

# 基調講演「豊橋のまちと交通の今、そして未来へ」

豊橋技術科学大学 建築・都市システム学系准教授 松尾 幸二郎

ただいまご紹介にあずかりました、豊橋技術科学大学の松尾と申します。本日はですね、こういった機会をいただきありがとうございます。今、森先生からですね、大変素晴らしいご講演をいただきまして、私最初緊張していたんですけどもいろいろ和やかにお話いただいたのでなんか緊張も取れて、すごく話しやすいという感じになりました。私からはですね 15 分ぐらいお時間をいただきまして、この後半のパネルディスカッションで議論するのに当たって、豊橋の現状を把握して、かつ私の考えるこんなことができるんじゃないかなというのを一部だけご紹介して、パネルディスカッションに繋がればいいかなと。そういった役目を仰せつかっているという形になりますのでぜひよろしくお願いいたします。

皆さんご存知の通り、豊橋、実はすごく多様な公共交通機関があります。一番大きいところでいうと新幹線ですね。それから JR、名鉄ときて市内を走っている鉄道、渥美線ですとか市内電車、それから路線バス、あとコミュニティバスでちょっと小規模のバスとかタクシー、デマンド交通とか渡船もありますという形ですね。



### 自己紹介



**所属・専門**  
豊橋技術科学大学 建築・都市システム学系  
交通工学、交通計画、交通マネジメント  
(土木計画、都市計画、地域計画)



**出身**  
長野県上伊那郡辰野町  
JR飯田線で一本 (片道9時間35分)

私はですね、出身は飯田線の豊橋、終点ですけど反対側の北側の終点の長野県の辰野町というところが出身で豊橋から1日に何本か直通が出て6時間半かけると帰れるというそういう意味では非常に身近なところ。今はもう豊橋市民になりまして、市電の近くに住んでいるという形です。



特に地域内を移動するための路線というのは特徴は豊橋駅を中心に放射状に出てるということで、渥美線が15分に1本、片道ですね、そのぐらい鉄道が出ているのとそれから市電が7分に1本、ちょっと最後の方は15分に1本ということになります。それからバスがピーク時間は15分に1本出てる所が多いですね。日中は30分に1本とか60分に1本ぐらい、それから今デマンド交通は6便程度出ているということです。

この放射状というのはちょっと特徴的ですね、またこれがどうなるかというのが後に出てくる形になります。こういったいろいろ公共交通あるんですが、やっぱり他の地方都市と同じようにですね、ずっとこれは1952年ぐらいからの公共交通の利用者でバスもずっと下がってきてしまっていて、市電も下がってきた。渥美線はある程度維持をしているという形で、コロナ禍前はいずれもですが、路線もちょっと頑張って少し伸びたという形になります。やっぱりコロナでガツンと落ちてしまったと。なかなか戻ってこない。一応ちょっと戻ってきたんですが実は朝夕は戻ってきているんだ

けど、日中がなかなか戻ってこないというのが特徴になります。



こういった厳しい状況ですね、長期的に減少してきた背景には、やはりこの自家用車の利用がかなり進んできたこと、これはもうあの全国的にどこでもそうなんですけれども、そういうところがあります。今でもですね、ちょっと開いてきて大体平日の移動のうち自家用車の底の移動が7割を占めます。公共交通での移動は6%ですね。休日はもっと自家用車がやっぱり多くなりまして85%、公共交通は3%というような形になっております。

**自動車はとても便利ですが、「依存しすぎると」困ることも**

**個人的な側面**  
燃料費高騰、健康面など

**社会的な側面**  
渋滞、交通事故、環境問題、公共交通の衰退

交通渋滞 地方の公共交通の衰退

自動車はですね、やっぱりとっても便利で非常に使いやすく移動もしやすいというものにはなりますが、ちょっと街がですね自家用車の移動だけに依存をしてしまうといろいろと困る面も出てくるということがあります。

個人的な側面で言うと、最近燃料費がやっぱり結構上がってしまっているということで大変ですし、健康面で言うと車ばかり使ってなかなか体力が落ちてしまうということもあるだろうと。あとは社会的な側面としては渋滞の問題、事故の問題、環境の問題、それから公共交通の衰退という問題があるというふうに思います。

なぜ自動車依存が進んでしまうのかということ、それは単純に、まず自動車非常に便利なものだと思うんですが、それが進んでしまうとやっぱり街がだん

だんと自動車のための街に変わってきてしまうということがあります。

**なぜ自動車依存が進む？**

自動車依存が進むと、  
「まち」が自動車のためのまちに変わってしまい、それがさらに自動車利用を加速させる

訪問者の減少  
お店の減少  
まちなか

駐車場広くて無料！！  
郊外

それがさらに自動車利用を加速させるとよくあるのがこれはあくまで一例ですけども、郊外に大きなショッピングセンターができると、そこは基本的に駐車場広いですし、無料になりますので、なかなか従来のまちなかですね、多少駐車料金がかってしまったりするっていうところに比べると非常に行きやすいですし、駐車もしやすい、買い物もしやすい、ということです。そっちに人が流れてしまうと、まちなかの方が訪問者が減少して、なかなかお店の方も成り立たなくなって減少してしまっていくということですね。さらにそれで街中の魅力が減ってしまって、もっと郊外に行くようになってしまっていく、こういうのがこれまでもずっと起きてきたようなことになります。

**自動車が利用できない人にとって、まちなかの衰退は大きな問題**

- せっかく公共交通で行ける豊橋のまちなかの魅力の減少  
→やがては豊橋に住んでいて楽しくないと思えなくなるかも
- 自動車が自由に使えないという人にはもちろん子供も  
→子供が豊橋に魅力を感じなくなったり、将来も豊橋に住みたいと思わなくなってしまうことは避けなければ
- 今、自動車を利用できる人も、いつ利用できなくなるかわからない  
→いざ公共交通を利用しようと思ったら魅力的なまちがない、ということもあってほしくない

今みたいな郊外にショッピングセンターがあることは、別にそれ自体が悪いことではないと思ひまして、自動車で行く方にとってはこれ全然非常に便利で楽しいところだろうというふうに思いますが、一方でですね、ちょっと自動車が利用できない人のこと、その身になってみると、やっぱり街中が衰退してしまうというのは非常に大きな問題だろうというふうに思います。それは自動車が利用できない人にとっては、せっかく公共交通で行ける、その人にとっては移動で行けるという豊橋の街中

の魅力が減少してしまうのでやがては豊橋に住んでいても楽しいと思えなくなる可能性もあります。特にこの利用ができない人というのは、中には子供、小学生中学生高校生生ぐらいまでっていうのが含まれますので、子供が豊橋に魅力を感じなくなったり、将来その結果として将来豊橋に住みたいというふうにならなくなってしまっているのは絶対に避けないといけないというふうに思います。それからこういった自動車が使えない方の普段の移動は、実はちょっとここには示してないですが7割ぐらいが送迎、休みの日ですね。平日は実は7割ぐらい送迎っていうところありますので、これは送迎する方の時間というのも、そこに使ってしまうという状況もあります。

それから最後まで大事なんですが、自動車は今利用できる人も、いつ利用できるか、なくなるかわかんないってことがありますね。よく想定されるのは高齢化、誰もが直面する高齢化という問題がありますが、それだけではないというふうに思います。例えば、怪我をしながら車運転できなくなってしまったりとか、場合によっては果敢にビジネスにチャレンジして、ちょっと失敗しちゃって、なかなか車ももう手放さないといけないなんていう状況になったときにもあると思います。そういうときに、いざ公共交通を利用したいというふうに思ったときに、その公共交通で行った先に魅力的な街がなかったら、これは困ってしまうということになります。



今豊橋で自動車を利用できない人ってどのくらいいるかというふうに示しますと、2023年のデータで言うと、まず運転免許なしの持っていない方の人口、5歳以上の全部の人口ですけれども27%、10万人ぐらいですね。それから私の調査です、わかっているのは持っていて、免許を返納したいけどできないという交通がなかなか便利じゃなくてできないという方が大体6%ぐらい高齢者の中でいら

っしゃいますということで合わせると33%ぐらいが自動車を利用できないか、できる限り控えたいという、そういう方になります。

今回ちょっと未来のことも考えるということで将来どうなるのかというのを計算してみましたいろいろ状況は変わるんでしょうけど、ある程度同じような想定をして計算すると、まず人口は全体で30万人まで減るというふうに予想されていますが、そのうちですね、運転免許がない方は27%そんなに変わらないですけども、できるだけ運転を控えたい、あるいは免許を返納したいという方がさらに増えるということで今後もこの中で自動車を利用できないという方はもっと増えるだろうということが予想されます。

**では今、未来に向けて何をすべきか**

「皆さん、自動車ではなく、ぜひ公共交通を利用してください」  
と伝えたいわけではありません

なぜなら自動車での移動が悪いわけでもないし、無理にやったら長続きはしないからです

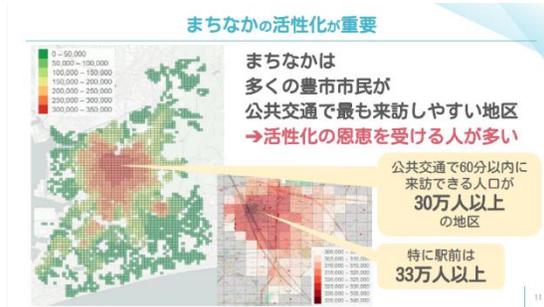
そうではなくて、

「自動車を利用しても、利用しなくても楽しく過ごせる魅力的なまちにするためにはどうしたらいいかを考えて、未来に向けて実現していきましょう」  
と伝えたいです

ということで、ここから未来に向けて何をすべきかというのを考えたいと思いますが一応私、ここで言いたいことはですね、皆さんぜひ自動車じゃなくて公共交通を利用してください。維持していきましょうということを伝えに来たというわけではなくてですね、何でもかという、無理やり公共交通を利用してもらったところでなかなか長続きしないだろうと。もちろんこれ生活スタイルがそれに合えば長続きするということにはなりますが簡単ではないと。それ以前にですね、自動車を利用してもいいし、利用しなくても楽しく過ごせる魅力的なまちにするためにはどうしたらいいかを考えて未来に向けてここですけれども、考えるだけじゃなくてやっぱり実現をしていきましょうというところですね。思います。

魅力的なまちをどう考えるかなんですけれども、まず先ほど森さんのお話にもありましたが、考えるのは中心市街地ですね。まちなかが元気で楽しく魅力的であることが非常に重要だというふうに思います。あの森さんの中で地価というところもできてきましたけども、あの別の視点で見るとですね、豊

橋の場合、放射状に公共交通ネットワークがありますので、実はこの赤く塗られているところは豊橋全域からどのぐらい行きやすいかを示しています。



この駅周辺というのは、60分以内に公共交通で、行ける人口の数が30万人以上のところになります。さらに街中の駅周辺のここですね、この辺りというのは33万人以上。つまり、公共交通を使ってもこのエリアってのは60分以内に行ける、これはあの待ち時間とかも含めてです。待ち時間とかも含めて60分以内に行けるという人口が37万人中33万人いるっていうことなんです。ということは、街中が魅力的になれば、その恩恵を受ける人口が非常に多いってことを示しています。



そうですね。まさに公共交通のネットワークがあるからということになります。街中が今度元気になると、そこに行く人が増えれば、そこに行くための交通というのがもっと充実していきますので、今度は公共交通というのは、行くだけでなく帰る往復便って大体ありますので、行く方が充実すると帰る方も充実するので、逆に言うと駅を経由して他のところに行くというのも充実してくる、便利になってくるということがあるかと。

ということでやっぱりまちなかをちょっと中心にまずは考えていきたいなというふうには思っています。そうなったときに、街中が魅力的になるってどういうことかというのを考えますが、皆さん姫路駅

行ったことある方いらっしゃいますかね。姫路駅、今こういう状態です。



これ駅を出て、姫路駅も新幹線降りたらそのまま水平移動で行けるんですが、駅を出たら、ばあっと歩行者のためのまず広場・空間が広がっていて、その先に姫路城がパンと見えるような設計になっていて。行っていただくとわかるんですが、歩行者にとって広いと思うし、魅力的だというふうに感じます。実はこれ、以前はこういう形でした。なので駅出てすぐ、交通のためのロータリーのようなものがあって車線も3車線ずつありますね。

これ今は片道1車線ずつしかありません。ちょっと路駐できるところもありますけど、これ何でこういうことができるかという、実はこの辺りの区間ってよく見ていただくと、タクシーとバスしかないんですね。これは一般の車はここに入れないようにしたんです。一般の車入れないようにして、一般の車はちょっと横の方にですね、止めれるところ用意してあるんですけどもここはもう入れないということにしてあります。



そうすると何がいいかというと、街中に人を運んでくる、あるいは人に来るといときに、自動車で来ようと思うと、これだけのスペースがですね、50人が移動するのに必要な空間です。車が移動するのに大体50人、日本の場合だと1車両に平均で1.2人ぐらいしか乗ってませんので非常に空間

を使うということになりますが、公共交通機関、市電で来ると、これだけのスペースで来れます。ということは、二つ大きな利点で整理できると思いますが、まず公共交通は街中の賑わいの源となる多くの人を運んでくれるということ。それを運んでくれるので、逆に街中の空間を車じゃなくて賑わいのための空間に有効活用できるってところですね。それをうまくやったのが姫路駅前というふうに見えるかと思えます。

それから似たような事例ですね。松山にある花園町通りってところがありますが、ここ今こんな感じの空間で、路面電車が豊橋と同じように中央を走っていて、車の車線が1車線ずつあります。



これは以前こういった形でした。このときは車の車線が2車線ずつあって、ちょっと歩行者の空間が狭いということでしたけども、やっぱりここも交通量がだいぶ以前よりも少なくなってきたこともあったのと、歩行者のための空間にしよう、シンボルロードにしよう、ということで車線を一つ減らしてその分、歩行者空間を広げているいろいろ賑わいのイベントもできるようにしたと。

その結果ですね、この歩行者の交通量がリニューアル前に比べて2倍になったということもあります。これもまさにここに路面電車が通っているので、ここに来るお客様多くは路面電車で運んでくれば良いということになりますので、車の空間はそんなに必要ないよということになるかと思えます。



さて、似たような空間で豊橋の駅前大通りあるかと思えます。今は車の車線非常に多いですね。もちろん歩行空間もですね、他かなり最近では充実してきていると思いますが、やっぱりまだ車の為の通りという印象は非常に大きいかと思えます。



実は最近ですね、豊橋のまちなか未来ビジョン、まちなか未来会議という会議体がこの辺りの民間かつ市民が集まってやっている会議がありますけ



ども、そこで駅前大通の歩行空間「ジョイスプロジェクト」というビジョンを作りました。ビジョンの中にこのプロジェクトが一つ入ってるってことですね。

それはこの駅前大通りをやっぱり歩行者の回遊のための空間にしていこうと。そのときに移動としては路面電車とか、できるだけ公共交通的なもので移動するというで空間を有効活用しようということですね。かつ、ここが魅力的になることで公共交通で来ようという人が多くなるという、そんなようなイメージですね。これなんか難しそうに見えるかもしれないですが、ちょっと計算してみるとできるかもしれませんという感覚は持ってます。

ここを通らなくても国道を通って移動ができますのでここは実は通過のために使わなくてもいい空間かもしれない。それから昔よりもかなり交通量減ってきてる。それからちょっと簡単に計算しても1車線ぐらい減らしても交通は処理できるということもありますので、もしかしたらできるかもしれないなんていうなことも思ってます。

豊橋の公共交通を  
重要な社会基盤として活かして  
魅力的なまちづくりを目指し  
そして実現しましょう！

このあと

そんな議論をたっぷり！



ということですね、ちょっとあくまで1アイデア  
をご紹介差し上げましたけれども、やっぱり大事  
なのは森さんも言われたようにですね、公共交通  
を街の重要なインフラ社会基盤として捉えて、そ  
れをどうやって活用してまち作りをしていこうかっ  
ていうのを考えることかなというふうに思います。  
この後ですねそんな議論たっぷりとできるといい  
なというふうに思っております。では私からは以上  
となります。ありがとうございました。