

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 会長 藤掛義彦		
	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 亀山芳久		
	岐阜県立八百津高等学校校長 大森誠治		
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 田中新一	可児市自治連絡協議会 奥村幸生	

<関係者（指導・助言）>

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

<事務局>

御嵩町企画課 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5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21年7月9日

1. 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）に関するこれまでの経緯（概略）

◆平成19年11月2日 名鉄広見線対策協議会（現：名鉄広見線対策連絡調整会議）

名鉄より次のような申し出があった。

「利用者が大きく減っている状況で、年間の赤字額が2億4千万円超であり、今のまま（名鉄による路線運行）では、この路線を維持できない。沿線自治体として、この路線についてどう考え、どうしていくのかを来年20年12月末までに示してほしい。」

◆平成20年5月2日 沿線関係市町の御嵩町、可児市及び八百津町による名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）対策協議会設立

目的：名鉄広見線の存続問題に対する対応策を調査、協議等すること。

◆平成20年12月5日 名鉄広見線対策協議会

存続に向けての基本的方向について

◎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
- ・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）

- ・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）
- ・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%（全域市町住民）

「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協議に入る旨」を決定し、名古屋鉄道株式会社へ回答した。

◆平成21年2月23日 名鉄広見線対策協議会

名古屋鉄道株式会社による継続運行に関わる基本方針

◎社会的便益試算

名鉄存続による社会的便益試算によると、初年度で約3億円～4億円の便益を見込むことができる。

◎経営収支の悪化の検証

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。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は20.5%しかないことから、収益構造が極めて悪く、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。さらに、利用者も全体的に減少している。

◎存続のための選択肢

第3セクター等（上下分離方式含む。）の新会社による新たな運行による収支の試算は、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倍にして算定しても大幅な赤字収支となり、選択肢となり得ない。

名鉄広見線の存続のためには、名古屋鉄道株式会社による運行継続を前提とし、協議会に参画する団体・組織をはじめとする関係者が、利用者を増やすための施策を展開し、合わせて運行費への支援も検討していく。

2. 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）に関する動き（前回会議 2 月 23 日以降）

◆平成 21 年 5 月 1 日

平成 21 年 2 月 23 日の第 4 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取締役副社長鉄道事業本部長と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）の会談を実施

会談の趣旨

<沿線市町から>

- ①引き続き名鉄による運行をお願いしたい。上下分離や別会社の設立は行わない。
 - ②市町は利用増加策に取り組むので、最大限の協力をお願いしたい。
 - ③市町は一定の期間、名鉄の運行に対する財政支援を行う。
- 以上のように、名鉄に方針を伝え、協力を要請した。

<名古屋鉄道株式会社から>

- ①去る 2 月 23 日に開催された、沿線市町などにより構成する名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）対策協議会において確認された基本方針は伺った。
 - ②その基本方針に基づき、沿線市町が「利用者の増加・収支改善のための支援」へ主体的に取り組まれるという前提において、民間事業者として、可能な範囲での協力をさせていただく。
 - ③今後、スケジュール感をもって、それら支援策の具体化に向けた協議を行いたい。
- 以上のように、沿線市町に対して回答があった。

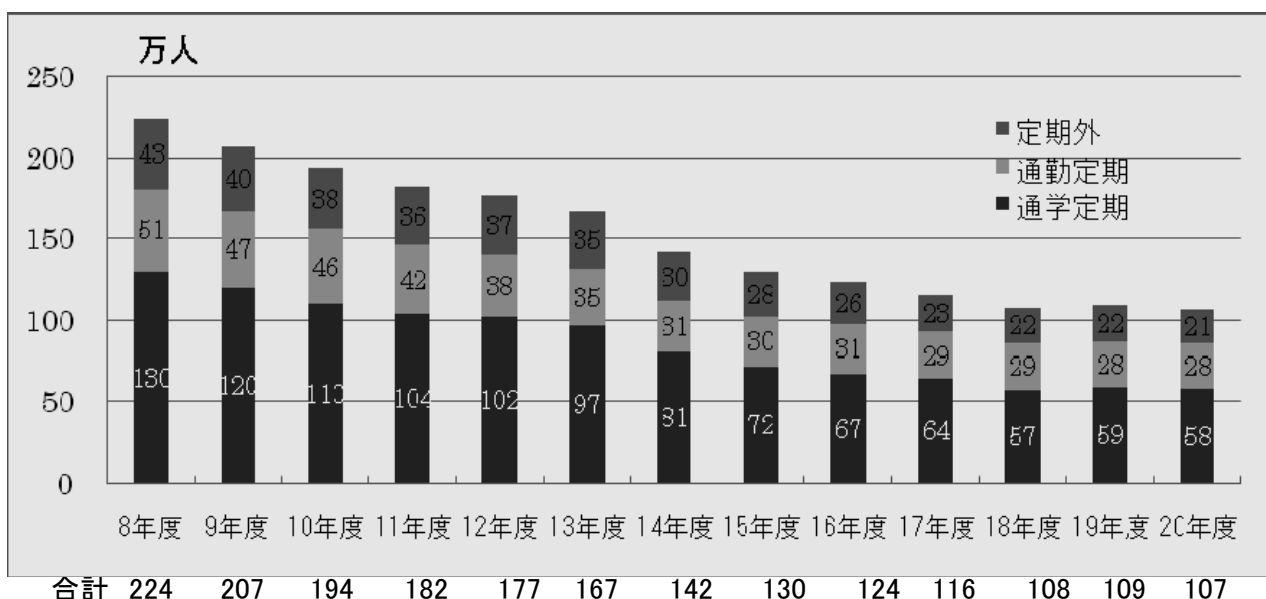
◆平成 21 年 6 月 17 日 名鉄広見線守ろう会要望書提出

この路線区間でのトランパスカードの利用による利便性の向上、エコポイントの活用、回数券の無料配布など利用促進につながるより効果的な施策の提案があった。

◆平成 21 年 7 月 2 日

名鉄広見線対策連絡調整会議にて、活性化計画の期間、運行費支援について協議した。

3. 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）輸送人員の推移（H20 年度まで）



4. 平成 20 年度 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）対策協議会 事業報告

項目	実施日	内容
第 1 回対策協議会	平成 21 年 5 月 2 日	規約、事業計画、予算等の承 広見線の現状報告 など
第 2 回対策協議会	平成 21 年 7 月 31 日	名鉄からの状況説明 など
住民アンケート調 査実施	平成 21 年 9 月 12 日	名鉄広見線活性化基本計画に係る調査実施
第 3 回対策協議会	平成 21 年 12 月 5 日	名鉄広見線活性化基本計画に係る調査結果 名鉄広見線の基本的な考え方の決定 「何らかの財政支援を含め、存続に向けて名鉄と具体的な協議に入る」
名鉄へ回答書提出	平成 21 年 12 月 18 日	沿線関係市町の名鉄広見線の基本的な考え方（回答）
第 4 回対策協議会	平成 22 年 2 月 23 日	名鉄による継続運行に関わる基本方針の決定

5. 平成 20 年度名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）対策協議会 歳入歳出決算

＜歳入の部＞

(単位：円)

収入科目	予算額	補正額 (流用)	決算額	比較増減額	説明
1. 負担金	7,300,000	0	7,300,000	0	可児市・御嵩町 3,600 千円 八百津町 100 千円
2. 雑入	1,000	2,665	3,665	0	利息
合計	7,301,000	2,665	7,303,665	0	

＜歳出の部＞

(単位：円)

支出科目	予算額	補正額 (流用)	決算額	比較増減額	説明
1 報酬費	260,000	25,000	285,000	0	
2 会議費	20,000	556	20,556	0	
3 事務費	21,000	239,267	260,267	0	郵便料(名鉄広見線の利用促進に向けた基礎調査協議会追加調査分)等
4 調査委託費	6,500,000	0	4,109,000	2,391,000	名鉄広見線活性化計画策定委託業務
5 啓発費	400,000	▲ 264,823	0	135,177	
6 研究費	100,000	0	0	100,000	
	7,301,000	0	4,674,823	2,626,177	

歳入合計額 7,303,665 円

歳出合計額 4,674,823 円

差引残高 2,628,842 円

上記の残高は、平成 21 年度へ繰り越すものとする。

(うち、調査委託費繰越額 2,285,500 円を含む。)

監 査 報 告 書

名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）対策協議会会計事務規程第7条の規定により、平成20年度決算について監査を実施し、証拠書類、帳簿等について監査したところ、適正に執行されていたことを認めます。

平成21年4月20日

監 事 御嵩町議会議長

梅子 勇 

監 事 可児市議会議長

植 定 

名鉄広見線対策協議会
会長 御嵩町長 渡辺公夫 様

平成20年度 名鉄広見線対策協議会歳出予算 繰越計算書 (調査委託費)

事業名	支出負担 為額	左の内訳		支出負担為 予定額	翌年度繰越額	事故繰越しを必要とする理由
		支出 済額	支出 未済額			
名鉄広見 線活性化計 画策定委託 業務	6,394,500円	4,109,000円	2,285,500円	2,285,500円	2,285,500円	20年度未だに存続のための名鉄広見線活性化計画を策定する予定であったが、名鉄との協議や路線便益調査を受けての路線に対する方向性協議等、予定より時間が必要となり、活性化計画策定まで策定できなかつたため。

平成21年3月31日

名鉄広見線対策協議会 会長 御高町長 渡辺公夫

6. 平成 21 年度名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）対策協議会事業計画（案）
及び歳入歳出予算（案）

平成 21 年度事業計画（案）

項目	実施日	内容
第 5 回対策協議会	平成 21 年 7 月 9 日	平成 20 年度事業報告、決算の承認について 平成 21 年度事業計画(案)、予算(案)について 広見線活性化計画の基本方針について など
第 6 回対策協議会	平成 21 年 10 月	広見線活性化計画（利用促進策・骨子）について
第 7 回対策協議会	平成 21 年 11 月	広見線活性化計画（案）について
第 8 回対策協議会	平成 22 年 3 月	活性化計画の推進体制と展開方法について

平成 21 年度歳入歳出予算（案）

<歳入の部>

(単位：円)

収入科目	21 年度 予算額	20 年度 予算額	比較増減額	説 明
1. 負担金	300,000	7,300,000	▲7,000,000	可児市・御嵩町・八百津町 100 千円
2. 繰越金	2,628,842	0	2,628,842	
3. 雑入	1,158	1,000	158	利息等
合計	2,930,000	7,301,000	▲4,371,000	

<歳出の部>

(単位：円)

支出科目	21 年度 予算額	20 年度 予算額	比較増減額	説 明
1 報酬費	320,000	260,000	60,000	5,000×16 名×4 回
2 会議費	20,000	20,000	0	
3 事務費	21,000	21,000	0	
4 調査委託費	2,549,000	6,500,000	▲3,951,000	
5 啓発費	10,000	400,000	▲390,000	
6 研究費	10,000	100,000	▲90,000	
合計	2,930,000	7,301,000	▲4,371,000	

7. 名鉄広見線活性化計画の基本方針（案）について

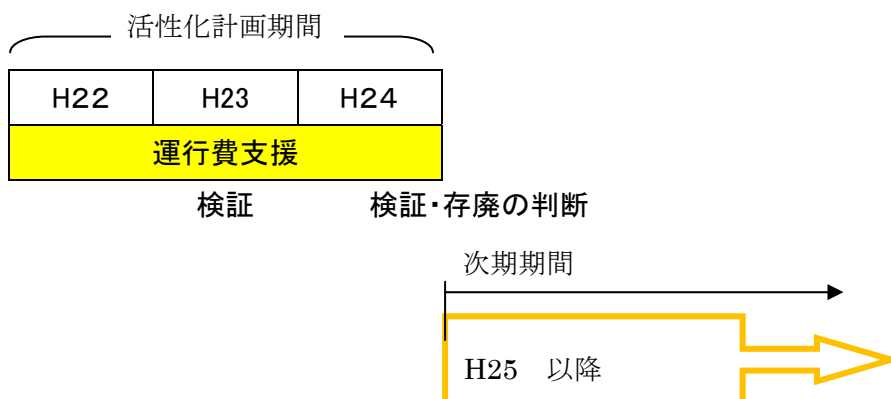
(1) 活性化の基本的考え方について

利用促進策を展開することにより、名鉄広見線の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 年から平成 24 年の 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

○平成 21 年度以降の利用者予測の前提条件

利用促進策などを行わず、現状のままで推移した場合の平成 21 年度以降の利用者予測について、直近前 5 年間（H16～H20）の輸送人員の傾向を基に行った。

○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

＜需要拡大の可能性と今後について＞ ～第 4 回名鉄広見線対策協議会議事より～

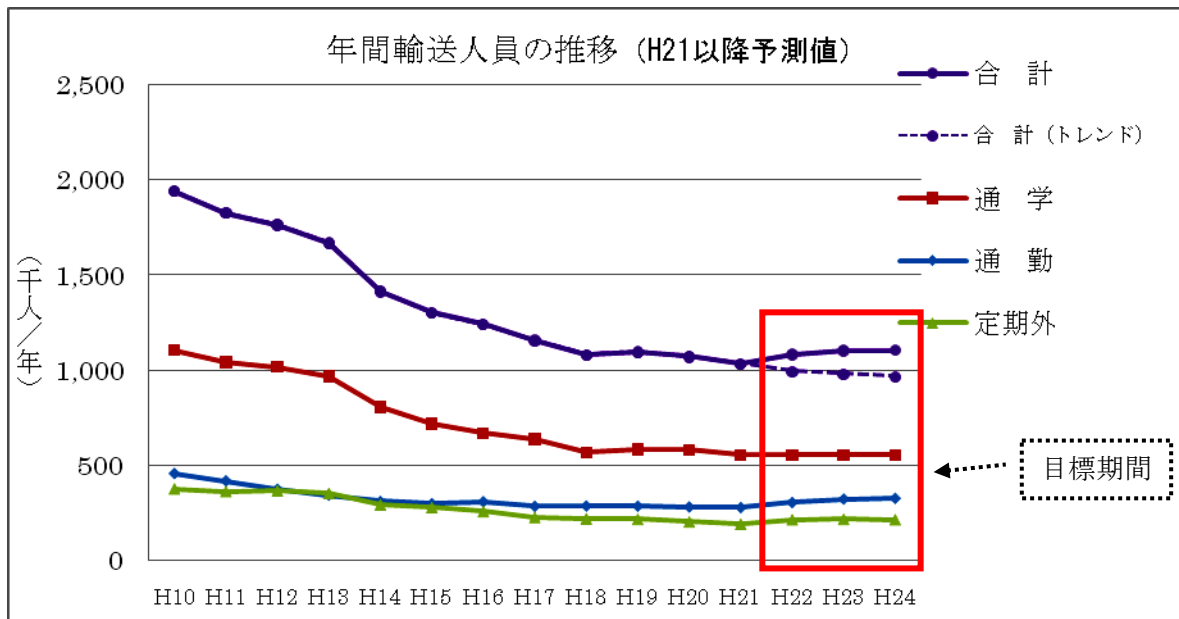
沿線市町のまちづくりや暮らしに必要な鉄道を存続していくためには、住民一人ひとりの交通行動を変えていくことが鍵であり、今後はそのための施策を関係者が協力しながら展開し、名鉄広見線の存続をめざすものとする。

上記を踏まえ、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。

平成 22 年度～平成 24 年度の目標数値（単位:千人）

年度		H22 年度	H23 年度	H24 年度
年間輸送人員	通勤	308	327	331
	通学	558	558	558
	定期外	216	221	222
	合計	1,082	1,106	1,111

過去と目標期間(平成 22 年度～平成 24 年度)の年間輸送人員の推移・予測 (単位:千人)



(3) 目標を達成するために行う施策

計画目標を達成するために実施する施策は、以下のとおりとする。

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：あらたに 3 年間累計 58 千人増やす。

駅・企業間シャトルバスの運行などにより、初年度 29 千人、2 年目 22 千人、3 年目 7 千人増やす目標とし、自動車通勤から広見線を利用した通勤へと交通手段の転換を図る。

●定期外：あらたに 3 年間累計 62 千人増やす

◇利用環境整備：あらたに 3 年間累計 45 千人増やす

パーク＆ライド用駐車場整備、乗り継ぎ等情報提供、駅アクセス利便性向上（住宅・駅間シャトルバス、無料レンタサイクル）及び市・町職員等の通勤利用促進を実施することにより、初年度 18 千人、2 年目 16 千人、3 年目 11 千人をそれぞれ増やす目標とし、潜在需要者等の交通手段の転換を図る。

◇新たな需要喚起：あらたに 3 年間累計 17 千人増やす

遠足、社会見学、お祭り、イベント連携、住民参加型イベントの実施、イベント列車の運行、観光施設タイアップ等各セクションにおける利用促進運動を展開することにより、新たに年間 17 千人の名鉄広見線利用者の喚起を図る。

(4) 利用促進策実施主体と進め方

目標達成に向けてそれぞれの主体が具体的な利用促進策をつくり、活性化計画をまとめる。
そのために、名鉄広見線対策協議会に参画する団体・組織をはじめとする関係者が、主体的に、また連携を図りながら協議を行うこととする。

学 校

観光・商工

通勤(事業所)

地域まちづくり

※各セクションで事務レベル会議を実施し、利用促進策を検討する。

平成 22 年度から名鉄広見線対策協議会を活性化協議会に衣替えし、それぞれの主体が活動を展開する。

(5) 運行費支援

沿線関係市町は、名古屋鉄道株式会社に対し、活性化計画期間の 3 年間、運行費支援として 3 億円（一年度 1 億円）を補助する。

その場合において市町の負担割合は、御嵩町 7：可児市 3 する。

区分	均等割	駅数	営業キロ	利用者割合 (利用者アンケート)	沿線区域人口	負担割合
配分割合	15%	5%	5%	20%	55%	100%
御嵩町	7.5	3.0	2.0	12.5	45.5	70
可児市	7.5	2.0	3.0	7.5	9.5	30
合計	15.0	5.0	5.0	20.0	55.0	100.0

第5回名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）対策協議会

資料綴り

平成21年7月9日

名鉄広見線活性化計画の基本方針（案）についての資料

(1) 利用者増加目標数値

○平成 21 年度以降の利用者予測の前提条件について

利用促進策などを行わず、現状のままで推移した場合の平成 21 年度以降の利用者予測について、直近前 5 年間（H16～H20）の輸送人員の傾向を基に行った。

<直近前 5 年間（H16～H20）の傾向>

- ①通勤利用者 平均▲1.1%／年間 減少
- ②通学利用者 平均▲4.1%／年間 減少
- ③定期外利用者 平均▲6.0%／年間 減少
- 合計 平均▲3.6%／年間 減少

<表 1> 輸送人員及び輸送密度の推移(H20 までは実績値 H21 以降は予測値) (単位:千人)

年 度	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
輸送人員	通勤	458	420	377	346	313	312 (10)	288 (▲24)	290 (2)	289 (▲1)	285 (▲4)	282 (▲3)	279 (▲3)	276 (▲3)	273 (▲3)
	通学	1,106	1,043	1,021	969	808	671 (▲30)	641 (▲30)	570 (▲71)	588 (18)	582 (▲6)	558 (▲24)	536 (▲22)	514 (▲22)	493 (▲21)
	定期外	378	364	368	354	295	259 (▲21)	229 (▲30)	221 (▲8)	218 (▲3)	205 (▲13)	193 (▲12)	181 (▲12)	170 (▲11)	160 (▲10)
	合 計	1,942	1,827	1,766	1,669	1,416	1,242 (▲61)	1,158 (▲84)	1,081 (▲77)	1,095 (14)	1,072 (▲23)	1,033 (▲39)	996 (▲37)	960 (▲36)	926 (▲34)
輸送密度(人/日)	3,711	3,430	3,365	3,252	2,834	2,625	2,529	2,420	2,257	2,274	2,234	-	-	-	-


注意: () は前年比

予測値のベースとなる年間輸送人員の計算期間

○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

<表 2> 平成 22 年度～平成 24 年度の目標数値 (単位:千人)

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



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

(2) 目標を達成するために行う施策

<表3> 施策別目標値 (あらたに増やす人数) **たたき台** 輸送人員:人/年間 カッコ内は人/日(往復利用前提)

		実施主体	施策メニュー	H22	H23	H24	累計
通勤定期	通勤手段の転換	活性化協議会・市町	企業・駅間シャトルバス等	28,800(40)	21,600(30)	7,200(10)	57,600(80)
定期外	利用環境整備	活性化協議会・市町	P&R用駐車場整備	3,650(5)	3,650(5)	2,190(3)	9,490(13)
			乗り継ぎ等情報提供	3,650(5)	2,920(4)	2,190(3)	8,760(12)
			住宅・駅間シャトルバス	3,650(5)	2,920(4)	2,190(3)	8,760(12)
			無料レンタサイクル	3,650(5)	2,920(4)	2,190(3)	8,760(12)
			市・町職員等の通勤利用促進	3,650(5)	3,650(5)	2,190(3)	9,490(13)
	小計			18,250(25)	16,060(22)	10,950(15)	45,260(62)
	新たな需要喚起	学校教育	遠足、社会見学等	3,650(5)			3,650(5)
			学生・生徒主導の活性化	2,190(3)			2,190(3)
		商工	お祭り、イベント等	2,190(3)			2,190(3)
			住民参加型イベント	2,190(3)			2,190(3)
		観光	イベント列車	2,190(3)			2,190(3)
			観光施設タイアップ	2,190(3)			2,190(3)
		住民団体等	駅等魅力づくり	2,190(3)			2,190(3)
	小計			16,790(23)			16,790(23)
計			35,040(48)	16,060(22)	10,950(15)	62,050(85)	
合計			63,840	37,660	18,150	119,650	

各セクションの取り組み事例

学校行事・遠足	みたけ夏祭り	可児市船遊び
みたけの森ささゆりハイキング	可児花フェスタ連携	他市・他県ウォーキング同好会
中山道ウォーキング	鬼岩温泉連携	可児郡八十八ヶ所めぐり
名古屋環境大学講座連携	人道の丘・旧八百津発電所連携	可児夏まつり(明智駅～御嵩駅乗車)
鳩吹山ハイキング	八百津町おいしいものめぐり	旅行会社企画との連携等 その他
みたけウォーキング同好会	名鉄沿線観光地企画切符	

名鉄広見線(新可児駅～御嵩駅)にかかる市町の負担割合 資料

※算定上の基礎データ

区分	均等割	駅数	営業キロ	利用者割合	沿線区域人口
御嵩町	50%	60%(3駅)	39.2%(2.9km)	62.3%(48.7%)	82.8%(19,272人) * 御嵩町全域国勢調査人口
可児市	50%	40%(2駅)	60.8%(4.5km)	37.7%(29.5%)	17.2%(3,991人) * 兼山、広見東部国勢調査人口
合計	100%	100%(5駅)	100%(7.4km)	100%(78.2%)	100%(23,263人)
<参考>八百津町	-	-	-	(3.1%)	

* 利用者割合: 駅利用者アンケート及び高校生アンケートより算出

区分	均等割	駅数	営業キロ	利用者割合	沿線区域人口	負担割合
配分割合	15%	5%	5%	20%	55%	100%
御嵩町	7.5	3.0	2.0	12.5	45.5	70.0
可児市	7.5	2.0	3.0	7.5	9.5	30.0
合計	15.0	5.0	5.0	20.0	55.0	100.0

【参考】配分割合 他の事例

駅数 営業キロ
5% 5%

均等割 沿線区域人口
15% 55%

区分	均等割	駅数	路線キロ	利用者数	人口	利用者/駅勢圏人口	依存度・期待度	固定資産税額	起終点	備考
YAOバス			10%	20%			70%			御嵩町 6.3% 可児市 23.8% 八百津町69.9%
養老鉄道	○ 50%	○ 20%	○ 20%		○ 10%					3市4町
三岐鉄道北勢線	○ 10%	○ 20%		○ 40%	○ 30%					2市1町
長良川鉄道	○ 10%	○ 28%	○ 40%			○ 10%		○ 10%	○ 2%	4市1町