第3回富山市総合計画審議会「都市・環境部会」 議事録

日時: 令和8年8月17日(月)14:00～16:00
場所: Toyama Sakura ビル５階 中会議室
出席者:(順不同)

上坂 博亨	富山国際大学 名誉教授
北川 博邦	一般財団法人北陸経済研究所 理事長
久保田 善明	富山大学都市デザイン学部 教授(部会長)
田中 悟史	株式会社日本政策投資銀行富山事務所 所長
富樫 久美子	公益社団法人富山県建築士会女性委員会 委員長
本田 信次	富山市政策アドバイザー
村上 綾子	NPO 法人富山県防災士会 理事
横山 滋	公募委員

企画管理部	中田次長、山口次長、堀企画調整課長、 西野主幹、中田課長代理、八木主査、高瀬主査
防災危機管理部	井村次長
環境部	光岡次長
農林水産部	開発次長
活力都市創造部	高森次長
建設部	高波次長
上下水道局	高橋次長
消防局	浦山次長

議事内容:

1. 開会
2. 部会長挨拶
3. 議　事
(1)基本計画(素案)「分野別の政策」について
4. 閉会

【意見交換】

＜概要＞

委員　　現状では富山駅周辺に多くの駐車場が整備されている。今後は自家用車を完全に減らすことは難しいとしても、できる限り自家用車を利用せず、走行距離を短くする考え方が重要である。例えば、駐車場を設置した上で公共交通へ乗り換える仕組み（パーク＆ライド）を活用し、公共交通の利用を促進することが考えられる。

東京などでは駐車場が少なく料金も高いため、公共交通を利用することが一般的である。公共交通利用の促進にあたっては駐車場についても議論する必要があると感じている。

委員　　重要な指摘である。駐車場政策について、事務局としてどのように考えているか。

活力都市創造部次長　　駐車場については、条例により中心市街地に商業施設等を整備する場合には、一定の基準に基づき事業者が駐車場を整備する制度を運用している。自動車を中心市街地へ乗り入れさせないという提案については、ヨーロッパの都市で見られる事例と認識している。ヨーロッパの中心市街地では人と車が入り組み、渋滞や安全性の面で課題が生じている。一方、富山市は比較的区画が整備されており、安全性の面では欧州の都市ほど大きな課題には至っていないと考えている。その上で、過度に自動車を利用しないよう、公共交通の活性化と併せて取り組む必要があると考えている。

委員　　ヨーロッパの都市と比較した場合の状況は理解するが、富山市においても、将来的にガソリン由来の CO2 排出量を削減し、都市の土地を有効に活用してにぎわいを創出するのであれば、駐車場について一定の規制を設ける議論が必要ではないか。駐車場をゼロにするという趣旨ではなく、数を抑制する方向で考えることが望ましい。現状では、富山駅周辺に駐車場が多く、そこに自動車を置いて富山駅から移動する利用も想定される。朝夕の渋滞も踏まえ、公共交通を利用してもらうための方策を検討する必要がある。

委員　　まちなかの駐車場問題は富山市に限らず多くの地方都市で課題となっているが、なかなか解決策を見出しにくい状況にある。富山市ではコンパクトシティ政策の基盤を活用し、公共交通の利用を促進することが１つの方策として考えられる。

45 ページの政策４「公共交通沿線居住の推進」では、住宅取得に関するインセンティブが記載されているが、事業所やオフィスのまちなか移転に対するインセンティブについても検討いただきたい。勤務先がまち

なかに立地すれば、自家用車よりも公共交通で通勤しやすくなる。日常の通勤が公共交通中心となれば、公共交通が便利な地域へ転居する動機にもつながるため、住宅だけでなく、オフィスのまちなか移転を支援する方策についても検討が必要だと感じている。

活力都市創造部次長　まちなか居住の推進については、中心市街地の居住人口を増やすことを大きな目標として取り組んできた。その結果一定程度、まちなかの居住人口や社会増につながっている。今後は、商業だけでは成り立ちにくいまちなかの活用方策という観点から考え方を整理する必要がある。現在、商店街関係者など民間の方々が自主的に勉強会を立ち上げ、議論を始めている。オフィス利用については、都心の中核部分に集積することで、勤務者もまちなかの消費者の一部として捉えられ、まちなかのあり方を変える可能性があると考えている。ただし、具体的な支援策まで到達できるかについては、今後検討が必要である。

委員　財源の問題もあるため、容易に実施できるものではない。一方で、現状のままでは状況が変わらない可能性もある。現状を踏まえ、どのような取組を進めることができるか検討する必要がある。

委員　２点伺いたい。１点目は、47 ページの施策１に「各種 IoT センサーからのリアルタイムの情報収集」と記載されている点である。具体的に、IoT センサーを用いてどのような情報を収集し、どのようなサービスにつなげられるか具体的な考えがあれば伺いたい。

２点目は、施策２の３つ目の項目で「地域自主運行バス・市営コミュニティバス」が強調されているが、実態としてコミュニティバスは十分に利用されていないのではないかと認識している。赤字路線が多いことに加え、運行ルートや停留所もまばらになっていることが一因ではないかと考える。一方で、停留所を多数設置することは困難であることも理解している。拠点部分ではなく周辺部ではまばらに居住する住民をどのように移動させるかを検討する必要がある。この点については、県内の一部地域でデマンド交通が効果を上げている事例があり、利用度が上がって予約が取りにくい状況になっていると聞いている。こうしたデマンド交通をどのように位置付けるのか伺いたい。また、地域交通をコミュニティバスとデマンド交通の２つに分類していたと認識しているため、デマンド交通の概念についても本計画に盛り込んではどうか。

活力都市創造部次長　47 ページの政策２の３つ目の項目には、「AI 等の新たな技術の活用によりモビリティサービスの充実を図ります」と記載している。ここでは、デマンド交通などの活用を想定している。

市内では、大沢野地域で相乗り交通を実施しているほか、水橋地域で

は今年度から本格的に実施し、10 月から全域へ拡大する準備を進めている。まさにこの分野について、今後さらに使いやすいものとしていく必要があると考えている。

事務局　　IoT センサーについては、コンパクトシティを補完するデジタル技術の活用の観点でスマートシティを進めている。デジタル技術を活用し、どこに住んでいても必要なサービスを受けられる環境を整えることを想定している。実際の取組としては、用水の水位をセンサーで測定し、その情報をデータ連携基盤に集約している。人流の把握や用水の水位測定など、さまざまな用途で活用できるものと考えている。現在は、データ連携基盤により各種データを集約し、分野横断的に活用できる仕組みを整えている。また、行政だけでなく民間事業者にも無償で環境を提供している。これらを通じて、コンパクトシティの推進を大きな目標とし、その実現に向けてデジタル技術を活用し、市民が恩恵を受けられる形を整えたいと考えている。

委員　　どのようなネットワークを使っているか。

事務局　　スマートフォンと同じ通信技術を活用している。センサーを設置すれば、通信回線を通じて情報を集約できる仕組みとしている。

委員　　ネットワークそのものではなく、サービスをどのように組み立てるかが重要であると理解した。具体的なサービス内容については、今後検討していくという理解でよいか。

事務局　　一部では既に活用している取組もあるが、今後は民間事業者や行政内部でもさらに活用を進めたいと考えている。データを収集し、可視化するだけでなく、集約したデータを分析し、政策に生かしていきたい。

委員　　まちなかのにぎわい対策の検討を考えるにあたり、車社会になったという現状を踏まえる必要がある。公共交通の利用促進を優先するのか、又はまちなかに駐車場を確保し、自動車で来訪しやすい環境を整えることを優先するのかについては、方向性が相反する面がある。何を優先し、どのような姿を目指すのかを整理しないまま進めると、矛盾することを実施している形になりかねないのではないかと感じた。

同様に、これまでコンパクトシティ政策を推進してきた一方で、今回の計画には郊外における交通の対応に関する記載も含まれていると受け止めている。郊外交通を充実させることと、居住を中心部へ誘導することについても、どちらを優先し、最終的にどのような姿を目指すのかを整理する必要がある。あれもこれも進める形になると、政策間で整合が取れない状況になりかねないため、優先順位や目指す着地点や姿について分けていただきたいと思う。

活力都市創造部次長　駐車場については先ほども述べたとおり、まちなかには既に一定数の駐車場が整備されており、民間駐車場も含めると、他都市と比較して利用しやすい状況にあると認識している。

富山市のコンパクトシティ政策は、過度な自動車利用をできる限り公共交通へ転換し、公共交通沿線で利便性の高い生活を実現しながら、自動車ともバランスよく共存することを目指して始まったものである。したがって、これまで進めてきた政策については、今後も継続して取り組んでいきたいと考えている。

郊外に関する政策については、富山市都市マスタープランを昨年度末に策定している。同計画では、まちなか及び公共交通沿線周辺に居住する人口割合について、約４割、具体的には 42%を目標として掲げている。この目標は、約 20 年前にコンパクトなまちづくりを開始した当初の目標値と変わらないものであり、現在、その達成に近づいている状況である。

一方で、現在も市民の約６割は郊外に居住しており、今後も郊外に住み続けることを前提とした対応が必要である。富山市全体の人口が減少していく中、まちなか、公共交通沿線及び郊外のそれぞれにおいて、住みやすい環境を引き続き形成していくことが趣旨である。

委員　コンパクトシティ政策の根本には、持続可能な都市をどのように形成するかという考え方がある。富山市のコンパクトシティ政策は、約 20 年前に車依存社会からの脱却を目指して始まったものと認識している。持続可能な都市の形成と車依存社会は相反する面があり、車依存社会が現状であることを前提に中心市街地政策を考えることは、長期的には妥当性がないのではないかと考えられるが、現在もコンパクトシティ政策を継続しているものと考える。

46 ページで「コンパクトシティのさらなる継続・推進」の色を強めてもいいのではと思う。施策の中に関連する文言はあるが、コンパクトシティ政策はまだ道半ばであり、完成したものではないと認識している。持続可能な水準まで都市の形が落ち着いた状態が、コンパクトシティの完成形であると考えるが、現状はまだそこに到達していないため、引き続き新たな政策を進める必要がある。この点について、もう少し明記してもよいと考える。

また、富山市の政策において、市街化区域と市街化調整区域の考え方との関係に矛盾を感じる部分がある。市街化区域は、一定期間内に市街化を図る区域として以前から定められている一方、コンパクトシティ政策では、都市の中心部や公共交通沿線などへ都市機能を誘導していく考

え方が示されている。しかし、都市機能を誘導する区域と市街化区域が必ずしも一致していないため、今後どのように整理していくかを検討する必要がある。

人口減少が進む中では、都市機能を誘導する区域以外の市街化区域をどのように扱うかが課題となる。その際には、土地利用政策を真剣に検討する必要がある。都市マスタープランにも、地域の見直しに関する記載が一部盛り込まれていると理解しているが、将来的に検討が必要となる事項であるため、総合計画においても「適切な土地利用の形成を目指す」といった文言を位置付けることが望ましい。

さらに、48 ページの政策４「安全・安心を守る社会インフラのマネジメント」について、富山市が管理する社会インフラを今後も同じ規模で維持管理していくことは困難になると考えられる。これは都市の物理的な形や規模にも影響する問題である。施策２「橋梁等のメリハリのある老朽化対策」では修繕方針に関する記載があるが、修繕だけでなく、将来的には廃止も検討せざるを得ない場面が生じる可能性がある。廃止を望むという趣旨ではなく、現実的にそのような判断が必要となる可能性を踏まえ、総合計画の中に関連する文言を位置付けるべきである。

建設部次長　社会インフラのマネジメントについては、優先順位を付けた上で、存続又は廃止を判断していく必要があると考えている。実情として、重要度が低いと判断した施設については、修繕や更新を行わず、他の施設等で代替することも考えられる。この内容を当該テーマの中でどのように記載するかについては、今後検討する。

委員　その方法では、検討に非常に時間を要し、富山市のマンパワーで進めることは難しいのではないか。進め方を改善する必要がある。また、市民との合意形成についても、これまで以上に丁寧に行う必要がある。どのような方法で合意形成を進めるのかを十分に検討していただきたい。

建設部次長　現在の進め方としては、更新又は廃止の判断や重要度の評価について、専門家の意見を聴いた上で判断している状況である。一方で、実際に施設等を利用している市民もいるため、地域の状況を踏まえ、まずは納得していただくための説明が非常に重要であると認識している。過去に廃止に関する説明を行った際にも、地域から確認や意見が寄せられた事例があるため、強行的に進めることはできないと考えている。今後も丁寧に対応していきたい。

委員　合意形成の方法については、十分に検討していただきたい。自分の研究室でも検討したことがあるが、橋梁の廃止に関しては、実際に廃止する約 10 年前から説明を始めることが、市民の納得感に影響すると考えら

れる。突然廃止を示すと反発が生じるため、その点も踏まえて進めていただきたい。

委員　　45 ページの施策１「持続可能な交通体系の実現」における乗り継ぎについて、公共交通が十分に活用されていない実態があると考えるため、既存の交通資源を最大限に活用する観点から、民間事業者等とも連携し、さまざまな方策を検討する必要がある。

乗り継ぎが不便であることにより、駅などで待ち合わせや滞留が発生する場合がある。例えば、先日の千葉市における大雨の際にも、人が集まる場所として駅や公共施設の重要性が改めて認識された。したがって、乗り継ぎの利便性向上は、交通政策にとどまらず、防災や市民生活の質の向上にも関わる課題として検討する必要がある。

活力都市創造部次長　　公共交通の利便性を考える上で、先ほども話題となった地域集合バス等については、駅への接続や幹線交通との関係を含めた再構築が話題になっている。利便性の向上という観点から、御指摘の内容を踏まえ、検討していきたい。

委員　　先ほど議論のあったコンパクトシティについては、43 ページの【取組の方向性】の３つ目に記載されている「都市の再構築によるコンパクトなまちづくりを推進すること」という文言に集約されていると考える。先ほど指摘のあった、施策の方向性に矛盾や異なるベクトルがあるのではないかという点については、この「都市の再構築」の部分に集約されている。都市の再構築の部分に土地利用制度や居住誘導区域以外の区域の扱い、用途地域との関係などを盛り込むことで整理できるのではないか。

また、45 ページの施策３には「官民連携」、47 ページの施策１には「産学官の共創」が記載されている。特に交通分野については、交通事業者や沿線自治体との連携を位置付けることが望ましい。さらに、46 ページのまちづくりに関しても、これまで学生を含む多様な担い手が関わってきた経緯があるため、「産学官の連携」により取り組む旨を盛り込むことが考えられる。

先ほど村上委員から指摘のあった乗り継ぎについても、鉄道、路線バス、乗り継ぎバス及びデマンド交通を個別に維持するだけでなく、将来的には市全体の一つの交通ネットワークとして再編していく視点が必要である。そのような視点を持つことで、乗り継ぎの課題解決にもつながると考える。現在は地域拠点にも目が向けられており、ネットワーク型のコンパクトシティへ少しずつ移行しているものとして本計画を受け止めている。あわせて、橋梁等の社会インフラ整備については、廃止とい

う表現ではなく、「選択と再編」といった表現を用いることで、趣旨を整理できるのではないか。

委員　　政策１、政策２及び政策４については、これまで富山市が進めてきたコンパクトシティ政策及びスマートシティ政策を深掘りする内容として、違和感はない。一方で、政策３を他の政策とどのように両立させるかについては、整理が難しいと感じている。初回の部会でも述べたとおり、郊外や中山間地域など人口密度の低い地域については、デジタル技術を活用して利便性を高めていく方向性自体に異論はない。しかし、政策３に記載されている共創によるサービス創出については、現在も実証事業等を積み上げている段階であり、実際に住民がどのような環境に置かれるのかは、まだ十分に見えていない部分がある。そのため、現時点で想定している施策や取組をもう少し具体的に示すことが望ましい。

また、事務局の回答では「郊外」という概念が広く用いられていると感じた。都市マスタープランの委員として過去参加しているため、まちなかが約４割、郊外が約６割という整理は承知している。しかし、郊外を一括りにして対応するという説明では、今後 10 年間で人口や世帯数が減少し、郊外の中でも一層人口密度が低下する地域が生じることへの対応が見えにくい。郊外の概念が広く、郊外の中でも過疎化が進んでいる中山間地域も含めて郊外全体をデジタル技術によって不便なく維持するという印象を与える表現は、ややミスリーディングではないかと考える。郊外の中でも地域特性や人口密度の違いに応じて、対応方針を分けて検討する必要がある。

さらに、社会インフラについても同様に、人口や世帯数が減少していく中では、新たに整備を進めるよりも、既存インフラを賢く維持管理していく方向性が重要になる。この点は政策４に記載されているが、一方で政策３には新たな道路整備に関する記載もあり、方針がやや分かりにくい部分がある。矛盾とまでは言えないものの、人口密度が低下する地域に新たな道路を整備する場合、将来的な行政コストが増加することも想定されるため、誤解を招かない表現に整理することが望ましい。

委員　　指摘のあった、ミスリーディングが生じる可能性のある点については、慎重に整理し、記載の正確性を確保する必要がある。

事務局　　総合計画全般について、これまでの総合計画では、具体的な内容を詳細に記載する形で作成してきた。一方、今回の総合計画では、市民が手に取りやすく、読みやすいものとすることを意識して作成しているため、具体的な記載はこれまでより少なくなっている。そのため、委員から見て十分に納得しにくい部分があるものと受け止めている。今回の計画で

は、基本的な方向性を示すところまでを記載したいと考えているが、指摘のあったとおり、具体的なイメージを持てる記載も必要であるため、その点については追記を検討したい。

委員　　公共交通を使いやすくするため、富山地方鉄道は一事業者として相当の努力をしていると認識している。しかし、一事業者の努力だけでは対応が難しい段階に来ていると考える。自分はバス沿線に居住しており、バスを利用したいと考えても、利用できる時間帯の便がない状況である。政策１施策１には「担い手確保」が記載されているが、富山地方鉄道だけでなく、市としても支援を行う必要がある。具体例として、富山大学附属病院へのアクセスについては、評価が低いと聞いている。このような箇所については、ピンポイントでの支援も必要ではないかと考える。

委員　　バスの担い手確保は大きな課題である。他自治体では、自動運転に関する実証実験も行われており、担い手不足への対応策としても検討が必要ではないか。

活力都市創造部次長　　自動運転については、令和５年度から令和６年度にかけて、一部地域で実証実験を実施した。実装に向けた課題を抽出することを目的として取り組んだものである。実証実験では、自動走行自体はおおむね可能であったが、安全性の面で課題が確認された。例えば、駅周辺における路上駐車や歩行者の動きなど、機械による認識が難しい場面があり、技術面での課題が残った。また、運行体制をどのように構築するかについても課題がある。現在、他自治体における取組も進み、事例が整理されつつあるため、技術の進展や他自治体の状況について情報収集を行っている。

委員　　公共交通分野については、既に一定時間議論を行ったため、次の分野に移りたい。引き続き意見はあると思われるが、次に 49 ページの防災・防犯分野について、意見があればお願いしたい。

委員　　防災・防犯分野に関して、災害発生時に災害関連死をいかに減らすかが重要だと考えている。災害発生後の対応として、行政だけでなく民間の力をどのように活用するかを事前に検討しておく必要がある。例えば、民間施設を避難場所として活用することや、ホテル等を含めた受入れ体制、備蓄の確保などについて、平時から連絡体制や協力体制を整えておくことが望ましい。こうした調整やマネジメントは、市が主体的に行わなければ進みにくいと考える。

また、道路についても確認が必要である。白線が消えている箇所があるほか、歩行者や車椅子利用者が安全に移動できる十分なスペースが確保されているかという観点からも、道路環境を点検し、必要な対応を検

討していただきたい。

委員　　指摘のあった点について、事務局の考えを伺いたい。

防災危機管理部次長　　災害関連死を防ぐことは非常に重要な課題であると認識している。特に、避難所におけるトイレ環境は大きな課題であり、過去の災害においても、トイレを十分に利用できないことにより体調を崩す事例があった。このため、富山市では、仮設トイレ、マンホールトイレ及びトイレカーの整備など、避難所におけるトイレ環境の改善に力を入れている。

また、行政だけでは対応が及ばない部分もあるため、民間事業者との協定締結も進めている。例えば、食料品の提供や仮設トイレの搬入など、災害時に必要となる物資やサービスについて、関係事業者と連携できる体制を整えている。さらに、協力事業所として登録してもらい、地域住民の受入れ等に協力いただく取組も進めている。今後も、これらの取組を一つ一つ検証しながら、防災力の向上に努めていきたい。

委員　　建築分野の関係で、これまで富山市の総合防災訓練に何度か参加してきた。太平洋側に居住する知人の話を聞くと、南海トラフ地震への備えとして防災意識が高いと感じる一方、富山市では防災意識が必ずしも十分に高いとはいえないと実感している。毎年同じような訓練内容にとどまるのではなく、市民の防災意識を高めることにつながる訓練となるよう工夫していただきたい。

防災体制の整備については、計画の中でもより強調して記載することが望ましい。また、46 ページには「空き家等の除却」と記載されているが、空き家を放置することは、防災上も望ましくない。防災の観点からも、空き家対策を位置付けることが必要ではないか。

委員　　指摘のあった空き家の問題は、防災・防犯と密接に関係する論点である。また、南海トラフ地震が発生した場合や、他地域で大規模災害が発生した場合における富山市の役割も重要であると考える。これらについて、現時点で検討していることはあるか。

防災危機管理部次長　　南海トラフ地震への対応については、富山県として静岡県への災害支援を行う方向で調整が進められていると認識している。具体的な内容については、現在、県において支援ニーズや協力内容を整理している段階であり、詳細は今後定まるものと考えている。富山市としても、県の調整内容を踏まえ、可能な限り協力していきたい。

防災意識については、指摘のとおり、以前は太平洋側と比べて高くない面があったと認識している。しかし、能登半島地震を契機として状況は大きく変化している。自主防災組織の結成率が上昇しているほか、市職員が地域に出向いて基本的な防災知識等を説明する出前講座の申込み

も大幅に増加している。職員だけでは対応が難しい状況もあるため、県防災士会にも協力いただきながら講座を実施している。

総合防災訓練については、県の防災訓練と合同で実施する予定であり、比較的大規模な訓練となる見込みである。訓練内容については、地域住民の参加も踏まえ、さまざまな災害対応を想定しながら、参加者にとって飽きないような工夫と防災意識を高められる内容となるよう検討していきたい。

委員　　県単位の協定があれば、近隣市町村が被災した場合にも、隣接県の市町村との広域連携による支援が進めやすくなると考える。現在、広域連携の考え方は進展しているため、今後もその取組を一層進めていただきたい。建築分野に限らず、先ほど述べた駅における人の動きや安全な滞留場所の確保も重要である。また、避難所等におけるトイレ環境は最重要課題の一つであるが、飲料水の確保も人命に関わる重要な課題であり、上下水道の役割は非常に大きい。これらを踏まえ、富山市として広域連携をどのように進めていくかについて検討していただきたい。

委員　　51 ページの施策２について、避難所での生活に関する配慮を盛り込むことが望ましい。また、53 ページの政策３では「災害に強いまちづくり」と記載されているが、災害に強いだけでなく、早期に回復できるまちづくりという観点も重要である。そのため、レジリエンスの推進についても、計画の中に位置付けることを検討していただきたい。国土交通省でも近年レジリエンスという表現が用いられており、一般にもテレビ番組等で取り上げられ、認知されつつある言葉である。あわせて、広域連携についても配慮していただきたい。

54 ページの「消防団」及び救急体制について、消防団は充足率の確保に課題を抱えていると認識している。消防団の魅力向上に加え、持続可能な体制づくりという観点を盛り込むことが望ましい。また、これは消防団に限らず、救急体制についても同様であり、持続可能な救急体制の確保についても検討していただきたい。

委員　　除雪をはじめとする公共工事を継続的に実施し、地域の建設業が平時から事業を維持できる環境を確保することが必要である。災害発生時の復旧には、地域の建設業者の存在が不可欠である。東日本大震災においても、大手企業が高速道路等の復旧を担う一方で、地域の建設業者が道路等の復旧に迅速に対応した事例がある。このことを踏まえると、災害復旧を含め、民間事業者、とりわけ地域の建設業者をどのように確保し、日常的に機能できる体制を整えるかについて、市としても検討する必要がある。

部会長　　富山市としても、BCP に関する検討を行っているものと思われるため、参考までに現在の状況を伺いたい。

防災危機管理部次長　　災害協定については、建設協会、富山県及び富山市の間で協定を締結している。災害が発生した際には、緊急輸送路の確保や災害復旧、道路啓開等を速やかに実施する流れとなっている。国においても、国土交通省、都道府県及び市町村が建設業協会等を活用し、災害対応を進める方針が示されていると認識している。

富山県は雪国であり、道路除雪についても建設業者の協力を得ながら、国、県及び市がそれぞれ発注して対応している。公共工事についても同様に発注しており、市が発注する工事は比較的小規模なものが多いため、地元企業に対応いただく形としている。市としても、地域の建設業者が継続的に事業を維持できる環境づくりに配慮している。

委員　　道路の白線や安全対策を含め、道路環境の維持管理を民間に包括的に委託する方法も考えられる。施設管理等の分野では、一定規模の業務を一括して委託している事例もあると聞いている。道路の安全確保や維持管理について、民間活用を含め、どのように考えているのか伺いたい。

建設部次長　　業者数が減少していることに加え、全国的にもインフラの維持管理をどのように担っていくかが重要な課題となっている。そのため、国においても、業種をまたいで包括的に維持管理を行う手法を推進していると認識している。一方で、自治体単独で実施することが難しい場合もあり、特に町村では課題が大きいと考えられる。本市については、市町村合併により広い地域を有していることも踏まえ、今後の国の動向や他自治体の事例を注視しながら、どのような手法が可能か検討していきたい。

委員　　次の分野に移りたい。73 ページの環境分野について、意見があればお願いしたい。

委員　　ピンポイントで質問だが、富山市では土葬は可能なのか。

環境部次長　　法律に基づき対応が必要であるが、土葬可能な土地があるか、具体的な許可事例については、現時点では把握していない。

委員　　多文化共生で他自治体では許可する時代になったとニュースがあり気になっていた。多文化共生を進める場合であっても、地域の実情を踏まえ、土葬に関する申請があった場合には慎重に対応していただきたい。

委員　　78 ページの政策４「ゼロカーボンの推進」について意見を述べる。施策は幅広く整理されているが、施策１は供給側、施策２は需要側の取組として位置付けられると考える。再生可能エネルギーの導入拡大により供給側から脱炭素化を進めることは、自治体だけでは対応が難しい面がある。そのため、基礎自治体である富山市が推進する取組としては、需

要側の対策をより重視することが望ましい。具体的には、ZEH 化や中小企業の GX 推進など、省エネルギーに関する取組を重点的に進めることが効果的ではないかと考える。

また、施策１「再生可能エネルギーの導入拡大・活用推進」について、富山市が自治体として自ら取り組む内容を示しているのか、または市内事業者に対して脱炭素化を促す内容を示しているのか、位置付けが分かりにくい。施策の主体や対象について、考え方を伺いたい。

環境部次長　電力の脱炭素化については、富山市有地において、電力供給事業者の協力により、PPA 方式による太陽光発電設備の設置を進めている。この方式では、電力供給事業者が費用を負担して太陽光発電設備を設置し、富山市は本庁舎や公共施設等でその電力を活用することとしている。

施策１の位置付けについては、市として再生可能エネルギーの活用に積極的に取り組むことを想定している。一方で、市民や事業者など需要側の取組を後押しすることも今後必要になると考えている。したがって、供給側の取組と需要側の取組の双方を視野に入れながら、脱炭素化の推進に取り組んでいきたい。

委員　78 ページの施策３「エネルギービジネスの活性化」について、同施策には、「環境先進都市として、開発途上国での脱炭素等の環境技術導入に向けた市内企業の取組を支援」と記載されているが、具体的だと感じており、この表現では特定の企業を想起させる可能性があるのではないか。計画上の表現として、どのように位置付けているのか伺いたい。

環境部次長　特定の企業を念頭に置いて記載しているものではない。現在富山市では環境省の事業の枠組みを活用し、市内の環境関連事業者が提案し採択された取組について、市が後押しする役割を担っている。今年度は、インドネシアで１件、チリで１件、合計２件が採択されている。企業名を計画に記載するものではないが、市内民間企業の取組を支援する趣旨を含めている。

委員　「等」という表現が入っているため、対象が広がる余地はあると理解している。一方で、現在の文言だけを見ると、特定の取組を強く示しているように受け取られる可能性がある。今後、この枠組みの中で支援対象となる範囲がさらに広がる可能性もあるのであれば、将来的に幅広い取組を対象とする趣旨が伝わる表現にした方がよいのではないか。

環境部次長　指摘を踏まえ、関係者とも調整しながら、より適切な表現となるよう検討したい。

委員　ゼロカーボンの推進は、車社会からの脱却や公共交通の活用にも大きく貢献し得る取組である。富山市がこれまで進めてきた取組との関係に

ついても、必要に応じて触れてよいと考える。記載スペースとの関係もあるが、検討していただきたい。

委員　　EV の推進は非常に有効な取組であると考える。一方で自動車に関する CO2 排出量は、一般的には自動車の登録台数を基に算定される場合が多く、EV 化そのものが十分に評価されにくい面があると認識している。したがって、脱炭素の観点からは、EV 化の推進に加え、自動車登録台数そのものを減らすことが重要である。その場合、市民の移動の利便性を損なわないよう、公共交通との連携を図りながら、自動車利用を減らしていく方向性を検討する必要がある。

また、78 ページの施策４に記載されている「環境問題等の解決に向けて、国内外の自治体や国際機関等と連携を図ります」という表現について確認したい。南砺市でデータセンター建設の話があるが、大規模なデータセンターが整備される場合、相当量の電力需要が新たに発生することが想定される。だいたい北陸電力１社分ぐらいの電力を増やさないといけないと情報を得ている。仮にその電力を火力発電で賄うことになれば、県全体の脱炭素計画にも大きな影響を与える可能性がある。

この問題は南砺市だけで対応できるものではなく、富山県全体、さらには石川県、福井県、中部圏及び関西圏を含む広域的な電力供給や脱炭素政策にも関わる可能性がある。県が中心となって検討すべき事項ではあるが、県内最大規模の自治体である富山市としても、無関係ではいられないのではないか。こうした広域的な電力需要や脱炭素への影響について、５年間の計画の中でどのように位置付けるのか、また、施策４の国内外の自治体等との連携の中に含まれる趣旨なのかを伺いたい。

環境部次長　　78 ページの施策４に記載している国内外の自治体等との連携については、これまでのインドネシアやチリとの取組など、国外との連携も念頭に置いたものである。国内については、南砺市は県内自治体であり、指摘のとおり、今後連携を密にする必要があると受け止めている。

現時点では、データセンター整備に伴う電力需要を直近の具体的課題として整理しているわけではないが、富山市の立場として、今後どのような対応が可能か検討する必要があるものと認識した。指摘を踏まえ、広域的な電力需要や脱炭素への影響について、今後の検討課題として受け止めたい。

委員　　データセンターの整備については、立地が進む一方で、電力使用量の増加等を理由に反対意見が生じる可能性もあると考える。また、再生可能エネルギーの導入に関連して、太陽光発電パネルのリサイクルも重要な課題である。太陽光発電設備は一定の耐用年数があるため、設置から

約 20 年から 30 年程度が経過した後の処分やリサイクルについて、今後検討が必要になるのではないか。

環境部次長　　指摘のとおり、太陽光発電パネルの処分やリサイクルについては、今後大きな課題になると認識している。耐用年数については、一般的に約 20 年程度と考えられるが、詳細は確認が必要である。大量に設置された太陽光発電パネルをどのように処分していくかについては、国において制度的な検討が進められているものと認識している。市としても、国の方針を踏まえながら、必要な対応を検討していく必要がある。

委員　　77 ページの政策３「循環型社会の形成」における施策 3「環境学習の充実」について、富山市においても、小水力発電について、小中学生を含む多くの子どもたちに知ってもらう機会を設けることが重要である。次世代を担う子どもたちが、地域の再生可能エネルギーや循環型社会に関する取組を学び、自ら考えることができる仕組みを育てていくことが望ましい。環境学習の充実に関する記載について、今後も取組を進めていただきたい。

委員　　77 ページの政策３の施策１について、同施策では、ごみの発生抑制に取り組む旨が記載されているが、「ごみを出さない」と言い切る表現は、現実的にはやや強い印象を与える可能性がある。「ごみをできるだけ出さない」など、実態に即した表現にすることも考えられるため、文言について検討していただきたい。

環境部会長　　完全にごみを出さないという表現は、現実的には難しい面があるため、表現について検討いただきたい。

委員　　78 ページの施策２「省エネルギーの推進」における ZEH 化について、住宅の ZEH 化では、太陽光発電設備の設置が必要となる場合が多いが、地震等の災害が発生した際には、太陽光発電パネルが災害廃棄物として処理上の課題になると聞いている。災害が発生しないことが最も望ましいが、発生した場合の処理やリサイクルについても、国の方針を踏まえながら検討する必要がある。また、メガソーラーについては、富山市の里山地域に設置する場合、景観面から批判的な意見が出る可能性もあるため、設置場所や周辺環境への影響にも配慮していただきたい。

環境部次長　　指摘のとおり、太陽光発電パネルの処分やリサイクルについては、今後、国において方針が示されるものと考えている。市としても、その方針を踏まえながら対応を検討する必要がある。

委員　　先ほどに関連して、78 ページの施策１及び施策２について確認したい。富山市には、環境省が公開している区域施策編及び事務事業編の計画があると認識しているが、本計画の内容はそれらと連動しているとい

う理解でよいか。太陽光発電の設置状況等についても、当該計画の中で一定程度詳細に整理されているのではないかと考えるが、事務局の認識を伺いたい。

環境部次長　　当該計画との連動状況や太陽光発電の設置状況に関する詳細については、現時点で十分に把握できていないため、確認の上、次回回答したい。

委員　　76 ページの施策２「空き家・空き地対策の推進」について、同施策では空き家の流通促進が記載されているが、現行制度上、空き家を放置することに一定のメリットが生じる場合があると考えられる。こうした状況を改善する視点も必要ではないか。他自治体では空き家税など、より踏み込んだ対策を進めている事例もある。富山市において直ちに同様の制度を導入するという趣旨ではないが、空き家を放置することによるメリットを抑制し、流通や適正管理を促す方向性を示す表現を検討してもよいのではないか。

（以上）