

第3回名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）対策協議会

とき 平成20年12月5日（金）午後1時30分より

場所 御嵩町中公民館 3階大ホール

1 開会

2 あいさつ

3 報告

- (1) 名鉄広見線に関する動きについて
- (2) 名鉄広見線の利用促進に向けた基礎調査について
- (3) 名鉄広見線活性化基本計画（中間報告）について

4 議事

- (1) 名鉄広見線の基本的な考え方（案）について

5 その他

6 閉会

名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）対策協議会 名簿

<顧問>

岐阜県議会議員 小原 尚 岐阜県議会議員 村上孝志 岐阜県議会議員 渡辺猛之

<委員>

	御嵩町	可児市	八百津町
首長	御嵩町長 渡辺公夫	可児市長 山田 豊	八百津町長 赤塚新吾
議会	御嵩町議会議長 梅原 勇	可児市議会議長 柘植 定	八百津町議会議長 滝上和美
	御嵩町議会名鉄路線対策 特別委員会委員長 木下四郎	可児市議会名鉄広見線対 策特別委員会委員長 可児教和	
教育関係者	御嵩町教育長 丹羽一仁	可児市教育長 井戸英彦	八百津町教育長 後藤 收
	可茂地区高等学校PTA連合会 田原理香		
	可茂地区高等学校校長会会長（岐阜県立可児高等学校校長） 石井昭司		
	岐阜県立東濃高等学校校長 中島 潤		
	岐阜県立東濃実業高等学校校長 足立司郎		
	岐阜県立八百津高等学校校長 坂井俊郎		
経済関係者	御嵩町商工会 谷口鈴男	可児商工会議所 桑下和弘	八百津町商工会 佐合重光
	御嵩町観光協会 伊崎公介	可児市観光協会 林 則夫	
住民代表者	御嵩町自治会長連絡 協議会 福嶋壽雄	可児市自治連絡協議会 伊佐治昭男	

<関係者（指導・助言）>

国土交通省中部運輸局鉄道部長 渡邊正文 岐阜県都市建築部公共交通課長 岡田芳和

<事務局>

御嵩町総合政策課 課長 鍵谷昌孝 係長 小木曾昌文
 可児市総合政策課 課長 古山隆行 係長 瀬瀬新吾
 八百津町地域産業課 課長 脇山泰男 課長補佐 岩井 満

第3回名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）対策協議会
議事等綴り

平成20年12月5日

1 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）に関する動き（7月31日以降）

◇平成20年8月11日（名鉄広見線対策連絡調整会議幹事会：3市町と名鉄との事務レベル会議）
運行形態の検討について

◆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、存続に関する要望書を提出

◇平成20年9月2日（名鉄広見線対策連絡調整会議幹事会）

19年度の区間収支

収入	95,598千円	（18年度	95,891千円	▲293千円）
支出	338,573千円	（18年度	341,648千円	▲3,075千円）
経常損益	▲242,975千円	（18年度	▲245,757千円	2,782千円）
営業係数	354.2	（18年度	356.3	▲2.1）

運行形態について・・・名鉄運行継続、上下分離等について

◆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10月3日（名鉄広見線対策連絡調整会議幹事会）

鉄道事業の運営形態・・・他の存続事例について

◇平成20年11月10日（名鉄広見線対策連絡調整会議幹事会）

名鉄ダイヤ改正（H20.12.27）について

名鉄広見線の利用促進に向けた基礎調査等結果について

◆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

補足資料 鉄道事業の運営主体の変更等について

<鉄道事業の運営主体>

鉄道事業とは、鉄道事業法（昭和 61 年 12 月 4 日 法律第 92 号、以下「法」という）第 2 条において、第一種鉄道事業、第二種鉄道事業及び第三種鉄道事業をいうと定められている。

【第一種鉄道事業】…鉄道施設を保有し、運行も行う

他人の需要に応じ、鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業であって、第二種鉄道事業以外のもの

【第二種鉄道事業】…鉄道施設を保有せず、運行のみを行う

他人の需要に応じ、自らが敷設する鉄道線路（他人が敷設した鉄道線路であって譲渡を受けたものを含む）以外の鉄道線路を使用して鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業

【第三種鉄道事業】…鉄道施設のみを保有し、運行は行わない

鉄道線路を第一種鉄道事業を経営する者に譲渡する目的をもって敷設する事業及び鉄道線路を敷設して当該鉄道線路を第二種鉄道事業を経営する者に専ら使用させる事業

<事業の譲渡譲受>

法第 26 条において、鉄道事業の譲渡及び譲受は、国土交通大臣の認可を受けなければ、その効力を生じないと定められている。

また、国土交通大臣がその認可をしようとするときは、法第 5 条により、その事業の計画が経営上や輸送の安全上適切なものであること、その事業の遂行上適切な計画を有するものであること、その事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること、を審査することとなっている。

<鉄道の運賃及び料金>

法第 16 条第 1 項では、鉄道運送事業者は、旅客の運賃及び料金の上限を定め国土交通大臣の認可を受けなければならないこと、また、同第 2 項では、国土交通大臣がその認可をしようとするときは、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査することが、それぞれ定められている。

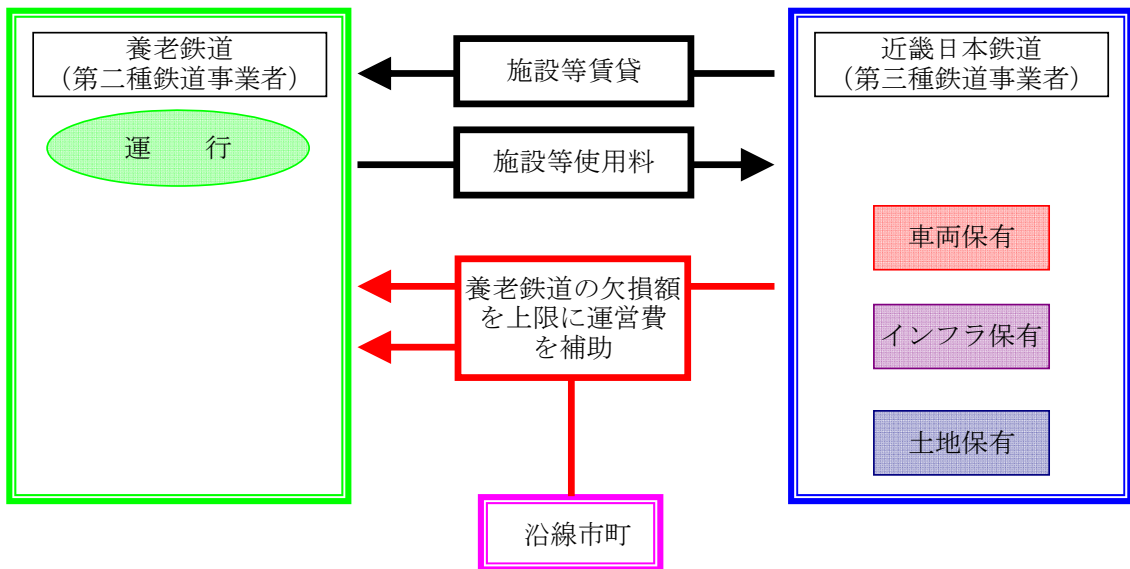
<経営再編や行政支援による地方鉄道の存続事例>

(輸送密度等は、平成17年度実績)

(1) 上下分離方式(第二種鉄道事業と第三種鉄道事業の組合せ)によるもの

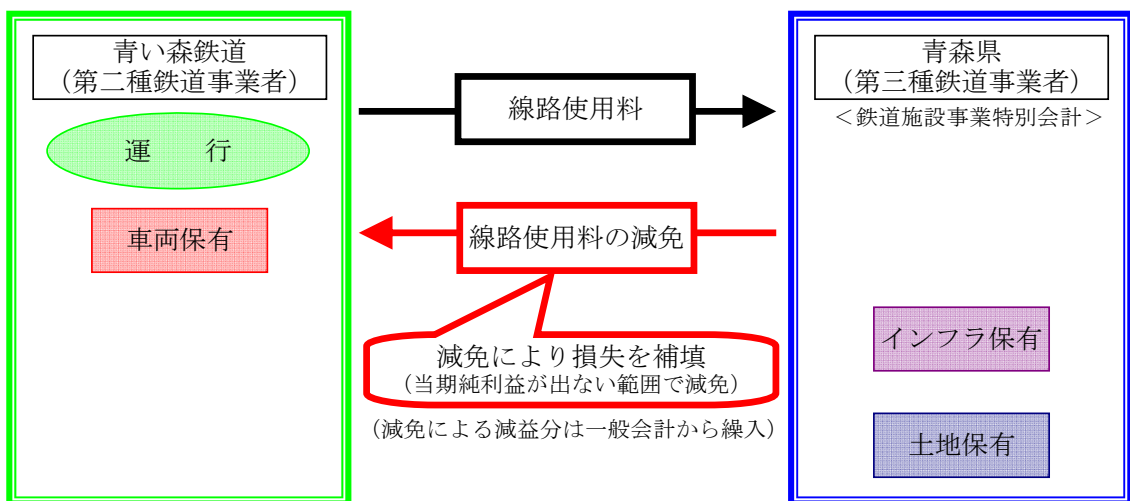
ア 養老鉄道(営業キロ:57.5km、輸送密度3,605人/日)

- ・ 近畿日本鉄道による第一種鉄道事業の運営継続を断念
- ・ 養老鉄道が、第二種鉄道事業者として運行
- ・ 近畿日本鉄道が、第三種鉄道事業者として線路・車両等を保有



イ 青い森鉄道(営業キロ:25.9km、輸送密度1,144人/日)

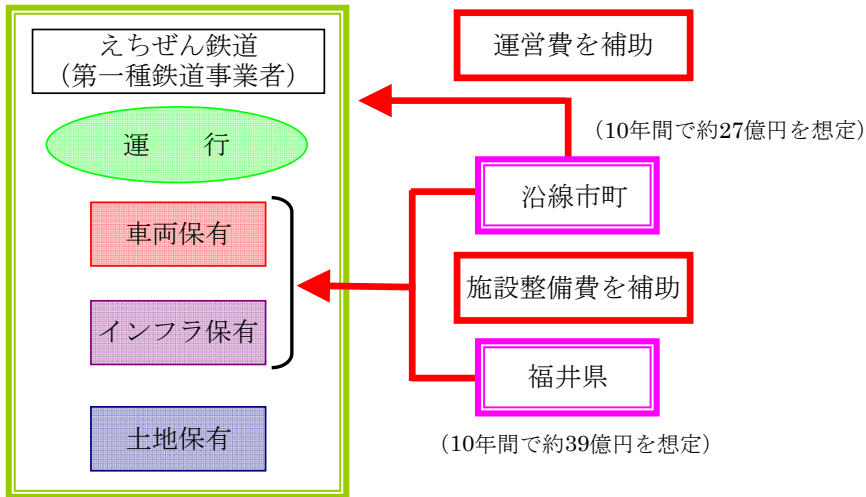
- ・ 東北新幹線の延伸により、並行在来線が第三セクター鉄道化
- ・ 青い森鉄道が、第二種鉄道事業者として運行
- ・ 青森県が、第三種鉄道事業者として線路等施設を保有



(2) 新たな第一種鉄道事業者によるもの

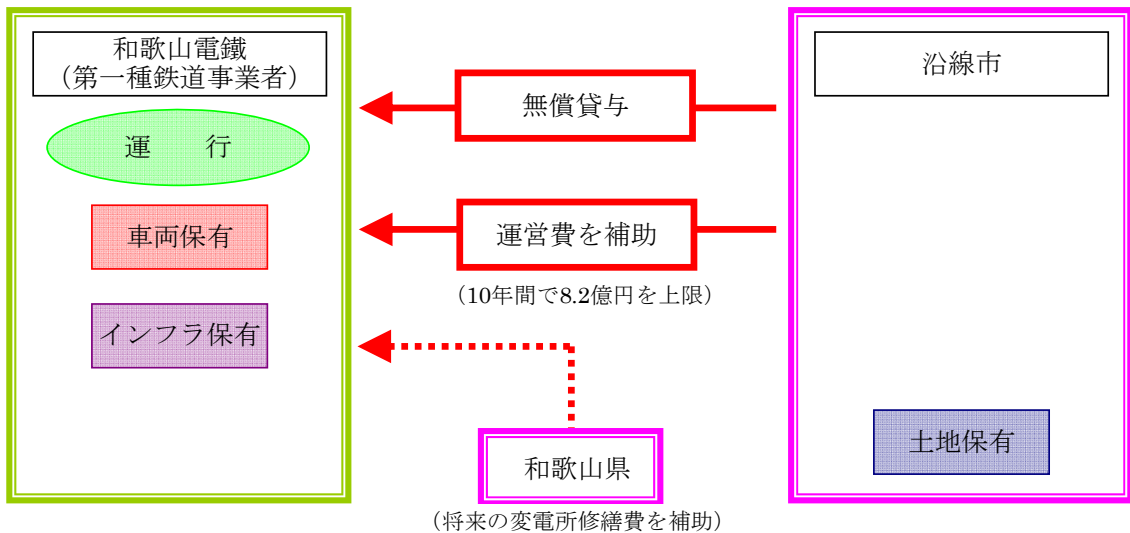
ア えちぜん鉄道（営業キロ：53.0 km、輸送密度 1,622 人/日）

- ・ 京福電気鉄道が、経営悪化と相次ぐ列車衝突事故を契機に廃止届出
- ・ 沿線市町村による第三セクター「えちぜん鉄道」が事業譲渡を受ける



イ 和歌山電鐵（営業キロ：14.3 km、輸送密度 2,971 人/日）

- ・ 南海電気鉄道が、貴志川線の廃止検討を表明
- ・ 存続に向け、沿線自治体が鉄道用地の買取を決定
- ・ 運行主体は、公募により、岡山電気軌道の子会社である和歌山電鐵に



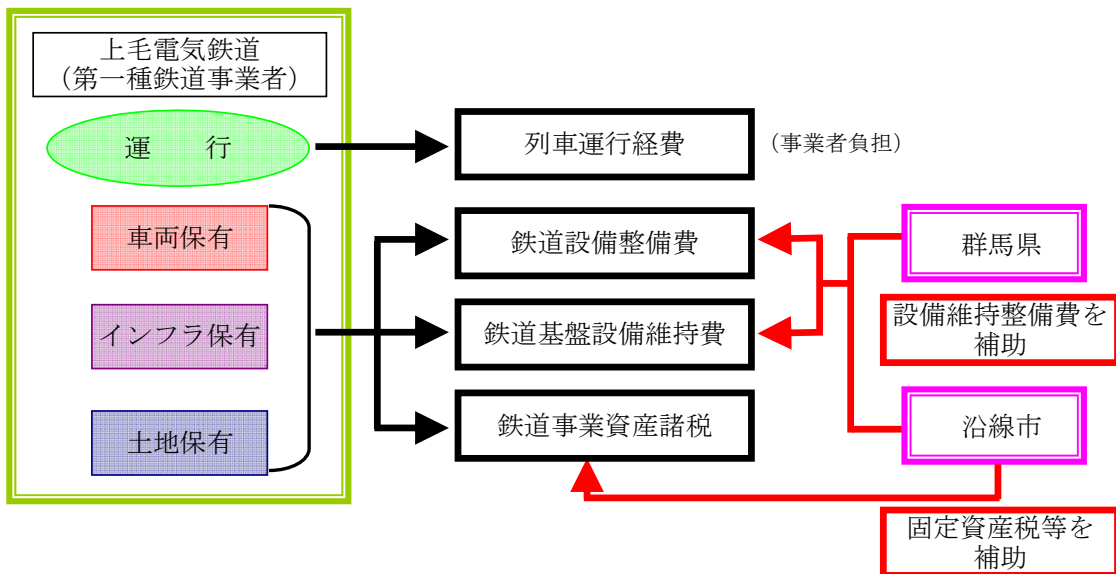
(3) 既存鉄道事業者に対する支援によるもの
(会計上の上下分離方式)

ア 上毛電気鉄道（営業キロ：25.4 km、輸送密度 2,049 人/日）

- ・ 鉄道軌道整備法に基づく国からの欠損補助の打ち切りを契機に検討開始
- ・ 線路、電路、車両等の維持補修費及び近代化補助の事業者負担分を、県、沿線市で補助
- ・ 鉄道に係る固定資産税収相当額を沿線市が補助
- ・ 運行に対する補助は実施せず、民間側が責任を負う

イ 一畑電車（営業キロ：42.2 km、輸送密度 1,530 人/日）

- ・ 鉄道軌道整備法に基づく国からの欠損補助打ち切りを受け、島根県及び沿線市町による欠損補助を実施
- ・ 一畑電車及び沿線公共交通確保のあり方に関する検討委員会において、「インフラ所有権を移転しない上下分離方式」が提言される
- ・ 県補助金の段階的引き下げや沿線市町の合併を契機に、運行の安全確保のため電路、線路、車両の維持、更新に係る経費等を、県及び沿線市で補助



2 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 投函締切り
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。

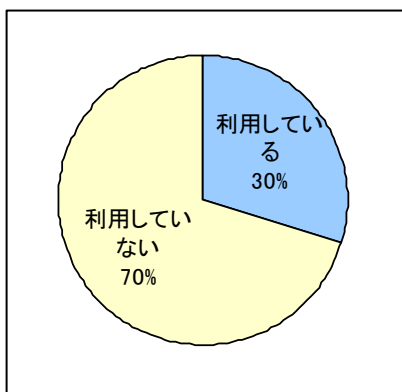
●運行継続を望む声は高い一方、廃止もやむを得ないとする人は約13%

- ・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

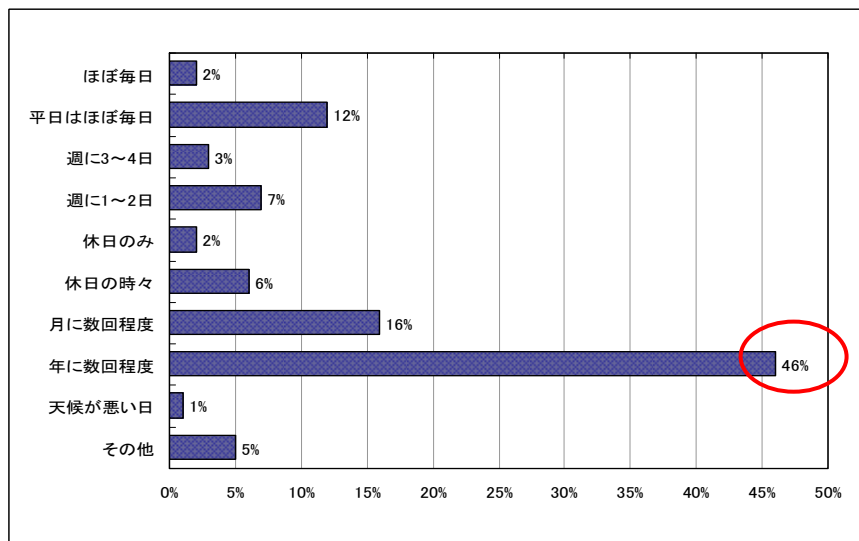
- ・運行継続に向けては、住民自らが積極的利用すべきとする人が約50%と多いが、利用促進に向け、“積極的に参加・協力したい”とする人は約10%にとどまっており、利用促進に向けた住民の積極的関与が課題となる。
- ・また、運行継続に向けて“沿線自治体の運行補助が必要”とする人が約39%存在する一方、約26%が“運賃値上げもやむをえない”と、利用者負担の増加を是認している。

図1 名鉄広見線の日頃の利用状況



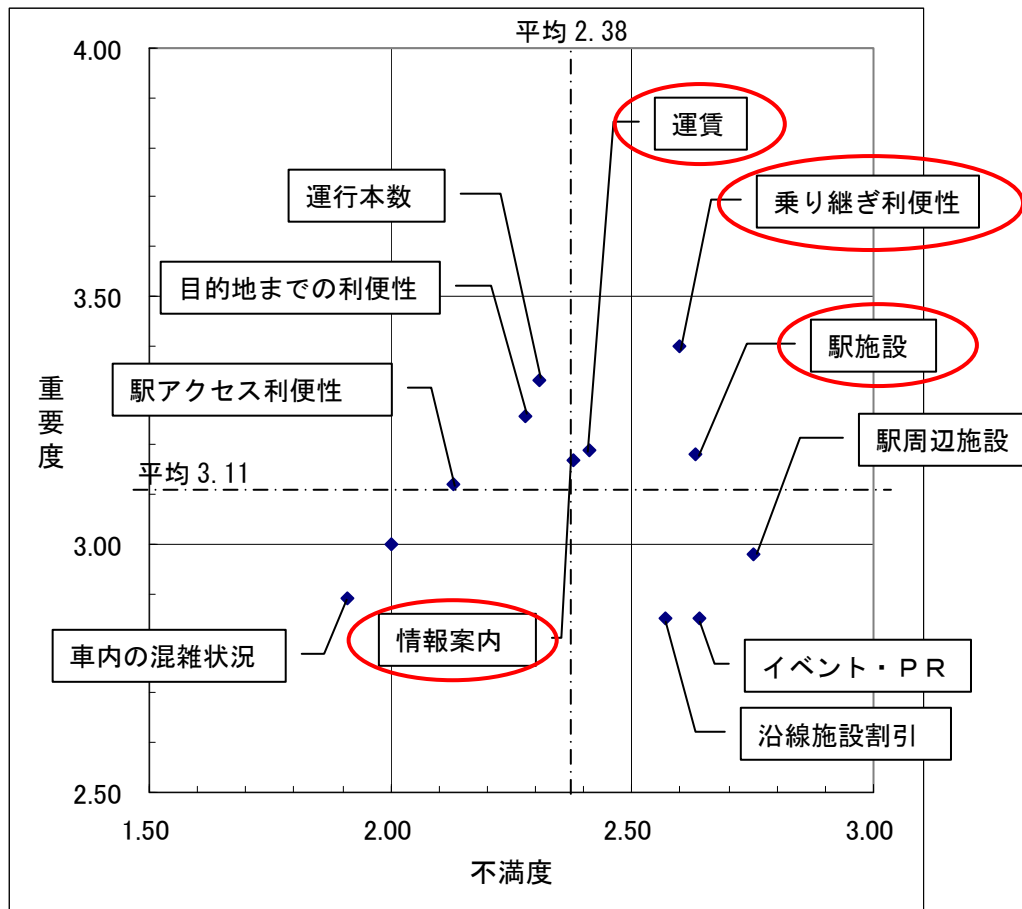
* 回答者総数 1,164 票のうち有効回答数 1,002 票の集計

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

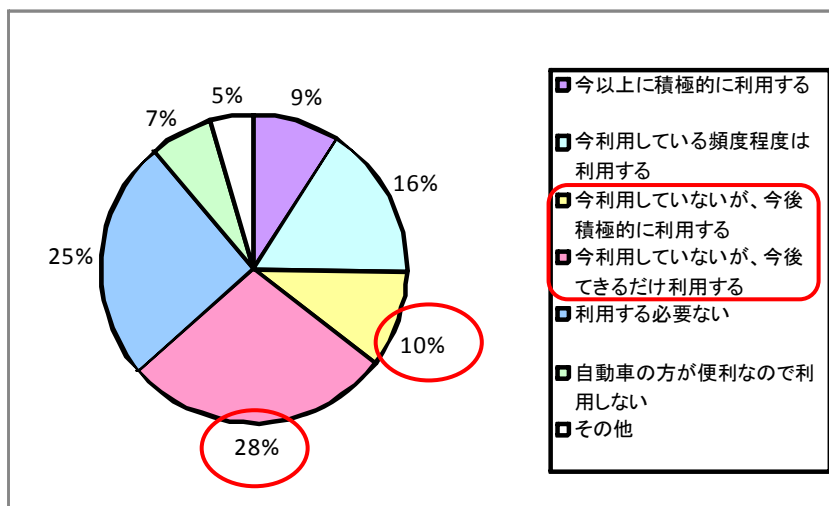
図3 名鉄広見線に関する不満度得点×重要度得点 (最小1⇔最大4)



* 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)

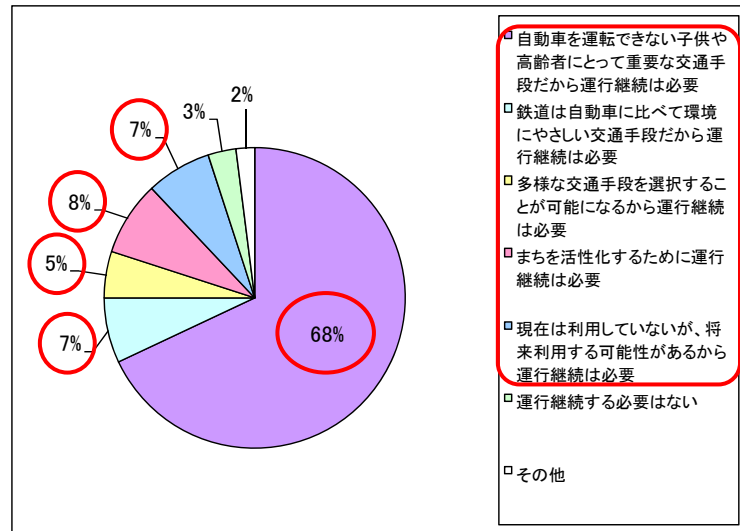
図4 鉄道の利用環境が整備された場合の今後の利用意向

※名鉄広見線を利用されていない方のみの意向を集計



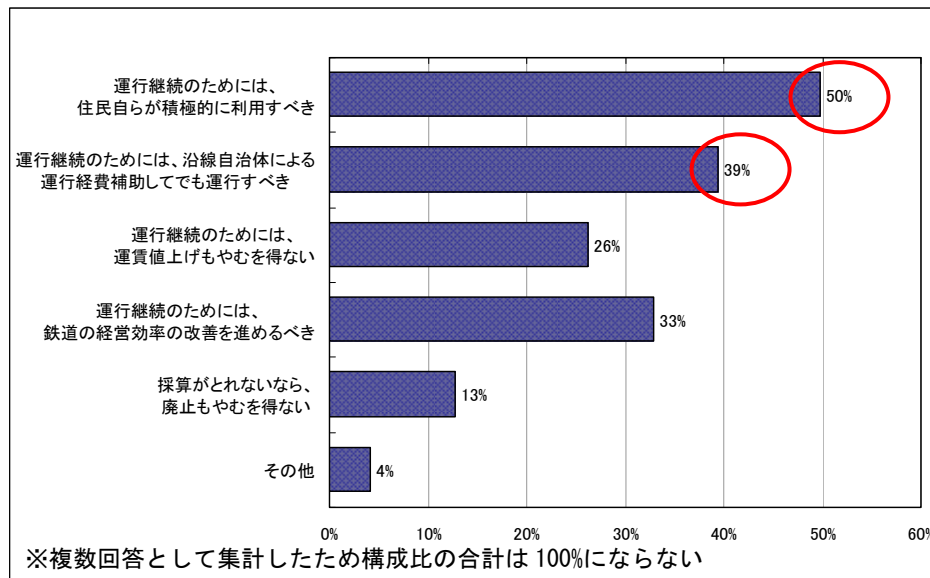
* 名鉄広見線を利用していない方 704 票のうち有効回答数 665 票の集計

図5 広見線の運行継続の必要性



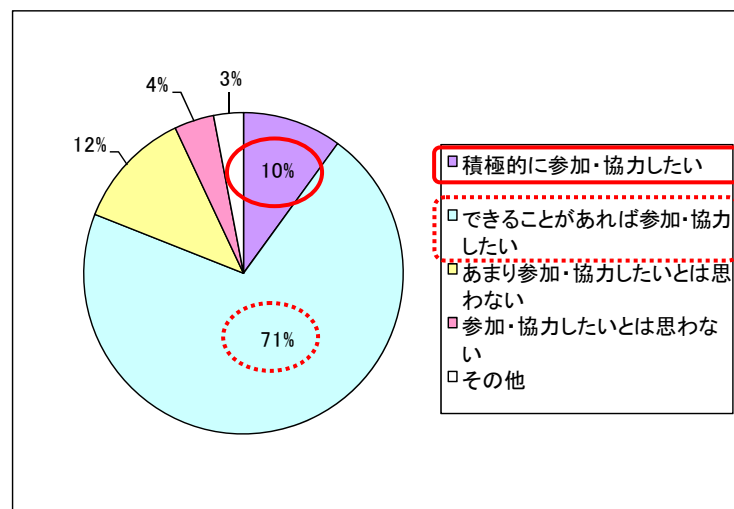
* 回答者総数 1,164 票のうち有効回答数 1,055 票の集計

図6 名鉄広見線の運行継続のあり方



* 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。

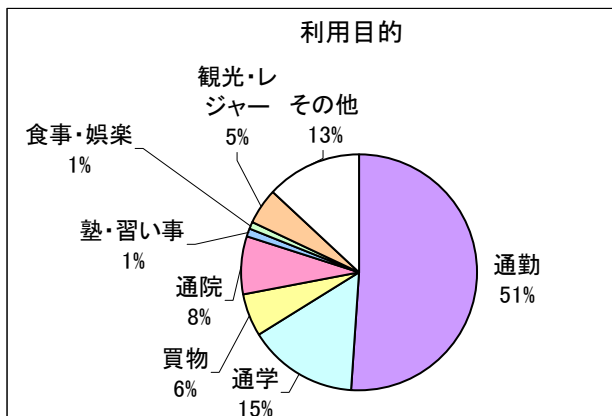
●運行継続を望む声は高い一方、廃止もやむを得ないとする人は約 6%

- ・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。

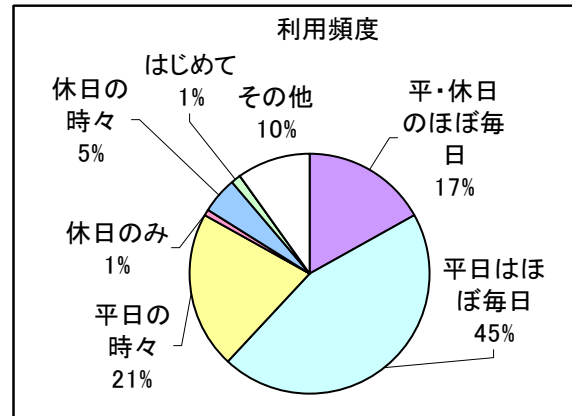
●住民の積極的関与が課題

- ・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

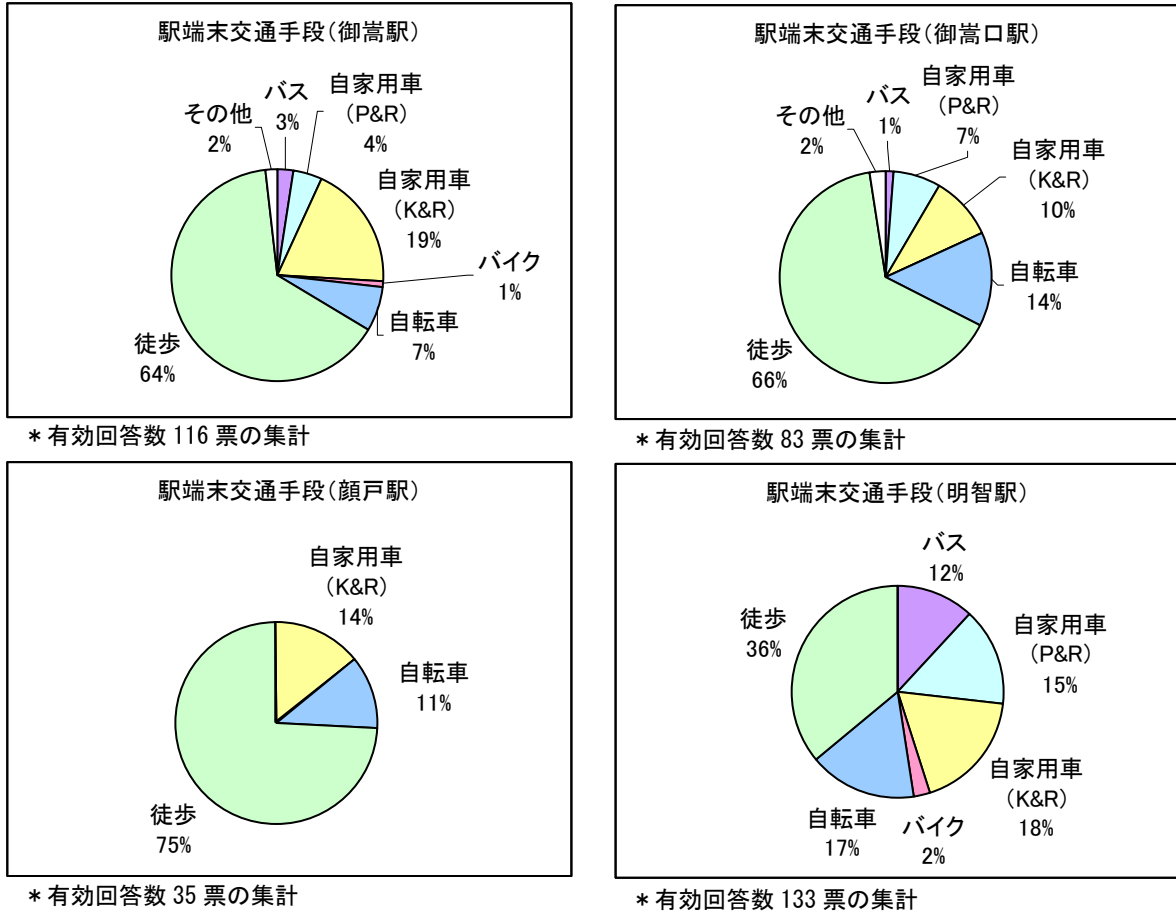
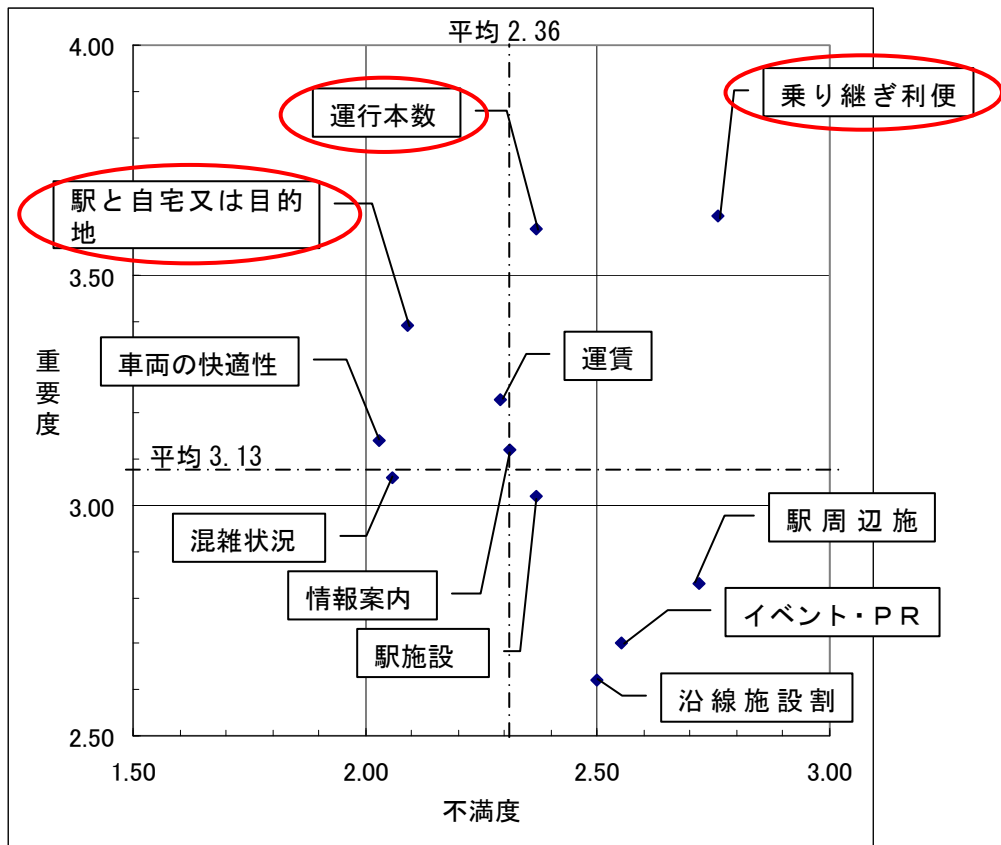


図10 名鉄広見線に関する不満度得点×重要度得点 (最小1⇔最大4)



* 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

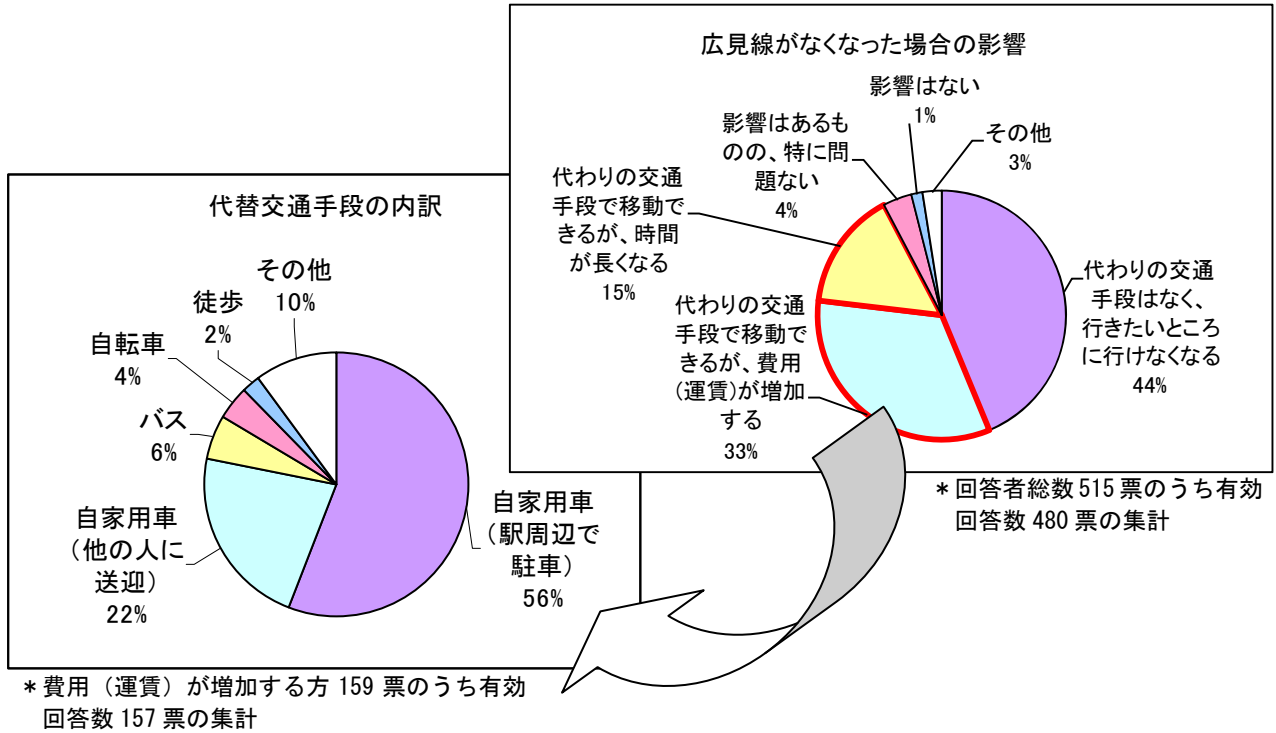


図 12 名鉄広見線の運行継続のあり方

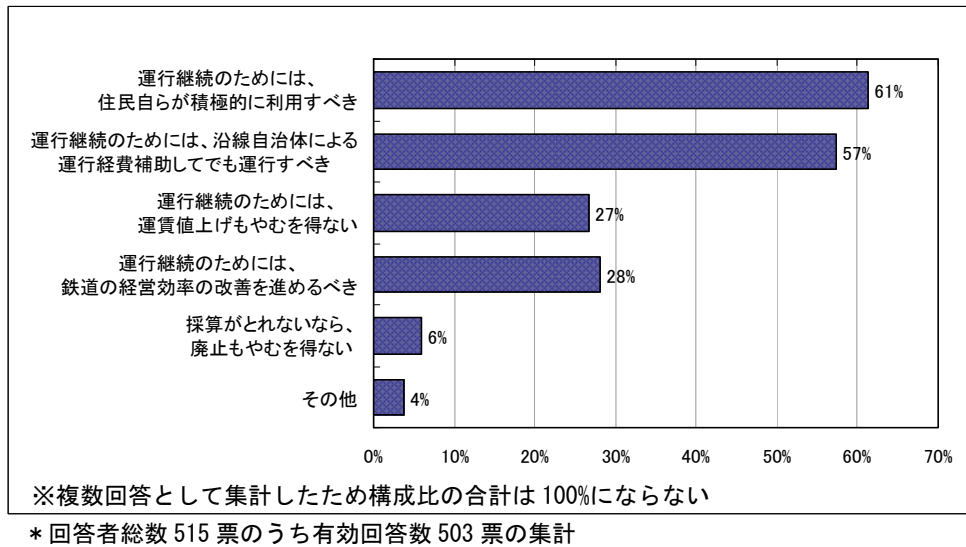
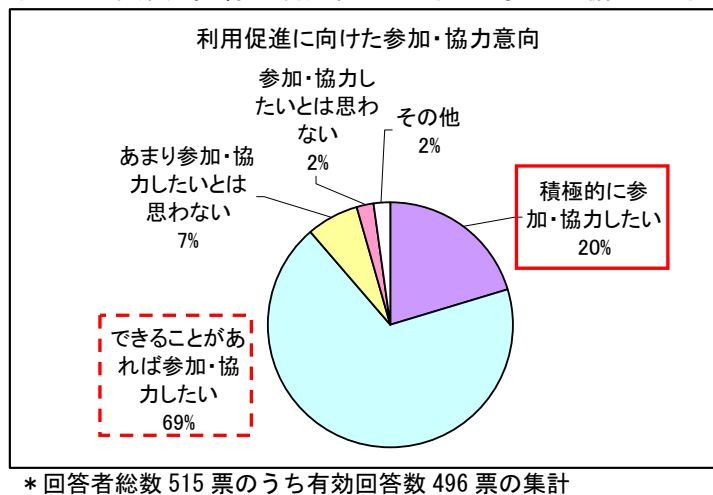


図 13 名鉄広見線の利用促進に向けた参加・協力意向



(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。

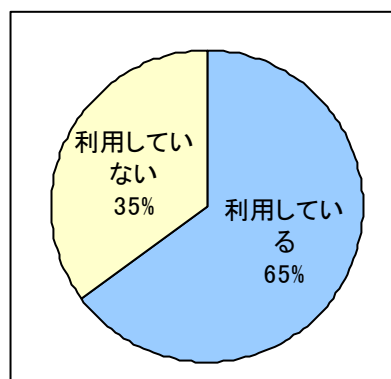
●代替交通手段の確保が課題

- ・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、自転車が約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。

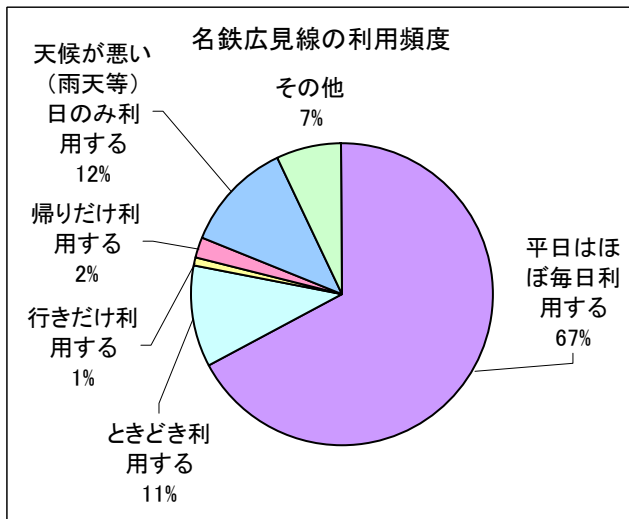
図14 名鉄広見線（新可児～御嵩間）利用者の割合



* 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）

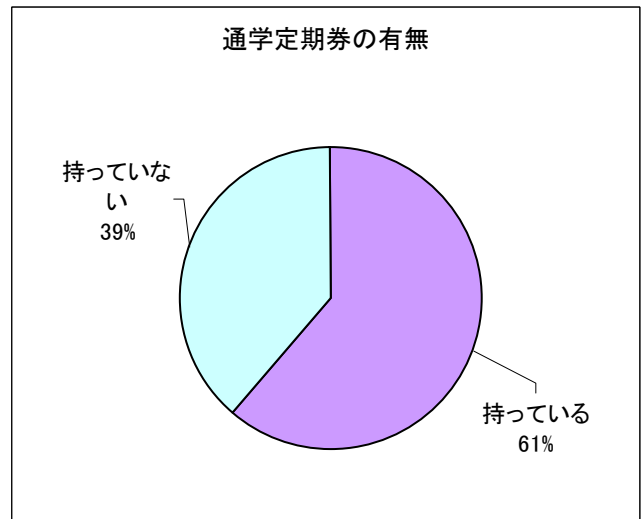
利用者の利用頻度



* 広見線利用者 784 票のうち有効回答者数 651 票の集計

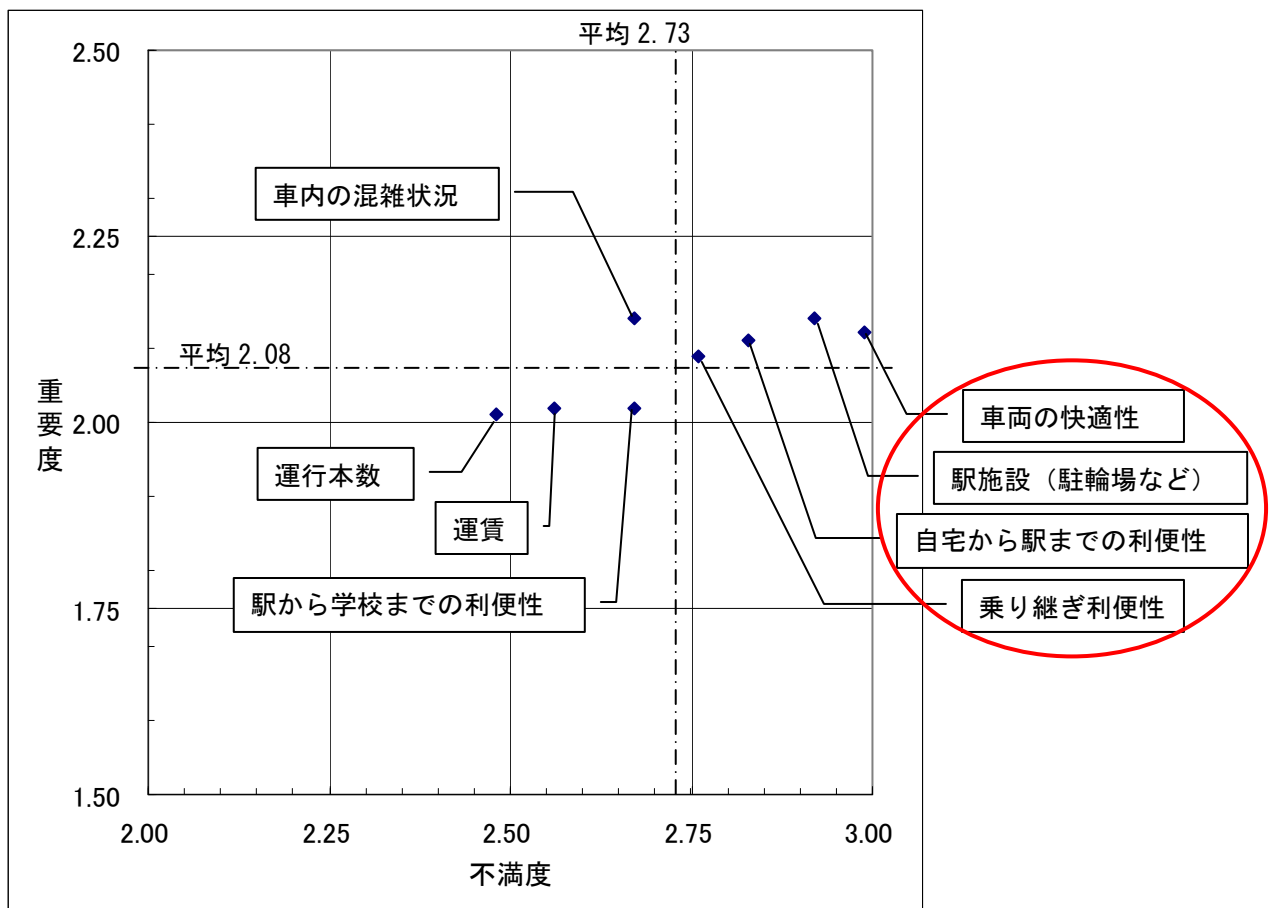
図 16 名鉄広見線（新可児～御嵩間）

利用者の定期保有率



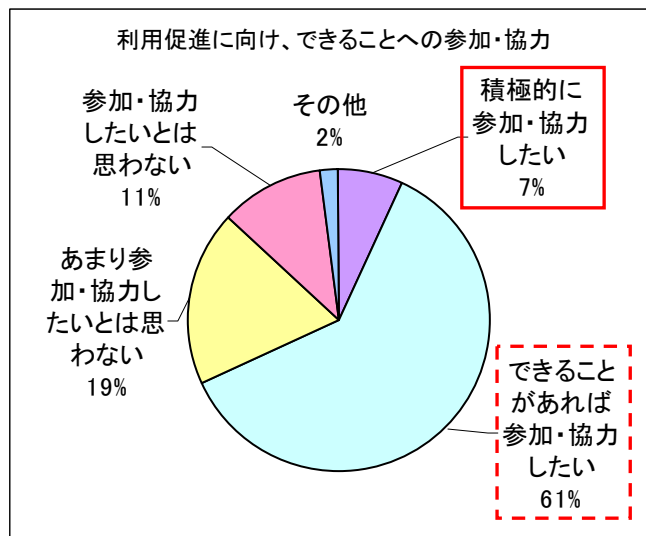
* 広見線利用者 784 票のうち有効回答者数 768 票の集計

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

3 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

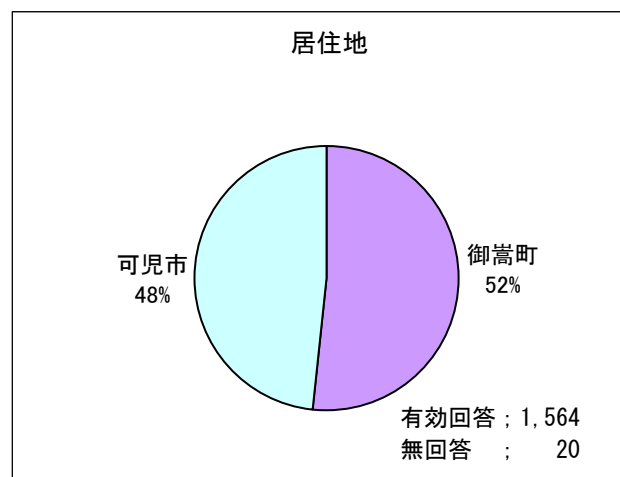
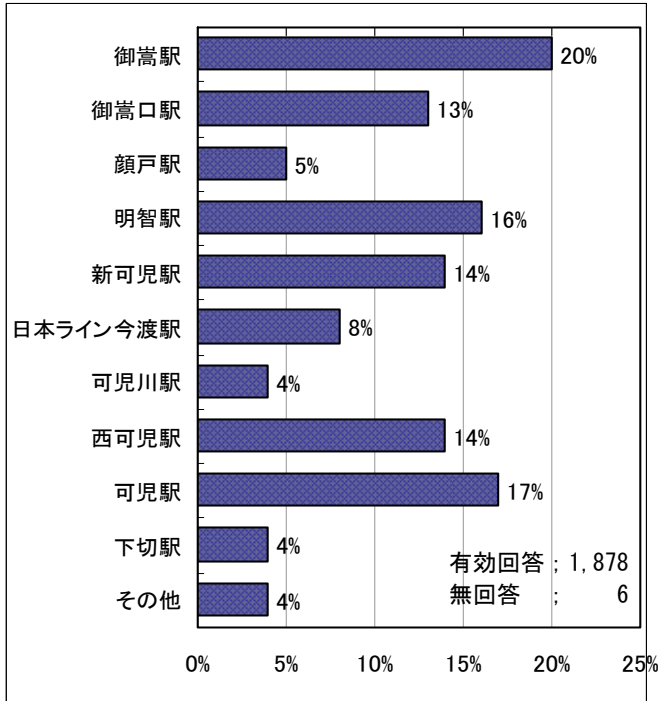


図 20 最寄駅の内訳



※複数回答として集計

図 21 日頃の利用頻度

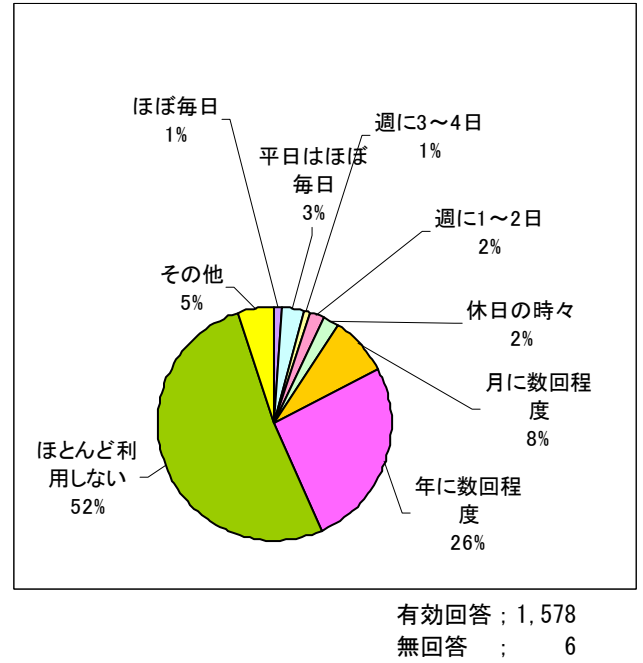


図 22 存在価値についての評価

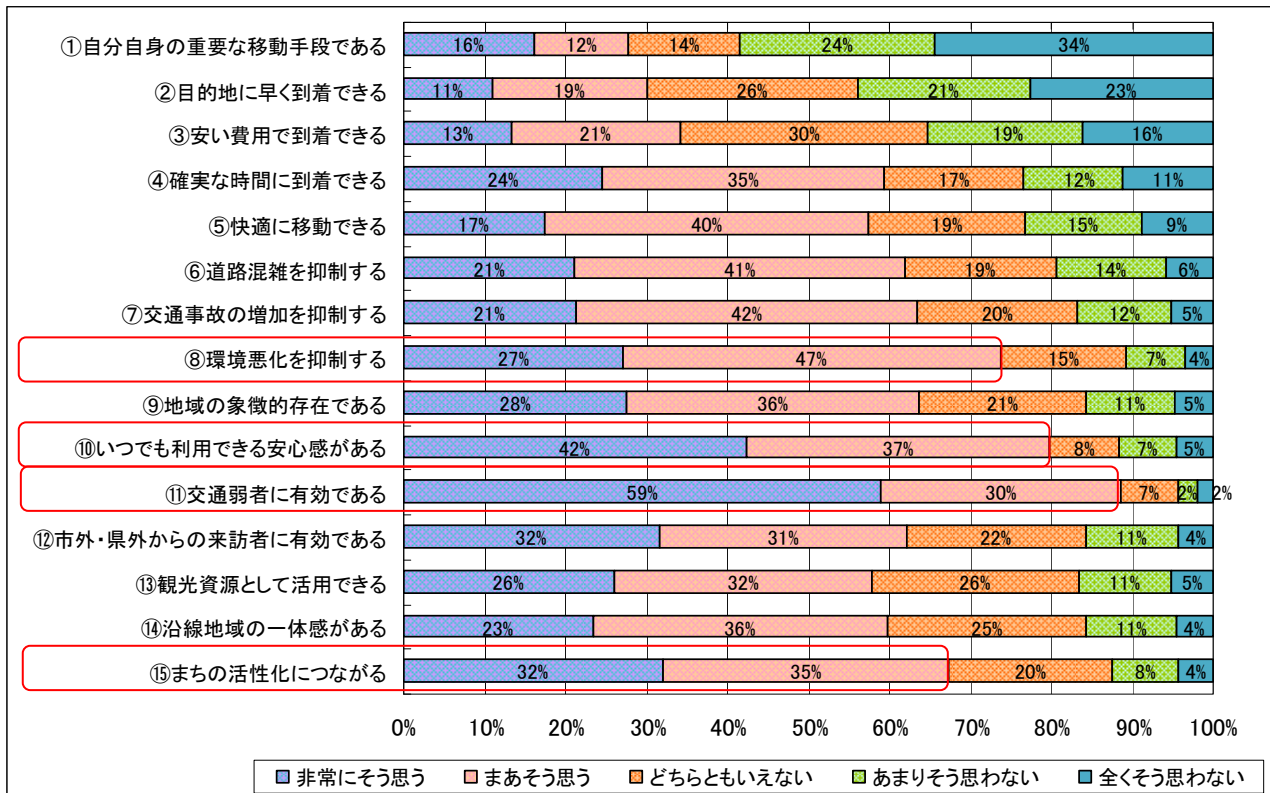


図 23 重要と思われる項目（1位、2位、3位）

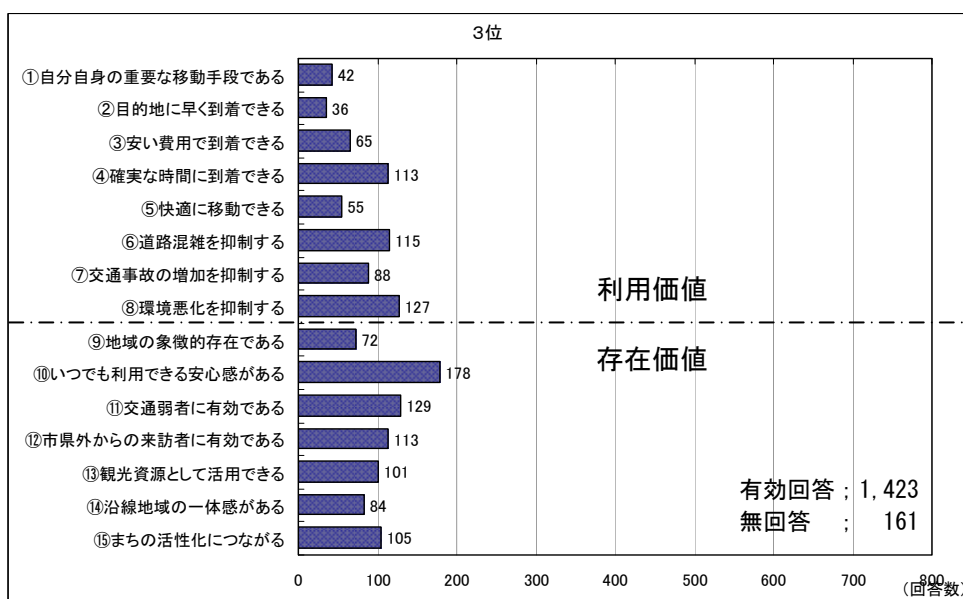
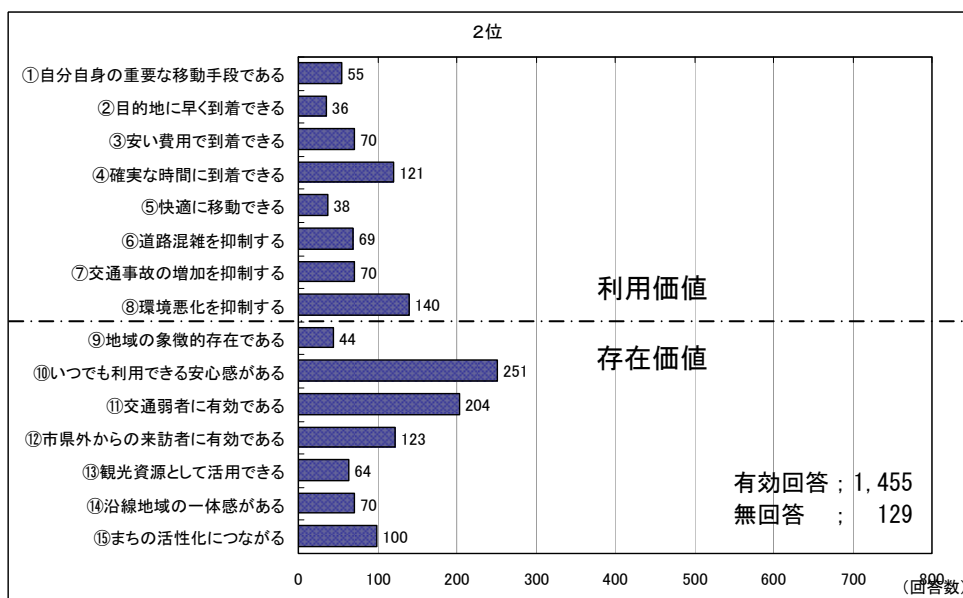
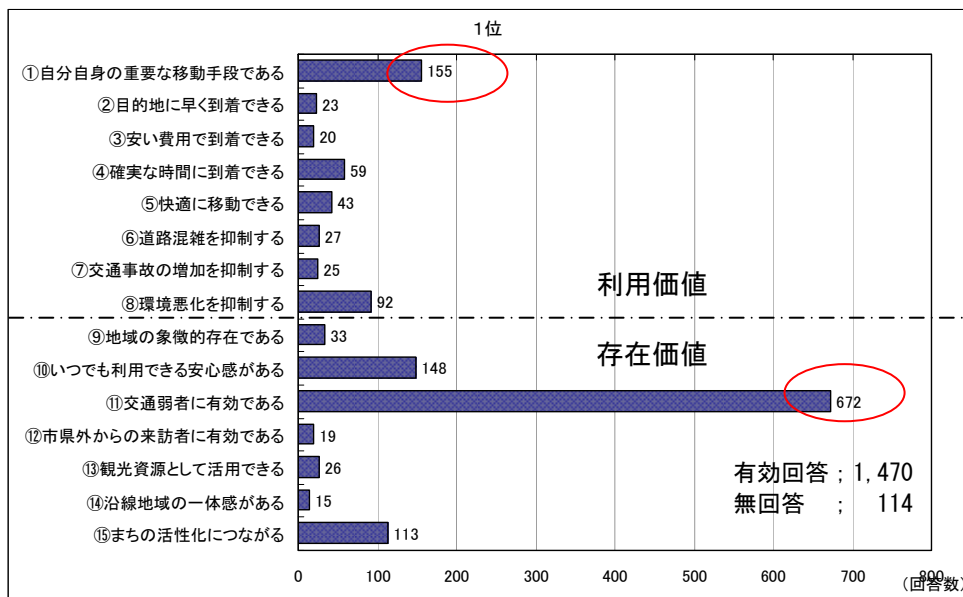


図 24 重要と思われる項目（4位、5位）

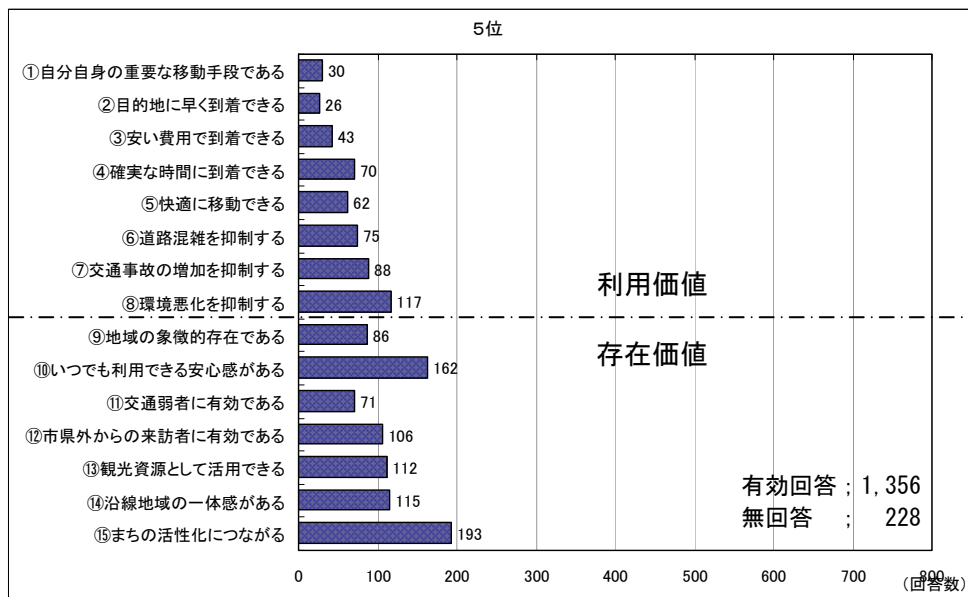
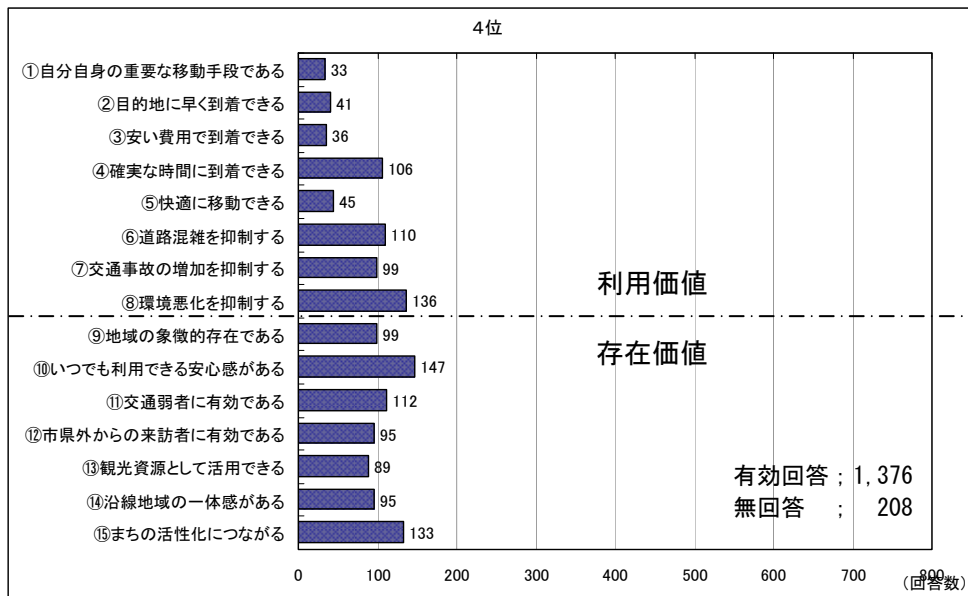
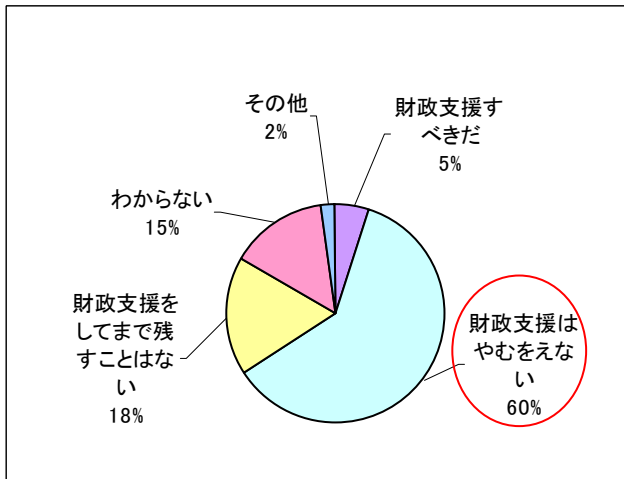
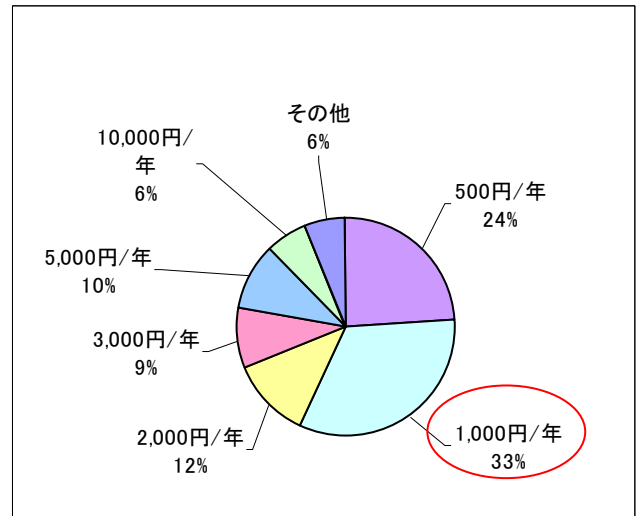


図 25 市町の予算（税金）からの財政支援について



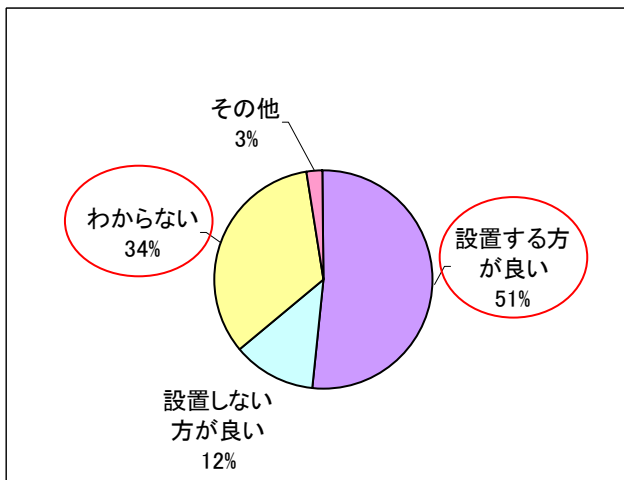
有効回答 ; 1,517
無回答 ; 67

図 26 財政支援の金額（年間・一人当たり）税金



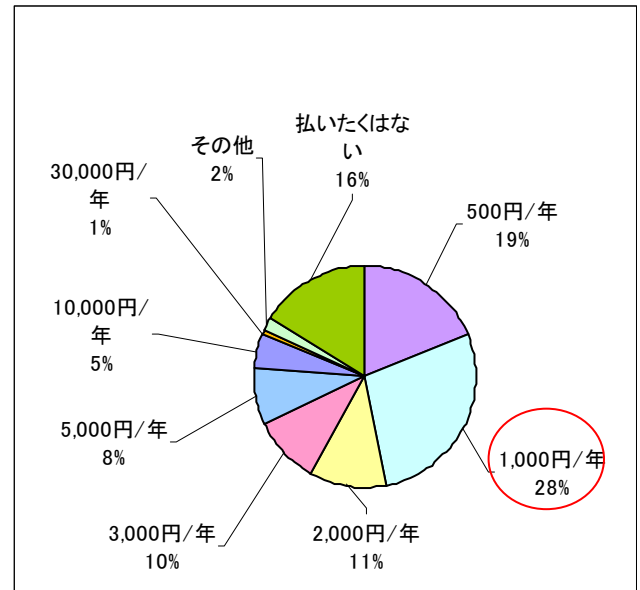
有効回答 ; 1,208
無回答 ; 376

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

4 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の基本的な考え方（案）

<この路線に対する方針>

名鉄広見線の利用促進に向けた基礎調査より

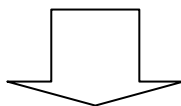
- ・ 運行継続が必要 約 95%（沿線住民）
- ・ 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）利用者のうち、代替交通手段が無く移動ができなくなる。
約 41%（沿線高校生） 約 44%（沿線高校生を除く。）

名鉄広見線活性化基本計画（中間報告）より

- ・ 鉄道価値について、存在価値への思いが強くみられる。
- ・ 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）

名鉄広見線に係る住民運動その他状況

- ・ 沿線住民による存続要望や署名活動が活発に行われている。
- ・ 他の事例から、廃線後のバスへの輸送転換は、マイカー依存に拍車をかける。
廃止後1年間のYAOバス利用者は、廃線前1年間の八百津線利用者の28.4%に留まった。
H16年3月鉄道廃止路線調査報告書：中部運輸局



「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
名古屋鉄道株式会社と具体的な協議に入りたい。」

<存続の検討>

次の2つの運行形態によりこの路線の存続について協議・検討していく。

- ① 現状のまま名鉄による運行形態維持（名古屋鉄道株式会社への運行支援）
- ② 広見線（新可児駅～御嵩駅）を上下分離方式による運行形態へ移行

