

基調講演「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」

富山大学客員教授・非常勤講師、京都大学非常勤講師 森 雅志

どうも皆さんこんにちは。ご紹介いただきました森といいます。豊橋鉄道さんの方からご要請をいただきまして、まずは100周年お祝いを申し上げたいと思います。人間が100年生きるのはなかなか難しいんですが、しかし企業であってもですね100年というのはなかなか難しい。一般的に企業の寿命だって三、四十年だという人たちがいらっしゃると思います。そういう中で公共交通という大変基幹的な産業を発展させられて、100年にわたって市民の生活の質の向上ということに寄与なされてこられたことに心から敬意を申し上げたいと思います。

私50分という時間をいただきましたので、今8分ぐらいだから58分まで喋りまして、順番にお話をしていきたいと思います。なるべく論点を整理しながら進めていきたいと思いますが、勢い早口になるところもあると思いますが、考えていただきたい論点についてはその都度、きちっとご説明をしていきたいというふうに思っています。



まず最初の論点ですが、タイトルに「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」と書きました。これは2003年に私達が発表した、まちづくり計画のタイトルです。当時、交通とまちづくりというものを融合・連携して考えようというような考え方はあまり一般的ではありませんでした。

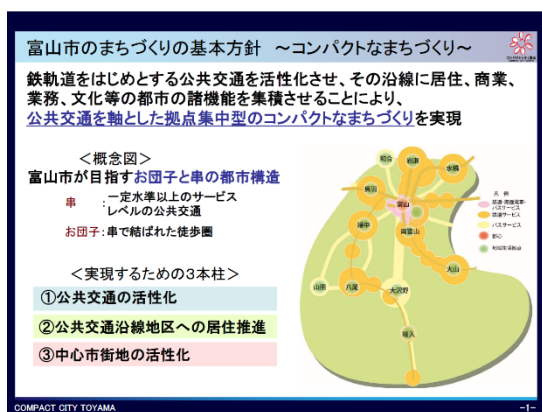
多くの地域で交通政策を担当している箇所と、まちづくりを担当してる箇所とが乖離しているとい

うところが、たくさん今もあります。たくさんわかりやすい例で言うそうですね、北海道の北広島市にエスコンフィールドっていう日本ハムのスタジアムって何ってきましたけれども、あそこは計画ができたときから、JR北海道線の中に新千歳と札幌の間に新駅を作るっていう議論がありました。しかしそれが成熟しないまま、スタジアムが先にオープンしてしまったわけです。やってみると、実は私、北広島駅からエスコンフィールドまで歩いてみましたけども、私の足で25分かかります。

行きはほとんど上りです。そこに年を召した、あるいはベビーカーを押したママさんが歩いていくとやっぱりなかなか難しいなと。開いてみると、野球の試合が終わった後、札幌市まで帰るのに夜中になってしまうみたいなことが起きています。これは最初から新駅があればいいというみんなわかっていたながら二つの計画が同時に進まなかったということのわかりやすい例だろうというふうに思います。

もう一つ、ずいぶん前ですが、去年の春、沼津市から講演を依頼されまして、富山から沼津へ行こうとすると東京へ北陸新幹線に出て、東海道新幹線に乗って三島で降ります。沼津に新幹線の駅がないので三島に降りるんですが、沼津市の都市マスタープランのどこを見ても、三島駅までのアクセス改善などというのは書かれておりません。ここが沼津市の担当者からしてみると、隣の市の駅とのアクセスなどというのは視野にないということの証だろうと思います。ちなみに、富山ですと隣の金沢市の都市マスタープランは小松空港へのアクセス改善としっかりうたっています。ここがすごく大事なことなんですね。例えば違う例で言うと、私の地元の富山空港に最終便を乗って降りた私の仲間の経済人がですね、降りてみたら、空港にタクシーが1台もいなかったと。

自分は車があるからいいけど、これはあのビジネスにいらした方、観光でいらした方にとって、いかに富山の価値というものをおとしめてしまっているか、つまり、タクシーの手当という交通政策は、観光や産業誘致まで関わるということなんです。ここまで言うと、ご理解していただけると思いますが、そういう意味において、交通政策と都市政策というのは絶えず融合して考えていくことがすごく大事です。そういう意味でそこにぽつ点をつけたのは公共交通を軸としたまちづくりというのをやろうとずっと言ってきたわけです。これが一つの論点です。これはこれから次の時代を考えると、どの地方都市にとっても大事な視点だろうと思いますので、お考えをいただきたいと思っています。



このボンチ絵がですね、2003年の3月に発表した私達のまちづくりのビジョンです。柱は三つありまして、一つは公共交通をブラッシュアップするということです。二つ目は、公共交通の便利なところに住む人を緩やかに誘導することです。三つ目は、中心市街地をもう一度輝かせるということです。

こういう言い方すると綺麗な表現になりますけれども、実際はどういう論点になっていくかというと、本来明治以来、我が国においては、交通は民業であって、単体で採算を求め続けてきたわけですね。一昨年鉄道150年、昨年はバス事業ができて120年というメモリアルな年なんです。が、今、全国の地方交通は、本当に困ってらっしゃる。いろんな様々な点において。そういう中にあってもそれでもやっぱり明治以来求め続けてき

た、交通は単体で採算が合うべきだという理屈なんです。しかしもはや、人口減少の時代にそういう常識では、とても通用しない時代に入ってきているということをぜひお考えをいただきたいというふうに思います。

そこで大事なのはですね、行政が交通事業者の支援するとか、赤字補填するとか、そういう発想で交通を捉えてはいけないということを次に大事な論点として申し上げたいと思います。基礎自治体の責務は、最終的な何が目標かという、市民のライフスタイルの質を上げて、シビックプライドを上げるっていうことですね。

市民の1人1人が良い町に住んでいると実感してもらえるような生活の実態というものを現場に伝承させるということが基礎自治体の責務だと思います。そのために、基礎自治体の当事者は、あるいは首長や議会や職員の人たちは、文化・行政もやる、あるいは産業政策もやる、福祉もやる、教育もやる、そういういくつもの柱を立てて仕事をしていますけれども、一つの大きな柱こそが移動の手段だと思います。いくつになっても域内を自由に移動できるという交通というのは、基礎自治体にとって大事な政策の柱なんです。従ってそのことに公費を使うのは当たり前のことなのでそういうふうに考えてもらうことがすごく大事だということをここで整理してお訴えをしておきたいと思います。

2番目に公共交通沿線に住む人を緩やかに誘導するということをやってきました。違う言い方をするとですね、具体的に何をやったかというと、駅から500m以内に引っ越してきた人に補助金を出したんです。駅から1000mへ引っ越した人に1円も出さないという極めて不公平極まりないことをやってきました。しかしながら、このビジョンを発表した時点で既に厚生労働省の人口問題研究所は2050年までに3000万人減ると日本の人口は、日本の人口が3000万人減ることは4分の1減るってことですね。4分の1、日本中平準的に減るわけがないです。例えば愛知県だって当時は人口増えてました。しかし数年前から

愛知県もいよいよ人口減少の県になりました。今、首都圏 4 県と沖縄県だけです、人口が増えているのは。残りの都道府県は全て人口は減少しています。福岡も広島も熊本も北海道も宮城もということで、県レベルで言ってますけど。そういう中で、例えば富山とか金沢とか福井とかっていう当時新幹線も通っていなかった我々のような地方都市は、おそらく激しく人口が減っていきます。

もっとわかりやすく言うと、首都圏の人口が横ばいだったとすると、減る 3000 万は、残りの 9000 万から減ることになります。現に今、首都圏の人口は横ばいになってますから、3000 万は 9000 万から減るというのは 3 分の 1 減るってことです。さらにその 9000 万の中には、さっき言った沖縄も入っていれば愛知県も入っている。大阪も京都も入っているわけですから、地方都市は手をこまねいていると激しい人口減少の波にさらされていきます。

これは誰も経験したことのない時代に今入ってきているわけです。人口が減るっていうのは経済がシュリンクします。車も売れない、住宅も売れないですから、地域の経済が縮んでいきます。

経済が縮めば、税収も減ります。税収が減れば、財政的に硬直化してきます。やれるのは負担を上げるか、行政サービス水準を下げるかしかないわけです。そんな負担感のあるとこに若者は来ませんよ。だから全員が満足できなくても、一定程度マイルドに減っていくっていう都市構造を作らないと、手をこまねいているところは激しく減っていくということになります。減りだすと加速度的に減ると思われます。

従ってそこをどうするかというときに、拡散型のまちづくりを止めないと、将来市民の負担がものすごく上がっていきます。郊外に分譲地を作る・人が移る・道路も作る・下水道を伸ばす・雪国だと除雪の延長が伸び続ける、そういうことをやり続けていく中で人口が減っていけば若い世代にしてみると、将来すごい負担が生まれるんじゃないかということになります。

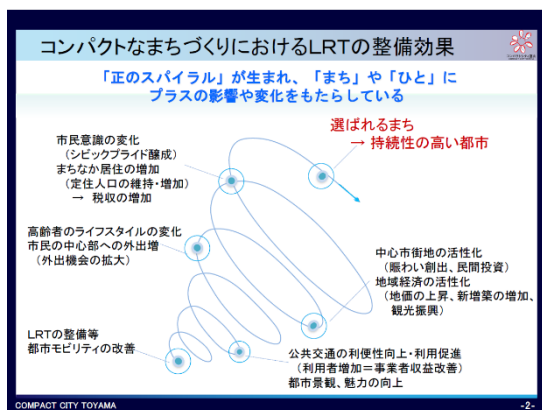
したがって、ここはそれまでの常識とされていた行政の動かし方というものを思い切って変えてみるっていうことがすごく大事なんです。表面的にあるゾーンに住む人にだけ奨励金を出すということは、極めて不公平感がありますけれども、しかしそうやらないと将来市民はもっと不幸になるっていうことなんですね。

ここは同意できる人とできない人いるかもしれませんが、しかしここを思い切っていないといけない。当時 20 年ほど、もっと前ですが私はしばしば言ったのは、市域のどこにいても同じ水準のサービスが提供されるべきだという常識を捨てましょう。

表面的に平準的に見えないけれども、結果として市の体力がついて、税収で跳ね返ってきたら税で還流が起きてきたら、その増収分はみんなのために使うということができないじゃないかと。そこが大事です。不公平感がかなり強く漂ってますけど、公共交通の沿線に住む人を緩やかに誘導するということが二つ目の柱です。

三つ目が、地価の一番高いところに集中投資をするということです。バブル崩壊後、地方都市は地価が下がり続けてきました。今も下がり続けている都市はいっぱいあります。ここ二、三年少し反転してしてきたところもありますけれども、地価の一番高いところが下がり続けるってことは、その地価の高いところ、沈没が市域全体の足を引っ張って、全体に地盤沈下していきます。

後で申し上げますけれども、基礎自治体にとって、固定資産税と都市計画税ってのは非常に重要な基幹財源です。この課税客体が続いていることを放置していくっていうことは、財政的に硬直化していくことを黙って見てるってことと同じなんです。反転させるためには、民間の投資を活発にしなきゃいけません。新增設を増やさなきゃいけません。そのためには、地価の一番高いところをもう一度魅力的にするってことが大事なんです。近道なんです。そのために不公平には見えませんが、中心市街地に積極的に投資を行うということをやってきました。



この三つを中心にやってきた結果、狙いはこういうことなんですね。LRTなどのモビリティを改善する。そうすると利便性が向上して利用が増える、都市景観が良くなって魅力が向上してくる。さらにその結果が中心部へ外出する人が増えてきます。

中心部へ外出する人が増えれば、民間は敏感ですからすぐ投資をしてくれます。再開発を含む様々な手法でデベロップメントが起きてきます。そうすると税収増になってきます。さらに定住人口が増えます。一番の最終的な狙いは、左の一番上に書きました、シビックプライドが上がってくるということです。

今、私の地元の富山の多くの人たちは、20数年こういうことを続けてきて、「最近になってあなたの考えとったことがやっとわかった」とか言うてくる人が何人もいます。親戚の者が久しぶりに故郷を訪ねてなんていい街になったと言ってくれたのが嬉しかった。

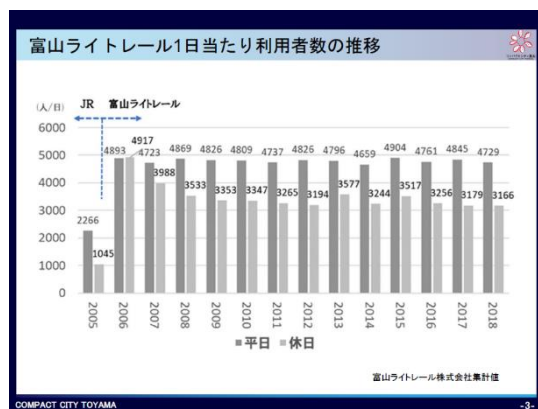
ここが大事なんですね。嬉しかったという気持ちがあって初めて、都会で働いている子供たちに、「そろそろ帰ってきたらどうだ」と、こういう発言になるわけです。私は今72歳になろうとしていますが、高校出て初めて東京行った頃、親戚の者は「お前東京で早くどっかい仕事を見つけてこんなとこ帰ってくるな」と言われてたぐらいでしたが、今はそうじゃない雰囲気市民全体に生まれてきました。こここそが最終的な狙いだったので、いい傾向かなと思っています。

もう一回整理しますね。まちづくりと交通政策とは融合して考えなきゃいけない。分離して考えて

はいけないということです。その次に、交通というのはいわば準公共財です。海に照らしてる灯台は公共財ですよ。灯台の光があろうがなかろうが私達の生活はあまり関係ありませんが、しかし物流や海運ということを考えると、みんなのために税金で灯台を動かすのは当たり前のことです。そこまで公共性は強くありませんが、しかし交通というのは、それに準じた公共財だと考えていただければ大変いいかなというふうに思っています。そう考えると、交通に公費を投入することは極めて妥当だということになります。決して赤字補填だとか支援だとかっていうふうに考えない。

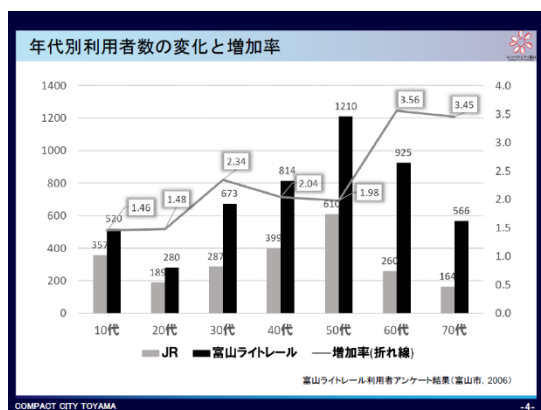
積極的に交通に行政が関わるっていうことこそが、将来市民の生活の質を上げていく、大変重要な取り組みだというふうに考えていただきたい。その結果市民の意識が変わって、シビックプライドを向上というところに繋げていく。そのための大変大事なツールが交通だと、ここまでの話はそういうことを申し上げて、もうここでやめてもいいくらいなんですけど。

ちょっと具体的な話に移っていきますが、富山ライトレールというのは2006年にオープンをしました。左側の棒グラフはJR時代の最後の年の利用者数です。

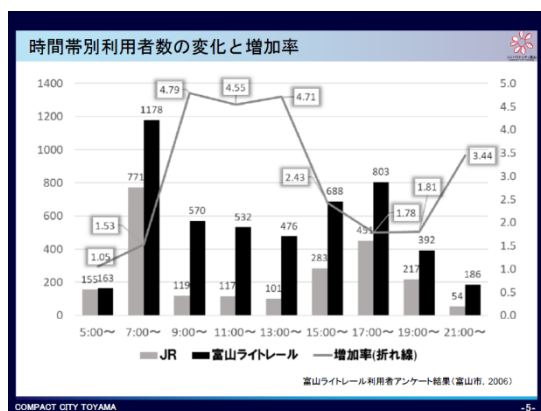


これを富山ライトレールという三セクで富山市が中心に運営を始めたときから、途端に利用者が大きく増えました。沿線の人口が増えたわけじゃないのに、なぜ利用者が増えたかっていうと、今まで利用しなかった人が乗ってきたということに他なりません。以前は1時間に1本だったものを、それも鉄道だったわけですから。階段が

あって改札があって、プラットフォームへ上がるっていうことをやってたのをフラットにしたわけですね。路面電車ですから。そして15分に1本、朝夕は10分に1本という頻度にした。すると、これだけ利用者が増えたわけです。現在そのままです。



もっと細かく見ると、10代20代30代40代50代それぞれで見ると、左のねずみ色に見えるものがJR時代で、今が黒く塗りつぶした方ですけど、特に50代60代の伸び率がすごいですね。



さらにこれは時間帯で見ると、昼の時間帯の伸び率が高いんですね。つまり、昼の時間帯までほとんどJR富山港線に乗らなかった、特に女性高齢者が昼に乗り出したということになります。新しい層を掴んだということ、ここが大事なんですね。従ってそのためには運行頻度を上げる。あるいは21時何分が終電だったのを23時40分ぐらいにするとか、始発も早くする、今の終電は酔客で満員です。そういう層もつかむということがすごく大事ってことです。



もっと面白いのはですね、このグラフはですね、富山地方鉄道が戦前から経営していた市電の利用者の数の推移です。ご多分に漏れず、市電の利用者は年間の数が1日に1万人を切りそうところまで来てたんですね。実際一番低い数字9779人、1日にここまで下がっていた中で、2006年にライトレールを開業をさせました。この時点で富山ライトレールと既存の市電とは繋がっていません。全然別の線です。だから富山市の市内の市電に何の変化もないのに、利用者が増え始めてきたわけです。つまり市民の間に新しい交通という刺激を与えるだけで、既存の市電の利用者が増えてきたということになります。

さらに、2009年に市電を環状化しました。これは便利になったから当然増えます。市の中心部に路面電車のループを作りました。この年からまた増えました。最後2015年には新幹線の開業前でしただけ高架化した富山駅の高架下電停を入れました。これも便利になりましたから増えた。



この後で説明しますが、二つの線を連結しましたので、ここからは、このデータとはまた別な数字になってきます。

いいですか、環状化というのは、それまで市電は富山駅にアプローチしており、西側の富山大学まで行っている線が奇跡的に残って黒字で経営してました。富山駅の北側に富山港線というのをさっきライトレールで作りました。

この二つの線が離れて運行していたわけですけど、まずこの赤い実線部分を連結して路面電車のループを作りました。ウィーンのリングを目標にして、このときは議論してきました。このときに軌道法について地活化法の改正がありまして、初めて軌道法が上下分離ができるようになりました。わかりやすく言うと、この赤い部分の架線も線路も、新しく買った車両も、今も富山市が保有しています。

富山市が保有しているものを富山地方鉄道が借りて運行をしています。そして出た利益の範囲で賃料を払ってもらってます。それでメンテナンスをするという仕組みです。それまで軌道は、市電は上下分離が認められなかったのですが、ずいぶん私も中央と交渉し、衆議院も参議院にも行って説明したり、参考人として呼ばれたり、いろんなことやってきましたが、今はできます。

この上下分離方式こそが地方交通をこれから支えていく大事な切り口です。なぜなら、多くの地方交通が当面している最大の赤字要因は、減価償却です。さらに固定資産税です。上下分離すると市が保有していますので、運行事業者に固定資産税はかかりません。



さらに減価償却も発生しません。だから運賃収入で運輸経費を出すのは容易にできるっていう可能性が広がってきます。この上下分離こそがこれからの地方交通を考えると大事なポイントだろうと思います。

さらにこのあえてセントラムと名前をつけてぐるぐる回っているわけですが、電停でうっかり乗り過ぎても、そのまま乗っているとまた戻ってきますので、極めて使い勝手がいい。さらに富山駅と中心商店街というのはある程度離れていましたけども、この回遊性を高めることによって、人の動きが変わってきたということなども言えます。

豊橋ってお城はあったんですか。おそらくお城と駅と離れている、どの都市行っても。ここ面白いんです。どの都市行っても城とJRの駅と大体離れているのはですね、初めて鉄道が来たときに黒い煙を出して鉄道がどんどん来たときに、あれは大事なお城に近づけるわけにいかないっていうそういうことが全国で起きて、大体離れているんですが、ここを繋いで回遊性を高めることが非常に重要です。

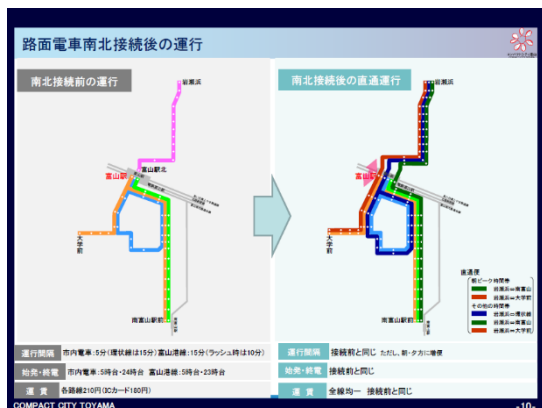
街の賑わいをつくるというためにそういうものを作ったわけです。そして、その周辺に様々な公共施設を持ってきました。環状線の周り。例えばこれは図書館と美術館を融合したんですけど、利用が大幅に増えています。この施設を作ったとき、中央図書館ですけど、駐車場を作りませんでした。

多くの市民から反対も出ました。議会からも。いくら何でも公共交通大事にしたいっていうのはわかるけど、中央の図書館に駐車場がないのは駄目だと、ずいぶん大きい声が出ました。しかし今どの都市も街の中は、タイムズとかいろんな時間貸しの民間の駐車施設が山ほどあります。あんなところに公共施設が600台とか500台無料駐車場を作るっていうのは明らかに民業圧迫だと私は思います。さらにもっと乱暴なことを言ったのは、昨日ちょっとお食事したときにも申し上げましたが、議会で最後まで反対する議員に対

して図書館は車でどうしても車で行くもんだという文化の持ち主は、県立図書館に行ってくれと。市立図書館使ってもらわなくて結構だとさえ言って、あえて作りましたが、この改修前の図書館と比べて10倍以上の利用者になっています。多くの市民はちゃんとわかってくれますよ。不満はあっても飲み込んでくれます。将来市民のために拡散を止めないと、将来市民の負担はものすごく大変なことになるということは、考えれば誰だってわかることなんです。そのために将来への投資として交通を考える、こういうことを多くの市民は、時間はかかりますが、ゆっくりとわかってきているというふうに思っています。



さらにこれが富山駅ですけれども、新幹線が南側に走ってまして北側に在来線が走ってますが、この高架事業の結果、市電がここで止まっていたのを駅の中へ入れました。停留所それから北側から来てた富山ライトレールもここで繋げて接続したわけです。その結果、駅の中に路面電車の停留所があるという構図になりました。



ここで離れていた二つの線を統合したことによって、新しいダイヤも様々に組むことができます。この港から南の方へ行く、あるいは大学の方へ行くってということなどが、乗り換えなしでできるような構図になりました。

これはものすごく便利になった。例えば、この辺りに住んでいる人がここにある高校を選んで進学しようとする、乗り換えなきゃならないので、2路線の定期券を買わなきゃなりませんでした。今は1路線になりました。ということですね。実はこの線とこの線は経営してる会社が違いましたので、統合して二つの会社が運行することができません。それやるときは富山駅の中で運転手を交代しなきゃいけないということになります。一形態にするしかなかったわけですけど、結果として、この三セクの株をこの会社自体が自己株式を取得する方法をとりまして。これ私思いついたときに非常に嬉しく、いいアイデアだと思って、2年間ほど誰にも言わないってことに非常に苦労しましたが、富山県の出資分も県から売ってもら、富山市の出資分も市から売ってもら、北陸銀行の出資分も売ってもら。インテックの株を買う。北陸電力の株を買う。そしてその分減資したんですね。資本減資、そうすると最後、富山地方鉄道だけが1人株主になりました。富山地方鉄道等は何の商取引もしてないのに、富山ライトレールの自己判断の結果、100%の子会社になったわけです。

株主総会しなくても合併ができますので、市民に何の説明もしないで合併をしたということになります。この間、1年半ほど私はあちこちで、こっち210円均一の運賃でした。こっちも210円均一の運賃でした。210円と210円が繋がって、420円は全く納得できないというのを意識して私あちこちでずっと言ってたんですね。ただ私正直250～260円になるかなと思ってたんですが、富山地方鉄道は素晴らしい会社で、くっつけて運賃210円にしてくれたんですね。素晴らしい。今まで乗り換えた人乗り変えなくてもいいし、運賃はそのままということになりました。この結果、



中学生が高校を選択する選択肢まで広がったと思っています。それくらいに市民のライフスタイルに大きな変化と刺激を与えたわけです。交通というインフラがそこまで市民生活に良い影響を与えていたということだろうと思っています。



今の富山駅はこんな雰囲気になっています。新富山駅を造るに於ける基本コンセプトの一つは、これも大事な視点だと思ってますが、なるべく垂直移動しないという駅にしました。豊橋の駅前もペデストリアンデッキがあって、向かいのビルにまで容易に行くことができますが、必ず垂直移動があります。ベビーカーを押してるママさんも、いくらエスカレーターやエレベーターがバリアフリーであるとはいえ、キャパが小さいので、キャリーバックを持ったビジネスマンだって、階段をキャリーバック持って必ず上り下りしているわけです。

これからの時代は、なるべく地表レベルで移動できるような空間を作るべきだというのがコンセプトの一つです。

従って、新幹線を降りるとですね、エスカレーターで地表へ降りると、こんなような駅構造ですが、新幹線のラッチを出ると向こうに路面電車が待っています。全くシームレスで乗り換えができます。同じことがですね、タクシーも路線バスもシェアサイクルも全て地表レベルで乗り換えできるという構造を目指して、その通りに実現できました。



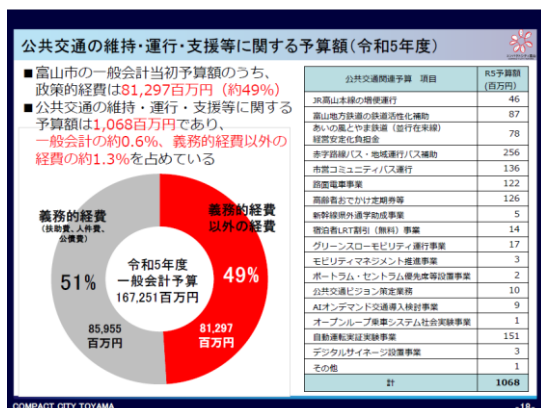
県警とは大議論をしました。ペデストリアンデッキを作ってもらわないと駅前が大渋滞すると、こういう主張が強かったんですが、いやおそらく通過交通は避けていくだろうと。おそらく大丈夫だろうということ、かなりの費用を使ってシミュレーションの動画とかいっぱい作って説得をして、こういう形になりました。この駅の中のこの空間は富山市が保有しています。従って駅の高架の下ですけども、いろんなイベントもここでしょっちゅうやったりすることができています。さらに、駅の中で路面電車に乗り換える朝の高校生たちです。



これは自然発生的にきちっとした列が並んでいて、座って行きたい人は別のこっちに新しい列の一番目に座って待っていたりっていうふうになってきました。以前の駅で JR 下りてから路面電車に乗り換えるのは、道路上の島で雪が降ってれば雪の中で高校生が待ってたわけです。この時代と比べると、こういう乗り換えができるっていうことは非常に良い環境になった。まさに交通に投資したんですが、市民生活の質を上げたっていうことになるだろう。つまり交通は、社会を支える大きな柱だということを、ここからも見て取れるだろうというふうに思っています。



新駅もいくつも作りました。富山の新しい電停は民間企業の寄付で作ってあります。ベンチは1脚5万円でドネーションで全て売り切っています。みんなこんな小さなプレートに孫何とかの誕生を記念してとか一言書いてそれで5万円寄付してもらう。そうすると孫の誕生日ごとに、おじいちゃんおばあちゃんが孫を連れてここへ来るとかですね。



そんなようなことです。いずれにしても、基礎自治体は交通を支えるために自らの行政責務として積極的に関与しなきゃいけないということを、予算の面から言うとですね、これは令和5年度の富山市の一般会計ですけど、1670億円の総予算のうち、10億6800万円が交通のソフトに使っています。

大体この年で一般会計の0.6%を交通に関わるソフトに使ってます。年によって違いますけれども、少なくとも一般会計総額の0.4%以上、交通に使っている自治体っていうのは大体魅力に富んだ街になってるというふうに思います。京都大学の名誉教授で今富山大学の名誉教授もなさってる中川先生と、私とでこの数字を導き出してきて、2人で0.4%理論と勝手に言ってますけれども、ここがすごく大事なので、私は電車になんか乗りません。バスに乗りません。という市民もいっぱいいます。

その人たちが交通に使うことは納得できるか、いろんな意見の人がいる。その通りです。しかし、子供のいない家庭が子育て支援に予算を使うことに反対しますか。誰も反対しません、子供は社会の宝です。未来の財産です。同じように交通がしっかりあるっていう都市は、そういう都市ほど住みやすいっていうふうにアピールできます。人に人格があるように都市に格があるとしたら、交通が優れているところは都市格が高いと思います。もっとわかりやすく言うと、ロサンゼルスのように車じゃないと移動できない街と、ポートランドやサンフランシスコのように市内電車やケーブルカーで街を移動できる街、どっちがいいですか。今アメリカだけでも40都市が路面電車作ってきてるわけですよ。

ヨーロッパはものすごくたくさん都市に、人口10万の都市でも、LRTが走ってるような時代なんです。せっかく豊橋鉄道さんこんな市内電車の素晴らしい施設があるわけですから、ぜひ皆さんも当事者の意識を持って、これをブラッシュアップしていくっていう方向で皆さんで考えてもらえばありがたいなと強く思っております。



もう一つ面白い社会実験の例をお見せしたいと思います。富山駅から岐阜県の県境、実は名古屋まで繋がっている高山本線ですけども、これはJR西日本さんが今も経営なさっています。このJR高山本線、富山市内にある駅全てのトイレを直したり駐車場を整備したり、新駅を作ったりということに、市の費用で100%やってきました。この新駅の設置費用100%富山市が出して、出来上がった瞬間にJR西日本に帰属します。あんな大きな企業の所有になるものを何で100%市の費用で作るんだという議論は当然あります。当然ありますが、JR西日本さんがこういうトイレを直してくれるはずがないですよ。ほぼ100%ありえません。だけど、高校生の女の子を送ってきたママがトイレしたいと、高校生迎えに来たパパがトイレしたくても、駅の中へ入らないとトイレがないわけなので、それじゃあ市民の生活の質のために市がトイレを設置する。当たり前のことでしょ。市民生活の質を上げるために、市が費用負担する。公園にトイレを作ると一緒ですよ。そういうふうに考えて、市民の理解を作りながらいろんなことをやってきました。

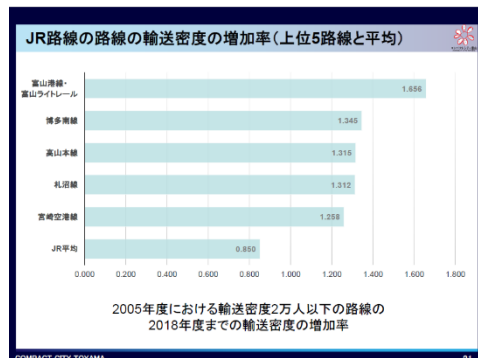
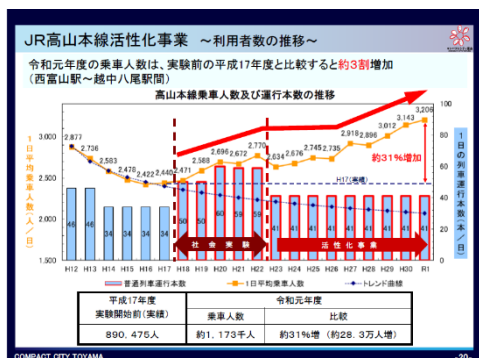
さらにもう一つ、この5年間、実は増発実験を市の費用でやらせてもらいました。

JR西日本さん本当に協力していただいて、1日34本走っていたのを、最大60本まで増やすという取り組みをしました。

この5年間の社会実験期間が終わったら、今は41本でずっと安定的に運行していますが、注目してほしいのは、運行本数を増やしたから利用者増えるのは当たり前です。便利になりますから。しかし、59本を41本に落としても、今も伸び続けているんです。

利用者はここにすごく大事なヒントがあります。今までが高校までママに送ってもらっていたのを、近くの駅まで送って、あとは私電車で行くからっていう、そういう高校生たちが体に染み付くと、社会人になっても利用するということです。これはすごいことなんですね。一番底だったときと比べると31%も利用者が増えているわけです。違う言い方をすると、使い勝手を良くすると利用者は増えていくってことなんです。それをどうせそれに費用を使っても駄目だろうと。そんなことで何もしないでいると、どんどん衰退していくわけですから。さっきもこういう言葉を使いました。将来への投資なんです。と言っても将来の市民社会のための先行投資なんです。これをするによって、使い勝手を良くして利用者を増やす。そのことが市民1人1人の生活の質を上げるということだと。何度も言いましたが、受け止めていただきたいと思います。55分まで行ったあと8分ほどしかありません。ちょっと急ぎます。

JR路線の2005年と2018年の比較で、乗車密度が一番伸びたのは富山ライトレールです。



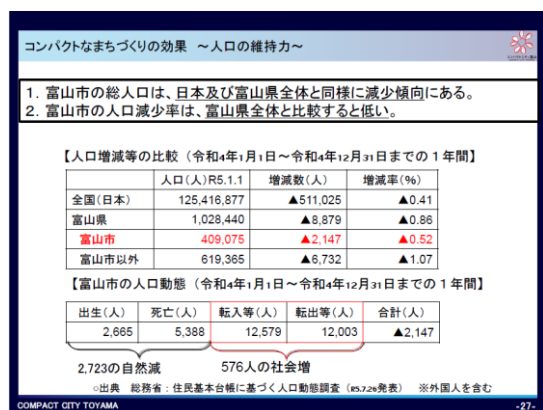
さらにですね、この資料は 9 年連続と言ってますが、
 が、昨年連続しましたので、平均地価が 10 年連続で
 上昇しました富山市、駅前だけじゃなくて調査ポイント
 全ての平均が 10 年連続で上がりました。

これはすごく大きなことです。なぜなら、これは富山市税の構成比ですけど、おそらく豊橋市さんも似たような構造ではないかと思いますが、基幹税ベース財源というのは固定資産税と都市計画税なんですよ。この課税客体の価値が下がり続けるのを手をこまねいているってことは、財政的に硬直化するっていうことです。この課税客体の価値を13%上げたってのはすごく大きいことです。これはほとんどコロナに影響しません。現在令和4年のこの数字は過去最高の税収です。



今景気が良くなるっていうところたくさんありますから、昨年度など過去最高の税収という地方都市たくさんありますけれども、この法人、市民税等が仮に上限しても、ベース財源がしっかりしてることがすごく大事だというふうに思っております。

それは冒頭から言いましたように、交通というツールをブラッシュアップすることによって、地価や新規の投資に刺激し、デベロッパーは以前は郊外を開発してたんですが、今は居住推奨エリアに特化するっていうことになってきたわけです。



全体として人口はどうかという、と全国の減少率に何とかくつついていきたいと目標にしていますが、最近ちょっとずつ離されていますが何とか全国が令和4年0.41%減りましたが、富山市は0.52%減りました。

富山県全体は0.86という数字を出していますが、富山県民の3分の1は富山市民ですので、富山市民を除いた富山県は1.07%1年に落ちてくる。これはすごく厳しいです。1年に1%人口が落ちたら、10年複利で落ちていくとんでもないスピードで落ちていくことになります。人口が激しく落ちるってのはさっき言いましたように、経済もシュリンクしていくということです。税収も落ちていくっていうことなんです。

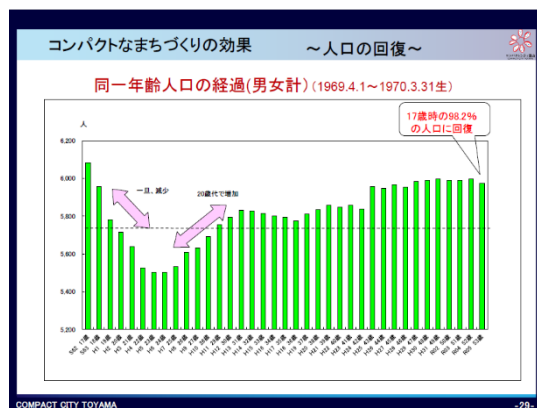
だから、何とかマイルドに減っていくという都市構造を作らないといけない。日本中が人口減るわけですから、人口減少を止めることはおそらく不可能です。しかし、ゆっくりと減るっていう都市構造をどうやって作るか。ということが大事なんです。



面白いデータを見せます。ちょっとわかりにくいんですが、右から4列目は、その年に県外へ出て行った富山市民の数です。7列目はその年に県外から入ってきた新しい富山市民の数です。実は平成22、23年から前はマイナスでした。

ところが、この10数年ほぼプラスで推移しています。県外から入ってきた富山市民が県外へ出て行った富山市民よりも多いという現象が起きてきているわけです。令和3年はですね、非正規の雇用が極端に減った。コロナによる影響で極端に減りましたので、マイナスになりましたが、令和4年はまたプラス850人というような数字です。昨年のデータはまだ市役所からもらっていませんけど、おそらくプラスだろうというふうに思います。ここが大事なんですね、つまりマイルドに減るっていう都市構造になってきているという評価していいと思っています。

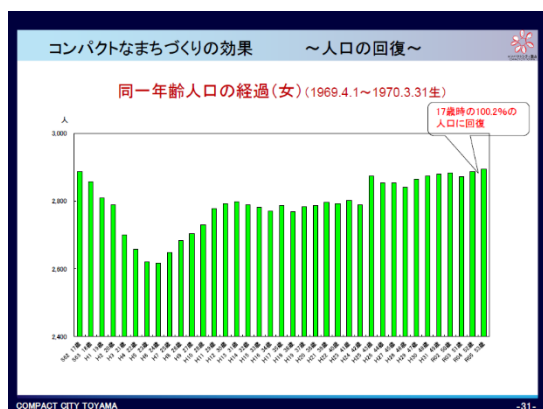
最後にですね、面白いデータをお見せしたいと思います。



1969年4月1日から1970年3月31日に生まれた学年、今、令和5年で53歳の学年、この学年の人たちは昭和62年に高校3年生でした。この年、富山市にこの学年は6080人いたんですね。この学年の全体が、翌年から激減します。

私も高校卒業して東京へ行きました。ところがですね、23歳24歳を底に回復してくるんです。僕も24歳で富山へ戻りました。戻ってくる人だけじゃなくて1ターンの人も含めた数ですけども、それがですね、なんと現在53歳で98.2%にまで回復しているわけです。決して絶望的じゃありません。

52歳53歳で働き盛りで、ちゃんと納税している世代の人たちの回復がきちっと見られる、ここが大事なんです。それは雇用も作らなきゃなりません。魅力ある家庭環境も作らなければなりません。教育水準もよくなきゃなりません。と同時にですね、東京でだけで暮らしてきた人たちの中には、車をもっていないどころか、免許もっていない人っていっぱいいます。そういう人たちが転勤してきてても暮らしやすいと感じてもらえるような都市構造をつくるのが大事なんだろうと思っています。



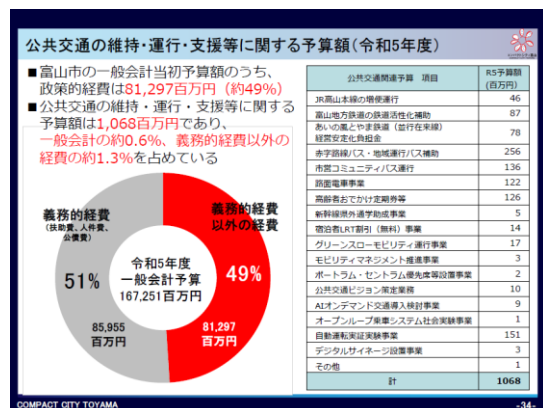
すごいのはですね、女性だけを見るとこれだけ昭和62年にいたのが、今100%を超えました。ちょっと信じられないけど52から53歳になってなんで増えるのかと、ずっと横浜で1人でいたけどそろそろ親も年取ったし帰りましようかなんていうことはちょっと想像つかない。おそらく、かつては北陸支店に転勤って言われて、家帰るとお父さ

ん1人で行ってください。私は東京にいます。とかだったご家庭が家族で来るようになってくれたんだろうというふうに思います。もちろんそのためには子供たちの教育環境も上げていかなきゃなりません。

ノーベル賞をもらった梶田博士は、ご家族で今も富山にお住まいです。金曜日の最終便で柏キャンパスから帰っておいでになって、月曜日の1便で羽田行って羽田からリムジンで柏へ通ってらっしゃるというような、そういう方々も増やしていくことが繋がっているというふうに思っています。

もう1回復唱しますと、交通と都市政策と融合させるってことが大事だと言いました。交通出身の人は交通のことしか考えてないとかまちづくりの人はまちづくりばかり考えてる、それじゃ駄目なんで、さっきおっしゃった豊橋鉄道さんと大学と、さらに豊橋市と連携をしながら、3者あるいはそれ以外の市民の方も含めてみんなで将来の市民に負担感を感じさせないような都市構造をどう作っていくか、そのために交通というツールをどう使うか、すごく大事な視点だということが今日申し上げたかったこと。

二つ目は、その交通に公費を入れるという行為は、決して補填とか支援とかそういうことではなくて、自分たちの近未来の社会を良くするために、将来への投資なんだと。交通に予算を使うことは将来への投資だっていうことを、ぜひ伝えなかったわけです。この二つのことを申し上げることで今日は責を果たせたかなと思っています。4分ほどあるので、今日おまけ作ってきました。



さっき、富山市の令和5年度の一般会計1672億のうち10億6000万円を交通のソフトに使っていると申し上げました。これ道路の除雪費とか入ってませんよ。

交通のための例えばこれは十数年前に私が思いついて作ったお出かけ定期券っていうんですけど、65歳以上が会員になります。年会費1000円で、これでバスに乗るとどんな遠くから乗ってきても中心市街地で降りると100円です。郊外のショッピングセンターで降りるとともに払わなきゃなりません。遠くまで行くのに100円になる。帰りもこれで乗ると岐阜県の県境まで1700円ぐらいかかるところが100円です。ものすごくお得感があります。私は人を動かす要素は楽しいか美味しいか、おしゃれだと思ってますので。これは全高齢者の24%持ってます。

多くの高齢者が、別段買い物したいわけじゃないけど近所の人と誘い合ってバスに乗って街行ってこようということが、たくさんの高齢者が動いています。バス停まで歩きます。バスに乗ります。街の中歩きます。帰りにまたバスに乗ってバス停から家へ帰ります。外出します。人と話します。これがすごく大事なことです。そういうことにも交通は寄与するということです。この事業のために富山地方鉄道に対して富山市は年間1億円の補助金を出しています。

皆さんがそういうことを受け止めてやれるかどうか、ここがすごく大事です。ですけど、健康への寄与はものすごく大きいものがあります。京都大学さんと、生の数字の医療費で計6年間をかけて特定の人の医療費の変化を調査しましたが、8〜9億の医療費の削減に繋がってます。

そういうふうが発想することがすごく大事。このデータはいくらでも提供できますので、ご希望があればお渡ししたいと思います。さてそういう意味で言うと、この表は、ハードを含む交通にたくさん使っている自治体はどこかっていうことを、令和3年の調査です。

ちょっと3年経ってますけど、一番ダントツに宇都宮市ですね。それは当たり前です。一般会

令和3年度 中核市の一般会計に占める公共交通関連予算額 (中核市: 62市)									
順位	市 名	一般会計に占める公共交通関連予算の割合 (①÷②)(%)	公共交通関連予算額 (千円)						⑦ 一般会計 予算額 (百万円)
			① 合計 (②~⑥)	② 鉄軌道	③ 路線 バス	④ 乗合タ クシー	⑤ コミュニ ティバス	⑥ その他	
1	宇都宮市	8.89	20,356,856	19,829,646	76,751	325,233	19,684	105,542	229,000
2	青森市	1.71	2,099,300	323,917	1,507,525	0	17,985	249,873	122,833
3	呉市	1.60	1,556,357	3,435	507,262	5,900	418,300	621,410	97,346
4	八戸市	1.07	978,103	196	940,961	2,829	20,454	13,863	91,200
5	松江市	0.98	962,958	76,058	524,306	0	241,483	121,111	98,176
6	那覇市	0.96	1,538,349	63,729	0	0	0	1,474,620	161,017
7	富山市	0.91	1,567,747	1,031,326	30,014	18,346	281,698	206,363	172,703
8	高槻市	0.88	1,096,627	0	1,043,405	0	0	53,222	124,788
9	豊田市	0.81	1,451,153	18,045	916,113	18,535	491,022	7,438	179,800
10	盛岡市	0.73	867,644	246,526	616,439	0	0	1,679	118,896
富山市の一般会計に占める公共交通関連予算の割合は、0.91で中核市第7位。(平均は0.52)									

計全体の8.89%も交通に使ってる、そりゃそうです。この年富山市は0.91%使っています。新駅一つ作っている最中でした。それで第7位です。

今度はソフトだけです。トンカチの費用を抜いたソフトだけかというと、令和3年は呉市が一番で

【参考】令和3年度中核市の一般会計予算額に占める維持・運行・支援額の割合					
順位	市 名	公共交通関連 予算額合計 (千円)	⑦ 一般会計 予算額 (百万円)	⑧ 一時的使用 (臨時経費) (千円)	⑨ 一般会計の維持・ 運行・支援額割合 (⑧÷⑦)(%)
1	呉市	1,556,357	97,346	4,000	1.59
2	青森市	2,099,300	122,833	629,291	1.20
3	八戸市	978,103	91,200	0	1.07
4	松江市	962,958	98,176	0	0.98
5	高槻市	1,096,627	124,788	6,000	0.87
6	豊田市	1,451,153	179,800	0	0.81
7	佐世保市	724,646	117,728	0	0.62
8	鹿児島市	1,422,622	266,154	0	0.53
9	前橋市	844,322	156,364	22,569	0.53
10	福井市	565,158	118,747	5,000	0.48
11	富山市	1,567,747	172,703	800,908	0.44
12	郡山市	545,078	120,990	10,010	0.44
13	松本市	542,990	101,180	137,070	0.40
44	盛岡市	867,644	118,896	751,988	0.10

す。

一般会計に占める1.59%も使ってる。これものすごい数字ですね。おそらく瀬戸内海の中之島を巡る離島の渡船の費用などが入ってるんだろうと思います。あと青森、八戸とかいろいろあって、富山市はこの年、第9位で0.44でした。さっき言いましたが、この数字なんです。この数字。一般会計の0.4%ぐらいを交通のさっき言ったこんなような事業などに使うということをやれば非常に暮らしやすい街に繋がっていくだろうということを申し上げたいと思います。

この資料に何で盛岡って書いてあるかというと、この資料を作ったときに盛岡市で呼ばれて、

あえて盛岡で披露したからなんですが、こういう視点で見てみるってこともすごく大事です。

特に議会の関係者の方はここにいらっしゃるとしたら、いろんな自治体ごとに交通にどの程度使っているかっていうことを調べていただくってこともすごく大事だろうと思いますし、それを豊橋市の将来に繋げるような議員活動をしてもらえば大変ありがたいというふうなことなども思います。

ちょうど 55 分になりました。早口でわかりにくかったかもしれませんが、申し上げたかったことは何度もまとめたつもりであります。そんなにたくさん論点があるわけではありません。交通と都市政策の融合、さらに交通は未来への投資この二つだけ覚えて帰っていただければ私としては大変ありがたいと思っております。

そういうことを言いに実は昨日からマイカーでやってきてしまったことは非常に後悔をしていますが、今、北陸新幹線が敦賀まで伸びましたけど、富山から乗ると敦賀で乗り換えて米原まで在来線に乗って、米原で新幹線に乗りかえて、それで豊橋ということになりますので、せめて北陸新幹線で東海道新幹線に繋がるか、京都まで行くようになれば来やすいんですが、一方道路特定財源は今も相変わらず潤沢にあるわけで、相変わらず高速道路の 4 車線化の工事が進んだりしています。

高速バスも大事な公共交通ですので、この振興ということも大事だろうというふうにも思います。1 人 1 人ができる範囲で交通を使う当事者になる。そしてみんなで子供が社会の宝と同じような価値で、交通は社会の宝だというふうな受け止めてもらうことこそが大事だと、最後にもう一度強調して話を閉じさせていただきたいと思います。

ありがとうございました。