

説明会(2日目)要旨

日時	令和7年1月31日(金)19:00～21:00
場所	伏見公民館 3階大ホール
事務局	渡辺町長、田中企画部長、山田企画課長、安藤企画調整係長 他係員2名
参加者	65名
報道	0社
質疑 応答 要旨	<p>Q. 明智－新可児駅間の利用者は東濃実業高校や八百津高校へ通う生徒がほとんどと思われるかどうか。明智駅－新可児駅間の利用者はどの程度か。</p> <p>A. 詳細な動向や利用者数は把握していない。</p> <p>Q. 可児市の高校に通う生徒への意識調査は行っているか。</p> <p>A. 沿線高校生以外の高校生への意識調査は行っていない。</p> <p>Q. 可児市が鉄道存続を望まないようなことも聞いているが、可児市の判断次第で御嵩町としての負担はどうなるのか。</p> <p>A. 報道にあったとおり、可児市としては鉄道存続に3000万円を超える負担はできないと伺っている。よって、自治体負担と示している部分から可児市が負担するものを差し引くと御嵩町の負担になると試算している。八百津町の負担は現行の方式を踏襲すると負担はしないことと試算している。</p> <p>Q. 町長は可児市長と協議しているのか。</p> <p>A. 現時点では試算段階であることから、具体的な協議には至っていないが、今後広域的な公共交通のあり方を協議していくことになると思う。</p> <p>Q. バス路線に転換した場合、鉄道と同じ5時台や23時台も走行し、30分に1本の走行を想定してるか。</p> <p>A. その想定で試算している。</p> <p>Q. 障がい者・高齢者にとっては、自宅の近くに停車するバス路線の充実とバリアフリー対応がしっかりした車両が望ましいと考えられるが、意識調査などは行ったのか。</p> <p>A. 特定した意識調査は行っていない。バス路線に転換した際には十分に考慮するものと認識している。</p> <p>Q. 転換したバス路線と現行のふれあいバス等との関係はどうなるのか。</p> <p>A. 現在ふれあいバス等は鉄道駅を中心に組成していることから、転換したバス路線の場合は、ふれあいバス等も含めて再編成して運用していくことを想定している。</p>

Q. 鉄道でさえ運転士確保が困難な状況において、バス路線への転換において運転士が確保し続けられるのかに疑義があるがどうか。

A. バス事業者と相談しながら試算をしているが、運転士確保は非常に困難ではあるものの可能だと伺っている。ただし、運転士確保やバス事業者内での調整に時間がかかることを示唆されている。

Q. 明智駅の単線化など名鉄としてのコスト削減は行われているようだが、例えばラッシュ時以外の間引き、車両数の減少などのコストの削減・圧縮について名鉄と交渉しているのか。

A. 現行の運営支援金方式が開始した当初から、ラッシュ時以外の減便などのコスト削減を提案したが、いずれも効果的なコスト削減に繋がるものではないとの回答であった。

Q. 鉄道存続、バス路線転換のいずれも御嵩町としての費用負担が発生するが、町として負担できるレベルの額なのか。

A. 町政運営をしていくうえで赤字が積みあがることは問題があり、財政調整基金を取り崩しながらの形とはなるが、支出を調整しながら運営していくこととなる。

Q. 鉄道存続の場合は、財政が赤字になるということか。

A. 地方自治体において赤字決算となることは許されないと思うため、赤字を生まないように調整をしていくこととなる。

Q. 2つの選択肢はどちらも実現可能な選択肢と認識してよいか。

A. 厳しい財政にはなるものの、実現可能なものにしていくと認識していただきたい。

Q. 令和7年6月頃を目途にどちらかの選択肢を結論付けていくという認識で間違いないか。

A. 前提として令和8年3月までは現行の名鉄との協定期間であることから鉄道は運行し続ける。他方、令和8年度以降の運行については現行通りの協定は締結できないとの名鉄からの意思表示を踏まえ、学生の進路選択のタイミングを考慮し、令和7年6月を目途に結論を出せるよう進めている。

Q. どちらの選択肢になったとしても、その運用が始まるまでの準備期間の移動は確保されるのか。いつ頃から運用開始される予定か。

A. どちらの選択になるにしてもその準備期間に時間がかかり、令和8年4月以降の準備期間においても移動手段がなくならないよう進めていくことの重要性については名鉄側も理解されている。それぞれの結論に沿って準備・協議を進めていくため、現時点でいつから切り替わるかということを示せない。

Q. 現在の鉄道の達成輸送能力に示されたピーク時の利用者であっても、バス路線への転換において確保できる想定か。

A. 鉄道利用者の全数を運べる規模を想定している。

Q. バス路線への転換で想定されているキャッシュレス決済などの追加的な投資や、自動運転の導入などの額は試算されているか。

A. 現時点では試算していない。

Q. バス路線への転換において、車両の管理や運用は誰が主体となるのか。

A. 車両購入・所有は御嵩町(自治体)で、運用はバス事業者となるよう想定している。

Q. 関係する八百津町にも費用負担を求めてもいいのではないか。

A. バス路線への転換においては、運行する市町で按分していくよう協議していく。

Q. 八百津町がYAOバスを明智駅に接続させているのであれば、鉄道存続であっても八百津町に負担を求めてもいいのではないか。

A. 運営支援方式で名鉄への支援を開始する当初の協議から、八百津町は費用負担しないということで合意して現在に至っている。求めてもいいのではというご意見は把握した。

Q. 鉄道存続において財政上の歳出が課題であるならば、企業誘致などによる歳入を増やす取組を進めていくべきではないか。

A. 公共交通のあり方だけでなく、町の目指すべき姿の実現に向けたあらゆる事業を行ううえで、また持続可能な町政運営をしていくうえで、その前提として歳入を増やす取組は非常に重要であり責務であると認識している。

Q. 転換後のバス路線の運行はどのような時間帯を走行するのか。このバス路線に接続するコミュニティバスなどの2次交通の時間帯はどうするのか。

A. 廃止代替のバス路線は鉄道と同じく5～23時台まで走行するよう試算している。2次交通については、このバス路線に合わせて時間帯を検討していくものと考えている。

Q. 示されている目指すべき姿は、現状を維持するような表現になっている。リニア開通に伴うJR中央線への鉄軌道の延伸など、負担は増えるものの、より広域的な視点での投資が必要と考えるがどうか。

A. 広域的な視点での誘客、移動の視点が重要との認識は一致している。一方で、延伸などの新たな投資は難しく、慎重に判断すべきであると考えている。

Q. 養老鉄道において利用者が急増した年度があったようだが、要因は把握しているか。

A. 把握していない。※説明会後の事務局の調べでは、利用者が増加している2007年度は養老鉄道の上下分離による営業が開始した年度であるため、利用増に向けた取組が行われたのだろうと推察している。

Q. ラッシュ時のみ鉄道を運行して、利用の少ない時間帯はバスやタクシーを活用するような方式にした場合、鉄道存続に係る費用を抑えることはできないのか。

A. 間引いたとしても、安全運転に資する設備投資に多額の費用が掛かることに変わらない。また、名鉄より、間引いたとしても人件費などの運営に係る経費もそれほど削減されないため、線区収入を確保していくほうが最良であると伺っている。

Q. 町民自身の利用頻度は低いが、鉄道を存続するとなれば、町民も当事者意識を持つ意味で、ある程度町民負担があってもよいと思うが、今まで検討されたか、今後検討されていくことはあるか。

A. 現時点で、勉強会等でそのような議論をしていない。

Q. バスのルート設定において、国道21号、国道21号バイパスを、右回り・左回りで運用するのが適切だと思われるがいかがか。

A. 現時点では、どの道路をどのように走行するという段階までは協議していない。バス路線に転換するとなれば検討すべき案件であると考える。

Q. バス路線転換におけるバス運転士が8人必要であるとの根拠はあるか。想定ではもっと多く必要と思われるが。

A. 1日8人でローテーションして運行できるとバス事業者から伺っている。

Q. YAOバスは現在赤字か。

A. 運送収入で運行経費を賄えていないため赤字といえる。この赤字分を八百津町、可児市、御嵩町で補助している。

Q. 御嵩町としての判断を迫られているなかで、町民の意見を反映させていくにあたり、住民投票などは考えられているか。

A. この説明会などでご意見をいただいたうえで判断するが、住民投票は考えていない。

Q. 新可児駅でアンケートが配られていたが、このアンケートの結果はどこに示されているか。

A. 令和5年度に行った各種調査のうち利用状況調査で行ったものであり、判断材料のひとつとして活用させていただいている。

- Q. 転換したバス路線の運賃300円という設定は、どこから乗っても300円か。
 A. 試算をするうえで、利用者の負担が大きくなりすぎないようにと仮定したものであり、どのような運賃体系で運用していくかという詳細までは検討していない。
- Q. 願興寺の修理保存が終わった段階での鉄道利用者や観光客の増加は試算されているか。
 A. 鉄道かバスかに関わらず、利用しやすい公共交通の設定と、観光客増加を目指して工夫する。
- Q. 電車の速度を落として経費を削減することはできるのか。
 A. 設備投資の費用が課題であることと、鉄道の優位性である速達性を低下する方向性の取組は考えづらい。
- Q. 八百津線廃線においてYAOバスへの転換に名鉄から資金的な支援はあったのか。
 A. 当ても名鉄からYAOバスに対する支援があったことを確認できておらず、今回のケースでも支援をもらうことは困難だと推測している。
- Q. 御嵩駅に案内人や管理人を常駐させるのはどうか。
 A. 現在御嵩駅は観光案内所として機能させており、基本的に人が常駐している状態である。観光案内所があることのPRについては改善していきたい。
- Q. 乗り鉄などの鉄道の存在に価値を持つ定期外の利用者は現在どれぐらいいるのか。
 A. 定期外の利用者が約20%であり、鉄道の存在自体に価値を持つ方も含まれていると予想する。鉄道存続であれば、鉄道というコンテンツを誘客に活用していくことも検討すべきであると認識している。

意見
要旨

- ・YAOバス走行ルート上に自宅があり、塀や側溝の破損などの影響を受けている。バス路線に転換した際に、ルート上の生活環境に影響があることを認識しておいてほしい。
- ・YAOバスは古い車両を使用しており、バス路線に転換した際にも同じように古い車両を使用されるのではないかと懸念している。
- ・可児才蔵のラッピングがしてあるふれあいバスは、外の景色を見ることができず、観光利用は困難なのではと考える。
- ・鉄道を廃線すると、都市圏から見た観光の魅力は低減すると思われる。
- ・可児市から名古屋市まではバスで1時間半、電車だと1時間弱で到着できるという速達性は魅力である。

・可児、御嵩、八百津など広域的な魅力を高めていくべきと考える。

・通勤者の意見も十分に考慮して判断してほしい。