

## 名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅）対策協議会 第12回幹事会議事録

- ・日時：平成20年5月12日（月）10:00～12:10
- ・場所：名鉄西尾駅 会議室
- ・出席：（自治体）西尾市 小野田企画部長、増山企画課長、谷崎主事  
蒲郡市 市川企画部次長兼企画広報課長、川畑主事  
吉良町 近藤企画課長、伴野課長補佐  
幡豆町 深谷企画課長、志賀課長補佐  
（名 鉄） 東部支配人室 三浦支配人、石川総務課長、  
下田専任調査役、山田西尾駅長  
企画管理部 石田企画課長、牧野課長補佐

### 〔提出資料〕

- ① 平成19年度輸送実績
- ② 月別輸送実績（20年3月までの1年間の前年比較）

### 〔発言要旨〕

#### （名鉄）

- 平成19年度輸送実績は、年間を通じて通勤定期が前年比+2.8%と堅調であったが、輸送人員の半数を占める通学定期が▲1.5%となったことから、提起としては▲0.2%と前年を割る結果となった。また、定期外についても▲3.8%と落ち込みが大きく、合計では▲1.2%と、依然として減少傾向に歯止めがかからない、厳しい状況にある。なお、輸送密度についても、対前年で▲2.0%の2,772人となっている。
- この区間の根本的な問題は、大量輸送機関としての鉄道特性が発揮できないほどの圧倒的なご利用者の少なさにある。また、そのため非常に厳しい収支状況にあり、収入増も見込めず、費用削減も限界に達しつつあることから、もはや一民間企業が単独で維持存続を図るのは困難な状況にある。
- 現在の輸送量は、バス代替も十分に可能なレベルにまで落ち込んでしまっており、そうした状況にあっても鉄道を残すということならば、地域交通体系として鉄道の位置付けを明確にさせていただくとともに、どのようにして維持を図っていくのかを主体的にご検討いただき、その方向性を本年12月末までにお示しいただきたい。

#### （西尾市）

- 協議会開始から3年で目途を立てる、ということが協議会議事録には残っている。協議会の方向性として、協議会で利用促進策を実施して利用者数が増加しなければ廃止という前提で考えているのか。
- 職員に対して利用増へ向けたアイデア募集をしているが、その際の意見にあるのが、名鉄は既に廃止を決めており、今更努力しても無駄ではないかというものがある。廃止に向けてのエビデンスづくりに加担させられているとすれば、今後の対応方を考えなければならない。

- 住民へ訴求するためには、具体的な数値目標を設定する必要があると考えているが、過去の協議会幹事会の議事録では、3割増となれば良いとの見解もあったようだが、名鉄として、どの程度の利用者増となれば、維持してくれるのか。
- 愛知県の担当部局と話をする中で、維持に向けた何らかの補助スキームがないかを確認している。しかし、寺津の高架のように、予算を執行し、その後に廃止というようなことがあっては困るし、その点に不信感があることは否めない。
- 地方公共団体が構成員に入った協議会である以上、基本的に全てを公開としたい。よって、今後公開請求があった場合には、会議録や資料をその公開対象としたい。
- 6月のダイヤ改正後、福地駅の利便性向上が期待できるため、駅東側にある名鉄用地で駐車場の整備をお願いしたい。その場合、市としても、取り付け道路を整備する予定がある。
- パーク&ライドを推進するに際し、西尾駅駐車場の料金が低いのではないかとの思いがある。まずは、同駐車場の稼働率を示していただきたい。
- 西尾駅以南が起点のハイキングなど、名鉄としての利用促進策を示してもらいたい。

#### (吉良町)

- 3月28日に開催された協議会本会において、方向性を示してもらいたいとの要請が名鉄からなされたが、方向性とは、具体的には何を示しているのか。
- 鉄道とバスとでは役割が異なっており、できる限り鉄道を残したいという思いは、各市町とも同じだろう。12月末までに示すことが求められている方向性というのは、利用者増が見込まれるプランということによいのか。また、その場合、どの程度の利用者増となれば、名鉄として維持してくれるのか。
- 市町として何ができるか、という問いになれば、少しでも収入が増えれば良いのか、あるいは3セク化のようなことも視野に入れるべきなのか。
- 3月28日に開催された協議会本会で、初めて危機意識を持った状況にある。よって、もう少し検討に対する時間をもらいたい。

#### (蒲郡市)

- 通学定期が半数を占める輸送状況にあつては、今後の利用者増も見込めず、黒字化も無理だろう。バス路線には、市が補助して維持している状況にあるが、一方で、市として鉄道がなくなることは想定しておらず、バス化は考え難い。
- 費用減あるいは収入増が限界ならば、結局、沿線自治体に対する補助を求めているとしか思えない。しかし、住民に対して何も示していないこの段階において、補助による維持存続ということを示すことはできない。
- 一方で、市内にはJR線もあり、一民間企業を補助により維持させることは難しい。また、鉄道事業は公益性のある事業であり、名鉄全体として、輸送量の減少という問題を捉えるべきであり、この線区のみを取り上げるのはおかしいのではないかと。名鉄は、公共交通機関としての責務を果たすべきであり、特定路線を論じた指摘をするべきではない。自治体としては疑心暗鬼を生じてしまう。

#### (幡豆町)

- これまでSFカードシステムが導入されていることが、名鉄の沿線ハイキング開催の条件とされていたが、本年6月には吉良吉田までSFカードシステムが整備されることから、再検討をいただきたい。

- これまで、ソフト施策による単発的な利用者増を進めてきたが、恒常的な利用者増を図らなければいけないとの提案が他の市町からあったことから、幡豆町としては、平成 24 年度の完了を目指し、住宅開発を進めている。このような都市計画に対する投資を、鉄道の利用促進に向けたものとして理解してもらうとともに、計画数値を目標達成に向けたデータとして取り上げてもらいたい。
- 国土交通省が、駅中心のコンパクトシティを目指す状況にある中で、鉄道に対する期待は大きい。名鉄としての目標を示してもらいたい。

#### (名鉄)

- 当社には、廃止を前提とした考えはなく、あらゆる可能性を前提に考えていきたい。一方で、バスによる輸送が可能なレベルにまで輸送量が落ち込んでいるこの区間の厳しい現状をご理解いただき、どうすれば鉄道を残していけるのかを、沿線自治体の皆さまにも主体的にご検討いただきたい、との思いがある。
- 一民間企業として維持存続を図るのは困難な状況になっており、当社単独での維持を前提とした目標設定は困難と考えている。確かに、協議会が設立された時点での最新の実績である平成 16 年度の輸送密度を 3 割増すれば、国鉄の再建時にバス化が妥当とされた輸送密度 4,000 人未満という基準をクリアできるが、それでは抜本的改善にはならないと考える。
- 確かに鉄道事業は公益性の高い事業ではあることは分かるが、その一方で、当社は民間企業でもある点をご理解願いたい。鉄道は交通弱者に必要なことの論があるが、交通弱者とは、すなわち社会的弱者のことであり、こうした方々に対する問題は、まずは行政に主体的なご検討をいただきたいと思っている。
- 当社としては、平成 20 年末までに、地域交通体系に鉄道をどのように位置付けるかの方向性を示していただきたいと考えており、自治体の皆様方の主体的なご検討を重ねてお願いしたい。
- 会議録や資料の公開については吝かでない。ただし、協議会での議論を目的とした、取扱いに留意が必要な資料も想定しうることから、その場合は、取扱い方について、その都度調整させていただくこととしたい。
- 次回の協議会幹事会は、平成 20 年 6 月 19 日 (木) 10 時から、当会議室で開催する。

(以 上)