

---

白 馬 村

地域公共交通総合連携計画

(第 1 回変更)

---

平成 21 年 3 月

第 1 回変更 平成 22 年 2 月

白 馬 村

# 白馬村地域公共交通総合連携計画

## 目 次

	ページ
1. はじめに .....	1
(1) 計画策定の背景と目的 .....	1
(2) これまでの取り組み .....	1
2. 地域公共交通の現状 .....	2
(1) 公共交通機関 .....	2
(2) 本村が行う交通支援施策 .....	3
(3) 交通特性と課題 .....	6
3-1 公共交通に関する村民意識（高齢者） .....	8
3-2 公共交通に関する村民意識（中学生・高校生） .....	15
4. 総合連携計画 .....	17
(1) 基本方針 .....	17
(2) 計画区域 .....	18
(3) 目 標 .....	19
5. 目標達成のための事業及び実施主体 .....	20
(1) 白馬村乗合タクシーの実証運行事業 .....	20
(2) 公共交通利用促進に向けた環境整備・地域との協働体制に向けた事業 .....	23
(3) 観光交通システム構築事業 .....	24
6. 事業の展開 .....	25
(1) 事業の推進体制 .....	25
(2) 計画期間 .....	25
(3) 実施スケジュール .....	25
7. 白馬村地域公共交通会議の開催経緯 .....	26
8. 参考資料 .....	27
(1) 白馬村地域公共交通会議設置要綱 .....	27
(2) 白馬村地域公共交通会議委員名簿 .....	29

# 1. はじめに

## (1) 計画策定の背景と目的

現在、私たちの日常生活は自家用車に大きく依存し、公共交通の利用は低迷しているが、自動車を運転しない方の生活に最低限必要な移動手段の確保は、少子高齢化及び核家族化の進展にともない、ますます重要な課題となっている。

また、本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、特に夕食を宿泊施設以外でとるといった泊食分離型が多く、夕方以降の時間帯における地域内交通の検討が急務になっている。さらに、国内の観光客においても今後その傾向が強くなるものと想定される。

本村ではこれらを踏まえ、白馬村第四次総合計画に掲げた「安心快適生活プロジェクト」に基づき、交通体系のあり方やそのために必要な公共交通ネットワークの内容や方法、整備に関わる行政や交通事業者の役割など、基本事項の調査・研究を推進している。

平成20年3月には白馬村地域公共交通会議を設置し、保育園の一園統合にともなう遠距離通園者のための「園児送迎乗合タクシー」、高齢者等移動制約者の“身近な地域交通”となる「デマンド型乗合タクシー」、観光客の地域モビリティとなる「定時定路線シャトルバス」の運行に関してそれぞれ検討を行った。

このたび策定する「白馬村地域公共交通連携計画」は、これまで検討を重ねてきた新たな交通システムを軸として、交通事業者や関係機関が連携し、住民や観光客のニーズを反映した持続性のあるシステムの構築を目指すとともに、地域の主体的な取り組み及び創意工夫を総合的かつ効率的に推進するための計画とする。

## (2) これまでの取り組み

平成22年度を目標年度とした白馬村前期基本計画では、村内の各地域を連絡する住民から観光客まで含めた交通体系の研究について施策に掲げている。これに従い、平成19年6月から役場内の各課長等で構成する課長会議において、具体的な検討を開始した。

まず“地域住民の足の確保”に関しては、高齢者等の移動制約者にターゲットを絞り、これまで実施してきた福祉交通施策の検証を行うとともに、「高齢者の日常の外出活動と移動に関するアンケート調査」を実施した。また、平成20年度から村内の保育園を一園に統合するにあたり、通園距離が著しく延びる園児に対する送迎手段について検討を行った。

一方、平成19年3月に策定した「白馬村地域観光振興計画」に基づき、通年型観光、長期滞在型観光及びインバウンド事業などに対応した施策として観光客の移動手段について積極的に取り組んできた。これは、白馬村を訪れる外国人観光客の宿泊形態が主に長期滞在型で、特に夕食については宿泊施設以外で楽しむという傾向が強く、夕方以降の時間帯における交通アクセスの整備として、宿泊施設と飲食店、スーパー等を結んだ循環バスを運行した。

平成19年度は、「元気号夏物語」「元気号冬物語」の期間限定による運行、平成20・21年度は、「元気号冬物語」を期間限定により運行しており、海外観光客のニーズ等を把握しながら、地域内交通のあり方について検討している状況である。

このような状況を踏まえ、平成20年3月に「白馬村地域公共交通会議」を設置し、「園児送迎乗合タクシー」と「デマンド型乗合タクシー」の具体的な運行計画について協議を重ねた。また、平成21年1月には、同会議を法定協議会と位置付け、平成21年度からの実証運行を前提とした園児送迎及びデマンド型乗合タクシーにおける具体的な事業計画や、宿泊エリアと商店街等を連絡するシャトルバスの整備計画について具体的な検討を開始した。

## 2. 地域公共交通の現状

### (1) 公共交通機関

#### ① JR大糸線

本村の中央を南北に縦断するJR大糸線は、南から「南神城駅」、「神城駅」、「飯森駅」、「白馬駅」、「信濃森上駅」の5つの駅があり、そのうち特急が停車する駅は「神城駅」と「白馬駅」の2つである。

#### ②乗合バス事業者

イ. 川中島バス株式会社

路線バス

i 八方線（白馬駅～八方）

ii 猿倉線（白馬駅～猿倉） 冬期間運休

4月下旬～10月上旬、夏山シーズンで本数変更あり

iii 梅池線（白馬駅～梅池高原～白馬乗鞍）

白馬村内は、白馬駅～落倉までの間

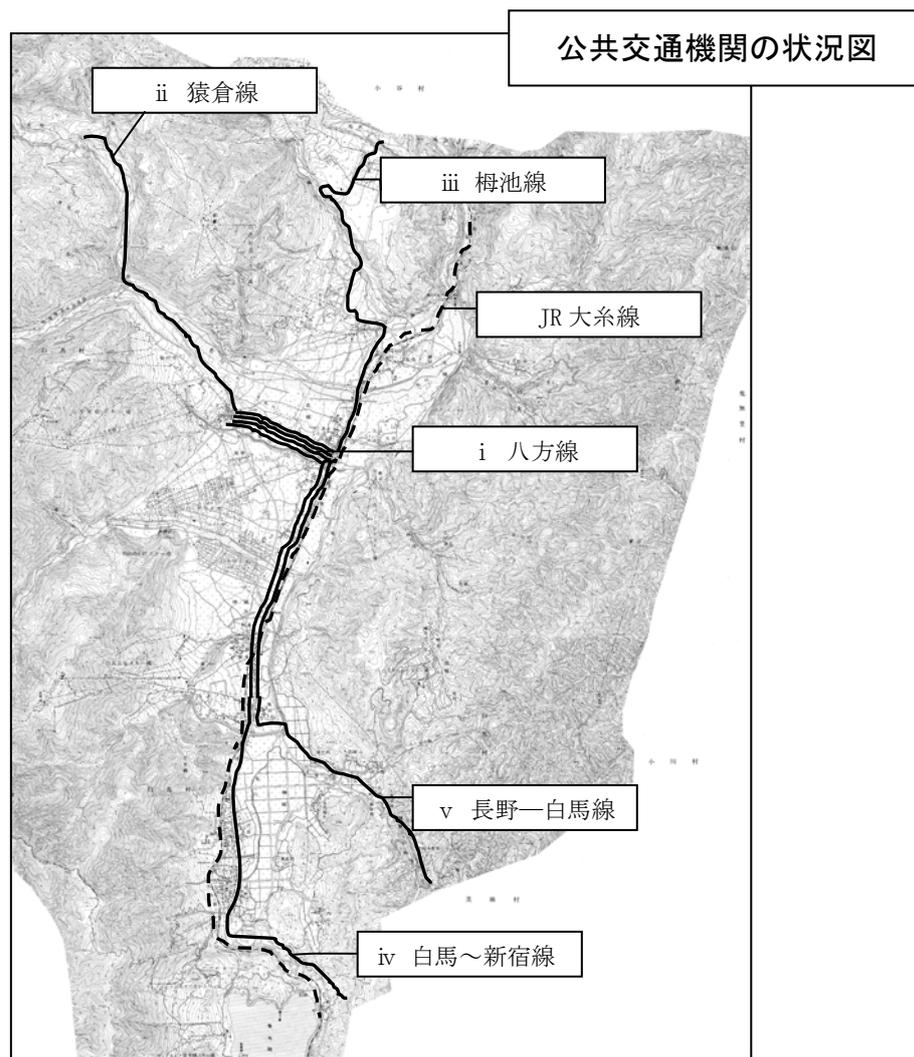
高速バス

iv 白馬～新宿線 1日6本

ロ. 川中島バス株式会社

路線バス

v 長野～白馬線 1日12本（特定日運行1本）



③タクシー事業者

- イ. アルプス第一交通株式会社
- ロ. 信州名鉄交通株式会社
- ハ. 白馬観光タクシー株式会社

④冬期間観光客向事業

白馬村観光局では、平成18年度から冬期間限定のナイトシャトルバス「元気号冬物語」を運行している。



(2) 本村が行う交通支援施策

①福祉タクシー乗車券交付事業

イ. 事業導入の経緯

平成 11 年 3 月、白馬村老人福祉計画の策定に際し白馬村老人福祉計画作成委員会を設置した。委員会では様々な意見が出されたが、その一つに、老人が外出するための交通手段がなく、閉じこもり傾向や社会参加から遠のくことが懸念されるため、これを解消する手段が検討された。その結果、タクシー料金の一部を助成する方法が提案され、平成 12 年 4 月に「白馬村福祉タクシー乗車券交付要綱」を制定し 5 月から施行した。なお、本事業は平成 20 年 11 月、デマンド型乗合タクシーの運行にともない廃止した。

ロ. 事業の内容

高齢などの理由により自らの交通手段を持たない住民が、交通手段としてタクシーを利用する場合にその料金の一部を助成するもので、普通車タクシーの初乗り運賃と迎車回送料金を合算した金額（880 円：平成 19 年 6 月 1 日時点）のタクシー乗車券を交付する。

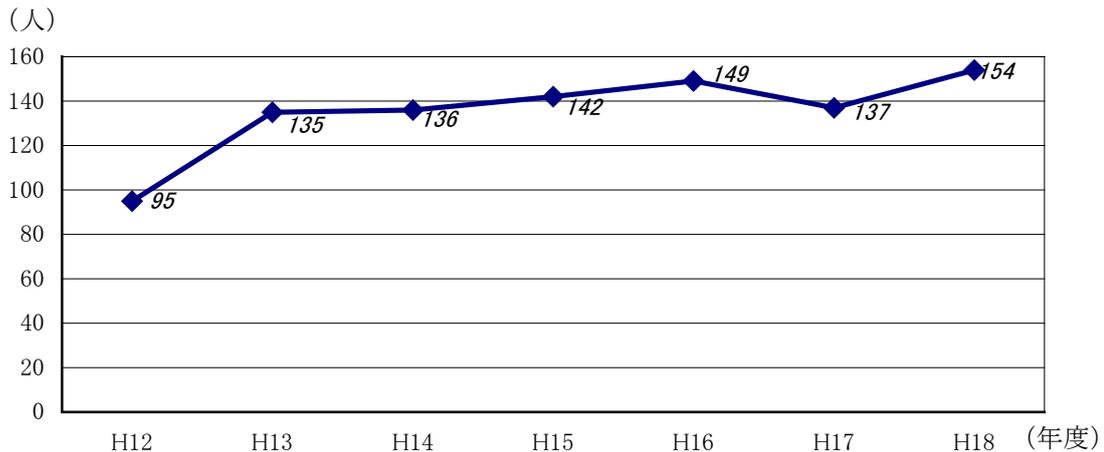
助成の対象者は、村内に住所を有する者で、かつ自らの交通手段を確保できない世帯のうち、i)65 歳以上の者のみで構成された世帯 ii)65 歳以上の者と 18 歳未満の者のみで構成された世帯 iii)母子及び寡婦福祉法の規定に基づく母子世帯 iv)生活

保護法の規定に基づく被保護世帯 (v) 身体障害者手帳及び療育手帳所持者 (vi) 村長が特に必要と認める世帯 とした。助成を受けようとする者は、地区の民生児童委員を通じて交付申請を行う。

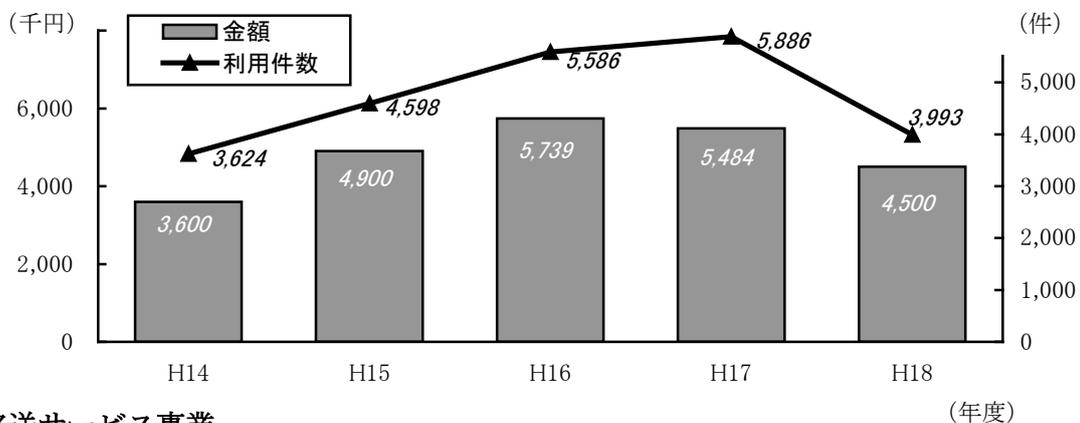
乗車券の交付枚数は、受給者1名につき毎月の初日に6枚（ただし、内山・嶺方・野平・青鬼・通・立の間・落倉その他村長が特に必要と認める僻地に居住する受給者にあつては10枚）を所持するものとして、地区の民生児童委員を通じて交付している。

乗車券の利用方法は、乗車したタクシーを降車する際に、運転手に乗車券を手渡すとともに、タクシー料金から乗車券に表示してある金額を差し引いた額を支払う。また、月の交付枚数の範囲に限っては、複数枚を1回の乗車で使用することもできる。

受給者数の年度別推移



利用件数と交付金額の推移



## ②移送サービス事業

### イ. 事業導入の経緯

介護保険事業がスタートした平成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て、白馬村社会福祉協議会では移送サービス車を利用した移送サービス事業を開始した。

また、白馬村では平成13年4月、「高齢者生活支援事業」を創設し、その中に概ね65歳以上の高齢者で一般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、医療機関等との送迎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した。これによって、当サービスは白馬村の事業として、白馬村社会福祉協議会が実施することとなった。

一方、国では平成12年度からの介護保険法の施行に伴い、介護予防という観点から、より積極的な事業展開を図るため、平成11年度に創設した「在宅高齢者保健福祉推進

支援事業」を廃止し、新たに「介護予防・生活支援事業」を創設した。この事業は、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、総合的に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選択実施できるようになっており、移送サービスについても外出支援として含まれた。本村の移送サービス事業もこの制度を活用し、総事業費から利用料収入を差し引いた金額の4分の3（国：2分の1、県：4分の1）の補助を受けてきたが、国の三位一体の改革による影響から平成16年度をもって打ち切られ、以降一般財源のみで実施している。なお、本事業は平成22年3月をもって廃止し、4月からNPO法人等による福祉運送サービスが提供できるよう、NPO法人等の福祉有償運送の必要性等について協議するための白馬村福祉有償運送運営協議会を設置した。

ロ. 事業の内容

i 利用者

当初、平成12年度に白馬村社会福祉協議会がサービスを開始した時点では、「身体的な障害により通常の行動が著しく困難な者（車椅子利用者、視聴覚障害者、その他の歩行困難者）」としていたが、翌年村が制定した要綱では、「概ね65歳以上の高齢者で一般交通機関を利用することが困難な者」とし、高齢者に限定したサービスとした。さらに、平成17年度からは新たに内規を制定し、「介護度3以上。ただし、介護支援専門員（ケアマネージャー）又は支援提供者等が必要と認め、保健福祉課長が承認したときは介護度が3以下の場合でも可とする。」とした。これは有償運送の許可を得ず、無償でサービスを提供していたことから、タクシー事業者からの要望もあり、サービス対象者の明確な基準を示したことによるものであった。この内規は平成19年度に改正され、「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た者」とし、白馬村保健福祉課の課長、福祉係長、保健介護係長、白馬村社会福祉協議会事務局長、白馬村地域包括支援センターのセンター長、主任ケアマネージャー、保健師、担当ケアマネージャーによって構成される移送サービス審査委員会を設置し、要介護度3未満の者の利用許可をより厳密なものとした。

ii 利用料

利用料は無償

iii 移送車両

白馬村社会福祉協議会では、平成12年4月、車椅子リフト（昇降装置）を装備した車両を購入して移送サービス車両とした。また、車椅子を使用しない者の運送には、訪問介護員（ホームヘルパー）が使用する車両を充てている。

iv 移送範囲と日時

車両の運行範囲は村内及び隣接する市村としているが、安曇病院など、それ以外の場所への移送も実施している。また、運行日時も原則として、祝日を除く月曜日から金曜日の午前9時から午後5時としているが、場合によっては、これ以外のサービスにも対応している。

v 予 約

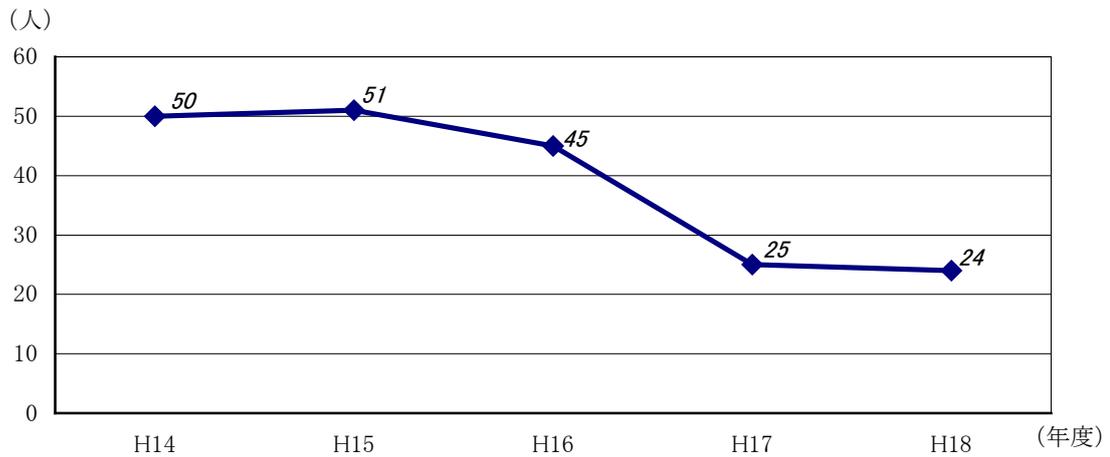
移送サービスの利用にあたっては、まずは要綱に規定された申請書をケアマネージャーを通じて村長に提出する。要介護度3以上であれば直ちに、要介護度3未満であれば審査委員会で審査した後サービス開始の通知がなされる。

利用が承認された場合、利用者は原則として利用日の1週間前までに社会福祉協議会事務局に申し込むこととしている。

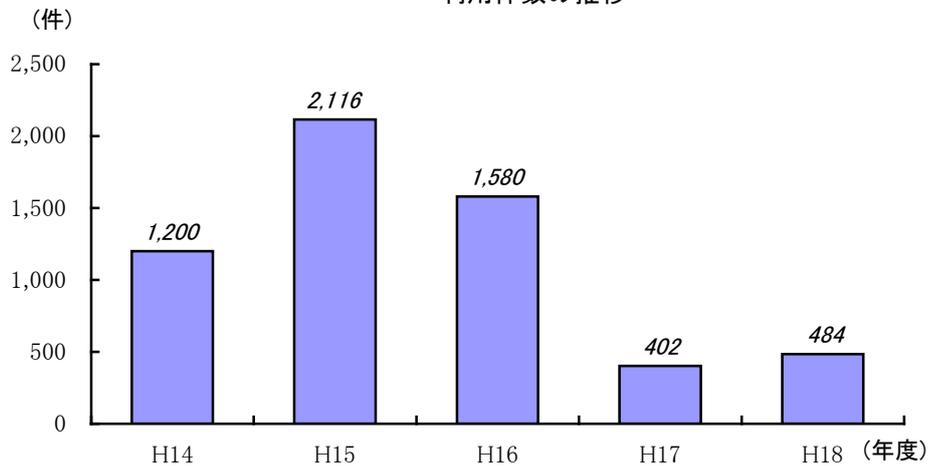
vi 運転者

運転者は、原則として白馬村社会福祉協議会のホームヘルパーがあたる。

利用者数の年度別推移

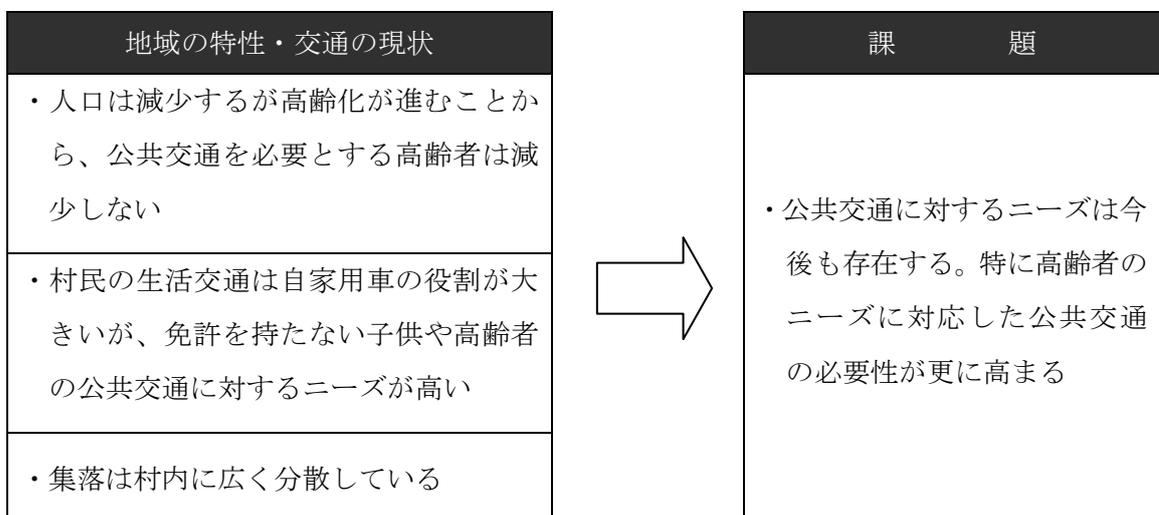


利用件数の推移

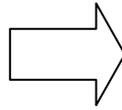


### (3) 交通特性と課題

本村の交通環境を取り巻く特性と課題を整理する。

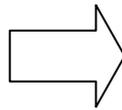


地域の特性・交通の現状
<ul style="list-style-type: none"> <li>・村内を南北に J R 大糸線が走っている</li> </ul>



課 題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の運行は、J R 大糸線を乗降する利用時間に対応しなければならない</li> </ul>

地域の特性・交通の現状
<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光客による流入人口の変動が大きい</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・海外観光客は泊食分離傾向で村内の移動手段を求めている</li> </ul>



課 題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・多様な観光ニーズに対応するために、効率的なルート及び運行時間の設定が必要となる</li> </ul>

### 3-1. 公共交通に関する村民意識(高齢者)

#### (1) 調査の概要

##### ①調査目的

高齢者にターゲットを絞った公共交通システムの構築にあたり、高齢者の外出活動と交通行動を調査し、有効に反映することを目的とする。

##### ②調査項目

イ. 回答者の属性

○年齢 ○性別 ○住まい ○職業 ○運転免許の有無 ○自動車の所有  
○運転の可否 ○歩行の状況 ○同居家族

ロ. 日常の外出活動について

○買物のための外出 ○通院のための外出 ○娯楽のための外出

ハ. 既存の交通手段について

○バス、電車、タクシーの利用状況 ○送迎の状況

ニ. デマンドタクシーの導入について

○必要性 ○利用頻度 ○利用方法

##### ③調査方法

イ. 調査地域 村内全域

ロ. 調査対象 村内に住所を有する満65歳以上の高齢者（H19.11.1時点）  
（ただし施設に入所されている方は除く）

ハ. 対象者数 1,896人（65歳以上81歳未満：1,428人 81歳以上：468人）

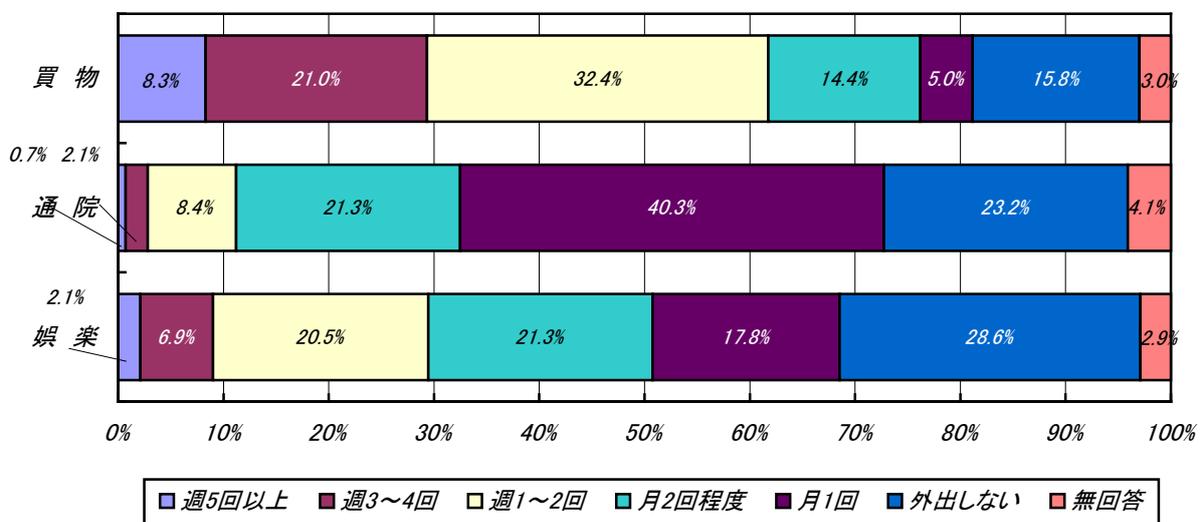
ニ. 調査方法 65歳以上81歳未満 : 郵送による配布・回収  
81歳以上 : 民生児童委員による聞き取り調査

ホ. 調査時期 65歳以上81歳未満 : H19年11月19日～12月21日  
81歳以上 : H19年12月3日～H20年3月6日

#### (2) 調査の結果

##### ①日常の外出活動について

イ. 目的別外出活動

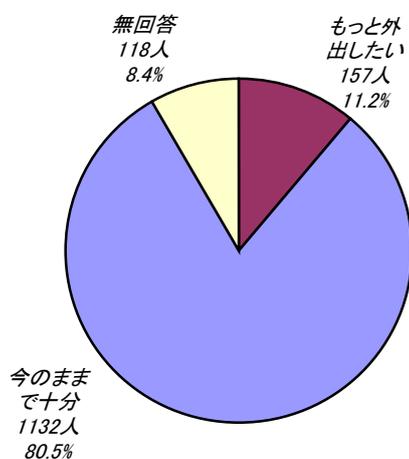


	買物による外出		通院による外出		娯楽による外出	
	回答数	構成比	回答数	構成比	回答数	構成比
週 5 回以上	117	8.3%	10	0.7%	29	2.1%
週 3～4 回	295	21.0%	29	2.1%	97	6.9%
週 1～2 回	456	32.4%	118	8.4%	289	20.5%
月 2 回程度	203	14.4%	300	21.3%	299	21.3%
月 1 回	71	5.0%	567	40.3%	250	17.8%
外出しない	223	15.8%	326	23.2%	402	28.6%
無回答	42	3.0%	57	4.1%	41	2.9%

買物のために週に 1 回以上外出する高齢者は 61.7%にものぼるが、娯楽のために週 1 回以上外出する高齢者は 29.5%しかいない。通院に関しては月 1 回のペースの方が最も多く、全体の 40.3%を占める。

## ロ. 目的別外出希望

### ◇買物が目的の外出希望

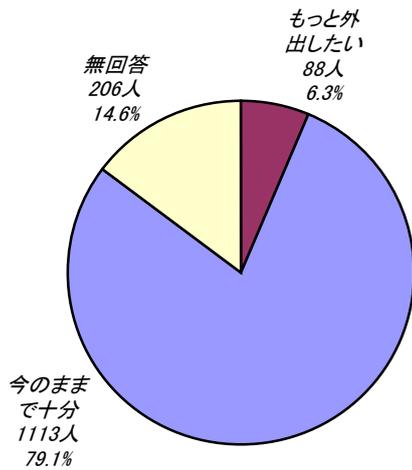


	買物が目的の 外出希望	
	回答数	構成比
もっと外出したい	157	11.2%
今のままで十分	1,132	80.5%
無回答	118	8.4%

男性は 86～90 歳、女性は 81～85 歳で買物による外出希望のピークを迎える。この年齢はちょうど、自分自身で自動車の運転ができなくなったり、普通に歩くことが困難になったりする年齢と一致する。

また、男性よりも女性のほうが外出希望を持っている方が多いことがわかる。これは、女性のほうが自らの交通手段を持たない方が多いためであると推測される。

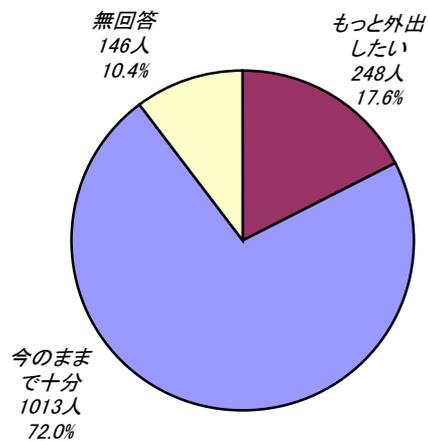
◇通院が目的の外出希望



	通院が目的の 外出希望	
	回答数	構成比
もっと外出したい	88	6.3%
今のままで十分	1,113	79.1%
無回答	206	14.6%

男性、女性ともに、75～80歳で通院が目的の外出希望がピークとなるが、女性のほうがその割合が高い。これは、女性のほうが自らの交通手段を持たない方が多いためと、通院を要する方の割合が高いためであると推測される。

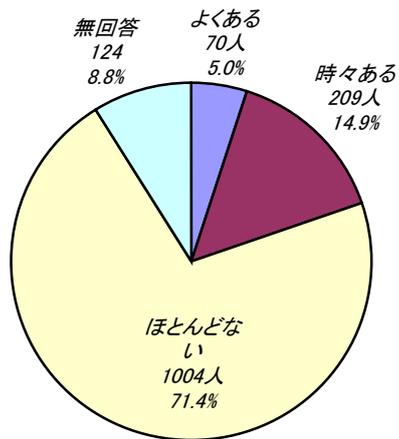
◇娯楽が目的の外出希望



	娯楽が目的の 外出希望	
	回答数	構成比
もっと外出したい	248	17.6%
今のままで十分	1,013	72.0%
無回答	146	10.4%

娯楽のための外出希望は、男性では年齢による差はあまりないように見えるが、女性では年齢とともに希望が減少している。また男性よりも女性のほうが外出希望が高いことがわかる。

ハ. 移動手段がないことによる外出の控えや諦め



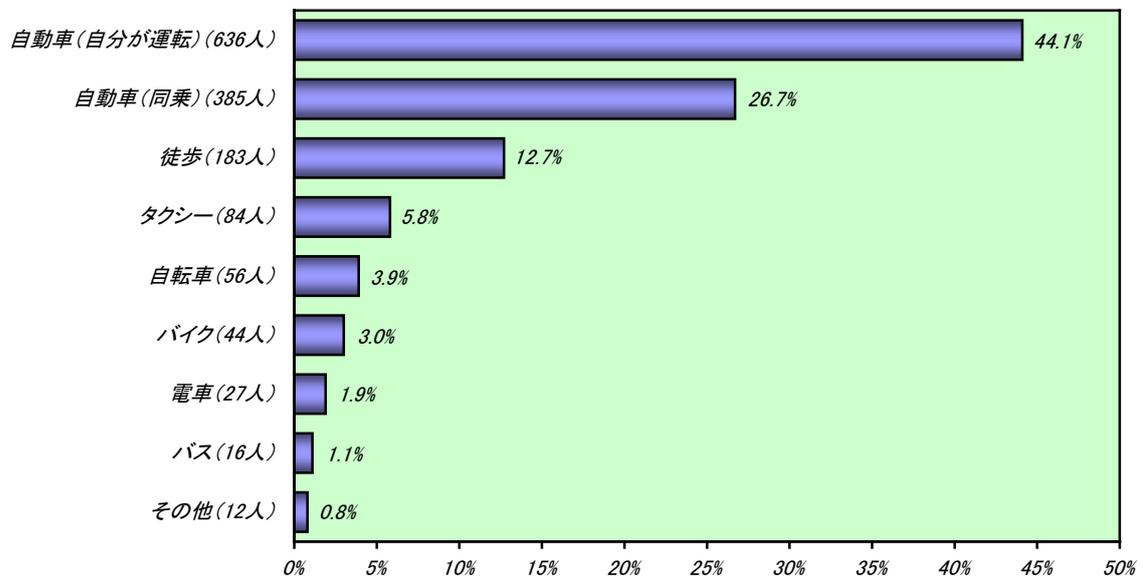
	回答数	構成比
よくある	70	5.0%
時々ある	209	14.9%
ほとんどない	1,004	71.4%
無回答	124	8.8%

男性では86～90歳、女性では75～80歳が外出を諦める方が最も多い年代となった。また、その割合は男女とも30%を超えている。

自分で運転する方は、86.2%の方が外出を控えたり諦めたりすることがほとんどないのに対して、自分で運転しない方は、33.6%の方が控えたり諦めたりしている状況にある。

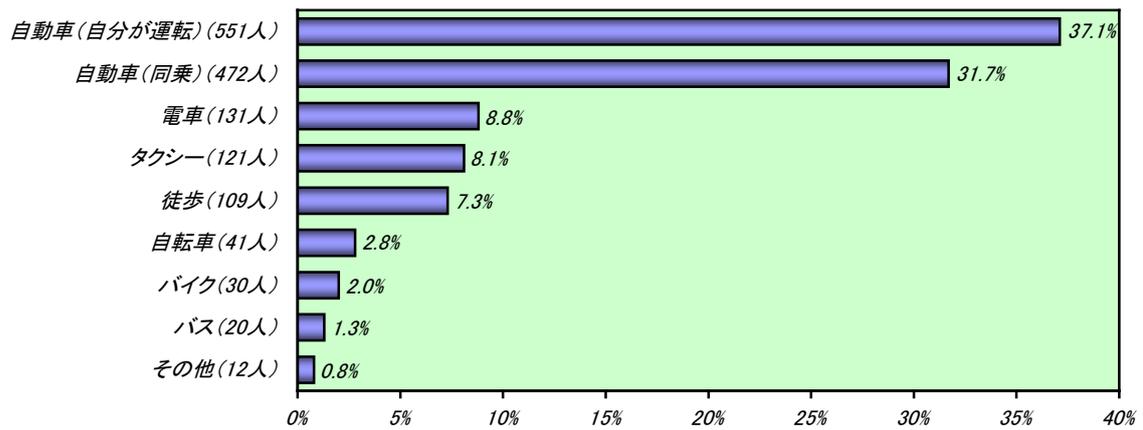
歩くことが普通にできる方は、80.9%の方が外出を控えたり諦めたりすることがほとんどないのに対し、歩けない方、歩行が困難な方は、それぞれ約3割の方が外出を控えたり諦めたりしている状況にある。

ニ. 買物に利用する交通手段（複数回答）



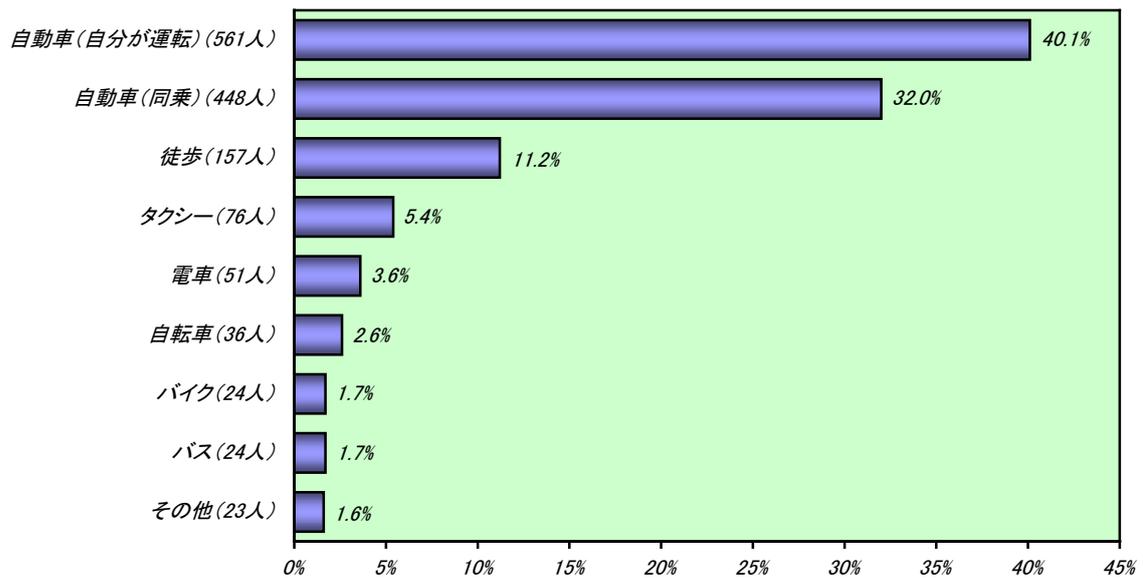
自分の運転による自動車での買物が44.1%と多数を占める。次いで同乗による自動車での買物が26.7%である。買物の場合、購入した品物等があるため、やはり自動車の利用が多くなるものと思われる。

ホ. 通院に利用する交通手段（複数回答）



自分の運転による自動車での通院が37.1%、同乗による自動車での通院が31.7%と自動車による通院が多数を占める。大町市内や池田町の病院へ通院する方も多いため、電車を利用しての通院も比較的多いことがわかる。

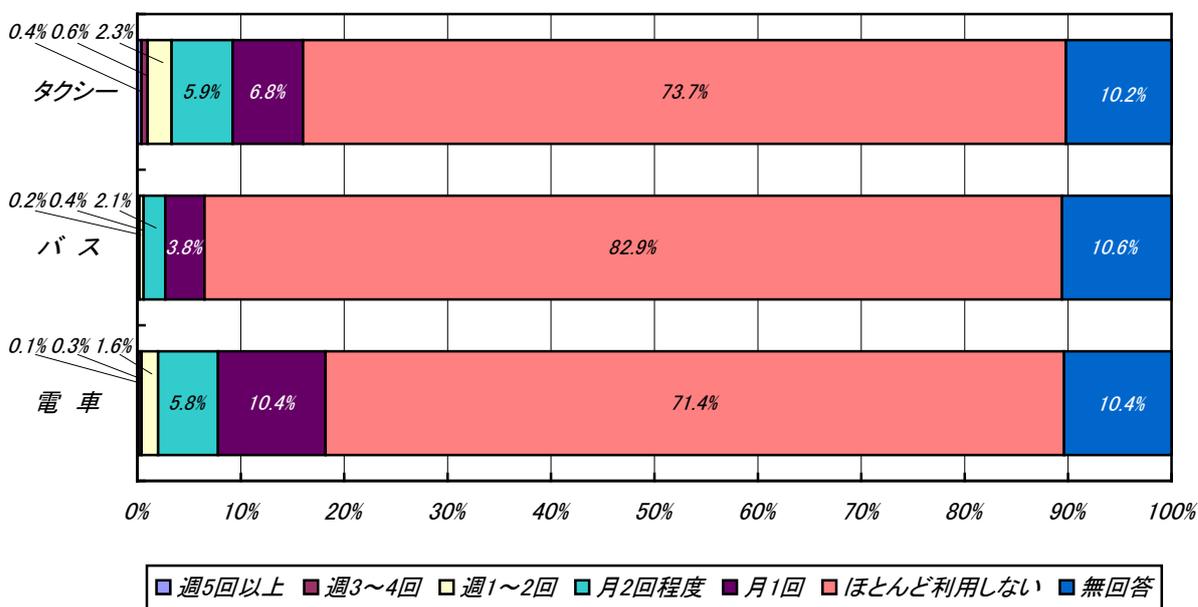
へ. 村内の娯楽に利用する交通手段（複数回答）



自分の運転による自動車での外出が40.1%と多数を占める。次いで同乗による自動車での外出が32.0%である。また、娯楽の内容では近所のお宅との交流が多いことから、徒歩による外出も比較的多い。

## ②既存の交通手段について

### イ. 公共交通機関の利用

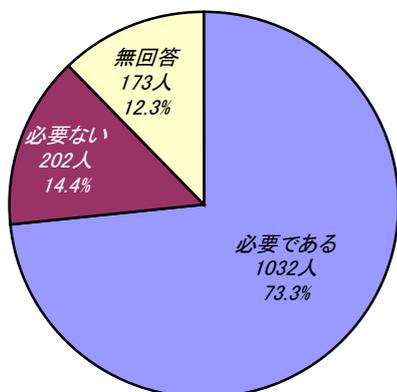


	タクシーの利用		バスの利用		電車の利用	
	回答数	構成比	回答数	構成比	回答数	構成比
週 5 回以上	5	0.4%	0	0%	1	0.1%
週 3~4 回	9	0.6%	3	0.2%	4	0.3%
週 1~2 回	33	2.3%	5	0.4%	23	1.6%
月 2 回程度	83	5.9%	29	2.1%	81	5.8%
月 1 回	96	6.8%	54	3.8%	147	10.4%
利用しない	1,037	73.7%	1,167	82.9%	1,004	71.4%
無 回 答	144	10.2%	149	10.6%	147	10.4%

タクシー、バス、電車の中では、電車が比較的に利用されているが、月1回以上利用している方は全体の2割にも及ばない。公共交通機関の利用がかなり少ないことがわかる。

### ③デマンド型乗合タクシーの導入について

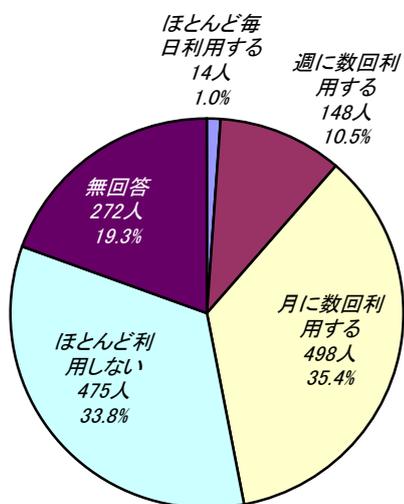
#### イ. デマンドタクシーの必要性



	回答数	構成比
必要である	1,032	73.3%
必要ない	202	14.4%
無回答	173	12.3%

デマンドタクシーのようなサービスが必要であると感じている方が73.3%にも達している。必要ないと回答した14.4%の方も、現在のところ自分にとっては必要ないという意味の方が多いためである。

#### ロ. デマンドタクシーの利用度



	回答数	構成比
ほとんど毎日利用する	14	1.0%
週に数回利用する	148	10.5%
月に数回利用する	498	35.4%
ほとんど利用しない	475	33.8%
無回答	272	19.3%

46.9%の方がデマンドタクシーを利用すると回答している。73.3%の方が必要性を感じているが、実際に現段階で利用するのは、そのうち64%の方であった。また、ほとんど利用しないと回答した方の中には、現在は利用せずに済んでいるが将来的には利用したという方が大勢含まれている。

## 3-2. 公共交通に関する村民意識(中学生・高校生)

### (1) 調査の概要

#### ①調査目的

中学生、高校生の通学の実態を把握し、抱えている課題を明確化すると共に、公共交通システムでの対応方法を検討する材料を把握する。

#### ②調査対象

白馬中学校・白馬高等学校生徒

#### ③回答者

生徒の保護者

#### ④調査期間

平成 21 年 7 月 15 日(水)～7 月 22 日(水)

#### ⑤調査項目

- 通学の学校名 ○お住まいの地区名
- 主要な交通手段（電車通学の方は最寄りの駅までの交通手段）
- 電車で通学される方の通常乗り降りする駅（電車の利用時間） ○家を出る時間
- 帰宅時間 ○通学時の不安 ○通学時に合わせた公共交通システム利用 ○利用料金
- 「元気号冬物語」の認知度と利用度 ○公共交通システムについての意見・要望

### (2) 調査の結果

#### ①アンケート回収状況

区分	配布数	回収数	回収率(%)
白馬中学校	263	144	54.8
白馬高等学校	77	33	42.9
合計	340	177	52.1

(複数回答があるものに関しては複数回答ありと記述し、数値に反映させた。)

#### ②質問に関する回答状況

1. 通っている学校等をお答えください。	サンプル別	配布数	回収数	回収率
	1. 中 学	263 件	144 件	54.8%
	2. 高 校	144 件	33 件	42.9%
	合 計	340 件	177 件	52.1%
2. お住まい地区名を教えてください	サンプル別	1	2	3
	1. 中 学	白馬町区 17	みそら野区 15	飯田区 飯森区各 10
	2. 高 校	みそら野区 9	白馬町区 5	飯田区 5
3. 学校へ行く際の主要な交通手段は何を利用していますか	<p>中学生は、「自転車」が 40%、「歩き」が 28%と自力手段が約 7 割の数値であった。また「家族が自家用車で送る」18%と高い数値である反面「JR 利用」が 14%と低い数値であった。</p> <p>高校生は、「自転車」が 57%、「歩き」が 10%と自力手段が約 7 割の数値であった。また「家族が自家用車で送る」15%、「JR 利用」が 15%と同数値であり、中学生、高校生とも同じ様な傾向であった。</p>			
(電車通学の方は最寄りの駅までの交通手段をお答えください)	<p>JR 利用者は中学生が 75%、高校生が 100%の数値で「歩き」と回答し、「自家用車で駅まで送る」が中学生 21%あった。</p>			

4. 電車で通学される方の通常乗り降りする駅はどちらですか	JR 利用者は南神城駅、神城駅、飯森駅と神城地域内での利用がほとんどであり、森上駅利用者はいなかった。
(また電車の時間について、ご記入ください)	<p>行きの乗車時間については、神城地域中学生、高校生とも6時49分、8時1分白馬駅着の利用が100%であった。</p> <p>帰りの降車時間について中学生は、「16時、17時、18時、19時台」がそれぞれ約4分の1の数値、高校生は「16時台」が7割弱であった。</p>
5. 登校するために家を出られるのは何時頃ですか	中学生は、「6時30分から7時」28%、「7時から7時30分」26%、「7時30分から8時台」38%と部活動、登校時間により6時30分以降8時までに出るが併せて92%となっている。また高校生では「7時30分から8時台」が42%、「8時以降」が52%と近距離通学の特徴を示していた。
6. 帰宅するのは何時頃ですか	帰宅時間としては、中学生が「18時から19時台」が56%、高校生が「19時台以降」が31%と比較的大きな数値であったが、部活動等多様となるためか16時以降からの回答は大きく分散された。
7. お子様の通学時に、どのようなことに不安を感じますか？	登下校時の不安として挙げられた中で最も多いのは「交通事故」で中学生45%、高校生46%であった。次いで最近頻発する事件の影響か「知らない人との接触」が中学生21%、高校生23%であった。意見としては街灯がないまたは少ないので暗くて心配が中高併せて11件と非常に多かった。
8. 通学時に合わせた※公共交通システムがあれば、あなたは利用しますか（させますか）	交通システムの通学時利用は「毎日利用」が中学生15%、高校生12%と2割を満たない数値であったが、「時々」は中学生15%、高校生15% 「天候によっては」は中学生47%、高校生56%を加えると全体の8割が何らかの利用意向を示している。
9. 利用する場合、利用料金は、どの程度が妥当だと思いますか？	交通システムの通学時利用料金は「100円程度」が7割強あり、低料金での利用を望む意向が強い、また定期券の様な場合でも3,000円以内との意向が9割強となった。またその他意見として学生は無料、JR定期代より高くつくので適当でないとの意見も寄せられた。
10. あなたは冬期運行されています「元気号」を知っていますか	元気号を「知っている」は6割、「知らない」が4割であった。
知っているとお答え頂いた方にお聞きします。あなたは（生徒は）利用したことがありますか	元気号を「利用したことがある」は0であった。理由として考えられることは村内中高生が利用しにくい運行となっていること、乗降地が限られていることと外国人の利用者が殆どであるための不安感、認知度が低いとの理由が考えられる。
11. 公共交通システムについて意見・要望がありましたら、ご記入ください。	公共交通システム自由意見として中学生アンケート結果から、学校の登下校に合わせた交通システムがほしいとの意見が21件、次いで冬季の間だけでも交通システムを要望する意見が13件、部活動に合わせた通学交通システム要望が7件となっている。高校生アンケートでは、すべて1件での意見であったが、通学用の交通システムを要望する意見が目立った。

## 4. 総合連携計画

### (1) 基本方針

#### 白馬村地域公共交通総合連携計画の基本方針

『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施策により、「快適で安らぎのある生活環  
境を築く」

白馬村の生活交通の現状と課題を踏まえ、新しい公共交通体系の基本的な  
考え方として3つの方針を定める。

#### 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

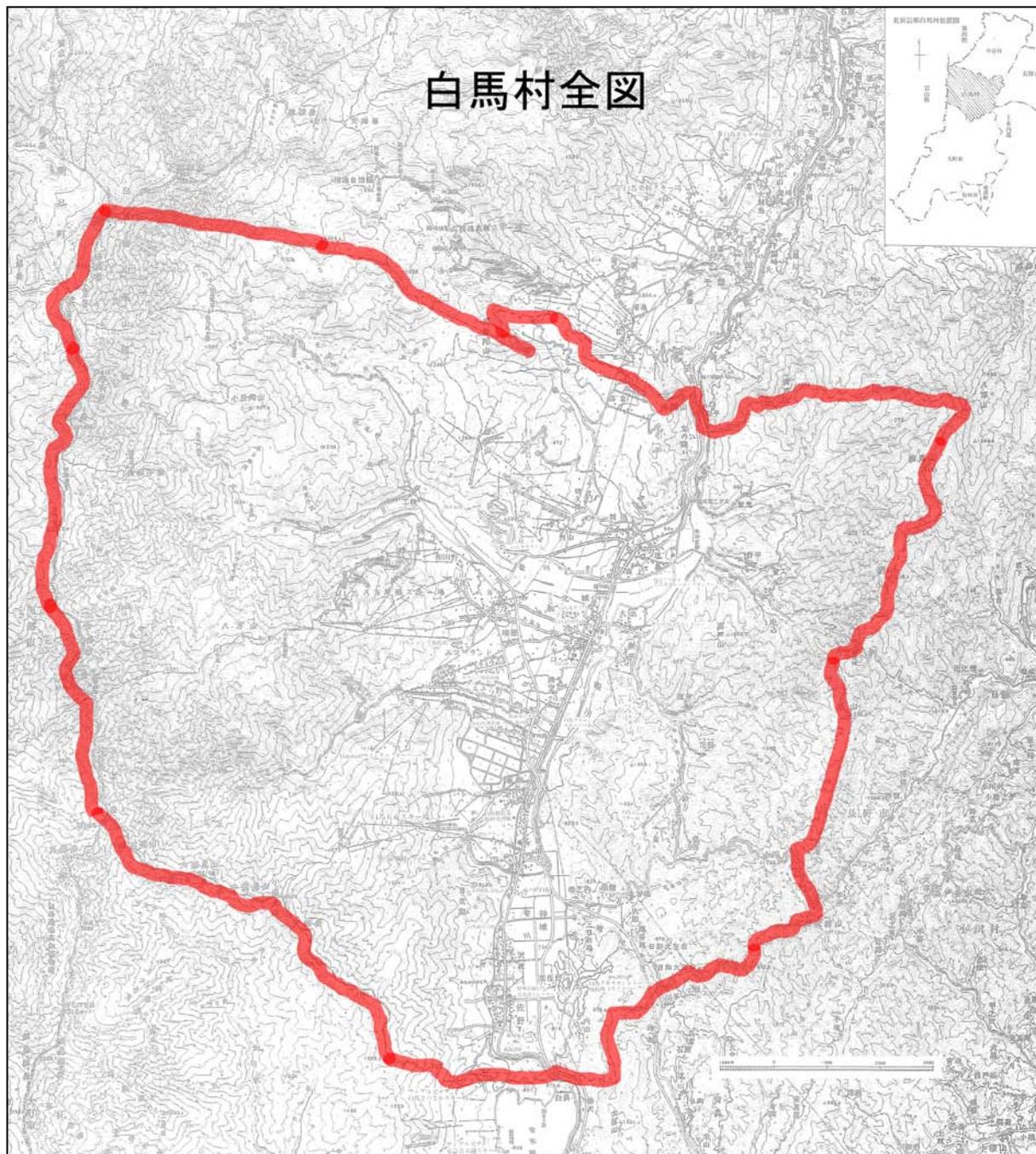
村（行政）と村民と事業者がそれぞれの役割を自覚し、協働することによ  
って生活交通の充実を図る。

#### 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。

## (2) 計画区域

白馬村地域公共交通総合連携計画における計画区域は、白馬村全域とする。



### (3) 目 標

基本方針を実現するため、以下の目標を設定する。

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。
目 標	<p>マイカーの普及にともない、村民生活においては公共交通を必要とし、また公共交通に期待する人は限定的である。しかしながら、自らの足を持たない高齢者等を中心とした村民に対し、限られた財政状況の下、そのニーズに焦点を絞り、生活環境を支えるための、持続的で身近な地域公共交通を構築する。</p> <p>本計画では、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。</p>

基本方針 2	村（行政）と村民と事業者がそれぞれの役割を担い、協働することによって生活交通の充実を図る。
目 標	<p>新たな公共交通の実現には、村と村民、事業者等が協働して交通システムを構築するとともに、利用者のニーズを集約し、随時運行に反映させることができる体制づくりが重要となる。</p> <p>需要応答型交通（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。</p>

基本方針 3	白馬村の地域資源を活かした、元気な観光交通体系をつくる。
目 標	<p>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楽しむという傾向（泊食分離）が強いため、夕方以降の時間帯における交通アクセスの整備が求められている。</p> <p>そのため、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ぶ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。</p>

## 5. 目標達成のための事業及び実施主体

### (1) 乗合タクシーの実証運行事業

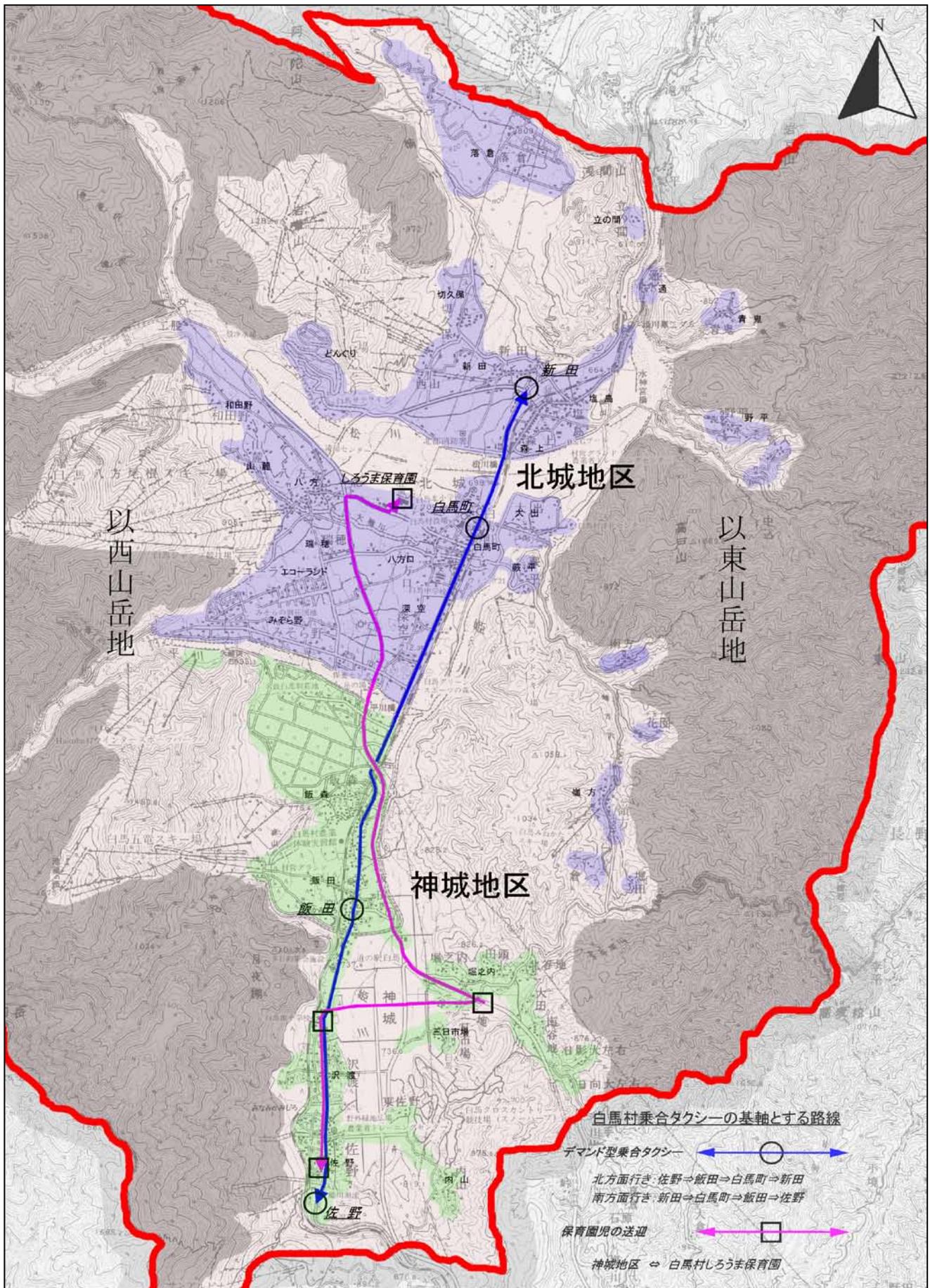
#### ①デマンド型乗合タクシー

項目	内容
運行の目的	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ためにデマンド型乗合タクシーを実証運行する。
運行開始時期	平成21年4月1日
事業主体	白馬村
運行主体	村内タクシー事業者 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
運行方法	デマンド型の乗合タクシーで戸口から戸口までの運行を行う。ただし、予約がない場合は運行しない。また、常備車両の旅客定員を超える予約がある場合は予備車両により対応する。
基軸路線	[北方面行き] 佐野 → 飯田 → 白馬町 → 新田 [南方面行き] 新田 → 白馬町 → 飯田 → 佐野 ※別紙参照
利用対象者	事前登録とし、次の項目に該当する者を優先する。 ①65歳以上の方 ②妊娠中の方 ③母子及び寡婦福祉法の規定に基づく母子世帯 ④生活保護法の規定に基づく被保護世帯 ⑤身体障害者手帳、療育手帳及び精神障害者保健福祉手帳を所持する方 ⑥介護保険被保険者証を所持する方 ⑦上記の利用者に付き添う方
運行日	月曜日から金曜日まで（ただし祝日及び12月29日から1月3日を除く）
運行本数	北方面行き・南方面行き各8便 計16便
予約	予約方法は予約センターへ電話で予約 （聴覚に障害のある方はファクシミリで予約できる）
予約センター	白馬村社会福祉協議会事務局内 白馬村大字北城7,025番地 （開設時間：平日の午前8時30分から午後5時まで）
予約時間	利用希望日の2日前（運休日を除く）から利用希望便の出発時刻の30分前までに予約（ただし、始発便の予約は前日まで）
運賃の設定	①普通運賃：村内全域 1乗車300円 （3歳児未満（4月1日に3歳に達していない者）は無料） ②割引制度：回数券割引 11枚綴り 3,000円
車両・設備	①常備車両：特定大型車（通称：ジャンボタクシー） ②予備車両：普通車を使用
期待される効果	○交通施策として ・運行区域を村内全域とし、戸口から戸口までの運送を行うことで、村内の高齢者等に公平な公共交通サービスの提供がなされる。 ・村民意識調査の結果では、73.3%の高齢者の利用意向が確認できることから、今

	<p>後コストバランスのとれた事業として期待できる。</p> <p>○利用者にとって</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・戸口から戸口までの運行が実現されることで、地域住民にとって利便性の高い交通サービスの提供が可能になる。</li> <li>・家族等に依存することなく自分の都合に合わせて外出が可能になり、外出機会の増加が期待できる。</li> </ul> <p>○その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな村内移動の動線が生まれることから、商店街への集客等、地域の活性化が期待できる。</li> <li>・村内タクシー事業者の車両を平日借上げることから、車両の有効利用が期待される。</li> </ul>
--	--

## ②保育園児送迎乗合タクシー

項目	内容								
運行の目的	保育園から著しく遠い村内の地区に居住する保育園児童を対象に送迎を行い、保護者の送迎に対する安心・安全性の向上と送迎負担の軽減を図る。また、送迎時間の短縮により一定の就労時間を確保し、厳しい経済状況の中でも安定した就労時間と雇用の確保に寄与する。								
運行開始時期	平成21年4月1日								
事業主体	白馬村								
運行主体	白馬観光タクシー株式会社								
運行方法	定時定路線による乗合タクシーで朝夕の保育園児の送迎を行う。								
運行路線	<p>[登園] 神城地区 → 白馬村しろま保育園</p> <p>[降園] 白馬村しろま保育園 → 神城地区</p> <p style="text-align: right;">※別紙参照</p>								
利用対象者	<p>①対象地区：内山、佐野、沢渡、三日市場、堀之内</p> <p>②対象児童：3歳児～5歳児</p>								
運行日	通常保育日（希望保育日は保護者の希望により運行）								
運行本数	登園・降園各1便								
運賃の設定	<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>利用区分</th> <th>料 金</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>往復利用（1世帯）</td> <td>3,000円（月額）</td> </tr> <tr> <td>片道利用（1世帯）</td> <td>1,500円（月額）</td> </tr> <tr> <td>臨時利用（1人）</td> <td>100円（1回）</td> </tr> </tbody> </table>	利用区分	料 金	往復利用（1世帯）	3,000円（月額）	片道利用（1世帯）	1,500円（月額）	臨時利用（1人）	100円（1回）
利用区分	料 金								
往復利用（1世帯）	3,000円（月額）								
片道利用（1世帯）	1,500円（月額）								
臨時利用（1人）	100円（1回）								
期待される効果	<p>○送迎時間が大幅に短縮されることから、保育園から遠距離にある家庭の保護者負担が軽減されるとともに、費用負担の公平化が図られる。</p> <p>○送迎時間の短縮により、一定の就労時間が確保されることから、安定した就労・雇用につながる。</p> <p>○乗合で送迎することにより、登園、降園時の園周辺の混雑が緩和され、交通事故防止が期待できる。</p> <p>○タクシー事業者による送迎により安全性の向上が期待でき、児童の安全確保や送迎に対する安心感が得られる。</p>								



## (2) 公共交通利用促進に向けた環境整備・地域との協働体制に向けた事業

公共交通の利用促進や利用しやすい環境を整備するほか、乗合タクシーの実証運行を含めた各種交通施策に関する広報活動並びに住民懇談会などの協議の場を設け、さらに利用しやすい交通システムになるような改善を図るための体制を整える。

項 目	内 容
事業内容	公共交通利用促進に向け、白馬村ホームページや地域の集会・懇談会等において、村民に対する情報発信や、乗合事業による環境負荷の軽減への対応PRなど、公共交通利用に対して関心の高まるような取り組みを推進する。
事業開始時期	平成21年度
事業主体	白馬村地域公共交通会議
実施方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>○多様な主体との連携と協働による事業の推進 持続可能な地域公共交通を確立していくため、交通事業者や行政だけでなく、村民や利用者、地域の各種団体等多様な主体相互が密接に連携・協働を図りながら、各種施策を効果的・効率的に展開する。</li> <li>○事業の推進管理 計画事業を着実に実施し目標を達成するため、白馬村地域公共交通会議が中心となり、施策の推進状況について定期的に点検・評価を行うとともに、その評価結果や経済社会情勢の変化、国の動向なども踏まえながら、必要に応じて見直しを行う。</li> </ul>
具体的な事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>○利用促進及び啓発事業 <ul style="list-style-type: none"> <li>・広報誌、行政ホームページ等の広報媒体を活用した情報提供</li> <li>・行政区、利用者への制度説明会の実施</li> </ul> </li> <li>○村民及び利用者ニーズの把握 <ul style="list-style-type: none"> <li>・アンケート調査、グループインタビューの実施</li> </ul> </li> <li>○事業の推進管理 <ul style="list-style-type: none"> <li>・白馬村地域公共交通会議、白馬村地域公共交通検討委員会及び各運行委員会の定期開催</li> </ul> </li> </ul>
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>○村民参画による協働の村づくりの推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>・各主体が役割と責任を分担することにより、柔軟で迅速な対応が可能となる。</li> <li>・公共交通に関する検討の場に村民の参画機会が増え、実情の把握と村民の要望を反映しやすくなる。</li> <li>・行政、交通事業者等の意識改革にもつながる。</li> </ul> </li> <li>○行政運営 <ul style="list-style-type: none"> <li>・村民や交通事業者など関係主体との連携のもと、地域の実情に応じた交通施策を村づくり政策と一体的に展開することが期待できる。</li> <li>・住民生活に密着した地域公共交通の維持・活性化に関する取組については、関係主体や村民の合意形成を図りながら、自主性と創意工夫をもって、地域にとって最適な生活交通の実現に向けて推進することが期待できる。</li> </ul> </li> <li>○利用者や交通事業者にとって <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境負荷の軽減、地域の公共交通の維持といった観点から、過度に自動車に依存したライフスタイルを見直し、積極的に公共交通を利用することが期待できる。</li> <li>・安全で快適なサービスを提供するとともに、公共性と採算性のバランスを図りながら、利用者ニーズに的確に対応した質の高いサービスの提供ができる。</li> </ul> </li> </ul>

### (3) 観光交通システム構築事業

観光交通システムについては、特に外国人観光客の宿泊形態が長期滞在型であり、夕食を宿泊施設以外で楽しむという傾向（泊食分離）を鑑み、観光事業者と連携しながら、観光ニーズに応えた商品としての公共交通サービスを提供していくことが重要であり、具体的にこれらに対応するシステムの構築を図る。

項 目	内 容
運 行 の 目 的	増加傾向の外国人観光客の村内移動に対応するために取り組んだ村内循環バス「元気号冬物語」は、最近では観光客だけではなく、中学生や高校生を含む住民が利用するなど、利用形態が変化してきている。そこで、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を図るため、村内循環型シャトルバスの導入を検討し、実証運行する。
事 業 開 始 時 期	導入検討：平成 21 年度 実証運行：平成 22 年度
事 業 主 体	白馬村 一般社団法人白馬村観光局
運 行 主 体	一般乗合旅客自動車運送事業者 ・松本電気鉄道株式会社 ・川中島バス株式会社 ・有限会社白馬交通
運 行 方 法	宿泊施設エリアと、一般商店・飲食店や公共施設、公共交通機関の駅等を結んだ定時定路線型のバス運行を行う。
運 行 ル ー ト	村内主要観光エリアを中心としたルート設定を基本とするが、利用客や住民のニーズ調査、それら調査の分析を通じて具体的なルートを設定する。
運 行 日	冬季スキーシーズンである 12 月下旬から翌年 3 月上旬までを運行期間とするが、利用客や住民のニーズ調査、それら調査の分析を通じて具体的な運行日を設定する。
運 行 時 刻	利用客や住民のニーズ調査、それら調査の分析を通じて具体的な運行時刻を設定する。
運 賃 の 設 定	村内各地域 1 乗車 200 円とする。
車 両	平成 21 年度において運行ルートに設定した村道の狭隘路線に対応できる車両とする。
そ の 他	関係団体等と協議を重ねるとともに、各種調査・データの収集、分析を通じて、より効果的で効率的な運行体系の構築を目指し、上記事業内容を具体化していく。

## 6. 事業の展開

### (1) 事業の推進体制

持続可能な地域公共交通を確立していくためには、各交通事業者や行政だけではなく、住民や地域組織と協働していくことが必要である。

また、各種事業や施策を着実に実施し、目標を達成するためには、PDCAサイクルを活用し、村民、交通事業者、村をはじめとする行政の協働した推進体制を確立することが必要である。

来年度以降の事業計画、事業の実施及びその評価については、白馬村地域公共交通会議において行う。

### (2) 計画期間

本計画の期間は、平成21年度から平成23年度までの3ヵ年とする。ただし、本計画を推進する中で、変更が必要となった場合は、必要に応じて見直しを図るものとする。

### (3) 実施スケジュール

事業内容	平成21年度	平成22年度	平成23年度
乗合タクシーの実証運行事業	→		
公共交通利用促進に向けた環境整備・地域との協働体制に向けた事業	→		
観光交通システム構築事業	→		

## 7. 白馬村地域公共交通会議の開催経緯

本村にとって、より実効性の高い地域公共交通ネットワークの整備を推進するために有効な事業計画であることから、平成21年1月30日に要綱を一部改正し、「白馬村地域公共交通会議」を道路運送法の規定に基づく組織から、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、法定協議会と同様の位置付けとし、当該「地域公共交通総合連携計画」を策定するものである。

地域公共交通総合連携計画は、平成21年1月に協議を調えた「白馬村乗合タクシー」の運行計画を基本として、関連事業の計画を定めている。その後においては、関連事業に係る検討委員会の開催等により、運行計画を見直している。

また、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を図るため、村内循環型シャトルバスの導入に向けた運行計画についても、関連事業として計画を進めている。

白馬村地域公共交通会議開催状況

回数・期日	協議内容
第1回会議 平成20年3月24日(月)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○会議の進め方について</li> <li>○白馬村の公共交通機関の現状について</li> <li>○白馬村の福祉交通施策について</li> <li>○デマンド型乗合タクシーの導入について</li> <li>○今後のスケジュールについて</li> </ul>
第2回会議 平成20年8月25日(月)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○デマンド型乗合タクシーの運行計画案について</li> <li>○移送サービスの検討状況について</li> </ul>
第3回会議 平成21年1月23日(金)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○乗合タクシーの運行計画案について</li> <li>○法定協議会への移行について</li> <li>○白馬村地域公共交通総合連携計画案について</li> </ul>
第4回会議 平成21年5月26日(火)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○平成21年度白馬村地域公共交通会議事業計画(案)について</li> <li>○平成21年度白馬村地域公共交通会議予算(案)について</li> <li>○今後の進め方について</li> </ul>
第5回会議 平成21年10月20日(火)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○村内循環シャトルバス運行計画(案)について</li> </ul>
第6回会議 平成22年2月25日(木)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○デマンド型乗合タクシー運行計画(案)について</li> <li>○白馬村地域公共交通総合連携計画の変更(案)について</li> </ul>

## 8. 参考資料

### (1) 白馬村地域公共交通会議設置要綱

#### 白馬村地域公共交通会議設置要綱

平成 21 年 1 月 30 日  
白馬村告示第 3 号

(設置)

第 1 条 道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 19 年法律第 59 号。以下「活性化再生法」という。)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、白馬村地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)を設置する。

(協議事項)

第 2 条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (2) 市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 活性化再生法第 5 条に規定する地域公共交通総合連携計画(以下「連携計画」という。)の策定及び変更の協議に関する事
- (4) 連携計画の実施に係る連絡調整に関する事
- (5) 連携計画に位置づけられた事業の実施に関する事
- (6) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(交通会議の構成員及び任期)

第 3 条 交通会議の委員は、次に掲げる者とする。

- (1) 村長
- (2) 長野県企画局交通政策課長
- (3) 北安曇地方事務所長
- (4) 大町建設事務所長
- (5) 大町警察署白馬村交番所長
- (6) 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- (7) 公募による村民
- (8) 北陸信越地方運輸局長野運輸支局長又はその指名する者
- (9) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表
- (10) 村長が指名する村職員

2 前項に規定する第 2 号から第 10 号までの委員は、村長が任命する。

3 委員の任期は、2 年とする。ただし、欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残任期間とする。

4 委員は、再任されることができる。

(会長及び副会長)

第 4 条 交通会議に会長を置き、委員の互選により定める。

2 会長は、交通会議を代表し、会務を総理する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けるときは、その職務を代理する。

(会議)

第 5 条 交通会議の会議は、会長が招集し、会議の議長となる。

2 交通会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。

3 やむを得ない理由により交通会議を欠席する委員は、他の委員へ書面により委任することができるものとする。この場合において、書面により委任した委員は出席した者とみなす。

4 交通会議の議事は、出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

5 交通会議は、原則として公開とする。ただし、公開することにより委員の意見交換等が不当に行われるおそれ等がある場合は、会議で決するところにより非公開とすることができる。

(関係者の出席)

第6条 会長は、必要があると認めるときは、交通会議の会議に、関係者を出席させ、意見等を求めることができる。

(協議結果の取扱い)

第7条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(検討委員会)

第8条 交通会議は、必要に応じて協議事項の一部について調査、検討作業等を行うために、検討委員会を設置することができる。

2 検討委員会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬等)

第9条 委員の報酬及び費用弁償は、白馬村特別職の職員で非常勤のものの報酬に関する条例（昭和34年白馬村条例第3号）及び特別職の職員等の旅費又は費用弁償に関する条例（昭和34年白馬村条例第16号）に定めるところにより支給する。

(経費の負担)

第10条 交通会議の運営に要する経費は、負担金、補助金、繰越金、諸収入をもって充てる。

(監査)

第11条 交通会議に監事を2名置く。

2 交通会議の出納監査は、会長が委員の中から指名した監事によって行う。

3 監事は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第12条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は別に定める。

(庶務)

第13条 交通会議の庶務は、総務課において処理する。

(幹事会)

第14条 交通会議は、必要に応じ幹事会を置くことができる。

2 幹事会の幹事は、委員の中から会長が指名する。

3 幹事会は、第2条に定める協議事項のうち、会議の運営や運行時刻の変更等軽微な事項について審議を行い、決定事項は交通会議に報告するものとする。

(その他)

第15条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮って定める。

附 則

この告示は、公布の日から施行する。

## (2) 白馬村地域公共交通会議委員名簿

平成 22 年 2 月 25 日現在

NO.	区分	所 属	団体名・職名	氏 名	備 考
1	1号	白馬村	村 長	太 田 紘 熙	
2	2号	長 野 県	企画部 交通政策課長	小 林 利 弘	
3	3号		北安曇地方事務所長	小 須 田 幸 一	
4	4号		大町建設事務所長	北 野 憲 雄	
5	5号		大町警察署白馬村交番所長	小 林 照 雄	
6	6号		一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体	松本電気鉄道(株)	遠 藤 芳 房
7		川中島バス(株)		青 柳 正 博	代表取締役
8		アルプス第一交通(株)		上 條 良 民	代表取締役
9		信州名鉄交通(株)大町支社		松 沢 英 昭	支配人
10		白馬観光タクシー(株)		風 間 雅 裕	代表取締役
11		(社)長野県バス協会		倉 島 義 和	専務理事
12		長野県タクシー協会		中 村 平	会 長
13	7号	公募による村民	公募委員	速 水 政 文	
14			公募委員	渡 邊 宏	
15	8号	国土交通省	北陸信越運輸局長野運輸支局長	熊 井 保 夫	
16	9号	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表	アルピコ労働組合 川中島バス支部	花 井 成 一	執行委員
17			信州名鉄交通労働組合	高 橋 正 幸	大町支部
18	10号	村長が指名する村職員	住民福祉課長	松 澤 衛	
19			観光農政課長	横 澤 英 明	
20			白馬村観光局次長	太 田 今 朝 治	