

第4回白馬村地域公共交通検討委員会 会議録（要約）

召集年月日	平成21年1月13日（火）午後1時							
召集の場所	白馬村役場 庁議室							
開閉会の日時 及び宣言	開会	平成21年1月13日（火）午後1時00分			事務局	田中克俊		
	閉会	平成21年1月13日（火）午後2時29分			議長	松澤 衛		
出席者数	委員数 15名の内 出席者 15名							
出席委員	職名	氏名		出欠	職名	氏名		出欠
	委員	速水政文		出	委員	栗田裕二		出
	委員	渡邊 宏		出	委員	上條良民		出
	委員	伊藤静江		出	委員	松沢英昭		出
	委員	降旗陽子		出	委員	風間雅裕		出
	副委員長	太谷義男		出	委員	辻 久明		出
	委員	宮尾幸典		出	委員	太田 忠		出
	委員	宇佐美信義		出	委員長	松澤 衛		出
	委員	西沢信男		出				
事務局	総務課企画情報係長		吉田久夫		住民福祉課福祉係		松澤正芳	
	住民福祉課福祉係		田中克俊					
傍聴者	尾崎 陵（大系タイムス） 窪田美由紀（アルプスケープルビジョン）							

1. 開 会

〔田中主査〕 開会を宣言した。

2. あいさつ

〔松澤委員長〕 11月からデマンド型乗合タクシーの試験運行がスタートし、これまで順調に稼働している。利用者も徐々に増えているが、4月からの本格運行に向けて、運行計画の見直しについて協議をお願いしたい。

3. 協議事項

(1) 乗合タクシーの試験運行状況について

〔議長：松澤委員長〕 事務局に説明を求めた。

〔事務局：田中主査〕 資料1「白馬村乗合タクシー試験運行結果報告書」について説明した。

この報告書は、現在試験運行中であるデマンドタクシーと保育園児の送迎について、それぞれ12月末日までの運行状況を取りまとめたものである。また、その間に実施したアンケート調査や聞き取り調査の結果などについても併せて掲載した。

まず、11月11日から試験運行を開始したデマンド型乗合タクシーについて説明する。最初に試験運行の概要を掲載した。これは第3回の検討委員会で協議したとおりであり、現在、これに基づいて試験運行を実施しているので説明は省略する。

次に利用登録者の状況であるが、10月1日から受付を開始し、10月末には373人、11月末には480人、12月末には510人に達しており、今日現在520人である。男女の内訳は、男性150人に対し、女性はその2.4倍にあたる360人である。また年齢は、男性が80歳代、女性では70歳代がピークになっている。なお、地区別の登録者数など詳しくは付属資料の月次報告書に掲載しているので後ほどご覧いただきたい。

続いて4ページからは運行状況をまとめてある。(1)対象期間は11月11日の運行開始から12月31日までの2ヶ月間であり、運行日数は32日であった。(2)運行事業者は信州名鉄交通株式会社と白馬観光タクシー株式会社の2社が担当した。(3)乗客数であるが、延べ539人に達しており、1日当たりの最多乗客数は37人である。逆に最少乗客数はわずか6人であった。1日平均にすると16.8人であり、11月中は14.6人であったが、12月に入り18.4人に増加している。(4)現金・回数券の内訳であるが、現金乗車が205人、回数券乗車が334人であった。また、回数券乗車のうち、お試し利用券での乗車数は239人であった。(5)走行距離であるが、2台の常備車両の総走行距離は5530kmに達しており、日最多走行距離は227kmであった。また、1日平均にすると172.8kmであるが、11月中は178.8kmであったのに対し、12月中は168.7kmに減少しており、より効率的な運行がされるようになったことがわかる。

次に(6)予備車両運行便数であるが、この2ヶ月間で2便の運行実績がある。1回については予約人数が8人になり、時間的な判断から稼働したもののだが、もう1回は予約センターの取り違いにより乗降箇所を逆に配車したため、緊急的に予備車両を出したものである。

次に(7)からは利用集計の結果をまとめてある。まず、①曜日別一便別乗車人数であるが、火曜日の乗車が比較的少ないことがわかる。また、便別に見ると午前9時30分と10時30分の利用が多いことがわかる。同じ午前中であるが午前8時30分の便の乗車が少ないのは、前日に予約しなければならないことが影響しているものと思われる。特に月曜日の始発便は、金曜日の午後5時までに予約しな

ければならないことから、今のところまったく乗車実績がない。次に5ページには、②目的地別―便別乗車人数を集計してある。目的地別に見ると、病院等への利用が圧倒的に多く、150人に達している。また、病院等への利用は午前中が多くなっているが、現状では午後に受診した場合、帰りに乗合タクシーを利用することができないダイヤになっていることも影響しているものと思われる。次いで買物への利用が41人と多いわけだが、やはり、午前中の利用が多くなっている。次に運動施設への利用が26人となっているが、すべてが屋内ゲートボール場までの利用である。以降、銀行や農協などの金融機関が23人、白嶺やしろまメディアなどの福祉施設が15人と続いている。また、表の一番下に記載してある、自宅までという方は220人いるが、最終便への乗車が最も多いことから、最終便の時刻をもう少し遅くしても利用する方があり、また分散するというメリットが生まれることも考えられる。

次に6ページには、③として自宅以外の乗車地で3人以上が乗車した箇所を記載した。最も多いのはAコープ白馬店で45人であった。商業施設が1位、4位、6位となっているが、デマンドタクシーを運行する他の自治体でも、降車地として多いのが医療機関、乗車地として多いのが商業施設であると言われている。これは高齢者の利用目的は医療機関が最も多く、病院で受診した後、帰りの便までの時間調整のため、商業施設に寄って時間を有効に使うためであると言われている。しかしながら本村においては第2位が安曇病院白馬診療所になっている。これは当病院の周辺にはお年寄りが時間を潰せるような商業施設がないためであると思われる。

次に④では、同様に、自宅以外の降車地で3人以上が降車した箇所を記載してある。1位が安曇病院白馬診療所で46人、2位が横沢医院で28人、4位に神城醫院、5位に武田歯科医院、7位に栗田医院と、やはり医療機関が上位を占めている。

なお、運行状況の集計は、付属資料に月次報告として、更に詳しく記載してあるので後ほどご覧いただきたい。

次に7ページには、運行経費を記載してある。まず(1)初期経費であるが、このたびデマンド運行を実施するに当たり、予約配車システムを導入したわけであるが、ソフトのカスタマイズと運用するハードウェア一式で349万6500円であった。それと白馬村の電話帳データソフトを加え、350万2800円である。また、予約センターへINS回線を引き込む工事とINS64、ナンバーディスプレイ、iナンバーなどの工事費、電話機及びファクシミリの購入費を含む通信設備として、14万9100円、車両に施したマグネットシートの製作費として5万8800円、合計371万7000円である。

次に(2)運行経費であるが、運行委託料はそれぞれのタクシー事業者へ支払った金額である。なお、契約単価は1日1万4700円税別であり、燃料費は含まれていない。また乗車運賃についてはタクシー事業者の収入になることから、この金額から控除してある。燃料費については、月の走行距離をリッター5kmで換算し使用燃料量を算出、月頭の燃料単価によって清算している。社会福祉協議会へ支払う予約センターの運営委託料は、1日あたり2250円で計算してある。通信費は電話代の実費を計上してある。これにより11月の合計は48万2088円、12月は67万404円であった。

次に(3)その他の経費であるが、周知・広報用のチラシ作成、また新聞への折り込み費用として10万8927円、回数券の製作費用として3万9900円、その他事務用消耗品の購入として10万9068円となっており、合計25万7895円である。

最後に(4)回数券販売額として合計11万1000円の収入があった。一番下に、運行単価を記載してあるが、(2)の運行経費をそれぞれの便数、乗車人数で除して算出してある。12月に入り1便当たりの運行単価は2521円、1人当たりの運行単価は1921円となったが、今後ますますの乗客数の増加が望まれる。

続いて、アンケート調査の結果について説明する。このアンケート調査は、12月10日時点で利用

登録をしている489人に対して、11月11日から12月10日までの1ヶ月に乗合タクシーを利用した方104人と利用しなかった方385人に対して行ったもので、利用した方については、10項目につき5段階で評価をしていただいた。また利用しなかった方については、利用しなかった理由を尋ねた。詳しくは付属資料の「アンケート調査報告書」に記載してあるので、後ほどご覧いただきたい。

まず(1)利用者の評価であるが、評価の高い順に上から記載してある。運転手の対応については、「大変良い」と「良い」を合わせると、83.9%に上る。また、予約センターの電話対応についても、「大変良い」と「良い」を合わせると77%になる。デマンドタクシー全体の印象を左右するこの2つの項目について、かなり高い評価を得ていることが、これまで苦情や大きなトラブルもなく順調に稼働している要因となっているものと思われ、各タクシー事業者、また社会福祉協議会には大変感謝しているものである。次いで利用料金について72.4%、乗車中の安全性と予約時間が68.9%、乗降のしやすさが59.7%の方から良い評価をいただいている。また始発便の時刻と運行間隔についても、半数の方から良い評価を得ている。運行日については、悪いという評価をする方より、良いという評価をする方のほうが多いものの44.8%に留まっている。しかしながら最終便の時刻については、良いと評価している方は21.9%であり、逆に悪いと評価をしている方は44.8%に上っており、改善が望まれているところである。

次に9ページには利用しなかった方への調査として、利用しなかった理由をまとめてあるが、内容についての説明は省略する。

最後に10ページには、アンケート調査時に出された具体的な要望や意見の集計表を記載してある。内容については後ほど付属資料の報告書をご覧いただきたいが、やはり一番多かったのは運行時間に関する要望で、運行時間の延長とJRの時間に考慮してほしいというものが多かった。

資料についての説明は以上であるが、これらの調査のほか、予約センターには総記ノートを、また役場では苦情処理簿を常備し、お客様の意見や苦情を吸い上げているが、運行中の苦情や批判の声はなかった。しかしながら、以前、福祉タクシー券の交付を受けていた方からは、「サービスの低下につながる」、「自分が乗りたいときにすぐに乗れない」、「他人と同乗するとその分時間がかかる」、「運転手が自分の指示に従わないで順路を決める」など、そもそも乗合というシステム事態に反対し、再三再四、役場へ抗議に来られる方もおいでになる。今後このような方が増えてくると、ここ白馬村では乗合という制度自体が難しくなってくるものと若干不安に感じている。

第1節のデマンド型乗合タクシーについての報告は以上にし、続いて第2節の保育園児の送迎について松澤から報告する。

〔事務局：松澤主任〕 第2節 保育園児の送迎について説明した。

保育園児の送迎については、昨年4月から運行を開始しているところであるが、第1回の会議において運行概要についてすでに説明しており、また前回の会議では運賃の新設について協議いただいているので、1. 試験運行の概要についての説明は省略する。

次に資料12ページの運行状況について説明する。(1)送迎車の月別乗車数としては、8月は希望保育日があるため運行日が少なくなっている。また、4、11、12月は休日の関係から少なくなっている。登園と降園では登園便の利用者が多くなっているが、5月から11月までの登録児童が降園便の方が少なかったためであると考えられる。また4月の降園便は、入園後のならし保育期間に当たること、7、8月は小中学校の夏季休業に当たり、小中学校に通う兄弟と一緒に家で過ごす家庭があることから利用者が少なかったと考えられる。(2)送迎車の利用率であるが、どの月も登園便の利用率が高くなっている。降園便については、保育園行事や保護者の勤務体系によって、直接迎えに来ることがあること

から利用率が低くなっているものと考えられる。

次に、3. 運行経費について説明する。(1) 初期経費であるが、ジュニアシートと幼児バスステッカーの購入費、携帯電話の契約手数料を合わせ、6万11円かかっている。(2) 運行経費であるが、運行委託料が9ヶ月間で80万3880円、同乗する職員の人件費が31万3200円、通信費として携帯電話の料金が6346円、合計112万3426円となった。次に(3) 収入であるが、保護者の負担金が計20万7600円である。また運行単価であるが、1便あたりの運行単価は3229円、1人あたりの運行単価は、登園が491円、降園が610円、平均すると543円である。

続いて、4. 聞き取り調査の結果であるが、昨年12月17、18日に送迎車を利用する園児の保護者に対し、聞き取り調査を実施した。その結果について14ページ以降に掲載してある。まず、①送迎時間についてであるが、登園時間は特に入園したての3歳児にとって時間が早く心配であったが、今では慣れてきたという感想や、早い時間のほうがむしろ良いという意見もあった。また帰りの時間については、ちょうど良いという意見がほとんどであった。総括すると現在設定している時間で良いものと思われる。

次に、②運転手・同乗者の対応について伺ったものであるが、まず、運転手の対応については、安全運転を心がけており、見ていて安心であるとか、布団の持ち帰りの日などは積み下ろしを手伝ってくれるなどとても感謝している。また、親切な対応で感謝しているといった感想であった。同乗する職員の対応についても、最初は不安があったものの今では子ども達も慣れてきたようで安心しているとか、車内で子ども達に話しかけたり手遊びを教えてくれたりと積極的にコミュニケーションを取ってくれているので良いと言った意見が多くあった。よって運転手や同乗者の対応についても、現在、良い状況であると言える。次に、③乗降場所についてであるが、サンサンパーク、南小学校の利用者ともに、今の乗降場所がちょうど良いと言う意見であったが、佐野地区にも乗降場所があれば良いという意見もあった。最後に、④その他の要望事項であるが、送迎対象地区を拡大してほしい、送迎車に保育士を同乗してほしい、園の都合で半日になった時に昼に帰宅する便を出してほしい、園児送迎車なので車の装飾を工夫して欲しいなどという意見があった。従って来年度以降は、現行の対象5地区のほか、送迎が困難な児童に対する送迎の拡大や定期的な保育士の同乗についての検討をしていくとともに、保育園行事等の都合から半日で園が終わる場合の昼の便の運行についても進めていきたいと考えている。

以上、経過報告について説明した。

〔議長：松澤委員長〕 事務局の説明に対して質疑・意見を求めた。

〔伊藤委員〕 アンケート結果では比較的好評のようだが、利用している方に聞いてみると負の意見も多い。特に、病院を出てから薬局に立ち寄ってほしいという要望や、帰りの予約がしにくい点、また、最終便が早すぎる点、朝大町方面へ向かう列車に乗車したいといった意見が多い。

〔事務局：田中主査〕 アンケート調査結果報告書に意見や提言は記載してある。そのような意見をだんだんと改善していければと思う。しかしながら、用を足す間、車を待たせておくというのは難しい。車両はタクシーであるが、形態は貸切ではなく乗合である。松電の路線バスと一緒にある。

〔速水委員〕 11月、12月は雪がなかったわけだが、到着が遅いという苦情はなかったか。

〔事務局：田中主査〕 運行の仕組みが理解されていなかった当初はそのような問い合わせがあった。毎

日事業者から提出される業務日報には、最後の乗客が降車した時刻を記入してもらっている。ほとんどが、出発時刻から30分以内で降車している。最後の乗客を降ろした時刻が40分以上経ったケースについてはその内容を分析している。落倉地区の乗降があると40分かかってしまう場合がある。このような場合、予備車両で対応する必要がある。

〔渡邊委員〕 資料で運行単価が記載されているが、その算出方法はどうか。

〔事務局：田中主査〕 デマンド型、園児の送迎の両方とも、(2) 運行経費を便数、乗客数で除している。従って、初期投資、その他経費は考慮していない。

〔松沢委員〕 予備車両を1回出したが、8名の予約があり落倉までの配車が入っていた。常備車両では時間内に回りきれないので予備車両を稼動した。時間の配分や判断は大変難しい。また、列車の時刻を気にされる方もいる。

〔栗田委員〕 診察時間がまちまちであるため、院内から電話をかけて待っているようである。

〔渡邊委員〕 子どもの健診への利用など利用者を拡大する考え方はないか。

〔事務局：田中主査〕 最終的には公共交通機関として、誰もが乗車できるシステムを目指す。来年度拡大の対象を検討する。

〔議長：松澤委員長〕 他に質疑・意見を求めたが特にないため次に進めた。

(2) 運行計画に見直しについて

〔議長：松澤委員長〕 事務局に説明を求めた。

〔事務局：田中主査〕 デマンド型乗合タクシーの運行計画見直し案について説明した。

この運行計画の見直しについては、現在実施している試験運行の運行計画を見直し、4月から開始する道路運送法第4条による運行における計画に反映させることを目的としており、この23日に開催を予定している地域公共交通会議に諮り、承認を求めていくものである。

協議事項1で報告したとおり、2ヶ月間の試験運行の状況、また利用者アンケート調査の結果、さらに事業者から毎日提出される運行日報を総合的に分析し、現在の運行計画と照らし合わせてみると、現時点の利用状況と今後1年程度の利用者増を想定しても、車両台数、基軸ルート、運行間隔については、現行の運行計画のままでいけるものと判断している。また、利用料金、予約時間、運行日についても、利用者にとって十分満足を得ているものと言えないまでも、概ね理解を得ていると判断している。

しかしながら運行時刻については、アンケート調査の結果を見ても改善の必要性があると感じている。そのポイントとしては、①最終便の時刻を遅くする。②JRとの連絡に考慮する。という2点が挙げられる。

そこで、これらを踏まえ、3に事務局案を示した。変更点として、まず、現在の最終便以降に1便追加し1日片道8便、計16便とした。これはまさしく利用者からの要望であり、現行の午後2時30分では、午後2時から病院で受診しても家に帰れないというものに対応するためのものである。

次に、始発便の時刻を8時30分から8時15分に変更した。これは、4に参考としてJRの時刻表を記載してあるが、白馬駅発8時53分の列車に間に合うようにするためである。現在の8時30分発では予約が1人なら間に合うけれども、2人以上だと難しいという、とても微妙な時間になっており、予約する方も受ける方もとても難しい判断を迫られることがたびたび発生している。

次に午後の便をすべて30分発から40分発に変更したい。これもJRとの関連であり、午後大町方面から白馬へ到着する列車はすべて40分前後であることから、現在のように30分発だと、乗合タクシーに乗車する方は、50分以上駅で待つことになる。この改正により、午後の3本の列車で到着した場合、いずれもわずかな待ち時間で乗合タクシーに乗車できるようになる。

変更は以上の3点であるが、デメリットとしては、現在すべての発車時刻が30分であるため、予約締切時間もすべて毎正時で、非常に覚えやすいものであった。ところが改正案では、1便は15分発、2、3、4便は30分発、5、6、7、8便は40分発になり、それに伴って予約締切時間も変動することになり、特にお年寄りには覚えるのが難しいものと思われる。しかし1便は前日までに予約すること、午前中の便はすべてが30分発、午後の便はすべてが40分発であることから、利用者の利便性を最優先し、事務局案は説明のとおりとした。この案はあくまでも、利用者の利便性を最優先して考えたものなので、タクシー事業者における運転手の勤務時間の都合とか、保育園児の送迎を考慮しているものではないので、忌憚のないご意見をいただき、ご協議いただければと思う。

なお、それ以外の項目については、現在の試験運行計画をそのまま生かし、運行計画としたい。ただ、資料のその他に記載したが、回数券の販売を役場住民福祉課でのみ行っているが、乗合タクシーの車内でも販売することができるかどうか、今後、タクシー事業者と調整を図っていきたい。

いよいよ4月以降は道路運送法第4条による本格的な運行になるが、平成21年度については、デマンド型乗合タクシー運行計画の実証運行期間と位置付け、さらに検証を続け、必要があれば運行計画の見直しを図って参りたい。また利用対象者の拡大の方向性についても、来年度検討して参りたいと考える。

続いて、保育園児の送迎における運行計画の見直しについて松澤から説明する。

〔事務局：松澤主任〕 資料2-2により、保育園児送迎における運行計画の見直しについて説明した。

この見直しにあたっては、先月の保護者への聞き取り調査で出された意見、要望をもとに挙げた。最初に、見直しを図る事項であるが、佐野地区に乗降箇所を新たに設置し、それに伴う運行時間を検討する。次に降園便の検討として、保育園行事の都合から、昼に降園する際の便を設定する。

改正案としては、まず、乗降箇所の追加として表のとおりとした。登園は、佐野地区内に乗車箇所を1ヶ所設け、出発時刻を7時45分とした。10分の移動時間と乗車時間で7時55分に白馬南小学校発、5分の移動時間でサンサンパークを経由し、8時15分にしろま保育園着とした。降園の便は、16時にしろま保育園を出発し、16時15分にサンサンパーク着、16時20分に白馬南小着、16時30分に佐野地区内の降車箇所に到着の予定である。なお、佐野地区の乗降箇所については、現在検討中である。

次に、降園便の昼運行についてであるが、保育園行事で半日保育となる日は、降園時間に合わせて昼の便を運行する。対象となる保育園行事としては、保育士研修会が考えられ、日数は年間2日である。また、昼の便を運行した日は、夕方の便は運行しない。

〔議長：松澤委員長〕 事務局の説明に対して質疑・意見を求めるとともに、現在、園児の送迎を担当している白馬観光タクシーの風間委員に併用は可能か尋ねた。

〔風間委員〕 2台のジャンボタクシーを常備しているので、今でも対応は可能である。

〔栗田委員〕 大型店などで乗降の際、運転手がエンジンをかけたまま運転席から離れることもあるのか。

〔風間委員〕 冬季は暖房を入れているのでそのような場合もある。安全には十分配慮しているので現場での判断にさせてほしい。

〔伊藤委員〕 最終便の時刻が改善されて良いと思う。ただ時間が覚えにくくないか。

〔事務局：田中主査〕 どっちみち時間が不安定なシステムなので、時間にこだわらず、結果的に利便性が高い方が良いように思う。

〔風間委員〕 福祉タクシー券のころは利用したが、デマンドになってから利用しなくなった方も見受けられる。乗合には乗合の楽しさもある。そのような点も是非、宣伝してもらいたい。

〔事務局：田中主査〕 今回、福祉タクシー券の制度からすべてデマンドに切り変えた。これ以外のサービスとしては主に車椅子を利用している方を輸送する移送サービスである。何らかの理由により、どうしてもデマンド型乗合タクシーを利用できない方で、移送サービスの対象にもならない方について、その運送手段を検討しなければならない。それが福祉タクシーチケットになるかどうかかわからないが来年度以降検討していく。

〔伊藤委員〕 是非お願いしたい。

〔渡邊委員〕 この見直し案は4月以降のものか。

〔事務局：田中主査〕 4月1日から実施する、本格運行の計画である。

〔辻委員〕 予約締切時間を30分前にこだわる必要はないのではないか。

〔事務局：田中主査〕 利用者にとって有利になるように30分前とした。

〔松沢委員〕 始発便はもともと利用者が少ないので、この変更によって利用者が増加するか疑問だが、他については概ね良いのではないか。

〔渡邊委員〕 運転手は固定しているのか。

〔風間委員〕 比較的温厚な社員を人選し、固定している。

〔松沢委員〕 固定している。

〔渡邊委員〕 事務局案で良いと思う。

〔栗田委員〕 1回の電話で複数の予約ができるのか。

〔事務局：田中主査〕 原則として本人の予約は複数でも対応するが、他人の予約は受けないと指導している。しかし、夫婦や友人で行動を共にする場合など、ケースバイケースで対応している。また、予約システムもそのような予約に対応できるようにカスタマイズした。

〔議長：松澤委員長〕 他に意見等を求めたが特になく、事務局の提案どおり了承された。

その他

〔議長：松澤委員長〕 その他に何かあるか尋ねた。

〔事務局：田中主査〕 その他として、今後の予定について説明した。

先ほども若干触れたが、本日協議いただいた、運行計画の見直し案のとおり試験運行計画を見直し、4月以降の本格運行における運行計画を策定し、検討委員会の協議結果として、1月23日に開催される地域公共交通会議に諮る。ここで合意が得られたならば、道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条第2項に掲げる協議が調ったとされ、各タクシー事業者は道路運送法第4条における乗合運行の申請を上げていくことになる。

また、平成21年度については実証運行期間と位置付け、引き続き運行状況や利用者の利用状況、評価などについて検証し、必要があれば運行計画の見直しを図っていく。従って、この検討委員会についても2から3回程度のご協議をお願いしたいと考えている。

話は変わり、乗合タクシーの愛称については、11月から募集を開始しており、現在3件の応募がある。1月末が締め切りになるので、今一度広報によって募りたい。

皆様のお陰で、デマンド型乗合タクシーを実現することができた。この1年間のご協力に心から感謝を申し上げます。

4. 閉会

〔議長：松澤委員長〕 以上をもって、第4回白馬村地域公共交通検討委員会を閉会した。

以上