

2011.07.01：平成23年新幹線総合交通対策特別委員会

辻川参考人（加越能鉄道株式会社専務取締役）への質疑

---

井加田委員 私も日ごろからお世話になっております。

先ほどどなたかの御質問で、どこへ行くにも自家用車を利用するという県民性についてお話がありました。利用者の減少率について伺っていますと、自分自身も、多分、車に偏重しているということもあるのだろうけども、10年、20年前のバス路線のきめ細かさと今の現状と比べますと、利用できる路線がないと感じます。かなり御苦労されて運営されているけれども、いわゆる地域の足としての、地域の利便性ということにはまだまだ住民の思いとマッチしていないと思います。それから通勤の方や交通弱者と言われる方の足が確保されていないという現実は、とりわけ西部の山合いであるのかという問題意識は持っております。しかし、最近は利用者の減少率が緩やかになってきたということも少しおっしゃられました。

そのところは御社としてどのように分析されておられて、また並行在来線の議論があるこのときに、御社としてどうすれば、会社として利便性を確保できるような事業に発展していけるとお考えでしょうか。私も勉強になりますので、ぜひお聞かせいただければと思うのですが、難しいでしょうか。よろしく申し上げます。

---

辻川参考人 利用者の減少については、車社会の浸透というのが、御指摘のとおり大変大きなものであったらこう思っております。

さらに、少子化で学生さんが少なくなられたと。これが大変大きい影響を及ぼしているのだからと思っております。学生さんの通学の減少率というのが、ここ10年は普通定期あるいは通勤定期より大きい減少率でして、学生さんが少なくなったため、バスダイヤが維持できなくなって、ダイヤ本数が減少し、さらに乗りづらいダイヤになるということで、お客様も減少していくということだったのだからと思っております。

今、ようやくその減少率というのが若干、通学に関しては踏みとどまってきたようでありまして、そのあたりが全体の減少率が緩やかになってきたというようなことだろうと思っております。

それから、交通の不便地域の問題については、これは大変難しい問題だろうと思っております。すべての不便地域を網羅するというのであれば、それなりの費用というのが必要になってくるわけですので、そのあたりの課題が出てまいるかと思っております。

やはりバスというのは、ある程度のダイヤ本数がないとそれなりに乗っていただけない

のだろうとっております。

ですから、幹線ダイヤをしっかりと維持しながら、不便地域のバスダイヤをどう確保していくのか。それを限定的に、福祉的にやっていくのか、買い物用ダイヤにしていくのか。不便を感じておられる利用者のニーズにどこまでこたえられるかというあたりを具体的に精査しながら、どういう形態で運営すれば一番効率的なのかということが全体としては大事なのではないかと私は思っております。

---

井加田委員 例えば先ほど新駅とのアクセスの話もございましたけれども、幹線と新しくできる新幹線の機能と、並行在来線に移譲されるであろう機能と、バス路線との連携の部分で御社がこうあればいいというような考えがありましたらぜひ伺いしておきたいと思うのですけれども、いかがでしょうか。

---

辻川参考人 具体的にこうしてもらいたいという、そこまで詰めたものは現時点ではございませんが、先ほどお答えしたように、高岡駅と新高岡駅の結びつきというのは、やはり交通事業者にとっては、ある意味社会的な使命があるだろうとっております。

そのあたりは、需要予測を見ながら、どの程度までできるかしっかりと対応していかなくてはいけないだろうと思っているところでありますが、車両の基地だとかいろいろな問題が出てきます。ですから、そういう問題をいかにクリアしていけるか。今は、やはり高岡駅が起点になっておりますから、加越能の車庫は高岡駅の近くにあるわけですし、そこで乗務員が休憩をとったりダイヤの維持をしたりということをやっておりますので、そのあたりも含めて、どう効率的な運営ができるのかというのが具体的な検討課題になっていくかと思っております。

---

井加田委員 お願いいたします。

開設当初以降、特に平成 22 年度には 121 万人の利用者ということで、年々輸送人員がふえている。このふえる要因となったことを幾つか、もし教えていただければお願いいたします。