西尾市地域公共交通計画（案）に対するパブリックコメントの実施結果について

１　意見の提出状況

（１）意見募集期間

平成２８年４月２０日（水）から５月１９日（木）まで

（２）意見提出状況

ア　意見を寄せられた方

４名（ファックス２名、Ｅメール２名）

イ　意見件数

５件

２　意見の概要と市の考え方

No.	意見の概要（原文のまま）	市の考え方	反映の有無
1	名鉄蒲郡線が西尾、吉良幡豆地域において住民の足となり、三河湾地域の観光政策において大きな役割りを果たしてきたことは確かであり、また鉄道という存在により、地域経済を活性化させる可能性があることも確かなのですが、現状の蒲郡線のおかれた状況は、決して地域においてプラス面ばかりでなく、むしろ地域住民にとってはマイナス面が見えてくることも考える必要があります。 今回の「西尾市地域公共交通計画－改訂版－（案）」にも記されたように、吉良、幡豆地区においては、名鉄西尾蒲郡線の存続運動の存在とは相反するように、地域住民、特に高齢者や交通弱者においては名鉄線に対しての期待の少なさ、利用度の低下は現実であると見なければなりません。この背景には、吉良、幡豆地区の蒲郡線沿線には地域コミュニテー交通が現実的には不毛地帯となっているという認識が必要です。高校生や大学生などの通学の足としては大きな役割りを果たしているものの、高齢者や交通弱者ともいえる小さな子連れファミリーや障害者においては、目的地に向かうに置いても何度も乗り換えが必要な名鉄線の利用は非現実的でさえ	５４ページ「事業③－２　地区公共交通協議会の設立、運営」に記載のとおり、各地域内の公共交通につきましては、地域の皆様が主体となって設立していただく地区公共交通協議会にて協議を行ってまいります。	無

	あります。 　吉良、幡豆地区から西尾市内の市民病院に通うにしても、地域内において駅までの交通手段に始まり、電車を利用して西尾駅まで出て、その後バスに乗り換えるという二度三度の手間隙がかかります。通学生においてもその状況は同じで、蒲郡線における、吉良吉田、鳥羽、西幡豆、東幡豆、こどもの国という５つの駅までの交通とともに、市内の高校などへの最寄駅である吉良吉田、西尾、桜町前といった駅から別の自転車などに乗り換える、二重の交通手段が必要な現実があります。 　現在、西尾市の旧西尾地区にはくるりんバスや名鉄バスがありますが、蒲郡線沿線には電車の利用者維持という名目の中で、逆に地域内のバス路線などの整備が遅れることとなり、交通弱者においては公共交通が存在しない地域となってしまっています。このコミュニテー地域交通の不毛さがかえって自家用車の普及とつながり、現在の名鉄線の存続問題につながっているとさえ考えるところです。 　名鉄蒲郡線の存続の意義は大きな意味合いを持っているのですが、そのことと、地域内におけるコミュニテーの公共交通としての発展や利便性の向上は別の視点、あるいは発想の転換をするべき時期が来ているものと考えます。 　現在、西尾市においての旧西尾市内を走っているくるりんバスの路線図を検討した場合平坂、中畑地区と三和、東部地区では名鉄バスとの並列区間が存在します。もちろん事業の採算性から言えば、業者間の競争区間でありながらも、公共交通として考えるのならば、くるりんバスの路線図を吉良町の上横須賀、吉田地区や幡豆町の鳥羽、西幡豆、東幡豆地域へ拡大させて行くことも必要でしょう。 　もちろんその場合現状のくるりんバスと同じような発想ではなく、１０人乗り程度のハイエースなどを使ったミニマイクロバス路線の考え方や名鉄線との連絡を重視した域内路線の考え方もあることでしょう。地域内の公共交通としての役割りを考えていくことが求められます。		
2	名鉄の存続を考えた場合単に乗客を増やすことだけでなく本来の名鉄における赤字の理由を考えることも必要でしょう。 　ローカル鉄道という形から言えば、現在電化路線である蒲郡線をディーゼル起動	５１ページ「事業②－１　鉄道の維持・活性化」に記載のとおり、名鉄西尾・蒲郡線の存続に向けて、利用促進活動の展開とともに、観光資源の掘り起こしを地元関	無

	区間に転換することで、維持費用そのものの削減を考えることも必要です。 　あわせて、この蒲郡線をより魅力的な鉄道路線にしていくアイデアも必要です。 　名古屋市の河村市長がＳＬの構想を打ち出しましたが、三河湾を走る蒲郡線は三河湾観光の復活としてＳＬを活用する夢があります。 　西尾市には他市地域にはない大きなＳＬの資産があります。それは愛知子どもの国にあるナローゲージのＢ１１型といわれるＳＬを実際に蒲郡線で走らせることです。 　ＳＬ・蒸気機関車という存在が大きな人気を持ち観光政策に有効なことは多くの地域で実証されています。ここに昔の軽便鉄道を思い起こさせる日本一小さなＳＬの運行は大きな魅力を持ち、観光の武器となりえます。 　愛知子どもの国のＳＬＢ１１型は名鉄線の狭軌より一回り狭い線路幅のナローゲージという規格のため、蒲郡線で運行するためには線路を３線化する必要がありますが、三重県の四日市市を走る「あすなろう鉄道」のような形で運行は可能であると思われます。 　こどもの国の山の上をはしる子ども汽車的な形ではなく、名鉄吉良吉田駅とこどもの国のＳＬ駅を結ぶ運行は単に蒲郡線の再生のみならず、愛知こどもの国に人を呼び込み、あわせて、吉良温泉や西浦温泉、形原温泉などの沿線の活性化にも寄与する可能性が出てきます。	係事業者と進め、駅及び駅周辺の魅力アップにより県内外からの誘客を推進します。 　ご提案いただいた内容につきましては、今後の参考とさせていただきます。	
3	デマンドタクシーを、最寄りの駅、くるりんバスの停留所まで距離を可能にしてもらいたいです。	５０ページ「事業①－２　いこまいかーのサービス設定等の見直し」に記載のとおり、地区公共交通協議会での討議を踏まえて、目的地拡大等の見直しを進めてまいります。	無
4	名鉄蒲郡線は、幡豆地区の住民にとって大きな意味を持ち、沿線地区では「乗って残そう」などの運動をしているが、市外からの利用客の増加にはあまりつながっていないのが現状である。愛知こどもの国は西尾市最大の施設であるが、市外からの愛知こどもの国への来園者は、殆どが自家用車であり、せっかくの名鉄駅「こどもの国」駅での乗降客は、休日でさえゼロのときがある。これは、駅と園内とのア	愛知こどもの国に確認したところ、３人以上のご利用であれば、イベント日以外の休日についても「こどもの国駅」と「愛知こどもの国　あさひが丘」の間の送迎を行っているとのことです。今回のご意見を受けまして、愛知こどもの国ホームページ内の「アクセス」のページ	無

	クセスが悪いからで、それを知らずに駅に降りた家族づれが途方にくれている風景も見かける。 　蒲郡線の利用増のためには、駅での乗降客の増加が不可欠で、こどもの国駅は、それが見込める可能性が大きい。そのためには、イベント日以外の休日なども、園内と駅間のシャトルバスを運行させたり、駅から呼べば迎えにきてくれるようなシステムを構築し市外各駅にＰＲすれば、蒲郡線を利用する来園者も増加し、ひいては蒲郡線の乗客増加にもつながることが期待できる。	に送迎についての記載を依頼しましたので、詳しくはそちらをご確認ください。	
5	観光基本計画の「レンタサイクルやコミュニティサイクル」に関連して意見を一言お願いします。 　名鉄西尾・蒲郡線の利用促進のため、ぜひこのレンタサイクルやコミュニティサイクルの導入の際、電車の車内に自転車持ち込むことができる「サイクルトレイン」（解体せずに車内に自転車を持ち込める）サービスを導入するように名鉄にぜひ働きかけるようにお願いします。 　名鉄全線では現状、難しいと思いますが、西尾・蒲郡線に限って言えば、可能だと思います。以前にもこの要望があったはずですが、名鉄側は安全面から難しいとのことで、実施できなかったように記憶しています。しかし、車内に自転車の格納スペースを確保すれば、費用面、安全面からもそんなに難しくないはずです。 　現状、西尾・蒲郡線は何も新たなアイデアを導入することなく運行されていますが、自転車の持ち込みができれば、学生や若者、年寄りも含めて、電車と自転車を使って移動距離が飛躍的に伸び、利用価値が大きく変わってきます。 　また観光面からもレンタサイクルと電車を使った、三河湾の「サイクルトレイン」をＰＲすれば利用促進に大いに期待できます。現状の西尾・蒲郡線のローカル電車だからこそ、これが実施できるはずです。 　いくつかのハードルはあると思いますが、費用対効果はかなりあると思います。 　何にもしないで補助金だけを出すのではなく、アイデアも出して住民と一緒に西尾・蒲郡線の存続を考えていきましょう。	自転車を電車内に持ち込むことができる「サイクルトレイン」につきましては、利用促進の一環として平成１９年３月～５月に試験的に実施されましたが、安全面で難しいことや利用が少なかったことから、その後の継続運行はされなかった経緯があります。 　鉄道駅での駐車場、駐輪場の整備やレンタサイクルの実施等により鉄道を利用しやすい環境を整備するとともに、観光資源の掘り起こしを地元関係事業者と進め、駅及び駅周辺の魅力アップにより県内外からの誘客を推進し、名鉄西尾・蒲郡線の存続を図ってまいります。	無