

# 緊急企画 公共交通座談会 どうする田口新城線 発言要旨



日 時： 令和5年5月28日(日曜日) 午前10時30分～

場 所： 新城市西入船地内(亀姫通り)

登壇者： 愛知県新城設楽振興事務所長 大野 知浩 様

豊鉄バス株式会社 代表取締役社長 小笠原 敏彦 様

設楽町長 土屋 浩 様

新城市長 下江 洋行

総合司会： 新城市地域公共交通会議 座長 加藤久美子様

コーディネーター： 名古屋大学大学院環境学研究科教授 加藤 博和 様

## テーマ1:どうなの田口新城線 ～田口新城線の現状、経緯～

加藤教授:昔は設楽町田口から本長篠にわたり鉄道があった。田口鉄道といって、そのあと豊橋鉄道に合併しまして豊橋鉄道田口線。1929年に一部開業して32年に全通し、1968年に全廃。その後、この田口新城線っていうバス路線が代わりに運行することになり、新城市と設楽町内で結んだ背景があります。路線の営業も、だんだん人口減少や、モータリゼーションが進んで、利用がどんどん減り、赤字になった。路線存続のため、それぞれの自治体で支援をしつつ、国とか県が支援してお金出して補助して路線を残している経緯もあります。そしてその国の制度は、地域間幹線補助という名称で、輸送量が15人ないと補助が出ない。しかし、輸送量は、昨年12.4になった。そうすると国の補助が出ず、大きく市や町がお金を支出する必要が生じている。そうすると、田口新城線も、本数の減少、路線の縮小などが避けられなくなる。今まさにそんな「どうする！」という状況で、この場で今後の方針について議論します。

小笠原社長:田口新城線は、途中飯田線の新城駅や本長篠駅に接続しながら、通勤通学、お買い物の皆さんなどを目的地までお連れする重要な地域公共交通機関です。シーズン中は鳳来寺山等への観光客も多くあるのがこの路線の特徴です。コロナ以前までは、厳しいながらも路線を何とか維持出来ていた状況でした。しかし、コロナ以降の外出自粛により、特に高齢者の方々が、現在も移動を自粛しておられまして、大幅に利用人員が減少しています。また、この地域、新城市設楽町等における、主な利用者である通学利用者の減少が要因となっています。

また、新城市、設楽町にはそれぞれ田口新城線と接続するコミュニティバスもありますが、国の制度を考慮すると、コミュニティバスの方も、補助金の関係から運行継続の危機につながります。そういったところからも、今回の問題は東三河全体の公共交通の危機ともいえるのではないのでしょうか。



写真1:田口新城線車両

## テーマ2:どうなる田口新城線～各地域での田口新城線の位置づけ、危機感

下江市長:新城市では、平成19年度に策定した「新城市地域公共交通総合連携計画」、平成28年度に策定した「新城市地域公共交通網形成計画」、そして、令和3年度に策定しました「新城市地域公共交通計画」でも、継続して田口新城線を本市の公共交通ネットワーク形成に欠かすことのできない主要バス路線に位置づけました。この計画では、田口新城線の利便増進について施策目標に掲げ、そのための具体的な検討を始めていたところでした。その矢先、計画を策定した翌年度に実績ベースで補助要件を下回ったことについては、衝撃的な現実を突きつけられた状況です。田口新城線は本市公共交通の根幹を成す路線の一つであり、樹木で例えるならば田口新城線は木の幹に相当するもので、田口新城線に接続するSバスが枝の部分にあたります。もう間もなく、令和6年度の地域間幹線系統の位置づけ認定の時期となってきますが、現状では、認定から外れるため、田口新城線を守るための早急な具体策を行う必要性を感じています。

土屋町長:設楽町は総合計画及び総合戦略に基づき、若者世帯を年10世帯確保することを施策目標に定め、目標達成に向け各種施策を実施しています。年間10世帯の移住者を確保することは、大変難しいことですが、町が行う事業はそこにつなげるために行っています。田口新城線をはじめとする公共交通網も、そのひとつの大きな要素です。設楽町ではこれまで、自ら移動する手段を持たない学生や高齢者の方の利便性を上げることに重点を置いて乗車人員を確保し、公共交通の維持に努めて来ましたが、人口減少が進む中で、これらの方々のみを対象として施策を展開していくことに限界を迎えつつあります。現在設楽町では、設楽町へ訪れる人、すなわち関係人口や交流人口を増やすことを念頭に様々な施策を行っています。そうしたことから、生活の足としての公共交通の維持に加え、新たに、町外の方々に観光目的訪れる方のうち、少しでも公共交通を移動手段の一つとして利用してもらえよう、新しい施策を行っていきたいと考えています。幸い設楽町には、設楽ダム建設や魅力的な山々、伝統芸能など、人々を惹きつける資源が多く存在しています。これらの活用し、公共交通を利用して設楽町を訪れる交流人口を増やし、設楽町の大きな命題である移住世帯の確保という目標達成へ向かって行きたいと考えています。

大野所長:奥三河地域では、通勤・通学・買い物・通院などの日常生活での移動距離が長く高低差もあるので、移動手段として徒歩や自転車では厳しい場合があります。鉄道は乗降できる場所が限られます。そのため、奥三河地域の日常の移動手段は、ほぼ自動車。自動車の中でも、大多数の方は自家用車で移動していますが、中にはバスでなければ移動できない方もいる。このように、通学や通院などの日常生活に支障が出ると、その土地で暮らし続けるのではなく、他の地域に転居することを選ぶ人が出てくるでしょう。

その結果、奥三河地域の人口減少に拍車がかかり、地域の活力が失われていきます。加えて、今後、自動車運転免許を返納する方、運転できる家族がいない一人暮らしの方が増えていくと、公共交通の重要性が増します。田口新城線は、地域の幹線道路である国道151号や257号を走っています。この田口新城線を軸として奥三河地域全体の公共交通ネットワークが構築されています。愛知県では、交通対策課が事務局となり、新城市、設楽町、豊鉄バス、新城設楽振興事務所を構成員とする「田口新城線活性化検討会」を2018年から開催しています。この検討会は、名古屋大学や愛知運輸支局もアドバイザーやオブザーバーとして加わっており、産学官で利用促進について意見交換し認識を共有しています。



普段バスを利用しない皆さんも、田口新城線が地域の生活を守るという大きな社会的使命を果たしており、今後も果たし続けなければならないということを知ってもらい、関心を持っていただきたいです。

加藤教授:利用促進策を打ち続けていって、毎回少しでも利用者数を増やしていくことが重要なので、今日のことを皮切りにし、様々な形で事業をやっていかなければなりません。それから、バス停の名称の話。先日、「田内」のバス停を「たない道の駅したら」に名称を変更しましたが、行きたいところにバスが行くことがわかるように停留所の名前を変えとか、その目的地に行けることを広報することが大切です。新城駅、本長篠駅でも、田口新城線に乗って、田口新城線の沿線の方面へ旅行客の移動を促す、これらも重要です。それから地域の皆さんは、免許返納を検討している方はたくさんいるので、そういった方に田口新城線や他路線を使えば、日常生活には困らないことをアピールするとか。それから実際に使いやすくするために、見直しを進めるとか。あと市・町内に出かけていって、出前教室をやるとか。色々なことが考えられます。さらに、地域の皆さんで盛り上げられるように、行き先となるようなところと連携すること。高校・病院は当然ですけど観光施設、公共施設、スーパー。それらの施設とも連携して、バス利用者へのキャンペーンやバスの待機所を作ってもらい、そんなことも細かくやっていく必要がある。この地域の方がやる気になって取り組めば、この路線の活用・維持は前向きに進んでいくと感じています。



写真2:当日の会場の様子

### テーマ3:どうする田口新城線～今後の利用促進策など～

下江市長:本市は、地域自治区ごとに地域の実状に合った移動手段の確保に向けた検討が始まっていますが、いかにSバスを田口新城線に接続し、利便性を良くするかということと、大都市との接続の必要性も強く感じています。市民の皆様は、大都市へでてみたいと思っても、公共交通で行くことに不便を感じている、市外の方は、新城市までは比較的容易に来ることができても、そこから目的地まで行けない状況です。

JR飯田線や道の駅もつくる新城での電車や高速バスと田口新城線との接続、また、田口新城線とSバスとの接続により、市民の生活圏拡大や大都市からの誘客につながる双方向での利便増進を図ります。例えば、大都市からNHK大河ドラマ「どうする家康」ゆかりの地を公共交通で接続させると同時に、地域や地元企業、運行事業者の皆様とアイデアを出し合い、旬な今のうちに一つでも実現しておきたいところです。

また、田口新城線の確保維持のための対策としては、国県からの補助金は重要な財源でありますので、補助要件を満たす運行計画が必要です。そこで、鳳来北西部の海老地区では、中学生の田口新城線の通学利用への切り替えとともに、車両の変更によってきめ細かい区域運行により高齢者を自宅近くから田口新城線バス停まで行くことができるようにするため、四谷千枚田新城線の廃止を検討しています。この10月からの田口新城線令和6年度運行計画に反映できるように検討を進めています。

設楽町長:田口新城線の確保・維持については、国の補助金制度の関係から、喫緊の課題を解決する事業として、地域資源を活用した企画切符等のプランを事業者と共に実施します。具体的には、ワンデーフリーパスを活用した、スタンプラリーや設楽ダム工事現場見学とまち歩きツアーです。そして、設楽町に訪れた方が行きたい場所、訪れてほしい場所へ行けるよう、交通手段をあわせて考え行かなければならない。具体的には、アシストのついた自転車の導入などです。また、町職員の出勤について、新城市から通う職員も多くいる中で、お願いしかないですが、月1日でも、バスに乗っての通勤を依頼しています。

こうした取組を実証実験の場として捉え、今後の事業の在り方を整理していきたいと考えています。公共交通ネットワークの形成については、本年度、地域公共交通計画を策定することから、地域でしっかり考え、公共交通が将来にわたって持続可能となるよう関係機関と連携しながら進めていこうと考えています。また、今回策定する計画は、まちづくりという視点もいれてまとめて行く必要があると考えております。

大野所長:田口新城線は、奥三河地域にお住まいの方の日常生活に必要なバス路線ですが、赤字解消という面から見ると、この地域を訪れる観光客にも乗車してもらうことが有効です。例えば、田口新城線に乗車いただいて、徳川家康ゆかりの鳳来寺、設楽観光ヤナ八雲苑・道の駅の郷土資料館、足を延ばして田峯城の見学など、沿線には見どころがいくつもあります。また、バスであればいつも運転されるかたもご家族、友人たちと一緒にゆっくりとお話できます。新城市は、名古屋市藤が丘や長久手市と結ぶ高速バス「山の湊号」を運行しており、東京と大阪を結ぶ高速バスが運行されており、どちらのバスも道の駅「もつくる新城」にバス停があります。そして「田口新城線」には「もつくる新城北」というバス停があります。

遠方からの観光客には、日帰り旅行ではなく、経済効果が高い宿泊を伴う旅行を期待できますので、東京・大阪・名古屋でのPRも重要になろうかと思えます。事務所では、今年度、東京駅や大阪駅のバスターミナルや名古屋の藤が丘といった高速バス利用の要となる場所で、奥三河地域のPRを実施する予定です。また、JR高速バス等の利用者を想定した観光のモデルコースを作成する予定です。

各事業の詳細は、市町村や奥三河観光協議会に相談し固めますが、誘客につながるPRやモデルコースができるよう考えます。昨年度、事務所の事業の中で、名古屋にある大学の学生に奥三河地域の視察がありました。学生からは、「奥三河には広範囲にすばらしい観光素材があるが、2次交通が不十分なため、学生や若い女性が訪問するには厳しい」との意見がありました。まずは、高速バス、基幹バス、コミュニティバス、飯田線などの公共交通を一体と捉え、相互に乗り継ぎしやすい状況を整えていくことが重要と考えます。

小笠原社長：運賃の話が出まして、田口新城線の料金を調べてみると。新城から田口までの線で片道1,200円。ただ新城からは豊橋駅の新豊線という路線も豊鉄バスの路線として走っていますが、これはJRとの競合もあってかなり安い。別に田口新城線が高いわけではなく、JRとの競合で新豊線が安い。なので、運賃の根拠にはそういった柔軟性もある。今の利用者数からすれば、運賃の変更に伴う補助金の増額は大きな金額は必要ないと試算されるので、いろんな仕組みを考えてお客様を増やす、そしてそのために運賃を下げることも手段の1つとして考えていきたい。具体的な施策で、CentXを使ったデジタルスタンプラリー。この田口新城線のワンデーフリー乗車券を購入した方に、沿線の道の駅や観光スポットをめぐり、そのスタンプの数に応じて、特産品等豪華な景品が当たるといったもの。さらに、このフリー乗車券をお持ちいただくと、豊川のイオンモールへわずかな負担で行くことができます。そして名古屋方面からこちらに来訪する方にも、沿線で楽しんでもらおうと、山の湊号を利用したモデルケースを考案しています。この情報を中日新聞で、6月3日にPRします。こうした地道な事業の積み重ねで、多くの方に利用してもらいます。

また、豊鉄グループでは、東三河MaaS構想を持っています。MaaSは、いろんな交通機関を一遍に、検索できて料金の決済もできるもので、他地区からこちらにお見えになる方や外国人の方にとっては、今後必須のものになります。この事業を東三河全体で取り組めるよう東三河DMOと連携し、観光と公共交通を統合した便利なスマホのアプリを開発する。このMaaSを進めていきたいと思っています。

加藤教授：日本の場合、もともと公共交通は黒字前提で制度ができていた。しかし、この田口新城線のようなところだと赤字になっているので、補助金を入れることで運賃を上げないようにしてきたけれど、それでも利用が減っており、どうするか。そうすると、鉄道の方で決める運賃よりも下げる選択をせざるをえない。

あとは、まもなくこの地域にスポットがあたる大河ドラマ「どうする家康」に合わせて、この田口新城線をPRしていく必要があります。なにかの機会に合わせて露出させることが重要です。

小笠原社長：お客様も減っていますが、運転手も減っています。これは重大な問題で、うちのバスの営業所には40人ぐらい運転手がいますが、半分以上ぐらいが定年退職した再雇用です。つまり、募集をしても集まらない。このままだと公共交通の維持もできません。もちろん、行政やいろんなところからのご支援をいただいて、再採用も働きかけていますが、難しい状況は続いています。何かバスの運転、興味ある方は、しっかり教習しますので、どうかバスの運転手の確保、ご協力をお願い申し上げます。

加藤教授：運転手というのは、地域を支える大事な仕事だということです。精神的な面だけ言っても駄目ですが、待遇を良くしていくことも重要です。来年は勤務、休憩時間の基準が変わって、ますます運転士さんが多く必要になります。なので、ますます運転手としてたくさんの方が必要になるので、今年度から来年度にかけて大きな課題です。ぜひ皆さんもそのことをご理解いただきたいです。



## 本日のまとめ

加藤教授:本日の話では、行政と交通事業者としての立場で色々意見いただきましたが、これからの公共交通は、それだけでなく、地域のいろんな方々がまず気にかけていただくと、知っていただいて気にかけていただいて、さらに、支えていただくために何かやっていただけるといいなと、ほっといたら本当に車で行けばいいになってしまうのですけれど。公共交通は不便だとか、面倒くさいとか、思う方がたくさんいると思いますが。やはり自分で運転しなくていい、お酒を飲んでいても、調子が悪いときでも、乗れるとても楽な交通機関だと考えています。それから、車を運転していたらなかなか景色を見られないけれど、バスに乗っていたら車よりも目線も高いですし、まわりもよく見えて、この地域を別の目線で感じることもできます。いつも車乗っていたら気づかないところ、それも、1回乗ってみてもらえば、わかると思う。色々なきっかけであらゆる方々が、田口新城線を意識して協力していく、大運動を起こさなきゃいけないと思っています。

国の方では共創といって、共に創る。そういう共創という言葉はかなり言っておりまして。公共交通も共に創る姿勢であれば、国として支援すると。今後、国の方から新しい仕組みが出てきます。その中で、新しい制度を使って、田口新城線を建て直すということもやれたら良いと思います。また、計画を新城でも一部見直す、北設楽は大きく改定する、これらが今年度行われて、双方の計画の見直しが同時になる。そこで両方の計画をうまく同期させると。そのような形で、田口新城線を強力にバックアップするような利便増進実施計画を作っていく。幹となるこの田口新城線、枝になる路線を全体として守っていくことで、地域の皆さんや観光客も気兼ねなく公共交通を利用できる。もし、皆さん、提案意見があれば出していただいて、いいものを入れていきたいと考えております。



写真3:最後は参加者全員で今後の意気込みを表明