

順番	質問者	質問事項	質問の要旨	答弁者
1	第2番 太田 学	1. 地域公共交通について	<p>白馬ナイトデマンドタクシーは、冬季の観光需要に対応する夜間交通として実績を重ねてきました。令和6年度冬期には予約件数5,294件、乗車人数10,413人、相乗り率56.5%、サービス満足度80%（令和7年度第1回白馬村地域公共交通検討委員会資料）という実績が示されており、夜間における移動需要とAIオンデマンド交通の有効性が一定程度確認されたものと考えます。</p> <p>一方で、村の資料では、ナイトデマンドタクシー、タクシーともに需要に対して供給が追いついていないこと、希望時間に予約が取れないこと、配車依頼時間に偏りがあることなども課題として挙げられています。</p> <p>令和7年度冬季もナイトデマンドタクシーが運行されており、その実績を確認することは、今後の夜間交通のあり方を考えるうえで重要であると考えます。夜間の移動需要は冬季観光に限られるものではなく、グリーンシーズンの観光客、飲食店や宿泊施設への移動、住民の外出、勤務後の移動、飲食後の帰宅、車を持たない方の移動など、生活交通としての側面もあります。</p> <p>1. 令和7年度冬季のナイトデマンドタクシーについて、予約件数、乗車人数、アプリ登録者数、相乗り率、サービス満足度、配車不成立の状況など、主な運行実績をお伺いします。</p> <p>2. 令和5年度、令和6年度と比較して、令和7年度冬季の利用状況にどのような変化があったか。また、利用が集中した時間帯、乗降地点、曜日、時期などから、どのような傾向が見られたか、お伺いします。</p> <p>3. 令和7年度冬季の運行を通じて、村として成果と課題をどのように整理しているか、お伺いします。</p> <p>4. 夜間の移動需要は冬季観光に限られないと考えますが、村は夏季や秋季における夜間移動需要について、調査や分析、または曜日・時間帯を限定した実証運行を行う考えがあるか、お伺いします。</p>	村 長

順 番	質問者	質問事項	質 問 の 要 旨	答 弁 者
1	第2番 太田 学	1. 地域公共交通について  2. 外来生物について	<p>5. 白馬ナイトデマンドタクシーを冬季限定の観光交通にとどめず、通年の夜間移動手段として展開していくことについて、村の考えをお伺いします。</p> <p>近年、村内でも外来植物の繁茂が見られます。外来植物の中には、オオキンケイギクやオオハンゴンソウのように、外来生物法に基づく特定外来生物に指定され、栽培、運搬、保管、譲渡などが規制されているものがあります。また、ハルザキヤマガラシのように、特定外来生物には指定されていないものの、生態系被害防止外来種リストに掲載され、地域の自然環境や在来植生への影響が懸念されるものもあります。</p> <p>白馬村は山岳観光地であり、自然環境や景観そのものが地域の重要な資源です。外来植物の拡大は、希少植物や在来植生への影響だけでなく、農地、河川、道路沿い、観光景観にも関わる課題であると考えます。そこで、以下の点をお伺いします。</p> <p>1. 村内における特定外来生物および生態系被害防止外来種に該当する外来植物の分布状況を把握しているかお伺いします。</p> <p>2. 道路沿い、河川沿い、農地周辺、観光地周辺、学校や公共施設周辺など、外来植物の拡散源となりやすい場所について、重点区域を定めて調査・駆除を進める考えはあるかお伺いします。</p> <p>3. 特定外来生物については、国の「特定外来生物防除等対策事業」の活用が考えられます。村として、この制度の活用可能性を検討する考えはあるかお伺いします。</p> <p>4. ハルザキヤマガラシのように、特定外来生物ではないものの、生態系被害防止外来種リストに掲載されている植物についても、村独自の外来植物リストや対策方針を作成し、特定外来生物とあわせて総合的に対応する考えはあるかお伺いします。</p>	村 長  村 長

順番	質問者	質問事項	質問の要旨	答弁者
1	第2番 太田 学	2. 外来生物 について	5. 外来植物は私有地にも広がる可能性があります。行政管理地であれば対応しやすい一方、私有地では所有者の同意、立入り、作業責任、処分方法などが課題となります。村として、土地所有者への周知、同意書方式による立入り、所有者自身による駆除の支援、回収袋の配布や処分支援、地区単位の一斉駆除日など、私有地での対応を後押しする仕組みを作る考えはあるか伺います。	村 長
2	第7番 切久保達也	消防団の持続可能性と地域防災体制の再構築について	<p>近年、全国各地で災害が激甚化・多様化し、消防団に求められる役割は、火災対応に加え、水害、地震、行方不明者捜索、さらには観光地特有の外国人対応など、年々広がっています。一方で、人口減少や高齢化、勤務形態や価値観の変化により、消防団員の確保や活動参加は難しさを増しています。白馬村においても、団員不足や地域偏在、村外居住団員の増加、訓練参加率の低下、さらには役場職員の消防団兼務による BCP 上の役割重複など、地域防災体制の持続性に関わる課題が見えてきています。また、個人報酬化により一定の処遇改善は進んだ一方で、分団運営費の不足やコミュニケーション機会の減少、最低賃金との整合性、新たな課題も生じています。さらに、操法大会や訓練のあり方についても、団員負担の軽減と実践的な消防力の維持をどのように両立していくのか、消防団は地域防災を支える重要な組織です。だからこそ、村として実態を把握し、持続可能な組織体制や制度、予算のあり方を検討していく必要があると考えます。そこで、消防団の持続可能性と地域防災体制の再構築について質問いたします。</p> <p>(1) 現在の消防団員数について、定員に対する充足状況、北部・中部・南部など地域別の人数、村内居住・村外居住の状況、また実際に災害時に 30 分以内に参集可能な団員数を、村としてどのように把握しているか伺います。また、役場職員が消防団員を兼ねている場合、大規模災害時には役場の BCP 業務と消防団活動が重なる可能性があります。この点について、村として現在どのように整理しているか伺います。</p>	村 長

順 番	質問者	質問事項	質 問 の 要 旨	答弁者
2	第7番 切久保達也	<p>消防団の持続可能性と地域防災体制の再構築について</p> <p>将来の地域交通・観光インフラについて</p>	<p>(2) 消防団員の高齢化や新入団員の確保難が進む中で、従来型の団員確保だけでは限界があると考えます。今後は、女性団員、外国人住民、機能別消防団員、退団者の再活用など、多様な担い手を組み込んだ消防団体制を検討する必要があるのではないのでしょうか。白馬村として、今後どのような消防団像を目指し、人材確保と定数管理を進めていくのか伺います。</p> <p>(3) 操法大会に対しては、団員の中でも考え方が分かれており、負担感を訴える声がある一方で、技術向上や団員間の連携という面で一定の意義もあると考えます。今後は、操法を続けるかやめるかという単純な議論ではなく、実際の災害対応に役立つ訓練体系へ見直すことが重要です。村として、白馬村操法大会、放水を伴う訓練、大北大会などについて、目的、安全基準、練習時間、評価方法をどのように整理し、団員負担の軽減と消防力の維持を両立していく考えか伺います。</p> <p>(4) 消防団員の個人報酬化により、個人への処遇改善は進みました。一方で、分団運営費が不足し、団員同士のコミュニケーションや活動服・カップなどの更新にも支障が出ているとの声があります。また、現行の時給1,000円相当の報酬については、最低賃金との整合性も検討が必要です。消防団を持続可能な組織として維持するためには、個人報酬だけでなく、分団運営費、装備更新、ポンプ小屋の耐震化などを含め、適正な予算措置が必要と考えます。村として、消防団活動に必要な予算のあり方をどのように考えているか伺います。</p> <p>現在、白馬村では、観光DMOや索道事業者を中心に、各スキー場を結ぶシャトルバス事業が行われており、観光客の回遊性向上や滞在価値の向上に大きな役割を果たしております。</p> <p>《5ページに続く》</p>	<p>村 長</p> <p>村 長</p>

順番	質問者	質問事項	質問の要旨	答弁者
2	第7番 切久保達也	将来の地域交通・観光インフラについて	<p>一方で今後は、冬期の交通渋滞、駐車場不足、運転手不足、脱炭素化、インバウンド増加への対応など、観光交通を取り巻く課題が一層大きくなることが予想されます。特に白馬地域は、個別のスキー場ではなく「Hakuba Valley」という一体的な観光エリアとして認識されており、将来的には全体を一つの観光交通圏として考える視点も必要ではないかと考えます。欧州アルプスでは、村やスキー場同士を索道で結び、観光交通や渋滞対策、環境対策を進めている事例もあります。そこで、将来の地域交通・観光インフラのあり方について質問いたします。</p> <p>(1) 現在行われている Hakuba Valley 内のシャトルバス事業について、村としてどのような成果と課題を認識しているか伺います。</p> <p>(2) 今後の白馬地域において、渋滞対策、駐車場問題、脱炭素化、二次交通、観光回遊性向上を含めた「広域観光交通」のあり方をどのように考えているか伺います。</p> <p>(3) 欧州アルプスでは、村間やスキー場間を索道で接続し、観光交通インフラとして活用する事例があります。白馬村として、将来的な研究対象として、こうした索道型交通インフラについて調査・研究する考えはあるか伺います。</p>	村長
3	第4番 永井 勝則	「白馬村観光地経営ビジョン」から見た公衆トイレの政策について	<p>2026年3月に発表された「白馬村観光地経営ビジョン」(経営ビジョン)は、「地域住民が誇る、オールシーズン型マウンテンリゾート・コミュニティ」を目標像とする、この先10年間の方針です。</p> <p>「観光で稼ぎながらも、白馬村らしい暮らしと自然を守る」という考えが特徴的で、「観光消費額や滞在価値の向上」や「観光の量から質への転換」を唱えつつ、「観光振興と環境保全の両立」、「上下水道、交通等インフラ許容量の確保」、「地域住民の満足度向上」を目指すことなどが柱となっています。</p> <p>《6ページに続く》</p>	村長

順番	質問者	質問事項	質問の要旨	答弁者
3	第4番 永井 勝則	「白馬村観光地経営ビジョン」から見た公衆トイレの政策について	<p>「経営ビジョン」が書かれた文書の30ページには、形成したいコミュニティの具体的な側面が示されており、その中の「地域住民にとって」の項では、観光は住民生活を圧迫するものではなく、インフラ(道路、交通、医療、消防、上下水道等)の許容量を守る、とされています。</p> <p>一方、観光地の公衆トイレは一般的に、景観や衛生環境に寄与し、誰もが利用できるユニバーサルデザインにもとづくもので、災害時にも活用が求められるほか、その観光地の印象に大きく影響する重要な要素だと言えます。また、観光客目線からすると、公衆トイレの管理者が村であろうと県であろうと民間であろうと関係なく、白馬村にあるならそれは白馬村のトイレだと見なされます。</p> <p>白馬村には、2016年に策定、24年に改訂された「白馬村公共施設総合管理計画」があり、行政Webサイトで公開されています。その中で公衆トイレは「無条件に維持拡大する施設でなく、必要性や代替性、財政負担を踏まえて、選択的に維持更新する公共施設」とあります。ここからは、公衆トイレは積極的には更新しない、という方針が伺えます。</p> <p>また令和6年度成果説明書102ページにある「公衆トイレ管理事業」には、村内16カ所の公衆トイレを年に約830万円かけて管理していることが書かれています。これには山岳トイレは含まれず、管理は地元地区や団体、シルバー人材センターなどに委託されています。</p> <p>「経営ビジョン」の文脈では、公衆トイレは観光品質を左右する重要な基盤だと位置づけられているように見えますが、現状は、従来の「維持管理する公共施設」のまま何も変わっていないように思えます。そこで以下について伺います。</p> <p>①公衆トイレは、公衆衛生の維持や災害時の衛生確保、自然環境の保全など、社会の安全と持続可能性を支える基盤だと言われますが、「経営ビジョン」で言うインフラに公衆トイレは含まれるかどうかを伺います。</p>	村 長

順 番	質問者	質問事項	質 問 の 要 旨	答弁者
3	第4番 永井 勝則	「白馬村観光地経営ビジョン」から見た公衆トイレの政策について	<p>②観光客や来訪者、地域住民が使いやすくする公衆トイレ政策を、「経営ビジョン」にもとづいた観光施策に組み込む考えがあるかどうかを伺います。</p> <p>③「公衆トイレ管理事業」は830万円ですが、ざっくり計算すると1カ所に年52万円、月4万3千円、1日1,500円弱となります。白馬村の公衆トイレは1カ所1日1,500円足らずで回されている、ということです。ここにもっと予算をつぎ込むと「経営ビジョン」により近づくのではないかと考えます。「経営ビジョン」の27ページには、「白馬村には、来訪者の増加によるインフラの不足という課題がある」ことが示されており、それに対する施策案として「宿泊税を活用したインフラ整備」と明記されています。公衆トイレが「経営ビジョン」で言うインフラに含まれる場合、公衆トイレの整備に宿泊税を活用すべきだと考えますが、見解を伺います。</p>	村 長
4	第5番 酒井 洋	白馬村立地適正化計画の具体(案)について	<p>白馬村立地適正化計画は「コンパクト・プラス・ネットワーク型」の都市構造へ転換し、生活サービスを維持しながら持続可能な村づくりを進めるための中長期計画です。</p> <p>白馬駅・神城駅周辺を中心に、生活機能や居住を誘導する区域を設定し、公共交通と連携して集約型のまちへ移行することを狙っているものですが、今後の取組と具体(案)について伺います。</p> <p>① 白馬駅周辺を主要拠点とした医療・福祉・商業の連携による魅力的な都市機能の集積と、観光の主要基地とした都市内外交流の実現という目標に対する具体策について伺います。</p> <p>② 誘導区域の課題としては公共交通の脆弱性と機能不足から、区域の設定だけでは不十分で、交通施策との一体設計が不可欠と考えますが、公共交通の利便性向上について伺います。</p>	村 長

順 番	質問者	質問事項	質 問 の 要 旨	答弁者
4	第5番 酒井 洋	白馬村立地 適正化計画の 具体(案)につ いて	<p>③ 神城駅周辺の誘導区域は「白馬村南部の生活拠点」として位置づけられています。生活圏としての潜在力がありますが、現状のままでは誘導区域としての機能が十分に発揮できていません。住宅地形成の余地はあるため、駅徒歩圏の農地転用を計画的に進める、若者・移住者向けの賃貸住宅を整備するなど“住める場所”をまず作ることが誘導区域の前提となるものと考えますが、見解を伺います。</p> <p>④ 一定規模の住宅建築において、誘導区域外での建築は届出義務のみで、禁止ではないですが、抑止力としては弱いものと思います。誘導施策(補助・税制・交通改善)とセットでないと効果が出ないと考えますが、補助・税制上で優遇する考えについて伺います。</p> <p>⑤ 神城駅周辺における生活サービスの空白を埋めるために、例えば移動販売(食品・日用品)の定期巡回を集約する、デマンド交通は神城駅で接続し、五竜シャトルや白馬長野線と接続・乗継の改善を行うような取組や冬季白馬駅の混雑解消のため、神城駅周辺を整備し“特急あずさ”を停車させるなどの取組を行うような考えはないのか伺います。</p> <p>⑥ 駅から徒歩圏内で医療・福祉機能を受けることが理想ですが、サテライト化により高齢者の通院困難を解消する取組について伺います。</p>	村 長