

## 講演1 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 ～コンパクトシティ戦略による富山型都市経営の構築～

富山市都市整備部長 京田憲明氏

（注：文中 p.\*\*は別紙スライドのページを指す）

平成26年6月、富山市はOECDがまとめた「コンパクトシティ政策報告書」の中で、世界の5つのモデル都市のひとつとして選ばれました。ほかの4都市がメルボルン、バンクーバー、パリ、ポートランドですから、誰もが知っている世界の有名な都市とともに、なぜ日本の片田舎の、ほとんど世界的には誰も知らないはずの富山市が選ばれたのかと、非常に不思議に思われることでしょう。本日は、そのあたりの種明かしも含めて富山市が進めてきたことをお話したいと思います（p.1）。

### 1. 富山市の概要

さて、既に日本の総人口は2010年をピークに減少に転じましたが、地方都市ではその減少の度合いがさらに進んでいます。東京などいくつかの都市はまだこれから少し人口が増える時期もありますが、その分地方都市の人口が激減しているという状況です。全国平均と富山市の数値を比較しても、やはり富山市が少し先に高齢化が進み、人口も減少を始めているという状況です（p.3）。

また、これも地方都市はどこでも同じ現象ですが、富山市では特に顕著で、クルマに頼り過ぎています。車をたくさん持ってピカピカに磨いて喜んでいたら、いつの間にか公共交通がどんどん衰退して行って、特にバスなどは利用者数が激減して、公共交通が非常に使いにくくなったという状況です。とはいえ、富山市の場合はここ数年間は少し持ち直し、公共交通の利用者数が底を打っているという感じがします（p.4）。

それから、富山市のDID人口というのは全国の県庁所在都市の中で最低でして、人口密度ではDID基準ぎりぎりの4,000人/km<sup>2</sup>を保っています。いつなごときDIDがそもそも消えてしまうかというような、非常に薄っぺらく広がった街でございます。そうしますと当然、ごみを集めに行く、除雪をする、あるいはホームヘルパーさんがご家庭を回って介護に行く、そういうことが非常に非効率になります。ホームヘルパーさんが実際にお宅を訪ねて介護している時間は勤務時間の1割しかなくて、残り9割は移動の時間だったというようなデータもあります。このようにクルマに頼り過ぎた街というのは、特にクルマを使えない人にとっては非常に暮らしにくい街になっているという状況があります（p.5）。

また、社会資本ストック—例えば道路や橋梁など—、これも最近いろいろと言われていますが、例えば市道というのはどんどん量が増えていきます。国道とか県道というのはその延長はあまり変わらないのですが、市道はどんどん増えていきます（p.6）。そういう中で、新たに市道をつくる費用というものがなかなか捻出できない、さらには新たに作るよりも維持費のほうが余計にかかるということになります。道路・橋梁の新設整備に支出する費用が減少する一方で、近年維持管理・更新支出が増えつつあり、近いうちに逆転してしまうと

見込まれています。中でも特に橋梁関係の老朽化対策支出が突出して増えています。これは今まで先送りしてきた中で、ここへ来て急に橋梁関係の予算が必要になっているという状況です（p.7）。

それから介護関係ですが、これは高齢者が増えていきますから放っておくとどんどん右肩上がりに増えていきますし、減らそうと思ってもなかなか簡単に減らせるわけではありません。そういうものが増えていくと、市町村ではその分ほかの予算が削られていくこととなります（p.8）。

そういう中でも、高齢者の方々にはお元気でいていただくということがやはり大事だと思っております。今、日本の男性の平均年齢が約80歳、女性がそれより5歳ぐらい長いわけですが、一方で健康でいる期間、健康寿命というのが問題になるだろうと思っております。これは男女とも70歳前後です。そうすると、男性ですと10年ぐらい、女性ですと15年ぐらいは健康ではない時期があるわけで、この期間を減らしていくことが先ほどの介護や医療にかかる費用の減少につながるだろうと考えています（p.9）。

ここまでお話ししたことは、富山市のみならず日本の地方都市どこでも同じ状況だろうと思っております。これ以外にも、中心市街地の魅力喪失、あるいは市町村合併に伴う類似の公共施設の問題なども、やはり全国共通の課題だろうと思っております（p.10）。

## 2. コンパクトシティ戦略による富山型都市経営の構築

富山市を取り巻くこうした課題を、富山市では「コンパクトシティ戦略」によって対応しようと考えています。今までは、人口減少とか超高齢社会をどうするかというのは市役所であれば企画管理部の担当だとか、公共交通の衰退というのは都市整備部交通政策課でしようとか、あるいは中心市街地の魅力喪失という課題であれば中心市街地活性化推進課の担当だとか、そういうふうにそれぞれの部局・担当がばらばらに取り組んできたものを、もっとトータルにやっていくべきだろうと考え始めています。それが富山型の都市経営の構築だと思っております。

そのために富山市が何をしようとしているかといいますと、まず富山市の「未来像」というものを提示しております。その第一は「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」。これは既にいろいろなところで紹介させていただいておりますが、公共交通を使いやすくする、その上でなるべく公共交通の沿線などに住んでいただくというようなことです。それから、第二には「質の高い魅力的な市民生活づくり」としてはありますが、これは中心市街地の活性化です。中心市街地の活性化といいましても、まちなかの商店街のお店がモノが売れてもうかるというような話ではなくて、街の中に人が集まることの意義というものがあるだろうということです。郊外のショッピングセンターに買い物に行かれた場合、買い物に行くという目的は果たせますけれども、それ以上のものではないと思っております。逆に中心市街地に人が来るというのは、そこでいろいろな人が出会うことによって、さまざまな価値観をお互いに認め合って、そこから新たなものが生まれてくるということだと思っております。そしてそれがソーシャルキャピタルにもつながっていくと思っております。そういう意味で「質の高い市民生活づくり」という考えを提示しております。それから第三には「地域特性を十分に活かした産業振興」ということで、やはり地域の基盤といいますか土台がしっかりしてい

ないといかないので、富山の場合は薬産業の活用、再生可能エネルギーの活用、企業誘致といったことで産業を振興していこうということを考えています（p.12）。

こうした「未来像」を踏まえて富山市が示している「コンパクトなまちづくり」の特徴は『お団子と串のまちづくり』という概念です。コンパクト化といっても、ひとつの場所に全てを集中させようというのではなくて、鉄道やバスなどの公共交通を「団子と串」の「串」に、それぞれの駅周辺などの拠点集積を「団子」にそれぞれ見立てて、団子と串で結ばれたコンパクトなまちづくりというようなかたちを考えています。これを実現するためには、「公共交通の活性化」というのがもちろん大事な軸になりますし、それから公共交通沿線地区—駅から徒歩圏内—への居住の推進、そして「中心市街地の活性化」というものが3つセットになって初めて「団子と串のコンパクトなまちづくり」が成り立つと考えています（p.13）。

### 3. 公共交通の活性化

このような基本方針に基づいて、富山市が最初に取り組んだのが「公共交通の活性化」ですが、これについてはライトレール—いわゆる路面電車—をネットワークにしていこうということを基本スタイルにしています。最初に行ったのが JR 富山港線の LRT 化でした。これはもともと JR 富山駅から海のほうまで 8 km ほどの JR の路線があったのですが、北陸新幹線乗り入れに伴う富山駅の改築に際して新幹線ホーム分の用地を確保するために、新たに用地買収を進めるか、ローカル線で利用者の少ないこの富山港線を廃止してその用地を転用するか、という議論になりました。その中から第三の案として富山港線を途中から路面電車にして道路の中に入れるという案が浮かんできまして、最終的にこの案が採用されました（p.16）。

JR 時代は一時間に 1 本、日中は二時間に 1 本しか走っていなかったものを、15 分に 1 本走らせて、さらにおしゃれな低床式の電車を導入して、時々アテンダントさんが乗っていろいろなお世話をしてくれたり観光案内をしてくれたり、それから終電も遅くしたり途中の停留所を増やしたりと、いろいろなことをやりました。

その結果、JR 時代と比べて何と平日で 2.1 倍、休日で 3.5 倍と爆発的に利用者が増えました。どの時間帯が増えたかという、もちろん朝夕の通勤時間帯も増えていますが、特に日中が増えています。それと、年齢でいうと 50 から 70 歳代という高齢者の利用が増えています。これは明らかに日中に高齢者の方々がこの電車を利用してどこかへ出かけているということです。例えば、新しくつくった駅に隣接して食品スーパーがあるのですが、そこへ毎日お買い物に行っている人たちがかなりいるというような状況があります。それが功を奏して爆発的に利用者が増えました（p.17）。

それに気をよくしたわけでもありませんが、続いて駅から南に延びていた富山地方鉄道の路面電車の 2 つの路線の間に新しい線を作ってつなげて、「セントラム」という環状線の路面電車をつくりました。これもモダンな都会的なデザインで、街路空間も含めて整備しました。なお、このセントラムは線路や車輛を富山市が所有して、民間の鉄道事業者に運行してもらい、いわゆる路面電車での「上下分離」というのを初めて国で制度をつくっていただいて、それによって成り立っています（p.18,19）。

電車が街に走る風景というのは非常に詩的な絵になりまして、富山はこういうところから

常にヨーロッパ型のまちづくり、都市景観を目指しているという状況にあります（p.20）。

セントラムの整備によって、利用者数はやはり平日で6割、休日で3割ぐらい増加しました。P.21のグラフで、オレンジ色がもともとの富山地方鉄道の路線の利用者で青色がセントラムの利用者です。富山駅から西町のあたりに行くには、もともとの富山地方鉄道を使うのとセントラムを使うのと2つのルートができたのですが、2つができて半分ずつになるかと思ったらそうではなくて、もともとのところはかなり維持されながら青いところその分増えたという感じになっていますので、それが6割とか3割という増加につながっているのではないかと思っています。JR富山駅と中心商店街の間が1.3kmぐらいあるのですが、それまではあまり電車を使わなかった方が、こういうものができると思うようになったということだろうと思っています。

このようなLRTの施策を進めることによって、路面電車に乗る人数というのが回復傾向になってきました。富山ライトレールの整備からセントラムを整備したあたりを境に乗車人員数が反転しています（p.22）。

さらにJR高山本線、これは路面電車ではなく、富山から名古屋のほうまで続いている路線—とはいえ富山県内部分はほんとうに本数も少ないローカル線ですが—、その中の各駅でいろいろと整備をしたり、駅もひとつ新設して、運行本数を増やすというような社会実験をしています（p.23）。

これも、大幅な回復とはいきませんが、増発社会実験などを始めてから少しずつですが、利用者数が1割ほど増えて上向き傾向になっています。ちなみに、富山県内ではこの高山本線で最初に社会実験をやったのですが、ほかのローカル線では利用者数が減少している中で、社会実験をした高山本線だけがそのときから上向きになったということで、明らかに社会実験の効果が出ていると思っています（p.24）。

それからもうひとつ、富山地方鉄道の不二越・上滝線という路線でも同じように増発の社会実験をやっています。これは利用者数では4%とごくわずかに伸びているという状況です。最初に言及した富山ライトレールが2～3倍に伸びて、こちらは4%しか伸びていないのはなぜかと言うと、上滝線では朝夕の通勤時間帯はそれなりに人が増えているのですが日中の利用があまり増えていないのです。ということは、朝夕の通勤時間帯に増発するだけでは高齢者の方々の日中の利用にはつながらないということで、昼間の乗客を増やすための新しい施策を考えなければならないと思っています（p.25～27）。

もちろん市民の皆さんに電車に乗っていただきたいということで、いわゆるモビリティ・マネジメントのようなことにも取り組んでおりまして、ラジオ放送での啓発とかイベントを行うとか、あるいは小学生に対してはモビリティ・マネジメントの教材をつくってかなり熱心に啓発活動をやっていると思います。今年からは教育委員会のほうで全小学校を対象にこういうことを進めていきたいと思いますと言っていただきまして、全学校に教材を配るというようなこともしていくことになっています（p.28,29）。

富山市はこういう公共交通に関する予算については一般会計の0.5%、そのうち政策的経費でいうと1.2%、年間にすると7億弱ぐらいの費用を公共交通関連に充てています。今日は地方自治体からご参加の方も多いためですが、それぞれの自治体で公共交通にどのぐらいの費用をかけておられるか、ぜひ試算していただくとよいと思います。一般的にヨーロ

ツパの都市というのは、やはり大体このくらいの率、1%強ぐらいを公共交通にかけていると言われてますから、富山市が民間の鉄道会社等に対して年間6億7億という予算を使っているのかということに対しては、こういう数値を根拠に説明をさせていただいています（p.30）。

#### 4. 公共交通沿線への居住推進

次にふたつめの柱である「公共交通沿線への居住推進」についてお話しします。

せっかく公共交通があっても、やはりそれを使いやすい場所に住んでいないと、なかなか安定して使っていただけないということもありますので、中心市街地および公共交通沿線の、先ほど言いました「団子」のエリアで住宅を取得される方に対して、補助金などを支出しております。まず中心市街地、いわゆるまちなかのエリアでは、共同住宅の建設費を事業者向けに補助しています。具体的には、まちなかでマンションなどを建てた事業者に1戸当たり100万円を補助し、それを購入された市民の方には1戸当たり50万円を補助する。ですから、両方行って来いで戸当たり150万円を市で負担して、まちなかの居住を増やそうとしています。同様に、公共交通沿線の「団子」のエリアでも、金額は少し下がりますが事業者には70万円、取得される市民の方には30万円を補助しています（p.32）。

いずれも、住宅購入のために借入れをされている方への補助としておりますので、30代40代の若い方々にはかなりご利用いただいています。あるマンション業者さんからの情報によりますと、まちなかで例えばマンション等を買われる方の半分ぐらいはやはり高齢者の方で、その方達はほとんど現金で買うと聞いています。残りの半分ぐらいの方たちの中に30代40代、あるいは20代という方も一定程度おられると思っています（p.32～35）。

#### 5. 中心市街地の活性化

3つ目の柱である「中心市街地の活性化」ですが、中心市街地の活性化についてよく地方自治体で話題になるのは、なぜまちなかばかりなのかということ。もっといなか、郊外もちゃんとやってよという声がある。こういうご意見に対して富山市では固定資産税の話で説明しています。固定資産税というのは、いまの地方自治体では一番ウェイトが大きい税金になっています。かつては市民税のほうが大きかったのですが、今はおそらく固定資産税のほうがどこでも大きいと思います。富山市の場合は、固定資産税と都市計画税を合わせると市税収入の45%を占めていますが、それを誰が負担しているか見ると、面積でいうとわずか0.4%しかない中心市街地の土地所有者が固定資産税・都市計画税の22%を負担しているのです。ということは、まちなかに投資してまちなかの地価を一定の水準に安定させておくというのは税収の面で非常に大きな効果があるのです。まちなかの地価が下がっていけば、当然郊外はさらに下がりますので、全体的に下がってしまいます。それを、まちなかに集中的に投資することで、まちなかの地価をあまり下げない—むしろ理想としては少し上がるというのがいいのかもしれませんが—、下げない努力をするということは、市の税収を確保するということなのです。もちろんその税収は当然郊外でも使える資金になるわけですから、そういう意味でもまちなかに投資することは非常に意味のあることだと考えています（p.27）。

富山市では平成19年に第1期の中心市街地活性化基本計画の認定を受けましたが、その際に「公共交通の利便性の向上」「賑わい拠点の創出」「まちなか居住の推進」という3本柱を掲げて、それぞれ目標を立てて進めてきました（p.38）。

その中で象徴的な事業がこの「グランドプラザ」の整備です。街の中にガラスの屋根つきの広場をつくって、いろいろなイベント等に使っています。ここはもともとは再開発事業がふたつありまして、ひとつは総曲輪通り南地区という百貨店を核にした再開発事業で、もう一つはその隣で、西町・総曲輪地区という駐車場を主体にした再開発事業です。事業がほぼ同時期に行われたので、こちらで百貨店をつくるのなら、隣で駐車場を整備しましょうというような思いで始まったもので、その間に屋根つきのグランドプラザという広場を整備しました（p.39～41）。

西側が百貨店を主体とした再開発事業で、p.42 図中の赤色の市道が再開発に伴って廃道になりました。東側が駐車場側の再開発で、この白色の市道も廃道になりました。ふたつの再開発事業地の間に緑色の市道があったので、両地区の再開発に合わせて、廃道にした市道と同じ面積をここに集めてきて、さらに両側を少しずつセットバックしてもらって、幅21m、長さ65mのスペースができました。実は元々はこの緑色の市道はそのまま道路にしておいて、駐車場のイン・アウトの出入り口を使うとか、百貨店のバックヤードの出入り口にしようと考えて思っていました。ところが、いま国土交通省の都市局の技術審議官をされている望月さんが当時富山市の第二助役ということで富山市に来ていただいていたのですが、その望月さんが「それはだめだよ」と。「百貨店と駐車場の間は人がいちばん行き来するところだから、ここは絶対にぎやかになるべきだ、なるはずなのだ」と。そんなところをバックヤードに使うのはもったいないということで、180度方向転換してここを広場にすることにしたのです（p.43,44）。

結果的にはこれが大当たりしまして、土日はいろいろなイベント等で稼働率ほぼ100%、平日も70%ぐらいの稼働率なので、年間を通して8割ぐらいがいろいろなイベントに使われるというような状況になっています。

また、このグランドプラザというのは自立してなくて、隣のビルの上から引っ張ってもらって建っている建物でして、隣は民間のビルですからこの民間のビルを壊すとすると、グランドプラザは公共施設ですが一緒に壊さざるを得ないというたいへんな状況の中でつくられています。それでも民間のビルと行政の屋根つき広場を一緒に、一心同体に、というような意味でつくった広場なのです（p.45）。

ちょうどグランドプラザをつくり始めたときから参加してくれて、その後このスタッフになって中心的に進めてくれた山下裕子さんが『にぎわいの場富山グランドプラザ』という本を出しておられるので、もしご興味があれば読んでいただくと、大変わかりやすくいろいろなことが書かれています（p.46）。

次いで、平成24年からは第2期中活計画の時期に入りました。最初のときの中活計画の目標は、公共交通の活性化、まちなか拠点の整備、それからまちなかで住むというような比較的わかりやすい目標にしていたのですが、2期目からはもう少し本質的な目標、「富山らしさの発信と人の交流」や「質の高いライフスタイル」という、アウトプットとアウトカムと言いましょうか、そういう目標に変わってきています。とはいえ、目標としている数値

というのは1期と同じようなものを使っています（p.47）。

富山市では1期、2期を通じてまちなかの活性化のために非常にいろいろな事業をやってきました。その中のひとつが「おでかけ定期券事業」です。これは、都市整備部の担当で、まちなかへバスや電車で来る65歳以上の高齢者の方は、どこから来られても片道100円で来られるというものです。一番遠いところだと片道1,160円かかるのですが、それでも100円で済むという事業です。具体的には、本人負担100円で、市も100円負担して残りほぼ100円相当は交通事業者が負担するという仕組みです。日中どうせ空気を運んでいるバス、電車だったら安く乗せてあげてよということで、交通事業者が了解してやっている事業です（p.48）。

それから、まちなかで自転車を共同で利用できる自転車共同利用システム、これはフランス・パリ市のヴェリブの仕組みと全く同じ自転車、同じ仕組みでやっているのですが、唯一の違いはパリはステーションが非常にたくさんあるのですが、富山は残念ながらまだ17カ所しかないということで範囲が限定されておりますけれども、どのステーションで借りてどのステーションで返しても30分以内なら無料というようなことをやっています。運営そのものはシクロシティという民間の会社がやってくれていますので、富山市としては費用負担は一切なくて、道路上の場所を無償でお貸しするだけの負担で運営しています。ちなみに、これは環境対策という視点がもともとあるのですが街中のにぎわいにもつながるということで、これは環境部が対応しています（p.49）。

それから「地場もん屋総本店」。これはまちなかでいちばんにぎやかな繁華街のアーケード通りの中で、地場の農産物のいわゆる直売所を整備した事業です。これは農林水産部が担当しています。農林水産部が担当しているのですから、地場産物のPRと零細農家の人が気軽に販売できる場所を確保するということがもともと目的なのですが、その裏にはまちなかに高齢者の方々に出てきていただくことによってまちなかがにぎわうということと、高齢者の方々が歩いたり体を動かして元気になっていただくということもあります（p.50）。

私がここで何を言いたいかというと、富山市ではまちなかのにぎわいに関わることを、都市整備部とか商工労働部とかだけではなく、農林水産部など他の部局も常に事業をやるときはまちなかのにぎわいにも寄与できないだろうかということを考えながら事業をやってくれているということです。

「富山まちなか研究室」、これも都市整備部ですが、まちなかで学生たちが気楽に集まれるたまり場みたいなものをつくっています。「新規出店サポート事業補助」、これも都市整備部ですが、まちなかで新たにお店を出店する方に対して、改装費や家賃の補助というようなことをやっています。まちなかでいろいろなイベントなどをやろうという人に対して補助金を出すというような制度もやっております。この補助金を使って実際に行われたものの中からいくつかご紹介すると、先ほど説明したセントラムを使って富山市のまちなかで鱈寿司屋さん巡りをするとか、あるいはまちなかにいたち川という川がありますが、そこをラフティングで下るとか、そういういろいろなユニークな事業が純粋に民間からの発案で行われています（p.51～54）。

それから、まちの中にある運河を利用して、そこに船を走らせるという事業（都市整備部）、まちなかにフラワー・ハンギング・バスケットやバナーフラッグを飾る事業（建設部、商工

労働部）もやっています（p.55,56）。

それから、ストリートミュージアム。富山は今、ガラス造形、工芸ガラスに力を入れていまして、やり始めてもう20年余りたちました。日本のガラス工芸作家の方の約半分は富山のガラス造形研究所出身でして、ベネチアなどの国際的なコンクールでもたくさん賞をとってくれています。ガラスはまだマイナーな分野なのであまり知られていませんが、富山市ではまちなかにこういうガラス作品を展示してガラスの街富山をPRしようとしています。これは企画管理部です（p.57）。

そんな中でも極めつけに不思議な事業というのがこの「花 Tram モデル事業」かもしれません。これも農林水産部の担当ですが、なんとまちなかのお花屋さんで花を買って電車に乗ると、電車の運賃がただになるという事業をしています。一体これは何の効果があるのかというのが実はよくわからなくて、実はこれは市長の発案で「花束を持って電車に乗るようなおしゃれな街にしたい。だから花束を持って電車に乗ったら無料にしたい」と言い出したのです。最初はどこの部署が担当するかもよくわからず、結果的に農林水産部が担当したのですが、そんなことをやっています。具体的な効果は何があるのかというのはわからないといえわからないのですが、どこかの企業の女性の役員の方がこの話を聞いて、「富山市っておもしろいこと、すてきなことをやっているのね」とおっしゃってそれで富山に事業所を出すことを決めていただいた、と市長が言っておりまして、「ほら、効果があったじゃないか」と市長は言っていますけど（p.58）。

それから、まちなかでは人口が減って児童数も激減しましたので、小学校を7校から2校へと統廃合したのですが、その跡地を利用していろいろな都市機能を整備するということをやっております。その中でふたつほどご紹介しますと、ひとつは清水町小学校という学校の跡地をPPPで、公共施設として公民館と地区センター、民間施設として食品スーパーとドラッグストアを整備しました。これに併せて空いたところはグラウンドとして整備して地域の人たち、特に子供たちに使っていただくというような事業です。もうひとつは星井町小学校という学校の跡地ですが、ここは富山市出身の角川源義氏（角川書店創業者）のご親族の方から多額のご寄附をいただいたのをきっかけに、それを元手にして介護予防センターをつくりました（p.59～61）

それから、高齢者の外出機会についてですが、先ほど「おでかけ定期券」や「地場もん屋」のところでも触れましたが、高齢者が街の中に出てくる、あるいは公共交通を使っているところに出かけるというのは、健康づくりの面で大事なことだと思っていまして、富山市では孫とおじいちゃん、おばあちゃんが一緒に市内の施設に行くと入園料無料という仕組みをつくっています。おじいちゃん、おばあちゃんにすれば、かわいい孫と一緒にいろいろなところに出かけられるわけですから、「おじいちゃんに行けばただだから行こうよ」と言って毎週毎週孫を連れ出していただけると。当然、入園料、入館料無料ですから減収になるだろうと思ったのですが、実はそれほどでもなく、出かけていただく機会が増えているだけのようです。さらに動物園などでは、動物園の入館料はただになりますが、中に入ってからいろいろな乗り物がたくさんありますので、おじいちゃん、おばあちゃんは財布のひもが緩みっ放しで、孫たちが乗りたいと言うだけ乗せてくれますから、そういう遊具の収入が増えて、結果的には減収になっていないというようなこともあるようです（p.62）。



それから「街区公園コミュニティガーデン事業」、これも市長がやろうと言い出したのですが、まちなかには、かつては児童公園と呼んでいて、今は街区公園と呼んでいる小さな公園、大きいものでも2,000～3,000㎡、場合によっては100～200㎡ぐらいのものもあります。かつてはそこで子供たちがたくさん遊んでいましたが、子供が減れば遊ぶ人がいない。周辺の高齢者の方々が渋々自分たちで草むしりなどをやっていたのですが、高齢化が進むと「何で誰も使わない公園を俺たちは草むしりしなきゃいけないのだ。もうこんなことはやめたい。」という声も聞こえてきました。そこで、「そう言わずに野菜でもつくりましょうよ」と言って始めたものです。実は市長がこんなことができないかと言い出したときに、担当の公園緑地課は「いやいや、公園は野菜をつくる場所ではありません」とかなり抵抗したのですが、考えてみれば、公園の利用目的に「野菜をつくってはいけない」とは書いてありません。それが住民の方の福祉の向上につながるのであれば当然やってもいいはずだ、ということで、国のほうにも確認したところ前向きなお返事もいただけたので、意を強くして「じゃあやろう」ということになりました。ナスとかトマトとかキュウリとかをつくると、毎日毎日とらなきゃいけないので大変なのですが、お勧めしているのはサツマイモなどを植えて、秋にみんなで芋掘りして、そこで焼き芋パーティーでもやったらいいじゃないですかと。そうすると、少ない子供たちも集まってきて、お年寄りも近所の子供たちと一緒に焼き芋をして楽しくできるじゃないかということで、そんな事業もやっています（p.63）。

## 6. コンパクトなまちづくりの効果

このように、コンパクトなまちづくりを進めていくと、富山市というのはまちなかでいろいろやろうとしているということを民間の方にも理解していただけるようになりまして、結果として、いろいろなところで再開発事業が起り始めています。もう完成したところもありますし、今これから工事にかかろうとしているようなところ、それから都市計画決定したとかしようとしているとか、熟度はいろいろですが、まちなかでの民間の投資が進んでいます（p.65）。

それから、人口で見ると、まちなかの人口は社会増減で転入超過になりました。「団子」の公共交通沿線地域では24年によやく転入超過になったのですが、去年はまた転出超過になりました。どうしてなのかと見てみると、いつも帰ってきてくれていた30歳前後の若い人たちが東京から戻ってきていないのです。おそらく東京あるいは東北の復興などでいろいろな仕事があって、特に土木関係、あるいは土木関係に限らず若い人たちがおそらく東京や東北で仕事があって富山に戻っていないということではないかと。これは富山だけではなくおそらく地方都市はどこでもそうだと思いますが、少々厳しい状況にあります。とはいえ、全体としては転入超過の方向に向かいつつあるという感触を持っています（p.66）。

さらに、まちなかで言えば、歩行者通行量は確実に増えていますし、空き店舗もわずかですが減少傾向にあります（p.67）。

それから、子供たちについて言えば、富山市全体の小学生は、平成19～20年ごろをピークに減少しているのですが、中心市街地の小学校に限っていうと、逆にこの頃から増える傾向にあります。これは統廃合に合わせて新設したふたつの新しい小学校を、非常にモデル的な立派な学校につくったということもあります。親御さんがまちなかのあの小学校に自分の

子供を通わせたいと言って引っ越しをするということも多々あると聞いています。そんな具合でまちなかの小学校の児童数は増えています（p.68）。

それから、地価については、セントラムという環状線を新設した沿線に限れば何とか横這いを維持しています。富山市全体の宅地の地価は下がっていますし、中心市街地全体で見ても同様に下がっていますが、環状線を整備した沿線に限ってはぎりぎり横這いで地価を保っている状況にあります（p.69）。

なお、今富山市がまちづくりを考える上で活用しているのが GIS です。地図の上に住民基本台帳のデータを全部落としていまして、もちろん一人一人の個人の名前まで出すと個人情報になりますからそういう出し方はしませんが、どここの地点に何歳の男性女性が住んでいて、障碍の有無など種々の情報も含めてピンポイントで出力できるようになっています。そうすると、例えばこれはスーパーマーケットですけれども、都心とか沿線居住推進地区では7割の人がスーパーマーケットの500m圏内に住んでいるということがわかってきます。同様に病院・診療所からだと8割・83%、公園から半径500mだと88%というようなことが把握できます。逆に、高齢者がどこに住んでいるか、何歳以上がどこに住んでいるかというのもわかりますから、高齢者が住んでいるエリアとデイサービス施設の施設を重ね合わせると、まちなかに高齢者が多く居住しているのですが、デイサービス施設は意外とその周辺に多くてまちなかには少ないということなどもわかりましたので、まちなかでデイサービス事業をやられる場合には上乘せで支援しますというような施策につなげることができます。このように GIS 上に人の情報と施設の情報を重ね合わせて活用しているところです（p.70～72）。

## 7. 健康まちづくりー まちづくりの新たな視点

先ほどもお話をしましたが、「健康まちづくり」がこれからのキーワードになると思っています。厚生労働省の試算によると、1万歩歩くと医療費が14円安くなるそうですが、では「歩け歩け」と言えば歩くかということ、それだけではなかなか歩かない。歩かない原因は何かと考えると、例えば商店が遠過ぎて歩いて行けないとか、公共交通機関が不便だからマイカーじゃないと行けないとか、さまざまな理由があると思います。理由があつて歩かない、それが QOL の低下につながっているということですが、これは今までは福祉保健部が考えるべきことだと思われていました。しかし、この歩かない理由の多くは、誰が解決できるかということ、実は福祉保健部のような保健部門ができることではなくて、「歩きたくなるまち」をつくるというのは実は都市整備とか建設といった部署の仕事ではないのかと今我々は思っています。そういう観点から、「健康まちづくり」ということがこれからのまちづくりのまさしくキーワードになるのではないかと。これまで「健康まちづくり」といっても、どちらかというソフトの意味で「健康まちづくり」という使われ方をしていましたが、これからはハードの意味でも「健康まちづくり」ということを強く意識するべきだろうと思っています（p.74～76）。

## 8. 富山市のまちづくりに対する国際的な評価

以上縷々ご説明してきましたが、いろいろなことをいろいろな部局がトータルにやっ

るというのが大事だと思っていて、そういうことを続けていると国際的な評価がだんだん高まってくると思っています。うちの市長はさまざまな国際会議にも招聘していただいて、そういう場で富山市のまちづくりについてプレゼンテーションをさせていただいています。そうすると、世界各国からたくさんの方々が富山市を視察にいらっしゃるようになりました。数年前までは全く思いもよらなかったのですが、最近では、私の部屋の隣に会議室があるのですが、その会議室でよく英語で案内をしたり英語で打ち合わせをしているという場面が増えまして、すごいなあと感じています。私自身は英語があまり上手ではありませんので、今若い職員じゃなくてよかったなあと思っていますが、今の若い人たちは外国から来る人たちに対してもしっかりと英語で説明して、議論ができるような状況になりつつあって、これはすばらしいことだと思っています（p.78,79）。

最初に日本と富山市の高齢化のグラフを見ていただきましたが、これは韓国と中国のグラフです。形だけ見ると、先ほど見ていただいた日本あるいは富山市のグラフと全く同じ形をしています。異なるのは、人口のピークが日本の場合は既に2010年に過ぎましたが、韓国や中国はちょうど20年後の2030年頃と同じような状況がやってくるということです。ということは、富山市がやろうとしていること、あるいは日本のどこの地方都市でもそうですが、その状況というのは20年後の中国、韓国で全く同じことが起きると考えられます。だからこそ、そのためのモデルとして今富山市がしっかりと道筋を示してくれというのがOECDの要望なのです。富山市はコンパクトなまちづくりモデル都市に選ばれておりますが、実は日本で一番コンパクトじゃない都市と言ってもいいぐらいに薄っぺらく広がった都市です。今現在もコンパクトなまちとはとても言えませんが、コンパクトなまちを目指しているその方向性、あるいはやっていることがきちんとトータルにやられているねということの評価をいただいてOECDに選んでいただいたということだと思っています。そういう意味では、富山市としてもこれからもしっかりとやっていかなければならないと思いますし、本日お集まりの地方自治体の方々も含めて、コンパクトなまちづくりというものを日本の各地でそれぞれ考えてやっていくべきだろうと考えておりますので、ぜひ一緒にと考えています（p.80）。

ということで、本日の私のお話はこれで終わりにしたいと思います。どうもありがとうございました。