個人 9

受付	令和５年２月２２日 (午前)・午後　9 時 48 分

一般質問（代表 (個人) 通告書

令和５年２月２２日

尾張旭市議会議長　殿

氏　名　片渕　卓三

尾張旭市議会会議規則第５０条第１項の規定により３月定例会において別紙のとおり質問したいので通知します。

なお、質問事項の件数及び質問方法は、下記のとおりです。

記

1　質問事項　　3　件

2　質問方法

	１回目　一括質問、一括答弁 再質問以降　質問事項（大項目）ごとに一問一答
○	１回目から　質問事項（大項目）ごとに一問一答

↑ 選択する方法に○を付す。

尾張旭市議会 受付 -5.2.22 第一号

別紙　　氏　名　片渕　卓三

質　問　事　項 No.　1	救急車の適正利用に向けた取組について
要 旨	昨年12月、東京都内で救急車が横転する事故が起きました。出動が増加して、救急隊員の疲労が重なり、運転を誤ったようであります。出動増加の背景として、新型コロナウイルスなどによる発熱患者の拡大とともに、緊急性が乏しい119番通報が後を絶たないことも指摘されている。救急治療が必要な傷病者を早急に医療機関へ搬送できる状態を維持していくため、救急車の適正利用が大事になります。 総務省消防庁が今年１月に公表した資料によると、21年の救急車の出動件数は全国で、前年比26万件増の619万3581件。出動の需要は、高齢化などにより、今後も増えるとみられております。 特にコロナ禍においては、搬送先の確保が難航し、患者が救急車にとどまることが増えるといった局面もあります。その際、救急車の稼働時間が長くなり、隊員の負荷も大きくなる。同庁は「限られた救急車を有効に活用し、緊急性の高い症状の傷病者にできるだけ早く救急車が到着できるようにするため、救急車の適時・適切な利用が必要だ」と訴えております。 以下、お伺いいたします。 （１）本市の救急業務の現状分析と取組について ア　救急出動件数の増加傾向の要因について 本市の救急業務において、救急出動件数の増加傾向が続いていると思いますが、その要因について イ　必要な取組について 救急出動の増加、高い割合の軽症者搬送など、救急車の適正利用の観点から、どのような取り組みが必要と考えているか。 （２）救急安心センター事業＃７１１９の導入に向けた取組について 市民に医療の安心・安全や救急車の適正利用の推進のため、県と本市及び他の市町との連携を図る必要があると考えているが、＃７１１９事業の導入に向けた取組についてお伺いいたします。

※　申し合わせ事項に留意する。

別紙　　氏　名　片渕　卓三

質　問　事　項 No.　2	ペットボトルのごみ削減のための給水スポット設置について
要 旨	ＳＤＧｓの17の目標を踏まえ、全国の自治体で、安全で質の高い水道水を積極的に 活用することで、環境負荷の高いペットボトル飲料を削減する取組が行われております。いわゆるマイボトル運動の推進であります。 この運動の推進を図ることで得られるメリットは、１つに、環境負荷の高いペットボトル飲料の削減につながります。ペットボトルの環境負荷は、温室効果ガスであるＣＯ２の排出量で算出することができます。水道水と比べると約1,000倍、冷水器、浄水器を使った場合でも約45倍ほどあり、輸送と製造等に係るエネルギーが主な要因でございます。また、リサイクルしても環境負荷軽減効果はごく僅かしかありません。２つ目に、排プラ問題への取組の成果を示しやすいということであります。現在、海に流出するプラスチックごみの量は世界中で年間800万トンと言われ、2050年には海洋プラスチックの量が魚の重量を超えることが予測をされております。2016年に日本の海で回収されたペットボトルごみのうち、日本製のペットボトルは約３割に上っております。３つ目に、小まめな水分補給による熱中症対策ができるということであります。2010年以降、熱中症で医療機関に搬送される人は高止まり傾向にございます。そのため、環境省では 摂氏５度から15度の冷水を飲むことを推奨しております。以上のことから、マイボトル運動を推進し、その環境整備として給水スポットの設置を進めていくべきと考えております。以下、お伺いいたします。 （１）ごみ減量にもつながるマイボトル運動について （２）市庁舎内に給水機は設置されているが、他公共施設での給水機の設置状況について （３）給水スポット設置について

※　申し合わせ事項に留意する。

別紙　　氏　名　片渕　卓三

質　問　事　項 No.　3	横断歩道の舗装部のカラー化について
要 旨	まずもって最近本市で３か所横断歩道の舗装部のカラー化をしていただきました。感謝申し上げます。 車両が横断歩道を通過するときには減速をし、歩行者が横断するときは一時停止をしなければならない、これは自動車免許を持っている方であれば当然のことであります。しかし、現状は減速をせず通過する車を目にします。私も毎日のように見かけております。住民の方より、「車のスピードが出る路線は特に怖い」と耳にします。現在、路面標示がされている箇所や通学路のグリーンベルトなど、様々な手法でドライバーへの注意喚起を促しています。 この注意喚起の一つとして、横断歩道舗装部のカラー化を積極的に行っている自治体もあります。横断歩道舗装部のカラー化を整備された横断歩道でのドライバーからは「特別な横断歩道に見え、必ず減速してしまう」など効果は絶大であります。 私は、全ての横断歩道の舗装部をカラー化すべきと言っているわけではありません。まずは、横断歩道、通学路で危険箇所をピックアップし、限定的、モデル的に整備し、効果を検証していくべきと考えております。以下、お伺いいたします。 （１）３か所の横断歩道の舗装部のカラー化を行った理由について （２）今後のカラー化の取組について

※　申し合わせ事項に留意する。