



INTERVIEW

## 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〕

# とよはし物語館

## 市電とともに 歩むまち

このまちの歴史を振り返る。  
あの時代、あの場所、あの時間。  
私たちは何を感し過してきたのでしょうか。  
振り返ると、このまちにはいつも心地よい風景がありました。  
いつも思っていた人がいました。  
このまちの色彩やかみやみかえをその記憶をたくさんフィルムにして  
次の世代の人たちへ語り継いでみませんか。  
このまちをゆったりと走り続けてくれる市電とともに……

二〇一三年四月十日

# 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

# 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〕



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。  
下：豊橋駅構内。豊橋駅と隣接して、豊橋鉄道渥美線の新豊橋駅がある。

## 市民の生活とともにあった市電

——まず、豊橋市の概要からお伺いできますか。

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

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

す。

もともとこの地域には農業に適した素地がありました。昭和43年に豊川用水ができて、環境が劇的に変化しました。昭和39年に東海道新幹線が開業し、名神高速道路の全線開通が昭和40年、東名高速道路は昭和44年に開通しています。つまり人流と物流とで東海地帯の経済構造が大きく進展した同時に、農業も進化し、全国でも有数の農業地域になったわけです。

——お話にも出ましたように、豊橋には新幹線が通り、JR、民鉄、それに路面電車がおり、ファストからスロまでの鉄軌道が揃っています。

**佐原** 現在の市内の公共交通としては東海道新幹線のほか、JR東海道本線

と飯田線、名古屋鉄道名古屋本線、豊橋鉄道の渥美線と、市民に「市電」の愛称で呼ばれる軌道の東田本線、3社6路線の鉄軌道のほか、路線バス、タクシー、市内5地区を走るコミュニティバスがあります。

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

自動車抜きでは生活できないと言っても過言ではない環境の中で、豊橋鉄道に関して言えば、それほど収益性の高い地域を結んでいるわけでもない市電も渥美線もよく生き残ってきたと思います。

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

**佐原** やはり公共交通の利用が低迷していますので、多様な交通手段を誰もが使い、過度に自家用車に依存しない交通体系の構築を基本理念に掲げています。特に市電については、東海地方に唯一残る路

面電車でもあり、大事にしていきたい。私も市民も、豊橋は「市電とともに生きるまち」だという認識を持っています。

戦前から、たくさんの方が市電を使って通勤・通学し、路面電車が生活の中になりました。最近、ヨーロッパの都市などのトランジットモーターを集めています。かつて自動車が少ない時代、日本の地方都市では普通にそれが成り立っていました。道の真ん中を路面電車が走り、人が歩き、自動車を通る。共存共栄していません。

戦後も路面電車が真っ先に復活されました。まちの復興を支え、空襲で焼け野原となった地で市民の気持ちを支えたのが路面電車だったんです。それがなかったら、国道1号の真ん中を走る路面電車が残るわけがないですね。

——民衆駅第1号となった豊橋駅（国鉄・名鉄共同使用）の存在も市民の鉄軌道への思いを裏付けていますね。

**佐原** かつて豊川海軍工廠に駆り出されていた人たちは飯田線で通い、渥美線の先端にはセメント工場がありました。この地域の人たちは自分の生活の中にあるそれぞれの鉄軌道への思い入れがとて強かったと思います。

ですから豊橋市が戦災復興都市の指定を受け、豊橋駅が復興する時も「民衆駅を何としても建てるぞ」という地



札幌一東八町間では、日本で唯一、路面電車が国道1号上を走行する。

**佐原** 平成17年に策定された「豊橋路面電車活性化事業計画」に基づき、停留場の改良やバリアフリー化、パーク&ライド駐車場の整備、全面低床式車両（LRV）「ほつトラム」の導入、ICカード「manaca」の導入などの事業を行いました。

また、昭和57年には運動公園前まで600m延伸し、平成10年には豊橋駅総合開発事業の一つとして豊橋東口駅前広場整備を実施し、軌道を150m延伸して停留場を駅ロータリーに移設しました。路面電車が豊橋駅に乗り入れることで、雨の日も濡れずに乗り換えができるようになり、利便性が飛躍的に向上しました。

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

### 鉄軌道経営への市民の理解を深める

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

**佐原** 自家用車への過度な依存から脱し、公共交通を維持・活性化するには、それぞれの責務や役割を明確にして、皆で連携して公共交通を支えることが重要で、そのためには市民の意識改革が必要であると考えています。

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

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

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

——そうした市民の意識を高めるためにはどのような施策が必要でしょうか。  
**佐原** 子どもの頃から電車に乗ることを習慣付けるのが必要です。そのため

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

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

——現在の習慣の延長線上で使いやすくなる方策はありますか？

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

## 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〕

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

### 持続可能なあり方を三者で話し合う

——その富山市は路面電車に対して行政が上下分離などの支援を行っています。豊橋市もその可能性はありますか。

**佐原** 具体的な検討はしていないのが現状です。国や県、市がどのような形で支援するか、上下分離という形か、車両を持つのか。いずれにせよ支援は必要で、今のままでは持続できないだろうという認識を持っています。

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

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

に全力を尽くしたいと思っています。同時に豊橋鉄道にも交通事業者として、皆さんに乗ってもらう仕組みを提案していく努力をしていただきたい。

また、朝夕は通勤通学である程度の乗車率となっていますが、昼間の利用を増やして経営効率を上げるにはどうしたらいいか。これも事業者と市、市民とで知恵を出し合っていかなければならない問題です。

——持続可能なあり方を三者で話し合っていくことが必要ですね。

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

——豊橋鉄道に交通事業者として期待することはどんなことでしょうか。

**佐原** 近年は、全体に利用者目線のサービスをより一層されるようになって

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

豊橋鉄道に限らず、地方の中小民鉄は皆そうだと思うんですが、新たな挑戦や投資に躊躇しがちです。しかし、逆に言えば、それは研究開発の大きなインセンティブでもあると思うんです。もともと地域のお役に立てる可能性があるはずなんです。そういう意味でも果敢にチャレンジしてほしいと思います。

例えば、渥美線のカラフルトレインは、とても評判がいいんです。さまざまな沿線イベントを実施するなどして、利用する楽しさもつくってほしいですね。乗ることが楽しくなければ利用も増えないでしょう。

——最後に、豊橋市として今後のまちづくりの中の路面電車の存在意義をお聞かせください。

**佐原** 多くの地方都市と同様に人口減少と超高齢化が進んでいる中で、最も深刻なのは活力を担う若者の人口減少です。そしてもう一つの問題は、女性が活躍できる職場が少ないということ。そうした

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

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

