養老町地域公共交通網形成計画

令和２年　３月

養　　老　　町

はじめに

養老町では養老鉄道、路線バス、オンデマンドバス、タクシーと多様な公共交通が運行されており、運転免許を持たない方を中心に通院・買い物等の移動に重要な役割を果たしています。

養老町の人口は既に減少局面を迎え、将来的にも人口減少が継続すると予測される中、６５歳以上の人口の割合は増加傾向にあり、高齢化が一層進展しています。また、町民の移動は自家用車に依存しており、公共交通の縮小やサービス水準の低下による公共交通利用者の減少など、地域の公共交通を取り巻く環境はより厳しいものとなっております。

計画の策定に先立ち実施しましたニーズ調査では、オンデマンドバスについて、町外施設への移動ニーズ等現行サービスの拡大の要望や、利用方法がわからないといったご意見がありました。

これらの課題やニーズを踏まえて、「養老町地域公共交通網形成計画」を策定しました。

本計画の策定にあたっては、養老町の地域特性や公共交通の利用実態を踏まえつつ、総合計画や都市計画マスタープラン等の上位・関連計画との整合性を図りながら、養老町が目指す将来都市構造と連動した地域公共交通網を構築することを重点に置いています。

まちづくり計画や観光・産業の振興等と一体となった持続可能な公共交通ネットワークの構築を目的とした「養老町地域公共交通網形成計画」を策定し、「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」を交通将来像に掲げ、公共交通に関わる全ての関係者が連携・協働し、公共交通を支え育んでいくために各種事業に取り組んでまいります。

最後に本計画の策定にあたり、貴重なご意見をいただきました養老町地域公共交通会議の委員の皆さま、アンケート調査等にご協力いただきました町民・利用者の皆さまに対し、心より感謝申し上げます。

令和２年３月

養老町長　大橋　孝

目　次

序．計画策定の背景と目的 1

１．養老町の概況と公共交通の現状整理 3
１）養老町の概況 3
２）上位関連計画の整理 8
３）公共交通の現況整理 12

２．町民ニーズの把握等 24
１）町民アンケート 24
２）乗降調査 28
３）利用者等アンケート 34
４）主要集客施設調査 41
５）地域懇談会 44
６）交通事業者ヒアリング 45

３．養老町における地域公共交通の課題 46

４．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 47
１）養老町の交通将来像 47
２）地域公共交通の基本方針 48

５．計画の区域と計画期間 51
１）計画の区域 51
２）計画期間 51

６．計画の目標 52

７．計画の目標を達成するために行う事業・実施主体 54
１）公共交通の種類とサービス水準の設定 54
２）公共交通ネットワークの再編方針 56
３）交通結節点の整備方針 61
４）公共交通の利用促進施策の実施方針 62
５）事業の実施スケジュールと実施主体 67

８．計画の達成状況の評価に関する事項 68
１）評価・検証の考え方及びその手順 68
２）公共交通ネットワークの評価・検証 69
３）個別事業および路線単位の評価・検証 69

参考資料 71

序. 計画策定の背景と目的

養老町の人口は既に減少局面を迎え、将来的にも人口減少が継続すると予測される中、高齢化が一層進展しています。また、養老町の公共交通利用者数は近年増加傾向にありますが、長期的には減少する人口や高齢化の進展に加え、モータリゼーションの更なる進行などを背景として、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下による公共交通利用者の減少など、地域の公共交通が成り立たなくなる可能性も予測されています。

これらの背景を踏まえ、まちづくり分野では 2014 年に都市再生特別措置法等の一部を改正する法律が施行され、高齢者や子育て世代にとって安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とするまちづくりを目的とした立地適正化計画が策定できるようになりました。また、公共交通分野では 2014 年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律が施行され、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通ネットワークを形成することを目的とした地域公共交通網形成計画が策定できるようになりました。

こうした中、公共交通では、1993 年度より公共施設巡回バス(ゲンちゃん号)を運行開始しましたが、利用者が年々減少傾向にあり、その対策として 2013 年度からオンデマンドバスの運行に切替え、地域公共交通の維持・改善をそれぞれ進めてきました。まちづくりでは、第 6 次総合計画や養老町都市計画マスタープランなどの上位・関連計画の策定を進めており、養老町が目指す将来都市構造と連動した地域公共交通網の再構築を図る必要性が高まっています。また、2017 年度には養老線沿線の 3 市 4 町において、養老線を中心として沿線バス交通やタクシー等の二次交通を含めた公共交通ネットワークの形成、当地域の活性化及び再生に取り組む諸施策の大綱を定めた「養老線交通圏地域公共交通網形成計画」を策定しました。

これら公共交通を取り巻く社会経済情勢等の変化を踏まえ、養老町が目指す将来都市構造の実現に向け、まちづくり計画や観光・産業の振興等と一体となった持続可能な公共交通ネットワークを構築することを目的とし、「養老町地域公共交通網形成計画」を策定することとしました。

養老鉄道養老線

養老町オンデマンドバス

名阪近鉄バス

図　養老町地域公共交通網形成計画策定の流れ

１．養老町の概況と公共交通の現状整理

１）養老町の概況

・人口の集積・分布・流動、公共、商業、医療、観光等施設の立地

２）上位・関連計画の整理

・養老町が目指す将来都市像の把握、養老線交通圏地域公共交通網形成計画 等

３）公共交通の現状整理

・公共交通ネットワークの形成状況、路線別利用者数の推移、運行経費、運賃収入、収支率 等

↓

２．町民ニーズの把握等

第１回地域公共交通会議
調査の概要

調査の種類	調査の概要	調査の目的
1）町民アンケート	15 歳以上の住民 3,000 人を対象とし、郵送配布・回収にて実施	広く町民の日常的な移動実態を把握 主に公共交通を利用していない方が利用可能となる条件を把握
2）乗降調査	路線バス２路線は平休日各１日の抽出便利用者、オンデマンドバスは１週間程度の利用者を対象とし、OD カードによる調査を実施	路線別、便別（時間帯別）、停留所別の詳細なバス等利用実態を把握
3）利用者等アンケート	乗降調査対象者へアンケートを手渡し配布・郵送回収にて実施	バスサービスの項目別満足度や、利用経験を踏まえた具体な改善事項を把握
4）主要集客施設調査	町民アンケート結果より、日常生活でよく利用する施設６施設程度を対象とし、平日または休日１日の施設利用者へ調査員がヒアリングを実施	公共交通の利用が可能となる条件と利用意向（潜在需要）を把握
5）地域懇談会	町内を８地域に区分し、各地域 1 回開催	地域と協力して取り組むことができるアイデア等を抽出
6）交通事業者ヒアリング	交通事業者へ事前に調査票を配布し、後日事業所へ訪問してヒアリングを実施	バス等の安全な運行確保に向けた問題点や課題、公共交通の利用促進に向けたアイデアを把握

↓

３．養老町における地域公共交通の課題

第２･３回地域公共交通会議
各種ニーズ調査結果、課題と対応方針

公共交通の現状や町民ニーズ等を踏まえ、養老町における地域公共交通の課題を整理

↓

４～８．養老町地域公共交通網形成計画（素案）の検討

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第５条で定められる事項

４．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
５．計画の区域と計画期間
６．計画の目標
７．目標を達成するために行う事業･実施主体
８．計画の達成状況の評価に関する事項

第4･5 回地域公共交通会議
網形成計画素案

第 6･7 回地域公共交通会議
網形成計画案

1．養老町の概況と公共交通の現状整理

1）養老町の概況

（1）人口の推移と将来見通し

■人口は1995年頃をピークに減少

■年少人口、生産年齢人口は減少しつづけ、老年人口は一時増加し、その後減少

1995年頃をピークに人口は減少に転じており、国勢調査2015年の人口は約２万９千人となっています。

国立社会保障・人口問題研究所の推計では、今後も人口が減少し続けていきます。また、年齢３区分別人口を見ると年少人口（0-14歳）、生産年齢人口（15-64歳）が減少しつづける一方で、老年人口（65歳以上）は2015～2025年に増加し、2030年には減少に転じます。

図　養老町の人口推移と将来見通し

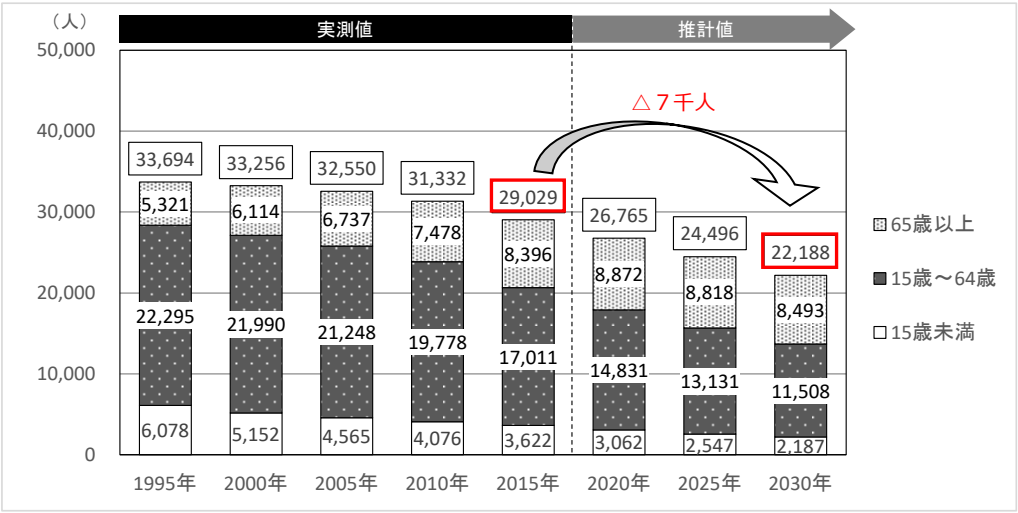
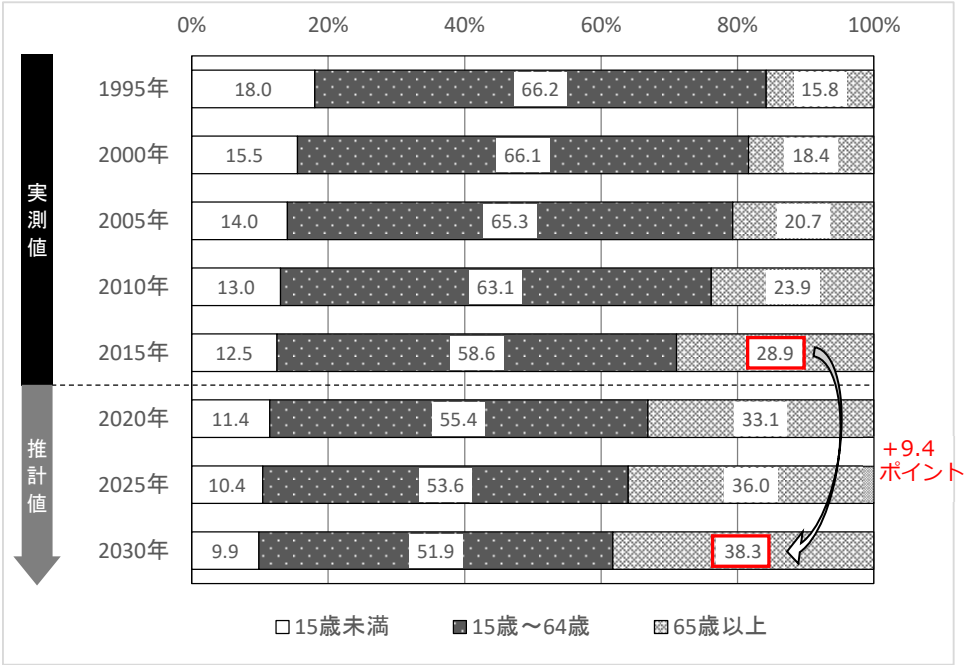


図　年齢３区分別人口の構成比



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所(2018年推計)

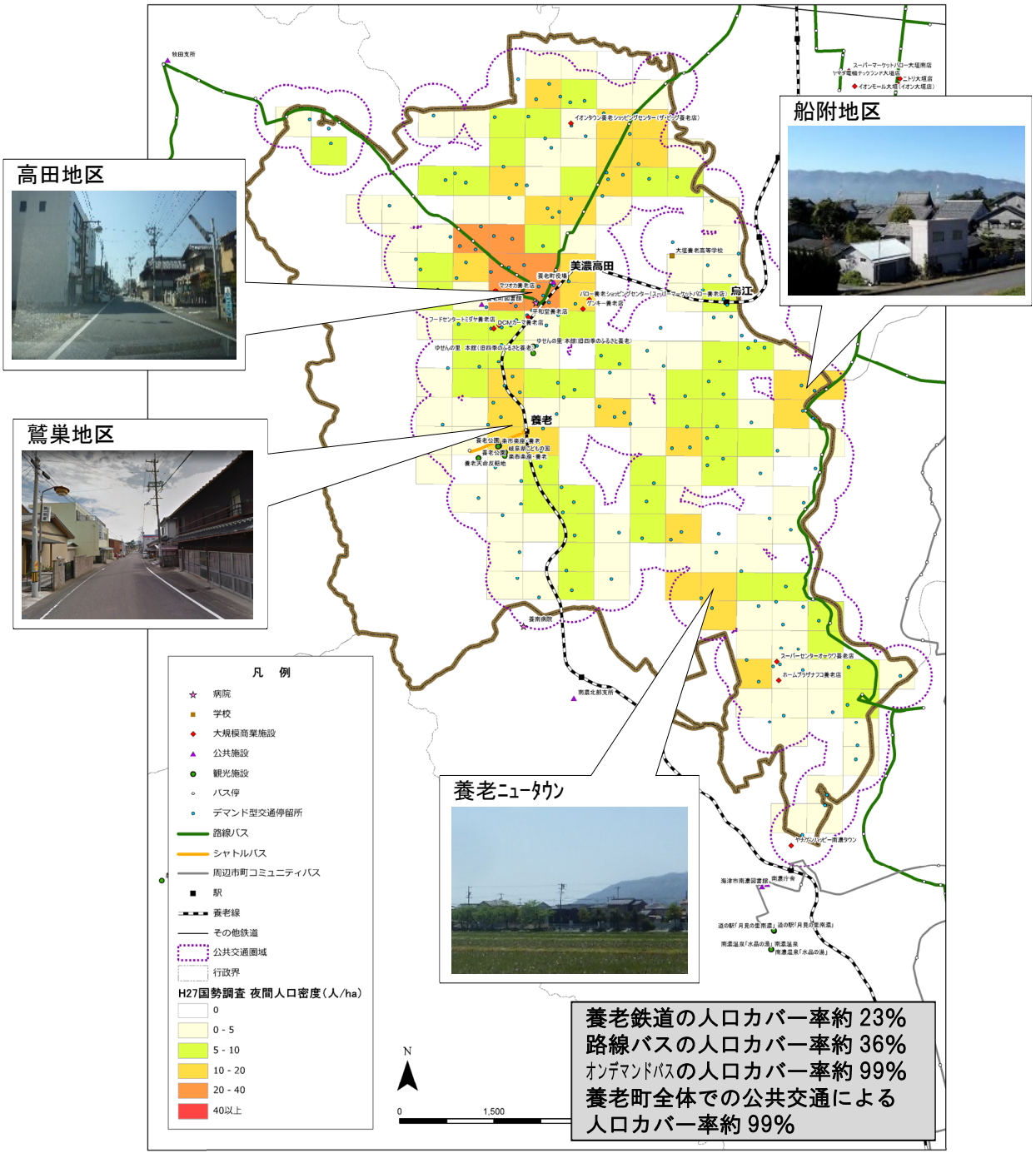
（２）人口密度分布と公共交通路線網

■オンデマンドバスの人口カバー率は99%とほぼ全人口をカバー

2015年度国勢調査における人口密度（500mメッシュ）の分布を見ると、美濃高田駅西側の市街地を中心に人口が集中していますが、町全域に広く集落（人口集積地）も分布しています。また、高齢者人口密度が最も高い地区は、美濃高田駅西側の市街地となっています。

公共交通利用圏域（鉄道駅から半径１km、バス停から半径500mと設定）と居住地を重ねて見ると、養老線及び路線バスの人口カバー率は23～36%に留まっていますが、オンデマンドバスの人口カバー率は99%とほぼ全人口をカバーしています。

図　人口密度分布と公共交通路線網（2015年）



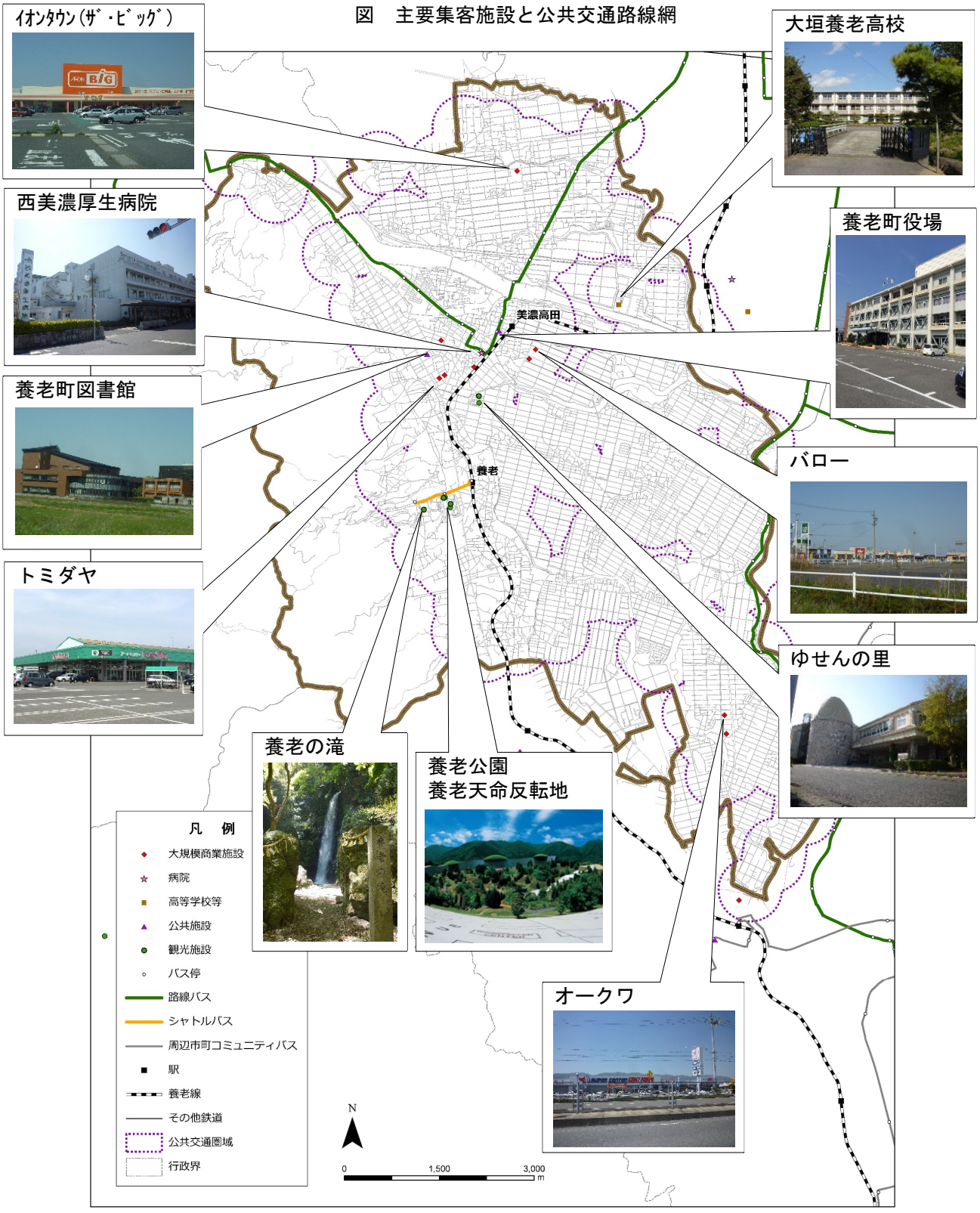
資料：国勢調査、500m メッシュ

（３）主要集客施設の立地状況

■主要集客施設は鉄道駅から離れた場所に立地

主要集客施設の多くは、養老線沿線に分布していますが、鉄道駅からやや離れた場所に立地しており、駅からのアクセスは便利とは言えません。

図　主要集客施設と公共交通路線網



資料：国土交通省「国土数値情報」、現地調査

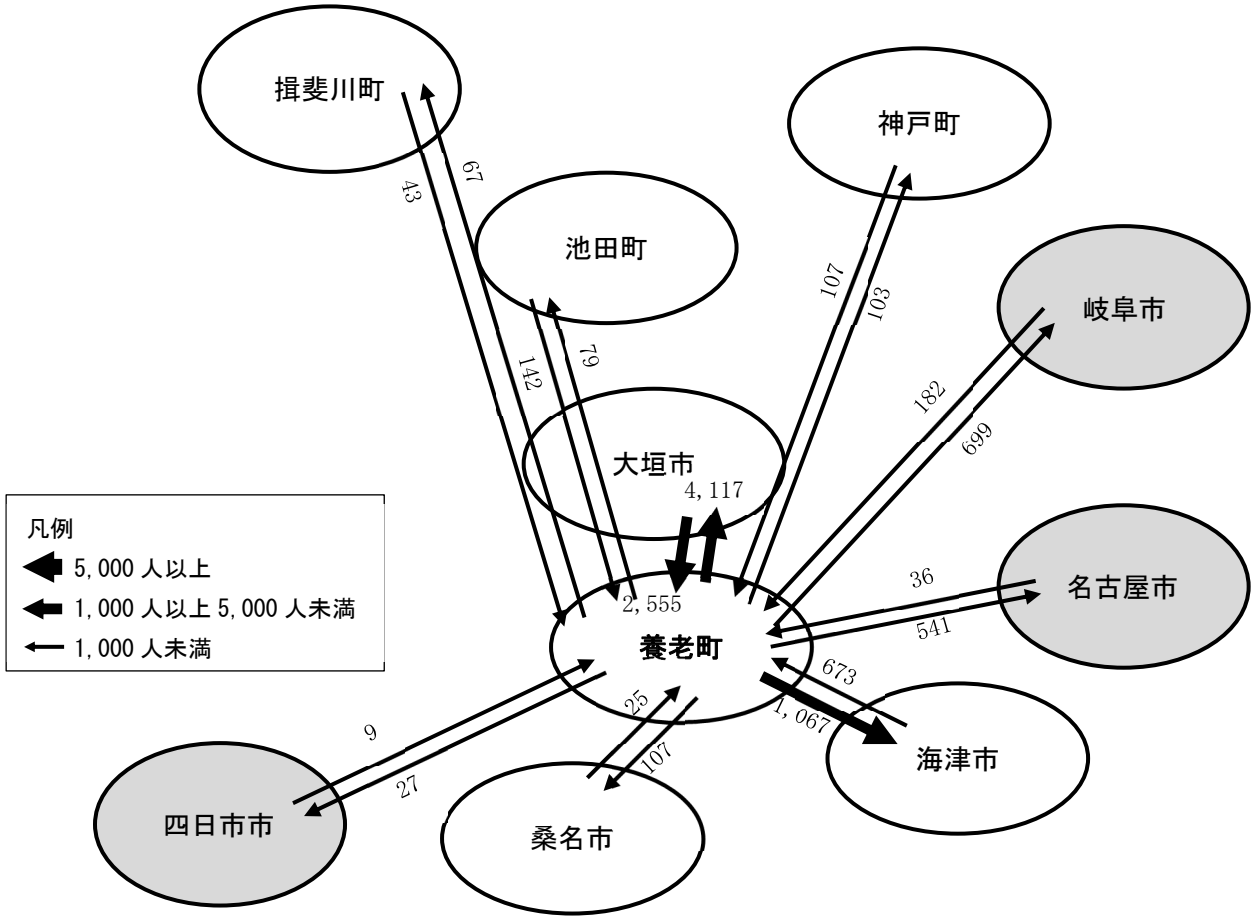
（４）通勤・通学流動

■町外では、大垣市、海津市との結びつきが強い

2015年の国勢調査における15歳以上の通勤・通学流動状況を見ると自町で従業・通学する人の割合は42%となっており、流出超過となっています。また、町外との結びつきを見ると、大垣市、海津市との結びつきが強くなっています。

表　通勤・通学流動（表中の青数値は流入超過量、赤数値は流出超過量）

流出			流出			流入−流出	流入			流入		
			総数	就業者	通学者		総数	就業者	通学者			
当地に常在する就業者･通学者			15,987	14,583	1,404	−3,599	12,388	11,627	761	当地で従業･通学する者		
自市町村で従業･通学			6,760	6,398	362	0	6,760	6,398	362	町内に常住		
他市町村で従業･通学			9,076	8,055	1,021	−3,616	5,460	5,084	376	他市町村に常住		
養老鉄道沿線			5,540	4,997	543	−1,995	3,545	3,263	282	養老鉄道沿線		
	岐阜県	大垣市	4,117	3,644	473	−1,562	2,555	2,371	184	大垣市	岐阜県	
		海津市	1,067	1,002	65	−394	673	629	44	海津市		
		神戸町	103	103	0	4	107	90	17	神戸町		
		揖斐川町	67	67	0	−24	43	35	8	揖斐川町		
		池田町	79	76	3	63	142	114	28	池田町		
	三重県	桑名市	107	105	2	−82	25	24	1	桑名市	三重県	
岐阜県内（養老沿線市町除く）			2,292	2,085	207	−643	1,649	1,555	94	岐阜県内（養老沿線市町除く）		
	岐阜市		699	561	138	−517	182	180	2	岐阜市		
	その他の市町村		1,593	1,524	69	−126	1,467	1,375	92	その他の市町村		
県外（養老沿線市町除く）			1,227	958	269	−961	266	266	0	県外（養老沿線市町除く）		
	愛知県	名古屋市	541	379	162	−505	36	36	0	名古屋市	愛知県	
		その他の市町村	439	370	69	−316	123	123	0	その他の市町村		
	三重県	四日市市	27	25	2	−18	9	9	0	四日市市	三重県	
		その他の市町村	82	79	3	−66	16	16	0	その他の市町村		



資料：2015 年国勢調査

（５）町民の交通特性

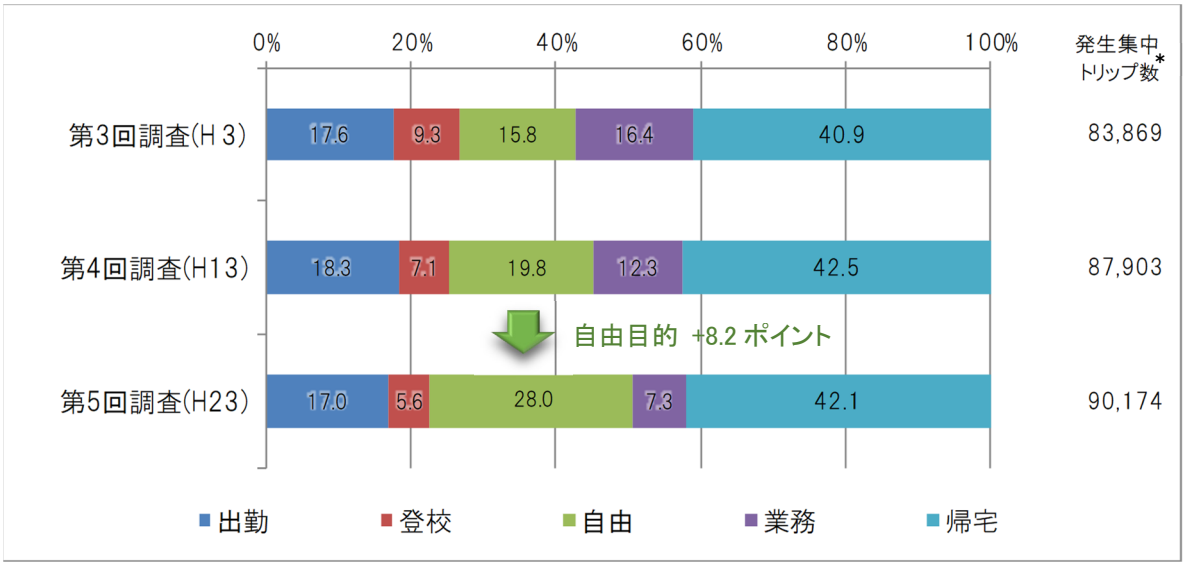
■移動目的は、自由目的（買物・通院等）の割合が増加

■交通手段は、自動車利用の割合が増加する一方、公共交通の割合は減少

町民が外出する際の目的別トリップ構成の推移を見ると「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。

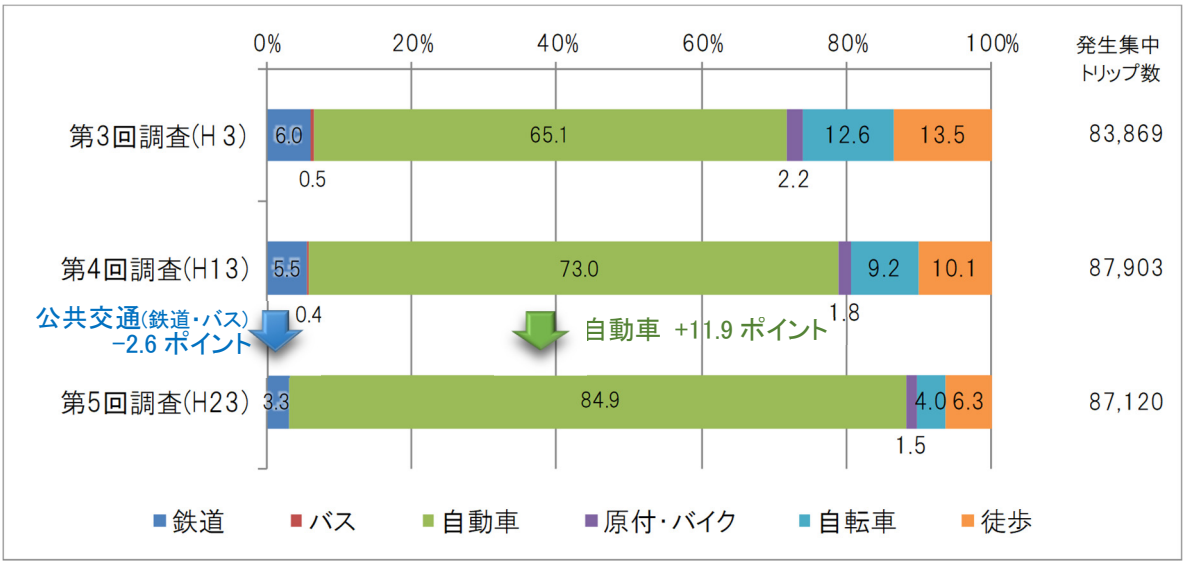
また、外出する際の代表交通手段別トリップ構成の推移を見ると「自動車」の利用が増加傾向にあり、「鉄道」「バス」の公共交通の利用は減少傾向にあります。

図　全手段目的別トリップ構成の推移



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図　全目的代表交通手段別トリップ構成の推移



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

＊トリップ：人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位のことで、１回の移動でいくつかの交通手段を乗り継いでも１トリップと数える。

２）上位関連計画の整理

（１）養老町第五次総合計画（2011.3：計画期間2011～2020年度）『絆プラン』

①まちづくりの目標（基本構想）

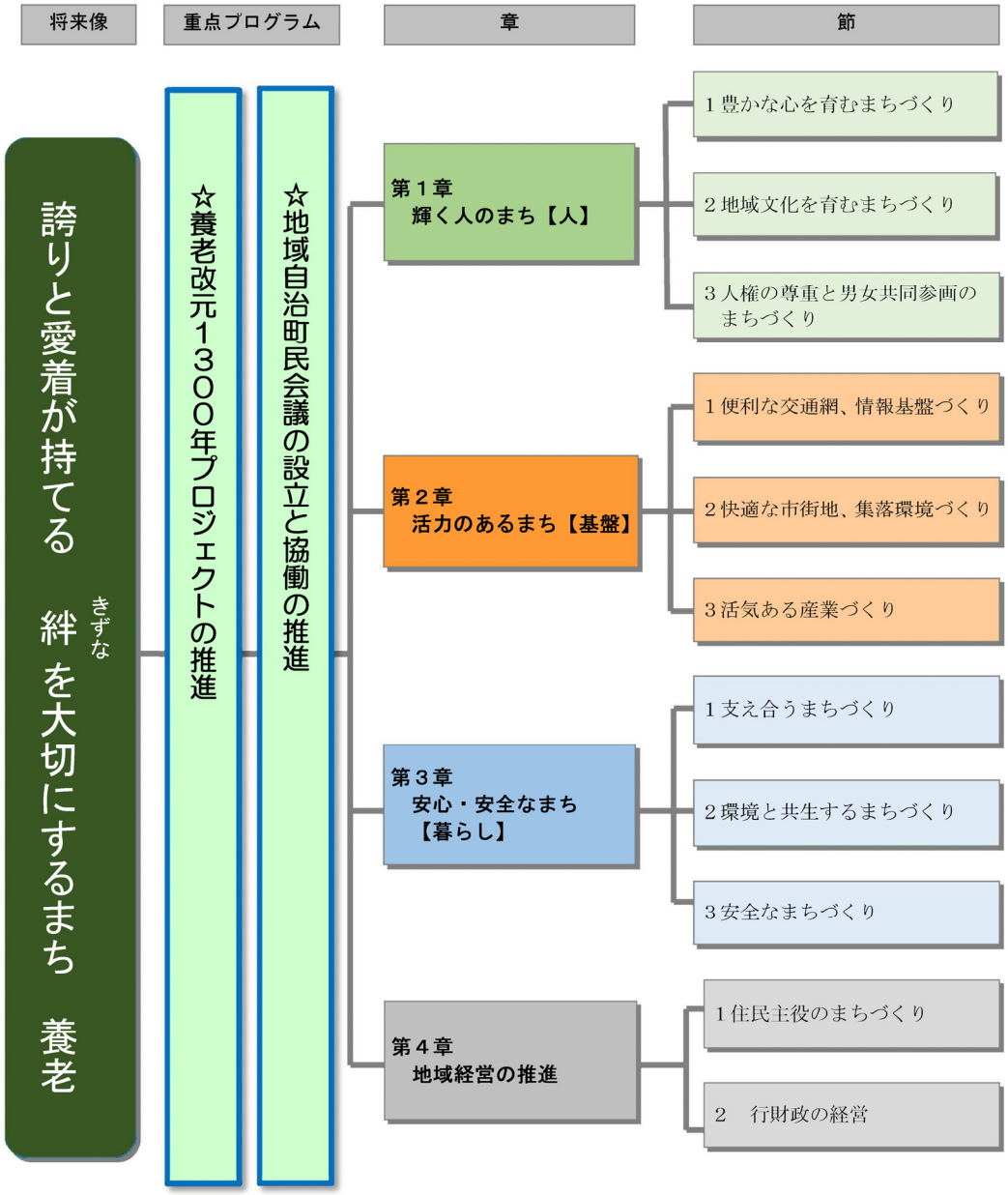
> ○基本理念 「みんなで力をあわせる絆のまちづくり」
> ○将来像　「誇りと愛着が持てる　絆を大切にするまち　養老」

②分野別計画（後期基本計画）（計画期間：2016 年度～2020 年度）

「第２章 活力のあるまち」の「1 便利な交通網、情報基盤づくり」において、オンデマンドバス利用者数（2020年）として36,500人/年（2014年から16%増）の目標値が示されています。

それに向けての施策として、総合交通計画の策定、オンデマンドバスのサービス向上と利用促進を図るとともに、近隣市町や交通事業者の連携を掲げています。

図　第五次総合計画の施策体系



（２）養老町都市計画マスタープラン（2020.3改定：計画期間2020～2040年度）

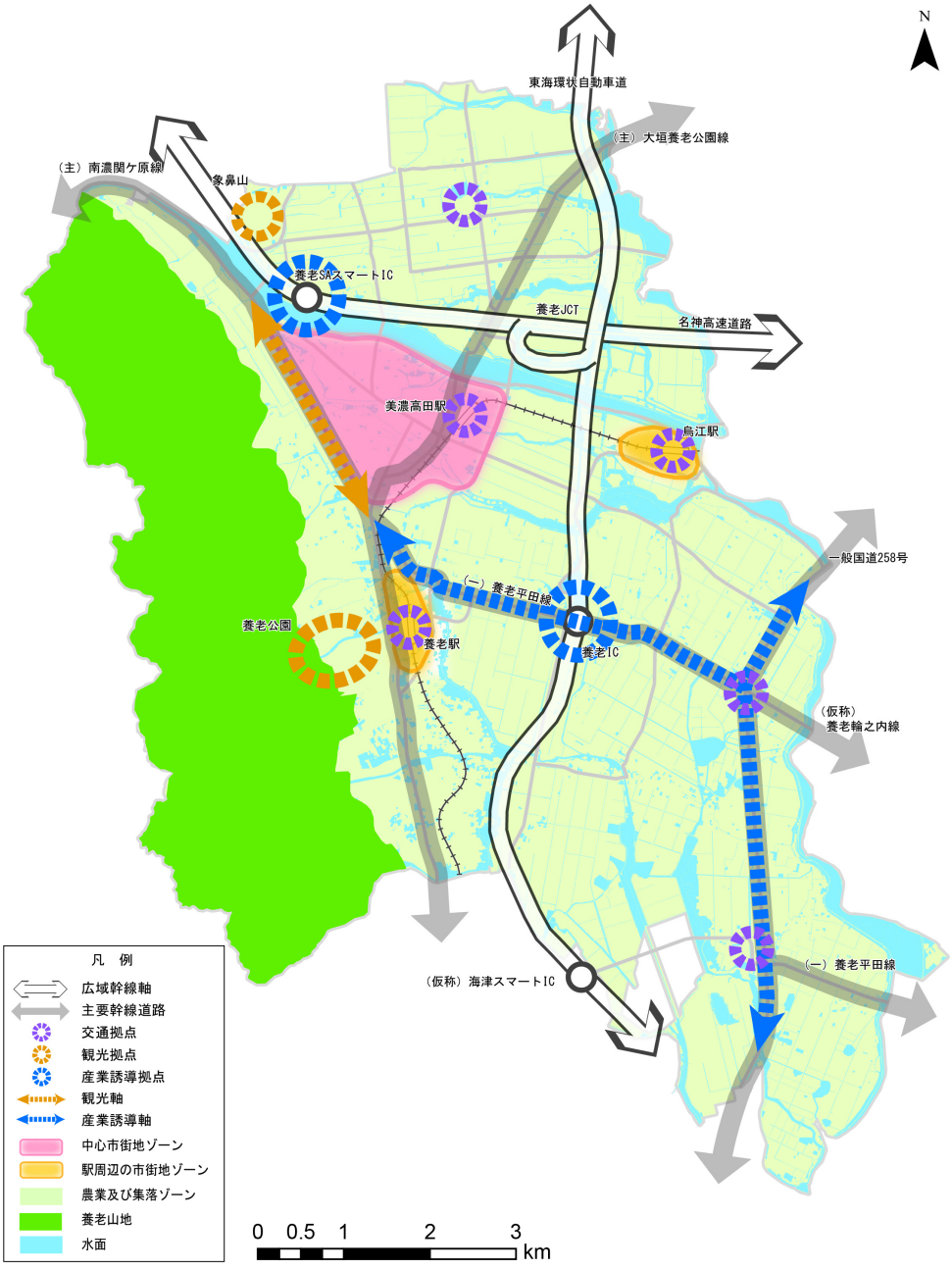
①基本理念と将来像

○基本理念「みんなで力をあわせる絆のまちづくり」（第五次総合計画踏襲）
○将来像　「地域性を大切にする快適で活気に満ちたまち　養老」

②将来都市構造

市街地の拡張をなるべく抑制し、公共交通の確保されたエリアである養老鉄道の駅1km圏域や、既存ストックである小中学校の徒歩圏を中心として市街地を維持し、再生を誘導するとともに、高齢社会の日常生活に必要と考えられる病院や福祉施設などを結ぶ交通ネットワークを充実させた集約型の都市構造を目指しています。

図　将来都市構造



（３）養老線交通圏地域公共交通網形成計画

（2017.10／2019.3変更：計画期間2017～2026年度）

①養老線交通圏における公共交通の将来像

○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

②地域公共交通

＜基本方針＞

○養老線駅等を中心とした集約連携型のまちづくりと一体となった公共交通ネットワークを形成します

・沿線 3 市 4 町が目指す養老線駅等を中心とした集約連携型のまちづくりを支援するため、**養老線駅周辺における拠点内移動（モビリティ：移動のしやすさ）、養老線駅と居住地や主要集客施設等を連絡する拠点間移動（アクセシビリティ：到達のしやすさ）に対応した便利で快適な公共交通ネットワークを形成します。**

・**沿線 3 市 4 町と交通事業者が連携して必要となる路線の確保・維持・改善を図ります。**

○養老線を地域の生活軸とする公共交通サービスの充実を図ります

・養老線主要駅周辺では、パークアンドライド駐車場やサイクルアンドライド駐輪場の確保等、交通結節点機能の充実を図るとともに、**養老線との乗継が可能となるバスダイヤの調整等、乗継環境の改善を図ります。**

○養老線を観光・交流軸とする公共交通ネットワークを形成します

・人口減少下において公共交通利用者数を確保するため、養老線を地域の南北幹線軸としつつ、**地域の歴史、自然、文化を始めとした貴重な観光・交流資源を連絡する沿線バス交通やタクシー等が連携した公共交通ネットワークを形成します。**

○多様な移動ニーズに対応した取り組みを関係者の協働により進めます

・持続可能な公共交通手段として確保・維持するため、非利用者が利用可能となる条件への対応や、今後進展する少子高齢化による学生の減少や高齢者の増加等の社会経済情勢の変化に配慮した安全・安心な公共交通環境の確保に向けた取り組みを進めます。また、**沿線 3 市 4 町の都市計画マスタープランや立地適正化計画等のまちづくり計画の策定や改定状況を把握、連携して進めます。**

図　基本方針の展開図（養老線交通圏における公共交通ネットワークイメージ）

資料：養老線交通圏地域公共交通網形成計画

３）公共交通の現況整理

（１）サービス水準

①養老鉄道

養老鉄道養老線は、岐阜県揖斐川町から三重県桑名市までの2県、3市4町を結び、57.5ｋｍに及ぶ路線となっています。

2007年10月からは、養老鉄道株式会社と近畿日本鉄道株式会社による上下分離方式での運営に移行した後、2018年１月１日からは、新事業形態（公有民営方式）に移行し、養老線管理機構が第三種鉄道事業者、養老鉄道が第二種鉄道事業者になりました。

また、養老線の活性化に向けて、養老線沿線の大垣市、桑名市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町及び池田町や近畿日本鉄道株式会社が支援を続けています。

図　養老線路線図

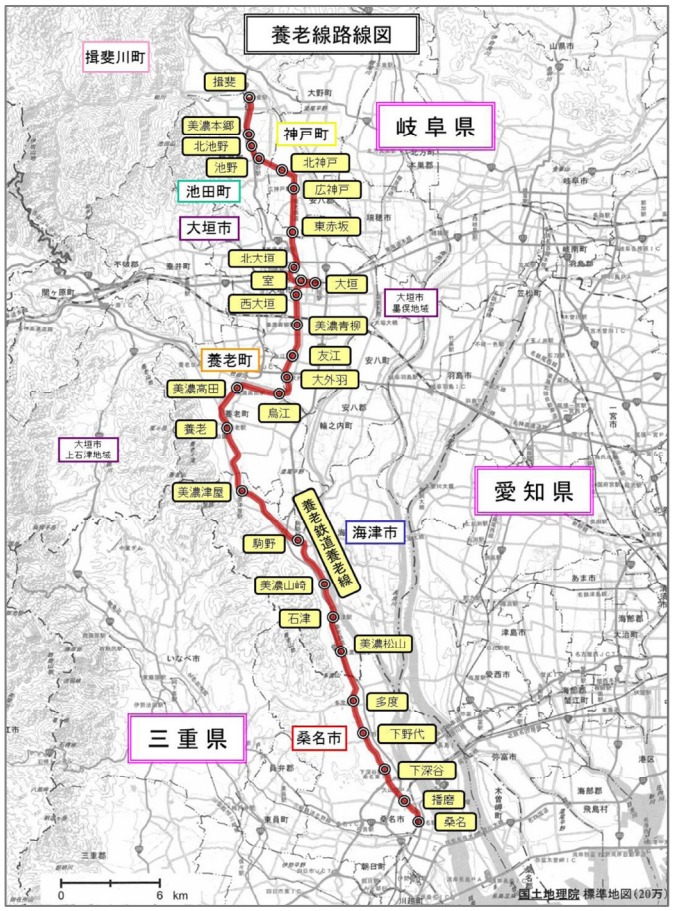


表　養老線サービスの現状

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	28	5-22時台	距離制
		桑名方面	28	6-23時台	

資料：養老鉄道ホームページ　2020.3現在（養老町を通過する運行本数）

②路線バス

町内には、名阪近鉄バス（大垣駅発着）２路線が通っており、その内、大垣多良線は町北部から役場のある中心部を経由し大垣市上石津町までを運行し、もう一つの海津線は町東側の揖斐川沿いを通行し海津市役所までを運行しています。

また、養老駅からは養老公園に直行する町運営のシャトルバスが土・日・祝日のみ運行しています。

表　路線バスサービスの現状

事業社名	路線名	運行本数(平日)		運行所要時間	運行時間帯		運賃
		往路	復路		始発	終着	
名阪近鉄バス	大垣多良線	18	17	1時間18分	6：43	21：28	距離制
	海津線	19	19	52分	6：14	22：35	
養老町	養老駅シャトルバス	11(休日のみ)		10分	9：00	16：36	無料

資料：名阪近鉄バス、養老町　2020.3現在

③養老町オンデマンドバス

1993年4月1日より公共施設巡回バス「ゲンちゃん号」が運行されてきましたが、利用者数の落ち込みにより定時定路線型のバス交通を廃止し、町内全域をデマンド型交通によりサービスするような交通体系の全面的な見直しを行い、2012年11月15日より普通乗用車によるデマンド型交通の試行運行が開始され、2013年11月1日より本格運行が開始されました。

交通事業者は、公募プロポーザルにより、バス事業者がデマンド型交通の運行事業者となりました。

表　オンデマンドバス運行状況

愛称等	養老町オンデマンドバス	運行形態	区域運行(第78条)
対象利用者	登録者	運行時間	平日8：30～17：00
利用料金	均一運賃（200円）	運行車両	乗用車6台（自治体所有）
官民の役割分担	・町の意向を運行内容へ速やかに反映させるため78条運行を選択し、町で停留所の設置、システムの導入を行っている。 ・400mメッシュ（半径200m）でカバー圏域を設定し、住民と停留所設置の調整を図った。 ・交通事業者は、庁舎内のオペレーター室に常時２人のオペレーターを配置し、町と密な連携をとる中で運行管理している。		

④一般タクシー

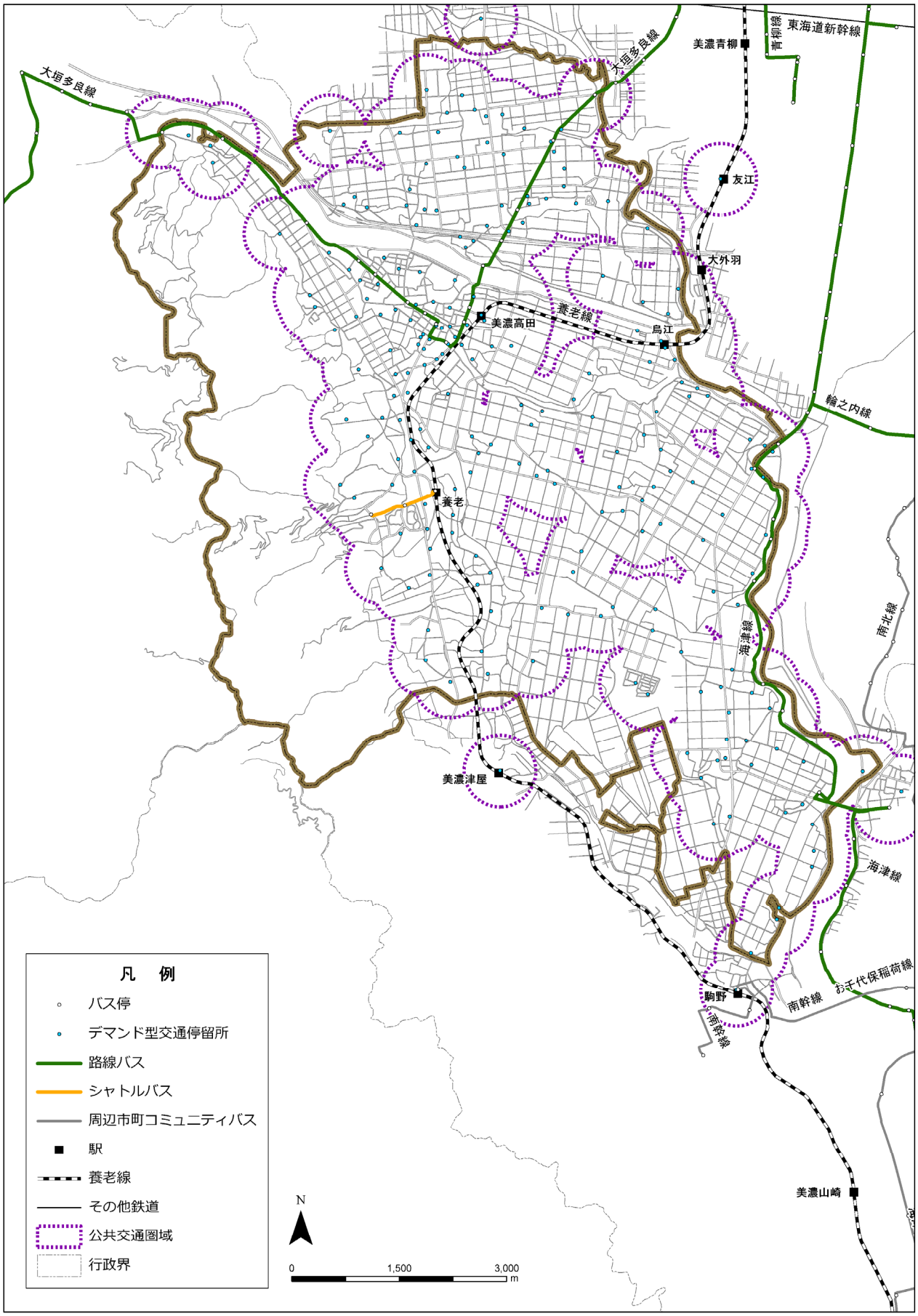
一般タクシー（町内に営業所がある事業者）は岐阜近鉄タクシー（株)、大垣タクシー（株)の2社が運行しています。なお、タクシー（普通車）の運行体系は、以下のようになっています。

表　タクシーの運賃体系（普通車）

初乗運賃	1.178kmまで	600円
加算運賃	255mまでごとに	90円
時間距離併用運賃	時速10km以下となった場合 1分35秒までごとに	90円
時間制運賃	30分までに	3,620円
	加算15分ごとに	1,810円

資料：岐阜県タクシー協会ホームページ　2020.3現在

図　現況公共交通網図


大垣多良線
大垣多良線
美濃青柳
青柳線
東海道新幹線
友江
大外羽
養老線
美濃高田
烏江
輪之内線
養老
南北線
海津線
美濃津屋
海津線
お千代保稲荷線
駒野
南幹線
揖斐線
美濃山崎
凡　例
バス停
デマンド型交通停留所
路線バス
シャトルバス
周辺市町コミュニティバス
駅
養老線
その他鉄道
公共交通圏域
行政界
N
0
1,500
3,000
m

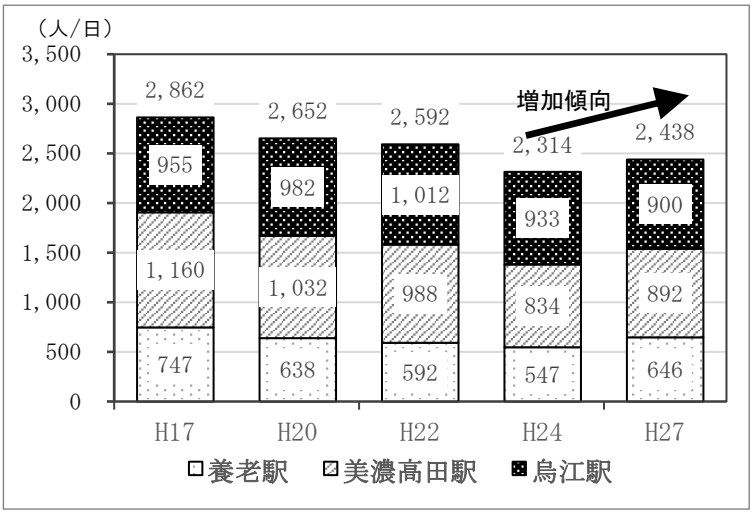
（２）公共交通の利用状況

①養老鉄道

美濃高田駅を含めた3駅の1日あたりの利用者数は、2005年から2010年において減少傾向でしたが、2015年には増加に転じています。

（右のデータは、養老鉄道が５年に２回実施する利用者数調査による値）

図　養老鉄道駅別利用者数の推移

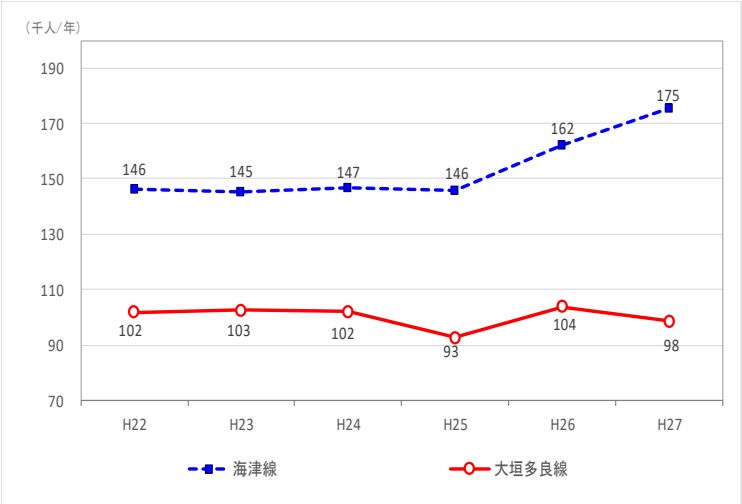


資料：養老鉄道

②路線バス

路線バスの年間利用者については、名阪近鉄バスの海津線は2013年より増加傾向にあり、大垣多良線は横ばいとなっています。

図　名阪近鉄バス路線別乗車人員の推移

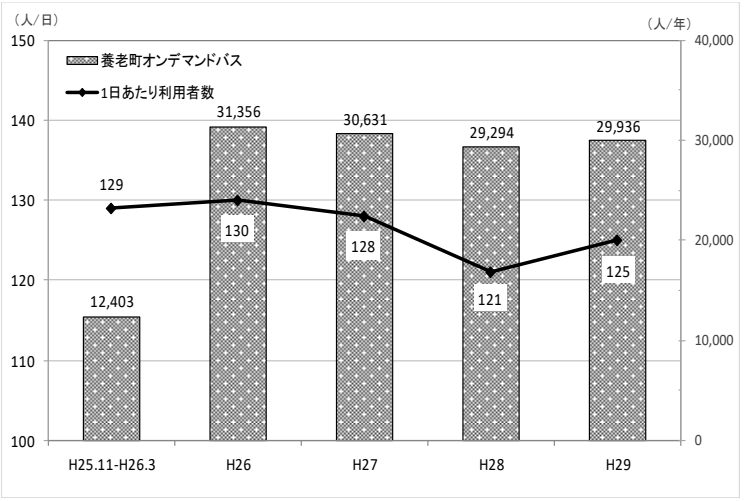


資料：名阪近鉄バス

③養老町オンデマンドバス

年間利用者数は約３万人で横ばいしており、１日あたり利用者数では120～130人を推移しています。なお、公共施設巡回バス「ゲンちゃん号」運行時の年間利用者数は約３万人であり、ほぼ同等の利用状況となっています。

図　養老町オンデマンドバスの年間利用者数の推移



（３）養老町オンデマンドバスの運行経費

オンデマンドバスの2017年度の運行経費は４千２百万円となっています。これを利用者一人当たりの運行経費に換算すると約1,400円／人となっており、運行が開始してからほぼ横ばいとなっています。

2017年度の運行経費４千２百万円の内訳を見ると、運賃収入が約４百万円／年、補助金が約４百万円／年、町負担金が約３千４百万円／年で運行され、町負担割合は80.9%になっています。

図　養老町オンデマンドバスの利用者一人当たり運行経費

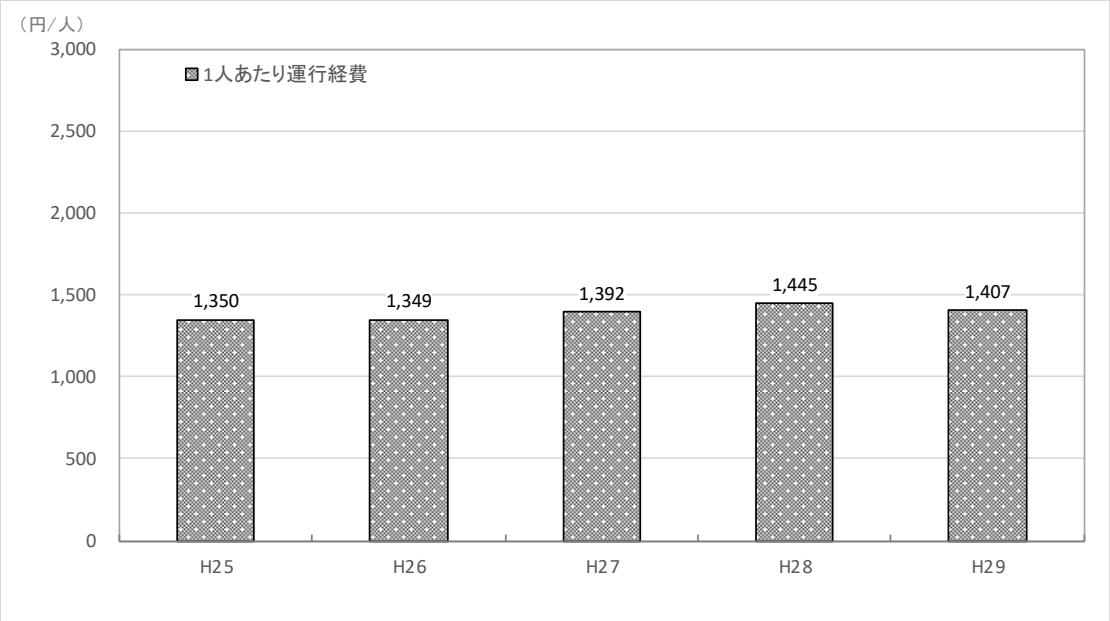
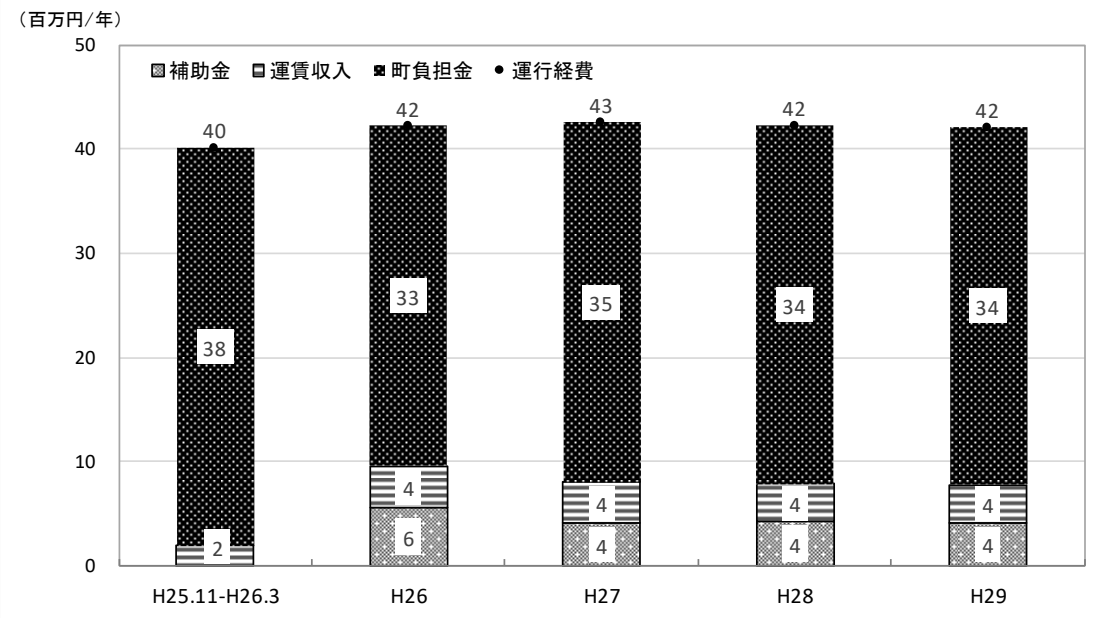


図　養老町オンデマンドバス 運行経費内訳



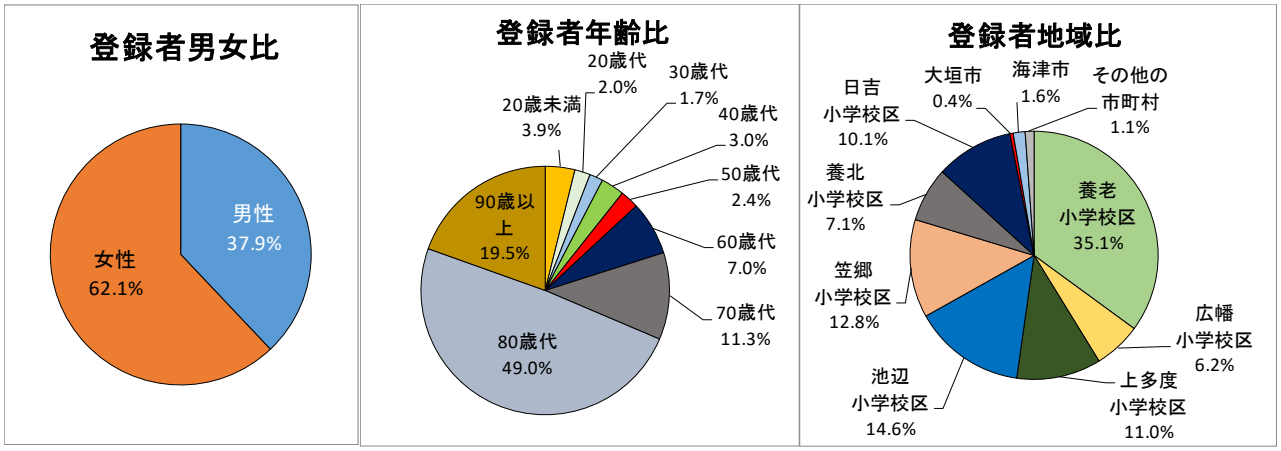
（４）養老町オンデマンドバスの利用実態

①利用登録者の属性

2018年７月31日現在の**オンデマンドバス登録者数の5,879人の内、町民登録者は5,690人となっており、対町民人口比(2万9千人)は19.6%**となっています。

男女比は女性６割：男性４割、年齢比は80歳代が最も多く49.0%、次いで90歳以上19.5%、70歳代11.3%の順となっています。

図　オンデマンドバス登録者の構成比

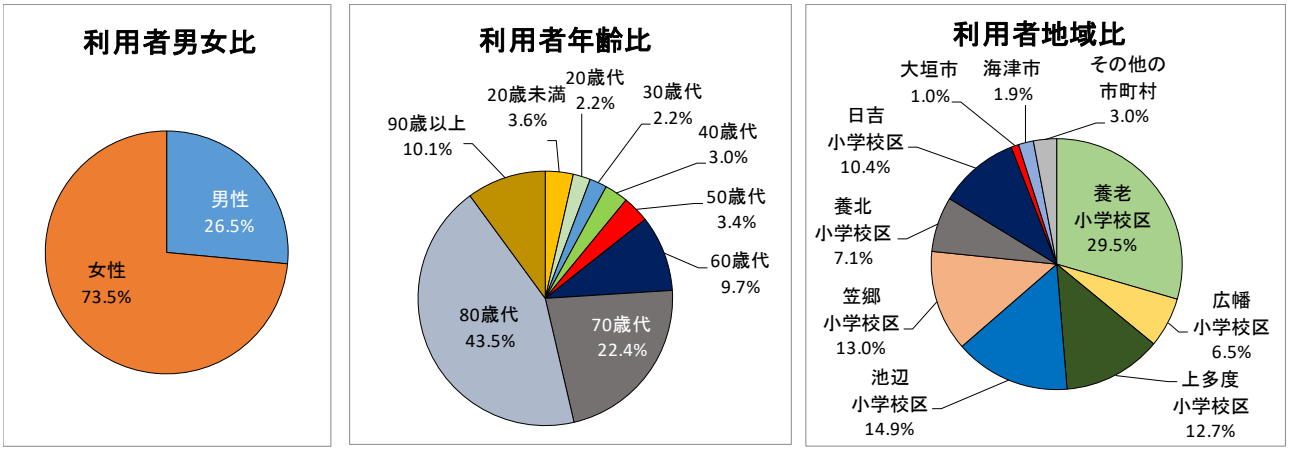


②利用者の属性

2018年７月31日現在で、**オンデマンドバス利用者1,408人内、町民利用者は1,324人となっており対町民人口比(2万9千人)は4.6%**となっています。

男女比は女性7割:男性3割、**年齢比は80歳代が最も多く43.5%、次いで70歳代22.4%、90歳以上10.1%**、60歳代9.7%の順となっています。

図　オンデマンドバス利用者の構成比



③年間の利用状況

2017年9月から2018年8月までの**年間利用人数は30,248人で、その年間実利用者数は669人**となっています。

実利用者の年間利用回数の割合をみると、年間1～5回利用が35.0%、6～30回利用が33.6%を占めています。

表　年間利用人数及び実利用者数

2017年9月～2018年8月

年間利用人数	30,248
年間実利用者数	669

表　年間実利用者別利用回数

2017年9月～2018年8月

利用回数	人数	割合
1～5回	234	35.0%
6～10回	70	10.5%
11～20回	80	12.0%
21～30回	74	11.1%
31～40回	42	6.3%
41～60回	53	7.9%
61～80回	29	4.3%
81～100回	18	2.7%
101～200回	30	4.5%
201～300回	20	3.0%
301～400回	5	0.7%
401～500回	10	1.5%
501～1000回	3	0.4%
1000以上	1	0.1%
合計	669	100.0%

④月間の利用状況　＜2018年６月１日～８月31日までの平日＞

a)予約状況

オンデマンドバスの**予約状況を見ると1日前が最も多く49.6%**、次いで30分～59分前が11.9%、１時間～1時間59分前が10.1%、３日前が8.7%となっています。

表　オンデマンドバス予約状況

	H30年6月	7月	8月	合計	割合
～29分	124	128	177	429	5.7%
30分～59分前	288	287	325	900	11.9%
1時間～1時間59分前	257	240	269	766	10.1%
2時間～2時間59分前	155	145	167	467	6.2%
3時間～3時間59分前	82	84	112	278	3.7%
4時間～4時間59分前	21	40	37	98	1.3%
5時間～5時間59分前	24	31	21	76	1.0%
6時間～6時間59分前	23	33	22	78	1.0%
7時間～7時間59分前	6	3	9	18	0.2%
8時間～8時間59分前	2	0	0	2	0.0%
1日前	1212	1254	1303	3769	49.6%
2日前	0	0	0	0	0.0%
3日前	208	221	228	657	8.7%
4日前	0	54	0	54	0.7%
合計	2402	2520	2670	7592	100.0%

b)利用状況

2018年６～８月中の月平均利用者数は2,531人であり、月平均実利用者数は320人、1日平均利用者数は117人となっています。

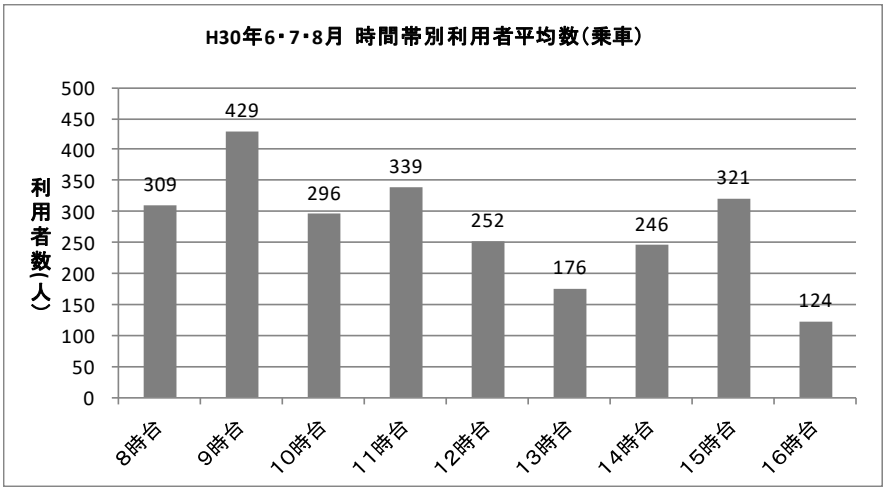
表　オンデマンドバス利用状況

	H30年6月	7月	8月	月平均
乗車人数	2402	2520	2670	2531
実利用者数	331	323	306	320
1日平均	114	120	116	117

c)時間帯別利用状況

時間帯別利用者数を見ると9時台が最も多く、次いで11時台、15時台が多くなっています。

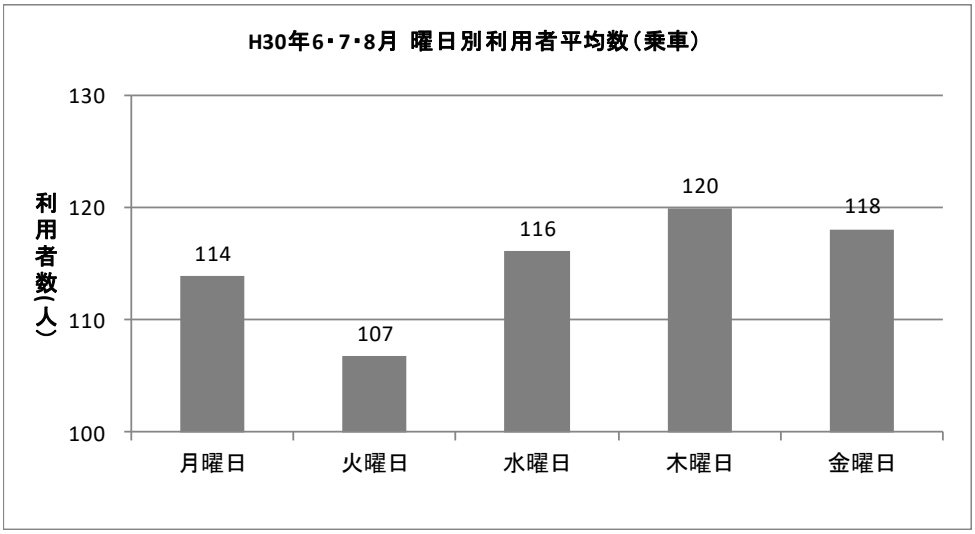
図　時間帯別利用者平均数



d)曜日別利用状況

曜日別利用者数を見ると、木曜日が最も多く、次いで金、水、月の順に多くなっています。

図　曜日別利用者平均数



e) 乗降場利用状況

2018年6～7月中に利用があったバス停乗降場数は200箇所であり、全乗降場242箇所に対して約8割の利用割合となっています。

表　乗降場使用状況（全242箇所）

	使用乗降場数	使用割合
平成30年6月	181	74.8%
7月	173	71.5%
8月	178	73.6%
6～8月	200	82.6%

f) 利用の多い乗降場

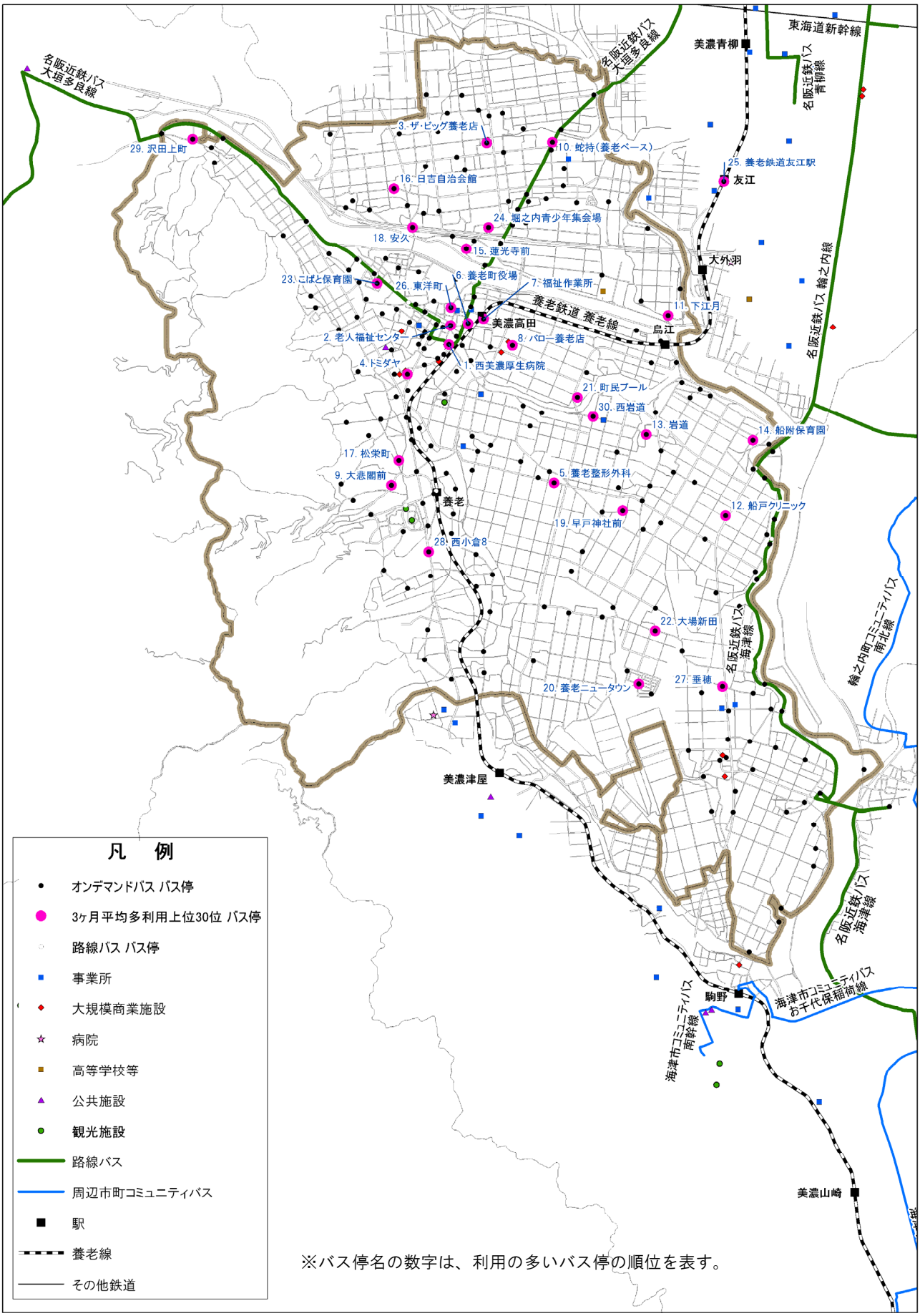
2018年６～８月中に利用されたバス停の乗降人数を計上して順位づけを行うと、１位が西美濃厚生病院(10.6%)、２位が老人福祉センター(6.7%)、３位がザ・ビッグ養老店(4.5%)、４位がトミダヤ(3.9%)、５位が養老整形外科(3.9%)、６位が養老町役場(3.3%)となっています。

また、実利用者数（リピーターを計上しない）を見ると、１位が西美濃厚生病院(14.9%)、２位が養老町役場(5.9%)、３位がトミダヤ(5.4%)、４位が養老整形外科(4.8%)、５位が老人福祉センター(3.4%)、６位がザ・ビッグ養老店(2.5%)となっています。

表　利用の多い乗降場

順位	ﾊﾞｽ停番号	表示番号	名　称	6～8月乗降者数			実利用者数		利用頻度
				合計	月平均	割合	月平均	割合	平均回数
1	3	高田3	西美濃厚生病院	1606	535	10.6%	161	14.9%	3.3
2	2	高田2	老人福祉センター	1022	341	6.7%	37	3.4%	9.2
3	212	日吉14	ザ･ビッグ養老店	682	227	4.5%	27	2.5%	8.4
4	52	養老17	トミダヤ	618	206	4.1%	58	5.4%	3.6
5	78	広幡9	養老整形外科	580	193	3.8%	52	4.8%	3.7
6	1	高田1	養老町役場	508	169	3.3%	64	5.9%	2.6
7	28	高田28	福祉作業所	498	166	3.3%	18	1.7%	9.2
8	243	高田-39	バロー養老店	407	136	2.7%	20	1.8%	6.8
9	62	養老27	大悲閣前	382	127	2.5%	9	0.8%	14.1
10	180	小畑12	蛇持(養老ベース)	278	93	1.8%	5	0.4%	18.6
11	176	小畑8	下江月	276	92	1.8%	6	0.6%	15.3
12	160	笠郷22	船戸クリニック	275	92	1.8%	22	2.1%	4.2
13	79	広幡10	岩道	256	85	1.7%	11	1.0%	7.7
14	157	笠郷19	船附保育園	222	74	1.5%	4	0.4%	18.5
15	187	多芸東2	蓮光寺前	217	72	1.4%	4	0.3%	18.0
16	210	日吉12	日吉自治会館	199	66	1.3%	4	0.4%	16.5
17	60	養老25	松栄町	198	66	1.3%	9	0.8%	7.3
18	204	日吉6	安久	189	63	1.2%	10	0.9%	6.3
19	148	笠郷10	早戸神社前	186	62	1.2%	4	0.4%	15.5
20	111	池辺7	養老ニュータウン	179	60	1.2%	9	0.8%	6.7
21	27	高田27	町民プール	178	59	1.2%	8	0.7%	7.4
22	109	池辺5	大場新田	169	56	1.1%	5	0.5%	11.2
23	197	多芸西4	こばと保育園	161	54	1.1%	5	0.4%	10.8
24	201	日吉3	堀之内青少年集会場	159	53	1.0%	6	0.6%	8.8
25	238	231	養老鉄道友江駅	156	52	1.0%	14	1.3%	3.7
26	244	236 高田-40	東洋町	148	49	1.0%	5	0.5%	9.8
27	114	池辺10	垂穂	147	49	1.0%	6	0.6%	8.2
28	89	上多度7	西小倉8	145	48	1.0%	3	0.3%	16.0
29	37	37 養老2	沢田上町	137	46	0.9%	6	0.6%	7.7
30	80	広幡11	西岩道	135	45	0.9%	5	0.5%	9.0
総　計				15,184	5,058	100.0%	1,087	100.0%	

図　利用の多いバス停位置図（上位30位）



※バス停名の数字は、利用の多いバス停の順位を表す。

g)バス停間乗降（ＯＤ）の状況

利用のあったバス停間ＯＤ*を希望線としてプロットしてみると、養老町役場や西美濃厚生病院、老人福祉センター等が立地する中心市街地を形成している高田及び押越地域に乗降が集中しています。

バス停間で利用者の多い区間（3か月平均利用者で日1人以上の利用を抽出するためＯＤ量21以上を対象とした）を抽出してみると、**往復利用で最も多いのが蛇持(養老ベース)⇔日吉自治会館(55人)、次いで老人福祉センター⇔岩道(43人)**となっており、その利用者の内訳をみると３～４名でリピート利用されている状況が伺えます。

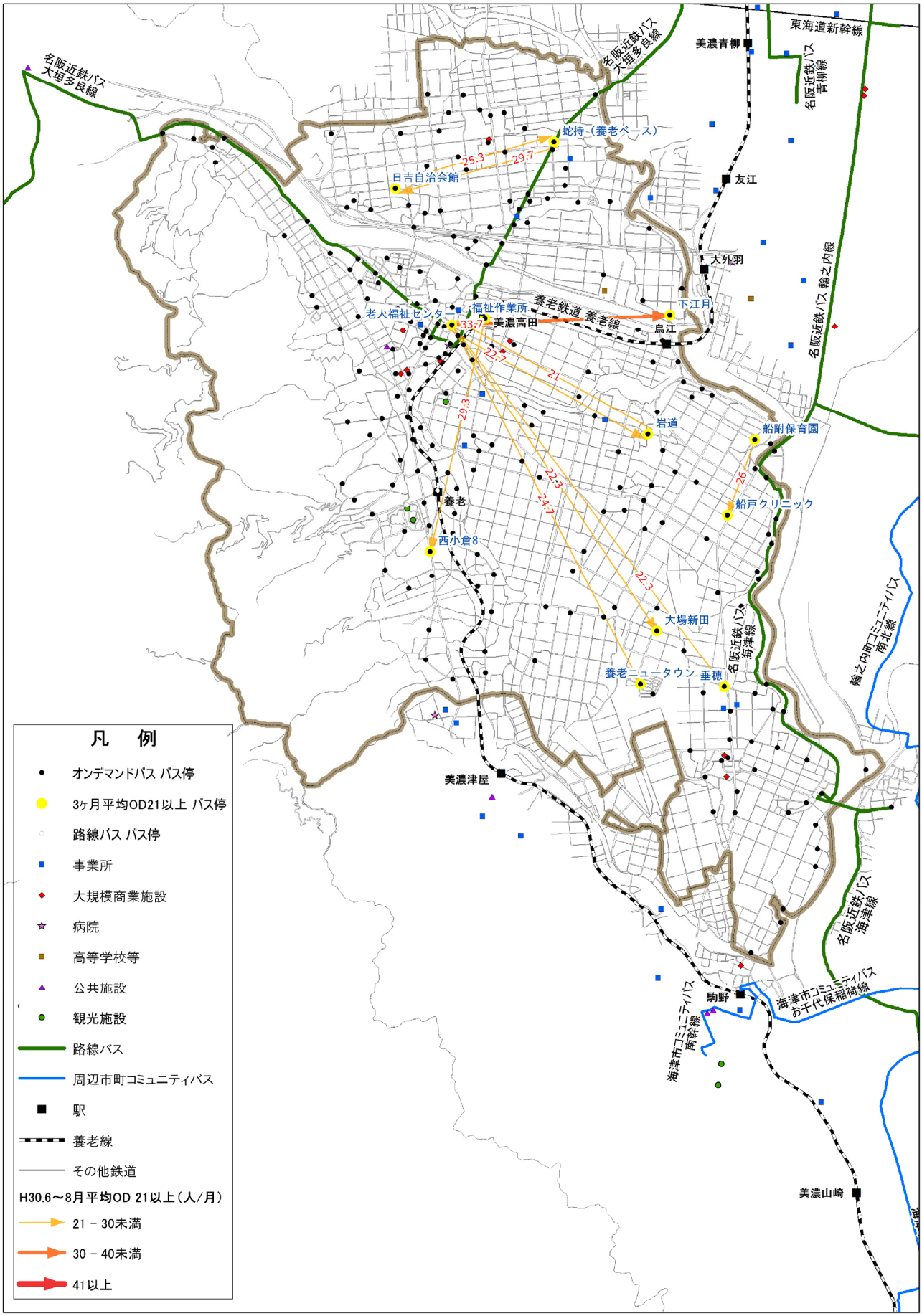
なお、老人福祉センターから乗車し、特定のバス停（下江月、養老ニュータウン、大場新田、垂穂）に降車するという復路の利用が多い区間が見られます。（これは、老人福祉センターへのアクセスはオンデマンドバス以外の交通手段を使っているケース、または、行きに西美濃厚生病院や養老町役場に立ち寄って、徒歩で老人福祉センターに移動して用事を済ませてから帰宅するケースが考えられます。）

表　バス停間乗降利用者数(2018年6～8月平均ＯＤ量21以上)

乗車バス停		降車バス停		利用者数 3ヶ月平均	利用者特性
番号	バス停名	番号	バス停名		
180	蛇持（養老ベース）	210	日吉自治会館	29.7	女性:40代 1名　（男性3名 男性:40代 1名，10代 1名，10代以下 1名　親子)
210	日吉自治会館	180	蛇持（養老ベース）	25.3	女性:40代 1名　（男性3名 男性:40代 1名，10代 1名，10代以下 1名　親子)
2	老人福祉センター	79	岩道	22.7	女性:80代 2名 男性:20代 1名，60代 1名
79	岩道	2	老人福祉センター	21.0	女性:80代 1名 男性:20代 1名，90代 1名
2	老人福祉センター	176	下江月	33.7	女性:60代 1名，70代 1名，80代 2名
2	老人福祉センター	111	養老ニュータウン	24.7	女性:80代 2名，90代 1名 男性:60代 1名，80代 1名
2	老人福祉センター	109	大場新田	22.3	女性:80代 1名，90代 1名
2	老人福祉センター	114	垂穂	22.3	女性:60代 2名，70代 1名，80代 1名
28	福祉作業所	89	西小倉8	29.3	女性:30代 1名 男性:20代 1名
157	船附保育園	160	船戸クリニック	26.0	女性:70代 1名 男性:70代 1名

＊ＯＤ：あるゾーン（出発地:origin）からあるゾーン（到着地:destination）へ移動する交通量のこと。

図　バス停間乗降図(OD量21以上)(往路・復路別図)



2. 町民ニーズの把握等

1）町民アンケート

（1）調査概要

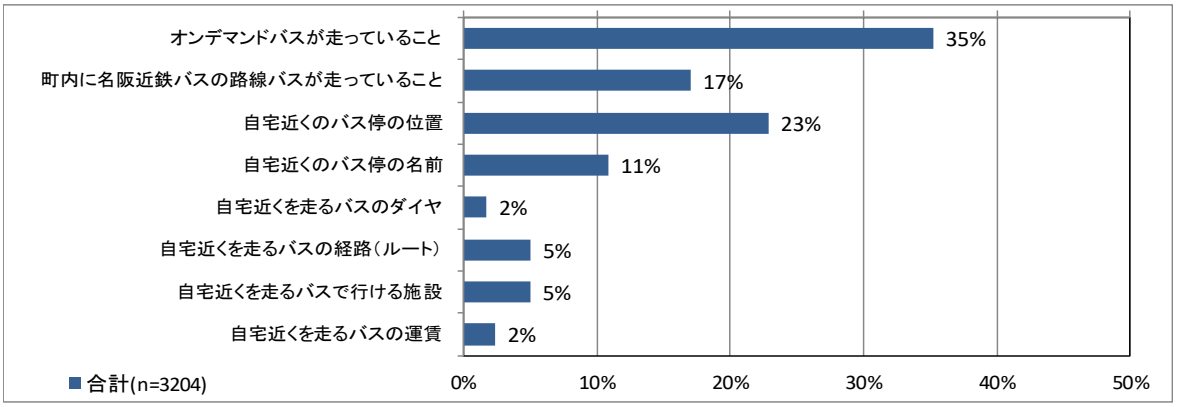
項目	内容
調査対象	15歳以上の町民から無作為に抽出した3,000人
調査方法	郵送による配布、回収
調査時期	発送：2018年8月31日（金）／回答期限：2018年9月14日（金）
回収数	1226通（回収率：40.9%）

（2）調査結果

①バスの認知度

・オンデマンドバスの認知度は約35%、利用に関する情報の認知度が特に低い値となっています。

図　バスの認知度



②公共交通で行きたい施設

・町内では、オンデマンドバスによるスーパー、病院への外出の希望が多くなっています。

・町外では、オンデマンドバスによるイオンモール大垣、大垣市民病院への外出の希望が多く見られます。

図　交通手段別行きたい施設（町内・オンデマンドバス）

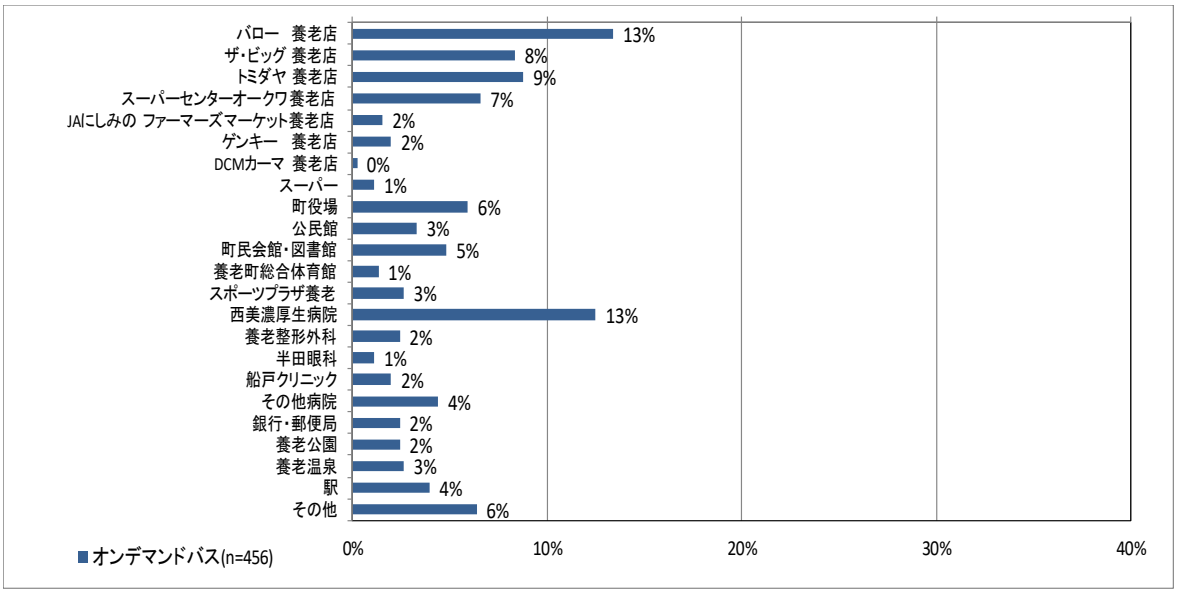
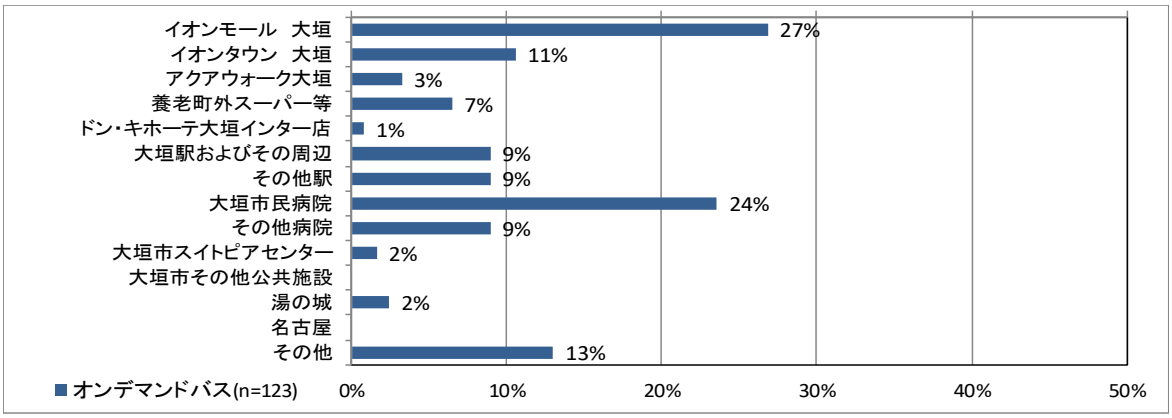


図　交通手段別行きたい施設（町外・オンデマンドバス）



③バスの役割

・路線バスは自動車が利用できない場合の交通手段としての評価が高くなっています。

・オンデマンドバスは、「自動車が利用できない場合の交通手段」、「通院・買物のための交通手段」、「普段は利用しないが、いつでも利用できるという安心感」、「町の活性化や活力につながる」、「養老鉄道の駅への交通手段」など幅広い面で重要と認識されています。

図　路線バスの項目別重要度

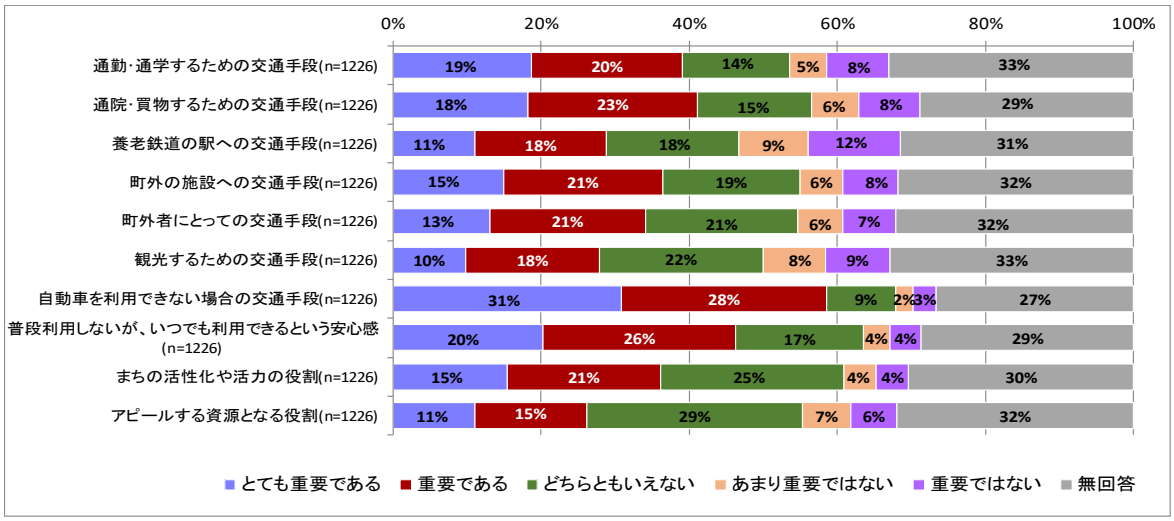
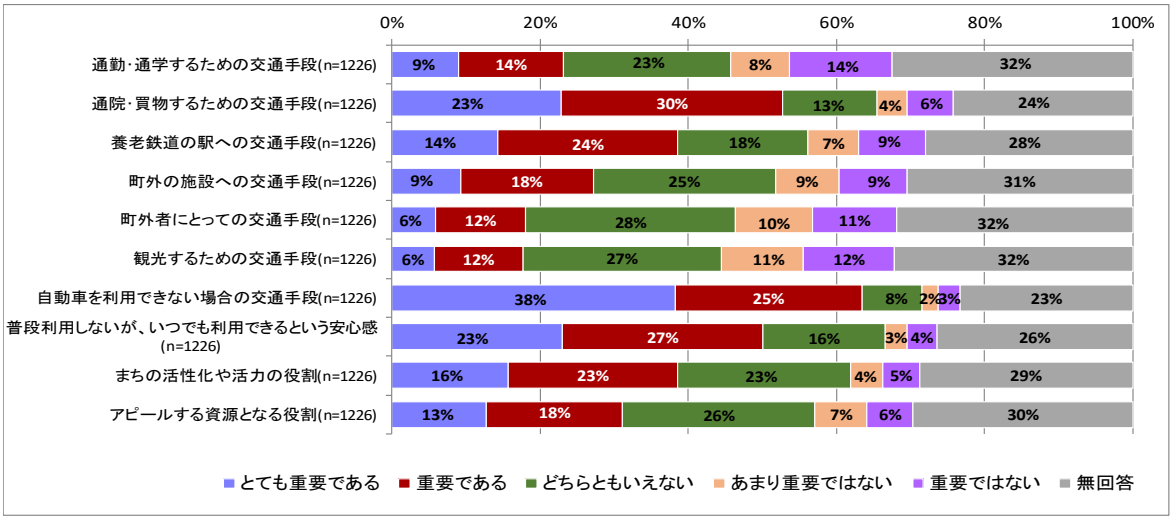


図　オンデマンドバスの項目別重要度



④オンデマンドバスについて

・オンデマンドバスを利用したことがある人は約 6%です。
・利用者の満足率は約 64%と高くなっています。
・予約方法のわかりやすさ、運行形態（土日祝日の運行、夕方の運行）、定時性などの向上により利用促進が期待されます。定時定路線運行へのニーズもみられます。

図　利用頻度

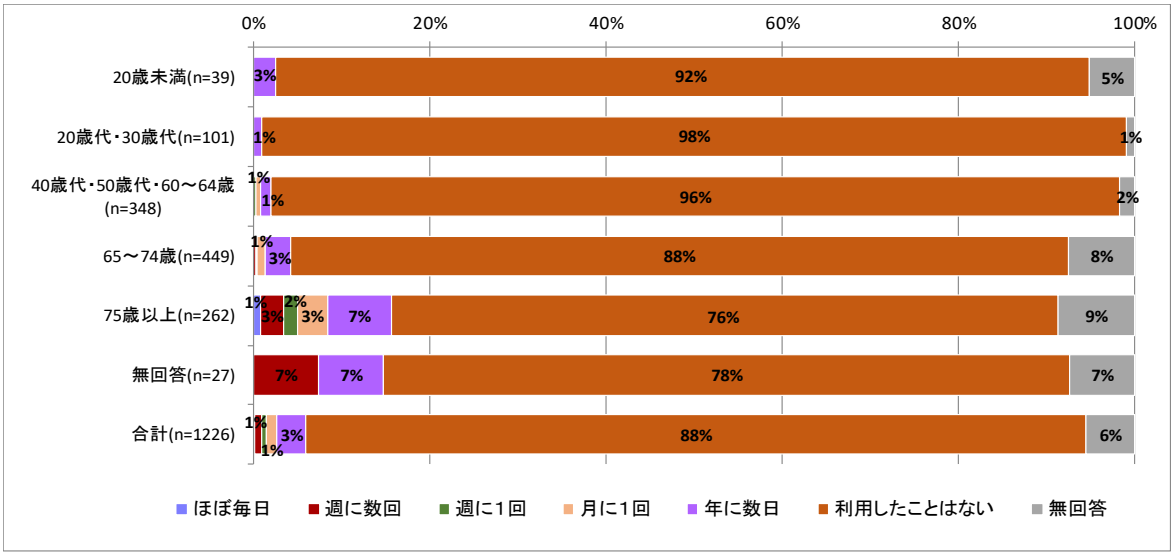


図　満足度

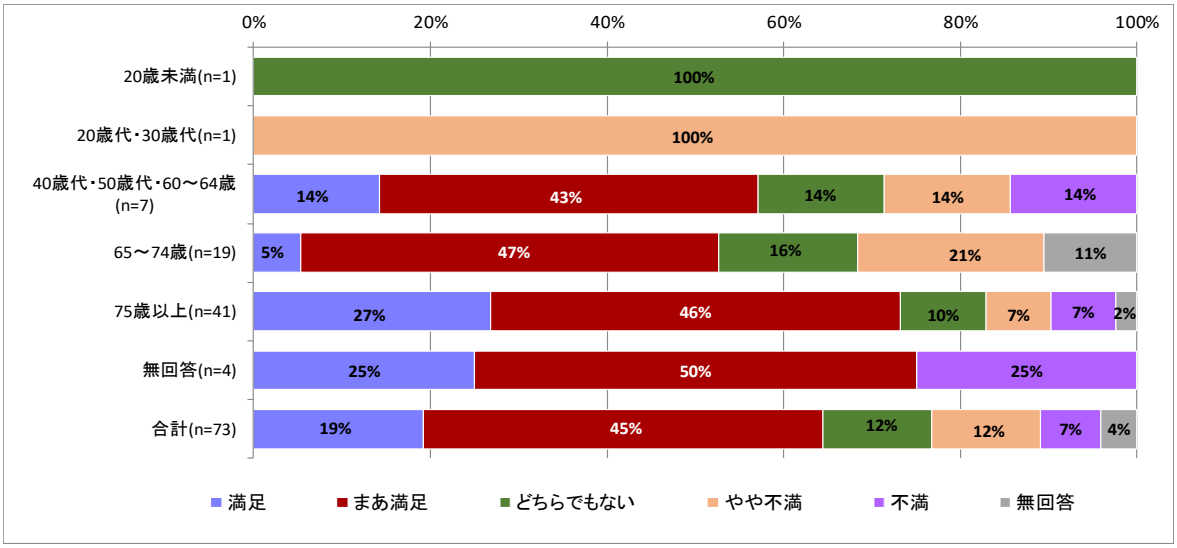


図　不満理由

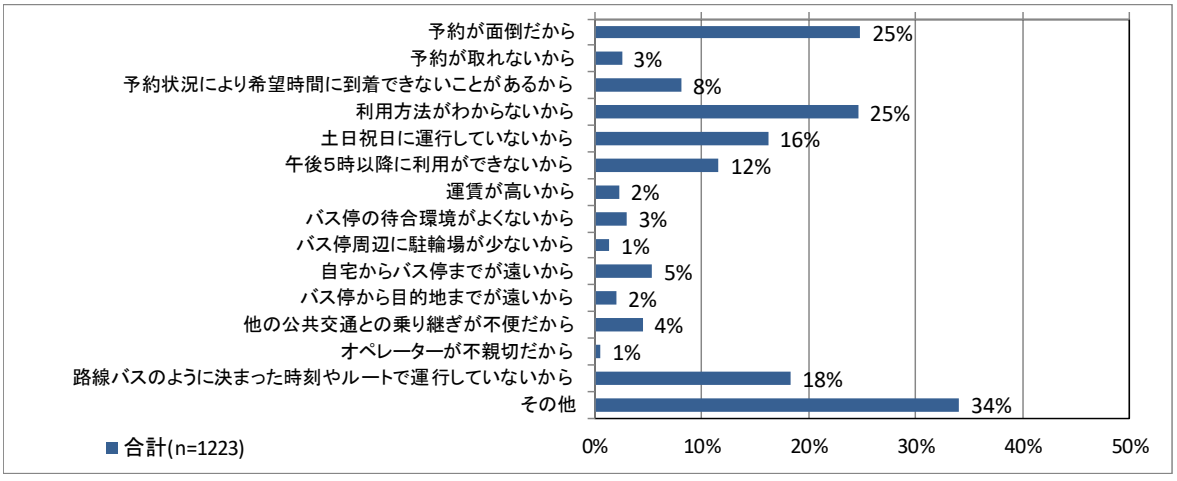


図　今後の利用意向

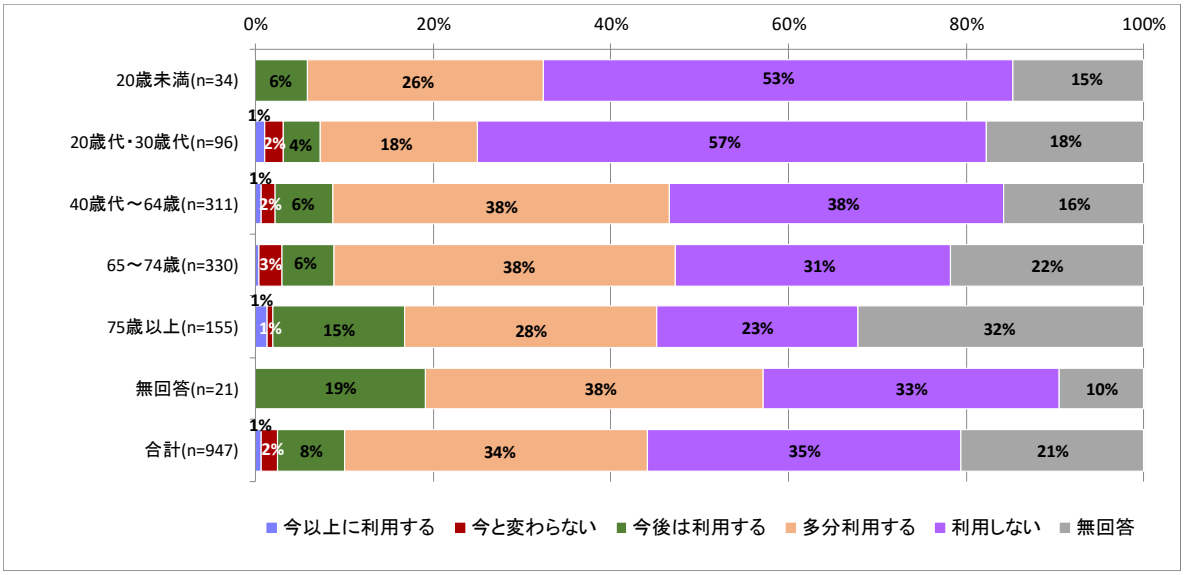
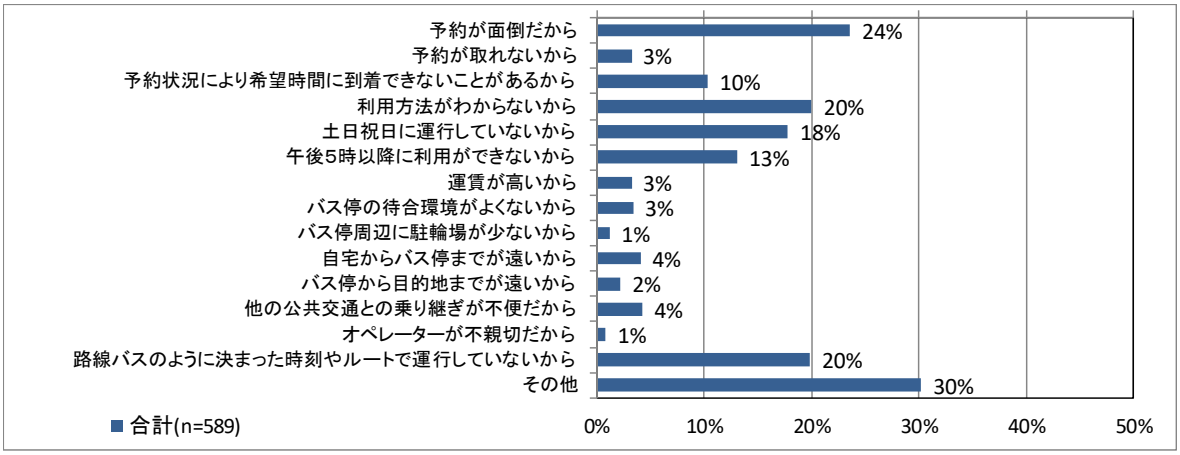


図　利用意向がある人の不満理由



２）乗降調査

（１）調査概要

項目	内容	
調査対象	養老町オンデマンドバス、名阪近鉄バス　大垣多良線・海津線の全利用者	
調査方法	バス乗車時にビンゴカード形式のODカードを配布、降車時に回収	
調査時期	養老町オンデマンドバス	2018年9月10日（月）～14日（金）
	名阪近鉄バス　大垣多良線・海津線	2018年9月14日（金）、16日（日）
回収数	養老町オンデマンドバス	628票
	名阪近鉄バス　大垣多良線（平日）	222票
	名阪近鉄バス　大垣多良線（休日）	125票
	名阪近鉄バス　海津線（平日）	326票
	名阪近鉄バス　海津線（休日）	182票

（２）調査結果

①利用目的

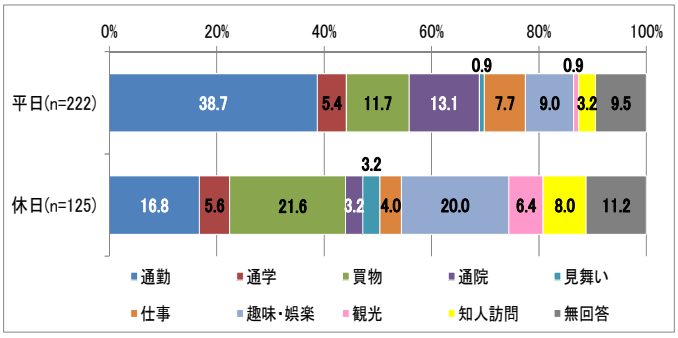
・大垣多良線について、平日は通勤目的が約 39%で最も多く、休日は買物目的が約 22%、趣味・娯楽目的が 20%となっています。

・海津線について、平日は通勤目的の利用が最も多く、次いで通学目的が多くなっています。休日は趣味・娯楽目的が多く、買物目的の割合も増えています。

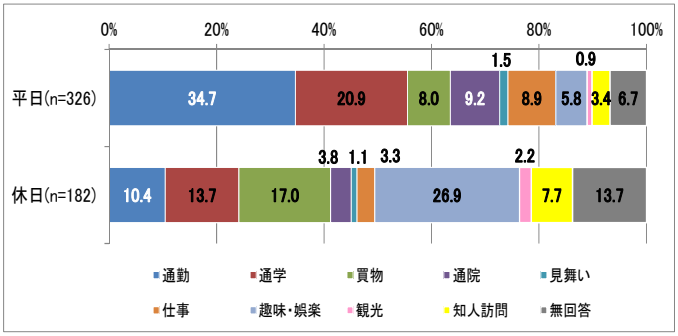
・オンデマンドバスについて、どの調査日も通院目的が最も多くなっていますが、9 月 14 日金曜日は特に高く、約 45%が通院目的の外出となっています。

図　利用目的

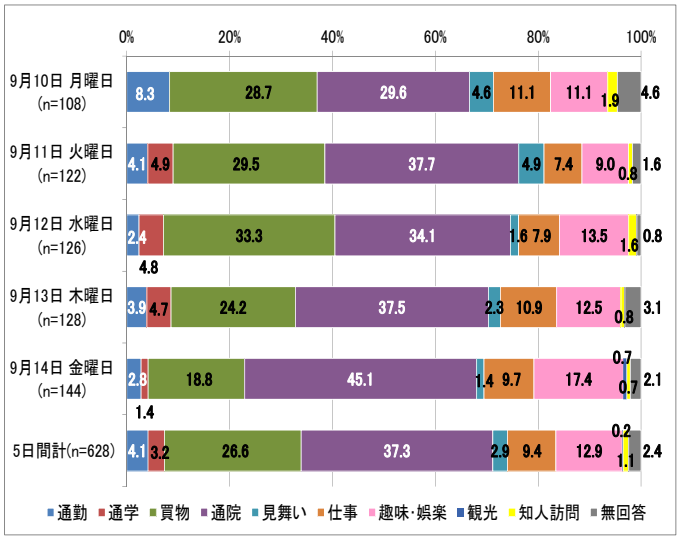
（名阪近鉄バス　大垣多良線）



（名阪近鉄バス　海津線）



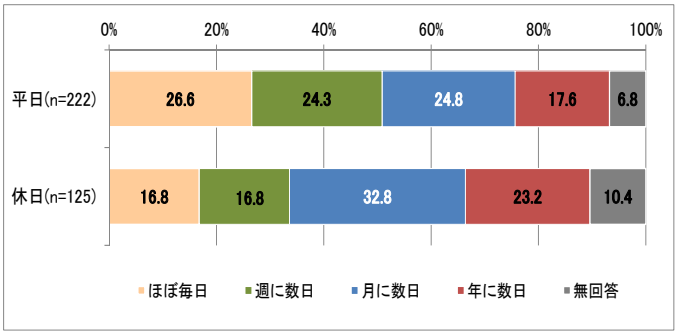
（養老町オンデマンドバス）



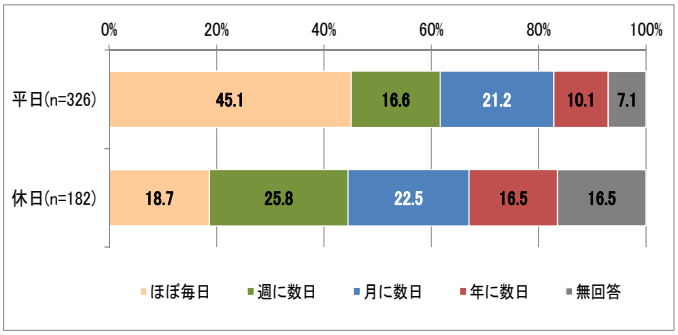
・大垣多良線について、平日利用者の利用頻度は、ほぼ毎日、週に数回、月に数回、の頻度がほぼ同じ割合です。休日は月に数回の利用をする人が 3 割以上となりました。
・海津線について、週に数日以上の利用割合が平日には約 62%、休日は約 45%です。
・オンデマンドバスについて、5 日間計では週に数回以上が約 65%を占めています。

図　利用頻度

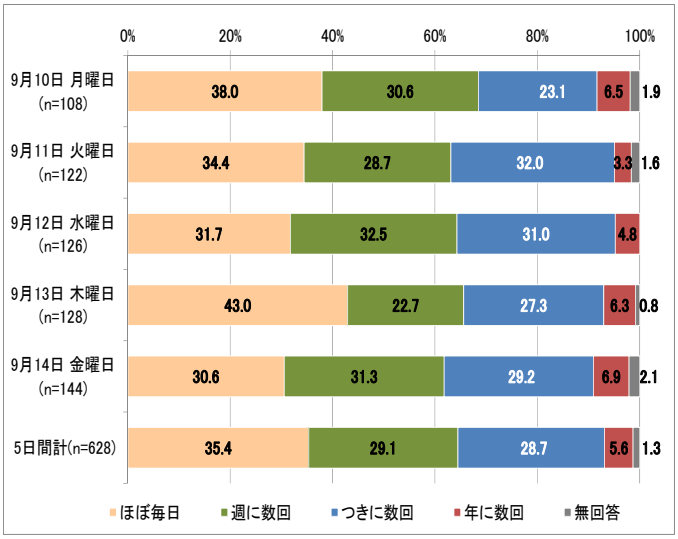
（名阪近鉄バス　大垣多良線）



（名阪近鉄バス　海津線）



（養老町オンデマンドバス）



③バス停間ＯＤ

・大垣多良線のバス停間 OD については、大垣駅前から久瀬川四丁目、静里、栄町の 3 つのバス停間の平日 1 日の平均利用者が 10 人以上となっており、平日休日ともに大垣駅を起点・終点とした移動が中心です。

・海津線について、大垣駅前を起点、終点とした移動が中心です。

図　バス停間 OD 図（平日 1 日の平均（人/日））

大垣多良線【往路・復路】

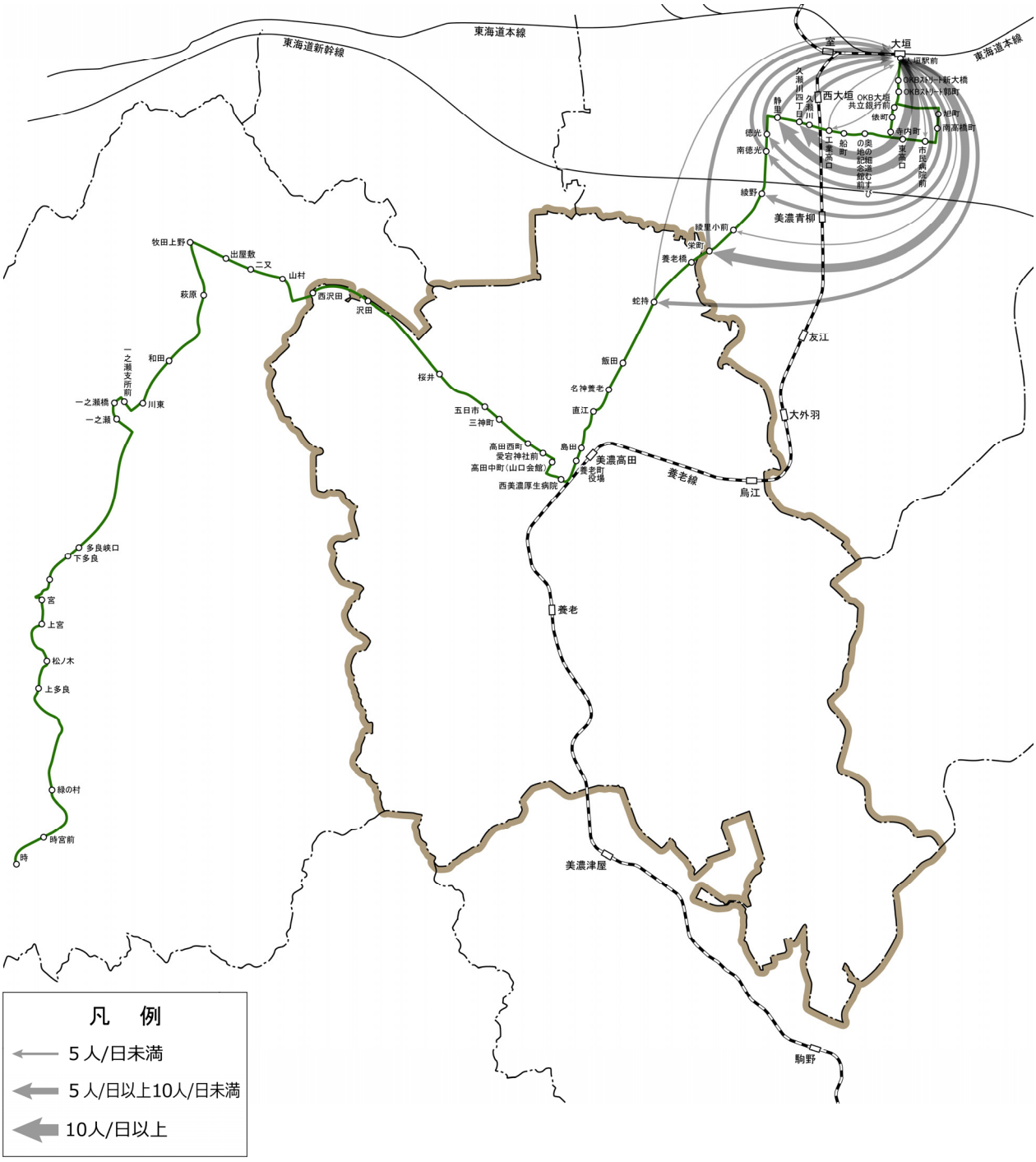


図　バス停間 OD 図（休日 1 日の平均（人/日））

大垣多良線【往路･復路】

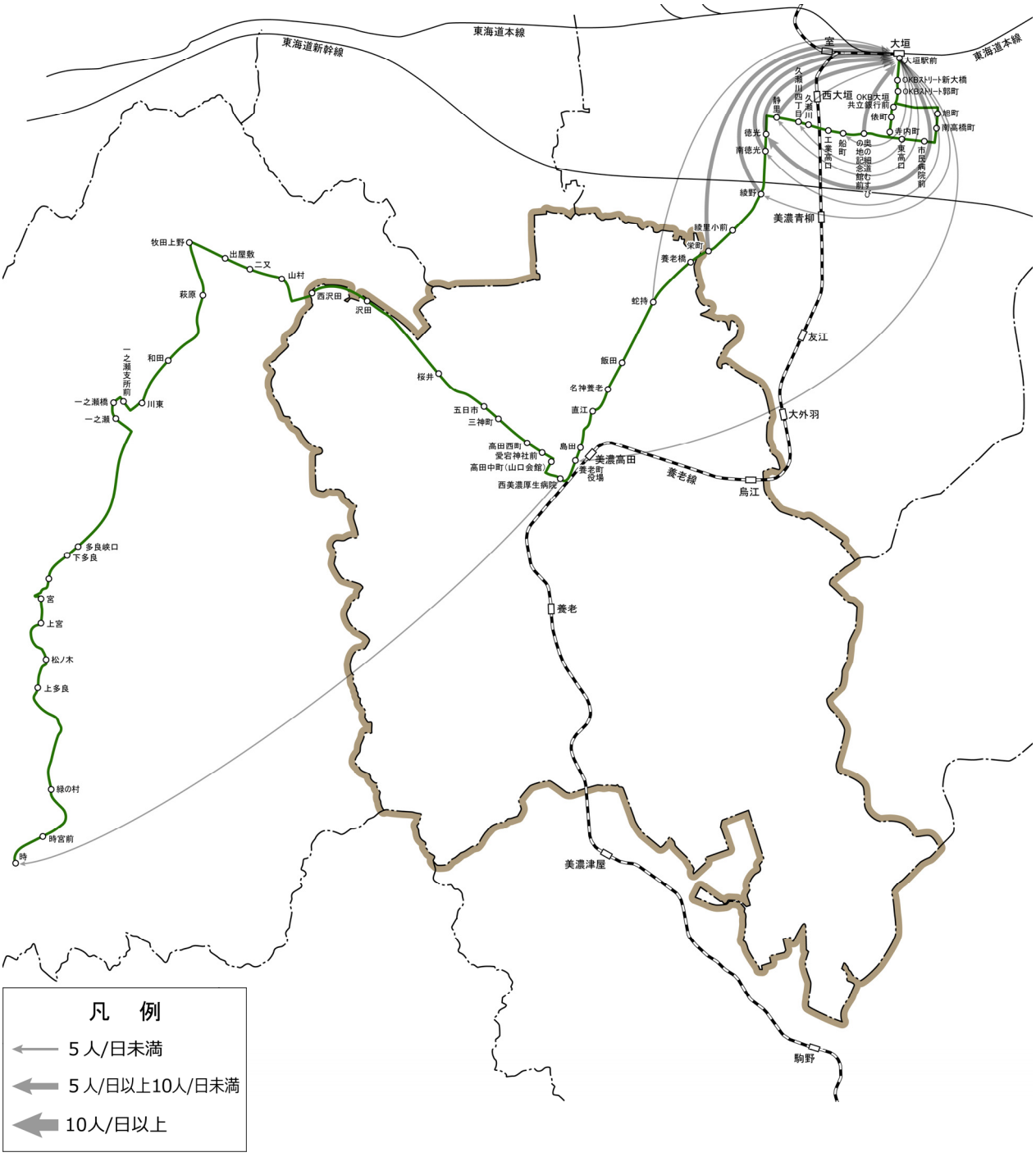


図　バス停間 OD 図（平日 1 日の平均（人/日））

海津線【往路・復路】

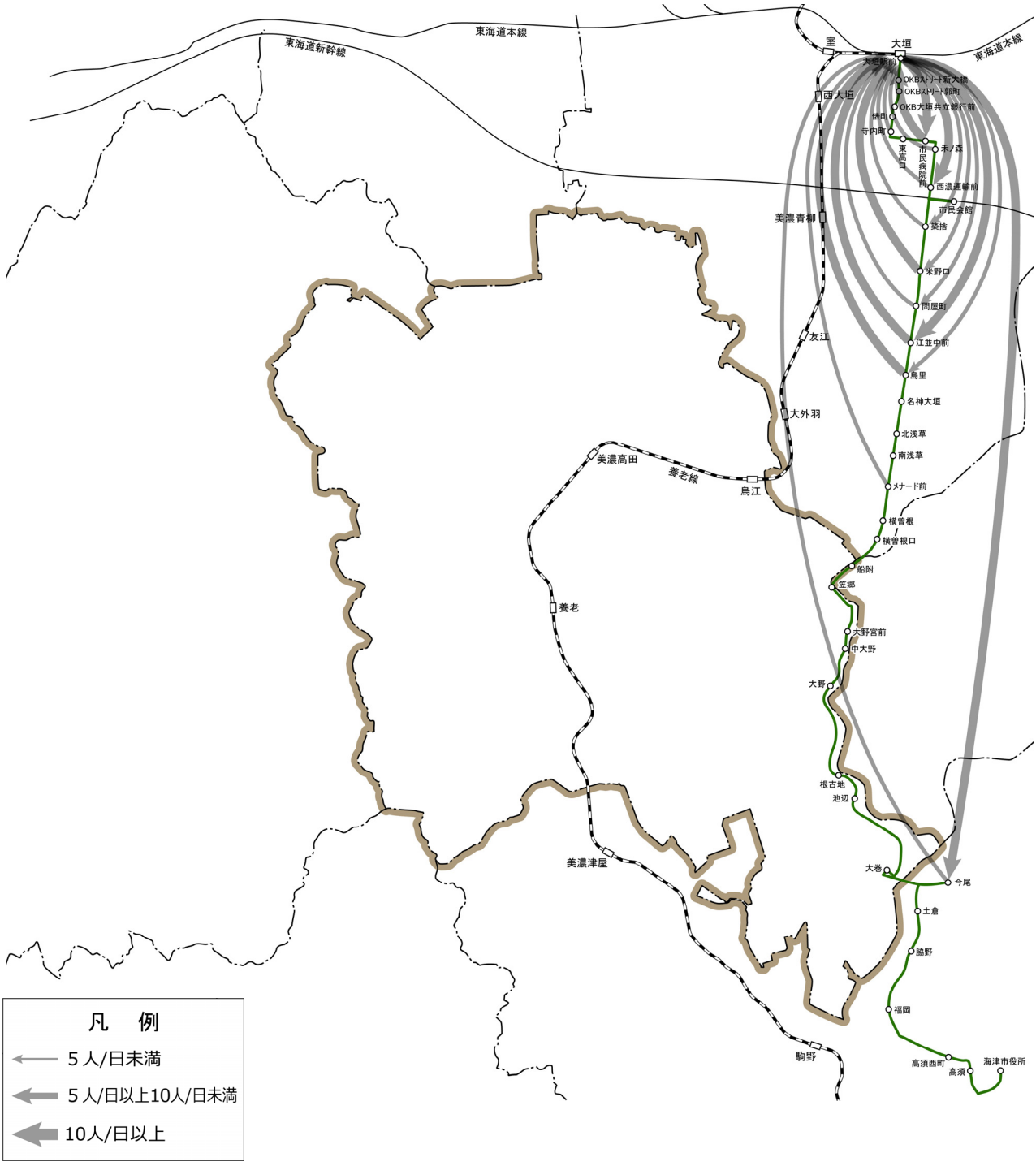
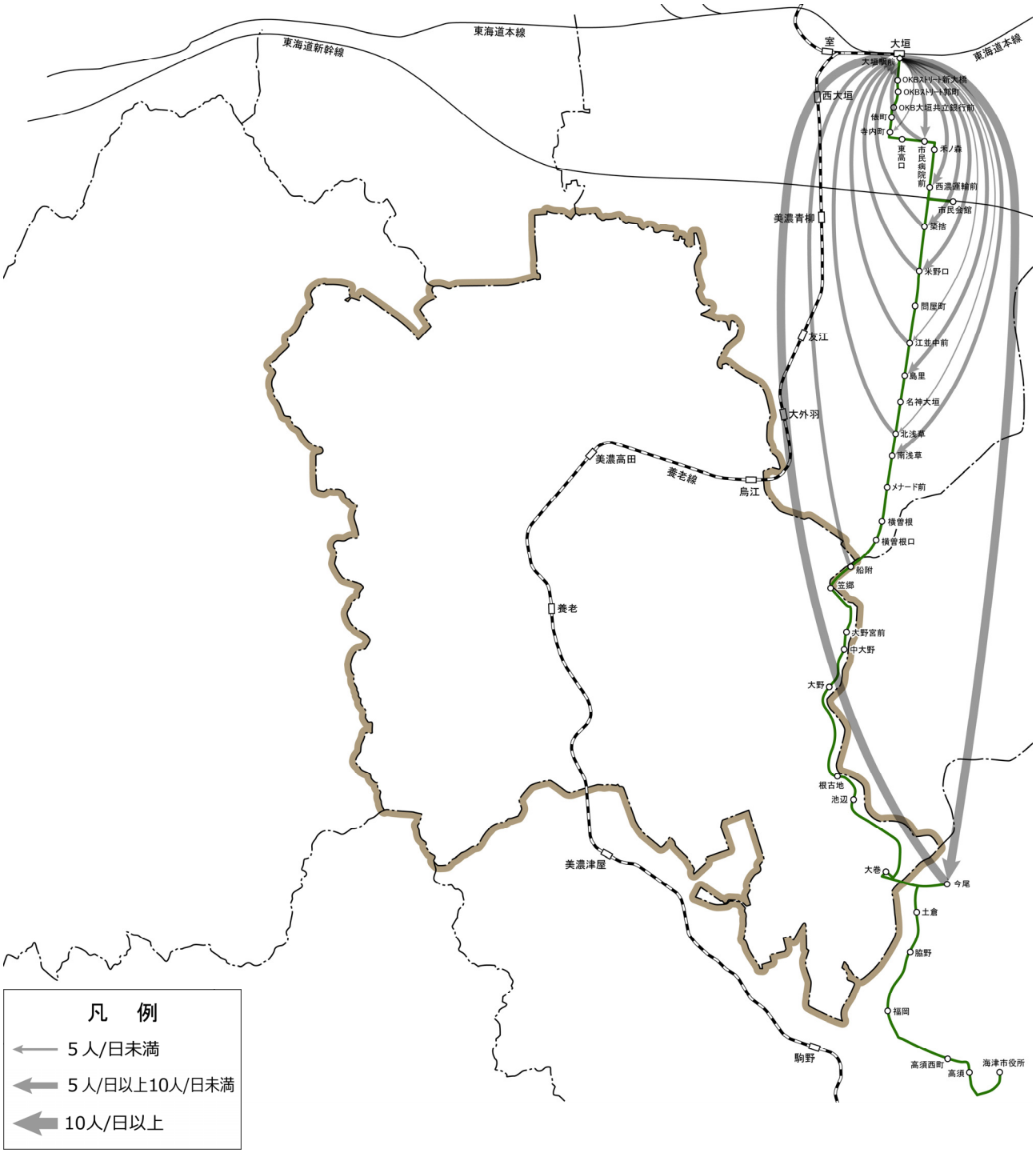


図　バス停間 OD 図（休日 1 日の平均（人/日））

海津線【往路・復路】



３）利用者等アンケート

（１）調査概要

項目	内容	
調査対象	養老町オンデマンドバス、名阪近鉄バス　大垣多良線・海津線の全利用者	
調査方法	バス車内でアンケート調査票を配布、郵送回収（期間中一人一枚）	
調査時期	養老町オンデマンドバス	2018年9月10日（月）～14日（金）
	名阪近鉄バス　大垣多良線・海津線	2018年9月14日（金）、16日（日）
回収数	養老町オンデマンドバス	84票
	名阪近鉄バス　大垣多良線	63票（回収率：25.2%）
	名阪近鉄バス　海津線	36票（回収率：10.7%）
	路線不明	11票

（２）調査結果

①利用路線の「現状の満足度」と「今後の重要度」

・「総合的な満足度」については、３路線の中で最も満足度が高いのは養老町オンデマンドバスで、満足・ほぼ満足の回答割合が９割以上を占めています。

・名阪近鉄バス大垣多良線は「運行本数」に、海津線は「バス停の待合環境」に不満を持っている利用者が多くなっています。

・重要度については、名阪近鉄バス大垣多良線では「運行本数」、海津線では「運行している時間帯」、養老町オンデマンドバスでは「運行している時間帯」「バス停の位置」「オンデマンドバスの予約方法」がそれぞれ高くなっています。

図　利用したバス路線の現状の満足度（名阪近鉄バス　大垣多良線）

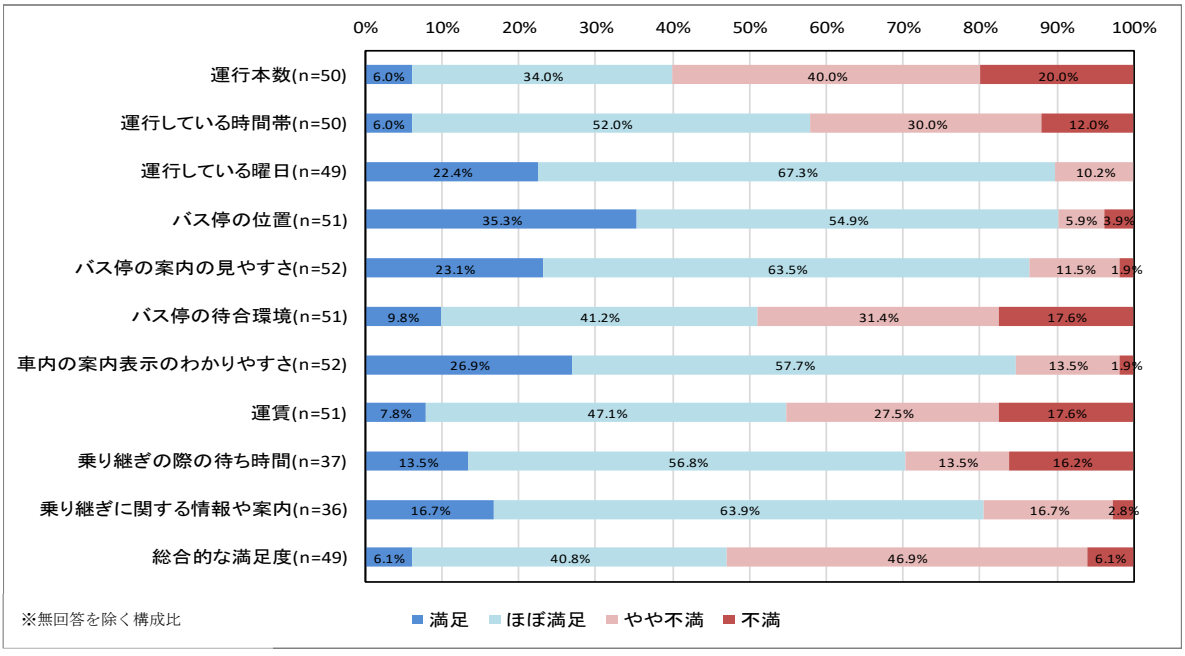


図　利用したバス路線のこれからの重要度（名阪近鉄バス　大垣多良線）

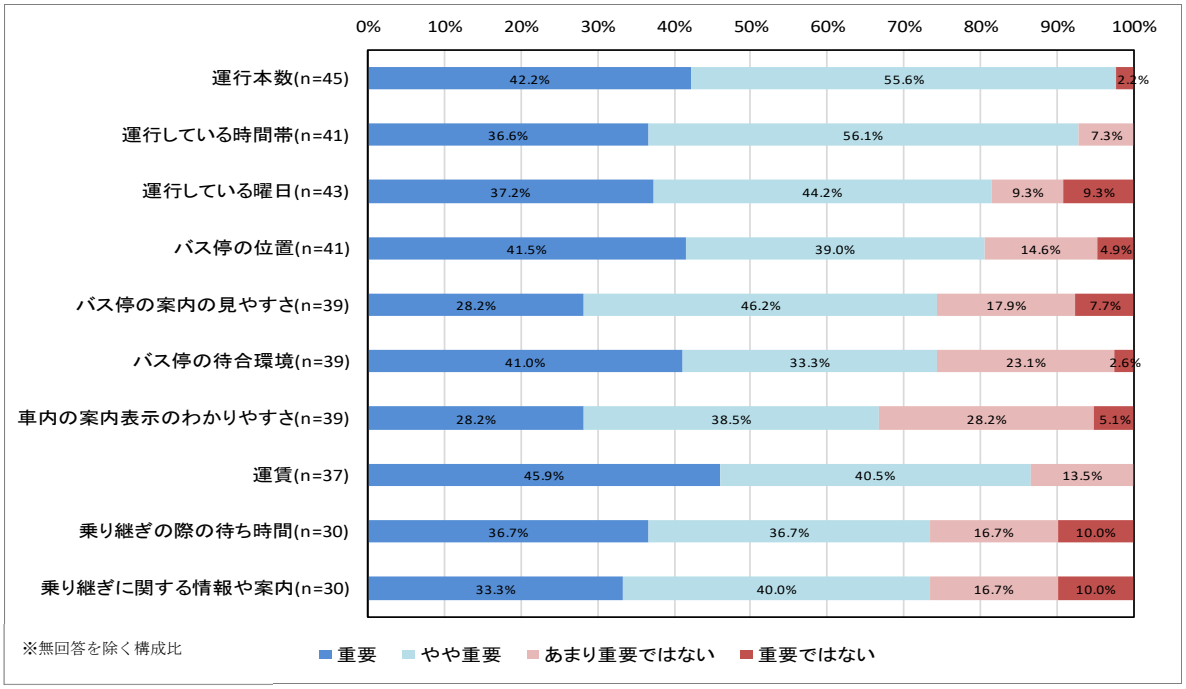


図　満足度と重要度の相関関係（名阪近鉄バス　大垣多良線）

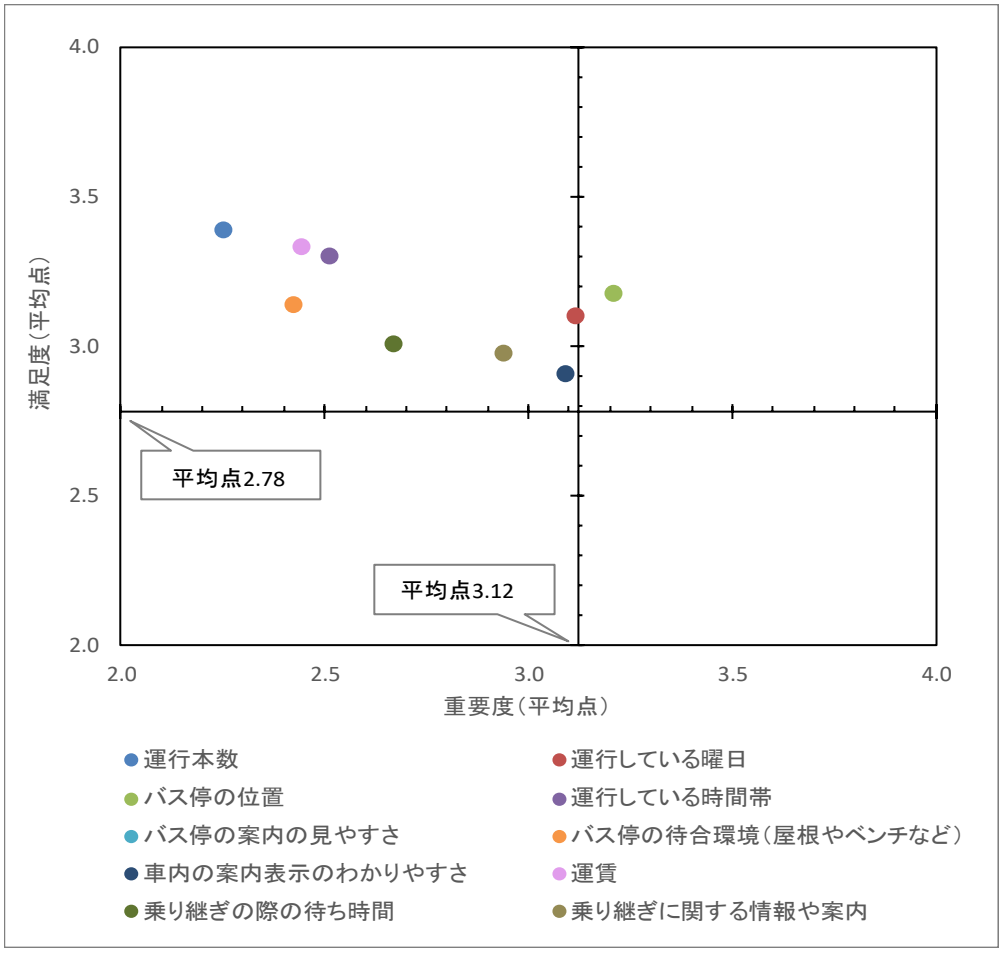


図　利用したバス路線の現状の満足度（名阪近鉄バス　海津線）

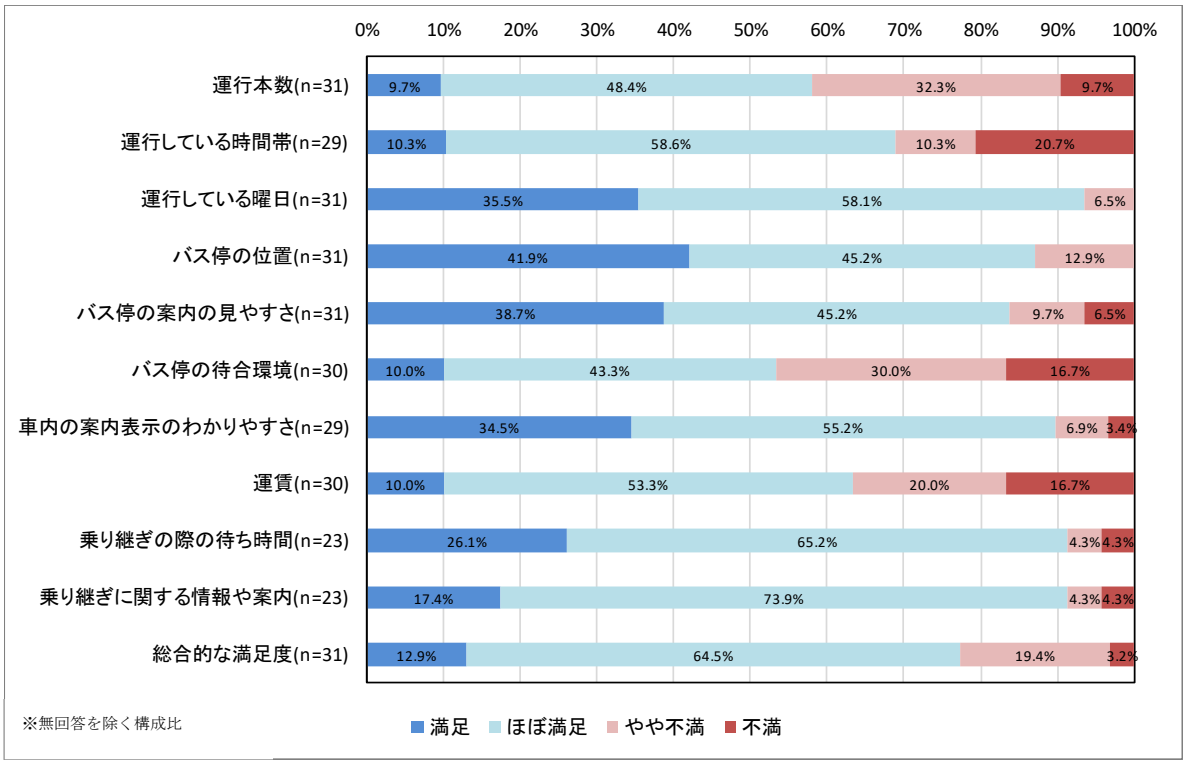


図　利用したバス路線のこれからの重要度（名阪近鉄バス　海津線）

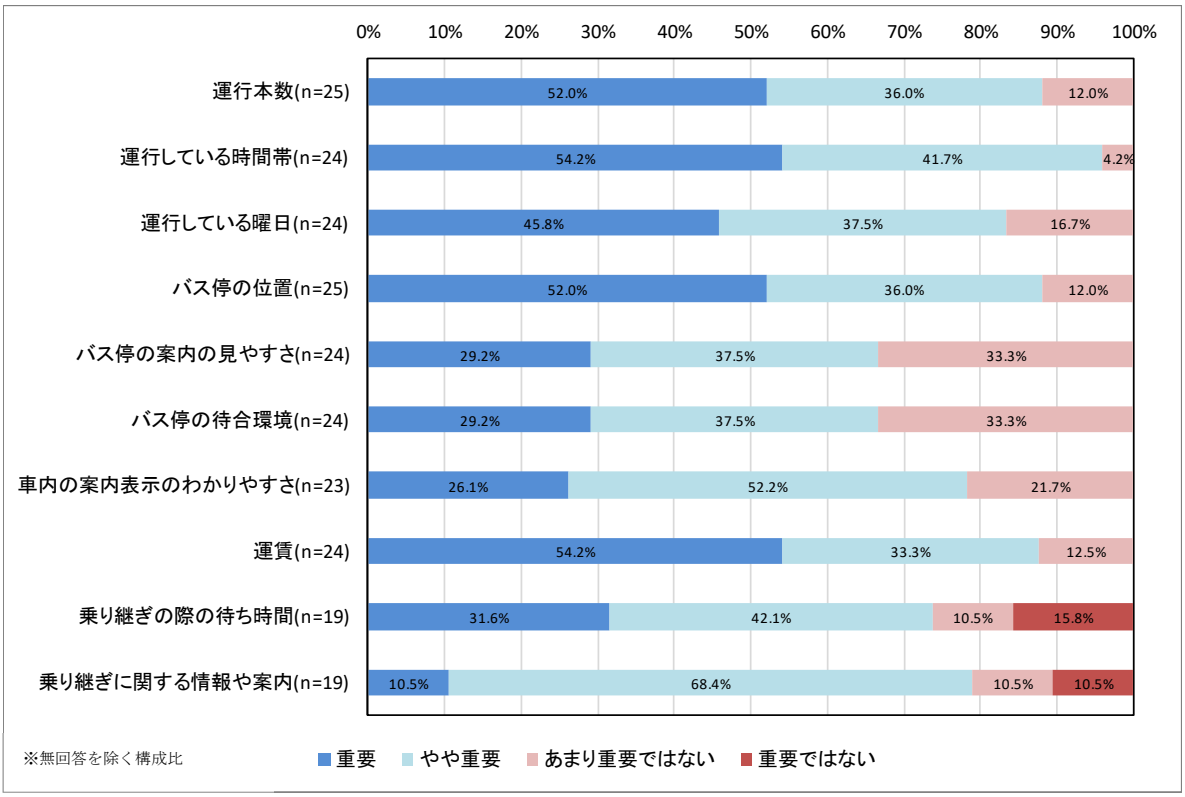


図　満足度と重要度の相関関係（名阪近鉄バス　海津線）

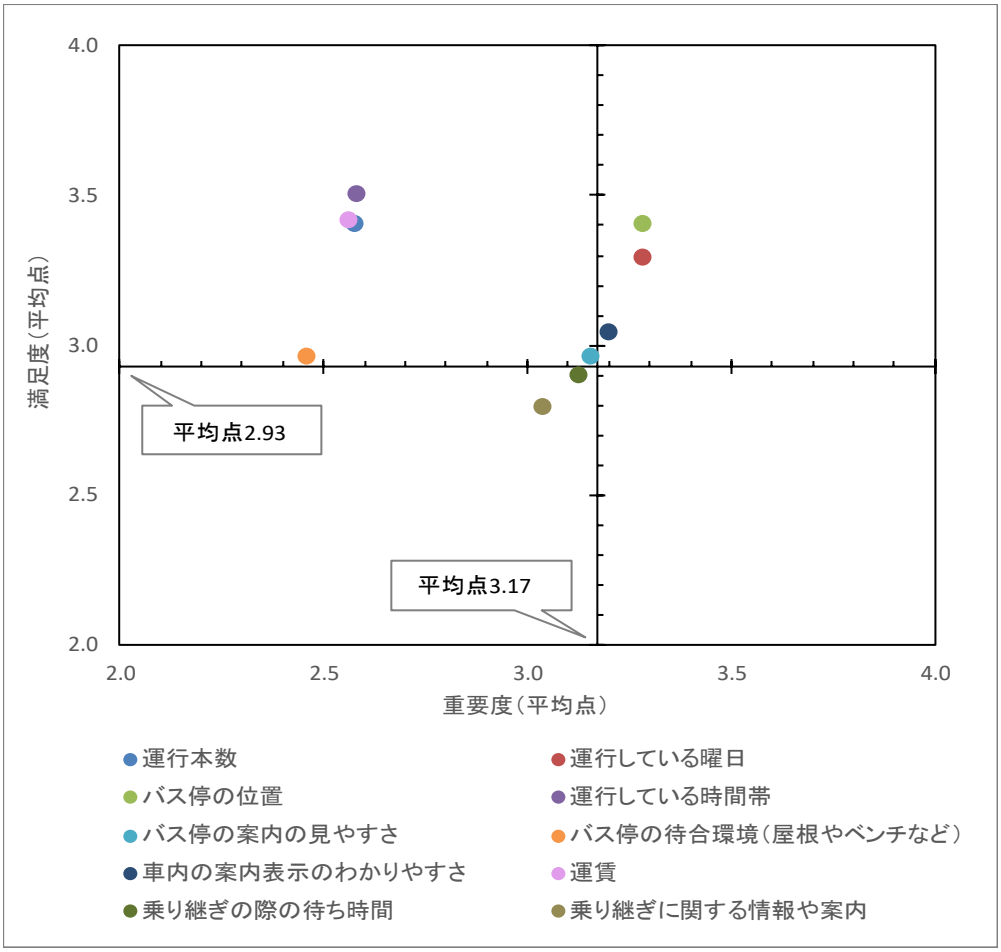


図　利用したバス路線の現状の満足度（養老町オンデマンドバス）

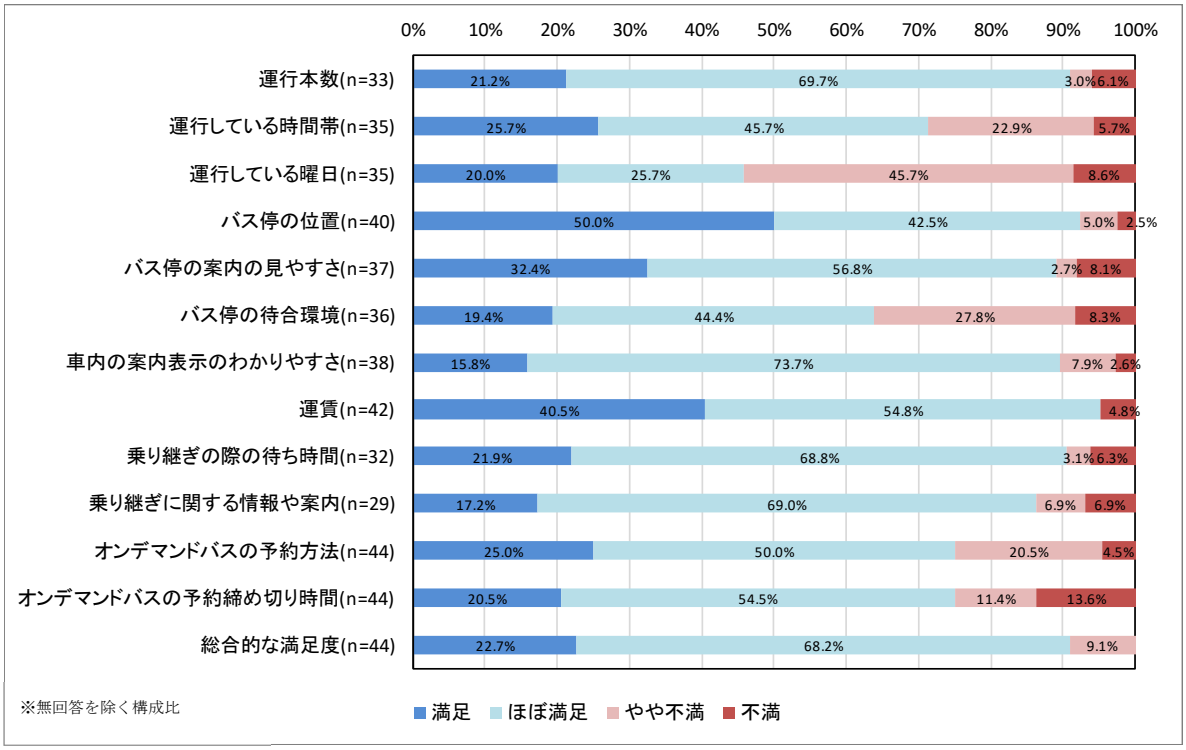


図　利用したバス路線のこれからの重要度（養老町オンデマンドバス）

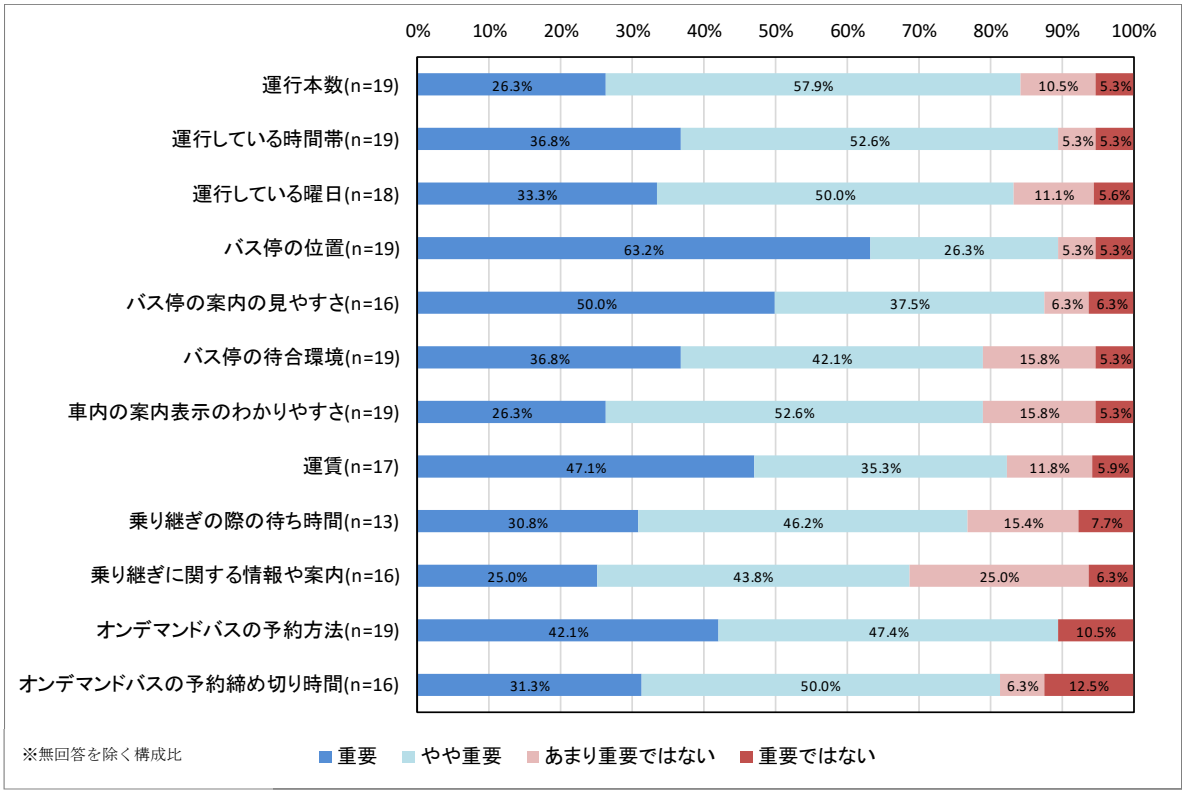
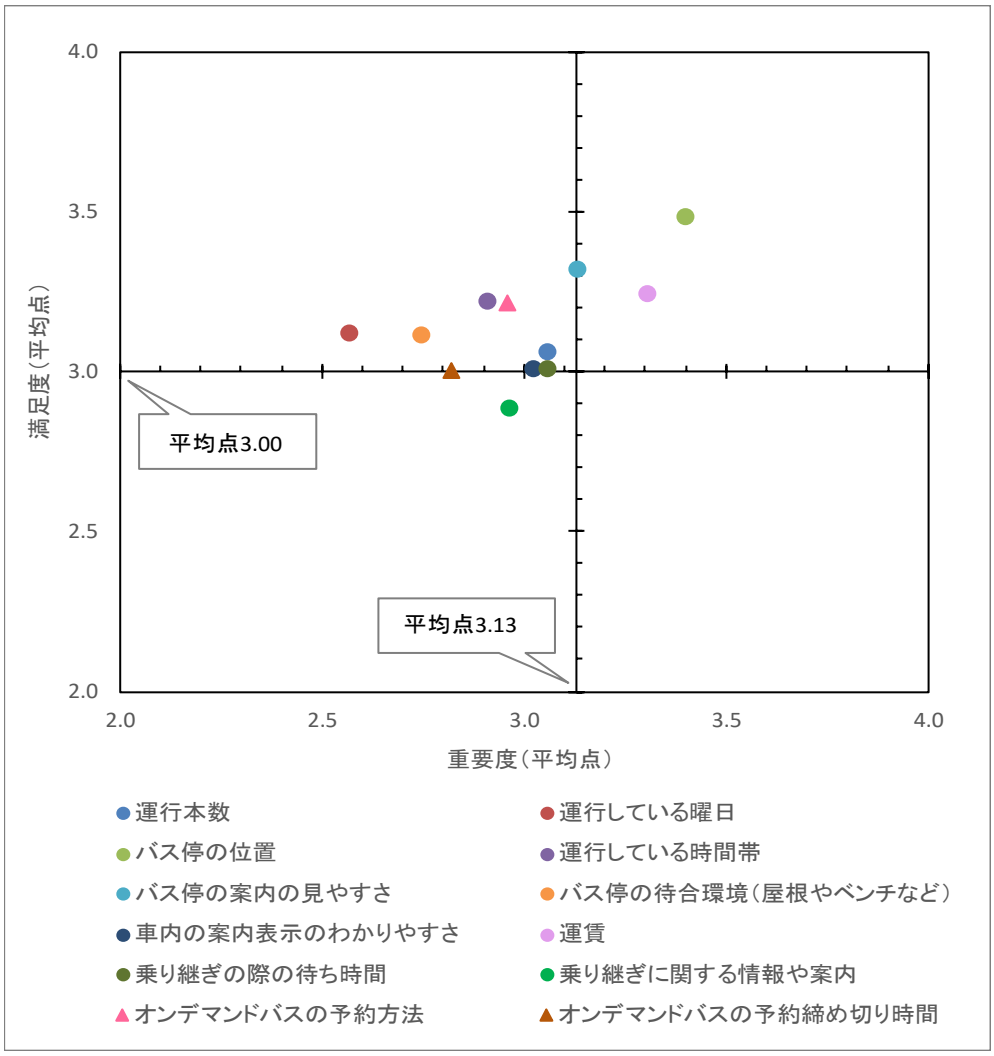


図　満足度と重要度の相関関係（養老町オンデマンドバス）



②路線バス及びオンデマンドバスの役割について

・路線バスの役割については、「通勤・通学」の重要度が高くなっています。

・オンデマンドバスの役割については、「安心感」「活性化・活力」の重要度が高くなっています。

・役割の重要度上位３項目で、名阪近鉄バス２路線とオンデマンドバスでは違う傾向が見られます。

図　路線バスの役割の重要度（名阪近鉄バス　大垣多良線）

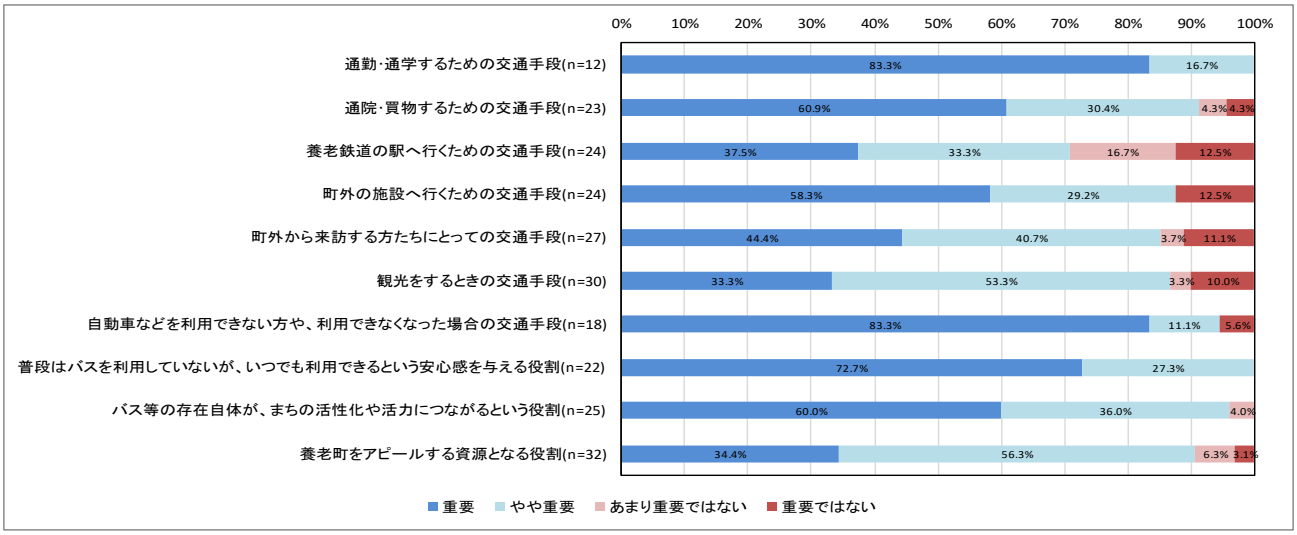


図　路線バスの役割の重要度（名阪近鉄バス　海津線）

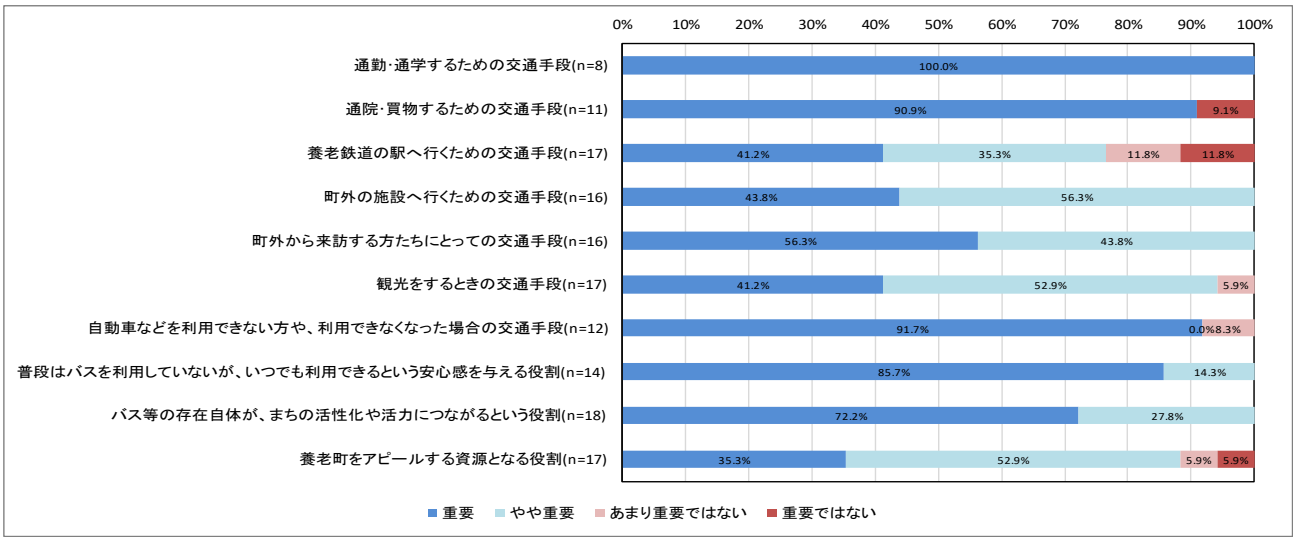


図　路線バスの役割の重要度（名阪近鉄バス　大垣多良線）

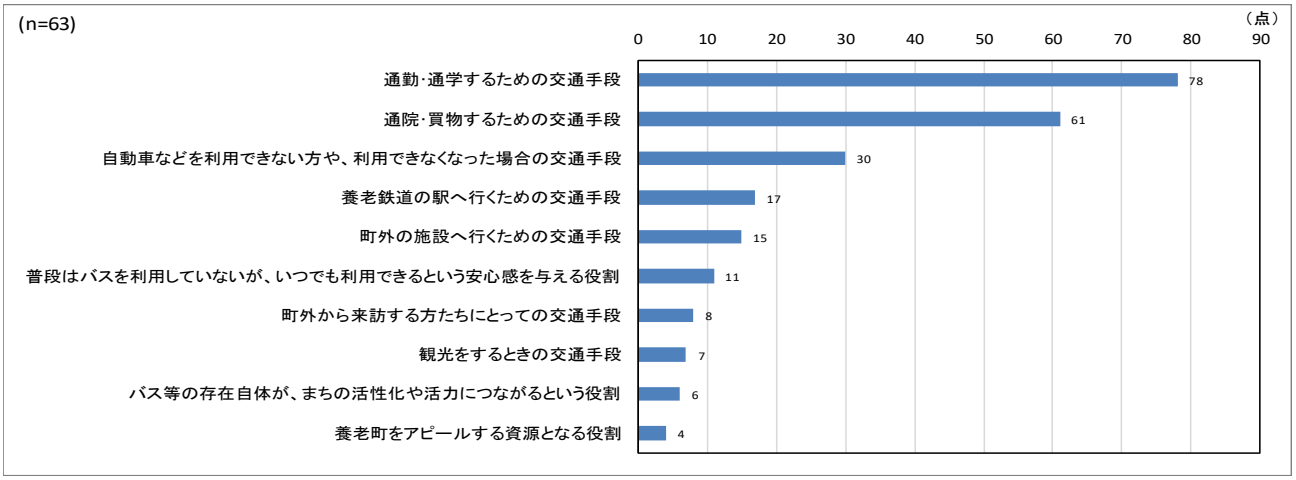
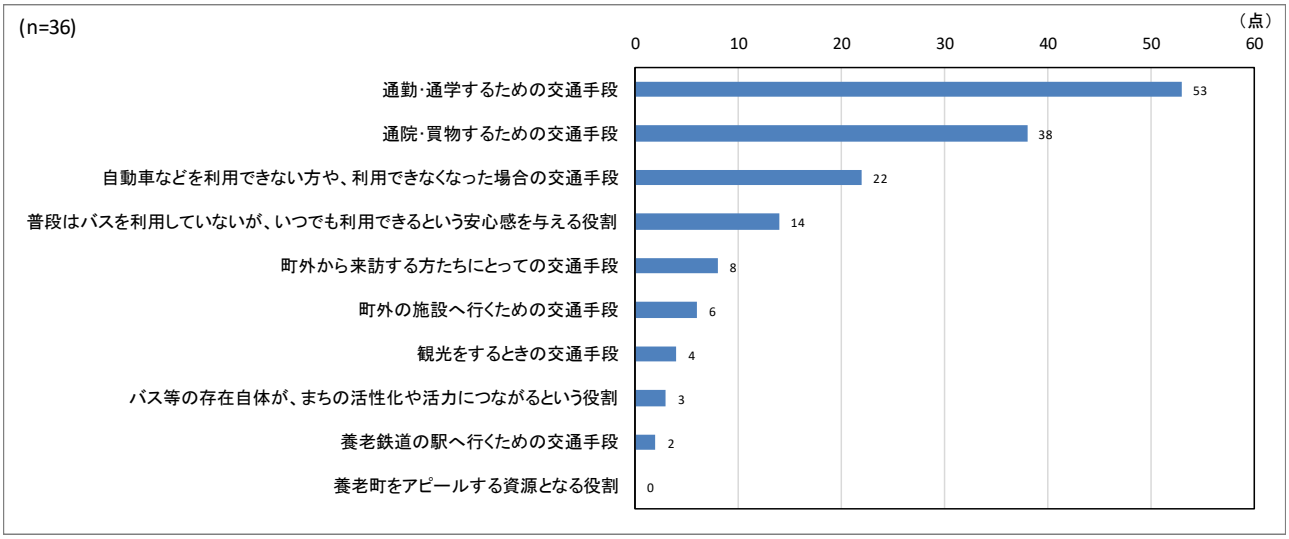


図　路線バスの役割の重要度（名阪近鉄バス　海津線）



※各路線の役割の重要度上位３項目を回答。得られた得票数を以下の算出方法で得点に換算して集計。
（１位の得票数×３点）＋（２位の得票数×２点）＋（３位の得票数×１点）

図　オンデマンドバスの役割の重要度（養老町オンデマンドバス）

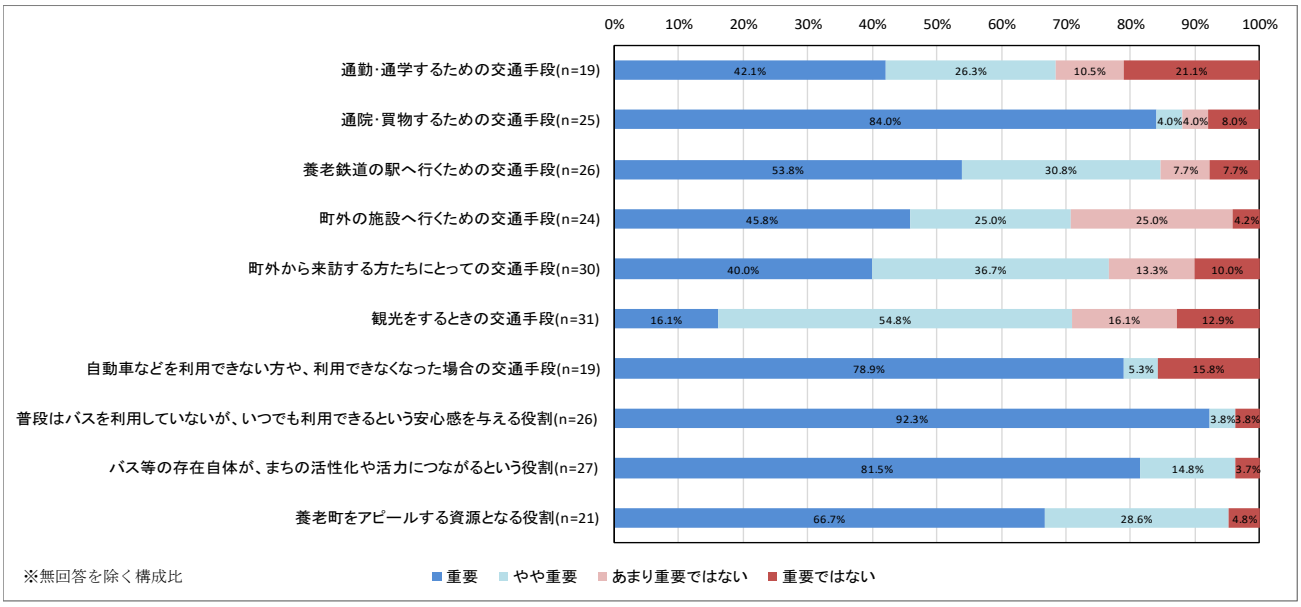
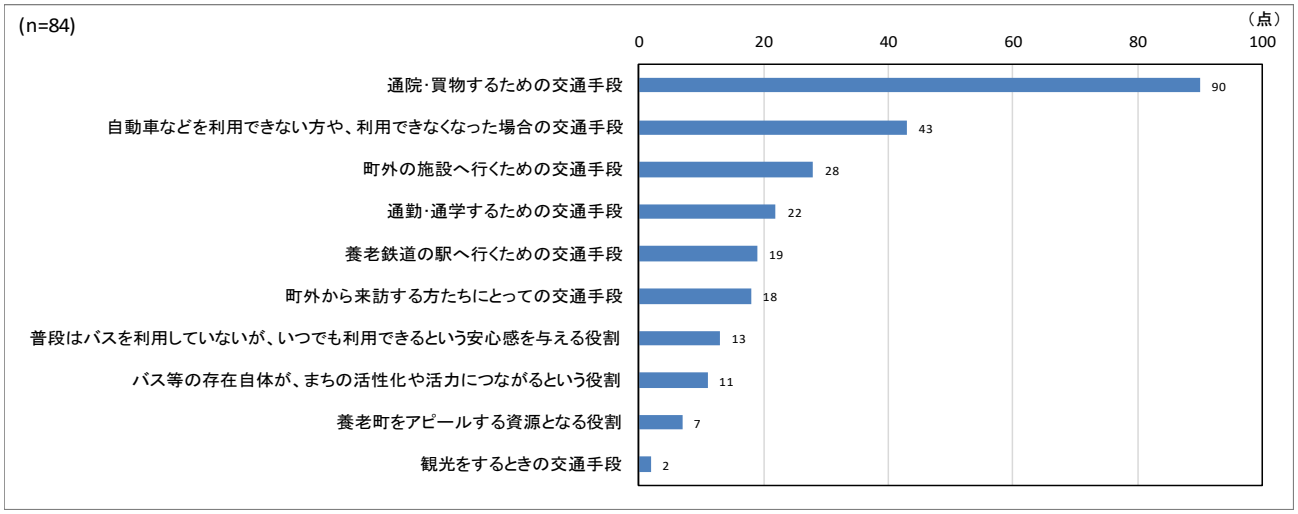


図　オンデマンドバスの役割の重要度（養老町オンデマンドバス）



4）主要集客施設調査

（1）調査概要

調査施設名称	調査日	調査実施時間	営業・開館時間	備考	回収数
地点1 養老公園 （こどもの国のびのび広場付近）	2018/10/7（日）	9:00～16:30	9:00～16:30	開園時間	203
地点1 養老公園 （養老の滝駐車場）		8:30～17:30	8:30～18:00	駐車場有人対応時間	
地点2 ザ・ビッグ養老店		8:00～22:00	8:00～22:00	営業時間 （ｲｵﾝﾀｳﾝ養老SC内）	240
地点3 スーパーセンターオークワ養老店		9:00～22:00	9:00～24:00	営業時間	149
地点4 美濃高田駅	2018/10/10（水）	7:30～18:00	大垣行 5:37～22:55 桑名行 6:08～23:41	ｵﾝﾃﾞﾏﾝﾄﾞﾊﾞｽ運行時間 8:30～17:00	115
地点5 西美濃厚生病院		8:30～17:15	受付時間 8:30～11:30 診療時間 8:30～17:15	受付時間は午前のみ （患者は午前に集中）	132
地点6 中央公民館		9:00～17:00	9:00～17:00	開館時間（図書館） ※10/9（火）は休館	106

（2）調査結果

①当日の施設利用

・利用頻度については施設ごとの差が大きく、養老公園は 9 割以上が年に数回程度の利用、美濃高田駅は 6 割の人がほぼ毎日利用しています。

・ヒアリング施設までの交通手段は、自動車の割合が高くなっています。美濃高田駅のみ徒歩、自転車の割合が高くなっています。

図　利用頻度

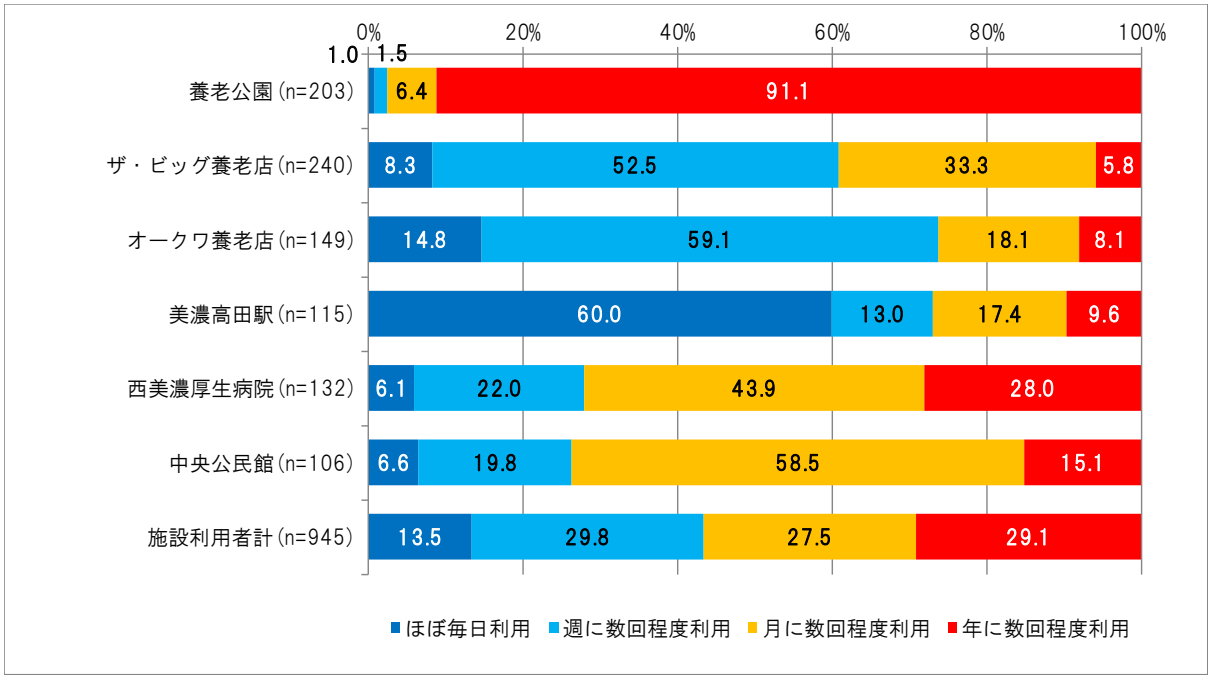
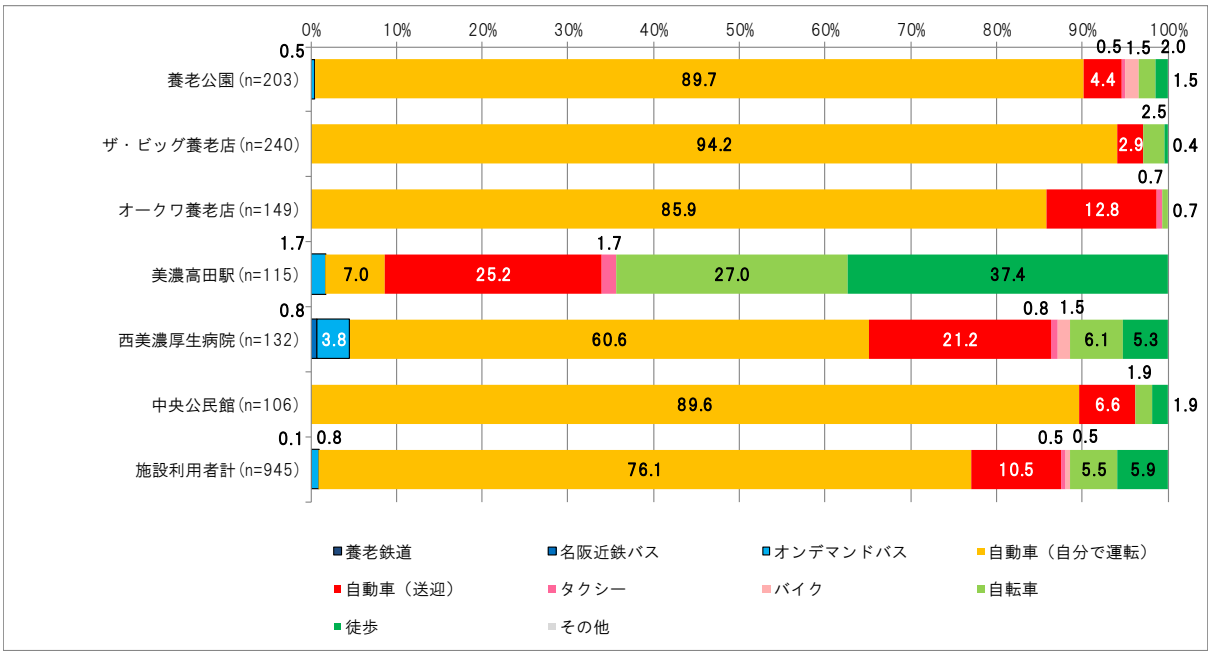


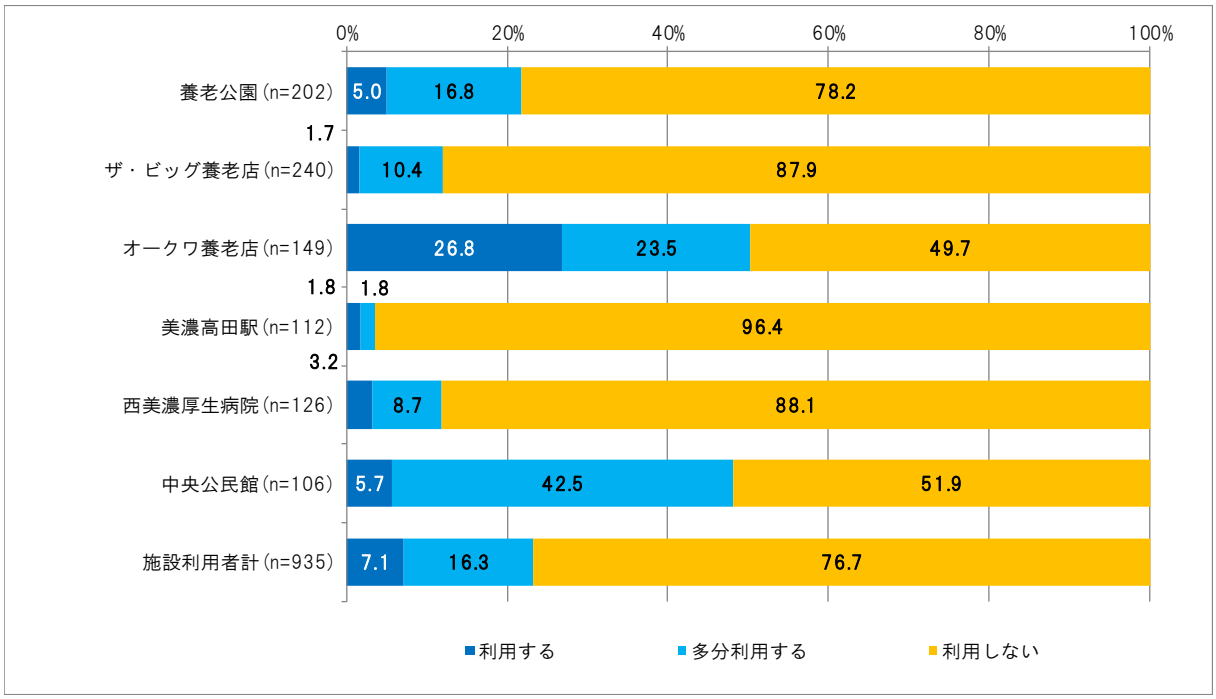
図　交通手段



②バスの利用意向

・今後のバスの利用意向は、オークワ養老店、中央公民館の 2 つの施設は約半数程度が利用する、多分利用する、と回答しています。一方で、他の 4 施設は今後も利用しないと答えた利用者が圧倒的に多く、特に美濃高田駅は約 96%で最も高い割合となっています。

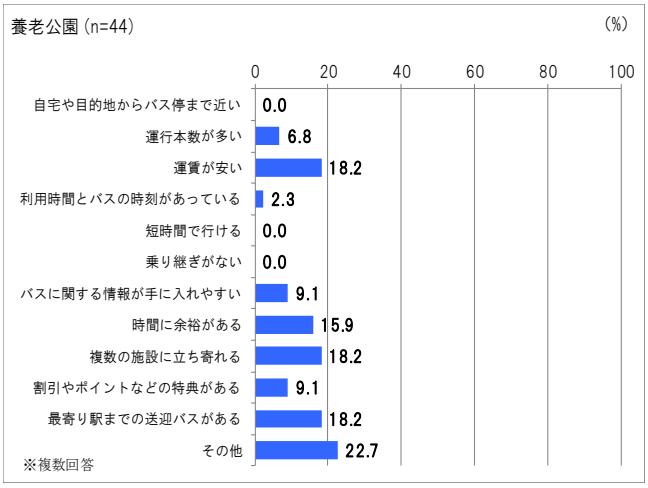
図　バスの利用意向

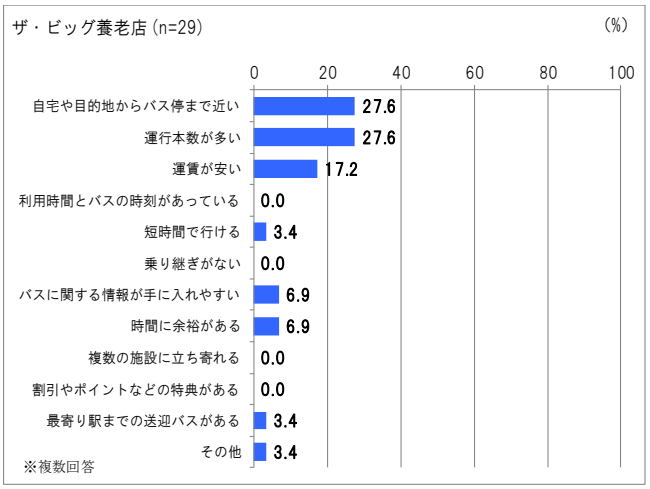


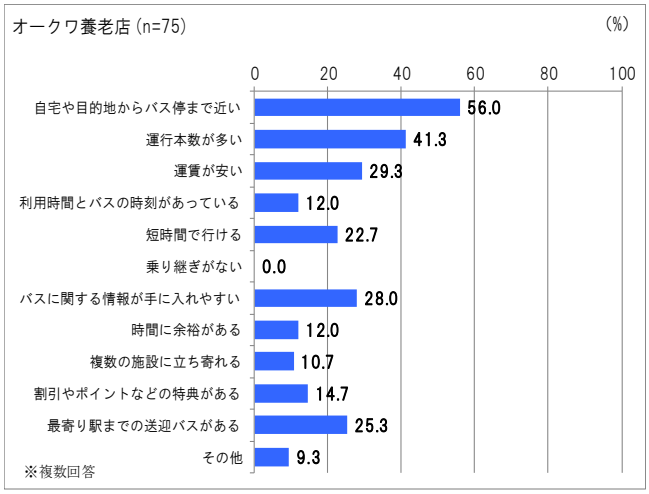
③バスの利用可能条件

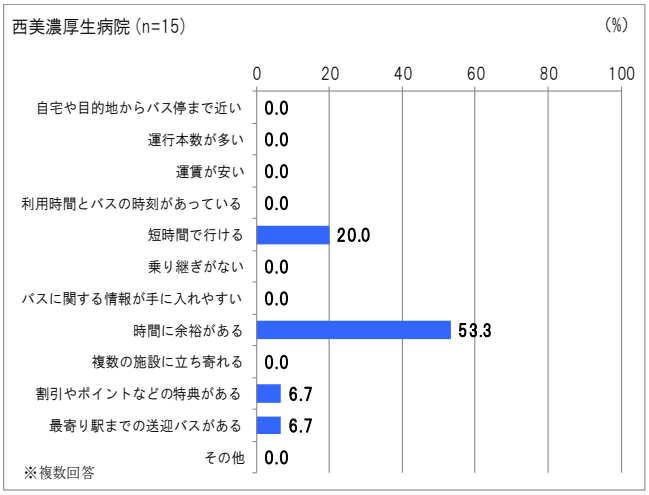
・バスの利用が可能となる条件について、オークワ養老店では、半数以上が自宅や目的地からバス停が近いことを利用条件に回答しています。西美濃厚生病院では、時間に余裕があること、ザ・ビッグ養老店では、自宅や目的地からバス停が近いこと、運行本数が多いことを条件としています。全体合計では、自宅や目的地からバス停まで近いことが 3 割です。

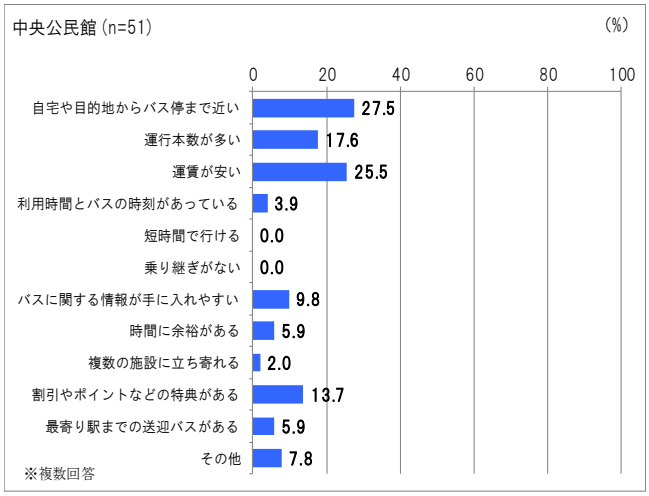
図　利用する・多分利用すると回答した人のバスの利用条件











５）地域懇談会

（１）開催概要

開催日	開始時間	開催区域	開催場所	参加人数
12月4日（火）	13:30～	養老・多芸西部	中央公民館 特別会議室	20
12月6日（木）	15:30～	笠郷	笠郷公民館 研修室	20
12月10日（月）	10:00～	日吉・室原	日吉公民館 大会議室	20
12月10日（月）	13:30～	高田	養老町役場 ４階大会議室	22
12月11日（火）	10:00～	上多度	上多度公民館 大会議室	20
12月11日（火）	13:30～	小畑・多芸東部	小畑公民館 大会議室	19
12月13日（木）	10:00～	広幡	広幡公民館 大会議室	21
12月14日（金）	10:00～	池辺	池辺公民館 大会議室	20

（２）開催結果（主な意見）

開催区域	主な意見（抜粋）
養老・多芸西部地区	・待ち合い環境（バス停）の改善 ・わかりやすいオンデマンドバスの情報提供 ・オンデマンドバスの乗車体験　他
笠郷地区	・利用が多い施設を決まった時刻に運行する定時定路線化 ・オンデマンドバスの周知・ＰＲとイベント開催　他
日吉･室原地区	・隣接地区（上石津地区）のコミバスとの連携・協力 ・オンデマンドバス利用者登録の簡素化 ・PC やスマホを活用したオンデマンドバス予約　他
高田地区	・養老鉄道との乗り継ぎ利便性の確保 ・利用が多い施設を決まった時刻に運行する定時定路線化 ・駅・バス停周辺での駐車場・駐輪場の整備　他
上多度地区	・利用が多い施設を決まった時刻に運行する定時定路線化 ・大規模商業施設への利便性確保 ・オンデマンドバスの周知・ＰＲ　他
小畑・多芸東部地区	・利用が多い施設を決まった時刻に運行する定時定路線化 ・わかりやすく、利用しやすいオンデマンドバスの予約方法 ・オンデマンドバスの周知・ＰＲ　他
広幡地区	・利用が多い施設を決まった時刻に運行する定時定路線化 ・オンデマンドバスの周知・ＰＲ ・一般タクシーの活用と連携　他
池辺地区	・わかりやすいオンデマンドバスの情報提供 ・広域的な移動に対応した公共交通ネットワークの形成 ・運賃割引制度や乗継割引の導入　他

６）交通事業者ヒアリング

（１）ヒアリング概要

項目	内容	
調査対象	養老町オンデマンドバスオペレーター、名阪近鉄バス(株)	
調査方法	対面聞き取り	
調査時期	養老町オンデマンドバス	2018年12月10日（月）
	名阪近鉄バス(株)	2018年12月14日（金）

（２）ヒアリング結果

①養老町オンデマンドバス

ヒアリング項目	ヒアリング結果（要約）
■予約システムについて ・配車する車の検索について ・配車する車の決定方法について ・予約不成立について	・予約時に最寄りの車両を配車しているが、特定車両の運行に偏らないように 6 台の運行距離を平準化している。 ・予約不成立件数は、日によってバラつきはあるものの日 1 件程度であり、時間調整により予約成立している。
■利用特性について ・特定利用（人，経路，時間帯）の有無について ・需要の集約（効率化）の可能性について	・定期的な利用者が存在しており、セミデマンド的な運行となっている。 ・利用は朝に集中（西美濃厚生病院、老人福祉センター等）している。 ・1 日に複数回利用される方も存在している。
■改善提案について ・オペレーターの経験を踏まえたアイデア等	・基本 2 人で電話応対しているが、経験がかなり必要。 ・予約電話がつながらない時があるため、予約システムの簡素化などが必要と感じている。
■利用者の声について ・予約方法について	・運行時間帯の延長や土日祝日の運行要望の声は多い。

②名阪近鉄バス

ヒアリング項目	ヒアリング結果（要約）
■バス利用者の傾向や動向等について	・海津線は大垣市近郊での定期利用が増加している。 ・免許返納者への優遇（5,000 円相当のチケット配布）措置を展開している。
■現行サービスの改善点等について	・養老鉄道と名阪近鉄バスは近鉄グループであり、相互の関係性は強く、相互の利用が深められる施策展開を望む。 ・沿線地域の観光施設や商業施設等との連携は重要。
■その他	・利用者の多いまちなかの路線の運転手を確保するためにも、大垣多良線の利用者の少ない区間（上石津地域）の路線再編の必要性は高い。

3. 養老町における地域公共交通の課題

養老町の概況、公共交通の現状、オンデマンドバスの利用特性および各種ニーズ調査結果を踏まえ、養老町における地域公共交通の課題を以下に整理します。

養老町における地域公共交通の課題

①公共交通に関する認知度の向上

・町人口の 99%をカバーするオンデマンドバスの認知度は約 35%、バスのダイヤ、運賃については僅か 2%に留まることから、利用増進に向けては関心と愛着を持っていただくとともに、交通行動を変容する施策展開が必要です。
・オンデマンドバスの利用意向がある人の不満理由として利用方法が分からないが多く挙げられることから、わかりやすい情報の提供が必要です。

②養老鉄道及び路線バスとの乗継利便性の確保

・町民の 38%の人は、オンデマンドバスの役割は養老鉄道の駅へ行くための交通手段として重要だとするとともに、オンデマンドバスは路線バスのバス停間利用が見られる一方、町民アンケートでは他の公共交通との乗り継ぎが不便とする声が存在することから、養老鉄道や路線バスとの乗り継ぎ利便性の確保が必要です。
・養老鉄道駅周辺への駐車場整備（P&R）を望む声も多いことから、養老鉄道の利用促進にあたっては、自動車による利便性向上施策も必要です。

③オンデマンドバスに対する多様なニーズへの対応

・オンデマンドバスの実質利用者割合は町民の 4.6%に留まるが、今後の利用意向（潜在需要）は 42%と高いことから、これら利用意向者の利用が可能となる条件として挙げられる情報提供や予約方法の改善が必要です。
・オンデマンドバスは町内の商業施設、病院等の利用が主体であるが、大垣市内の大規模商業施設や市民病院といった町外への移動ニーズ等現行サービスの拡大を望む声が多いことから、養老鉄道、路線バス及びタクシーを含めた公共交通全体として多様なニーズへの対応が必要です。

④オンデマンドバスの効率的・効果的な運行

・ピーク時最大乗車人員が乗車可能人員となる号車も存在するが、乗車人員 2 人以下の運行時間帯も比較的長く存在するため、輸送効率を高める施策展開が必要です。
・西美濃厚生病院、各商業施設、老人福祉センター等、利用者の多いＯＤペア（起終点の組み合わせ）が存在することから、運行方式をデマンド型に限定せず、セミデマンドを含めた効率的かつ効果的な運行方式の設定が必要です。

⑤既存公共交通の活用と相互連携

・町民利用者が少ない路線・区間は、利用特性を踏まえた効率化が必要です。
・オンデマンドバス運行時間帯以外の移動ニーズを支える既存公共交通の活用と相互連携が必要です。

4. 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

1）養老町の交通将来像

絆プラン（養老町第五次総合計画）では、「みんなで力をあわせる絆のまちづくり」を基本理念とし、わがまちへの「誇り」と「愛着」という“心”と「まちづくりの推進力を高める地域協働の力」による住民一人ひとりの“行動”を託しており、交通・情報ネットワークの整備、拠点機能の適正配置など、利便性の向上につながる基盤整備を強化することで、町民はもちろん、来訪者などがさまざまな活動の舞台として町域を活用できるよう、町内外の交流促進に効果的な土地利用の展開を目指しています。

また、養老町都市計画マスタープランでは、公共交通ネットワークの充実により、美濃高田駅等の養老鉄道各駅周辺の市街地を中心とした集約型都市構造の構築とともに、養老公園や焼肉街道を観光拠点、観光軸、養老ＩＣ周辺及びアクセス道路沿道を産業誘導拠点として位置づけ、観光・産業需要への対応を目指しています。

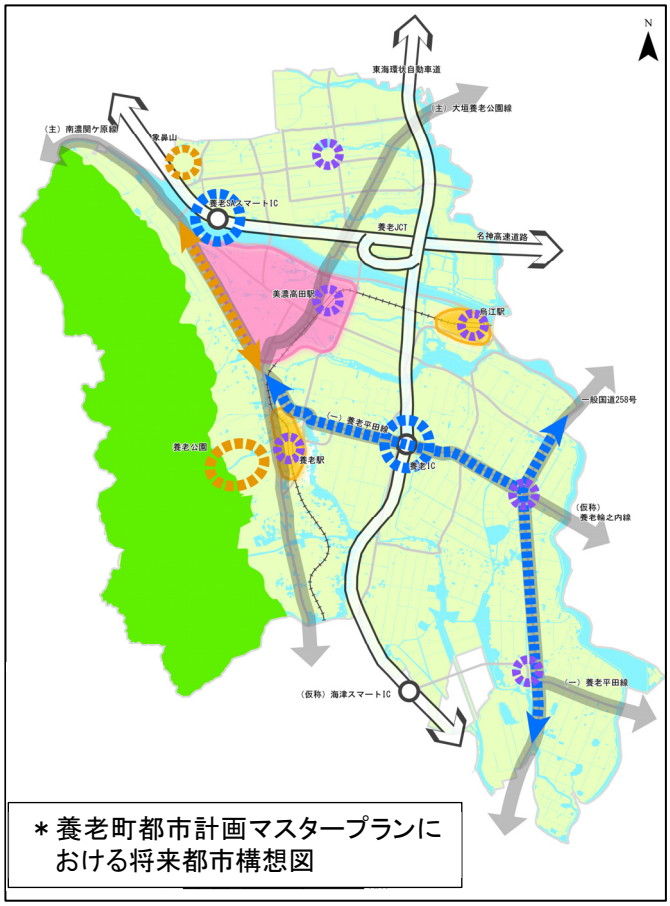
これらより、養老町が目指す将来都市構想の構築を支援する公共交通ネットワークの再編に向け、交通将来像を**「地域を繋ぎ、人と人とを繋ぐ地域公共交通が充実したまち　養老」**と定めます。

そして、交通将来像の実現に向けては、美濃高田駅等の養老鉄道各駅周辺市街地や観光拠点等の主要集客施設へのアクセス利便性を確保する「まちづくり計画や観光振興との連携」、鉄道、路線バス、オンデマンドバス、タクシー及び周辺市町コミュニティバスの「多様な公共交通の連携」、そして、町民や地域をはじめとした「地域公共交通に関わる全ての関係者による連携」を図ることで、養老町における地域公共交通の活性化及び再生を推進します。

養老町の交通将来像

**「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」**

凡　例
- 広域幹線軸
- 主要幹線道路
- 交通拠点
- 観光拠点
- 産業誘導拠点
- 観光軸
- 産業誘導軸
- 中心市街地ゾーン
- 駅周辺の市街地ゾーン
- 農業及び集落ゾーン
- 養老山地
- 水面



＊養老町都市計画マスタープランにおける将来都市構想図

２）地域公共交通の基本方針

養老町における地域公共交通の課題及び養老町が目指す交通将来像「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」を受け、以下に地域公共交通の基本方針を示します。

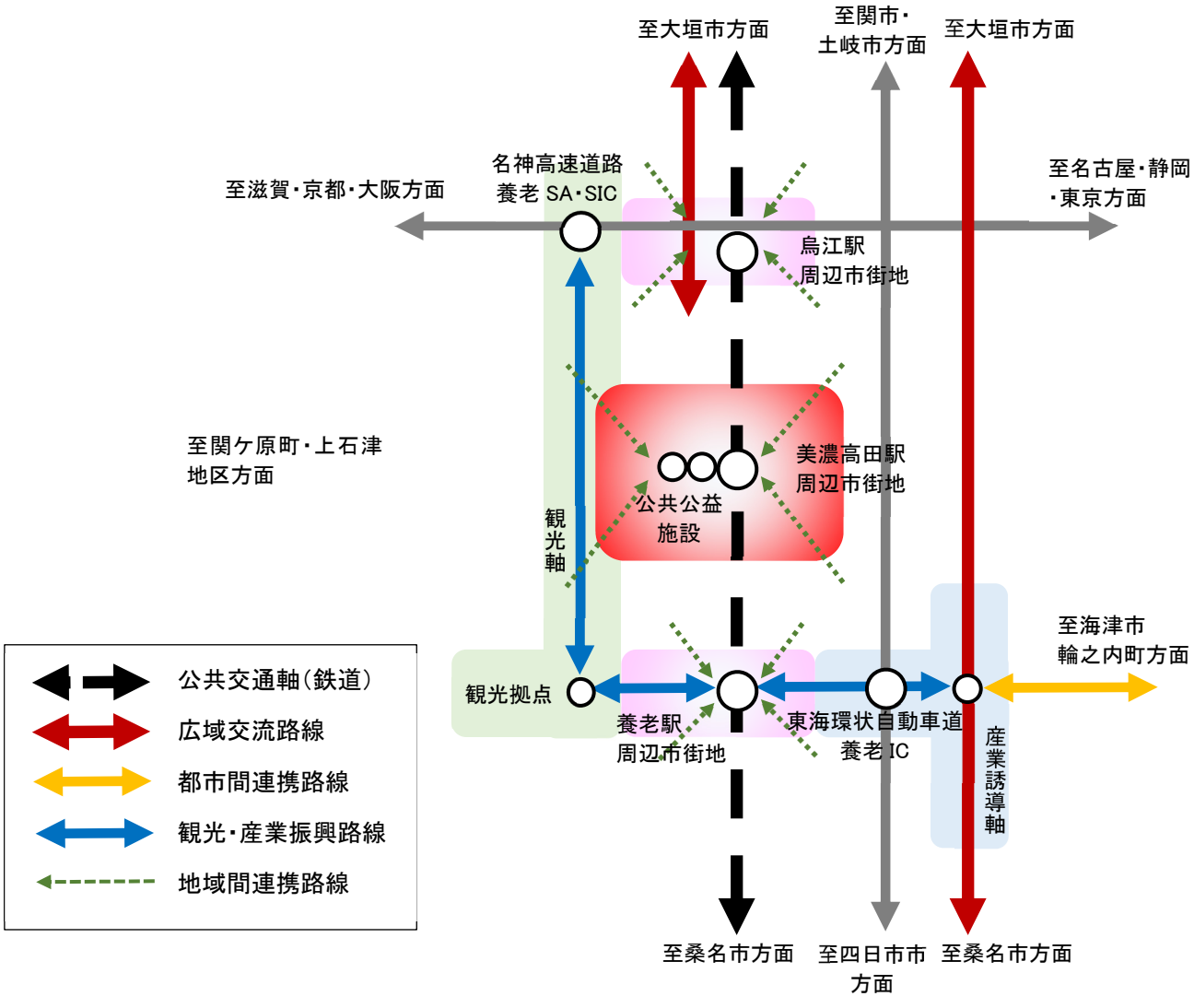
「地域を繋ぎ、人と人とを繋ぐ地域公共交通が充実したまち　養老」の実現に向けて

基本方針Ⅰ　都市間の交流と地域間の連携を確保するまちづくり計画や観光・産業振興と連携した交通ネットワークの形成（課題②・④・⑤に対応）

基本方針Ⅱ　多様な町民ニーズに対応した利用しやすく、わかりやすいオンデマンドバスサービスの充実（課題①・③に対応）

基本方針Ⅲ　養老町の公共交通に関わる全ての関係者が連携・協働し、公共交通を支え育む取り組みの推進（課題①～⑤に対応）

図　養老町における交通体系のイメージ



基本方針Ⅰ　都市間の交流と地域間の連携を確保するまちづくり計画や観光・産業振興と連携した交通ネットワークの形成

養老町内辺には、養老鉄道、路線バス（名阪近鉄バス大垣多良線、海津線）、オンデマンドバス、及びタクシーといった多様な公共交通手段が運行するとともに、養老町周辺には路線バス（名阪近鉄バス荒崎線、輪之内線、関ヶ原多良線）や大垣市、海津市、輪之内町の各コミュニティバスが運行しています。また、名神高速道路養老ＳＡスマートＩＣや東海環状自動車道養老ＩＣの開通に伴いアクセス道路の整備が進められています。

町民の移動需要として、国勢調査における通勤通学流動では大垣市や海津市との結びつきが強く、町民アンケートにおいても「公共交通を利用して行きたい施設」として、町内の各種商業施設や西美濃厚生病院、養老町役場に加え、町外の商業・医療等施設が挙げられています。

養老町が目指す将来のまちづくりの方向性として、養老町都市計画マスタープランでは美濃高田駅等の養老鉄道各駅周辺市街地において、既存ストックを活用した都市機能の再生を誘導するとともに、高齢社会の日常生活に必要な医療・福祉施設等を連絡する公共交通ネットワークが充実した集約型都市構造を構築するものとしています。

これらより、本町が目指す将来都市構想の実現を支援するため、公共交通軸及びこれを補完する広域交流路線、都市間連携路線を位置づけ、都市間の交流を促進します。また、養老公園等の観光拠点・観光軸や東海環状自動車道養老ＩＣのポテンシャルを生かした産業誘導軸へのアクセス利便性を確保・強化する観光・産業振興路線、各地域と養老鉄道駅周辺市街地間を連絡する地域間連携路線を位置づけるなど、まちづくり計画や観光・産業振興と連携した交通ネットワークの形成を目指します。

基本方針Ⅱ　多様な町民ニーズに対応した利用しやすく、わかりやすいオンデマンドバスサービスの充実

養老町が運営するオンデマンドバスは、これまで町内外の主要集客施設等にきめ細かなバス停配置を行ってきた結果、オンデマンドバス利用圏域内（バス停から 300m）の人口カバー率は約99%を占め、その利用者数は、近年、年間約 3 万人（日平均約 125 人）で推移していますが、町民に対する利用登録者割合は約 19.6%、利用者割合は約 4.6%に留まっています。

利用実態からみた特性をみると、「女性」が約 73.5%、「70 歳代以上」が約 76.0%を占め、利用の多い乗降場は「西美濃厚生病院」、「老人福祉センター」、「ザ・ビッグ養老店」、「トミダヤ」、車両 1 台当たりの平均同乗者数は 1.1～2.7 人（最大乗車人数は車両により異なり 5～7 人/台）となっており、ピーク時間帯以外では乗車余力が見られる状況にあります。

町民アンケートより、オンデマンドバス利用者の満足度は満足（まあ満足を含む）約 64%、不満（やや不満を含む）約 19%と満足が不満を大きく上回るものの、サービス項目別の不満理由をみると「予約が面倒だから」、「利用方法がわからないから」、「路線バスのように決まった時刻やルートで運行していないから」といった回答が多く寄せられました。

これらより、オンデマンドバスは人口減少下において、一定の利用者数や満足度を確保していることから、町民等の身近な生活交通手段として定着していることが伺えますので、現行サービスの確保・維持を基本的な方針としますが、利用実態の詳細分析や個別のサービス項目における不満理由を踏まえ、効果的な運行方式の選定や利用しやすく、わかりやすいオンデマンドバスの利用環境の創出及びサービスの充実を目指します。

基本方針Ⅲ　養老町の公共交通に関わる全ての関係者が連携・協働し、公共交通を支え育む取り組みの推進

養老町の人口は1995年をピークに減少傾向が継続し、2015年現在約2.9万人となっています。今後も減少傾向は継続し、2030年には約2.2万人まで減少すると予測されています。

また、65歳以上の高齢化率は年々増加し、2015年現在約29%となっており、今後も増加傾向は継続し、2030年には約38%まで増加すると予測されています。

このような人口動向や人口構造の変化に伴い、公共交通利用者数などの量的変化や利用目的や目的地などの質的変化などが予測されますので、これら公共交通利用の背景となるニーズの変化に対応する必要があります。

これらより、公共交通に対するニーズの変化に的確に対応し、持続可能な交通手段として運行サービスを確保・維持するためには、養老町や交通事業者に加え、町民、地域（各種団体や企業を含む）等の地域公共交通に関わる全ての関係者が対等な立場で連携・協働し、公共交通を支え育む取り組みの推進を目指します。

5. 計画の区域と計画期間

１）計画の区域

養老町地域公共交通網形成計画は、まちづくり計画や観光振興と連携しつつ、町内を運行する公共交通全体の確保・維持・改善を図るとともに、路線再編を一体的に取り扱うことから、計画区域は養老町全域とします。

なお、養老町を含む大垣・海津・揖斐川交通圏内の連携を強化・充実するため、公共交通相互の連携等にあたっては、交通圏内市町と個別に協議・調整を図ります。

２）計画期間

上位・関連計画である絆プラン（養老町第五次総合計画）及び養老町都市計画マスタープランで示される将来都市構想の実現を支援するため、まちづくり計画や観光振興等と連携・整合した公共交通ネットワークの形成に基づき、バス路線の再編及び交通結節点の整備等を行う必要はありますが、これらまちづくり計画等の計画期間は概ね 20 年の長期計画となっています。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年施行）に基づく「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」における計画期間の考え方は、長期計画では公共交通サービスの前提となる人口や施設立地が大きく変わるため、中期的に地域が目指すべき将来像も念頭に置きつつ作成するものとし、地域公共交通網形成計画の計画期間は原則 5 年程度としています。

これらより、養老町地域公共交通網形成計画の計画期間は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の考え方に基づき、2020 年度から 2024 年度までの 5 ヶ年とします。

なお、計画期間内であっても、公共交通の安全性の確保や利便性の向上に配慮した個別施策・事業の見直しは、適切な時期に実施します。

6. 計画の目標

養老町が目指す交通将来像の達成度を検証するため、地域公共交通網形成計画全体としての目標を設定します。

養老町の交通将来像

「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」

養老町地域公共交通網形成計画の目標と目標値

全体目標　「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」の実現

目 標 値　公共交通全体の満足度の向上
地域や行政など公共交通の関係者が協働した取り組みの実施

基本方針Ⅰ　都市間の交流と地域間の連携を確保するまちづくり計画や観光・産業振興と連携した交通ネットワークの形成

基本方針Ⅱ　多様な町民ニーズに対応した利用しやすく、わかりやすいオンデマンドバスサービスの充実

基本方針Ⅲ　養老町の公共交通に関わる全ての関係者が連携・協働し、公共交通を支え育む取り組みの推進

表　計画の目標の設定

計画の目標

公共交通全体の満足度の向上（町民アンケート）

目標とする指標	目標値[2024]	現況値[2018]
公共交通全体の満足度＊1	**現況値 10%以上**	10%

＊1：満足度は満足+まあ満足の合計

地域や行政など公共交通の関係者が協働した取り組みの実施（養老町とりまとめ）

目標とする指標	目標値[2024]	現況値[2018]
地域や行政など公共交通の関係者が協働した取り組みの件数＊2，3，4	**14 件**	― 件

＊2：1つの地域で同様の内容を行った場合は、実施した年度が違っていても件数に含めない

＊3：p.63 に記載のある「実施内容」の各項目について、計画期間内にそれぞれ1件以上実施

＊4：件数は計画期間内の累積数

また、本計画に記載されている各種事業を実施し、計画の目標が達成された場合、養老町全体の日平均公共交通利用者数は、本計画に記載されている各種事業を実施しない場合と比較して、利用者数の減少が抑制されます。

指標	目標が達成された場合[2024]	各種事業を実施しない場合[2024]	現況値[2017]
公共交通全体の利用者数	**1,430 人/日**	1,322 人/日＊5	1,549 人/日

＊5：各種事業を実施しない場合の利用者数について、養老鉄道の利用者数は、養老線交通圏地域公共交通網形成計画の事業効果を見込まない数値として推計し、その他町内交通については、高齢者人口割合の増加(p.3 参照)に伴い、現況値を維持するものとして推計

7. 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体

1）公共交通の種類とサービス水準の設定

前章までに定めた計画の目標を達成するために行う事業・実施主体を整理する上で、養老町の公共交通ネットワークを構成する養老鉄道、各種バス交通及びタクシーの機能やサービス確保の考え方などを以下に整理します。

＜公共交通のサービス水準設定の基本的考え方＞

① 路線機能に応じ、確保すべき公共交通のサービス水準を明確にします。

- 公共交通軸（鉄道）は、通勤・通学・通院・買い物等、大垣市・桑名市方面を結ぶ都市間移動需要に対応し、交通事業者が主体となって運行します。
- 広域交流路線は、大垣駅、大垣市民病院等への移動需要に対応し、海津線については交通事業者が主体的に運行を維持するとともに必要に応じて各自治体が運行を支援し、大垣多良線については各自治体が主体となり、交通事業者に委託し運行します。
- 都市間連携路線は、養老町と周辺市町との連携を強化するため、関係者と運行内容（発着地、乗継利便性等）を協議・調整します。
- 地域間連携路線及び観光・産業振興路線は、町内の各地域と主要集客施設（養老鉄道各駅、西美濃厚生病院、各種商業施設等）への移動需要に対応し、地域住民等と運行方式や運行サービスの内容を協議・調整し、養老町が交通事業者に委託し運行します。
- 個別輸送は、上記公共交通と時間的な補完関係を持った個別の移動ニーズに対応し、交通事業者が主体となって運行します。

② 路線相互の乗り継ぎがしやすい環境の創出や情報・案内を提供します。

- 養老鉄道各駅や主要集客施設等を交通結節点として位置づけ、公共交通相互の乗り継ぎ利便の向上や、公共交通と他の交通手段との乗り継ぎが可能となる環境を充実します。
- 交通結節点では、乗り継ぎに関するわかりやすい情報・案内を提供し、乗継抵抗を軽減します。

表　養老町における地域公共交通の路線機能の明確化とサービス確保の考え方

種類	路線機能	サービス確保の考え方	事業主体	料金体系	該当する路線・地区
公共交通軸（鉄道）	通勤・通学・通院・買い物等、大垣市・桑名市方面を結ぶ都市間移動需要に対応する路線	・概ね30～60分に1本の運行 ・運行時間帯は5～23時台 ・移動需要に応じた現行サービス水準を確保 ・交通事業者が主体となって運行	交通事業者	対距離制運賃	養老鉄道
広域交流路線	大垣駅、大垣市民病院等への移動需要に対応する路線 大垣駅を中心に各都市を放射状に連絡するとともに、公共交通軸（鉄道）との接続に配慮	・概ね60～90分に1本の運行 ・運行時間帯は6～22時台 ・主要集客施設の移動需要に応じたサービス水準を確保 ・海津線については交通事業者が主体的に運行を維持するとともに必要に応じて各自治体が運行を支援、大垣多良線については各自治体が主体となり、交通事業者に委託し運行	交通事業者及び沿線自治体	対距離制運賃	名阪近鉄バス海津線、大垣多良線
都市間連携路線	養老町と周辺市町との連携を強化する路線 関係自治体間で運行内容を協議・調整し、利用者の乗り継ぎ利便性に配慮	・各自治体が地域の移動需要に対応した必要最小限のサービス水準を確保 ・公共交通軸（鉄道）や広域交流路線との競合に留意したルートを設定 ・接続路線相互の乗り継ぎ利便性に配慮したダイヤを設定 ・各自治体が主体となって交通事業者に委託し運行	各自治体	対距離制運賃及び均一料金	大垣市、海津市、輪之内町の各コミュニティバス等
地域間連携路線観光振興路線	養老町内の各地域と主要集客施設（養老鉄道各駅、医療・商業・観光・業務施設等）の連携を強化する路線 公共交通軸（鉄道）や都市間交流路線等との接続に配慮	・各地域の移動需要に対応した必要最小限のサービス水準を確保 ・公共交通軸（鉄道）や広域交流路線との競合に留意したルート・ダイヤを設定 ・養老町は町民等と連携し、運行内容を協議・調整し、交通事業者に委託し運行 ・利用実態や特性に応じた運行方式を選定	養老町	均一料金	オンデマンドバス 観光シャトルバス
個別輸送	上記公共交通と時間的な補完関係を持った個別の移動ニーズに対応する路線	・鉄道駅や主要集客施設を発着地とした移動ニーズに対応したサービスを確保 ・個別の移動ニーズに柔軟に対応できるサービス水準を確保 ・交通事業者が主体となって運行	交通事業者	対距離時間制運賃	タクシー

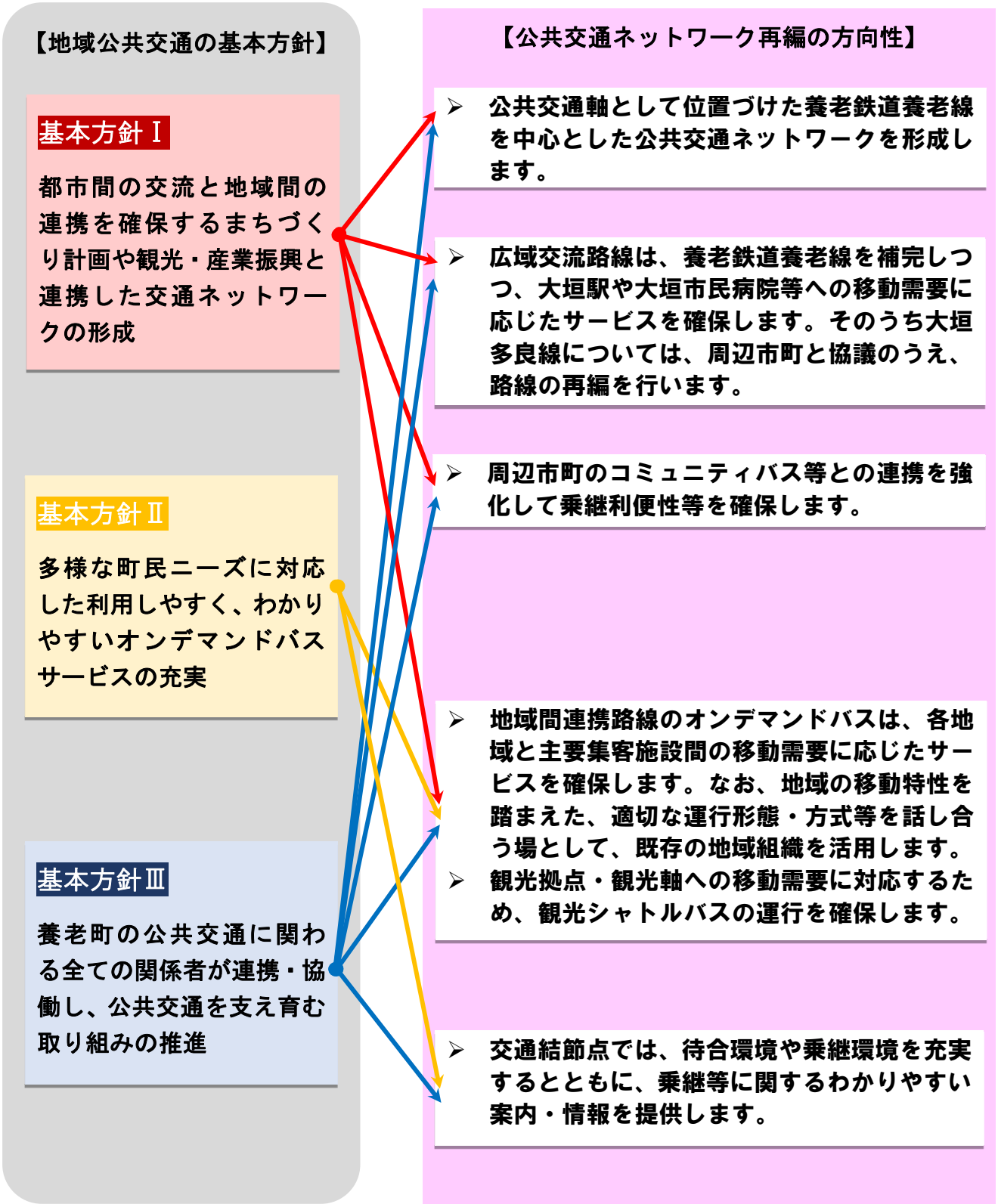
表　乗継環境確保の考え方

乗継への配慮	• 遅延時におけるバス待ちルールの設定など、バス路線相互の乗り継ぎに配慮 • 交通結節点では、多様な交通手段（養老鉄道、各種バス交通、タクシー、自家用車、自転車等）との円滑な乗り継ぎが行えるように配慮
乗継案内情報提供	• 乗り継いで行くことができる「目的地」や「乗り継ぎ先の路線」の情報が車内や乗車地等で確認できるなど、利用者への適切な情報提供に配慮
乗継抵抗の軽減	• 公共交通相互の乗り継ぎに要する時間は、極力短い時間で乗り継ぎが可能となるようにダイヤ設定に配慮 • 乗り継ぎにより運賃負担が増大しないように配慮

２）公共交通ネットワークの再編方針

公共交通の種類とサービス水準の設定を踏まえ、本計画の計画期間（2020 年～2024 年）内に実施する公共交通ネットワークの再編方針（方向性）以下に整理します。

図　基本方針と公共交通ネットワーク再編の方向性

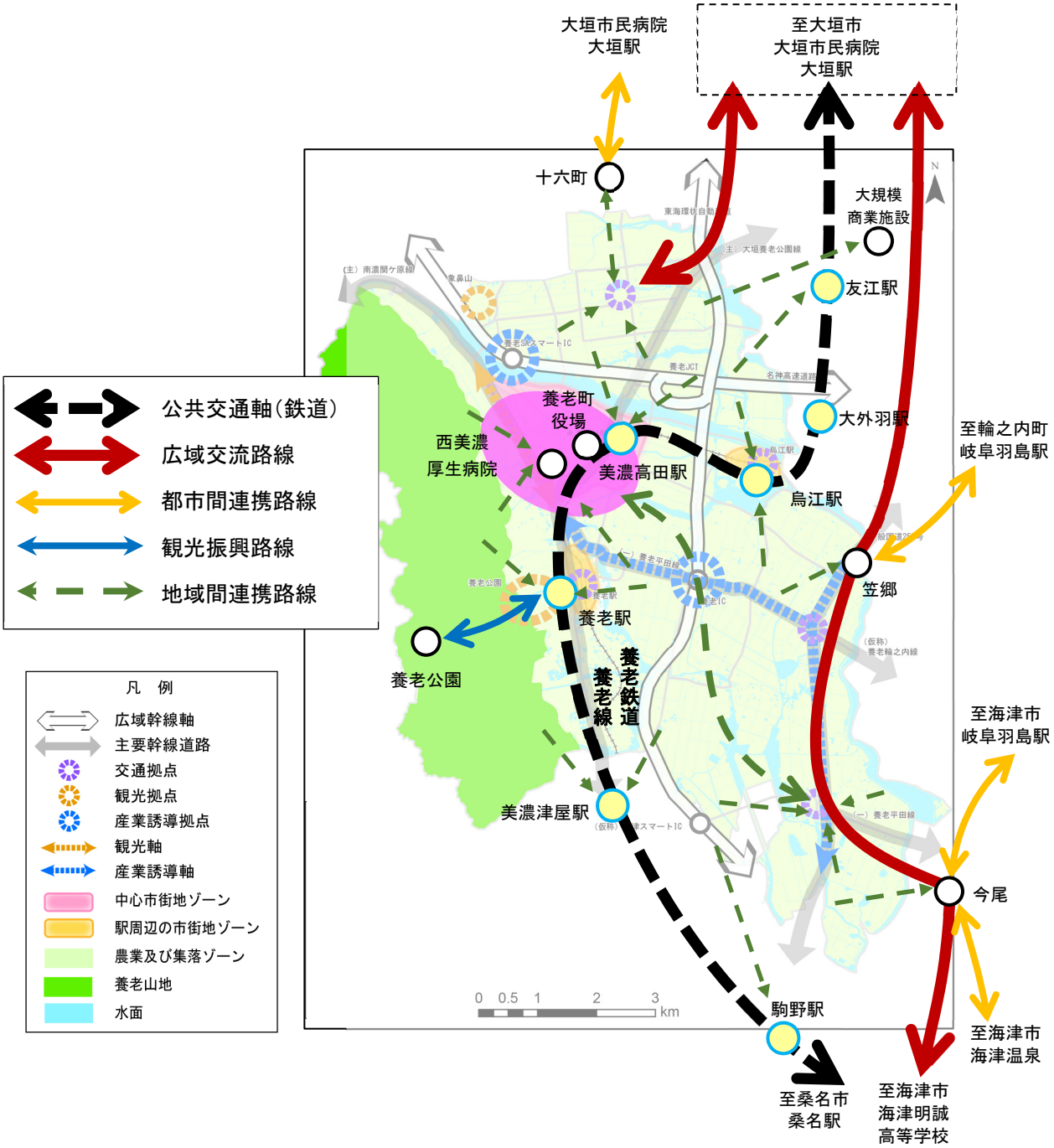


先に示した公共交通ネットワーク再編の方向性に基づき、養老町における公共交通ネットワークの再編イメージを以下に整理します。

また、運行面での安全性向上施策や町民及び利用者等の利便性向上施策などについては、適宜、サービスの確保・維持・改善を検討・実施します。

なお、近隣市町の動向によって下記イメージが変更となる場合があります。

図　公共交通ネットワークの再編イメージ



● 具体的な取り組み

実施事業	実施内容	実施年度	実施主体
公共交通ネットワークの再編	広域交流路線（名阪近鉄バス大垣多良線の運行・再編） オンデマンドバスの利便性向上	運行 2020～2024 年度 再編(検討・協議) 2020 年度 再編(実施) 2021 年度 4 月～	交通事業者・養老町

- 名阪近鉄バス大垣多良線の運行について、養老町内での利用実態を踏まえた路線の再編を行います。
- 大垣市内（大垣駅・大垣市民病院等）と町内北部の交通拠点を結ぶ新たな路線として、大垣多良線を再編し、運行を維持・継続します。
- 北部の交通拠点から町の中心市街地ゾーンへは、地域住民等の移動ニーズに応じたオンデマンドバスの利用方法を提示します。
- オンデマンドバスの利便性を向上させるため、Web での予約を導入するとともに、総合交通マップやオンデマンドバスの利用ガイドを作成します。

図　名阪近鉄バス大垣多良線の再編

実施事業	実施内容	実施年度	実施主体
公共交通ネットワークの再編	地域間連携路線（オンデマンドバスの運行方式等の変更に伴う実証実験）	検討・協議 2020 年度 実証実験実施 2021 年度 4 月～	養老町・住民・交通事業者

- オンデマンドバスの運行について、養老町と地域住民が主体となり、利用しやすい運行方式となるように運行内容を決めることで、よりよい交通手段へと展開させるため、実証実験を行います。
- 実際の運行内容については、地域住民の意見を踏まえるとともに、効率性にも配慮した内容とします。
- まちづくりとの整合性を図るため、運行内容は町内南部の交通拠点や、中心市街地ゾーンを中心とします。

図　実証実験を行うルート案

図　既存の地域組織を活用した公共交通を考える場の設置と地域主体の取り組み内容

住民が主体となり、養老町や交通事業者と連携・協働で実施

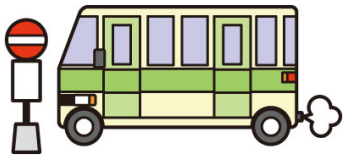
（１）既存の地域組織を活用し、公共交通を考える場を設置します。

- 既存の地域組織（町内会や自治会等）を活用し、生活圏に配慮しつつ、地域に必要な公共交通のあり方を考える場を設置します。

（２）利用しやすく、わかりやすい運行の内容を決めます。

- 地域の移動実態やニーズを把握し、地域に適した運行方式（定時定路線やデマンド等）や、運行エリア、ルート、バス停、ダイヤなど、地域の皆さんが利用しやすく、わかりやすい運行の内容を決め、養老町や交通事業者と協議・調整します。

【 考える事項 】
- ●運行エリア・ルート
- ●バス停、ダイヤ
- ●運賃、車両　等



（３）地域が主体となり、運行の実施・評価・改善を行います。

- 地域の皆さんに利用してもらえるよう、運行の内容を周知・ＰＲします。運行の実施は養老町や交通事業者と協働で行います。
- 運行の実施後は、利用者数や改善点など、地域が主体となり運行の評価を行い、より利用しやすい運行内容の見直しを実施します。

養老町と連携・協働　⟷　**交通事業者と連携・協働**

３）交通結節点の整備方針

養老町、交通事業者及び各施設管理者等が連携し、公共交通相互及びその他の交通モードとの円滑な乗り継ぎが可能となる施策・事業を展開することで、魅力ある公共交通利用環境を創出します。

表　対象となる交通結節点と実施する取り組み

対象となる交通結節点	美濃高田駅
実施する取り組み	• 待合環境（ベンチ・屋根等）の整備・充実 • 乗り継ぎ案内や情報の提供 • 乗り継ぎが可能となるダイヤの設定 • 駐車場や駐輪場の整備 • 地域住民等が交流する場の創出

図　美濃高田駅西口・東口

西口駅前広場駐輪場

西口駅前広場情報・案内表示

東口駅前広場駐輪場

東口駅前広場停車スペース

４）公共交通の利用促進施策の実施方針

町民から地域の公共交通として愛され、親しまれるとともに、利用したくなる環境づくりを進めるため、地域公共交通に関わる全ての関係者が協働で各種利用促進施策を実施します。

表　公共交通の利用促進施策

<table>
<tr><th>基本方針との対応</th><th colspan="2">施策の分類</th><th>施策実施の方向性</th></tr>
<tr><td>基本方針Ⅰに対応</td><td colspan="2">・基本方針Ⅰに基づく施策・事業は、主にハード対策となる路線再編に基づく公共交通ネットワークの形成であり、この公共交通ネットワークを確保・維持するために必要な各種利用促進施策を以下で展開</td><td>• 既存利用者の利便性向上とともに、新規利用者の利用を促す公共交通ネットワークを形成</td></tr>
<tr><td rowspan="2">基本方針Ⅱに対応</td><td rowspan="2">（１）
公共交通を利用しやすい環境の充実</td><td>①料金割引制度等の維持・導入</td><td rowspan="2">• 既存利用者の利便性向上とともに、新規利用者の利用を促す制度の導入や公共交通ネットワークを形成</td></tr>
<tr><td>②利用しやすい運行システムの改善</td></tr>
<tr><td rowspan="2">（２）
わかりやすい公共交通情報の提供</td><td>①公共交通利用に係る積極的な情報の提供</td><td rowspan="2">• 公共交通に関する情報・案内を周知し、分かりやすく、利用しやすい利用環境を創出</td></tr>
<tr><td>②わかりやすい運行・乗継情報の提供</td></tr>
<tr><td rowspan="3">基本方針Ⅲに対応</td><td rowspan="3">（３）
地域づくりと一体となったバスへの関心と愛着を高める施策</td><td>①地域住民との連携・協働による取り組みの実施</td><td rowspan="3">• 地域公共交通に関わる全ての関係者が連携･協働し、公共交通を支え育む取り組みを実施</td></tr>
<tr><td>②関係機関との連携・協働による取り組みの実施</td></tr>
<tr><td>③企業等と連携・協働による取り組みの実施</td></tr>
</table>

表　実施する施策内容

実施事業	実施内容	実施年度	実施主体
（１）公共交通を利用しやすい環境の充実			
①料金割引制度等の維持・導入	料金割引等支援制度の維持・導入	維持・継続 2020～2024 年度	交通事業者・養老町
	商業・観光施設と公共交通が連携した企画切符の発行	維持・継続 2020～2024 年度	養老町・交通事業者・主要集客施設・観光協会等
	公共交通共通回数券等の発行	新規 2022～2024 年度	交通事業者・養老町
②利用しやすい運行システムの改善	オンデマンドバスのインターネット予約	新規 2021～2024 年度	養老町・交通事業者
（２）わかりやすい公共交通情報の提供			
①公共交通利用に係る積極的な情報の提供	町ホームページ、CATV、広報等による公共交通情報の提供	維持・継続 2020～2024 年度	養老町
	公共交通に関する出前講座の実施	維持・継続 2020～2024 年度	養老町・交通事業者
②わかりやすい運行・乗継情報の提供	総合公共交通マップの作成等	新規 2020～2024 年度	養老町・住民・交通事業者
	オンデマンドバス利用ガイドマップの作成	維持・継続 2020～2024 年度	養老町・住民・交通事業者
（３）地域づくりと一体となったバスへの関心と愛着を高める施策			
①地域住民との連携・協働による取り組みの実施	地域にとって利用しやすく分かりやすい運行の内容を話し合う場の設置	新規 2021～2024 年度	住民・養老町・交通事業者
	養老鉄道、各種バス車内でのギャラリーの実施	維持・継続 2020～2024 年度	住民・養老町・交通事業者
②関係機関との連携・協働による取り組みの実施	各種イベントにおける公共交通利用促進キャンペーンの実施	新規 2020～2024 年度	養老町・交通事業者
	商業・観光施設と公共交通が連携した情報の提供	維持・継続 2020～2024 年度	養老町・交通事業者・主要集客施設・観光協会等
	養老線交通圏地域公共交通網形成計画及び鉄道事業再構築実施計画に基づく養老線に関する各種取り組みの実施	維持・継続 2020～2024 年度	養老鉄道・養老線管理機構・養老町・住民等
③企業等と連携・協働による取り組みの実施	バス車体・車内への地域企業の広告掲載・ラッピング	新規 2021 年度後期～2024 年度	企業・養老町・交通事業者

● 具体的な取り組み

（１）公共交通を利用しやすい環境の充実／①料金割引制度等の維持・導入

【取り組み：商業・観光施設と公共交通が連携した企画切符の発行】

・養老公園で開催される「まるごと肉まつり養老」にあわせて発売しています。
・養老町が主体となり、交通事業者や町内の主要集客施設、観光協会等と連携し、イベント時だけではない、商業・観光施設とタイアップした切符を企画します。

＜まるごと肉まつり企画切符＞

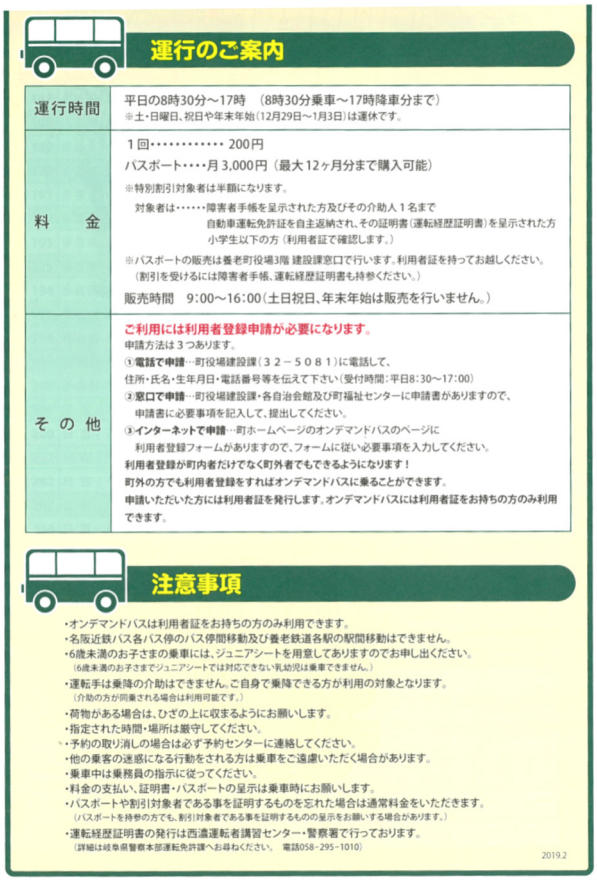
・養老公園で開催される「まるごと肉まつり養老」にあわせて発売。
・養老線の各駅から養老駅までの往復切符と、会場内の店舗で使用できる 300 円のクーポン２枚がセットになった企画切符。
・「まるごと肉まつり企画切符」を養老天命反転地の窓口に提示すると、入場料金が団体料金となる特典付き。

（２）わかりやすい公共交通情報の提供／②わかりやすい運行・乗継情報の提供

【取り組み：総合公共交通マップの作成等／オンデマンドバス利用ガイドマップの作成】

・養老鉄道、路線バス、オンデマンドバス、タクシー等が１つにまとまった「総合公共交通マップ」を作成します。
・オンデマンドバスについては、現状のガイドマップを改良し、利用方法に加え、乗り方、バス停の位置や名前等を詳しく、分かりやすく記載したものを新たに作成します。
・マップの作成にあたっては、養老町や交通事業者をはじめ、実際に利用することを考慮するため、住民と連携・協働して進めます。

＜オンデマンドバス利用ガイドマップ表紙＞

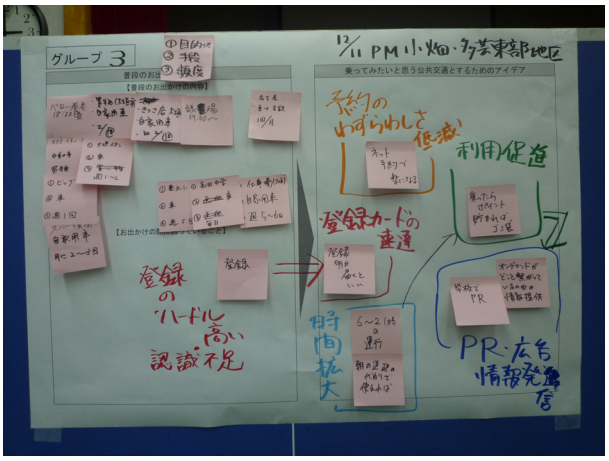


（３）地域づくりと一体となったバスへの関心と愛着を高める施策／①地域住民との連携・協働による取り組みの実施

【取り組み：地域にとって利用しやすく分かりやすい運行の内容を話し合う場の設置】

・既存の地域組織を活用して、町内の公共交通が地域にとって利用しやすく、分かりやすいものとなるような運行の内容について話し合う場を設置します。
・養老町や運行事業者と連携・協働しながら、運行内容について地域からの提案を出せるような場とします。（p. 60 参照）

＜平成 30 年度地域懇談会の様子＞



５）事業の実施スケジュールと実施主体

養老町地域公共交通網形成計画の目標を達成するために実施する各種施策・事業について、その実施スケジュールと実施主体を下表に整理します。

表　各種施策・事業の実施スケジュールと実施主体

□事業準備(検討・協議を含む)　■事業実施（継続を含む）

実施事業			実施内容	実施予定年度 2020	2021	2022	2023	2024	実施主体	具体的な取り組み
1. 公共交通ネットワークの再編			公共交通軸（養老鉄道の運行）	■	■	■	■	■	交通事業者（養老鉄道・養老線管理機構）	養老線網計画に基づき運行継続
			広域交流路線（名阪近鉄バス海津線の運行）	■	■	■	■	■	養老町・大垣市・海津市・交通事業者	商業施設出店計画との調整後に運行ルートを再検討
			広域交流路線（名阪近鉄バス大垣多良線の運行）	■	■	■	■	■	養老町・大垣市・交通事業者	P.58参照
			広域交流路線（名阪近鉄バス大垣多良線の再編）	□	■	■	■	■	養老町・大垣市・交通事業者	
			都市間連携路線（周辺都市コミュニティバスとの連携）	■	■	■	■	■	養老町・大垣市・海津市・輪之内町・交通事業者	継続・改善
			地域間連携路線（オンデマンドバスの運行）	■	■	■	■	■	養老町・交通事業者	継続・改善
			地域間連携路線（オンデマンドバスの運行方式等の変更に伴う実証実験）	□	■				養老町・住民・交通事業者	P.59参照
			観光振興路線（観光シャトルの運行）	■	■	■	■	■	養老町・交通事業者	継続・改善
			個別輸送（タクシーの運行）	■	■	■	■	■	交通事業者	継続・改善
2. 交通結節点の整備			美濃高田駅における交通結節点機能の強化	■	■	■	■	■	養老町・交通事業者	P.61参照
			主要バス停等における待合・乗継環境の充実	■	■	■	■	■	養老町・交通事業者・主要集客施設	わかりやすいバス停看板の設置
			待合環境の改善（ベンチ・上屋等）	■	■	■	■	■	養老町・交通事業者	自治会やボランティアと連携した環境美化整備
			乗り継ぎを考慮したダイヤ設定	■	■	■	■	■	交通事業者・養老町	養老鉄道⇔観光シャトルの乗り継ぎ 路線バスと養老鉄道美濃高田駅のダイヤ調整
			駐車場・駐輪場の整備・充実	■	■	■	■	■	養老町・交通事業者	パーク＆ライド駐車場の整備（高田駅）、駐輪場の整理・清掃の継続
			交通結節点等における総合案内板の設置	■	■	■	■	■	養老町・交通事業者	主要施設へのアクセス等の情報案内 （養老鉄道、管理機構と協議）
3. 公共交通の利用促進施策	(1)公共交通を利用しやすい環境の充実	①料金割引制度等の維持・導入	料金割引等支援制度の維持・導入	■	■	■	■	■	交通事業者・養老町	料金割引制度は、障がい者・介助者・自動車運転免許証自主返納者・小学生等を対象としたものを維持・継続する。 ＜支援制度例＞自動車運転免許証自主返納者への移動支援、子育て世代の公共交通利用機会創出のために回数券の交付
			商業・観光施設と公共交通が連携した企画切符の発行	■	■	■	■	■	養老町・交通事業者・主要集客施設・観光協会等	肉まつり、フェスタ等企画切符　養老公園内施設特典付切符
			公共交通共通回数券等の発行	□	■	■	■	■	交通事業者・養老町	養老鉄道、タクシー、バスの共通券の作成
		②利用しやすい運行システムの改善	オンデマンドバスのインターネット予約	□	■	■	■	■	養老町・交通事業者	既存システム対応のweb予約導入
	(2)わかりやすい公共交通情報の提供	①公共交通利用に係る積極的な情報の提供	町ホームページ、CATV、広報等による公共交通情報の提供	■	■	■	■	■	養老町	町ホームページ、CATV、広報等を利用して情報発信 転入者に対する周知活動（ガイドブック、おためし券）
			公共交通に関する出前講座の実施	■	■	■	■	■	養老町・交通事業者	町出前講座や名阪近鉄バスのバスの乗り方教室等の実施。
		②わかりやすい運行・乗継情報の提供	総合公共交通マップの作成等	■	■	■	■	■	養老町・住民・交通事業者	養老鉄道・路線バス・オンデマンドバス・タクシー等総合マップの作成
			オンデマンドバス利用ガイドマップの作成	■	■	■	■	■	養老町・住民・交通事業者	利用方法ガイドマップの作成（現状の物を活用しながら、利用方法をより詳しく分かりやすいものに）
	(3)地域づくりと一体となったバスへの関心と愛着を高める施策	①地域住民との連携・協働による取り組みの実施	地域にとって利用しやすく分かりやすい運行の内容を話し合う場の設置	□	■	■	■	■	住民・養老町・交通事業者	地域で検討する場づくり
			養老鉄道、各種バス車内でのギャラリーの実施	■	■	■	■	■	住民・養老町・交通事業者	絵画や写真などを募集し、作品を車内に掲示
		②関係機関との連携・協働による取り組みの実施	各種イベントにおける公共交通利用促進キャンペーンの実施	■	■	■	■	■	養老町・交通事業者	＜イベントの開催例＞ 制服を着ての記念撮影や、車両を持ち込んでの乗車体験等キャンペーンの実施 オンデマンドバスの予約システムや仕組みの紹介 観光キャラバン、他市町イベント会場等でPR活動
			商業・観光施設と公共交通が連携した情報の提供	■	■	■	■	■	養老町・交通事業者・主要集客施設・観光協会等	施設案内パンフレットや、イベントチラシに公共交通でのアクセス方法の掲載 観光タクシーのコース提案、パンフレット作成
			養老線交通圏地域公共交通網形成計画及び鉄道事業再構築実施計画に基づく養老線に関する各種取り組みの実施（各駅端末バス交通アクセスの強化、烏江駅等でのP&R駐車場の整備等）	■	■	■	■	■	養老鉄道・養老線管理機構・養老町・住民等	パーク＆ライド駐車場の整備（高田駅）
		③企業等との連携・協働による取り組みの実施	バス車体・車内への地域企業の広告掲載・ラッピング	□	■	■	■	■	企業・養老町・交通事業者	バス車体・車内、駅舎やバス停への企業の広告看板、案内看板の設置
4. 評価及び推進体制			地域公共交通会議の開催 （各種施策・事業の実施、計画目標の評価、対策案の検討等）	■	■	■	■	■	住民・交通事業者等・企業・養老町等	必要に応じて年１回以上の開催を継続

8. 計画の達成状況の評価に関する事項

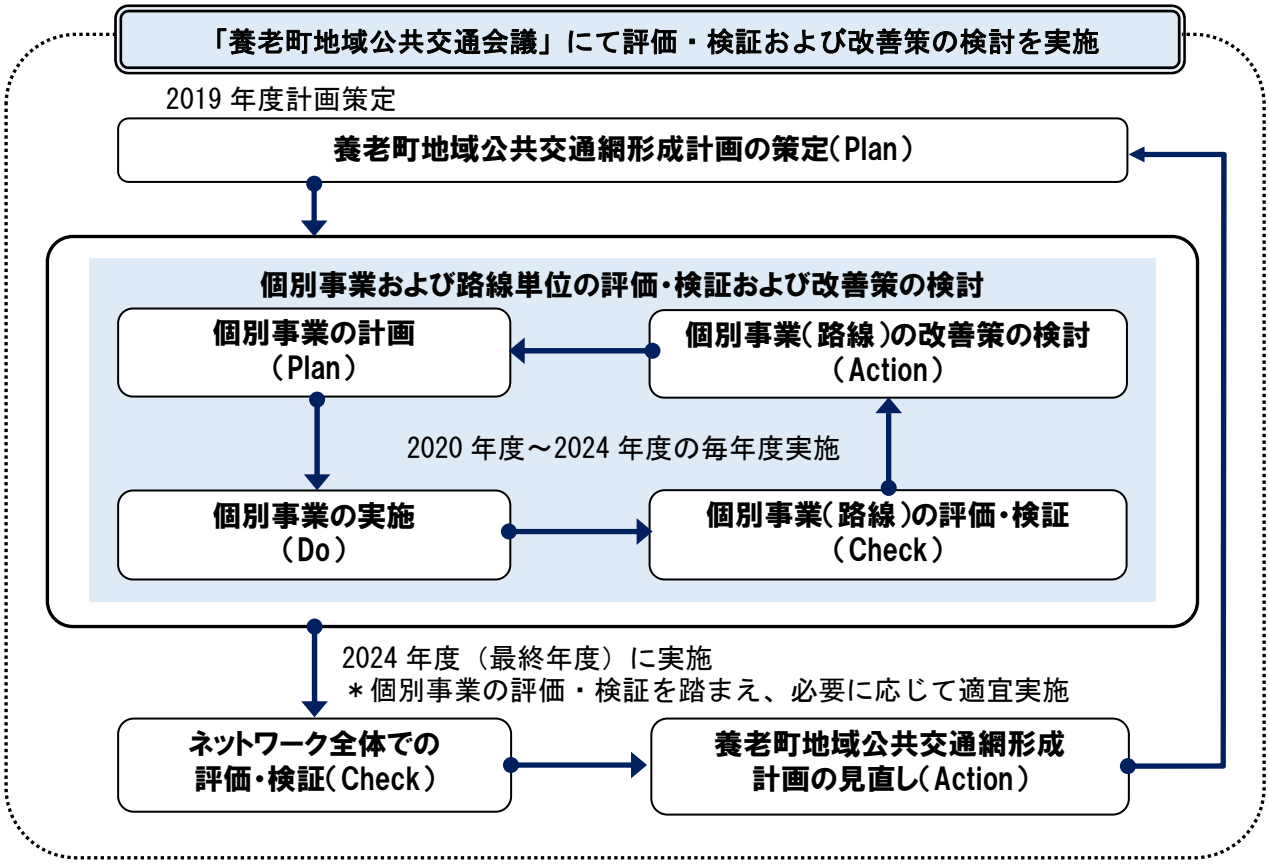
1）評価・検証の考え方及びその手順

本計画は、計画の策定（P）、事業の実施（D）、評価・検証（C）、改善策の検討・計画の見直し（A）といったＰＤＣＡサイクルを毎年度実施することで効果的な事業の推進を図ります。また、計画に基づき実施した事業の効果や影響を総合的に捉え、計画目標の達成状況を評価・検証することで、計画期間最終年度に養老町地域公共交通網形成計画の見直しを実施します。

＜評価・検証の考え方＞

・公共交通ネットワーク全体の評価・検証は、計画期間の最終年度（2024年度）に養老町地域公共交通会議にて評価・検証および改善策の検討を実施します。
・個別事業及び路線単位の評価・検証は、計画期間の毎年度（2020年度～2024年度）、各事業主体や事務局が実施・進捗状況や目標値の達成状況を評価・検証するとともに、目標値を達成できていない場合の要因分析を踏まえ、改善策を検討した上で、養老町地域公共交通会議へ諮ります。
・個別事業及び路線単位の評価は、養老町の上位・関連計画や養老線交通圏地域公共交通網形成計画等で実施する各種調査を活用し、目標値の把握に努めます。
・目標年度の2024年度を最終年度として、養老町地域公共交通会議にて地域公共交通網形成計画の見直しを検討・実施します。

図　公共交通ネットワークの評価・検証の流れ



２）公共交通ネットワークの評価・検証

公共交通ネットワークの評価・検証については、先に示した「公共交通ネットワークの評価・検証の流れ」に基づき、計画期間の最終年度に評価・検証を実施します。

なお、計画の目標で定めた目標値のうち、利用者数等の毎年度把握されるデータに基づく評価・検証が可能な目標値については、毎年度、最終年度の目標値の達成度を確認するとともに、必要に応じて実施施策・事業の見直しを検討・実施します。

表　計画の目標とその指標

計画の目標	目標とする指標
「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」の実現	・公共交通全体の満足度 ・地域や行政など公共交通の関係者が協働した取り組みの件数

３）個別事業および路線単位の評価・検証

個別事業および路線単位の評価・検証については、「計画の目標を達成するために行う事業・実施主体」で定めた各種公共交通の利用促進施策等に対応して実施するものであり、効果的かつ効率的な事業実施となるよう、毎年度、各事業の実施主体が進捗状況を踏まえ、個別事業の見直しを検討します。

また、個別事業の実施に伴う各路線への効果と影響についても把握し、安全性や利便性に配慮した運行を確保するため、必要に応じて計画年度中での路線見直しについて、適宜、検討・実施します。

表　個別事業および路線単位の評価指標・目標値

評価指標		目標値[2024]	現況値[2017]	目標値算定データの収集方法
手段別乗車人員	鉄道*1,2	**1,200 人/日**	1,327 人/日	養老町、大垣市、海津市、交通事業者等の統計データ
	町内バス交通*1,3,4,5	**190 人/日**	185 人/日	
	一般タクシー*6	**40 人/日**	37 人/日	
路線別満足度	養老鉄道*7（養老線網形成計画）	**現況値 34%以上**	34%	2021 年は養老線網形成計画における中間評価の沿線住民アンケートで実施 2024 年は養老町網形成計画における最終評価の町民アンケートで実施 その他、養老町の上位・関連計画における調査実施を検討
	沿線バス交通*7（養老線網形成計画）	**現況値 32%以上**	32%	
	オンデマンドバス*8	**70%以上**	64%	
公共交通認知度	町内にバスが走っていること*9	**96%以上**	93%	2024 年は養老町網形成計画における最終評価の町民アンケートで実施 その他、養老町の上位・関連計画における調査実施を検討
	自宅近くのバス停の位置*9	**83%以上**	60%	
関係者の連携・協働	地域や行政など公共交通の関係者が協働した取り組みの件数*10,11,12	**14 件以上**	― 件	養老町、住民、交通事業者等の各事業主体が集計

＊１：養老鉄道及びオンデマンドバスは 2017 年度の乗車人員、路線バスは 2015 年度の乗車人員
＊２：養老線交通圏地域公共交通網形成計画における計画目標では、養老線全体の利用者数の 2016 年実績（見込み）約 620 万人を基準とした 2026 年推計値 506 万人（0.82 倍）を各種施策・事業の展開により 526 万人（0.85 倍）に増加させるものとしている。本計画ではこの考え方を踏襲し、2017 年度現況値から 2024 年度目標値の減少比率を 0.87 倍と算定したため、養老町内の各鉄道駅乗車人員（発売実績）に乗じて目標値を算出した。
＊３：名阪近鉄バス海津線及び大垣多良線は、乗降調査結果に基づく養老町内乗降者比率（平日：海津線 3.8%、大垣多良線 16.2%）を路線全体利用者数に乗じて算出した。
＊４：オンデマンドバスは、60 歳以上の利用者割合が約 86%を占めることから、高齢者の増加に合わせて利用者数は増加するものとし、国勢調査結果及び社人研推計値より 2015 年度の高齢者人口 8,381 人、2025 年度の高齢者人口 8,818 人より、本計画の現況値である 2017 年度から目標値となる 2024 年度に年次補正した 目標値／現況値 の増加比率 1.04 倍をオンデマンドバス利用者数に乗じることで算出した。
＊５：上記２つのバス交通の目標値を合計したものを町内バス交通利用者とした。
＊６：一般タクシーは事業者 2 社の合計を集計した。
＊７：路線別満足度について、養老鉄道及び沿線バス交通の目標値については、養老線交通圏地域公共交通網形成計画における計画目標を踏襲した。
＊８：オンデマンドバスの満足度は、町民アンケートより非利用者の利用していない理由のうち「利用方法がわからないから」と回答した割合 21%に、「今後は利用する」とした票には 100%、「多分利用する」とした票には 50%を乗じて実数を算出し、町民アンケート回答者数で除した値を上昇率(6%)とした。
＊９：公共交通認知度については、町民アンケートより「オンデマンドバスが走っていること」及び「町内に名阪近鉄バスの路線バスが走っていること」または「自宅近くのバス停の位置」を認知していない票のうち、養老町の公共交通を確保・維持するために協力できることに１つでも回答したものを集計し、現況値に加えることで算出した。
＊10：１つの地域で同様の内容を行った場合は、実施した年度が違っていても件数に含めない
＊11：p.63 に記載のある「実施内容」の各項目について、計画期間内にそれぞれ１件以上実施
＊12：件数は計画期間内の累積数

参考資料

１）養老町地域公共交通会議設置要綱

○養老町地域公共交通会議設置要綱

平成 20 年７月 29 日

告示第 65 号

改正　平成 24 年３月 31 日告示第 57 号

平成 30 年２月６日告示第 12 号

（設置）

第１条　道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）及び道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するため、並びに地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）第６条第１項の規定に基づく地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）の作成及び実施に関する協議等、及び地域交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成 23 年国総計第 97 号）第２条第１項第１号の規定に基づく生活交通確保維持改善計画（以下「維持改善計画」という。）の作成に関する協議をするため、養老町地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

（協議事項）

第２条　交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

(1)　町の公共交通政策の推進に関すること。

(2)　具体的な路線等に係る運行の確保に関する計画についての調整に関すること。

(3)　形成計画及び維持改善計画の策定及び変更の協議に関する事項

(4)　形成計画及び維持改善計画の実施に係る連絡調整に関する事項

(5)　形成計画及び維持改善計画に位置付けられた事業の実施に関する事項

(6)　前各号に掲げるもののほか、町長が特に必要と認める事項

（交通会議の構成）

第３条　交通会議の委員は、別表に掲げる者をもって構成する。

２　交通会議に会長を置き、養老町長又はその指名する者をもって充てる。

３　会長は、交通会議を代表し、会務を統括する。

４　会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、あらかじめ会長が指名する者にその職務を代理させることができる。

（会議）

第４条　交通会議の会議は、必要に応じ会長が招集する。

２　交通会議の議長は、会長が行う。

３　交通会議は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。ただし、あらかじめ委任状（別記様式）の提出により、代理者に権限の委任がある場合は、代理者を出席委員とみなす。

４　交通会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

５　会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、説明又は助言を求めることができる。

６　交通会議の会議は、原則として公開とする。

７　会長は、やむを得ない事由により交通会議を開く余裕のない場合においては、事案の内容を記載した書面を委員に送付し、その意見を徴し又は賛否を問い、その結果をもって交通会議の議決に変えることができる。

（協議結果の取扱い）

第５条　交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

（幹事会）

第６条　交通会議は、申請内容その他交通会議の運営に当たって必要な事項を処理するため、幹事会を置くことができる。

２　幹事会は、第３条に定める構成員その他交通会議が必要と認めた者を委員とする。

３　幹事会は、必要に応じて、関係者を招集し、意見を聴くことができる。

（謝金）

第７条　委員等が会議に出席したときは、謝金を支給することができる。

２　前項に規定する謝金の額並びに支給方法等は、会長が別に定める。

（庶務）

第８条　交通会議の庶務は、産業建設部建設課において処理する。

（その他）

第９条　この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附　則

この要綱は、公布の日から施行する。

附　則（平成24年３月31日告示第57号）

この要綱は、平成24年４月１日から施行する。

附　則（平成30年２月６日告示第12号）

この要綱は、平成30年２月14日から施行する。

別表（第３条関係）

交通会議委員

国土交通省中部運輸局岐阜運輸支局長又はその指名する者
岐阜県都市建築部都市公園整備局公共交通課長又はその指名する者
関係する道路管理者又はその指名する者
関係する警察署長又はその指名する者
学識経験者
関係する公共交通事業者
関係する一般旅客自動車運送事業者団体
関係する一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
町民代表者
町長又はその指名する者

別記様式(第４条関係)

年　　月　　日

養老町地域公共交通会議議長　様

所 在 地
団 体 名
団体の長　　㊞

委　　任　　状

年　　月　　日に開催する養老町地域公共交通会議における議事の審議については、審議に係る私の権限の全てを次の者に委任します。

1　委任される者の氏名　＿＿＿＿＿＿＿＿

2　委任される者の所属・役職　＿＿＿＿＿＿＿＿

２）養老町地域公共交通網形成計画策定過程

年月日	項　目	内　　容
平成30年2月13日	平成29年度第1回 養老町地域公共交通会議	・養老町地域公共交通会議設置要綱の一部改正等について ・養老町地域公共交通網形成計画の策定について
平成30年7月25日	平成30年度第1回 養老町地域公共交通会議	・養老町地域公共交通網形成計画（素案）策定について ・町民アンケート等について
平成30年8月31日 ～9月14日	町民アンケートの実施	・調査対象：15歳以上の町民 ・配布数：3,000票 ・回収数：1,226票 ・回収率：40.9％
平成30年9月10日 ～9月16日	乗降調査実施	・調査対象：オンデマンドバス・大垣多良線・海津線の全利用者 ・回収数：オンデマンドバス 628票 大垣多良線 347票 海津線 508票
平成30年9月10日 ～9月16日	利用者アンケート実施	・調査対象：オンデマンドバス・大垣多良線・海津線の全利用者 ・回収数：オンデマンドバス84票 大垣多良線 63票（回収率：25.2％） 海津線 36票（回収率：10.7％） 路線不明 11票
平成30年10月 7日 平成30年10月10日	主要集客施設調査	・調査対象：施設利用者 ・回収数：ザ･ビッグ養老店 240票　養老公園 203票 オークワ養老店 149票　美濃高田駅 115票 西美濃厚生病院 132票　中央公民館 106票
平成30年11月15日	平成30年度第2回 養老町地域公共交通会議	・町民アンケート等調査結果について ・公共交通の課題と対応 ・地域懇談会の開催について
平成30年12月 4日 ～12月14日	地域懇談会の実施	・町内を８区域に分けて実施 12月 4日 養老・多芸西部 20人 12月 6日 笠郷 20人 12月10日 日吉・室原 20人 高田 22人 12月11日 上多度 20人 小畑・多芸東部 19人 12月13日 広幡 21人 12月14日 池辺 20人 合計 162人
平成30年12月10日 平成30年12月14日	交通事業者ヒアリング	・調査対象：養老町オンデマンドバスオペレータ 名阪近鉄バス㈱
平成31年1月15日	平成30年度第3回 養老町地域公共交通会議	・地域懇談会実施結果について ・交通事業者ヒアリング実施結果について ・平成30年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について
平成31年2月28日	平成30年度第4回 養老町地域公共交通会議	・養老町地域公共交通網形成計画（素案）について ・平成31年度地域公共交通網形成計画策定スケジュールについて
令和元年7月17日	令和元年度第１回 養老町地域公共交通会議	・平成30年度地域公共交通確保維持改善事業の評価結果について ・養老町地域公共交通網形成計画の策定について
令和元年12月5日	令和元年度第2回 養老町地域公共交通会議	・養老町地域公共交通網形成計画（案）について ・パグリックコメントの実施について
令和元年12月23日 ～令和2年1月24日	パブリックコメントの実施	・ホームページへの掲載 ・役場建設課窓口での閲覧
令和2年2月28日	令和元年度第3回 養老町地域公共交通会議	・パブリックコメントの結果について ・養老町地域公共交通網形成計画について

３）養老町地域公共交通会議委員名簿

	委員区分	所属	職名	氏名	期間
1	岐阜運輸支局	国土交通省中部運輸局 岐阜運輸支局	支局長	古屋　勝治	H30.2～H31.1
				柴田　宗範	H31.2～
2	学識経験者	岐阜協立大学	学長	竹内　治彦	H30.2～
3	岐阜県都市建築部	岐阜県都市建築部 都市公園整備局公共交通課	課長	朝倉　和仁	H30.2～H30.3
				水野　昭人	H30.4～R1.6
				幸畑　哲也	R1.7～
4	道路管理者	国土交通省中部地方整備局 岐阜国道事務所大垣維持出張所	所長	三治　伝	H30.2～H30.3
				蒲　雅志	H30.4～
5		岐阜県大垣土木事務所 施設管理課	課長	高橋　義浩	H30.2～H30.3
				金森　隆史	H30.4～
6	警察署	養老警察署	署長	西谷　好信	H30.2～H30.3
				飯沼　勇裕	H30.4～H31.3
				田口　秀樹	H31.4～
7		大垣警察署	署長	大坪　道明	H30.2～H30.3
				加藤　雅之	H30.4～
8		海津警察署	署長	野村　俊一	H30.2～H30.3
				小島　基行	H30.4～H31.3
				鷲見　幸一郎	H31.4～
9	公共交通事業者	名阪近鉄バス㈱	取締役社長	松田　健	H30.2～
10		スイトトラベル㈱	取締役社長	一柳　正義	H30.2～H30.3
				梅村　和行	H30.4～
11		岐阜近鉄タクシー㈱	取締役支配人	石間　正	H30.2～R1.9
			代表取締役社長	川内　康平	R1.10～
12		大垣タクシー㈱	代表取締役	大角　勇雄	H30.2～
13		養老線管理機構	代表理事	広瀬　幹雄	H30.2～
14		養老鉄道㈱	代表取締役常務 鉄道営業部長	植松　知也	H30.2～
15	運送事業者団体	公益社団法人岐阜県バス協会	専務理事	山田　芳喜	H30.2～H30.3
				林　直樹	H30.4～
16	運転者が組織する団体	名阪近鉄バス労働組合	執行委員長	久保田　直治	H30.2～
17	町民代表者	養老町区長連絡協議会	会長	安田　澄雄	H30.2～
18		養老町老人クラブ連合会	会長	陸田　靖則	H30.2～H31.3
				大橋　正典	H31.4～
19		養老町老人クラブ連合会女性部	女性部長	澁谷　八代子	H30.2～
20	その他	大垣市役所	市長	小川　敏	H30.2～
21			上石津 地域事務所長	豊田　富士人	H30.2～H30.3
				三輪　幸治	H30.4～
22		海津市役所	市長	松永　清彦	H30.2～
23		輪之内町役場	町長	木野　隆之	H30.2～
24	町長	養老町役場	町長	大橋　　孝	H30.2～
25	道路管理者	養老町役場	産業建設部長	桐山　一則	H30.2～H30.3
				田中　一也	H30.4～