

養老線交通圏地域公共交通網形成計画（素案）

平成29年5月31日現在

大垣市・桑名市・海津市・養老町・神戸町・揖斐川町・池田町

目 次

1	計画の概要	1
2	養老線沿線市町及び養老線交通圏の現状	2
(1)	養老線沿線市町の地域概況	2
(2)	養老線交通圏の公共交通の現状	10
(3)	養老線沿線市町の主要計画の整理	17
3	養老線沿線の公共交通に関するニーズ等	25
(1)	調査概要	25
(2)	調査結果	26
4	養老線交通圏における地域公共交通の課題整理	37
(1)	各調査結果の整理と個別課題の抽出	37
(2)	養老線交通圏における地域公共交通の課題	42
(3)	課題解決に向けた施策の方向性	43
5	養老線交通圏地域公共交通網形成計画	45
(1)	計画の区域と計画期間	45
(2)	持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の 活性化及び再生の推進に関する基本的な方針	46
(3)	計画の目標	52
(4)	目標を達成するために行う事業・実施主体	54
(5)	計画の達成状況の評価に関する事項	67

※本書において、「養老鉄道」とは、固有の名称を除き、鉄道事業者としての養老鉄道(株)をいい、「養老線」とは、路線の名称としての養老線をいいます。

2 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

■人口総数は平成17年をピークに減少

■年少人口、生産年齢人口の総数は平成7年をピークに減少

海津市、養老町、揖斐川町ではデータ掲載した平成7年より既に減少傾向にあり、大垣市、神戸町では平成17年、桑名市、池田町では平成22年をピークに人口減少に転じています。沿線3市4町の人口総数では、平成17年をピークに減少局面を迎えています。

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年をピークに減少に転じています。

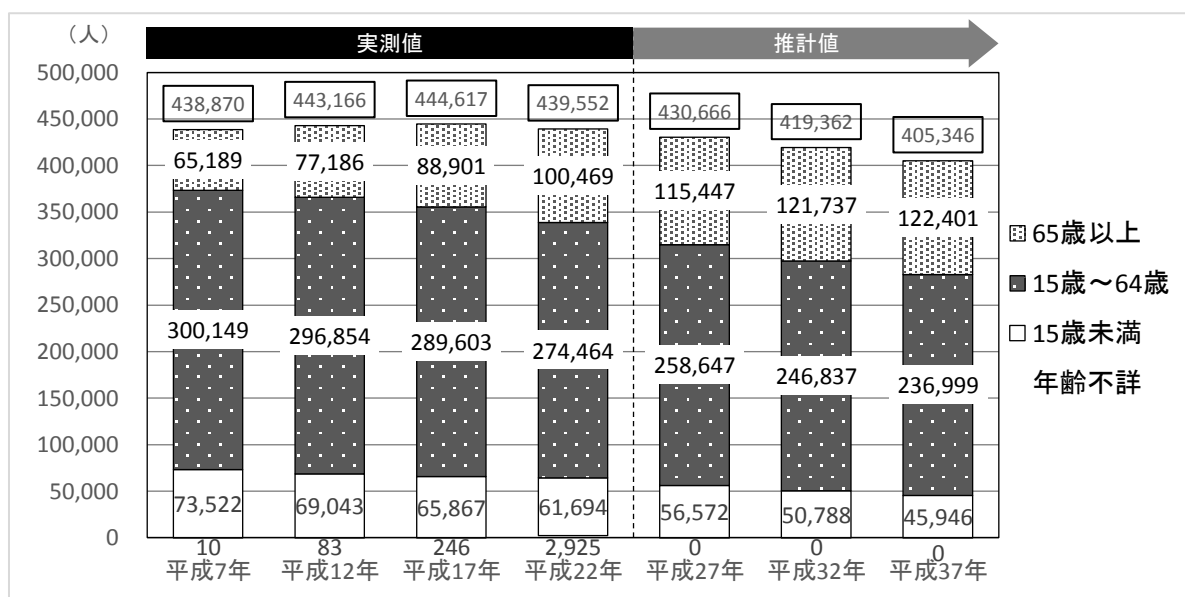
表2-1 人口の推移と将来見通し

	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	平成32年	平成37年
大垣市	161,679	161,827	162,070	161,160	158,513	154,852	150,168
桑名市	129,595	134,856	138,963	140,290	139,646	137,684	134,700
海津市	41,694	41,204	39,453	37,941	36,236	34,529	32,638
養老町	33,694	33,256	32,550	31,332	29,992	28,659	27,195
神戸町	20,687	20,750	20,830	20,065	19,331	18,564	17,630
揖斐川町	28,368	27,453	26,192	23,784	22,043	20,481	18,904
池田町	23,153	23,820	24,559	24,980	24,905	24,593	24,111
合計	438,870	443,166	444,617	439,552	430,666	419,362	405,346

(資料;国勢調査(平成7年~22年))

人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』(平成27~37年))

図2-1 沿線3市4町の人口総数の推移



(資料;国勢調査(平成7年~22年))

人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』(平成27~37年))

② 養老線沿線の人口集積状況

■大垣市及び桑名市中心部に内包する駅以外の駅周辺人口密度は40人/ha未満

平成22年国勢調査における人口密度（500mメッシュ）分布と養老線経由ルートの関係を見ると、大垣市中心部に内包する大垣駅、西大垣駅、室駅、北大垣駅と桑名市中心部に内包する桑名駅、播磨駅周辺では、人口密度40人/ha以上の一定の人口集積が見られます。

下深谷駅、多度駅、美濃松山駅、石津駅、駒野駅、美濃高田駅、美濃青柳駅、広神戸町、北池野駅周辺では20～40人/ha、その他の駅周辺は20人/ha未満と、駅周辺の人口密度は低い状況にあります。

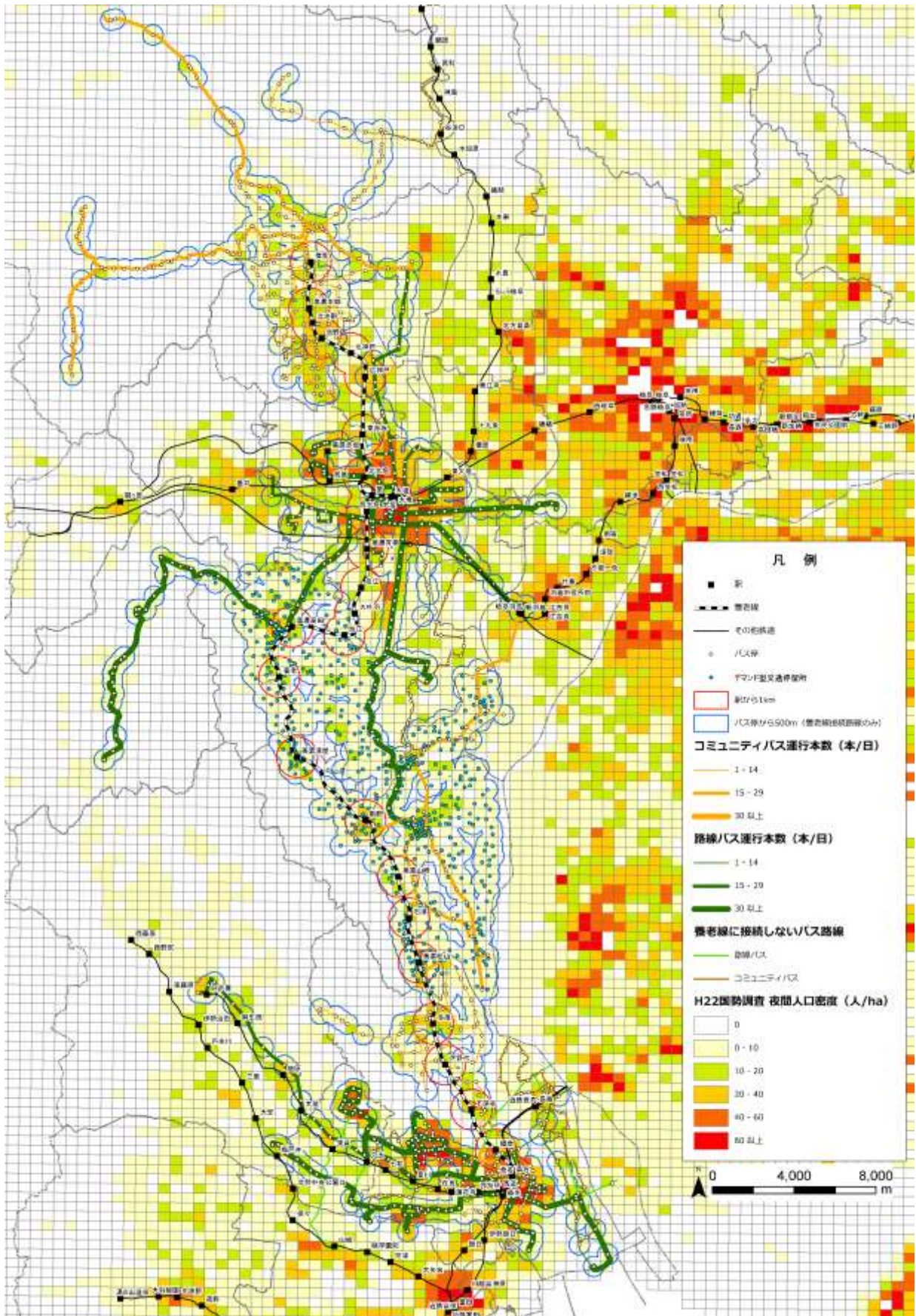
これら養老線の駅利用圏域内人口（駅から半径1kmと設定）は、約128千人であり、沿線3市4町の人口総数約440千人の約29%のカバー率となっています。また、養老線に接続するバス停利用圏域内人口を加えた場合の利用圏域内人口は約379千人であり、沿線3市4町の人口総数の約86%のカバー率となっています。

○空白地域の捉え方

駅やバス停から一定の距離を越えた地域が、地域公共交通の空白地域になります。都市と地方では、この「一定の距離」の捉え方にも幅が見られます。交通機関が充実している都市では、駅からは半径500m以上、バス停から半径300m以上が空白地域として捉えられていることが多いようですが、地方では、駅から半径1,000m以上、バス停から半径500m以上を空白地域と捉える場合も見られます。

「地域公共交通づくりハンドブック」国土交通省自動車交通局旅客課

図2-2 人口密度分布と養老線の関係 (H22)



(資料;H22国勢調査、500mメッシュ)

③ 主要集客施設の立地状況

■養老線沿線市町の観光施設・資源利用者は年間約2,800万人

■養老線及び沿線バス交通でアクセスできない観光施設・資源が存在

養老線沿線市町の観光施設・資源は、平成27年現在、年間約2,800万人に利用されています。しかし、これら観光施設・資源の立地状況を見ると、沿線バス交通等でアクセスできない施設・資源も存在します。

また、養老線沿線市町の公共施設、医療施設では、養老線及び沿線バス交通の利用圏域内に多く立地しています。

表2-2観光施設・資源①（ ：養老線駅から1km、沿線バスバス停から500m圏域外の施設を示す）

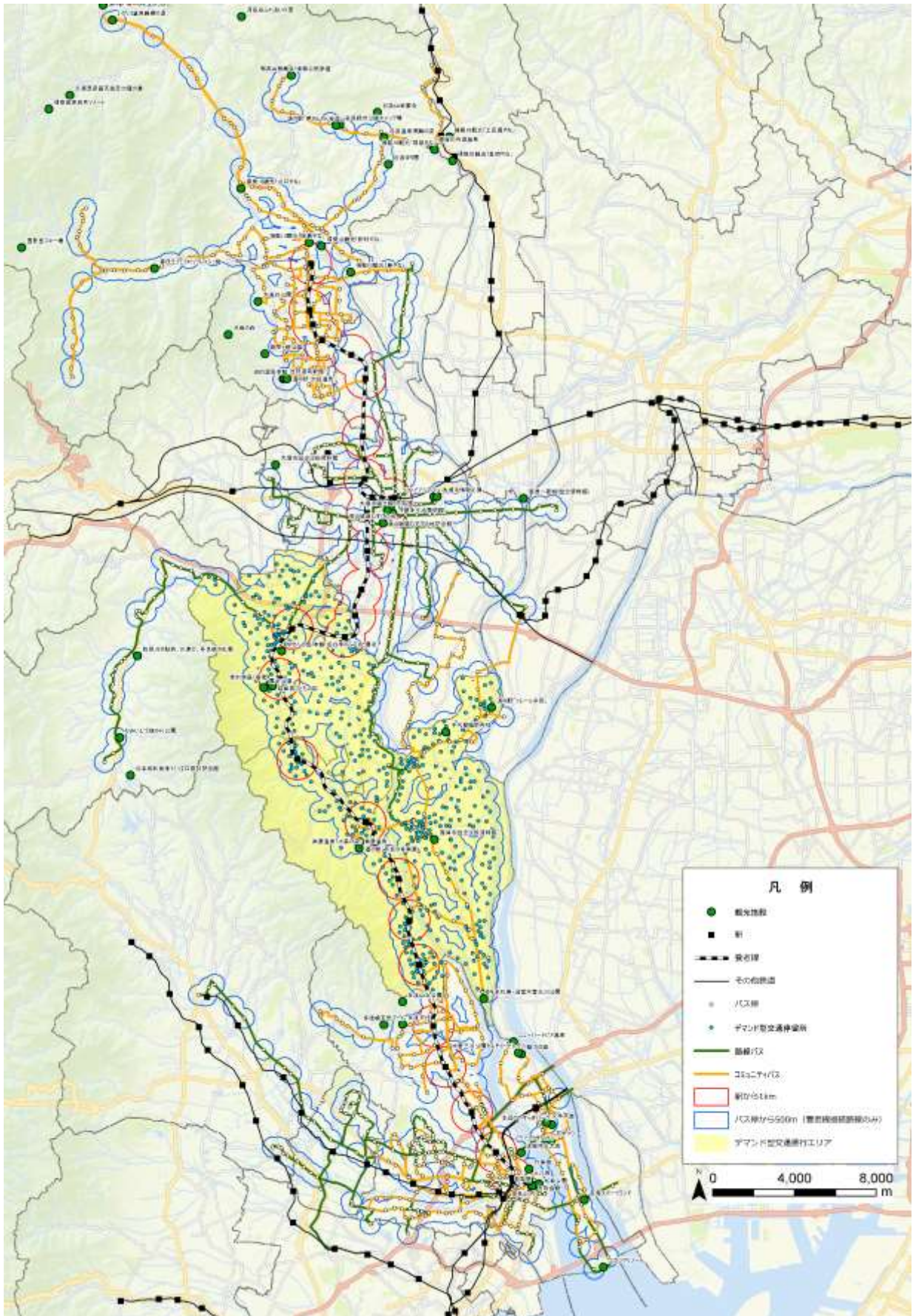
年間利用者数（人）		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
大垣市	かみいしづ緑の村公園	95,751	55,136	71,802	68,958	105,115
	大垣城	55,923	61,678	68,501	71,984	78,638
	日本昭和音楽村・江口夜詩記念館	40,962	47,984	44,629	35,017	23,144
	墨俣一夜城（歴史資料館）	26,461	26,750	35,949	41,195	36,127
	ソフトピアジャパン	217,906	210,113	191,160	198,492	191,060
	大垣市情報工房	129,753	103,841	145,781	146,398	160,256
	水のパビリオン	112,291	114,332	128,246	122,888	118,996
	こどもサイエンスプラザ	98,289	109,975	121,568	124,890	121,341
	牧田川の鮎釣、川遊び、多良峡の紅葉	64,650	66,900	65,150	62,700	72,100
	奥の細道むすびの地	21,600	2,754	-	-	-
	守屋多々志美術館	-	10,009	7,844	-	-
	歴史民俗資料館	12,864	11,328	9,070	-	-
	郷土館	18,927	19,725	24,653	34,291	34,544
	コスモドーム	12,842	13,182	12,430	8,072	-
	奥の細道むすびの地記念館	-	187,756	266,892	239,018	224,774
小計	908,219	1,041,463	1,193,675	1,153,903	1,166,095	
桑名市	多度大社	1,385,000	1,385,000	1,407,000	1,503,000	1,438,000
	多度山上公園	68,150	68,150	68,150	68,150	68,150
	ナガシマリゾート（なばなの里を含む）	6,984,700	7,049,400	7,060,000	6,700,000	15,150,000
	長島スポーツランド	134,200	127,826	138,100	140,100	140,700
	輪中の郷	53,829	54,426	46,268	54,347	51,843
	カルチャービレッジ	350,550	238,276	179,515	212,422	205,874
	水郷花火大会	180,000	180,000	180,000	180,000	190,000
	アクアプラザながら	-	12,627	10,370	8,548	9,150
	ニューハートピア温泉	80,611	105,530	113,168	80,296	74,726
	花まつり	72,000	87,000	107,000	107,000	107,000
	金魚まつり	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000
	石取祭	180,000	200,000	220,000	250,000	250,000
	桑名の殿様御台所祭・千姫折鶴祭	130,000	130,000	120,000	-	-
	六華苑	45,094	46,339	50,660	39,430	48,121
	桑名市博物館	-	16,733	19,787	16,612	13,853
	石取会館	-	11,698	11,043	9,482	9,753
	三八市	205,000	205,000	205,000	205,000	195,000
	九華公園	52,000	52,000	62,000	62,000	62,000
	くわなまちの駅	-	-	25,300	26,715	32,660
	多度峡天然プール	-	-	26,000	20,000	25,130
水辺のやすらぎパーク	-	-	17,486	15,178	19,278	
又木茶屋	-	-	17,610	15,173	15,937	
小計	9,934,134	9,983,005	10,097,457	9,726,453	18,120,175	

表2-3観光施設・資源② (: 養老線駅から1km、沿線バスバス停から500m圏域外の施設を示す)

年間利用者数 (人)		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
海津市	海津市歴史民俗資料館	15,965	12,392	14,799	11,936	11,386
	南濃温泉「水晶の湯」	155,045	121,794	136,637	139,354	140,060
	海津温泉	467,385	420,972	399,803	375,589	373,111
	道の駅「月見の里南濃」	519,824	519,586	531,496	513,536	522,431
	道の駅「クレール平田」	604,224	589,734	576,213	534,517	496,908
	千本松原・国営木曾三川公園	1,507,131	1,301,274	1,447,390	1,547,190	1,533,712
	千代保稲荷神社	1,978,035	1,944,482	1,893,819	1,755,008	1,628,892
	小計	5,247,609	4,910,234	5,000,157	4,877,130	4,706,500
養老町	楽市楽座・養老	65,448	55,133	59,251	51,821	56,355
	養老天命反転地	72,721	61,263	65,821	57,583	62,618
	岐阜県こどもの国	140,713	129,634	138,837	144,609	149,366
	ゆせんの里 本館 (旧四季のふるさと養老)	193,116	207,869	230,674	218,488	215,649
	養老公園	462,363	496,207	485,524	449,674	497,540
	小計	934,361	950,106	980,107	922,175	981,528
神戸町	バラ祭りinごうど	3,500	3,500	3,500	5,000	7,000
	神戸山王まつり	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000
	GO!ご~どんとこい祭り	25,000	25,000	30,000	35,000	35,000
	日比野五鳳記念美術館	1,735	1,640	1,930	2,598	1,662
	ばらの里	130,348	132,986	130,113	134,102	140,256
	小計	185,583	188,126	190,543	201,700	208,918
揖斐川町	揖斐高原貝月リゾート	32,672	32,988	24,933	30,583	51,187
	谷汲ゆり園	27,392	24,000	20,470	23,000	20,000
	谷汲緑地公園キャンプ場	34,000	13,840	15,489	-	-
	春日モリモリ村リフレッシュ館	56,206	58,715	59,187	60,186	61,525
	根尾川谷汲温泉	38,620	38,425	30,849	27,030	24,844
	道の駅夜叉ヶ池の里さかうち	106,889	103,279	103,509	107,871	110,661
	徳山会館	42,975	34,943	31,579	28,801	33,040
	揖斐川観光やな	80,000	91,550	91,500	-	-
	両界山横蔵寺	86,990	94,510	81,730	93,709	95,020
	いび川温泉藤橋の湯	137,043	135,555	135,769	130,138	132,236
	道の駅星のふる里ふじはし	367,608	403,296	401,409	397,059	400,539
	谷汲山華厳寺	761,240	600,300	569,000	548,750	511,300
	夜叉ヶ池	12,400	10,800	13,250	13,000	13,000
	東海自然歩道	18,200	14,910	14,500	-	-
	徳山ダム	128,925	104,820	94,737	86,403	94,508
	藤橋城	10,794	14,699	9,057	-	-
	水と森の学習館	14,716	9,987	11,897	7,895	-
	月夜谷ふれあいの里	10,249	12,164	12,246	10,323	15,620
	久瀬温泉露天風呂白龍の湯	26,871	28,774	30,024	30,028	28,985
	道の駅夢さんさん谷汲	25,611	21,800	25,776	20,049	21,563
	国見岳スキー場	10,000	11,100	8,018	-	-
	谷汲温泉満願の湯	11,897	12,006	7,465	-	-
	小計	2,041,298	1,872,461	1,792,394	1,614,825	1,614,028
	池田町	池田の森	59,000	59,200	55,900	-
霞間ヶ溪公園		83,760	84,465	68,655	31,865	58,895
大津谷公園		118,270	119,375	109,970	109,050	100,910
池田温泉本館		212,167	214,180	196,887	202,889	201,775
池田温泉新館		322,117	316,519	330,434	328,729	315,407
道の駅池田温泉		229,500	267,900	258,400	293,600	326,200
小計		1,024,814	1,061,639	1,020,246	966,133	1,003,187
養老線沿線市町計		20,276,018	20,007,034	20,274,579	19,462,319	27,800,431

(資料：岐阜県観光入込客数調査(平成23~27年)、統計から見た桑名市(平成27年度)、神戸町(平成23~27年))
 ※各年の年間利用者数は1~12月の合計値、小計及び養老線沿線市町計は表に記載した施設又はイベントの利用者数より算出、
 H27年のナガシマリゾートは三井アウトレットパーク利用者を含む

図2-3 観光施設の立地状況



(資料;国土数値情報他)

④ 沿線高等学校等の生徒数の推移

■養老線沿線高等学校等の生徒数は約10,000人

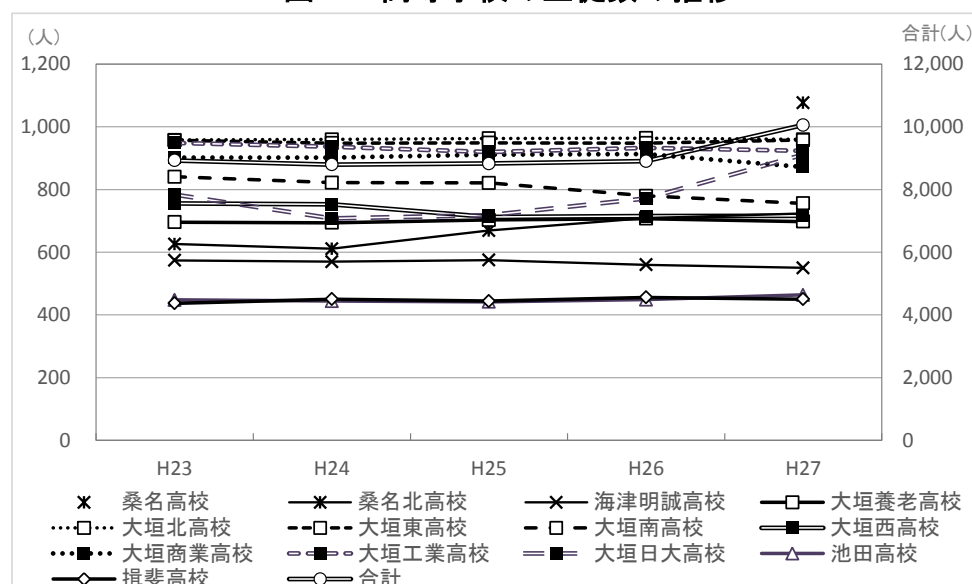
養老線沿線市町の高等学校等の生徒数はほぼ横這いにあります。

表2-4 高等学校の生徒数の推移

		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
桑名市	桑名高校	-	-	-	-	1,077
	桑名北高校	626	611	669	709	724
海津市	海津明誠高校	574	570	575	560	550
養老町	大垣養老高校	696	694	703	707	698
大垣市	大垣北高校	958	960	963	964	960
	大垣東高校	957	948	949	948	958
	大垣南高校	841	822	821	780	756
	大垣西高校	756	753	713	715	716
	大垣商業高校	902	902	911	913	872
	大垣工業高校	949	937	920	933	924
	大垣日大高校	784	708	718	772	911
揖斐川町	揖斐高校	437	450	444	456	450
池田町	池田高校	448	444	442	449	464
合計		8,928	8,799	8,828	8,906	10,060

(資料；養老線の概要について(養老鉄道から各学校への照会による回答を集計))

図2-4 高等学校の生徒数の推移



(資料；各高等学校等)

⑤ 通勤通学流動

■大垣市及び桑名市は名古屋市等の広域的な都市間移動が多い

■その他の沿線市町は大垣市及び桑名市との結びつきが強く、養老線区間によっては主要な流動方向が異なる

平成22年の国勢調査における通勤通学流動状況を見ると、大垣市は流入超過で、海津市、養老町、神戸町、池田町からの流入が多い一方、名古屋市、岐阜市への流出も多く見られます。大垣市以外の市町では流出超過となっており、桑名市は名古屋市への流出が多く見られます。その他沿線市町は、海津市、養老町を境に、北側では大垣市、南側では桑名市への流動が多く、養老線の区間によっては主要な流動方向は異なっています。

⑥ 都市交通特性

■養老線沿線の各市町とも自由目的（買物・通院等）の割合が増加

■養老線沿線の各市町で自動車利用の割合が増加

養老線沿線市町の目的別トリップ構成の推移を見ると、各市町とも「自由目的（買物、通院等）」が増加傾向にあり、「業務目的」や「登校目的」は減少傾向にあります。

養老線沿線市町の代表交通手段別トリップの推移を見ると、各市町とも「自動車」の利用が増加傾向にあり、「鉄道」「バス」の利用は横這い又は減少傾向にあります。

岐阜県内の保有自動車数では、普通車は減少傾向にありますが、軽自動車等を含んだ保有自動車数計で見た場合、増加傾向にあります。また、岐阜県警察管内における交通死亡事故の運転者の年齢階層では、70歳代が大きく増加しています。

図 2-5 全手段目的別トリップ構成の推移

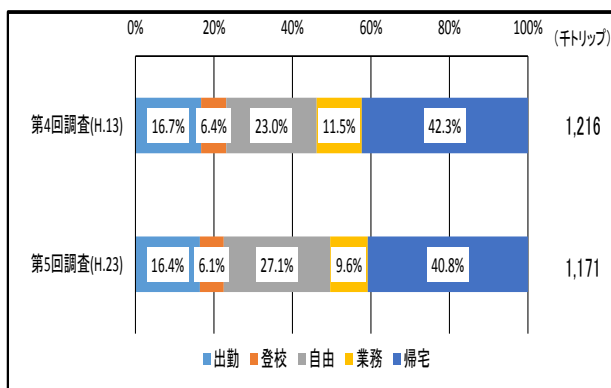
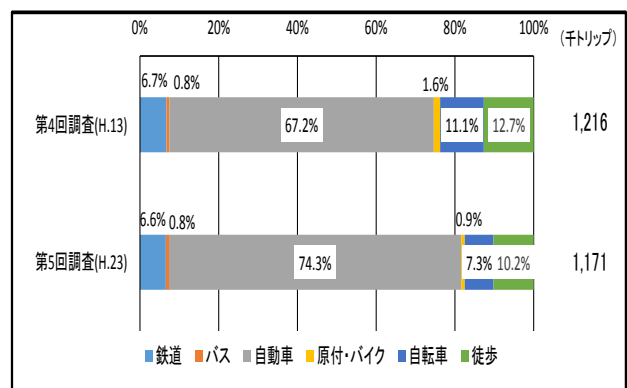


図 2-6 全目的代表交通手段別トリップ構成



(資料;第4回PT調査、第5回中京都市圏PT調査)

(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

■ 名古屋方面への運行が多い鉄道各路線

養老線沿線で運行される旅客鉄道は、養老鉄道養老線、JR東海道本線、JR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路線が運行されています。

これら鉄道路線の運行本数を見ると、近鉄名古屋線の名古屋方面及び津方面が各181本/日と最も多く、次いでJR東海道本線の名古屋方面が142本/日、同路線の美濃赤坂・関ヶ原方面が134本/日と、名古屋方面への運行が多い状況にあります。

運行時間帯は概ね5～23、24時台となっています。

表2-5 鉄道サービスの現状

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
養老線	桑名－大垣	大垣方面	31	5-23時台	距離制
		桑名方面	30	5-23時台	
	大垣－揖斐	揖斐方面	37	5-23時台	
		大垣方面	37	5-24時台	
東海道本線	大垣－名古屋方面		142	5-23時台	距離制
	大垣－美濃赤坂・関ヶ原方面		134	5-24時台	
関西本線	桑名－名古屋方面		79	5-23時台	距離制
	桑名－亀山・津方面		82	5-24時台	
近鉄名古屋線	桑名－近鉄名古屋方面		181	5-23時台	距離制
	桑名－津方面		181	5-24時台	
北勢線			90	5-23時台	距離制
樽見線			36 (大垣発着)	6-22時台	距離制

(資料:養老鉄道、JR東海、近畿日本鉄道、三岐鉄道、樽見鉄道 各ホームページより)

②養老線の現状

■養老線の輸送人員及び旅客運輸収入は減少傾向

■定期利用者が輸送人員の主体を占める

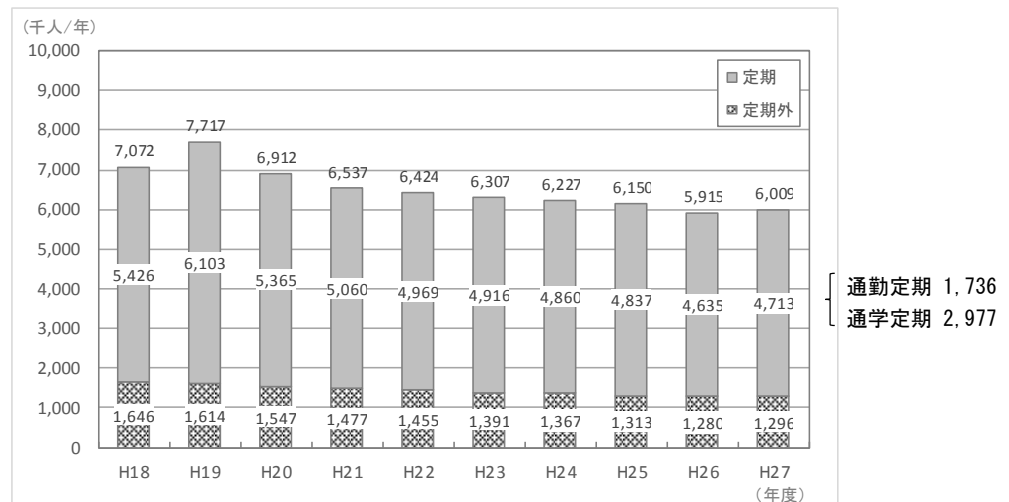
養老線は、桑名市桑名駅から大垣市大垣駅を經由し、揖斐川町揖斐駅間の57.5km、7市町合計27駅を有し、31両で運行しています。

駅乗降人員は、27,321人/日（H27年度）と年々減少傾向にあり、10年前（34,908人/日（H17年度））と比較して約3割減少しています。沿線市町別では、近年、養老町、神戸町、池田町で利用者増加が見られます。

輸送人員は、600万人/年（H27年度）と近年横這いの状況にありますが、長期的には減少傾向にあり、これら利用者減少に伴い旅客運輸収入も減少傾向にあります。

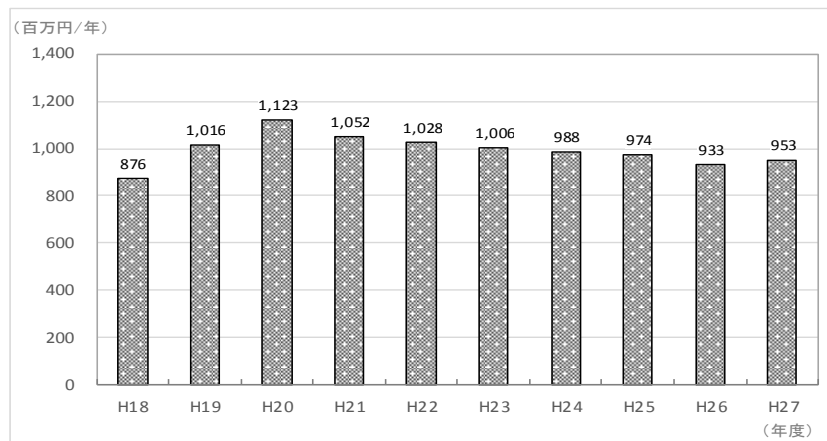
輸送人員の内訳を見ると、定期利用が約78%、定期外利用が約22%と、定期利用者の占める割合が主体を占めています。

図2-7 輸送人員の推移



(資料;H28養老鉄道)

図2-8 旅客運輸収入の推移



(資料;H28養老鉄道)

③ 養老線沿線市町のバス交通の現状

■多種多様なバス交通が提供される

■事業者路線全体としては近年増加、特に大垣市内の名阪近鉄バスが増加

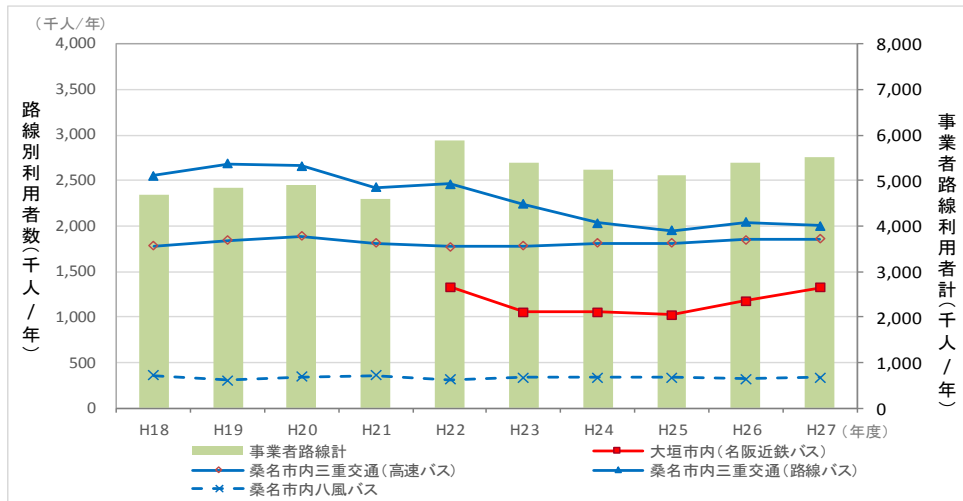
■コミュニティバスは路線により異なるものの路線合計では減少傾向

養老線沿線市町には、高速バス（三重交通）、路線バス（三重交通、八風バス、三岐バス、名阪近鉄バス、岐阜バス）、沿線市町が運行するコミュニティバス（海津市、養老町のデマンドバスを含む）といった多様なバス交通が提供されています。

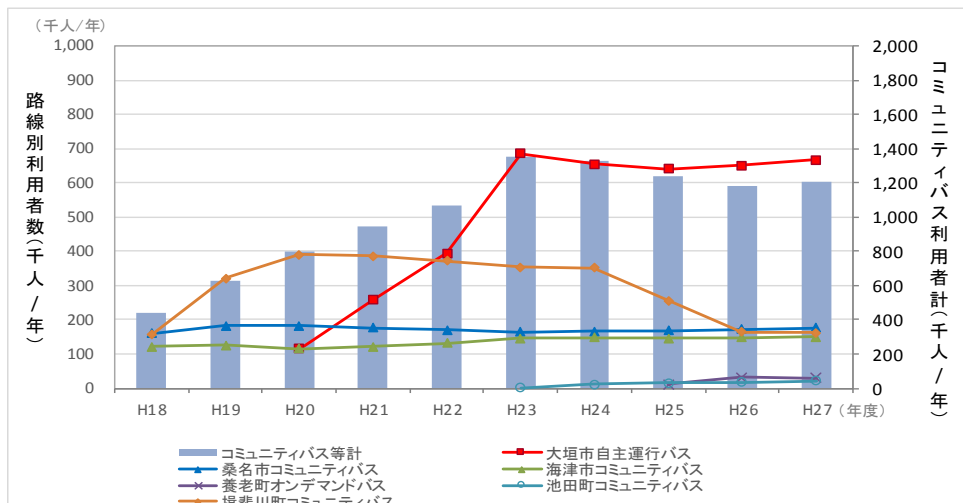
これらバス交通の利用者数の推移を見ると、事業者路線全体としては増加傾向にあり、特に大垣市内の名阪近鉄バスの増加が大きく、桑名市内の三重交通は横這い傾向にあります。また、沿線市町が運行するコミュニティバスでは、路線により利用者数の推移は異なりますが、路線合計では平成23年以降減少傾向にあります。

図2-9 養老線沿線市町におけるバス利用者数の推移

<事業者路線>



<コミュニティバス>



(資料;事業者、沿線市町データ)

④ 養老線各駅におけるバスサービスの現状

■養老線全27駅のうち20駅でバスサービスが提供

■駅によりバスサービス水準は異なる

養老線全27駅のうち、駅端末にバス交通が接続している駅は20駅あり、路線バス、沿線市町のコミュニティバス（海津市、養老町ではデマンド型交通）等、多様なバスサービスが提供されています。

ただし、これら駅端末バス交通のサービス水準（運行本数、運行時間帯、運賃等）は異なり、桑名駅、大垣駅では最終便が21時台～23時台まで運行されていますが、その他のバス接続駅では16～19時台となっており、養老線降車後のバス路線の利用は困難な状況にあります。

<参考：バスの種別分類と機能・概要>

バス種別分類	機能・概要
路線バス	交通事業者が決められた経路を定期的に運行するバス。
コミュニティバス	地域住民の利便性向上等のため、一定地域内を運行するバスで、車両使用、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービスを提供。
乗合タクシー	タクシー車両等を活用し、乗合自動車として運行するもの。バスの運行には需要が小さい場合や、需要が偏在する場合などのサービスとして位置づけられる。定時定路線型、デマンド型などの形態がある。

表2-6 養老線駅別バスサービスの現状（1/3）

駅名	事業社名	路線名	運行本数 (本/日)	運行 所要時間	運行時間帯		運賃	
					始発	終着		
桑名駅	三重交通バス	城南線	44	36分	6:30	20:51	距離制	
		桑名長 島温泉 線	なばなの里直通	2	20分	-	14:30	距離制
			伊勢大橋経由	2	23分	19:45	21:08	距離制
			松蔭経由	1	23分	10:05	-	距離制
			三交桑名経由	59	23分	6:35	21:58	距離制
		名古屋桑名線	1	1時間7分	-	22:49	距離制	
		陽だまりの丘線	40	26分	10:20	21:31	距離制	
		陽だまりの丘線（循環）	18	51分（1周）	7:00	10:26	距離制	
		桑名市内A・B循環線	29	21分（1周）	7:00	21:06	均一制	
		桑名大山田団地線	150	47分	6:10	21:31	距離制	
	桑名ネ オポリ ス線	急行	4	17分	8:57	16:17	距離制	
		大山田経由	57	41分	8:50	23:20	距離制	
		穴太経由	57	37分	6:35	21:22	距離制	
	八風バス	梅戸線	54	47分	6:40	19:38	距離制	
	K-バス	北部ルート	8	55分（1周）	8:05	18:19	100円	
		東部ルート	10	50分（1周）	9:05	18:35	100円	
南部ルート		8	50分（1周）	8:40	17:30	100円		

（資料；三重交通、八風バス、名阪近鉄バス、沿線各市町各ホームページH28.9現在）

表2-7 養老線駅別バスサービスの現状 (2/3)

駅名	事業社名	路線名	運行本数 (本/日)	運行 所要時間	運行時間帯		運賃
					始発	終着	
播磨駅	K-バス	北部ルート	8	55分 (1周)	8:48	17:36	100円
下深谷駅	-	-	-	-	-	-	-
下野代駅	K-バス	循環 (多度ルート)	3	1時間47分 (1周)	9:39	16:32	100円
多度駅	K-バス	循環 (多度ルート)	3	1時間47分 (1周)	8:45	17:27	100円
		美鹿ルート	9	19分	11:00	19:00	100円
美濃 松山駅	海津市コミュ ニティバス	南幹線	9	56分	7:16	19:17	200円
	海津市	海津市デマンド交通	-	-	8:30	17:00	300円
石津駅	海津市コミュ ニティバス	南幹線	16	56分	7:22	19:11	200円
	海津市	海津市デマンド交通	-	-	8:30	17:00	300円
美濃山崎駅	海津市	海津市デマンド交通	-	-	8:30	17:00	300円
駒野駅	海津市コミュ ニティバス	お千代保稲荷線	1	43分	8:07	8:07	200円
		南幹線	16	56分	7:54	18:33	200円
	海津市	海津市デマンド交通	-	-	8:30	17:00	300円
美濃津屋駅	養老町	養老町オンデマンドバス	-	-	8:30	17:00	200円
	海津市	海津市デマンド交通	-	-	8:30	17:00	300円
養老駅	養老町	養老駅シャトルバス	11	21分	9:05	16:46	無料
		養老町オンデマンドバス	-	-	8:30	17:00	200円
美濃高田駅	養老町	養老町オンデマンドバス	-	-	8:30	17:00	200円
	名阪近鉄バス	大垣多良線	18	1時間18分	7:34	19:34	距離制
鳥江駅	養老町	養老町オンデマンドバス	-	-	8:30	17:00	200円
大外羽駅	-	-	-	-	-	-	-
友江駅	養老町	養老町オンデマンドバス	-	-	8:30	17:00	200円
美濃青柳駅	-	-	-	-	-	-	-
西大垣駅	-	-	-	-	-	-	-
大垣駅	名阪近鉄バス (大垣市自主 運行バスを含 む)	青柳線	20	19分	7:50	19:48	距離制
		赤坂線	37	30分	7:00	19:10	距離制
		荒尾線	41	40分	7:03	21:25	距離制
		荒崎線	21	27分	8:10	19:20	距離制
		稲葉線	22	28分	7:40	21:30	距離制
		大垣大野線	23	51分	7:13	20:30	距離制
		大垣多良線	35	1時間18分	7:10	20:00	距離制
		海津線	38	52分	6:30	19:49	距離制
		開発住宅線	15	21分	7:30	18:55	距離制
		川並線	8	25分	7:15	15:57	距離制
		岐垣線	49	45分	6:42	21:00	距離制
		女子短大線	19	28分	7:23	20:03	距離制
		ソフトピア線	54	20分	7:08	22:04	距離制
		羽島線	32	23分	6:20	21:20	距離制
		輪之内線	34	32分	6:50	21:19	距離制
	名阪近鉄バス (登校日のみ)	経大スクール線	44	12分	8:20	21:28	距離制
大商スクール線		4	13分	8:07	21:23	距離制	
女子短大スクール線		14	11分	8:15	18:34	距離制	

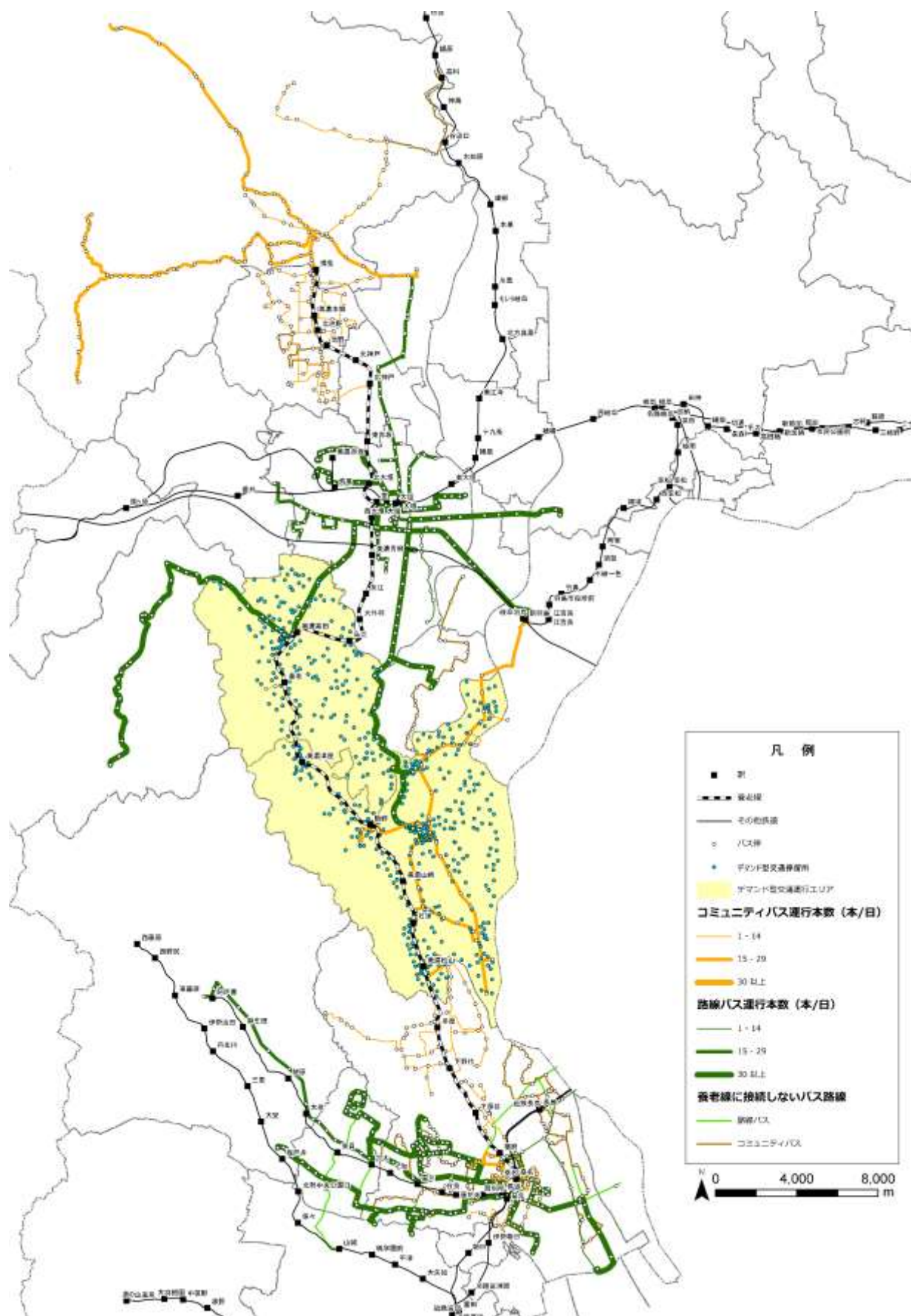
(資料;三重交通、八風バス、名阪近鉄バス、沿線各市町各ホームページH28.9現在)

表2-8 養老線駅別バスサービスの現状 (3/3)

駅名	事業社名	路線名	運行本数 (本/日)	運行 所要時間	運行時間帯		運賃
					始発	終着	
大垣駅 (つづき)	名阪近鉄バス (季節運行)	大垣伊吹山線 (7月1日～18日・9月1日～30日 の土曜・日曜・祝日及び 7月19日～8月31日の毎日)	6	1時間25分	8:45	17:30	距離制
		大垣競輪場線 (大垣競輪開催日)	51	8分	9:50	16:55	距離制
		大垣野口線 (日野口宝光院はだか祭り 開催日運行)	26	21分	9:50	16:36	距離制
		大垣宮代線 (1月1日～3日)	10	27分	8:50	16:12	距離制
室駅	-	-	-	-	-	-	-
北大垣駅	名阪近鉄バス	荒尾線	41	40分	6:55	21:33	距離制
東赤坂駅	-	-	-	-	-	-	-
広神戸駅	池田町コミュ ニティバス	役場～市橋線	6	24分	7:25	18:19	無料
北神戸駅	-	-	-	-	-	-	-
池野駅	池田町コミュ ニティバス	巡回線	8	55分	8:42	16:57	無料
		南回り1号線	5	45分	9:06	16:02	無料
	池田町	池田温泉福祉バス	5 (休日)	55分	9:50	16:35	無料
			2 (平日)	45分	10:30	14:25	無料
北池野駅	池田町コミュ ニティバス	巡回線	8	55分	8:32	16:47	無料
		北回り1号線	5	44分	9:23	15:59	無料
		北回り2号線	5	31分	10:10	16:55	無料
		南回り1号線	5	45分	9:01	15:57	無料
	池田町	池田温泉福祉バス	4 (月曜の み)	44分	9:43	15:51	無料
美濃本郷駅	池田町	池田温泉福祉バス	4 (水曜の み)	42分	9:51	15:42	無料
揖斐駅	揖斐川町コミュ ニティバス	清水循環線	6	25分	6:45	18:40	地帯制
		横蔵線	13	45分	8:14	17:47	地帯制
		揖斐大野線・揖斐町線	18	23分	6:55	19:28	地帯制
		房島線	11	15分	7:15	18:29	地帯制
		春日線	26	46分	6:34	19:16	地帯制
		揖斐川北部線	28	1時間11分	7:14	18:46	地帯制
	池田町コミュ ニティバス	巡回線	8	55分	9:18	17:33	無料
		北回り1号線	5	44分	9:10	15:46	無料

(資料;三重交通、八風バス、名阪近鉄バス、沿線各市町各ホームページH28.9現在)

図2-10 養老線沿線市町におけるバス路線網図



(資料:沿線各交通事業者及び沿線各市町各ホームページ)

(3) 養老線沿線市町の主要計画の整理

① 大垣市（大垣市第五次総合計画 H20.3：計画期間 H20～29）

a) まちづくりの目標（基本構想）

○まちづくりの基本理念

「飛躍」：人と地域の個性を生かした活力あるまち

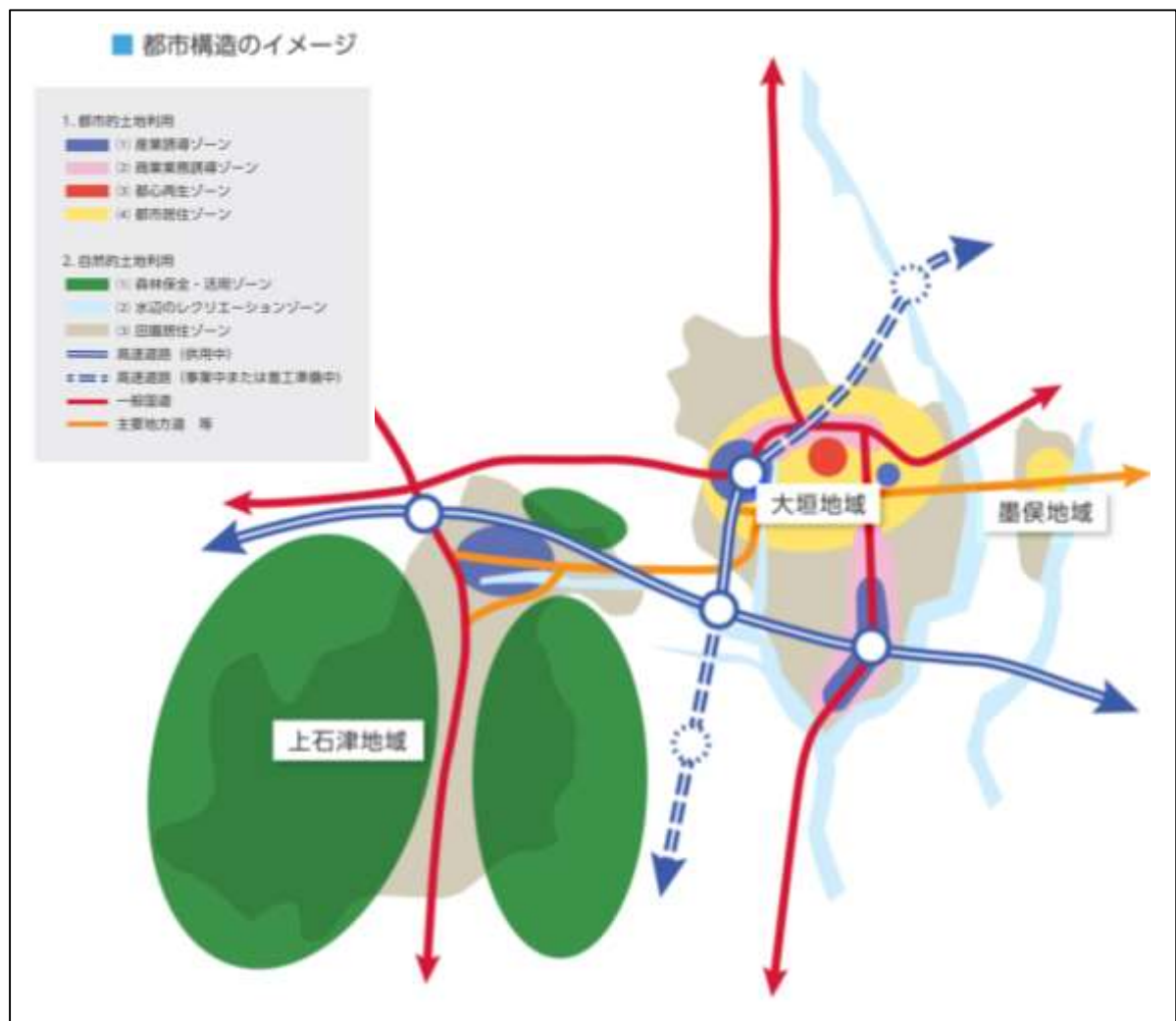
「輝き」：人々が支え合い・助け合う子育て日本一のまち
市民と行政が連携する協働のまち

「安心」：誰もが安全・安心でいつまでも住み続けたいまち
効率的な行政経営により自立した町

○将来都市像

「水と緑の文化・産業・情報・交流都市」

b) 土地利用の方針（基本構想）



② 桑名市（総合計画 桑名市のあたらしい計画 H27～36）

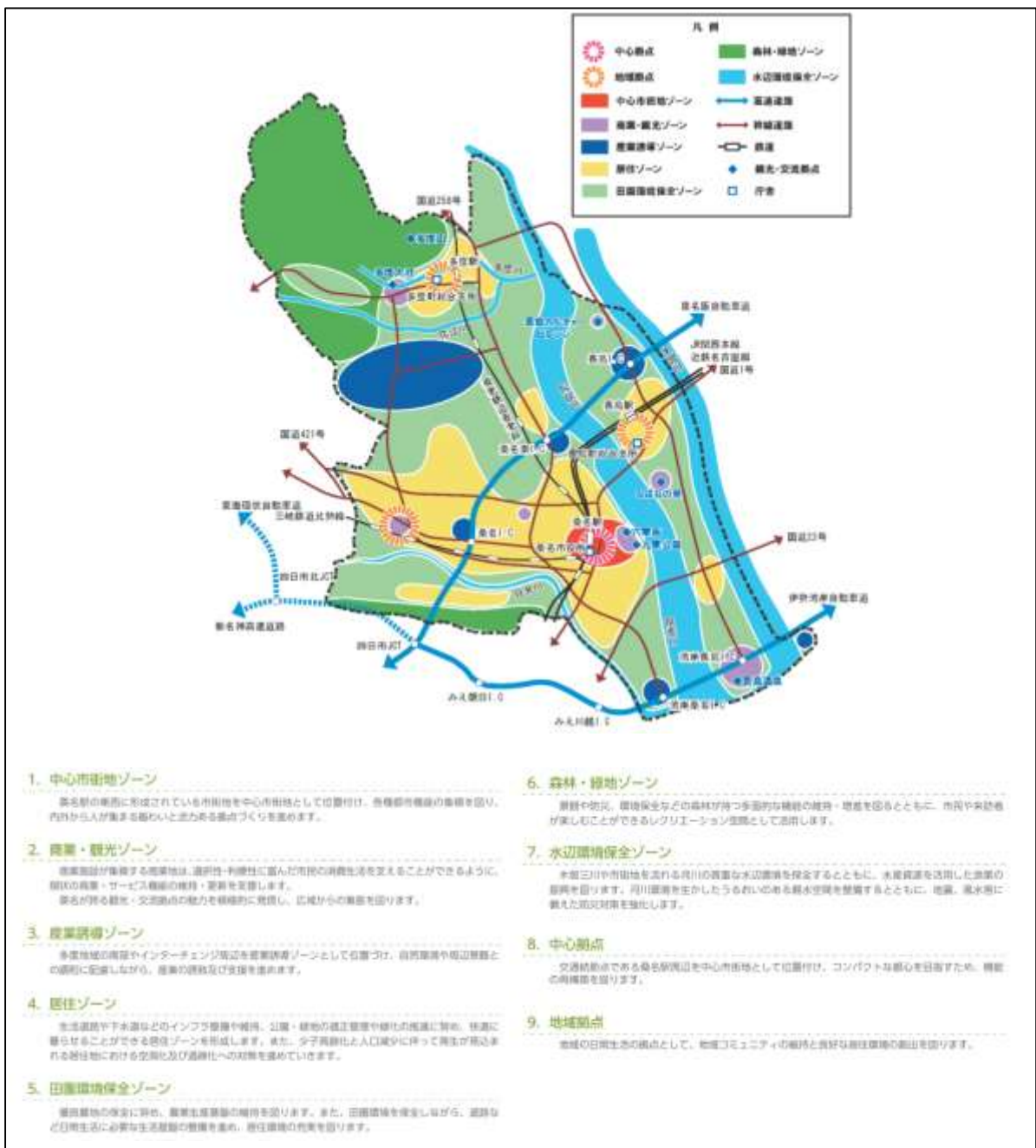
a) 桑名市の将来像（基本構想）

「次世代へと続く 快適な暮らしの中で ゆるぎない魅力が 本物として 成長し続けるまち 桑名」

- 将来像 1：快適な暮らしを次世代にも誇れるまち
- 将来像 2：桑名市の魅力が自他ともに認められるまち

b) 土地利用の方針（基本構想）

桑名駅周辺が中心拠点、養老線多度駅周辺が地域拠点に位置づけられています。



③-1 海津市（海津市第2次総合計画 H29.3：計画期間 H29～38）

a) まちづくりの目標（基本構想）

○将来像

「水と緑と人がきらめく 輪でつながるまち 海津」

○基本目標

- 1 だれもが健康で笑顔あふれるまちづくり
- 2 安全で快適な住み良いまちづくり
- 3 個性と創造性を培うところ豊かなまちづくり
- 4 自然と調和のとれた賑わいと活力のあるまちづくり
- 5 協働による自主的・自立的なまちづくり

b) 土地利用構想（基本構想）

養老線の各駅周辺が住宅市街地ゾーンとなっています。特に、駒野駅周辺の住宅市街地ゾーンは面的広がりを持っています。



③-2 海津市（海津市地域公共交通網形成計画 H27.7：計画期間 H27～31）

a) 地域公共交通の将来像と基本方針

基本方針として養老線のサービス充実（運行本数の維持）、養老線とコミュニティバスの接続強化、養老線石津駅からのコミュニティバスによる観光ネットワークの形成等が位置づけられています。

【地域公共交通の将来像】

「まちづくりと連携して日常生活に必要な公共交通を確保することにより、定住促進・地域の活性化を目指す」

- 基本方針①：養老線・名阪近鉄バスのサービスの充実
- 基本方針②：養老線・名阪近鉄バスと海津市コミュニティバスとの接続強化
- 基本方針③：朝夕の通勤・通学対応と昼間の買物・通院・温泉利用等の市民ニーズ及び観光に配慮した海津市コミュニティバスネットワークの形成
- 基本方針④：公共交通を守り育てる体制づくり
※養老線に関連する事項を中心に要約

【ネットワーク再構築の方向】

○養老線

- ・ 来客サービスの向上、運行本数の維持を目指す。
- ・ 沿線自治体と協力して運営補助を継続する。
- ・ 市民と連携したイベント開催や各種切符の発行等により利用促進を図る。



④ 養老町（養老都市計画区域マスタープラン H24. 8. 24変更）

a) 都市づくりの基本理念

○都市づくりの基本理念

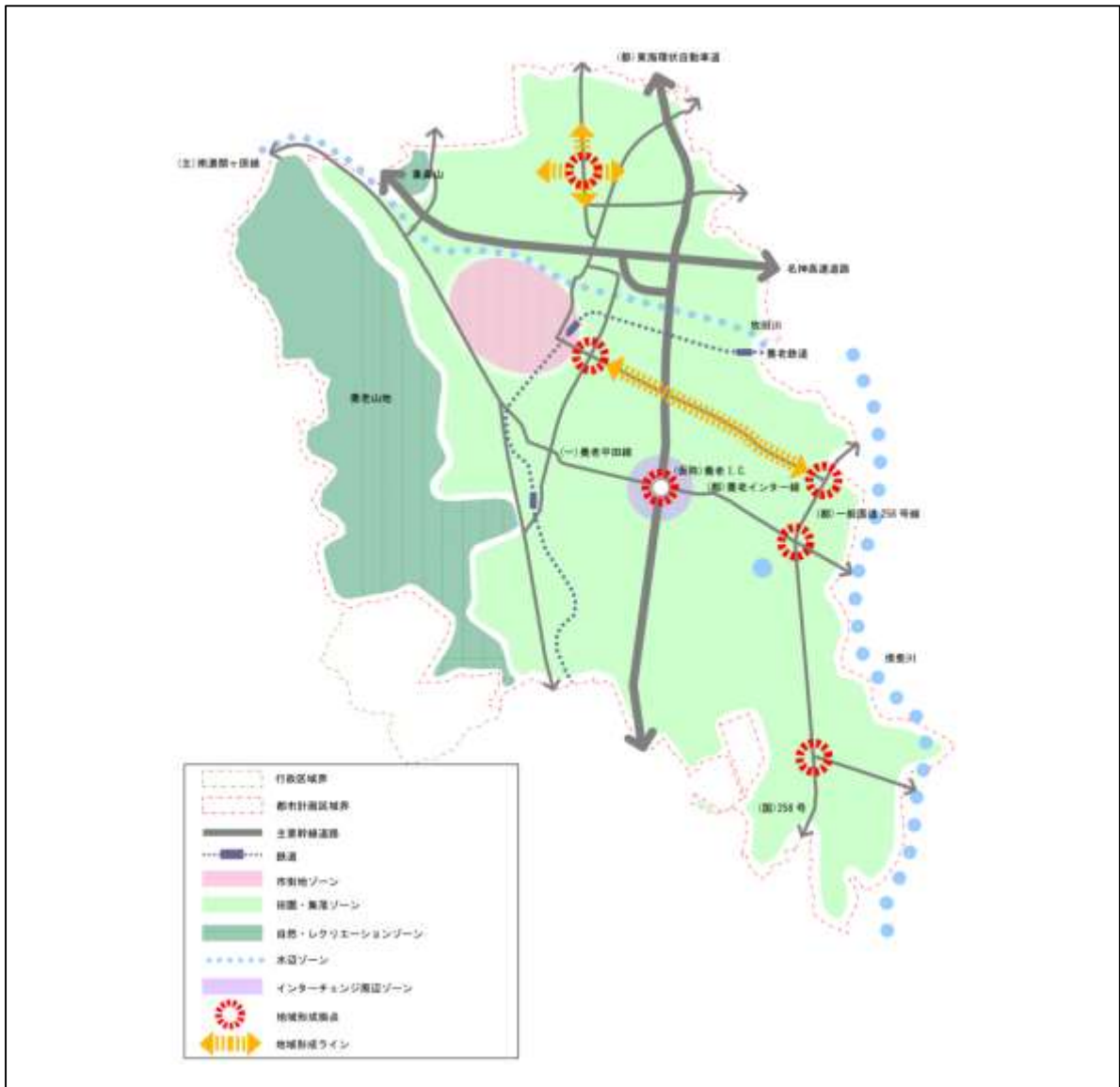
「人が織りなす 輝くまち 養老」

○まちづくりのテーマ

- ・安全・快適で個性豊かなまちづくり
- ・活力ある産業を支えるまちづくり
- ・笑顔・生きがい・思いやりがあふれるまちづくり

b) 地域ごとの市街地像（まちづくりのイメージ）

現在の町中心部である養老線美濃高田駅周辺が、市街地ゾーン、地域形成拠点に位置づけられています。



⑤ 神戸町（神戸町第5次総合計画 H29.3：計画期間 H29～36）

a) 神戸町の将来像（基本構想）

○将来像

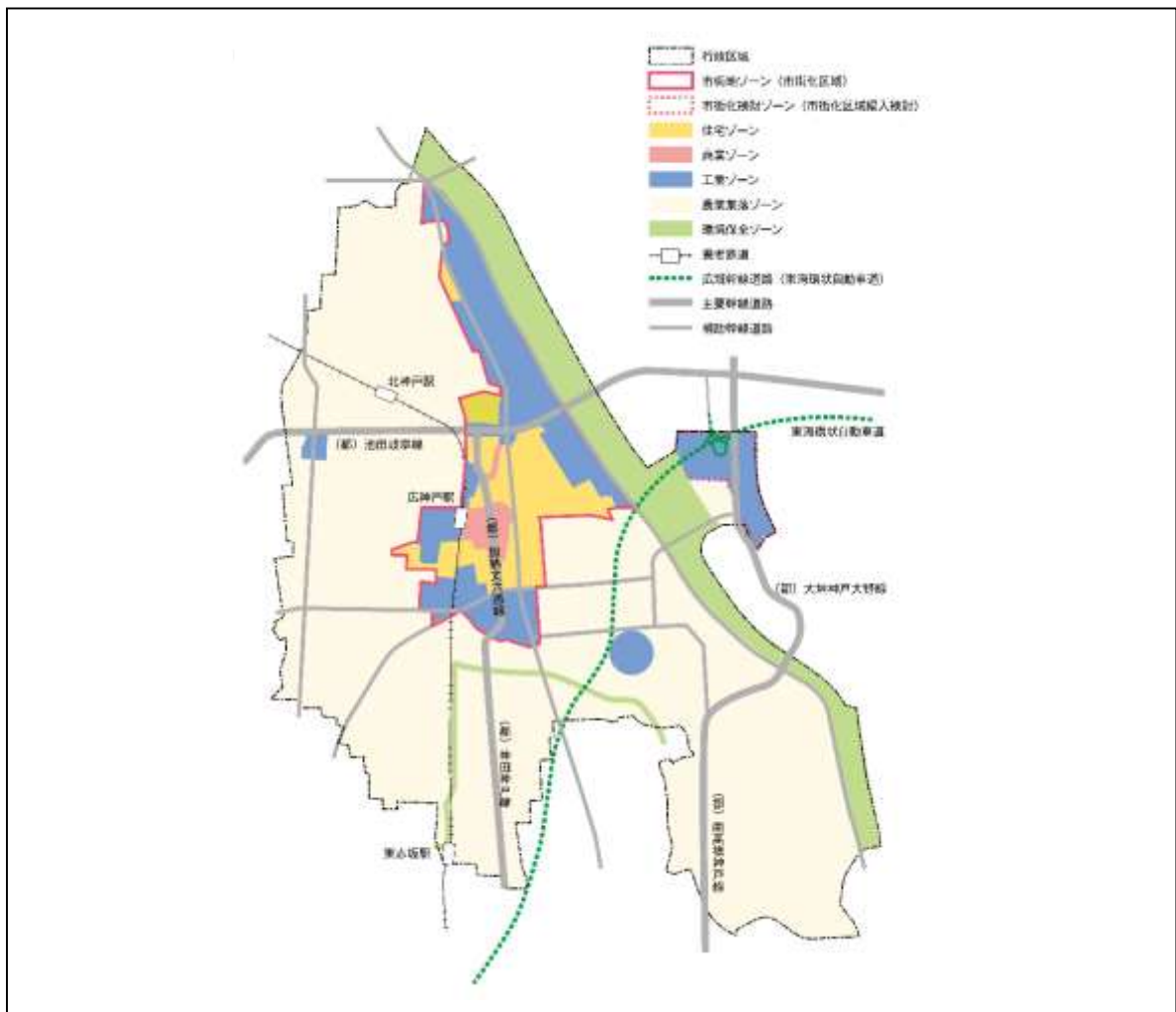
「暮らしやすさ実感 ごうど マイタウン」

○基本目標

- 1 郷土愛と創造性を育むところ豊かなひとづくり
- 2 みんなで支え合う安心な地域社会づくり
- 3 安全で快適に暮らせる居住環境づくり
- 4 まちの活力を創出する魅力的な産業づくり
- 5 パートナーシップで築く持続可能なまちづくり

b) 神戸町の土地利用構想（基本構想）

養老線広神戸駅周辺が住宅ゾーン、商業ゾーン、工業ゾーンに位置づけられています。



⑦ 池田町 （池田町第五次総合計画 H22.3：計画期間 H22～31）

a) 池田町の将来像（基本構想）

○将来像

「いきいきと市民がつながり、夢が持てる自然都市」

○基本理念

【安心】 災害や将来の生活に対して不安がなく暮らせるまち

【未来】 子供や若者が未来に対して夢や希望が持てるまち

【健全】 効率的な行政経営がなされ健全な財政となっているまち

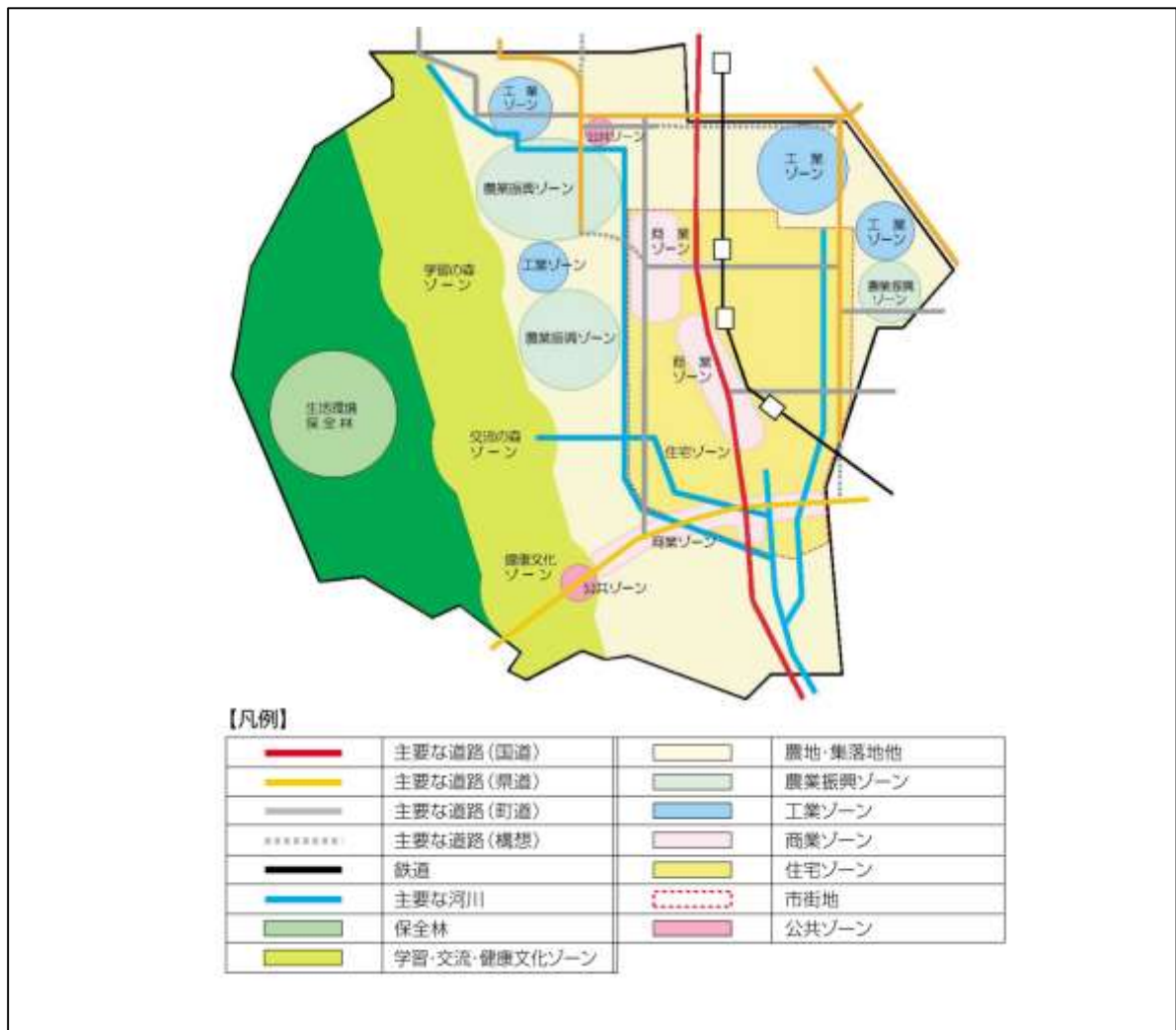
【活力】 地域の資源が生かされ人や産業に活気のあるまち

【快適】 豊かな自然環境が保全され心地よく暮らせるまち

【生きがい】 世代・性別・障害の有無にかかわらずいきいきと暮らせるまち

b) 土地利用構想（基本構想）

養老線西側が商業ゾーンに位置づけられています。



3 養老線沿線の公共交通に関するニーズ等

(1) 調査概要

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

表3-1 調査概要

調査区分	調査の対象・回収票数	調査の方法・実施時期	調査の主な内容
養老線の沿線住民	【対象】 沿線市町に在住する満15歳以上の方合計5,000人 【回収票数】 回収数：1,755票（35.1%）	【方法】 配布・回収とも郵送 【実施期間】 平成28年9月23日（金）～10月11日（火）	【内容】 ①回答者属性 ②外出する際の移動手段、目的、目的地、頻度 ③養老線の満足度、利用しない理由 ④養老線の社会的役割や効果 ⑤養老線と沿線バス交通の利用状況 等
養老線の利用者	【対象】 養老線各駅利用者合計3,851人 【回収票数】 回収数：1,049票（27.2%）	【方法】 調査員による手渡し配布、郵送返送 【実施期間】 平成28年9月23日（金）～10月11日（火）	【内容】 ①回答者属性 ②養老線利用の目的、目的地、養老線利用前後の移動手段 ③養老線の満足度、今後の重要度等 ④養老線の社会的役割や効果等
養老線の沿線事業所	【対象】 大垣、西濃ブロック、桑名、桑名三川商工会多度支所合計170社 【回収票数】 回収数：81票（47.6%）	【方法】 配布・回収とも郵送 【実施期間】 平成28年9月16日（金）～10月11日（火）	【内容】 ①事業所概要 ②通勤時の移動手段 ③公共交通を利用促進するメリット ④通勤時に養老線を利用するための条件
養老線の沿線高等学校等	【対象】 養老線沿線に立地する13高等学校、特別支援学校2校の合計15校 【回収票数】 回収数：15票（100%）	【方法】 沿線市町職員が各学校窓口へ手渡し配布・回収 【実施期間】 平成28年9月21日（水）～10月17日（月）	【内容】 ①養老線や沿線バス交通の維持に向けた学校の取り組み 等
養老線の沿線高等学校等の生徒	【対象】 養老線沿線に立地する高等学校、特別支援学校の在校生合計1,367人 【回収票数】 回収数：1,367票	【方法】 沿線市町職員が各学校窓口へ手渡し配布・回収 各学校の協力のもと学生へ配布・回収 【実施期間】 平成28年9月21日（水）～10月17日（月）	【内容】 ①通学手段、養老線駅までの移動手段 ②養老線の代替交通手段 ③養老線の社会的役割や効果等

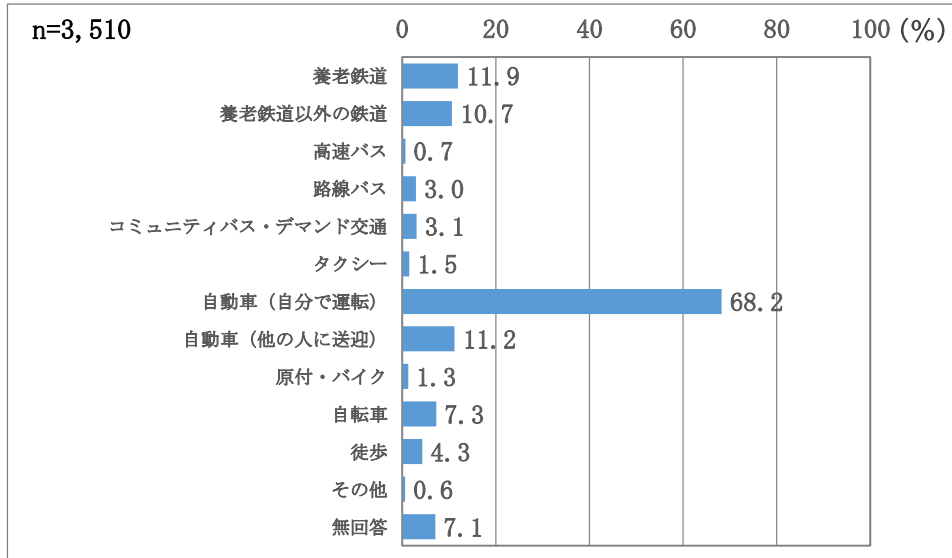
(2) 調査結果

① 養老線の沿線住民

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

■ 沿線市町別でみた「外出の移動手段」は、いずれの市町においても「自動車（自分で運転）」が最も多い

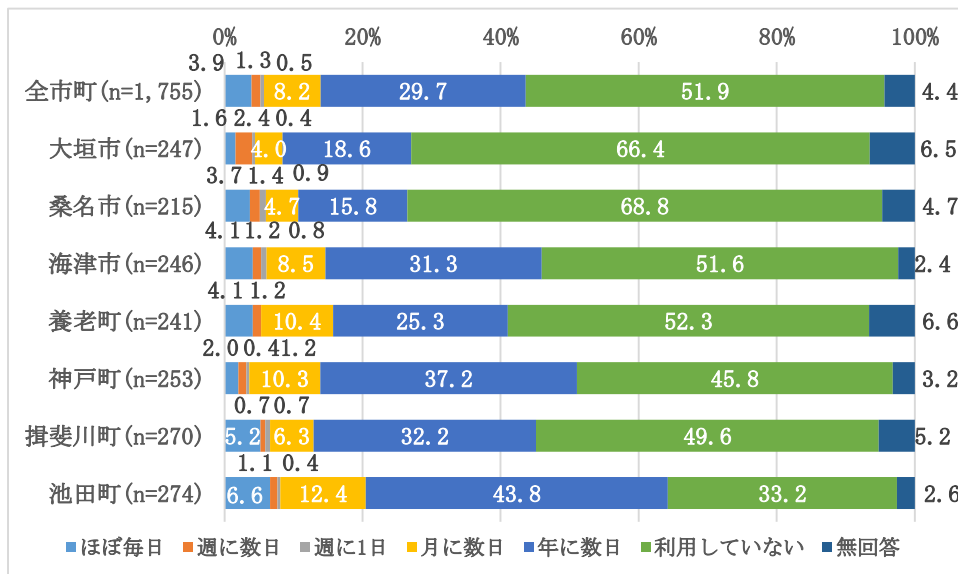
図3-1 外出の移動手段[沿線住民]



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

■ 沿線市町別でみた「養老線の利用頻度」は、池田町を除いた市町で「利用していない」が最も多く、池田町は「年に数日」が最も多い

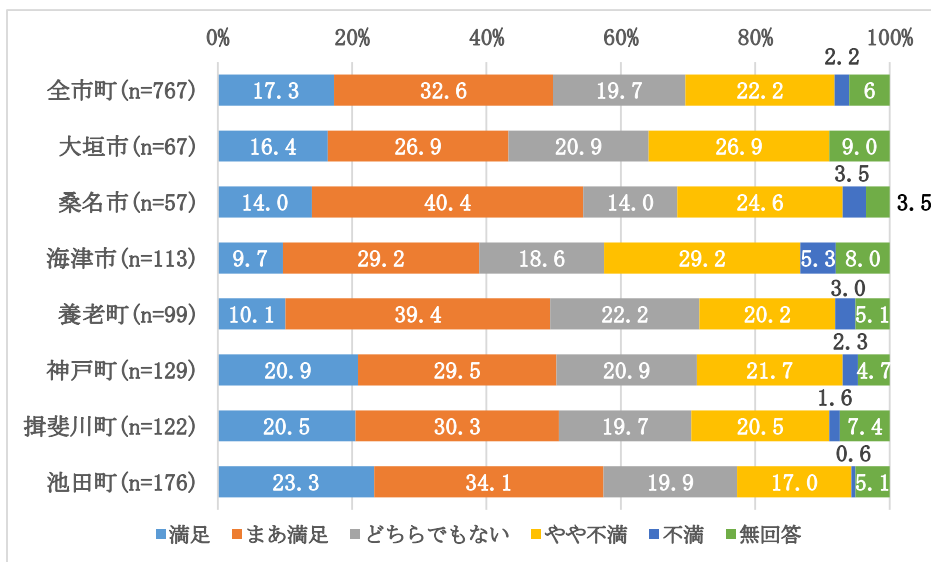
図3-2 養老線の利用頻度（沿線市町別）[沿線住民]



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

■沿線市町別でみた「養老線の現状の満足度」は、いずれの市町においても「満足」「まあ満足」と答えた人が「不満」「やや不満」と答えた人を上回る

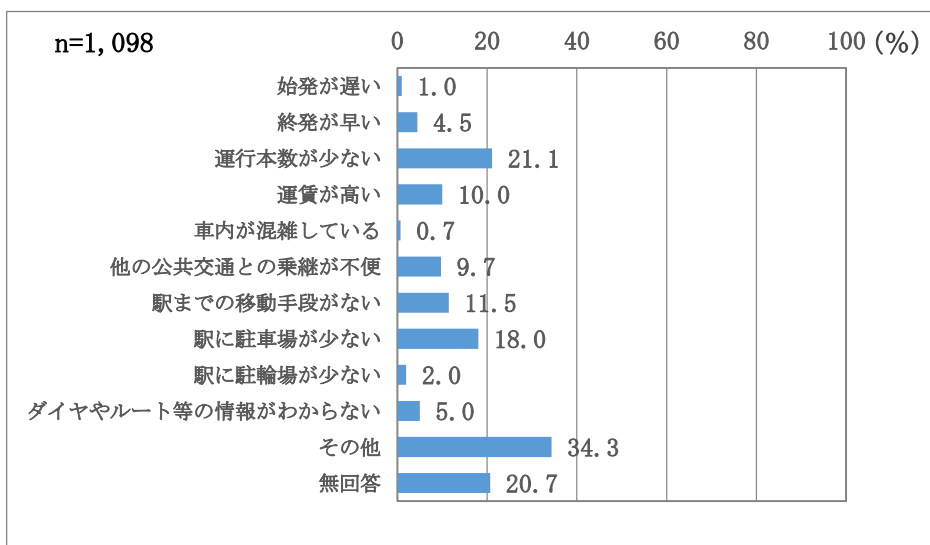
図3-3 養老線の現状の満足度（沿線市町別）[沿線住民]



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

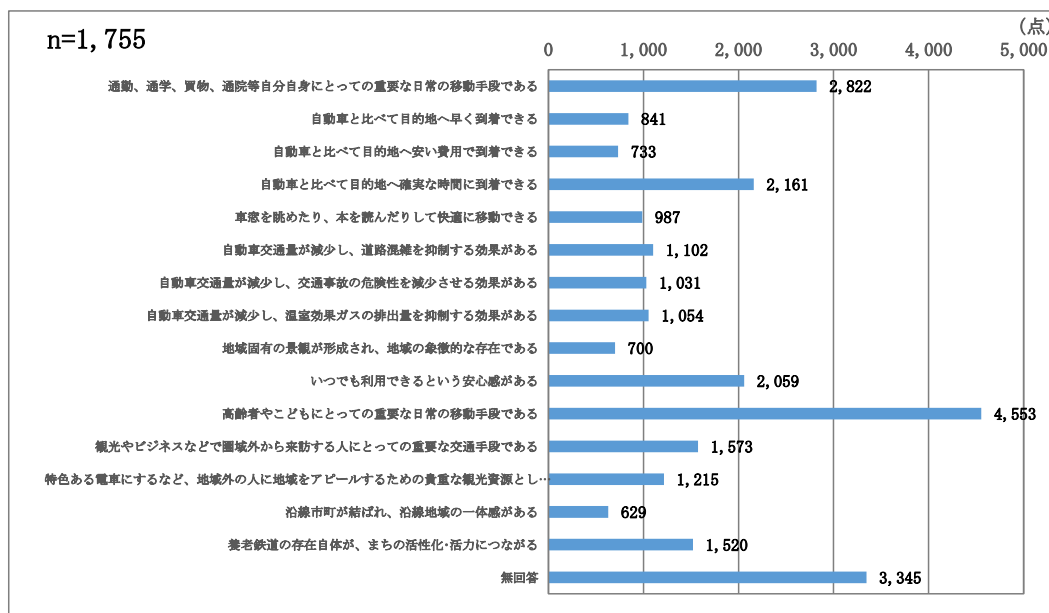
■沿線市町別でみた「養老線の不満内容や利用しない理由」のその他を除く最も多い項目は、大垣市は「運行本数が少ない」と「駅に駐車場が少ない」、桑名市、海津市、揖斐川町、池田町は「運行本数が少ない」、養老町、神戸町は「駅に駐車場が少ない」

図3-4 養老線を利用しない理由[沿線住民]



■「養老線に期待する社会的役割や効果について重要だと感じる項目」は、「高齢者やこどもにとっての重要な日常の移動手段である」と答えた人が最も多く、次いで「通勤、通学、買物、通院等自分自身にとっての重要な日常の移動手段である」、「自動車と比べて目的地へ確実な時間に到着できる」

図3-5 養老線に期待する社会的役割や効果について重要だと感じる項目 [沿線住民]



② 養老線の利用者

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

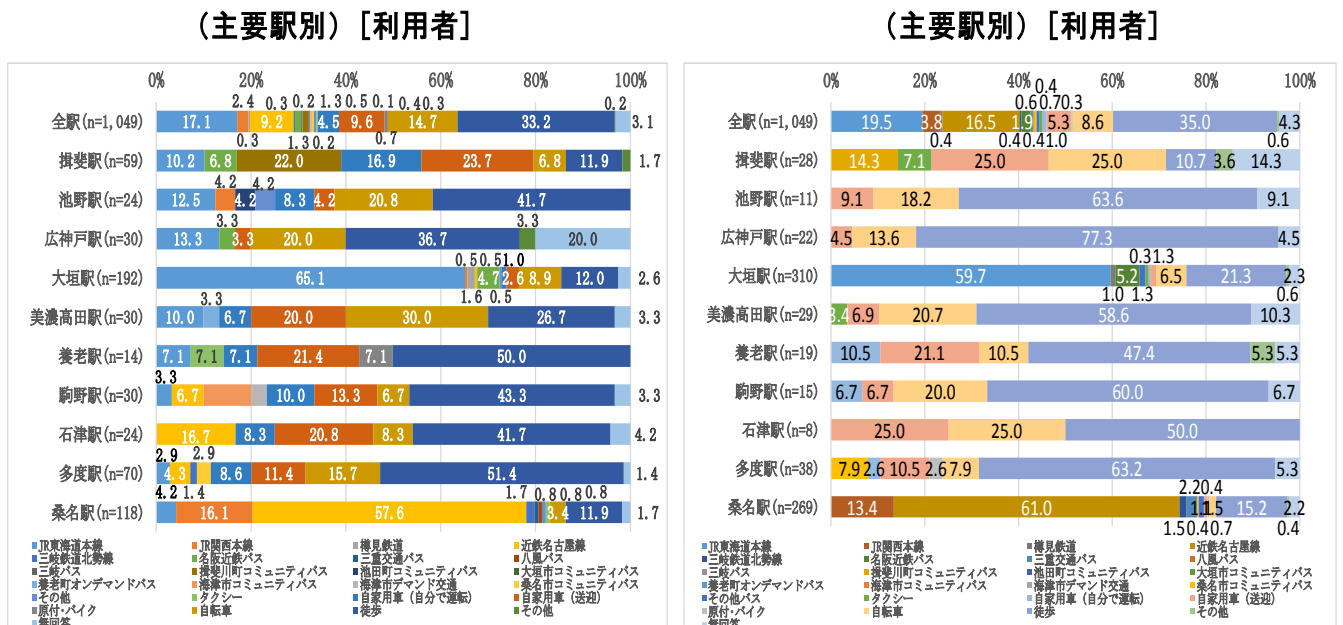
■主要駅別で見ると、揖斐駅は「自家用車（送迎）」、池野駅、広神戸駅、養老駅、駒野駅、石津駅、多度駅は「徒歩」、大垣駅は「JR東海道本線」、美濃高田駅は「自転車」、桑名駅は「近鉄名古屋線」が最も多い

■「養老線の降車駅から目的地までの主な移動手段」は、「徒歩」と答えた人が35.0%と最も多く、次いで「JR東海道本線」19.5%、「近鉄名古屋線」16.5%

■主要駅別で見ると、大垣駅は「JR東海道本線」、桑名駅は「近鉄名古屋線」が最も多く見られる一方、その他駅では、徒歩の利用が最も多い

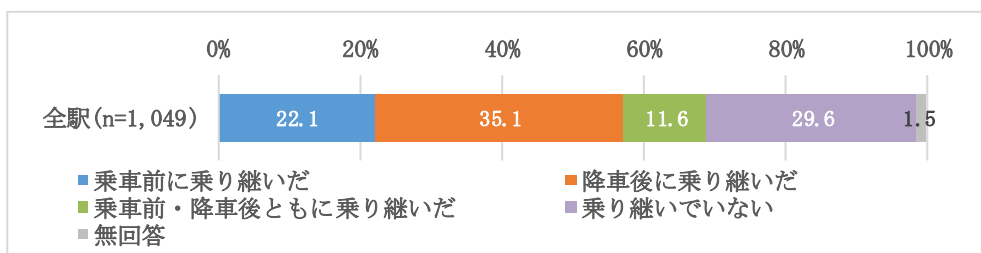
図3-6 出発地点から乗車駅までの主な移動手段

図3-7 降車駅から目的地までの主な移動手段



■「養老線と他の公共交通機関との乗り継ぎ」は、「乗車前」「降車後」「乗車前・降車後ともに」乗り継いだ方の割合は68.8%

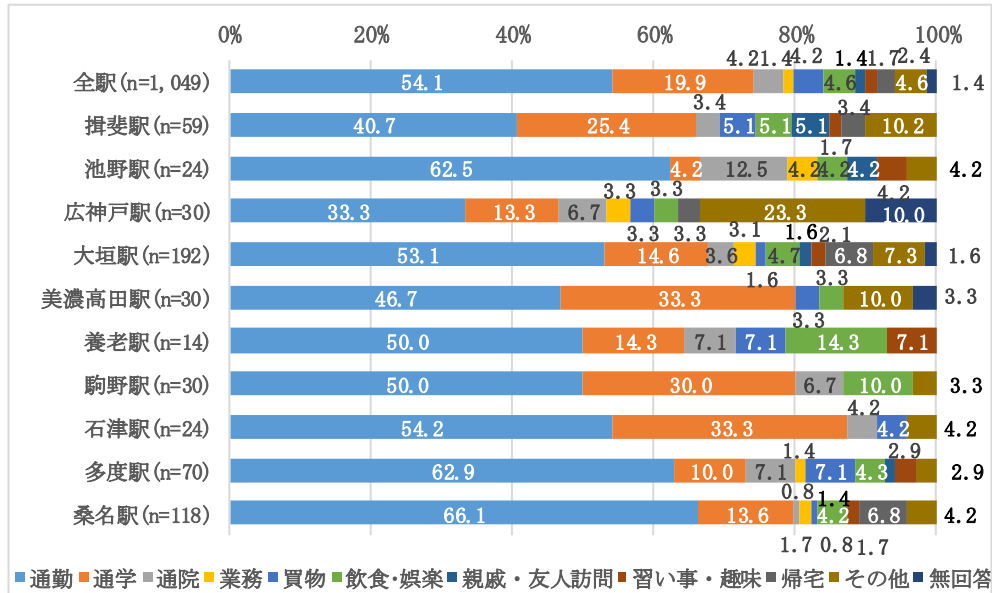
図3-7 養老線と他の公共交通機関との乗り継ぎ（全駅計）[利用者]



■「養老線を利用した主な目的」は、「通勤」と答えた人が54.1%と最も多く、次いで「通学」19.9%

■主要駅別で見ると、いずれの主要駅においても「通勤」が最も多い

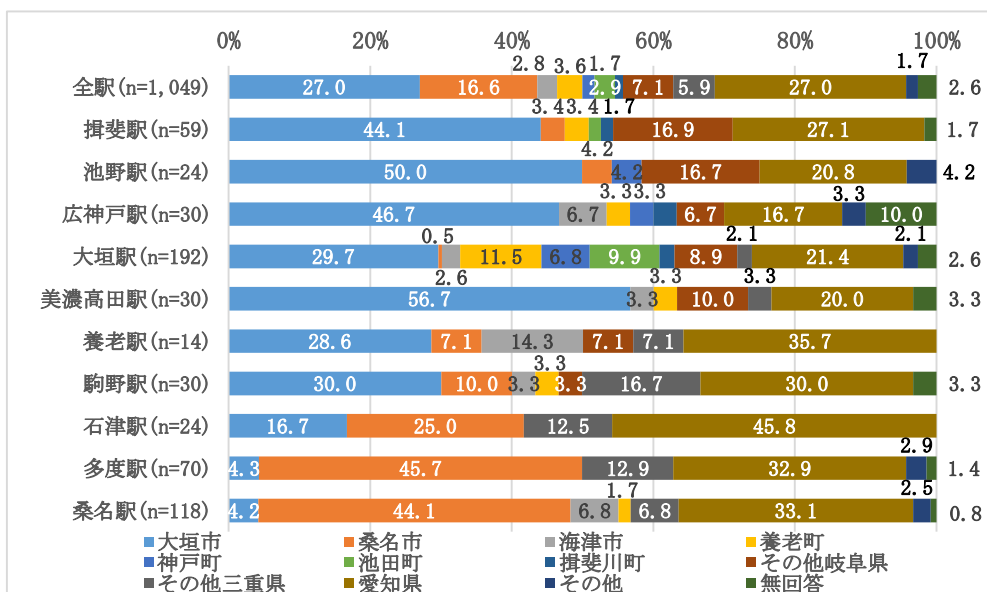
図3-8 養老線を利用した主な目的（主要駅別）[利用者]



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

■主要駅別で見ると、「揖斐駅、池野駅、広神戸駅、大垣駅、美濃高田駅は「大垣市」、養老駅、石津駅は「愛知県」、駒野駅は「大垣市」と「愛知県」、多度駅、桑名駅は「桑名市」が最も多い

図3-9 養老線を利用してどこへ行くのか（主要駅別）[利用者]



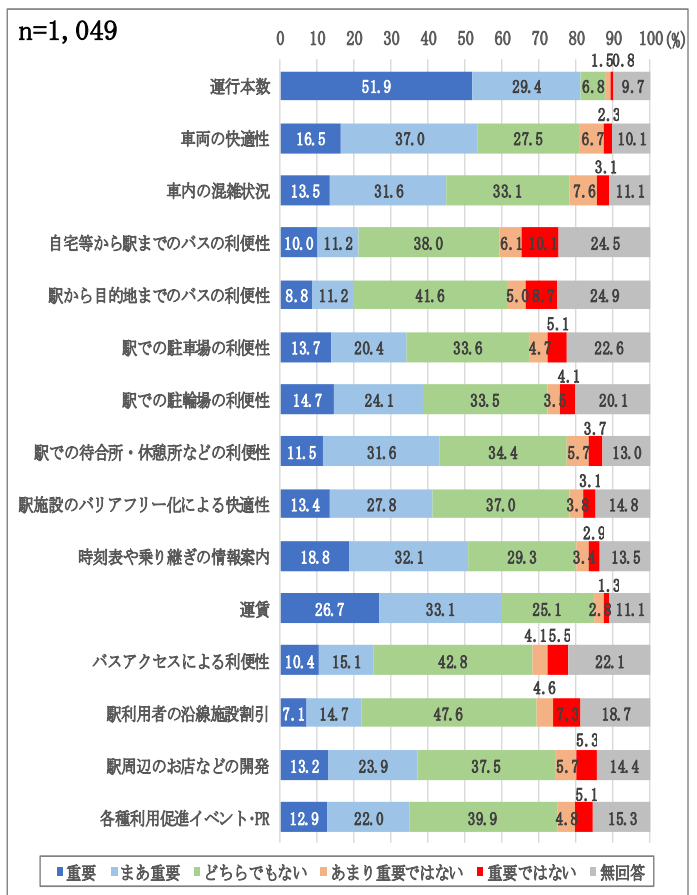
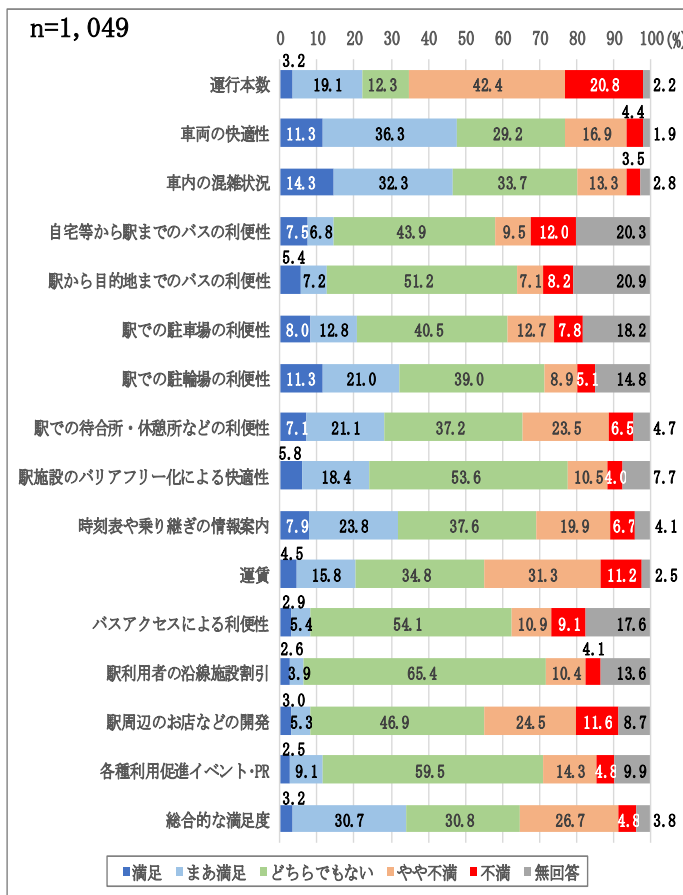
■「養老線の現状の満足度」は、満足している項目（「満足」「まあ満足」）について、
 「車両の快適性」と答えた人が47.6%と最も多く、次いで「車内の混雑状況」46.6%、
 「駅での駐輪場の利便性」32.3%

■不満と思う項目（「不満」「やや不満」）について、「運行本数」と答えた人が63.2%
 と最も多く、次いで「運賃」42.5%、「駅周辺のお店などの開発」36.1%

■「養老線の今後の重要度」は、重要と思う項目（「重要」「まあ重要」）について、「運
 行本数」と答えた人が81.3%と最も多く、次いで「運賃」59.8%、「車両の快適性」
 53.5%

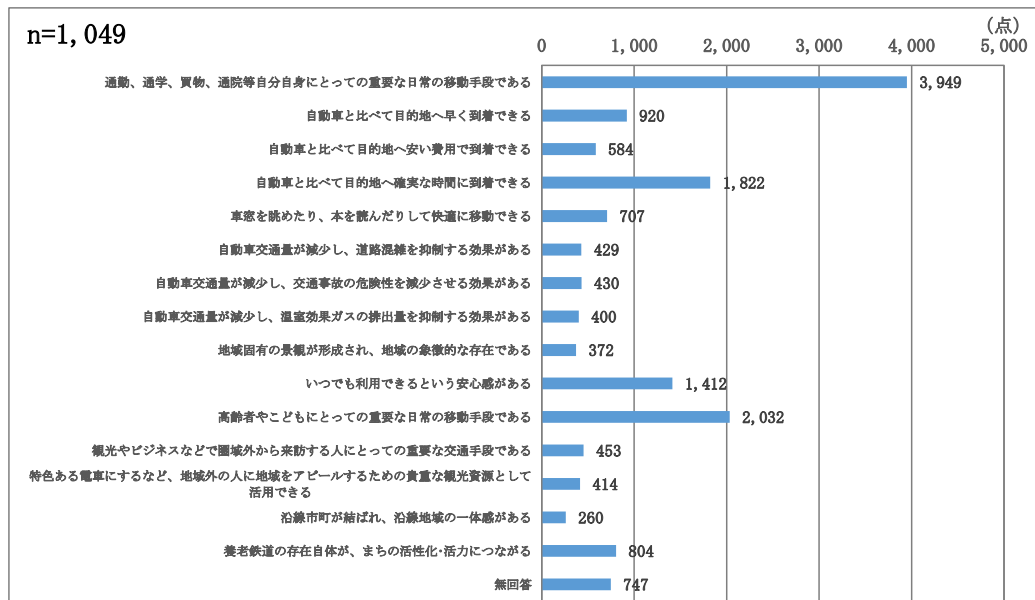
■主要駅別に不満と思う項目（「不満」「やや不満」）上位2つを多い順にみると、広神
 戸駅、養老駅、駒野駅、石津駅、多度駅、桑名駅は「運行本数」「運賃」、池野駅、
 大垣駅、美濃高田駅は「運行本数」「駅周辺のお店などの開発」、揖斐駅は「運行本
 数」「自宅等から駅までのバスの利便性」

図3-10 養老線の現状の満足度と今後の重要度[利用者]



■「養老線に期待する社会的役割や効果について重要だと感じる項目」は、「通勤、通学、買物、通院等自分自身にとっての重要な日常の移動手段である」と答えた人が最も多く、次いで「高齢者や子どもにとっての重要な日常の移動手段である」、「自動車と比べて目的地へ確実な時間に到着できる」

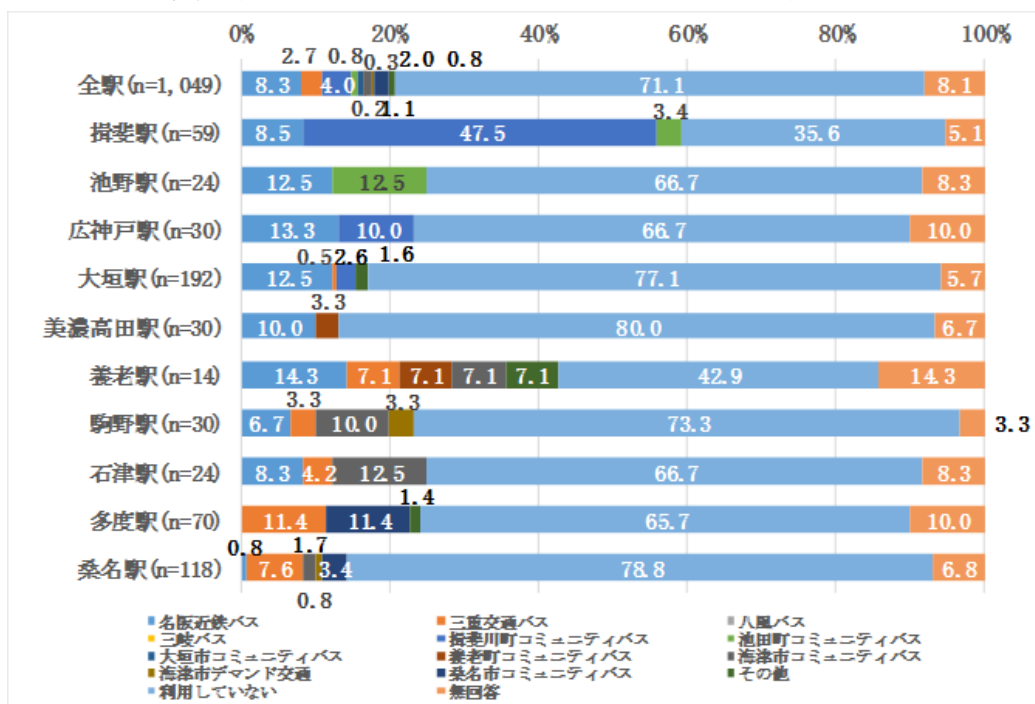
図3-11 養老線に期待する社会的役割や効果について重要だと感じる項目 [利用者]



■「養老線とともに利用されている主なバス路線」は、全駅平均で「利用していない」(71.1%)と答えた人が最も多く、利用路線では「名阪近鉄バス」(8.3%)が多い

■主要10駅別でみると、各駅とも「利用していない」が約43%~80%と最も多い

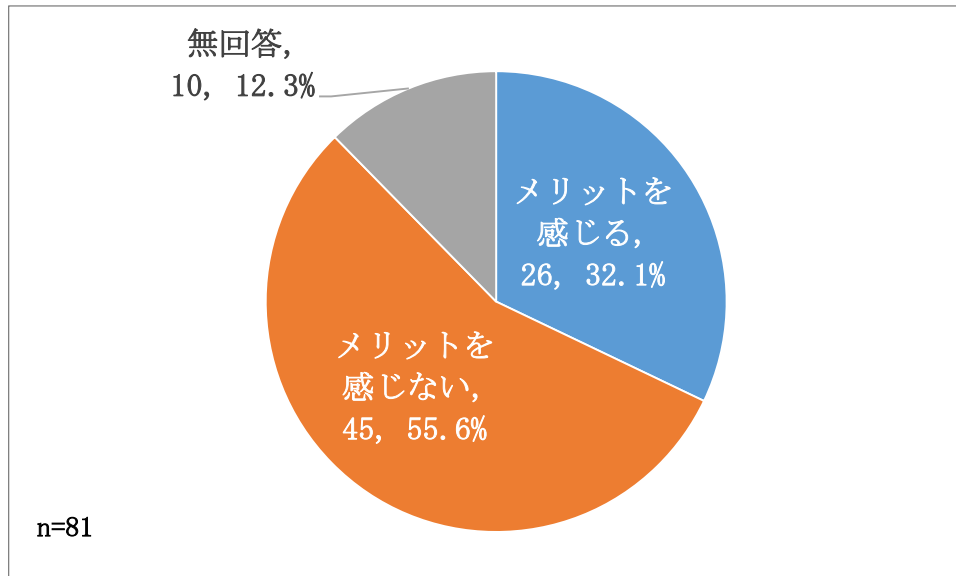
図3-12 養老線とともに利用されている主なバス路線 [利用者]



③ 養老線の沿線事業所

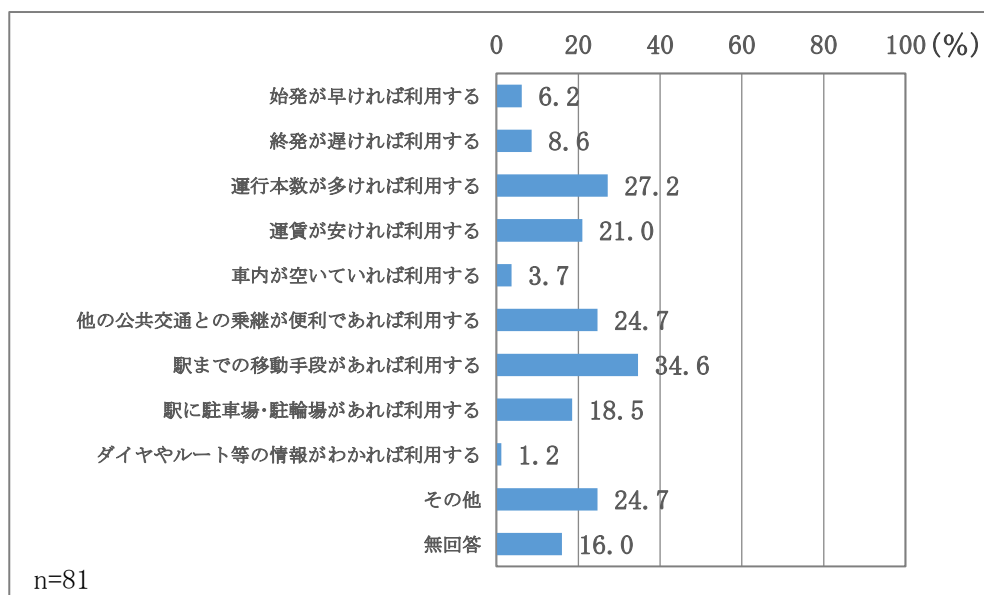
■「公共交通の利用を促進することへの”メリット”を感じるか」は、「メリットを感じない」と答えた人が55.6%、「メリットを感じる」と答えた人が32.1%

図3-13 公共交通の利用を促進することへの”メリット”を感じるか[事業所]



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

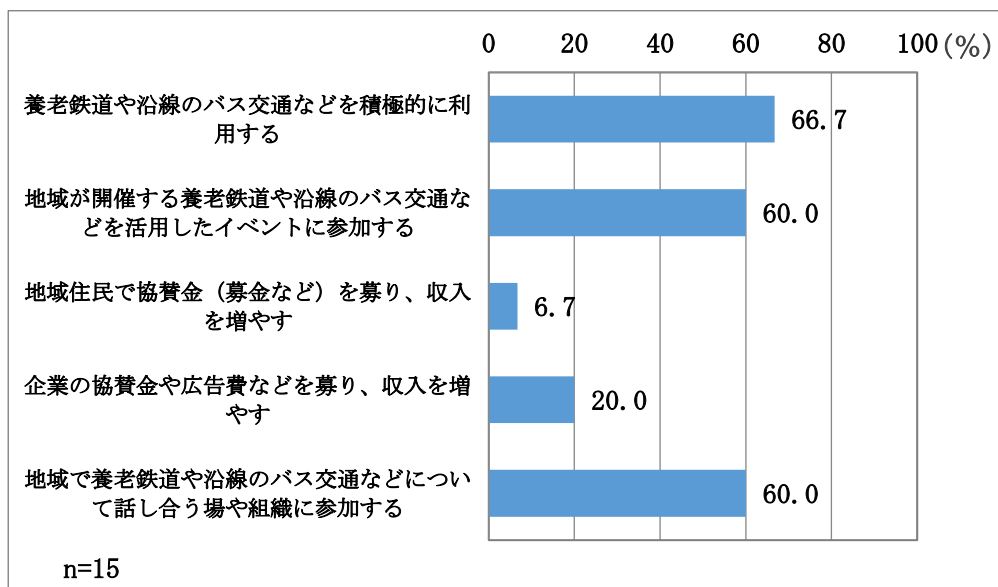
図3-14 養老線を利用していない方が養老線で通勤するための条件[事業所]



④ 養老線の沿線高等学校等

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

図3-15 養老線や沿線のバス交通などを維持するために学校が取り組んだり、参加してもよいと思うもの[高等学校等]



⑤ 養老線の沿線高等学校等の生徒

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

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

図3-16 通学手段[高校生]

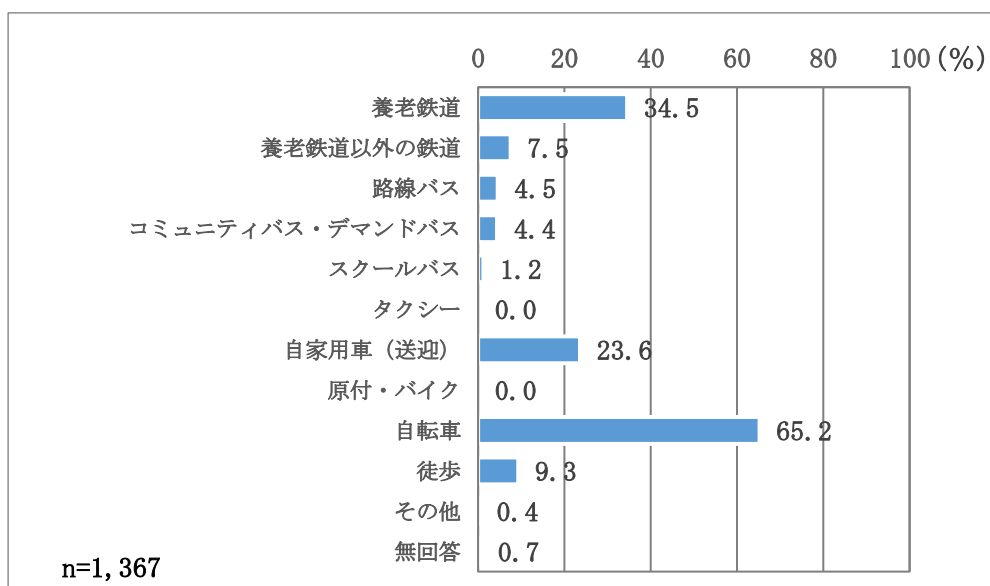
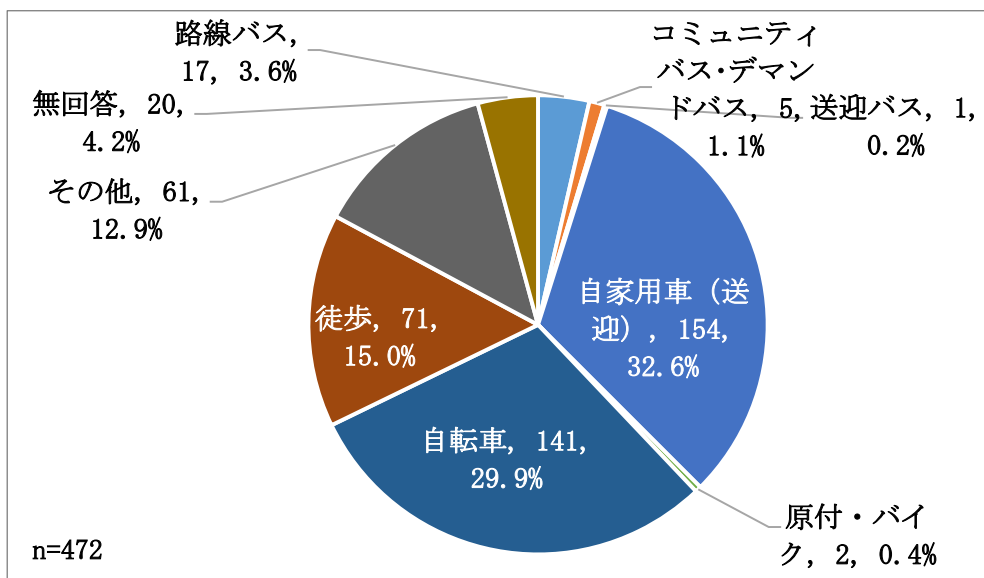
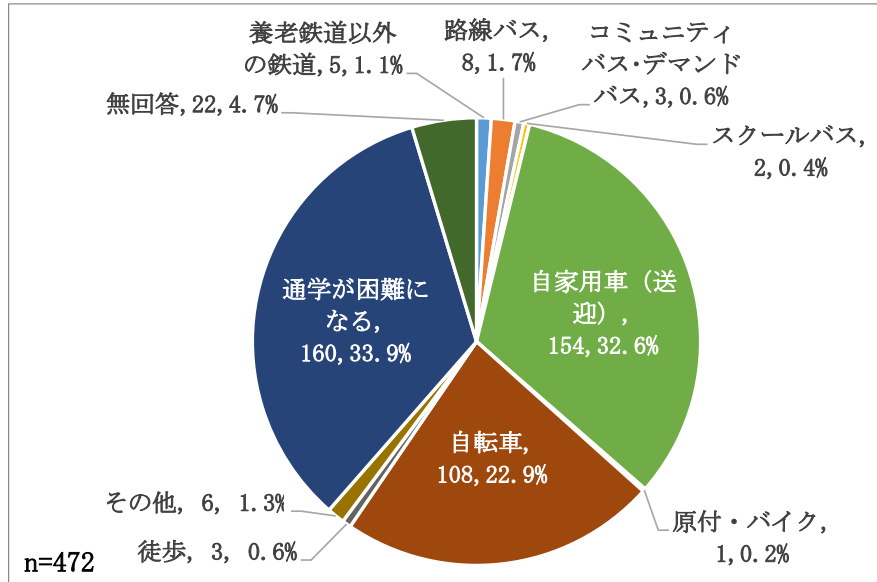


図3-17 通学での自宅から養老線の乗車駅までの移動手段[高校生]



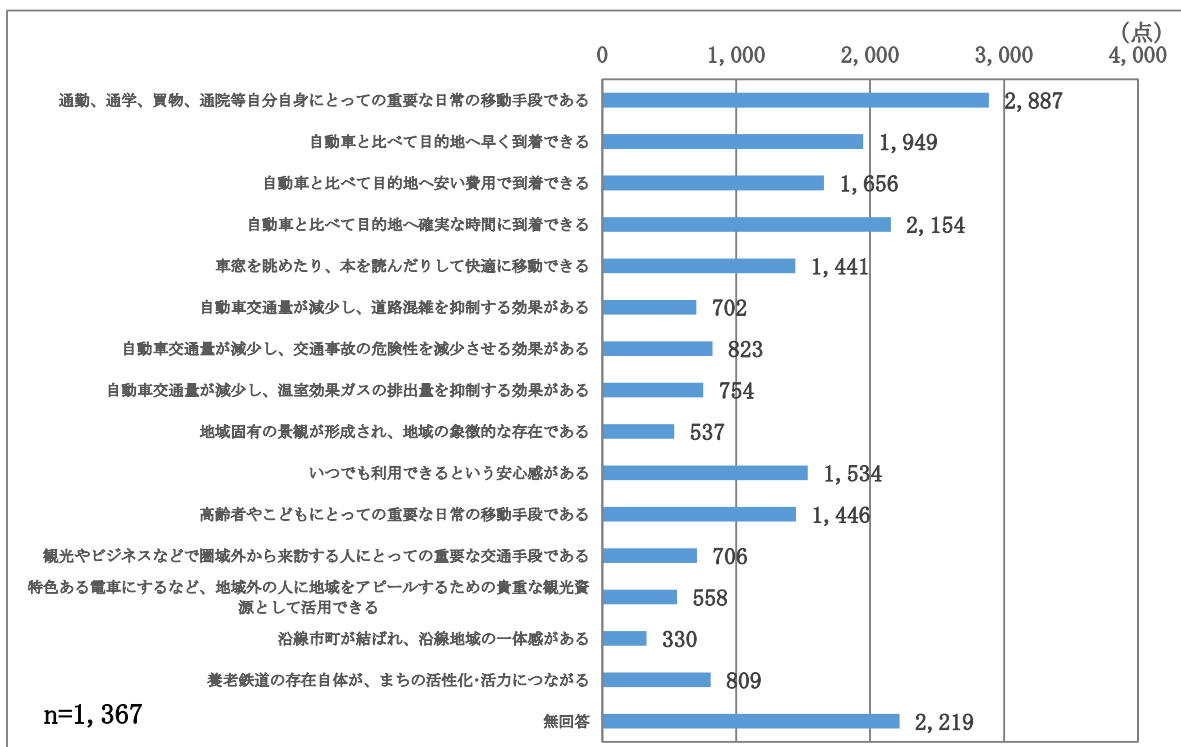
■「通学に養老線が利用できない場合、どのような移動手段で通学するか」は、「通学が困難になる」と答えた人が33.9%と最も多く、次いで「自家用車（送迎）」32.6%、「自転車」22.9%

図3-18 通学に養老線が利用できない場合、どのような移動手段で通学するか[高校生]



■「養老線に期待する社会的役割や効果について重要だと感じる項目」は、「通勤、通学、買物、通院等自分自身にとっての重要な日常の移動手段である」と答えた人が最も多く、次いで「自動車と比べて目的地へ確実な時間に到着できる」、「自動車と比べて目的地へ早く到着できる」

図3-19 養老線に期待する社会的役割や効果について重要だと感じる項目[高校生]



4 養老線交通圏における地域公共交通の課題整理

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

(1) 各調査結果の整理と個別課題の抽出

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

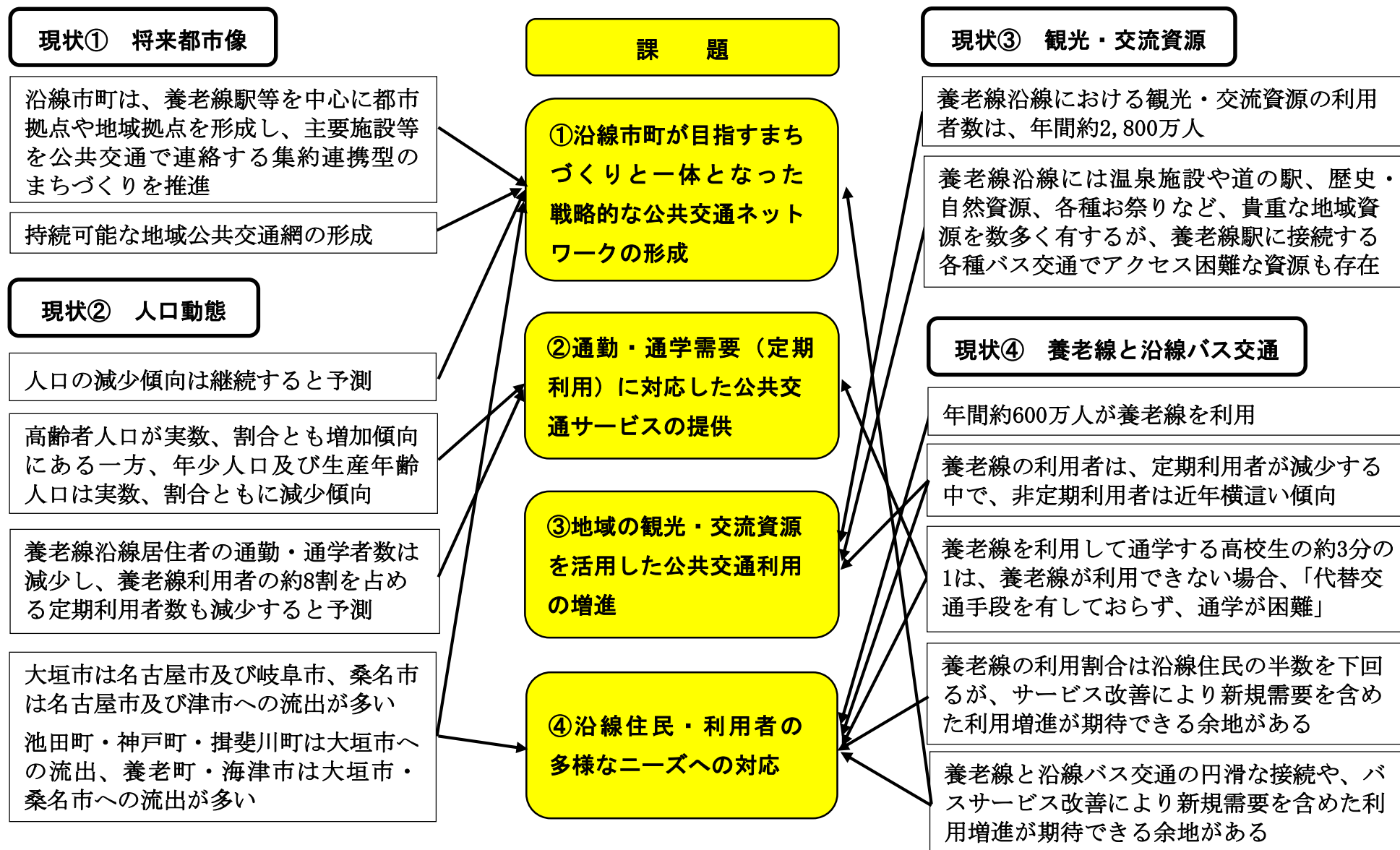
調査区分	養老線沿線市町及び養老線交通圏の現状及び主要計画の概要	養老線に関する個別課題
養老線各駅のバスサービスの現状	<ul style="list-style-type: none"> ・養老線全27駅のうち20駅でバスサービスが提供 ・駅によりバスサービス水準は異なる 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 地域特性や路線機能に応じたバスサービス水準の確保
養老線関連バス交通の利用者等推移	<ul style="list-style-type: none"> ・養老線関連路線のうち事業者路線は増加または横這い ・沿線市町コミュニティバスは市町により動向は異なる <ul style="list-style-type: none"> 桑名市コミュニティバス：路線全体の利用者数は増加、運行経費も増大 海津市コミュニティバス：路線全体の利用者数は横這い、運行経費は近年増加 養老町オンデマンドバス：利用者数・運行経費とも横這い 池田町コミュニティバス：利用者数の増加に伴い運行経費は減少 揖斐川町コミュニティバス：利用者数の減少に伴い運行経費は増大 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 日常生活の移動手段として定着するバス交通の確保・維持・改善
養老線と他の公共交通機関の接続状況	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道相互の接続は近鉄名古屋線、JR東海道本線と名古屋方向で確保 ・各種バス交通との接続は、特定路線・時間帯で円滑な接続は確保されていない 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 公共交通ネットワークとしての利便性向上に資する乗継ダイヤの改善
沿線市町における主要計画の整理 (上位・関連計画で位置づけられる公共交通施策)	<ul style="list-style-type: none"> ・大垣市：交通結節点の機能改善、公共交通を軸とした交通体系の確立 ・桑名市：桑名駅の結節機能の強化、多度駅周辺の観光資源の魅力向上 ・海津市：石津駅からコミュニティバス・デマンド交通による観光ネットワークの形成、養老線とコミュニティバスの接続強化 ・養老町：養老線存続に向けた町民参加および利用促進の取り組み強化、オンデマンドバスのサービス向上と利用促進 ・神戸町：マイレール意識の醸成、駅周辺への居住と利用促進への誘導策、観光・交流面における活性化、バス交通の維持、ばらタクの運営継続 ・池田町：公共交通環境の整備、交通弱者が移動しやすい仕組みづくり ・揖斐川町：養老線・コミュニティバスのさらなる利便性向上や利用促進による維持 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 沿線市町が目指す将来都市構造を支援する公共交通のあり方を検討 ➤ 公共交通の利用を促進する都市構造の再編、主要主客施設の立地・誘導 ➤ まちづくりと一体となった戦略的な公共交通利用促進施策の展開
養老線の沿線住民向けアンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・外出の目的地は、大垣市、桑名市、海津市、揖斐川町は「自市町内」が多く、養老町、神戸町、池田町は「大垣市」が多い ・外出の移動手段は、沿線市町全てで「自動車（自分で運転）」が最も多く、次いで「養老線」の順に多い ・養老線の利用頻度は、池田町を除く6市町で「利用していない」が最も多く、池田町は「年に数日」が最も多い ・養老線の現状の満足度は、沿線市町全てで「満足」「まあ満足」と答えた割合は「不満」「やや不満」と答えた割合を上回る ・養老線不満利用者が利用しない理由は、沿線市町全てで「運行本数が少ない」が多い、養老町では「駅に駐車場が少ない」も多い ・養老線非利用者が利用しない理由は、海津市、養老町、神戸町で「駅に駐車場が少ない」が多い ・養老線の今後の利用意向は、沿線市町全てで不満利用者では約8割が「利用する」一方、非利用者は約1割に留まる 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 地域住民の日常的な移動需要への対応 ➤ 大垣市との結びつきが強い移動ニーズへの対応（養老町、神戸町、池田町） ➤ 過度に依存する自動車利用から公共交通の利用への転換 ➤ 養老線不満利用者が利用可能となる条件への対応（「運行本数が少ない」全ての市町） ➤ 養老線非利用者が利用可能となる条件への対応（「駅に駐車場が少ない」海津市、養老町、神戸町）

調査区分	各種ニーズ調査の概要	養老線に関する個別課題
養老線の沿線住民向けアンケート（続き）	<ul style="list-style-type: none"> ・養老線のサービスに対する現状の満足度は、「運行本数」「自宅等から駅までのバスの利便性」「駅から目的地までのバスの利便性」「運賃」「バスアクセスによる利便性」等の項目が「不満・やや不満」が「満足・まあ満足」を上回る ・「総合的な満足度」は、桑名市、海津市、養老町、神戸町で「不満・やや不満」が「満足・まあ満足」を上回る ・養老線のサービスに対する今後の重要度は、全項目が「重要・まあ重要」が「重要ではない・あまり重要ではない」を上回る ・養老線のサービスが改善された場合の利用意向は、「新規の利用者」が約2割、「頻度が増加する利用者」が約1割存在 ・養老線に期待する社会的役割や効果で重要と感じる項目は、「高齢者や子どもにとっての重要な日常の移動手段である」が最も多く、次いで「通勤、通学、買物、通院等自分自身にとっての重要な日常の移動手段である」や「自動車と比べて目的地へ確実な時間に到着できる」が多い ・養老線沿線のバスサービスに対する現状の満足度は、沿線市町により異なるものの「運行本数」「運行時間帯」「バス停での駐輪場の利便性」「バス停での待ち合い環境」等の項目が多く沿線市町で「不満・やや不満」が「満足・まあ満足」を上回る ・「総合的な満足度」は、神戸町のみ「不満・やや不満」が「満足・まあ満足」を上回る ・養老線沿線のバスサービスに対する今後の重要度は、全項目が「重要・まあ重要」が「重要ではない・あまり重要ではない」を上回る ・養老線沿線のバスサービスが改善された場合の利用意向は、「新規の利用者」が約3割、「頻度が増加する利用者」が約2割存在 ・養老線及び沿線のバス交通の維持に向けて参加してもよいと思う取り組みは、「地域が開催する養老鉄道や沿線のバス交通などを活用したイベントに参加する」「養老鉄道や沿線のバス交通などを積極的に利用する」「企業の協賛金や広告費などを募り、収入を増やす」の順に多い 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 新規利用者を含む利用増加に資する養老線のサービス項目の改善（重要度は高く満足度が低い「運行本数」「自宅等から駅までのバスの利便性」「駅から目的地までのバスの利便性」「運賃」「バスアクセスによる利便性」等） ➤ 地域住民が重要と感じる養老線の社会的役割への対応（高齢者や子どもにとっての重要な日常の移動手段、通勤・通学・買物・通院等自分自身にとっての重要な日常の移動手段、自動車と比べて目的地へ確実な時間に到着） ➤ 新規利用者を含む利用増加に資する養老線沿線のバスサービス項目の改善（重要度は高く満足度は低い「運行本数」「運行時間帯」「バス停での駐輪場の利便性」「バス停での待ち合い環境の」等） ➤ 養老線の維持・活性化に資する地域住民の参画のあり方の検討
養老線の利用者向けアンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・出発地点から乗車駅までの主な移動手段は、全駅平均では「徒歩」が多い、主要駅別にみると揖斐駅は「自家用車（送迎）」、池野駅、広神戸駅、養老駅、駒野駅、石津駅、多度駅は「徒歩」、大垣駅は「JR東海道本線」、美濃高田駅は「自転車」、桑名駅は「近鉄名古屋線」が最も多い ・養老線の乗降区間では、養老駅以北は「大垣駅」までの利用が多く、駒野駅以南では「桑名駅」までの利用が多い ・降車駅から目的地までの主な移動手段は、全駅平均では「徒歩」が多い、主要駅別にみると大垣駅では「JR東海道本線」、桑名駅では「近鉄名古屋線」も多い ・乗降駅端末としての利用が少ないバス交通 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 養老線の利便性向上に資する端末交通手段の確保と乗り継ぎ利便性の向上（大垣駅、桑名駅では鉄道相互利用が多い） ➤ 利用者ニーズに応じたサービス確保（養老駅以北は大垣駅、駒野駅以南では桑名駅） ➤ 駅端末交通手段としての利用が少ないバス交通の利用促進

調査区分	各種ニーズ調査の概要	養老線に関する個別課題
<p>養老線の利用者向けアンケート（続き）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・養老線と他の公共交通機関の乗り継ぎ利用率は約7割 ・養老線を利用した主な目的は、各主要駅とも「通勤」「通学」が多い ・養老線を利用した際の目的地は、「愛知県」「その他岐阜県」といった広域的な利用と、「大垣市」「桑名市」といった沿線市の移動が存在 ・養老線の利用頻度は、各主要駅とも「ほぼ毎日利用」が主体を占める ・養老線のサービスに対する現状の満足度は、各主要駅により異なるものの、各主要駅とも「運賃」「駅周辺のお店などの開発」の項目で「不満・やや不満」が「満足・まあ満足」を上回る ・大垣駅以南の主要駅では「運行本数」に対する不満割合は高いものの、以北の主要駅では満足が不満を上回る ・「総合的な満足度」は、美濃高田駅、駒野駅、石津駅、多度駅、桑名駅で「不満・やや不満」が「満足・まあ満足」を上回る（その他の主要駅は満足の割合が高い） ・養老線のサービスに対する今後の重要度は、各主要駅とも多くの項目で「重要・まあ重要」が「重要ではない・あまり重要ではない」を上回る ・養老線のサービスが改善された場合の利用意向は、各主要駅では「今利用している以上に積極的に利用する」が約3～4割存在 ・養老線に期待する社会的役割や効果で重要と感じる項目は、各主要駅とも「通勤、通学、買物、通院等自分自身にとっての重要な日常の移動手段である」が最も多く、次いで「高齢者や子どもにとっての重要な日常の移動手段である」や「自動車と比べて目的地へ確実な時間に到着できる」、「いつでも利用できるという安心感」が多い ・養老線とともに利用している主なバス路線について、全駅平均で「利用していない」が約7割を占める ・養老線とともに利用している主なバス路線のサービスに対する現状の満足度は、「運行本数」「運行時間帯」「バス停での待合環境の利便性」等の項目で「不満・やや不満」が「満足・まあ満足」を上回る ・「総合的な満足度」は、「満足・まあ満足」が「不満・やや不満」を上回る ・養老線とともに利用している主なバス路線のサービスに対する今後の重要度は、全項目で「重要・まあ重要」が「重要ではない・あまり重要ではない」を上回る ・養老線とともに利用している主なバス路線のサービスが改善された場合の利用意向は、各主要駅では「今利用している以上に積極的に利用する」が約3～7割存在 ・養老線及び沿線のバス交通の維持に向けて参加してもよいと思う取り組みは、「養老鉄道や沿線のバス交通などを積極的に利用する」が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 公共交通機関相互の乗り継ぎ利便性の向上 ➢ 養老線の利用者の主体を占める通勤・通学需要への対応 ➢ 名古屋市等の広域的移動需要と大垣市・桑名市の沿線市を連絡する移動需要への対応 ➢ 利用頻度の増加に資する養老線のサービス項目の改善（重要度は高く満足度が低い「運賃」「駅周辺のお店などの開発」等） ➢ 大垣駅以南の主要駅で不満割合が高い「運行本数」への対応 ➢ 地域住民が重要と感じる養老線の社会的役割への対応（通勤・通学・買物・通院等自分自身にとっての重要な日常の移動手段、高齢者や子どもにとっての重要な日常の移動手段、自動車と比べて目的地へ確実な時間に到着、いつでも利用できるという安心感） ➢ 養老線駅端末交通としての利用割合が低いバスの利用促進 ➢ 新規利用者を含む利用増加に資する養老線とともに利用しているバス路線のサービス項目の改善（重要度は高く満足度は低い「運行本数」「運行時間帯」「バス停での待合環境の利便性」「バス停での待ち合い環境の」等） ➢ 養老線の維持・活性化に資する地域住民の参画のあり方の検討

調査区分	各種ニーズ調査の概要	養老線に関する個別課題
養老線の沿線事業所向けアンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用を促進することに対しての考え方は、「メリットを感じない」「メリットを感じる」の順に多い ・公共交通の利用促進にメリットを感じる事業者自らが行う取り組みとして効果的だと考えるものは、「事業所の駐車場の削減」「公共交通利用の優遇措置の導入」「従業員への公共交通情報の提供」の順に多い ・養老線を利用していない方が養老線で通勤するための条件は、「駅までの移動手段があれば利用する」「運行本数が多ければ利用する」の順に多い 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 公共交通の利用促進にメリットを感じる沿線事業所が効果的と感じる取り組みへの支援（事業所の駐車場の削減、公共交通利用の優遇措置の導入、従業員への公共交通情報の提供） ➤ 養老線を通勤交通手段として利用可能とするサービスの確保・改善（駅までの移動手段、運行本数が多ければ等）
養老線の沿線高等学校等向けアンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・養老線などの維持のために取り組んだり、参加してもよいと思うものは、「養老鉄道や沿線のバス交通などを積極的に利用する」「地域が開催する養老鉄道や沿線のバス交通などを活用したイベントに参加する」「地域で養老鉄道や沿線のバス交通などについて話し合う場や組織に参加する」の順に多い 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 養老線の維持・活性化に資する学校の参画のあり方の検討 ➤ 養老線の役割の明確化と情報の提供
養老線の沿線高等学校等の生徒向けアンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・通学手段は、「自転車」「養老鉄道」「自家用車（送迎）」の順に多い ・自宅から養老線の乗車駅までの移動手段は、「自家用車（送迎）」「自転車」「徒歩」の順に多い ・通学に養老線が利用できない場合、「通学が困難になる」と答えた人が最も多く、「自家用車（送迎）」「自転車」の順に多い ・養老線の現状の満足度は、満足している項目（「満足」「まあ満足」）として、「車両の快適性」「時刻表や乗り継ぎの情報案内」「駅での駐輪場の利便性」の順に多い ・不満と思う項目（「不満」「やや不満」）として、「運行本数」「運賃」「駅での待合所・休憩所などの利便性」の順に多い ・養老線の今後の重要度は、重要と思う項目（「重要」「まあ重要」）として、「運行本数」「車両の快適性」「運賃」の順に多い ・養老線のサービス改善や利用環境の整備が行われた場合、「今利用している頻度程度は利用する」「今利用している以上に積極的に利用する」の順に多い ・養老線に期待する社会的役割や効果は、期待する（「非常にそう思う」「まあそう思う」）項目について、「高齢者や子どもにとっての重要な日常の移動手段である」「自動車と比べて目的地へ確実な時間に到着できる」「通勤、通学、買物、通院等自分自身にとっての重要な日常の移動手段である」の順に多い ・養老線に期待する社会的役割や効果について重要だと感じる項目は、「通勤、通学、買物、通院等自分自身にとっての重要な日常の移動手段である」「自動車と比べて目的地へ確実な時間に到着できる」「自動車と比べて目的地へ早く到着できる」の順に多い 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 自家用車（送迎）から公共交通への利用転換 ➤ 通学交通手段において代替交通手段を有しない生徒への対応 ➤ 養老線の満足度の向上及び利用機会の増加に資するサービスの改善（運行本数、運賃、駅での待合所・休憩所などの利便性等） ➤ 高校性が重要と感じる養老線の社会的役割（通勤・通学・買物・通院等自分自身にとっての重要な日常の移動手段、自動車と比べて目的地へ確実な時間に到着、自動車と比べて目的地へ早く到着）への対応

(2) 養老線交通圏における地域公共交通の課題（集約課題）



(3) 課題解決に向けた施策の方向性

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

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

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

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

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

②通勤・通学需要（定期利用）に対応した公共交通サービスの提供

養老線利用者の約8割を占める通勤・通学利用者は、年々減少傾向にあります。

沿線住民の養老線非利用者が利用可能となる条件として「駅周辺での駐車場」の確保や、沿線事業所の従業員が通勤時に利用可能となる条件として「自宅や事業所と駅までの移動手段があれば」等の二次交通の確保、沿線高等学校等の生徒が今後重要とする項目として「運行本数」、「運賃」等のサービス改善を挙げています。また、養老線で通学する高校生の約3分の1は「代替交通手段を有しておらず、通学が困難」と回答しています。また、養老駅以北では大垣駅への利用、駒野駅以南では桑名駅への利用が多く、大垣駅・桑名駅では名古屋方面への鉄道相互の乗り継ぎ利用が多いなど、養老線の区間や駅により利用の特性は異なることから、これら利用特性を踏まえたサービス確保を図る必要があります。

これらより、養老線を持続可能な交通手段として維持するためには、利用者の大半を占める通勤・通学利用者に対応するとともに、沿線市町や養老線主要駅での利用特性を踏まえた公共交通サービスのネットワークやJR東海道本線・近鉄名古屋線の二次交通としての養老線の乗り継ぎ利便性等のサービス改善・提供を図る必要があります。

③地域の観光・交流資源を活用した公共交通利用の増進

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

養老線沿線には歴史、自然、文化など、貴重な観光・交流資源が分布し、年間約2,800万人が来訪しており、これらの資源や各種イベントと連携した利用促進に努めています。

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

④沿線住民・利用者の多様なニーズへの対応

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

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

また、養老線利用者が乗降駅端末でバス交通を利用する割合は少ないものの、バスアクセスの利便性を求める割合は重要と回答されていることから、養老線と二次交通となる各種バス交通のサービス改善を図る必要があります。

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