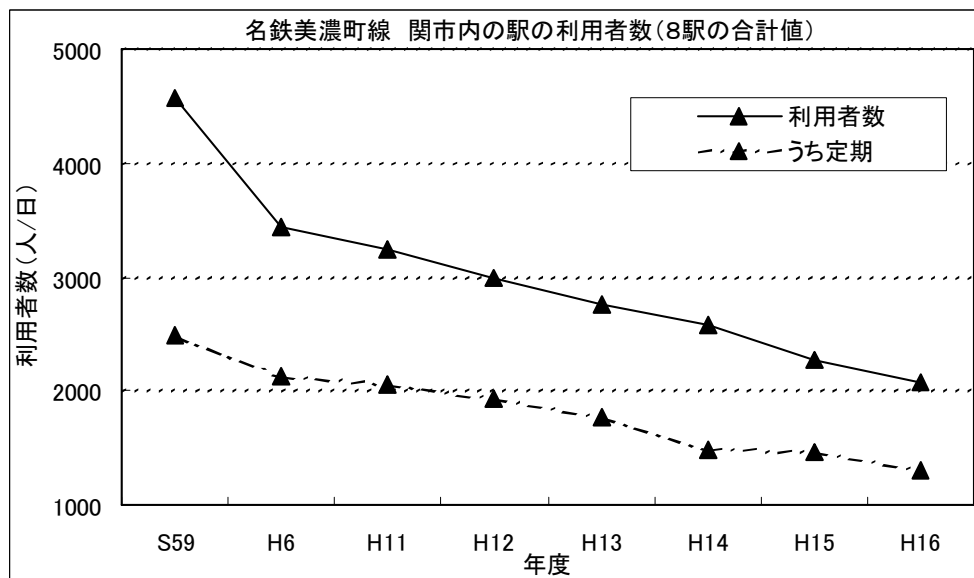


(4) 名鉄美濃町線、長良川鉄道、バスの運行

鉄道の利用状況

- ・ 名鉄美濃町線の利用者数は減少傾向が続き、20年前の昭和59年度と比べると半分程度まで減少した。
- ・ 国鉄越美南線当時の昭和59年度に比べると、JR以降の長良川鉄道の利用者は増加したが、平成11年度をピークに減少傾向となっている。

(名鉄美濃町線の利用者数の推移)

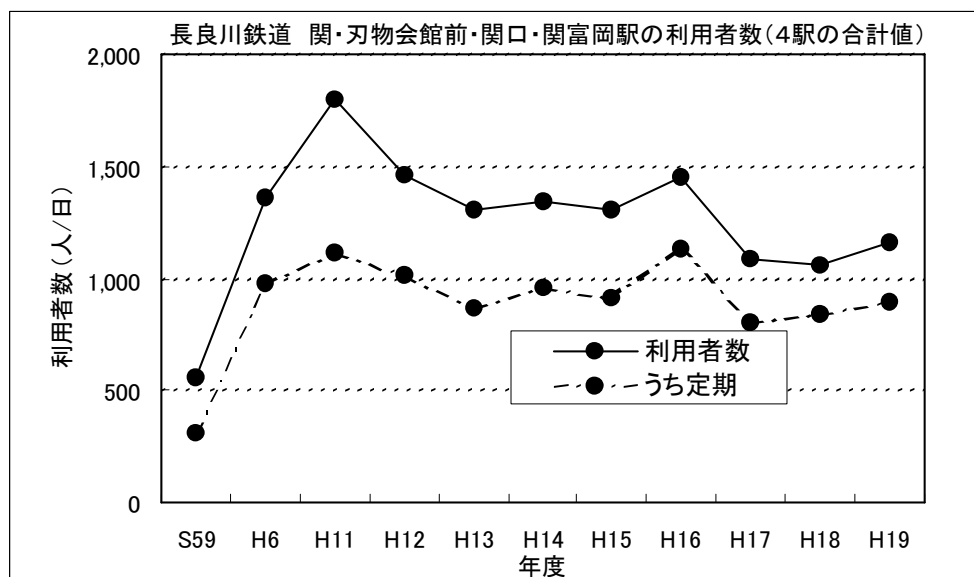


※神光寺、下有知駅は平成6年度まで(平成11年4月廃止)

※平成11年度から関駅を追加

※全ての年度に計上されている駅(新関、新田、赤土坂、小屋名、白金の5駅)

(長良川鉄道の利用者数の推移)



※平成6年度から刃物会館前、関富岡駅を追加

図1-8 鉄道の利用状況

関から岐阜・名古屋への移動

- ・関から岐阜市内への移動は、名鉄美濃町線運行当時の運行本数と廃止後の路線バス運行本数に変化はないが、所要時間は増大している。
- ・また、運賃が鉄道時に比べて高くなり、特に通学生への負担が増大していることから、関市から岐阜市への公共交通の利便性低下を招いている。
- ・関から名古屋への移動は、鉄道（名鉄美濃町線運行時）と高速バスの運賃に差はないが、所要時間は乗換のない高速バスが20分程度早かった。

表 1-1 関から岐阜・名古屋への移動

(関から岐阜への移動：名鉄美濃町線廃止前後の変化)

	名鉄美濃町線	路線バス
運行本数 (7時台の新関発)	4本	5本
普通運賃 (新関→名鉄岐阜)	560円	660円
利用者数 (ラッシュ時)	887人 ^(*)	493人 ^(*)
所要時間 (新関→名鉄岐阜)	56分 ※ラッシュ時	54分

*：岐阜地域公共交通等調査
検討協議会資料より

バスの所要時間は徹明町で
最大30分の遅れが生じている

(関から名古屋への移動)

	鉄道 (名鉄美濃町線運行時)	高速バス	高速道路 (自家用車)
運賃・料金	1,010円 (名鉄)	1,000円	1,230円 (走行経費+高速料金)
所要時間	74分 (新関→岐阜→名古屋) ※乗換時間除く、昼間時	53分 (新関→名鉄バスセンター) ※昼間時	52分 (関IC→名古屋駅)
運行頻度	4本/時 (新関→岐阜) ※昼間時	13便/日 (関市役所→名古屋)	—

※自家用車の走行経費は以下により算出した。

- ・関IC→名古屋駅間：約43km、平均速度：49.6km/h (=43÷52×60)
- ・1kmあたりの走行経費：15円/km
(燃料費、オイル費、車両整備費等が含まれる。ただし、駐車場代は含まない)
[費用便益分析マニュアル<連続立体交差事業編>(国土交通省道路局 都市・地域整備局、平成16年4月)の平成15年度単価による]
- ・乗用車1台あたりの平均乗車人員1.3人 [道路交通センサス]
- ・走行経費：43×15÷1.3 ÷ **500円**

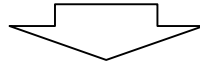
※高速道路(東海北陸自動車道)料金950円を平均乗車人員1.3人で割ると **730円**

高速バスの運転状況

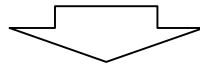
- ・ 関市および美濃市と名古屋を結ぶ高速バスが平成 10 年に運行開始された。
- ・ 運行開始時は 1 日 6 往復であったが、利用者の増加や利便性向上を図るため、平成 19 年には 1 日 13 往復となり、運行開始時に比べて倍以上の便数に増加している。

[美濃市・関～名古屋（名鉄バスセンター）高速バス運行の変化]

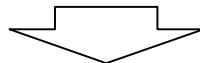
平成 10 年(1998)3 月 1 日：運行開始
せき東山～名古屋 1 日 3 往復、美濃市駅～名古屋 1 日 3 往復
合計 1 日 6 往復



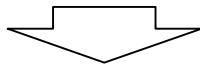
平成 12 年(2000)4 月：運行区間延長
全便 美濃市駅まで延長 1 日 6 往復（本数は変化なし）



平成 13 年(2001)10 月：増便
美濃市駅～名古屋 1 日 8 往復（2 往復増便）



平成 17 年(2005)4 月：増便
美濃市駅～名古屋 1 日 10 往復（2 往復増便）



平成 19 年(2007)5 月：増便
関市役所～名古屋 1 日 2 往復、美濃市駅～名古屋 1 日 11 往復
合計 1 日 13 往復（3 往復増便）

図 1-9 高速バスの運転状況