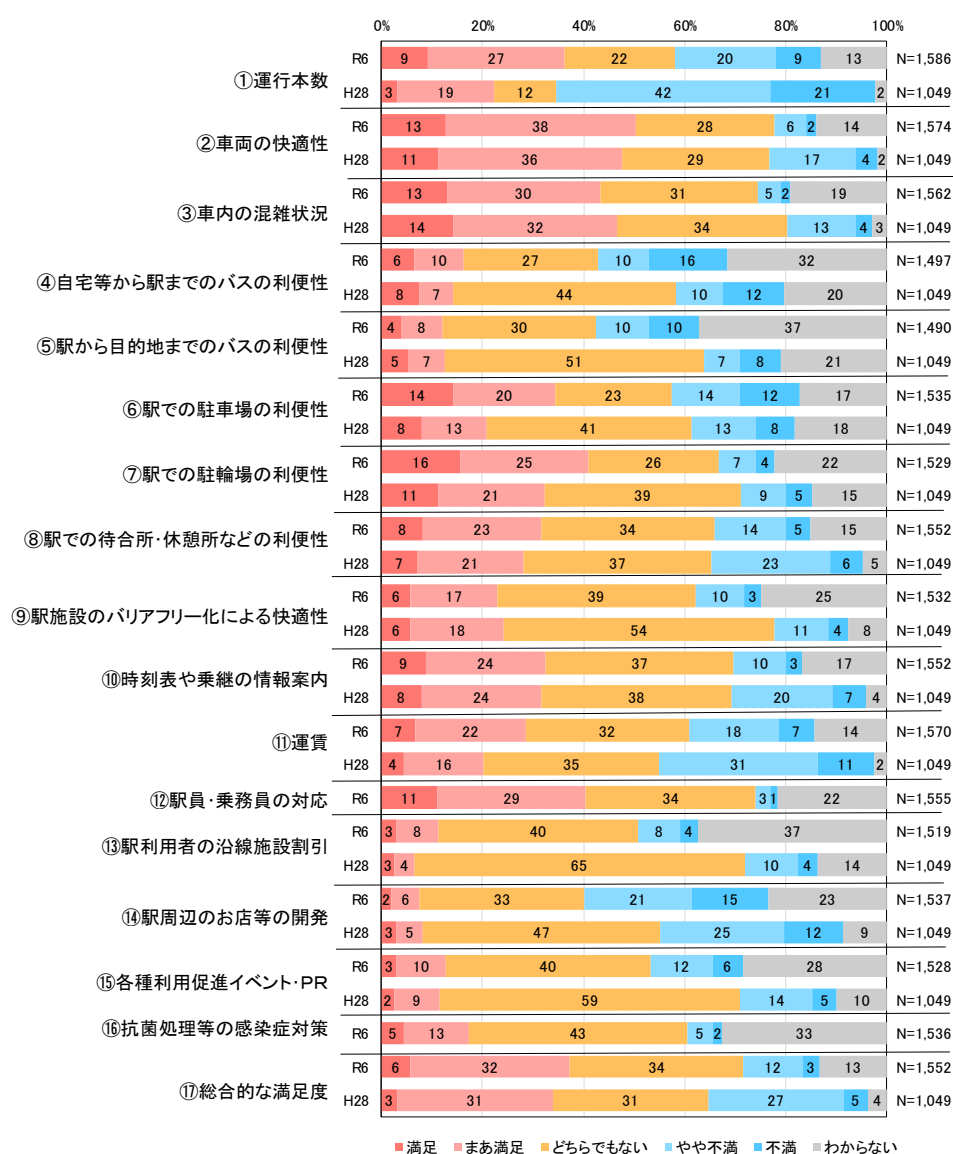
- ・「他の移動手段があるから」が29件と最も多く、次いで「行政による支援が必要だから」が18件となっている。



(8) 養老線の満足度について

1) 現状の満足度

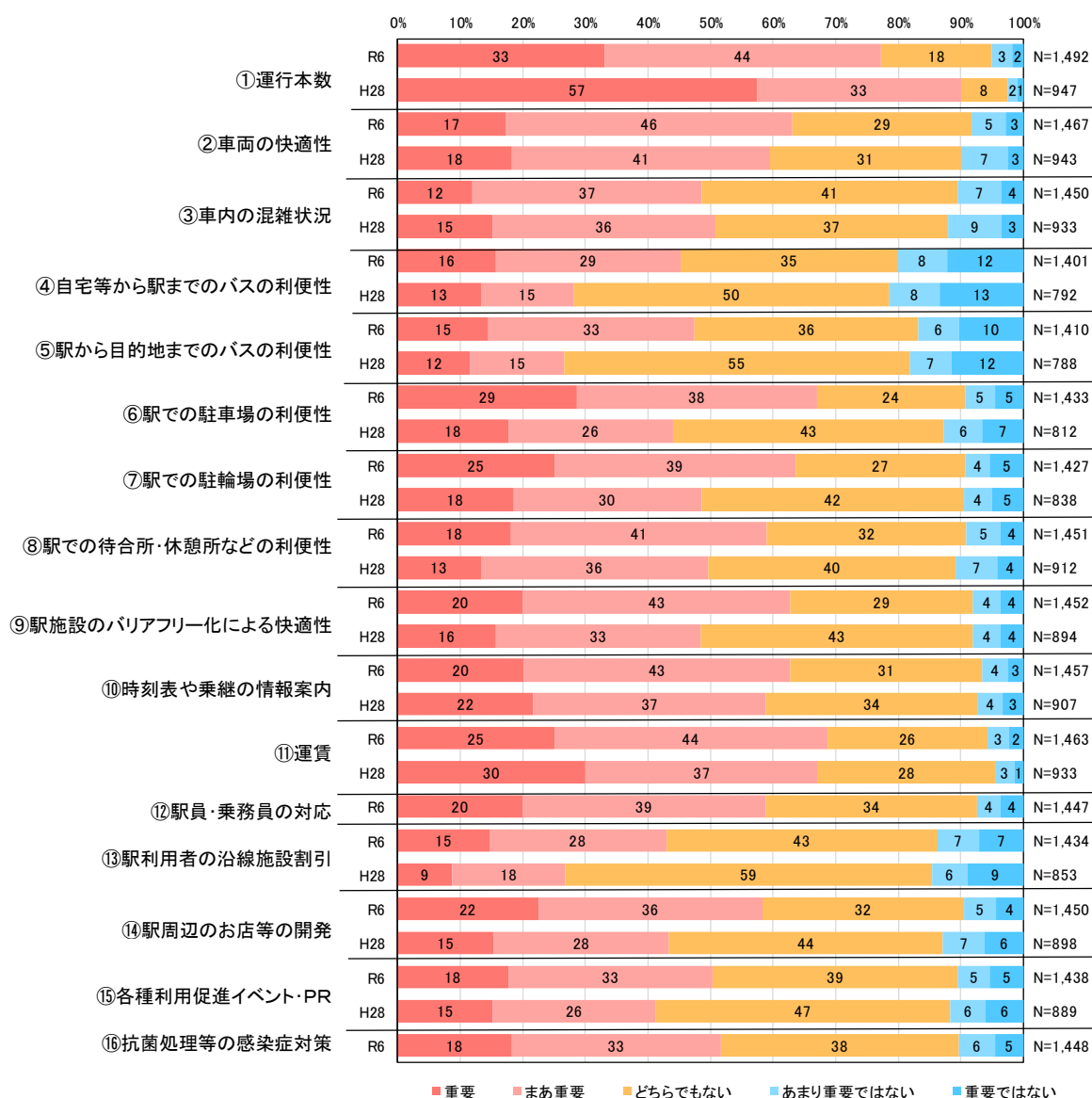
- ・総合的な満足度は、満足（満足＋まあ満足）が38%、不満（不満＋やや不満）が15%となっており、満足の割合が高くなっている。前回に比べ満足の割合が4%上がり、不満の割合が17%下がっている。
- ・満足（満足＋まあ満足）の割合は「②車両の快適性」が51%と最も高く、次いで「③車内の混雑状況」が43%となっている。
- ・不満（不満＋やや不満）の割合は「⑭駅周辺のお店等の開発」が36%、「①運行本数」が29%「⑥駅での駐車場の利便性」が26%、「⑪運賃」が25%と高くなっている。
- ・「①運行本数」は34%、「⑧駅での待合所・休憩所などの利便性」は10%、前回に比べ不満の割合が下がっている。



※「H28」は平成28年に実施したアンケート調査結果

2) 今後の重要度

- ・重要（重要+まあ重要）の割合は「①運行本数」が77%、「⑪運賃」が69%、「⑥駅での駐車場の利便性」が67%と高くなっている。
- ・「①運行本数」、「⑤駅から目的地までのバスの利便性」、「⑥駅での駐車場の利便性」、「⑪運賃」は、満足度が比較的低い一方、重要度が高くなっていることから、政策的に必要と感じられていると考えられる。

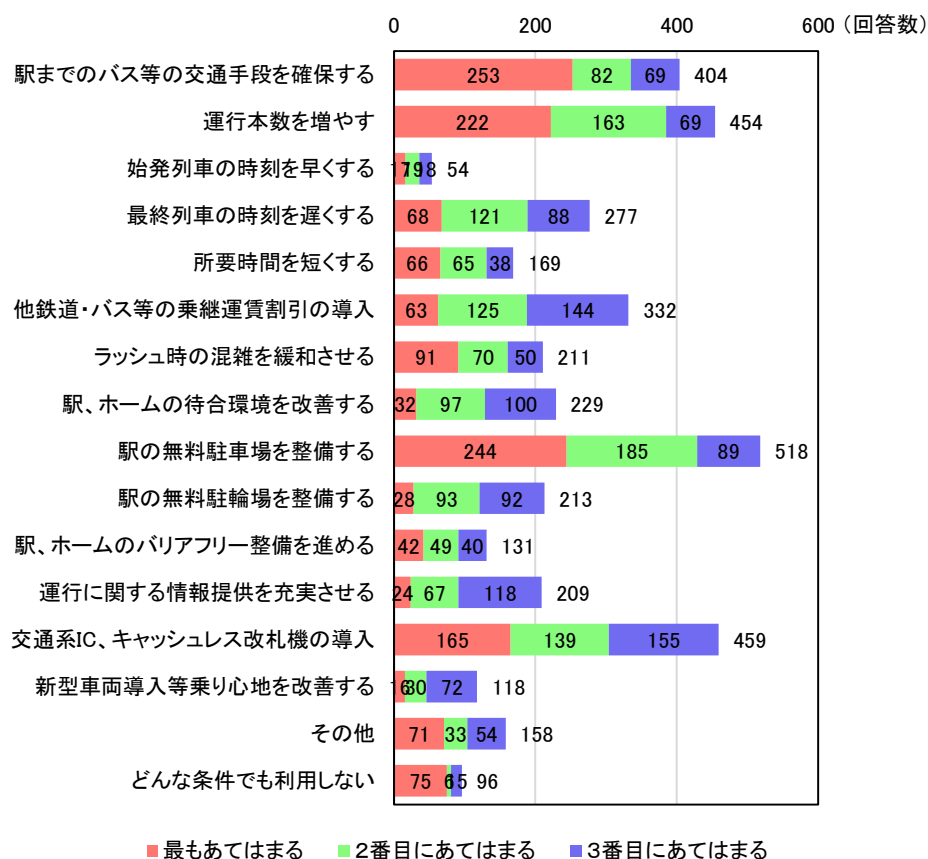


※「H28」は平成28年に実施したアンケート調査結果

(9) 養老線のサービス改善策について

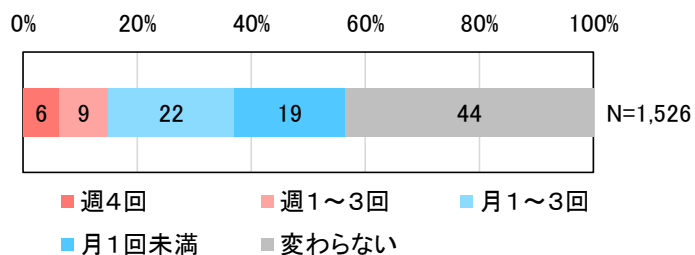
1) サービス改善

- ・「駅の無料駐車を整備する」、「交通 IC、キャッシュレス改札機の導入」、「運行本数を増やす」、「駅までのバス等の交通手段を確保する」が 400 件以上と比較的多く、駅へのアクセスや運行サービスに関する改善策が多い。



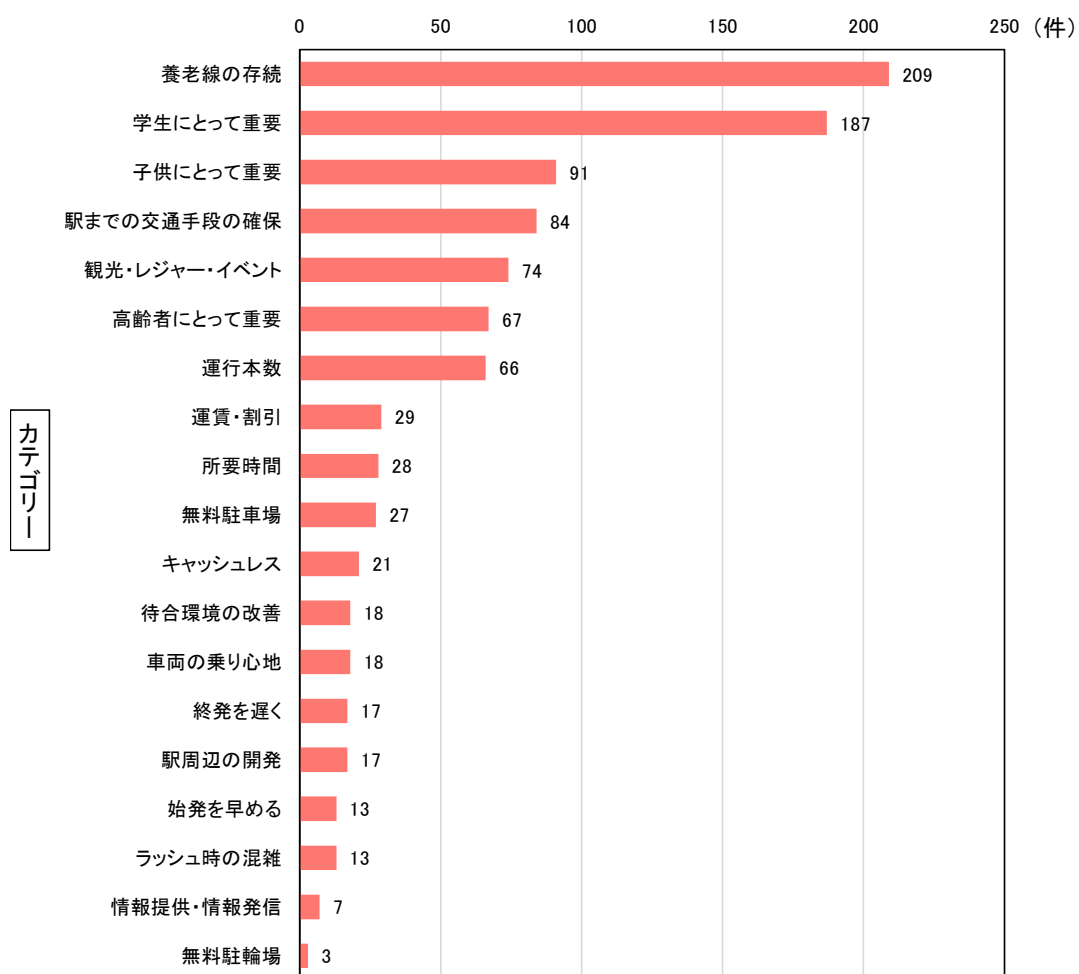
2) サービス改善後の利用頻度

- ・56%の方が、サービスが改善されれば、現在よりも利用頻度が増えるという回答している。



(10) 自由意見

- 自由意見をカテゴリ別で分類すると、養老線の存続についての意見が209件、学生にとって重要という意見が187件と多くなっている。特に「学生にとって必要不可欠であるため、存続をお願いしたい」という意見が多くみられた。また、子供にとって重要というカテゴリの意見も91件と次いで多く見られ、特に「子供は通学するような年齢ではないが、将来必要になってくる」という意見が多くみられた。



1.2 養老線利用者に対するヒアリング調査

1.2.1 調査概要

目 的	: 養老線の持続可能性を高めるため、ご利用者の皆様の移動手段・目的等の利用状況を把握し、満足度・ニーズについてお伺いすることで、利用者利便性向上に資する取り組みへ繋げることを目的とする
方 法	: 養老線の主要駅10箇所（桑名、多度、石津、駒野、養老、美濃高田、大垣、広神戸、池野、揖斐駅）でヒアリング調査、WEB 回答
期 間	: 配布 9 月 25 日、9 月 29 日 締切 10 月 11 日
配布回収	: 回収数 414 件（ヒアリング 91 件＋WEB323 件）

※グラフ内で表記している「N」は、回答数を示している。

※調査結果のグラフや表の％表示は、端数処理の関係上、各項目の割合の合計が 100％にならない場合がある。

※回答内容の各項目について、回答者が1人以上で、回答者数の割合が1％未満である場合は、「0」と表記される。

1.2.2 調査票

養老線ご利用者アンケート調査のお願い

養老線沿線市町（大垣市、桑名市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町）では、沿線地域の公共交通（鉄道・バス・タクシー等）ネットワークを形成するため、平成29年「養老線交通圏地域公共交通網形成計画」を策定し、沿線市町、交通事業者、関係団体などにおいて、様々な施策に取り組んでいるところです。

ご存知の通り鉄道は、安全性、定時性、大量輸送性といった特性を持つ交通機関であり、通勤・通学などの「移動手段」に止まらず、二酸化炭素排出量削減による環境負荷の軽減、交通渋滞緩和や交通事故防止など、さまざまな社会的役割を担っています。

養老線は、利用者減少などによる厳しい採算性の中で路線を存続するため、鉄道施設（線路、車両、駅舎等）の保有及び維持・管理を沿線市町が負担し、運行などを養老鉄道株式が行う「上下分離方式」による鉄道事業として、国土交通大臣認定を受け運営されています。

本アンケートは、養老線の持続可能性を高めるため、ご利用者の皆様の移動手段・目的等の利用状況を把握し、満足度・ニーズについて伺いすることで、利用者利便性向上に資する取り組みへ繋げることを目的としています。

つきましては、本アンケート調査の主旨をご理解頂き、回答にご協力くださいますよう、よろしくお願いいたします。

令和6年9月

お問い合わせ先

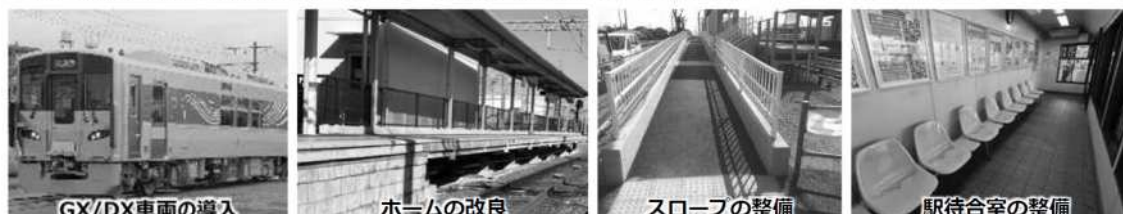
調査実施主体	大垣市、桑名市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町 (事務局：大垣市 交通政策課 TEL：0584-47-7386)
調査実施会社	株式会社テイコク 都市デザイン部 TEL：052-581-6318

ご回答にあたってのご注意

- 本アンケートは、インターネット方式で行います。【回答時間2～3分】
右の二次元コードを読み取るか、ウェブブラウザのアドレスバーに
<https://forms.gle/kZAcw8FgaJ73vfi8> を入力の上、
回答画面にアクセスしていただき、ご回答ください。
- 本アンケートは無記名式です。回答いただいた内容は、すべて統計的に処理し、他の目的に使用することはありません。
- **10月11日（金）**までにご回答ください。



<養老線利用者利便性向上に資する取り組みの例（写真はいずれもイメージ）>



【1】あなた自身のことについておたずねします。

■あなたの居住地、年齢、職業、運転免許証や自家用車の保有状況について教えてください。

お住まい	郵便番号 〒（ ）－（ ）
年齢	（ ）歳
職業・業種 （１つに○）	１．会社員 ２．自営業 ３．公務員 ４．専業主婦(主夫) ５．パート・アルバイト ６．学生 ７．会社役員 ８．無職 ９．その他()
運転免許の 保有状況 （１つに○）	１．運転免許証を持っている ２．運転免許証を持っていたが返納または失効した ３．運転免許証をもともと持っていない
自動車の 所有状況 （１つに○）	１．個人で使用できる自家用車を所有している ２．家族共用で利用できる自家用車を所有している ３．自家用車は所有していない
自動車の 利用状況 （１つに○）	１．おもに自分で運転する ２．おもに家族等に送迎してもらう ３．あまり利用しない ４．まったく利用しない ５．その他()

【2】 養老線のご利用状況についておたずねします。

■本日(アンケートを受け取った日)の養老線の利用について教えてください。

利用目的 (あてはまるものすべてに○)	1. 通勤 2. 通学・通塾 (中学校 ・ 高等学校 ・ 大学 (院) ・ 専門学校) 3. 買物 (店舗名:) 4. 通院 (医療機関名:) 5. 観光 (観光施設名:) 6. その他 ()				
最終目的地 (1つに○)	1. 桑名市 2. 海津市 3. 養老町 4. 大垣市 5. 神戸町 6. 池田町 7. 揖斐川町 8. 名古屋市 9. 岐阜市 10. その他 (市町村名:)				
乗車駅 (1つに○)	1. 桑名 2. 播磨 3. 下深谷 4. 下野代 5. 多度 6. 美濃松山 7. 石津 8. 美濃山崎 9. 駒野 10. 美濃津屋 11. 養老 12. 美濃高田 13. 烏江 14. 大外羽 15. 友江 16. 美濃青柳 17. 西大垣 18. 大垣 19. 室 20. 北大垣 21. 東赤坂 22. 広神戸 23. 北神戸 24. 池野 25. 北池野 26. 美濃本郷 27. 揖斐				
乗車駅までの 移動手段 (あてはまるものすべてに○)	1. 自家用車 (自分で運転) 2. 自家用車 (家族等の送迎) 3. 鉄道 (JR) 4. 鉄道 (近鉄・樽見鉄道・三岐鉄道等) 5. 路線バス・コミュニティバス・デマンド型交通 6. タクシー 7. バイク・原付 8. 自転車 9. 徒歩 10. その他 () ※コミュニティバスとは: 自治体が主体的に運行するバス ※デマンド型交通とは: 利用者の予約に応じて運行するバス				

降車駅 (1つに○)	1. 桑名 2. 播磨 3. 下深谷 4. 下野代 5. 多度 6. 美濃松山 7. 石津 8. 美濃山崎 9. 駒野 10. 美濃津屋 11. 養老 12. 美濃高田 13. 烏江 14. 大外羽 15. 友江 16. 美濃青柳 17. 西大垣 18. 大垣 19. 室 20. 北大垣 21. 東赤坂 22. 広神戸 23. 北神戸 24. 池野 25. 北池野 26. 美濃本郷 27. 揖斐
降車駅からの 移動手段 (あてはまるもの すべてに○)	1. 自家用車（自分で運転） 2. 自家用車（家族等の送迎） 3. 鉄道(JR) 4. 鉄道(近鉄・樽見鉄道・三岐鉄道等) 5. 路線バス・コミュニティバス・デマンド型交通 6. タクシー 7. バイク・原付 8. 自転車 9. 徒歩 10. その他（ ） ※コミュニティバスとは：自治体が主体的に運行するバス ※デマンド型交通とは：利用者の予約に応じて運行するバス

■日常の養老線(今回の利用に限らず)の利用状況(頻度・時間帯)について教えてください。

日常の 利用頻度 (それぞれ 1つに○)	【平日】 1. ほとんど毎日 2. 週に3～4回 3. 週に1～2回 4. 月に数回 5. 年に数回 6. ほとんど利用しない 【休日】 1. ほとんど毎週 2. 月に数回 3. 年に数回 4. ほとんど利用しない
利用時間帯 (それぞれ 1つに○)	行き：1. 乗車時間()時頃 2. 時間不定 帰り：1. 乗車時間()時頃 2. 時間不定 ※平均的な利用時刻をご記入ください。

■出張やレジャーで都市部（首都圏、関西圏等）を訪れる際、養老線は利用されますか。
(1つに○)

1. 常に利用する 2. 時々利用する 3. ほとんど利用しない 4. 全く利用しない
--

■東海道新幹線を利用する際、主にどこの駅を利用しますか。(それぞれ1つに○)

【東京方面】 1. 岐阜羽島駅 2. 名古屋駅 3. 米原駅 4. その他(駅)
【大阪方面】 1. 岐阜羽島駅 2. 名古屋駅 3. 米原駅 4. その他(駅)

【3】養老線の満足度についておたずねします。

■養老線のサービスについて、あなたが感じている現状の満足度と今後の利用の増加や運行を維持する上での重要度を教えてください。

※①～⑰の項目別について、満足度と重要度にそれぞれ1つに○をつけてください。

	現状の満足度						今後の重要度				
	満足	まあ満足	どちらでもない	やや不満	不満	わからない	重要	まあ重要	どちらでもない	あまり重要ではない	重要ではない
①運行本数	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
②車両の快適性	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
③車内の混雑状況	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
④自宅等から駅までのバスの利便性	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑤駅から目的地までのバスの利便性	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑥駅での駐車場の利便性	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑦駅での駐輪場の利便性	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑧駅での待合所・休憩所などの利便性	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑨駅施設のバリアフリー整備	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑩時刻表や乗継の情報案内	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑪運賃	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑫駅員・乗務員の対応	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑬駅利用者の沿線施設割引	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑭駅周辺のお店等の充実	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑮各種利用促進イベント・PR	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑯抗菌処理等の感染症対策	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑰総合的な満足度	5	4	3	2	1	0					

【４】養老線のサービス改善策についておたずねします。

■養老線でどんなサービス改善策が行われると、養老線の利用回数が増えると思いますか。

※下記選択肢から3つまで選び、最もあてはまるもの、2番目にあてはまるもの、3番目にあてはまるものの選択肢番号をご記入ください。

3番目にあてはまる→

1

1. 駅までのバス等の交通手段を確保する
2. 運行本数を増やす（ 時頃～ 時頃）
3. 始発列車の時刻を早くする（ 時頃から）
4. 最終列車の時刻を遅くする（ 時頃迄）
5. 所要時間を短くする（高速化）
6. 速達列車（快速・急行）を運行する
7. 乗り心地を改善する（新型車両導入等）
8. 車内環境を整備する（Wifi、座席改善等）
9. 鉄道・バスの乗継を改善（ダイヤ改正等）
10. 他鉄道・バス等の乗継運賃割引の導入
11. ラッシュ時の混雑を緩和させる
12. 駅、ホームの待合環境を改善する
13. 駅の無料駐車場を整備する
14. 駅の無料駐輪場を整備する
15. 駅、ホームのバリアフリー化を進める
16. 駅にトイレを設置する又は洋式化する
17. 運行に関する情報提供を充実させる
18. 駅からの移動確保（シェアサイクル等）
19. 交通系 IC、チケットレス改札機等の導入
20. 多様性の推進（女性・外国人駅員採用等）
21. 車内イベントや企画列車を増やす
22. 観光施設等企画（割引）切符を充実する
23. その他（ ）

■上記で選択した改善策が行われた場合、養老線の利用頻度は増加しますか。

【平日】

1. ほとんど毎日 2. 週に3～4回 3. 週に1～2回
4. 月に数回 5. 年に数回 6. 変わらない

【休日】

1. ほとんど毎週 2. 月に数回 3. 年に数回 4. 変わらない

【5】養老線についてご意見・ご要望等がありましたら自由にご記入ください。

--	--

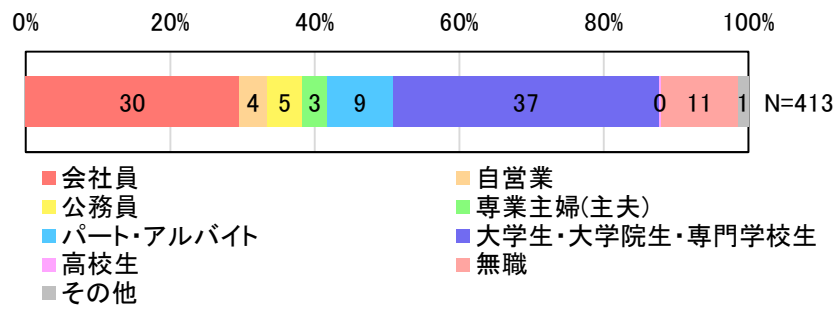
アンケートは以上です。ご協力いただきありがとうございました。

1.2.3 調査結果

(1) 属性

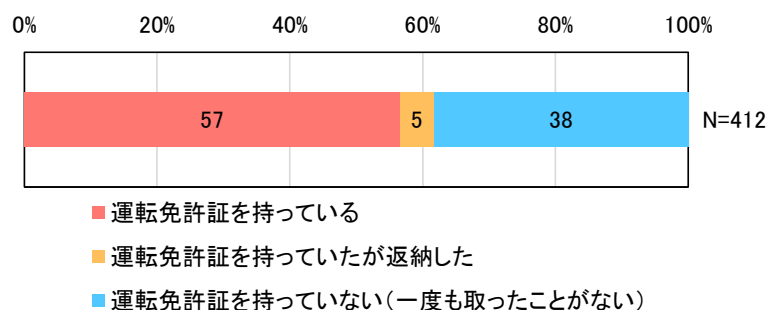
1) 職業

- ・大学生・大学院生・専門学校生が 37%、会社員が 30%と高く、通勤や通学での回答者が多いと考えられる。



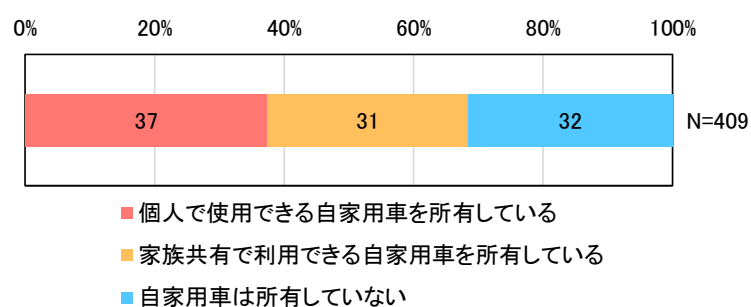
2) 運転免許証の保有状況

- ・「運転免許証を持っている」が57%を占めている。



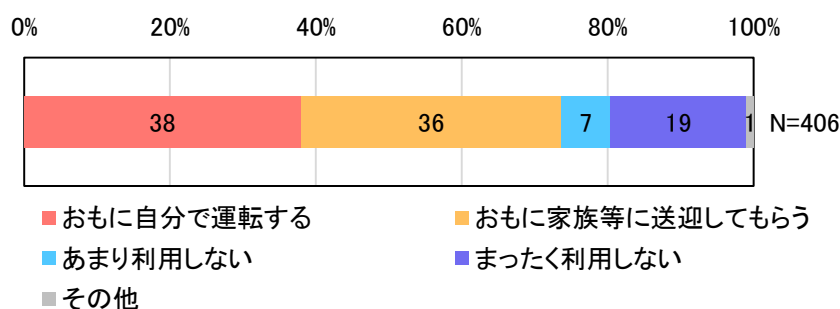
3) 自動車の保有状況

- ・68%が自家用車を所有している。「個人で利用できる自家用車を所有している」、「家族共有で利用できる自家用車を所有している」、「自家用車は所有していない」が概ね同じ割合となっている。



4) 自動車の使用状況

- ・「おもに自分で運転する」が38%、「おもに家族等に送迎してもらう」が36%と高く、あわせて74%が自動車を利用している。



(2) 養老線の利用状況について

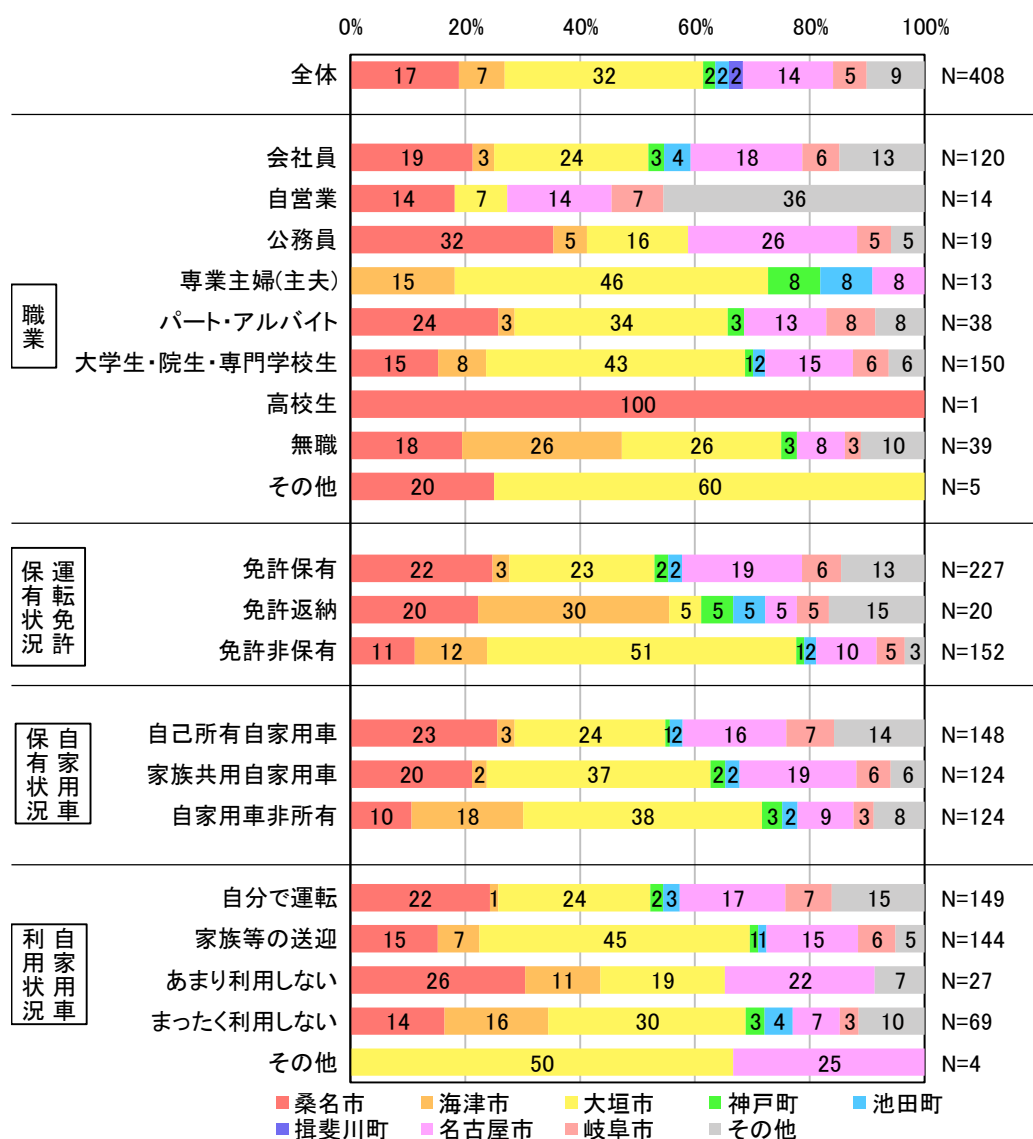
1) 利用目的

- ・全体をみると通学が33%、通勤が26%、買い物が19%、観光が18%となっている。

		通勤	通学	買物	通院	観光	その他	
職業	全体	26	33	19	7	18	21	N=409
	会社員	46	3	14	4	25	26	N=122
	自営業	6		6		50	44	N=16
	公務員	53		11	5	42	21	N=19
	専業主婦(主夫)			29	14	14	50	N=14
	パート・アルバイト	70	3	22	5	11	19	N=37
	大学生・院生・専門学校生	6	87	17	2	8	8	N=151
	高校生					100		N=1
	無職	2		37	30	16	33	N=43
	その他	67		50	17	17	17	N=6
運転 有 状況 免許	免許保有	36	13	13	6	23	28	N=231
	免許返納	14		38	29	10	33	N=21
	免許非保有	13	68	24	4	11	8	N=156
保有 自 家用 車 状況	自己所有自家用車	31	17	10	5	26	30	N=150
	家族共用自家用車	27	48	25	6	9	16	N=126
	自家用車非所有	21	37	22	9	18	14	N=129
利用 自 家用 車 状況	自分で運転	33	13	10	5	27	32	N=152
	家族等の送迎	18	64	20	5	9	13	N=143
	あまり利用しない	41	22	19	7	19	15	N=27
	まったく利用しない	26	25	29	11	16	13	N=76
	その他		25	50		50		N=4

2) 最終目的地

- ・最終目的地は、沿線都市である大垣市が32%、桑名市が17%と高く、沿線以外では名古屋市が14%と高くなっている。



3) 乗降者駅

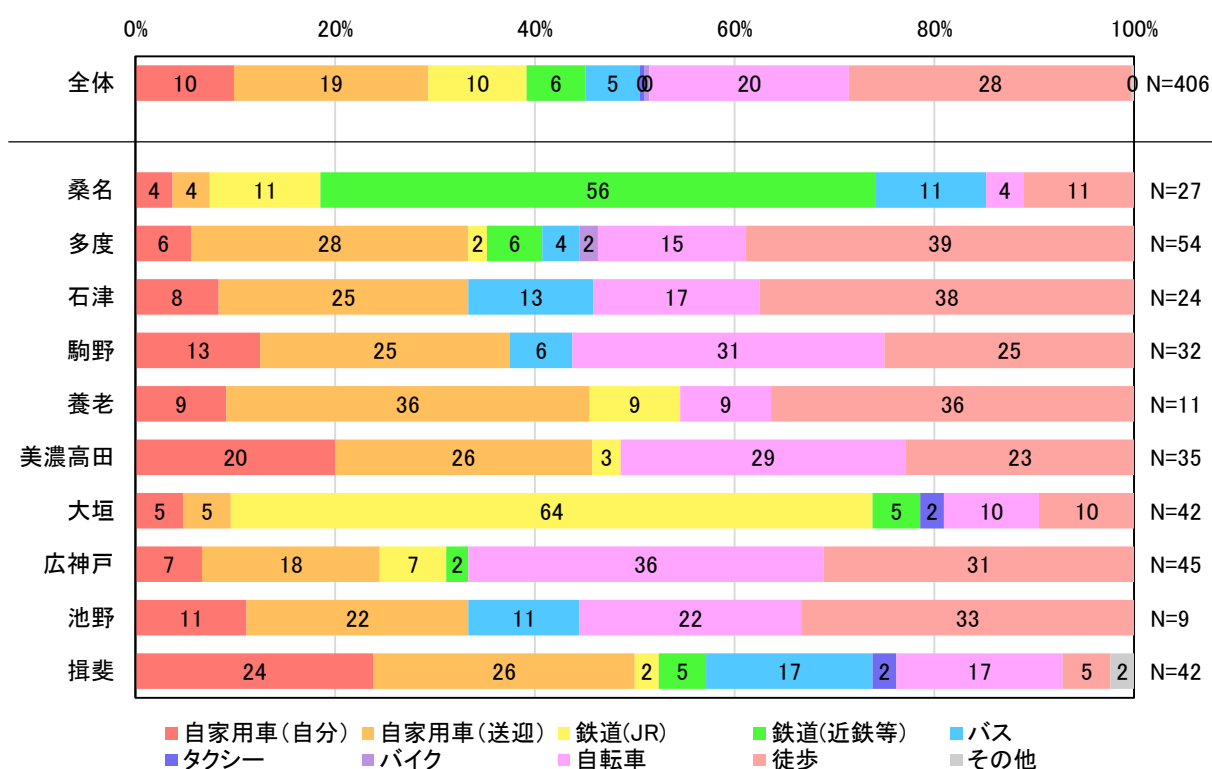
※10 駅でヒアリング・調査票配布を集中して行っているため、実際の分布と相違がある
点に留意

- ・大垣駅を発着とする利用が 195 人と、全体の 51%を占めている。
- ・乗車区間では、多度～桑名が 45 人と最も多く、次いで広神戸・揖斐・美濃高田～大垣駅が多くなっており、近隣の町の中心駅から都市や乗り換えで大垣駅や桑名駅までの利用が多い。

降車 乗車	桑名	播磨	下深谷	下野代	多度	美濃松山	石津	美濃山崎	駒野	美濃津屋	養老	美濃高田	烏江	大外羽	友江	美濃青柳	西大垣	大垣	室	北大垣	東赤坂	広神戸	北神戸	池野	北池野	美濃本郷	揖斐	乗車計
桑名		2			5	2	4	1	1	2	7							1										25
播磨	4																											4
下深谷	5																											5
下野代	1																											1
多度	45	1								1				1				1										49
美濃松山	9												1					2										12
石津	12					1			2					1			2	1	5									24
美濃山崎	3																	1										4
駒野	9	1				3				2	1	1	1	4			1	7										30
美濃津屋	2								2			1						2										7
養老	3						1											5										9
美濃高田	3					1			1		3						2	20										30
烏江	1																	4										5
大外羽																		1									1	2
友江																		3										4
美濃青柳									1		1																	2
西大垣	1																						1					2
大垣	3				2		1	1	3	2	9	2	2	1				2				4		1	1	1	1	39
室																											1	3
北大垣												1		1				4										6
東赤坂									1							1		3										5
広神戸								1						3				38	2		1							45
北神戸													1					4				1						6
池野																		8										8
北池野																		4										4
美濃本郷											1			1				6				1						9
揖斐	1																2	35				1		2				41
降車計	102	4	0	0	7	7	6	3	11	7	22	5	5	11	1	6	4	156	2	0	1	7	1	3	1	1	8	381

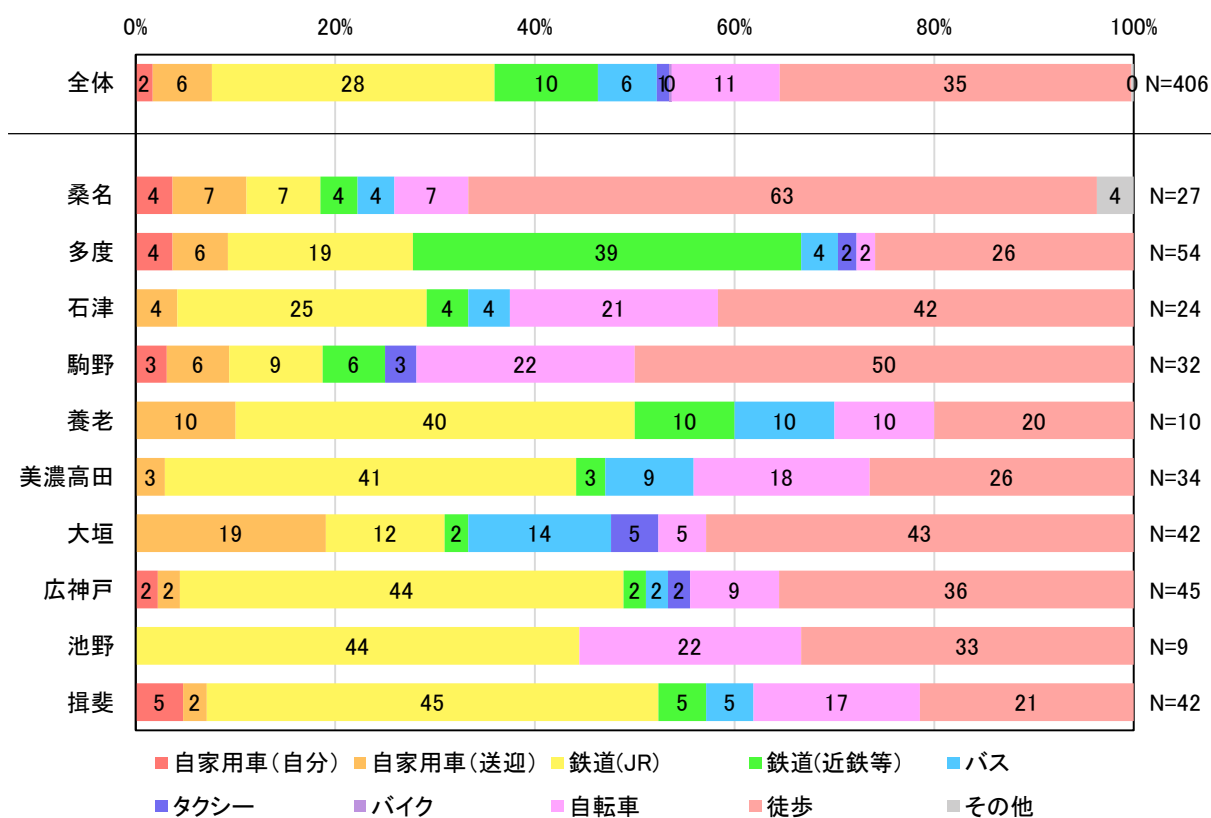
4) 乗車駅までの交通手段（代表端末交通手段）

- ・全体をみると、徒歩が28%、自転車が20%であり、駅近隣の利用者が多いと考えられる。
- ・自家用車利用は、家族等による送迎(19%)、自分で運転(10%)の合わせて29%となっており、特に養老駅(36%)、多度駅(28%)、揖斐駅(26%)、石津駅(25%)、駒野駅(25%)は送迎の割合が25%を超え高くなっている。
- ・駅別にみると、桑名駅は鉄道(近鉄等)が59%、大垣駅は鉄道(JR)が64%と高くなっている。



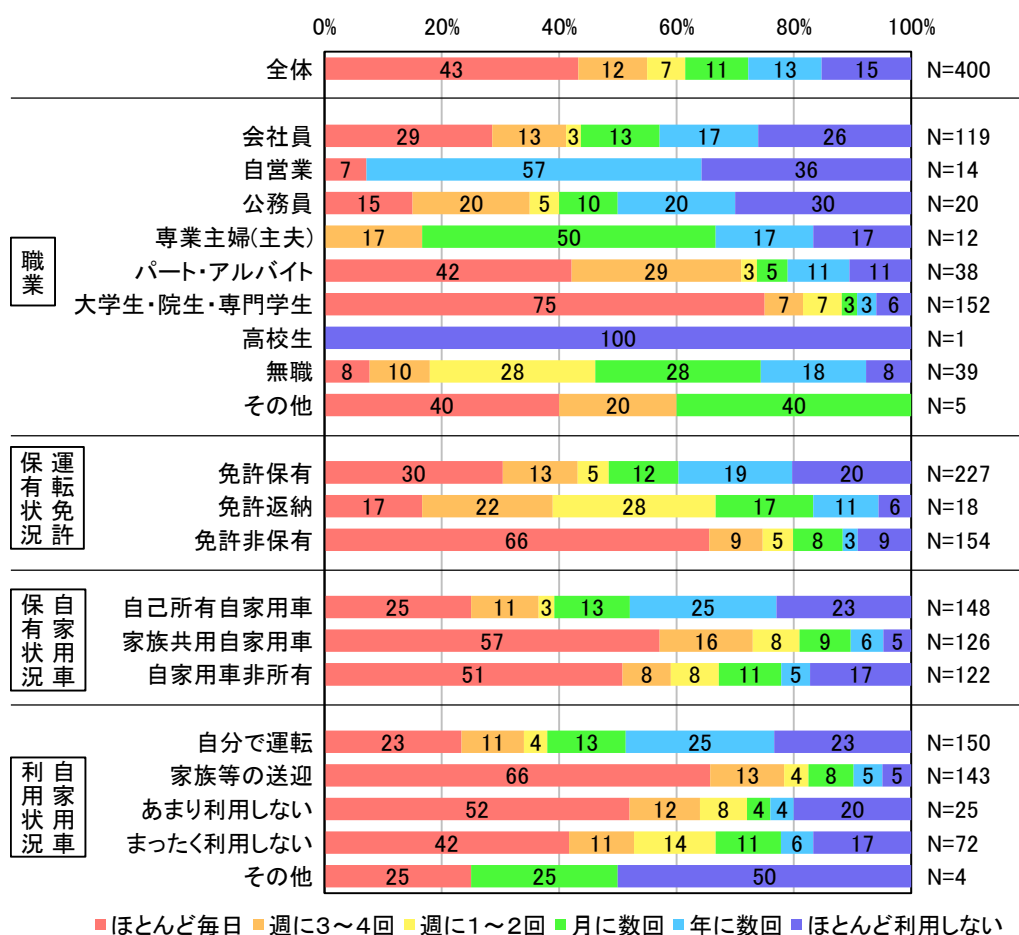
5) 降車駅からの交通手段（代表端末交通手段）

- ・全体をみると徒歩が46%と最も高く、次いで鉄道(JR)が29%となっている。
- ・駅別にみると、桑名駅は鉄道(近鉄等)が46%、大垣駅は鉄道(JR)が55%と高くなっている。



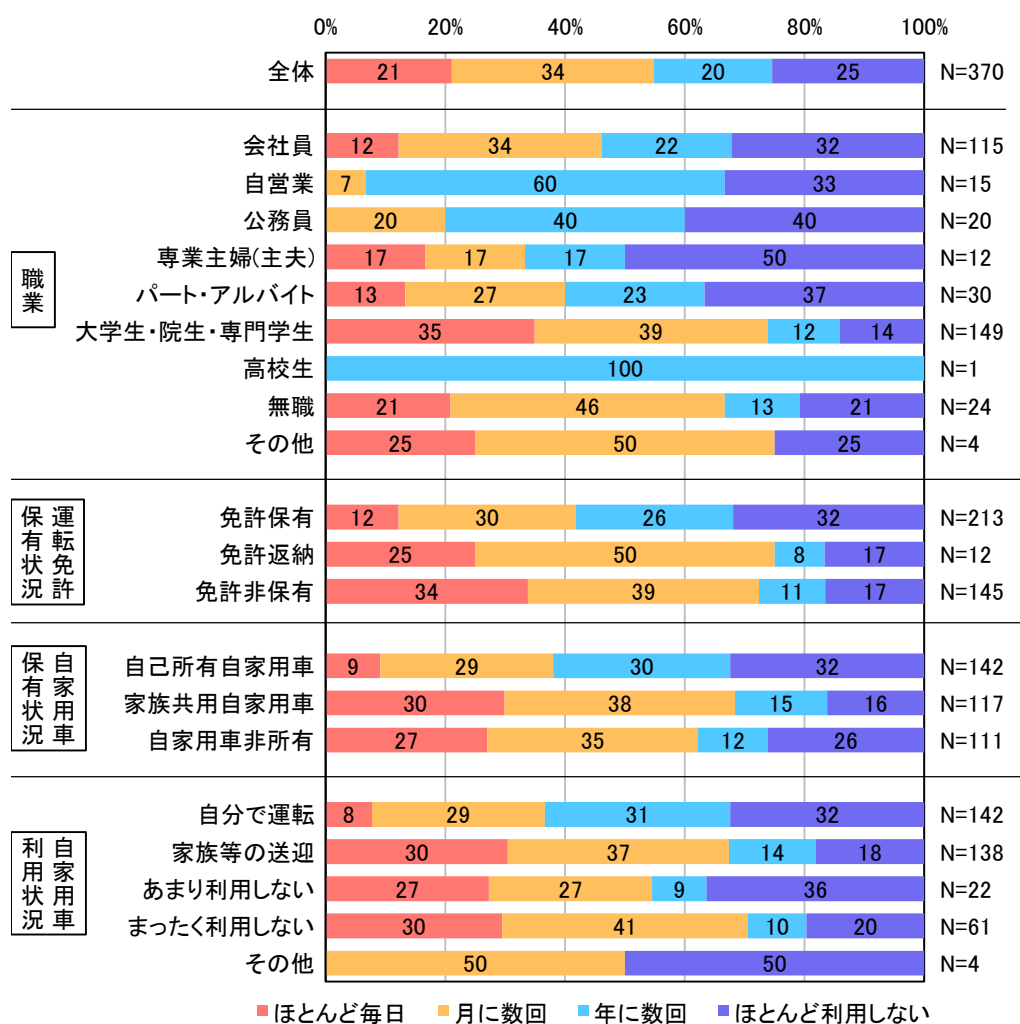
6) 日常生活の利用頻度（平日）

- ・全体をみると、ほとんど毎日が43%、ほとんど利用しないが15%となっており、通勤・通学等での高頻度利用者と、旅行や業務等で利用する方が多いと考えられる。



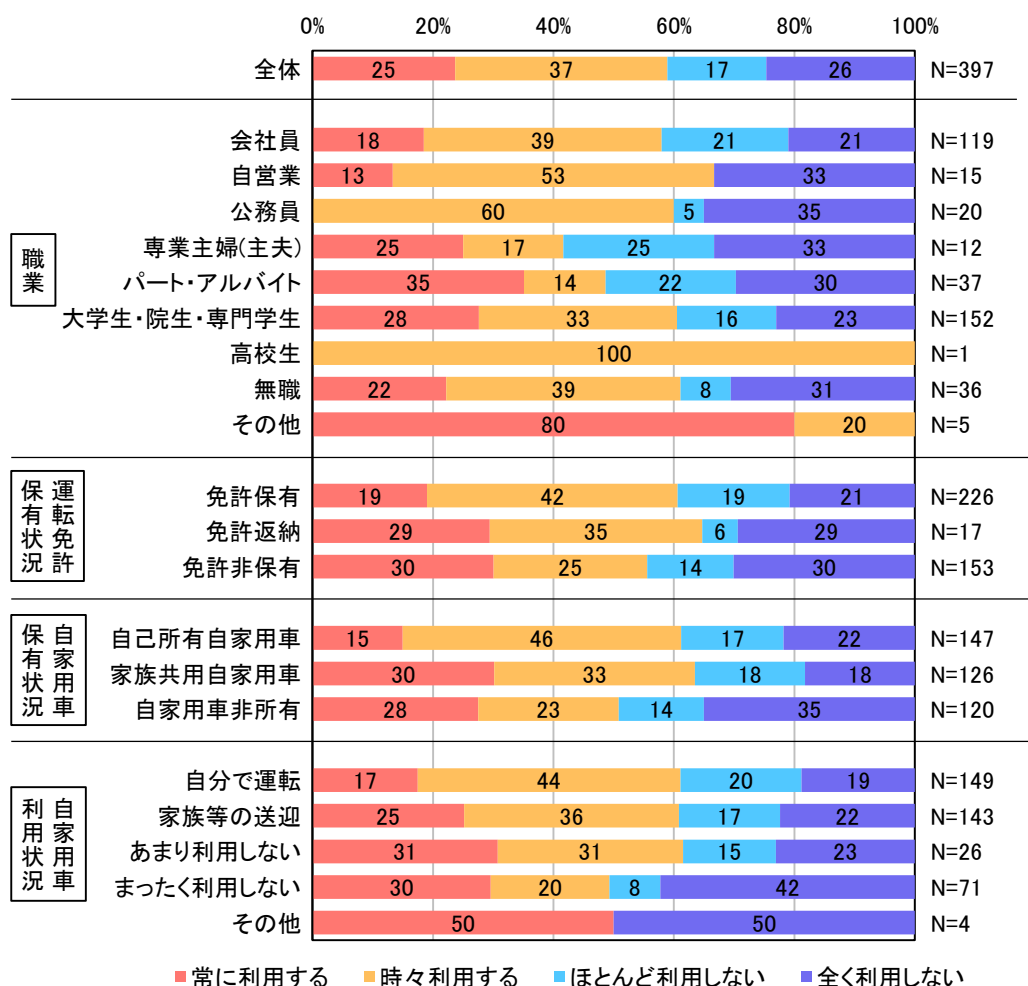
7) 常生活の利用頻度（休日）

- ・全体をみると月に数回が34%と最も高く、次いでほとんど利用しないが25%となっている。



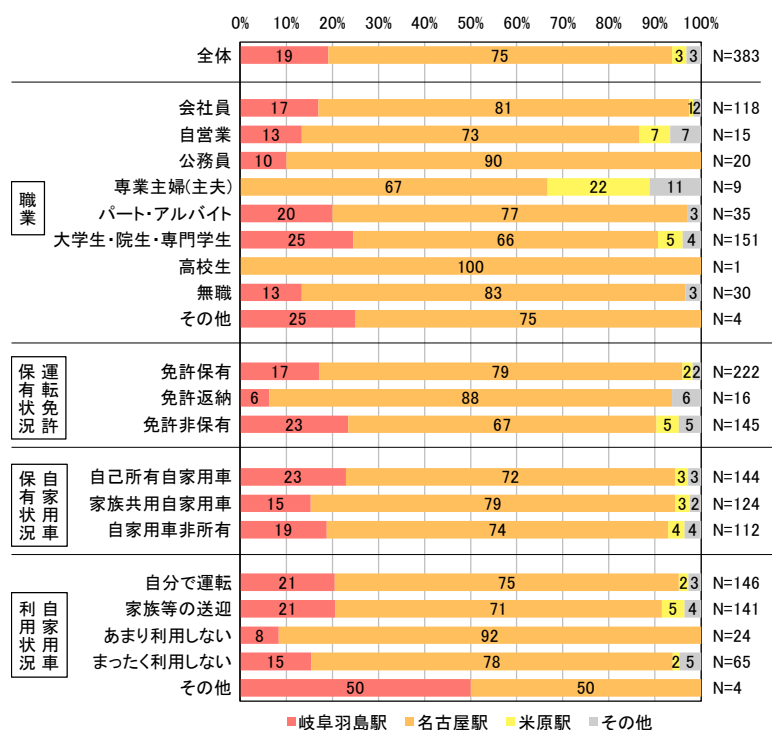
8) 都市部へ行く際の養老線の利用頻度

- ・「常に利用する」25%、「時々利用する」37%を合わせると、62%の方が都市部へ行く際に養老線を利用している。



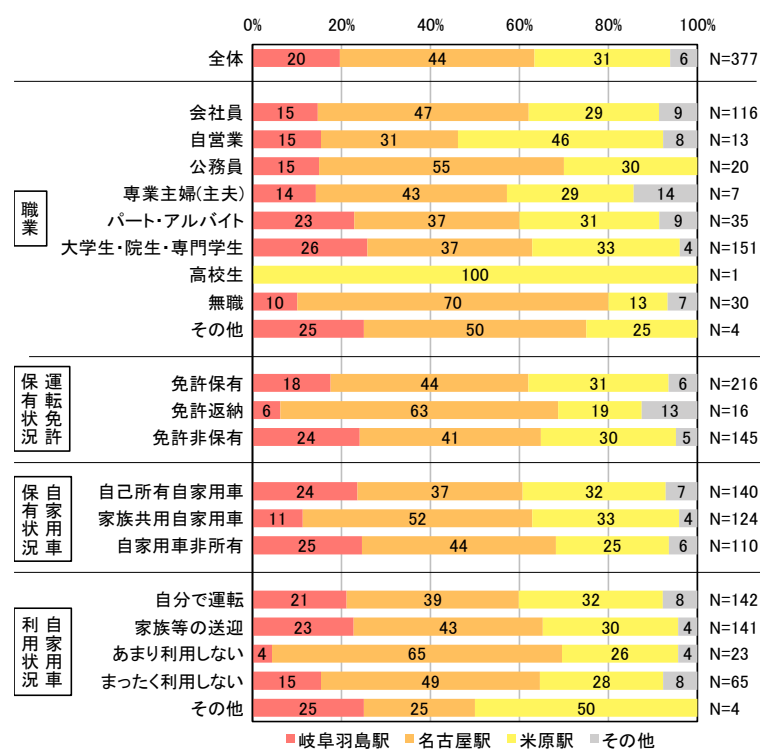
9) 東海道新幹線（東京方面）の良く利用する駅

- ・名古屋駅が75%と最も高く、次いで岐阜羽島駅が19%となっており、鉄道を利用した乗継が多い。



10) 東海道新幹線（大阪方面）の良く利用する駅

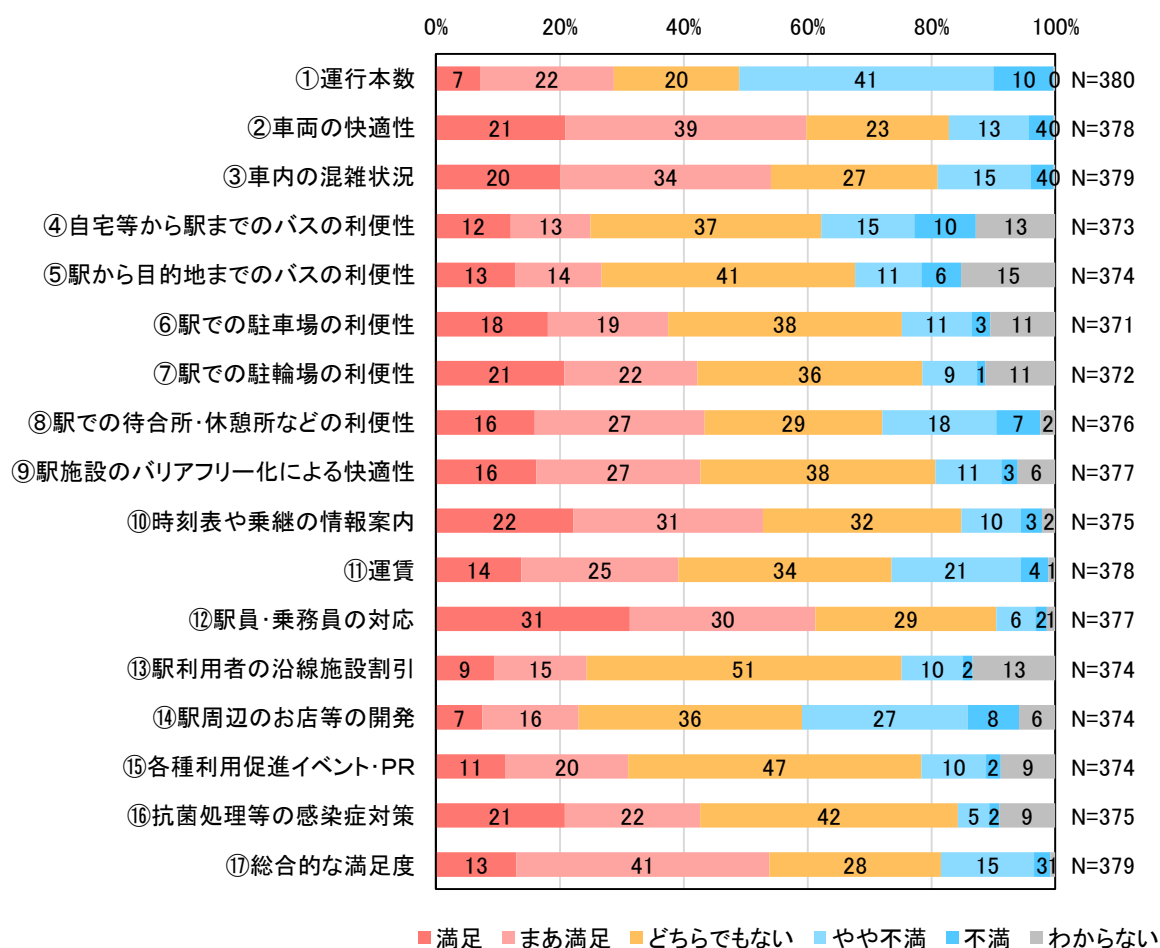
- ・名古屋駅が44%と最も高く、次いで米原駅が31%となっており、鉄道を利用した乗継が多い。



(3) 養老線の満足度について

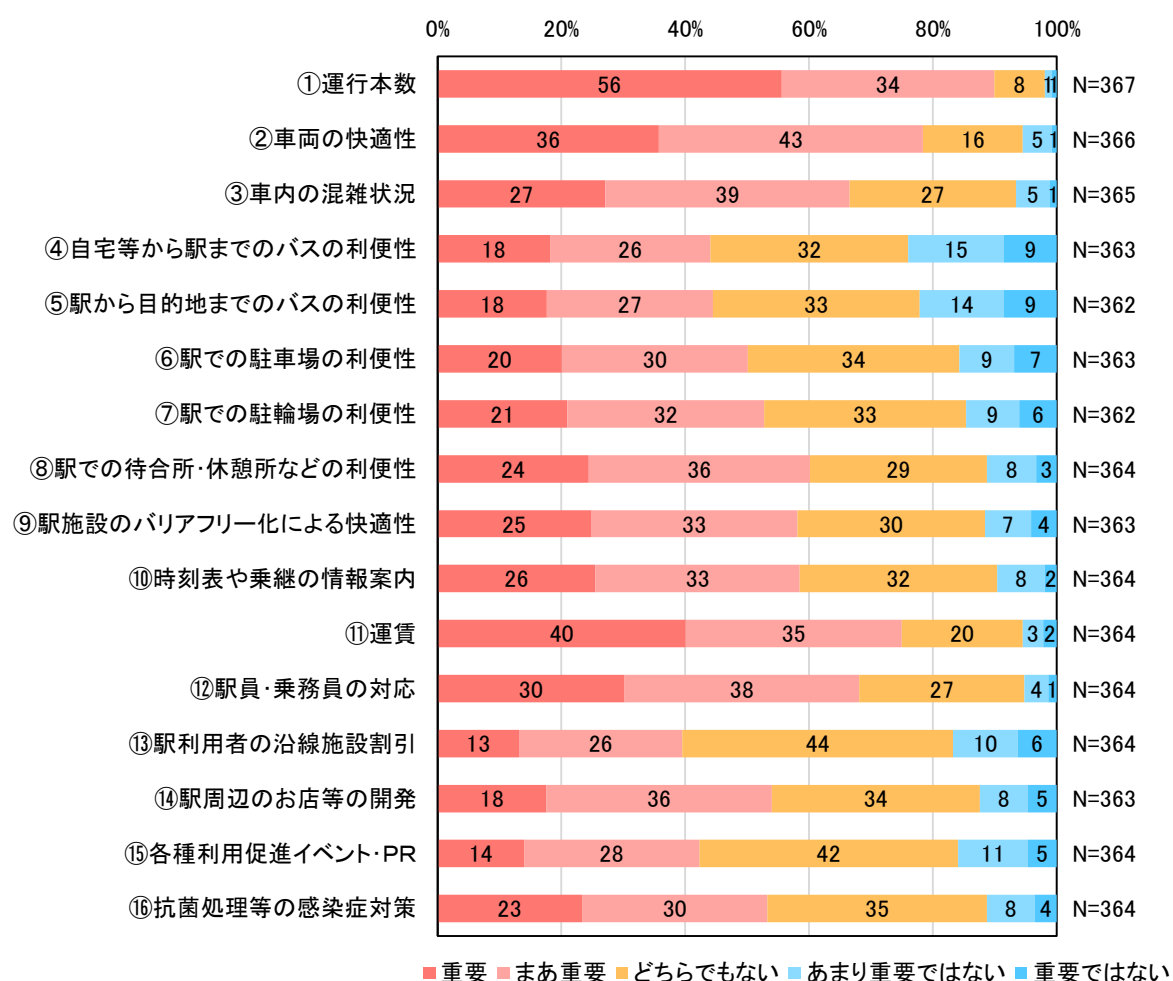
1) 現状の満足度

- ・総合的な満足度は、満足（満足+まあ満足）が54%、不満（不満+やや不満）が18%となっており、住民アンケート(38%)に比べ、満足の割合が高くなっている。
- ・項目別にみると、「⑫駅員・乗務員の対応」、「②車両の快適性」は満足（満足+まあ満足）が60%を超え満足されている一方、「①運行本数」、「⑭駅周辺のお店等の開発」は不満（不満+やや不満）が30%を超え比較的満足度が低くなっている。
- ・住民アンケートでは、「⑤駅から目的地までのバスの利便性」、「⑩時刻表や乗継の情報案内」の満足度が12%、33%と低かったが、利用者アンケートでは27%、53%と比較的高くなっており、利用者にとっては満足されていると考えられる。



2) 今後の重要度

- ・ いずれの項目も重要（重要+まあ重要）の割合が40%以上と高く、特に「①運行本数」は90%、「②車両の快適性」は79%、「⑪運賃」は75%と重要度が高いと考えられている。
- ・ 「①運行本数」、「⑪運賃」は、満足度が5%以下と比較的低い一方、重要度が高くなっていることから、政策的に必要と感じられていると考えられる。



(4) 養老線のサービス改善策について

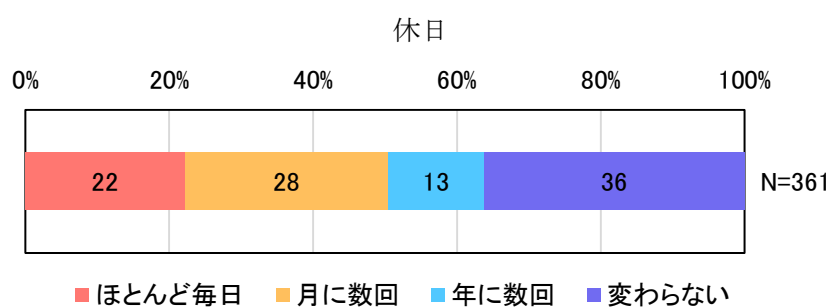
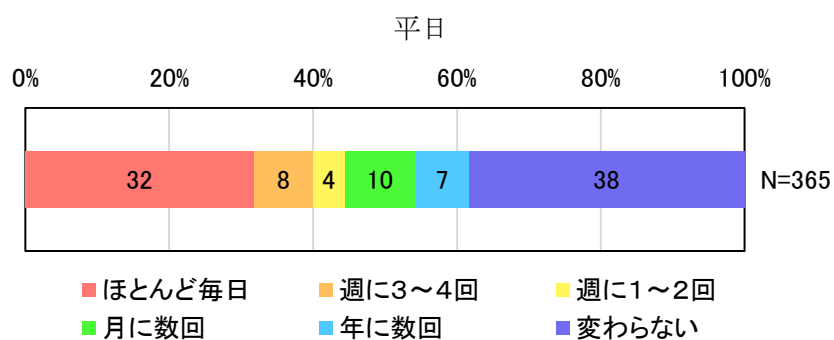
1) サービス改善

- ・「運行本数を増やす」、「交通 IC、キャッシュレス改札機の導入」など運行サービスに関する改善策が 100 件以上と比較的多くなっている。
- ・住民アンケートでは、「駅の無料駐車場を整備する」、「駅までのバス等の交通手段を確保する」など、駅へのアクセスに関する改善策が 400 件以上と多かったが、利用者アンケートでは 100 件以下と少なかった。



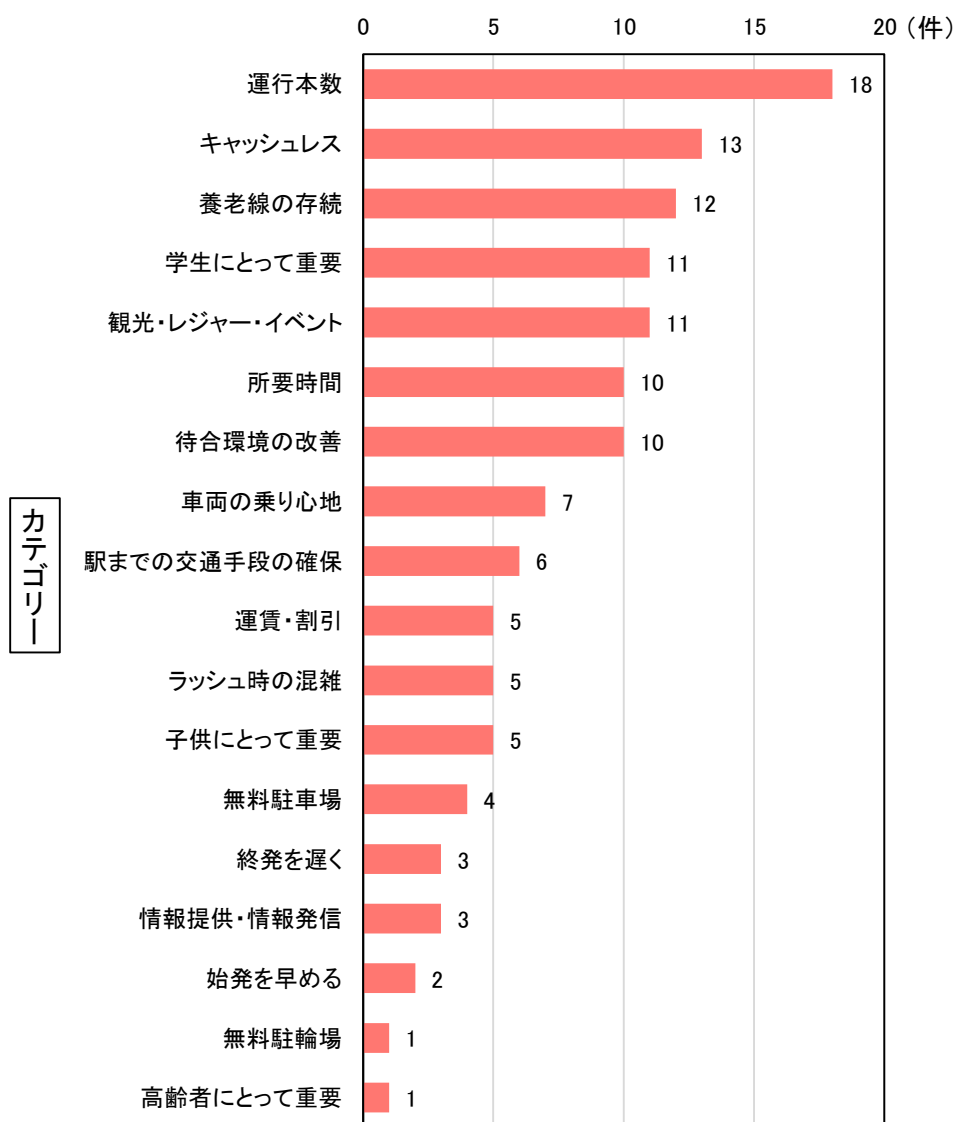
2) サービス改善後の利用頻度

- ・ 平日は 62%の方が、休日は 64%の方が、サービスが改善されれば、現在よりも利用頻度が増えると回答している。住民アンケート(56%)に比べ、回答割合が高い。



(5) 自由意見

- ・住民アンケートの自由意見では、存続や学生にとっての重要性に関する意見が多かったが、利用者アンケートでは、運行本数の増加、キャッシュレス決済の導入等、運行サービスに関する意見が多くみられた。



1.3 養老線沿線施設利用者に対するヒアリング調査

1.3.1 調査概要

目 的	：養老線の持続可能性を高めるため、養老線沿線施設のご利用者の皆様の移動手段・目的等の利用状況を把握し、満足度・ニーズについてお伺いすることで、利用者利便性向上に資する取り組みへ繋げることを目的とする
方 法	：養老線沿線の集客施設 10 箇所（アクアウォーク大垣、神馬の湯、アピタ桑名店、一号館南濃店、可知医院、養老町役場、養老公園、神戸町立図書館、中華料理サンコック揖斐駅前店、池田町役場）でヒアリング調査、WEB 回答
期 間	：11 月 12 日～11 月 22 日（施設毎に日付を設定）
配布回収	：回収 134 件（ヒアリング 85 件＋WEB49 件）
※グラフ内で表記している「N」は、回答数を示している。 ※調査結果のグラフや表の％表示は、端数処理の関係上、各項目の割合の合計が 100％にならない場合がある。 ※回答内容の各項目について、回答者が1人以上で、回答者数の割合が1％未満である場合は、「0」と表記される。	

■回答数

所在地	施設名	調査日	ヒアリング	WEB 回答		回答数計
			聞き取り人数	調査票配布数	回答数	
大垣市	アクアウォーク大垣	2024/11/22(金)	12	73	4	16
桑名市	神馬の湯	2024/11/22(金)	3	58	5	8
桑名市	アピタ桑名店	2024/11/20(水)	6	90	5	11
海津市	一号館南濃店	2024/11/21(木)	0	52	7	7
海津市	可知医院	2024/11/12(火)	10	13	1	11
養老町	養老町役場	2024/11/13(水)	14	41	3	17
養老町	養老公園	2024/11/17(日)	12	79	12	24
神戸町	神戸町立図書館	2024/11/21(木)	20	17	1	21
揖斐川町	中華料理サンコック揖斐駅前店	2024/11/19(火)	0	64	8	8
池田町	池田町役場	2024/11/20(水)	8	46	3	11
合計			85	533	49	134

1.3.2 調査票

養老線沿線施設ご利用者アンケート調査のお願い

養老線沿線市町（大垣市、桑名市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町）では、沿線地域の公共交通（鉄道・バス・タクシー等）ネットワークを形成するため、平成29年「養老線交通圏地域公共交通網形成計画」を策定し、沿線市町、交通事業者、関係団体などにおいて、様々な施策に取り組んでいるところです。

ご存知の通り鉄道は、安全性、定時性、大量輸送性といった特性を持つ交通機関であり、通勤・通学などの「移動手段」に止まらず、二酸化炭素排出量削減による環境負荷の軽減、交通渋滞緩和や交通事故防止など、さまざまな社会的役割を担っています。

養老線は、利用者減少などによる厳しい採算性の中で路線を存続するため、鉄道施設（線路、車両、駅舎等）の保有及び維持・管理を沿線市町が負担し、運行などを養老鉄道㈱が行う「上下分離方式」による鉄道事業として、国土交通大臣認定を受け運営されています。

本アンケートは、養老線の持続可能性を高めるため、養老線沿線施設のご利用者の皆様の移動手段や養老線の利用状況、満足度・ニーズ等についてお伺いすることで、利便性向上に資する取り組みへ繋げることを目的としています。

つきましては、本アンケート調査の主旨をご理解頂き、回答にご協力くださいますよう、よろしくお願いいたします。

令和6年11月

お問い合わせ先

調査実施主体	大垣市、桑名市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町 (事務局：大垣市 交通政策課 TEL：0584-47-7386)
調査実施会社	株式会社テイコク 都市デザイン部 TEL：052-581-6318

ご回答にあたってのご注意

- 本アンケートは、インターネット方式で行います。【回答時間3～4分】
右の二次元コードを読み取るか、ウェブブラウザのアドレスバーに
<https://forms.gle/Gjb1cFLC3Q4hHuDs9> を入力の上、
回答画面にアクセスしていただき、ご回答ください。
- 本アンケートは無記名式です。回答いただいた内容は、すべて統計的に処理し、他の目的に使用することはありません。
- **12月13日（金）**までにご回答ください。



<養老線利用者利便性向上に資する取り組みの例（写真はいずれもイメージ）>



GX/DX車両の導入



ホームの改良



スロープの整備



駅待合室の整備

調査日 [11月 日] No. _____

調査対象施設

①アクアウォーク大垣・②神馬の湯・③アピタ桑名店・④一号館南濃店・⑤可知医院・
⑥養老町役場・⑦養老公園・⑧神戸町立図書館・⑨中華料理サンコック揖斐駅前店・⑩池田町役場

養老線沿線施設利用者アンケート調査票

※選択肢がある場合は該当番号に○を、() がある場合は具体的な内容をご記入ください。

あなた自身のことについて、お聞きします。

居住地	郵便番号 〒 () - ()			
職業 (1つに○)	1 学生	2 会社員	3 公務員	4 自営業
	5 農家	6 パート・アルバイト	7 主婦・主夫	8 無職
	9 その他 ()			
自動車の 所有状況 (1つに○)	1 個人で利用できる自家用車を所有している			
	2 家族共用で利用できる自家用車を所有している			
	3 自家用車は所有していない			
自動車の 利用状況 (1つに○)	1 おもに自分で運転する		2 おもに家族等に送迎してもらう	
	3 あまり利用しない		4 まったく利用しない	
	5 その他 ()			

この施設までどの交通手段を利用して来られましたか。

1 徒歩	2 自転車	3 自家用車 (自分運転)	4 自家用車 (送迎)
5 タクシー	6 路線バス・デマンドタクシー		7 養老線
8 その他 ()			

この施設が養老線の駅の近くにあることを知っていますか。

1 知っている	2 知らない
---------	--------

この施設の利用頻度を教えてください。

■平日			
1 ほぼ毎日	2 週に3～4回	3 週に1～2回	
4 月に数回	5 年に数回	6 ほぼ利用しない	
■休日			
1 ほぼ毎週	2 月に数回	3 年に数回	4 ほぼ利用しない

養老線のサービスについて、あなたが感じている現状の満足度と今後の利用の増加や運行を維持する上での重要度を教えてください。

※①～⑰の項目別について、満足度と重要度にそれぞれ1つに○をつけてください。

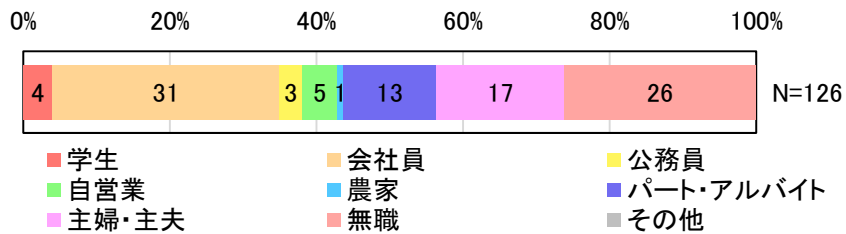
	現状の満足度						今後の重要度				
	満足	まあ満足	どちらでもない	やや不満	不満	わからない	重要	まあ重要	どちらでもない	あまり重要ではない	重要ではない
①運行本数	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
②車両の快適性	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
③車内の混雑状況	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
④自宅等から駅までのバスの利便性	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑤駅から目的地までのバスの利便性	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑥駅での駐車場の利便性	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑦駅での駐輪場の利便性	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑧駅での待合所・休憩所などの利便性	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑨駅施設のバリアフリー化による快適性	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑩時刻表や乗継の情報案内	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑪運賃	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑫駅員・乗務員の対応	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑬駅利用者の沿線施設割引	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑭駅周辺のお店等の開発	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑮各種利用促進イベント・PR	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑯抗菌処理等の感染症対策	5	4	3	2	1	0	5	4	3	2	1
⑰総合的な満足度	5	4	3	2	1	0					

1.3.3 調査結果

(1) 属性

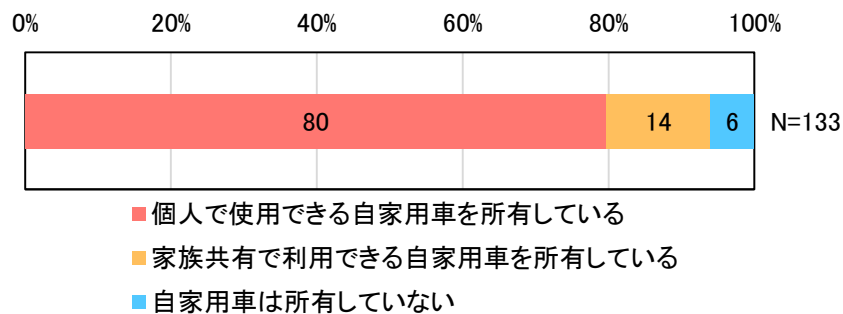
1) 職業

- ・ 会社員が31%と最も高く、次いで無職が26%となっている。



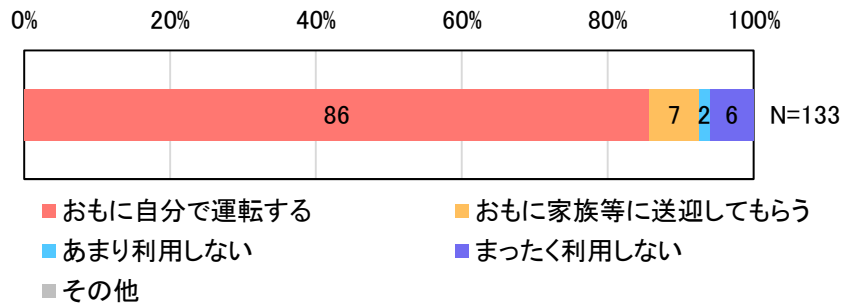
2) 自動車の保有状況

- ・ 94%が自家用車を所有している。「個人で利用できる自家用車を所有している」が80%と半数以上を占めている。



3) 自動車の使用状況

- ・「おもに自分で運転する」が86%と半数以上を占めている。



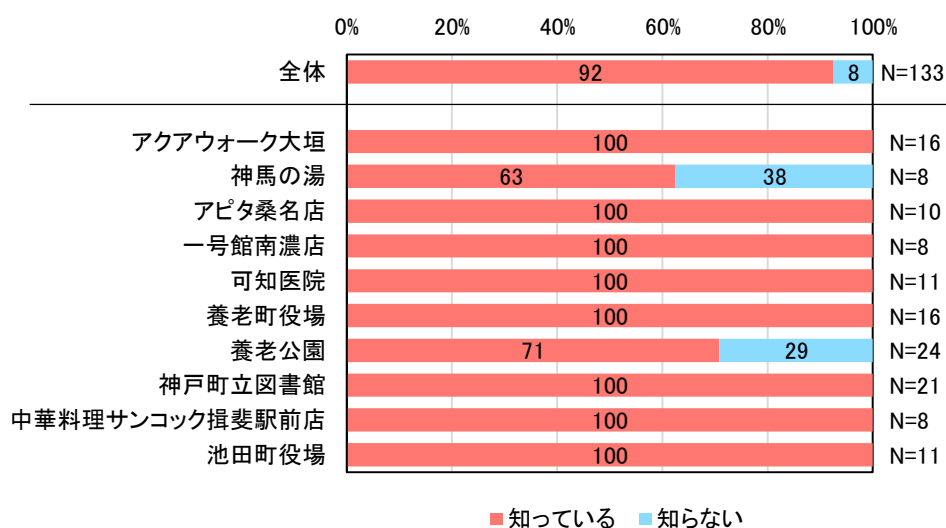
(2) この施設までどの交通手段について

- ・全体をみると「自動車（自分で運転）」が73%と最も高くなっている。
- ・施設別にみると、ほとんどの施設で全体と同様の傾向が見られ、「自動車（自分で運転）」が70%以上と半数以上を占めている。アピタ桑名店は、「徒歩」が40%と他の施設と比べて高くなっている。池田町役場は、「自転車」が27%、「自動車（送迎）」が18%と他の施設と比べて高くなっている。

	徒歩	自転車	自動車(自分で運転)	自動車(送迎)	タクシー	路線バス・デマンドタクシー	養老線	その他	
全体	8	11	73	5		1	3	1	N=133
アクアウォーク大垣	6	13	75			6			N=16
神馬の湯		13	88						N=8
アピタ桑名店	40	20	30				10		N=10
一号館南濃店	25		75						N=8
可知医院	9	9	82						N=11
養老町役場			88	13					N=16
養老公園		4	75	8			13		N=24
神戸町立図書館	5	19	76						N=21
中華料理サンコック揖斐駅前店			88					13	N=8
池田町役場	9	27	45	18					N=11

(3) この施設が養老線の駅の近くにあることを知っているか

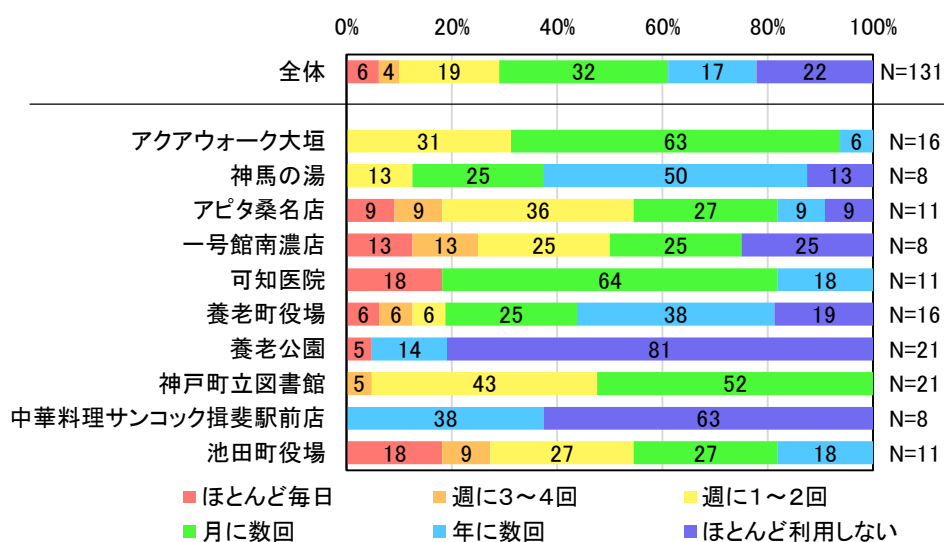
- ・全体をみると「知っている」が92%と半数以上を占めている。
- ・養老公園は、遠方から自家用車で来園された方など、養老線の駅の存在を把握していない方が一定数いたと考えられ、「知らない」の割合がやや高くなっている。



(4) この施設の利用頻度について

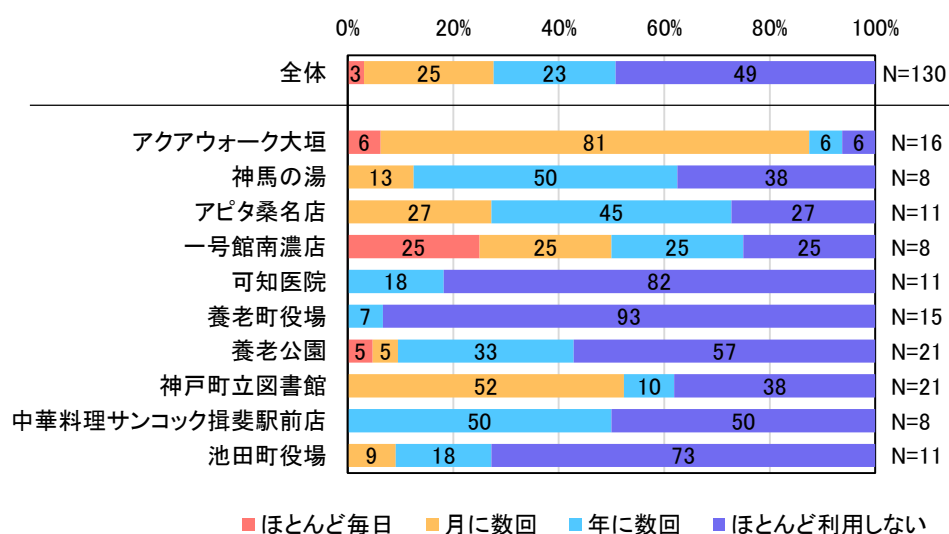
1) 施設の利用頻度（平日）

- ・全体をみると、「月に数回」が32%と最も高くなっており、次いで「ほとんど利用しない」が22%となっている。
- ・施設別にみると、買い物施設・公共施設（役場・図書館）は週で利用する割合が10%以上と他の施設と比べて高くなっている。



2) 施設の利用頻度（休日）

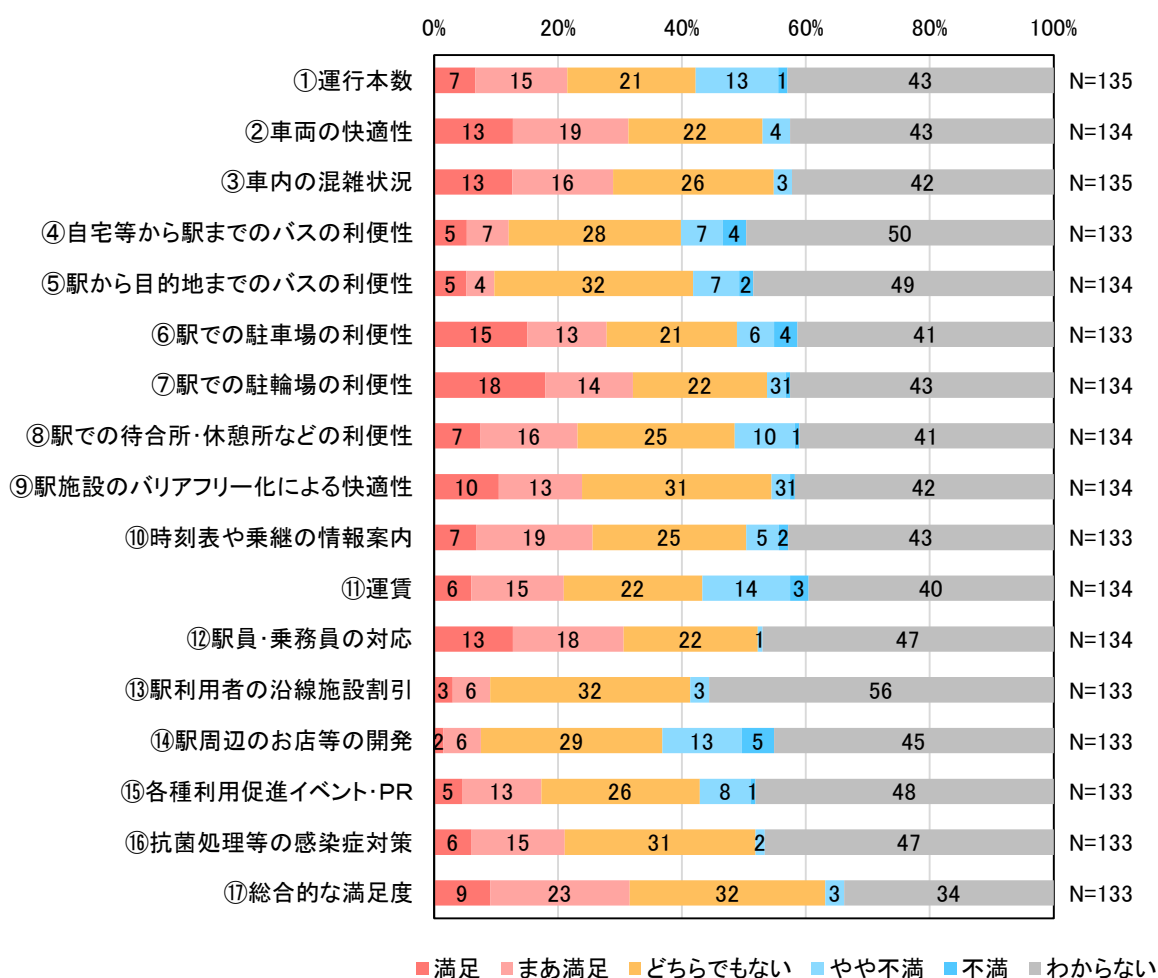
- ・全体をみると、「ほとんど利用しない」が49%と最も多くなっており、「月に数回」と「年に数回」が約25%と概ね同じ割合となっている。



(5) 養老線のサービスにの満足度と重要度について

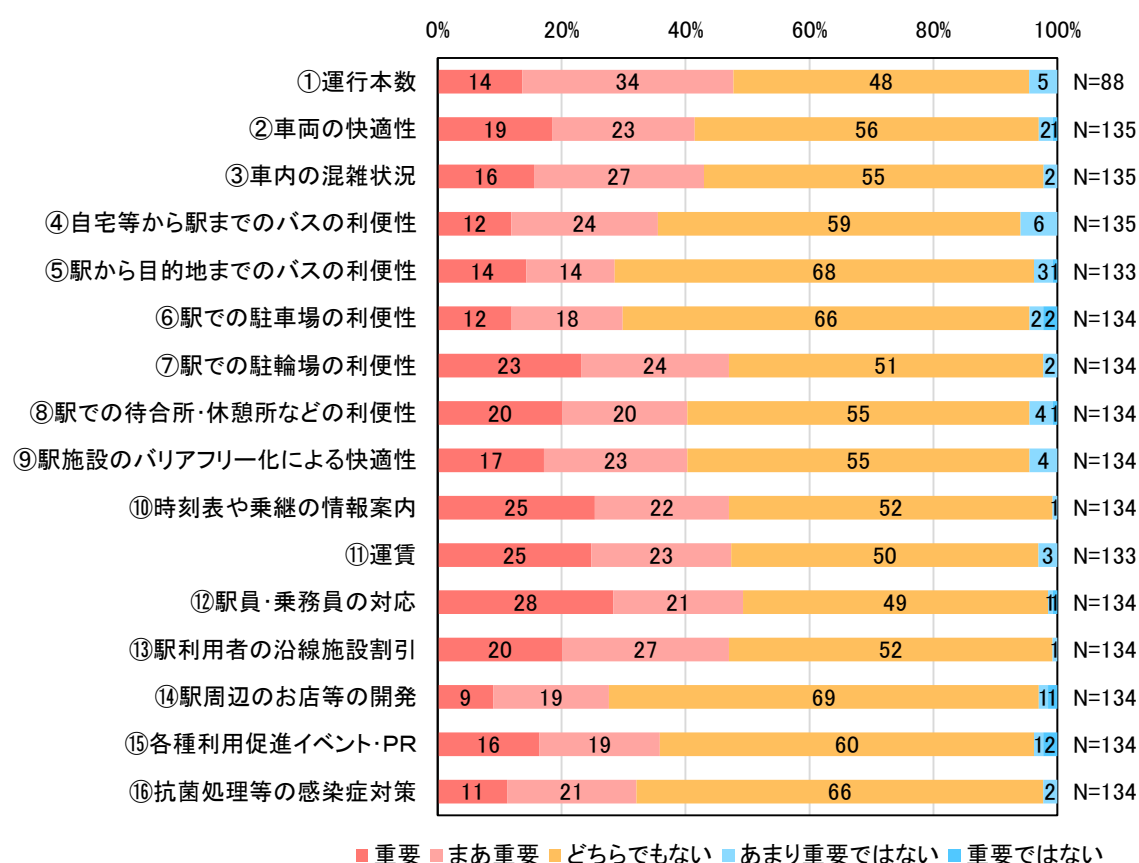
1) 満足度

- ・総合的な満足度は、満足（満足＋まあ満足）が22%、不満（不満＋やや不満）が14%となっており、満足の割合が高くなっている一方、「わからない」が43%と多く、養老線のサービスの認知度が低くなっている。
- ・満足（満足＋まあ満足）の割合は「⑦駅での駐輪場の利便性」が32%、「②車両の快適性」が32%、「⑫駅員・乗務員の対応」が31%と高くなっている。
- ・不満（不満＋やや不満）の割合は「⑭駅周辺のお店等の開発」が18%、「⑪運賃」が17%、「①運行本数」が14%と高くなっている。



2) 重要度

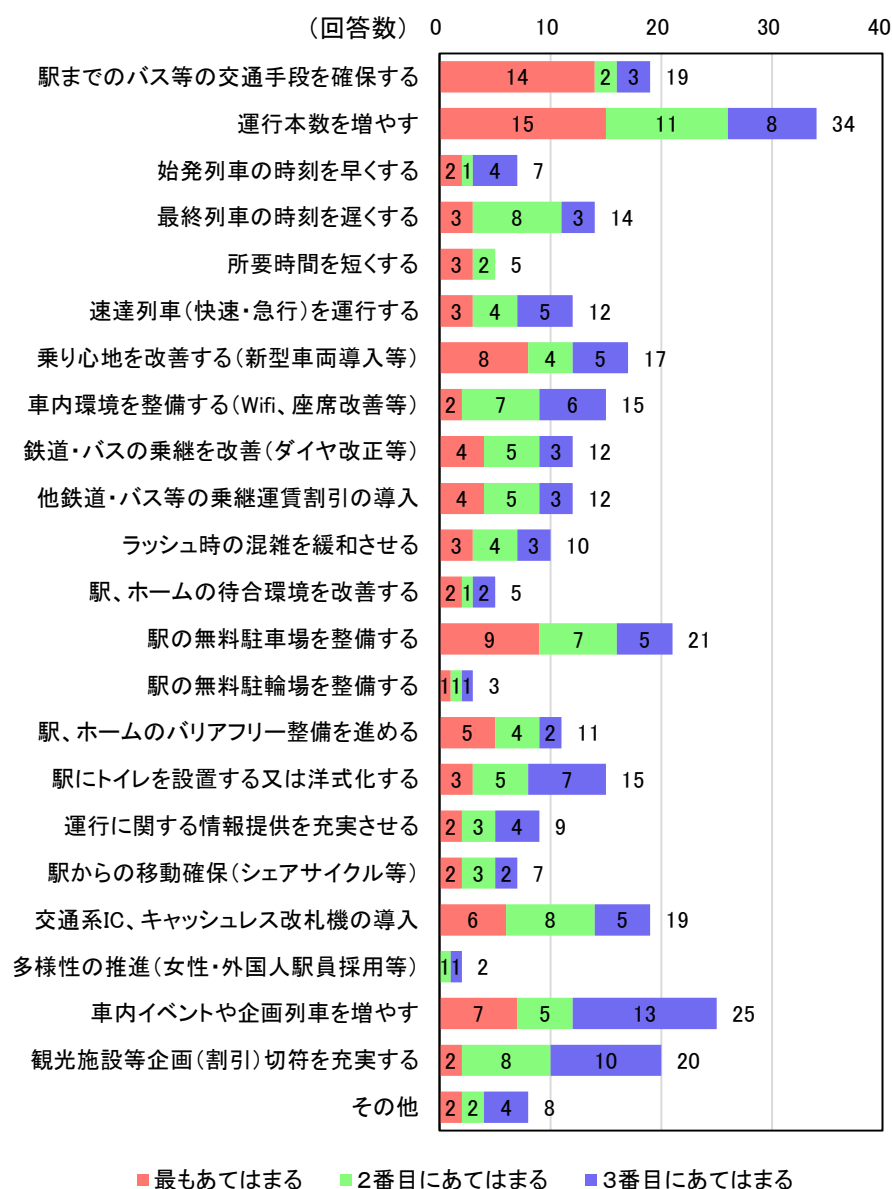
- ・いずれの項目も重要（重要+まあ重要）の割合が高く、特に「⑫駅員・乗務員の対応」は49%、「①運行本数」は48%、「⑩時刻表や乗継の情報案内」は48%、「⑪運賃」は48%、「⑦駅での駐輪場の利便性」は47%、「⑬駅利用者の沿線施設割引」は47%と、重要度が高いと考えられている。
- ・「①運行本数」、「⑪運賃」は、約20%と満足度が比較的低い一方、重要度が高くなっている。



(6) 養老線のサービス改善策について

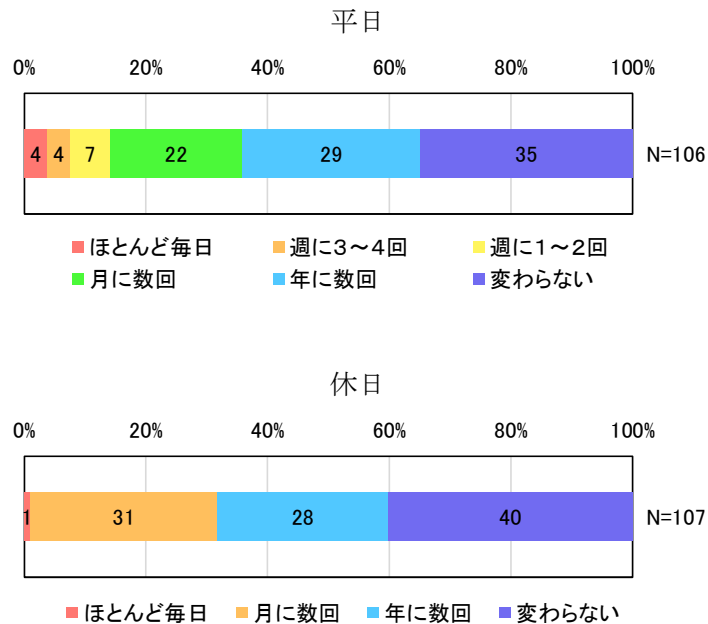
1) サービス改善

- ・「運行本数を増やす」、「車内イベントや企画列車を増やす」、「駅の無料駐車場を整備する」、「観光施設等企画（割引）切符を充実する」、「交通 IC、キャッシュレス改札機の導入」が 19 件以上と比較的多く、運行サービスや観光に関する改善策が多い。
- ・住民アンケートや利用者アンケートに比べると、観光に関する改善策の回答が多い。



2) サービス改善後の養老線の利用頻度（平日）

- ・平日は65%の方が、休日は60%の方が、サービスが改善されれば、現在よりも利用頻度が増えると回答している。住民アンケート(56%)に比べ、回答割合が高い。



(7) 自由意見

居住地	年齢	自由意見
神戸町	70歳	今は、全くのらないが車を手放したら回数は増えるかもしれない

1.4 アンケート結果概要及び考察

1.4.1 日常生活での移動状況

通勤は自家用車利用が大部分を占めるが、岐阜市や桑名市への通勤等は、鉄道による通勤が一定数みられる。

高校生は、大垣市や桑名市方面への通学が多く、養老線を利用した通学が多い。一方で、大学生は、名古屋への通学が多く、自家用車による通学が2割程度あるものの、鉄道による通学も比較的多くなっている。

買い物や通院は、自宅の近隣施設の利用が多く、自家用車の利用が多くなっている。

養老線を利用した沿線事業所への通勤が少なく、沿線事業所アンケート等でニーズの把握が必要である。

1.4.2 養老線の駅への二次交通について

駅までの移動手段が徒歩・自転車が多いこと、「自宅等から駅までのバスの利便性」、「駅での駐車場の利便性」の満足度が低いことから、駅へ又は駅からのアクセス手段（二次交通）の確保を検討していく必要がある。また、今後公開が予定されている「第6回中京都市圏パーソントリップ」データや、携帯電話の位置情報を活用した人流（ビッグ）データを分析することにより、日常生活での移動実態やアンケート回答者以外を含めた端末交通手段をより精度高く分析し、ニーズや移動実態を把握する必要がある。

1.4.3 養老線の必要性について

92%の方が「地域にとって養老線は必要」と回答しており、普段利用されない方からも、養老線は地域にとって必要とされていると考えられることから、養老線は当地域にとって必要不可欠な社会インフラであると認識されている。

1.4.4 養老線に対する満足度

利用者からは、「駅周辺のお店等の開発」、「運行本数」、「運賃」に対する不満が大きいことから、まちづくりと連携した駅周辺の整備や、運行本数等の利便性の向上が重要と考えられる。

非利用者を含めた住民からは、「駅での駐車場の利便性」や「時刻表や乗継の情報案内」に対する不満も大きいことから、潜在的な需要にこたえるためには、駅へのアクセス改善や情報提供の強化も重要と考えられる。

1.4.5 養老線に対するサービス改善策

利用者からは、利用回数を増やすために必要な改善策として、「交通 IC、キャッシュレス改札機の導入」、「運行本数を増やす」が多く、利便性の向上が求められている。

非利用者を含めた住民からは、利用回数を増やすための改善策として、「無料駐車場の整備」、「駅までのバス等の交通手段の確保」の回答が多く、駅へのアクセス改善が求められている。

不満が多い項目、サービス改善が求められる項目について、養老線の地域における社会的役割も考慮した上で、具体的に実施可能な施策を検討していく必要がある。

第2章 ビッグデータを活用した養老線沿線の移動実態の詳細分析

2.1 分析概要

(1) 分析概要

養老線利用者の人流データを取得し、養老線各駅の利用者の端末交通手段、出発地・目的地等を集計した。

人流データは、株式会社ログウォッチャーが提供する「プロファイルパスポート」を使用した。「プロファイルパスポート」は、70 社 140 種類以上の提携アプリから GPS を軸とした高密度の位置情報データを取得したデータプラットフォームである。

(2) 分析対象

- ・対象期間 : 令和 5 年 11 月 10 日(月)～23 日(金)の 2 週間
- ・対象者 : 当該期間に養老線を利用したと想定されるトリップ（後述）
- ・取得範囲 : 上記対象者の 2 週間分のすべての位置データ

2.2 取得トリップ数

上記条件により、約 20,000,000 レコードの人流データを取得した。

このレコードの中から、以下の条件で養老線を利用したと想定されるトリップに含まれるレコードを抽出したところ、1,869 トリップ（591,599 レコード）が得られた。

- ・養老線の線路から 50m 以内のバッファ内に 2 点以上連続してレコードがある場合、養老線を利用したと想定する。
- ・レコードからレコードまでの間が 30 分以上空いている場合は、別トリップとみなす。

2.3 乗降駅の推定

トリップ中で養老線バッファ内に初めて出現したレコードの地点の最寄駅を乗車駅、バッファ内で最後に出現するレコードの地点の最寄駅を降車駅として想定し、各トリップの乗車駅及び降車駅を推定した。

駅ごとのトリップ数は下表のとおりである。

図表 2-1 駅別年齢層別トリップ数

駅名	乗車							降車							乗降計						
	20歳以下	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代以上	不明	全体	20歳以下	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代以上	不明	全体	20歳以下	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代以上	不明	全体
桑名	102	49	30	195	36	356	768	105	53	30	195	36	362	781	207	102	60	390	72	718	1,549
播磨	10	8	1	15	0	28	62	9	5	1	14	0	23	52	19	13	2	29	0	51	114
下深谷	0	2	8	3	0	10	23	1	2	8	3	0	10	24	1	4	16	6	0	20	47
下野代	0	2	0	2	1	11	16	0	1	0	1	2	11	15	0	3	0	3	3	22	31
多度	2	2	1	2	5	16	28	3	0	1	2	4	20	30	5	2	2	4	9	36	58
美濃松山	3	0	2	8	5	33	51	3	1	2	10	5	38	59	6	1	4	18	10	71	110
石津	7	0	0	3	0	47	57	7	0	0	1	0	41	49	14	0	0	4	0	88	106
美濃山崎	0	0	1	1	0	3	5	0	0	1	2	0	3	6	0	0	2	3	0	6	11
駒野	1	1	0	0	1	49	52	1	2	0	1	1	43	48	2	3	0	1	2	92	100
美濃津屋	1	0	1	5	0	18	25	2	0	1	5	0	16	24	3	0	2	10	0	34	49
養老	2	3	2	13	1	29	50	2	3	2	17	1	32	57	4	6	4	30	2	61	107
美濃高田	5	3	2	3	3	30	46	1	3	2	5	3	28	42	6	6	4	8	6	58	88
烏江	2	2	0	5	0	9	18	1	2	0	3	0	16	22	3	4	0	8	0	25	40
大外羽	1	1	0	6	0	22	30	2	1	0	8	0	22	33	3	2	0	14	0	44	63
友江	2	17	0	2	1	36	58	1	17	0	2	0	31	51	3	34	0	4	1	67	109
美濃青柳	0	1	2	1	2	13	19	1	1	3	2	3	18	28	1	2	5	3	5	31	47
西大垣	2	0	1	16	0	50	69	2	0	1	15	0	50	68	4	0	2	31	0	100	137
大垣	18	7	2	27	1	109	164	18	8	1	15	2	94	138	36	15	3	42	3	203	302
室	0	1	1	9	2	29	42	1	0	0	12	2	35	50	1	1	1	21	4	64	92
北大垣	14	5	5	6	3	45	78	11	5	4	7	2	43	72	25	10	9	13	5	88	150
東赤坂	1	1	0	3	1	32	38	2	1	1	4	1	37	46	3	2	1	7	2	69	84
広神戸	1	0	8	7	0	12	28	1	0	7	8	0	16	32	2	0	15	15	0	28	60
北神戸	0	1	0	1	0	9	11	0	0	1	0	0	10	11	0	1	1	1	0	19	22
池野	0	0	4	8	0	24	36	0	1	3	10	0	18	32	0	1	7	18	0	42	68
北池野	1	0	1	10	5	31	48	1	0	2	9	5	33	50	2	0	3	19	10	64	98
美濃本郷	0	0	3	3	0	11	17	0	0	5	3	0	14	22	0	0	8	6	0	25	39
揖斐	0	0	6	3	2	19	30	0	0	5	3	2	17	27	0	0	11	6	4	36	57
合計	175	106	81	357	69	1,081	1,869	175	106	81	357	69	1,081	1,869	350	212	162	714	138	2,162	3,738

※「乗降者」は、1トリップを乗車と降車の2回ずつ計上しているため、合計は総トリップ数の倍となっていることに留意。

2.4 端末交通手段の推定

各トリップの中で、トリップ起点から乗車直前までのレコードでの最速の速度、降車直後からトリップ終点までのレコードでの最速の速度を抽出し、それぞれ速度に応じて以下の基準により、利用交通手段を「徒歩」、「自転車」、「車」の3種類に分類した。

図表 2-2 速度と推定交通手段の設定基準

最高速度	推定交通手段
5km/h 未満	徒歩
5km/h 以上 15km/h 未満	自転車
15km/h 以上	車（バス、鉄道を含む）

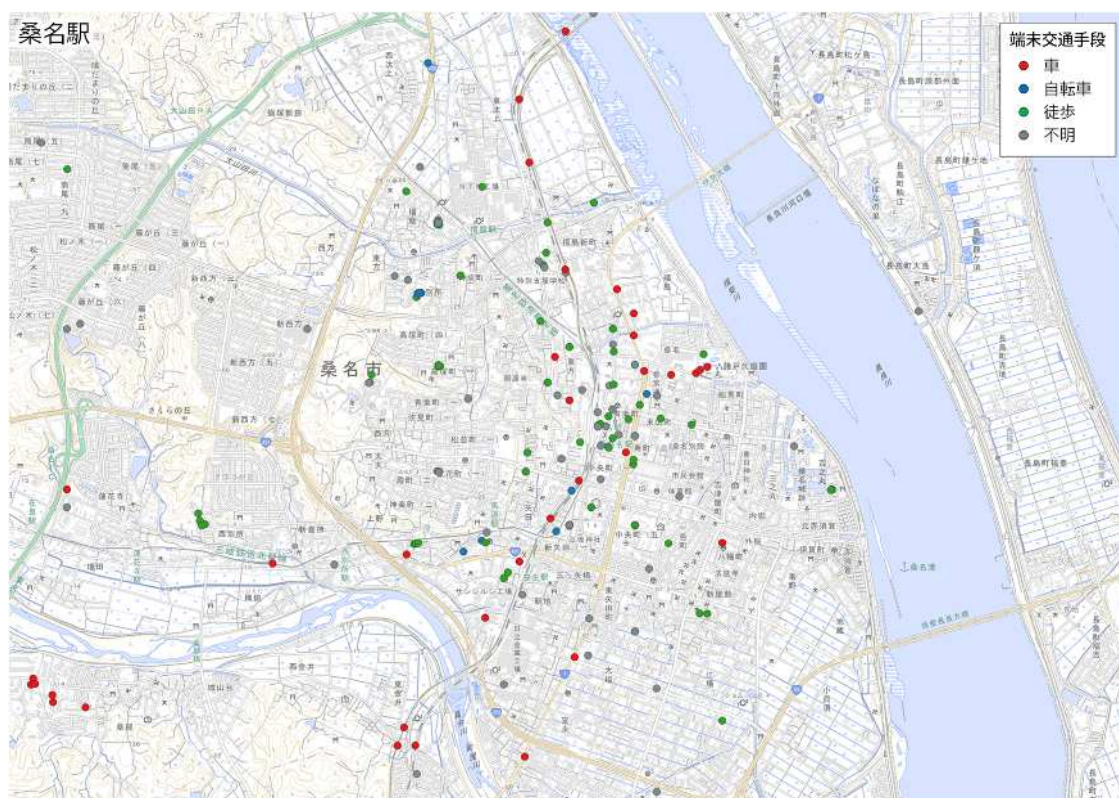
図表 2-3 駅別端末交通手段別トリップ数

駅名	乗車				降車				乗降計			
	歩	自	車	計	歩	自	車	計	歩	自	車	計
桑名	212	22	534	768	188	6	587	781	400	28	1,121	1,549
播磨	30	1	31	62	20	4	28	52	50	5	59	114
下深谷	2	0	21	23	2	0	22	24	4	0	43	47
下野代	8	0	8	16	7	0	8	15	15	0	16	31
多度	13	0	15	28	13	1	16	30	26	1	31	58
美濃松山	23	3	25	51	31	4	24	59	54	7	49	110
石津	23	3	31	57	25	3	21	49	48	6	52	106
美濃山崎	2	0	3	5	4	0	2	6	6	0	5	11
駒野	31	2	19	52	28	1	19	48	59	3	38	100
美濃津屋	8	1	16	25	10	0	14	24	18	1	30	49
養老	19	0	31	50	21	0	36	57	40	0	67	107
美濃高田	23	3	20	46	22	4	16	42	45	7	36	88
烏江	4	1	13	18	3	2	17	22	7	3	30	40
大外羽	1	1	28	30	4	1	28	33	5	2	56	63
友江	24	3	31	58	26	2	23	51	50	5	54	109
美濃青柳	7	1	11	19	13	4	11	28	20	5	22	47
西大垣	25	7	37	69	34	4	30	68	59	11	67	137
大垣	61	15	88	164	57	10	71	138	118	25	159	302
室	17	1	24	42	22	5	23	50	39	6	47	92
北大垣	43	3	32	78	45	3	24	72	88	6	56	150
東赤坂	18	3	17	38	29	1	16	46	47	4	33	84
広神戸	19	3	6	28	13	5	14	32	32	8	20	60
北神戸	3	1	7	11	2	1	8	11	5	2	15	22
池野	10	6	20	36	9	4	19	32	19	10	39	68
北池野	26	2	20	48	26	7	17	50	52	9	37	98
美濃本郷	7	1	9	17	9	5	8	22	16	6	17	39
揖斐	15	1	14	30	14	0	13	27	29	1	27	57
合計	674	84	1,111	1,869	677	77	1,115	1,869	1,351	161	2,226	3,738

2.5 発着地の推定

養老線を利用したと想定される各トリップについて、トリップ起点及びトリップ終点の位置を特定した上で乗降駅からの距離を整理し、利用交通手段別に集計するとともに、地図上にその点をプロットした。

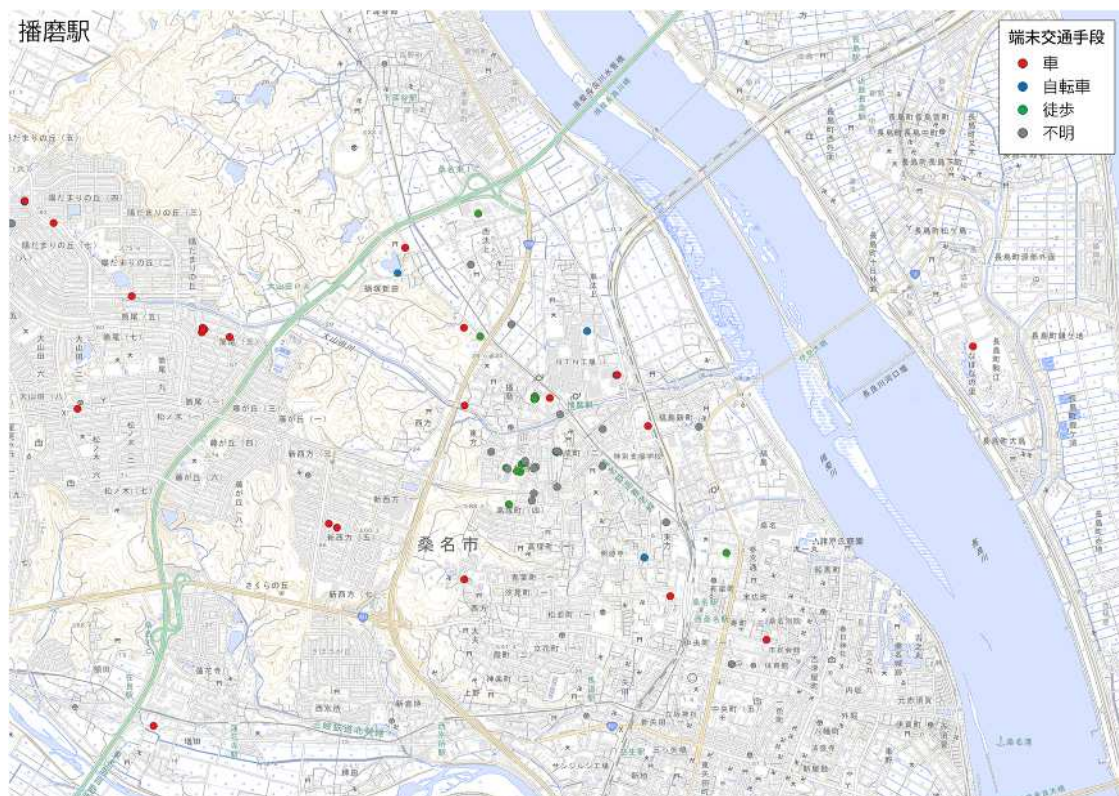
図表 2-4 出発地及び最終到着地（桑名駅利用者）



図表 2-5 駅から出発地・目的地までの距離（桑名駅利用者）

乗降計	概 1km	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	52	28	7	9	8	9	5	0	3	0	25
自転車	3	6	1	4	2	3	1	2	0	0	6
車	20	7	24	21	14	22	22	25	19	34	913
全体	75	41	32	34	24	34	28	27	22	34	944
乗車	概 1km	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	37	17	4	3	7	4	3	0	1	0	16
自転車	3	6	1	2	2	2	1	2	0	0	3
車	10	2	10	15	10	16	9	13	14	15	420
全体	50	25	15	20	19	22	13	15	15	15	439
降車	概 1km	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	15	11	3	6	1	5	2	0	2	0	9
自転車	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	3
車	10	5	14	6	4	6	13	12	5	19	493
全体	25	16	17	14	5	12	15	12	7	19	505

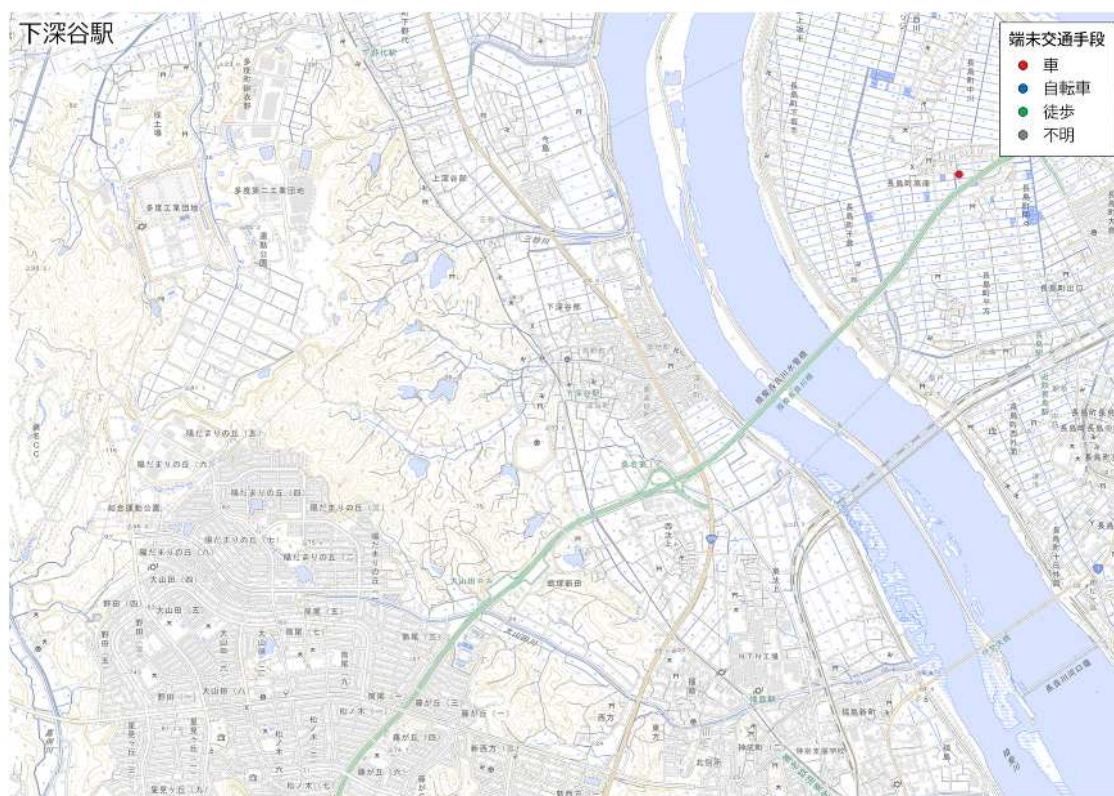
図表 2-6 出発地及び最終到着地（播磨駅利用者）



図表 2-7 駅から出発地・目的地までの距離（播磨駅利用者）

乗降計	概 1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	14	3	0	0	1	0	0	0	0	0	1
自転車	2	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0
車	5	7	8	4	0	0	5	2	0	2	26
全体	21	12	8	5	1	0	5	2	0	2	27
乗車	概 1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	10	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1
自転車	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	2	5	5	2	0	0	2	0	0	2	13
全体	13	7	5	2	0	0	2	0	0	2	14
降車	概 1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	4	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
自転車	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0
車	3	2	3	2	0	0	3	2	0	0	13
全体	8	5	3	3	1	0	3	2	0	0	13

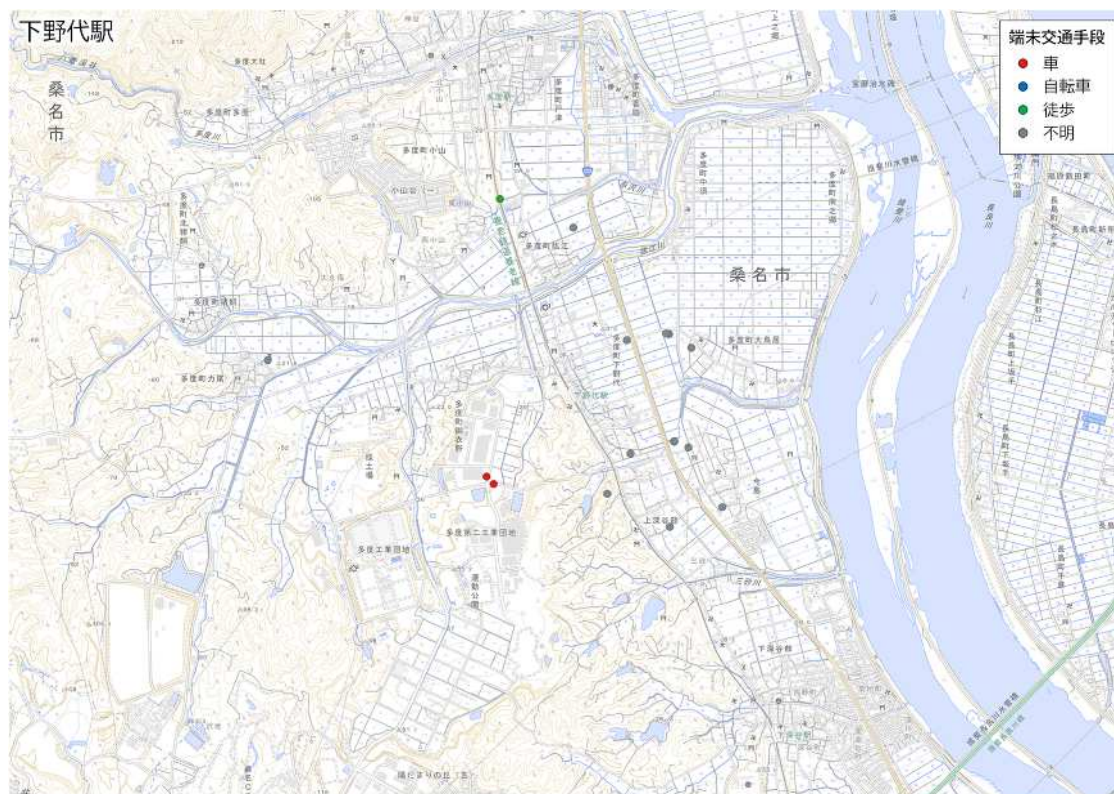
図表 2-8 出発地及び最終到着地（下深谷駅利用者）



図表 2-9 駅から出発地・目的地までの距離（下深谷駅利用者）

乗降計	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自転車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	0	0	1	0	1	8	0	0	1	0	32
全体	0	0	1	0	1	8	0	0	1	0	32
乗車	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自転車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	0	0	1	0	0	6	0	0	1	0	13
全体	0	0	1	0	0	6	0	0	1	0	13
降車	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自転車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	19
全体	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	19

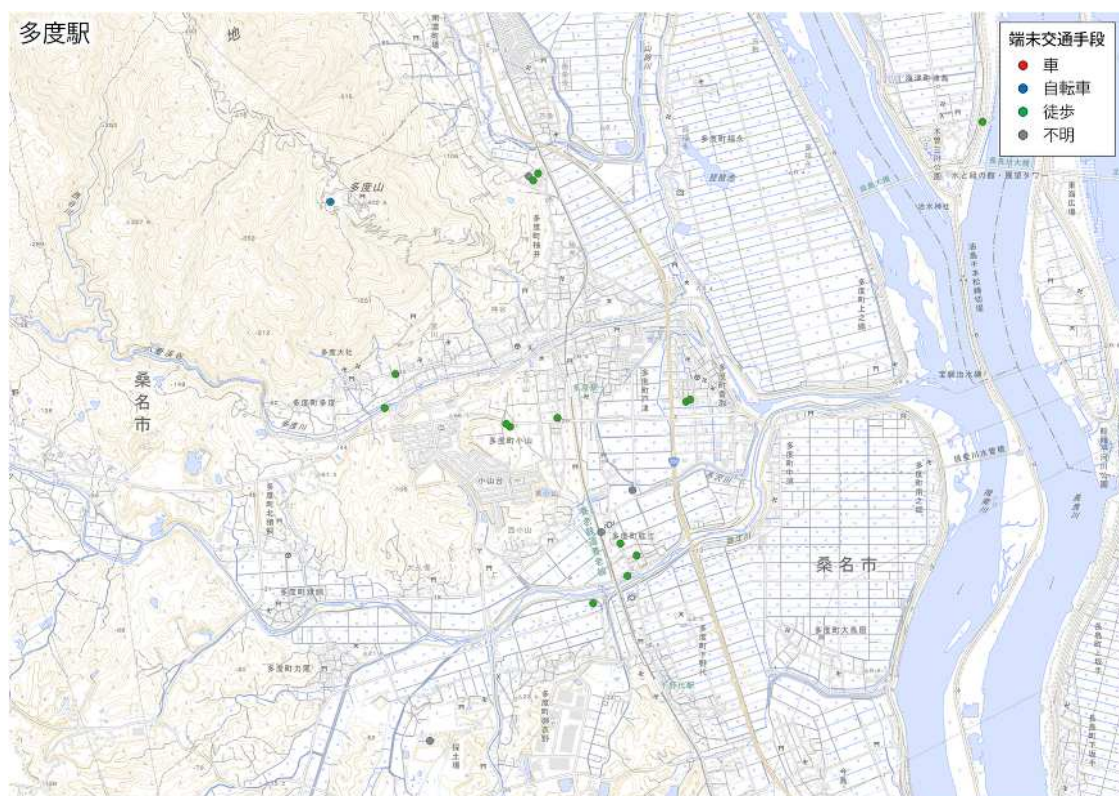
図表 2-10 出発地及び最終到着地（下野代駅利用者）



図表 2-11 駅から出発地・目的地までの距離（下野代駅利用者）

乗降計	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自転車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	2	0	0	0	0	0	0	0	1	1	12
全体	2	1	0	0	0	0	0	0	1	1	12
乗車	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自転車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
全体	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	7
降車	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自転車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	5
全体	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	5

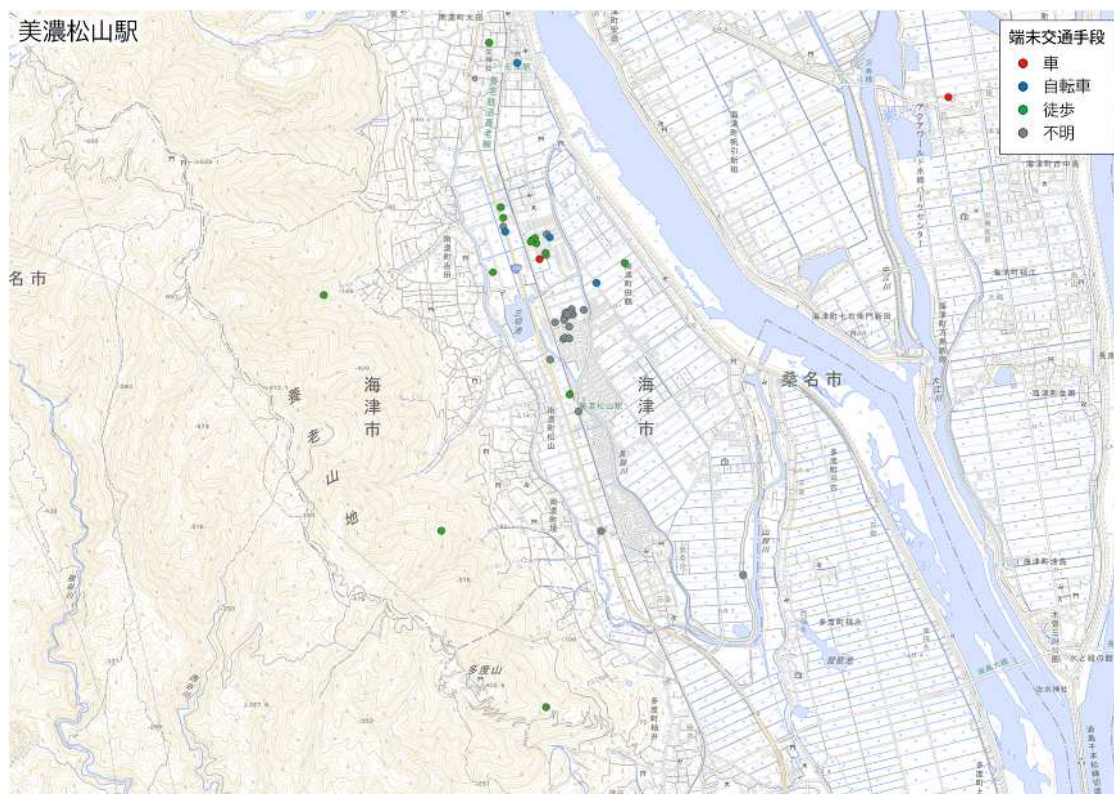
図表 2-12 出発地及び最終到着地（多度駅利用者）



図表 2-13 駅から出発地・目的地までの距離（多度駅利用者）

乗降計	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	7	7	1	0	0	0	1	1	0	1	0
自転車	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	0	0	0	0	1	1	0	1	2	3	23
全体	7	8	1	0	1	1	1	2	2	4	23
乗車	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	3	4	1	0	0	0	1	1	0	0	0
自転車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	14
全体	3	4	1	0	1	0	1	1	0	0	14
降車	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	4	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0
自転車	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	0	0	0	0	0	1	0	1	2	3	9
全体	4	4	0	0	0	1	0	1	2	4	9

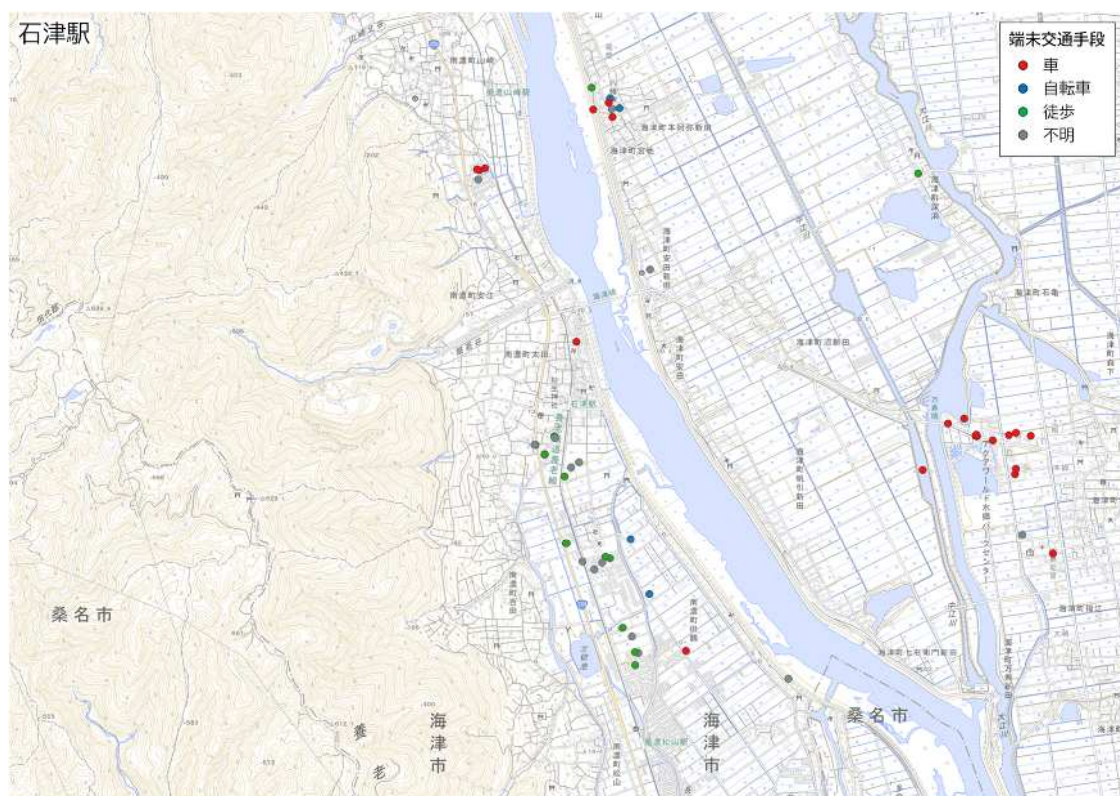
図表 2-14 出発地及び最終到着地（美濃松山駅利用者）



図表 2-15 駅から出発地・目的地までの距離（美濃松山駅利用者）

乗降計	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	4	9	2	0	0	0	0	0	0	1	1
自転車	1	2	1	0	0	1	0	1	1	0	0
車	1	1	2	1	0	3	1	3	1	0	36
全体	6	12	5	1	0	4	1	4	2	1	37
乗車	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	0	4	1	0	0	0	0	0	0	1	0
自転車	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0
車	1	1	0	1	0	3	1	2	0	0	16
全体	1	6	2	1	0	4	1	2	0	1	16
降車	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	4	5	1	0	0	0	0	0	0	0	1
自転車	1	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0
車	0	0	2	0	0	0	0	1	1	0	20
全体	5	6	3	0	0	0	0	2	2	0	21

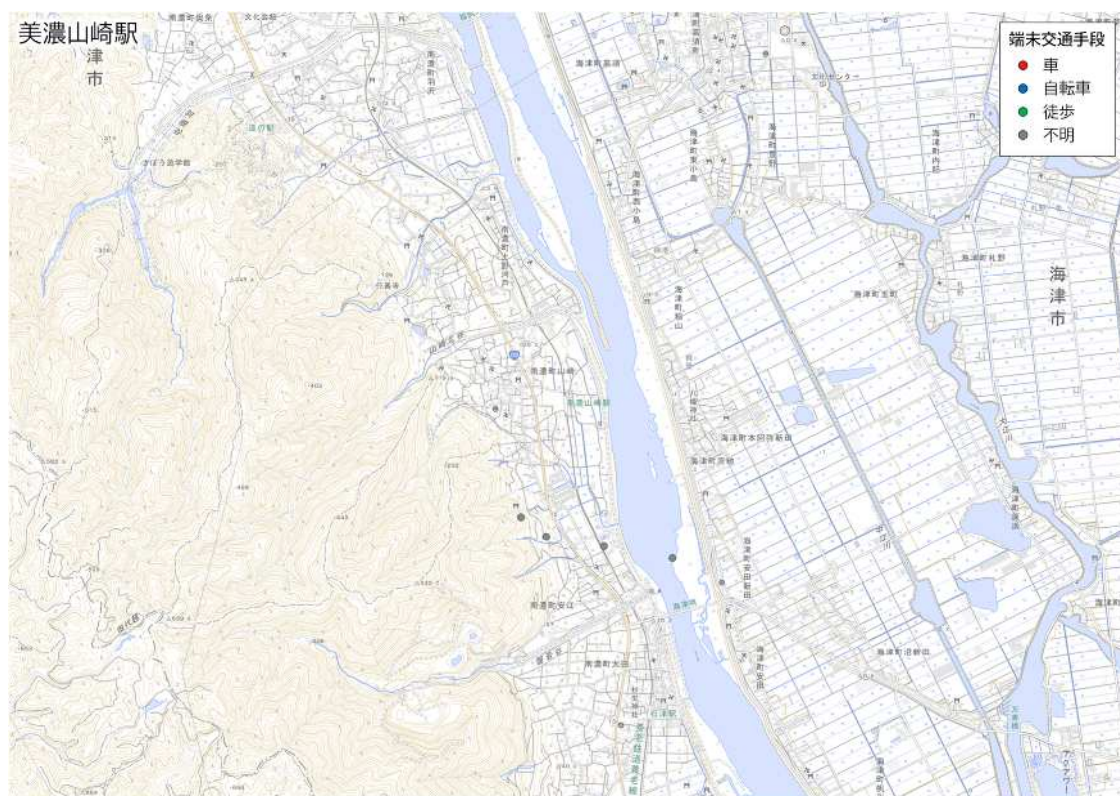
図表 2-16 出発地及び最終到着地（石津駅利用者）



図表 2-17 駅から出発地・目的地までの距離（石津駅利用者）

乗降計	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	9	6	1	1	0	0	0	0	0	0	2
自転車	1	3	0	0	1	0	0	0	0	0	1
車	1	7	13	0	0	0	0	1	1	2	27
全体	11	16	14	1	1	0	0	1	1	2	30
乗車	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	6	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1
自転車	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
車	1	4	8	0	0	0	0	0	1	1	16
全体	8	6	9	1	0	0	0	0	1	1	18
降車	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1
自転車	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0
車	0	3	5	0	0	0	0	1	0	1	11
全体	3	10	5	0	1	0	0	1	0	1	12

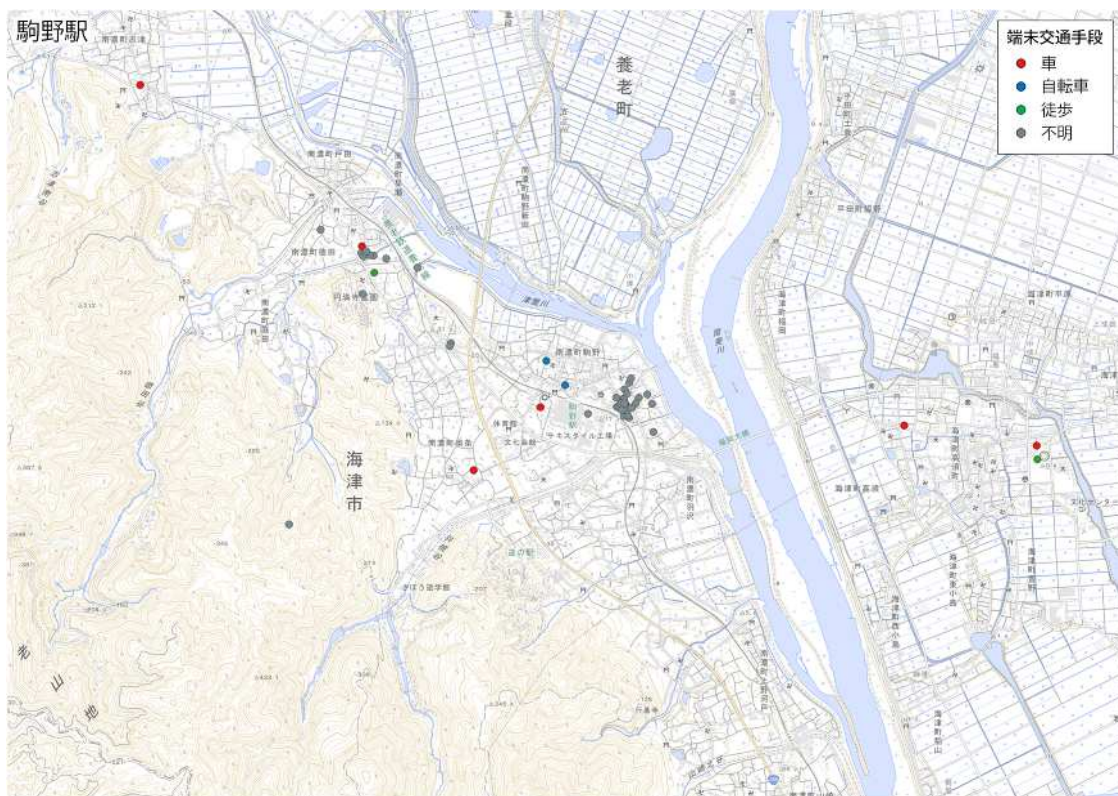
図表 2-18 出発地及び最終到着地（美濃山崎駅利用者）



図表 2-19 駅から出発地・目的地までの距離（美濃山崎駅利用者）

乗降計	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
自転車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
全体	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	6
乗車	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自転車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
全体	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
降車	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
自転車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
全体	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3

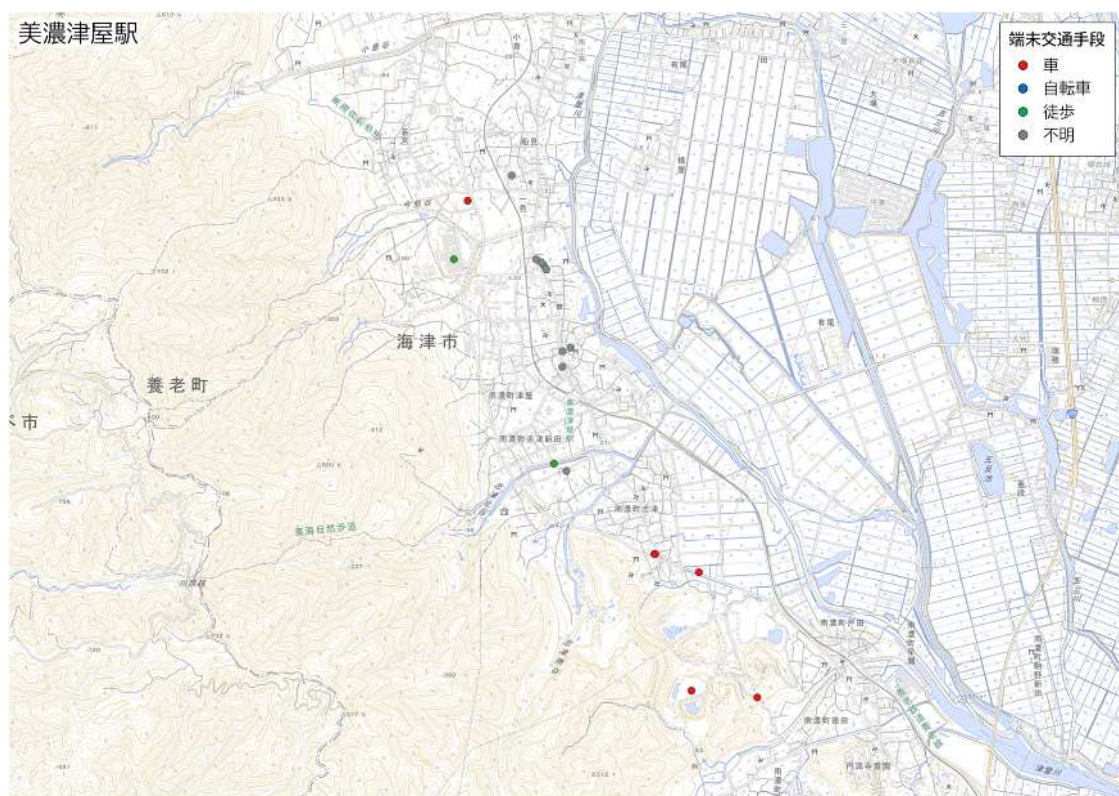
図表 2-20 出発地及び最終到着地（駒野駅利用者）



図表 2-21 駅から出発地・目的地までの距離（駒野駅利用者）

乗降計	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
自転車	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
車	2	2	1	2	0	0	1	1	1	1	27
全体	4	3	2	2	0	0	2	1	1	1	27
乗車	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自転車	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
車	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	15
全体	2	1	0	0	0	0	2	1	0	0	15
降車	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
自転車	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	1	1	1	2	0	0	0	0	1	1	12
全体	2	2	2	2	0	0	0	0	1	1	12

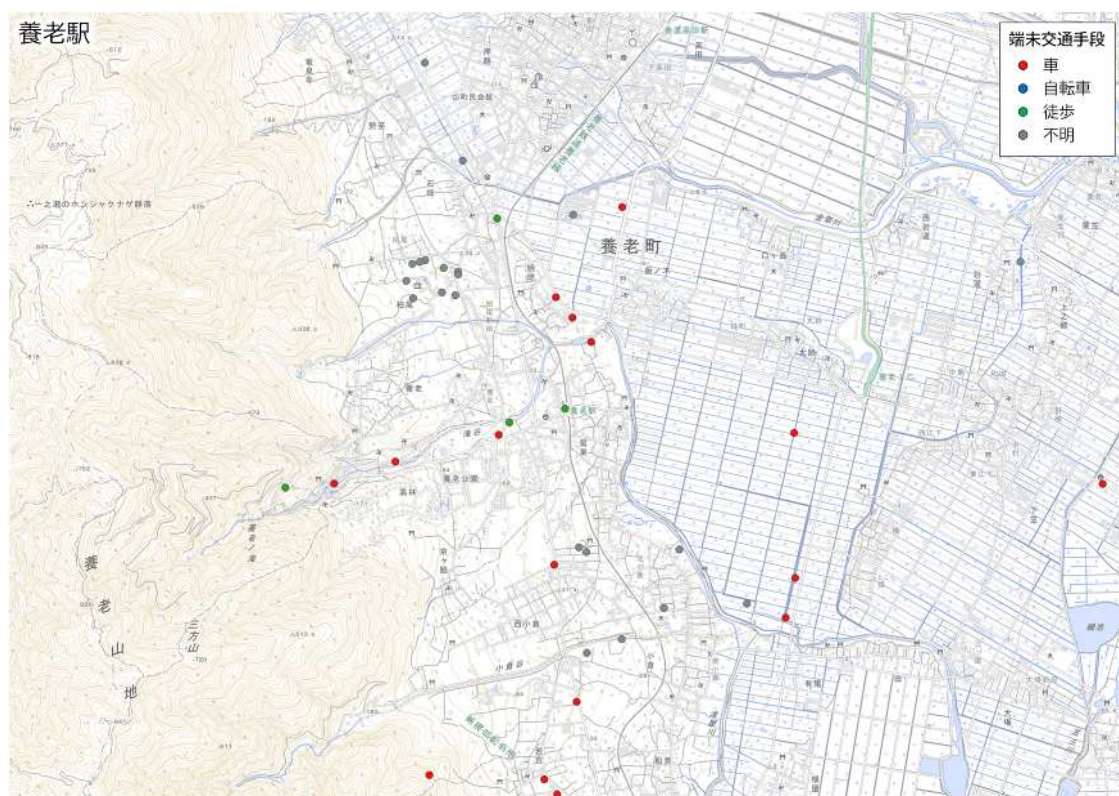
図表 2-22 出発地及び最終到着地（美濃津屋駅利用者）



図表 2-23 駅から出発地・目的地までの距離（美濃津屋駅利用者）

乗降計	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	1	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0
自転車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
車	0	5	2	0	2	1	0	0	1	0	19
全体	1	6	2	1	3	2	0	0	1	0	20
乗車	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自転車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
車	0	2	1	0	1	1	0	0	0	0	11
全体	1	2	1	0	1	1	0	0	0	0	12
降車	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	0	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0
自転車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	0	3	1	0	1	0	0	0	1	0	8
全体	0	4	1	1	2	1	0	0	1	0	8

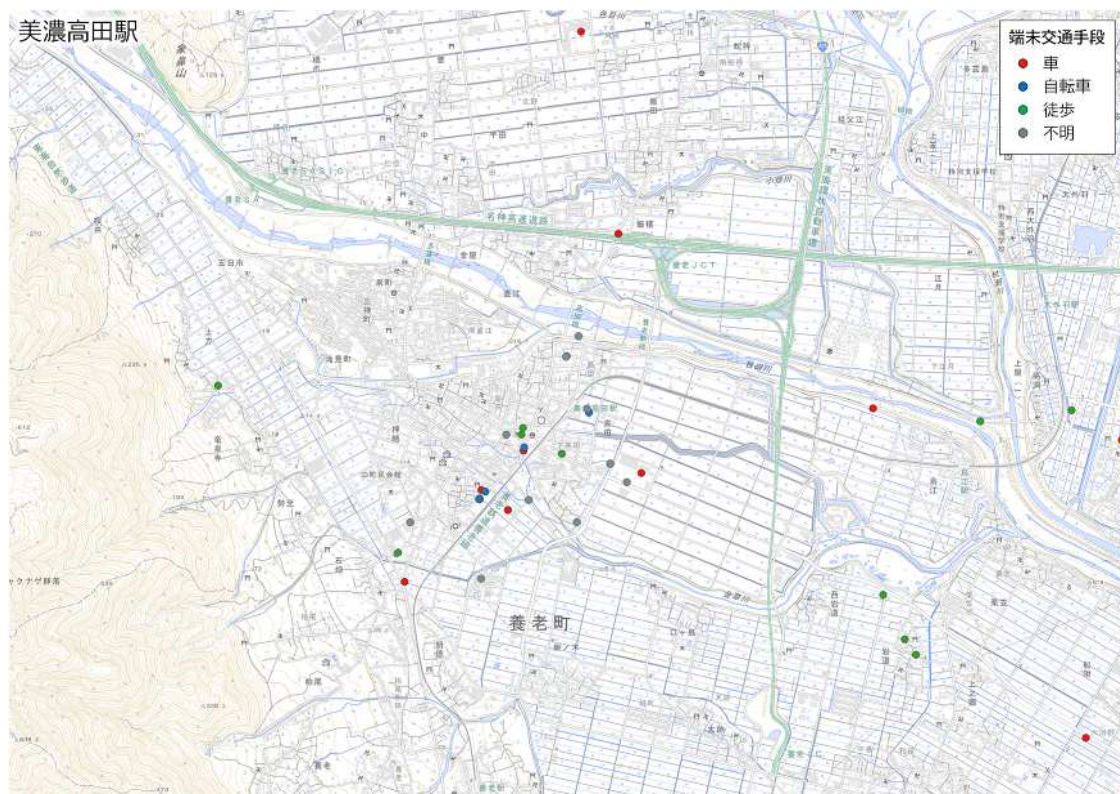
図表 2-24 出発地及び最終到着地（養老駅利用者）



図表 2-25 駅から出発地・目的地までの距離（養老駅利用者）

乗降計	概 1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	2	2	1	1	1	0	0	0	0	1	6
自転車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	4	8	4	5	4	0	4	1	1	1	35
全体	6	10	5	6	5	0	4	1	1	2	41
乗車	概 1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	1	1	0	1	1	0	0	0	0	1	3
自転車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	2	6	0	1	3	0	2	1	0	0	16
全体	3	7	0	2	4	0	2	1	0	1	19
降車	概 1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	3
自転車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	2	2	4	4	1	0	2	0	1	1	19
全体	3	3	5	4	1	0	2	0	1	1	22

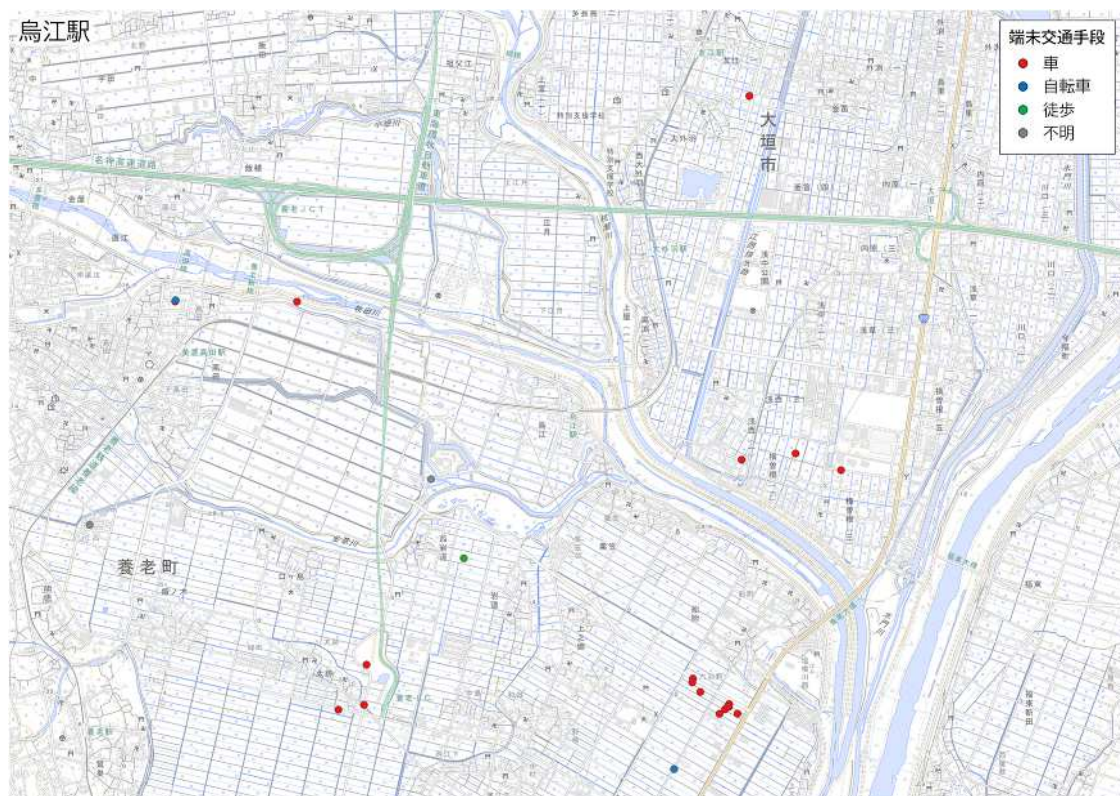
図表 2-26 出発地及び最終到着地（美濃高田駅利用者）



図表 2-27 駅から出発地・目的地までの距離（美濃高田駅利用者）

乗降計	概 1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	9	1	7	1	0	1	1	0	0	3	6
自転車	4	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2
車	5	3	1	4	1	1	1	2	1	1	16
全体	18	4	8	5	1	3	2	2	1	4	24
乗車	概 1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	5	1	4	0	0	0	0	0	0	1	3
自転車	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
車	3	0	0	4	0	0	1	1	1	1	9
全体	10	1	4	4	0	1	1	1	1	2	12
降車	概 1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	4	0	3	1	0	1	1	0	0	2	3
自転車	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
車	2	3	1	0	1	1	0	1	0	0	7
全体	8	3	4	1	1	2	1	1	0	2	12

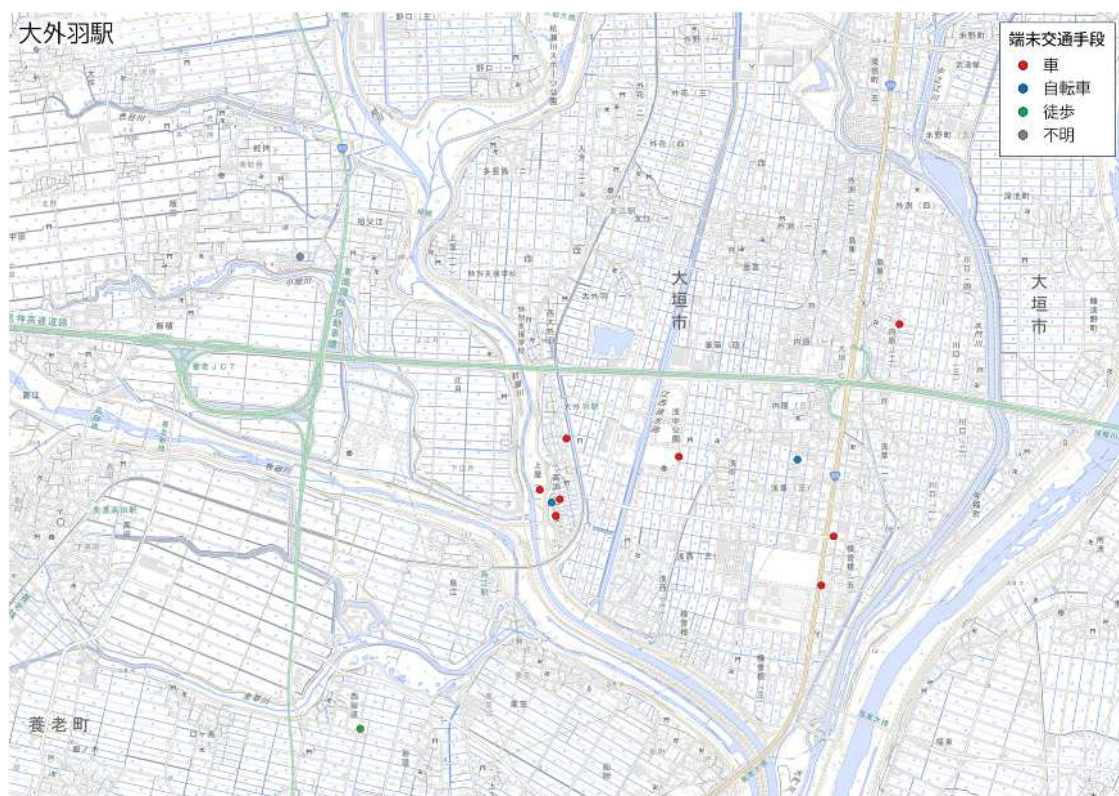
図表 2-28 出発地及び最終到着地（烏江駅利用者）



図表 2-29 駅から出発地・目的地までの距離（烏江駅利用者）

乗降計	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
自転車	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1
車	0	8	10	0	2	0	0	0	0	0	10
全体	0	9	12	0	2	0	0	0	0	1	12
乗車	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自転車	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
車	0	5	3	0	1	0	0	0	0	0	4
全体	0	6	4	0	1	0	0	0	0	0	4
降車	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
自転車	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
車	0	3	7	0	1	0	0	0	0	0	6
全体	0	3	8	0	1	0	0	0	0	1	8

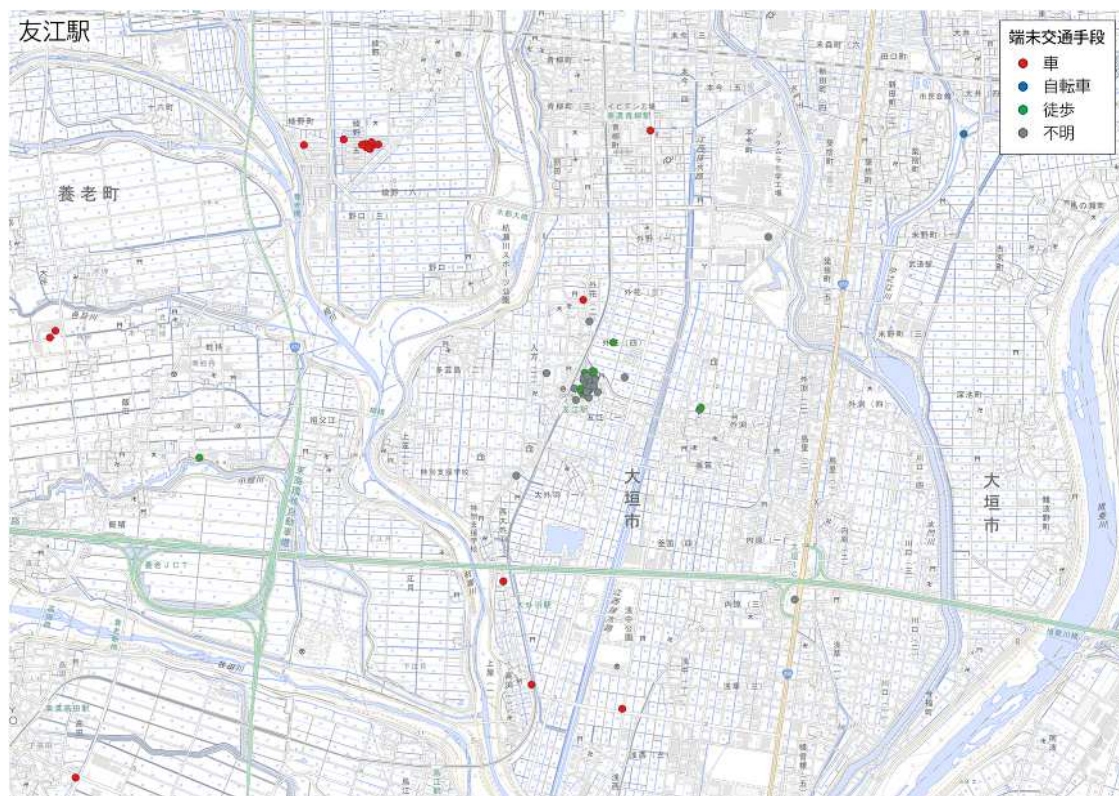
図表 2-30 出発地及び最終到着地（大外羽駅利用者）



図表 2-31 駅から出発地・目的地までの距離（大外羽駅利用者）

乗降計	概 1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
自転車	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	5	3	4	5	7	2	1	1	0	2	26
全体	6	4	5	5	7	2	1	1	0	2	26
乗車	概 1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自転車	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	2	2	2	1	5	0	0	0	0	2	14
全体	2	3	2	1	5	0	0	0	0	2	14
降車	概 1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
自転車	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	3	1	2	4	2	2	1	1	0	0	12
全体	4	1	3	4	2	2	1	1	0	0	12

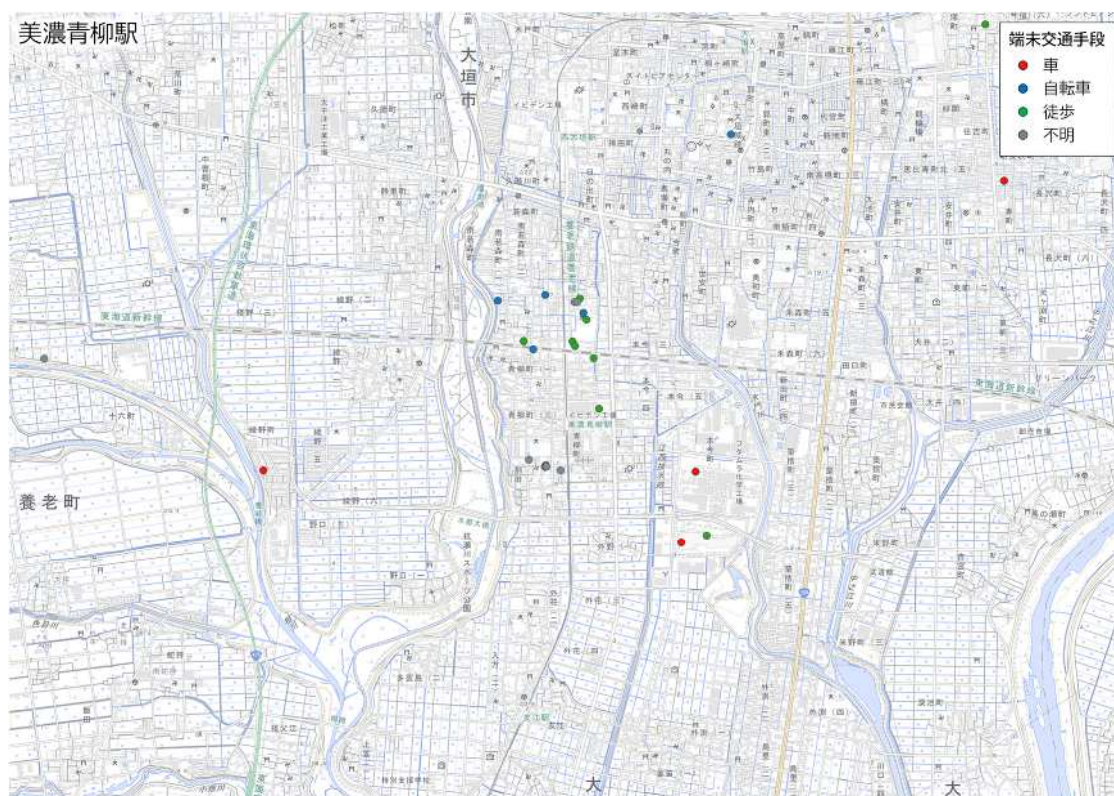
図表 2-32 出発地及び最終到着地（友江駅利用者）



図表 2-33 駅から出発地・目的地までの距離（友江駅利用者）

乗降計	概米 1km	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	10	0	1	3	2	1	0	0	0	0	0
自転車	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	1
車	1	8	10	4	9	9	2	0	0	1	10
全体	11	8	13	7	13	10	2	0	0	1	11
乗車	概米 1km	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	4	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
自転車	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0
車	0	7	5	3	4	6	1	0	0	1	4
全体	4	7	7	5	5	6	1	0	0	1	4
降車	概米 1km	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	6	0	1	1	2	1	0	0	0	0	0
自転車	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
車	1	1	5	1	5	3	1	0	0	0	6
全体	7	1	6	2	8	4	1	0	0	0	7

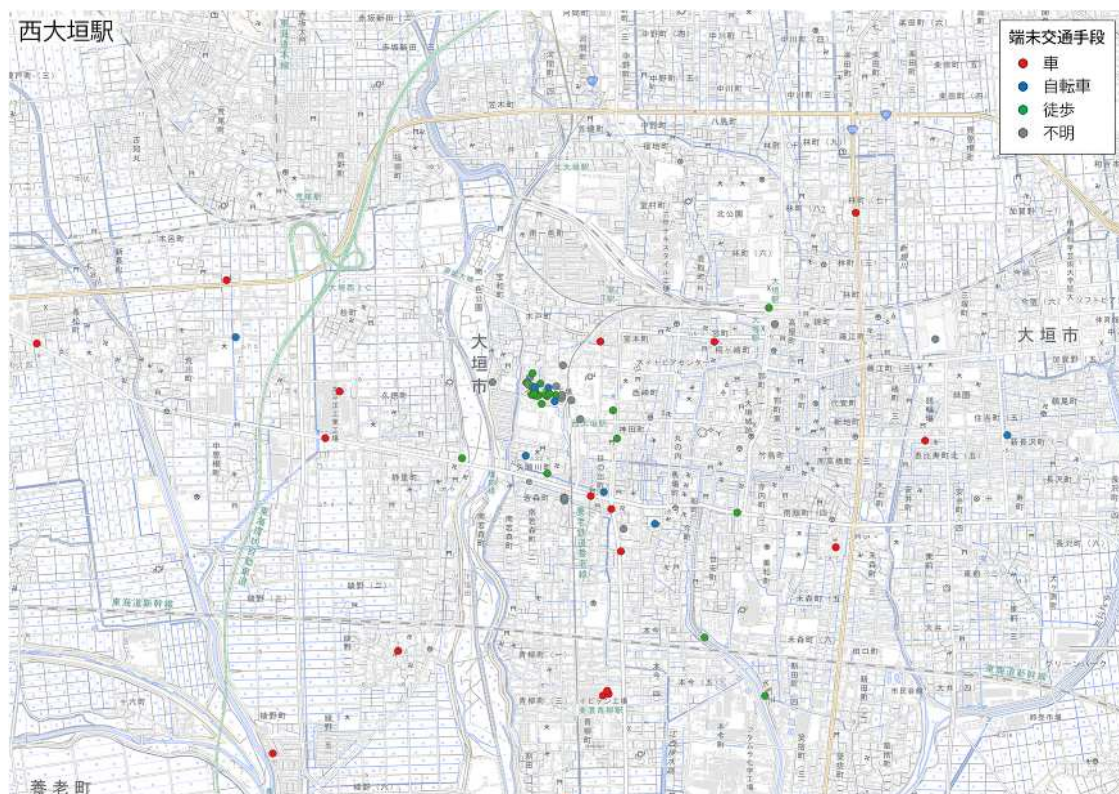
図表 2-34 出発地及び最終到着地（美濃青柳駅利用者）



図表 2-35 駅から出発地・目的地までの距離（美濃青柳駅利用者）

乗降計	概 1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	8	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
自転車	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
車	1	2	1	1	0	2	0	1	0	1	13
全体	13	3	2	2	0	2	0	1	0	1	13
乗車	概 1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自転車	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	1	0	0	0	0	1	0	1	0	1	7
全体	6	0	0	0	0	1	0	1	0	1	7
降車	概 1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	4	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
自転車	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
車	0	2	1	1	0	1	0	0	0	0	6
全体	7	3	2	2	0	1	0	0	0	0	6

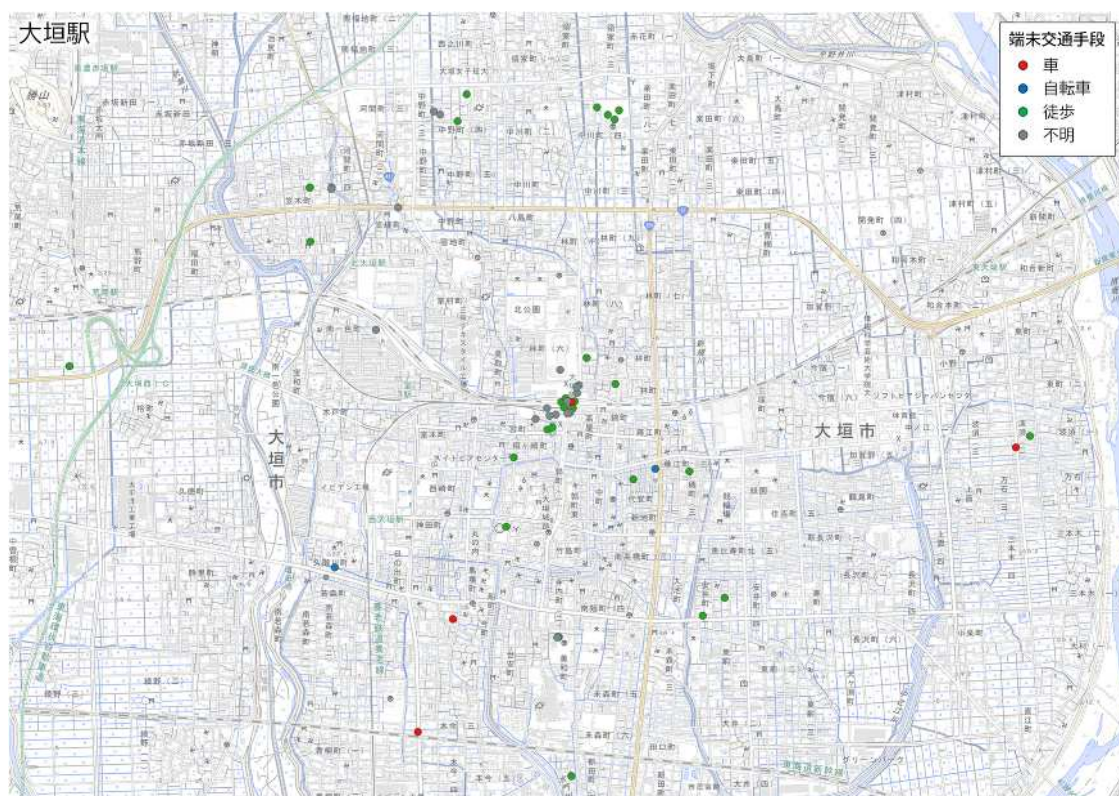
図表 2-36 出発地及び最終到着地（西大垣駅利用者）



図表 2-37 駅から出発地・目的地までの距離（西大垣駅利用者）

乗降計	概米 1km	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	23	3	1	1	0	5	0	1	0	0	4
自転車	6	1	1	0	0	1	0	1	0	0	1
車	5	7	5	4	1	12	7	6	3	0	17
全体	34	11	7	5	1	18	7	8	3	0	22
乗車	概米 1km	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	6	2	0	0	0	3	0	1	0	0	4
自転車	4	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0
車	3	1	2	4	0	7	3	4	2	0	11
全体	13	3	3	4	0	11	3	6	2	0	15
降車	概米 1km	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	17	1	1	1	0	2	0	0	0	0	0
自転車	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
車	2	6	3	0	1	5	4	2	1	0	6
全体	21	8	4	1	1	7	4	2	1	0	7

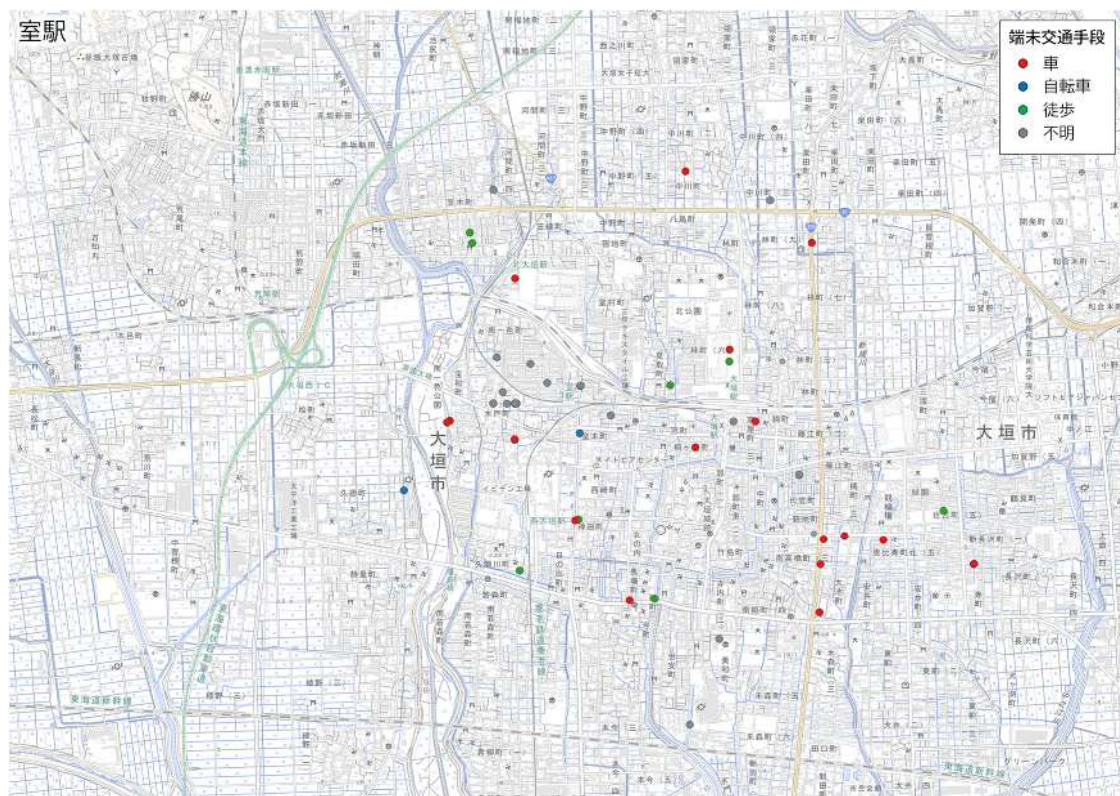
図表 2-38 出発地及び最終到着地（大垣駅利用者）



図表 2-39 駅から出発地・目的地までの距離（大垣駅利用者）

乗降計	概米 1km	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	15	11	5	1	0	1	1	1	1	1	13
自転車	1	1	2	0	5	12	0	0	0	1	3
車	1	1	3	5	4	2	6	3	2	1	131
全体	17	13	10	6	9	15	7	4	3	3	147
乗車	概米 1km	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	7	7	1	0	0	0	1	0	1	1	9
自転車	0	1	2	0	3	5	0	0	0	1	3
車	0	1	1	3	4	1	2	1	2	0	73
全体	7	9	4	3	7	6	3	1	3	2	85
降車	概米 1km	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	8	4	4	1	0	1	0	1	0	0	4
自転車	1	0	0	0	2	7	0	0	0	0	0
車	1	0	2	2	0	1	4	2	0	1	58
全体	10	4	6	3	2	9	4	3	0	1	62

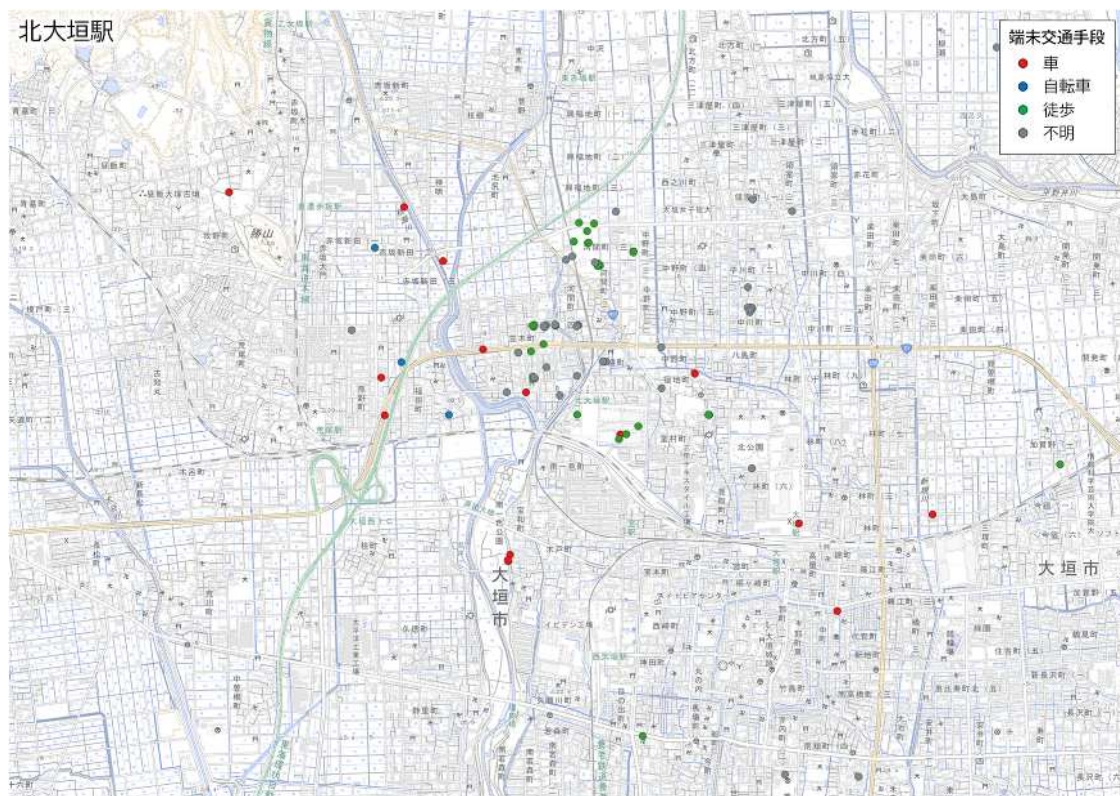
図表 2-40 出発地及び最終到着地（室駅利用者）



図表 2-41 駅から出発地・目的地までの距離（室駅利用者）

乗降計	概 1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	6	5	1	0	0	0	0	0	0	0	2
自転車	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	2
車	8	10	2	0	0	2	1	1	3	1	19
全体	15	16	3	2	0	2	1	1	3	1	23
乗車	概 1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自転車	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
車	3	6	1	0	0	1	0	1	3	1	8
全体	7	7	1	1	0	1	0	1	3	1	8
降車	概 1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	2	4	1	0	0	0	0	0	0	0	2
自転車	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2
車	5	4	1	0	0	1	1	0	0	0	11
全体	8	9	2	1	0	1	1	0	0	0	15

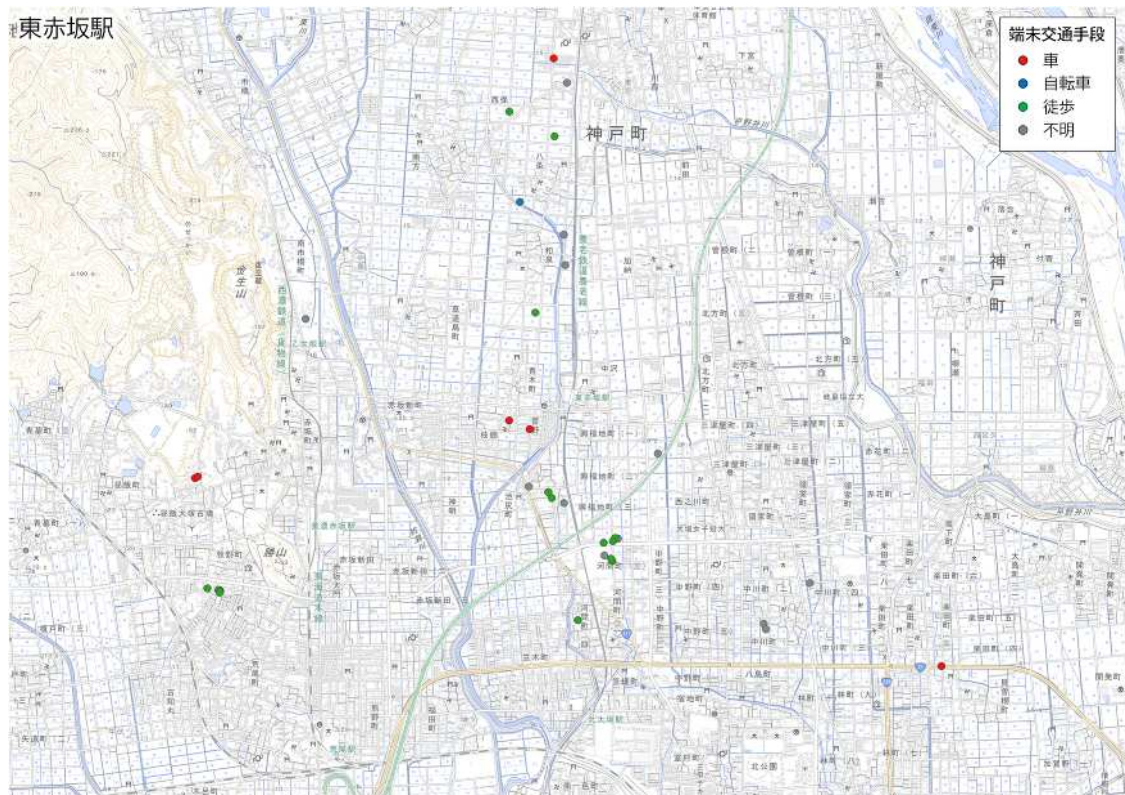
図表 2-42 出発地及び最終到着地（北大垣駅利用者）



図表 2-43 駅から出発地・目的地までの距離（北大垣駅利用者）

乗降計	概米 1km	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	21	3	2	0	1	0	0	0	0	0	3
自転車	2	2	0	1	0	0	0	1	0	0	0
車	4	8	3	2	1	0	2	5	2	0	29
全体	27	13	5	3	2	0	2	6	2	0	32
乗車	概米 1km	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	10	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1
自転車	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
車	2	5	2	2	1	0	1	4	2	0	13
全体	13	7	3	3	1	0	1	4	2	0	14
降車	概米 1km	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	11	2	1	0	1	0	0	0	0	0	2
自転車	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
車	2	3	1	0	0	0	1	1	0	0	16
全体	14	6	2	0	1	0	1	2	0	0	18

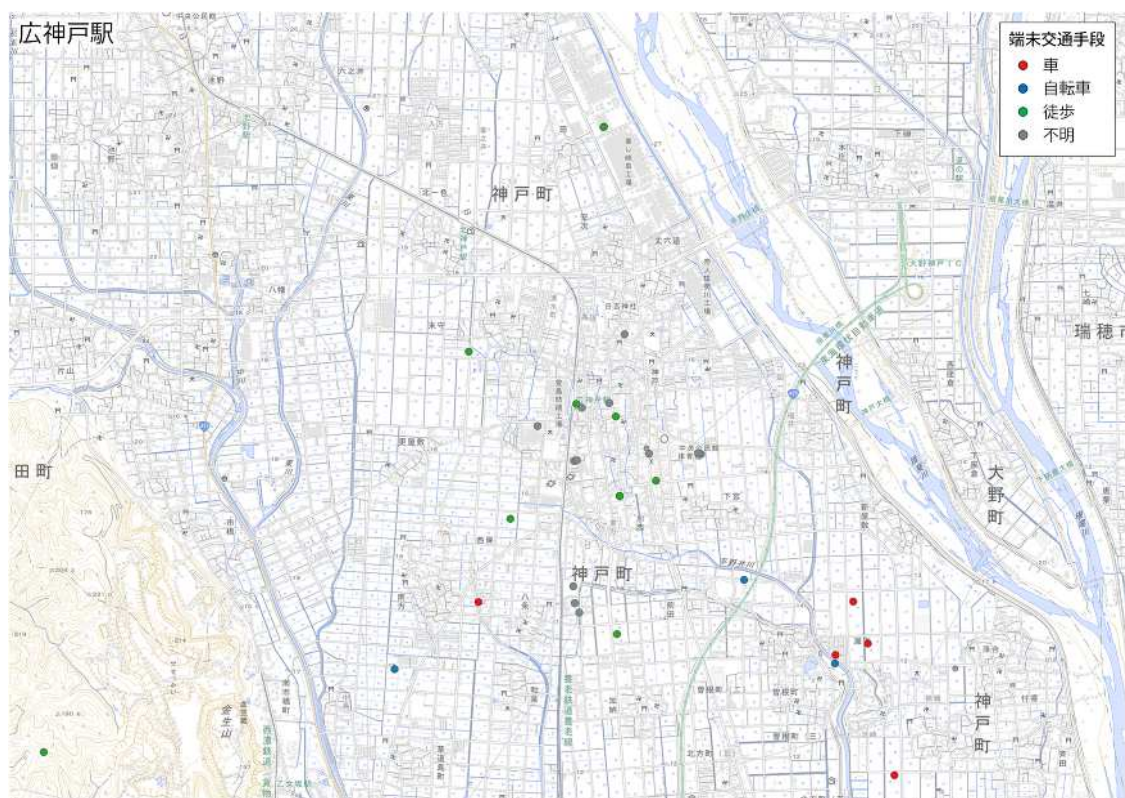
図表 2-44 出発地及び最終到着地（東赤坂駅利用者）



図表 2-45 駅から出発地・目的地までの距離（東赤坂駅利用者）

乗降計	概米 1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	6	5	5	1	1	1	0	0	0	0	1
自転車	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2
車	2	0	6	1	5	1	2	0	2	0	14
全体	8	6	11	2	6	2	2	0	2	1	17
乗車	概米 1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	2	4	0	1	0	1	0	0	0	0	0
自転車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
車	1	0	4	1	0	1	0	0	1	0	9
全体	3	4	4	2	0	2	0	0	1	1	11
降車	概米 1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	4	1	5	0	1	0	0	0	0	0	1
自転車	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	1	0	2	0	5	0	2	0	1	0	5
全体	5	2	7	0	6	0	2	0	1	0	6

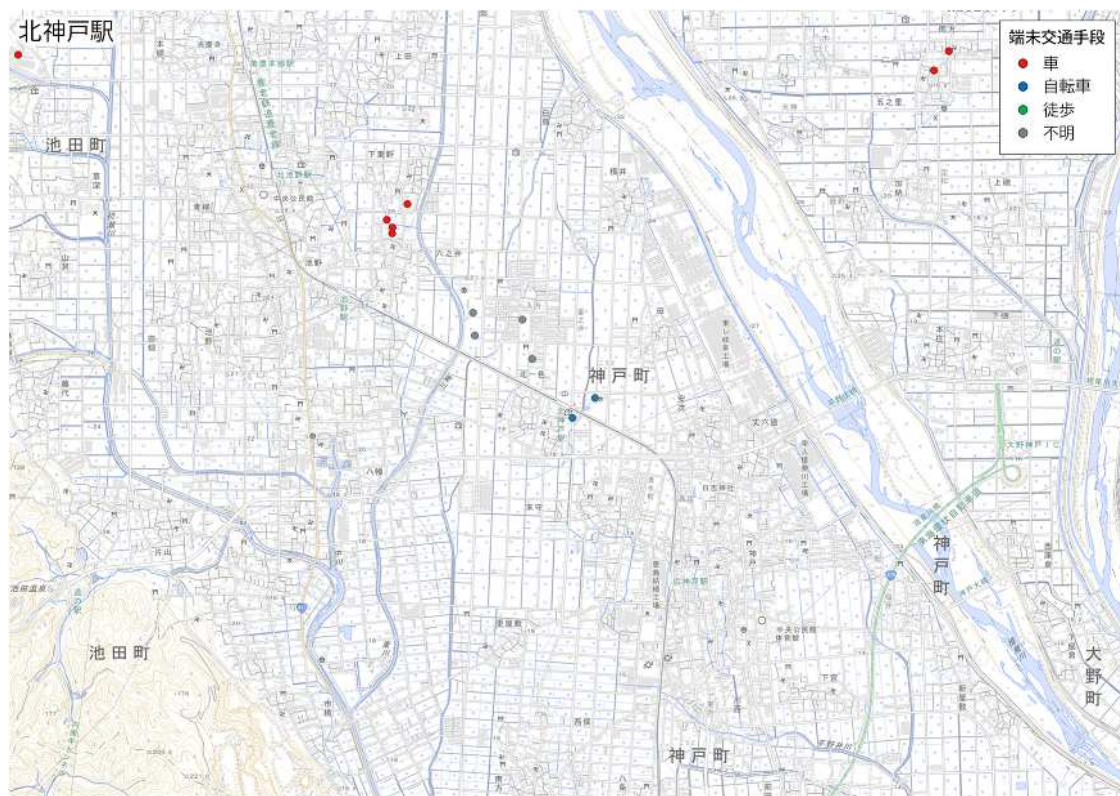
図表 2-46 出発地及び最終到着地（広神戸駅利用者）



図表 2-47 駅から出発地・目的地までの距離（広神戸駅利用者）

乗降計	概米 1km	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	7	2	0	3	0	0	1	1	0	0	0
自転車	1	2	2	1	0	0	0	2	0	0	0
車	0	1	3	5	0	2	2	0	0	0	7
全体	8	5	5	9	0	2	3	3	0	0	7
乗車	概米 1km	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	5	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0
自転車	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0
車	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	3
全体	5	3	1	3	0	0	1	1	0	0	3
降車	概米 1km	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	2	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
自転車	1	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0
車	0	1	3	3	0	2	1	0	0	0	4
全体	3	2	4	6	0	2	2	2	0	0	4

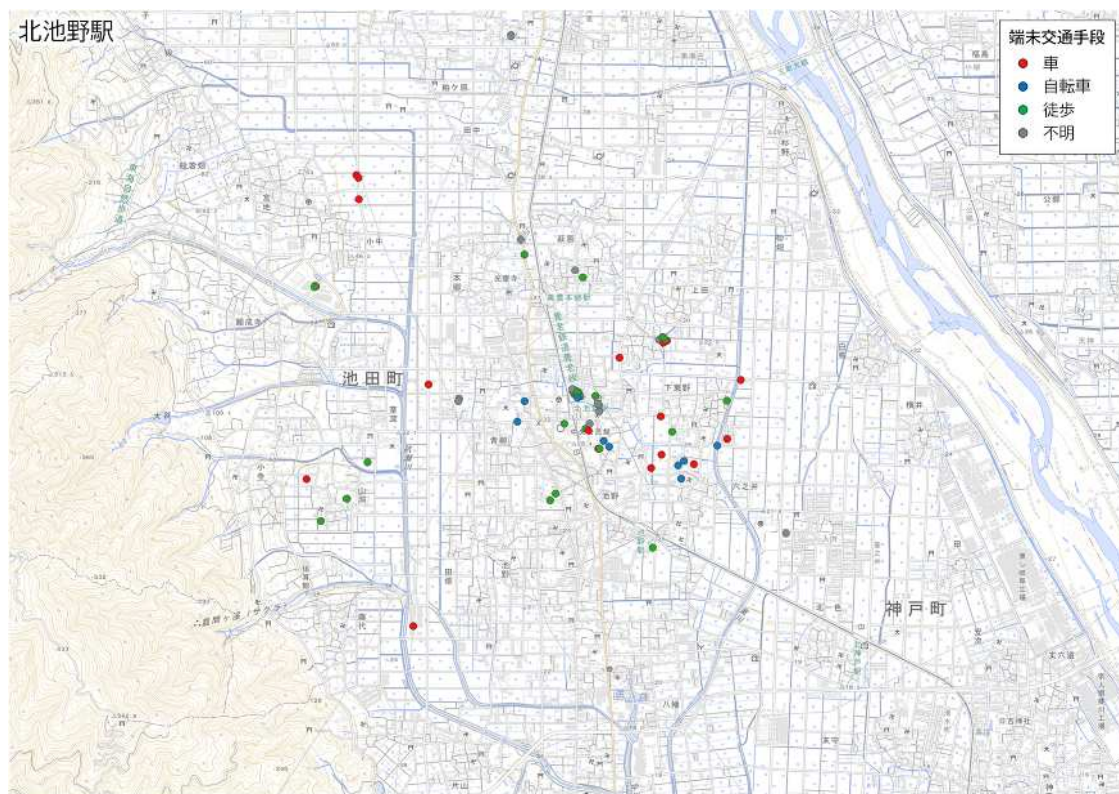
図表 2-48 出発地及び最終到着地（北神戸駅利用者）



図表 2-49 駅から出発地・目的地までの距離（北神戸駅利用者）

乗降計	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自転車	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	0	4	1	3	2	0	1	0	0	1	3
全体	2	4	1	3	2	0	1	0	0	1	3
乗車	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自転車	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	0	1	1	1	1	0	1	0	0	0	2
全体	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	2
降車	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自転車	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	0	3	0	2	1	0	0	0	0	1	1
全体	1	3	0	2	1	0	0	0	0	1	1

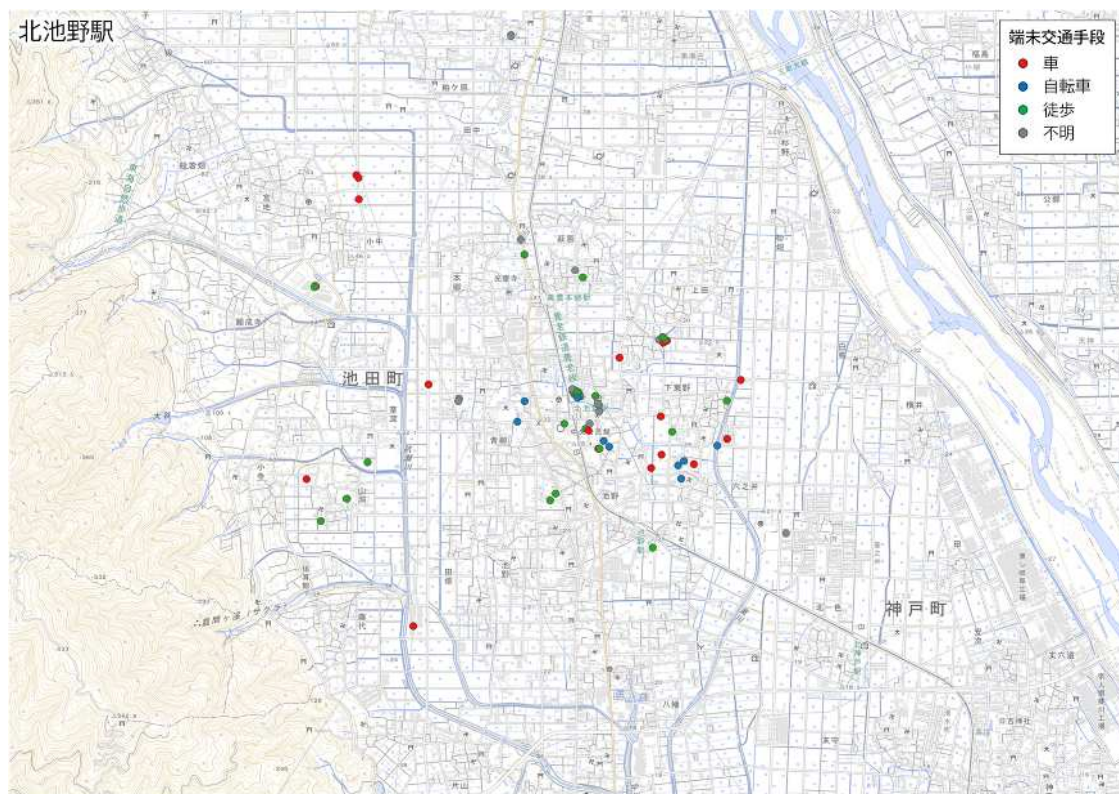
図表 2-50 出発地及び最終到着地（池野駅利用者）



図表 2-51 駅から出発地・目的地までの距離（池野駅利用者）

乗降計	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	2	2	1	0	0	1	0	1	0	0	1
自転車	6	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0
車	7	3	1	2	0	1	0	9	2	2	12
全体	15	8	2	2	1	2	0	10	2	2	13
乗車	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1
自転車	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	4	2	0	2	0	1	0	6	0	1	4
全体	9	5	1	2	0	2	0	6	0	1	5
降車	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
自転車	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
車	3	1	1	0	0	0	0	3	2	1	8
全体	6	3	1	0	1	0	0	4	2	1	8

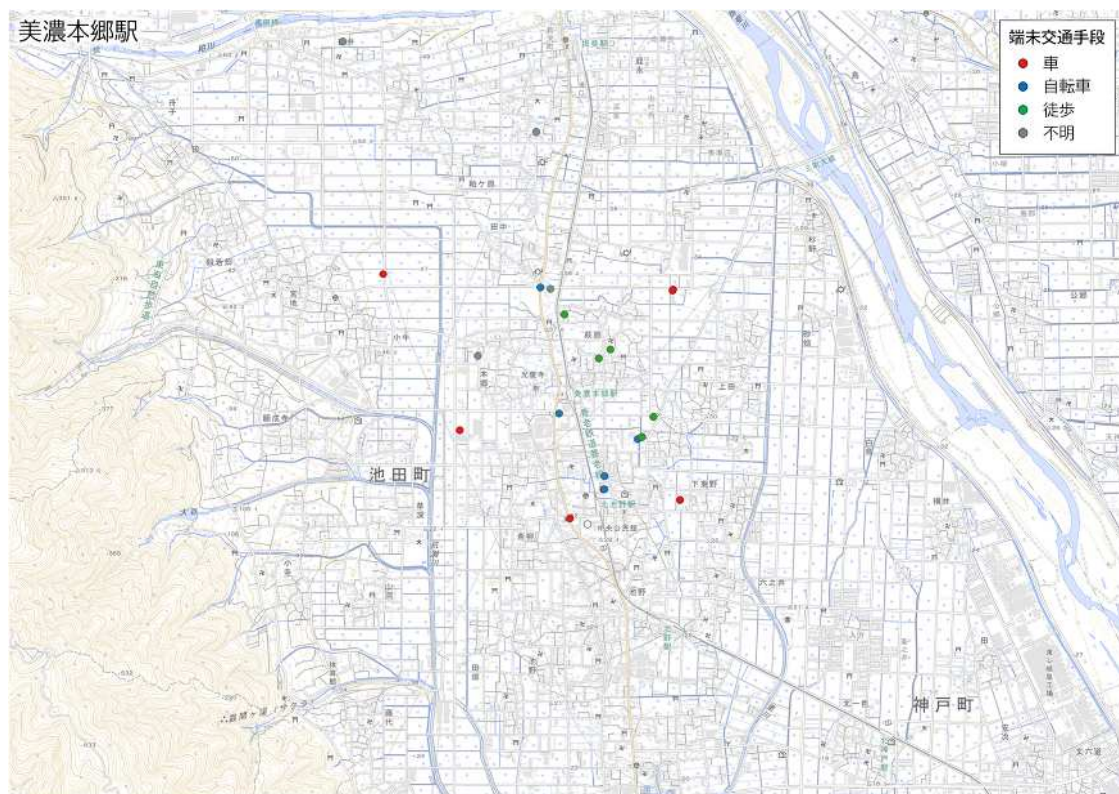
図表 2-52 出発地及び最終到着地（北池野駅利用者）



図表 2-53 駅から出発地・目的地までの距離（北池野駅利用者）

乗降計	概 1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	23	5	0	0	0	0	1	0	0	0	1
自転車	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	14	6	0	0	3	3	1	1	0	0	9
全体	46	11	0	0	3	3	2	1	0	0	10
乗車	概 1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	13	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0
自転車	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	6	3	0	0	2	1	0	0	0	0	8
全体	21	6	0	0	2	1	1	0	0	0	8
降車	概 1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	10	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1
自転車	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	8	3	0	0	1	2	1	1	0	0	1
全体	25	5	0	0	1	2	1	1	0	0	2

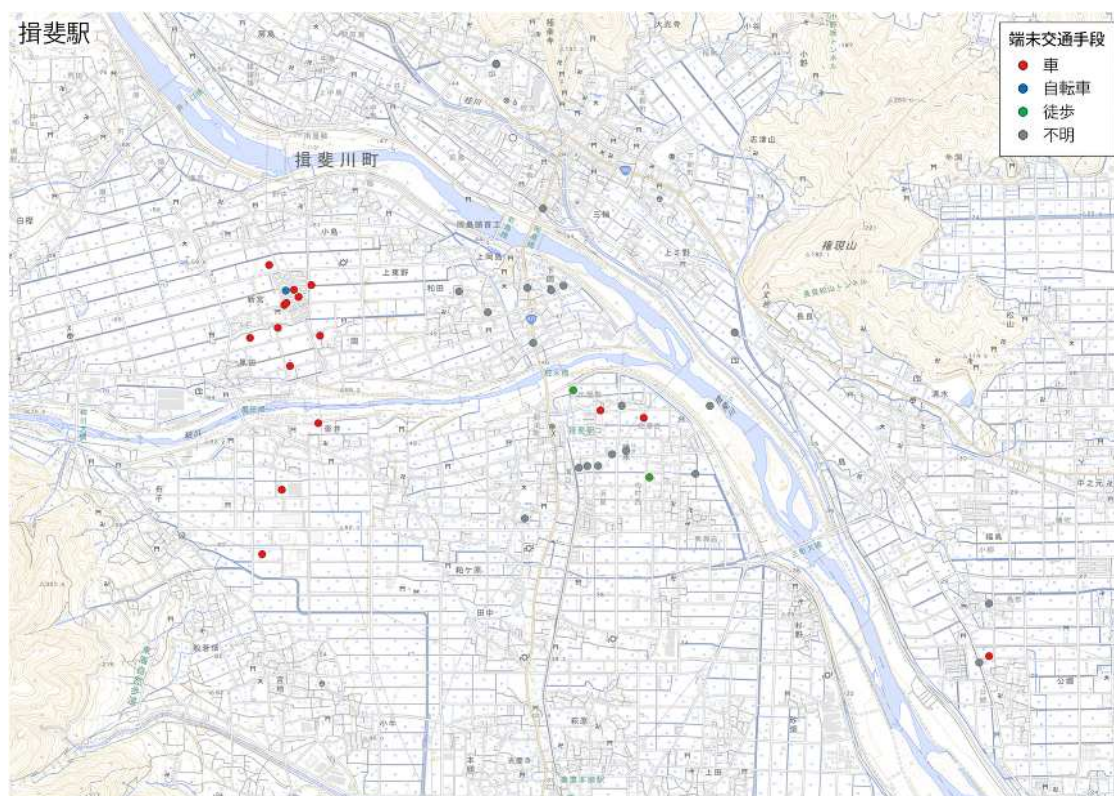
図表 2-54 出発地及び最終到着地（美濃本郷駅利用者）



図表 2-55 駅から出発地・目的地までの距離（美濃本郷駅利用者）

乗降計	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	5	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0
自転車	5	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
車	6	1	0	0	1	0	2	0	3	0	4
全体	16	1	0	0	2	0	3	0	4	0	4
乗車	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自転車	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	3	1	0	0	1	0	1	0	1	0	2
全体	8	1	0	0	1	0	1	0	1	0	2
降車	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0
自転車	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
車	3	0	0	0	0	0	1	0	2	0	2
全体	8	0	0	0	1	0	2	0	3	0	2

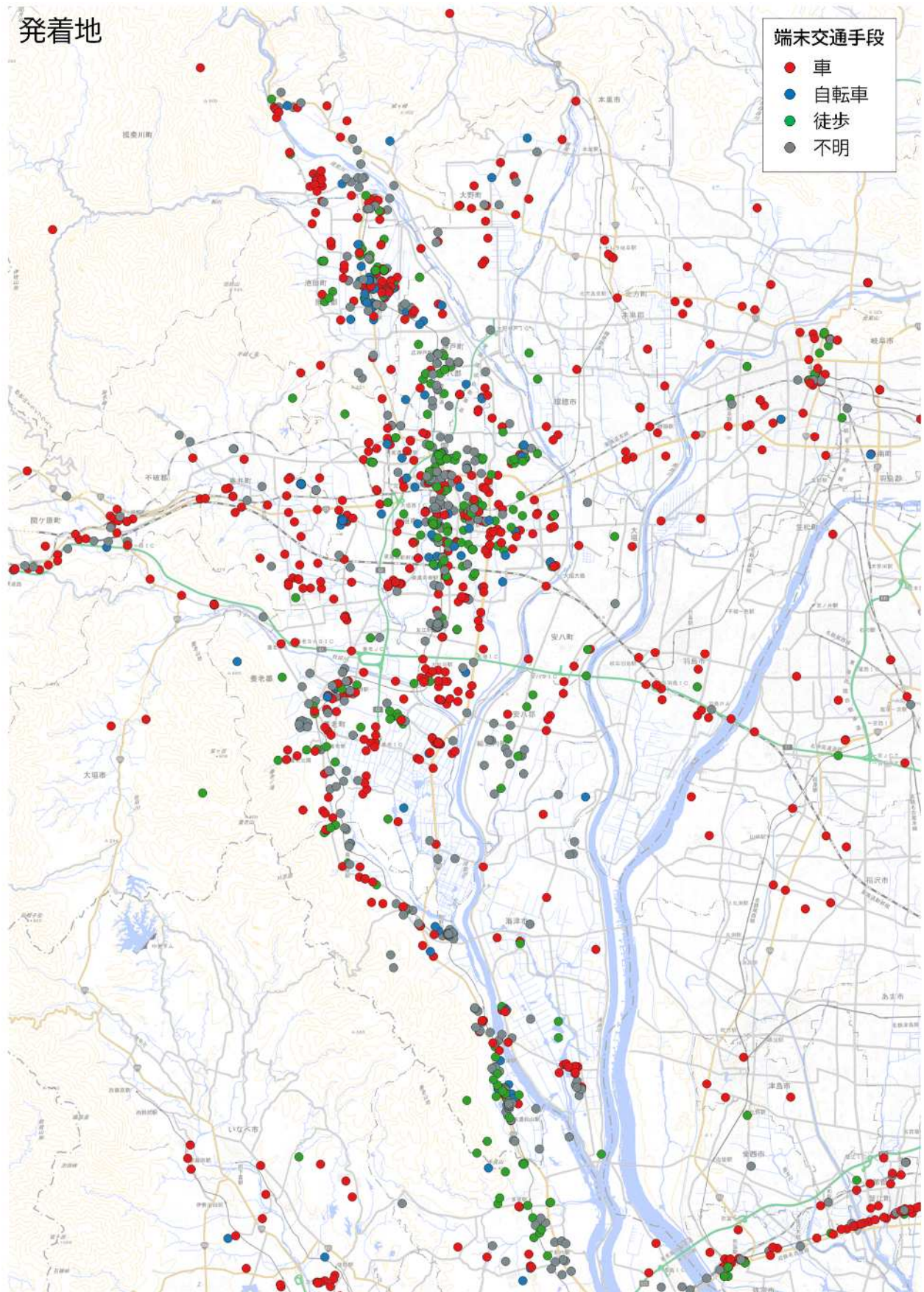
図表 2-56 出発地及び最終到着地（揖斐駅利用者）



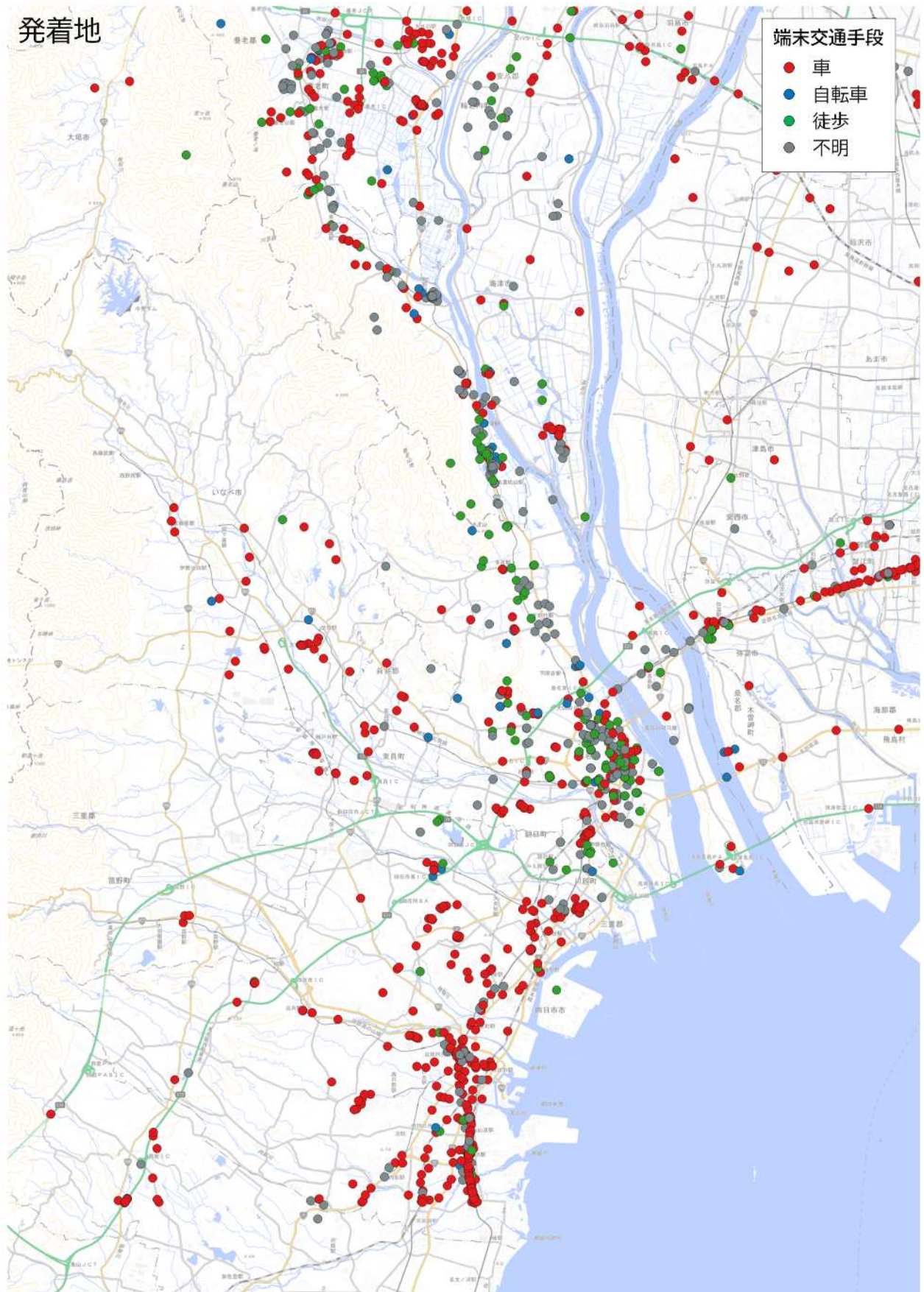
図表 2-57 駅から出発地・目的地までの距離（揖斐駅利用者）

乗降計	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自転車	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	2	13	1	3	3	0	0	0	0	0	5
全体	4	14	1	3	3	0	0	0	0	0	5
乗車	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自転車	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	1	6	0	2	2	0	0	0	0	0	3
全体	2	7	0	2	2	0	0	0	0	0	3
降車	1km未満	1～2km	2～3km	3～4km	4～5km	5～6km	6～7km	7～8km	8～9km	9～10km	10km以上
徒歩	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自転車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
車	1	7	1	1	1	0	0	0	0	0	2
全体	2	7	1	1	1	0	0	0	0	0	2

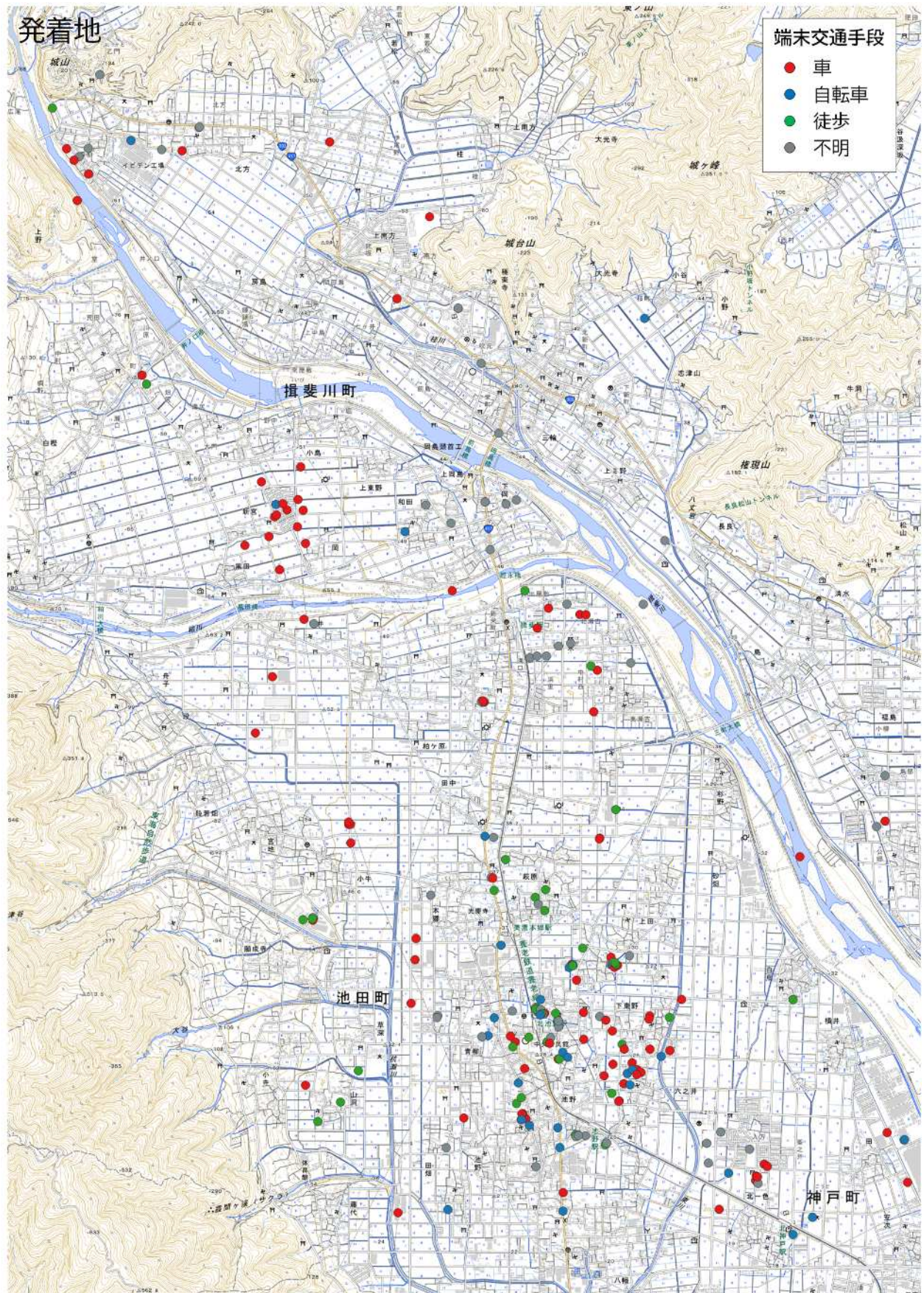
図表 2-58 出発地及び最終到着地（広域1）



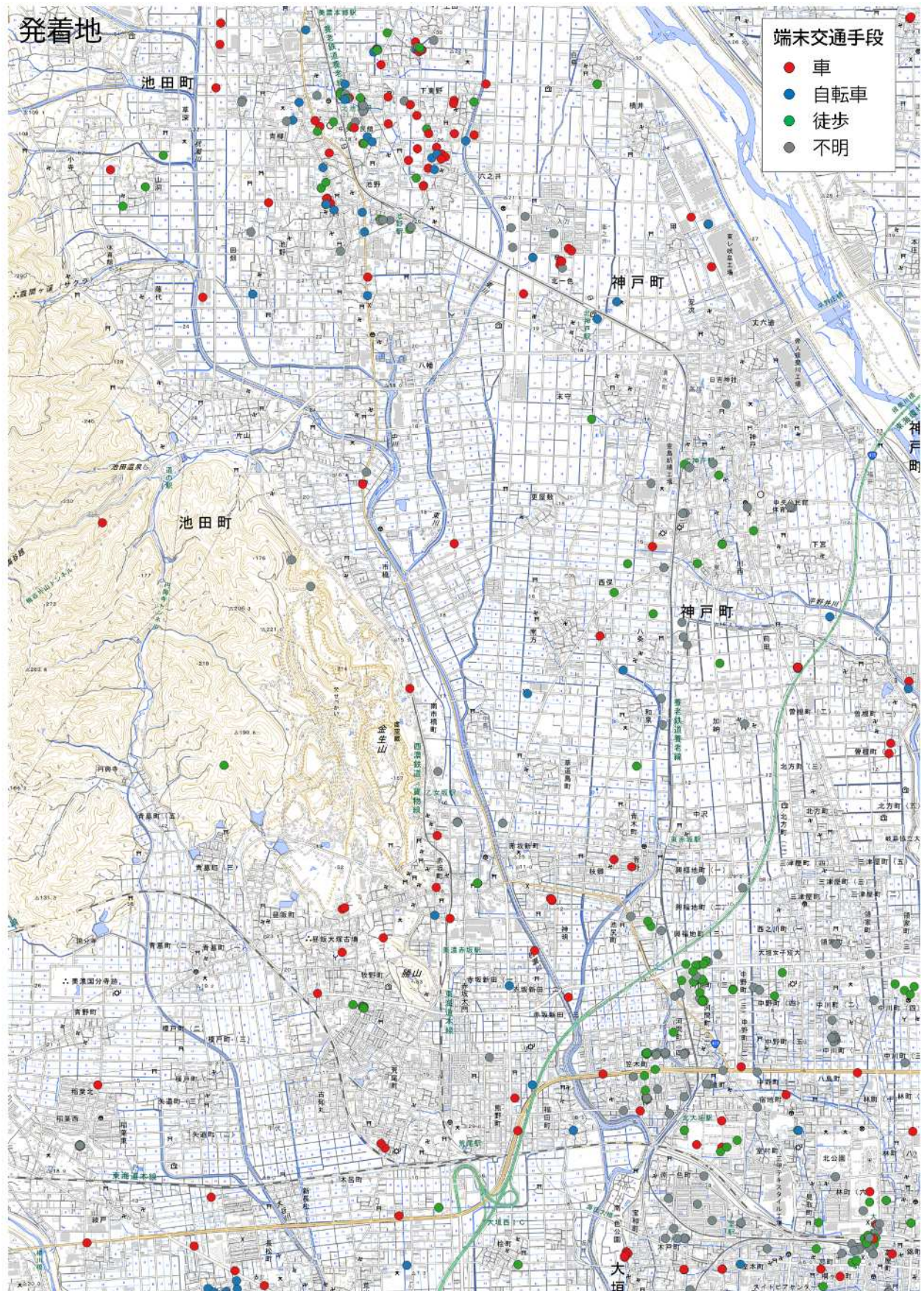
図表 2-59 出発地及び最終到着地（広域2）



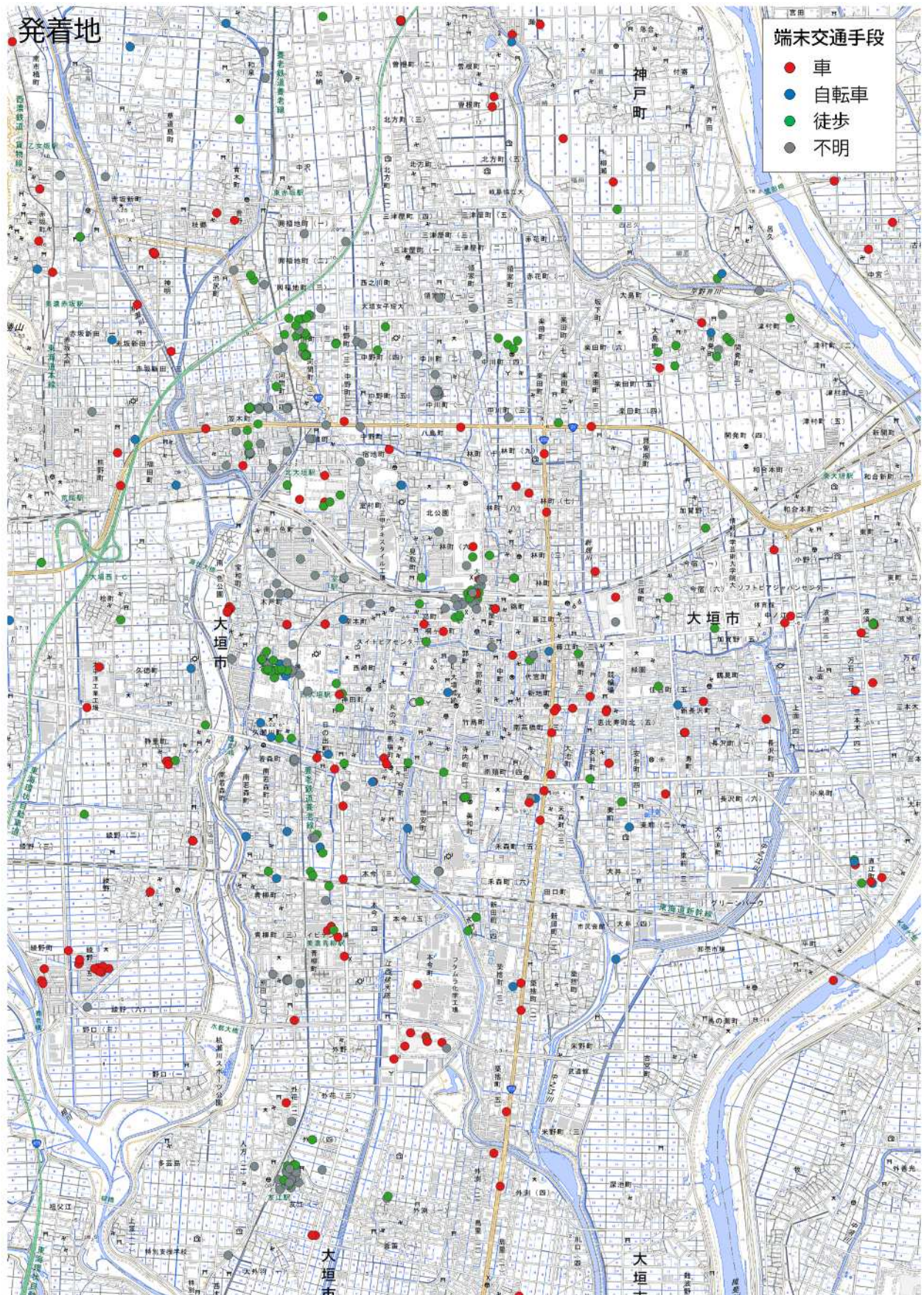
図表 2-60 出発地及び最終到着地（詳細1）



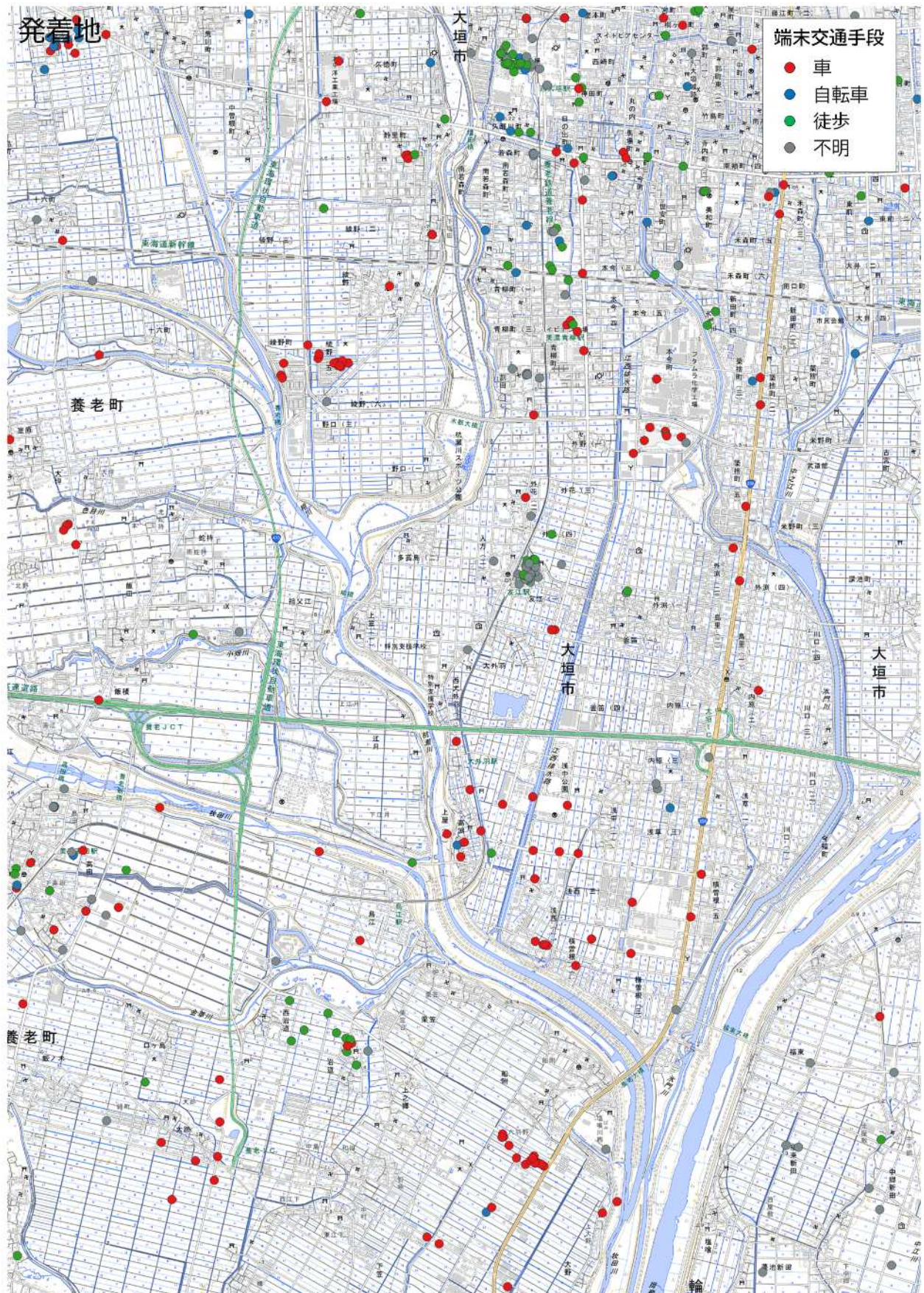
図表 2-61 出発地及び最終到着地（詳細2）



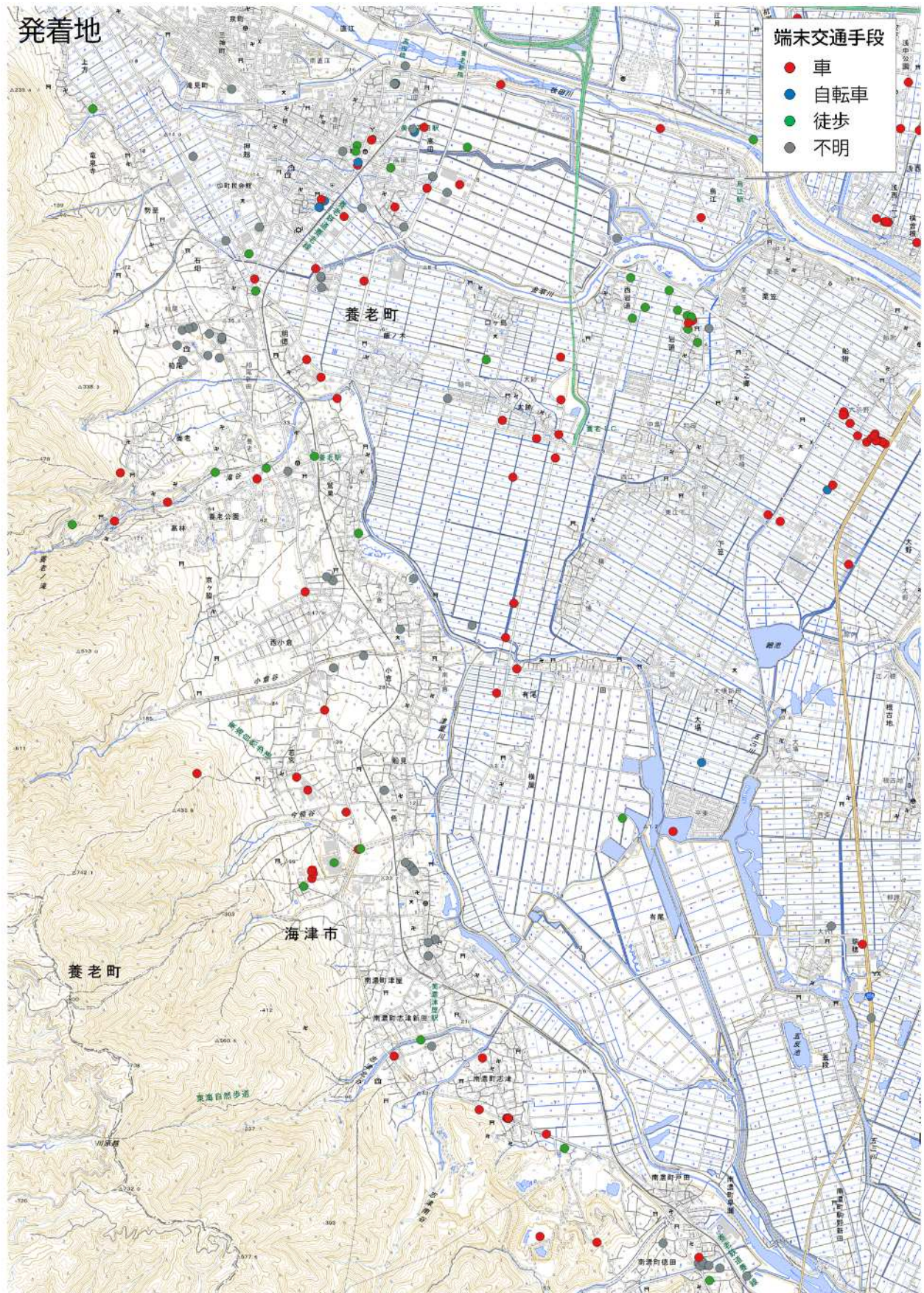
図表 2-62 出発地及び最終到着地（詳細3）



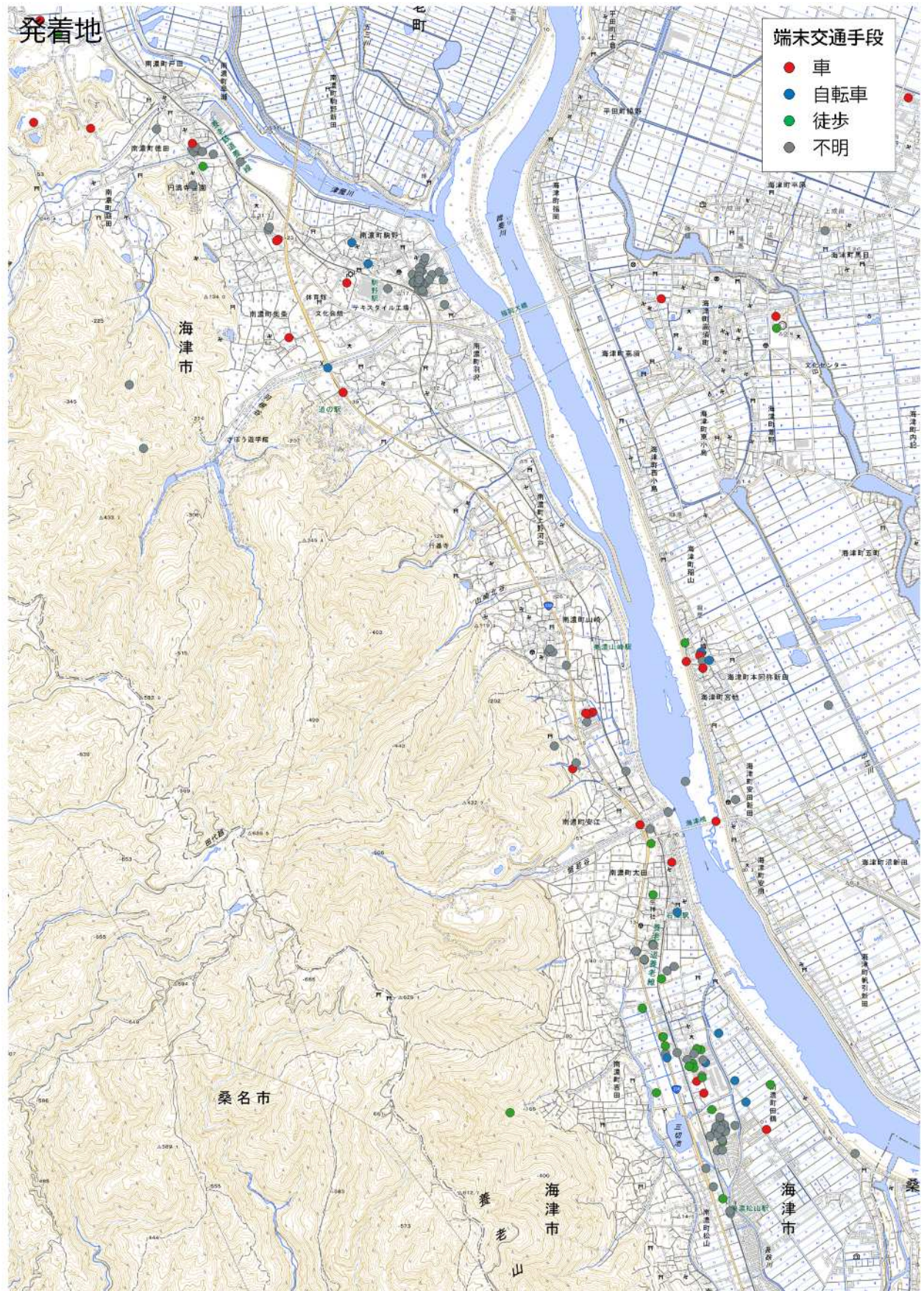
図表 2-63 出発地及び最終到着地（詳細4）



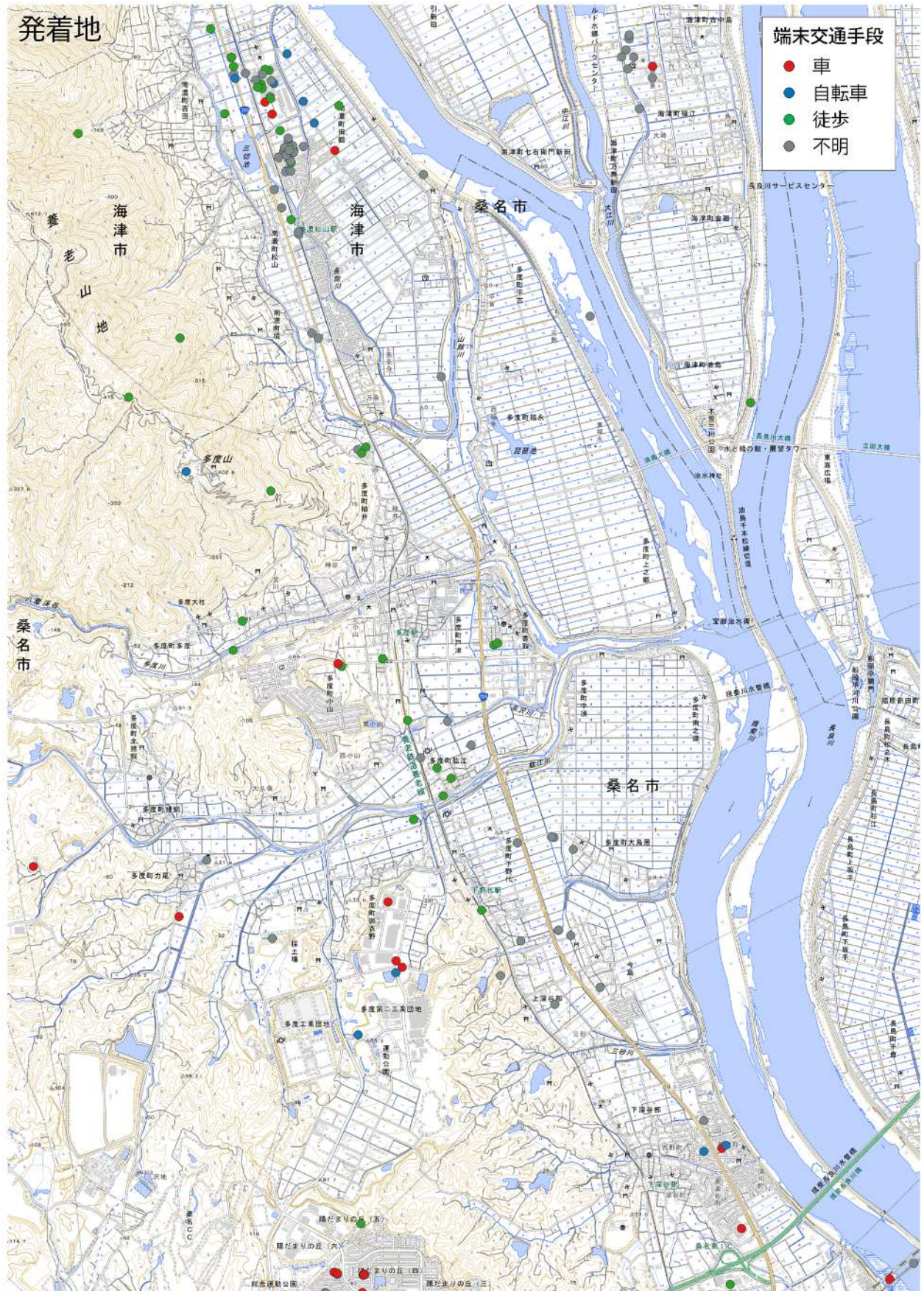
図表 2-64 出発地及び最終到着地（詳細5）



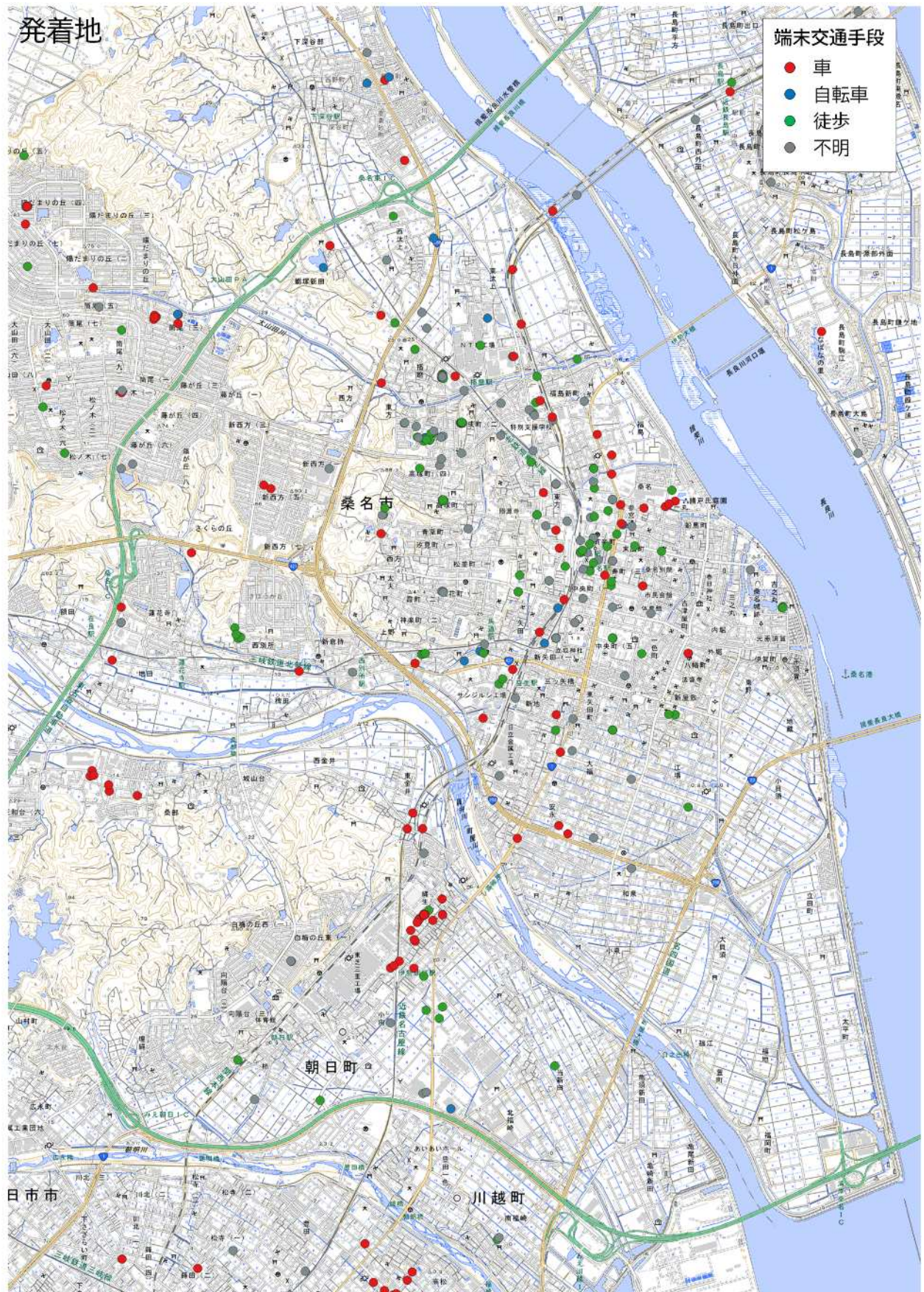
図表 2-65 出発地及び最終到着地（詳細6）



図表 2-66 出発地及び最終到着地（詳細7）



図表 2-67 出発地及び最終到着地（詳細8）



2.6 人流データ分析結果概要及び考察

2.6.1 駅勢圏について

駅別に駅勢圏をみると、大垣駅や桑名駅など、二次交通が発達し他の鉄道路線に接続するような拠点となる駅では広範囲から利用されている一方、中間の規模の小さい駅では駅周辺からの利用が多くを占めている。より広い範囲からの利用促進を図るためには、中間駅へのアクセス確保の必要性が高く、バス交通やデマンド型交通等による二次交通の確保や、パークアンドライド向けの駐車場の拡充等の検討が必要である。

2.6.2 養老線の駅への端末交通手段について

各駅の端末交通手段は、徒歩・自転車の割合が比較的高く、駅へ又は駅からのアクセス手段（二次交通）の確保を検討していく必要がある。人流データには正確な交通手段の情報が含まれないため、速度により交通手段を推定しているが、車、バス、鉄道の区分が困難であるため、今後公開が予定されている「第6回中京都市圏パーソントリップ」データも含め端末交通手段をより精度高く分析し、ニーズや移動実態を把握する必要がある。

2.6.3 養老線の分担率について

取得された人流データのうち、養老線を利用したと推定されるデータは全体の約3%程度となっており、養老線の分担率が比較的低いことから、引き続き養老線の利用促進に取り組んでいく必要がある。

第3章 養老線のクロスセクター効果の詳細分析

3.1 クロスセクター効果の算出方法

養老線のクロスセクター効果は、仮に養老線が廃止された場合に、「医療」「教育」「建設」などの分野別に追加的に必要となる代替費用（図表 3-1①）を試算し、養老線の事業損失額（図表 3-1②）と、国・県・市町の財政支出額（図表 3-1③）の合計と比較して算出する。

$$\text{クロスセクター効果} = \text{①} - (\text{②} + \text{③})$$

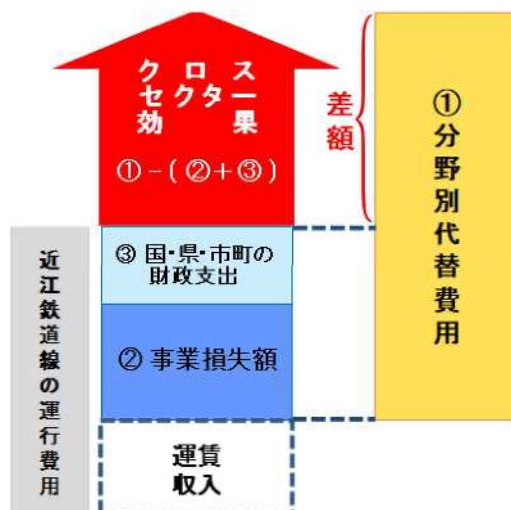
分野別代替費用の算出方法は、「地域公共交通の有する多面的な効果（クロスセクター効果）に係る算出ガイドライン標準版（一般財団法人地域公共交通総合研究所）」を参考に、分野別に代替施策を設定して算出した。

養老線が仮に廃止された場合に必要となる代替施策は、現在養老線を利用している人の廃止後の移動手段として、通院・買物・通学・観光・福祉目的での移動に対するバスやタクシーの運行や、通勤利用者が自動車利用に転換することに伴う交通混雑緩和のための道路の拡幅整備等を設定した。

分野別代替費用の算出に当たっては、施策の二重計上がないように配慮し、費用算出に用いる単価等についても分野別代替費用が過大評価とならないように設定した。

各分野において複数の代替施策を設定し、そのうち費用が最も小さいものを選択し、養老線の分野別代替費用を把握したが、参考として費用が最も大きいものを選択して最大値も確認した。

図表 3-1 クロスセクター効果のイメージ



3.2 養老線の分野別代替費用の算出

3.2.1 養老線が廃止された場合に追加的に必要となる行財政負担項目

下表に示す行財政負担項目別費用を分野別代替費用として算出した。

図表 3-2 養老線が廃止された場合に追加的に必要となる主な行財政負担項目

分野	養老線が廃止された場合に追加的に必要となる行財政負担項目	内容
医療	病院送迎貸切バスの運行	医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、病院送迎貸切バスによる送迎サービスを行う。
	通院のためのタクシー券配布	医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、通院のためのタクシー券を配布する。
	医療費の増加	養老線利用者が自動車で送迎してもらったり、タクシーを利用することで家や目的地からバス停や駅等へ歩くことがなくなることで、健康が損なわれやすくなることにより医療費が増加する。
商業	買物バスの運行	買物に行くことができない人の買物先への移動手段として、貸切バスによる送迎サービスを行う。
	買物のためのタクシー券配布	買物に行くことができない人の買物先への移動手段として、買物のためのタクシー券の配布を行う。
教育	貸切スクールバスの運行	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段としてスクールバスを運行する。
	通学のためのタクシー券配布	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段として、通学のためのタクシー券の配布を行う。
観光	観光地送迎貸切バスの運行	観光地を訪れることができない観光客の移動手段として、観光地への貸切送迎バスを運行する。
	観光タクシーの運行	観光地を訪れることができない観光客の移動手段として、観光タクシーを運行する。
福祉	通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布	外出しづらくなる高齢者の、通院や買物、観光以外の自由目的での外出支援を目的に、タクシー券の配布を行う。
財政	土地の価値低下等による税収減少	養老線関係施設周辺の土地の価格低下等により固定資産税や都市計画税の税収が減少する。
建設	道路混雑に対応した道路整備	養老線利用者が自動車利用へ転換することにより増加する自動車交通量に対応するための道路整備を行う。

3.2.2 分野別代替費用の算出条件

(1) 分野別代替費用算出の前提条件

2.2.1 で、仮に養老線が廃止になった場合の行財政負担項目として「医療」「商業」「教育」「観光」「福祉」分野ではタクシー券の配布を挙げたが、タクシー券を配布するとしたときの配布対象を下表のとおり設定した。

図表 3-3 タクシー券の配布対象

分野	配布対象
医療	65 歳以上の人
商業	65 歳以上の人
教育	すべての利用者
観光	すべての利用者
福祉	65 歳以上の人

「財政」分野では、駅周辺の土地の価格低下等による税収減少を挙げているため、養老線が廃止された場合に影響が出るエリアを設定した。

また、養老線の廃止により影響が出るエリアは、「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」において鉄道駅の徒歩圏が 800m 圏内とされていることから、養老線廃止時影響エリアを鉄道駅から半径 800m と設定した。このとき、養老線の駅勢圏であっても他の鉄道路線の駅勢圏となるエリアは除いている。

(2) 分野別代替費用算出のためのデータ

分野別代替費用算出のためのデータを、下表に示す。

図表 3-4 養老線廃止時影響エリア

データ項目	使用データ
養老線、JR、私鉄、駅位置	国土数値情報（令和 7（2025）年 3 月 1 日時点）
鉄道勢圏	鉄道駅から半径 800m
養老線の利用者数	令和 5（2023）年度
養老線の年間運行日数	全日：365 日（令和 5（2023）年度） 平日：245 日（1 年間の土日祝及び年末年始を含まない平均的な平日日数を設定（「算出ガイドライン」に基づく））
養老線利用者の目的別年齢別利用者割合	近隣事例である「近江鉄道線の目的別年齢別利用者割合（平成 22 年第 5 回近畿圏パーソントリップ調査結果から集計）

3.2.3 複数分野に跨るデータの根拠及び算出方法

養老線の分野別代替費用の算出にあたり、複数の分野で用いる養老線利用者数及び目的別年齢別利用者数のデータの根拠及び算出方法について整理した。

分野別代替費用は分野や行財政負担項目によって1年のうち全日を対象とするものと平日のみを対象とするものを設定して算出する。

なお、推計値や算出結果の精度を高めるため小数点以下をもった値で算出しており、四捨五入の関係で、各計算式から算出した値と、示した結果の値が合わない場合がある。

① 養老線利用者数 [人/年度]

- 養老線利用者数[人/年度]
- =養老線年間利用者数[人/年度]
- =5,814,000 人/年度
- : 令和5(2023)年度利用者数[人/年度]

② 養老線利用者の目的別年齢別利用者数 [人/日]

- 養老線利用者の目的別年齢別利用者数[人/日]
- =養老線年間利用者数[人/年度]
- × 目的別年齢別利用者割合[%]
- ÷ 年間日数[日/年度]

図表 3-5 養老線利用者の目的別年齢別利用者数

目的	出勤	登校	通院	買物	観光	その他自由	業務	帰宅	小計
利用者全体(人)	3,123.3	3,589.5	155.4	281.1	31.4	1,058.2	294.3	7,395.6	15,928.8
65歳以上(人)	14.9	0.0	86.0	31.4	19.8	110.8	36.4	317.5	616.7

- 養老線年間利用者数[人/年度]
- =5,814,000 人/年度
- : 令和5(2023)年度利用者数[人/年度]

- 目的別年齢別利用者割合[%]
- : 近隣事例である「近江鉄道線の目的別年齢別利用者割合」の値を用いた。

図表 3-6 近江鉄道線利用者の目的別年齢別利用者数及び割合

	目的	出勤	登校	通院	買物	観光	その他自由	業務	帰宅	小計	不明	合計
利用者全体	移動量(人)	1,889	2,171	94	170	19	640	178	4,473	9,634	0	9,634
	構成比	19.6%	22.5%	1.0%	1.8%	0.2%	6.6%	1.8%	46.4%	100.0%		
65歳以上	移動量(人)	9	0	52	19	12	67	22	192	373	0	373
	利用者全体に対する構成比	0.1%	0.0%	0.5%	0.2%	0.1%	0.7%	0.2%	2.0%	3.9%		

- 年間日数[日/年]
- =365 日/年
- : 令和5(2023)年度日数

3.2.4 分野別代替費用の算出

(1) 医療分野

医療分野においては、“病院送迎貸切バスの運行”、“通院のためのタクシー券配布”及び“医療費の増加”について行財政負担額の算出を行うが、医療分野における分野別代替費用としては“病院送迎貸切バスの運行”及び“通院のためのタクシー券配布”のうち、どちらか小さいものと“医療費の増加”の合計とした。

①-1 病院送迎貸切バスの運行

医療施設へ養老線を利用して通院している人を、病院送迎貸切バスで送迎するとして算出した。病院送迎貸切バスは、平日のみ運行するものとした。

算定式(1)①-1：病院送迎貸切バスの運行
病院送迎貸切バス運行費用[円/年] =貸切バス利用料金[円/日]×年間運行日数(平日)[日/年] =70,741円/日×245日/年 =<u>17,331,653円/年</u>
●<u>貸切バス利用料金[円/日]</u> : 貸切バスの利用料金は、時間制運賃とキロ制運賃を合算して算出するが、算出方法を簡素化する理由から、分野別代替費用の算出に用いる貸切バス利用料金は、時間制運賃に貸切バス運賃のキロ制運賃補正係数を乗じて算出した。 また、運行時間については、時間制運賃において最低保障される出庫前及び帰庫後の点検等に必要な出庫前帰庫後点検等時間2時間を加えた時間での利用料金を算出した。 =<u>貸切バス時間制運賃下限額[円/時間](税別)×消費税</u> <u>×(運行時間[時間/日]+点呼点検時間[時間/日])</u> <u>×貸切バス運賃のキロ制運賃補正係数</u> =5,040円/時間×1.10×(9時間/日+2時間/日)×1.16 =<u>70,741円/日</u> ○<u>貸切バス時間制運賃下限値[円/時間](税別)</u> : 貸切バスの時間制運賃は、「変更命令の検討を必要としない運賃・料金の額の基準額(令和6年3月 中部運輸局)」に示される貸切バス(小型車)時間制運賃下限額「<u>5,040円/時間(税別)</u>」を用いた。 ○<u>運行時間[時間/日]</u> : 運行時刻帯別バス必要台数の合計。結果として<u>9時間/日</u>となる(図表3-8参照)。

・運行時刻帯別バス必要台数 [台/時間]

：近隣事例である「近江鉄道線の目的別年齢別利用者割合」の値を用いて、平日の沿線7市町を域内とした、図表3-8を作成し、時刻帯別合計値の割合（図表3-8参照）を養老線の通院目的利用者数（図表3-7参照）に乗じて、養老線の時刻帯別通院目的利用者数を推計する。その合計が、通院目的利用者の4分の3以上をカバーする時間帯をバスの運行時間帯と設定し、その時間帯に運行が必要なバスの台数。

= (時刻帯別通院目的利用者数) [人/時間]

÷ 病院送迎貸切バス乗車定員数 [人/台]

= (時刻帯別通院目的利用者数) [人/時間]

÷ 28人/台

図表 3-7 養老線利用者の目的別利用者数

目的	出勤	登校	通院	買物	観光	その他自由	業務	帰宅	小計
利用者全体(人)	3,123.3	3,589.5	155.4	281.1	31.4	1,058.2	294.3	7,395.6	15,928.8

(複数分野に跨るデータの根拠及び算出方法⑥参照)

・病院送迎貸切バス乗車定員数 [人/台]

= 28人/台

：送迎バスとして一般によく利用されている小型バスを用いるとして設定。

○点呼点検時間 [時間/日]

= バス必要台数 [台/日] × 点呼点検時間 [時間/台]

= 1台/日 × 2時間/台

= 2時間/日

・バス必要台数 [台/日]

：図表3-9に示す「時刻帯別通院目的利用者数」で設定したバス必要台数。結果として1台/日となる。

・点呼点検時間 [時間/台]

= 2時間/台

：点呼点検時間は、「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の標準適用方法（中部運輸局 平成26年3月）」に基づき、出庫前及び帰庫後の点呼・点検時間として、1時間ずつ合計2時間とした。

○貸切バス運賃のキロ制運賃補正係数

= 1.16

：「算出ガイドライン」に基づき設定した。

●年間運行日数（平日） [日/年]

= 245日/年

：1年間の土日祝及び年末年始を含まない平均的な平日日数。

図表 3-8 時刻帯別通院目的利用者数 [人/時間]

時間			1時台	2時台	3時台	4時台	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台	計	
PT調査結果 (近江鉄道線)	通院目的	城内→城内	到着	0	0	26	17	23	50	165	2,180	3,564	2,835	1,519	411	795	544	868	775	1,287	611	214	40	0	41	0	0	15,965
		域外→城内	到着	0	0	0	0	0	0	0	27	96	281	65	0	0	99	72	56	103	66	56	0	0	0	0	0	921
		城内→域外	出発	0	0	0	0	0	22	158	410	638	504	162	168	209	75	214	131	34	77	0	0	0	0	17	0	2,819
	通院目的のある 帰宅目的	城内→城内	到着	19	30	37	21	48	41	171	512	1,487	1,971	3,438	2,528	1,241	1,435	1,692	2,837	2,396	1,476	987	591	616	247	58	16	23,895
		域外→城内	到着	0	0	0	0	0	0	18	26	64	66	199	272	376	273	281	443	216	256	94	174	56	79	24	0	2,917
		城内→域外	出発	0	0	0	18	0	0	0	0	27	17	125	33	82	0	90	166	40	69	54	0	0	0	0	26	747
	合計			19	30	63	56	71	113	512	3,155	5,876	5,674	5,508	3,412	2,703	2,426	3,217	4,408	4,076	2,555	1,405	805	672	367	99	42	47,264
	横構成比			0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.07	0.12	0.12	0.12	0.07	0.06	0.05	0.07	0.09	0.09	0.05	0.03	0.02	0.01	0.01	0.00	0.00	1.00
養老線通院目的利用者数			0.1	0.1	0.2	0.2	0.2	0.4	1.7	10.4	19.3	18.7	18.1	11.2	8.9	8.0	10.6	14.5	13.4	8.4	4.6	2.6	2.2	1.2	0.3	0.1	155	
病院送迎貸切バス利用者数										10.4	19.3	18.7	18.1	11.2	8.9		10.6	14.5	13.4								125	
バス必要台数（台）										1	1	1	1	1	1		1	1	1								9	
運行時間			1台目							■	○	○	○	○	○		○	○	○	■								

①-2 通院のためのタクシー券配布

医療施設へ養老線を利用して通院している人の内、タクシー券の配布条件とした。65 歳以上の人に通院のためのタクシー券を配布するものとして算出した。通院のためのタクシー券の配布は、平日のみとした。

算定式(1)①-2：通院のためのタクシー券配布

通院のためのタクシー券配布費用[円/年]

$$\begin{aligned}
 &= \text{養老線を利用して通院しているタクシー券配布対象者数[人/日]} \\
 &\times \text{1人1回当たりタクシー券配布費用[円/人回]} \times 2 \text{ (1往復)} [\text{回}] \\
 &\times \text{年間配布日数 (平日)} [\text{日/年}] \\
 &= 86 \text{人/日} \times 2,715 \text{円/人回} \times 2 \text{ (1往復)} \text{回} \times 245 \text{日/年} \\
 &= \boxed{114,410,100 \text{円/年}}
 \end{aligned}$$

●養老線を利用して通院しているタクシー券配布対象者数[人/日]

: 65歳以上の通院目的の利用者数

$$= 86.0 \text{人/日} \Rightarrow \underline{86 \text{人/日}}$$

図表 3-9 養老線利用者の目的別年齢別利用者数

目的	出勤	登校	通院	買物	観光	その他自由	業務	帰宅	小計
65 歳以上(人)	14.9	0.0	86.0	31.4	19.8	110.8	36.4	317.5	616.7

(複数分野に跨るデータの根拠及び算出方法①参照)

●1人1回当たりタクシー券配布費用[円/人回]

: 目的地までタクシーで移動するとして、65歳以上の養老線通院目的利用者の平均乗車距離を移動するタクシー料金を1人1回当たりタクシー券配布費用として設定した。

○平均乗車距離

$$= \underline{6,332 \text{m/人}}$$

: 平成30(2018)年養老線交通調査結果から、養老線利用のうち65歳以上の通院目的利用者の平均移動距離を算出した。

算出に当たり、三重県内に位置する駅からの利用については桑名駅を目的地の最寄り駅とし、岐阜県内に位置する駅からの利用については大垣駅を目的地の最寄り駅と仮定し、営業キロを用いた。

・平均乗車距離のタクシー料金(1人1回当たりタクシー券配布費用)[円/人回]

: タクシー料金は、距離だけでなく所要時間も考慮されるが、分野別代替費用が過剰にならないようにタクシー料金は距離制運賃のみで算出した。

距離制運賃の算出に用いる初乗運賃、追加距離は、図表3-10に示す養老線沿線市町が適用される「大垣交通圏」のタクシー運賃の普通車の上限運賃及び下限運賃の平均値を用いて算出した。

$$= \text{初乗運賃[円]} + \text{平均乗車距離までの加算回数[回]} \times \text{加算運賃[円/回]}$$

$$= \text{初乗運賃[円]} +$$

$$(\text{平均乗車距離[km]} - \text{初乗距離[km]}) \div \text{加算距離[km]} \times \text{加算運賃[円/回]}$$

$$= (600 \text{円} + 630 \text{円}) \div 2$$

$$+ ((\text{平均乗車距離[km]} - 1.1 \text{km}) \div (0.268 \text{km} + 0.255 \text{km}) \div 2 \times 100 \text{円/回})$$

$$= 615 \text{円} + ((\text{平均乗車距離[km]} - 1.1 \text{km}) \div 0.2615 \text{km} \times 100 \text{円/回})$$

- ・65歳以上の高齢者の通院目的のタクシー料金[円]
 $= 615 \text{ 円} + ((6,332\text{m} - 1,100\text{m}) \div 261.5\text{m} \times 100 \text{ 円/回})$
 $= 2,715 \text{ 円}$
 ＊加算回数の計算は整数で切り上げとする。

図表 3-10 公定幅運賃：タクシーに係る基本運賃

下限運賃				上限運賃			
初乗距離(km)	初乗運賃	加算運賃	加算距離(m)	初乗距離(km)	初乗運賃	加算運賃	加算距離(m)
1.1	600	100	268	1.1	630	100	255

●年間配布日数（平日）[日/年]

=245日/年

：1年間の土日祝及び年末年始を含まない平均的な平日日数。

②医療費の増加

現在の養老線利用者が自動車で送迎してもらい、またはタクシーを利用することにより駅へ歩くことがなくなることで、健康が損なわれやすくなることによる医療費の増加額を、養老線が廃止された場合に減少する歩数により算出した。

算定式(1)②：医療費の増加

$$\begin{aligned}
 &\text{医療費増加額[円/年]} \\
 &= \text{減少1歩当たりの医療費増加額[円/歩]} \\
 &\quad \times \text{養老線利用者が家や目的地から駅まで歩く歩数[歩/年]} \\
 &\quad \times \text{医療費行政負担割合[\%]} \\
 &= 0.061\text{円/歩} \times 6,711,688,312\text{歩/年} \times 37.9\% \\
 &= 157,167,522\text{円/年}
 \end{aligned}$$

- 減少1歩当たりの医療費増加額[円/歩]
 $= 0.061\text{円/歩}$
 : 筑波大学久野研究室による新潟県見附市での健康運動教室参加者における運動活動量の歩行量への換算と医療費抑制効果推計値。
- 養老線利用者が家や目的地から駅まで歩く歩数[歩/年]
 $= \text{養老線年間利用者数[人/年度]}$
 $\quad \times \text{養老線利用者が養老線の駅まで歩く距離[m]} \div \text{歩幅[m]}$
 $= 5,814,000\text{人/年度} \times 800\text{m} \div 0.693\text{m}$
 $= 6,711,688,312\text{歩}$
 - 養老線年間利用者数[人/年度]
 $= 5,814,000\text{人/年度}$
 - 養老線利用者が養老線の駅まで歩く距離[m]
 $= 800\text{m}$
 : 分野別代替費用算出条件として設定した鉄道勢圏
 - 歩幅[m]
 $= 0.693\text{m}$
 : 国立長寿医療研究センターが発表している「老化に関する長期縦断疫学研究」において示されている40歳以上の人の平均の通常歩行歩幅を設定。

図表 3-11 通常歩行歩幅 (cm)

	40～49 歳	50～59 歳	60～69 歳	70～79 歳	80 歳以上	計
男性	75.6	74.0	72.7	68.2	62.4	71.9
女性	68.1	69.6	67.3	63.6	58.3	66.6
計	71.8	71.8	70.1	66.0	60.5	69.3

出典：「老化に関する長期縦断疫学研究」（国立長寿医療研究センター）

- 医療費行政負担割合[%]
 $= 37.9\%$ （国庫25.3%地方12.6%）
 ・ 出典は、令和4年度財源別国民医療費割合。

(2) 商業分野

商業分野においては、“買物バスの運行”及び“買物のためのタクシー券配布”について行財政負担額の算出を行い、商業分野における分野別代替費用としては、いずれか小さいものとした。

①-1 買物バスの運行

商業施設へ養老線を利用して買物に行っている人を、買物バスで送迎するとして算出した。買物バスは、毎日運行するものとした。

算定式 (2) ①-1：買物バスの運行
買物バス運行費用[円/年] =貸切バス利用料金[円/日] × 年間運行日数（全日）[日/年] =102,897円/日 × 365日/年 =<u>37,557,274円/年</u>
●<u>貸切バス利用料金[円/日]</u> : 貸切バスの利用料金は、時間制運賃とキロ制運賃を合算して算出するが、算出方法を簡素化する理由から、分野別代替費用の算出に用いる貸切バス利用料金は、時間制運賃に貸切バス運賃のキロ制運賃補正係数を乗じて算出した。 また、運行時間については、時間制運賃において最低保障される出庫前及び帰庫後の点検等に必要な出庫前帰庫後点検等時間2時間を加えた時間での利用料金を算出した。 =<u>貸切バス時間制運賃下限額[円/時間]（税別） × 消費税</u> <u>×（運行時間[時間/日] + 点呼点検時間[時間/日]）</u> <u>× 貸切バス運賃のキロ制運賃補正係数</u> =5,040円/時間 × 1.10 ×（12時間/日 + 4時間/日） × 1.16 =<u>102,897円/日</u> ○<u>貸切バス時間制運賃下限値[円/時間]（税別）</u> : 貸切バスの時間制運賃は、「変更命令の検討を必要としない運賃・料金の額の基準額（令和6年3月 中部運輸局）」に示される貸切バス（小型車）時間制運賃下限額「<u>5,040円/時間（税別）</u>」を用いた。 ○<u>運行時間[時間/日]</u> : 運行時刻帯別バス必要台数の合計。結果として<u>12時間/日</u>となる（図表3-11参照）。

・運行時刻帯別バス必要台数 [台/時間]

：近隣事例である「近江鉄道線の目的別年齢別利用者割合」の値を用いて、平日の沿線7市町を域内とした、図表3-13を作成し、時刻帯別合計値の割合（図表3-13参照）を養老線の買物目的利用者数（図表3-12参照）に乗じて、養老線の時刻帯別通買物目的利用者数を推計する。その合計が、買物目的利用者の4分の3以上をカバーする時間帯をバスの運行時間帯と設定し、その時間帯に運行が必要なバスの台数。

$$= (\text{時刻帯別買物目的利用者数}) [\text{人/時間}]$$

$$\div \text{買物バス乗車定員数} [\text{人/台}]$$

$$= (\text{時刻帯別買物目的利用者数}) [\text{人/時間}]$$

$$\div 28 \text{人/台}$$

図表 3-12 養老線利用者の目的別利用者数

目的	出勤	登校	通院	買物	観光	その他自由	業務	帰宅	小計
利用者全体(人)	3,123.3	3,589.5	155.4	281.1	31.4	1,058.2	294.3	7,395.6	15,928.8

（複数分野に跨るデータの根拠及び算出方法⑥参照）

・買物バス乗車定員数[人/台]

$$= 28 \text{人/台}$$

：送迎バスとして一般によく利用されている小型バスを用いるとして設定。

○点呼点検時間[時間/日]

$$= \text{バス必要台数} [\text{台/日}] \times \text{点呼点検時間} [\text{時間/台}]$$

$$= 2 \text{台/日} \times 2 \text{時間/台}$$

$$= 4 \text{時間/日}$$

・バス必要台数[台/日]

：図表3-13に示す「時刻帯別買物目的利用者数」で設定したバス必要台数。結果として2台/日となる。

・点呼点検時間[時間/台]

$$= 2 \text{時間/台}$$

：点呼点検時間は、「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の標準適用方法（中部運輸局 平成26年3月）」に基づき、出庫前及び帰庫後の点呼・点検時間として、1時間ずつ合計2時間とした。

○貸切バス運賃のキロ制運賃補正係数

$$= 1.16$$

：「算出ガイドライン」に基づき設定した。

●年間運行日数（平日）[日/年]

$$= 365 \text{日/年}$$

図表 3-13 時刻帯別買物目的利用者数[人/時間]

時間			1時台	2時台	3時台	4時台	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台	計	
PT調査結果 (近江鉄道線)	買物目的	城内→城内	到着	82	60	19	25	47	339	325	1,198	4,609	12,303	8,497	4,049	5,152	5,923	5,792	6,898	5,871	3,627	2,014	1,017	398	168	138	17	68,568
		域外→城内	到着	0	0	0	0	9	0	44	151	312	874	885	598	854	663	463	678	298	693	490	194	115	0	56	30	7,407
		城内→域外	出発	0	0	0	0	0	0	48	252	968	851															2,119
	買物目的のある 帰宅目的	城内→城内	到着	89	60	20	19	58	458	995	1,492	2,815	4,884	10,055	8,453	4,565	6,238	8,424	10,126	10,392	7,853	4,989	3,500	2,613	1,282	411	187	89,978
		域外→城内	到着	0	29	0	29	0	0	51	80	31	302	551	364	299	452	619	720	730	536	342	201	182	204	108	74	5,904
		城内→域外	出発	0	0	0	0	0	0	0	31	67	176	576	413	380	343	559	654	247	264	302	146	109	16	57	0	4,340
	合計			171	149	39	73	114	797	1,463	3,204	8,802	19,390	20,564	13,877	11,250	13,619	15,857	19,076	17,538	12,973	8,137	5,058	3,417	1,670	770	308	178,316
	横構成比			0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.02	0.05	0.11	0.12	0.08	0.06	0.08	0.09	0.11	0.10	0.07	0.05	0.03	0.02	0.01	0.00	0.00	1.00
養老線買物目的利用者数			0.3	0.2	0.1	0.1	0.2	1.3	2.3	5.1	13.9	30.6	32.4	21.9	17.7	21.5	25.0	30.1	27.6	20.4	12.8	8.0	5.4	2.6	1.2	0.5	281	
買物バス利用者数												30.6	32.4	21.9	17.7	21.5	25.0	30.1	27.6	20.4							227	
バス必要台数（台）												2	2	1	1	1	1	2	1	1							12	
運行時間			1台目								■	○	○	○	○	○	○	○	○	○	■							
			2台目										■	○	○				○	■								

①-2 買物のためのタクシー券配布

商業施設へ養老線を利用して買物に行っている人の内、タクシー券の配布条件とした65歳以上の人に買物のためのタクシー券を配布するとして算出した。タクシー券は、毎日配布するものとした。

算定式(2)①-2：買物のためのタクシー券配布

買物のためのタクシー券配布費用[円/年]
 = 養老線を利用して買物しているタクシー券配布対象者数[人/日]
 × 1人1回当たりタクシー券配布費用[円/人回] × 2 (1往復) [回]
 × 年間配布日数 (全日) [日/年]
 = 32人/日 × 2,715円/人回 × 2 (1往復) 回 × 365日/年
 = 63,422,400円/年

●養老線を利用して買物しているタクシー券配布対象者数[人/日]

: 65歳以上の買物目的の利用者数

= 31.4人/日 ⇒ 32人/日

図表 3-14 養老線利用者の目的別年齢別利用者数

目的	出勤	登校	通院	買物	観光	その他自由	業務	帰宅	小計
65歳以上(人)	14.9	0.0	86.0	31.4	19.8	110.8	36.4	317.5	616.7

(複数分野に跨るデータの根拠及び算出方法①参照)

●1人1回当たりタクシー券配布費用[円/人回]

: 目的地までタクシーで移動するとして、65歳以上の養老線買物目的利用者の平均乗車距離を移動するタクシー料金を1人1回当たりタクシー券配布費用として設定した。

○平均乗車距離

= 6,332m/人

: 平成30(2018)年養老線交通調査結果から、養老線利用のうち65歳以上の買物目的利用者の平均移動距離を算出した。

算出に当たり、三重県内に位置する駅からの利用については桑名駅を目的地の最寄り駅とし、岐阜県内に位置する駅からの利用については大垣駅を目的地の最寄り駅と仮定し、営業キロを用いた。

・平均乗車距離のタクシー料金(1人1回当たりタクシー券配布費用)[円/人回]

: タクシー料金は、距離だけでなく所要時間も考慮されるが、分野別代替費用が過剰にならないようにタクシー料金は距離制運賃のみで算出した。

距離制運賃の算出に用いる初乗運賃、追加距離は、図表3-15に示す養老線沿線市町が適用される「大垣交通圏」のタクシー運賃の普通車の上限運賃及び下限運賃の平均値を用いて算出した。

= 初乗運賃[円] + 平均乗車距離までの加算回数[回] × 加算運賃[円/回]

= 初乗運賃[円] +

(平均乗車距離[km] - 初乗距離[km]) ÷ 加算距離[km] × 加算運賃[円/回]

= (600円 + 630円) ÷ 2

+ ((平均乗車距離[km] - 1.1km) ÷ (0.268km + 0.255km) ÷ 2 × 100円/回)

= 615円 + ((平均乗車距離[km] - 1.1km) ÷ 0.2615km × 100円/回)

・65歳以上の高齢者の通院目的のタクシー料金[円]
 $= 615 \text{ 円} + (6,332\text{m} - 1,100\text{m}) \div 261.5\text{m} \times 100 \text{ 円/回}$
 $= 2,715 \text{ 円}$
 ＊加算回数の計算は整数で切り上げとする。

図表 3-15 公定幅運賃：タクシーに係る基本運賃

下限運賃				上限運賃			
初乗距離(km)	初乗運賃	加算運賃	加算距離(m)	初乗距離(km)	初乗運賃	加算運賃	加算距離(m)
1.1	600	100	268	1.1	630	100	255

●年間配布日数（全日）[日/年]
 $= 365 \text{ 日/年}$

(3) 教育分野

教育分野においては、“貸切スクールバスの運行”及び“通学のためのタクシー券配布”について行財政負担額の算出を行い、教育分野における分野別代替費用としてはいずれか小さいものとした。

①-1 貸切スクールバスの運行

学校へ養老線を利用して通学している学生の通学手段として、貸切のスクールバスを運行するとして算出した。貸切スクールバスは、夏休み等を除く平日のみ運行するものとした。

算定式 (3) ①-1：貸切スクールバスの運行
貸切スクールバス運行費用[円/年] =貸切バス利用料金[円/日]×年間通学日数[日/年] =1,183,311円/日×200日/年 =<u>236,662,272円/年</u>
●<u>貸切バス利用料金[円/日]</u> : 貸切バスの利用料金は、時間制運賃とキロ制運賃を合算して算出するが、算出方法を簡素化する理由から、分野別代替費用の算出に用いる貸切バス利用料金は、時間制運賃に貸切バス運賃のキロ制運賃補正係数を乗じて算出した。 また、運行時間については、時間制運賃において最低保障される出庫前及び帰庫後の点検等に必要な出庫前帰庫後点検等時間2時間を加えた時間での利用料金を算出した。 =<u>貸切バス時間制運賃下限額[円/時間]（税別）×消費税</u> <u>×（運行時間[時間/日]+点呼点検時間[時間/日]）</u> <u>×貸切バス運賃のキロ制運賃補正係数</u> =5,040円/時間×1.10×（118時間/日+66時間/日）×1.16 =<u>1,183,311円/日</u> ○<u>貸切バス時間制運賃下限値[円/時間]（税別）</u> : 貸切バスの時間制運賃は、「変更命令の検討を必要としない運賃・料金の額の基準額（令和6年3月 中部運輸局）」に示される貸切バス（小型車）時間制運賃下限額「<u>5,040円/時間（税別）</u>」を用いた。 ○<u>運行時間[時間/日]</u> : 運行時刻帯別バス必要台数の合計。結果として<u>118時間/日</u>となる（図表3-17参照）。

・運行時刻帯別バス必要台数[台/時間]

：近隣事例である「近江鉄道線の目的別年齢別利用者割合」の値を用いて、平日の沿線7市町を域内とした、図表3-17を作成し、時刻帯別合計値の割合（図表3-17参照）を養老線の通学目的利用者数（図表3-16参照）に乗じて、養老線の時刻帯別通学目的利用者数を推計する。その合計が、通学目的利用者の4分の3以上をカバーする時間帯をバスの運行時間帯と設定し、その時間帯に運行が必要なバスの台数。

$$= (\text{時刻帯別通学目的利用者数}) [\text{人/時間}]$$

$$\div \text{貸切スクールバス乗車定員数} [\text{人/台}]$$

$$= (\text{時刻帯別通学目的利用者数}) [\text{人/時間}]$$

$$\div 28 \text{人/台}$$

図表 3-16 養老線利用者の目的別利用者数

目的	出勤	登校	通院	買物	観光	その他自由	業務	帰宅	小計
利用者全体(人)	3,123.3	3,589.5	155.4	281.1	31.4	1,058.2	294.3	7,395.6	15,928.8

（複数分野に跨るデータの根拠及び算出方法⑥参照）

・貸切スクールバス乗車定員数[人/台]

$$= 28 \text{人/台}$$

：送迎バスとして一般によく利用されている小型バスを用いるとして設定。

○点呼点検時間[時間/日]

$$= \text{バス必要台数} [\text{台/日}] \times \text{点呼点検時間} [\text{時間/台}]$$

$$= 33 \text{台/日} \times 2 \text{時間/台}$$

$$= 66 \text{時間/日}$$

・バス必要台数[台/日]

：図表3-17に示す「時刻帯別通学目的利用者数」で設定したバス必要台数。結果として33台/日となる。

・点呼点検時間[時間/台]

$$= 2 \text{時間/台}$$

：点呼点検時間は、「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の標準適用方法（中部運輸局 平成26年3月）」に基づき、出庫前及び帰庫後の点呼・点検時間として、1時間ずつ合計2時間とした。

○貸切バス運賃のキロ制運賃補正係数

$$= 1.16$$

：「算出ガイドライン」に基づき設定した。

●年間通学日数（平日）[日/年]

$$= 200 \text{日/年}$$

：「算出ガイドライン」に基づき、我が国の小中学校において概ね授業が行われている授業日数を設定。

図表 3-17 時刻帯別通学目的利用者数[人/時間]

時間			1時台	2時台	3時台	4時台	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台	計		
PT調査結果 (近江鉄道線)	通学目的	城内→城内	到着	0	0	0	0	0	196	20,689	34,741	1,483	506	65	140	120	137	136	278	36	96	34	0	0	0	0	0	58,657	
		域外→城内	到着	0	0	0	0	0	0	569	2,602	686	407	244	89	0	0	0	66	0	0	33	26	0	0	0	0	4,722	
		城内→域外	出発	0	0	0	0	123	2,349	4,018	1,975	606	521	162	118	78	40	100	64	0	33	35	0	0	0	0	0	10,222	
	通学目的のある 帰宅目的	城内→城内	到着	0	57	0	0	0	27	637	1,103	154	111	447	771	783	2,916	14,821	19,050	13,080	6,537	4,088	3,601	2,129	1,310	226	24	71,872	
		域外→城内	到着	133	0	0	0	0	0	67	30	60	69	0	24	234	153	448	873	1,499	1,828	1,575	1,209	841	742	324	22	10,131	
		城内→域外	出発	0	0	0	0	0	0	74	104	37	36	77	112	73	93	419	705	798	796	400	335	130	287	45	0	4,521	
	合計				133	57	0	0	123	2,572	26,054	40,555	3,026	1,650	995	1,254	1,288	3,339	15,924	21,036	15,413	9,290	6,165	5,171	3,100	2,339	595	46	160,125
	横構成比				0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	0.16	0.25	0.02	0.01	0.01	0.01	0.01	0.02	0.10	0.13	0.10	0.06	0.04	0.03	0.02	0.01	0.00	0.00	1.00
養老線通学目的利用者数				3.0	1.3	0.0	0.0	2.8	57.7	584.1	909.1	67.8	37.0	22.3	28.1	28.9	74.9	357.0	471.6	345.5	208.3	138.2	115.9	69.5	52.4	13.3	1.0	3,589.5	
貸切スクールバス利用者数									584.1	909.1							74.9	357.0	471.6	345.5	208.3	138.2	115.9					3,204	
バス必要台数（台）									21	33							3	13	17	13	8	5	5					118	
運行時間			1～5台目						■	○	○						○	○	○	○	○	○	○	■					
			6～8台目						■	○	○							○	○	○	○	■							
			9～13台目						■	○	○							○	○	○	■								
			14～17台目						■	○	○							○	■										
			18～21台目						■	○	○	■																	
			22～33台目							■	○	■																	

①-2 通学のためのタクシー券配布

学校へ養老線を利用して通学している学生に、通学のためのタクシー券を配布するとして算出した。通学のためのタクシー券配布は、夏休み等を除く平日のみとした。

算定式(3)①-2：通学のためのタクシー券配布

通学のためのタクシー券配布費用[円/年]
 =養老線を利用して通学しているタクシー券配布対象者数[人/日]
 ×1人1回当たりタクシー券配布費用[円/人回]×2(1往復)[回]
 ×年間配布日数(全日)[日/年]
 =3,590人/日×2,715円/人回×2(1往復)回×200日/年
 =3,898,740,000円/年

●養老線を利用して通学している人数[人/日]

: 通学目的の利用者数[人/日]
 =3,589.5人/日 ⇒ 3,590人/日

図表 3-18 養老線利用者の目的別年齢別利用者数

目的	出勤	登校	通院	買物	観光	その他自由	業務	帰宅	小計
利用者全体(人)	3,123.3	3,589.5	155.4	281.1	31.4	1,058.2	294.3	7,395.6	15,928.8

(複数分野に跨るデータの根拠及び算出方法⑥参照)

●1人1回当たりタクシー券配布費用[円/人回]

: 目的地までタクシーで移動するとして、養老線通学目的利用者の平均乗車距離を移動するタクシー料金を1人1回当たりタクシー券配布費用として設定した。

○平均乗車距離

=6,332m/人

: 平成30(2018)年養老線交通調査結果から、養老線利用のうち通学目的利用者の平均移動距離を算出した。

算出に当たり、三重県内に位置する駅からの利用については桑名駅を目的地の最寄り駅とし、岐阜県内に位置する駅からの利用については大垣駅を目的地の最寄り駅と仮定し、営業キロを用いた。

・平均乗車距離のタクシー料金(1人1回当たりタクシー券配布費用)[円/人回]

: タクシー料金は、距離だけでなく所要時間も考慮されるが、分野別代替費用が過剰にならないようにタクシー料金は距離制運賃のみで算出した。

距離制運賃の算出に用いる初乗運賃、追加距離は、図表3-19示す養老線沿線市町が適用される「大垣交通圏」のタクシー運賃の普通車の上限運賃及び下限運賃の平均値を用いて算出した。

=初乗運賃[円]+平均乗車距離までの加算回数[回]×加算運賃[円/回]

=初乗運賃[円]+

(平均乗車距離[km]-初乗距離[km])÷加算距離[km]×加算運賃[円/回]

= (600円+630円)÷2

+ ((平均乗車距離[km]-1.1km)÷(0.268km+0.255km)÷2×100円/回)

=615円+((平均乗車距離[km]-1.1km)÷0.2615km×100円/回)

・通学目的利用者のタクシー料金[円]

$$= 615 \text{ 円} + (6,332\text{m} - 1,100\text{m}) \div 261.5\text{m} \times 100 \text{ 円/回}$$

$$= 2,715 \text{ 円}$$

＊加算回数の計算は整数で切り上げとする。

図表 3-19 公定幅運賃：タクシーに係る基本運賃

下限運賃				上限運賃			
初乗距離(km)	初乗運賃	加算運賃	加算距離(m)	初乗距離(km)	初乗運賃	加算運賃	加算距離(m)
1.1	600	100	268	1.1	630	100	255

●年間通学日数（平日）[日/年]

$$= 200 \text{ 日/年}$$

：「算出ガイドライン」に基づき、我が国の小中学校において概ね授業が行われている授業日数を設定。

(4) 観光分野

観光分野の行財政負担額の算出は、“観光地送迎貸切バスの運行”及び“観光タクシーの運行”について行い、観光分野における分野別代替費用としては、いずれか小さいものとした。

①-1 観光地送迎貸切バスの運行

養老線を利用して観光施設に行っている人を、貸切バスで送迎するとして算出した。観光地送迎バスは、毎日運行するものとした。

算定式(4)①-1：観光地送迎バスの運行
観光地送迎バス運行費用[円/年] =貸切バス利用料金[円/日]×年間運行日数(平日)[日/年] =70,741円/日×365日/年 =<u>25,820,626円/年</u>
●<u>貸切バス利用料金[円/日]</u> : 貸切バスの利用料金は、時間制運賃とキロ制運賃を合算して算出するが、算出方法を簡素化する理由から、分野別代替費用の算出に用いる貸切バス利用料金は、時間制運賃に貸切バス運賃のキロ制運賃補正係数を乗じて算出した。 また、運行時間については、時間制運賃において最低保障される出庫前及び帰庫後の点検等に必要な出庫前帰庫後点検等時間2時間を加えた時間での利用料金を算出した。 =<u>貸切バス時間制運賃下限額[円/時間](税別)×消費税</u> <u>×(運行時間[時間/日]+点呼点検時間[時間/日])</u> <u>×貸切バス運賃のキロ制運賃補正係数</u> =5,040円/時間×1.10×(9時間/日+2時間/日)×1.16 =<u>70,741円/日</u> ○<u>貸切バス時間制運賃下限値[円/時間](税別)</u> : 貸切バスの時間制運賃は、「変更命令の検討を必要としない運賃・料金の額の基準額(令和6年3月 中部運輸局)」に示される貸切バス(小型車)時間制運賃下限額「<u>5,040円/時間(税別)</u>」を用いた。 ○<u>運行時間[時間/日]</u> : 運行時刻帯別バス必要台数の合計。結果として<u>9時間/日</u>となる(図表3-21参照)。

・運行時刻帯別バス必要台数[台/時間]

：近隣事例である「近江鉄道線の目的別年齢別利用者割合」の値を用いて、平日の沿線7市町を域内とした、図表3-21を作成し、時刻帯別合計値の割合（図表3-21参照）を養老線の買物目的利用者数（図表3-20参照）に乗じて、養老線の時刻帯別観光地送迎バス利用対象者数を推計する。その合計が、観光地送迎バス利用対象者数の4分の3以上をカバーする時間帯をバスの運行時間帯と設定し、その時間帯に運行が必要なバスの台数。

$$= (\text{時刻帯別観光地送迎バス利用対象者数}) [\text{人/時間}]$$

$$\div \text{観光地送迎貸切バス乗車定員数} [\text{人/台}]$$

$$= (\text{時刻帯別観光地送迎バス利用対象者数}) [\text{人/時間}]$$

$$\div 28 \text{人/台}$$

・養老線観光地送迎貸切バス利用対象者数[人/日]

：下表に示す養老線観光目的利用者のうち観光地送迎貸切バス利用者の割合

$$= \text{養老線観光目的利用者} [\text{人/日}] \times \text{観光地送迎貸切バス利用者割合} [\%]$$

$$= 28.0 \text{人/日} \times 36.8\%$$

$$= 10.3 \text{人/日}$$

図表 3-20 養老線利用者の目的別利用者数

目的	出勤	登校	通院	買物	観光	その他自由	業務	帰宅	小計
利用者全体(人)	3,123.3	3,589.5	155.4	281.1	31.4	1,058.2	294.3	7,395.6	15,928.8

（複数分野に跨るデータの根拠及び算出方法⑩参照）

・観光地送迎貸切バス利用者割合[%]

$$= 36.8\%$$

：近隣事例である「近江鉄道線の観光目的利用者のうち、域外在住者の域内着及び、域内内々を移動する人の割合」を用いた。

・観光地送迎貸切バス乗車定員数[人/台]

$$= 28 \text{人/台}$$

：送迎バスとして一般によく利用されている小型バスを用いるとして設定。

○点呼点検時間[時間/日]

$$= \text{バス必要台数} [\text{台/日}] \times \text{点呼点検時間} [\text{時間/台}]$$

$$= 1 \text{台/日} \times 2 \text{時間/台}$$

$$= 2 \text{時間/日}$$

・バス必要台数[台/日]

：図表3-21示す「時刻帯別観光目的利用者数」で設定したバス必要台数。結果として1台/日となる。

・点呼点検時間[時間/台]

$$= 2 \text{時間/台}$$

：点呼点検時間は、「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の標準適用方法（中部運輸局 平成26年3月）」に基づき、出庫前及び帰庫後の点呼・点検時間として、1時間ずつ合計2時間とした。

○貸切バス運賃のキロ制運賃補正係数

=1.16

: 「算出ガイドライン」に基づき設定した。

●年間運行日数（平日）〔日/年〕

=365日/年

図表 3-21 時刻帯別観光目的利用者数[人/時間]

時間				1時台	2時台	3時台	4時台	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台	計
PT調査結果 (近江鉄道線)	観光目的	城内→城内	到着	0	0	0	0	0	0	0	0	0	68	19	23	136	271	118	42	21	103	0	34	0	0	0	0	835
		域外→城内	到着	0	0	0	0	17	45	472	1,160	509	380	531	380	224	304	145	40	39	75	16	0	0	0	0	0	4,337
	観光目的のある 帰宅目的	城内→域外	到着	0	0	0	0	29	78	158	22	15	63	0	91	118	337	664	973	439	56	85	99	105	71	0	0	3,403
	合計			0	0	0	0	46	123	630	1,182	524	511	550	504	478	912	927	1,055	499	234	101	133	105	71	0	0	8,585
	横構成比			0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.01	0.07	0.14	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06	0.11	0.11	0.12	0.06	0.03	0.01	0.02	0.01	0.01	0.00	0.00	1.00
養老線買物目的利用者数				0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.8	1.6	0.7	0.7	0.7	0.7	0.6	1.2	1.2	1.4	0.7	0.3	0.1	0.2	0.1	0.1	0.0	0.0	12
観光地送迎貸切バス利用者数										0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1		0.1	0.1	0.1									1
バス必要台数（台）										1	1	1	1	1	1		1	1	1									9
運行時間 1台目									■	○	○	○	○	○	○		○	○	○	■								

①-2 観光タクシー券配布

養老線を利用して観光施設に行っている人の移動手段として、観光タクシーを運行するとして算出した。なお、観光タクシーは高額であるため、分野別代替費用が過剰にならないように、本分析では通常のタクシー料金により算出した。

また、観光タクシーは毎日運行するものとした。

算定式(4)①-2：観光タクシーの運行

観光タクシー運行費用[円/年]

$$\begin{aligned}
 &= \text{養老線を利用して観光しているグループ}[\text{グループ/日}] \\
 &\times 1 \text{グループ1回当たりタクシー料金}[\text{円/グループ回}] \times 2 \text{ (1往復)} [\text{回}] \\
 &\times \text{年間運行日数 (全日)} [\text{日/年}] \\
 &= 4 \text{グループ/日} \times 2,715 \text{円/グループ回} \times 2 \text{ (1往復)} \text{回} \times 365 \text{日/年} \\
 &= \boxed{7,927,800 \text{円/年}}
 \end{aligned}$$

●養老線を利用して観光しているグループ[人/日]

: 1グループ3人で移動するとし、養老線の観光目的利用者数から算出。

$$\begin{aligned}
 &= \text{観光目的利用者数}[\text{人/日}] \div 1 \text{グループ人数}[\text{人/グループ}] \\
 &= 11.6 \text{人/日} \div 3 \text{人/グループ} \\
 &= 3.9 \text{グループ/日} \Rightarrow \underline{4 \text{グループ/日}}
 \end{aligned}$$

○養老線観光タクシー利用対象者数[人/日]

: 下表に示す養老線観光目的利用者のうち観光タクシー利用者の割合

$$\begin{aligned}
 &= \text{養老線観光目的利用者}[\text{人/日}] \times \text{観光タクシー利用者割合}[\%] \\
 &= 31.4 \text{人/日} \times 36.8\% \\
 &= \underline{11.6 \text{人/日}}
 \end{aligned}$$

図表 3-22 養老線利用者の目的別利用者数

目的	出勤	登校	通院	買物	観光	その他自由	業務	帰宅	小計
利用者全体(人)	3,123.3	3,589.5	155.4	281.1	31.4	1,058.2	294.3	7,395.6	15,928.8

(複数分野に跨るデータの根拠及び算出方法⑤参照)

・観光タクシー利用者割合[%]

$$= 36.8\%$$

: 近隣事例である「近江鉄道線の観光目的利用者のうち、域外在住者の域内着及び、域内内々を移動する人の割合」を用いた。

●1グループ1回当たりタクシー料金[円/人回]

: 目的地までタクシーで移動するとして、養老線観光目的利用の平均乗車距離を移動するタクシー料金を1グループ1回当たりタクシー料金として設定した。

○平均乗車距離

$$= \underline{6,332 \text{m/人}}$$

: 平成30(2018)年養老線交通調査結果から、養老線利用のうち観光目的利用者の平均移動距離を算出した。

算出に当たり、三重県内に位置する駅からの利用については桑名駅を目的地の最寄り駅とし、岐阜県内に位置する駅からの利用については大垣駅を目的地の最寄り駅と仮定し、営業キロを用いた。

- ・平均乗車距離のタクシー料金（1グループ1回当たりタクシー料金）[円/グループ回]
 : タクシー料金は、距離だけでなく所要時間も考慮されるが、分野別代替費用が過剰にならないようにタクシー料金は距離制運賃のみで算出した。
 距離制運賃の算出に用いる初乗運賃、追加距離は、図表3-23に示す養老線沿線市町が適用される「大垣交通圏」のタクシー運賃の普通車の上限運賃及び下限運賃の平均値を用いて算出した。

$$= \text{初乗運賃}[\text{円}] + \text{平均乗車距離までの加算回数}[\text{回}] \times \text{加算運賃}[\text{円/回}]$$

$$= \text{初乗運賃}[\text{円}] +$$

$$(\text{平均乗車距離}[\text{km}] - \text{初乗距離}[\text{km}]) \div \text{加算距離}[\text{km}] \times \text{加算運賃}[\text{円/回}]$$

$$= (600 \text{ 円} + 630 \text{ 円}) \div 2$$

$$+ ((\text{平均乗車距離}[\text{km}] - 1.1 \text{ km}) \div (0.268 \text{ km} + 0.255 \text{ km}) \div 2 \times 100 \text{ 円/回})$$

$$= 615 \text{ 円} + ((\text{平均乗車距離}[\text{km}] - 1.1 \text{ km}) \div 0.2615 \text{ km} \times 100 \text{ 円/回})$$
- ・観光目的のタクシー料金

$$= 615 \text{ 円} + ((6,332 \text{ m} - 1,100 \text{ m}) \div 261.5 \text{ m} \times 100 \text{ 円/回})$$

$$= \underline{2,715 \text{ 円}}$$
 * 加算回数の計算は整数で切り上げとする。

図表 3-23 公定幅運賃：タクシーに係る基本運賃

下限運賃				上限運賃			
初乗距離(km)	初乗運賃	加算運賃	加算距離(m)	初乗距離(km)	初乗運賃	加算運賃	加算距離(m)
1.1	600	100	268	1.1	630	100	255

●年間運行日数（全日）[日/年]

= 365日/年

(5) 福祉分野

①通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布

養老線を利用して、通院・買物・観光以外での自由目的で移動しているタクシー券の配布条件とした65歳以上の人に、当該目的のためのタクシー券を配布するとして算出した。タクシー券は、毎日配布するものとした。

算定式(5)①：通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布

通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布費用[円/年]

＝養老線を通院・買物・観光以外での自由目的で利用している

タクシー券配布対象者数[人/日]

×1人1回当たりタクシー券配布費用[円/人回]×2（1往復）[回]

×年間配布日数（全日）[日/年]

＝111人/日×2,715円/人回×2（1往復）[回]×365日/年

＝219,996,450円/年

●養老線を通院・買物・観光以外での自由目的で利用している65歳以上の高齢者数[人/日]

：65歳以上の通院・買物・観光以外での自由目的の利用者数[人/日]

＝110.8人/日 ⇒ 111人/日

図表 3-24 養老線利用者の目的別年齢別利用者数

目的	出勤	登校	通院	買物	観光	その他自由	業務	帰宅	小計
65歳以上(人)	14.9	0.0	86.0	31.4	19.8	110.8	36.4	317.5	616.7

（複数分野に跨るデータの根拠及び算出方法⑥参照）

●1人1回当たりタクシー券配布費用[円/人回]

：目的地までタクシーで移動するとして、65歳以上のその他自由目的利用者の平均乗車距離を移動するタクシー料金を1人1回当たりタクシー券配布費用として設定した。

○平均乗車距離

＝6,332m/人

：平成30(2018)年養老線交通調査結果から、養老線利用のうち65歳以上のその他自由目的利用者の平均移動距離を算出した。

算出に当たり、三重県内に位置する駅からの利用については桑名駅を目的地の最寄り駅とし、岐阜県内に位置する駅からの利用については大垣駅を目的地の最寄り駅と仮定し、営業キロを用いた。

・平均乗車距離のタクシー料金（1人1回当たりタクシー券配布費用）[円/人回]

：タクシー料金は、距離だけでなく所要時間も考慮されるが、分野別代替費用が過剰にならないようにタクシー料金は距離制運賃のみで算出した。

距離制運賃の算出に用いる初乗運賃、追加距離は、図表3-23に示す養老線沿線市町が適用される「大垣交通圏」のタクシー運賃の普通車の上限運賃及び下限運賃の平均値を用いて算出した。

＝初乗運賃[円]＋平均乗車距離までの加算回数[回]×加算運賃[円/回]

＝初乗運賃[円]＋

（平均乗車距離[km]－初乗距離[km]）÷加算距離[km]×加算運賃[円/回]

＝（600円＋630円）÷2

＋（（平均乗車距離[km]－1.1km）÷（0.268km＋0.255km）÷2×100円/回）

＝615円＋（（平均乗車距離[km]－1.1km）÷0.2615km×100円/回）

- ・ 65歳以上の高齢者のその他自由目的のタクシー料金[円]
 $= 615 \text{ 円} + (6,332\text{m} - 1,100\text{m}) \div 261.5\text{m} \times 100 \text{ 円/回}$
 $= 2,715 \text{ 円}$
 ＊加算回数の計算は整数で切り上げとする。

図表 3-25 公定幅運賃：タクシーに係る基本運賃

下限運賃				上限運賃			
初乗距離(km)	初乗運賃	加算運賃	加算距離(m)	初乗距離(km)	初乗運賃	加算運賃	加算距離(m)
1.1	600	100	268	1.1	630	100	255

- 年間運行日数（平日）[日/年]
 $= 365 \text{ 日/年}$

(6) 財政分野

①土地の価値低下等による税収減少

養老線廃止時影響エリアの地価が低下することによる税収（土地の固定資産税及び都市計画税）減少分を算出した。

算定式(6)①：土地の価値低下等による税収減少

土地の価値低下等による税収減少額[円/年]

= 養老線廃止時影響エリア内の土地の固定資産税及び都市計画税[円/年]

× 土地の価格低下率[%]

= 1,702,155,138円/年 × 1%

= **17,021,551円/年**

● 養老線廃止時影響エリア内の土地の固定資産税及び都市計画税[円/年]

= 土地の固定資産税及び都市計画税合計[千円/年]

× 養老線廃止時影響エリア面積[km²] ÷ 沿線10市町の可住地面積[km²]

= 12,009,000千円/年 × 40.30km² ÷ 284.32km²

= 1,702,155,138円/年

○ 土地の固定資産税及び都市計画税合計[円/年]

: 固定資産税 = 32,700,814千円 都市計画税 = 3,256,185千円 計 36,026,999千円

出典は、令和5年度財政状況資料集（岐阜県ホームページ、三重県ホームページ）。

土地に係る固定資産税及び都市計画税を固定資産税及び都市計画税の1/3として算出。

= 36,026,999千円/年 × 1/3 = 12,009,000千円/年

○ 養老線廃止時影響エリア面積[km²]

= 40.30km²（人口あり250mメッシュ面積）

: 「分野別代替費用算出の前提条件」で設定した廃止時影響エリアの人口1人以上の面積を、国勢調査に関する地域メッシュ統計（令和2年）を用いて算出。

○ 養老線沿線7市町の可住地面積[km²]

= 284.32km²（人口あり250mメッシュ面積）

: 養老線廃止時影響エリア面積を国勢調査に関する地域メッシュ統計（令和2年）を用いて算出しているため、可住地面積についても人口1人以上の地域メッシュを可住地として、地域メッシュ統計（令和2年）を用いて算出した。

● 土地の価格低下率[%]

= 1%

: 平成12年度以降廃止された鉄道駅勢力圏と、廃止駅が位置する自治体の存続駅の鉄道駅勢力圏（鉄道駅から半径1km）の平成27年度までの地価変動の違いを分析した結果であり、存続エリアに対する廃止エリアの土地価格低下率。

(7) 建設分野

①道路混雑に対応した道路整備（地域公共交通以外の交通分野）

養老線利用者が全て自動車利用に転換し、鉄道に並行する道路を利用するとしたとき、その道路で自動車交通量が増加し、現道拡幅（車線数の増加）が必要となることによる道路整備費用を、道路施設の耐用年数等を考慮した50年で除して算出する。

ただし、下表に示すように各分野で養老線の利用目的に応じた対策が検討されているが、通勤目的の利用者への対策はどの分野でも検討されていない。そのため、並行する道路の増加交通量は、通勤目的での利用者が自動車利用に転換するとして算出した。

他分野の貸切バスの運行やタクシー券の配布によっても、自動車交通量は増加するが、それらの増加交通量は、分野別代替費用が過大にならないためにも増加交通量の対象としていない。

図表 3-26 他分野での対策

分野	対策
医療分野	病院送迎貸切バスの運行 通院のためのタクシー券配布医師による往診
商業分野	買物バスの運行 買物のためのタクシー券配布
教育分野	貸切スクールバスの運行 通学のためのタクシー券配布
観光分野	観光地送迎貸切バスの運行 観光タクシーの運行
福祉分野	その他自由目的での移動のためのタクシー券配布

算定式(7)①：道路混雑に対応した道路整備費用（県道）

道路混雑に対応した道路整備費用[円/年]

$$\begin{aligned}
 &= (2\text{車線拡幅整備単価}[\text{円}/\text{m}] \times 2\text{車線整備道路延長}[\text{m}] \\
 &\quad + 4\text{車線拡幅整備単価}[\text{円}/\text{m}] \times 4\text{車線整備道路延長}[\text{m}] \\
 &\quad + 6\text{車線拡幅整備単価}[\text{円}/\text{m}] \times 6\text{車線整備道路延長}[\text{m}]) \\
 &\quad \div \text{道路施設の耐用年数}[\text{年}] \\
 &= (2.5\text{百万円}/\text{m} \times 0\text{m} \\
 &\quad + 3.3\text{百万円}/\text{m} \times 10,000\text{m} \\
 &\quad + 9.6\text{百万円}/\text{m} \times 0\text{m}) \div 50\text{年} \\
 &= 3,000\text{百万円}/\text{m} \div 50\text{年} \\
 &= \boxed{1,200\text{百万円}/\text{年}}
 \end{aligned}$$

●車線数別道路拡幅整備単価[円/m]

：「算出ガイドライン」に示された下表の値とした。

図表 3-27 道路拡幅整備単価

拡幅後車線数	2車線	4車線	6車線	8車線
単価（百万円/m）	2.5	3.3	9.6	14.4

*整備単価は、工事費（消費税込み）と用地費を集計したものである。

●車線数別整備道路延長[m]

：下表に示す拡幅後車線数別整備道路延長。

図表 3-28 拡幅後車線数別整備道路延長

拡幅後車線数	2車線	4車線	6車線
整備延長（m）	0m	10,000m	0m

●道路施設の耐用年数[年]

=50年

：道路の「費用便益分析マニュアル」での検討年数。

(8) 分野別代替費用算出のまとめ

(1)～(7)で算出した養老線の分野別代替費用は、図表 3-29 に示すとおりである。

分野別代替費用は、各分野の行財政負担項目の施策実施費用が最小になるものを選択するが、参考として最大のものを選択した場合の分野別代替費用も示した。

図表 3-29 に示すとおり、仮に養老線が廃止された場合、養老線の代わりに「医療」「教育」「建設」等の多様な分野で代替施策を実施した場合の費用は、最も少なく算出した場合で 18.9 億円/年となり、最も多く算出した場合は 57.0 億円/年となる。

図表 3-29 分野別代替費用算出のまとめ

分野	養老線が廃止された場合に追加的に必要となる行財政負担項目	施策実施費用	分野別代替費用	
			最小値	最大値
医療	病院送迎貸切バスの運行	1,733 万円/年	1,733 万円/年	11,441 万円/年
	通院のためのタクシー券配布	11,441 万円/年		
	医療費の増加	15,717 万円/年	15,717 万円/年	
商業	買物バスの運行	3,756 万円/年	3,756 万円/年	6,342 万円/年
	買物のためのタクシー券配布	6,342 万円/年		
教育	貸切スクールバスの運行	23,666 万円/年	23,666 万円/年	389,874 万円/年
	通学のためのタクシー券配布	389,874 万円/年		
観光	観光地送迎貸切バスの運行	2,582 万円/年	793 万円/年	2,582 万円/年
	観光タクシーの運行	793 万円/年		
福祉	通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布	22,000 万円/年	22,000 万円/年	
財政	土地の価値低下等による税收減少	1,702 万円/年	1,702 万円/年	
建設	道路混雑に対応した道路整備	120,000 万円/年	120,000 万円/年	
分野別代替費用の合計			189,367 万円/年	569,658 万円/年

3.2.5 定量化の難しい養老線が有するその他の効果

3.4 で算出した、仮に養老線が廃止された場合に必要となる行財政負担項目は、数値化が可能な「医療」「商業」「教育」「観光」「福祉」「財政」「建設」分野の行財政負担項目別の費用を算出したものである。

建設分野の市町道の道路整備費用のように、現況のデータがないために算出できていないものや、「交通安全」「定住促進」「環境」の分野のように、仮に養老線が廃止された場合に必要となると考えられるが、数値化が難しいために算出していない行財政負担項目は多数ある。

それらの数値化の難しい行財政負担項目を下表に示す。

図表 3-30 数値化の難しい行財政負担項目

分野	養老線が廃止された場合に必要となる行財政負担項目	内容
福祉	さらなる介護予防事業	外出することが介護予防となっていた高齢者が外出しづらくなることにより、外出機会が減少し、介護を必要とする人が増加することを防止するため、さらなる介護予防事業を実施する。
交通安全	高齢者ドライバーのさらなる安全教育	自動車の運転が不安になった高齢者が、移動のために仕方なく自動車を運転することにより交通事故が増加すると考えられるため、高齢者ドライバーにさらなる安全教育を行う。
	生活道路安全対策	養老線利用者が自動車利用に転換し、生活道路が抜け道として利用されることへの交通安全対策を実施する。
	通学路の安全対策	養老線を利用して通学していた生徒が徒歩や自転車で通学するために通学路となる道路の安全対策を実施する。
定住促進	事業所近くでの居住による人口流出対策	沿線市町外の事業所へ通勤している人が、通勤が不便になることから沿線市町外の事業所近くに転居することによる人口流出を抑制するための施策を実施する。
	さらなる定住支援事業	養老線がないということで沿線市町外への転居を考える人へのさらなる定住支援事業を実施する。
	マイカー購入補助	日常生活での移動手段がなくなるために沿線市町外へ転居することによる人口流出を抑制するために、移動手段としてマイカーを購入する際の補助を行う。
財政	人が集まりにくくなることによる税収減少	養老線沿線の中心市街地に人が集まりにくくなることによる税収減少。
建設	道路混雑に対応した道路整備（市町道）	養老線利用者が自動車利用により増加する自動車交通に対応するための市町道整備を行う。
	駐車場の整備	養老線利用者が自動車利用へ転換することにより不足する駐車場整備を行う。
環境	さらなる温室効果ガス削減対策	養老線利用者が自動車利用へ転換することにより、自動車から排出される温室効果ガスが増加することに対応して、さらなる温室効果ガス削減対策を実施する。
防災	災害時における住民の移動手段の調達	災害時の移動手段としての役割も担う養老線が廃止されることから、災害に備えて住民の移動手段を確保する。
地域コミュニティ	さらなる外出支援事業	地域コミュニティ活動に参加できる人の減少や養老線の車両内での会話の機会が減少するために地域コミュニティ活動が衰退し、地域コミュニティが希薄になるため、地域コミュニティ活動の活性化に向けた対策を実施する。

3.3 クロスセクター効果分析結果概要及び考察

3.3.1 クロスセクターによる代替費用金額について

養老線の運行に対しては、国庫補助金、県補助金、沿線7市町による補助金・負担金が支出されている。これに対して、今回算定した7つの分野の代替費用の合計金額は年間約18.9億円と非常に大きくなっている。養老線は年間約600万人の利用があり、ローカル鉄道と呼ばれる鉄道の中では比較的用户が多いことから、クロスセクター効果も大きくなっていると考えられる。したがって、現状の補助金は単なる「赤字補填」ではなく「地域を支えるための効率的な支出」ということができる。また、代替費用の金額が大きいことに加え、代替バスに必要な台数等も非常に多くなり、現実的に代替されることも困難であることから、今後も養老線を存続していくことが望ましいと考えられる。

3.3.2 効果の高い行政分野について

現在、養老線は高校生の通学に多く利用されており、代替費用の算出結果でも「教育分野」における代替費用が年間約2.4億円と突出して大きくなっている。このことから、高校生の通学を他の手段で代替させることは困難であり、養老線の必要性が高いことが可視化された。

公共交通には行政が支える移動以外にも、まちの賑わいに関わる移動など多面的な効果が想定されるものの、対象を広げると算出範囲が不明確になったり、計算方法が煩雑になったり、過大計上になったりする恐れがあるため、定量的な算出方法が確立されている「クロスセクター効果算出ガイドライン」に記載された項目について算出している。実際には、これに定量化できない効果が上乗せされることから、算出された金額以上の効果があると考えられる。

3.3.3 目的別年齢別利用者割合について

クロスセクター効果分析において、各代替費用を算出するにあたり「目的別年齢別利用者割合」が必要となるが、令和7年3月時点で第6回中京都市圏パーソントリップ調査データが公表されていないため、今回の算定では、類似する鉄道の事例である近江鉄道の「目的別年齢別利用者割合」を使用している。より精度の高いクロスセクター効果分析を行うためには、第6回中京都市圏パーソントリップ調査のデータを使用し、養老線の「目的別年齢別利用者割合」を使用して算出する必要がある。

議第2号 令和7年度養老線地域公共交通再生協議会事業計画（案）について

1 目 的

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会として、養老線が地域住民に必要な不可欠な公共交通機関として安定した運営ができるよう、関係者が連携して必要な事業を実施します。

2 事業内容

(1) 協議会の運営

- ① 協 議 会
- ② 幹 事 会
- ③ 部 会 等 必要に応じて開催

(2) 主な事業内容

① 地域公共交通計画の変更及び評価に関する協議

- 1) 計画の目標を達成するための施策・事業の実施
- 2) 計画の目標の達成状況の評価
- 3) 計画の改善点等の検討、施策・事業の見直し
- 4) 計画改訂のための調査・研究の実施

② 次期地域公共交通計画の策定に関する協議

- 1) 基礎調査データに基づく、養老線交通圏の課題整理
- 2) 養老線沿線住民及び利用者のニーズ調査に基づく利用促進施策検討
- 3) 養老線利用実態調査に基づく、養老線駅へのアクセス向上施策検討
- 4) 計画目標及びKPIの検討
- 5) あらゆる関係者による「共創」による計画策定に向けての協議
- 6) その他次期公共交通計画策定に必要な協議

③ 地域公共交通計画に係る連絡調整

- 1) 国及び関係自治体との連絡調整
- 2) 交通事業者との連絡調査
- 3) その他の関係機関、関係団体等との連絡調整

④ 地域公共交通計画に位置づけられた事業の実施

- 1) 利用促進、普及啓発
 - ・養老線沿線観光ガイド（おでかけ沿線ガイド）作成
 - ・ポケット時刻表作成
- 2) 駅周辺施設整備（パークアンドライド等）
- 3) 情報発信
 - ・養老線ポータルの運営
 - ・協議結果等についての情報公開
 - ・イベント等の案内 等
- 4) 各種イベントでのPR等
 - ・関係事業者、関係団体等と連携した、国内外でのPRによる養老線の利用促進及び養老線沿線地域への誘客促進（多国語養老線沿線観光パンフレット作製）
- 5) 企業等の協賛、協力を得た利用促進
 - ・養老線沿線事業所等に対し、養老線及び公共交通機関等を利用した通勤の促進
 - ・養老線沿線商業施設、小売店、飲食店等とのコラボレーションによる利用促進
 - ・民間事業者による駅舎の活用等の研究
- 6) 高等学校等の協力を得た利用促進
 - ・大垣工業高等学校との連携（養老鉄道ミニ電車）
 - ・大垣商業高等学校との連携（地元企業の協力による生徒が考案した商品販売）
 - ・大垣南高等学校等養老線沿線高校生による提案事業
 - ・子育て支援団体等と協働による未就学児に対するモビリティーマネジメント
- 7) その他の必要な事業
 - ・広域的な利用促進事業の調査研究、実証実施等（地域公共交通再構築調査事業）
 - ・観光協会等と連携した沿線観光施設を繋ぐ周遊観光への取組み
 - ・シェアサイクルや新モビリティサービスを活用した駅アクセス方法の研究

⑤ その他の協議会の目的を達成するため必要と認める事項

- 1) 各種講演会、シンポジウム等への参加、開催
- 2) 各種団体等の視察対応

議第3号 令和7年度養老線地域公共交通再生協議会収支予算（案）について

1 歳入の部

(単位：円)

目	令和7年度	令和6年度	比較増減	摘 要
負担金	3,500,000	7,000,000	▲3,500,000	500千円×7市町
補助金	3,000,000	2,365,000	635,000	R6事業補助金
繰越金	159,000	55,640	103,360	前年度繰越金（未確定）
雑 入	1,000	1,360	▲360	預金利子 等
合計	6,660,000	9,422,000	▲2,762,000	

2 歳出の部

(単位：円)

目	令和7年度	令和6年度	比較増減	摘 要
運営費	470,000	522,000	▲52,000	(1) 委員報酬 140,000
				(2) 費用弁償 20,000
				(3) 消耗品費 10,000
				(4) 食糧費 20,000
				(5) 使用料 280,000
事務費	90,000	150,000	▲60,000	(1) 旅 費 20,000
				(2) 消耗品費 20,000
				(3) 役 務 費 20,000
				(4) 印刷製本費 30,000
事業費	6,100,000	8,750,000	▲2,650,000	(1) 計画策定業務委託 5,000,000
				(2) 利用促進事業 1,100,000
				①啓発グッズ 300,000
				②市町イベント 300,000
				③養鉄イベント 500,000
予備費	0	0	0	
合計	6,660,000	9,422,000	▲2,762,000	

注：科目間流用は、会長において行うことができる。

今 後 の 日 程 に つ い て

とき・ところ	内 容
5～6月	令和7年度養老線地域公共交通再生協議会幹事会 ・ 令和6年度 事業報告（案）、収支決算（案） ・ 養老線交通圏地域公共交通網形成計画について (1) 養老線沿線市町及び養老線交通圏の現状について (2) アクションプログラム等の進捗状況について (3) 目標値の達成状況等について ほか
5～6月	令和7年度養老線地域公共交通再生協議会（本体会議） ・ 令和6年度 事業報告（案）、収支決算（案） ・ 養老線交通圏地域公共交通網形成計画について (1) 養老線沿線市町及び養老線交通圏の現状について (2) アクションプログラム等の進捗状況について (3) 目標値の達成状況等について ほか

※上記以外にも、必要に応じて養老線地域再生協議会（本体会議・幹事会）を開催する。