



富山市教育センターだより
第38号
平成29年12月22日
富山市八人町5-17
TEL 076-431-4404
<http://www.tym.ed.jp/c10>

- 学校教育課発
- 学校保健課発
- 教育センター発
- 初任・新規採用教職員紹介
- 学校・園紹介

(題字「道」明瀬 正則)

「シビックプライド」

富山市教育委員会事務局長 酒井 敏行

学生の頃、私は富山があまり好きではなかった。地味な地方都市としか思えず、富山弁も田舎臭い気がして嫌いだった。大学進学を口実に東京へ出て、そのまま戻らないはずだったのだが、運命の悪戯(この話は、また別の機会に…)もあって、卒業と同時に富山市役所に勤めることとなり、現在に至っている。

ところで、北陸新幹線が金沢まで開通して久しいが、富山駅周辺では、路面電車の南北接続までに2年強、その後も北口駅前広場や南西街区の整備など、まだまだ工事が続く。金沢駅は、開業に間に合い、福井駅に至っては、来る前から既に完成しているのに…。これには、戦後の富山のまちづくりが関係しているのだが、そのことを知る人は少ない。

かつて金沢の市街地は、東西を横切る鉄道の踏切によって、いたるところで道路が分断されていた。そこで、国の補助事業である『連続立体交差事業』によって鉄道の高架化を行っていたところ、前倒しされた新幹線開業にも間に合った。一方…富山には…踏切が…無かった…。

昭和20年8月2日、富山市街地は一夜にして灰燼に帰した。しかし、その僅か3カ月後の11月には、復興に向けた目標や具体的な方針を決定し、現在の市街地の基礎となる整備が行われた。その際、当時の人々は、将来市民(現在の私たち)のために、中央の植樹帯を挟んで片側3車線と広い歩道を有する『城址大通り』や、鉄道で分断されている市街地の南北を、踏切の必要の無いアンダーパスやオーバー

パスで交差させるなど、車社会となった今日にあっても、十分に耐えうる道路網を整備した。皮肉にもこれが、今をもって工事が続いている所以なのである。

ここからは近年の富山のお話。富山市は、合併前の旧富山市の時代から「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」を進めてきている。これは、今日の超高齢社会の到来を見据えての政策であるが、その象徴的な事業である、富山港線の路面電車化(富山ライトレールのこと)の検討などの取り組みが国を動かした。平成12年に『続立体交差事業』の補助要件が緩和され、平成15年には、『富山駅周辺連続立体交差事業』が国の調査採択となり、ようやく動き出せたのだ(この奇跡的な数々の幸運と先輩方の努力の物語もまた、いつか機会があれば…)。

現在、富山市は、駅周辺だけでなく中心市街地全体が、刻々と様変わりしながら発展を続けている。富山に戻って35年、富山のまちづくりの歴史と、その時々の人々の想いや労苦を知るに付け、私は、「富山のまち」と「富山の人」を誇りに思うようになっていた。

以前見た何かのテレビで言っていた。女性の富山弁は「カワイイ」のだそうだ。男性の富山弁が「カッコイイ」とは聞かないが、富山弁が嫌いだった私も、今では、誇り高きネイティブスピーカーである。