1. 講演①「環境にやさしい多極ネットワーク型コンパクトシティの実現に向けて」

筑波大学システム情報系社会工学域　教授　谷口守

ただ今ご紹介いただきました、筑波大学の谷口と申します。今日は豊橋でこのようなお話をさせていただく機会をいただきまして、どうもありがとうございます。

お手元に配っております資料に沿って進めていきますが、写真などをもっと加えております。途中でクイズもあります。当然クイズの答えは入っていませんので、前を見ながらお聞きいただければと思っています。

EST と英語で言われても分からないと思いますが、EST はすごく大事なのです。環境の話だけではないのです。豊橋のまちの中でも、どこの都市もたくさんの問題を抱えています。高齢化、人口減少、財政制約、いっぱいあります。最後の方に自動車依存と環境負荷と書きました。EST を取り上げると自動車依存と環境負荷の問題だけみたいですが、EST の問題を解決しようと思うと、前後の問題を一緒に解決できる方向にあるのです。ここが非常に大事なポイントだと私は思っています。

なおかつ、交通の話だけではなく、まちづくりと連動していろいろなことを考えていかなければいけないので、いろいろな広がりが出てきます。

特にまちの形は､高度成長期の交通計画ではきちんと考えられてこなかったわけですが、まちとセットに、特に公共交通を入れていくかは非常に大事なポイントになります。

よくご存じの方はたくさんいらっしゃると思いますが、まちの形にはいろいろなパターンがあります。公共交通がしっかり軸に入っているまちは、駅の回りに人が集まります。そこに歩いて人がやって来て､公共交通に乗って動くことになりますので､交流拠点がしっかりできる構造になります。一方、自動車依存をしていると、どこへもドア・ツー・ドアで行けますので、中心がはっきりしない形になります。

こういうことが言われたのは、オーストラリアの研究グループが、世界のいろいろな都市のデータでこういう図をつくったのが最初です。今日の話でたぶん一番難しいのがこの図ですので、これが分かっていただければ全部分かると思います。

横軸が人口密度で､縦軸が 1 人当たりの自動車燃料消費量です｡つまり､上に行くほど､そのまちは自動車依存が高いということです。横に行くほど、みっちり住んでいるコンパクトなまちです。世界のいろいろな都市が、この空間のどこかに落ちています。

一番 EST 向きではないのは、人口密度が低く、1 人当たりの自動車燃料消費量が非常に多い都市です。ここに来るのは、全部アメリカ合衆国の都市です。その次のグループが、

シドニー、バンクーバー、トロントなど、カナダとオーストラリアのまちです。その次にヨーロッパの都市が来ます。だんだん交通環境負荷が低くなっています。

アメリカ合衆国、カナダ、オーストラリアには共通のポイントがあります。新大陸の都市なのです。新大陸の都市は、ヨーロッパ人が先住民を追い出して、広い土地を確保して、まちをつくろうと思ったときに自動車が普及し始めました。自動車前提でまちをつくってしまうと、人口密度が低く、なおかつ住んでいる人が自動車に依存してしまうまちができてしまうことになります。

CO_2発生量は、1人当たり自動車燃料消費量から直線関係で変換できますので、同じ状況でも都市がコンパクト化すれば、CO_2発生量が減らせることになります。

ここには東京しか載っていないので、日本の都市はどうなっているかを、同じようなデータを探してきて分析すると、やはり右肩下がりの図になります。東京と大阪が一番右下になり、地方都市が左上になります。非常に荒っぽい言い方ですが、市街化区域の人口密度が倍になりますと、そこに住んでいる人の 1 人当たりガソリン消費量は半分になります。これが、ある時点でまちを切ったときに、こういうふうに見えるという現象です。

日本の場合には、きちんとした制度がなかったのですが、ヨーロッパでは 1980 年代からずっと、いろいろな国が制度として、まちづくりや交通計画の中で取り上げてきました。アメリカにはないです。

日本は、2000年を過ぎるころから急激にキャッチアップを始めます。まちづくり的にまずいことが、いろいろ見えてきたのです。2007年以降、いろいろな制度ができ始めます。2007年には、まだ法律にはなっておりませんが、まちをコンパクトにした方がいいですよというお知らせが、国土交通省から全国の地方自治体に出されます。2012年に初めて、「都市の低炭素化の促進に関する法律（エコまち法）」という法律ができます。ただ、予算はほとんど付いていません。

2013年に「交通政策基本法」ができます。これは、交通を考えるときにまちづくりもセットで考えないといけないのですよと、初めて書いていただいた画期的な法律だと思います。

2014年には「都市再生特別措置法」の改正や、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が矢継ぎ早にできました。これは予算と連動していますので、ESTを促進するかたちが整ってきたことになります。

2007年の社会資本整備審議会で、こういうパンフレットが出されました。その中に出てきたのが、こういう図です。放っておくとまちはどんどん広がっていくので、真ん中をしっ

かり固めましょうという図です。これは分かりやすいですが、問題はあるのです。

日本の中のまちは、都市計画(マスタープラン)の中でコンパクトシティを扱っているのでしょうか。まちをコンパクトにすることと、公共交通を考えて EST を扱っていくのはセットです。EST という言葉は、都市計画の中にまだ出てきていませんが、コンパクトシティと書いてあれば公共交通や環境のことを考えていますので､そのチェックをしました。

2001 年の段階で「まちをコンパクトにします」と書かれている自治体は、3 つしかありません。これは日本の法律ができる前ですので、自治体の方が進んでいる状況です。ただ、「都市の低炭素化をやります」と書いている自治体はあります。プランが未策定の自治体もこれだけあります。これは、全国で交通調査をやっている自治体からランダムに 40 選んでいますので、豊橋は入っていませんが、日本全体はこういう傾向になっています。

これが 2006 年になるとこうなって、2011 年になるとこうなります。どんどんコンパクトシティをやりましょうというまちが増えてきています。ただ、プランに書くだけなら簡単です。私のまちはやりますと書いてありますが、本当はどう思っているのかという問題があります。

私は、こういう機会をいただくことがあるので、今日と同じシチュエーションで自治体の方が聞いてくださったときに、本当はどう思っているかをアンケートで聞いています。どういう自治体の方に答えていただいたかの一覧になっていますが、日本全国の 500 ぐらいの自治体の方に答えていただいています。

コンパクトなまちづくりの実現可能性だけを見てください。「OL」は、ワンショットレクチャー（お話をして情報提供する）ですが、情報提供をする前の状況が青です。これを見ていただきますと、5 段階評価で 1.71 です。5 は大丈夫で、1 は無理という話です。

例えば､EST が含まれたコンパクトシティの考え方を受け入れられますかという考え方に関しては、平均 3 ぐらいが出るわけですが、それができると思うかというと、1.71 ぐらいしか出ません。これは 2007 年、2008 年頃です。つまり、みんなプランには書くけれども、難しいと思っているのです。それが実態だったのです。

こういう状況で、何が難しいかも伺いました。それをやるための予算がない、郊外で区画整理をやっている、制度がない、公共交通のサービスレベルが低すぎる、都市構造が公共交通には適していない、といった回答をたくさんいただいています。

ここに星印を付けていますが、星印のところが、2014 年の立地適性化計画の制度で、かなり改善の方向が見えてきた項目だと理解しています｡つまり､予算措置がつくようになっ

てきたということです。2014 年の立地適正化計画は、駅前のあるエリアにまちの機能を集約すると議会が決めれば、都市計画のいろいろな優遇措置として、例えば今まで 4 階建てしか病院建てられなかったものが 8 階建てまで考えられるようになるということです。

まちなかでしっかり機能を集めるところと、居住誘導区域といって、市街化区域の中で将来的にしっかり人に住んでほしいエリアも指定できる構造に制度が変わってきています。

どこを拠点にするかは、各市町村が自由に決められます。マスタープランに置き換わる立地適正化計画の中で決めていきますが、本当にそこを拠点にしていいのかという問題があります。

幾つかの自治体で実際にデータを採ったケースをお示しします。実例を出した方が、いろいろな考え方があることがご理解いただけると思います。

これはＳ市です。拠点の数が 28 個あります。Ｓ市は政令指定都市ですから、それぐらいあってもいいのかもしれませんが、全部が鉄道の駅です。鉄道駅の周りを全部拠点にしてしまおうと考えています。

それで本当にいいのでしょうか。実際のまちの中のいろいろな機能が、その拠点の中にどれだけあるのかを調べると、こういう数字になります。市全部の事業所を足すと 1 になるようになっています。一番にぎやかな都心は、全体の 4.2%が入ってきている状況です。これを見ていただきますと、0.03 とか、現時点で機能があまりないところもエリアに指定してしまっています。これは集約化計画、コンパクト化計画ですが、ひょっとしたら分散化計画になっていませんか。

これはＫ市です。Ｋ市の場合は、合併した中山間地域の自治体も拠点に含めています。これは僕の勝手な推測ですが、合併するときに「君のところも中心地になるようにしてあげましょう」という話があったかどうかは分かりません。そういうところが中心地拠点として指定されていますが、データ的には機能がありません。

だから駄目だと言うつもりはありません。中山間地域をきちんと機能させるためのまちづくりは別にあります。こういうところは、小さな拠点という別の論理で考えていったらいいのです。必ず全部が都市的にならなければいけない、ということはないと思います。

but の話がいろいろあります。先ほど、密度が高ければ高いほどコンパクトで、EST 的には CO2 が下がりますとお話ししましたので、この図の右下に行くようになればいいのかなと思いますよね。これは、ある地点で見ればそうですが、歴史的にデータを追い掛けていくと、また違うことが見えてきます。

1987 年のデータで、40 都市を同じグラフに入れました。横軸が市街化人口密度で、右へ行けば行くほど高密度なまちで、上に行けば行くほど EST 的によろしくないまちです。やはり右肩下がりです。今から約 30 年前です。

現在に至るまでを、同じスケールで見ていただきます。1992 年はこうなります。1999 年はこうなります。2005 年はこうなります。どうなりましたか。三角の地方圏都市が、この 20 年、30 年の間にどんどん上に上がっています。東京、大阪の場所はあまり変わりません。

コンパクトであればあるほど CO2 は下がると言っていますが、違う部分が見えてきます。例えば、50 人/ha でまちのコンパクトさは変わっていません。昔と今の密度は一緒なのに、1 人当たりの CO2 排出量はどんどん悪くなっています。地方都市の方が、この 30 年間に車を乗りまくるようになっているのです。

コンパクトなまちの構造はあまり変わっていないのに、何が起こったかというと、この間に地方都市では、車の複数所有が進んでいます。30 年前はお父さんだけが持っていた車が、今は、お母さんも、お兄さんも持ち、1 人 1 台ずつ持っていて、皆、ばらばらに行動をするようになったのです。同じ家に住んでいますから、まちはちょっと郊外化したかも分かりませんけれども、密度はそんなに変わりません。

まちの構造を変えようと言っても改善しません。実は暮らし方なのです。暮らし方と、公共交通と、自動車がどうリンクしているかを考えながらやらないと、ただ単に密度を高めようとやってもうまくいかないことになります。

もう一度、この図に戻ります。2007 年に国土交通省がこちらにした方がいいと言った非常に分かりやすい図ですが、こうするのがいいのでしょうか。僕の知っている何人かの地方自治体の方は、「うちのまちはコンパクト化を考えています。だって、都心にタワー型マンションをいっぱいつくっていますから」と言われます。タワー型マンションを都心につくって実際にどうなるかを見ていると、まちなかに商業施設がなかったりします。郊外から都心のタワー型マンションに引っ越しをしてきた方は、都心に買い物をするところがないので、逆に郊外のショッピングセンターへ車で行ったりします。何も変わらないです。かたちだけを望むと、そういうことが起こってきます。

そういうサンプルで非常に参考になるのが、ドイツのカールスルーエというまちです。人口が 29 万人で増えています。都市圏でも 40 万人ちょっとです。豊橋は人口が 38 万人ぐらいですから、豊橋よりも小さいまちです。ここがまちの中心で、この近くに

Botanischer Garten（植物園）という緑地があるのです。ここは都心ですが、タワー型マンションは一つもありません。4 階建てか、5 階建ての建物しかありません。

このまちの真ん中に入っていきますと、こういうことになります。この写真は 6 年前です。僕が行ったのは、平日の昼下がりでした。人口 29 万人ぐらいの日本の県庁所在は茨城県水戸市や、徳島県徳島市ですが、平日の昼下がりに人はいません。これは休日ではなく、平日の午後です。なおかつ、トランジットモールということで、自動車のスペースはないのです。歩行者と公共交通だけのスペースでやっています。

ここはドイツですので、土地利用計画はしっかりしています。ABCD プランというものをつくっています。オレンジ色のところが全部 LRT のラインです。ちょっとびっくりしたのですけれども、120km の LRT のラインを持っています。そのターミナルを中心にとにかく都心に住んでもらおうということで、ABCD のところの人口密度を高めていこうとしています。

ちなみに、A 拠点、B 拠点、C 拠点、D 拠点、全部で 35 個ぐらいつくりました。S 市は政令指定都市で人口は 80 万人ぐらいですが、28 個の拠点です。ここは、人口は 29 万人で 35 個、1 万人に 1 個以上の拠点をつくっていますが、結構機能しています。それは、公共交通がとても便利だからです。

これは都心の平日の昼下がりですが、ロケーションシステムでどれだけ公共交通が来るかを見てみると、1 分後、3 分後、4 分後、4 分後、5 分後です。通勤時間帯には、LRT が渋滞します。そのため、今は LRT を地下化する工事をやっています。そういうまちです。

ドイツのここで工事をしています。これは地下化です。地上のラインと地下のラインで、地下のラインは郊外線が直接乗り入れる考え方でやっています。

車両も新しいものをバンバン入れています。要するに、投資しているということです。これも非常に大事な点です。それで土地の魅力をキープしています。

日本の規制では無理ですが、路面電車で 6 連のものが来ます。それぐらいのものが路面を走っても危なくないのです。

運転手を見ると、若い女性だったりします。高齢者バスドライバーが高速道路を飛ばして事故を起こす日本とはだいぶ環境が違いますが、若い方が結構ドライバーをやっています。

大事なことは 3 つあります。まちなかが活性化して、公共交通が活性化します。荷物を持った方が、まちなかで買い物をして帰っていく状況には、理由が 3 つあります。

1 つ目は、見ていただいたとおり、サービスレベルが非常に高いからです。頻度が非常に高いことが 1 つです。2 つ目は、ネットワークがしっかりしているからです。家の近所に停留所がないと使う気になりませんので、ネットワークがしっかりしています。3 つ目は料金が安いからです。例えば、家族パスみたいなものがあり、お父さんだけが切符を持っていれば、後の人は切符が要らないのです。

そのようなことをこちらの方が説明すると、日本の調査団の方は、「それでは赤字になるじゃないですか」と言いますが、赤字です。赤字ですが、「赤字じゃなぜいけないのですか。これはまちを黒字にするための道具でしょう。これ自体が赤字だったり黒字だったりすることに一体どういう意味があるのですか」と逆に問われます。

そういう話でいくと、皆さんが泊まられるホテルが、いいホテルかどうかを何で見分けられますか。最近は値段では分からないです。ちなみに僕が泊まるホテルはこんなホテルです。このホテルは何が悪いでしょうか。ここにこんなのがあるから悪いのではありません。これが別にいいホテルかどうかは分かりません。

このホテルは 16 階建てぐらいの建物ですが、朝ご飯に行こうと思っても、エレベーターが来ません。いいホテルは、エレベーターのボタンを押したときに、どこかのエレベーターの扉がぱっと開きます。そういうホテルがいいホテルです。これはホテルの格です。値段とはあまり関係ありません。

そういう意味でいくと、現在、日本のまちで起こっていることはどういうことでしょう。日本の地方都市全般のお話です。エレベーターは単独で見れば赤字なので廃止します。エレベーターは別に 100 円とかを取っているわけではないですが、お金はかかっています。だから、各自、階段を使ってくださいというのが、今の日本の風潮といった方がいいかもしれません。公共空間という意味では一緒ですので、縦か横の違いだけだと思っています。

つまり、エレベーターを横に見ていただいて、ぱっと押して、ぱっといろいろなところに行けるかどうかです。これが、僕はそのまちの格だと思います。格は要らないというまちは、それで構わないと思いますが、そういう状況だと思っています。

黒字にしないといけないのは、「まち」ですよというのは、僕の今日の 1 つの大きなメッセージです。あるところで公共交通の話をすると、必ず財政負担の問題で、将来破綻すると言われる方がいらっしゃいます。ちなみに、ドイツは国の借金、国債が去年はゼロです。日本は負債がいっぱい残っていますが、何か大きなところで間違っているのです。どこを赤にして、どこを黒にしなければいけないかという発想が、基本的に間違っていると思い

ます。

あまりたくさんサンプルはないのですが、聞いたところによると、ヨーロッパのまちの多くは、小さなまちでも、公共交通がストレスなく乗れるようになっています。豊橋と大体同じぐらいの規模のまちで、人口 43 万人のエストニアの首都タリンでは、最新型の車両は少なく、車両の古さは豊橋の感じに似ているところもありますが、非常にスムーズで便利です。市の一般会計の何パーセントが公共交通に行っているでしょうか。こたえは 10％です。それには、「道路整備費も入っているのでしょう」とお尋ねすると、「いえいえ、道路整備は別に 10％あります」と言われました。交通費にあわせて 20％もかけていることに僕は非常にびっくりしたのですけれども、そういう状況です。

ちょっとデータが古いかもしれませんが、ちなみに日本のまちで一番お金をかけている豊田市でも、一般財源の 0.4％に行っていません。基本的にお金を出しません。要するに、お金を出すものではないという考え方なのだろうと思っています。

金銭感覚のチェックです。地下鉄を 1km つくるのにいくらかかるか分かりますか。授業で学生に聞くと結構面白いのです。「100 万円」とか言う人がいたりします。これでできたらいいよねと思いますが、一番最近の地下鉄で副都心線は 1km 当たり 300 億円ぐらいかかります。

そのため、LRT の方が安くていいというわけですが、LRT を今つくると、いくらぐらいでしょうか。1 キロ当たり 15 億円から 40 億円ぐらいします。地下鉄よりは安くつくれます。

これも無理ということになって、バスとなったときに、バスの値段はいくらですか。バスもばかにならないです。ノンステップバスのいいバスだと、2500 万円ぐらいはします。これも、授業で学生に聞いているのですが、これ(F22 型戦闘機)も同じ乗り物だろうということで、これはいくらしますか。これの値段はよく分からないのですが、1 機で 300 億円です。アメリカは 200 億円ぐらいと言いますが、整備費を後からいくら取られるか分かりません。

これを換算しますと、戦闘機一機分でノンステップバスが 1400 台買えます。1400 台のノンステップバスがどれぐらいかというと、東京都営バスが、昨日調べた段階で 1486 台ですので、東京都のバスがこの 1 台でそっくり買えます。

こういう感覚は必要だと思います。こういうのを見ていると、無駄遣いだと言われているところが本当に無駄遣いなのかなということを、いろいろ感じます。

どういうふうに拠点をつくるかが、非常に大事です。皆さんは自分のまちに拠点が欲しいと思うので、公共交通とセットで駅前を整備してほしいと言って拠点が増えていきます。それをどうやって減らすかという事例が、ベルリンのブランデンブルク地域にあります。

ベルリンの都市計画では、最初に 150 の拠点が計画されていましたが、50 まで減らしました。100 の拠点をばっさり切ったのです。ドイツは人口減少を経験していますので、われわれの先輩です。そのときに、よく見ると 1 カ所だけ増えています。全部減らしているのに、1 カ所だけ増やしているヘニヒスドルフというまちがあるのですが、そこに行ってきました。

そこは、人口が 3 万人ぐらいです。後ろは S バーンの駅ですが、公共交通にちゃんと投資をしています。まちなかには車を入れないように考えて、きちんと設計されています。

旧東ドイツのエリアなので、住宅は共産主義時代のものでボロボロのはずですが、建て替えではなくリニューアルをして使っています。ここはカール・マルクスストリートといって、名前からして東欧的なのですが、集合住宅の郵便受けに全部にちゃんと名前が入っていて、空きがありません。そういうまちがこれからの新しい拠点ですよと、ドイツは指定しているということです。これは新しい市役所ですが、その周りは完全に自動車を入れませんというコンセプトでやっています。

最後の話として、豊橋のまちはどうなのでしょう。人口分布を見ると、まだまちなかに人がちゃんと住んでいます。こういうデータが描けるのは結構大事だと思っています。もっと大事なのは、昼間の人口分布で、まちなかに結構人が集まっていることです。この構造はあまり崩れていないので、この構造がきちんと活かされるといいなと思っています。

一方で、商業販売額は、まちなかがそれほど大きくなくて、周辺部の大型商業施設があるようなところは結構伸びてきている状況になっています。

2014 年の秋に、別の業務でたまたまアラブ首長国連邦のドバイに行くことになったのですが、そこでこんな光景を目にしました。タクシーで走っていると、道路工事をしています。何の工事かなと思ってしばらく行くと、線路が敷いてあり、もう少し行くと、駅舎があり、LRT の車両が止まっており、試運転中と書いてあります。9 月でしたが、11 月に開業予定と書いてあるのです。

このスピード感にはかなわないと思っていますが、日本の場合は、規制緩和といっていますが、本当の意味で速度アップしないといけない大事なところが、結構抜けてしまっているのが、海外との競争に勝てない 1 つの大きな原因ではないかと思いました。

プランをつくるときに、言葉だけで満足してしまいます。EST という言葉も、ひょっとしたらそうかもしれません。コンパクトシティという言葉は、そういう要素があります。高層ビルをつくれば、都心に人が住んで、EST 的にいいまちだというわけでは、必ずしもないということです。

ネットワークは、圧倒的に便利にしていくという発想が大事です。つまり、本気で取り組めますかということです。本気で取り組むのなら、カールスルーエの例を見ても、拠点の数はいくらあっても構わないのです。絵だけ描いてやめてしまうのは駄目だということです。

プランが非常に重要です。後ほど豊橋市のプランをお聞きできるということで楽しみにしているのですが、その中で土地利用と交通をシンクロさせることが非常に大事ではないかと思います。

以上です。ご清聴ありがとうございました。

2. 講演②「コンパクトシティの実現に向けた取組み」

松山市都市整備部都市・交通計画課課長　石井朋紀

松山市の石井です。私からは、コンパクトシティの実現に向けた取り組みとして、事例を幾つか紹介したいと思います。

松山市の現状です。松山市の場所は四国の北西部で、人口 52 万人、四国の中では一番多くの人口を有する都市となります。松山は、関東の人は「どこですか」ということが多いですが、例えば、道後温泉本館があるところとすると、「ああ、道後のあるところですか」とか、「坂の上の雲」で有名な秋山兄弟の生誕地がある土地です。

松山はここに松山城があり、城下町として発展しました。これが、昭和 35 年の DID（人口集中地区）地区で、都心の路面電車環状線がありますが、このあたりに人口は集中し続けています。昭和 40 年代に入ると、だんだん郊外化してきます。昭和 45 年までの DID はこれですが、中心から 2km のところにある環状線が平成 11 年に完成しました。ここの都市計画決定で、当時の都市の外縁部に環状線の決定がなされています。そこから、どんどん郊外化が広がっていきました。

現状の DID 地区は、環状線から 2km のところに新たな環状線を整備します。今の都市の外縁部に環状線を整備していくということで、6 方向に主要な放射状の道路がありますが、それを結ぶ環状線を整備していくといった都市の変遷です。他都市も同じかと思いますが、郊外化がどんどん進みました。

ただ、市街化区域の人口密度は、ずっと 1ha 当たり 60 人ということで、他都市と比べても、人口集中度は高い状態になっています。

公共交通については、先ほどの市内電車と、郊外 3 方向に伊予鉄道さんの郊外電車、南北に JR 予讃線、それを補完するかたちでバスがあります。利用者については、非常に苦しくて、上が鉄道で、列車かバスですが、郊外電車はピーク時の 2 分の 1、市内電車は 3 分の 1、バスにいたっては 5 分の 1 となっています。

本格的に公共交通政策を実施していったのは、伊予鉄道さんが実施したときや、市が実施したところですが､その時点から下げ止まりになって､若干増えている時期もあります。バスは、料金値下げや、サービス向上の施策に取り組んで、なんとか下げ止まっている状況です。

これが公共交通空白地帯です。一部、公共交通の空白地帯があり、市街化区域内の人口の 17％ぐらいのエリアが未カバーエリアに入っている状況です。

分担率です。松山は、都市計画パーソン調査を昭和 54 年から平成 18 年の間に 1 回もしていなく、なかなか実態が分からなかったのですが、平成 19 年にパーソン調査をした結果が下の段になります。車が 38.7%から 50.5%と 1.3 倍に増えていますが、他の事情と少し違う部分は自転車です。天候もよくて平坦だということで、自転車の分担率が多くて、車はそれほど多くありません。公共交通にいたっては、4%前後ということで非常に苦戦しているのが現状です。

人口予想は、2160 年まで描いています。当たるか当たらないかというのはありますが、このままの出生率でいくと、どんどん下がっていきます。おおむね 20 年後には、7 万 9000 人減ることが予測されております。

こういう中で、今までとは違ったまちづくり、郊外に進展してきて人口が増加するのとは違ったまちづくりが必要だということで、松山のまちづくりは、いろいろなことをやっている最中です。

平成 23 年に、都市計画マスタープランの改定を行いました。目指すべきは、郊外に拡散した都市を、コンパクトで質の高い都市に変えていくことを理念として挙げております。

その都市構造の資料です。中心部、および郊外の駅などを郊外拠点にして、特に中心部は、その中を歩いて暮らせるまちをつくっていきましょうという理念を掲げております。これで説明しますと、こちら側とこちら側は鉄道駅があるところになります。もう一つ、バス路線にはなりますが、拠点ということで、楕円形にしておきます。沿道の施設を調べた結果、スーパー、病院といった都市機能が比較的沿道上に残っています。沿道に張りついており、少し長いということで、丸ではなく楕円にしています。この中心地区と郊外地区の拠点を、マスタープランの中に位置付けています。

こうしたコンパクトシティの実現に向けては、先ほど谷口先生も言われていましたけれども、いろいろなことを総合的にする必要があります。

例えば、歩行者空間の創出や、それを結び付ける公共交通のサービス水準が、車に負けないように上げないといけません。それから住み替えです。調整区域などある一定小さな拠点はありますが、一定、住み替えの促進も必要だということです。

一体的に全てを取り組んでいく必要がありますが、今日発表する事例は、特にまちなかの公共空間の再編、道路の配分の見直しと、公共交通の郊外駅からのバスの整備ということで話をしたいと思います。

松山市駅が、本市の最大の結節点になります。伊予鉄道の郊外電車 3 線、路面電車、バ

スが全部、松山市駅から出ています。松山市駅からまちなかを通っていく路線が、市内最大の商店街です。歩行者の専用区域になっています。

そこから続くロープウェイ通りがございます。120 店舗ほどある商店街で、ここで、まず道路の改編を行いました。

整備前は、2 車線で全体が 12m車道を 1 車線化しました。残った空間で歩道を広げて、路肩を自転車道にする整備をしました。

まちなかの商店街ですので、最初は車の流入の規制的なことをするということで 4 年間ぐらいは地元とずっと話しましたが、らちが明かなかった状況でしたが、あるときに商店街の何人かが、このまま衰退していくのなら、チャレンジせずに衰退するのはやめたいということで、前向きに話が進みました。

平成 15 年に 1 車線化とトランジットモールの社会実験を実施しました。19 ページの左側は、整備前の商店街でアーケードがあり、電線類がいっぱいあったものを電線類も地中化し、車線も 1 車線で、一部荷捌きスペースもつくっていますが、建物の壁面を統一の色や、統一の看板にするファサード整備を行いました。

整備効果です。通行者は一番多いところで、3 倍から 4 倍に増えました。もう 1 つ大きいのは地価の上昇です。周辺の地価が下がっている時期でしたが、ロープウェイ通りでは、地価の上昇が見られました。市としても、お金を投資した後に、地価の上昇によって固定資産税も増収になり、効果がありました。

次は道後です。道後は一体的に整備をしております。道後温泉の本館は有名なので、年間 100 万人ぐらい来ますが、日常 6000 台ぐらいの車の交通量がありました。迂回バイパスをつくり、本館前を歩行者の専用空間にしました。今はこのあたりのファサード整備が行われることになっています。観光客がここで写真が撮れないということがあり、道後温泉本館前については、歩行者空間の整備をしています。

温泉駅前も人が錯綜していたところを一方通行化すると同時に、トランジットモール空間をつくり、整備効果を上げています。

ここはちょうど整備している最中ですが、先ほど言った最大の結節点の松山市駅から城山公園につながる花園町通りは、車道幅員が市内最大で 40mあります。路面電車があるということで、車道が 4 車線と副道が 2 車線の状況になっています。ここも中心市街地で、東側商店街は疲弊が激しく、暗いアーケードがあったり、空き店舗があったり、有効に活用がされていない副道があったり、放置自転車があるということで、いろいろな問題を抱

えているところでした。

市としては、片側 2 車、副道を入れると片側 3 車ありますが、それを両方 1 車線化して、あとは自転車専用道路に振り分けるという整備案を策定しました。横断図です。上が現在で、複線の路面電車、2 車線ずつの車道、副道が 1 車線ずつで、車道、自転車道、歩行空間ということで地元に話をしていきました。これは完成イメージですが、1 車線ずつになって、あとは歩道になっています。

4 年ほど前から、月に 1 回、目標をつくって専門家の意見を聞く正式な懇談会を実施するとともに、正式なものではありませんが、懇談会、ワークショップも行っています。1 期目、2 期目とありますが、1 期目は、車線に対する合意形成のワークショップです。2 期目を今やっておりますが、道路を整備したときに空間が広がるので、地元の人とどうやって使っていくのですかとか、道路の使い方についてのワークショップです。放置駐輪もありますので、駐輪場を道路側に構えるのは決定しておりますが、その路上駐輪に対してどういうふうにしていくかといったものが主体になります。

ここも社会実験を行いました。これはオープン化でみんなに見てもらおうということで、オープンカフェをしています。この下は、将来こういう石畳にしようかなということで、試験貼りをしているところです。ちょっと雰囲気のいい椅子を置いています。芝生広場をつくって、どういう路面の整備をするのがいいか、地元や来街者の方に意見を聞きました。

始めて 2 年ほどで、車線は 1 車線ずつでいいと地元が賛同しまして、今は無電柱化の工事を行っており、今年度の工期になっています。今年度が終わると、路面の整備をしていくときに、人が集まって歩きたくなる空間が必要だろうということで、緑のデザインや、休憩する場所など、どういうものを採用するか今年度中に決めて、来年度から道路面の整備を実施したいと考えております。

この 3 つが、まちなかの都市改善ということで、車道を減らして歩行者空間を取る事業です。事業費にすると、最初のロープウェイ通りに 10 億円ぐらいかかります。用地買収費がありませんので、比較的費用対効果が高い手法ではないかと考えています。

バスの施策はいろいろありますが、特に結節点事業ということで、郊外の伊予鉄道の駅前広場と、駅舎、乗り継ぎの利便性を上げた事例をお話しします。

伊予鉄道三津駅です。まず駅前のバスロータリーを整備しました。バリアフリー化、スロープ、ループバスです。これは電車の発着に合わせてループバスを出すことで、交通空白地帯の解消を行っています。

もう一つは、駅の裏の人から、踏切が鳴るときに家を出たら間に合わないということで、新しい道路をつくって、駅の両面から駅にアクセスできるようにしました。

駐輪場です。これは、地元の各地区でヒアリングをしていたときに、「30 分もあったらまちなかに行けるからパークアンドライドには乗らならい。それぐらいだったら駐輪場を整備してほしい」ということで、比較的大きい駐輪場を整備しました。それで良かったと言ってくれましたが、特に夜、駐輪場に電気がついているということで、女子学生などが中心部の塾から帰るときに怖くなくなったということで、防犯面での効果もありました。

もう 1 つは梅本駅です。駅舎の改修でバリアフリー化と、廊下と、電車とバスを降りて待っている場所と、駐輪場の整備を一体的に行っています。

ちなみに、松山市の場合は、電車もバスも公共交通は伊予鉄道さん 1 社なので、協力なしでは非常につらいところがありますが、協力的なことをしてくれているので、ずいぶん助かっています。雨が降っていても歩いて行けるようなシェルターなども実施しました。

43 ページです。結節点整備をしてからの乗降客の推移です。三津駅は、だんだん減っていたのが上昇しました。梅本駅も駅前広場を整備してから、増えています。特にこの梅本駅は、まちなかにあったがんセンターが郊外に出て行ってしまってこの近くになったので、バスもがんセンターを結ぶ連続バスになっています。松山の大きな病院は、ほとんどまちなかに残ってくれていましたが、これが郊外へ出て行った最後の病院になっております。

病院の話でいうと、まちなかにある日赤病院が郊外へ出て行くと相当言われたのですが、横にあった松山市立の小中学校を統合して、小学校の土地を一部日赤さんに明け渡して日赤さんが建て替えをするということで、まちなかの電停の横で建設中です。少子高齢化で学校を小さくして、病院を建てていただくという手法を模索中です。

松山市でも、立地適正化計画・地域公共交通網形成計画を実施していく予定としております。これについては、部会をつくり、立地適正化計画と地域公共交通網形成計画を策定していくこととしています。これは、そのスケジュールです。

人口減少などにより、今までとはちょっと違うまちづくりをする必要があります。コンパクトなまちづくりを目指しています。その中で、道路の改変を中心市街地で行っています。社会実験を実施して合意形成を行ったのが、1 つの手法になっています。鉄道事業者、交通事業者と一緒にサービス水準の向上に取り組んでいます。今後は、土地利用と交通を一体的に考えて、立地適正化計画や公共交通網形成計画を策定する予定としております。

以上です。どうもありがとうございました。

3. パネルディスカッション

「環境にやさしい多極ネットワーク型コンパクトシティの実現に向けて」

パネリスト：　筑波大学システム情報系社会工学域 教授　谷口　守
松山市都市整備部都市・交通計画課 課長　石井 朋紀
豊橋鉄道株式会社 取締役鉄道部長　柴田 良昭
とよはし市電を愛する会 会長　伊奈 彦定
豊橋市都市計画部 部長　瀧川 雅弘
コーディネーター：豊橋技術科学大学建築・都市システム学系　名誉教授　廣畠　康裕

廣畠：紹介いただきました、豊橋技術科学大学の名誉教授になっておりますが、去年の 3 月までシステム関係で教授をしており、交通計画、交通工学を専門にしていました。

豊橋市の交通に関する委員会等にも参画させていただいていましたので、この進行役を務めさせていただくことになりました。

このパネルディスカッションの目的は、豊橋市を対象にしまして、多極ネットワーク型コンパクトシティの実現を目指すうえでの、課題等を明らかにし、本セミナーの参加者間で共有することです。

まず、豊橋市都市計画部長の瀧川さんと、豊橋鉄道株式会社の柴田部長から、豊橋市の交通の状況、交通改善に関する取り組み等についてお話しいただきます。

その報告に対しまして、残りの三人からコメントや感想、質問をいただくように考えております。

谷口先生や石井課長にも、まず豊橋市の状況を認識いただいて、以降の議論につなげていこうと思っております。

後半は、前半の豊橋市の状況についての議論を踏まえ、今後豊橋市で取り組みを行っていく際に、どんなアイデアがあるかについて、パネリストそれぞれの立場からコメントをいただきます。

最後に、フロアとの質疑も含めまして、五人のパネリストから取り組みにおけるアイデアについてお話しいただいた部分についての補足、あるいは会場の参加者に向け、この場でぜひ言っておきたいようなことについて、発言していただきます。

それでは豊橋市都市計画部長の瀧川さんから、豊橋市の都市交通政策、豊橋市の状況についてご報告いただきます。よろしくお願いいたします。

瀧川：豊橋市の都市計画部長の瀧川でございます。よろしくお願いいたします。

まず、豊橋市の都市交通施策について、今までの取り組み、今後の新たな交通計画について、ご紹介させていただきます。

現在、豊橋市の人口は、東三河地域の中心としてとして、約 38 万人ですが、平成 27 年 10 月に策定しました「豊橋市人口ビジョン」によりますと、市の将来人口は、人口減少の緩和策にいろいろ取り組んだ場合でも、20 年後には約 2 万人以上が減少し、高齢化率は 30%に達すると予測されております。公共交通の環境も、ますます厳しくなってくるだろうと考えております。

豊橋市の交通概要です。公共交通路線網は、東三河の玄関口である豊橋駅を中心に 3 社 6 路線の鉄軌道、路線バスが乗り入れており、この各路線が放射状に地域全体に整備されています。

路線バスは、豊鉄バス 1 社により運行されており、豊橋市内だけではなく、東三河各地に路線が広がっております。路線バスが廃止された地域では、地域住民が主体となって運営するコミュニティバスが豊橋市内の 5 地区で運行しています。

次にまちづくりですが、都市計画マスタープランがございます。豊橋市は、豊橋駅を中心とした中心市街地が商業の中心です。その周辺に住宅、西側に三河港を中心とした臨海部の工業団地、東側の県境部に内陸の工業団地、北部・南部が日本でも有数な農業地帯となっております。

そういうかたちで土地利用がなされているわけですが、市域全体の約 24%が市街化区域となっております。その中で工業専用地域を外すと、人が住める所は約 20%です。全体の約 2 割の中に人口の約 78%の人が住んでいますので、コンパクトにまとまった市街化を形づくっています。今後は、市街地の密度が低くなってきておりますので、もう一度再編して密度を高めていくことが必要になっています。そのために、中心市街地の都市拠点と地域拠点をつなぐ公共交通ネットワークが必要になっています。

これまでの取り組みとして、1 つ目は、路面電車に関する取り組みです。豊橋市としては、本市の東部方面への幹線的な交通といたしまして、また、本市のシンボルとしての路面電車を活性化させるため、交通事業者のさまざまな取り組みと連携していろいろな事業を進めています。特に、全面低床車両「ほっトラム」の導入が非常にインパクトはありました。豊橋市では、平成 19 年から基金を設置いたしまして、

市民、企業の方々から寄付を募って「ほっトラム」の導入をすることができました。
2 つ目は、コミュニティバスの運行です。豊橋市のコミュニティバスは、交通事業者による従来の乗合型公共交通の運行が難しい地域で、地域住民が主体となって日常の移動手段を確保する公共交通として、現在 5 地区で運営されております。運行につきましては、地域運営団体、運行事業者、豊橋市が連携協働して行っております。特に本市西部の前芝地区における「しおかぜバス」では、路線バスが廃止された際に行政と地域がうまく連携し、空白期間をつくることなくコミュニティバスの運行につなげることができたので、利用者の減少を食い止めることができたと考えています。
3 つ目は、エコ通勤の推進です。エコ通勤を推進するに当たり、平成 22 年度から豊橋市役所の職員が率先してエコ通勤に取り組んでまいりました。この運動では、通勤手当の見直し、互助会の掛け金を活用した取り組みなどを行っております。通勤手当の見直しでは、総額を変えることなく自動車通勤者の手当を下げる一方で、自転車の通勤者の手当を引き上げを行うことや、通勤距離が 2km 以上あれば路面電車の通勤定期にも手当を支給するなどの取り組みを行ってまいりました。この結果、約 1000 人いる本庁職員のエコ通勤率は、取り組み前には約 39%だったものが、平成 27 年 4 月の時点では約 64%になり、この 5 年間で大きく増加しております。
これらの取り組みが認められ、平成 26 年には、交通関係の環境保全優良事業者として大臣表彰を受賞できました。
エコ通勤の取り組みは、市役所だけではなく、通勤時間帯に激しい渋滞が発生しております静岡県との県境地域において、周辺の事業所と連携いたしまして、通勤環境の改善を目指した様々な取り組みを進めています。
4 つ目は、自転車活用の推進です。豊橋市では平成 26 年 3 月に「自転車活用推進計画」を策定し、5km 以内の近距離での移動における最も重要な交通手段として位置付けをし、セミナーの開催や自転車通行空間の整備などを行っております。自転車ネットワーク路線として 149km を位置付けていますが、その中で優先度の高い 32.8km を、平成 32 年度までに整備していきたいと考えております。
5 つ目は、サイクル＆ライド駐輪場の整備です。昨年度、本市と豊橋鉄道さんが連携したかたちで、路面電車の井原電停の近くに駐輪場を設置させていただきました。沿線住民から、路面電車の利用促進に土地を活用してほしいという申し出があり、

駐輪場として整備したものでございます。非常に好評で計画台数以上の利用があります。

6 つ目は、カーフリーデーの実施です。市民 1 人 1 人が賢い車の使い方を考えるイベントとして、毎年「とよはしカーフリーデー」を開催しております。この取り組みは、ヨーロッパの方で盛んに行われていますが、日本でも昨年度は 11 都市が参加しております。東海地方では豊橋市が唯一実施しております。

次に、交通に関する課題です。この表は、自動車の利用割合を示しています。平成 13 年度には約 65%だったものが、平成 23 年度の時点では約 70%に増加しています。また、豊橋市全体の移動が減少しています。中でも、自転車や歩行者などの移動の減少が大きくなっております。

こういったことから、自動車の利用割合がかなり大きくなっております。調べてみますと、60 歳以上の運転免許保有率が非常に高く、60 歳以上の自動車利用が増加しているのではないかと考えられます。そのため、今後は外出機会の創出、高齢者の自動車利用を公共交通などへの利用に誘導できるかが課題になってくると考えています。

これは、昭和 31 年から平成 26 年までの公共交通利用者の変化です。特に減少の大きいものが路線バスで、かなり大きな減少になっております。しかし、路線バス、路面電車ともに下げ止まりの傾向にあり、近年は徐々に利用者が増加していることも見受けられます。豊橋駅から南に延びる渥美線につきましては、交通事業者さんを中心とした関係者の方々のご努力によりまして、ピーク時の利用水準を現在も維持しています。

最後に、豊橋市が今検討しております都市交通計画を紹介させていただきます。

現在、本市では交通の総合計画の策定作業を進めており、今年度末までの策定を目指しています。また、この交通計画の策定の一方で、都市計画部門では立地適正化計画の立案もしております。この 2 つの計画を両輪として、コンパクトプラスネットワークのまちづくりを進めていきたいと考えています。

この交通計画の中では、鉄道や路面電車、幹線バス路線を基軸とした公共交通ネットワークの形成を、1 つの大きな方針として考えています。人口減少や高齢化が進む中で、都市の活力を維持し、成長していくためには、交流の量を増やしていくことが非常に重要だと考えております。そのため、交流という視点を加えた、新たな計

画の基本理念を定めています。特に本市のシンボルでございます路面電車を今後も守り、育て、まちづくりに活かすことを盛り込んだかたちでの計画となっております。

この計画では、基本計画に掲げる交通づくりを実現するために、ハードソフトが一体となった交通施策を戦略的に実施していきたいと考え、4 つの戦略を設定しています。

戦略 1 は、公共交通幹線軸の強化です。特にバス路線の高規格化として、増便や、運行時間帯の拡大、定時性や速達性の確保にしっかりと取り組んでいきたいと考えています。

戦略 2 は、地域拠点などにおける交通結節機能の強化のため、乗り換え機能をしっかりとやっていきたいと考えています。この計画の中では特に、市域の東部にございます赤岩口電停での円滑な乗り換え施設の整備などをやっていきたいと考えています。

戦略 3 は、まちなか交通の魅力向上です。中心市街地のまちなかの魅力を向上し、にぎわいをつくるためには、まちなかに来ていただくための交通をどう整備していくかが、重要な課題であると考えています。特に、まちなかの再開発との連携が重要であると考えています。

戦略 4 は、ライフスタイル転換のため、交通手段を賢く使い分ける市民へ意識改革を進めていきたいと考えています。

以上です。

廣畠：ありがとうございました。豊橋市の交通にかかわる状況をコンパクトにまとめていただきました。これにつきましては、後で外部の方々にご質問等をいただく中で、議論したいと思います。

続きまして、豊橋鉄道の柴田部長さんから、豊橋鉄道における利用促進の取り組み、状況等について、ご報告をお願いいたします。

柴田：豊橋鉄道の柴田です。よろしくお願いいたします。

この豊橋は、残念ながら県庁所在地ではありません。観光地とも言えません。お昼の人の動きが非常に限られています。私ども公共交通事業者としては、非常に厳しい地域です。ご承知のように、弊社のような鉄軌道事業者は、線路設備、電路設備などが絶対必要ですので、この地から離れることはできないという大きな特徴があ

ります。従いまして、沿線市町さまと運命共同体と申しますか、何としても沿線市町さまとの共存共栄を図っていかなければ、事業は継続できません。
弊社は中小で、微力ではあるのですけれども、さまざまな需要喚起策を実施しております。
これは先ほど出ましたが、輸送人員の推移です。平成 26 年度の実績が出ていますが、渥美線が 749 万人ということで、平成 5 年のピーク比で 94.8%です。まずまず横ばいで何とか維持できています。市内線は 300 万人です。300 万人に乗ったのは 17 年ぶりでした。昭和 38 年のピーク比で 31.4%、3 分の 1 以下という状況です。ただ、平成に入って横ばい傾向が続いています。乗り合いバスは、525 万人ということで、昭和 43 年ピーク比で 19.4%、20%にも満たないので、乗り合いバスは既に別会社となっております。バスの方は、平成に入っても下げ止まらない厳しい状況です。
このグラフからも、公共交通の厳しさがお分かりいただけると思います。
利用者増加に向けて、さまざまな施策を行っております。先ほども瀧川部長から説明がありましたような、サイクル＆ライド、パーク＆ライドや、カーフリーデー、そのほかいろいろなイベントにも協力しております。
営業面の大きな事業として、大規模投資で IC カードの事業を行っています。平成 23 年に、manaca 事業者 6 社局で一斉導入いたしました。翌年に TOICA との相互利用、さらに平成 25 年 3 月には、Suica ほか全国主要 IC カードの相互利用が開始されました。この相互利用は、今も広がりを見せています。
IC 利用割合の推移グラフがありますが、弊社は定期券を IC カードで販売しておりますので、最初ポンと上がり、需要は毎年順調に伸びております。ただ、渥美線は平成 24 年に下がっていますが、これは愛知大学さんが学部移転をされた影響が出ております。市内線は、後ほどご説明します、ビール電車、おでんしゃなどの企画電車、あるいは、お祭りや各種イベントが非常に多いので、定期外の利用が多いこともあって、渥美線より若干下がってしまっています。
次に、サイクルトレインとカラフルトレインです。サイクルトレインは、渥美線におきまして、土休日に 100 円で自転車が持ち込めるものです。昨年度、年間利用台数が 3000 台を越えました。当初は、サイクリングというもくろみでありましたが、サイクリング利用は 20%以下ではないかと思います。実際は、買い物や通勤通学で使われる方が非常に多いようです。

カラフルトレインは、10 編成ある渥美線でそれぞれに花を描いております。観光施策を沿線自治体や地元と一体となって企画して、渥美半島への観光客を誘致するものです。現在、田原市では菜の花まつりを開催中で「なのはな号」は土休日同じダイヤで運行しています。

沿線ハイキングのイベントは、弊社が企画するもののほかに、いろいろな関連のご協力をいただいて開催しております。JR さんや名鉄さんのハイキングが誘致できますと、非常にたくさんの方にご利用いただけるのですが、弊社のみの企画では 10 分の 1 ぐらいになってしまうのが残念なところです。

夏休みには、小学生向けの運転体験のイベントを実施しております。大人になってからの利用につながればと考えております。

次にビール電車です。昨年は 23 年目を終え、過去最高の 210 便を催行いたしました。年間利用者も 5576 名ご利用いただきました。累計でも 6 万 4999 名のご利用になりました。この 210 便というのは、ビール電車のほぼ限界で、今後もこの便数が継続できるように頑張っていきたいと考えております。

続きまして、おでんしゃです。こちらはまだ歴史が浅いのですが、現在 9 年目を迎えて、催行中です。こちらも過去最高の 147 便を設定しております。遠くは東京、埼玉の方からご予約をいただいています。昨年度は 136 便を催行しまして、3636 名さまにご利用いただいています。累計でも 2 万人を超えたところです。

こういったビール電車、おでんしゃ合計で、年間 9000 人超のご利用があるということで、市内線は赤字基調ではありますが、この赤字減らしに大きく貢献しています。

以上、利用促進の取り組みを紹介させていただきました。

廣畠：どうもありがとうございました。全体的に利用がない中、あるいは減少傾向にある中で、いろいろ努力されているということのご報告でした。

続きまして、とよはし市電を愛する会の伊奈さまから、会の活動状況について報告いただきます。

伊奈：とよはし市電を愛する会の会長の伊奈です。

私どもは、データや図表ではなく、活動をスライドや写真でお届けしたいと思います。よろしくお願いします。

私どもの会は、平成 2 年に発足いたしました。現在、会員が約 230 名前後であります。路面電車を活かしたまちづくりが活動の柱です。それをさらに 3 つの柱で成立

させるようにしています。風景としての「見る市電」、乗車促進の「乗る市電」、みんなで考えるシンポジウム等の「考える市電」、この 3 つで活動しております。事業者さんと行政さん、豊鉄と市役所さんの真ん中に立って、市民運動を進めております。

先ほどからの説明のとおり、路面電車の電停が 14 あります。わずか 5.4km という短い路線ですが、これをいかに活動して活性化を図るかということも、私どもの大きな活動の 1 つです。

4 月 10 日を 4（し）10（てん）と語呂合わせをして「市電の日」と定めて、イベント電車を走らせています。もう 1 つは、6 月 10 日を路電と呼んで「路面電車の日」としております。先ほど掲げました電停を詠み込んだ「市電唱歌」という歌がありますが、各学校などに歌ってもらっています。これもイベントの 1 つです。

国際交流電車を走らせたこともあります。今年で活動が 26 年目に入りますが、長い間にはいろいろな社会的変化もありますが、このときは 14 カ国ぐらいの市内在住の外国の方を集め、車内を交流の場として走らせました。日本語の会話の教室みたいになり、とても面白かったです。

ここに写っている車両は昭和 2 年製の 3702 型ですが、今は「こども未来館」に静態保存されております。私どもが募金を 200 万集め、復元をし、車両を塗ったり、ダミーポールを付けたりして走らせたところ、非常に人気がありました。

これは、「孫ころ（真心）電車」と言いまして、高齢者のおじいちゃん、おばあちゃんとお孫さんを招待した電車です。非常に人気があり、定員オーバーで嬉しい悲鳴をあげたこともあります。

開催してきたいろいろなイベントの一部です。ウオーキングや模型を走らせたりしております。愛する会と豊橋鉄道さんと市役所が三位一体となって企画をし、計画していくことが、市民に公共交通の理解の輪を広げる 1 つの大きな手だてではないかということで活動しています。

見る市電は、車体を見るだけではなく、毎年、会のカレンダーを発行しており、今年で 24 冊目になります。これが各家庭に飾られるものですから、年間通して市電を眺めていただいているということで、大きなインパクトになっております。

これは、機関紙「市電文化」です。3000 部ぐらい発行して、無料で市民に配布しております。メールの時代ですが、やはり郵便はがきも大事なものですから、ポスト

カードもつくって、活用していただいています。

駅前電停の開設には 10 年かかりました。駅前大通商店街などと協力し、運動が実って新電停ができ、中心市街地の活性化に一役買ったことを懐かしく思います。

勉強会ですが、中部地区に福井、富山、高岡、そして私どもと路面電車が走っている都市があるものですから、連携をしてこのような勉強会を開いて活性化を図る努力をしております。

これは 1999 年に開催した全国大会です。このときも、大勢の市民の皆さんに来ていただきました。このときから、LRT という概念が市内にも広がっていきました。

新しい低床電車を入れようという機運が高まってまいりましたが、何と言っても先立つものは資金であります。資金集めのために、沿線の風景等を盛り込んだシートをつくり、これを 1 口 2000 円で寄付していただいた方にワンセット差し上げるかたちで 2 年間運動しました。会として、1500 万円ぐらい集めました。さらにその運動に共鳴していただいた商工会議所が 1000 万円、篤志家たちも集まり、合計 3500 万円を LRV に寄付することができました。

これは、そのときの市への贈呈式の様子です。

そして導入できたのが、3 連節の低床電車「ほっトラム」です。全国規模で名前を募集しました。800 通ぐらいの応募があり、ほっとするの「ほっ」と、穂の国の「穂」、トラムを引っ掛けて、「ほっトラム」を 1 位にしてネーミングをさせていただきました。

僕も絵を描いているものですから、カラーリングについては、車両会社と相談しながら、僕のデザインで実現させていただいて、大変嬉しく思っています。

穂の国のハーフマラソンがあるのですが、それを電車を使って応援しようということで、豊鉄に借用料を払い、応援電車をチャーターして、ランナーと一緒に走って、今年で 6 回目が終わりました。路面電車が並走する場面は、至近距離で走るのは豊橋だけかと思います。

大阪・堺の路面電車サミットにも出向き、報告をさせていただいたりしております。去年は鹿児島で行いました。

行政が主催している LRT 都市サミットにも協力して、「市電唱歌」を歌いました。

市内の小学生から「こんな市電があったらいいな」という絵を募集しましたところ、900 点ぐらい集まりました。

このようなことが積み重なり、国土交通省から「手づくり郷土賞」で表彰していただきました。

これは、私が 20 年ほど前に描いた絵です。まさに、豊橋のコンパクトシティの広小路をバッテリートラムが走って、電車と自転車と歩行者、そんなまちになったらいいなということです。20 年前に描いたのですが、このごろほうぼうで少しずつ実現してまいりましたが、豊橋はまだこれからであります。

これは、今までに市民の方からいただいた二十何年間かの声です。路線の延伸が、皆さんの大きな願いであります。黒い線が既製の線です。市の方からも発表がありましたように、赤岩口が終点ですが、ここから延ばして環状線に入って、このようなエリアをうまくゾーンにすると、少しいい路線になるのかなと思います。

開設当時から既にこの循環線の構想はあったわけですが、昭和 25 年に残念ながらバスと競合するということでできませんでした。これも、ループ化の 1 つの資料です。

こちらの方に市民病院や総合体育館等が多いものですから、声が多いのはこの路線です。ここまで敷いてほしいということで、夢路線ですが将来延伸をするなら、こんなところが 1 つの具体化の資料かなということで、市民の声を集めたものです。

破線で引いてあるのは、全体を網羅する LRT の路線です。今の電車を想像するのではなく、将来的には自動運転で、しかも軽量で、あるいは運転手がいないような、50 年後、60 年後を想定してのプランです。まちを想定しながらネットワークをつくろうとしていくと、市民の皆さんは燃えてくれます。そういうことで、私どもの「ゆめ路線」の 1 つのアイデアです。

廣畠：どうもありがとうございました。豊橋のシンボルである路面電車応援団である、市電を愛する会の活動状況を報告いただいたとともに、夢を語っていただきました。どうもありがとうございました。

それでは、3 人の地元のパネリストの報告を受けまして、2 人の外部のパネリストの方々に、豊橋市の状況をもう少し正確に知っていただくために、谷口先生、石井課長、それぞれから、お三方の発表に対する感想、質問、コメント等をいただきたいと思います。

まず、谷口先生から、お願いします。

谷口：大変興味深いお話を聞かせていただき、どうもありがとうございます。

伊奈さんから逆に、コメントさせていただければと思います。大変手作り感あふれ

る、しかも先見の明が非常にあったということで、素晴らしいお話だったと思います。

皆さんはどう思われているか分かりませんが、私が思うのは、市電と呼ばれているところです。普通の市電は、ほかのまちでは公共事業的に市がやっているものを指す場合が多いのですが、民間事業さんがやられているもので市電と呼ばれています。市民の方に近いところにあると感じられ、とても民意が高いなと感じました。

先ほど柴田さんが言われましたが、県庁所在地でもないし、観光地でもないし、もちろん政令市でもないわけです。その中で、路面電車をしっかり支えられているのは、私の話の中で都市の格というお話をさせていただいたのですが、同じ人口レベルのまちから見ると、豊橋は格が高いまちだと思いました。今日のお話を聞いて、その意を強くしました。

柴田さんと瀧川さんは、この場でなくてもいいので教えていただければと思うことです。

柴田さんに関しましては、渥美線が維持できたことは、外から見たときにどういうことが理由になっているかとても興味深いところです。恐らくイベントとかをいろいろとやられていると思うのですが、イベントだけではない何かバックグラウンドがあったと思います。そういう情報をぜひ出していただけると、ほかのまちでも助かるところが出てくると思います。

瀧川さんの話は、プランとしては非常にまとまっているというか、要するに攻めようがないというか、突っ込みどころがないのですが、ほかのまちで共通に困っているところは、幹線バスです。路面電車は何とか持つとしても、幹線バスが、ここを幹線ですよと言っても、人が減っていくと撤退せざるを得ないような状況に、中核都市の場合は結構なっています。そういうところをどうやって支えていったらいいかは、中核都市全体の課題になっていると思います。そのあたりで何かありましたら、意見交換ができればなと思います。

以上です。

廣畠：どうもありがとうございました。後でまた、ご質問等も含めてお答えいただきたいと思います。

それでは、石井課長、よろしくお願いいたします。

石井：話を伺っていて、バスと電車の乗降客の減り具合で、バスが非常に減っています。

これは松山も同じで、大変苦労されているのだろうなと思いました。

もう1つは、市の交通局ではない交通事業者さんと市は連携をすごく高めないと、公共交通のサービス維持とか、まちづくりの施策に対して事業者さんの理解とか、事業者さんの収益に対して市の理解があるということで、連携されてうまくやっているのだろうなと感じました。

伊奈会長さんについては、松山にはこういった方はいらっしゃらないので、非常にうらやましい感じです。豊橋を本当に愛しているのだなということで、何年来と活動をされているので、本当に頭が下がる思いです。

廣畠：どうもありがとうございました。

それでは、先ほど谷口先生から、渥美線がなぜ維持できているかと質問がありましたので。

柴田：実は、私もあまりよく分析できていないのです。当然、モータリゼーションに伴って公共交通が衰退していく中で、バブル期というのもあったと思うのですけれども、人口のスプロール化といいますか、豊橋市の駅前から離れた渥美線沿線の方へ人がだいぶ流れたのではないかと思います。本来はご利用が減るところ沿線人口がやや増えて、何とか横ばいでいけたのではないかと考えています。

廣畠：瀧川部長、お願いします。

瀧川：幹線バスの高規格化の件でございますが、今、まさにこの計画でまとめている最中です。今回の計画の中の一番のポイントが、幹線バスの高規格化になるのだろうと考えています。

今まで鉄軌道につきましては、かなりしっかりと、事業者さんや市民団体の方々にやっていただいていますが、バスをその中にどう組み込んでいくかが、今回の取り組みの中の一番のポイントかなと考えております。

そのために、まずは運行本数をしっかり増やすことや運行時間帯を拡大することを考えています。最初は少なめかもしれませんが、それらをしっかりやっていくことによって、バス路線自体が、頻繁に来るものだよということを市民に分かってもらうことが1つあると思います。

もう1つは、利用しやすい運賃体系です。実は、郊外まで行くとかなり高い運賃体系になっております。路面電車はどこまで行っても150円ですが、バスは技術科学大学まで行くとすると4、500円かかってしまいます。例えば、ゾーン制の運賃やま

ちなかに来るような方々への支援、乗り継ぎの割引など、新しい運賃の施策を行政として支援しながらやっていくことが、もう 1 つの側面として必要ではないかと考え、計画の中でどう位置付けていくか考えているところです。

廣畠：どうもありがとうございました。

豊橋市の状況に関しまして、石井課長から市電を愛する会の活動を大変うらやましい、谷口先生から公営ではないのに市民がサポートしているのは、豊橋の格の高さだというようなお褒めをいただきました。

今日のメインのテーマである EST、あるいは多極ネットワーク型コンパクトシティを実現していくうえで、今後どうすべきかという話を、これからやっていきたいと思います。

先ほど谷口先生も少し触れられましたが、プランはよくできていると感じるということですが、本当にこれを実行していくことを考えたときに、私も心配しているところがあります。先ほど、料金体系の変更を考えているという話が、瀧川部長からありましたが、政治からの補助とかもやらなければいけないことも考えられるわけです。

谷口先生のご講演の中で、ヨーロッパはそんなことは当たり前なのにという話ですが、本当にそういうことが日本でできるのでしょうか。あるいは、それをやるためには、何をしなければいけないのでしょうか。こういうことをはっきりさせておかなければいけないと感じております。

今のやりとりを含めて、豊橋市において今後 EST をする、あるいは多極ネットワーク型コンパクトシティの取り組みを進めていくうえで、いいアイデア、あるいはどんなことに留意しなければいけないのか、これから順番にお話しいただければと思います。

谷口先生から、よろしいでしょうか。

谷口：本当にできるのかという話が出ているときに、僕が責任を持ってお答えするのには、豊橋市のことをよく知っていないといけないのです。そういう意味で、私自身、豊橋のことをよく知っているかというと、申し訳ないですが、よく分かっていません。ただ、1 つだけ言えることは、私が今まで豊橋市のまちなかに来たことは、たぶん 2 回ぐらいしかありません。1 回は学会で技科大に行き、もう 1 回は国交省のオフィスにデータをもらいに行きました。それぐらいしか分かりません。

ただ、僕は、一昨日も豊橋に来ています。学生の引率でトヨタの工場見学に連れて行ったのです。岡崎にも来ています。そういうことを考えたときに、豊橋というのは、豊橋だけではないのだろうということが、1 つの大きなポイントになっているのではないかと感じます。

市の話で議論を閉じた方が議論は楽なのかと思うのですが、話は複雑で申し訳ないのですが、僕が 1 つ心配していることは、リニアができたときに豊橋はどうなるかです。裏通りになってしまう可能性が非常に高いのです。そうなったときに、豊橋市の圏域になるところは名古屋の圏域になってしまうことも考えて、拠点とネットワークを広域的に考えて議論されていくスタイルがあってもいいのではないかと思っています。

市のエリアも当然越えると思いますが、恐らく浜松市と広域の議論をされたご経験もあるわけですから、可能性としては、日本の中で一番最初にそういうことができる可能性があるのではないかと思っています。

福岡県、和歌山県など、1 つの市町村を越えて広域にこういうプランをつくらないと、しっかりした拠点とか交通ネットワークができないという議論を始めているところもあります。そういう意味で、広域的な視点も含めて議論を始めることが、長期的に見たときに大事なのではないかと思いました。すみません、すぐできることではないかもしれません。

廣畠：どうもありがとうございました。石井課長、よろしくお願いします。

石井：都市交通マスタープランは、今から実施していくということで、さまざまな合意形成が必要だったり、お金がかかることがあると考えています。

最近、私は松山でタウンミーティングに出ているのですが、車のために道路整備と言われる方は、私よりちょっと下ぐらいの年代の方です。逆に若い方は、車を持ったら金がかかるからということで、免許も要らない、免許を持っているけれども運転したことがないということで、公共交通を入れてくださいと言います。

今からは、そういう若い人の理解があるということで、私よりちょっと下ぐらいの世代の方がもう少し年を取られるとより理解が深められると思いますが、今はなかなか市民の合意形成など、そういう部分では難しいところがあるかと思います。そのへんをきっちりとして、頑張っていただけたらいいなと思いました。

先ほど部長さんから、60 歳以上の方の車のトリップが増えているというお話があり

ました。それは地方都市ではどこでもそうだと思いますが、恐らく免許を保有した人が増えているということでしょう。松山市では、免許返納で公共交通の乗車券を出したりして取り組んでいます。そのあたりも参考にしていただいたらと思います。

廣畠：それでは、柴田部長、よろしくお願いします。

柴田：私は事業者の立場としまして、交通幹線は速達性など、本数が多くて便利な状態を維持しないと使われないものであろうと思います。それを維持するには、市町さまの支援がなければなかなか難しいところであります。

先ほど講演の中にも、まちが黒字とならなければというのがあったと思いますが、この豊橋市が活気あふれるまちになってほしいのです。特に、先ほどから人口減少という暗い話になっていますが、私が心配するのはそれよりもさらに若年層は、どこか魅力あるまちに人口流出していってしまうのではないかと思います。加速度的に人口が減ってしまうのではないかと心配しています。

若年層に魅力あるまちづくりです。具体的なものは私の頭に今はないのですが、先ほどの松山市さんの例などを参考に、とにかく若者にずっと住んでいただけるまちづくりを喫緊に進めていただきたいと思っております。

廣畠：ありがとうございます。伊奈さん、よろしくお願いします。

伊奈：私どもの会もだいぶ前になりますが、各都市を見学しようということで、松山市さんにもお邪魔しました。伊予鉄さんの鉄道部の方に 20 名ぐらいで訪れました。そのときにうらやましいなと思ったのは、将来はこういうふうになるよという地図を配ってくれたことです。

そういうことも含めまして、市民運動をやっていて一番思うことは、計画はイメージ図ではなくて設計図であってほしいのです。すごく実感として感じているところです。

「私の家の方にも、そういう便利なバスが来るのかね」とか、「将来、電車が本当に来るのかね」という感覚で、市民は公共交通を見ているわけですから、そんな構想で、できるだけ地図に落としたイメージを市民に示していくような方向が望ましいのではないかというのが感想です。

瀧川：今、地方の都市には、国の施策の中で、地方をいかに活性化していくのかという課題が投げ掛けられているわけです。その中で地方は人口が減少することもそうなのですが、生産年齢人口が非常に少なくなってきます。例えば豊橋鉄道さんがしっか

りと活躍していただくというのは、そこで雇用が守られるということなのです。

例えば、バス路線をどんどん縮小することによって、バスの運転手さんが少なくてもいいような状態にならないように頑張っていただく、またそれを支援していくというのが、雇用を確保していくことにつながるのではないかと思います。

当然、ほかの産業も豊橋市としては大事ですが、地方の交通事業者さんにしっかり頑張っていただき、雇用をしっかり確保していただくことは、非常に必要なことではないかと考えています。特に今は全国的にバスの運転手さんが減少していることが話題になっていますが、豊橋市としては、バスの運転手さんを育てるための支援制度もつくっています。免許を取るときに交通事業者さんに補助を出しながら、しっかりと免許を取っていただいています。そういうかたちで、雇用をいかに守るかも、市としては大事な施策になってくるだろうと考えています。

もう 1 つは、特に鉄道関係については、施設の老朽化が非常に問題になっています。市内電車も、渥美線もそうですが老朽化し、近々に地震が来るのではないかと叫ばれているこの地域の中で、耐震的な問題で、鉄道施設のリニューアルは緊急な課題ではないかと思っています。

そういうところに、国や県の補助をしっかり入れるような施策展開もしていただけるとありがたいと思います。それについては、市が支援していくことも当然考えなければいけないと思いますが、古くなった施設をどんどん替えていくことも必要な課題だと思います。

廣畠：どうもありがとうございました。いろいろな観点からコメントをいただきました。

セミナーのテーマの方で、もう少し絞っていきたいと思います。EST や多極ネットワーク型コンパクトシティの実現に関して何をすべきか、議論をしていきたいと思います。

ここでフロアから、今までのやりとりを踏まえて、何か質問、コメント等ございましたら、よろしくお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

会場 1：興味深いお話をどうもありがとうございます。地域公共交通に向けて、既製の枠組みもどんどん変わってきています。交通事業者さんが単独でやりなさいという枠組みから、地方公共団体の方々に。自分の問題として取り組みましょうというような動きが、大きな流れとしてあります。本日の豊橋市さんのお話も、松山市さんのお話も、ある意味それに先行的に取り組んでいただいているということだろうと理解

しています。

他方で谷口先生からのお話の中では、カールスルーエで、地方公共団体が交通にかけているお金が市の予算の10%にもなっています。それに比べると日本、豊田市でも0.4%ぐらいだというお話があったわけです。

谷口先生のお話は、国も含めてもっと交通に関して方向転換した方がいいのではないかという基本的なところがあるかと思いました。それはそれで、一役人としては心に受け止めていきたいと思うのですが、現実はなかなか大変だろうと思うわけです。

他方で、自治体さんの立場で、これをやろう、あれをやろうということを積み上げられて、自治体さんの負担もだんだん上げていく方向になるのだろうという感じがしますが、それぞれの市の中で財政負担を増やしていこうという議論を熟成していけるのか、気になるところです。

国の予算の枠組みも、自治体さんの方でコンセプトが変わって、国の制度が後から追い付いていって、制度が変わっている側面もたぶん存在しています。両自治体の方から、コミットメントの深め方と予算の関係で、予算がどう動いていくのか、どのような見通しか、述べられる範囲で結構でございますので、コメントをいただけるとありがたいと思います。よろしくお願いします。

瀧川：私どもの計画部局としては、割合を大きく増やしていきたいという思いはあるわけですが、全体としての財政規模が増えるかというと、そういうものではないと考えております。私どもとしては、都市計画部局だけでこの交通施策を展開するのではなく、例えば福祉サイドや市民サイド、教育サイドからなど、いろいろな部局で交通施策に関する展開をしっかりやっていっていきたいと考えています。

根幹としては、私どもが交通施策としての予算要求をしていきますが、ほかの部局でも、例えば高齢者に対しての公共交通にうまく乗れるような補助を、福祉部門で出していくことも、実は豊橋市ではやっています。大きな課題に対していろいろな部局が提案していき、それを集めると結構大きな割合になっていくという展開を考えています。

今までは都市計画部局だけの仕事でしたが、今後は各部局と連携して、各部局の予算の中でもそういう観点でやっていただきます。例えば、健康部局が歩いて健康にしましょうというときに、公共交通をうまく使いながらということも絡めて、そう

いう施策をやるときに健康部局の予算で上げていく、そういう展開はこれから必要ではないかと思っています。

石井：松山市の場合は、公共交通については、市長はじめ理解がありますので、一定は今後も出していけるという気はしています。ただ、少子高齢化が進む中で、将来、通勤通学のトリップが激減します。通勤通学のトリップが激減するということは、交通事業者の採算が非常に悪くなるのはみえています。都市の交通システムとしてヨーロッパのように税金を導入することは、市民が理解できたらできるわけです。そういうものを醸成できる環境をつくり上げるべきだと思います。

廣畠：ありがとうございます。

会場 2：先ほどのご質問に関連した内容になると思いますが、瀧川部長の資料の中で、60 歳以上の自動車利用者は横ばいですが、比率として増えています。このことは、高齢者の交通事故の増大につながっています。今、豊橋市でも各地でも非常に問題になっていますが、喫緊に公共交通の整備が必要です。

名古屋市は、65 歳以上の方にフリーパスを発行しています。高齢者が簡単に公共交通を利用できる福祉的な施策もされているわけです。豊橋市の中では、福祉を絡めた公共交通施策をお考えになっておられるのですか。

瀧川：先ほども紹介させていただきましたが、今、豊橋市は、70 歳と 80 歳以上の方々には、福祉乗車券を提供しています。そういうものの拡充も、今後やりたいと考えています。これは都市計画部局として、そういうものを支援していきたいと思っています。

先ほど言われた 60 歳代の免許を持っていらっしゃる方々は、若いころから車に乗りたい、車で生活したいというライフスタイルの方々で、60 歳になっても車での生活スタイルの方が格好いいし、その方がいいと思っています。そういう市民意識をどう変えるかというのが 1 つです。

もう 1 つは、公共交通を優先していくことになると、車の方が少し不便になります。例えば、何車線かで走っていた道路の車線数を減らし、車に少し控えていただいて、そこに路面電車を走らせることになると、車の便利さが少し狭まります。そういう状態になることを、市民が理解できるかどうか、市民意識の変革が非常に大事なところになってくるのではないかと思っています。

会場 2：まさにそれが、車と公共交通の共存システムをどうつくるかでしょう。先ほどの松

山市のお話ではありませんが、2 車線を 1 車線にするといっても歩道を確保していくとか、具体的な計画があるのでしょうか。これからどうすみ分けをしていくかということではないかと思っていますが、いかがでしょうか。

瀧川：具体的にどこということはまだないですが、実際にはまちの中で、例えば広小路通りなどでは、一方通行にするなどの取り組みをしたいという議論は、20 年ぐらい前から地元でしています。しかし、自分の家の前に車を留めたいという思いの方が強いので、実現していない状況です。

松山市さんは、そこのところで非常に苦労されて、その地域の方々と話し合いをされながら、そういう方向に持って行ったというのは、私どもも非常に勉強させていただくところかなと思います。

廣畠：松山市さんの場合はなぜそういうことができたのか、補足いただけますか。

石井：よく聞かれるのですが、1 つ目のロープウェイ通りをしたときは、高齢の商店街の会長さんがいらっしゃいました。朝 5 時から起きて 500m の商店街を毎日掃除するような方で、みんなはその人に反論できないような地域に貢献されている方です。その人は旧日本軍に入っていた人なので、このまま衰退していったらいけない、お上に盾突いたらいかんと言ってくれまして、できるようになりました。半分笑い話みたいなのですが、キーマンがいたということです。

社会実験は、1 つ目が終わるとその成功例をみんなにお伝えできるので、2 つ目をするとき、3 つ目をするときの合意形成は比較的早かったと思います。

廣畠：最初をいかに突破するかで、松山市さんの場合は特別な人材がいたというラッキーな状況にありましたが、そういう特別な人がいなくても、システムとしてやるために何をすればいいのかが分かるとやりやすいと思うのですが、このへんはいかがでしょうか。

石井：実際は、計画ができて社会実験するまでに 5 年かかっています。5 年と言っても、2 週間に 1 回、多いときは 1 週間に 1 回のペースで地元との話し合いを行いました。毎晩 5、6 時ぐらいから始まって 11 時ぐらいまで、4 年間か 5 年続けて根気負けしたところもあるようです。そういう苦労をしながらやってきました。

廣畠：とにかく頑張るしかないということですね。どうもありがとうございました。

これまでの議論を踏まえまして、各パネリストの方々から言い足りなかったこと、あるいは会場の参加者に向けてのメッセージなど、何でも結構ですので、ひと言ず

つお願いしたいと思います。

谷口先生からでよろしいですか。

谷口：EST やコンパクトシティが本当にできるのですか、と言われることが結構あるのですが、私自身の答えは、「あなたがそう言っていることが素晴らしいのです」と言うのです。私自身は、こういうテーマに博士論文のときからですから、30 年前で誰も興味なかったですが、今はこんなセミナーができるのです。ものすごく速い速度で変わっているというのが、私の正直な感想です。

法律や助成のお話は、僕は基本的には信用しません。それを言い訳にする人がいるからそうなるわけです。本当はそうではなくて、そうしないとまずいと市民の方が思われることが一番大事だと思っています。マリー・アントワネットの時代には家にトイレはなかったと言いますが、ベルサイユ宮殿のところで淑女が立ちションをしていたわけです。そういうのは当然の世界だったわけで、下水道などがなかったのが当然の社会でした。しかし、今はあるのが当然になっています。

広がって住むことは地球環境にとって悪いことなのだ、立ち小便しているのと一緒のことなのだと、皆さんが感覚として思われるようになれば変わると思います。流れは、そういうふうになってきていると思っています。

廣畠：ありがとうございました。

石井：地方の公共交通の利用促進、持続可能なコンパクトなまちづくりというのは合意形成が難しく、市民に理解を求めていくのは大変だと思っております。

今まで、車の方は渋滞するなどで課題解決型で説明してきたのですが、最近地元の説明会では、将来のあなたの生活の質を高めるための備えなのですよという話をよくします。東日本大震災後、テレビでよく「備え」という言葉が言われるわけです。市民を説得していく意味で、「今、備えないと将来このまちは駄目になりますよ」という言葉を使わせてもらっています。

以上です。

廣畠：ありがとうございました。

柴田：公共交通を利用していただくと環境にも優しいということですが、たくさんの方が乗っていただいたうえでの話です。この辺りは人口減少が始まっておりますが、最近では、弊社の渥美線の田原市域の定期外収入がかなり落ちてきております。そういった傾向が既に現れています。最初にお話ししましたように、弊社は沿線市町さ

まと運命共同体であり、にぎわいがなければ存続はあり得ません。今後、沿線市町さまと協力して、努力してまいりますので、皆さまもできうる限り出歩いていただいて、その際は公共交通のご利用をお願いいたします。

廣畠：ありがとうございました。では、伊奈さん。

伊奈：公共という二文字を本当に真剣に考えないといけないわけですが、そこのところで、私どもも活動を継続していくことが大事だと思っております。

例えば、私どもに寄せられる声を 1 つだけ紹介します。辛口で申し訳ないのですが、僕は全国に絵を書きに行きますが、豊橋市の路面電車のセンターポールは一番美しいと思います。ただ、電灯が上に 3 つついているわけですが、最近それが 1 つになりました。

長年活動をしてまいりまして、鉄道事業者、あるいは公共交通事業者の方たちのご苦労はすごく分かりました。目に見えないところにすごくお金がかかるわけです。従って、センターポールのあの美しい明かりも節電のために、あるいは節約のために消しているのが現状でしょう。

全部、鉄道会社さんが支払っているわけですが、都市の美観からいうと、みんなのまちです、みんなの美しさです。国道 1 号線を大勢のバスやトラックが通るわけですから、豊橋っていいまちだなという第一印象が大事です。そういうことから言うと、ライトアップもいろいろなところでやられているみたいですが、せっかくある明かりだから、3 つつけて、公共性みたいなものをお互いに感じ取りながら、多少市民税を払ってもいいのではないかという合意ぐらいは取れるのではないかと思います。

そんなことで一歩一歩ですが、理解をしつつ実現を目指して歩んでいきたいなと思っています。市電は市民電車の略だと考えて、行動していきたいと思います。

瀧川：先ほど、私どもが発表した計画につきましては、あまり指摘するところがないと言っていただきましたが、結局は、いくらいい計画をつくっても計画の中身をいかに実行するかが一番大事です。

今回の計画の中にもさまざまな施策が展開されているわけですが、そういうものを進めていくために、鉄道事業者さん、それを支えていただく市民の皆さんといかに一緒になって頑張っていけるかが一番の課題であると思っています。ぜひ皆さんと協力させていただいて、計画の実現に向かって取り組んで行きたいと思っておりま

す。

廣畠：計画を立てただけではしょうがないので、いかに実行していくかです。先ほど石井課長さんからありましたが、粘り強く頑張っていくことで、よりよい豊橋市の交通が実現することを願うものであります。

あまり本質的なところまで踏み込めなかった部分がありますが、これでパネルディスカッションを閉じたいと思います。どうもありがとうございました。