

令和2年度 富山市環境審議会 会議録

- 1 日時：令和2年10月30日（金）午後1時10分～午後2時45分
- 2 会場：富山市役所東館8階大会議室
- 3 出席者：足谷委員、大津賀委員、木村委員、日下委員、九里委員、酒井委員、
袋布委員、常盤委員、水上委員、道井委員、山森委員、渡辺委員
欠席者：石井委員、加賀谷委員、高橋委員、谷井委員、手計委員、麦島委員
- 4 配付資料：
資料1：富山市環境審議会委員名簿
資料2：富山市環境審議会座席表
資料3：富山市環境報告書【第1部】
資料4：富山市環境報告書【第2部】
資料5：第2次富山市SDGs未来都市計画の策定について
資料6：海洋プラスチックごみ等流出抑制対策について
参考1：富山市環境基本条例
参考2：第2期富山市環境基本計画（概要版）
参考3：第3期富山市地球温暖化防止実行計画
- 5 議題
 - (1) 第2期富山市環境基本計画（平成29年度～令和8年度）の進捗状況について
 - (2) 第3期富山市地球温暖化防止実行計画（令和元年度～令和12年度）の進捗状況等について
 - (3) 第2次富山市SDGs未来都市計画の策定、海洋プラスチックごみ等流出抑制対策に関する取組状況について事務局から説明し、その後、質疑応答・意見交換がなされた。
- 6 会長挨拶要旨
本日の会議では、このコロナ禍の中で環境がどのように変化したのか、また未曾有の社会的な大きな影響を受けた日本、そして富山にどのような変化があったのかをぜひ資料から読み取っていただきたい。この1ヶ月を振り返ると、環境をめぐる政策や動向がとても大きく変化している。首相が交代し、新首相が「脱炭素」を掲げるようになったが、まだロードマップは見えていない。脱炭素には、おそらく極めて高度な技術が必要になるとともに、社会システムの大きな変化が求められる。これまで脱炭素などできないであろう

うと思われていた国民や市民も多かったと思うが、政府は確実に脱炭素に舵を切った。これは、化石燃料であるガソリンを全く使わないということではなく、カーボンニュートラル^{*1} という方法の中で段階的に行い、高度な技術を用いながら進めていくのであろうということが予期できる。富山市は、様々な政策を打ち出しており、国及び世界から注目されている地域でもある。この会議においても先見性を持って、未来を見て今を見るというような会議にしていきたい。

それとともに、この会議で毎度申し上げていた自動車の脱ガソリン化について、中国が数日前の報道で2035年にガソリン車を全廃すると宣言した。これはとても大きなことである。10年前に中国の脱自動車モデル都市を視察に行ったが、大型バスや大型トラックを除いた市内の自動車が全てEV化されていた。もちろん燃料電池に関しても日本には技術があり、当時の中国にはなかったが、やろうと思えばできるわけである。そして、NOx（窒素酸化物）やSOx（硫黄酸化物）のにおいもなく、環境影響の低い地域がそこにできていた。もちろん自動車のエネルギーである電気をどこで生産するのかという問題はある。

本年は、新型コロナウイルスの影響により、多くの社会的活動がストップした。この影響について、日本政府及びヨーロッパにおいて出された速報値によると、二酸化炭素排出量は減少した。これは、これまで我々が化石燃料を使った社会システムの中で排出してきた二酸化炭素が社会の停滞によって減少したということである。つまりこれは、システムがまだ変わっていないということの証に他ならない。自動車を動かすエネルギーやそのシステムそのものがもう古いということである。

私たちは新しいものに着手していかなくてはならない。世の中で新しいものに着手するときは常にストレスがかかる。今の技術を用いたいという人もたくさんいる。しかし、国連が提示しているように、経済性と環境性は分けて考えるべきである。そして首相は、かつてアメリカ政府が2009年に掲げたグリーン・ニューディール^{*2}に近しいものである、環境でビジネスを起こそうとしている。そのような社会にこの数か月で変容してきたところである。この社会における大きな羅針盤は、SDGsに他ならない。私は、環境問題とはSDGsの一番の土台となる課題であると認識している。環境抜きに様々な社会政策は打てない時代になってきている。そういう意味でもこの会議は非常に重要な会議となる。既にいくつかの要点を申し上げたが、参加されている皆様からぜひ有益なご意見がいただけたらと切に願っている。

7 議事における質疑応答及び意見

① 第2期富山市環境基本計画及び第3期富山市地球温暖化防止実行計画について

(委員)

資料3・P11について、再生可能エネルギーの導入促進については、大変積極的に進めているようだが、資料3・P12について、「街区・地区単位でのエネルギー・マネジメントの導入を検討します」とあるが、大山地域でもこのような動きや計画等はあるのか。もしあるのであれば、公開していただきたい。

また、資料3全般について、全ての指標の評価はどのように格付けされているのか。

(事務局)

街区・地区単位でのエネルギー・マネジメントの導入の検討について、大山地域では現在検討はしていないが、婦中地域における富山市婦中体育館で再エネ設備を導入しており、そこでモデルとなるような取組みを進めている。

資料3全般について、全ての指標の評価については、事務局と担当課で評価している。

(委員)

この評価に対して環境審議会でこの評価は妥当ではないと指摘をしても構わないということよろしいか。

(事務局)

ご指摘のとおり。

(委員)

街区・地区単位でのエネルギー・マネジメントの導入の検討については、市全体を広く見て、街区別のマネジメント計画を立てるべきではないのか。ぜひ検討を進めていただきたい。

(会長)

指標の評価について、本会議でかなり議論をした。この評価になっている経緯について、市民が評価を見たときに生の数字ではわかりにくいため、誰が見ても進捗がわかるようにすることになった。環境の専門家からするとざっくりしすぎているが、政策の1年の評価ということで、S、A、B、Cで分割して評価をして、市民と行政が同じ指標でできる限りわかりやすく共有できることから、このような評価方法で落ち着いている。今後、例えば全てSが付くような状況になると、この定義は見直さなければならないと思う。もちろん私も専門家として確認するが、当然全ての評価がSの場合は、おかしいと感じる方もたくさん出てくるはずである。今のところは、資料3・P2、3のとおり評価にばらつきがあるが、確かにSが多いので、SとAの評価をもう少し細かくした方が良いか等の議論はあるかと思う。

(事務局)

街区・地区単位でのエネルギー・マネジメントについて、補足になるが、これは省エネだけではなく、そこで作ったエネルギーをいかに有効活用していくかという観点から検討している。先ほどの説明のとおり、婦中地域で進めている一方で、各地域で公共施設の再編(マネジメント)が進められている。大山地域においても同様であるかと思う。そうした中で、環境配慮やエネルギー・マネジメント、再生可能エネルギーの推進という観点

で導入についての可能性を担当している企画管理部とも協議しながら検討を進めている。

(委員)

質問の前にコメントであるが、まだ計画開始から 3 年しか経っていないが、かなり状況が見えてきたような印象がある。1 つ目は、行政のところでできるところは、できてしまっているのではないかということである。先ほど言われたように、評価を厳しくしないとこれで満足してしまうのではないかと思う。しかしながら、C 評価で出ているものについては、おそらく行政が手を入れられないような行動変容を促すものが多い印象がある。このあたりの部分は切り分けて議論をしなければならないと思う。

資料 3・P26 の指標（農林産物直売所の販売額）について、逆に言えば、これは直売所がいないということではないか。直売所ではなく、通常のスーパーで地元農産物の購入を誘導できているわけなのだから、ある意味、地産地消に誘導する目的は達成しているのではないか。直売所の販売額ではなく、県内の農産物がどのくらい採れたのか、植え方がどのくらい広がったかを指標にする方が実効性があるのではないか。

また、資料 3・P26 の指標（薬用作物・健康作物の栽培面積）について、えごまの連作障害について指摘してあるが、えごまを栽培する段階で分かっていたのか。既にこの状況なのであれば、元々栽培の仕方が設定ミスなのではないかと指摘される可能性があると思うが、栽培してから気付いたのか。それとも元々わかっていたのか、重要な問題であるので見解をいただきたい。

(事務局)

資料 3・P26 の指標（農林産物直売所の販売額）について、委員ご指摘のとおり、指標の設定については、変更していく必要があると感じている。市が支援している、まちなかにある「地場もん屋」については、非常に力を入れており、売上と出荷登録者数はともに前年度を上回っている。

(事務局)

資料 3・P26 の指標（薬用作物・健康作物の栽培面積）について、えごまの連作等による地力の低下は、一般に言われる連作障害というよりも、新たに基盤整備等を行い、入れた客土分の地力が低く、連続して栽培すると収量が確保できないことから、土づくりのために輪作や地力増強作物を栽培する必要があるということで、栽培面積を拡大する上で障害になると考えている。

(委員)

資料 3・P26 の指標（薬用作物・健康作物の栽培面積）について、少し表現の仕方を変えた方が良いかもしれない。この表現だと連作障害を疑ってしまう。

(会長)

資料 3・P26 の指標（農林産物直売所の販売額）の質問について、非常に重要である。良いことなのに評価が下がってしまうこともあるため、立てた計画の指標は慎重に見直さなくてはならない。やはり計画段階で分からなかったことは当然あると思うので、この会議で変更が必要なものは変更等をしていった方が誤解を生まないことに繋がると考える。

（委員）

資料 3・P11 の次世代自動車の普及促進について、市役所では、公用車等をエコカーに変更することはできるが、これを市民にも広めたいという思いで行っているのだと思う。しかしながら、インフラの整備等も必要であり、どのようにして市として展開していきたいのか伺いたい。

資料 3・P16 の産業廃棄物の適正処理について、適正に焼却処分できるものは良いと思うが、私が心配しているのは、焼却できない産業廃棄物についてである。埋め立てでしか処分できないものもあり、県内で処分できないものもあると認識している。それを基本的には事業者が県外に排出しているという状況であり、国全体の問題にも繋がるだろうが、富山市は産業廃棄物で埋め立てしか処分が可能でないものの処分地の少なさについてどうお考えか。

資料 3・P21 の指標（公園管理サポート実施数）について、市で管理している公園はたくさんあるが、今後そういった予算を全てにかけていくのか。公園の数を減らすことにはならないと思うが、どのような具体的な整備計画があるのか。

（事務局）

資料 3・P11 の次世代自動車の普及促進について、EV 及びプラグインハイブリッドについては購入補助等はないが、燃料電池自動車に対しては購入補助を実施している。電気自動車については、充電設備の設置について補助を実施している。なお、本庁の公用車については、年間 2 台ずつ次世代自動車を導入したいという計画を持っており、今年度も 2 台購入する予定である。

産業廃棄物の処分場について、県外で処分しているものを県内で処分できないかということか。

（委員）

基本的にはどういった基準で県内では処分できず、県外は処分できるのかということをお聞きしたい。当然、有限であるので、処分場のキャパシティや埋め立てでしか処分できないものの処分の方法等ビジョンがあれば伺いたい。

（事務局）

産業廃棄物の処分については、それぞれの品目ごとに認可を受けて埋め立てができる

が、富山市内でできないものも法律で決まっている。例えば PCB 含有の廃棄物については北海道でしか処分できないが、それ以外のもので処分ができないというものはこちらでは把握していない。

(委員)

漁業ロープの中に鉛成分が入っているのだが、鉛成分は県内での埋め立て処分は一切できない。もちろん焼却も不可である。基本的には抽出すれば良いのだろうが、技術的にもコスト面でも難しく、日本全体で基本的には埋め立て処分しかできないということを懸念している。もちろん他県に処分して良いのかということも懸念しており、今後何か方法があればと思い、希望も含めてお聞きしたところである。

(事務局)

資料3・P21の指標(公園管理サポート実施数)について、公園管理サポートというのは、基本的に基準面積が2ha以上の大きさの公園の管理をサポート隊という方々にサポートしてもらい、管理費を抑制するのが目的である。実際、富山市内に都市公園が1,100ほどあり、ほとんどが街区公園で900ほどある。こちらの公園については、基本的に町内会の方に草刈や管理等をお願いしている。今後公園の数を減らしていくということについては、基本的に公園の建設は都市計画決定に基づいており、都市計画決定してから何十年も整備せずに残っている公園等も当然ある。そのような公園については、県内で本当に必要かを協議し、平成30年度から見直しをする作業に入っている。今年度もいくつかの公園が廃止なり縮小なりをする予定としている。

(委員)

将来的にはボランティアの力を借りてそういった手助けを拡大していくということによろしいか。

(事務局)

基本的には、今ある公園がさらに増えるということはないのだが、開発行為などで住宅団地等ができる都市計画法で公園を設置しなければいけないので、一定規模以上の開発行為があると公園ができる。年間数箇所開発行為により新たな公園としてできているのが現状であり、それ以外で増えるというのは基本的には考えていない。

(会長)

次世代自動車の普及促進について、非常に重要な質問で、冒頭の挨拶でも申し上げたが、革新的な変化をしなければいけないという状況である。富山市は環境未来都市であり、SDGsも含めてかなり先進的な取組をしている。特に富山県は、1人当たりの自動車保有率が非常に高い。そして多く使用されている。先ほど申し上げたが、自動車を使っただけではいけないと言っているわけではない。自動車をいかにして環境とフィットして使用する未来の都市になるべきだと以前から思っている。

個人的な話で恐縮だが、私は9年間電気自動車に乗っている。非常に快適であり、にお

いが全く出ない上、経済性が高い。残念ながら初代の日産リーフなので220～230km程度しか走らないことから、富山県では使いにくく、また冬に弱い。そういったマイナス面はあるものの、自動車の性能に合わせてライフスタイルを変化していくことが大事である。今、ガソリンを満タンにして500～600km走る車がほとんどであるが、電気自動車も長距離を走れるようになり、値段が下がれば多くの人たちは手を出さざるを得ない状況になるということも考えられる。

富山市は、日本の中でも環境先進都市なのだから、しっかりと、そして早急にどうしたらEV及び燃料電池自動車を市民が利用して普及するようになるのかを考えていかなければいけないのではないかと。できれば、来年の環境審議会の前にしっかりと「ロードマップ」と市民が参画できるような政策が何らかの形でできていないと、結局そのままの状態で行ってしまうので、ぜひ政策の方も考えていただきたい。

産業廃棄物の処分場について、化学物質管理がかつてのこのような会議だと最重要課題であった。我々市民の健康にも影響を与え、そして後世の環境にも影響を与えるというものであった。現在、過去の様々な環境影響物質が負のレガシーとして現状で残っている。これらをどのように扱っていくのかというと、やはり未来を見据えた場合において、今をしっかりと行えば、10～20年後はかなり減少できるので、特定の化学物質をしっかりと把握し、企業とともに減量していく。もしくは世界の動向においては代替したり、使わなくなったりするという方向にあり、そもそも化学物質で悪影響が出るのであれば、それそのものが社会の中で不要なものとして淘汰・切り捨てをしていかなければいけないと思う。これを現場へ持っていくと、ほとんど絵空事と言われるのだが、これをやらないとSDGsには合致しないので、やはり20～30年後をイメージしながら行くと、今が少し苦しくなるが、行っていく必要があると思う。ぜひ考えていただきたい。

(委員)

資料3・P17の指標(エコタウン交流推進センター利用者数)について、毎回エコタウン交流推進センターの利用者数について問題になっていたが、今回はAという評価となっている。今年はコロナ禍の関係で、団体の利用者がほとんどなかったのではないかとと思うので、来年度の評価は低いのではないかとと思う。コロナ禍で学校に行けないので、家庭でエコタウン交流推進センターを見学しようと思い、ホームページを見たり、連絡を取ろうとしたりしたが、まず親の休みである祝日や日曜日が開催していない。そして団体でないと受付できないような表示になっている。そうすると、家庭で子供を連れて行くことができない。地区の児童会で行こうと思っても土日は休みである。このような理由で利用することが難しいのではないかとと思う。運営上の問題で土日は開催しづらいと思うが、工夫があれば利用者が増えるのではないかと。

資料3・P30の指標(3R推進スクール)について、本当に良い取組だと思う。これは、子供が飛びつくような資料が提供されており、家庭を巻き込んだ取組である。実は我が家でも3R推進スクールで学んだ内容を実行し、家庭でのペットボトルの量を減少させることができた。そういう意味で家庭を巻き込んだこの3R推進スクールはとても良いと

思う。これは継続してやってほしい。

資料 3・P30 の指標（のりもの語り教育の実施小学校数）について、これも評価が S になっているが、中身が重要である。今年から富山 ESD 講座委員会の会長が各学校に入り、ユネスコスクールを対象に指導しており、来月に公開授業があると聞いている。他の先生にも有効な使い方を広めていることから、良い取組になっていると思う。

（事務局）

資料 3・P17 の指標（エコタウン交流推進センター利用者数）について、今年度前半は、閉鎖をしていたが、現在は受け入れをしている。委員ご指摘のとおり、社会見学の人数は、まだ回復はしていないが、例えばホームページなどの工夫をして、少人数のグループでも参加しやすいような形に見直しをしたいと思う。また、休日の開設については、事業者の操業の観点もあるので、毎回の設定はできないが、子供たちが夏休みの機会などに参加できるようなイベントや企画を考えたい。

（会長）

資料 4・P13 の環境関連法令の遵守について、私は ISO14001 の審査資格を持っている。専門家からの目で見ると、特定の場所で法令遵守がされていない。環境衛生の現場では一事が万事ということもある。保守すればなんとかなると思われているかもしれないが、隠れたリスクというものがある。だから、小さいものだと考えず、ぜひともこれが全てマルになるようにしていただきたい。これはやろうと思えばできることである。おそらく見過ごしたり、現場のルーチンに任せてしまっていたりということもある。原子力発電所でこれと同じようなアンコンプライアンスなことが行われるかといえば、行われぬ。だからやはり現場の認識が低いということである。これが実はかなり重要なことであるということと法令に抵触する可能性がある、もしくは抵触しているものであることを認識し、ぜひ徹底していただき、将来全てマルになって当たり前だという状態にしていっていただきたい。

資料 3・P20 の指標（路面電車 1 日平均乗車人数）について、評価できないということであるが、やはり富山市の環境政策において、外から見た場合に路面電車は非常に大きな指標で、目立つものである。それについては、多くの富山市民及び富山市外の人にも関心事であるので、評価をしない理由はあったが、ぜひこれは見えるような形にしていけないといけないと思う。現状がかなり目標と近く、ほぼ目標を達成しているので、何か見えるような形で情報発信をしていったらよいのではないか。それとともに環境報告書の中でもやはり評価すべき報告ではないかと思っている。

（事務局）

路面電車の利用者数の評価については、路面電車南北接続事業が今年の 3 月完成であり、来年度以降評価を報告していくことになる。

（委員）

この報告書にはないが、先日、人工芝を敷いている場所で、清掃の際に水で流すと細かくなった人工芝が道路に流れ込むのを見た。また、建設現場で、プラスチックのような建築資材を切る際にも細かい粉が飛んでおり、それを水で流しているのを見る。昨今、海洋汚染が話題であるので、このような小さな出来事であっても広範囲で長年にわたれば大きな問題になると思い、懸念している。

(会長)

プラスチックごみに関しては、海洋ではあるが、陸から流れていったものについては次の報告で少し詳しく今の話をしたい。

2つ目のご懸念の建設現場によるものは、今は法令が整備されている。飛散しないようにするなどの項目が法令に記載されているので、多分管理者ができていないのだろうと思う。

② 報告事項（１）、（２）（資料５～６）に関する質問

(委員)

海洋プラスチックごみ等流出抑制対策について、富山県環境科学センターでも海洋ごみの調査研究をしているはずである。県と市で連携をして取り組んでいったらどうかと思うが、もう既に実施しているのか。また、これについてももう少し踏み込んだ検討が必要と思うが、それについてはどのような形でやられていこうと考えているのか。

(事務局)

県の環境政策課とは情報共有しながら行っているが、県の環境科学センターとは行っていない。今後連携していくことについて検討したい。

(会長)

網場の設置による手法ではマイクロプラスチックは採れないが、マイクロプラスチックに対してはどのような政策をお考えか。

(事務局)

マイクロプラスチックが網場の設置では採れないことは十分認識している。この事業の趣旨の一つとしては、目に見える形で一般市民にペットボトル等のゴミが溜まっている様子を見ていただくこととなっている。今後マイクロプラスチックについてどう扱うかは難しい問題ではある。

(事務局)

補足であるが、マイクロプラスチックについては、市や県、国だけの問題でなく、全世界の問題であると認識している。富山市の身の丈にあった策ということで今回ご紹介したのが網場の設置である。富山市の身の丈としては、富山湾のマイクロプラスチックごみを回収するということは、とても壮大すぎる。富山湾の流出ごみの８割が陸域からの流

出ということで、富山市が実施する網場の設置は、まず海に流れ込む一定のプラスチックについて抑制をするという非常に細々とした事業である。これを先ほど申し上げたように横展開をして、小さな河川や農業用水などに設置をして、少しでもこの 8 割のものが抑制されるということが富山市の身の丈にあった事業である。神通川、常願寺川、庄川等に網場を設置するという、これも富山市の身の丈を少し超えているということで、大変大きな問題であるが、まず小さなところから始めることが海洋プラスチックごみの抑制に繋がると考えている。

(会長)

環境教育的、環境啓発的な要素が強いということか。今後継続して小規模な河川でやり続けていくということか。

(事務局)

昨年度と今年度の試験設置の結果によって、より効果的な場所や地域を見据えながら、設置箇所数が増えればそれだけプラスチックごみは抑制できるということにもなると思うので、いろいろな方のご協力が必要になるかと思うが、富山市としてはこの事業を発展させていきたい。

(会長)

私は実際に現場を 2 箇所視察し、先ほど小中学校の環境教育についての話もしたが、例えば 20 分くらいの映像を撮って、環境教育のプログラムを作成すれば良いと思う。ぜひこのコロナ禍を逆に利用していくということもご検討いただきたい。

(委員)

第 2 次富山市 SDG s 未来都市計画について、SDG s 未来都市推進本部会合や SDG s 未来都市戦略会議の議事録はホームページで読めるのか。

また、2050 年を目標にするということが資料に書かれているが、SDG s は 2030 年度が最終達成年度であると理解している。世界的には 2050 年を見据えて SDG s の取組を推進していくことになっているのか。

また、海洋プラスチックごみ問題について、今回は調査のために網場を設置されたということだと思うが、このやり方では大量のごみ流れ込んだ時には回収できるように思わない。これを踏まえて回収する手段を技術開発すべきでないかと思う。一級河川で回収するのは不可能であるので、そこへ流れ込む中小の河川で回収技術を開発していけば海洋へ流出するごみは無くなるのではないかと思うので、ぜひ進めていただきたい。

(事務局)

第 2 次富山市 SDG s 未来都市計画について、SDG s に関する庁内の本部会合や有識者による戦略会議の開催については周知を図っているが、現時点で議事録等の公開は行っていない。ただ、今のご意見の中でも市民に戦略会議等でどのような議論がされてい

るかについて知っていただくことは重要であると思うので、この件については事務局としても検討させていただく。

2030年というのがSDGsの目標年度ではあるが、現在の子供たちが将来大人になる2030年以降を見据え、暮らしていきたいと思える街を富山市で作っていかねばならないと思っている。それが持続可能性というところに行きつくと思っており、冒頭に会長の未来の視点に立って検討していくという話もあったが、未来の視点に立った時にどういった技術や社会の構造の変化が求められるかという視点をこの計画の中にキーワードという形で散りばめながら計画の改定に臨んでいきたいと考えている。

(会長)

第2次富山市SDGs未来都市計画の策定方針について、枠の中に「2050年を見据え」と書いてあるので、行政の文書で見据えているとするときは、やはり何らかの定量定性のシミュレーションが行われた上で2030年という計画、もしくはこの5年計画というものがバックキャスト^{※3}されて策定していると言わなくてはいけないと思う。とはいえ、外部の有識者会議等、かなり重厚的な、漏れがなさそうなやり方で行っているので、議事録等も公開していただきながら、公明正大に未来に住む人たちの計画作りをやっていくことが非常に重要かと思う。

(委員)

環水公園で長年にわたり水生生物の調査をしている。その際に「がめ川」で7月と9月に川の中に入って魚の調査をした。どのようなゴミが流れてくるのかということも見ているが、「がめ川」は川の流入量も大変少なく、膝より下である。私たちは今年、どのような魚がいるのかやどのようなゴミが取れるのかというのを調査しているが、意外と綺麗だと思っている。ここ3年間連続して見ていると、水族館で見られるようなエイやサヨリ、鯉、フナ、アユなど、いろいろな淡水の魚も海水の魚も交じって泳いでいることが認識されている。しかし、意外にも紙類のゴミやプラスチックのゴミが網場に掛かっているということで、各河川でどのようなゴミが中心に流れてきているのかを伺いたい。

(事務局)

資料にも記載してあるが、最も多いのはペットボトルやレジ袋、弁当の容器等である。「がめ川」については、私共が見に行った際も鯉などが泳いでいた。なお、この網は下の部分については魚は通れるようになっているので、水生生物に一定の配慮はしている。

(会長)

第2次富山市SDGs未来都市計画の策定方針について、政策方針の枠内に記載されているキーワードである、「MaaS」「ナッジ」についてほとんどの方がまだわかっておられないと思うので、用語の説明をした方が良いと思う。グリーンファイナンス^{※4}、デジタルトランスフォーメーション^{※5}、シェアリングエコノミー^{※6}はなんとなくイメージがつくと思うが、MaaSやナッジがどういうものなのか、2つの大きなキーワードなので、説明願いたい。

(事務局)

キーワードの羅列に補足がなく、申し訳ない。「MaaS (Mobility as a Service)」というのは、要するにいろいろなモビリティ (車) による移動を一つのサービスに統合し、ルート検索から支払いまでをシームレスに繋ぐ考え方である。このMaaSは、モビリティを単に移動手段としてだけでなく、様々な地域課題の解決に使えるサービスとして提供していくことにも繋がる。先ほどからEVがキーワードとなっているが、自動車の運用をエネルギーとして地域に有効に活用していくことなどがMaaSの1つである。「ナッジ」は、経済学の用語にもなっているが、少し背中を押してあげる、肘でつつくという言葉で、新しく行動を起こすのにあたって、背中を押してあげるような取組を指している。例えば、地球温暖化防止活動を取り組んでいこうというナッジに対して、そういった方々に対して取り組んでみたいと思えるような呼びかけをすることなどをナッジと呼んでいる。これまで様々な方に取り組んでいただいているSDGsの推進について、自治体としても何かサポート支援をしていくような仕組みをしっかりと入れていきたいと思い、このキーワードを書かせていただいた。

(会長)

「ナッジ」がとても重要なキーワードだと思っている。まさに富山市がこのナッジの先進地域という形で、市民が自発的に環境に関して意識しなくても活動しているというような社会システムを住みやすいまちづくり、豊かさというところから具現化していくことが重要だと思う。その中におそらく「MaaS」が入っていくだろうと思う。本日参加されている多くの委員の方にはどのような形になるのか疑問に思われている方もいるかと思うが、おそらく未来の形はある部分は想像を超えたようなところが出てくるのだろうと思う。しかし人間が思い、行動するということは、変わらないはずなので、それをどういう形で環境に配慮した社会構造にしていくかということは、今はLRTや自転車等の見える形で行っているが、今後は見えないものに挑戦していかなくてはいけない時期だと思っている。見えないものは、結果が出るまでに時間がかかるので、SDGsに入れ込んでいただけたらと思う。

※1 カーボンニュートラル

ライフサイクル全体で見たときに、二酸化炭素 (CO₂) の排出量と吸収量とがプラスマイナスゼロの状態になること

※2 グリーン・ニューディール

気候変動と経済的不平等の両方に対処することを目的として提唱された経済刺激策のこと

※3 バックキャスティング

未来のある時点に目標を設定しておき、そこから振り返って現在すべきことを考える方法

※4 グリーンファイナンス

空気や水・土の汚染除去、温室効果ガス排出量削減、エネルギー効率改善、再生可能エネルギー事業への投資など、環境に良い効果を与える投資への資金提供を意味する広範囲の概念

※5 デジタルトランスフォーメーション

IT の進化にともなって新たなサービスやビジネスモデルを展開することでコストを削減し、働き方改革や社会そのものの変革につなげる施策を総称したもの

※6 シェアリングエコノミー

典型的には個人が保有する遊休資産（スキルのような無形のものも含む）の貸出しを仲介するサービスのこと

— 閉会 —