

## 名鉄広見線活性化計画の目標（平成 22 年度～24 年度）

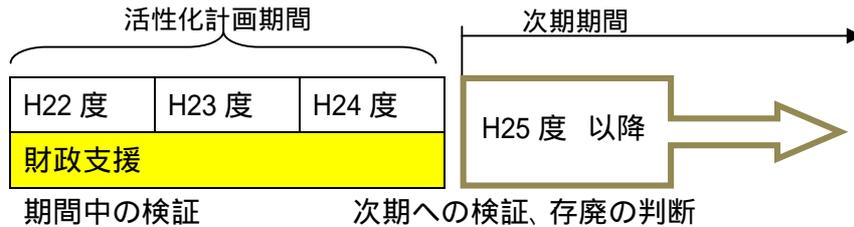
### 1) 活性化の基本的考え方

利用促進策を展開し、輸送人員の段階的な増加を図り、収支改善を進める。

活性化計画の期間 平成 22 年度から平成 24 年度までの 3 年間

計画期間では、利用者の減少に歯止めをかけて増加に転じさせる。

また、この間の利用者数の推移や収支の状況、取り巻く環境変化などについて総合的に評価を行い、存廃の判断を含む平成 25 年度以降の対応について協議する。



### 2) 利用者増加目標数値

目標期間（平成 22 年度～平成 24 年度）の利用者目標数値について

平成 22 年度から関係者それぞれが主体的に連携を図りながら利用促進等を実施する。これにより平成 24 年度には、年間輸送人員の目標を 1,111 千人とする。

ただし、通学定期については、あらたな利用者増は見込まず、底打ち感も見られ、平成 21 年度以降、横ばいに推移するものとした。

- ・通勤定期：3 年間で新たに 58 千人増やす。
- ・定期外：3 年間で新たに 62 千人増やす。

< 利用者増加策を行わず、現状のまま推移した場合 >

年 度		H22	H23	H24
輸送人員 (千人/年)	通 勤	279	276	273
	通 学	536	514	493
	定期外	181	170	160
	合 計	996	960	926

< 目標数値（単位：千人） >

H22	H23	H24
308	327	331
558	558	558
216	221	222
1,082	1,106	1,111

### 3) 利用者数実績値

(単位:千人)

種別	H21年度	H22年度		達成率	H23年度		達成率	H24年度	
		目標値	実績値		目標値	実績値		目標値	実績値
通勤	264	308	266	86.4%	327	257	78.6%	331	177
通学	559	558	536	96.1%	558	524	93.9%	558	365
定期外	186	216	194	89.8%	221	186	84.2%	222	124
合計	1,009	1,082	995	92.0%	1,106	968	87.5%	1,111	666

H24年度実績値は11月末現在

# 名鉄広見線(新可児駅～御高駅間)の今後について

## 名鉄広見線活性化協議会の基本的な考え方

- 広見線全線(新可児駅～御高駅間)だけでなく犬山駅間まで)は、地域に必要な社会インフラであると位置づけ、維持存続を基本とする
- 維持存続するため、引き続き財政支援を行う
- 財政支援期間については、次の理由により現行(3年間)よりも長期で考える
  - ( ① 学生をはじめとする沿線住民が安心して選択し利用できる期間であるべき
  - ( ② 単に維持存続するだけでなく、路線を活かすためのより良い方策を見出すための検討期間を確保するべき

### 地域内人口の推移

(可児市・御高町の人口)

H22年	総人口	11万6千人
	高齢者人口	2万4千人
	(高齢化率=20.7%)	
H32年	総人口	11万5千人
	高齢者人口	3万5千人
	(高齢化率=30.4%)	

### 通学・通勤者の推移

(H24高校生利用者調査)  
(H23定期券利用カウント)より

H23・H24年	通学者	630人/日
	通勤者	358人/日
H32年	通学者	602人/日
	(434千人/年)	
	通勤者	329人/日
	(237千人/年)	

### 地域住民の意向

(実施済アンケートより)

H20(可児・御高調査)	運行継続は必要	68%
	運行継続不必要	3%
H24(可児市対象調査)	運行継続は必要	56%
	運行継続不必要	20%

### 広見線代替交通

(現行輸送力同等を路線バスとして想定) 新可児駅⇄御高駅間

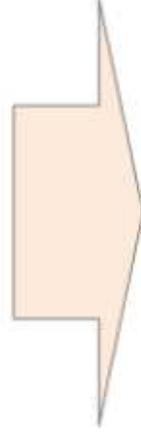
運行経費	約1.1億円
乗車運賃(運賃&定期)	290円 → 500円
・通勤1ヶ月定期	約10千円 → 約22千円
・通学1ヶ月定期	約4千円 → 約18千円

活性化協議会として意見集約し方針を決定。その方針に基づき名鉄と協議中。

## 名鉄広見線活性化協議会 平成25年度以降の取り組みについて

活性化協議会取り組みの方向性（可児市案）

- ①定期券(通勤定期)利用者の確保 ⇒ 市役所や学校など公的機関(職員)の取り組みを強化
- ②定期券(通学定期)利用者の確保 ⇒ 通学利用者に対する新たな助成制度設計
- ③定期外利用者による集客Ⅰ ⇒ 1市2町が連携し、広見線を使った観光・イベントなどの実施強化
- ④定期外利用者による集客Ⅱ ⇒ 犬山線・各務原線など名鉄線沿線市町へのPR強化
- ⑤構成団体の主体的取り組み ⇒ イベント企画・情報発信など利用促進策への積極的な取り組み強化
- ⑥沿線住民との連携 ⇒ 沿線住民と連携し、その声を取り入れるような組織づくり



### “協議会(構成団体)として何に取り組むことができるのか”

これまでは・・・

名鉄広見線活性化協議会は、平成22年度～平成24年度の3年間の期間のなかで、「名鉄広見線活性化計画」に基づき利用促進策を展開し、輸送人員の増加を図り収支改善を進めるとの基本的な考え方にて行動してきた。利用促進策＝補助制度の創設やイベント開催・活性化ニュー スレター配布などの周知活動を展開してきたが、輸送人員を伸ばすことができず、右肩下がり傾向は止まらない。

## 「名鉄広見線等公共交通に関する住民アンケート結果」について（抄）

配 布：平成 24 年 4 月下旬  
回収締切日：平成 24 年 5 月 14 日  
調査対象：広見東部地域： 715 名（全戸） 回収率：46.3%  
上記以外地域：2,000 名 回収率：44.3%

### 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）について

#### 今後の運行継続について

- ・「自動車を運転できない子どもや高齢者にとって重要な交通手段なので、今後も運行継続が必要」とする意見が約 56%となっている。（H20：約 66%）
- ・一方、利用者数の減少に歯止めがかけられないのであれば、運行継続の必要はないとする意見も約 20%存在する。（H20：約 4%）
- ・広見東地区では、「現在は利用していないが、将来利用する可能性があるので今後も運行継続が必要」とする意見が、他地区と比較して多くなっている。

#### 代替交通について

- ・「既存の定時定路線の自主運行バス（さつきバスやふれあいバス）で代替する」とする意見が約 32%と多い。
- ・「名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅間）は維持すべき（代替交通は考えられない）」とする意見が全体では約 17%であるのに対し、広見東地区では約 22%と、他地区と比較して多くなっている。  
名鉄広見線(新可児駅～御嵩駅間)利用者に限定してみると、約 29%となっている。

#### 市の予算（税金）からの費用負担のあり方について

- ・負担額を増やしてもよい、もしくは今程度でよいとする意見が約 39%であるのに対し、何らかの方法で負担額を軽減すべきとする意見が約 33%、財政負担をしてまで運行すべきではないとする意見が約 18%となっている。

#### 広見東地区の状況

##### 運行補助が決まってからの 2 年間で利用頻度の変化について

- ・名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅間）を利用していない人が約 47%を占める。
- ・利用頻度は以前と変わらないとする割合が最も多くなっているが、以前より利用頻度が増えたとする人は、以前より利用頻度が減った又は利用しなくなったとする人を上回っている。

##### 利用頻度が増えた理由について

- ・以前より利用頻度が増えた理由は、運行継続のためにできるだけ乗るように心掛けているとする人の割合が最も多い。
- 「やってみよう 10 回に 1 回プロジェクト」実行の可能性について

- ・可児市と御嵩町間の移動を 10 回に 1 回電車に変えることの可能性については、「自動車の移動を電車に変えることはできない」とする割合が最も多い(約 33%)一方で、「10 回に 1 回程度なら、自動車の移動を電車に変えることができる」とする割合も約 13%となっている。