

1 背景

名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅）（以下、「名鉄西尾・蒲郡線」という。）は、西尾市及び蒲郡市の公共交通の基軸であり、路線の存続は両市のまちづくりや沿線地域の振興、発展と一体を成すものであるが、平成 17 年に名古屋鉄道株式会社（以下、「名古屋鉄道」という。）は、利用者の少なさから大量輸送機関という鉄道の特性が発揮できないとして、沿線市町に地域交通体系の方向性を示すよう申し入れを行った。協議を経て、平成 22 年以降、沿線市町（平成 23 年から西尾市・蒲郡市）は名古屋鉄道へ年額 2 億 5,000 万円の支援を決定し、現在に至るまで期限（3 年または 5 年間）を設けながら同額の支援を行い、鉄道の運行を継続してきた。

鉄道をはじめ地域公共交通は、地域の社会経済活動に不可欠な基盤であるものの、人口減少や少子化、マイカー利用の普及、ライフスタイルの変化等に起因する長期的な需要の減少により、多くの事業者が厳しい状況に置かれている。名鉄西尾・蒲郡線は、沿線自治体や市民団体による利用促進に加え、名古屋鉄道自身の経営努力もあり、平成 19 年以降利用者は右肩上がりで推移し、平成 30 年には 20 年ぶりに年間 340 万人まで回復した。その後、新型コロナウイルス感染症の影響を受け利用者は激減したものの、現在の利用者数はコロナ禍前の 9 割まで回復したところである。

令和 5 年には、地域交通法の改正により、社会資本整備総合交付金に基幹事業として「地域公共交通再構築事業」が追加されるなど、ローカル鉄道の再構築に関する仕組みが創設・拡充された。それらを背景に、名古屋鉄道から西尾市、蒲郡市に対して「今後、利用者がコロナ禍前には戻らない見込みであること」「物価上昇による経費増加が今後も続く見込みであること」「安全運行を維持するためには老朽化した設備の更新投資が必要であること」から、現在の支援金による方式では将来にわたって持続的に運行することが難しく、地域の公共交通ネットワークとして持続可能な運営方式を検討する必要があるとの見解が示され、令和 5 年度後半から線区の将来像について検討が開始された。

令和 6 年度には、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用して、大規模な調査などを実施し、データやファクトに基づき、名鉄西尾・蒲郡線の価値や必要性を明らかにするとともに、令和 8 年度以降の鉄道運行のあり方について、西尾市、蒲郡市、国土交通省中部運輸局、愛知県、名古屋鉄道による検討会を概ね毎月実施し、議論を深めてきた。

2 これまでの検討・協議の状況

(1) 西尾市、蒲郡市、愛知県、国土交通省中部運輸局、名古屋鉄道の5者
〈令和5年度〉

- ・ 令和6年 1月16日 名鉄西尾・蒲郡線線区の将来像の検討勉強会
【内容】名鉄西尾・蒲郡線の将来見込みについて、勉強会の進め方について、調査検討について
- ・ 令和6年 3月13日 名鉄西尾・蒲郡線線区の将来像の検討勉強会
【内容】調査業務委託について、名鉄西尾・蒲郡線の設備投資将来見込みについて、名鉄西尾・蒲郡線の乗降者数について、補助対象路線の解釈について

〈令和6年度〉

- ・ 令和6年 5月 2日 名鉄西尾・蒲郡線線区の将来像の検討会
【内容】地域公共交通再構築調査事業について、社会資本整備総合交付金について
- ・ 令和6年 6月 7日 名鉄西尾・蒲郡線線区の将来像の検討会
【内容】調査業務のスケジュールについて、アンケート調査について、鉄道実態調査について、再構築案の他社事例について
- ・ 令和6年 7月12日 名鉄西尾・蒲郡線線区の将来像の検討会
【内容】調査業務の進捗について、再構築案の他社事例について、名鉄西尾・蒲郡線対策協議会総会の中間報告について
- ・ 令和6年 8月 9日 名鉄西尾・蒲郡線線区の将来像の検討会
【内容】調査業務の進捗について、再構築案のパターン分析について
- ・ 令和6年 9月19日 名鉄西尾・蒲郡線線区の将来像の検討会
【内容】調査業務の進捗について、再構築案のパターン分析について
- ・ 令和6年10月24日 名鉄西尾・蒲郡線線区の将来像の検討会
【内容】調査業務の進捗について、アンケート調査結果（速報値）について
- ・ 令和6年12月13日 名鉄西尾・蒲郡線線区の将来像の検討会
【内容】調査業務の進捗について、アンケート調査結果（速報値）について、クロスセクター分析（速報値）について、再構築案のパターン分析について
- ・ 令和7年 1月17日 名鉄西尾・蒲郡線線区の将来像の検討会
【内容】調査業務の進捗について、調査報告書骨子（案）について
- ・ 令和7年 2月14日 名鉄西尾・蒲郡線線区の将来像の検討会
【内容】調査業務の進捗について、調査報告書（案）について

(2) 西尾市、蒲郡市、名古屋鉄道の3者

- ・令和6年 8月20日
- ・令和6年 9月11日
- ・令和6年10月11日
- ・令和6年11月 7日
- ・令和6年12月23日 ※愛知県含む4者
- ・令和7年 2月 4日 ※中部運輸局、愛知県含む5者

3 方針の決定経緯

先に開催された名鉄西尾・蒲郡線線区の将来像の検討会で取りまとめられた、再構築等調査検討業務の報告書では、名鉄西尾・蒲郡線においては「路線バス転換」や「BRT 転換」、「第3セクター化」などは輸送力や費用負担、新規事業者を設立するハードルが高いなどの観点から現実的ではなく、「公有民営型上下分離方式」または「みなし上下分離方式」が望ましい事業形態であるとされた。

報告書の内容を元に検討した結果、今後の名鉄西尾・蒲郡線の事業形態は、鉄道運行に係る設備投資や修繕の費用の一部を自治体が負担する「みなし上下分離方式」が最適であると考ええる。その理由としては、①施設・設備等の老朽化が著しいことから、事業構造の変更に要する期間が最も短い方法であること、②公有民営型上下分離方式は自治体側が第三種鉄道事業者となる必要があるのに比べ、みなし上下分離方式はその必要がないため新しい事業構造への移行がスムーズに行えること、③現状のスキームから大きな変更がないため、他の方式に比べ各種手続きが簡便であること、④イニシャルコストがかからないため、事業構造の変更にかかる経費が抑制できること、である。

また、鉄道施設等の更新にあっては、国の社会資本整備総合交付金を活用することで、自治体及び事業者の費用負担を軽減し、利便性、持続性、生産性の高い地域公共交通ネットワークの再構築が可能となるが、当該制度の対象区間は旅客輸送密度が4,000人未満の区間が目安とされていることから、令和5年度の旅客輸送密度が4,000人を下回る蒲郡線（吉良吉田駅～蒲郡駅）に絞って、事業構造の変更を実施していくことが望ましいと考える。

よって、今後は蒲郡線のみを「みなし上下分離方式」とした上で、沿線自治体は名古屋鉄道を支援していくが、蒲郡線と西尾線（西尾駅～吉良吉田駅）は、これまで一体として利用促進策を講じており、今後においても同様に取り組むとともに、まちづくりや観光等と連携して、利用者利便につながる実効性のある施策を実施することで、地域公共交通ネットワークの再構築を進める考えである。

名鉄西尾・蒲郡線線区の将来像の検討会での議論、並びに西尾市、蒲郡市及び名古屋鉄道による協議結果などを踏まえ、別添「令和8年度以降の名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅）の鉄道運行・支援について」のとおり、名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅）対策協議会の方針とする。

令和８年度以降の名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅）の鉄道運行・支援について

西尾市及び蒲郡市、並びに名古屋鉄道株式会社（以下「３者」という。）は、名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅）の鉄道運行及びこれに係る支援についての方針を、次のとおり確認する。

- １ 蒲郡線（吉良吉田駅～蒲郡駅）を対象としたみなし上下分離方式により、鉄道としての存続を決定する。
- ２ みなし上下分離方式への事業構造の変更にあたり鉄道事業再構築事業を適用することにより、国の社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）の活用を目指す。
- ３ 前２項による運行期間は１５年を基本とし、自治体が負担する範囲（維持管理・設備投資など）は協議の上、今後決定する。
- ４ みなし上下分離方式への移行は令和９年４月とし、移行するまでの期間は、現行の支援を継続する。
- ５ 事業構造の変更を行わない西尾線（西尾駅～吉良吉田駅）は、鉄道運行及びこれに係る支援について、従前どおり協議対象区間とし、併せて蒲郡線と一体的に利用促進策を継続する。
- ６ 今後具体的な事項については、３者及び愛知県において引き続き協議を進める。