

(4) 名鉄広見線(新可児駅～御嵩駅)の状況について

平成 20 年 3 月 25 日 可児市地域公共交通協議会

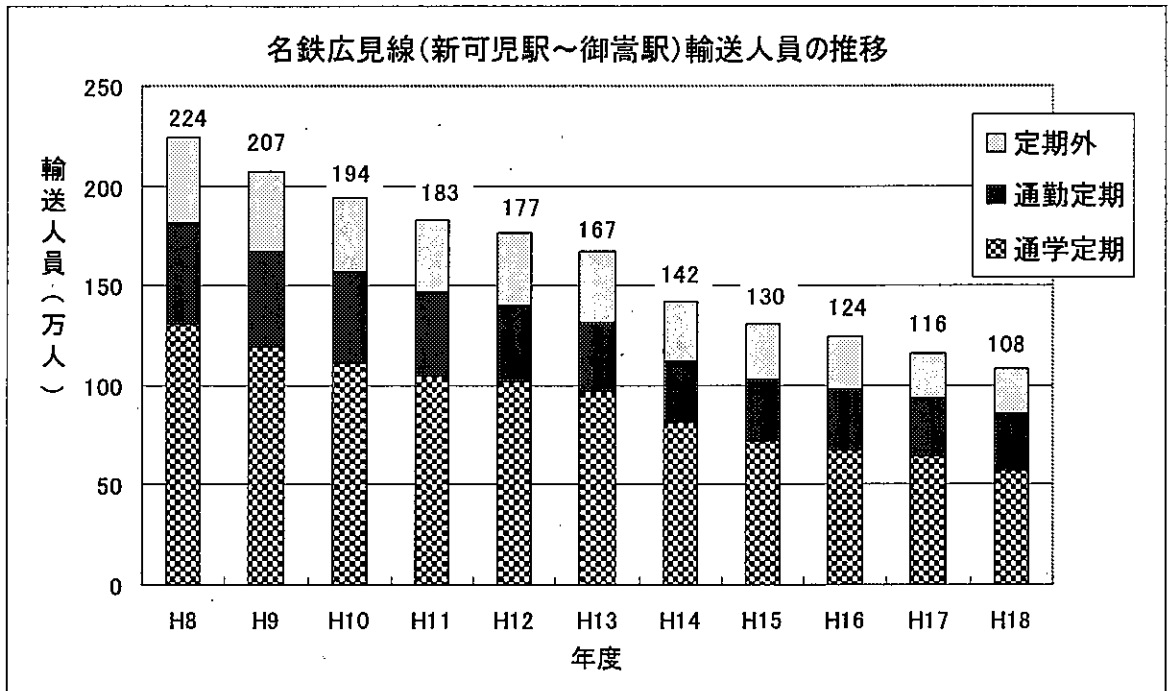
1 名鉄広見線(新可児駅～御嵩駅)の現状

(1) 概要 (平成 20 年 3 月 14 日現在)

営業キロ: 7.4 キロ 駅数: 5 駅 (有人駅は新可児駅、明智駅及び御嵩駅)
 基本ダイヤ: 2 本/時 運行本数: (平日) 83 本/日、(土休日) 71 本/日
 列車組成: 2～4 両

(2) 利用状況

・乗降人数は年々減少し、平成 18 年度は 108 万人で 10 年前の半分以下となっている。



(単位: 万人)

区分	H8	H13	H18	H18/H8
通学定期	130	97	57	43.8%
通勤定期	51	35	29	57.2%
定期外	43	35	22	51.8%
計	224	167	108	48.3%

朝のラッシュ時間帯では

- ・下り(新可児駅→御嵩駅)は、日本ライン今渡駅までに乗車し、明智駅と御嵩駅で降車する人が多く、東濃実業高校、東濃高校への通学者が多いと考えられる。
- ・上り(御嵩駅→新可児駅)は、御嵩、御嵩口、明智の各駅で乗車し、犬山方面へ引き続き乗車する人が多く、犬山、名古屋方面への通勤者が多いと考えられる。

下り(新可児駅→御嵩駅)

調査日:平成19年7月10日(火)

順	新可児駅 発車時刻	始発駅	行き先	両数	区分	新可児駅		明智駅		顔戸駅		御嵩口駅		御嵩駅
						跨り	乗車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	降車
1	7:52	新可児	御嵩	2両	乗降人員 通過人員	107	51	8	74	1	0	0	0	93
						158		92		93		93		
2	7:36	犬山	御嵩	2両	乗降人員 通過人員	80	30	3	45	0	1	0	0	67
						110		68		67		67		
3	7:20	犬山	御嵩	2両	乗降人員 通過人員	24	20	3	8	0	0	0	1	38
						44		39		39		38		

(注)「跨り」とは、日本ライン今渡駅までに乗車して、引き続き御嵩方面へ乗車する人をいう。

上り(御嵩駅→新可児駅)

調査日:平成19年7月10日(火)

順	御嵩駅 発車時刻	始発駅	行き先	両数	区分	御嵩口駅		顔戸駅		明智駅		新可児駅		
						乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	降車	跨り	
1	7:19	御嵩	内海	4両	乗降人員 通過人員	44	30	0	9	0	41	3	24	97
						44		74		83		121		
2	7:03	御嵩	常滑	4両	乗降人員 通過人員	37	32	0	10	0	53	6	14	112
						37		69		79		126		
3	7:35	御嵩	新可児	2両	乗降人員 通過人員	35	17	0	8	0	15	6	20	49
						35		52		60		69		

(注)「跨り」とは、明智駅までに乗車して、引き続き犬山方面へ乗車する人をいう。

(3) 沿線高校の状況

- ・平成18年度と平成8年度の生徒数を比較すると、東濃高校と八百津高校は半分程度まで、東濃実業高校は4分の3程度まで減少し、3校の生徒数の合計は10年前より約1,000人減少している。

高等学校生徒数の推移 <名鉄広見線(新可児駅～御嵩駅)沿線等>

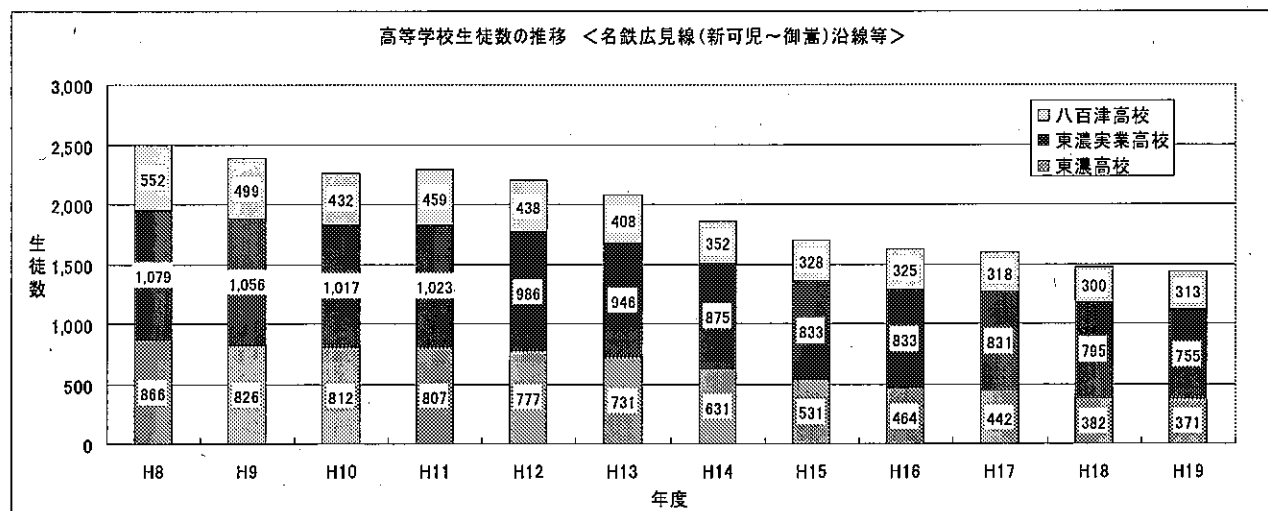
H1912調査

(単位:人)

区分	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H8とH18との比較	
													増減数 H18-H8	増減率 H18/H8*100
東濃高校	866	826	812	807	777	731	631	531	464	442	382	371	▲ 484	44.1%
東濃実業高校	1,079	1,056	1,017	1,023	986	946	875	833	833	831	795	755	▲ 284	73.7%
八百津高校	552	499	432	459	438	408	352	328	325	318	300	313	▲ 252	54.3%
合計	2,497	2,381	2,261	2,289	2,201	2,085	1,858	1,692	1,622	1,591	1,477	1,439	▲ 1,020	59.2%
(参考)東濃高校・東濃実業高校の計	1,945	1,882	1,829	1,830	1,763	1,677	1,506	1,364	1,297	1,273	1,177	1,126	▲ 768	60.5%

(出典:東濃高校・東濃実業高校:H8～18御嵩町、H19各校/八百津高校:高校)

(注)▲はマイナス(減少)を表す



- ・東濃高校は、生徒の過半数が広見線を利用している。(56.1%・208人)
- ・東濃実業高校は、生徒の4分の1程度が広見線を利用している。自転車等による通学者が多いと考えられる。(23.3%・176人、雨天等では44.5%、336人)
- ・可茂地域の高校10校全体で527人(全生徒の8.8%)が広見線を利用している。

可茂地区内高校の名鉄広見線利用者数調査

平成19年12月調査

番号	高校名	在籍生徒数 (学校要覧から抜粋)	利用者数				利用率	備考
			合計	1年	2年	3年		
1	加茂(本郷校舎)	888	29	8	7	14	3.3%	
2	加茂(白川校舎)	94	0	0	0	0	0.0%	
3	加茂農林	570	14	5	6	3	2.5%	
4	八百津	314	40	内訳不詳			12.7%	
5	東濃	371	208	71	48	89	56.1%	
6	東濃実業	755	176	68	55	53	23.3%	雨天時等では336人(44.5%)
7	可児	953	39	18	15	6	4.1%	
8	可児工業	573	11	内訳不詳			1.9%	
9	美濃加茂	960	10	内訳不詳			1.0%	
10	帝京可児	495	0	0	0	0	0.0%	
合計		5,973	527				8.8%	

集計 東濃実業

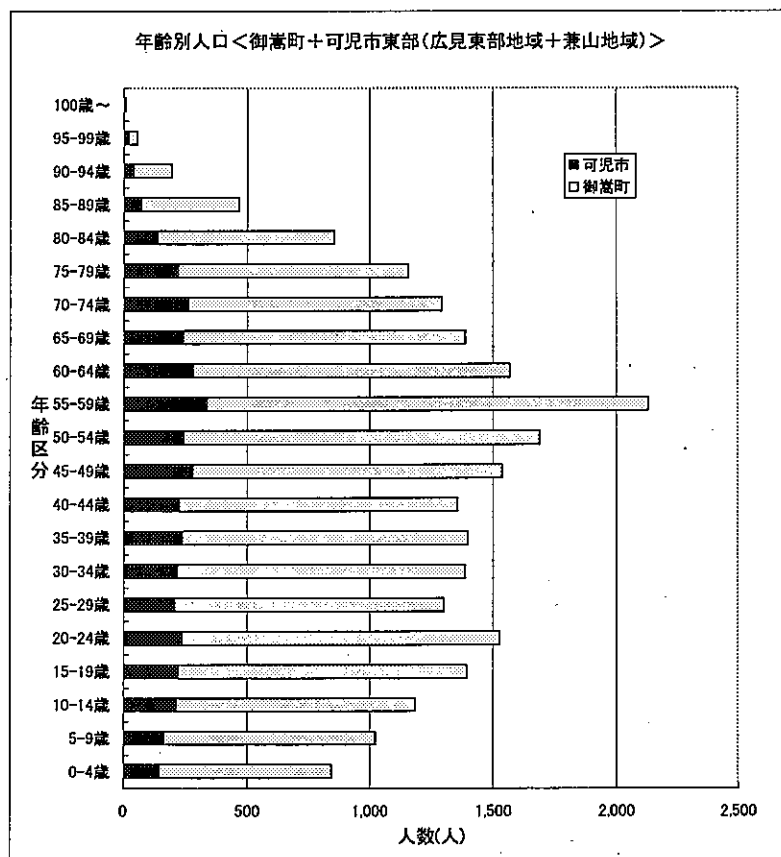
(4) 沿線地域の人口

- ・御嵩町全域+可児市東部地域:合計 約2万4千人、高齢化率 22.8%

年齢別人口 御嵩町+可児市東部(広見東部地域+兼山地域)

平成19年10月1日

区分	可児市	御嵩町	計	
0-4歳	145	696	841	
5-9歳	163	860	1,023	
10-14歳	212	972	1,184	
15-19歳	220	1,173	1,393	
20-24歳	235	1,292	1,527	
25-29歳	205	1,097	1,302	
30-34歳	217	1,172	1,389	
35-39歳	238	1,160	1,398	
40-44歳	224	1,133	1,357	
45-49歳	282	1,255	1,537	
50-54歳	243	1,445	1,688	
55-59歳	337	1,793	2,130	
60-64歳	281	1,287	1,568	
65-69歳	240	1,149	1,389	
70-74歳	262	1,033	1,295	
75-79歳	220	934	1,154	
80-84歳	135	720	855	
85-89歳	72	396	468	
90-94歳	40	154	194	
95-99歳	18	38	56	
100歳~		9	9	
0~14歳	520	2,528	3,048	12.8%
15~64歳	2,482	12,807	15,289	64.4%
65歳~	987	4,433	5,420	22.8%
計	3,989	19,768	23,757	100.0%



(5) 収支状況

・旅客減に伴う収入減により赤字額は増加しており、平成 18 年度は 2 億 4 千万円余りの赤字を出し、100 円の収入を得るのに 356 円の経費がかかっている。

区分	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度
経常損益	▲2 億 3,932 万円	▲2 億 4,208 万円	▲2 億 4,576 万円
営業係数	328	341	356

(注) 営業係数: 100 円の収入を得るのに、どれだけの費用を要するかを表した数字

2 名鉄広見線(新可児駅～御嵩駅)対策協議会

(1) 組織

区分	協議会		幹事会	
御嵩町	会長	副町長	幹事長	総合政策課長
可児市	副会長	企画部長	幹事	企画部総合政策課長
名鉄	〃	鉄道事業本部長	〃	西部支配人 鉄道事業本部企画管理部企画課長

(2) 目的

名鉄広見線(新可児駅～御嵩駅)の利用促進を図るとともに、費用削減ほか維持存続に向けて必要な事項を検討し実施することを目的とする。

(3) 主な経過

第1回協議会 平成 19 年 6 月 21 日(木)

①協議会規約の承認 ②会長・副会長の選任 ③今後の進め方に関する協議

第4回幹事会 平成 19 年 11 月 2 日(金)

○名鉄から平成 20 年 12 月末までに当該区間に関する市町の方針を示すよう申し入れ

第2回協議会 平成 20 年 2 月 6 日(水)

○名鉄から、平成 20 年 12 月末までに当該区間に関する市町の方針を示すよう申し入れ

○市町から、プロセスを踏む必要があり、12 月末までに方向性を出すのは難しいと回答

(4) それぞれの主張

可児市	御嵩町	名鉄
<p>はじめから鉄道の廃止や財政支援、バス転換ではなく、現状の分析や意識調査に基づく対応策の検討などプロセスを踏む必要がある。今年の 12 月末までに方向性を出すのは難しい状況である。</p> <p>維持存続に向けての必要な調査と効果的な対策の検討・実施を、ステップを踏みながら積み重ねていくことが今、求められている。</p>		<p>これ以上維持存続することは困難であり、地域交通体系として広見線(新可児駅～御嵩駅)をどうするか、鉄道をどのように位置付けるかの方向性について、地元自治体として平成 20 年末までに示してほしい。</p>

3 今後の取り組み

①H20 公共交通活性化総合プログラムの策定<中部運輸局事業>

国の公共交通活性化総合プログラムに応募し、名鉄広見線(新可児駅～御嵩駅)の利用実態や需要予測、利用促進の効果的な手立て等について、国の事業として具体的方策「プログラム」を策定する。

(注)今後、御嵩町が代表して応募し、採択された場合に取り組む。

②H20 事例調査・交通手段の選択シミュレーション等<御嵩町との共同事業>

事例調査や公共交通活性化総合プログラムのデータ等を利用し、鉄道以外の交通手段を含む運行方式や経営のシミュレーション、地域への波及効果の検証を経て、今後の方向性を導き出す。

③市民への情報提供、広報、啓発活動

市地域公共交通協議会における協議を経て、市民への情報提供、利用促進の広報を行う。

④H21 以降 公共交通活性化総合プログラムの実施と検証

(参考)関連事業:鉄道利用者の利便性向上にかかる基盤整備事業

- ・可児駅東土地区画整理事業…H21 拠点施設用地利用可能 H24 駅前広場供用開始
- ・可児駅前線・中恵土広見線街路事業…H23 可児川架橋・中恵土広見線接続

