

TOKUYA TIMES

とくや
タイムズ

Now

<http://ito-tokuya.com/tokuya>

伊藤 とくや

Autumn, 2008 vol.6

マチ
豊橋を元気に!『都市交通とまちづくり』

人口 36 万人のスペイン王国ビルバオ市を走る低床式 3 連接路面電車【トラム】。起動敷内緑化や、バリアフリーなホームづくり、そしてアイデア満載の発券システムなど最新技術に溢れている...

第 6 号発行のご挨拶

9月議会の一般質問のテーマは豊橋を元気にする『都市交通とまちづくりについて』です。

豊橋市の「まちづくり」、さらに広げて東三河の「まちづくり」を考えるうえで、都市交通、公共交通の充実が最重要な要素。しかし、ご存知のように、私たちが自ら選んだライフスタイルは、現在のマイカー社会と、結果としての公共交通の衰退です。

しかし、少子化、高齢化というよりは超高齢化と、それにとまなう人口減少の時代を迎えるなかで、郊外への過度な開発等を抑制するとともに、現在までに蓄えた社会資本を上手く利用する「コンパクトシティ」が豊橋に求められています。またさらに拡大して、東三河生活圈全域をコンパクトシティ化するのならば、本市を始め東三河の周辺都市をつなぐ都市交通が、なかでもとりわけ活性化された公共交通が求められます。本市では、今冬クリスマスのLRVの導入や、東山地区地域生活バス・タクシー実証運行など、一方では明るい兆しも見受けられますが、数年来の路線や系統の廃止といった事業の見直しを進める中で、安全運行のために不可欠な技術の継承への懸念が顕在化するなど、交通事業者の自助努力もそろそろ限界に近づきつつある様子も見受けられます。さらに、本市が東三河5市の中心として機能するためには、公共交通の結節点である中心市街地の活性化は不可欠であり、さらに人や自転車といった、もっとも身近な交通手段にやさしい施策も必要です。

さて、ヨーロッパの諸都市は1970年代のオイルショック時代には、中心市街地が疲弊し現在の日本と同じような状況にありました。しかし、自動車交通をコントロールし公共交通や自転車など自動車に変わる交通を強化するとともに、歩行者にとって歩きやすい「歩行者中心のまちづくり」をすることで、中心市街地を持続的発展可能な都市へと転換させた実績があります。

...持続的に発展する『豊橋』を目指して...

問題【1】 地域公共交通の活性化・再生への取り組みの新しい動きについて

Q(ア) 豊橋鉄道東田本線に導入されるLRVをはじめ、市民の「市電」に対する思いを本市はどの様に捉え反映して行くのかについて伺う

こたえ 多額の寄付に感謝している。路面電車には、本市のシンボルとしてまちづくりへ活用、中心市街地の活性化、地球温暖化対策といった幅広い役割がある。市民のニーズを的確に汲み取り、活性化や利便性を高めるとともに、他都市に誇る本市の貴重な財産として有効に活用を図りたい。

おもい 1970年代には、駅前-市民病院間、「柳生橋線」を廃止するなどしたが、82年には井原-運動公園前間、98年には駅前電停の路線延長、2005年には駅前大通に新電停が新設、各地で路面電車が環境負荷の少ない交通機関として見直されるが構想段階にとどまる中、珍しい例といわれた。市民の次なる思いはやはり路線延長！先ずはかつて路線があり、レトロ電車が展示される「こども未来館」までの延伸等の検討を強く願う。

Q(ウ) 郊外部の路線廃止など未だに路線が廃止される状況について伺う

こたえ ガソリンなどの燃料高騰などにより多少の状況変化は見られるものの、バスの利用者は減少傾向にある。バス運行事業者にとっては、利用が少なく企業経営を圧迫しているバス路線については収支改善を目的として、廃止を含むバス路線の見直しをしていると認識している。

2回目 不採算等の理由によって、一度廃止されたバス路線は、再開には困難をとまなう。利用者である市民への啓発について伺う

こたえ 「バスの日」のイベントを始め、わかりやすい時刻表や公共交通マップの作成・配布・インターネットを利用した乗換え・運賃情報の提供などに努めている。

おもい 「公共交通バスが便利な豊橋」の実現は可能、強く希望する。

Q(イ) 東山地区で開始された「地域生活」バス・タクシー運行による現状と課題について伺う

こたえ 長年の取り組みの結果実現した、本市では初めての地域住民、事業者、行政の3者による協働の公共交通の実証運行。居住密度が低い上に、路線バス廃止からかなり時間が経過し、公共交通以外の移動が定着しているところからのスタートにより本格運行へは利用者の確保が課題。

おもい 東山地区の地域住民の「おもい」が中心となって、事業者、行政の3者協働により始まった実証運行。

残された一年半のなかで、状況を見つづニーズを捉えより良い形をつくり利用者を確保することで成功事例とし、さらに「地域生活」バス・タクシーを求め地域などへ紹介し広めることで、本市の市民が必要とする公共交通が再構築されることを大いに期待する。

Q(エ) 『歩行者中心のまちづくり』と中心市街地活性化について伺う

こたえ 自動車での来街者は、公共交通の利用者に比べ滞在時間が短く、回遊も少ないといわれ、中心市街地の活性化には、公共交通で訪れる人を増やし、歩きやすく回遊しやすいまちづくりをしていく事が効果的である。しかし、現在中心市街地には3,300台の時間貸し駐車場があり、この駐車場を利用して目的地に行く人や、自動車を店舗付近に駐車して短時間で買い物をする人など、多くの人が中心市街地に訪れていることから、商業者の多くは自動車による来街への期待は大きく、中心市街地へ流入する自動車交通のコントロールについて合意形成が必要不可欠。

おもい 「中心市街地における自動車交通量と商業者意識に関する調査」では『市民の意向と商業者の立場を考慮することが重要』と結論づけている。改めてこの質問をさせていただく。

問題【2】 都市交通の現状と課題について

Q(ア) 『地域公共交通の活性化・再生への取り組みのあり方』では、地域公共交通活性化協議会を最初に設置すべき重要な組織と位置づけている。それに先立つ『豊橋市公共交通検討委員会』の現在までに至る活動と提言について伺う

こたえ 公共交通検討委員会の活動と提言については、市民、利用者の視点に立った意見を集約するため交通事業者や行政が入らない公共交通検討委員会を平成 16 年度に設置、平成 17 年には「すべての人に優しく」、「それぞれの地域にあった」、「市民・事業者・行政が連携・協働した」、「あらゆる面で持続的発展が可能な」公共交通をつくるという四つの提言がまとめられた。

おもい 市民・利用者の視点の集約による公共交通検討委員会の提言を基に、市民・利用者、交通事業者と行政を加えた市民協働による地域公共交通活性化再生協議会での使命は、本市の将来における都市づくりの骨格であり、さらに時間は限られている。中心市街地活性化協議会など他協議会等との連携をはかり、豊橋を持続的発展可能な都市にしていこうと大いに期待する。

Q(イ) 少子化・高齢化、さらに人口減少の時代を迎える中での公共交通について伺う

こたえ 少子化・高齢化により、公共交通の利用割合の高い通学・通勤人口が減少していることに加え、今後人口減少することも予測されている。一方、高齢化により自動車を使えない高齢者が増加するため、その移動手段を確保することも課題であると考えている。

2回目 少子化、高齢化さらに人口減少の時代を迎える中での公共交通の課題については一定の理解をした。端的に、その課題の克服を伺う。

こたえ 公共交通のサービス水準を高め、コンパクトな都市づくりとあわせた公共交通で移動しやすい都市交通体系を目指したい。

おもい 公共交通の衰退は、私達自らが選択してきたマイカー中心のライフスタイルの結果。しかし、少子化・高齢化、超高齢化社会を迎えるなかで、コンパクトシティに代表される、比較的自動車依存度の小さい、公共交通が成り立つ都市へと本市の都市計画をすすめることが大切。まちに個性、まちづくりには中心市街地・商業地・工業地・農地・住宅地・公園・自然のメリハリを希求するとともに、まちを内に外に繋ぐ公共交通の活性化を願う。

問題【3】 東三河合併も視野に入れた生活圏を繋ぐ将来の公共交通の広域連携について、近隣自治体との連携とともに公共交通を確保するために果たすべき役割と、進捗について伺う

こたえ 本市は東三河の経済、産業の拠点になっており、特に中心部には豊橋駅始め多くの都市機能が集中、広域的な交通の拠点。豊橋駅において異なる公共交通間の乗換えや利便性を高めて交通の結節機能を強化することや、広域バス路線を連携して維持することに取り組んでいる。

2回目 都市間を繋ぐバス等においては、人口密度の低い都市と都市の間で極端に稼働が落ちる。他都市との協力は不可欠では？

こたえ 東三河の交通担当者で構成している連絡会議を通じ、他都市との情報交換を行い、広域公共交通施策に取り組んでいきたい。

おもい 名鉄蒲郡線について前払いシステム対応除外、廃線への伏線かと近例を聞く。路線バスも近年において同様の見直し・廃止がなされてきた。本市の今後における、隣接市町と連携した公共交通の確保の取り組みに大いに期待してこの質問を終わる。

問題【4】 「市交通局」を有しない本市の公共交通の課題と対応について伺う

こたえ 民間の交通事業者により公共交通が運行されることは、比較的少ない予算で効率的に公共交通を確保できることや、複数の自治体にわたる公共交通がスムーズに確保されるといった利点もあるが、採算性が優先されることから生じる課題もある。このような課題に対応するため、昨年 10 月「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行され、市民、行政、公共交通関係者で組織する協議会を設立するとともに協議会の合意による施策実施が可能となった。この制度を活かしたい。

2回目 支援方策について整理すると
 ① 地方自治体が施設を保有する上下分離型、
 ② 地方自治体が資産の一部を保有する方式、
 (※市電の路線延伸ができる可能性がある)
 ③ 地元自治体が施設の整備費や運営費を負担する方式など地域の実情に応じていくつかのパターンがある。全てを纏める形で、本市はこれからの地域公共交通の活性化に向けて、今後どのような取り組みでいくか伺う。

こたえ 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行された。以前の公共交通を支援する立場から、地域公共交通の活性化に取り組む主体としてその役割を果たして行きたい。

おもい 名古屋市交通局との比較をするなかで、公共交通を促進する施策においては、各種割引チケット、公共施設等の割引、観光政策との融合など総合的な事業促進をしており、まだまだ多くの打つ手がある。

それ以上に、考えるべきは名古屋市民が経営努力を強く望む一方、公共交通の整備を強く望み支援していること。いふならば「尾張名古屋は城でもつ。元気な名古屋は公共交通でもつ」。本市の公共交通を側面より支援する立場から、活性化へ取り組む主体への役割に期待する。

市電についてひとこと。平成 10 年には、豊橋駅周辺の再開発にあわせて、駅前まで路線が延長された。これは建設省の「路面電車走行空間改良事業」の適用第 1 号。そして本年は、低床式車両 LRV の導入によって、市電がノスタルジーの対象から環境の時代への象徴と変化する年。

本市が公共交通について他市に優る自慢をするならば、路面電車と共に生きることを前面に打ち出した会社「豊橋鉄道」と、「とよはし市電を愛する会」など、ころから市電を愛する豊橋市民ではないだろうか。



人口 27 万人のポルトガル共和国ポルト市の METORO (メトロ) は、旧市街のごく中心部のみでは地下を走る地下鉄だが、ほかでは速度を落として地上を走る次世代型路面電車。19 世紀に造られたドン・ルイス I 世橋は自動車橋から路面電車専用橋へ！

“TOKUYA TIMES” 編集後記

世界は平和で安定するとおもわれた 21 世紀ですが、政治・経済は大きく揺れており、わが国も同様です。

その様な時代だからこそ、知恵と汗と協力で未来を切り開き、持続的発展可能な豊橋を創らねばなりません。力いっぱい頑張ります。ご意見お待ちしております！

市政報告会のご案内

平成 20 年 11 月 18 日 (火) カリオンビルにて、

午後 3 時～4 時 海外視察・市政報告会第一部

午後 7 時～8 時 海外視察・市政報告会第二部

今回は、スペイン・ポルトガルの海外視察と 9 月議会の報告と 12 月議会に向けての内容を中心とした市政報告会です。是非お越し下さい。

発行

伊藤とくや事務所
 豊橋市松葉町 3-70
 FAX: 0532-56-5521
 TEL: 0532-57-4192
bbito@mx1.tees.ne.jp
 携帯: 090-3855-9696