Vol. 61 春号



まちに溶け込みまちを支える路面電車

[*市電、と呼ばれて90年-豊橋鉄道市内線の魅力]

四つの季節の鉄道ものがたり、春

淀川の向こうから

^{栄崎}友香

の街にいる。
の情にいる。
の情にいる。
の情にいる。
を同かった。毎日の通勤に使うのと
は、別の駅だ。ターミナル駅で、特急
には、別の駅だ。ターミナル駅で、特急
の会社を出ると、彼女はまっすぐ駅へ
は

知り合った人たちとバンドをやろう、 知り合った人たちとバンドをやろう、 知り合った人たちとバンドをやろう、 知り合った人たちとバンドをやろう、 知り合った人たちとバンドをやろう、 知り合った人たちとバンドをやろう、

> 阪へ帰るパターンになった。 から京都へ行って日曜の夕方にまた大は大阪で働き、たいていは、金曜の夜と意気投合した。そのころから、平日

き来する感覚だった。 特急電車に乗って、始発駅から終点 がるその時間に、二つの別の世界を行いるその時間に、二つの別の世界を行いるその時間に、二つの別の世界を行いるその時間に、二つの別の世界を行いるその時間に、二つの別の世界を行いるその時間に、二つの別の世界を行いる。

て、淀川方向の風景を眺めていると、なが、仕事の都合でときどき京阪電車に乗っ京都を結んでいる。京阪電車に乗っ京都を結んでいる。京阪電車に乗っ京都を結んでいる。三本の線路は淀川を挟んでも乗った。二本の線路は淀川を挟んで

景色を、思い浮かべた。
こうからこちらを見ている自分とそのではないが、なんとなく、いつもは向る、と思った。電車の姿が見えるわける、と思った。

なかった。

なかった。

なかった。

が引っ越して、自分も転職をして

だちが引っ越して、自分も転職をして

だちが引っ越して、自分も転職をして

せをしてきた帰りで、大阪に向かって途採用の男性と共に得意先で打ち合わた。ひと月前に会社に入ってきた、中た。ひと月前に会社に入ってきた、中た。ひと月前に会社に入ってきた、中



CONTENTS Vol. 2017

◎日本民営鉄道協会とは? 昭和 42 年に社団法人として設立、平成 24 年 4 月 1 日付で一般社団法 人に移行、アダイの民営鉄道会社で組織されています。 鉄道の利便性と安全輸送の確保を促進し、鉄道事業の健全な発達を図り、 もって国民経済の発展に寄与することを目的とした活動を行っております。 なお、JR 各社や公営地下鉄などは加入しておりません。

は、 いた時期と重なっていた。 聞 - ちょうどわたしと反対やね。 彼女が京都に毎週のように行って けば、 彼が大学に通っていたの 淀川

を挟んであっちとこっちで、すれ違っ てたかも_

見えた。

を往復してたんですよね

「おれ、この電車で毎日京都と大阪

初めの柔らかい日差しに天王山がよく うかというところを走っていて、春の

電車は、

宇治川と木津川が合流しよ

分だった。 たのだと知って、なんだか不思議な気 対岸を想像していた風景を共有してい ていた風景、ときどきはこちら側から 彼女が淀川の向こうからいつも眺め

だという

大学が大阪でこの電車で通っていたの 彼はそのころ京都に住んでいたが、

よみがえってくるな」

懐かしいというか、

記憶がすごく

よね。桜が咲いて」 彼は、 「もうすぐ、山がきれ いな季節です

変えていく山を見た。

ぐってきても、楽しみな眺めだった。 で山に模様ができる。何度季節がめ の部分が現れ、そのあとは鮮やかな緑 か、と驚くほどあちこちに明るい桃色 の季節にはそこにも桜があったの

目を細めてゆつくりと角度を

「そう、その次は新緑で」

作家。大阪府生まれ。2000年『きょうのできごと』で

しばさきともか

淀川の向こうから 四つの季節の鉄道ものがたり 春

柴崎友香

02

INTERVIEW 、まちに溶け込みまちを支える路面 、市電、と呼ばれて9年―豊橋鉄道市内線の魅力

●豊橋市長 佐原光一 生きるまち豊橋 面電車とともに

04

豊橋のシン 守り続ける TOP INTERVIEW ボ ル 面電車 ~

08

●豊橋鉄道株式会社 代表取締役社長 伊藤正雄

12

市民・行政・鉄道事業者の三位 ●豊橋鉄道株式会社 取締役 鉄道部長 柴田良昭 となった交通まちづくり 体

●豊橋市 都市計画部 都市交通課 課長 前田幸弘 ●豊橋鉄道株式会社 鉄道部 次長 兼 営業課長

梅村仁朗

●豊橋市 都市計画部 都市交通課 課長補佐 金子知永

●とよはし市電を愛する会 会長

神野紀郎

22 基調報告— 47

・公共交通に思い切ったサポートを

26

この春、各社の新型車両が次々運行を開始。 西武鉄道・東武鉄道・東京メトロ・西日本鉄道 「私とみんてつ」 小学生新聞コンクール第10回表彰式を開催

銚子電気鉄道株式会社連載四 地方民鉄紀行

28

濱まつ 連載39 大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田初三郎の世界

●首都大学東京非常勤講師 藤本一美

見習い」がある。

と、十年後』『パノララ』など。最新刊に『かわうそ堀怪談

しがいなかった街で』『星よりひそかに』

『きょうのできご

著書に『次の町まで、きみはどんな歌をうたうの?』『わた

151回芥川賞を受賞。

覚めても」で第32回野間文芸新人賞、14年『春の庭』で第 学大臣新人賞、第23回織田作之助賞大賞、10年『寝ても デビュー。07年『その街の今は』で第57回芸術選奨文部科

18 豊橋の冬の風物詩 10年目を迎えた「おでんしゃ」の魅力 CLOSE UP

SPECIAL INTERVIEW

●豊橋鉄道株式会社 市内線営業所長 今泉隆優

電

車

20

豊橋市民のこころにある 市電のある風景」

●とよはし市電を愛する会 顧問

伊奈彦定

守

日本民営鉄道協会 みんてつだより

30



路面電車とともに 生きるまち豊橋

愛知県豊橋市の中心部を走る豊橋鉄道東田本線(市内線)。

現在では東海地方に唯一残る路面電車だ。

人口減少・超高齢化が進展する中、

集約型都市構造の形成を目指す豊橋市は、

この路面電車の存在意義を重視し、全国に先駆ける形で、

路面電車の活性化と連携したまちづくりを行ってきた。

平成 28 年3月には「豊橋市都市交通計画 2016-2025」を策定、

その実現に向け、「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」の制定を進めている。

豊橋市の交通計画とその考え方について、佐原光一豊橋市長にお話を伺った。

豊橋市長

佐原光一

Koichi SAHARA

文◉茶木 環/撮影◉織本知之

きますか 豊橋市の概要からお伺いで

市民の生活とともにあった市電

す。

されています 38万人ですが、 市は 昨年、 東三河 明治 -成47年には約35・4万人にまで 高齢化率は30%に達すると予測 市制110周年を迎えまし 39年に市制を施行した豊橋 地区の中心地で人口は約 近年は減少傾向にあ

連工業の生産比率は約3分の1程度 されることが多いのです な製造業のまちであり、 「車産業で成り立っているとイメージ 愛知県下では有数の産業都市で、 食料品や化学製品、 農業も盛んで 機械など多様 が、 自動車関 自

> 時期に、 ています。 素地がありましたが、 の農業地域になったわけです。 道地帯の経済構造が大きく進展した同 水ができて、 もともとこの地域には農業に適した 東名高速道路は昭和4年に開通し 名神高速道路の全線開通が昭和40 昭和39年に東海道新幹線が開業 農業も進化し、 つまり人流と物流とで東海 環境が劇的に変化しま 昭和43年に豊川 全国でも有数

年、

東海道新幹線のほか、 までの鉄軌道が揃っています。 路面電車があり、 幹線が通り、 お話にも出ましたように、 現在の市内の公共交通としては J R ファストからスロ JR東海道本線 民鉄、 それに 豊橋に

> ティ クシー、 6 愛称で呼ば 橋鉄道の渥美線と、 路線の鉄軌道のほ 、田線、 バスがあります。 市 れる軌道の東田 内5地区を走るコミュ 市民に か、 路線バ 本線、 「市電」 ス、 夕 0)

リッ ることを示しています。 均より高く、 めている。 の自動車の交通手段割合は約7割を占 の生活が自動車に依存したものであ プ調査 この数字は中京都市圏の (平成23年) また増加傾向にあり、 では、 豊橋 市

高い 道に関して言えば、 ても過言ではない環境の中で、 地域を結んでいるわけでもない それほど収益性 豊橋鉄

2016-2025 ものですか。 橋のまちの姿とはどのような 共交通網の形成を目指されて いますが、 まちづくりと連携した公 「豊橋市都市交通計 市長が思い描く豊 一に基づ

上:「市電」の愛称で呼ばれる東田本線は豊橋駅東口の「駅前」停留場が始点。 度に自 が低迷していますので、 な交通手段を誰もが使え、 は、 一体系の構築を基本理念に掲 、ます。 東海地方に唯 やはり公共交通の利 家用車に依存しない 特に市電につ 残る路 多様 渦

名古屋鉄道名古屋本線、 3 社 曹

かし、 中京都市圏 0) 1 ソ

動車抜きでは生活できないと言 電も渥美線もよく生き残って

きたと思います。 る路 えたの 面

軌道への思いを裏付けていますね 鉄・名鉄共同使用)の存在も市民の 民衆駅第1号となった豊橋駅 かつて豊川海軍工廠に駆り出 国

れていた人たちは飯田線で通い、

渥美

衆駅を何としても建てるぞ」という地 線の先端にはセメント工場がありまし れがとても強かったと思いま この地域の人たちは自分の生活 あるそれぞれの鉄軌道への から豊橋市が戦災復興都の 豊橋駅が復興する時も 思 市 民

います に生きるまち」 電 私も市民 車 でもあ ŧ, ŋ だという認識を持って 豊橋は 大事に 市 して 電ととも いき

動車が 少ない時代、 にそれが成り立っていました。 目を集めていますが、 の都市などのトランジットモールが注 の中にありました。 ん中を路面電 戦前 って通勤・ 通る。 から、 車が走り、 日本の地方都市では普通 通学し、 共存共栄していたんで たくさんの 最近、 かつて自動車 路面電車が生活 人が歩き、 人が 彐 1 道の 市 ロッ 電 自 真 パ が

け野原となった地で市民の気持ちを支 ました。 がなかったら、 後も路面電車が真っ先に復活され が路面 電車 まちの復興を支え、 が [電車だったんです。 残るわけ 国道1号の真ん中を走 いがない 空襲で焼 ですよ

5 MINTETSU SPRING 2017



果たした役割は非常に大きいですね。 路面電車が残った最大の理由もそこに は現在も引き継がれていると思います。 成しました。 あるし、このまちの発展に路面電車が して、まちを復活させる」という思い 元の強い意志によって、 市民の「鉄軌道を基礎に 昭和25年に完

鉄軌道経営への市民の理解を深める

車についてはどのような取り組みをさ れてきましたか。 市の都市交通施策として、 路面電

改革が必要であると考えています。

ました。 の導入などの事業を行い カード トラム」の導入、IC 式車両(LRV)「ほっ 駐車場の整備、全面低床

m a n a c a

また、昭和57年には運

ずに乗り換えができるようになり、 駅に乗り入れることで、 性が飛躍的に向上しました。 ました。路面電車が豊橋 雨の日も濡れ 利

とが重要で、そのためには市民の意識 も重要であると位置付けています。 市や交通事業者とともに、市民の役割 の公共交通をともに支え育む条例」は、 皆で連携して公共交通を支えるこ それぞれの責務や役割を明確にし 現在、 公共交通を維持・活性化するに 自家用車への過度な依存から脱 策定準備を進める「豊橋市

> 供されるべし」となってしまうのは日 とどうしても「無料あるいは格安で提 事業者が年間十数億という営業収入の のは本当に難しいんです。地方の鉄道 ですし、今も市民の思いは十二分に強 本特有のものです。 てもらいにくい。「公共」と名が付く は楽ではないことを理解していただく てこられたのは市民の力があったから い。しかも、運賃が安くないと納得し い。しかし、地方都市での民鉄の経営 路面電車に関して言えば、生き残 経営の常識で考えたらあり得な 巨額の維持費をかけているなん 1両が億単位の鉄道車両を走ら

理的には大きな違いがあります。 料は3000~4000円が普通です か付かないかで、利用負担について小 クは高額でも支払う。公共と名が付く いでしょう。一方で民営のテーマパー が、日本では数百円~1000円ぐら ヨーロッパでは公営の動物園の入園

150m延伸して停留場

して豊橋東口駅前広場整 駅総合開発事業の一つと 伸し、平成10年には豊橋 動公園前まで600m延

を実施し、軌道を

さが公共交通にはあります。 市民から得られるかどうかという難し スにあって行動しますが、日本ではそ づくりに貢献する」という意識がベー れが根付いていない。そうした理解を 「自分が鉄軌道を利用することでまち ヨーロッパの都市で生活する人々は

佐原 を習慣付けるのが必要です。そのため にはどのような施策が必要でしょうか。 子どもの頃から電車に乗ること

ーそうした市民の意識を高めるため と思います。

意識が変わってきていると感じます。 のですが、これを行政が支援してでも 利用を呼び掛けていきたいですね。 市役所なども率先して通勤の公共交通 るので、徐々にですが市民の皆さんの 渥美線の通勤定期利用は少し増えてい 分岐点が今のところ不明です。 こまで上げたら乗ってもらえるのか、 ると感じています。ただ、数値的にど もう少し割引率を大きくする必要があ には、地方の鉄道は学生割引率が低 ただ、

待しています。 乗車や習慣につながっていくことを期 などに乗っていただき、路面電車の利 ントが開催された時です。イベント時 便性を実感していただくことで、 現在、効果が大きいのは沿線でイベ 次の

くなる方策はいかがでしょう。 現在の習慣の延長線上で使いやす

して、 佐 原 通を活用してもらう機会を創出したい という仕組みをつくり、 ら料金体系も含めてうまく補い合える 車10台限定ですが、1台100円で自 駐輪場が設置されていますし、そのほ 通機関がそれぞれの特徴を活かしなが 転車が持ち込める。多様なモードの交 日祝日の運行を開始しています。 目にしてこれはいいと思ったので、 海外の都市でサイクルトレインを サイクル&ライドを推奨してい 駅や電停の近くに駐輪場を設置 渥美線については16駅中14駅に 市民に公共交 土

化事業計画」に基づき れた「豊橋路面電車活件

平成17年に策定さ

特集: まちに溶け込みまちを支える路面電車

`市電、と呼ばれて90年 — 豊橋鉄道市内線の魅力]

とが大事だと考えています。 通に書き込まれるようになっていくこ することも、 施設を駅や電停、 富山市のように公共や民間の まちづくり計画の中に普 バス停のそばに配置

持続可能なあり方を三者で話し合う

ろうという認識を持っています。 必要で、今のままでは持続できないだ 車両を持つのか。いずれにせよ支援は で支援するか、上下分離という形か、 現状です。国や県、市がどのような形 政が上下分離などの支援を行っていま 豊橋市もその可能性はありますか。 その富山市は路面電車に対して行 具体的な検討はしていないのが

うと考えています。 超えた支援の仕組みが必要になるだろ 国や県から一定の支援を受けて対処す けで賄うとなるとかなり苦しいので、 市の場合は財政的に厳しいところもあ ます。また、県庁所在地ではない豊橋 うするかなど、 フラ部分の維持管理に必要な技能をど 例えば上下分離するとなると、 とても賄いきれない。 交通モードの縦割りの枠組みを 道路整備などはどうなる 種々の問題が生じてき 自分たちだ イン

鉄軌道を維持できる環境をつくること を広げ、まず皆さんに乗ってもらって コ通勤運動を行っており、 豊橋市では平成22年度より市職 この運動 員の

> を増やして経営効率を上げるにはどう 同 ならない問題です。 民とで知恵を出し合っていかなければ 乗車率となっていますが、 案していく努力をしていただきたい。 したらいいか。これも事業者と市、 また、朝夕は通勤通学である程度の 時に豊橋鉄道にも交通事業者とし 皆さんに乗ってもらう仕組みを提 昼間の利用 市

合っていくことが必要ですね。 -持続可能なあり方を三者で話し

を呼び込む大きなイベントを実施した もちろん重要ですが、 用されるけれども、残念ながらそれ以 確かに運動公園内の野球場で野球の試 ルートではないというのが現実です。 実現に見合うだけの利用が見込める えてくださる。市民向けのイベントも た方々は、 合がある時は大勢の人に路面電車は利 延伸の要望はいろいろあるんですが、 面電車がなくなることなんです。 の時は皆さん車を使われます。 積み重ねていくことが大事だと考え 陸上競技の大会などで市外から来 観光振興と結び付けるなどの努力 そうですね。何より困るのは路 豊橋駅で路面電車に乗り換 市外から訪問客 軌道 た

することはどんなことでしょうか。 豊橋鉄道に交通事業者として期待

サービスをより一層されるようになっ

近年は、

全体に利用者目

に全力を尽くしたいと思っています。 るもの、 的にしていただきたいと思います。 りましょう」というような提案を積 こういうことをしたいから、一緒にや いただきたいし、行政に たと思います。 身近にあるものに投資をして あとは、乗客が使用す 「自分たちは

ほしいですね。乗ることが楽しくなけ まな沿線イベントを実施するなどし 敢にチャレンジしてほしいと思います。 があるはずです。そういう意味でも果 インセンティブでもあると思うんで 逆に言えば、それは研究開発の大きな 戦や投資に躊躇しがちです。 は皆そうだと思うんですが、新たな挑 は、とても評判がいいんです。 す。もっと地域のお役に立てる可能性 例 豊橋鉄道に限らず、地方の中小民鉄 利用する楽しさもつくっていって えば、渥美線のカラフルトレイン しかし さまざ

最後に、豊橋市として今後のまち

れば利用も増えないでしょう。

車の存在意義をお聞か せください。

佐原

多くの地方都市

ということ。そうした 躍できる職場が少ない 少です。そしてもう一 高齢化が進んでいる中 と同様に人口減少と超 つの問題は、女性が活 力を担う若者の人口減 最も深刻なのは活

> 含めて、公共交通は非常に重要だと考 ことを含めて、 えています。子どもたちは公共交通を に取り組んでいきたいと考えていま 利用することで公共マナーを学び、 そして地域の形成、 人づくり、 人間の形成 まちづくり 社

会と関わることができます。

うやって残していけるかは、 多分に大きいと思います。これからど ちは振り回されてしまう。経済の論理 域の中心としてあり続けている。 ないと思います。 だけではなくて、本来あるべきまちと の論理だけでまちがつくられれば、 路面電車を残せたからこそ、 視点も含めて真剣に考えなければなら はり路面電車が支えてくれたところが ての風格であったりというものは、 しての機能であったり、まち全体とし いうことは誇りに思うことだし、 このまちが路面電車を残してきたと 東三河 また別の その ゃ ま

づくりの中での路面電





特集: まちに溶け込みまちを支える路面電車

["市電、と呼ばれて90年 — 豊橋鉄道市内線の魅力]

市電」と呼ばれています。 豊橋鉄道の東田本線は市民 から

90年の歴史を持つ路面電車

ました。弊社は豊橋電気軌道の創業を 鉄道を経て昭和29年に当社が引き継ぎ 美電気鉄道が開業した路線で、 をこめて「市電」の名称で呼ばれてい 面電車の運行が開始されました。当社 会社の起源としています。 豊橋電気軌道が東田本線を開業し、 軌道線はずっと民営ではあります 一般的に市内の皆さまからは愛情 鉄道線の渥美線は大正13年に渥 大正14年に、当社の前身である 路

守るべく努力してまいりました。 業以来一貫して、地域の皆さまの足を エリアの公共交通を担っています。 バスや観光バス、タクシーと、 網を築き上げ、 昭和2年以降には乗合バスの運行も 東三河エリア一帯に路線バス グループとしては路線 東三河 創

させました。幸いにも車庫が焼け残 ŋ 9 カ月に満たない7月8日に東田本線の 大空襲で全線不通となりましたが、1 空襲があり、 困難を乗り越えてこられたと思います。 ||21年2月には柳生橋支線全線を復旧 月20日には東田本線全線を復旧し、 畑-東田坂上間を復旧、 車両が無事だったことが一つの要 -開業から90年、これまで数多くの 戦時中、 昭和20年6月20日の豊橋 豊橋は軍都だったので 3カ月後の

> る風刺画が掲載されていますが、 車が入って、 35年には新しい車庫を整備し、 ました。当時の新聞に、軌道敷に自動 面電車にとっては苦しい時代が始まり モータリゼーションの進展により、 が復興のシンボルとなったんです。 3日後に路面電車が走ったそうです 因だったようです。広島で原爆投下の た中でもルート変更などを経て、 にそういう状況でした。ただ、 しかし、 豊橋でも早期に復旧し、 昭和30年代後半になると、 路面電車が立往生してい 路面電車 赤岩口 そうし まさ 昭和

48年には駅前-います。 など、二度にわたる路線廃止も行って ン運転を開始するなどの合理化を進 はさらに大きく、昭和46年にはワンマ 昭和40年代に入ると、利用者の減少 採算性の向上を図りました。 昭和51年は柳生橋支線を廃止する 市民病院前間を廃止

までの延伸を果たしています。

守り、 共交通事業者の責務として東田本線を 存続させてきました。 したが他事業でカバーすることで、 市内線単体の事業収支は経営課題で 当社のルーツである路面電車を 公

元行政、 ます。け 当然そういう声は挙がっていたと思い るという論調の時代があり、豊橋でも あ また、全国的に路面電車は不要であ 警察、 ここ車社会の東海地区で、 れどもそうした逆風の中に 道路管理者、 地域の皆 地

> ます。 常に大きかった。定時性がある程度確 り入れを認めないでいただけたのが非 さまの賛同を得て、 保されたことが、 ことができた一番の理由だと考えてい 路面電車が生き残る 軌道敷への車両

がたいことだと思っています。 とても高いんです。 車の走行環境を守ってくださる意識 豊橋のドライバーの方々は、 -そうした苦しい時代を経て、 それは本当にあり 路面 路面

ました。 電車はまちづくりとともに発展してき

りが議論され、行政や市民の後押しが 年ぶりとなる路面電車の新規路線です あったと思います。 m延伸し、井原−運動公園前間を支線 伊藤 昭和57年に、 あってこそ実現したものでした。 が、岩田運動公園を核としたまちづく 止される時代に画期的な経営判断で として開業しました。ともすれば、 東田本線を60 全国的に見ても14 廃

加しました。 常に難しいのですが、 の足が確保されて輸送人員は確実に増 車両もあるので、 ような感覚があります。使用できない 本一とも言われる軌道のカーブは半 m で、 運用面に関していえば、この間 乗車していると直角に曲がる ダイヤを組むのも非 岩田運動公園 0

が進められ、 事業として架線柱のセンターポール 平成2年には豊橋市の都市景観整備 駅前大通に始まり、 平成

した。 1が切り替わり、 8年には国道部まで市内線の約3分の また、 街の景観が一変しま

事業の一環として行われた東口駅前広 上しました。 の路線との乗り換え利便性が格段に向 で150m延伸して停留場を移設。 場整備を機に、豊橋駅のロータリー 平成10年には豊橋駅総合開発 他 ŧ

ると自負しています。 に認識いただき、ご支援いただいてい 盤・インフラであると、市民の皆さま ちづくりの中で、 ツであり、単体の収支改善は待ったな しの経営課題ですが、市が推進するま 路面電車は当社にとって会社 路面電車はまちの基 のル



「駅前」停留場を出発する全面低床式車両「ほっトラム」。



企画電車でブランド力向上

向上に一役買っていますね。 ビール電車」や冬季の「おでんしゃ. などの企画電車が大人気でブランド力 豊橋鉄道と言えば、夏季の「納涼

しんでいただいています。 からお越しになるお客さまも多く、 に珍しいのではないでしょうか。 いることになりますが、これはさすが 合わせると年間7カ月ぐらい運行して しまいます。 ありがたいことにすぐに満席になって 法で予約を受け付けているんですが、 伊藤 ええ、電話というアナログな方 も期間中は毎日運行しており、 おでんしゃもビール電車 両方を 遠方 楽

だこうという目的で始めました。 益が高い事業ではありませんが、豊橋 から全国の人々に発信して、 .電車の認知度を上げ、 おでんしゃもビール電車も決して収 豊橋に関心を持っていただくという 親しんでいた 豊橋の路

> だいて、いいコラボレーショ ンができています。 ヤマサちくわのご協力もいた ていますし、地元老舗企業の ネーミングも印象的で広がっ 点では、成功したと思ってい 「おでんしゃ」という

同士の姉妹縁組を結んだこと 岡山電気軌道と路面電車

ですよ。 者同士が地域の垣根を越えて情報交換 復は共通の課題であり、 妹縁組を締結しました。利用人員の回 業の一つとして、地域の人たちと今後 た。当社のおでんを新幹線で運んだん 気軌道で「おでんしゃ」を運行しまし しています。記念事業として、 や共有を通じて連携することを趣旨と たのをきっかけに、平成27年3月、 電タウンミーティング」を開催しまし の市電の役割や魅力を考えようと「市 た。この時、 なことがきっかけだったのですか。 表兼CEOの小嶋光信氏にお願いし 豊橋鉄道グループ創立90周年事 基調講演を両備グループ 路面電車事業 岡山電 姉

風物詩 き で ードブルと岡山のマスカットワイン 「フレンチトレイン」も運行しまし 一方、当社には岡山電気軌道の夏の ビール電車を備前焼の風鈴で演 |橋の食材を使ったフレンチの 「風鈴電車」のご提案をいただ

た。

も注目されていますが、どん コラボレーションと言え

だきたいと考えています。 山電鐵は猫の駅長で人が集まっていま 山電気軌道と同じ両備グループの和歌 で露出する機会を増やしています。 象にしたイベントなどさまざまな場面 はできないのですが、子どもたちを対 ピング車両で今のところリニューアル 路面電車の車両はほぼ広告媒体のラッ 車両の存在をアピールした方がいいと ルすれば、発信力の強いものになると アドバイスをいただきました。当社の いうことです。小嶋社長にも、 そうした発想はぜひ学ばせていた 古い車両でもうまくリニューア 圌

今は比較的、市民の足としての役



1面2線の新豊橋駅ホーム。

ており、

民鉄協主催の第9回

『私と

を参考にしたいとお考えですか。 一岡山電気軌道のどのようなところ せていくということでしょうか。 伊藤 ええ、公共交通である市電は 割が大きいと思います。観光資源化さ

豊橋の顔として周知されることが多く

ツの一つとしても認定していただき、

なりました。沿線行事と連携して、交

市民に愛される市電

努めていきたいと思います。

光資源として一翼を担っていけるよう

通手段としてだけではなく、

豊橋の観

の会があります。サポートをどのよう に受け止めていらっしゃいますか。 豊橋には路面電車を支援する市民

います。 結成されたと聞いています。 リークラブのメンバーが中心になって 伊藤 非常にありがたい存在です。 した。皆さまの熱い思いをありがたく ご寄付によって、ようやく購入できま 援だけではなく、市民の方々の多大な トラム」を導入しました。国や市の支 である全面低床式車両(LRV)「ほっ ーとよはし市電を愛する会」はロータ 平成20年に、当社にとって初の新車 学生など幅広い層の方々が会員と 盛り上げていただいています。 子どもたちにも大変親しまれ 大切に使わせていただいて 今では市

利用いただいています。加えて、豊橋

地域の皆さまの最も身近な足としてご

市のシティプロモーションのコンテン

特集: まちに溶け込みまちを支える路面電車

市電、と呼ばれて90年 — 豊橋鉄道市内線の魅力]

が奨励賞と佳作に入賞しました。 みんてつ』小学生新聞コンクール」 地域と共生して成長する 「ほっトラム」をテーマにした作品 で

-今後は路面電車の活性化をどのよ

皆さまと連携を取りながら一体となっ 施設の改修など、豊橋市を始め地元の の改修といったLRT整備事業、 伊藤 ここ10年、 うな形で進めていかれるのでしょうか。 て軌道事業を営んできました。 「manaca」の導入、老朽 LRV導入や停留場

当

事業もありますが、 緊の課題です。 用者減少といった課題を抱えていま はいえ、この先、 しかしながら、路面電車の輸送人員 老朽化した施設の改修・更新も喫 最近では横ばいを維持していると 市のご支援をいただく 少子高齢化に伴う利 車両や変電所のメ

> ŋ ンテナンスなど当社単独のものもあ えています。 想される災害などに備え、 輸送を実現するために、また、今後予 つけてできる限りやっていきたいと老 事業の根幹である安全輸送・安定 優先順位を

が、 時間がかかるだろうと考えています。 まざまな手法も検討するところです す。 いこうと思っています。 やはりインフラが非常に重たいんで |面はできる部分を一生懸命頑張って 当社のような規模の事業者ですと、 すぐにとは行かないでしょうし、 自分たちだけでは限界がある。

うな流れをどのように思われますか。 交通の整備をまちづくりの優先課題と れるようになりました。豊橋市も公共 公共交通機関を軸にまちづくりが行わ ますます大きくなっています。このよ 全国的にも路面電車の存在意義は 確かに路面電車をはじめとした

ペデストリアンデッキの下に位置する東田本線の「駅前」 停留場。 例 す いる中、 あり方が見直されてきて 通をともに支え育む条 考え、「豊橋市の公共交 ばならないと考えていま 戦をし、 と考えます。 である当社にも、 います。公共交通事業者 層の責務が生じるもの の策定準備を進めて 発展していかね 時代に即した挑 公共交通の 今後、

いう大きな課題を抱えています。 -そうした中で地域も、

課題として捉えています。 子化による若年人口の減少は、 なウエートを占めています。今後の少 弱が渥美線の通学定期収入で、豊橋市 期が約2割を占めています。その9割 内にある大学、高校の通学輸送が大き 当社の鉄道収入の中では通学定 大きな

が活躍しており、 当社でも路面電車で3人の女性運転士 運転士の半数が女性だと聞きますが れていきたいですね。ヨーロッパでは 考えています。女性の活躍にも力を入 事業者として、若い人たちが活躍でき していきたいと考えています。 る環境づくりに取り組んでいきたいと ねません。そういう意味では、 また、学生数の減少は就業人口 ひいては地域の衰退につながり 今後も積極的に採用 地域 [の減

それでは最後にこれからの時代

電車のあり方についてお聞か 豊橋市における理想的な路面

せください。

伊藤 アクセスさせることも可能で をもっと活用できるのではな の構築には、当社の路面電車 を集積するコンパクトシティ かと考えています。 と短い路線ではあります 終端の赤岩口から郊外へ 軌道自体の延伸はできな 公共交通の沿線に施設 54

> がるのではないかと考えています。 によって、もっと人々の移動範囲が広 など他の交通モードと接続させること くても、 路線バスやコミュニティバス

こうした施策を含め、地方の公共交

人口減少と

のが現実ですが、安全の確保を最優先 通事業は、大変厳しい経営状況にある していきたいと考えています。 地道な企業努力で地域貢献を果た

であり、 続けてきた路面電車を地域の財産とし 変わることなく、地域貢献を合言葉 のが当社の企業思想です。創業当時と て守り続けていきたいと考えていま クトルを合わせ、 ともに豊橋市の考えるまちづくりとべ いきたい。これからも地域の皆さまと 「地域とともに歩む」が当社の社 都市機能の向上に参画・寄与して 「地域の移動を守り続ける 長年、 市民に愛され



["市電" と呼ばれて9年―豊橋鉄道市内線の魅力] 特集:まちに溶け込みまちを支える路面電車

市民・行政・鉄道事業者の 交通まちづくり二位一体となった

市民、行政、そして鉄道事業者が 長期的な視点で積極的な投資が行われてきた。 全国に先駆け、LRT構想に準じた事業を進めるなど 「市電」の愛称で、市民に親しまれる豊橋鉄道の東田本線には、 路面電車は地域の公共財であり、欠かせない財産である」という

環∕撮影◎織本知之

路面電車を守り、育てる



東田本線

道部次長は話す。 鉄道の梅村仁朗鉄

これまで十分

いない」と、豊橋

平成4 平成5 平成6 平成フ 平成8 平成q 平成10 平成11 平成12 平成13 平成14 平成15 平成16 平 成 17 平成18 平成19 平成20 平成21 平成23 平成22

7.000

6,000 5,000

4,000

3.000

2,000

1,000

的に実施していく

の更新は加速度

た施設などハード に実施できなかっ

(千人) **■輸送人員の推移(豊橋鉄道:渥美線・東田本線)** 14.000 (単位:千人) 13,000 輸送人員 平成 25 年 平成 26 年 平成 27 年 12 000 渥美線 7.559 7.494 7.700 10,000 東田本網 2.975 3.002 3.091 9.000 8.000

成26年には17年ぶりに300万人超に 年以降は緩やかながら増加に転じ、 300万人を割り込むまで落ち込んだ ピークに減少し続け、 輸送人員は昭和38年の957万人を その後の取り組みによって平成15 平成10年には 平

> 柴田良昭取締役は解説する。 弱の構成になっている」と豊橋鉄道の 学定期が1割弱程度、 軌道収入の4分の1、 収入は7割で、 用を含んだ普通券の収入が6割弱、

原-運動公園前間0.6㎞、

計 5 4 km

は、

駅前-赤岩口間4・8㎞

と井

(停留場数14カ所)

の路線。

岡山電気

道 (4.8

 $\underline{\underline{\mathsf{km}}}$

に次いで全国で2番

に短い路面電車だ。

す

まれている豊橋鉄道の東田本線

(市内

「市電」

の愛称で豊橋市民に親し

かつて市営であった歴史はないもの

全国で2番目に短い路面電車

復活した。

現在は横ばい傾向にある。

必要があり、

安全・安心

業者としての喫緊の課題と 安定輸送を標榜する鉄道事

割合を占めているという。 れる企画電車による運行収入も ゃ」や「納涼ビール電車」 それ以外の定期外収入では、 かり人気が定着した に代表さ おでん 市民に 一定の

もの間、 に厳し る。 で、 営的には市内線単体での収支は赤字 の路面電車として生き残り、 面電車が廃止される中、 タリゼーションの進展で全国各地の路 は豊橋のシンボルとなっているが、 人口減少も既に始まっており、 大正14年に開業した市内線は、 その長い歴史と存在感で、 さまざまな課題を内包する。 い現実が待ち構えている。 市民の足として走り続けてい 東海地方唯 90年以上 現在で 沿線 さら モ

昭

和57年には、

区画整理

平平平平成成成成成24252627

年以来、 消費税率の改定を除いては昭和59 30年以上実質値上げは行って

当社の全収入のうち鉄軌道による 市内線の運賃収入は鉄 そのうちIC利 通勤定期が2割 通

> まちづくりと一体化事業 は なっている」 語る。 一と柴田取締役

の先駆け

ろう。 援していたことも大きいだ 橋鉄道の企業努力ととも 車乗り入れについての運転 としては、軌道敷への自動 くつかの理由があるが、 マナーが良かったなど、 行政が早い段階から支 豊 V

動公園前停留場が新設された。 い市内線を井原から600m た岩田運動公園がつくられ、これに伴 によって豊橋市東部に野球場や競技場 などさまざまなスポーツ施設が集積し 面電車の活性化が進められているが 今でこそ各地でまちづくりとともに 延伸、

市内線が残ってきた理由

運

東田本線 運動公園前 新豊橋 小池 愛知大学前 南栄 曹橋市 愛知県 渥美半島 O 豊島

取締役 鉄道部長 Yoshiaki SHIBATA

豊橋鉄道株式会社



豊橋鉄道株式会社 鉄道部 営業課長

Yoshio UMEMURA

当時は全国 電車を捉えるのではなく、 で見ても、 この延伸は画期的だった。 - 豊橋では公共交通単体として路 多くの路線が廃止されていく中、 14年ぶりの路線延長となっている。 昭和43年の長崎電気軌道以 的に路面電車 実際、 まちづくり 不要論が 全国 面

都市交通課の前田幸弘課長は語る。 緒に育ててきた」と豊橋市都市計画部 として描く将来像の中に組み込み、

場の施設整備や架線のセンターポール 化が補助対象となる。 障物件の移設として、路面電車の停留 通改善事業」の拡充だ。歩行空間の支 となる国の支援も始まった。「都心交 路面電車を整備していく、その後押し 平成7年度には、まちづくりの中で

に市内線の約3分の1をセンターポー 年より都市景観整備事業として駅前大 ルに切り替えている。 のセンターポール化に着手し、以 豊橋市ではこれに先んじて、平成2 国の支援も得て、平成8年度まで

などの整備に対して国が補助する さらに平成9年度には、 走行する路

> 改善された。 向上し、利用者の利便性が大きく 豊橋市のまちづくり計画と連動 まちの活性化と路面電車の

についても、

「当初、

普通

これを受けて、豊橋商工会議所を中

LRV導入計画を具体化した。

通結節点としての機能が飛躍的に と鉄道、バスやタクシーなど、 り入れた。これにより、

路面電車

150m移設、 を受け、

ロータリー内に乗

広場整備事業で、この制度の適用 この一環として行われた東口駅前

市内線の駅前停留場を

豊橋鉄道の市内線である。当時、

豊橋駅総合開発事業が実施され

けて行われている。 どの事業が平成18年度から22年度にか 留場の改良やバリアフリー化、パーク れた。この計画では、 橋路面電車活性化事業計画」 利 ICカード「manaca」の導入な 両 & ライド駐車場の整備、 用促進を目的に、平成17年には (LRV)「ほっトラム」の導入、 安全島のない停 全面低床式車 」が策定さ 曹

こで大きな発展を遂げた。 と語るように、豊橋市の路面電車はこ 電車自体を活性化させ、まちの活性化 だったのに対し、この計画から、路面 えながらも、その一部としての支援 子 につなげようという動きに変わった は、それまではまちづくり全体を見据 知永課長補佐が 豊橋市の都市計画部都市交通課の金 「路面電車への支援

三位一体でLRVを導入

0人の会員で構成される。 リークラブ会員が中心だっ だ。 成2年に発足した「とよは の支援も大きい。中でも、 主・主婦・学生など約25 者・会社員・公務員・商店 たが、現在では会社経営 鉄道にとって心強い存在 市内線の支援団体として平 し市電を愛する会」は豊橋 架線のセンターポール化 当初は豊橋市のロータ 政だけではなく、

うなイメージの照明灯をつけるよう提 切にして駅前から新川間はガス灯のよ 神野紀郎会長は振り返る。 案した」ととよはし市電を愛する会の 電車だったので、レトロな雰囲気を大 気なく感じた。当時の市電はチンチン のT字型の予定だったが、それでは味

形で具現化されたのが、 トラム」の存在だ。 民の三位一体の努力によって維持され てきたと言えるが、それが最も顕著な 市内線は豊橋鉄道と行政、 LRV 「ほっ そして市

てLRV導入を位置付け、その実行計 心市街地活性化のための交通改善とし もが移動しやすい交通環境の構築や中 橋市都市交通マスタープラン」で、 豊橋市は、平成18年に策定した「曹 「豊橋市地域公共交通活性化方策



豊橋市 都市計画部

都市交通課 課長 Yukihiro MAEDA

豊橋市 都市計画部 都市交通課 課長補佐

Tomonori KANEKO

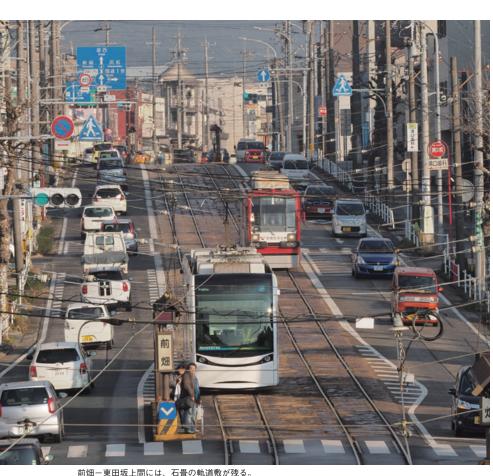
約3500万円に上った。 売。これら市民や企業からの寄付金は ジナルのレジャーシートを製作して販 募金活動が開始された。とよはし市電 りの会」が発足。LRV導入のための を目指す「新しい公共交通とまちづく を愛する会も、資金集めのためにオリ 心に、市民協働事業としてLRV導入

実現した。 6100万円、愛知県が約2000万 0 0万円、事業者が約6800万円で、 官民事業者のまさに三位一体で導入が 万円。その内訳は国の補助が約 LRVの購入価格は約2億450 豊橋市 (寄付金含む)が約960

平成20年に導入されたほっトラムは

画

特集 : まちに溶け込みまちを支える路面電車









- 上:駅前大通停留場。平成 17 年に駅前停留場と新川停留場の間に 新設された。下:600 m延伸して新設された運動公園前停留場。

橋市都市交通計画2016-202 5」に基づき、 は平成27年度で完了し、 方向性を継承する形で策定された「豊 諸施策が進められてい 現在は、

活・ 前田課長は語る。 るものと、基本理念で定めている」と 考えから、 化には人々の交流が必要であるという 超高齢化に直面している。都市の活性 一社会背景として急速な人口減少と 過度に自家用車に頼ることなく生 交流できる都市交通体系を構築す 多様な交通手段を誰もが使

電文化というものが根付いている。そ 地域の人たちの思いがあり、 橋の交通まちづくり」の副題が付く。 本計画には、「『市電が育むまち』 市民から『市電』 皆で市電を支えてきたという の愛称で親 豊橋の市 曹

外観は白をベースとしたシンプルモダ 3車体連接(2台車)で定員は74人。 会のローレル賞を受賞した。 ンなデザインで、 翌21年には鉄道友の 事業の実施効果をより高めるため、

の路面電車の新たな活路を切り開く存 になったという。 続いており、 両以来、 大正14年の開業時に導入した1形車 市内線では中古車両の購入が 大きな期待とともに運行を 実に82年ぶりの新造車 ほっトラムは、

開始した。

それぞれの立場の役割と責務を明示

橋市初の法定再開発によって居住と都

市機能の誘導を行い、居住施設や図書

広場などの整備に併せて、

公共交

のパッケージ事業が計画されている。 電車のブランド力向上プラン」、二つ

「まちなか交流促進プラン」

は、

まちなか交流促進プラン」と「路

- 豊橋市都市交通マスタープラン」

を整備する。

通や自転車でまちなかに来訪しやすい

父通環境や快適に移動できる道路空間

的とした事業を計画している。 先で進めながら、 する意識を高めるために 適切な関与の検討も盛り込まれている。 沿線まちづくりや交通システムの高度 さらに現在、 そのほか個別推進事業としては、 また「路面電車のブランド力向上プ さらには上下分離方式など行政の 交通結節機能の強化などを行 では、 (鉄道) の機能の維持・強化を目 施設の更新や改良を最優 公共交通を守り、 定時性や速達性の向 「豊橋市の公 利

準備も進めている。 共交通をともに支え育む条例」 は、公共交通の利便性向上と維 策定の

守ることから市民に公共交通の問題 うした交通のシンボルとしての市電 ついて考えてもらいたい」と金子課長

補佐は言う。

となく公共交通の積極的な利用に努め

理解と関心を深め、

自家用車に頼るこ 公共交通への

案・実施する。

市民は、

利用促進に関する施策などを立



東口駅前広場の整備は平成 10 年に完成。ペデストリアンデッキが整備され、デッキ下の 1 階部 分に路面電車、バス、タクシーなど公共交通機関のタ - ミナル機能が集約されている。写真右 は、デッキロに設置された乗り場案内板。



て効率的な事業運営に反映させて

市と公共交通事業者の責

務

市

Ė

ともに都市 公共交通

め

かつ市民や事業者の意向を把握し





上:サイクル&ライドを推奨して、 近くに駐輪場の整備が進められている。 下:全国の交通系 I C カード対応エリア 利用できる「manaca」のチャージ機。



複線から単線に変わる競輪場前の手間に ある電留線。

る。



駅に直結する駅前停留場。乗り換えもスムーズだ。

涼ビール電車は、

県内外でその知名度

通によるまちづくりについて意見を交

には路 ツの

面

電車

・のLRT化に取り組む都

市

の首長が一堂に会し、

新しい

都市交



運動公園前に至る支線に入る。日本一急な半径 11 mのカーブを曲がる。

交通体系の構築を推進して、 や事業者の役割を明示し、

0)

維持活性化を図ることを目的として

携を取りながらの利用促進策

いる」と前田課長は解説する。

ど各種イベントの開催、 (豊鉄 おり、 取り組んでいる。 いても助成を追加した。 0) した路面電車の撮影会や運転体験な)運行だ。 豊橋市では高齢者の外出を促進す |橋鉄道も、さまざまな利用促進 バス共用福祉回数乗車券や高齢者 バスの高齢者用定期券) 70歳以上の市民を対象に、 平成28年度からは元気パス 料金助成乗車券の配布を行っ 中でも、 子どもたちを対象 おでんしゃ、 それに企画電 購入に 電 納

市民に向けてのイベントや施策が多い

なシティプロモーションを開始してい

豊橋市では平成22年度より本格的

路面電車が四つのメインコンテン

一体となった対外PRを実施

つとなっている。

平成26年2月

車・ るため、 は、 タクシー 公共交通利用促進策につい

> を誇る。 国でも珍しい光景が展開されるという。 援電車とランナーが並走するという全 が参加している。また、 画電車だが、 からランナーにエールを送っている。 は、 る 開催している。 月 H グなど関連イベントを行い、多くの市民 休日に路面電車を楽しむイベントを 長年愛されている路面電車だけに、 10 とよはし市電を愛する会は、 運行し、 「穂の国・豊橋ハーフマラソン」 それでも予約が殺到する人気ぶり 愛する会が車両を貸し切り、 豊橋の風物詩として定着している。 日を「市電の日」と称して、 それぞれ冬季・ 年間では7カ月間にも及 どちらもシー 当日には沿線ウォーキン 毎年開催され 夏季のみの ズン中は 毎年4 至近 車 応 で 毎 企

事 業者 事業活動や通勤な (企業 小や 事 市 そ 業

通の利便性向上に関する情 民や事業者に対して公共交 どで公共交通の利用を促進 して公共交通事業者は、 意識の変化に努める。 を積極的に提供して利用促進に努 過度に自動車に頼らな は、



とよはし市電を愛する会 会長

Norio KAMINO

特集 : まちに溶け込みまちを支える路面電車

市電、と呼ばれて90年 — 豊橋鉄道市内線の魅力]







豊橋方面に向かっ て走る渥美線。 : 自転車を持ち込 を土休日に実施している。右下:愛知大学前駅。改札のスロープを 下るとすぐに校門がある。





上:三河の木材を使った新豊橋駅の「木の壁」。下:平成 25 年完成の建築家・安藤忠雄が設計を手掛けた三河田原駅。

ティプロモーションという概念は全く

機器更新も必要になっている。

その

なかった。

しかし、

これからは地方の

時代で自分の市やまちを売っていく時

、プセールスも必要で、

市や佐

いただけるよう、

PRに努めていきた

い」と抱負を語っている。

する目的」と

「利用しやすい環境づく

「公共交通を利用

が必要になっている。

はじめ皆さまにさらに親しんで乗って ても心強い。われわれも沿線の方々を 参画されるようになっていることはと 市内線の存在を重視し、当社の事業に

渥美線の課題とこれからの取り組み

問題が潜在している。 収支は鉄道の渥美線が支えている。 にとっても若年層の流出という大きな 幅に失う豊橋鉄道だけではなく、 もそうした場合には、 の学部移転を行ったことがあり、 の愛知大学は、名古屋市の学舎へ一部 定期が2割弱を占める。 美線は利用客に対する定期利用が比較 市内線だが、豊橋鉄道の鉄軌道事業の 存在自体は豊橋のシンボルとなった うち通学定期が2割強、 定期利用者を大 しかし、 地域 沿線 通勤

新豊橋駅を平成20年に、

めに行われ、市内で完結しており、 「これまで豊橋のイベントは市民の こうした流れに対して神野会長 す「LRT都市サミット豊橋2013 市の魅力も宣伝された。 共施策により新駅舎へ移設改築して 田原駅については平成25年に、 応が急がれている。 車両は軒並み50年を迎えてお 施設や車両の老朽化が進み、

共に公

共財としての認知の拡大を期待したい るが、 を迎え、これからは のある対応は困難であり、 としての役割を果たすことで存続でき 沿線住民の日常生活を支える移動手段 と柴田取締役は苦しい胸の内を語る。 かの施設も安全対策は必要不可欠であ 観光資源に乏しい地方都市にお しかし、 鉄軌道は通勤通学、買い物など、 自社のみの対応ではスピード感 少子高齢・人口減少時代 鉄軌道の公

と期待を寄せる。

一村次長も「市が以前にも増して

市長にはどんどんPRしてほしい」

外の人々が乗りたくなるような魅力の 住居の集積、 みで多様な視点における利用促進策に ぶような沿線でのイベント開催、 の再開発のような沿線への都市機能 用者を増加していくためには、 特に現状ではかなり少ない昼間 起こしや路面電車とそのほかの交 ドとの接続改善など、 市外からも人々が足を運 地域ぐる 駅周辺 市内 0)

なった取り組みは続く。 電車を存続させるため、 市民の歴史でもある。このまちの路 まちづくりを考えてきた豊橋市と豊橋 市内線の歴史は、 路面電車とともに 三位 体

取り組んでいかなければならない。

CLOSE UP

豊橋の冬の風物詩 おでんしゃ」の魅 年目を迎えた

すっかり豊橋市の冬の風物詩として定着したおでんしゃを紹介する。 なかなか予約が取れないという。 リピーターが多い上、県外から訪れる客も多く、 豊橋鉄道の企画電車「おでんしゃ」が運行を開始して平成28年で10年 車内では、おでんをほおばる客の笑顔がはじける。 夕暮れのまちを走る路面電車。

775 CE

うちんが下がる電車は「走る屋台」と を使用した「おでんしゃ」だ。 車が走る。昭和30年製のレトロな車両 賑やかで温かい灯りがともった路面電 赤ちょ

を開始したのがおでんしゃで、この 込める企画電車をと平成19年度に運行 ている「納涼ビール電車」が人気を呼 んでいた。そこで、冬季にも集客が見 豊橋鉄道では平成5年度から運行し 10年目を迎えた。

とができる。 題、日本酒、カラオケなどを楽しむこ で特製おでんや弁当、生ビール飲み放 返す。往復約1時間20分、乗客は車内 出発し、運動公園前での休憩後、折り おでんしゃは18時25分に駅前電停を

店の味わいのおでんを提供している。 舗企業ヤマサちくわの協力を得、 という声に応えて、昼便を水曜にも増 ておでんを用意していたが、6年目か か土日祝日の昼便も設定された。ま み放題に変わり、4年目には夜便のほ の向上に努め、3年目にはビールが飲 で、おでんに缶ビールが2本付いたシ た、それまでは大手の市販品を購入し ンプルな内容だったが、毎年サービス 平成27年度には「予約が取れない 初年度は1日1便、 練り物を製造販売する地元の老 22日間の運行 専門

も呼ばれる。 冬の夜、豊橋市のまちにはひときわ

わった」と、スタート当初からおでん 業所長は語る。 しゃを担当している今泉隆優市内線営 ただけるようになって味が劇的に変 しさにある。ヤマサちくわにご協力い 「おでんしゃの成功はおでんのお

り、常に一定の味となるように工夫さ 熱時間まできっちりと決められてお 温める。鍋に入れる袋数、 キッチンでその日の運転士が寸胴鍋で でつくられ、1人分ずつレトルトパッ しい状態のおでんを、お客さまに提供 食してマニュアルを決めた。最もおい でもアツアツのおでんを提供できる。 れている。さらに車内ではひもを引い て温める容器を使用しており、寒い日 クに詰められたおでんは、営業所内の 「ヤマサちくわの担当者と何度も試 ヤマサちくわのセントラルキッチン 湯の量、

印が入った升が土産になる。豊橋市の ベルが貼られ、揃いのイラストの焼き 在住の伊奈彦定氏によるイラストの おでんとセットで出される日本酒 地元の福井酒造のカップ酒。地元

したい」(今泉所長)

151便。平成28年度は102日

設。運行日は100日を超え、計

148便を設定している。



乗降口に「赤ちょうちん」を下げる。

特集:まちに溶け込みまちを支える路面電車

["市電"と呼ばれて90年 - 豊橋鉄道市内線の魅力]

INTERVIEW COLUMN



おでんしゃが運行を開始した当初、実は私たちはそ のことを知らなかったんです。なぜか当社が食材を提 供していると思われた方が多く、「おでんしゃのおでん はヤマサちくわの味と違う!」という声が寄せられ、そ の存在を知りました。豊橋鉄道の職員が具材を購入し ておでんを作っていると聞いて驚きましたね。でも、 面白い取り組みをされているなと思いました。

提携するようになったのはおでんしゃ6年目の平成 24年度からです。どんな形でお客さまに提供しようか と考えました。同じ味を安定してお届けすること、そ して職員の負担ができるだけ少ないことなどを考えて、 車両に載せる前に鍋でパックごと温めて、車内ではひ もを引くと温まる容器を使うことにしました。

実は豊橋市には、田楽のおでんはあるけれど、煮込 むおでんの文化はないんです。しかも当社の練り物は でんぷんをごく少量しか使ってないので煮込み過ぎる と味が落ちてしまう。一方で大根やこんにゃくはしっ かり煮て味が染みた方がおいしいですよね。そうした バランスを考えて作っています。豊橋市民には1シー ズンに何度もおでんしゃに乗るという人も多いし、消 費者は商品に対して厳しい目をお持ちなので、満足度 の高いものを提供できるよう工夫しています。

また、当社も直営のおでんの店を営業しているので すが、店の名前は「でんでん」。おでんの「でん」と市 電の「でん」を重ねて豊橋らしさを出しています。店 舗販売しているおでんしゃや赤い色の市電をデザイン したパッケージのおでんセットも好評です。

今、おでんしゃは希望しても乗れない人が多いので、 乗れない人もおでんしゃのおでんが食べられるような イベントを豊橋鉄道には開催してほしいですね。渥美 線でレストラン列車を運行できればとても面白いと思 いますし、おでんしゃや納涼ビール電車のような企画 を鉄道でやったら人が集まるんじゃないでしょうか。

市電という豊橋のシンボルを大切にして今後も盛り 上げるご協力をしたいと思います。



付けると言う。

されることもなく、

すべて平等に受け

取

れたという人もいる。

関係者が優先

200回電話をかけてようやく予約が

1本のみで受け付けている。

中には

ビ

ール

電車ともに 鉄道では、

予約は特設の電

話回

橋

お

でん

必要がある。 別運行であり、ダイヤを熟知している 今泉所長は しかもお客さまは小さな 「おでんしゃは特

企画電車を運行している

ない

と鉄道部

の梅村次長は分析す

シーズンの申し込みにつながるのでは

運行を終了せざるを得ない。

それが翌

いくら需要があっても2月までで

お 者が担当する」と説明する。 まと接するため、 子さまからご年配 食器類に至るまで、

国に広がるおでんの電車

魅

力を詰め込んだ楽しさも、

その人気

0

理由だろう。

徹底した配慮がなされている。 一細なことでも気を抜くと、 信用

気軌道、 陸鉄道、 担当者が視察に訪れる。 を失ってしまう。 気を支えている」と今泉所長は語る。 やアテンダントなどの乗務、 した事業者では、 ービスを提供していることが長く人 には全国 おでんしゃの成功を聞いて、 それぞれの立場で安全・ 静岡鉄道でおでんを利用 圌 山電気軌道、 一の鉄軌道の事業者や行政 本社、受付、 京阪電鉄や長崎電 広島電鉄、 豊橋鉄道を訪 保守な 安心 運転士

おでんしゃで使用される車内はもち 通常業務よりも一層身近にお客さ 運転士は経験が長

衛生面には

年間ですっかり

浸透し、

路面

車

の方までと幅 は地域を超えて発展を続けている。 のブランド力を向上させたおでんし 梅村次長

テーブルをセットする今泉所長とアテンダント

アイデアで実施されている事業者もあ てオープンにしている。 お客さまに関する情報以外はす すごく刺激され、 当社より 勉強に な

店舗販売している「おでんセット」。



豊橋市民のこころにある 「市電のある風景」

豊橋の風物詩を描き続けている。 路面電車のある風景をライフワークとして、40年以上にわたり、 とよはし市電を愛する会の伊奈彦定顧問は画家でもあり、

作品を通して豊橋のまちと生活、文化を見続けてきた伊奈顧問に

文◎茶木 環/撮影◎織本知之

至近距離で走ることに感動

橋に疎開した。 年の時に、国鉄勤めだった父親が出征 柵越しによく眺めに行った。小学校2 東京・目白で育ち、幼少の頃は当時 電を愛する会顧問は昭和10年生まれ 省線と呼ばれたJR山手線が大好きで イフワークとする伊奈彦定とよはし市 したことを機に、母親の郷里である豊 路面電車のある風景の絵画制作をラ

です」 たら住んでもいいなと幼心に思ったん で見ることができる。こんなまちだっ る。しかも路面電車はスピードも遅く てのんびりした大らかな印象で、間近 たら、何とまちの中に電車が走ってい がとても嫌でした。でも、豊橋に着い 「初めは東京の友人たちと離れるの

街地が真っ赤に燃える光景を見た。 年6月の豊橋大空襲では遠くに中心市 心市街地から郊外へ疎開した。昭和20 軍都・豊橋は幾度も空襲に遭い、中

> 的で、すごいなと思いました」 向こうからやってくる電車の姿は感動 面電車が走っている。何もないまちを 焼け野原で変わり果てたまちの中を路 「数カ月経って中心市街地に来たら、

ある時代だった。 巻く家庭環境や問題が顕著になりつつ なったが、当時は核家族化や家庭内暴 で教職に就いた。40代で教頭・校長と 教育大学)美術教室卒業後、豊橋市内 昭和32年に愛知学芸大学(現・愛知 登校拒否など、子どもたちを取り

郷土史を作成することを思いついたん 考えて、市電を通して絵と文で豊橋の が感動したあの路面電車にしようと思 の広場で語り合うことができないかと です。郷土愛の育成です。主軸は自分 いました」 「子どもたち、保護者、 先生が共通

市民の生活を乗せて走る電車

郷土史をつくるに当たって、かつて

特集 : まちに溶け込みまちを支える路面電車

電、と呼ばれて90年 — 豊橋鉄道市内線の魅力]

うだった」と関心を持って語るように き出したら、どんどん作業に没頭して たちも「面白い」「そういえば昔はこ いった。学校の職員室では同僚の先生 記憶から路面電車の絵を少しずつ描

職員室では路面電車の思い出話で

業したのは京都で明治28年。 いろいろな話を聞かせてくれるんです。 ことになると不思議とすごく乗って、 乗り気ではなかった人も、 もっとよく調べてみようと思いまし を描くだけではなく、 盛り上がることも頻繁で、 た。最初は見知らぬ私と話をするのが で暮らす人々に話を聞いて歩きまし せてもらったりもしましたね。 た。豊橋鉄道に行って、 電車は全国的に見るとそれほど早い 学校が休みの日曜日には、 日本で最初に路面電車が開 それだけにモダンな車 電車について 古い資料を見 路面電車の それでは絵 豊橋の路 市電沿線



豊橋市民のこころにある

け 人々が弁当持参で、 が導入された。 開業当初は周辺 家族で見物に出か

が楽しくて仕方がなかった。 たくて、 なっていた。 ちろん禁止で、 てはいけないが、雨の日だけは 規 学校があったが、戦前・戦中はかなり 付けられるという粋な計らいがあった。 は禁じられていたパンの買い食いがし 子と乗り合わせると、 されていた。 で女の人の髪形が乱れてしまう。 証言3 証言2 律が厳しく、原則路面電車を利用し 路面電車の車内に小さな鏡が取り 電車の中でこっそり食べるの 沿線に高等女学校と旧制中 豊橋の地は空っ風が吹くの そのほかにも女学生たち 主に風紀上の問題で、 間に教員が立つように 話をするのはも そこ

元気よく乗車したが、 ●証言4 ょんぼりした姿だった。 帰路の車内ではうって変わって 花街が終点なので若い衆は 大金を使い果た

両が軌道を曲がる時、 まりできなかったのか、 内の人々と別れを告げ、路面電車で家 がまちの中に響いた。 ●証言5 証言6 家族と国鉄豊橋駅へ向かった。 出征の日、 戦時中はメンテナンスがあ 万感の思いで町 大きなきしむ音 急カーブで車

目覚まし時計代わりに起きるという人 事を終えるという人、 なべ仕事をして終電が通り過ぎたら仕 沿線の家庭では、 始発電車の音を 母親 が夜

> が近い存在だった。 が見えるようだった。 なくても、 を向けて運転しているが、 証言の(元運転士の話) 声や車内の気配で乗客の それぐらい乗客 顔を直接見

た とが2年間の取材でよく分かりまし のように人々の生活が浮かび上がりま す。路面電車は単なる移動手段ではな 「話を聞いていると、まるで絵巻物 市民の生活を乗せて走っているこ

される運びとなった。 62年に画集 ことになった。それがきっかけで昭和 は伊奈顧問の絵と文で、豊橋文化協会 **豊橋文化』にシリーズで連載される** 現・豊橋文化振興財団)の広報誌 面電車を軸にした豊橋市民の歴史 『市電のある風景』 が出

夢と

を毎年発行している。 Rを目的に、伊奈顧問の作品を使用し 電を愛する会では活動基金づくりとP た絵画カレンダー『市電のある風景 で出版されている。また、とよはし市 画集は大反響を呼び、 現在第3集ま

味わい深い電車と、 「私のスケッチは路面電車だけでは い相乗効果を出しているのではない そのまちでの人々の生活や思いが 人物を含めて風景を描く。 その電車が走るま 古く

乗客に背 国各地

市電のある風景を守る

当の軌道を敷くのは人間の

リーダーが持つこと。

本

心の中なんです。

鉄道工学

を行政、事業者、

市民の

して、それを一歩ず 初に理想形をイメージ

つ現実の形にしてい

そういう夢や構想

とよはし市電を愛する会の活動で全

います」

問でもある関係でヨーロッパの都市を とも多い。また、 ワークが広がり、 訪問することもあり、 の路面電 車関係者とのネット 学ばせていただくこ 豊橋交響楽団の顧

とがすごいと思います。豊橋でも全部 縮できる信用乗車が成り立っているこ はそのまちを走る路面電車をスケッチ ではなくてもできることから取り入 ムも素晴らしい。特に乗降時間を短 ヨーロッパの都市の路面電車はシステ なまちには路面電車が走っています。 してきました。クラシック音楽の盛ん フリータイムに

者が志を同じ方向に向けるために 交通事業者の連携が不可欠だが、 目指すことはできそうです」 面電車の存続には市民・行 「理想」が必要だと言う。

ティにしたい』と率直に語り合える 八的ネットワークが重要です。 「『こんな理想的なコンパクトシ 最

21 MINTETSU SPRING 2017

夢とロマンを持つ。この両輪で 要ですが、その一方で未来への 的な知識や考えももちろん重

面電車を走らせてほしいと願って

1 大動脈で背骨:

鉄道が都市のかたちを決する背骨の

としての自分の体のことはよく分かるか を考えたことはなくとも、 うことがどうやら良さそうだという結論 という例えから講義をスタートするとい 果、「都市 く試行錯誤を重ねてきました。 どうすれば都市や交通の問題に対して楽 も全く持ち合わせていない新入生などに を専門分野以外の学生に対しても担当し に行きついています。 しく理解してもらえるか、 は大学で都市計画や交通計画の講義 (まち)」は「生き物」である その中で関連する知識も興味 都市や交通のこと 私自身も楽し 誰しも生き物 その結

ワークは生き物の循環器官に相当すると は寝ないで話についてきます。 う」と問いかけると、 例えればどんな器官に相当するんだろ もする。その中で交通基盤は、 する。震災でけがもすれば、復興で治癒 市はあなたのような生き物と一緒で、 (廃棄物)もする。 つの回答は交通基盤、 まちと生き物のスライドを具体的に見 (エネルギー) を必要とすれば排 にも共通に使用されています。 .答には二つのパターンがあります。 いう用語などは生き物にも、 「都市は生きてるんだよ。 例えば、 成長もすれば老化も 受講者のほとんど 奇しくも 特に交通ネット そしてこ 生き物に 「大動 食 都 0)

相当するというものです。多くの都市で

ことは、これから人口減少と高齢化が進

日本で求められている一番大切

交通軸は生き物の骨格に

もう

す。 ると、 です。 理解します。 基幹となる交通機関が衰弱すれば、 0) 交通計画に全く興味がなかった学生も、 とって欠くべからざる極めて重要なもの よ背骨にせよ、これらの器官は生き物に えればすぐに気づきます。 割を担っていることが多いことは少し 存続が危うくなるということを容易に 回答も正解と言えましょう。 このように説明すれば、都市計画 これらの機能が少しでも損なわ その生き物の生存は危ぶまれ これらいず まち

大切なの は、 まちの 「黒字」

化

47

2

を保つ上では十分な血流を体の隅々まで 骨となる鉄道が自然と必要になります が出現するように、 化が一定以上進むと背骨のある脊椎動物 スムーズに運ぶことが求められます。 骨として機能しています。 ることができます。生き物の世界では進 だ大都市は進化の進んだ高等生物に例 れに対し、 の状況は単細胞生物と言えましょう。 ことからスタートしますが、さしずめそ のような都市も最初は一軒の家ができる ちなみに、 視点から交通を見れば、 ついても当てはまります。 実際に鉄道が多くの都市において背 内部で高度な機能分担が進ん 生き物の進化の議論が都 都市が発展すれば背 また、 生き物の活力 例えば、 循環器

本格的な人口減少・超高齢社会が現実となりつつある中、 公共交通における諸政策の在り方が問われている。 公共交通はまちを存続させる基盤であり、まちの「格」を表すものである。 地域社会全体を活性化させる公共交通のあるべき姿を考える。

まちを「黒字」に

公共交通に思い切ったサポートを

筑波大学 システム情報系 社会工学域 教授

Mamoru TANIGUCHI

京都大学大学院工学研究科博士後期課程単位取得退学。米国カリ フォルニア大学バークレイ校客員研究員、ノルウェー王立都市地 域研究所在外研究員、英国ウェールズ大学在外研究員、岡山大学 助教授、同大教授を経て、現職。専門は都市・地域計画、環境計 画、交通計画。都市計画学会学術委員長、社会資本整備審議会専 門委員などを歴任。コンパクトシティ、ソーシャル・キャピタル、 サイバースペースマネジメントなどに関する独自の研究を行って

れていることを指します。 スレベルとは以下の三つの条件が満たさ レベルを保持していることが重要です。 公共交通ネットワークが十分なサービス 器官にも例えられる鉄軌道を中心とした 化しないように、背骨であり、 ています。 防ぐ上での効果的な体質づくりを意味し 都市のメタボ化、肥満による成人病化を なった「コンパクトなまちづくり」は、 現在ようやく広く理解いただけるように 喪失してしまうことと同義です。また、 生き物としては 敗していることを意味します。 空洞化が進むことは、 が増加したり、 字」にしていくことが必要です。 まざまな活動主体にとって、まちを「黒 ことです。そのためには都市におけるさ 「骨粗しょう症」に罹患することなどに ここで言う、十分な公共交通のサービ まちをきちんと機能させ続ける ひいては生命体としての機能を 成人病に罹患してまちが赤字 商業施設の撤退や産業の 「基礎体力の低下」や まちの黒字化に失 また循環 それは、 空き家

1) 高頻度サービス

十分な頻度があることが重要です。ません。利用者が不便に感じないだけのとして「ある」だけでは何の意味もありとして「ある」だけでは何の意味もあり

ます。

4) 密なネットワーク

対応が必須です。 能ですので、路線バスと組み合わせての ネットワークを提供することは当然不可 要です。地方都市では鉄道だけで十分な 要です。地方都市では鉄道だけで十分な

(3) 廉価な運賃

黒字化自体が損なわれることになってい 共交通を利用してまちなかに出てくる人 改善しようとするため、運行頻度を下げ ちを黒字にすることは視野になく、 通事業の赤字がさらに取り返しのつかな うことになります。それによって公共交 を減らす政策をわざわざ取っているとい 述の3条件にすべて逆行するもので、 と行われることになります。それらは前 を上げようとする近視眼的な方策が平然 とで支出を下げ、運賃を値上げして収入 たり利用者の少ない路線をカットするこ ではありません。その状況の中で収支を 公共交通事業はそもそも儲かる取り組み るということです。多くの地方都市では 公共交通事業のみの収支を問題にしてい 通に関連する諸政策の大きな誤りは、 日常利用できる素地が求められます。 導入も含め、 ことが大切です。さまざまな割引制度 人を減らしてしまうことを通じ、 い状況になるばかりか、 利用者にとって運賃が負担にならない わが国で実施されている公共交 利用者が料金面で抵抗なく まちなかに出る まちの

「おもいっきり」支えることの必要性

3

ん。住民は皆それぞれの生活パターンをすぐに増えるといったことはありませたからといって、利用者がそれによってもので、多少のサービスレベルが改善しもので、多少のサービスレベルが改善し



1878 年に開業した馬車軌道にさかのぼるストラスブールの LRT。6 路線が営業する。

写真: Adrian Hancu

公共交通事業の成功例として、

LRT効果でまちが「黒字化」したストラスブール

す。

都市それぞれによっ

高

松市による調査)

対する補助の

実態

写真提供:筆者

を変えるにはそれなりのサービスレベル 持って暮らしているのであり、 その行動

増える 変革を行うだけの度胸があるのかという 質は全く変わらないということを意味し 現されると利用者がある段階で不連続に ベル以上のサービスレベルが継続的に実 の向上が必要です。換言すると、一定レ して何かやったところで、 大切なのは、 「しきい値」が存在します。 中途半端な補助金を短期間出 体質を変えるような その都市の体 これ

は、 ショッピングセンターが展開する現代 自動車が広く各世帯に普及し、 何もしなくとも公共交通しか移動す 郊外に

できる公共交通サービスが提供できると

よく考える必要があります。 ないといけないのです。 ていくことが問題の本質であるという くとも公共交通事業が黒字であった過 ことについて、われわれは認識を改め 赤字をしっかり支え、まちを黒字化し の資金は誰がどう出すのかというこ とは時代が違います。 海外の成功例も参考にしながら

れだけしっかり公共交通をサポートして した。中核市クラスで、 かを確認したところ、 共交通のサポートとして拠出されている 用しています。 自 確保されています。実際に多くの市民が なネットワーク、 述した[1]高頻度サービス、[2] 交通で事足りる十分なサービス水準 中 LRTと路線バスでどこに行くにも公共 れば、 般財源のうち、 核市の規模に相当します。まちなかは ます。 分の足としてこれら公共交通を日々活 が現地で確認した例として、 は全くありませんが、 のケースを紹介しておきます。 国の小国、 市すべてが成功しているということで 市は人口40万人程度で、日本で言えば ・ロッパの都市が引き合いに出され ほとんどの市民が満足して選択 だからと言ってヨーロッパの都 エストニアの首都タリン市 このタリン市において、 どの程度の補助金が公 [3] 廉価な運賃) 10%ということで 寡聞ながら筆者 地方自治体がこ バルト3 タリン (前 が 密

この図の中の最上位の都

市でも補助割合は1%に

基準で比較できていると 点からは完全に統一した 干異なるため、

厳密な観

て統計情報の取り方は若

は言えません。

しかし

る選択肢が無かった過去 そしてそのた Î 公共交通の 何もしな 0) 自

を公共交通に割いている 0 補助割合が高い都市から 対してその公共交通への 対象に、市の財政支出に (調査時点で47都市)を 都市の数値を示したも でしょうか。 が 治体はどの程度の予算 方で、 「中核市の公共交通 わが国 中核市

, 1 もかかわらず、 当 もサポートを受けていた る事業の公共性の高さに 共交通は、その行ってい 鉄軌道をはじめとする公 かありません。わが国の 全体の平均では0・15% も達しておらず、 (10%の67分の1) 然という発想での扱 (単独で黒字になって のです。 あまりに 47 都市 でし

考えて差し支えない で



タリンの路面電車。首都の交通の主役としてメインストリートを走る。

写真: Fnest Works

■中核市の公共交通に対する補助の実態(平成 27 年度)

上位 10 都市と全 47 都市の平均値から



対し、 まり変 なされ もか 保 機をその整 比較すると、 10 も含まれます。 離島航路へ う金 障 か Ŏ 会問題を直接解決する方策であるに 骨費 これ が額は、 わりません。 ていないという現状を、 わらず、 兆円以 用 ポ 支 の助成り 備も含め ほどにまで適切なサ 出 移動困難の 同盟国 トが必要な公共交通事業に 上が拠出され を合 その差は4ケタにも及び そしてこの30 などさまざまな補助 また、 わ より 、購入する値段とあ せると実 り最新型 解消という実際 てい 国 全体で社会 主戦闘機 誰 ポ ることと Ŏ 質 億円 もが 年間 1 認

0

ば IJ

れ

ホ

4

鉄 軌道はまちの 格

解

h

動 対 す。

ありと

いうことで返上すべきかと思

V

ま

間300億円程度しかなく、

その中に

みとしては存在しますが、

その

総額

は

公共交通に対する国からの

助

成

も仕

組

識

する必要があるのです。

選挙区に に保つことが必要です 行うにしても、 ということはもっての外です。 つぎ込めばよ なり 事業者側 もちろん、 政 ライド ´ません。 治家が自分の利益のため に赤字前提 するという流れも絶たなけ が 経営努力なしに いと ただ単に資金を公共交通に 透明性、 そのためには資金投入を で路線を引かせるなど いうもの 客観 ではありませ 性を徹底 補助金にフ 公共交通 に自ら

る客観的な検討をもとに前向きなサポ 方で、 あるまちでは公共交通に対 トを行おうとする自治体に対

(高松市による調査ラ り作成) こそがまちの黒字化の意味 ま を 言えます。 全く分か ないことも事実です。 反 14 まち が行 応し 目に 共交通事 てしまう」 った脈絡のない Rを行うメディ 誰にでもできる安易な自己 た、 そして何 ーギリ を黒字化 てしまう市民が少なく われています 残 したこともあります。 念なことに、 シャ 業に 例 ていない 多く と えばドイツでは も勉強しなくと する 0) 対する財 ように破 \dot{o} 言説に過剰 アや政治家 う根拠の 典型例 が、 自 これ ح 治体 そう いう 玉 政 補

> 速 か

しています。 行が不要となるほど財政の健全化に成功 しては2015年度より新たな国債 0 発

るホテ がよい とはできない く移動 ちんとしたホテル だけ早くエレベータ とは何 する上 てエレ 完備され いうことがそのホ を表すと 日 延 · ト 時 ・テル は宿泊 また、 が利用されるホテルについ する必要があり ンにお招きする賓客を御 々と待つ レベータ でどこかの階へ移動したいと思っ ĵν かとい で、 できるだけの でしょう。 に1台しかないエレベ 公共交通の てい かどうかを何で見分けるか、 いうことも 料金などではありません。 分かり ・ます。 ようなホテル のボタンを押した際、 うことを一 ・テルの ´ます。 には宿泊客が抵抗感な きちんとした格を有す やすい事例とし 朝食時やチェックア エレベー のドアが開 存在 わ 度考えてみるの このことを理解 れわれはよく理 はまち 格 で、 泊 ・タが十分に です。 コン タ めするこ 0 か、 0) その ベン سلح 格 そ き ح

多くと との 分とは 流とは 実はそのまちの格なのです。 やか に移 ところ 違 動 入れて 言えないケ いうことだけ 言えません。 11 でも、 は公共空間での移動 行けるかどうかということが したいと思った時に公共交通で それができて る 0 日 です。 コン 点に スが残念なが 本の 関 政 ベンショ r.V ない 令都 する自 W 助がタテ くら人口 エ レベ 都 市 ?ら散見 |覚が十 クラス 市 かヨ は 1

コ

0

その もの なの で、

その格 て皆さ 到着

まちとしてその格を考えた場合、 でしょう。 ン誘致 ど から。 本文 なけ 覚し、 局 東和彦氏 クト・ 的 た。 (謝辞) 都市 確な政 れば 記 お

シ

を ゥ

> なら、 ħ れます。 政 令都市という称号は看板に偽 「政令都市」 格を高める意識が無 という概念は格

ると言えましょう。 要性を理解しなけれ 市民一人一人が本稿で指摘した課題を自 も欠くべからざることと言えます 公共交通を思い える上で大切なことです。 置されることは、 で、 なお、 自治体などの行政担当者のみならず、 施設が公共交通タ していることも大切です。 そのサポートを無駄にしないため 鉄軌道を軸とする公共交通をネッ クとして思い切って支えていく必 都 策を打 行政 市の 軸となる公共交通 土地利 担当者とて分か つことが 都市の健全な構造を考 切りサポ 市民 ĺ ばならない時代にあ 崩 の理解 ント ナ できな そしてそれ のサ ル 1 0) 集客力の 口 0 トする上 7 が十 Ŋ ポ 近傍に配 0) Vi ル -分で です が連 ても ŀ 13

は、 ·村隆之氏 中核市 筆者にあることは申すまでもな の作成には高松市市民政策局コ よび 計画部 エコシティ推進部 して謝意 0) 高橋淳氏 図 公共交通に対する 前 交通 中 職 を申 0) 政 不 0) 分策課の -備に し上げ および倉敷市建設 交通政 協力を 0 た 角 (V 南紀光氏 て 策課 補 13 0) ただ 助 なお、 責任 0 ン 0 Vi

Spring Hbてつt=より

日本民営鉄道協会

「私とみんてつ」小学生新聞コンクール

第10回表彰式を開催

新聞づくりを通じ、子どもたちに鉄道に対する関心と理解を深 めてもらうことを目的に、平成 19 年から開催されている日本民営 鉄道協会「『私とみんてつ』小学生新聞コンクール」。

節目の第 10 回目を迎えた今年度は、全国 555 校から 6461 作 品(6498人)の応募があり、厳正な審査を経て、個人部門・学校 部門の受賞作品を決定。1月7日(土)に東京で表彰式が行われた。

●鉄道を通じて社会を学ぶ。力作ぞろいの受賞作品

小学生新聞コンクールの募集対象は、小学生全学年。新聞づ くりがまだ難しい小学1年生、2年生については「絵日記風の新 聞」も受け付けており、総合学習や国語の授業のほか、夏休みの 自由研究や宿題に活用する学校も見られる。毎年参加する児童も 多く、過去には連続入賞を誇る児童や5年生で最優秀作品賞受 賞に輝いた児童、あるいは順番に入賞を果たしたきょうだいやい とこなど、新聞コンクールの広がりを感じさせるほほえましいエピ ソードも生まれている。

第10回のテーマは、鉄道や駅について興味を持ったことや疑 問に感じたことを調べてまとめる「くらしと鉄道」と、鉄道がこ れからどのように進化していくかを自由な発想でまとめる「未来 の鉄道」の二つ。レベルの高い作品が集まる新聞コンクールだ が、今年度も、時間をかけた下調べや取材、自分の考えや思いを 素直につづった文章、写真やイラストを使って工夫を凝らした紙 面構成など、子どもたちの熱意と努力がうかがわれる力作が揃っ

●最優秀作品賞は駅ポスターにして掲示

個人部門では、バリアフリー学習プログラムを持つ公益財団法 人交通エコロジー・モビリティ財団の協賛で「バリアフリー賞| が増設され、各賞で39作品が入賞。最優秀作品賞(文部科学大 臣賞) は、湘南白百合学園小学校(神奈川県)・山口彩名さんの 作品『相鉄未来新聞 創立百周年直前号』が受賞した。

また学校部門には、第10回を記念して、大手16社より各社 沿線の優秀校を選ぶ「各社賞」が設けられ、各賞あわせ34校が 入賞した。最優秀学校賞(国土交通大臣賞)は、昨年度に続き、 葛飾区立水元小学校(東京都)に贈られた。

日本民営鉄道協会が作成した最優秀作品賞(文部科学大臣賞) 受賞作品と最優秀学校賞(国土交通大臣賞)受賞校を紹介する ポスターは3月末まで協会加盟社71社の駅に掲出されている。



■受賞者の皆さんと主催者・後援者の方々2最優秀作品賞を受賞した山口彩名さん3最 優秀学校賞を受賞した葛飾区立水元小学校4全国 71 社約 3000 の駅に掲出されている

■個人部門 最優秀作品賞(文部科学大臣賞) 1作品、 優秀作品賞 6作品、奨励賞 8作品、バリアフリー賞 3作品、 佳作 21作品







■学校部門 最優秀学校賞(国土交通大臣賞)1校、 4 校、奨励賞 6 校、各社賞 優秀学校賞 若草奨励賞 5 校、みんてつ学校賞 1 校

◎個人賞部門の入賞作品は日本民営鉄道協会ホームページ内サイト『みんてつキッズ』で紹介しています。



西武鉄道・東武鉄道・東京メトロ・西日本鉄道 この春、各社の新型車両が次々運行を開始。

"仕事も遊びも" "暮らしも観光も"、利用者の高い着席ニーズ に応え、有料座席指定列車として3月25日に運行を開始した のが西武鉄道の新型通勤車両 40000 系だ。「S-TRAIN(Sトレ イン)」の愛称で、平日は通勤利用向けに西武鉄道池袋線~東京 メトロ有楽町線経由で所沢ー豊洲間を、土休日は外出・観光向 けに西武鉄道西武秩父線~東京メトロ副都心線~東急東横線~ 横浜高速みなとみらい線経由で西武秩父一元町・中華街間を結 350

また、東武鉄道では、同社で26年ぶりの新型特急車両とな る 500 系、愛称「Revaty (リバティ)」の運行を 4 月 21 日よ り開始する。3両固定編成を併結・分割する機能を活かし、東 武線の浅草から、途中駅で列車を分割しながら東武日光や鬼怒 川温泉など沿線の観光地に向かう。一方、平日の通勤時間帯に は、春日部で編成を変え、浅草-春日部間が6両編成、春日部 -大宮間・春日部-野田市間・大宮-運河間が3両編成になる などの近距離区間特急として運行される。

●安全性とサービスの向上、省エネルギー化を実現

東京メトロ日比谷線にも、3月25日に新型車両13000系が 登場した。平成32年度にかけて44編成を導入し、現行の03 系と置き換えていく。車内はシックで都会的なデザインとし、 外国人観光客や多様な世代の利用者が快適に利用できるよう細 部に配慮して居住性能を高め、環境負荷の軽減を図った。また、 利用者の利便性を高めるため、相互直通運転を行う東武スカイ ツリーラインで近く導入する東武鉄道の 70000 系と、車両や車 内装備などの仕様を共通化している。

西日本鉄道天神大牟田線でも3月20日、新型車両9000形 の運行をスタートさせている。既存の3000形車両をベースに 安全性とサービスの向上、環境にやさしい省エネルギー化を 図った通勤型車両で、今年度中に10両、平成29年度末まで に計 18 両を導入する予定だ。同社における車両のモデルチェ ンジは 11 年ぶりとなっている。



西武鉄道 40000 系 「S-TRAIN」





____ 東京メトロ13000系



西日本鉄道9000形

キュイは、

2両編成の連結部分が電車の動き

島特有の強い風に車窓が揺れる音。キュイ

乗客もまばらな銚子電鉄の車内はしかし、音

トゴト、キュイキュイ、チリンチリ

朝の通勤通学が一段落着いた後、

に溢れて何とも賑やか。ゴトゴトは、

房総半

バンに付けられた、販売用の「切符お守りス

に合わせて立てる音。そして、車掌さんのカ

トラップ」がチリンチリンチリンチリン、

個性的なものから

カサガミクロハエ、カミノケクロハエ?

を共有。JRから乗り継ぐ場合、 を鳴らして車内を巡る車掌さんから購入す 銚子駅を出発すると同時にチリンチリンと音 銚子電鉄の銚子駅はJRの銚子駅とホーム 乗車券は、

愛称を声援にして、キャベツ畑を

る

銚子電鉄の駅。

さまざまな愛称が付けられ

真面目なものまで、

緑の電車が走って行きます。

中、ふと車内アナウンスが耳に入る。 にある特典から順番に巡るか、とりあえず終 取って、 点の外川まで行くか。あれこれ思案の真っ最 た特典は五つ、どうやって制覇しよう。 1日乗車券「弧廻手形 Deluxe」を受け 本日の行程を考える。乗車券に付い 近く

カサガミクロハエです」 「カサガミクロハエ、カミノケクロハエ、

銚子電気鉄道株式会社

称ネーミングライツを思い出す。 は笠上黒生駅の愛称だ。 駅名表示は「髪毛黒生かさがみくろはえ」。 と読むのか、と思いかけて銚子電鉄の駅名愛 「髪毛黒生」と書いて「かさがみくろはえ」 今、何て? 外を見ると、滑り込んだ駅の 「髪毛黒生」

> そうなほど、なじんで聞こえる。 ていると、どちらが本来の駅名なのか間違え は、 ٤ 駅は「とっぱずれ」などなど。ネーミングラ ゲタ400年 ロハエ、カミノケクロハエ」。ぼんやり聞い イツを持っている企業がすぐに分かるもの 「三ツ星お米マイスター 根本商店」、海鹿島 見当もつかないものがある。一髪毛黒生 頭髪関係の企業だろうか。「カサガミク 玄蕃の里」、西海鹿島駅は

盛んに感謝された気分で、外川駅到着。 がとう 感謝 ARーGATOU」。 何だか とう」は、外川駅の愛称。駅名表示は「あり 降りた後の行動も決まらないまま終点が近づ 「ご乗車ありがとうございました」。「ありが き、「次は終点、 Mの銚子電鉄はあっという間。 降りる駅も 愛称に気をとられていると、総延長6・4 外川、ありがとう、外川_

見える丘展望館」は外川駅と犬吠駅の中間に 葉東和薬品 5 学しよう。さて、どこにあるのかと思った ある。気を取り直して、歩いて向かう。 まで時間があるし、 まる犬吠駅は、外川駅の1駅手前。次の電車 ヘッドマークを発見。そのすぐ上に、「本日 無料になる「銚電昭和ノスタルジー館」を見 は閉館いたしました」の表示も発見、 外川駅に来たのだから、まずは特典で入館 これで特典は残り四つ。そのうち三つが集 ホームの端に停められた古い車両に 銚電昭和ノスタルジー館」の 特典の一つ「地球の丸く 残念。 示

強風注意

今朝の関東地方の天気予報は、「南からの

他の駅名を調べてみると、本銚子駅は



銚電昭和ノスタルジー館は残念ながら見られず。

銚子電鉄 【ちょうしでんてつ】 銚子駅から外川駅まで9駅6.4kmを約20 ぬれ煎餅の販売や駅名愛称 ミングライツなど、さまざまな取り 組みを行っている。 仲ノ町観音

君ヶ浜



丸さを十分感じる景色が見られる。 からの見学でも、水平線が弧を描き、

おまけ 地球の

海沿いに並び立つ風力発電の風車が、

(

犬吠駅にあるお土産物売り場。その場でもぬれ煎餅を焼いている。

銚子電鉄ぬ水煎餅

特典で1枚無料のぬれ煎餅、 きの写真を発見。観音駅で売っているたい焼 中井精也ギャラリー」を見学、ここも特典で 観音駅に向かう電車の時間を調べていると、 いませんとも。 入館無料。沿線のキャベツ畑や古い駅舎な 犬吠駅へ。駅舎の2階にある「銚子写真館 上が るんぐるん回っているのも遠目に見えて、 強風に負けて、 これが食べたかったんだ。改札に戻って 柔らかな雰囲気の写真が並ぶ中、 「危険」 「お煎餅、 なことも十分納得 周辺散策を早めに切り上げ もらった?」と一声。 もちろん忘れて たい焼 屋

角では、 発 煎餅も買い込んでから、 せてもらい、 試食も勧めてくれる。 でやって来た観光客が、 く姿も見かけるほどの人気ぶり。 銚子電鉄といえば、 犬吠駅のお土産物売り場では、車で駅ま 売り子さんが煎餅を焼きつつ、 無料の1枚に加え、 ほぼ全種類の試食をさ ぬれ煎餅の販売が有 ぬれ煎餅を買って行 観音駅に向けて出 大袋のぬれ 売り場の 次々 今年3月でいったん閉店。沿線のどこかに再 び開店するのは、多分夏ごろになるそうだ もおいしかったけれど、甘いたい焼きもやっぱ

ないと。予定変更、「金目焼きください」。 品書き。 で、 0 い焼き屋さんは、 駅舎。そのかなりのスペースを占めているた 4 前 銚子電鉄の中では大きい方になる観音駅の チョコレート、 「新発売!お好み鯛焼き金目焼き」のお カウンターには、 金目焼き? 新発売なら食べておか ホームに降りれば、 3種類のたい焼きに並ん 小倉あん、 クリー すぐ目

強風のため危険ですので屋上には出られませ

く見える丘展望館」にたどり着くと、

強風から逃げるように丘を登り

「地球の丸

本日、

ん」とのこと。とはいえ、展望ラウンジの中

温度を一気に押し下げる。

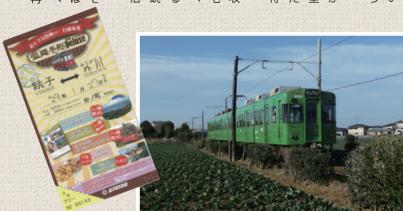
指折りの強風エリア。海からの強風が、

体感

色黒のたい焼き。 れる。B級グルメは素晴らしい。 るおかげで、片手でも立ったままでも食べら れもなくお好み焼き。たい焼きの形をしてい ネーズ、 手渡された金目焼きの見た目は、こんがり 紅生姜などがたっぷり入った、まぎ かじれば、キャベツやマヨ

うは飯沼観音。最後の特典を使って、 典を無事制覇 の「お守り」をいただけば、閉館していた 銚電昭和ノスタルジー館」以外、 金目焼きの尻尾を口に押し込みつつ、 四つの特 観音堂 向か

まってきた。途中下車してこなかった「髪毛 線をたどって行ける所まで歩いてみよう。 子電鉄は1駅ごとの間隔が短いことだし、 キャベツ色の銚子電鉄の姿も生で見たい。 犬吠駅の写真館で見た、キャベツ畑を走る 黒生」こと笠上黒生駅にも行ってみたいし、 まだまだ時間に余裕もあるし、風も少し収 でもその前に、 もう一度観音駅へ。金目焼き



銚子電鉄の1日乗車券 「弧廻手形 Deluxe

食べておこう。観音駅のたい焼き屋さんは、

沿線を歩けば、キャベツ畑の中を走る電車の姿が見られる。



観音駅のたい焼き屋さんはすでに閉店。どこで再開するかは、お楽



濱松市を中心とせる

文・藤本一美 text by Kazumi FUJIMOTO

りといってよい。 江の中小民鉄群の中で唯一の生き残 州鉄道は、 旅が可能となった鉄道である。 言及してみたい。 一俣線) 現在、新浜松―西鹿島間運行の遠 に乗り継ぎすれば、 天竜浜名湖鉄道 複雑な鉄道史にも (旧国鉄 周遊 西遠

変更)。昭和十二年、日中戦争を契 線と笠井線を、浜松軌道として経営 昭和五年作画の本図である。 線である系列会社の西遠軌道が開通 布禰(現・浜北)から宮口までの支 しており、この頃の状況を示すのが 前後して大正十四年には、 (昭和二年浜松電気鉄道に社名 中ノ

首都大学東京・専修大学非常勤講師。地図情報センター理事。日本地図学会評議員。鳥瞰図・展望図資料室兼山岳情報資料室主宰。 近・現代の鳥瞰図絵師の作品収集と研究に精力的に取り組んでいる。著書に『旅と風景と地図の科学 II』(私家版 2006 年)、最新刊に『展望の山50選 関東編』(東京新聞出版局)がある。

栄えていた笠井への支線(西ヶ崎 らに、大正三年に綿織物産地として

気鉄道と改称した。同十三年には貴

立して路線を継承、

同十年に遠州電

が開通。

同八年に遠州軌道が設

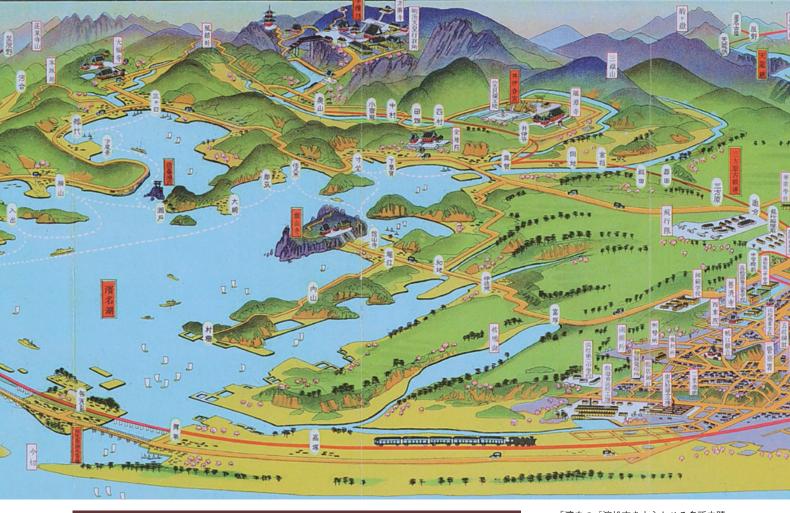
中ノ町線、

鹿島(二俣)

線を開通

明治後期に大日本軌道浜松支社が

浜松の板屋町で接続する路線だ。



遠州鉄道株式会社 美蘭中央公園

Enshu Railway Co.,Ltd.

設立:昭和 18(1943)年 11 月 1 日 本社:静岡県浜松市中区旭町 12番 地の1

浜松市を南北に走る「あかでん」 便利で楽しい鉄道を目指す

遠州鉄道鉄道線は全 18 駅、17.8kmの路線。浜松市の中心市街地(新浜松 駅)から北遠の玄関口である天竜(西鹿島駅)までを南北に結ぶ。赤い車体 色から「あかでん」の愛称で親しまれており、単線ながら日中は 12 分間隔の 高密度運行を実現している。平野部を走行するため全線にわたってトンネル はなく、昭和 60 年には市内の交通渋滞解消を目指し、新浜松駅一八幡駅間 が高架化され、平成 24 年にはその区間が上島駅まで延伸した。

また、市内外からの旅客 誘致に取り組み、昨年9 月には、大河ドラマの主人 公、井伊直虎をモチーフに したラッピング雷車の運行 を開始。直虎のPRキャラ クター「出世法師直虎ちゃ ん」や市のマスコットキャ <u>ラクター「出世大名</u>家康く ん」などをプリントし、女 性戦国武将・直虎の人気 を盛り立てている(平成 30年3月末まで運行予



跡が点在。

両端にはおなじみの富士

岩水寺遊園 山寺温泉。

地

半僧坊などの名所旧

『濱まつ [濱松市を中心とせる名所史蹟 交通鳥瞰図〕』

(昭和5 (1930)年5月発行) 浜松市内の谷島屋書店 発行 犬山の日本ライン蘇江 観光社 印刷



戦時下の浜松は軍都であり、

翌二十二年

に、

板

屋

昭和

十

年 町

-奥山間 同十二

0)

浜松鉄

さく入れている。

よく見ると台地状の一

||方原古戦

や日本ライン、

朝鮮釜山などを小

たが、 無知であった。 現している。私はうかつにも直虎は 井上等の有力大名の居城として栄え まで描き、 ができる。 が駿府に移ってからは、 "おんな城主直虎』 の主人公は井伊 入城し、 角を立体絵図として巧みに表 石垣と堀に面影をたどること その所縁の地が浜松北郊の 龍潭寺は井伊家の菩提 また、 曳馬を浜松と改称。 徳川家康が N H K 大 河 ド ラ マ 松平、 三河より浜松 水野、

バス会社の統合が進展。 は遠州電気鉄道を中心にして六社が 機に陸運統制令が改正され、 合併し、新設の遠州鉄道となる。 同十八年に 鉄道

商工都浜松を配置。

東は天竜川と袋

静岡。

北には火伏せの秋葉山 西に浜名湖と弁天島、 特色のある大胆な構図の中心に

遠州鉄道が吸収合併

奥

山線

留 を

二十九年廃線)となった。

大正三年開業、 (のち東田町)

一年全通



「駅前」停留場に向かう全面低床式車両 T1000 形「ほっトラム」



●発 行 所 /一般社団法人 日本民営鉄道協会

〒 100-8171 東京都千代田区大手町2丁目6番地1号 TEL:03-5202-1402 FAX:03-5202-1412

URL: http://www.mintetsu.or.jp

●発 行 人 /一般社団法人 日本民営鉄道協会広報委員会

●企画編集/一般社団法人 日本民営鉄道協会広報部会(東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道)

●企画編集協力/時事通信出版局「みんてつ」編集室 香田朝子

●写 真/織本知之

●アートディレクション・デザイン/浜田修司/大島恵里子

●印 刷/大日本印刷株式会社

※本誌の記事、写真、イラストレーション、ロゴの無断転載を禁じます。