

議題2 地域公共交通の問題点・課題について

1. 白馬村の都市概況と問題点－1
2. まちづくりの方向－5
3. 村内の移動ニーズに対する問題点と課題－7
4. 白馬村地域公共交通総合連携計画の検証－11
5. 課題に対する対応の方向性－12

平成30年9月27日

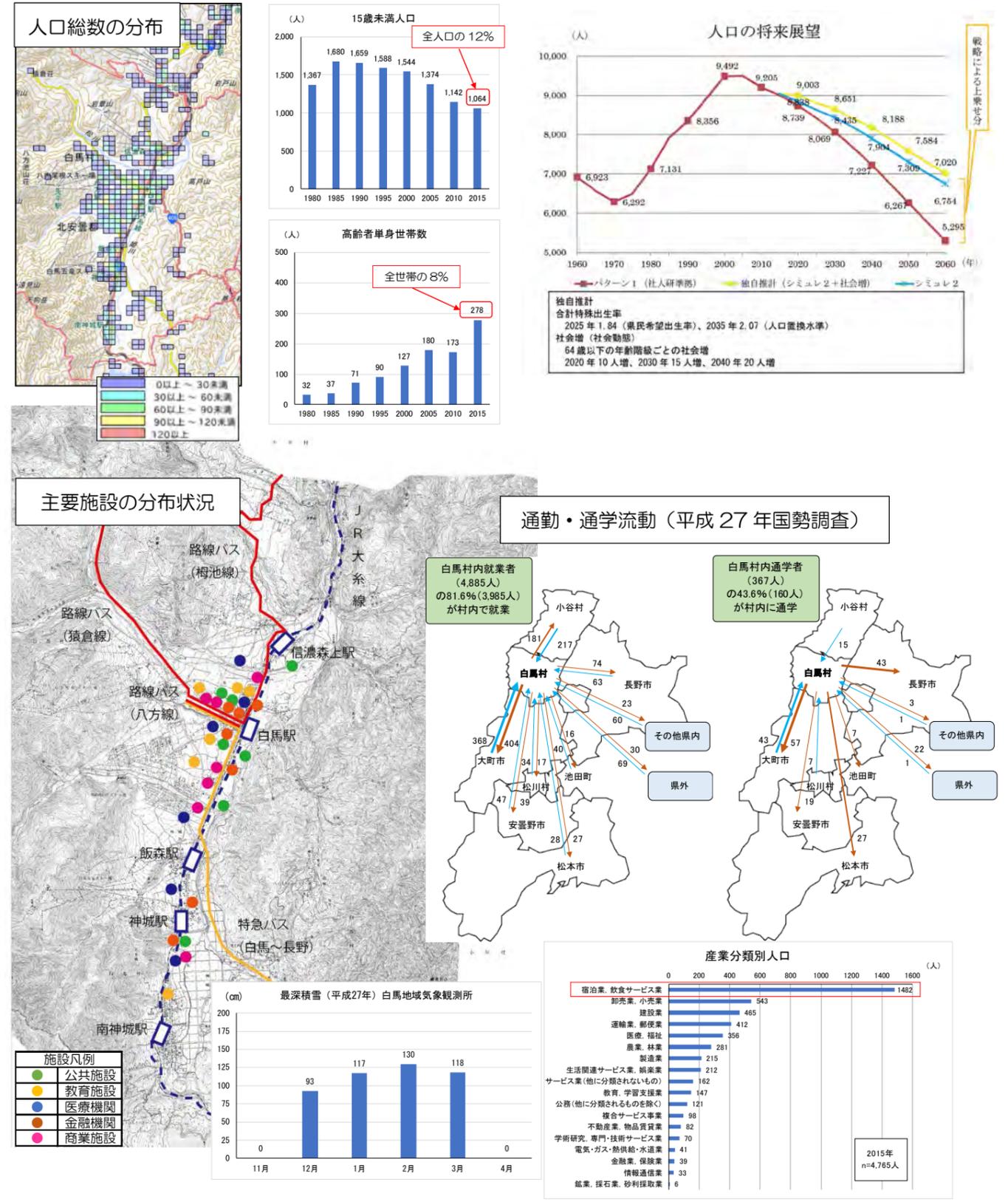
白馬村

1. 白馬村の都市概況と問題点

(1) 地域概況

- 【地勢・気象】**
- 生活エリアが姫川沿いの盆地に南北に長く広がるが、東側に集落が点在する。
 - 特別豪雪地帯に指定され、冬期には1mを超える積雪がある。
- 【人口動向及び流動】**
- 人口減少、少子高齢化が顕著であり、15歳未満人口が全人口の12%、高齢者単身世帯数は全世帯の8%である。
 - 中山間地の集落は人口減少が著しく、世帯数が10世帯未満、65歳以上高齢者の割合が40%を超える地区もある。
 - 村内の外国人は、500人を超え、全人口の6%を超えている。
 - 就業人口が減少する中、第1次産業人口の減少と第3次産業の増加、特に「宿泊業、飲食サービス業」従事者が全体の3分の1を占めている。
 - 通勤者は村内が80%を超えて大半を占める傾向が変わっていないが、通学者は村内が44%で、長野市や松本市への流出が増加している。
 - 買物は、買回り品で長野市への依存が目立ち、大規模スーパーや専門スーパーでの買物が半数以上を占めている。
- 【主要施設の立地状況】**
- 村民の生活関連用品を扱う店舗は、国道148号沿線の比較的規模の大きな商業施設に限られ、自動車の利用が前提となる立地状況にある。
 - 高校、中学、幼稚園、保育園など白馬駅周辺に集中しており、移動手段を持たない子供達は親や家族の送迎に頼らざるを得ない状況にある。
 - 村内に総合病院は無く、緊急時には大町市や池田町まで行く必要がある。

- 【地域概況からの問題点】**
- 自動車の利用を前提に様々な都市施設の立地が成り立っており、高齢化により車の運転ができなくなった場合や冬期の積雪時に車の使用が難しい場合など、移動の自由が阻害される。
 - 中山間地の集落は、少子高齢化により集落自体の存続が危ぶまれ、村全体の人口も2050年には1970年の水準まで落ち込むことが予想される。村の存続のためには、生産年齢人口を厚くする施策が必要であり、若者の移住や定住を促進するための都市基盤、生活環境、交通環境の改善が必要である。



(2) 観光動向

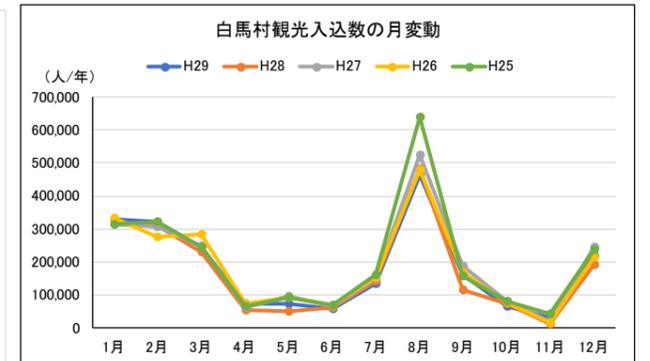
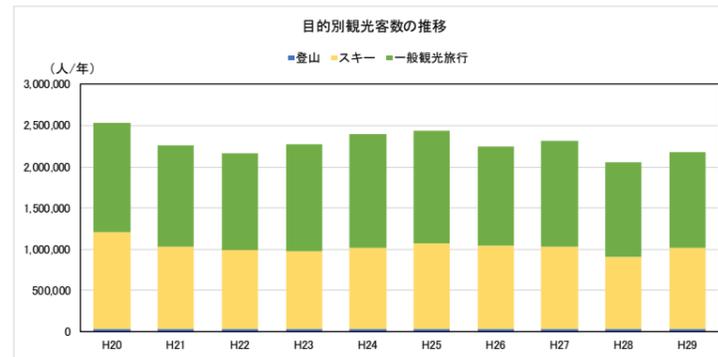
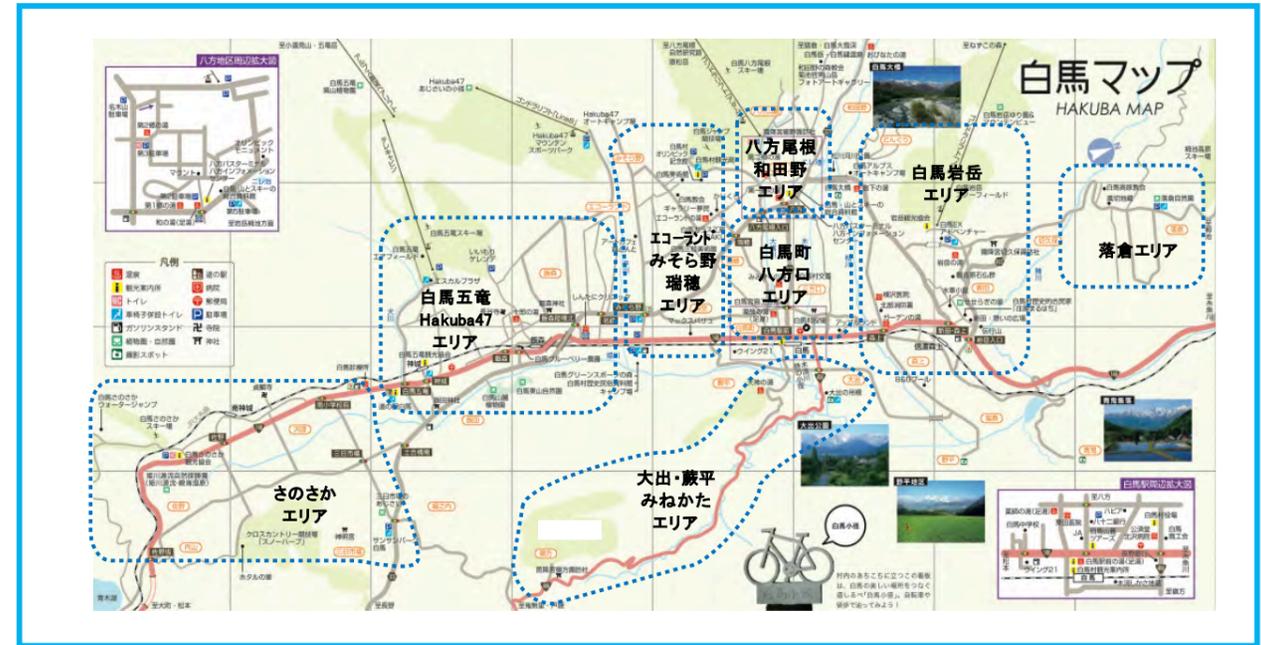
【観光動向】

- 村内には山岳の地形やパウダースノーなどの豊かな地域資源があり、登山やスキーを中心にスポーツツーリズムが発展してきた。
- 観光入込数は、平成 20 年の年間 250 万人を最高に横ばい傾向を続けている。
- 観光入込数が多いのは、冷涼な気候から夏休みの 8 月と冬期の 12 月～3 月であり、これら 5 か月で全体の 70%が集中している。
- 宿泊施設は、1970 年代以降スキー客を対象に村外から流入した民宿やペンションなどが多いが、個人経営で経営者の高齢化も進んでいる。
- 観光エリアは、スキー場を中心に 8 つのエリアに分かれ、美術館や温泉、アウトドア施設など冬期以外にも観光資源として活用できる施設があるが、範囲が広く観光客にとってわかりにくい。
- 観光入込客の 3 分の 2 は県外からの観光客で、4 分の 3 は宿泊客である。
- 外国人旅行者は、平成 25 年以降の全国的なインバウンド旅行者の増加に合わせて急増し、平成 28 年には 10 万人を超えている。
- 白馬村の特徴は、スキー目的のオセアニア地域からの旅行者が多いことである。
- 外国人旅行者は滞在期間が長く、他の町のスキー場や観光地を訪れる人も多い。泊食分離で外食することも多いが、村内には飲食施設が少なく限られた施設に集中することもある。
- 平成 28 年から HAKUBA VALLEY として隣接スキー場も含めた共通シーズンパスが発売されたが、特に外国人スキーヤーにとっては、スキー場間の連携が望まれる。

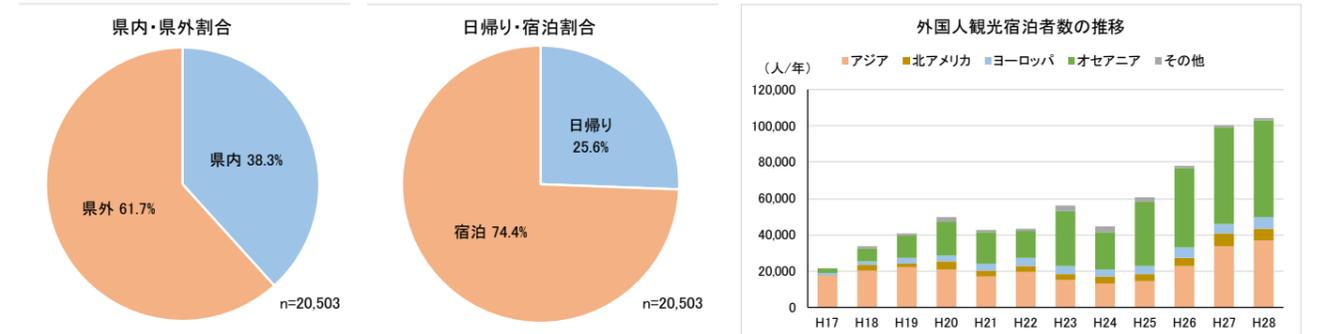


【観光動向からの問題点】

- 観光産業は白馬村の地域経済を支える基幹産業であり、若者の雇用機会を確保するためにも地域資源を活用した競争力の強化と安定化が必要である。
- 観光入込数は近年横ばい傾向にあるが、長期的にみると少子高齢化による人口減少により減る可能性もあり、季節変動の分散化が必要である。
- 外国人旅行者の増加による滞在スタイルの変化に対して、各種施設及び公共交通手段としての対応が必要である。
- 宿泊施設の多くが独立営業であり、個人経営している施設の効率的な運営に向け、エリア全体での機能の共通化等、地域での協力体制の確立が必要である。
- スキーシーズンと夏の一時期への観光需要の集中を改善し、安定的な雇用の創出を図る必要がある。



観光入込客の特性



(3) 各公共交通の概況

【各公共交通の概況】

①鉄道

- 首都圏から大北地域を結ぶ鉄道利用者が、北陸新幹線で長野駅から路線バスに乗り継ぐルートに移行したため、新宿方面からの直通列車が減少した。
- 白馬駅を除くと駅からの二次交通が整備されておらず、1日の乗車人数が50人に満たない駅がほとんどである。また、駅での情報提供が不足している。

②バス

- 路線バスは観光地を連絡する猿倉線、八方線、樽池線があるが、観光路線であり、村民が村内を自由に利用できる一般路線バスはない。
- 高速バス（白馬～新宿線）、特急バス（長野～白馬）は一般村民の利用もあるが、観光客利用が目立ち、高速バスは8月と冬期、特急バスは冬期の観光利用が多い。
- その他のバスとして、冬期にスキー場間および村内駅、宿泊施設、飲食店等を連絡する循環型のバスがあるが外国人の利用が多く、一般村民の利用は少ない。
- 季節ごとに運行路線や運行本数が異なり、特に冬期は類似した路線が混在しており、利用者にとって非常にわかりにくい。

③タクシー

- 駅前に常駐している駅は白馬駅のみである。
- 冬期の外国人の多い時期は、駅のタクシーが不足し長時間タクシー待ちが生じている。

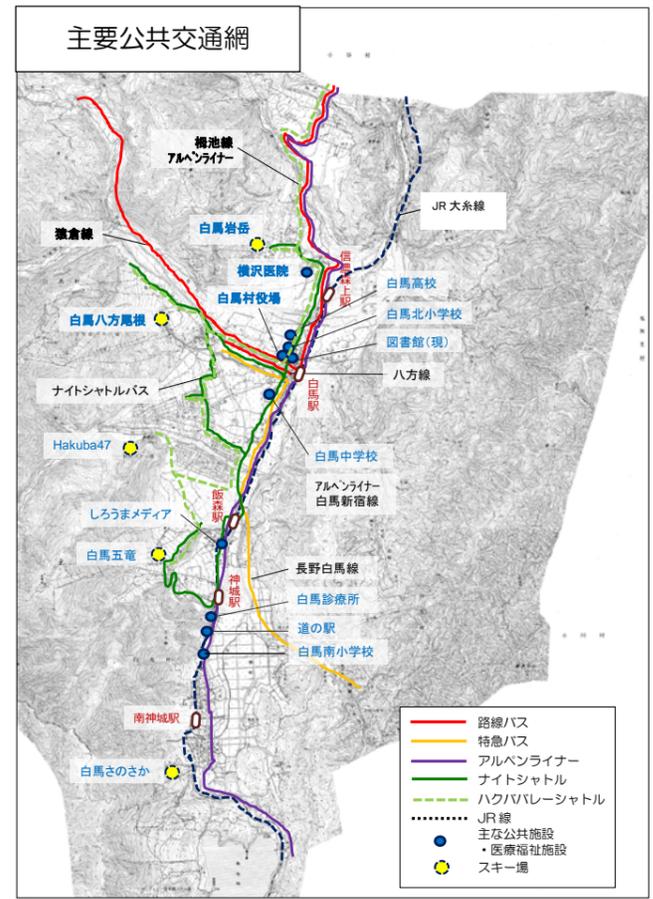
④デマンド型乗合タクシー

- 登録者、利用者ともに伸び悩んでいるが、70歳代、80歳代を中心に高齢者の重要な足となっている。利用者から利用年齢の拡大、利用日時の見直し等を望む声がある。
- 20%を下回る収益率の改善も継続のためには必要である。

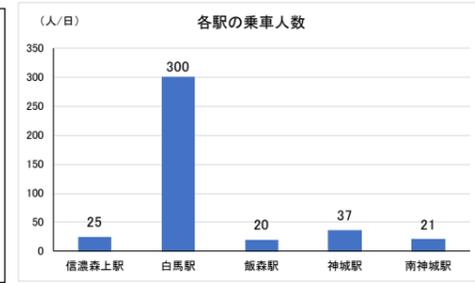


【各公共交通の問題点】

- 体系的な公共交通が構築されておらず、既存の鉄道、バス、タクシーがバラバラに存在している。そのため、村内住民にも観光客にもわかりにくい交通体系となっている。
- 白馬駅は、村の玄関口ともなっており、南部の中心駅である神城駅とともに交通結節点としての機能の強化が必要である。
- 村内の観光地を周遊連絡するバスは、利用者にわかりやすい路線形態を考え、また、外国人にもわかる案内情報提供手段を検討する必要がある。
- 高齢者以外の交通弱者の移動、例えば親の負担を軽減する通学時の移動手段の確保等について、既存のデマンド型乗合タクシーの見直しを含めて検討する必要がある。



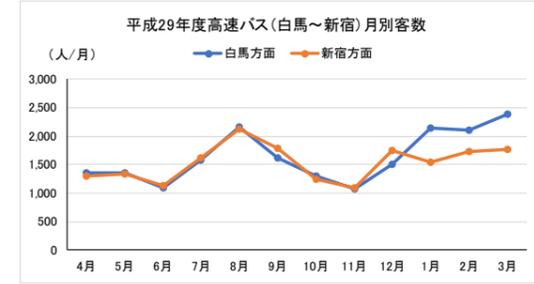
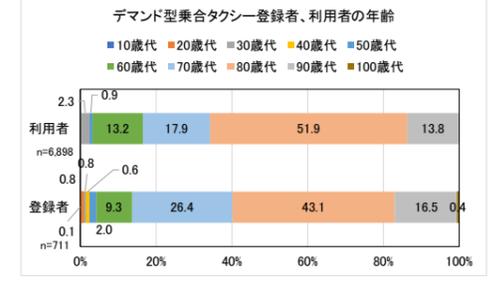
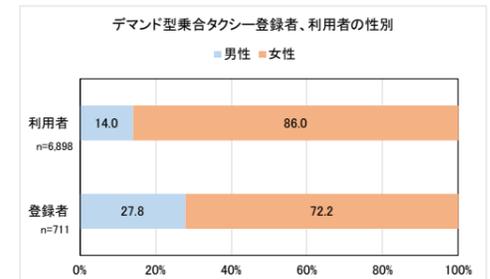
■各駅乗車人数
白馬駅と神城駅は2017年
その他は無人駅のため2011年



■各駅時刻表 (平日)

時刻	信濃森上駅		白馬駅		飯森駅		神城駅		南神城駅	
	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り
5										
6	07:53	00	11:57	56	15	47	18	44	21	39
7	43	04	46		01:50	56	04:53	53	07:57	47
8				00						
9										
10	20		24		28		31		35	56
11		11		08:28		03		00:47		
12	22		26	28	30		33	58	36	54
13		09		06		01				
14			37:53				58			
15	44	53	37:49	49	53	45	56	42		36
16	35		39		43		46		00:49	
17		22		18		14		11		07
18	10	31	14	28	18	24	21	21	25	13
19	21	44	25	41	28	37	34	34	37	30
20	45	55	52	52	56	47	59	45		41
21	41		45				50		02	
22		46		42		38		35		31

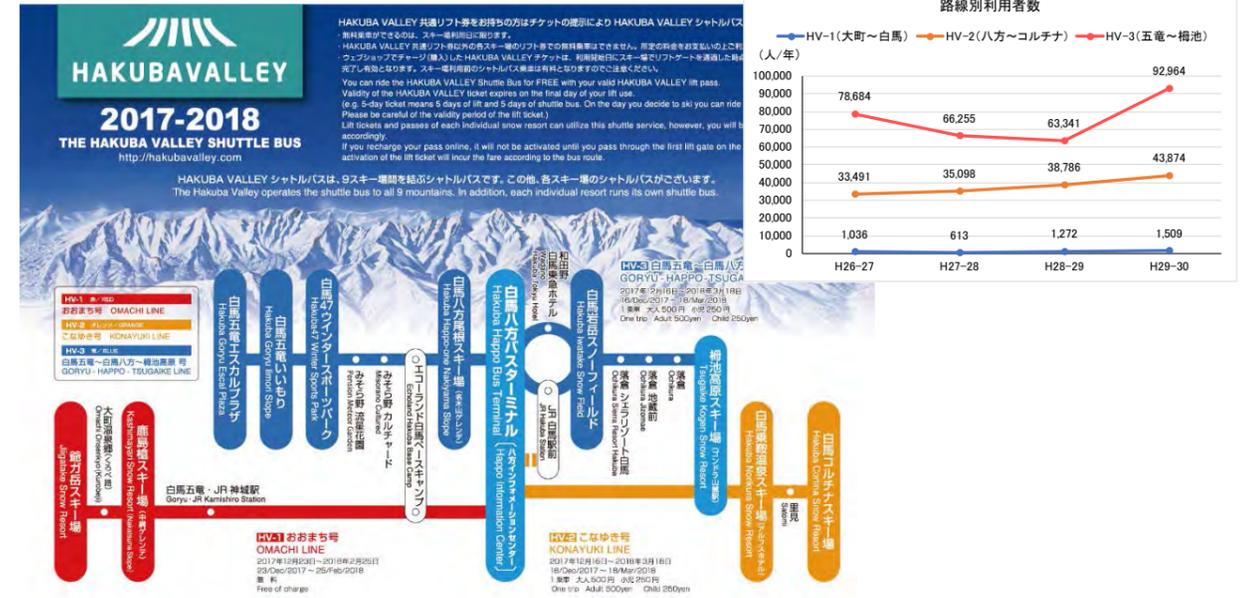
赤字：特急 青地：快速
斜体は運転日注意



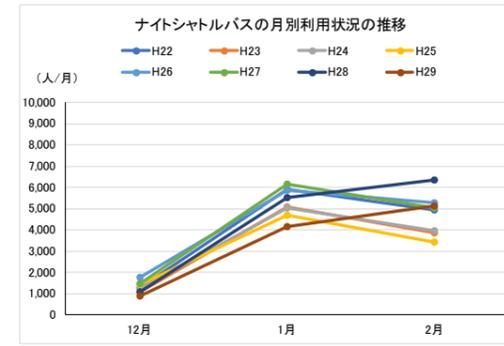
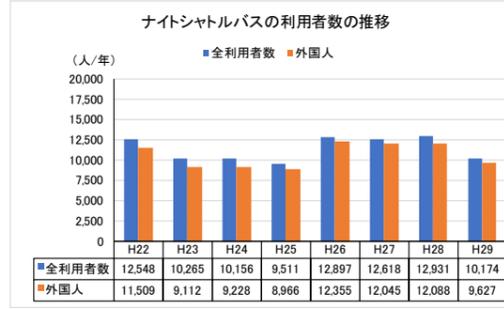
【冬期にスキー場間で運行されているバス】

No	名称	事業者	主要連絡施設	料金
①	ナイトシャトルバス (元気号)	白馬村 観光局	<ul style="list-style-type: none"> 岩岳 Gondola 咲花 Gondola 八方 Gondola エスカラプラザ 新田水車小屋 白馬八方バスターミナル 白馬駅 神城駅 	<ul style="list-style-type: none"> 大人・小児一律1回300円 未就学児童(6歳未満)無料
②	THE HAKUBA VALLEY SHUTTLE BUS	一般社団法人 HAKUBA VALLEY 索道事業者 プロモーション ボード	<ul style="list-style-type: none"> 白馬コルチナスキー場 柵池高原スキー場 白馬八方尾根スキー場 白馬五竜エスカラプラザ 爺ガ岳スキー場 白馬八方バスターミナル 	<ul style="list-style-type: none"> おおまち号(無料) こなゆき号(1回大人500円、小児250円) 白馬五竜～白馬駅～柵池高原号(1回乗車500円、小児250円) HAKUBA VALLEY共通リフト券を持っている場合、チケットの提示で無料
③	HAPPO SHUTTLE BUS	八方尾根開発	<ul style="list-style-type: none"> 岩岳 Gondola 咲花 Gondola 柵池 Gondola 八方 Gondola 新田バスターミナル 白馬八方バスターミナル 	<ul style="list-style-type: none"> スキー場利用客のみ限定 無料
④	白馬五竜スキー場 & Hakuba47ウィンタースポーツパーク シャトルバス	白馬五竜観光協会	<ul style="list-style-type: none"> エスカラプラザ いいもりグレンデ Hakuba47 	<ul style="list-style-type: none"> 無料

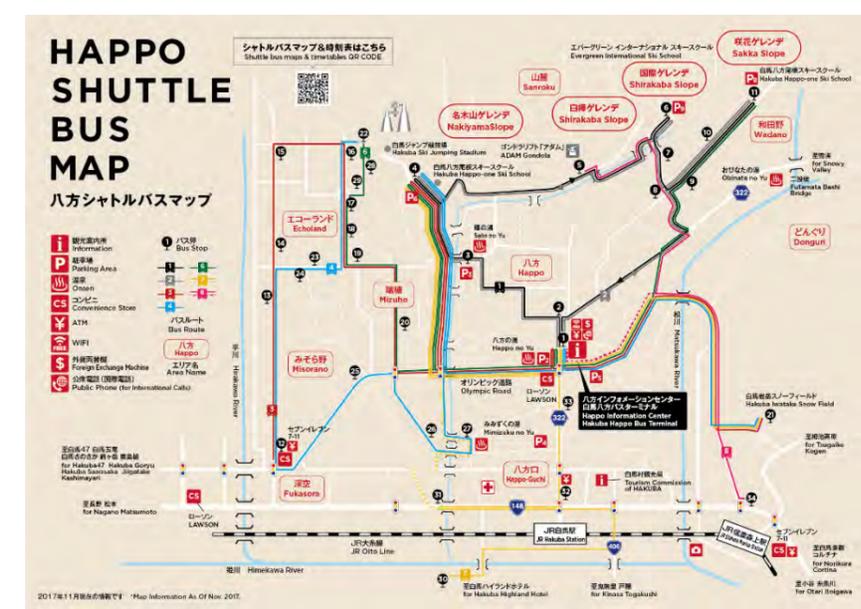
② THE HAKUBA VALLEY SHUTTLE BAS



① ナイトシャトルバス



③ HAPPO SHUTTLE BUS



2. まちづくりの方向

(1) 上位計画

●第5次白馬村総合計画（平成28年12月）

□日常の住みよさの確保（村内の移動手段の確保）

- ・現行のデマンド型乗合タクシーとナイトシャトルバスの運行を継続しながら、**子どもや高齢者などの移動支援や観光客の二次交通を含めた村内の公共交通**について、交通事業者や関係団体と協議・研究し、**高齢者や子どもの交通事故防止、環境保全、利便性向上**を目指す

□高齢者福祉（生活支援サービスの体制整備）

- ・乗合タクシーについて利用者アンケートを実施し、**運行計画の見直し等利便性の向上**に努めるとしています。

●白馬村総合戦略（平成27年12月）

□地域の特色を生かした観光振興の推進（グリーンシーズンの観光振興）

- ・白馬大雪渓の観光への活用（白馬駅～大雪渓への道路拡幅と**電気自動車乗り入れ**など）

□地域の特色を生かした観光振興の推進（観光業の体力強化に向けた計画の推進）

- ・白馬バレー（大町・白馬・小谷）として一体性強化のための**シャトルバス**の整備
- ・冬のタクシー不足解消のための**シェアライディングシステム**※の導入

※タクシーの相乗りや他の運行エリアからの補完サービス等

●白馬のまちづくりマスタープラン（平成15年3月）

□地域づくり構想の将来像として次のようなまちづくりを目指している

- ・**大町市や松本市方面及び長野市方面**との交通特性を活用したまちづくり
- ・**小谷村や日本海側方面**との交通特性を活用したまちづくり
- ・**白馬駅**の交通利便性を最大限に活用したまちづくり
- ・**観光市街地と白馬駅の中心市街地を連携**する白馬のブランドまちづくり

●都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成28年）

□交通体系の整備方針の中で、公共交通の整備方針を示している。

- ・拠点の玄関口となる三つの駅（**白馬駅、神城駅、信濃森上駅**）周辺は、良好な環境の維持あるいは必要に応じ改善を進める。
- ・**市町村、関係団体、事業者等と協力して利用促進に取り組み**、観光キャンペーンの実施や観光列車の導入、鉄道そのものを観光資源としてとらえる取組等を積極的に展開し、**沿線住民以外の利用を増やし、存続を維持する。**
- ・あわせて集落地との円滑な接続を考慮した道路整備を進めるとともに、**高齢者の「足」の確保のためのデマンド型乗合タクシー事業を継続**して実施する。



【基本理念】

白馬の豊かさとは何か

—多様であることから交流し学びあい成長する村—

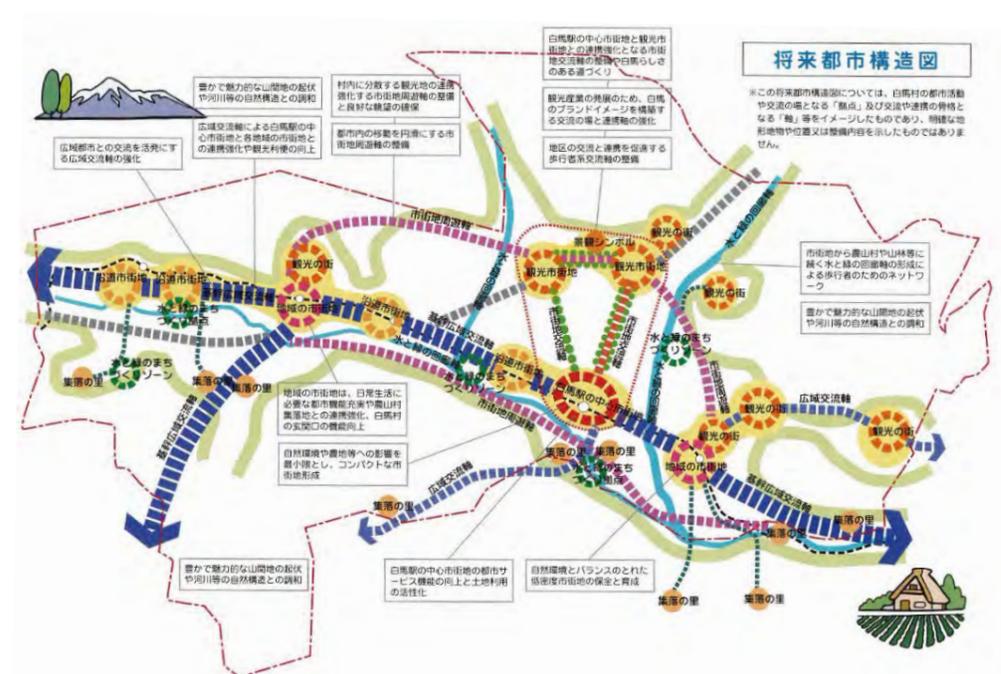
【基本目標】

視点	4つの基本目標
●暮らし	『安心してみんなが暮らせる村』
●産業	『新しい仕事をつくりだす村』
●ひと	『一人ひとりが成長し活躍できる村』
●自然	『魅力ある自然を守る村』

【基本目標】

- ①地域の資源と人を活かした「しごと」を創出する
- ②白馬村への新しい「ひと」の流れをつくる
- ③若い世代の結婚・出産・子育ての「きぼう」をかなえる
- ④将来にわたって住み続けたい魅力ある「まち」をつくる

【将来都市構造図】



(2) 各種まちづくり戦略

●白馬村観光地経営計画（平成 28 年 3 月）



戦略1.観光の資産価値の最大化
 《滞在空間としての魅力向上》
 □歩行者・自転車優先の安心で心地よい滞在空間づくり
 ・カーフリーゾーンの設定
 ・自転車利用者に優しい環境整備

戦略3.観光の魅力要素の次世代への継承
 《自然環境資源の保全》
 □エコカーや電気自動車、自転車の導入推進
 ・シャトルバスや公共交通へのエコカーや電気自動車の導入
 ・自転車の利便性向上と安全確保

戦略4.宿泊施設とスキー場の再活性化
 《スキー場の戦略的な活性化》
 ・村内スキー場同士、また村内スキー場と隣接市村のスキー場との間でより使い勝手の良いシャトルバスの共同運行、利用者の利便性向上を意識したサービスの共通化

戦略7.誰もが安心できる観光受入体制の構築
 《誰にでもわかりやすい情報提供》
 ・観光情報の一元管理・提供
 ・目的に即した情報発信ツールの活用
 ・誰にでもわかりやすい案内標識類の統一
 《誰でも利用しやすい滞在環境整備》
 ・ひと目でわかるシャトルバスの運行
 ・冬場のタクシー不足の解消
 ・クレジットカードによる決済環境の整備

戦略9.計画推進体制の構築と財源の確保
 《観光推進体制の見直し》
 ・広域的な二次アクセスの整備（夏期のアルペンライナー、冬期のシーフードシャトル）

●白馬村高齢者福祉計画（平成 30 年 3 月）

《住み慣れた地域で安心して暮らし続けられるしくみ》

□乗合タクシー運行事業

デマンド型乗合タクシーを運行することで、**高齢者の外出を支援**します。また、**運転免許証自主返納支援事業により運転免許証の自主返納の促進とその交通を支援**します。なお、運転免許証の自主返納の促進にあたっては、警察や交通安全協会、交通事業者と連携することで、交通事故の発生防止、車両維持経費の節約、**代替交通手段**等に関する周知活動を強化します。

アンケート調査の結果及び運行実績に基づいて運行内容を検証し、**運行内容や体制、システムを最適化**することで利用を促進し、総合的な満足度の向上を図ります。

●白馬村障害者計画・障害福祉計画・障害児福祉計画（平成 30 年 4 月）

《社会参加の促進と就労支援》

□社会参加と自立の支援

・スポーツ施設や公民館等、各種公共施設のバリアフリー化と、**移動手段の充実**による、障がいのある人が利用しやすい環境の整備に努めます。

《人にやさしいまちづくり》

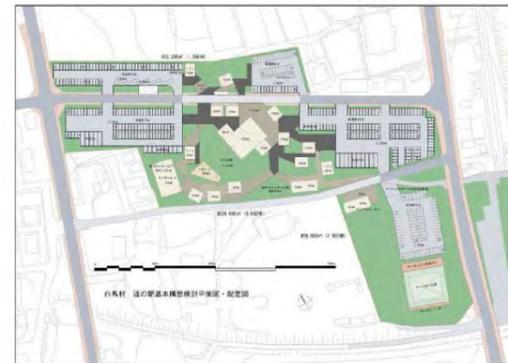
□移動・交通対策の充実

・村内の公共交通について関係者を含めた協議会での**公共交通施策の検討**を行います。
 ・障がいのある人の通院、買い物等の重要な交手段として、**デマンド型乗合タクシーの有効利用と誰もが使いやすい移動手段の確保**を検討します。

●新たな道の駅を核とした交流拠点の整備

村が目指す通年型観光の拠点として整備すべき機能の明確化、それに対する地域住民や村内事業者の参画可能性、官民連携事業としての成立可能性を検討

・整備案（国道 148 号と白馬美麻線交差点から約 1 km）



●新たな白馬村図書館の整備

住民に必要な情報を提供し、住民の活動を支援し、住民が利用しやすく、本当に役立つ図書館として、現状実施しているサービスの水準を維持しつつ、様々な視点から図書館サービスの充実を図る。

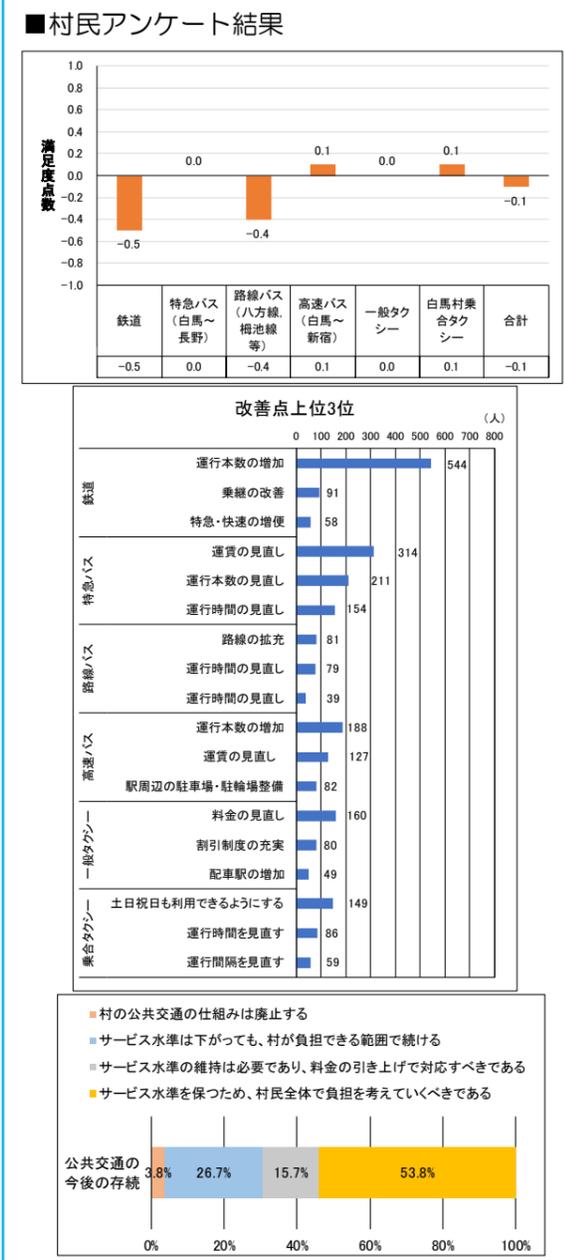
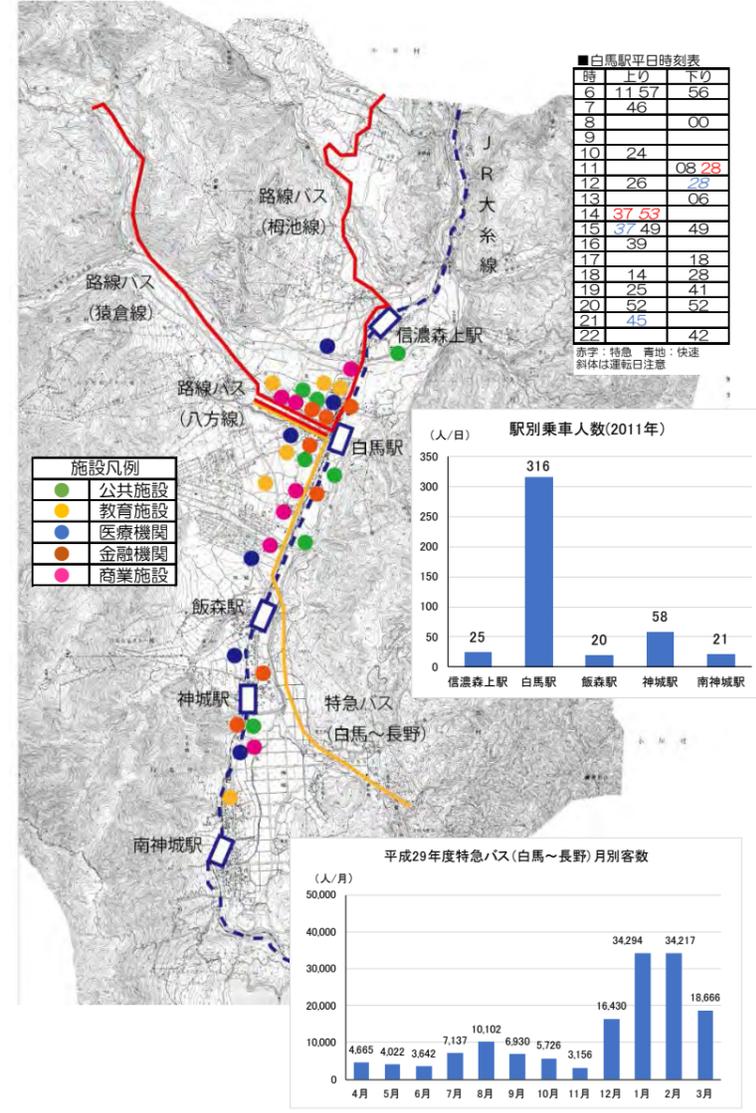
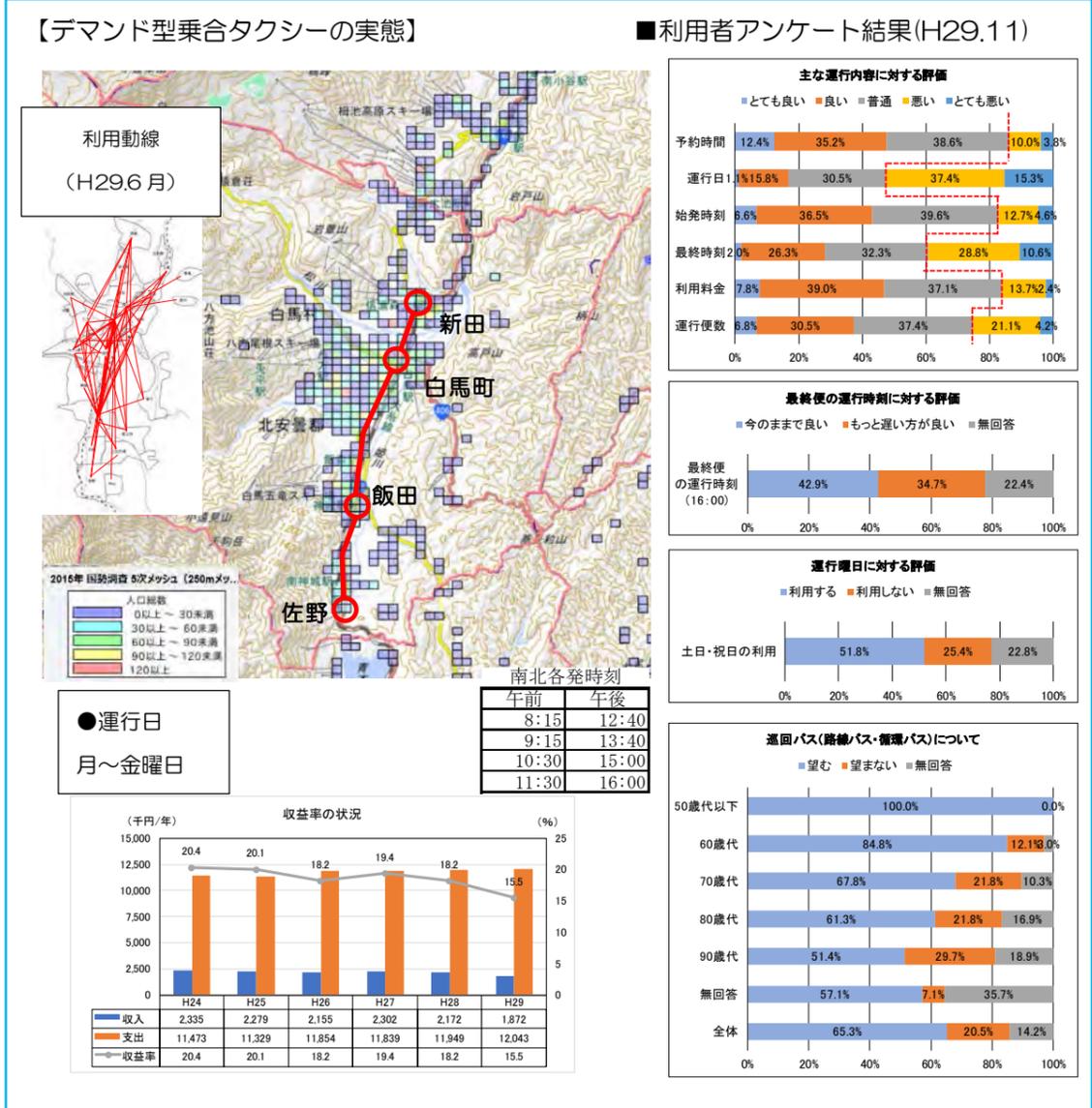
【計画期間】

平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間

【運営理念】

「村民のくらしを支援し、まちづくりに役立つ図書館をめざします。」

3. 村内の移動ニーズに対する問題点と課題 (1) 村民の移動実態と移動上の問題点と課題



【村民の移動上の問題点】

- 村民が利用できる公共交通は、JR 大系線と乗合タクシー（基本 50 歳以上）、路線・特急バスなどがある。
- 冬のスキーシーズンは、スキー場のシャトルバス等が運行するが外国人旅行者の利用がほとんどである。
- 乗合タクシーは村内の人口集積地をカバーするが、事前登録、予約が必要である。赤字分を村が補填している。
- 利用者からは土日等の運行日の変更や最終便の時刻変更等が望まれている。
- 鉄道は運行本数が少なく、冬期とそれ以外の時期の利用者数に大きな格差がある。白馬駅以外の利用者は非常に少ない。
- 村内の主要施設が国道沿線にあり、利用のほとんどは自家用車で移動しており、公共交通の満足度は全体的に低い。
- 現在のサービス水準を保つためには、村民全体で負担を考えるべきという意見が半数を占める。
- 乗合バス利用者の中で、若い人ほど巡回バスの希望者が多い。

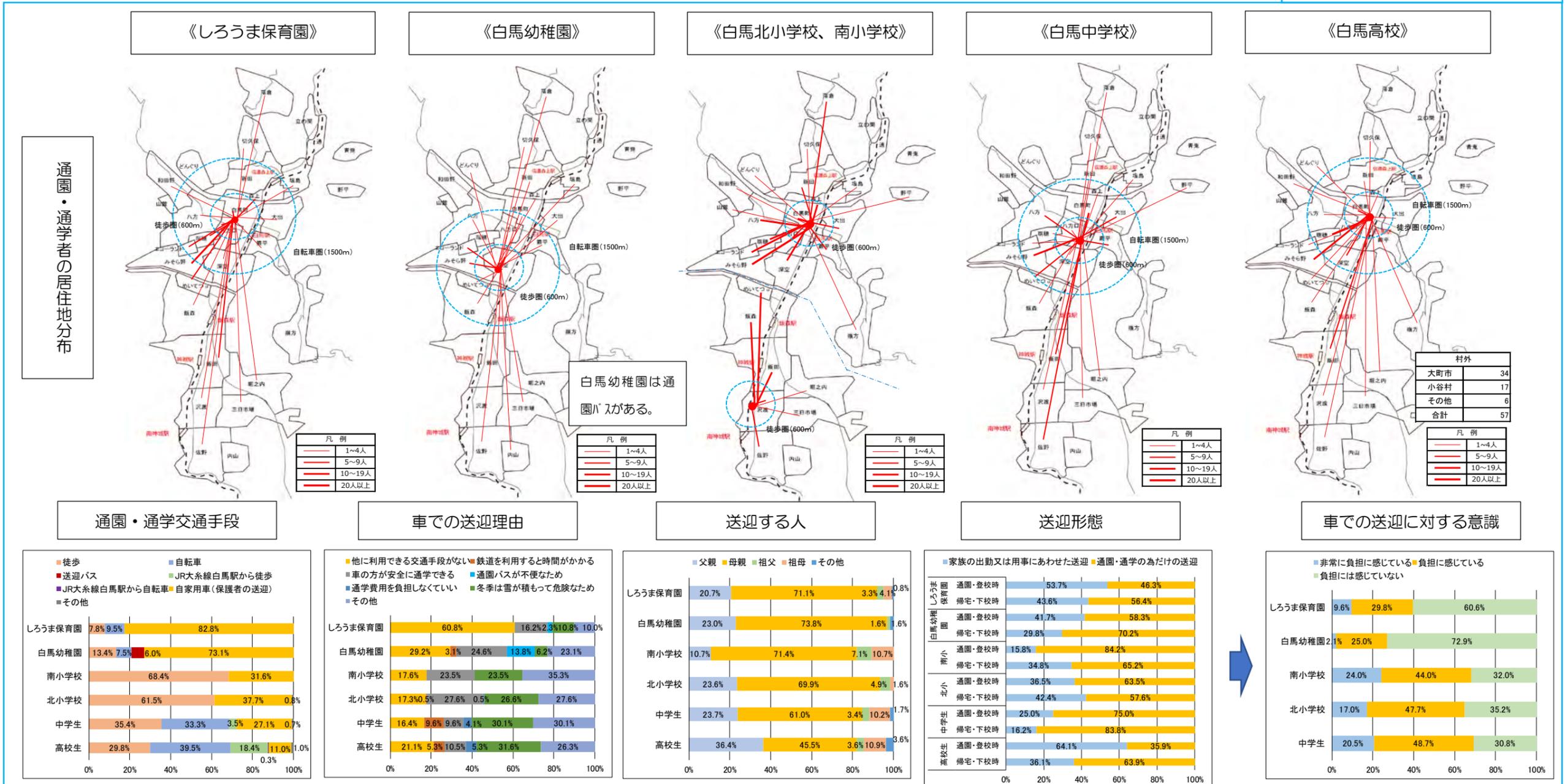


【移動上の課題】

- 村民が日常的にいつでも利用できる公共交通網体系の確立
- 乗合タクシーの利用促進、そのための運行日、運行時間等の見直し
- 利用者の行動を考慮した鉄道の運行及び乗換等の利便性向上
- 公共交通全体のサービス水準の向上と村民負担の検討
- 乗合タクシーの対象とならない交通弱者の公共交通の確保
- 村内を巡回するバスの検討

(2) 通園・通学者の移動実態と移動上の問題点と課題

通園・通学者アンケート結果

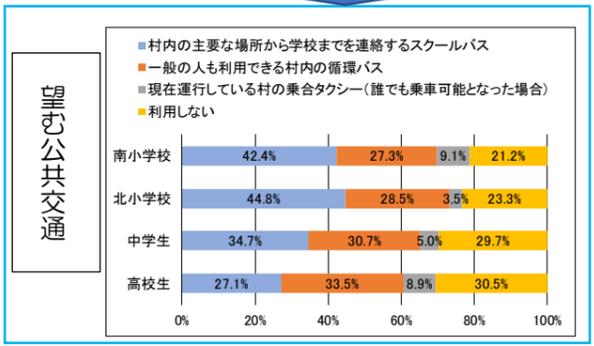


【通園・通学者の移動上の問題点】

- 園児は約 8 割前後が保護者の送迎であるが、出勤等に合わせた送迎が比較的多く、負担感も他より低い。
- 小学生は南北 2 校あるが徒歩圏を超える地区が多く、車の送迎が 35%前後を占め保護者の負担感も高い。
- 中学生は自転車通学が多いが、車での送迎も 27%あり、負担に感じる割合は 70%を占める。
- 高校生は鉄道利用も 18%を占め、車での送迎は 11%で登校時は父親が通勤に合わせて送迎している。
- 小学生以上では、冬場の安全確保等安全の観点から車で送迎しているのが目立つ。
- 低学年ほどスクールバスや一般用循環バスを望む割合が高い。

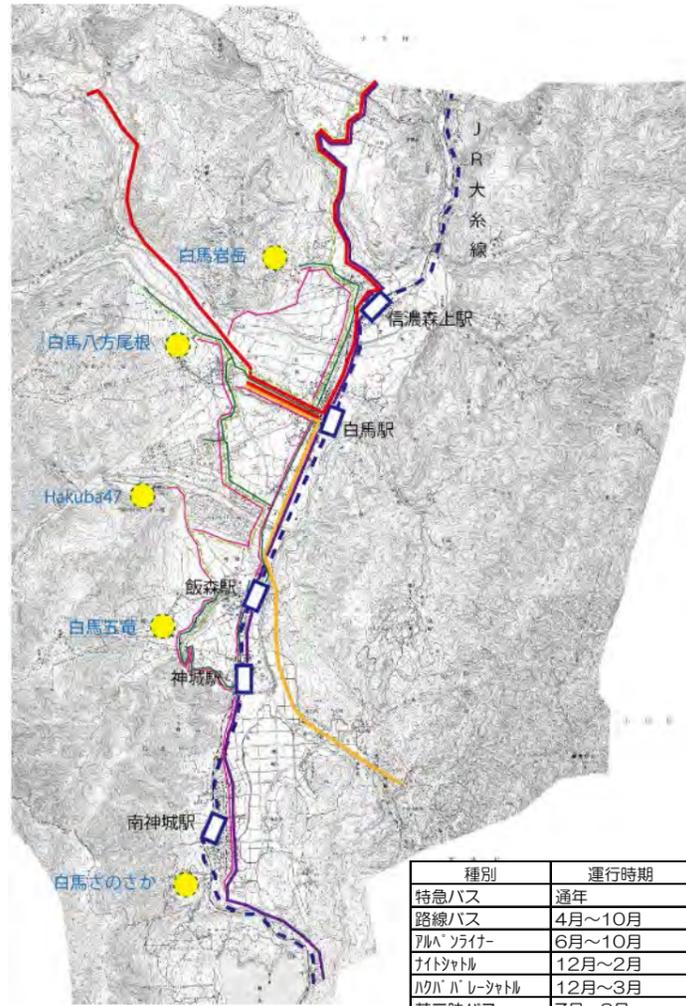
【移動上の課題】

- 小学生の徒歩圏外通学者の移動手段確保
- 母親に依存した車での送迎環境の改善
- 冬期における通学の安全性確保
- 通学時の鉄道を活用した移動利便性向上
- 新たな公共交通による通園・通学移動手段確保の検討

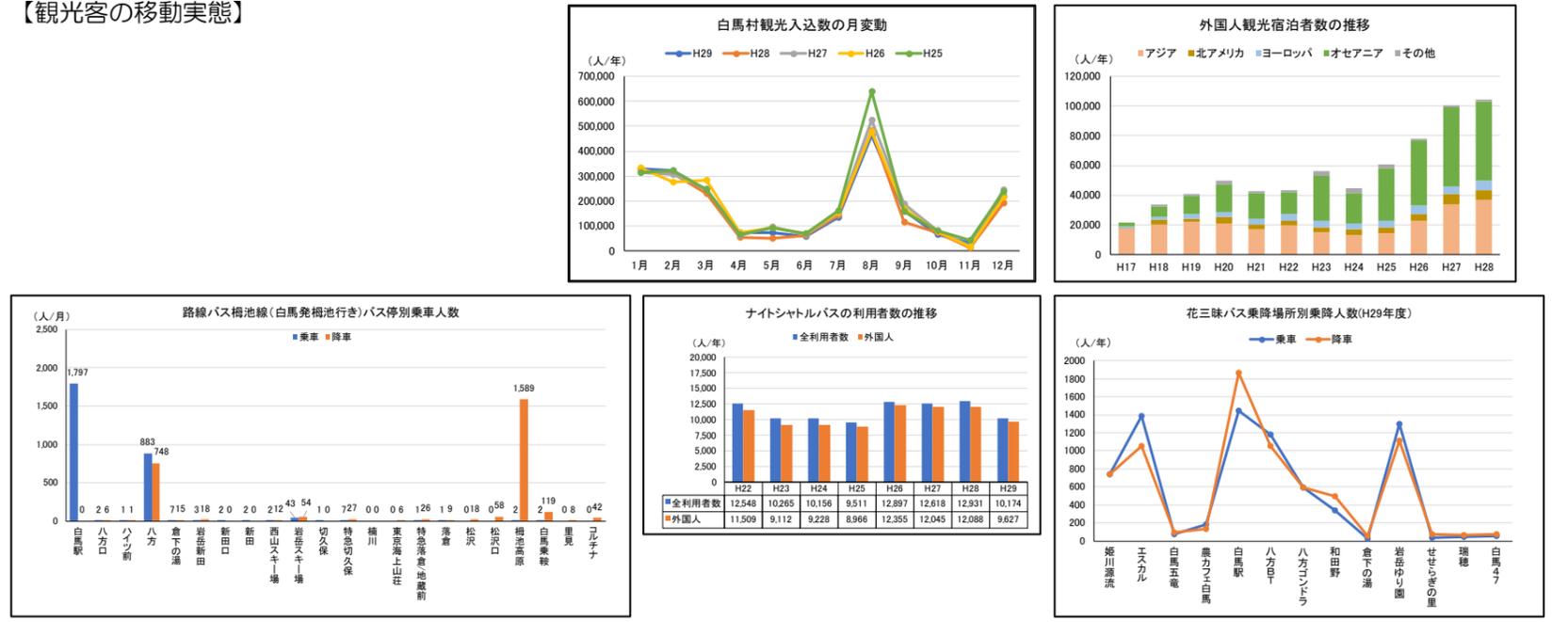


(3) 観光客の移動実態と移動上の問題点と課題

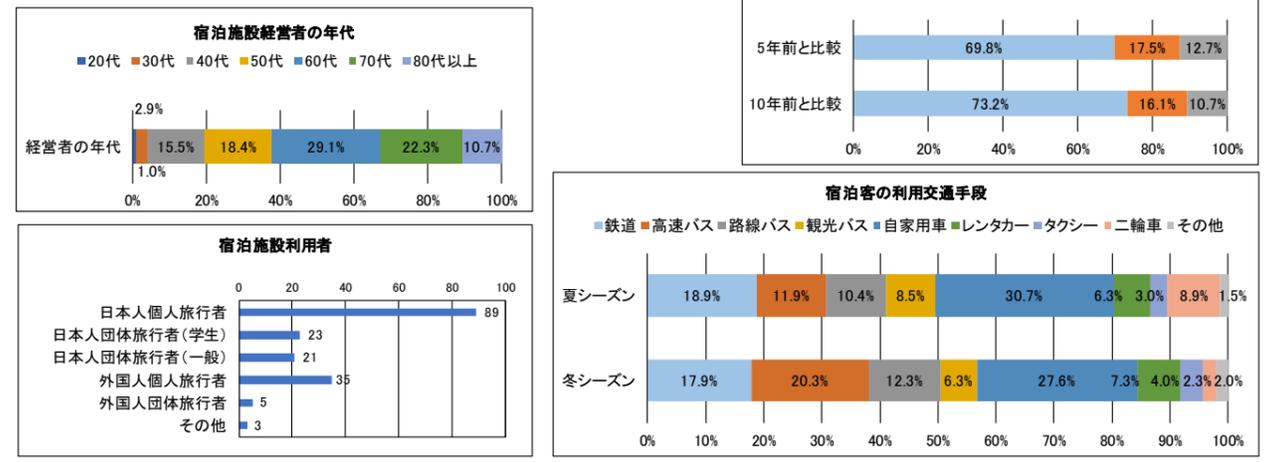
■観光客が利用する主なバス



【観光客の移動実態】



【宿泊施設アンケート結果】



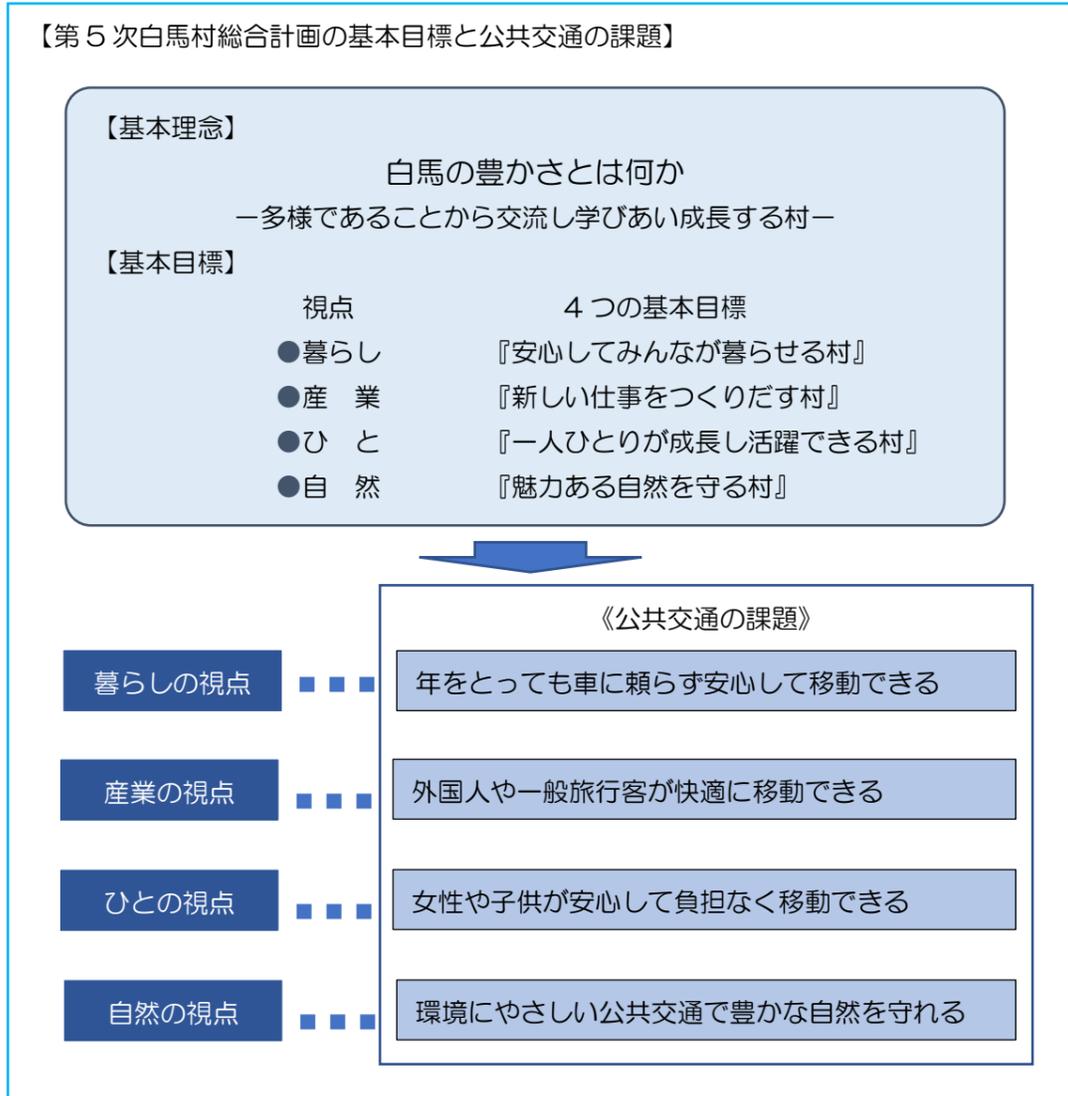
【観光客の移動上の問題点】

- 観光客の移動実態は、8月と冬期のスキーシーズンに集中している。
- 冬期はスキー目的の外国人、特にオセアニア方面からの旅行者が急増しており、既存公共交通で対応しきれない。
- 外国人旅行者は、泊食分離の人が多く、宿泊先と村内の飲食施設との移動に不便を感じている。
- ナイトシャトルバスは、一般旅行者も利用できるが、外国人がほとんどを占め、日本人は利用しづらい環境にある。
- 夏を中心としたグリーンシーズンには、路線バスや巡回バスが運行し、白馬駅や観光拠点での利用が多い。
- 宿泊施設の経営者は高齢化が進んでいる。外国人宿泊客の増加傾向は顕著であるが、個人旅行者が目立つ。
- 宿泊者の利用交通手段は、自家用車が多いものの、鉄道やバス等の公共交通利用者の方が多い。
- 観光客が利用できるバスは、通年利用できるものは限られ、また路線も重複しており、観光客にわかりにくい。

【移動上の課題】

- 観光客が年間を通じて利用できる公共交通網体系の確立
- 観光客にわかりやすい路線形態、情報提供、料金体系の検討
- 外国人と日本人が共存できる公共交通の検討
- 外国人の滞在スタイルに合わせた公共交通の検討
- 観光需要の分散に寄与する公共交通の検討
- 施設別観光入込数や公共交通利用者数等の一元的な管理及び情報提供

(4) まちづくりの観点からの問題点と課題



- 【まちづくりの観点からの問題点】
- 少子高齢化の進展、地域のつながりの希薄化、外国人居住者の増加などの社会環境の変化が進んでいる。
 - 高齢者人口のさらなる増加に対し、医療体制の充実、高齢者や障がい者を支援する仕組みづくりが求められている。
 - 観光産業は白馬村の基幹産業であるが、季節変動が激しく、年間を通じた安定した雇用ができない。
 - 小規模家族経営の民宿やペンションでは、後継者不足から廃業するところが増加している。
 - 共働き家庭やひとり親家庭など子育て環境が多様化している中で、母親が子供を学校へ送迎するのが負担になっている。
 - 将来のUターンやIターンによる若い世代の活躍を支える村内の移動は車への依存が高い。
 - 白馬村の美しい自然や山岳を中心とした景観はかけがえのない財産である。
 - 各集落に残っている歴史文化や田園風景、里山についても保全していく必要がある。
 - 新たな観光拠点となる道の駅や図書館の整備に合わせ、村民だれもが利用できるよう公共交通の確保が必要である。



- 【新たな拠点施設の整備】
- 新たな道の駅を核とした交流拠点
 - まちづくりに役立つ新図書館

- 【まちづくりの観点からの課題】
- 広域交流軸であるJR大系線の存続と機能強化
 - 白馬駅、神城駅、信濃森上駅などの拠点へのアクセス強化
 - 白馬駅と八方地区、みそら野地区を結ぶ地区の移動円滑化
 - 魅力的な観光の街となるような公共交通の確保、案内誘導の充実
 - 集落や里山を存続するための公共交通の確保
 - 村内観光拠点、交流拠点を周遊する公共交通の再検討

4. 白馬村地域公共交通総合連携計画の検証

【基本方針】

『白馬の里にひと集い 暮らし健やか
むらごと自然公園』
の基本理念に基づく交通政策により、「快
適で安らぎのある生活環境を築く」

基本方針 1

公共交通を必要とする人のニーズに応えた交通体系を構築し、安心して暮らせる白馬村を目指す。

基本方針 2

村（行政）と村民と事業者がそれぞれの役割を自覚し、協働することによって生活交通の充実を図る。

基本方針 3

白馬村の地域資源を活かした、元気な観光交通システムをつくる。

目標 1

高齢者を中心とした村民の日常の移動活動（通院や買物）を優先し、デマンド型乗合タクシーの運行計画を実証することにより、その評価・検証を行うとともに、乗合タクシーによる交通体系の整理を図る。

目標 2

デマンド型乗合タクシーの運行にあたり、予約制のメリットを活用して、多くの村民や事業者が参加できる協議の場を設け、運行体制の改善に努める。

目標 3

長期滞在型の外国人観光客や国内観光客が、安心して快適に利用できる村内の移動手段として、宿泊施設と飲食店、スーパーやコンビニエンスストア等を結び村内循環バスの整備により、快適に過ごせる観光交通システムを構築する。

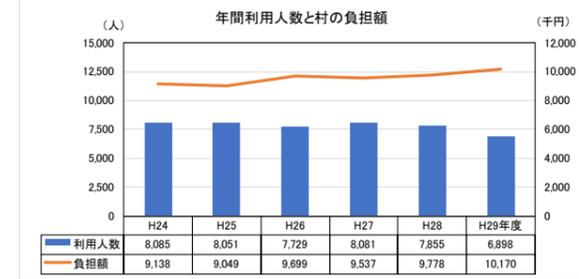
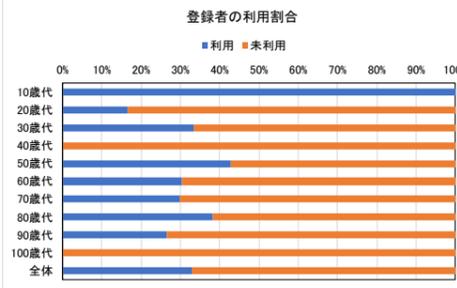
【事業の検証】

基本方針	導入事業・施策	評価	
①公共交通を必要とする人のニーズに応えた交通体系の構築	デマンド型乗合タクシー	デマンド型乗合タクシーを運行している。	○
	保育園児送迎乗合タクシー	保育園児送迎乗合タクシーを運行したが、利用者の減少に伴い廃止した。	▲
②村（行政）と村民と事業者がそれぞれの役割を自覚し、協働	多くの村民や事業者が参加できる協議の場の設置	公共交通会議を定期的実施している。	○
③地域資源を活かした、元気な観光交通システムの導入	外国人観光客や国内観光客が、安心して快適に利用する村内循環バスの整備	民間施設による運行サービスが実施されているが、相互間の連携がされていない。	△

○：実施した △：実施したが不十分 ▲：廃止した

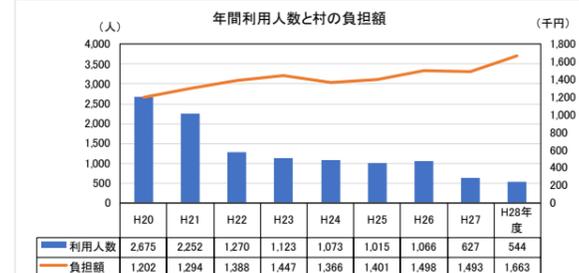
①-1 デマンド型乗合タクシー

運行目的	主に高齢者や運転免許を持たない移動制約者の買物、通院などの交通確保と社会参加を図る。
事業の検証	<ul style="list-style-type: none"> 30歳代、50歳以上の登録者の30%以上が利用 収入を差引いた村の負担額は年間1千万円程度で推移 利用目的は、通院と買物、飲食が多く、高齢者の外出に寄与 冬期は乗客数も増え、予備車も運行



①-2 保育園児送迎乗合タクシー

運行目的	保育園から著しく遠い地区の保護者の送迎負担軽減
事業の検証	<ul style="list-style-type: none"> 対象園児数は10人に満たなく、登録している園児数は平成25年度以降3名、平成29年度には2名 利用者が減少しても運行経費は年間150万円以上 保育園統合時の条件として神城地区の一部の地区に対してだけ送迎サービスを実施することは、公平性を欠く 以上より、平成30年3月で廃止



③観光交通システム

運行目的	観光客と地域住民のニーズに対応した複合的な村内移動手段の確保
事業の検証	<ul style="list-style-type: none"> 路線、料金等を見直しながら平成25年度以降は12月～2月の利用者数は1.2万人前後で推移 収支差額は、平成25年度以降マイナス分500万円前後で推移 利用者は外国人が95%を占め、外国人には好評



5. 課題に対する対応の方向性

調査分析による問題点・課題		課題の仕分け			
		対策を実施しているが不十分	未対策で検討が必要	将来的に対応を考える	要望等があるが対応が難しい
都市概況からの課題	【地域概況からの課題】				
	①高齢化による免許返納時や冬期積雪時等、車が運転できない場合の移動の確保	○			
	②中山間地の集落存続のため若者の移住や定住を促進するための交通環境の改善			○	
	【観光動向からの課題】				
	③村の基幹産業である観光産業の競争力強化と安定化			○	
	④観光入込数の減少に対する季節変動の分散化	○			
	⑤外国人旅行者の滞在スタイルに合わせた公共交通手段の対応	○			
	【各公共交通の現状の課題】				
	⑥村内住民にも観光客にもわかりやすい公共交通体系の整備		○		
	⑦白馬駅、神城駅等の交通結節点としての機能強化			○	
⑧複数の観光地を周遊連絡するバスの重複、複雑な路線形態の見直し	○				
⑨外国人観光客にわかりやすい案内情報提供手段の検討		○			
⑩父兄等の車による送迎の負担を軽減する通学時等の移動手段の確保		○			
移動のニーズからの課題	【村民の移動上の課題】				
	⑪移動制約者以外の村民もいつでも利用できる公共交通網体系の確立		○		
	⑫乗合タクシーの利用促進、そのための運行日、運行時間等の見直し	○			
	⑬利用者の移動を考慮した鉄道の運行及び乗換等の利便性向上			○	
	⑭公共交通全体のサービス水準の向上と村民負担の検討	○			
	⑮乗合タクシーの対象とならない交通弱者の公共交通の確保		○		
	⑯村内を巡回するバスの検討				○
	【通園・通学者の移動上の課題】				
	⑰小学生の徒歩圏外通学者の移動手段確保		○		
	⑱母親に依存した車での送迎環境の改善		○		
	⑲冬期における通学の安全性確保		○		
	⑳通学時の鉄道を活用した移動利便性向上の検討		○		
	㉑新たな公共交通による通園・通学移動交通手段確保の検討				○
	【観光客の移動上の課題】				
	㉒観光客が年間を通じて利用できる公共交通網体系の確立	○			
	㉓観光客にわかりやすいバス路線形態、情報提供、料金体系の検討		○		
	㉔外国人と日本人が共存できる公共交通の検討	○			
㉕外国人の滞在スタイルに合わせた公共交通の検討	○				
㉖観光需要の分散に寄与する公共交通の検討	○				
㉗施設別観光入込数や公共交通利用者数等の一元的な管理及び情報提供		○			
上位・関連計画からの課題	【上位、関連計画からの課題】				
	㉘広域交流軸であるJR大系線の存続と機能強化			○	
	㉙白馬駅、神城駅、信濃森上駅などの拠点へのアクセス強化			○	
	㉚白馬駅と八方地区、みそら野地区を結ぶ地区内の移動円滑化	○			
	㉛魅力的な観光の街となるような公共交通の確保、案内誘導の充実		○		
	㉜集落や里山を存続するための公共交通の確保			○	
	㉝村内観光拠点、交流拠点を周遊する公共交通の再検討	○			

【対応の方向性】

①生活交通

- 乗合タクシーの利用促進、収支改善を図る運行内容の見直し
(対応する課題：①、②、⑫、⑭)
- 移動制約者以外の村民が自由に利用できる公共交通手段の検討
(対応する課題：①、②、⑪、⑭、⑮、⑯、⑳)
- 家族間の車による子供の送迎負担を軽減する移動交通手段の検討
(対応する課題：⑩、⑰、⑱、⑲、⑳、㉑)
- 中山間地の集落存続、移住者等定住促進のための移動交通手段の検討
(対応する課題：①、②、⑯、㉒)

②観光交通

- バスを中心とした観光二次交通のさらなる充実
(対応する課題：③、⑤、⑧、㉒、㉓、㉔、㉕、㉖、㉗、㉘、㉙、㉚、㉛)
- 観光需要を分散化する年間を通じて利用できる公共交通の検討
(対応する課題：③、④、㉒、㉖、㉗、㉛)
- 外国人を含めた観光客のニーズに合わせたわかりやすさ向上策の検討
(対応する課題：③、⑤、⑥、⑧、⑨、㉓、㉕、㉗、㉛)

③生活交通・観光交通

- 鉄道および高速・特急バスで構成される広域交流軸の拡充、利便性向上
(対応する課題：③、⑨、㉓、㉔、㉛)
- 交通結節点の機能強化の検討
(対応する課題：③、⑦、⑨、⑬、㉑、㉒、㉛)
- 村内を自由に移動できる公共交通手段の検討
(対応する課題：①、②、⑩、⑪、⑮、⑯、㉑、㉒、㉛)

■対応の方向性イメージ（案）

