



令和7年12月定例会 議会傍聴ダイジェスト

令和7年12月8日(月) 13時10分～(予定)

持ち時間45分 一問一答方式ケーブルテレビ生放送&インターネット

インフルエンザが猛威をふるっています。質問日時が変更になる可能性があります。

富山市12月補正予算

(単位:千円)

	補正前	補正額	補正後
一般会計	202,349,737	2,628,910	204,978,647
特別会計	147,763,667	3,205,944	150,969,611
企業会計	47,020,812	226,502	47,247,314
合 計	397,134,216	6,061,356	403,195,572

富山市議会12月定例会が開会しました。今回の補正予算に含まれていませんが、アーバンプレイスの3、4階を使う「とやまぐすりミュージアム」開設の予算で、債務負担行為(将来にわたる支出を約束するもの)として32億円もの金額が提示されました。これは、本補正予算総額の26億円をはるかに上回る金額です。本議会では発表する方針を議決するもので、実際の予算執行は、来年7月以降となる予定ですが、大きすぎる予算にも関わらず、詳しくは現時点であまりわからないので、しっくりこないと感じています。

また、富山地方鉄道の軌道維持の話題が、世間を賑わせていますが、富山県、富山市、立山町他関係市町村は再構築事業に進む模様です。議論は3つの分科会で議論されていますが、富山市に最も影響の大きい、不二越・上滝線の再構築だけで総額20億円を超えるとのこと、全ての路線を合わせれば一体いくら必要になるのか現時点で見当もつきません。今後、分科会

は法定協議会に移行することに上回る金額です。本議会では発表する方針を議決するもので、実際の予算執行は、来年7月以降となる予定ですが、大きすぎる予算にも関わらず、詳しくは現時点であまりわからないので、しっくりこないと感じています。

12月定例会開会

出費拡大の懸念



20番 江西 照康

市議会党派自民党 幹事長
建設委員会委員
議会運営委員会副委員長
政活費のあり方検討会委員
各派代表者会議委員
富山市都市計画審議会委員

発行 富山市打出828 江西 照康

YouTube議会傍聴ダイジェスト

YouTube議会傍聴ダイジェスト
今回は経験を生かし品質を上げるぞ!と思い、パソコンの前に座ると・まずいっ!ソフトの使い方を忘れていました。
よろしければ是非ご覧いただくとともにチャンネル登録をお願いいたします。



江西照康

となると思われますが、この協議会での決定は、なかなか覆すわけにはいかないでしょう。
だからこそ、良い話だけで済まらず、現実の問題として、バランスは大丈夫なのか。本議会でもしっかり確認、そして問題の提起をしていきたいと思っています。
詳しくは裏面に記載します。

本傍聴ダイジェストは、私の質問をご覧いただく際の補助資料として、平成29年12月議会より作成しているもので、本号で、通算29号目の発行となります。
本紙は、今まで一部配布、郵送などしておりましたが、現在原則私のホームページにおいての公表とさせていただきます。
私が質問の際に、どういう考えで質問をするのか、何を目標しているのか、本資料を参考にご覧いただけますと幸いです。

議会質問は、インターネットで、数日後録画がアップされます。バーコードをスマホで読み取っていただくとご覧いただけます。
尚、本紙作成および配布に当たり、第1号より、政務活動費は一切使用しておりません



① 持続可能な公共交通への対応について

富山地方鉄道の不採算路線の維持が課題になっている。そして地鉄は、いよいよ行政の支援がなければ廃線も持たないとの姿勢を鮮明にした。

今後の路線維持については、本線と立山線のほか、不二越・上滝線の支援策を協議する分科会が設置され、県、関係市町村、地鉄による協議が続けていたものの、打開策に進展が見られないことから、地鉄側がしびれを切らしたものだと思われる。

この支援については、鉄道事業再構築事業として国土交通省の認定を受けることができれば、その半額を国が負担してくれる。ただ、その認定のためには、●経営を移管（第3セクター等）、●上下分離（施設は行政が所有）●みなし上下分離（施設等の資金負担を行政が行う）のいずれかを選択しなければならぬ。そしてこれらの選択肢は

いずれも、行政が事業のオーナーとして当事者となり、今までのように民間企業の支援では済まされなくなる。今まで地鉄に浴びせられていた努力不足などの非難の音が、行政機関に向けられることになるから、県や関係市町村は将来の負担を考え、足並みを揃えることに難儀しているのである。

さて、唐突に廃線の話が出てきたと思われる方もいるが、私の居住する和合地区では、昭和55年、射水線が廃線している。この廃線に至る歴史を振り返ると、当時の沿線住民の廃線阻止に向けた凄まじい取り組みが当時の新聞記事から見て取れる。記事の数も多く、廃線に至る理由や、それを阻止しようとした活動内容を考えると、現在の貧弱で乏しい代替バス路線に憤りすら感じる。

とっている。とらずともわかるアンケート結果を根拠に、住民のニーズととらえているが、本当のニーズは、乗客数が表している。ちなみに、関連鉄道の年間乗客数は左図の通りである。

高岡から富山を結ぶ射水線は富山新港建設により分断され年間乗客数は半減したものの…

	年間乗客数	営業キロ数
不二越・上滝線	899千人	15.7
立山線	418千人	24.2
JR高山本線	1,174千人	36.6
廃線時の射水線	1,540千人	14.4

ピークの3分の1となった廃線時の射水線をはるかに下回っている路線の維持に意味があるのか？ここ2年の間に、全体で22%のバスが減便、廃止となっている。公共交通の問題は、莫大な資金投入が必要となる地鉄路線の話だけではない。

費用対効果をどう考えるのか。市長の見解を問いたい。

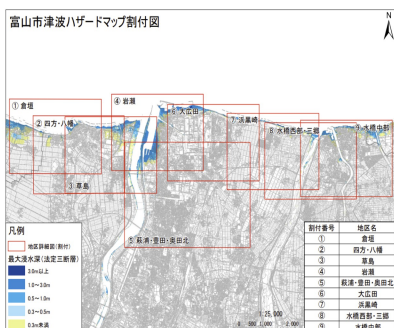
② 地震、洪水など自然災害への対応について

私たちの地域にあまり縁がないと思われていた自然災害は、未曾有の脅威となりつつある。

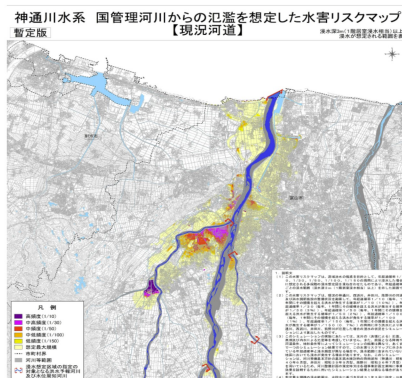
とはいえ、文字通り未曾有のことであるから、怖いイメージが先行し、漠然とした不安に支配されている人も多い。

例えば、地震による津波の被害である。左図は、富山市の津波ハザードマップである。この地図の色付きの部分が、考えうる最悪の条件が重なった場合、津波が到達する恐れのあるところである。

津波の恐れがある場合は、色塗りのないところに避難することが求められるが、避難場所と



着色のないところは、現在のハザードマップでは津波の恐れがないと判断されている



30年に1度の洪水が発生した際、3mの洪水被害を受ける避難所小学校は複数ある。

なる小中学校はそのグラウンドでその条件を十分満たしている。

ところが、多くの市民や議員までもが、津波の避難場所として、学校の上層階への避難の必要性を主張するので、4つの小学校では、揺れを感じた後、自動解錠するキーボックスを取り付けた。



避難想定を度外視しているため、地震後、校舎外へ避難することを想定している学校とは、逆の流れである。

一方、線状降水帯などの発生は、河川洪水のリスクを高めている。左図は3m以上の洪水の恐れのある確立を色塗りしているものである。濃い紫は10年に1度、薄い紫は30年に1度であるから、大変高い確率である。本来このリスクへの対応を高めるべきであり、津波へのヒステリックな反応は鎮めるべきである。

紙面の都合で、書ききれないが、集落の耐震化の遅れは施策から取り残されている。それぞれ、防災の観点から当局の見解を問いたい。