

公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり —事例に見る富山市のビジョンと効果—

Compact town development centered on public transportation

森 雅志



【もり まさし】

(一財)地域公共交通総合研究所理事、富山大学客員教授・非常勤講師、京都大学非常勤講師

1976年中央大学法学部卒業、1995年富山県議会議員当選、2002年旧富山市長就任、2005年新富山市長就任4期、2021年任期満了退任、国土交通大臣交通文化賞受賞、日本建築学会文化賞受賞、OECDチャンピオンメイヤーズに選任

《論文要旨》

「まちづくり」とは、1人ひとりの市民のライフスタイルを向上させることである。これこそが基礎自治体の行政責務であり、その行政責務を果たすためには、教育水準を上げるために努力することと同じように移動を容易にして外出しやすくすることが大切で、そのためには実に豊かな毎日の生活をもたらしてくれる公共交通というものに着目して、行政責務の1つとして交通政策に基礎自治体がかもっと前が出る。これが大変望ましいことだと考える。

【キーワード】まちづくり、シビックプライド、コンパクトシティ、社会的便益、公共交通政策

【Key Word】town planning, Civic pride, compact city, social benefits, public transportation policy

1. はじめに

2022年は鉄道開業から150年であり、2023年は、日本でバス事業が開始されてから120年という公共交通にとってメモリアルな年であったが、JR各社から乗車密度2,000人以下の路線について廃止も含めた方針が発表されるなど、後ろ向き話題が多くなっている。国鉄民営化の際に、維持ができないローカル線については廃止が行われたが、乗車密度が1,000人未満の路線であっても、代替するものがない場合は、JR各社の内部補助でローカル線を維持するというスキームが作られた。しかし、国鉄民営化後、JRは35年もの間、特定財源もなしに内部補助でローカル線の維持を行ってきたが、その間に道路特定財源によって道

路は改良され、高速鉄道の輸送はよくなり、高速バスが普及していった。そこに新型コロナウイルス感染症の影響が加わったことにより、各地で赤字ローカル線の維持のための議論が行われるようになってきた。本稿では、不採算な路線をどうする、赤字補填をどうする、どう支援する、という議論ばかりがされている中、交通というものが都市政策にとっていかに重要なツールなのかという視点に立って、再度見つめ直してみたい。

2. まちづくりの軸は公共交通

2.1 都市政策とツールとしての公共交通

各地の交通政策の抱えている課題として、同じ自治体の中であっても、交通担当者とまちづくり

の担当者がうまく連携が取れていないということがしばしば起こる。

例えば、富山市の南側にある飛騨市では、飛騨市民の多くが東京へ最も早くアクセスする手段として、富山空港からの路線を利用しているが、飛騨市のビジョンの中には表れていない。このように、「まちづくり」というものと「交通」というものを離して考えてしまうことに陥りがちである。別の例を挙げると、北海道の北広島市に、「エスコンフィールド」という施設ができたが、ずっと至近駅を作るかどうかというものが議論されていたにもかかわらず、結論が出ないまま開発が進んでいった。その結果、駐車場から出るのに3時間かかるといったことや、既存の北広島駅から徒歩で25分かかるといったことが起きている。25分という距離は、大人であれば歩ける距離ではあるが、ベビーカーを押した人や、高齢者の方には難しい距離であろうと思う。この「エスコンフィールド」というものは単なるスポーツドームにとどまらないボールパークという大きな都市計画であり、野球場だけでなく、ホテルやマンション、分譲地というビジョンそのものが出てきた時から、交通アクセスをどうするかということを都市計画と一緒にやるべきだった。例えば野球場までのシャトルバスをもっと増やす、既存の北広島駅から動く歩道を整備するなどの解決策があったように思う。このことは、都市政策と交通政策は連携融合しなければならないということの証左である。

富山市長時代の2003年に、「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」というビジョンを発表した。このビジョンでは、主体はまちづくりであり、まちづくりを支える大きなツールとして交通があるというとらえ方をしており、このようなとらえ方は、当時としては珍しいものであったと思う。

各基礎自治体の行政責務の行きつく先は、市民のライフスタイルをよくして、ウェルビーイングの値を上げ、シビックプライドを上げていくことであり、そのためには、福祉の政策も教育も文化も様々なことが重要だが、その重要な柱のうちの

1つが交通であるという位置づけをしていくということが大切である。

2.2 交通の社会的便益

明治以来、日本の交通は事業が単体で赤字だからどうだという議論にさらされてきた。かつては、人口も右肩上がり、多くの人が動いた時代に十分採算が取れていた路線が、人の流れが変わり、人口が減少し、移動手段が変わってきたことで、事業単体で維持することが難しくなってきた。そうすると、採算性はどうか、不採算であれば切り捨てろということになりがちである。不採算だから間引く、サービス水準を下げると、また採算が悪くなり、最後は廃止という負のスパイラルが、この30～40年の間、日本中で起きてきた。

京都丹後鉄道のようにうまく再生したところや、近江鉄道のように三日月知事を筆頭に頑張っているところもあるが、JR西日本の三江線のように廃止になったところも多くある。また現在は、芸備線が存廃議論の対象になっている。このように、路線単位の採算性だけで議論をしていくと、おそらく全国の地方交通のほとんどがなくなってしまうと思われる。

かかる発想を乗り越えるために、私は交通の持っている社会的便益に注目しようと20年間言い続けてきた。交通というものは、単なるA地点とB地点の移動手段ではなくて、交通というものがあることによってもたらされる、外部不経済の緩和、CO₂の削減、さらには1人ひとりが外出することからもたらされる医療費の削減、健康寿命の増進といったことを数値化することで、実は、表面的にみると交通は不経済に見えるが、社会全体からいうと大きな価値を持っているという視点に立って交通を見ていこうということをずっと言い続けてきた。

1人ひとりの暮らしの質を上げるということが行政責務である基礎自治体にとって、交通に積極的に関与し、あるいは投資をすることは必然なのだということを根本から考えていくことが大事だと思っている。例えば、子供がいなくても少子化

対策に予算を付けることが反対されないように、子供は社会の宝であり、社会全体にとって大きな利益をもたらす必要な存在であるからと認知されているからである。同様に、交通というものが存在すること自体が都市の格を上げる。そういう評価をすることで、みんなで負担をしていこうという機運を広めていくことがすごく大切である。そういう意味で交通というものは、「まちづくり」の大きな柱であり、それは教育や福祉や文化と変わらない価値のあるものだからこそ、その負担をみんなで飲みこんでいくということが、今の時代の、特に地方交通が避けて通れない視点であると思う。

図1 交通のもたらす社会的便益



資料：京都大学「都市・地域計画」特別講義 著者提供

3. まちづくりの大事なツールとしての交通

3.1 富山市の事例に見る鉄軌道政策

直接使わなくても、この街は交通利便性に恵まれているからいい街であるという認識、人に人格があるように、都市に都市格があるとしたら、交通の利便性が高い街の方が私は豊かさを感じる。例えば、私の好みで言うと、ロサンゼルス型のアメリカの都市よりも、サンフランシスコやポートランドのような都市の方が行きやすく、親しみを感じ、なんとなくいい街であると感じる。コンベンションがよく行われるサンノゼという都市は小さな街だが、街の中を無料で移動できる。またポートランドは10年ほど前までは、市の中心

部の公共交通の移動を無料としていた。こういったことを行っている街にワシントン州からも人が来る。つまり、その街の魅力というものが人を惹きつける。そういうことも含めて、日本では、京都や大阪、東京や横浜のような大都市では、民間の交通事業は十分採算が取れるだろう。しかし、残念ながら地方都市では必ずしもそうではないというのが現状である。その現状をどうしていくかを考えていくとき、先ほど述べたことを1つの柱として、交通のあり方、都市政策との関わり、そのことについて私は、都市の大事なツールが交通であると思っていると申し上げたい。

3.2 都市政策ビジョンの3つの柱

ここから先は、富山市がほぼ20年間取り組んできたことを事例として申し上げる。一貫して目指しているものは「まちづくり」である。2003年に私が発表したビジョンには3つの柱がある。

1つ目は公共交通を活性化させること。衰退の一途であった公共交通をブラッシュアップする。違う言い方をすると、本来は民業である交通事業に積極的に公費を投入するという。これは議論の分かれるところだが、当時は交通政策基本法、現在の地域公共交通活性化法もない中で、民間が経営している交通に積極的に公費を投入してきた。2つ目は交通の便利な所へ住む人を緩やかに誘導すること、3つ目は中心市街地に積極的に投資をするということ。2つ目と3つ目は表面的には非常に不公平なもので、行政が行う投資を中心市街地に集中し、中山間地域に投資する金額とは均質でない、非常に不均衡で、平準的ではない政策であった。さらに、駅から500メートル以内引越してきた人には補助金を出し、駅から1,000メートルのところ引越してきた人には1円も出さないという極めて不公平な施策をあえて行った。なぜそのような施策を行ったか。その狙いは人口減少への対策にあった。

2003年当時、厚生労働省の国立社会保障・人口問題研究所は、2050年までに、日本の人口は3,000万人減少すると予想していた。1億2,000万

人強いた中で、3,000万人減少するという事は、人口の4分の1が減少するという事である。しかし、日本全国で平準化して減少するはずがないと考える。例えば、首都圏の人口が横ばいであると仮定した場合、減少する3,000万人は首都圏以外の地域から減少していくことになる。その中には、京都もあれば、大阪、名古屋、沖縄、広島、福岡、仙台といった都市も含まれている。その中から3,000万人減少すると推計される時点で、富山や金沢、福井といった都市は手をこまねいていると3分の1どころか、それ以上に激しく減少するという事が予想できた。さらに、激しく減り始めると、加速が止まらなくなるため、どんどん減少していくということが容易に予想できた。人口減少に合わせて負担を上げることができれば良いが、それはなかなかできない。なぜなら若い世代からすると、負担感が感じられる所には行きたくないからで、そのような所は激しく減少し、激しく減少するとまた負担が重くなっていく。そうであるにもかかわらず、50年前と変わらないように郊外へ道路を延ばしバイパスを作る。郊外に分譲地ができ、人の移動が郊外へシフトしていく。そして、都市が薄っぺらになっていく。それを少なくなる人口で支えるということは、維持管理コストばかり膨らんで支える人の負担が重くなるということになる。20年前にこれではだめであると、腕力で人口の拡散を止めることができなくても、少なくとも交通を便利にして、交通の沿線に住む人を緩やかに誘導する。そして、そこに民間の投資を巻き込むことで地価の下げ止まりを防ぐ。その結果、リターンを求めていくということをやってきた。

民業である交通に行政が積極的に投資をすることの是非を議論する。あるゾーンに住む人を優遇するという事の是非を市民と議論する。中心市街地の一番地価が高いところに積極投資することの是非がどうなのかということも議論していくことが大事である。当時、私が盛んに言ってきたことは「市域のどこに行っても同じ水準のサービスが提供されるべき」という長い間の地方自治の原則

は捨てましょう」である。人口が右肩上がり、経済も右肩上がりのときは十分可能であったが、右肩下がりになり、過疎地はどんどん過疎化していくときに、地域に同じサービスを提供することは、全体の不利益をもたらすということをしつかりみんなで考えようということをお願いしてきた。とても極端な理論であるが、現実これを進めてきた。

3.3 具体的な施策

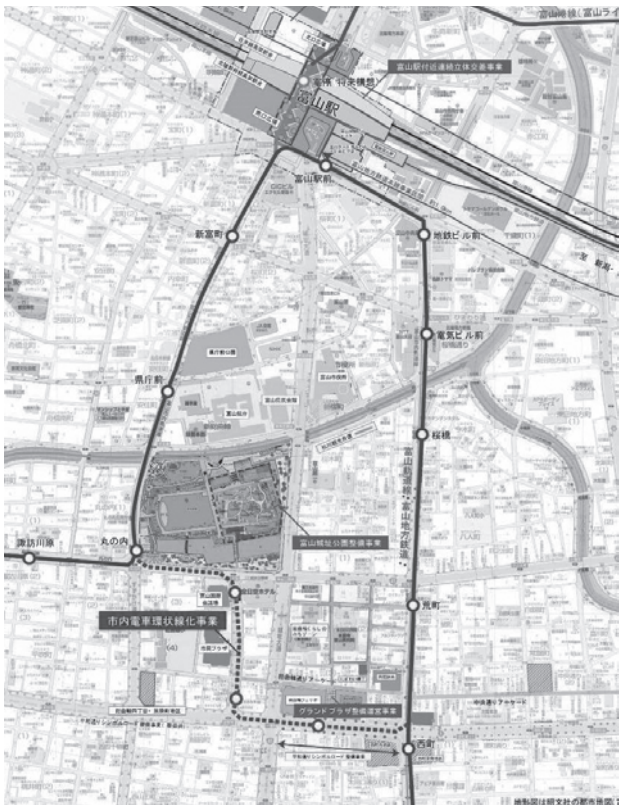
(1) 戦略的な交通ネットワークづくり

具体的な内容の1つ目は、路面電車を中心としたLRTのネットワークづくりである。まず富山港線というJR西日本の路線を引き継いで、路面電車化するという事を行った。結論から述べると、赤字覚悟で30年引き受けるつもりで行ったが、1時間に1本しか走っていなかったものを15分に1本にし、電停も5つ増やすということをしたところ、初年度から黒字となった。鶏と卵の議論で何もしないで、どうせ赤字だと言われていたものを、思い切って動かしてみたところ、人は動くということがよく分かってきた。2つ目は、もともと存在していた路面電車の南側に市の負担で線路を延ばし、路面電車の環状化を行ったことである。延伸部分は市の費用で路面電車化した上で、市が線路を保有する上下分離方式を日本で初めて導入した。富山市は、富山駅と中心商店街が離れているが、市の中心部に路面電車のサークルを作ることで、回遊性を高めるということを行った。どちらも赤字補填ではなく、既存の路線をブラッシュアップすることに市の費用を投入した。その結果、環状線を作ることで便利になり、利用者が増えてきた。人の暮らしの質を上げるために交通を使うこと。この視点が大事であると思う。

続いて、北陸新幹線開業後に、富山駅の在来線が高架化したことで、駅舎の中に路面電車の電停を作るということも全国で初めて行い、駅舎の中で南北の路面電車を接続した。これにより、市域のあちこちへ同じ路面電車1系統で動けるようにした。これも赤字補填ではなく、民営の交通事業

に市が積極的に投資をして路面電車の質を上げることで、利用者を増やすということを行った。このポイントは、富山駅の中では垂直移動がほとんど必要ないということである。新幹線を降りてエスカレーターで下の階へ降りると、路面電車もタクシーもバスもシェアサイクルも全て地表レベルで乗り換えることが可能になっている。一部の都市では、バスへ乗り換えるために、一旦地下へ降りて、バス停の島でもう一度地上へ上がってきて乗る必要がある所もあるが、これからの時代は、なるべく垂直移動の少ない街を作ることが大事であると思う。現在の富山駅では、新幹線を降りて改札を出ると、駅の中で目の前に路面電車が待っている。したがって、雨や雪の日には全く濡れることなく、シームレスに乗り換えをすることが可能となっている。かつては、道路上の島で路面電車に乗り換えていたため、雪が降れば雪の中で傘を差しながら電車を待っていたが、現在は駅の中で乗り換えることが可能になった。

図2 市内電車環状線化事業

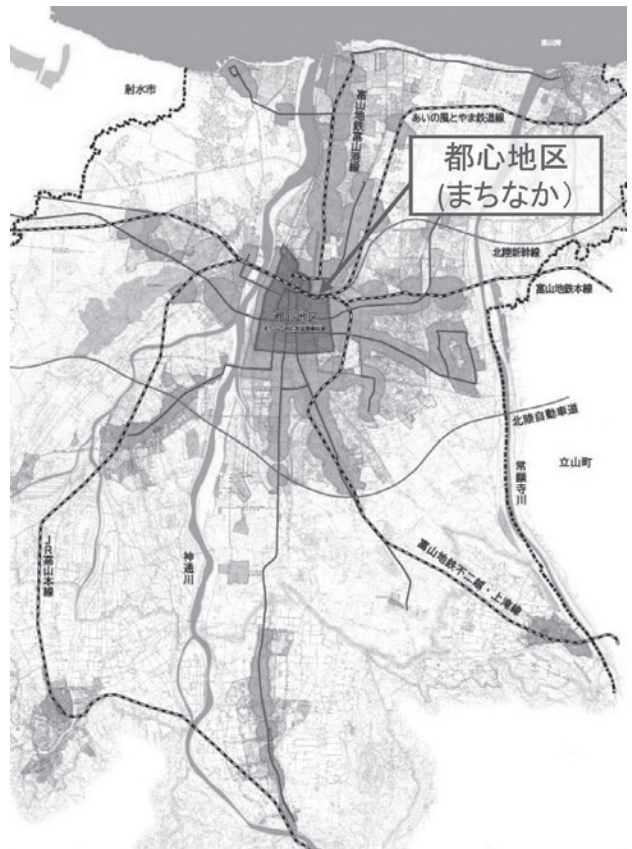


資料：京都大学「都市・地域計画」特別講義 著者提供

(2) 交通利便性の高い地域への居住誘導

2つ目の柱は、交通の便利な所へ人を誘導するという、すなわち駅や運行頻度の高いバス停から500メートル圏内に居住を誘導するということである。このような地域は、車を使わずに中心部のホールにコンサートを見に行くことができるような地域になっており、このような場所に住んでいる方が質のいい暮らしができるということを提案しながら、緩やかに人を誘導してきた。2003年にビジョンを発表した当初は、居住推奨エリアに住んでいる人の割合は28%だったが、目標を2025年までに42%に置き、現在、39.9%が推奨エリア内に住んでいる。

図3 まちなかへの居住促進



資料：京都大学「都市・地域計画」特別講義 著者提供

誤解がないように言うと、市としては推奨エリア内にだけ住むことを勧めているわけではない。仮に42%の目標を実現できたとしても、残りの58%の人たちは推奨エリア外に住んでいること

になる。例えば、農業をしている方や、職住近接で工場などの職場の近くに住みたい、大型犬を飼いたいので都心に住むことができないなどの個別の事情については規制していない。その中で選択ができるということ。しかし、その選択の中で少しずつ便利な所へ住む人が増えているということが現象として表れている。具体的には、居住推奨エリアに住んだ人に、10年間で4,447戸に補助金を出したが、かなり人を呼び込んだことになるだろうと思う。全体で人口が減少していく中で、あるゾーンに住む人の構成比を上げるということは非常に困難な目標であるが、着実に伸びてきた。

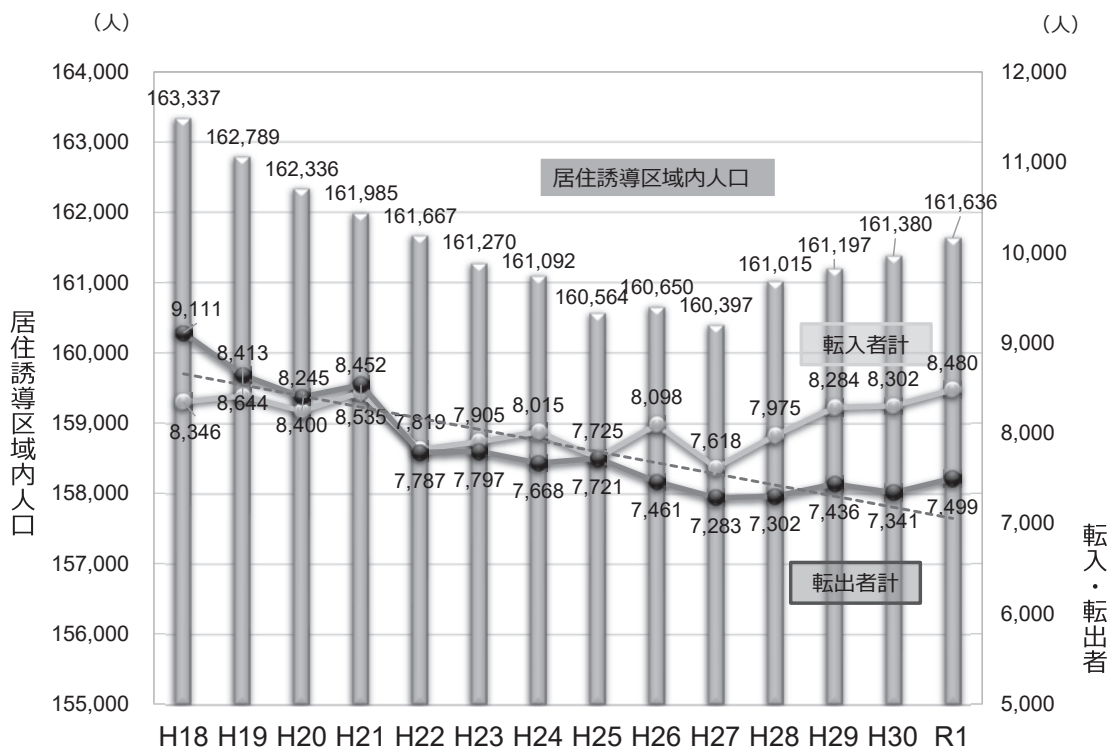
また、富山市内における不動産デベロッパーによる分譲傾向も変化してきて、近年では郊外の土地の安い地域に分譲地を作る流れが止まり、街の中、あるいは交通の便利なところにある中古住宅を買収して、2つに切って小さく売るといったような分譲手法に変化してきてきた。

(3) 公共交通を利用してもらう仕掛けづくり

街の中に話を移すと、富山市唯一のデパートの

隣に、市が保有する全天候型の多目的広場を整備した。ここでは年間89.1%、休日では98.9%がイベントなどで活用されている。誰かが何かを企画する。例えば、子供たちのフットサル大会を行うと、おじいちゃんやおばあちゃんたちが見に来るため、このようにして人を寄せるための仕掛けを同時に行う。また、隈研吾氏が設計した図書館と美術館の融合体である「TOYAMAキラリ」だが、ここには図書館の中央館でありながら、敷地内に駐車場がない。いくら公共交通を利用する街であっても、中央図書館に駐車場がないということについては、議会で最後まで議論になった。しかし、都心部の空き地の多くは民間の有料駐車場になっており、その中に市の直営の無料駐車場を600台作るとは明らかに民業圧迫となるため、それは避けたかった。使おうと思えば、民間の駐車場を使うことができるため、できたら公共交通を利用して、コンサートや図書館へ足を運ぶ。そういうライフスタイルを作っていこうと当時申し上げた。

図4 居住推奨エリアの人口推移



資料：京都大学「都市・地域計画」特別講義 著者提供

図5 TOYAMAキラリ



資料：京都大学「都市・地域計画」特別講義 著者提供

公共交通の利用者を増やすための仕掛けとして、65歳以上の人だけが会員になれる「おでかけ定期券」というものを作った。この「おでかけ定期券」でバスに乗車すると、どれだけ遠くから乗っても、中心商店街で降りると運賃が100円になる。帰りも中心商店街から乗車すると、例えば、岐阜県の県境まで行っても100円で降車できる。ただし、途中のショッピングセンターで降りると通常の運賃を支払わなければならないというもので、これは高齢者にとっては非常にお得感を感じるものになっている。私は、人を動かす要素は、「楽しい」「美味しい」「おしゃれ」であると考えており、このお得感というものは「美味しい」の概念になる。その結果、富山市の全高齢者の24%がこの「おでかけ定期券」を所有している。「おでかけ定期券」を所有している高齢者の方たちは、自宅からバス停まで歩く。そして、バスで中心部まで来る。中心部を回遊し、帰りもまたバスに乗りまた自宅まで歩く。これは間違いなく外出機会の増加につながっており、交通を用意しただけでなく、その周囲で様々な仕掛けを作っていくということを同時に行った。

(4) 民間不動産投資と税収増加

3つ目の柱である不動産投資という点では、15年ほどの間に、新設した路面電車の界隈に公共投資が呼び水となって多くの民間の再開発事業が進行した。あるブロックを例に挙げると、このブロックでは再開発事業が始まる前には、年間1,140万円の固定資産税が納められていた。しか

し、現在では、年間8,320万円の固定資産税が納められている。この事業に、富山市は8億8,800万円補助金を出したが、再開発前の1,140万円と再開発後の8,320万円との差額で、令和4年に8億8,800万円の回収が完了した。これから先の固定資産税収入は純増となる。

再開発事業というものは、国土交通省的なものの見方では、耐火性の低い地域を耐火性の高い地域へ変えていく。危険な地域が安全な地域へと変わっていく。そして空間を高度利用するということになっている。しかし、その国土交通省の考えに欠けているものは、総務省的な考えで税としてどう還流してくるかという点である。基礎自治体の業務は都市経営であるので、補助金を出して民間の投資を促進し、民間の投資を支えて、民間に動いてもらうというからには、必ず税としてどう反映するかということを経えずマークしていくことが重要である。

4. 交通を軸としたまちづくりの効果

4.1 シビックプライドの醸成

LRTなどのモビリティに投資をするということは、交通の利便性が向上して、都市景観が良くなり、街全体の魅力も向上する。その結果、外出する人が増えると、民間は敏感なためどんどん投資が増える。さらに、地価が上昇し、ビルや住宅の建設が増える。つまり、地域経済が元気になってくれるということ。そして、何よりもいいことは、市民の中にシビックプライドが醸成されていくということ。

富山市では近年、自分たちがいい街に住んでいるということ、1人ひとりが認識するようになってきた。50年前、私が大学の頃には、富山では仕事がないから、東京の大学を出てそのまま東京で就職をしようと言っていたような時代だったが、現在では、就職はいくらでもあるぞという時代に変化してきた。20年ほど前、北海道大学の教授の方から、コンベンションで富山へ行って終了後、タクシーの運転手さんに「どこか美味しい

ものがあるところに連れて行ってほしい」と伝えたと、この街にそのようなものはございません」と言われたとお叱りを受けたことがあった。しかし、現在では、「ご予算はどれくらいですか?」「こんなのはどうですか?」と市民1人ひとりが口にするようになった。この変化にこそ意味があると考えており、いい街になってきたと感じる。また、親戚が久しぶりに訪ねてきたときに、褒めてくれてうれしかったという声も聞かれた。これこそがまちづくりの究極の狙いである。

4.2 働き盛り世代人口の回復

「まちづくり」の効果を示すデータとして、1969年4月1日から、1970年3月31日に生まれた人たちを遡って追跡したデータがある。昭和62年当時、彼らは17歳だった。この当時の住民基本台帳を紐解くと、富山市には、この学年の人々が6,080人いた。しかし翌年からこの学年の人口は激減した。私自身も高校を卒業後、進学のため東京へ行った。ところが、23歳、24歳を底に人口は回復していく。私は24歳で富山へ帰った。当然、回復してきた人口全員が同じ人というわけではない。就職などで行ったきりの人もいれば、海外へ行った人もいる。だが特定の学年の人にクローズアップして追跡すると、実は回復してきている。

つまり、Iターンで来ている人もいるというこ

とである。現在、この世代の人は17歳当時の98.2%おり、この数字はそれほど絶望的ではないと考えている。働き盛りの人の人口がきちんと回復してきているということで、それはそれだけ魅力的な雇用もあれば子育て環境がいいなど、様々なことが影響している。都市の総合力を評価して人が移ってきているということになる。

特に女性に絞って焦点を当ててみると、昭和62年当時の人口と比較して100%を超えている。令和3年は新型コロナウイルスの影響で一度減少したが、令和4年、令和5年と伸び、昭和62年の時の女性の人口よりも、同じ学年の人口が増加したことになった。これについては、転勤など家族で来ていると推測されるが、それこそが狙ってきたことである。そして、その中心的な役割を果たしてきたものが、路面電車の質の向上や、環状化など公共交通を利用しやすい様々なシステムを作り上げてきたことも要因の1つとして大きく作用したと考えている。

令和4年は日本全国で0.41%人口が減少した。富山市でも0.52%減少した。なるべく大きく離されないようにしていきたいと考えている。富山県全体では1.86%人口が減少しているが、富山県民の3分の1は富山市民であるため、富山市を除いた残りの富山県内では1.07%減少していることになる。1年間で1%人口が減少することは非常に深刻なことである。そのため、隣

表1 富山市の人口維持力

【人口増減等の比較 (令和4年1月1日～令和4年12月31日までの1年間)】

| | 人口 (人) R5.1.1 | 増減数 (人) | 増減率 (%) |
|------------|----------------|---------------|--------------|
| 全国 (日本) | 125,416,877 | ▲511,025 | ▲0.41 |
| 富山県 | 1,028,440 | ▲8,879 | ▲0.86 |
| 富山市 | 409,075 | ▲2,147 | ▲0.52 |
| 富山市以外 | 619,365 | ▲6,732 | ▲1.07 |

【富山市の人口動態 (令和4年1月1日～令和4年12月31日までの1年間)】

| 出生 (人) | 死亡 (人) | 転入等 (人) | 転出等 (人) | 合計 (人) |
|--------|--------|---------|---------|--------|
| 2,665 | 5,388 | 12,579 | 12,003 | ▲2,147 |

2,723の自然減

576人の社会増

資料：総務省住民基本台帳に基づく人口動態調査 (R5)

の市から人を呼び込んできても意味がないため、富山県外からどのように人を呼び込むかということが重要になってくる。平成23年以前は、富山市民の人口の収支はほぼマイナスであったが、ここ20年ほどの間で順調にプラスに転じてきた。令和3年は大きく減少したが、翌令和4年には回復している。そのためには産業政策をしっかりとやって、きちんと雇用を作っていくことも重要であり、様々な所で一定水準の都市評価というものを作り上げていくことが重要であると強く思っている。

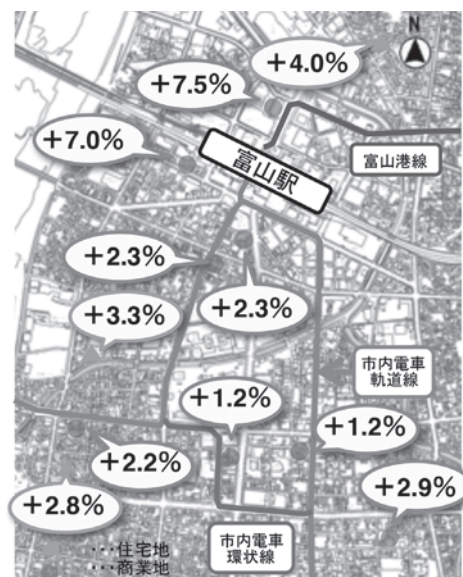
4.3 地価の上昇と税収入の増加

平成15年に「まちづくり」のビジョンを発表したが、平成18年から平成20年の頃はまだ不動産開発は市の政策に呼応していなかった。市の居住推奨エリアに住んでほしいと言っているにもかかわらず、地価の安いところで開発した方が売やすいということで、不動産事業者は居住推奨エリアの外を開発するということが起きていた。ところが、その3年後を見てみると市の政策に呼応して、市の居住推奨エリア内での開発が見られるようになった。この結果、投資が集中されるため、地価に反映される。日本全国の地方都市は、バブル崩壊以降、地価が下がり続けてきた。この2年ほどで地方都市でも少しずつ上昇し始めたが、富山市では、9年連続で平均地価が上昇している。駅前だけ上昇しているのではなく、地価調査ポイントの平均が9年連続で上昇してきた。これは非常に大きなことで、その結果、固定資産税の総額が10年間で12.9%伸びている。

令和4年の市税総額は767億円で、そのうちのベース財源となっているのが固定資産税と都市計画税である。この構成比は46～47%で基礎自治体にとっては固定資産税と都市計画税がベース財源となっている。このベース財源の課税客体が下がり続けているにもかかわらず、手をこまねいている都市が多くあり、これは非常に財政の硬直化につながる。地価というものは景気にあまり左右されず、安定的な課税客体として維持されていく

もので、新型コロナウイルス感染症のパンデミックにもあまり左右されなかった財源であり、これを13%も価値を上げたということは非常に大きい。

図6 富山市街地の地価の上昇



資料：R4年地価調査（富山県調査基準日7月1日）

例えば、355億円から13%上げたとすると、約40億円分となるが、税収が40億円上がると、総務省のルールでは地方交付税が4分の3減少する。つまり、地方交付税交付金が30億円分減少することになるが、収支で見ると10億円がキャッシュで自治体に残る。自治体が努力して税収を上げると、上げた税収の4分の1は自由に使うことのできる財源として残ることになる。これによって、中山間地域に使う財源を確保することができる。合併前の富山市域と、合併した町村の税の負担割合を見ると、富山市域が81.6%、その他の地域が18.4%となるが、公共投資的経費の使い方を見ると、富山市域が74.8%で、その他の地域には25.2%使っている。富山市域以外に公共投資的経費を手厚く使うことができる理由は、財源を見つけることができるためである。

現在の富山市が神通川という急流河川の上流と下流で合併してできた理由は、上流域の小さな町村ほど疲弊していくと、手当てが十分ではなくなるため下流域に都市型水害が起きる。そのため、

富山市は上流域の町村を合併して全体としてコントロールするということを目指した。そのためには、国や県をあてにしない独自の財源をしっかりと作る必要があり、そのためリターンを見込めるところに集中投資をしてきた。投資のあり方だけを見ると、不均衡不公平に見えるが、果実は全体に行き渡るということを含めて、市民には熱心かつ丁寧に説明をし、説得をしてきた。結果として、様々なデータを市民に向けて出すことが可能になったため、「なるほどそういうことだったのか」と多くの市民が納得してくれるようになった。

5. 公共交通を軸とした多様な取り組み

5.1 外出機会の創出による健康維持

国の地域再生戦略交付金を使って、京都大学と共同で「おでかけっち」という小型GPS機能付ツールを2,000個作り、同意を得た179人の市民に「おでかけっち」を持って行動してもらった結果、公共交通で来た人は、駅周辺と中心商店街を行ったり来たりして回遊性があり長く滞在するが、マイカーで来た人は用事が済むとすぐに帰るといった結果が出た。したがって公共交通で来た人は滞在時間が長いということは、立ち寄りお店の数も多くなるということが分かってきた（詳しくは、松中編著2021参照）。

「おでかけ定期券」を持っている人と、持っていない人、持っているがあまり使っていない人にカテゴリ分けして、その人たちの実際の医療費を調べた。平成28年度は1,183名が1年間の医療費を調べることに同意してくれ、平成30年度にこの1,183名のうちの644名が再度、医療費を調べることに同意してくれた。この644名の年数経過前と経過後の医療費の変化を比較、分析した結果、平成30年は暑い年だったこともあり、調査した全員の歩行数が減少していたが、「おでかけ定期券」を持っていて、かつ使用頻度の高い人の方がより多く歩いているという傾向は変わらなかった。つまり外出機会が多いということになる。指定医療費については、前期高齢者では1日

8,000歩以上歩いている人たちの医療費は軽減あるいは変わらないということが分かってきた。また1日4,000歩未満の人は、医療費が増えているということも分かった。これらの調査データを手掛かりにしながら、市民にはもっと外出して歩く機会を作るということにつなげていくことが重要であると思う。

5.2 市民と共に進める取り組み

(1) ICカードの導入と多機能化

富山市は公共交通の利便性向上のため、交通系ICカード導入支援を行っている。平成18年度の富山ライトレールのICカード「パスカ」導入を皮切りに、平成21年度には富山地方鉄道の各交通モードにICカード「えこまいか」を導入、平成24年度は富山市職員の身分証明書へ「えこまいか」の機能付与を皮切りに、富山大学の学生証や路面電車の環状線沿線の専門学校の子生証へICカード機能が付与されている。

(2) 来街者に対する割引サービス

富山市内のホテルや旅館では、海外から来た人には無料の、日本国内に在住で富山県外から来た人には半額の路面電車乗車券を配布している。これはシティプロモーションの一環で考えており、これに係る費用はすべて富山市で負担している。特に台湾からの観光客の間で評判になり、口コミで広がって観光客が増えている。

(3) 花Tramモデル事業

華やかで明るい空間を演出し、「花で潤うまち」創出のため、路面電車沿線の指定24店舗で花束を購入すると路面電車の運賃を無料化する取り組みを行っている。

(4) グリーンスローモビリティ

公共交通に乗るきっかけづくりとして、グリーンスローモビリティを市が無料で走らせている。

(5) 富山名物の寿司と絡めた取り組み

路面電車1日乗り放題券と、富山名物のます寿司の引換券をセットにした乗車券の販売や、「路面電車で行く富山の寿司」と題し環状線沿線のお寿司屋さんめぐりキャンペーンを行っている。

(6) トランジットモール社会実験

年に4回、車道から車を排除し、路面電車だけが乗り入れるトランジットモールを行っている。このトランジットモールでは、車道でピアノ演奏し歩道で聴衆が演奏を聴くイベントを行っている。

(7) 高齢者の外出機会創出

「孫とおでかけ事業」と称して、高齢者の外出機会を促進するとともに、世代間交流を通じて家族の絆を深めるため、祖父母と孫（曾孫）が一緒に来園（来館）された場合に入園料（観覧料）を全額減免としている。富山市ではファミリーパーク、科学博物館、郷土博物館、民俗民芸村、八尾おわら資料館、旧森家住宅、ガラス美術館など14施設が対象になっており、事業開始前と比較して、入園（館）者数が約4.2%増加した。

参考文献 松中亮治編著（2021）

『公共交通が人とまちを元気にする』学芸出版社

6. おわりに

「まちづくり」とは、1人ひとりの市民のライフスタイルを向上させることである。これこそが基礎自治体の行政責務であり、その行政責務を果たすためには、教育水準を上げるために努力すると同じように、移動を容易にして市民の外出をしやすくする。そのため、実際に豊かな毎日の生活をもたらしてくれる公共交通というものに注目して、行政責務の1つとして、交通政策に基礎自治体がかち前に出ることが望ましい。

車だけで生活をしていると、例えば、本屋さんに行って目当ての本だけを買って、ピックアップして家へ帰る。これでは人との出会いも何もないが、公共交通があれば、ワインを飲みながら買った本を読みつつ誰かとちょっと話すといったことができる。そういう出会いにもつながるような暮らし方こそが人間らしい暮らしであると思う。

人口が減少していく時代であるからこそ、本当に人として豊かな暮らしをどうするか、そこには公共交通というものがもたらしてくれる効果が大いにあるのではないか。