

委員会視察報告書

委員会名	総務常任委員会
視察地	富山県富山市
調査項目	スマートシティ推進事業について 1 富山市スマートシティ推進ビジョンについて 2 富山市スマートシティ推進プラットフォームについて 3 官民データの利活用について 4 市民・民間事業者との共創・連携について 5 センサーネットワーク利活用事業について
調査目的	D Xの先進導入事例を調査研究するため
日時	令和8（2026）年7月15日（水） 午前10時～11時30分
場所	富山市役所
調査概要	富山市スマートシティ推進事業について 富山市の概要について ■人口約40万人（富山県全体の約4割） ■面積は約1,200㎡（富山県全体の約3割） ■水深1,000m（富山湾）から2,986m（水晶岳）までの多様な地形 ■令和8年度一般会計予算額 約1,998億円 ニューヨークタイムズ紙 「2025年に行くべき場所52か所」のうちの一つに選ばれたまちである。 1 富山市スマートシティ推進ビジョンについて 富山市スマートシティ推進事業はそこに至るまで、まず構造的課題として少子高齢化が挙げられ、特に厳しいのが、富山市の人口自体が20年後には10%減になることと、人口動体的に厳しいのが、支えるべき老年人口が3%増にもかかわらず、それを支える生産年齢人口が15%減になり、これは非常に厳しく、例えば市道の延長距離の方は20年間で約6%増になっていて 市のインフラコストも増大していっ

ており、また、富山市は非常に川が多く、市内には約2,300の橋梁があり、今後20年間で橋梁の修繕が40%増えるという状況が見込まれ、維持管理コストも非常にかかるだろうと・・・マンパワーが減少するにもかかわらず維持管理コストだけが増大していくという非常に厳しい状況になっていくことが見込まれ、このままであれば持続可能な社会が維持できなくなっていくため、都市の形を大胆に変えていく必要があったため、富山市はまずスマートシティ推進の前にコンパクトシティ政策というものに取り組む必要があった。

そのための施策としてまちづくりの3本柱として

(1) 公共交通の活性化

LR Tネットワークの形成により、過度に車に依存したライフスタイルを見直し、歩いて暮らせるまちを実現

(2) 公共交通沿線地区への居住誘導

都心地区・公共交通沿線地区での住宅供給や新築購入を支援

建設事業者向けの支援の例として

- 共同住宅の建設費への補助（50万円／戸）
- 宅地整備への補助（50万円／戸）

市民向けの支援の例として

- 戸建て住宅又は共同住宅の購入費等への補助（50万円／戸）
- 都心地区への転居による家賃補助（1万円／月（3年間））

(3) 中心市街地の活性化

西町総曲輪周辺の活性化としてまちなかの魅力の低下を利便性と質の高い都市空間を整備し、魅力的なコンテンツを提供し固定資産税額の増収等の効果が得られた。

○コンパクトなまちづくりの成果

このように前記3本の柱によってコンパクトなまちづくりの成果が上がり、富山市では都心地区において平成20年から転入超過を維持し続けており、公共交通沿線居住推進地区の社会増減においても平成24年の転入超過以降、転入超過の傾向にあり、このことは富山市の施策として素晴らしい成果と受け止めている。

このようにコンパクトシティ戦略によりうまくいっているような状況から、社会構造の変化やICTによる産業構造の変化、マンパワーの恒常的な不足など、新たな社会問題が出てきたことによりスマートシティの推進をせざるを得なくなってきた。

○富山版スマートシティとして

- ・コンパクトシティ（フィジカル空間）＋スマートシティ（デジタル空間）政策として

デジタル技術・データの利活用

→コンパクトシティ政策の深化

市民・地域の課題を解決

→市民生活の質・利便性の向上

市民ニーズに即した官民サービスの創出

→地域特性に応じた市内全域の均衡ある発展

- ・富山市スマートシティ推進ビジョンは富山市がスマートシティを推進するに当たり、産学官民の関係者が10年後の富山市の「ありたい姿」を共有し、連携して取り組むための指針として令和4年度に策定された。

・基本理念として

(1) コンパクト&スマート

コンパクトシティ政策をスマートシティ政策で補完、融合

(2) 市民（利用者）中心主義

サービス供給者（行政・企業等）の目線ではなく利用者（市民）の目線

(3) ビジョン・課題フォーカス

技術・データは手段であり、目的（ビジョン、解決すべき課題）が重要

○ロードマップとして

- ・サービス設計・創出として官民連携プラットフォームの構築と事業創造

→サービスの全市展開、サービスの横展開

- ・データ管理・データ連携として産学官民のデータ相互利活用の促進

	→まちの見える化の実現、EBPMの実現、エコシステム形成 ・人材育成・情報弱者支援市民参加としてデジタル理解の向上、市民参加の促進 →市民のデジタル理解向上、高度デジタル人材の輩出、市民共創の実現 2 富山市スマートシティ推進プラットフォームについて 富山市スマートシティ推進プラットフォーム (SCRUM-T) (1) 設立の目的 ・ビジョンの共有 ・ネットワーキング・共創の推進 ・スマートシティ事業提案の促進 共創会員数25、スタートアップ会員128、一般会員148、計301の企業や団体からなる。 (2) SCRUM-Tの機能 ・総会（交流会） 交流会での自社の取組やスマートシティ事業の進捗状況をピッチやブース等でPRする機会を提供 ・会員専用Slack 会員専用Slackでの交流、市からのスマートシティ関連情報を提供 ・マッチング 会員同士のマッチング機会の提供 ・サービス創出のための機能として ①機会の特定 ②コンセプトの創造 ③コンセプトの検証 ④ソリューションの開発 ⑤ソリューションの導入 以上を富山市版リビングラボとして試作（機能・形態・文脈）し、それに対するフィードバック収集、改善サイクルを複数回実施し、商用レベルでの事業の成立を目指す。
--	--

3 官民データの利活用について

○リビングラボ

富山市版リビングラボは企業が取り組みやすいようスケッチラボのプロジェクトとして簡易プログラム化。市の協力を得て市民ニーズを把握。

市民ニーズを把握するための機能としてリビングラボ研修等も行なっている。

官民のデータ連携としてNTTドコモビジネス北陸支社とともにスマートグラスの普及促進、新たなユースケース検討の場としてアイデア創出のワークショップを開催。

また、NTT西日本富山支店と、転出の著しい18歳～34歳の女性が、なぜ市外（県外）に転出したのか、なぜ富山に戻ってきたのかなどのヒアリングを行い、官民データの利活用とデータ取得を行なっている。

4 市民・民間事業者との共創・連携について

○プロジェクト創出

(PoC/Proof of Concept)

市民目線の困りごと・地域課題を解決するような、新たなビジネスモデルやアプリケーションの実証事業を支援している。

(1) 事業概要

ア 補助対象事業者 SCRUM-T会員企業・団体

イ 補助率 3/4

ウ 補助限度額 5,000千円

(2) 対象経費

ア 事業実施に要する従業員の賃金

イ 事業実施に要する旅費及び通信運搬費

ウ 開発経費

(3) 採択事業者（例）

ア ジオ・マーク株式会社

リアルタイムの運行情報にも対応したスマホ用の公共交通デジタルマップを構築するもの。

イ 株式会社ビースポーク

技能継承を目的に熟練作業員の作業録画などから、AIを活用して作業学習用動画とオンラインマニュアルを多言語化で作成。また、作成したデータを元にAIが相談役となるAIメンター機能についても構築するもの。

ウ ヤマト運輸株式会社富山主管支店

富山市内の生産者と消費者を直接つなぐプラットフォームを構築し、地元の生産者から消費者が安心して商品を購入できるサービスの提供を目指すなど、官民で地域課題を解決するようなプロジェクトを創出している。

5 センサーネットワーク利活用事業について

I o Tセンサーによるマンパワー不足解消を目的としたもの。社会インフラ管理のために人が点検しているものをI o Tセンサーへ転換。雨量や河川水位など、安全安心を守るための防災力強化にもI o Tセンサーを積極的に導入。I o Tセンサーによるリアルタイム情報で、より良い市民サービスにつながるものがあれば積極的に導入している。

○導入事例として

- (1) 洪水対策のための雨量計、水位計
- (2) 雪害対策のための除雪車管理、消雪装置遠隔監視
- (3) 難検針地域への水道スマートメーター
- (4) 農業用水管理
- (5) 公民館などのスマートロックや町内会への電子回覧板
導入支援

救急搬送における画像やデータを救急病院とやり取りし、搬送先を決めるなど自治体D Xに非常に先進的な取組をしている。

さらに、T o y a m a S m a r t C i t y S q u a r eとして市役所窓口の混雑情報や河川の水位情報、道路工事・通行制限情報、消防車両出動情報など、市が保有するデータを一元化、可視化して提供するサービスを行なっている。

また、民間事業者とも民間事業者向け実証実験公募を行っている。

視察の様子	 富山市役所 第2委員会室  富山市役所 議会本会議場
質 疑 応 答	質問1 市政運営においてあらゆる部門でD X化が進んでいるが、各部各課でD Xを推進していく中で、スマートシティ推進課が中心となって進めているのか。また、どのように進めているのか。 回答 S C R U M - Tの総会の場所には必ず各部長には出席してもらっており、各部に関連するサービス提供の在り方の必要性が各部に伝わるようになっている。 事業提案においてはスマートシティ推進課の職員だけでなく、各課の職員も同席してもらい、聞いてもらう。 質問2 国の事業はどの程度活用しているのか。また、どの程度国の事業と絡みがあるのか。 回答 積極的に国の補助金は活用している。 富山市が責任を取れるものに対しては国の補助金を積極的に使っている。種まき段階で今後どうなるか分からないものには市単独で補助金を出している。 質問3 市民サービスの中で電子回覧板について、イニシャルコストと使用料はどれくらいか。

	回答 イニシャルコストは1組織当たり6万円位程度。使用料は年額1,200円程度。 質問4 イニシャルコストの財源は。 回答 モデル事業であってもそうでなくとも、富山市で持つ使用料はモデル事業の場合のみ3年間だけ。
委員会所感	【近藤由香里】 富山市では、コンパクトシティの取組を基盤としながら、将来を見据えてスマートシティへと発展させ、市民協働や官民連携の取組を、行政・市民・企業が共に価値を創り出す「共創」へと進化させている。DXを市民生活の利便性向上だけでなく、道路や上下水道などのインフラの予防保全、防災・災害対応における現場状況の把握などにも積極的に活用し、安全・安心なまちづくりに生かしている点が特徴的である。また、行政が保有するデータを活用し、効率的で質の高い行政サービスの提供を目指すなど、DXを都市経営そのものの高度化へ結び付けている姿勢が印象的であった。さらに、取組の成果を継続的に検証し、PDCAサイクルを機能させながら施策の改善につなげている点も大変参考になった。 人口や財政規模など、自治体の条件は柏崎市とは異なるものの、人口減少・少子高齢化社会においても市民福祉の向上と市民の安全・安心を確保するという基本理念は共通している。柏崎市においても、デジタル技術を活用した持続可能な都市経営の実現につなげられるよう、調査・研究を深めていきたい。 【星野幸彦】 富山市においては、早い時期（2002年頃）から「車に依存し、居住地密度が薄っぺらでは30年後に生き残れない」という問題意識からコンパクトシティ政策を推進し、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちが実現されている。このコンパクトシティ（フィジカル空間）政策とスマートシティ（デジタル空間）政策を補完・融合することによる効果（コンパクトシティの深化や市民生活の質・利便性の向上）を狙っている。スマートシティの推進においては、行政・市民・企業が色々な手法により新しい価値や利益を生み出している。まさに「なんでもやってみる」といった懐の深さを強く感じた。 柏崎においては、あまりにも政策の立て付けや財政規模が違

うため、すぐに同様事業とまではいかないが、こういった柔軟な発想こそが自治体課題の解決につながっていくと捉え、調査研究を深めていきたい。

【布施 学】

人生初の富山市を訪れて都会だなあというのがファーストインパクトであったが、視察先で説明を受けてその理由が分かった。

持続可能なまちづくりを目指すためにコンパクトシティ化し、郊外から車を使わないで済むエリアに居住地を移動させることに補助金を出し、まちなかに居住エリアを誘導していたためであったからだ。

それゆえに富山市は転入が増加し続けている。消滅可能性都市とは縁のない市であることに驚かされた。

そんな富山市でも諸課題はあり、マンパワーの不足や僻地のインフラ整備や維持管理修繕費などに対応するため、DXを積極的に推進していることがよく分かった。

地域課題とマンパワー不足を同時に解決するためのSCRUM－T制度であったり、IoTセンサーネットワーク事業であり、富山市の視察内容は柏崎市に全て導入してもいいのではないだろうかと考えるような視察内容であった。

【五位野和夫】

富山市は人口40万人の都市であるが、人口、生産年齢の減少、市道実延長と合わせ2040年には市内の建設50年以上の橋梁が40%も増加することから、持続可能なまちとするため、スマートシティ化が必要となったとの説明だった。

そのために富山市のコンパクトシティ施策の3本柱である、①公共交通の活性化、②公共交通沿線地域への居住推進、③中心市街地の活性化、に取り組んだ。

これらの取組において富山市は活気ある都市として、新潟にはない都市との印象を受けた。この背景はコンパクトシティ施策の3本柱の効果が人口の面でも産業の面でも表れているものと感じる。しかし、②公共交通沿線地域への居住推進については、周辺地域の住民サービス維持のための工夫がされてとのことであったが、公共交通沿線地域への居住推進とともに、周辺地域の住民サービスと利便性のバランスが求められると考える。周辺地域の住民に対しても、公共交通沿線地域と同様なサ

ービスと利便性の維持に努めることを脇に置いてはならないと考える。

センサーネットワーク・データ利活用事業については、I o Tセンサーの活用により、雨量や河川水位、土砂崩れの現場の状況など、安全安心を守るための防災強化にも積極的に取り組んでいる。リアルタイムの状況把握と職員の安全確保のためには大いに有効と考えるところであるが、必要な職員はむしろ増員し、I o Tセンサーの活用は単純な職員削減のために使うものであってはならない。

富山市センサーネットワークを無償提供する民間事業者向け実証実験公募は、その目的に注目した。事業の採択者へは補助金の交付はしない、簡略化した申請書や報告書も最低限にして、その代わりに失敗しても構わないので、センサーネットワークの活用を企業や大学に促すという姿勢は柏崎市にも必要ではないか。

【上森 茜】

富山市は、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基本方針としている。今回の視察では、社会インフラの維持管理におけるマンパワー不足を解消するためのI o Tセンサーの活用が特に印象に残った。従来、人が点検していた設備やインフラをI o Tセンサーへ転換することで、効率化と省力化を図っている。また、除雪車の位置情報をリアルタイムで公開しており、市民にとっても利便性の高い仕組みとなっている。さらに、電子回覧板の導入により、自治会運営の負担軽減にも取り組んでいた。紙の配布物が減少し、人件費よりも委託料の方がコスト面でメリットがあるとのことで、自治会の事務負担をいかに減らすかという視点が重視されていた。実際に紙媒体の回覧は大幅に減り、住民の負担軽減につながっているとの説明があった。これらの取組は、柏崎市においても参考となるものであり、社会インフラの維持管理や地域運営の効率化に向けて、DXの活用を更に進めていく必要性を感じた。

【春川敏浩】

富山市は、コンパクトシティの必要性を2002年頃の首長が問題意識を持ち、車がないと自由に移動ができないまちでは30年後には生き残れないとし、都市のかたちの大胆な改革が必要であるとして現在の公共交通体系が出来上がったとされて

いる。鉄道、路面電車に接続できるバスサービスは実に効果的である。公共交通沿線地区への住居誘導、中心市街地の活性化といった施策の3本柱がしっかりしていて、住宅団地の造成により集約化を図っている。コンパクトなまちづくりの成果を確認すると、都心地区では平成20年から転入超過を維持している。市内の電車の利用者数は平成19年度以降増加に転じていた。

【真貝維義】

富山市のスマートシティ推進について、戦略的な取組を伺った。特に市民協働型DXの在り方については実践的な施策を実施している。「SCRUM-T」をはじめとする官民連携プラットフォームの下、行政が抱える地域課題と民間企業のビジネス創出力を効果的にマッチングさせている。

また、市民サービスとして、LINE公式アカウントを通じてごみ収集から各種申請、クマ出没情報までを住民ニーズに合わせて配信している。当市も同様なサービスを行っているが、非常に合理的である。

また、地域コミュニティの希薄化対策として、初期導入費用の補助によりスマートフォン等を活用した「電子回覧板」の普及活動（結ネット）を支援している取組は時代の要求を感じた。

柏崎市としても、戦略的DXの推進やデジタル先端技術の導入が、市民の日常に溶け込む官民連携によるビジネスの創出やコミュニティ基盤のデジタル化に向けた施策を展開すべきである。