

豊橋市における路面電車活性化計画の検討

小山 府子・谷本 道子

On The Activation Plan of Trams in Toyohashi City

Atsuko KOYAMA and Michiko TANIMOTO

緒 言

高度経済成長の最盛期，全国67都市で運行されていた日本の路面電車は，モータリゼーションの発達により，現在18都市に減少している．車社会の発展は，私たちの生活を便利にし，社会産業を豊かにしてきたが，その反面，自動車排出ガスによる環境悪化や交通渋滞が問題視されるようになってきた．

名古屋市史によると，明治31年から昭和49年にかけて，名古屋市にも市電が走っており，人々の通勤・通学・輸送の足となっていた．しかし現在，市電は走っておらず，かつて活躍していた名古屋市電車両は他都市へ移管され，その中でも，現在動いている車両は豊橋鉄道市内線の8両のみとなっている．

平成12年，豊橋市路面電車活性化研究会では，沿線校区人口の減少・高齢化問題・路面電車利用客数減少に伴い，市民意識調査を実施している．その結果，回答者の約9割が路面電車を利用しており，その必要性を唱えている．しかし，市民の意識とは異なり路面電車利用客数は減少し続け，豊橋鉄道株式会社の赤字も続いている．

環境問題や日本が抱える交通問題，高齢化問題の一解決策として，愛知県内に唯一残されている豊橋鉄道市内線に着目し，「エネルギー消費量の少ない交通機関による環境への配慮」，「自動車との役割分担」，「高齢社会への対応」，「まちづくりへの有効性」を視野に，路面電車活性化方を調査検討する．

方 法

1．資料・文献調査による方法

- 1) 日本の路面電車普及の歴史と豊橋市内線の歩み，豊橋市内線の軌道変遷，軌道変遷にみる周辺環境の変化，市電車両の変遷と特徴を明らかにするため，路面電車に関する文献と，豊橋市に路面電車が普及した大正14年から平成16年にわたる市街地図を調査資料にした．
- 2) 新聞記事やホームページ，豊橋市統計資料などにより，路面電車の現状と問題，活動団体の取り組み，日本の環境問題・高齢社会に関する問題を調査する．

3) 豊橋警察署交通課資料「平成16年豊橋市の交通事故死亡現場分布状況」「平成16年豊橋市の人身事故現場」を参考に、路面電車軌道周辺にみる交通事故箇所を調査する。

4) 豊橋市の市民向けパンフレットより、豊橋市の都市計画、豊橋市交通施設整備状況、豊橋市の路面電車活性化に関する取り組みを調査する。

2. 現地調査による方法

1) 豊橋市が行う中心市街地活性化計画に関するワークショップに参加する。

2) 豊橋駅情報観光広場で配布されている「まちなかスロータウンマップ」を参考に、豊橋鉄道市内線周辺を調査する。

3) 豊橋鉄道株式会社で、路面電車利用客数の現状、路面電車利用客の特徴、運営問題、豊橋鉄道の取り組みについてヒアリングする。

4) 「とよはし市市電を愛する会」事務局を訪ね、市民団体独自の取り組みについてヒアリングする。

結果及び考察

1. 資料・文献調査による結果及び考察

1) 日本で最初に鉄道会社として路面電車が走ったのは明治28年（1895年）の京都電気鉄道である。明治20年（1887年）にアメリカからスプレーグ式車両とシステム一式を持ち帰り、組立てや第3回内国勸業博覧会での試運転等を経て、8年後に日本での路面電車の普及が始まったと考えられる。豊橋市内では大正13年（1924年）に豊橋電気軌道株式会社が設立され、翌年豊橋駅前から大手通札木十字路間0.8kmが開通した。表1に初期の路面電車、

表1 初期の路面電車

| 時代 | 鉄道名 | 出来事 |
|--------------|---------|--|
| 明治20年（1887年） | | スプレーグの試作電車2両を、東京電灯会社の藤岡市助がアメリカ視察の際購入し、日本へ持ち帰った。 |
| 明治23年（1890年） | | 東京の上野公園で開催された「第3回内国勸業博覧会」で、スプレーグの電気機関車が運転された。 |
| 明治28年（1895年） | 京都電気鉄道 | 日本で最初の路面電車が、2月1日、「下京区東洞院通塩小路（現京都駅南口）～伏見町字油掛間」を走った。 |
| 明治31年（1898年） | 名古屋電気鉄道 | 日本で2番目の路面電車が、5月6日、「東海道線名古屋停留場前（笹島）～県庁前間」を走った。 |
| 明治32年（1899年） | 大師鉄道 | 川崎大師の参拝用路線として、1月21日、開業した。 |
| 明治33年（1900年） | 小田原電気鉄道 | 3月、開業。 |
| 大正14年（1925年） | 豊橋電気軌道 | 7月14日、開業。 |

表 2 に現在の路線と所要時間を示す。

戦後の豊橋市内線の歩みは、昭和25～27年（1950～1952年）戦災復興に伴う複線化計画で軌道移設工事が行われ、めまぐるしい路線変更が行われた。昭和44年（1969年）、国鉄豊橋駅の改築や駅前地下道の新設工事開始により、駅前広場が手狭になり「駅前～市民病院前間」、「新川～柳生橋間」が廃線となった。平成10年（1998年）、駅前にペデストリアンデッキができ、デッキ下までの150mの延伸工事が行われた。つまり、豊橋市内線は豊橋市の大きな変化とともに移り変わったと考えられる。

豊橋市電車両の変遷と特徴は、豊橋鉄道市内線が現在所有している全15車両は、8両を名古屋市交通局、3両を岐阜市内線、2両を金沢市内線、残り2両を東京都交通局から購入した。

名古屋市交通局から購入した8両のうちの1両は、昭和2年（1927年）製で最も古く、「レトロ電車」として現在も営業運転している。

「レトロ電車」と金沢市内線から購入した2両の計3両は、今も冷房化されていない。

金沢市内線から購入した2両は、金沢時代「ピンクとクリーム」の塗装であった。名古屋市交通局から購入した7両（レトロ電車以外）は、当初「黄色に幅広の赤帯」の塗装であった。レトロ電車以外は、全面広告車両になっている。つまり、現在豊橋鉄道市内線には開業当時の豊橋市電車両は残されておらず、名古屋市・岐阜市・金沢市・東京都から購入した車両が豊橋を走っている。また、レトロ電車以外は、その当時の面影を失い全面広告車両となっている。

軌道変遷にみる周辺環境の変化は、豊橋市に戦前まであった豊橋練兵場は、現在、豊橋公園・豊橋美術博物館・テニスコート・体育館・市民プール・豊橋球場・陸上競技場など、様々な公共施設が整備された場所になっている。豊橋公会堂周辺には、昭和40年代（1965年代）まで「豊橋動植物公園」と「市図書館」があった。豊橋市民病院のあった場所は空き地になっている。駅前西武百貨店のあった場所は空き地になっている。駅前商店街のダイエーが空き店舗になっている。魚市場や商店街のあった札木駅周辺は、ほとんど駐車場になっている。つまり、駅前電停、札木電停、市役所前電停の周辺において著しい変化がみられる。駅前電停周辺は、市民病院移設・大型店舗の閉鎖により空き店舗の増加と空地化が進んでいる。札木電停周辺は、店舗が駐車場に変わることによって商店街に活気がなくなっている。市役所前電停周辺は、スポーツ施設や文化施設は充実しているが、子どものための娯楽・教育施設がなくなっている。

- 2) 新聞に見る路面電車の現状と取り組みでは、平成9年（1997年）、国土交通省が停留場を改修し、新車両導入への事業費補助制度を始めている。（路面電車走行空間改築事業）平成15年（2003年）、全国26の市民団体によって、「全国路面電車ネットワーク」が発足し、国会議員による「LRT推進議員連盟」もできている。建設費の問題がある。岡山電気軌道では、車内が木製の床・テーブル・椅子を配慮したカフェ風になっており、この車両

表 2 豊橋鉄道路面電車路線と所要時間

| | |
|-------|-----|
| 駅前 | |
| 駅前大通 | 1 分 |
| 新川 | 3 分 |
| 札木 | 5 分 |
| 市役所前 | 7 分 |
| 豊橋公園前 | 9 分 |
| 東八町 | 11分 |
| 前畑 | 13分 |
| 東田坂上 | 15分 |
| 東田 | 17分 |
| 競輪場前 | 18分 |
| 井原 | 20分 |
| 運動公園前 | 赤岩口 |
| 22分 | 22分 |

導入以来黒字が続いている。伊予鉄道では、「坊ちゃん電車」など車体構造も含めてオリジナルに近づけている。日本一乗客数の多い広島電鉄は、被爆電車も修理し走らせ、また、全国から沢山の車両を購入しているため「動く電車博物館」といわれている。また、市民ばかりでなく、観光客も利用する機会をもてるよう軌道敷設にも配慮している。長崎電気軌道は、昭和59年(1984年)以来ずっと100円で乗れる「ワンコイン電車」を続け、黒字も続いている。つまり、路面電車に関する国の制度が始まり、路面電車車内のインテリアや本体の構造を工夫し、新旧の電車を同時に走らせ歴史を感じてもらうこと等が各地で成果を挙げている。また、運賃についても考慮する必要がある。

環境問題に関しては、平成17年(2005年)2月16日に発効した京都議定書により、日本は温室効果ガス6%の削減が義務付けられており、目標達成には14%分もの大幅削減が必要となっている。日本は、EUを除くと世界で4番目にCO₂排出量の多い国である。CO₂排出源は、企業・公共機関が8割を占めており、現状のままでは達成できないことは確実である。CO₂排出削減を意識した車や家電機器が増えている。また、豊橋市・公害苦情受理状況では、平成11年～13年(1999～2001年)にかけて、大気汚染に関する公害苦情件数が全体の3分の1を占めるようになっていて一方で、豊橋市の自動車保有台数は増加傾向にある。公共交通機関の整備によるCO₂削減努力の重要性は高い。

少子高齢社会が本格化する中、豊橋市の65歳以上人口は増加している。高齢者の夜間歩行事故が多いことから、高齢者への配慮が必要であろう。

- 3) 豊橋警察署交通課資料で豊橋市の路面電車事故件数をみると、過去13年間で2件しか起こっていない。また、豊橋市の自動車による人身事故現場として特に多いのは 豊橋駅前大通り周辺 国道259号線沿い 国道1号線沿いである。豊橋市の交通死亡事故現場としては、神明付近で、高齢者の夜間死亡事故が起きている。

- 4) 豊橋市都市交通ビジョンには、既存の交通機関を活かした交通環境の構築と利用啓発。

路面電車を特色とするまちづくり、利用しやすい環境の構築と啓発。誰もが安全で快適に移動できる交通のまちづくり。地域の発展に寄与する交通のまちづくり。環境に配慮した交通のまちづくり。歩行環境のユニバーサルデザイン化。公共交通機関のユニバーサルデザイン化。交通安全に向けた整備。電停の代わりとしての路面表示(カラー塗装)。⑩市電車両への電光掲示板の設置、があげられている。つまり、豊橋市都市交通ビジョンとしては、「環境」「安全」「活性化」に重点を置いているとみられる。

豊橋市中心市街地活性化基本計画では、基本計画事業の中で、実施時期5年以内と見込まれている事業として、ダイエー跡地活用 市民病院跡地拠点開発 中心市街地大型店舗出店等支援施策 駅南西部街区再開発 豊橋市公会堂整備事業 魚町・花園界限商店街リノベーション事業 商店街空き店舗対策事業 ユニバーサルデザインによる都心空間形成事業 路面電車停留場新設事業、があげられている。また、ハード事業例として、実施時期5年以内と見込まれている事業として、路面電車中間停留場新設事業 総合福祉センター新設に伴う道路及び電停の改良、があげられている。路面電車活性化方策の事業例進行状況は、路面電車中間停留場新設事業 総合福祉センター新設に伴う道路及び電停の改良 利用者との話し合いや現地調査を行い整理中 低床車両の導入・車両構造の改善・交差点の改良が必要である、ことがあげられている。つまり、路面電車に関する諸事業を、市全体で推進中である。

2. 現地調査による結果及び考察

- 1) ワークショップで話し合われた中で路面電車に関する項目を挙げると、市電はまちなかの個性的で豊かな景観をつくっている。運行本数が少ない。終電時間の延長をしてほしい。人にやさしい路面電車にしてほしい。電停を増設してほしい。車体に自然素材などを活用し、デザインを良くしてほしい。バリアフリー化を図り、誰にとっても使いやすい乗り物にしてほしい、などがあげられた。また、路面電車走行実態調査及び利用実態アンケートでは、平日は朝夕にピーク時間帯があるが、昼間は少ない。休日はピークが無く、平日に比べて乗降客数も少ない。男性は40～50歳代の利用が多い。女性は10～20歳代の利用が多い。平日は通勤通学が全体の約77%、自由目的が22%。休日は通勤通学が全体の約38%、自由目的が61%。端末交通手段としては、徒歩が最も多い。始発時刻や運賃には満足度が高い。電停の安全性・乗降しやすさ・各電停駐輪施設に不満、などがあげられている。
- 2) 豊橋駅情報観光広場で配布されている「まちなかスロータウンマップ」を参考に、豊橋鉄道市内線周辺を調査すると、東田坂上から急に車線数が2車線になっており、その区間の東田・競輪場前には電停が無く、路面表示カラー塗装になっていた。また、駅前にはほとんどバリアフリー化されており、歴史的建造物や、豊橋公園内に散歩道も設けられていた。公園内、駅前には沢山のベンチが設置されており、休息をとることが容易になっている。しかし、商店街に空き店舗が多く、街灯が少ないということは、「安心・安全」という面で欠けている点ではないかと考えられる。
- 3) 豊橋鉄道株式会社でヒアリングしたところ、豊橋鉄道市内線の輸送人員は、昭和30年代後半～40年代前半にかけて年間9,500千人以上が利用していたが、現在過去最低の年間2,800千人になっている。また、運賃は全国の路面電車の平均運賃よりも安い。運賃が安いにもかかわらず、輸送人員の減少が進んでいる。しかし、市電沿線付近で行われる西の市(新川電停) 節分祭(札木電停) 祇園祭(市役所前電停) 鬼祭(豊橋公園前電停)などのイベント開催時には、道路が混雑するため、毎年その日には路面電車の利用客数が多い。豊橋鉄道市内線では、路面電車活性化の取り組みとして、走行間隔を時間帯により3～7分と変化させている。市電運転体験を実施している。休日、「レトロ電車」を走らせている。路線案内図を1日乗車券に掲載している、などを行っているが、さらに工夫が必要であろう。
- 4) 「とよはし市電を愛する会」事務局を訪問し、会の活動状況を聴取した。市民からの募金で「レトロ電車」を誕生当時の姿と色に復元。市電を愛する会副会長の伊奈彦定が描く市電の風景をカレンダーやポストカードとして販売。「ギャラリー電車」・「詩電」・「川柳電車」・「絵手紙電車」など、作品展示の場として車両内を利用。機関紙「市電文化」を年3回発行。「路面電車サミット」に参加。教材「古くて新しい路面電車」を発行、などを行っていた。市民活動として、路面電車活性化のためのさらに多様な活動を期待したい。

要 約

駅前周辺は商業施設閉鎖などにより空き店舗・空地が増え、商店街に活気がなくなっている。そうした中で、豊橋市中心市街地活性化基本計画では、子どものための娯楽・教育施設がなくなっていることに着目し、また、軌道周辺の賑わいを路面電車の活性化に繋げるためにも、「子どものための施設を中心市街地に設ける」必要があるとしている。また、アンケート調査から、レトロ電車のような「当初のデザインに戻した車両」への要望も明らかになった。愛知県警の統計によると、豊橋市内外では高齢者の夜間歩行中の事故が多い。そこで、路面電車の車両に電光掲示板を設ける、特に夜間は運転者に路面電車乗降者への注意を喚起する、電停付近が暗く路面電車のステップが狭くて段差も大きいため、乗降者は走って来る車より足元に気を取られすぎる傾向があるので、車両のステップにライトを取り付ける等の改善策が求められる。路面電車は環境にやさしい乗り物であり、これからの地球のために重要な交通機関になっていくと考えられる。企業や行政まかせではなく市民活動としてまちの活性化と路面電車の活用を一体的に推進する方策の追及が必要である。

参考文献

- * 「路面電車の技術と歩み」吉川丈文(株)グランプリ出版(2003年)
- * 「名古屋市電が走った街 今昔」徳田耕一 JTB発行(1999年)
- * 「東海道さんさくマップ」社団法人中部建設協会発行
- * 「豊橋のチンチン電車 夢を乗せて走る市内線の70年」(株)郷土出版社(1998年)
- * 「豊橋路面電車記念下敷き」豊橋鉄道株式会社・とよはし市電を愛する会製作(2003年)
- * 「大豊橋明細地図」1/12,000略図(1922年)
- * 「豊橋市街地図案内」亀山昇一(1921年)
- * 「建物今むかしの写真コーナー」豊橋ちゃいんどホームページ委員会
<http://www.amitaj.or.jp/kids/rekishi/tatemono>
- * 「豊橋市街図」1/10,000略図(1950年)
- * 「豊橋市住宅明細地図」(1958年)
- * 「とよはし市の歴史」(1996年)
- * 「豊橋市住宅明細地図」(1965年)
- * 「ゼンリン住宅地図 豊橋」(株)ゼンリン(1976年)
- * 「ゼンリン住宅地図 豊橋」(株)ゼンリン(2004年)
- * 「朝日新聞四国版」(2004年)
- * 「朝日新聞四国版」(2005年)
- * 「中日新聞」(2005年)
- * 「豊橋警察署管内人身事故現場分布地図」豊橋警察署交通課(2004年)
- * 「豊橋市交通死亡事故現場分布地図」豊橋警察署交通課(2004年)
- * 「豊橋市都市交通ビジョン」豊橋市都市計画部都市計画課(2004年)
- * 「豊橋市中心市街地活性化基本計画」豊橋市企画部企画課(2004年)
- * 「広報とよはし」(2004年)
- * 「路面電車の活性化に向けて」(2002年)