

9月定例会にあたり、自由民主党より一般質問を行います。

まず、富山駅周辺整備の現状について伺います。

富山駅は、明治41年に現在の位置に設置されてから100年余りが過ぎ、平成27年3月の北陸新幹線開業を機に新しい時代に入り、県都富山の玄関口として人・文化・情報が交流する場所やコンパクトな都市を支える公共交通ネットワークの拠点として生まれ変わろうとしています。

さらに令和元年度末には、路面電車南北接続という大きな到達点を迎えましたが、今も北口駅前広場や西口交通広場、都市計画道路富山駅南北線などの整備が続けられています。

西口交通広場と富山駅南北線に関しては、これまでも一部暫定利用されていましたが、現在は南北を見通せるところまで至っており、一日も早い開通が期待されています。

特に富山駅南北線の完成は、路面電車での南北接続に続き道路動線においても南北接続が実現することになり、南北一体的なまちづくりが一層進展すると考えます。

一方、アンダーパスなどによる制約で交通渋滞が発生している都市計画道路牛島蛭川線の拡幅平面化の整備は、県が主体となって工事が行われています。

拡幅平面化の整備が進めば駅周辺の南北往来が一段としやすくなり、富山駅周辺の活性化が図られ、県都富山の玄関口としての魅力が高まることが期待できます。

富山駅西口交通広場と富山駅南北線の工事の進捗状況と供用開始がいつ頃になるのか、お聞かせください。

また、牛島蛭川線の拡幅平面化工事の進捗状況と今後のスケジュールをお聞かせください。

富山駅周辺の広場整備に関しては、富山駅周辺整備協議会での「一般自家用車については、南北駅前広場内に乗降場や駐車場を配置せず、西口高架下空間を利用することを基本とする。」との基本方針に沿って計画されています。

現在、南口と北口の駅前広場は、バス・タクシーの公共交通に限定する一方で、一般車は市営富山駅北駐車場東側の北口仮広場と西口交通広場などを利用しています。

西口交通広場の完成後に一般車で富山駅へアクセスする場合は、どのようになるのかお聞かせください。

富山駅南北線と西口交通広場の完成による新たな道路動線と、牛島蛭川線の拡幅平面化工事の進捗によって富山駅へのアクセス方法は大きく変わります。

加えて富山駅は、多くの市民が利用する上に一般車での送迎も多いので、西口交通広場が完成した当初は混乱を招くことが予想されます。

富山駅南北線と西口交通広場の供用開始後の混乱を防ぐためには、市民に対して利用方法についての周知を確実に行う必要があると考えます。

市民に対して富山駅南北線及び西口交通広場の供用開始後の利用方法をどのように周知していくのかお聞かせください。

次に、富山駅周辺整備におけるユニバーサルデザインについて伺います。

本市は、少子高齢社会を見据え、車に依存した暮らしから車も公共交通も使う暮らしに変えながら健康寿命の延伸などによる将来負担の軽減を図ることを考え、コンパクトなま

ちづくりに取り組んでいます。

国土交通省は、高齢者や障がい者などの自立した日常生活及び社会生活を確保するために全国の鉄道駅におけるユニバーサルデザイン化を推進しており、これまでも富山駅周辺の整備においては、高齢者や障がい者なども安心して移動できるように整備を進めてきています。

一方で富山駅には、国内初事例である新幹線及び在来線の高架下に停留場を設け、路面電車が乗り入れているという最大の特徴があります。

富山に住んでいる方は、路面電車の軌道が駅構内にあるという状況を知っていますが、初めて富山を訪れた人や観光客にとっては、こうした認識がないため、何気なく軌道を往来する際に路面電車との近さに不安や危険を感じる場合があります。

ユニバーサルデザインとは、年齢や障害の有無、体格、性別などにかかわらず、多くの人が利用しやすくなるように環境を整える考え方で、多くの人々が安全安心に駅周辺を利用できるようにすることは、公共交通の利用促進にもつながります。

そのためにもユニバーサルデザインの観点は重要だと考えます。

富山駅周辺の整備においてユニバーサルデザインの観点からどのような点に考慮しているのかお聞かせください。

富山駅における身障者用乗降場は、現在西口交通広場に1台分が設置されており、身障者は、東西自由通路を通過して改札口まで移動しています。

また、西口交通広場工事の完成後には身障者用乗降場が2台分に増設されると伺っています。

西口交通広場から改札口まで移動することに関して健常者には認識されていませんが、身障者や高齢者は路面電車のレールを横断することに不安を抱いています。

なぜならレール上で足を滑らせて転倒することは、死に至らなくても骨折などの外傷を経て、最終的には生活機能の低下を引き起こし、場合によっては要介護状態に陥る危険があるからです。

さらに近年は、ユニバーサルデザインという考えの下、車椅子に乗ったまま移動できる福祉タクシーが増えてきています。

これらのことから移動に不便さを感じる身障者や高齢者に対する支援の重要性は、年々高まってきていると考えます。

金沢駅の東西駅前広場を始めとする全国の駅前広場には、駅前広場計画指針に基づいて身障者用乗降場及び福祉車両用乗降場を設けてあるところがありますが、富山駅の南口駅前広場には専用の乗降場が設置されていません。

本市にはコンパクトなまちづくりを通して、全ての人に対して持続可能な都市を目指す観点からも交通弱者にも優しい空間づくりが求められていると考えます。

富山駅南口・北口駅前広場における身障者用乗降場及び福祉タクシー用乗降場の設置についてどのように考えているのか見解をお聞かせください。

次に、超高齢社会に対応した支援について伺います。

本市の高齢化率は、令和2年9月末現在29.8%で、平成27年の国勢調査の高齢化率28.3%を上回る結果となっており、今後も高齢化傾向は高まっていき令和22年には33.6%になると見込まれています。

また、要介護認定者数は令和2年10月1日現在18,728人ですが、令和22年度は約21,000人に増加していくと見込んでいます。

加えて、核家族化など家族構成の変化により、高齢者の一人暮らしの世帯数は平成22年では約13,000人でしたが、令和7年には約20,000人、令和22年には約23,000人と大幅に増加する見込みとなっています。

これらの傾向は今後数十年にわたり続くと予想されるため、超高齢社会に対応した支援を求める声により一層高まってくると考えられます。

日々の生活において、様々な不安や悩みをかかえながらも住み慣れた地域で生涯暮らしたいと願う方も多いと思います。

要介護認定者を除く65歳以上の方を対象とした富山市高齢者保健福祉実態調査によれば、住み慣れた地域で安心して暮らしていくために必要な支援として「声かけや見守りサービス」が最も高く、「買い物代行や配達、移動販売」、「外出支援」、「除雪」、「ごみ出し」などが求められています。

また、介護サービスを受けながら地域で生活し続けるために必要な支援としては、「日常生活の介助」が最も求められています。

超高齢社会が進む時代において、住み慣れた地域で生活していくためにどのような支援が必要と考えているのかお聞かせください。

また、現状の行政サービスでは対応できない支援はどのようなものがあると考えているのかお聞かせください。

本市におけるごみ収集は、引っ越しなどの際の戸別有料収集を除いて、各世帯への直接収集は行わず、住民が各自でごみ集積場にごみを直接持つていくこととなっています。

しかし、高齢化が進行していくとこの体制を維持することは、難しくなっていくと考えます。

これまでに本市では、ごみ出し支援について対象世帯の自宅前までごみ収集することを想定した検討を行いました。実施には至らなかったと伺っています。

近年、急速な高齢化の進行に加え、高齢者単独世帯の増加や地域コミュニティ機能の低下などの影響もあって、食事や移動、買い物など生活の基本的な機能において、これまで家族や地域で解決できた課題が行政ニーズへと変わってきています。

そうした中、新庄校区では社会福祉協議会と長寿会、自治振興会が主体となって令和元年10月から買物が困難な高齢者及び外出に支障のある方を対象とした買い物支援ボランティアを実施しています。

これに加え、「新庄くらし応援団」を立ち上げ、中学生にも地域の一員として参加してもらいながらごみ出しが困難な高齢者などを対象としたごみ出し支援を行う計画を進めています。

このように地域が抱える課題や問題に対して、地域自らで考え、主体的に解決するために取り組んでいく活動は、大変素晴らしいことだと思います。

人口減少や超高齢社会が進行する時代において、地域が抱える課題や問題は多様化し、先例のないものも多くなり、行政に求められる需要は増えてきていますが、行政が何でも対応できる時代は終わりを迎えつつあります。

また、多様化する地域課題や問題に対する地域での取り組みに対して、個別の担当部局が

それぞれ対応するのには限界があり、組織の垣根を越えた連携を図りながら組織全体で対応することが求められています。

そうした時代にあって、超高齢社会を迎えても住み慣れた地域での自立と社会参加の促進を図っていくためには、自らの地域課題や問題に向き合い、その解決に向けて取り組んでいる意欲ある地域に対して支援することが求められると考えます。

さらに、こうした地域活動を市域全体に拡げていくことは、住みよい社会づくりに向けて大切だと考えます。

超高齢社会を見据え、本市として自らの地域課題に向き合い、その解決に向け取り組んでいる意欲ある地域に対し、特に支援していくべきと考えますが見解をお聞かせください。

また、そうした取組みを市域全体に展開していくべきと考えますが見解をお聞かせください。

環境省は、全国の地方自治体の高齢者を対象としたごみ出し支援制度の実態調査と分析を基に、今後ごみ出し支援を行おうとする自治体に対して、どのようなことに留意して制度設計を行い、持続的に運用していくべきかの参考となるように「高齢者のごみ出し支援制度導入の手引き」を令和3年3月に発行しました。

支援制度の導入事例集によれば、家庭ごみの有料化を導入する過程で、市民から家庭ごみの有料化に伴う手数料収入の使い道に関してごみ出し困難世帯への支援を要望され、導入が進められたと書いてあります。

また、本年3月定例会での家庭ごみの有料化の導入に関する代表質問において「これまで各種分別回収体制の整備や資源物の排出機会の拡大、機会を捉えた啓発・周知等、減量化のための様々な施策に取り組んでいるものの、ごみの減量は十分に進んでいない状況にあり、ごみの減量化に大きな効果が期待できる家庭ごみの有料化の導入について、今後検討していく必要があるものと考えている。」と答弁されています。

ごみ出し支援は、単なる収集業務だけではなく高齢者の生活の質向上にもつながるので、家庭ごみの有料化の導入と合わせて検討していくべきと考えます。

家庭ごみの有料化の導入に合わせてごみ出し支援制度を導入すべきと考えますが見解をお聞かせください。

次に、富山市公設地方卸売市場再整備事業について伺います。

富山市公設地方卸売市場は、昭和48年3月に中央卸売市場として開設し、平成23年4月に流通実態に即した柔軟な取引が行えるように地方卸売市場に転換し、現在まで生鮮食品の安定供給を行っています。

しかし、青果・水産物の取扱量の減少や耐震基準の観点から将来にわたって市民に安全安心な食を安定的に供給するために、老朽化の著しい卸売市場をコンパクトな市場として再整備を行い、施設規模縮小により生じた土地の有効活用を図ることになりました。

令和3年3月末に「新とやまいちば創生プロジェクトチーム」が優先交渉権者に決定し、再整備事業が始まっています。

事業提案では、令和4年12月に青果棟や関連店舗・事務所棟、令和6年7月に水産棟、令和8年2月に民間施設が随時竣工していく予定になっています。

この再整備事業は、市場内事業者が営業を続けながら新しい施設の建設と既存施設の解体をしながら再整備を進めていかなければならず、計画的かつ段階的に整備を進めていか

ないと開業に向けたスケジュールに大きな影響がでる恐れがあります。

また、市場内事業者の中には施設使用料などについて不安を抱いている方もおられると伺っています。

この再整備事業を円滑に進めるためにも新とやまいちば創生プロジェクトチームと本市、市場内事業者が十分に協議しながら進めていく必要があると考えます。

富山市公設地方卸売市場再整備事業の進捗状況と今後のスケジュール、及びどのような点に配慮して事業を進めていくのかお聞かせください。

また、再整備事業を円滑に進めるためにも新とやまいちば創生プロジェクトチームと本市、市場内事業者が十分に協議しながら取組んでいくべきと考えますが、見解をお聞かせください。

以上で、質問を終わります。

(5, 313文字)