

## ■平成30年度 第1回 大和市地域公共交通協議会 会議録（要約）

---

日 時：平成30年7月2日（月） 15時00分～

会 場：大和市役所 第5会議室

出席者：別紙の通り

傍聴者：なし

---

### 議 事

---

#### 1. 開会

#### 2. 議題

<議 事>

委員

運行日については全日とのことで、土日も運行することになるが、なぜ、現在の運行形態から変更するのかお伺いしたい。

事務局

利用者から土日も運行してほしいという声があったことや、コミュニティバス「やまとんGO」と同水準の運行を提供するためである。

委員

全体の便数に変更はあるか。

事務局

1年間あたりの運行本数は、先ほどご説明したとおり、土日も運行するため増加するが、平日については、基本的に現在の運行ダイヤをベースに検討しているため、1日18便としている。

委員

国土交通省は「高齢者の移動手段の確保のための検討会」の中間とりまとめを公表し、「福祉と交通」の連携強化について必要性が示されているところ。今後、「のりあい」は運行部分を事業者へ委託するということだが、これまでの「のりあい」の福祉的な要素である添乗員についてはどのようにするのか。

## 事務局

添乗員がいることで他のコミュニティバスよりも利用しやすいといった利用者からの声もあり、市としても、添乗員は福祉的な要素が強いと認識している。一方、道路運送法上、添乗員をきちんと位置付けることが難しい中、地域の方にはご苦勞をお願いすることになるが、あくまでもボランティアという位置付けの中で、添乗員制度の継続をお願いしたいと考えている。先の便数の話とも関連するが、便数が増えることにより、添乗員の方の負担が大きくなる心配もあり、また、新しいスタッフも集まりにくいといった現状も踏まえ、必ず全便に添乗員を乗車させなければならないとは考えておらず、例えば、午前中の便だけ、奇数便だけ、といった形態で、引き続き、添乗員が継続しやすく、利用者にとってもわかりやすい実施方法を検討していきたい。

## 委員

「のりあい」が「やまとん GO」の一つのモデルになったということで、「やまとん GO」導入時、「のりあい」同様、住民が参加できる仕組みを模索したが上手くいかなかった経緯があると聞いている。今後、大和市の地域交通を考えるにあたり、大和市コミュニティバス「やまとん GO」・「のろっと」や、民間路線バスにも住民参加を促すような仕組みを検討すべきと考えるが、その点はどのように考えるか。

## 事務局

現在、コミュニティバスは市が主体となって運行しているが、ご存知のとおり、運転部分は事業者へ業務委託している。一方、添乗員については、ボランティアでお願いする形態となり、運転部分と添乗員をどのように融合していくのかなど、さまざまな課題を検討していく必要がある。今回、のりあいは協働事業として添乗員を残しながら、運転部分は事業者へ委託することになるため、今後、他のコミュニティバスに同じ仕組みを活かせるか、のりあいの運行状況をみながら、検討すべきことと認識している。

## 委員

大きなテーマとして、公共交通への住民参加についてはどのように考えるか。

## 会長

時代に応じてさまざまな制度が変わる中で、これまでできなかったことができるようになるなど、新しい流れが生まれている。「のりあい」の活動もその一つだと感じる。住民参加の形については、現状、「のりあい」の事例があるものの、同じように「やまとん GO」でもできるかと言えば、さまざまな課題があるのが現状。どのような仕組みであれば実現できるかなど、今後、本協議会等で意見交換しながら、検討していきたい。

## 委員

4点質問がある。1点目、運行形態として市役所から市役所への片回りとしているが、市役所を越えて乗車する場合、改めて運賃を支払う必要があるのか、それとも150円で良いのか、運賃の考え方についてお伺いしたい。

2点目、これまでの利用者数予測では、1便あたり4~5人であるためワゴン車で運行したいとお話だったが、積み残しが発生した場合の考え方についてきちんと議論しておかなければ、そもそもワゴン車で走らせることが良いのかといった議論にもつながるため、その辺りの考え方をお伺いしたい。

3点目、代替輸送等の確保として、移動困難者がユニバーサルデザインタクシーや福祉有償運送を利用することで円滑な移動が確保されるとのことだが、移動困難者がそのようなサービスを利用した場合の利用料について、「のりあい」バスと同じ料金で可能なのか確認したい。

4点目、添乗員について、運輸規則の乗務員という扱いになるのか、それともあくまでもボランティアなのかお伺いしたい。例えば、一般的なバス輸送で危険物の持込を確認した場合、乗務員が制止するといった役割があるが、「のりあい」の添乗員は、運行に対してどこまで関わることを想定しているのかお伺いしたい。

## 事務局

1点目、運行形態と運賃の考え方について。基本的には、他のコミュニティバスと同様に、終点をまたぐ場合には、改めて運賃が発生するものと考えている。今後、利用者の要望等に応じ、運行事業者と調整していきたい。

## 委員

当初は終点を越えて乗車する場合は、300円かかるということか。変更する場合は協議が必要だが。

## 事務局

現状としてはそのように考えている。先ほどの繰り返しとなるが、今後、事業者と調整していくもので、変更の場合は、改めて、協議させていただく。

2点目、積み残しの考え方について。現状、「のりあい」では積み残しについてそれほど大きな課題とはなっていないが、運行開始後、利用者が増え、積み残しへの対応が必要になった場合、代車による運送など、方法を考えていかなければならないと考えている。

3点目、代替輸送等の確保について。例えば、身障者の方が「のりあい」に乗車できず、ユニバーサルデザインタクシーや福祉有償運送を利用した場合、「のりあい」と同じ運賃で利用できるかと問われると、そのような仕組みは設けていないのが現状。サービスを受けられる際は、必要な対価をお支払いいただくことになる。

4点目、添乗員の位置付けについて。運輸支局にも相談したところだが、あくまでもボランティアという位置付けであり、役割としては、乗り降りの際の介添えや、利用者の方への声掛け等を想定している。なお、役割分担の定めについては、市と地域との協働事業の中で定めることとしている。

#### 事務局

終点を越えての乗り継ぎについて補足させていただく。乗り継ぎについては、実験運行の中で状況を見るか、それとも、運行開始前に整理するか、不確定な部分もあり、今後、調整が必要であると認識している。今回に関しては、一旦、このように進めさせていただきたい。

#### 委員

事務局からの説明のとおり協議を調べておき、後ほど、書面協議というやり方もあるので、きちんとその辺りは整理すべき。苦情が寄せられてからでは遅い。

#### 委員

利用者からの苦情という話が出たが、終点をまたぐと 300 円というのは、なかなか理解されにくいのではないか。その辺りの考えを伺いたい。

#### 事務局

現状、「やまとん GO」においても同じ運用としており、終点を越えて乗車する場合は 300 円としている。確かに、利用しにくいという声もいただいているところ。「やまとん GO」についても課題を整理し、「のりあい」・「やまとん GO」統一した運用で進めていければと考えている。

#### 委員

「のりあい」は「やまとん GO」への乗り継ぎはできるか。

#### 事務局

今後の検討となるが、現段階では、「やまとん GO」への乗り継ぎ制度を整備して運行をスタートさせる予定はない。しかし、実験運行の中で、そういった要望が出てくるのが想定されるが、運行事業者が複数入っている関係で、乗り継ぎ先の相手方との調整もあるため、今後の検討事項とさせていただきたい。

委員

添乗員についてももう1点質問したい。先ほど、添乗員は、乗客の介添えを行うといった説明があったが、介添えしたことによりステップを踏み外してしまった等、乗客に怪我をさせてしまうことも考えられる。その場合、責任の所在についてどのように考えているか。

事務局

運転中の事故については、他のコミュニティバスと同様の対応、また、添乗員の役割については、協働事業の中での役割分担を整理していくこととなるが、基本的に、添乗員に全ての責任が及ぶということは考えていない。

委員

添乗員については、のりあい事務局の考えとして、前々から継続したいということで、市と調整してきたもの。今回、運転部分は運行事業者へ委託することになるが、添乗員については、「のりあい」の良さとして残していくこととなった。保険に関する事項、事故が起きた場合の対応等、細かな部分の取り決めについては、市とのりあい事務局の協働事業の中で整理するか、市とのりあい事務局との協定の中で整理するのか、具体的には運行開始までに調整していくことになる。

会長

他にご質問がないとのことで、この議題に関する協議は採択としたい。

全員同意

会長

では、議題1「地域と市との協働「のりあい」」については、今後、認可申請の手続きを進めさせていただく。以上で、議題は終了とする。

### **3. その他（報告・連絡事項等）**

- ・小田急中央林間駅整備計画について（報告）

事務局、立山委員

資料に基づき報告

委員

市で中央林間駅周辺において新たなまちづくりを実施する計画はあるか。

## 事務局

市では『中央林間街づくりビジョン』を策定しているが、その中では、小田急線と東急田園都市線の乗換え導線がスムーズにいくよう、修景整備の計画がある。スケジュール等が具体的に決定した際には、関係する委員の皆様には情報提供させていただきたいと考えている。また、東急田園都市線側の駅前広場（中央林間駅東側）については、歩行者の横断の導線があまり良くないと指摘されている部分もあり、その辺りの改良も含めて検討している。

## 委員

2点お伺いしたい。1点目、中央林間駅東口の駅前広場について。以前、車を通行できないようにする、といったお話もあったが、いつ頃を目途に着工するのか教えてほしい。

2点目、大和駅に関する事なのだが、現在、大和駅にて、小田急線と相鉄線の間新しく改札機が設けられた。利用者からはさまざまな声が聞かれるところだが、なぜ設置されたのかお伺いしたい。

## 事務局

1点目、中央林間駅東口の駅前広場の整備について。現在、市の内部で調整中であり、具体的な着工時期について現段階ではお伝えできない。ただし、東急スクエアもオープンし、多くの人が行き来する中で、駅と東急スクエア間の横断歩道については、以前から要望されていたこともあり、具体的には、車を通過できないようにするといった形で改良できればと考えている。今年度から来年度にかけて調整した後、詳細なスケジュールについてお示しできるものとする。なお、小田急線側の駅前広場整備についても、スケジュールとしては先の話になる。小田急線の駅前広場整備や修景整備と並行して実施し、遅くとも、平成34年度までには完了させたい考えを持っている。

2点目、大和駅に関する質問について。相鉄線が西谷駅よりJR線への乗入れをする関係で、運賃算定を行う必要があるため、設置したものと聞いている。

## 委員

平成31年度下期より、相鉄線では、都心への相互直通運転を開始する。具体的には、相鉄線の西谷駅から、JR線の羽沢駅、最終的には新宿駅まで出られるようになる。したがって、さまざまな経路で大和駅まで来られることとなり、適正な運賃を算定するため、改札を設置したもの。地域の皆様にはご不便をお掛けしているとのことで、大変申し訳ないが、係員を配置するなど対応を強化しているところであり、ご理解いただきたい。

委員

ご利用の皆様にはご不便をお掛けしているとのことであったが、今、お話があったように、2社の鉄道事業者で共同し、さまざまな対応を実施しているところである。また、駅構内が完全に分離されたことから、従前、お客様のお手洗いは共用としていたが、それぞれの改札の中でお手洗いを設けた。利便性向上に向けた取組みについても、引き続き、実施していきたい。

#### **4. 閉 会**

以上