

名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅）対策協議会 第15回幹事会議事録

- ・日時：平成20年8月28日（木）10:10～12:10
- ・場所：名鉄西尾駅 会議室
- ・出席：（自治体）西尾市 増山企画課長、谷崎主事
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
企画管理部 石田企画課長、牧野課長補佐

〔発言要旨〕

（名鉄）

- 月別実績の統計速報値をみると、7月は対前年で輸送人員が増加となった。これは、6月29日に実施したダイヤ改正にあわせ、西尾～吉良吉田間でストアードフェア（SF）カードシステムを導入したことに加え、吉良吉田駅に乗換改札口を新設したことなども相応に影響していると考えている。
- また、7月における輸送人員の増加は、西尾～吉良吉田間での増加によるものであり、吉良吉田～蒲郡間では減少となっており、今後の動向を注視する必要がある。
- 19年度の西尾～蒲郡間の収支としては、収入397百万円に対し支出が1,104百万円であり、差し引き707百万円の経常損失となった。これは前年度に比べ、34百万円ほどの悪化である。悪化の主な原因としては、お客さまの減少に伴う旅客運賃収入の減少や、全線から比率配賦する収入の減少などに加え、蒲郡駅付近連続立体交差事業の完了に伴う除却費の増加などが挙げられる。なお、100円の収入を得るために必要な費用を表す営業係数も278円と、前年度に比べ12円ほど悪化した。
- この区間は、半数が通学定期のご利用者で占められているが、当社の通学定期は、大手民鉄の中でも最高水準である82.0%という極めて高い割引率であることから、旅客運賃収入としては、その2割弱を占めるに過ぎない状況となっている。これは、当区間における収支構造上の大きな課題の一つである。

（西尾市）

- この協議会の大きな目的は、利用者増を図ることと理解しており、今後、西尾市が会長を務める「西三河南部地域活性化懇話会」（西尾市、安城市、一色町、吉良町及び幡豆町で構成）において、蒲郡線の利用者増を図ることも目的にしていきたい。また現在は、西尾市、蒲郡市、吉良町及び幡豆町で協議を進めているが、西尾線の沿線自治体としては安城市も含まれる。西尾市以南だけではなく、安城市も含め、西尾線としての活性化も考えていく必要がある。先日安城市に、ぜひ一緒になって西尾・蒲郡線の活性化のため力を貸してもらいたいと伝えた。
- 6月29日のダイヤ改正により、西尾線では朝の1列車を除き特急が廃止となったが、

市民には着席サービスに対するニーズがあり、以前に指定席車として運用していた7700系を活用してはどうかとの提案があったので、検討いただきたい。

- 市民からの要望事項としては、終電の延長、運転本数の増加、パノラマカーなどの動態保存、蒲郡駅でのJRとの接続改善、上下分離方式の検討、サイクルトレインの実施、観光路線としての活用といったものがある。
- 障害者や高齢者に対する無賃または割引乗車券の発行や通学利用者への割引乗車券の発行なども、利用者増に向けた取組みとして有効ではないか。
- 名鉄からは、20年末までに自治体としての意向を示してもらいたいとの話があるが、その期限前に、沿線自治体の首長や県議会議員が名鉄本社を訪問し、地域としての声を届ける場を設けることも検討いただきたい。

(蒲郡市)

- 西尾～蒲郡間の経常損失が、19年度の実績において7億円を超えたとのことであり、大変厳しいものがある。
- 先日開催された県のバス対策協議会において、この地域に係るバス路線の廃止や、国や県などの補助による維持が決定された。西尾～蒲郡間についても、輸送密度はバス化が適当とする基準である4,000人を割り込んでいるが、バス化の検討をするとしても、そのバスもいずれは廃止になってしまうのではないかと危惧する意見が市民からは出ている。また鉄道をバス化するとすれば、利便性低下は避けられない。
- 協議会の発足からこれまで、さまざまな利用促進策を講じてきたが、小手先の域を出ない。国や県、あるいは他の自治体も交えて協議を進めることも必要ではないか。
- 巨額の公費を投じた蒲郡駅付近連続立体交差事業が、昨年度末に完了したところだ。この事業は、その検討開始から30年以上かけて実施してきた事業であり、名鉄にも踏切除却などのメリットがあったはずだ。こうした事業が完了したばかりであり、住民からは、路線廃止はありえないとの意見もある。
- 広域的な視点からの鉄道網の必要性という観点から、豊川市が事務局を務めている「宝飯地区広域市町村圏協議会」において、蒲郡線内でのウォーキング大会を開催することを計画している。

(吉良町)

- 町職員へアンケートを実施したところ、パーク&ライドによる利便性向上が有効との意見があった。このため、吉良吉田及び上横須賀の両駅において検討を進めたいと考えており、その節には協議をお願いしたい。
- 当町としては、町長をトップとして企業誘致を積極的に進めており、結果として、企業誘致を実現してきている。将来的には従業者数増加や人口増加、更にはそれに伴う鉄道利用者増も相応に期待できるのではないかと考えている。

(幡豆町)

- 当町としても、鉄道の必要性は十分に認識している。
- 現状では、名古屋方面へはJR利用が主となっており、西尾～蒲郡間における利便性向上には、西尾駅以北の高速化が必要ではないか。また、新安城～蒲郡間を一本の支線として考えるべきではないか。
- 総務省が提案する「定住自立圏構想」が、この地域にも適用できないかとの思いがある。そのためには、広域的な視点も必要になってくると考えている。

- 10月には、愛知こどもの国のイベントにあわせ、こどもの国駅からのシャトルバスを運行することで、鉄道の利用促進を図りたい。また昨年度に当町でトイレなどを整備した三河鳥羽駅では、町民がボランティアとして清掃業務を行うなどの取組みを実施している。

(名鉄)

- 本年6月29日のダイヤ改正以降、ご利用のお客さまからは、着席サービスに対する要望もいただいている一方で、特別車両料金が不要な列車本数が増えたことに対し評価もいただいている。当社としては、フリークエンシー確保による利便性向上が必要との判断から実施した施策であり、ご理解をいただきたい。
- 当社では、現行でも障害者などに対する割引制度を有しており、条件を満たす場合、相応の割引を実施している。また、高齢者などに無賃または割引でご利用いただくことは、公営事業者が行政サービスとして実施する例はあるが、民間事業者として考えた場合には、それに伴う減収の補填策が必要である。
- 蒲郡駅付近連続立体交差事業は、30年以上前に構想された事業であって、その当時とは状況が大きく変わっている。また、当該事業は、まちの分断や道路渋滞の解消など、都市側の理由により実施されたものである。
- 西尾以北の高速化を図るとしても限界があり、蒲郡線方面から名古屋方面への輸送として考えた場合には、それほど状況は改善されないのではないかと考えられる。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く、投資対効果という点からも疑問があると考えます。
- 19年度の輸送実績に加え、収支実績も確定したことから、10月を目処に、第3回の対策協議会を開催したいと考えている。
- 次回幹事会は、平成20年10月2日(木)10時10分から、当会議室で開催する。

(以 上)