

名鉄広見線（新可児～御嵩駅間）の 今後に関する検討状況

- | | |
|---------------|--|
| 0. はじめに | これまでの経緯と勉強会について |
| 1. 現状分析 | 現在の広見線利用状況
広見線利用者数の推移 |
| 2. 将来推計 | 名鉄広見線に関する現状分析・調査結果 抜粋（2023） |
| 3. 今後のあり方パターン | 各パターンの情報
パターンの絞込について |
| 4. 比較検討 | みなし上下分離方式鉄道存続コストシミュレーション
バス路線転換コストシミュレーション
比較表 |

0.これまでの経緯と勉強会について

時点	内容
1912年	多治見～御嵩間の鉄道が許可される。
1918年	多治見～広見間の営業が開始される。
1920年	広見～御嵩（現在の御嵩口駅）間の営業が開始される。
1928年	広見～御嵩（現在の御嵩口駅）間の運行のため東美鉄道が設立される。
1943年	東美鉄道が名古屋鉄道に合併される。
1952年	御嵩駅が開設される。
1982年	可児市の市制施行に伴い、新広見駅が新可児駅、伏見口駅が明智駅へと改修される。
1984年	八百津線の非電化、ワンマン運転による小型気動車（通称レールバス）の運行が始まる。
2001年	八百津線が全線廃線される。
2003年	御嵩から犬山・名古屋方面の直通列車が廃止される（平日昼間、休日）。
2007年	名鉄から沿線市町に対して、単独での路線維持は困難であるとの申し出がある。
2008年	新可児～御嵩間のワンマン運転が始まり、当該線区が新可児駅を除きすべて無人化される。 沿線市町である御嵩町、可児市、八百津町で「名鉄広見線対策協議会」を設立する。
2010年	3年（2010～2012年度）の間、年額1億円（御嵩町7,000万円＋可児市3,000万円）で名鉄へ財政支援が開始する。 2013年以降は、改めて利用者の推移や環境変化等を総合的に評価し、存続の判断を含む対応を協議することを決定する。 「名鉄広見線対策協議会」から「名鉄広見線活性化協議会」へ名称変更する。
2013年以降	毎年1億円を沿線市町から名鉄へ財政支援する3年間の協定を繰り返し締結することで、運行を継続する。 3年（2013～2015年度）→ 3年（2016～2018年度）→ 3年（2019～2021年度）
2021年	名鉄から沿線市町に対して、現在の方式での路線維持は困難であるとの申し出がある。 3年（2019～2021年度）の協定を1年延長し、～2022年度までの4年間とする。

0.これまでの経緯と勉強会について

時点	内容
2022年3月	名鉄より2023年度以降の運行継続について下記内容で提案 ①2023～2025年度は、線区将来像を検討する期間として位置づけ、国・県を交えた会議体設立を要望する。 ②2023～2025年度は、各年度総額1億円の支援金による運行継続を考えている。 ※その他、期間内の収支改善に係る合意書締結に関する要望があったものの、結果的に合意書による取り決めはせず、御嵩町の判断で実施することとなった。 (2023年度:特別展実施・勉強会調査事業、2024年度:勉強会調査事業)
2022年7月	国交省所管「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」にて、「地域の将来と利用者の視点に立ったローカル鉄道の在り方に関する提言（以下、提言）」がまとめられ、国の方針が示された。 【概要】危機的な状況のローカル線区については、沿線自治体（特に都道府県）が中心となり、法定協議会等を設け、利用者や地域戦略の視点に立ち、将来に向けた地域モビリティのあり方について関係者と検討を進めていくことが基本原則。国は、協議会の円滑な立ち上げ及び進行に積極的に協力。
2023年2月	「名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅間）の運営に関する協定書」（2023～2025）締結 【協定書概要】 ・2023～2025年度の3年間、年額1億円（御嵩町7,000万円＋可児市3,000万円）の運営費支援を行う。 ・2026年度以降については、沿線市町と名鉄が当該区間の利用者数の推移、収支の状況等について総合的に評価を行い、存廃の判断を含む対応について協議したうえで決定する。 「名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅間）の今後の協議に関する合意書」（2023～2025）締結 【合意書概要】 ・沿線市町及び名鉄は、2026年度以降の取り扱いについて、双方協議の上、結論を出すものとし、<u>2026年度以降の協議をするうえで必要な調査、分析、評価、その他検討を行うため、岐阜県と国を加え、担当者で構成する会議体を設置する。</u>
2023年4月	「名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅間）の今後に関する勉強会」発足
2023年度	・会議6回実施。「高校生・保護者意識調査」「通学定期券利用状況調査」「沿線住民意識調査」「利用状況調査」等により、次年度調査に必要な現状把握を行った。 ・名鉄より今後の「収支見込」及び「<u>設備投資計画（15年）</u>」を示された。 ▶収支見込は、人口減少による収入減少、投資増に伴う減価償却費増や物価上昇に伴う経費増も見込まれ損失額が拡大する見込み ▶投資額は、<u>土地、施設、車両で約17.6億円（15年）の見込み</u> ※持続可能な線区運営のためには、老朽化対策等抜本的な投資が必要。
2024年度 11月末時点	・会議6回実施。今後の選択肢として考えられるパターンの定量・定性情報の試算・整理やクロスセクター効果分析を進めている。 ・勉強会において沿線市町他構成員は、以下の名鉄の意思を確認した。 <u>活性協発足時に比べて、各種活性化の取り組み実施した上でも、利用者が減少していたことに加え、コロナ禍の影響による新常態の定着により今後の輸送需要がコロナ禍前まで戻らない見込みであること、資材価格の高騰や人件費の上昇といった経費増加が今後も続く見込みであること、また、設備の老朽化が進んでおり今後安全運行を維持するためには設備投資が必要な状況にあることから、従前の方式（1億円／年・3年間という損失の一部を支援する方式）で民間事業者が鉄道を運営していくことはできず、鉄道を選択する場合には持続可能な運営方式を検討する必要がある。</u>

I. 現状分析(鉄道) 現在の広見線利用状況 (2023名鉄、通勤/通学/定期外 他)

営業キロ 7.4キロ

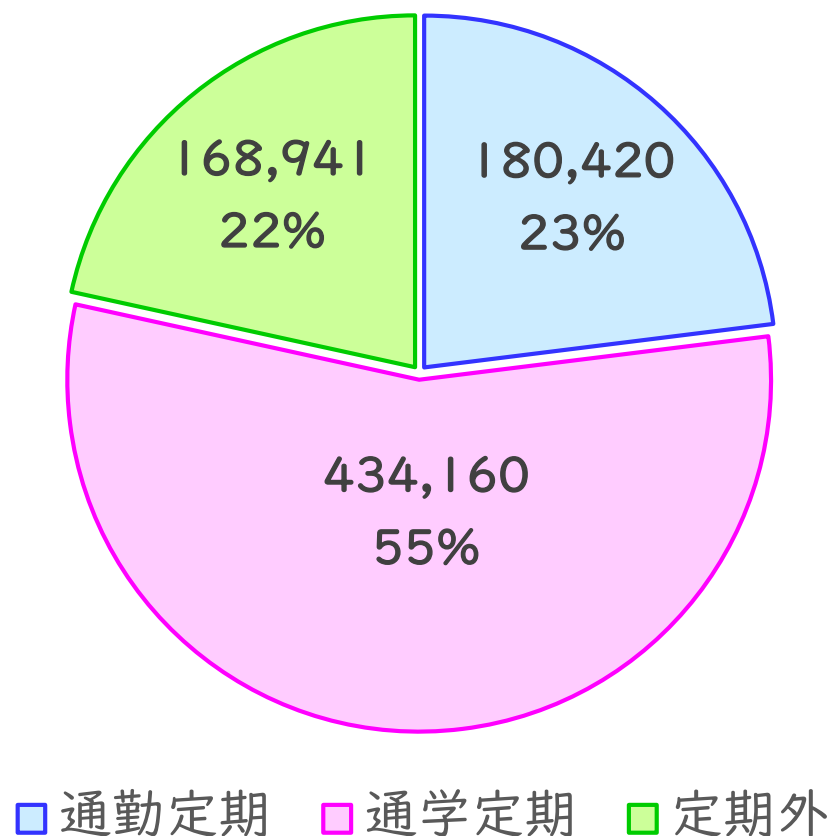
駅数 5駅(有人駅:新可児駅)

列車組成 2両

基本ダイヤ 2本/時

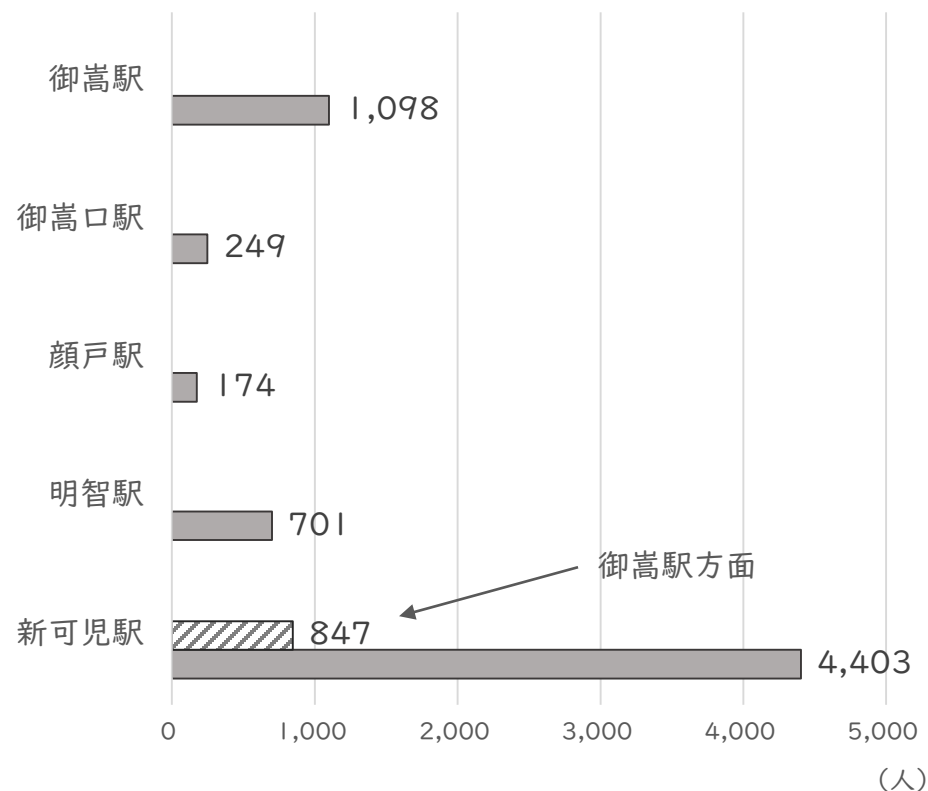
運行本数 (平日)69本/日、(土休日)69本/日

名鉄広見線利用状況



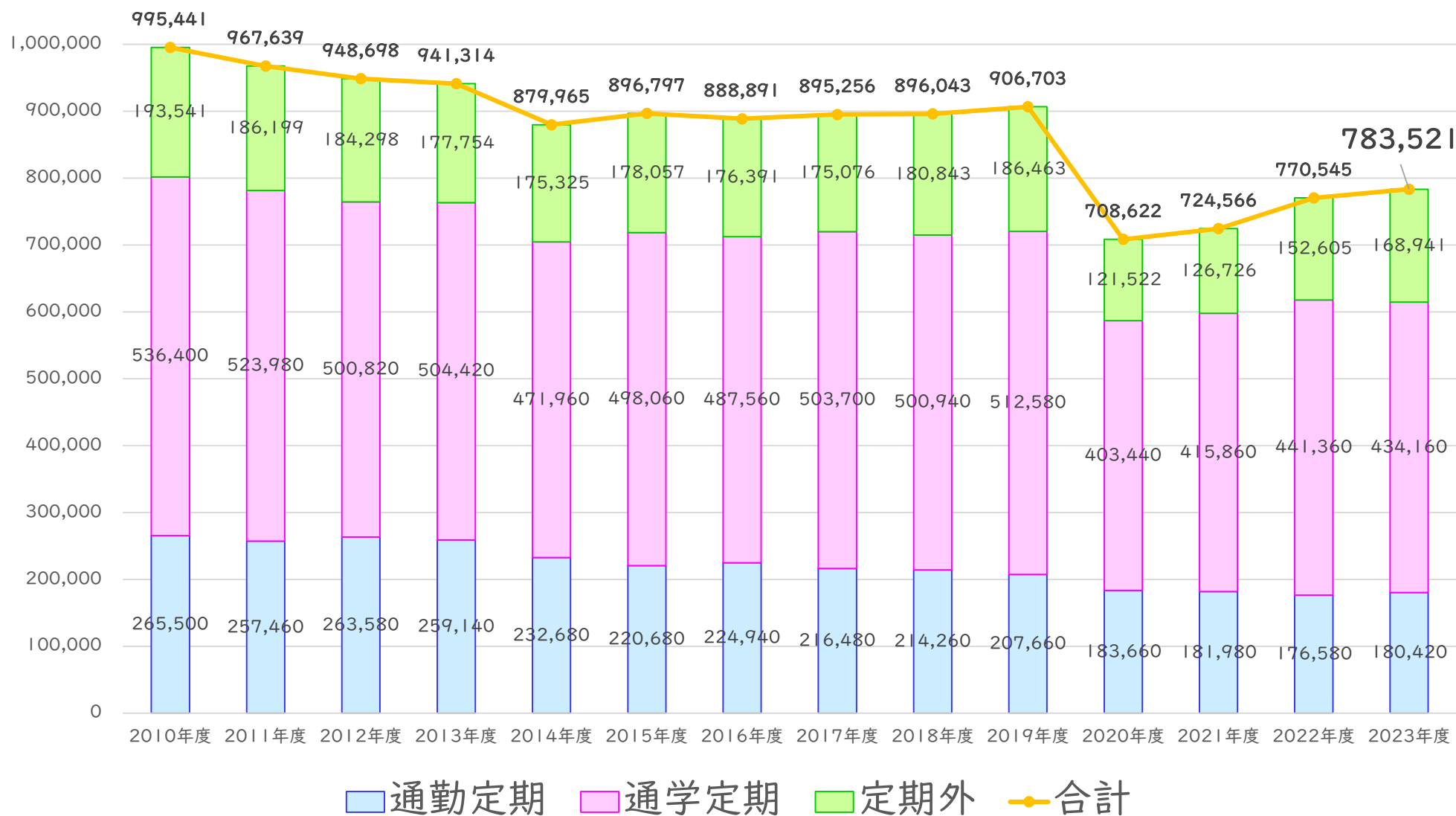
駅別一日平均乗降人員

(2022年度)



I. 現状分析(鉄道) 広見線利用者数の推移 (2010~2023名鉄、通勤/通学/定期外)

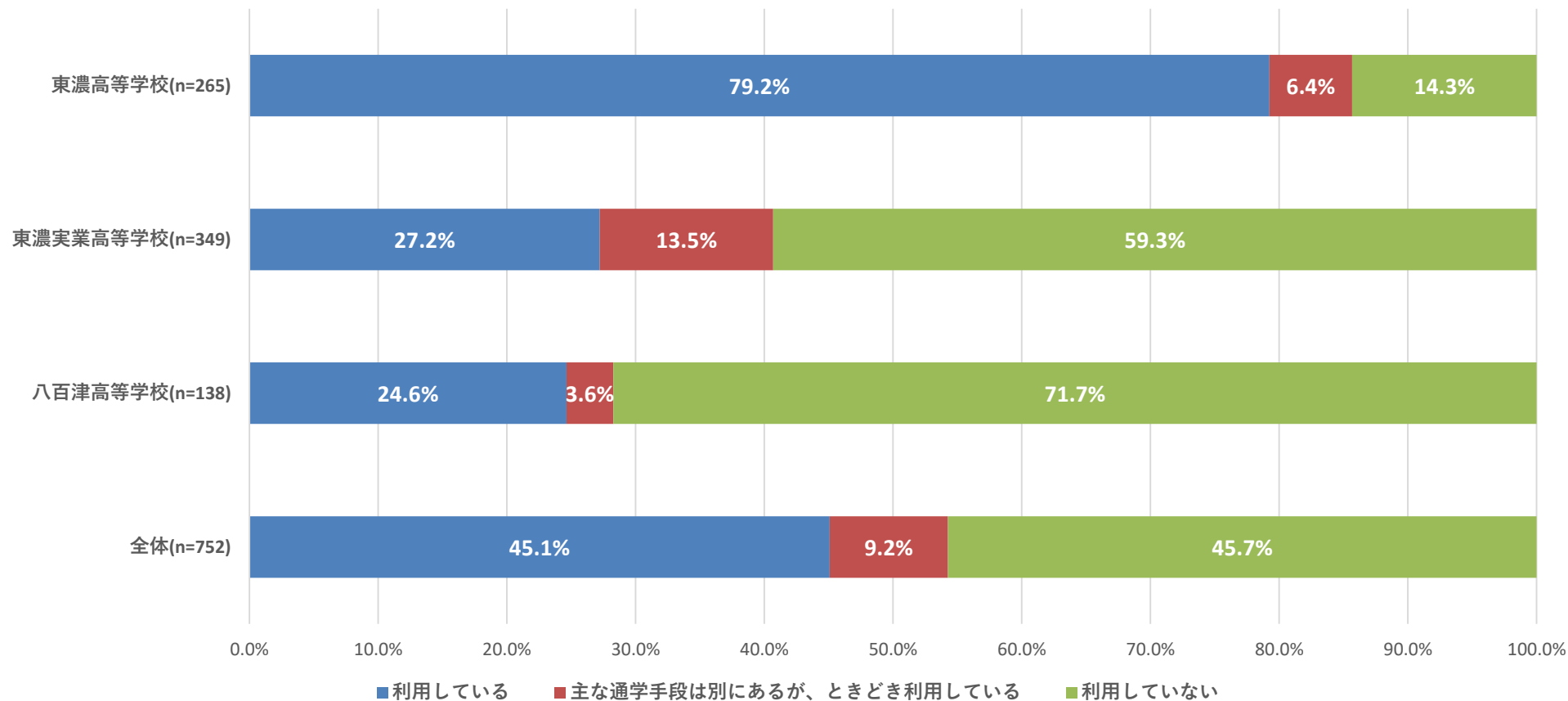
広見線の利用状況の推移



2. 名鉄広見線に関する現状分析・調査結果 抜粋 (2023)

高生意識調査

通学手段として名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅間）を利用していますか。

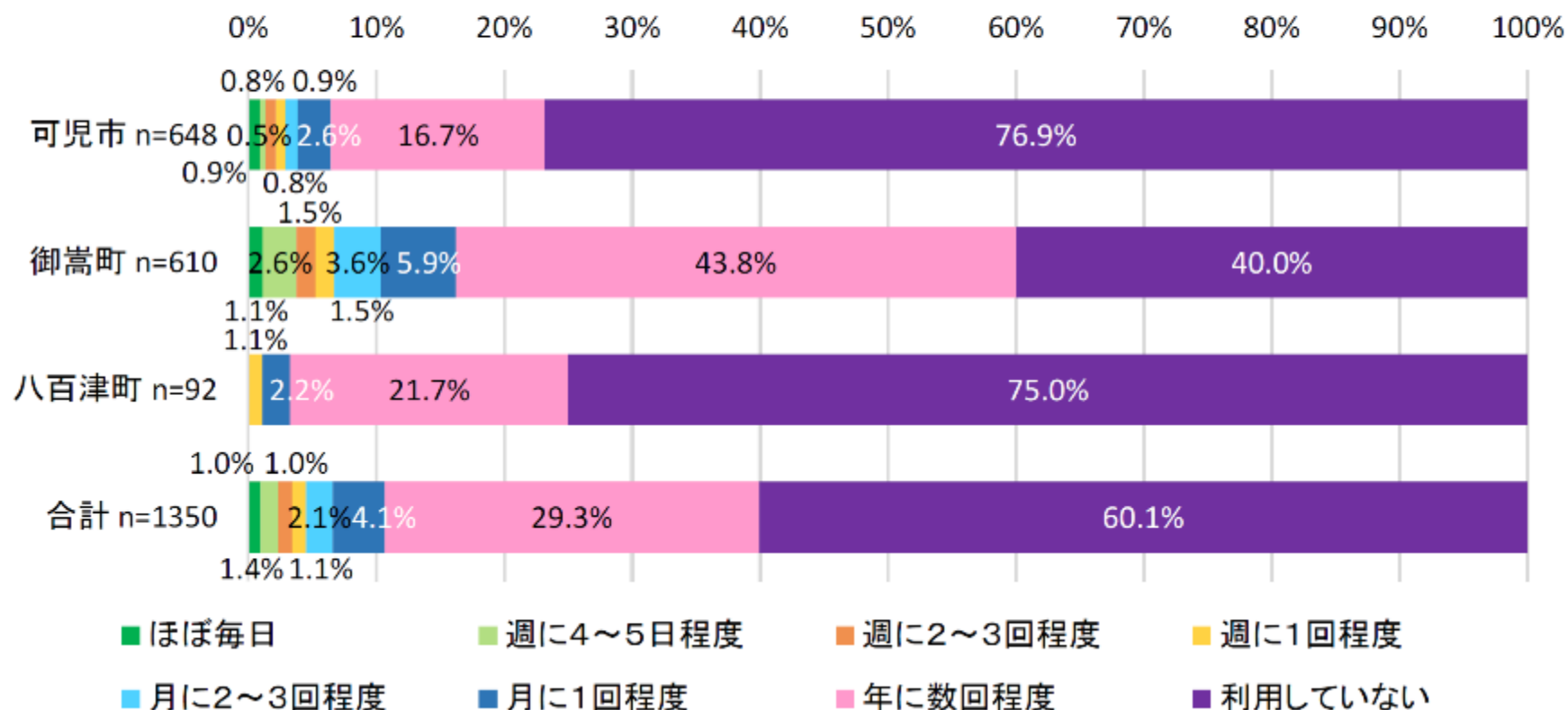


2. 名鉄広見線に関する現状分析・調査結果 抜粋 (2023)

沿線住民意識調査

あなたが名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅間）を利用する頻度を教えてください。

■可児市、八百津町は「利用していない」が最も高く7割以上を占めているが、御嵩町は「年に数回程度」の割合が最も高く、可児市、八百津町よりも利用頻度の高い回答割合が多くなっている。



3. 今後のあり方のパターン 各パターンの情報

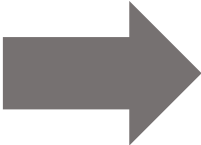
パターン		概要	事業構造				他事例
			車両	施設	土地	運行	
1	A 公有民営・上下分離①	自治体が車両・施設・土地を保有する第三種となり、既存事業者が第二種として運行継続。	自治体	自治体	自治体	名鉄	信楽高原鐵道 伊賀鐵道
	B 公有民営・上下分離②	自治体が施設・土地を保有する第三種となり、既存事業者が車両を保有する第二種として運行継続。	名鉄	自治体	自治体	名鉄	若桜鐵道、 JR只見線(一部区間)
	C 資産譲渡	自治体が土地を保有し、既存事業者が第一種として運行を継続。	名鉄	名鉄	自治体	名鉄	福井鐵道 三陸鐵道
2	D 公有民営・上下分離③	自治体が車両・施設・土地を保有する第三種となり、新会社が第二種として運行。	自治体	自治体	自治体	新会社	四日市あすなろう鐵道
	E 公有民営・上下分離④	自治体が施設・土地を保有する第三種となり、新会社が車両を保有する第二種として運行。	新会社	自治体	自治体	新会社	青い森鐵道
	F 事業譲渡	自治体が土地を保有し、新会社が第一種として運行。	新会社	新会社	自治体	新会社	三岐鐵道北勢線 和歌山電鐵
3	G みなし上下分離	既存事業者が第一種として運行を継続し、自治体が施設維持費を負担。	名鉄	名鉄	名鉄	名鉄	上毛電鉄 一畑電車
4	H バス路線転換	鉄道路線を廃止し、バス路線へ転換。	運行会社	運行会社	-	運行会社	JR夕張線 日高線
	I BRT転換	鉄道路線を廃止し、BRT路線へ転換。	運行会社	運行会社	-	運行会社	JR気仙沼線・大船渡線
5	J 第三セクター化	新会社が第一種として運行し、自治体が施設維持費を補助。	新会社	新会社	新会社	新会社	長良川鐵道 樽見鐵道、明知鐵道
	K その他上下分離	既存事業者が車両・施設・土地を保有する第三種となり、新会社が第二種として運行。新会社は設備使用料を既存事業者へ支払。	名鉄	名鉄	名鉄	新会社	北近畿タンゴ鐵道
参考 (現行)運営費補助		運営費の赤字を補填する手法。	名鉄	名鉄	名鉄	名鉄	名鉄西尾・蒲郡線(西尾～蒲郡間)

3. 今後のあり方のパターン パターンの絞込について①

パターン		事業構造				沿線市町が考える、今後の結論とならない理由（一部抜粋）
		車両	施設	土地	運行	
1	A 公有民営・上下分離①	自治体	自治体	自治体	名鉄	・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。
	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	・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。
	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. 今後のあり方のパターン パターンの絞り込について②

パターン		事業構造				沿線市町が考える、今後の結論とならない理由（一部抜粋）
		車両	施設	土地	運行	
3	G みなし上下分離	名鉄	名鉄	名鉄	名鉄	（今後のあり方の選択肢となりえると判断）
	H バス路線転換	運行会社	運行会社	-	運行会社	（今後のあり方の選択肢となりえると判断）
4	I BRT転換	運行会社	運行会社	-	運行会社	・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（おそらくバス路線）のほうが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。 ・当該線区の特殊性として、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	J 第三セクター化	新会社	新会社	新会社	新会社	・2と同じ
	K その他上下分離	名鉄	名鉄	名鉄	新会社	



「みなし上下分離方式で、鉄道を存続する」

「鉄道を廃線し、バス路線に転換する」

の2パターンに絞り込み、今後の当該線区のあり方として評価していくこととした。

4. 比較検討 みなし上下分離方式鉄道存続コストシミュレーション

コストをイメージするために試算したものであり、諸条件によって変動するため、確定ではないことに留意

- 仮定
- ①自治体は、名鉄が所有する車両、施設、土地の維持修繕費と設備投資費の15年間分を負担する。

②設備投資にあたり、国の社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）（以下、社総交）を活用する。

③設備投資のうち、土地、施設への設備投資は全て社総交の対象（車両は対象外）になるが、上限額の50%しか交付されないものとする。

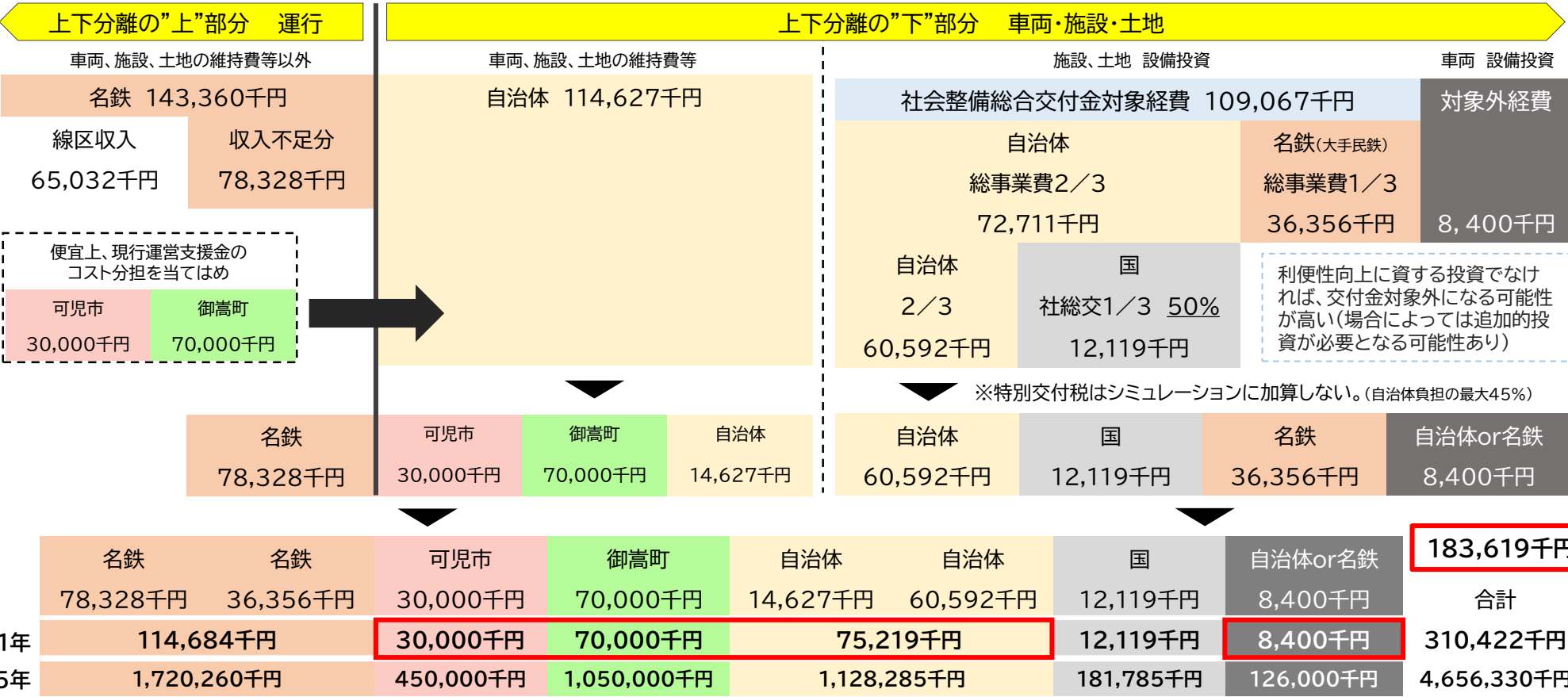
パターン	事業構造				他社事例	最大輸送人員(人)	国庫補助等		コスト分担（上段：年間経費分／下段：設備投資等分）					自治体への所有権の移転（資産面）				収入見込	支出見込	収支見込	固定資産減少分
	運行	車両	施設	土地			社総交	安全設備等	自治体	国・県	名鉄	新会社	合計	車両	施設	土地	合計				
3 G みなし上下分離	名鉄	名鉄	名鉄	名鉄	上毛電鉄、一畑電車	260	○ 1/3	－					257,987 117,467				0	65,032	375,454	▲ 310,422	0

支出 375,454千円／年

運営に係る経費 257,987千円／年

設備投資に係る経費 117,467千円／年

※現時点の名鉄設備投資見込より



4. 比較検討 バス路線転換コストシミュレーション

コストをイメージするために試算したものであり、
諸条件によって変動するため、確定ではないことに留意

仮
定

- ①大量輸送性を確保するため、現在の広見線利用の高校生を含む利用者数全数を運べる規模とする。運行の時間帯も同様とする。
- ②バス転換により、現在の広見線の利用者数の50%が利用するものとする。
- ③利用者満足度を確保するため、運賃は片道300円（広見線330円）、通勤・通学定期券は広見線の新可児駅～御嵩駅間の額とする。
- ④市町村自主運行バスの事業とし、自治体は、運行経費から運送収入を差し引いた欠損額を補助金として運行事業者に支払う。
- ⑤転換に係る初期投資は自治体が負担することとする。なお、初期投資は必要最小限を計上する。
- ⑥運行においては県市町村バス交通総合化対策費補助金、初期投資は国地域公共交通確保維持・車両購入補助を活用する。

運行経費と設備投資を合わせた総事業額 120,860千円／年

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
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

欠損額(運行事業者への補助額)		県補助対象
運行経費 - 運送収入	1年あたり	60,071千円

自治体	県 運行事業者への補助額 約1/4
48,553千円	11,518千円

総走行距離×県設定単価(368.3)×財政力指数(0.55)×1/4

	自治体	自治体	自治体	県	国	合計
	48,553千円	1,200千円	14,000千円	11,518千円	14,000千円	
1年		63,753千円	運行市町で按分	11,518千円	14,000千円	89,271千円
15年		956,295千円		172,770千円	210,000千円	1,339,065千円

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

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	

その他可能性のある設備投資として、インフラ整備(道路拡幅、土地取得等)、バスロケーションシステム導入・運用、キャッシュレス決済導入・運用などが考えられる。

自治体	自治体	国 車両購入 1/2
1,200千円	14,000千円	14,000千円

4. 比較検討 比較表

項目	みなし上下分離方式鉄道存続	バス路線転換
大量輸送性	最大輸送人員260人／1便(2両編成)	最大輸送人員75人／1便(1台)※運用時は60人程度が限度
定時性	天候の影響はあるものの、概ね時間通りに発着できる。	天候や渋滞・工事などが影響し、時間通りに発着できないことがある。
速達性	御嵩駅～新可児駅間を11分で走行する。	御嵩駅～新可児駅間を22～30分程度で走行する。
沿線周辺の道路混雑度	・国道21号バイパス中恵土～上恵土本郷西(約0.9km)及び、国道21号上恵土本郷西～大庭(約4.2km)は、混雑度※が1を超えている。 ・国道21号バイパス上恵土本郷西～古屋敷(約3.9km)は混雑度が1を下回っている。 ※混雑度:道路交通センサスにおいて、現道の交通状況の評価する指標として使用されており、混雑度が1以上の場合、計画時に設定された交通量の水準を実際の交通量が超えたことを意味する ※国土交通省一般交通量調査結果(令和3年度)より参照	
安全性	事故発生可能性 1.31件／15年 ※鉄道統計年報(令和3年度) 民鉄 列車走行100万キロあたりの事故発生件数より、本走行距離に機械的に当てはめて算出	事故発生可能性 3.24件／15年 ※自動車運送事業用自動車事故統計年表(令和3年) 乗合バス 1億走行キロあたりの重大事故件数より、本走行距離に機械的に当てはめて算出
利便性	・移動ニーズに応じてルートを変更することはできない。 ・駅(乗降場所)の増減・移動は非常に困難である。	・移動ニーズに応じてルートが変更できる可能性がある。 ・バス停(乗降場所)の増減・移設は比較的容易である。
運賃・定期券代	名鉄の運賃等の体系に準ずる。	新可児駅～御嵩駅間は鉄道と同等か低く設定可能だが、新可児駅で名鉄に乗り継ぐ移動は高くなる可能性がある。
デジタル対応	ICカード対応やキャッシュレス決済などの仕組みの導入は高額かつ容易ではない。	キャッシュレス決済やバスロケーションシステムなどの仕組みの導入は安価かつ容易である。
要員／日	運転:6.3人 車両:0.9人 駅:4.9人 線路:3.6人 電路:2.4人 ※2022年度実績より	運転:8人 その他(車両整備等):未試算 ※コストシミュレーションによる輸送規模より試算
CO ² 排出量	一般的に大量輸送の場合はバスより少なくなるが、本区間の輸送量の場合は多くなる。 372,738,000～559,107,000 g-CO ₂ ／年 64 g-CO ₂ ／km・人(2023年度利用者全数) ※ローカル線に関する課題認識と情報開示について(JR西日本)1両あたりのCO ₂ 排出量 1,000～1,500g-CO ₂ /kmより試算	鉄道より本区間の輸送量の場合は少なくなる。 119,446,250～167,224,750 g-CO ₂ ／年 18 g-CO ₂ ／km・人(全数移行) 36 g-CO ₂ ／km・人(半数移行)※自家用車への転換分は未考慮 ※ローカル線に関する課題認識と情報開示について(JR西日本)1両あたりのCO ₂ 排出量 500～700g-CO ₂ /kmより試算