

## 新半田病院への交通アクセス調査特別委員会委員会中間報告（H31. 3. 6 報告）

議長のお許しをいただきましたので、新半田病院への交通アクセス調査特別委員会が調査研究してまいりました内容について、ご報告申し上げます。

当初、半田市職員駐車場へ移転予定であった新病院の建設予定地が、半田運動公園東へ変更となりました。その結果、半田市内各所より半田運動公園東までの救急搬送道路の整備が新たな課題として浮上してきました。

そこで当委員会は「新半田病院への交通アクセスについて」を調査目的として設置され、これまで鋭意検討を重ねてまいりました。

新しい半田病院は、現在の半田運動公園東に、6年後の2025年に開院予定とされています。建設予定地が半田市の中心部でもある現半田病院から約6km西に移動したことにより、様々な地域からの交通アクセスの確保が危ぶまれています。

知多中部広域事務組合の調査報告によると、特に、半田市北部地域である有脇小学校では、救急車が現場を出発してから病院に到着するまでの時間は、現半田病院まで約11分かかっていますが、新半田病院では、名鉄線・JR線の踏切遮断時間を含め、最大で2.3倍の約25分かかると想定されています。

命の観点から考えると、心臓停止から3分、呼吸停止から10分、多量出血から30分で死亡率が50%に達するとされています。重度の外傷の場合、ゴールデンアワーと呼ばれる1時間以内に、手術などの根治的治療を開始することが重要です。そのため、受傷から30分以内で搬送することが求められています。しかし、半田市北部地域から新半田病院までの救急搬送時間は、42.1分と想定されています。この42.1分とは、亀崎地区の場合、消防への通報から救急車が現場に到着し、病院へ出発するまでの時間平均17.4分、現場から病院までが19.2分、名鉄の踏切最大遮断時間4分とJRの踏切最大遮断時間1.5分を積算した時間です。非常に危険なラインであることが分かります。

以上のことから、最短最速で救急搬送のできる新病院までのアクセスルートを、確実に確保しなければいけません。6年後の新半田病院開院までに、半田市民のための「命の道」を整備することは行政の責務であります。行政として、「市民の命を守る道路」を確保することは、私たちにとって喫緊の課題であり、当特別委員会の要望は命に関わる問題です。

このような課題を踏まえ、当委員会では、実際に新病院への主要なアクセスルートになると考えられる道路を現地調査してまいりました。

半田市道の整備として、柵町5丁目交差点や松堀町交差点の右折レーンの整備、半田運

動公園付近の道路拡幅、愛知県事業として、岩滑中町交差点や住吉町2丁目交差点の右折レーンの整備、愛知県や阿久比町にも影響する野崎交差点とその東側名鉄河和線のアンダーパスに関わる環状線の整備、以上7か所を現地調査し、議論を重ね、委員から次のような意見がありました。

- 一、早急に整備できることと時間のかかることについては、分けて整理しそれぞれ並行して進めていかなければ間に合わない。
- 一、災害拠点病院であるため、大規模地震の際でも通行できるよう、しっかりと地盤調査を行い、安全な道路整備をする必要がある。
- 一、命に関わる問題なので、病院開院の2025年までに環状線を完成させるべきである。
- 一、早期に環状線を完成させることが難しいのであれば、環状線以外の方法でも模索すべきである。
- 一、一刻を争う救急搬送に支障を来すため、1時間に往復16本通過する名鉄の踏切を越える国道247号や北条向山線と交差する半田口駅から知多半田駅あたりの名鉄河和線を高架化することが必要と考える。
- 一、出口町南交差点の東西方向の右折レーンの拡幅工事を行い、北側に並行する国道247号の第二の道として救急搬送ルートを増やしてはどうか。
- 一、救急車両が通行するには、一般的に片側一車線以上の道幅と、名鉄高架をくぐるのに地上から3mの高さは必要であるため、関係機関と協議して道路整備をしなければならない。
- 一、野崎交差点東の名鉄をくぐるために、現状使われている鉄道の下にボックスカルバートを入れることは、施工方法として可能性がある。
- 一、高さ制限のある道路でも通行できるよう、高さの低い救急車両を作ってはどうか。

以上が、各委員から出された意見であります。

そこで、次のとおり、2025年の病院開院までにやるべきこと5点と、長期的な視点でやるべきこと1点、合計6点の提言をいたします。

1点目、都市計画決定されている環状線のうち、一ノ草の横松交差点付近から野崎交差点までの区間について、早期に完成させるようはたらきかけること。

2点目、予算的な事情や時間の都合により、片側二車線高架の環状線の早期完成が困難な場合は、片側一車線高架の環状線だけでも完成させるようはたらきかけること。

3点目、片側一車線高架の環状線の早期完成も困難な場合は、横松交差点西から野崎交差点の間において、阿久比川への新たな暫定橋梁の設置や既存の橋梁の改良、名鉄河和線アンダーパスの改良等により、救急車両が搬送路として通行できる道路を確保すること。

4点目、救急車両については、名鉄及び阿久比町との協議の結果を踏まえ、必要な場合は現状の規格 2.9mを構造変更し、名鉄河和線のアンダーパスの高さ制限（現状 2.3m）をクリアすること。

5点目、半田市内各所の交差点右折レーンの整備など、半田運動公園東の新病院まで、円滑にアクセスできるような道路整備を着実にを行うこと。

6点目は、長期的な視点でやるべきことについてです。

名鉄河和線の半田口駅付近から、成岩駅付近までの鉄道高架化を行うこと。

JR 武豊線高架化は、すでに2027年に完成予定で工事が進んでいます。ところが、名鉄河和線の高架化は、まだ全く目途が付いていません。半田口駅南の北条向山線の踏切、住吉町駅南の国道247号の踏切、知多半田駅周辺の踏切、成岩駅南の踏切は現在でも慢性的に渋滞しています。名鉄住吉町南の国道247号の踏切は、最大で4分間遮断し、ヤマダ電機南の国道247号のJR踏切は最大1.5分遮断しています。半田市北部地域から新半田病院までの救急搬送時間（消防への通報から病院まで）は、42.1分と想定され、名鉄の高架化による渋滞解消は、救急搬送時間を短縮する重要な施策であります。

これらの提言を踏まえ、半田市北部地域の半田市民のみならず、全ての半田市民の命を守る道路を、確実に実現させなければなりません。また、県道や阿久比町内の道路については半田市役所の管轄外でありますので、私たちができることは限られていますが、愛知県や阿久比町に対し当委員会の提言実現へのご協力がいただけるようはたらきかけ、愛知県知事へ要望するなど、私たち半田市議会もお願いをしまっていることをここにお約束し、当委員会の中間報告といたします。