

今現地で仮置きで防護柵を置けるが、堅固な防護柵に置き換えていきたい、今どんな構造ができるかを事務所で検討している。

これに加え、さらに減速措置ができないか、一つには多機能の排水性舗装も一つ考えられる。この交差点全面の路面を着色することにより注意を促すという方法、これは警察許可が必要だが、こういったことについても取り組んでいきたい。

もしこの捜査の結果、原因を踏まえ、さらなる道路改善というものも考えていきたい。

副委員長の指摘にあった、東山菊水線も交差点改良の検討を都市局と一緒に進めているのは事実ですが、その整備には時間がかかる。我々としては、その東山菊水線の整備を待つことなく対応ができるものについては鋭意検討を進め、具体的な対応に結びつけていきたいと考えている。

いずれにしても非常に重大な事故だと考え、事故を反省しながら、どういった改良ができるかというのを鋭意検討していきたいと思っている。



建設防災委員会(7月6日)での質疑

**平野達司** 私も当日、事故の2時間後、現地も見たし、現地の皆さんともいろいろお話を伺った。実際にお店の方から目の前で事故を目撃された話では、そこで外側の車線を走ってきたこのトラックに危険を感じ店の中に入られた。トラックはそんなにスピードを出していなかったが横転した。普通右カーブであれば、左側が盛り上がり内側に傾くように道路構造をする必要があると思うが、こちらは外側に少し傾斜している。スピードの問題、運転手の技術、中の荷物の状況にもよるかもしれないが、少し傾斜しているところが、大きな問題があるのではないかと。また、スピードの問題について、トラックはそんなにスピード出していないが、乗用車は、すいてるときにはこのカーブでスピードを出し、建材屋さんのシャッターのところに突っ込んでいたことが何回かあった。乗用車に対しては、速度減速の啓発が必要かと思うし、トラックについては、道路を知っているトラックは内側を走っている。慣れてない運転手が外側を走り、今回のような状況になってしまう。この傾斜を検討いただく必要があると思うが、いかがか。

**林建設局長** スピードは、警察も、ドライブレコーダーで明らかになるかと思う。傾斜については、取付道路が会下山のほうにあるため、あまりよくないと横断勾配の状態になっている。一定の改良が必要で、今後少し検討が必要ということです。今、車線数としては上下で2車線ずつ、4車線だが、車線の構成の在り方まで含めて検討する必要が出てくる可能性がある。交通が集中することも一つの要因なので、交通を分散させる施策も考えられる、単に道路改良だけでなく、広い観点でいろんな検討をしたい。

**平野達司** 短期と中期、長期にできる事柄がそれぞれあるかと思いますが、ぜひ進めていただきたい。また、今の菊水町10丁目からもう1つ北西側の鴨越の交差点について、山麓線から夢野白川線に上がるとき、右折だまりが2車線という形になっているので、右折したら、すぐに1車線になる状況です。渋滞緩和ということで、この形の構造にはなっていると思うが、真面目に右側車線で並んでいるところへ、結構強引な形で割り込んで入ってくる車がかなり多く、苦情もたくさん聞いている。こちらの山麓線の渋滞緩和も必要ですが、強引な割り込みに苛立つクレームが多くあり、この構造も考える必要があると思う。一つ提案ですが、2車線目のところを、市バスだけ右折できるような形にし、右折の信号が少し長めにし、右側の道路の車を早めに流すなど、実証実験等で何かできないものかなと思います。この路線は夕方大変混むので、分散するのが一番ですが、その点も検討できないか。

**林建設局長** 副委員長から1つ提案をいただきましたので、その点も含め、警察も含めて検討させていただきたいと思います。

## 令和4年 経済港湾委員会(6月20日) 質疑

### ■ 港湾局

**平野達司** 兵庫運河は兵庫漁協、浜山小学校の児童・生徒と、地域の皆様で、アサリの実証実験が進んでいる。2年前に人工干潟も整備され、ブルーカーボンにつながるアマモの育成も進んでいる。水質も改善されて、魚も寄ってきて、兵庫運河の環境がすごくよくなってきている。5月14、15日で25時間調査を現地で実施した。ブルーカーボンにつながるアマモの生育域が広がり、また人工干潟には1平方メートル当たりのアサリが平均で98個、最大で175個も確認され、地引き網ではアナゴも見つかった状況です。