

令和5年度第1回江南市地域公共交通会議 会議録

- 日 時 令和5年8月3日(木) 午後2時30分～午後4時40分
- 場 所 市役所 3階 第3委員会室
- 委 員 出席15名(石屋 義道(代理 江崎 嘉彦)、大野 淳、小林 裕之、安藤 和人、高橋 正博、宮川 高彰、鈴木 浩示、渡邊 浩行、服部 大介、磯部 友彦、武田 篤司、近藤 良夫、稲垣 敬、黒岩 義光、野田 憲一)
欠席 1名(森 一浩)
- 傍聴者数 7名
- 資 料
 - 資料1-1 : 令和4年度地域公共交通に関する自己評価概要(中部様式)
 - 資料1-2 : 政策評価の評価方法
 - 資料2 : いこまいCAR(予約便)の利便性向上について
 - 資料3 : AIオンデマンド交通について
 - 参考資料 : 令和4年度江南市地域公共交通(いこまいCAR・バス)の利用状況
江南市における地域公共交通の基本的な考え方
江南市地域公共交通会議設置要綱
江南市内のバス停・路線図
いこまいCAR(予約便)ご利用案内
地域公共交通について 活発で良い議論ができる会議のために。
バスのシカクにご用心
(タクシー・ハイヤー運転者の)改善基準告示の改正パンフレット
(バス運転者の)改善基準告示の改正パンフレット
チョイソコふそうパンフレット、停留所MAP

開会（午後 2 時 30 分）

○市長あいさつ

○議題

会長・副会長の選出

会長には磯部委員、副会長には武田委員を選出

○選任あいさつ

会 長 中部大学の磯部でございます、よろしくお願ひいたします。久方ぶりに市役所で会議を開くことになりました。コロナの関係で広い部屋で開催していましたが、コロナが終息したわけではございませんが、この 3 年間公共交通も大変でした。社会全体で見ると高齢化は確実に進んでいくと、団塊の世代が後期高齢者(75 歳)になると、その方々の生活、公共交通を考えていく、交通と言っても色々な乗り物があるので、これが一番素晴らしいというものは無いんで、長所、短所を考えながら組み合わせていくしかないなと思うので、皆さんと考えていきたいと思ひます。

副会長 只今、副会長にご推挙いただきました江南市社会福祉協議会副会長の武田でございます。微力ではございますけれども、磯部会長を補佐し、誠心誠意努めさせていただきますのでどうぞよろしくお願ひいたします。

○協議事項

令和 4 年度地域公共交通に関する自己評価について（資料 1-1、1-2）

会 長 まずは協議事項として「令和 4 年度地域公共交通に関する自己評価について」事務局より説明をお願いします。

事務局 資料 1-1、1-2 に基づき説明（資料 1-1 4 ページまで説明）

会 長 ここまでで質問などありましたらお受けして、ご意見を頂きたいと思ひます。

委 員 名鉄バスの運転士不足については、どの程度なのでしょう。

委 員 バス事業者として発言させていただきますが、弊社だけでなく全国のバス事業者の運転士不足は深刻でございます。今運行している路線につきましては、運転士が足りないという事態はおきておりません。弊社の運転士不足といたしましては、2, 3 週間前から CM などで運転士確保に努めています。今すぐバスを減便しなければいけない状況ではありません。

会 長 それでは、タクシー業界の方もお願ひいたします。

委 員 先ほどご質問の乗務員の関係ですけれども、県全体ですと 3 割、コロナ前と比べると 3 割程度減っているかなという状況ですが、江南市に関しましては、今のところ増減 0 でございます。新しく委員になられた方もいらし

やるので、(江南市の経緯について話しますが)いこまいCARの見直しにつきまして、デマンド交通をやってなかなか上手くいかなかったので、このいこまいCARがスタートしたと聞いております。私は、いこまいCARが尾張地区に浸透して、当時のいこまいCARと比べて今は色々な課題が出ているので見直すのは当然だと考えております。(タクシーへの補助は)津島市、稲沢市、日進市、東郷町ということで増えてまいりました。住民の方から、もう少し安くならないか、他市に行けるようにするべきではないかと言う要望を資料から読まさせていただきましたが、尾張地区のタクシー補助がどのようになっているかを見比べていただきますと、江南市は、住民の方には申し訳ないですが過剰サービスではないかなあとと思います。(他市だと)年齢制限を75歳以上としていますし、市内でしか使えません。資料(1-1 8ページ)を見ますと、いこまいCARの市負担額については、だいたい横ばいです。その下の(いこまいCARの)登録者数は増えているんです。他市町も(登録者数は)増えていますが、皆さん利用をせずに回数は横ばいになっています。他市町もそうで、タクシー代が高く生活に影響するからタクシーを使わないという方もいます。すべての方が対象になってしまうと、一般のタクシーを利用されるお客様もいますので、(予約の)電話が一杯になってしまいます。そこは、回数制限などで見直していき、改善していく、そうした中で困った人などにどうやってフォーカスしていくか、交通不便地域が出てくると思いますが、江南市の場合は、名鉄バスが幹線道路を走ってますし、タクシー会社もあります。他の自治体はタクシー会社もない、バス会社もない、厳しい状況と比べられると、なかなか難しいのではないかと、AIオンデマンド交通の導入にしても事業者との調整が出てきますので、むしろいこまいCARの良さについて、(江南市が)他市町と比べて恵まれているということを見つけていただき、今後どうするか考えていただければと思います。高い席からで申し訳ありませんが、セカンドベストとしましては、おでかけタクシーと言っているんですけども、高齢者の方にクリニックに行ってもらう、診療所に行ってもらう、買い物をしていただく、必要最低限3往復6回は必要だと思います。名鉄バスを守っていく、江南市にはタクシー事業者の営業所がたくさんありますので、いざという時に防災協定を結んでいただいて、協力させていただくことも今後大事なあと、全てがベストではありませんし、他の市がやっているからこういうことがいいでもないと思います。いこまいCARは尾張地区で一番優れた制度で、(いこまいCARの良さを)他の市町にも宣伝してるんです。そういったことも認識していただいて、出来るだけ、財政が厳しいというのは重々承知していますので、いこまいCARを引き続き育てていただければと思います。

会 長 いこまいCARのメリット、デメリットを考えるとそれだけ真剣にやってほしい、と。すべての人を対象にするのも一つの方法だが、より困ってい

る人にターゲットを絞っていくのも一つの方法だろうと。色々ご検討ください。

事務局 資料1-1、1-2に基づき説明（資料1-1 4ページから11ページまで説明）

会 長 ありがとうございます。自己評価と言うのは、江南市の地域公共交通、具体的に言うと、名鉄バスも含めて、鉄道、バス、タクシーそれぞれへの補助をしていると、それぞれがどういう状態になっていて、上手くいっていなかったら何とかしようと。皆さんで考える、そういうことでやっていこうという報告です。考察をしてもらいましたが、違和感や解説する箇所あれば、ご発言頂きたいと思います。いかがでしょうか。

委 員 先ほど、資料1-1 9ページの自己評価から得られた課題と対応方針のなかで、公共交通政策の対応方針として、超高齢社会への対応について、実態調査の結果を参考にすると書いてあり、資料1-1 4ページにある令和4年度の具体的な取り組み事項として、高齢者の移動手段等の質問項目を追加した、とあるが、具体的にどんな質問をされ、どんな実態調査の結果が出てきたのですか。

事務局 高齢者部門で65歳以上の方対象に今年の2月から3月にアンケート調査をしております。その中で地域にお住まいの方が、どういった手段でどこまで行かれるかとか、使われない場合は、どういった理由で使われないかなど聞いたものであります。結果につきましては、担当部局から今年の7月以降に公表されると聞いておりまして、今まだ取りまとめ中と伺っております。

会 長 ぜひ今後の資料としたいですね。他いかがですか。

委 員 確認ですが、資料1-1 7ページに路線バスの評価の中で、江南・病院線について、令和4年度は1便あたりの利用者が7.53人に若干増えていますが、一方で「チョイソコふそう」の実証運行が令和4年10月から始まって、それに伴う利用者の減少を懸念しているとありますが、利用者が減少した数字を(市は)持っているのですか。

事務局 実際の数字は手元には無いです。

委 員 具体的な数字は持っておられないということですね。具体的な数字が出てきた場合に、今後、会議で報告されるということですか。

事務局 今後、検証し、関連する数字が出てきた際には、江南・病院線の補助金に影響するものですから、江南市地域公共交通会議でお話させていただきます。

会 長 出来るだけ詳細なデータが欲しいですね。よろしく願いいたします。他にいかがでしょうか。

委 員 資料1-1 7ページでチョイソコふそうの影響が懸念されると言われている中で、9ページで乗合型のオンデマンド交通について検討すると記載していますが、バス停留所を作るAIオンデマンド交通は間違いなくバス路線

に影響すると思います。ドア・ツー・ドアでオンデマンド交通をするのであれば、タクシーに影響してくると、ここは慎重に検討していくとしてもらわないといけない、と思います。乗務員が足りないというのは、需要が多い時間帯（午前）で、津島市のように町医者診療時間合わせ、19時まで延ばすというのも一つの手だだと思います。江南厚生病院さんは患者さんを色々な町医者さんに紹介して通わせなければならなくなっていますから、町医者さん、医師会さんと相談されて、時間帯を誘導していくとかがこれからは大事なのではないかなあとと思います。（そうすると予約の電話の方がたくさんなるので、）年齢制限などを設けてもらう必要があるのではないかと思います。何かあったときにとりあえず登録するとか、登録者数が増えているからタクシー、いこまいCARを使うとかではないと思います。何かあったら困るという高齢者の不安を少しでも和らげるためには、いこまいCARを回数制限してでも維持するのが大事なのではないかと他自治体でも説明させていただいたので、いこまいCARの見直しは大事ですが、医師会さんに協力していただいて、時間帯を午後にはずらすなどしていけばいいと思います。

会 長 公共交通が国全体でやろうとしている中で、2つの言葉が流行っています。一つはリ・デザインと言う言葉で、今あるものを上手く再構築していく、もう一つは、共創という言葉で、乗り物間の共創、交通は行き先があるので行き先間の共創するという考え方、混雑するのを解消するために時間帯をずらすという考えです。事業者をフレックスタイムにするなど、交通事業者だけでなく、色々な人と考え、町全体で考えていくとやっていきたい、市全体で考えて行ければと思います。

委 員 資料1-1 8ページで、いこまいCAR利用者数について登録者の3割と書いてありましたが、何かあったときに登録しているとのことですが、先般、運転免許証の更新に行ったのですが、免許返納者は多いですね。運転免許返納者の問題を考える時に、ここ2、3年の免許返納者数がもし分かったら教えていただきたいです。

会 長 免許返納者数についてですが、分かる数字があればお願いします。
事務局 担当部局に聞いた数字ですが、令和2年度340件、令和3年度320件、令和4年度316件と聞いています。防災安全課が担当となりますが、運転経歴証明書の交付手数料の助成を行ってしまして、申請数から調査した結果でございます。

委 員 分かる数字については手元ございません。

委 員 自己評価の資料1-1 7ページにございます左側 江南・病院線の下段にございますチョイソコふそうは隣町の扶桑町からデマンド交通の導入ということで、扶桑町をこえて区域外運行というかたちで江南市に乗り入れる、行き先としては江南厚生病院と限定されているんですが、チョイソコふそうができるまでは扶桑町民は、江南厚生病院まで行かれる場合は、

ご自身で車を運転されるか、タクシーで行かれるか、ご家族に送っていただくか、公共交通を利用される場合は、名鉄電車を使い、名鉄電車の駅（木津用水、柏森、扶桑）から江南駅まで出て、江南・病院線を使い江南厚生病院まで出るのが一般的でした。令和4年度は（江南・病院線の1便1あたりの）利用者数が増えています。江南厚生病院停留所の乗降客数は減っています。江南厚生病院から江南駅まで行く途中の停留所は（江南・病院線は）すいとぴあ江南まで延伸していますので各停留所の利用者が増えており、この路線の利用者数は増えています。色々な原因はあると思います。コロナ禍による原因もあると思います。しかし、江南厚生病院停留所のみ減っているのは、チョイソコふそうの乗り入れの影響があるのだと思います。江南・病院線については、江南市から補助をもらっています。江南市から補助をもらっている路線に関して、扶桑町が区域外運行によって、江南・病院線の利用者が減るとするのは、市の負担が増えます。デマンド交通に関しては、既存の交通体系に与える影響は懸念しております。（既存の公共交通と）調整したうえで、デマンド交通の検討が必要となると思います。

会 長 細かい情報は（これから）欲しいと思います。あとは地域公共交通のあるべき姿として目標を考えていくことが大事なあとだと思います。そのあたりも今後議論していきたいなと思います。

委 員 今のご説明に対して、補足をさせていただきます。チョイソコふそうの運行については後段でもご説明があると思いますが、先ほど大野委員からご説明ありましたとおり、影響が考えられるという中で十分な検証が出来ていない、ということでチョイソコふそうの実証運行をもう1年延長するという事で、しっかりと影響範囲を確認していくこととなっております。こちらにつきましては中部運輸局愛知支局も関与して、お話等させて頂きたいと思いますので、内容については江南市含めて提供できるようにしていきたいなあと考えていますのでよろしくお願いいたします。

このような形で、何か始めると、他の思わぬところに影響が出てくることをございます。ドア・ツー・ドアであればタクシーが、出来るだけ効率化を進めるのであれば鉄道とかバスになってくるところがありますが、新しい交通体系を入れた場合には、既存の公共交通に影響が出てくるのは明らかなので、そういった中で地域にとって効率的な運行体系を考えていくには、手順をおってデータを見ながら、関係者と調整を図りながら検討していくということが必要になってくると思います。そちらの方も踏まえて、いこまいCARの現状とか、名鉄バスの対応方針とかあるんですけども、こちらの方、バスとかいこまいCARだけではなく、タクシー全体や公共交通全般でどのような影響があるかを見ていってもらえればと思います。

会 長 いくつかの地域公共交通会議を担当していますけれども、いくつかの交通事業者に参加してもらっているのはいいことだと思います。その時にお願

いですが、データが欲しいなど。データを色々と出してもらっていますが、様々な解釈が出来ると思います。単純に言えば、資料 1-1 5 ページの市民一人当たりの公共交通利用回数は平成 28 年と比べ、令和 4 年は 9 回に減っています。コロナのせいかなと推測できますけれども、コロナのせいだけではないのかなと思いつつながら、色んな情報を整理してやっていくんだらうなと思います。交通のデータだけでなく、江南厚生病院の利用者数も関係するかもしれませんし、委員には入ってませんが、名古屋鉄道も関係するかもしれません。色んな情報を整理していただければと思います。協議事項で議決となりますが、意見交換で色んな解釈ができることとして、協議事項ではございますが、皆で議論した議事録に残してまとめたいと思います。

それでは次の議題 報告事項「チョイソコふそうの運行について」事務局より説明をお願いいたします。

○報告事項

1. チョイソコふそうの運行について（参考資料 チョイソコふそうパンフレットおよび停留所MAP）

事務局 参考資料（チョイソコふそうパンフレットおよび停留所MAP）に基づき説明

会 長 本来ならもっと早く（江南市の）地域公共交通会議で（議題として）報告するべきだったんだけど、扶桑町において令和 4 年 10 月から実証運行スタートしているのでタイミングがずれてしまっているの、やっと今日になっているということでもあります。このことについて何かお聞きしたいことはありますか。

委 員 本来であれば（扶桑町に）タクシー会社がおでかけタクシーをすればいいんでしょうけれども、（扶桑町には）タクシー会社がないので、そういった意味ではこれからどうしていくかというのがこれからの課題になっていくと思います。

委 員 事務局から説明していただきましたが、若干補足をさせていただきます。昨年、チョイソコふそうの実証運行 1 年目が始まりました。始まる際に、弊社には（扶桑町から）連絡が一切なく、競合関係ではありませんが、何らかの影響があると予測される中で、弊社の耳に入ったのが 1 年前の江南市の地域公共交通会議のなかでチョイソコふそうの存在を知りました。1 年目については実証運行、何らかの影響が出るかもしれない中で始められました。今回、（実証運行）2 年目につきましては、本格運行をされようとしておりました、ただその話の中でも、1 年目の結果ですとか、お互い（扶桑町と名鉄バス株）の協議という接触が無いまま、実証運行から本格運行に移行されようとしてしまったので、関係部局の方と相談をさせて頂きまして、最終

的に今回の（2年目の）実証運行とさせていただきます。自治体でデマンド交通を始めるのであれば、自治体の中で収めることであって、自治体の外に出るのであれば、会議体で調整をする、事業者間で調整をすることが必要ではないかと思います。ただ、全く守られないまま、デマンド交通が（江南市に）何らかの影響を与えた時に、江南・病院線（江南市の税金）に影響するということになります。

委員 昨年度、扶桑町から江南市にチョイソコふそうが乗り入れるにあたって、中部運輸局愛知支局から十分なお助言をできなかったなというのは反省点でございます。本格運行を行う計画に関しましては、関係する自治体の公共交通会議において合意いただくというのをお願いしておりまして、今度、本格運行に移る場合は、江南市におかれましても十分なお審議を頂いてご了解を頂いてからということになります。そのためにも、実証運行の段階で、江南市、名鉄バスに（資料を）お示しして、納得したうえで本格運行に移行するか、何か他の方法を考えるかとしていくこととなりますのでよろしく願いいたします。また、デマンド交通を導入するにあたり、どのように影響しているのかも検証していき、公共交通会議で判断していくこととなりますのでよろしく願いいたします。

会長 扶桑町の実証運行が1年では足りないということでもありますので、それも含めて何を作っていたらいいかということも検討して行って下さい。

事務局 事務局といたしましても、今の現状では、チョイソコふそうの本格運行の承認は難しいと考えております。会長の言われたようにデータの収集が出揃った段階で、地域公共交通会議で皆様と議論を含めて、考えさせていただきたいと思います。扶桑町の方からも先ほども説明があったとおり、実証運行を延長するという承諾書が提出されておりますのでご報告させていただきます。

委員 高齢者にとってはこういうサービス（チョイソコふそう）は理想的なサービスで利用者からすると数百円で利用できるということで便利で、私どもの宮後地区としましては名鉄バスも通ってませんし、（私どもが）運転免許証を返納することになった場合に、市民はこういうサービス（チョイソコふそう）を欲しがると思います。この件（チョイソコふそうの江南厚生病院への乗り入れ）については、扶桑町の話かもしれませんが、江南市にどうやったら取り組めるだろうと考えるべきですし、今回の資料（参考資料江南市における地域公共交通の基本的な考え方）の中で、（24ページに）江南市における地域主体の新しい公共交通サービスの導入ルールとありまして、地域が主体となって、（うちの場合、）古知野東地区になりますが、代表者が要望して、地域でそういうのを考えてください、と提案されていまして、どの程度できるか分かりませんが、区長さんなどと懇談会などをやって、本当にバスが江南駅まで行くのにも距離がある地域で、タクシー、いこまいCARがあるんですけども、（市は）いこまいCARをやめるつ

もりはないものですから、残してもらって、チョイソコふそうみたいなものを取り入れられるか、新しい公共交通サービスの地域が主体となっていくものを取り入れるか、自分自身は地域の買い物ツアーをしていますけれども、利用者は結構あるんですね、宮後中区以外の地区の方は乗車させていませんので、地域主体でやらないといけない制度を江南市が考えているので、そういうものを導入して行って欲しいなと思います。

○報告事項

2. いこまいCAR（予約便）の利便性向上について

事務局 資料2に基づき説明

会 長 私から一言申し上げますと、すぐに出来ることはやっている。出来ないから課題として残っているので、そこを踏まえて議論していただきたいと思います。

委 員 市内でありながら交通不便地域が発生しているところはこれ（自家用有償運送）を認めていかなければならない、と了解しておるところでございます。ただ、自家用有償運送の担い手が高齢化し、自家用有償運送制度そのものが成り立たなくなっています。いくつか他の市町でもありますので、他のタクシー補助が制限されているか確認していただき、福祉予算の高齢者の初乗り運賃の財政部分をあわせて、身体障害等で困っている方にフォーカスすることが必要で、調整せざるをえないと思います。需要が午前に集まるので、午後に需要をずらしてもらえれば、問題は解決されます。全体の中で、超高齢化社会での公共交通の足を必要最低限にしないと、成りゆかんのかなあとと思います。年齢制限、回数制限は住民の方に理解していただいて、いこまいCAR（のようなタクシー補助）が尾張地区でなぜ増えてきたか、分かっていたきたいと思います。

委 員 いこまいCARはすばらしい制度でして、ドア・ツー・ドアで、タクシーを半額で利用できる優良事業にも何度か出てきます。他に制約が無いんです。名鉄バスの停留所に自宅がある方でも登録できるんです。これ以上（いこまいCARの）利便性を向上すると利用がもっと増えるでしょう。そうなると、タクシーが不足し頭打ちになります。名鉄バス路線が10路線あるのは県内でも少ないです。いこまいCARの利用が増えれば、市の持ち出しも増えますし、名鉄バスの利用が少なければ、市の税金が増えることになります。どこが便利になれば、どこが不便になる、そのあたりの落としどころも考えていってもらえればと思います。

委 員 いこまいCARが非常に便利で、人々に合った利用者負担になればいいかなと思います。例えば、予約を受ける側の手間があると思うんですけども、予約がたくさん入る時間帯に値上げをして、対応費用として、事業者負担を減らして、(利用者に)負担してもらったり、運賃値上げで調整する

こともあるかなあとと思います。先ほど小林委員がおっしゃったことと関連して、いこまいC A Rからバス停留所で乗り継ぎをして、色んなところに行く移動手段を増やすように考えていってもらえたらと思います。全般的な活用につながる検討をしていってもらえればと思います。

事務局 意見等を聞いて、実現できる施策があれば、市民の利便性向上を考えていますが、交通事業者あつての地域公共交通だと考えております。制度のバランスは必要であると考えておりますので、議題としてあげさせていただきましたが、事情を検討して、今後考えていきたいと思っておりますのでよろしくお願ひいたします。

会 長 料金制度もありますが、柔軟に考えるしかないなと思ひます。制約をかけることも一案だと思ひますので検討していって下さい。

○報告事項

3. A I オンデマンド交通について

事務局 資料3に基づき説明

委 員 おでかけタクシーで上手くできているのがすごいなあとというのは、A Iのようなシステムに頼らなくても、高齢の女性の方は上手く使ってみえて、寄ってタクシーを使う、それを2人で割って、病院の予約を前後させるような工夫をされる、システム入れなくても、そういう使い方を知ってもらえば、住民の方に声をかけていただいて、必要なかなあと思ひます。

委 員 チョイソコふそう含めA I オンデマンドを入れる場合、移動方向が重ならないと乗合率は上がらない傾向にありますので、結果的に利用者にとっては安いタクシーにしかかかっていない可能性がありますので、固定費はかかりますし、江南市においての移動特性などを踏まえた時にA I オンデマンドがいいのか、今まで通りいこまいC A Rがいいのか、(コミュニティ)バスの方がいいのかしつかり考えながら、ご検討いただけたらと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

委 員 (資料3に) 課題解決のためのポイントが書いてありますけれども、低料金定額についての設定は自由であつて、原価は決まっています。その差額は市から財政を投入するとかかなりかかりますので意味ないのではと思ひのと、運行コストを下げるために予約のあつたときのみとありますが、契約自体は年間契約であり、車両を抑えてしまうので予約しなくても費用は発生するので、いこまいC A Rはそういった事態は発生しませんので当てはまらないのではと思ひます。

会 長 条件をしつかり考えてください、ということですね。

委 員 事務局へ質問したいのですが、いこまいC A RをA I オンデマンドに置き換える話なのか、交通空白地帯に試験的に実施予定なのか、具体的に場所

などは決まっていますか。

事務局 いこまいC A Rを置き換える等は考えていなくて、絶対数ドア・ツー・ドアで行けない方はいますので、いこまいC A Rを廃止してはその方々は困ると思います。ただ、名鉄バスが通っている地区に（A I オンデマンド交通を）導入すると事業者に迷惑がかかるものですから、交通空白地帯にいこまいC A Rだけで担っていますが、労働時間の改善等でいこまいC A Rだけで担えなくなった際に、A I オンデマンド交通で手伝う形で、始められればと思います。運行エリア等はこれから、先進地から情報収集していきたいと思います。

委 員 来年の4月からの厚生労働省からの通達による運転手の労働時間の拘束時間の話ですが、当面の間は、現状のままの労働時間でいいとの通達が出ましたので、心配されるほど労働時間については影響ないと思います。しかし、乗務員の確保は課題かなと、ピークカットをして、いこまいC A Rの制度を残してほしいと思います。

事務局 A I オンデマンド交通につきましては、他市の自治体に話を伺って、研究している段階でございます。どういったものが活用できるかについては、会議（地域公共交通会議）で議論にあげさせていただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

会 長 以上で、予定していた議題を終了させていただきます。次第のその他に入ります。その他について事務局から説明をお願いいたします。

○その他

事務局 その他についてご説明いたします。バス停留所安全性確保対策の実施状況についてです。

バス停留所安全性確保対策の実施状況についてですが、江南市内にあるバス停留所安全性確保対策について事務局よりご説明した後、実施状況については名鉄バス株式会社様よりご説明をお願いしたいと思います。

令和2年10月に、愛知県バス停留所安全性確保合同検討会が設立され、11月に、尾張部会が開催されました。これは、平成30年に神奈川県で、市営バスがバス停留所に停車する際の停車位置が、横断歩道にかかる状態となっており、その中で、バスから降車した小学生が横断歩道を渡っていたところ、停車しているバスの陰に隠れていたため対向車に認識されず、はねられて亡くなるという事故が発生しました。これを受け、バスが停留所に停車した際に横断歩道または交差点から距離が近い、またはバスの車体が横断歩道または交差点にかかる停留所などについて、国が全国的に実態調査を行い、安全性対策を講じるよう要請して設立されたものです。合同検討会の目的は、バス停の安全性の確保とバス停車時における事故の可能性を下げることです。

ここで、資料の1ページ、2ページをご覧ください。バス停留所の安全上の優先度の判定方法について記載しています。バス事業者が市内のすべて

のバス停留所を調査し、安全対策が必要な停留所については、この国の基準に基づき、優先度の高い順にA B Cの3段階にランク付けして抽出しています。3ページ目をご覧ください。江南市における安全対策が必要な停留所は、このリストのとおりです。Bランク、優先度としては2番目のバス停留所は上奈良南、赤童子の2ヵ所です。また、Cランク、優先度としては3番目のバス停留所は後飛保、古知野南小学校の2ヵ所です。各バス停留所の場所については、4ページ以降に地図を添付しておりますので、参考にご覧ください。赤色の丸印が、バス停の位置を示しています。では、これらのバス停留所の安全性確保対策の実施状況について、名鉄バス株式会社様よりご説明いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

委 員 安全対策が必要な江南市内のバス停留所について、各停留所ごとに説明すると場所が特定される可能性がありますので控えさせていただきます。どの停留所につきましても移設する場合は、その地先の停留所の所有者の許可がいますので、道路管理者の方との調整が必要になります。(移動先の)場所につきましてもここまで移動できるというところまで来ております。ただ、木を切らなければいけない、色々な柵を作らなければいけない次の段階に来ており、また道路管理者等と調整をしながらということになりますので、こちらの路線については、地形的に厳しい路線ではありますので道路工事についてはお金がかかることもあり、費用対効果をみながら進めていきたいと思っております。停滞している状態ではなく、これから調整していくこととなりますのでよろしくお願いいたします。

会 長 その他について、ご意見いかがでしょうか。それでは、ご意見等無いようですので、令和5年度第1回江南市地域公共交通会議は閉会とさせていただきます。

閉会（午後4時40分）