

第2回 白馬村地域公共交通会議議事録

1. 開催日 平成20年8月25日(月) 13時30分～14時22分
2. 場所 白馬村役場201会議室
3. 出席者 太田委員、三村委員(代理)、畑中委員(代理)、北野委員、小林委員、遠藤委員、鈴木委員(代理)、上條委員、松沢委員、風間委員、速水委員、渡邊委員、岡田委員(代理)、花井委員、高橋委員、太田委員、松澤委員
4. 事務局 吉田総務課企画情報係長、太田住民福祉課福祉係長、田中住民福祉課主査
5. 配布資料
資料1：白馬村地域公共交通検討委員会の開催状況について
資料2：保育園児の送迎について
資料3：グループインタビューの実施結果について
資料4：デマンド型乗合タクシー試験運行 計画(案)

(事務局)

皆さん、こんにちは。大変お待たせいたしました。定刻になりましたので、ただ今より「第2回白馬村地域公共交通会議」を開催させていただきます。

本日は、委員の、倉島(社)長野県バス協会専務理事様、アルピコ労働組合川中島支部 二本松執行委員長様、安藤長野県タクシー協会会長様は欠席、三村長野県交通政策課長様、畑中北安曇地方事務所長様、川中島バス(株)鈴木部長様、岡田北陸信越運輸局長野運輸支局長様、におかれましては、あらかじめ代理出席とご連絡いただいておりますので、本日お配りした出席者名簿の通りご報告させていただきます。

なお、4月1日以降におきまして、本会議委員の人事異動がありましたことから、3名の委員が新委員に交代しておりますので、事務局よりご紹介をさせていただきます。

最初に、名簿番号4番の北野大町建設事務所長様、次に名簿番号15番の岡田北陸信越運輸局長野運輸支局長様、本日は代理出席でございます。最後に名簿番号19番の太田総務課長様でございます。新委員の皆様の委嘱状につきましては、本日、席上配布にてお渡しさせていただきます。

1. 開会

(事務局)

それでは、開会のご挨拶を、風間副会長より申し上げます。

(副会長)

皆さま、ご苦労様です。第1回の会議以降、実務者レベルでの検討委員会を2回ほど開催させていただき、デマンドタクシーの運行計画について慎重に検討を重ねてきました。本日は、この運行計画案を議題として、皆様からご意見を伺い運行計画について決めていきたいと思っております。

では、これより第2回白馬村地域公共交通会議を開会いたします。よろしく願いいたします。

2. 会長あいさつ

(事務局)

続きまして、太田会長よりごあいさつを申し上げます。

(会長)

皆さんお疲れ様でございます。今、副会長からお話がありました様に、大変お急がしい中、また天候の悪い中、第2回目の公共交通会議にお集まりをいただきまして、ありがとうございます。3月24日に第1回目の公共交通会議を開催いたしまして、それぞれ役員の皆様に委嘱状を差し上げてご理解をいただき、白馬村における公共交通の現状、そしてデマンドタクシー等の状況のお話を申し上げご理解をいただき、今日に至るまでの間に、それぞれ今後の実務について打ち合わせをしていただき、本日を迎えたわけでありまして。本日第2回目の会議の開催をさせていただき、デマンドタクシーの試験運行計画について、そしてまた移送サービスの現状等について、それぞれ具体的にご協議をいただきたいという趣旨の会議でございます。どうか慎重な審議、またご提言をいただき有意義な公共交通会議にしていきたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。大変ご苦労様です。

3. 経過報告

(事務局)

ここで、議題に入ります前に、第1回交通会議の折に、デマンドタクシーの運行計画につきましても、「検討委員会」で検討する旨のご了承をいただき、これまで検討委員会で進めてまいりましたので、事務局 田中より経過報告を申し上げます。

(事務局)

それでは、私住民福祉課の福祉係田中よりご説明を申し上げます。経過について報告させていただきます。大変申し訳ありませんが座ったまま説明させていただきます。

3月24日に第1回公共交通会議を開催いたしました。以降の経過につきましてご報告申し上げます。

最初に資料1をご覧ください。「白馬村地域公共交通検討委員会の開催状況」でございますが、前回の会議でご説明申し上げましたように、当会議で協議する事項のうち、運行計画の策定に伴います調査、検討につきまして、この検討委員会を立ち上げてお願いしているものでございまして、この4月に設置要綱等を整備した後に人選を行い、5月末に第1回目の委員会を開催いたしました。

資料1をご覧くださいと、3に委員構成をお示ししてございますが、地域住民の代表者としまして、当交通会議に公募でご参画いただきました、速水委員と渡邊委員に加わっていただきました。また、地元交通事業者としましては、デマンドタクシーの運行計画の検討でありますことから、タクシー事業者であります上條委員、松沢委員、風間委員に加わっていただきました。その他のメンバーとしましては、民生児童委員から2名、各種団体関係者としまして、高齢者団体からは老人クラブ連合会から1名、福祉団体では社会福祉協議会、身体障害者福祉協会から各1名、商工団体では白馬商工会から1名、医療機関としましては

大北医師会から1名、行政機関では、北安曇地方事務所と白馬村から計3名をお願いいたしまして、合計15名で組織いたしました。職名、氏名につきましては名簿をご参照いただきたいと思います。

次に裏面の2ページをご覧ください。4としまして開催状況をお示ししてございます。まず第1回目の検討委員会ですが5月28日に開催いたしました。協議内容としましては、運行計画の策定におけます基本的な考え方についてご意見を伺うとともに、確認をいたしました。また、計画策定のスケジュールについて協議いたしますとともに、住民との意見交換と位置付けましたグループインタビューの実施方法について協議いたしました。

続いて第2回の検討委員会は7月29日に開催しております。内容としましては、グループインタビューの結果についてご報告申し上げたあと、試験運行におけます運行計画案について協議いたしました。なお、グループインタビューの結果につきましては、この後すぐにご報告を申し上げます。

最後に5といたしまして、今後の検討委員会の開催予定をお示ししてありますが、次回第3回の委員会は、本来8月に開催するところでしたけれども、試験運行に伴う運行計画案の策定が第2回目の委員会で終了しましたことから、開催時期を若干ずらさせていただきまして、9月下旬から10月上旬頃、試験運行に向けた準備状況を確認していただくことを目的に開催することといたしました。第4回目につきましては当初予定どおりでございます。

検討委員会の開催状況につきましてはのご報告は以上でございます。

続きまして、「保育園児の送迎について」ご報告申し上げますので、資料2をご覧ください。

保育園児の送迎につきましては、この4月から乗合タクシーの試験運行の一環といたしまして、村から運送依頼を受けた白馬観光タクシー株式会社さんが、道路運送法第21条の許可を受けて運行しているところでございます。

資料中の1では利用状況をお示ししてございますが、送迎を希望している園児は、朝・夕それぞれ8名ずついるところですが、朝につきましては平均で6.8名が、夕方につきましては4.8名が、現在利用している状況でございます。

次に2といたしまして、保護者との意見交換の結果をお示ししてございます。これは乗合タクシーによる送迎にあたりまして、試験運行期間中ということもございまして、送迎車を利用している園児の保護者の皆さんから利用状況についてご意見を伺って、今後の運行に生かしていくために開催しているものでございます。出されました意見としましては資料のとおりでございますけれども、そのうち、「回数券、もしくは、1回単位での利用ができないか」という意見につきましては、資料中の3にお示ししてありますとおり改善をしているところでございます。これは運賃について、当初1ヶ月単位の設定しか設けていなかったものを、1回乗車するごとに100円という運賃を新たに設定したものでございます。これによりまして、朝の送迎だけ申し込んであります園児が、緊急的に夕方の送迎も利用したい場合、あるいは、夕方の送迎を申し込んであります園児が、朝の送迎を利用したい場合にも対応できるようになりました。

以上のように園児の送迎につきましては、現在のところ順調に稼働していることをご報告申し上げまして説明を終わりにさせていただきます。

続きまして資料3をご覧ください。「グループインタビューの実施結果について」ご報告申し上げます。

まず1ページですが、「1.目的」としまして、白馬村が実施する住民輸送サービスの運行計画策定に際して、より住民の意向を反映させるために実施するものとさせていただきます。その下に米印でインタビュー調査について若干記載させていただいておりますけれども、「何パーセントの人がどう思っているか」という量的な情報を調査するのがアンケート調査といたしますと、「何故そう思うか」といった質的な情報を調査するのが、このインタビュー調査でありまして、これらを併用することによって、より詳細な住民意識、あるいは意向を把握しようと実施したものでございます。また、このグループインタビューの特徴としましては、数人を一度にインタビューできて、一回に多くのデータを集めることができるため非常に効率的であるとともに、話し合いを持つことによって、単純な勘違いや極端な見方を抑えることができ、ある程度代表的で共通性のある意見が得られるという良さがあると言われています。

次に、資料中の2では、実施概要を一覧にまとめさせていただきました。

まず日程ですけれども、7月8日から7月14日の間に実施しております。開催いたしました地区は村内8地区でございます。地区の選定にあたりましては、村内の位置的なバランスを考慮いたしまして、神城地区が3箇所、北城地区が5箇所とさせていただきます。インタビューをお願いしました各地区の皆さんですけれども、今後デマンドタクシーの利用の中心になると想定されます高齢の女性の方に集まっていたことから、各地区で健茶会ですとか健康教室の活動をしているグループの代表者の方にアプローチをさせていただきます。それらの活動の終了後に実施させていただきました。参加人数につきましても飯森地区では、若干多かったように思いますが、その他の地区では、進行するにあたってちょうどよい人数となりました。村内8地区で合計79人の方にご参加いただきました。また、会の進行につきましましては、私と係長の太田が務めております。

次に資料の2ページ以降には、3としまして意見の内容とその総括を項目ごとにまとめてございます。

まず、「(1)運行方式」のうち、「乗合タクシーについて」でございますが、大多数の方はタクシーによる乗合運行であっても、そのようなサービスが誕生すること自体が大歓迎であるということでした。しかしながら、やはり、通常のタクシーのようにご自分でタクシーを貸し切ることができれば、プライバシーの問題や1回の外出で複数の目的地で用を足すといった利用の仕方ができるといったメリットもありますことから、従来の福祉タクシー券の方が都合がよいという意見もございました。インタビュー結果から分析されます総合的な住民ニーズとしましては、「タクシー車両による乗合方式でも十分満足が得られる」というふうに総括させていただきました。

次に「デマンド型運行について」ですが、ドア to ドアの運行スタイルになることについて、ほとんどの方が魅力を感じていました。しかし、それに伴って、時間が明確でなくなることや予約が難しそうだという不安を訴える意見も若干ございました。総括といたしましては、「戸口から戸口まで運行するという大きなメリットが生まれることから、デマンド型に伴

う予約のわずらわしさも解消される。」というのが印象でした。

次に3ページの「(2) サービスレベル」ですけれども、「利用対象者」は、高齢者が中心のサービスでよいというのが主な意見でしたけれども、中には体が不自由な方や付き添いの人も乗せるべきだという意見がございました。また、将来的には誰もが乗車できるサービスにしてほしいといった意見もございました。従いまして総括といたしましては、「対象者は65歳以上の高齢者を基本としますが、障害者や付添人の乗車についても検討していく」とこといたしました。

次に「予約方法」では、予約の期限についての意見が集中いたしまして、前日の予約でも構わないという意見がある一方、実際に利用する場合を想定しますと、やはり当日の予約、もっと言いますと30分前の予約を求める声が多く出てまいりました。全体的な総括としましては、「予約は電話によるものとし、予約の締め切り時間は、通院している方の帰りの便の予約を考慮いたしますと出発の30分前が理想である。」とさせていただきます。

次に4ページの「運行日」ですけれども、土曜、日曜の利用希望は少なく、平日だけでよいので、その代わり毎日運行してほしいといった要望が多く出されております。

また「便数」では、村の財政を考慮してくださる意見もございましたが、実際に利用するとすると、1時間に1本程度ないと使いにくいといった意見が大多数でした。

次に「運行時間」ですが、高齢者は早朝く夕方遅くに外出することは少ないといった意見が多く、時間的には午前8時30分から午後4時程度の運行を希望する意見が多く出されました。総括につきましては、それぞれご覧のとおりでございます。

続いて5ページの「(3) 運賃」でございますけれども、「普通運賃」では、各地の自治体が運行しているデマンドタクシーの運賃相場であります300円～500円程度でよいという意見が多く出されましたので、300円から500円程度が妥当な金額であると総括をさせていただきます。しかしながら、運行エリア、距離によって運賃に、もし差をつけた場合、役場庁舎ですとか、あるいは大型店舗・スーパーがない神城地区への配慮をしてほしいといった意見も出されております。

「割引制度」ですが、回数券による割引制度を求める意見がございました。

以上がグループインタビューの結果でございますけれども、このたびこのグループインタビューを実施してみての率直な感想は、現在白馬村の高齢者の皆さんは、今回の事業に大変期待しているということでございます。また、私たちが会議などで各地区へ伺っても、男性の出席者の割合が多いわけですが、今回は女性が中心だったことから、我々役場の職員と直接ひざを交えて話し合いができたことに、とても感謝していただきましたし、また大変有意義な話し合いを持つことができました。

出されました意見とその総括につきましては、只今ご説明申し上げたとおりでございますけれども、昨年実施しましたアンケート調査において、定量的に把握しております住民ニーズを、より詳細な村民意識・意向として把握できたものと実感しております。

この後、協議事項の方でご説明申し上げますけれども、この運行計画案では、このグループインタビューの結果を十分に踏まえたうえ、検討委員会で協議いたしました検討結果をご提示させていただきますので、後ほどご協議をお願いしたいと存じます。以上です。

4．協議事項

(事務局)

それでは、次第の協議事項に移りますので、これからの進行につきましては、本会議設置要綱第5条の規定に基づきまして、太田会長よりお願いいたします。

(会長)

それでは、次第に基づき議事を進めさせていただきます。

(1)「試験運行計画案について」事務局より説明を求めます。

(事務局)

引き続き、私の方から説明させていただきます。資料4をご覧ください。

この「デマンド型乗合タクシー試験運行計画案」は、前回の会議でご説明申し上げました「乗合タクシーによる地域交通サービス(案)」の内容に、「日常の外出活動と移動に関する調査」や、只今ご説明いたしました「グループインタビュー」の結果から読み取った住民ニーズに沿って肉付けをいたしまして、検討委員会での検討結果として作成したものでございます。

まず資料の表現方法ですが、2重枠で囲ってあります部分が運行計画の本文で、その下に大カッコで記載してありますが、その根拠となりました住民意向調査や、あるいは検討委員会での検討結果でございます。

まず「1.運行目的」ですけれども、「主に高齢者や自動車運転免許を持たない移動制約者の買い物、通院などの交通確保と社会参加を図る」ことを目的といたしました。これは、なるべく多くの方に利用していただくためには、ある程度ターゲットを絞った方がよいということが経験的に言われておりまして、カッコ内にも記載してありますとおり、「高齢者の日常の外出活動と移動に関する調査」では、高齢者や自動車運転免許を持たない方が、買い物ですとか通院の足に利用したいというニーズが最も大きいということから、このように設定したものでございます。

また検討委員会の協議の中では、「高齢者に限らず自分で自動車の運転ができない方も含めるべき」という結論になりましたので、その点も加えさせていただきました。

次に「2.運行期間」ですけれども、試験運行の期間は当初の予定どおり11月から3月末までといたします。なお、11月の具体的なスタートの日ですけれども、今後関係機関と調整し、決定して参りたいと考えています。

次に「3.運行方式」ですけれども、「事業主体」は白馬村といたします。

「運行主体」ですが、一般乗用旅客自動車運送事業者が、道路運送法第21条に基づく許可を取得し運行するものといたします。具体的に申し上げますと、一般乗用旅客自動車運送事業者のうち、白馬村内に本店・支店、あるいは営業所を持つ事業者は、アルプス第一交通株式会社、信州名鉄交通株式会社、白馬観光タクシー株式会社の3社でございます。この内、事業主体であります白馬村が、どの会社に委託するかにつきましては、その方法も含めまして、今後詰めていきたいと考えています。

次に「運行方法」ですが、戸口から戸口を基本としたデマンド型運行を実施いたします。これは、高齢者の方が買い物などの重い荷物を持ってバス停まで歩くということがとてもつらいということから、乗合タクシーのメリットを最大限いかしまして、ドア to ドアの実施に踏み切るものでございます。資料の2ページには、その根拠となります「日常の外出活動と移動に関する調査」とグループインタビューの結果をお示ししてございますけれども、ドア to ドアのサービスに魅力を感じている方が大変多いというのが印象でございます。

次に「4. サービスレベル」ですけれども、まず「利用対象者」としまして、大前提として村内に住民票を有しております、自分で、あるいは付添人の力を借りて車両への乗降ができる方で事前に登録をされた方といたしました。具体的な対象者の様態ですけれども、運行目的でご説明申し上げましたが、「主に高齢者や自動車運転免許を持たない移動制約者の交通支援を図る」という観点から、・65歳以上の方 ・妊娠中の方 ・母子及び寡婦福祉法の規定に基づく母子世帯 ・生活保護法に基づく被保護世帯 ・身体障害者手帳及び療育手帳を所持する方 ・介護保険被保険者証を所持する方 ・これらの方に付き添う方 といたしました。この付添人につきましては、カッコ内に記載してありますとおり、同乗させるべきというご意見や検討委員会の協議結果から、利用者が介助を必要とする旨を事前に届けていただいたうえで同乗できるものとしまして、付添人自体の事前登録は不要とする予定でございます。

次に「運行日」ですが、土曜・日曜、祝日、年末年始を除く日といたします。これを年間の日数にいたしますと約240日の運行になります。

次に資料3ページに入りまして、「運行便数」ですけれども、朝夕の保育園児の送迎を行う時間を考慮して、その間の時間帯に運行することといたします。そうしますと午前8時30分から午後3時30分頃までということになります。この間に、グループインタビューの結果にもありますとおり1時間間隔で1本運行いたしますと、各方面7便ずつ、合計14便となります。

次に「5. 運行時刻」ですが、運行便数のところでご説明しましたとおり、朝の保育園児の送迎が終了してからとしますと、午前8時30分発が始発便となります。そこから1時間ごとに設定して、午後2時30分発を最終便といたしました。最終便の時刻が若干早いような気もいたしますけれども、最後の利用者を降車させて、車が車庫へ戻る時刻を午後3時30分と想定しているものでございます。

次に「6. 予約」ですけれども、「予約方法」は、予約センターへ電話によるものといたします。また、聴覚に障害をお持ちの方に限りまして、ファクシミリでの予約を受け付けることといたします。

「予約センター」ですけれども、予約業務を白馬村社会福祉協議会に委託することから、予約センターは、白馬村社会福祉協議会の事務局内に置きまして、開設時間は、平日の午前8時30分から午後5時までといたします。

「予約時間」ですが、当初、乗車する日の前日までに予約をしていただこうと考えてい

た訳ですけれども、グループインタビューの結果、村民の皆様からの強い要望がありましたことから、乗車する日の2日前から予約を受け付けして、当日、発車時刻の30分前に締め切ることといたしました。インターネット等で他のところの状況を調べてみますと、デマンド運行を実施している地域の約80%以上が30分以内の予約締め切りとしております。利用者の利便性を考慮いたしますと、この30分前というのがデマンド型運行の常識となりつつあるようです。

次に、「7. 運賃の設定」ですが、「普通運賃」は、利用者の利便性を考慮いたしまして、村内一律料金として1乗車300円といたします。村内を複数のエリアに分けて、運賃に差をつける方法もあったわけですけれども、村民の皆様から色々なご意見を伺うなかで、何を以て平等かということにもなりますが、スーパーですとか大型店舗やあるいは役場が北城地区に集中していることから、結果的には神城地区への方々への配慮ということにもつながりますが、300円から500円という運賃の幅を一律に安い金額にいたしまして、村内すべて300円とさせていただきます。なお、3歳児未満は無料とさせていただきます。また、付添人につきましては、同様に1乗車300円をお支払いいただくことといたしました。

次に、「割引制度」ですが、回数券購入者に対する割引を実施したいと考えています。当初想定しておりました障害者に対する割引でございますけれども、このサービス自体が交通弱者をターゲットとしたサービスでありますことから、運賃を安く設定させていただきましたので、対象者の状況により割引制度は設けないことといたしました。なお、商店などとタイアップしたセット割引などにつきましては、今後、本格運行に向けて関係者ととも検討してまいりたいと考えております。

最後に、「8. 車両・設備」についてですが、「車両数」は2台を基本といたしまして、予約状況に応じて予備車両を運行することといたします。また、「車両の仕様」は、特定大型車 通称：ジャンボタクシーを使用いたしますが、予備車両につきましては普通車両も使用いたします。

続きまして資料の5ページには「運行のイメージ」を掲載いたしました。本村は南北に16.8kmと、比較的南北に長い形状をしておりますことから、当初、運行エリアを北と南に2エリア設定することも検討しておりましたが、乗り継ぎ等が生じないように白馬村全域を1つのエリアとして試験的に運行してみて、その結果を検証して本格運行につなげていきたいと考えています。また運行の形態は、通称セミダイナミック方式といたしまして、出発地と目的地が固定されていて、その間を自由に選択できる半固定経路とすることといたしました。

具体的に申し上げますと、資料のように、1号車は北から南へ向かう利用者の希望に答えながら北から南へ運行しまして、2号車は北へ向かう利用者の希望に答えながら南から北へ運行するといった形になります。これを1時間に1本、北方向、南方向それぞれ7便ずつ、合計14便の運行を計画しているものです。

以上が、デマンドタクシーの試験運行におけます運行計画案でございます。この試験運行につきましては、ご説明申し上げますとおり、道路運送法第21条の許可を取得して

実施いたしますことから、本来であれば地域公共交通会議の合意は必要ないわけですが、来年度スタートいたします本格運行では、この試験運行の計画案がベースになりますことから、本日ご協議いただきますようにご提案申し上げます。

なお、本日、この試験運行の計画案が了承、または一部修正してご承諾されましたならば、村ではタクシー事業者に対しまして、この運行計画案を添えて、運送の依頼を行うこととなります。また、それを受けたタクシー事業者は、地方運輸局長に対して、道路運送法第21条による乗合旅客運送の許可申請等を行うこととなります。

また、今後はこの運行計画案に沿って、それぞれの業務を具体的に進めて参りますとともに、いかに効率よく事業を推進していくかにつきまして、運行主体でありますタクシー事業者を始め、関係機関と綿密な打ち合わせを重ねていくこととなります。この点につきましては、諸業務の進捗状況の確認と、あるいは準備不足や業務上の漏れについてチェックしていただくために、検討委員会を9月下旬から10月上旬に開催する予定でございます。

試験運行計画案についての説明は以上です。

(会長)

協議事項の1番目でありまして、試験運行計画案についての説明が終わりました。ただいまの説明につきまして、なにかご質問があったらお出しをいただきたいと思っております。

(北野委員)

2回目からの参加なものですから、基本的なことを教えていただきのですが、1周何時間を考えているか。

(事務局)

1時間間隔で設定させていただいておりますので、8時30分が始発となりまして、そのタクシーが次に9時30分に出発することになり、1時間サイクルとなっております。

(会長)

今の説明でよろしいですか。

(北野委員)

その中には、当然、戸口-戸口という形なものですから、どの程度のロス分・幅を考えていらっしゃるのか、その辺を聞きたかったのですが。

(事務局)

概ねの目安としましては、1時間ということですから30分の間で迎えに行き30分の間で送っていくということになりますが、当然乗せて降ろす、乗せて降ろすということを繰り返しますものですから、机上でのプランよりも試験運行の中でデータを積み重ねていくことが現実的かと考えているところです。

(会長)

1時間の目的地をどうするのか。

(事務局)

車自体は9人乗れるのですが、9人全部載せていると、仮に目的地がいろいろな所へいきながらとなると、恐らく間に合わないこととなるので、4人しか乗せないで予備車両をだす

ということもあろうかと思えます。

(北野委員)

もちろん、その辺は試験運行中なので、その辺はこれからの事だと思うのですが。

(岡田委員(代理))

関連のお話なのですが、起点と終点だけをお決めになるというルート設定なんですけど、今言われたように時間があるものですから、利用される方がどういう順番で運ばれるのか、例えば9人全員乗った場合に私が1番最初に降ろして欲しい、私も1番先に降ろして欲しいと競合する、お客さん同士が競合する場合がありますので、ある程度ルート設定がどうしても必要なという気がするんです。

それと次年度から本格運行に入るという話なのですが、確かに区域運行というような方法は道路運送法にある話ですので、それはそれでよろしいのですが、その際にも、基軸となる路線、輻輳した場合にどういった順番で運んでいくんだ、ということになるものですから、大雑把に主たる経過地を決めておいていただかないと時間的な読みも出来ないと思いますし、逆にドライバーの方も迷ってしまうのかなと、その辺は実施段階でどのような運送順番で行くんですよとお決めになるかと思いますが、最終的に予約が30分前に入ってくるものですから、その時になってどういう順番で回るのか、やはりドライバーの方もどういう順番にするのか、迷ってしまいますので、ある程度ざっくりと主たる経過地として3~4箇所位お決めになったほうがよろしいのかなと思うのですが。

(事務局)

ありがとうございます。一応機軸の路線といたしましては、白馬村を南北に走る国道148号あるいはオリンピック道路、この2路線のどちらかを機軸の路線と考えているところです。

フルデマンドの区域運行という考えの中で、機軸の路線の中間となる役場周辺で、どこか1ヶ所、神城地区の代表的なところで1ヶ所が目安になるのかなという気がしています。

(岡田委員(代理))

わかりました。

(会長)

では、他に無いようですので、この試験運行計画案について、決を取りたいと思います。この計画案にご賛成の方の挙手をお願いします。

ありがとうございます。全員の皆様の挙手をいただきました。この試験運行計画案は承認されました。この試験運行計画案は、あくまでも中間的なものでありますので、次回の交通会議では、今日のご質問を踏まえ、また試験運行の結果も踏まえたうえでの運行計画案をご協議いただくこととなりますのでよろしくお願いいたします。

では、続きまして、

(2)「移送サービスの検討状況について」を議題といたします。事務局より説明を求めます。

(事務局)

事務局の太田です。移送サービスの検討状況についてということで説明させていただきます。資料はございませんので口頭で説明させていただきます。それでは座ったまま説明させていただきます。

移送サービスにつきましては、第1回の会議において、乗合型デマンドタクシーと移送サービスのすみ分けの必要性について、ご意見を頂戴しておりますので、来年度以降の移送サービスについて、考え方をお示ししたいと思います。資料は特にご用意していませんが、前回1回目の資料の「福祉交通施策の現状」の第1章の2「白馬村の福祉交通施策」中の(2)移送サービス事業と第2章の「移送サービスの利用状況」に、事業導入の経過や事業の内容、平成18年度における利用状況、課題について報告しておりますので、ご一読いただければと思いますが、抜粋で少々説明させていただきます。

移送サービス事業の経過につきましては、介護保険事業がスタートしました平成12年4月、歩行困難な高齢者や障害者に対して交通手段を確保し、生活圏の拡大と社会参加を支援することを目的としまして、白馬村社会福祉協議会で移送サービス車を利用した移送サービス事業を展開しました。

白馬村では、平成13年4月に「高齢者生活支援事業」を創設いたしまして、その中の事業の一つとして、「概ね65歳以上の高齢者で、一般公共交通機関を利用することが困難な者」に対して、居宅と福祉施設、医療機関との移送を行う移送サービス事業を設け、白馬村社会福祉協議会に業務委託をし、現在に至っております。

移送サービスをするにあたりましては、無償でサービスを提供していたことから、タクシー事業社からの要望もありまして、内規を制定し、「要介護度3以上。要介護度3未満の者のうち、日常的に車椅子を必要とする者及び、日常的に見守り又は介助が必要な者については、移送サービス審査委員会において必要と認められた者」として、要介護度3未満の者の利用者の利用許可を、より厳格なものとしたしました。

一方、国では、介護保険法の施行に伴い、介護保険の観点から「介護予防・生活支援事業」を創設されまして、これは、介護保険の対象とならないサービスや介護保険の対象外となった者に対しまして、総合的なサービスが実施できるよう支援していくもので、メニューの中から地域の実情に応じて事業を選択実施できることになっており、移送サービスにつきましても外出支援として含まれていました。本村の移送サービス事業もこの制度を活用いたしまして、補助金を受けておりましたが、国の三位一体改革による影響から平成16年度をもって補助金がうち切れ、以降、一般財源のみで実施している状況であります。

現在の移送サービスの内容につきましては、先程も説明しましたが対象者は、「概ね65歳以上の高齢者で、一般公共交通機関を利用することが困難な者」とし、「要介護度3以上の者。要介護度3未満の者のうち、日常的に車椅子を必要とする者及び、日常的に見守り又は介助が必要な者について、移送サービス審査委員会において必要と認められた者」としております。車両は、リフト付車両1台と回転シート車1台の計2台で行っております。

サービスの範囲としては、村内を発着地といたしまして、村内と大町市、池田町に所在する福祉施設及び医療機関で行っております。

サービス提供時間は、月曜日から金曜日の午前9時から午後5時で、利用料は無料となっております。

予約につきましては、申請書をケアマネージャーを通じ村長に提出し、要介護度3以上であれば、直ちに。要介護度3未満であれば、審査委員会での審査した後にサービス開始の通

知がなされ、利用が承認された場合、利用者は原則 1 週間前までに社会福祉協議会に申し込むこととしております。

運転者は、社会福祉協議会職員又は、ヘルパーが実施しております。

今後の移送サービスの取り組みであります。現在、移送サービスは、村が事業主体となり白馬村社会福祉協議会に委託して無償によりサービスを提供しております。来年度以降もこの形態を変更することなく、無償による移送サービスを提供していきたいと考えております。

無償による移送サービスの場合は、福祉有償運送運営協議会または、地域公共交通会議での協議は不要とされておりますので、移送サービスに関する協議につきましては、地域公共交通会議での議題に上がりませんが、前回の会議の折りに乗合型のタクシーと移送サービスのすみ分けの必要性について、ご意見を頂戴しておりますので、利用する対象者につきましては、明確にすることといたします。基本的な考えといたしましては、乗合タクシーの利用があり、次に移送サービスと考えております。

無償で行う場合、「自動車の実際の運行に要するガソリン代をサービス利用者が支払う場合は、社会通念上、有償運送の登録等は要しない。」と解されておりますので、昨今のガソリンの値上がりから、ガソリンの実費分の負担などは検討して参りたいと思っております。

いずれにいたしましても、移送サービスにあたりましては安全を図ることは当然でありますので、安全には充分注意して、実施していきたいと考えております。以上です。

(会長)

事務局より今説明申し上げましたとおり、第 1 回公共交通会議で、委員の皆様方からご意見がありました「移送サービスの検討状況」等について、ご提言がありましたことを受けまして、再度実施に至った経過、そして従来の移送サービスは継続していく訳でありますけれども、更に、このデマンドタクシーの導入にあたっては、きちんとしたすみ分けの必要があるということを前提に今後に向けて担当課において検討を進め、次回この会議の席において報告する旨の説明がありましたけれども、今の説明にあたり、委員の皆様からご意見・ご質問があればお出しいただきたいと思いますが、如何でしょうか。

移送サービスにつきましては、特段ご質問が無いようですので、今申し上げましたように、このデマンドタクシーとの利用者のすみ分けについては、明確にしていく必要があると考えますので、慎重に検討し、次回において報告をさせていただき、理解をいただきたいと思っております。

それでは続きまして、

(3)「その他」について事務局より何かありますか。

(事務局)

事務局の総務課吉田です。この協議事項にはあたりませんが、本交通会議で諮られております、デマンドタクシー事業の関係につきましては、本年度におきまして、長野県が実施しています「地域発 元気づくり支援金」の対象事業として選定されまして、予約配車シ

システムの導入にかかる経費の一部が支援金として交付されることになりました。

また、国の地域活性化統合本部において了承されました、「地方再生戦略」に基づいて、今年度内閣府に創設されました「地方の元気再生事業」に、このデマンドタクシーの試験運行に伴う事業を含みます3つの取り組みを1セットにして内閣府に提案いたしましたところ、国の委託調査として採択されましたことをご報告申し上げます。

これにつきましては、全国1186件の提案に対し、選定基準に照らして予算規模に対応した120件の内の1件として採択されたものでございます。この地方の元気再生事業につきましては、今年度、平成20年度から3ヵ年が予定されており、本村のような採択事業につきましても、その評価により最大2年間の継続実施も可能となっていることから、デマンドタクシー事業を含めて継続評価をいただきたく平成21年度に向けて内容について更に精度をあげるとともに、利用しやすい制度を目指したいと考えておりますので、ご意見等をあげていただければと思います。以上です。

(会長)

今、事務局から事業導入にあたって、国の方でも採択をいただいた旨のご報告がありました。これについて皆さんから何かございますでしょうか。これについては報告とさせていただきます。

委員の皆さんから何か、その他でありますでしょうか。

それでは、本日の議事協議事項は全て終了となります。長時間ありがとうございました。以後の進行を事務局の方へ戻します。ご協力ありがとうございます。

5. その他

(事務局)

その他ということで、次回の会議につきましては、当初予定どおり来年1月を予定しております。通知等につきましては、改めて通知させていただきますので、よろしく願いいたします。

6. 閉会

(事務局)

閉会を、風間副会長より申し上げます。

(副会長)

長時間に渡りましてありがとうございました。今、事務局から次回は来年の1月ということになりますと、試験運行が11月から始まりますので、始まってからということになりますので、その時になればどんな形かが見えてくると思います。

本格運行は、いずれにしても来年4月ということですので、この試験の間に色々な悪いところをしっかりと出していい形で、デマンドというものができればいいなと考えておりますので、本当に慎重なるご審議をいただきましてありがとうございました。

それではこれで、第2回白馬村地域公共交通会議を終了とさせていただきます。どうもありがとうございました。