

第5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12月3日（木）午後1時							
召集の場所	白馬村役場 201会議室							
開閉会の日時 及び宣言	開会	平成21年12月3日（木）午後1時00分			事務局	田中克俊		
	閉会	平成21年12月3日（木）午後2時20分			議長	松澤 衛		
出席者数	委員数 14名の内 出席者 11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	吉沢 勇		欠
	委員	渡邊 宏		出	委員	栗田裕二		欠
	委員	伊藤静江		出	委員	上條良民		出
	委員	降旗陽子		欠	委員	松沢英昭		出
	副委員長	太谷義男		出	委員	風間雅裕		出
	委員	太田文敏		出	委員	辻 久明		出
	委員	宇佐美信義		出	委員長	松澤 衛		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		田中克俊	
傍聴者	尾崎 陵（大糸タイムス） 黒沢大生（信濃毎日新聞）							

1. 開 会

〔田中主査〕 開会を宣言した。

2. あいさつ

〔松澤委員長〕 ふれ愛号は本年4月から本格運行を開始し、11月末で延べ3785人の方から利用いただいている。さらに、昨年の試験運行時からでは5645人の方から利用いただいた。思ったよりも利用者が増えてこないが、第一段階としてその役割を果たしている。

また、観光客の足として検討されてきた「元気号冬物語」は、12月19日から3月7日まで運行することが、過日開催された地域公共交通会議で了承されたので報告する。

本日は、ふれ愛号の半年間の運行状況とアンケート調査の結果を分析し、来年度に向けて見直す点があるかどうかご協議いただきたい。

3. 委員交代の報告

〔事務局：田中主査〕 今年度から、白馬村社会福祉協議会からは太田文敏事務局長に、白馬商工会からは吉沢勇副会長に参画していただくことになった旨を報告した。

4. 協議事項

(1) 白馬ふれ愛号の運行状況について

〔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に基づき説明。1ページの1では実証運行の概要を掲載した。これは本年度の運行計画であり、現在この計画に基づいて運行を行っているので説明は割愛する。

続いて2ページの後段をご覧いただきたい。利用登録者の状況であるが、昨年10月1日から受付・登録を開始し、本年9月末では600人に達している。男女の内訳は、男性180人に対し女性はその2.3倍にあたる420人である。続いて3ページでは登録者数の推移を示している。4月以降も若干ではあるが増加している状況にある。次に登録者の年代だが、75歳以上の後期高齢者が男女ともに7割を超えている。具体的には男性では80歳代、女性では70歳代がピークになっている。

続いて4ページでは、居住地区別の登録者数を集計してある。また、今回の集計では地区別人口に対する登録者数の割合を掲載した。その率が最も高いのが立の間地区で83.3%、続いて青鬼地区が29.6%、嶺方地区が19.7%となっており、中山間地域での登録者数割合が高くなっている。

続いて5ページからは運行状況をまとめてある。対象期間であるが、4月1日から9月30日までの6ヶ月間で運行日数は123日であった。乗客数は延べ2828人に達しており、1日当たりの最多乗客数は41人であった。逆に最少乗客数は7人であった。1日平均にすると23.0人であったが、6月、7月の平均利用者数は25人に達しており、梅雨により雨天の日の利用が伸びたものと思われる。

現金・回数券の内訳だが、現金乗車が1241人、回数券乗車が1587人であった。月別の推移をみると回数券を利用して乗車する方の割合が増加傾向にある。

総走行距離だが、2台の常備車両の総走行距離は24194kmに達しており、日最多走行距離は258kmであった。また、1日平均にすると196.7kmになっている。

次に運行便数だが、運行を予定しているすべての便に予約があれば、1日16便の運行になるわけだが、この半年間の日平均運行便数は11.2便であった。また、1便当たりの平均乗客数は2人となっている。この数は4月以降ほぼ横ばいで推移している。

7ページの予備車両運行台数であるが、この6ヶ月間で23便の運行実績があった。その主な理由としては、予約が乗車定員をオーバーした、乗車定員が多く予定時間内に運行できない、遠方の地区への予約が重なったなど挙げられる。

次に利用集計の結果である。まず、曜日別乗車人数であるが、週末と週の初めの乗車が比較的多く、火曜日、水曜日の乗車が少ないことがわかる。

次に、時刻別乗車人数であるが、4月の運行から利用者の要望にこたえて追加した15時40分の便は、思ったより利用者が少ない状況になっている。また、始発便も15分早くして8時15分発としたが、同様に利用者の増加にはつなげていない。やはりアンケート調査などで要望はしても実際には利用しないという点が気になる。

男女別乗車人数であるが、女性の利用が圧倒的に多くなっている。9ページでは、年代別の乗車人数を集計してある。やはり、75歳以上の後期高齢者の乗車が多くなっている。また、40歳代から70歳代では、登録はしてあるものの乗車していない方の割合が高い。

10ページでは、乗車地区別件数を集計した。白馬町での乗車が全体の約23%を占めている。また、白馬町、飯田、深空、飯森での乗車だけで全体の約半数を占めている。11ページでは、降車地区別件数を集計してある。こちらも白馬町での降車が全体の約23%を占めている。また、乗車地区と同様に、白馬町、飯田、深空、飯森での降車だけで全体の約6割を占めている。12ページからは、乗車区間別件数を集計してある。白馬町と落倉間の往復が最も多くなっている。14ページと15ページにはその動線を図で表してみた。やはり南北の移動がおもな動線であることがわかる。また、落倉地区への動線が比較的大きいため、立の間、通、青鬼、野平地区と運行が重なった場合、時間的ロスが大きくなることがわかる。また、嶺方や和田野地区、どんぐり地区は、南北の大きな動線から離れているため、やはり時間的なロスが生じることがわかる。

16ページでは、目的地別乗車件数を集計してある。目的地別に見ると、自宅を除けば医療施設等への利用が圧倒的に多く、全体の23.2%を占めている。また、医療施設等への利用は午前中が多くなっているが、現状では午後を受診した場合、帰りに乗合タクシーを利用することが難し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9.8%と多く、やはり午前中の利用が多くなっている。次に福祉施設への利用が3.6%になっているが、白嶺やしろうまメディア、ふれあいセンターなどへの利用となっている。以降、銀行や農協などの金融機関が3.5%、屋内ゲートボール場、マレットゴルフ場などの運動施設への利用が3.1%と続いている。

次に17ページには、10人以上が乗車した箇所を記載してある。自宅を除いて最も多いのはAコープ白馬店で272人。商業施設が2位、4位、7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3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10人以上が降車した箇所であるが、自宅を除けば、最も多いのが安曇病院白馬診療所で237人、続いて倉科整骨院が125人、Aコープ118人、横沢医院が89人と続いている。

18ページでは、予定運行時間の超過についてまとめた。これは運行にあたって、その便に乗車したお客さんのうち、最後のお客さんを目的地に降ろす時間は、出発時刻から40分以内を目安とするように各タクシー会社をお願いしていることから、規定の40分を超えた際の予約状況やルートを集計した。そもそも40分以内という時間であるが、乗合タクシーの性格上、乗車や降車時刻が運行状況によって

まちまちになってしまうが、遅くとも40分以内に目的地に到着することで、多少なりとも乗客に安心感を与えるために設定した。また、乗合タクシーのダイヤは1時間に1本となっているので、40分後ぐらいに最後の乗客を降ろさないと、次の便の出発に支障を来すことも想定している。従って各タクシー事業者の配車担当は、予約状況によって最後のお客様を出発時刻から40分後までに降ろせないと想定される場合には、予備車両を稼動することになる。まず1番であるが、5月7日の4便南行きで乗客は7名、落倉をスタートし青鬼を經由、八方、八方口、深空、飯田までのルートで、最後の乗客を降ろしたのが60分後であった。次に2番は、5月7日の7便北行きで乗客は9名、飯田をスタートし深空、大出、八方口、瑞穂、八方を通り、青鬼を經由して落倉までのルートで、最後の乗客を降ろしたのが55分後であった。同様に次のページまで、この半年間で9件の事例があった。乗車時にお客様が見当たらないなどのトラブルもあるため、一概には言えないが、嶺方、青鬼、どんぐり、落倉地区など、基軸の路線から離れている地区での乗降車が複数重なった場合に規定時間を超えてしまうことがあることがわかる。しかしながら、規定の時間を超えたのが半年間でわずか9件であることは、予約センターでの北行き、南行きの振り分けと、タクシー事業者の予備車両の稼動タイミングが功を奏しているものと思われる。

最後に20ページに運行経費について記載してある。まず、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1万6800円税別で、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で換算して使用燃料量を算出し、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2362円50銭で計算してある。通信費は電話代の実費を計上してある。次にその他の経費だが、予約センターに係る消耗品として18,699円支出している。回数券販売額は役場で販売した回数券について記載してある。これらから、1便当たりの運行単価は2224円、1人当たりの運行単価は1548円となっており、試験運行時よりも若干改善されている。

以上、協議事項1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・意見を求めたが特になく次に進めた。

（2）利用者アンケートの結果について

〔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2に基づき説明。このアンケート調査は、4月1日から9月末までの半年間に「ふれ愛号」を利用した方226人に対し、10の項目を5段階で評価していただいたもので、試験運行時の調査と同様の内容で実施した。調査は10月15日から10月31日までの間に郵送で回収し、回収率は61.9%に達している。資料の2ページには回答者の属性を集計してあるので後ほどご覧いただきたい。

3ページからは、それぞれの項目についてその評価を集計してある。なお、試験運行時に実施した調査と同内容なので、グラフを並列に表記して比較できるようにした。

まず、予約時間についてだが、出発時刻の30分前までの予約については、「大変良い」と「良い」を合わせると77.2%にのぼり、試験運行時から更に8.3%も増加した。これは乗車を重ねることによって、使い方や予約方法に慣れてきていることによるものと思われる。

次に運行日についてだが、「大変良い」と「良い」を合わせると43.6%しかなく、逆に「悪い」と

「大変悪い」を合わせると24.3%にのぼり、土曜、日曜の運行要望が強いことがわかる。

次に始発便の出発時刻であるが、この項目は試験運行時が8時30分発だったのに対し、実証運行では8時15分発に早めたところだが、その効果のせい「大変良い」と「良い」を合わせると68.6%と試験運行時から16.9%も増加した。このことから始発便の時刻を15分早めたことによって全体の満足度がかなり上昇したと言える。

次に最終便の出発時刻についてだが、この項目も試験運行時が14時30分発だったのに対し、実証運行では15時40分発に延長した項目である。これにより「大変良い」と「良い」を合わせると47.1%と試験運行時から25.2%も増加した。しかしながら依然として50%を切っている状況なので、引き続き改善が望まれる事項の一つである。

次に運行間隔についてだが、「大変良い」と「良い」を合わせると63.6%にのぼり、試験運行時から更に11.9%も増加した。これは乗車を重ねることにより、使い方に慣れてきていることによるものと思われる。

次に利用料金についてであるが、「大変良い」と「良い」を合わせると72.9%にのぼる。絶対的な金額自体もそうであるが、利便性が向上することによって、その対価として感じる金額も重要であると言える。

次に乗り降りのしやすさであるが、「大変良い」と「良い」を合わせると70.7%にのぼり、試験運行時より更に11%も増加している。特に車両に装備を施したわけではないので、運転手が積極的に踏み台などを使って乗降の補助をしていることが伺える。

次に乗車中の安全性だが、「大変良い」と「良い」を合わせると82.9%にのぼり、試験運行時より更に14%も増加している。このことから運転手が一層安全な運手に心掛けていることが伺える。

次に予約センターの電話対応であるが、「大変良い」と「良い」を合わせると85.7%に達しており、試験運行時よりも更に8.7%も増加している。このことから予約に対する不安やわずらわしさが、電話の対応でかなり解消できているものと思われる。

最後に運転手の対応についてであるが、「大変良い」と「良い」を合わせると83.5%と試験運行時とほぼ同様の高い満足度を得ている。このことから引き続き高レベルのサービスが提供されているものと思われる。

また、資料の8ページ以降には具体的な要望や感想を項目ごとに掲載してあるので後ほどご覧いただきたい。

以上、協議事項2について報告した。

〔議長：松澤委員長〕 事務局の説明に対して質疑・意見を求めたが特になく次に進めた。

(3) 運行計画の見直しについて

〔議長：松澤委員長〕 事務局に説明を求めた。

〔事務局：田中主査〕 資料3に基づき説明した。まず上段にはアンケート調査の結果を総括してある。

「大変良い」と「良い」を合わせて50%に満たない項目には網掛けをしてあるが、運行日と最終便の時刻の2項目である。しかしながら「大変良い」と「良い」に「普通」を加えれば、いずれも60%を超えるので、考え方によっては見直す必要性はさほどないのではないかとということも考えられる。

本日はこの2点について委員の皆様から意見を頂戴し協議いただきたいが、その前にまず基本的な例をご紹介しますコスト面からの説明をしたい。

まず運行日についてであるが、1年365日無休で運行すればそれは理想だろうが、高齢者の交通行動を考えた際、医療機関への通院が最も多いため、日曜や祝日など医療機関が休みの日は利用が減ると想定される。また、日曜や祝日は家族と同居している方は家族が送迎できる機会もあると思う。そうすると医療機関が開設している土曜日に運行するという方向性が見えてくる。アンケート調査における自由意見を見ても土曜日だけでも運行してほしいという意見が多くあった。

資料に戻り、運行コストの比較の2番に土曜日の運行を追加した場合とあるが、年間約200万円の負担増となる。ただしこの数字には運賃収入は加味していない。

次に運行時間の関係であるが、現在の最終便の出発時刻15時40分から1便追加し、更にJRの下り便の時刻を考慮すると17時発という便が考えられる。

資料に戻り、運行コストの比較の3番に最終便を17時に延長した場合とあるが、年間約170万円の負担増となる。ちなみに4番では、土曜日の運行追加と最終便の時間延長の両方を実施した場合の費用を算出してある。

続いてこの2点の見直しを実施した場合に想定される課題について若干説明する。まず土曜日の運行を追加した場合であるが、現在予約センター業務は社会福祉協議会へ委託しているが、社会福祉協議会は土曜日が休みのため、土曜日の予約業務についての調整が必要になる。次に利用者の必要性の問題である。月～金の毎日運行している中で、通院や買物にあえて土曜日にも行かなければならないのかということである。乗合タクシーの運行に自分の行動を合わせてもらうことも大事なことだと思う。最後にタクシー事業者の経営を圧迫しないかという問題である。タクシー事業者との共存を考えた場合、土日祝日にどうしても外出したい用事が生じた場合は同じ公共交通機関であるタクシーを利用させていただきたい。

次に最終便を17時に延長した場合の想定される課題であるが、まずドライバーの運転時間が長くなることから、運行管理上の調整が必要になってくる。また、始発から最終便までのそれぞれの出発時刻の調整が必要になる。

以上簡単に説明したが本日はこの2点について、それぞれの立場から忌憚のないご意見をちょうだいしたい。そしてある程度の方向性を出していただき、以降の詳細部分については運行委員会で調整して見直し案をつくり、次回の検討委員会で報告したい。

〔議長：松澤委員長〕 事務局の説明に対して質疑・意見を求めた。

〔速水委員〕 JRの時刻に配慮するなどしてダイヤを変えてみたが駅からの乗車が非常に少ない。恐らく時間を延長しても利用者は増えないと思われるので現在のままでいいのではないか。

〔宇佐美委員〕 見直しをすれば、いつからの運行になるか。

〔事務局：田中主査〕 見直し案は、新たな運行計画として来年2月に開催を予定している地域公共交通会議に諮り、そこで合意が得られたならば、事業者は4条乗合の変更申請を国に上げることになるので、早くても来年4月1日からの実施となる。

〔伊藤委員〕 このような見直しは経費の問題で決定するのか。それとも利用者が増えると想定されればよいのか。

〔事務局：田中主査〕　そもそも高齢者の外出支援ということでスタートした事業なので、必要性があれば考えていきたい。ただし、財政状況も鑑み過剰なサービスは控えたい。

〔議長：松澤委員長〕　伊藤委員のところに村民の声は入っていないか。

〔伊藤委員〕　便数を増やしてほしいという声は聞いていない。むしろ、もっと利用するように勧めている。

〔渡邊委員〕　アンケートに回答した方が140人。平日のみの運行を悪いと言っている方が34人。それを多いと捉えるか、少ないと捉えるか難しい。そのような声をもっと増えてから考えてはどうか。

〔事務局：田中主査〕　確かに難しいところである。「大変良い」と「良い」を合わせて50%に満たない項目を一応検討している。また、今回のアンケートは、ふれ愛号を利用した方を対象にしており、条件に合わなくて利用できない方の意見は入っていないという点も悩ましいところだ。

〔太谷委員〕　土曜日は病院が休みか。

〔議長：松澤委員長〕　午前中はやっている。

〔速水委員〕　住民票がない高齢者の利用希望を聞いている。運行単価を下げる方法として利用対象者の拡大は考えられないか。

〔議長：松澤委員長〕　どんな方からの声か。

〔速水委員〕　宿泊業を営んでいるが住民票が白馬村にない方である。高い固定資産税を払っているのと言っている。

〔事務局：田中主査〕　自分の所にも別荘に滞在している高齢者から問い合わせが多い。現在のところ、住民基本台帳に記載されているか、外国人登録をされている方に限らせていただいていると丁寧に説明している。しかしながら「税金を払っているのに」と言われるとつらい部分もある。公共交通とは誰もが利用できるというのが前提であるので、将来的にはその方向で進めたい。

〔事務局：田中主査〕　他の自治体への視察やホームページによって運行形態を見てみると、土日に運行しないところが多い。その理由として、厳しい財政状況の中、自治体も住民もお互いに少し我慢をして運行を存続しているという点である。利用者には交通体系に合わせた生活パターンを作ってもらおうということが大切である。また、あまり便利にしすぎてタクシー事業者の経営を圧迫しないという点に配慮している自治体も多い。

〔議長：松澤委員長〕　運行時間についての意見はないか。

〔松沢委員〕　運行管理上の問題からいうと、運転手が休む時間がなく、食事も取れないような状況にな

るのはよくない。乗合タクシーは普通のタクシー業務よりも疲労度が大きい。1便増やすならば便によって運行する地区を決めて運行時間の短縮を図るということも考えられる。

〔速水委員〕 1人の運転手が1日中運転しているのか。

〔松沢委員〕 現在はそうせざるを得ない。

〔風間委員〕 運行時間が長くなるようなら途中で運転手を交代すれば解決する。基本的には拘束10時間、実働8時間という決まりがある。それを超えれば25%、35%の割増賃金を支払うということが労使間で話し合われる。しかしながら、そんなことよりも各委員の皆さんが何を望んでいるか、どんな方向が良いのかどンドン言っただけならば、我々事業者は様々な工夫をして、それにどう対応できるか考えるだけである。

〔伊藤委員〕 運転手は決まっているのか。

〔風間委員〕 会社によって違う。名鉄タクシーさんは2人、自分のところ（白馬観光タクシー）は5人で1週間ごとに交代している。大変神経を使う仕事である。

〔上條委員〕 1便増やせば170万円の支出の増加となる。利用が増えてその分が賄えればまったく問題ないがそうはいかないと思う。我々事業者も運行経費は歩み寄って、支出が増えないような形で協力し、今後どうしてもという要望が出てきたら見直せばいいのではないかな。

〔渡邊委員〕 今の話を聞いて思ったが、便数を増やさないでお昼の時間をずらし、運行時間を調整して時間を延長すればどうか。

〔事務局：田中主査〕 私もまったく同じことを考えた。例えば11時30分の便の次を13時にして、以降14時、15時、16時とすれば、運転手がお昼を取る時間も生まれる。

〔速水委員〕 自分もその意見に賛成である。最終便が15時40分と16時ではだいぶ印象が違う。

〔議長：松澤委員長〕 これまでの意見をまとめさせてもらおうと、土日祝日の運行については時期尚早であるという結論。また、時間の延長については1便増やすということではなく、出発時刻を調整するという結論になった。なお、出発時刻については運行委員会において検討し、次回の検討委員会で協議することとする。

〔議長：松澤委員長〕 上記について各委員から異議なしの声があったため、その他の意見を求めた。

〔伊藤委員〕 アンケート結果では料金が高いと言う意見も多いが、見直すことは考えていないか。

〔太田委員〕 利用する回数によって高いと感じる人もいるのではないかな。

〔事務局：田中主査〕 アンケートの結果、300円という料金に理解を得ている状況である。また、村内の他の公共交通機関、元気号の運賃から見ても妥当な金額だと考えている。しかしながら公共交通機関では障がい者割引があるが、ふれ愛号の場合、障がい者であれば登録はできるが、料金は健常者と同様であるという点は改善の余地がある。

〔伊藤委員〕 踏み台の使用は義務付けているのか。また、顔も見ないで降りろと言われたという苦情を利用者から聞いた。

〔風間委員〕 その苦情については役場から連絡をいただき、直ちに運転手に指導した。お試しチケットはもう使えないという認識の誤りもあった。

〔伊藤委員〕 一度嫌な思いをすともう利用したくなくなる。

〔風間委員〕 踏み台は、名鉄タクシーさんも自分のところ（白馬観光タクシー）も使用している。

〔松沢委員〕 3社とも共通している。スライド式だと滑るという危険性があるため、踏み台を使用している。

〔事務局：田中主査〕 苦情については、予約センターの職員も私も精神誠意対応している。特に予約センターの職員は直接の窓口になるため、よくやってもらっている。こちらから指示したわけでもないがケアマネージャーとの連絡も密に行っている。

〔太田委員〕 ケアマネージャーを通じての予約も含め、連絡調整を行ってネットワークづくりをしている。

〔渡邊委員〕 登録者数は600人ということであるが、登録可能者数は何人になるか。

〔事務局：田中主査〕 2200人程度になるかと思う。

〔伊藤委員〕 乗合タクシーの普及で、運転免許証を返納する高齢者が増えたという記事を新聞で見た。白馬村でもそのようなことが考えられないか。

〔事務局：田中主査〕 高齢者が加害者となる交通事故は社会的な問題になっており、本村においてもその数は増加傾向にある。先日視察した会津美里町では、免許証を返納した高齢者にデマンドタクシーの乗車券を50枚贈呈しており、それによって免許証の返納者数が増加したということであった。このように公共交通へと振り替えようとすることをモビリティーマネジメントという。また、商工会とタイアップして商店で買物をすれば乗車券が割引になるなど、利用促進に向けた事業にも来年度以降取り組んでいきたい。

〔議長：松澤委員長〕 他に意見等を求めたが特になく、事務局にその他に何かあるか求めた。

〔事務局：田中主査〕 本日協議いただいた意見を基本に、運行委員会において運行計画を策定する。
そして来年1月末から2月上旬に第6回検討委員会を開催し、その案についてご協議いただきたい。
さらにその結果を2月中に開催を予定している地域公共交通会議に諮っていく。この会議で合意が
得られたなら、道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条第2項に掲げる協議がととのった
とし、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変更申請を上げていく。

5. 閉 会

〔議長：松澤委員長〕 以上をもって、第5回白馬村地域公共交通検討委員会を閉会した。

以 上