

公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり

森 雅志 富山市長

最初に講演の話をいただいたとき、安寧の都市ユニットが目指す、健康医学と都市工学とを融合した「人間健康都市科学」の創生ということがうまくイメージできませんでした。私なりに解釈してみると、みなさんが健康で暮らす空間をつくるには、医療、医学というアプローチに加えて、生活空間の質をどう高めるかと、文化とどう融合させるかが重要なのだろうと思います。

私は20年ほど前、かなり熱心に韓国語を勉強したことがあります。「安寧の都市」と聞いた瞬間に、「アンニョンハセヨ」が口をついて出ました。これは「おはようございます」の意味で、「アンニョンハシムニカ」は、「安寧でいてくださいね」という意味です。「アンニョン」は漢字で書けば「安寧」です。

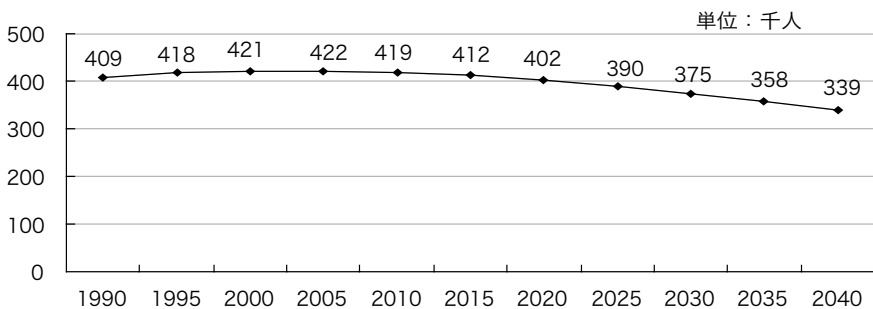
そういう理解と気持ちを込めて、富山市の取り組みを報告させていただきます。とはいえ、私はもとより研究者ではありません。論理的にきちんと整理した説明、報告はできないと思います。しかし、現場の実務者として実例を報告することは私の責務だという思いで話をさせていただきます。

人口減少が進む時代の 地方都市の政策課題

富山市が抱える基本的な課題は人口減少にあると考えています【資料1】。

これは「安寧な都市」の建設以上に切実といえますか、具体的な課題です。これからの時代は加速度的に人口が減ります。人口学者のいろいろな意見がありますが、2050年には中位推計で9,500万人くらい、下位推計だと8,900万人とする見方があります。いずれにしても1億2,000万人から3,000万人程度は減ると予測されています。

▶資料1 富山市総人口の予測



しかしながら、減少は国内で均等に進行するわけではありません。おそらく東京を中心とする首都圏の人口吸引力は、そうは落ちないと思います。3,500万人ともいわれる首都圏の人口がかりに横ばいだとすると、3,000万人は地方で減ることになります。4分の1減って4分の3になると考えるのではなく、地方の都市は3分の2になりかねないと受け止めるべきだと思っています。

都市の総合力が問われる時代

人口減少により当然、地域経済はシュリンクします。手をこまねいていると加速度的に経済も都市の力も低下すると思います。したがって、人口の維持力をどう保つか、あるいは保てないにしても減少するスピードをどう鈍化させるかが、地方の当面する最大の課題だと思います。それには魅力的な雇用をつくるのが欠かせません。

いくら日本一の福祉の都市をつくっても、雇用がなければ人は集まりません。では、魅力的な雇用を生むためにどうすればよいのか。簡単にいえば、事業者側からみて魅力的な都市でなければならない。そのさいに現場の方々、たとえば質のよいサプライヤーの存在とか、物流の条件とかだけを考えているのでありません。

先般、あるバス製造会社が富山市に工場を集約化することによって、第一陣として社員140名の方がたが移ってこられました。3分の1は家族連れでお出でになり、3分の2は単身赴任です。よくよく聞くと、その会社は社員の奥さん方を連れて、何度もこっそりとわが市を見てまわっていた。富山市の公立中学校は定員の10パーセントが自由通学枠で、行きたい中学校に行ける制度にしています。その会社の労務担当役員は、そういったところまで調査して、組合との交渉に当たっているとのことでした。このように、総合的な都市の力や顔

が評価される時代にあると思います。教育水準とか、医療の水準・文化の度合い・福祉の水準とか、犯罪認知件数や災害発生件数の低さなどの安全面も、都市を評価するさいの重要な要素なのです。

実は都道府県のなかで生活保護率がいちばん低いのが、富山県です。生活保護率が低いということは、一定程度の豊かさがあると同時に、地縁とか血縁とかで互いに助け合うシステムがまだしっ

かりに残っている地域だということです。そういうことも含めて、いわば総合力を評価される時代だと思います。その切り口の一つに、まちづくりがあるのだと思います。

地方都市によって温度差はありますが、この40年ほどのあいだに、概して郊外に発展する「拡散型のまちづくり」を推進してきました。長崎や佐世保のように地勢的にそれができないところもありますが、多くの地方都市はだいたい同じです。そういう拡散型のまちづくりを進めるなかで、人口が減少する。この時代をどういうまちづくりで乗り切るのかも、総合力のたいへん大きな要素だと思っています。

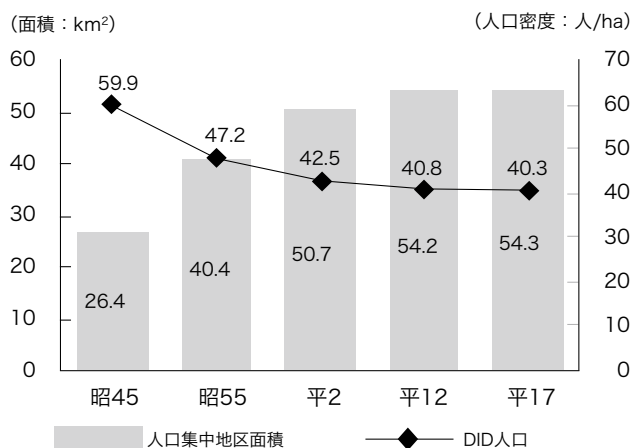
30年後の高齢者にとって、どのようなまちが住みやすいのか。「家族と一緒に引っ越して、富山市でこれから生きたい」、そう評価を受けるためには、歳をとったあとも暮らしやすい都市像を提示していかないといけない。そういうことも含めて、まちづくりのビジョンを立てて、少しずつ着実に進めています。

最も低密度な県庁所在地

富山市も人口減少期に入っています。中心部のいわゆるDID（Densely Inhabited District）の人口密度は、県庁所在地のなかでいちばん低い[資料2]。つまり、典型的な「拡散型のまちづくり」を、40年間進めてきた結果の都市構造です。まちなかの市民病院や、日赤病院・済生会病院といった総合病院をぜんぶ郊外に移転させました。県庁前の図書館も郊外に移動させました。広い駐車場が必要だからです。日本のあちこちにそういう都市があり、富山市も拡散型のまちづくりを推進してきました。

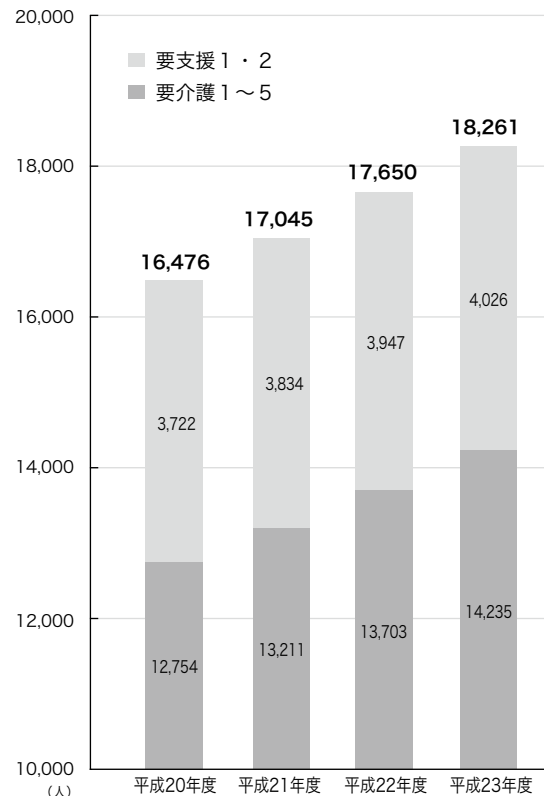
平成17年4月に合併した時点で、人口は42万でした。今年（2010年）の国勢調査の数字はまだ出ていませんが、外国人をカウントしないと、42万に届かない状況です。高齢者の割合は、10年後の2020年に30パーセントになる、これはほぼ外れない

▶資料2 富山市の人口集中地区と人口密度



〈出典：国勢調査〉

▶資料3 富山市65歳以上人口要介護認定者数



〈出典：「富山市高齢者総合福祉プラン」（H21.4）〉

と思います。要介護認定者数も着実に増えていきます[資料3]。

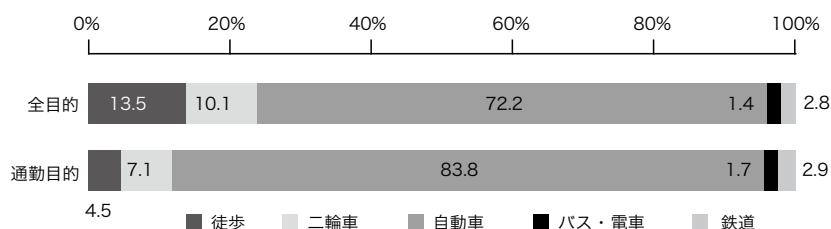
富山市は最も低密度な県庁所在地都市ですが、それをつくってきた過程においては、時代の要請からみて妥当な政策だったと思います。共稼ぎ率が高く、三世帯同居率も日本一高い。家族みんなが働いていますので、家庭には3台くらい駐車できるスペースが必要になる。そうすると、中心部に住む人びとも郊外の広い住宅地を求めて引っ越します。その結果、持ち家率が非常に高くなり、家もたいへん広くなる。現時点ではある意味、たいへん暮らしやすい都市像といえなくもないわけです。

衰退する公共交通

1世帯あたりの自動車保有台数の第1位は福井県です。富山県は2009年3月末では1.72台で、第2位です。福井県は1.75台でほとんど変わらない。とくに1990年対比でいうと、普通自動車の登録台数が1.4倍、軽四輪は7.1倍で急速に増えています。ほとんどの人が1人1台、車に乗って暮らしている。

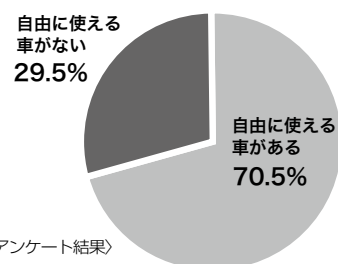
道路整備率は日本でいちばん高いので、ほとんど渋滞ありません。車さえあればたいへん暮らしやすいまちです。不満がないという人もたくさんいます。市の職員に夫婦で勤めている人が何組もいますが、みんな同じ家から同じ職場にくるのにそれぞれが車に乗ってくる。私どもの市には職員駐車場がまったくありませんから、月極駐車場まで借りている。おそらく仲の悪い夫婦だと思っています。

▶資料4 代表交通手段別分担率



〔H2 富山高岡広域都市圏パーソントリップ調査結果〕

▶資料5 車が自由に使えない市民の割合



〔H18 市民アンケート結果〕

〔資料4〕は1990年の富山高岡広域都市圏の第三回パーソントリップ調査のデータです。通勤目的に限定すると83.8パーセントがマイカー通勤という結果です。当然、公共交通は衰退しているわけです。1990年と2007年を対比すると、路線バスの利用者はものすごく落ち込み、69パーセント減少しました。69パーセントになったのではなくて、31パーセントしか残っていないのです。

一連の小泉改革のなかに、交通事業への新規参入が容易になるという改革がございました。しかし、それは新規参入だけではなく、撤退も容易にしたのです。路線バスを廃止するのに地元自治体の同意はまったく必要ない。意見を言う機会もないのが現状です。乗らないから間引く、間引くからまた乗らない、最後は路線の廃止です。いまそういうことがどんどん進んでいる状況です。路線バスの系統数は、17年間で約3割減少しています。

コンパクトなまちづくりのための課題認識

しかしながら、市内を、あるいは市民の暮らしをつぶさに見ますと、全員が自由に車に乗って暮らしているわけではない。典型は高校生ですね。中学生までは自転車で通える範囲で通学していますが、高校生はそうではありません。路線バスや路面電車がなくなることで高校生が苦勞している。これがいちばんわかりやすい例だと思います。

県外から赴任してきた方々も移動に苦慮しています。ご主人の出勤後、自宅に残される奥さんと赤ちゃんは、「あんなに遠い保健所にどうやって行くんですか」ということになる。

高齢者もそうです。夫婦で暮らしていたときは一週間に一度くらい配偶者が車でショッピングセンターやスーパー、あるいは病院に連れて行ってくれたのですが、配偶者が亡くなると、「郊外の住宅団地の一人暮らしはたいへん困難だ、とても移動ができない」ということになる。こういう高齢者が確実に増えています。

平成18年に細かく調査をすると、「免許証はもっているが自由に使える車がない」という人を含めて、「車を自由に使えない市民」が約3割いることがわかりました〔資料5〕。この3割の大多数を占める高齢者層が、今後さらに増加しているの、これまでの「拡散型のまちづくり」をどこかで止めないと、たいへん暮らしにくいまちになってしまう。これが一つめです。

もう一つは、これからも「拡散型のまちづくり」を進め、その一方で人口が減り生産年齢人口の構成比が小さくなるとすると、雪国ですから道路の延長が伸び続けます。すると、除雪の延長範囲も広がり続けます。ゴミを収集するエリアも拡大し続けます。たとえば、在宅で介護している方をケアマネジャーが回ろうとしても、1人が1日に回れる世帯は限られる。道路や下水道のメンテナンスの費用も増加する。それを減少していく生産年齢層が支えることになります。20年間放っておくと、1人あたりの行政維持管理コストが12パーセント上がると、私たちは推計しています。

まとめますと、第一に、車を自由に使えない市民には、すでにきわめて生活しづらいまちになっているということです。運転できない人はこれからさらに増えます。

二つめは、薄っぺらな都市構造をなおいっそう薄っぺらにするならば、都市管理の行政コストは増加し続けるということです。これをなんとか止めなければならない。

三つめは、中心部にいた人がどんどん郊外にシフトしたことにより、都市全体の活力が低下し、魅力が喪失したということです。中心市街地はいま胡麻塩状態で、空き家と青空駐車場ばかりです。これが比較的簡単な手法で集約できれば土地の高度利用もできるのですが、売りたい人もいる一方、ずっともっていたい人もいます。東京にいる息子さんに訊いたら、「それは無理して売らなくてもよい。空き家でもいいから住宅が建っているほうが固定資産税の居住用資産の軽減が受けられるから、そのまましておこう」とか、そういう状況です。その結果、地価が下がるわけです。地価が下がれば、新たな投資をよびこむことはできません。その面からも、中心市街地の地価が下がることが引き金となって、都市全体の活力が削がれてしまう。これでは、「魅力的な雇用をつくる」以前の問題です。やはり一定程度、地価が維持されるからそこにいるわけで、地価が下がり続けるところからは資産をもつ人は離れていくわけです。そういうことも含めて、この三つの課

▶資料6 コンパクトなまちづくりの基本方針(課題認識)

- ① 車を自由につかえない市民にとって、極めて生活しづらいまち
- ② 割高な都市管理の行政コスト
- ③ 中心市街地の空洞化による都市全体の活力低下と魅力の喪失

題に手を打つ必要があります[資料6]。ここまでは充分ご理解いただけたと思います。地方行政に関わる者がひとしく感じている危機感です。ではどうすればよいのか。

公共交通を軸とした 拠点集中型のまちづくり

いま流行の言葉でいうと、「もう一度、都市構造を凝集化してコンパクトなまちをつくる」ことです。たとえば、青森市はずいぶん早い時期から規制でコンパクト化を誘導し、郊外の開発抑制に取り組んできました。このたび東北新幹線の新青森駅ができましたが、現青森駅とはかなり離れたところにあります。というのも、青函トンネルに入る必要があるからです。現青森駅に入ると、トンネルに達するまでの間に深く潜れないので、距離をとったのです。せっかく新幹線の駅ができるのに、青森市は新しい駅周辺の開発を規制しました。業務用のビルとかは建てさせないのです。それは既成市街地の拡散を防ぐためです。市の中心部には業務用のゾーニングをして、その周辺に居住用のゾーニングをする。そして郊外の開発は抑制する。こういうわかりやすいプランで、コンパクト化を図るのが青森市でございます。

私たちの市はしかしながら、すでに「日本一低密度な都市」になっていますので、これを腕力で寄せて来ることはまず不可能です。ではどうするか。

公共交通沿線居住推進地区の人口を4割に

われわれが着目したのは、富山市内の公共交通のほとんどすべてが、富山駅から出て富山駅に帰る構造になっている点です。JRの北陸本線と高山本線も、富山地方鉄道の路線、富山ライトレールの富山港線、奇跡的に残った路面電車も、すべてが富山駅にアプローチしている。バス路線も同様です。

このことに気づいて、公共交通への回帰を促す取り組みをはじめました。キャンペーンを展開するだけでは公共交通を利用してもらえない。当然、「モビリティ・マネジメント」という概念も考えないといけないのですが、その前提として公共交通をブラッシュアップする。それにはまず行政が率先して取り組もうではないか、そして公共交通沿線に人びとをゆるやかに誘導しよう。これから郊外に居住空間を求めようという方には、「公共交通の沿線も選択肢として考えてもらえないですか」と働きかける。そのために補助金を設けています。駅の近くに住む人には、住宅ローンの金利分として30万円とか50万円を支給する。さらには、中心部市街地の活性化を図り、都市の魅力を高める。

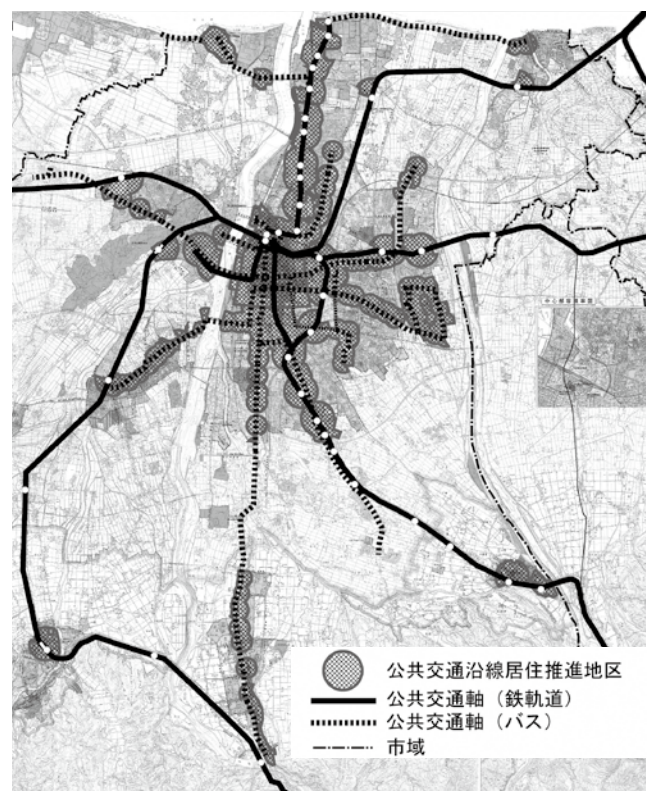
こういうことを同時に進めることによって、「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」という概念を整理してまとめたわけでございます。車がなくても、あるいは車に頼れな

い高齢になっても、いったん富山駅に出ればなんとか移動できるという状態を都市の資源、あるいは装置と位置づけて評価し、30年くらい先を見据えて、少しずつできることから進めようとしているわけです。

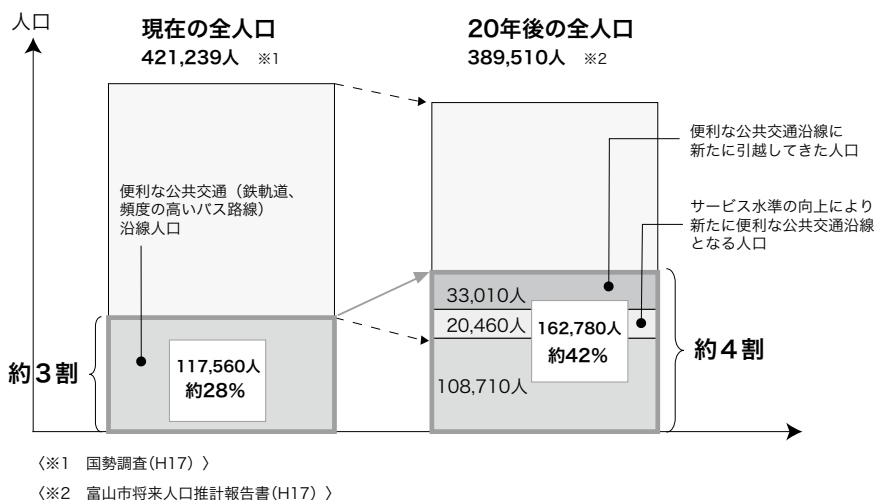
おもむね1日60本以上走るバス路線と鉄軌道との二つを、都市の有力な資源と位置づけて、この沿線に人びとを緩やかに誘導したいと考えています。鉄軌道の場合には電停や駅から500メートル以内、バス路線の場合には路線のバス停から300メートル以内、このエリアを居住推奨エリアにするゾーニングをしたわけです。公共交通沿線居住推進地区を[資料7]のように設定しました。中心に富山駅があります。

なお現在、富山駅では北陸新幹線の工事をしています。平成26年度末までに完成しますが、新幹線も現富山駅に乗り入れますので多極化しない。たとえば九州の宮崎市はJRの駅とバスターミナルとが離れています。大きな川の兩岸にあるという都市構造です。JRの駅と東武線の駅とが離れている宇都宮市のように、一つの市のなかに交通結節点が多極化している都市とは異なり、富山市の交通結節点は一極です。ですから、富山駅から放射線状に居住推奨エリアを位置づけました。当初から思っていたのではないのですが、できあがった図面をみるとブラジルのクリチバの都市計画のビジョンと似通っています。クリチバはバスのみですが、私たちはバスと鉄軌道の両方を使います。

▶資料7 富山市：公共交通沿線居住推進地区



▶資料8 公共交通沿線における居住人口の目標



解決しなくてはならない問題は、駅から500メートル以内をゾーニングしていない区域があることです。なぜかという、都市計画法の市街化調整区域だからです。市街化調整区域なので、いくら駅があっても駅から500メートル以内に居住を推奨することは行政の政策的な方向として問題だとなってくるのです。しかし、私は個人的にはそう思っていないのです。いま担当職員と侃々諤々と議論をしています。都市計画法の要請するものと、富山市がいちばん基本に据えるコンセプトである「公共交通沿線地区への居住を促進する政策」とは、必ずしもバッティングせず両立できるのではないかと。たとえば地区計画を使うとか、さまざまなアプローチを試みたいと思っています。1、2年後には、ここにもゾーニングした図面をぜひつくりたいと思っています。

公共交通の便利な地域に住む人は現在、11万7,560人、全市民の28パーセントです【資料8】。これを、20年後に42パーセントにするのが私たちの目標です。「約3割を4割にするというのは目標が甘い」と言った人がいますが、全体の人口が減るなかで、一定のゾーニングした地域の住民を増やす作業は、そう簡単ではないと思っています。目標は目標として掲げて取り組んでいますが、達成はかなり困難を伴うと思います。しかし、行政維持管理コストの増嵩を抑えることができるので、しっかり取り組みたいと思います。

公共交通沿線居住推進地区を拡大する二つの方策

アプローチは二つございます。

一つは、交通の便利な地域に新たに引っ越す人を増やすというアプローチです。たとえば、駅前に遊休地をもつ人が質のよい集合住宅を建ててくれた場合、市が一棟まるごと定期借家契約で借り上げて公営住宅にする。こういう試みを既に何件も実施しています。

公営住宅・市営住宅は低所得者が入居しますので、家賃は制度上低く抑えられることになります。いきおい土地の安い

郊外に、これまで公営住宅をつくってきました。現在、そこに車に頼れないおばあちゃんたちが残っているわけです。それが現実にはわかっていないなかで、これからも郊外の農地の真ん中に市営住宅を建てるのは避けなければならない。コストがかかろうと、車に頼らなくても暮らせる地域に公営住宅を誘導することは大事な視点だと思っています。

しかし、難しい面もあります。人口が増えるという前提で国の制度もつくられていますので、補助の関係とかさまざまな場面で、壁にぶち当たること

がかなりあります。それでも、民間がつくったものを一棟まるごと借り上げる場合には、賃料を抑えることができます。市民のみなさんが払う家賃との差額を市が毎年埋めることになりますが、それはしっかり対応していきたいと思っています。

市では「家を建てるなら駅に近いところに建ててください。補助金を出します」といっています。これはものすごく不公平な制度です。じつは私は専業農家の長男で、農業後継者なのです。市街化調整区域の農業振興地域に住んでいます。近所の人を集めて、「まったく不公平でしょう。あなたが家を直しても1円も出ないけど、駅の近くの人が直すと50万円出します」と言うのと、「とんでもなくひどい制度だ」とみなさん言います。しかし、「不満かもしれないが、飲み込んでいただかないと富山市全体が地盤沈下するんだ」と熱心に説明する。むしろ積極的に応援してくれない人もたくさんいますが、組織だった反対運動やクレームは発生していません。しっかり説明すれば、充分その方向性は理解してくれると思っています。

もっとも、私はずるいやり方で、不公平だと言う人には、「ぜんぜん不公平な制度ではない。あなたもあそこで建てる補助の対象となる、まことに公平だ」と言っている。典型的な詭弁ですが、8割くらいの方はこれで充分納得しますね。「言われてみれば、それもそうか」となるようです。

もう一つは、公共交通沿線地区への居住を推進するというアプローチです。駅がなかった場所に駅をつくる。補助制度などを使ってバス停がなかった場所にバス停をつくる。そうすると、公共交通の便利なエリアが拡大されることになります。たとえば、新たに駅を一つつくれば、その周辺の住民は、公共交通の便利な地域の沿線人口にカウントできるわけです。近年、市の費用負担で、JR線の駅を一つ新設いたしました。平成23年度末までの社会実験ですが、JR西日本さんとの協議の感触では、恒常的な駅として認めてくれそうです。そ

うすると、その駅周辺の住民を新たにさきほどの数にカウントできる。こういう二つのアプローチで、3割を4割にしたいと思っています。

もう一度整理しますと、第一に公共交通をブラッシュアップすること、第二に公共交通沿線に住むよう緩やかに誘導すること、そして第三に富山駅を含む中心市街地の魅力を高めることです。この三つを同時に進めようと私たちは取り組んでいます。

都市の資源としてのLRT

平成13年に、富山駅から北に延びていたJR富山港線の廃止が決まりました。廃止された線路をはがし、代替のバスを走らせるのが、普通の取り組みだと思います。JR西日本さんは、ある路線を単体で赤字だと絶対におっしゃらないのですが、富山港線はまちがいなく赤字だったと思います。それをあえて市が引き受けて、道路上に新たに1.1キロメートルの軌道を敷設し、全体をヨーロッパの都市のようなLRTとして再生させたのです。

市電（富山地方鉄道市内軌道線）は奇跡的に一線だけ残りました。1日1万人が乗っていて黒字です。2009年12月に、これを900メートル延伸させました。これによって、市の中心部に路面電車のサークルができました。市電の3系統はこのサークルを一日中巡回しています。途中で降りなければ、一日中乗っていても200円です。これからこの周辺にさまざまな投資をよびこみたいという気持ちをもっています。既存の鉄道を含めて、路面電車のサークルに向けて郊外からのアクセシビリティを高めていく。これを20年、30年かけて仕上げたいと思っています。

現在、市電は南富山駅で止まっています。ここは富山地方鉄道が走っていて、北アルプスの立山の登山口まで行っています。できれば、これを次にLRT化したいと思っています。LRT化すると、鉄道事業法ではなく、軌道法の対象になりますので、新駅をつくるのがきわめて簡単です。電停を増やすことによって、公共交通の沿線人口が増えます。経営延長が延びますので、経営の安定化にもつながります。これが将来構想です。

運行サービスの向上

JR富山港線の時代は日中1時間に1本でしたが、現在のライトレールは15分に1本です。朝夕の通勤時間帯は10分おきに1本です。以前は21時20分が終電でした。とんでもない時刻の終電ですが、現在は23時15分です。終電はいま連日、酔客で満員です。女性の利用者からクレームをつけられています……。そしてICカードを導入し、制服を含めて、トータルデザインで一貫性をもたせました。軌道の一部芝生化などにも取り組ん

だところですよ。

白をベースに7色を配して7編成で動いています。こういう編成にしたのは、全色乗ってみたいという心理が働くからです。どんなに忙しい時間でも、最低1編成は必ず車庫にいますので、1日で全部乗り切ることにはできません。「明日もう一度きてください」という欲深い戦略が潜んでおります。

なお、「赤の車両に乗るとロマンスが芽生える」という都市伝説を、市の職員をあげてつくりました。あちこちでその話を続けた結果、見事に定着しまして、高校生のなかで赤が大人気となっています。そういうことも立派な都市経営の手法だと私は思っています。

今年から、アテンダントの女性を配置しました。ついに先般、フィギュアの発売が決まりました。既存の鉄道だったところをLRTにしましたので、JR時代の駅舎はすべて撤去しました。改札もホームありませんので、階段を上らなくていいわけです。車いすでもそのまま乗れるフラットなかたちです。

富山駅前ではサイド・リザベーションといって、市の音楽ホール側に軌道を寄せています。[資料9]は、道路上に新たに1.1キロの軌道を敷設した部分です。片側2車線の道路の1車線を減らしたのですから、もっぱら車を利用する人からみると、きわめて邪魔なものが道路上にできたわけです。運行を開始したのは、平成18年の4月です。前年の暮れから大雪のなかで工事を進めましたが、クレームの電話は市に1本もありませんでした。

先人たちの声、次世代の声

この計画を発表してから実施するまで、私自身も120回くらい沿線の地域に入って、1回につき2時間くらい説明して回りました。職員みんなで説明して回ったわけです。最大2時間の説明会を1日に4回行なったこともございます。熱心に説明すること、さらには説明を越えて説得することが重要だと思います。これからの行政の姿勢として、「不満足だけど、しょうがない」と納得してもらうことが大事だと思います。

説得するさいにいつも私が申しあげてきたのは、現在の市

▶資料9 ブールバールを走行するポートルム



民の声がすべての市民の声ではないということです。富山市は空襲にあっています。戦災復興の過程で不満もあつたでしょうが、先人たちが土地を提供してくれたからこそ、市内中心部の道路はきわめてしっかりしていますし、歩道が広いのです。こういうみなさん方の思いを受け止めないといけないし、20年後、30年後の市民の声もしっかりと考えないといけない、このように市民に熱心に語りかけてきたのです。

LRTについては、組織だった反対運動がないばかりか、あまり反対の声を聞きません。アンケート調査をすると、82.3パーセントの市民が、「これはよい取り組みだ」と評価してくれています。LRTの路線とは関係のない中山間地に住む人びとも、「自分たちの将来を考えると、これは大事だ」と言ってくれていますので、しっかり取り組みたいと思っています。

事業手法の特徴

〔資料10〕は、旧鉄道事業法の適用の鉄道だったところですが、駅舎をぜんぶ取り払ってLRT化いたしました。おかげさまで通勤時間帯は混みあっています。

運営主体として「富山ライトレール株式会社」という第三セクターを設立したのですが、基本的な考え方は公設民営です。いまアメリカでは27都市でLRTが走っています。この5年くらいで一気に増えました。ロサンゼルス型のまちから、サンフランシスコ型やポートランド型のまちに、アメリカの社会も少しずつ移行していると思います。

多くの国々には「公費投入はあたりまえ」という考え方で、しかし、日本では明治以来、「鉄道事業は民業だから公費投入には限界があるし、なるべくすべきではない」という考え方で、単体で収支を求め続けてきたのです。しかし、それでは地方の鉄道やバスは成り立たない。ですから、上下分離の考え方です。「レールを含めた鉄道資産や車両は公が担当する。それを使って、運行は民業でしてください。そこには補助金を出しません」、こういう考え方です。

平成19年の法改正で路面電車も完全に上下分離ができるよ

▶資料10 鉄道区間(蓮町駅)



うになりましたが、この時点では不可能でしたので、せめて公設民営ということになりました。整備に要する費用はすべて行政が負担しましたが、保有しているのは富山ライトレール株式会社です。したがって、固定資産税を払わなければなりません。しかし、全額補助でしたので、圧縮記帳して簿価をゼロにしていますので、減価償却は発生しない。そのかぎりにおいて民業ではありますが、原価償却と金利負担がないぶんで経営が改善されたということでございます。

地方の公共交通を維持するのに、「公設民営」は外せないと思っています。整備費用にきわめて多様な財源を活用することで、市の負担を軽減できました。市民と地元経済界からは、たいへん大きな支援

をいただきました。たとえば、ベンチ1脚に小さなプレートでコメントを寄せていただくことを条件に、1脚5万円で寄付を募集したところ、168脚があつという間になくなりました。電停なども、それぞれにスポンサーの企業を募集しまして、ご寄付いただいたものでつくったりしました。

資本金は、4億9,800万円です。当時の会社法では5億円を超すと大会社となり、常勤の監査役、職業会計人を入れなければならなかったのです。そういう細かいことばかり、私は考えています。富山県と富山市とで、じつは過半数の支配力をもっていないんです。民間企業がぜひ出資したいといつて、どんどん手が挙がってきました。「100パーセント配当は出せないですよ、株主代表訴訟に耐えられますか」といっても「出資したい」ということで、株主の過半数は民間です。官民あげての事業となりました。

初期投資費用は、車両7編成の購入費用も含めて、58億円かかっています。このうち富山市の正味の負担は17億円です。3年据え置きで20年返済でございます。

ありがたかったことに、JR西日本から13億9,000万円のご寄付をいただきました。のちに旧富山港線の鉄道資産を簿価に相当する3億9,000万円で買い取りましたが、10億円が残りました。当初、そんなには出せないとおっしゃっていましたが、

広島県の可部線を廃止するときに10億円を沿線自治体に出したという情報を私が見つけてきて、「廃止を飲んだ自治体に10億円を出しているんですよ、私たちは赤字覚悟で引き受けるんだからぜひ協力してほしい」とお願いしたところ、10億円を寄付していただきました。JR西日本さんには心から感謝をしています。

維持管理費1億円というのは、たとえばレールとか、枕木の張り替え・修繕とかに要する費用で、それはこれから市が負担する。ただし、運賃収入で運行経費、人件費、電気代、その他の経費は負担してくださいということで、ここには補助金を出さない。その意味において公設民営です。

現在、年間当初予算一般会計で1億円のところを、富山市は7,000万円負担しています。固定資産税で3,500万円返ってきますので、正味の市の負担は3,500万円です。乱暴に言うと、1日10万円負担することで、この路線を維持できる。私はそんなに高い負担ではないだろうと思います。

いくつか電停を新設し、すべての電停に駐輪場を設けました。このうち二つの電停から、近くの住宅団地にフィーダー・バスを走らせて、利用者を迎えに行っています。パーク・アンド・ライドの駐車場もつくっています。おかげさまで、いつも車でいっぱいです。ライトレールのICカードをかざすとバーが開き、無料で駐車できる。ライトレールの利用者だけが駐車できる仕組みですが、もっと拡張してほしいという声が出ている状況です。LRT化と沿線のまちづくりとを一体的に推進し、古い街並み修景事業などにも取り組んできました。

富山ライトレールの整備効果

その結果、開業前と比較して、利用者数は平日で約2倍強、休日で4倍弱に増加しました。では、増えた当事者はだれなのか。7時から8時の通勤時間帯もたしかに増えています。マイカーで通勤していたが、電車で替えたという人もたくさんいます[資料11]。

しかし、特徴的なのは昼間帯で、50代・60代・70代の人た

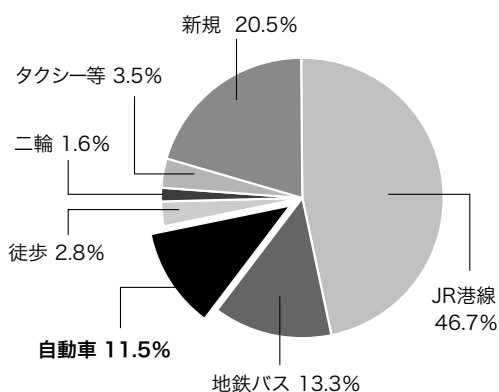
ちの利用が増えています[資料12]。1時間に1本の富山港線時代にはまったく乗らなかった人たちが、LRT化されて15分に1本となると、シルバーカーを押しながらも駅に来る。ようするに、ホームも階段もなく利用しやすいというので、この層がたいへん増えました。

これは、引きこもりがちだった高齢者に外出機会を与えたということになります。ときどき私も乗りますが、日中に乗るとおばあちゃんたちがたくさん乗っています。ICカードで乗ると1回170円ですが、65歳以上の人は100円で乗れるシルバーのカードを使ってくれています。中心市街地の電停にスーパーがございまして、「今日はことさらこれを買うという目的はないんだけど、とりあえずスーパーに行く」という人が増えています。

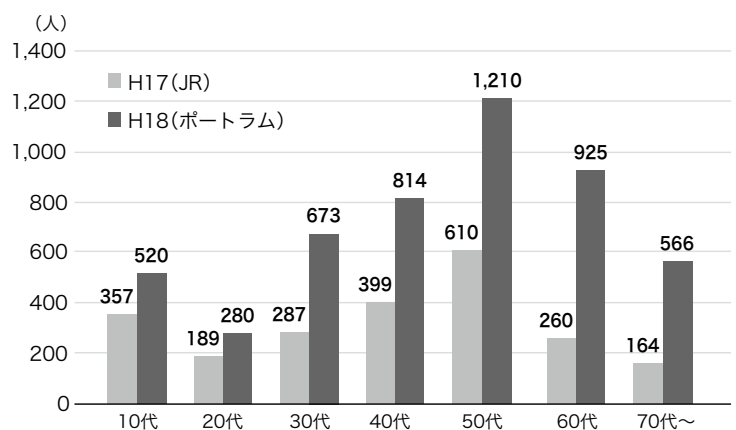
現在、国土交通省ならびに厚生労働省とも相談をしながら、かなりきめ細かい定点観測をしています。この沿線に住む高齢者の要介護認定の割合と、その他の地域に住む高齢者のそれとを比較して、その割合が減らないにせよ、伸び率が鈍化するならば、それは、公共交通が沿線の人びとのライフスタイルに刺激を与えたことになるのだらうと思います。これはたいへん大事なポイントだと思っているわけです。

もう一つのポイントは、ライトレール沿線での新規住宅着工件数の推移です。富山市全体の住宅着工件数は、平成16年度からの5年間で減少し、0.78倍と落ち込んでいます。これは全国的なトレンドです。しかし、ライトレールの沿線では、同時期に1.61倍と増えているのです。この沿線に、2階建ての集合住宅とか、小さなミニ分譲地とか、住宅がどんどん建っています。これは外部経済に刺激を与えたということだと思います。58億円の公費投入の妥当性を議論するときに、たんに利用者が増えた点のみならず、外部経済に刺激を与えた点や、沿線の人びとの暮らしに刺激を与えた点を重視する必要があります。これらの点は10年、20年、30年という時間の経過のうえで評価していかなければならないと思っています。

▶資料11 富山ライトレール利用者の以前の利用交通手段



▶資料12 富山ライトレールの年代別利用者数



市内電車の環状線化

次に、中心市街地の南側で、市電の軌道を900メートル延伸して、環状線化しました【資料13】。現在、富山駅では北陸新幹線の工事にあわせて在来線の高架化が進んでいますが、この工事が終わると、駅北側の富山ライトレールと南側の市電とが地表レベルで接続されます。中心部のサークルに港のほうからライトレールが乗り入れるかたちになります。

ウィーンのリング通をご存じの方にはよくご理解いただけると思いますが、これはたいへん便利です。はじめて都市にきた方も、また元のところに戻る線ですので、かりに降り遅れても乗っていればよいのです。富山駅と中心市街地とは少し離れています。しかし、環状線化によって、回遊性を大いに高めることとなりました。駅周辺の店でショッピングをした人が、もう一度中心部のデパートに戻るときに利用することもできます。

現在、平日と休日とを平均して、新駅では1,000人近い乗降客があります。市電全体の平均利用者数は、休日では3,000人強、平日では2,000人強となっています。環状線化後、利用者が1.15倍に増えました。やはり相乗効果だと思っています。

▶資料13 市内電車環状線化事業



車両はそれぞれ、黒とシルバーと白とを基調とするデザインです。最初に黒を発表したときは人気が悪く、「霊柩車みたいで縁起が悪い」とかいろいろなことを言われましたが、現在は黒がいちばん人気です。桜の季節には、黒の車両にピンク色のラッピングをしたり、秋には白の車両にモミジのラッピングをしたりしています。

市電の環状線化事業は完全に上下分離ができました。平成19年10月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が役に立ちました。したがって、車両も架線・レールも富山市が所有しています。だから固定資産税も発生しません。これらをもとに富山地方鉄道株式会社に運行していただいて、利益のなかから賃料をもらう。それで維持修繕をするという制度設計です。

現在の取り組みは、全国の鉄軌道や市電にかなり良いデータを提供できるのではないかと思います。上下分離方式による軌道整備という切り口を、みなさんにしっかりと情報提供したいと思っています。

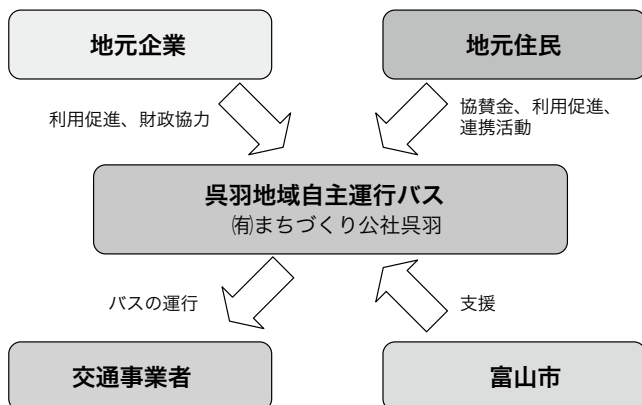
コミュニティバス、過疎バスへの支援

高齢者も交通弱者も暮らしやすいまち、まさに「安寧の都市」という意味でいいますと、たとえば中山間地を含めての過疎バスとか、こういった仕事にも当然取り組まなければなりません。富山市では、比較的住民が多いのに路線が廃止されたという地域のコミュニティバス事業に年間1億8,700万円を、過疎バス事業に年間4,400万円を負担しています。なかなか難しい問題です。市の単費でしなければなりません。このあたりは地方交付税の基準財政需要額にもカウントされません。これも人口が増えるという前提で制度ができているからです。しかし、そろそろ人口が減るという前提に立ち、こういうところこそ国費をもっと投入できる制度に変える必要がある。われわれの立場からは、これまでと同様に、これからもしっかり声を発していくことが大事だと思っています。

この1億8,700万円と4,400万円が、仮に3億円、4億円に膨らもうと、やめるわけにはいきません。こういった財源を見つけるうえからも、しっかりと都市計画が必要だろうと思っています。

しかし、出しっぱなしというわけにもいきませんので、新たな取り組みとして地元の人たちにバスの運行会社をつくらせました【資料14】。じっさいの運行は、免許をもっているバス会社に委託するわけですが、経営する会社をつくらせて住民もいくらか負担する。たとえば、まったくバスを使わない家庭も1年間に500円を負担する仕組みです。それに地元の企業も協力し、富山市も支援する。そして、その会社が交通事業者委託するという仕組みをとっています。

▶資料14 自主運行バス 地域と市の役割分担



呉羽いきいきバス事業では、全体の運行経費が2,600万円であるのに対して、各世帯からの協賛金が年間で270万円ほど入っている。1世帯400円で、約7,000世帯という計算です。私は最初から1,000円もらうべきだと言ったのですが、なかなかそこまでの度胸はないといって、地元の人たちは一世帯につき400円になりました。また地元企業の協賛金が694万円ほど入っています。たとえば開業医の先生にお願いして、その医院の前にバス停をつくり、月1万円を払ってもらう。あるいはスーパーの駐車場にバスを乗り入れて月に何万円か払ってもらう、こういうことなどです。そして「地元住民と企業と交通事業者とで過半数は負担してください、20分の9は市が支援します」ということで、なんとか運行してくれています。ここまでが公共交通のブラッシュアップに関する話です。

中心市街地活性化のための諸事業

次に、中心市街地をどうするかという話に移ります。都心地区は駐車場ばかりで、有効利用されていない部分が多くあります。しかし、街区はすでに形成されていますので、区画整理で凝集はできません。交換分合をすると税金をとられますから、土地がなかなか動かない状況です。

リーマンショック以降の4年間で、市税収入総額は60億円ほど落ちました。法人市民税と個人住民税とが少なくなった結果、固定資産に着目して課税される、固定資産税と都市計画税の構成比が膨らんできています。平成22年度の予算では、市税の49パーセントが固定資産から入ってきているものです。この固定資産の価値が下がり続けると、ボディーブローのように市の財政に効いてきます。

いっぽう、固定資産税と都市計画税の地域別の負担割合をみると、中心市街地が総額の2割を負担しています。だから同じように投資するのなら、市全体に平準的にするのではなく、中心部に拠点的にして、地価を維持するという成果につなげたい。そのほうが、市域の94パーセントを占める準農

村地帯や、中山間地・市街化調整区域に投資するよりも効果大きい。これもまたわかりにくいといいますが、不公平にみえる政策ですが、とくに中心市街地以外の方に熱心に説明し、説得してきています。

中心市街地活性化基本計画の概要

平成19年2月に、中心市街地活性化基本計画の認定をいただきました。第1号の認定で、平成23年度が最終年になります。日本で最初に中心市街地活性化基本計画の成果を検証されます。

私どもの計画は三本柱です。一つめは市内の路面電車の利用者を5年で1.3倍にすること、二つめは中心商店街に足を運ぶ人を5年で1.3倍にすること、三つめは中心部に住む人を5年で1.1倍にすること、これらを目標に掲げて認定をいただきました。

そのためにさまざまな事業を進めてきました。たとえば、都市再開発法に基づく再開発をする場合、この計画の認定を受けると補助率が約2割上がります。たいへん有利です。その他の補助メニューも優先採択されますので、ほかの都市と比べると積極的に取り組むことができます。たとえば、まちづくり交付金は平成21年度でなくなりましたが、かなりの額を使わせていただきました。

そのいちばんの取り組みが、路面電車を延伸して環状線をつくることです。この事業は総額で30億円かかりました。国の補助が13億円入っています。これは中心市街地活性化基本計画の認定をいただいたからだと思います。わざわざ特別なメニューもつくってもらっています。残り17億円に合併特例債を入れました。したがって7割はあとで元金とともに国が負担してくれます。最近の様子を見てみると、本当にそうなるのかどうかと不安も感じますが、そういう契約です。したがって、市の正味の負担は約4億円です。これを3年据え置き20年返済で借りたわけですので、そう過大な公費投入ではないと思って、私は市民に説明してきています。

全天候多目的型施設の誕生

市電の環状線化と双壁をなすのが、中心商業地区での大規模な再開発事業です。

「グランドプラザ」という全天候多目的型の施設をつくりました。これは、従前の、入り組んだ市道を一箇所に集約して、広場にしたものです。ヨーロッパの多くの都市には、中心部にドゥオーモ（大聖堂）があって、その前に広場があります。そこには市民が集まってきてワインを楽しんだり、大道芸をしたりする。そういう空間を富山市にもつくりたかったのです。雪国ですので、ガラスのガレリアで覆っています。両隣の二つの再開発ビルをつなぐ渡り廊下もつくっています。

2008年からは毎冬、アイススケートができます。ほんとに人気です。このスケートリンクは、氷ではありません。特

殊な樹脂の上を、ふつうのアイススケート用の靴で滑ります。つまり、電気を使っていません。これはあるとき、「ロックフェラーセンター前の広場のようにはしませんか」と、市民の女性が提案してきたのです。4,000万円強かかりましたが、市の負担は550万円だけです。たいへん有り難いことに、残る部分は「それはいい、夢がある。俺も出す、俺も出す」ということで、企業の皆さんに寄付をいただいて、現在、市が保有しています。いくらでも貸し出しができます。京都大学でお申し出があれば月100万円くらいでぜひお貸ししたいと思っています。

市の職員によるバンド演奏が行われますし、真ん中のステージは電動で3メートルまで上がります。ボクシングの興行をした人がいます。このときは渡り廊下の上から無料で見た人がいたので大問題になりました。フットサルとか新車のショーとか、結婚式をした人もいます。

まちなか高齢者向け施設整備事業

おかげさまで民間の投資がどんどん動き出してまいりました。再開発事業もありますし、質のよいマンションもあります。つい最近工事が終わったところ、現在工事中のところ、都市計画決定して動き始めたところ、あるいはいまだ都市計画の熟度が低いところなどさまざまですが、動き出してきました。

うれしいのは、高齢者賃貸住宅とか、軽費老人ホームとかが民間の資本でできてきたことです。経営なさっているのは開業医の方です。かつては入院施設ももっていたがとっくにやめてしまったというような土地で、下にクリニックを構え、上を高齢者賃貸住宅にする。どれも抽選になるくらいの人気です。入居されている方々に私も会いに行きましたが、ほぼ全員が郊外の住宅団地に家をもっています。一人で住んでいたわけですが、しかし、都心部の歩いて暮らせる地域に居住空間を求めて、引っ越したということです。

このため、郊外の住宅を市が借りて賃料を払い、その賃料で都心に住んでもらう。そして市が借りた郊外の住宅は、大型犬を飼う市民などにまた貸するという制度をつくったのですが、実績はゼロです。誰も手を挙げてこないのです。やはりみんな豊かで、東京や京都や大阪にいる子どもたちに聞くと、「家賃ぐらい払うから郊外の家はそのままにしておきなさい」ということなのだと思います。ときどき風を入れに帰るとか、そういうことですね。

こういう現象をみると、夫婦二人で築き子どもたちを育て、まさに終の棲家として生を終える家、こういう日本型の文化が確実に変わってきているのだらうと思います。マルチ・ハビテーションというか、複

数の居住空間を持つことで人生を楽しむ時代になってきたのではないかと思います。したがって、住民票を動かしていないのです。だから、住民票上はそんなに人口は増えていません。しかし、実際に人間はそこにいますので、次回の国勢調査の結果を楽しみにしています。かなり民間投資が動き出しました。

まちなか居住推進事業

都心居住を推進するのに、きわめて不公平で露骨な助成をしています。中心部で質のよい集合住宅、マンションを建ててくれた事業者には、1戸あたり100万円を出します。50戸のものだと5,000万円です。また、それを住宅ローンで購入した方には、50万円を出します。建設業者への100万円の助成金は元をとるのに15、6年はかかりますが、購入者への助成金の50万円はだいたい6年で元がとれます。というのは、木造の二階建て程度の家屋が連なっていた地域に、質のよい13階建てくらいのマンションが建つことで、固定資産税の総額が大幅に上がるからです。いずれにしても、垂れ流しではないことをご理解いただきたいと思います。

まちなか居住推進事業を実施する前、年平均200人が中心市街地から転出していました。しかし事業実施後は、4年間で年平均65人の転入増となりました。この数字だけをみると、国に約束した5年間で1.1倍の可能性が出てきたかのようにみえます。しかし、じつのところ都心地区には、高齢者ばかり残っています。自然減が社会増を上回る状況で、あい変わらず人口は落ちています。落ちています、スピードは鈍化しました。先般、内閣府で担当の事務局長に実態を説明して、「これだけはもう無理です。でも社会的動態が増えたのだから、この点は評価してほしい」と言いましたら、こともなげに「目標

▶資料15 コミュニティサイクルシステム



をローリング（見直し）しなさい」と、たいへんありがたい言葉をいただきました。

都心地区では小学校が成立しなくなりましたので、7校を2校に統合いたしました。そのうちの1校は小学校と中学校とを一体的に建て替えました。4階建ての上にドーム付きのプールをつくったり、地下から3階までの吹き抜けの体育館をつくったりして工夫したところ、いまの若い親御さんたちはここにわが子を通わせたいと思うわけです。私などは自分の育った校区の小学校に子どもを入れることが当然だと思っていましたが、いまの若い世代はそうではないのです。この学校に入学させるのに引っ越してくるのです。このため、当初の予定より生徒数が2割増加しています。こういうことを含めて、中心部に人が増えてきています。

これに対して、郊外の公共交通居住推進地区内で住宅を建設、あるいは購入される方への助成額は若干下がり、30万円です。二世帯同居の場合は10万円を上乗せし、区域外から公共交通沿線居住推進地区に転入した場合には、さらに10万円を上乗せして補助するというような制度です。平成19年10月からはじめましたが、現在334戸に補助実績があります。

自家用車がなくても移動できる環境の整備

中心市街地の魅力を高める取り組みについてもう一つ申し上げます。

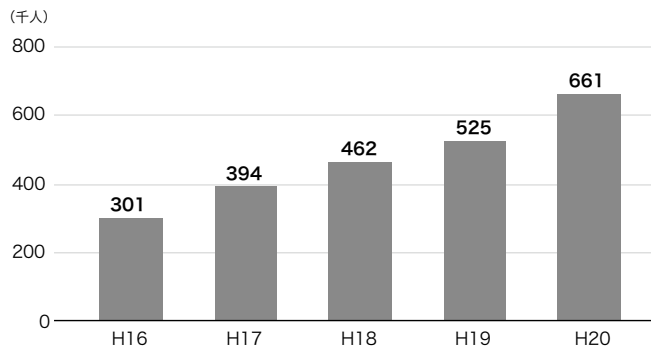
自転車の共同利用システム

2010年の3月から、パリのヴェリブのような自転車の共同利用システムを導入いたしました【資料15】。これは会員制のコミュニティサイクルで、月会費を払っていただく必要があります。会員の方がICカードを駐輪場の機械にかざすと、着脱できるようになっています。30分間、利用は無料です。

市内の中心部に15か所のステーションを設置いたしました。借りた自転車はどこで返してもよい。ですから、コンサートとか飲み会とかのときは、やはり公共交通で出てきてほしい。路面電車と自転車とを使っただけで、中心部では、車がなくてもほんとうに快適かつ容易に移動できる都市構造にしたわけでございます。

富山市は環境モデル都市の第1号です。環境省が環境モデル都市のみ利用可能な補助制度を用意してくれましたので、この駐輪場は10分の10補助金で整備しました。それから、自転車が一つのステーションに偏ることもありますので、一定の時間ごとに社員が動いて平準化する作業が必要です。この人件費は、国の3年間の緊急雇用の資金を使っています。この整備に使った市のお金は300万円です。市の資産である歩道を占有させていますので、本来は占有料をもらうべきとこ

▶資料16 おでかけバス事業 年間利用者数の推移



ろですが、免除しています。

こういうことが可能なのも、先ほど言いましたように、自転車を置いてもお広い歩道のある中心市街地を先人がつくってくれていたからです。たいへんありがたいことだと思っています。

おでかけバス事業、おでかけ電車事業

もう一つ、安寧の都市というコンセプトからぜひお伝えしたいと思っていますのが、「お出かけバス事業」です【資料16】。これは、私が市長になった平成16年から実施しています。どういうものかといいますと、富山市のバス路線のほとんどが富山駅から出て富山駅に帰っていますので、65歳以上の方で希望する方には「おでかけ定期券」というものを配布しています。これは1年間有効で、市は手数料として500円をもらっています。これをかざすと、中心部で乗り降りする場合にかぎり、100円になります。たとえば、岐阜県境から中心部まで乗ってくると1,500円くらいかかります。途中のショッピングセンターで降りるとともに払わなければなりません。しかし、中心商店街までくると100円で降りられるという制度です。

これもきわめて不公平です。郊外のショッピングセンターの経営者から「私のところで降りなくなるじゃないか」というクレームがきましたが、「それはちがう。中心部にいる高齢者も100円であなたのところに行くようになります」と申しあげたら、みなさん勘がよくて誰も反対しないのです。

では、どういう現象が起こるのか。たとえば、市内東端の集落に暮らす人は、中心市街地の西にある富山大学附属病院に行こうとしても、直接行けるバス路線はないわけです。富山駅で必ず乗り換えなければいけない。そうすると、たとえば、これまで富山駅まで740円、富山駅から380円を出して病院へ行っていた人が、おでかけ定期券を使うと富山駅までは100円、富山駅からも100円で行ける。つまり、200円を負担すれば、高齢者は市内のどこからどこへでもバスを利用して行くことができる。この事業により、外出機会をつくるという効果が生まれてきました。

現在、要介護認定を受けていない高齢者の32パーセントが、

この定期券をもっています。平日は1日に平均して2,800人が使っています。私はまさにこれは「三方よし」だったと思っています。高齢者は100円で移動できるので喜び、バス会社は予想以上に利用があつて収入増になり、富山市は公共交通の利用者を大幅に増やすことができました。市は年間5,000万円をバス会社に負担しています。しかし、28,000人ほどが「おでかけ定期券」を使っていて、一律500円を負担してもらっています。つまり、年間1,400万円が市に入ってくるわけです。それを5,000万円に充当していますので、これも市の負担は年間3,600万円、1日に10万円です。1日に10万円を市が負担することで、2,800人の高齢者が毎日外出していると思えば、私はけっして高額な公費負担ではないと思っています。5年、10年と続けたあとの要介護認定の伸び率を注視したいと思います。

こういうことをしていると、電車の沿線の住民が「不公平だ」と言ってきましたので、「おでかけ電車事業」をスタートしました。JR西日本さんには断られました。富山地方鉄道さんに協力していただいています。いくらなんでも100円はだめだということで、これは200円で実施しています。

外出支援タクシー事業

そうすると、「もっと交通の不便なところは困るじゃないか、タクシーもなんとかしろ」という声が出てきました。「外出支援タクシー事業」では、3,500円で購入する「おでかけタクシー券」により5,000円分の利用ができるようにしています。市は1,000円を負担して、タクシー会社に1割の負担をお願いしています。平成18年に制度をスタートし、少しずつ利用者は増えてきています。

いずれにしても、歯止めなく実施するわけにはいきません。だから一定程度の地元負担とか利用者負担とかは、外せない要件だと思っています。同時に、事業者にも少し負担をお願いする。つまり、企業の側もいくらか負担をする。市民と行政と企業とが一緒になって、市民の足を確保するという考え方がベースになくてはいけないと思うしだいです。

運転免許証返納者に対する助成

その一方で、公共交通の利用を促進するために、運転に自信の無くなった高齢者を対象として運転免許証を返上してもらったら、最初の1年間は年間2万円の公共交通の利用を市が負担するという事業も実施しています。実績として2006年から2010年で2,000人を越えていますから、驚くくらいに伸びています。

この制度をスタートして気がついたことがあります。たとえば家族が、「おじいちゃん、もう免許証は返しなさい。タクシーで暮らしなさい」と言います。やはりタクシーの方が安上がりですね。めったに乗らないのに車をもっている。そのうえ車検を通して、危ないから高額な保険も掛けないといけません。私も父親に言ったのです、「87歳だから危ないので返

せ」と。ところが、やはり昔から染みついているのか、「タクシーでの移動はぜいたくと近所の人に言われる」と考えるらしいのです。

また、「運転免許証を返せ」と迫られると、ある種、自分のアイデンティティの喪失みたいな心理にもなるのです。免許証が手元からなくなるのがいやなのです。そこで、「運転経歴証明書」というものを公安委員会が発行しています。これは免許証みたいなもので、写真も貼っています。「この人は運転能力があるんだ、だから免許証を返した」という証明書で、これを導入してから申請者が増えました。私たちが制度をつくった当初、高齢者の寂しく感じる気持ちに配慮が足らなかった。そこはすごく大事な視点だと思っています。これはIDカードにもなりますので、この点がよかったかなと思っています。

高齢者が安心して暮らせるまちづくりを

いずれにしても、公共交通のブラッシュアップをすること、公共交通沿線地区への居住を緩やかに誘導すること、中心市街地に魅力を創出すること、これらが大事です。そうすることでかなり高齢に、あるいは一人暮らしになっても、将来に対して希望といえますか、安心を感じてもらえるようなまちづくりを推進できる。それがきっと巡りめぐって、「魅力的な雇用の誘致」につながると思います。これにより、人口減少の時代であっても、一定の人口力を発揮できると思います。

「風が吹くと桶屋がもうかる」式の話になっていますが、こういったことについて市民にしっかりと説明すること、さらには「説得すること」が大事です。行政は情報開示と説明責任とをよく言われます。しかし、もう半歩前に出なければならぬ。「説明をしたから」ということではなくて、その説明がきちんと伝わっているかどうかです。行政用語を多用していないか、ほんとうにわかってもらっているのか。人間は聞きたいものしか聞かないし、見たいものしか見ません。私も含めてです。そういう前提できちんと説明し、説得することが大事だと思うわけでございます。

まだまだ不十分ではございますが、これからもビジョンの実現に向けて、しっかりと取り組んでいきたいと思っています。

安寧の都市セミナーA
2010年11月6日 京都大学医学部杉浦ホールにて

もり・まさし●中央大学法学部卒業。富山県県議会議員を経て、2002年から現職。現役世代が減り超高齢化の進む30年先を見据えたまちづくりを推進。著書に、『森のひとりごと』（北日本新聞社、2004年）、『森のよた話』（北日本新聞社、2011年）がある。