

出張報告（復命）書

- 1 件 名 建設企業常任委員会 行政視察
- 2 日 時 令和5年7月19日（水）～7月21日（金）
- 3 場 所 神奈川県横浜市、東京ポートシティ竹芝、北海道札幌市
- 4 報 告 以下のとおり（資料別添）

【視察日】 令和5年7月19日（水）

【視察先】 神奈川県横浜市

【調査項目】 横浜市公共事業景観ガイドラインについて

【調査目的】

市内で公共事業を計画するにあたり、夜間景観の考え方や配慮すべき事項を踏まえた魅力的な景観形成をより一層推進することを目的に、令和4年9月に改定したガイドラインの詳細を学び、本市への知見を得る。

【調査の概要】

横浜市において、横浜市会事務局の挨拶の後、計画調整課の新井氏から調査項目についての説明を受け、質問応答を行った。

【調査内容】

横浜市における景観制度の位置付けだが、市政運営の基本となり、指針でもある横浜市の基本構想を具体化したものが横浜市の中期計画となる。これが進化したものが各分野別の計画であり、これらと連携するような形で、整合を図った横浜市都市計画マスタープランがある。それと整合する形で各分野別の計画を設けており、この中の景観関係のものが、横浜市景観ビジョンということになっている。さらにそれを具体化する方向性を示すものとして、横浜市景観計画や横浜市の魅力ある都市景観創造に関する条例——景観条例に基づき都市景観協議地区の指定を行っている。

また景観ビジョンをより進化し、景観計画を補完するものとして、横浜市都心臨海部夜間景観形成ガイドライン、横浜市公共事業景観ガイドライン及び横浜市公共サインガイドラインなどがあり、それら全部が連携して景観形成を行っている。

横浜市景観ビジョンについて、都市を捉える3つの着眼点として、空間、営み、感性というポイントがあり、景観づくりを行う上で、具体的に働きかける対象は、景観を構

成する空間と営みになりますが、そこに住む人や働く人、あと活動する人の意識や感情、そういったものも大切にして、人々が感じ働きやすい、住みやすい、訪れたい、そういった感性を豊かにしていくことも、魅力と個性ある良好な景観づくりには必要というふうに考えている。

横浜らしい景観をつくる10のポイントを挙げており、①魅力的な街並み、②安全で快適な歩行者空間、③歴史的景観資源の保全と活用、④水と緑の保全・活用と創出、⑤身近な生活空間、⑥人々の交流や賑わい、⑦街の個性を引き立たせる夜間景観、⑧周囲に比べ高さや大きさのある建築物の景観的工夫、⑨屋外広告物の景観的配慮、⑩想像力がかきたてられ、物語性が感じられる景観づくりということで、建築物等のハード的な面だけではなく、そこから生み出されるソフト面にも着目をしている。

具体的な規制についてだが、横浜市では景観法に基づく横浜市景観計画と景観条例に基づく都市景観協議地区を設けている。横浜市景観計画は全市域で定めており、斜面緑地の開発行為に関する法の高さや緑化の制限のみとなっている。そして、景観推進地区として4地区が指定されており、そこで建物の高さなどの定量的な基準を設けている。また、横浜市の景観条例に基づく都市景観協議地区として、魅力ある都市景観の創造が特に必要とされる区域を景観計画と同じように4地区定めている。これらの景観推進地区と都市景観協議地区は、それぞれ景観法に基づくものと、横浜市の景観条例に基づくものとなるが、この二つのルールを同じ4地区に指定して、この両輪で景観の誘導等を行っている。この4地区とは、関内地区、みなとみらい21中央地区、みなとみらい21新港地区、山手地区である。みなとみらい21中央地区は、まさにこの部屋から見えるランドマークタワーや以前は三菱重工業の操船聴涛館、JR貨物の操車場とかがあり、港湾施設関係が広がっていった地域である。みなとみらい21新港地区は、赤レンガ倉庫があり、真ん中に島上に浮いている場所になる。関内地区は、開港以来、横浜の中心部として経済活動等の中心部として栄えてきた旧市街地になる。山手地区は、南側に位置し、こちらも開港以来の旧居留地と言われる場所であり、歴史的な西洋関係の建物がよくあり、皆様に街歩きを楽しんでいただけるような住宅街である。これらの4地区に重点的に力を入れて、ルールづくりを行っている。

景観推進地区については景観法に基づき、定量的な基準を定めており、届出により良好な景観形成を創出する。逆に都市計画協議地区は景観条例に基づき、定性的な指針を定めて協議により魅力ある都市景観を創造している。2つの制度の両輪で、横浜らしい景観を誘導していく。中には届出だけというものもあるが、多くのものはこの両方の手続きを同時に行っており、それぞれデザイン協議をさせていただくという流れになっている。

横浜市景観計画の具体的な内容だが、全市的なルールとして景観重要樹木の指定や開発行為の時の斜面緑地の基準などがある。そして、先ほど言った4地区については、別途、地区別のルールを設けており、それぞれ地区の中もエリアごとに分かれて細かく基準を設けているものになっている。具体的な内容としては、地区内をさらに細分化して建築物の色彩や景観形態意匠、特定照明、そういったものをエリアごとの特徴に応じて基準を設けている。基調色についても、それぞれのエリアの特徴に合わせた色があり、マン

セル値の範囲で外壁やサインなどを決めるように誘導している。

全市的なルールとなる景観重要樹木の指定についてだが、地域の良好な景観の形成に重要である樹木を市長が指定しており、樹木の維持保全を義務づけるものになっている。例として、2011年に日本大通りのイチョウ並木が指定されたが、全部で65を指定している。日本大通沿道のイチョウは紅葉して訪れる人の目を楽しませてくれることから、横浜を代表する景観スポットであり、市民の皆様に愛されている場所になる。また屋外広告物の表示設置に関する行為の制限についてだが、エリアの町並みに合わせて規制を設けており、みなとみらい21新港地区の基準だが、地上から高さ20メートルを超える部分については、箱文字またはロゴマークによる表示として背景は使用しないこととなっている。

都市景観協議地区についてだが、景観計画で定めた都市景観推進地区と同様の4地区になっており、それぞれ地区別のルールを設けている。みなとみらい21中央地区では、建築デザインにおいて、板状などの閉塞的で単純な形態意匠を避けるように、中高層部と低層部のデザインに変化をつけることで、中高層部分については、威圧感を感じにくく、境界で落ち着いたデザインにするなど、表情豊かなパターンになるように工夫を促している。そのほかにも、アクティビティフロア、コモンスペーススカイラインなど、この地域ならではのルールを設け、計画を誘導して、結果として地区にふさわしい個性と風格ある町並みを形成するようにしている。また、山手地区では、眺望景観の確保やまち並みの形成などが特徴としてあり、眺望景観を確保するために、眺望の視点場からの眺望景観を阻害しないように、また、さらに魅力を高めるように、建築物の高さや色彩などのデザインの工夫を促している。

地区別のルールをそれぞれ簡単に説明する。みなとみらい21中央地区については、みなとみらい代表の景観である、ランドマークタワーがあり、その隣にウインズスクエア横浜、最後に横浜グランドインターコンチネンタルホテルがある。これらは、横浜ランドマークタワーを頂点として、海側に向かって低くなるスカイラインを構成している。また、海から見たときの水際の特徴を生かしたライトアップによる夜間景観を演出している。みなとみらい21新港地区については、赤レンガ倉庫をはじめとした歴史資産を生かした市街地の形成を特徴としており、赤レンガ倉庫と調和したまとまりのあるまち並みを目指している。そのため、地区全体として赤レンガ倉庫で使われている茶系の色彩になるような計画となっている。ランドマークを含むみなとみらい21中央地区の明るい薄い色の建物との調和を図るために、みなとみらい21新港地区については、中高層部は低層部に比べ明るい色彩を用いて調和を図っている。関内地区については、開港以来の歴史的文化的資産が数多く残っている地域になるため、その歴史的建造物をどう保全活用していくか、また、歴史的景観を他のところとなじませるにはどうしたらいいのかというところを中心にルールを作っている。旧生糸検査所になりまして、現在は横浜第2合同庁舎になっており、歴史的建造物のスケール感、あと素材などの衣装の特徴を効果的に利用するようにしている。山手地区については、住宅街になっており緑豊かで落ち着いたある街並みとなるような景観の誘導になっている。西洋館や外国人墓地といった歴史的な資産やヒマラヤスギやクスノキなどの既存の樹木が大木として残っていたた

め、これらを積極的に保全し、緑豊かでゆとりのある落ち着いた町並みを形成するようにしている。

そのため、ある一定以上の規模の伐採等をする場合に届出が必要になり、他の地区にはないルールが決められている。非常に地域の住民たちが、景観に対する思い入れも強く持っているため、斜面地マンションなどが建てられないようにということで独自のルールとして、通常であれば、建築基準法とかで平均地盤面という種類の高低差の平均で、建物の高さを50メートルで押さえているが、山手地区は、建物に設置している一番低いところから10メートルという非常に厳しいルールを自分たちで課している。

横浜市の公共事業景観ガイドラインについての説明だが、策定の経緯は、平成23年に国による景観形成ガイドライン都市整備に関する事業が策定され、この中で、公共施設等の景観形成は事業実施の際に、原則として重視すべき要素というふうに示された。これを基にして横浜市として、すでに景観ビジョンを策定していたが、それを深度化させるものとして、公共事業景観ガイドラインを平成26年に策定した。ガイドラインの対象だが、市内で行うすべての公共施設等の整備が該当してくるので、道路、橋梁、あと河川水路、港湾漁港、公園緑地、公共建築物、こういったものが該当する。それ以外にも、類似する施設建築物や内容によって、景観決定の検討を行うことを推奨している。ガイドラインの対象者だが、市内で公共施設等の計画整備、あと維持管理にかかわっている行政担当者及び民間事業者が対象者になる。実際の流れについてだが、景観上の重要性を判断する視点を4点設けており、そこからいずれかに該当するものについては、連携やデザイン協議が必要であり、該当しないものについては、各自できちんと対応してもらおうように誘導している。判断の視点となる4点とは、1 景観重要建造物であることや2 景観推進地区または都市景観協議地区という4地区に該当する場所であること、3 上位関係計画における位置付け、4 事業規模・施設等用途で判断するので、これらに該当する場合には連携が必要になる。連携の進め方だが、まず、景観担当部署と連携して、景観検討を行っている。具体的には、都市デザイン室、景観調整課、エリア担当課、事業所管課が連携して、デザイン協議等の景観検討を行っている。各自で行う場合は監事に全て任せるというわけではなくて、ガイドラインにチェックシートを設けているため、それを活用して、それぞれの事業所管課で景観の検討を行ってもらっている。そのフォローについては、景観調整課で行っている。景観検討の流れだが、構想・計画を設計・施工に引き継ぎ、設計・施工から維持・管理に引き継ぐというものである。つうじょうでは、それぞれ部署ごとに担当者が変わったりして、なかなか引き継ぎがうまくいかないことがあるが、チェックシートをそれぞれの段階で設けているため、各段階でチェックシートを作成してもらい、次の段階に移る時にはそのチェックシート等資料を次の担当者に引き継いでもらうという作業をしている。

公共施設自体は、大規模な施設となることが多く、また永続性が高いので、人目に触れる機会が多いため、民間施設に比べると景観への影響がとても大きいと考えている。そのため、景観を構成する重要な要素になり、この景観の協議基準だけではなく細かいところまで、いろいろ考えていかなければいけないと感じている。基本理念として、先導・愛着・機能の3つを設けている。先導とは市や地域の景観形成を先導するこ

と、愛着とは市民に愛され、大切に活用されること、機能とは利用しやすく、安心安全に暮らすことができることを基本理念としており、それぞれの地域性や施設用途の目的が違っているので、定性的なものでそれぞれに合った形で協議を進めている。基本的な考え方として、景観形成の一体性・連続性、市民の思い、地域らしさ、時の経過、機能性やコストを挙げている。構想・計画段階では、6つのポイントがあり、機能や役割を明確にすること、周辺の自然、歴史等を把握し、調和・活用を図ること、周辺環境に調和させること、事業間の調整を図ること、長期間視野を持った構想・計画とすること、市民、専門家との協働・連携を図ることを挙げている。設計・施工段階では、それぞれ施設の用途に合わせて、基本的な考え方のほかに留意点・デザイン手法をそれぞれ必要な要素として示している。橋梁の場合は、道路の交通を支えるのみではなく、人々に憩いを与える場としても大切な公共施設になってくると考えている。そのため、①橋梁本体、②付属物、③その他添加物について検討したのが、さくらみらい橋である。屋根形状が非常に特徴ある形状になっており、それをより際立たせる照明を入れているため、夜間のランドマーク性を演出する事例となっている。維持・管理段階のポイントは、①施設整備の意図を継承する、②既存の素材や施設を活用する、③当初設備時の意図を十分配慮する、④市民との協働による運用・活用を推進することの4つのポイントを挙げている。当初整備時の意図に十分配慮することについてだが、横浜市旧市庁舎は、横浜開港100周年の記念事業の一環として、コンペにより設計者を選び、建設されたという経緯があり、外観デザイン等に特徴的なものがある。この建物に雨どいを新設するにあたり、そのデザイン価値を損ねないような意匠、かつ後から設置したことがわかるような色・デザインにすることを配慮した。市民との協働による運用・活用を推進することについての事例だが、中区日本大通は地元の市組織委員と横浜市で協定を締結することで、オープンカフェを常設化して、道路占用を伴うイベントなどを行っている。整備をした時にイベント用の電源も施工しており、道路上でイベントを行う場合は、それを使えるような形にしているが管理についても地元のいる団体にやってもらうことで、イベントの内容も含めて、景観としてふさわしいかふさわしくないかという選別も含めて地元と一緒に行う取組事例になる。

以上で景観関係の説明については終わらせていただく。

【主な質問・応答】

質問 オープンカフェは常設化しているのか。それとも、イベントシーズンだけなのか。

応答 常設化されているが、天気により開催されたりされなかったりしている。ただ、24時間営業ではなく昼間から夕方までを営業時間としている。例外として、夜も営業している場合もあるが、そこは地元の団体に所属する飲食店が運営しているので、その飲食店の運営状況により、営業時間が変わってくる。

質問 都市デザイン室の中で仕事している人は、どういう業務を担当しているのか。また、こういったスキルやキャリアを持っている人が仕事しているのか。

応答 昭和40年代からある部署になっており、歴史ある部署である。デザイン専門

ではあるが、所属している職員は建築職のほかに、造園職や土木職などが所属している部署である。デザインの専門職として、配属されている職員もいるが、それ以外の職員は通常の職員と同じように定期的に異動しているため、デザイン専門職以外の職員は通常の職員と同じスキルである。横浜らしいデザインについて考えている部署になるので、景観、周囲への影響の大きい建物やイベントごとのデザインに対しても積極的に口を出していく部署である。今夏にポケモンワールドチャンピオンシップというイベントが横浜で行われるが、それに伴い、ラッピングバスを走らせることになっており、そのラッピングのデザインの細かいところまで、指導、協議している。このように、デザイン関係は本当に多岐にわたり、ここまでというラインは決めずにやっている。

質問 都市景観の協議地区の中で、特に山手地区の説明中に地元ルールという言葉が出てきたが、地域の人による高さ制限などの地元ルールがどうつくられているのか、またはルール変更に向けた動きはあったのか。

応答 山手地区が景観地区に認定されたのは、令和2年のことである。それまでは、昭和時代に斜面地マンション問題があり、地元や横浜市の反対運動を行ったが、結果としてマンションが建設されてしまった。そのことに伴い、横浜市は要綱を作成し、地元は独自にルールを作成する動きがあり、横浜市はその要綱を廃止し、景観計画と景観協議地区に移行したという流れがある。地元が現在のルールを変更する気がないため、変更に向けた動きはない。

【視察日】 令和5年7月20日（木）

【視察先】 東京ポートシティ竹芝オフィスタワー

【調査項目】 竹芝地区開発計画への参画及び過疎地等への水供給システムに関する取組について

【調査目的】

ソフトバンク(株)本社にて、都市再生ステップアッププロジェクト（竹芝地区開発計画）に同社が参画した経緯のほか、過疎地や山間地など水資源の確保・維持管理の難しい地域への水供給システムについての取組を学び、本市への知見を得る。

【調査の概要】

ソフトバンク（株）本社において、ソフトバンク株式会社の柏木法人事業統括公共事業推進本部部長の挨拶の後、DX本部の鶴沢氏、東急不動産の野口氏、スマートシティ推進部の関氏から順次調査項目についての説明を受け、質問応答を行った。

【調査内容】①

我々が所属しているDX本部では、新規事業を考えている本部となる。新規事業のテ

ーマとしては我々がすべて行うのではなくて、日本中世界中にあるパートナー企業と共創するというテーマのもと新規事業を開発している。

我々の部門で担当しているのが、水の課題である。日本の非常にすぐれた水道設備が約四、五十年前に全国に張り巡らされたが、約2030年には4分の1が耐用年数の超過を迎えることと人口の減少問題、そして財政の課題が今日本で非常に多くある。世界を見渡すと、世界人口の急増等生活様式の変化により、約2030年には世界人口の40%が水不足になるというふうに言われている。

日本の水道課題に関して、2018年にWOT A社と我々で共同作成した資料だが、約10兆円のコストに対して料金収入が6兆円であり、赤字が4兆円になっている。赤字額が2022年時点では約5.5兆円まで広がっていると言われている。また、過疎地域においては、水質・水量・管理という課題が非常に多くあり、我々はWOT A社と一緒に、個々の課題に対して今向き合っている状況である。広域化という国主導の対策がとられているが、一方でこれだけでは日本全国津々浦々の蛇口をひねれば、水道水を飲めるのが当たり前という世界をこのまま維持していくことは難しいのではないかとということでWOT A社の技術を今活用している状況である。

我々のパートナーであるWOT A社とは、5年ほど前からずっと協議を進めており、約2年前に資本業務提携を結び、水事業に関してはしっかり合併して進めている最中である。

既存の水処理業界で抱える課題に対して、WOT A社が持っている技術の1つである水処理IoTセンサに関しては、現場のベテランの人々がアナログで状態を把握しているところをIoTセンサで水質管理している。この判断が非常に得意な技術となっており、どの程度汚れている水であれば、この処理で綺麗にするということを、WOT A社のAIを使って判断している。そのため、こういった五感に頼る方法や経験に基づく運用管理からデジタル技術で処理を行うというのが特徴になる。

WOSHとWOTABOXの2製品が今、市場に入れている商品となる。

WOSHは手洗いスタンドであるため、コロナの時に、いろいろな飲食店や小売企業から非常に注文があった商品になる。電源一つで水を循環することができるシステムになっており、水道を敷設する必要がなく、水洗いの場を提供できる商品になっている。

こちらがWOTABOXであり、先ほどの手洗いスタンドの技術を基に少し進化して、シャワーを浴びられるようになっている。例えば、今秋田県では豪雨により非常にすごい状況になっているが、我々のメンバー5名が、WOTABOXを2台ほど持ち、断水している地域に向けて昨日の夜出発し、今日の朝方入ったところになる。現在の秋田県で起きている状況としては、断水している地域とそうではない地域があり、断水している地域の人々は近くの自治体にある温浴施設に車で30分から40分かけてシャワーを浴びに行っているのが現状であり、これは災害時には当然起こることである。そうなると高齢者や運転ができない人は非常に衛生的にも大変になってくる。特に真夏だと気温も高くなることもあり、過去にも何地域かに災害時にWOTABOXを我々が運んで支援している。やはり災害時という点においては非常に自治体から評価をもらっている商材になる。

実際の災害現場での利用実績であるが、具体的には静岡県清水区の台風15号被災現場や千葉県富津市などの場所でまさに今秋田県の災害現場でやっているようなことを行っている。この商品を自治体にも導入してもらったケースもあり、有事の際に使ってもらうことはもちろんであるが、例えば自治体のロゴを乗せることも可能であるので、そういったものをもうすでに取り組んでいるという市民へのアピールにもなり、市民の防災意識を高めるという点でも非常に評価をもらっているものである。様々な自治体でいろいろな使い方を考えながら、今導入してもらっている状況である。例えば祭りやラグビー大会などでも使うことができ、災害時だけではなくオリパラのサーフィン会場での活用、あとは水道を通すのが非常に大変なキャンプ施設で代替しているという状況である。海外の事例になるが、トルコ地震でも約10台を向こうに送り対応している状況である。

もともとWOTAという会社が持っている技術に対して、さらに膜処理——RO膜の処理などを追加したものがWOSHとWOTABOXである。そして、今いろんな自治体と話をしているのが、膜処理に加えて生物処理までを追加したことで、ふん尿を含めた全生活水の98%を再生可能にしたのがWOTAUnitである。昨年輕井沢のある人の別荘宅にWOTAUnitを設置させてもらい、実際にWOTAUnitだけで本当に生活が回るのかを実証実験した。過疎地域などで水道管を敷設することなく、①財政・②水量・③水質・④管理の4点において問題がない状況で、市場に出すというのを目的に動いており、来年度には販売できる見立てである。①財政についてだが、当然配管更新が不要ということもあるが、仮に配管を設置したが、二、三年で引っ越されてしまっているいろいろな事情でいなくなってしまう場合、今までだとそこまで引いた水道管は当然無駄になってしまうが、WOTAUnitはそのまま別の住宅に移すことができるのでそういった点では非常に財政メリットがあるということである。②水量についてだが、98%の再生循環を利用することで安定した水量供給ができるということである。現在作っているモデルとして4人以下の家族が使用する水を賄うことができるWOTAUnitを開発しているところであり、そこでしっかりと成果を出すことを考えている。③水質についてだが、WOTAUnitには3つのタンクがあり、これは当然飲み水やふん尿などを1つのタンクから処理をするのではなく、タンクをしっかりと分けることで、使用者の心的ハードルを下げている。④管理については、水道法の51項目に関して、常にIoTセンサとAIが判定して、それをしっかりとクリアしているかを外から見ているというような状況になる。我々としては、WOTA社の技術をしっかりと住民に導入していく、もしくは保守サポートしていく窓口を我々で担っている状況である。

今年の6月から東京利島村でも実証実験が始まっており、これは先ほどの輕井沢とは少し違う内容になっている。利島村自体は昔から非常に水の確保に苦労されてきた歴史があり、立米単位でいくと給水原価2,800円に対して提供価格200円ぐらいの赤字が常に出ている状況になっている。この実証実験の際に、我々は全体統括と通信システムを提供して、WOTAはWOTAUnit、HOKURYOという会社が今太陽光蓄電池で電気もすべてオフグリッドでカバーできるモジュール型の住宅を提供している。ここで6月からJAの職員が生活しており、約2ヶ月経過している。今後、いろいろな人に使

ってもらおう上で問題はないかというところを今ちょうど洗い出しているところである。利島村は非常にこのプロジェクトに期待しており、いろいろな議会での承認をもらいながら、今実証実験を進めている状況である。利島村が抱えている課題としては、実はIターンを希望する人は多いが、なかなかインフラを整備することができず、今はモジュール型の住宅を実装し、今後既存の施設に展開をしていき、2030年にはこの村全域をどのようにしていくかということは今議論している。

愛媛県宇和島市での取り組み事例であるが、海岸線に分散するように計194軒の集落があり、この範囲に配管を行うと14キロメートル必要になる。しかし、これは当然コストとしては全く見合わない状況である。愛媛県では、地域特性が違う西予市、伊予市、今治市の3市で実証実験が今年の11月ごろから始まるが、先ほどの利島村や軽井沢とは違い、県が主導で実証実験を進めている。流れとしては、STEP1として、令和5年度に3市各1軒分の実証実験を進めていき、成功させる。その後、STEP2として、1世帯ではなく10から15ぐらいの世帯になった時に、本当に我々も含めた事業側が保守体制などをしっかりと構築することができるのかということも含めて、令和6年度に3市で10から15世帯の実証実験を進めていく。ここまでの流れを県が主導で行っている。ここでしっかりと成果が出た後は、基礎自治体で予算を取ってもらい進めていくことになる。

【主な質問・応答】①

質問 災害時でも利用することができるということだが、電源は必要ではないのか。あわせて、どのようなメンテナンスが必要なのか。

応答 本体と給湯器をセットで提供しており、両方ともAC電源が必要になる。本体がマックス700ワットで給湯器が約135ワットなので、トータル850ワットがあれば災害時にどこでも使用できる。発電機を使用して対応することが多いが、各自治体・自治会が基本的に発電機や蓄電池を備蓄しているので、そこから給電することもある。

メンテナンスだが、フィルターについては、プリンターのトナーのようなイメージであり、シャワーを浴びれば浴びるほど目詰まりしていくため、交換が必要になる。塩素の添加のところも、塩素水が減っていくと塩素を補充する必要があり、これらのメンテナンス時期はAIが診断している。

質問 被災地入りする際に、循環させる水は自前で持っていくのか、現地で調達しているのか。

応答 外部から被災地入りする際は、一定の水は持ち込むようにしている。ただ、海水ではなく淡水であれば対応できるので、雨水や川水を利用するケースや給水車から水を供給してもらおうケースもある。

【調査内容】②

竹芝事業の概要だが、大本の事業背景を中心に、簡単に5分程度で説明する。今、ソフトバンク本社にいたると思うが、そこは都市再生ステップアッププロジェクトにより、

もともとは東京都の産業貿易センターが老朽化していたこともあり、借地という形で民間事業者を募りコンペを行い、採択された事業者が開発したという経緯がある。その中で、約28ヘクタールの範囲で二つのエリアをエリアマネジメントしている。

事業の位置付けだが、もともとは東京都の土地を70年間定期借家で民間事業者が借りて、土地活用事業という形でスタートしている。都市再生ステップアッププロジェクトはあくまでも所有地の活用事業であるため、プロジェクトとして、都市再生ステップアッププロジェクトがあり、その中ではもともとあった都立産業貿易センターの建て替えとエリアマネジメントについて東京都から主に期待されていたところである。実際に都市計画決定を行ったのは、2015年の3月になり、国家戦略特別区域計画の第1号案件として、計画を決定してもらい、プラスアルファのところで、官民が地区連携による産業振興とにぎわい創出、浜松町や竹芝駅などの歩行者ネットワーク、あと防災対応力の強化、環境教育の拠点形成、環境負荷低減を約束しながら、都市計画決定をしてもらったという背景になる。

プロジェクトの概要だが、事業の対象になっているのが大きく分けて3つあり、皆様がいるオフィスタワーと横にあるレジデンスタワー、そして浜松町駅から繋がる歩行者デッキの3つである。オフィスタワーについては可変のオフィス用途となっており、下層部には、都立産業保育センターが2階から5階まで約6,000平米入っている。この部分が、東京都で所有している床であり、建物全体は区所有である。レジデンスタワーについては、ビジネスの人は分譲住宅賃貸という形で一般賃貸や、この辺りは羽田空港に近いので、外国人誘致でサービスアパートメント等のオペレーションをしている。歩行者デッキだが、浜松町駅から竹芝ふ頭まで繋がる地上から13メートルの高さにあり、事業者が整備の上、現在は港区の歩行者専用道路として港区に譲渡し、管理は我々事業者が行っている。都市化決定をもらった時に提案したスキップテラスというものになるが、環境教育の観点から竹芝新八景という8つの景から成る水田、雨というようなSDGsや地域の環境学習に繋がるような取組をすることで基盤整備の一つとして位置付けている。

最後にエリアマネジメントだが、特徴としては、いわゆる地元町会がないエリアであり、住民がほぼおらず、オフィスビルや行政施設が大半のエリアである。もともと都市再生ステップアッププロジェクトの中でも、今回のエリアマネジメントの醸成が東京都としても課題に感じていたところであり、強く期待され、求められていた部分である。我々は事業者が中心となって組織する一般社団法人を立ち上げ、エリアマネジメントを行い、地元の会員、地権者が入る協議会と両輪体制で推進している。竹芝のエリアマネジメント自体は、基礎自治体である港区より2018年に都市再生推進法人に認定をもらい、まちづくり協議会については、毎年、年に1回の総会でエリアマネジメントの活動方針を承認するという形で、民間事業者が指導を行いながら地域に根づいたエリアマネジメントを行っているのが特徴である。その他いろいろな公共空間を活用したイベントをやっており、この流れでデジタルを活用したスマートシティという形になっている。

【主な質問・応答】②

質問 開発当初からソフトバンクが入居することは決まっていたのか。

応答 オフィス用途ということは決まっていたが、どこが入るかは決まっていなかった。

【調査内容】③

我々がデジタル面で、どういうまちづくりをしているかを説明する。当社の立ち位置としては、旧来では、いわゆるゼネコンやサブコンのアンダーであり、改めて決まった設計仕様の中で、こういうカメラのサービスをくださいやこういうサイネージのサービスをくださいに対してソリューションベンダーとして提案してきた。ただ、このスマートシティ事業をきっかけにこのイノベーションパートナー——いわゆる決まった設計の要件に対してどうこうではなく、もっとまちづくりの上流の部分である企画、コンセプト、設計の部分から、我々が参画し、いろいろな提言及びその後の設計構築開発まで一緒にやっていくという立ち位置でやっている。2021年1月の本社移転を機に、他のいろいろなデベロッパーやスタジアム、アリーナなどの案件の引き合いをもらっている。これは竹芝の仕組みが、いろんな開発案件に横展開して、かなり進んできている状況である。展開しても、もともとビルの立ち上げからデジタルの実装を始め、街区のエリアに染み出して、最終的にはこの竹芝エリアだけではなく、他のエリアとデータで連携していき、リアルアセットをデータで繋ぎ、リアルアセットのバリューを維持し、さらには付加価値を上げるような構想で進めてきている。この辺りは技術的な話になるが、一番のポイントはやはりデータの利活用にこだわっており、特にインターネット上に溢れているオープンなデータよりかは、実際にフィジカル側のデータをセンサーやカメラで今いろいろな方法を使用し、スマートシティプラットフォームというデータをリアルタイムに分析・解析して、そういったデータを利活用できる仕組みを、東急不動産と一緒に開発した。実際の竹芝及び他のいろいろな都市でも動いているが、例えばLINEみたいな、我々の持っているUI越しに住民や来街者、ワーカー向けにいろいろなサービスを提供している。街のエリアでどんなことをしているかを重点的に説明すると、例えば、竹芝のエリア中の人流を押さえる仕掛けを取っており、具体的にはAIの解析つきのカメラでカメラインとアウトで、出入りで抑えることができるものになるが、これを区道8ヶ所と置き型のサイネージのランドマーク箇所約20ヶ所に設置している。こういったカメラとサイネージの映像のデータをリアルタイムで収集して人流を押さえ、いろんな活用を行っている。活用の具体例だが、基本的にはまちづくりなので港区にも入ってもらい、こういったデータでどういうまちづくりの課題解決に寄与できるかをしっかり行政も巻き込んで進めている。具体的には、いわゆる回遊性の向上をどうするか、にぎわいの導出をどうしていくか、混雑回避など交通利便性の向上をどうしていくか、防災力の強化でどう役立てていくかなどを中心に議論している。

ちなみに、実際に竹芝エリアを平日休日の混み具合をデータで比較してみると、実は平日よりもオフィスがやってない休日の方が竹芝のエリアでは人が多いことがわかる。この理由だが、劇団四季の公演やポートシティ竹芝にある産業貿易センターという都の設備があるが、そこで土日にイベントをバンバンやっているからである。竹芝はオフィスワーカーのまちだと思われがちだが、実際にデータを見てみると、休日の人が多いこ

とや休日、平日で人の属性も違っており、平日はソフトバンクの社員などが多く、50代の男性ばかりの街であるが、休日は一変して、女性比率が高まり、平日にはいない60以上の人も、休日になると来ていることなどがある程度データを取ることで初めて実態が浮かび上がってくる。

その中でどんな課題があるかというところ、せっかく休日に人がたくさん来ているにもかかわらず、データを見ると、95%の人が竹芝エリアを回遊、またはこの竹芝エリア内の商業施設に留まることなく、浜松町の方にとんぼ返りしてしまっている。ただこれは、オフィスワーカーの町で60才以上の人々向けのいわゆるコンテンツを町として用意しているのかというところ、データを取って見ないとわからなかったが、実は用意できていなかった。データにより潜在的な課題が見える化し、いろいろなフィジカルなデータを取ったことによる解決策としては、劇団四季の終わるタイミングで、例えばラインだったり町中に仕掛けてあるサイネージで、割引クーポンを配布して回遊してもらう仕組みを取るとか、一方で終わった瞬間は浜松町の駅までものすごくごった返しているため、劇団四季が終わったタイミングでバスの案内を行い、交通利便性の向上を図ったりなどデータに基づき判断し、いろいろやっている。他にも、平日の昼間だと我々の社員で人がごった返し、昼食時は3階フロアのレストランは行列になってしまうが、隣のアトレ竹芝は劇団四季の公演がない場合は、空席率が8割ほどの施設になっていたのだから、こちらが100%混雑で向こうが空席20%以下になった場合は、アトレ竹芝に誘客する仕掛けをデジタルで施している。

防災の取組についてだが、やはり町の管理者である行政から見た場合と我々のような一般の住民・来街者ではそれぞれ別の課題を持っており、行政側の課題で言うと一つの設備に関する情報が基本的には分断されており、有事の際に一元的に管理できないことやアナログで管理されているところである。一方で、住民・来街者等は、基本的には普段防災の状況をあまり考えてはおらず、有事の際の危機意識が薄いことが課題である。そんな中、我々は本当に町中のいろいろなデータを防災の視点でどう活用するかに取り組んでおり、基本的には、危険が発生した際に、実際の町のデータの状況がセンサーやカメラなどでわかるので、どこが危険なのか、事が起こればどこへ行くべきなのか、またはあなたはここにとどまりなさいといったことをデータに基づいて判断して、LINEのようなUIで情報を届けることを竹芝エリアで取り組んでいる。具体的には、交通情報や河川の情報、あとは一部実証的にマンホールの水位などを取った情報、あとは避難施設、一時対応施設はどこかといった情報を一元的に管理し、例えば台風や地震があった際に正しい行動を取るための情報をデータに基づいてLINE越しで知らせている。

我々だけで防災の仕組みを作り、カメラをばらまいて事業化を行ったり、混ぜたりするのは難しいので、我々だけではなく行政も巻き込んでルールメイキングをしていくことで、事業化まで進めると思うので、やはり行政とのタイアップが大切であり、そこをどう巻き込んで進めるかが一番重要だと思っている。

【視察日】 令和5年7月21日（金）

【視察先】 北海道札幌市

【調査項目】 札幌の雪対策について

【調査目的】

除排雪作業の効率化・省力化、生活道路の排雪支援制度、除雪ボランティア団体への支援等を学び、本市への知見を得る。

【調査の概要】

札幌市において、札幌市建設局雪対策室計画課の石井氏から調査項目についての説明を受け、質問応答を行った。

【調査内容】

今日は雪をテーマに説明させてもらうが、札幌市では、12月から3月の約4ヶ月間で、5メートルほどの降雪がある。そして、除雪に関する市民からの苦情・要望は、電話やメールにより例年2万件寄せられている。令和3年に非常な大雪になったときには、4ヶ月間で7万5,000件の苦情が入った。このことから冬季間の市民を支える上で、雪対策事業は欠かせないものであり、市民の関心も非常に高く、市の取組で関心を持っているものは何ですかというアンケートでは、もう何十年も連続で雪対策が1位となっている。年間の予算は、およそ260億円であり、その予算の確保にも非常に苦労している。そこでサービスレベルを下げないで、コストを減らす工夫が求められているという状況である。

札幌市の雪対策について、まず基本情報として札幌市の気象と雪対策に関する予算について説明する。札幌管区気象台が公表している30年の平均の降雪量は、令和3年度に更新されており、479センチになっている。更新される前の30年平均の降雪量は582センチであり、今回の30年平均と比較すると、1メートル以上減っている状況である。ちなみに、世界的に見ても、札幌市のように人口100万人以上で、これほど降雪量の多い大都市は他にはない。雪対策の予算についてだが、札幌市全体の令和5年度の当初予算が約1兆2,000億円であり、そのうち雪対策に関する予算は約2.2%の262億円である。予算の内訳だが、運搬排雪作業にかかる費用が約138億円と最も多くなっており、道路の除雪にかかる費用が約80億円、その他としてロードヒーティングの電気代等にかかる費用で44億円となる。なお、令和4年度の当初予算は約216億円であったが、降雪状況に応じて機動的な対応ができるように、約46億円を増額している。

除排雪作業の種類についてだが、まずまとまった降雪があった時に行う新雪除雪について説明する。札幌市では、車道や歩道に積もった雪を道路脇に寄せるかき分け除雪を

行っている。そのため、一般市民の自宅の玄関、そして車庫前の道路に雪が残ることになるが、限られた時間と除雪機械で多くの道路の除雪を行うため、各家庭で雪の処理を行い、協力してもらっている。除雪作業にあたっては、道路の機能や車線数などを考慮して、道路種別ごとに目標とする圧雪の厚さ、確保する通行幅をそれぞれ設定してある。例えば、主要幹線道路であれば、除雪作業後に、路面に残っている雪の厚さは3センチ以内であり、そして確保する幅員は4車線以上に規定している。生活道路の場合は、圧雪厚は30センチ以内であり、そして幅員は1車線ということで、人がすれ違える程度というところで規定してある。

道路状況に応じた除雪作業についてだが、路面がでこぼこになったり、気温が上昇して、ザクザクになった時には、路面の雪を削る路面整正という作業を行っている。路面整正により、道路脇に寄せられる雪は硬く重いため、新設除雪とは違い、家の出入口にはできるだけ雪を置かないように配慮して作業を行っている。また、通行できる幅が狭くなったときには、通路にせり出してきた雪山の裾をかきとり、山の上に積み上げる拡幅除雪という作業を行っている。

道路脇の雪山をダンプトラックに積み込み、雪堆積場や融雪施設へ運ぶ排雪作業について説明する。排雪作業は市が行う排雪作業と、地域と市が協働で行う排雪の2種類に分かれる。市が行う排雪は、雪の降り方により時期が前後するが、例年1月上旬から実施しているものである。地域と市が協働で行う排雪として、生活道路の排雪支援制度について説明する。生活道路の排雪支援制度には、パートナーシップ排雪制度と市民助成トラック制度の2種類がある。1つ目のパートナーシップ排雪制度は、利用団体、除雪業者、札幌市の3社が役割を分担して、連携協力しながら生活道路の運搬排雪を実施する制度であり、利用団体と札幌市で費用を分担して実施するものである。

一方、市民助成トラック制度は、町内会などの団体が主体となり道路の排雪を行う場合に、札幌市が無料で運搬用のトラックを貸し出している。トラックへの雪の積込作業は、利用団体が依頼した業者が行うことになっている。どちらの制度を利用するかというのは、地域の実情に合わせて選択してもらっている。なお、令和4年度のこれらの支援制度の実施件数だが、パートナーシップ排雪制度が約1,300件、市民助成トラック制度が52件ということでほとんどの地域がパートナーシップ排雪制度の方を利用している。パートナーシップ排雪の費用負担算出の考え方だが、利用団体と札幌市の費用負担割合を5対5としているが、排雪量や運搬距離によって大きく金額が変動するため、実際にかかった費用にかかわらず、市内、全市一律で1キロメートル当たりの排雪量を1,800立米、運搬距離を3キロメートルと想定して算定した額を基準として、その金額を半額にすることで地域の支払額を固定している。札幌市は、実施費用から地域支払額を除いた額を負担することから、実際の排雪量が1800立米より多くなった場合は、札幌市の負担額が増加し、逆に実際の排雪量が少なくなった場合は、札幌市の負担額が減少するといった内容になっている。近年の実際の費用負担割合は、札幌市の負担割合は概ね6割から8割程度であり、設定金額は5対5と言いながら、行政の持ち出しが多くなっているのが実情である。パートナーシップ排雪制度の費用に関してだが、最近労務費や燃料費が上昇傾向にあるため、金額も増額傾向にある。平成27年頃には1キロメートル

ル当たり45万円だったのが、7万円ほど増額し、現在は52万円になっている。そのため排雪時に雪を多く残すことで、費用を抑える排雪断面というものを設けており、地域で選択できるようにしている。従来の排雪断面と比較すると、標準で設定している排雪断面では、令和4年度の地域支払額は約51万円であったが、抑制断面の費用は、標準断面の7割で設定しているため、51万円が36万円まで抑えられる。

雪対策施設についてだが、雪堆積場、雪処理施設、ロードヒーティングの三つに分類される。令和4年度は当初時点で、市内外に、令和3年度より5ヶ所を置く、合計80ヶ所の雪堆積場を開設している。公共専用の雪堆積場のほか、民間業者で排雪された雪を受け入れる一般受入堆積場として、31ヶ所を開設している。一般受入堆積場の位置や開設情報については、札幌市の公式ホームページや、雪堆積場ガイドという冊子を利用者に配布して周知している。雪堆積場は札幌市の雪対策において、欠かせない雪対策施設だが、近年は郊外化が進んでおり、運搬距離が長くなるという課題が生じている。雪堆積場は重機やダンプトラックによる騒音、振動、堆積された雪による冷風の発生があり、近隣住民からは迷惑施設というふうを受け取られることが多いため、堆積場の用地所有者の意向により、開設できなくなってきた。そのため札幌市では、雪堆積場の補完施設として、市街地付近に位置する融雪施設を設置し、作業効率の向上や運搬排雪費の削減を図っている。融雪施設は、全部で4種類あり、大きな水槽や管に下水の処理水を貯めて、雪を溶かす融雪槽や融雪管が計5ヶ所ある。さらに、下水道管に直接投雪する融下水道管投雪施設や地域密着型雪処理施設が合計で5ヶ所設置している。その他、道路下の水路に下水処理水や河川水を流し、沿線住民が雪を投げ入れられる流雪溝を設けており、合計8ヶ所整備している。

凍結路面对策だが、その背景としては、雪道の自己転倒による救急搬送されるケースが毎年平均で約1,100件ある。そのため、札幌市では、滑り止め剤の散布のほか、市民による砂まきの協力を呼びかけている。市内各地に設置されている砂箱の砂は、道路の散布目的としており、誰でも利用することができるので、自分のため、そしてそのあとに通る人のために砂まきを協力してもらっている。また、冬にまいた滑り止め剤は、春先に札幌市が回収しているが、公共の場所の砂の回収に市民にも協力してもらうように依頼している。

冬のみちづくりプラン2018に基づく取組についてだが、雪対策の主な現状と課題について説明する。1つ目の課題は、市民ニーズへの対応についてである。市民意識調査の結果によると、今後除雪に力を入れて欲しい道路の場所として、幹線道路やバス路線に対する要望が多くあり、生活道路の状況改善のために、重視する点として道路脇の雪山の高さや交差点の見通し改善の要望が多かった。2つ目の課題は、除排雪体制の維持に関するものである。平成30年に実施した除雪事業者のアンケート結果では、除雪機械を運転する除雪オペレーターのうち、全体の2割を60才以上が占めているという一方で、29歳以下の若い方は1割以下ということで非常に少なくなっている。少子化の影響もあり、若い世代の確保が非常に難しい状況であるため、このままでは除雪従事者が減少してしまうということを懸念している。そのため札幌市では、雪対策の基本計画である、札幌市冬のみちづくりプラン2018を平成30年の12月に策定し、目指すべき将来目標とと

もに、5つの取組視点を設定し、視点ごとの重点施策を展開している。それぞれの視点における主な取組について説明する。視点1は安心安全な冬期道路交通の確保についてであり、市民ニーズや将来的な除雪従事者の減少への対策の一つである。効果的な除排雪の推進として、生活道路の除雪方法変更に向けて新たな除雪方法の試行を進めている。この取組は市の除雪作業で寄せられた出入口の雪処理に係る市民負担の軽減、そして将来の除雪従事者の減少に備えるため、計画的に作業を実施する方法を検討しているものである。その具体的な変更点としては、新雪除雪を従来のかき分け除雪から圧雪除雪にし、民地側に寄せられる雪が少なくなる方法に変更することで、地域住民にしてもらう除雪を減らすといったものである。もう一つが新雪除雪の出動基準の目安を10センチから20センチに変更することで、夜間の出動回数を減らすといったものである。そして3つ目が、道路状況に応じて路面整正により路面のこぼこやザクザクなどを計画的に取り除く作業である。令和4年度は8区18地域で施行しており、今年度も試行の実施に向けて、検討や調整を進めている。視点2は除排雪作業の効率化・省力化に関する取組として、除雪機械の1人乗り化を進めている。これまではオペレーターと助手の2人で実施していた除排雪作業を1人で行うことができるように除雪機械にバックカメラやセンサーといった安全補助装置を設置することで、2人から1人で作業できるようにしている。そして、新川融雪槽の融雪能力の向上も、視点2に基づく取組のひとつであり、ダンプトラックの運搬距離低減や、必要台数の縮減に向けて、市街地に近い新川融雪槽に雪を投げ入れる投雪口が2ヶ所から4ヶ所に増やしてあり、雪の処理能力を向上させている。

視点3は除排雪体制の維持・安定化に向けた主な取組についてだが、除雪従事者の労働時間の短縮に向けて、これまでオペレーターが手作業で作成していた作業日報などを除雪機械にGPS端末を設置して、そこから取得した位置情報をもとに、業務資料の電子化を図るなど、ICTを活用した取組を進めている。

視点4は雪対策における市民力の結集についてであり、主な取組としては、小型除雪機や除雪用具の貸し出しを行っている。そして、除雪ボランティアを行う団体への支援も行っている。

視点5は雪対策に関する広報の充実についてだが、札幌市では、12月に冬の暮らしガイドという啓発周知するチラシを配布しており、除雪作業の妨げや、交通渋滞の原因となる路上駐車、雪出しをしないといった冬のルールマナーに関する情報を発信している。このほか冬の暮らしに役立つ情報を、札幌市のホームページやテレビ、SNS、デジタルサイネージを活用して発信している。

令和3年度に非常な大雪があったが、その大雪を踏まえた対策について説明する。令和3年度は、24時間の降雪量が最多記録を更新するなど、想定を超える大雪に見舞われ、市内各所で渋滞の発生や、生活道路、除排雪の大幅な遅れなど、市民生活に大きな影響が及んだ。そのため、大雪が発生しても、市民が安心安全に過ごせることを目指し、令和4年度に今後の大雪対策を取りまとめた。ポイントが3つあり、1つ目は、排雪作業の前倒しと強化、フェーズ毎の対策の設定、2つ目が雪堆積場等の増強、3つ目が市民・企業との協働の取組を設定している。排雪作業の前倒しの強化についてだが、大雪の際

には、札幌市緊急除排雪実施本部を設置して、積雪深や気象状況、除排雪作業の進捗状況などのフェーズに応じて対策を実施している。フェーズ1からフェーズ3まであり、フェーズが進むごとに大雪の傾向になる。フェーズ1では、12月から1月上旬頃に、今後の大雪が見込まれる場合を想定しており、幹線道路の運搬解決を前倒して実施するとともに、従来の道路脇の雪山を一部残す切込排雪からすべて取り除く雪出排雪へ変更して、排雪を強化している。フェーズ2では、1月中旬から3月上旬頃において、一部の区において、パートナーシップ排雪作業の遅れが見込まれる場合を想定しており、他の区の除雪事業者による応援の実施、さらには関係団体に応援を要請するものである。フェーズ3では、1月中旬から3月上旬頃において、半数以上の区でパートナーシップ排雪作業の遅れが見込まれる場合を想定しており、パートナーシップ排雪を取り止めて、札幌市が費用をすべて負担し、生活道路の緊急排雪を実施する。生活道路の緊急排雪では、できるだけ早く作業を終わらせる必要があるため、対象となる生活道路を緊急排雪時のダンプの経路となる幹の路線と、それ以外の枝の路線に分類して、それぞれ作業断面も変えて、作業のスピードアップを図るものである。幹の路線については、排雪ダンプの通行幅を確保するが、枝の路線については、幹よりも幅員は狭くなると想定している。路面の圧雪については、幹枝ともにできるだけ薄くして、ざくざく路面の発生による走行障害の発生を抑えている。雪堆積場の増強についてだが、大雪に備えて、過去最大の搬入量に対応できる雪堆積場の容量約2,500万立米を確保する。また、大雪時に開設する緊急用雪堆積場をあらかじめリストアップしておき、緊急時には速やかに開設できるよう事前準備を行う。大雪があった際の対応としては、あらかじめ準備しておいた、緊急用雪堆積場を速やかに開設するとともに、状況に応じて、雨水貯留地、そして未利用の公共用地など、小規模な雪堆積場や雪置き場を活用している。仮に、令和3年度を超えるようなさらに厳しい気象状況となった際には、河川敷の雪堆積場の嵩上げ、そして、公園や学校グラウンドも検討しているところである。また、融雪施設の稼働期間を拡大し、より多くの雪処理をできるようにする。それに加えて、排雪作業のさらなる効率化を図るため、下水道の熱を活用した融雪槽や地域密着型雪処理施設の整備を検討することにしており、今年度より東部融雪槽の実施設設計に着手している。市民・企業と協働の取組についてだが、市民には、平常時から大雪のリスクや、その時とるべき行動について知らせるとともに、大雪の際には、不要不急の外出を避けてもらうように呼びかけている。企業には、札幌商工会議所と連携して、大雪時の時差出勤、または出勤抑制への協力を依頼している。

説明を終わらせてもらうが、今後も様々な取組を通して、安全安心で、持続可能な冬の道路環境の実現に努めていきたい。

【主な質問・応答】

質問 金沢市では土木局道路管理課というところが冬季に除雪についての仕事をしているが、札幌市は、建設局の中に雪対策室があり、その下にも課があると思うが、組織図的な立ち位置やそれぞれの課の役割を教えてほしい。

応答 まず、市役所の雪対策室があり、ここで雪対策の計画や予算管理をしている。

そのほかには10区の土木センターがあり、ここで作業の実行計画、業務の発注管理、そして道路パトロールを行っている。そして、そこで発注して、受注するのが、A区除雪センターやB地区除雪センターであり、これは市内に23センターある。そこで受注して実際の作業をやっている。

質問 地域の除雪ニーズがいろいろあり、市民との連携や高齢化への対応、計画的な除雪以外にもきめ細かい対応がこれから必要になってくると思うが、現状どういう検討を行っているのか。また、地域協力員はどういう人がなっており、どういう形で除雪に協力しているのか、現状を聞く。

応答 高齢化が進んでいくところで、きめ細かい除排雪の対応は、今も私たちに求められているところであるが、一方、日本全体で高齢化が進んでおり、担い手が減少していることも現実としてあるため、例えばICTを使ったり、除雪車両の2人乗りを1人にしたりして何とか補っていかうとしている。今のところは現状を維持するのが、やはり精一杯である。地域協力員に関してだが、町内会の現役引退された人や、あと多いのは建設業の会社員であり、その地域に根づいた建設会社に所属している若い人が地域協力員として福祉除雪をやったりしている。実は福祉除雪に協力した社員がいる会社は、総合評価落札方式による入札の場合であれば、そのことが加点項目になる。そのため建設会社の社員が結構協力してくれている。

質問 金沢市は常に除雪業者に依頼している状況であるが、札幌市は直営の除雪部隊は持っていないのか。

応答 現在は持っていないが、マルチゾーン除雪にする前は、直営部隊を持っており、その当時は、各区の土木センターに職員が配置されており、雪が降りそうな日は泊まり込みで待機し、雪が降れば機械を操作し、除雪作業を行っていた。直営部隊をやめた理由としては、職員費や福利厚生などの人件費が嵩むことが原因である。

以上