

視 察 ・ 調 査 報 告 書

< 土 木 環 境 委 員 会 >

令 和 6 年 第 2 回 沖 繩 県 議 会 (6 月 定 例 会)

令 和 6 年 7 月 22 日 (月 曜 日)

沖 繩 県 議 会

土木環境委員会視察・調査報告書

視察・調査日時

令和6年7月22日 月曜日

視察・調査場所

名護市

視察・調査事項

道路、橋梁の整備事業について（安和栈橋入口付近における道路の管理体制について）

視察・調査概要

別紙のとおり

参加委員（11人）

委員長	仲	里	全	孝
副委員長	糸	数	昌	洋
委員	喜	屋	武	力
委員	大	屋	政	善
委員	下	地	康	教
委員	又	吉	清	義
委員	玉	城	健	一郎
委員	山	内	末	子
委員	新	垣	光	栄
委員	比	嘉	瑞	己
委員	瑞	慶	覧	長
			長	風

議会事務局（2人）

議会事務局政務調査課主幹	上	運	天	慎	也
議会事務局政務調査課主査	宮	里	正	樹	

別紙（視察・調査概要）

1 調査事項：安和栈橋入口付近における道路の管理体制について

(1) 概要説明（仲本 隆北部土木事務所長）

- ・安和栈橋における土砂の搬出経路及び道路と施設の位置関係等の概要説明があった。
- ・国道449号の当該区間は平成17年頃に供用開始した。4車線で計画の標準幅員は、歩道も含め30メートルの道路になっている。
- ・歩道の部分は、メインのアスファルト敷部分が幅約3メートル、植栽帯側は幅4メートル、合わせて幅約7メートルとなっている。
- ・人が入れる場所は全て歩道と解釈している。植栽のある部分は人が入れないが、アスファルトが敷かれている範囲内は全て歩道として、誰でも行き来できる。

(2) 質疑応答

Q 空のダンプカーが国道に左折で出る際に、大回りではなく、小回りを出しているかどうか把握しているか。

A 我々としては、中の警備の状況までは把握できていない。

Q 事故が起きた具体的な場所や状況を把握しているか。

A 警察のほうで捜査中であり、我々としてお答えすることは難しい。捜査の結果を待ちたい。

Q 植栽帯と乗り入れ口の間の歩道部分を歩いて来る歩行者は、何を目的に歩いて来るのか。歩いて来ても、反対側の植栽帯に突き当たるため動線として不自然であるかどうか。

A 歩道として有効な部分は、誰でも歩行者として立ち入ってよい場所であり、いろいろな方が歩行者として道路を利用することを想定している。

Q 植栽帯は何のために造っているのか。

A 街路樹は地域の潤いや緑化を目的として植栽している。

Q 歩道の管理として、歩行者が歩きやすい形にすることが県としては当然だから、防護柵は設けられないという判断か。

A そのとおりである。

Q 事業者からの防護柵やバリケード設置に関する申請については、不承認としたのか。

A 事前に相談を受けた際に、ここに設置することはできないということで、県の考え方を伝えたものである。

Q 設置ができないということは、歩行者が多いから通行の邪魔になるということか。

A 歩道はいろいろな方が通行することを想定して造っており、歩行者数の多寡で歩行への支障の有無を判断したというものではない。

Q ダンプの出入りが1台ずつだったものが2台になっていると聞いているが、どのような状況か。また、事故時は搬出ゲートは全て開いていたのか。

A 事故時に北部土木事務所の職員が臨場していなかったため、詳細については警察の捜査を待ちたい。現在は作業が中断されているため、ゲートが半分閉じられているが、ふだんは全部開いている。

Q 国道からゲートまでの部分は、車道なのか、歩道なのか。

A 歩道は専ら歩行者が通行するためのものであるが、一方で道路に隣接する民有地に対して出入り口を確保することも、道路の機能として必要になっている。こちらは民有地への出入り口となっており、道路構造令上は、車道とか歩道といった定義はなく、歩道の部分に設けるという記載になっている。

Q ダンプカーが乗り入れ口から車道に出る際に、一時停止することは義務なのか。また乗り入れ口の管理責任は県にあるのか。

A 交通に関することについては、我々に権限はない。道路法の中では交通の形式までは記載がない。

道路施設の管理責任としては、県になる。

Q 現場で見ないと分からない具体的な情報や詳細な状況を説明いただきたい。

A 黒いポールが2本立っているが、それは奥に続く歩道に車両が進入することを防止するために設置している。また、植樹帯についても、車の

進入を防止するために柵を設置している。

Q 車が出るときの誘導は専ら警備員の仕事か。

A 工事関係の車両であり、工事関係のほうで対応するものと考えている。

Q ダンプカーの交通量は1日何台ぐらいあるか。

A 国道の本線自体の交通量は定期的に調査されているが、1つの敷地あるいは事業所からの車の出入りは、県のほうでは把握していない。

Q 10トンダンプは後方のタイヤが縦に2つ連続してついていて、曲がる際にこねるため、普通の歩道ではもたないが、この歩道の乗り入れ口については、どこがこの厚みで設計したのか。

A 最初の整備は県で行っているが、その後事業者がここを出入り口として使用し、舗装が損傷した際に、事業者から補修工事の申出があったため、県として許可したものである。

Q 県として、この乗り入れ口は交通量が非常に多いことを認識していたということではないか。

A 台数までは把握していないが、一定の車両の通行があるということは想定している。

Q 交通量が激しい乗り入れ口であるという認識があったのであれば、道路管理者である県として、歩行者の安全確保のためどのような方策を取ったのか。

A 基本的には、事業用車両は事業者が安全管理を行うべきという認識がある。県としては、沖縄防衛局や国に対して原因究明及び再発防止策の検討について申入れしており、その結果を踏まえて、どのような対応をするのか県の内部で検討することになる。

なお、ガードパイプの設置については、歩行者の通行の阻害になるということで断っている状況である。

Q 植樹帯の木が切られている部分があるが、どのような理由か。

A 事業者側や県警から車道に出る際に視認性が悪く危険であるという指摘を受けたことから、安全対策として撤去した。

Q 道路上にダンプから落ちた砂が残っており、2輪車がスリップするなど危険である。事業者が洗い流す義務があると思うが、県として指導すべきではないか。

A 県道は管理箇所が多く、いろいろな場所で道路を汚損したりする状況がある。あまりにもひどい場合は、現場で清掃するよう指導するなど、状況を見て必要な指導を行っていく。

Q ダンプが2台同時に出るような構造や幅員での乗り入れ申請があったのか。

A こちらは平成の早い時期に設計されており、道路を整備する前から、このような施設があったものと思料される。

道路工事の設計をする際に、最初からこのような形で設計している。当初設計の際は、何台往来するかということではなく、間口を開ける基準に沿って設計されている。

Q 間口を開けるときには、4メートル基準、8メートル基準、16メートル基準とあり、トラックの内輪差、外輪差によって出てくると思うが、間口の基準書を提出できるか。

A 設計が古いため、設計したときの考え方や、報告書を確認する必要があるが、現在、所在が確認できていない状況である。引き続き確認する。

Q 事業者から事故が起きる可能性があるということで、北部土木事務所に再三、対策の依頼があったと聞いているが、なぜ対応しなかったのか。また、今回の事故で安全ではないことが証明されているが、今後どのように対応するのか。

A 安全管理に関し、まず道路管理者の責務として、道路を自由に通行できるということ、施設の適正な維持管理、あと凹凸等があった場合などの修繕管理等を行っている。

現在、沖縄防衛局に対して、事故の原因究明と安全対策について、どのような対策をするか問い合わせており、その結果を受けて、どのようなことができるかを協議していきたい。

Q 事故後に事業者または警備会社との話合いや協議の場は持たれたのか。

A 具体的な話合いではないが、事故後に県に対して、改めて対策を取って

ほしいという文書による申入れがあった。

県としては、事故後、直ちに沖縄防衛局に対して、原因の究明や再発防止策ができるまでは作業を中断してもらいたいということで、申入れをしている。まずは事業者である国の再発防止策を確認し、どのようにしていくかということを考えていく。

以上



○視察・調査前の供花



○所長による概要説明



○画像右側：歩道（アスファルト敷）
画像左側：歩道の植栽帯



○搬出ゲート



画像手前側：車道から民有地への乗り入れ口

画像中央：歩道部分

画像中央奥：歩道の植栽帯

画像左奥側：歩道部分

○質疑応答

