

第3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20年10月15日（水）14:30～16:00
- ・場所：西尾市役所4階41会議室
- ・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
（名鉄） 柚原取締役副社長 鉄道事業本部長
（オブザーバー） 中部運輸局鉄道部監理課 後藤専門官
愛知県地域振興部交通対策課 高木課長補佐
同 矢口主査

[発言要旨]

（名鉄）

- 西尾・蒲郡線の西尾～蒲郡間については、モータリゼーションの進展やレジャーの多様化などの影響から、ご利用者の減少傾向が続いており、10年前と比較すると、2割以上減少するという非常に厳しい状況にある。
- また、そのご利用者の半数は通学定期利用者で占められており、当社全線における構成比と比較した場合、その割合は極めて高い。また、この通学定期は大手民鉄の中で最も高い割引率であり、これが収支を圧迫する要因の一つともなっている。
- ご利用者の流動を見た場合、西尾～蒲郡間をご利用になる利用者のうち7割近くが、西尾～蒲郡間でその輸送が完結しており、他線区への影響が小さい路線ともいえる。
- これまで当社では、駅員の無配置化やワンマン運転の実施など、さまざまな合理化を実施しているが、もはや一事業者の自助努力だけではの施策は限界に達している。
- このため、沿線自治体のご協力のご理解の下、本協議会を発足し、かつ市町の協力をいただきながら、利用促進に努めてきたところである。
- しかし、この間にもご利用者の減少に歯止めはかからず、平成19年度の輸送密度は2,772人にまで減少している。これは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4,000人を大きく下回っている。
- また収支的にも、平成19年度では7億円を超える経常損失を計上しており、100円の収入を得るために必要な費用を表す営業係数は278となっている。
- ご利用のお客さまが極めて少ない上に、収入増も見込めず、かつ費用削減も限界に達していることから、民間事業者として、これ以上の維持存続を図ることは困難と考えている。
- よって、本年3月28日に開催の第2回対策協議会でお願いさせていただいたとおり、地域交通体系として鉄道が必要なのか、必要だとすれば具体的にどのような方策で維持していくのか、といったことについて、自治体の地域交通体系としてご検討をいただき、その方向性を本年12月末までにお示しいただきたいと思っている。

(蒲郡市)

- 名鉄側の説明を聞く限りでは、路線を廃止するという前提ではないのか。
- 西尾線及び蒲郡線が敷設された経緯は。
- こうした状況において、国あるいは県としては、どういった指導をするのか。
- 地域として鉄道が必要なことは当然であり、国あるいは県がどのように考えるかが必要なのではないかと。

(名鉄)

- 確かに、鉄道事業法の改正によって、事業者には撤退の自由が認められている以上、廃止という選択肢があることにはなるのだろう。しかし、昨今の社会情勢からして、地域として鉄道が必要ということならば、全国的にも事例が出てきているように、種々の手法により鉄道を維持することが必要だと考えており、決して廃止を前提にしているものではないことは、ご理解願いたい。
- 西尾線及び蒲郡線については、大正 15 年に西尾鉄道が名古屋鉄道に合併されるなどの経緯を有しており、いずれにしても戦前より運行をしている路線である。
- 以前は、蒲郡方面から当社の蒲郡線及び西尾線をご利用いただき、名古屋方面までご乗車になるお客さまも多かった。しかし、国鉄民営化などによる JR 東海道本線の利便性向上によってお客さまの流れは変化し、現在では、蒲郡駅で JR 東海道本線へお乗換えになるというお客さまの流動が主となっている。

(国土交通省中部運輸局鉄道部)

- 国土交通省としては、地域で検討をいただき、沿線市町として鉄道を維持存続するという結論であるならば、さまざまな補助メニューによる支援について相談にのる。

(愛知県地域振興部交通対策課)

- 現在、国のような補助メニューはないが、三河線の時のこともある。特別の予算を組まねばならない。ただ地元の熱意がないとそれも困難。

(蒲郡市)

- 収支が赤字である以上、民間事業者が撤退するということは自明の理でもあろう。しかし、市民、町民である前に、国民、県民でもあるのだから、地域がどうするかということではなく、国や県がどのように考えるのかが必要なのではないかと。
- 蒲郡線が廃止になるようなことがあれば、幡豆町にとっては存亡の危機であろう。愛知こどもの国を始めとする県の施設もある中で、国や県の関わり方が重要になるのではないかと。

(幡豆町)

- 協議会の目的にもあるように、協議会の発足から約 3 年間、沿線市町は利用促進を進めつつ、事業者である名鉄は費用削減に取り組んできたが、今一度、利用促進を図っていく必要がある。更なる利用促進を図るためにも、西尾線及び蒲郡線を一体として捉え、安城市などの関連市町に協議会へ加入していただきたいと考えている。
- 西尾～蒲郡間は、末端の区間であり、輸送量という観点では不利である。この区間だけを取り上げるのではなく、名鉄全体として考えていただきたい。

(名鉄)

- 西尾・蒲郡線の輸送状況を見ると、西尾駅を境に大きくご利用者数が減っており、吉良吉田駅で更に減少するという状況になっている。大量輸送機関という鉄道特性を發揮できていないのは西尾～蒲郡間だと認識しており、それゆえに、本協議会の対象区間を西尾～蒲郡間としているものであるので、ご理解をいただきたい。
- 公営事業であれば、一般会計からの繰入れなどの手法があり得るのだろうが、民間事業者が運営をする以上、収支が問われることはもちろん、お客さまからいただく収入の枠の中でしか、各種の基盤整備もできないため、圧倒的に輸送量が少なく、鉄道の特性を發揮できない路線には、抜本的な対策が必要だと判断している。

(西尾市)

- 名鉄が廃止することを目的にこの協議会があるのならば、協議会自体、存続させる必要はない。
- 西尾市としては、駅に市民トイレを設置するなど、利用促進に取り組んできており、そうした取組みにも理解いただきたい。

(吉良町)

- 利用者の絶対数が減少する現状においては、利用促進策を講じることで利用者数の増加を図るということ自体、極めて難しいのではないかと。そうした状況において、さまざまな利用促進に向けた努力をしているわけであり、その結果として輸送人員が増えないからといって、否定的な見解を示すこと自体に無理があるのではないかと。

(名鉄)

- 確かに、沿線市町の皆さまには、各市町の広報誌に同時に利用促進に係るイベント告知の記事を掲載いただくなど、一方ならぬ協力をいただいております。この点には、厚く御礼を申し上げます。また、そうした各種の取組みをいただいた結果として、本来であれば、もっと大きく減少していたかもしれないものが、この程度の減少に収まっているということもあるのかもしれない。
- しかしながら、繰り返しになるが、圧倒的にご利用者数が少なく、鉄道でなくても十分に対応が可能な輸送量しかないということが問題だと考えており、それゆえに地域交通体系としての鉄道の必要性について沿線市町でご検討いただきたいと考え、お願いをさせていただいているところであり、ご理解をいただきたいと思っている。

(以 上)