

## 名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅）対策協議会 第14回幹事会議事録

- ・日時：平成20年7月30日（水）9:55～11:50
- ・場所：名鉄西尾駅 会議室
- ・出席：（自治体）西尾市 増山企画課長  
蒲郡市 市川企画部次長兼企画広報課長、川畑主事  
吉良町 近藤企画課長、伴野課長補佐  
幡豆町 深谷企画課長、志賀課長補佐  
（名 鉄） 東部支配人室 三浦支配人、石川総務課長、近藤営業課長、  
下田専任調査役、山田西尾駅長  
企画管理部 石田企画課長、牧野課長補佐

### 〔発言要旨〕

#### （名鉄）

- 月別実績の速報値をみると、6月はほぼ前年並みとなっている一方で、5月の定期外の落ち込みが著しい。これには、さまざまな要素が考え得るが、その一つとしては、天候不順によるものがあるのではないかと考えている。
- 19年度の当社全線での輸送密度は約40,000人/日であり、これは大手民鉄15社の中でも最も低い部類に属するが、中でも西尾～蒲郡間は2,772人/日となっており、国鉄経営再建時にバス化が適当とした基準である4,000人/日を大きく下回っている。運行系統などを考慮して当社の他線区と比較をしても、この基準を下回る路線は、本協議会と同様にご議論をいただいている広見線・新可児～御嵩間ぐらいであり、非常に厳しい状況にあることをご理解願いたい。
- 区間毎の旅客運賃収入の計上額は、お客さまがご利用になられる距離に応じて配賦している。例えば、吉良吉田から名鉄名古屋まで乗車されるお客さまの場合には、いただいた運賃を、吉良吉田～西尾間の距離と西尾～名鉄名古屋間の距離に応じて分割し、それぞれの区間に計上している。こうした考え方に基づいて、この区間をご利用になるお客さまによる、この区間以外への収入の配賦状況、つまり先ほどの例で言えば、西尾～名鉄名古屋間に計上する旅客運賃収入に相当する額をみると、この区間に計上する旅客運賃収入額の約7割であり、その規模は、比較的小さいといえる。以前にも説明申し上げたが、西尾～蒲郡間、中でも特に蒲郡線 吉良吉田～蒲郡間については、区間内のみで輸送が完結するお客さまの割合が高いことがその特徴の一つであり、収入的に見ても、そうした状況になっているということである。

#### （蒲郡市）

- 他線区への配賦収入が少ないのは、蒲郡からのJR利用が多いからであり、その点も考慮する必要がある。広域的なネットワークの形成という視点で捉えるべきであり、そうした観点で言えば、沿線市町ではなく、県、あるいは国も考えていくべきことではないか。
- 三河湾国定公園が50周年を迎えるにあたり、各市町の広報の連携など、観光面での

連携を図っていききたい。

- 何らかの形で予算確保に向けて、検討していききたい。
- 議会や市民への理解を深めるために、他路線の収支状況等、さまざまな情報を提供していきたい。

#### (幡豆町)

- 蒲郡から JR に乗り換えることができるという利便性が、この線区にはあると考える。これが、自治体が沿線開発を進めることのポテンシャルであり、更にその利便性が向上する可能性を考慮してもらいたい。
- 今年は、三河湾国定公園の 50 周年という節目の年であるが、制定当時には、名鉄も尽力されたと聞いている。今後も、産業観光などの視点から、名鉄版車両博物館の設置のようなことを考えてもらいたい。
- 住民団体が中心となり、安城七夕まつりに電車を利用して出かけるなど、利用促進に取り組んでいることもあり、駅別乗降人員の月別の推移を示していただきたい。
- SF (ストアードフェア) カードシステムは、蒲郡線内は非対応であり、吉良吉田駅の乗換改札で入出場情報を駅係員が書き込んでいるが、これを自動改札機でできるような仕組みを考えていただきたい。
- 吉良吉田駅で西尾線と蒲郡線の列車を乗り換える必要があることから、幡豆町内の各駅から乗車せず、吉良吉田駅まで車で送迎する状況も出てきているようである。
- 小学校の遠足などでの電車利用に対する助成を行っているが、来年度についても、引き続き実施できるよう、検討したいと考えている。
- 6 月 29 日のダイヤ改正により蒲郡線では終日ワンマン運行となったが、ダイヤ改正以後にあっても、ワンマン運行ではなく、車掌も乗務したツーマンでの運行が多く、人件費削減に寄与していないように感じている。

#### (吉良町)

- 他線区との営業係数の比較といった情報を提供していただくことは可能か。
- 西尾～蒲郡間の現状について広報から 6 月号に掲載したものの、住民からの反応はあまりない状況にある。このため、全世帯への回覧文書を作成し、住民の意識高揚を図っていききたいと考えている。
- 6 月 29 日のダイヤ改正により、西尾線の特急が廃止となったが、住民には座席指定サービスへのニーズがあり、こうした列車の運行を検討願いたい。

#### (西尾市)

- 新聞報道によれば、名鉄の株主総会において、当協議会会長でもある柚原副社長が、パノラマカーについて「何とか保存したい」と述べられたようであり、前回幹事会で申し上げたパノラマカーの蒲郡線での動態保存について、前向きに検討願いたい。
- 商工会議所通常常議員会で、企画部長から名鉄の利用促進について依頼したところ、6 月 29 日のダイヤ改正以降、名鉄を利用しなくなったという意見があった。特急の特別車が廃止されたことがその理由だ。急行でもよいので、座席指定となる車両を併結していただきたい。また快速急行についても、ロングシートの車両ではなく、クロスシートの車両を使用して運行していただきたい。
- ダイヤ改正後の駅別乗降人員の推移表を、毎月いただきたい。またダイヤ改正前の同表についても、あわせていただきたい。

- SF カードの利用を、市内の各企業に働きかけているところである。また市としても、職員提案制度への報奨として SF カードを考えたく、500 円券の発行をお願いしたい。

#### (名鉄)

- 西尾～蒲郡間、特に蒲郡線 吉良吉田～蒲郡間は、JR 東海道線へのフィーダー輸送という性質が強い。しかし、一事業者として、その意義を見出すことができるのは、自社線内である蒲郡までとなってしまう。その一方で、広域的な路線ネットワークの一部として捉えるという視点は、まさに自治体の皆さまにしかできない捉え方であり、そうした視点により、沿線自治体としての検討をいただけるとありがたい。
- 吉良吉田駅の乗換改札口で、SF カードを自動改札機で直接処理するということは、その導入を検討する過程で考慮したが、莫大な機器導入コストが必要となり現実的でなく、結果、現行の仕様としたものであり、ご理解願いたい。
- ワンマン運行には、ワンマン運行に対応するための各種改造を施した専用の車両を使用する必要がある。このため、この専用車両の点検や検査を行う際には、通常の車両で運行せざるを得ず、この場合には車掌も乗務したツーマン運行とならざるを得ないことをご理解願いたい。
- この区間の問題は、大量輸送機関としての鉄道特性を発揮できないほどの利用者の少なさにあると考えており、単に収支だけを問題としているわけではない。また、特性が異なる各路線の収支を単純に比較するわけにもいかない。よって、現時点で他線区の収支状況をお示しすることは考えていないので、ご理解願いたい。
- 7000 系パノラマカーについては、保存する方向で社内検討を進めているが、これはあくまで静態保存である。また動態保存となれば、相応の維持コストも必要となり、これを負担してまで維持し続けることは難しいのではないかと考える。
- 本年 6 月 29 日のダイヤ改正では、西尾～津島方面間で運行していた全車特別車特急を、快速急行に変更するとともに、朝間ラッシュ帯に西尾発名鉄名古屋行きの一部特別車特急を設定した。これによって西尾線では、乗車券のみでご乗車いただける列車本数が増加し、利用しやすいダイヤになったと考えている。ご利用のお客さまからは、特別車両料金が不要な列車本数が増えたことに対して評価いただく一方、ご指摘のように、着席サービスに対する要望もいただいているが、当社としては、フリークエンシー確保による利便性の向上が必要と判断した結果であり、ご理解をいただきたい。
- 額面額を 500 円とした SF パノラマカードの発行は可能ではあるが、当社をご利用いただくお客さまの平均的な運賃額からすると、500 円券では 1 往復すらできない。このため、社として 500 円券の発行をすることは考えておらず、券売機での発行もできないため、仮に作成するとなれば、専用デザインによる記念カードとして作成するしか方策はない。なお、本協議会と同様の申し入れを行い、沿線自治体による検討を進めていただいている広見線 新可児～御嵩間では、鉄道利用促進の観点から、御嵩町商工会が中心となり、専用デザインによる 500 円券の SF パノラマカードを作成いただいたところである。
- 次回の協議会幹事会は、平成 20 年 8 月 28 日 (木) 10 時から、当会議室で開催する。

(以 上)