

パネルディスカッション

「2050年の幸せな未来のまち、「豊橋」を語ろう。ーその時、公共交通は。ー」

パネリスト	森 雅志	富山大学客員教授・非常勤講師 京都大学非常勤講師
	浅井 由崇	豊橋市長
	神野 吾郎	豊橋まちなか未来会議会長
	高須 博久	とよはし市電を愛する会
	松尾 幸二郎	豊橋技術科学大学准教授
	小笠原 敏彦	豊橋鉄道株式会社代表取締役社長
コーディネーター	高橋 大輔	東三河地域研究センター常務理事

司会

それでは、ただいまより、「2050年の幸せな未来のまち豊橋を語ろう、そのとき公共交通は」と題しまして、パネルディスカッションを開催させていただきます。まず初めに出演者の皆様をご紹介いたします。



皆様から向かって舞台左手より東三河地域研究センター常務理事、高橋大輔様でございます。高橋様には、このパネルディスカッションのコーディネーター役をお願いしたいと存じます。続きまして、パネリストの皆様をご紹介いたします。皆様の向かって左手より先ほどご講演いただきました前富山市長の森雅志様でございます。

そのお隣が豊橋市長、浅井由崇様でございます。続きまして、豊橋まちなか未来会議会長、神野吾郎様でございます。続きまして、とよはし市電を愛する会会長高須博久様でございます。続きまして、先ほどご講演いただきました豊橋技術科学大学准教授、松尾幸二郎様でございます。

そして豊橋鉄道株式会社代表取締役社長小笠原敏彦、以上の皆様でございます。それでは、会場の皆様、お手元のプログラムをご覧くださいませ。こちらにご質問専用のQRコードがございます。皆様からのご質問をここからお受けさせていただき、コーディネーターの高橋様を通じ、パネラーの方々のご意見を頂戴してまいりたいと存じます。

皆様ぜひご質問がございましたら、ご意見ご送信いただきまして、ご参加いただければと思います。なお、お時間の都合上、全てのご質問にお答えできない場合もございますのでご了承くださいませ。それではここからの進行はコーディネーターの高橋様にお願いして参りたいと思います。高橋様、よろしくお願いたします。

高橋

ありがとうございます。ご紹介いただきました高橋でございます。これから6名のパネリストの皆様とともに進めてまいりたいと思いますのでどうぞよろしくお願いをいたします。先ほど基調講演では森先生から富山市の公共交通を軸とした素晴らしいまちづくりのお取り組みのお話をいただきました。そして松尾先生からは豊橋の公共交通の現状データ等も活用いただきながら、課題等も知ることができました。

その中からやはり、まちなかをどういうふうに活性化していくかという視点もですね、お出しいただいたというふうに思います。そしてこのパネルディスカッションのテーマが「2050年の幸せな未来のまち豊橋を語ろう。そしてそのときに公共交通は」というタイトルであります。パネリストの皆様、それぞれのお立場から、豊橋の未来やまちづくりについて思いを語っていただきたいなというふうに思っています。

そのときのキーワードとしまして森先生からも公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりというところもありましたので、それも一つの方向性に考えて30年先2050年の幸せなまち豊橋はどのようなまちになっていくことが求められるのか。こういったことを考えながら公共交通のあり方や、将来どうあるべきかということについて、明るい未来を志向しながら、その展望を皆さんと共有をしていきたいというふうに思っております。

進め方なんですけれども、限られた時間になりますがテーマを3回に分けてお願いしたいと思います。1回目は皆様の自己紹介も簡単にいただきながら、森先生のご講演からのお気づきやまた豊橋のまちづくりの現状のご認識、お考えなどについてお聞かせいただきたいというふうに思っております。

2回目は豊橋の将来のまちの姿について皆様が持たれているイメージを共有できればな

というふうに考えています。そして3回目は2050年のまちの将来に向けてどのようなまちづくりをしていきたいかそして、そのときに公共交通の役割、期待などについて思いを語っていただきたいというふうに思います。

それでは早速ですが浅井市長様、まず自己紹介をいただきながら森先生のご講演からの気づきやご感想、また市長の立場から豊橋の現状また課題などについてご認識をお聞かせいただけますでしょうか？よろしくお願い致します。

浅井

はい、ありがとうございます。豊橋市長の浅井由崇です。本日はどうぞよろしくお願いをいたします。まずは豊橋鉄道さん100周年誠にありがとうございます。100年という長い年月でありますけれども、公共交通をしっかりと維持をしてきていただいたということ大変素晴らしいことだと改めてお祝いを申し上げます。それから今日はこういったこの公共交通を切り口にした豊橋の未来をみんなで考えると。豊橋のまちづくりを公共交通を切り口に考えるという素晴らしい企画も開催をいただきましてありがとうございます。

それから先ほどは森さん、そして松尾先生からいろんな大変示唆に富んだお話をお伺いいたしました。貴重なお話ありがとうございます。自己紹介は特段ありませんけれども、2020年の11月に市長に就任をして、豊橋のまちづくりを一生懸命進めてまいりました。

就任以来ずっと思っておりますのは、このまちを人づくりとか、それから産業振興、そしてインフラの整備や広域連携を大きな柱に据えてですね、しっかりと政策を展開することで全国から選ばれるまちになっていきたいなと、市内外から選ばれるまちにしていきたいなとそんな思いで市政運営をしてまいりま

した。この豊橋っていうのは日本の真ん中にありますし、気候も非常にいいし、それから農業も平成の合併前までは40年近く日本一ということで、港も重要港湾の中でも日本一ということで本当に素晴らしいポテンシャルがある地域だというふうに思っておりますので皆さんが市民の皆さんが先ほども森先生からシビックプライドをアップさせていくんだと。これが行政の大きな目標だというお話がありましたが、まさに市民の皆さんが誇りを持って暮らしていただけるようなそんなまちを作っていきたいとそんな思いで市政運営を進めております。

そして先ほどのお話で富山のいろんな事例をお話いただきました。本当に素晴らしい取り組みだなというふうに思います。いろんな有名なお話でまちづくりの拠点が団子で、それに串を刺すという大変有名なコンパクト+ネットワークの実践事例として大変先駆的な取り組みをされてきたということは存じておりますけれども、やはり何度も何度も森さんおっしゃったように、まずは公共交通の活性化だと。それから居住誘導だと、それから中心市街地の活性化とこれをしっかりやるんだと。それからもう一点は公共交通をきちんとみんなで支援じゃないけれども活性化していくっていうことは、これ未来への投資で、行政が当然やるべきことなんだと当たり前のことだという言葉はまさに同感だなというふうに思っております。

豊橋でも様々な取り組みをしておりますが、やっぱりあの路面電車というのは本当にあの豊橋の原風景でありますのでこれをしっかりとみんなで応援をしていくということ、これも大事なことだというふうに思いますし、公共交通・バスも松尾先生の話もありましたが、非常にこの豊橋はネットワークがきちっとしているということで、まちなかに30万人の人が公共交通でこれるということは非

常に特徴的だなというふうに思っております。

そんな状況でございまして、ただいろんな課題はありましてですね、まちなかが私が子供の頃と比べるとだいぶ人が減ったと。ただ最近ですね、隣にお見えの神野会長なんか为中心になってやられたエムキャンパスとかですね、それからまちなか図書館もできましたし、それから水上ビルのあたりも大変活性化している。

それからまちなかの広小路でも、また再開発の話があるということで、まちなかがだんだんだんだん動き出しているということこれもしっかりと進めていかなきゃいけないし、いくことが大変重要なまち作りにとっては、まちの魅力を向上させる重要なテーマだなというふうに思います。

もう早く時間がきてしまったので、次の場面でまたお話をさせていただこうと思いますがいずれにしても豊橋にとってもその公共交通をしっかりと活性化をしていくこと。そしてそのためにまちなかの魅力を高めていくということが大変重要な課題だというふうに思いますし、少しずついい動きが出てきてるなど、そのことの中身また後ほどお話をさせていただきます。どうぞよろしくお願いをいたします。

高橋

ありがとうございます。浅井市長さんからは選ばれるまちということを目指すということ、やはり公共交通の重要性というところは日々の市民の皆様の生活を支えるということ、同時には大変欠かせないものであるということ、同時にまちなかの賑わい作りもこれからも進めていきたいと。そういったお話をいただくことができました。

それでは続きまして神野会長さん、まちなか未来会議というお立場でもあられますが、現状の豊橋のまちなかの様子やまた課題等に

ついてですね、少しお話をいただければと思います。よろしくお願いします。

神野

はい神野です。よろしくお願いします。私はまずサーラっていう会社の代表の立場でエネルギーを中心としたインフラを長年も培ってるわけですが、そのことをずっと考えるにあたってやはりまちが活性化してるっていうことが一番大事だという中で、**2003年**に西武百貨店が閉まりまして、その跡地の開発としてコクラフロントというものを手がけるところから本格的にいわゆる中心市街地のまちの再生というような仕事もしてきて、それから会議所の会頭とかいろんな形で、その延長の中でまちの活性化、それから未来に対する計画ビジョン等をどういうふうに考えていくのかっていうようなことをいろんな人たちと一緒にって議論をしてきた。

その結果として入口のところにもございますけども、豊橋まちなか未来会議のとりあえずの成果物としてこういったビジョンをこの間発表させていただいています。ネットでも皆さん見られますのでぜひご覧いただければ、見ていただいて様々な議論、それから今後どういうふうに自分たちが関わっていったらいいかということを、ぜひ自分事としてとらえて見ていただけたらなというふうに思います。

そこで大きく言ってるのが「ビヨンド・ザ・リベラルシティ」っていうことで、ちょっと難しいですけど住みやすさの一步先へということなんですね。豊橋はもうすごい住みやすい街、故郷を、つまり皆さん方みんなそういうふうに思われてると思いますけれども、これからの時代っていうのは、今日森さんのお話にもありましたように、ただ別に人口、人が入ってくることの何か争奪戦をするとかそういうことではなくて、やはり各地域各都市がどれだけ魅力的なまちを作れるかと

というようなことが、やはり日本全体としてもすごく大事なことだと。その際にですね、東京一極集中はですね、これ**100年**の間に約**3倍**ぐらい進んでるんですね。日本全体の経済の中で大体**100年前**が関東大震災が**101年**ですけど**8%**ぐらいだったんですね。日本全体の経済における東京の割合、今**30%**を超えてるぐらい。ということは逆に言うと、すごく平時はいいですけど、災害時だとかそういうときには大変な復興等がですね、起こりうるっていうこともありますし、限界に来てるっていうこともある。

そういった中でですね、やはり日本全体が魅力的なそれぞれの特徴を持った場所をどんどん作っていくということによって、日本全体が魅力的になる。豊橋っていうのはやはり日本のへそ、位置的にはまさに日本のへそです。その中で東西の要所にあるわけですが、そのときに東京それから名古屋とはまた違った形での特徴をどう持つかっていうのが一つ。

それからもう一つは先ほどから話がありましたように地域においてハブになっているわけですね。ですから豊川、新城、それから蒲郡、湖西、田原こういった周辺のところから公共交通機関も含めてですね、まちに繋がるというようなことがたくさんあるわけで、このときにただ駅があるということではなくて、いかに惹きつける地場としての魅力をもつかということとともに、そのアクセスがしやすいとかですね、利便性があるというようなことがまず大事で、その繋がり・交流の結果としてですね、新しい価値がいろいろ生まれるっていうことが地域の魅力に繋がっていく。さらにそこに行くとしびックプライドっていうような話にも繋がっていくんじゃないかなというふうに思います。後半でも今の続きをお話したいと思います。どうもありがとうございました。

高橋

ありがとうございます。中心市街地の再生に向けて民間の立場、また経済界のお立場からも進められてきたというお話があったりですね、豊橋駅の活用、また存在ということが非常に重要だというお話で、ハブになるということが人の交流を生み出しそこからまた新しい価値や出会いを作っていくと。こういったお話をですね、いただけたかというふうに思います。

それでは続きまして小笠原社長さん、今回この100年をですねとらえながらですね、現状、まちの課題等についてですね、ご認識いかがでしょうか？よろしくお願いします。

小笠原

はい。森先生のご講演、大変興味深く拝聴いたしました。私からは富山のお話から豊橋の現状と比較して事業者の視点で3点ほどお話をさせていただきたいと思います。まず森さんのお話の中で、交通政策、そして都市政策の連携融合が必要だというお話がありました。

メインはまちづくりであり、そのための支えるツールとして交通があるというお話です。公共交通を議論すると、赤字をどうするかとか支援をどうするかという議論になりますが、富山市では未来への投資であるということを強調されておりました。

また議論の主体がですね我々事業者ではなく、やはりまちづくりをリードする基礎自治体であると明確にされております。国の指針である「地域公共交通のリ・デザイン」でも地域での議論がうたわれておりまして、豊橋でも同様に、行政の皆様が主体的にリードしていただけるかどうか鍵となってくと考えます。二つ目のポイントは行政としてですね、福祉、教育と並ぶ位置づけとして交通をつけているということです。

私達交通事業者は移動の維持に努めてきましたが、利用が減少したためにこれまで利用者負担による現行制度のもとではですね、民間企業としての存続は極めて厳しくなっております。また近年の労働者不足、2024年問題、働き方改革等によりまして、乗務員の確保と待遇改善といった喫緊の課題を抱えております。そのため、この公共交通の維持のためにはですね、長期的な視点で持続的なまちづくりを議論するとともに豊橋地域における公共交通のあり方をみんなで検討する時期に来ているのではないかと思います。

そのために皆さんとの共通認識であります。三つ目のポイントとして交通の社会的便益についてです。交通単体で見ると不経済に見えますが、社会全体から見ると価値を持っているという視点、すなわち交通はまちづくり、まちを幸せにするツールであると、都市の格を上げるんだと、地域がプライドを感じるようになれるんだと。そうすることがポイントだと思います。

この議論がしっかりと、我々豊鉄に補填をするとか、公金を使うとか、そういう議論となってしまうので、そこがとても重要なポイントだと思います。以上森先生のお話から豊橋で取り組むべき方向性が見えてきたと思いますので、後半もぜひ皆様と議論してまいりたいと思います。よろしくお願いします。

高橋

はい、ありがとうございました。豊橋鉄道さん100周年を迎えられてやはり日々の生活に必要な不可欠な交通インフラとしてしっかりとサービスを担われているということだと私自身も思います。しかし公共交通を取り巻く環境やはり厳しいものもあるということもですねご指摘をいただきましたが、何といっても交通が街を幸せにするツールであると。こうした視点がですね、全体の共通認識として

持っていくってということが欠かせないというご発言もございましたし、また都市の格を上げるという森先生のお話もありましたけども、こうしたことが地域全体で感じられるような取り組みをどういうふうに進めていけばいいのか。こうしたことも重要な視点だと思いますので、また引き続きですね、お話を伺っていききたいというふうに思います。

それでは高須会長さんよろしく申し上げます。市民の視点というところもありますし、とよはし市電を愛する会の活動もですね、活発になされているというふうに伺っております。かつ市電のお近くにお住まいでもあるということからですね、市民目線も含めながら豊橋のまちづくりとかですね、また森先生のお話も受けたご感想等もお聞かせいただければと思います。よろしくお願いします。

高須

私、とよはし市電を愛する会会長の高須博久と申します。久曾神先生初代から数えまして、9代目になります。まだ会長の新米でありますのであまり詳しいことよくわかっていませんけれども、私は先ほど森先生のお話を伺ってですね、未来への投資のために0.4%を予算の中から使うんだということにちょっと驚きを感じた次第であります。

なかなかこれだけ使えるところは少ないんだなっていうのを表も見させていただきまして、やっぱり大した決断をされたんだなということを感じました。実は私、ここから歩いて2、3分のところにあります、呉服町というところで生まれ育ちました。したがって、毎日市電は見て暮らしていました。そして、母親の実家が田原にありましたので、小さい頃はよく渥美線に乗って田原へ出かけていました。高校時代は自転車で通学をしておりましてけれども、雨が降りますと渥美線に乗ったり、あるいはバスに乗ったりして南栄

まで通っていました。ということで非常に豊橋鉄道さんが身近にありました。

その豊橋鉄道さんが100周年を迎えられたということで、大変おめでとうございます。また、名物運転手の今泉さんって皆さんご承知でしょうか？この前ですね。瑞宝単光章を路面電車の運転手をやっておられた今泉さんが受賞されたんですけども二重の喜びで本当におめでたく思います。よかったなって。本当にあの人はとてもお客さんに親切にいろいろなことを教えてくれた人なんで、やっぱり受賞されても当たり前だなというふうに感じました。

そんなことでですね、たまたま私は市電を愛する会の会長になってしまったわけですけども、この市電を愛する会に入会する前、私は昭和62年西暦で言いますと、1987年なんですけれども、伊奈彦定先生にお目にかかって、市電の絵を見せていただきに、先生が小学校の校長先生をやられておられました。岩西小学校へ出かけて行って拝見いたしました。もうそのときびっくりしてですね、こんないい絵がやっぱり皆さんに知ってもらわなきゃいかんということで、即決で実は私、本業は本屋の親父でございます。即決で郷土に対して、この絵は本にしなきゃいかんと、皆さんに読んでいただき見ていただき、これだけの価値のあるものを何とかしたいということで、先生にお願いをしてですね、昭和62年こういう本を作りました。それ以来、市電はたくさんの方にいろいろご利用をいただきましたけれども、これからも市電を愛する会はいっぱい皆さんに、乗っていただくためのイベントを行っていきますので、ぜひご支援をいただきたいと思います。よろしくお願いします。

高橋

高須会長さんありがとうございます。魅力的なまち作りっていうところを市民の皆さん

と一緒にあって郷土愛ってということもですね含めていろんな活動をなされているということ伺うことができました。また今日お手元にお持ちというふうにですね伺ってはいるんですけども、豊橋今昔市電のある風景のご出版であったりですね、それから将来的には路面電車を延伸させていただきたいというような将来のビジョンもですね、おありだということでしたので、また後ほどぜひ、お話を伺えていければなというふうに思いますのでよろしく願いをいたします。

それではここまでのお話の中で、松尾先生、パネラーの皆様のお話を聞いてですね、やはり一つの共通のところはまちづくり、そして交通ということをますます連携していくということが必要だというふうなところがですね、何となく見えてきたと思うんですけども、こうした観点で松尾先生の何かご見識ご見解というのはいかがでしょうか。ちょっとお願いいたします。

松尾

はい私のお話のときにもですね、少し交通と特にまちづくりの方をちょっと強調させてお話をさせていただきましたけども、今もお話を聞いていて森さんのご講演も未来への投資っていうのがありましたが、かつその中で小笠原社長からも行政のリードということも重要だよということがありました。

まちづくりと連携してやっていく上で、魅力的なまち作りをするときに、やっぱり投資をしないといけないと思うんですね。投資をするっていうのがやはり今、公共交通をやられている民間事業では、なかなか投資まで、維持して、一生懸命されて本当にありがたいんですけども、おそらくなかなか魅力的なまちになる投資というのが、民間事業者だけではかなり難しい状況になってきてるだろうということで行政が投資という意味でもリードするし、投資をする中でですね、やっぱりビ

ジョンをしっかり持つていくということかなと思います。

先ほどまちなか未来会議というところでビジョンも出ましたけれども、そういった市民ベースでできてきたビジョンっていうのをさらに行政の方でしっかりと受けとめて、ビジョンを持って投資をしていくということやっていく必要があるかなと。それがもちろん自動車も便利なんですけど、やっぱり自動車が便利なので公共交通としてはもっと投資していかないとなかなか魅力的にならないということなのでそこをいっぱい議論していけるといいかなというふうに思っております。以上です。

高橋

ありがとうございます。やはり公共交通というのは鉄道・バスだけでなく、自動車っていうのも一つのツールであるということもですね、重要なところだというふうに思いますけども、いずれにしてもこの投資をしていくっていう点ではすぐにはできないものだというふうにも思いますし、長期的な視点っていうのが欠かせないというふうだと思います。それが最終的には持続可能なまちづくりっていうところにも繋がってくるお話だというふうには思います。そのときにやはり欠かせないのが公共交通のあり方ということでそれを検討すべき時期を迎えているのではないかなということだと思います。

では将来のまちづくりっていうところを豊橋地域としてどのように考えていくのかというお話もですね、この後進めていきたいというふうに思います。それでは次のテーマに移っていききたいと思います。中長期的な目線からになりますが、2050年ぐらいをイメージをしていただいて、豊橋において1個のキーワードでですね、「幸せ」とか「住民の満足」とかそういったことも含めながら将来のまちづくりこうしたことをどのようなイメージで

お考えかどうかというところをですね、お話を聞かせていただきたいと思います。

まず浅井市長さんから行政という視点にもなるとは思いますけども、将来の豊橋どのようなところにしていきたいかというところをお願いいたします。

浅井

はい。先ほども少しお話をしましたけれども、豊橋は非常にポテンシャルが高いというふうに思っています。ですからそれぞれの持つポテンシャルをしっかりと伸ばしていくということで、本当に日本のこの地方都市を代表するような街になっていけるんじゃないかなというのをまず目指していかなきゃいけないと思っています。

例えば今、この私市長就任以来大変力を入れてきましたが、まずは子育てしやすいまち・ひとづくりという側面を考えると、共働きをしてる人が非常に多いわけですが、共働きをして子育てしやすい街ランキングというのがずっとありますけれども、それは昨年・一昨年と全国3位という評価をいただきました。これはやはりなんていうんでしょうかね、首都圏とか、近畿圏のベッドタウンなんかはやっぱり非常に強い調査なんですけれども、地方都市では豊橋は珍しくベスト5に入っているという評価をいただいてそういった子育てがしやすく人が集まってくる街っていうのをしっかり作っていかなきゃいけないと思っています。

それから公共交通の面では、豊橋は割と充実をして豊鉄さん頑張らせていただいているというふうに思いますが、市民の生活に合わせた市境を越えた連携というのも非常に私は重要だと思って取り組んでいます。豊橋と湖西市の新所原の駅を結ぶコミュニティバスとか、今年度からは豊橋の北部地域西郷とか賀茂の方からですね、豊川の駅にも乗り入れるコミュニティバスをスタートしようと運行し

ようということに取り組んでおりまして、市民の皆さんの生活の実態に合わせた公共サービスがきちんと充実させるということも重要だというふうに思っています。ただ幸せの町という定義ってのは非常に難しくてですねそれぞれ人によって違うんだろうと思います。

私は先ほどの冒頭のお話で選ばれるまちにしたいと、こういうことを申し上げたわけがありますけれども例えば子育て教育の環境が整っているとか、保健医療の体制が整っているとか、文化スポーツを楽しむことができるとか、遊ぶ場所がたくさんあるとか買い物先があるとか、公共交通が整っているいろんな観点があるというふうに思うわけです。けれどもやはりそれぞれの住民の皆さんのライフスタイルに合わせて、この選択ができるとだから選ばれるまちになるためにはいろんな価値観や選択肢を選べる街でなければ選ばれるまちになれないんだろうなというふうに思っています。

選べる街がやっぱり幸せなまちだと私はそう思っております。交通でいろんなことでこの移動をするわけですね。我々は日々通勤とか通学とか趣味とか病院行ったり買い物行ったりいろんなことでこう移動をすると、これがまさにこのそれぞれの生活の中の選択をする行動の選択をする大変重要な要素が移動だと思いますから、それを支えるのが自家用車もそうですし自転車もそうですが、やっぱりバスや鉄道などの公共交通の選択肢がきちんとあるということは幸せな生活の大変大きな要素だろうなというふうに思います。

それからもう一つはですね、やっぱり健康でない幸せじゃありませんので、私いつも思うことですけども、割と豊橋の人は東三河みんなそうかもしれませんが、歩かないですね。歩かない。もう200メートルぐらい先のコンビニも車で行くのが普通になってしまっているのは、これは実は健康長寿ってことか

らいくと大変私はこれ深刻なことじゃないかなというふうに思ってます。そういう意味で、豊橋では幸せという漢字を用いてですね、健やかな健康の健と幸せで「健幸なまちづくり条例」というのを制定しております、やっぱり幸せと健康とは密接に関連しているということで、やはり一番気軽なのは歩くってことだと思いますからぜひ公共交通を使ってですね、歩くこともあわせて公共交通必ず歩かなきゃいけませんので、歩くことと公共交通をしっかりと使って健康な人がたくさん増えてくる。これこそがまさに幸せなまちだなど、そんなふうに思っております。以上です。

高橋

ありがとうございます。浅井市長さんからはですね今まで以上に将来を見通していくとこれまで以上に住みやすい街とか暮らしやすい街ということを実現していくということでした。それをいろんな行政的には手法、方法があるんですけども、その一つとしても広域連携でも、そういったまち作りを進めていきたいというお話をいただきました。

また 2050 年、選ばれるまち、選べるまちということが、これが市民の皆さんの幸せにも繋がっていくというお話でありましたし、そうした観点で市民の皆さんが移動するところですね、健康にも繋がるということで幸せという、幸せ健康なまちづくりも同時にですね進めていかれると。こうしたお話をいただきました。ありがとうございます。会場の皆様からですね質問等も少しずついただいているところなんですけども、森先生にですね一つ質問ございまして、今までのパネラーの皆さんのお話を聞かれてですね、他の都市地域と比べて豊橋の街の印象、昨日ちょっと来られたということもあってもし印象等で何かお気づきの点あれば一言お願いできますでしょうか？

森

はい。皆さんちゃんとネクタイしてらっしゃって私だけ楽な格好でやって、心苦しく思ってますので、ここにちゃんと小さいネクタイしてますのでよろしくお願いします。

さっき松尾先生のお話でご披露もありましたが、すごく大事なポイントが述べられていて、それは交通結節点が 1 結節点で集約されているということは大変重要な要素なんですね。例えば、北関東など行くと JR と私鉄の駅が離れているとか、あるいは JR の駅とバスターミナルが離れているとか、例えば極端な例は宮崎市なんてすごく離れたところにバスターミナルがあったりですね、あるいは堺は JR 線も南海線も和歌山向かって走ってますけどそれを繋ぐラインがないとかですね、そういう中で豊橋という都市構造は先ほどもご説明ありましたが、バス路線も含めて、交通結節点が集約されてるってことは大変な魅力だと思ってます。富山市もまさにその通りでして、そういうことの特徴に気づいてああいう政策に向かっていったわけですので、さらに言うとその上で、「脱・車」とか「車を否定」とかそんなこと決して申し上げてるわけじゃないので市民の皆さんには誤解をしていただかないようにお願いします。

私の家はつれあいと娘と 3 人家族ですが家に車 4 台あります。農作業用のものを入れるともっとあります。それは車というものも大事に使いますし、楽しむということなんですけど、この街も道路が広いし歩道も広いし、街の中でですね富山でよく似ています。こういう中で場所によってはスクールゾーンでさえも歩道が整備されてないとか、東京の世田谷だろうが杉並区いこうが非常に道路事情が悪いですね。ああいうところと比べると地方都市の魅力っていうのは、道路が非常に快適に作られていくし今後も改良ができるということにありますので、そういう道路網と交通結節点の集約性ということを生かしながら、将来

のまち作りに生かしていくことが大事だろうと思います。

もう一つですね、あとおそらく一度も発言の機会がないと思うので、さっきもちょっと言いました。車社会を否定してるわけじゃありません。車すごく便利ですし、大事ですし、でも暮らし方なんです。今日は大きな買い物をするっていうときは車で行けばいいんですが、今日はコンサートなんだっていうときは、なるべく公共交通で行く幕前にビール飲んで、幕間にワイン飲んで終わってからまた楽しく、「さっきの山崎育三郎上手だったね」なんていうことを言い合える、あるいは郊外の本屋さんに大型書店に車で行くと本を買ってそのまま帰ってしまいますけど、街の中の本屋さんへ行けばですね、ちょっと近くのカフェ寄って買った本を開きながら、ワインを楽しむとか、そういう生活の質を上げるっていうことに交通は寄与するわけなので、そういうことも評価していただいて、みんなで暮らしやすいまちに繋げていっていただければというふうに思います。

高橋

ありがとうございます。まさに生活の質を上げる、そういうときに、浅井市長さんのご発言にもありました、いろんな交通手段を選べるような街になっていくっていうことも非常に大事な視点をいただいたというふうに思います。ありがとうございました。それでは神野会長さん、**2050 年**の未来のまちの姿ということをごすね、描くときにどんなまちづくりあるいはまちなかの関係性等についてお願いいたします。

神野

そうですね、ちょっと先ほどもお話したことに繋がるとは思いますけど、一つはやっぱり東三河で、ものを考えるっていうことですよ。蒲郡、豊川、湖西あたりだと **10 分**で JR

とか名鉄で来れるわけですよ。それから田原でも **30 分**、それから新城でも **40 分**でこれるというようなことで大変その結束点が豊橋になってるっていうことで豊橋の街を、そういう **75 万人**の人たちの魅力的な都市機能をもつかっているのがすごく大事なかなというふうに思います。

その際にやはりきちんとした計画というか戦略が中、長期になりますんで街のコンセンサスとしてもつことが必要だというふうに思うんですね。そのためにはやっぱり市民の皆さん方のきちんとした理解っていうのがやっぱり必要かなと。日本はなかなかできない投資に対してリターンだとかね、コンセンサス、行政の式に入れるのにもなかなか通らないみたいなことはありますけど、やっぱりみんな人間がやってることですから、きちんとした計画ときちんとした議論を通せばいいことをやればいいわけですね。

実際に海外の都市ではそれをちゃんとやった都市は今日のお話にもありました、ポートランドとかはアメリカ中で一番住みたい街というふうになってますし、ヨーロッパの街はたくさんそういう魅力的な街があります。フランクフルトとかシュツットガルトがあると、シュツットガルトなんかは今駅を通り抜きの駅、ヨーロッパってのは入って出てくっっていうことで線路が二重にいるわけですけど、それを通り抜けにして、なおかつその駅の周辺は地下にしまうと。そうすると広大な線路が地上の地面として出るんですけど、そこを全部公園にしまうと。**30 年**の計画で工事やってるんですけどすごい議論しているんです。市の中では二分した住民投票とかいろんなことを反対する人たちもいるんですけど、きちんとしたあの決議をしていきながら進めてるんですね。

「どうしてこんなことお金かけてやってんですか」って言ったら、シュツットガルトっていうのは、ベンツとボルシェの本社がある

街なんですけど、「ベンツとポルシェの産業を今後もきちっと反映させていくためには、世界中からこの街に住みたいっていう人が来てくれないと駄目なんだ」と。そのためには街をこういうふうに魅力的にしていっていうのを 30 年の計画ですよ。

だから今 10 年ぐらい住んでる人は関係ない工事中なんですけど、作っていくんだというようなことをドイツの人は真面目に言う。そういうことです。日本は駄目かっていうと全然、今日のお話の富山は素晴らしい結果を出してますし、この間広島に行きましたら、原爆ドームのすぐ近くにサッカー場ができたんですね。サンフレッチェ広島のサッカーのホームスタジアムになっているんですけど、それだけじゃなくてそのサッカー場は昼間は会議室に使ったりとか、いろんな企業のプレゼンテーションの場になったりとかいろんな多目的にも使っているんですけど、それとともに駅からは路面電車なんですね。

なおかつちょっと驚いたのは、来年か再来年にできるんですけど、広島駅に路面電車が 3 階の高さのところに駅に中に入り込む工事を今やってるんです。路面電車を 3 階にビューっと上げて一体化させるっていうようなことを広島は決断してやってます。そういうふうなことでやってるとこはやってるんです。だから豊橋もちゃんとやればいいんじゃないかなっていうふうに思います。

高橋

ありがとうございます。もう長期的な視野に立って街をより良い形に変えていくということですね。そのためにやはり市民の方の共通理解とか、コンセンサスっていうところも非常に重要だというお話もですね、いただきました。また広域の視点で広く考えるという視点もいただけたかと思います。ありがとうございました。

では続きましてですね高須会長さんから愛する会っていうところも含めてですね将来の豊橋へのイメージ、期待というところをお願いいたします。

高須

市電を愛する会は 4 月 10 日「市電の日」6 月 10 日路面電車の「路電の日」と決めてイベントを行っております。また「市電文化」という機関紙を発行しておりますですね、皆さんにいろいろな情報を促しています。また年末になりますと、この市電のある風景というカレンダーも作っていますということで、ぜひ皆さんにも会員になっていただきたいわけでありませうけれども。

我々会員が今、本当にしたいなと思うことは市電の延伸なんです伸ばしたいんです。どこを伸ばしたいかっていうのはいろいろあるんですけども今、運動公園のところまで行ってますよね。それから先ずっと伸ばして JR にまで繋げようとかですね。今、市民病院行くのになかなかバスが来ない。これを何とか市電で行けるようにしてくれ、市電で無理だったらあそこの蒲郡街道を高架にして、モノレールで行ってくれとかですね、こういう夢物語をいろいろ話をしています。

また本当に長期ですごなお金のかかる話でありますので、お金のかからない市電をもっと愛する方法ないかなということを私等は考えておまして、今低床式車両がありますけれども、古いものは古いんです。一步一步が高い。よいしょよいしょと登るんですけども、これを「心のバリアフリー、思いやりのバリアフリー」という言葉を使ってですね、「お荷物重たくないですか、私が持っあげますよ」とかですね、子供さんのベビーカー畳んで、「子供さんみててください。私がベビーカー乗せますよ」と一声をかけるような心のバリアフリーを使っていったらどうだろうかということをおもっています。こういった

た運動が広まっていけば、とてもお年寄りにもそういう小さい子供さんのためにも、市電が活用しやすいだろうなというふうに思っています。今はそういうことを考えております。以上です。

高橋

はい、ありがとうございます本当に最後のご発言にあった通りですねどんな状況に置かれても、どんなタイミングにおいても誰にでも優しい、そうした乗り物、公共交通であり続けるっていうことすごく大事な視点というふうにいただけたかと思います。ありがとうございます。

小笠原社長さん、これから 100 年を続けていくとその先についていうことも踏まえながらですね、豊橋のまちなかが幸せになるために、交通事業者さんとしてどんなこと役割、まちづくり等々で考えていらっしゃるんでしょうか、ぜひお聞かせください。

小笠原

はい。2050 年のまちづくりでもう一番大切なことは、皆様がおっしゃっていただきましたけど、長期的な視点で「チーム豊橋」一体で推進していく計画をもってやっていくことだと思います。

2050 年を断言することは難しいですが、そちらのロビーにあるような技科大水谷准教授がまとめられた豊橋の路面電車が駅前大通りじゃなしに水上ビルをぐるっと回ってくようなアイディア、それから先ほど松尾准教授が豊橋の駅前まちなか未来会議で取り上げられた駅前大通りのメインストリートをですね、シンボルロードへの転換すると、こういったいろんな議論が出てきてます。

二つのアイディアは市電だけ見ても全然違うんですけど、そういった未来を語る上では多様なわくわくする楽しくなるような議論が必要だと思ってます。困難なことは承知

ですけれども、時代はもはや待ったなしということだからチーム一体であたりたいと思いますし、豊鉄グループはこれに全力で協力してまいりたいと思います。

また未来の視点ということで一番豊橋はですね、私がアドバンテージがあるなと思っておりますのは、やはり新幹線、JR、名鉄、飯田線、当社の電車・バスいろんなものが結節しております。放射線状に結節しているところは、豊橋が一番の活用すべきポイントだと思います。

岡崎や豊田ではない、やはり愛知県第 2 の豊橋に復帰するために、みんなで力を合わせて頑張りたいと思っております。そのために我々も全力で努力いたします。なかなか財政的には厳しいんですけども、今度はバスに IC カードを入れまして、乗継割引は 80 円ということで初乗り運賃の二重負担を軽減するような取り組みをいたしますし、MaaS の取り組みも進めてまいります。

皆様からまたいろんなご意見をいただきながら進めたいと思っております。以上でございます。

高橋

ありがとうございます。小笠原社長さんからですね、将来のまちの姿っていうことをイメージをしながらわくわくするとかドキドキする、そういった気持ちをですね、具体的な形としてどういうふうに表現をしていくのかっていうことを進めていきたいというお話と、これからも豊橋鉄道さんとしてデジタル等も活用した投資も進められていくというお話を伺うことができました。

森先生にもう一度ですね、お伺いをしたいところがあります。神野会長さんからも少しお話をいただいた、中・長期的な目線で富山市の政策ですと、全ての人に満足度を上げるっていうことではなくてやはり選択と集中が重要だというお話があったかと思います。そ

のときにやはり市民の方の理解をどういうふうに得ていくのかということは大変重要だと思います。そのあたりどのように進められたのが一つです。

それから来場の皆様からご質問もいただいたんですね。幸せなまちづくりというところで、昨晚ですね富山駅前にいらっしゃった方がこの中においでです。富山駅で20時過ぎに高校生が楽しそうに過ごしていらしかったということです。駅前を設計される際に利用者である若い人たち高校生を始めですね、地域の皆さんの意見というものをどういうふうに反映させて、街周辺あるいは駅を中心とした地域作り計画というものを作られたか、このあたりもあわせて触れていただけますでしょうか？

森

どんな政策でも人によって理解、価値、考え方が違いますし、ニーズが違いますから100%が賛成するってことはありえないんです。それは最初から100%の賛成あり得ないということを前提にして、議論をしていくということがすごく大事です。

もう一つはですね、それぞれの立場に立つとその方のご主張も、正しい意見もですね、違う方の立場に立つとまた違う解がある。つまり解は一つじゃないってということをみんなで認識しながら議論していくことが大事で、だけど20年後30年後の社会のためには、こうやっていくことが大切なんですよっていうことを私は私の考えを粘り強く説明すると、突き詰めるとそういうことに尽きるんですね。大事なことは市民の声を聞けとよく言いますが、現在市民の声だけが市民の声では決していないんです。

例えば空襲で大改造したときに広い道路を作った。そのとき一等地の土地の所有者が大きな土地を出してもらったから、区画整理が進んで今の都市構造がある。そういう過去の

人の思い、さらには30年後50年後の市民の期待、その将来市民の評価、そういうものを意識していくことも市民の声を聞くことなので、水平軸だけで考えるのではなくて、時間軸も考えながら、市民の声を把握していく。それがすごく大事だというふうに思います。

説得についてはよく言われます。あんな難しい作業を特に集中拠点的に最初に投資するってということについてよく理解作りましたねと聞かれますが、絶対反対というのはあまりないですよ。説明すれば多くの市民はわかってもらえます。

「次はこうします。10年後にはこうします。最後はこうします」みたいなことを説得していく必要があります。特に今、橋梁は戦後作ったようなものは80年90年近くなってくる。70年越した橋梁なんていっぱいあります。

道路だってトンネルだってアセットマネジメントをやらないと、このメンテナンスの費用が将来市民の大きな負担になります。だから使用を止めるってことだって思い切ってやらないといけない時代になってます。そういうことも全体像をゆっくり説明して粘り強くご理解をすることに尽きると思います。私がよく質問されて答えるのは、相手が疲れるまで話しするという手法ですね。

高橋

ありがとうございます。そこに極意があるということですね。ありがとうございます。それではですね時間もだんだんと迫ってまいりました。3回目のご発言というところに移ってまいりたいと思います。

2050年、将来を見据えた豊橋地域のまちな姿、形をそれぞれのお立場からご意見をいただきました。その中でですね、やはり今日のテーマである公共交通、どういった役割を持つべきかそのことについて将来見据えて話を進めていきたいと思います。公共交通にどの

ようなことをご期待されるのか、どんな思いをお持ちなのかこうしたことをお聞かせいただきたいと思います。

それでは初めにですね神野会長さん、公共交通への期待についてよろしくをお願いします。

神野

いやそれはもう時代はね、自動運転とかいろんなこともありますけど、もう公共交通ですよ。ていうのはね、一つは環境問題ね。これ環境問題をとって考えたら、それは公共交通機関がいいに決まってるわけですから自動運転とかいろんなことが起きてきますからちょっとなんていうか今までとは違ったような運行ってというのが、今後その 2050 年なんていう単位で考えたらもうどんどん出てくるってことになると思いますね。

そのときにやっぱり一番大事なのは、路面電車のようなノスタルジックなものは象徴的に街の真ん中にいてもいいと思うんですね。それ以外にやはりバスだとかそういうものをうまく活用しないといけないと思うんです。これももっと小型のバスだとかね、そういうのはあると思うんですけど、それから乗りやすいとかね、アクセスがしやすい。それから乗り換えたときに追加料金がかかっちゃうとかじゃなくて、ずっとそれも情報システムでもう十分いけるようになると思うんですね。それからバスの場合はいつ来てくれるかわからないとかね、そういう何か不安があるんですけど。これもスマホ持っていれば、もうすぐ来るねっていうのは。今もタクシーだってあとこれだけでできますっていうのがわかるわけですからそういうようなことで組み立ていけば公共交通機関というのはどんどん進んでいくんじゃないかなと思います。

この間私の先輩がね、もう結構年の人なんですけど新しい BMW 買ったって言うんですよ。「そうなんですか。もう 80 過ぎてもま

た BMW 買ったんですか」って言ったら「違うよ吾郎君、新しい BMW っていうのは、B=バイシクル、M=メトロそして最後は W=ウォーキング」と。東京の人ですけどね BMW って言っていました。車はやめたらしいです。以上です。

高橋

ありがとうございます。新しい BMW ということですね。それでは続きましてですね、高須会長さん最後にですね、公共交通というところに絞ってですね、愛する会としての期待などもしございましたら、一言お願いできますでしょうか？

高須

愛する会の一番の期待するところは、何としてでも豊橋鉄道東田本線の沿線に住みたいと皆さんが思えるようなまちにしていればというふうに思っています。これが私の最終の願いということであります。

それともう一ついいですか。私ね豊橋市美術博物館友の会っていうのにもちょっと関わってるんですけど、豊橋鉄道 100 年市電と渥美線という展覧会を、豊橋市美術博物館で 7 月 13 日から 9 月 16 日まで開催をいたしますのでぜひ皆さんこれをご覧になっていただいて、豊橋鉄道さんの 100 年の歩みを十分に堪能していただきたいと思います。よろしくお願いたします。以上です。ありがとうございます。

高橋

ありがとうございます。7 月 13 日から美博で行われるということでぜひ皆様もですね、足をお運びいただければというふうに思います。ありがとうございました。それでは松尾先生よろしいでしょうか？豊橋のまちづくりへの期待、また公共交通というところの将来

を見据えたお話しをお聞かせいただきたいと思っております。

特にですね、小笠原社長さんから少しご指摘いただいたこれから新しい技術を使いながら、より利便性の高い公共交通を進めていくと。一言で言うと **MaaS** っていう言葉もあるかというふうに思いますが、こうした新しいサービスっていうことをどういうふうにするか、とらえればいいのかということも併せてですね、お願いできますでしょうか？

松尾

わかりました。今いろいろとですね、議論があった中で生活いろんなスタイルを選べるっていうところは僕は非常に印象に残りまして、本当にそうだなと。豊橋駅にお酒を飲みに行く。それは別に日中も夜でもいいんですけど、そういうのも選べるし、自動車で豊川のイオンに行くとかっていうのも、僕は全然あっていいと思って。いろんなのを選べるんですけどそれがどっちかにちょっと偏りすぎちゃうと魅力がどうしても下がっちゃうのかなと。それがちょっと車に偏りつつあるので、もうちょっと公共交通にっていうところかなというふうに思っているのが一つですね。

その中でもうちょっと公共交通の中には投資をするっていうのもありますし、それは先ほどの長期的な、かなりハード的に大きくやるっていうのもあれば、ソフト的にやるっていうのもあってその中で長期というか、短期でもある程度何か考えられそうだなというふうに思っているのは、さっきの高須会長からですね、路面電車で使って市民病院に行こうとするとちょっとなかなか行きにくいというところがありましたが、今それはもう一つの理由は、路面電車で使って豊橋駅に行ったら、1回地下か上に上がって、もう1回降りてバスに乗る。市民病院行きのバスですね、でもあれ、物理的にはもうほぼ隣にあったりする

ので、その横断をうまくやればもしかしたら水平で移動していけるかもしれない。かなりこれ便利になると思いますし、そういうもうちょっと短期的な視点でもできることって結構あるなというふうに思ってます。

それからそういった乗り換え等々ですねいろんな交通機関を組み合わせるための一つのデジタルを使った方法として **MaaS = Mobility as a Service** という考え方がありますが、スマホで検索ができたりだとかあとは料金支払いを行ったり、IC もその一つになるかと思いますが、そういうのもあるということだと思いますが、ただこの電子的にどうかやるっていうのはあくまで手段であって、そのときに公共交通がベースでちゃんと便利でないとあんまり意味ないので、やっぱりベース、まずは公共交通便利ってのは非常に重要だというふうに思います。私からは以上です。

高橋

はい、ありがとうございます。それでは森先生にまた会場の方からですね、ご質問もいただいておりますので読み上げさせていただきますと思います。話題ちょっと変わっていくんですけども、自動運転社会っていうのも同時にですね、まちづくりにとっては必要な部分でもあるかなというふうに思います。

これなかなか将来を見通すことは難しいんですけども、どれぐらいに実現のタイミングに来るのかっていうところがもし何かご見解があればですね、お話しいただきたいのとですね、その自動運転社会という自動運転技術よりもむしろそういった社会がまちづくりとどんな連動連携ができるのか、そこに公共交通にどういうふうな役割があるのか、そのあたりを教えていただけますでしょうか？

森

東京の紙屋町に運輸総合研究所っていうのがありますが、旧運輸省系の非常に財源を持った財団法人ですけど、私そこで三つの委員会にも所属しています。一つは自動運転についてどうする、展望ということがテーマでここ2年ぐらい特に東京大学名誉教授の鎌田先生が座長の中でずいぶん勉強してきました。

おそらく誤解なさっている方もたくさんいらっしゃると思いますから申し上げますが、そう遠くなく自動運転の技術はどんどん伸びていって実用化になります。なるだろうと思います。ですが、その車はめちゃくちゃ高くなります。とても買えません。そうしないと安全が保たれないからです。あらゆるケーブル通信信号を送るものがダブルとかトリプルぐらいにしないと、何かあったときに動かなくなる危険になりますからそのダブルトラック・トリプルトラックの車を作るってことはものすごく高くなります。

矢沢永吉かキムタクしか買えないような車になるんです。時々お会いする方にそのうち自動運転の社会になるからバスはいらないんだとか、公共交通いらないと勘違いしてる方がいらっしゃいますが、それは全く非現実的な議論なので、やっぱり公共交通がいかに大事かと考えてください。その上で鉄道の自動運転はそう遠くなく、もう既に実用化のところへ来てますので、路面電車も含めてそういったところへの応用というのが、より現実的な議論だというふうに思います。

富山駅の整備についてのご質問がありましたが、これはさっき言いました通り、なるべく垂直移動しないということに尽きます。これを徹底していろんな意見がありましたけどやる。従って通過交通は入ってこない雰囲気になってくるでしょう。ちゃんとそうなります。そんな通過する人、渋滞するとこ入ってくるわけがないので、従って若者たちも高校生なんて車乗らないわけですから、通学が便

利な交通体系というものを作ったり、シームレスな乗り換えできる空間を作るっていうことと、天候に関係なく集いの場所も同時に整備していくってことが大事です。

お時間ですとおっしゃいましたがもう一点だけ、長野県の人たちはですね横断歩道をもものすごく目に留まります。びっくりするぐらい横断歩道でピタッとドライバーが止まります。この長野県の特徴は小学校6年生に特に教育を徹底的にするんです。小学生に教育？と思う方もいるかもしれませんが、6年後に免許取るんですよ。彼らは小学校のときに止まってくれたおじさんお姉さんに頭下げるっていうことが同じようなことを、子供のときから公共交通がいかに快適かってことを教えていくことが大事です。

そのために小笠原社長さんにぜひ社内の反対大きくなるだろうと思いますが、信用乗車の実現をお願いしたい。信用乗車というのはですね、前から乗って後ろから降りるとから後ろから乗って前から降りると。必ず乗務員の前を通過して料金収受しますが、後ろから乗って後ろから降りてもいい。病院行くときにおばあちゃんが後ろから乗って「すみません降ります」手前まで歩かなくてもいい、お客さんを信用してどの出入口からでも自由に下りるっていうことを実現をしていただければと思います。富山ライトレールに私が社長の時代それやってたんですが、富山地方鉄道に吸収されたらなくなってしまいました。

現場の人たちは一生懸命キセルのないようにってことが仕事の絶対命題。この方々には信用乗車なんてことを受けられないっていう文化が必ずあるんです。でもここを乗り越えることがすごく大事で、それが将来の市民の皆さんの幸せに繋がる。観光客も喜ぶ。ぜひ信用乗車の実現を、私今札幌市から次世代型の交通の検討会の座長を頼まれています、言ってるのはこの1点です。信用乗車やりま

しょう！これは豊橋を将来光り輝かせる取り組みだと思います。

高橋

ありがとうございます。小笠原社長さん、今の森さんのお話からいかがでしょうか？

小笠原

はい、信用乗車ということはセルフ乗車というふうにも呼びます。欧米では当たり前のことだそうできて、我々も研究を始めてます。というのも、我々の元上司で名古屋鉄道の副社長だった湯原さんという方がですね、その信用乗車の教祖様みたいな人で、豊橋にも来てこうやっていい、ああやっていいと言っております。手始めに愛知大学前の駅の南口っていうのを今開放しています。そこは学生さんのなんていうか行動に任せておって、我々はチェックしてません。

そういったようなことを少しずつ、設備も必要なものですからいろんなドアに全部 IC のタッチのお皿をつけるとかそういうことも必要になってきますので、徐々に進めて研究してまいります。よろしくお願いします。

高橋

ありがとうございます。本当にまさに信頼とか信用とかですね、そういったことだと思います。それが多分我々が住む街とか地域の幸せ作りっていうところにも必ず繋がっていく部分だなというふうに思いました。ありがとうございます。

それでは浅井市長さんよろしいでしょうか？今までのですね、皆様のご議論やまたキーワード出ました「幸せ」というところをですね、まちづくり、こういったことを踏まえてですね、公共交通に期待する役割、そしてそれに対する行政としての取り組みのご姿勢等も含めてこういった観点からぜひご発言をお願いいたします。

浅井

はい。ありがとうございます。幸せってさっきね、森先生が信用乗車って言われましたけど、信用乗車っていうのはもう日本中でやってるところもあるんですか。

森

今は宇都宮。

浅井

宇都宮、やっぱりその信用乗車が普通にできるっていうのはね、みんないい人ばかりの街なんで、まずそれを目標に小笠原さんぜひお願いしたいと思います。それからあの先ほどから少しお話をしましたけども、いろんなそのそれぞれの生き方とか日々の活動に公共交通も含めてですね、選択肢がきちんとあるという状況をしっかり作っていくっていうのが非常に重要ですし、それは幸せなそれぞれの生活に繋がっていくんだろうなと思います。

そのためにはやっぱり利便性の向上っていうのもやっぱり同時にやっていかなきゃいけないなと思ってまして、先ほど神野会長言われたようなバスの今どこにあるかっていうのを今 Web で見れるようになってますけれども、それからキャッシュレス化もこれでどんどんどんどん、これも市も一緒になって取り組んで進めているわけでありましてけれども、様々利便性の向上っていうのもやっていかなきゃいけないと。

それからやっぱりずっと今日出てる話で、森先生それから松尾先生の話で、やっぱりまちなかの魅力向上っていうのはですね、しっかり本気になってやっぱりやっていくっていうことがこれ重要だなというふうに思います。そういう意味では今計画をしておりますけれども、豊橋公園にですね、多目的屋内施設を核とする東側エリアのリニューアルと。これあの文化と一つの建物だけではなくその

中に武道館なんかも全部移りますし、それから外のテニスコートもですね、16面で全天候になったりスポーツ、文化、音楽と、もう新しい拠点ができるとこれは東三河全体の拠点になります。

それから今の構想いろいろありますけれども名古屋にできる新しい県のアリーナとの連携をして、そこで例えば同時中継ですね、やることができないかとか、そんなこともしっかりと取り組んでいって、皆さんがスポーツをしに来たり、それから文化的なことを楽しみに来た時、まちなかに来たいと思うようなまち作りをしっかりとやっていかなきゃいけないというふうに思います。

それからそういったことを先ほど森先生も前半でおっしゃいましたが、帰りにね、街の消費で交流の消費にきちんと街の賑わいをそういった交流の消費に使ってもらえるような仕掛けっていうものがやっぱりいるんだろうというふうに思います。それからやっぱりインバウンドとかも含めて、やっぱりDMOなんかとの連携もさらに強くしてですね、やっぱり人がたくさん町を訪れてくれるような交流人口の増加も真剣にDMOなんかコンベンションなんかとも一緒に取り組まなきゃいけないというふうに思います。

それと最後ですけども、我々行政としてもやはり市電を始めて、路線バスもそうですし、コミュニティバスもそうでありまして、皆様方に利用していただくってことの啓発ということもいると思います。それから意識改革で、先ほども申し上げたように、車が便利な場合は車。それは当然ですけども、公共交通を使っても十分やれる場合はいろいろありますからそのときには公共交通を選んでもらえるというような形式の変革も皆さんにもぜひお願いをしていかなきゃいけないというふうに思います。

それからその運営が成り立っていくようなこと、公共交通を維持するということが、

我々行政の責務の大きなものだということもしっかりと認識をして市電を愛する会とかですね、それから事業者の皆さんそれから議会の間の先生方なんかとも連携を強化をして取り組みを進めていかなきゃいけないということを感じました。ありがとうございました。

高橋

力強いお言葉をありがとうございます。これまでですねパネリストの皆様から豊橋市の未来のまちづくりと公共交通のあり方についてお話をいただいてまいりました。最後ですね。時間になってまいりましたのでまとめに入っていきたいと思います。

これから豊橋地域、広域な地域も含めてですね、まちづくりということを考えていくと私今日伺いして、三つぐらい少しまとめていきたいというふうには思うんですね。

一つがですね、やはり公共交通の利便性がさらに向上していくことへの期待、これ非常に強いということです。皆様もきっとそういった思いお考えをお持ちだというふうに思います。やはりまちの未来地域というところが発展をしていくというためにはですね、公共交通が皆さんの移動を支える重要なインフラとしてこれからも欠かせない存在であるというふうに思います。小笠原社長さんからもですね、これからもデジタルの技術もしっかりと活用しながら、ハードもソフトも両面からサービスの水準を上げていく。そして皆様の満足度を上げていくと、この準備も着々と進められているということでこれをこれからも実行していくという宣言もいただいたというふうに思います。

それから広域の視点で考えていくとですね、公共交通も含めて、交通の結節点である豊橋駅、この拠点性もやはりこれからも重要だというふうに思います。

これは新幹線も鉄道もバスもタクシーもですね、それから送迎の車もあわせて交通手段あらゆるところがですね集まってくる拠点であります。この豊橋駅周辺の開発とか、または乗り換えのしやすさ、アクセスのしやすさですね、こうしたこともまち作りということの観点に進めていくということもとても重要だなというふうに聞いていて思いました。

そして二つ目はですね、街の賑わい、それから魅力これをさらに高めていくということの重要性だったというふうに思います。暮らし続けられるとかですね、選ばれる都市になるというふうに浅井市長さんからですねキーワードをいただきました。やはりまちづくりが大切というですね。共通の認識だというふうに思います。

今日フロアから出たところにですね、豊橋技術科学大学さんの構想であったりですね、それからまちなか未来会議さんの配布資料にございますような、将来わくわく楽しくなるような未来の構想がこの地域にはあります。

そして誰もがまちなかに出かけていきたい豊橋に行ってみたいと思えるようなまちの魅力作りを、地域の皆さん、今日ご来場の皆さんとも一緒に考えていく、進めていくということが大変重要になってくるというふうに思います。

そのときに、一つ目に挙げた公共交通がさらに更に便利になっていけば乗っていこうという動機に繋がっていくということだと思います。これが今日森先生からお話いただいた富山の例で言えば、正のスパイラルで、地域作りが繋がっていくということだと思いますし、そこから新しい投資に結びついていくということが、まちの黒字化というところにも繋がってくる動きになるというふうに思います。とても重要なご指摘いただいたかというふうに思います。

そして三つ目はですね、こうした未来をどういうふうに実現していくのかということ

ありますが、やはり今日お集まりの皆様もいろんな組織、またバックグラウンドをお持ちの方々です。ご来場の皆様もまさにそうだというふうに思います。

みんなの力、地域の連携をですね、総合力でどうやって実現していくかという視点が非常に重要だったというふうに思います。改めて公共交通の重要性を考えていくと。これまでの繰り返しですが、まちづくりの必須のアイテムになっているということだと思います。

今一度公共交通とまちづくりをセットで考えなければならないということを改めてですね、強調をしていくべきだというふうに思います。このセットで考えるということはバラバラではやはり駄目ですので、産学官民連携して取り組んでいく必要があるということだというふうに思います。

まさに地域全体で、これは豊橋だけの問題ではなくて、東三河全体でも関心を持って、関係していくということが重要だというふうに思います。そこでぜひ総合力としてですね、行政の力も最大限に注ぎ込んでいただきたいというふうに思っております。

このように皆さんからも選ばれるまち、また選ぶことができるという幸せなまち作りを目指してこの公共交通を軸としたまちづくりを総合的に取り組んでいくということを、まとめとさせていただきたいというふうに思います。

今日のこのタウンミーティングを次の10年20年先に続くスタートの日というふうにしていきたいと思っています。それでは長時間ご参加をいただきまして誠にありがとうございました。時間となりましたので、パネルディスカッションを終えたいと思います。パネリストの皆様に盛大な拍手をお願いいたします。ありがとうございました。