

○22番（櫻井 周）（登壇） 報告第1号専決処分報告について質疑をさせていただきます。この事件の概要につきましては、先ほど副市長から御説明いただいたとおりでございますけれども、患者を兵庫医大病院に搬送するため、国道171号線を緊急走行していた救急車に、タクシーが衝突したものであるというふうに聞いております。事故車両の修理代は各自負担ということで和解になったということでございます。

そこで、まず最初の質問でございますけれども、緊急搬送されていた患者さんのことが大変心配でございます。事故で患者にけがなどなかったのでしょうか。または、事故後の患者さんの搬送は円滑に行われたのでしょうか。

また、伊丹市消防局の救急車はサイレンを鳴らしながら赤色回転灯を点灯させ、その上で走行していたということだと思いますが、こうした場合であれば当然、周りの一般車両はよけていくのが当然でございますし、それにぶつかっていくというのはあり得ない話だと思うのですが、そうした観点からしますと救急車側の責任割合はゼロだというふうに考えますが、判例などではどのようなになってますでしょうか。

今回の和解ということでは修理代を伊丹市とタクシー会社、各自が負担するということになっておりますけれども、修理代はそれぞれ幾らであったのでしょうか。すなわち、結果的に責任割合はどのようになりましたでしょうか。

次に、救急車の迅速で安全な走行のために提案を交えて質問をさせていただきます。このような全国的に見て、救急車の事故の例ってというのはあるのでしょうか。本件のような救急車の事故は珍しいものなのでしょうか。この道路交通法40条2項によれば、緊急車両が接近してきたときには車両は道路の左側に寄って、これに進路を譲らなければならないというふうに規定されております。道路交通法によりますと、一般車両は停止までは規定されておられません。救急車や消防車の運転手という立場から、一般車両が速度を落としているとはいえ、ちょろちょろと動いている中で緊急搬送の走行をするということに危険を感じることはあるのでしょうか。事故に至らないまでも、冷やり、はっとすることはありますでしょうか。

ちなみに、諸外国の例でございますけれども、例えばアメリカのカリフォルニア州においては、緊急車両が接近してきたときには緊急車両が通過するまで一般車両は、アメリカの場合右側通行ですから右隅に寄って、完全停止をするということが求められております。このように、カリフォルニア州のカリフォルニアビークルコードで定められているように、緊急車両が接近したときには緊急車両が通過するまで、一般車両は完全停止という交通ルールとなれば、救急車や消防車の運転者の立場から運転しやすくなりますでしょうか。

2013年3月定例会 報告第1号専決処分報告について質疑

以上で、1回目の質問を終わります。

○議長（吉井健二） 上原消防長。

○番外（消防長上原 登）（登壇） ただいまの報告第1号のうちの専決第1号に関する御質問にお答えいたします。

本件につきましては、先ほど市長及び副市長から御説明がありましたように、救急業務中の救急車緊急走行中に発生した交通事故でございます。平成22年8月3日伊丹市内で発生しました救急事案の傷病者を西宮市内の医療機関へ搬送するため、午前11時ごろ国道171号線をサイレンを鳴らし赤色灯を点滅させ西へ緊急走行中、寺本高架橋を通過後の同国道西行き2車線が前方の信号待ちで渋滞していたことから、反対車線である東行き2車線のうち1車線を注意しながら西へ走行中、渋滞中の車列に右ウインカーを点滅させて停車しているタクシーを確認したため、減速した上で音声合成スピーカーにより、救急車が通過します、進路を譲ってくださいと、救急車が緊急走行している旨を注意喚起しながら通過しようとしたところ、同タクシーが同国道北側にある店舗に入るため東行き車線を横断しようとして右折してきたため、避け切れずにタクシー右後部と衝突し、双方の車両に損害を生じたものでございます。

まず、1つ目の御質問でございますが、搬送中の傷病者の状態に影響はなく、事故後、直ちに要請しました別の救急車が事故発生から8分後に到着し、さらに5分後現場を出発、11分後には医療機関に到着しており、この救急事案の119番救急要請から医療機関へ搬送するまでの活動時間は47分でございます。また、当該事故による人的被害も双方に発生してはおりません。

次に、2つ目の御質問の今回の事故の過去の判例でございますが、事故当日より市が加入しております全国市有物件共済会や、他市の消防、警察等を含め情報収集いたしましたところ、緊急自動車の一般車両との衝突事故等の判例はございますが、本件のような渋滞車列から出てきた車両と緊急自動車事故判例につきましては、ないとのことでした。なお、緊急自動車と一般車両の交差点での事故など、他の事故事例の判例を見ますと、緊急自動車がサイレンを鳴らし赤色灯を点滅させた状態での交通事故でも、衝突位置関係や双方の走行速度、相手側のサイレン音の認識などが判断要素とされ、過失割合が認定されており、必ずしも緊急自動車側の過失割合がゼロというものではないという判例状況でございます。

次に、3つ目の御質問の双方車両の損害であります車両の修理代でございますが、救急車側は車両の左前部の破損費としまして30万5970円、相手側が車両後部の破損修理費用として59万7461円と、休車補償として11万2000円、合計70万9461円でございます。

今回、各自がそれぞれの事故車両の修理代を負担することとした結果、実質

的な損害負担割合は市側が30に対し、相手側が70となっております。

なお、今回の対応につきましては、本件と同一事故の判例がない中での交渉となり、他の事故判例による過失割合などを参考に、最終的に先ほど御説明いたしました損害負担割合になり、相手側も納得し解決したものでございます。

なお、救急車修理期間中につきましては、非常用救急車を代替として運行し、救急業務には支障はございませんでした。また、救急車破損修理費の30万5970円は近日、保険で補てんされる予定でございます。

次に、4つ目の御質問の全国的に見た救急車の事故事例でございますが、インターネット検索によるものでございますが、年間を通じて数件発生している状況であり、緊急走行中における交差点での事故が多く見受けられます。また、本件のような事故につきましては、先ほど申し上げましたとおり、同一事故事例や判例は見当たらない状況でございます。

次に、5つ目の御質問で救急車や消防車の運転の立場から、緊急走行中における一般車両の減速走行に対して危険を感じるかということでございますが、御案内のとおり道路交通法第40条第1項で交差点またはその付近において緊急自動車に接近してきたときは、一般車両に一時停止が義務づけられております。同条第2項では、それ以外の場所においては緊急自動車に進路を譲ることは規定されております。そうした中で、緊急走行中に同一方向で車両の追い越し時や、対向の車両がある場合など、議員御指摘のとおり常に危険を感じながら運転しており、運転手のみならず他の隊員と協力して注意走行しているところでございます。

また、事故に至らないヒヤリハットにつきましても各運転手は経験しており、やはり緊急走行中の交差点付近でのヒヤリハットを体験しております。例えば、緊急走行中に赤信号の交差点を一時停止して通過しようとした際に、交差通路2車線道路のうち緊急自動車に気づいて停車している車線とは別の車線から緊急車両に気づかずに交差点にあう信号で進入してくる車両や自動二輪車などがあつた場合など、冷やりとすることがございます。

ヒヤリハット事例につきましては、総務省消防庁のホームページにあります、消防ヒヤリハットデータベースでヒヤリハットの情報の提供と閲覧ができるもので、職員の安全管理研修にこれを活用してるところでございます。

次に、6つ目の御質問のアメリカ、カリフォルニアにおける交通法規のように、緊急自動車に接近してきたときには緊急車両が通過するまで一般車両は完全停止という交通ルールとなれば、緊急自動車の運転手の立場からは御指摘のとおり運転しやすいと推察されます。救急車や消防車は緊急走行時、赤色灯を点滅させサイレンを鳴らしながら走行しておりますが、これは他の車両に注意を促すものであり安全を保障するものではないと認識しており、今回の事故の

ように既に停車してる車両からの急な右折など、すべての一般車両が緊急自動車の走行を認識してると限らないと思われます。

今回の事故につきましては、渋滞中の各車両は救急車の緊急走行を認識して、渋滞している車列からは右折してこないだろうという救急車側が過信し、細心の注意を怠ったことも原因の1つと認識しております。消防局といたしましては、道路交通法に規定されております緊急自動車等の通行区分等や優先、特例などがございしますが、これらを過信することなく安全、确实、迅速に消防の業務を遂行するために、細心の注意を払うよう研修等を通じて交通事故の防止について再徹底を図っているところでございます。御理解賜りますようよろしくお願いいたします。

○議長（吉井健二） 櫻井 周議員。

○22番（櫻井 周）（登壇） それでは、2回目の質問させていただきます。先ほどの答弁の中で、緊急車両が通過するまで一般車両が完全停止という交通ルールであれば、救急車や消防車の運転手の立場から運転しやすいという答弁をいただきました。緊急車両を運転するというのは、よくあるのは警察、消防などでございますけれども、警察に対してはパトカーがサイレンを鳴らしながら走っていると。そうすると、普通の一般のドライバーであれば警察ですから逮捕されたくないですから避けますよね。それに対して、大変なのは消防局のほうだと思います。消防の中でも消防車であれば、例えばはしご車とかポンプ車とか連なって走行することも間々ありますから、特にはしご車は大きいですから目立ちます、しかも赤いですから。そうすると、視覚的によくわかるということもありますから、そこにぶつかっていくというのは少ないのかなというふうにも思います。一番大変だと思うのは、今回の事例にありますような救急車だと思います。救急車は白い車体で、それから車の大きさも普通の一般の車よりはちょっとだけ大きいですがけれども、はしご車のように大きいというわけでもございません。そういう救急車であればこそ、運転される方、隊員の方は大変なのかなというふうにも思うところでございます。

一方、救急車の安全かつ迅速な搬送というのは、やっぱり市民の安全・安心のために非常に重要なことだというふうに思います。藤原市長も、事あるごとに安全・安心のまちづくりは1丁目1番地というふうにおっしゃっておりますし、また過去の議会の答弁の中でも、アメリカの心理学者、アブラハム・マズローの欲求のピラミッドまで要求されて、安全・安心は1丁目1番地なんだというふうにお話しされております。

やはり、この救急車の安全、迅速な搬送、重要だと思います。特に、伊丹という固有の事情を見ますと、医療関係ですと、市立伊丹病院、この藤原市長2期8年の間にすばらしい病院になったというふうに思います。中田事業管理者、

本日も来ていただいておりますけれども、本当に頑張ってください素晴らしい病院にさせていただいたと。しかしながら、脳外科はまだちょっと診療科としては弱いところがございます。一方、脳梗塞とか脳に関する病気っていうのは、本当に1分1秒を争うわけです。伊丹市という状況においては、救急車に非常に大事、命綱なわけです。そのためにも、やっぱりこの救急車、重要性っていうのを考えて、より安全に走行していくためにはどうしたらいいかっていうことを考えていくべきだというふうに思います。

そうした中で、救急車を運用しているのは市町村でございます。市町村が具体的にこうだという現場の経験を踏まえて声を上げていくべきだろうというふうに思います。

そこでお尋ねをいたします。道路交通法40条2項を改正いたしまして、緊急車両が通過するまで一般車両は完全停止という交通ルールとすることを警察庁に対して要望してはどうかというふうに考えますが、市当局の見解をお聞かせください。以上で終わります。

○議長（吉井健二） 上原消防長。

○番外（消防長上原 登）（登壇） 2回目の御質問にお答えいたします。緊急車両が通過するまで一般車両は完全停止という交通ルールとなれば、緊急自動車の運転の立場からは運転しやすいと推察されると答弁いたしました。これは緊急自動車の運転手の立場から一方的な意見であり、また完全停止が保障された状態であればということでございます。交差点以外の場所での完全停止については、あらゆる場面が想定され、2次災害の発生も懸念されます。

例えば、狭隘な道路では完全停止することで救急車両がスムーズに走行できなくなることや、交差点以外の直線道路では急な停止などによる追突事故の発生も懸念され、緊急自動車のみならず安全の欲求を当てはめることにより、一般車両の安全が損なわれる可能性も考えられます。このように、日本の道路事情を考えますと、二次的災害の発生の防止などの考慮が必要なことから慎重な検討が必要と考えておりますので、御理解賜りますようお願い申し上げます。

○議長（吉井健二） 櫻井議員。

○22番（櫻井 周）（登壇） 3回目ですので、意見と要望とさせていただきます。2回目の消防長の答弁にはがっかりいたしました。御理解賜りますようお願い申し上げますというふうに言われましたけれども、全く理解できません。

救急業務をやっているのは市町村でございます。やっぱり市町村の現場の声を、しっかりと警察庁、国に上げていかなければ伝わらないというふうに思います。伊丹のような小さなまちが要望したとしても変わらないということは百も承知でございます。しかし、こういう小さな声がたくさん集まって、初めて大きな声になるんです。千里の道も一歩から、この最初の一歩を踏み出さなければ何

も世の中は変わりません。安全・安心のまちづくりもなかなかできないというふうに思います。

一たん停止して、その後に救急車がスピーカーで一般車両に対して右に行ってください、左に行ってくださいというような形で指示をすれば特に大きな問題にはならないと思います。狭い道でも問題はないというふうに思います。こうしたことは、ふだんからやっていることかと思えます。

また、一たん停止というのは別に急ブレーキをかけるということでもございません。こうしたことから、今どうしてこういうへ理屈をおっしゃるのかなというのも、とても理解に苦しむところでございます。

先ほども申し上げましたように、救急車の緊急搬送というのは1分1秒、これは患者の命にかかわる問題でございます。命にかかわる業務をされているということを深く自覚していただいて、もちろん隊員の現場の方も頑張っているんですけども、それでは解決できない構造的な問題をどうするかいうことをしっかり考えていただきたいというふうに思います。

今の答弁ですと、現場の隊員が細心の注意を払ってなかったと、過信があったというような話もございましたけれども、私も現場を見たわけではないですが、救急隊員の方は細心の注意を払いながらしっかりと業務に励んでおられたんだというふうに思います。消防長が、現場の隊員にもっと頑張れというふうな形で交通ルールといいますか、社会構造のところに目を向けず現場に責任を押しつけるような、そうしたことっていうのは、日本のマネジメントの悪いところだというふうに思います。救急隊員、しっかりと過信などをせずに頑張っておられると思いますので、そうした現場の隊員の方々が働きやすい環境、そうしたものをつくっていくというのが上司である消防長の務めだというふうに思います。また、そうした消防長が頑張っているという姿を見ればこそ、部下である隊員の方々も意気に感じて、よし頑張ろうというふうになろうかと思えます。これこそがリーダーシップだと思います。

消防局の不祥事、昨年いろいろございました。こうしたものに対する取り組みという意味でも、ぜひ消防長にはリーダーシップを発揮してもらいたいというふうに思います。以上、道路交通法40条2項の問題点について声を上げていただくということ、それから消防長のリーダーシップの発揮と、この2点を要望して3回目の発言を終わります。