

## 名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅）対策協議会 第17回幹事会議事録

- ・日時：平成20年11月6日（木）10:10～12:00
- ・場所：名鉄西尾駅 会議室
- ・出席：（自治体）西尾市 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、近藤営業課長、  
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

### 〔発言要旨〕

#### （名鉄）

- 月別実績の統計速報値をみると、8月、9月とも対前年で輸送人員が増加となった。これは、通勤及び通学定期旅客が引き続き堅調に推移したことによるものである。特に8月については、全線的にも同様な傾向であるが、定期券の先買いによる影響が大きい。
- 一方で、定期外旅客については、8月、9月とも対前年で減少となっており、今後の動向を注視する必要がある。
- 西尾～蒲郡間の路線形成の経緯について、先に開催した第3回対策協議会において質問があった。西尾～吉良吉田間については、西尾鉄道（大正15年に、名古屋鉄道の前身である愛知電気鉄道が合併）が明治44年に敷設した岡崎と西尾を結ぶ路線を、大正4年に現在の吉良吉田まで延伸したものである。なお、西尾以北の新安城までの区間は、碧海電気鉄道（昭和19年に、名古屋鉄道が合併）が敷設した路線であり、元々の生い立ちとしてはまったく別のもの、ということになる。蒲郡線については、三河鉄道（昭和16年に、名古屋鉄道に合併）が、昭和4年に吉良吉田～三河鳥羽間を開通させたのが始まりであり、以後、昭和11年に、蒲郡まで段階的に延伸されたものである。
- その他にも、去る10月15日に開催した第3回対策協議会においては、協議会役員である各市町の副市町長様から、さまざまなご指摘をいただいた。これを踏まえ、本日は議論をさせてもらいたい。

#### （蒲郡市）

- 路線形成の経緯については、当市の副市長からの質問であったが、そうした歴史的背景も踏まえ、検討いただきたいと考えている。
- 広域的な視点からの鉄道網の必要性という観点から、去る10月16日に、宝飯地区広域市町村圏協議会が主催するウォーキング大会を、西浦で開催した。2市2町が各広報誌で宣伝したこともあり、西尾方面からの参加者も多く、120名ほどの実績となった。相応の鉄道利用があったものと思われる。

- 新安城～吉良吉田間の西尾線を、西尾～吉良吉田間で分割し対象とするのはなぜか。蒲郡線も含めた新安城～蒲郡間を、あたかも一つの路線として捉えるべきであり、西尾市、蒲郡市、吉良町、幡豆町という 2 市 2 町の枠組みでなく、安城市も含め、その全体を対象とするべきではないか。
- 本年 3 月 28 日に開催された第 2 回対策協議会において、名鉄から沿線自治体に対し、沿線自治体として地域交通体系に鉄道をどのように位置づけるかの方向性を、本年 12 月末までに示してもらいたい、という申し入れがなされたことから、これまで、それを受けた流れで来ているが、沿線自治体として、鉄道の廃止を容認するという回答にはならないだろう。しかし、その一方で、名鉄の姿勢は廃止前提のようにも思え、納得ができない。
- 新聞報道などでは、沿線自治体の財政支援がなければ存続が困難との論調であるが、資料などから判断すれば、止むを得ないところであろう。しかし、財政支援が必要ということになれば、市議会の承認も必要であり、かつ国や県としての関わり方にどのようなものがあるのか、といったことも踏まえる必要がある。そうした点から考えると、当市の内部だけでも調整が難しいものであり、まして 2 市 2 町が揃った回答をすることは更に困難であろう。
- 本協議会においては、利用促進と合理化が 2 本の柱だと理解しており、財政支援を前提とした回答をとということになると、判断できないということもある。よって、対象区間の捉え方や、県の関与のあり方も含め、協議会の枠組み自体を見直すべきではないかということも感じている。
- 名鉄は費用削減を進めているというが、一般市民にそれが理解されるであろうか。むしろ、これまでの多角化経営の弊害が、このような形で現れていると理解されるのではないか。
- 今後、路線存続に向け、名鉄が財政支援を求めるとなれば、沿線自治体の財政状況も芳しくない中では、より広域的な視点で捉えていくことを考えなければならない。
- 仮に、鉄道を廃止し、バス化を図るとしても、現在の通学利用者の状況からして、とても対応できると思えない。その点からも、鉄道は必要ということになるだろう。

#### (吉良町)

- 蒲郡市と同様、回答については、町長が独断でできるという性質のものではない。その一方で、財政支援による存続といったことについては、これまで会議の中ではタブー視されていた感もあるのではないか。よって、名鉄としての率直な気持ちを聞かせてもらうことも必要であろう。
- 町職員から、活性化に向けた提案を募った。多数の意見があったが、その中には、フリーきっぷの設定など、名鉄の協力がなければ実現できないものも含まれている。よって、これらに対する名鉄としての考えを聞かせてもらいたい。
- 来る 11 月 23 日に、住民団体である名鉄電車利用促進懇談会が、「名鉄電車利用者増強大会」を開催する。住民に、西尾・蒲郡線の現状を知っていただき、一人でも多くの方に電車をご利用いただける方策を考えていくことを目的に開催するもので、10 月 27 日には、その開催に向けた代表者会議があった。そこには、吉良高等学校の校長や教頭、PTA 役員なども参加しており、公共交通機関の重要性や必要性は、認識いただけているものと思う。また、西尾高等学校を始め、西尾市内の高校などに対しても、働きかけをし、賛同をいただいているようだ。

#### (幡豆町)

- 住民団体が企画する、電車を利用したウォーキングイベントが、11月9日に開催の予定である。町としても、鉄道利用促進に向け、広報誌にイベント情報を掲載する、あるいは鉄道利用を促すチラシを町内各戸に配布するなどの取り組みをしている。
- 幡豆町としては、現在の2市2町による枠組みに安城市や一色町も加え、利用者増に努めていくべきだと考えている。
- 2010年に愛知・名古屋で開催されるCOP10のイベントとして、講演会を中心とした内容の計画が進んでおり、これが幡豆町でも開催される見込みとなっている。同会議は、生物多様性条約の締約国が概ね2年毎に集まり、各種の国際的な枠組みを策定するもので、これを契機として、環境意識の向上が期待できる場所である。よって、三河湾国定公園の中にある幡豆町の環境を前面に出し、利用促進を図っていきたい。
- 以前から幡豆町では、うさぎ島や猿ヶ島、三ヶ根山展望台など、観光面において、名鉄に頼り切っていたことも事実ではある。名鉄がこれら観光施設から撤退する中、町として観光面でもさまざまな取り組みをしてきており、こうした点も理解願いたい。
- 昨年より、継続的にイベント協力をしている名古屋城本丸御殿PRイベントなどを通じて、さらなる名古屋市との交流ができないかと模索をしているところであり、こうした点を踏まえると、名古屋方面から蒲郡駅までの直通列車の復活が望まれるところである。

#### (西尾市)

- 西尾駅以南における利用者増への対策として、福地駅の周辺整備を計画している。その一環として、名鉄が所有する遊休地への駐車場整備を依頼したところであるが、名鉄からは、事業採算上、駐車場整備は困難であるとの回答があった。これを受け、市として同駅南部の名鉄所有地を借り受け、18台程度収容できる駐車場整備を行い、月極めで貸し出すことを検討している。これは、鉄道の利用者増を図るために行う施策であることから、その用地の取扱いについて、特段の配慮を求めたい。また、この事業がうまくいけば、同駅東側への展開も考えていきたいと思っている。
- 3年前に発足した本協議会の主目的は、利用促進と費用削減であると理解している。今後、この協議内容が変わり、自治体に対して赤字補填を求めるといったことになるとすれば、本協議会はその目的を達せられなかったとして解散し、再構築することが必要ではないか。

#### (名鉄)

- 当社からは、沿線自治体として地域公共交通に鉄道をどのように位置付けるのかの方向性について、本年12月末までにお示しいただきたいとお願いさせていただいた。この期限を踏まえ、何らかの整理をしていくことが必要と考えている。いただいたご意見をもとに、協議会の枠組みをどうするのかということも含め、対応方を検討させていただきたい。
- 次回幹事会は、平成20年12月12日(金)15時から、当会議室で開催する。

(以上)