

今後の地域公共交通ネットワークのあり方検討調査報告書

令和 7年 8月

名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅間）の今後に関する勉強会

目 次

1. 地域の現況調査・分析	1-1
1) 沿線地域の概況	1-1
2) 沿線地域の上位関連計画	1-10
2. 線区の現況調査・分析	2-1
1) 線区概況	2-1
2) 利用状況	2-5
3) 鉄道事業の収支の整理	2-10
3. 公共交通支援状況把握	3-1
1) 支援制度を活用した運行方法の検討に活用するデータの整理	3-1
4. 鉄道特性の把握	4-1
5. クロスセクター効果分析	5-1
1) クロスセクターベネフィットの検討	5-1
2) クロスセクターベネフィットの基本データの算定	5-3
3) 分野別代替施策費用の算出	5-7
4) 分野別代替施策費用算出結果の整理	5-20
5) 数値化が困難なその他の効果の整理	5-21
6. 今後の地域公共交通ネットワークのあり方検討	6-1
1) 路線バス転換	6-1
2) 今後の名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）のあり方検討	6-5

資料 名鉄広見線に関する現状分析・調査報告書

1. 地域の現況調査・分析

1) 沿線地域の概況

(1) 人口

沿線自治体の人口推移のうち、可児市では 2020 年時点で人口が微増傾向にありますが、八百津町では 1980 年以降、御嵩町では 1995 年以降に減少傾向が続いています。

また、3 市町ともに少子化・高齢化が進行しています。

図 可児市の人口推移

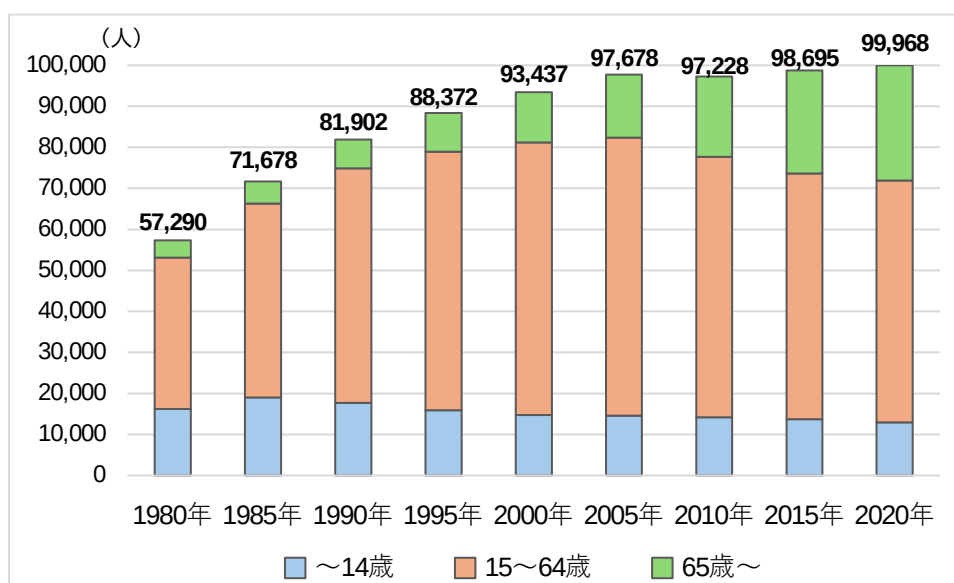


表 可児市の年齢3区分別人口構成比の推移

	1980年	1985年	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年
~14歳	16,226	19,012	17,736	15,903	14,759	14,604	14,240	13,780	12,971
	28.3%	26.5%	21.7%	18.0%	15.8%	15.0%	14.6%	14.0%	13.0%
15~64歳	36,879	47,300	57,115	63,045	66,443	67,776	63,414	59,852	58,949
	64.4%	66.0%	69.7%	71.3%	71.1%	69.4%	65.2%	60.6%	59.0%
65歳~	4,185	5,366	7,051	9,424	12,235	15,298	19,574	25,063	28,048
	7.3%	7.5%	8.6%	10.7%	13.1%	15.7%	20.1%	25.4%	28.1%
合計	57,290	71,678	81,902	88,372	93,437	97,678	97,228	98,695	99,968

資料：国勢調査

図 八百津町の人口推移

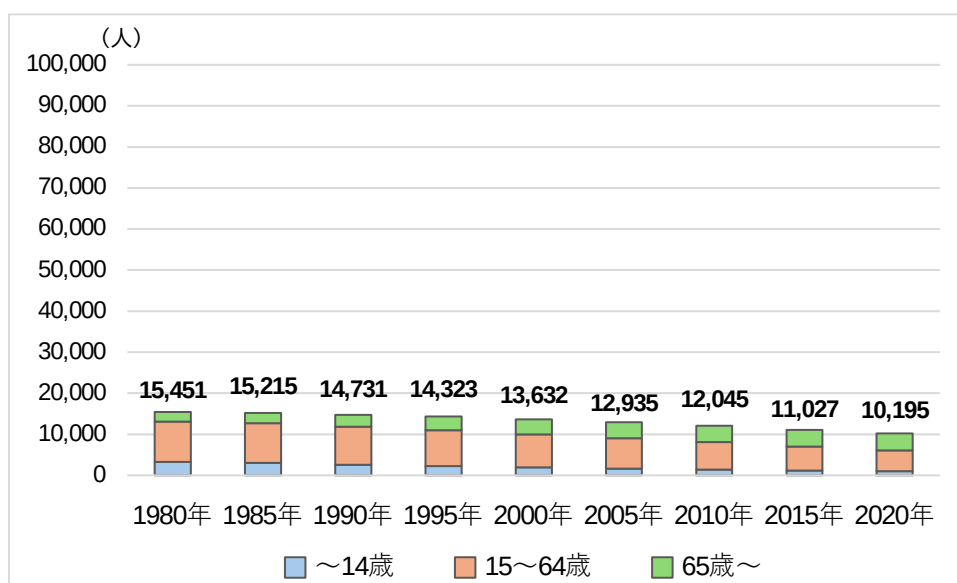


表 八百津町の年齢3区分別人口構成比の推移

上段：人／下段：％

	1980年	1985年	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年
～14歳	3,235	3,027	2,591	2,261	1,923	1,600	1,393	1,146	999
	20.9%	19.9%	17.6%	15.8%	14.1%	12.4%	11.6%	10.4%	9.8%
15～64歳	9,846	9,637	9,245	8,693	8,047	7,448	6,736	5,844	5,095
	63.7%	63.3%	62.8%	60.7%	59.0%	57.6%	55.9%	53.0%	50.0%
65歳～	2,370	2,551	2,895	3,369	3,662	3,887	3,916	4,037	4,101
	15.3%	16.8%	19.7%	23.5%	26.9%	30.1%	32.5%	36.6%	40.2%
合計	15,451	15,215	14,731	14,323	13,632	12,935	12,045	11,027	10,195

資料：国勢調査

図 御嵩町の人口推移

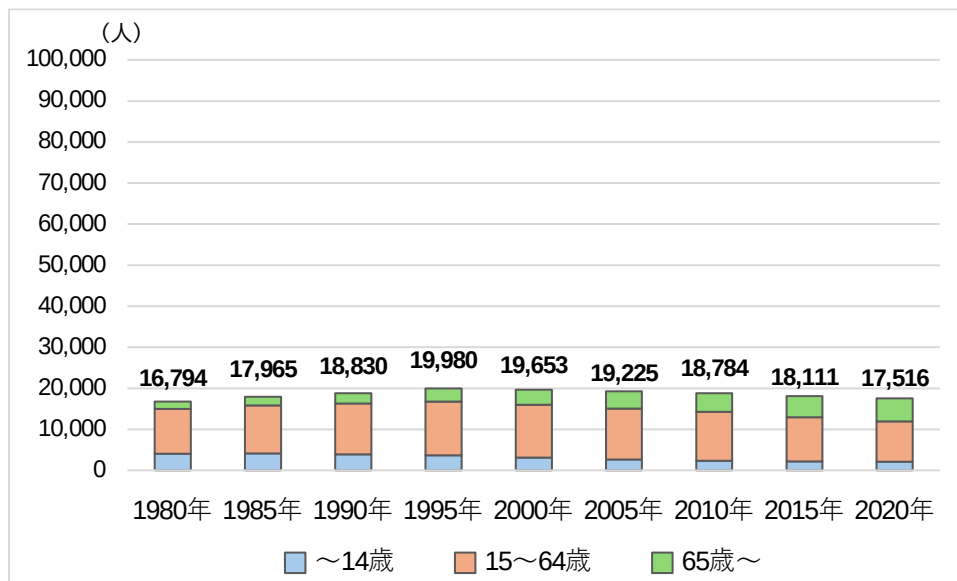


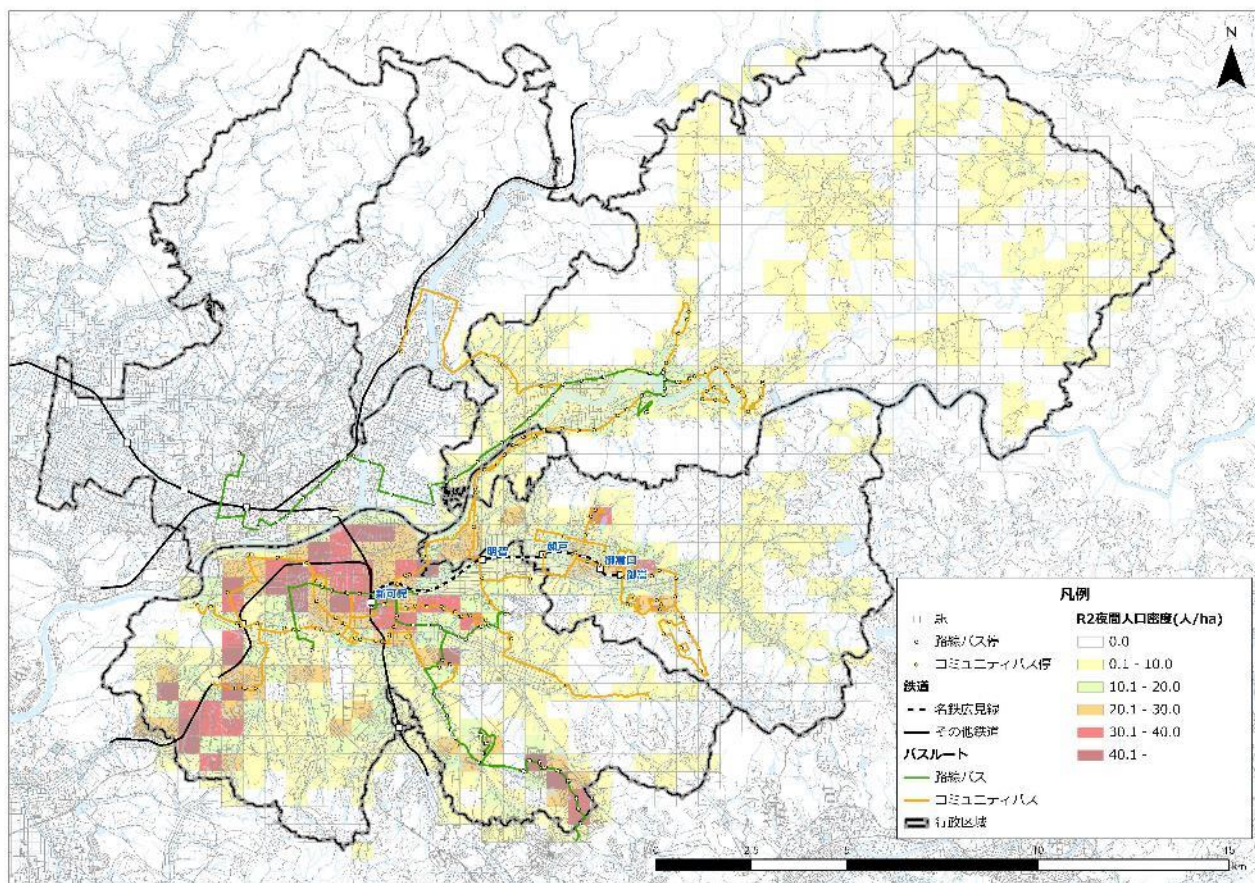
表 御嵩町の年齢3区分別人口構成比の推移

	1980年	1985年	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年
~14歳	4,032	4,144	3,864	3,684	3,113	2,634	2,347	2,210	2,092
	24.0%	23.1%	20.5%	18.4%	15.8%	13.7%	12.5%	12.2%	11.9%
15~64歳	10,976	11,719	12,400	13,113	12,878	12,432	11,893	10,741	9,849
	65.4%	65.2%	65.9%	65.6%	65.5%	64.7%	63.3%	59.3%	56.2%
65歳~	1,786	2,102	2,566	3,183	3,662	4,159	4,544	5,160	5,575
	10.6%	11.7%	13.6%	15.9%	18.6%	21.6%	24.2%	28.5%	31.8%
合計	16,794	17,965	18,830	19,980	19,653	19,225	18,784	18,111	17,516

資料：国勢調査

名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の沿線では、新可児駅周辺や御嵩駅周辺で人口密度が周囲の地域より高くなっています。

図 沿線地域の人口分布



資料：2020 年国勢調査

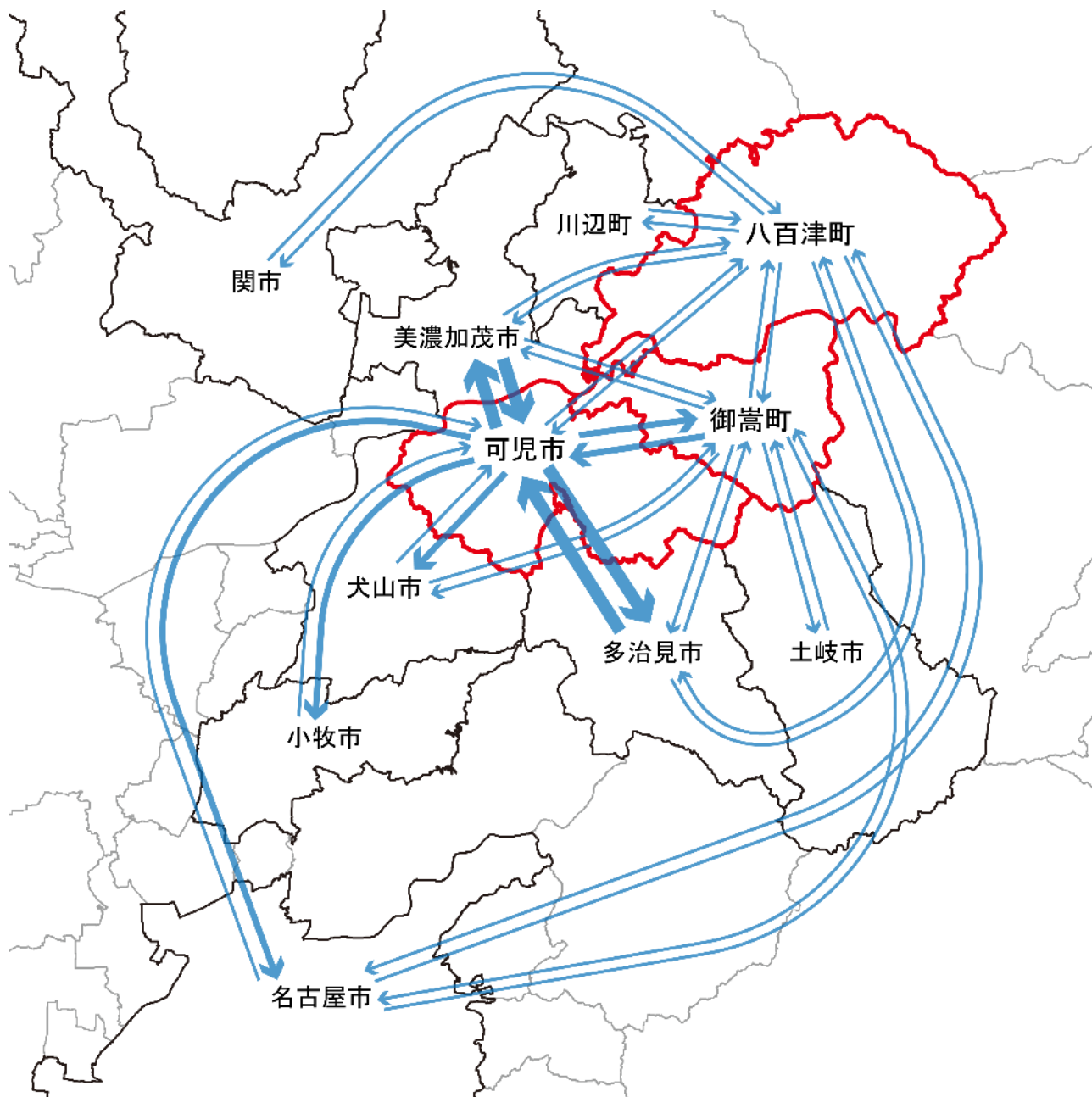
(2) 人流

通勤・通学流動について、可児市では多治見市や美濃加茂市、御嵩町と結びつきが強くなっています。

八百津町では可児市や美濃加茂市、御嵩町との結びつきが強くなっています。

御嵩町では可児市や美濃加茂市、多治見市との結びつきが強くなっています。

図 沿線3市町に関連する通勤流動



資料：2020 年国勢調査

図 沿線3市町に関連する通勤流動



資料：2020 年国勢調査

表 可児市に関連する通勤・通学流動

		流出			流入－流出	流入				
		総数	通勤者	通学者		総数	通勤者	通学者		
可児市内から 他市区町村へ 通勤・通学		24,063	21,758	2,305	-4,144	19,919	18,821	1,098	他市区町村から 可児市内へ 通勤・通学	
周辺市町	御嵩町	1,834	1,540	294	417	2,251	2,147	104	御嵩町	周辺市町
	八百津町	647	576	71	197	844	801	43	八百津町	
	美濃加茂市	3,539	3,039	500	455	3,994	3,782	212	美濃加茂市	
	多治見市	3,428	3,222	206	133	3,561	3,330	231	多治見市	
	名古屋市	3,210	2,722	488	-2,775	435	414	21	名古屋市	
	犬山市	1,827	1,805	22	-859	968	938	30	犬山市	
	小牧市	1,376	1,364	12	-1,077	299	288	11	小牧市	

表 八百津町に関連する通勤・通学流動

		流出			流入－流出	流入				
		総数	通勤者	通学者		総数	通勤者	通学者		
八百津町内から 他市区町村へ 通勤・通学		2,917	2,645	272	-709	2,208	2,065	143	他市区町村から 八百津町内へ 通勤・通学	
周辺市町	可児市	844	801	43	-197	647	576	71	可児市	周辺市町
	御嵩町	302	260	42	-55	247	219	28	御嵩町	
	美濃加茂市	671	584	87	-148	523	495	28	美濃加茂市	
	川辺町	146	146	0	38	184	172	12	川辺町	
	名古屋市	135	96	39	-116	19	19	0	名古屋市	
	多治見市	117	111	6	-46	71	69	2	多治見市	
	関市	80	74	6	-27	53	52	1	関市	

表 御嵩町に関連する通勤・通学流動

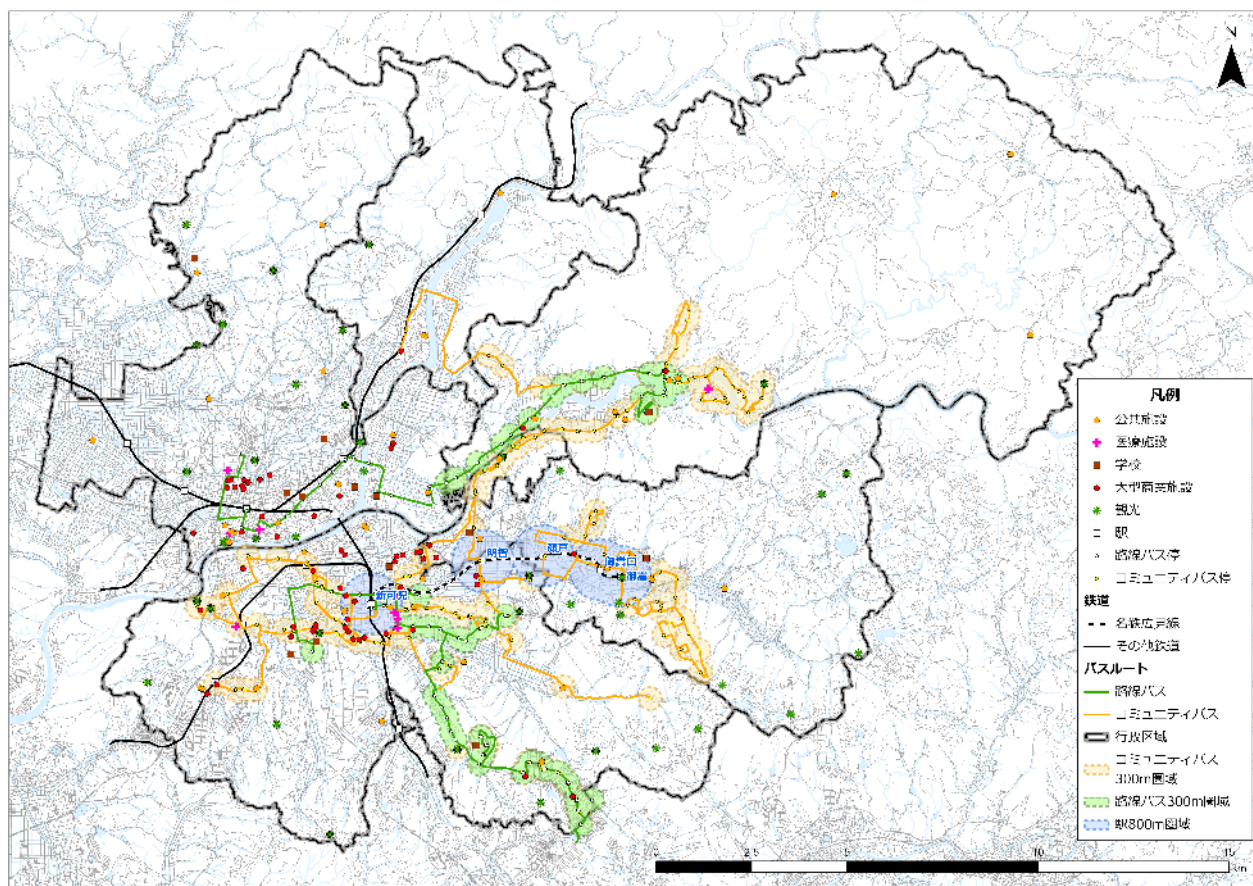
		流出			流入－流出	流入				
		総数	通勤者	通学者		総数	通勤者	通学者		
御嵩町内から 他市区町村へ 通勤・通学		5,897	5,405	492	-1,384	4,513	3,967	546	他市区町村から 御嵩町内へ 通勤・通学	
周辺市町	可児市	2,251	2,147	104	-417	1,834	1,540	294	可児市	周辺市町
	八百津町	247	219	28	55	302	260	42	八百津町	
	美濃加茂市	637	521	116	-32	605	511	94	美濃加茂市	
	多治見市	493	466	27	-52	441	419	22	多治見市	
	名古屋市	381	308	73	-336	45	45	0	名古屋市	
	土岐市	342	336	6	-26	316	315	1	土岐市	
	犬山市	175	172	3	-133	42	42	0	犬山市	

資料：2020 年国勢調査

(3) 施設立地

名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の駅から 800mの圏域に含まれる施設は少ないですが、各駅から発着している路線バスやコミュニティバスにより、沿線自治体内に立地している各施設へのアクセスが可能となっています。

図 沿線の施設立地



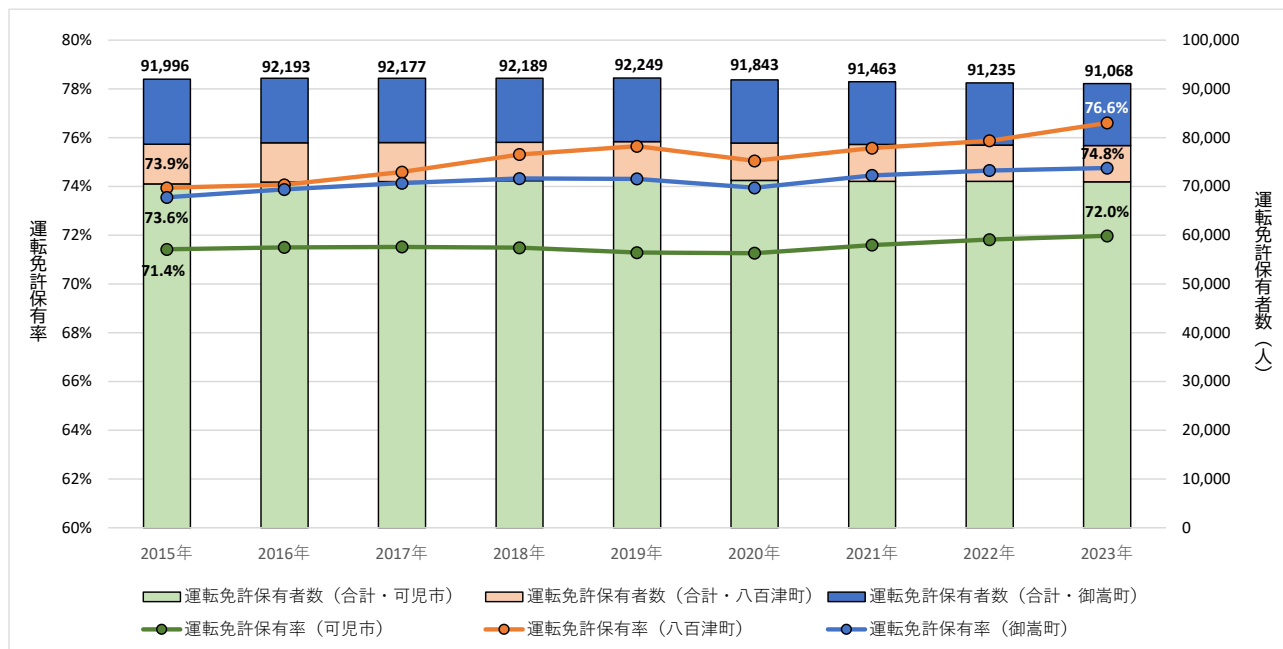
資料：国土数値情報、全国大型小売店総覧、各自治体バスマップ

(4) 運転免許の保有状況

沿線自治体の運転免許保有者数の推移は横ばいの傾向となっていますが、総人口の減少に伴い保有率は微増傾向にあります。

3市町では八百津町が最も保有率が高く、可児市が最も低くなっています。

図 沿線自治体の運転免許保有者数の推移



資料：岐阜県公安委員会、岐阜県人口動態統計調査

2) 沿線地域の上位関連計画

(1) 可児市

①第二次可児市都市計画マスタープラン

- 名鉄広見線は都市間の連携、市内の各地域を連携する軸として、バス交通との乗り継ぎやパーク・アンド・ライドの促進に向けた整備を図るとともに、名鉄広見線の存続を関係機関に要請していくことで、利便性を確保する。
- JR 可児駅・名鉄新可児駅については可児駅東土地区画整理事業の実施に合わせて駅前広場や東西自由通路の整備を推進し、交通結節点としての機能の充実や利便性の向上を図る。また、各鉄道駅周辺においては、バリアフリー化やユニバーサルデザインを推進するとともに、公共交通の拠点として、都市機能（商業施設、公共サービス施設）の集積を図る。

②可児市地域公共交通計画

- 名鉄広見線は主に高校生の通学を支えているほか、地域の生活を支える重要な社会インフラであるため、可児市、御嵩町及び八百津町の地域関係者と連携して各種利用促進施策を展開することで、存続を図る。

③可児市環境基本計画（第3次）

- 環境に配慮した公共交通の整備推進という基本方針の施策として、名鉄広見線の利用促進を位置づける。
沿線自治体の人口推移のうち、可児市では 2020 年時点で人口が微増傾向にありますが、八百津町では 1980 年以降、御嵩町では 1995 年以降に減少傾向が続いています。

(2) 御嵩町

①御嵩町第五次総合計画 後期基本計画

- 鉄道事業者と協力して名鉄広見線の利用促進を図る。

②御嵩町都市計画マスタープラン

- 名鉄広見線を住民の通勤・通学又は、観光客の移動手段としての役割を担う重要な機能と位置づけ、利便性の向上を図る。また、利用を促進するために、駅周辺の環境整備を行う。

③御嵩町地域公共交通網形成計画

- 都市間移動需要に対応した名鉄広見線を東西方向の公共交通軸として位置づけ、サービス水準を維持する。

④御嵩町観光基本計画

- 名鉄広見線は御嵩町と名古屋市などの他地域を結ぶ鉄道路線であり、地域住民だけでなく観光客のひとつの重要な公共交通手段として貴重な地域資源と位置づけており、名鉄広見線活性化関連イベントの開催を推進する。

(3) その他

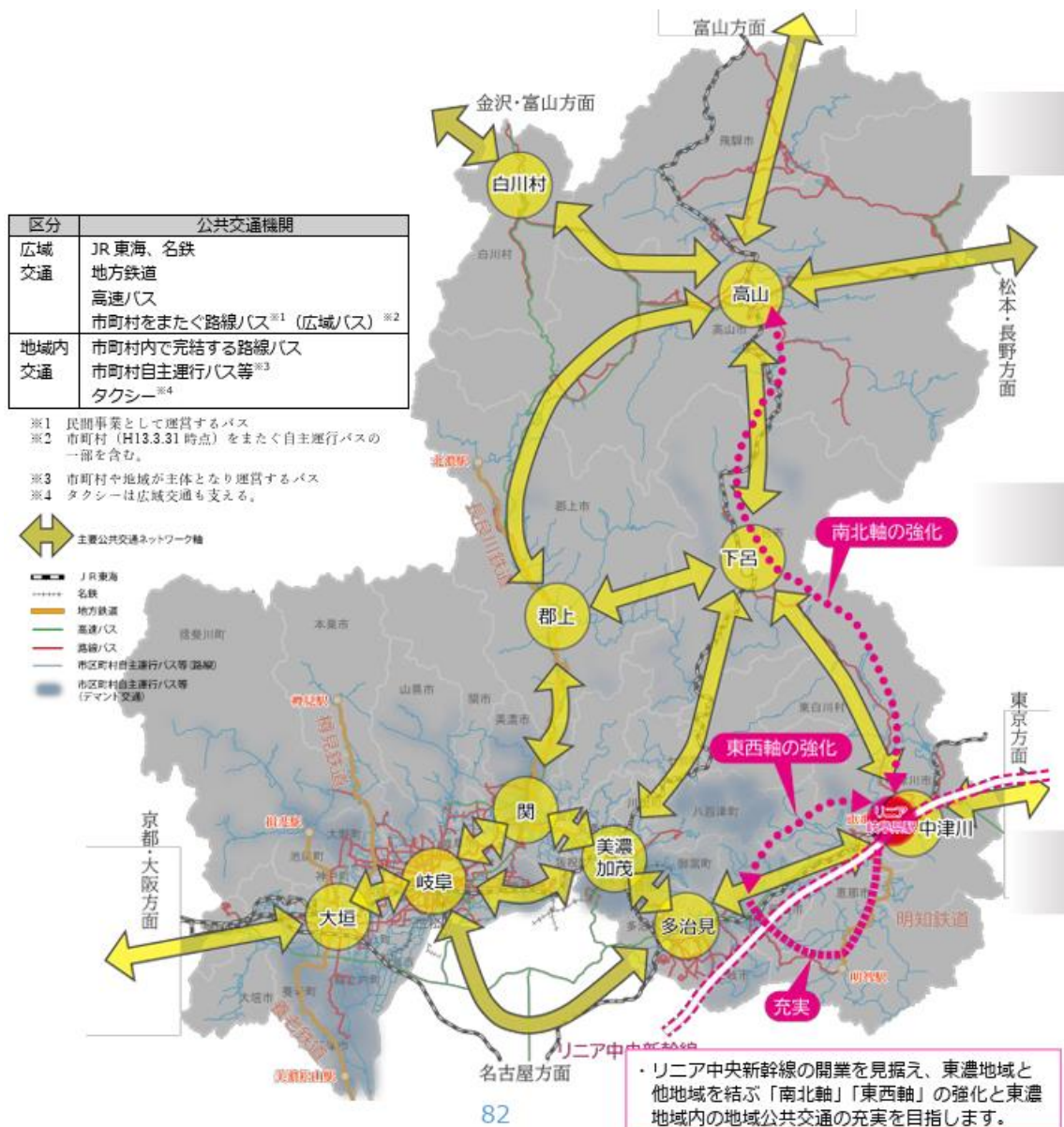
①令和5～7年度 名鉄広見線活性化計画

- 目指す姿「皆で名鉄広見線を守り、育てていくことで、地域の再興・発展を目指す」
- 目標①～③の達成に向けて取組を実施（①地域外からの利用を増加させる、目標②地域内の利用促進を図る、目標③地域にとって必要な社会インフラである認識を高める）

②岐阜県地域公共交通計画

- 計画目標：地域をつなぐ「広域交通」の維持・確保
施策：JR 東海・名鉄の利用促進 ①利便性の向上等
- ・JR 東海と名鉄は、本県の公共交通ネットワークの主要な骨格として、県民等の活動を支える重要な交通手段として位置づける。
- ・鉄道事業者は、運行を継続するとともに、利便性の向上や安全性の確保などを図る。
- ・県と沿線市町村は、関係団体を通じて、JR 東海や名鉄に対する要望を行うほか、利用促進に向けた取組を行う。

図 岐阜県地域公共交通計画における公共交通の将来ネットワーク



資料：岐阜県地域公共交通計画

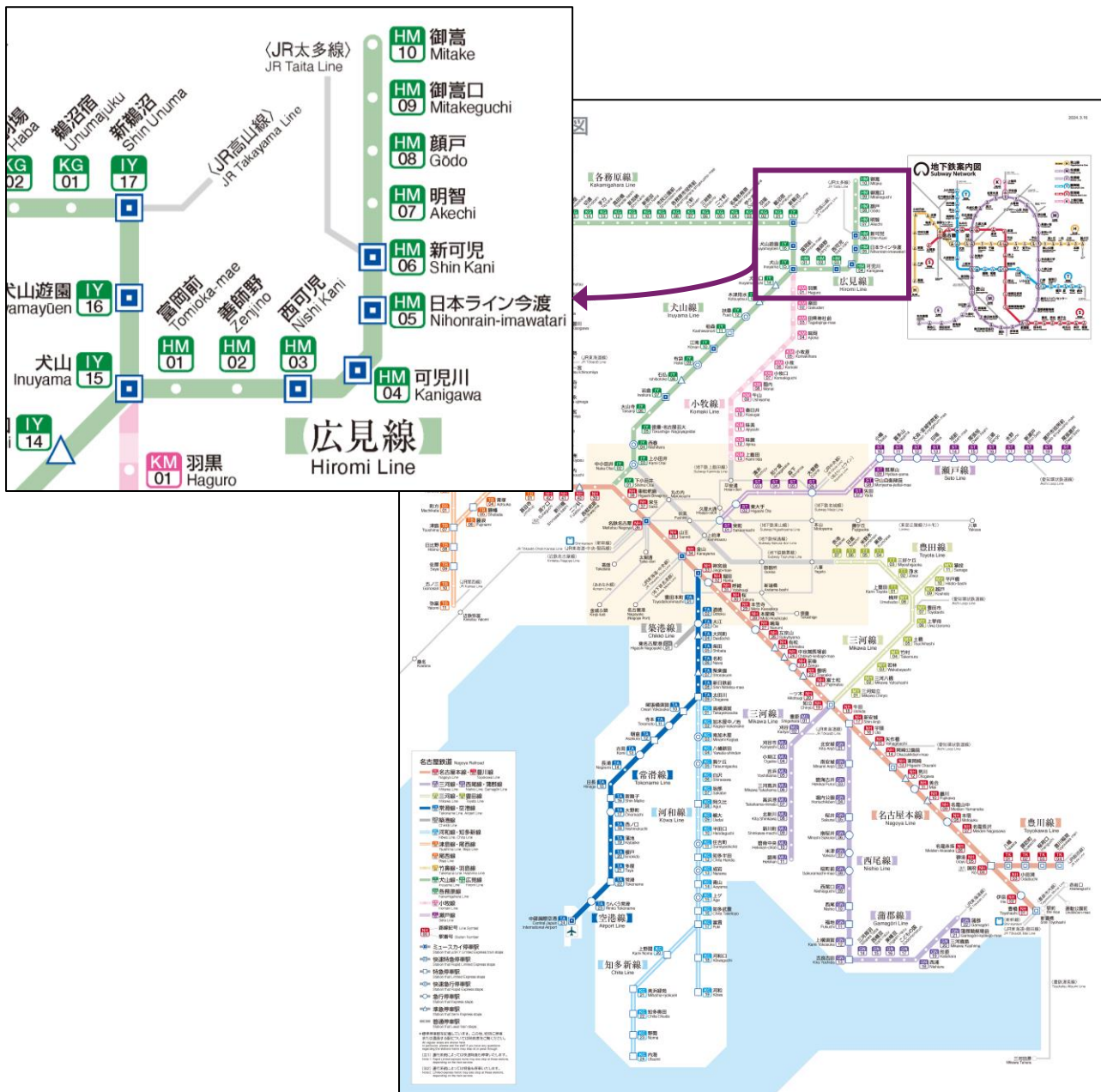
2. 線区の現況調査・分析

1) 線区概況

(1) 路線概要

名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）は、名古屋鉄道が第一種鉄道事業者として運行している新可児駅から御嵩駅までの全長 7.4km の区間です。沿線自治体は岐阜県可児市及び御嵩町で、駅は可児市内に 2 駅（新可児駅を含む）、御嵩町内に 3 駅となっています。

図 名鉄線 路線案内図



資料：名古屋鉄道 Web サイト（2024 年 3 月現在）

(2) 駅の設備

名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）に所属する駅の設備は下表のとおりとなっています。

トイレ設備は新可児駅、明智駅、御嵩駅に整備されており、新可児駅では車いすやオストメイトに対応している。

表 名鉄広見線（新可児～御嵩間）の駅設備

駅名	駅係員	トイレ設備	バリアフリー	バス路線
新可児	○	○ 車いす・オストメイト対応		○
明智		○	○ スロープ	○
顔戸			○ スロープ	○
御嵩口				○
御嵩		○		○

資料：名古屋鉄道 Web サイト（2025 年 3 月現在）

バス路線：名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の今後に関する勉強会調べ

(3) 運賃

名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の運賃は 180 円～330 円となっています。

2024年3月16日(土)～

名鉄名古屋	690	750	830	900	900	980	1,050	1,120	1,120	1,120
名鉄一宮	750	830	980	980	980	1,050	1,120	1,190	1,190	1,190
名鉄岐阜	570	570	690	690	750	830	900	900	980	980
犬山遊園	210	250	330	400	460	510	570	570	630	630
犬 山	180	250	330	400	400	460	510	570	570	570
富 岡 前	180	270	330	400	460	510	510	570	570	
善 師 野		250	270	330	400	460	460	510	510	
西 可 児			180	250	330	400	400	460	460	
可 児 川				210	250	330	400	400	400	
日 本 ラ イ ン 今 渡					210	270	330	330	400	
新 可 児						250	250	330	330	
明 智							180	250	250	
顔 戸								180	180	
御 嵩 口									180	
御 嵩										

(4) 運行概要

基本ダイヤは毎時2本（上り・下りとも）となっています。

2両編成の列車で、新可児駅以遠に直通するダイヤ設定はなく、普通列車が運行されています。

図 時刻表

（左：新可児駅発 御嵩ゆき／右：御嵩駅発 新可児ゆき）

時	新可児駅発 御嵩ゆき		御嵩駅発 新可児ゆき	
	平日	休日	平日	休日
05	47	56	33	40
06	17 47	29	02 32	12 45
07	19 51	03 38	02 34	20 55
08	24 58	18 49	07 41	34
09	39	19 49	15 55	04 34
10	14 47	19 49	30	04 34
11	19 49	19 49	04 34	04 34
12	19 49	19 49	04 34	04 34
13	19 49	19 49	04 34	04 34
14	19 49	19 49	04 34	04 34
15	19 49	19 49	04 34	04 34
16	19 49	19 49	04 34	04 34
17	19 49	19 49	04 34	04 34
18	19 49	19 49	04 34	04 34
19	19 49	19 49	04 34	04 34
20	19 49	19 49	04 34	04 34
21	19 49	19 49	04 34	04 34
22	25 55	25 55	04 40	04 40
23	23	23		
[種別表示] 00：普通 [行先表示] 無印：御嵩			[種別表示] 00：普通 [行先表示] 無印：新可児	

資料：名古屋鉄道 Web サイト（2025 年 3 月現在）

2) 利用状況

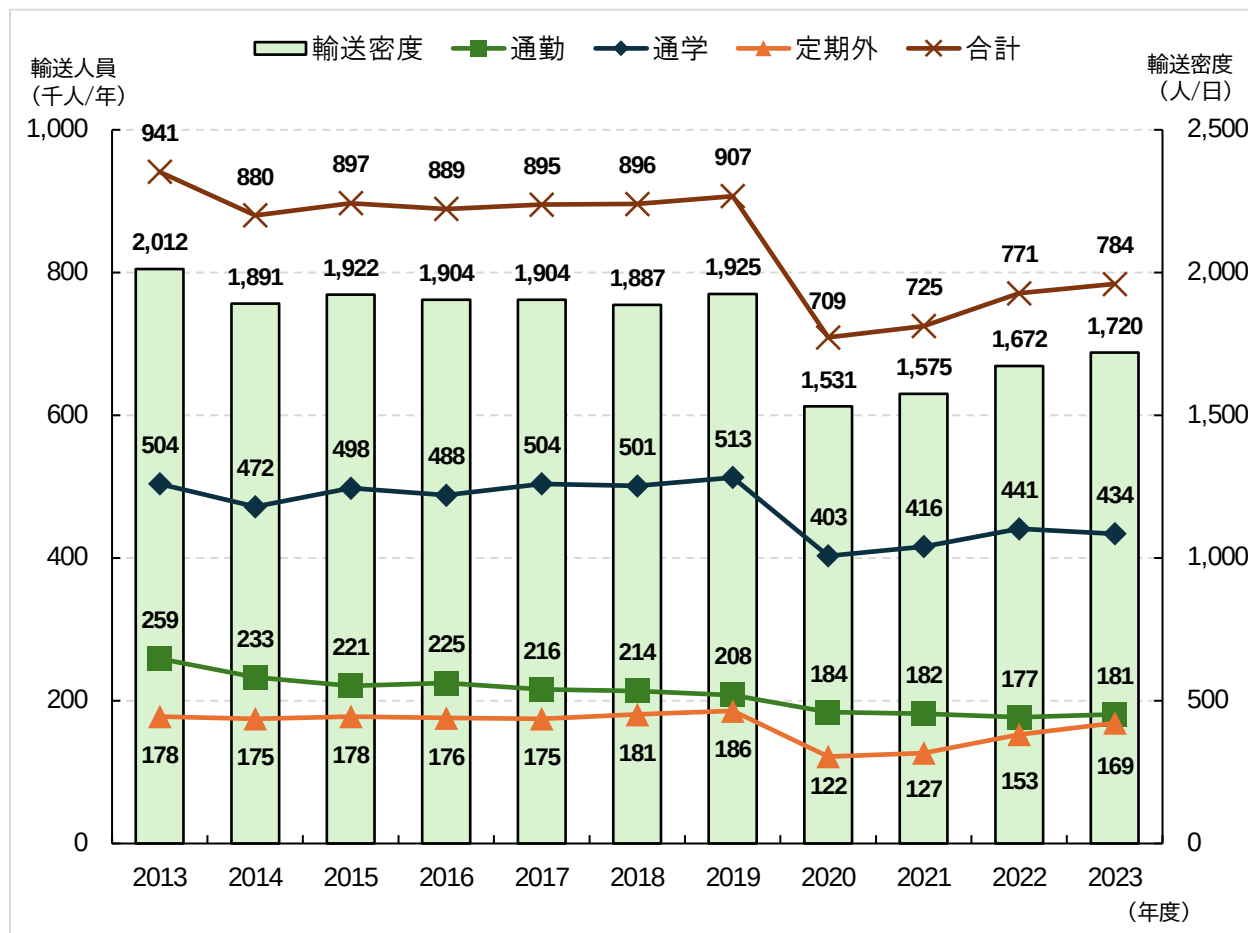
(1) 輸送人員の推移

2023年度の輸送人員は783千人/年（前年度比101.6%）となっています。

利用属性別にみると、通勤定期は180千人（同102.2%）、通学定期は434千人（同98.4%）、定期外は169千人（同110.7%）となっています。

2020年度にコロナウイルス感染症拡大による外出自粛や生活様式の変化により、輸送人員が大きく落ち込み、その後は以前の水準まで回復していません。

図 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の利用属性別輸送人員の推移



資料：名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）活性化協議会

(2) 駅別一日平均乗降人員の推移

2023 年度の名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）各駅の駅別一日平均乗降人員について、全ての駅で前年度比を上回っています。

しかし、2013 年度と比較すると、新可児駅を除く全駅で下回っており、明智（27.8%減）や御嵩口（23.5%減）といった 20%以上減少している駅も存在します。

表 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）駅別一日平均乗降人員の推移

単位：人/日、%

駅 名	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	前年度比	2013年度比
新可児	4,988	4,890	5,038	5,041	5,148	5,263	5,296	3,898	4,119	4,403	4,606	11.8	▲ 7.7
うち御嵩方面	854	822	856	880	937	986	1,029	848	810	847	891	10.0	4.3
明 智	924	837	854	860	897	937	914	667	661	701	667	0.9	▲ 27.8
顔 戸	184	182	192	193	190	181	180	147	146	174	170	16.4	▲ 7.6
御嵩口	336	297	288	266	263	261	264	221	241	249	257	6.6	▲ 23.5
御 嵩	1,311	1,250	1,271	1,270	1,255	1,232	1,280	1,012	1,047	1,098	1,156	10.4	▲ 11.8

資料：名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）活性化協議会

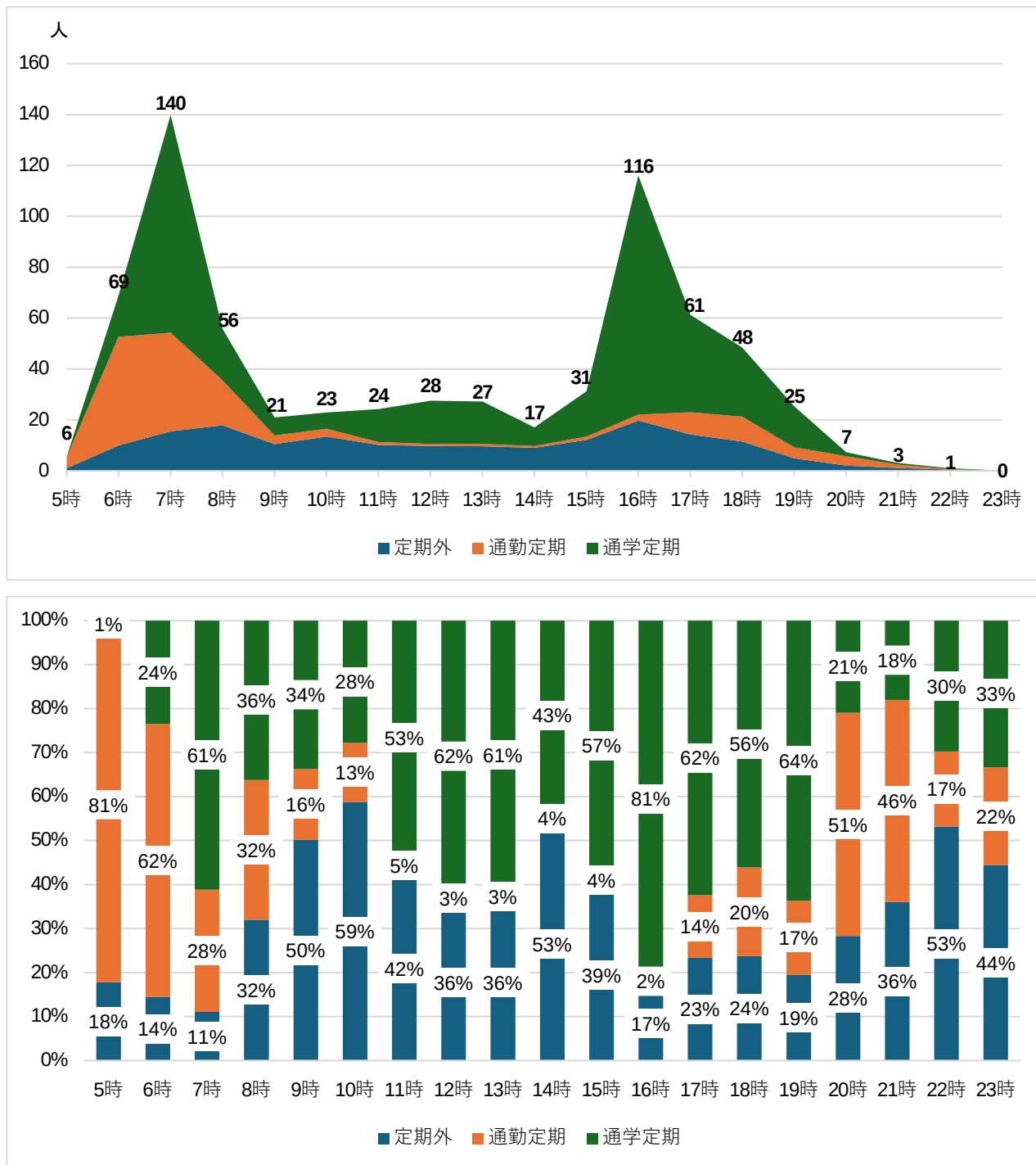
(3) 利用ピーク時間帯分析

2022年度の時間帯別利用状況をみると、7時台では乗車・降車ともにピークを迎えていることが分かります。

夕方では、16時台に明智駅～御嵩駅で顕著な乗車のピークがあります。

【名鉄広見線（明智駅～御嵩駅）で“乗車”】

・2022年平日実績（上段：1日あたり時間帯別乗車人員／下段：上段の構成比）

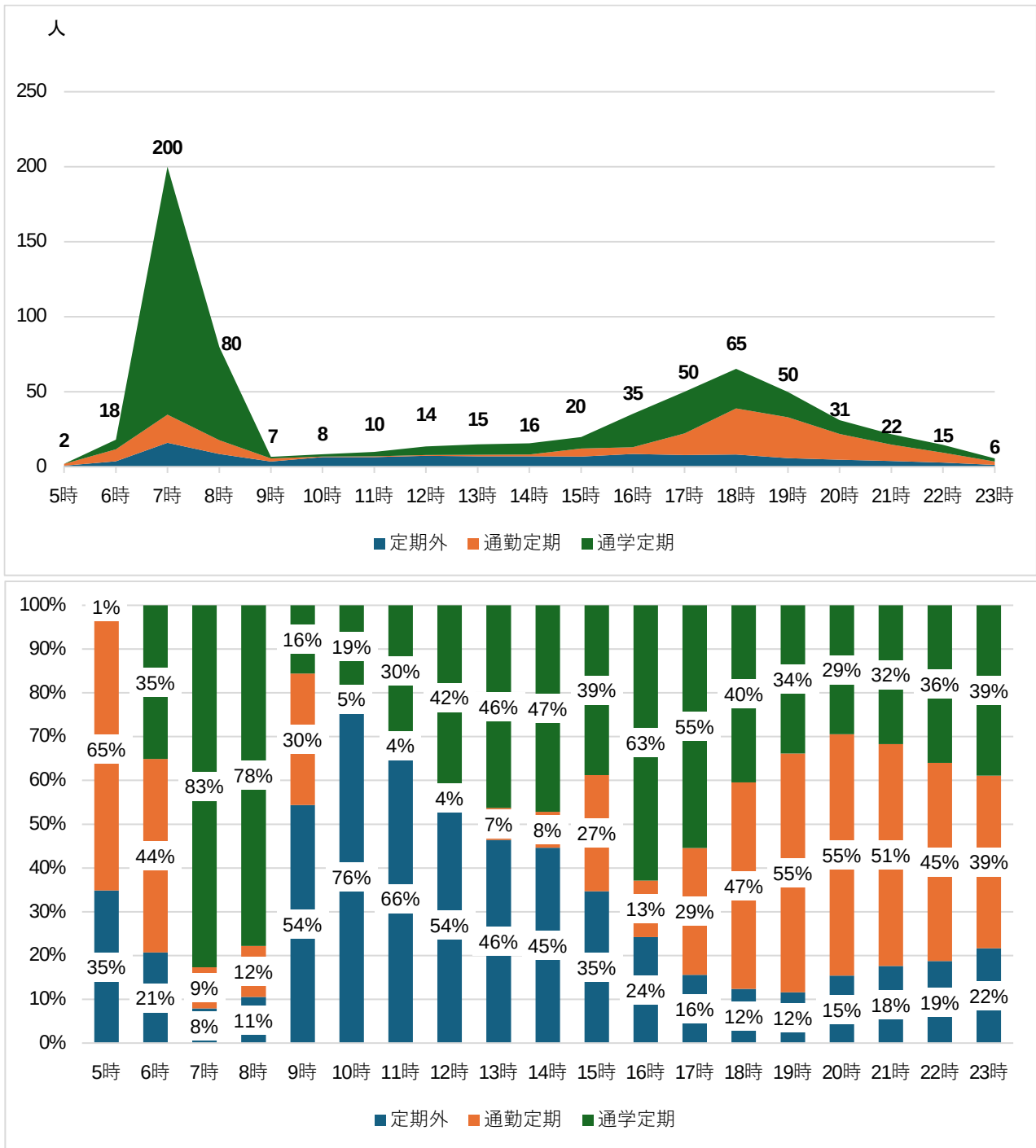


数値提供：名古屋鉄道㈱

資料：名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の今後に関する勉強会

【名鉄広見線（明智駅～御嵩駅）で“降車”】

・2022 年平日実績（上段：1 日あたり時間帯別降車人員／下段：上段の構成比）



数値提供：名古屋鉄道㈱

資料：名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の今後に関する勉強会

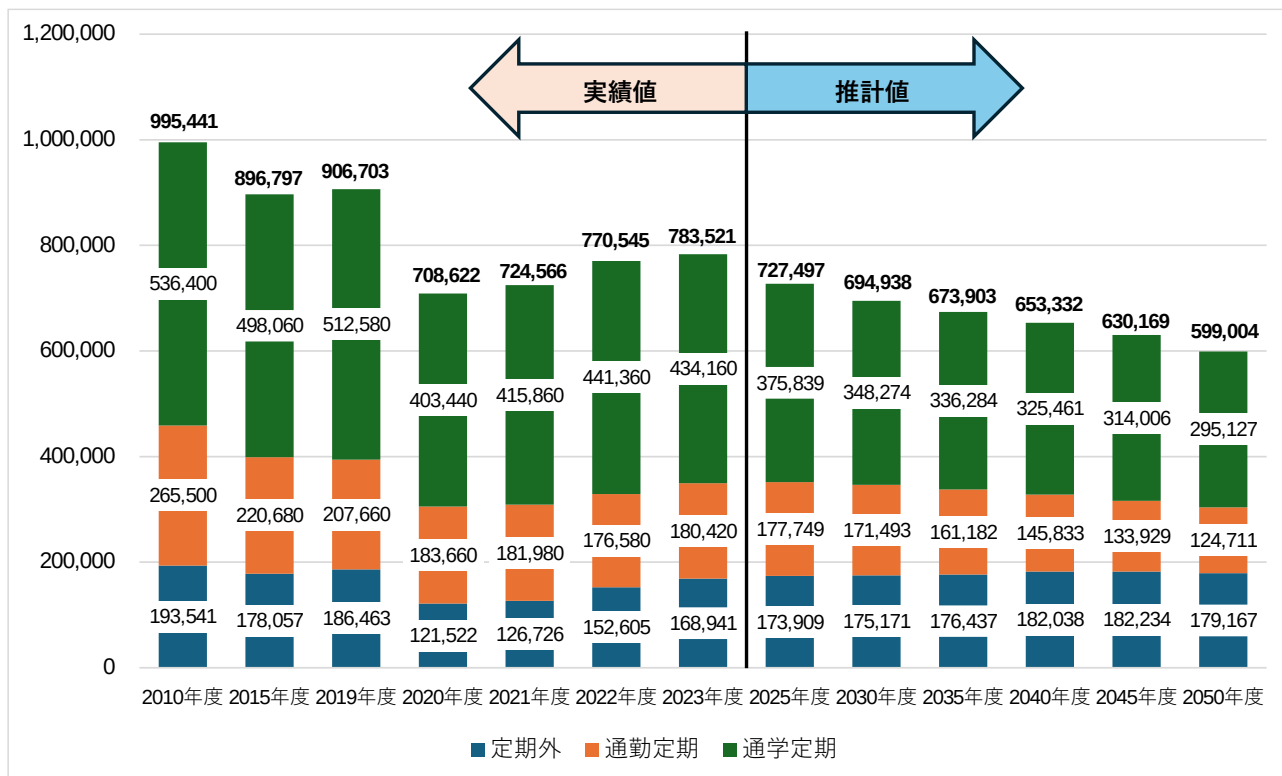
(4) 利用者数の将来予測

沿線自治体の将来推計人口を推計根拠として、名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の利用者の将来予測を行いました。

定期外の利用は、65 歳以上の人口が微増していく予測のため、2045 年度までは利用者数が微増する結果となりました。

15～64 歳の生産年齢人口及び 14 歳以下の年少人口が大きく減少することから、通勤定期の利用と通学定期の利用の推計利用者数が減少しています。

図 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の利用数の将来予測（御嵩町独自試算）



数値提供：名古屋鉄道㈱（2023 年度までの利用実績）

国立社会保障・人口問題研究所（2025 年以降の将来推計人口）

$$N \text{ 年度の定期外} = \frac{(N-5 \text{ 年度定期外利用者数} \times N-5 \text{ 年度から } N \text{ 年度の老年人口の増減率})}{100 + N-5 \text{ 年度定期外利用者数}}$$

$$N \text{ 年度の通勤定期} = \frac{(N-5 \text{ 年度通勤利用者数} \times N-5 \text{ 年度から } N \text{ 年度の生産年齢人口の増減率})}{100 + N-5 \text{ 年度通勤定期利用者数}}$$

$$N \text{ 年度の通学定期} = \frac{(N-5 \text{ 年度利用者数} \times N-20 \text{ 年度から } N-15 \text{ 年の生産年齢人口の増減率})}{100 + N-5 \text{ 年度通学定期利用者数}}$$

3) 鉄道事業の収支の整理

(1) 区間収支

名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の2023年度の収入内訳は、旅客輸送による収入（定期・定期外収入）が大半を占めています（全体の約93%）。

名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の2023年度の支出内訳は、営業に係る人件費が約44%を占め、次いで経費が約28%を占めています。

名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の2023年度の区間収支は、291,314千円の支出に対して、68,409千円の収入があり、222,905千円の支出超過（赤字）の状態となっています。

100円の収入を得るために必要な支出とされている「営業係数」は425.8となっています。

表 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）区間収支

単位：千円、%

			2023年度	(参考)		
				2022年度	差異	増減率
収入	営業収入	旅客運賃	63,212	59,708	3,504	5.9
		定 期収入	33,398	32,886	512	1.6
		定期外収入	29,814	26,822	2,992	11.2
		その他運賃	16	21	▲ 5	▲ 23.8
		運輸雑収	4,765	4,958	▲ 193	▲ 3.9
		厚生福利施設収入	113	124	▲ 11	▲ 8.9
		計 (A 1)	68,106	64,811	3,295	5.1
	営業外収益		303	221	82	37.1
合計 (A 2)		68,409	65,032	3,377	5.2	
支出	営業費用	人件費	126,827	144,605	▲ 17,778	▲ 12.3
		修繕費	39,607	25,961	13,646	52.6
		経費	81,737	45,228	36,509	80.7
		諸税	12,328	11,944	384	3.2
		減価償却費	25,778	26,332	▲ 554	▲ 2.1
		計 (B 1)	286,277	254,070	32,207	12.7
	営業外費用		5,037	3,917	1,120	28.6
合計 (B 2)		291,314	257,987	33,327	12.9	
営業損益 (A 1 - B 1)		▲ 218,171	▲ 189,259	▲ 28,912	－	
経常損益 (A 2 - B 2)		▲ 222,905	▲ 192,955	▲ 29,950	－	
営業係数 (B 2 / A 2)		425.8	396.7	29.1	▲ 6.8	

資料：名古屋鉄道㈱

3. 公共交通支援状況把握

1) 支援制度を活用した運行方法の検討に活用するデータの整理

名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）は 2024 年現在、沿線自治体が年間 1 億円（可児市：3000 万円、御嵩町：7000 万円）の支援を行い、運行を支援しています。

しかし、利用者数は 2020 年以前（新型コロナウイルス感染症拡大より前）には戻らない見込みであることや、物価上昇による経費増加が今後も継続する見込みであること、鉄道の安全運行を維持するためには老朽化した設備を更新する投資が必要であることから、現在の支援方法では持続的な鉄道運営・運行は難しい状況となっています。

そのような状況において、鉄道事業を沿線の自治体が支援するため、鉄道の事業構造を変更する事例がみられます。

代表的なスキームは、第一種事業者が運営する鉄道事業を第二種事業者と第三種事業者に分離し、第三種事業者を自治体や自治体に準ずる団体とすることで、施設等に関する維持・管理費用を自治体が負担する方式（いわゆる「公有民営型上下分離方式」）があります。

ここでは、公有民営型上下分離方式を念頭に置き、沿線自治体が第三種事業者（上下分離のうち、いわゆる「下」部分を運営する事業者）となる場合、下部分の運営にかかる費用の規模感について整理します。

※いわゆる「下」部分について、今回の整理では事例の多い「土地」「施設」「車両」を指します。

※データの都合上、名古屋鉄道から提供された 2022 年度の実績額で整理します。

(1) 土地・施設・車両に係る費用

名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の土地に係る費用は 2,712 千円、施設に係る費用は 89,890 千円、車両に係る費用は 22,025 千円となっています。

表 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の土地・施設・車両に係る費用（単位：千円）

土地関連 2022年			施設関連 2022年			車両関連 2022年		
営業費用 (現業)			営業費用 (現業)	線路	45,838	営業費用 (現業)	車両	11,747
				電路	17,904			
営業費用 (管理)			営業費用 (管理)	保守管理	5,377	営業費用 (管理)	保守管理	991
諸税	固定資産税	2,318	諸税	固定資産税	4,570	諸税	固定資産税	1,067
	都市計画税	394		都市計画税	30			
減価償却費			減価償却費	建物	3,985	減価償却費	車両	8,220
				構築物	10,690			
				機械装置	736			
				工具等	625			
				無形	135			
土地経費計		2,712	施設経費計		89,890	車両経費計		22,025

資料：名古屋鉄道㈱

(2) 土地・施設・車両に係る資産

名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の土地に係る資産は 443,062 千円、施設に係る資産は 437,285 千円、車両に係る資産は 45,188 千円となっています。

表 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の土地・施設・車両に係る資産（単位：千円）

(諸税を除く)		0	(諸税を除く)		85,290	(諸税を除く)		20,958
資産	443,062	資産	建物	30,712	資産	45,188		
			構築物	401,376				
			機械装置	4,690				
			工具等	384				
			無形	123				
土地資産計		443,062	施設資産計		437,285	車両資産計		45,188

資料：名古屋鉄道㈱

(3) 運行に係る費用

(1) で名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の運営のうち、「下」（土地・施設・車両）部分に係る費用を整理しました。

今後の検討に必要な参考額として、支出のうち「下」部分に係る費用を除いた額を「上」（運行等）部分に係る費用とみなします。

表 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の運行に係る費用（参考）

（単位：千円、％）

			2022年度	(参考)		
				2021年度	差異	増減率
収入	営業収入	旅客運賃	59,708	55,216	4,492	8.1
		定 期収入	32,886	32,660	226	0.7
		定期外収入	26,822	22,556	4,266	18.9
		その他運賃	21	20	1	5.0
		運輸雑収	4,958	5,128	▲ 170	▲ 3.3
		厚生福利施設収入	124	121	3	2.5
		計(A1)	64,811	60,485	4,326	7.2
	営業外収益		221	222	▲ 1	▲ 0.5
合計(A2)		65,032	60,707	4,325	7.1	
支出	営業費用	人件費	144,605	140,312	4,293	3.1
		修繕費	25,961	26,361	▲ 400	▲ 1.5
		経費	45,228	34,845	10,383	29.8
		諸税	11,944	12,295	▲ 351	▲ 2.9
		減価償却費	26,332	27,456	▲ 1,124	▲ 4.1
		計(B1)	254,070	241,269	12,801	5.3
	営業外費用		3,917	3,638	279	7.7
	合計(B2)		257,987	244,907	13,080	5.3
営業損益 (A1-B1)		▲ 189,259	▲ 180,784	▲ 8,475	—	
経常損益 (A2-B2)		▲ 192,955	▲ 184,200	▲ 8,755	—	
営業係数 (B2/A2)		396.7	403.4	▲ 6.7	▲ 1.7	

土地に係る費用	2,712
---------	-------

施設に係る費用	89,890
---------	--------

車両に係る費用	22,025
---------	--------

運行に係る費用	143,360	(B2－土地・施設・車両に係る費用)
---------	---------	--------------------

資料：名古屋鉄道㈱

(4) 安全な運行のために必要な設備投資

名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）が安全に運行を継続するために必要な設備投資について、今後15年間の計画を整理します。

表 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の安全な運行のために必要な設備投資（15ヶ年予定）

(単位:千円)

分類		計
土木	構築物	1,098,000
		115,000
		105,000
計		1,318,000
電気	構築物(電路)	32,000
		4,000
	機械装置(信号)	32,000
		23,000
計		91,000
車両	車両	126,000
計		126,000
営業	工具器具	104,000
計		104,000
土地に係る投資(専属資産)		0
施設に係る投資(専属資産)		1,513,000
車両に係る投資(専属資産)		126,000
土地に係る投資(専属資産以外)		0
施設に係る投資(専属資産以外)		123,000
車両に係る投資(専属資産以外)		0
土地に係る投資(合計)		0
施設に係る投資(合計)		1,636,000
車両に係る投資(合計)		126,000

資料：名古屋鉄道(株)

4. 鉄道特性の把握

鉄道の特性を把握するため、鉄道廃止によっておこる影響について言及されている論文をまとめました。

- 加藤博和 2005. 「なぜ鉄道廃止代替バスは乗客を減らすのか？—その検討プロセスが抱える問題に関する一考察」 土木計画学研究・講演集 Vol.31
https://www.jstage.jst.go.jp/article/journalcpj/44.3/0/44.3_463/_pdf
- 山崎基浩・橋本成仁・本田俊介 2005. 「利用者意識からみた鉄道とバスの比較研究」—豊田市「さなげ足助バス」を例として」 土木計画学研究・講演集 Vol.31
http://library.jsce.or.jp/jsce/open/00039/200506_no31/pdf/128.pdf
- 小林慎哉 2023. 「鉄道廃線で地域人口は減少するのか？」 愛知大学中部地方産業研究所年報 中部の経済と社会 2023 年版
<https://aichiu.repo.nii.ac.jp/records/2000986>

5. クロスセクター効果分析

1) クロスセクターベネフィットの検討

(1) 地域公共交通のクロスセクター効果とは

行政が運営を担っているコミュニティバスなどの地域公共交通は財政支出を前提とした運行となっています。そのため、地域公共交通に係る政策推進には、財政部局や納税者にこの財政支出が妥当であることを説明することが不可欠です。

地域公共交通のクロスセクター効果（以降、「CSE」(Cross Sector Effects) と略す。）とは、地域公共交通が生み出す多面的な効果のうち自治体が支えるべき移動について、行政の視点から定量的に評価したものです。

多面的な効果とは、交通分野だけでなく図に示す医療・福祉等の多様な分野（クロスセクター）に関わる効果ということであり、CSE を定量的に算出することで、現在の地域公共交通への財政支出の妥当性や必要性を可視化することが可能となります。

CSE は、国土交通省総合政策局でまとめられた「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 実践編」第4版にも推奨指標として掲載されており、「地域公共交通計画」を踏まえて運行されている地域公共交通の価値を評価する一つの指標です。

図 地域公共交通が関係する多様な分野



資料：国土交通省近畿運輸局パンフレット「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」

(2) 収入の内訳

CSE を定量的に算出する基本的な考え方は次のとおりとなっています。

補助金・委託費など財政支出を得て運行している地域公共交通が仮に廃止された場合に、その公共交通の利用者の移動を確保するために、多様な行政部門で実施が必要となる施策の実施費用（分野別代替施策費用）と、運行に対する財政支出額を比較することにより CSE を算出します。

具体的な CSE 算出イメージは以下のとおりです。

地域公共交通を安定的に運行するためには、車庫・設備・人件費などの固定費と、日々の運行によって変化する燃料費などの変動費から構成される運行費用が必要となります。この運行費用を利用者から収受する運賃で賄うことができると、収支は均衡し持続的な運行が可能となります。

しかし、多くの地域公共交通では収支が均衡せず、行政からの補助金等の財政支出を得ることで運行が継続されています。

ここで、もし地域公共交通が廃止されると、現在地域公共交通を利用している乗客の移動手段を確保するため、病院までの送迎バスや買物のためのタクシー券配布など、医療分野や商業分野をはじめ、さまざまな行政分野において地域公共交通に代わって移動を支える施策を実施することが必要となります。

このときに必要となる「分野別代替施策費用」と補助金等の財政支出を比較し、①分野別代替施策費用から②財政支出を差し引いた差額が CSE となる。 $① - ② = ③ > 0$ であれば地域公共交通への補助金等の財政支出は「交通分野における単なる赤字補填」ではなく、「地域を支える効果的な支出」と考えることができます。

なお、プロジェクト評価の基本的な手法に費用便益分析（B/C）がありますが、これはプロジェクトの効果を貨幣換算して、プロジェクトを実施した場合に生じる便益と、それを実現するために要する費用を比較するものとなっています。これに対して CSE 分析は、「地域公共交通の運行に対する財政支出」と「地域公共交通が廃止された場合に必要となる分野別代替施策費用」という費用同士の比較による相対評価により地域公共交通の有する価値を可視化するものとなります。

また CSE は、地域公共交通が有する価値を全て定量化したものではなく、現在提供されている地域公共交通に対する財政支出の有用性を評価するものであり、地域にとって最適な地域公共交通を導き出すものではありません。

参考・引用：クロスセクター効果研究会（令和 5 年 10 月）. 地域公共交通の有する多面的な効果（クロスセクター効果）算出ガイドライン標準版 ver.1.0. p2.

2) クロスセクターベネフィットの基本データの算定

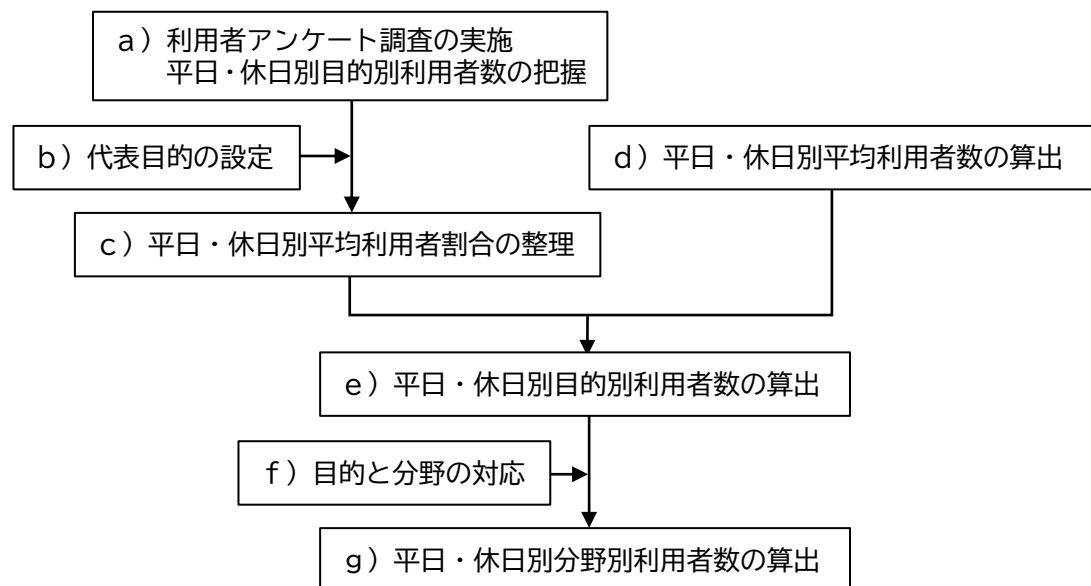
(1) クロスセクター効果算出に係る基本データの整理

分野別代替施策費用算出の基本となる分野別利用者数及び分野別時間帯別利用者数を整理します。

分野別利用者数は各分野で実施するタクシー券配布費用を算出するために必要となることから、平日・休日別に1日の利用者数を分野別に整理します。

算出手順は下記の通りです。

図 分野別利用者数の算出手順



資料：地域公共交通の有する多面的な効果（クロスセクター効果）算出ガイドライン標準版 ver. 1.0.

(2) 分野別利用者数の算出

分野別代替施策費用算出の基本となる分野別利用者数及び分野別時間帯別利用者数を整理します。

分野別利用者数は、平日・休日別に1日の利用者数を分野別に算出します。

表 平日_名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 代表目的別利用者数（アンケート結果）

代表目的	通勤	通学	通院・お見舞い	買物	飲食・娯楽	親戚・友人訪問	習い事・趣味	観光	その他私用	小計
利用者数（人）	87	66	7	6	13	7	6	10	12	214
構成比（％）	40.7%	30.8%	3.3%	2.8%	6.1%	3.3%	2.8%	4.7%	5.6%	100.0%

表 休日_名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 代表目的別利用者数（アンケート結果）

代表目的	通勤	通学	通院・お見舞い	買物	飲食・娯楽	親戚・友人訪問	習い事・趣味	観光	その他私用	小計
利用者数（人）	32	13	3	14	29	11	6	25	23	156
構成比（％）	20.5%	8.3%	1.9%	9.0%	18.6%	7.1%	3.8%	16.0%	14.7%	100.0%

表 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 平日・休日別平均利用者数の算出（OD データ）

平日1日の平均利用者数（人）	2,554
休日1日の平均利用者数（人）	1,140

アンケート結果と OD データから分野別利用者数を整理します。

表 平日_名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 代表目的別利用者数

代表目的	通勤	通学	通院・お見舞い	買物	飲食・娯楽	親戚・友人訪問	習い事・趣味	観光	その他私用	小計
構成比（％）	40.7%	30.8%	3.3%	2.8%	6.1%	3.3%	2.8%	4.7%	5.6%	100.0%
利用者数（人/日）	1038	788	84	72	155	84	72	119	143	2554

表 休日_名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 代表目的別利用者数

代表目的	通勤	通学	通院・お見舞い	買物	飲食・娯楽	親戚・友人訪問	習い事・趣味	観光	その他私用	小計
構成比（％）	20.5%	8.3%	1.9%	9.0%	18.6%	7.1%	3.8%	16.0%	14.7%	100.0%
利用者数（人/日）	234	95	22	102	212	80	44	183	168	1140

設定した利用目的と算出する代替施策費用の分野を対応付けます。

表 利用目的と算出分野の対応

利用目的	通勤	通学	通院・お見舞い	買物	飲食・娯楽	親戚・友人訪問	習い事・趣味	観光	その他私用
算出分野	産業	教育	医療	商業	商業	福祉	福祉	観光	福祉

算出対象路線の1日の分野別利用者数は下記の通りとなります。

表 平日_名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 分野別利用者数

算出分野	医療	商業	教育	観光	福祉	産業	合計
利用目的	通院・お見舞い	買物・飲食・娯楽	通学	観光	その他私用・習い事・趣味・親戚・友人	通勤	
利用者数（人/日）	84	227	788	119	299	1038	2555

表 休日_名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 分野別利用者数

算出分野	医療	商業	教育	観光	福祉	産業	合計
利用目的	通院・お見舞い	買物・飲食・娯楽	通学	観光	その他私用・習い事・趣味・親戚・友人	通勤	
利用者数（人/日）	22	314	95	183	292	234	1140

平日・休日別目的別時間帯別利用者数を、設定した代表目的別に集計し、集計した代表目的を算出する代替施策費用の分野に対応させ、「時間帯別分野別利用者数」に整理する。

表 平日_名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 時間帯別分野別利用者数（人）

	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台
医療分野	0	0	12	24	0	0	20	4	6	12	6
商業分野	0	0	0	24	6	6	49	10	9	18	9
教育分野	0	0	298	143	11	13	69	15	12	24	12
観光分野	0	0	0	24	17	19	20	4	6	12	6
福祉分野	0	0	12	24	28	31	49	10	18	36	18
産業分野	0	0	394	203	45	50	20	4	9	18	9
合計	0	0	716	442	107	119	227	48	60	119	60
	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台	合計	
医療分野	0	0	0	0	0	0	0	0	0	84	
商業分野	24	24	42	5	0	0	0	0	0	226	
教育分野	42	42	95	12	0	0	0	0	0	788	
観光分野	0	0	11	1	0	0	0	0	0	120	
福祉分野	30	30	11	1	0	0	0	0	0	298	
産業分野	24	24	211	27	0	0	0	0	0	1038	
合計	119	119	370	48	0	0	0	0	0	2,554	

表 休日_名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 時間帯別分野別利用者数（人）

	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台
医療分野	0	0	0	7	0	0	9	6	0	0	0
商業分野	0	0	7	51	7	22	22	15	36	7	44
教育分野	0	0	15	15	7	0	13	9	0	7	0
観光分野	0	0	15	15	36	15	18	12	15	51	0
福祉分野	0	0	29	0	7	51	22	15	44	15	59
産業分野	0	0	80	22	22	15	4	3	7	7	7
合計	0	0	146	110	80	102	88	58	102	88	110
	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台	合計	
医療分野	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	
商業分野	66	15	13	9	0	0	0	0	0	314	
教育分野	7	15	4	3	0	0	0	0	0	95	
観光分野	0	0	4	3	0	0	0	0	0	184	
福祉分野	22	22	4	3	0	0	0	0	0	293	
産業分野	0	37	18	12	0	0	0	0	0	234	
合計	95	88	44	29	0	0	0	0	0	1140	

3) 分野別代替施策費用の算出

(1) 医療分野

医療分野においては、“病院送迎貸切バスの運行”、“通院のためのタクシー券配布”について施策実施費用の算出を行い、医療分野における分野別代替施策費用としてはいずれか小さいものとします。

① 病院送迎貸切バスの運行

医療施設へ算出対象路線を利用して通院している人を、病院送迎貸切バスで送迎するとして算出します。

病院送迎貸切バス運行費用 [円/年]

$$\begin{aligned} &= \text{平日病院送迎貸切バス利用料金 [円/日]} \times \text{平日運行日数 [日/年]} \\ &+ \text{休日病院送迎貸切バス利用料金 [円/日]} \times \text{休日運行日数 [日/年]} \end{aligned}$$

平日の病院送迎貸切バスの利用料金は、平日の病院送迎貸切バスのバス車両別運行時間から算出します。

運行時間は、時間制運賃において最低保障される出庫前及び帰庫後の点検等に必要の出庫前帰庫後点検等時間2時間を加えた時間とし利用料金を算出します。

$$\begin{aligned} &= (\text{貸切小型バス時間制運賃下限額 [円/時間]} (\text{税別}) \times \text{消費税} \\ &\times (\text{平日病院送迎貸切小型バス運行時間 [時間/日]} + \text{点呼点検時間 [時間/日]}) \\ &\times \text{貸切小型バス運賃のキロ制運賃補正係数}) \\ &+ (\text{貸切中型バス時間制運賃下限額 [円/時間]} (\text{税別}) \times \text{消費税} \\ &\times (\text{平日病院送迎貸切中型バス運行時間 [時間/日]} + \text{点呼点検時間 [時間/日]}) \\ &\times \text{貸切中型バス運賃のキロ制運賃補正係数}) \\ &+ (\text{貸切大型バス時間制運賃下限額 [円/時間]} (\text{税別}) \times \text{消費税} \\ &\times (\text{平日病院送迎貸切大型バス運行時間 [時間/日]} + \text{点呼点検時間 [時間/日]}) \\ &\times \text{貸切大型バス運賃のキロ制運賃補正係数}) \end{aligned}$$

貸切バスの車両別の時間制運賃は、「貸切バス車両別時間制運賃下限額（円/時間）（税別）」に示す算出対象路線を管轄する運輸局での貸切バス時間制運賃下限額を用います。

表 貸切バス車両別時間制運賃下限額（円/時間）（税別）

運輸局	北海道 運輸局	東北 運輸局	関東 運輸局	北陸信越 運輸局	中部 運輸局	近畿 運輸局	中国 運輸局	四国 運輸局	九州 運輸局	沖縄総合 事務局
小型バス	4,030	4,740	4,770	4,670	4,940	5,360	4,580	4,620	4,590	3,790
中型バス	4,700	5,520	5,560	5,430	5,760	6,240	5,330	5,380	5,350	4,420
大型バス	5,570	6,530	6,580	6,440	6,820	7,390	6,320	6,380	6,330	5,230

資料）国土交通省「一般貸切旅客自動車運送事業の変更命令の審査を必要としない運賃・料金額の範囲」（令和5年8月25日 公示）

表 バス車両別旅客定員数

	旅客定員数 (人/台)
小型バス	29
中型バス	49
大型バス	79

資料）小型バス・中型バスは、国土交通省「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の標準適用方法 第1. 車種区分」の“大型車 旅客席数 50 人以上、小型車 旅客席数 29 人以下”に基づき設定。大型バスは、「自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル・バス事業者編《第2編本編》令和5年1月改訂 国土交通省」に示されたバス車両の主な区分に基づき設定。

貸切バスの利用料金は、時間制運賃とキロ制運賃を合算して算出するが、算出方法を簡素化するため、分野別代替施策費用の算出に用いる貸切バス利用料金は、時間制運賃に、表に示す算出対象路線を管轄する運輸局のキロ制運賃補正係数を乗じて算出する。

表 貸切バス車両別運賃のキロ制運賃補正係数

運輸局	北海道 運輸局	東北 運輸局	関東 運輸局	北陸信越 運輸局	中部 運輸局	近畿 運輸局	中国 運輸局	四国 運輸局	九州 運輸局	沖縄総合 事務局
小型バス	1.19	1.22	1.20	1.19	1.16	1.16	1.24	1.17	1.17	1.29
中型バス	1.20	1.21	1.20	1.19	1.16	1.16	1.24	1.18	1.18	1.30
大型バス	1.20	1.20	1.19	1.18	1.16	1.17	1.24	1.17	1.17	1.30

資料）国土交通省「一般貸切旅客自動車運送事業の変更命令の審査を必要としない運賃・料金額の範囲」（令和5年8月25日 公示）

以上より、病院送迎バスの運行費用を整理すると下記の通りとなります。

表 平日_名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 医療分野でのバス車両別運行時間帯（時間/台・日）

				5 時 台	6 時 台	7 時 台	8 時 台	9 時 台	10 時 台	11 時 台	12 時 台	13 時 台	14 時 台	15 時 台	16 時 台	17 時 台	18 時 台	19 時 台	20 時 台	21 時 台	22 時 台	23 時 台	24 時 台	合計 (人)	運行時間 (時間)	点呼点検時間 (時間)
時間帯別利用者数（人/時間）					0	0	12	24	0	0	20	4	6	12	6	0	0	0	0	0	0	0	0	84	—	—
	運行車両	旅客定員																								
1台目	小型バス	29人	送迎者数		0	0	12	24	0	0	20	4	6	12	6	0	0	0	0	0	0	0	0	84	9	2
送迎者数計（人）					0	0	12	24	0	0	20	4	6	12	6	0	0	0	0	0	0	0	0	84	9	2

平日_広見線_ 病院送迎貸切バス利用料金 (円/日)	69,338
----------------------------------	--------

表 休日_名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 医療分野でのバス車両別運行時間帯（時間/台・日）

				5 時 台	6 時 台	7 時 台	8 時 台	9 時 台	10 時 台	11 時 台	12 時 台	13 時 台	14 時 台	15 時 台	16 時 台	17 時 台	18 時 台	19 時 台	20 時 台	21 時 台	22 時 台	23 時 台	24 時 台	合計 (人)	運行時間 (時間)	点呼点検時間 (時間)
時間帯別利用者数（人/時間）					0	0	0	7	0	0	9	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	—	—
	運行車両	旅客定員																								
1台目	小型バス	29人	送迎者数		0	0	0	7	0	0	9	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	3	2
送迎者数計（人）					0	0	0	7	0	0	9	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	3	2

休日_広見線_ 病院送迎貸切バス利用料金 (円/日)	31,517
----------------------------------	--------

表 運行日数

	運行日数
平日	245
休日	120

表 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 医療分野のバス運行費用

病院送迎貸切バス 運行費用（円/年）	20,769,835
-----------------------	------------

② 通院のためのタクシー券配布

医療施設へ算出対象路線を利用して通院している人に対して、タクシー券を配布するとして算出します。

通院のためのタクシー券配布費用 [円/年]

= 平日に算出対象路線を利用して通院している人数 [人/日]

× 平日の1人1回当たりタクシー券配布費用 [円/人・回] × 平日運行日数 [日/年]

+ 休日に算出対象路線を利用して通院している人数 [人/日]

× 休日の1人1回当たりタクシー券配布費用 [円/人・回] × 休日運行日数 [日/年]

算出対象路線を利用して通院している人数は、先で整理した、平日の医療分野での利用者数を用います。

表 平日_名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 分野別利用者数

算出分野	医療	商業	教育	観光	福祉	産業	合計
利用目的	通院・お見舞い	買物・飲食・娯楽	通学	観光	その他私用・習い事・趣味・親戚・友人	通勤	
利用者数（人/日）	84	227	788	119	299	1038	2555

表 休日_名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 分野別利用者数

算出分野	医療	商業	教育	観光	福祉	産業	合計
利用目的	通院・お見舞い	買物・飲食・娯楽	通学	観光	その他私用・習い事・趣味・親戚・友人	通勤	
利用者数（人/日）	22	314	95	183	292	234	1140

■平日・休日の1人1回当たりタクシー券配布費用〔円/人・回〕

算出対象路線の駅間をタクシーで移動するとして、医療分野での利用者の平均乗車距離を移動するタクシー料金を1人1回当たりタクシー券配布費用として設定します。

□医療分野での利用者の平均乗車距離〔m/人〕

利用者アンケート調査結果から、算出対象路線を医療分野で利用している人の乗車距離を集計し、平均乗車距離を算出します。

乗車距離は駅間の直線距離とします。

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

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

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

= 初乗運賃〔円〕 +

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

＊）加算回数の計算は整数で切り上げとする。

距離制運賃の算出に用いる初乗距離、初乗運賃、加算運賃、追加距離は、算出自治体を管轄する運輸局の「一般乗用旅客自動車運送事業の自動認可運賃について」で定められた運賃適用地域の最も小さい車両（普通車または小型車）の下限運賃を用いて算出します。

表 タクシー料金算出に用いる基本運賃

	初乗距離（km）	初乗運賃（円）	加算運賃（円）	加算距離（m）
運賃	1.1	600	100	268

※岐阜地区 自動認可運賃・料金表 中部運輸局 HP

以上より、通院のためのタクシー券配布費用を整理すると下記の通りとなります。

表 平均乗車距離（アンケート結果より集計）

	医療分野での利用者の平均乗車距離 (km/人)
平日_広見線	5.7
休日_広見線	5.3

表 平均乗車距離のタクシー料金

	通院のための平均乗車距離のタクシー料金（1人1回当たりタクシー券配布費用）（円/人・回）
平日_広見線	2,400
休日_広見線	2,200

表 運行日数

	運行日数
平日	245
休日	120

表 通院のためのタクシー券配布費用（円/年）

	通院のためのタクシー券配布費用 (円/年)
平日_広見線	98,784,000
休日_広見線	11,616,000

※往復分で2を乗じている

その他の分野においても、“貸切バスの運行”、“タクシー券配布”についての施策実施費用の算出方法は基本的に同様であるため、算出結果のみを整理します。

(2) その他の分野＜貸切バス運行＞

①【商業分野】買物のための貸切バスの運行

表 平日_名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 商業分野でのバス車両別運行時間帯（時間/台・日）

				5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台	合計(人)	運行時間(時間)	点呼点検時間(時間)
時間帯別利用者数（人/時間）				0	0	0	24	6	6	49	10	9	18	9	24	24	42	5	0	0	0	0	0	226	—	—
	運行車両	旅客定員																								
1台目	中型バス	49人	送迎者数	0	0	0	24	6	6	49	10	9	18	9	24	24	42	5	0	0	0	0	0	226	12	2
																								0		
送迎者数計（人）				0	0	0	24	6	6	49	10	9	18	9	24	24	42	5	0	0	0	0	0	226	12	2

平日_広見線_ 買物貸切バス利用料金 (円/日)	102,897
--------------------------------	---------

表 休日_名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 商業分野でのバス車両別運行時間帯（時間/台・日）

				5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台	合計(人)	運行時間(時間)	点呼点検時間(時間)
時間帯別利用者数（人/時間）				0	0	7	51	7	22	22	15	36	7	44	66	15	13	9	0	0	0	0	0	314	—	—
	運行車両	旅客定員																								
1台目	大型バス	79人	送迎者数	0	0	7	51	7	22	22	15	36	7	44	66	15	13	9	0	0	0	0	0	314	13	2
																								0		
送迎者数計（人）				0	0	7	51	7	22	22	15	36	7	44	66	15	13	9	0	0	0	0	0	314	13	2

休日_広見線_ 買物貸切バス利用料金 (円/日)	130,535
--------------------------------	---------

表 運行日数

	運行日数
平日	245
休日	120

表 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 商業分野のバス運行費用

買物貸切バス運行費用 (円/年)	40,873,853
---------------------	------------

②【教育分野】通学のための貸切バスの運行

表 平日_名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 教育分野でのバス車両別運行時間帯（時間/台・日）

				5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時	合計 (人)	運行時間 (時間)	点呼点検時間 (時間)
時間帯別利用者数（人/時間）				0	0	298	143	11	13	69	15	12	24	12	42	42	95	12	0	0	0	0	0	788	—	—
	運行車両	旅客定員																								
1 台目	大型バス	79人	送迎者数	0	0	79	79	11	13	69	15	12	24	12	42	42	79	12	0	0	0	0	0	489	13	2
2 台目	大型バス	79人	送迎者数	0	0	79	64	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	159	3	2
3 台目	大型バス	79人	送迎者数	0	0	79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	79	1	2
4 台目	大型バス	79人	送迎者数	0	0	61	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	61	1	2
送迎者数計（人）				0	0	298	143	11	13	69	15	12	24	12	42	42	95	12	0	0	0	0	0	788	18	8

平日_広見線_ 通学貸切バス利用料金 (円/日)	226,260
--------------------------------	---------

表 運行日数

	運行日数
平日	200

表 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 教育分野のバス運行費用

通学貸切バス運行費用 (円/年)	45,252,064
---------------------	------------

③【観光分野】観光地等への送迎のための貸切バスの運行

表 平日_名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 観光分野でのバス車両別運行時間帯（時間/台・日）

				5 時 台	6 時 台	7 時 台	8 時 台	9 時 台	10 時 台	11 時 台	12 時 台	13 時 台	14 時 台	15 時 台	16 時 台	17 時 台	18 時 台	19 時 台	20 時 台	21 時 台	22 時 台	23 時 台	24 時 台	合計 (人)	運行時間 (時間)	点呼点検時間 (時間)
時間帯別利用者数（人/時間）					0	0	0	24	17	19	20	4	6	12	6	0	0	11	1	0	0	0	0	120	—	—
	運行車両	旅客定員																								
1台目	小型バス	29人	送迎者数		0	0	0	24	17	19	20	4	6	12	6	0	0	11	1	0	0	0	0	120	10	2
送迎者数計（人）					0	0	0	24	17	19	20	4	6	12	6	0	0	11	1	0	0	0	0	120	10	2

平日_広見線_ 観光地等送迎貸切バス利用料 金（円/日）	75,641
------------------------------------	--------

表 休日_名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 観光分野でのバス車両別運行時間帯（時間/台・日）

				5 時 台	6 時 台	7 時 台	8 時 台	9 時 台	10 時 台	11 時 台	12 時 台	13 時 台	14 時 台	15 時 台	16 時 台	17 時 台	18 時 台	19 時 台	20 時 台	21 時 台	22 時 台	23 時 台	24 時 台	合計 (人)	運行時間 (時間)	点呼点検時間 (時間)
時間帯別利用者数（人/時間）					0	0	15	15	36	15	18	12	15	51	0	0	0	4	3	0	0	0	0	184	—	—
	運行車両	旅客定員																								
1台目	大型バス	79人	送迎者数		0	0	15	15	36	15	18	12	15	51	0	0	0	4	3	0	0	0	0	184	10	2
送迎者数計（人）					0	0	15	15	36	15	18	12	15	51	0	0	0	4	3	0	0	0	0	184	10	2

休日_広見線_ 観光地等送迎貸切バス利用料 金（円/日）	104,428
------------------------------------	---------

表 運行日数

	運行日数
平日	245
休日	120

表 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 観光分野のバス運行費用

観光地等送迎貸切バス 運行費用（円/年）	31,063,454
-------------------------	------------

④【福祉分野】通院・買物・観光以外の私用目的のための貸切バスの運行

表 平日_名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 福祉分野でのバス車両別運行時間帯（時間/台・日）

				5 時 台	6 時 台	7 時 台	8 時 台	9時 台	10 時 台	11 時 台	12 時 台	13 時 台	14 時 台	15 時 台	16 時 台	17 時 台	18 時 台	19 時 台	20 時 台	21 時 台	22 時 台	23 時 台	24 時 台	合計 (人)	運行時間 (時間)	点呼点検時間 (時間)
時間帯別利用者数（人/時間）					0	0	12	24	28	31	49	10	18	36	18	30	30	11	1	0	0	0	0	298	—	—
	運行車両	旅客定員																								
1台目	中型バス	49	送迎者数		0	0	12	24	28	31	49	10	18	36	18	30	30	11	1	0	0	0	0	298	13	2
送迎者数計（人）					0	0	12	24	28	31	49	10	18	36	18	30	30	11	1	0	0	0	0	298	13	2

平日_広見線_ 通院・買物・観光以外の私用目的のための貸切送迎バス利用 料金（円/日）	110,246
---	---------

表 休日_名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 福祉分野でのバス車両別運行時間帯（時間/台・日）

				5 時 台	6 時 台	7 時 台	8 時 台	9時 台	10 時 台	11 時 台	12 時 台	13 時 台	14 時 台	15 時 台	16 時 台	17 時 台	18 時 台	19 時 台	20 時 台	21 時 台	22 時 台	23 時 台	24 時 台	合計 (人)	運行時間 (時間)	点呼点検時間 (時間)
時間帯別利用者数（人/時間）					0	0	29	0	7	51	22	15	44	15	59	22	22	4	3	0	0	0	0	293	—	—
	運行車両	旅客定員																								
1台目	大型バス	79人	送迎者数		0	0	29	0	7	51	22	15	44	15	59	22	22	4	3	0	0	0	0	293	12	2
送迎者数計（人）					0	0	29	0	7	51	22	15	44	15	59	22	22	4	3	0	0	0	0	293	12	2

休日_広見線_ 通院・買物・観光以外の私用目的のための貸切送迎バス利用 料金（円/日）	121,832
---	---------

表 運行日数

	運行日数
平日	245
休日	120

表 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 福祉分野のバス運行費用

通院・買物・観光以外の私用目的のための貸切送迎バス運行 費用（円/年）	41,630,266
--	------------

⑤【産業分野】企業送迎貸切バスの運行

表 平日_名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 産業分野でのバス車両別運行時間帯（時間/台・日）

				5 時 台	6時 台	7時 台	8時 台	9時 台	10 時 台	11 時 台	12 時 台	13 時 台	14 時 台	15 時 台	16 時 台	17 時 台	18 時 台	19 時 台	20 時 台	21 時 台	22 時 台	23 時 台	24 時 台	合計 (人)	運行時間 (時間)	点呼点検時間 (時間)
時間帯別利用者数（人/時間）				0	0	394	203	45	50	20	4	9	18	9	24	24	211	27	0	0	0	0	0	1038	—	—
	運行車両	旅客定員																								
1台目	大型バス	79	送迎者数	0	0	79	79	45	50	20	4	9	18	9	24	24	79	27	0	0	0	0	0	467	13	2
2台目	大型バス	79	送迎者数	0	0	79	79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	79	0	0	0	0	0	0	237	3	2
3台目	大型バス	79	送迎者数	0	0	79	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53	0	0	0	0	0	0	177	3	2
4台目	大型バス	79	送迎者数	0	0	79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	79	1	2
5台目	大型バス	79	送迎者数	0	0	78	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	78	1	2
送迎者数計（人）				0	0	394	203	45	50	20	4	9	18	9	24	24	211	27	0	0	0	0	0	1038	21	10

平日_広見線_ 企業送迎貸切バス利用料金 (円/日)	269,772
----------------------------------	---------

表 休日_名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 産業分野でのバス車両別運行時間帯（時間/台・日）

				5 時 台	6時 台	7時 台	8時 台	9時 台	10 時 台	11 時 台	12 時 台	13 時 台	14 時 台	15 時 台	16 時 台	17 時 台	18 時 台	19 時 台	20 時 台	21 時 台	22 時 台	23 時 台	24 時 台	合計 (人)	運行時間 (時間)	点呼点検時間 (時間)
時間帯別利用者数（人/時間）				0	0	80	22	22	15	4	3	7	7	7	0	37	18	12	0	0	0	0	0	234	—	—
	運行車両	旅客定員																								
1台目	中型バス	49人	送迎者数	0	0	49	22	22	15	4	3	7	7	7	0	37	18	12	0	0	0	0	0	203	12	2
2台目	中型バス	49人	送迎者数			31																		31	1	2
送迎者数計（人）				0	0	80	22	22	15	4	3	7	7	7	0	37	18	12	0	0	0	0	0	234	13	4

休日_広見線_ 企業送迎貸切バス利用料金 (円/日)	124,946
----------------------------------	---------

表 運行日数

	運行日数
平日	245
休日	120

表 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 産業分野のバス運行費用

企業送迎貸切バス運行費用 (円/年)	81,087,631
-----------------------	------------

(3) その他の分野＜タクシー券の配布＞

タクシー券配布費用は下記の通りとなります。

表 平均乗車距離（アンケート結果より集計）

	医療分野での利用者の平均乗車距離 (km/人)	商業分野での利用者の平均乗車距離 (km/人)	教育分野での利用者の平均乗車距離 (km/人)	観光分野での利用者の平均乗車距離 (km/人)	福祉分野での利用者の平均乗車距離 (km/人)	産業分野での利用者の平均乗車距離 (km/人)
平日_広見線	5.7	5.8	6.1	4.7	5.7	5.5
休日_広見線	5.3	6.0	—	4.5	6.0	6.0

表 平均乗車距離のタクシー料金

	通院のための平均乗車距離のタクシー料金（1人1回当たりタクシー券配布費用）（円/人・回）	買物のための平均乗車距離のタクシー料金（1人1回当たりタクシー券配布費用）（円/人・回）	通学のための平均乗車距離のタクシー料金（1人1回当たりタクシー券配布費用）（円/人・回）	観光のための平均乗車距離のタクシー料金（1人1回当たりタクシー券配布費用）（円/人・回）	通院・買物・観光以外の私用目的のための平均乗車距離のタクシー料金（1人1回当たりタクシー券配布費用）（円/人・回）	通勤・業務目的のための平均乗車距離のタクシー料金（1人1回当たりタクシー券配布費用）（円/人・回）
平日_広見線	2,400	2,400	2,500	2,000	2,400	2,300
休日_広見線	2,200	2,500	—	1,900	2,500	2,500

表 運行日数

	運行日数	運行日数（通学）
平日	245	200
休日	120	0

表 観光目的におけるグループ人数

	観光目的グループ人数 (人/グループ)
平日_広見線	2.2
休日_広見線	1.0

表 タクシー券配布費用（円/年）

	通院のためのタクシー券配布費用（円/年）	買物のためのタクシー券配布費用（円/年）	通学のためのタクシー券配布費用（円/年）	観光のためのタクシー券配布費用（円/年）	通院・買物・観光以外の私用目的のためのタクシー券配布費用（円/年）	通勤・業務目的のためのタクシー券配布費用（円/年）
平日_広見線	98,784,000	266,952,000	788,000,000	53,009,091	351,624,000	1,169,826,000
休日_広見線	11,616,000	188,400,000	—	83,448,000	175,200,000	140,400,000

※往復分で2を乗じている。観光はグループ毎

(4) 財政分野

タクシー券配布費用は下記の通りとなります。

廃止時影響エリアの地価が低下することによる税金（土地の固定資産税）減少分を算出します。

土地の価値低下等による税金減少額 [円/年]

= 廃止時影響エリア内の土地の固定資産税 [円/年] × 土地の価格低下率 [%]

■ 廃止時影響エリア内の土地の固定資産税 [円/年]

= 算出自治体の土地の固定資産税合計 [円/年]

× 廃止時影響エリア面積 [㎡] ÷ 算出自治体の可住地面積 [㎡]

表 土地の価格低下率

土地の価格低下率 (%)	1.5
--------------	-----

※「土地価格比準表」の地域要因比準表に示された「交通・接近条件」の「最寄駅への接近性」の項目を用いて、算出対象路線が運行されている場合を「やや劣る」、廃止される場合を「劣る」と設定した場合の低下率。

表 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）（御嵩町） 税金減少分の算出

御嵩町土地に係る固定資産税額 (円/年)	295,756,382
広見線廃止時影響エリア面積 (㎡)	7,495,325
御嵩町可住地面積 (㎡)	18,816,284
廃止時影響エリア内の土地の固定資産税 (円/年)	117,812,327
土地の価値低下等による税金減少額 (円/年)	1,767,185

表 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）（可児市） 税金減少分の算出

可児市土地に係る固定資産税額 (円/年)	2,208,126,997
広見線廃止時影響エリア面積 (㎡)	2,290,700
可児市可住地面積 (㎡)	51,898,179
廃止時影響エリア内の土地の固定資産税 (円/年)	97,463,071
土地の価値低下等による税金減少額 (円/年)	1,461,946

表 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）（御嵩町・可児市） 税金減少分の算出

土地の価値低下等による税金減少額 (円/年)	3,229,131
------------------------	-----------

4) 分野別代替施策費用算出結果の整理

分野別代替施策費用を整理します。

名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）が廃止された際に必要になりうる分野別代替施策費用の合計は 263,906 千円となり、沿線自治体が運行支援金として支出している 100,000 千円との差分である 163,906 千円のクロスセクター効果が生まれていることになります。

表 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅） 分野別代替施策費用

分野	地域公共交通が廃止された場合に追加的に必要となる施策項目		費用（千円/年）
医療	病院送迎貸切バスの運行	現在地域公共交通を利用して通院している人を貸切バスで送迎するとして計上	20,770
	通院のためのタクシー券配布	現在地域公共交通を利用して通院している人に通院のためのタクシー券を配布するとして計上	110,400
商業	買物バスの運行	現在地域公共交通を利用して買物している人を貸切バスで送迎するとして計上	40,874
	買物のためのタクシー券配布	現在地域公共交通を利用して買物している人に買物のためのタクシー券を配布するとして計上	455,352
教育	貸切スクールバスの運行	現在地域公共交通を利用して通学している人の通学手段として、貸切のスクールバスを運行する費用として算出	45,252
	通学のためのタクシー券配布	現在地域公共交通を利用して通学している人の通学手段として、通学のためのタクシー券を配布するとして算出	788,000
観光	観光地送迎貸切バスの運行	現在地域公共交通を利用して観光地等に行っている人を貸切バスで送迎するとして計上	31,063
	観光タクシーの運行	現在地域公共交通を利用して観光地等に行っている人を観光タクシーを運行して送迎するとして計上	136,457
福祉	通院・買物・観光以外での私用目的のための貸切送迎バスの運行	現在、地域公共交通を利用して、通院・買物・観光以外での私用目的で移動している人を当該目的での移動のための貸切バスで送迎するとして計上	41,630
	通院・買物・観光以外での私用目的のためのタクシー券配布	現在、地域公共交通を利用して、通院・買物・観光以外での私用目的で移動している人に、当該目的での移動のためのタクシー券を配布するとして計上	526,824
産業	通勤・業務目的のための貸切送迎バスの運行	現在、地域公共交通を利用して、通勤・業務目的で移動している人を当該目的での移動のための貸切バスで送迎するとして計上	81,088
	通勤・業務目的のためのタクシー券配布	現在、地域公共交通を利用して、通勤・業務目的で移動している人に、当該目的での移動のためのタクシー券を配布するとして計上	1,310,226
財政	土地の価値低下等による税收減少	廃止される駅・バス停周辺の地価が低下することによる税（土地の固定資産税）減少分を想定して計上	3,229
合計	分野別代替施策費用		263,906

※バス、タクシーと複数ある場合は最も小さい費用を採用して合計を算出

5) 数値化が困難なその他の効果の整理

これまでに整理した名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）のクロスセクター効果算出結果は、数値化が可能な行財政負担項目の費用を試算して算出したものとなっています。

しかし、鉄道を廃止することによって発生する、自動車利用の増加に対応した道路安全対策や人口の流出、地域コミュニティの希薄化など、数値化が困難な効果も存在します。

そこで、数値化が困難なものの、名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）が廃止となった場合に必要となる行財政負担項目を以下に整理します。

表 数値化が困難な行財政負担項目

分 野	行財政負担項目	内 容
福祉	さらなる介護予防事業	外出することが介護予防となっていた高齢者が、外出しづらくなることにより、外出機会が減少し、介護を必要とする人が増加することを防止するため、さらなる介護予防事業を実施する。
交通安全	高齢者ドライバーのさらなる安全教育	自動車の運転が不安になった高齢者が、移動のために仕方なく自動車を運転することで、交通事故が増加すると考えられるため、高齢者ドライバーに対するさらなる安全教育を実施する。
	生活道路安全対策	名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）利用者が自動車利用に転換し、生活道路が抜け道として利用されることへの交通安全対策を実施する。
	通学路の安全対策	名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）を利用して通学していた生徒が、徒歩や自転車に通学するために通学路となる道路の安全対策を実施する。
定住促進	勤務地近くでの居住による人口流出対策	名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）を利用して遠方へ通勤している人が、通勤が不便になることから勤務地の近くへ転居することによる、人口流出を抑制するための施策を実施する。
	さらなる定住支援事業	名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）がないということで、沿線外自治体への転居を考える人へのさらなる定住促進事業を実施する。
	マイカー購入補助	日常生活での移動手段がなくなるために、沿線外自治体へ転居することによる人口流出を抑制するために、移動手段としてマイカーを購入する際の補助を行う。
財政	人が集まりにくくなることによる税収減少	名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）沿線の市街地に人が集まりにくくなることによる税収の減少。
建設	駐車場整備	名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の通勤利用者や観光利用者が自動車利用に転換することで、可児駅・新可児駅周辺等の駐車場需要が高まることへ対応した、駐車場性が必要となる。
	道路混雑に対応した道路整備	名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）利用者が自動車利用へ転換することにより増加する自動車交通に対応するための道路整備を行う。
環境	さらなる温室効果ガス削減対策	名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）利用者が自動車利用へ転換することにより、自動車から排出される温室効果ガスが増加することに対応して、更なる温室効果ガス削減対策を実施する。
	廃線後の軌道敷の維持管理	名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）廃線後の軌道時期が未利用地として放置されることで、雑草の繁茂やごみの不法投棄等の発生が想定され、土地所感化や所有者への指導、不法投棄への対応等が必要となる。
産業	産業誘致対策	名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）がなくなることで、通勤等で他の候補地に比べ産業誘致の強みが発揮しづらくなることから、職住近接型の開発や市外からの通勤者への移動支援等が必要となる。
コミュニティ	地域コミュニティの維持	名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）に関するイベントが実施されなくなり、各種の出会いや体験ができなくなり、様々なコミュニティ活動が希薄化し、にぎわいも失われることから、地域コミュニティ活動の活性化に向けた施策が必要となる。

6. 今後の地域公共交通ネットワークのあり方検討

1) 路線バス転換

前章まで、名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）を鉄道路線として維持する場合の費用の規模感や、鉄道路線の特性、現状の事業構造（支援金方式）におけるクロスセクター効果の算出を行いました。国内では鉄道事業から路線バス事業への転換事例も多々あり、並列的に検討を進めるため、名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）を路線バスに転換した際の費用感について検討します。

(1) ルートの設定

この検討における路線バスは、鉄道路線を廃止した際に、その代替となる移動手段を提供することを主眼とするため、代替検討区間（新可児駅～御嵩駅）に存在する鉄道駅に可能な限り近い道路を走行し、起点を新可児駅、終点を御嵩駅とするルートを設定することとします。

なお、実際に路線バスへ転換する際には、路線バスのメリットの1つとして挙げられる「ルート設定の柔軟さ」を活かすため、利用者利便が最大限に引き出されるルート設定を行うことが重要です。

図 代替路線バスのルート案



※新可児駅～御嵩駅間 約 8.5km

(2) 時間帯ごとの必要便数の設定

この検討における便数の設定では、2つのケースについて検討します。

■検討条件

- ①使用車両はY A Oバスに使用されている大型バス（乗車定員 57 名＋乗務員 1 名）とする
- ②運行時間帯は 5～23 時台

【ケース 1：現在の 1 日平均利用者数の全数がバス利用に転換するパターン】

表 時間帯別利用者数・必要バス車両数（ケース 1）

平日	新可児駅方面行（広見線内で乗車）				
	通勤定期	通学定期	定期外	合計	必要台数
5時台	4	0	1	5	1
6時台	43	16	10	69	2
7時台	39	86	15	140	3
8時台	18	20	18	56	1
9時台	3	7	10	20	1
10時台	3	6	13	22	1
11時台	1	13	10	24	1
12時台	1	17	10	28	1
13時台	1	17	10	28	1
14時台	1	7	9	17	1
15時台	1	18	12	31	1
16時台	2	94	20	116	3
17時台	9	38	14	61	2
18時台	10	27	11	48	1
19時台	4	16	5	25	1
20時台	4	2	2	8	1
21時台	1	1	1	3	1
22時台	0	0	1	1	1
23時台	0	0	0	0	0

休日	新可児駅方面行（広見線内で乗車）				
	通勤定期	通学定期	定期外	合計	必要台数
5時台	1	0	1	2	1
6時台	4	3	6	13	1
7時台	8	10	8	26	1
8時台	9	7	15	31	1
9時台	3	5	17	25	1
10時台	3	5	19	27	1
11時台	1	4	15	20	1
12時台	1	6	13	20	1
13時台	1	5	14	20	1
14時台	1	2	13	16	1
15時台	1	2	16	19	1
16時台	1	2	16	19	1
17時台	1	3	17	21	1
18時台	2	2	11	15	1
19時台	1	1	6	8	1
20時台	1	0	4	5	1
21時台	0	0	2	2	1
22時台	0	0	1	1	1
23時台	0	0	0	0	0

平日	御嵩駅方面行（広見線内で降車）				
	通勤定期	通学定期	定期外	合計	必要台数
5時台	1	0	1	2	1
6時台	8	6	4	18	1
7時台	19	165	16	200	4
8時台	9	62	8	79	2
9時台	2	1	4	7	1
10時台	0	2	6	8	1
11時台	0	3	7	10	1
12時台	1	6	7	14	1
13時台	1	7	7	15	1
14時台	1	7	7	15	1
15時台	5	8	7	20	1
16時台	5	22	9	36	1
17時台	14	28	8	50	1
18時台	31	26	8	65	2
19時台	27	17	6	50	1
20時台	17	9	5	31	1
21時台	11	7	4	22	1
22時台	7	5	3	15	1
23時台	2	2	1	5	1

休日	御嵩駅方面行（広見線内で降車）				
	通勤定期	通学定期	定期外	合計	必要台数
5時台	1	0	1	2	1
6時台	3	2	5	10	1
7時台	2	7	3	12	1
8時台	2	4	5	11	1
9時台	2	1	8	11	1
10時台	1	1	10	12	1
11時台	1	1	9	11	1
12時台	1	3	8	12	1
13時台	1	2	9	12	1
14時台	1	3	10	14	1
15時台	2	3	10	15	1
16時台	2	3	11	16	1
17時台	3	5	11	19	1
18時台	6	5	12	23	1
19時台	5	4	9	18	1
20時台	4	3	9	16	1
21時台	3	4	7	14	1
22時台	2	3	6	11	1
23時台	1	2	2	5	1

【ケース２：現在の１日平均利用者数の半数がバス利用に転換するパターン】
→鉄道廃止代替バスの前例により、利用者数が約半数に減少することを想定

表 時間帯別利用者数・必要バス車両数（ケース２）

平日	新可児駅方面行（広見線内で乗車）					
	通勤定期	通学定期	定期外	合計	半数	必要台数
5時台	4	0	1	5	3	1
6時台	43	16	10	69	35	1
7時台	39	86	15	140	70	2
8時台	18	20	18	56	28	1
9時台	3	7	10	20	10	1
10時台	3	6	13	22	11	1
11時台	1	13	10	24	12	1
12時台	1	17	10	28	14	1
13時台	1	17	10	28	14	1
14時台	1	7	9	17	9	1
15時台	1	18	12	31	16	1
16時台	2	94	20	116	58	2
17時台	9	38	14	61	31	1
18時台	10	27	11	48	24	1
19時台	4	16	5	25	13	1
20時台	4	2	2	8	4	1
21時台	1	1	1	3	2	1
22時台	0	0	1	1	1	1
23時台	0	0	0	0	0	0

休日	新可児駅方面行（広見線内で乗車）					
	通勤定期	通学定期	定期外	合計	半数	必要台数
5時台	1	0	1	2	1	1
6時台	4	3	6	13	7	1
7時台	8	10	8	26	13	1
8時台	9	7	15	31	16	1
9時台	3	5	17	25	13	1
10時台	3	5	19	27	14	1
11時台	1	4	15	20	10	1
12時台	1	6	13	20	10	1
13時台	1	5	14	20	10	1
14時台	1	2	13	16	8	1
15時台	1	2	16	19	10	1
16時台	1	2	16	19	10	1
17時台	1	3	17	21	11	1
18時台	2	2	11	15	8	1
19時台	1	1	6	8	4	1
20時台	1	0	4	5	3	1
21時台	0	0	2	2	1	1
22時台	0	0	1	1	1	1
23時台	0	0	0	0	0	0

平日	御嵩駅方面行（広見線内で降車）					
	通勤定期	通学定期	定期外	合計	半数	必要台数
5時台	1	0	1	2	1	1
6時台	8	6	4	18	9	1
7時台	19	165	16	200	100	2
8時台	9	62	8	79	40	1
9時台	2	1	4	7	4	1
10時台	0	2	6	8	4	1
11時台	0	3	7	10	5	1
12時台	1	6	7	14	7	1
13時台	1	7	7	15	8	1
14時台	1	7	7	15	8	1
15時台	5	8	7	20	10	1
16時台	5	22	9	36	18	1
17時台	14	28	8	50	25	1
18時台	31	26	8	65	33	1
19時台	27	17	6	50	25	1
20時台	17	9	5	31	16	1
21時台	11	7	4	22	11	1
22時台	7	5	3	15	8	1
23時台	2	2	1	5	3	1

休日	御嵩駅方面行（広見線内で降車）					
	通勤定期	通学定期	定期外	合計	半数	必要台数
5時台	1	0	1	2	1	1
6時台	3	2	5	10	5	1
7時台	2	7	3	12	6	1
8時台	2	4	5	11	6	1
9時台	2	1	8	11	6	1
10時台	1	1	10	12	6	1
11時台	1	1	9	11	6	1
12時台	1	3	8	12	6	1
13時台	1	2	9	12	6	1
14時台	1	3	10	14	7	1
15時台	2	3	10	15	8	1
16時台	2	3	11	16	8	1
17時台	3	5	11	19	10	1
18時台	6	5	12	23	12	1
19時台	5	4	9	18	9	1
20時台	4	3	9	16	8	1
21時台	3	4	7	14	7	1
22時台	2	3	6	11	6	1
23時台	1	2	2	5	3	1

(3) 必要経費の算出

(1) 及び (2) の検討に基づき、バス事業者へ聴き取りを行い、路線バスへ転換した際に必要となる設備投資やランニングコストについて整理します。

表 設備投資（バス停関連）

設備投資 バス停整備	
上屋バス停(1,500千円) 3か所	4,500千円
待合所(4,500千円) 3か所	13,500千円
合計(15年間)	18,000千円
1年あたり	1,200千円

表 設備投資（車両関連）

設備投資 車両購入	国補助対象
大型路線バス(30,000千円) 7台購入 × 1回	210,000千円
車両更新 × 1回(15年間のうち)	210,000千円
合計(15年間)	420,000千円
1年あたり	28,000千円

表 運行経費

運行経費(人件費、燃料費、車両の維持修繕費などを含む)	
年間総走行距離 × 運行単価 227,443km × 403円(東海ブロック単価)	91,660千円

表 運送収入（想定）

運送収入 ※2022年名鉄広見線利用実績より	
半数 定期外利用者 × 片道 {(145人/日×平日242日)+(170人/日×休日123日)}×300円	16,800千円
半数 通勤定期利用者 × 定期6か月 × 2回 {(77人/日)}×{6か月定期(63,620円)×2}	9,798千円
半数 通学定期利用者 × 定期6か月 × 2回 {117人/日}×{6か月定期(21,330円)×2回}	4,991千円
計	31,589千円

2) 今後の名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）のあり方検討

(1) 持続的な運行に向けた事業構造の変更パターンの整理

鉄道沿線の自治体が持続的な鉄道運営を支援するために行う事業構造の変更方法には、さまざまなパターンが存在し、それぞれにメリット・デメリットが存在することについて整理します。

表 鉄道の事業構造の変更パターンの代表例

パターン	他社事例	事業構造			
		車両	施設	土地	運行
A 公有民営・上下分離①	信楽高原鐵道、 伊賀鐵道	自治体	自治体	自治体	名鉄
1 B 公有民営・上下分離②	若桜鐵道、 JR只見線(一部区間)	名鉄	自治体	自治体	名鉄
C 資産譲渡	福井鐵道、三陸鐵道	名鉄	名鉄	自治体	名鉄
D 公有民営・上下分離③	四日市あすなろう鐵道	自治体	自治体	自治体	新会社
2 E 公有民営・上下分離④	青い森鐵道	新会社	自治体	自治体	新会社
F 事業譲渡	三岐鐵道北勢線、 和歌山電鐵	新会社	新会社	自治体	新会社
3 G みなし上下分離	上毛電鉄、一畑電車	名鉄	名鉄	名鉄	名鉄
H 路線バス転換	JR夕張線、日高線	運行会社	運行会社	—	運行会社
4 I BRT転換	JR気仙沼線・大船渡線	運行会社	運行会社	—	運行会社
J 第三セクター化	長良川鐵道、 樽見鐵道、明知鐵道	新会社	新会社	新会社	新会社
5 K その他上下分離	北近畿タンゴ鐵道	名鉄	名鉄	名鉄	新会社
参考 現状	—	名鉄	名鉄	名鉄	名鉄

(2) 事業構造の変更に伴う費用負担

(1) で整理した事業構造の変更パターンについて、それぞれのパターンで必要となる費用について、自治体と事業者とがそれぞれ負担する額の規模感について整理します。

表 鉄道の事業構造の変更パターン別費用の整理

(単位：千円)

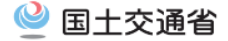
パターン	事業構造				費用 (上段：ランニング分/下段：投資分)					国庫補助等	
	車両	施設	土地	運行	自治体	国・県	名鉄	新会社	合計	社総交	安全設備等
A 公有民営・上下分離(1)	自治体	自治体	自治体	名鉄	106,248		143,360		249,608	○ 1/3	○
					117,467				117,467		
① B 公有民営・上下分離(2)	名鉄	自治体	自治体	名鉄	85,290		165,385		250,675	○ 1/3	○
					109,067		8,400		117,467		
C 資産譲渡	名鉄	名鉄	自治体	名鉄	0		255,275		255,275	○ 1/3	—
					0		117,467		117,467		
D 公有民営・上下分離(3)	自治体	自治体	自治体	新会社	89,247			93,905	183,152	○ 1/2	○
					117,467				117,467		
② E 公有民営・上下分離(4)	新会社	自治体	自治体	新会社	70,537			113,681	184,219	○ 1/2	○
					109,067			8,400	117,467		
F 事業譲渡	新会社	新会社	自治体	新会社	0			188,819	188,819	○ 1/2	○
								117,467	117,467		
③ G みなし上下分離	名鉄	名鉄	名鉄	名鉄	114,627		143,360		257,987	○ 1/3	—
					117,467				117,467		
④ H 路線バス転換	運行会社	運行会社	—	運行会社				91,660	120,860	○ 1/2	—
								29,200			
I BRT 転換	運行会社	運行会社	—	運行会社	先行事例の整備費は約4億円/km (停留所整備・道路整備・車両含む) ※ランニングコストは路線バス同等程度と考えられるものの、整備費等は大きくなる可能性有					○ 1/2	—
J 第三セクター化	新会社	新会社	新会社	新会社				191,531	191,531	○ 1/2	○
								117,467	117,467		
⑤ K その他上下分離	名鉄	名鉄	名鉄	新会社			114,627	93,905	208,532	○ 1/2 or 1/3	—
							117,467		117,467		
参考 現状	名鉄	名鉄	名鉄	名鉄						—	—

前ページで整理した各種費用のうち、事業構造に「新会社」が当てはめられているパターンについては、現状の費用感よりも人件費を圧縮して算出しています。

これは、令和3年度の鉄道統計年報による、名古屋鉄道と地域鉄道事業者（国土交通省が列挙する96社）の平均給与額（基準賃金・基準外賃金・臨時給与の合計）の比により算出した値（65.8%）を、実績額に乗じたものです。

図 地域鉄道事業者一覧（2024年4月1日現在）

地域鉄道事業者一覧 96社【R6.4.1現在】



地域鉄道とは、一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線のことを言う。地域鉄道事業者の運行主体は中小民鉄及び第三セクターに分けられる。令和6年4月1日現在で96社(中小民鉄:49社、第三セクター:47社)

運輸局	事業者名	営業キロ	運輸局	事業者名	営業キロ	運輸局	事業者名	営業キロ	運輸局	事業者名	営業キロ
北海道運輸局(1社)	●道南いさりび鉄道	37.8	北陸信越運輸局	上田電鉄	11.6	中部運輸局	●愛知環状鉄道	45.3	中国運輸局(6社)	●智頭急行	56.1
東北運輸局(11社)	●青い森鉄道	121.9	関東運輸局(16社)	秩父鉄道	71.7		●神尾鉄道	34.5		一畑電車	42.2
	●三陸鉄道	163.0		関東鉄道	55.6		伊豆箱根鉄道	29.4		●井原鉄道	41.7
	●秋田内陸縦貫鉄道	94.2		●鹿島臨海鉄道	53.0		●明知鉄道	25.1		広島電鉄	35.1
	●IGRいわて銀河鉄道	82.0		●わたらせ渓谷鐵道	44.1		豊橋鉄道	23.4		●瀬川鉄道	32.7
	●会津鉄道	57.4		●真岡鐵道	41.9		●伊勢鉄道	22.3		●若桜鉄道	19.2
	●阿武隈急行	54.9		小浜鉄道	39.1		福井鉄道	21.5	四国運輸局(5社)	水島臨海鉄道	10.4
	弘南鉄道	30.7		上信電鉄	33.7		遠州鉄道	17.8		岡山電気軌道	4.7
	●山形鉄道	30.5		●野岩鉄道	30.7		●伊賀鉄道	16.6		●土佐くろしお鉄道	109.3
	●由利高厚鉄道	23.0		●いすみ鉄道	26.6		東海交通事業	11.2		高松琴平電気鉄道	60.0
	津軽鉄道	20.7		富士山麓電気鉄道	26.6		静岡鉄道	11.0		伊予鉄道	43.5
	福島交通	9.2		上毛電気鉄道	25.4		岳南電車	9.2		●とさでん交通	25.3
北陸信越運輸局(13社)	●しなの鉄道	102.4		小田急箱根	15.0	近畿運輸局(11社)	●四日市あすなろう鉄道	7.0	九州運輸局(10社)	●阿佐海岸鉄道	10.0
	富山地方鉄道	108.4		●ひたちなか海浜鉄道	14.3		●ハピラインふくい	84.3		●肥薩おれんじ鉄道	116.9
	●あいの風とやま鉄道	100.1		江ノ島電鉄	10.0		WILLER TRAINS	114.0		●松浦鉄道	93.8
	●えちごトキめき鉄道	97.0		銀子電気鉄道	6.4		神戸電鉄	69.6		●平成筑豊鉄道	49.2
	●北越急行	59.5		流鉄	5.7		近江鉄道	59.5		島原鉄道	43.2
	長野電鉄	33.2	中部運輸局(21社)	●長良川鉄道	72.1		阪堺電気軌道	16.3		●くま川鉄道	24.8
	●のと鉄道	33.1		●天竜浜名湖鉄道	67.7		●信濃高原鐵道	14.7		●南阿蘇鉄道	17.7
	北陸鉄道	20.6		大井川鐵道	65.0		叡山電鉄	14.4		筑豊電気鉄道	16.0
	黒部峡谷鉄道	20.1		養老鉄道	57.5		和歌山電鐵	14.3		●甘木鉄道	13.7
	●伊いしかわ鉄道	64.2		●えちぜん鉄道	53.0		●北条鉄道	13.6		熊本電気鉄道	13.1
	アルピコ交通	14.4		三岐鉄道	48.0		京福電気鉄道	11.0		長崎電気軌道	11.5
	●万葉線	12.9		伊豆急行	45.7		水間鉄道	5.5		【●印：第三セクター】	
							紀州鉄道	2.7			

資料：国土交通省

(3) 自治体への所有権（資産）の移転

(1) で整理した事業構造の変更パターンのうち①と②のパターンでは、事業者から自治体への資産に関して所有権の移転が発生します。所有権の移転（自治体の資産取得）にあたり必要な費用について整理します。

また、所有権が自治体に移転されるために、事業者から自治体へ納められていた固定資産税・都市計画税が納められなくなることから、その減少分についても整理します。

表 自治体への所有権（資産）の移転に関する費用

(単位：千円)

パターン	事業構造				自治体への所有権の移転（資産面）				固定資産 減少分
	車両	施設	土地	運行	車両	施設	土地	合計	
A 公有民営・上下分離(1)	自治体	自治体	自治体	名鉄	45,188	437,285	443,062	925,535	▲ 8,379
① B 公有民営・上下分離(2)	名鉄	自治体	自治体	名鉄		437,285	443,062	880,347	▲ 7,312
C 資産譲渡	名鉄	名鉄	自治体	名鉄			443,062	443,062	▲ 2,712
D 公有民営・上下分離(3)	自治体	自治体	自治体	新会社	45,188	437,285	443,062	925,535	▲ 8,379
② E 公有民営・上下分離(4)	新会社	自治体	自治体	新会社		437,285	443,062	880,347	▲ 7,312
F 事業譲渡	新会社	新会社	自治体	新会社			443,062	443,062	▲ 2,712
③ G みなし上下分離	名鉄	名鉄	名鉄	名鉄				0	0
H 路線バス転換	運行会社	運行会社	—	運行会社		—			▲ 8,379
④ I BRT転換	運行会社	運行会社	—	運行会社		—			▲ 8,379
J 第三セクター化	新会社	新会社	新会社	新会社				0	0
⑤ K その他上下分離	名鉄	名鉄	名鉄	新会社				0	0
参考 現状	名鉄	名鉄	名鉄	名鉄					0

（４）事業構造の変更パターンの特徴

（１）で整理した事業構造の変更パターンについて、「利用者」「自治体」「事業者」それぞれの視点でメリット・デメリットを整理します。

表 事業構造の変更パターンの特徴（メリット・デメリット）

パターン			事業構造				メリット			デメリット			その他
			車両	施設	土地	運行	利用者	自治体	事業者	利用者	自治体	事業者	
1	A	公有民営・上下分離①	自治体	自治体	自治体	名鉄	・既存事業者による広域的な公共交通機関の運行が維持される ・運賃が既存事業者の他路線と同水準となる可能性が高い	・既存事業者による広域的な公共交通機関の運行が維持される ・運賃が既存事業者の他路線と同水準となる（協議運賃制度があることにも留意） ・現在対象とならない補助金（鉄道軌道安全輸送設備等整備 等）が活用可能となる	・固定資産税等の負担が軽くなる（なくなる） ・所有権を移転した部分の維持管理、更新に係る経費が軽くなる（なくなる）	・自治体保有となる部分の維持管理、修繕等の負担が発生する ・固定資産税等の税収が減少する ・（有償譲渡の場合）既存事業者が保有している資産の取得費用が発生する ・社総交の補助率が1/3となる ・従来とは異なる施策が実施されにくい	・運行を担う事業者が保有していない部分に対して使用料が発生する	・既存事業者の資産取得費用や、線路等の使用料等については、条件次第でコストが大きく変化する	
	B	公有民営・上下分離②	名鉄	自治体	自治体	名鉄							
	C	資産譲渡	名鉄	名鉄	自治体	名鉄							
2	D	公有民営・上下分離③	自治体	自治体	自治体	新会社	・広域的な公共交通機関の運行が維持される	・施設整備等に係る費用について、国等の補助制度を活用できる（社総交の補助率が1/2等）	・固定資産税等の負担が軽くなる（なくなる） ・所有権を移転した部分の維持管理、更新に係る経費が軽くなる（なくなる） ・従前とは異なる運賃設定や利用促進策の展開が容易になる	・運行システム等が従前から変更になる可能性がある	・自治体保有となる部分の維持管理、修繕等の負担が発生する ・固定資産税等の税収が減少する ・（有償譲渡の場合）既存事業者が保有している資産の取得費用が発生する ・新会社（第三セクターの可能性もある）を設立するハードルがある	・運行を担う事業者が保有していない部分に対して使用料が発生する ・新会社（第三セクターの可能性もある）を設立するハードルがある	・既存事業者の資産取得費用や、線路等の使用料等については、条件次第でコストが大きく変化する
	E	公有民営・上下分離④	新会社	自治体	自治体	新会社							
	F	事業譲渡	新会社	新会社	自治体	新会社							
3	G	みなし上下分離	名鉄	名鉄	名鉄	名鉄	・既存事業者による広域的な公共交通機関の運行が維持される ・運賃が既存事業者の他路線と同水準となる可能性が高い	・所有権を移転せず、上下分離方式に準じた鉄道事業再構築事業の制度を活用できる ・第三種鉄道事業者となる負担を回避できる可能性が高い ・固定資産税等の税収が減少しない	・現状の事業スキームから大きな変更がないため、各種手続き等が発生しない		・施設、土地に係る費用負担が発生する ・運行事業者の各種税負担等に対する減免措置等の検討が必要となる ・社総交の補助率が1/3となる	・国の補助金について、活用範囲や補助率が限定的となる（社総交の補助率が1/3、鉄道軌道安全輸送設備等整備等は対象外）	・上下分離方式を採用したと”みなす”方法であるため、「下部分」（範囲は要検討）にかかる維持管理費等は自治体が負担することが基本
4	H	路線バス転換			—	運行会社	・乗降場が目的施設等の近くに設置される	・ルートや停留所など、運行設計の自由度が高まる ・運行負担金が軽減される可能性がある	・運行に係る費用が鉄道と比較して低くなる ・オフピーク時の効率性が高まる	・速達性が低下するため、移動時間が増加する（12分→25～30分） ・大量輸送能力が低下する（144人→75人） ・定時性が低下する ・道路渋滞が悪化する可能性がある ・地域の魅力が低下する	・速達性が低下する（12分→25～30分） ・大量輸送能力が低下する（144人→75人） ・定時性が低下する ・観光客等の来街者の減少が懸念される ・道路混雑の悪化により、道路整備が必要になる可能性がある	・線路、施設等の撤去費用が必要になる ・便あたりの輸送力（ピーク時の対応力）が低下する ・運転士の確保が課題となる	・BRTでは準備期間における路線バスでの代替運行が必要になる ・現在の鉄道用地を活かす転換策以外の部分は、社総交の交付は困難 ・バス転換後の利用者が減少した場合、バスが接続する鉄道路線の利用者減少が懸念される
	I	BRT転換			—	運行会社	・新しいまちのシンボルとなる可能性がある	・新たな公共交通機関の導入による話題性や、まちのシンボル性が生まれる					
5	J	第三セクター化	新会社	新会社	新会社	新会社	・広域的な公共交通機関の運行が維持される ・従前とは異なる運賃設定や利用促進策の展開が容易になる ・固定資産税等の税収が減少しない	・広域的な公共交通機関の運行が維持される ・従前とは異なる運賃設定や利用促進策の展開が容易になる ・固定資産税等の税収が減少しない	・従前とは異なる運賃設定や利用促進策の展開が容易になる	・運行システム等が従前から変更になる可能性がある	・新会社を設立するハードルがある	・新会社を設立するハードルがある	・国鉄やJR（特定地方交通線）、並行在来線からの転換で事例が多い ・新会社（第三セクター）設立の準備期間
	K	その他上下分離	名鉄	名鉄	名鉄	新会社	・広域的な公共交通機関の運行が維持される ・従前とは異なる運賃設定や利用促進策の展開が容易になる ・固定資産税等の税収が減少しない	・広域的な公共交通機関の運行が維持される ・従前とは異なる運賃設定や利用促進策の展開が容易になる ・固定資産税等の税収が減少しない	・従前とは異なる運賃設定や利用促進策の展開が容易になる	・運行システム等が従前から変更になる可能性がある		・運行のノウハウを持つ新たな事業者を選定する必要がある ・運行を担う事業者が保有していない部分に対して使用料が発生する	・先行事例が少ない ・運行だけを担う新会社の存在の有無

(5) 今後の名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の事業構造

ここまでに鉄道の事業構造を変更した場合の費用の比較や、所有権の移転に伴う資産の取得費用、事業構造の変更パターンごとのメリット・デメリットなどを整理してきました。

これらの整理を受け、沿線自治体からの視点として、今後検討を継続していく事業構造のパターンについて整理し、検討を終了するパターンについては、今後の検討の選択肢になりえない理由について整理します。

①パターンA・B・C【→検討を終了する】

- 維持管理に係る専門人材を自治体で確保することが困難と思われる。また、業務委託や人材派遣により一時的に確保ができたとしても、体系化できないのであれば持続可能性は低下する。
- 当該線区の特殊性として、2市町のみで構成される区間であることから、所有による負担の分担が他事例と比べて大きい。
- 行政が不動産を取得した場合、八百津線などの廃線の事例をみると、将来的な土地活用が見込めずに残留する可能性がある。さらに、他の用途へ活用する場合にも、施設の除却や再整備に多額の費用が予測される。
- 自治体による車両の保管行為が発生し、保管場所の確保が必須となる。

②パターンD・E・F【→検討を終了する】

- 大手民鉄であっても運転士不足が危惧されている中で、新会社で大手民鉄と同待遇で運用することが困難であり、運転士を確保することが極めて困難と思われる。
- 線区の長さもあり、新会社を単独で運営するより、大手民鉄の一部として運営することのほうが、スケールメリットが発揮されると予想する。
- 会社設立から運営までに相当な期間が必要である。
- すでに赤字の線区であることから、新会社が運営していくためにも行政からの資金的支援が同じように必要となる。単独路線となれば、大手民鉄よりも運営に係るコストが多額になるため運賃で賄わなければならないと予想される。また、大手民鉄のような内部補助の機能がない。
- ダイヤ、接続などの運行に係る設定が一括で管理できないことや別々の乗車券が必要になることなどにより利便性の低下が予想される。
- 名古屋圏からの誘客の取組において、名鉄との一貫性が担保できず、企画きっぷなどの実行ハードルがあがる。

③パターンG【→検討を継続する】

④パターンH【→検討を継続する】

④パターンI【→検討を終了する】

- 初期投資としての専用道の整備におおよそ 36 億円（4 億円／km）かかるため、既存の鉄路を活用した設備投資のほうが優位と考える。
- 専用道整備中の代替手段（おそらく路線バス）の利便性が高くなれば、不用な転換になる恐れがある。
- 当該地域は道路インフラが充実していることや目的地となりうる施設等が線路から離れた南北に分散していることから、利用者の目的に柔軟に対応できるバス路線の転換のほうがBRT転換よりは優位と考える。
- 当該線区の特異性として、鉄骨橋梁の箇所があり、専用道の改修または撤去・新築に相当額が必要となる。

⑤パターンJ・K【→検討を終了する】

- 大手民鉄であっても運転士不足が危惧されている中で、新会社で大手民鉄と同待遇で運用することが困難であり、運転士を確保することが極めて困難と思われる。
- 線区の短さもあり、新会社を単独で運営するより、大手民鉄の一部として運営することのほうが、スケールメリットが発揮されると予想する。
- 会社設立から運営までに相当な期間が必要である。
- すでに赤字の線区であることから、新会社が運営していくためにも行政からの資金的支援が同じように必要となる。単独路線となれば、大手民鉄よりも運営に係るコストが多額になるため運賃で賄わなければならないと予想される。また、大手民鉄のような内部補助の機能がない。
- ダイヤ、接続などの運行に係る設定が一括で管理できないことや別々の乗車券が必要になることなどにより利便性の低下が予想される。
- 名古屋圏からの誘客の取組において、名鉄との一貫性が担保できず、企画きっぷなどの実行ハードルがあがる。

以上により、今後の名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の事業構造については、パターン③「みなし上下分離方式」による鉄道の存続、パターン④のうち「路線バス転換」による公共交通機関（移動手段）の確保の2つのパターンについて検討を継続することが望ましいと考えられます。