

視 察 報 告 書

報告者氏名： 青木 秀介

委員会名： 都市整備常任委員会

会 派 名： 自由民主党

期 間： 令和 4年 11月 8日（火）～ 11月 10日（木）

視察都市等及び視察項目：

豊田市 ・ ビックデータ×AIで劣化・破損を予測し、社会課題の解決を図る水道インフラの老朽化対策について

西宮市 ・ 公共サイン適正化について

福岡市 ・ 博多港を通じたポートセールスの取組について

所感等

（豊田市）

豊田市は、平成 17 年度に市町村合併により新たに市域が拡大され、水道台帳も未完全かつ、当時の担当者の記憶に頼るところであったので、早期に是正する必要に迫られていたそうです。従来の方法で調査をすると、莫大なコストを必要とすることから、令和2年8月に全国で初めて衛星画像の解析による水道管の漏水調査を試みたそうです。この調査では、断水、濁り等、市民生活へ影響を及ぼす大きな要因となる水道管の漏水を未然に防ぐため、衛星画像から水道水の反射特性をAIで解析することで、調査範囲（漏水可能性区域）を絞った効率的な漏水調査が実施できるそうです。この調査結果をもとに職員が現地で漏水音を確認する路面音調調査を令和2年9月から令和3年4月にかけて実施したところ、259箇所を漏水を発見できたそうです。ただ、調査の正確度は都市部では45%、山間部で15%と満足のところではなかったようですが、コスト面では従来の6分の1に抑えられたそうです。

本市において水道事業は、江戸時代末期にさかのぼり明治政府を経て、軍都横須賀の発展とともに拡張をしてきました。現時点では、半原水系の停止、施設や敷設管の老朽化等、また、有収水量の低下など諸問題が山積しております。本市特有の地理的要因や人口減少など水道事業に対して厳しい状況下にあつて、抜本的な改善が求められるところです。



(西宮市)

西宮市においても、様々な公共サインが設置されております。公共施設や観光施設等への案内誘導や歴史・環境的特徴を記した説明サイン、条例による規制を知らせるサイン、注意喚起・マナー・道徳の啓発サインなど、様々なサインが存在していますが、所管が多部署にわたるため、表示内容やデザイン、配置に一貫性や統一性がなく、特に立て看板は、長年様々な場所で苦情や要望を受けるたびに設置してきた結果、無秩序に配置され、さらに管理が不十分で老朽化したものが現場に放置されることで、周辺的美観を乱す要因となっていました。また、市民や来訪者など利用者側から見てわかりづらいものや表示内容の意図が不明なものが、多数掲出されてきました。以上のことから、乱立した看板や老朽化した看板等が周辺的美観を乱している都市景観上の課題と、サインの利用者へ内容が適切に伝わっていないという情報伝達上の課題があげられたそうです。これらの課題を解決するため、配置やデザイン統一の考え方(形状、素材、色彩等)、表示面の基本ルール(ピクトグラム、文字サイズ等)、維持管理の考え方を定めることで、わかりやすく効果的なサインの配置を行い、併せて景観の向上を図ることを目指したそうです。そこで、平成30年より公共サインデザインについてマニュアル化する取組が始まったそうです。今後、市が表示・設置する公共サインは本マニュアルに適合しなければならないものとし、また国・県等、市内で公共サインを表示・設置する者に対しては、本マニュアルに適合させるようお願いをしているそうです。



ただ、無計画に乱立した看板によって景観の阻害や安全、効果的な情報発信の不足が問題視されてきました。そこで、公共サインの設置ルールとしては、①情報をわかりやすく伝える。②景観と機能の調和。③必要性や効果の検討。などを策定して、順次変更に取り組んでおり、現在も進行中とのこと。本市では、平成14年に「横須賀市サインデザインマニュアル」を作成していますが、その時代に合わせ随時改訂をしています。

(福岡市)

博多港は、遣唐使の時代から我が国と大陸の交流窓口としての役割を果たしてきました。博多港の近代化は、昭和30年代後半からの高度経済成長とあわせて進み、昭和37年から平成22年の約50年間で港湾区域は約3倍に拡大してきたそうです。我が国は、食料の約6割、エネルギーの約9割を、海外からの輸入に頼っており、海外との輸出入貨物の99.7%は船によるものです。港は我が国と海外を繋ぎ、安全かつ円滑な輸送を実現する社会インフラとして、国民生活や経済活動を支えています。博多港は、九州の輸出入コンテナ貨物の約半分を取り扱っており、国際乗降客数が、平成5年の博多港国際ターミナルの整備以降連続して日本一である、九州・西日本の地域を代表する港として、背後圏の市民生活や経済活動を支えています。そして、博多港長期構想において不透明な国際経済情勢や東日本大震災を契機とした安全・安心に対する意識の変化など、急速かつ大きく変化する時代の中、アジアを中心とした世界の活力を取り込み、背後産業の振興や都市の成長、さらには日本経済の成長に博多港がいかに関与していくのかといった観点から、今でも市民、利用者の方々の意見を踏まえ、多角的な検討を行っているそうです。横須賀港については、元々軍港であったことから商業港としては、太平洋戦争後から民間利用が見直されてきました。特に、高度成長期の完成自動車の輸出や冷凍マグロの輸入が盛んとなり、現在に至っています。しかし、自動車産業の工場移転や冷凍マグロの輸入量の減少など総輸出入量は減少してきています。



そのような中、平成 16 年に横須賀～大分との高速フェリー航路が就航しましたが、永くは続きませんでした。

閉塞感が漂っていた中、新たに北九州の門司港との航路が就航されました。コロナ禍における初動については苦勞をしたようですが、今では、軌道に乗りつつあるそうです。この航路は新日本海フェリーが担っていますが、元々北海道～日本海側各港との航路を持っていますので、願わくば、本市において新たに埋立てを予定している新港に北海道との新たな航路を作り、横須賀港のハブ化に期待したいところです。