

特集2

人口減少と都市のコンパクト化

「持続可能な富山型都市経営の構築 ～公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり～」

高 森 長 仁 (富山市)

私は、富山市役所から今日来ました。私の役割は、どちらかというと、地方都市のコンパクトシティの取り組みをご説明する、披露するということだと思います。

先ほど先生から、幾つか問題提起がございましたけど、富山市も、やはり人口減少、それから高齢社会、少子化といったものに、いち早く対応しようということで、平成14(2002)年に、いま森市長というのが市長になっていますけれども、いまの市長が就任したときに、このままでは将来どんでもないことになるぞ、行政運営ができなくなるのではないかということで、いろいろ議論し、平成17(2005)年の「平成の大合併」から、本腰を入れてコンパクトシティに、十数年あまり取り組んできたということであります。

コンパクトシティは、もう当たり前の話ですけれども、残念ながら歴史が始まって以来の人口減少で、どういう病気が起きるのか、どういう症状が起きるのかというのは、なかなか分からないということで、苦労していますけれども、様子を見ながら適切に対応していくしかないのかなと思っているのが現場の声でございます。

今日は、富山市のまちづくりの背景と具体的な取り組み、そしてまた、その効果について、ご報告させていただきます。

まず、富山市ですけれども、富山県の中央部、左下の緑色の部分に位置します。面積も非常に大きいです。県庁所在都市では、静岡に次いで2番目の広さを持つ、1200km²あまりで、人口は42万人足らずということです。なんととっても、ほぼ起伏がないです。正直言いまして扇状地で、背後に屏風のような立山がそそり立つ。3000m級の山が一気にそそり立つような感じで、海から山の裾野まで約16kmあります。標高差が160mぐらいしかないということで非常に平らです。起伏がない。従って、戦後、高度経済成長に伴って進めた、道路整備は非常に安価にできたわけです。トンネルもほとんどない。丘陵も少ないということで、どんどん郊外に道路をつくっていったという背景があります。

それから、モータリゼーションの進展に併せて、郊外で一軒家を持って住むというライフスタイルが定着していったということです。ですから人口集中地区(DID)の面積が、40年前と比べて2倍強になっています。それから、残念ながら人口密度が3分の2ということで、DIDと言われるのは40人/ha以上ですけれども、いま、40.2とか、ぎりぎりです。それだけ市街地が低密度化したということですね。

そうすると、一つの公園を従来、60人/ha

で支えていたものは当然、40人で支えないといけない。同じサービスを提供しようとすると、税を上げるか、あるいはサービスを減らすしかない。非常に単純な発想です。そういうことが将来、予想されたわけですので、なんとか、これ以上の拡散を、まず止めることが大事だということでコンパクトシティに取り組み始めました。

おかげさまで、環境モデル都市は平成20(2008)年、未来都市は平成23(2011)年、そして、2018年6月にはSDGs未来都市という指定を受けております。

これで、だいたい富山の背景をお分かりいただいたと思います。

地方の課題は共通です。課題については説明しませんが、われわれが最近、一番気を遣っていますのは、「平均寿命と健康寿命の乖離」というところに注目しております。それは女性が12、13年ですかね、男性が9年ぐらいだったと思います。いずれにしても、平均すると10年間は、何らかは患って亡くなっていかなきゃいけないと、これは本人にとってもつらい。家族にとってもつらい。それから、われわれ行政にとっても、医療費、介護、そういった給付が増えてくるということで、非常に大変な、誰もメリットがない、デメリットばかりということなんです。

では、この平均寿命を延ばすために、従来のように福祉部局だけではなくて、都市計画、あるいは交通政策でもできることがあるのではないかと、もともと都市整備部という名前が、いまは活力都市創造部と4月から名称変更になりましたけれども、都市計画の分野でも、なんとか平均寿命を延ばすことはできないかと、いま、注力しているところ

でございます。

では、どうやって富山がコンパクトシティを進めるのかというと、幾つもの拠点が、すでにご覧いただけます。富山の都心地区ですけれども、左下に行くと婦中とか、もっと下へ行くと八尾とか、右へ行くと大山とか、それぞれの地域ごとに人口や、いろいろな機能を少しずつ集約して、拡散を防止しつつ、広域のサービスを享受するためには、重複してサービスを提供するのは、これできませんので、どこかの拠点で、そういった、それぞれのサービスを公共交通を介して享受できるという。もちろん、広域なサービスは都心にアクセスしてサービスを受ける。

富山の特徴は、全ての公共交通が放射状に富山の都心部から運行されている、ここをうまく活用したわけですね。環状路線は一切ございません。360度の方向から、とにかく公共交通に乗れば都心にアクセスを1回しないといけない。そこで乗り継いで、いろいろなところへ行くと、それを使って、まずは都心部をしっかりと魅力を高めていこうという作戦であります。

コンパクトシティを実現するためには、公共交通の活性化、それから、公共交通沿線の居住の推進。そして、なんといっても、全ての公共交通が結節する中心市街地も、しっかり活性化していこうという。都市計画の観点からいうと、この三本柱で進めてきたということでございます。

ここまで、ずっと説明しながら、十数年やってきましたけれども、実は、これはあくまで都市構造でありまして、このほかに産業の活性化、もちろん農業の活性化、それから教育、文化、福祉、そういったものを包括的に

展開することによってコンパクトシティが成り立つということは、最近、しっかり説明するようにしてきております。

まずは、この都市構造を理解していただくために、市民に対しては、こういった集約という話をしてきたら、やはり郊外の方々から勘違いされて、「では郊外は切り捨てか」みたいな話になったものですから、そうではなくて、シビル・ミニマムとは言いませんけれども、従来のサービスは極力維持していくと、そういった中で、住民の合意形成の下、例えば、そんなに急に縮退はできませんけれども、橋梁が、ある河川に3本架かっていたとします。人口が減少して、交通量も少なくなって、1本減らしても大丈夫だねということは、将来的にはあるだろうということぐらいは住民も理解を始めています。ただ、都市のスポンジ化だとか、そういった面については、まだまだ危機感がないし、対応策も模索している最中でございます。

ここまでお話しできれば、だいたい市の取り組みはイメージできると思いますけれども、具体的に、どうやって集約し、どのぐらいの目標値を持っているかということですが、都心地区約436haにはしっかり集約している。ここはもちろん、密度を高めます。それから、富山駅から放射状に出る鉄軌道、6路線あります、約100km、その鉄道駅から半径500m。それから、富山駅から放射状に出る利便性の高い幹線バスが13路線あります。そのバス停から半径300メートル。もちろん、用途が定められた地区でありまして、市街化調整区域、あるいは白地等は抜いております。そういった、都市計画上是用途が定められた幹線、公共交通の沿線に集約してい

こうということでもあります。

当初の計画時は、28%の人が、これらの部分に住んでいらっしゃいました。わずか3割しかいらっしゃらなかった。将来目標は、20年後に42%まで引き上げることとしました。42%は少なくないかという声もたくさんいただきましたけれども、いろいろアンケートをしたり、それから実際の駅の周辺の人口密度等々を考慮すると42%がいいところかなということですので、そういう目標設定にしました。現在、2017年、昨年37.1%まで来たということで、これは非常に喜んでおります。われわれも当初は、規制強化できない時代、都市計画で規制がなかなかできない時代、スポンジ化していく時代に、人は本当に移動してくれるんだろうかということをご心配していましたけれども、現在37%ということで、かなり順調にきているという状況であります。

進め方ですけれども、先ほどから言っています、規制強化はできません。やはり、風船が膨らむ時代はよかったですね、人口が増えて、線引き制度を入れて、市街化区域、調整区域、飛び市街地をなるべくなくして、かたちよく、効率的に都市を拡大していったわけですけれども、それが減っていくときに、風船がしぼむように減っていくのか。それは無理ですね。やっぱりスポンジ化になっていくわけですので、規制では、なかなか誘導できないということで、公共交通の魅力、利便性を高め、そしてまた、いろいろな諸機能を駅の周り等に集約し、利便性を高め、魅力を高め、選択肢として移動してもらおうということでもあります。

従って郊外の居住も、まったく否定するものではない、郊外で大型犬を飼って住みたい、

あるいは、スローライフをしたいという方はどうぞ、郊外に、ただ、ばら建ちは、やはり規制強化はしております。

それからこれはあってはならないことだと言いますが、郊外に大型のショッピングセンターをつくといいことは、しっかり規制しております。残念ながら近隣の市で、調整区域にショッピングセンターを建てるとか、許されないことが起きる場合もありますので、そういったところは県をお願いをして、広域調整を図りながら進めていくことも大事だと感じております。

それから、富山の特色を生かした公共交通ですね。恵まれた公共交通がありますので、これを軸に活性化させて、維持して、魅力を高め、利便性を高め、将来、高齢者が増えても安心して暮らせるように、もちろん、現在の子どもたち、学生なんか公共交通で暮らせる町を目指すということです。

拠点集中型という、どうしても青森市さんなんか、かなり誤解されて大変だという思いがありましたけれども、一極集中、一極に全部集めようというのは、それは無理です。これだけ市街地が拡散していますので、あるいは、合併等を繰り返してありまして、地域地域の核がございますので、その核に少しずつ集約していこうということでございます。

ここから三つの柱、一つずつ紹介します。まず、公共交通活性化ですけれども、方針を二つ設けております。一般的には基本方針というのは一つだと思いますけれども、二つあります。一つは、先ほどから言っています、ハッチのかかった居住推奨エリアにある公共交通を、しっかり、利便性の魅力をブラッシュアップしていく。もう一つは、お団子と言

っていますけれど、そのお団子エリアの外、あるいは中山間地域も地域特性に応じて、しっかり生活交通を確保していくという、非常に欲張りなものであります。

しかしながら、欲張りとはいえ、先ほど言いました4割しか、将来も、住まないわけですね。つまり公共交通が便利な沿線に、その他のエリアに6割の方が住まわれるわけですから、そこもしっかり、シビル・ミニマム、最低限の交通は確保していくということにしております。それが富山市の方針であります。

今日、全部は紹介できませんので、まずは、よく聞かれることがあるLRT、路面電車の取り組みについて主にご説明致します。

路面電車は、非常に乗り降りしやすく高齢者にも優しい、みんなに優しい、あるいは中量輸送で、窓を見ていただくと、窓が大きくて町並みもよく見える、非常にいい乗り物だと思っております。よく、町中の水平エスカレーター、という表現もございますけれども、まさにそうだと思っております。

もともとは、富山駅から西と南の方に出ている路線が大正2年から運行しています、富山地方鉄道株式会社の路面電車6.4kmが残ってございました。それから、上、北の部分ですね、海まで延びる富山ライトレール線7.6km、これがJRの路線でした。もともと鉄道線だったものを路面電車化したのが平成18(2006)、その後やりましたのが、既存線900mを結んでやったということで、それによって都心部に、小さなサークルですけれども、路面電車のサークル運行を可能にしました。

平成27(2015)年3月、富山駅に新幹線が開業し、高架で入ってきました。現在、在

来線も高架化事業を進めております。そうすると、現在富山駅は在来線で平面は分断されていますけれども、両方とも高架になって、高架下で路面電車が、南北が一気に平面でつながるという事業を行っております。来年度末につながります。平成32(2020)年3月末には、これまで地下道でしか南北へ行き来できなかったものが、人や路面電車が平面でアクセスできるようになるという取り組みでございます。こういったLRT、路面電車を生かしながら現在は進めております。

最初やった富山ライトレールですけれども、鉄道線を活用している部分は、「鉄道法」に基づいて、システムは全部、路面電車にしていますけれども、60km/hで走ります。それから、新たに道路上に軌道を引いたところは40km/hで走行するというところで鉄道線にも入っている、トラムトレイン的なLRTということになります。

特徴は公設民営ということになります。地方都市の民間鉄道は確か、国交省さんの資料によると、民鉄93社あります。そのうち大手のJRや地下鉄といった会社を除くと、7割が赤字ということだそうです。なぜ赤字かというと、やはり大きいのは減価償却、固定資産税が重荷になっているということで、われわれがやったように、公設民営では施設、整備、管理等の支援を行政が持つと、7割赤字だったものが、全体の8割が黒字に転換するという試算をされております。

残念ながら地方都市では、もう鉄道に投資する力はありません。これからはやはり、まちづくりと連携して、公共がどこまで関与できるかが地方の鉄道線の復活にかかっていると思っております。宇都宮市さんで、いま、

大規模な新線のLRTが着手されました。これは同じように公設民営の上下分離方式で、宇都宮市が施設を保有、管理するし、上を事業者さんのノウハウで運行すると。地方では、これからは、こういうスタイルになっていくのかなと思っております。

そうやってよみがえらせた結果、サービスレベルも非常に上がりました。詳しくは言いませんけれども、バリアフリーができて、それから、企業の方、市民の方からもたくさん支援をいただきました。

今日は時間がないので、結果だけですが、平日と休日の利用者数が、平成17(2005)年、これはJRの鉄道線時代ですね、平日が2200人あまり、休日が1000人あまりです。それがなんと、このLRTが開業した結果、もちろん運行頻度も倍増しています。電停間隔も増やすとか、バリアフリーにしたとか、そういうことによって、5000人ちょっと切るぐらいで、ずっと平日は推移しています。休日も3.3倍に増加ということになります。

沿線人口は増えていないわけです。では、どうして増えたのかというと、もちろんサービス水準も上がりました。属性、誰が利用し始めたのかということですが、JR時代に比べ時間帯別利用者は、当然、日中の利用者がものすごい伸びています。絶対数はピーク時間が多いですけれども、よく調べると、年代別で、やはり50、60、70代、高齢者の日中の外出機会が増えたということですね。便利でバリアフリーで魅力的な乗り物ができたということで、増えたわけです。

当然、東京のように、京都もそうですけど、需要を満たすための路線というよりも、まちづくりの軸となる路線を、公共が関与して整

備した。ですから、需要よりも、もっと副次的な効果があるだろうと見込んでおります。

その効果といいますのは、もちろんCO2の削減です。車から転換した人もたくさんいらっしゃいます。それから、沿線での着工件数、われわれの最終目標としています公共交通利便性を上げることによって、人や物が、その周りに集まってくるということですね。実際に集まってきています。それから、当時、関西大学の宇都宮先生と一緒に、沿線でアンケートしたときの資料をちょっとお借りしたわけですが、70歳以上の方のアンケートで、「富山ライトレールは他人との関わりあいを変化させたか」という問いです。ライトレールに乗ったことで変化したことですね。70歳以上の「あり」という人が38.2%。内訳を見ると「友人と会う回数が増えた」が26.7%。なんと、「新たな知り合いが増えた」が7.5%、1割近くの方が70歳以上で「ライトレールに乗ったら友達ができた」と言っているわけですよ。これはすごい。

そういったコミュニティだとか、健康増進といったものにも非常に効果をもたらしているというのが、富山ライトレールの取り組みでございます。

次にやったのが、市内電車環状線化事業ということで、わずか900mですが、今度は上下分離方式というものを採用しました。「軌道法」というのは当時、上下分離できなかったわけですね。

鉄道は皆さんご存じのように、一種、二種、三種と分かれています。施設を保有して運行するのが一種、二種が借りて運行、三種が施設を持つだけということで、ちゃんと法律であるわけですが、「軌道法」は、当時は上

下分離してはいけないという、「してはいけない」とは書いていなかったんですけども、「いい」と書いていないということで、上下分離したら駄目だと言われて、富山ライトレールのときは、やむなく3セクをつくって、市が補助金で維持管理しているわけですね。

平成19(2007)年10月に、われわれはじめ、いろいろな自治体、あるいは市長会が、国交省に対して「上下分離を認めてほしい」と一生懸命に要望した結果、「公共交通活性化再生法」の改正で上下分離できるようになったということで、富山市が第1号として施設の整備・保有・管理をする、下の事業者の認可を受けました。

従って、900m部分の施設は市が所有しています。走る電車も市が所有しています。それを富山地方鉄道株式会社に貸し付けて、運行していただいているということです。

これは何のためにやったかという、これも需要を満たすというよりも、富山駅と中心商業地区のアクセス強化、あるいは市内の環状運行がまったくなかったのも、中心市街地の回遊性向上を目的に、事業者と一緒に取り組んだというものでございます。

上下分離のメリットですが、地方鉄道のメリットですね、先ほど言いました固定資産、減価償却の増大を避ける、要は投資ができないので、避けることができます。富山市のメリットは、これは意外と皆さん分かっていないところがあるんですけど、民間事業者への補助ではありません。要は、市が必要、市民のために必要な施設ということで、ご理解をいただきやすいということですね。

900m延ばすだけで30億円かかっています。それを、ぎりぎりの会社と云えども、黒

字会社に30億円ほど補助するというと、市民から「いや、それは事業者さんにやられた方がいいのではないか」という声も、もちろん聞かれます。ただし、そうではなくて、市がコンパクトシティを進めるため、あるいは中心市街地活性化を進めるため、非常に重要な事業だということで説明した方が理解が得られやすいと、意外と気付いていない自治体も多いんですけれども、こういうことであります。

結果、詳細ですけれども、右肩上がりに利用者が増えています。この小さな、わずか3.4kmのサークルで環状運行といっても、学校もないので、ピーク時はそんなに利用されないと思っていました。思ったとおり、目的は買い物、あるいは観光、中心市街地活性化、目的どおりにご利用いただいているというのが非常に喜んでいるところです。

また、この環状線をつくることによって、都心の魅力が高まって、引っ越してきた人がもしかしたらいるのではないかと、引っ越した人にアンケートしました。そうしたらやはり、引っ越す「大きな条件になった」というのが10%もいらっしゃる。市内電車が便利になって、環状線ができたので、安心して町中で暮らすようになったという人が10%です。「きっかけの一つになった」というのは33%ということで、半分以上の人は「あまり関係ない」と言っていますけれども、逆に、半分近くの方は、やっぱり魅力を感じて都心に集まってきたということであります。

ということで、われわれがやってきました路面電車等は、もちろん、モビリティの改善なんですけれども、どちらかと言うと、大都市の需要を満たすというよりも、まちづくり

のためにやってきました。そのために公共交通の利便性が上がって、利用者が増えます。

それから、先ほど言ったように、高齢者の外出機会が増えます。そうすると中心部では、いろいろなところがにぎわいます。そういった町になることによって、シビックプライドも醸成され、先ほど言いました、町中へ住もうという動きも出てきます。市民にシビックプライドが醸成されれば、選ばれる町になるだろうということで、少しずつですけれども、いままでは負のスパイラルだったのが、正のスパイラルに入り始めたという状況です。

現在、取り組んでおりますのは南北接続事業ということで、新幹線はもう開業しますので、在来線高架事業をいま、やっています。南側の路面電車は新幹線高架下まで、わずか160mですけど、開業に合わせて引き込みました。いままで乗り降りしていたところが、新幹線から一気に、わずか30m強で乗るため、雪や雨に濡れずに、乗り継ぎができます。いま現在、地下道を通して北側に行っているんですね。それがもう少しすると、平面で南北が自由通路、路面電車がつながるといふものであります。

こちらもいまのところ上下分離方式で、市が施設整備を全部行っております。将来的には北側の第3セクター、富山ライトレールと南側の富山地方鉄道が運行するということになっていきますが、非常に非効率ということで、運行は富山地方鉄道が一元化して引き受けるというところまで、いま、議論が進んでおります。会社組織の合併についても、いま、議論を深めているところでございます。

わずか160m延伸しただけで、そんなに増えないだろうと思われませんが、利用圏域が増

えたわけでもない、人口が増えたわけでもないですけれども、結節機能が高まったおかげで、右肩上がりが増えていきます。現金客は新幹線のお客さんも多かったわけですけれども、注目すべきは、定期券が毎年、実は平成29(2017)年度も増えていきます。わずか160mの結節機能が高まっただけで、他の鉄道との乗り継ぎ、あるいはバスとの乗り継ぎ、そういったものが非常に向上したわけですね。いままでは、少し歩いて、電停まで歩かなければいけなかったのが、くつついたことによって、定期券、公共交通へ転換する人が増えたということですね。北側も、もうすぐくつつきますので、さらなる利用者増にもつながるだろうと見込んでおります。

LRTだけではなくて、鉄道線の活性化も取り組んでいます。富山駅から、36.6kmをJR西日本がいまも運行しています。この高山本線という、非常に使いにくいものを、社会実験で増便を5年間やりました。その結果、利用者が増えました。増便数がいまは7本だけですが、当時は60本近くまで増やしました。34本を倍近くに増やしました。だけど、残念ながら日中はまったく増えませんでしたので、日中は取りやめて、朝ピークと夕方だけ7本、いま増やしています。

平成17(2005)年、JRさんは実験前の収入を固定しています。それよりも増収があれば市に返してくださいということで、いま3000万円で増便委託して、実は1000万円収入が上がっていますので、市にバックしてきています。これは、すごい話ですね。もちろんJRも、それを「うん」と言ったのは、当時、トレンドは右肩下がりだったわけですから、そのままいくとJRはもっと赤字になるはず

だったのに、平成17(2005)年の値で固定していますから、本来の赤字分はJRが儲かるんです。さらに、それを超えると市も儲かるということで、ウィン・ウィンの状況で理解を得て、いまも続けているところです。

それから、JRではない民間の地方鉄道さんが、では自らも社会実験をやろうと、朝、夕ぐらいならできるだろうということで、何本か増やされました。これは、市がやった実験を見て、自ら判断されました。おかげで、この事業者も13%強、利用客が増えたということで、5年間、大きなお金を使った社会実験をやりましたけれども、非常に効果があったと思っております。

バスは富山駅から90系統が出ています。残念ながら13系統しか使いやしくない。あとは、一日4往復、5往復とか、非常に使いにくい路線が多いです。まずは、バスのイメージを上げようと、バスというと、どちらかというと、車両が古く、ラッピングも、業種によって差別するわけではないですけれども、例えば、派手なパチンコ屋さんのラッピングとか、そういうこともあるわけですよ。そうすると、さっきのLRTなんかは非常に乗っていて気持ちがいいわけですけど、バスを待っていて、そのラッピングが来たら、なんだかなという感じになりますので、われわれは、そこに目を付けて、バスをイメージアップするためにはどうしたらいいかと考えました。とにかく、派手な屋外広告をやめましょうと、シンプルな白を基調に、イメージカラーの緑でもいいですけど、そういったものをアクセントに入れるような取り組みをしてほしいと頼みました。その代わりに、大型のステップを入れれば4分の1の補助をしますと

いう約束で、まずは3路線を取り組んできたところでございます。

それからコミュニティバスですね。その他郊外の足の確保ということで、これは行政の責任だと思って、われわれはやっております。中山間地域は公共が100%負担して確保しています。平野部については、そうではなくて、人の集積、あるいは企業の集積がありますので、市民の皆さん、企業の皆さんが協力して、ダイヤ、あるいはルートを自分たちで計画して、マイバス意識を高めてくださいということで、われわれは直接タッチしません。その代わりに、10分の9の補助、それから、車両の無償貸与等々の、しっかりした支援をやるということにしております。おかげさまでいま、2地区、3地区と出てきて、来年から、また自主運行が始まるという状況でございます。どんどん理解が深まってきました。

では、富山は公共交通活性化に力を入れているのに、どれくらい使っているかですけれども、年間、8億3000万円あまりです。一般会計予算が1600億円ぐらいで、一般会計の約0.5%、義務的経費以外の、要は投資的経費の1.1%ぐらいです。多いか少ないかは別として、富山は公共交通を一生懸命にやっているけど、わずか一般会計の0.5%ぐらいということでもあります。そのぐらいでできるということですね。

それから、公共交通の沿線の居住推進というのは難しいです。特効薬はありません。いろいろな先生方にも、またご指導いただきたいと思っていますけど、いまのところ、特効薬はありませんので、まずは公共交通を活性化します。

二つ目には、インセンティブ、補助という

ことで、若干の補助金を出しています。市民の方には、マンションや戸建て住宅を購入していただくと50万円、都心のマンションは、さすがに富山でも3000万円ぐらいします。ですが、50万円あげますから、マンションを買いませんかと言っても誰も買いません。正直、買いません。ところが、やっぱり市の意気込みですよ。富山市の意気込みをしっかりとPRするという効果があります。不動産屋さんも、お客さんに「どうですか」と言うときに、「富山市も支援していますよ」という一言が、やっぱり効くわけですよ。「そうか、ではもらっておこうか」というのが、正直なところ。それから郊外は、若干下げますけれども、30万円の補助をしています。それから、マンションを建設する事業者さん等にも若干、補助をしているということでもあります。

こうした結果、ちょっと無理やり感がありますけれども、開発面積、あるいは開発件数ですね。郊外に比べ開発件数、面積、開発許可が増えてきたということにもつながっております。

最後に、中心市街地活性化ですけれども、もともとは、われわれが若いときは商業の活性化というのがメインだったわけですが、商業だけではなくて、いろいろな観点からやっております。

人によっては、郊外の大型ショッピングセンターがあるから、それでいいではないかと。そこへ行って、全然われわれは不便ではないよと。いまさら、なぜ中心市街地に投資するんだという声も、よく聞かれます。

富山市の一般会計は1600億円と言いましたけど、税収が727億円です。補助金や交付

金を抜いて、自主財源で市民税が40%強、固定資産税と都市計画税が47.1%です。これが、街中が衰退して地価が下がると、一気にダウンするわけです。中心市街地というのは、市全域の面積の0.4%です。そこで、なんと22.4%も、この固定資産税と都市計画税を上げています。この22%を全部、中心部で使い切れるかという、使い切れません。そのお金で中山間地域の手当をしたり、災害が起きた場合に、小さい災害で補助対象にならないものでも、この中心市街地の税収のおかげで手当したりできるという、税の環流です。だからこそ、中心市街地に集中投資は必要なんだと、効果があるんだということを市民にも、しっかり説明して進めております。

商業だけではなく、公共交通、居住、あるいは暮らし方をよくしていこうという目標で、いろいろなことをやっています。都心の一等地に広場をつくり、本来であれば高度利用しなければいけないところを、全天候型のガラス張りの広場として、にぎわいをつくるということですね。あるいは、日中の高齢者に限り、年間1000円のICカードを市が発行しています。たった1000円です。そうすると、日中の時間帯に限り、片道1000円であろうが1100円であろうが、中心部で降りれば100円になります。片道で1000円もうかるわけです。行って帰れば2000円もうかるという制度であります。現在、高齢者の24%がお持ちです。その浮いたお金でお孫さんと一緒に出掛けたり、都心部でお買い物をしたり、あるいは何かを食べたり、健康な取り組み、スポーツをしたりしていただきたいという意図です。

もともとは、中心市街地での消費を促すた

めにやった制度ですけれども、いよいよ調べてみると、おでかけ定期券を使って中心部へ出掛けたときの歩数が、ものすごいアップします。それを、1歩余計に歩くと0.072円医療費が削減できるという試算で、年間8000万円ぐらいの医療費削減につながっているということです。この事業に1億かけています。減収分の運行補助費です。だけど、医療費削減だけで8000万円の効果があります。

それから中心部で、当然経済も活性化していますし、日中ののびのびだったバス、事業者への支援にもつながって、いろいろな波及効果がありますので、非常に素晴らしい取り組みだと自画自賛しております。

あとは、中心部の空き店舗で野菜を売ったり、あるいは空き店舗を市が借り上げて、学生に開放して、いろいろな活動をしてもらったりだとか、あるいは民間がやるレンタサイクルを、フランスのヴェリブというシステムと一緒にですけど、日本で唯一、外資系がやってくれています。

それから街路とは、歩行、あるいは円滑な交通を目指すべき空間ですけれども、やはり魅力向上、景観的な要素も大事だということで、フラワー・ハンギングバスケット、パナールフラッグなんかも頑張っています。都心地区、非常に賛否分かれるところもあります。この花を生けて、管理するだけで年間7000万円ぐらい使っています。女性の方からは大人気で、非常に喜ばれております。これをやったおかげで、町中から落書きが減るという効果も出ています。やっぱり、きれいな町にすると落書きも減ります。

路面電車沿線の花屋で500円以上の花を買ったと、無料乗車券がもらえます。ただ、条件

があって、花を持ったまま乗らないと、その無料乗車券は行使できません。人にあげても駄目です。要は、農林部がやる地元の花の販売促進ではなくて、本当の目的は、町中を花で飾りたいという裏があります。おかげで、かなり富山の人は恥ずかしがり屋で、やらないと思ったんですけど、かなり実績が上がってきているところでございます。

それから、孫とお出掛けしていただければ、いろいろな市の施設が無料で入れます。美術館、博物館、動物園、全部無料です。この取り組みは隣の自治体が一緒に参加させてくれるということで、広域連携しています。なので隣の自治体に行っても、孫と行けば無料なんです。孫と入るときの審査は簡単です。「お孫さんですか」、「はい」で入れます。その辺の子どもを連れて入っても無料になるという、非常に緩い制度であります。これと、おでかけ定期券を併用していただければ、どんどん家族の絆も強まり、外出機会も増えるでしょう。

それから公園も、本来都市公園は、野菜をつくってはいけないという解釈ですけども、われわれは1カ所当たり20㎡未満であればイモをつくってもいいよとか、あるいはイモ掘りのイモ焼き機を貸し出すといった取り組みもしております。

それから、小学校跡地には、単に不動産として処分するのではなくて、これは一つの例ですけど、町中に地域包括拠点をつくりました。公民連携で、まちなか総合ケアセンターが富山市の施設です。その他、提案として、青池学園という専門学校があります。それから、スポーツ施設、立体駐車場、そういったものも提案でつくってしまいました。

その特徴は、1個だけPRさせていただくと、病児保育室というのがあります。これは、富山に来るとお母さん方も安心して働けますよというものであります。何かというと、保育所に預けた子どもさんが急に体調が悪くなって発熱したとき、だいたいお母さんに電話がかかってきて「お母さん、迎えに来てください」となります。だけど、お母さんだって一生懸命に仕事をしているのです。そのときに、市の職員がタクシーを使って代わりに迎えに行き、主治医のところで見させていただいて、お母さんが来るまで、しっかり預かるという施設です。

それから、トランジットモールの社会実験なんかも、延伸した区間でやっております。まだまだですけども、やはり実験すると、公共交通、路面電車の利用者が、2倍から4.3倍、歩行者も7倍から9倍といった効果も出てきております。

最後に、効果ですけども、なんといっても、われわれの意気込みをご理解いただきつつあって、民間投資が活発化してきております。ここ10年ほどの再開発、あるいはマンション等の建設が増加しています。

それから空き店舗が若干、まだ25.7%もありますけど、少しずつ減っています。歩行者も少しずつ増えているということで、なんといっても地価が4年連続で上昇しました。富山県全体は26年下落です。その中で富山市だけが地価を維持しています。これが、しっかり税収につながっているというものでございます。

それから、人口ですけども、転入超過です。全体の人口は、自然減が多いので減っていきますので、そこは目標値にしています。

いま、公共交通沿線の転入超過を目標としています。都心については、平成20(2008)年から転入超過が継続しています。それから、公共交通沿線も、平成24(2012)年ぐらいから転入超過傾向にあるということで、市民の意識が、やはり公共交通沿線に向きつつあるということです。市全体としても、人口は減っていますが、県外からの転入超過は続いております。

そういうことで、人口がマイルドに減っていくということは大事だろうと、われわれは思っております。人口を増やすということは、もう無理でございますので、いかにマイルドに着地していくかということで、海外からの評価も高まっています。

最後に一つ、われわれ行政庁は、いろいろなデータを持っています。個人情報なんですけれども、例えば住民基本台帳ですね。これは42万人の1人1人のデータ、属性、あるいは医療と結び付けられる、あるいは介護と結び付けられるいろいろな情報があります。それを全部、GIS上にプロットできるようにしております。ですから瞬時に、どの人がどこへ移った、転入者がどれぐらいということが、把握できているわけです。こういったミクロな視点で、いろいろなものを重ね合わせて、例えば道路、公園等の社会資本を今後どうしていくのか、この地区はどうなっていくかということ予測して、しっかりやります。

それから、高齢者の買い物や交通支援、福祉といったものを適正配置し、真剣に、ここ

10年ほどの蓄積がありますので、次年度から、どういう分析をすれば人の動きの将来を予測できるのか考えております。

また、こういう取り組みは妥当性の評価にもつながります。高齢者の多いエリアでは、都心地区に福祉施設をしっかりと確保する、あるいは高齢者の多い北部エリアで路面電車をLRT化するという妥当性検証にも使えます。

そしてまた、都心地区は96.3%の人が500m圏内で商業にアクセスできる、一方で公的施設、行政サービスセンターと言っていますが、要は市の出先窓口ですね。そこへ行けば住民票を取れる、いろいろな手続きができるセンターを、ほとんどを行革の時代で、全国の自治体が効率化しようとしていますけど、うちの市長は、最後までフェース・ツー・フェースは、できる限り守るということでやっております。都心だろうが郊外だろうが、2kmの範囲で行政センターに全体の99%、ほぼ100%の人が公共施設のサービスを受けられるようにしております。

そういうことで、今日は都市計画、交通の切り口でしたけれども、本来、われわれのコンパクトシティというのは、都市構造は集約ですけれども、市民の生活の質を、どうしたら全体的に高められるかというのを最終目標にしております。そういった町でなら、単身赴任ではなくて、ご家族一緒に来ていただけるだろうという思いから、こういった取り組みをしているところでございます。