

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―

市民・行政・鉄道事業者の 三位一体となった 交通まちづくり

「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、あすまた
全国に先駆け、LRT構想に準じた事業を進めるなど、
長期的な視点で積極的な投資が行われてきた。
市民、行政、そして鉄道事業者が

「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
共通認識の下、維持・活性化に取り組んでいる。

そして現在、豊橋市では、集約型都市構造の実現を目指して

「豊橋市都市交通計画」が策定され、その交通計画実現に向け、

「豊橋市の公共交通をとものに支え育む条例」の制定準備が進む。

路面電車を守り、育てる――

三位一体で取り組む現状と課題を紹介する。

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

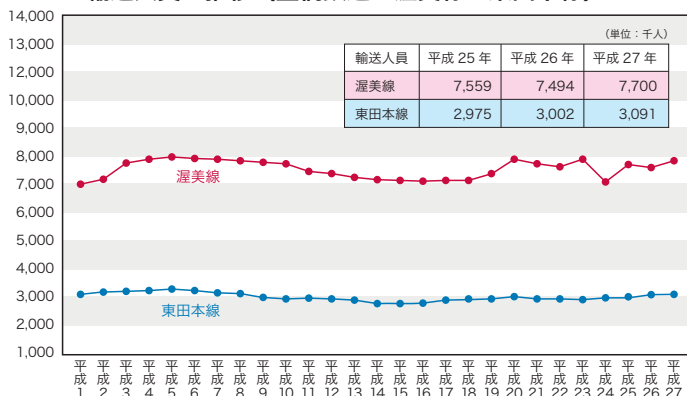
〔「市電」と呼ばれて90年―豊橋鉄道市内線の魅力〕

全国で2番目に短い路面電車

かつて市営であった歴史はないものの、「市電」の愛称で豊橋市民に親しまれている豊橋鉄道の東田本線（市内線）は、駅前―赤岩口間4.8kmと井原―運動公園前間0.6km、計5.4km（停留場数14カ所）の路線。岡山電気軌道（4.8km）に次いで全国で2番目に短い路面電車だ。

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

■輸送人員の推移（豊橋鉄道：渥美線・東田本線）



復活した。現在は横ばい傾向にある。「当社の全収入のうち鉄軌道による収入は7割で、市内線の運賃収入は鉄軌道収入の4分の1、そのうちIC利用を含んだ普通券の収入が6割弱、通学定期が1割弱程度、通勤定期が2割弱の構成になっている」と豊橋鉄道の柴田良昭取締役は解説する。

それ以外の定期外収入では、市民にすっかり人気が定着した「おでんしゃ」や「納涼ビール電車」に代表される企画電車による運行収入も一定の割合を占めているという。

大正14年に開業した市内線は、モーターライゼーションの進展で全国各地の路面電車が廃止される中、東海地方唯一の路面電車として生き残り、90年以上もの間、市民の足として走り続けている。その長い歴史と存在感で、現在では豊橋のシンボルとなっているが、経営的には市内線単体での収支は赤字で、さまざまな課題を内包する。沿線の人口減少も既に始まっており、さらに厳しい現実が待ち構えている。

「消費税率の改定を除いては昭和59年以来、30年以上実質値上げは行っていない」と、豊橋鉄道の梅村仁朗鉄道部次長は話す。

「これまで十分に実施できなかった施設などハード面の更新は加速度的に実施していく



豊橋鉄道株式会社
取締役 鉄道部長

柴田良昭

Yoshiaki SHIBATA



豊橋鉄道株式会社 鉄道部
次長 兼 営業課長

梅村仁朗

Yoshio UMEMURA

必要があり、安全・安心・安定輸送を標榜する鉄道事業者としての喫緊の課題となっている」と柴田取締役は語る。

まちづくりと一体化事業の先駆け

市内線が残ってきた理由としては、軌道敷への自動車乗り入れについての運転マナーが良かったなど、いくつかの理由があるが、豊橋鉄道の企業努力とともに、行政が早い段階から支援していたことも大きいだろう。

昭和57年には、区画整理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た岩田運動公園がつくられ、これに伴い市内線を井原から600m延伸、運動公園前停留場が新設された。

今でこそ各地でまちづくりとともに路面電車の活性化が進められているが、

当時は全国的に路面電車不要論が多く、多くの路線が廃止されていく中、この延伸は画期的だった。実際、全国で見ても、昭和43年の長崎電気軌道以来、14年ぶりの路線延長となっている。

「豊橋では公共交通単体として路面電車を捉えるのではなく、まちづくり





市内線赤岩口方面の終点電停に隣接して立つ「赤岩口車庫」。

「路面電車走行空間改築事業」の新規事業が創設されているが、この制度の最初の適用となったのが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、この一環として行われた東口駅前広場整備事業で、この制度の適用を受け、市内線の駅前停留場を150m移設、ロータリー内に乗り入れた。これにより、路面電車と鉄道、バスやタクシーなど、交通結節点としての機能が飛躍的に向上し、利用者の利便性が大きく改善された。

として描く将来像の中に組み込み、一緒に育ててきた」と豊橋市都市計画部都市交通課の前田幸弘課長は語る。

平成7年度には、まちづくりの中で路面電車を整備していく、その後押しとなる国の支援も始まった。「都心交通改善事業」の拡充だ。歩行空間の支障物件の移設として、路面電車の停留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。

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

さらに平成9年度には、走行する路面などの整備に対して国が補助する

豊橋市のまちづくり計画と連動して、まちの活性化と路面電車の利用促進を目的に、平成17年には「豊橋路面電車活性化事業計画」が策定された。この計画では、安全島のない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」の導入などの事業が平成18年度から22年度にかけて行われている。

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

三位一体でLRVを導入

行政だけではなく、市民の支援も大きい。中でも、市内線の支援団体として平成2年に発足した「とよはし市電を愛する会」は豊橋鉄道にとって心強い存在だ。当初は豊橋市のロータリークラブ会員が中心だったが、現在では会社経営者・会社員・公務員・店主・主婦・学生など約250人の会員で構成される。

架線のセンターポール化についても、「当初、普通のT字型の予定だったが、それでは味気なく感じた。当時の市電はチンチン電車だったので、レトロな雰囲気大切に駅前から新川間はガス灯のようないメージの照明灯をつけるよう提案した」ととよはし市電を愛する会の神野紀郎会長は振り返る。

市内線は豊橋鉄道と行政、そして市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、それが最も顕著な形で具現化されたのが、LRV「ほつトラム」の存在だ。

豊橋市は、平成18年に策定した「豊橋市都市交通マスタープラン」で、誰もが移動しやすい交通環境の構築や中心市街地活性化のための交通改善としてLRV導入を位置付け、その実行計画「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 課長補佐

金子知永

Tomonori KANEKO



豊橋市 都市計画部
都市交通課 課長

前田幸弘

Yukihiro MAEDA

で、LRV導入計画を具体化した。

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

LRVの購入価格は約2億4500万円。その内訳は国の補助が約6100万円、愛知県が約2000万円、豊橋市（寄付金含む）が約9600万円、事業者が約68000円で、官民事業者のまさに三位一体で導入が実現した。

平成20年に導入されたほつトラムは

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〕



前畑―東田坂上間には、石畳の軌道敷が残る。



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：600m延伸して新設された運動公園前停留場。

3車体連接（2台車）で定員は74人。外観は白をベースとしたシンプルモダンなデザインで、翌21年には鉄道友の会のローレル賞を受賞した。

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

それぞれの立場の役割と責務を明示

「豊橋市都市交通マスタープラン」は平成27年度で完了し、現在は、その方向性を継承する形で策定された「豊橋市都市交通計画2016―2025」に基づき、諸施策が進められている。

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

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

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

事業の実施効果をより高めるため、「まちなか交流促進プラン」と「路面電車のブランド力向上プラン」、二つのパッケージ事業が計画されている。

「まちなか交流促進プラン」は、豊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、居住施設や図書館、広場などの整備に併せて、公共交通や自転車でもまちなかに来訪しやすい交通環境や快適に移動できる道路空間を整備する。

また「路面電車のブランド力向上プラン」では、施設の更新や改良を最優先で進めながら、定時性や速達性の向上、交通結節機能の強化などを行い、沿線まちづくりや交通システムの高度化、さらには上下分離方式など行政の適切な関与の検討も盛り込まれている。

そのほか個別推進事業としては、渥美線（鉄道）の機能の維持・強化を目的とした事業を計画している。

さらに現在、公共交通を守り、利用する意識を高めるために「豊橋市の公共交通をともに支え育む条例」策定の準備を進めている。

市は、公共交通の利便性向上と維持、利用促進に関する施策などを立案・実施する。市民は、公共交通への理解と関心を深め、自家用車に頼ることなく公共交通の積極的な利用に努め



東口駅前広場の整備は平成10年に完成。ペDEST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ーミナル機能が集約されている。写真右は、デッキ口に設置された乗り場案内板。



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



駅に直結する駅前停留場。乗り換えもスムーズだ。



運動公園前に至る支線に入る。日本一急な半径11mのカーブを曲がる。



複線から単線に変わる競輪場前の手間にある電留線。

連携を取りながらの利用促進策

一方、公共交通利用促進策については、豊橋市では高齢者の外出を促進するため、70歳以上の市民を対象に、電車・バス共用福祉回数乗車券や高齢者タクシー料金助成乗車券の配布を行っている。平成28年度からは元氣パス（豊鉄バスの高齢者用定期券）購入についても助成を追加した。

豊橋鉄道も、さまざまな利用促進策に取り組んでいる。子どもたちを対象にした路面電車の撮影会や運転体験など各種イベントの開催、それに企画電車の運行だ。中でも、おでんしゃ、納涼ビール電車は、県内外でその知名度

る。事業者（企業や事業所）は、事業活動や通勤などで公共交通の利用を促進し、過度に自動車に頼らない意識の変化に努める。そして公共交通事業者は、市民や事業者に対して公共交通の利便性向上に関する情報を積極的に提供して利用促進に努め、かつ市民や事業者の意向を把握して効率的な事業運営に反映させていく。

「市と公共交通事業者の責務、市民や事業者の役割を明示し、ともに都市交通体系の構築を推進して、公共交通の維持活性化を図ることを目的としている」と前田課長は解説する。



とよはし市電を愛する会
会長
神野紀郎
Norio KAMINO

を誇る。それぞれ冬季・夏季のみの企画電車だが、どちらもシーズン中は毎日運行し、年間では7カ月間にも及ぶ。それでも予約が殺到する人気ぶり、豊橋の風物詩として定着している。

とよはし市電を愛する会は、毎年4月10日を「市電の日」と称して、至近の休日に路面電車を楽しむイベントを開催している。当日には沿線ウォーキングなど関連イベントを行い、多くの市民が参加している。また、毎年開催される「穂の国・豊橋ハーフマラソン」では、愛する会が車両を貸し切り、車内からランナーにエールを送っている。応援電車とランナーが並走するという全国でも珍しい光景が展開されるという。

長年愛されている路面電車だけに、市民に向けてのイベントや施策が多いが、豊橋市では平成22年度より本格的なシティプロモーションを開始している。官民一体となった対外PRを実施し、路面電車が四つのメインコンテンツの一つとなっている。平成26年2月には路面電車のLRT化に取り組み、都市の首長が一堂に会し、新しい都市交通によるまちづくりについて意見を交

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：豊橋方面に向かって走る渥美線。
左下：自転車を持ち込めるサイクルトレイン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。

わす「LRT都市サミット豊橋2013」が開催され、市の魅力も宣伝された。こうした流れに対して神野会長は「これまで豊橋のイベントは市民のために行われ、市内で完結しており、シタイプロモーションという概念は全くなかった。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代。トップセールスも必要で、市や佐原市長にはどんどんPRしてほしい」と期待を寄せる。

梅村次長も「市が以前にも増して、市内線の存在を重視し、当社の事業に参画されるようになっていくことはとても心強い。われわれも沿線の方々はじめ皆さまにさらに親しんで乗っていただけるよう、PRに努めていきたい」と抱負を語っている。

渥美線の課題とこれからの取り組み

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

また、新豊橋駅を平成20年に、三河

田原駅については平成25年に、共に公共施策により新駅舎へ移設改築しているが、施設や車両の老朽化が進み、対応が急がれている。

「車両は軒並み50年を迎えており、機器更新も必要になっている。そのほかの施設も安全対策は必要不可欠であるが、自社のみの対応ではスピード感のある対応は困難であり、鉄軌道の公共財としての認知の拡大を期待したい」と柴田取締役は苦しい胸の内を語る。

観光資源に乏しい地方都市において、鉄軌道は通勤通学、買い物など、沿線住民の日常生活を支える移動手段としての役割を果たすことで存続できた。しかし、少子高齢・人口減少時代を迎え、これからは「公共交通を利用する目的」と「利用しやすい環境づくり」が必要になっている。

特に現状ではかなり少ない昼間の利用者を増加していくためには、駅周辺の再開発のような沿線への都市機能や住居の集積、市外からも人々が足を運ぶような沿線でのイベント開催、市内外の人々が乗りたくなるような魅力の掘り起こしや路面電車とそのほかの交通モードとの接続改善など、地域ぐるみで多様な視点における利用促進策に取り組んでいかなければならない。

市内線の歴史は、路面電車とともにまちづくりを考えてきた豊橋市と豊橋市民の歴史でもある。このまちの路面電車を存続させるため、三位一体となった取り組みは続く。