

## 会議録

会議の名称	第2回西東京市交通安全対策会議
開催日時	平成18年12月12日 13時30分から 15時15分まで
開催場所	田無庁舎 庁議室（3階）
出席者	<p>【委員】矢嶋委員、清水委員、田代委員、村山委員、          福田委員、堀切委員、角田委員、村野委員、高根委員          中岡委員（代理 田無警察署五藤交通課長）          富川委員（代理 西武バス株加藤部長）          （欠席：石川委員、中嶋委員、浅倉委員、尾崎委員）</p> <p>【西東京市】大平交通計画課長、田中主査、川合主査</p>
議題	<p>1. 講じようとする施策 1道路環境の整備 2交通安全意識の普及及び徹底          3救助・救急体制の整備について 4被害者の支援</p> <p>2. その他</p>
会議資料の名称	<p>資料1 交通安全計画の骨子（案）</p> <p>資料2 参考資料</p>
記録方法	全文記録 ■ 発言者の発言内容ごとの要点記録 会議内容の要点記録
会議内容	
<p>発言者名：発言内容</p> <p>事務局：開会の挨拶、会議資料等の確認</p> <p>角田委員（職務代理）：挨拶 市長公務のため欠席報告          本日の議題について事務局から説明を求める。</p> <p>事務局：交通安全計画の骨子（案）          議題1講じようとする施策（道路環境の整備）について説明</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 道路の整備(1)歩道の整備(2)交差点の改良(3)カーブ地点の改良              (4)自転車通行環境の整備(5)市街地の構造改善</li> <li>2. 交通安全の整備(1)路面表示の整備(2)道路標識の整備(3)道路照明の整備(4)防護              策の整備(5)道路反射鏡(6)その他</li> <li>3. 道路利用の適正化(1)道路調整会議(2)道路占用及び道路使用の抑制              (3)不法占拠物件等の排除</li> <li>4. 駐車・駐輪施設の整備(1)駐車場の整備(2)自転車駐輪場の整備</li> <li>5. その他通学路の安全点検(2)交通安全総点検の推進(3)道路の緑化推進</li> </ol>	

職務代理：道路交通環境の整備ということで事務局より説明があった。質問・意見等があるか

富川委員（代理加藤）：道路の整備について西東京市では、色々な整備を行っていると思われるが、道路幅員が十分でないためにバスが渋滞を引き起こしている状況が見られるので可能な所があれば、バスベイの設置をお願いしたいと思う。

テラス型のバスベイという物がある。この辺では、滝山団地の団地センターの中にあり12月5日には国交省道路局の企画課の方が道路整備の移動円滑化ガイドラインに載せるかどうか検討のため視察に来ている。バリアフリーということが叫ばれているので、車椅子でも直ちにバスに乗れるような道路構造というようなものを検討いただければありがたいと思う。

資料等があるので、後ほどお持ちしたい。

事務局： 次回の会議でお話をいただきたい。

職務代理： 他に質問があるか。

村山委員： 私は、柳沢駅北側周辺に住んでいるが富士街道が一方通行である。商店街が狭いので商店が商品を道路に出したり、お客が店の前に自転車を置いたりするのが見かけられる。常時道路パトロールを実施と書いてあるが現在はどういう風になっているのか教えてほしい。

事務局： ・次回にご報告いたしたい。（柳沢北口のところ柳盛会）

職務代理： 他にあるか

富川委員（代理加藤）：駅前広場の整備について、駅前広場は高価な土地なので有効活用をするため、例えばバスの停留所を設ける場合には、通常平らに停めようとするが、そこを斜めに切るとと2台分のスペースで2.5台分置ける。

例えば、大型2台と小型1台が置けたりする。小田急沿線、この辺では花小金井駅北口、JRの東所沢駅などがそういう形になっている。駅前の有効活用ということでかなり普及されているので、こちらも検討し、お願いできればと思う。

職務代理： 市内で具体的に何かそういう可能性のあるところがあるか

富川委員（代理加藤）：市内では例えば田無駅北口がそうになっている。ひばりが丘駅北口開発の際にはそのような計画を立てていただくと有効活用できる。斜めに切ることによりバスの正着も可能である。資料もあるのでご検討いただければと思う。バスロケーションシステムを当社は活用しているので、伝承式ポールも各所に設置しているので、地下埋設をするときにあらかじめ電気の配線も地下から取出していただくとありがたいと思う。

職務代理：何かあるか

それでは、ご意見をいただきながら交通安全対策に反映できればと思うので、ご意見等有れば、よろしくお願ひしたい。

職務代理：議題の1の2交通安全意識の普及及び徹底について  
事務局から説明を求める。

事務局：交通安全意識の普及及び徹底について説明する。

1. 体系的な交通安全教育の推進 (1)幼児・児童・生徒に対する交通安全教育 (2)運転者に対する交通安全教育 (3)身体障害者に対する交通安全教育 (4)外国人に対する交通安全教育等 (5)自転車利用者に対する交通安全教育・これは交通計画の仕事であり、毎年駅前放置自転車クリーンキャンペーンということで実施している。自転車教室も各小学校において取組んでいる。(6)交通安全教育推進のための教材資料の充実
  2. 地域社会における交通安全意識の高揚 (1)交通安全協会を主体とした交通安全教育の高揚 ア、子ども対策 イ、若年者対策 ウ、高齢者対策 エ、その他の対策 (2)家庭、学校、職域、地域における交通安全教育の推進 ア、家庭においてはイ、小・中・高等学校等においてはウ、職域においてはエ、地域においては(3)地域ぐるみの交通安全運動の推進 ア、交通安全運動 イ、飲酒運転の根絶 ウ、交通安全日 エ、暴走族追放強化期間
  3. 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化 (1)広報活動の実施 (2)交通安全運動・交通安全フェア等行事の充実
  4. 学童交通擁護員の配置
  5. 西東京市交通安全協力員の設置
  6. 放置自転車対策の推進について、これについては交通計画自転車対策係の事業として、取組んでいる。
- 以上。

職務代理：交通安全意識の普及及び徹底について、何か質問ご意見等あるか。

富川委員（代理加藤）：当社は、事故防止を最優先課題として業務を行なっている。特に小学生にバスというものの特性を知ってもらうために、ぜひバス会社のほうに見学に来ていただくなり、勉強に来ていただくなりして頂ければ有難いなと思う。運転席に座ってもらえば、どの範囲が見えるかバスの死角を見ていただき体験することができる。営業所には、バスを持上げるリフトがあるので、バスの下側を見ることができる。そしてノンステップバスの場合は、地面から11センチしかないので、低さについて理解できる。自分が大丈夫だろうと思う距離でもバスが曲がる時にどんどん寄ってきて危険であるという体験学習ができるので、ぜひ車庫に予備車があるから、体験学習に利用して頂ければと思う。それで交通事故が少なくなれば我々も喜びとするところである。

福田委員：交通安全意識について鉄道会社の視点で見ると、一つは鉄道をご利用いただくお客様の交通安全意識、もうひとつは踏切が多数あるその踏切を横断される歩行者、自転車、或いは車のドライバーの方々に対する交通安全意識という点があると

思う。

・一点目の交通安全意識としては、駆け込み乗車、非常に危険な行為だと言う様なことで常日頃放送をさせて頂いているが、交通安全対策の一連の中でももう少し啓発が何かできないのかと考える。

・現状では、駅でお客様がホームから転落する、或いは何かトラブル等があって電車をすぐに止めなければならないというようなケースに対してはホームに列車を止めるための非常ボタンをいま装置している。19年度位で全ての駅、個々の西東京市管内の駅の整備状況の把握は、今日資料として持っていないが付いてるはずである。そういった設備をご利用のお客様ひとり一人がご認識いただけるということも一つ鉄道会社としての交通安全意識の啓発に必要なのかなと考える。

・二点目の踏み切りを横断される方々に対する啓発という話は、これも設備的には、現在踏み切りには赤外線で踏み切りの中に車を取り残されて遮断機が降り、警報機が鳴り出すといったときに列車に対して赤信号を出すようないわゆる踏切支障見地装置とうようなものを設置している。

・その他に非常ボタンというものがあり、もしも踏み切りの中に取り残されて、あるいは踏み切りが鳴り出してエンストをしてしまった。そういう状況時には、ボタンを押す。先ほど言った初見といった作動をしていれば運転手は気が付くが、ドライバーに踏み切りにはそういった装置があるんだというようなことで列車を止めるということをも十分啓発していきたい。

・沿線の自動車教習所に対しましては、踏切での一時停止及びそういった装置があるということについては、定期的に教習所に行って啓発活動をしているとういような状況である。

・会社としては、いろんな機会を捉えてそういった意識の向上と言うことを行なっているが、今回こういった対策会議を設け、安全計画を出すなかでその辺も加味していただければ鉄道会社としても有難い。

職務代理：ご意見等有難い。

職務代理：他には何かあるか

村山委員：交通安全教育について、学校とか企業はできると思うが、地域の安全教育というのは、なかなか手が回らないのではないかと。春と秋の全国交通安全運動では、全国で実施しているが、その間に地域の交通安全教育なんかも必要ではないかと思う。だいたいマナーも悪いとか色々そういった点から言ってお願いしたい。

中岡委員（代理五藤）：地域の交通安全教育は、今日も老人会に行っているなど、ほとんど毎日のように行なっている。ただし管内が人口30万を超えているので、なかなか全部の期待に応えられない部分があるかと思うが、署の方にそういう要望をいただければ、要望があった処は日程調整などする。

職務代理：議題の1の3について。

救助・救急体制の整備について委員でもあります西東京消防署署長矢嶋様よりお話をいただきたい。

矢嶋委員：・東京の救急の広報誌に基づいてご説明を行う。

・平成17年度東京消防庁全体の救急の実態と言うことで、年間で約70万件の救急活動があった。45秒に1回出動して都民の17名に1人が利用されている。それが全体像である。

・搬送された方が約64万人と言うことになっている。その中で64万3,849人が東京消防庁管内全体である。西東京市内における救急搬送人員ということで7,606人となっている。

・初診時における診断結果に基づいて入院をしなかった方という消防の統計上の捉え方によると、おおよそ全体の救急でいくと6割くらいの方が軽症であるという結果である。

・平成17年中における救急活動の状況の中の左側の東京消防庁全体の中の話であるが、65歳以上の方をご高齢の方というような仕切りをすると、38パーセント位の方が65歳以上の方である。それから西東京市の管内に於いてもほぼ同じ傾向で若干高めであり、42パーセントが65歳の方にというふうになっている。

・昨年の救急事故の中で交通事故に係わる救急活動の状況というものを調べると、8万8,422人というのが東京消防庁全体である。約88パーセントの方が軽症、それから西東京市内においては、約1,000人で、ほぼ同じで87パーセントの方が軽症である。8万8,422人の方でいうと、65歳以上のご高齢の方は10.5パーセントを占めている。西東京市内でいくとちょっと高めである。65歳以上の方が交通事故による救急に占める割合が約15パーセントになっている。

・若干東京消防庁全体から見ると上のグラフでも下のグラフでも西東京市の場合は、若干65歳以上のご高齢の方の占める割合が多いのかなというような一つ経過がある。

・消防の定義では、48時間以内に亡くなった方を死亡という。

・交通事故だけではなくて最近救急がどんどん増えている。現在227隊の救急隊で東京消防庁が対応しているが、非常に出動回数が多い。大体1隊あたりの救急隊が1日に10件近く出動する。そうすると、救急隊が直ぐ行けないことがある。

・ポンプ隊が先に行行って応急処置をしたり、交通事故の場合救急隊そのものの車両防護しなければいけないということで、ポンプ車が楯になってやる様な活動をPA連携と称している。

・消防隊との連携による活動件数というのが平成17年に約12万件つまり70万件弱のうちの12万件ぐらいがPA連携で活動している。管内でも昨年1年間でこのPA連携活動というのが1,095件活動しているということになる。

・AED（自動体外式除細動器）については、いわゆる心肺停止状態に陥った、我々VF波形と呼んでいるが重症の不整脈が出た方に対して、電気ショック除細動を与えることによって蘇生率が上がるということ、一般の方でも使えるようなAEDというのが平成16年の7月からある。市内においても18年の3月のデータは、市内公共施設と大規模な事業所に約70か所設置をさせていただいた。

・そして東京消防庁あるいは西東京消防署ではいろいろな訓練の機会を通じてAED自動体外式除細動器の取り扱いについて講習等行なっている。

・災害救急情報センターについては、多摩地区の場合は立川、それから23区の場合は大手町に災害救急情報センターがある。いわゆる119番を受ける処である。

・災害救急情報センターには、救急隊指導医というドクターがいて、24時間体制で詰

め救急隊に対する指導助言を行なっている。

- ・交通事故現状等における救急隊の活動として、救急隊とポンプ隊あるいはオレンジの服を着たいわゆる救助隊が連携して行うが、医師を現場に運ぶいわゆる医師搬送と呼ぶ。

- ・消防隊と一緒に医師が出る東京ディーマットというが特に都立病院の関係の先生に優先的に行ってもらう。これは今年から緊急消防援助隊のように東京都外にも東京ディーマットという医師と東京消防庁と一緒に出て行くような制度も整備している。

- ・東京都メディカルコントロール協議会があり、これは平成14年に設立された。救急隊員の資質を向上すると医学的観点から専門のドクターからいろいろな教育研修を受ける、あるいはアドバイスを受けるといった協議会である。

- ・東京とメディカルコントロール協議会は三鷹の杏林大学の医師を会長にいただき、事後検証委員会、指示・指導医委員会の常設委員会がある。

- ・救急処置基準委員会、救急隊員の教育に関する委員会などこれは必要の都度召集している。救急隊の救命士の医学的なサポートをしていただいている。その他支援体制として各消防署には、救急業務連絡協議会というのが有る。西東京救急業務連絡協議会というのが有る。7つの医療機関それから医師会、歯科医師会、市役所、多摩小平保健所そして消防署が連携して平素における救急医療のあり方についていろいろな勉強をしている。

- ・救急隊員の教育・技能管理については、救急隊員は現在東京消防庁の中で約2,700人いる。救命士が約1,500人いる。救命士については集中教育を7ヶ月受けてその後国家試験を受けて初めて救命士になる。

- ・応急手当の普及指導ということで一般都民の方、市民の方にこれも西東京消防署で毎日のようにやっている。いわゆる救急現場に居合わせて方を我々はバイスタウンと呼んでいる。そこにいた方に応急手当をしていただくことが救命にとってきわめて大切です特に平成14年からは中・高生に対して命の尊さを伝えるメッセージの発信ということで命の尊さだとか助け合う気持ちの大切さを理解してもらおうということで学校教育の中に取り入れたり、職場体験訪問ということで消防署に来ていただいている。

- ・応急救護講習、普通救命講習、上級救命講習、応急手当普及員講習と色々な講習ある。平成17年中の東京消防庁全体でいうと応急救護講習44万5,000人受けていただいている。普通救命講習が約13万人、上級救命講習が31万人である。

- ・事業所として非常にその救命講習の受講が優れているところに対しては、「救命講習受講優良証」というものを交付している。東京消防庁全体では17年末現在で1,205か所。管内では6事業所。応急手当普及員講習を受けた方が1名以上いて、なおかつ従業員の方の1/3以上が普通救命講習を受講している事業所に対して救命講習受講優良証というものを事業者に交付している。

- ・民間救急は正しくは民間患者等搬送事業者と呼んでいる。今年4月現在173台のそういう車がある。

- ・民間救急以外に今年の夏からサポートキャブというタクシーの会社と民間救急コールセンターと締結をしている。

- ・一定の救命講習を受けた従業員が乗っているタクシーをお呼びいただく、これをサポートキャブと呼んでいる。二つの会社といま民間救急コールセンターと契約していて1,700台ぐらいのサポートキャブが東京都内で動いている。

・「救える命を救いたい」。平成12年には救急車が現場に着くまで119番をもらってから5分30秒であった。それがいろんな道路交通等の事情もあるが、5年後の平成17年には1分長く6分30秒。西東京消防署管内ではこれより短いがいずれにしても6分位かかる。

・5分というのが心肺停止等に陥った方が助かる確率が極めて高い時間で、市民の方に応急救護を覚えてもらうのが非常に重要である。

・一台の救急車が現場に着くのが6分30秒もかかるという状況の中で最終的には都民の方市民の方にもいろいろご協力をいただくということである。

以上です。

職務代理：お話し有難い。

折角の機会なので何かここで矢嶋委員のほうにご質問等あるか。

富川委員（代理加藤）：救急活動状況の中で軽症、中症等とかは救急隊が判断するのか、医師が判断するのか

矢嶋委員：医師が判断する。

職務代理：他にあるか

清水委員：交通事情による遅れが多いのか救急車不足による遅れが多いものなのか

矢嶋委員：・これは両方あるのかもしれない。

・総体的に言うと救急需要の増大だと思う。もちろん交通事情もあるが、30年間連続して救急出動件数というのは伸び続けている。

・今年はずいぶん、まだ1年終わってないのであと半月位在るからいえないが、30年振りに東京消防庁全体としては同時期に比べて1万2,721件少ない。それでも昨日現在まで約64万件である。西東京消防署管内でも約8,000件。救急隊は今年いま現在227隊、去年は222隊であった。3部制を取っている。

・民間救急だとかサポートキャブそれから今年の夏から特に都民の方市民の方に救急車の適正利用というのを非常にお願している。必要な時には救急車呼んで下さいと、それだけをお願いしている。

・軽症であっても独り暮らしであったり、体がご不自由であったり或るいはご夫婦ともご高齢であると、この場合は呼んでいただいて結構である。行く手段がないわけであるから救急車に、それを我々は控えてくださいとは言っていない。その辺で全体的な状況を見渡した中のご理解を頂くしかない。救急需要が増加している割合に比べて救急車が増えてない状況がある。

清水委員：時間外とかそういったとき、また休日なんかでも救急車で行かないと診察してくれない。医療体制にも問題があって軽症が多い。

矢嶋委員：救急の問題というのは、消防の枠の中だけの問題だけでなくいろんな社会的な問題が背景にある。出来る限りの手を打っているけれどもほぼ限界に来ている

というのが、実情もある。

- ・救急車が必要なときは遠慮しないで、適正に利用していただきたい。

清水委員：・安協として交通安全運動等朝早くからやっている。安全運動に対しても指導的な立場で行かないといけないのではないかという反省点もある。

・安協としても講習会などの参加者に対して人集めという点で非常に骨折っている。受けることでのメリットとか、そういう気持ちがある内は交通事故がなくならないと思う。

職務代理：他にあるか。

ないので、4被害者の支援について、事務局から説明を。

事務局：

第4章被害者の支援

1. 交通事故相談業務の充実
2. 東京都市町村民交通災害共済への加入促進

職務代理：被害者の支援についてはいいか。

以上で、議題の1講じようとする施策についての一応説明、議論、質疑等終了した。2のその他について事務局から何かあるか。

事務局：・第1回会議録について訂正等がある場合には、事務局までご連絡いただきたい。

・今後の日程について、第3回対策会議・第4回対策会議を1月12日と2月13日に予定する。次回の第3回対策会議では、公共交通の安全確保についてということで、鉄道、バス関係委員からお話し等いただきたい。

職務代理：特になければ本日予定の議事は全て終了したので、これで第2回の西東市交通安全対策会議を閉会する。