養老線交通圏地域公共交通計画

令和　８年　10 月

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　はじめに 1
（1）計画策定の背景と目的 1
（2）計画の区域と期間 2

2　養老線沿線市町及び養老線交通圏の現状 3
（1）養老線沿線市町の地域概況 3
（2）養老線交通圏の公共交通の現状 10
（3）関連計画・社会環境の整理 19

3　養老線沿線の公共交通に関するニーズ・提言 22
（1）アンケート・ヒアリング調査 22
（2）ワークショップ 31

4　養老線交通圏の地域公共交通の課題 37

5　養老線交通圏の将来像・基本的な方針・目標 40

6　目標を達成するために実施する施策及び事業 42

7　計画の評価・推進体制に関する事項 58
（1）計画の評価・推進体制 58
（2）計画の達成度評価の指標 59

資料編
（1）用語解説 65
本編中に「＊」が付された語句について、65～67 ページで解説を加えています。
（2）養老線地域公共交通再生協議会 68
本計画の検討･策定にあたって開催した養老線地域公共交通再生協議会の概要を掲載しています。

1　はじめに

（1）計画策定の背景と目的

① 計画策定の背景

養老線*は、年間約 600 万人が利用する重要な生活路線であり、通勤、通学、買い物、通院など、沿線住民にとって必要不可欠な日常移動の手段として地域を支えてきました。また、沿線地域の歴史や文化、観光資源をつなぐ交通の要衝としても親しまれています。

しかしながら、沿線７市町（大垣市、桑名市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町）の人口は減少傾向にあり、今後 2025 年度から 2050 年度にかけて約 21.8%の大幅な人口減少が見込まれています。これに伴う少子高齢化の進展や、生活様式の変化により、公共交通の利用者は減少傾向にあり、長期的にはさらに厳しい経営環境におかれることが想定されます。

また、運行開始から長期間が経過し、旧・近鉄車両をはじめとする鉄道施設の老朽化が著しく進んでおり、安全･安定的な運行の継続に向けた設備投資が喫緊の課題となっています。さらに、養老線の各駅に接続する路線バスやデマンド型交通*等の二次交通*も、全国的な運転手不足の影響を受け、減便や廃止が懸念されるなど、地域公共交通を取り巻く環境は大変深刻な状況にあります。

② 計画策定の目的

このような背景を踏まえ、沿線地域の持続的な発展に向けて、利用者や沿線住民、行政、交通事業者、そして多様な関係団体が協働し、まちづくりと一体となって地域公共交通の維持･確保･改善に取り組む必要があります。

そのため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」*に基づき、沿線７市町をはじめとする関係者で構成される「養老線地域公共交通再生協議会」において協議を行い、今後の養老線を軸とした持続可能な地域公共交通ネットワーク*を再構築するためのマスタープラン*として、本計画を策定するものです。

③ 計画の位置付け

本計画は、養老線を中心とした地域公共交通政策のマスタープラン*として位置づけられます。計画の推進にあたっては、沿線市町の上位計画（総合計画や都市計画マスタープラン、立地適正化計画等）で掲げられるまちづくりの方向性と連携し、公共交通ネットワークの再構築を図ります。また、沿線市町が個別に策定する地域公共交通計画とも相互に整合・連携を図り、県を跨ぐ広域的な交通網の維持・活性化を目指します。さらに、本計画に基づき策定する「次期鉄道事業再構築実施計画」*において取り組む、養老線の利便性や持続性を高める施策や事業についても、計画内に位置付けてまいります。

（２）計画の区域と期間

① 計画の区域

本計画の対象区域は、養老線を主軸に路線バス、デマンド型交通、タクシー等の二次交通が運行される沿線７市町（岐阜県大垣市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町及び三重県桑名市）の全域とします。

② 計画の期間

本計画の対象期間は、国からの支援の前提となる「次期鉄道事業再構築実施計画」の期間と連動させ、令和９年度（2027 年度）から令和 18 年度（2036 年度）までの 10 年間とします。

（※社会情勢の変化や利用ニーズの動向を踏まえ、ＰＤＣＡサイクル*に基づき必要に応じて中間年次等での評価・計画の見直しを行います）

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

沿線７市町の人口は、平成 17(2005)年度をピークに減少傾向にあり、平成７(1995)年度から令和２(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(1995)年度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

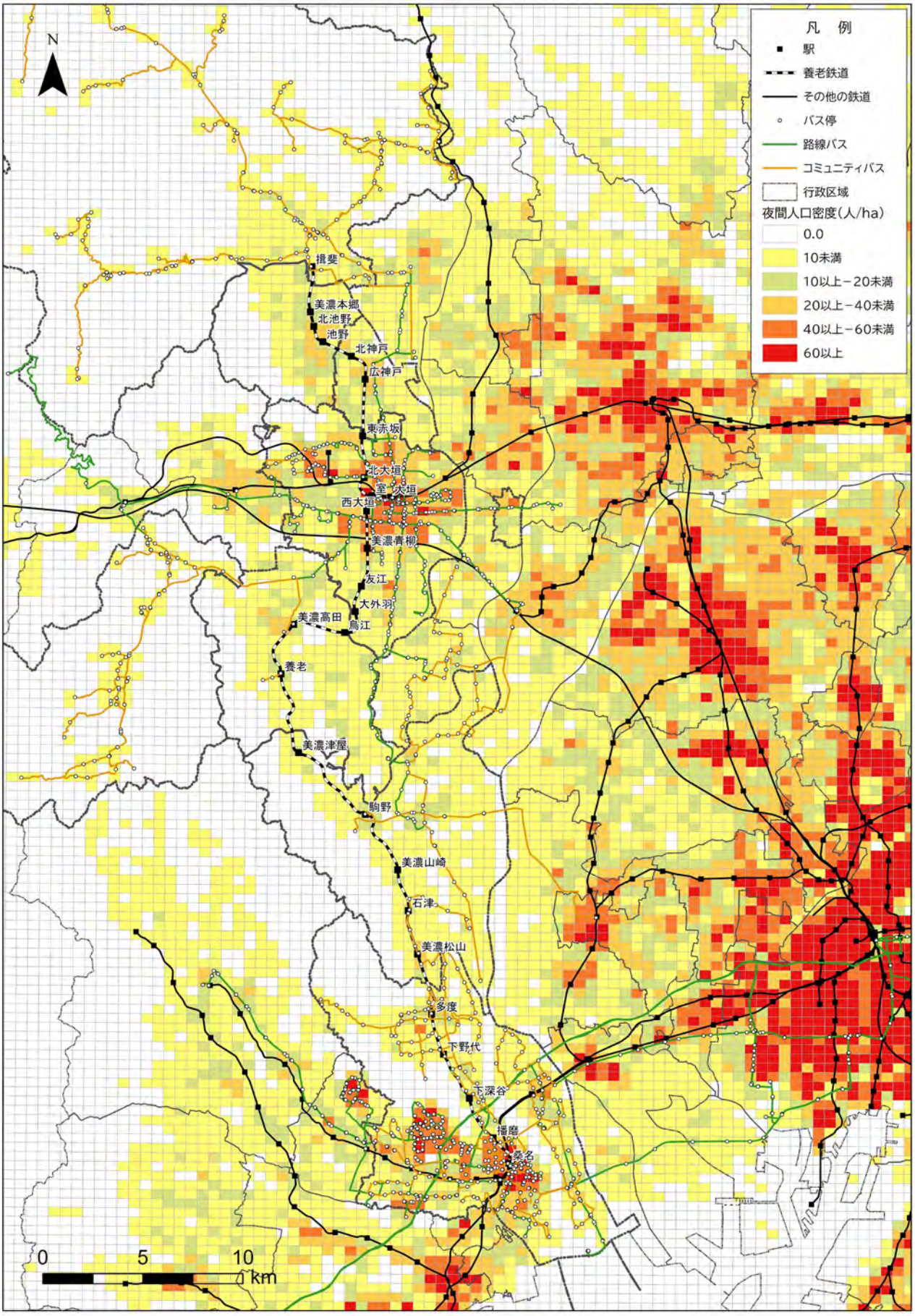
（単位：人）

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

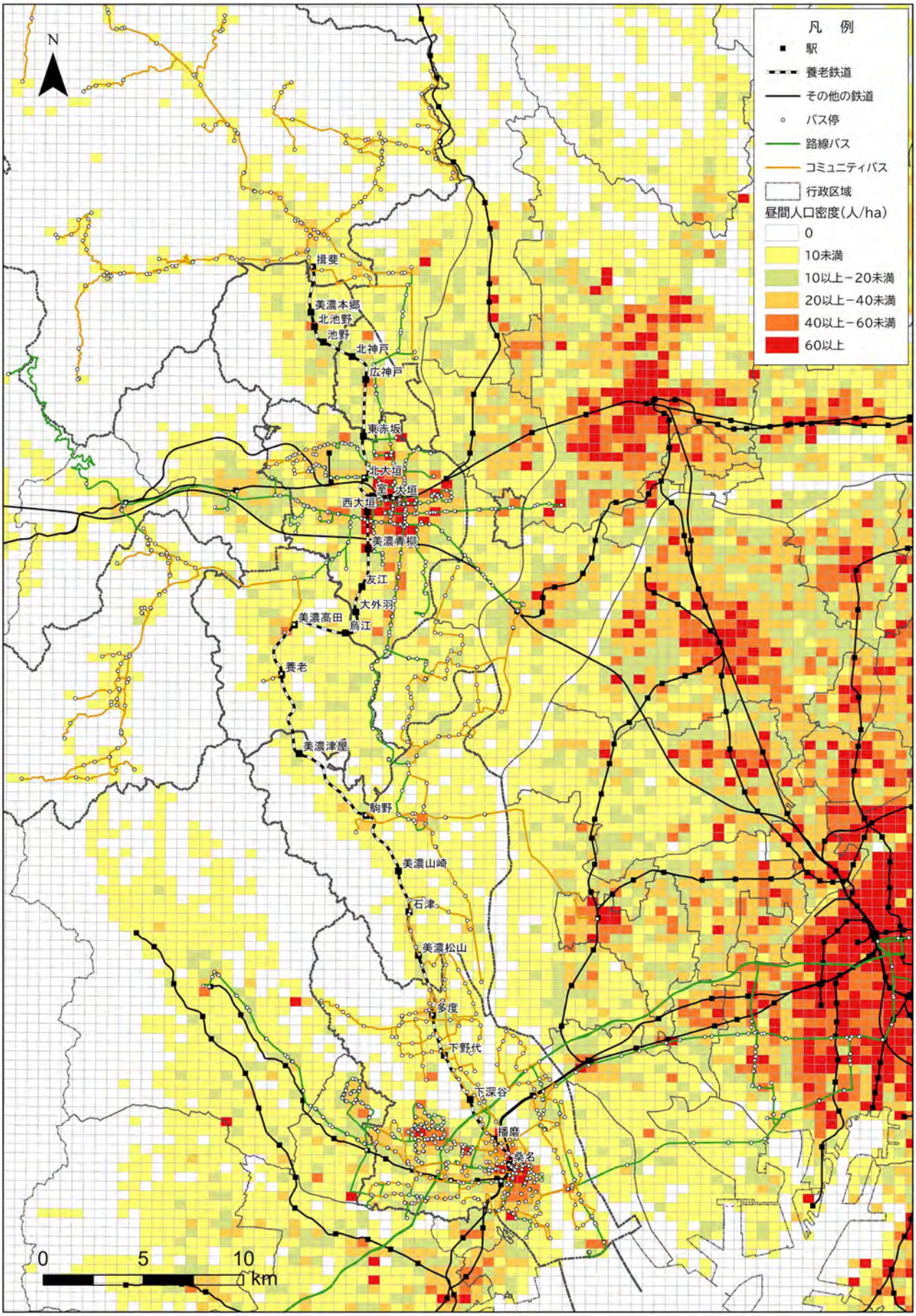
（資料：令和２年度国勢調査、人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』）

▼ 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。

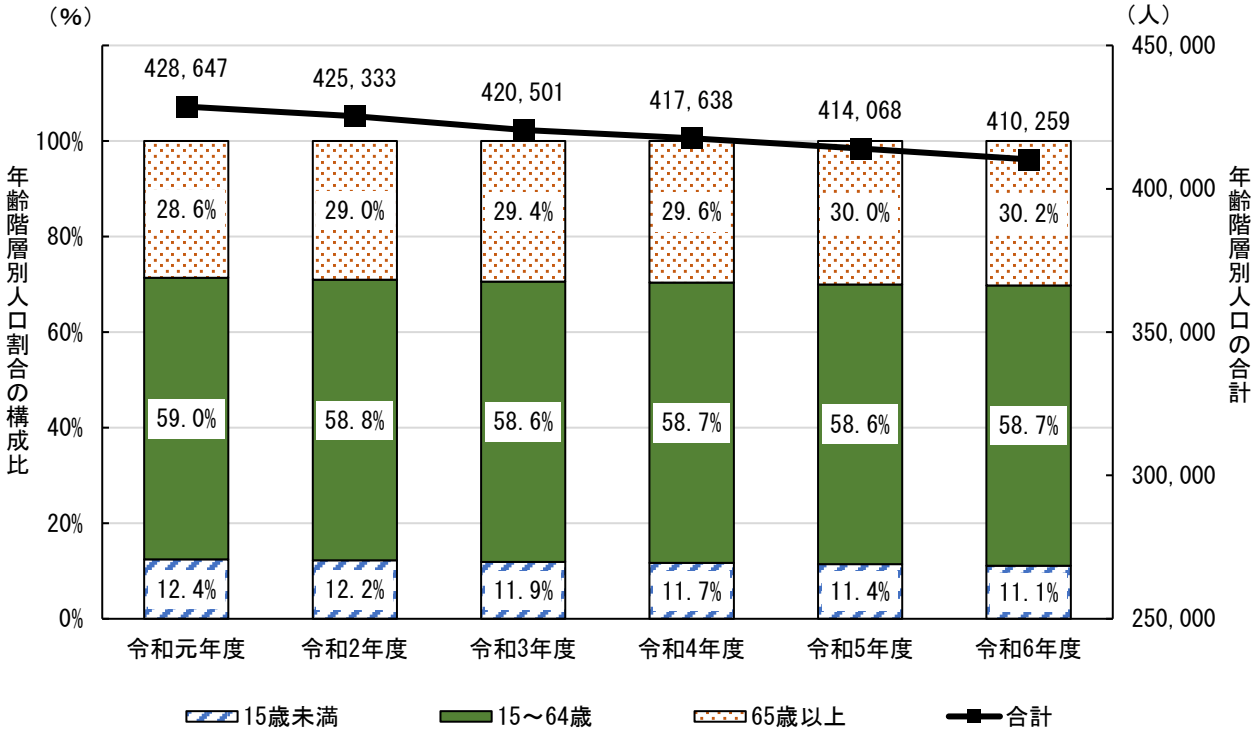
▼ 沿線市町の人口の推移：住民基本台帳人口

（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	139,169	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	22,870	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	417,638	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））

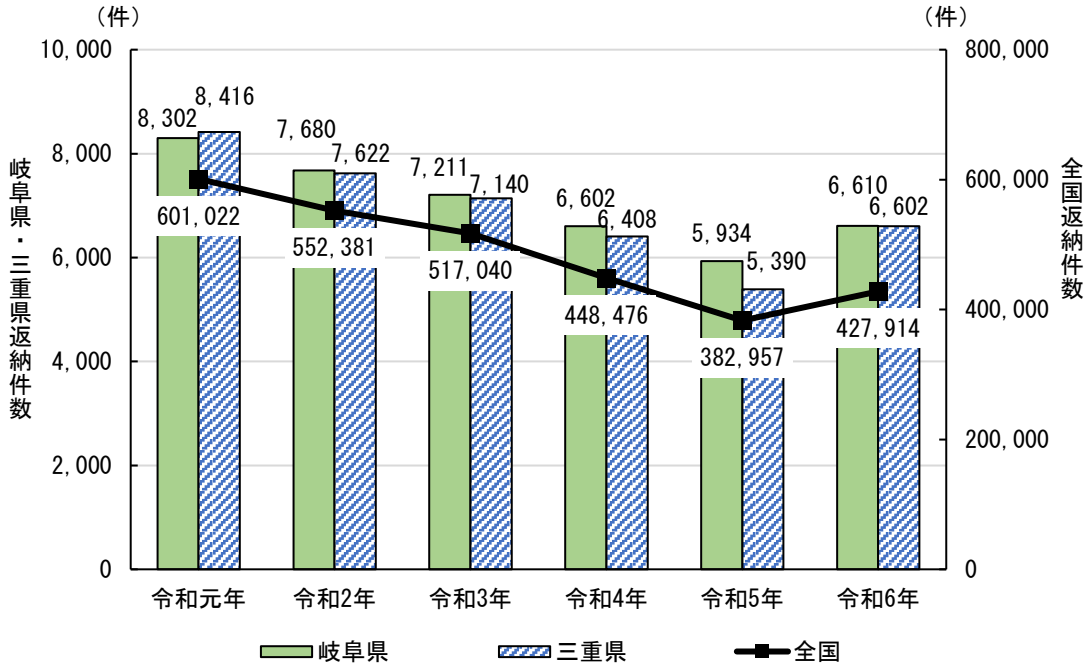
② 運転免許証自主返納件数

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(2019)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(2024)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(2024)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	1134	1140	1170	1057	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、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、ＪＲ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	
ＪＲ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	
ＪＲ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

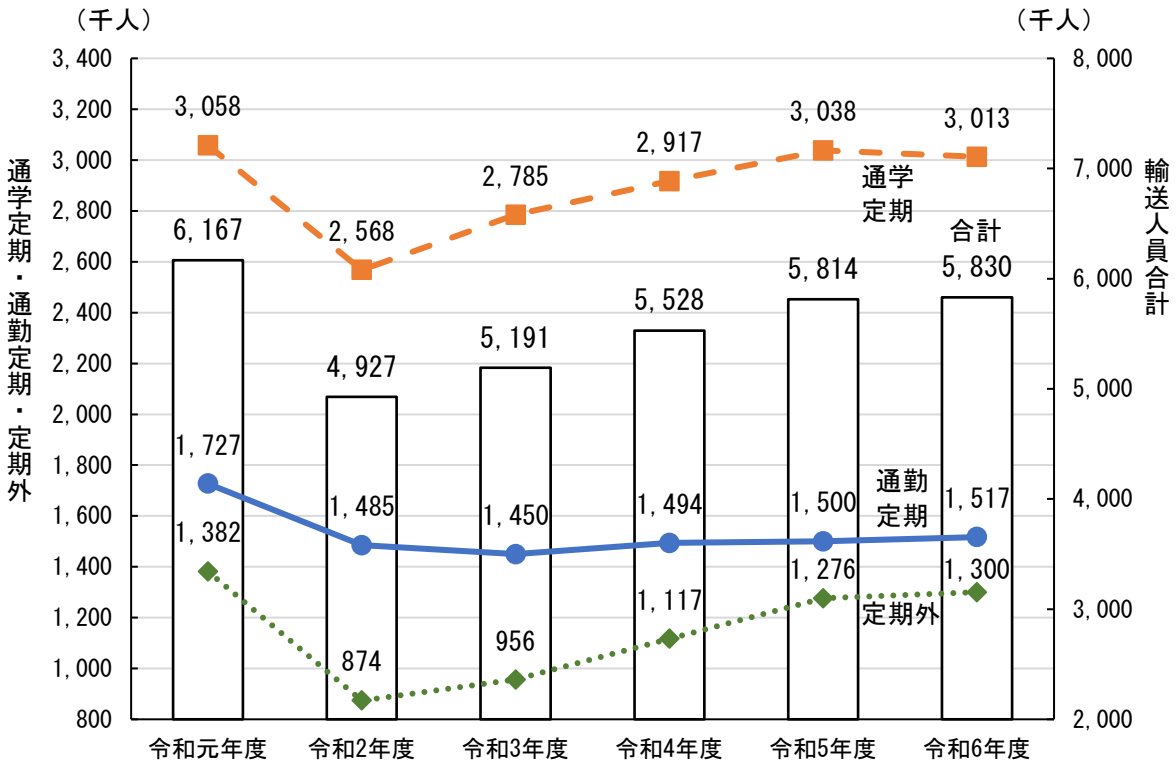
養老線は、桑名市の桑名駅から大垣市の大垣駅を経由し、揖斐川町の揖斐駅に至る 57.5km の延長を持つ路線です。沿線は２県７市町を運行し、駅数は 27 となっています。

新型コロナウィ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が、令和６(2024)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㈱）

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】列番	大垣出発時刻	桑名到着時刻	乗車人数延べ	【下り】列番	桑名出発時刻	大垣到着時刻	乗車人数延べ
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】列番	大垣出発時刻	桑名到着時刻	乗車人数延べ	【下り】列番	桑名出発時刻	大垣到着時刻	乗車人数延べ
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】列番	揖斐出発時刻	大垣到着時刻	乗車人数延べ	【下り】列番	大垣出発時刻	揖斐到着時刻	乗車人数延べ
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】列番	揖斐出発時刻	大垣到着時刻	乗車人数延べ	【下り】列番	大垣出発時刻	揖斐到着時刻	乗車人数延べ
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	海津市コミュニティバス	石津線	8	7～18 時台	200 円（市域を跨ぐ利用の場合 300 円）
		木曽三川公園線	（土日祝のみ）		
石津	海津市コミュニティバス	石津線	20	7～21 時台	
		木曽三川公園線	（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	
		木曽三川公園線	（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

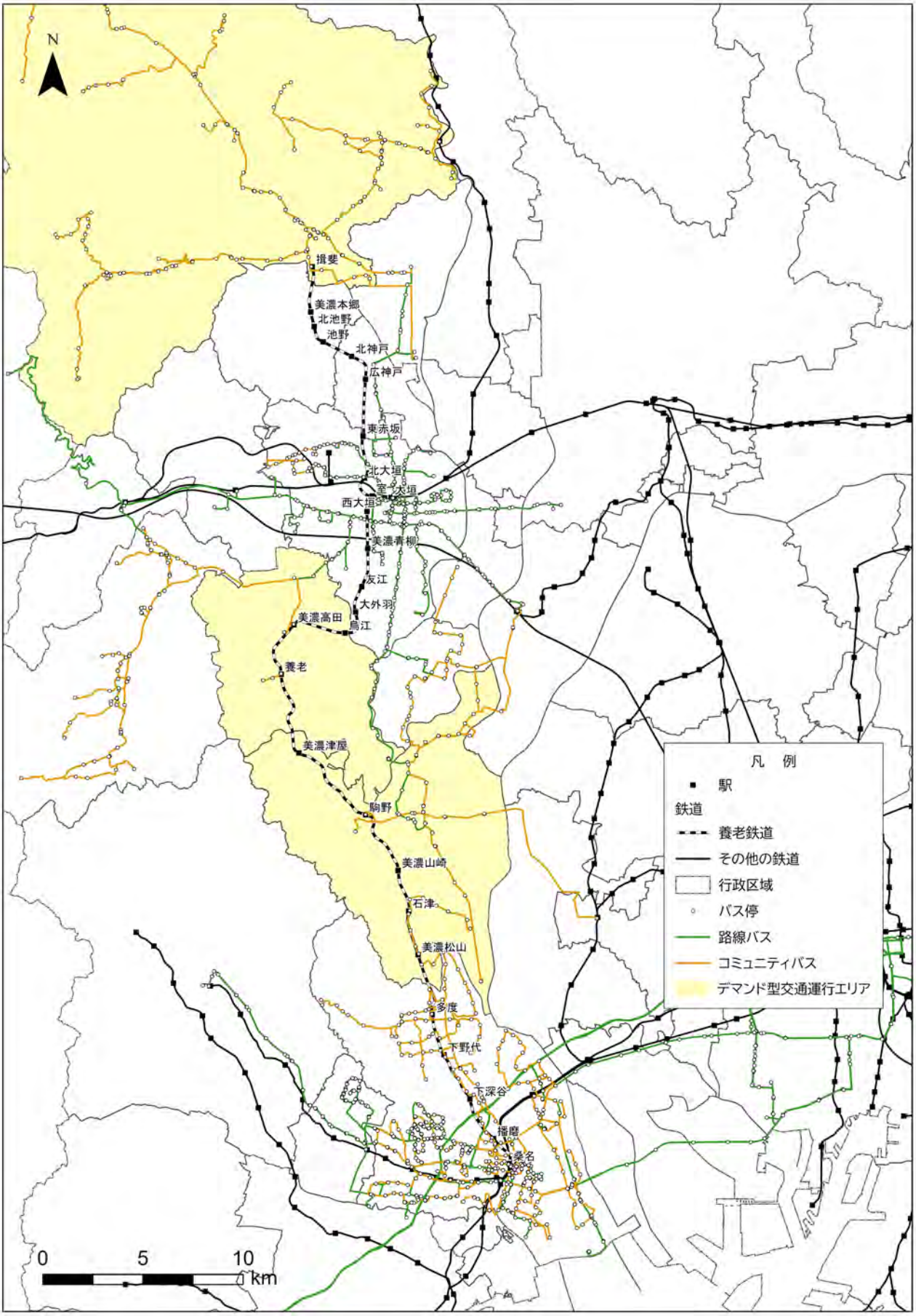
▼ 養老線駅と接続する（路線）バスのサービス水準（平日）②

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	
		大垣競輪場線	（季節運行）		210 円
		大垣市民病院線	８	８～12 時台	
		大垣市役所線	14	８～19 時台	
		大垣野口線	（季節運行）		距離制
		大垣宮代線			
		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	
		岐垣線	49	６～22 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	
		大商スクール線	１	８時台	240 円
		羽島線	25	６～20 時台	距離制
		若森車庫線	５	９～14 時台	
		輪之内線	17	６～21 時台	
北大垣	名阪近鉄バス	荒尾線	41	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型交通

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、新型コロナウィ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(2022)年度以降は回復しつつあります。

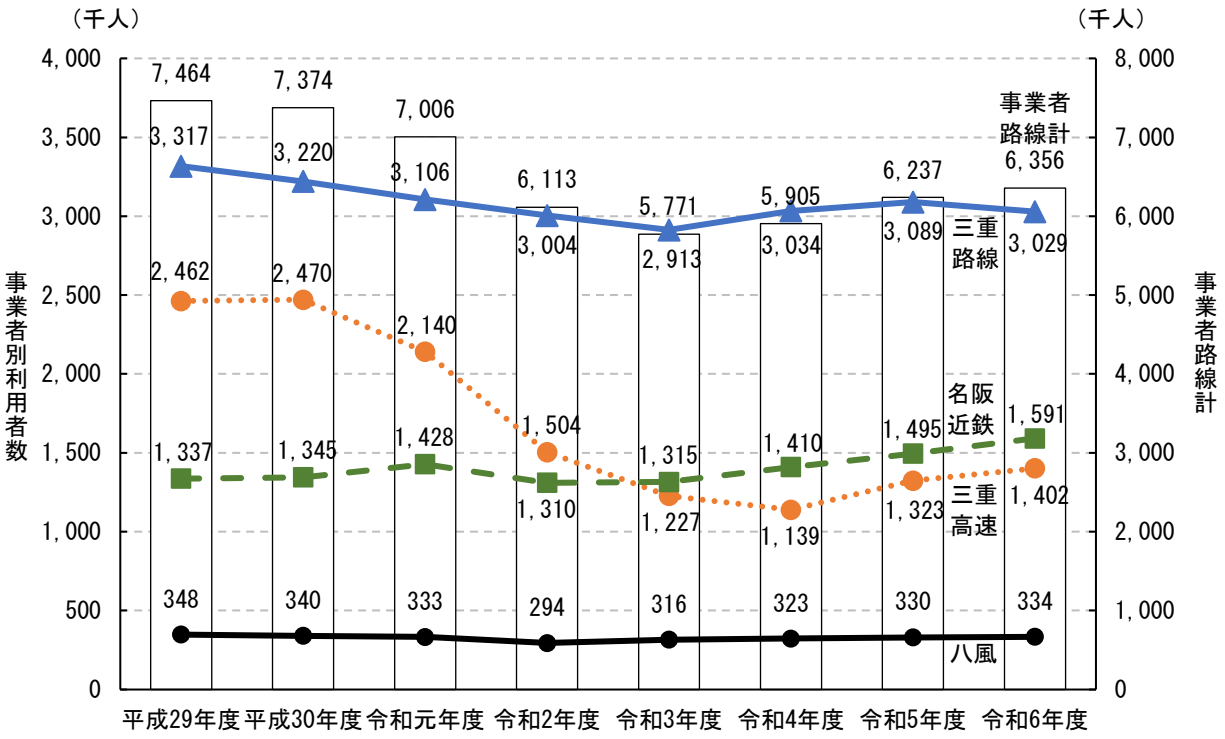
特に大垣市を中心に運行する路線バス及び自主運行バスについては、新型コロナウィルス感染症の影響を受ける令和元(2019)年度の利用者数を越えています。

▼ 養老線沿線バスの事業者路線利用者数の推移

（単位：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）

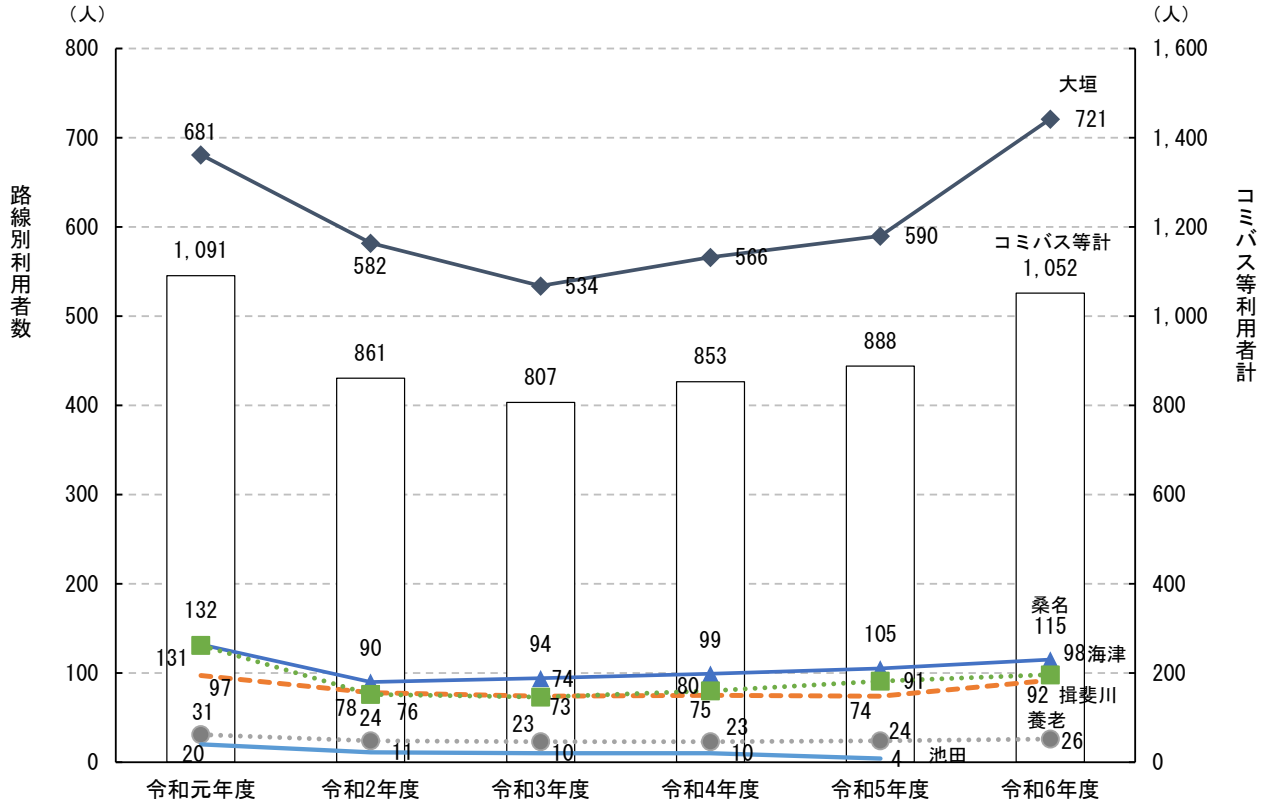
		令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度
桑名市		131,917	90,045	93,558	98,769	104,809	114,948
	コミュニティバス	131,917	90,045	93,558	98,769	104,809	114,409
	オンデマンドバス	－	－	－	－	－	539
海津市		96,604	77,754	74,281	75,107	74,026	92,399
	コミュニティバス	76,414	60,180	57,842	60,180	57,978	74,208
	デマンドバス	20,190	17,574	16,439	14,927	16,048	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 月からオンデマンバスを運行開始（西部南エリア）



（資料：沿線市町データ）

（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(2025)年３月
計画期間	令和７(2025)～11(2029)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３(2021)年３月（令和６(2024)年１月 改定）
計画期間	令和３(2021)～８(2026)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(2025)年３月
計画期間	令和７(2025)～12(2030)年度
基本的な方針	地域を繋ぎ、人と人とを繋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(2022)年７月
計画期間	令和４(2022)～９(2027)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(2024)年３月（令和７(2025)年６月 改正）
計画期間	令和６(2024)～10(2028)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(2020)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(2021)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(2021)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(2021)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(2021)年２月
関係市町	桑名市、いなべ市、木曽岬町、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。

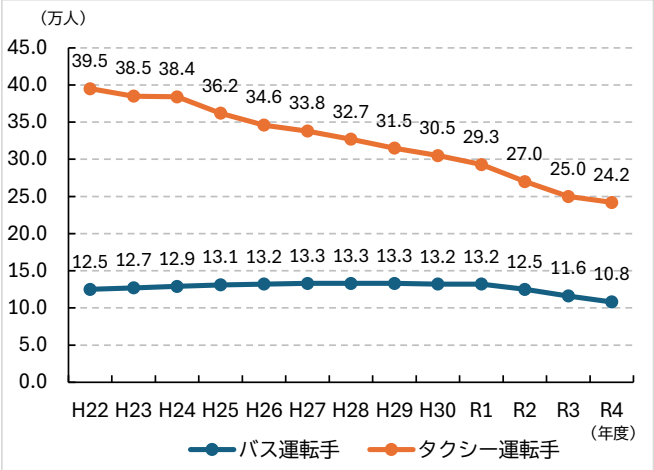
▼ 共創モデル実証運行事業／モビリティ人材育成事業の概要

（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）

3　養老線沿線の公共交通に関するニーズ・提言

（1）アンケート・ヒアリング調査

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。

▼ 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	【対象】 養老線沿線各市町の住民 3,500 世帯 【回収】 1,716 票（49.0%）	【方法】 郵送配布、郵送・Web 回収 【期間】 配布:令和６(2024)年８月 29 日 締切:令和６(2024)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	【対象】 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） 【回収】 414 票 （ヒアリング 91 票＋Web323 票）	【方法】 主要 10 駅でヒアリング ＋Web 回答 【期間】 配布:令和６(2024)年９月 25 日 締切:令和６(2024)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	【対象】 養老線沿線の集客施設 10 ヵ所*の利用者 【回収】 134 票 （ヒアリング 85 票＋Web49 票）	【方法】 集客施設 10 ヵ所でヒアリング ＋Web 回答 【期間】 令和６(2024)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	【対象】 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 【回収】 35 票	【方法】 各市町より回答フォームへのコード付きのお願い文をメール等にて送付、Web 回収 【期間】 配布：令和７(2025)年９月末 締切：令和７(2025)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

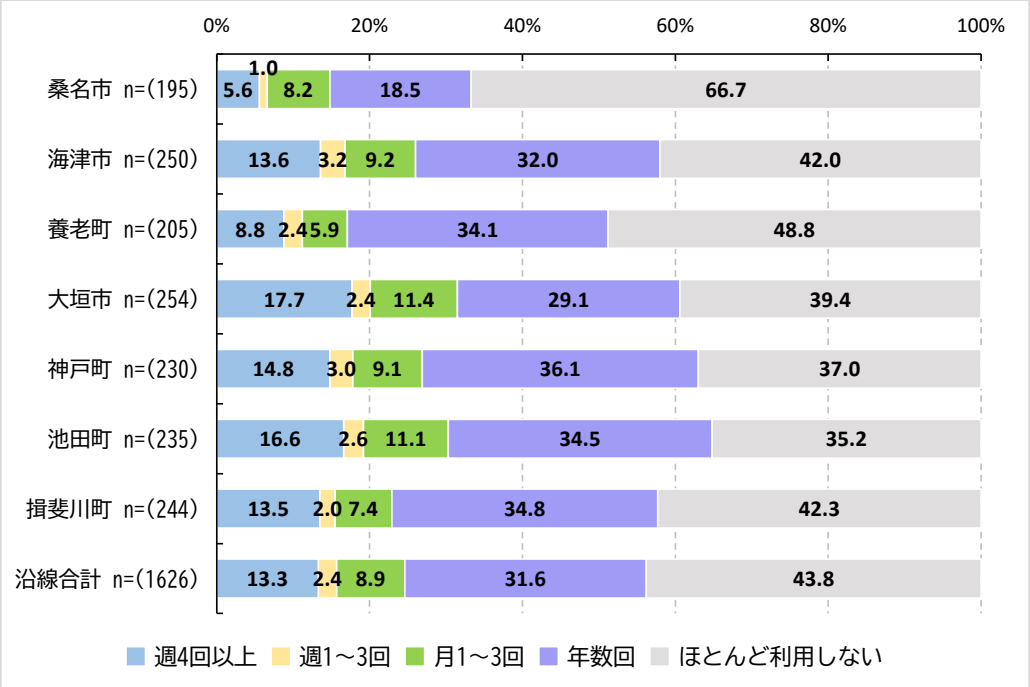
＊アクアウォーク大垣、神馬の湯、アピタ桑名店、一号館南濃店、可知医院、養老町役場、養老公園、神戸町立図書館、中華料理サンコック揖斐駅前店、池田町役場

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

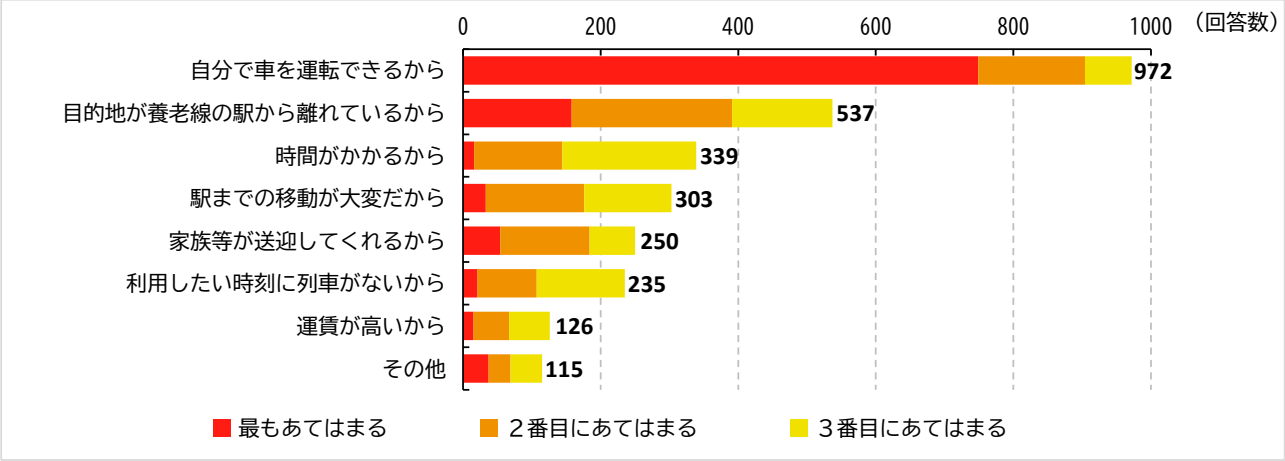
- 年数回以上養老線を利用する沿線住民の割合は 56.2%
- 市町間で利用割合に差があり、池田町が最も利用割合が高く（64.8%）、桑名市が最も低い（33.3%）

▼ 養老線の利用頻度



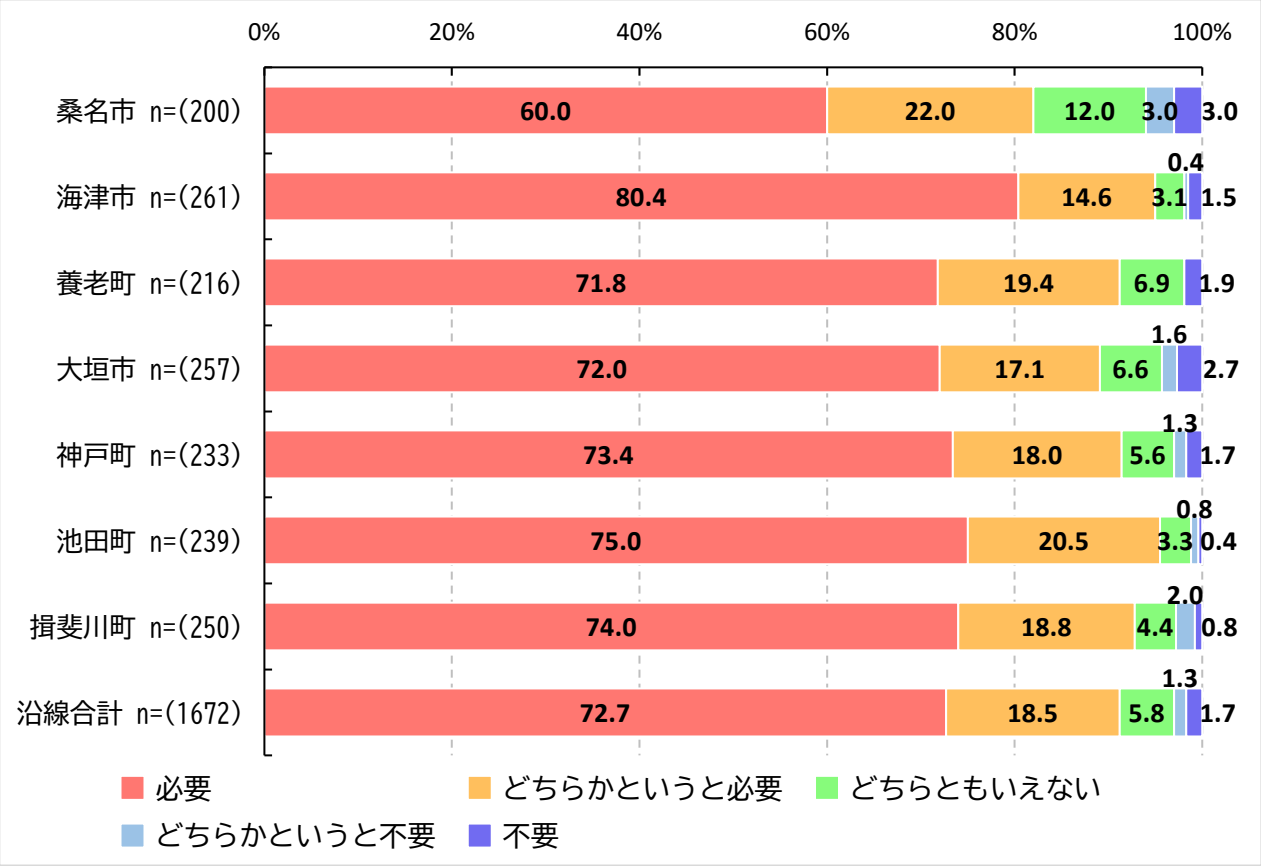
- 養老線を利用しないのは、「自分で車を運転できるから」という理由が最も多い回答
- 養老線を移動手段の選択肢に入れた上では「目的地が養老線の駅から離れているから」という理由が最も多い回答

▼ 養老線を利用しない理由（３つまで選択）



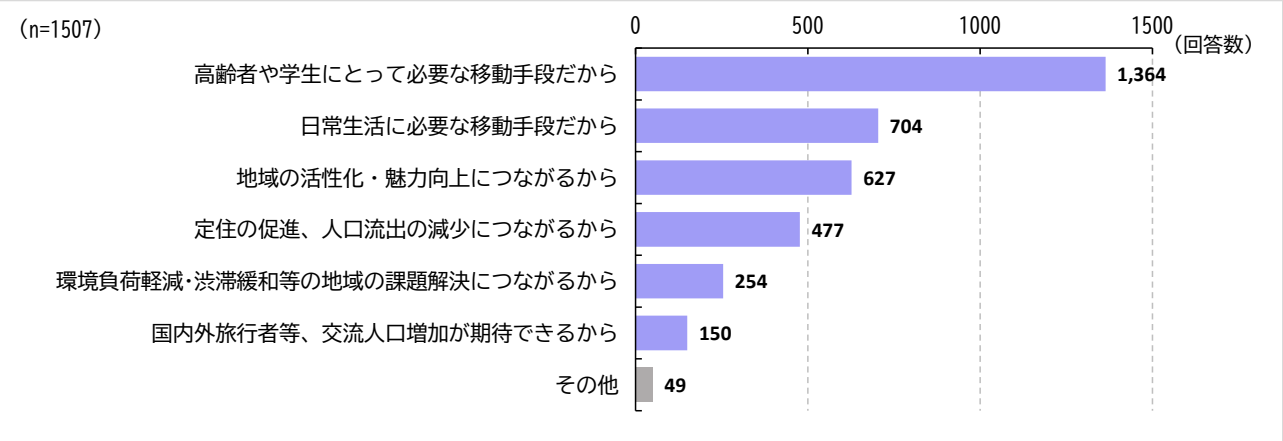
- 必要性を感じている住民（「必要」＋「どちらかというと必要」）は 91.2%
- 全ての市町で必要性を感じている住民が８割を超えている

▼ 地域にとっての養老線の必要性



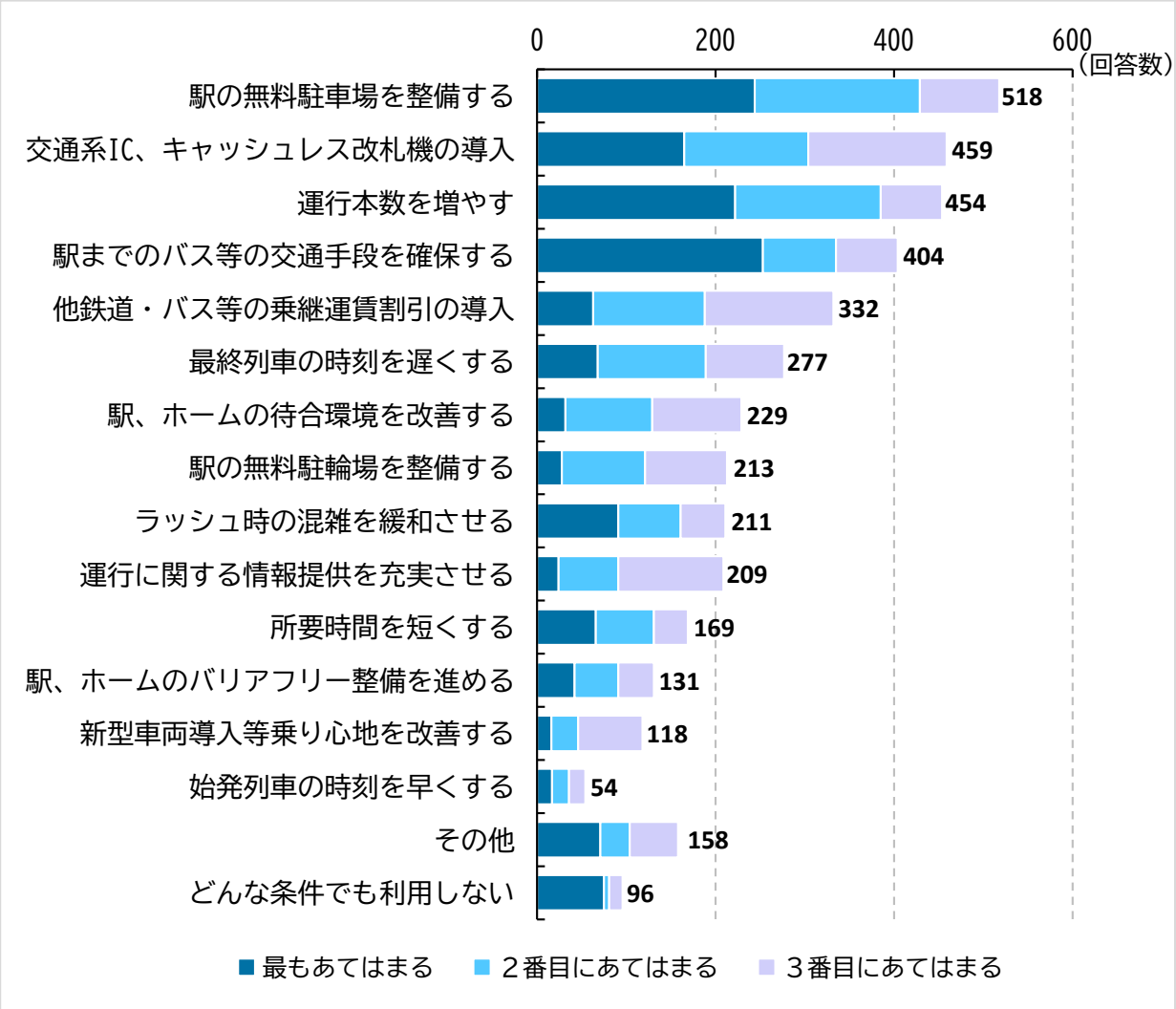
- 必要だと思う理由は「高齢者や学生にとって必要な移動手段だから」が最も回答が多い

▼ 養老線が必要だと思う理由（「必要」、「どちらかというと必要」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）

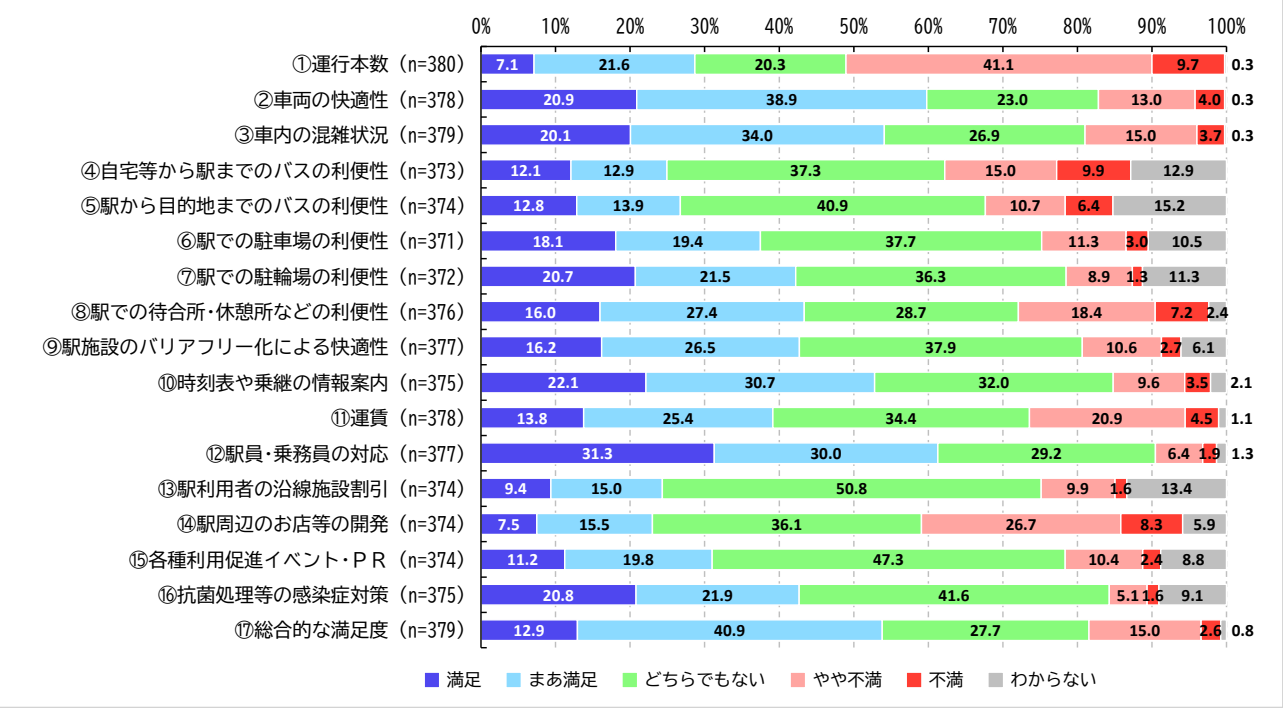


② 養老線利用者に対するヒアリング調査

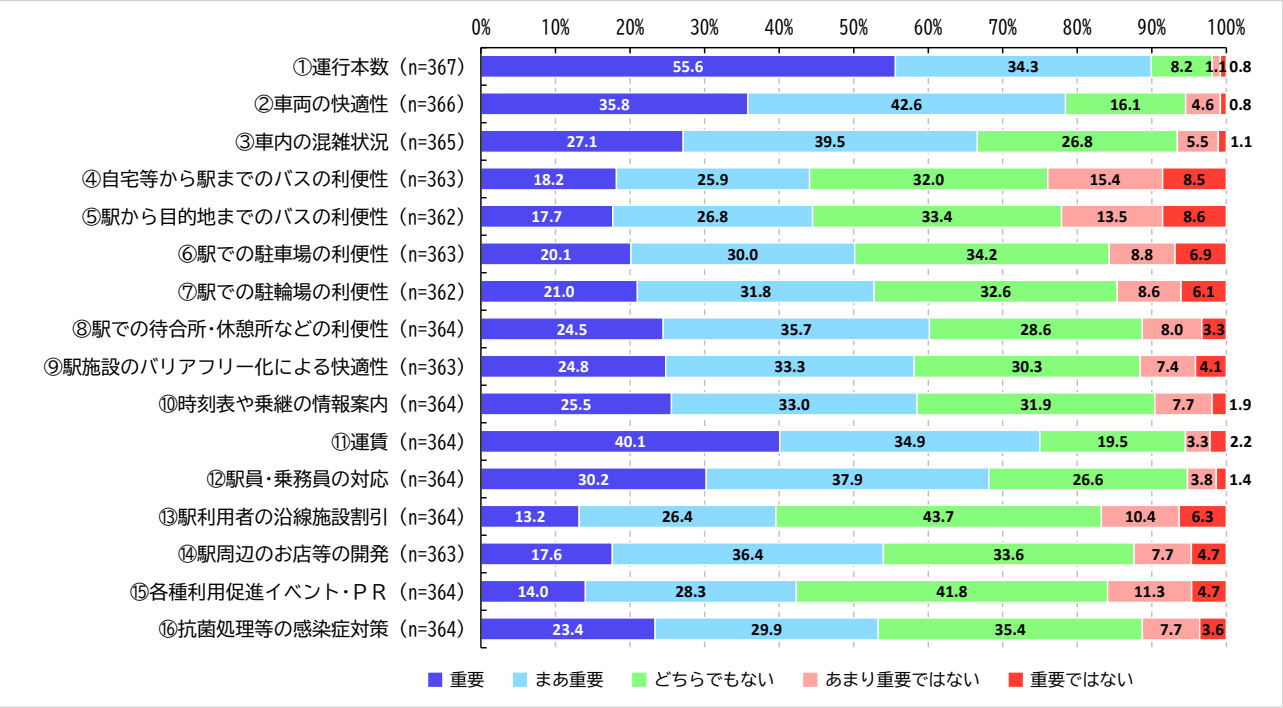
■集計結果概要

- 「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

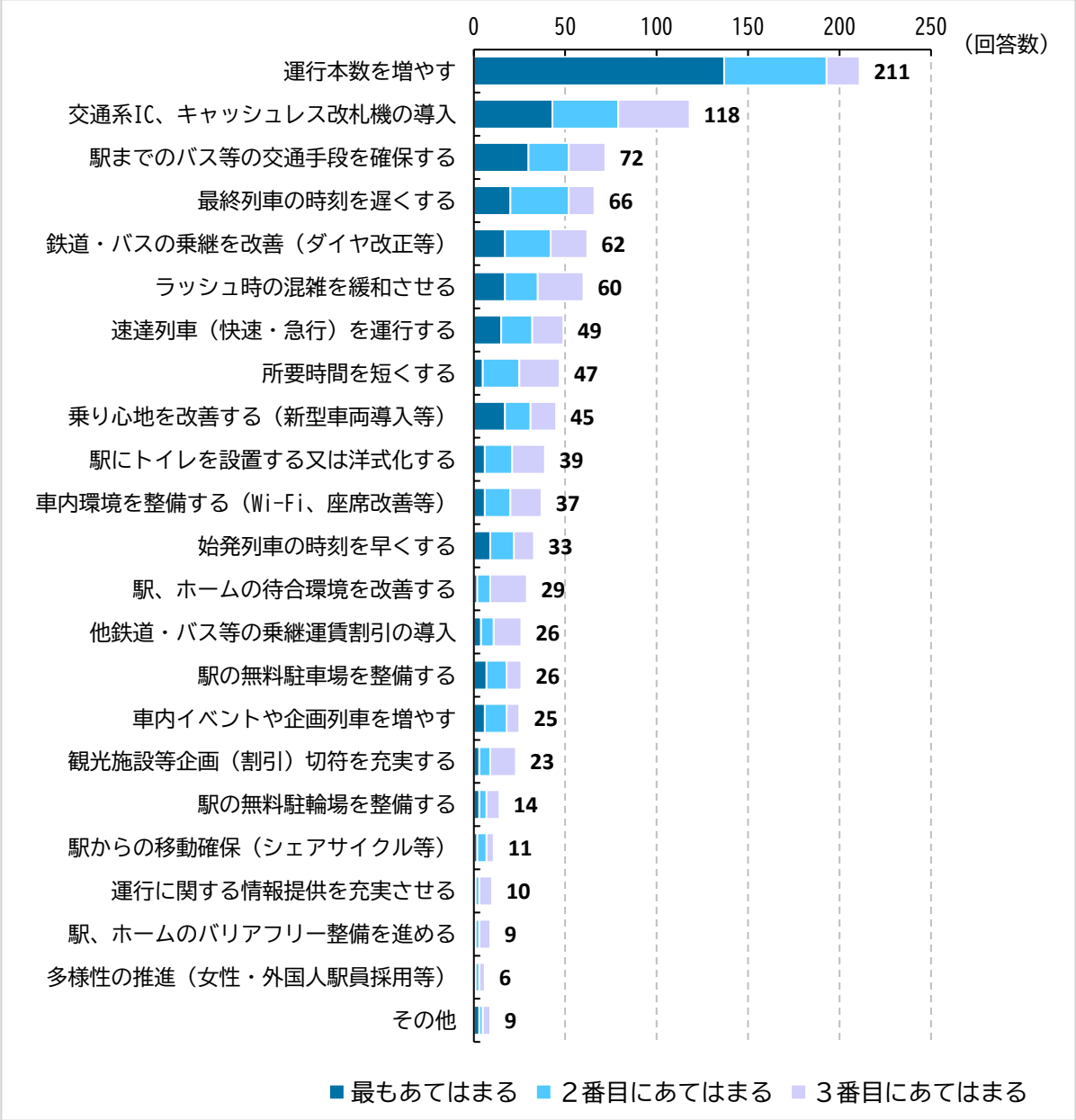


▼ 養老線のサービス項目別重要度



● 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」

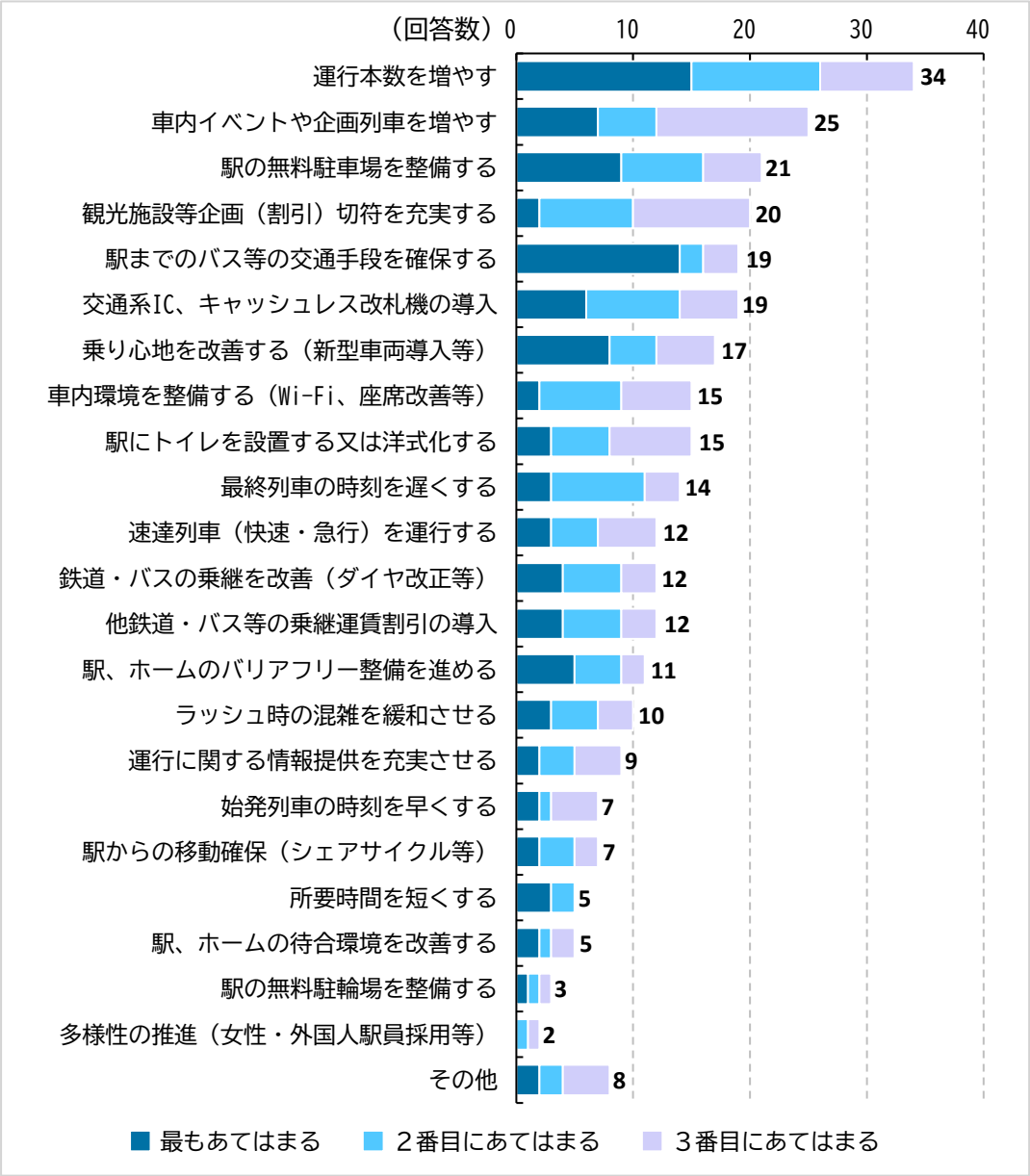
▼ 養老線のサービス改善について（複数回答）



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）

〇公共交通

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）

〇自家用車

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）

〇社用車

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者が増える。
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ところがあり、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る。
基本的に自家用車通勤の方が多いので、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。

（2）ワークショップ

養老線交通圏地域公共交通計画の実効性を高めることを目的として、養老線沿線の様々な関係者各々の視点から、多様な意見を収集し、養老線の価値向上及び持続的な利用促進に資する具体的な施策・事業アイデアを検討・整理しました。

▼ ワークショップの概要

区分	対象	方法・時期	主な内容
共創事業推進部会	【対象】 養老線地域公共交通再生協議会の構成員	【方法】 ワークショップ形式 【期間】 第１回：令和７(2025)年 10 月９日 第２回：令和７(2025)年 10 月 30 日 第３回：令和７(2025)年 12 月３日	・養老線の改善アイデア ・アイデアの実現可能性 ・養老線とのコラボレーションによる利用促進策 ・養老線への提言
高校・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	【方法】 ワークショップ形式 【期間】 第１回：令和７(2025)年 11 月３日 第２回：令和７(2025)年 11 月 30 日 第３回：令和７(2025)年 12 月 20 日	・養老線の良い所、改善してほしい所 ・養老線の改善アイデア ・養老線への提言

▼ ワークショップの様子

① 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	【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 【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	【方法】 名称の公募 （学校、周辺住民） 【時期】 至急 【主体】 養老線管理機構	・現在の駅名を残しつつ、副駅名として利用 ・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 ・この必要性を訴えていくことが必要
駅施設の再整備	駅内もしくは駅周辺にあったらいい施設 →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 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	【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	・維持管理が課題 ・「サイクルトレイン」の存在が知られていない
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	【時期】 導入までには結構時間がかかる 【主体】 養老線管理機構・養老鉄道	・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 ・券売機待ちの待機列の減少、混雑の解消

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
養老線に対する意識改革、利用マインドの醸成	・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 ・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 ・ガキ健キャンペーンとの連携 ・ＪＲ線への乗り入れなどのハード面を重視 ・古い駅舎の活用などで駅周辺に都市機能を集積させる	【主体】 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	【効果】 ・渋滞解消や駐車場用地の利活用が可能 ・健康増進や環境負担の軽減にも期待
通勤・通学での利用促進	・意識改革の実施 ・企業や学校の養老線からのアクセス情報の発信 ・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 ・カロリー消費量の算出、発信 ・ＪＲ線への乗り入れ ・新生活を始めた人にお試し乗車 ・企業側へのインセンティブも必要	【主体】 沿線企業 商工会議所 学生 行政	
地域の観光資源活用イベントの実施	・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 ・インフルエンサーなどによる情報発信 ・周知活動に各市町の広報も積極的に活用	【主体】 ＮＰＯ 養老鉄道 バス会社 沿線の協賛企業 沿線高校 観光協会	【効果】 ・関係者との連携強化で、売上増加

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	・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 ・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	【主体】 商工会、商工会議所、沿線市町、バス会社 【時期】 準備ができ次第開始	・関係者への周知活動実施
駅を人が集まることのできる場所に整備	・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 ・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 ・多目的トイレの設置 ・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	【主体】 沿線市町 【時期】 用地取得などの場所の用意ができ次第	・周知活動の実施 ・イベント時の待合室の予約システムの確立 ・イベント開催者の誘致
駅前空間の再整備	・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 ・写真スポットの設置と情報提供 ・バスやフードトラックが入れるロータリーの整備	【主体】 沿線市町、沿線企業、学校、バス会社 【時期】 用地取得などの場所の用意ができ次第	・様々な媒体（広報などの紙媒体やSNS）での周知活動の実施 ・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

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	・ＩＣカードやＱＲコード決済ができるようにする ・アプリの開発→Ｍｙ駅の設定等 ・カードのデザインを独自性のあるものにする
それぞれの役割	【養 老 鉄 道】導入への調査、予算などの管理 【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 【沿線関係者】カードやアプリ決済の導入 【わたしたち】デザインの応募、使い方等をＳＮＳで宣伝

グループＢ

アイデア名	トレパ
アイデアの内容	・春：お花見→電車で駅弁を食べながら桜を見る ・夏：花火と夏祭り→コンビニとコラボして屋台風にアレンジ、駅で花火 ・秋：ハロウィン→電車内をお化け屋敷にする＆フォトスポットをつくる ・冬：クリスマス→イルミネーションやケーキ作り体験
それぞれの役割	【養 老 鉄 道】イベント計画（日付決め・ＳＮＳ開設）とＰＲ 【沿 線 市 町】養老鉄道と共同で計画し協力 【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 【わたしたち】積極的に参加し、ＳＮＳで拡散

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	鉄道駅を複合施設にし、その周辺を盛り上げる（駅×＊＊） →待合室を強化（冷暖房、机・椅子、テレビ、Wi-Fi・電源、列車情報） →公民館や行政施設（出張市役所・町役場など） →喫茶店・コンビニ・地元商店の出張販売所など
それぞれの役割	【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 【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 【沿線関係者】雇用の創出、店舗の経営 【わたしたち】日常の中で利用すること、アルバイトをする

グループD

アイデア名	養鉄文化祭
アイデアの内容	養老鉄道沿線の高校がブースを出す、地域の高校生による合同文化祭の開催 →各校の取組紹介、実習品の販売（中学生の進路選択の参考にする） →記念切符の発行、オリジナルラッピング列車の運行 （それぞれのデザインコンテストなど）
それぞれの役割	【養 老 鉄 道】文化祭の主催、来場者の輸送 【沿 線 市 町】会場の準備、各校との連携 【沿線関係者】キッチンカーの出店、文化祭の後援 【わたしたち】文化祭の運営

グループE

アイデア名	乗るたび変わり、地元とつながる養老鉄道
アイデアの内容	季節ごとのデザインを車両内外にラッピングする →地元の小中学生にアイデアを募る（つり革などには複数採用） 夏・冬でシートを衣替えする →シートの貼り替えを沿線住民が行うなど、イベント化する 季節ごとの沿線特産品を使用した駅弁や和菓子等を考案する →７市町それぞれの特色を出したり、高校生がアイデアを出したりする
それぞれの役割	【養 老 鉄 道】物品の準備 【沿 線 市 町】関係者間の調整、特産品の用意 【沿線関係者】デザインメニューの考案、駅弁等の生産 【わたしたち】デザインメニューの考案、楽しく利用

4　養老線交通圏の地域公共交通の課題

前章までに整理した養老線交通圏の地域や公共交通の現状、各種ニーズ等より、養老線交通圏の地域公共交通の課題を整理します。

課題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等導入、運行の安全性・快適性などへの対応）

【関連する個別課題】	地域概況	公共交通の現状	アンケート調査	ワークショップ
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	●	●		
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		●		
「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			●	●
「交通系ＩＣ・キャッシュレス改札機の導入」「乗り心地改善」「車内環境の整備」といったハード的改良整備が必要			●	●
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			●	

課題② 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）

【関連する個別課題】	地域概況	公共交通の現状	アンケート調査	ワークショップ
養老線沿線には大規模事業所が複数立地しているものの、事業所の従業員の利用が少ない	●	●	●	
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	●	●	●	●
養老線の鉄道施設整備では「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」といったハード的改良整備が必要			●	●
駅舎や駅周辺を再整備や有効活用し、駅周辺を人が集う「にぎわいの場所」とすることが求められている			●	●
駅の副駅名に観光地や周辺施設等の名称の採用等により、対外的な認知を上げることが必要				●

課題③ 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）

【関連する個別課題】	地域概況	公共交通の現状	アンケート調査	ワークショップ
バス等の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		●	●	
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		●	●	●
増加する免許返納高齢者や外国人が安心し、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	●	●		
全国的に運転士などの公共交通の担い手が不足していることへの対策が必要		●		

課題④ 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）

【関連する個別課題】	地域概況	公共交通の現状	アンケート調査	ワークショップ
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）				●
高等学校をはじめとした学校の行事とのタイアップ*等により、対外的な認知を上げることが必要				●

5　養老線交通圏の将来像・基本的な方針・目標

ここでは、養老線交通圏の将来像を設定し、前章で整理した養老線交通圏の地域公共交通の課題を解消するための基本的な方針や目標を定めます。

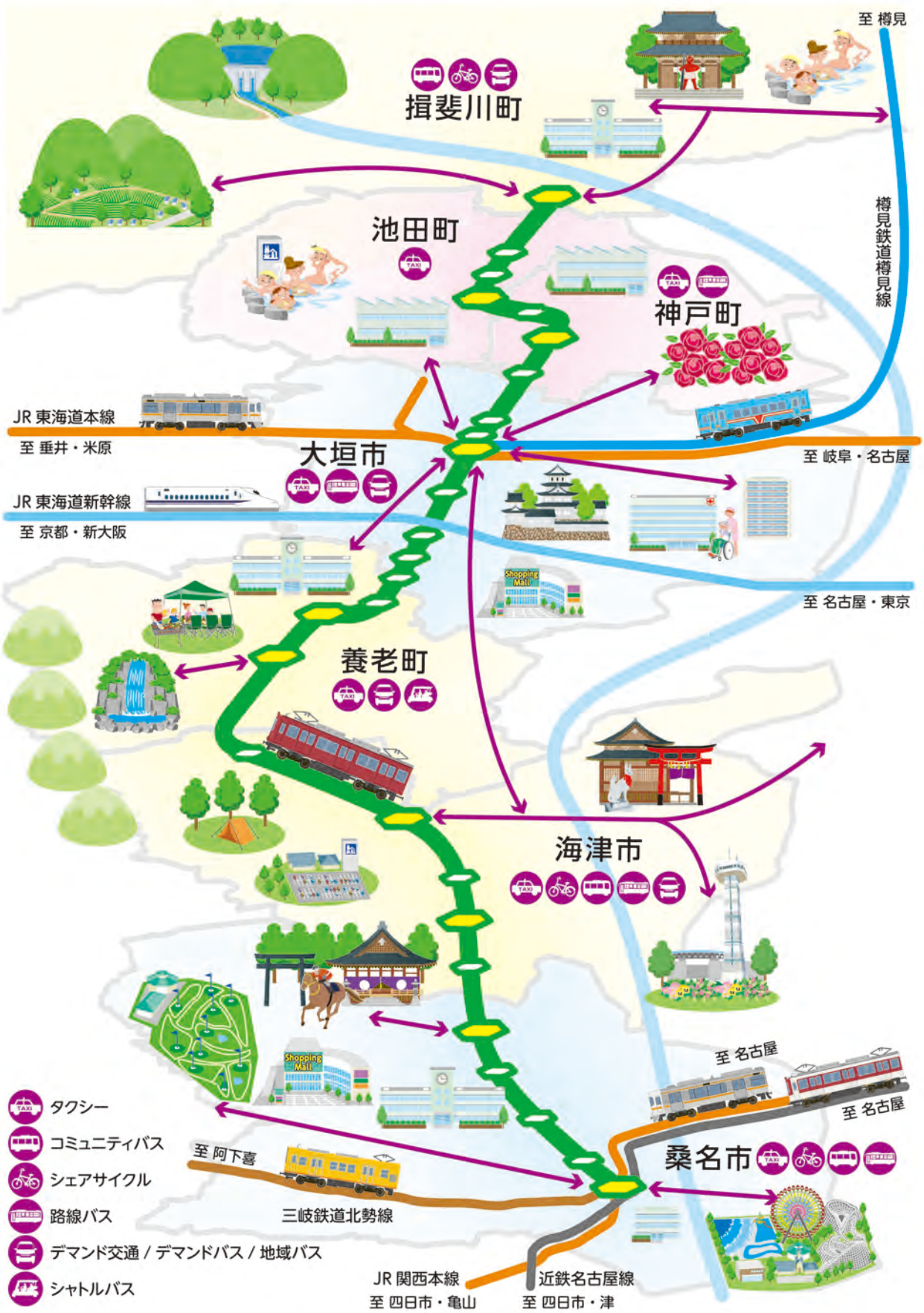
２県７市町に跨って運行する養老線の運行によって、沿線地域どうしの交流を促進するとともに、将来にわたって沿線地域に安心して居住し続けられる、養老線を中心とした、各種バス交通やタクシー等が効果的に結節した地域の公共交通ネットワークを再構築することを目指し、養老線交通圏の将来像を次のとおり設定します。

【養老線交通圏の将来像】

人をむすび、まちをつなぎ、地域の未来を創る
養老線を軸とした 地域公共交通ネットワークの再構築

【養老線交通圏の地域公共交通の課題】	【基本的な方針・目標】
課題① 養老線の利便性向上による利用促進	方針Ⅰ　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 ➡目標：養老線の利便性・持続性の向上（鉄道事業再構築事業の確実な実施）
課題② 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	方針Ⅱ　まちづくりと連携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 ➡目標：養老線駅やその周辺が目的地となるようなまちづくりとの連携
課題③ 養老線駅への二次交通の改善と交通結節点機能の充実	方針Ⅲ　養老線交通圏における移動の充実を図ります ➡目標：養老線主要駅へのアクセス改善、駅から目的地への移動手段の確保
課題④ 養老線沿線資源を関係者と戦略的に活用した、新たな地域価値の共創	方針Ⅳ　沿線の観光資源や多様な関係者との協働・共創により、養老線の利用を促進します ➡目標：沿線の観光資源や企業・学校等と連携した養老線利用促進の強化

▼ 将来像を展開した養老線交通圏のイメージ図



6　目標を達成するために行う施策及び事業

前章で定めた目標を達成するために実施する施策及び事業について、次のとおり定めます。

方針Ⅰ　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

➡目標：養老線の利便性・持続性の向上（鉄道事業再構築事業の確実な実施）

〇主な指標：養老線沿線住民の養老線利用割合、交通系ＩＣカード等の利用割合

・施策Ⅰ-１　運行サービスの改善、高度化
・施策Ⅰ-２　安全性、快適性の向上
・施策Ⅰ-３　ＤＸ*の推進による利便性の向上
・施策Ⅰ-４　鉄道ネットワークの強化

方針Ⅱ　まちづくりと連携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

➡目標：養老線駅やその周辺が目的地となるようなまちづくりとの連携

〇主な指標：養老線主要 10 駅*の平均利用者数、駅周辺のにぎわい創出事業の件数

・施策Ⅱ-１　駅の機能改善、強化
・施策Ⅱ-２　新規利用者の確保に向けた新駅の設置
・施策Ⅱ-３　駅周辺におけるにぎわいの創出
・施策Ⅱ-４　駅のわかりやすさ、親しみやすさ向上

方針Ⅲ　養老線交通圏における移動の充実を図ります

➡目標：養老線主要駅へのアクセス改善、駅から目的地への移動手段の確保

〇主な指標：養老線駅と接続するバス等の利用者数、パークアンドライド駐車場整備台数

・施策Ⅲ-１　バス路線等の再編
・施策Ⅲ-２　デマンド型交通の充実
・施策Ⅲ-３　新しい移動手段の導入
・施策Ⅲ-４　交通結節点の機能強化

方針Ⅳ　沿線の観光資源や多様な関係者との協働・共創により、養老線の利用を促進します

➡目標：沿線の観光資源や企業・学校等と連携した養老線利用促進の強化

〇主な指標：養老線の定期外利用者数、沿線関係者と連携したイベント・事業の件数

・施策Ⅳ-１　観光資源等との共創による養老線の活用
・施策Ⅳ-２　企業、学校等沿線関係者との連携
・施策Ⅳ-３　養老線を支援する団体等との協働
・施策Ⅳ-４　若年層のマイレール意識*の醸成

■ 各事業の内容

【基本方針Ⅰ】

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

➡目標：養老線の利便性・持続性の向上（鉄道事業再構築事業の確実な実施）

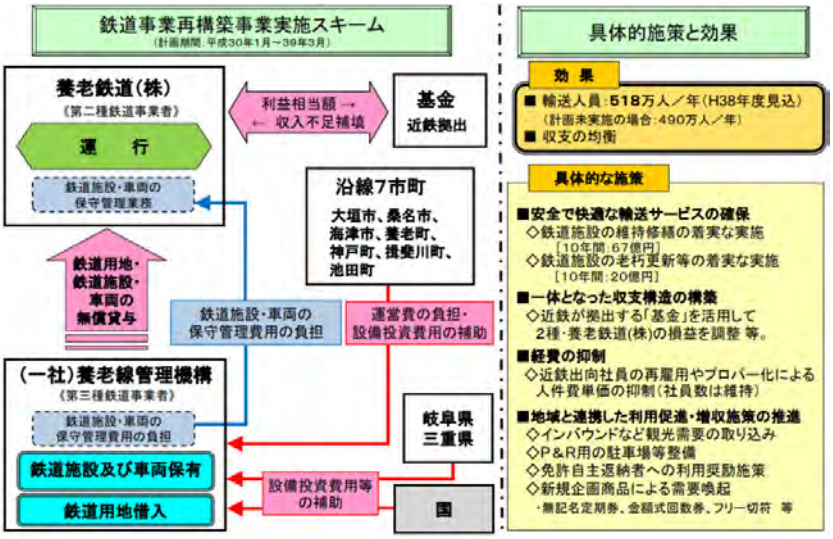
【鉄道事業再構築事業】

施策Ⅰ-1	運行サービスの改善、高度化
実施予定事業	①ダイヤの改善 ・【養老線・揖斐線】利用実態を踏まえた増便 ・【養老線・揖斐線】パターンダイヤ化*　等 ②速達性の向上 ・【揖斐線】同時入線対策 ③通勤通学時間帯増便
実施主体	沿線自治体、（一社）養老線管理機構、養老鉄道㈱

＜実施スケジュール＞

2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
実施									

▼ 鉄道事業再構築実施計画の概要（前回）



▼ 増便の例（運転間隔の目安）

時間帯	養老線	揖斐線
朝	30 分	20 分
昼	40 分	40 分 ▶ **30 分**
夕	40 分 ▶ **30 分**	20 分

▼ パターンダイヤ化の例

大垣方面		
9	12	35
10	17	
11	7	52
12	42	
13	32	

大垣方面		
9	10	50
10	30	
11	10	50
12	30	
13	10	50

施策Ⅰ-2　安全性、快適性の向上	
実施予定事業	①新型車両による車両更新 ・車齢約 60 年のため老朽化の著しい、６編成 15 両の車両を更新 ②鉄道施設の強靭化 ・線路、電路、車両、変電設備等の修繕、設備投資 ・マクラギのＰＣ化*、木柱のコンクリート化　等
実施主体	沿線自治体、（一社）養老線管理機構、養老鉄道㈱

＜実施スケジュール＞

2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
実施									

■新型車両の特徴と導入効果

⑴ 車両の特徴

①車　　体　ステンレス製により錆に強く、車体強度と耐久性を向上

②制御方式　抵抗制御から最新のインバータ制御に変更

③軽 量 化　車体軽量化により消費電力を削減

④デザイン　沿線７市町の特徴を取り込んだ統一的なデザインを検討

▼養老鉄道が現在使用している旧近鉄車両の 620 系

資料：大垣地域ポータルサイト西美濃
(https://www.nisimino.com/yorosenportal/annex/117_Field08.pdf)

⑵ 主な導入効果

① 安全性・安定性の大幅向上
② 利用者の利便性・快適性向上
③ 環境負荷の軽減
④ 地域活性化への貢献

施策Ⅰ-3　ＤＸの推進による利便性の向上	
実施予定事業	①交通系ＩＣカード等導入 ②ＭａａＳ*（キャッシュレス、交通サービスの一連予約）の導入の検討　等
実施主体	沿線自治体、（一社）養老線管理機構、養老鉄道㈱

＜実施スケジュール＞

2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
実施									

▼ MaaS の概要

資料：国土交通省
(https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanmaas/promotion/)

施策Ⅰ-4　鉄道ネットワークの強化	
実施予定事業	①他路線（ＪＲ東海：東海道本線、関西本線、近鉄：名古屋線、樽見線、北勢線）との乗継・接続利便性の向上　等 ・他路線とのダイヤ調整
実施主体	養老鉄道㈱、接続する鉄道会社　等

＜実施スケジュール＞

2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
実施									

【基本方針Ⅱ】

まちづくりと連携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

➡目標：養老線駅やその周辺が目的地となるようなまちづくりとの連携

【鉄道事業再構築事業】

施策Ⅱ-1	駅の機能改善、強化
実施予定事業	①駅舎及び施設改善（トイレ設置 等） ②情報提供の充実（多言語に対応 等） ・養老線沿線総合マップを全駅に設置 ・デジタルサイネージ*の導入 ③バリアフリー化の推進
実施主体	沿線自治体、（一社）養老線管理機構

＜実施スケジュール＞

2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
実施									

▼ 大外羽駅の現状

▼ 北神戸駅の現状

▼ 揖斐駅駐輪場の現状

【鉄道事業再構築事業】

施策Ⅱ-２	新規利用者の確保に向けた新駅の設置
実施予定事業	①新規利用者の確保が見込まれるエリア（１～２個所）における新駅の設置 ・新駅周辺におけるまちづくり計画の推進
実施主体	沿線自治体、（一社）養老線管理機構

＜実施スケジュール＞

2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
調整		実施							

▼（事例）ＪＲ札沼線新駅「ロイズタウン駅」設置構想図（令和４年３月開業）

資料：当別町説明会資料（https://www.town.tobetsu.hokkaido.jp/uploaded/attachment/17534.pdf）

施策Ⅱ-3	駅周辺におけるにぎわいの創出
実施予定事業	①駅周辺の施設整備（カフェ・コンビニ・自習室等の誘致） ②主要駅周辺でのイベント開催 ・大垣駅前広場でのイベント開催 ・養老線を支援する団体と協働してイベント開催 ・ごうど町賑わいのあるまちづくり協議会と協働してイベント開催 ・地域住民、団体等によるマルシェ*開催 ③駅周辺施設の運営 ・広神戸駅前にある「ごうど観光交流館ひよしの里」 ・池野駅前にある「霞渓舎」 ・揖斐駅前にある「ワンストはぎなが」 ④駅周辺での定住促進策等の実施 ・桑名駅周辺地区整備構想 ・移住定住奨励金の駅近加算の創設
実施主体	沿線自治体、各種事業者、各種団体　等

＜実施スケジュール＞

2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
実施									

▼ 主要駅周辺でのイベント開催
（大垣駅前でのイベント）

▼ 養老線を支援する団体とのイベント開催
（池野駅でのイベント）

▼ 駅周辺施設の運営（ごうど観光交流館ひよしの里）

▼ 駅周辺施設の運営（ワンストはぎなが）

施策Ⅱ-4	駅のわかりやすさ、親しみやすさ向上
実施予定事業	①各駅へ副駅名を設定（駅周辺の施設表示） ②トータルデザイン*を意識した駅表記（駅名表示・案内表示　等）
実施主体	沿線自治体、養老鉄道㈱、沿線住民、学校関係者、各種団体　等

＜実施スケジュール＞

2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
実施									

▼ 副駅名イメージ（養老線）

▼ 副駅名イメージ（揖斐線）

【基本方針Ⅲ】

養老線交通圏における移動の充実を図ります

➡目標：養老線主要駅へのアクセス改善、駅から目的地への移動手段の確保

施策Ⅲ-１	バス路線等の再編
実施予定事業	①バスルートの見直し等 ・自主運行バス路線の見直し ・駒野駅を起終点とするコミュニティバスの増便の検討 ・バス運行形態等の見直し ②公共交通の担い手確保 ・運転手（担い手）不足への対応 ③企業や学校と連携したバス運行
実施主体	沿線自治体、交通事業者　等

＜実施スケジュール＞

2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
実施									

▼ 海津市コミュニティバス

▼ 学校と連携したコミュニティバスのダイヤ設定（海津市）

【平日】

石津線・駒野線　　海津市役所・駒野駅方面

石津線	1便		3便	5便	7便	10便	12便	13便	16便	17便	19便
駒野線	1便	3便			6便		8便	10便	12便	13便	
	D	D	E	B	E	A	C	E	C	E	E
松山グリーンハイツ	7:12		8:37		12:10						
南濃南部グラウンド	7:14		8:39		12:12						
田鶴	7:16		8:41		12:14						
松山駅東	7:18		8:43		12:16						
松山台	7:19		8:44		12:17						
石津小学校口	7:21		8:46		12:19						18:54
石津南	7:22		8:47	10:33	12:20	14:15		15:49	17:02	17:17	18:55
養老鉄道　大垣行き	7:07		8:35	10:27	11:47	13:47		15:47	16:27	17:07	18:28
石津駅東　桑名行き	7:00		8:28	9:53	11:54	13:54		15:14	16:34	17:14	18:35
石津駅	7:23		8:48	10:34	12:21	14:16		15:50	17:03	17:18	18:56
海津横西	7:24		8:49	10:35	12:22	14:17		15:51	17:04	17:19	18:57
安田	7:26		8:51	10:37	12:24	14:19		15:53	17:06	17:21	18:59
沼	7:27		8:52	10:38	12:25	14:20		15:54	17:07	17:22	19:00
沼新田	7:28		8:53	10:39	12:26	14:21		15:55	17:08	17:23	19:01
海津酒泉	7:30		8:55	10:41	12:28	14:23	15:28	15:57	17:10	17:25	19:03
医師会病院	7:33		8:58	10:44	12:31	14:26	15:31	16:00	17:13	17:28	19:06
石竜橋	7:36		9:01	10:47	12:34	14:29	15:34	16:03	17:16	17:31	19:09
深浜	7:37		9:02	10:48	12:35	14:30	15:35	16:04	17:17	17:32	19:10
五町	7:38		9:03	10:49	12:36	14:31	15:36	16:05	17:18	17:33	19:11
内配五町	7:39		9:04	10:50	12:37	14:32	15:37	16:06	17:19	17:34	19:12
木曽三川歴史ミュージアム	7:41		9:06	10:52	12:39	14:34	15:39	16:08	17:21	17:36	19:14
海津市役所　着	7:44		9:09	10:55	12:42	14:37	15:42	16:11	17:24	17:39	19:17
のりつぎ		お3便 お4便			お14便			お17便			
海津市役所　発	7:44	8:08			14:22		15:42	16:11	17:24	17:39	
海津明誠高校口	7:47	8:11			14:25		15:45	16:14	17:27	17:42	
駒野駅	7:53	8:17			14:31		15:51	16:20	17:33	17:48	
養老鉄道　大垣行き	8:20	8:20			14:36		15:56	16:36	17:57	17:57	
駒野駅発　桑名行き	8:20	8:20			15:03		16:23	16:23	17:46	18:25	

施策Ⅲ-２	デマンド型交通の充実
実施予定事業	①鉄道とデマンド型交通の連携強化 ・デマンド型交通による養老線駅へのアクセス検討 ②既存デマンド型交通のエリアの拡充、サービス改善等（広域化等） ・バス運行形態等の見直し ・広域的デマンド交通の検討
実施主体	沿線自治体、交通事業者　等

＜実施スケジュール＞

2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
実施									

▼ 養老町オンデマンドバス

施策Ⅲ-３	新しい移動手段の導入
実施予定事業	①シェアサイクル*・レンタサイクル*の設置 ・各駅にシェアサイクル、新モビリティ等のステーション設置検討 ・桑名駅にシェアサイクルの設置検討 ・レンタサイクルの設置 ②次世代車両の導入 ・ＥＶバス*の導入促進 ・自動運転バスの導入検討
実施主体	沿線自治体、交通事業者、新モビリティ事業者　等

＜実施スケジュール＞

2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
実施									

▼ レンタサイクル(揖斐駅等)

▼ シェアサイクル(西大垣駅)

資料：養老鉄道株式会社
(https://www.yororailway.co.jp/enjoy/bicycle/rental/)

▼ ＥＶバスの導入促進(名阪近鉄バス・大垣市)

資料：大垣市地域公共交通計画
(https://www.city.ogaki.lg.jp/0000067167.html

施策Ⅲ-４	交通結節点*の機能強化
実施予定事業	①バス等乗換機能の強化・パークアンドライド*用駐車場等の整備 ・大垣駅南口のバス、タクシー等の乗降場所の再整備検討 ・大垣ＩＣや大垣西ＩＣ等、道路結節点との連携 ・駅周辺のパークアンドライドやサイクルアンドライド*の充実 ・駒野駅にタクシー待機所の設置 ②案内用デジタルサイネージ*の導入 ・交通結節点にデジタルサイネージの導入 ③主要駅周辺整備の推進
実施主体	沿線自治体、交通事業者　等

＜実施スケジュール＞

2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
実施									

▼駅周辺のパークアンドライド（美濃高田駅）

▼ タクシー待機所の設置（駒野駅）

▼ デジタルサイネージ（大垣駅）

【基本方針Ⅳ】

沿線の観光資源や多様な関係者との協働・共創により、養老線の利用を促進します

➡目標：沿線の観光資源や企業・学校等と連携した養老線利用促進の強化

施策Ⅳ-１	観光資源等との共創による養老線の活用
実施予定事業	①観光資源（自然･歴史･食･アニメ等とコラボ）を活用した周遊イベントの実施 ・酒蔵巡り ・観光案内所の運営 ・いびがわマラソン ・各イベントでの公共交通利用促進 ②企画列車の運行・記念切符の販売 ・月見の森エリア内にあるドックラン施設を利用したわんこ列車 ・イベント（まるごと肉まつり養老 等）開催時の記念切符の販売 ③新たな観光ニーズの掘り起こし （インバウンド*対応・リニア開業を見据えた誘客　等）
実施主体	沿線自治体、養老鉄道㈱、観光協会、商工会等

＜実施スケジュール＞

2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
実施									

▼ まるごと肉まつり養老 養老鉄道往復割引きっぷ（クーポン付）

▼ 酒蔵巡り（大垣市）

▼ ドックラン施設（海津市）

施策Ⅳ-２	企業、学校等沿線関係者との連携
実施予定事業	①通勤通学利用の促進 ・企業や学校と連携したバス運行 ・スマート通勤*の推進 ②高等学校の授業との連携 ・高校の探究授業の題材として活用 ③イベント・企画列車運行等の実施 ④高校生などによる自校の宣伝活動　等 ・自校の行事を宣伝する広告の掲示
実施主体	養老鉄道㈱、沿線自治体・企業・高等学校　等

＜実施スケジュール＞

2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
実施									

▼ スマート通勤に関する公共交通利用促進チラシ（大垣市）

施策Ⅳ-３　養老線を支援する団体等との協働	
実施予定事業	①駅や駅周辺の美化活動の実施 ・駅周辺の自治会等との協働による駅周辺美化推進 ・ごうど養老鉄道を守り育てる会による駅周辺の美化活動 ・養老鉄道応援団等の関係者による駅周辺の美化活動 ②鉄道活用事業に対する補助金の交付 ・養老鉄道を活用した事業を実施する団体への補助金交付 ③鉄道施設を活用したイベントの実施 ・“養老鉄道百景”ポスター・絵画・写真展の開催 ・養老鉄道電車庫ツアー ④駅サポーター制度の活用、観光案内所・駅前商店街と協働　等
実施主体	沿線自治体、養老鉄道㈱、支援団体、地域住民　等

＜実施スケジュール＞

2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
実施									

▼ 養老鉄道を守る会による植栽活動（海津市）

▼ 池野駅のイルミネーション

▼ 養老鉄道百景チラシ（養老町）

施策Ⅳ-４	若年層のマイレール意識の醸成
実施予定事業	①親子イベントの実施 ・親子鉄道チケット等事業検討 ・親子向け参加イベントを通じた「乗り方教室」等 ・養老鉄道電車庫ツアー ②通学利用に対する補助の実施 ・通学定期補助の検討 ・沿線高校の定期券利用促進 ・高校生等を対象とした通学定期券の購入助成制度 ③利用方法の周知 ・「のりものフェア」や「出前講座」を活用し、意識醸成 ・全年齢に向けた「乗り方講座」等の開催 ④若者参加型イベントの実施 ・“養老鉄道百景”ポスター・絵画・写真展の開催 ・「霞渓舎」でのマルシェ開催 ・高校生等によるワークショップ ⑤養老鉄道応援団と協働
実施主体	沿線自治体、養老鉄道㈱、沿線学校、養老鉄道応援団　等

＜実施スケジュール＞

2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
実施									

▼ 養老線地域公共交通再生協議会共創事業部会 高校生等によるワークショップ

7　計画の評価・推進体制に関する事項

（１）計画の評価・推進体制

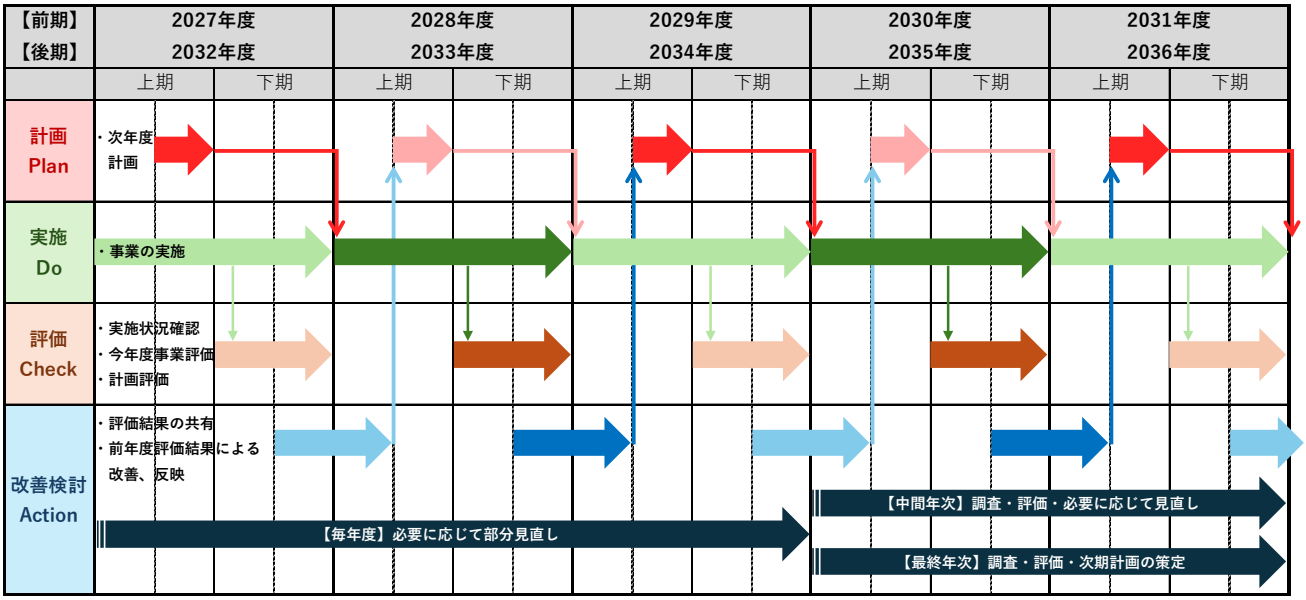
本計画で位置づけた施策・事業は、ＰＤＣＡサイクル（計画（Plan）・実施（Do）・評価（Check）・改善検討（Action））を毎年度繰り返し実施し、より良い公共交通の実現につなげます。

実施した事業については、事業概要や実施効果を養老線地域公共交通再生協議会で報告し、計画目標の達成状況等について協議することで、改善につなげます。

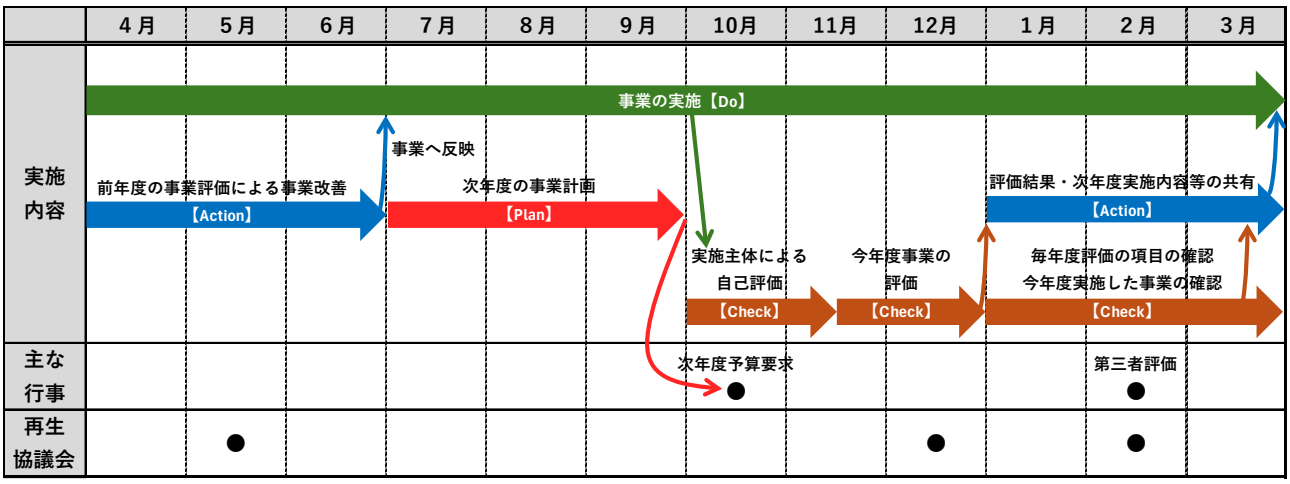
計画は必要に応じて適宜見直すことができるものとするとともに、中間年次には計画の中間評価のための調査等を実施し、変化する社会情勢や沿線環境、公共交通の利用状況等を考慮し、養老線地域公共交通再生協議会や共創事業推進部会、交通事業者部会等における議論・検討によって、実効的・効果的な計画へアップデートします。

また、最終年次では計画期間中に実施した各種施策の効果検証等のための調査等を実施し、養老線地域公共交通再生協議会や共創事業推進部会、交通事業者部会等において分析・評価を行い、次期計画を策定するものとします。

▼ 計画期間全体の評価・進捗管理のスケジュール（ＰＤＣＡサイクル）



▼ 単年度の評価・進捗管理のスケジュール（ＰＤＣＡサイクル）



（2）計画の達成度評価の指標

本計画の達成状況を評価するための評価指標とその数値目標について定めます。

① 計画全体の目標指標・目標値

目標指標	策定時現況値（2024 年度）	目標値（2036 年度）	評価する周期	データの収集方法
【計画全体（将来像）】人をむすび、まちをつなぎ、地域の未来を創る 養老線を軸とした 地域公共交通ネットワークの再構築				
養老線の**利用者数**	5,830 千人/年	5,900 千人/年	毎年度	養老鉄道㈱の運行実績による
養老線の**収支率**※ ※(営業収入＋特別利益)／営業費用	100%	102%（特別損失を除く）	毎年度	養老鉄道㈱の経営実績による

② 方針ごとの目標指標・目標値

目標指標	策定時現況値（2024 年度）	目標値（2036 年度）	評価する周期	データの収集方法
【方針Ⅰ】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				
養老線沿線住民の養老線利用割合	56%	60%	中間評価時 最終評価時	住民アンケート調査による
交通系ＩＣカード*等の利用割合(策定時未導入)		75%	毎年度	養老鉄道㈱の運行実績による
【方針Ⅱ】まちづくりと連携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				
養老線主要 10 駅の利用者数	19,157 人/日	20,000 人/日	毎年度	養老鉄道列車別乗降調査による
駅周辺のにぎわい創出事業の実施件数		7 件/年	毎年度	各市町の事業実績による
【方針Ⅲ】養老線交通圏における移動の充実を図ります				
養老線駅と接続するバス等の利用者数	7,408 千人/年	7,500 千人/年	毎年度	各事業者の運行実績による
パークアンドライド駐車場の整備台数	656 台	750 台	毎年度	各市町の事業実績による
【方針Ⅳ】沿線の観光資源や多様な関係者との協働・共創により、養老線の利用を促進します				
養老線の定期外利用者数	1,300 千人/年	1,500 千人/年	毎年度	養老鉄道㈱の運行実績による
沿線関係者と連携したイベント・事業の件数	7 件/年	14 件/年	毎年度	各市町の事業実績による

■目標値の算出根拠

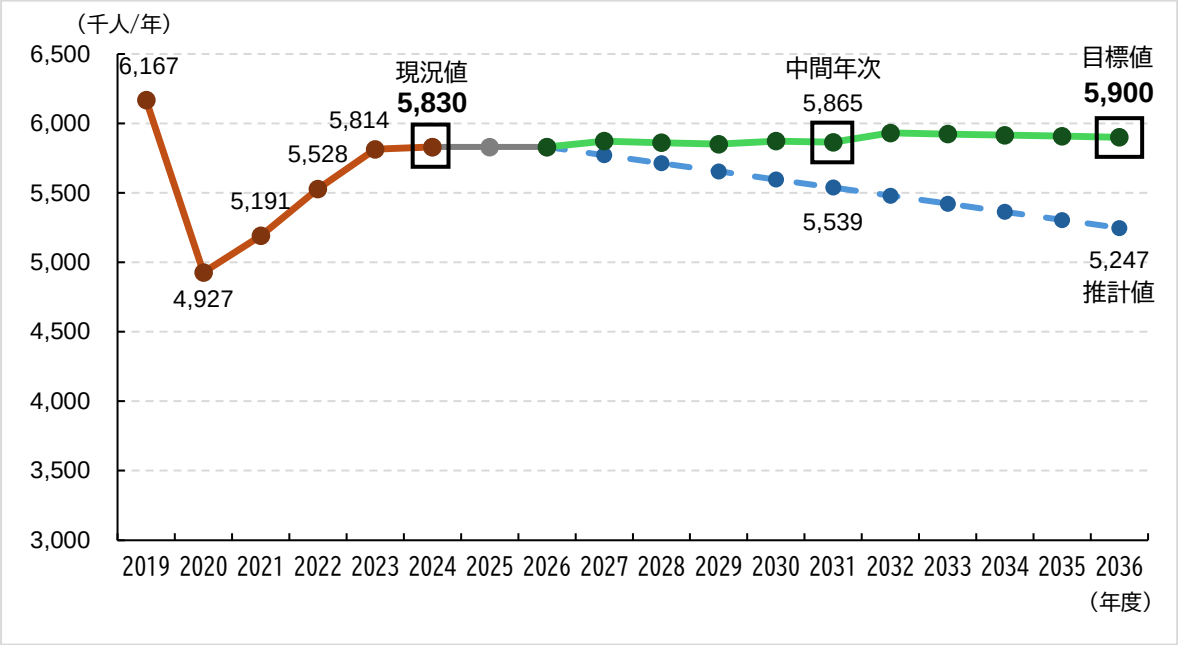
① 計画全体の目標指標・目標値

➢ 養老線の利用者数　5,830 千人（2024 年度）➡ 5,900 千人（2036 年度）

p.3 における人口推計により、2035 年時点での養老線沿線７市町の人口は約 10%の減少が見込まれており、養老鉄道の利用者も同じ割合で減少した場合には 5,247 千人/年となります。

しかし、６章で設定した通勤利用の促進やイベントの開催等、各種施策・事業によって養老線の利用が促進されることで、現状値から増加した状態（5,900 千人/年）を目標値とします。

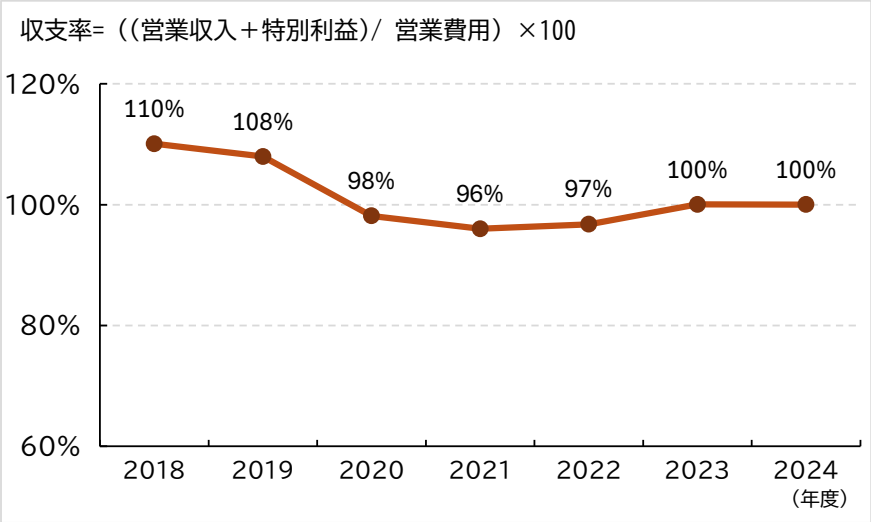
▼ 養老線全体の利用者数の推計値と目標値



➢ 養老線の収支率　100%（2024 年度）➡ 102%（2036 年度）（特別損失を除く）

2024 年現在では、養老線の収支率は 100%となっており、養老線交通圏の公共交通軸として今後も持続的な運行を確保するため、さらなる経営の安定化に向け、特別損失計上前の状態における収支率を 102%へ良化させることを目標とします。

▼ 養老線収支率の推移



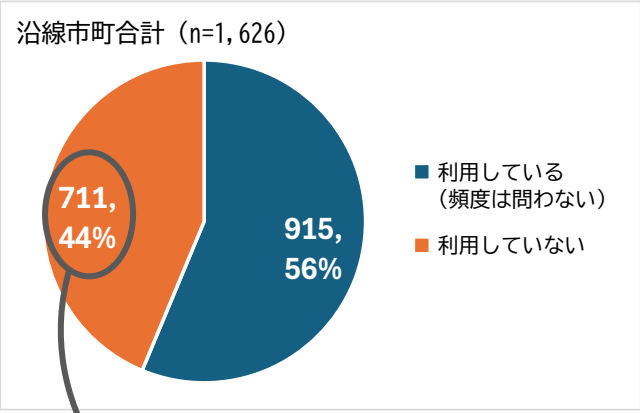
② 方針ごとの目標指標・目標値

➢ 養老線沿線住民の養老線利用割合　56%（2024 年度）➡ 60%（2036 年度）

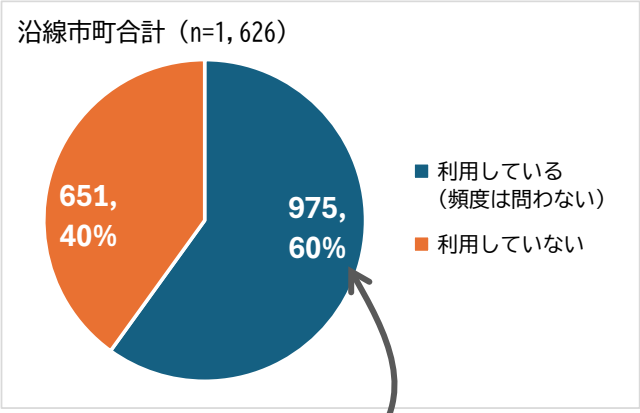
2024 年に実施した沿線住民アンケート調査結果より、養老線沿線住民の養老線利用割合は 56%となっています。

「利用していない」と回答した人（711 票(44%)）で、養老線のサービスが改善された場合に養老線の利用頻度が増加すると回答した人（238 票）のうち、４人に１人（約 60 票）が実際に利用するようになることを目標として、養老線沿線住民の養老線利用割合の目標値を 60%とします。

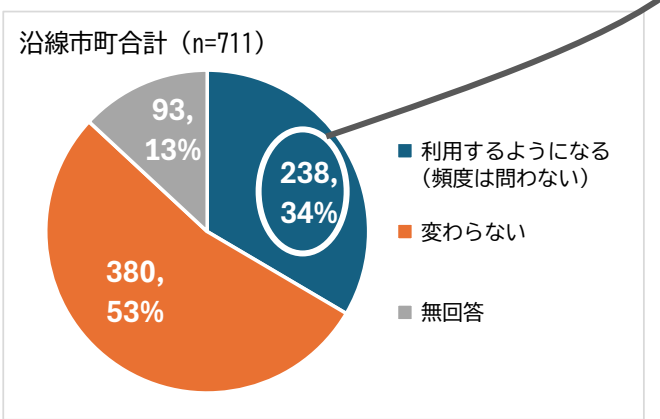
▼ 沿線市町住民の養老線利用割合【現状】



▼ 沿線市町住民の養老線利用割合【目標】



▼「利用していない」人の今後の利用意向



４人に１人が
利用するようになる

資料：2024 年度養老線沿線住民アンケート調査

➢ 交通系ＩＣカード等の利用割合　0%（2024 年度）➡ 75%（2036 年度）

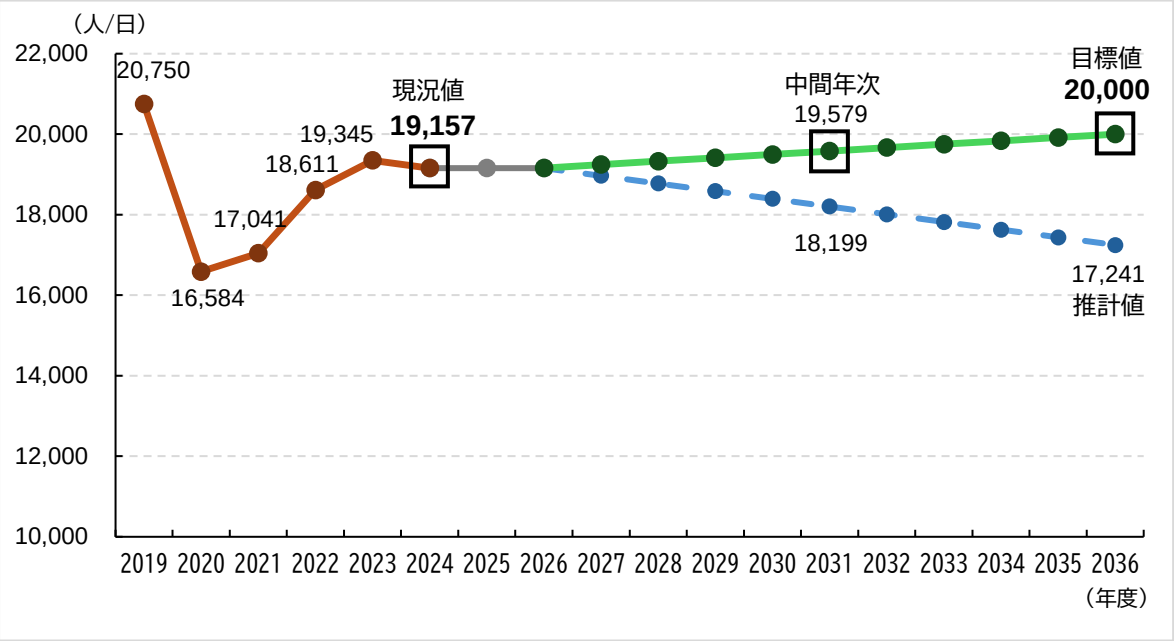
計画期間中に導入する交通系ＩＣカードの利用割合は、他路線における同種事例を踏まえ、75%を目標とします。

➢ 養老線主要 10 駅の利用者数　19,157 人/日（2024 年度）➡ 20,000 人/日（2036 年度）

p.3 における人口推計により、2035 年時点での養老線沿線７市町の人口は約 10%の減少が見込まれており、養老鉄道の利用者も同じ割合で減少した場合には 17,241 人/日 となります。

しかし、人口減少が継続する中であっても、各市町における養老線の駅を中心としたまちづくり・公共交通ネットワークづくりの進行や６章で設定したイベントの開催等によって、現状値から緩やかに増加した状態（20,000 人/日）を目標値とします。

▼ 養老線主要 10 駅の利用者数の推計値と目標値



➢ 駅周辺のにぎわい創出事業の実施件数　０件/年（2024 年度）➡ ７件/年（2036 年度）

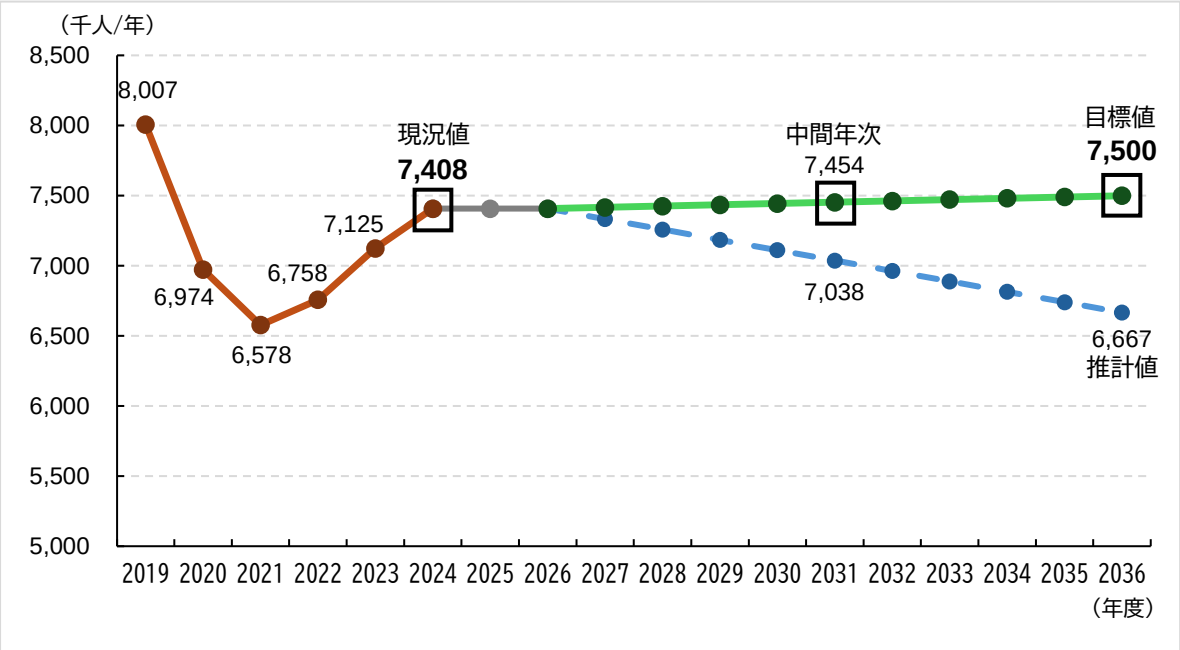
策定時現在では実施されていない駅周辺のにぎわい創出事業について、沿線７市町で各年間１件以上の実施を目指し、目標値を７件/年とします。

➢ 養老線駅と接続するバス等の利用者数　7,408 千人/年（2024 年度）➡ 7,500 千人/年（2036 年度）

p.3 における人口推計により、2035 年時点での養老線沿線７市町の人口は約 10%の減少が見込まれており、養老線駅と接続するバス等の利用者も同じ割合で減少した場合には 6,667 千人/年 となります。

しかし、人口減少が継続する中であっても、各市町における養老線の駅を中心としたまちづくり・公共交通ネットワークづくりの進行や６章で設定した各種イベント等の開催によって、現状値を概ね維持した状態（7,500 千人/年）を目標値とします。

▼ 養老線駅に接続するバス等の利用者数の推計値と目標値



➢ パークアンドライド駐車場の整備台数　656 台（2024 年度）➡ 750 台（2036 年度）

養老線交通圏地域公共交通網形成計画（2017 年度～2026 年度）において、整備済みの養老線駅のパークアンドライド駐車場は 656 台となりました。

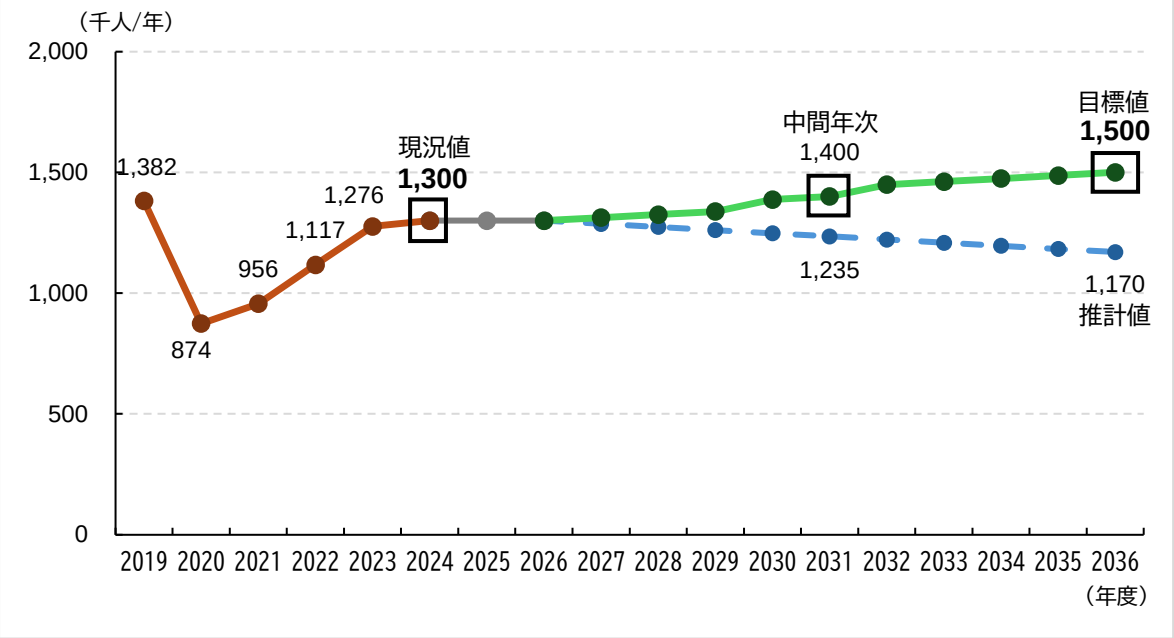
本計画では、これまでに整備したパークアンドライド駐車場をさらに充実させるため、既存駐車場の拡充や新規駅などへの整備を行い、750 台（約 100 台の増加）とすることを目標とします。

➢ 養老線の定期外利用者数　1,300 千人/年（2024 年度）➡ 1,500 千人/年（2036 年度）

p.3 における人口推計により、2035 年時点での養老線沿線７市町の人口は約 10%の減少が見込まれており、養老線の定期外利用者も同じ割合で減少した場合には 1,170 千人/年 となります。

しかし、運転免許証を持たない外国人の増加や新駅の設置による非日常利用の増加、６章で設定した各種イベント等の開催によって養老線の利用が促進されることで、現状値から増加した状態（1,500 千人/年）を目標値とします。

▼ 養老線の定期外利用者数の推計値と目標値



➢ 沿線関係者と連携したイベント・事業の件数　７件/年（2024 年度）➡ 14 件/年（2036 年度）

策定時現在では年に７件実施されている沿線関係者と連携したイベントや事業について、沿線７市町で各年間 1 件以上の実施数の増加を目指し、目標値を 14 件/年とします。

資料編

（１）用語解説

用語	解説	初出ページ
【あ行】		
アクセス	自宅等の出発点から、鉄道駅等の主要交通施設までの区間のこと（「イグレス」の対義語）	38
イグレス	鉄道等の主要な交通機関を降りてから、目的地までの区間のこと（「アクセス」の対義語）	38
インバウンド	海外から日本へ訪れる観光客	54
ＥＶバス	電気を充電した蓄電池の電力でモーターを動かすことによって走行するバス	52
オンデマンドバス	（「デマンド型交通」を参照）	15
【か行】		
公共交通ネットワーク	鉄道やバス等の異なる乗り物を効率よく組合せ、目的地までスムーズに移動できるように整理された交通網全体のこと	1
「交通空白」	鉄道やバス等の公共交通機関が近くになく、日常の買い物や通学・通院などで移動に困る住民が多い地域のこと	21
交通系ＩＣ等	鉄道やバスの運賃をタッチするだけで支払えるカード型の電子マネーに加え、スマートフォンを使ったモバイル決済やクレジットカードのタッチ決済等、現金を使わずに乗車できる支払い手段のこと	25
交通結節点	駅やバスターミナル等、電車・バス・タクシーといった異なる交通手段同士をスムーズに乗り換えられる、地域の交通網における「つなぎ目」となる場所のこと	53
コミュニティバス（コミバス）	路線バスが走らない地域等を、自治体等が中心となって住民の身近な移動を支えるために運行するバス（大垣市の自主運行バスも同様）	13
【さ行】		
サイクルアンドライド	まちなかへの自動車の流入を抑制して、バス・電車の利用を促進するために、自転車でバス停・駅に来てバス・電車に乗り換えるシステム	53
シェアサイクル	指定されたサイクルポート（専用駐輪場）であれば、自転車をどこでも借りられて、どこへ返してもよいサービス	52
スマート通勤	鉄道やバスなどの環境にやさしい公共交通機関を利用した通勤	55

用語	解説	初出ページ
【た行】		
タイアップ	他の企業や団体と協力すること	39
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定めた法律（地域交通法と略される）	1
ＤＸ	Digital Transformation の略称で、デジタル技術を活用し、ビジネスや生活を変革する取組	42
鉄道事業再構築実施計画	鉄道事業者及び沿線自治体が策定した、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）に基づき、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある路線について、地方公共団体の支援を受けつつ事業構造の変更を行うことにより鉄道事業による輸送の維持、利用者の利便の向上を図るための事業（「鉄道事業再構築事業」）の実施について具体的に定めた計画	1
デマンド型交通 （デマンド交通） （オンデマンドバス）	路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関で、利用者の予約に応じて、出発地から目的地まで運行する乗合交通のこと	1
デジタルサイネージ	ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信する装置のこと	53
トータルデザイン	製品から案内表示や乗り物、設備や施設全体までを総合的に管理し、製品や世界観などを一環でデザインを担当すること	49
【な行】		
二次交通	拠点となる駅などから、観光地などの目的地まで行くための交通手段のこと	1
【は行】		
パークアンドライド	自宅等から交通結節点（最寄り駅等）まで自動車を使い、駅に近接した駐車場に駐車し、公共交通機関に乗り換えて目的地までいく交通手法	53
パターンダイヤ化	列車やバスなどの公共交通機関が、一定の間隔で周期的に運行されるダイヤにすること	43
ＰＤＣＡサイクル	「Plan（計画）→ Do（実行）→ Check（評価）→ Action（改善）」という一連のプロセスを繰り返し行うことで、業務などの改善や効率化を図る考え方	2

用語	解説	初出ページ
【ま行】		
ＭａａＳ	地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス	45
マイレール意識	沿線住民が地域の鉄道を「自分たちの大切な資産」と主体的に捉え、その鉄道のため「みんなで利用し、守り、育てよう」とする意識や姿勢	42
マクラギのＰＣ化	鉄道のレールを支える土台（枕木）を、従来の木製から「ＰＣ（プレストレスト・コンクリート）」製のものへと置き換えること	44
マスタープラン	他の計画の上位に位置付けられる総合的な計画	1
マルシェ	駅の広場等で開かれる市場等のこと	48
【や行】		
養老線	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	1
養老線主要 10 駅	桑名駅、多度駅、石津駅、駒野駅、養老駅、美濃高田駅、大垣駅、広神戸駅、池野駅、揖斐駅のこと	42
【ら行】		
レンタサイクル	自転車を有料で数時間程度の短期間で貸し出す事業	52

（２）養老線地域公共交通再生協議会

① 委員名簿

１　委　　員　　（令和８年５月現在）

No.	法律区分	役職、就任依頼機関等	氏名	備考
1	地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体	大垣市長	石田　仁	会長
2		桑名市長	伊藤　徳宇	副会長
3		海津市長	横川　真澄	監事
4		養老町長	川地　憲元	
5		神戸町長	藤井　弘之	
6		揖斐川町長	岡部　栄一	
7		池田町長	竹中　誉	監事
8	公共交通事業者等（地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者）	養老鉄道㈱代表取締役社長	宗藤　洋	
9		（一社）養老線管理機構代表理事	豊田　富士人	
10		東海旅客鉄道㈱ 東海鉄道事業本部管理部企画課課長代理	井上　雅隆	
11		樽見鉄道㈱取締役統括部長	今村　安孝	
12		三岐鉄道㈱代表取締役社長	渡邉　一陽	
13		名阪近鉄バス㈱代表取締役社長	谷口　弘幸	
14		三重交通㈱代表取締役社長	田端　英明	
15		八風バス㈱代表取締役	浦野　克雄	
16		スイトトラベル㈱営業部長	石田　吉忠	
17		岐阜県タクシー協会西濃支部長・ 岐阜近鉄タクシー㈱代表取締役社長	市村　隆憲	
18		三重県タクシー協会北勢支部長代理・ ㈱三交タクシー代表取締役社長	内山　宜哉	
19	道路管理者	岐阜国道事務所大垣維持出張所長	中澤　博士	
20		三重河川国道事務所四日市国道維持出張所長	勝山　佳典	
21		岐阜県大垣土木事務所長	辻　克紀	
22		三重県桑名建設事務所長	長瀬　功起	
23	警察署	岐阜県警察海津警察署長	滝上　徳明	
24		岐阜県警察養老警察署長	牧原　誠治	
25		岐阜県警察大垣警察署長	山下　武雄	
26		岐阜県警察揖斐警察署長	森上　隆則	
27		三重県警察桑名警察署長	門由　実也	
28	地域公共交通の利用者	大垣市連合自治会連絡協議会会長	堀　和英	
29		岐阜県立大垣南高等学校校長	種田　昭彦	
30		三重県立桑名北高等学校校長	山本　エリ	
31		岐阜県大垣特別支援学校校長	守屋　朋伸	

No.	法律区分	役職、就任依頼機関等	氏名	備考
32	地域公共交通の利用者	かがやきクラブ大垣副会長	國　枝　芳　則	
33		ＮＰＯ法人くすくす副理事長	安　田　典　子	
34		イビデン株式会社 経営企画本部 副本部長	川　崎　保　典	
35	学識経験者	岐阜協立大学教授	竹　内　治　彦	
36		名城大学理工学部社会基盤デザイン工学科教授	松　本　幸　正	
37	その他会長が必要と認める者	大垣観光協会会長	浅　野　圭　一	
38		大垣商工会議所会頭	境　　敏　幸	
39		西濃ブロック商工協議会会長	髙　田　英　雄	
40		桑名商工会議所会頭	山　本　重　雄	
41		アクアウォーク大垣館長	夏　目　康　史	
42		イオンモール㈱イオンモール大垣 ゼネラルマネージャー	中　垣　智　子	
43		㈱大垣ケーブルテレビ代表取締役社長	五十川　智宣	
44		国土交通省中部運輸局岐阜運輸支局 首席運輸企画専門官	石　野　栄　一	
45		国土交通省中部運輸局三重運輸支局 首席運輸企画専門官	森　　慶　之	
46		岐阜県都市建築部リニア未来都市局局長	戸　田　克　稔	
47		三重県地域連携・交通部副部長兼 交通政策総括監	福　井　崇　司	
48		養老鉄道応援団	高　橋　秀　歩	

２　オブザーバー

49	オブザーバー	国土交通省中部運輸局交通政策部交通企画課長	江　川　晃　平	
50		国土交通省中部運輸局鉄道部計画課長	松　井　茂　久	

② 計画策定に係る協議会の開催状況

※計画策定に関する議題のある会議について記載し、関連する議題には下線を付しています。

● 令和６年度養老線地域公共交通再生協議会 第２回会議

日時	議題
令和６(2024)年８月５日（月） 15:00～17:00	(1) 令和５年度養老線地域公共交通再生協議会事業報告について (2) 令和５年度養老線地域故郷交通再生協議会収支決算について (3) 養老線地域公共交通再生協議会役員の改選について (4) 養老線交通圏地域公共交通網形成計画について (5) 養老線沿線住民アンケート調査項目及び内容について

● 令和６年度養老線地域公共交通再生協議会 第３回会議

日時	議題
令和７(2025)年１月 10 日（金） 14:00～16:00	(1) (仮称)養老線交通圏地域公共交通計画策定について (2) (仮称)養老線交通圏地域公共交通計画策定業務委託について

● 令和６年度養老線地域公共交通再生協議会 第４回会議（書面開催）

日時	議題
令和７(2025)年１月 24 日（金）	(1) 令和６年度地域公共交通確保維持改善事業に関する自己評価について (2) (仮称)養老線交通圏地域公共交通計画策定業務委託者選定の委託について

● 令和６年度養老線地域公共交通再生協議会 第４回会議

日時	議題
令和７(2025)年３月 24 日（月） 13:30～15:00	(1) 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 (2) 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 (3) 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

● 令和７年度養老線地域公共交通再生協議会 第１回会議

日時	議題
令和７(2025)年７月 14 日（月） 13:30～15:30	(1) 令和６年度養老線地域公共交通再生協議会事業報告について (2) 令和６年度養老線地域公共交通再生協議会収支決算について (3) 養老線交通圏地域公共交通網形成計画について (4) 養老線地域公共交通再生協議会各部会の設置(案)について

● 令和７年度養老線地域公共交通再生協議会 第２回会議

日時	議題
令和７(2025)年 12 月 22 日（月） 13:30～15:30	(1) 養老線交通圏の地域及び公共交通の現状について (2) 養老線沿線の公共交通に関するニーズ等について (3) 共創事業推進部会（関係者・高校生等）からの提言 (4) 養老線と地域公共交通の課題確認について (5) 養老線交通圏の将来像と基本方針(案)について

● 令和７年度養老線地域公共交通再生協議会 第４回会議

日時	議題
令和８(2026)年２月 26 日（木） 13:00～15:00	⑴ 令和８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 ⑵ 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 ⑶ 養老線交通圏地域公共交通計画策定業務報告(案)について ⑷ 養老線交通圏地域公共交通計画骨子(案)について

● 令和８年度養老線地域公共交通再生協議会 第１回会議

日時	議題
令和８(2026)年５月 18 日（月） 13:00～15:00	⑴ 令和７年度養老線地域公共交通再生協議会事業報告(案)について ⑵ 令和７年度養老線地域公共交通再生協議会収支決算(案)について ⑶ 令和８年度養老線地域公共交通再生協議会役員改選(案)について ⑷ 養老線交通圏地域公共交通計画(素案)について

● 令和８年度養老線地域公共交通再生協議会 第２回会議

日時	議題
令和８(2026)年９月１日（火） 13:30～15:00	⑴ 養老線交通圏地域公共交通計画(案)について ⑵ 養老線交通圏地域公共交通網形成計画について

養老線交通圏地域公共交通計画

令和８年10月　発行

発行・編集：**養老線地域公共交通再生協議会**

大垣市	都市計画部	交通政策課	TEL：0584-47-7386(直通)
海津市	総務企画部	企画課	TEL：0584-53-1113(直通)
養老町	産業建設部	建設課	TEL：0584-32-5081(直通)
神戸町	総務部	まちづくり戦略課	TEL：0584-27-0172(直通)
揖斐川町	総務部	政策広報課	TEL：0585-22-2112(直通)
池田町	総務部	企画課	TEL：0585-45-0732(直通)
桑名市	政策創造課	MaaS 推進室	TEL：0594-24-1425(直通)