

TOP 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〕



豊橋のシンボル・ 路面電車を 守り続ける

大正14年に開業した豊橋鉄道の軌道線・東田本線は、平成27年に開業90周年を迎えた。

そこには、戦時中の豊橋大空襲による全線不通からの復興、モータリゼーション発展の影響を受けての支線の廃止など、時代ごとの困難を乗り越え、市民の「市電」を残してきた豊橋鉄道のたゆまない努力がある。

現在では東海地方に残る唯一の路面電車として

まちづくりや観光面でも豊橋市のシンボルとなっている市電を、今後はどう維持していくのか。

豊橋鉄道株式会社の伊藤正雄代表取締役社長にお話を伺った。

豊橋鉄道株式会社 代表取締役社長

伊藤正雄

Masao ITOU

文●奈木 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〕

90年の歴史を持つ路面電車

――豊橋鉄道の東田本線は市民から「市電」と呼ばれています。

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

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

――開業から90年、これまで数多くの困難を乗り越えてこられたと思います。

伊藤 戦時中、豊橋は軍都だったので空襲があり、昭和20年6月20日の豊橋大空襲で全線不通となりましたが、1カ月に満たない7月8日に東田本線の前畑―東田坂上間を復旧、3カ月後の9月20日には東田本線全線を復旧し、翌21年2月には柳生橋支線全線を復旧させました。幸いにも車庫が焼け残り、車両が無事だったことが一つの要

因だったようです。広島で原爆投下の3日後に路面電車が走ったそうですが、豊橋でも早期に復旧し、路面電車が復興のシンボルとなったんです。

しかし、昭和30年代後半になると、モーターゼーションの進展により、路面電車にとっては苦しい時代が始まりました。当時の新聞に、軌道敷に自動車が入って、路面電車が立往生している風刺画が掲載されていますが、まさにそういう状況でした。ただ、そうした中でもルート変更などを経て、昭和35年には新しい車庫を整備し、赤岩口までの延伸を果たしています。

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

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

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

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

豊橋のドライバーの方々は、路面電車の走行環境を守ってくださる意識がとても高いんです。それは本当にありがたいことだと思っています。

――そうした苦しい時代を経て、路面電車はまちづくりとともに発展してきました。

伊藤 昭和57年に、東田本線を600m延伸し、井原―運動公園前間を支線として開業しました。ともすれば、廃止される時代に画期的な経営判断であったと思います。全国的に見ても14年ぶりとなる路面電車の新規路線ですが、岩田運動公園を核としたまちづくりが議論され、行政や市民の後押しがあつてこそ実現したものでした。

運用面に関していえば、この間の日本一とも言われる軌道のカーブは半径11mで、乗車していると直角に曲がるような感覚があります。使用できない車両もあるので、ダイヤを組むのも非常に難しいのですが、岩田運動公園への足が確保されて輸送人員は確実に増加しました。

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

8年には国道部まで市内線の約3分の1が切り替わり、街の景観が一変しました。

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

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



「駅前」停留場を出発する全面低床式車両「ハットラム」。



渥美線新豊橋駅の朝の改札風景。

企画電車でブランド力向上

——豊橋鉄道と言えば、夏季の「納涼ビール電車」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向上に「役買っていますね。」

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

おでんしゃもビール電車も決して収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、豊橋の路面電車の認知度を上げ、親しんでいた

豊橋に関心を持っていただくという

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

——コラボレーションとえば、岡山電気軌道と路面電車同士の姉妹縁組を結んだことも注目されていますが、どんなことがきっかけだったのですか。

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

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

た。

——岡山電気軌道のどのようなところを参考にしたいとお考えですか。

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

——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。

割が大きいと思います。観光資源化さ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、地域の皆さまの最も身近な足としてご利用いただいています。加えて、豊橋市のシティブロモーションのコンテンツの一つとしても認定していただき、豊橋の顔として周知されることが多くなりました。沿線行事と連携して、交通手段としてだけではなく、豊橋の観光資源として一翼を担っていけるよう努めていきたいと思っています。

市民に愛される市電

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

伊藤 非常にありがたい存在です。「とよはし市電を愛する会」はロータリークラブのメンバーが中心になって結成されたと聞いています。今では市民、学生など幅広い層の方々が会員となり、盛り上げていただいています。

平成20年に、当社にとって初の新車である全面低床式車両（LRV）「ほつトラム」を導入しました。国や市の支援だけではなく、市民の方々の多大なご寄付によって、ようやく購入できました。皆さまの熱い思いをありがたく受け止め、大切にに使わせていただいています。子どもたちにも大変親しまれており、民鉄協主催の第9回『私と

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〕



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。

みんてつ』小学生新聞コンクール」では、「ほつトラム」をテーマにした作品が奨励賞と佳作に入賞しました。

地域と共生して成長する

―― 今後は路面電車の活性化をどのような形で進めていかれるのでしょうか。

伊藤 ここ10年、L R V導入や停留場の改修といったL R T整備事業、I Cカード「manaca」の導入、老朽施設の改修など、豊橋市を始め地元の皆さまと連携を取りながら一体となって軌道事業を営んできました。

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

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

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

――全国的にも路面電車の存在意義はますます大きくなっています。このような流れをどのように思われますか。

伊藤 確かに路面電車をはじめとした公共交通機関を軸にまちづくりが行われるようになりました。豊橋市も公共交通の整備をまちづくりの優先課題と

考え、「豊橋市の公共交通通をとともに支え育む条例」の策定準備を進めています。公共交通事業者である当社にも、今後、一層の責務が生じるものと考えます。公共交通のあり方が見直されてきている中、時代に即した挑戦をし、発展していかなければならないと考えています。

――そうした中で地域も、人口減少という大きな課題を抱えています。

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

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

――それでは最後にこれからの時代、豊橋市における理想的な路面電車のあり方についてお聞かせください。

伊藤 公共交通の沿線に施設を集積するコンパクトシティの構築には、当社の路面電車をもっと活用できるのではないかと考えています。5・4kmと短い路線ではありますが、終端の赤岩口から郊外へアクセスさせることも可能です。軌道自体の延伸はできな

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

こうした施策を含め、地方の公共交通事業は、大変厳しい経営状況にあるのが現実ですが、安全の確保を最優先に、地道な企業努力で地域貢献を果たしていきたいと考えています。

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

