

令和 6 年度 都市整備常任委員会 視察報告

自由民主党 田辺昭人

10月21日（月）～23日（水）

10月21日 福岡市 「インクルーシブな子ども広場について」

「インクルーシブ」とは包括的な・すべてを包むこむことを意味する言葉である。言い換えれば、様々な背景を持つあらゆる人が排除されないことといえる。

福岡市は 2011 年から「ユニバーサル都市・福岡」の実現を目指し、福祉のまちづくり条例を策定し、バリアフリー化された社会基盤の整備に取り組んでいる。多くの人が利用する建築物や旅客施設、道路、公園などは誰もが安全で利用しやすいものとなるよう整備を進めている。

同市では、そのような問題意識から、「インクルーシブな子ども広場整備指針」を令和 4 年度に策定し、令和 5 年度から令和 7 年度の 3 年間で市内 7 区すべてにインクルーシブな子ども広場の整備を決定した。

これまでの公園のあり方について考えると、すべての人に対して優しいものであったのか。例えば傾斜部のスロープや手すりの設置、通路の幅員確保や平坦化等が考慮されていなかったように感じる。

そこで同市では特別支援学校・学級に通う全保護者向けのアンケートやワークショップの開催などの調査結果を踏まえ、整備指針の中で多様な配慮事項を

定めている。

私の「インクルーシブ教育」についての考え方は「みんな一緒に」というものである。その視点からみると福岡市のインクルーシブな子ども広場の取り組みは評価できるものだ。誰もが公園で自分らしく遊ぶことが出来る。そのための場所づくりを進めている福岡市は福祉のまちづくりにふさわしいと思う。

本市は、一人当たりの公園面積において他都市よりも広いといわれているが、ユニバーサルな公園というとまだまだ課題が多いと言わざるを得ない。今後の公園整備・改修において、こうした思想を盛り込んでいくべきと考える。



10月22日 北九州市 「人工衛星画像とAIによる漏水解析」

現在、水道事業を取り巻く環境は、人口減少に伴う有収水量の減少・管路の老朽化など大変厳しい状況にあり、この問題は本市においても同様である。

北九州市は市域が起伏に富んだ地形であるため、平均水圧が高く配水管への負担が高く、給水人口当たりの配水管延長も他都市平均に比し長くなっている。こうした特性が漏水条件の低減にあたり不利な状況になっている。(令和5年度6.3%) このような背景は本市にも通じると思われる。

そこで同市は効率的な漏水調査を行い、漏水量の低減を図る必要から令和4年度からその取り組みを始めた。

令和4年度はイスラエルのベンチャー企業「アステラ」の技術で、人工衛星画像から水道水固有の特徴をAI解析で区別し、200メートルの範囲で漏水の可能性のある区域を特定する技術を採用→衛星漏水調査

令和5年度はJAXA認定のベンチャー「(株)天地人」の技術で人工衛星による観測データや同市が保有するデータ等をAIにより解析し、100メートルメッシュで漏水リスクを評価管理する技術を採用→漏水リスク調査

上記の実証実験を行い、令和6年度は、再度、アステラで衛星とAIの漏水調査を行い、発見制度が向上するかを検証していくとのこと。

北九州市においては有収率の向上に向けてこれらの取り組みを進めながら、

国が進める上下水道のDX化の動向を注視していくと説明を受けた。

本市では、現況、管路の基礎情報をもとに設定した優先順位に基づき、1年に1回から4年に1回の周期で漏水調査を実施している。その調査は委託業者が管路上を歩いて漏水音の調査を行う手法が基本で、重要な本管等については装置を用いて調査を実施している。

今後、こうした最新技術を利用した漏水調査の採用が求められることと思うが、これらの技術は「漏水の可能性のある範囲」を絞り込むものであり、最終的な漏水個所の特定には、従来同様の人による作業が必要である。しかし、将来の職員減に対応する有力なツールであることも確かといえる。したがって、今後の精度向上やコストダウンにより導入メリットが大きい状況となれば、積極的に導入を検討すべきと考える。



10月23日 大阪港湾局 港湾の多機能化（堺泉北港）について

本市では、6月に行われた港湾審議会において長浦港の改修、久里浜港長瀬岸壁の改修、（仮称）2号突堤（以下、2突）の建設について審査され、本市港湾計画に改定が了承された。

特に2突の必要性については、横須賀新港が日中の完成自動車輸出に加えて夜間の長距離フェリーの就航により、その機能が目いっぱいとなったことから新たな埠頭の建設が必要となったことにある。

また、現在の新港には港湾地域における物流活動を支援するための上屋・倉庫等の施設がなく、荷捌き・ストックヤードも手狭である。また、物流業界ではトラックドライバーの不足や労働時間の規制問題、環境問題からも船による輸送（モーダルシフト）へと変化している。そうした現状を打開するためにも新たな埠頭の整備が求められている。

今回、視察を行った「堺泉北港」は本市港湾と比し、規模的に比較にならないが、港湾の多機能性においては学ぶことが多いことから、視察先となった。同港湾は特定重要港湾と国際拠点港湾に指定され、複数の定期航路が乗り入れ、フェリーやRORO船等の各種船舶が利用し、その役割は関西経済に大きく寄与している。

特に、埠頭の運営事業として行われている上屋・保管ヤード事業では、増大す

る荷捌き・保管スペース需要に対する上屋賃貸事業に力を入れている。また、全国 3 位といわれる中古車輸出需要に対応するため施設整備を行い、中古車輸出拠点として整備していることなど、港湾のニーズに沿った施設配置について参考になった。

本市港湾計画においても物流機能を持つ港のレイアウトが望まれる。

