

第 32 回白馬村地域公共交通会議 議事録（要旨）

招集年月日	令和 7 年 1 1 月 1 4 日（金）
招集の場所	白馬村役場 201・202 会議室
開催時間	1 0 時 0 0 分～1 0 時 3 5 分

■委 員

白馬村 副村長	吉田 久夫	○
長野県企画振興部交通政策局交通政策課長	丸山 正徳	欠
長野県北アルプス地域振興局長 ※委任状提出済 ※代理出席：企画振興課長 半崎 洋一	柳原 健	○
大町建設事務所参事兼所長 ※委任状提出 ※代理出席：維持管理課長 堀 秀雄	柳澤 豊茂	○
大町警察署白馬村交番所長	名和 孝志	欠
白馬観光タクシー（株）代表	風間 雅裕	○
（公社）長野県バス協会専務理事	吉澤 實敏	欠
公募委員	田代 雅子	○
公募委員	渡邊 宏	○
北陸信越運輸局交通政策部交通企画課長	大村 進太郎	○
北陸信越運輸局長野運輸支局長	白砂 健	○
アルピコ労働組合川中島バス支部白馬分会長	古木 正生	欠
（一社）白馬村観光局事務局長 ※委任状提出済	福島 洋次郎	○
白馬村役場 健康福祉課長	工藤 弘美	○
白馬村役場 教育課長	下川 浩毅	○

出席 1 1 名

■事務局

白馬村 観光課長	山岸 大祐	○
白馬村 観光商工係長	矢口 浩樹	○
白馬村 観光課 主事	内藤 優太	○

開 会<風間副会長>

1. 会長挨拶<吉田会長>

これまで何回もデマンドタクシーの運行については、利用形態を対象者を変えるという
ことで進んでまいりましたが、本日の議題につきましては、デマンドタクシー運行計画案
というのが一番の審議事項になりますので、よろしく申し上げまして簡単でございますが、
開会にあたってのご挨拶とさせていただきます。

2. 協議事項

令和7年度 白馬デマンドタクシー運行計画（案）について

〈事務局 観光課 内藤〉が、資料1より令和7年度 白馬デマンドタクシー運行計画（案）
について説明。

〈吉田会長〉

大きな内容としては、ふれ AI 号の運行車両台数が、3 台から 1 台増やして電話予約車
両とアプリ予約車両で分けて 2：2 で運行していくという部分と、ナイトデマンドタクシ
ーについては、昨年度の実績を鑑み運行期間が短くなったという点です。

【質 疑】

〈大村委員〉

白馬村さんのデマンドタクシーは状況に応じて形を変えながら運行しているという点
かなり印象的でして、全国で AI オンデマンドタクシーが増えてきている中で、データや
実績に応じて形態を変え取り組まれているのは、とても素晴らしいと思います。お聞き
したいのが、ふれあい号もナイトデマンドタクシーもどちらも住民と観光客の利用とい
うことで、実際にどういう利用がいつの時期、住民と観光客どちらの利用があるのかな
ど、利用の詳しいデータみたいなのは、何か今後お示しされる予定はありますでしょ
うか。

→ 事務局 観光課 内藤

デマンドタクシーに関しては、アプリ会社でデータを取っておりますので、年間デー
タがまとまりましたら、年度末に公共交通会議をまた開催させていただきますので、そ
のとき報告させていただければと思います。

利用については、ふれ AI 号は住民と観光客でいうと、住民福祉利用者の割合が年間を
通してだと多く、12 月～3 月にかけては観光客の需要がかなり増えるというのが実態で
す。ナイトデマンドタクシーは、12 月下旬クリスマスから年末年始、春節のあたりが特
に需要が多く運行期間を通じて、予約がとれないというのが、昨年度でした。ナイトデ
マンドタクシーの増台については、やみくもに台数を増やすことはできないので、宿泊
税等、新たな財源が入ってから台数や体制を検討していこうと考えております。

〈吉田会長〉

ご意見のとおり何年もかけて改変はしていますが、なかなか結論が見えてこない、台
数をどうするのかというのは今後の課題でありますので、しっかりと会議の中でも資料
提供させていただき、ご意見をいただきたいと思います。

→ そのほか質疑・意見等はなく、採決したところ、賛成全員により承認された。

3. 報告事項

日本版ライドシェア（Uber）の実証について

〈オブザーバー 有限会社白馬交通 鯛縄〉が、資料2より日本版ライドシェア（Uber）について説明。

【質疑】

〈白砂委員〉

ドライバーの確保状況をお聞かせください。

→ オブザーバー 鯛縄

まだ十分な人数の目途が立っていないため、会議体を使ってこれからのドライバー募集を図るつもりです。

〈渡邊委員〉

事故が起きた時の保障関係を教えてください。

→ オブザーバー 鯛縄

ライドシェア専用の保険もありますので、Uberさんと相談しながら対応したいと思います。

〈大村委員〉

基本的にはタクシーと同程度の料金帯になるのかなど、制度上は一定のすみ分けを図られていると思いますが、すでにデマンドタクシーなど需要に応じて運行される交通手段がさまざま存在する中で、日本版ライドシェアが利用者の立場からすると、それらと同様の交通サービスとして一体的に捉えられるのではないかと考えられます。

日本版ライドシェアを含めた各種交通サービスについて、どのように役割分担やすみ分けを図っていくお考えなのか、また今年度から検討されている交通ネットワーク全体の計画の中で、どのような位置づけがなされているのかについて、お伺いしたいと思います。

→ 事務局 観光課 内藤

今回の日本版ライドシェアについては、導入台数が5台にとどまっておりますが、そもそも白馬村における二次交通は需要と供給のバランスが取れていない状況にあります。

昨年度のタクシー利用実績を見ても、需要は供給の3~4倍に達しており、タクシー台数が不足しているのが現状です。そのため、今回5台を追加したとしても、課題が解決するとは全く考えておりません。日本版ライドシェアについては、位置づけとしてはタクシーと同様に、個別輸送を補完する役割として運用していきたいと考えております。

一方で、デマンドタクシーについては、相乗りによる効率性が大きなメリットであり、より多くの人を運ぶ手段として有効です。そのため、観光客の移動手段としても活用していきたいと考えております。交通体系としては、まず大量輸送が可能なシャトルバス（定時・定路線）が基盤となり、その次の段階として相乗りによる効率的な輸送が可能なデマンドタクシー、さらにその次にタクシーやライドシェアといった柔軟な移動

手段を位置づける形で、段階的に整備を進めていきます。しかしながら、需要と供給のバランスの問題を含め、依然として多くの課題が残っていると認識しています。

今後は、車両台数の最適化や、観光客と住民の利用のすみ分け、例えばデマンドタクシーは住民優先とし、観光客はライドシェアを活用するなどについても検討が必要です。さらに、公共ライドシェアの導入も視野に入れ、観光客輸送の新たな手段としても検討を進めていきたいと考えております。

4. その他

〈事務局 観光課 矢口係長〉

白馬駅前混雑緩和の取り組みについてその他資料について説明

閉会 〈風間副会長〉