

基 調 講 演

【第4回北陸地域連携プラットフォーム 平成26年11月20日(木)】

演 題： 富山市におけるコンパクトなまちづくりの進捗と展望

説明者： 富山市副市長 神田 昌幸

富山市副市長の神田です。今日の私の発表が、どれだけ役に立つかわかりませんが、少しでも皆さんのお役に立てばと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

簡単に自己紹介をさせていただきます。御紹介いただきましたように、富山市の副市長となり、3年半が過ぎています。国土交通省からの助役、副市長としての出向者は私で4代目ですが、4年目に突入したのは私が初めてです。とりも直さず来年の新幹線開業に向けてということと思います。また、まちづくり会社の社長、あるいは富山ライトレールの副社長等々も兼職しております。

国土交通省においては、特に都市政策あるいは都市計画等々に多く関わってきましたが、道路局の直轄事業担当や事務所長のほか、倉敷市の助役も務めたことがあります。大きな市の助役、副市長を2つやったというのが私の特徴かなと思っております。

少し富山市のPRをさせていただければと思います。平成19年2月に新しい中心市街地活性化法、まちづくり三法ができましたけれども、青森市とともに、第1号で中心市街地活性化基本計画の認定を受けたと聞いています。それを皮切りに、環境モデル都市の選定を受けました。当時は6都市でしたが、現在は23都市が選定を受けています。更に23年には、被災地枠を除けば、大都市以外としては唯一、環境未来都市に選定をされています。このあたりから、私がかかわっております。中心市街地活性化基本計画は5年間の計画ですので、現在、2期目に入ったところです。

それから、これは最近、海外で非常に注目されていますが、きっかけとなったのはOECDです。平成24年3月のOECDの調査において、メルボルン、バンクーバー、パリ、ポートランドと並んで世界で5つのコンパクトシティのケーススタディ都市として富山市が選ばれています。非常に晴れがましいことであり、これをきっかけに非常に多くの海外の方からも声をかけていただきました。

また、今年の5月には内閣官房「地域活性化モデルケース」に選定されています。また、9月には国連のSEAL「エネルギー効率改善都市」に選定されました。ちょうどこの時、安倍総理が国連に行かれたということで、日本からは何と安倍総理と森市長が行ったこととなり、大変晴れがましいことです。

3ページにあります、富山市の概要はこの場では、省略します。

4ページです。富山市を取り巻く課題、他の地域も似たようなところですが、特に最後の⑥番、⑦番、⑧番を見ていただきますと、10年前に1市4町2村が合併し、全

国で11番目に広い市になっています。人口は、富山県の約4割が富山市ということになっています。

⑦番、非常に広い市域になったため、インフラストラクチャーの維持管理が非常に重要になってきています。コンパクトシティで色々、ある意味もてはやされている感がある富山市ですが、インフラの持続体制が実現しないと、市としても持続可能ではなくなりますので、このあたりを、今一生懸命やっています。

それから、最近健康寿命の延伸を進めています。寿命が長くても、不健康寿命が長ければ意味がなく、できるだけ健康でいていただくための政策をどんどん進めるといことです。

次のページは、コンパクトなまちづくりの必要性和概念です。なぜコンパクトなまちづくり、コンパクトシティ政策が必要か少しだけ触れさせていただきたいと思ます。

国の立場では、環境対策とかCO₂排出削減がコンパクトシティ政策の一つの眼目ですが、地方公共団体はそれでは動いていません。富山市がいくらCO₂排出量を削減しても、お隣といいますか、高岡市がたくさんCO₂を出したら意味がないわけで、実は国の政策に乗る形で行っています。それよりも、地方公共団体が持続可能であるためには、行政コストを軽減する必要があります。人口減少期に入りますから、4年前が人口ピークでしたが、これから減っていきます。そうすると、社会資本の維持・修繕をどうするのか。雪国には除雪という問題があります。それからごみ収集、あるいは下水道。散居村のような形だと非常に下水のコストがかかるということ等々ありまして、この行政コストを軽減するためにもコンパクトにする必要があります。

更に、少子・超高齢化への対応ということで、実はコンパクトなまちづくりと高齢化がどのような関係があるのかと言われる方もおられるかも知りません。これは後々また語りますが、例えば子供たちが巣立って、おじいさん、おばあさんが住んでいる時に、車を運転していたおじいさんが倒れてしまうと、おばあさんが買い物にも、病院にも行けない。孫が車で迎えにきてくれるのを待っている。あるいは高いお金を払ってタクシーということになるわけです。そういうようなことから、少子・超高齢化の対応のために、それだけではありませんが、さまざまな面でコンパクトなまちづくりというのは重要です。

また、公共交通、これも当然、ばらばらに住んでいると車で動くようになる。マイカーに依存するということですので、公共交通が元気であるためにはコンパクトにならなければいけない。

それから中心市街地の活性化、これも当然重要だということで、これからコンパクトなまちづくり、コンパクトシティ政策というのは公共団体が、特に地方都市が持続可能であるために必須の都市政策だと考えております。

そういうこともありまして、昨年のアベノミクスの成長戦略「日本再興戦略－JAPAN is BACK－」の中にコンパクトシティあるいはスマートシティというものが位置づけられているということです。

5ページ、6ページにまたがっていますが、概念的にはどういうことかというのを

少しお見せしたいと思います。5ページは、拡散した低密度の市街地です。これは富山市をひっくり返したような概念の都市ですが、将来像としては6ページのようにしたいのです。そのためには、公共交通も活性化させる必要がある。中心部に求心性を持たせるために都市再生を行う必要もある。あるいは、郊外に住んでおられるところを、できれば元に戻していくことも必要です。

富山市においては、これをどうしているかという、有名になってしまいましたが、お団子と串のまちづくり。「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」です。お団子というのは、四十数年前に合併したことも含めて、ある町の固まり、徒歩圏域です。これを一定水準以上のサービスレベルの公共交通で結ぶ。これを串と言っています。ブレない串。これを軸。こういうお団子である徒歩圏としっかりした公共交通を串と見立てまして、お団子と串の都市交通と言っています。これを実現するための3本柱といたしまして、公共交通の活性化、公共交通沿線地区への居住促進、更に中心市街地の活性化を柱として立てたわけです。

少し見にくいですが、人口の目標を立てました。2005年（平成17年）は、この右側の図です、青いところが中心市街地ですが、都心地区。赤いところが公共交通の沿線居住推進地区と称しています。ここに皆さんに住んでいただきたいというのが基本方針です。平成17年には28%だったものを、20年後には42%に上げたいということです。それでも42%です。富山は南の白いところ、これは農地で農村地域でして、人々が当然住んでおられます。市街化調整区域等々ですが、住んでおられます。こういう方々を決して否定しているわけではないということです。ただ、次男坊、三男坊がおられれば、そこに家を建ててサラリーマンをするのではなく、ぜひ街の中、あるいは公共交通沿線に住んでいただきたいと、このような政策を言っているわけです。

コンパクトなまちづくりは、非常に政策実現が難しい目標です。これをどういうふうにやっているのかを説明するときこういう説明をしています。包括的施策展開です。

9ページを見ていただきますと、従来の行政の運営は一つの目的、目標を実現するために一つの施策、手段をとっていたということです。このため極端に言えば縦割りになっていて、セクショナリズムがあって、もっとひどいとこの上に霞が関の本省というのが付いてきます。私が言うのも変ですが、そういうふうになっているということはよくあります。

そうではないということで、これから包括的に施策を展開したいということです。どういうことかということ、実現が難しい政策目標を遂行していくため、目標達成のために、色んな施策、手段を取るとということです。更に、場合によっては非常に有効な施策があった場合、色んなところに効果が出る。色んな目的、目標にプラスになるということです。

次のページのパワーポイントの図は私自身がつくったものです。富山市の政策は色んなことをやってきている中で非常に説明がつきにくくなったので、これを考えました。正にそういうことだと思います。

例えば、持続可能なコンパクトなまちづくりを目指すときには、先ほど言いました

3本柱が当然入ってきます。公共交通の活性化、公共交通沿線地区への居住促進、それから中心市街地活性化です。内部にいないと中々わかりませんが、非常に厳格な財政運営をしています。一見派手なことをやっているように見えますので、あんまり調べないで言う東京の方の学者先生たちと議論になったことがあります。こんなことをやったら富山市は財政破綻すると言われてたのですが、実は10年前に1市4町2村が合併したときよりも、現在の財政状況はずっと良くなっています。

もちろん起債残高はありますが、非常に有利な起債を使っており、交付税措置とか、そういうことも含めて非常にうまくやっているのではないかと考えています。

更に、色んな形で法制度の支援をいただいています。今回のコンパクトなまちづくりという意味では、春先に成立しました都市再生特別措置法の改正。更に、地域公共交通活性化再生法を改正するというので、この2つによって実はコンパクトなまちづくり、コンパクトシティ政策を国で作りに上げていただきました。この2つの法律は同じ国土交通委員会で審議をされました。もっと言うと、上は旧建設省のほうです。下は旧運輸省のほうで、それを一緒にコンパクトなまちづくり、コンパクトシティ政策ということで連携させて一緒に改正をしたというのは歴史的にも非常に大きなことだと考えています。

この国会審議の参考人として森市長が衆議院に呼ばれておりますし、とりも直さず都市再生特別措置法の改正には、ある意味富山をモデルにしたというようなところもあり、私どもを見ていただいて、更にそれが促進できるような形で法律を作っていたわけです。

公共交通網について、簡単に説明させていただきます。

13ページをご覧ください。LRT（ライトレールトランジット）だけを行っているわけではありませんが、LRTがどうしても有名になってしまいました。この黄色い部分だけが元々路面電車として残っていた部分です。それと海のほうに行く水色の部分、青い部分、これが富山ライトレールです。平成18年4月に開業いたしました。更に、ちょっと見にくいですが、環状線ができたということです。これで5年ほどになります。

これからまだまだやることがあり、下の拡大の図ですが、新幹線開業時にはこの新幹線の高架下まで南側の路面電車を入れることになっています。大体目途が立ってきました。更に並行在来線、北陸本線、高山本線は、あと4年ぐらいかかります。それができれば、南北の路面電車が繋がるということになります。

残念ながら、新幹線開業時に合わせて繋ぐということはできなかったのですが、現在、県の事業で進めていただいております連続立体交差事業の形が整えば、南北のLRTを繋ぐことができるということになります。

更に、南富山という駅がありますが、ここで路面電車と富山地方鉄道さんの上滝線が乗り入れるということを考えています。いわゆるトラムトレインというふうにヨーロッパ等でやっていますが、トラムとトレイン、これを相互に乗り入れるという構想を持っています。

ライトレールは有名になってしまいましたので簡単にしますが、これがスケジュールどおりに動いたのは、とりも直さず新幹線のおかげです。新幹線の導入スペースを造るために富山駅周辺を整備する必要があります。導入空間を造る、区画整理をする。更に連続立体交差事業を行う。その時に赤字路線の富山港線をどうするかという大問題がありました。廃止して、バスを走らせれば良いとの意見もあったと聞いておりますが、それはもったいないということで、ちょうどその議論の真っ最中の平成14年1月に森雅志市長が市長になられたということです。

出した結論が、最後のところは高架化せずに1.1キロ区間は路面電車化して、いわゆる軌道法という法律に基づく路面電車にして、全体として本格的なLRT、新型の路面電車ですが、これにしようというふうな結論を得たわけです。

新しい駅もつくり、フィーダーバスもつくり、とりも直さず車両は全く新しい車両になりました。そういうことで、サービス効率も上げて、終電車も遅くして、非常に皆さんに愛される電車になったというわけです。最近ですと、アテンダントを乗せて観光客とか高齢者の方々を案内誘導したりもしています。その結果、乗降客は2倍以上になりましたし、グラフは少し見にくいですが、昼の時間帯、しかも50歳代以上の方々に、非常にたくさん乗っていただいていることがわかります。

次にやったのは、車両の名前はセントラムと言いますが、市内電車を環状線化しました。実は、ライトレールの時と市内電車の環状線の時で大きく違っているものがあります。先ほど少し触れました地域公共交通活性化再生法という法律、正式に言いますと「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が平成19年10月に成立しました。実は鉄道事業法では、第一種、第二種、第三種の鉄道事業者というのがあり、鉄道は上下分離できますが、軌道、路面電車は上下分離できなかった。それがこの法律により、上下分離が可能になったということです。

森市長の弁を借りれば、ライトレールの時は、法律がなかったのでやむなく公設民営・第三セクター方式にしました。セントラム、環状線の場合は公設民営ですが、第三セクターを作らずに上下分離としています。具体的には、上は富山地方鉄道さんに本来の軌道運送事業者として運行していただく。本来の運送事業者ですので運行委託ではない。下は市が軌道整備事業者として行う。つまり、レールとか路盤とか、それから車両まで行けると思えます。セントラムは3両、3編成ありますが、これは市の持ち物です。ですから、第三セクターをつくっていません。これは非常に大きかったということです。

何が良いかという、ライトレールの場合は損益分岐点を下げたいといいますが、できるだけ黒字にしたい。実際オープンしてから今までずっと黒字ですが、そのために何をしているかという、減価償却を圧縮しています。減価償却はほとんどゼロにして圧縮記帳をしています。もし大きく改造する、あるいは更新する時は、補助で行うという構えですから減価償却は要りません。固定資産税の減免も行っています。

上下分離をやると、そういうことを最初から行う必要がありません。元々、市の財産ですから固定資産税はかからない。減価償却も積まなくていいということです。非常に理にかなった運営ができるということです。元々、上下とも富山地方鉄道さんが

やると赤字になるのを、上下分離することによって上だけで何とか赤字にならないでやっていけるわけです。

お手元の資料には入っていませんが、国土交通省の当時の資料を持ってきました。地方鉄道や軌道のコスト構造を示したものです。全体の緑の部分が、人件費も含めた輸送に必要なコストです。赤のところは施設の保有に関する経費です。維持管理と減価償却です。この赤い部分が邪魔をしているので、実は全体の7割ぐらい(69%)が赤字経営です。地方鉄道は赤字経営です。この赤い部分を助けてあげると、9割近く(87%)が黒字経営になるということです。

持続可能な経営をしようとする、赤字でもやり続けろというのは、ちょっと御無体なところがあります。何とか上下分離で支えてあげて、たくさん儲かってもいけません、何とか持続可能な経営ができるようにしてあげようというのが元々の法律改正の考え方でした。

19ページは、市内電車環状線、セントラムです。トータルデザインをしております。LRT、もちろん路面電車ですから都市モビリティに供することは一番ですが、景観の向上にも繋がっています。そのためには、電車のみならず、空間自体もトータルにデザインしたということにして、黒、銀、白という列車。車両はLRV、Light rail vehicleと言います。

当初、黒い車両は意地悪そうだとか、事故が起こりそうだとか言われました。そんなことを言ったら皆さんが乗っておられる黒い車は皆事故が起こるということになるので、そうではないだろうということです。現在、黒が一番の人気です。

20ページで、年々乗降客を伸ばしてきたことがわかるかと思います。最近、大体安定してきましたが、特に増えたのが65歳以上の女性、どちらかという交通弱者と言われるような方々です。もちろん子供たちもそうですけれども、そういう方々に乗っていただくということで、市民の足として定着しました。

次は、21ページです。セントラム、環状線は中心市街地を走っていますが、どれだけ中心市街地の活性化に寄与しているかというデータです。商店街の方々は、やっぱり車で来てもらわないとだめだろうと言われる方が多いのですが、一番上のグラフ、右側の表を見ていただきますと、平日と休日もありますけれども、自動車と環状線とあります。滞在時間は、セントラムの方が長いのです。富山の場合、まちなかで2,000円買い物をする、2時間駐車無料となりますので、お金に厳しい富山の方は、皆2時間以内にお帰りになるのです。見事に96分とか113分になっていますが、路面電車ですと、別に2時間ということに限らないので、滞在時間が長くなる。これは平均です。

更に消費金額です。やっぱり車で来た人は物を買うだろう。事実、平日は多いです。休日はついでに飲食とかもされる、あるいはお酒を飲むということもありますので、トータルすると売上げが伸びるということですし、まちなかに来たときに2つ以上の店舗に立ち寄る人の割合を見ると、環状線で行った場合のほうが多い。車で来られた方は目的を達成すれば2時間以内に帰ることも多いということです。

次のページのグラフ見ていただきますと、どんな方々がセントラムに乗っているの

か、何が目的かというのが出ています。買い物を主目的とした外出機会が増えた。更には、ついでに増えた目的として飲食というのがありますが、この緑の部分、こういうところが効いていると思います。お酒が大好きなのも一緒、私も好きですけど、お気に入りのグラフですね。まちなかでお酒を飲む人が増えた。お酒の売上げが伸びています。ちなみに、今日はボジョレー・ヌーヴォー解禁で、グランドプラザのまちなか広場でワイン会があります。私も帰ったら参加することになっています。

23ページです。L R Tの効果は、単に一番下にあります都市モビリティの改善ということだけではなくて、場合によっては高齢者の方々のライフスタイルが変化する。あるいは若者の中心部への外出の機会といいますか、そういう手段をつくっている。更に、都市景観の向上、あるいはまちなか居住の促進や、シビックプライドの増進といったものに繋がっています。更には、地域経済の活性化に繋がって、最終的には都市力、ブランド力の向上というものに繋げていくというふうに考えています。そして、選ばれる街になりたい、持続性の高い都市にしていく、このようなことです。モビリティの問題だけではないと思います。

更に、富山は、ライトレールや環状線などの整備をきっかけに、I Cカードをどんどん導入しています。地方都市にしては相当進んでいると思います。富山地方鉄道さんも乗っていただきまして、路線バスあるいは鉄道まで含めてI Cカード化をしていただきました。

市の職員の身分証は全部交通I Cカードが入っています。富山大学の学生さんの学生証にも交通I Cカードが入っています。市の補助で入れているということです。1年生に順番に渡していけば4年間で、留年は別として、渡せるだろうということ考えていたのですが、非常に人気が高く、早くやってくれということで、補正予算を組んで1年半でやってしまいました。今、全学生、更に教職員の方々の学生・職員証にはI Cカードが入っております。こういうことをすることで学生なり教職員の方々も、車ではなくて、より公共交通を使っただけということになるという考えです。

また、モビリティ・マネジメントという言い方をするのですが、せっかく良い路面電車あるいは電車も改善されてきても人が乗らなければ意味がない。電車に乗ろうとするとちょっとライフスタイルも変わってくる。あるいは、どんな時も車ということではなく、もう少し賢い車の使い方を、富山弁で言う「考えんまいけ」ということです。それから、子供たちをターゲットにしたような活動。先週の金曜日、五福小学校で話をしてきたところですが、フォーラムを行ったり、大学生にはもうちょっと難しい話もしてみたいというふうにしています。こういうのをモビリティ・マネジメントと言いますが、これも進めているところです。

そんなにたくさん色々なことをやっていて、予算は大丈夫なのかという関心もあると思います。少し情報を整理しますと、今、市の一般会計当初予算が1,562億、補正を入れますと大体1,600億ぐらいになると思います。公共交通の維持・運行・支援に関する予算を挙げてみました。そうすると8億2,000万円余りになったわけです。これが全部一般会計のプラスになっているわけではなく、国庫補助が入ってきたり、交

付税措置があったりとかもします。賢い財源を使っており、純粋な市税を入れているのは少ないです。いずれにいたしましても、一般会計予算で割りますと、0.5%です。一般会計予算額の0.5%。人件費等々義務的経費がありますから、これを差し引きますと政策的経費では1.2%になります。これが多いか、少ないかは今後の議論だとは思いますが、大体の予算規模としてはこの程度だというふうに認識していただければありがたいと思います。

少し富山駅周辺のことをお話しします。

27ページ以降は、もう皆さんよくおわかりのとおり、新幹線です。これは富山の場合は、現在、東京まで3時間11分かかっているのが2時間8分です。金沢は2時間28分でしたかね、だというふうに聞いております。

29ページは、空から見るイメージです。金沢駅は、随分昔に連続立体交差事業をやりました。実は当時、私は連続立体交差事業担当の課長補佐をしており、当時、日本で最もお金がかかった3つの連立のうちの1つが金沢駅です。お金があったのでしょう。ちょっと豪華なものになったなとは思っています。

他方、富山駅周辺には、もともと踏切がなかったためできなかった。連続立体交差事業は、踏切を除却するのに一つ一つの道路、鉄道を上に渡す、あるいはアンバーパスするというのでは高いから、道路を上げたり下げたりするかわりに、鉄道を上げてしまえ。東京だとたまには地下もありますが、こういうのが連続立体交差事業です。踏切がなかったが、元々4.7メートルのクリアランスがないと道路というのはいけないのですが、それは足りなかった。採択基準が平成7年でしたか変わりました、連続立体交差事業としてできるようになった。そういうことがあり、金沢は連立が先行しましたけれども、富山ではなかなか着手できず、ぎりぎりになったというのが実態です。

ただ、おかげさまで進んできておりまして、黄色い部分が新幹線です。ちょっと見ていただきますと、交差する道路もちゃんとできます。いずれ南北が一体化してきますので、南北のLRTを繋ぐということが出来ます。

これはお手元がないので、ちょっと画面を見ていただきます。これは、富山駅を西から東に見ているところです。左が北、海のほうです。右が南です。赤が富山港線。ライトレールになった富山港線です。緑が北陸本線、サンダーバード等々です。それから、青い部分が高山本線です。最初、富山港線をライトレール化したということで、これが平成18年4月25日。スペースが空きましたので、空いたスペースに基礎をつくって、ここに仮線を2段階で作りまして、仮線のほうに在来線を動かすということです。それでスペースができ、このスペースがあるからこそ新幹線がつかれるということです。新幹線はフルでももちろんできますし、在来線は半分できています。来年の3月14日には新幹線が上がりますが、並行在来線は1カ月ぐらい切りかえが遅くなるかもしれません。新幹線開業時までには高架下を入れます。これも上下分離でやっておりまして、目途がつかれましたけれども今一生懸命やっています。更に、空いたスペースに高架構造をつくって、残った北陸本線、並行在来線となっている場所を入れる。

ここで初めてライトレールが北側から高架下へ入ってくるということで、こうなりますと一体化する。こういうステップで整備をしてございます。

上から見たのが30ページです。南側が駅前広場、いずれ整備します北側の広場等々です。それから、高架下には交通広場をつくるということがあります。駅周辺全体が区画整理をベースとして事業が進んでいきます。当然、南北が鉄道で分断されていたのが解消いたします。立派な南北の自由通路ができます。更にLRTがつながる。そうしますと、交通結節機能も強化しますし、南北の都市軸も形成されるということです。

31ページは省略しますが、繋がることで何ができるかという、岩瀬浜から南富山まで、あるいは大学前まで、いわゆるネットワークが組めます。更に、乗りかえのための機能、つまり結節機能が強化されます。今は、雨が降ると富山駅前、マリエの前が非常に危ないですが、解消するということです。更に、駅の南側と北側のアクセスが良くなります。県立の近代美術館ができますが、それも南北が繋がれば非常に行きやすくなるということにもなります。

32ページは、路面電車を1期、2期でやりますよということです。これは省略します。これも上下分離でやります。

スクリーンを見ていただくと、こういう動画をつくって市民の皆さんなどにお見せします。これが余りにも良くできたものですから、新幹線開業と同時に南北のLRTが繋がると思っておられるかと思いますが、そうではないよと言いながらこれをお見せしています。今、ライトレールの車両、ポートラムが南側に入ってきました。これは架線柱をちょっとシミュレーションしたものです。この色は“越の藍”（コシノアオ）の色をベースにしました。最終的につながりますと自由通路が抜けるのですが、当面は3月14日、まだここに並行在来線の改札口があるということです。

こちらが新幹線の改札口です。降りていただくと富山はガラスの街づくりをしていますので、フロア・シャンデリアというのをやっています。上から光を当てて、それを反射するのですが、ここを歩いていただきます。滑らないようにしてあります。更には、デッキがあります。下をくぐっていただくと、これはトランジット・ライティング・ウォールというのをつくっております。ちょうど今、ガラスをはめ込んでいる真っ最中でして、真ん中にははめ込みが終わり、先週の金曜日にマスコミに公開いたしました。地元ではテレビが流れています。かなりきれいです。

ガラスをふんだんに使って、恐らく予算の関係もあって、富山でなければできないと思います。ガラスで大体2億使っています。全体で198億、ガラス製品で1%です。富山でなかったら、6億、7億かかる。人件費がかかっていないということもあります。そういう富山の地域特性を十分に活かした整備をしています。

また、架線柱は2,000万円、これも特注品ですね。これらのところにワイドフラワーで花を植えたりします。夜間も架線柱は照明柱にもなっていますので、ライトアップするということです。ちなみに、この辺のデザインは、私が仲よくしています建築家の内藤廣さんにアドバイスをいただきまして、デザイナーの小野寺康さんとか入れて、私が総合プロデュースをしているチームです。

コンパクトシティに話を戻します。

公共交通沿線への居住推進、促進をどのように行っているかといいますと、一言で言うと補助金を出しています。

35ページの左下を見ていただきますと、まちなか居住推進事業、これが平成17年からスタートしていますが、共同住宅、マンションをつくる時にマンション業者さんに1戸当たり100万円払うことをしています。上限は記してありませんが50戸5,000万円までです。マンションを買って入居する方には50万円、戸建てを建てて住むなら50万円、一時金として渡します。昨年のおしまいで1,400戸超の申請があって対応しています。

公共交通沿線居住推進地区、赤いところですね。これは100万円が70万円になって、50万円が30万円と、ちょっとランクを落としています。ただ、少し地価の高いところに住んでいることになりしますので、8年ぐらいで大体元が取れます。固定資産税というのは市税なので、現代の先用後利みたいなことをやっています。一時的にはお金が出ていきますけど、長い目で見るとコンパクトシティであるということと、プラスして市税の還流ということで意味があるということになります。

36ページは、グランドプラザです。本当によくできていると思いますけれども、まちなかの一等地にガラスの屋根をかけて広いスペースを確保しています。最近、全国的に注目されており、長岡市の市役所の横にナカドマというのができましたが、これを参考にしています。二十数名の方が来て、グランドプラザのマネジメントを学んでいかれました。全国で今、同様な広場が展開されようとしています、これが第1号です。LRTに次いで視察が多くなっています。

色んな使われ方をしており、12月13日からは、氷でなく、樹脂ですが、エコリンクというスケート場にしています。左下の写真の真ん中でサックスを吹いているのは市長ですけれども、私もこの辺でギターを弾いています。そんなことをやっております。12月13日はフィンランドのロヴァニエミ市から本物のサンタさんが来られて、このエコリンクのオープンニングをやります。

また、地元の生鮮食料品を買える場所をつくりました。これはまちなかが買い物難民にならないために必要だということで、市でつくって、まちづくりとやまが運営しています。非常に売上げが良いということです。1日60万円ぐらい売り上げ、最高は200万円近かったと思います。売る物がなくなることもあるくらいです。

学生には、まちなかにたまり場をつくらうということで、元々映画館でしたが、これを借りて、費用は20万円で、学生さんも総動員して内装を行い、学生のたまり場とする。また、学生まちづくりコンペティションというのをつくって、100万円程度で学生さんに企画を出してもらって、採択をして、まちなかでいろいろなイベントをやってもらったり、遊んでもらっています。

40ページです。パリに最近行かれた方はおわかりのように、向こうではVelib（ヴェリブ）というような自転車が走っています。向こうはグレーですが、富山で同じシクロシティシステムを青で入れています。現在170台ですが、150台でスタートした

時から環境モデル都市の予算でやっています。100%補助。総額1億5,000万のうち、1億3,500万を補助で出してくれたので、1億5,000万のものを1,500万円だけ出してつくったということです。

41ページです。「花を持って電車に乗ったらただにしたい」と市長が言い出した時は、私は何を言い出すのかとあきれた。これは都市整備部では面倒を見切れずに、農林水産の政策、花木振興ということで政策をつくりました。これが海外で受けておりました、富山というのは花を持って乗ると電車はただになるのか。実は仏壇の花を持ってもただになります。

それから、まちなかを花で飾るということで、結構なお金をかけてきれいにしていますが、これは富山市が何となくきれいだなと思っていただく非常に重要なアイテムになっています。

43ページです。セントラムとして新しく900メートル軌道をつくって反時計回りにぐるぐる回していますが、こういうことをやっていると、周辺の民間投資が非常に多くなってきました。これまでも、平成19年に大和がここから移りましたが、富山大和は売上げを伸ばしています。それでグランドプラザ周辺の再開発も、販売して2カ月で全部売れています。これからまだまだ動きます。西町南地区は、隈研吾さんの設計されたビルです。来年の春には富山第一銀行さんが入られますし、8月にはガラス美術館が入ります。図書館も移します。

今年の夏から工事に入った総曲輪西地区の再開発ではシネマコンプレックスが入ります。8スクリーンあり、大体20万人程度の新しいお客さんが来るかなということを考えていますので、このお客さんをうまく取り入れることができれば、また中心市街地が活性化するというふうに考えています。

ここは元々、西武百貨店があり、昭和51年に再開発したのですが、再々開発ということをして日本で初めてやります。私も住宅金融機構等をかけずり回って了解をいただいたところですが、ほぼ形ができてきているので、もう少し再開発投資ができればスタートできます。

更に、総曲輪小学校の跡地がここにありまして、ここに地域包括ケアの拠点をつくっています。地域包括支援センターは、富山市はもう32もあります。地域包括支援センターではなく、地域包括ケアシステムの一大拠点をつくるということ。後程もう一回説明します。

44ページです。このガラス美術館・図書館の複合、シナジー効果でつくります。

45ページは、シネマコンプレックスのイメージです。

46ページは、地域包括ケアシステムです。これから高齢化していきます。まちなかに住んでいただき、安全・安心を手に入れていただきたいと思っています。安全・安心というのは防犯だけではなく、もし病気になった時の安全・安心ということもあります。訪問看護、訪問診療あるいは介護の一大拠点ができるわけです。更に看護学校もここに持ってこようと思っています。そのみならず、病児・病後児保育を担当する部署を設けるなど、色んなものを持ってきて、全体として地域の包括ケアシステムの拠点になるということで、これができれば、これはまた大変なニュースにな

ると思います。

続いて、健康まちづくりによる寿命の延伸に入りたいと思います。

47ページ。これは少しおもしろいデータです。富山ライトレールが約2倍強の乗降客になったとお伝えしましたが、具体的にはどんな人が乗っているのかというものです。もちろん、元々乗っていた人はいるわけですが、マイカーやバスから乗りかえた方がおられる。マイカーから乗りかえると、CO₂削減という建前からすると一番大きいわけですが。バスからの乗りかえもCO₂削減にはなっています。

それでは新規とは何か。一部観光客も含まれていますが、それまで出歩かなかった高齢者が出歩くようになった。つまり、閉じこもりがちであった方々が家を出るようになったということです。これは家から電停まで歩く、あるいは目的地に近い電停から歩く。女性であれば着がえる、お化粧品もするということから、高齢者の方々にとって非常に健康に寄与するということがわかった。

48ページは、私のデータではなくて、青柳さんという方の研究です。賢い人は運動しないという、おもしろい本を出しておられましたが、どういうことかということ、運動し過ぎると免疫力が落ちてだめだよということです。ほどほどの運動は何かというと、1日8,000歩。平均ですが、1日8,000歩はなかなか難しいと思います。特に富山の方は、朝、生ごみを出しに行くのに車に乗って行きます。びっくりしましたがけれども、職員も「うちもそうです」と言っていました。

8,000歩の平均が良いのですね。もちろん膝が悪い方等々ある。けども、できるだけ歩かないということではなくて、可能な限り歩いていただくというのが大事だと思います。5,000歩を切ってきますとちょっと体力維持がしにくくなってくるということもありますので、4,000歩を切ってくるとほとんど閉じこもりに近いということがあります。

49ページは、厚労省の試算による1万歩で14円医療費削減効果があるとの資料ですが、これは少ない値です。筑波大学のスポーツ医学の久野譜也教授によると、ある程度以上歩いて、更に歩くと610円ぐらいになっていました。1万歩で610円となります。これが医療費の削減につながるということがわかっています。特に糖尿病、脳卒中、こういったものになる率がどんどん減ります。もちろん比率ですから、幾ら歩いていてもなる方はなってしまうことはありますが、統計的にはそういうことになるわけです。

富山は、コンパクトなまちづくり、公共交通の活性化、居住促進、それから中心市街地活性化、歩いて暮らせるまちづくりに取り組んでいますけれども、更に健康で魅力的なライフスタイルを可能とするまちづくりをやっています。そうするために色々な施策が行われています。コンパクトなまちづくりを柱にしながら、プラスアルファをすることで健康なまちづくりに繋げているということです。

その代表的なものはおでかけ定期券です。これは本当に市長のクリーンヒット。ホームランぐらいだと思いますが、すばらしいです。65歳以上の方に年間1回だけ1,000円払っていただいて、ICカードを手にされます。そうしますと、年間何回で

も使えます。おでかけの片足を中心市街地に持っていれば、バスも路面電車も富山地方鉄道も全部100円です。

合併して大きくなりましたので岐阜県境までが富山市です。細入（猪谷）からずっと来ると、通常1,160円かかるのですが、おでかけ定期券を持って、まちなかまで行くと100円で乗れる。手前で降りると1,000円取られますが、こういう制度です。もちろん時間帯が限られており、ラッシュ時を除いた午前9時から午後5時までが利用時間帯で、5時までに降りなければいけません。このために、富山地方鉄道さんがバスの本数を増やすわけではない。利用者が少ない時間帯、空気を運んでいるような時に乗っていただき、100円でも料金が入るわけです。ただし、1,160円から100円引いた差額があるとの主張もあります。全額払うと理屈が合わないので、一定程度を払っています。

このシステムは、先程の包括的施策展開の考えでは、どうなっているかという、先ずは、まちなかまで来ていただく、中心市街地の活性化ということで、年間1億円程予算をつけています。これは高齢者にとっては外出機会をつくっているということで、健康にも繋がっている。お孫さんが来てくれないと病院にも行けない、あるいは買い物にも行けないということはない。逆にまちなかに住んでいると、どこへ行くのも100円です。公共交通事業者は、全くコストが増えずにお金が入ってくる。公共交通事業者は大切であっても、赤字だからといって市のお金を鉄道事業者にただで渡すわけにはいかない。絶対に議会を通りません。ただ、こういうおでかけ定期券という制度の中で、結果として公共交通事業者のためにもなるということであれば、議会は通ります。こういったことも含めて包括的に考えると、おでかけ定期券というのは非常にうまくできた仕組みだと思っています。

また、おでかけ定期券を持っている人と持っていない人の歩数の違いを調べてみたものが53ページです。青い棒グラフがおでかけ定期券の利用者です。赤が富山県民の平均、緑が国民の平均です。75歳以上を見ていただくと、定期券を持っている人と持っていない人とで1日1,700歩ぐらい歩数が違う。更に持っている人でも、おでかけ定期券を使った日と使っていない日、利用した日と利用しなかった日を比べると1,300歩違います。つまりおでかけ定期券を持って、おでかけ定期券を使っていたことで本人の健康にも寄与するということですし、先程の1万歩歩くとナンボというのに単価を掛けて計算すると、ちょっと強引ですけれども、右下にある年間約75,600千円、7,000万円強の医療費削減に繋がるとこういうことになるわけです。従って、1億円かけて色んなことをやって、医療費の削減効果だけでも7,500万円ということになります。

お孫さんと一緒に出かけていただくというのは非常に精神的にもおじいちゃん、おばあちゃんも幸せだし、子供たちも楽しいし、物も買ってもらえるし、ついでにお寿司を食べに行こうよということで産業の活性化にもなるということで、おでかけ定期券というのは大成功しました。

55ページですが、孫とおでかけということをやっています。動物園とか科学博物館とかお孫さんと行くとただです。当然、入場料の売上げは落ちます。しかし、例えば

ファミリーパークですと、中でガチャ玉がたくさん売れるとか、それからお昼御飯もたくさん売れるとかいうことで、全体として見るとプラスになっています。

次のページですが、富山大学が、まちなかカートというのを開発してくれました。写真は第2号ですが、第3号もありまして、第3号はグッドデザイン賞をいただきました。これは富山大学が、文部科学省関連の財団から補助金を持ってきて開発したものです。単にこれを開発しただけではなくて、歩行圏コミュニティと言いまして、地域の方々に使っていただく。うちの家内の母親にもこの間貸しましたら、非常に気に入っています。最初はちょっと恥ずかしがっていましたが、乗った瞬間にこれはいいねと言っていました。ライトレールにも乗れます。長寿会の皆さんと一緒に検証しています。元々富山大学の医学部の看護学科が中心になってやっていますので、中林先生が中心でやっています。看護学科の学生というのは圧倒的に女性が多いです。「女子大生と行く、秋の街歩きツアー」というのを始めまして、非常に高齢の男性に受けております。高齢の女性からはイケメンと行くのをつくれないのかとの意見もいただいています。そういうことも、高齢者の方々の元気に寄与するものになると思っております。

また、まちなかに7つあった小学校を統廃合して2つにしました。空いたまちなかの5つの小学校の跡地を先程の地域包括ケア拠点もそうですが、順番に上手に使っています。1つは星井町小学校の跡地、これを地下1,300メートル掘ると温泉水が出るのがわかっていましたので、温泉水を使った介護予防センターをつくっています。そうした取組みであればということで、亡くなってしまわれましたが、角川一族の角川文子さんが4億円出してくれました。「私も」と言って、ある人は1億5,000万円出してくれて、そういう寄附をベースにこういった温泉水を使った、現在のところ日本唯一の温泉水を使った介護予防施設がまちなかにございます。

どれだけすごいのか。パーキンソン病で弱っていた80歳の方が軽いリハビリを中心にやると歩けるようになります。更に続けた結果、何とお餅もつけるようになった。体力というのは、戻るんですね。元気にいていただくというのが、本人にとっても、家族にとっても、また、市の財政にとっても、更に将来の市民にとっても非常に大事なことだということで、こういうことを進めています。

また、あまり使われていない街区公園が幾つかあります。ある時、「そこで野菜をつくってはいけないのか」と市長が言い出しまして、つくって売ったらだめだということで、自分たちで消費するのはいいだろうということでやっています。市民農園まで出かけないでも、もうすぐ家の近所で畑ができるということです。コンパクトなまちづくりを核にしながら色んな施策を展開することによって健康まちづくりを進めていますというのが富山です。

あと少し時間をいただき、効果をざっと御紹介します。

61ページです。これはライトレールを除いた市内電車だけですが、乗降客はずっと増えています。それで南北のLR Tが繋がれば、またぐっと増えるというのはわかっています。料金設定の問題がありますが、1日大体、市内電車だけで700人。ライト

ルールと合わせると大体810人増えることがわかります。収支がまた良くなります。

それで、L R Tは単にモビリティだけではないという話は申しあげましたけれども、これは驚いたことにやはりセントラムがある、L R Tがあるということでまちなかに移り住むという方も結構おられたということがアンケートでわかりました。

真ん中の円グラフを見ていただきますと、中心市街地へ移り住んだ方の中で、環状線がある、L R Tがあるということが、「大きなきっかけになりました」という方が10%、「きっかけの一つになりました」という人が33%、合わせて43%です。それでは、乗ったことがありましたかと聞いたら、「乗ったことがあった」というのは何と35%しかなかった。つまり、乗ったことがない人でもL R Tがあることがまちなかに住む要因になった。自分らが年をとった時のことも考えているのです。それは非常に大きいと思います。そういう方々は、やはり電停に比較的近いところに住んでいるというのがわかっています。

63ページからの、コンパクトなまちづくりの効果ですが、後程ご説明します居住地GISで、厳密に住民票を移した方のデータをとっています。何かと言いますと、転入と転出の差をとっています。中心市街地では平成20年から転入増になっています。公共交通沿線地区は苦戦していましたが、大体バランスしてきて26年にはプラス、転入超過になったということがわかります。もちろん、高齢化されているところはものすごく自然死がありますので、またそこら辺は打ち勝っていませんが、相対的に見るとコンパクトな図になっているということがこれでわかります。

また、7つの小学校を2つにしたんですけれども、その2つの小学校、芝園は中高一貫みたいなものです。中央小学校は、物凄く立派な小学校にしました。更に、英語のネイティブスピーカーを配置したりしています。これはおもしろいデータですが、市全体の子供の数は平成20年をピークに下がってきておりますが、逆に中心市街地の子供の数というのはU字回復してきているということで、まちなかに住みたがっている。その芝園小学校あるいは中央小学校に行く校区、ここにみんな住みたがるというのが出ています。

更に、地価も下げ止まっています。セントラムの沿線はむしろ価格が高止まりで動いています。それ以外のところは下がっていたのですが、実はこの夏のデータでは、富山市全体でプラスになっています。商業地は、見ていただければわかるように6.5%とか6.0%とか上がっているわけです。市全体で地価がプラスになったのは、北陸三県の都市では唯一富山市だけです。

財政面を考えますと富山型都市経営というのは、一般会計が1,600億円ぐらいあり、市の直接の税収が700億円あります。今度法人税が減税になりまして、法人市民税が下がりますので、来年度はまた700億円を切ります。市民税は大体44.5%ですが、固定資産税、都市計画税は足し算すると45.1%、地価が下がると、当然これが下がってきます。その固定資産税と都市計画税のうち、22%は面積で言うとわずか0.4%の中心市街地から納められているんです。中心市街地にえらく金を使っているようだけれども、逆でして、真ん中が下がると周りも下がりますから、中心市街地にお金を使って地価が高止まりすることによって税収を確保して、市の津々浦々まで公共のサー

ビスを提供しているということです。これが富山の都市経営です。

68ページが居住地GISです。GISというのは地理情報システムです。元々町丁目と言いますか、町内、私が住んでいる星井町1丁目とかは星井町1丁目のところのデータです。そうではなく、一人一人に全部データを持たせました。つまり、住民基本台帳データです。住民票は、皆さん市役所に出し、市がそれを管理しているわけです。つまり、住民基本台帳を管理しており、それと同じセキュリティレベルで加工させてもらって、個人情報保護法等々を重視しつつ使わせていただいているということです。

それをやると何ができるかという、まず私も含めた住民票を持っている方、42万人のドットをいろいろ分析しますと、例えば高齢者がどこにおられるかということがピンポイントでわかります。65歳以上。もちろん75歳以上とかいうデータでもわかります。高齢者が多いところに実は関連するプロジェクトがあったということがわかっています。高齢者に優しいLRTあるいはグランドプラザ、あるいは介護予防センターがあります。

更に、これはピンポイントの人につくデータですから、要介護、要支援の情報を載せるということをしています。

富山型デイサービスというのがありまして、高齢者と幼年者、子供たちと、それから障害者を一緒に面倒見るといふ民間の事業者ですが、このポイントを取りました。元々福祉政策とか医療政策、いわゆる行政というのは非常に地理情報が弱い。それでこれを使ってやりますと、まちなかの一番高齢者が多いゾーンに、デイサービスがないというのがわかりました。カバーするために何をしたかという、中心市街地に民間の方が富山型デイサービスの施設を整備するときには上乘せ支援、補助を出すということを行いました。その結果、西田地方というところに新しくまたできたということです。こういうことをやっています。福祉政策と都市政策が連携をしているわけです。

他にどんなことができるかという、スーパーマーケットの場所を全部プロットしてみて、それから半径500メートルをとります。いわゆる買い物難民という問題がありますが、これを見ますと、中心市街地に住んでいると、買い物難民にならないというのがわかりますし、公共交通沿線居住推進地区でも約67%は500メートル以内にスーパーがある。このデータをオープンにしていますから、逆にスーパーの経営者にとると、こういうところに出店すれば持続可能な経営ができるということもわかります。

更に、病院とか診療所の場所をプロットします。大病院も町医者も一緒になっているので、現在、分けて分析中ですが、そうしますと正に安全・安心です。都心地区にいたらまず500メートル以内に間違いなく病院があるということ等々わかりますので、歩いて病院に行ける、あるいはタクシーでもすぐ行けるということも含めて安全・安心かなというふうに思います。

また、Wi-Fiを整備したりということも一生懸命今やっています。富山駅周辺でも整備するべく、県と調整しながらやっていますし、路面電車の場所を全てリアルタイ

ムでインターネットで見ることができます。

色々注目され、私は来週OECDの本部に行きますけれども、市長もあちこちを回っています。

先月、OECDの正式な国際ラウンドテーブルを富山市で開催いたしました。国際会議場が本当の国際会場になったという珍しいケースですけれども、リスボン、ヘルシンキ、ジャカルタ、マンチェスター等々色んなところから来ていただきまして、OECDの局長も来られまして、英語と日本語の同時通訳でやらせていただきましたということです。

ちょっと長くなりましたが、私の話は以上です。

御清聴ありがとうございました。

以上