

# 令和7年度養老線地域公共交通再生協議会 第2回会議次第

と き 令和7年12月22日（月）13:30～15:30

ところ クインテッサホテル大垣 3階 ソーレB

## 1 開 会

## 2 あいさつ

## 3 報告事項

報第1号 養老線交通圏の地域及び公共交通の現状について

資料No.1

- ① 養老線沿線市町の現状
- ② 養老線交通圏の公共交通の現状
- ③ 養老線沿線市町の関連計画・社会環境の整理

報第2号 養老線沿線の公共交通に関するニーズ等について

資料No.2

- ① 養老線沿線住民に対するアンケート調査
- ② 養老線利用者に対するヒアリング調査
- ③ 養老線沿線施設利用に対するヒアリング調査
- ④ 養老線沿線企業に対するアンケート調査

報第3号 共創事業推進部会（関係者・高校生等）からの提言

資料No.3

## 4 協議事項

議第1号 養老線と地域公共交通の課題確認について

資料No.4

議第2号 養老線交通圏の将来像と基本方針（案）について

資料No.5

## 5 その他

(1) 養老線交通圏地域公共交通計画策定スケジュールについて

資料No.6

(2) 今後の日程について

資料No.7

## 6 閉 会

# 1 養老線沿線市町及び養老線交通圏の現状

## (1) 養老線沿線市町の地域概況

### ① 人口の推移と将来見通し

沿線7市町の人口は、平成17年(2005年)度をピークに減少傾向にあり、平成7年(1995年)度から令和2年(2020年)度の25年間で約2万人、4.8%の減少となっていますが、2025年度から2050年度の人口推計では約8万8千人、21.8%の大幅な人口減少が見込まれています。

また、年齢階層別人口で見ると、年少人口、生産年齢人口の総数は平成7年(1995年)をピークに減少に転じています。

### ▼ 沿線市町の人口の推移：実績

(単位：人)

年度	平成7年 (1995年)	平成12年 (2000年)	平成17年 (2005年)	平成22年 (2010年)	平成27年 (2015年)	令和2年 (2020年)	令和6年 (2024年)
桑名市	129,595	134,856	138,963	140,290	140,303	138,613	137,481
海津市	41,694	41,204	39,453	37,941	35,206	32,753	31,255
養老町	33,694	33,256	32,550	31,332	29,029	26,882	25,785
大垣市	161,679	161,827	162,070	161,160	159,879	158,286	156,488
神戸町	20,687	20,750	20,830	20,065	19,282	18,585	18,098
池田町	23,153	23,820	24,559	24,980	24,347	23,360	22,369
揖斐川町	28,368	27,453	26,192	23,784	21,503	19,529	18,783
合計	438,870	443,166	444,617	439,552	427,859	418,008	410,259

### ▼ (参考) 沿線市町の人口の推移：推計値

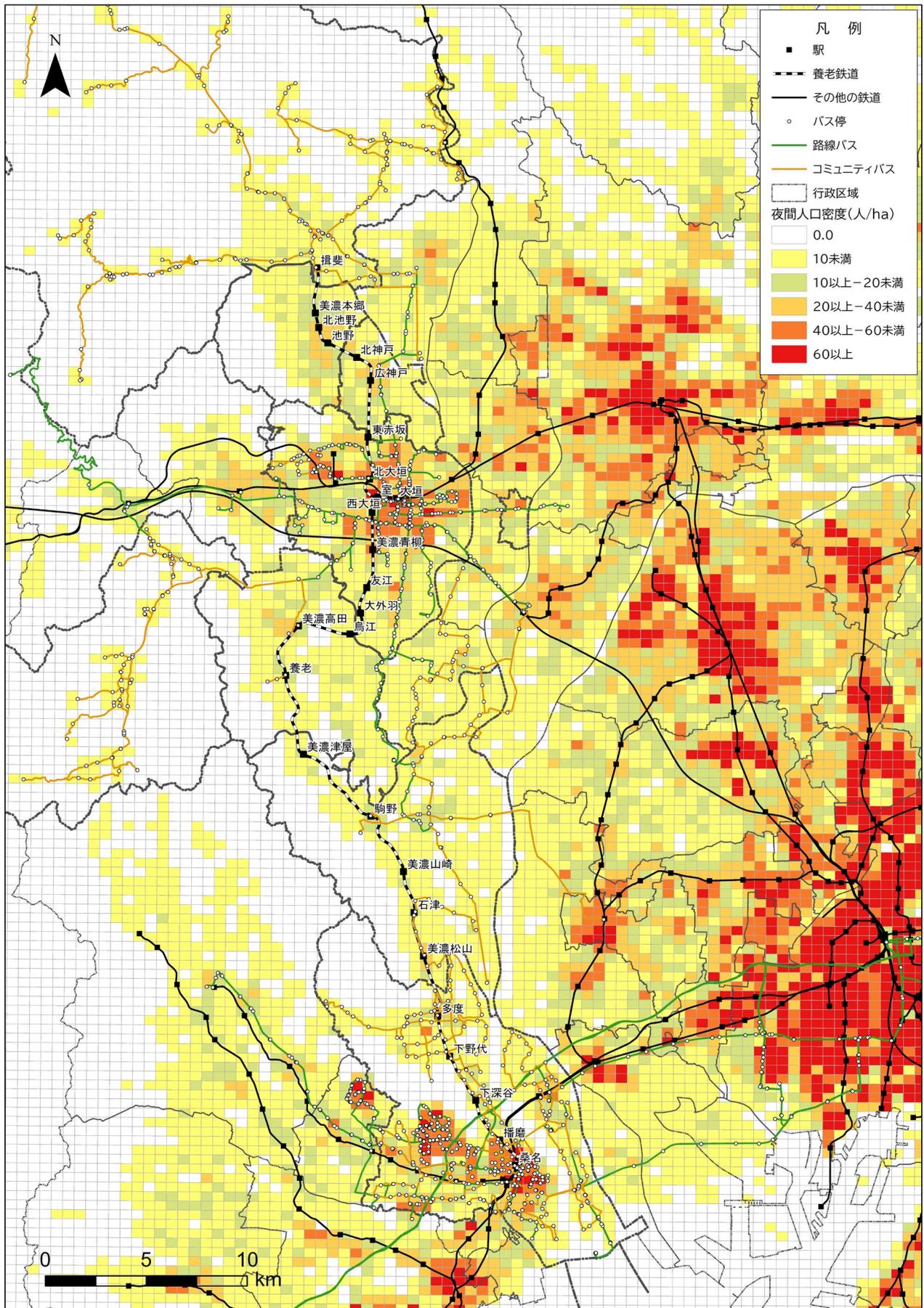
(単位：人)

年度	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年	2050年	2050年-2025年	
桑名市	136,146	132,741	128,988	124,878	120,499	115,878	-20,268	-14.9%
海津市	30,362	27,845	25,261	22,670	20,148	17,756	-12,606	-41.5%
養老町	24,810	22,712	20,561	18,431	16,366	14,417	-10,393	-41.9%
大垣市	154,850	150,579	145,911	140,908	135,667	130,141	-24,709	-16.0%
神戸町	17,597	16,473	15,295	14,129	13,016	11,943	-5,654	-32.1%
池田町	21,597	20,525	19,377	18,157	16,918	15,679	-5,918	-27.4%
揖斐川町	17,389	15,512	13,706	11,993	10,449	9,033	-8,356	-48.1%
合計	402,751	386,387	369,099	351,166	333,063	314,847	-87,904	-21.8%

※平成7年から令和2年までは国勢調査実測値、令和6年度は住民基本台帳人口、2025年～は推測値

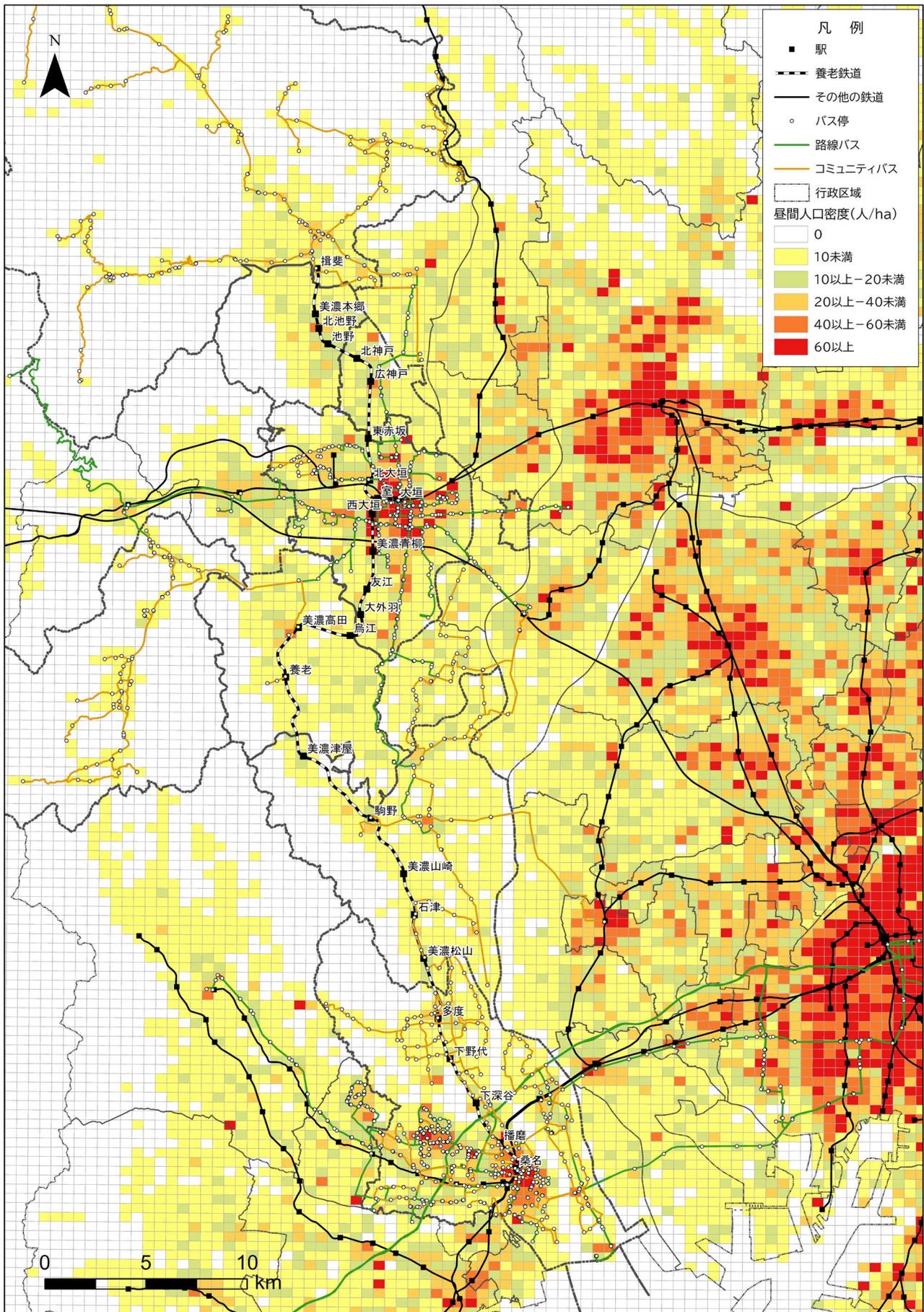
(資料：令和2年度国勢調査、人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』)

▼ 沿線市町の夜間人口（定住人口）の分布状況



(資料：令和2年度国勢調査(500m人口メッシュ))

▼ (参考図) 沿線市町の昼間人口の分布状況



(資料：令和2年度国勢調査(500m人口メッシュ)、令和3年度経済センサス、令和3年度学校基本調査より推計したデータを使用)

沿線3市4町すべてにおいて人口減少が続いており、なかでも15歳未満人口の減少割合が特に高く、少子化が顕著になっております。

また、65歳以上人口（高齢者）は、ほぼ横ばいとなっている一方で、外国人人口は大きく増えています。

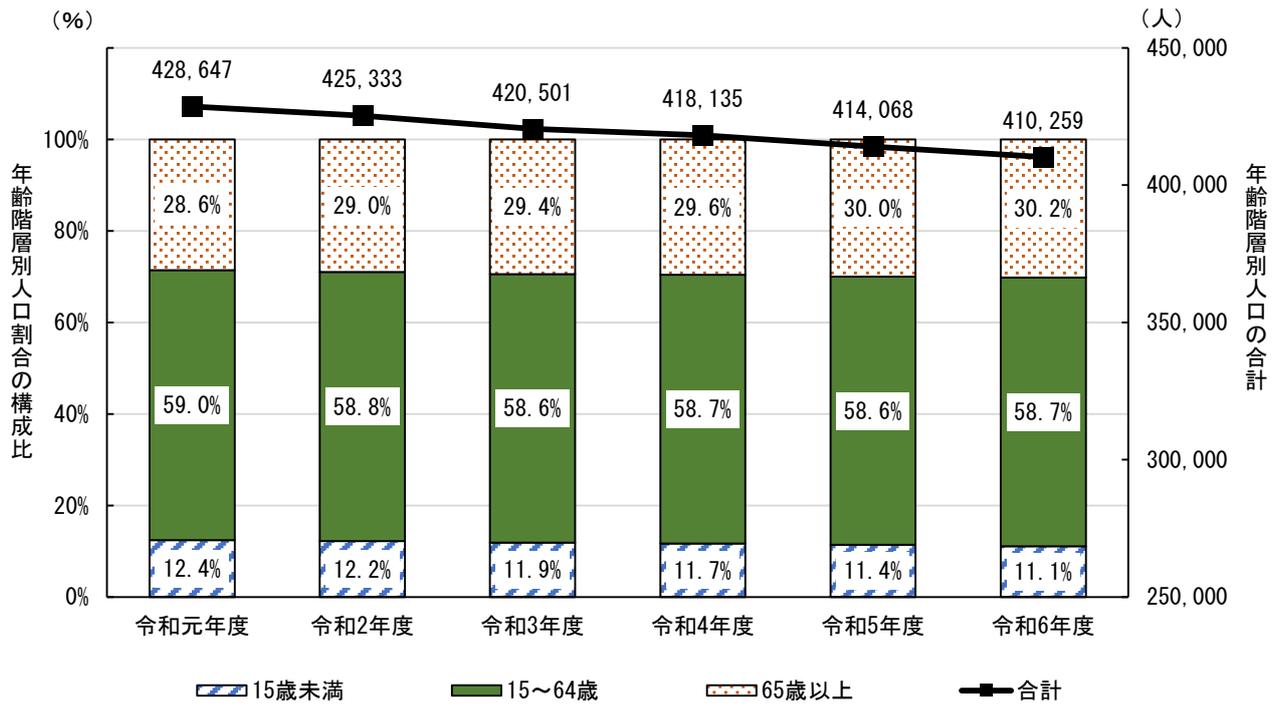
▼ 沿線市町の人口の推移：住民基本台帳人口

(単位：人)

年度末 市町	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和6年度 (内外国人) 前年度比	令和6年度 年齢階層別（構成比）
桑名市	141,701	141,045	139,712	139,666	138,679	137,481 (6,334) △0.9%	65歳以上 38,114 (27.5%) 15～64歳 83,252 (60.0%) 15歳未満 16,115 (11.6%)
海津市	33,966	33,375	32,758	32,386	31,815	31,255 (1,314) △1.8%	65歳以上 11,487 (36.1%) 15～64歳 17,137 (53.9%) 15歳未満 2,631 (8.3%)
養老町	28,368	27,823	27,143	26,689	26,244	25,785 (869) △1.7%	65歳以上 9,453 (36.0%) 15～64歳 14,158 (53.9%) 15歳未満 2,174 (8.3%)
大垣市	161,123	160,485	159,359	158,676	157,489	156,488 (6,417) △0.6%	65歳以上 44,195 (28.1%) 15～64歳 93,646 (59.5%) 15歳未満 18,647 (11.8%)
神戸町	19,040	18,826	18,623	18,505	18,290	18,098 (531) △1.0%	65歳以上 6,071 (33.2%) 15～64歳 10,151 (55.5%) 15歳未満 1,876 (10.3%)
池田町	23,734	23,506	23,140	23,870	22,659	22,369 (780) △1.3%	65歳以上 6,819 (30.1%) 15～64歳 13,143 (58.0%) 15歳未満 2,407 (10.6%)
揖斐川町	20,715	20,273	19,766	19,343	18,892	18,783 (340) △0.6%	65歳以上 7,929 (42.0%) 15～64歳 9,277 (49.1%) 15歳未満 1,577 (8.3%)
合計	428,647	425,333	420,501	418,135	414,068	410,259 △0.9%	65歳以上124,068 (30.2%) △ 0.0% 15～64歳240,764 (58.7%) △ 0.9% 15歳未満 45,427 (11.1%) △ 7.3%
内外国人	11,866	13,068	12,384	13,946	15,462	16,585	+7.3% (4.0%)

(資料：沿線市町データ（住民基本台帳人口、外国人を含む）)

▼ 沿線市町の人口の推移（住民基本台帳人口）：年齢階層別人口構成比



(資料：沿線市町データ（住民基本台帳人口、外国人を含む）)

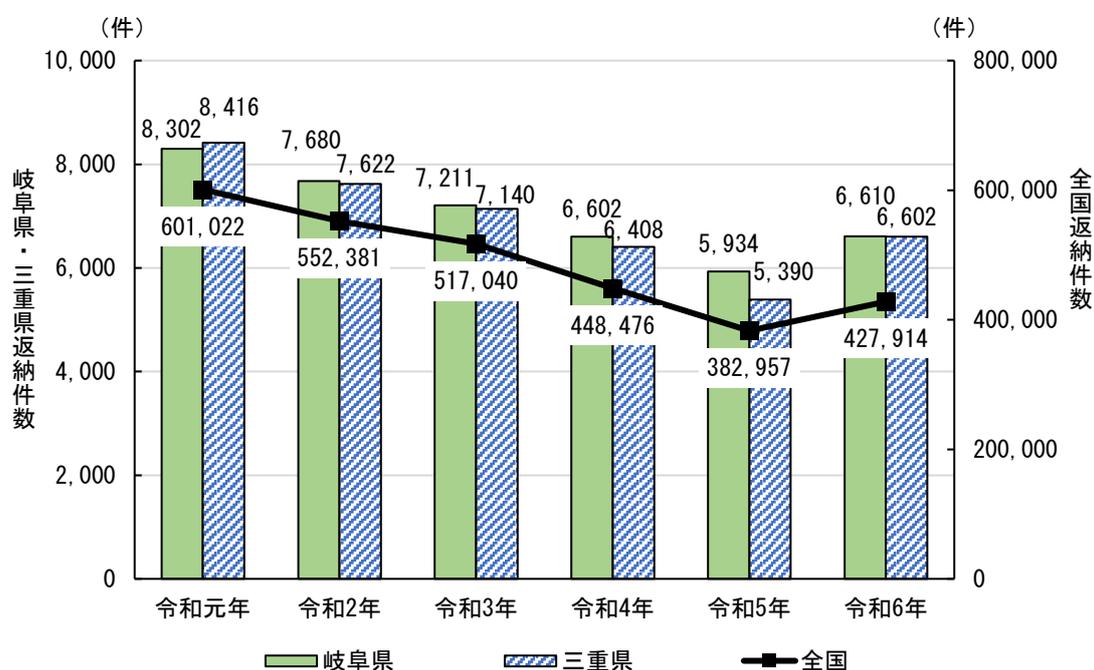
## ② 運転免許証自主返納件数

高齢者ドライバーの交通事故が社会問題として大きく取り上げられた令和元年では、年間 60 万件以上の自主返納件数となりましたが、それ以降は減少傾向にあります。

しかし、直近の令和 6 年では前年比 10%以上の増加となっており、この全国の傾向は岐阜県・三重県も同様のものとなっています。

▼ 運転免許証自主返納件数（申請による運転免許の取消件数、全年齢）（単位：件）

	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	前年比
全国	601,022	552,381	517,040	448,476	382,957	427,914	11.7%
岐阜県	8,302	7,680	7,211	6,602	5,934	6,610	11.4%
三重県	8,416	7,622	7,140	6,408	5,390	6,602	22.5%



（資料：警察庁交通局運転免許課 運転免許統計）

### ③ 沿線高等学校等の生徒数と養老線利用者数の推移

少子化や定員減少の影響もあり、沿線高校の生徒数は減少傾向にあるにも関わらず、令和6年度の養老線利用者数の合計値が令和元年度以降最多となっています。

▼ 沿線高等学校等の生徒数、養老線の利用者数・割合（単位：人）

高校名	項目	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
桑名	生徒数	1,068	1,065	1,098	1,024	1,024	1,078
	利用者数	32	28	38	50	50	53
	割合	3.0%	2.6%	3.5%	4.9%	4.9%	4.9%
桑名北	生徒数	659	582	580	578	578	505
	利用者数	309	332	285	356	356	323
	割合	46.9%	57.0%	49.1%	61.6%	61.6%	64.0%
海津明誠	生徒数	549	549	405	350	303	271
	利用者数	52	38	24	10	18	14
	割合	9.5%	6.9%	5.9%	2.9%	5.9%	5.2%
大垣養老	生徒数	701	702	673	676	683	690
	利用者数	218	236	240	233	244	263
	割合	31.1%	33.6%	35.7%	34.5%	35.7%	38.1%
大垣南	生徒数	718	721	719	719	707	711
	利用者数	310	350	327	340	348	380
	割合	43.2%	48.5%	45.5%	47.3%	49.2%	53.4%
大垣特別支援	生徒数	265	235	149	154	167	180
	利用者数	22	18	19	22	20	18
	割合	8.3%	7.7%	12.8%	14.3%	12.0%	10.0%
西濃高等特別支援	生徒数	48	69	70	65	65	66
	利用者数	35	53	51	44	44	50
	割合	72.9%	76.8%	72.9%	67.7%	67.7%	75.8%
大垣工業	生徒数	930	908	865	838	783	750
	利用者数	96	180	192	168	173	150
	割合	10.3%	19.8%	22.2%	20.0%	22.1%	20.0%
大垣西	生徒数	673	609	594	598	593	579
	利用者数	122	131	95	125	104	112
	割合	18.1%	21.5%	16.0%	20.9%	17.5%	19.3%
大垣東	生徒数	921	912	873	837	830	831
	利用者数	210	200	200	182	168	164
	割合	22.8%	21.9%	22.9%	21.7%	20.2%	19.7%
大垣商業	生徒数	758	808	712	713	715	752
	利用者数	153	131	127	131	138	164
	割合	20.2%	16.2%	17.8%	18.4%	19.3%	21.8%
大垣北	生徒数	962	959	966	958	962	957
	利用者数	141	134	140	156	155	122
	割合	14.7%	14.0%	14.5%	16.3%	16.1%	12.7%
大垣日大	生徒数	1,098	1,134	1,140	1,170	1,057	992
	利用者数	183	179	160	209	185	204
	割合	16.7%	15.8%	14.0%	17.9%	17.5%	20.6%
池田	生徒数	471	448	423	405	381	371
	利用者数	45	38	49	57	59	68
	割合	9.6%	8.5%	11.6%	14.1%	15.5%	18.3%
揖斐	生徒数	390	370	315	299	272	281
	利用者数	40	53	32	40	44	62
	割合	10.3%	14.3%	10.2%	13.4%	16.2%	22.1%
合計	生徒数	10,211	10,071	9,582	9,384	9,120	9,014
	利用者数	1,968	2,101	1,979	2,123	2,106	2,147
	割合	19.3%	20.9%	20.7%	22.6%	23.1%	23.8%

（資料：養老鉄道㈱から各高等学校等への照会による回答）

## (2) 養老線交通圏の公共交通の現状

### ① 鉄道サービスの現状

養老線沿線で運行される旅客鉄道は、養老鉄道養老線、J R東海道本線、J R関西本線、近鉄名古屋線、三岐鉄道北勢線、樽見鉄道樽見線の6路線です。

これら鉄道路線の運行本数をみると、近鉄名古屋線の名古屋方面が181本と最も多く、次いで同線の四日市・津方面が178本、J R東海道本線の名古屋方面が100本となっており、名古屋方面を結ぶ路線において本数が多い状況となっています。

#### ▼ 鉄道サービス水準（平日）

路線名			サービス水準		
			運行本数 (本/日)	養老線駅 発着時間帯	運賃体系
養老鉄道 養老線	桑名－大垣	大垣方面	41	5～23時台	距離制
		桑名方面	36	5～23時台	
	大垣－揖斐	揖斐方面	39	5～23時台	
		大垣方面	39	5～23時台	
J R 東海道本線	大垣→名古屋方面		100	5～23時台	
	大垣→美濃赤坂・関ヶ原方面		65	5～0時台	
J R 関西本線	桑名→名古屋方面		79	5～23時台	
	桑名→亀山・津方面		70	5～0時台	
近鉄 名古屋線	桑名→近鉄名古屋方面		181	5～23時台	
	桑名→四日市・津方面		178	5～0時台	
三岐鉄道 北勢線（桑名 発）			45	5～23時台	
樽見鉄道 樽見線（大垣 発）			20	6～23時台	

（資料：養老鉄道㈱、東海旅客鉄道㈱、近畿日本鉄道㈱、三岐鉄道㈱、樽見鉄道㈱ 各 Web サイト(R7.12 現在)）

## ② 養老線の現状

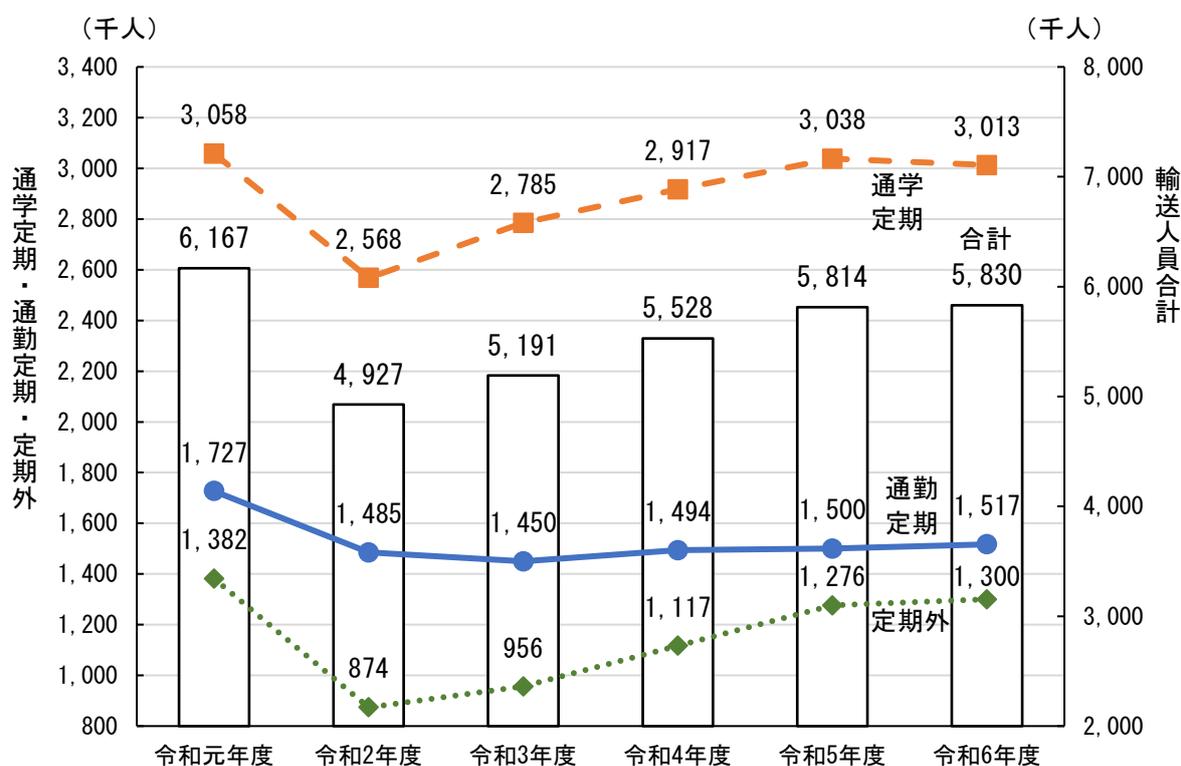
養老線は、桑名市の桑名駅から大垣市の大垣駅を経由し、揖斐川町の揖斐駅に至る 57.5km の延長を持つ路線です。沿線は2県7市町を運行し、駅数は27となっています。

新型コロナウイルス感染症の影響を受け大きく減少した輸送人員については、全般的に回復傾向にあります。令和6年度については、ほぼ横ばい（0.3%増）となっています。

▼ 養老線の輸送人員の推移

(単位：千人)

利用区分	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	前年度比		構成比
定期利用	4,785	4,053	4,235	4,411	4,538	4,530	△8	0.0%	77.7%
通勤定期	1,727	1,485	1,450	1,494	1,500	1,517	17	1.1%	26.0%
通学定期	3,058	2,568	2,785	2,917	3,038	3,013	△25	△0.8%	51.7%
定期外利用	1,382	874	956	1,117	1,276	1,300	24	1.9%	22.3%
合計	6,167	4,927	5,191	5,528	5,814	5,830	16	0.3%	100.0%



▼ 養老線の輸送密度の推移

(単位：人/日)

区間	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
養老線 (57.5 km)	3,047.8	2,456.1	2,579.5	2,714.7	2,851.4	2,857.8
桑名－大垣 (43.0km)	2,592.6	2,084.3	2,179.4	2,288.8	2,416.1	2,422.9
大垣－揖斐 (14.5 km)	4,397.8	3,558.6	3,766.2	3,977.6	4,142.4	4,147.4

(資料：養老鉄道株)

通勤・通学に係る朝夕（6～7時、15～17時）の列車での乗車・降車が車両の座席数を大きく上回るほどの混雑状況となっている一方、桑名駅～大垣駅間では、日中の乗車人数が、大垣駅～揖斐駅間では、早朝・夜間の乗車人数が少なくなっています。

▼ 養老線における最も乗車の多かった・少なかった列車(平日・全時間帯)

【大垣-桑名間】

(令和7年5月14日(火)調査)

上位	【上り】	大垣	桑名	乗車人数 延べ	【下り】	桑名	大垣	乗車人数 延べ
	列番	出発時刻	到着時刻			列番	出発時刻	
1	752	7:45	8:57	508	651	6:15	7:33	516
2	750	7:15	8:21	393	653	6:44	8:03	409
3	1552	15:46	16:58	379	751	7:13	8:31	276
4	650	6:15	7:26	329	1653	16:45	17:56	275
5	652	6:45	7:55	314	1651	16:05	17:14	241
下位	【上り】	大垣	桑名	乗車人数 延べ	【下り】	桑名	大垣	乗車人数 延べ
	列番	出発時刻	到着時刻			列番	出発時刻	
1	1150	11:06	12:18	36	853	8:45	9:53	43
2	1152	11:46	12:58	40	951	9:25	10:34	46
3	1352	13:46	14:58	44	1151	11:25	12:33	49
4	1250	12:26	13:38	47	1051	10:05	11:13	51
5	1350	13:06	14:18	47	2251	22:07	23:14	52

【揖斐-大垣間】

上位	【上り】	揖斐	大垣	乗車人数 延べ	【下り】	大垣	揖斐	乗車人数 延べ
	列番	出発時刻	到着時刻			列番	出発時刻	
1	760	7:14	7:41	526	1663	16:47	17:11	201
2	664	6:54	7:21	398	1865	18:47	19:11	191
3	762	7:34	8:01	304	1661	16:05	16:29	187
4	662	6:34	7:01	239	1861	18:07	18:31	176
5	660	6:14	6:41	161	1961	19:07	19:31	131
下位	【上り】	揖斐	大垣	乗車人数 延べ	【下り】	大垣	揖斐	乗車人数 延べ
	列番	出発時刻	到着時刻			列番	出発時刻	
1	2260	22:02	22:28	1	561	5:44	6:10	1
2	2262	22:22	22:47	1	661	6:06	6:30	6
3	2264	22:42	23:08	1	663	6:26	6:50	12
4	2360	23:31	23:56	1	665	6:46	7:10	12
5	2060	20:16	20:42	2	2361	23:22	23:46	17

※大垣-西大垣間、夜間帯の列車一部除く

(資料：養老線列車別乗降調査)

### ③ 養老線沿線市町のバス交通の現状

養老線全 27 駅のうち、駅前や駅周辺でバス交通と接続している駅は 12 駅あり、民営路線バスや沿線市町のコミュニティバスなどが、養老線の二次交通としての役割を担っています。

また、路線バスのネットワークと合わせて、デマンド型交通を運行している市町もあり、多様なバスサービスが運行されています。

#### ▼ 養老線駅と接続する（路線）バスのサービス水準（平日）①

駅名	事業者名	路線名	運行本数 (本/日) ※基準駅発 方面不問	運行時間帯	運賃
桑名	三重交通	栄桑名高速線	1	21 時台	距離制
		桑名中部国際空港線	(運休中)		
		桑名長島温泉線	45	6～21 時台	
		桑名なばなの里線	10	9～18 時台	320 円
		城南線	10	7～20 時台	距離制
		陽だまりの丘線	25	7～22 時台	
		桑名大山田団地線	32	6～20 時台	
		桑名ネオポリス線	40	6～22 時台	
		桑名阿下喜線	14	7～20 時台	
	八風バス	志知線	22	6～20 時台	
	桑名市 K-バス	東部ルート	3	8～16 時台	100 円
		北部ルート	7	8～18 時台	
		南部東ルート	4	9～18 時台	
南部西ルート		4	8～16 時台		
播磨	桑名市 K-バス	北部ルート	7	9～18 時台	
下野代	桑名市 K-バス	多度ルート	3	9～16 時台	
多度	桑名市 K-バス	多度ルート	14	8～19 時台	
美濃松山	海津市	石津線	8	7～18 時台	200 円 (市域を跨ぐ 利用の場合 300 円)
	コミュニティバス	木曾三川公園線	(土日祝のみ)		
石津	海津市	石津線	20	7～21 時台	
	コミュニティバス	木曾三川公園線	(土日祝のみ)		
駒野	海津市 コミュニティバス	駒野線	7	7～17 時台	
		木曾三川公園線	(土日祝のみ)		
		海津津島線	5	9～18 時台	
		お千代保稲荷線	2	8～17 時台	
養老	養老公園シャトルバス		(期間限定・土日祝のみ)		無料
美濃高田	大垣市 上石津地域 コミュニティバス	養老コース	4	9～13 時台	100 円

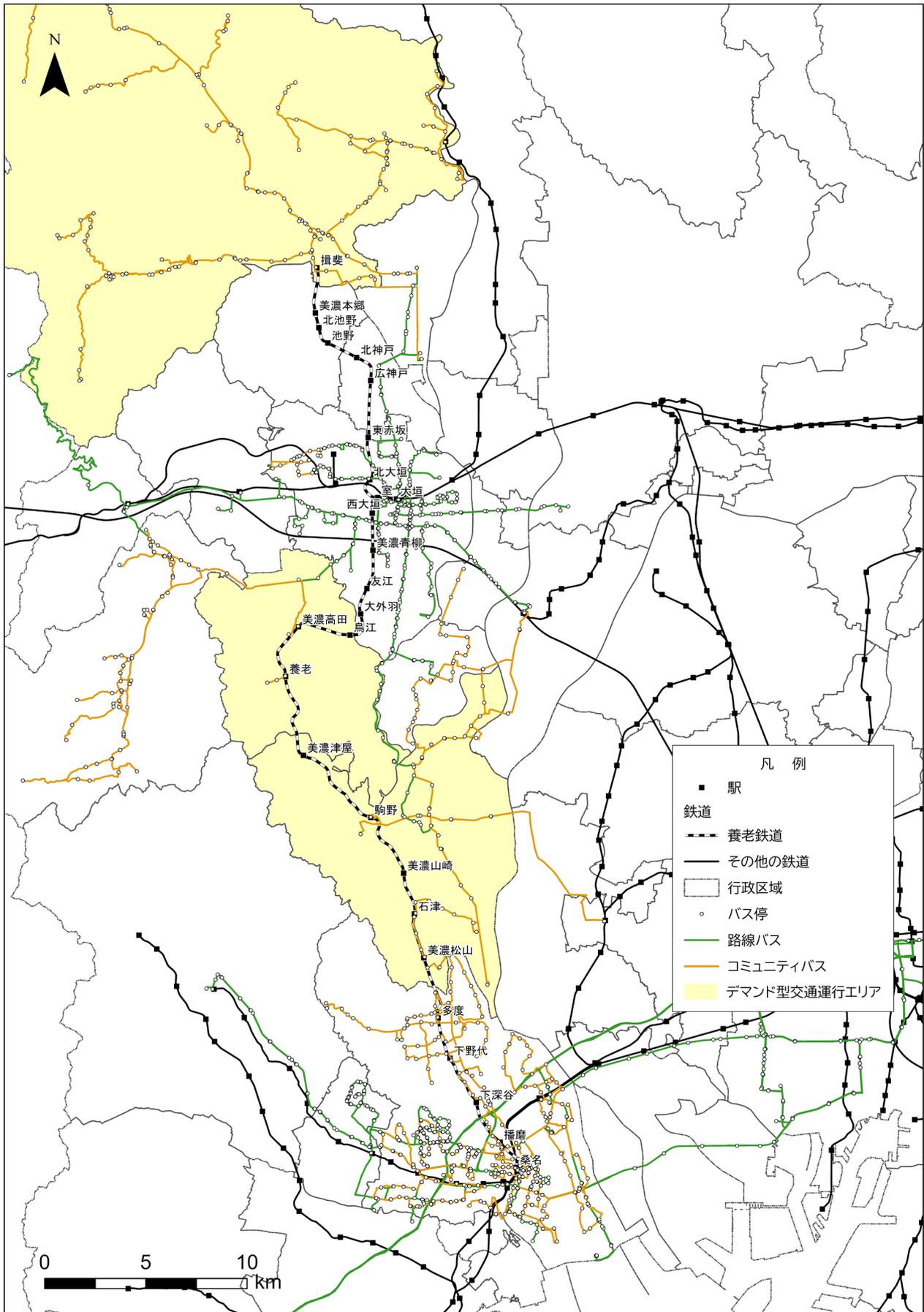
▼ 養老線駅と接続する（路線）バスのサービス水準（平日）②

駅名	事業者名	路線名	運行本数 (本/日) ※基準駅発 方面不問	運行時間帯	運賃
大垣	名阪近鉄バス	青柳線	26	7～21 時台	距離制
		赤坂線	31	7～21 時台	
		綾里養北線	18	7～21 時台	
		荒尾線	41	7～21 時台	
		荒崎線	10	8～21 時台	
		稲葉線	11	7～20 時台	
		大垣伊吹山線	(季節運行)		
		大垣大野線	21	7～20 時台	210 円
		大垣競輪場線	(季節運行)		
		大垣市民病院線	8	8～12 時台	
		大垣市役所線	14	8～19 時台	距離制
		大垣野口線	(季節運行)		
		大垣宮代線	(季節運行)		
		海津線	19	6～20 時台	
		開発住宅線	15	7～18 時台	
		川並線	4	7～16 時台	
		キャンパス線	22	8～19 時台	
		市民プール線	1	15 時台	
		ソフトピア線	21	6～13 時台	240 円
		大商スクール線	1	8 時台	
羽島線	25	6～20 時台			
北大垣	名阪近鉄バス	荒尾線	41	6～21 時台	距離制
		若森車庫線	5	9～14 時台	
		輪之内線	17	6～21 時台	
揖斐	揖斐川町 ふれあいバス	揖斐川北部線	4	12～18 時台	300 円
		春日線	5	7～18 時台	
		揖斐大野線	14	6～17 時台	
		横蔵線	2	8～17 時台	
		西濃厚生病院線	4	7～9 時台	

■沿線市町のデマンド交通

① 海津市デマンド交通	
運行日	月曜日～土曜日（12月29日～1月3日を除く）
運行時間帯	8時30分（乗車）～17時（降車）
運行地域	海津市内全域と市外7カ所（近隣の商業施設等）
運賃	小学生未満：無料、小・中学生：200円、大人（高校生以上）：400円 市内在住の65歳以上の人・各種障害者手帳提示者と介助者：200円
接続する 養老線駅	美濃松山、石津、美濃山崎、駒野、美濃津屋
② 養老町オンデマンドバス	
運行日	月曜日～土曜日（第1・3・5週の土曜日、12月29日～1月3日を除く）
運行時間帯	8時30分（乗車）～17時（降車）
運行地域	養老町内全域と町外7カ所（養老線駅、バス停等）
運賃	200円（パスポート：3,000円/月） （小学生以下、各種障害者手帳提示者と介助者、運転経歴証明書呈示者は半額）
接続する 養老線駅	駒野、美濃津屋、養老、美濃高田、烏江、友江
③ 揖斐川町はなももバス	
運行日	月曜日～金曜日（祝日を除く）
運行時間帯	7時30分（出発）～18時（到着）
運行地域	揖斐川町内
運賃	300円 （小学生以下、各種障害者手帳提示者、運転経歴証明書呈示者は半額） （乳幼児は無料）
接続する 養老線駅	揖斐

▼ 養老線沿線市町におけるバス路線網図



(資料：沿線各交通事業者 Web サイト、GTFS データリポジトリ、沿線各市町)

路線バス並びにコミュニティバス・自主運行バスの利用者は、新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少していましたが、令和4年度以降は回復しつつあります。

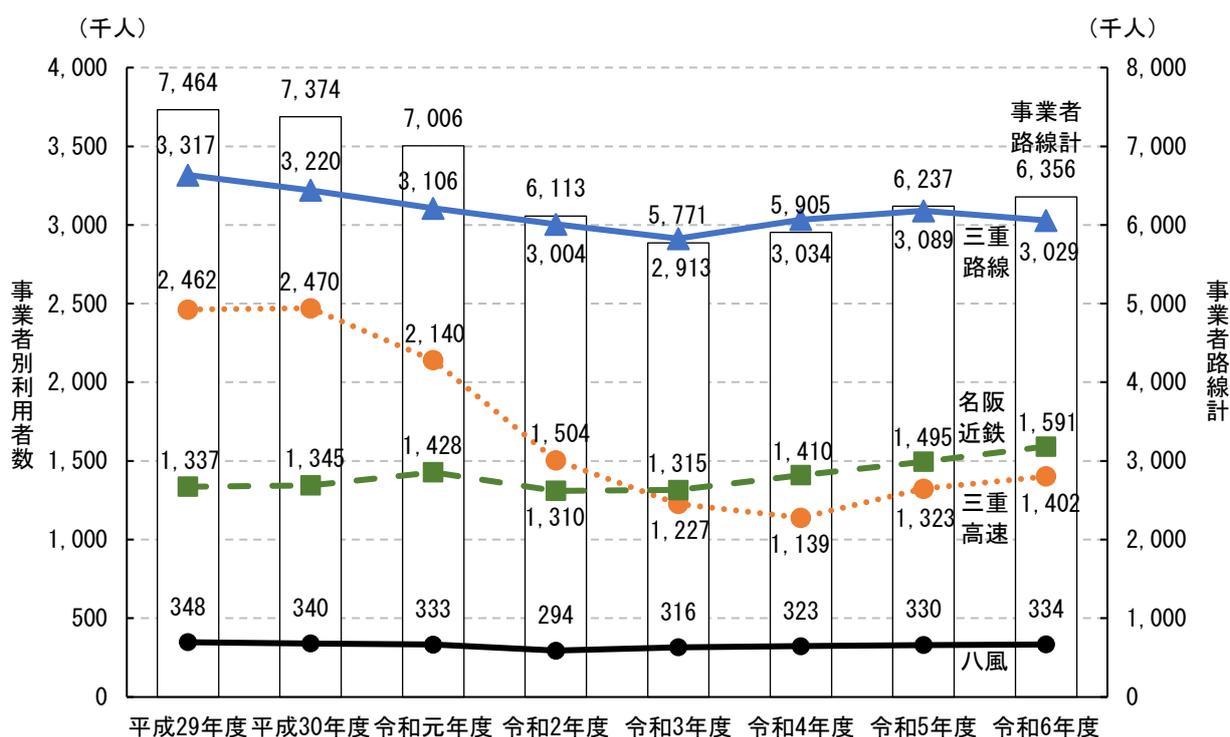
特に大垣市を中心に運行する路線バス及び自主運行バスについては、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける令和元年度の利用者数を越えています。

▼ 養老線沿線バスの事業者路線利用者数の推移

(単位：千人)

区分	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
桑名市等	5,578,447	4,802,900	4,456,258	4,495,672	4,741,366	4,764,775
三重交通・路線	3,105,684	3,004,432	2,912,807	3,034,089	3,089,036	3,028,846
三重交通・高速	2,139,882	1,504,188	1,227,203	1,138,565	1,322,635	1,401,857
八風バス	332,881	294,280	316,248	323,018	329,695	334,072
大垣市等 名阪近鉄バス	1,427,702	1,310,280	1,315,069	1,409,544	1,495,462	1,591,153
事業者路線計	7,006,149	6,113,180	5,771,327	5,905,216	6,236,828	6,355,928

注：年度はバス年度を使用（各年度10月1日～9月30日）

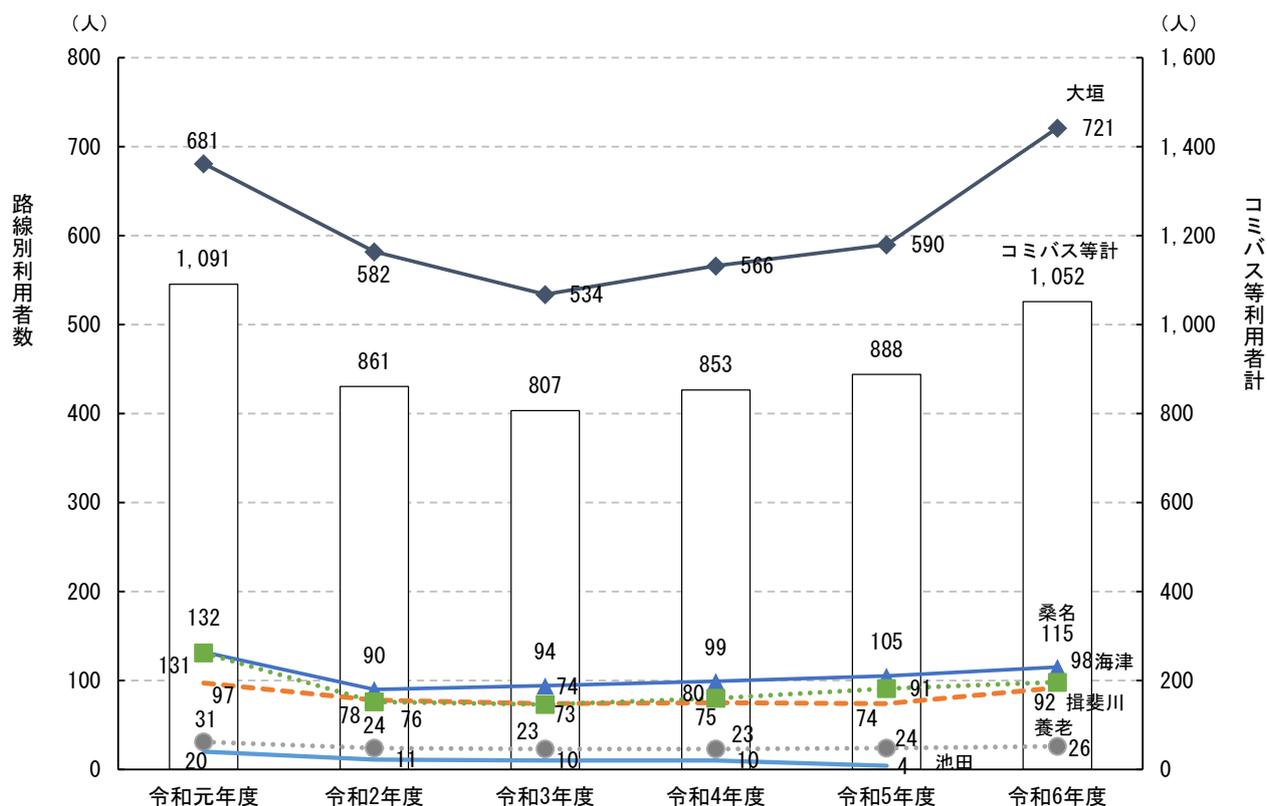


(資料：事業者、沿線市町データ)

▼ 養老線沿線バスの沿線市町コミュニティバス・自主運行バス・デマンドバス利用者数の推移  
(単位：人)

	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
桑名市	131,917	90,045	93,558	98,769	104,809	114,948
コミュニティバス	131,917	90,045	93,558	98,769	104,809	114,409
オンデマンドバス	—	—	—	—	—	539
海津市	96,604	77,754	74,281	75,107	74,026	92,399
コミュニティバス	76,414	60,180	57,842	60,180	57,978	74,208
デマンドバス	20,190	17,574	16,439	14,927	16,048	18,191
養老町オンデマンドバス	30,783	23,550	22,504	22,732	23,958	25,865
大垣市自主運行バス等	680,618	582,145	533,812	565,893	590,306	721,008
池田町コミュニティバス	19,791	11,499	9,834	10,334	4,307	—
揖斐川町コミバス・デマンドバス	131,029	75,524	72,823	79,749	90,605	97,718
コミバス等計	1,091,023	860,517	806,812	852,584	888,011	1,051,938

注：年度は、バス年度を使用。(各年度 10月1日～9月30日)ただし、一部異なるものもある  
 ※揖斐川町は、令和元年10月からバス再構築により、路線バスの縮小、デマンドバスの導入を開始  
 ※池田町は令和5年9月末でコミュニティバスは運行を終了し、タクシー利用助成制度の拡充を行う  
 ※桑名市は令和7年2月からオンデマンドバスを運行開始(西部南エリア)



### (3) 関連計画・社会環境の整理

#### ① 養老線沿線自治体の地域公共交通計画の策定状況

※地域公共交通計画を策定している自治体のみを記載

a) 大垣市地域公共交通計画	
策定年次	令和7年3月
計画期間	令和7～11年度
目指す将来像	誰もが安心して暮らせる地域交通ネットワーク都市・大垣
基本方針	基本方針1 公共交通軸を中心とした地域交通ネットワークの維持・活性化 基本方針2 使える地域交通体系の構築 基本方針3 持続可能な地域交通の推進
b) 海津市地域公共交通計画	
策定年次	令和2年3月（令和6年1月 改定）
計画期間	令和3～8年度
目指す将来像	みんなでつくる、便利な公共交通網
基本方針	基本方針Ⅰ 持続可能性を考慮した公共交通網の構築 基本方針Ⅱ 関係者の協働による公共交通網の構築 基本方針Ⅲ 住民が主体的に参画するための仕組みの構築
c) 養老町地域公共交通計画	
策定年次	令和7年3月
計画期間	令和7～12年度
基本的な方針	地域を繋ぎ、人と人をつなぐ地域公共交通が充実したまち 養老
地域公共交通の目標	目標Ⅰ 多世代が住み続けられるまちに向けた、地域公共交通の確保・維持 目標Ⅱ やさしい公共交通に向けた、みんなが利用しやすくなる取組みの推進 目標Ⅲ 持続的な公共交通に向けた、関係者とともに絆でつながる取組みの推進
d) 岐阜県地域公共交通計画	
策定年次	令和4年7月
計画期間	令和4～9年度
基本方針	地域公共交通の維持・活性化による「誰もが暮らしやすい地域」の実現
計画目標	【広域交通：地域をつなぐ「広域交通」の確保・維持】 【暮らしを支える「地域内交通」の維持・確保】 【地域公共交通の「活性化」（効率化・利便性向上・利用促進等）】
e) 三重県地域公共交通計画	
策定年次	令和6年3月（令和7年6月 改正）
計画期間	令和6～10年度
めざす姿	県民の多様なニーズに対応した、持続可能な地域交通の実現
計画目標	基本方針① 地域内交通：日常生活を支える地域内交通の維持・確保 基本方針② 広域交通：広域交通ネットワークの構築・活性化 基本方針③ 環境整備：地域公共交通を支え、発展させる環境整備

② 養老線沿線市町に関連する都市計画区域マスタープラン

a) 大垣都市計画区域マスタープラン	
変更年次	令和2年12月
関係市町	大垣市、垂井町、神戸町、安八町
都市づくりの基本理念	暮らしやすさを実感できる産業文化都市の形成
b) 海津都市計画区域マスタープラン	
変更年次	令和3年1月
関係市町	海津市
まちづくりの基本理念	美しく潤いのある自然環境の中で、 いつまでも安心して生活できる、まちづくり
まちづくりのテーマ	① 地域の魅力を活かし、活力を育む土地利用の推進 ② 機能的で暮らしやすい都市施設の整備 ③ 暮らしやすい市街地・集落の整備
c) 養老都市計画区域マスタープラン	
変更年次	令和3年1月
関係市町	養老町
都市づくりの基本理念	誇りと愛着が持てる 絆 を大切にするまち 養老
都市づくりの目標	(1) 活気に満ちたまちづくり (2) 地域性を活かしたまちづくり (3) 快適に住み続けられるまちづくり
d) 揖斐都市計画区域マスタープラン	
変更年次	令和3年1月
関係市町	揖斐川町、大野町、池田町
都市づくりの基本理念	水と緑に抱かれた新郷土文化圏の形成を目指し 音色豊かなトライアングル（自然健幸・快適・ぬくもり）都市の建設
都市づくりの目標	1. 水と緑という地域の自然資源を活かしたまちづくり 2. 健康で安全・安心に暮らせるまちづくり 3. 快適、便利、機能的等の豊かな生活空間のあるまちづくり 4. 活力と豊かな暮らしのあるまちづくり 5. 住民参加・協働によるまちづくり
e) 桑名都市計画区域マスタープラン	
変更年次	令和3年2月
関係市町	桑名市、いなべ市、木曾岬町、東員町
都市計画の理念	未来に向けて新しい価値を創造する都市（まち）
都市づくりの目標	(1) 地域の個性を活かした魅力の向上 (2) 都市機能の効率性と生活利便性の向上 (3) 災害に対応した安全性の向上 (4) 産業振興による地域活力の向上 (5) 県民と共に考える地域づくり（上記4つの方向の土台）

### ③ 公共交通を取り巻く社会環境

#### a) 「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト

国土交通省では、全国の「地域の足」「観光の足」を確保するための「交通空白」の解消に向けた取組や、地域の多様な関係者の「共創」により、地域交通の利便性・生産性・持続可能性を高める取組、さらには地域公共交通計画の策定・アップデート等を広域的に推し進める人材の育成を後押ししています。

#### ▼ 共創モデル実証運行事業／モビリティ人材育成事業の概要

「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト（令和7年度）  
**共創モデル実証運行事業／モビリティ人材育成事業** 【担当部署】  
総合政策局（地域交通課）

交通を地域の暮らしと一体として捉え、**地域の多様な関係者の「共創」(連携・協働)※**によりその**維持・活性化に取り組む実証事業、人材育成を支援します！** ※「共創」:「官民共創」・「交通事業者間共創」・「他分野共創(交通と他分野の垣根を越えた連携)」

#### 1. 共創モデル実証運行事業

**補助対象事業者**  
 交通事業者等※を含む複数主体で構成される協議会や連携スキーム等 **(共創プラットフォーム)**  
※交通事業者等:一般乗合・一般乗用旅客自動車運送事業者、鉄軌道事業者、一般旅客定期航路事業者、公共ライドシェアの実施主体、シェアサイクル等の事業実施主体、道路運送法上の許可・登録を要しない輸送サービスの実施主体 等  
 (注)単一の事業者のみでは補助対象となりません。

**補助対象経費**  
 新たな事業の立ち上げ及び実証運行に係る以下の経費に対して支援を実施  
 ①基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費(有識者謝金・会場使用料等)  
 ②システム構築(配車・運行管理・AIオンデマンド等)、実証運行に使用する車両導入(車両の購入・リース等)による取得・改造に要する経費  
 ③実証事業に要する経費(新規運行に係る経費、実証環境の整備等)

補助率	A 中小都市、過疎地など (人口10万人未満の自治体)	B 地方中心都市など (人口10万人以上の自治体)	C 大都市など (東京23区・三大都市圏の政令指定都市)
	500万円以下は <b>定額</b> 、 500万円超部分は <b>2/3</b>	補助率 <b>2/3</b>	補助率 <b>1/3</b>

**【事業例】** ※R5年度:77事業、R6年度:256事業を支援  
 ○スクールバス・介護輸送・商業施設送迎等の地域輸送資源の混乗化、遊休時間帯における地域路線への活用  
 ○介護予防プログラムの一環として公共交通を利用した外出を促進(介護予防財源の活用)  
 ○教育委員会との連携による児童の登下校・部活動送迎にあわせたデマンド交通等の実証運行  
 ○商工会議所・商工会や社会福祉協議会、観光協会、地域金融機関、農協等の地域経済界による取組 等



▲他分野共創の分類例

- 医療・介護・福祉 ×交通
- 子ども・子育て ×交通
- 教育・スポーツ・文化 ×交通
- 商業・農業 ×交通
- 宅配・物流 ×交通
- エネルギー・環境 ×交通
- 地域・移住 ×交通
- 金融・保険 ×交通
- 観光・まちづくり ×交通

#### 2. モビリティ人材育成事業

(定額: 上限3,000万円)

**補助対象事業者** 地域における交通やまちづくりに取り組む人材の育成を行う都道府県、市町村・民間事業者等

**補助対象経費** 地域交通分野におけるモビリティ人材の育成に関する取組実施経費 (注)市町村域を超えた広域的な取組に限ります。

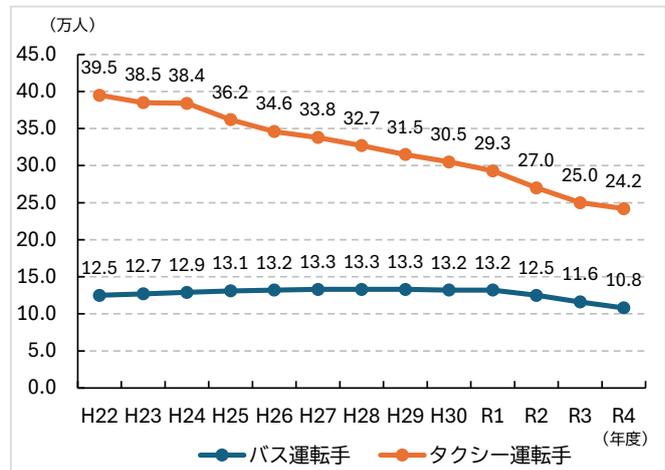
**問合せ先** 各地方運輸局交通政策部交通企画課等(別紙参照) **公募期間** 令和7年3月10日(月)～4月7日(月)  
※応募にあたっては、自治体又は運輸局の推薦を受けていることが要件となります。  
 ※自治体については、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに加入していることが要件となります。

(資料: 国土交通省)

### (2) 担い手不足

路線バスは、少子高齢化・人口減少の進展や、マイカーの普及やライフスタイルの変化等により、これまでも輸送需要そのものが減少していましたが、運転手不足を理由として、全国各地で減便や廃止が相次いでおり、地域住民や観光客の移動手段の確保の観点から大変深刻な状況となっています。

#### ▼ バス・タクシーの運転手数の推移



(資料: 国土交通省)

## 2 養老線沿線の公共交通に関するニーズ等

養老線沿線の公共交通の課題整理にあたり、沿線市町の住民、養老線利用者、沿線施設利用者、沿線事業所といった幅広い主体へニーズ調査を実施しました。

### (1) アンケート・ヒアリング調査

#### ▼ 調査概要

区分	調査の対象・回収状況	調査方法・時期	主な内容
沿線住民	<b>【対象】</b> 養老線沿線各市町の住民 3,500 世帯 <b>【回収】</b> 1,716 票 (49.0%)	<b>【方法】</b> 郵送配布、郵送・Web 回収 <b>【期間】</b> 配布：令和6年8月29日 締切：令和6年9月27日	① 回答者属性 ② 通勤・通学の移動実態 ③ 買物・通院の移動実態 ④ 養老線の利用状況・必要性 ⑤ 養老線の満足度 ⑥ 養老線の改善事項
利用者	<b>【対象】</b> 養老線の主要10駅の利用者 (桑名、多度、石津、駒野、養老、美濃高田、大垣、広神戸、池野、揖斐) <b>【回収】</b> 414 票 (ヒアリング91票+Web323票)	<b>【方法】</b> 主要10駅でヒアリング +Web 回答 <b>【期間】</b> 配布：令和6年9月25日 締切：令和6年10月11日	① 回答者属性 ② 養老線の利用状況 (調査当日の利用について) ③ 養老線の満足度 ④ 養老線の改善事項
沿線施設利用者	<b>【対象】</b> 養老線沿線の集客施設 10ヵ所*の利用者 <b>【回収】</b> 134 票 (ヒアリング85票+Web49票)	<b>【方法】</b> 集客施設10ヵ所でヒアリング +Web 回答 <b>【期間】</b> 令和6年11月12日～22日 (施設毎に日付を設定)	① 回答者属性 ② 利用交通手段 ③ 施設の利用頻度 ④ 養老線の満足度 ⑤ 養老線の改善事項
沿線企業	<b>【対象】</b> 養老線沿線に立地し、通勤に養老線を利用できる可能性がある企業 <b>【回収】</b> 35 票	<b>【方法】</b> 各市町より回答フォームアクセスコード付きのお願い文をメール等にて送付、Web 回収 <b>【期間】</b> 配布：令和7年9月末 締切：令和7年10月末	① 事業所の概要 ② 交通手段別通勤者数 ③ 通勤での公共交通利用の不便な点 ④ 通勤における公共交通利用促進について ⑤ 企業としての環境対策

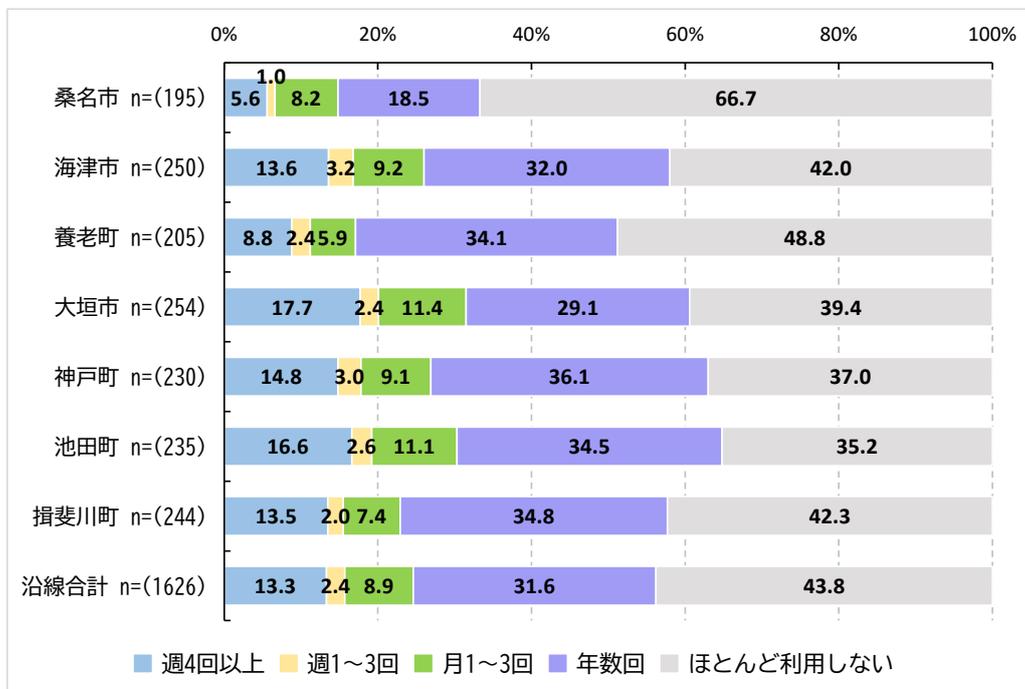
\*アークアウォーク大垣、神馬の湯、アピタ桑名店、一号館南濃店、可知医院、養老町役場、養老公園、神戸町立図書館、中華料理サンコック揖斐駅前店、池田町役場

① 養老線沿線住民等に対するアンケート調査

■ 集計結果概要

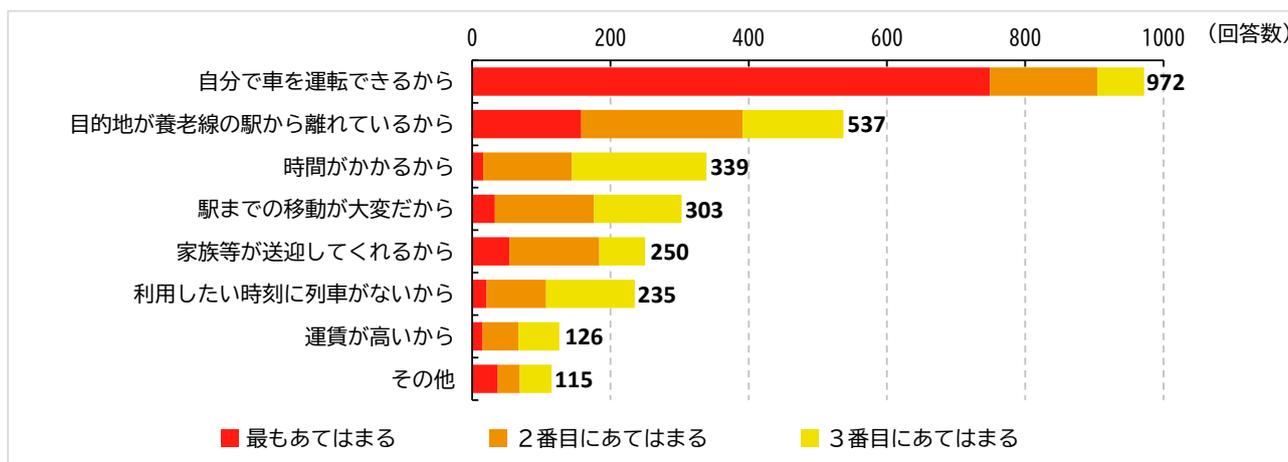
- 年数回以上養老線を利用する沿線住民の割合は 56.2%
- 市町間で利用割合に差があり、池田町が最も利用割合が高く（64.8%）、桑名市が最も低い（33.3%）

▼ 養老線の利用頻度



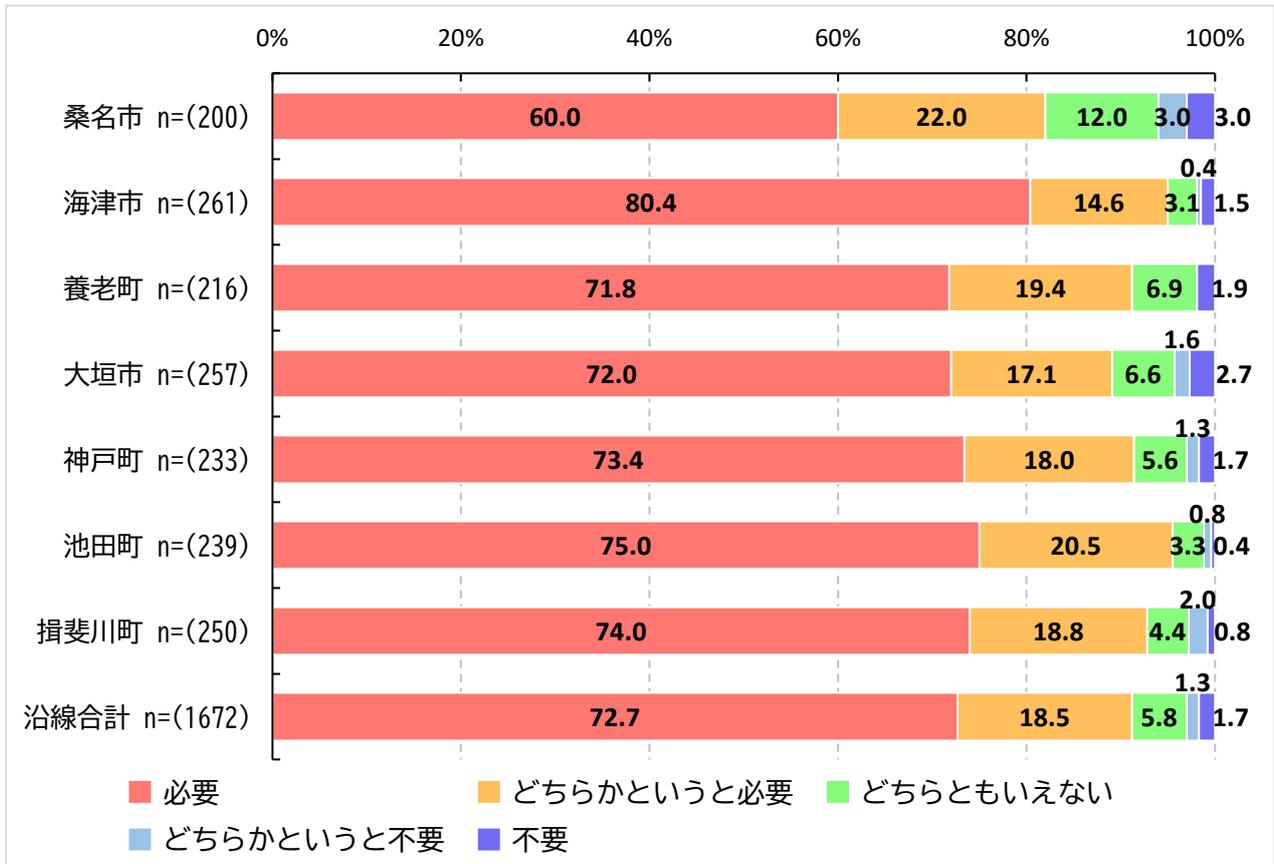
- 養老線を利用しないのは、「自分で車を運転できるから」という理由が最も多い回答
- 養老線を移動手段の選択肢に入れた上では「目的地が養老線の駅から離れているから」という理由が最も多い回答

▼ 養老線を利用しない理由（3つまで選択）



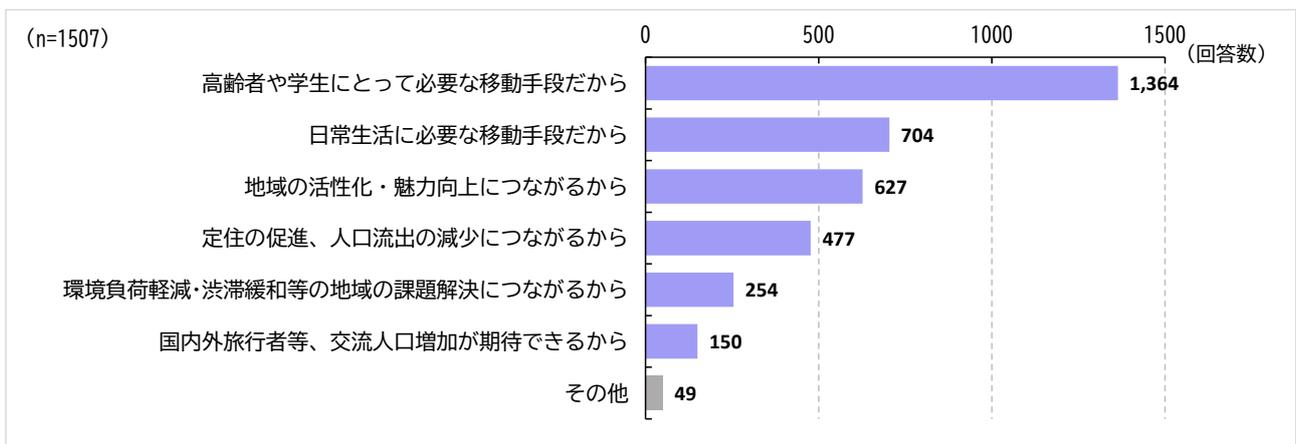
- 必要性を感じている住民（「必要」＋「どちらかという必要」）は91.2%
- 全ての市町で必要性を感じている住民が8割を超えている

▼ 地域についての養老線の必要性



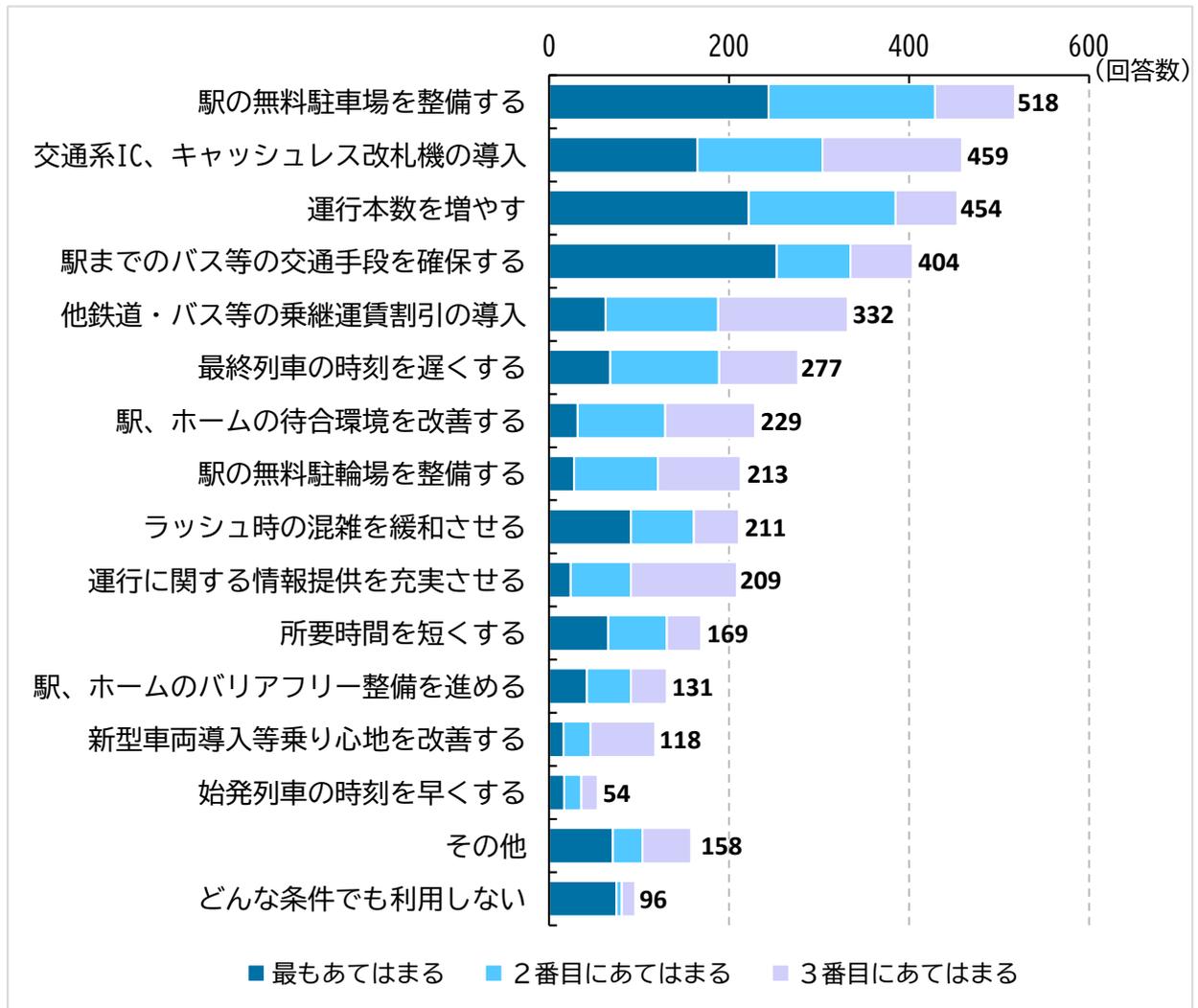
- 必要だと思う理由は「高齢者や学生にとって必要な移動手段だから」が最も回答が多い

▼ 養老線が必要だと思う理由（「必要」、「どちらかという必要」と回答した人、複数回答）



- サービス改善内容では「駅の無料駐車場を整備する」が最も回答数が多い  
次いで「交通系IC、キャッシュレス改札機の導入」「運行本数を増やす」

▼ 養老線のサービス改善について（複数回答）

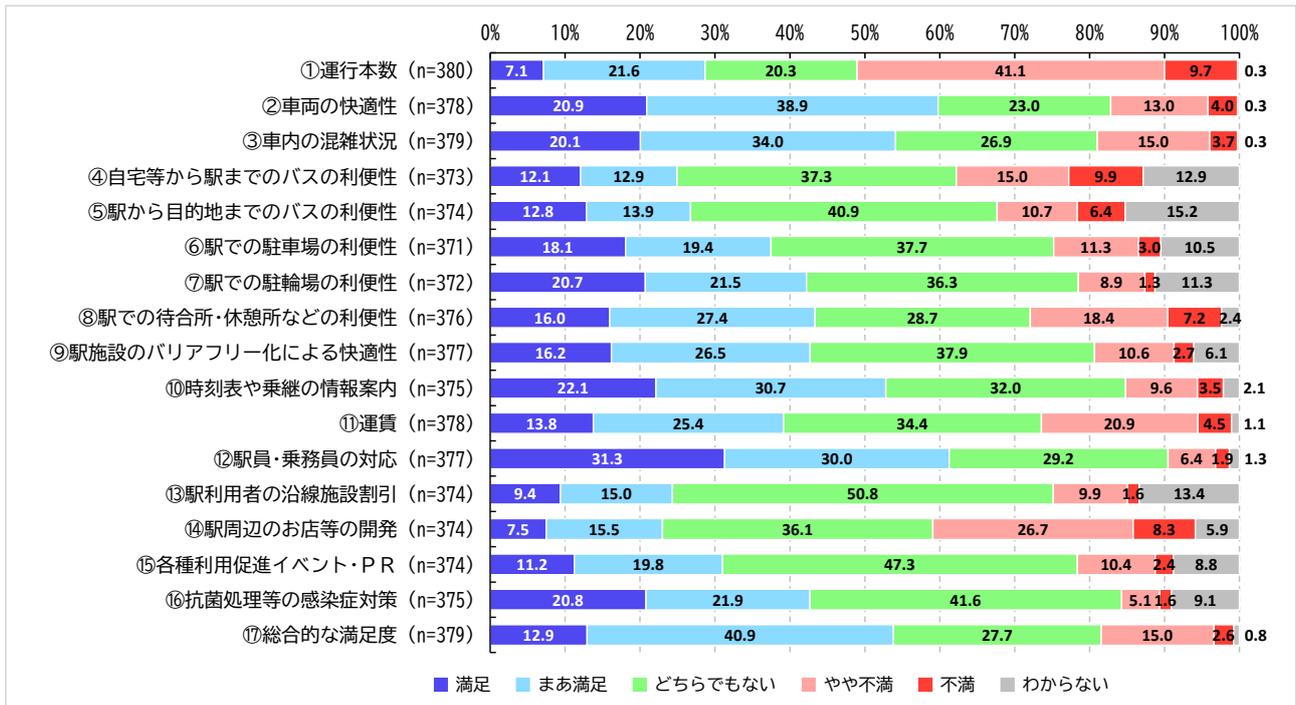


## ② 養老線利用者に対するヒアリング調査

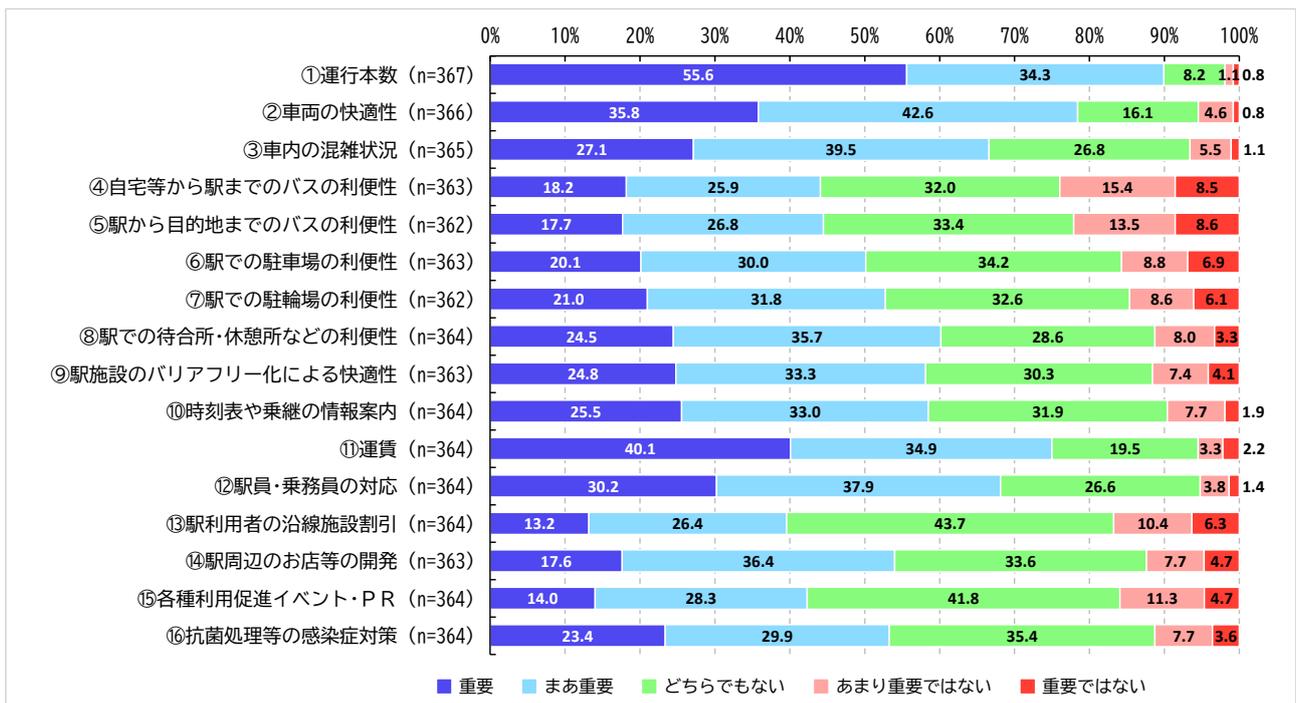
### ■ 集計結果概要

- 「総合的な満足度」は53.8%（「満足」＋「まあ満足」の割合）
- 不満割合（「不満」＋「やや不満」の割合）が高い項目は「運行本数」（50.8%）、「駅周辺のお店等の開発」（35.0%）、「駅での待合所・休憩所などの利便性」（25.6%）の順で高い
- 項目の重要度（「重要」＋「まあ重要」の割合）は「運行本数」（89.9%）、「車両の快適性」（78.4%）、「運賃」（75.0%）の順で高い

### ▼ 養老線のサービス項目別満足度

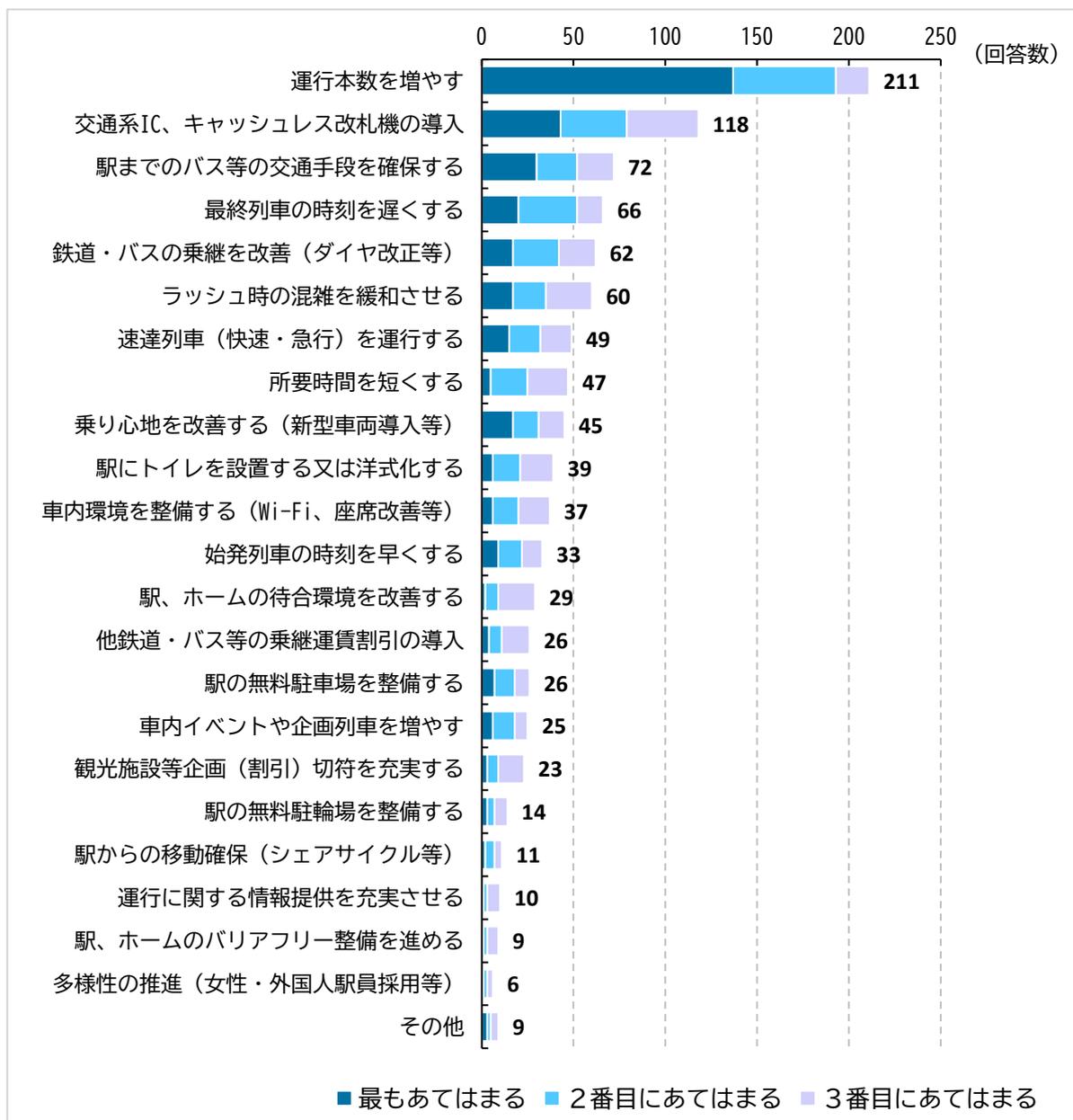


### ▼ 養老線のサービス項目別重要度



- サービス改善内容では「運行本数を増やす」が最も回答数が多い  
次いで「交通系IC、キャッシュレス改札機の導入」「駅までのバス等の交通手段を確保する」

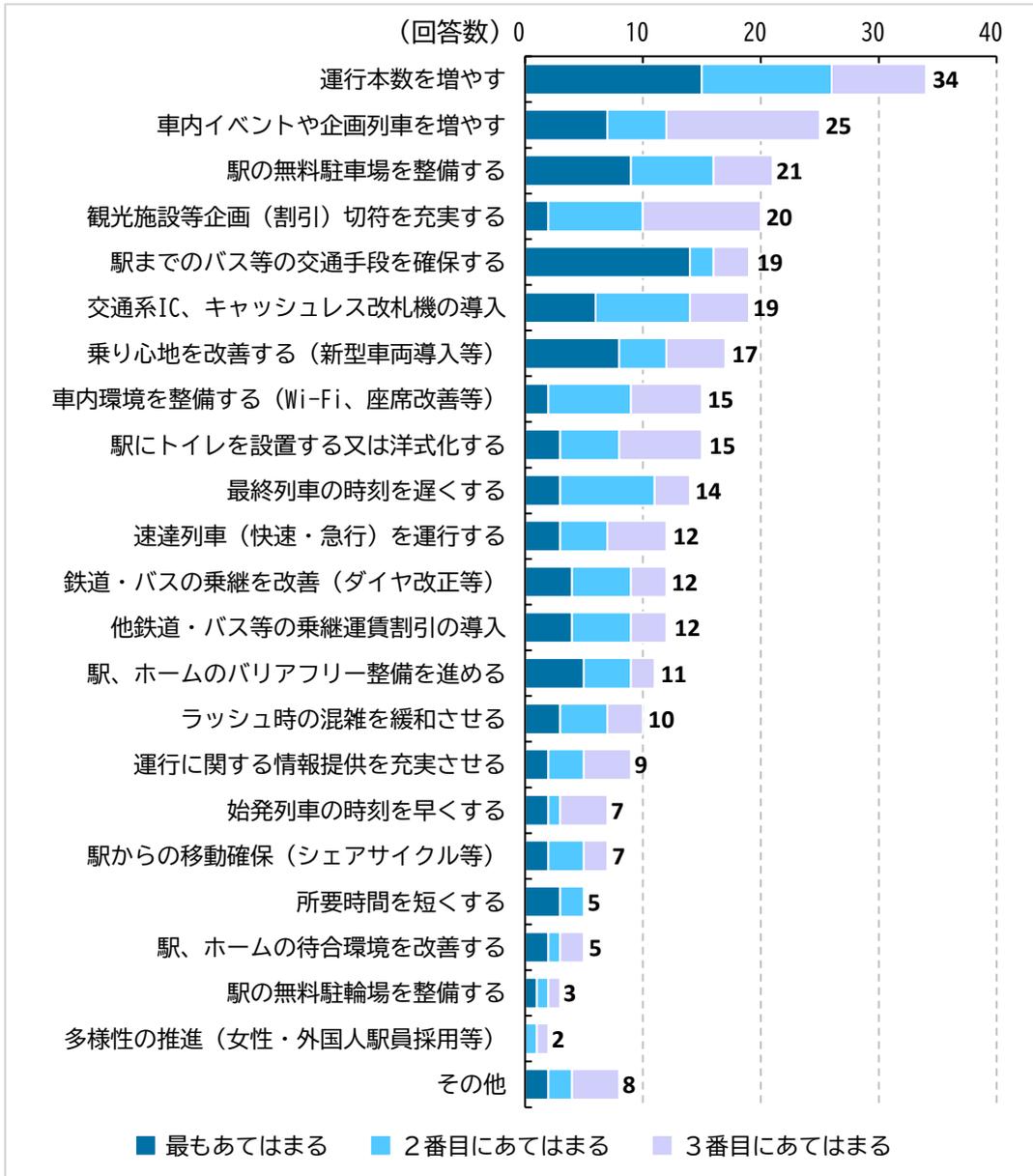
▼ 養老線のサービス改善について（複数回答）



### ③ 養老線沿線施設利用者に対するヒアリング調査

- サービス改善内容では「運行本数を増やす」が最も回答数が多い  
次いで「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」

#### ▼ 養老線のサービス改善について（複数回答）



④ 養老線沿線企業アンケート調査

■集計結果概要

a) 所在地

桑名市	海津市	養老町	大垣市	神戸町	池田町	揖斐川町
2	5	2	9	5	7	5

(社)

b) 従業員数

100人未満	100～300人未満	300～500人未満	500～1,000人未満	1,000人以上
9	16	4	5	1

(社)

c) 公共交通を通勤に利用している社員がいるか ※手段は複数回答

いる	いない
20	15

(社)



電車	路線バス	コミュニティバス	デマンド型交通	タクシー
19	6	2	0	1

(社)

d) 通勤のために公共交通を利用する際に不便だと思うこと ※複数回答

選択肢	回答数(社)
運行頻度が少ない	27
通勤の所要時間が長くなる	26
自宅・会社と駅を連絡するバスがない	23
乗り継ぎが発生する	20
運行時間帯が就業時間と合わない	16
駅周辺に駐車場・駐輪場がない	4
その他	3

e-①) 望ましいと考えられる通勤手段

公共交通	自家用車	社用車	
7	27	1	(社)

e-②) 望ましいと思う理由 (抜粋)

○公共交通

交通事故の防止、安全性の高さ (4社)

環境への配慮 (2社)

駐車場不足の解消 (1社)

○自家用車

自宅や会社から駅までが遠い (13社)

勤務時間と運行時間のミスマッチ (4社)

近隣の従業員が多い (2社)

○社用車

現場に直行直帰できる (1社)

f) 通勤手段として公共交通利用を促進することによるメリット

大いに感じる	どちらともいえない	ほとんど感じない	
4	12	19	(社)

g) 公共交通を通勤に利用する上での課題やアイデア (自由意見、抜粋)

沿線への商業施設や住宅地の誘致 (駅への徒歩圏内) や、利用が見込まれる場所へ駅を設置する。
駅前に魅力ある建物を建てる。
鉄道からコミュニティバスの利用がスムーズであれば利用が増える。
駅までの移動手段の選択肢が多くなるとよい。
主要な交通系 IC カード利用ができるとよい。利用回数や距離でポイントが付くとよい。
駅舎などが写真映えするとよい。
駅周辺に何か観光ができる場所があり、それをうまくアピールできるとよい。
駅が近くにない。
通学専用バス導入してはどうか 揖斐駅・本揖斐駅から学校へアクセスさせてはどうか。
沿線企業の出退勤時間に合わせたダイヤで運行する。
就労人数が多い地域に駅があると、公共交通機関を利用し、通勤する人が増えると考えられる。
基本的に自家用車通勤の方が多く、整備されても利用者は少ないと思われる。
通勤時間帯の運行本数を増加させ、自宅から駅までの交通手段を確保する。
駐車場の整備と路線の増加があればありがたいが、土地の問題やそれ以外での利用者の増加など課題がある。

### 3 共創事業推進部会からの提言

#### ▼ ワークショップの概要

区分	対象	方法・時期	主な内容
協議会 構成員	【対象】 養老線地域公共交通再生協 会の構成員	【方法】 ワークショップ形式  【期間】 第1回：令和7年10月9日 第2回：令和7年10月30日 第3回：令和7年12月3日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・養老線の改善アイデア</li> <li>・アイデアの実現可能性</li> <li>・養老線とのコラボレーシ ョンによる利用促進策</li> <li>・養老線への提言</li> </ul>
高校生 ・ 大学生	【対象】 養老線沿線に立地する高等学 校の生徒、養老線沿線から通 学する大学生  (参加校12校・延べ25人参加)	【方法】 ワークショップ形式  【期間】 第1回：令和7年11月3日 第2回：令和7年11月30日 第3回：令和7年12月20日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・養老線の良い所、改善して ほしい所</li> <li>・養老線の改善アイデア</li> <li>・自分たちにも関われる利用 促進策</li> <li>・養老線への提言</li> </ul>

#### ▼ ワークショップの様子



① 養老線地域公共交通再生協議会 共創事業推進部会

■グループでの意見

グループA：【テーマ】養老線自体を強く・元気にする

どんな事業・取組 (取組のタイトル)	どんな内容か どうやってやるか	誰がやるか いつごろやるか	備考
駅名の改称・ 副駅名の設定	<p>【学校の例】 大外羽駅→南高前駅 青柳駅 →大工前駅 烏江駅 →大垣養老前 下深谷駅→桑名北高校前駅</p> <p>【観光の例】 揖斐駅→谷汲山などの観光地 多度駅→多度大社口駅</p>	<p>【方法】 名称の公募 (学校、周辺住民)</p> <p>【時期】 至急</p> <p>【主体】 養老線管理機構</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の駅名を残しつつ、副駅名として利用</li> <li>・効果として、初めて来る人たちにも知らせることができる</li> <li>・この必要性を訴えていくことが必要</li> </ul>
駅施設の再整備	<p>駅内もしくは駅周辺にあったらしい施設 →トイレ、コンビニ(待ち時間の過ごし方改善)、駐車場や駐輪場の設置</p> <p>駅のホームと車両の間の危険を知らせるポスターの設置やアナウンスの実施</p>	<p>【方法】 改善後のPR活動として、時刻表や新聞折込・タウン誌の活用</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・維持管理が課題</li> <li>・「サイクルトレイン」の存在が知られていない</li> </ul>
交通系ICカードの導入	交通系ICカード 全国相互利用サービスの導入	<p>【時期】 導入までには結構時間がかかる</p> <p>【主体】 養老線管理機構・養老鉄道</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・メリットは大きいものの、導入するためには設備投資が必要</li> <li>・券売機待ちの待機列の減少、混雑の解消</li> </ul>

グループB：【テーマ】養老線が周囲と強く繋がり、よりなくてはならない存在にする

どんな事業・取組 (取組のタイトル)	どんな内容か どうやってやるか	誰がやるか いつごろやるか	備考
<p>養老線に対する意識改革、利用マインドの醸成</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅と商業施設・医療施設をバス、ライドシェア、シェアサイクルなどで移動可能にする</li> <li>・ 交通系 IC カードの導入で養老鉄道利用者へポイントなどサービス提供を実施</li> <li>・ ガキ健キャンペーンとの連携</li> <li>・ JR線への乗り入れなどのハード面を重視</li> <li>・ 古い駅舎の活用などで駅周辺に都市機能を集積させる</li> </ul>	<p>【主体】</p> <p>沿線の商業 医療施設 養老鉄道 各バス会社 各タクシー会社 行政</p>	<p>【効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 渋滞解消や駐車場用地の利活用が可能</li> <li>・ 健康増進や環境負担の軽減にも期待</li> </ul>
<p>通勤・通学での利用促進</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 意識改革の実施</li> <li>・ 企業や学校の養老線からのアクセス情報の発信</li> <li>・ 二次交通としてシェアモビリティ(シェアサイクル、電動キックボード)の導入</li> <li>・ カロリー消費量の算出、発信</li> <li>・ JR線への乗り入れ</li> <li>・ 新生活を始めた人にお試し乗車</li> <li>・ 企業側へのインセンティブも必要</li> </ul>	<p>【主体】</p> <p>沿線企業 商工会議所 学生 行政</p>	
<p>地域の観光資源活用イベントの実施</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 肉や果物、地酒などの食／歴史やアニメなどの文化／水都大垣にちなんだ自然等これらを活用したツアーやコンセプト列車の運行</li> <li>・ インフルエンサーなどによる情報発信</li> <li>・ 周知活動に各市町の広報も積極的に活用</li> </ul>	<p>【主体】</p> <p>NPO 養老鉄道 バス会社 沿線の協賛企業 沿線高校 観光協会</p>	<p>【効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関係者との連携強化で、売上増加</li> </ul>

グループC：【テーマ】 養老線が繋ぐ各まちのポイント（駅やその周辺）をよりよい場所にする

どんな事業・取組 (取組のタイトル)	どんな内容か どうやってやるか	誰がやるか いつごろやるか	備考
鉄道利用者へのインセンティブとして、地域商店クーポンの発行	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗車証明書を発行して、連携する店で割引券として使用できる制度の構築</li> <li>公共バスやシャトルバス、サイクルトレインを観光地まで活用</li> </ul>	<p>【主体】 商工会、商工会議所、沿線市町、バス会社</p> <p>【時期】 準備ができ次第開始</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係者への周知活動実施</li> </ul>
駅を人が集まることのできる場所に整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅に学生の自習室と朝市や地元のイベント会場を兼用できる待合室（机・椅子、冷暖房、自販機程度を完備）を設置</li> <li>スペースが用意できればスタンプラリーや宅配ボックスなどの設置も可能</li> <li>多目的トイレの設置</li> <li>人が集まるようになれば、商業施設（コンビニ・カフェ等）を誘致</li> </ul>	<p>【主体】 沿線市町</p> <p>【時期】 用地取得などの場所の用意ができ次第</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>周知活動の実施</li> <li>イベント時の待合室の予約システムの確立</li> <li>イベント開催者の誘致</li> </ul>
駅前空間の再整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前に公園などの憩いの場を整備し、季節ごとのイルミネーションの実施</li> <li>写真スポットの設置と情報提供</li> <li>バスやフードトラックが入れるロータリーの整備</li> </ul>	<p>【主体】 沿線市町、沿線企業、学校、バス会社</p> <p>【時期】 用地取得などの場所の用意ができ次第</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>様々な媒体（広報などの紙媒体やSNS）での周知活動の実施</li> <li>学生へのアイデア募集（イルミネーションや写真スポットなど）の実施</li> </ul>

② 高校生・大学生等による養老線利用促進ワークショップ

グループA

アイデア名	養鉄大改造計画
アイデアの内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ICカードやQRコード決済ができるようにする</li> <li>・アプリの開発→My 駅の設定等</li> <li>・カードのデザインを独自性のあるものにする</li> </ul>
それぞれの役割	<p>【養老鉄道】導入への調査、予算などの管理</p> <p>【沿線市町】予算の支援、沿線のまちづくり、クラウドファンディング</p> <p>【沿線関係者】カードやアプリ決済の導入</p> <p>【わたしたち】デザインの応募、使い方等をSNSで宣伝</p>

グループB

アイデア名	トレパ
アイデアの内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・春：お花見→電車で駅弁を食べながら桜を見る</li> <li>・夏：花火と夏祭り→コンビニとコラボして屋台風アレンジ、駅で花火</li> <li>・秋：ハロウィン→電車内をお化け屋敷にする&amp;フォトスポットをつくる</li> <li>・冬：クリスマス→イルミネーションやケーキ作り体験</li> </ul>
それぞれの役割	<p>【養老鉄道】イベント計画（日付決め・SNS開設）とPR</p> <p>【沿線市町】養老鉄道と共同で計画し協力</p> <p>【沿線関係者】店舗の出店やメニュー開発でイベントに協力</p> <p>【わたしたち】積極的に参加し、SNSで拡散</p>

グループC

アイデア名	楽しくまちづくり
アイデアの内容	<p>鉄道駅を複合施設にし、その周辺を盛り上げる（駅×●●）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→待合室を強化（冷暖房、机・椅子、テレビ、Wi-Fi・電源、列車情報）</li> <li>→公民館や行政施設（出張市役所・町役場など）</li> <li>→喫茶店・コンビニ・地元商店の出張販売所など</li> </ul>
それぞれの役割	<p>【養老鉄道】運行情報の提供、場所の提供、セット券の企画・販売</p> <p>【沿線市町】店舗の誘致・ロードサイドからの移転促進、行政施設の設置</p> <p>【沿線関係者】雇用の創出、店舗の経営</p> <p>【わたしたち】日常の中で利用すること、アルバイトをする</p>



## 議第1号 養老線と地域公共交通の課題確認

## 1. 養老線沿線市町の概況から見た課題

- ・沿線人口が減少する中、養老線の持続可能性を高めるには新たな利用者の確保が必要
- ・少子化が進む中、養老線の主たる利用者である学生の確保・維持の施策展開が必要
- ・沿線に立地する大規模事業場従業員の利用が少ない
- ・増加する免許返納高齢者や外国人が安心して、養老線を日常の移動に利用できる仕組みや施設整備が必要



## 3. 養老線沿線住民・企業・利用者アンケート結果から見た課題

- ・養老線沿線住民の利用頻度が少ない（利用しない～年数回）ことから、過度な自家用車の利用からの公共交通への転換を促し、養老線の利用割合を高める施策が必要
- ・養老線や公共交通の利用割合を高めるためには、養老線駅と自宅や目的地を結ぶバス等の二次交通の確保及び駅の無料駐車場等の整備等アクセス性の向上が必要
- ・養老線が果たす役割として「日常生活」、「高齢者や学生」にとって必要な移動手段としての利用価値が求められており、養老線の安全で安定的な運行継続が必要
- ・養老線のサービス改善では、「運行本数を増やす」、「最終列車を遅くする」、「通勤通学時の混雑緩和」、「JR線等との乗継の改善」といったダイヤ改善が必要
- ・養老線の鉄道施設整備では「交通系IC、キャッシュレス改札機の導入」、「乗り心地改善」、「駅待合環境の改善」、「駅施設のバリアフリー化」、「トイレの設置」、「車内環境の整備」といったハード的改良整備が必要



## 2. 養老線交通圏の公共交通の現状から見た課題

- ・養老線は利用ピーク時間帯の混雑緩和（増便、連結車両増）や大垣駅、桑名駅でのJR、近鉄、樽見、三岐線への接続改善など鉄道サービスを改善することが必要
- ・養老線の収益性を上げ、持続可能性を高めるため、昼間帯や休日の利用者（主に定期外利用者）を確保することが必要
- ・養老線の新たな利用者獲得のため、沿線事業所や商業施設の近くに新駅の設置や既設駅周辺を拠点施設整備する等まちづくりの推進が必要
- ・バス等交通事業者と連携し、養老線駅へのアクセス、養老線駅からのイグレスに対応したルートや時間帯での運行を確保することが必要
- ・全国的な運転士などの公共交通の担い手不足への対策が必要



## 4. 共創事業推進部会(地域関係者/高校生・大学生)からの提言

- ・養老線の日常利用を促進するには、沿線関係者と一体的に利用マインドの醸成に資する施策展開が必要（利用によるインセンティブの付与等）
- ・駅舎や駅周辺を再整備や有効活用し、駅周辺を人が集う「賑わいの場所」とする
- ・駅の副駅名に観光地や周辺施設等の名称を付けることや、学校行事とのタイアップ等により、対外的な認知を上げる
- ・養老線沿線の歴史や自然、食やアニメ文化等の多様な地域資源の官民による更なる活用



## 【養老線を軸とした養老線交通圏における地域公共交通の再構築（リ・デザイン）に向けて取り組むべき事項】

- ① 養老線の利便性向上による利用促進（増便等ダイヤ改善、駅施設機能改善、交通系IC導入、運行の安全性・快適性などへの対応）
- ② 養老線駅への二次交通の改善と交通結節点機能の充実（バス等駅アクセス改善、無料駐車場等整備、運転手等担い手不足などへの対応）
- ③ 養老線沿線資源を関係者と戦略的に活用し、新たな地域価値の共創（教育・商業・観光・企業等官民連携による養老線利活用への対応）
- ④ まちづくりと一体となった、養老線駅及び駅周辺の環境整備（駅とその周辺がにぎわいの拠点や目的地となるまちづくりとしての対応）

▼ 将来像を展開したイメージ図

# 議第2号 養老線交通圏の将来像と基本的な方針（案）

現計画の将来像

地域の「豊かな生活」と「活発な交流」を支える  
養老線と沿線バス交通やタクシーが一体となった 公共交通ネットワークの形成

養老線を軸とした養老線交通圏における  
地域公共交通の再構築（リ・デザイン）に向けて取り組むべき事項

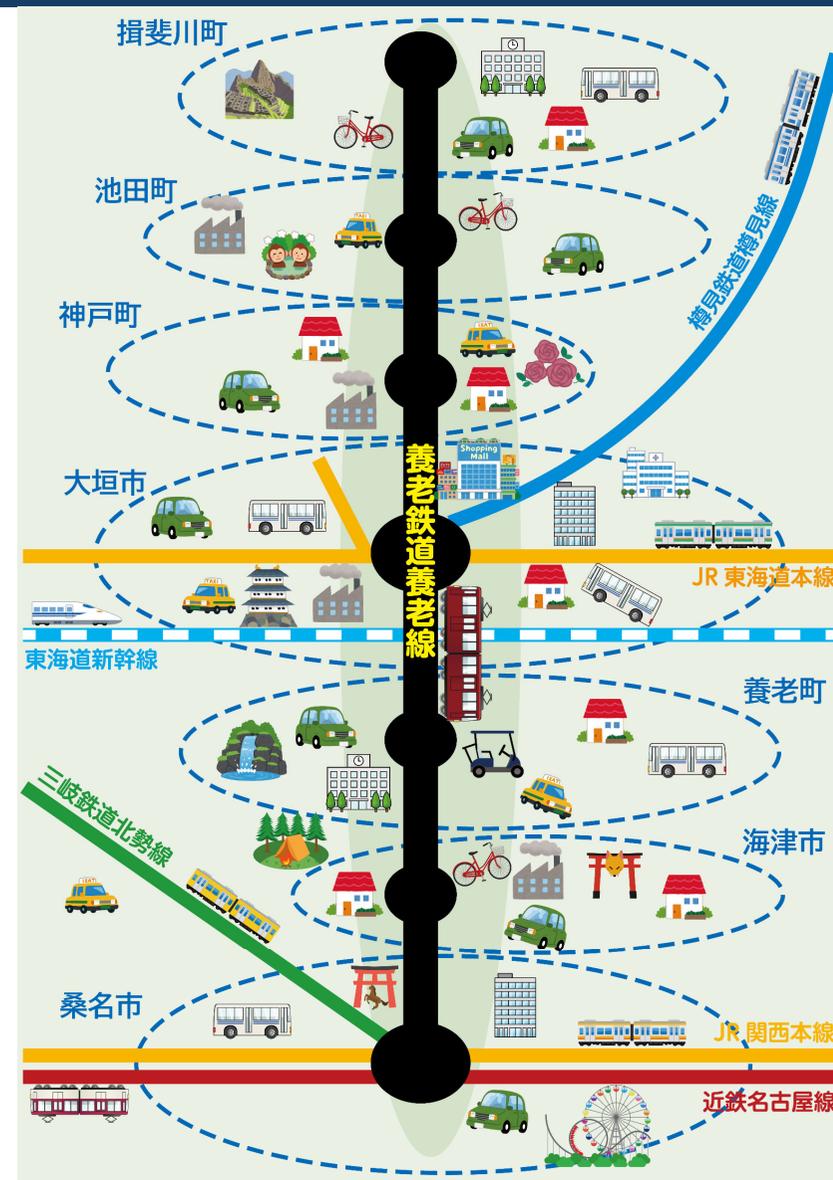
- ① 養老線の利便性向上による利用促進  
(増便等ダイヤ改善、駅施設機能改善、交通系IC導入、運行の安全性・快適性などへの対応)
- ② 養老線駅への二次交通の改善と交通結節点機能の充実  
(バス等駅アクセス改善、無料駐車場等整備、運転手等担い手不足などへの対応)
- ③ 養老線沿線資源を関係者と戦略的に活用し、新たな地域価値の共創  
(教育・商業・観光・企業等官民連携による養老線利活用への対応)
- ④ まちづくりと一体となった、養老線駅及び駅周辺環境整備  
(駅とその周辺がにぎわいの拠点や目的地となるまちづくりとしての対応)

本計画の将来像（案）

人を結び、まちを繋ぎ、地域の未来を支える  
養老線を軸とした 地域公共交通ネットワークの再構築

将来像の実現に向けた基本的な方針（案）

- ① 養老線を安心して便利に利用できる地域公共交通の基幹軸へアップグレードします
- ② 養老線交通圏における移動（バス、タクシー、デマンド交通）の最適化を図ります
- ③ 沿線の観光資源や多様な関係者との連携・協働による、養老線の利用を促進します
- ④ まちづくりと連動した養老線駅周辺の環境整備やにぎわい拠点づくりを推進します



## 養老線交通圏地域公共交通計画策定スケジュールについて

### 1 スケジュールの考え方

平成29年10月に策定した現地域公共交通計画「養老線交通圏地域公共交通網形成」の10年の計画期間が満了するため、次期地域公共交通計画である「養老線交通圏地域公共交通計画」を令和8年秋までの策定・公表を目指し、次の通りのスケジュールで協議をすすめるもの。

### 2 スケジュール（案）【凡例：◎協議会合意○幹事会、各部会、事務的協議】

予 定	養老線交通圏地域公共交通計画（養老線地域公共交通再生協議会）
令和7年12月	○施策調整（各部会での検討内容を幹事会報告）→計画へ反映
令和8年 1月	◎課題確認、基本方針、養老線交通圏地域交通の将来像（案）、施策（案）
2月	◎養老線交通圏地域公共交通計画 骨子策定→合意形成
3月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基本方針、養老線交通圏地域交通の将来像決定</li> <li>・重点施策の抽出（共創事業推進部会、交通事業者部会）</li> <li>・施策体系の整理</li> <li>・計画推進体制の考え方</li> </ul>
4月	○目標値、KPI値検討 (交通事業者部会)
5月	◎養老線交通圏地域公共交通計画 素案策定
6月	
～8月	○パブリック・コメントの実施
9月	◎養老線交通圏地域公共交通計画（次期計画）公表・国提出
10月～	
令和9年 1月	◎（現計画）養老線交通圏地域公共交通網形成計画最終評価（予定）

※計画策定の進捗状況等により、変更する場合があります。

## 今後の日程について

とき・ところ	内 容
令和8年2月13日（金） 13：00～15：00 大垣市役所4階 情報会議室	令和7年度養老線地域公共交通再生協議会 第3回幹事会 ・養老線交通圏地域公共交通計画骨子（案）について  ほか
令和8年2月26日（木） 13：00～15：00 クインテッサ大垣 ソーレB	令和7年度養老線地域公共交通再生協議会 第3回会議（本体会議） ・養老線交通圏地域公共交通計画骨子（案）について  ほか