

名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）対策について

平成 21 年 3 月 27 日 総合政策課

- 名鉄広見線対策 主な動き等・・・・・・・・・・・・・・・・P 1
- 第 3 回 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）対策協議会・・・P 2
- 第 4 回 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）対策協議会・・・P 3
- 名鉄による継続運行に関わる基本方針・・・・・・・・・・・・P 4

<存続に向けた取組み・関係者が出来ること>

○名鉄広見線を存続させるためには、各関係者が主体的に利用促進・活性化に向けた取組みを行い、利用者を増やすことが必要です。

利用促進・活性化のための具体的取組みメニューについて、地域公共交通協議会での協議をお願いします。

(メモ)

○名鉄広見線対策 主な動き等 (前回協議会 8/6 以降)

- ◆平成 20 年 8 月 21 日 住民団体「名鉄広見線を守ろう会」が、御嵩町長及び御嵩町議会議長に対し、存続に関しての要望書を提出
- ◆平成 20 年 9 月 12 日 名鉄広見線活性化基本計画に係る住民アンケート調査票(可児市・御嵩町全域) 郵送にて配布
- ◆平成 20 年 9 月 19 日 御嵩町議会が、名古屋鉄道広見線の存続に関する請願書を趣旨採択
- ◆平成 20 年 12 月 3 日 住民団体「名鉄広見線を守ろう会」が、名古屋鉄道株式会社に対し、存続に関する要望書と 20,239 名分の署名簿を提出
- ◆平成 20 年 12 月 5 日 第 3 回名鉄広見線対策協議会を開催。
名鉄広見線の基本的な考え方を「沿線関係市町が何らかの支援を行うことを含め、存続に向けて名鉄と具体的な協議を行う」として名鉄に回答することを決定
- ◆平成 20 年 12 月 18 日 平成 20 年 12 月 5 日の第 3 回名鉄広見線対策協議会の協議結果を踏まえ、名古屋鉄道株式会社に対し、沿線関係市町の三首長(御嵩町長、可児市長及び八百津町長)が名鉄広見線に対する考え方についての回答書を手渡した。
- ◆平成 21 年 2 月 23 日 第 4 回名鉄広見線対策協議会を開催。
名鉄広見線の存続手法として、名鉄による運行継続を基本とし、その基本方針として運行費支援と利用者増加のための支援を行うことを決定

名広対第 6 号

平成 20 年 12 月 18 日

名古屋鉄道株式会社

代表取締役社長 木下 栄一郎 様

名鉄広見線(新可児駅～御嵩駅)対策協議会
会長 御嵩町長 渡辺 公夫

名鉄広見線(新可児駅～御嵩駅)に対する沿線関係市町の考え方
について(回答)

師走の候、貴社におかれましては益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。

さて、名鉄広見線(新可児駅～御嵩駅)の利用促進や費用削減、維持存続に向けての必要な事項を検討するため、昨年 6 月 21 日に貴社及び御嵩町、可児市の三者で名鉄広見線対策協議会を設置し、協議・検討していた中、同年 11 月 2 日に同協議会幹事会にて貴社から「今のままではこの路線を維持できない。来年 12 月末までに沿線自治体としてこの路線についての考え方を示してほしい。」と回答を求められました。

このため、沿線市町である御嵩町及び可児市は、八百津町に参画願い、行政、議会、高等学校等教育関係者、自治会関係者、商工・観光関係者などで組織した名鉄広見線(新可児駅～御嵩駅)対策協議会を立ち上げ、この問題について協議を重ねてきました。

また、この間に行った名鉄広見線の利用促進に向けた基礎調査などの結果からは、沿線住民の多くが運行の継続を望んでいること、利用者の 40% 余りが廃止された場合に代替交通手段がないこと、御嵩町及び可児市の住民には広見線が存在する価値への思いが強いことが分かりました。

さらに、沿線住民による存続要望や署名活動が活発に行われており、先般 2 万人余の署名が貴社に届けられたところであります。

沿線関係市町として名鉄広見線(新可児駅～御嵩駅)の存続を図りたいと考え、下記のとおり回答しますので、よろしく申し上げます。

記

関係市町が何らかの支援を行うことを含め、存続に向けて具体的な協議をお願いします。

現在のところ、現状のまま貴社による運行、上下分離方式による運行形態へ移行の 2 つを選択肢と考えておりますが、運行形態や沿線関係市町として可能な支援策等について、貴社からも具体的な提案や情報提供をよろしく申し上げます。

○第3回 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）対策協議会（H20.12.5）

（1）名鉄広見線の基本的な考え方

◎将来のまちづくりに重要な役割を果たす名鉄広見線（都市的必要性）

- ・ 高齢社会に向けての公共交通機能の重要性
- ・ 世界的潮流となっている低炭素地域づくり

◎存続を望む市町の住民（アンケート調査による住民にとっての必要性）

*名鉄広見線の利用促進に向けた基礎調査から（詳細は別添資料1参照）

- ・ 運行継続が必要 約95%（沿線住民）
- ・ 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）利用者のうち、代替手段が無く移動できなくなる。
・・・約41%（高校生） 約44%（高校生を除く）

*名鉄広見線活性化基本計画（中間報告）から（詳細は別添資料2参照）

- ・ 財政支援について「支援すべき」「財政支援はやむを得ない」
・・・合わせて約65%（全城市町住民）

○ 第3回名鉄広見線対策協議会での意思決定

名古屋鉄道株式会社に対し沿線関係市町が何らかの支援を行なうことを含め、
存続に向けた具体的な協議調整を行なう。

<存続の検討>

次の2つの運行形態により存続を協議・検討していく。

①名古屋鉄道株式会社による継続運行

②第3セクター等の新会社による新たな運行

- ・ 第1種事業（鉄道施設を保有し、運行も行なう。）
- ・ 第2種事業（名古屋鉄道株式会社と施設借用契約を結び、運行だけを行う。）
- ・ 第3種事業（鉄道施設を保有し、運行は名古屋鉄道株式会社等ほかの事業者が行う。）

12/18 名鉄へ回答

○柚原誠 副社長兼鉄道事業本部長

地域で鉄道が必要と判断し存続させている事例も見られる中、これからは当社としても議論を深め、存続に向けて可能な範囲の中で協力していく。スケジュール感を持って協議していきたい。今回の回答を受けて、これからも話し合いをしていきたい。

○第4回 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）対策協議会（H21.2.23）

（1）名鉄広見線の存続手法の検討

名鉄広見線の存続手法の具体的検討のため、次の検証を実施。

◎名鉄広見線の利用者増の可能性（潜在需要）と存続した場合の価値（社会的便益）を検証

*名鉄広見線活性化基本計画（最終報告）から（詳細は別添資料3参照）

- ・沿線住民アンケート調査の結果を基に広見線利用者の潜在需要を算出した結果
区間利用者数 692人/日 区間輸送密度 593人/日となった。

(注) 輸送密度とは：路線1km・1日当たり平均してどの程度の乗客が利用しているかを示す指標で、路線の実質的な利用度合を表す指標である。（輸送人員は輸送距離を考慮していない数字であるため、いくら輸送人員が多くても利用距離が短ければ輸送密度は低くなる）

- ・名鉄広見線存続による社会的便益試算結果

名鉄存続による社会的便益を試算すると、初年度で約3億2,100万円（基金）又は3億9,600万円（税金）の便益を見込むことができる。

(注) 社会的便益とは：鉄道が存続することによる各種効果（総所要時間短縮、道路交通混雑緩和、交通事故削減、環境改善効果など）を自動車代替との比較により貨幣価値換算して算出したもの

◎経営収支の悪化の検証（*詳細は別添資料4参照）

収支の構造を運行距離がほぼ等しい富山ライトレールと比較すると、広見線の利用者の5割が定期割引率の高い通学利用者であり、収益構造が極めて悪く、利用者も少ない。通学以外の日常的な利用の少なさが収支悪化の主な原因である。

◎第3セクター等の新会社による運行を検証（*詳細は別添資料4参照）

現在の利用者がそのまま利用を継続し、かつ、アンケート調査に基づく潜在需要を全て見込み（692人/日）、さらに運賃を1.5倍（例：定期外 現行290円⇒430円）として算定したとしても大幅な赤字収支となり、選択肢となり得ない。

○第4回 名鉄広見線対策協議会 結果

今後は、名鉄広見線の存続のために、名古屋鉄道株式会社による運行継続を前提とし、この対策協議会に参画されている団体・組織をはじめとする関係者が、利用者を増やすため具体的に実施していく支援施策を検討し、合わせて数字の問題になってくるが運行費への支援も検討していくこととする。

名鉄による継続運行に関わる基本方針について

○ 名鉄広見線が存続するための条件

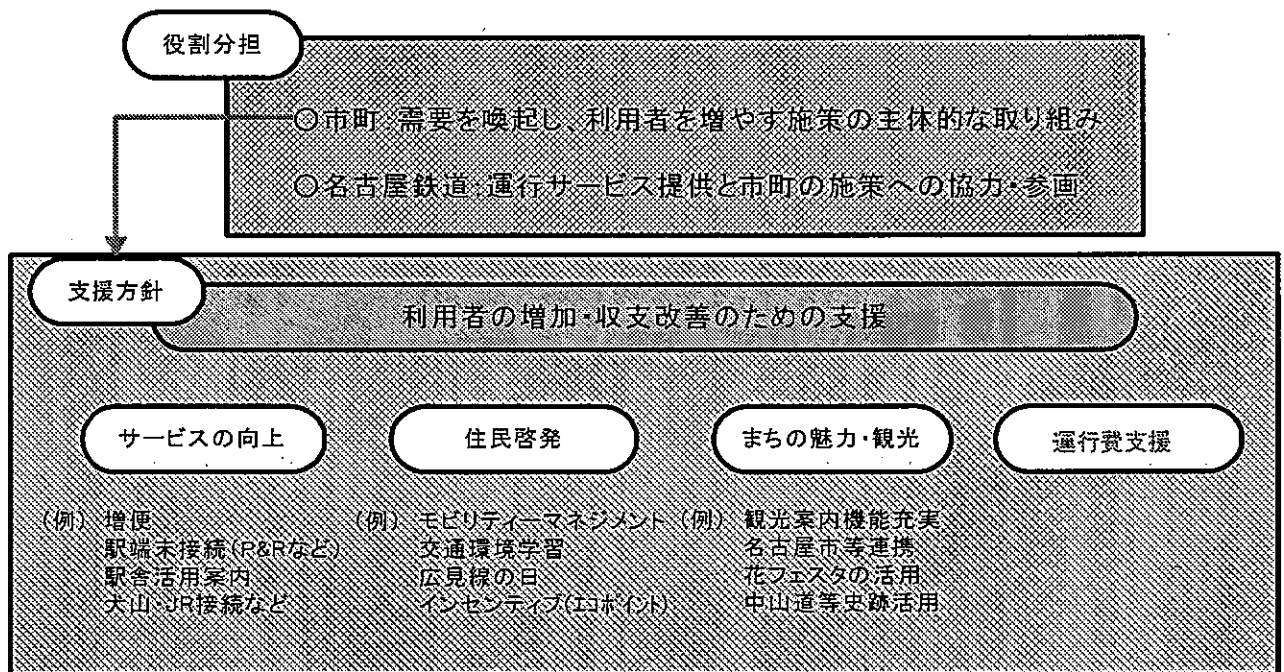
名鉄広見線が存続するために必要な条件は、利用者を増加させ、収支改善することであり、この条件が満たされない限り、累積赤字は増大し、存続は担保できない。

したがって、検討の焦点は、どうやって利用者を増加させるかであり、その増加のための具体的施策を市町がどのように打ち出せるかということになる。

○ 公共と民間の役割分担の明確化

- ・ 民間は、一定の需要を前提にサービスを提供する。
- ・ 公共は、当該民間サービスがその市町にとって必要とする場合は、需要を増加させるための支援を行う。また、必要によりその支援の成果が出るまでの間、運営に対する支援をする。

○ 市町と名鉄の役割分担



<需要拡大の可能性と今後について>

名鉄広見線のサービス水準を公共資金投入により格段に向上させ、鉄道需要を拡張するためには、自動車その他から鉄道利用に転換しうる交通需要の存在が大前提となる。

この需要について、第4回中京都市圏パーソントリップ調査(H13年)資料によれば、可児市中心部と御嵩町間の交通だけでも1日約7,500人(自動車6,600人、鉄道400人など)の交通が存在し、自動車利用者の10%、つまり住民が10回の移動のうち1回でも鉄道を利用する習慣が定着すれば、現在の利用者の1.2倍となり、かつ、それらの利用者は収益性の高い定期外利用者となる。

沿線市町のまちづくりや暮らしに必要な鉄道を存続していくためには、住民一人ひとりの交通行動を変えていくことが鍵であり、今後はそのための施策を関係者が協力しながら展開し、名鉄広見線の存続をめざすものとする。

地域公共交通協議会 別添資料綴り

平成 21 年 3 月 27 日 総合政策課

- (別添資料 1) 名鉄広見線の利用促進に向けた基礎調査結果 . . . P 1
- ・沿線住民アンケート調査
 - ・駅利用者アンケート調査
 - ・高校生アンケート調査
- (別添資料 2) 名鉄広見線活性化基本計画 (中間報告) P 14
- ・住民アンケート調査
- (別添資料 3) 名鉄広見線活性化基本計画 (最終報告) P 21
- ・名鉄広見線にかかる潜在需要予測
 - ・名鉄存続による社会的便益の試算
- (別添資料 4) その他 P 22
- ・経営収支の悪化の検証
 - ・第 3 セクター等の新会社による運行検証

1 名鉄広見線の利用促進に向けた基礎調査結果について

<名鉄広見線に関するアンケート調査>

広見線沿線住民アンケート調査、駅利用者アンケート調査、高校生アンケート調査の調査結果を以下に整理する。

<アンケート調査の概要>

	アンケート調査対象	配布件数	回収数 (回収率)	概要
沿線住民アンケート調査	広見線（新可児駅～御嵩駅）沿線住民	2,420 (御嵩町 1,500) (可児市 920)	1,164 (48%)	<ul style="list-style-type: none"> 平成20年7月11日 郵送配布 平成20年7月28日 投函締切り
駅利用者アンケート調査	広見線駅利用者（明智、顔戸、御嵩口、御嵩）	1,107	515 (47%)	<ul style="list-style-type: none"> 平成20年7月10日・13日 配布 ※駅利用者数調査を同時に実施（明智、顔戸、御嵩口、御嵩、新可児は乗り継ぎのみ） 平成20年7月28日 投函締切
高校生アンケート調査	可茂地区高等学校生徒	—	1,204 (—)	<ul style="list-style-type: none"> 平成20年6月30日 配布 平成20年7月4日 回収 可茂地区高等学校PTA連合会実施

1) 沿線住民アンケート調査

<回答者の特徴>

- ・配布 2,420 票、回収 1,164 票、回収率約 48%
- ・回答者の約 60%は 50 歳代、60 歳代、70 歳代
- ・居住地は御嵩町が約 68%、可児市が約 32%
- ・約 81%は運転免許証を保有し、自由に使える自動車を持っている人は約 77%

<名鉄広見線の利用特性>

- ・日頃名鉄広見線（新可児～御嵩）を利用している人は、約 30%（無回答を除く）
- ・名鉄広見線（新可児～御嵩）利用者の利用頻度は、年に数回程度が約 46%と最も多く、ほぼ毎日利用する人は約 14%（ほぼ毎日；2%、平日ほぼ毎日；約 12%）と少ない

<名鉄広見線の満足度・重要度と今後の利用意向>

- ・乗り継ぎ利便性や駅施設、沿線開発、イベント・PR等に対する不満が高い
- ・今後利用していく上での重要度が高い項目は、乗り継ぎ利便性、運行本数、運賃、駅施設、時刻表や乗り継ぎ情報案内
- ・これらの項目について、名鉄広見線を現在利用されていない方は環境整備がされた場合、今利用していないが“今後積極的に利用する人”は、未利用者の約 10%、“できるだけ利用するとする人”は約 28%、“利用する必要はないとする人”は約 25%、“自動車の方が便利であり利用しないとする人”は約 7%

<名鉄広見線の運行継続に対する考え方>

- ・約 95%の人は運行継続が必要としており、特に子どもや高齢者にとって運行継続が必要とする人は約 68%と多い
- ・運行継続に向け、住民自らが積極的利用すべきとする人は約 50%、沿線自治体の運行補助が必要とする人が約 39%、経営改善を求める人が約 33%、運賃値上げやむなしとする人は約 26%
- ・採算がとれないなら廃止もやむを得ないとする人は約 13%
- ・利用促進に向け、積極的に参加・協力したいとする人は約 10%、できることがあれば協力したいとする人は約 71%

<沿線住民アンケート調査のまとめ>

●低い利用頻度

- ・日頃名鉄広見線を利用している人は沿線住民の約30%であるが、利用頻度は、年に数回程度が約46%、月数回程度が約16%となっており、ほぼ毎日利用する人は約14%（ほぼ毎日；2%、平日はほぼ毎日；約12%）と少ない。

●乗り継ぎ利便性、情報提供等を望む声が高い

- ・不満が高く、今後利用していく上での重要度も高い項目は、乗り継ぎ施設、運賃、駅施設、時刻表や乗り継ぎ情報案内となっている。

●潜在需要の喚起が課題

- ・名鉄広見線を現在利用されていない方は、環境整備がされた場合、“今後積極的に利用する”人が約10%、“できるだけ利用する”人が約28%としており、これら潜在的需要の喚起が課題となる。

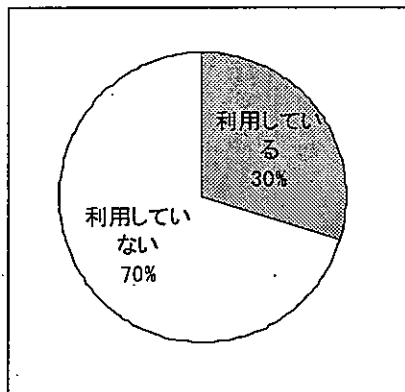
●運行継続を望む声は高い一方、廃止もやむを得ないとする人は約13%

- ・約95%の人は名鉄広見線の“運行継続が必要”としているが、その一方で採算がとれないなら“廃止もやむを得ない”とする人も約13%存在する。

●住民の積極的関与が課題

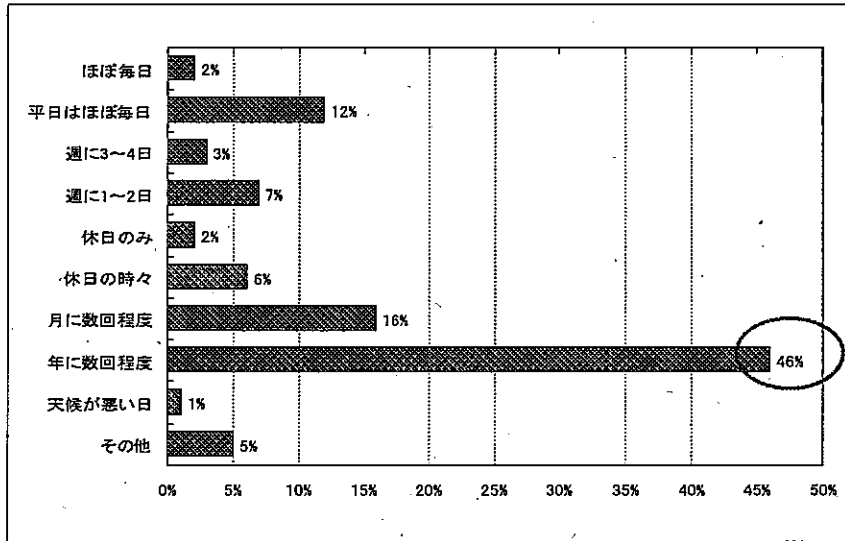
- ・運行継続に向けては、住民自らが積極的に利用すべきとする人が約50%と多いが、利用促進に向け、“積極的に参加・協力したい”とする人は約10%にとどまっており、利用促進に向けた住民の積極的関与が課題となる。
- ・また、運行継続に向けて“沿線自治体の運行補助が必要”とする人が約39%存在する一方、約26%が“運賃値上げもやむをえない”と、利用者負担の増加を是認している。

図1 名鉄広見線の日頃の利用状況



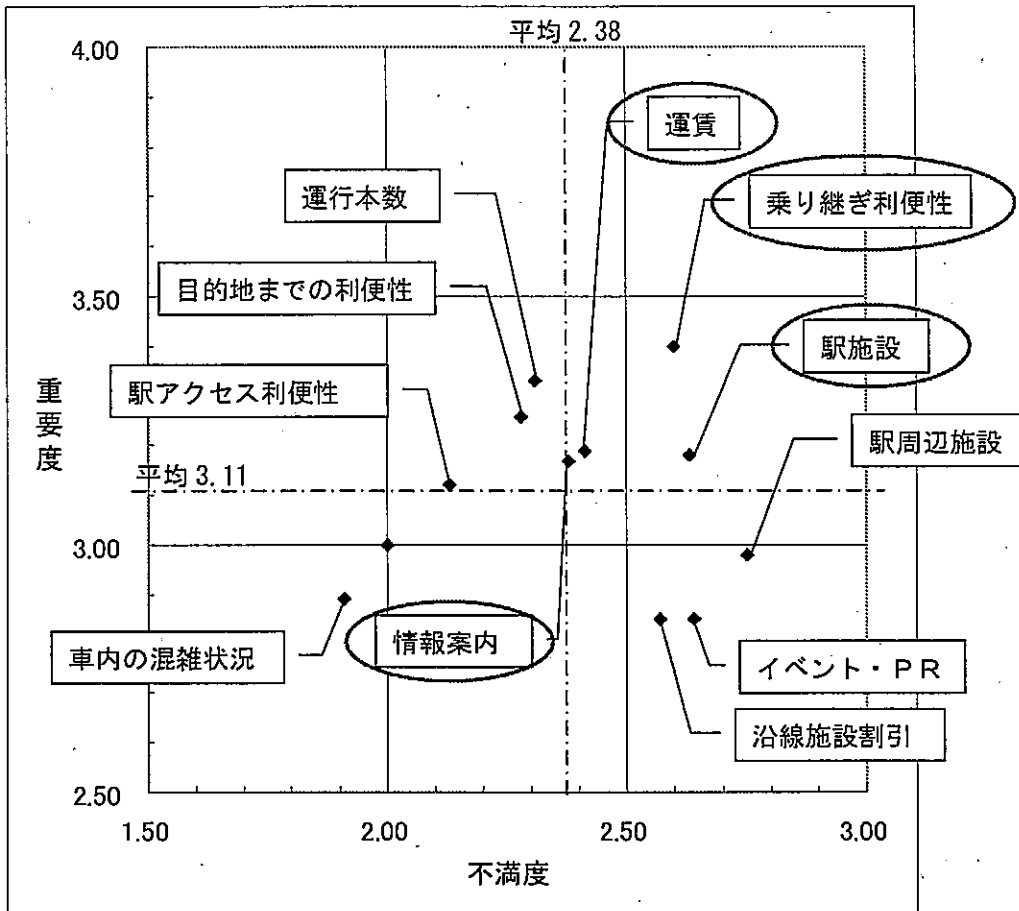
* 回答者総数 1,164 票のうち有効回答数 1,002 票の集計

図2 名鉄広見線の利用頻度



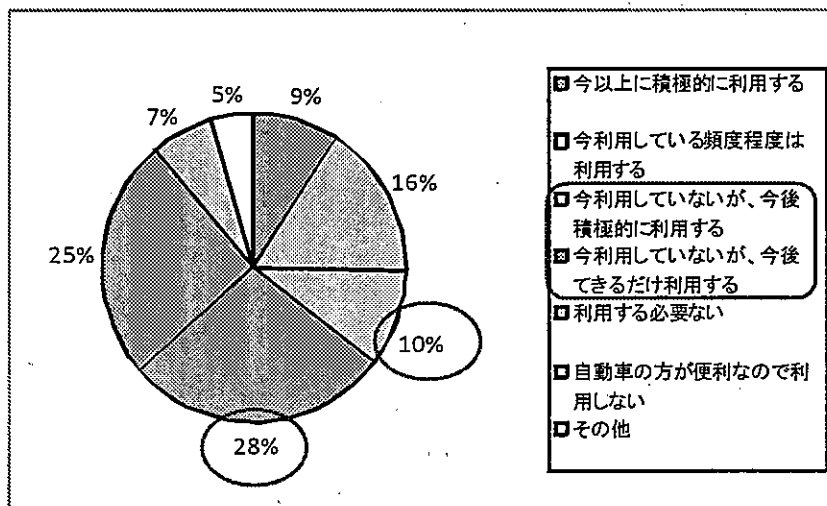
* 回答者総数 1,164 票のうち有効回答数 980 票の集計

図3 名鉄広見線に関する不満度得点×重要度得点 (最小1⇔最大4)



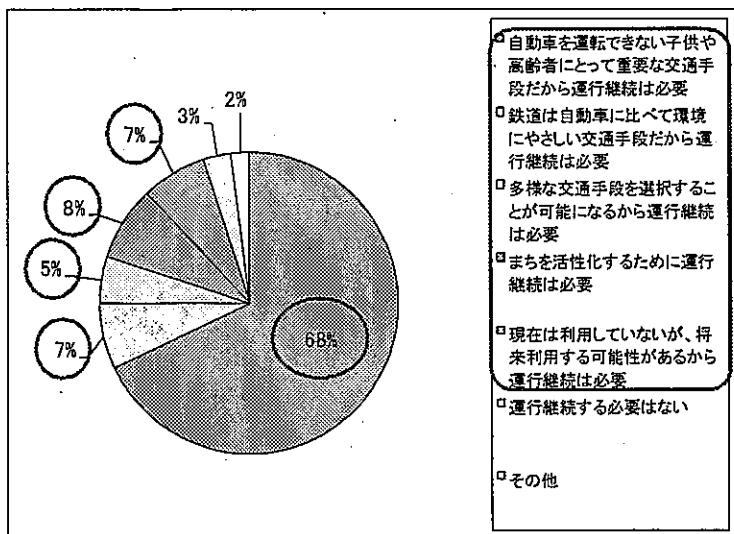
* 回答者総数 1,164 票のうち有効回答数 841~932 票の集計 (選択肢により有効回答数は異なる)

図4 鉄道の利用環境が整備された場合の今後の利用意向
 ※名鉄広見線を利用されていない方のみの意向を集計



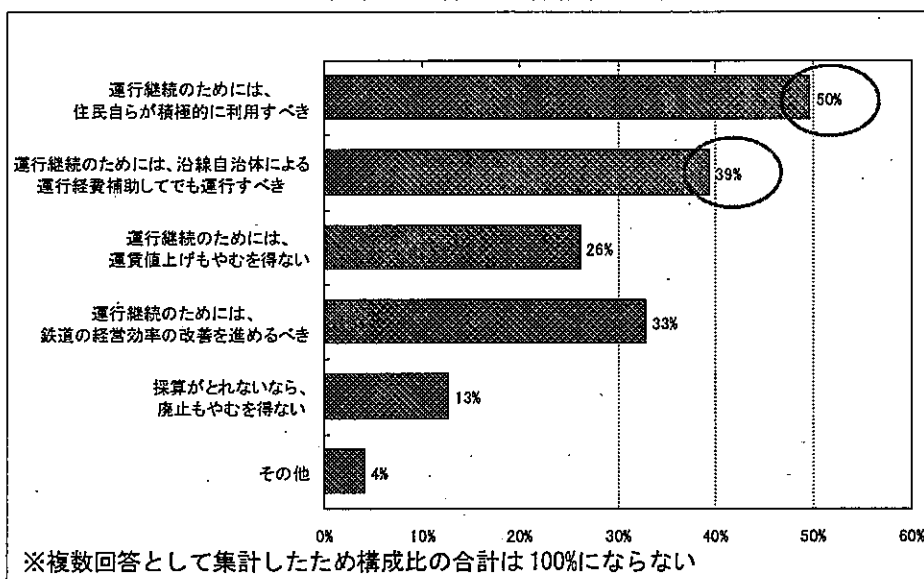
* 名鉄広見線を利用していない方 704 票のうち有効回答数 665 票の集計

図5 広見線の運行継続の必要性



* 回答者総数 1,164 票のうち有効回答数 1,055 票の集計

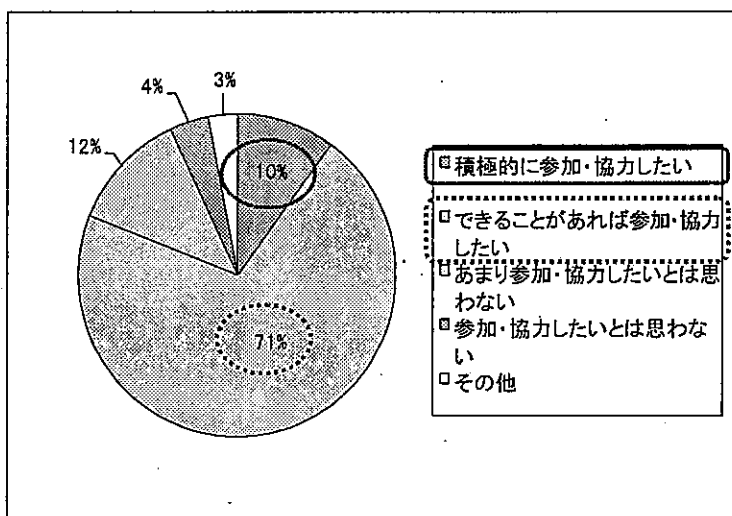
図6 名鉄広見線の運行継続のあり方



※複数回答として集計したため構成比の合計は100%にならない

* 回答者総数 1,164 票のうち有効回答数 1,055 票の集計

図7 名鉄広見線の利用促進に向けた参加・協力意向



* 回答者総数 1,164 票のうち有効回答数 1,105 票の集計

(2) 駅利用者アンケート調査

* 高校生アンケート調査を別途実施しているため、駅利用者アンケート調査では高校生を除く駅利用者を対象とした

<回答者の特徴>

- ・配布 1,107 票、回収 515 票、回収率約 47%
- ・回答者の約半数は 50 歳代、60 歳代
- ・居住地は御嵩町が約 74%、可児市が約 11%
- ・約 66%は運転免許証を保有しているが、自由に使える自動車を持っている人は約 46%

<名鉄広見線の利用特性>

- ・駅端末交通手段は、徒歩が多い（御嵩 64%、御嵩口 66%、顔戸 75%、）が、明智は自動車利用が多い（自動車 33%、バス 12%、徒歩 36%）
- ・駅アクセス平均所要時間は利用駅によって異なる（御嵩 14 分、御嵩口 12 分、顔戸 9 分、明智 17 分）
- ・ほぼ毎日利用する人が約 62%（平日・休日のほぼ毎日 17%、平日はほぼ毎日 45%）

<名鉄広見線の満足度・重要度と今後の利用意向>

- ・乗継利便性に対する不満は高く、今後利用していく上での重要度も高い
- ・沿線開発や各種イベント・PRに対する不満が高い
- ・明智は他駅に比べ、駅アクセス利便性に対する不満が高い
- ・今後利用していく上での重要度が高い項目は、運行本数、乗り継ぎ利便性、運賃

<名鉄広見線が廃止された場合の影響>

- ・代替交通手段が無く、移動ができなくなるとする人が約 44%
- ・代替交通手段の約 78%は自動車（P & R 56%、K & R 22%）

<名鉄広見線の運行継続に対する考え方>

- ・運行継続に向け、住民自らの積極的利用が必要とする人が約 61%、沿線自治体の運行補助が必要とする人が約 57%
- ・採算がとれないなら廃止もやむを得ないとする人は約 6%
- ・利用促進に向け、積極的に参加・協力したいとする人は約 20%、できることがあれば協力したいとする人は約 69%

<駅利用者アンケート調査のまとめ>

●多い徒歩利用者

- ・名鉄広見線を利用している人の駅端末交通手段は、徒歩利用が御嵩約 64%、御嵩口約 66%、顔戸約 75%と多い。(明智は徒歩約 36%と少なく、自家用車約 33%、自転車約 17%、バス約 12%となっていることから、比較的広域な利用圏域を有していると推察される。)
- ・各駅の平均アクセス所要時間をみると、御嵩約 14 分、御嵩口約 12 分、顔戸約 9 分に対し、明智約 17 分と相対的に長く、利用駅により異なる結果となっている。

●乗り継ぎ利便性を望む声が高い

- ・不満が高く、今後利用していく上で重要度が高いとされる項目は、乗り継ぎ利便性となっている。
- ・今後利用していく上で重要度が高い項目は、乗り継ぎ利便性、運行本数、駅と自宅又は目的地までの利便性となっている。

●代替交通手段の確保が課題

- ・名鉄広見線（新可児～御嵩間）が廃止された場合、“代わりの交通手段はなく行きたいところに行けなくなる”人が約 44%を占めており、廃止された場合、これら移動困難者となる人への対応が課題となる。
- ・代替交通手段は、約 78%が自家用車（P & R約 56%、K & R約 22%）となっている。

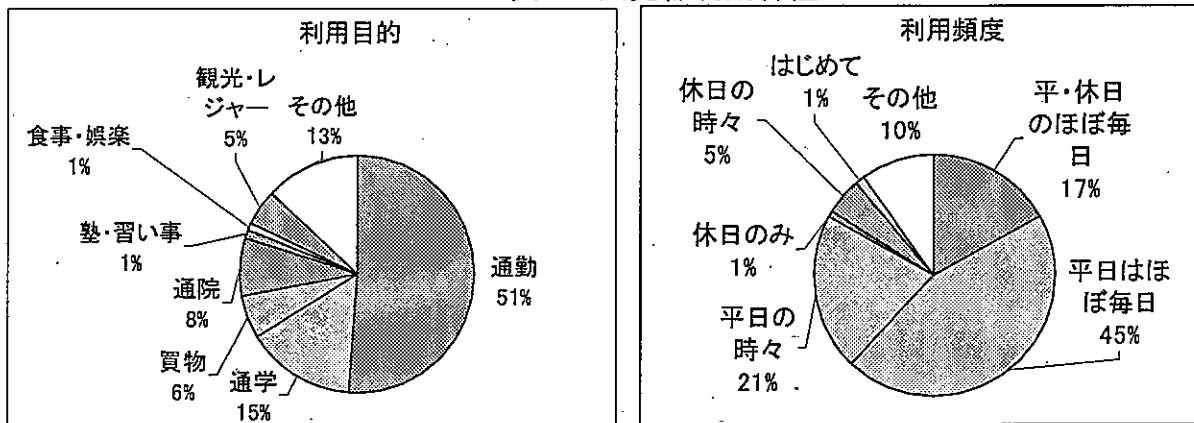
●運行継続を望む声は高い一方、廃止もやむを得ないとする人は約 6%

- ・運行継続に向けて“沿線自治体の運行補助が必要”とする人が約 57%存在する一方、約 27%の人が“運賃値上げもやむを得ない”と、利用者負担の増加を是認している。
- ・また、その一方で“採算がとれないなら廃止もやむを得ない”とする人が約 6%存在する。

●住民の積極的関与が課題

- ・運行継続に向けては、住民自らが積極的利用すべきとする人が約 61%と多いが、利用促進に向け、“積極的に参加・協力したい”とする人は約 20%にとどまっており、利用促進に向けた住民の積極的関与が課題となる。

図 8 広見線利用特性



* 回答者総数 515 票のうち有効回答数 479 票の集計

* 回答者総数 515 票のうち有効回答数 482 票の集計

図9 駅別駅端末交通手段構成

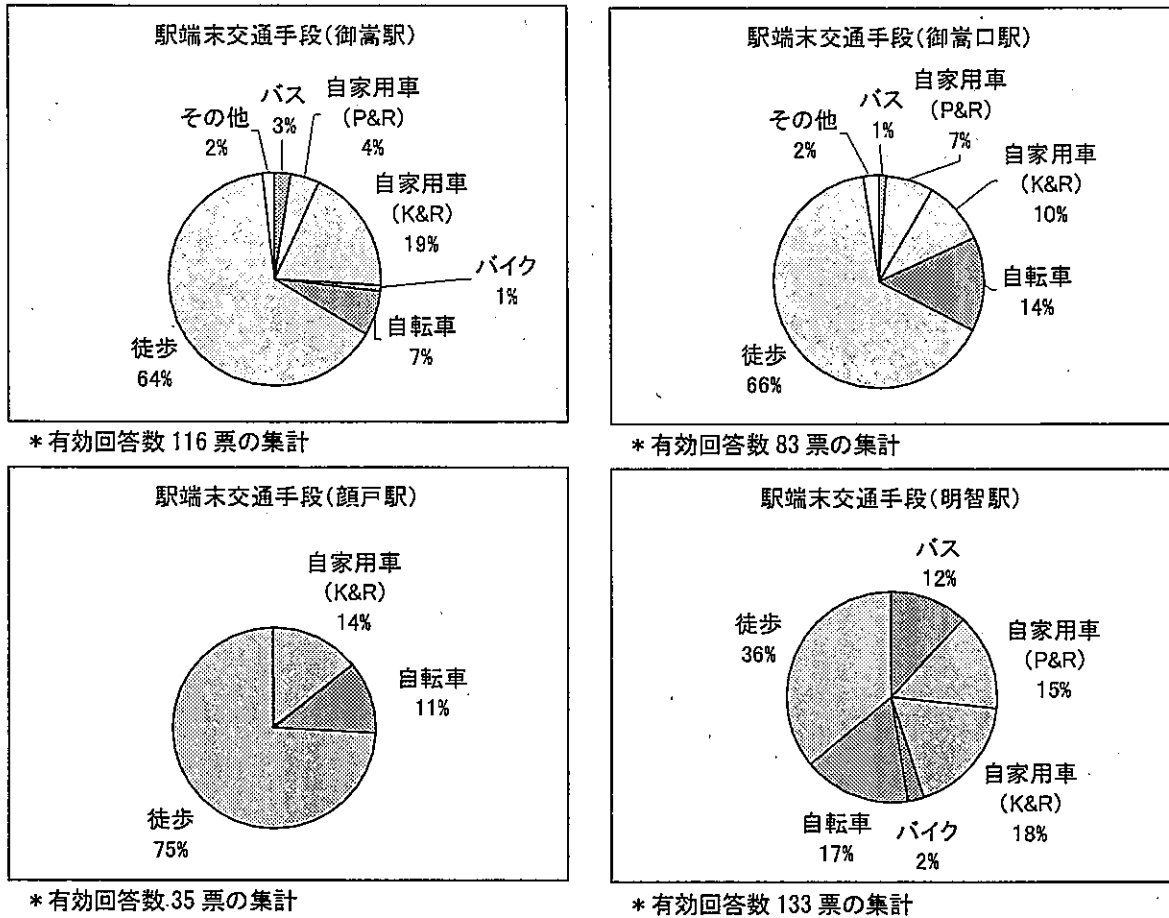
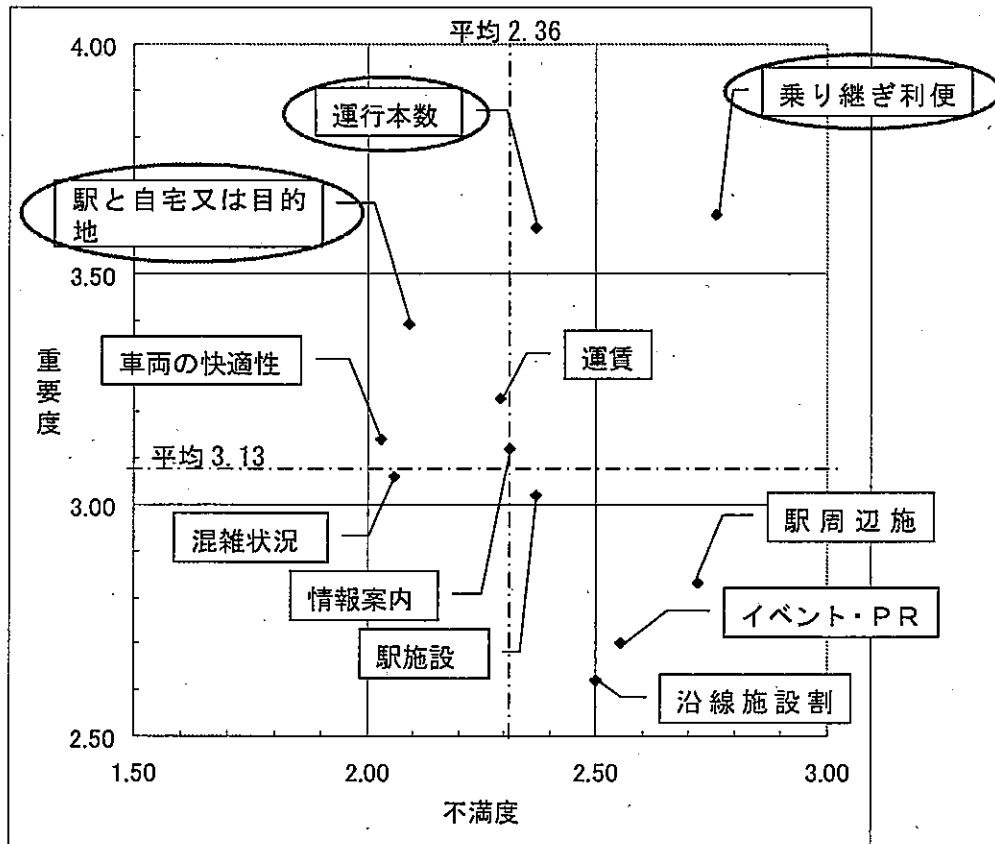


図10 名鉄広見線に関する不満度得点×重要度得点 (最小1⇔最大4)



* 回答者総数 515 票のうち有効回答数 404~432 票の集計 (選択肢により有効回答数は異なる)

図 11 広見線が廃止された場合の影響

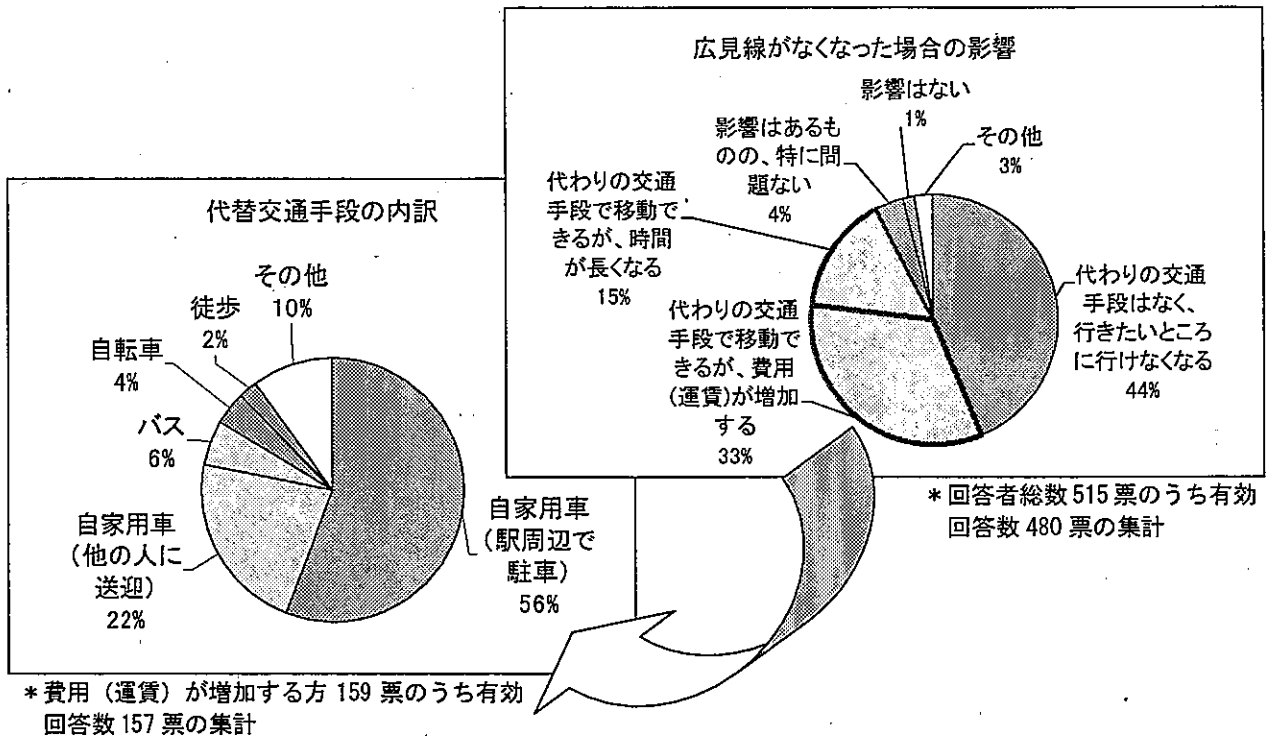


図 12 名鉄広見線の運行継続のあり方

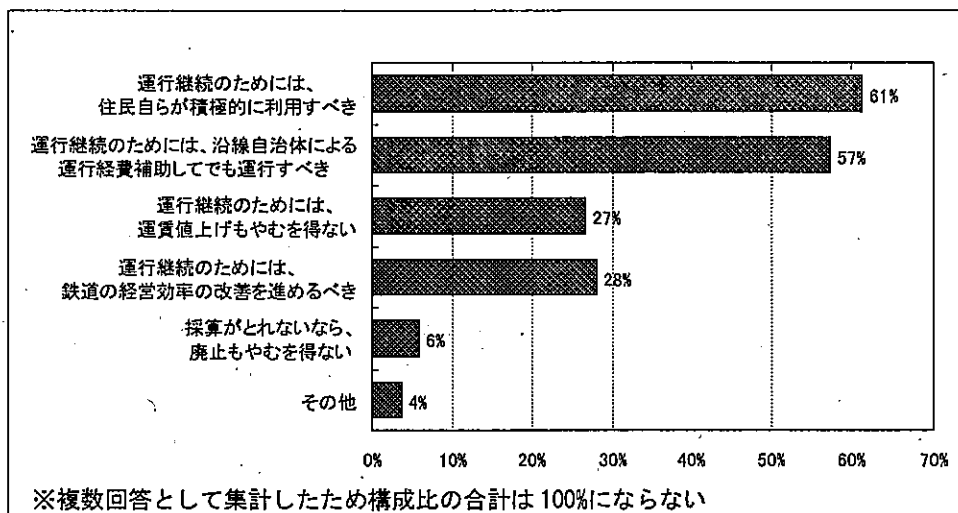
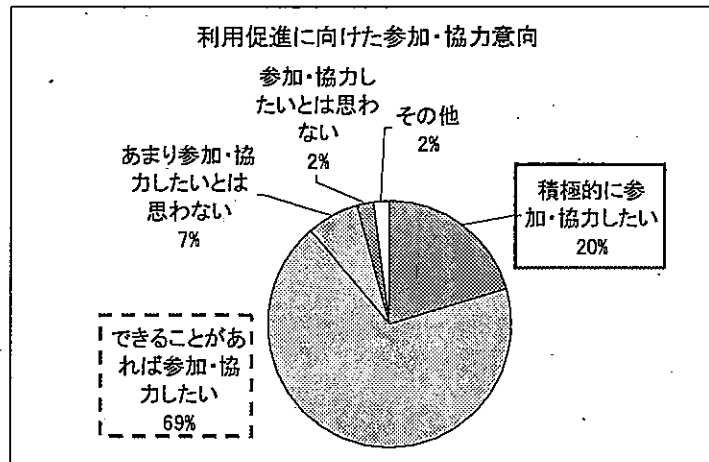


図 13 名鉄広見線の利用促進に向けた参加・協力意向



* 回答者総数 515 票のうち有効回答数 496 票の集計

(3) 高校生アンケート調査

<回答者の特徴>

- ・配布 8 高等学校（東濃、八百津、東濃実業、加茂本郷校舎、加茂農林、可児、可児工業、美濃加茂）生徒のうち、名鉄広見線（新可児～御嵩）で通学可能な生徒；回収 1,204 票
- ・回答者の 4 割は男子、6 割は女子
- ・居住地は御嵩町が約 31%、可児市が約 37%

<名鉄広見線の利用特性>

- ・住まいから一番近い駅は、明智が約 21%、御嵩が約 14%、新可児が約 13%、御嵩口が約 6%、顔戸が約 4%
- ・駅端末交通手段は、自転車約 53%、自家用車送迎約 23%、徒歩 19%、バス約 4%
- ・駅アクセス時間は 15 分未満が約 71%
- ・新可児～御嵩間を利用する人は約 65%（ときどき利用する方や雨の日だけ利用する方を含める）
- ・利用者が多い駅は、明智（利用者の約 29%）、新可児（同約 23%）、御嵩（同約 23%）
- ・新可児～御嵩間を利用者のうち、通学定期を保有している人は約 61%
- ・新可児～御嵩間の利用頻度は、平日ほぼ毎日が約 67%、雨天時のみが約 12%、時々が約 11%

<名鉄広見線（新可児～御嵩間）利用者の満足度と今後の利用意向>

- ・不満度が高いのは、車両の快適性、駅施設、乗り継ぎ利便性、自宅から駅までの利便性の順
- ・名鉄広見線（新可児～御嵩間）を今後も利用するとする人は約 84%

<名鉄広見線が廃止された場合の影響>

- ・広見線利用者（新可児～御嵩間）のうち、代替交通手段が無いとする人は約 41%
- ・自転車への転換は約 42%、自動車（送迎）への転換は約 13%

<名鉄広見線の利用促進に対する考え方>

- ・利用促進に向け、重要度が高い項目は、各種イベント・PR、店舗・住宅等の沿線開発、広見線を支援する住民組織づくり
- ・利用促進に向け、積極的に参加・協力したいとする人は約 7%、できることがあれば参加・協力したいとする人は約 61%

<高校生アンケート調査のまとめ>

●多い広見線（新可児～御嵩間）利用者

- ・名鉄広見線（新可児～御嵩間）を利用している人は、回答者の約 65%存在しており、このうち約 67%はほぼ毎日利用している。これは、通学定期の保有率（約 61%）に概ね相当する。
- ・利用者が多い駅は、明智（利用者の約 29%）、新可児（同約 23%）、御嵩（同約 23%）となっており、駅間利用者数で見ると、明智～新可児間、御嵩～新可児間とも 5 駅利用者の約 10%を占めている。

●駅までの交通手段は、自転車が多い

- ・駅端末交通手段は、自転車約 53%、自家用車送迎約 23%、徒歩 19%、バス約 4%と自転車利用が多く、駅アクセス時間は 15 分未満が約 71%を占めている。

●異なる不満度と重要度

- ・名鉄広見線（新可児～御嵩間）に対し、不満度が高いのは、車両の快適性、駅施設、乗り継ぎ利便性、自宅から駅までの利便性の順となっているが、利用促進に向け実施すべき重要な施策としては、各種イベント・PR、店舗・住宅等の沿線開発、広見線を支援する住民組織づくりが挙げられており、現状の利用に対する不満度が高い項目が今後の利用促進に向け重要であるとする項目と必ずしも一致していない。

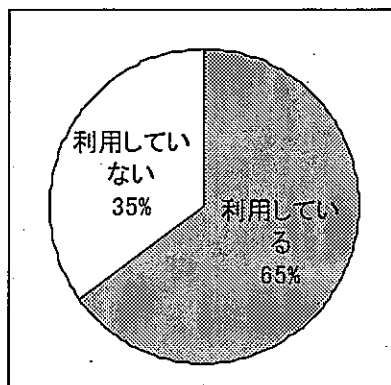
●代替交通手段の確保が課題

- ・名鉄広見線（新可児～御嵩間）が廃止された場合、“代替りの交通手段がない”とする人が約 41%を占めており、廃止された場合、これら移動困難者となる人への対応が課題となる。
- ・代替交通手段は、自転車約 42%、自動車（送迎）が約 13%となっている。

●利用者である高校生の積極的関与が課題

- ・利用促進に向け、積極的に参加・協力したいとする人は約 7%、できることがあれば参加・協力したいとする人は約 61%となっており、利用促進に向けては、利用者である高校生の積極的関与も課題と考えられる。

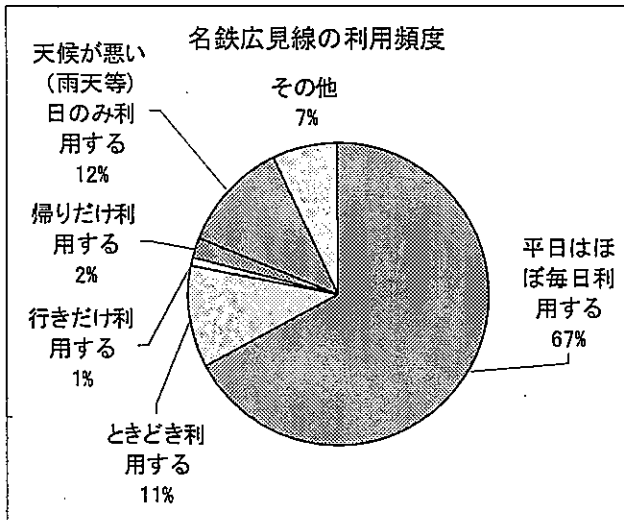
図 14 名鉄広見線（新可児～御嵩間）利用者の割合



* 回答者総数 1,204 票のうち問 9~14 を回答された 784 票の集計

図15 名鉄広見線（新可児～御嵩間）

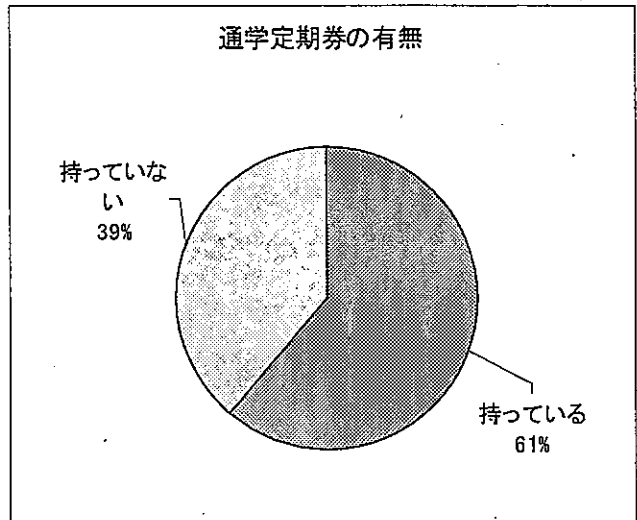
利用者の利用頻度



* 広見線利用者 784 票のうち有効回答者数 651 票の集計

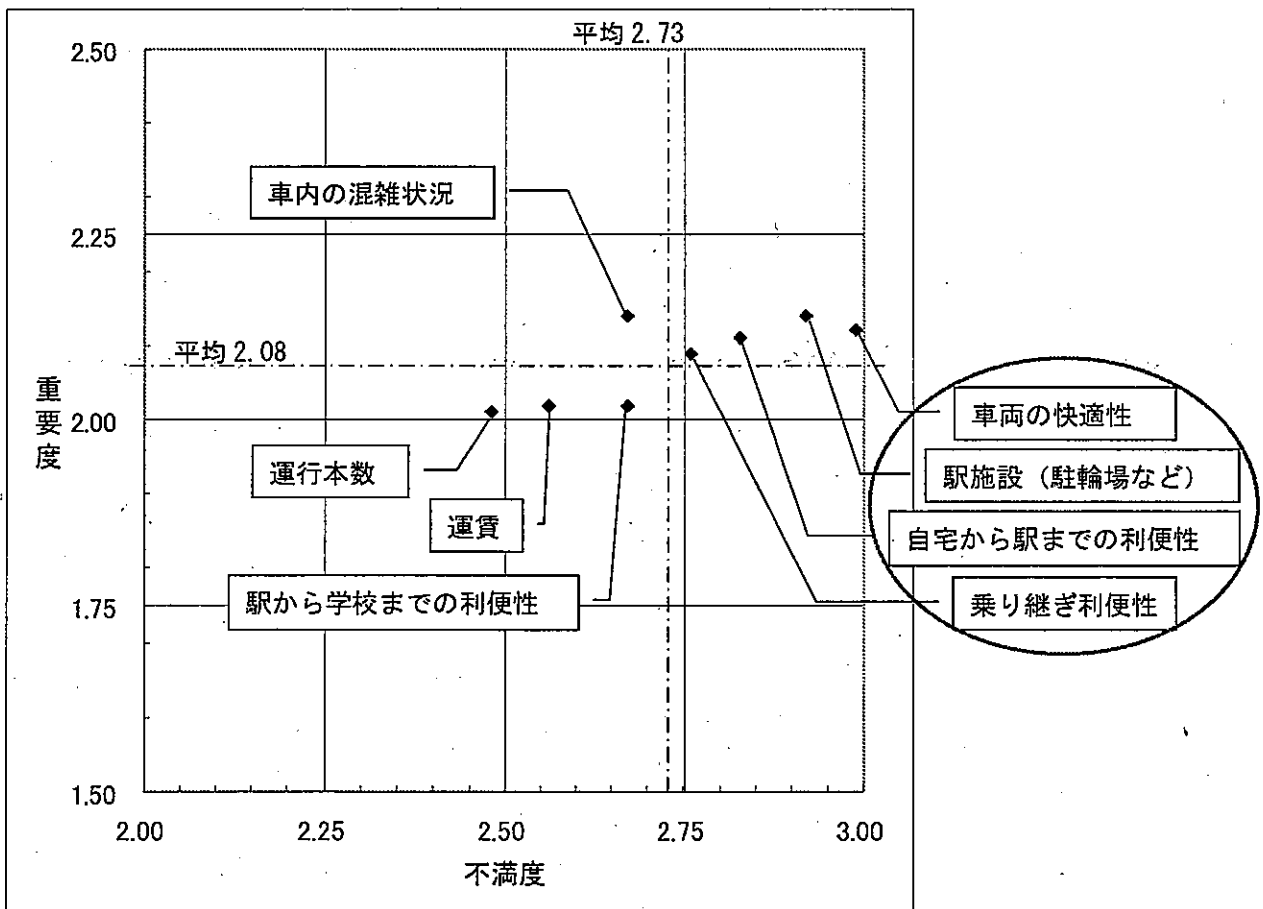
図16 名鉄広見線（新可児～御嵩間）

利用者の定期保有率



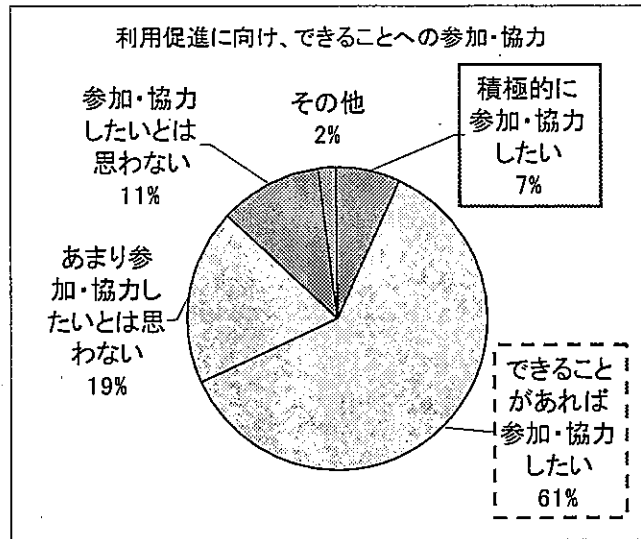
* 広見線利用者 784 票のうち有効回答者数 768 票の集計

図17 名鉄広見線に関する不満度得点×重要度得点 (最小1⇔最大4)



* 広見線利用者 784 票のうち有効回答数 651~657 票の集計 (選択肢により有効回答数は異なる)

図 18 名鉄広見線利用促進に向けた取組への参加・協力



* 広見線利用者 1,204 票のうち有効回答数 1,052 票の集計

2 名鉄広見線活性化基本計画（中間報告）について

1) 住民アンケート調査

広見線の存在価値に関する住民アンケート調査を実施し、その調査結果を以下に整理する。

<アンケート調査の概要>

アンケート調査対象	可児市及び御嵩町在住者
配布件数	3,400 〔御嵩町 1,700〕 〔可児市 1,700〕
回収数（回収率）	1,584 (46.6%)
概要	・平成20年9月12日 郵送配布 ・平成20年9月22日 投函締切り

アンケート調査結果

<回答者の特徴>

- ・配布 3,400 票、回収 1,584 票、回収率約 47%
- ・回答者の約 44%は男性、約 56%は女性
- ・回答者の約 60%は 50 歳代以上
- ・居住地は御嵩町が約 52%、可児市が約 48%
- ・約 84%は運転免許証を保有し、自由に使える自動車を持っている人は約 81%

<名鉄広見線の利用特性>

- ・最寄り駅は、御嵩駅が約 20%、御嵩口駅は約 13%、顔戸駅は約 5%、明智駅は約 16%
- ・最寄り駅までは徒歩が約 46%と多く、所要時間は 10 分以内が約 60%
- ・名鉄広見線（新可児～御嵩）利用者の利用者は約 43%、利用頻度は、年に数回程度が約 26%と最も多い

<名鉄広見線の存在価値>

- ・価値が高い効果項目ベスト 5 は、“交通弱者に有効”、“いつでも利用できる安心感”、“環境悪化の抑制”、“まちの活性化”、“地域の象徴的存在”の順
- ・価値が最も低い項目は、“自分自身の重要な移動手段”
- ・価値として重要とする項目の 1 位で最も票数が多いのは、“交通弱者に有効”（回答者の約 46%が 1 位とした）、次いで“自分自身の重要な移動手段”（同約 11%）、“いつも利用できる安心感”（同約 10%）、“まちの活性化につながる”（同約 8%）の順

<名鉄広見線への財政支援に対する考え方>

- ・約 65%の人は“財政支援すべきだ”“財政支援はやむをえない”としており、“財政支援をしてまで残すことはない”とする人は約 18%（有効回答数 1,517）
- ・財政支援をする場合の妥当な金額として最も多いのは年間 1,000 円（約 33%）で、次いで年間 500 円（約 24%）、年間 2,000 円（約 12%）の順（有効回答数 1,208）
- ・約 51%の人は、広見線を存続するため“基金を設置する方が良い”とし、“設置しない方が良い”とする人は約 12%、また、わからないとする人も約 34%を占める（有効回答数 1,455）
- ・基金を設置する場合の妥当な金額として最も多いのは年間 1,000 円（約 28%）で、次いで年間 500 円（約 19%）、年間 2,000 円（約 11%）の順（有効回答数 1,450）

<存在価値に関するアンケート調査のまとめ>

●存在価値に関する効果項目において価値意識が高い

- ・効果項目のうち、価値が高い項目ベスト5は、“交通弱者に有効（存在価値）”、“いつでも利用できる安心感（存在価値）”、“環境悪化の抑制（利用価値）”、“まちの活性化（存在価値）”、“地域の象徴的存在（存在価値）”となっており、一方、価値が最も低い項目は、“自分自身の重要な移動手段（利用価値）”であることから、利用価値に比べ、名鉄広見線の場合、存在価値の評価が高いことがわかる。

●効果項目として重要と考えるのは存在価値

- ・名鉄広見線の価値として重要とする効果項目としては、存在価値である“交通弱者に有効”（回答者の約46%が1位とした）、次に利用価値である“自分自身の重要な移動手段”（同約11%）が挙げられており、名鉄広見線の存続にあたっては、利用価値そのものを高めることが重要といえる。

●市町の予算（税金）からの財政支援に賛同する人は約7割

- ・名鉄広見線の存続に対し、“財政支援すべきだ”と“財政支援はやむをえない”とする人は回答者の約65%を占めており、“財政支援をしてまで残すことはない”とする人の約18%を大幅に上回っている。

●市町の予算（税金）からの財政支援額で最も多いのは年間1,000円

- ・財政支援をする場合の妥当な金額として最も多いのは年間1,000円（約33%）で、次いで年間500円（約24%）、年間2,000円（約12%）の順。

●基金の設置による財政支援には慎重な姿勢

- ・約51%の人は、広見線を存続するため“基金を設置する方が良い”とし、“設置しない方が良い”とする人は約12%、また、わからないとする人も約34%を占めており、基金設置に対しては税金投入に比べ慎重な姿勢が伺える。

図19 有効回答者の居住地の内訳

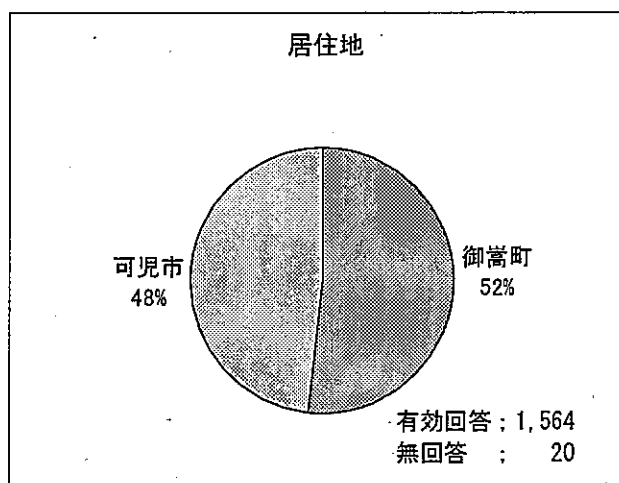
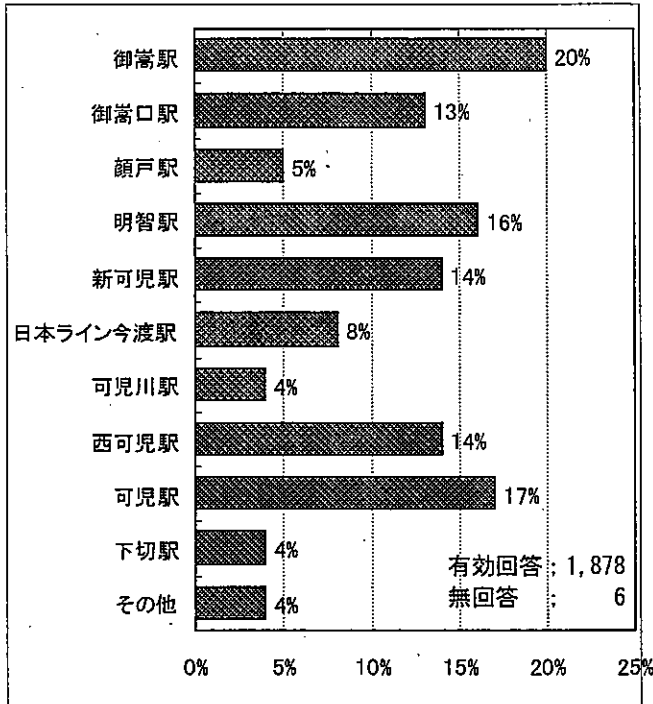


図 20 最寄駅の内訳



※複数回答として集計

図 21 日頃の利用頻度

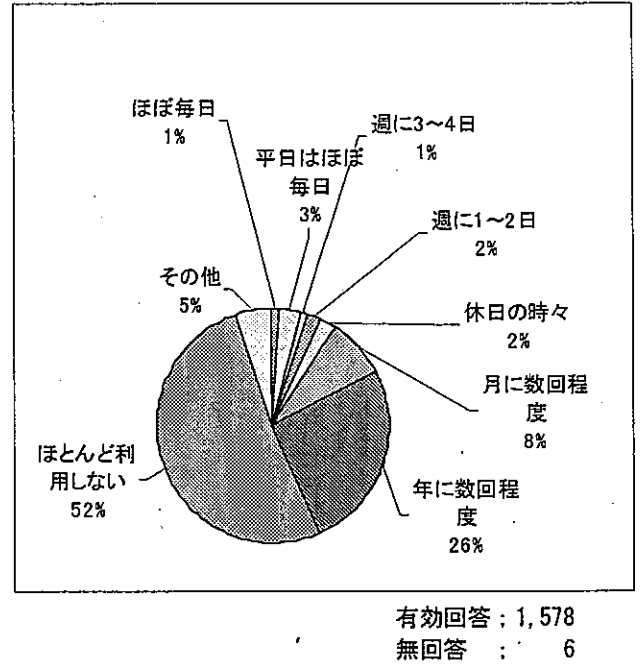


図 22 存在価値についての評価

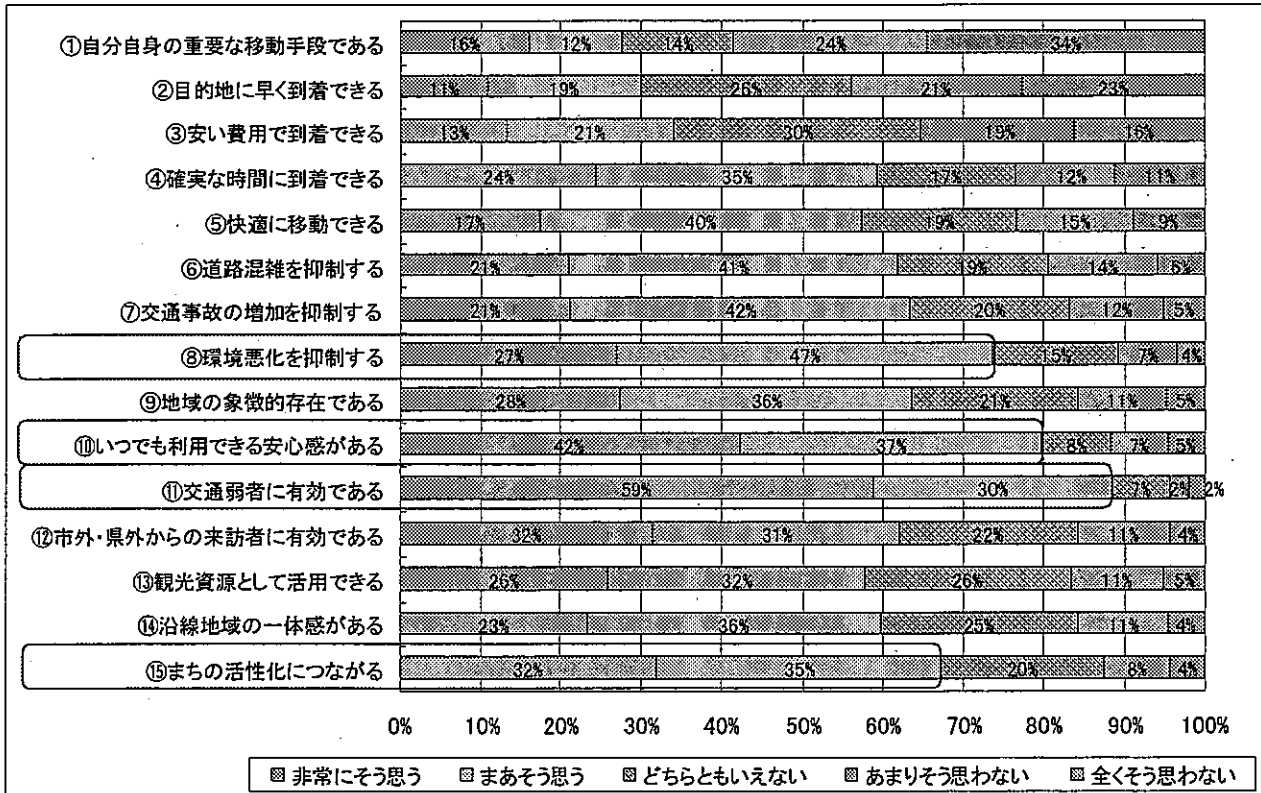


図 23 重要と思われる項目（1位、2位、3位）

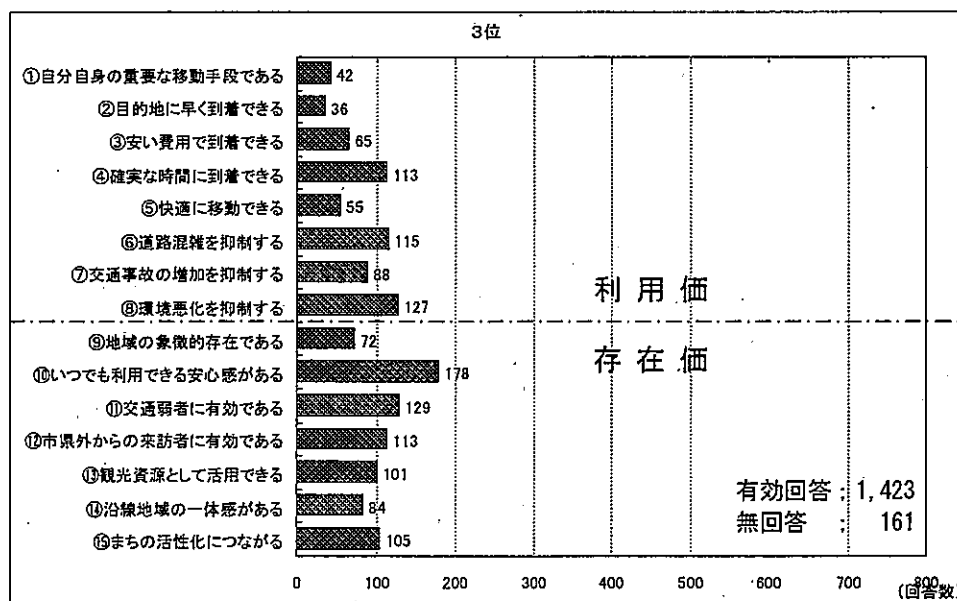
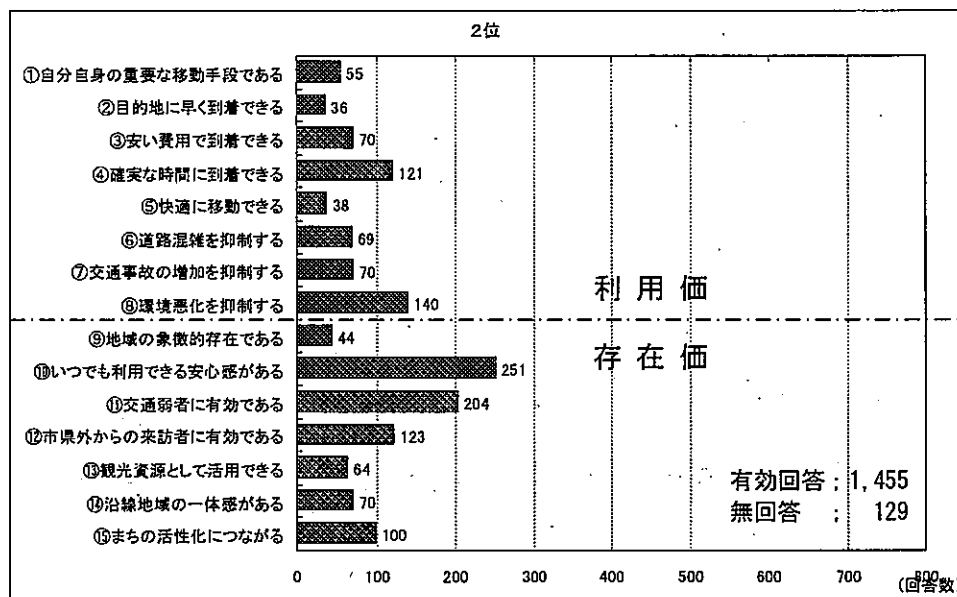
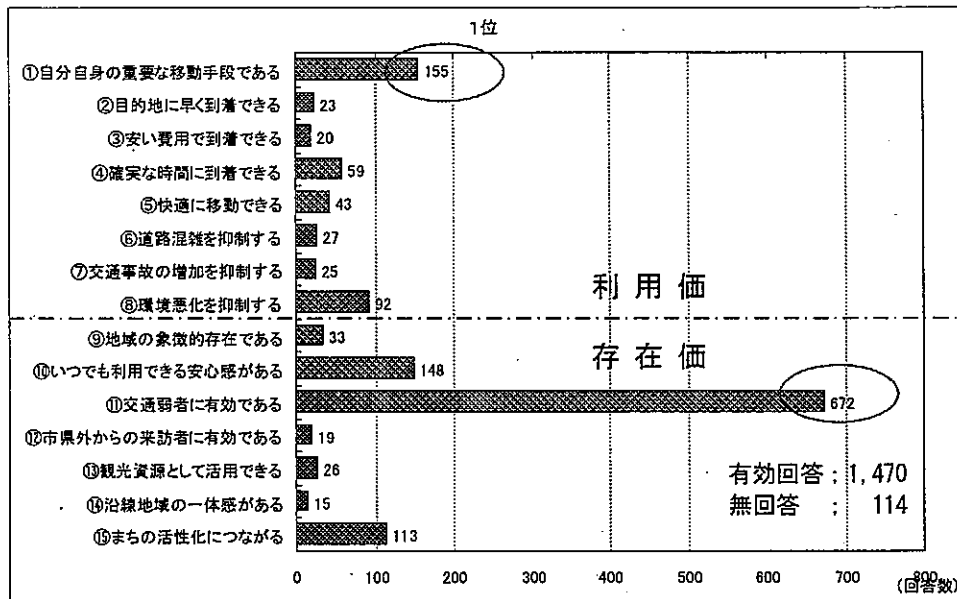


図 24 重要と思われる項目（4位、5位）

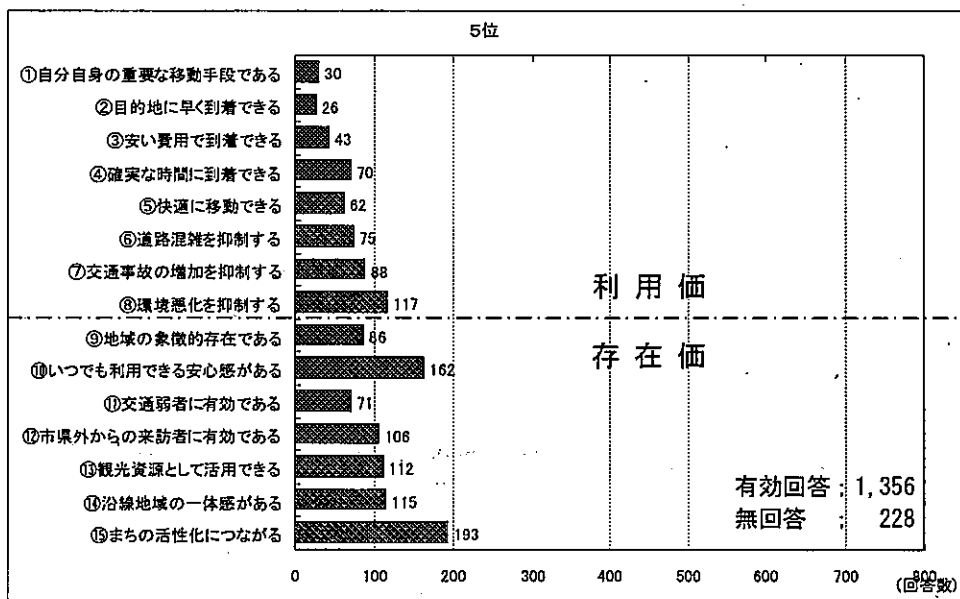
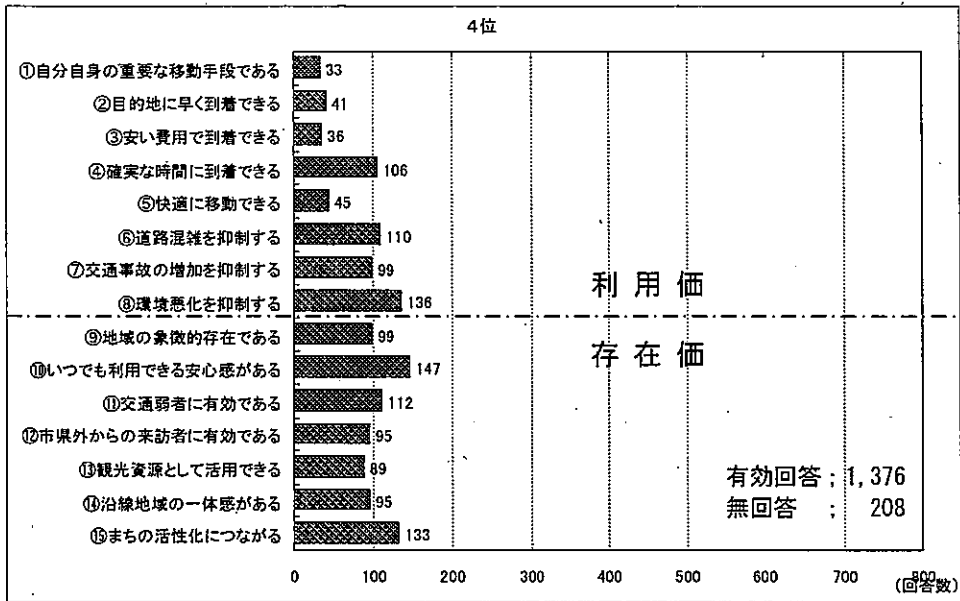
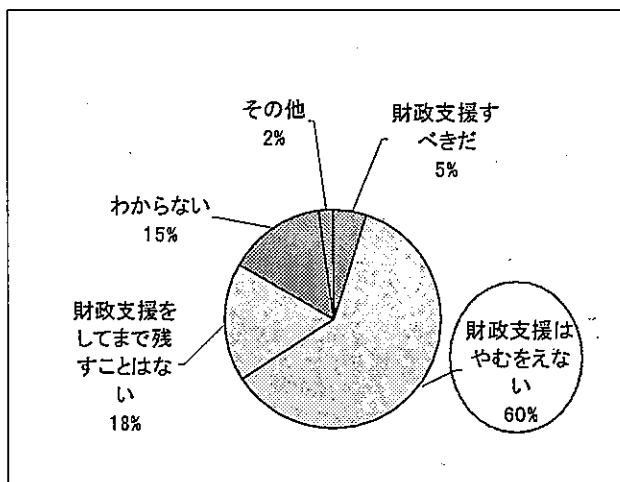
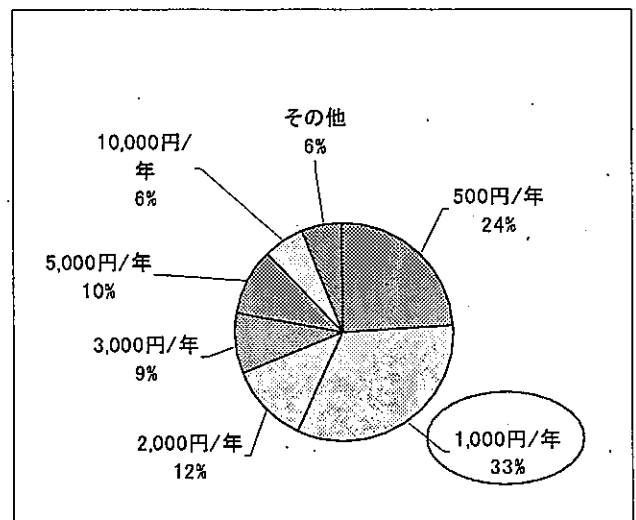


図 25 市町の予算（税金）からの財政支援について



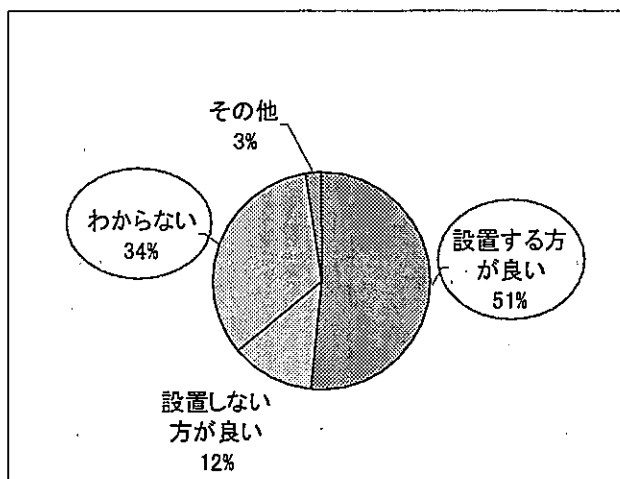
有効回答 : 1,517
無回答 : 67

図 26 財政支援の金額（年間・一人当たり）税金



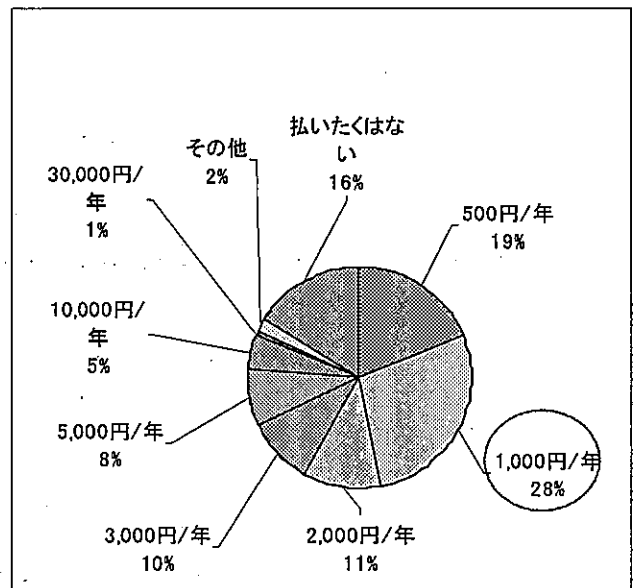
有効回答 : 1,208
無回答 : 376

図 27 基金の設置による財政支援について



有効回答 : 1,455
無回答 : 129

図 28 財政支援の金額（年間・一世帯当たり）基金



有効回答 : 1,450
無回答 : 134

3 名鉄広見線活性化基本計画（最終報告）について

(1) 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）に係る潜在需要予測について

沿線住民アンケート調査の結果を基に、広見線利用者の潜在需要を算出した。

- ・ 区間利用者数 692 人／日
- ・ 区間輸送密度 593 人／日

(注) 輸送密度とは：路線 1 km・1 日当たり平均してどの程度の乗客が利用しているかを示す指標で、路線の実質的な利用度合を表す指標である。(輸送人員は輸送距離を考慮していない数字であるため、いくら輸送人員が多くても利用距離が短ければ輸送密度は低くなる)

アンケート調査に基づく潜在需要見込み(駅間潜在量:人／日)

	新可児	明智	顔戸	御嵩口	御嵩	計
新可児		46	27	114	145	332
明智	46			4	8	58
顔戸	27				2	29
御嵩口	114	4				118
御嵩	145	8	2			155
計	332	58	29	118	155	692

名鉄広見線の利用促進に向けた基礎調査より算出

(2) 名鉄存続による社会的便益の試算について

名鉄存続による社会的便益を試算すると、初年度で約 3 億 2,100 万円(基金)又は 3 億 9,600 万円(税金)の便益を見込むことができる。

社会的便益の概要(自動車代替との比較)

単位：百万円

便益項目		鉄道便益	
鉄道利用者便益	① 総所要時間短縮便益	▲592	
	② 総費用節減便益	674	
地域社会便益	③ 道路交通混雑緩和便益	394	
	④ 交通事故削減便益	7	
	⑤ 環境改善便益	37	
	⑥ 存在効果便益	(基金) 36	(税金) 111
⑦ 供給者便益		▲235	
計		321	396

<便益項目について>

- ①総所要時間短縮便益
自動車で移動した場合に要する時間と比較した所要時間の差に時間価値を乗じた値
- ②総費用節減便益
自動車で移動した場合の費用の差(代替手段を持たない人はタクシー利用を想定)
- ③道路交通混雑緩和便益
道路混雑に応じた自動車の走行経費の差
- ④交通事故削減便益
自動車の総走行距離の変化に応じて生じる交通事故確率の変化を貨幣換算
- ⑤環境改善便益
交通量に応じて増加する二酸化炭素(CO2)と窒素酸化物(NOx)の量の差を貨幣換算
- ⑥存在効果便益
路線の存続のために、「市町予算(税金)からの財政支援に賛同した場合」と「基金の設置による財政支援に賛同した場合」のそれぞれの支払意思額等からの算定額
～名鉄広見線の存在価値に関する住民アンケート調査結果より算定～
- ⑦供給者便益
鉄道サービス供給のための費用

4 その他

(1) 経営収支の悪化の検証について

利用者減少に歯止めがかからず、経営収支が悪化している。その具体的な収支の構造を運行距離が、ほぼ等しい富山ライトレールと比較して整理すると以下のとおりとなる。

○ 利用者の内訳（18年度）

収益率の低い通学定期が 52.7% を占め、収益率の高い定期外が 20.5% しかなく、富山ライトレールとは全く逆の構造となっている（さらに定期割引率は名鉄の方が高い）。

運行主体	輸送実績(乗車人員):万人/年度				輸送密度 人/km・日	路線延長
	通勤定期	通学定期	定期外	合計		
富山ライトレール	38.8 (19.9%)	29.5 (15.2%)	126.2 (64.9%)	194.5 (100%)	3,601	7.6 km
広見線	29.0 (26.8%)	57.0 (52.7%)	22.1 (20.5%)	108.1 (100%)	2,257	7.4 km

上段：平成 18 年鉄道統計年報より得た値

○ 収入の内訳（18年度）

富山ライトレールとの比較は利用者構造の相違により、輸送実績で 56%、輸送密度 63% であるのに対し、営業収入額は 35% 程度にとどまり約 1 億 8,000 万円少ない。

運行主体	旅客収入:千円/年度					運輸雑収など 千円/年度	総合計 千円/年度
	通勤定期	通学定期	定期外	手小荷物	合計		
富山ライトレール	40,820	21,419	166,032	0	228,271	47,460	275,731
広見線	23,011	21,041	40,800	78	84,930	10,595	95,525

(注) 運輸雑収は構内営業料や広告料収入などである。

○ 収支の比較（18年度）

営業費用は、富山ライトレールの 87% 程度であるが、営業損失は 2 倍以上

運行主体	営業収入計 千円/年度	営業費用:千円/年度							営業損益 千円/年度
		人件費	修繕費	経費	一般 管理費	諸税	減価 償却費	合計	
富山ライトレール	275,731	144,032	94,759	50,306	79,869	7,294	785	377,045	△ 101,314
広見線	95,525	178,881	35,497	34,333	22,151	14,511	44,364	329,737	△ 234,212

○ 広見線の利用者の 5 割が定期割引率の高い通学利用者であり、収益構造が極めて悪く、利用者も少ない。通学以外の日常的な利用の少なさが収支悪化の主な原因である。

(2) 第3セクター等の新会社による継続運行について

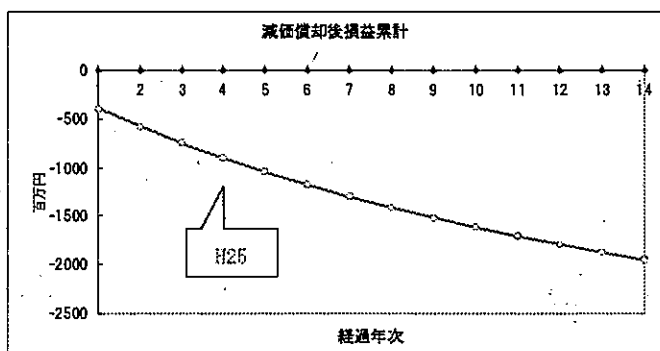
○第3セクター等の新会社による新たな運行

- ・ 第1種事業（鉄道施設を保有し、運行も行なう。）
- ・ 第2種事業（名古屋鉄道株式会社と施設借用契約を結び、運行だけを行う。）
- ・ 第3種事業（鉄道施設を保有し、運行は名古屋鉄道株式会社等ほかの事業者が行う。）

第3セクター等の新会社による新たな運行による収支計算は、現在の利用者がそのまま利用を継続し、かつ、アンケート調査に基づく潜在需要を全て見込み(692人/日)、さらに運賃を1.5倍(例：定期外 現行290円⇒430円)として算定したとしても大幅な赤字収支となり、選択肢となり得ない。

■第1種事業

5年間の損益累計額：約-9億円（減価償却費含む。）

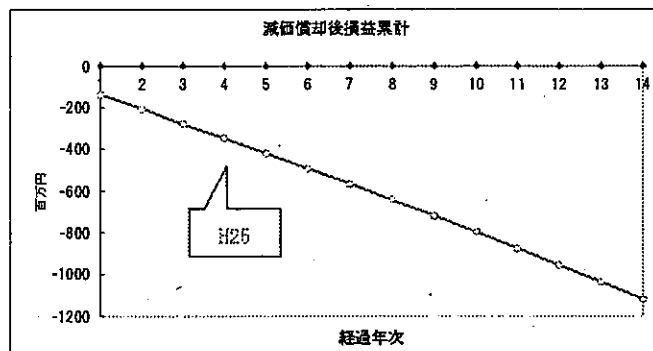


(単位:百万円)

項目	平21	平22	平23	平24	平25
収入計	0.00	189.62	189.65	189.61	189.61
支出計	73.83	279.34	270.60	265.70	262.02
減価償却費	123.24	111.09	100.30	90.69	82.13
当期償却後損益	-197.07	-200.81	-181.25	-166.78	-154.54
償却後損益累計	-197.07	-397.88	-579.13	-745.91	-900.45

■第2種事業

5年間の損益累計額：約-3億円（減価償却費含む。）



(単位:百万円)

項目	平21	平22	平23	平24	平25
収入計	189.61	189.63	189.61	189.61	189.61
支出計	258.00	258.00	258.55	259.58	260.63
減価償却費	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
当期償却後損益	-68.39	-68.37	-68.94	-69.97	-71.02
償却後損益累計	-68.39	-136.76	-205.70	-275.67	-346.69

名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）に関する意見（概要）

〇意見提出件数 個人1 団体2（6人） 合計7人

1. 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の地域にとっての必要性や価値について、ご意見を記入ください。

（主な意見）

- ・名鉄広見線は、交通弱者である高齢者や高校生にとって大切な交通手段である。
- ・都市部との交通が薄れ、結果として人口流出が進み、街がさびれていくことが明らかであり、存続できるようあらゆる手段が必要である。

2. 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の運行継続について、ご意見を教えてください。

（※ 下記項目から2つまで〇印をつけてください。）

（主な意見）

- ・「①運行継続のためには、住民自らが積極的に利用すべき」、「④運行継続のためには、鉄道の経営効率の改善を進めるべき」という意見が3票
- ・「②運行継続のためには、沿線自治体による運行経費補助してでも運行すべき」「⑤採算がとれないなら、廃止もやむを得ない。」という意見が2票
- ・「③運行継続のためには、運賃値上げもやむを得ない」という意見は0票

3. 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の具体的利用促進策について

名鉄広見線の運行継続のためには、鉄道利用者を増加させることが必要不可欠です。

利用者増加のための具体的な方法について、ご意見を記入ください。

（主な意見）

- ・沿線観光スポットのツアー企画やイベント等による電車利用促進などを行う。
- ・自治会や老人クラブ、各種団体の鉄道利用における回数券発行や運賃助成などを実施する。
- ・駐輪場の整備や駅舎の改築や複合機能化、駅数の増や駐輪場整備による利便性の向上など、施設整備を行う。

4. その他自由意見

名鉄広見線の存続問題について、自由に意見を記入ください。

（主な意見）

- ・運行継続のためには、自治体として運行経費補助をするのはある程度やむを得ないが、体力を超えた過大な補助は出来ないため、関係自治体がどこまで補助を出来るかがカギである。
- ・デマンドバスやレールバス化など、バス代替の可能性も検討すべき。

名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）に関する意見について

1. 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の地域にとっての必要性や価値について、ご意見を記入ください。

- 自家用車がどこの家にもある時代ですが、婦人・老人・学生などの利用があるため残してもらいたい。
- 可児市・御嵩町で電車で多くの人に乘ってもらえるようイベントなどの計画をして欲しい。
- 住民が一人でも利用する限り必要性も価値もある。
- 住民が生活するためには、交通機関は当然必要である。
- 不採算路線として廃止すれば、交通弱者である高齢者や通勤通学への影響は計り知れない。また都市部との交通が薄れて町の過疎化が進みさびれていくことが明らかとなるので、是非存続できるようにあらゆる手段が必要である。
- 現在の広見線の利用者には申し訳ないが、名鉄広見線の継続について、沿線住民の強い姿勢が見受けられない。また、運行継続するため、鉄道利用者の増加を図る方策が大きなポイントだが、残念ながら見当たらない。
- 広見線は、地域の基幹交通としてシンボリックな存在であるので、廃線となれば街のイメージダウンは避けられないと思います。現在の利用度が高い高校生及び保護者への負担も大きくなるのは勿論のこと、結果として人口流出が発生し、街が崩壊する恐れが出てくるので、沿線住民のみならず地域にとっても本当に大切な交通手段であると思います。
- 学生にはなくてはならない鉄道であり、出来る限り存続を望む。

2. 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の運行継続について、ご意見を教えてください。

（※ 下記項目から2つまで○印をつけてください。）

選択項目	回答数
①運行継続のためには、住民自らが積極的に利用すべき	3
②運行継続のためには、沿線自治体による運行経費補助してでも運行すべき	2
③運行継続のためには、運賃値上げもやむを得ない。	0
④運行継続のためには、鉄道の経営効率の改善を進めるべき	3
⑤採算がとれないなら、廃止もやむを得ない。	2
⑥その他	0

3. 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の具体的利用促進策について

名鉄広見線の運行継続のためには、鉄道利用者を増加させることが必要不可欠です。
利用者増加のための具体的な方法について、ご意見を記入ください。

（イベント等）

- 広見線を利用して沿線及び周辺の観光地へのツアー企画
- 公共交通活性化団体との共催事業の実施
- 近隣市町とタイアップして電車利用の促進を図る。
- 御嵩町の町おこし企画を全国から募集する。（イベント開催と言っても、どのような事が可能か、もっと具体策を作成するには企画募集自体をイベント化する。一つの提案として、観光事業と連携し、街に関係が深い特産品・名産品を発掘し具体化する。）
- 魅力的な観光スポット、楽しんで買物のできる店舗、高齢社会に適した交流の場が必要

（助成等）

- 各団体の活動における利用について、一部助成を行う。
- 老人クラブ、自治会において回数券の発行と販売促進を図る。
- 住民に補助券を発行する。（例えば広報に1日無料乗車券を添付する。）
- 学校の体験学習における利用に対して団体助成を行う。

（施設整備等）

- 駅の数を増やして（現在の2倍くらい）利用しやすくする。（安全さえ確保されれば、簡単なプラットフォームで良い）
- 駐輪場を整備する。（駐車場は作らない。）
- 現在の駅は廃止し、民間に売却し、マンション等の事業を行う。上下分離事業とし、1階はコンビニ等にする。（※ 駅舎改築と複合機能化の意図）

（その他）

- 新可児駅～御嵩駅までは、高校が3校（八百津も入れて）、生徒が毎日通学しており、また車のない人にはなくてはなりません。
- 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の具体的利用促進策は改めて検討する必要はない。利用者数にあわせて採算の採れる経営方法を検討すべきである。
- 少子高齢化の時代と共に、学生の自然増加も望めない今日、広見線の鉄道規模から判断し、鉄道利用客の増加を図ることが最大の要因となるが、残念ながら有力な解決策が見当たらない。無駄な設備投資にならないようにご検討願う。

4. その他自由意見

名鉄広見線の存続問題について、自由に意見を記入ください。

(運行補助等について)

- 運行継続のために自治体として運行経費補助をするのはある程度やむを得ないと思いますが、体力を超えた過大な補助は長続きしないので、名鉄との協議は非常に重要です。
現時点では、突き詰めればこのまま存続させたいが、関係自治体としてどこまで補助をできるかがカギになりそうだと思います。
- 存続を考えるなら、第3セクター方式の道もあるだろうが、それには沿線自治体の継続的な税金投入が問題となる。名鉄八百津線が廃止になった経緯を参考に解決策を図ってはどうか。
- 県内の名鉄路線は、ここ数年間のうち八百津線、谷汲線、美濃町線ほか、いくつかの路線を廃止しているが、赤字分の補填をすれば存続できるとするが、市町だけの負担では財政的に無理であり、最悪の状態となりうる。

(バス代替等について)

- 代替輸送の可能性を、今からそろそろ考えておいても良いのではないかと思います。それが利用者・地域住民から納得が得られるようなものであれば、この問題の方向性も変わってくるかもしれません。
- 一つの案として、広見線を舗装し、朝夕の通勤・通学時には海外から「接続バス」を導入して大型バス輸送とする。昼間は休止して、小型の「デマンドバス」で面的輸送を行えば、まずは鉄道維持のための大幅な赤字を減らすことができ、合わせて利用者の増大が可能になりそうです。
- 道路が整備され、自動車生活の利便性は時代の流れ。鉄道利用より町の中を走るバス利用に軍配が上がるかも。
- この鉄道を利用して運行経費の安いレールバスを利用した鉄道をNPOに運行させる。
NPOは、とことん経費のかからない運営方法を検討して実践する。(最小限必要な運転手だけで運営する等。) また、経営にVE手法を活用する。
例えば2台のレールバスを使って時間当たり4往復以上運行する等、利用者に便利な鉄道にする。

(その他)

- 大きな電車でなしに小さな乗り物などを考えて。
- ある程度運賃を上げて良いのでは。