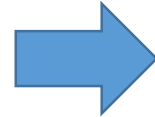


# シャトルバスの通年運行の検討⑦ 観光・生活交通としてのシャトルバス統合運行の検討⑧

## 【令和元年度検討内容】

### 第1回検討会議

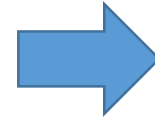
- ・各社におけるシャトルバス運行に係る現状と課題
- ・シャトルバス統合の考え方



・各索道会社とも前に進める方向で同意

### 第2回検討会議

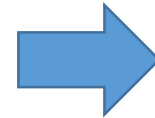
- ・実際にルート案を示しての検討



- ・枝線にバスが走らないのは宿側が納得しない
- ・バス停で乗り換えが必要になると、お客様の理解が得られない
- ・運行費用の負担について白馬村にもお願いしたい
- ・運賃は無料か有料か

### 第3回検討会議

- ・第2回を踏まえ、新たなルート案を再考



- ・車両の維持管理費の低減、運転手の高齢化と確保課題、統一シャトルの共同化による運行体系のわかりやすさ及びデザインコードの統一などについて、どこまでメリット感があるかというところがポイント
- ・各スキー場から統合に向けた了承を得られたことは、過去の経過を振り返ると大きな結果であった。
- ・今後、今回提出した枝ルート案を元に、各スキー場との詳細な詰めが必要になる。
- ・現在のスキー場入込客数の約4割がシャトルバスを利用している現状で、今後は利用率が高まると予測できるので、そこを踏まえた資料作成、利用客のほとんどを占めるインバウンド客のわかりやすいルート案作成など、より詳細な内容が議論できるよう準備を進めたい。

### ハブルート(案)運行台数集計と費用②

#### 現状シャトルバス

各スキー場  
バス運行維持管理費  
↓  
約127,300,000円



#### ハブシャトルバス

ハブシャトルバス  
運行費用  
↓  
約70,400,000円

費用の比較にはならないが  
各スキー場のバス保有台数が減れば  
スキー場の費用負担も少なくて済む

## スキー場シャトルバスの現状①

### ●添付資料①参照

- ▶HAKUBA VALLEYエリアのスキー場シャトルバスについて調査。
- ▶上段に各スキー場保有台数、費用、運行便数について集計、各スキー場のシャトルバスの費用や運行便数が多いことがわかる。
- ▶下段には一部ではあるが白馬発着の主なシャトルバス、高速バスの運行ルートを参考までに集計。

鹿島槍・さのさか・白馬五竜・白馬47・八方尾根  
白馬岩岳・柺池高原・白馬乗鞍・白馬コルチナ

## スキー場シャトルバスの現状②

各スキー場は自社でバスを運行維持管理する

費用負担が大きく運行便数も多く管理が複雑である

【バス保有台数】

マイクロバス約52台  
中型バス約6台  
大型バス約7台

【維持管理費】

約127,300,000円

【運行便数】

1日あたり  
約363便

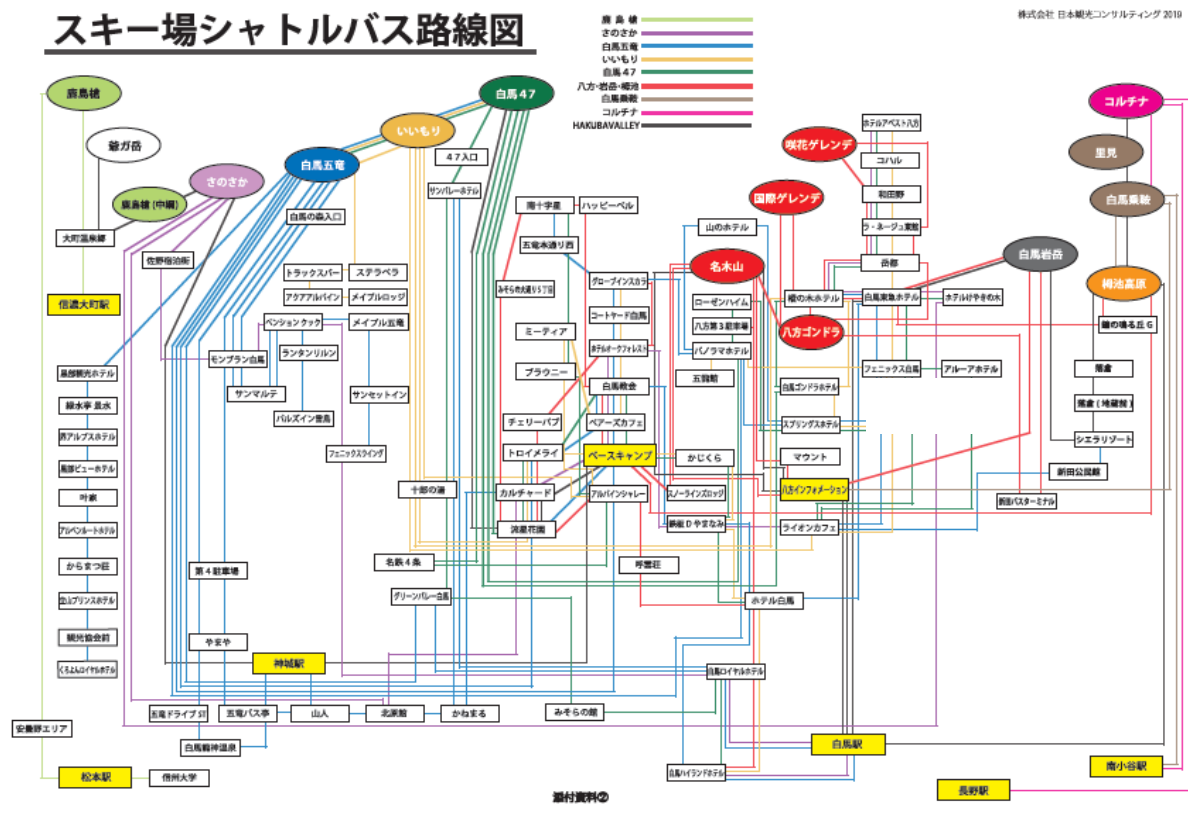
## スキー場シャトルバス運行台数集計

### ●添付資料③参照

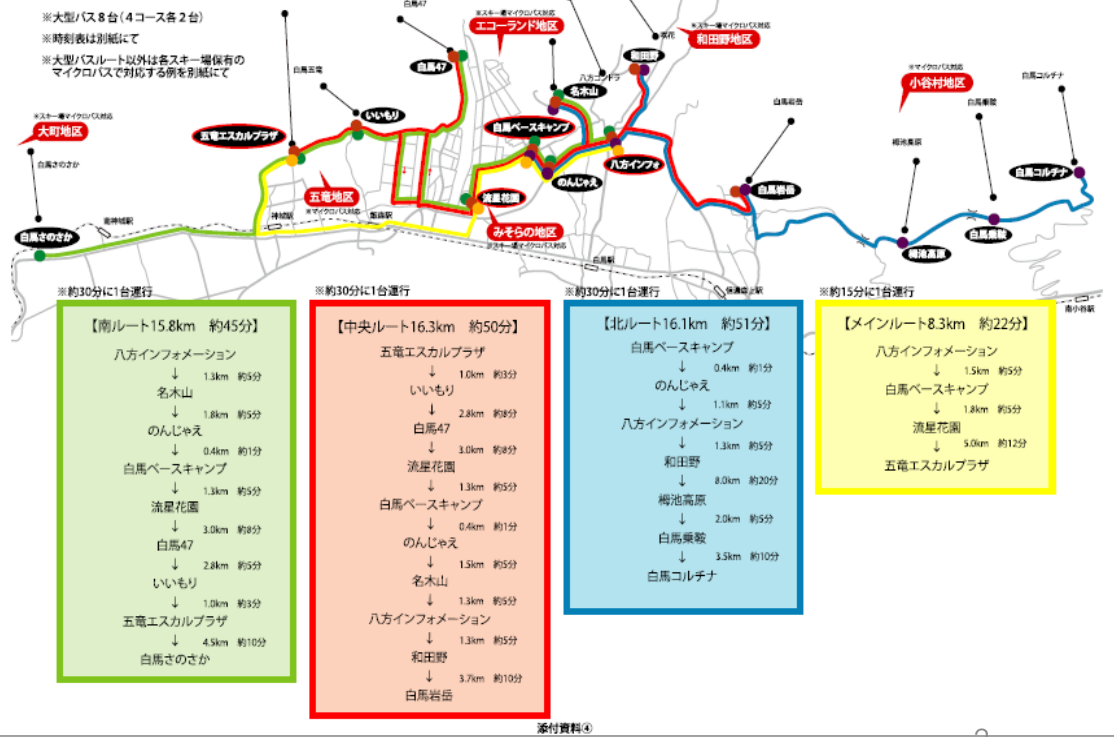
- ▶バス停別、時間帯別で発着台数を集計。時間帯別では朝と夕方に多くのシャトルバスが走っていることがわかる。バス停別では発着台数が多いバス停を赤字で表示。
- ▶この添付資料③のバス停別合計を見ると村内の各エリアで「ハブ」となるバス停が明らかであることがわかる。

バス停別の合計で発着台数の多いところが  
「ハブ」  
になりえると考え

## スキー場シャトルバス路線図



## スキーシーズンハブシャトルバス路線図(案)



# 【令和2年度検討内容】

## 第1回検討会議

〈前年度までの検討結果を踏まえ、今後スキー場シャトルの統合計画を進めるにあたっての各社の考え方〉

- ・スキー場オープンが8時のため、始発のシャトルはかなり混雑するのではないか
- ・利用が集中する時間やバス停においては、20台とは別に増発の可能性が高いと思われる。詳細の運行シミュレーションを確認すべき
- ・路線バス運行となれば運賃が発生するのでその分経費は抑えられるが、前年度までの案は現状の無料シャトルバスを統合することを基本としている。また、路線が複雑であるため認可には相当の時間を要するのではないか
- ・バス停のハブ化はお客様が不便に思うため再検討したい
- ・スキー場シャトルのバスは、朝は8時以降からの使用となる。夕方は当然バッティングが想定されるので検討が必要

→コロナ禍による乗車人数の制限や外国人観光客の減少が予想される中、前年度までの運行（案）全般について再度各社で課題の洗い出し、費用負担の考え方などを検討して事務局へ回答

## 第2回検討会議

〈スキー場シャトルバス運行計画(案)の各社の考え方・路線図および経費(案)等の再提示〉

- ・スクールバスで運行予定の大型バス3台、マイクロバス1台を、スクールバスとして使わない時間にスキー場シャトルとして使用可の方向（バスの2役利用）で調整したい
- ・現況の運行経費の概算は、資料では約1億2千万円とあるが、この場合には4台分の2,200万円が村負担分となる。そうすると索道会社の全体負担額は8,800万円となる
- ・五竜47の路線図資料をみると、ルートの網羅されているが、混雑するのは朝10時位までだが、お客様の積み残しが心配なので、様子を見ながら自社バスを待機させる対応となるが、スタートを切っていく方向で考えたい
- ・経費捻出の考え方として、バス停になっているエリア（地区から）負担金をもらうことはどうか（受益者負担として）
- ・1社1,000万円程度なると経費負担も大きい。厳しい情勢の中で負担状況によってどうなるかわからない。また、現段階では分担率が不明なところが懸念材料である
- ・実際の各社負担が明確になるのはどのタイミングになるか。負担金按分の仕方を詰めてほしい。索道事業者協議会の負担となるかどうかも関連がでてくる

→路線確定後に経費負担額を白馬交通と詰めた段階で、会議メンバーへデータ提示して、意見を募りたい

# 【令和3年度検討内容】

## 第1回検討会議

〈統一シャトルバス運行計画(案)の検討〉

- ・ 現行の想定ダイヤは、朝と夕方のみで 日中の運行について考えていない。HV券を持っているお客様は、日中の間に各スキー場間を移動できない
- ・ 統一シャトルが運行することとなっても、 共同で運行する部分と各社独自の部分 があると思う。費用の重複も出てくるので難しいところはある
- ・ 共通シャトルを動かすことは経費の削減につながるが、繁忙する時期の予測が立たないので、それは各社対応にならざるを得ない
- ・ 検討結果がまとまれば本格的運用は、令和4年度シーズンからを予定
- ・ 運行経費の補助はどうか(村の補填) その辺が気になっている(半分程度持ってくれるか)
  - スクールバスを代用する想定(1台二役)
  - 額にするととても半分もいかないと思う
  - 今後は、ダイヤ、費用負担、運行主体の検討が必要となると考える
- ・ 共通で動かすことは経費の削減につながるが、繁忙する時期の予測が立たないので、それは各社対応にならざるを得ない
- ・ どの時間帯のバス増便が必要かを詰める必要がある
- ・ 一番の課題は、この試算で本当にカバーできるか(溢れる状況のチェックはした方がいい)、そこが不安なところ
- ・ (実証実験について) 前向きに実証実験を実施することで良いか
  - 実証実験に取り組んでいくことを全社了承

## 第2回検討会議

〈路線別輸送力調査の結果に基づく運行計画について〉

- ・ 統一シャトルの方向性自体には賛成なので、なるべく簡素化してできるところからスタートするのもいいのではないか
- ・ 今回の検討会議は、スキー場シャトルを統一して利用者にも分かりやすくするために検討を進めていく網形成計画が背景で、その結果わかりやすく運行する方向性は見つかったという結論としたい
- ・ 実現する時期は、新型コロナウイルス感染症の状況を見極めつつ2024~25シーズンを目途に検討を再開する
- ・ 村としては、観光財源の活用等を検討していく
- ・ 新型コロナウイルス感染症の状況を見極めつつ検討会議を再開したい

# 令和4年度実施予定事業

## 「HAKUBAシャトル」に関する移動交通の最適化業務

### (1) HAKUBAシャトルの分析及びシミュレーション

- ①HAKUBAシャトルの過去3年分のデータ分析
- ②AIオンデマンドの導入により、運行台数の減便や待ち時間・稼働率、二酸化炭素排出量についてのシミュレーション

### (2) 実証実験に向けた運行体制の整備

- ①AIオンデマンドを用いた実証運行計画の作成
- ②運行事業者向けAIオンデマンドシステムの導入及び運用支援
- ③ユーザー向けアプリケーションの開発及び周知

### (3) 来期「HAKUBAシャトバス」運行計画の策定

上記(1)、(2)を踏まえ、来期HAKUBAシャトバスの運行計画を策定

### (4) 地域交通全体の最適化

AIオンデマンドの導入より、現在実施しているデマンドタクシーとスクールバスの活用によるコミュニティバスの運行の可能性についての検討

## 目的

平成30年度に「白馬村地域公共交通網形成計画（以下「網計画」という）」が策定され、地域公共交通体系の構築に向けた取り組みが定められ、現在はその取り組み事項について実施及び検討を行っているところです。

網計画では、①「誰もが自動車に頼らず安心して暮らせる公共交通網の拡充」②「子供や家族が安心して負担のない暮らしを支える公共交通の確保」③「外国人を含めた観光客がいつでも快適に移動できる公共交通網の確保」④「村民との協働による柔軟で持続可能な公共交通網の形成」の4つの視点を基本的な方針として取り組むこととなっています。

本業務では、上記③について調査研究検討を行うもので、観光客への明瞭性・利便性の確保と、受入体制の持続性を確保するためHAKUBAシャトルのデータ分析やAIオンデマンドの導入・実証を行い、二酸化炭素の排出量の削減による環境負荷を抑えた観光交通体系を構築することに加え、住民交通、スクールバスといった住民の足への展開の可能性についても方向性を出していくことを目的とします。

# 企業と地域課題のマッチング事業



おためし立地 市町村の地域課題を集約  
 チャレンジ ナガノ! 課題解決に取り組む企業を募集  
 応募した企業と市町村とのマッチング※



企業誘致へとつなげていく



**ポイント!**  
 市町村との共創により  
 地域課題をビジネスで解決する  
 県内外の企業を募集しています

ビジネスパートナーが市町村へおためし立地する際、経費の一部補助や活動拠点の紹介等の支援を実施



**梶井 誠一郎** (かこい せいいちろう)  
 株式会社Publink 代表取締役

1982年生まれ  
 筑駒(教員)、東京大学工学部卒業  
 経歴者に2005~2011年在籍  
 国家公務員1等、理工1区6分科(1万人中)  
 経済成長戦略、内閣府、研究開発推進部長補佐、など

2011年~(株)ケイテックパートナーズ  
 数字を稼ぐ・商売つessionを身につけるため、ゼロからプログラミ  
 ミングを学ぶシステムで事業開始。2年で売上3000万円。

2013~2017年(株)Zpeer-ズピア  
 全国のペット獣医師の6割が登録する、獣医師連会の  
 Webメディア 共同創業者 CTO兼CO

2018年~(株)Publink -パブリック  
 官民連携オープンイノベーション支援、官民人材流動化

# 企業と地域課題のマッチング事業 課題一覧

8市町村の課題を公表(9/3)し、課題解決を行う企業の立地に向け専門家と県のサポートを実施

## 重点推進枠 [今年度中の官民共同プロジェクトの開始、または立地を日 指す]

**飯田市** 工業課 製造業DX化による生産性向上

飯田市では、製造業関連人材の高齢化が進んでおり、効率化のためITの活用等による生産性の向上が急務となっているが、情報通信業に従事する者が少なく、地域のIT化への対応について遅れをとっているため、これを解消する企業を誘致したい。

**辰野町** 産業振興課 地域内の交流促進に資する利便性の高い地域交通の導入

地域内の交流イベントや移住希望者の域内移動では、ボランティアが送迎を行っているが、フレキシブルな対応が出来ず、交流促進のために、ローカルモビリティ等の必要性・重要性が高まっている。これらを行う事業者や超小型EVなどの開発を行う事業者を誘致したい。

**白馬村** 観光課 世界水準のオールシーズン型マウンテンリゾートの実現

観光地を運営するという視点で、白馬村は世界水準のオールシーズン型マウンテンリゾートを実現するため、「新たな宿泊経営モデルの構築や域内調達率の向上を意識した経営の仕組みの構築」、「二次交通手段の確保による来訪者の満足度向上」といった課題解決を担う企業を誘致したい。

## パートナー枠 [マッチングを行いながら対象企業の絞り込み、インセンティブの設計を進め、中長期的に企業立地を目指す]

**長野市** 商工労働課 「フードテック×ヘルステック」による新産業創出ほか(※)

スマートシティNAGANOを目指す長野市では、プロジェクトに参画する企業を募集。血液データの分析によるパーソナルヘルスレコードを利用した健康維持のために食事のレコメンデーションや、住民の健康寿命延伸に向けた取組を担う企業を誘致したい。

(※)このほか、「ゼロカーボン」、「防災・減災」に係る新産業創出を担う企業の誘致も実施。

**諏訪市** 産業連携推進室 「SUWAプレミアム」ブランドの発展・価値向上

地域ブランドとしての方向性(希少価値、デザイン、ネットワーク、販路など)の見直し、ストーリー性のある地域ブランドの情報発信や体制の再構築など自走できるようマネジメントを担う企業を誘致したい。

**木祖村** 産業振興課 四季を通じた地域での雇用マッチング

夏季(農業、林業、アウトドアレジャー)と冬季(スキーを中心とした観光)で大きく産業分野が異なり、担い手不足による村全体の経済停滞に対応するため、他業種との雇用シェア、兼業・副業などのノウハウのある企業を誘致したい。

**山ノ内町** 観光課 志賀高原の観光地としての価値向上

志賀高原ユネスコエコパークの理念のもと、地元観光協会と連携し志賀高原ブランドの価値向上を図り、人と自然が共生する持続可能なまちづくりを担う企業を誘致したい。

**飯綱町** 産業観光課 りんご農家の生産人口増加および6次化製品展開への素地づくり

農業の担い手不足による生産人口減少に対応するため、食品・飲料業界の研修プログラムとしての体験農業の実施や、他業種とのコラボレーション、高品質果実などの新商品開発を担う企業を誘致したい。

**白馬村** 観光課 世界水準のオールシーズン型マウンテンリゾートの実現

観光地を運営するという視点で、白馬村は世界水準のオールシーズン型マウンテンリゾートを実現するため、「新たな宿泊経営モデルの構築や域内調達率の向上を意識した経営の仕組みの構築」、「二次交通手段の確保による来訪者の満足度向上」といった課題解決を担う企業を誘致したい。

## 企業と地域課題マッチング事業 取組事業例 全体で60者157提案

