

地下道冠水に伴う事故検証
最 終 報 告 書

令和5年6月

近江八幡市地下道冠水に伴う事故検証委員会

目次

はじめに	2
1 当委員会の概要と検証	
2 最終報告書と中間報告書の関係	
第1章 当該地下道への雨水流入	3
1.1 安土西生来線道路排水検討	
1.2 検討結果を踏まえた対策	
1.3 現況復元モデル解析結果	
1.4 道路排水検討業務における冠水対策の検討	
1.5 冠水対策後解析結果	
第2章 地下道の通行規制基準	11
2.1 他府県における車両の通行規制基準	
2.2 歩行者の通行規制基準	
第3章 今後に講じるべき対策	16
3.1 基準、マニュアル	
3.2 連携、体制	
3.3 市民周知、啓発	
3.4 地下道付帯設備	
3.5 地下道機能	
3.6 雨水流入	
3.7 排水機能	
3.8 他のアンダーパス対策	
第4章 総括	19

資料1：安土西生来線道路排水検討業務委託検証委員会資料

資料2：地下道冠水に伴う事故検証中間報告書

はじめに

1 当検証委員会の概要と調査・検証

令和4年7月19日、日本海を東進する低気圧と前線に向かって流れ込む暖かく湿った空気により、大気の状態が非常に不安定となり、滋賀県では記録的な大雨となった。

近江八幡市においては、気象庁より同日11時39分に大雨警報及び洪水警報が発令され、11時57分までの1時間に60ミリの非常に激しい雨を観測し、7月の1時間雨量の記録を更新した。同日12時までの1時間に近江八幡市付近で約90ミリの猛烈な雨が解析され、12時18分に記録的短時間大雨情報が発表された。この短時間における大雨によって冠水した地下道において死亡事故が発生した。

このような事故が繰り返されることのないよう、近江八幡市の防災・減災の対策に資することを目的として、「近江八幡市地下道冠水に伴う事故検証委員会」が設置された。

当検証委員会は、令和4年8月12日に第1回検証委員会を開催して、事故当日の状況確認及び現地調査から着手し、令和4年9月13日に第2回検証委員会において、直ちに取り組むべき課題、検証すべき課題、検証に基づき取り組むべき課題の整理と再発防止策の提案について議論した。令和4年12月21日の第3回検証委員会では中間報告書案の検討を行い、道路排水検討業務について報告をし、令和5年1月27日に中間報告書を近江八幡市長へ提出した。

2 最終報告書と中間報告書の関係

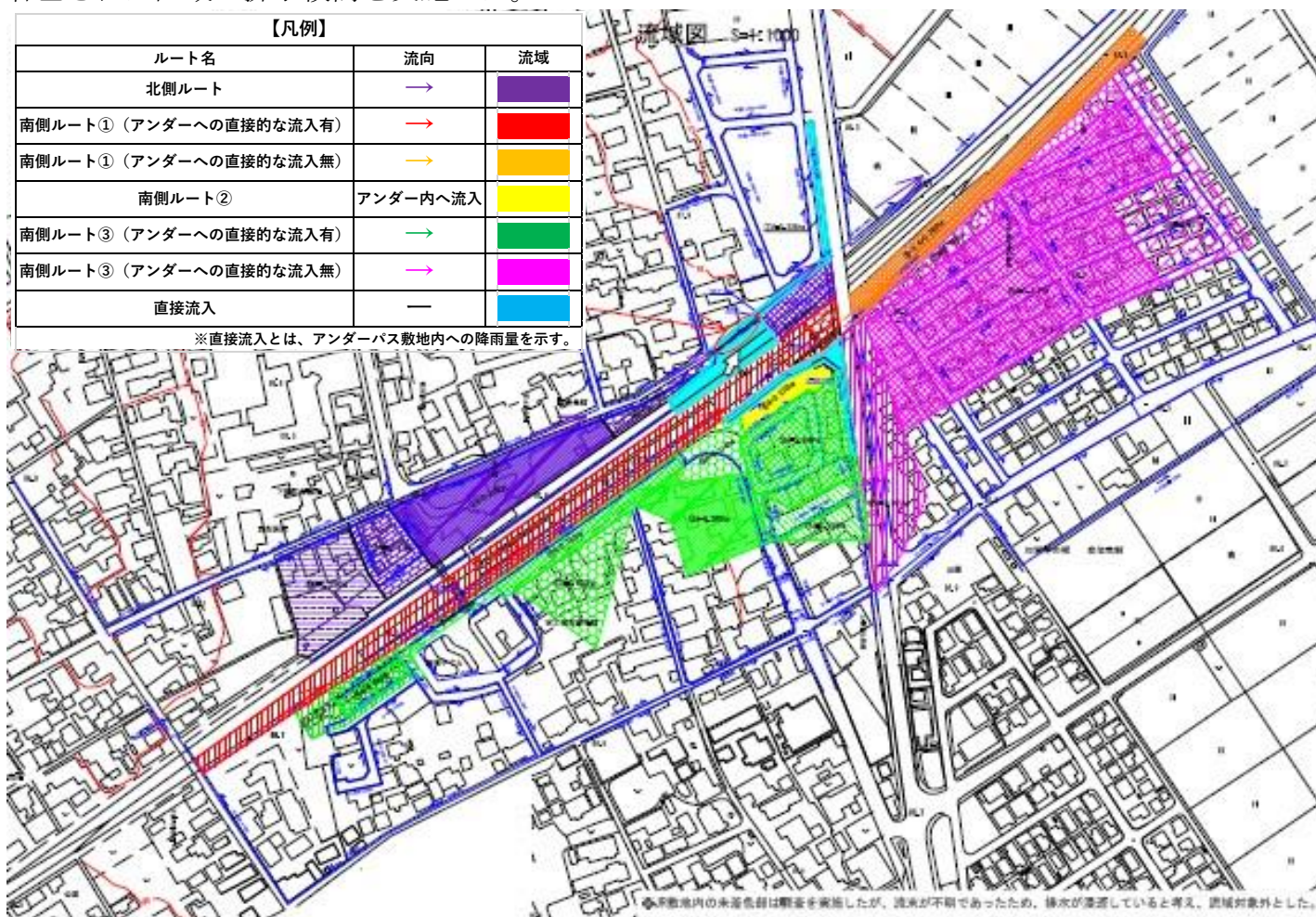
中間報告書は、これまでの調査・検証によって確認してきた事実関係をできる限り記述すべきであったが、中間報告書に記したように、得られた情報は極めて限定的なものとならざるを得なかったが、これらの情報に基づいて、課題を整理し、事故の再発防止対策について結果をとりまとめた。

中間報告書には、調査が未了であった安土西生来線道路排水検討（滋賀県）の結果を踏まえて、この最終報告書をまとめた。この最終報告書は、中間報告書と一体となるものであり、主として、中間報告後の調査・検証の結果を記述しており、特段の必要がない限り、中間報告書と同一の内容は改めて記述していない。

第1章 当該地下道への雨水流入

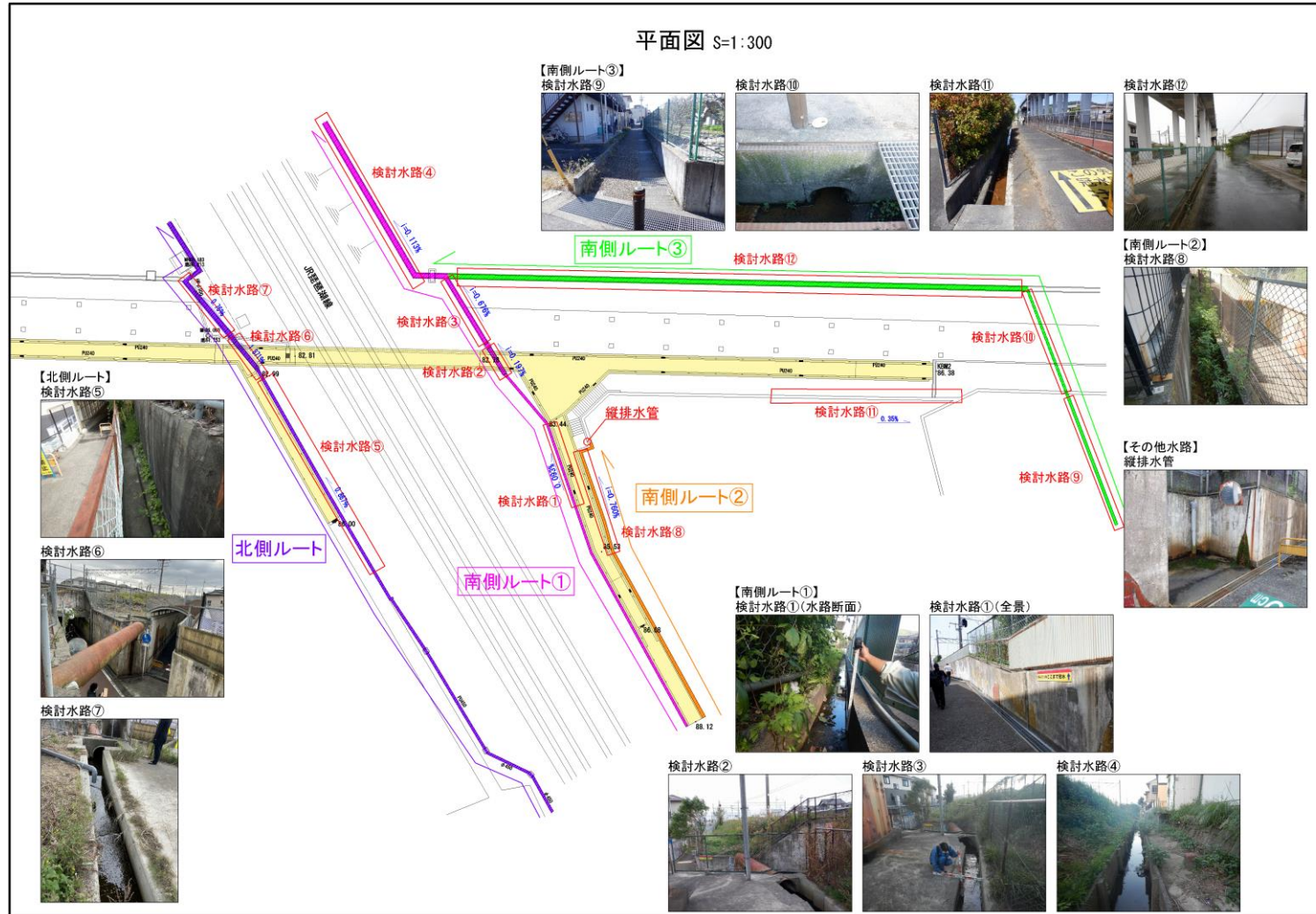
1.1 安土西生来線道路排水検討

以下の流域図に着色された区域の排水検討を実施した。



1.2 排水検討ルート

今回の検討における排水ルートは下図に示すとおりである。



1.3 現況復元モデル解析結果

※排水ルート及び検討水路については4ページ『排水検討ルート』参照
降雨強度：2022年7月19日1時間換算雨量の場合の解析結果は、下記のとおりである。

【北側ルート】

北側ルートでは、溢水が発生しないという結果になった。

【南側ルート①】

検討水路①で溢水が発生する。検討水路④の流下能力が低いため、排水が流下しきれず背水が発生するため上流の検討水路②の管口で溢水が発生する結果となった。

【南側ルート②】

検討水路⑧を流下し、民地横の縦配水管よりアンダーパス内へ流入しているが、流域が小さいため流入する流量は少ない。

【南側ルート③】

検討水路⑩（Φ400）において流下能力が小さいため、排水が流下しきれず、検討水路⑪側への逆流が発生する。民地横の水路が南側ルート②の水路とつながっているため縦配水管よりアンダーパス内へ流入している。

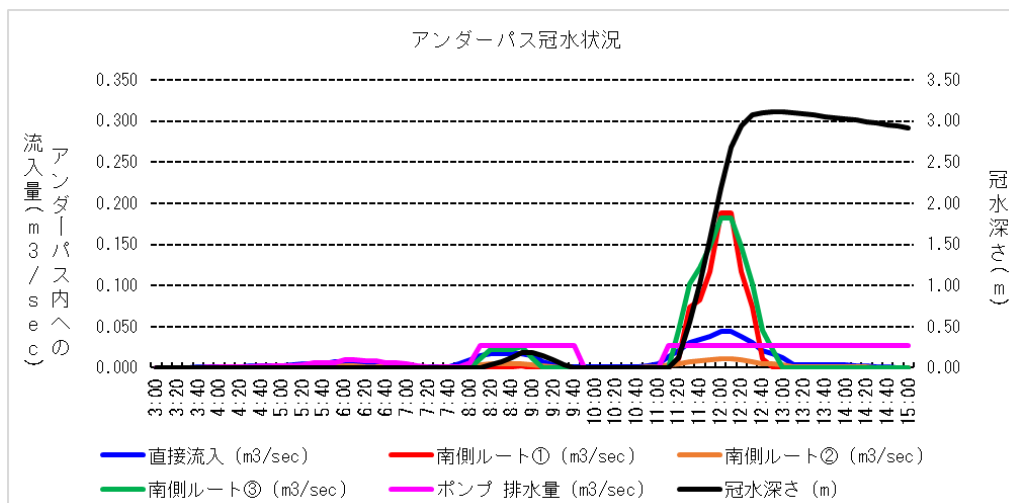
【直接流入】

直接流入による流量は、既設ポンプにて排水可能である。

【アンダーパス冠水状況】

アンダーパスの冠水は、下記の影響が大きいと考えられる。

- ・検討水路①における溢水発生によるアンダーパス内への流入
- ・南側ルート③における逆流発生による縦排水からのアンダーパス内への流入

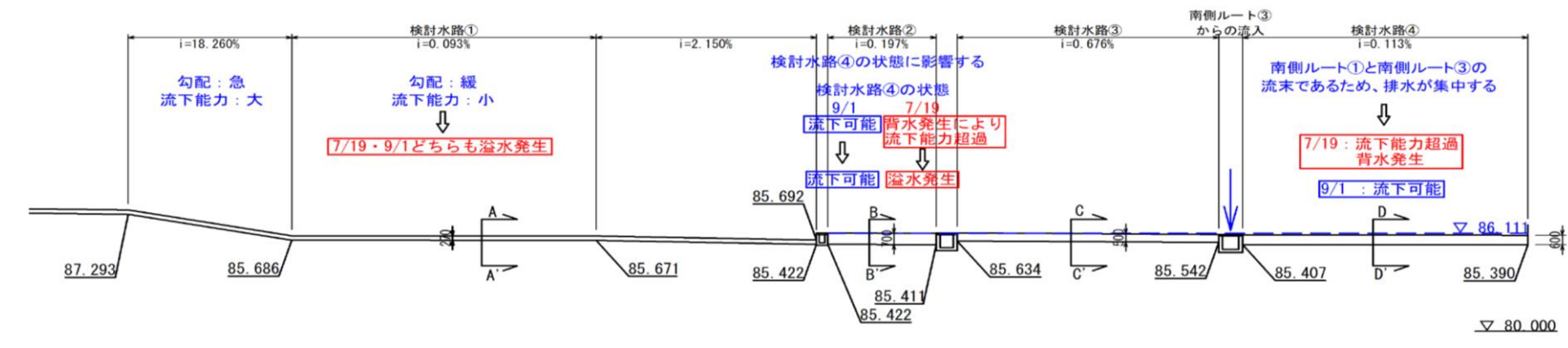


■南側ルート①における溢水発生原因（※排水ルート及び検討水路については4ページ『排水検討ルート』参照）

検討水路①は、水路勾配が $i=0.093\%$ と勾配がほとんどないため水路の流下能力が低い。それに加え、上流側水路の勾配が検討水路①と比較して急勾配であるため、検討水路①の流下能力を超える排水が流れ込み、水路勾配の変化点付近で溢水が発生する。検討水路①は、水路自体の流下能力が低いため、7月19日（最大降雨量 68 mm）、9月1日（最大降雨量 33 mm）どちらの降雨でも溢水が発生する。

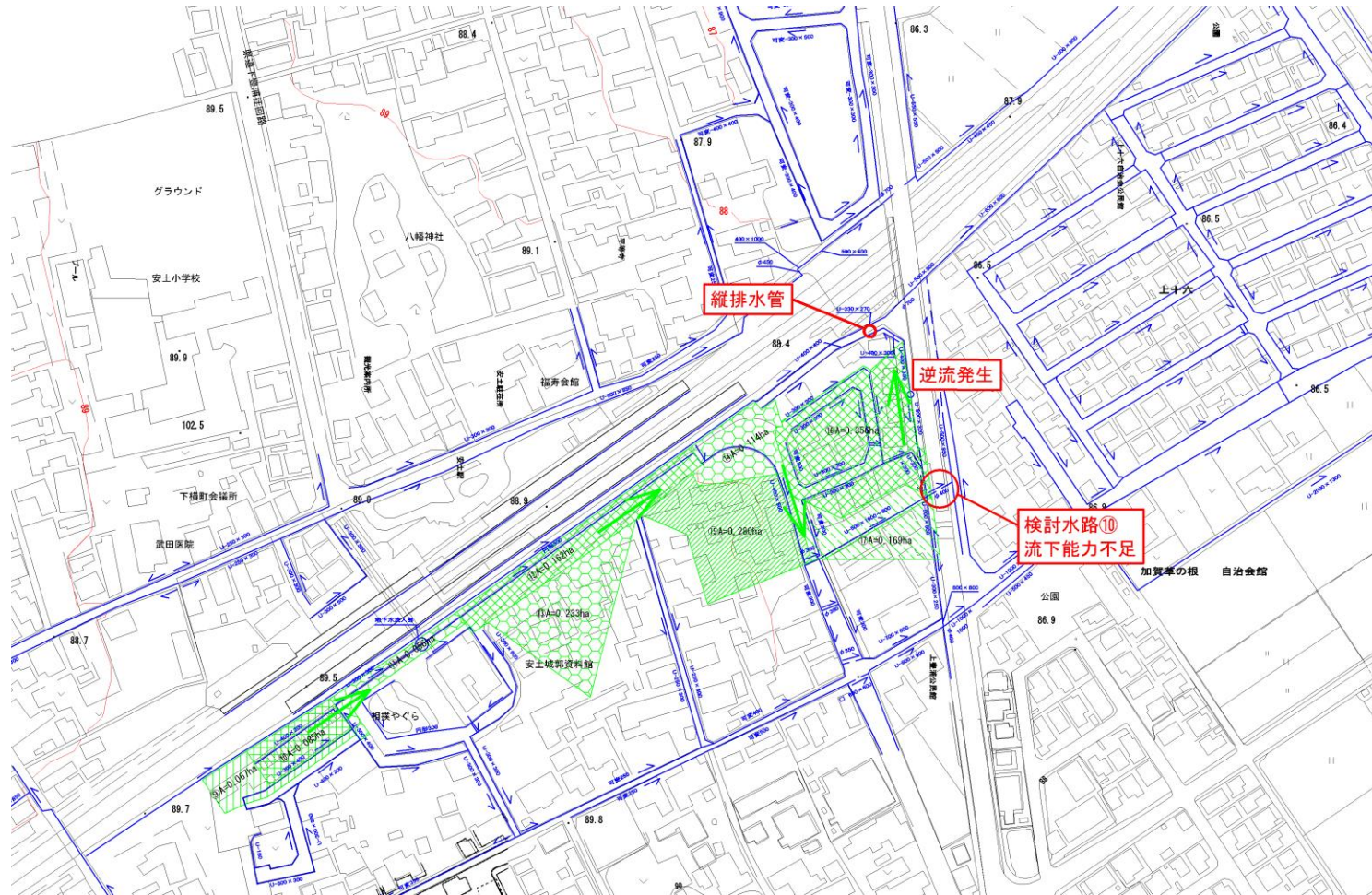
検討水路④は、南側ルート①及び南側ルート③の流末であり、広い対象流域に集中的な豪雨が降ると合流部に排水が集中し満水状態となる。検討水路④が満水状態となり通水が滞ると背水が発生し、検討水路②で流下不能となり、検討水路②上下流の管口で溢水が発生する。

検討水路②の溢水は、検討水路④の流下状況に起因するため、7月19日（最大時間降雨量 68 mm）においては、検討水路④が満水になり、検討水路②で溢水が発生する。9月1日（最大時間降雨量 33 mm）においては、検討水路④が満水とならないため、検討水路②においても溢水は発生しない。



■南側ルート③における逆流範囲（※排水ルート及び検討水路については4ページ『排水検討ルート』参照）

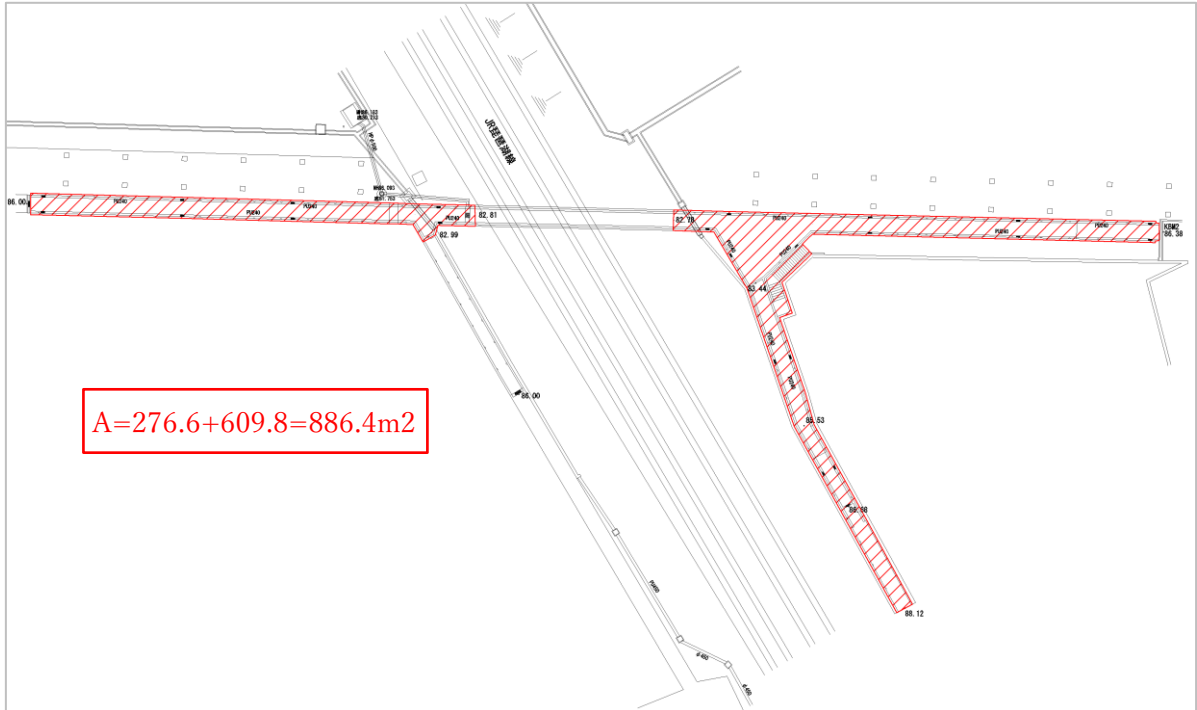
検討水路⑩の流下能力が不足しているため、次に示す流域の排水が民地横の縦配水管よりアンダーパス内に逆流している。



■既設ポンプについて

既設ポンプの本来の対象流域は、次のとおりである。

既設ポンプの排出量は、 $1.6 \text{ m}^3/\text{min}$ であり、本来の対象流域での流量よりも多くなっているため、既設ポンプで対応が可能である。



【2022年7月19日の場合】

$$Q=1/3.6 \times 1.0 \times 68 (\text{mm/hr}) \times 0.0008864 (\text{k m}^2) \\ =0.0167 (\text{m}^3/\text{sec}) < \text{既設ポンプ排出量} : 1.6 (\text{m}^3/\text{min}) / 60 (\text{分}) = 0.0267 (\text{m}^3/\text{sec})$$

【2022年9月1日の場合】

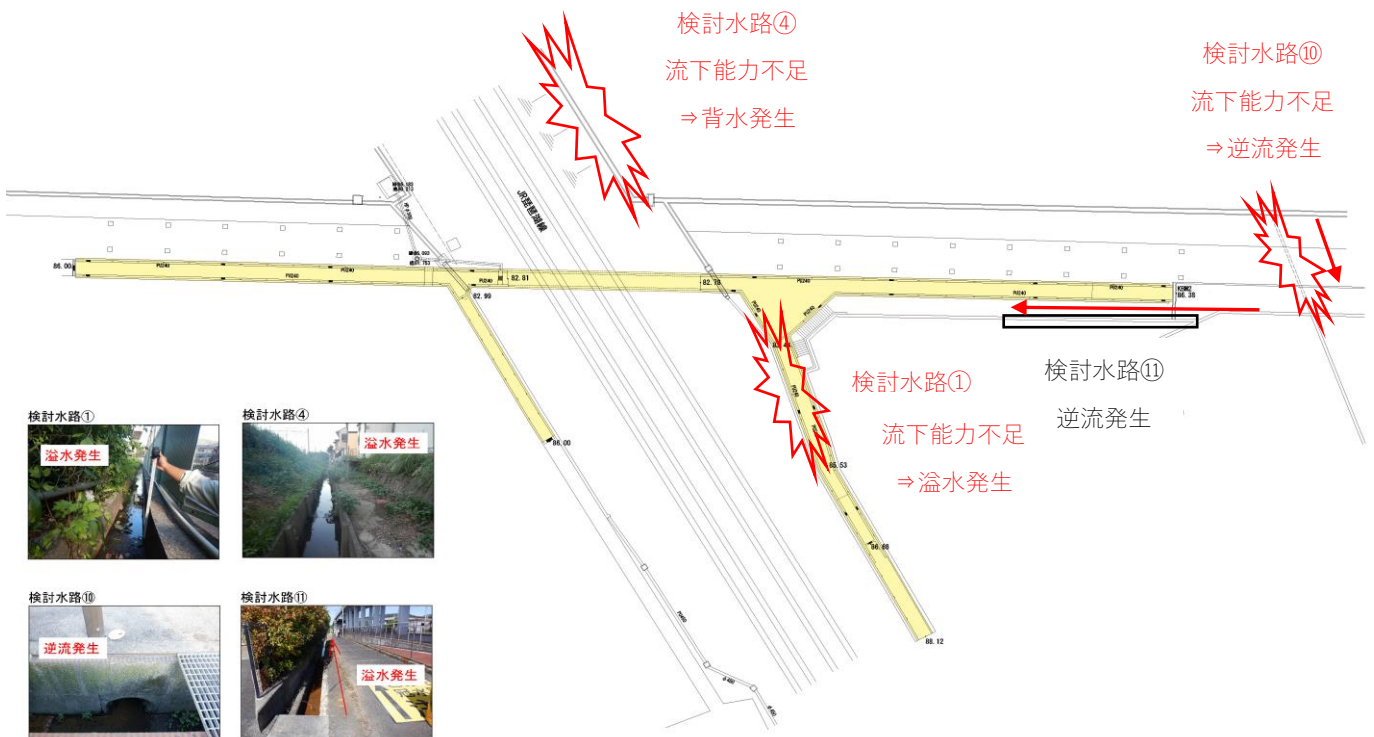
$$Q=1/3.6 \times 1.0 \times 33 (\text{mm/hr}) \times 0.0008864 (\text{k m}^2) \\ =0.0081 (\text{m}^3/\text{sec}) < \text{既設ポンプ排出量} : 1.6 (\text{m}^3/\text{min}) / 60 (\text{分}) = 0.0267 (\text{m}^3/\text{sec})$$

【設計降雨強度 90 mmの場合】

$$Q=1/3.6 \times 1.0 \times 90 (\text{mm/hr}) \times 0.0008864 (\text{k m}^2) \\ =0.0222 (\text{m}^3/\text{sec}) < \text{既設ポンプ排出量} : 1.6 (\text{m}^3/\text{min}) / 60 (\text{分}) = 0.0267 (\text{m}^3/\text{sec})$$

1.4 道路排水検討業務における冠水対策の検討

2022年7月19日と2022年9月1日の降雨による冠水状況をモデル再現した結果、豪雨時にアンダーパス周辺に設けられている水路から溢水し、アンダーパス内へ流入している状況が確認された。既設ポンプは、アンダーパス内に降った雨を排出する能力を有しているが、それを超える雨水が周辺水路からアンダーパス内へ流入し冠水している。そのため冠水対策としては、周辺水路から流入する雨水を抑制する対策が必要である。



1.4 冠水対策後解析結果

※排水ルート及び検討水路については4ページ『排水検討ルート』参照

(1) 南側ルート①水路の対策

南側ルート①において、溢水が発生している検討水路①及び検討水路④の改修を行う。

検討水路①は、発生頻度の多い降雨に対しても下流側水路の流下能力に関係なく溢水することから、アンダーパス側の擁壁を50 cm嵩上げし流入を抑制する。

検討水路④は、水路断面の拡幅を行い、流下能力を確保する。

(2) 検討水路⑩の水路断面確保

安土駅南側周辺流域の排水の逆流を防ぐために、検討水路⑩の水路断面をΦ400 からΦ700 に改修を行う。

(3) 既存ポンプ2台を降雨量が多い場合に2台同時運転する。

(4) 対策案の組合せ

対策案1：検討水路①のみを改修

対策案2：検討水路①改修+検討水路④改修+検討水路⑩改修

対策案3：対策案2に加えてポンプ2台同時運転

		対策案1	対策案2	対策案3
		現況	検討水路①:+50 cm	検討水路①:+50 cm + 検討水路④:B=1.5m + 検討水路⑩:Φ700
降雨強度① (7月19日の降雨)	3.11m	3.10m	0.35m	0.09m
降雨強度② (9月1日の降雨)	0.26m	0.17m	-	-

第2章 地下道の通行規制基準

中間報告で通行規制を行う基準がなく、管理を市、県それぞれが個別に行っているため、「県、市が連携して早期に冠水の危険性を察知する仕組みを整備するとともに、適切なタイミングで通行規制が実施できるよう初動体制の確認や通行規制措置の確認方法など、改めて大雨時の対応マニュアルの整備を行う必要がある。」と指摘している。

2.1 他府県における車両の通行規制基準

通行規制の判断基準となる浸水深については、他府県の自治体のホームページ等によれば、浸水深 15 cmを車両の通行止め基準としているところが多い。

これは、車のマフラーが水没し、排気管に入る可能性のある水位である地面からの高さ 15 cm程度を目安としている。

■ 車両冠水事故防止対策

(1)冠水情報板による表示

冠水が生じた際には、水深が5cmになれば「通行注意」が、水深が15cmになれば「通行止め」が冠水情報板に表示されます。「通行注意」が表示されれば徐行運転を行い、「通行止め」が表示されれば、アンダーパス部には進入しないでください。

また降雨時に冠水する危険性があることを日頃から通行者に注意喚起するためにアンダーパス部の手前に注意喚起看板を設置しています。冠水事故が発生した場合は記載されている土木事務所へご連絡ください。

(2)水深・地名の表示

濁水のために冠水状況が判らないことから、側壁に最大水深や通行止め基準である水深15cmを表示しています。もし冠水したアンダーパス部に進入してしまった場合は、水深表示板などから引き返す等の判断をしてください。また、救助活動が必要となった場合に、その場所を特定して連絡が取れるように、アンダーパス部の箇所名や箇所番号を記載した地名表示板を設置しています。



LED式冠水情報板



字幕式冠水情報板

兵庫県 HP より

表1-2 道路冠水による通行規制基準(アンダーパス部)

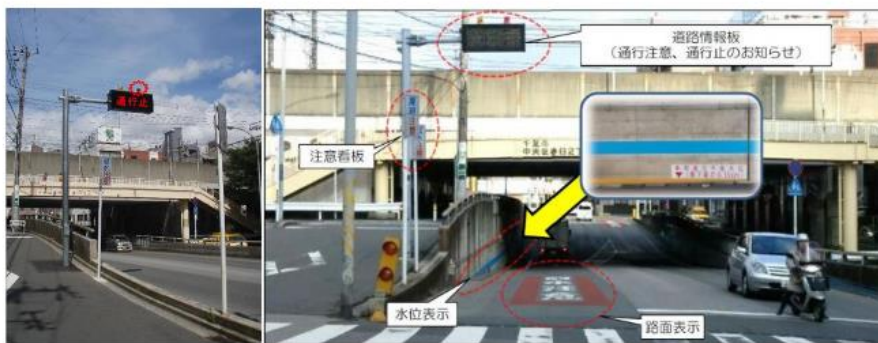
主要地方道

番号	路線名	規制区 間 箇所	規制区 間 延長(k m)	規制条件 (通行止)	危険内 容	土木事 務所
20	大山崎大枝 線	長岡京市友岡四 丁目 (府道友岡地下 道) ～長岡京市友岡 川原	0.1	路面冠水深が15cmに達 したとき	冠水	乙訓
25	大山崎大枝 線	長岡京市調子三 丁目 (調子第二地下 道) ～長岡京市調子 二丁目	0.3	路面冠水深が15cmに達 したとき	冠水	乙訓
26	宇治淀線	宇治市寺山 ～宇治市寺山	0.3	路面冠水深が15cmに達 したとき	冠水	山城北
23	綾部インタ ー線	綾部市川系町 (川系アンダー パス) ～綾部市川系町	0.3	路面冠水深が15cmに達 したとき	冠水	中丹東
24	伏見柳谷高 槻線	長岡京市馬場 (七反田地下 道) ～長岡京市馬場 二丁目	0.4	路面冠水深が15cmに達 したとき	冠水	乙訓

京都府 HP より

地下道の安全対策

千葉市では、降雨時における地下道の安全対策として、「道路情報板」を大雨の時、通行に注意する道路に設置しています。
ゲリラ豪雨などの急激な大雨が降った場合、道路冠水の恐れがありますので、通行には充分注意してください。



道路情報板（イメージ）地下道に雨水が溢れたときに備えています！

道路情報板の表示（千葉市管理）

	道路情報板の表示	回転灯
水深が5センチメートル以上15センチメートル未満	冠水中通行注意	黄色灯点灯
水深が15センチメートル以上	冠水中通行止	赤色灯点灯

2.2 歩行者の通行規制基準

国土交通省：地下空間における浸水対策ガイドライン同解説〈技術資料〉より

1.5 避難行動における限界条件の設定

廊下や居室等、地下フロアを避難する際の歩行限界水深及び地上に脱出するための階段を避難する際の歩行限界水深は、避難安全検証を行う上で最も重要な指標である。

地下空間の構造等により異なると考えられるが、以下に考え方の一例を示す。

1.5.1 浸水している廊下・居室等を避難する際の限界条件

地下空間の浸水時における廊下や居室等を避難する際の行動限界水深は、歩行困難水深及び水圧でドアが開かなくなる水深などから30cmと設定できる。

(1) 歩行困難水深

伊勢湾台風の際に、避難した人のアンケート結果より大人で70cm以下、女性では50cm以下の場合が避難可能な浸水深となっている。また、小学校5～6年生では、水深20cm以上になると避難が困難になるというデータもある。

洪水時に避難行動を安全に行うためには、洪水の程度（浸水深と流速）と歩行の危険性との関係をあらかじめ知っておく必要があり、実際の避難行動に近い状況を想定した水中歩行実験が行われている。流水の大きさと歩行の安定性については、成年男子の場合、水深が膝程度（40～50cm程度）の時には、流速がある程度あったとしてもゆっくりであるが安定して歩け、水深が股下程度（80cm程度）の時には、大きく影響を受け歩きづらくなっている。これらの結果が下図である。

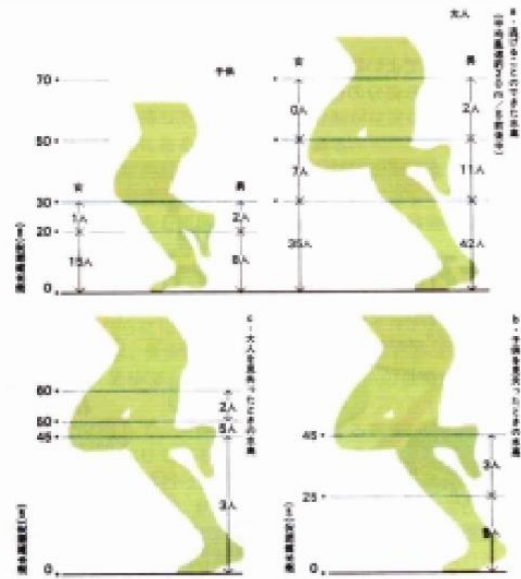


図 G-6 洪水中に逃げることでできた水深

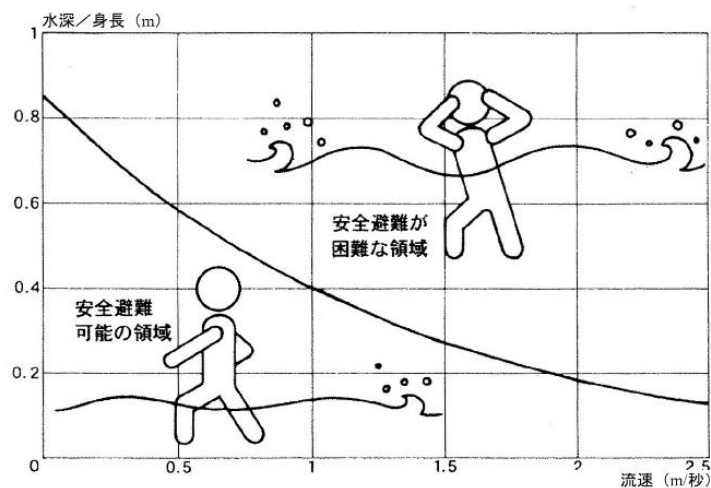


図 G-7 洪水避難時に水中歩行できる領域

- ・東京都都市整備局「公共施設における一時貯留施設等の設置に係る技術指針」
(平成 28 年 3 月) より

2.3.1. 校庭貯留

地表面貯留のうち、学校の校庭に小堤又は浅い掘込みにより貯留する方法を校庭貯留という。校庭は、体育や部活動の運動場として利用されているため、速やかな排水や土砂流出を抑制することが課題となる。貯留限界水深は安全性を配慮して 30cm 程度にとどめておく必要がある。



図 2-3 校庭貯留のイメージ

2.3.2. 公園貯留

地表面貯留のうち、公園や広場等に小堤又は浅い掘込みにより貯留する施設を公園貯留施設(広場貯留施設)という。貯留限界水深は安全性を配慮して、児童公園については 20cm、地区公園及び近隣公園は 30cm 程度にとどめておく必要がある。



図 2-4 公園貯留のイメージ

以上のように歩行者については、「地下空間における浸水対策ガイドライン同解説<技術資料>」（国土交通省）によれば、伊勢湾台風の際に避難した人のアンケート結果より大人で70cm以下、女性では50cm以下の場合が避難可能な浸水深としている。また、小学校5～6年生では、水深20cm以上になると避難が困難になるというデータもある。

実際の避難行動に近い状況を想定した水中歩行実験では、成年男子の場合、水深が膝程度（40～50cm程度）の時には、流速がある程度あったとしてもゆっくりであるが安定して歩け、水深が股下程度（80cm程度）の時には、大きく影響を受け歩きづらくなっている。

また、学校や公園のグラウンドにおける雨水の一時貯留施設の設置に当たり、利用者の安全性を考慮して貯留限界水深を定めており、校庭貯留では貯留限界水深を30cm、児童公園では20cm、地区公園・近隣公園では30cmとしている例がある。

このようなデータにあるように、地下道の通行規制の基準となる水深については、歩行者を対象とする場合には、児童の利用も考慮すると、20cm程度以下に保つことが必要であろう。

排水路からの溢水によってアンダーパスが冠水するような状況では、アンダーパス内での水位上昇速度が大きくなることを考慮すると、冠水が観測されれば速やかに通行止めを実施することが必要であろう。

通行止めの基準に関しては、安全性や利便性を勘案し、地域住民とともに、これらを比較考量し、通行止めを実施する水深を決定されたい。

第3章 今後、講じるべき対策

中間報告書にまとめた第7章取り組むべき対策に合わせ、滋賀県が実施された道路排水検討業務の結果も踏まえて、検討が必要である対策を示している。

3.1 基準、マニュアル（ソフト対策）

県、市と連携して早期に冠水の危険性を察知する仕組みを整備するとともに適切なタイミングで通行規制が実施できるよう初動体制の確認や通行規制措置の確認方法など、改めて大雨時の対応のマニュアル整備を行う必要がある。

通行規制基準については、安全性を最優先するため冠水を観測すれば速やかに通行規制を実施するべきであるが、地域住民の利便性にも考慮するために、県、市、地域が協議によって決定されたい。

3.2 連携、体制（ソフト対策）

市と県が連携して通行規制を実施できる体制整備を行う必要がある。あわせて、近隣自治会やまちづくり協議会、事業者や警察等の協力を求める必要がある。

通行規制の実施について、近隣自治会やまちづくり協議会、学校や事業者、警察との連絡体制を確立するとともに、速やかに県、市、地域が定めた基準によって行う通行規制措置の実施者を明確にしておく必要がある。

3.3 市民周知、啓発（ソフト対策）

地域住民に対して、平時より早期の通行規制実施への理解と大雨の際の地下道の危険性を把握してJR安土駅自由通路へ迂回するよう、安全な経路の利用について、リーフレット作成や広報紙等による啓発活動による注意喚起を実施するとともに、地下道手前での看板設置等による注意喚起など道路利用者の安全の徹底を図る必要がある。

3.4 地下道付帯設備（ソフト・ハード対策）

冠水状況を確実に把握するため水深を把握するセンサーを設置する等の対応を行うことが望ましい。合わせてセンサーと連動した赤色灯や電光掲示にて通行規制を進入口に表示できる設備の整備を図ることが望ましい。

3.5 地下道機能 (ソフト・ハード対策)

地下道の冠水状況が道路利用者にはっきりわかるよう側壁や路面に水位(水深)を表示し、通行規制を行う入口からでも目視で冠水状況が確認できるようにすることが必要である。

また、市道地下道北線への階段の設置や急こう配の改善等を含め各種対策により安全性を高める総合的な対策が必要である。

3.6 雨水流入 (ハード対策)

地下道への流入系統や集水域についての広域的な流域調査を実施し、計画集水域以外からの地下道への流入防止策として側溝、擁壁等の整備や雨水流入を軽減させる構造への改修を行うことが必要である。(特に安土駅東側エリアの排水能力の向上が課題である)

また、雨水の流入を防止または軽減させるための対策として地下道、スロープ入口の構造改修についても検討することが望ましい。

3.7 排水機能 (ハード対策)

広範囲のエリアから地下道に雨水が流入しており、まずは、流入を防止する対応を行う必要がある。現状の地下道に流入する雨水を改めて把握し、本来流入すべきでない雨水流入を防止または低減する対策として、側溝等の整備により周辺地域の雨水処理能力を向上させる必要がある。

しかし、それらの対策を行った上でも、短時間の大雨で冠水が発生する可能性が残れば、その頻度を考慮して、排水ポンプの現状を最大限に活用できるような対策を検討する必要がある。

また、ポンプ排水の排水先の農業排水路等の断面積、勾配を調査して地下道からの排水処理が可能となるよう、流下能力の改善を併せて行うことが必要である。

【ハード対策のまとめ】 今回の大雨では、当該地下道の水位が短時間で上昇することがわかった。その要因として、本来流入すべきでない雨水が多量に流入し、周辺水路の流下能力不足が考えられる。大雨時の当該地下道の雨水流入を防止または軽減する対策を行った上で、水路改修等、当該施設管理者と連携を図るとともに、周辺住民の理解を求め、有効かつ効果的な対策を検討し実施されたい。

3.8 他のアンダーパス対策

近江八幡市内における他のアンダーパスの安全対策についても安全設備の整備を行い、かつ通行規制の手順の整理などを実施し、管理マニュアルを作成することが望ましい。

当該アンダーパスに講じられる対策と同様に市内13か所のアンダーパスの想定リスクを整理し、優先順位を付けて対策を検討されたい。

第4章 総括

今回のような事故が繰り返されることのないよう、近江八幡市の防災・減災の対策に資することを目的として、本委員会は設置され、課題の整理と再発防止策を検討してきた。

中間報告書にも記載したとおり、今回の事故は、地下歩道の冠水による死亡事故はこれまで全国で起こっておらず、歩行者・自転車専用のアンダーパスにおいて、雨による増水によって死者が発生するという事実を道路管理者に突き付けた。不幸にも今回起こった事故を教訓として、歩行者、自転車専用のアンダーパスに限らず危険箇所のリスト化、平常時からの施設点検など様々なリスクを想定した体制整備とともに対応マニュアルの整備に努められたい。

当該地下道に対しては本報告書第3章今後、講じるべき対策を基にした再発防止に向けた対策をハード面、ソフト面の両面で講じられることを求める。

ソフト面においては、当該地下道の利用者となる地域住民への大雨時の利用に関する注意喚起については、子どもから高齢者まで平時から学びの場や地域活動など様々な場における啓発の推進を図られたい。

県と市が平常時から緊密な情報共有のもとで通行規制判断を迅速かつ効率的に実施出来る体制整備を図られたい。

ハード面においては、雨水の流入及び排水についての流域調査の結果を踏まえ、周辺水路の改修など雨水流入を防止する施設の整備を行うとともに、流入元、排水先の施設管理者と実態を共有し、地下道の安全対策の措置を講じるとともに、それによって、影響を及ぼす流末の河川等の影響も鑑みながら安全対策を講じられることを求める。

平常時から災害事故の防止を図るため様々な災害に対するリスクや対策を常に意識し、市民の防災・減災への意識の向上を図るとともに県・市と連携した対策を講じられることを求める。

当該地下道の周辺では道路整備が進むなど周辺の環境も変化し、JR南北の横断については、JR安土駅舎自由通路への迂回など、大雨時の地下道の利用について地域住民の利便性と安全性の確保の両面から地域の方々と検討いただき周知していく必要がある。

近江八幡市地下道冠水に伴う事故検証委員会設置要綱

(目的)

第1条 この要綱は、近江八幡市内の地下道冠水に伴い発生した事故（以下「本件事故」という。）について調査し、課題等の整理及び検証を行い、並びに再発防止対策を取りまとめることにより、今後の本市の防災・減災等の対策に資することを目的として設置する近江八幡市地下道冠水に伴う事故検証委員会（以下「委員会」という。）に関し必要な事項を定めるものとする。

(定義)

第2条 この要綱において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- (1) 施設 本件事故が発生した地下道をいう。
- (2) 調査 本件事故の経過及び事実の把握をするために必要な現場検証又は事情聴取等をいう。

(所掌事項)

第3条 委員会は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 本件事故の調査に関すること。
- (2) 再発防止対策の取りまとめに関すること。
- (3) 前2号の結果に基づく報告書（以下「報告書」という。）の作成及び市長への報告

(組織)

第4条 委員会は、委員10名以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱又は任命する。

- (1) 施設の安全対策に関する学識経験者及び専門家
- (2) 関係する機関を代表する者
- (3) 本件事故の調査に必要と認める職員
- (4) その他市長が必要と認める者

(任期)

第5条 委員の任期は、委嘱又は任命の日から市長が報告書を受領した日までとする。

2 委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(委員長等)

第6条 委員会に委員長及び副委員長を置き、委員の互選によりこれを定める。

2 委員長は、会務を総理し、委員会を代表する。

3 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき又は欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第7条 委員会の会議（以下「会議」という。）は、委員長が必要に応じて招集し、その議長となる。

2 会議は、委員の半数以上の者が出席しなければ開催することができない。

3 前2項の規定にかかわらず、委員長が会議を開くことが困難であると認める場合は、書面により委員の意見を求めることができる。

(関係者等の出席)

第8条 委員長は、必要と認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、本件事故に関して説明又は意見を聴くことができる。

(委員の責務)

第9条 委員は、信義に基づき公正かつ公平に調査を行わなければならない。

2 委員は、調査の過程において知り得た情報に関しては、市又は委員会が公表した場合を除き、近江八幡市個人情報保護条例（平成22年近江八幡市条例第15号）の規定に基づき、正当な理由なく他に公表してはならない。その職を退いた後も同様とする。

(庶務)

第10条 委員会の庶務は、危機管理担当課において処理する。

(その他)

第11条 この要綱に定めるもののほか、必要な事項は、委員長が委員会に諮って別に定める。

付 則

(施行期日)

1 この要綱は、告示の日から施行する。

(失効)

2 この要綱は、市長が報告書を受理した日限り、その効力を失う。

近江八幡市地下道冠水に伴う事故検証委員会 委員名簿

区分		所属		氏名	備考
外部委員	有識者	京都大学 防災研究所 社会防災研究部門	教授	多々納 裕一	委員長
		京都大学 防災研究所 流域災害研究センター	教授	川池 健司	副委員長
		滋賀県 OB	元防災危機管理監	松野 克樹	
		気象庁彦根地方気象台	台長	大溝 英哉	
		滋賀県東近江土木事務所	次長	目片 智一	
		地元市民代表	前上豊浦区長	溝 井 満	
	内部委員	近江八幡市		副市長	江南 仁一郎
			コンプライアンスマネージャー	清水 良孝	
			前市民部長	田村 裕一	
			前都市整備部長	福本 盛重	

これまでの近江八幡市地下道冠水に伴う事故検証委員会

- 第1回 令和4年 8月12日(金) 近江八幡市文化会館
- 第2回 令和4年 9月13日(火) 近江八幡市文化会館
- 第3回 令和4年12月21日(水) 滋賀県立男女共同参画センター
- 第4回 令和5年 5月29日(月) 近江八幡市文化会館
- 第5回 令和5年 6月13日(火) 滋賀県立男女共同参画センター