

第3回 白馬村地域公共交通会議議事録

1. 開催日 平成21年1月23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)、北野委員、遠藤委員、青柳委員(代理)、上條委員、松沢委員、風間委員、倉島委員(代理)、安藤委員(代理)、速水委員、渡邊委員、岡田委員(代理)、花井委員、二本松委員、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会議委員名簿(修正版)
資料2：乗合型デマンドタクシーの状況について
資料3：運行計画(案)について
資料4：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ていることの証明書(案)

(事務局)

ご苦勞様です。大変お待たせいたしました。ただ今より「第3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、委員の畑中北安曇地方事務所長様、小林大町警察署白馬村交番所長様は欠席、三村長野県交通政策課長様、青柳川中島バス(株)代表取締役様、倉島(社)長野県バス協会専務理事様、安藤長野県タクシー協会会長様、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、本日お配りしました出席者名簿の通りご報告させていただきます。

なお、第2回会議以降におきまして、本会議委員異動の申し出がありまして、1名の委員が新委員に交代しております。事務局よりご紹介をさせていただきます。

予めお配りしました資料1をご覧ください。名簿番号7番の青柳川中島バス(株)代表取締役様でございます。本日は、小林様の代理出席をいただいておりますが、新委員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)

どうも皆さん明けましておめでとうございます。平成20年度の白馬村地域公共交通会議の最終ということで、開会いたしますのでよろしくお願い申し上げます。

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)

どうも皆さんこんにちは。白馬村の地域公共交通会議第3回目にご出席をいただきまして大変ありがとうございます。新しく年が変わりまして、月の経つのが早いもので、既に1月終わりを迎えており、今年度も是非よろしく願いを申し上げます。

さて、皆様方ご承知のとおりであります。アメリカ発の金融破たんにより単に百年に一度といわれる世界経済恐慌もその影響は、間違いなくわが国に影響を及ぼしているわけであり、政治の世界においても、政権与党・野党の対立に加えて、与党内からも意見の違いが出るなど、国民から見れば不透明な状況下でございます。わが村にもその影響は及ぼされており、とりわけ観光で生きているわが村にとっては、大変大きなものがあると認識をしているところであります。それに加えて高齢化社会が進展する中で始めました、このデマンドタクシーの導入につきましても、生活弱者が安全・安心して過ごせるために導入した制度でございますが、ようやく試験運行が始まって以来3ヶ月が経過しておりますが、それなりに利用者から評価をいただいていることは大変ありがたいことであり、皆さまからそれぞれ慎重に検討して結果を出していただいたと思っておりますが、さらに本格運行の4月1日に向けて、利用者から皆さまから喜ばれるような制度にしたいという気持ちで取組を進めるつもりでございます。今日は、そんな経過もお知らせしながら皆様方からご意見をお聞きする中で会議を進めさせていただきます。限られた時間の中であり、ご苦労様ですがよろしくお願いいたします。

3. 経過報告

ここで、議題に入ります前に、第2回交通会議以降において、「公共交通検討委員会」の開催状況及び「白馬村乗合タクシー」の試験運行結果について、事務局の田中より経過報告を申し上げます。

(事務局)

それでは、8月25日に開催しました第2回会議以降の経過につきましてご報告申し上げます。

まず第2回の会議でご承認いただきましたデマンド型乗合タクシーの試験運行計画に沿って、村は9月4日付けで、村内タクシー事業者3社に対しまして、運送依頼を行いました。タクシー事業者はこれを受けまして、道路運送法第21条による許可を得まして、11月11日から試験運行を開始し、現在に至っているものでございます。

それでは、資料の説明に入らせていただきます。最初に資料2-1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。第3回目の検討委員会を9月25日に開催いたしました。協議内容としましては、運行概要についてご報告申し上げますとともに、細部についてご意見を伺って協議を行いました。また、運行開始に向けまして、利用登録の方法、登録証のデザイン、予約方法と予約システムの内容、回数券のデザイン、お試し利用券の発行、車両のラッピング、周知・PRの方法などについて、それぞれの準備状況についてご報告申し上げご意見を頂戴いたしました。

次に第4回目の検討委員会は、この1月13日に開催しておりまして、試験運行の状況とアンケート調査の結果についてご報告申し上げ、これを踏まえまして、4月以降の運行計画について

協議いたしました。なお、この件につきましては、このあと、ご報告またはご協議をお願いするものでございます。

続きまして、資料2 - 2「白馬村乗合タクシー試験運行結果報告書」の説明に入らせていただきます。

この報告書は、11月、12月の運行状況と試験運行におけますアンケート調査の結果から作成してあります。また、併せまして、保育園児の送迎につきましても、その結果をまとめさせていただきました。なお、詳細につきましては、資料2 - 2の付属資料としてあります、「白馬村乗合タクシー試験運行報告書」の11月分と12月分、「デマンド型乗合タクシー試験運行におけるアンケート調査報告書」に掲載してありますので、後ほどご覧いただきたいと存じます。

それでは、資料に沿ってご説明させていただきます。1ページをご覧下さい。まず、1としまして試験運行の概要を掲載いたしました。こちらは第2回の会議でご協議いただきましたとおりでございます。現在、これに基づいて試験運行を実施しているところでございますので、ご説明は省略させていただきます。

続きまして3ページをご覧下さい。

2.利用登録者の状況でございます。10月1日から受付を開始いたしまして、10月末には373人、11月末には480人、そして12月末には510人に達しておりまして、今日現在では、536人でございます。男女の内訳は、男性150人に対しまして、女性はその2.4倍にあたります360人でございます。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ます。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ありますので、後ほどご覧いただきたいと存じます。

続いて4ページからは、運行状況をまとめてございます。(1)対象期間ですが、11月11日の運行開始から、12月31日までの2ヶ月間、運行日数は32日でございます。(2)運行事業者ですが、この間は信州名鉄交通株式会社さんと白馬観光タクシー株式会社さんの2社が担当しております。(3)乗客数ですが、延べ539人に達しておりまして、1日当たりの最多乗客数は37人でありまして、逆に最少乗客数はわずか6人でした。これを1日平均にいたしますと16.8人でありまして、11月中は14.6人でしたが、12月に入りまして18.4人に増加しております。ちなみに1月に入りますと、昨日時点では1日平均20.5人になっています。(4)現金・回数券の内訳ですが、現金乗車が205人、回数券での乗車が334人でした。また、回数券乗車のうち、お試し利用券での乗車数は239人でした。(5)走行距離ですが、2台の常備車両の総走行距離は5530kmに達しておりまして、日最多走行距離は227kmであります。これを、1日平均にしますと、172.8kmであります。11月は178.8kmであったのに対し、12月には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ります。

次に(6)予備車両運行便数ですが、この2ヶ月間で2便の運行実績がありました。1回につきましては、予約人数が8人になりまして、時間的な判断から稼動したのですが、もう1回は、予約の取り違いにより、乗降箇所を逆に配車したため、緊急的に予備車両で対応したものでございます。

次に(7)からは利用集計の結果をまとめてございます。まず、曜日別 - 便別乗車人数ですが、火曜日の乗車が比較的少ないことがわかります。また、便別に見ますと、午前9時30分と、

10時30分の利用が多いことがわかります。同じ午前中ではありますが、午前8時30分の便の乗車が少ないのは、始発便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ございません。次に5ページには、目的地別 - 便別乗車人数を集計してあります。目的地別に見ますと、病院等への利用が圧倒的に多く、150人に達しています。また、病院等への利用は午前中が多くなっていますが、現状では午後を受診した場合に、帰りに乗合タクシーを利用することができないダイヤ編成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人と多いわけですが、やはり、午前中の利用が多くなっています。次に運動施設への利用が26人となっていますが、すべてが屋内ゲートボール場までの利用でございます。以降、銀行や農協などの金融機関が23人、白嶺やしろうまメディアなどの福祉施設が15人と続いております。また、表の一番下に記載してあります、自宅までという方は220人おりますが、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、また利用者も分散されることが考えられます。

次に6ページには、として、自宅以外の乗車地で3人以上が乗車している箇所を記載してございます。最も多いのはAコープ白馬店で45人でした。商業施設が1位、4位、6位となっていますが、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おります。これは、高齢者の利用目的は医療機関が最も多く、病院で受診した後に、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考えられています。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となっています。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ございます。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ます。

なお、ただ今ご説明いたしました運行状況の集計は、付属資料に月次報告といたしまして、更に詳しく記載してありますので、後ほどご覧いただきたいと存じます。

次に7ページには、運行経費を記載してあります。

まず(1)初期経費ですが、このたびデマンド運行を実施するに当たりまして、予約配車システムを導入したわけですが、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円でした。それと白馬村の電話帳データソフトを加えまして、350万2800円でございます。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みます通信設備といたしまして、14万9100円、車両に施しましたマグネットシートの製作費といたしまして5万8800円、合計371万700円でございます。

次に(2)運行経費でございますが、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ございます。なお、契約単価は1日1万4700円税別でありまして、燃料費はこの中に含まれていません。また、乗車運賃につきましては、タクシー事業者の収入になりますことから、この金額からは控除してあります。燃料費につきましては、月の走行距離をリッター5kmで換算しまして使用燃料量を算出して、月頭の燃料単価によって清算しています。また社会福祉協議会

へお支払いいたします予約センターの運営委託料は、1日あたり2250円で計算してあります。通信費は電話代の実費を計上してございます。これにより、11月の合計は48万2088円、12月は67万404円でした。

次に(3)その他の経費ですが、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まして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まして、10万9068円となっており、合計25万7895円であります。

最後に(4)回数券販売額としまして、合計11万1000円の収入がありました。

一番下に、運行単価を記載してございますが、(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りますが、12月に入りまして、1便当たりの運行単価は2521円、また1人当たりの運行単価は1921円となっておりまして、今後ますますの乗客数の増加が望まれます。

続きまして、資料8ページをご覧ください。アンケート調査の結果を掲載してございます。このアンケート調査は、12月10日の時点で利用登録をしている489人に対しまして、11月11日の運行開始から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人に対して調査を行ったもので、利用された方につきましては、10項目につきまして5段階で評価をしていただきました。また、利用されなかった方につきましては、利用しなかった理由を尋ねさせていただきました。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りますので、後ほどご覧いただきたいと存じます。

まず、(1)利用者の評価ですが、評価の高い順に上から記載してあります。運転手の対応につきましては、「大変良い」と「良い」を合わせると、83.9%にも上ります。また、予約センターの電話対応につきましても、「大変良い」と「良い」を合わせると77%になります。デマンドタクシー全体の印象を左右いたしますこの2つの項目について、かなり高い評価を得ておりますことが、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る、各タクシー事業者さん、また社会福祉協議会さんには、大変感謝しているところでございます。

次いで、利用料金についてが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おります。また、始発便の時刻と運行間隔につきましても、半数の方から良い評価を得ています。運行日につきましては、悪いという評価をする方よりは、良いという評価をする方のほうが多いものの、44.8%に留まっています。

しかしながら、最終便の時刻につきましては、良いと評価している方は21.9%であり、逆に悪いと評価している方は44.8%にも上っており、改善が望まれているところでございます。

次に、9ページには、利用しなかった方への調査としまして、利用しなかった理由をまとめてございますが、内容につきましては説明を省略させていただきます。

最後に10ページには、アンケート調査時に出されました具体的な要望や意見の集計表を記載してあります。具体的な内容につきましては、後ほど付属資料の報告書をご覧いただきたいと存じますが、やはり一番多かったのが、運行時間に関する要望で、運行時間の延長、あるいはJRの時間に考慮してほしいというものが多かったです。

資料についての説明は以上でございますが、これらの調査のほかに、予約センターには、総記ノートを、また、役場住民福祉課では苦情処理簿を常備し、お客様のご意見や苦情を吸い上げて

おりますが、運行中の苦情や批判の声は、これまで一切ありませんでした。しかしながら、以前、福祉タクシー券の交付を受けていました方からは、「サービスの低下につながった」、「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ている方もおいでになります。

続きまして、第2節 保育園児の送迎につきましてご報告申し上げます。資料1 1ページをご覧ください。

保育園児の送迎につきましては、昨年の4月から運行を開始しているところですが、第1回の会議におきまして運行概要については、すでにご説明申し上げており、また、前回の会議では、運賃の新設につきましてご協議をいただいているところですので、1. 試験運行の概要につきましては説明を省略させていただきます。

次に資料1 2ページの運行状況ですが、(1)は送迎車の月別乗車数を示してございます。各月の状況ですが、8月は希望保育日があるため、運行日が少なくなっています。また、4、11、12月は休日の関係から少なくなっています。登園と降園では登園便の方が利用者が多くなっていますが、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だと考えられます。また、4月の降園便は、入園後ならし保育期間にあたること、また7、8月は小中学校の夏季休業にあたり、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ます。

(2)送迎車の利用率ですが、どの月も登園便の利用率が高くなっています。降園便につきましては、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ます。

次に、資料1 3ページ、3. 運行経費をご覧ください。まず、(1)初期経費ですが、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まして、6万11円かかっています。(2)運行経費ですが、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円となりました。次に、(3)収入ですが、保護者の負担金が計20万7600円となりました。

また、運行単価ですが、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につきましては491円、降園は610円、平均しますと543円であります。

続きまして、4. 聞き取り調査の結果ですが、昨年の12月17、18日に送迎車を利用する園児の保護者に対しまして、聞き取り調査を実施しました。その結果につきまして、14ページ以降に掲載してございますけれども、まず、送迎時間についてですが、登園時間については、特に入園したての3歳児にとっては、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、かえって早い時間のほうがむしろ良いという意見もありました。また、帰りの時間につきましては、ちょうど良いという意見がほとんどでした。総括といたしましては、現在設定している時間で良いものと思っております。

次に、運転手・同乗者の対応について伺ったものですが、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、親切な対応でとても感謝しているといった感想でした。同乗する職員の対応につきましても、最初は保育士でないということから不安があったも

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ご意見が多くありました。よって運転手や同乗者の対応につきましても、現在、良い状況であると言えます。

次に、乗降場所についてですが、現在のサンサンパーク、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した。ただし佐野地区にも乗降場所があれば良いという意見もありました。

最後に、その他の要望事項ですが、送迎対象地区を拡大してほしい、あるいは送迎車に保育士も同乗してほしい、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りました。従いまして来年度以降は、現行の対象5地区のほかに、送迎が困難な児童に対する送迎の地区拡大や定期的な保育士の同乗についての検討を始めますとともに、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おります。

以上、経過報告につきまして一括ご報告申し上げます。

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、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)「運行計画案について」事務局より説明を求めます。

(事務局)

それでは、(1)運行計画案についてご説明申し上げます。資料3-1がデマンド型乗合タクシーの運行計画案、資料3-2が保育園児送迎に係る運行計画案でございます。

まず、デマンド型乗合タクシーの運行計画案からご説明申し上げます。

この運行計画案は、過日開催いたしました地域公共交通検討委員会でご協議いただきましたもので、現在実施しております試験運行の計画を見直しまして、4月から開始いたします、道路運送法第4条によります運行のための計画であります。

経過報告の中でご報告申し上げましたとおり、11月の運行開始から2ヶ月間の試験運行の状況、また利用者アンケート調査結果、さらにタクシー事業者の皆様から毎日提出されます運行日報を総合的に分析いたしまして、現在の試験運行計画と照らし合わせてみますと、今後1年程度の利用者増を想定いたしましても、車両の台数、基軸ルート、運行間隔につきましては、現行の運行計画のままでいけるものと判断いたしました。

また、利用料金、予約時間、運行日につきましても、利用者にとって100%十分満足いくものとは言えないまでも、概ね理解を得ているものと判断しております。

しかしながら、運行時刻につきましては、アンケート調査の結果を見ましても改善の必要性があると感じております。そのポイントといたしましては、最終便の時刻を遅くする JRと

の連絡に考慮する この2点が挙げられます。そこで、これらのことを踏まえまして、運行時刻について見直しを行い、運行計画を策定いたしました。

資料の2ページ、6.運行時刻をご覧ください。まず、現在最終便であります14時30分以降に1便を追加いたしまして、1日片道8便、計16便といたしました。これは、まさしく利用者からの要望でありまして、現行の14時30分が最終では、午後から病院で受診しても家に帰ることができないというものに対応するためのものでございます。

次に、始発便の時刻を、現行の8時30分発から8時15分発に変更いたしました。これは、白馬駅発8時53分の上り列車に間に合うようにするためでございます。現在の8時30分発ですと、予約人数によって、列車に間に合ったり、間に合わなかったりと、とても微妙な時間になっておりまして、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ことからでございます。

次に、午後の便をすべて30分発から40分発に変更いたしました。これもJRとの関連でございまして、午後、大町方面から白馬へ到着する下り列車は、すべて40分前後でありますことから、現在のように30分発ですと、乗合タクシーに乗車する方は、50分以上も駅で待つことになってしまうこととなります。この改正によりまして、午後の列車で到着した場合には、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ります。

変更点は以上の3点でございますが、デメリットといたしましては、現在は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した。ところが改正案では、1便が15分発、2、3、4便が30分発、5、6、7、8便が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、特にお年寄りの皆様には覚えるのが難しいものと思われまます。しかしながら、1便は前日までに予約すること、また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いたしまして、検討委員会の協議結果としては只今のご説明のとおりとさせていただきます。

なお、それ以外の項目につきましては、現在の試験運行計画をそのまま生かしまして、運行計画とさせていただきますと存じます。

続きまして、保育園児の送迎につきましてご説明申し上げます。資料3-2をご覧ください。

こちらの計画につきましても、経過報告でご報告いたしました保護者への聞き取り調査の結果から一部を見直しさせていただきました。

具体的に申し上げますと、佐野地区に乗降箇所を新たに設置し、それに伴い運行時刻を設定いたしました。また、降園時の昼運行についてですが、保育士研修会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いたします。なお、保育士研修会は年に2回ございます。また、昼の便を運行した日は夕方便は運行いたしません。

資料の6.運行時間及び乗降箇所 をご覧ください。佐野地区にあります、佐野公民館を新たな乗降箇所といたしまして、出発時刻を7時45分、降園便の到着時刻を16時30分といたしました。また、昼の降園便につきましては、しろま保育園発12:00といたしまして、最終の降車地の佐野公民館は12:30分着になります。

その他の項目につきましては、試験運行の運行計画と同様でございます。

本日、それぞれの運行計画につきまして会議でご承認をいただきましたならば、村では早速、各タクシー事業者に対しまして運送依頼を申し上げ、各タクシー事業者はこれに基づき、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となります。

これにより、4月以降は道路運送法第4条によります本格的な運行になるわけですが、平成21年度につきましては、実証運行期間と位置付けまして、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いたしまして、必要があれば運行計画の見直しを図って参りたいと考えております。

また、利用対象者の拡大の方向性につきましても、来年度以降検討をして参りたいと考えています。

なお、地域公共交通検討委員会の松澤委員長の方で、補足説明があればお願いします。

以上、4月以降の運行計画につきまして、宜しくご審議をお願いしたいと存じます。

(会長)

事務局より、デマンドタクシーの運行計画案について説明がありました。

どうでしょうか。この運行計画案についてご意見がないようでしたら決を取りたいと思います。デマンド型乗合タクシーと保育園児送迎に係る運行計画案のとおりでご承認をいただける方は挙手を願います。

ありがとうございました。運行計画案は承認されました。

この実証運行計画に基づき、本年4月1日から始まりますので、よろしくおねがいします。

引き続きまして、関連する資料4の説明を求めます。

(事務局)

資料4につきましては、総務課吉田から説明させていただきます。資料のタイトルのとおり、只今承認をいただきました案件について、本会議設置要綱第7条の規定により、道路運送法及び同法施行規則に掲げる協議が調ったことの証明書の雛形となります。様式につきましては長野運輸支局と調整し、報告をさせていただきます。

(会長)

只今の説明について何かあればお出しただければと思います。

(2)「その他について」何かあれば事務局より説明を求めます。

(事務局)

事務局の太田です。デマンド型乗合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いただいておりますので、21年度からの移送サービスの方向について述べさせていただきます。

位置づけといたしましては、乗合タクシーがあることから、身体的理由で乗合タクシーを利用できない場合の移動手段としての移送サービス利用となります。

具体的には、対象者として 65歳以上の要介護4及び要介護5の認定を受けた者で、自力歩行ができない者 下肢又は体幹機能の重度障害による身体障害者 その他、村長が特に認めた者 ということとしたいと思います。

利用範囲は、大北圏域を構成する市町村管内の医療機関及び福祉施設で、運行日時は、月曜日から金曜日の午前9時から午後5時、利用者負担としては、燃料の実費相当額とします。

申請・予約は、今までと同様に、ケアマネージャを通じ村長に提出し、要介護4、5であれば、直ちにそれ以外の場合は、審査会を開催し、可否決定をします。基本的には、自立歩

行ができず、日常的に車椅子を利用している方が対象となります。利用者は原則として1週間前までに社会福祉協議会に申し込むことといたします。

車両・運転ですが、車両は、リフト付車両2台、予備車として1台、運転は社会福祉協議会職員またはヘルパーが行うということで、21年度の移送サービスについてはこういう方向で進めたいと考えております。

(会長)

今の件は、報告とさせていただきます。

(事務局)

続きまして、前回会議において、本交通会議に諮られております、デマンドタクシー事業の関係につきましても、国の「地方の元気再生事業」として、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説明を申し上げましたが、この15日に長野陸運支局で開催されました、「地域公共交通活性化・再生総合事業」の個別相談会に参加し、本村の公共交通メニューにおいて、有利な制度の活用方法として、このデマンドタクシー事業については、同じく国の「地域公共交通活性化・再生総合事業」による事業実施が有利であることの判断をいたしました。

しかしながら、この補助制度活用には条件がありまして、1つ目としては、この道路運送法に基づく「地域公共交通会議」を、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「法定協議会」と位置づけることが必要となります。

そして、2つ目としては、「公共交通連携計画」の策定と承認が必要です。最初の点につきましては、今の道路運送法の規定にもとづく「白馬村地域公共交通会議設置要綱」を、道路運送法及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づく、いわゆる法定協議会との2枚看板となるよう今月末に庁内の法規審査委員会に諮りたいと考えております。

次に、公共交通連携計画についてですが、本来であれば村全体の事業を連携計画として策定することとなりますが、現在、観光関係のシャトルバスについては、来年度以降の運行についても検討していることから、先程ご承認をいただきました「デマンドタクシー事業」という特定の連携計画に絞った計画を策定させていただきたいと思っております。

また、この制度活用上のスケジュールに対応するためには、概ね2月末が協議会による承認のリミットとなりますので、本年度に限りということですが、特化した連携計画になりますが、計画策定の承認につきましては、事務局から計画案を送付し、書面による承認をいただきたいことを、事務局より提案させていただきますので、委員の皆さまよりご了解をいただきたいと思っております。なお、シャトルバスにつきましては、平成21年度中には、その方針を皆様にお示しし、本会議を経て連携計画の変更手続きにより承認をいただきたいと考えております。

なお、シャトルバスについて村の基本的な考え方につきましては、本日、担当課でありまして、観光農政課より同席していただいておりますので、協議事項以外のその他で担当者よりご説明申し上げます。この提案につきましてもご承認をいただきたいと思っております。

(会長)

今、事務局から説明がございましたが、この公共交通連携計画についてですが、制度上の活用していくため補助事業のスケジュールに対応するには、本年度に限り特化した計画として、

皆さんに計画案を送付をしてご承認をいただきたいという説明がありましたが、委員の皆さんからご理解をいただけますでしょうか。

それでは、そのように進めさせていただきますので、よろしくお願いたします。

以上で、ご提案させていただきました本日の議事は終了となります。ありがとうございました。進行を事務局へ戻します。

5. その他

(観光農政課)

白馬村の観光農政課の田中です。その他であります。先程話がありましたシャトルバスについてですが、今、白馬村では、21年度以降の「元気号 冬物語」について乗合事業に向けての取り組みをしていきたいということでもあります。詳しく申し上げますと、道路運送法第4条による実証運行ということになると思います。この提案の背景といたしましては、白馬村を訪れる外国人観光客の宿泊形態は主に長期滞在型であり、特に夕食については宿泊施設以外でとるという泊食分離型が強く、夕方以降の時間帯における二次交通アクセスが急務となっているため貸切旅客運送から乗合旅客運送、いわゆる路線バス化への転換を村の施策として実施したいものです。

取り組みといたしましては、白馬村運送業の活性化・雇用の創出、観光客と住民の交流機会の創出、観光客が白馬村の魅力に触れ、また住民が自らの文化を発信して観光客等との交流を広げるために必要不可欠な移動手段の確保、元気がない外食産業や商店街の活性化、国内観光客への新たな展開ということでもあります。それから、狙いとしましては、交流人口・外食産業・スキー産業等の観光産業活性化を目指し、21年度以降の展開といたしましては、宿泊施設と商店街を中心とした村内の民間シャトルバスの整備を図ることで、村民や観光客への移動手段確保により快適な環境整備をする。外国人はもとより、地域住民の移動手段として利用することで交流機会が増加し、地域活性化が図れる。それから、国内観光客や白馬村民が乗合型バスによる外出機会の展開を図るということでもあります。

(事務局)

併せまして、今回の会議につきましては、只今のシャトルバスの関係から、関係する団体より新たな委員として出席をいただきたいと考えておりますが、時期につきましては現時点では未定という状況です。これまで同様に通知につきましては、最低2週間前までに通知させていただきます。

折角の機会ですので、只今の説明につきましてご質問等がありましたら出していただきたいと思います。

特に無いようですので、今回の会議からシャトルバスの関係が議題になるということでもよろしくお願いたします。

6. 閉会

(事務局)

それでは閉会を風間副会長より申し上げます。

(副会長)

只今は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。より良い修正案の中で、4月1日から本格運行に移っていきますので、これからも皆様方の暖かい眼差し、ご協力をいただければと思います。

それでは以上をもちまして、第3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。