

第13回 白馬村地域公共交通会議議事録

1. 開催日 平成24年6月4日(月) 14時00分～15時05分
2. 場所 白馬村会議室
3. 出席者 太田委員、堀田委員(代理)、長澤委員(代理)、宮澤委員、勝野委員、上條委員、松沢委員、風間委員、中村委員(代理)、速水委員、渡邊委員、高橋委員(代理)、海端委員、倉科委員、平林委員、篠崎委員
4. 事務局 横川総務課長、矢口総務課企画調査係長
5. 関係職員 吉田住民福祉係長、鈴木住民福祉課主査、山岸観光農政課観光特産係長、太田観光局派遣主事
6. 配布資料
 - 資料1 : デマンド型乗合タクシー実証運行事業運行状況報告書
 - 資料2 : デマンド型乗合タクシー実証運行期間(H21～H23)運行状況報告書
 - 資料3 : ナイトシャトルバス元気号年度別利用実績
 - 資料4 : 白馬村地域公共交通会議決算報告当日配布資料：
 - 出席者名簿
 - 梅池線(森上駅系統)・花三昧バスの路線廃止について(アルピコ交通)

1. 開会

(事務局)

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13回白馬村地域公共交通会議」を開催させていただきます。

はじめに開会のことばを、風間副会長から申し上げます。

(風間副会長)

皆さんこんにちは。お忙しい中をお集まりいただきましてありがとうございます。外は暑い天気ですが風は爽やかで久しぶりに気持ちの良い季節を迎えたと思います。

本日は、平成24年度に入りましてから初めての会議で、これまでの実証運行が終わり、4月1日から本格運行が始まったところでございます。本日も議事や報告事項等たくさんありますが、慎重なご審議をお願い致します。

それでは、ただ今から第13回白馬村地域公共交通会議を開催します。よろしく申し上げます。

2. 会長あいさつ

(事務局)

続きまして、会長あいさつということで、太田村長の方からごあいさつを申し上げます。

(会長)

皆様こんにちは。本日はそれぞれお忙しい中を、第13回白馬村地域公共交通会議にご出席いただきまして誠にありがとうございます。

さて、地球温暖化の影響でしょうか、最近の気候は寒暖の差が大きく、暑かったかと思うと急に冷え込む日もあったりで、少し不安定な天気が続いているような気がします。

こうした中ではありますが、先頃は、白馬連峰の開山際も無事終了することもできまして、一安心しております同時に、これから迎える夏山シーズンが、大きな事故もなく、大勢のお客様からお越しいただけることを念じているところであります。

さて、この公共交通会議につきましても、過去3年間にわたり、国補助事業である地域公共交通活性化・再生総合事業によりまして、乗合タクシー事業とナイトシャトルバス事業の実証運行を行ってきたところであります。前回会議でも触れましたが、乗合タクシー事業については、年々着実に利用者数も増えてきておりまして、これからも地域住民の「足」としてその役割は益々高くなっていくことと思っております。

一方で、ナイトシャトルバス事業につきましても、平成23年度は原発事故の影響により利用者数は減少となりましたが、今後インバウンド事業を推進していくには必要不可欠な事業であるとの認識でおりますので、この冬からの本格運行に向けて、事業の組み立てを検討して参りたいと考えております。

本日は、これら実証運行結果の報告と合わせまして、平成23年度決算についてご報告させていただくことになっております。慎重なるご審議をお願い申し上げます。冒頭のご挨拶とさせていただきます。よろしくお願い致します。

3. 報告事項

(事務局)

本日進行を務めさせていただきます、白馬村役場総務課の矢口と申します。よろしくお願い致します。

まず、本日配布させていただきました「委員名簿」をご覧ください。本日の出席委員並びに代理出席の方につきまして、この名簿のとおりご報告させていただきますので、よろしくお願い致します。なお、ゴシック体の字の方が、4月以降の異動等によりまして今回新たにお願いする委員さんでございますので、私の方からお名前をご紹介しますいただきます。

まず、長野県企画部交通政策課長の堀田文雄様でございます。本日は代理で田川様からご出席いただいております。

次に国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局長の高橋恒男様でございます。本日は運輸支局の原様からご出席いただいております。

役場関係でございますけれども、4月の異動に伴いまして、観光農政課長の平林が委員に加わっております。

事務局関係では、総務課長が太田から横川に異動となりました。合わせましてよろしくお願い致します。

なお、委員の皆様には、4月から新しい任期でお願いすることになりますが、本日は委嘱状を机上交付させていただいておりますので、ご了承いただきたいと思っております。また、公募委員につきましても、本日の会議内容が過去3年間の総括的な意味合いがあること、また会計監査をお願いしていることも踏まえまして、今回につきましても、これまでのお二方をお願いしまして、ご出席いただいておりますので、よろしくお願いしたいと思います。

事務局からは以上でございます。

4. 協議事項

(事務局)

それでは、次第にもとづきまして、協議・報告事項に移りますが、これからの進行につきましては、要綱に基づきまして、太田会長よりお願い致します。

(会長)

それでは、次第にもとづきまして、協議に入らせていただきます。

(1) 地域公共交通活性化・再生総合事業の総括ということで、まず①デマンド型乗合タクシー実証運行について、担当委員から報告をお願いします。

(倉科委員)

住民福祉課の倉科です。私の方からデマンド型乗合タクシーの実証運行について説明させていただきます。

昨年度をもちまして、平成21年度から3年間行われました実証運行期間が終わりました。高齢者の乗車降車場所、利用時間等について、ある程度データの蓄積と分析ができたものと考えております。

資料第1号の運行状況報告書は、平成23年度の実証運行における結果から作成したものです。また、しろうま保育園児の送迎につきましても、結果を巻末に纏めさせていただきましたので、お読み取りいただければと思います。

実証運行期間3年間のデータを纏めた、資料第2号「実証運行期間の利用者動向と運行状況報告書」により昨年度の状況を含めて、説明を行います。

1ページをご覧ください。実証運行期間中の登録者数の推移という表です。平成21年4月の登録者数は577人でした。22年4月は643人、23年4月には674人、平成24年3月は695人となり、毎年増加してきておりますが、昨年は増加の伸びは鈍化してきております。

2ページをご覧ください。登録者の男女別推移です。おおよそ、女性3割、男性7割で、3年間大きな変化がありませんでした。

3ページをご覧ください。乗客数の推移ですが、ご覧いただくとおわかりのように、毎年同じような推移をしています。5月については、ゴールデンウィークにより運行日が少ない為の落ち込みです。暑さを避ける為なのか、8月と9月の乗客数は3年間ともに低くなっており、10月から増加に転じています。また1・2・3月は3年間ともに多く乗車しており、3月にその年度の最高乗客数を記録しています。これは、冬場の降雪により、夏季には自分で運転している方が冬季間に乗合タクシーを利用するためと考えております。

年間乗客数は、22年度は21年度に比べ1049人の増加でしたが、23年度は22年度に比べ610人の増加に止まりました。事業実施も3年目を迎え、乗合タクシーが浸透したことにより、新規登録者と同じように乗客数の伸びも小さくなったと考えています。

4ページをご覧ください。時刻別の乗客数でございます。毎年行っています利用者アンケート結果をもとに、22年度には要望の強かった最終便時刻の延長等のダイヤ改正を行いました。乗客数が伸びたことから、ダイヤ改正が利用者の利便性を高めたものと考えており

ます。また、全体として利用状況が分散した結果になり、特定の便への利用者集中が避けられた、比較的良いダイヤ改正が行えたものと考えております。

5ページをご覧ください。年代別の乗客数の推移でございます。21年度には80歳代の乗客数が50%を超えておりましたが、その割合は年々少なくなってきています。また、21年度には8%に止まっておりました60歳代ですが、23年度には13.4%にまで増加しました。年々、低い年齢層の方々にも利用されている状況がおわかりいただけると思います。

6ページをお願いします。目的地別の推移ですが、3年間の運行で利用者の乗車・降車場所の把握ができたと思っております。目的地別に見ますと、1位から4位までは変動がありません。医療施設、買物、金融機関が不動の順位となっております。

7ページをお願いします。総走行距離数の推移です。23年度の2台の常備車両の総走行距離数は56019kmとなっております。21年度は48271km、22年度は54967kmと、乗客数の伸びに比例して走行距離も増える結果となっております。

8ページをご覧ください。1人当たりの運行単価を月別にまとめたものです。実証運行期間中の最高単価は、平成21年度5月の1709円でした。順調に乗客数が伸びる中で、平均単価も年々下がり、23年度の1月から3月には1000円を下回っています。また、23年度年平均も1124円と21年度に比べ290円程低くなっております。

以上が3年間の実証運行の推移です。3年間の総括としまして、説明の中でもおわかりいただけたことと思っておりますが、順調に事業運営ができていますと考えています。鈍化しているものの乗客数は増加を続けており、その状況下で利用者1人当たりの単価も低くなってきております。

これからの課題は、運行事業者を含めて更なる効率的な運行方法を構築することだと思っております。また、現在は予約情報をFAX回線で連絡していますが、将来は情報端末等を導入し、予約の簡素化、車両運行状況の周知、待ち時間短縮等、利用者の利便性向上についても改善できればと考えています。

以上でデマンド型乗合タクシー実証運行期間の報告を終わります。

(会長)

次に、ナイトシャトルバスの実証運行について、担当委員より説明をお願いします。

(篠崎委員)

観光局の篠崎でございます。私の方からナイトシャトルバスの実施につきまして報告させていただきます。

委員の皆様にはお配りしてあります資料3をご覧くださいと思います。委員の皆様には既に承知のことと思いますが、今日は初めての方もいらっしゃると思いますので、復唱の意味も含めましてこの元気号をどんな形で動かしたかということ、遡って説明したいと思います。

資料の最後にカラー刷りのチラシがございますが、冬のシーズンのルート図が示されております。これから資料の中に3ルートの色分けして説明しておりますが、1つはグリーンラインで和田野を起点として五竜とおみまで延ばしております。2つ目は和田野から村の中心部を通るブルーライン、更に岩岳スキー場までのレッドラインの3ルートで運行してきたところでございまして、過去3年間同じルートで運行してまいりました。以下、それを前提に説明させていただきますので、よろしくをお願いします。

それでは資料1枚目に戻りまして、年度別の利用実績から説明します。平成23年度と過去に遡って月別の実績を示しております。23年度は2月まで総じて外国人観光客の入り込みが少なかった影響もあり、利用実績も減少しております。最終的には79日間で10265人の利用があり、昨年より2283名減でした。ただ、パーセント的には約80%台という状況になりますので、外国人の入り込みは施設によって差はありますが、大体3割から4割落ち込んでいるといわれております。それからするとバスの利用が2割程度の減で止まっているという状況でございます。以下、過去の実績は記載のとおりであります。

次のページをご覧ください。実証3年間の運行内容を比較してまとめたものでございます。平成21年度から期間や停留所の数は大きく変わっておりません。また、先ほどのルートも大きくは変えておりません。ただし、便数が変わったり、21年度まで遡りますと地域の子供たちへの利用も考え、白馬駅を起点にして学生の利用もできるような実証を行いました。その結果が出なかったというところから、平成22・23年度はもう少しお客様目線でのルートに戻そうということで、和田野エリアを起点として3ルートをスタートさせたところがあります。更に回数券等も設けたところ、平成22・23年度とも1万人を超える成果があったというところでございます。

次のページをご覧ください。乗車人員をまとめた縦のグラフですが、月ごとに数字を上重ねた帯グラフであります。圧倒的に1月・2月の利用が多くなっているということがわかりいただけると思います。

次のページは路線別に乗車人員をまとめたグラフです。いずれもブルーラインという村の中心部を走るバスが一番多かったという結果でございます。

次の資料は停留所ごとに乗車人員をまとめたものです。23年度に一番多かったところから順に記載しております。和田野の上部、スキー場に近いホテル前が最も多く、続いて白馬駅、エコーランドの白馬屋という飲食店等が上位となっており、続いて八方バスターミナル、東急ホテル、ジャスコ等となっております。

次の資料をご覧ください。31停留所ごとに過去の乗車人員をグラフに表したものでございます。先ほどの説明とダブりますが、ビラ白馬、JR白馬駅、マックスバリュー、白馬屋、八方インフォメーションセンターの利用が多かったことがご覧いただけると思います。

以上、ナイトシャトルバスについて、過去3年間の利用実績と23年度の状況も含めまして、概略を説明させていただきました。

(会長)

ただいま、デマンド型乗合タクシーとナイトシャトルバスの実証運行について報告がございましたが、皆様からご質問を受けたいと思います。いかがでしょうか。

ーなしー

特段ご意見、ご質問もないようであります。本件につきましては、承認事項ではありませんので実証運行の報告とさせていただきます。また、それぞれ課題につきましては、今後本格運行を行っていく中で検討を続けてまいりたいと考えておりますので、よろしくお願い致します。

続きまして、(2)平成23年度白馬村地域公共交通会議会計決算報告について、事務局よ

り説明をお願いします。

(事務局)

それでは、平成23年度の決算報告ということで、資料第4号をご覧ください。

まず、収入合計が2895万9262円、支出済額も同額となっております、差引残額がゼロとなっております。これにつきましては、交通会議で口座を1本設けまして3年間実証運行の経理を行ってきたわけですが、今回事業が終了するというのもございまして、最終的に口座残高をゼロにして精算したということで、差引残高がゼロとなっております。

次に収支の内訳でございますが、収入の部の負担金は収入済み額で1993万円、これは白馬村の一般会計の方から拠出をしました負担金でございます。

補助金は、865万8069円ということで、これが国土交通省さんの方からいただく補助金です。1年間の事業が終わった段階で精算し、振り込んでいただいた金額でございます。

繰越金が36万8710円、これは平成22年度会計からの繰越金です。

諸収入は、2483円の収入がございましたが、これは預金利子でございます。

合計2895万9262円ということになっております。

次に支出の部でございますが、まず運営費の中の1会議費につきましては、支出済額で9万9千円でした。これは、交通会議に係る経費ということで、委員報酬、旅費等に支出をしております。

2事務費でございますが、1144万6623円で、これは収入の部負担金で1993万円と申しましたが、一旦村から運営資金ということで支払いを受け、1年間事業を行い、国の補助金をいただいた段階で最終的に口座に残った1144万6623円を戻したというようにご理解いただければと思います。従いまして、実質的な村の負担額は差額の848万3千円程になります。

次に事業費の関係ですが、1乗合タクシー実証運行事業で996万3894円の支出となっております。これはご案内のとおりデマンドタクシーの実証運行にかかった経費でありまして、内訳としましては保育園児送迎事業も含んでおります。ただし、利用料収入につきましては差し引きして精算しております。

2公共交通利用促進事業につきましては、6万2720円の支出ですが、これは公共交通検討会議に係る経費としてあげさせていただいております。

3観光交通システム構築事業の支出額は738万7025円で、観光シャトルバスの実証に要した費用です。こちらもデマンドと同じく利用料収入を差し引いて精算しておりまして、バス事業者さんへお支払いする金額と、周知用のパンフレットの制作、新聞折込代等も含めて精算しております。

一番下の表はデマンド、シャトル事業の経費について利用料収入の部分も含めて多少わかりやすくまとめたものでございます。全体の事業費から運賃収入を差し引いて実際にかかった運行経費がCの欄に記載されております。それを年間運行便数、年間乗車人員で割った1便当たり及び1人当たりの経費を右側にまとめてありますので、参考までにご覧いただきたいと思っております。なお、乗合タクシーと保育園児送迎の実証運行につきましては、先ほどの説明の中で同じような経費を算出した資料がございましたが、こちらで示された金額と若干異

なっております。これは、決算報告の数字が補助対象事業分を抜き出して計算している関係で、1人当たりの経費等に若干の相異が生じてきているものでありますので、ご承知おきくださいますようお願い致します。

決算報告につきましては以上です。

(会長)

ただいま決算報告がございましたが、先日会計の監査を行っておりますので、監事の方から監査報告をお願いしたいと思います。

(監事：松沢英昭委員)

監事の松沢でございます。去る5月23日、当役場会議室におきまして、渡邊監事とともに本会議財務規程規則に基づきまして、平成23年度の収支決算について監査を行いました。提出された会計簿、証拠書類及び預金通帳等関係書類は正確に記載されており、適正に処理されていたことを確認したので、報告します。

(会長)

ありがとうございます。ただいま決算報告と監査報告がございましたが、これにつきまして皆様からご質問を受けたいと思います。いかがでしょうか。

—なし—

(会長)

それでは、別段ご意見もないようでありますので、決算報告についてご承認いただける方の挙手をお願いしたいと思います。

—挙手全員—

(会長)

ありがとうございます。全員のご承認をいただきました。

それでは、その他についてであります。アルピコ交通さんの方からバス路線の休止・廃止について協議事項があるとのことですので、議題に上げさせていただきたいと思います。説明はアルピコ交通勝野所長さんよりお願いします。

(勝野委員)

アルピコ交通白馬営業所の勝野でございます。よろしくお願ひ致します。当日配布の資料であります、柵池線（森上駅系統）・花三昧バスの路線廃止についてという提案をさせていただいております。当社は昨年柵池線につきまして冬季については運行休止をさせていただきたいという相談をさせていただきましたが、昨年度は運行させていただいたところであります。今後の予定であります、7月1日から8月31日まで、花三昧イベントの期間中柵池線の運転を再開する予定であります。その中で、柵池線の森上・落倉系統と同じく森上・白馬大池系統は夏の間も運行する予定はございません。森上・落倉系統につきましては、白馬駅、国道、信濃森上駅前、塩島から岩岳スキー場へ向かう系統です。もうひとつは、塩島から通へ向かい、通から国道に出て白馬大池に向かう2系統でございますが、このうち塩島から国道148号までの路線と、もう一つ森上信号から森上駅前、通、国道148号に向かう2路線について、廃止させていただきたく提案をさせていただきます。

ふたつ目ですが、当社で毎年、花三昧バスを7月1日から8月31日の2ヶ月間運行させていただいております。毎年ご利用いただくお客様の需要などもみながら路線の手直しを行い、支局の方へ申請をし、ご認可をいただいているところでございますが、昨年一部路線を広げまして、ガーデンの湯の敷地内に国道から一旦入り、バス停を置きました。もうひとつ去年のルートの中に、Hakuba47が花三昧の会場のひとつになっておりまして、バスの乗り入れを行ったところではありますが、昨年の結果をみますと、Hakuba47での乗降客数は極めて少ないということでありました。Hakuba47さんにも相談させていただき、花三昧の会場ではあるけれども路線がなくても結構ですとのことでありましたので、本年度の花三昧の運行について47さんには入線しないということで、路線を決めさせていただきたいということでございます。

以上のことから、拇池線の一部系統と花三昧バスの乗り入れをしないところについて路線の廃止を承認いただきましたら、今後陸運支局さんの方に届け出をしたいと考えておりますので、よろしくお願い致します。

(会長)

以上、説明がございましたがご意見、ご質問をお受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。

(渡邊委員)

公募委員の渡邊です。ジャンプ台系統の廃止については、利用者数が少なかったということでしょうか。それから、花三昧バスのHakuba47については利用者が少ないとのことでしたが、どの程度の利用状況だったのかお聞かせ願えればと思います。

(勝野委員)

大変申し訳ございませんでした。ジャンプ台系統の説明を落としておりました。ジャンプ台系統につきましては、長野オリンピック翌年はジャンプ人気がありまして、ジャンプ台までの需要を見込んで当社で乗り入れを申請し、運行してきたわけですが、最近はジャンプ競技の低迷によりまして、八方からジャンプ台まで行くお客様の数は、ほぼゼロに等しい状況でした。こうしたことから、八方入口信号からジャンプ競技場までの路線の廃止をお願いしたいということです。花三昧バスのHakuba47につきましては、こちらも人数の資料を持ち合わせておりませんが、ガーデンの湯、Hakuba47、岩岳の湯の3バス停では2ヶ月間で、大体30～40人程度で、正確な数字でなく恐縮ですが、極めて少なかったという状況です。

(会長)

よろしいですか。他にいかがでしょうか。

(北安曇地方事務所 地域政策課課長補佐 安藤委員)

拇池線で7月1日から8月31日までの花三昧期間中運行するというのは資料の1・2の路線でしょうか。

(勝野委員)

いいえ。説明不足で申し訳ございません。当社で運行するのは拇池線の岩岳落倉経由拇池行きの路線です。この路線は白馬駅から八方バスターミナルを経由して岩岳新田から国道に出、岩岳入口信号を左折し、岩岳の旅館街、岩岳スキー場、落倉を経由して拇池まで行く路線を、7月1日から2ヶ月間運行します。

(北安曇地方事務所 地域政策課課長補佐 安藤委員)

ありがとうございます。

(会長)

他にいかかでしょうか。

(事務局 矢口)

事務局から補足的にお願いします。今回アルピコ交通さんから路線廃止の提案があったわけではありますが、路線の認可を残したまま一時的に休止している区間がございまして、今回の協議は、ほとんどがその路線になるわけであります。休止のものを廃止にしてしまうということについては、地元との協議、同意が必要ということもございまして、本日の交通会議にアルピコ交通さんの方から提案をいただいたということだと思います。

資料4・5の路線については観光局でイベントとして行っております花三昧バスですので、観光局と協議をして毎年路線を決めているようでありますので、その中で廃止をしていくということに決まったようであります。

従いまして、今後新たな展開で路線を加えるという可能性もあると思いますが、その段階では追加する可能性もあるということでもよろしいでしょうか。逆に私の方からの質問で済みません。

(勝野委員)

一旦廃止した後、また新たな運転を開始する場合は認可を取得させていただきたいと思っております。

(事務局 矢口)

ジャンプ台線につきましても認可は取っていたけれどもしばらくは休止だったということでもよろしかったでしょうか。

(勝野委員)

はい

(事務局 矢口)

それから梅池線につきましましては、一部休止に伴い長野から入ってくる路線バスを併用運行という形で、白馬駅以北乗り降りができるという対応をいただいておりますが、これは、2月頃にこういった話がございまして、私ども村からアルピコ交通さんに要望という形で上げさせていただいておりますのは、長野線のバスが新田入口交差点から北は白馬大池経由で梅池へ上がっていますが、できれば新田以北については岩岳、落倉地区を回るルートを検討いただきたいという話をさせていただいております。ご存じのとおり小谷村との境で県道の橋梁工事を行っております、アルピコ交通さんの方からは、そちらの工事が終わって道が広がれば車両の大きいバスの乗り入れも検討いただくという話もいただいているところでございます。これが村とアルピコ交通さんのやり取りの状況ですので、ご承知おきいただきまして、最終的にこの公共交通会議でご承認をいただいて、アルピコ交通さんへご返事をさせていただくということになるかと思っておりますので、よろしくお願い致します。

(会長)

この件についてはよろしいでしょうか。それでは、路線の休止、廃止についてアルピコ交通さんの説明のとおりご承認いただける方の挙手をお願い致します。

—賛成挙手多数—

(会長)

挙手多数であります。本件については、ご承認いただきました。

次にその他で事務局から何かありますか。

(事務局)

特にございません。

(会長)

本日の協議事項は以上でございます。慎重なご審議をいただきありがとうございました。

5. その他

(長野運輸支局首席運輸企画専門官 原委員)

長野運輸支局の原です。国の補助事業の活用について検討いただいていると伺っていますが、事務局の方から説明をお願いできないでしょうか。

(事務局 矢口)

今お話のありました、補助事業につきましては3年間地域公共交通活性化再生総合事業ということで行ってきたわけでありまして、国の補助制度が24年度から変わりまして、今までの会議でも若干説明がありましたが、新しいシステムで補助事業が動いております。私どもではこれまで、デマンドタクシーと観光シャトルの2本を行ってまいりましたが、このうちシャトルバス事業については新しい制度では補助対象にしていくのは厳しいというお話をいただいております。デマンドタクシーの部分についてどうするのかという話になるわけですが、最終的にどこで費用負担をしていくのかという話になりますと、現在は公共交通会議で国の補助金と村の負担金をいただきながら、事業者さんへ会議会計の中からお支払いをしてきたわけでありまして、新しい事業では各タクシー事業者さんが事業主体になっていただくこととなります。従来から赤字バス路線に対する補助制度もありましたが、それと同じ考え方で、事業者さんが運営していく中で赤字の一部を国から補填していただくということになっております。従って事業主体が交通会議から各事業者に変わるというのが大きな変更点であります。ただ、白馬村の場合、事業者さんと村の契約で運行単価等を決めていることから、お支払いする金額はあくまで契約単価に基づいて計算された金額になります。事業者さんからみれば、補助金が入ってきた分増えるとか減るとかということではありませんで、入ってくるお金の先が国になるか、村になるかという違いであります。

最終的には村が出すお金が増えるか減るかということが大きな違いになるわけでありまして。これまで、支局さんの方でも何回か説明会を開催いただき私の方でも参加させていただきました。そして新制度に移行するには6月末までにネットワーク計画を作って提出していくことになるわけでありまして、最終的には村の財政的な判断の中で、もちろん補助金をいただいて負担を減らしたいという考えもありますが、交付税措置の対象となればそちらを活用していくこともひとつの選択肢としてあります。補助事業で従来どおり交通会議で補助金を受けてやりとりできれば、タクシー事業者さんにも負担をかけることなく、村としても財政負担を減らすことができるという考えもありましたが、どうしても新しい制度では交通会議が主体となって行うことが難しいということから、交付税を入れながら対応していくというこ

とを、最終的に私ども村の方で判断をさせていただいたということでございます。

本来は議題の中で協議させていただくべきだったかもしれませんが、補助事業について村の考え方ということで報告させていただきました。もしネットワーク計画を作って国に申請していく場合にはもちろんこの公共交通会議にもお諮りし、お認めいただいて上げていかなければなりません、事業者の皆様には極力負担をお掛けしないような形で進めていきたいと考えておりますので、よろしくお願い致します。以上でございます。

(風間副会長)

今、原さんの方からご意見をいただきましたが、今まで会議の中で聞いた限りですとシャトルバスに関しては1年通した事業ではないことから補助の対象は厳しいと聞いています。そういうものも含めた新しい補助事業の枠組みの中で出ている提案に対して、村としてシャトルも含めて遠慮するという判断をしたということですか。

(事務局 矢口)

シャトルバスにつきましては、県の補助事業等も含めた中で、24年度の予算編成でもいろいろ検討させていただきました。今後冬の運行に向けて、住民の皆さんの負担等も含めて様々な検討をしていかなければならない中で、まだ結論の出していない部分もありますが、国の補助については、シャトルは難しいということでもあります。

デマンドに関しては、先ほど原さんの話にもありましたとおり、何回もお話をいただいたり、内部でも検討をさせていただきました。ありがたい制度ではありますが、事業さんへの負担ということも含めまして、最終的には村で対応していくのがベストであろうという判断をさせていただいたところであります。

(風間副会長)

わかりました。

6. 閉会

(風間副会長)

長時間にわたり慎重審議いただきましてありがとうございました。以上をもちまして、第13回白馬村地域公共交通会議を閉会させていただきます。ありがとうございました。