

第6回 名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅）対策協議会 議事録

- ・日時：平成21年9月29日（火）16:00～17:00
- ・場所：蒲郡市役所 新館6階 第2委員会室
- ・出席：（自治体）西尾市 大竹副市長
蒲郡市 足立副市長
吉良町 鈴木副町長
幡豆町 星野副町長
愛知県地域振興部交通対策課 宮崎課長
（オブザーバー）中部運輸局鉄道部 多田部長
（名鉄）小池常務取締役鉄道事業本部副本部長兼企画管理部長

[発言要旨]

（事務局：名鉄）

3月開催の第5回協議会において、会長は沿線市町から選出されることとなったが、この件に係る沿線市町での協議が整うまでの暫定措置として、名古屋鉄道株式会社の鉄道事業本部長がその職に留まることとなっている。また規約上、総会の議長は会長が務めることとされているが、本日は所用により鉄道事業本部長である安藤の出席が叶わないため、副本部長である小池が会長選任までの間、代理を務めさせていただくので、よろしくをお願いしたい。

（名鉄：小池常務）

沿線市町による会長選出までの間、議長を務めさせていただく。本日はご多忙の中、中部運輸局の多田鉄道部長様にご出席いただいた。一言ご挨拶をお願いしたい。

（中部運輸局：多田鉄道部長）

本年4月に現職に着任し、本協議会にはこのたび初めて参加させていただくので、よろしくをお願いしたい。

昨今、全国的に地方の鉄道利用者数の減少が問題となっており、この西尾・蒲郡線においても沿線の就労人口及び学生数の減少などから、輸送人員は10年前と比べて12%程度減少していると伺っている。本日は西尾・蒲郡線の維持存続に向けた協議を行う場と聞いており、これまでに協議を取り纏められた関係者の皆さま方には、まずもって敬意を表したい。

この西尾・蒲郡線は歴史ある鉄道であり、その存続のためには沿線市町のみならず、事業者である名鉄をはじめとする関係者が相互に連携を十分にとっていただきたい。中部運輸局としても、可能な範囲で今後も積極的に関与していきたいと考えている。また、今後活性化を検討する上で、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の活用をご検討いただくのであれば、中部運輸局までご相談いただければと考える。今後、沿線住民の維持存続に向けた機運を盛り上げていくことが重要であり、また沿線市町や名鉄を中心とする一層の利用促進に向けた活動に期待したい。

(名鉄：小池常務)

第1号議案「会長及び副会長の選任について」を上程する。本協議会の規約では、会長及び副会長は沿線市町で互選することとなっているが、ご意見をお願いしたい。

(蒲郡市)

この問題に対するこれまでの検討の経緯などを鑑み、西尾市の大竹副市長に会長を務めていただくことが適切ではないかと考える。

(吉良町、幡豆町)

同じく、西尾市によろしくをお願いしたいと考える。

(西尾市)

皆さま方からのご要請もあったことから、協議会の会長をお受けすることとしたい。微力ながら、尽力させていただくので、今後ともよろしくをお願いしたい。

この西尾・蒲郡線の西尾～蒲郡間は、地域にとって必要不可欠なものであり、存続させなければならないと当市の榊原市長も常日頃から言及しており、本市としても、今後、東京方面へ出張の際には、西尾・蒲郡線を利用して豊橋まで移動することも検討しているほか、この10月には、福地駅において、名鉄の協力もいただきながら、18台が駐車可能な駐車場や多機能トイレを整備するとともに、同駅へコミュニティバス「六万石くるりんバス」を発着させて利用促進を図っていくこととしている。また、西尾高校の1、2年生の生徒が、こどもの国駅まで名鉄線を利用し、同駅から西尾駅まで約20kmのウォーキングを実施すると聞いている。各市町におかれても積極的な利用促進活動を展開していただくことを期待するとともに、国及び愛知県におかれても、今後とも一層のお力添えをいただきたい。

副会長については、蒲郡市の足立副市長にご就任いただきたいと考えるがどうか。

(名鉄：小池常務)

第1号議案については、西尾市大竹副市長を会長に、蒲郡市足立副市長を副会長に、それぞれ選任することとする。以降の進行は、西尾市大竹副市長をお願いする。

(会長：西尾市)

第2号議案の審議に先立ち、西尾・蒲郡線の概況について、名鉄から報告願いたい。

(名鉄)

平成20年度の輸送人員は、通勤、通学、定期外ともに前年実績を上回り、年間合計で前年比2.3%増となった一方、輸送密度は0.2%減となった。輸送人員が増加し、輸送密度が低下した理由としては、全体の1/3の距離を占める西尾～吉良吉田間の輸送人員が前年を上回った一方で、残る2/3の距離を占める吉良吉田～蒲郡間では減少となったことから、平均乗車キロの低下を招いたことがその要因と考えている。西尾～蒲郡間のご利用者のうち、この区間内でそのご利用が完結するお客さまは、全体の67%に上り、そのうち定期外は8割近くに及んでいる。蒲郡線に至っては、通勤で9割近く、通学で8割近く、定期外でも8割以上のご利用者の方が蒲郡線内でそのご利用が完結するという、非常に特徴的な状況にある。

20年度の区間収支については、輸送人員は増加したものの輸送密度が低下したため、運賃収入は対前年で0.4%減、更に広告出稿の大幅減などにより運輸雑収が30.0%減となったことから、収入合計としては3.9%減となった。一方で、支出については平成20年度中に福地、上横須賀及び吉良吉田の各駅にSFカードシステムを導入し、あわせて同システムを完結させるため、蒲郡線内各駅への同システム導入に替えて吉良吉田駅に乗換改札口を新設した。この結果、乗換改札口の設置により人件費が増加したほか、SFカードシステム導入工事に伴い、人件費、修繕費、経費（除却費及び撤去費）に加え、減価償却費が増加し、支出合計では13.8%の増加となった。この結果20年度収支としては8億7千万円程度の経常損失となり、営業係数は329となった。なお、支出には、工事に伴い今期のみ発生する特殊要因が含まれており、この特殊要因の規模としては、7~8千万円程度になると考えている。

乗換改札口の設置により、吉良吉田駅を跨ってご利用になるお客さまにはお乗換えのお手数をおかけすることとなったが、蒲郡線内の各駅にSFカードシステムを導入した場合には、損失額は大幅に拡大することになってしまう。このため、路線存続を前提に考慮した結果としてこの手法とさせていただいたので、この点については改めてご理解を賜りたい。

（会長：西尾市）

続いて第2号議案である「名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅）の今後の対応方針について」の審議に入りたい。事務局から説明をお願いしたい。

（事務局：西尾市企画課）

第5回協議会以降、先行事例である近鉄養老線や、名鉄広見線などの調査・研究を進めるとともに、第3セクター化や上下分離方式などの運営方式の比較検討などについて検討してきたところである。運営方式を変更した場合、それぞれのメリットに対しデメリットが大きいと考えられるほか、いずれの運営方式を採用するにせよ、自治体からの継続的支援が必要であることに変わりないことに加えて、輸送の安全や鉄道経営におけるノウハウを自治体が有しておらず、この部分でのリスクを回避するためにも、これまでと同様に名鉄による保有・運行を選択することが適当との結論に至ったものである。

このため、今後の対応方針としては、以下のとおりとしたい。

- 1 新たな事業形態を選択するのではなく、引き続き名鉄が保有・運行を継続することを基本方向とし、そのための具体的な支援方策について平成22年2月を目途に検討を進める。
- 2 名古屋鉄道、愛知県、国などの関係者との連携・協力を図りつつ、利用促進・活性化策について検討を行う。

（会長：西尾市）

第2号議案について、ご異議がないことから、原案通り承認することに決定する。続いて第3号議案「規約の改正について」を、事務局から説明願いたい。

（事務局：西尾市企画課）

現行規約では、各会構成員の3分の2以上の出席で成立し、出席者の過半数の賛成で議決すると規定されているが、全会員の賛成をもって議決することを原則とする

ことが適当と考えられるため、同規定について削除したい。また、今後の対応方針を的確に進める上で、鉄道に関する知識・ノウハウや活性化事例に関する助言などを得るため、総会及び幹事会の構成員として愛知県を加えるものである。

(愛知県地域振興部交通対策課)

沿線市町からの強い要請があり、また、これまでの経過を踏まえて総会及び幹事会にも構成員として参画することとした。愛知県としては、知識・ノウハウの提供、関係者間の調整役としての立場で参加し、また、今後の具体的な支援方策案づくりの検討についてもこれまでのワーキング部会と同様に協力していく考えである。構成員として参画するにあたり、愛知県から沿線市町に対して、次の3点を強くお願いしたい。

1点目として、これまでワーキング部会などで維持存続に向け十分に検討されてきたことと思うが、沿線市町が連携・協力し一丸となって、主体的に具体的な支援方策の検討を行っていただきたい。先程、今後の対応方針として4市町が決定されたところであるが、住民に対するの説明責任がきちんと果たせる内容としていくよう、しっかりと取り組んでいただきたい。

2点目に、各地域で利用促進に向けた住民運動のための団体が立ち上がってきており、大変心強いと考えているが、今後は各団体が相互に連携を図り、一体的に利用促進に取り組んでいくことが肝要と考える。点ではなく、線として機能することを期待している。県も様々な形で協力できればと考えている。また、国の支援が得られる「地域公共交通活性化・再生法」に基づく法定協議会の設立及び連携計画の策定も視野に検討していただき、沿線地域がこぞって、また、名鉄などと一体になって取り組んでいただくことを期待したい。

最後に3点目であるが、愛知県としてその運営に携わった桃花台新交通について、廃止という苦渋の決断をした経験がある。この中で利用促進策によって需要喚起していくことがいかに難しいかということも経験しており、利用促進策の検討と並行して、利用が伸び悩み、更に利用が落ち込んだ場合を視野に入れた検討もしていく必要があると考える。いずれにしても沿線市町においては、しっかりとした覚悟をもって、この問題に取り組んでいただきたい。

名鉄に対しても、鉄道事業者として一層の経営努力をお願いするとともに、今後一層の情報開示をよろしくお願いしたい。さらに、活性化・利用促進について、地元の取組に協力いただくことはもとより、自らもこれまで以上に取り組んでいただきたい。また、中部運輸局に対しても、今後より一層のご助言等をお願いしたい。

(会長：西尾市)

愛知県におかれては、今後ともより一層ご尽力いただけるようお願いしたい。その他特段のご意見がないことから、第3号議案は原案のとおり承認することとする。続いて第4号議案「検討スケジュールについて」の審議に入りたい。事務局の説明を求める。

(事務局：西尾市企画課)

本年3月に開催した第5回協議会において、平成22年2月を目標に、一定の具体的な対応策の取り纏めを行うとされたことから、この目標に向け、利用促進・活性化策の検討と具体的な支援方策の検討などを、今後、ワーキング部会及び幹事会などに

おいて進めることとするものである。この検討に際しては、新しく構成員となった県、オブザーバーである中部運輸局、事業者である名鉄からは、助言やノウハウに加えて、資料提供などに引き続きご協力をお願いしたいと考えている。今後の総会のスケジュールとしては、平成22年2月に加えて、必要に応じて本年12月の開催も視野に調整していきたいと考える。

(会長：西尾市)

特段のご異議がないことから、第4号議案についても原案通り承認することとする。これにより本日の議事は全て終了したが、そのほか何かあればご発言願いたい。

(蒲郡市)

名鉄からの収支実績を聞く中で、鉄道全体の収支を基に、按分によって区間収支を算出しているという話があったが、実績の積み上げによって必要な費用を算出することはできないのか。できないならできないで仕方がないが、協議を開始した17年度からこれまでの間、赤字額は拡大の一途を辿っており、今後の動向が心配である。また、この按分による収支実績を議会へ説明していくことは困難ではないかという懸念を持っている。

また、平成22年2月までに具体的方策を決定していくという今後の過程の中では、決してきれいごとでは済まされない。特殊要因を考慮した場合でも約8億円の赤字があるという中で、名鉄としてどれだけの補填があれば許容できるのか、あるいは市町としてはいくらまで負担することができるのか、その際における県の役割は、といったことが今後の争点になると考える。

また、以前にも申し上げたが、受益者負担の観点から、この線区独自の運賃設定ができないものかと考えている。名鉄の運営である以上、総括原価方式という考え方から、この区間単独での運賃値上げは難しいとのことだが、本当に不可能なのか、どのような根拠に基づいて不可能なのかを今後確認したいと個人的に思っている。市町が補助していくことが現実味を帯びてきている中で、利用者にも相応の負担が必要ではないかと考えており、この点については、今後とも中部運輸局からご助言いただきたいと思います。

(名鉄)

区間収支については、この線区専属として捉えられない費目について、按分により計上するなど、確かに分かり難い点もあるかとは思いますが、当社としてお示しする収支は、これが唯一のものであることをご理解いただきたいと思います。今後ともその内容を十分に説明させていただくつもりであり、また特殊要因的なものについては、相応に考慮することが必要な場面も出てくるであろうとは考えている。

(以上)