

名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅）対策協議会 第18回幹事会議事録

- ・日時：平成20年12月12日（金）14:50～16:50
- ・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、浅井氏
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、宮島氏
（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、
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）

- 10月の統計速報値をみると、対前年では大幅な増加となった。これは、前年実績がさらにその前年と比べ大幅に減少していたという特殊要因によるところが大きい。
- 一方で、蒲郡線内での通勤定期利用者は、対前年ではこれまで比較的堅調に推移をしていたが、10月では対前年で下回っており、今後の動向を注視する必要がある。
- 本年3月28日開催の第2回対策協議会において、当社から、西尾～蒲郡間における根本的な問題は、大量輸送機関という鉄道特性が発揮できないほどのご利用者数の少なさにあり、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について、平成20年末までにお示しいただきたいという申し入れをさせていただいた。当社からの要請事項ではあるものの、この期限が迫る中、沿線自治体として、現段階で、どのようにお考えになられているかをお示しいただきたい。

（蒲郡市）

- 先に開会した12月市議会でも、路線存続についての現状と今後について一般質問がなされた。市としては、これまでの利用促進への取り組み状況を説明するとともに、名鉄からの申し入れ内容などについて答弁をした。議員からは、地域の足として、今後も存続をしてもらいたいとの話があった。
- 市単独ではなく、他市町との連携、あるいは教育委員会などを通じた学校行事での鉄道利用、イベントでの鉄道利用促進など、さまざまな取り組みによって、路線の活性化を図っているところである。
- 名鉄からの申し入れが、年内に回答を、ということである以上、年内に対応すべきと考えている。また同時に、対策協議会の場において申し入れがなされたことから、同様に、回答についても対策協議会の場で行うこととしたいと考えている。ただし、当市のみならず、名鉄を含めた各構成団体における協議会役員の日程調整上、年内での協議会開催は困難ではないかとの思いもある。

- 同時に、現在の対策協議会の枠組みを拡げることも必要ではないかと考えている。わざわざ輸送密度が落ちる西尾で区切るのではなく、西尾・蒲郡線全体を対象とし、安城市や一色町にも参画を求めることも考えるべきではないか。また同時に、広域的な見地から、愛知県や国にも参画いただくことが必要だ。今後は、利用促進だけでなく、存続に向けての具体的な協議の場を設けていくべきであり、今がその時期だと考えている。

(吉良町)

- 基本的には蒲郡市と同様な考えを持っている。
- 名鉄は、西尾～蒲郡間の輸送密度が低いことをして、この区間を問題としているが、その具体的な数値基準はあるのか。国鉄経営再建時に定められた、バスによる輸送が適当とする基準である輸送密度は 4,000 人未満ということだったが、少なくとも西尾～吉良吉田間はこの基準を上回っており、西尾～蒲郡間とした理由はなにか。
- 諸外国のように、鉄道が公的なものということであれば、西尾～蒲郡間は、当然に維持されるものであろう。日本では私企業が運営することから、採算性という観点が出てくることはやむを得ないだろうが、名鉄の路線網が名古屋中心である以上、支線区でご利用者数が少なくなることは当然ではないか。そうした観点において、名鉄としてはどの程度までなら耐えられるのか。もっと輸送状況が悪いとしても、全体の中で維持できるのではないか。
- 去る 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」を開催した。その際、ご参加いただいた方に実施したアンケートの中で名古屋までの交通手段を尋ねたところ、運行本数、運賃などの利便性をその理由に、JR を利用すると回答された方が相応にいらした。こうしたことについても、今後の施策決定の際に、参考としていただきたい。
- 存続に向けた具体的な協議に入るとすれば、現在、この対策協議会は名鉄が会長を務めているが、それをそのままとするのは難しいのかもしれない。

(幡豆町)

- 前回幹事会において、利用促進のため、新安城～蒲郡間の関係自治体である安城市及び一色町も、現在の 2 市 2 町による枠組みに加えるべきとの指摘をしたところであるが、これに対する名鉄の見解をいただきたい。
- 新聞報道などにより、平成 20 年末までに回答を求められているということについて町民が注視していることから、年内に回答すべきものと考えている。しかしながら、対策協議会で投げかけられた問題である以上、対策協議会において回答すべき、という意見も理解できる。ただし、年内に対策協議会の開催日程を確保することは難しいかもしれない。
- 西尾駅以北には、桜井駅付近の商業施設など、利用促進の対象となるものがあり、そうしたことから、対象区間を拡げるべきでないか。
- 平成 16 年 4 月の三河線・碧南～吉良吉田間の廃止により、碧南・刈谷方面への移動が極めて困難になり、通学利用者の動向にも影響があった。こうしたことから、広域的な視点での協議が必要ではないかと考えている。

(西尾市)

- 名鉄からの申し入れは対策協議会の場でなされたものであるため、必ずしも文書で回答しなければならないというものでもないのだろうが、何らかの回答をする以上、関係向きとの相応の調整も必要となる。
- 第3回対策協議会において、西尾～蒲郡間ではなく、西尾線全体を捉え、新安城～蒲郡間を検討対象とするべきとの意見がなされたはずだが、それに対して、名鉄はどのように考えているのか。
- 名鉄への要望事項として市民からいただいたご意見について、市のホームページに掲載している。これらについて、名鉄としても検討いただき、その結果をお知らせいただきたい。
- 名鉄の沿線ハイキングも、福地駅をスタートとして「憩の農園」を巡るコースなど、この区間を対象とした設定をお願いしたい。

(名鉄)

- いただいたご意見を踏まえ、当社からの申し入れに対して回答をいただく場として、第4回対策協議会の開催を予定させていただきたい。また、開催時期については、回答期限を12月末とさせていただいていることから、年内での開催を目指したいが、対策協議会の役員の日程調整上、年明けとなることについては、やむを得ないものと判断する。
- 当社として、具体的な数値基準により検討対象とする区間を設定しているものではないが、去る10月15日に開催した第3回対策協議会においてもお示ししたとおり、西尾～蒲郡間は、大量輸送機関という鉄道の特性が発揮できないほどご利用者数が少なく、そこに根本的な問題があるとの判断をしたものである。また、その判断に際しては、路線名での区分ではなく、ご利用者の実際の利用動向などにより総合的に勘案したものであり、現時点でこれを変更するつもりはない。ただし、広域的な視点から、他の自治体が協議に参画されることについては、否定するものではない。
- 路線バスなどを対象とした道路運送法による地域公共交通会議においては、輸送が単独自治体の中で完結することが多いため、広域的視点という概念がより少ないと思われるが、鉄道については単独自治体の中では収まらず、複数の自治体に跨り、より広域的なものになるのではないかと考えられる。その点で、愛知県や国に協議へ参画いただくことは、当社としても異論はないところである。
- 確かに、諸外国では、鉄道を社会インフラとして位置づけ、手厚い保護をしているところもある。当社としても、この西尾～蒲郡間について、沿線自治体の皆さまのお力を借りて、何とか路線維持を図っていきたいと考えており、ご理解願いたい。

(以 上)