

一つ目の大項目 地域活動の活性化について

中項目1 ICTの利活用

私は6月定例会一般質問で、地域の自治組織役員担い手不足や、若者の町内会離れを課題提起し、地域でのICT利活用が今後の地域活動の活性化に向けて有効な手段であると提言しました。また、広重議員からも総代が抱える課題やIT活用を含めた支援についての質問があり、「担い手不足に負けない町内会の持続的な活動を新技術導入などにより支援する」とのご答弁もありました。

そこでお伺いします。ここでいう「新技術」とは、具体的にどのようなことを想定されているのかお聞かせください。

現時点で活用が想定される新技術の例示としては、地域内で共に暮らす外国人とのコミュニケーションへの翻訳アプリ活用、地域の小学生を対象とする見守りサービス導入に向けたGPS活用などが挙げられます。また、町内会役員同士の簡単な打ち合わせやスケジュール調整を行うアプリや、役員から町内会員への情報伝達を行うアプリなどを含め、担い手の負担軽減が図られていく未来を想定しています。

想定される新技術については理解しました。これらの技術を活用するためには、さまざまな課題があると思いますが、そこでお伺いします。

中項目2 取組状況と今後の課題

私の町内会で今年5月から試験的に始めたLINE公式アカウントは、電子回覧板やコミュニティツールとして活用しており、世帯登録率76%で徐々に浸透しつつあります。また、学区福祉委員会では、昨年の9月から約半年間かけてパソコンやweb会議システムZoomの操作を高齢者が習得し、各自宅からの接続によるweb会議を実現。このコロナ禍においても活動が停滞することなく進められています。

このように、地域でのICT利活用がこれからの持続的な活動にする上で重要な一つの手段だと考えていますが、デジタル情報端末の保有や操作習得などの課題、運用コストの負担など課題はさまざまです。こういった取組や課題について、本市の受け止めと今後の支援策があればお聞かせください。

ICT を有効活用した町内会運営は、将来的には回覧などによる配布物の電子化や、町内会役員同士の簡単な連絡や日程調整についても直接会うことなく済ませることができるなど、省力化が見込まれます。そのため、地域主体での自主的な ICT 導入に向けた取り組みは、大変ありがたいものと感じています。

そのうえで、町内会による LINE 公式アカウントをはじめとするコミュニケーションツールの運営負担に対する市の支援については、初期の導入経費や活用浸透策などの皆様のご意見をお聞きしながらご支援を検討してまいります。

また、地縁団体によるパソコンや Zoom の活用についても、まずはどのような活用の状況にあるか、より発展的に活用していくために必要なことは何かなどについて、直接ご意見をお伺いすることも必要と考えております。

いま、世の中のいたるところで各分野のトランスフォーメーションが起きており、デジタル技術についてもその一つですが、導入にあたり変化への対応力と体制整備が求められます。今後も地域と行政が一体となった取組で、新たな地域のプラットフォームが構築されることを願い、次の項目に移ります。

2つ目の大項目 カーボンニュートラルについて

2050 年カーボンニュートラル宣言等、地球温暖化対策を取り巻く状況が各国で大きく変化し、日本でも 2030 年までに 2013 年度比で温室効果ガス排出量 46% 削減を目指すことを表明しました。

そこで、以下中項目それぞれの観点から順次お伺いしていきます。

中項目 1 地球温暖化対策実行計画

本市は昨年 2 月にゼロカーボンシティを表明し、本市として地球温暖化対策の大きな課題に向けて取組んでいる、地球温暖化対策実行計画というものがありますが、先月の推進本部設置を踏まえ、現在の実行計画の見直しについて、本市の考えと、昨年度までの計画に対する進捗や寄せられた提案・意見などをお聞かせください。

平成 30 年に策定した現在の岡崎市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）は、当時の国の地球温暖化対策計画の目標である 2030 年における温室効果ガス排出量の削減目標の 2013 年度対比で 26% 減を上回る 28% 減としており、策定当時の基準では高い目標を設定いたしました。

しかし、国の次期地球温暖化対策計画において 2030 年における温室効果ガス削減目標が 2013 年度比で 46%に引き上げられる見通しであります。

本市が計画策定後、脱炭素を巡る社会情勢に急激な変化があり、その変化に対応するため、また、自動車関連産業はこの地域の基幹産業であります。EV・PHV・PHEV・FCV等の次世代自動車については、普及目標を掲げていないことから、現在の計画について、削減目標の修正や普及目標の設定等の大幅な見直しを行う必要があると考えております。

削減実績としましては、最新の数値である 2017 年度について、基準年度比 8.4%減と年 2%減のペースで推移しており、また施策面では地域電力会社の設立をしたところでもあります。2030 年における目標が引き上げられることもあり、今後施策の推進に向けて更なる努力が求められるところでもあります。

市民・事業者の方々からは、地球温暖化対策設備の設置や次世代自動車の購入に関する補助制度の更なる拡充や新たな補助制度の創設、太陽光・小水力・バイオマスなど再生可能エネルギーの積極的な導入、温室効果ガス吸収源対策としての森林整備の促進など、様々な御提案や御意見をいただいております。

今後の計画の見直しに当たっては、市民・事業者の方々からの声をお聞きしながら進めていきたいと考えております。

次に、市民・事業者の意見や意向を反映させることを目的として、平成 27 年度にアンケートによる行動・意識調査を実施しています。その中で、今後本市が取り組むべき施策でもっとも意見の多かった「公共施設等への自然エネルギーの導入・省エネ化」について、主だった取組をお聞かせください。

令和 2 年度末の市の公共施設における再生可能エネルギーの導入状況は、太陽光パネルの総出力が 566kW であり、豊田市の 1,186kW、豊橋市の 1,213kW に比べても少ない状況です。積極的な導入を図る計画にしたいと考えています。

国の方針としては 2050 年のカーボン・ニュートラルの実現に向け、国や地方公共団体等の公的機関が建築主となる住宅や建築物については、新築における太陽光発電設備の設置を標準化すること、既設の物件や公有地などにおいても可能な限り太陽光発電設備の設置を推進することなどが打ち出されています。

当然ながら費用の問題や、既設建物においては当初想定されていなかった耐荷重の問題もあるため慎重な検討が必要となります。「PPAモデル」のような民間事業者が自己負担で第三者の建物に太陽光発電設備を設置し、使用者が自家消費

した分の電気使用料を事業者に支払う仕組みの導入によるイニシャルコストの削減や、技術の進歩による設備の軽量化を見据えながら今後検討していきたいと考えています。また、法律の規制や景観等の問題もありますが、耕作放棄地への太陽光パネルの設置についても、地権者の方々などと話し合いをしながら、設置について研究してまいりたいと考えています。

2030 年度における削減見込量の設定に用いた削減シナリオでは、低排出係数の電力会社への移行促進と、再生可能エネルギー最大限の導入が一番ウエイトを占めています。現在の状況と今後の取組についてお聞かせください。

昨年 7 月から供給を開始した岡崎さくら電力では、現在、市の公共施設のうち契約電力が 50kw 以上の高圧電力及び特別高圧電力の受電設備を持つ施設に電気を供給しています。

岡崎さくら電力は市のクリーンセンターで廃棄物等を焼却した際に発生する熱を利用して発電した電気を扱っているため、1kWh の電力を作り出す際に排出する二酸化炭素の量を表す排出係数の数値は低いものとなっており、市公共施設の低炭素化に貢献していると言えます。

今後は低圧の電力契約を有する公共施設についても岡崎さくら電力への契約の切り替えを進めるとともに、岡崎さくら電力と市内の再エネ電源との新たな契約を進め、岡崎さくら電力を活用し、本市としては再エネ比率の向上と再生可能エネルギーの地産地消に努めたいと考えています。

ここまでのご答弁で地球温暖化対策実行計画について確認し、今後の計画見直しも含めた課題やこれまでの取組について理解しました。今後も国の動向を注視し、目標達成に向け着実に取組を進めていただくようお願いします。

ここからは、SDGs も踏まえ、環境・経済・社会の統合的向上が地球温暖化対策を推進する上でも重要となります、

中項目 2 グリーンリカバリーについてお伺いします。

2050 年カーボンニュートラルに伴う、日本経済の再生を主軸としたグリーン成長戦略が政府により発出されました。温暖化への対応を成長の機会と捉えるグ

リーンリカバリーの推進が、地域の魅力向上・創造につながることに加え、雇用創出など地方創生のチャンスと考えます。

このグリーンリカバリーについて、本市の考えをお聞かせください。

コロナによるロックダウンを行った地域では大気汚染が急激に改善されたとの報告があることから、コロナ後の経済復興は環境対策に貢献するものであるべきとするグリーンリカバリーの理念を盛り込んだ経済復興プランが、EU諸国を中心とした世界各国で発表されました。

また、昨年12月のグリーン成長戦略の発表によって産業・運輸・業務・家庭部門においては今後電化・水素化の今以上の推進が提唱され、今後日本においてもコロナ禍からの経済の再生を、二酸化炭素を排出しない脱炭素型の、持続可能性に配慮した社会への転換の契機としたい動きが主流となることが想定されます。

現在、企業においては、SBT（サイエンス・ベースド・ターゲッツ）と言われる、パリ協定の目標達成のために必要とされる水準に整合する温室効果ガス削減目標を設定し、それについて国際的な機関による認証の取得を目指す動きが広がっており、本市としても今後そうした環境対策に関心を持つ市内事業者を積極的に支援していく方策を検討したいと考えております。

各自治体におけるデジタル化の加速、CASEと呼ばれる新しい領域での技術革新や、MaaSと呼ばれる新しい形の移動統合サービスを通じたゼロカーボンシティ・スマートシティ化に向けた取組も、グリーンリカバリーの視点の一つと言えます。

そこで、2020年7月岡崎市は国土交通省からスマートシティ先行モデルプロジェクトに選定されて今年で2年目になります。では、来年度予定の取組についてお聞かせください。

スマートシティ先行モデルプロジェクトの対象地域である乙川リバーフロントエリアでは、エリア内における民間再開発と連動したウォークブルを補完するモビリティの実装を見据えています。ウォークブル補完モビリティとして実装しているサイクルシェア事業においては、今年度にデータを利活用した運営の最適化を図るとともに、これと併せてエリア内でのさらなるモビリティ導入にむけた検討を行ってまいります。

さらなるモビリティ導入について、各地ではすでにさまざまな実証実験が始まっていますが、本市ではどのようなものを想定されているのかお聞かせください。

乙川リバーフロントエリアはウォーカブルなエリアであり、歩いてまちを楽しむ人流が創出されることは、民間投資を惹きつけまちを育てることにつながります。そのため、サイクルシェアと同様にウォーカブルを補完する手軽なシェアリングモビリティである必要があります。具体的には、歩行領域 EV といった電動パーソナルモビリティを想定しています。今後、NHK 大河ドラマ「どうする家康」をきっかけとする観光需要の増大に対応して、導入のための実証実験の実施が叶うよう、検討を進めてまいります。

このエリアで進むマンション建設を伴う民間再開発では、住民がそれぞれの都合に合わせて多様なモビリティを選択・シェアリングできる未来、自動車の所有ではなく利用する MaaS への転換がスムーズに行われていく未来、EV をはじめとする低炭素なモビリティの普及でカーボンニュートラルが促進されていく未来を構想します。その結果、持続可能かつ先進的なまちづくりが、このエリアを起点として市全域に広がっていくことを期待しています。

シェアリングモビリティの導入、いいですね！私も大いに期待をしています。そこで、未来のモビリティについて、周知・啓発も必要と考えますが、本市の取組についてお聞かせください。

CASE・MaaS といった次世代モビリティは、カーボンニュートラルなどの環境課題だけでなく、高齢化社会への対応策などの社会課題、日本が今後その技術で世界へ打って出るための経済課題など、統合的な課題解決の手段になり得る点において SDGs とも親和性の高いものと考えております。そこで、8月6日に行われた「中学生フォーラム」においては、中学生が SDGs を通じて未来志向を学ぶ機会と併せて、次世代モビリティの展示・試乗を行いました。今後も、関連する様々なイベント等で MaaS に対する本市の積極的な姿勢とその有効性を周知・啓発していけるよう取り組みを進めてまいります。

ゼロカーボンシティ・スマートシティ化をさらに加速させるため、イノベーションに挑戦する企業の後押しをすることだけでなく、ノウハウや新たな視点・視野を自らが学ぶという観点から、近隣他市も行っているような、職員による民間

企業への研修や派遣等を積極的に行うことも有効な手段ではないでしょうか。この点について、本市の考えをお聞かせください。

ゼロカーボンシティ・スマートシティ化は公民連携が重要となってくる分野であり、共にスムーズな連携体制を構築していくためには、互いの考え方・思考や背景などを十分理解しておくことが不可欠です。

このため、日頃から民間事業者との対話を積極的に行っておりますが、加えて相互に研修や派遣を行い、互いの環境に身を置くことがその近道であると理解しております。

今年3月には公民共同でまちづくり研修を行いました。参加した民間事業者からは「まちづくりの背景や担い手の思いが理解でき、加えて民間同士の異業種交流ともなるため、今後もこのような機会があればぜひ参加したい」との声があり、市職員からも、「民間事業者の専門的な知見やノウハウを理解する大きなきっかけが得られる貴重な機会であった」といった前向きな意見が多く聞かれました。

こうした経験を踏まえると、近隣他市が既に行っている公民の人材交流についても、将来に向けての大きな成果が期待できることから、人事部局と調整しながら検討を進めてまいりたいと考えております。

中項目3 あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン

愛知県は自動車の人やモノの移動手段として、産業活動や日常生活に果たす役割はとて大きい地域でもあります。

愛知県は今年3月、EV・PHV・FCVの本格的な普及を目標とする、あいち自動車ゼロエミッション化加速プランを策定。他方、政府は2035年までの新車販売目標をEV・FCV・PHV・HVといわれる電動車に限ると発表しております。

本格的な電動車の普及目標に向け今後の取組が重要となりますが、そのためには充電インフラ整備も大きな課題と考えます。そこで、現在岡崎市内の充電設置状況をお聞かせください。また周辺中核市の状況も分かれば合わせてお聞かせください。

愛知県が取りまとめた令和2年末の県内市町村における急速充電設備及び普通充電設備の整備基数によれば、岡崎市は急速28、普通132の合計160基です。周辺中核市の状況としては、豊田市が急速21、普通178の合計199基、豊橋市が急速29、普通62の合計91基となっています。

充電設置状況を確認しました。では、今後、公共施設等への設置予定と商業施設など民間事業者との連携等についてお聞かせください。また3月代表質問、6月一般質問でもあった公用車への電動車切り替えについて進展があれば状況をお聞かせください。

現在、東公園等の施設所管課と設置に向けた協議を始めたところです。並行してインフラを扱う複数の業者と協議を行っているところです。充電設備の設置費用と事業の持続性を考慮し、設置事業者の負担にならない仕組みを考えていきたいと考えています。

公用車への電動車への切り替えにつきましては、イニシャルコストの削減につながるためリース車両の導入の可能性も視野に入れて検討を進めるとともに、メーカーから今後一般発売される車両の納期や価格について情報収集を行い、併せて更新を検討している部署等への情報提供を行っていききたいと考えています。

今後の充電インフラ整備や公用車の電動車切り替えなど、取組が着実に進められていることを確認しました。

あいち自動車ゼロエミッション化加速プランでは、2018年のEV・PHV・FCV新車販売割合1.4%を、2030年に30%に引き上げようと目標を掲げており、愛知県が行った普及に係る意識調査の結果では、従来車ユーザーがEV・PHV・FCVの購入を検討しない理由に、「関心がない」との回答が多く挙がっています。ユーザーに関心を持っていただける取組として、例えばですが他県で行っているような電気自動車あるいは電動車認定カードのようなものを配布して、所持していれば駐車場の使用料金が割引されるというのも、ユーザーからみれば一つの魅力ではないでしょうか。本市の今後の取組をお聞かせください。

EV・PHV・FCVの普及は、自動車からのゼロエミッションにつながるだけでなく、自動運転等CASEの進展に伴う新たな技術と組み合わせることで、将来的に、生活サービスや街づくり、エネルギー等の領域も含めて、環境負荷の少ない持続可能なモビリティ社会構築への大きな推進力となりうると考えております。また、静粛性、加速性能、ランニングコストの低さ、非常時の外部給電機能等から、EV・PHV・FCVは環境性能を抜きにしても非常に魅力的な次世代のモビリティであると考えられます。

コロナ禍の下で現状では難しい点もありますが、展示会やイベント等における車両の展示や試乗会の実施、事業者向けの先進的な導入事例の見学ツアーの開催

や研修会の実施による事業者の積極的な取組の促進、小・中学生や工業高校生等を対象にした EV・PHV・FCV に関する体験授業の実施、リーフレットなどの啓発資材を作成し、配布に努めること等を今後普及に向けた取組として、御提案いただいた電動車認定カードのようなユーザーにとってインセンティブとなる仕組みの導入を含めて検討していきたいと考えております。

最後になりますが、今後も力強い行政のリーダーシップと公民連携、そして市民一人ひとりの意識変革のもと、カーボンニュートラルが実現し、「一歩先の暮らしで三河を拓く岡崎市」となることを願います。