

令和7年10月16日

中標津町議会議長 後 藤 一 男 様

中標津町議会議員 平 山 光 生

研 修 報 告 書

以下の視察について、次のとおり報告します。

- 1 視察名 総務経済常任委員会道内視察
- 2 視察先 小樽市 ウォレットジャパン株式会社
- 3 視察日 令和7年9月29日（月）
- 4 視察事項 コンテナトイレの概要と協定について
- 5 成果

中標津町は津波被害が想定されない内陸自治体であり、災害時には広域避難の受け入れや後方支援の拠点としての役割が期待されています。

しかし、停電や断水により水洗トイレが使用できなくなり、特に寒冷地特有の冬季においては、避難所や在宅避難を問わずトイレ不足が発生することが想定されます。

町では体育館建設時にマンホールトイレの導入検討を行ったとのことですが、凍結対策など課題も残されていることから、今回は冬季でも使用可能なコンテナ型トイレの機能や協定運用事例を学ぶことを目的として、ウォレットジャパン株式会社を視察しました。

同社は、北海道庁、北広島市、厚真町、恵庭市、千歳市、函館市、砂川市などと防災協定を締結しており、災害時における迅速なトイレ設置体制を構築しています。

常時災害用として2台を確保し、発災当日中の設置が可能な体制を整えており、協定による迅速な対応の有用性を強く感じました。

製品は10フィートから40フィートコンテナで、いずれも断熱材入りのサンドイッチパネル構造で暖房・照明を完備、全機種に陶器製便器と手洗い器を標準装備し、断水時にはポンプとタンクによる給水、停電時には発電機での運転が可能です。本水洗タイプは無制限に利用でき、簡易水洗タイプ（20フィート床下便槽4,600L）では約9,000回の使用が可能であり、長期停電下でも対応できる性能を備えています。



コンテナトイレ

また、設置作業は到着後 15 分程度で完了し、トラックによる移動が容易であり、スロープを設置することで車いすでの利用もできるため、多くの方が安心して利用でき、平常時は公園や公共施設で使用し災害時には避難所へ転用できる柔軟性を持っています。

平成 30 年北海道胆振東部地震では、札幌市からの要請により出動要請から 2 時間で 1 か所目を設置、4 時間で 2 か所目の運用を開始するなど、迅速な対応が実現しました。

また、避難所の仮設トイレが暗く不衛生で和式が多いことから、同社のコンテナトイレが支援物資として導入され、衛生面や安全性の面で高い評価を得ています。

本視察を通じ、被災地におけるトイレの重要性を改めて認識しました。特に、冬季でも水洗トイレとして使用できる点は、避難者の心身の疲労を軽減し、長期避難生活の衛生環境の維持に大きく寄与します。

今後、町内の公園や公共施設の改修・整備を行う際に、順次こうした防災対応型トイレを導入することで、平時利用と災害時活用を両立できると考えます。

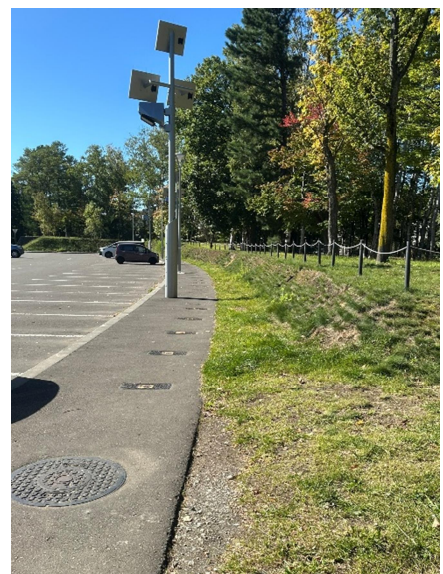
また、広域避難の受け入れ体制を前提としつつ、町民自身の生活環境維持の観点からも、冬季に使用可能なトイレ確保に向けた整備や協定締結を検討すべき段階にあると感じました。

- 2 視察先 札幌市 月寒公園
- 3 視察日 令和 7 年 9 月 30 日（火）
- 4 視察事項 マンホールトイレ（施設見学のみ）
- 5 成果

月寒公園敷地内へマンホールトイレを視察に行きました。この広場の地中には雨水を一時的にためて、川があふれるのを防ぐための施設があり、その貯水を利用した下水道管直結のマンホールトイレが整備されていました。

指定緊急避難場所（大火災時）に指定されているものの避難所は別所であることから、観光客や在宅避難者等による広い駐車場を活用した円滑なトイレ運用が見込まれます。

冬季の運用に課題は残るものの、鉄蓋を開けパネルやテント、便座を設置するだけですぐに多くの人が利用できるこの設備は、トイレ不足が予想される本町でも再度前向きに検討するべきだと考えます。



マンホールトイレとソーラー式外灯

- 2 視察先 むかわ町役場
- 3 視察日 令和7年9月30日(火)
- 4 視察事項 事前復興計画について
- 5 成果

中標津町は津波被害の想定がない内陸自治体であるものの、地震によるライフライン被害や火災などの二次被害は十分に想定されます。

また、近隣の沿岸市町村は津波被害の想定から避難場所や避難所の整備を進めていますが、災害発生時には不安から中標津町への独自避難者（広域避難者）が発生する可能性があるため、当町は広域避難者の受け入れや後方支援の役割を担うことが求められており、避難場所の指定や近隣町との協定締結を進めることが今後の課題です。

こうした観点から、復興まちづくりに先進的に取り組む「事前復興計画」を視察し、災害発生前から復興を見据えた計画づくりのあり方を学ぶことを目的としました。

むかわ町は、平成30年北海道胆振東部地震で甚大な被害を受けた経験から、災禍を防災力の強化に転じ、住民が住み続けたいまちを再生するための「事前復興計画」を令和7年3月に策定しています。

この計画は、「自分たちのまちが被災した場合、どのように復興を進めるのか」を平時から整理しておくものであり、被災後に混乱なく事業を進め、早期に生活と経済の再建を図ることを目的としています。

特に印象的だったのは、以下の6項目です。

- 1 職員によるプロジェクトチーム（16名）を任命し、職種・経験・男女比などを考慮して構成。令和5年度3回、令和6年度6回の検討会を重ね、計画づくりそのものを「復興訓練」として位置づけ。
- 2 計画策定後に住民との協議を行う方式を採用し、まずは早期に「計画の骨格」をつくり、災害対応の即応性を重視。
- 3 復興方針ごとにロードマップ（優先順位と進行段階を可視化）を作成。
- 4 人的支援や物資支援などを想定した受援計画を防災計画とは別に策定し、行政・医療・ボランティア等の支援元を整理。
- 5 地区別の避難推奨ルートをハザードマップに記載し、混雑の回避や不必要な避難の防止を図っている。
- 6 避難行動要支援者には「マイ・タイムライン」の普及を進めることで、避難行動の自立化も促進。

災害発生後に復旧・復興を同時進行で進めることは現実的に難しく、むかわ町のように事前に計画と体制を整えておくことが復興期間の短縮に直結します。

中標津町では、被災地支援だけでなく、酪農を中心とした基幹産業の早期復旧（牛乳の

集荷再開)、商業地域としての経済活動の再開こそが町の復興と町民の生活意欲の回復につながります。そのためには、町民の生活再建と並行して、経済・物流・人的支援の後方拠点として早期復興を実現する体制づくりが必要です。

また、むかわ町が採用していた復興体制の庁内チーム化、受援計画の策定、地区別避難ルートの設定、マイ・タイムラインの普及などは、中標津町においても導入を検討すべき有効な仕組みであると考えます。

さらに、むかわ町では生活物資の安定供給を目的として、コープさっぽろと協定を締結し、ローリングストック方式で備蓄を実施していました。中標津町でも同様に、地元の中標津農協店舗「あるる」との協定や調達体制の検討を進める必要があると感じました。

津波による直接的被害は想定されていないが、地震による断水・停電・火災の発生が懸念されており、ライフライン復旧までの期間に備えた生活環境の確保が重要であり、事前復興計画の策定が急務であると強く感じました。



むかわ町役場 視察挨拶

また、近隣市町村からの避難者を受け入れながら、自らの地域経済を速やかに回復させるためには、復興と支援を両立する「後方支援型自治体」への転換が求められます。そのためには、むかわ町のように、職員主体のプロジェクトチーム設置、住民参加による計画づくり、各分野別ロードマップの策定、受援体制の明確化と物資協定の推進、避難ルートとマイ・タイムラインの連携整備を段階的に取り入れ、平時から復興への備えを具体化していくことが必要であると考えます。

- 2 視察先 千歳市 北海道エアポート株式会社
- 3 視察日 令和7年10月1日(水)
- 4 視察事項 災害時の空港運用について
- 5 成果

中標津町には北海道が管理する根室中標津空港が所在し、町中心部からも近い位置にあることから、日常的な交通結節点としてだけでなく、災害発生時には広域的な救援物資・人員輸送の中継拠点としての役割が期待されています。

女満別・釧路・函館・旭川・帯広・稚内・新千歳の7空港が民間運営の北海道エアポート株式会社(HAP)によって一体的に管理されており、各空港では国土交通省航空局が定めるA2-B C P(空港業務継続計画)に基づき、災害時対応体制の整備が進んでいます。

HAP管理空港の災害対応計画との違いや、今後の計画改定に向けた参考事例を得る

ため、今回、北海道エアポート株式会社の視察をしました。

北海道エアポート㈱では、国のガイドラインに沿って各空港のA2-B C Pを策定し、災害発生時における空港利用者の安全確保、航空ネットワークの維持、物資輸送・救急救命拠点の早期立ち上げなどを目的に取り組んでいました。

特に、令和6年6月に国土交通省が公表したA2-B C Pガイドライン改訂版では、従来の「被害想定」や「早期復旧計画」に加えて、救急・救命活動の拠点（S C U）の設置、政府や自治体によるプッシュ型支援輸送の受入れ体制、滞留者の安全確保を目的とした滞留エリアの明確化、関係機関間での指揮系統の明文化などの新たな要素が盛り込まれています。さらに、年2回の防災訓練を実施していることや、近年は事前シナリオなしで対応力を試す「ブラインド訓練」を導入していること、自衛隊との合同訓練は今年11月に釧路空港で初めて実施予定であり、過去の知床事故対応時には自衛隊に敷地を貸し出して救助体制を強化した実績もあること等を説明いただきました。

また、災害時には空港を利用する主体が多岐にわたることから、「誰が指揮をとるのか」を事前に明確化しておくことの重要性が指摘されました。実際の指揮系統としては、道庁の危機対策局（防災航空室）が中心となるが、関係機関間の実動連携はまだ整備段階にあり、図上訓練を通じた指揮体制の確認と共有が不可欠であるそうです。

災害時には、S C U（広域医療拠点）としての機能確保が求められ、医療チーム（DM A T）や消防・自衛隊と連携し、空港敷地内に臨時医療拠点を設置できる想定区域を定めておく必要であり、プッシュ型支援物資を受け入れる際には、フォークリフトやトラック導線など地上搬出ルート of 明示と保管エリアの確保が必要です。中標津空港は利用できる空間に限りがあることから、A2-B C P内で用途別想定区域や導線等その手順の明文化することが必要です。

また、中標津空港の現行A2-B C P（令和2年策定）では滞留者を100名と想定しているが、近年の利用実績を踏まえると、滞留想定数や滞留場所（ロビー・駐車場等）の見直しや備蓄している簡易トイレはガイドラインが示す「1日3回分・3日分の備蓄」を基準とした増強が必要となります。

令和6年改訂版ガイドラインに基づき、中標津空港のA2-B C Pを改定するにあたっては、次の点を重点的に反映すべきです。

1 指揮系統の明確化

災害時に道庁危機対策室を中心とした連絡会議を設け、町・空港管理事務所・自衛隊・医療機関の役割分担を明記する必要がある。

2 救急救命拠点（S C U）と物資受援ルートの整備

救急搬送や物資輸送を空港で集中的に扱う際、現地指揮本部（A2-H Q）の設置場所、フォークリフト導線、トラック待機スペース、仮保管倉庫の位置などを具体的に図示することが求められる。

3 滞留者対応の強化と訓練の実施

滞留想定数や滞留場所、備蓄数の見直しや対応する空港職員や関係者が通勤できない事態を想定し、人員輸送手段の確保を含めた代替勤務体制を構築するなど、実動・図上訓練の定期化を進めるべきである。

4 通信手段の確保

各携帯電話会社による復旧を待つのではなく、衛星電話を含めた他の手段も検討する等、常時通信系統の確保が必要である。

根室中標津空港は、平時には地域の玄関口であるとともに、災害時には道東地域の救援・物資輸送・医療搬送の中核拠点として機能すべき重要な施設です。そのため、A2-BCPの改定を通じて、道庁・町・関係機関が一体となった防災連携体制を構築し、実効性ある後方支援拠点づくりを進めることが求められると考えます。



北海道エアポート㈱ 視察挨拶



新千歳空港内滞留者用備蓄品