

都市・環境常任委員会

(令和3年1月25日)

○ 谷口周司委員長

皆さん、こんにちは。それでは、皆さんおそろいでありますので、ただいまから都市・環境常任委員会を開催させていただきます。

森委員からは、欠席のご連絡をいただいておりますので、このまま進めさせていただきます。

では、インターネット中継をお願いいたします。

本日の事項についてであります。休会中の所管事務調査といたしまして、都市整備部より、安全性確保が必要なバス停について取り扱ってまいります。

なお、新型コロナウイルス感染症の流行状況を鑑み、本来なら現地へ赴いて視察をさせていただくことを予定させていただいておりましたが、やはりこの時期、バスで移動するというのもどうかということもございまして、今回は資料で現地の状況を確認させていただくということにさせていただきましたことをお伝えさせていただきます。

本日の資料につきましては、会議用システムにアップロードさせていただいておりますので、ご確認をお願いいたします。

それでは、事項書に基づき、安全性確保が必要なバス停について、所管事務調査を行ってまいります。

では、まず、都市整備部長よりご挨拶をお願いいたします。

○ 稲垣都市整備部長

皆さん、こんにちは。

本日は所管事務調査ということで、9月1日に新聞で大々的に報道がございまして、特に停車中に死角があつて、危険なバス停があると。そういうことで、数が三重県内でかなり多くあると報道で出ましたので、そういったところから、この調査が行われることになったというふうに認識をしております。

こういったことの解決ということで、今、バス会社等もいろいろ検討を進めているところでございますので、まず、今日は資料として現地を確認できるような写真を撮らせていただいておりますので、そういったところと、今までのいきさつを含めて整理をしてきたものについて説明をさせていただきたいというふうに思っております。どうぞよろしくお願

いたします。

○ 谷口周司委員長

ありがとうございます。

では、資料の説明をお願いいたします。

○ 伊藤（勝）都市整備部次長兼都市計画課長

改めまして、こんにちは。都市整備部次長の伊藤でございます。

それでは、タブレットのほうですけれども、コンテンツ一覧のほうをご確認、お願いいたします。

08休会中の12月から2月の中の07都市・環境常任委員会の01所管事務調査資料になります。

よろしいでしょうか。

なお、冒頭委員長のほうからもありましたけれども、現地の確認ができないということで、資料のほうで写真等をつけさせていただいている関係で、ちょっとページ数が多くなっております。申し訳ございませんが、よろしくをお願いいたします。

それでは、タブレットをめくっていただきまして、29分の2ページをお願いいたします。

こちら、目次となっております。今日は、危険なバス停の関係がクローズアップされてきた経緯とかが1番。それから、2番として、三重県のほうの検討会になりますが、その状況について。それから、3の1番としまして、県内の安全上課題があると思われるバス停の整理。それから、3の2番としまして、市内の問題があるバス停。それから、4番として、今後の流れというふうにまとめさせていただいておりますので、よろしく申し上げます。

タブレット、めくっていただきまして、29分の3ページをお願いいたします。

経緯ということで、まず、全国的な経緯になります。1つ目になりますけれども、平成30年の8月30日、おとしですね、横浜市内の交差点で市営バスに乗っていた女子児童が降りた後にはねられて亡くなられたといったこと、それから、その1年後になりますが、9月1日に全国紙に記事が掲載されて、この危険なバス停というのが顕在化したという状況となっております。

その記事を受けてというのもあるんですが、令和元年12月13日、国土交通省の自動

車局長から各運輸局長宛に安全対策の確保についての通達というものが発出されています。その通達におきまして、対象となるバス停留所の抽出、それから、安全度のランク分けであるとか、検討会の開催、情報の共有といった指示がございました。

タブレット、めくっていただきまして、29分の4ページですが、その後、令和元年12月18日付で三重運輸支局から三重県の各バス事業者宛に調査依頼が参ったと。そのときに、県内では対象として132か所が挙がったということです。

それから、今年度、令和2年7月31日付でさらなる優先度の判定方法であるとか、公表の対象から除外できるという類型が示されたというような経緯がございます。

タブレット、めくっていただきまして、29分の5ページですが、こちらは先ほどの新聞報道の記事を掲載させていただいております。

タブレット、29分の6ページをお願いいたします。

こちらは、先ほどの経緯の中でお話ししましたバスの優先度のランク分けです。こちらは基本的に三つに分かれてございます。Aランク、Bランク、Cランクということで、まず、一番危険と言われるものがAランクとなっておりまして、まず、過去3年以内にバスが要因となって人身事故があったバス停。もう一方、形的なものになりますけれども、バス停でバスが止まるときに横断歩道にバスの車体がかかるもの。

それから、Bランクは、バスが横断歩道の5m以内の範囲内に止まるものと、交差点に車両がかかるものがBランク。

一番緩いCランクは、交差点の前後5m以内にバスがかかるもの。それから、それ以外で、地域住民等の実情に応じて抽出したバス停ということで、このA、B、Cという3ランクをまず通達のほうからランク分けしています。

タブレット、めくっていただきまして、29分の7ページですが、こちら、三重県のバス停留所の安全性確保合同検討会の構成員となっております。基本的に運輸支局、警察本部、整備局、それから三重県、関係市町、バス関係として、15番のほうですが、バス協会、それから、16以降、バス会社というような検討会の構成員となっております。

タブレット、めくっていただきまして、29分の8ページ、お願いします。

この合同検討会は今まで2回開催させていただいております。令和元年8月28日に第1回、その後、令和元年10月30日に一度対策の実施状況一覧表が全国に先駆けて、国土交通省の三重運輸支局のホームページにて公表がされています。このときに県内では128か所というのがリストとして挙げられています。

同日ですが、令和2年10月に公表した都道府県というのが全国の中でも茨城県、長野県、香川県、愛媛県、沖縄県の5県ということで、その後、令和2年12月10日に私ども三重県のほうは第2回の検討会をして、令和2年12月23日に一覧表の誤り等を修正して掲示させていただいているというところがございます、ちょっとこちらには書いていないんですが、令和3年1月20日現在ですね。先週になりますけれども、こちらのほう、全国で42都県が公表したということになってございます。

タブレット、めくっていただきまして、こちらが県内の安全上問題があると思われるバス停の数ということで、四日市市は、一番上に赤文字で記載させていただいていますが、15か所で、対策済みが一つ、ランクが、Aランクが1か所、Bランクが9か所、Cランクが4か所ということで、合計14か所となっております。

全体で一番右下、合計のところを見ていただきますと、県内では125か所が安全上問題があるバス停としてリストアップされているということになります。

続いて、タブレット29分の10ページをお願いします。こちら、市内のほうのものになります。

まず、こちらのページが三重交通様の分です。三重交通様に関係するのが5か所となっております。判定結果はAランクが1か所、Bランクが4か所という状況となっております。

続いて、29分の11ページ、こちらは三岐鉄道様のほうのバス停になります。こちら、6番から15番ということで、全部で10か所で、Aランクが1か所、Bランクという判定が5か所、Cランクという判定が4か所ということで、14番のバス停につきましては既に対策済みで、バス停のほうを移設しているというものとなっております。

タブレット、めくっていただきまして、29分の12ページからが現場の写真ということで掲載させていただいています。

こちら、現地へ行けないということで、一つずつ簡単にご説明させていただきますけれども、1番目が三重交通のバス停ということで、こちら、阿倉川駅の北側の線路を渡ってすぐに交差点と横断歩道があるところで、横断歩道の5m以内にかかるということで、Bの判定。

続いて、タブレットが29分の13ページですが、こちらも三重交通様のバス停で、先ほどのバス停から西のほうですね。羽津医療センターのほうに向かって進んでいったところで、こちら横断歩道から5m以内ということで、Bランクとなっております。

続いて、29分の14ページ、お願いします。

こちら三重交通様のバス停でございまして、三滝公園の西のほうになります。三滝川の北側で、こちら横断歩道の5 m以内に入るということで、Bランク。

続いて、29分の15ページになります。こちらは波木南台の中のバス停ということで、こちら横断歩道から5 m以内ということで、Bランクに該当するものとなっております。

続いて、29分の16ページをお願いいたします。

こちら三重交通のバス停で、天白川沿いということで、横断歩道にまたがるということで、Aランクというような判定になっているものです。

なお、次のページですね。29分の17ページに、こちらのほうの対応策として、水沢方面に向けて約70mバス停を移動する方向で現在調整しているというところがございます。こちら、Aランクということで、一番危険なバス停ということで、こういう対策のほうを記載させていただいています。

続いて、29分の18ページが、こちらから三岐鉄道様のバス停になります。

こちら、あさけが丘の2丁目のバス停で、横断歩道から5 mに入るもの。

それから、29分の19ページも、同じくあさけが丘の3丁目ということで、先ほどの次のバス停になりますけれども、こちらについては、交差点から5 mに入るということで、Cランクというものとなっております。

続いて、29分の20ページのほうをお願いします。

こちらのバス停は、県道小牧小杉線というところで、新中倉橋の手前のものがございますけれども、こちらは横断歩道から5 mということで、Bランク。

続いて、29分の21ページのほうにつきましては、こちらは西新地久保田線、湯の山街道ですけれども、市立図書館の近くのところのバス停で、交差点から5 mという中のもので、Cランクという位置づけ。

それから、29分の22ページのバス停が、先ほどの県道小牧小杉線の反対側になりますけれども、こちらが交差点に入ると、5 m以内ということで、Cランク。

29分の23ページにつきましては、これは坂部が丘のほうのバス停になりまして、交差点にかかるということで、Bランクとなっております。

続いて、29分の24ページ、こちら、あかつき台のほうのバス停で、1丁目になりますけれども、交差点にかかるということで、Bランク。

続いて、同じく29分の25ページには、あかつき台ですね。先ほどのバス停の続きになり

ますけれども、横断歩道にかかるということで、Cランク。

こちらについては、Bランクというようなことで再確認をさせていただいているところでございます。

続いて、29分の26ページ、こちら、三岐鉄道さんですが、横断歩道にかかるということで、八千代台のバス停になります。こちらはAランクとなっております。

ただ、こちらについては、対策済みということで、次の29分の27ページを見ていただきますと、バス停を横断歩道から約10mほど移設させていただいているということで、対策が済んでございます。

続いて、最後になりますが、29分の28ページには、八千代台のバス停ということで、こちら、横断歩道から5mにかかるということで、Bランク。以上が15か所のバス停の現状となっております。

最後になります。29分の29ページに、4、今後の流れということで記載をさせていただいています。

こちらはバス事業者等が基本的に行うものですが、まず初めに関係者と安全対策、検討の協議をする。2番目としては、その調整が完了して方針を決定すると。

3番目に、必要であれば道路占用許可等を受けて安全対策を実施していく。

その後、安全対策がバス停の移設、廃止の場合ですと、運輸支局に事業計画の変更を事後届ですが提出していくと。

5番目としまして、その対策の結果をまとめて検討会の事務局に連絡する。最後に6番ですが、このリストに反映をしていくという流れになってございます。

説明のほうは以上となります。

○ 谷口周司委員長

ありがとうございます。

説明はお聞き及びのとおりでございます。

ご質疑がございましたら挙手にてお願いをいたします。

○ 加納康樹委員

提案もさせていただいて、でも、実は提案したのは、前の委員会をやりながらぐらいの感じだったので、ちょっと難しい感じがあるんですけど、それと、この問題は、ご覧にな

った方も多いと思うんですが、NHKの津支局が割と取り上げることも多くて、実は先週の金曜日も取り上げられています。

ただ、先週の金曜日のやつは、ちょっと今見たら、アップになっていないので、先月、11月の津支局がつくったこのバス停に関しての番組があるんですよ。これを無理無理ちょっと見るか何かができないかなというご相談なんです。

○ 谷口周司委員長

そのページを教えてもらって……。

○ 加納康樹委員

このページ、だから、音量を上げるので、音が聞こえれば大体分かるのと違うかなと思うので、ちょっと。どんな感じで。これでもう音量もマックスにしているの。どうしたらいいのかわちょっとよく分からんけど。

(資料再生)

○ 加納康樹委員

先週の金曜日放送があったんですけど、それはまだアップになっていないので、また機会があればご覧いただければと思います。

今のもご覧いただいて、理事者の方の説明とも重複する部分もあったと思うんですけど、分かりやすくもあったと思うので、ぜひ皆さんからもご意見を伺いたいと思うんですが、さっきのビデオを見ていて思うのが、今、資料説明でもありましたし、調べてもらっていましたけど、津市内ではバス事業者がバス停に危険だという表示をつけましたとあるようなんです。四日市市内はあの黄色いボードは出ているんですか。

○ 伊藤（勝）都市整備部次長兼都市計画課長

バス事業者に確認しましたところ、まず、三重交通様につきましては、この5か所について、早急に対策をするということで、現在バス停の移設に向けて地権者等と協議をしているということで、その協議の中で遅くなるという状況にはないというふうに伺っていますので、今のところまだそういう対策はせずに、移設をすぐする方向で手続を進めていた

だいているというところでは。

三岐鉄道様のほうにつきましては、10か所ございまして、1か所対策済みということなのですが、こちらについてはちょっと時間がかかるということで、バス内のアナウンス、もしくはバス停自体に掲示をしているという状況と聞いてございます。

○ 加納康樹委員

とりあえずこんな感じで、ぜひいろんな角度からお話もしたいと思います。

私、数点あるんですが、一旦ここでとどめます。

○ 井上 進委員

横断歩道の上というのがかなりクローズアップされておるんですけども、ただ、例えばこれ、16ページの室山町のバス停、これは横断歩道の上、これを例えば西のほうへ70mほど動かすとかいうような話を先ほどちょっとされたかと思うんですが、この道路自体、これを見てもらって分かるように、川側のほうは歩道が何もありませんよ。そこを70m移動させて、そして、例えば横断歩道を渡って70m何も無い道路を上っていくというような形になっちゃうという、そういった部分、これも安全性から見ると非常に危ないのかなと私は思うんです。この道路の確かもうちょっと東の西日野駅の近くで、昨年でしたか、女子高生がひき逃げに遭った。結局、道路状況は同じような状況になるので、そういった部分を考えると、このバス停の移動だけで終わらすのではなしに、やはり歩道整備というのも大事なんじゃないかなと私は思うんですが、そういった部分はいかがでしょう。

○ 伊藤（勝）都市整備部次長兼都市計画課長

バスが運行するルートというところで、先ほどの県道とかもございましたが、そういった国道、県道においてもやはり歩道がないというところがどうしてもあるというのが実情でございます。どうしても大きな住宅団地に向けての通過の道路というところに途中に向けて設置されたバス停というのもございます。

ただ、当然井上委員がおっしゃられるように、歩行者の安全という意味では、こういった歩道がないところの部分になるべく整備していくというのは重要だと認識していますけれども、すみません、バスの運行との調整というのには時間がかかるし、ハード対策にも時間がかかるのかなということで、まずは今回クローズアップされています横断歩道であ

るとか交差点であるとかといったところのバス停の移設について、バス事業者に対して協議をしていきたいなというふうに考えています。

○ 井上 進委員

早急にすぐできるものではないとは思いますが、やはりこういった部分、例えばこのバスを待っておる場所にしても、結局そこへ、人が滞留しておるところへ車がすぐ真ん前を通っていくという部分を見ると、待つ場所というのもつくってあげないといけないのかなというふうには思うんですよね。

団地とかそういったところは、きちっと歩道が整備されているところというのは、そこで待っておれば、そこまで入ってくることはないにしても、こういった郊外というか、逃げ場がない場所で待たなならんという、やっぱりその危険性というのは非常に大きいと思うので、市としてもそういった部分はやはり今後において検討していくべきかなというふうに私は思うんですが、その辺、どうですか。

○ 伊藤（勝）都市整備部次長兼都市計画課長

市のほうで今、こにゅうどうくんライナーであるとか、幹線バスと支線バスの視点から、泊に設けたバス停といったところで、そういった対策ができるところについては、バスの停留所なりバスベイ、西日野駅なり内部駅なりという対策は順次させていただきたいというふうに考えてございます。

○ 山口智也委員

まず、この合同検討会という組織がありますので、ぜひ、今日せっかく加納委員がご提案いただいて、大事な課題だと思っておりますので、この委員会として様々な意見があったことを、もし可能であればその合同検討会のほうにも意見を上げていただきたいなという思いがありますので、よろしく申し上げます。

先ほど15か所のうち、三重交通の5か所については地権者と協議中ということで、対策が進められているということなんですけれども、三岐鉄道さんについては時間がかかるということで今お話がありましたが、合同検討会としては、このBランク、Cランクについても最終的に何らかの対策をやっていくということで確認はされているのでしょうか。

○ 土井都市計画課公共交通推進室長

都市計画課、土井です。

基本的にはこのリストに挙がっているものを、AランクからCランクのものは可能な限り解消する方向で今調整をされておるところです。

○ 山口智也委員

可能な限りというところが少し引かかるんですけども、しかし、何らかの対策はしっかりやっていくということで確認したいと思いますけれども、よろしいでしょうか。

○ 伊藤（勝）都市整備部次長兼都市計画課長

冒頭加納委員のほうからもありましたけれども、本当に対策できるところはしていくんですけど、どうしても時間がかかる、地権者さんとの協議があるというところで、時間がかかるところは出てくるかと思いますが、基本的にはこの検討会ではなくしていく方向で協議を進めているので、時期は明確なことは言えませんが、対応をしていくということで今います。

○ 伴都市整備部理事

少し補足になるんですけど、検討会での対策の事例というところで、まずハード整備をしていくというところなんですけど、やはりどうしても難しい場合というのは、注意喚起なんかのソフト対策、これも対策の一つとして挙げられていますので、ソフト対策の中で注意喚起の看板であったり、車内での乗降時のアナウンスということをしていくというふうにも、そこでもうたわれております。

○ 山口智也委員

ソフトも併せて、何らかの対策をしっかりやっていっていただきたいと思いますが、ハードでいうと、例えばバス停の移動、横断歩道の移動というのが両方難しいというのはどうしても出てくるのかなと思うんですよね。そういった場合に、市として、例えば市道であったら、そこにカラー舗装をして注意喚起をしていくということも一つのやり方としてはあるのかなというふうに思うんですけども、その辺りも、まず聞きたいのは、そういうバス停も横断歩道も両方とも移動が難しいという箇所は、この14か所の中に実際

あるのでしょうか。

○ 土井都市計画課公共交通推進室長

都市計画課、土井です。

三重交通さんからは、今現在地権者さんと調整中ということをお聞きしております。その中で、おおむね調整はできつつあるということですが、まだ一部の地権者さんとはお話が具体的にできていないということで、調整ができ次第移設をしていくということは聞いてございます。

三岐鉄道さんからは、まだ少し調整に時間がかかるということですので、車内アナウンスですとか、あと、バス停に注意掲示板などでまずは対策をしているというようなことです。

ですので、三岐鉄道さんからは、これから地権者さんと調整をされて、調整ができ次第動かすということを知っていますので、まだ移設ができないかどうかまでは決まっているものはございません。

○ 山口智也委員

本当に最終的にどういう対策もなかなか難しいということになってきた場合に、その場合は、やはりほっておくというわけにはいかないの、ソフトのアナウンスも含めてですけども、例えばハードでできる部分で、先ほど言いましたように、市道であれば、例えばカラー舗装で注意喚起を促していくであるとか、そういったこともまたぜひ検討に加えていただければいいのかなというふうに思いました。

あとは意見ですけども、バス自体に、よく僕らが運転していると、バスの後部に乗降中という電光掲示板が出ていたりとか、それが、僕はあまりよく分からないんですけども、全国のバス会社ですと、前方にもそういった電光掲示板、乗降中という、注意してくださいというような電光掲示板があったりとかというのを知ったりしますし、また、センサーで、バスの周りを歩行者が歩くと、光であったり音であったりで注意をするというような、そういった仕組みも技術としてはあるというのを知ったりしますので、ぜひ合同検討会の中でそういったことも検討していただくように働きかけしていただければいいのかなというふうに思いました。

これは、もともとは神奈川県での事故を受けて、神奈川県はスピード感を持ってやって

いったということで、現状ではもう8割以上のバス停で安全対策を講じているというふうな報道もございますので、ぜひ三重県、また、四日市市においてもスピード感を持って対策を取っていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

以上です。

○ 小林博次委員

これは日本の道路の状況からいくと、そう簡単に不便なほうにバス停を変更するというのはどうなのかなと。例えば、これはオーストラリアやったら、交通事故はないんです。横断する30mぐらい手前から車が減速して、手前で止まっている。横断歩道の直前では止まらない。それぐらいマナーが違うので。

そうすると、運転手側のマナー、だから、車優先社会で来ているから、変わったよという合図がないので、やっぱり車優先社会でないですよということを知らせていく。

それで、問題は交差点の近辺にあるバス停、この場合、意外と運転手はバスが止まっておったら邪魔やから、反対車線にはみ出して通っていく、こういう現象が起きるのかなと。その対策として、例えばスマート信号、バスが止まったら赤信号をつける。信号のない交差点はどうするのと言われるとちょっと困るんやけど、できるだけ交差点の信号管理をする。逆に、バスが通過するときは青信号に変えていく。そうすると、絶えずバスは予定どおり走行できる、こんなことにつながらへんのかなというふうに思う。

それから、交差点外にある歩道に横断歩道が取り付いているところ、この場合が非常にややこしくなるのかなと。そこを駄目やにと言うてしまうと、少しずらしたって、交通安全上全部問題になる。だから、危ないのならバス停をやめようかということに発展しかねやん。

だから、その辺りの兼ね合いを、どこが本当に事故があって、どこが危なかったのかというのをきちっと検証して対応せんと、ただやみくもに見た目が危ないからということで対応すると、逆にマイナスが出やへんのかなと。高齢化してくると、あまりバスもびゅんびゅん走ってもらいたくないけど、できるだけ身近なところにバス停があることが逆に交通安全を守ることにつながっていく、そんなこともあるんやないのかなというふうに思うので、何かそういうことが検討会で話し合いされたのかどうか、その辺りをちょっと聞かせてもらおうとありがたい。

○ 土井都市計画課公共交通推進室長

都市計画課、土井です。

今、小林委員がおっしゃられました、バス停を移設すると、当然不便になるようなケースも出てまいります。先ほどNHKさんのテレビでも紹介されておりましたとおりです。

今のバス停というのは、基本的にいろんな施設のできるだけ近い場所に設置されておりますので、それを遠ざけるといことは、逆に不便になるという意見は出ておりますが、それ以上の具体的などころに関しては、まだ現在検討会の中では検討されてございませんので、今日委員会の皆さんからいただいた意見については、また今後検討会のほうで報告のほうをさせていただきたいと思っています。

○ 小林博次委員

もうちょっと聞かせてほしいんですけど、一体どのぐらいこの問題提起されたバス停で事故が起こっておるのか、数字が分かれば知りたい。一般論として危ないというのは分かる。だから、一般論としてはきちっと改善せえよということと言わんとあかんけど。

○ 土井都市計画課公共交通推進室長

県内のバス停としては、過去3年間バス停が要因となって事故があったものはございません。

○ 小林博次委員

それで、何が危ないの。確かにテレビに出てきた、新聞に載ったニュースのやつは、子供さんが死んで、もうちょっと子供に教育すればよかったと反省しておるかも分らんし、運転手が悪いと言うておるかも分らんし、答えは分かりませんが、正確に対応しないと、これは日本の場合、全部道路が狭いわけで、それを、バス停があかんからどけるやという話だけでは、これはどけても答えは変わらんとするよ。

例えば、横断歩道があるのに、一旦停車せんと走っていく車がある以上は、その種の関連する事故は発生するので。そうすると、そっちを止めるほうが先やと思うよね。

それから、道の真ん中にバスが止まると困るなということがあれば、もし道路の外にバス停ができて、そこに止めて乗客を降ろすことができたなら、ちょこっと安全やな。全く安全にはならんけど。人が歩いてバスの前を横切って、横断する人は横断するわけやから。

そうすると、同じような種類の事故は、そういうやり方をしても起こるということになる、ということになるの。取りあえず問題提起されたところは解決するというに
するんやけど、しかし、それだけでは問題解決にならんから、やっぱり交通安全、ここの
中にも、今の資料をもらった中にも、横断歩道が消えておるのが複数箇所入っておるよね。
自転車があれば、当然自転車がその道路を横断するようなラインを、当然、こんなの、白
線みたいな安いものやから、きちっと処理、変えていかんとあかんと思うんやけど、そう
いう作業もない。

だから、総合的にこれは交通問題として捉えて対策を立てる必要があるのと違うかな。
できれば、自動運転の時代に入るので、できるだけ信号を制御してもらって、信号をスマ
ート信号に換えてもらうと安全度が高まるのと違うのかなと。バスの利便性も高まるとい
うことではないのかと思うね。

以上。

○ 谷口周司委員長

答弁は求めますか。よろしいですか、ご意見で。

○ 小林博次委員

あったら。

○ 谷口周司委員長

答弁はございますか。

○ 伊藤（勝）都市整備部次長兼都市計画課長

本当に小林委員のほうからは、日本の固有の課題もあるのと、当然、車のほうを運転す
る方々がしっかり交通ルールとして守らなければいけないんじゃないかという話につな
がるかと思います。

これまで検討会のほうを2回開催させてもらった中では、どうしても先ほどご説明させ
ていただきましたAランク、Bランク、Cランクというものが危険なバス停ということで、
ランク分けがされていまして、それを周知しながら、リストの公表に向けての対応をして
きたということがございましたので、抜本的に、そもそもそういった交通ルールの啓発で

あるとか、そういった意見がこの委員会から意見としてあったということで、今後の検討会での報告をさせていただきながら協議をしてまいりたいというふうに考えています。

○ 谷口周司委員長

また、小林委員も言われましたけど、消えている横断歩道、これについては、しっかりとまた改めて描いてもらうように、そういった検討会の場でも、公安委員会、警察にもお伝えをいただければと思いますので、お願いいたします。

○ 伊藤嗣也委員

直接関係ないであれかも分かりませんが、バスのサイズなんですが、鈴鹿市とか菰野町、桑名市ももっとコンパクトなバスが走っていますよね。四日市市だけが大きなバスが走っておる。なぜ四日市市はそういう普通サイズというのか大きいバスを、そんなに乗っていないのに走らせておるのか。

小さいバスにすると、幾つかの問題はクリアできるのかな。危険性も少なくなるし、幅も違えば長さも違うと思いますので、そこら辺はバス会社とかと話し合いとかをされたことはあるんでしょうか。

○ 伴都市整備部理事

他市のところと比較のお話もいただきましたけど、市内の場合、かなり多くの路線バスが走ってございます。バスを一旦購入すると、乗用車なんかより耐久が長いと言いますか、20年近く、あるいはそれ以上使ったりというバスもございます。そういうところで、路線間の取り回しを考えていくと、ある程度サイズをそろえるというところも必要なのかなと思いますし、あと、おっしゃっていただいたような中型というか、少し小ぢんまりしたバス、これを走らせているところもありますので、最近はある程度、そこらの取り回しですとか、事情に応じたところでそういうサイズの導入もしておると思いますが、多くはおっしゃられるように、幹線を走っておるのは一番大きなサイズのもの、大型バスで走っております。

○ 伊藤嗣也委員

分からんでもないんですけど、四日市市も小さいバスのほうがいい路線というのはたく

さんあるのではないかなと思うんですね。

○ 稲垣都市整備部長

若干補足させていただきます。

まず、四日市ですと、非常に大量の輸送をしている路線があります。バス事業者では、一つのバス路線に対して、全てその路線用、路線用という形でバスを分けておりませんので、そうしたことから言いますと、取り回しでバスをそのダイヤによって使っていかなきゃいけないところがあって、大型のバスが多いという現状がまずあります。

一方で、ちっちゃいバスじゃないと入れないという路線がまれにあるんです。道路が狭くて。そういったところで、やむを得ずという言い方がいいのか分かりませんが、そういう道路事情に合わせて小型のものを走らせているようなところもあるということです。

そうしたことからいうと、言い方は悪いんですけど、ちょっと地方に行くに従って輸送量全体が少ないので、小型のバスが多くなっているというのが実態なのかなという。それは、三重交通も県内全体でやっていますので、そういった意味では、輸送量の大きい四日市には大型のバスが比較的集まっていると、そういう現状ですので、若干やむを得ない部分もありますが、地方の支線的なところについては考えていかなければいけない、そういうテーマであるというふうに認識をしております。

○ 伊藤嗣也委員

四日市市も必ずしも大きいバスばかり必要ではないと思いますので、部長のご答弁をいただきましたけど、やっぱり今後のことを考えますと、ご高齢の方も小さいほうが乗りやすいとか、いろいろとこの今日のテーマ以外の部分でも効果があると思いますので、どうかまた検討をしてください。よろしく願いいたします。

以上です。

○ 谷口周司委員長

他にございますでしょうか。

○ 加納康樹委員

数点確認をさせていただきたいと思います。よろしくお願いします。

まず、資料29分の4ページのところで、経緯のところですが、1行目に書いていますが、令和元年12月18日付で三重運輸支局から各バス事業者宛に調査依頼があったということなんですが、この時点ではバス事業者にだけ依頼があったんでしょうか。県とか市に対しては、この時点では何ら確認もなかったということでもいいんでしょうか。

○ 土井都市計画課公共交通推進室長

令和元年12月18日付で調査依頼があったのは、バス事業者だけです。この時点では、三重県、それから四日市市のほうには特に調査依頼はございませんでした。

○ 加納康樹委員

分かりました。

資料、ちょっと飛んで、7ページのところで、何度か言葉が出ていますが、合同検討会が2回開催されましたよということで、四日市市もご参加をいただいております。1回目、2回目、四日市市はどなたが参加されたんでしょうか。

○ 土井都市計画課公共交通推進室長

都市計画課、土井です。

四日市市から公共交通推進室の職員のほうが出席をさせていただいております。

○ 加納康樹委員

職員であって、室長すら参加されていないんですか。

○ 土井都市計画課公共交通推進室長

都市計画課、土井です。

この2回の会議には私は行けてございません。

○ 加納康樹委員

それは若干問題かと思って、やっぱりそれなりの役職の方がこれの会議にはご参加をいただくべきではないかと思うんですが、3回目以降があるとしたらどんなふうでしょうか。

○ 土井都市計画課公共交通推進室長

都市計画課、土井です。

3回目以降に関しては出席のほうを考えていきたいと思っています。

○ 加納康樹委員

ぜひよろしく申し上げます。

そして、飛びますけれども、27ページで、三岐鉄道さんでもう既に移設をしましたよという事例を表示してもらっています。早速対応できて、これはいいことなんだと思うんですが、それに関してお伺いしたいのは、29ページに今後の流れでフローがあるじゃないですか。このバス停移設に関しては、このフローをどういう手順で進まれたのかご説明いただきたいんですが、分かりますか。

○ 土井都市計画課公共交通推進室長

都市計画課、土井です。

今回、三岐鉄道さんが、1か所Aランクのバス停が既に移設されました。今回に関しては、隣がゴルフ場さんということで、特に移設に当たって調整をするような場所ではなかったということで、基本的に地権者さんとの調整はなく、移設のほうを完了したと聞いてございます。

○ 加納康樹委員

じゃ、調整はなかったんでしょうけど、29ページのフローでいくところの、このバス停に関しては、今、どんなものだ。4番とか5番の段階にあるということなんでしょうか。それとも、もう6番の段階まで行っちゃっているんでしょうか。

○ 土井都市計画課公共交通推進室長

都市計画課、土井です。

この移設が完了したことに伴いまして、まず、三岐鉄道さんから検討会のほうに報告をなされております。検討会として既にこのリストを修正されております。ですので、今現在はこのリストにこの移設したバス停は載ってございません。

○ 加納康樹委員

ですので、もうこのフローで、途中はどうか知らんけど、6番のところまでこのバス停に関しては手続を終えておると。

○ 土井都市計画課公共交通推進室長

そのとおりでございます。

○ 加納康樹委員

分かりました。

そうしたら、次、お伺いしたいのは、16ページ、三重交通さんがこのほう、70m移動したいよということでお示しをいただきましたが、では、じゃ、このバス停に関しては、29ページのフローでいくと、どういう段階にあるんでしょう。

○ 水谷都市計画課公共交通推進室主事

公共交通推進室の水谷です。

三重交通さんのAランクのバス停につきましては、関係者と調整済みなんですけど、三重交通さんは5か所ある全てのバス停を一気に移設する予定をしておりますので、このAランクのバス停につきましては、調整が済んでいるんですけど、他のバス停について、まだ調整が済んでいないところがございますので、まだ移設できていない。なので、2番までは終えているという状況になってございます。

以上です。

○ 加納康樹委員

分かりました。

じゃ、三重交通さんは5か所やると。その見込みもあるふうなんですけど、なかなか答えにくいかもしれませんが、三重交通さんとしてあとの4か所の全部をやり変えるなり何か対策を施す目途をお持ちなんですか。何か月のうちにはやりたいとか。

○ 土井都市計画課公共交通推進室長

都市計画課、土井です。

具体的な時期まではお聞きしてはいないですが、あくまで地権者さんとの調整が終わり次第、すぐに移設するという事は聞いてございます。

○ 加納康樹委員

2列目の方、課長の答弁で正しいですか。

○ 水谷都市計画課公共交通推進室主事

公共交通推進室の水谷です。

三重交通さんにおきましては、昼間お会いしに行ってもいらっしゃらないので、お会いできていないというような方が1人いらっしゃるだけで、お会いできる方については、もう全て話が済んでいるということで、何度か訪問されているんですが、まだお会いできていないという状況で、お会いでき次第、それで、お話が済めば移設に入ると聞いております。

以上です。

○ 加納康樹委員

じゃ、それだけ進んでいるのであれば、もし情報をお持ちなら、実際それぞれあとの4か所、どんなふうな青写真なのかってご存じですか。

○ 水谷都市計画課公共交通推進室主事

公共交通推進室の水谷です。

三重交通さんのバス停、ナンバー1につきましては、阿倉川駅口はこの写真の手前のほうに移設する予定で、こちらについては話がほぼついていると確認しています。

ナンバー2につきましても、羽津山町のバス停は、この写真の手前のほうに、写っていない側に移設するというふうに聞いております。

老松橋北詰だけですね。バス停を移設する目の前の方にはお話しされているんですが、その周辺の方にまだお会いできていないということを確認しております。

波木南台1丁目につきましては、もう話合いも済んでいるということを知っております。

ナンバー5についても、もう話合いが一応済んでいるというふうには確認しております。

以上です。

○ 加納康樹委員

1個ずついきましたけど、だから、ナンバー4もこの写真の手前のほうに移設するんですね。

余談ですけど、別に課長、部長がしゃべる必要はないので、分かっている方がご答弁いただければ全然オーケーですので、よろしくお願ひしたいと思います。

では、最後に私のほうから確認をしたいと思うことがあります。何かというと、ちょっと前になりますけど、塚田前副市長がご退任のご挨拶のときに、私の一般質問にちょこっと引っかけてもらいましたけど、もう十数年前で、バスの来ないバス停という一般質問をさせてもらったことがあります。バスも来ないのにバス停整備はするけどというところで当時質問したんですが、じゃ、お伺いするんですが、これから例えば市道を整備するに当たっては、ちゃんとバス停の退避スペースというのは必ず考慮して市道は造られるんでしょうかというところなんです。方向性、方針だけは明らかにしてほしいと思います。

○ 稲垣都市整備部長

まず、幹線的なバス網、かつ、要は幅員の的にも一定の幅員があるようなものについては、バス停をつくっていく方向で考えていきたいというふうに思っております。

これは、将来的にわたって公共交通を守っていくときに、必須のものについては、そういう整備をしていくという考え方に基づいていこうということでもあります。

ただ、バス路線につきましては、バス路線自体が変わってしまうといったこともございますので、その辺の兼ね合い、それをしっかりと見極めながら、つくるべきところにはつくっていききたいというのが基本的な考え方でございます。

○ 谷口周司委員長

他にございますでしょうか。

○ 伊藤嗣也委員

最後に、障害のある方、車椅子とか、そんな方の場合は、時々幹線道路で見るとですけど、乗る場所が決まっておって、乗るバスも決まっておるんですか。それとも、どこでも

乗せてもらえるんですか。ちょっとそれだけ教えてください。

○ 土井都市計画課公共交通推進室長

都市計画課、土井です。

障害をお持ちの方は、事前に予約をしていただいて、その予約に基づいて、運転手さんがバスからステップを取り出して乗降のお手伝いをするというようなことで運用されてございます。

○ 伊藤嗣也委員

そうすると、仮に狭いようなところだと、車はずっと待っておらなあかん。後ろについておる車というのは。難しいですよ、追い越すのも。安全にって警察に言われておるとなると。そういう理解でよろしいですか。

○ 土井都市計画課公共交通推進室長

そういうことになろうかと思えます。

○ 谷口周司委員長

他にございますか。

○ 小田あけみ副委員長

加納委員の質問に関連してお尋ねしたいんですけども、バス停を移設される場合に、利用者には事前にこれは何月何日から何m先に移動しますとか、そういう通知はされるんでしょうか。それはどれぐらい前にされるんでしょうか。

○ 水谷都市計画課公共交通推進室主事

公共交通推進室、水谷です。

バス停の移設につきましては、特に大きく変更がなければ、数m移設する程度であれば、案内なくある日変わっているという形にはなっております。

以上です。

○ 小田あけみ副委員長

ありがとうございます。

行って、あれっ、ないというようなことがあるのではないかとちょっと思ったので、お尋ねしたんですけれども、そういうトラブルは今まではないということですね。ありがとうございます。

○ 谷口周司委員長

他にございますでしょうか。

○ 山口智也委員

確認なんですけど、さっき加納さんと水谷さんとのやり取りの中で、三重交通の5か所については大分分かったんですけれども、三岐交通さんの残りの9か所についての目途だけ教えてもらいたくて、なかなか目途が立ちづらいというか、難しそうなところというのは、実際9か所の中に何か所ぐらいあるんでしょう。

○ 土井都市計画課公共交通推進室長

都市計画課、土井です。

三岐鉄道さんはこれから地権者さんと調整に入っていくということを聞いていますので、まだ移設が難しいバス停があるのかなのかというところまでは今の段階でははっきりしてございません。

ただ、繰り返しになりますが、三岐鉄道さんとしては、車内アナウンスで、横断歩道、バスが行くまでは道路を横断しないでくださいという車内アナウンスを流したりですとか、実際にバス停にはそういった注意喚起板で対応されてございます。

○ 山口智也委員

分かりました。

いずれにしても、最終的にアナウンスであったり、繰り返しですけれども、そういうソフト対策も当然必要ですし、必要に応じて、市でできることがもしあれば、ハード面も様々検討していただきたい。それを取り組んだ結果をしっかりと市民に伝えていただきたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

以上です。

○ 谷口周司委員長

他にございますでしょうか。

なければ、私から一つ確認というか聞きたいんですけど、これ、今回危険なバス停として取り上げられているのが、主に路線バスとか主要バスだけですよね。ほかに通学とか通園のバスって結構たくさん走っていて、危険なバス停というのかバス乗り場になるのか分からないんですけど、そういったところは今回この検討会議では、危険なバス停という位置づけの中には入ってきているのか入ってこないのか、その辺りというのは検討会議の中でありましたか。

○ 土井都市計画課公共交通推進室長

都市計画課、土井です。

今回検討会議の中で取り上げられているのが、路線定期運行を行う一般乗合自動車運送事業ということが対象になってございますので、スクールバス関係については対象となっておりません。

○ 谷口周司委員長

分かりました。ありがとうございます。

多くのスクールバスが主要のバス停と同じ扱いというか、同じ場所を使っているところもあると思うんですけど、幼稚園とかは結構いろんなところへ止めて、危ないところもあるかと思っておりますので、これを機に、担当部のほうにはまた注意喚起ぐらいはするようにとか、何かお伝えだけでもいただければと思いますので、お願いをいたします。

他にございますか。よろしいですか。

(なし)

○ 谷口周司委員長

ちょうど1時間たちましたし、では、別段ご意見、ご質疑もないようでありますので、本件につきましてはこの程度とさせていただきます。

では、委員の皆さんには少しお残りをいただきまして、都市整備部の皆さん、ありがとうございました。

では、委員の皆さん、すみません、あと少しだけお付き合いをお願いいたします。

ご報告のみですが、1点が、2月9日に予定されております委員会別の議案聴取会でございますが、これは予算になってきますので、2月9日は開催をさせていただこうと思っておりますので、ご予約のほうをよろしくをお願いいたします。

あと、行政視察で桑名市に行ったものをタブレットに配信させていただいておりますので、またご意見等がございましたら、2月5日の議案聴取会全体会終了までに事務局のほうにお伝えをいただければと思いますので、よろしく願いをいたします。

こちらからは以上となります。

ほか、皆さん、ご意見等、よかったですか。

(なし)

○ 谷口周司委員長

では、これをもちまして都市・環境常任委員会を終了とさせていただきます。ありがとうございました。

14 : 33 閉議