

- む ずかしいことも、
- む き合う、
- む くぎ太一。



む

新聞 Vol.19 むくぎ 太一



広島市議会議員

むくぎ 太一

空港の利便性の高さは、滑走路の長さや本数といった基本設備に加え、「空港のアクセス性」(空港に行き来しやすいか)が重要な視点になります。アクセス性は、①空港に目標時刻までに確実に到着できる「定時性」、そして、空港から別の場所へ想定時間内に負担なく移動できる「安定性」が重要な要素となります。

残念ながら、広島空港は鉄道などの軌道系アクセス(アクセス鉄道)がなく、自動車で行き来できません。リムジンバスは山陽道経由で運行していますが、渋滞や事故、交通規制の影響を受けやすく、「定時性」や「安定性」は担保されていません。そのため、リムジンバスは通常は広島駅—空港間が約50分ですが心理的距離感や想像以上で、空路を敬遠する要因となっています。さらには、他都市から広島市への移動を回避することも考えられます。広島市の発展を考えた時、定時性と安定性の改善は喫緊の課題であり、そのためにはアクセス鉄道が必要といえます。

一方、広島空港のアクセス性も「最悪の水準」と言えますが、課題は棚上げ状態です。不慣れた空港は都市の発展にマイナスにしか作用しません。広島都市圏の将来を見据えた時、今こそ、抜本的な対策にメスを入れなければならぬのです。

Q1はP4のQ&Aで解説しています。

空港は鉄道や道路と同様、都市づくりの根幹を成す重要なインフラです。遠く離れた都市や国・地域を結び、人の交流や物流を支えるものであり、空港の利便性が高いか否かは、都市の将来を左右します。

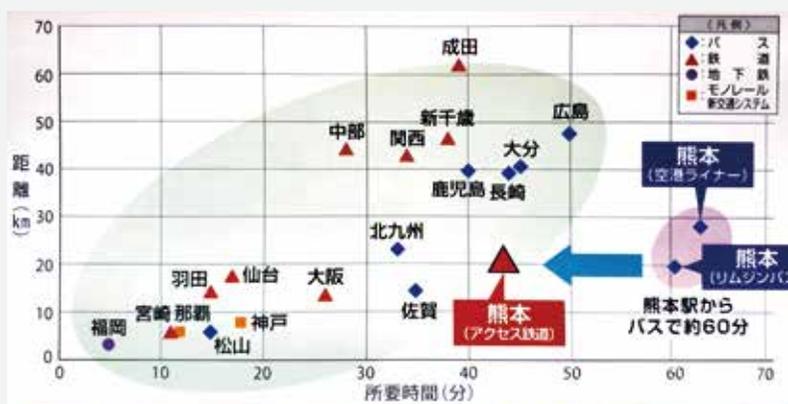
「空港とアクセス鉄道」—都市の発展と— 空港の利便性—



元新聞記者の視点で地域の課題をピックアップします

アクセス鉄道整備の先行例として、広島市議会建設委員会は11月中旬、熊本県で「Q1 阿蘇くまもと空港アクセス鉄道」を学びました。現在、同空港への移動手段は主にバス・自動車、熊本駅から約60分も要し、三大都市圏を除く政令市で「最悪の水準」(熊本県)というアクセス性です。そのため、熊本県は今年度、JR豊肥線の肥後大津駅から同空港を結ぶアクセス鉄道の整備に向けた調査・検討などを始めました。

各空港から主要ターミナル駅までの距離と時間



Q&A

広島市政に関連する質問にむくぎ太一がお答えします。

Q.1 阿蘇くまもと空港アクセス鉄道の整備概要は?

JR豊肥線の肥後大津駅から阿蘇くまもと空港までの6.8キロを整備する計画です。総事業費410億円を見込み、2027年度に工事着手、2034年度に完成予定です。JR熊本駅から空港までは直通運行で、44分で結ぶ予定となっています。

Q.2 決算特別委員会とは?

前年度の予算の使い方を審査する特別委員会です。「建設」「文教」「消防上下水道」「厚生」「総務」「経済観光環境」の6テーマを3つの分科会に分けて審査します。要望や提案などは次年度の当初予算案などに反映されることがあります。

Q.3 色覚特性について教えて

色を感じる視細胞の感度の違いで色の見え方が人と異なる遺伝的特性です。赤と緑、青と紫などの識別が難しい場合があります。割合は男性が20人に1人、女性は500人に1人で、女性の10%が保因者(主に男児に遺伝)といわれます。日本人の300万人が色覚特性とされます。

Q.4 ユニバーサルデザインフォントとは?

ユニバーサルデザイン(UD)とは、年齢や障害などに関係なく、できるだけ多くの人が利用できるように配慮・工夫したデザインです。UDフォントは、多くの人が読みやすいように開発された書体で、文書作成ソフト「Word」にも配備されています。

Q.5 下祇園駅のアクセス道路の概要は?

西原山本線の一部で、祇園踏切から西へ延長250メートルを指します。2023年度は測量、用地取得が行われており、2026年度に利用開始予定です。これにより、長束八木線—祇園踏切以西の間が片側1車線(幅員16メートル)となります。

Q.6 広島高速4号線と山陽道の接続について

山陽道との断絶区間を解消し、県北部へのアクセス強化を図ります。西風トンネルから4号線を高架にして接続するイメージです。4号線から山陽道上下線ともに接続し、山陽道の上下線ともに4号線へ合流できる予定です。環境保全のための文書を作成中で、数年かけて環境影響評価を行います。

むくぎ 太一事務所

祇園事務所	〒731-0138	広島市安佐南区祇園1-4-5	TEL (082) 846-5450
川内事務所	〒731-0102	広島市安佐南区川内5-31-7	FAX (082) 846-5451

【公式 HP】	【Facebook】	【Instagram】	【X (旧 Twitter)】

プロフィール
 棕木 太一 (むくぎ たいち)
 1975年7月28日生 広島市安佐南区出身
 広島市立川内小学校、同市立城南中学校、
 広島県立安古市高校、早稲田大学政治経済学部卒業
 元読売新聞記者 2019年初当選、23年2期目当選、
 建設委員会委員長 自民党安佐南支部長

■ 公式HPの活動報告から会報誌をダウンロードしてお読みいただけます。この市政報告は、自由民主党・市民クラブの承認を得て発行しています。

5つの柱

私は、政策の「5つの柱」を掲げています。市民生活の向上に欠かせないと思う施策で、一定の成果を出すことを約束します。

- 1. インフラ整備の推進
- 2. 地域コミュニティ再生・活性化
- 3. 防災・減災
- 4. 子育て環境の整備
- 5. 「カラーバリアフリー」の推進

※は今回のテーマとしている政策です。

Q2~Q6は
P4の
Q&Aで
解説して
います。

決算特別委員会質疑

2022年度の予算執行状況を審査する(Q2)「決算特別委員会」が10月に開かれました。私は、市政全般に関する「総括質疑」、「建設関係」、「消防上下水道関係」で登壇しました。以下、主な質問と要望、広島市の答弁です。

◎総括質疑

テーマ 広島市のバリアフリー、ユニバーサルデザイン



中筋駅の駐輪区画増設

2 道路整備

(1)都市計画道路「西原山本線」

Q 西原山本線のうち、JR下祇園駅整備に関連する部分(Q5)「アクセス道路」が完成した後、祇園踏切以東の道路がどうなるかは、周辺住民や通行者の関心事です。アクセス道路の効果を高めるには、国道183号線まで東に延伸し、祇園新道から長束八木線まで東西を結びことが重要だと述べ、昨年4月に「引き続き整備する」と報告されました。広島市の考えに変化はないでしょうか？

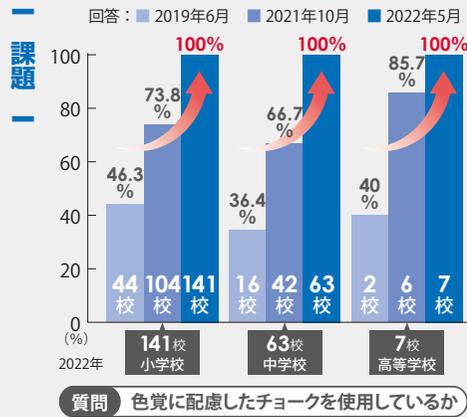
A 西原山本線のJR下祇園駅から国道183号までの区間は、渋滞対策や同駅西側からのアクセス向上のため、アクセス道路に引き続き整備します。

1 色覚特性対応チョーク

私は(Q3)「色覚の特性(いわゆる「色弱」)があり、これまで、色覚の特性がある児童生徒も色を識別しやすいチョーク(色覚特性対応チョーク)の導入促進や、ハザードマップの視認性の向上などを提案要望し続けています。

Q 2022年度の広島市立学校での色覚特性対応チョークの導入状況は？

A 2022年5月で、黒板を使用している全ての広島市立学校で導入済みとなりました。



課題

「差別を助長する」という声を受け、2002年に学校保健法施行規則の一部改正され、全国の小学校の定期健診の必須項目から色覚検査が削除

建設委員会 県外視察

広島市議会建設委員会は11月14日から3日間、熊本県などを視察しました。テーマは、①空港アクセス鉄道 ②都市高速環状化 ③鉄道延伸 ④歩きたくなる街づくりです。それぞれ、①広島空港のアクセス性向上 ②広島都市高速整備 ③アストラムライン延伸 ④市街地整備——を念頭に置いていきます。各テーマの視察先調査事項は、①熊本県の「阿蘇くまもと空港アクセス鉄道整備」②福岡都市高速の環状化 ③福岡市営地下鉄・七隈線の博多駅延伸 ④長崎市の「まちぶらプロジェクト」——です。

阿蘇くまもと空港アクセス鉄道整備

広島空港へのアクセス性向上

※P1のコラムを参照ください。

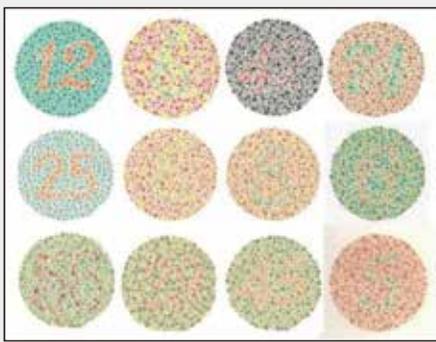
福岡都市高速の環状化

広島都市高速の整備

福岡都市高速道路は6路線(総延長59.3キロ)が福岡市内を通過しています。5号線など(計34.5キロ)が「環状線」として市街地の渋滞緩和を担う

されました。しかし、私は、この削除理由に合理性を見出せません。色覚特性はあくまで色の見え方の違いです。削除から20年あまり経ち、「多様性」という言葉をよく耳にします。「差別を助長する」という理由で色覚検査を忌避することは色覚特性の否定であり、多様性の否定としか思えませんし、むしろ、差別を助長しているように思えて仕方ありません。

一方、色覚検査が行われなくなったため、児童生徒は自己の色覚特性を知る機会を奪われ、かえって、不利益を被る事例が日本眼科医会の調査で明らかになっています。私は、色覚特性を持つ者として、広島市の子供たちが不利益を被ることがないように、合理的で適切な対応を要望し続けます。



石原式色覚検査表

ています。環状線化で利用が10%も増えた区間があります。一方、広島市は今年度、(Q6)「高速4号線と山陽道の接続」に動き出しました。福岡都市高速の環状化による利便性向上をみると、広島市も環状化や4号線接続をやり遂げなければなりません。高速道路には防災・減災機能もあります。市民の安全・安心のためにも、都市高速整備へのご理解をお願いします。

福岡市営地下鉄・七隈線延伸

アストラムライン延伸

福岡市営地下鉄・七隈線は今年3月、天神南〜博多間(14キロ)が延伸開業しました。2005年2月に橋本〜天神南間が開業して以降、悲願の博多直通運転を果たしました。延伸区間に乗車し、安定した利用状況を実感しました。延伸で利便性が高まったことが主な要因です。広島市はアストラムラインを広域公園前駅から西広島駅まで延伸する計画を進めています。JR山陽線とも連絡することから、さらなる展開が期待されます。

長崎市「まちぶらプロジェクト」

歩いてみたい広島市街地づくり——プロジェクト概要の説明を受けた後、

2 ユニバーサルデザインフォント

Q 市民サービス向上のため、区役所の窓口などで市民の目に触れる機会が多い書類などに(Q4)「ユニバーサルデザインフォント」を積極的に使ってみてはどうですか？

A 市民の目に触れる機会が多い文書について、ユニバーサルデザインフォントなどを使うよう、改めて庁内で周知します。



◎建設関係

1 駐車場対策

Q アストラムラインの中筋駅、大町駅の駐輪場が手狭だと指摘されています。駐輪場を拡張してはいかがでしょうか？

A 中筋駅は敷地に余地があり、屋内駐輪場の拡張と(※注)駐輪区画の増設を検討します。大町駅は余地がなく拡張は困難ですが、2段式ラックなど収容力を増やす手法を検討します。

(※注)中筋駅の駐輪区画の増設
駐輪区画を70台分増設します。場所は、画像の黄色い部分です。屋内駐輪場の拡張は検討中です。

グラバー園など山手地区を歩きました。



グラバー園付近から長崎駅方向を望む

◆ 祇園死亡交通事故 ◆

10月27日朝、広島市安佐南区祇園の市道で、歩行者が車にはねられ死亡する交通事故が発生しました。現場近くでは5年前も死亡交通事故が起きました。11月7日に広島県警、広島市とともに現地視察を行い、課題、安全確保策などについて意見交換しました。改善策を検討中です。1件でも事故を減らすため、ご意見・ご提案をお待ちしています。



祇園死亡事故の現地視察