

Q. タウンバスの今後は

A. 運営の安定化を目指す



つばい たかひと
坪井孝仁 議員

TSUBOI Takahito

新規事業

3月定例会

質疑・討論

一般質問

徐々に改善が進みつつあるバス路線だが、一方では手詰まり感も否めない状況ではないか。そこで、豊山町のバス路線の現状と根本的な課題に焦点をあてながら将来的な方向性について質問する。



名古屋空港が、県営化された平成17年当時と比べ、豊山町へ乗り入れるバス路線数は、どのように変化しているか。住民の交通手段として、便利になっているのか。



産業建設部長
当時と比べバス路線数としては同じものの、便数は格段に充実している。住民のバス利便性は着実に向上していると考えている。



▲利用しようタウンバス



住民は、タウンバスの利便性の向上に大きな期待を寄せている。現在のタウンバスの運行数とその利用者数はどのような状況か。



産業建設部長
平日の運行数は北ルート(8便)、南ルート(15便)である。4年前のピーク時と比べて、昨年度の利用者数は約7万5000人で、北ルートでは微増しているが、南ルートは大幅に減少している。



あおい交通に支払う運行負担金は、今後の見込みも含め、ここ数年どのように推移しているか。



産業建設部長
負担金の年間支払額は増加している。理由は名鉄バスの参入、あおい交通の栄便新設の影響による南ルート利用者の減少である。令和元年度はさらに減っているため負担金も増え、運行自体が厳しくなっている。次年度以降はタウンバスの車両更新もあり負担金は約3400万円の見込みである。



運行を維持するため、現状では年間どれくらいのコストがかかり、そのうち利用者からの運賃収入でどれくらいがまかなえているのか。また、利用者一人当たり、町民一人当たりのコストはどれくらいなのか。



産業建設部長
平成30年度のタウンバスの1年間の運行コストは、約4750万円。利用者運賃収入、町負担金、国庫補助金、人口などから算出すると、利用者一人あたり約630円の運行コストがかかっている。利用者からの運賃収入は1回平均約260円。1人当たりの運行コストの約4割は、利用者からの運賃収入である。

そして、残りの約6割は、タウンバス利用に関わらず、町民一人当たり年間約1700円の負担である。



タウンバスは、住民にとって必要不可欠な公共交通である。しかし、今後利用者も減り続け、住民負担いゆる運行負担金が大きくなっていくことは「健全ではない」となりかねない。町は将来のタウンバスについて、どのように考えているのか。



産業建設部長
昨今、名古屋や栄と空港を繋ぐ民間バス路線が拡充されたこともあり、本町の公共交通を包括して考えればタウンバスが果たすべき役割は変わりつつあると考える。

次期地域公共交通網形成計画では、新車両への切り替え、ペイシシステムの導入、近隣市のコミュニティバスとの接続など、町民の皆様が利用しやすいタウンバスを実現することで、利用者の増加や、運営の安定化を目指していく。また、他の民間事業者のバス路線の状況も見極めながら、タウンバスのあり方について検討していく。