

白馬村地域公共交通網形成計画（案）

【 本 編 】

平成 31 年 3 月

白馬村地域公共交通会議

目 次

序 章 計画策定の背景	1
1. 計画概要と目的	1
2. 検討内容	2
3. 計画の位置づけ	4
第1章 白馬村の都市概況	6
1. 地勢・気象	6
2. 人口動向	8
3. 主要施設の立地状況	19
4. 道路基盤の状況	21
5. 観光動向	23
6. 各公共交通の概況	29
第2章 まちづくりの方向	65
1. 上位関連計画	65
2. 各種まちづくり戦略	71
第3章 移動実態とニーズの把握	79
1. 村民アンケート調査結果	79
2. 通園・通学者アンケート調査結果	88
3. 宿泊事業者アンケート調査結果	92
第4章 地域公共交通の問題点・課題	95
1. 白馬村地域公共交通総合連携計画の検証	95
2. 地域公共交通の課題	100
3. 移動実態と移動上の問題点と課題	109
4. まちづくりの観点からの問題点と課題	118
5. 調査分析による問題点・課題の整理	121
第5章 地域公共交通網形成計画の基本方針	123
1. 公共交通が取り組む内容	123
2. 計画の区域と目標期間	124
3. 基本方針の設定	125
第6章 地域公共交通に関する事業計画の検討	128
1. 重点的に取り組むべき施策	128
2. 計画の目標値	143
3. 交通手段別の展開策	147
第7章 計画推進に向けた展開	148
1. 各主体の役割	148
2. 事業の管理体制	150
3. 事業スケジュールの設定	151

序 章 計画策定の背景

1. 計画概要と目的

(1) 計画名

白馬村地域公共交通網形成計画

(2) 計画目的

今後の人口減少と高齢化により村内各地域における生活移動手段のサービス確保は喫緊の課題となっており、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある地域活動の実現、観光客の利便性向上、地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる公共交通網の形成を推進することが重要となっています。

こうしたことを踏まえ、白馬村のこれからのまちづくりを考慮し、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークを再構築するとともに、地域の足を維持・確保していくための具体的な方策を検討し、「白馬村地域公共交通網形成計画」として地域公共交通体系の構築に向けた取り組みを定めるものです。

(3) 検討対象範囲

本計画の検討対象範囲は、白馬村全域とします。

2. 検討内容

(1) 白馬村の都市概況

人口・世帯状況（推移・分布）、公共公益施設、商業・工業施設の分布、観光施設・観光資源の分布、道路基盤等の状況等の基礎情報を整理します。

- ①人口推移・分布・流動
- ②主要施設（公共施設、商業施設、観光施設、医療施設等）の分布
- ③道路基盤の状況
- ④各交通施設（鉄道・路線バス・シャトルバス・デマンドタクシー）の運行状況・利用状況

(2) まちづくりの方向

①上位関連計画

白馬村地域公共交通総合連携計画について、策定した施策の進捗状況を評価し、実施効果を分析するとともに、各種上位関連計画（総合計画、都市計画マスタープラン、各種まちづくり計画）等におけるまちづくりの方向、公共交通施策等の考え方について整理・把握します。

②他部局との連携

各種まちづくり（観光、環境、教育、福祉、医療）の地域戦略との一体性を確保し、地域活性化事業、交通弱者への移動支援等の考え方、観光振興施策等について整理・把握します。

(3) 移動実態とニーズの把握

村民及び観光客の移動実態や公共交通に対する要望・ニーズ等を把握するため、アンケート調査を実施します。なお、アンケート調査は、村民アンケート調査と通園・通学者アンケート調査及び宿泊事業者アンケート調査とします。

■村民アンケート調査概要

- 調査対象 : 村内居住者
調査方法 : 郵送による配布・回収
調査票数 : 約 2,500 世帯

■通園・通学者（保育園・幼稚園・小学校・中学校・高校生）アンケート調査概要

- 調査対象 : 村内の園、学校
調査方法 : 園、学校に協力要請し直接配布・回収
調査票数 : 約 900 人

■宿泊事業者アンケート調査概要

- 調査対象 : 宿泊事業者
調査方法 : 宿泊施設に協力要請し宿泊施設で直接配布・回収
調査票数 : 約 200～300 人

(4) 地域公共交通の問題点・課題

白馬村の都市概況、上位・関連計画におけるまちづくりの方向、村民の移動状況等から白馬村における公共交通の問題点・課題を整理する。

また、将来の都市の空間構成のイメージと現状の公共交通網を比較し、その整合性について精査します。

(5) 地域公共交通網形成計画の基本方針

公共交通の課題を踏まえ、公共交通が担う役割、対象者等を検討し、白馬村における適正かつ持続可能な公共交通ネットワークを示すとともに、公共交通ネットワーク構築に向けての基本方針を示します。

- まちづくりと連携した公共交通の役割
- 公共交通サービスの方向性
- 計画の区域・目標・期間

(6) 地域公共交通に関する事業計画の検討

白馬村における望ましい公共交通ネットワークの構築に向け、重点的に取り組むべき施策を示しつつ、交通手段別の運行方法等の展開策を検討します。

なお、各交通手段の相互の連携を考慮するとともに、公共交通利用促進に向けた対策を含めた検討を加えます。

≪検討例≫

- 既存公共交通サービス（路線バス、シャトルバス、デマンドタクシー）の展開方向の検討
- 利用促進策の検討（モビリティマネジメント）

(7) 計画推進に向けた展開

今後、PDCAサイクルに基づき、施策実施後の事業効果を検証するため、モニタリングの方法や見直すためのルールや各公共交通サービスを保持（提供）していくための一定の基準を検討します。

また、計画を推進するための村民、交通事業者、行政等の関係者の役割分担について示すとともに、重点的に取り組むべき施策について、想定される事業スケジュールを検討します。

- 各公共交通のサービス基準の検討
- 地域公共交通網形成計画の達成状況の評価基準の検討
- 事業スケジュールの検討

(8) 地域公共交通網形成計画のまとめ

基本方針に従い、区域、具体的目標、課題、実施手段、利用促進策などを整理し、まちづくりとの連携や地域全体を見渡した公共交通ネットワークの再構築を含む地域公共交通網形成計画を策定します。

なお、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条第2項に基づき、以下の項目

に沿って整理する。

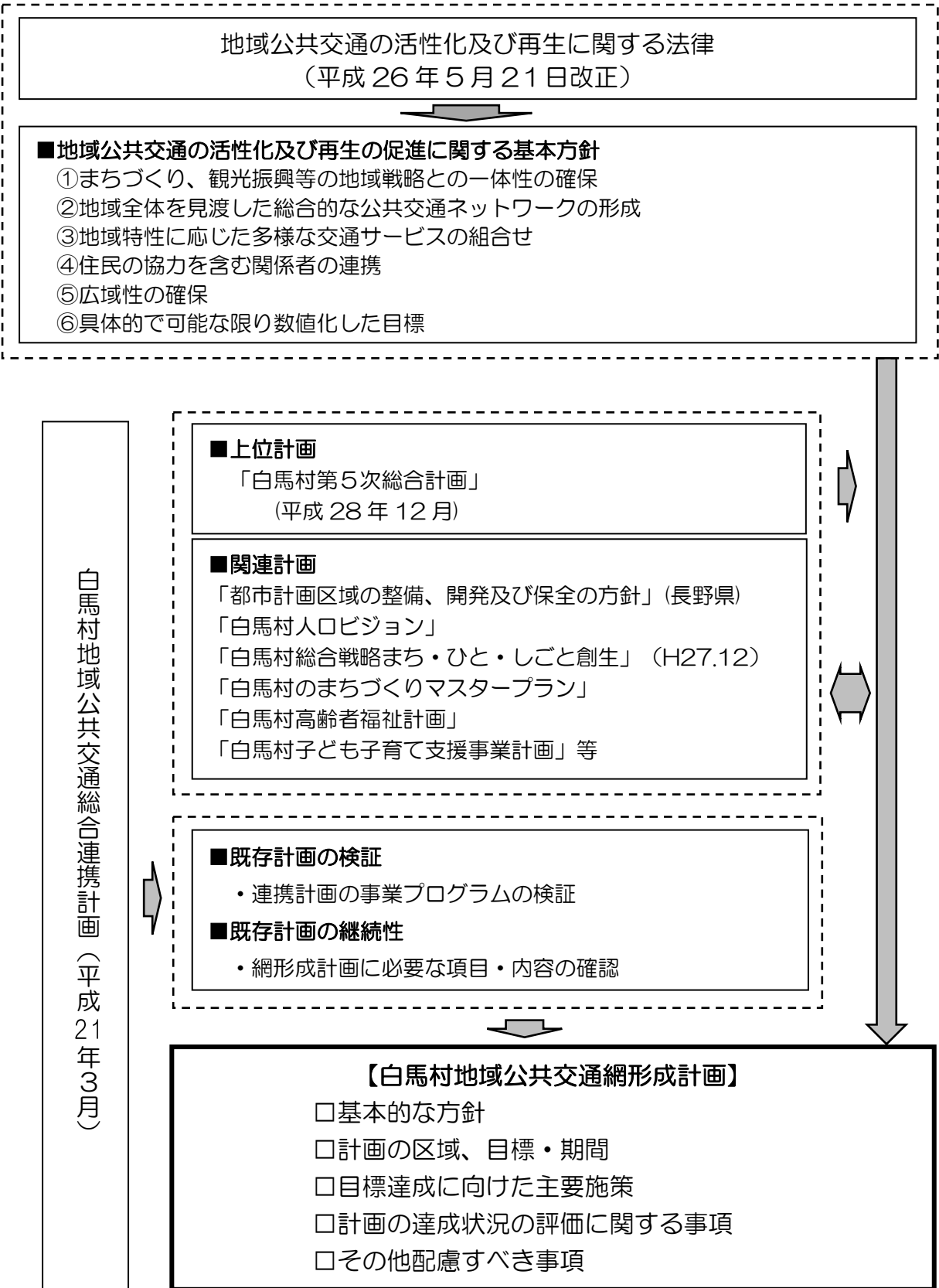
- 基本的な方針
- 計画の区域
- 計画の目標・期間
- 目標達成に向けた主要施策
- 計画の達成状況の評価に関する事項
- その他、計画の実施に関し必要と認める事項
- 都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携その他持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項

3. 計画の位置づけ

本計画は、国の活性化再生法の改正により、国が策定する基本方針に基づくとともに、上位計画である「白馬村第5次総合計画」（平成 28 年）に即したものです。また、過年度策定された「総合連携計画」を基礎にその後の計画の進捗状況、社会情勢の変化、村民ニーズの変化等を踏まえながら、総合戦略との連携を図り、持続可能な公共交通ネットワークのあり方、地域住民や関係機関の役割分担等を示すものです。

さらに、他関係各課との連携を図り、各種まちづくりの地域戦略との一体性を確保し、まちなぎわいの創出や健康増進、人の交流の活発化、地域住民の移動手段の確保、コンパクトシティの実現に取り組んでいくものです。

■本計画の位置づけ



第1章 白馬村の都市概況

1. 地勢・気象

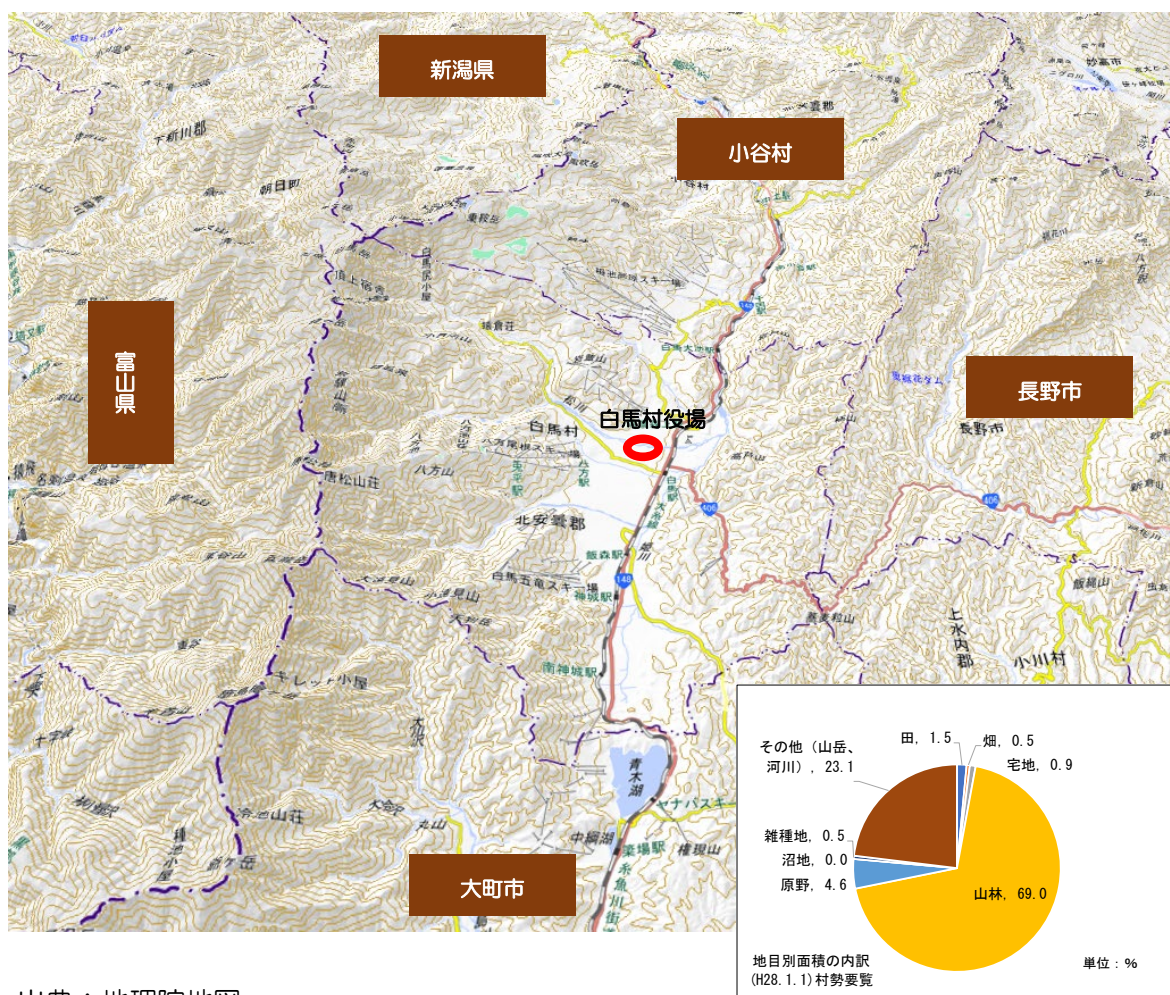
(1) 地勢

白馬村は、長野県の北西部に位置し、南北 16.8km、東西 15.7km の盆地であり、南は大町市と、西は北アルプス白馬連峰で富山県に境を接し、北は小谷村、東は大町市美麻、長野市鬼無里に隣接し、標高 700m の高地に位置しています。

地域の中央部を南北にフォッサマグナが走っており、この大断層地帯に白馬連峰から流れ出す河川によって扇状地が形成されています。

この中央部を一級河川姫川が南北に縦断し、生活エリアである姫川沿いの盆地を中心に、西側に5つのスキー場等の観光施設と宿泊施設が点在し、東側は主に中山間地の集落が点在しています。西側白馬連峰一帯は、急峻な山岳美をみせ登山・ハイキング・スキー場等観光資源となっています。

地目別では、山林原野、山岳河川の割合が96.7%を占めています。



出典：地理院地図

図 1.1.1 白馬村の位置

(2) 気象

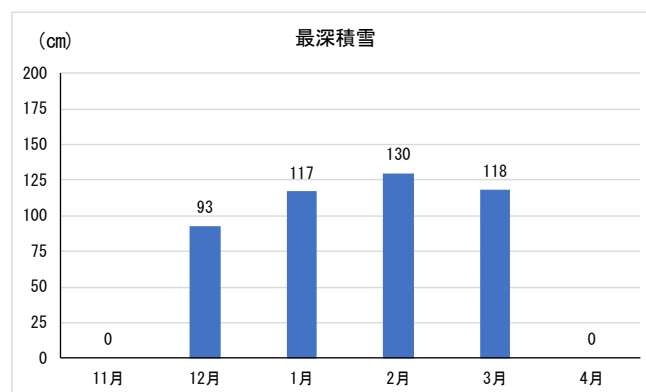
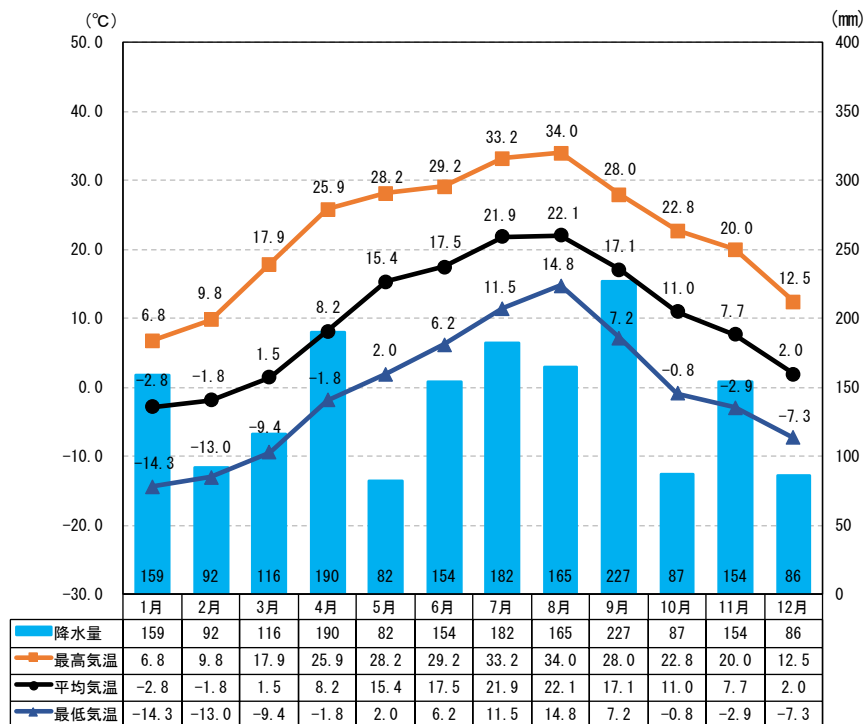
白馬村は全体的に冷涼な気候であり、全域が特別豪雪地帯に指定されています。

白馬村の年間降水量は 1,800~2,200 mm で、これは背後に 3,000m 級の北アルプスがあるため気象の変化が起きやすいのと、冬の降雪が原因といわれています。

年平均気温は 10℃ 前後ですが、冬の 1~2 月は -20℃ に近づく日もあります。

夏は 30℃ を超える日もありますが、寒暖の差が激しく年間を通じて晴天が少ないため、日照時間も短い傾向にあります。

積雪量は 2 月が最も多く、市街地の最深積雪は 1m を超えています。



出典：白馬村村勢要覧統計資料 2016

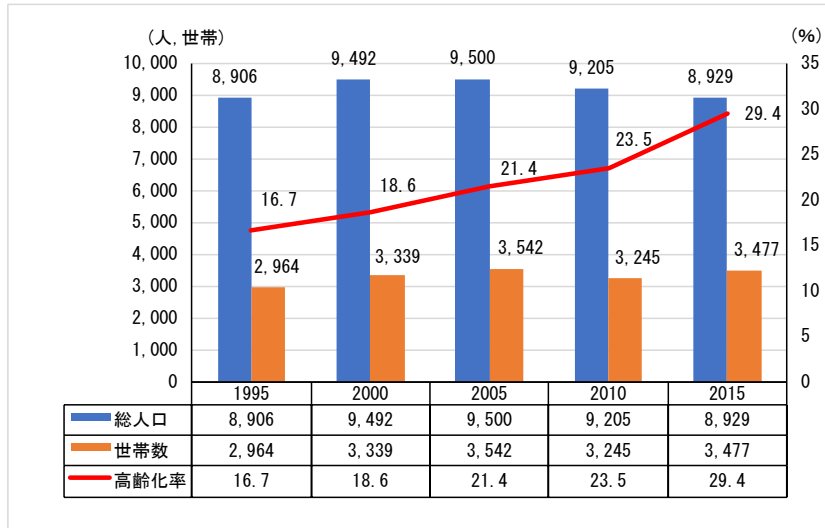
図 1.1.2 月別気温、降水量と最深積雪

2. 人口動向

(1) 総人口の推移

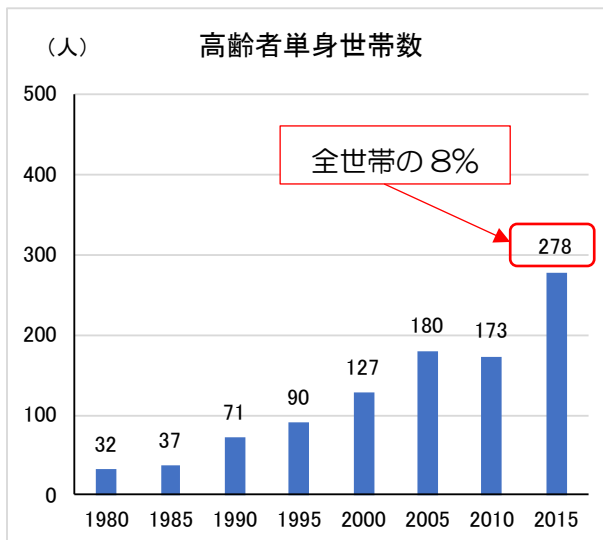
白馬村の総人口は、2005年を境に減少傾向にあります。世帯数は横ばい傾向にあり核家族化が進んでいます。特に2015年には高齢化率が20年前の約2倍、29.4%を占めており、高齢者の単身世帯も2015年には278世帯と全世帯の8%を占めています。

一方、15歳未満人口は減少が続いており、2015年には1,064人全体の12%となっています。



出典：国勢調査

図 1.2.1 総人口、世帯数と高齢化率の推移



出典：国勢調査

図 1.2.2 高齢者単身世帯数の推移

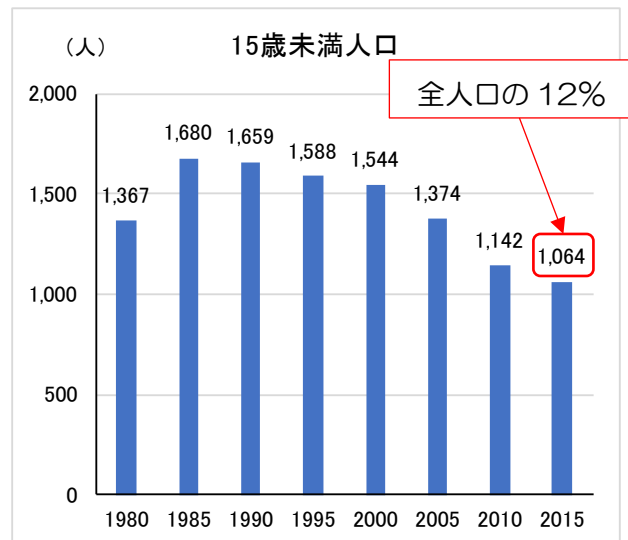


図 1.2.3 15歳未満人口の推移

(2) 年齢別人口の推移

白馬村の年齢別人口は次のように推移しています。

①年少人口

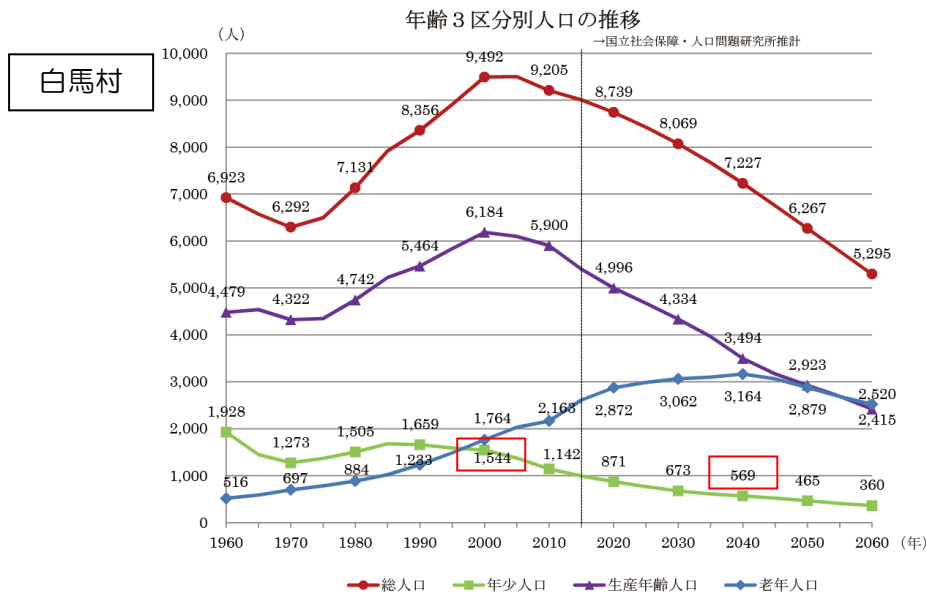
総人口の減少ペースは比較的緩やかに推計していますが、年少人口の減少スピードは県平均より速いことから、高齢化率の上昇圧力が比較的強いことが予想されます。

②生産年齢人口

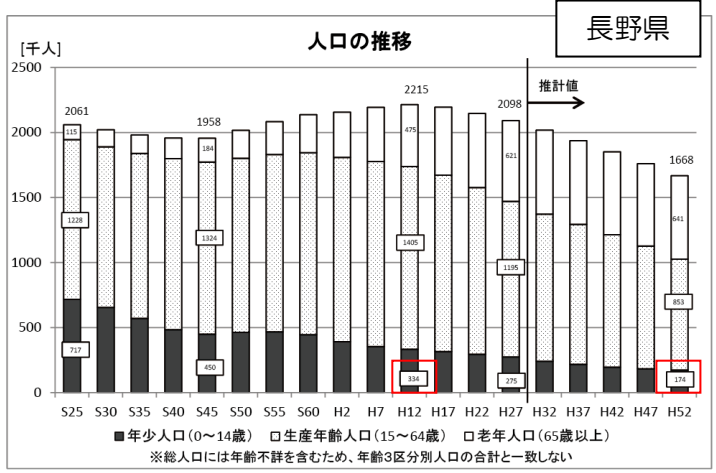
総人口のグラフと、ほぼ同じ曲線を描きながら推移し、2000年の6,184人をピークに減少局面を迎えています。

③老年人口

全国有数の観光資源を有し知名度の高い本村は、域外からの移住人口に支えられ、2040年までは上昇ペースが続いていますが、総人口が減少していることを踏まえれば、高齢化率が加速度的に上昇することが危惧されます。



■年少人口の減少率
 H12年→H52の減少率
 ○白馬村
 1544人→156人 (-63%)
 ○長野県
 334千人→174千人 (-48%)



出典：白馬村総合戦略（平成27年12月）
 長野県資料

図 1.2.4 年齢3区分別人口の推移

(3) 人口の分布とその増減

【人口】

人口の分布をみると、JR大系線沿線、特に白馬駅西側に広がっています。

特に人口の多いのは、JR大系線沿いの神城駅を中心とした飯田区で1,000人を超えています。次に多いのは白馬駅や飯森駅周辺の白馬町区、みそら野区、飯森区などの5区です。北東の4区は50人未満で、周辺部の6区など100人未満の地区がみられます。

【世帯数】

JR大系線沿いの地区には、100世帯以上の地区が分布していますが、周辺部では50世帯未満や青鬼区、立の間区のように10世帯未満の地区があります。

【人口増加率】

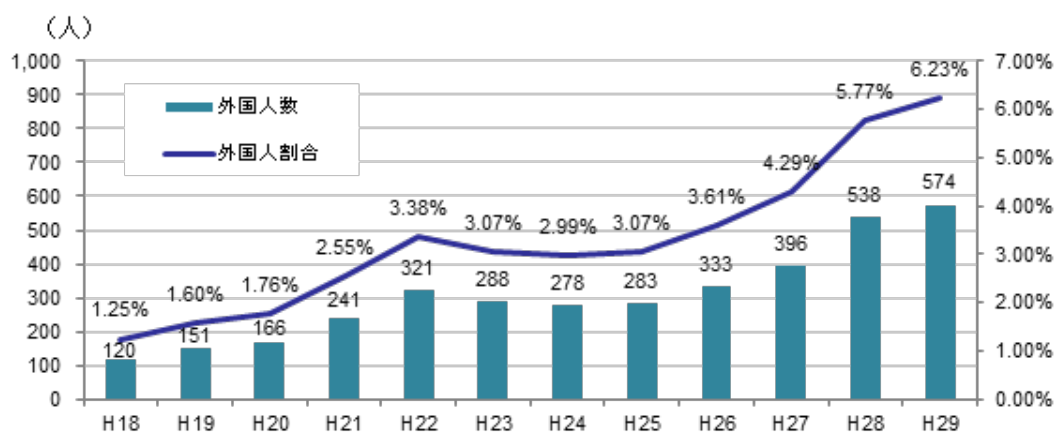
過去10年間の人口増加率をみると、増加している地区は飯森区、みそら野区など5区です。特に減少が著しいのは、三日市場区、堀之内区の2区であり、50%を超えています。

【65歳以上割合】

65歳以上の高齢者の割合が高い地区は、青鬼区の100%、内山区、通区など5区で40%を超えています。

(4) 外国人住民数と割合の変化

村内の外国人は、平成28年から急増して平成29年に574人、全村民の6%を超えています。

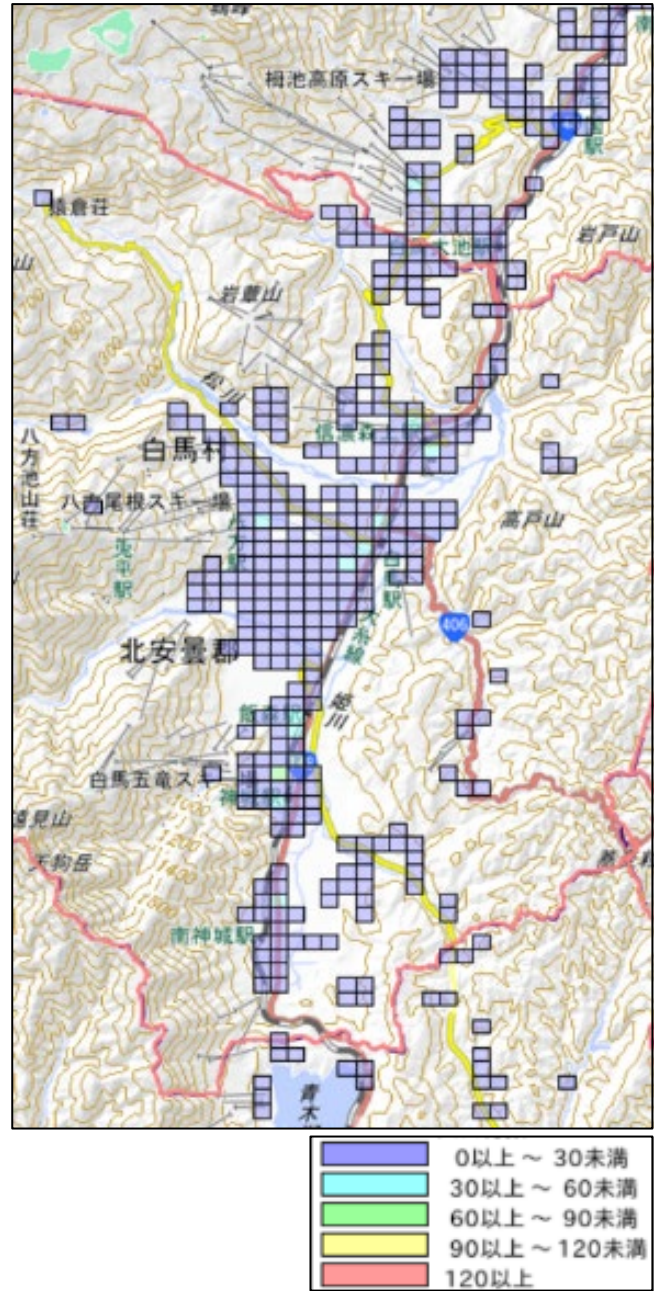


出典：白馬村住民課資料

図 1.2.5 外国人住民数及び割合の推移

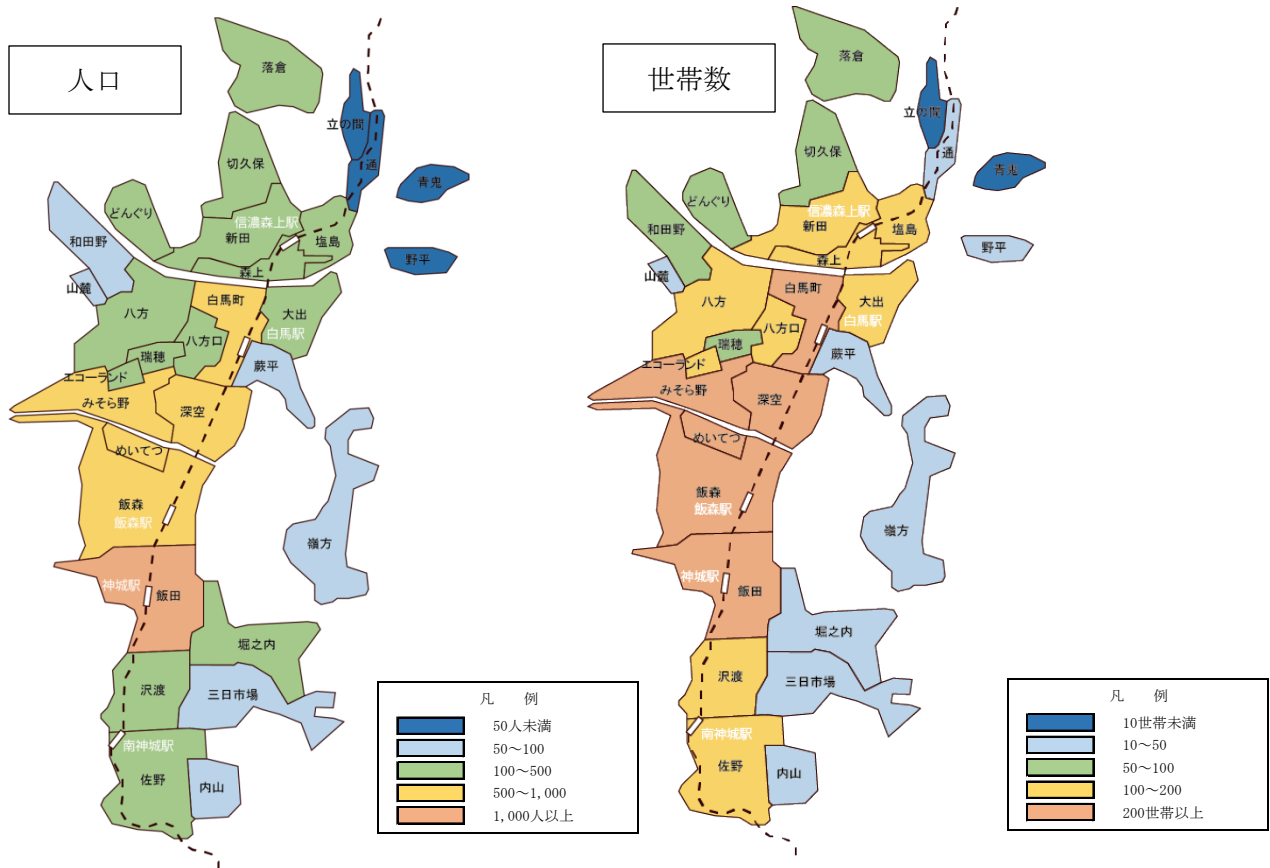
■人口総数の分布

■65歳以上人口の分布



出典：平成 27 年国勢調査

図 1.2.6 250mメッシュデータによる人口の分布



人口	H17	H27
内山	60	59
佐野	393	381
沢渡	329	307
三日市場	135	61
堀之内	263	108
飯田	1,068	1,054
飯森	656	814
めいてつ	—	—
深空	543	555
みそら野	794	904
エコーランド	355	367
瑞穂	246	215
八方口	503	415
白馬町	943	888
八方	605	481
山麓	69	50
和田野	247	189
大出	438	377
蕨平	78	78
嶺方	95	74
どんぐり	115	113
新田	425	391
森上	318	311
塩島	253	252
切久保	167	149
落倉	267	237
通	31	27
立の間	14	9
野平	65	46
青鬼	25	26
白馬村	9,500	8,938
北城	6,596	6,154
神城	2,904	2,784

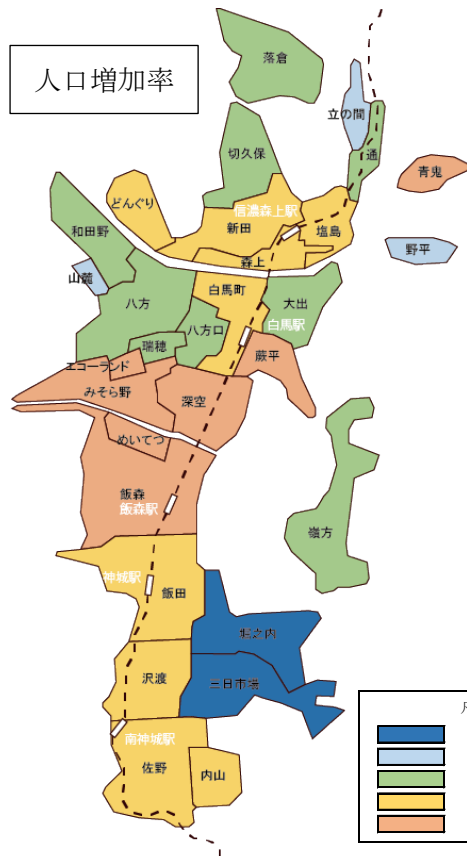
注) 立の間はH27. 4. 1 (国勢調査不明)
出典: 国勢調査

世帯数	H17	H27
内山	25	23
佐野	122	128
沢渡	112	105
三日市場	41	24
堀之内	90	38
飯田	350	323
飯森	220	305
めいてつ	—	—
深空	217	251
みそら野	304	351
エコーランド	152	145
瑞穂	91	89
八方口	205	190
白馬町	374	370
八方	283	197
山麓	21	15
和田野	111	87
大出	172	160
蕨平	29	32
嶺方	38	30
どんぐり	46	56
新田	127	138
森上	114	126
塩島	85	100
切久保	57	56
落倉	107	97
通	10	13
立の間	6	5
野平	23	19
青鬼	10	9
白馬村	3,542	3,482
北城	2,582	2,536
神城	960	946

注) 立の間はH27. 4. 1 (国勢調査不明)
出典: 国勢調査

図 1.2.7 行政区別人口

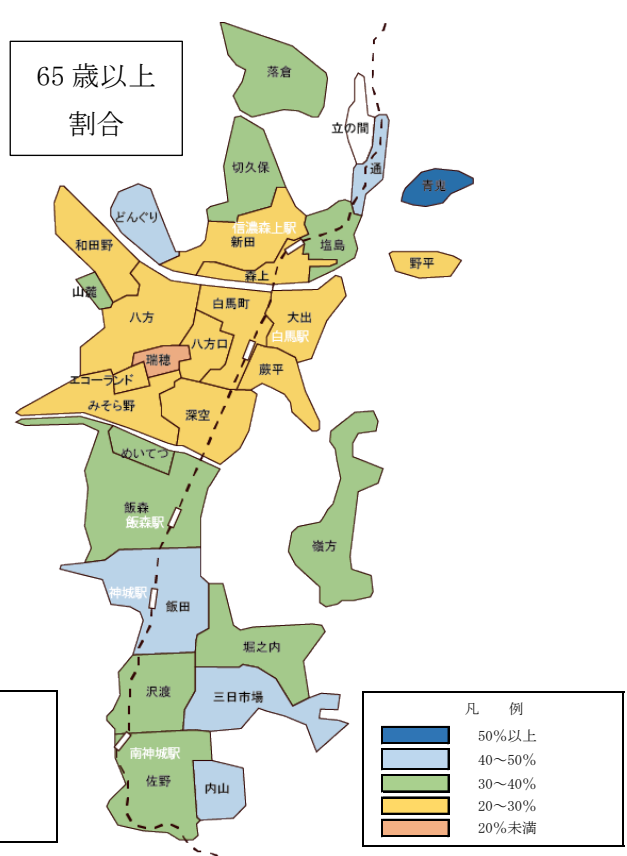
図 1.2.8 行政区別世帯数



人口	H17	H27	増減率
内山	60	59	-1.7
佐野	393	381	-3.1
沢渡	329	307	-6.7
三日市場	135	61	-54.8
堀之内	263	108	-58.9
飯田	1,068	1,054	-1.3
飯森	656	814	24.1
めいてつ	—	—	—
深空	543	555	2.2
みそら野	794	904	13.9
エコーランド	355	367	3.4
瑞穂	246	215	-12.6
八方口	503	415	-17.5
白馬町	943	888	-5.8
八方	605	481	-20.5
山麓	69	50	-27.5
和田野	247	189	-23.5
大出	438	377	-13.9
蔵平	78	78	0.0
嶺方	95	74	-22.1
どんぐり	115	113	-1.7
新田	425	391	-8.0
森上	318	311	-2.2
塩島	253	252	-0.4
切久保	167	149	-10.8
落倉	267	237	-11.2
通	31	27	-12.9
立の間	14	9	-35.7
野平	65	46	-29.2
青鬼	25	26	4.0
白馬村	9,500	8,938	-5.9
北城	6,596	6,154	-6.7
神城	2,904	2,784	-4.1

注) 立の間はH27. 4. 1 (国勢調査不明)
出典: 国勢調査

図 1.2.9 行政区別人口増加率



65歳以上比率	H27	65歳以上	比率
内山	59	29	49.2
佐野	381	141	37.0
沢渡	307	97	31.6
三日市場	61	25	41.0
堀之内	108	37	34.3
飯田	1,054	424	40.2
飯森	814	259	31.8
めいてつ	—	—	—
深空	555	140	25.2
みそら野	904	187	20.7
エコーランド	367	78	21.3
瑞穂	215	27	12.6
八方口	415	104	25.1
白馬町	888	260	29.3
八方	481	125	26.0
山麓	50	18	36.0
和田野	189	54	28.6
大出	377	95	25.2
蔵平	78	22	28.2
嶺方	74	28	37.8
どんぐり	113	47	41.6
新田	391	98	25.1
森上	311	80	25.7
塩島	252	76	30.2
切久保	149	50	33.6
落倉	237	72	30.4
通	27	13	48.1
立の間	9	0	0.0
野平	46	13	28.3
青鬼	26	26	100.0
白馬村	8,938	2,625	29.4
北城	6,154	1,613	26.2
神城	2,784	1,012	36.4

注) 立の間は国勢調査年齢別不明
出典: 国勢調査

図 1.2.10 行政区別 65 歳以上比率

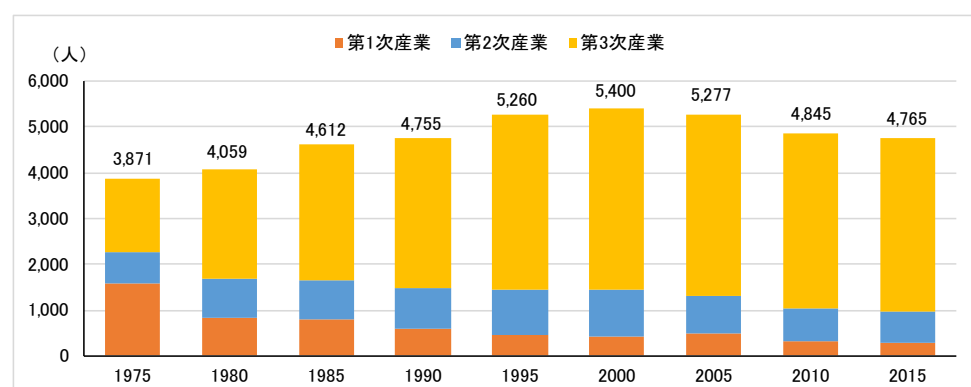
(5) 産業別人口の推移

産業別人口の推移をみると、就業者人口は2000年を境に減少傾向にあります。

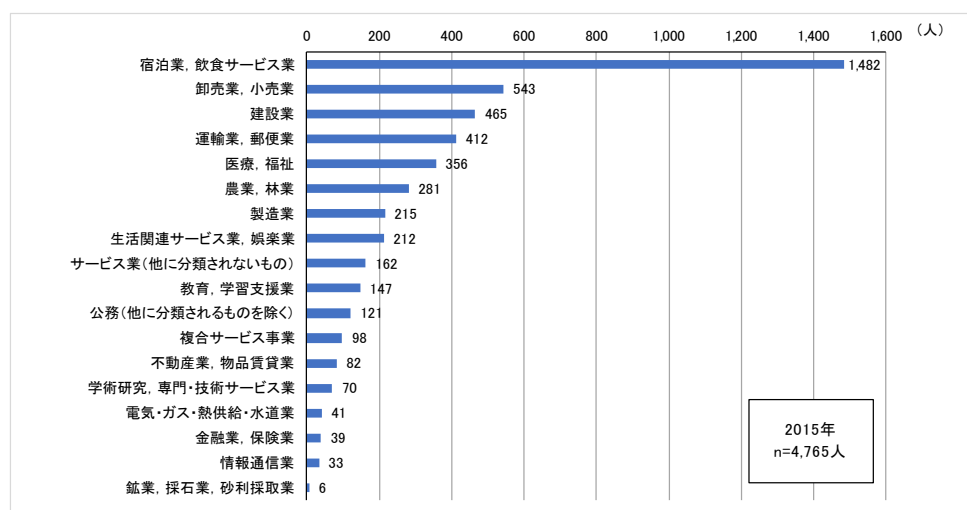
産業別にみると、第1次産業の割合が1975年から1980年にかけて半減し、それ以降減少が続き、1995年以降は10%を下回っています。第2次産業についても1980年以降減少傾向にあります。2005年以降15%前後で推移しています。

観光を中心とした第3次産業は、1980年から50%を超え、2015年には約80%を占めています。

産業大分類別でみると最も多い業種は「宿泊業、飲食サービス業」になっています。



	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015年
第1次産業	41.2	20.9	17.0	12.3	8.6	7.7	9.2	6.4	5.9
第2次産業	17.0	20.6	18.6	18.8	19.0	19.3	15.4	14.9	14.4
第3次産業	41.8	58.5	64.4	68.9	72.4	73.0	75.4	78.7	79.7
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0



出典：国勢調査

図 1.2.11 産業別人口の推移と最新の産業分類別人口

(6) 人の動き

1) 通勤・通学

白馬村常住者の通勤先は白馬村内が81.6%と大半を占め、村外では大町市、小谷村などJR大糸線沿線が多くなっています。

白馬村への就業者についても大町市や小谷村が多い状況ですが、長野市やその他県内、県外からの流動もみられます。

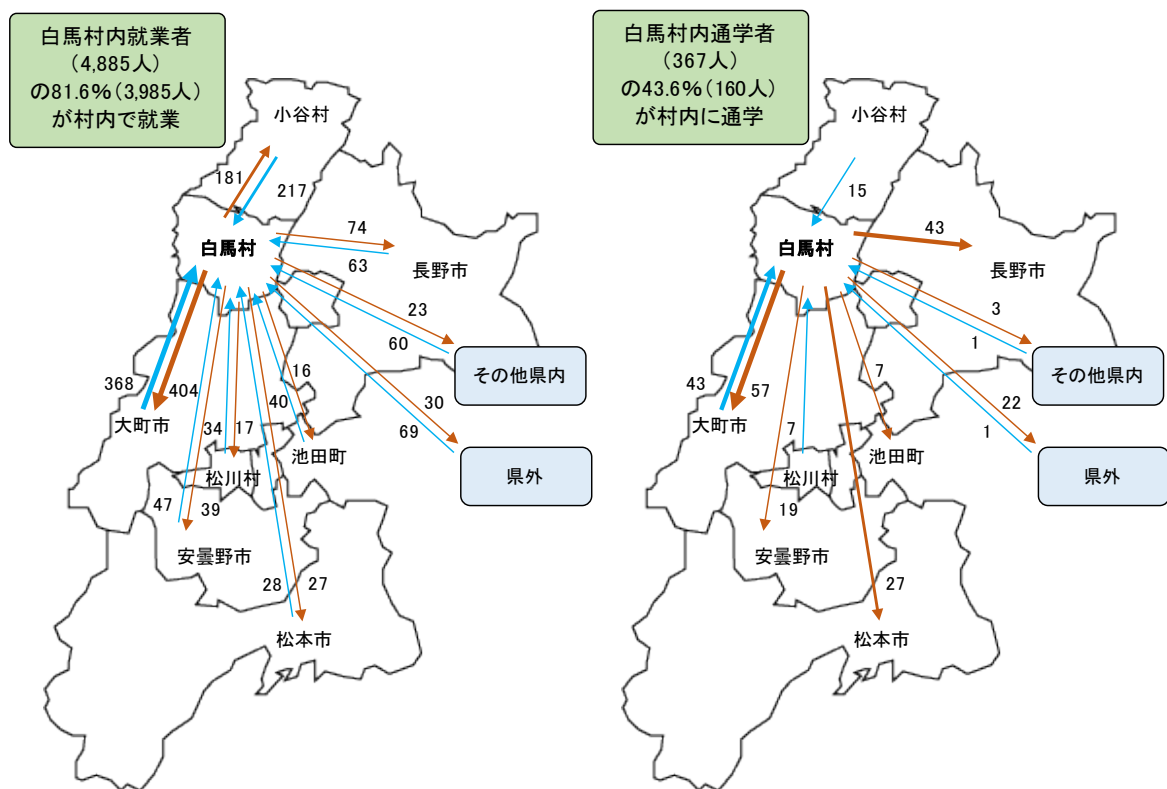
過去10年間の移動先の推移をみると、通勤者は村内が大半を占める傾向は変わっていません。

一方、白馬村常住者の通学先は白馬村内が43.6%であり、村外では大町市、長野市、松本市などが多くなっています。

通学者では、大町市への流出が減って長野市や松本市への流出が増加しているのと大町市からの流入が増加しています。

【通勤流動】

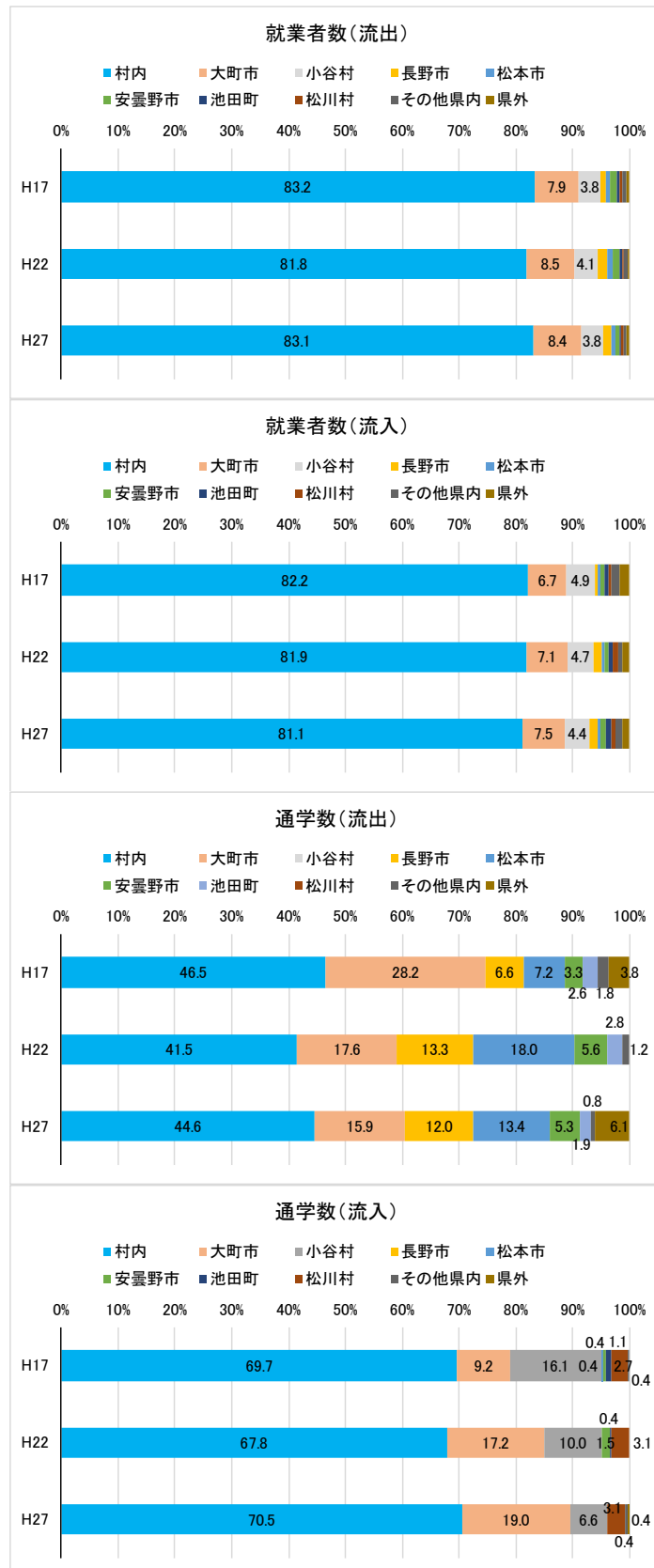
【通学流動】



出典：国勢調査（平成27年）

※就学者、通学者ともに15歳以上

図 1.2.12 通勤・通学流動



出典：国勢調査

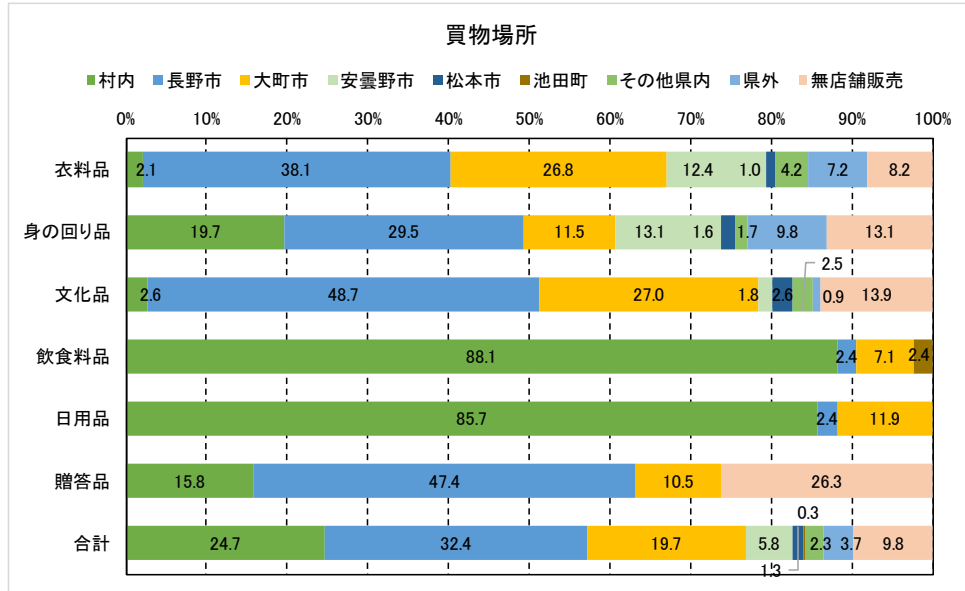
図 1.2.13 通勤・通学流動の推移

2) 買物

長野県商圈調査によると、買い物場所で食料品・日用品は村内の割合が90%近いですが、文化品・贈答品・衣料品等は長野市の割合が高くなっています。

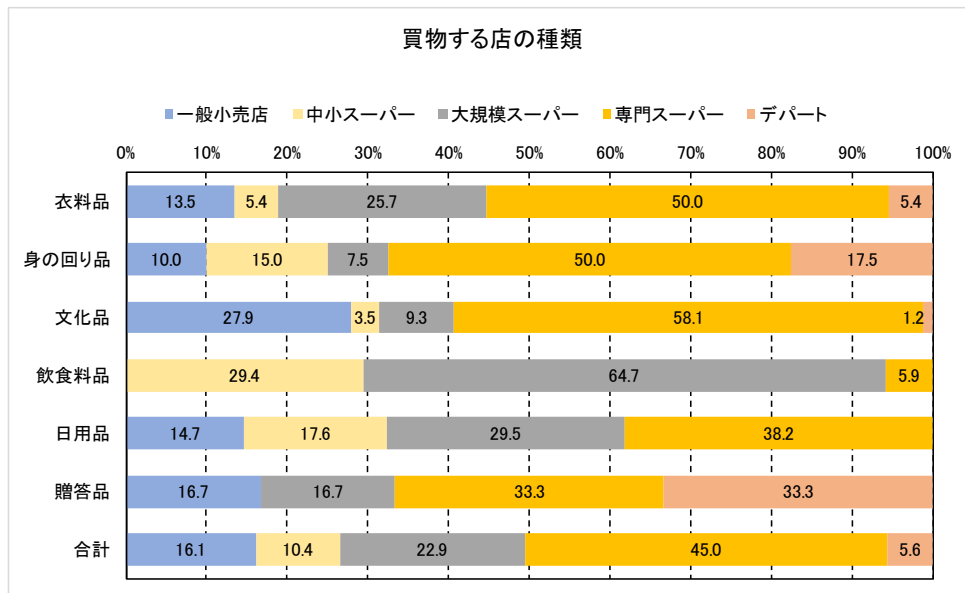
また、飲食料品や日用品以外では通販等の無店舗販売も目立っています。

買物する店の種類は、食料品では大規模スーパーが65%を占めていますが、それ以外では専門スーパーが半分近くを占めています。



出典：長野県商圈調査報告書（平成27年度）長野県産業労働部

図 1.2.14 品目別の買物場所



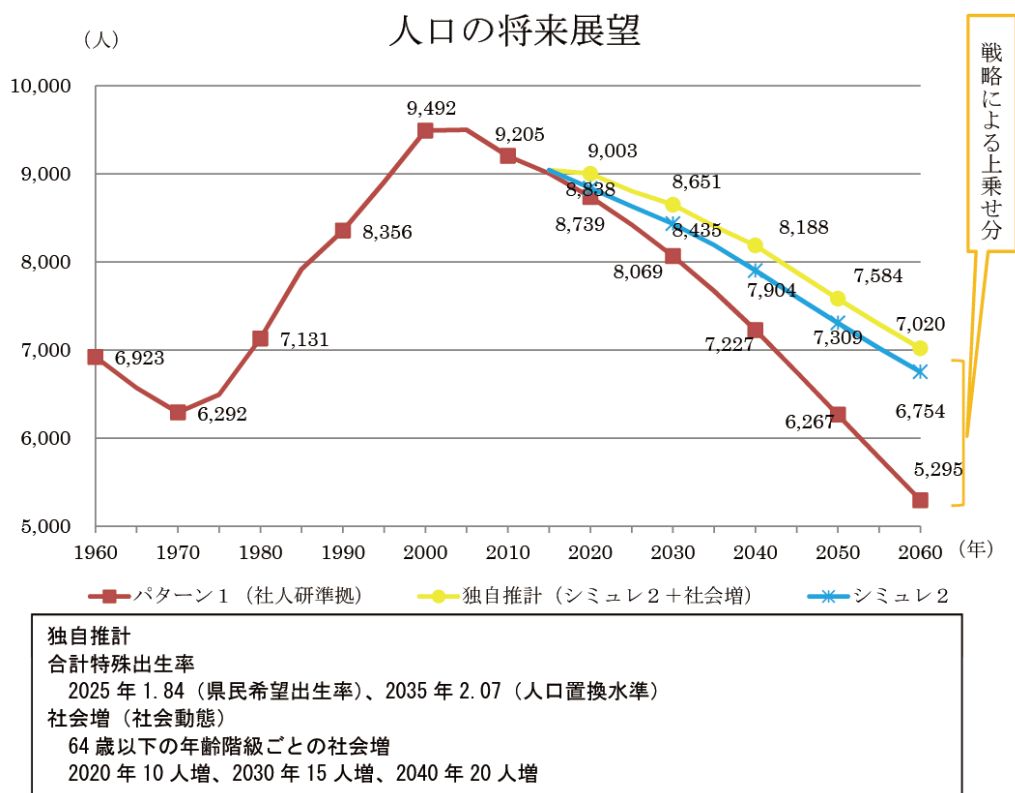
出典：長野県商圈調査報告書（平成27年度）長野県産業労働部

図 1.2.15 買物する店の種類

(7) 人口の将来展望

白馬村の人口は、1960年から1970年にかけて減少が見られましたが、1970年以降増加しています。その後、2005年の9,500人をピークに減少が始まり、2050年には1970年の水準まで落ち込むことが予想され、2060年には現在より約4割減少し、5,295人と推計されています。

将来にわたってコミュニティとしての白馬村を存続させていくためには、あらゆる施策を展開して人口の増加を目指す必要があります。特に社会に活力をもたらすための生産年齢人口層を厚くする施策として村では、若者にターゲットを絞った移住・定住につながる施策を積極的に展開することにより、将来的に生産年齢人口層を厚くすることを目指しています。



出典：白馬村総合戦略（平成27年12月）

図 1.2.16 人口の将来展望

3. 主要施設の立地状況

各施設ともに、国道 148 号の沿線に立地しており、特に JR 大糸線白馬駅、神城駅周辺と白馬駅～飯森駅間に集中しています。

【公共施設】

村役場や図書館、文化施設などは白馬駅周辺の徒歩圏に立地しています。

【教育施設等】

村立白馬南小学校を除き、高校、中学校、北小学校、幼稚園、保育園などすべてが白馬駅周辺に集中しています。

【医療機関】

村内には規模の大きな総合病院はなく、白馬駅、飯森駅、神城駅の周辺に病院や医院が点在しています。近隣の総合病院は、大町市の市立大町総合病院（白馬駅から 25 km）、池田町の北アルプス医療センターあずみ病院（白馬駅から 35 km）があります。

【金融機関等】

郵便局、銀行などは白馬駅と神城駅周辺に立地しています。

【商業施設等】

比較的規模の大きな商業施設（ショッピングセンター）は、自動車の利用の便が良い国道 148 号沿線に立地しています。また、コンビニエンスストアも国道 148 号と県道白馬岳線の沿線に立地しています。

なお、スキー場を中心とした観光地周辺には、観光客を対象とした宿泊施設や飲食店等が立地していますが、村民の生活関連用品を扱う店舗は、前述した比較的規模の大きな商業施設に限られています。

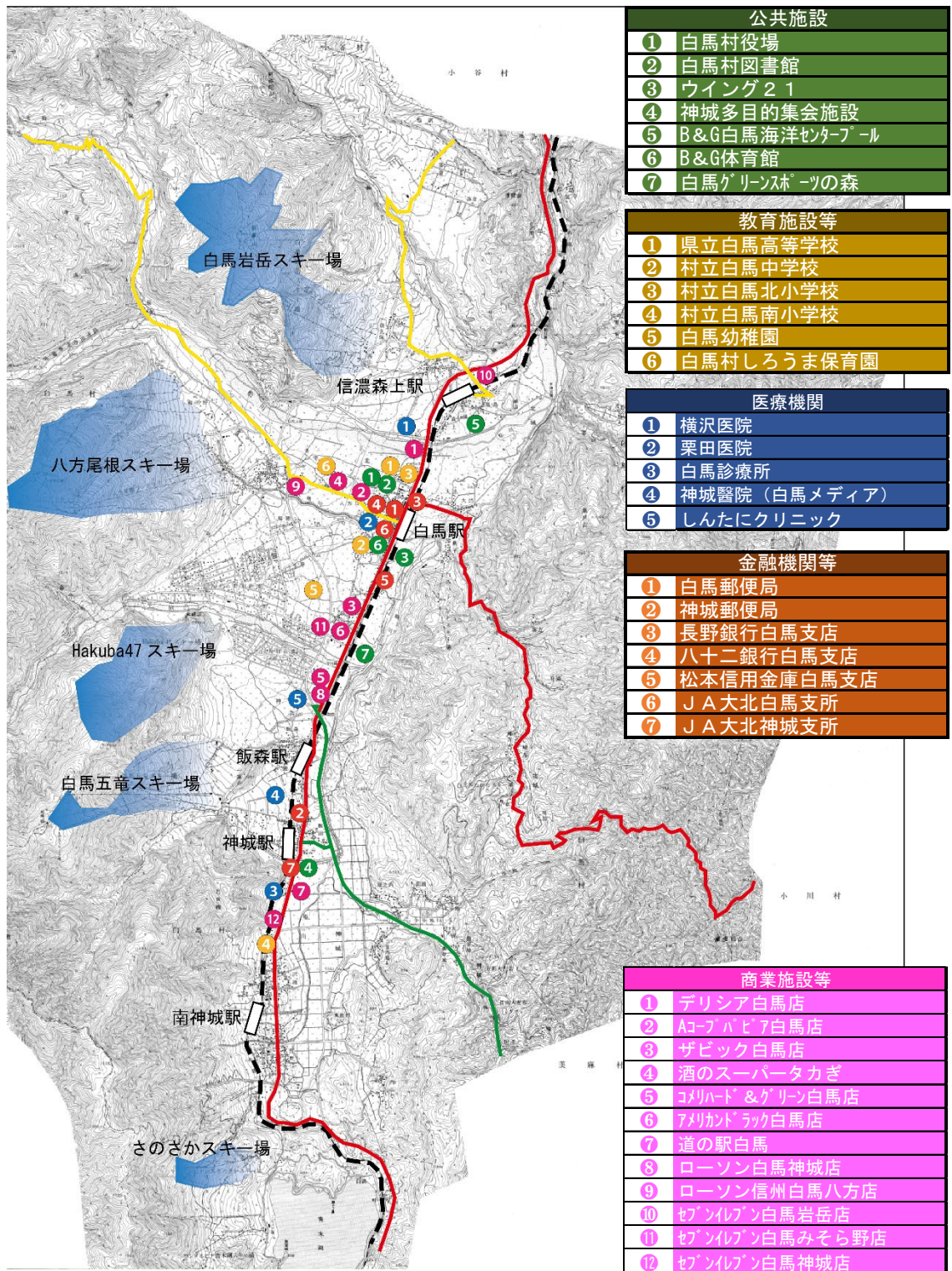


図 1.3.1 主要施設の位置

4. 道路基盤の状況

本村の道路網は、中央を国道 148 号が縦断し、白馬駅北側から東側に国道 406 号が、飯森駅北側から南東に主要地方道白馬美麻線が、白馬駅西口から西へ一般県道白馬岳線が、信濃森上駅東側から北に一般県道千国北城線が分岐しています。

【国道 148 号】

広域的な南北軸として機能し、国道 147 号と合わせて北の北陸自動車道糸魚川 I C と南の長野自動車道安曇野 I C を結んでいます。村内では J R 大糸線に沿って並行しています。古く塩を運んだ千国街道であったことから塩の道と呼ばれています。

交通量は、村内中央部で 1.3 万台/日と多く混雑度も 1.0 を超えますが、その前後は 1 万台前後に減少しています。北に行くほど大型車混入率が高くなっています。

【国道 406 号】

大町市から白馬駅北側まで国道 148 号と重複し、分岐して小川村を經由して長野市を結んでいます。未改良区間が多いため、交通量も千台程度と少なくなっています。

【(主) 白馬美麻線】

長野オリンピック開催時に長野駅と白馬会場を連絡する路線として整備されたため、国道 406 号よりも利用されており、オリンピック道路と呼ばれています。

交通量は 6 千台を超え、大型車混入率も約 19% と高くなっています。

【(一) 白馬岳線】

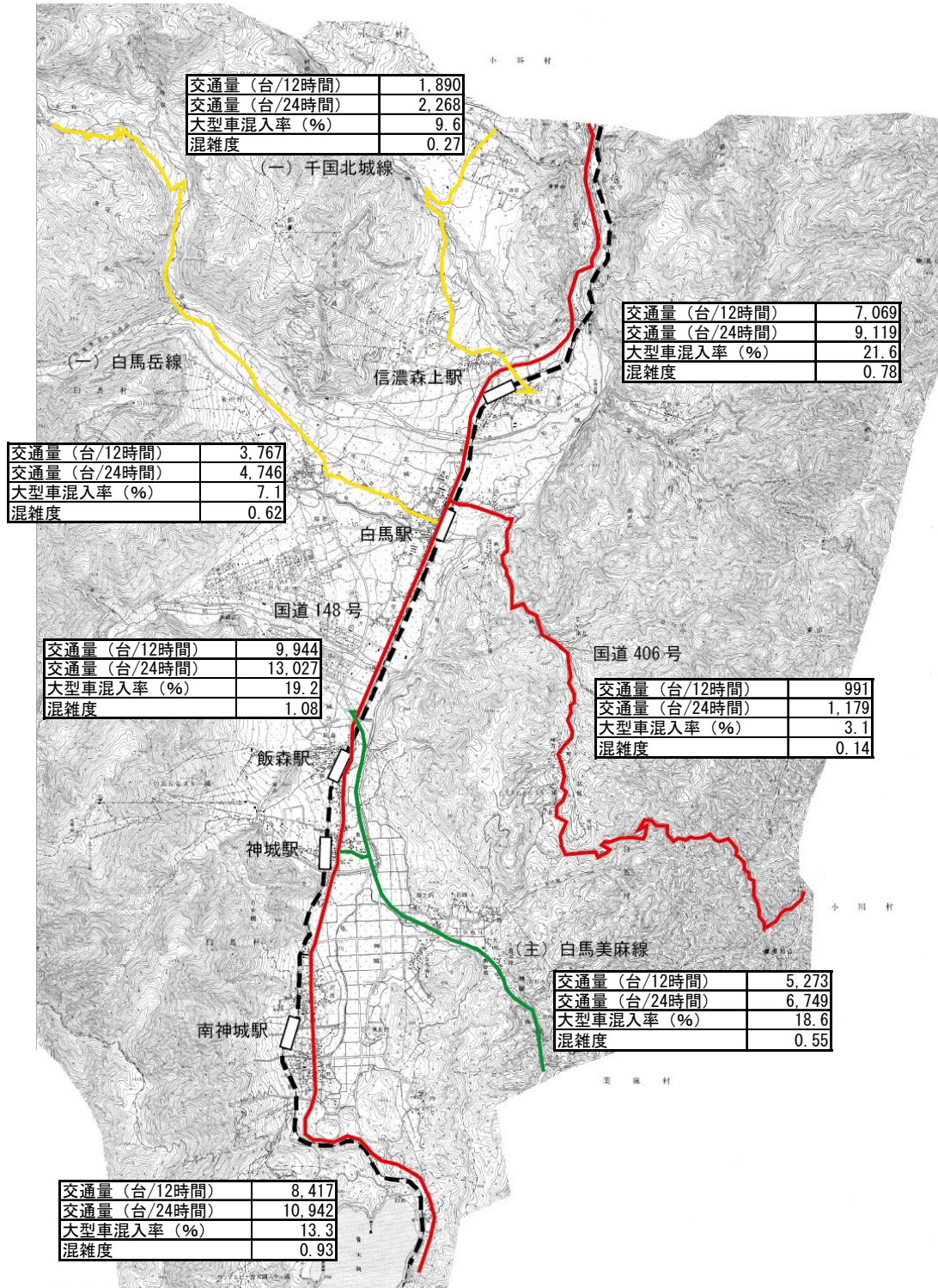
白馬駅から白馬岳山頂を結ぶ県道で、途中の猿倉から先は登山道となっています。

沿線に白馬八方尾根スキー場もあり、交通量は約 5 千台と多くなっています。

なお、当該路線は 12 月から 4 月まで一部冬期通行止め（冬季閉鎖）となっています。

【(一) 千国北城線】

白馬村と小谷村を結ぶ県道であり、沿線に白馬岩岳スキー場や柵池高原スキー場があり、観光客の利用が多くなっています。通常時の交通量は 2 千台程度です。



出典：平成 27 年度道路交通センサス

図 1.4.1 村内の主要道路の交通状況

5. 観光動向

(1) 主要観光エリアと観光資源

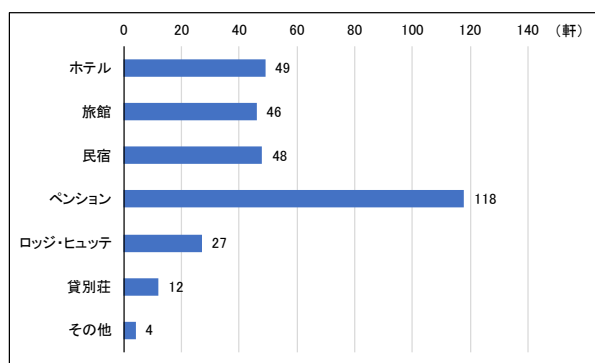
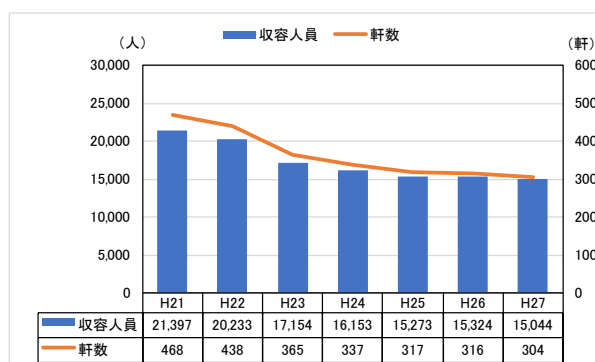
白馬村は、山岳の地形やパウダースノーといった地域資源を生かし、登山や冬期のスキーを中心としたスポーツツーリズムが発展してきました。

村内は概ね8つの観光エリアに分かれ、5箇所スキー場や隣接する梅池高原も含めた高原に立地するアウトドア施設を中心に白馬山麓に広がる山岳リゾート地域となっています。

エリアごとに宿泊施設や飲食店が比較的多いのは、リゾートホテルが多く立地する八方尾根・和田野エリア、飲食店や商店・土産物店が多く立地する白馬町・八方口エリア、ペンションや飲食店が多く集まるエコランド・みそら野・瑞穂エリアなどです。

冬期はスキー場が中心となりますが、その他の季節は登山やハイキング、アクティビティを中心としたアウトドアスポーツが観光の中心となっており、汗をかいたあとの日帰り温泉も各エリアに点在しています。

白馬村観光局の加盟宿泊施設は、平成27年時点で304軒、収容人数約1.5万人ですが平成25年以降横ばい傾向にあります。平成28年現在の宿泊施設の種別ではペンションが118軒で最も多く、ホテル・旅館・民宿が約50軒ずつ営業しています。



注) 平成28年4月1日現在

出典：白馬村観光局

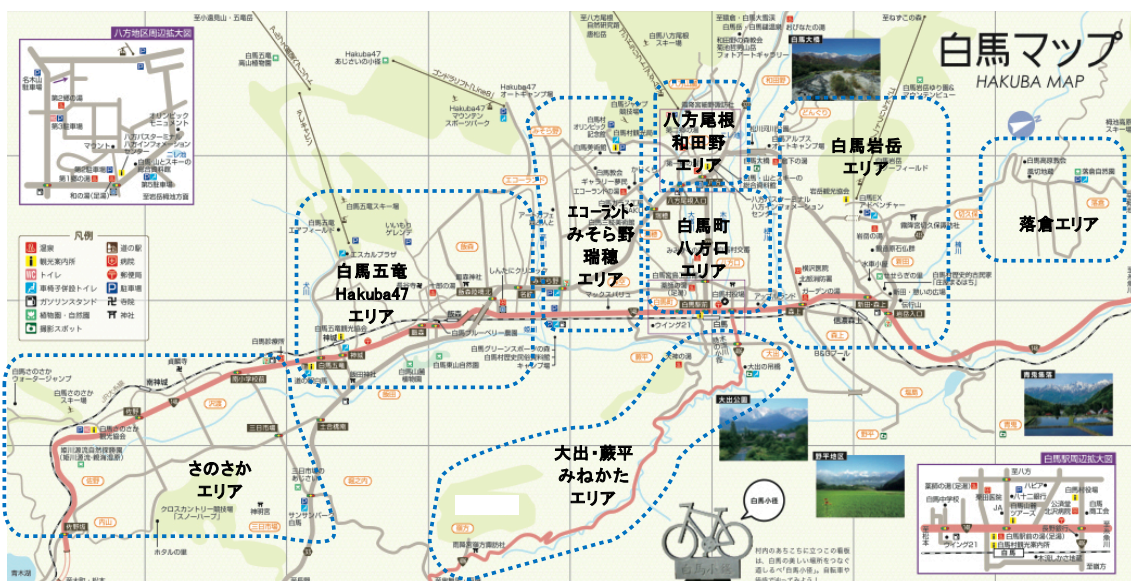
図 1.5.1 白馬村観光局加盟宿泊施設の概要

表 1.5.1 白馬村のエリア別観光概要

エリア名	宿泊施設				飲食店	主要観光資源
	ホテル	旅館	ペンション等	合計		
落倉	4	0	16	20	0	<ul style="list-style-type: none"> 落倉自然園 古民家の湯
白馬岩岳	4	6	27	37	3	<ul style="list-style-type: none"> 白馬岩岳スキー場 白馬岩岳マウンテンリゾート 白馬アルプスオートキャンプ場 白馬岩岳MTB PARK 岩岳の湯、倉下の湯
大出・蔵平・みねかた	1	0	4	5	1	<ul style="list-style-type: none"> 白馬フィールドスポーツジム 天神の湯
白馬町・八方口	3	2	11	16	12	<ul style="list-style-type: none"> 白馬・山とスキーの総合資料館 白馬宮島工芸館 みみずくの湯
八方尾根・和田野	34	13	21	68	5	<ul style="list-style-type: none"> 八方池 八方尾根自然研究路 白馬八方尾根スキー場 八方うさぎ平 北尾根高原 白馬ジャンプ競技場 菊池哲男山岳フォトアートギャラリー おびなたの湯、郷の湯、八方の湯
エコーランド・みそら野・瑞穂	18	4	60	82	11	<ul style="list-style-type: none"> 白馬グリーンスポーツの森 白馬三枝美術館 白馬美術館 ギャラリー夢民 アートカフェ森と人
白馬五竜・Hakuba47	10	4	35	49	5	<ul style="list-style-type: none"> 白馬五竜スキー場 Hakuba47マウンテンスポーツパーク 白馬高山植物園 十郎の湯、竜神の湯
さのさか	0	3	16	19	1	<ul style="list-style-type: none"> さのさかスキー場 姫川源流自然探勝園
合計	74	32	190	296	38	

出典：白馬町観光局HP

注) 施設数は白馬村観光局会員施設のみ

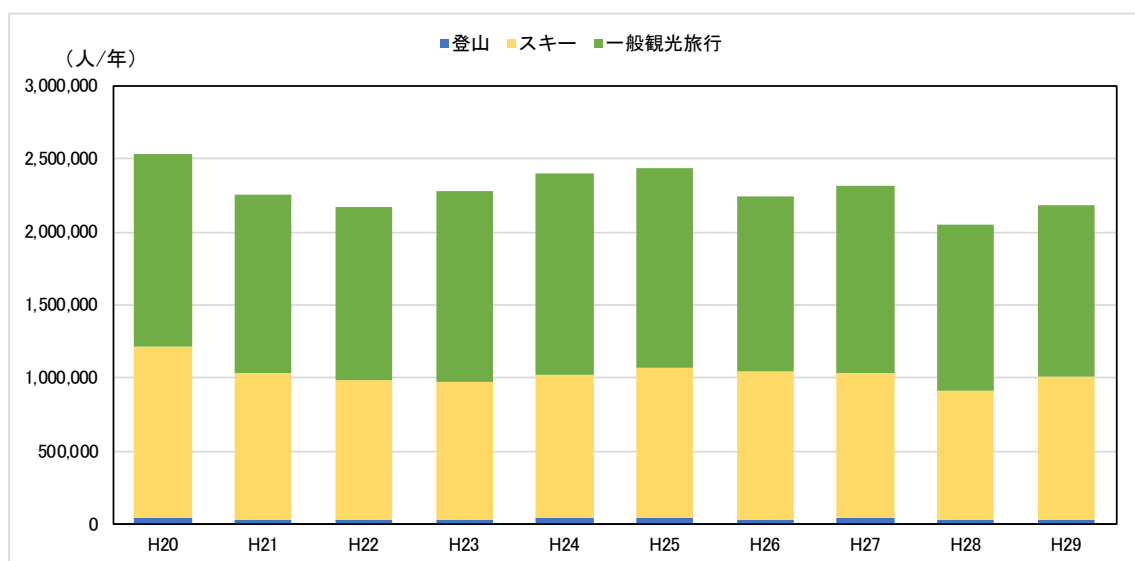


(2) 観光入込客数

白馬村の観光入込客数は平成 20 年の年間 250 万人を最高にそれ以降横ばい傾向を続けています。主な観光目的は、一般的な観光旅行とスキーに大別されていますが、どちらも同じような割合で推移しています。

白馬村の過去 5 年間の観光客数の月変動をみると、8 月に大きなピークがみられるのが特徴的でその他の月では、12 月から 3 月にかけてのスキーシーズンが多くなっています。

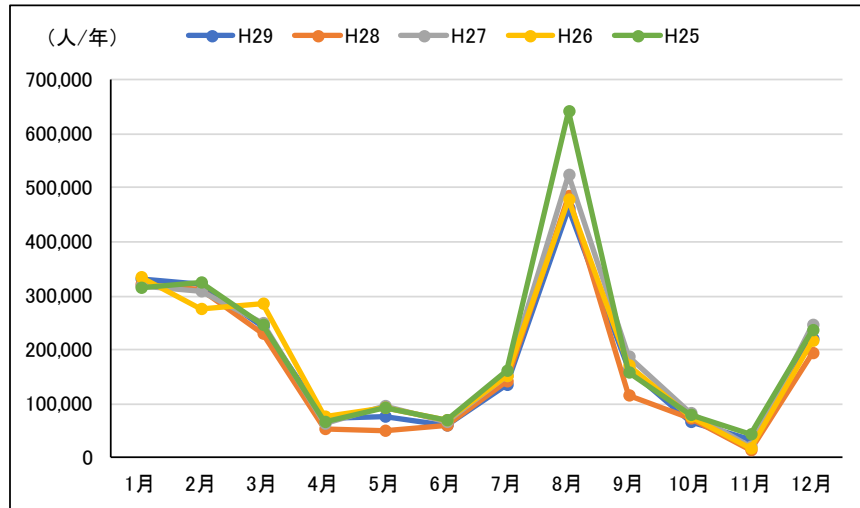
観光客の 61.7%が県外からの観光客で、宿泊者の割合は 74.4%と高くなっています。



	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
登山	37,700	33,500	33,700	34,300	41,300	40,000	35,100	38,300	30,700	35,400
スキー	1,175,966	997,135	953,274	941,039	979,073	1,029,849	1,005,196	994,017	883,752	976,402
一般観光旅行	1,323,334	1,225,665	1,179,526	1,300,961	1,378,227	1,365,681	1,205,304	1,276,983	1,135,552	1,170,198
合計	2,537,000	2,256,300	2,166,500	2,276,300	2,398,600	2,435,530	2,245,600	2,309,300	2,050,004	2,182,000

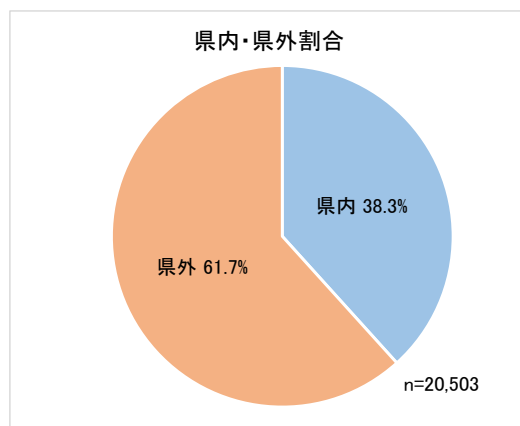
出典：白馬村観光局

図 1.5.2 目的別観光客数の推移



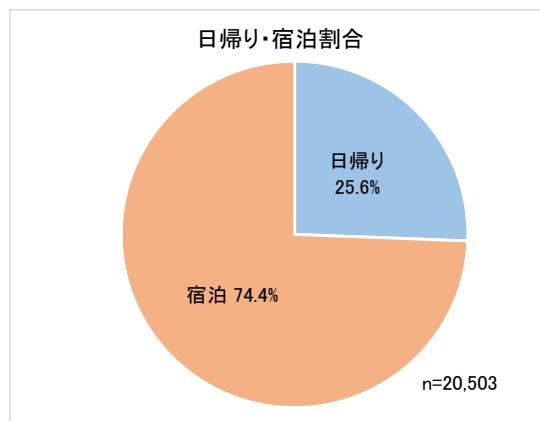
出典：白馬村観光局

図 1.5.3 白馬村観光入込数の月変動



出典：平成 28 年長野県観光地利用者統計調査結果

図 1.5.4 観光入込客の県内・県外割合



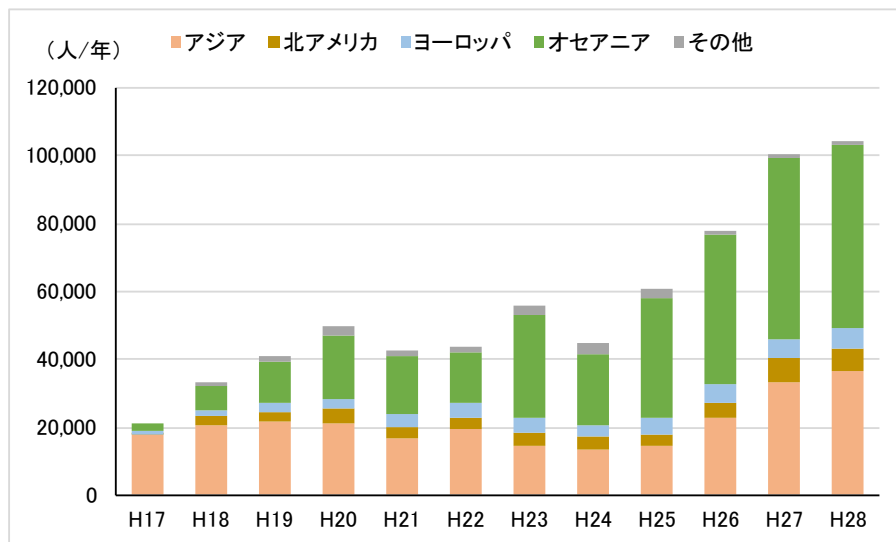
出典：平成 28 年長野県観光地利用者統計調査結果

図 1.5.5 観光入込客の日帰り・宿泊割合

(3) 外国人旅行者の実態

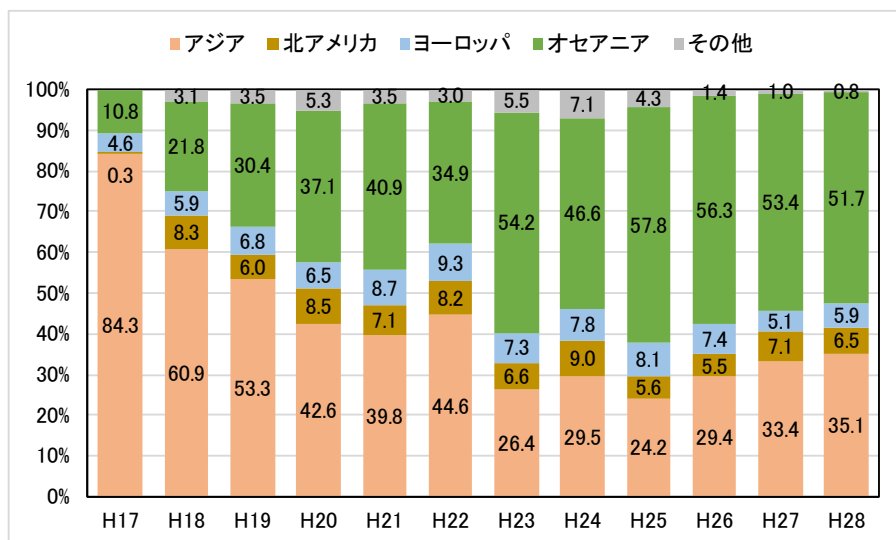
外国人旅行者は平成 19 年から 4 万人を超え、東日本大震災の翌年（平成 24 年）に一旦減少したものの、平成 25 年以降全国的なインバウンド旅行者の増加に合わせるように急増し、平成 28 年には 10 万人を超えています。

白馬村の外国人旅行者の増加は、冬場に時差なくスキーが楽しめ、北海道のニセコと同様に雪質が優れていることから、特にオセアニア地域からの旅行者が大きく影響しており、平成 25 年以降全外国人旅行者の 50%を超える割合になっています。



出典：各年長野県外国人延宿泊者数調査

図 1.5.6 外国人観光宿泊者数の推移

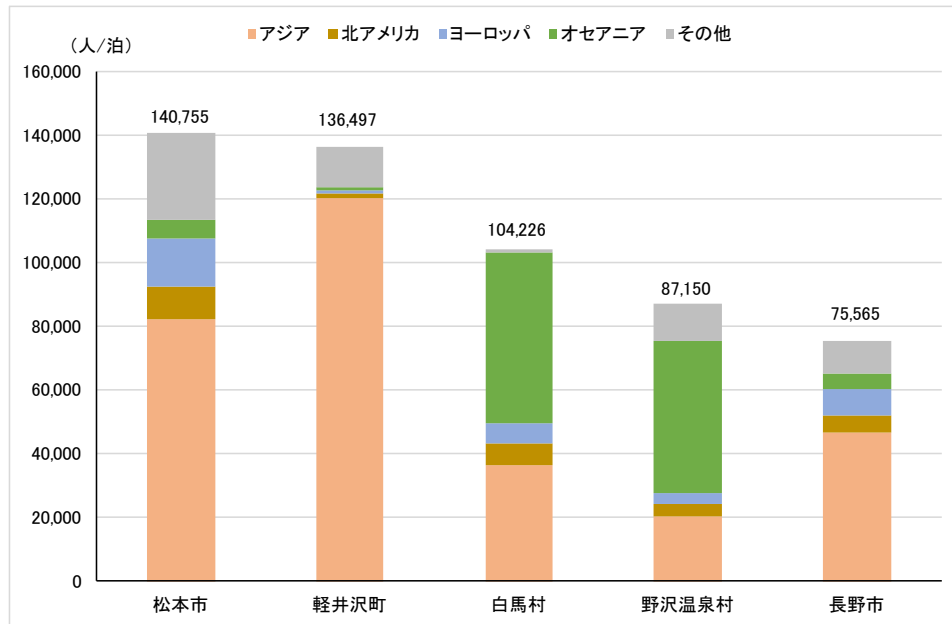


出典：各年長野県外国人延宿泊者数調査

図 1.5.7 外国人観光客の地域別割合の推移

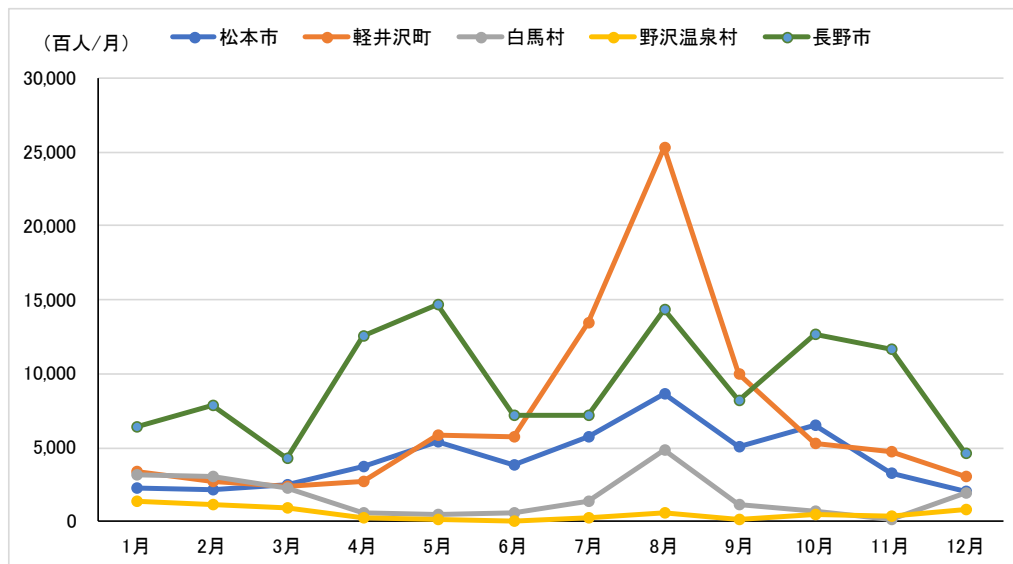
長野県内で外国人宿泊者数が多い市町村と白馬村を比較すると、外国人に人気のあるスキー場を抱える白馬村と野沢温泉村では、オセアニア地域からの割合が高くなっています。

しかし、月別に変動をみると、野沢温泉村では外国人の多い冬期が多くなっていますが、白馬村では冬期の観光客数を押し上げているものの、8月の方が観光客自体は多くっており、通年外国人旅行者が増加しているまでには至っていません。



出典：平成 28 年長野県外国人延宿泊者数調査

図 1.5.8 長野県内の外国人延宿泊者数上位 5 市町村の地域別内訳



出典：平成 28 年長野県観光地利用者数調査

図 1.5.9 長野県内の外国人延宿泊者数上位 5 市町村の総観光客数の月変動

6. 各公共交通の概況

(1) 現況の公共交通網

白馬村の公共交通は以下に示すとおりであり、JR大系線を軸として、路線バス等の各種バス、地域内移動を支援するデマンド型タクシーが運行しています。

表 1.6.1 白馬村の公共交通一覧

	交通機関	運行概要 等	事業者
①	鉄道	JR大系線 南神城駅、神城駅、飯森駅、白馬駅、 信濃森上駅 ※下線は特急停車駅	東日本旅客鉄道(株)
②	路線バス	八方線（白馬駅～八方）	アルピコ交通(株)
		猿倉線（白馬駅～猿倉） ※冬期運 休	アルピコ交通(株)
		梅池線（白馬駅～梅池高原～白馬乗 鞍） ※村内は白馬駅～落倉まで	アルピコ交通(株)
③	その他のバス	アルペンライナー（扇沢～白馬乗鞍）	アルピコ交通(株)
		高速バス（白馬～新宿線）	アルピコ交通(株) （京王バス）
		特急バス（長野～白馬）	アルピコ交通(株)
		ナイトシャトルバス 冬期間運行（12月末～3月初）	白馬村観光局
④	施設送迎バス	観光事業者運行サービス	Hakuba Valley バス 索道事業者運行バス 花三昧バス
⑤	タクシー	配車：大町市、白馬村、小谷村 池田町、松川村、松本空港	アルプス第一交通
		配車：大町市、白馬村、小谷村	アルピコタクシー
		配車：白馬村内	白馬観光タクシー
⑥	デマンド型乗合タク シー	北方面行き 南方面行き	白馬村
⑦	遠距離保育園児送迎	平成 30 年 3 月廃止	白馬村

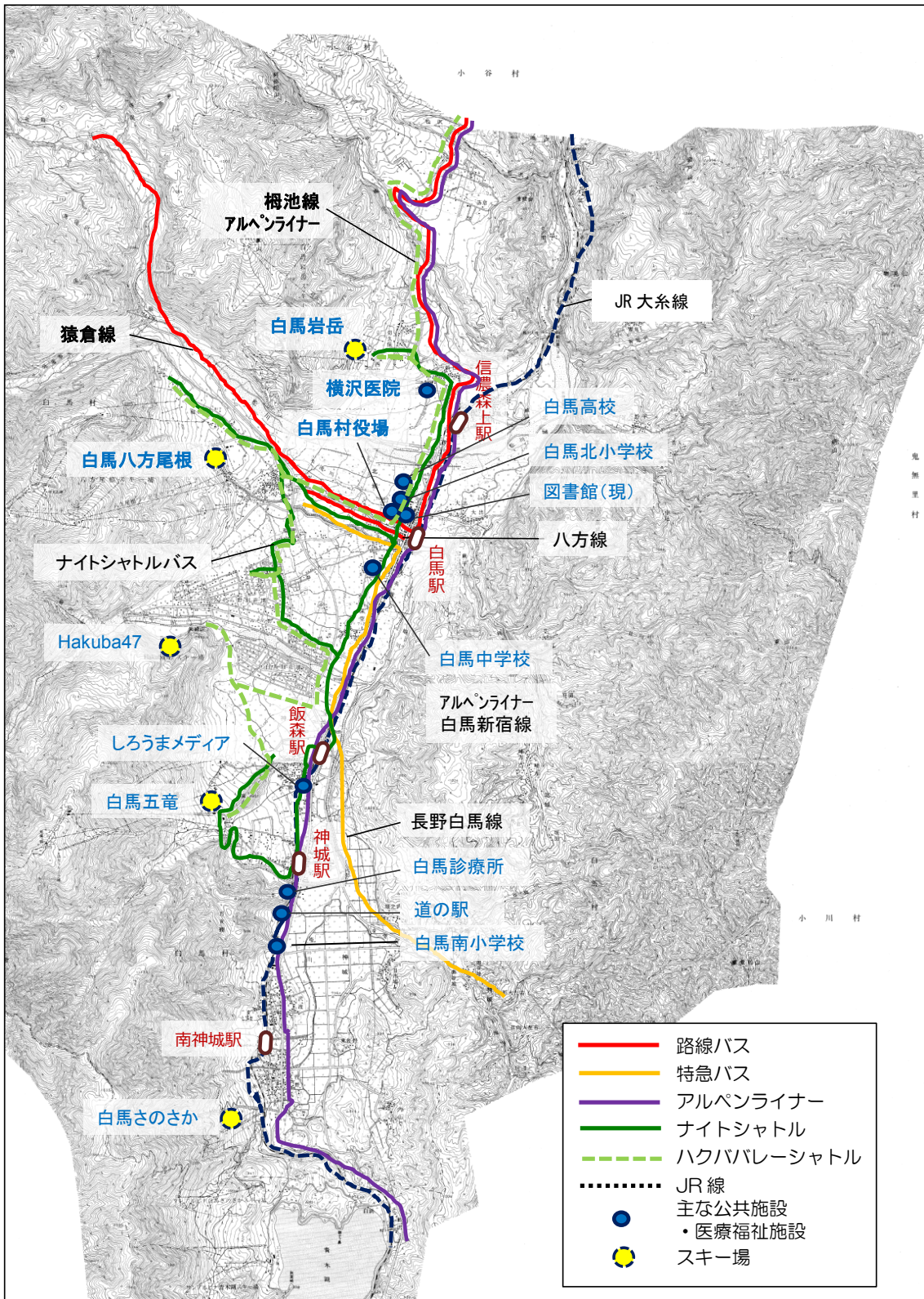


図 1.6.1 現況の主要公共交通網図

(2) 鉄道

JR大系線は、松本市の松本駅から新潟県糸魚川駅を結ぶ鉄道であり、南小谷駅以南はJR東日本、以北はJR西日本の管轄です。全線単線ですが、中央本線を経由して新宿、名古屋から特急が白馬駅又は南小谷駅まで直通運転されています。

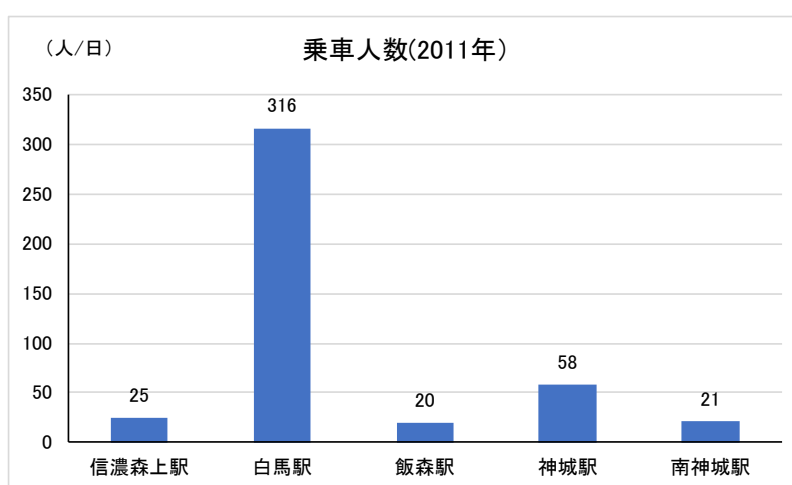
なお、名古屋から特急が出るのは、運転日指定の運行です。

1日平均の乗車人数は、白馬駅が316人で最も多く、神城駅が58人で続いています。

白馬駅、神城駅以外は無人駅であり、白馬駅以外の乗車人数は20人～60人程度と非常に少なくなっています。

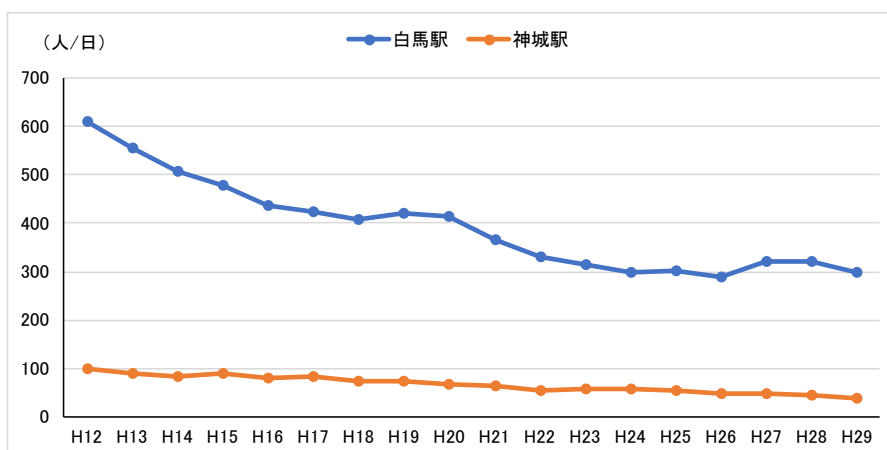
白馬駅、神城駅の過去の乗車人数の推移をみると、平成17年で半減しています。

なお、白馬駅の運行本数は、上下合わせて26本で、運転日指定が2本含まれています。



出典：長野県統計書（全駅揃った最新の資料）

図 1.6.2 村内各駅の乗車人数



出典：長野県統計書、JR東日本HP

図 1.6.3 白馬駅、神城駅の乗車人数の推移

表 1.6.2(1) 各駅の状況

信濃森上駅	
<p>《1日乗車人数》25人（平成23年） 《運行本数》上り11本、下り10本</p> <p>《特徴》・トイレと簡易な待合室が設置され、隣接地に簡易郵便局がある無人駅</p> <ul style="list-style-type: none"> ・夜間上り信濃大町駅行き快速が停車、上り松本駅行き直通が昼間1本停車 <p>《課題》・北側国道沿いに岩岳新田バス停があり、路線バス柵池線、特急長野白馬線が利用できるが駅から500m離れ、案内も無い状況です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・白馬岩岳方面の玄関口に立地するが、駅がその機能を果たしていません。 	
<p>■ 駅舎と駅前広場</p>	<p>■ 待合室</p>
	
白馬駅	
<p>《1日乗車人数》300人（平成29年） 《運行本数》上り14本、下り12本</p> <p>《特徴》・白馬村の玄関口となる駅で、東京や名古屋方面の特急電車が停車します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・村内の主要バス路線の結節点ともなっており、タクシーも常駐しています。 ・構内に足湯があり、広場に隣接して観光案内所や飲食店、土産物店もあります。 <p>《課題》・外国人利用者も多く見込まれますが、乗換えや利用方法に対する具体的な案内標示や外国語による標示が少なくわかりにくい状況です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特急電車の本数が少なく、待合スペースも不足しています。 ・駅と二次交通、周辺観光施設の関連性が整理されていないのでわかりにくい状況です。 	
<p>■ 駅舎と駅前広場</p>	<p>■ 構内の足湯</p>
	

表 1.6.2(2) 各駅の状況

飯森駅	
<p>《1日乗車人数》20人（平成23年） 《運行本数》上り10本、下り10本</p> <p>《特徴》・トイレと簡易な待合室が設置された無人駅</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上り松本駅行き直通が昼間1本停車 <p>《課題》・白馬五竜スキー場、HAKUBA47の案内板がありますが、そこまでの二次交通がありません。アクセス道路もわかりにくい状況です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅前の広場が未舗装であり、近隣住民の利用が主と考えられます。 	
<p>■ 駅舎</p> 	<p>■ 待合室</p> 
神城駅	
<p>《1日乗車人数》37人（平成29年） 《運行本数》上り12本、下り12本</p> <p>《特徴》・白馬五竜47観光協会やミニギャラリーが併設しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・白馬五竜方面への玄関口であり、臨時便であるが、名古屋方面の上下特急、新宿方面からの夜行快速が停車しています。 ・エスカルプラザへの無料シャトルバスが運行しています。 <p>《課題》・案内板やガイドマップはありますが、ばらばらに配置されており、初めて訪れた観光客にはわかりにくい状況です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅と二次交通、周辺観光施設の関連性が整理されていないのでわかりにくい状況です。 	
<p>■ 駅舎</p> 	<p>■ 待合室のミニギャラリー</p> 

表 1.6.2(3) 各駅の状況

南神城駅

《1日乗車人数》21人（平成23年） 《運行本数》上り10本、下り10本

《特徴》・トイレと簡易な待合室が設置された無人駅でJR東日本最西端の駅です。

- ・上り松本駅行き直通が昼間1本停車

《課題》・国道148号に案内標識が無く、駅が存在がわからない状況です。

- ・待合室に村のデマンドタクシーの案内はありますが、村民以外の二次交通は無い状況です。

■ 駅舎



■ 待合室



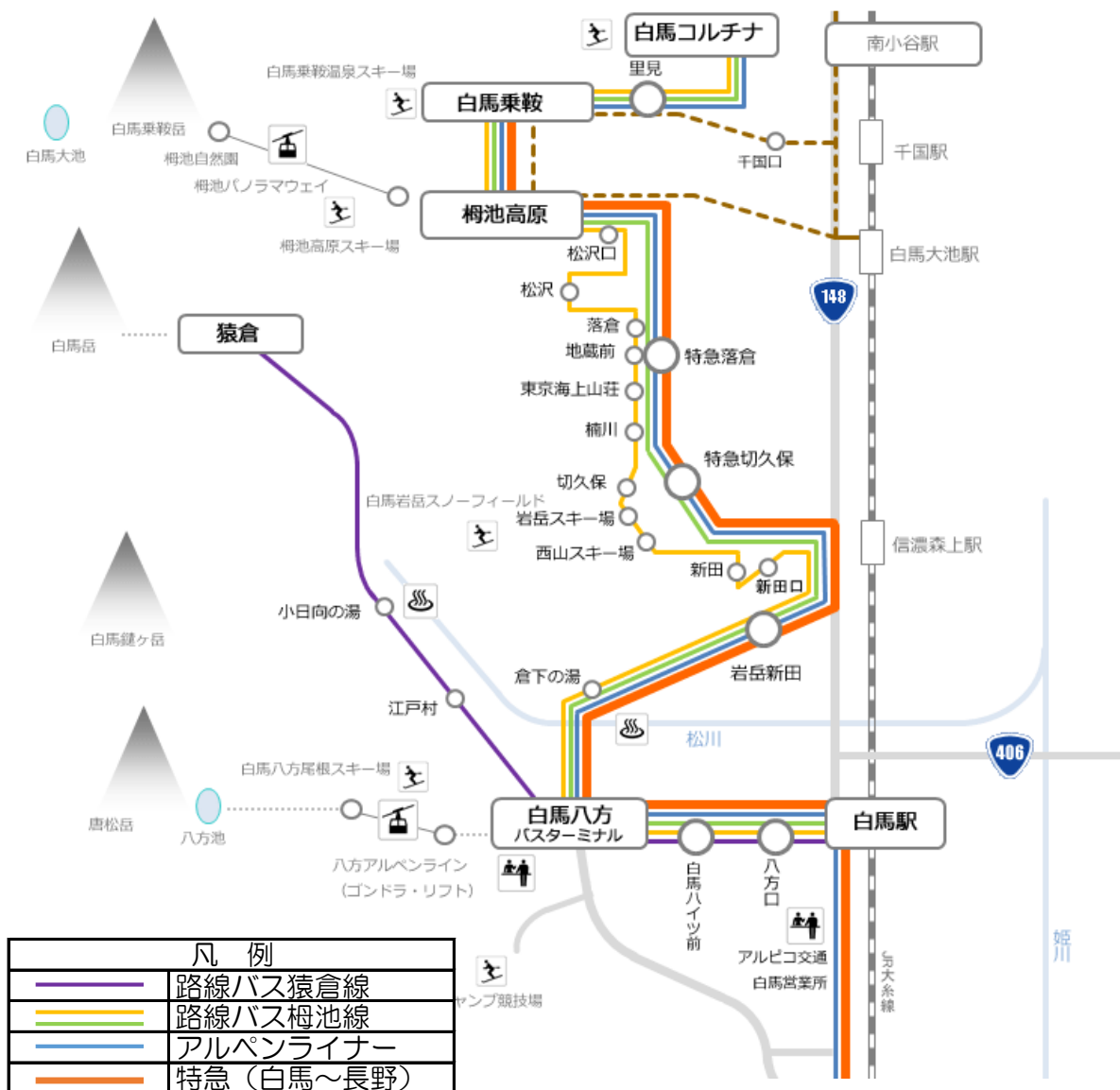
(3) 路線バス

路線バスは、白馬大雪渓・白馬岳方面への登山口である猿倉荘を連絡する猿倉線、小谷村の柵池高原、白馬乗鞍方面を連絡する柵池線の主要2路線があり、それと白馬駅と八方バスターミナル間のみを結ぶ八方線が朝夕運行しています。

【柵池線の利用状況】

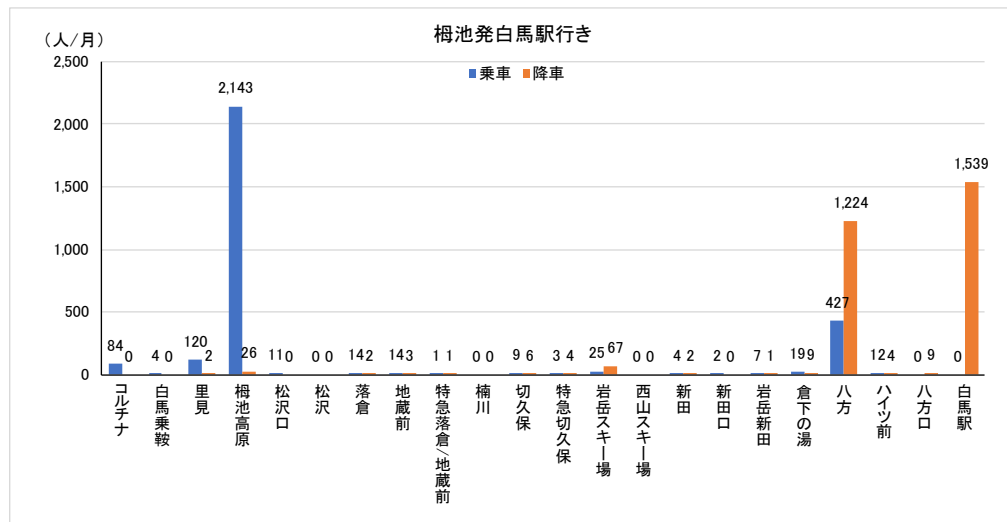
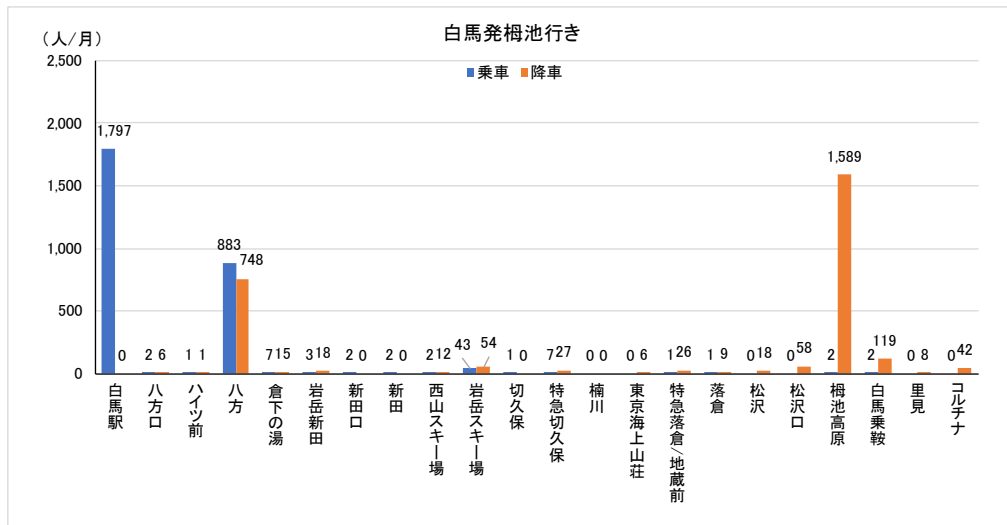
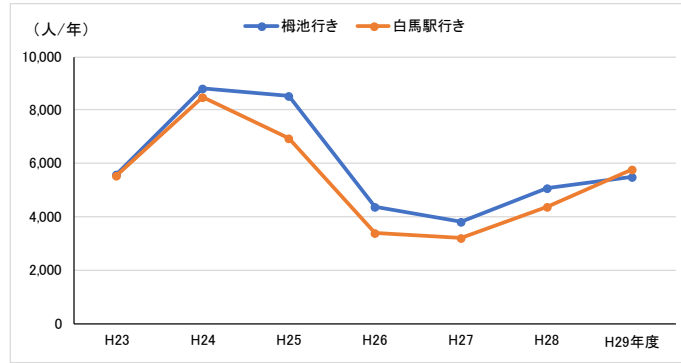
利用者数は、平成24年がピークでそれ以降減少していましたが、平成28年以降増加に転じています。

平成29年8月の乗降者数の多いバス停は、白馬駅、白馬八方、柵池高原の3箇所です。



出典：アルピコ交通株式会社資料

図 1.6.4 路線バス網図



出典：アルピコ交通株式会社資料

バス停別の乗降者数はH29.8月の資料

図 1.6.5 梅池線の利用状況の推移とバス停別の乗降者数

6 樽池線

期間：2018年11月30日まで 運賃 大人 410円～2,000円

※こども料金は大人の半額です(10円未満の端数は切り上げ) ※大人=12歳以上(小学生はこども料金です)
※こども=6歳以上12歳未満 ※幼児=1歳以上6歳未満 ※乳児=1歳未満

【白馬駅→白馬八方→樽池高原】

種別	急行	特急	特急	特急	特急	特急	特急	特急	特急	特急	特急	特急	特急	特急	特急	特急	特急	特急	特急		
行き先	樽池	樽池	樽池	樽池	樽池	樽池	樽池	樽池	樽池	樽池	樽池	樽池	樽池	樽池	樽池	樽池	樽池	樽池	樽池		
運転日	◆	◎	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△		
JR大糸線(白馬駅)	5:40		6:51	8:00																	
白馬駅	6:00	6:30	7:10	8:05		9:30	10:35	11:00	11:25	11:35	12:10	12:45	13:30	13:40	14:20	15:45	16:20	17:05	18:20	19:30	21:10
八方口	6:01	6:31	7:11	8:06		↓	10:36	↓	↓	11:36	↓	12:46	13:31	13:41	↓	15:46	↓	↓	↓	↓	↓
白馬八方バスターミナル	6:05	6:35	7:15	8:10		9:35	10:40	11:05	11:30	11:40	12:15	12:50	13:35	13:45	14:25	15:50	16:25	17:10	18:25	19:35	21:15
岩岳新田	6:10	6:40	7:20		8:15	9:40	10:45	11:10	11:35	11:45	12:20	12:55	13:40	13:50	14:30	15:55	16:30	17:15			
新田	6:13	6:43	↓		8:18	↓	↓	↓	↓	11:48	↓	↓	↓	↓	13:53	↓	15:58	↓			
岩岳スキー場	6:16	6:46	↓		8:21	↓	↓	↓	↓	11:51	↓	↓	↓	↓	13:56	↓	16:01	↓			
特急切久保	↓	↓	7:25		↓	9:45	10:50	11:15	11:40	↓	12:25	13:00	13:45	↓	14:35	↓	16:35	↓	17:20		
特急落倉(地蔵前)	6:22	6:52	7:30		8:27	9:50	10:55	11:20	11:45	11:57	12:30	13:05	13:50	14:02	14:40	16:07	16:40	17:25			
落倉	6:23	6:53	↓		8:28	↓	↓	↓	↓	11:58	↓	↓	↓	↓	14:03	↓	16:08	↓			
樽池高原	6:28	6:58	7:35		8:33	9:55	11:00	11:25	11:50	12:03	12:35	13:10	13:55	14:08	14:45	16:13	16:45	17:30			
白馬乗鞍			7:40		8:38	10:05	11:05			11:55	12:08	12:45		14:00	14:13	14:55					
里見			7:45		8:41					12:00	12:11			14:16							17:40
白馬コルチナ			7:50		8:46					12:05	12:16			14:21							17:45

【樽池高原→白馬八方→白馬駅】

種別	特急	特急	特急	特急	特急	特急	特急	特急	特急	特急	特急	特急	特急	特急	特急	特急	特急	特急
行き先	長野	白馬駅	長野	長野	白馬駅	長野	長野	白馬駅	白馬駅	白馬駅	長野	長野	長野	白馬駅	長野	白馬駅	長野	長野
運転日		△	○	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△
白馬コルチナ				8:00	9:02					12:47		13:40		14:52				
里見				8:05	9:07					12:52		13:45		14:57				
白馬乗鞍				8:10	9:10	10:20	11:15			12:55		13:50	14:10	15:00				
樽池高原		7:10		8:15	9:15	10:28	11:23	11:35	12:55	13:00	13:18	13:55	14:18	15:05	15:28	16:30	17:23	
落倉		7:15		↓	9:20	↓	↓	↓	↓	13:05	↓	↓	↓	15:10	↓	16:35	↓	
白馬落倉(地蔵前)		7:16		8:20	9:21	10:32	11:27	11:38	12:58	13:06	13:22	14:00	14:22	15:11	15:32	16:36	17:27	
特急切久保		↓		8:25	↓	10:36	11:31	11:42	13:02	↓	13:26	14:05	14:26	↓	15:36	↓	17:31	
岩岳スキー場		7:22		↓	9:27	↓	↓	↓	↓	13:12	↓	↓	↓	15:17	↓	16:42	↓	
新田		7:25		↓	9:30	↓	↓	↓	↓	13:15	↓	↓	↓	15:20	↓	16:45	↓	
岩岳新田		7:28		8:30	9:33	10:40	11:35	11:45	13:05	13:18	13:30	14:10	14:30	15:23	15:40	16:48	17:35	
白馬八方バスターミナル	6:30	7:33	8:20	8:35	9:38	10:50	11:45	11:55	13:15	13:23	13:40	14:15	14:40	15:28	15:50	16:53	17:45	
八方口	↓	7:37	↓	↓	9:42	↓	↓	↓	11:59	13:19	13:27	↓	↓	15:32	↓	16:57	↓	
白馬駅	6:35	7:38	8:25	8:40	9:43	10:55	11:50	12:00	13:20	13:28	13:45	14:20	14:45	15:33	15:55	16:58	17:50	
JR大糸線(白馬駅)	6:57	7:46			10:24				12:26			14:37		15:49	16:39		18:14	

□印…4/1～7/6の毎日、8/27～10/5の平日および10/9～11/30の毎日運行。

○印…6/9～7/1の土・日、7/7～8/26の毎日および9/1～10/8の土・日・祝日に運行。

△印…7/7～8/26の毎日および9/1～10/8の土・日・祝日に運行。

◆印…△印の期間中で、JR「ムーンライト信州号」が白馬駅に到着する日に運行。

◎印…△印の期間中でJR「ムーンライト信州号」白馬着の運転がない日に運行。特急=「特急 長野-白馬線」または「特急 黒沢-白馬線」との混乗です。

※「特急落倉」「地蔵前」は同じ場所ですが、特急と急行は「特急落倉」、普通便は「地蔵前」と放送します ※おとな1名様につき幼児・乳児1名様は無賃にてご乗車いただけます。

※なお、次の場合は幼児・乳児の方にこども運賃を適用させていただきます。●おとなの方1名様につき2名様以上の幼児をお連れの場合、2人目以降の幼児の方に対して

●幼児・乳児の方が一人で座席を利用される場合●幼児の方がお一人でご利用の場合

※長野～白馬線は予約制ではありません。座席定員制ですので、満席の場合はご乗車できない場合があります。(多客時は続行便を運行します)※車内は全席禁煙です。

※天候・道路状況により、運行時刻が変更することがあります。あらかじめご了承ください。

出典：アルピコ交通株式会社資料

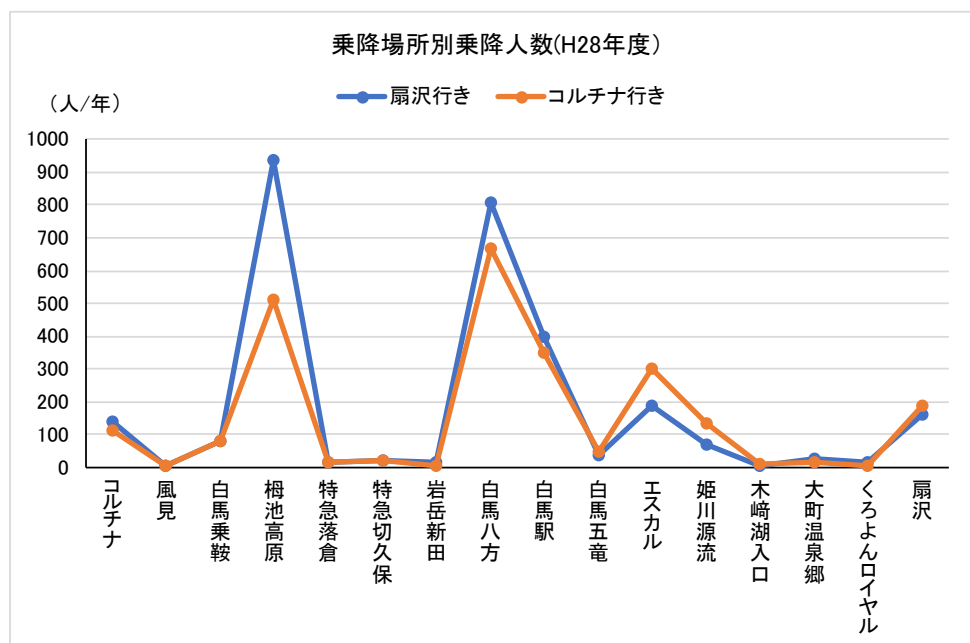
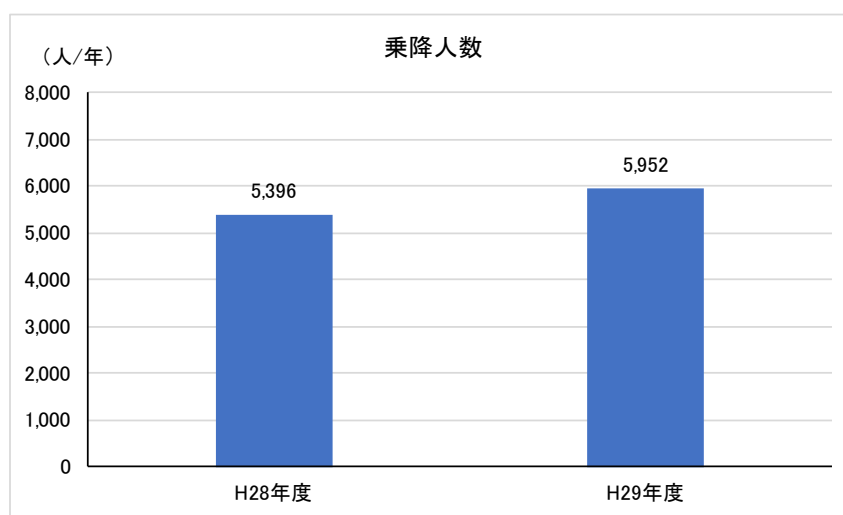
図 1.6.6 樽池線の時刻表

(4) その他のバス

1) アルペンライナー

立山黒部アルペンルート¹の長野県側の起点扇沢駅と白馬八方、白馬コルチナを連絡するバスで、6月から10月までの土日、祝日（7月7日～8月26日は毎日）に往復2本運行しています。

平成29年度の利用者が約6千人で、乗降の多い場所は、榑池高原、白馬八方、エスカルなどです。



出典：アルピコ交通株式会社資料

図 1.6.7 白馬アルペンライナー利用状況

2) 高速バス（白馬～新宿線）

定期的に新宿と白馬村を結び高速バスで、上下定期的に4便ずつ運行し、特定日には増便しています。新宿～白馬間は、基本的に昼間便は大人1名4,850円で運行し、夜行便は1,350円の割り増しになっています。

【利用状況】

- ・年間利用者は、上下ともに1.9万人前後で増加傾向にあります。
- ・利用が多い月は8月と12月から3月にかけてのスキーシーズンです。
- ・8月は八方、大町駅、穂高などの利用が多く、3月は八方の利用が特に多くなっています。

		2018年4月1日～12月15日												春～秋		
		新宿 → 安曇野 → 大町 → 白馬														
		Shinjuku → Azumino → Omachi → Hakuba														
		便番												Bus number		
		運行会社												Operating company		
		運転日												Operations day		
乗	バスタ新宿発	5501	5503	5505	5509	5513	5517	5519								Shinjuku
乗	新宿西口(臨時) #	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	2315	...	...	...	...	...	...	Shinjuku (West Exit)
乗	中央道三鷹 #	655	755	955	1525	1835	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Mitaka (Chuo Expy)
乗	中央道深大寺 #	657	757	957	1527	1837	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Jindajji (Chuo Expy)
乗	中央道府中 #	701	801	1001	1531	1841	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Fuchu (Chuo Expy)
乗	中央道日野 #	708	808	1008	1538	1848	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Hino (Chuo Expy)
乗	中央道八王子 #	717	817	1017	1547	1857	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Hachioji (Chuo Expy)
降	安曇野スイス村着	1019	1119	1319	1849	2159	415	415	...	...	...	...	...	...	...	Azumino Swiss Village
降	安曇野穂高 #	1031	1131	1331	1901	2211	427	427	...	...	...	...	...	...	...	Azumino Hotaka
降	安曇野松川 #	1043	1143	1343	1913	2223	439	439	...	...	...	...	...	...	...	Azumino Matsukawa
降	信濃大町駅前 #	1106	1206	1406	1936	2246	502	502	...	...	...	...	...	...	...	Shinano-Omachi Sta.
降	大町温泉郷 #	//	//	//	//	//	//	517	...	...	...	...	...	...	...	Omachi Onsenkyo
降	大町温泉郷 #	//	//	//	//	//	//	532	...	...	...	...	...	...	...	Ogizawa Sta.
降	白馬五滝 #	1136	1236	1436	2006	2316	532	...	...	...	...	...	...	...	...	Hakuba Goryu
降	白馬 #	1143	1243	1443	2013	2323	539	...	...	...	...	...	...	...	...	Hakubacho
降	白馬八方バスターミナル #	1148	1248	1448	2018	2328	544	...	...	...	...	...	...	...	...	Hakuba Happo Bus Terminal
降	樺池高原 #	...	...	...	...	...	604	...	...	...	...	...	...	...	...	Tsugaike Kogen (Highlands)

乗印＝乗車専用の停留所
降印＝降車専用の停留所

①＝4/21～10/28の土日祝日運行。(4/27～5/6、7/13～9/24は毎日)
②＝4/13～10/27の金土曜日運行。(4/27～5/5、7/13～9/23の毎日と10/7も運行)
③＝4/14～10/27の金土曜日運行。(4/27～5/5、7/13～9/23の毎日と10/7も運行)
網掛け＝夜行便(割増運賃が必要です)

AK＝アルピコ交通で運行
KO＝京王バスで運行

記載した時刻は通過予定時刻です。道路事情等により遅れる場合があります。
この時刻表には、すべての停留所を記載しています。

		2018年4月1日～12月15日												春～秋		
		白馬 → 大町 → 安曇野 → 新宿														
		Hakuba → Omachi → Azumino → Shinjuku														
		便番												Bus number		
		運行会社												Operating company		
		運転日												Operations day		
乗	樺池高原発	5502	5504	5510	5512	5514	5516	5518								Tsugaike Kogen (Highlands)
乗	白馬八方バスターミナル #	700	915	1415	1515	...	1630	1715	...	...	...	...	...	...	...	Hakuba Happo Bus Terminal
乗	白馬 #	705	920	1420	1520	...	1635	1720	...	...	...	...	...	...	...	Hakubacho
乗	白馬五滝 #	712	927	1427	1527	...	1642	1727	...	...	...	...	...	...	...	Hakuba Goryu
乗	樺池高原着	//	//	//	//	//	1610	//	//	...	...	...	...	...	...	Ogizawa Sta.
乗	大町温泉郷 #	//	//	//	//	//	1625	//	//	...	...	...	...	...	...	Omachi Onsenkyo
乗	信濃大町駅前 #	742	957	1457	1557	1640	1712	1757	...	...	...	...	...	...	...	Shinano-Omachi Sta.
乗	安曇野松川 #	805	1020	1520	1620	...	1735	1820	...	...	...	...	...	...	...	Azumino Matsukawa
乗	安曇野穂高 #	817	1032	1532	1632	...	//	1747	1832	...	...	...	...	...	...	Azumino Hotaka
乗	安曇野スイス村 #	829	1044	1544	1644	...	↓	1759	1844	...	...	...	...	...	...	Azumino Swiss Village
降	中央道八王子着	1131	1346	1846	1946	2029	2101	2146	...	...	...	...	...	...	...	Hachioji (Chuo Expy)
降	中央道日野 #	1140	1355	1855	1955	2038	2110	2155	...	...	...	...	...	...	...	Hino (Chuo Expy)
降	中央道府中 #	1147	1402	1902	2002	2045	2117	2202	...	...	...	...	...	...	...	Fuchu (Chuo Expy)
降	中央道深大寺 #	1151	1406	1906	2006	2049	2121	2206	...	...	...	...	...	...	...	Jindajji (Chuo Expy)
降	中央道三鷹 #	1153	1408	1908	2008	2051	2123	2208	...	...	...	...	...	...	...	Mitaka (Chuo Expy)
降	バスタ新宿(南口) #	1213	1428	1928	2028	2111	2143	2228	...	...	...	...	...	...	...	Shinjuku

乗印＝乗車専用の停留所
降印＝降車専用の停留所

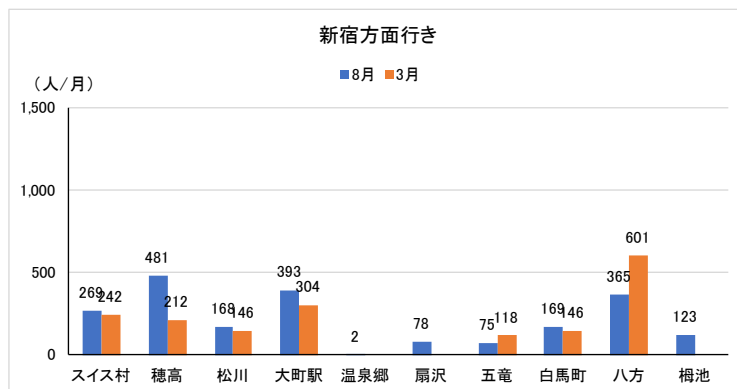
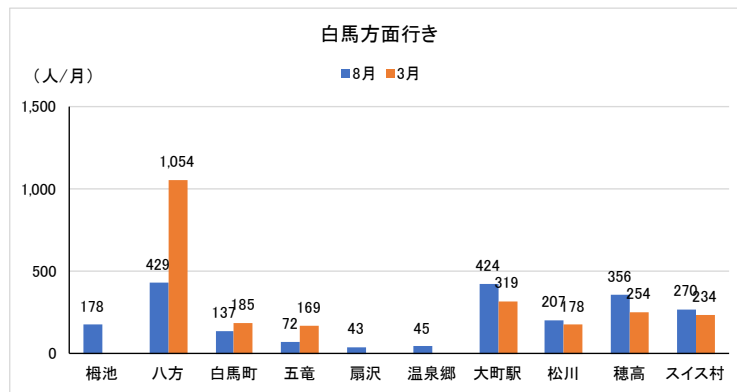
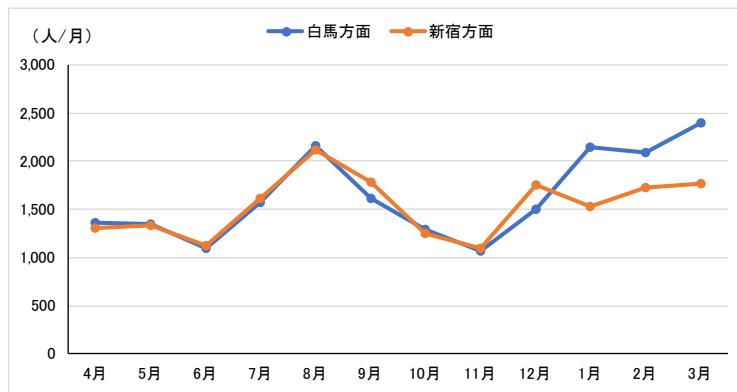
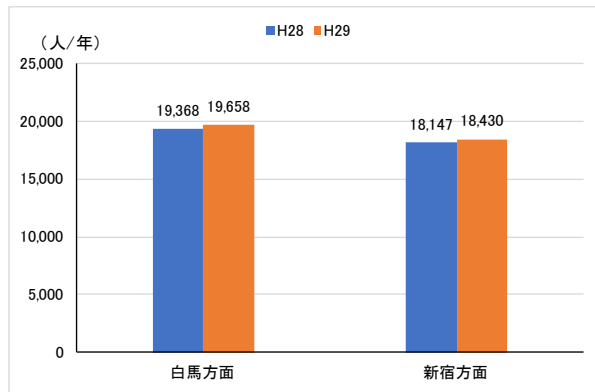
①＝4/21～10/28の土日祝日運行。(4/27～5/6、7/13～9/24は毎日)
②＝4/14～10/28の土日祝日運行。(4/28～5/6、7/13～9/24は毎日)
③＝4/15～10/28の土日祝日運行。(4/28～5/6、7/13～9/24は毎日)

AK＝アルピコ交通で運行
KO＝京王バスで運行

記載した時刻は通過予定時刻です。道路事情等により遅れる場合があります。
この時刻表には、すべての停留所を記載しています。

出典：アルピコ交通株式会社資料

図 1.6.8 高速バス時刻表



出典：アルピコ交通株式会社資料

図 1.6.9 高速バス（白马～新宿線）利用状況

3) 特急バス（長野～白馬線）

定期的に長野駅と白馬村を結ぶ特急バスで、上下定期的に8便ずつ運行しています。
 長野駅～白馬間は、片道大人1名1,800円で運行しています。

【利用状況】

- ・年間利用者は急増しており、平成29年度には約15万人に到達する状況です。
- ・利用が多い月は1月～2月のスキーシーズンで3万人/月を超えています。

この傾向は平成24年から続いており、この1月～2月の増加傾向が年間利用者数の増加につながっています。

⑤ 特急バス長野-白馬線

期間：2018年11月30日まで

運賃

大人410円～2,000円

※こども料金は大人の半額です(10円未満の端数は切り上げ)
 ※大人=12歳以上(小学生はこども料金です) ※こども=6歳以上12歳未満 ※幼児=1歳以上6歳未満 ※乳児=1歳未満

【長野駅東口→白馬駅→白馬八方→白馬乗鞍】

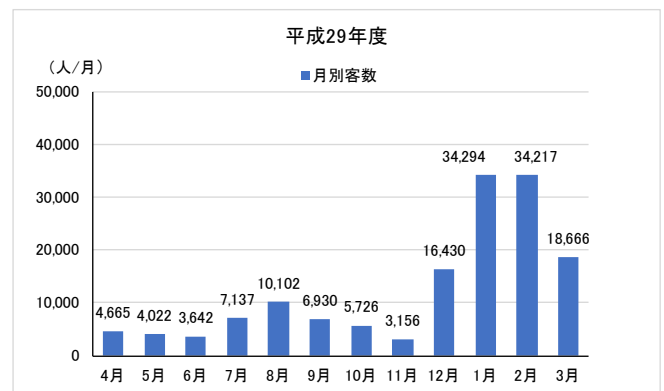
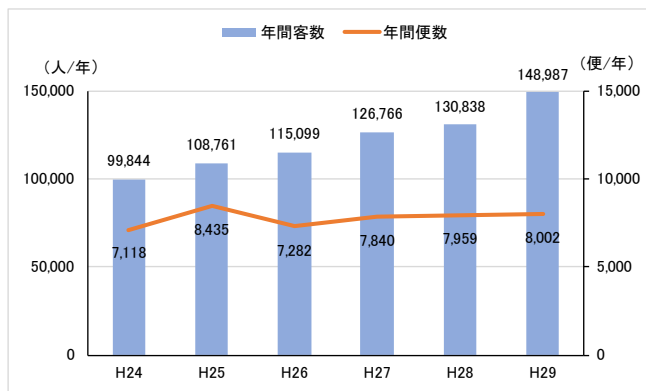
行き先	乗鞍	榑池	乗鞍	乗鞍	榑池	八方	八方	八方
北陸新幹線(長野駅着)	8:06	9:30	10:46	12:52	14:52	16:55	18:10	19:46
長野駅東口発	8:20	9:50	11:00	13:10	15:10	17:10	18:20	20:00
	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
千見	9:03	10:33	11:43	13:53	15:53	17:53	19:03	20:43
美麻ぼかぼかランド	9:06	10:36	11:46	13:56	15:56	17:56	19:06	20:46
サンサンパーク白馬	9:16	10:46	11:56	14:06	16:06	18:06	19:16	20:56
白馬五竜	9:25	10:55	12:05	14:15	16:15	18:15	19:25	21:05
白馬駅	9:30	11:00	12:10	14:20	16:20	18:20	19:30	21:10
白馬八方(スターミナル)	9:35	11:05	12:15	14:25	16:25	18:25	19:35	21:15
岩岳新田	9:40	11:10	12:20	14:30	16:30			
特急切久保	9:45	11:15	12:25	14:35	16:35			
特急落倉	9:50	11:20	12:30	14:40	16:40			
榑池高原	9:55	11:25	12:35	14:45	16:45			
白馬乗鞍 着	10:05		12:45	14:55				

【白馬乗鞍→白馬八方→白馬駅→長野駅東口】

始発地	八方	八方	乗鞍	乗鞍	榑池	乗鞍	榑池	榑池
白馬乗鞍 発			10:20	11:15	14:10			
榑池高原			10:28	11:23	13:18	14:18	15:28	17:23
特急落倉			10:32	11:27	13:22	14:22	15:32	17:27
特急切久保			10:36	11:31	13:26	14:26	15:36	17:31
岩岳新田			10:40	11:35	13:30	14:30	15:40	17:35
白馬八方(スターミナル)	6:30	8:20	10:50	11:45	13:40	14:40	15:50	17:45
白馬駅	6:35	8:25	10:55	11:50	13:45	14:45	15:55	17:50
白馬五竜	6:40	8:30	11:00	11:55	13:50	14:50	16:00	17:55
サンサンパーク白馬	6:43	8:33	11:03	11:58	13:53	14:53	16:03	17:58
美麻ぼかぼかランド	6:50	8:40	11:10	12:05	14:00	15:00	16:10	18:05
千見	6:53	8:43	11:13	12:08	14:03	15:03	16:13	18:08
	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
長野駅東口 着	7:50	9:35	12:05	13:00	14:55	15:55	17:05	19:00
北陸新幹線(長野駅発)	8:24	9:55	12:27	13:20	15:20	16:18	17:34	19:38

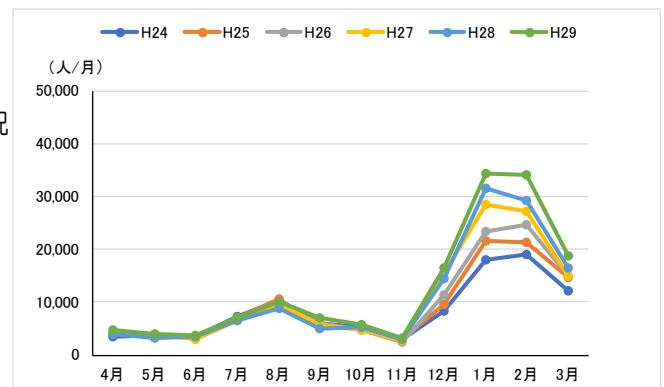
出典：アルピコ交通株式会社資料

図 1.6.10 特急バス（長野～白馬線）時刻表



出典：アルピコ交通株式会社資料

図 1.6.11 特急バス（白馬～長野線）利用状況



4) ナイトシャトルバス（元気号）

①運行経緯

元気号ナイトシャトルバスは、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に導入されたもので、村内の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として運用されています。

路線は、中部&北部エリア（右回り）のレッドライン、中部エリア（左回り）のブルーライン、中部&南部エリア（左回り）のグリーンラインの3路線が基本となっていました。利用状況等を基に路線の休止や新規路線の追加等を経て、平成29年度はブルーライン、レッドラインを基本とした4路線で運用されています。

本格運行を始めた平成22年度以降の運行経緯を以下に整理しました。

表 1.6.3 元気号ナイトシャトルバスの運行経緯

年度	路線	備考
22	運行期間（H22.12.18～H23.2.28） 3路線（レッド、ブルー、グリーン）12便 運賃（200円）、未就学児童（6歳未満）無料	
23	運行期間（H23.12.21～H24.2.28） 3路線（レッド、ブルー、グリーン）11便	
24	運行期間（H24.12.22～H25.2.28） 2路線（ブルー、グリーン）7便	レッドライン休止
25	運行期間（H25.12.21～H26.2.28） 3路線（レッド、ブルー、グリーン）11便 運賃（300円）、未就学児童（6歳未満）無料に変更	レッドライン復活 料金値上げ
26	運行期間（H26.12.20～H27.2.28） ブルー、レッド、グリーン12便	
27	運行期間（H27.12.23～H28.2.28） ブルー、レッド、グリーン、大町、小谷18便 運賃（300円）、未就学児童（6歳未満）無料 大町ライン500円、村内300円	大町、小谷路線追加
28	運行期間（H28.12.23～H29.2.28） ブルー、レッド、ブルー（神城）、レッド（岩岳）14便 大町1往復、小谷2往復 運賃（300円）、未就学児童（6歳未満）無料 大町ライン500円、村内300円	グリーンライン休止
29	運行期間（H29.12.23～H30.2.28） ブルー、レッド、ブルー（五竜）、レッド（岩岳）20便 運賃（300円）、未就学児童（6歳未満）無料	グリーンライン休止 大町、小谷路線休止

出典：元気号ナイトシャトルバス総合報告書

②利用状況

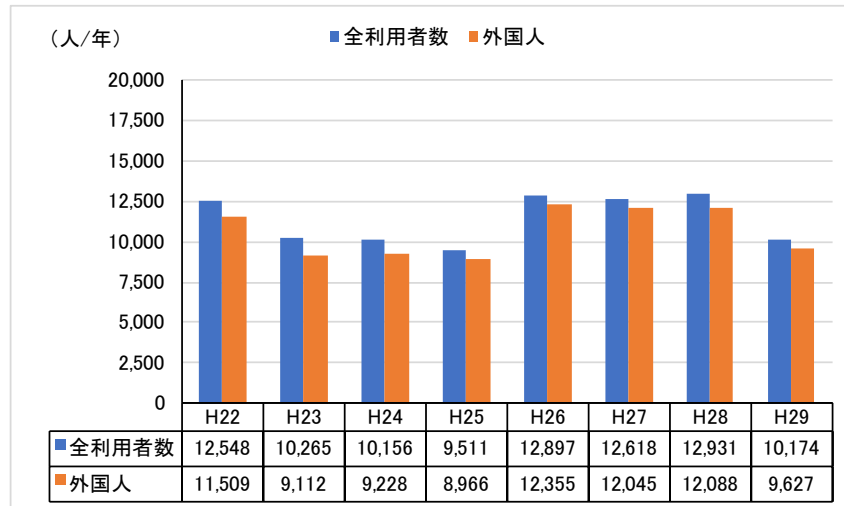
利用者数は、全路線合計で1万人前後を推移しています。冬のスキーシーズンに運行しており、利用者の95%は外国人になっています。

路線別では、前述したブルーラインとレッドラインの利用者が多くなっています。

月別では、1月と2月に突出して多くっており、スキー客のアフタースキーでの利用が多いことを示しています。

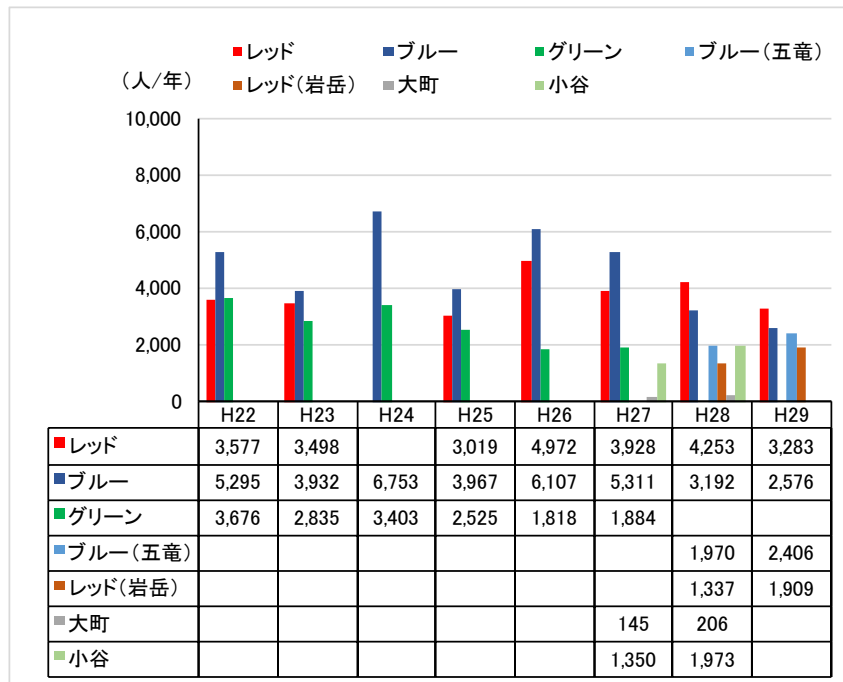


元気号の車内の様子



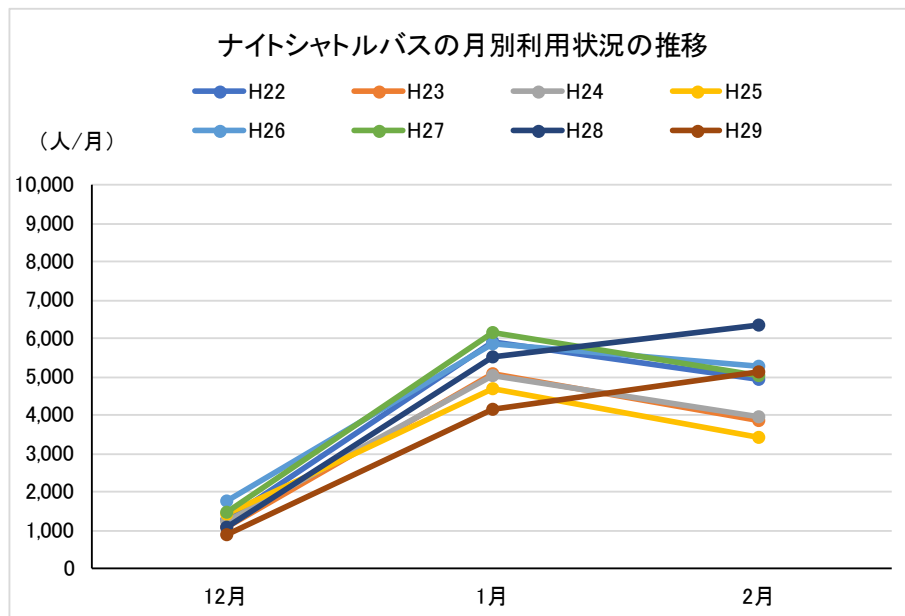
出典：元気号ナイトシャトルバス総合報告書

図 1.6.12 元気号ナイトシャトルバス利用者数の推移



出典：元気号ナイトシャトルバス総合報告書

図 1.6.13 元気号ナイトシャトルバスの路線別利用状況の推移



出典：元気号ナイトシャトルバス総合報告書

図 1.6.14 元気号ナイトシャトルバスの月別利用状況の推移

(5) 施設送迎バス

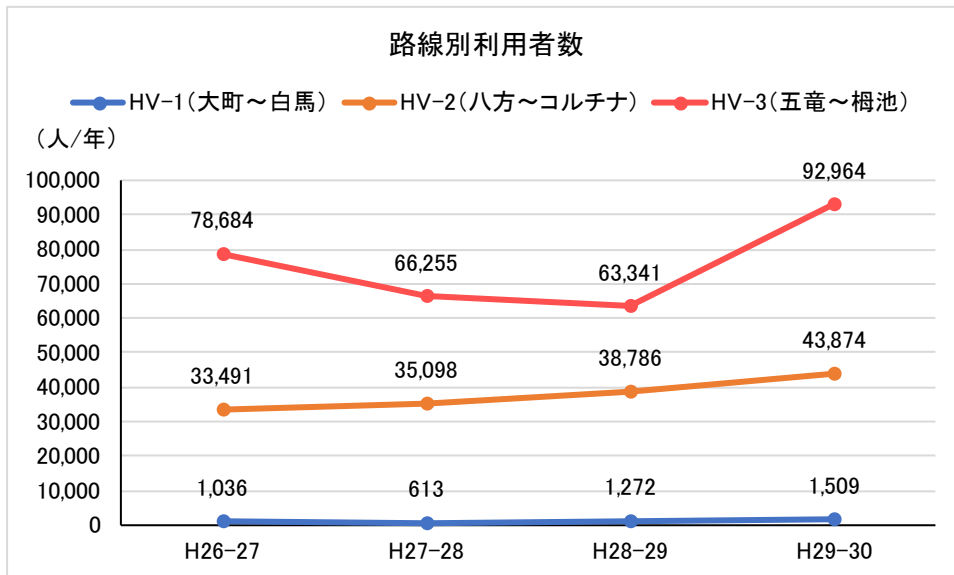
1) Hakuba Valley バス

HAKUBAVALLEY の 9 つのスキー場をつなぐシャトルバスが運行しています。

白馬八方バスターミナルを起点に 3 つの路線があり、共通リフト券を持っている利用者は、無料で利用できます。

運行期間は、12月から3月(一部2月)のスキーシーズンです。

利用者数は増加傾向にあり、五竜方面は 10 万人近い利用者数があります。



出典：HAKUBA VALLEY 資料

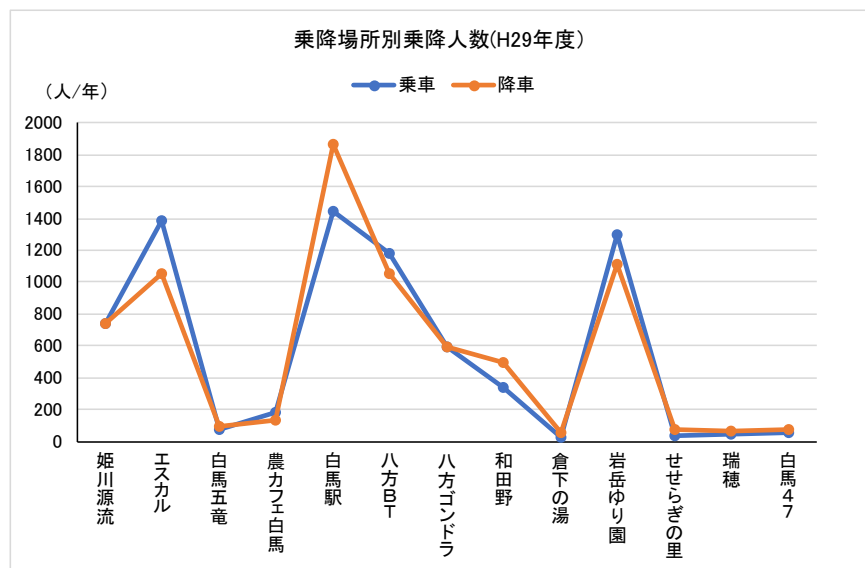
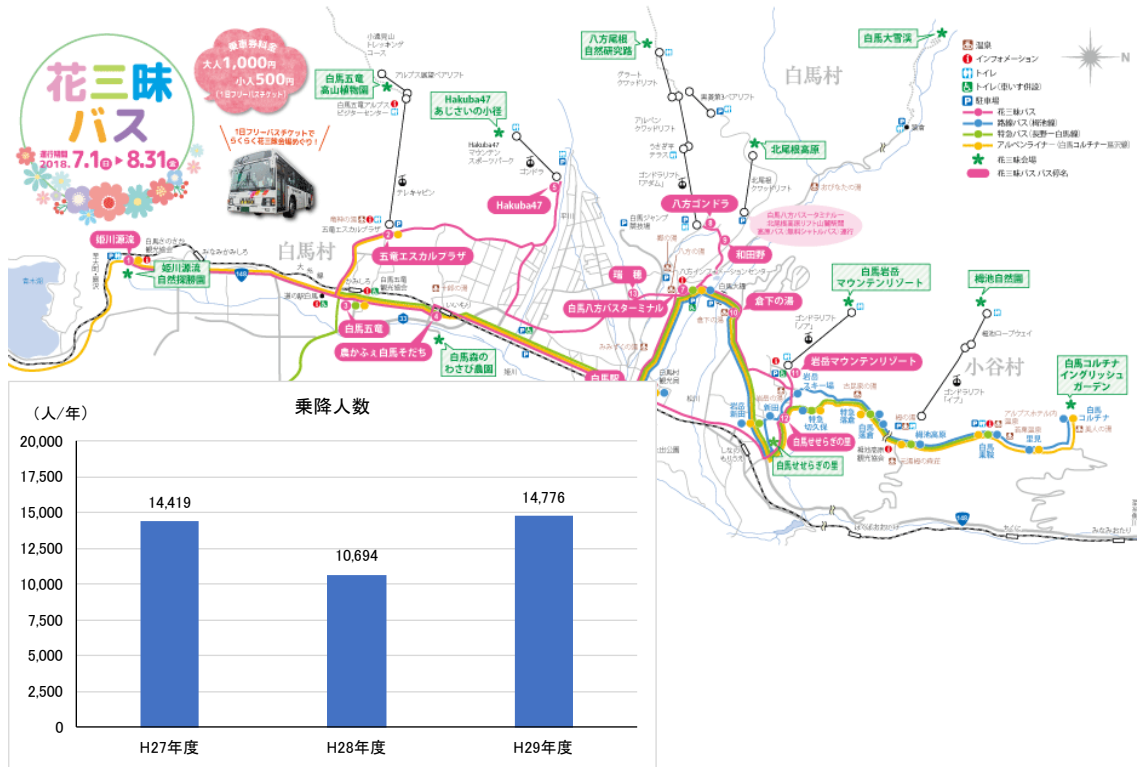
図 1.6.15 HAKUBA VALLEY シャトルバスの利用状況

2) 花三昧バス

白馬山麓の山野草や高山植物を鑑賞するツアーのために7月から8月の2ヶ月間運行しているバスです。

期間中1.5万人の利用があり、エスカル、岩岳ゆり園、白馬駅などの利用が多くなっています。

□1日フリーパスチケット：大人1,000円、小人500円



出典：白馬村資料

図 1.6.16 花三昧バスの利用状況

(6) タクシー

村内で営業活動を行っているタクシー会社は 3 社あり、村内のみを管轄している会社が 1 社、周辺都市も含め広域に管轄している会社が 2 社あります。

3 社とも村内のデマンド型乗合タクシーの運行主体になっています。

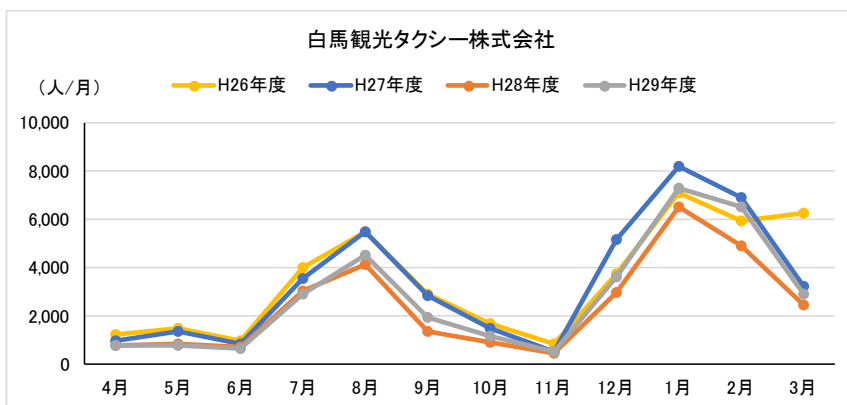
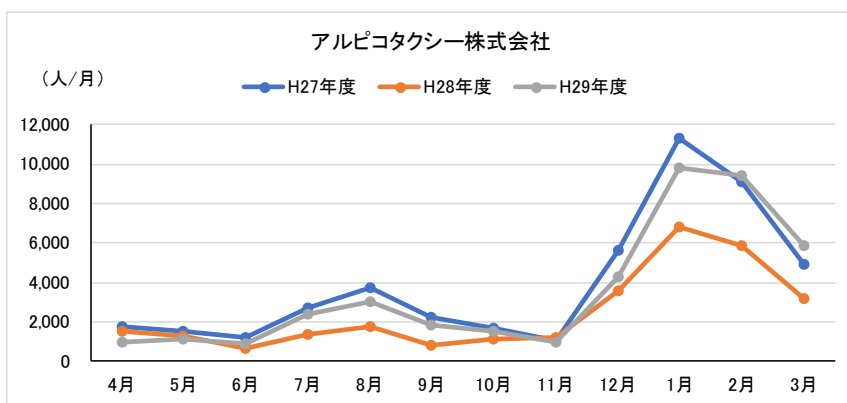
2 社の輸送実績を整理すると、輸送のピークは 12 月～3 月の冬期であり、スキー客の輸送が影響しています。

外国人のスキー客が増加しているため、外国語の同時通訳サービスも実施しています。

表 1.6.4 白馬村のタクシー会社

会社名	配車可能地域	特色
アルピコタクシー株式会社	白馬村、大町市、小谷村	車両数 9 台
白馬観光タクシー株式会社	白馬村	車両数 18 台
アルプス第一交通株式会社	白馬村、大町市、池田町 松川村、小谷村	車両数 40 台

出典：長野県版タクシーサイト



出典：各社輸送実績集計表（人員）

図 1.6.17 過年度の月別輸送実績

(7) デマンド型乗合タクシー

1) 運行概要

【導入の経緯】

□平成 12 年 4 月（タクシー乗車券の交付）

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を懸念し、解消策としてタクシー料金の一部を助成する「白馬村福祉タクシー乗車券交付要綱」が施行された。

具体的には、高齢者がタクシーを利用する場合に初乗り運賃と送迎車回送料金を加算した金額（平成 19 年 6 月 1 日時点で 880 円）のタクシー乗車券を交付した。

助成対象者は、地区の民生児童委員を通じて交付申請を行っていた。

（受給者 1 名に対し月 6 枚、僻地は 10 枚）

「白馬村地域公共交通総合連携計画」（平成 21 年 3 月）の策定

□平成 21 年 4 月（乗合タクシーの実証運行）

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した。

事業主体：白馬村

運行主体：村内タクシー事業者 3 社

運行方法：フル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実施

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

利用対象者：白馬村内居住者で事前登録とし、65 歳以上（現在は 50 歳以上）、妊娠中の方、母子世帯、その他障がい者等を対象者とした。

運行日：月曜日～金曜日

運行本数：南北各 8 便、計 16 便

運賃設定：村内全域 1 乗車 300 円（3 歳児未満無料）、回数券割引有

予約方法：利用希望日の 2 日前から利用希望便出発時刻 30 分前までに予約センターで電話で予約する。

平成 24 年 4 月 1 日から本格運行開始

【現在の運行概要】

■運行方式

事業主体：白馬村

運行主体：アルプス第一交通(株)、アルピコタクシー(株)、白馬観光タクシー(株)

運行方法：フル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実施。

予約がない場合は運行しない。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（国道 148 号） 佐野 →飯田→白馬町→新田

南方面行き（国道 148 号） 新田 →白馬町→飯田→佐野

■サービス内容

利用対象者：白馬村に住所を有する者で、次の項目のいずれかに該当し、自分で（付添人の力を借りて）乗降できる者で、利用にあたっては事前の登録を必要とする。

イ 50 歳以上の者 □ 妊娠中の者

ハ 母子及び父子並びに寡婦福祉法に規定する母子家庭等

ニ 生活保護法の規定に基づく被保護者世帯

ホ 身体障害者手帳、療育手帳又は精神障害者保健福祉手帳を所持

ヘ 障害基礎年金等の受給者

ト 介護保険法に規定する要介護認定者及び要支援認定者

チ 前イからトの利用者に付添う者

運行日：月曜日～金曜日（祝日及び 12 月 29 日から 1 月 3 日までを除く）

運行時間：

午 前 (北方面行・南方面行き)	午 後 (北方面行・南方面行き)
8:15	12:40
9:15	13:40
10:30	15:00
11:30	16:00

運賃：イ 普通運賃/村内全域 1 乗車 300 円

(3 歳未満児 (4 月 1 日に 3 歳に達していない者) は無料)

□ 割引制度/回数券割引 11 枚綴り 3,000 円

予約方法：予約センターへの電話による予約（聴覚障害者はファクシミリで予約）

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（但し、始発便の予約は前日まで）

予約センター：白馬村社会福祉協議会事務局内

開設時間/平日の午前 8 時半から午後 5 時まで

出典：デマンド型乗合タクシー運行事業運行状況報告書（平成 29 年度）

2) 基軸路線の運行イメージ

基軸路線は、国道 148 号を南北に運行し、北方面行きは佐野を南方面行きは新田を起点に 1 日 8 本ずつ運行しています。

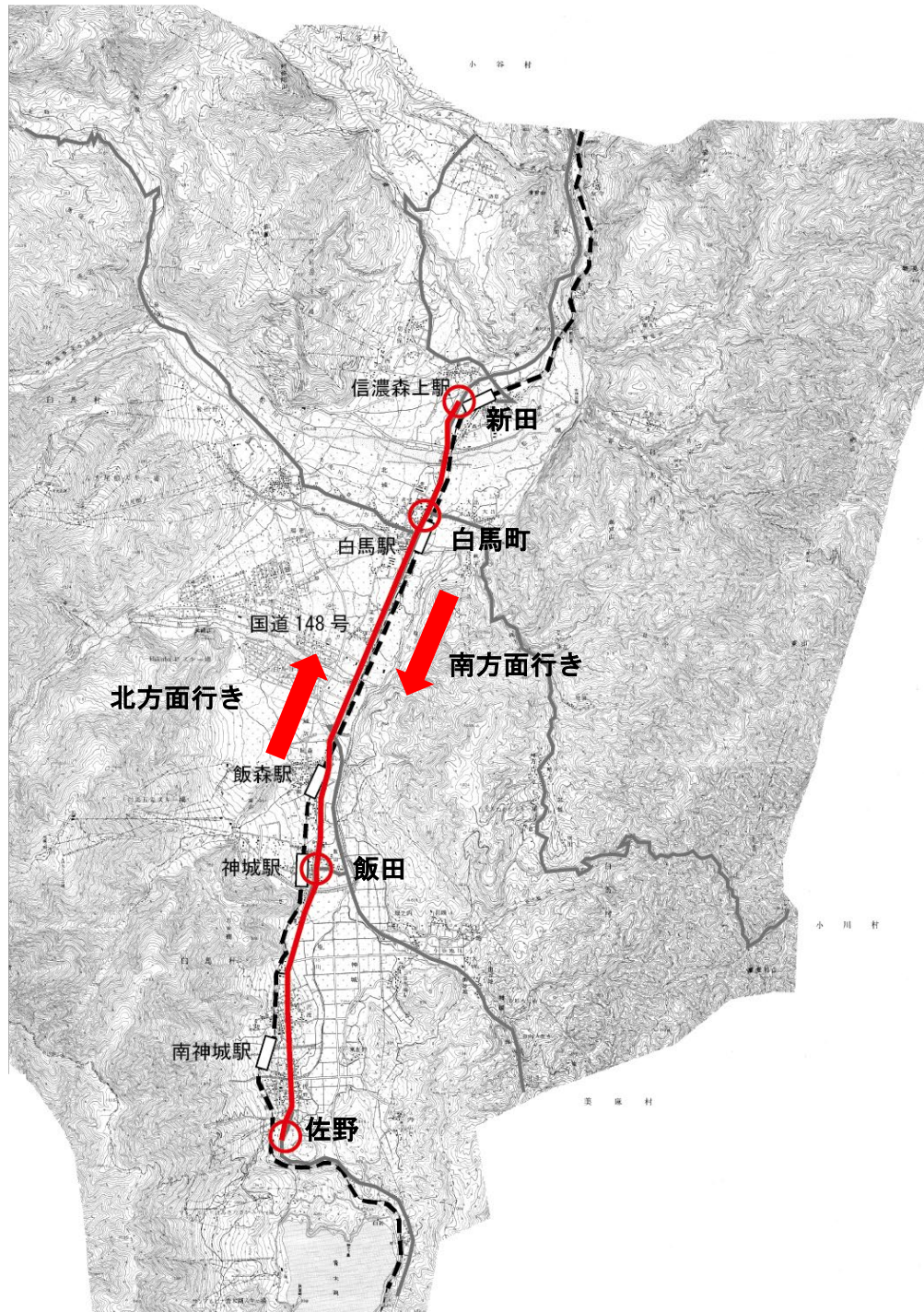


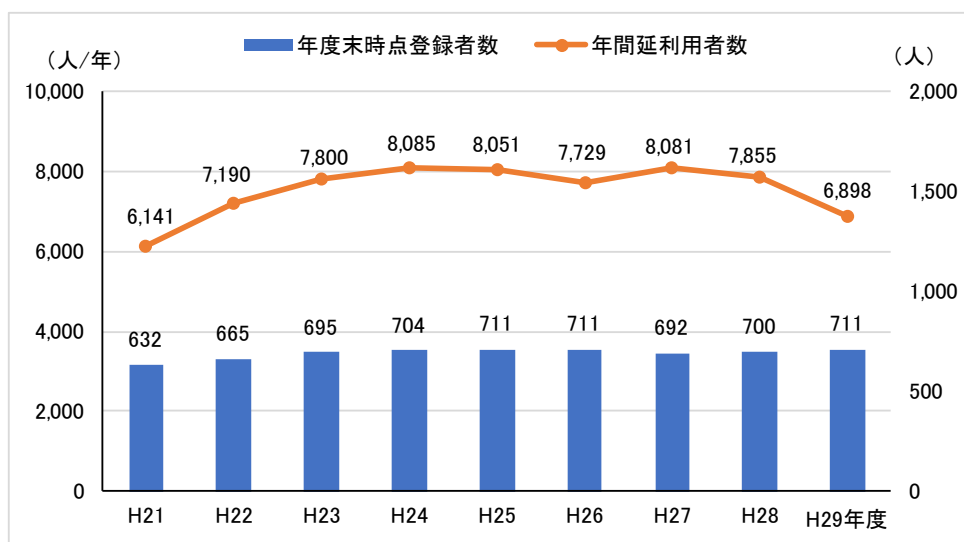
図 1.6.18 デマンド型乗合タクシー基軸路線

3) 登録者と利用者の状況

①登録及び利用概況

事前登録者は、平成29年度末で711人であり、本格運行以降横ばい傾向にあります。年間延利用者数は、本格運行時から8千人前後で推移していましたが、平成29年度末時点では、7千人を下回っています。

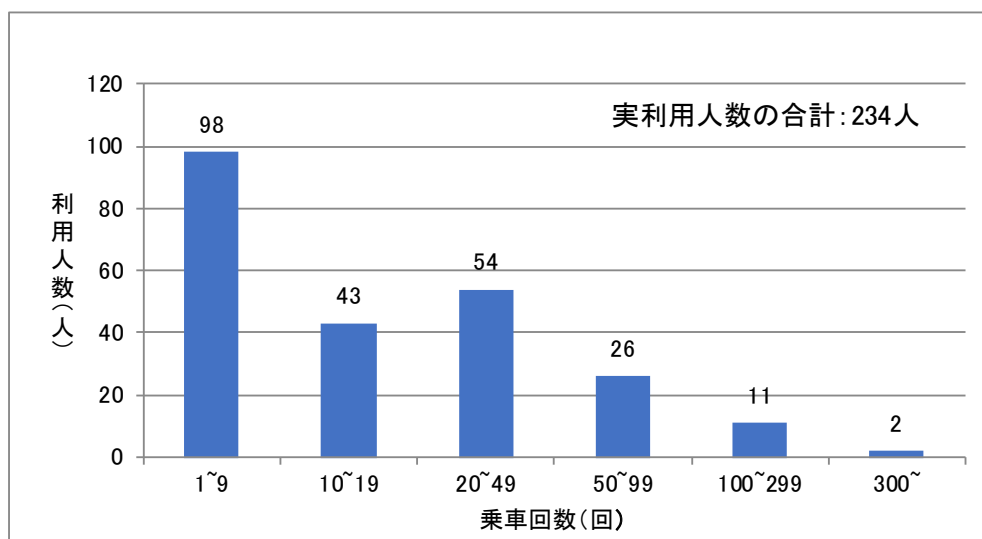
平成29年度の実利用者をみると、登録者711人に対して234人で登録者の32.9%となっています。



出典：デマンド型乗合タクシー運行事業運行状況報告書（白馬村健康福祉課）

注）H21～H23は、実証運行期間の数値

図 1.6.19 デマンド型乗合タクシーの登録者と利用者の推移



出典：平成29年度デマンド型乗合タクシー運行事業運行状況報告書（白馬村健康福祉課）

図 1.6.20 デマンド型乗合タクシー実利用者数

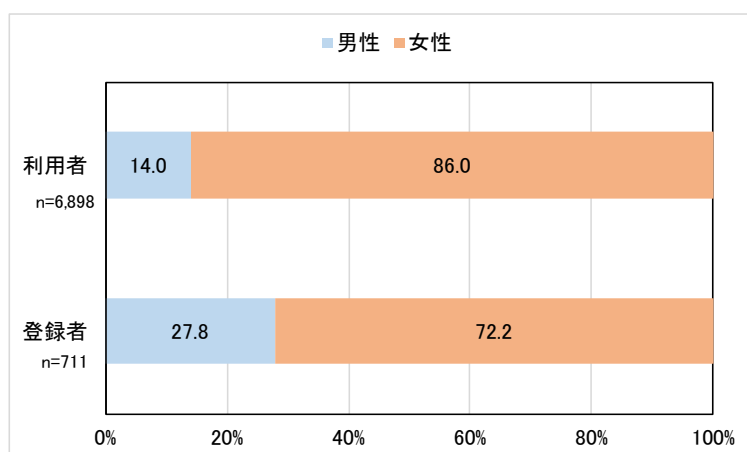
②性別年齢構成

登録者の性別は、女性の割合が72.2%と高いが、利用者はさらに女性の割合が高く86.0%を占めています。

登録者の年齢は、80歳代が43.1%と最も多く、次いで70歳代26.4%、90歳代16.5%の順に多くなっています。

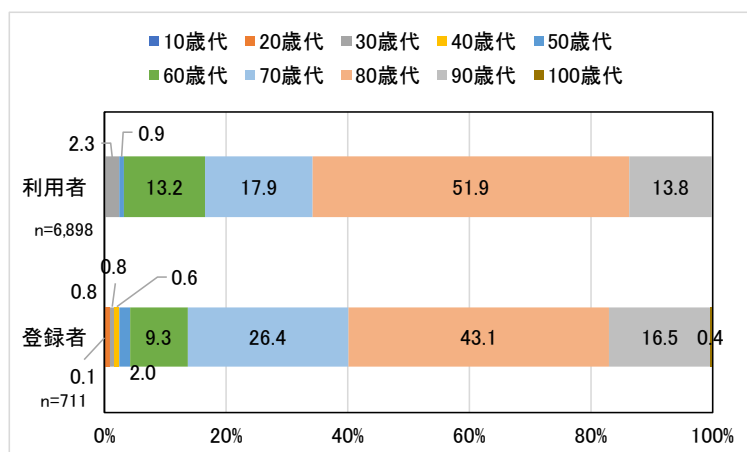
利用者の年齢も登録者と同様の傾向にあるが、80歳代が半分を占め、次いで70歳代、90歳代、60歳代の順に多くなっています。

80歳以上の割合が65%を占め、高齢者の重要な足となっていることがわかります。



出典：平成29年度デマンド型乗合タクシー運行事業運行状況報告書（白馬村健康福祉課）

図 1.6.21 デマンド型乗合タクシー登録者、利用者の男女別割合



出典：平成29年度デマンド型乗合タクシー運行事業運行状況報告書（白馬村健康福祉課）

図 1.6.22 デマンド型乗合タクシー登録者、利用者の年齢別割合

③地区別状況

地区別に登録者の年齢構成をみると、中山間地では80代以上の割合が高いが、白馬駅を中心とする市街地部では40代以下の低年齢層の割合も目立っています。

人口に対する登録率が高いのは、立の間、青鬼等の集落で50%を超えています。

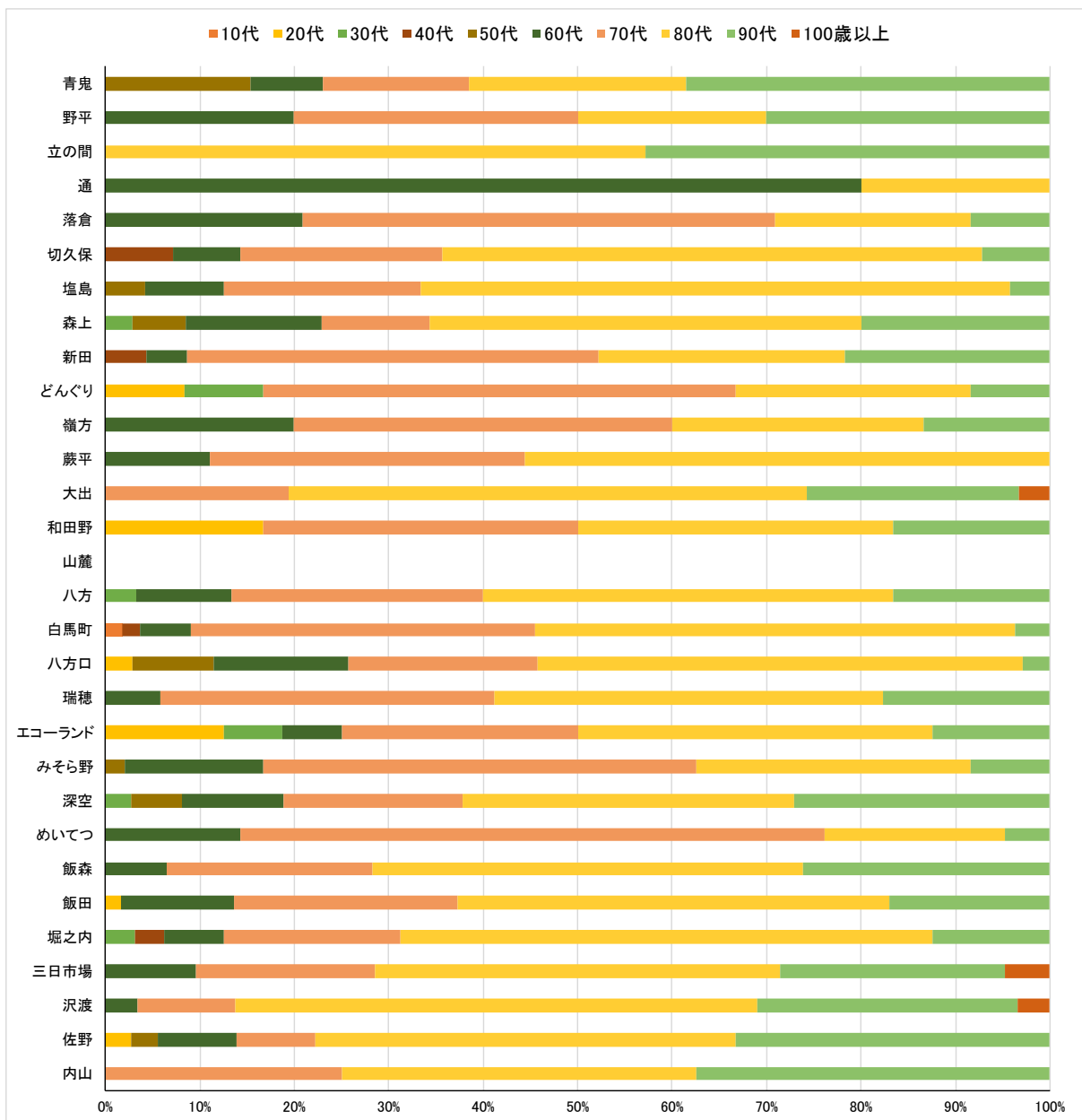
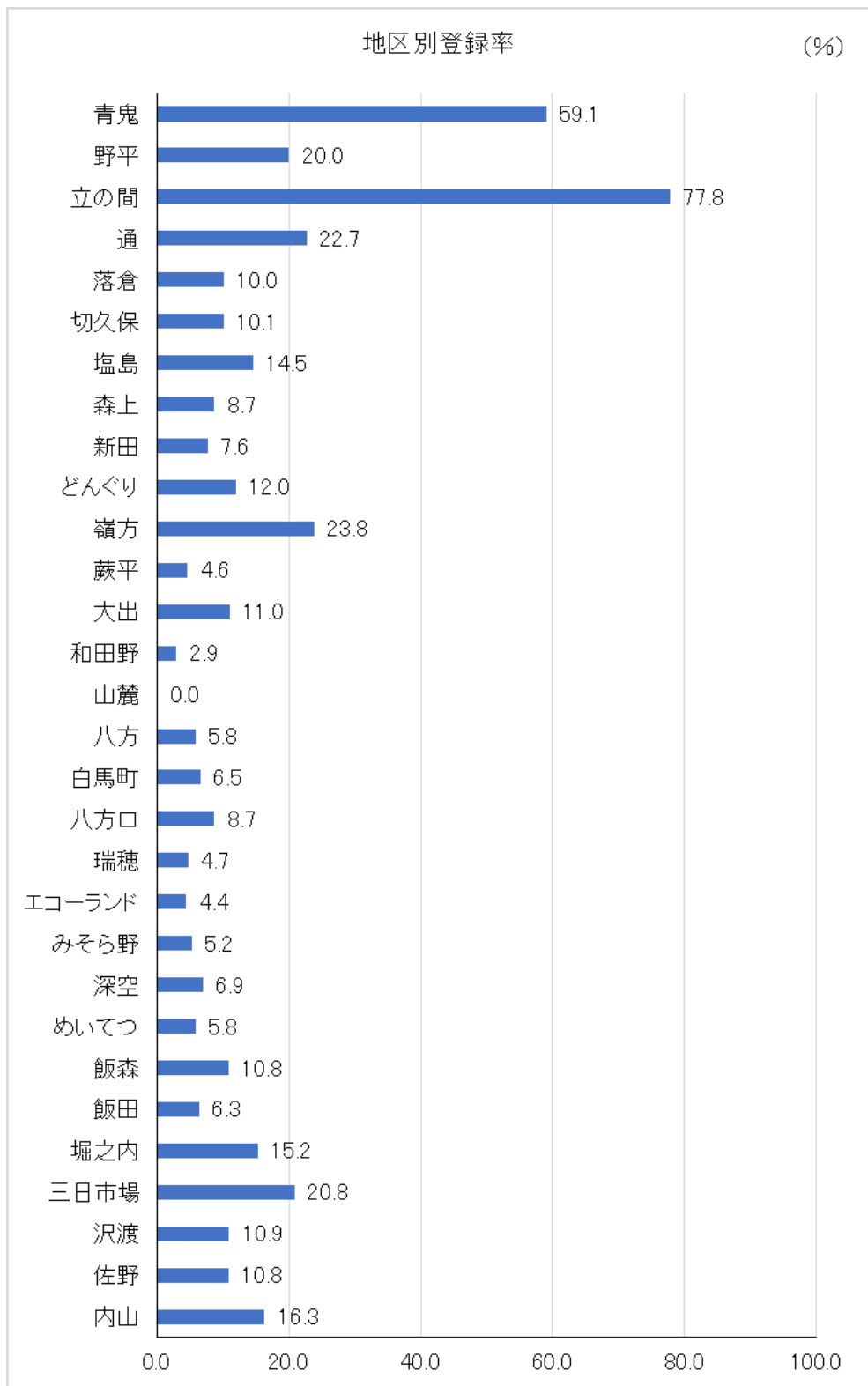


図 1.6.23 登録者の地区別年齢構成



注) 平成 30 年 4 月時点

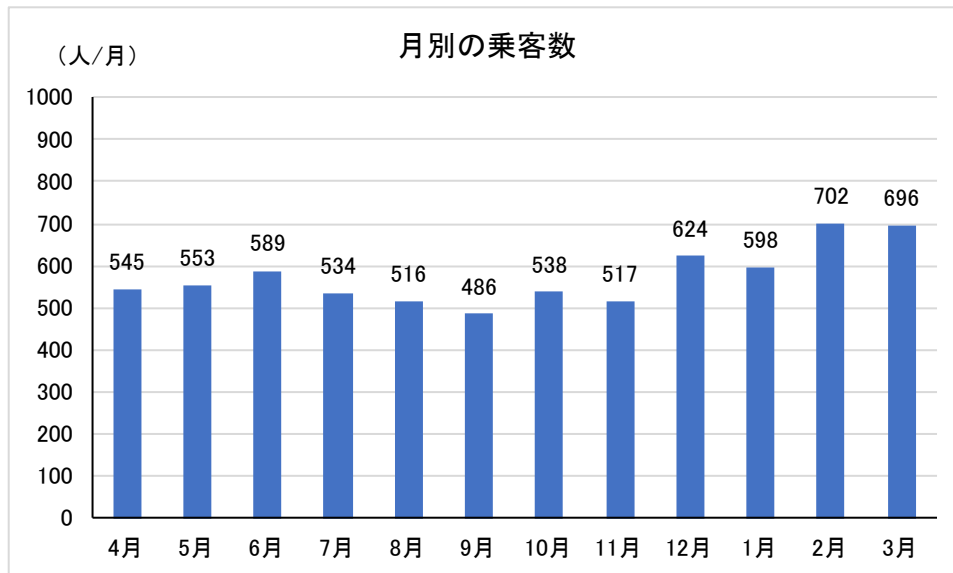
図 1.6.24 登録者の地区別登録率

④月別利用状況

平成 29 年度の乗客数を月別にみると、積雪の多い 2 月～3 月の利用が多くなっています。

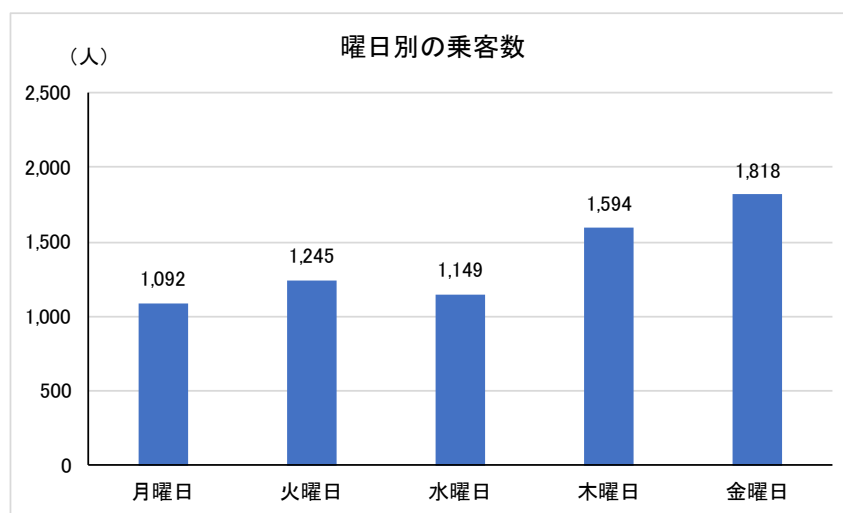
平成 29 年度 1 便当たり乗車人数は、運行便数 3,026 便より 2.3 人/便となります。

曜日別にみると、週の後半の利用が多く、特に金曜日が多くなっています。



出典：平成 29 年度デマンド型乗合タクシー運行事業運行状況報告書（白馬村健康福祉課）

図 1.6.25 デマンド型乗合タクシー利用者の月変動



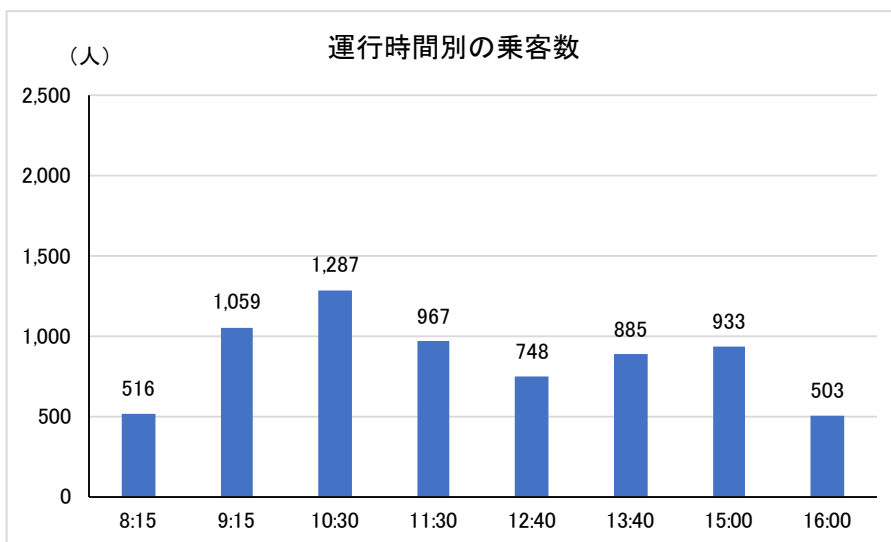
出典：平成 29 年度デマンド型乗合タクシー運行事業運行状況報告書（白馬村健康福祉課）

図 1.6.26 デマンド型乗合タクシー利用者の曜日変動

⑤時間帯別利用状況

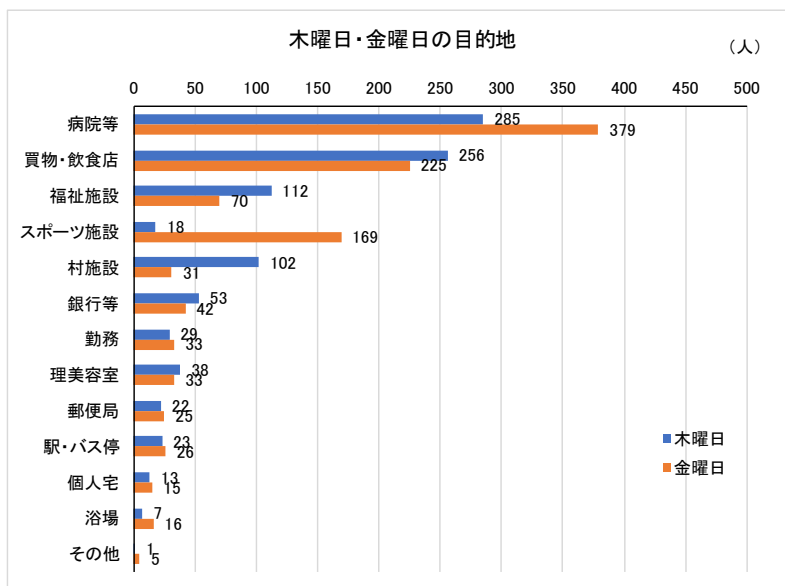
運行時間別にみると、午前中の9時台、10時台の利用が多く、午後は15時台が多くなっています。

利用の多い木・金曜日の目的地をみると、通院や買物・飲食、スポーツ施設の利用などが多くなっています。



出典：平成 29 年度デマンド型乗合タクシー運行事業運行状況報告書（白馬村健康福祉課）

図 1.6.27 デマンド型乗合タクシー利用者の便別乗客数



出典：平成 29 年度デマンド型乗合タクシー運行事業運行状況報告書（白馬村健康福祉課）

図 1.6.28 デマンド型乗合タクシー利用者の目的地

⑥利用施設

最も利用の多いあづみ病院白馬診療所は、午前と午後の診療開始に合わせ、8時台、9時台、13時台の3便がよく利用されています。

3つの商業施設は、午前の便、特に10時台の利用が多くなっています。

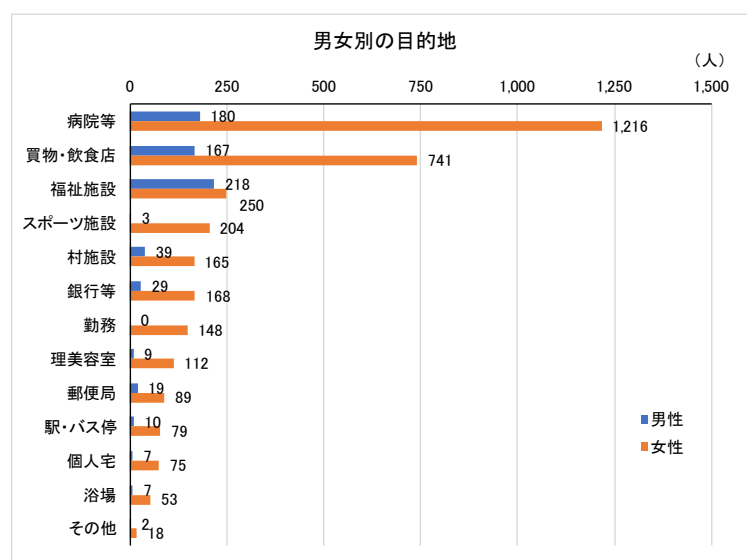
白馬メディアは、火曜日の午後に高齢者向けの体操教室が行われるため、12時台、13時台の利用が多く、スポーツアリーナは、金曜日の午前中にゲートボールの定期的な活動があるため、8時台、9時台の利用が多くなっています。

利用者の目的地を男女別にみると、女性は特に病院等、買物・飲食店の利用が目立っています。男性もこれらの施設と福祉施設の利用が多いですが、全体的に女性の方がいろいろな目的でデマンド型乗合タクシーを活用していると思われます。

表 1.6.5 降車の多かった上位7個所の運行時間別利用者数

	8:15	9:15	10:30	11:30	12:40	13:40	15:00	16:00
あづみ病院白馬診療所 (568) /病院等	149	135	52	25	51	109	18	29
白馬メディア (456) /福祉施設		3	5	28	169	137	69	45
アップルランド白馬店 (330) /買物・飲食店	37	11	213	20	17	2	27	3
Aコープ白馬店 (ハピア) (270) /買物・飲食店		94	84	33	26	11	20	2
横沢病院 (223) /病院等	20	90	59	5	1	33	13	2
スポーツアリーナ (屋内ゲートボール場) (204) /スポーツ	99	103	2					
ザ・ビック白馬店 (167) /買物・飲食店		28	86	22	6	11	7	7

出典：平成29年度デマンド型乗合タクシー運行事業運行状況報告書（白馬村健康福祉課）



出典：平成29年度デマンド型乗合タクシー運行事業運行状況報告書（白馬村健康福祉課）

図 1.6.29 デマンド型乗合タクシー利用者の男女別目的地

⑦利用範囲

平成 29 年度に利用が多かった 6 月と 2 月の利用者データから、利用者の利用範囲等を解析すると次のようになります。なお、2 月は一か月を通じて 30~40cm の積雪がありました。

□ デマンド型乗合タクシーの利用形態

6 月は、往復利用された人が 50.9%、片道利用された人が 42.1%、移動の途中の目的地間で利用された人が 6.9% でした。

2 月は、往復利用された人が 55.2% と 6 月よりもやや多く、移動の途中の目的地間で利用された人が 1.9% と 6 月よりも少なくなりました。

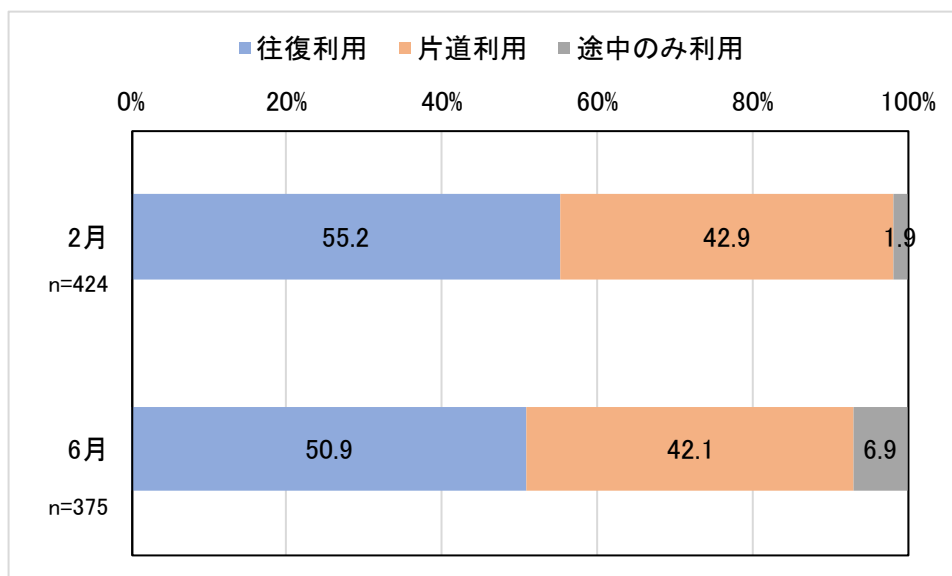
積雪のある 2 月は、道路状況が悪化するため、往復ともデマンド型乗合タクシーを活用する人が増えると考えられます。

□ デマンド型乗合タクシーの利用区間

往復利用では、6 月、2 月ともに基軸路線に沿った南北の利用が目立っており、国道 148 号沿線の地区から、各種施設が集中する白馬町、飯田、深空の各地区への利用が多くなっています。片道利用でも同様の傾向がみられます。

2 月には西側の八方、みそら野地区や東側の塩島、堀之内地区からの利用が増加しています。

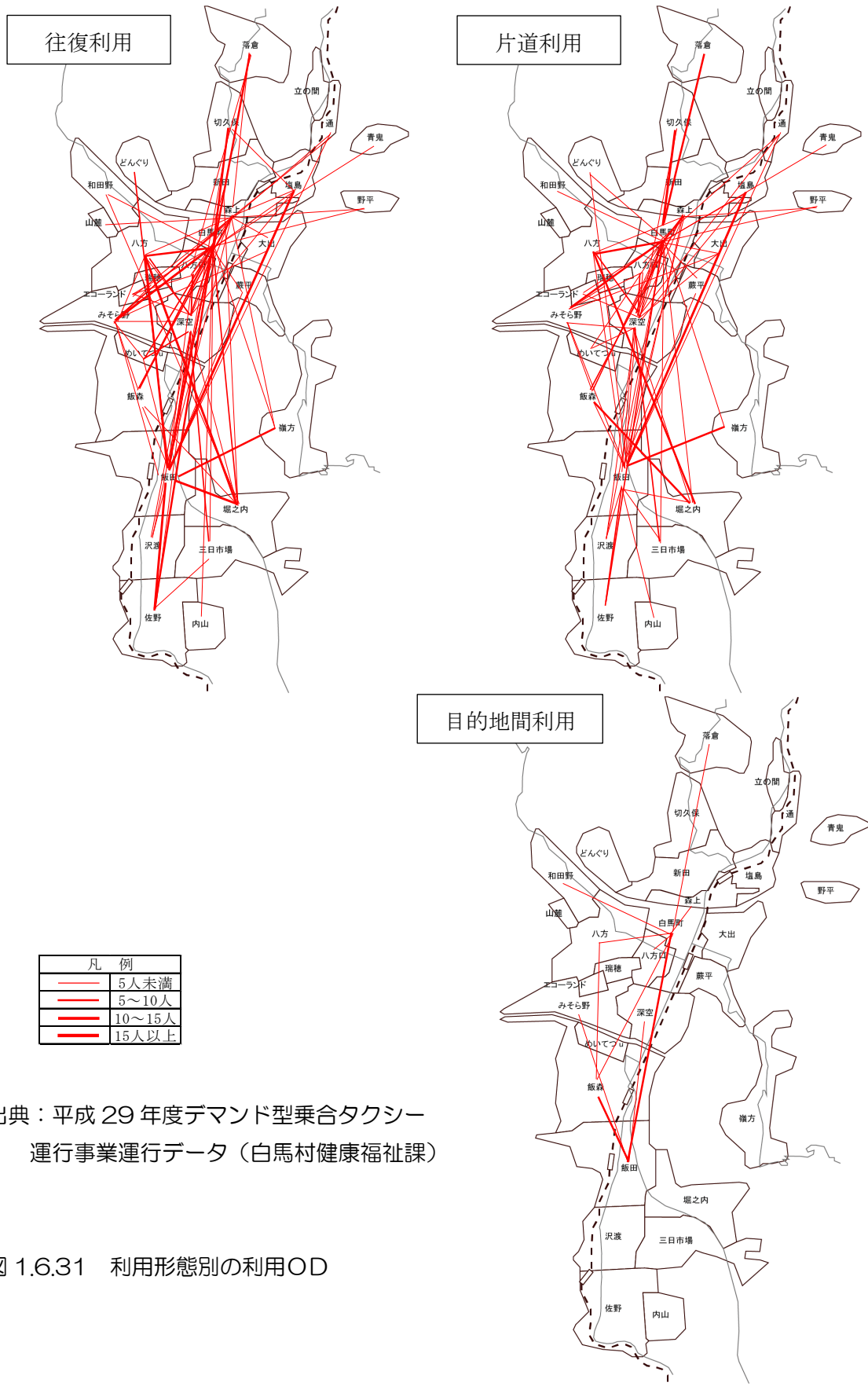
目的地間の利用では、飯田地区と白馬町間の利用が目立ちますが、6 月は北側の地区、2 月は西側の地区間での利用が増えています。



出典：平成 29 年度デマンド型乗合タクシー運行事業運行データ（白馬村健康福祉課）

図 1.6.30 デマンド型乗合タクシーの利用形態の比較

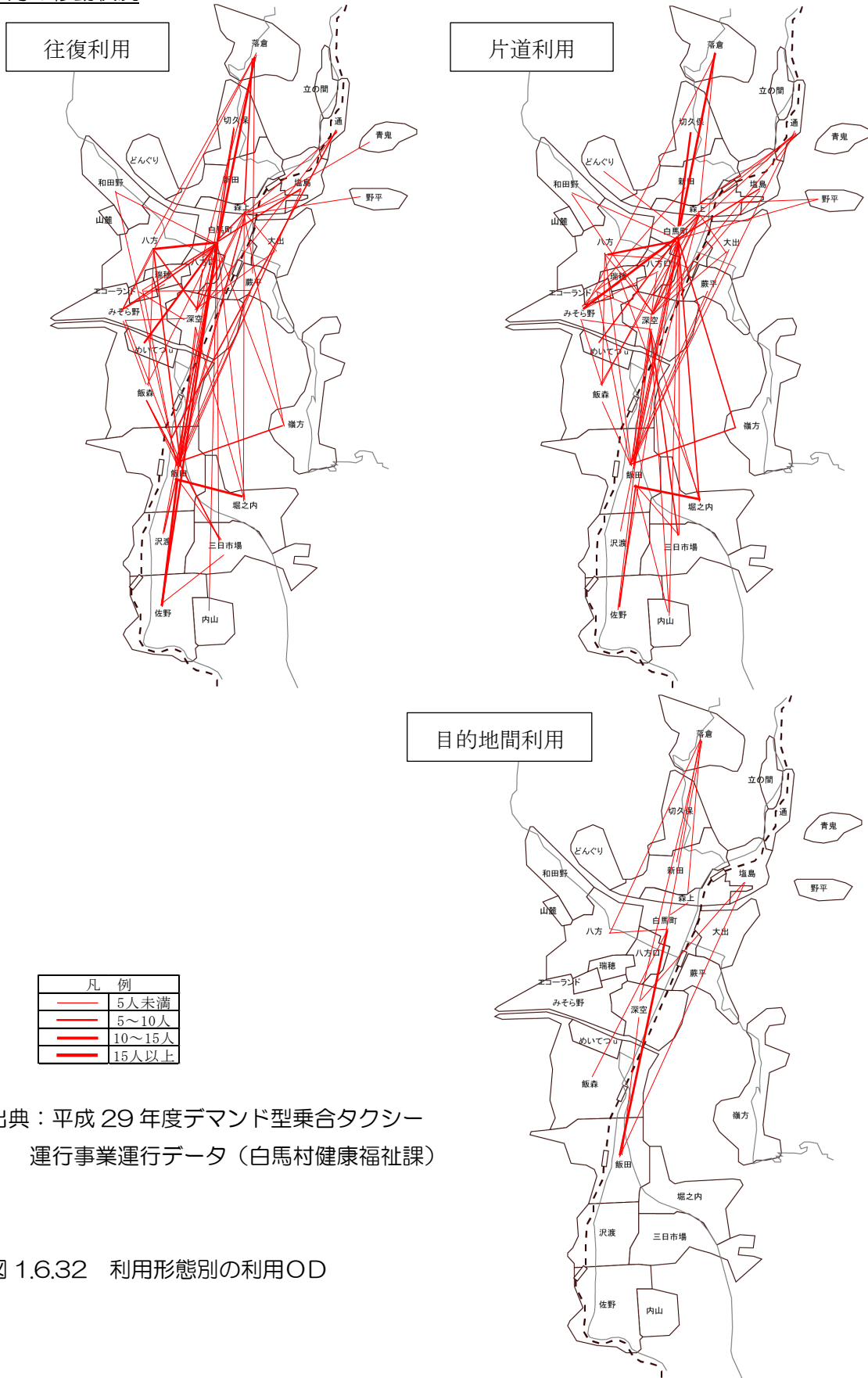
2月の移動状況



出典：平成 29 年度デマンド型乗合タクシー
運行事業運行データ（白馬村健康福祉課）

図 1.6.31 利用形態別の利用OD

6月の移動状況



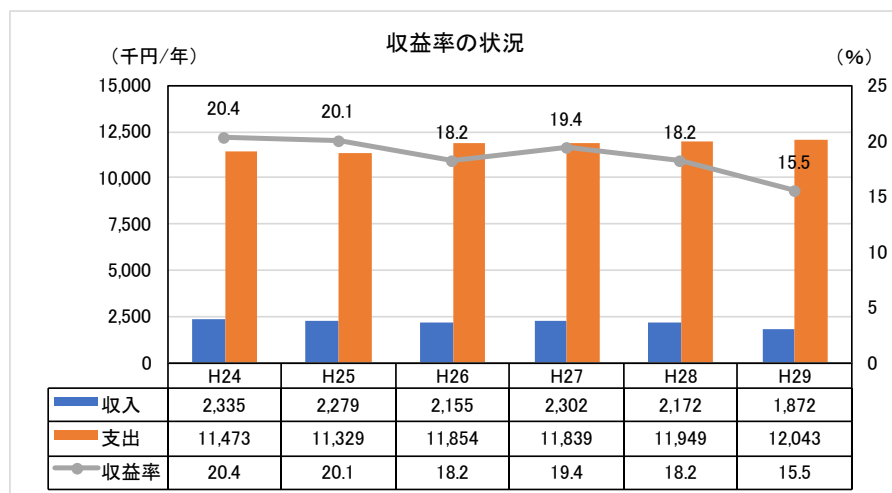
出典：平成 29 年度デマンド型乗合タクシー
 運行事業運行データ（白馬村健康福祉課）

図 1.6.32 利用形態別の利用OD

⑧運行収支

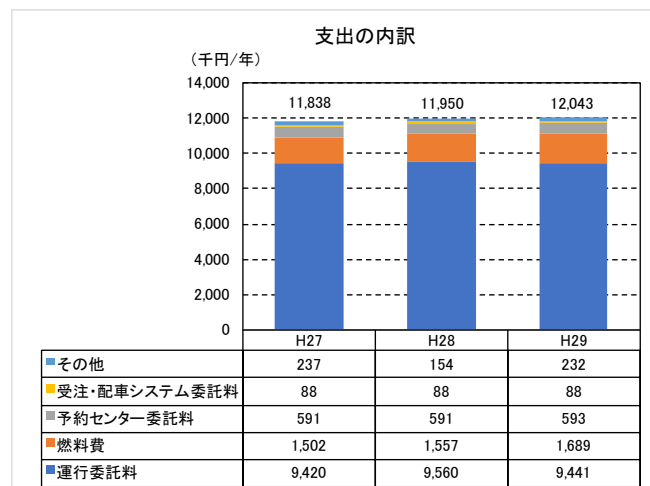
デマンド型乗合タクシー運行事業の収支は、平成 29 年度において運行委託料をはじめとする支出額が 12,043 千円、収入が 1,872 千円で、その差額約 1 千万円を村が負担しています。利用者一人当たりで見ると、1,474 円/人の負担となっています。

平成 29 年度は、乗客数の減少と燃料費の増加により村の負担がやや増加し、また収益率も 15.5%に低下しています。



出典：平成 29 年度デマンド型乗合タクシー運行事業運行状況報告書（白馬村健康福祉課）

図 1.6.33 デマンド型乗合タクシーの運行収支



出典：平成 29 年度デマンド型乗合タクシー運行事業運行状況報告書（白馬村健康福祉課）

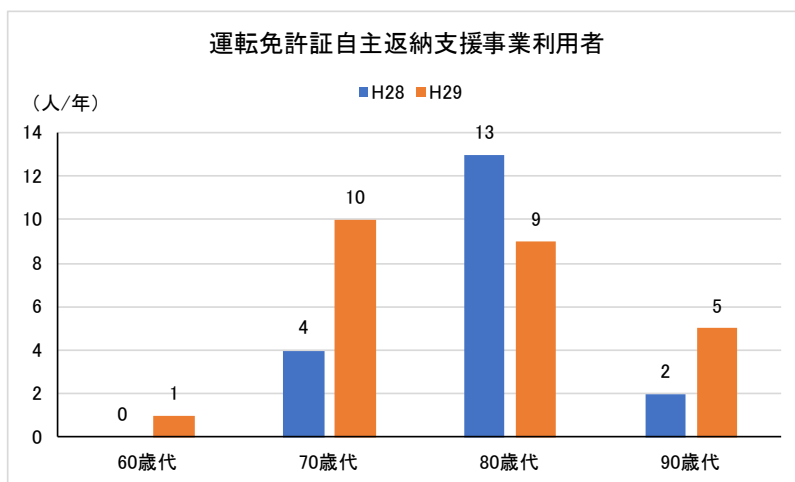
図 1.6.34 デマンド型乗合タクシーの支出内訳

⑨支援策

白馬村では、高齢者等の交通事故を防止するための対策として、運転免許証を自主返納した方に、デマンド型乗合タクシーの利用券を交付することにより、運転免許証を返納した後の移動の支援を行っています。

なおデマンド型乗合タクシー利用券33枚(11枚綴りの回数券3冊)を交付しております。ただし、この支援は1回限りとなっています。

過去2年間の利用者は、平成28年度が19人、平成29年度が25人で、80歳代が多くなっています。



出典：平成29年度デマンド型乗合タクシー運行事業運行状況報告書（白馬村健康福祉課）

図 1.6.35 年代別運転免許証自主返納支援事業利用者数

(8) 遠距離保育園児送迎

1) 導入概要

【導入の経緯】

□平成 19 年 4 月（しろうま保育園の開園）

当初、村内三保育園を統合する計画であったが、南部保育園の保護者等から反発があり、平成 19 年度はしろうま保育園と南部保育園の二園体制となった。

統合をまとめるために協議を重ね、統合の条件の一つとして園児の送迎サービスの提供が挙げられた。

平成 20 年度から南部保育園の統合が決定し、4 月から園児送迎サービスがスタートした。

「白馬村地域公共交通総合連携計画」（平成 21 年 3 月）の策定

□平成 21 年 4 月（乗合タクシーでの実証運行）

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う。

事業主体：白馬村

運行主体：白馬観光タクシー株式会社

運行対象：内山、佐野、沢渡、三日市場、堀之内の 3 歳児～5 歳児

運行路線：登園 佐野公民館→白馬南小→サンサンパーク→しろうま保育園

降園 しろうま保育園→サンサンパーク→白馬南小→佐野公民館

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）

運賃：往復利用（1 世帯）3,000 円、片道利用（1 世帯）1,500 円（月額）

臨時利用（1 人）100 円（1 回）

3 年間の実証運行を経て本格運行となったが、公平性の問題や利用園児の減少、並びに現在送迎している 2 名の園児の自力送迎が可能となったため、廃止が検討された。

平成 30 年 3 月廃止

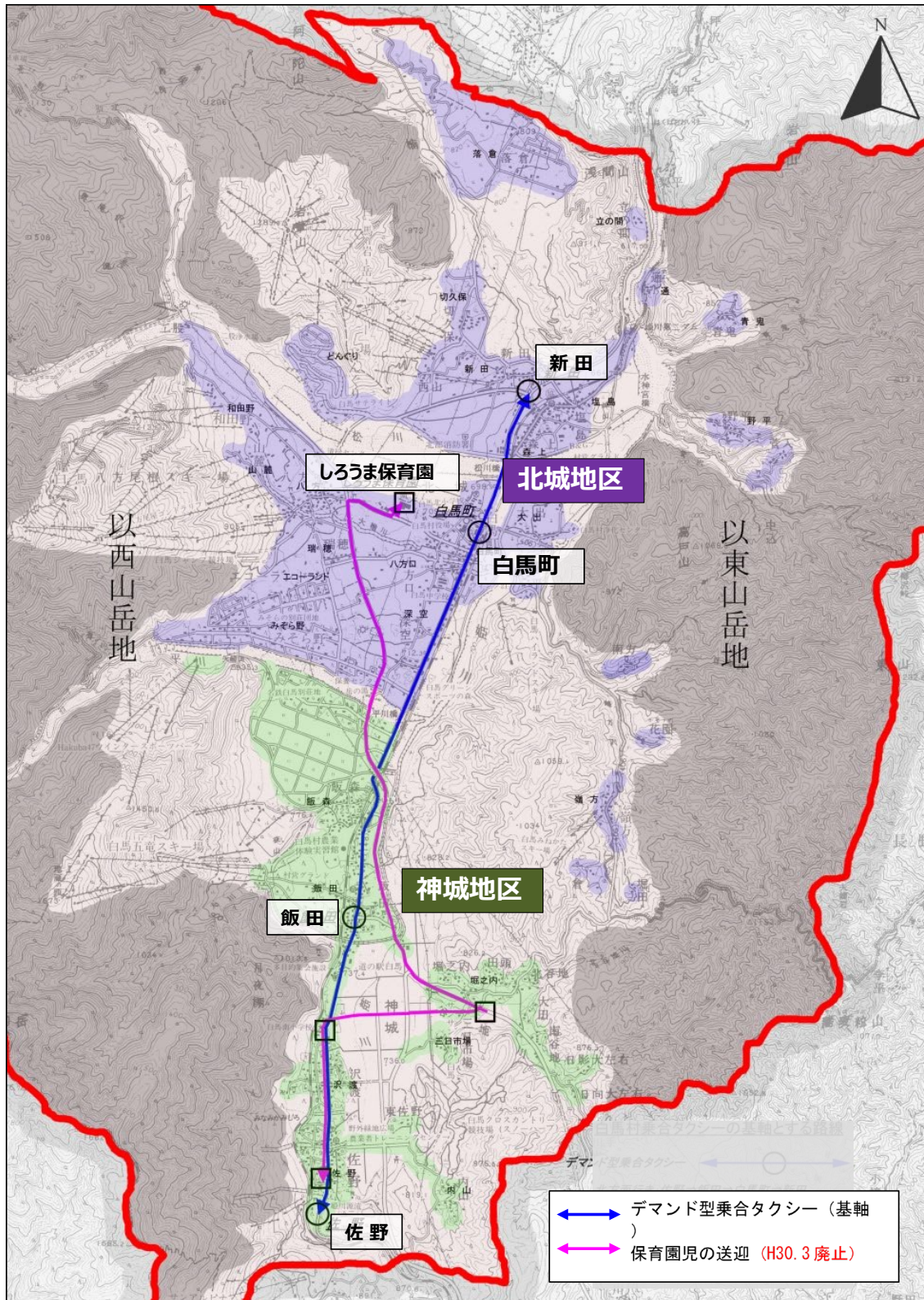


図 1.6.36 廃止前の園児送迎車のルート

第2章 まちづくりの方向

1. 上位関連計画

(1) 白馬村第5次総合計画（平成28年12月）

【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』



視点	具体的な目標
暮らし	外国人を含めた移住者と在来の住民との共生や、介護の必要な方、障がいのある方も共に関わりをもって安心して暮らせる地域づくり
産業	基幹産業である観光業と農業を中心に地域産業の活性化と新しい就労環境の整備に努め、住民が永続的に定住し、安心して新たな創業、就業ができる環境づくり
ひと	少子化対策を推進し、村の伝統文化を継承し、地域全体で将来を担う若者を育成する地域づくり
自然	環境と調和した開発のルールづくりと、環境の整備によって、この恵まれた自然、景観、伝統文化を保全し、将来世代に引き継ぐ



《基本計画における公共交通の位置づけ》

□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、自動運転システム等の可能性も含め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としています。

□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。

(2) 白馬村総合戦略（平成 27 年 12 月）

今後の人口減少に対応するとともに、住みよい環境を確保し、将来にわたって活力ある街を維持するため、平成 27 年度からの 5 年間を計画期間とした「白馬村総合戦略」策定しました。

計画期間の目標人口：9,000人（目標 H31）

【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

基本目標	基本的方向
しごと	地域経済の活性化を図り、豊かな生活を実感できる活力ある村づくりのため、地域資源の特徴を生かし、年間を通じた安定的な雇用の場と雇用機会を創出します。
ひと	安定的な雇用の確保や子育て世代への支援など、社会増となる移住者の視点に立った各種施策の展開により、村外からの移住や定住を促進し新しい人の流れをつくります。
きぼう	結婚・妊娠・出産・育児をしやすい社会環境整備を推進し、若い世代が出産や子育てに希望を実感できる地域社会の実現を目指します。
まち	誰もが住みたい、住み続けたいと感じる、暮らしやすく住みやすい、選ばれるまちを目指した環境整備に取り組みます。

《総合戦略における公共交通の位置づけ》

□ 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

(3) 白馬のまちづくりマスタープラン（平成 15 年 3 月）

概ね 20 年後の長期的視点（目標年度：平成 32 年）に立って、白馬村全体や地域別のまちづくりの方向や土地利用及び都市施設の整備方針を明らかにしています。

【まちづくりの将来像】

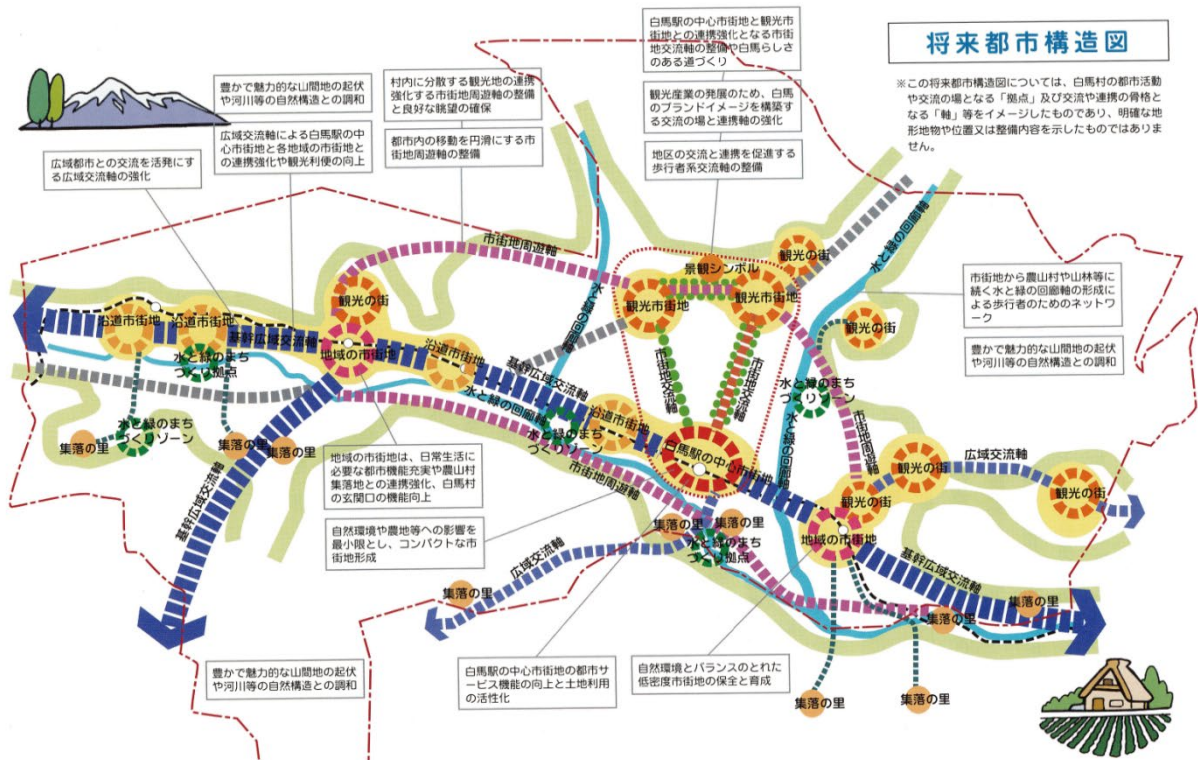
「人々と自然が共生する
ハートフル・エコシティ 白馬」



出典：白馬村のまちづくりマスタープラン
図 2.1.1 まちづくりの将来像

【将来都市構造】

都市活動や交流の場となる「拠点」及び交流や連携の骨格となる「軸」等を方針として次のように位置づけています。



出典：白馬村のまちづくりマスタープラン

図 2.1.2 将来都市構造図

【地域づくり構想の方針】

市街地の特性や都市の形成過程に拝領しながら、次のような地域づくりの構想を示しています。

□北部

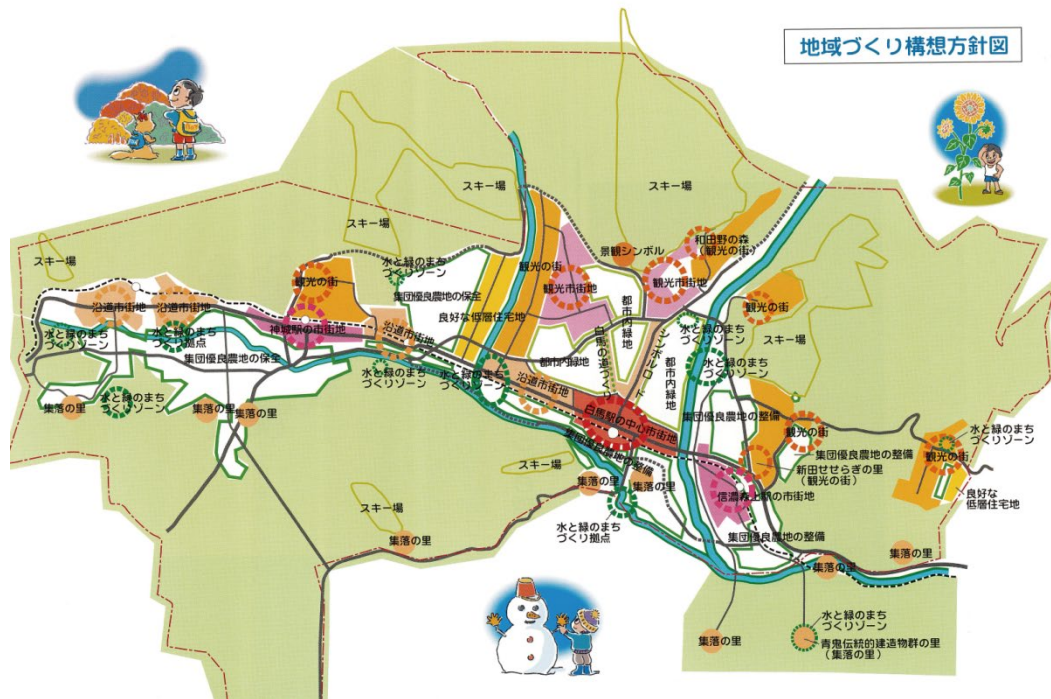
国道 148 号沿いと岩岳スキー場周辺に市街地が形成されており、信濃森上駅周辺の市街地を地域の生活拠点として、各集落との交通アクセスの利便性確保に努めます

□中部

白馬村の中心となる白馬駅周辺の中心市街地が形成されており、都市サービス機能の中核として都市機能の強化と土地利用の活性化を図ります。

□南部

国道 148 号沿いに市街地が形成されており、神城駅周辺の市街地を地域の生活拠点として、各集落との交通アクセスの利便性確保に努めるとともに、当地域には、大規模な集団優良農地が内在し、白馬村の貴重な農業生産基盤として積極的な維持保全に努めます。



出典：白馬村のまちづくりマスタープラン

図 2.1.3 地域づくり構想方針図



《まちづくりマスタープランにおける公共交通の位置づけ》

□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ます

- **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

(4) 白馬都市計画（白馬村）

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成 28 年）長野県
白馬都市計画区域が含まれる大北圏域全体の将来を見据えた広域的な観点から見直しを行ったものです。

《白馬都市計画区域の都市計画の目標》

【都市づくりの目標像】

雄大な自然とのふれあいを導き、心の安らぎを生み出す美しいまち

目標像の実現に向け、このような多様な観光の推進による交流人口の創出と地域の活性化を基軸に据え、大北圏域北部での交流の核となり、地域に暮らす人々や来訪者がともに安らぎを実感できるまちづくりを目指しています。

□北部地域

- ・信濃森上駅周辺の市街地を北部地域の生活拠点として整備し、各集落との交通アクセスの利便性確保に努める。

□中部地域

- ・最も国内外の来訪者の行き来する地域であり、都市サービス機能の中核として都市機能の強化とまちの活性化を推進する。
- ・多くの人々の集まる地域として、自然とのふれあいや観光利用の際の多様なニーズに答え、様々な移動や交流の生まれるネットワーク性を持ったまちの実現を目指す。

□南部地域

- ・大規模な集団的優良農地の環境を維持、保全しながら、神城駅を拠点とし、各集落等との交通アクセスの利便性確保に努め、住みよい環境の形成を図る。
- ・神城地区については、安全で快適な住宅地を再構築し、市街地との連携・交流によるコミュニティの維持を図る。

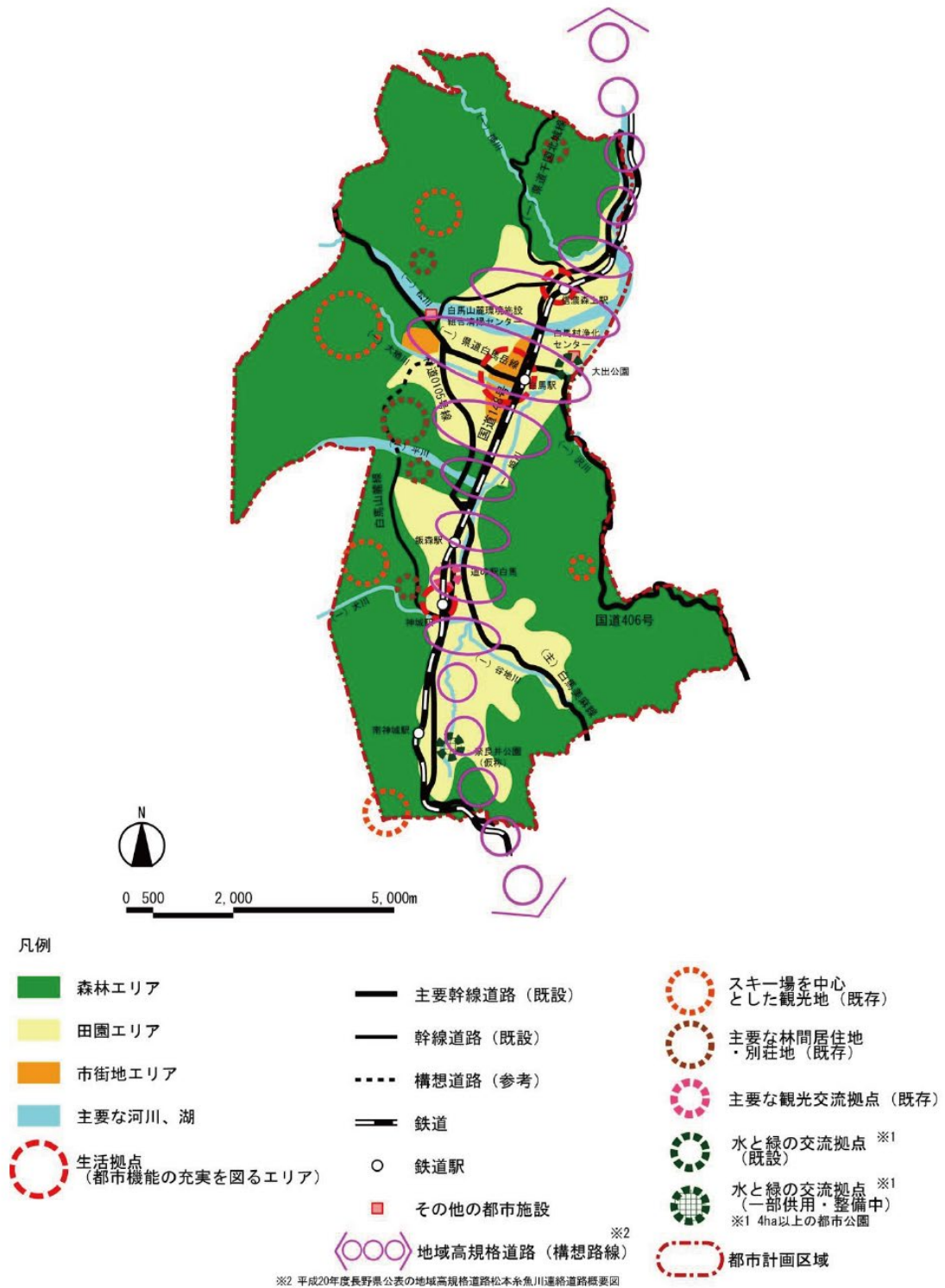


《都市計画区域の整備、開発及び保全の方針における公共交通の位置づけ》

□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ます。

- ・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。

都市構造図（白馬都市計画区域）



出典：白馬村都市計画

図 2.1.4 都市構造図

2. 各種まちづくり戦略

(1) 白馬村観光地経営計画（平成 28 年 3 月）白馬村

この計画は、刻々と移り変わる社会環境の中で、地域経営的な視点を取り入れて、経営に資する資源を捉えその状況を把握した上で、白馬村が観光地として目指すべき姿や進むべき道、実施すべき施策・プロジェクトなどを示すとともに、これらを実行し、必要な改善を施しながら継続していくための体制や方策も同時に提示したものです。

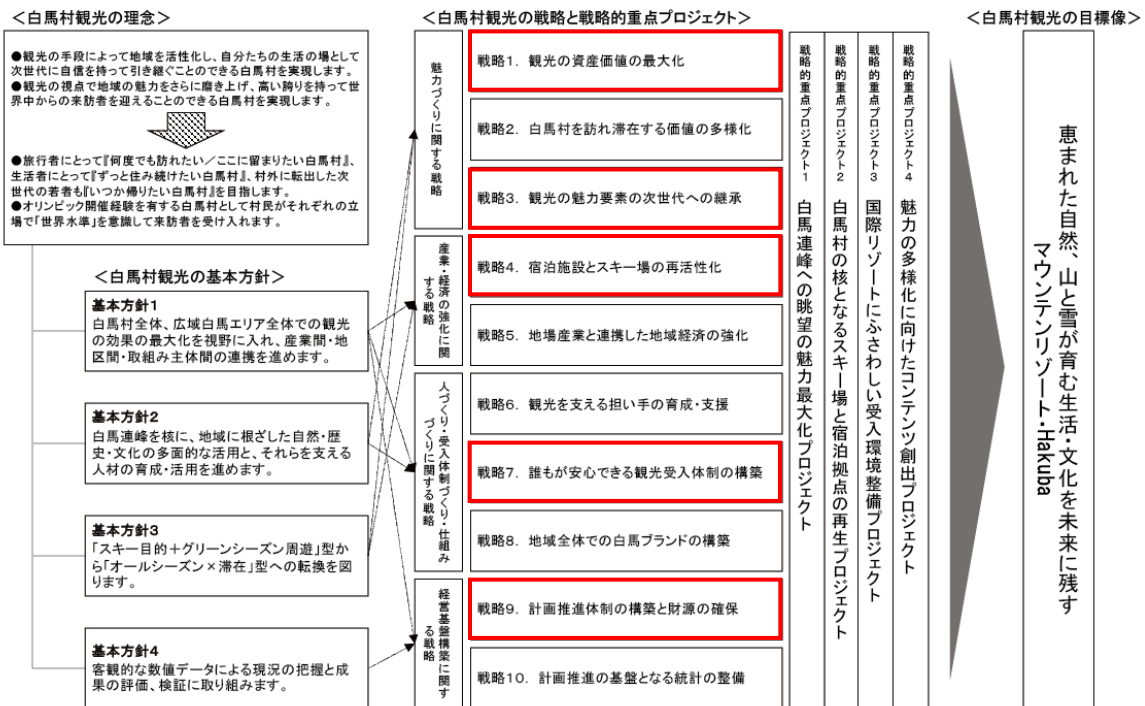
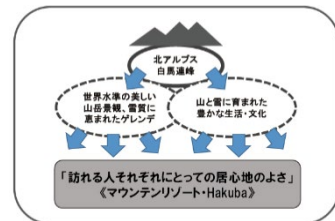
【計画の期間】

平成 28 年度から平成 37 年度までの 10 年間

【観光地経営に向けた計画課題】

- ① 地域経済と観光の競争力強化・安定化に関する課題
 - ・外国人の滞在スタイルの変化に合わせた村内移動交通手段の充実
- ② 観光地としての文化的・社会的な発展・向上に関する課題
 - ・リゾート地に相応しい楽しさや心地よさ、環境へ配慮した移動手段、二次交通の充実
- ③ 観光地としての持続可能性を高める基盤に関する課題
 - ・広域的な視点や多様な関係者の連携による取り組み

【理念、戦略重点プロジェクト、目標像】



出典：白馬村観光地経営計画

図 2.2.1 白馬村観光の目標像

【公共交通の位置づけ】

白馬村観光理念のもと、目標像を達するために10の戦略を設定していますが、公共交通が分担する分野の取り組みとして次のようなものが挙げられています。

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）

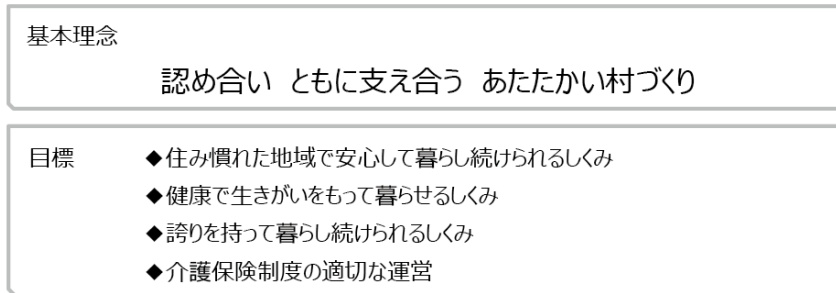
(2) 白馬村高齢者福祉計画（平成 30 年 3 月）白馬村

この計画は、地域包括ケアシステムの考え方に立脚しつつ、高齢者一人ひとりの安心、健康、生きがい、誇りを確保・向上するという観点から、策定されています。

【計画の期間】

平成 30 年度から平成 32 年度までの 3 年間

【基本理念と目標】



【施策の体系】



出典：白馬村高齢者福祉計画

図 2.2.2 施策体系図

目標を実現するための施策の展開の中で、公共交通に関連して次のような施策の展開を示しています。

《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。

(3) 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）白馬村
誰もが地域でいきいきとし安心して暮らせるまちづくりの実現に向けた障がい福祉サービ
スや相談支援、地域生活支援等を提供する体制を構築していくことを目指しています。

【計画の期間】

平成 30 年度から平成 32 年度までの 3 年間

（第 3 期白馬村障害者計画は、平成 35 年度までの 6 年

【計画の基本理念】

『お互いに人格と個性を尊重し合いながら共生するまちづくり』

- ・障がいの有無にかかわらず、社会のあらゆる活動に参加する主体として、自らの能力を最大限発揮することができる。
- ・自分らしく生きていくために必要な支援を、地域全体の理解・協力のもと受けることができる。

「みんなでつくる、みんなで輝くまちづくり」を目指します。

【基本計画】

- ① 地域における自立生活の支援
- ② 社会参加の促進と就労支援
- ③ 人にやさしいまちづくり

施策の展開の中で、公共交通に関連して次のような施策の展開を示しています。

《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通手段として、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。

(4) 白馬村地球温暖化対策地域推進計画(平成21年10月) 白馬村
この計画は、地球温暖化を防止するための具体的な目標を次のように掲げています。

【計画の期間】

平成21年度から平成24年度までの4年間

【取り組み目標】

□家庭と事業所

- ・省エネに努め、電気・水道・燃料(ガソリン、軽油、灯油等)の使用量を10%削減する。
- ・自動車買い換え時に、積極的に低燃費車やクリーンエネルギー自動車(ハイブリッド車、電気自動車等)へ移行します。

□行政

- ・白馬村役場率先実行計画を計画的に実践します。
- ・乗合タクシー利用者を年間延べ5,000人以上とします。

アクションプラン8

外出を考える

自動車の不必要な使用を控え、移動手段を工夫することにより温室効果ガス排出削減を意識します。

- 公共交通機関の利用する
出掛けるときはマイカーを使わず、公共交通機関(電車・バス・乗合タクシー)を使用します。事業所にあつては、「ノーマイカー通勤日」を設けるなど、自動車の使用を控えるよう努めます。
- 相乗りの促進する
マイカー使用する場合でも、相乗りを促進することで少ない台数での移動を心がけます。
- 近所へは徒歩で行く
近所への買い物等は可能な限り徒歩もしくは自転車を利用し、不要な自動車の使用は控えるように心がけます。



白馬村乗合タクシー「白馬ふれ愛号」

(5) 新たな道の駅を核とした交流拠点の概要

白馬村での新たな道の駅整備にあたり、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したものです。

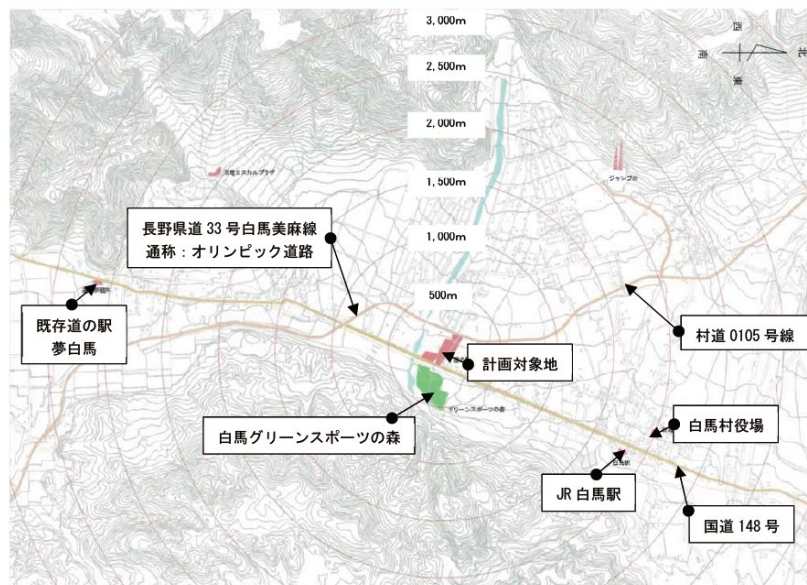
【新たな道の駅の対象地】

国道 148 号と長野県道 33 号白馬美麻線が交差するポイントから約 1 km、白馬駅から約 2 kmの地点

【コンセプト】

道の駅の主要機能である休憩機能や情報発信機能は拠点的に整備し、地域連携機能に関しては、地元事業者がそれぞれの責任で参画できる小規模なロットを提供することが考えられます。

また、白馬村の自然環境や計画敷地の特性を踏まえ、拠点施設を中心に、地域連携機能として村内事業者が参画する機能は、森の中に分散配置し、利用客が森を散策しながら滞在するスタイルの道の駅とします。

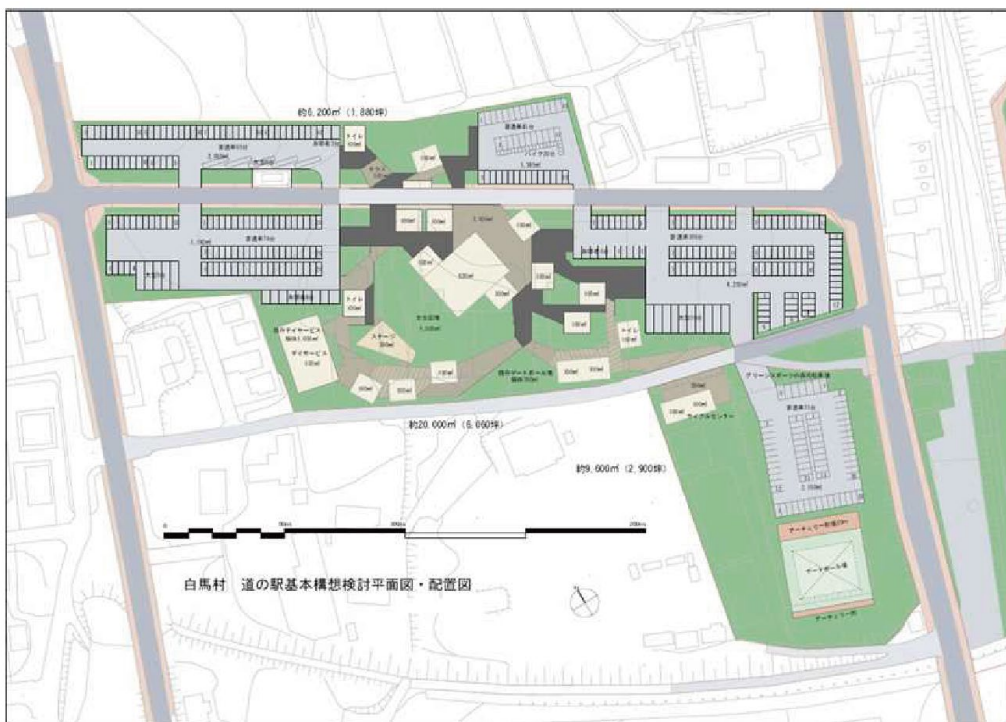


出典：道の駅を核とした観光まちづくり交流拠点官民連携事業調査業務報告書

図 2.2.3 施策配置図

(平成 30 年 2 月) 白馬村、株式会社日本経済研究所

□想定されている配置図（案）と規模の概要



機能名	内容	施設分類	面積
1.休憩機能	1) 駐車場	ア) 道路施設 小型車: 114 台 大型車: 13 台 身障者用: 6 台 EV車(急速充電設備含む): 4 台 バイク: 20 台	10,875 ㎡ (※)
	2) トイレ	ア) 道路施設 多目的 男子 女子	241 ㎡ 11 ㎡ 77 ㎡ 153 ㎡
2.情報発信機能	1) 総合インフォメーションセンター	イ) 地域振興施設	40 ㎡
3.地域連携機能	1) 物産販売施設	イ) 地域振興施設	167 ㎡
	2) 飲食施設	イ) 地域振興施設	506 ㎡
	3) テナントスペース	イ) 地域振興施設	700 ㎡
	4) 屋内多目的スペース	イ) 地域振興施設	300 ㎡
	5) 駐車施設	イ) 地域振興施設 小型車: 66 台	※に含む
	6) トイレ	イ) 地域振興施設 多目的 男子 女子	104 ㎡ 11 ㎡ 46 ㎡ 47 ㎡
	7) 管理施設	イ) 地域振興施設	190 ㎡
	8) レンタルサイクル	イ) 地域振興施設	200 ㎡
	9) 屋外交流スペース	イ) 地域振興施設	1,600 ㎡
	10) 雪室	イ) 地域振興施設	80 ㎡
4.防災機能	1) 災害備蓄倉庫	イ) 地域振興施設	100 ㎡
5.その他	1) デイサービス施設用駐車場	イ) 地域振興施設 30 台	※に含む
	2) 道の駅職員用駐車場	イ) 地域振興施設 63 台	※に含む

出典：道の駅を核とした観光まちづくり交流拠点官民連携事業調査業務報告書

図 2.2.4 配置図

(6) 白馬村図書館基本計画（平成 28 年 4 月）白馬村教育委員会

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ことを目指しています。

【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】

「村民の暮らしを支援し、まちづくりに役立つ図書館をめざします。」

白馬村図書館は、住民が必要とする資料や情報を迅速かつ確実に提供するために標記の運営理念を掲げ、その実現・具体化のため、次の運営方針を定めます。

- ①子ども達の成長に役立つ図書館を目指し、子ども達の豊かな心と生きる力を育むことを支援します。
- ②人づくりに役立つ図書館を目指し、レファレンスやデータベースの充実を図ります。
- ③暮らしに役立つ図書館を目指し、高齢者や体の不自由な方はもとより観光で白馬を訪れた方も立ち寄りやすい施設、サービスの充実を図っていきます。
- ④地域おこし、まちづくりに役立つ図書館を目指し、資料の収集や地域との連携を図り、専門資料の充実にも尽くします。
- ⑤文化振興に役立つ図書館を目指し、行事の充実や村民の村政参画を積極的に支援するための資料収集に努め、村活性化の一端を担えるようサービスの充実を図ります。

(7) 白馬高校魅力化プロジェクト

白馬高校は、人口減少や少子化の影響もあり生徒数は徐々に減少し、平成 16 年には当時の約半分の 200 人程の生徒数となりました。その後も生徒数の減少は止まらず、長野県教育委員会が示した高校再編計画の基準である「全校生徒数が 160 人以下で、かつ卒業者の半数以上が当該高校へ入学している中学校がない場合」に、平成 25 年・26 年の 2 年連続で抵触したため、①地域キャンパス化（分校化）、②他校との統合、③募集停止（現役生卒業後閉校）の対象となりました。

白馬・小谷の両村は、長野県教育委員会に「地域案」を提出し、国際観光科の設置や生徒の全国募集などが正式に承認されました。

提案した内容は、次ぎのとおりです。

- | | |
|------------|-------------------|
| ①国際観光学科の設置 | ⑤キャリア教育の充実 |
| ②全国募集と寮の整備 | ⑥ICT ツールを活用した学習支援 |
| ③公営塾の開設 | ⑦部活動への支援 |
| ④留学への支援 | |

第3章 移動実態とニーズの把握

1. 村民アンケート調査結果

(1) 調査概要

- ① 調査対象：15歳以上の村民（居住者）
- ② 調査規模：上記対象者から無作為に2,500世帯を抽出（地区人口比で配分）
（世帯の方を含め3人まで回答）
- ③ 調査時期：平成30年7月
- ④ 調査方法：郵送による配布・回収
- ⑤ 必要標本数：940票
白馬村の15歳（高校生）以上の人口を8,947人（8,947人×88.1%_15歳以上構成比：H27国調）とし、信頼度95%、誤差率3%とした場合の必要標本数は940票
- ⑥ 回収数：1,677票 → 回収目標数をクリア
- ⑦ 回収率：38.7%

■ 配布回収状況

調査対象	調査方法	配布数	回収数	回収率
一般住民	郵便による配布・回収	2,340世帯 (3通/世帯)	808世帯 (1,550人)	34.5%
単身高齢者	直接ヒアリング	160人	127人	79.4%
合計		2,500世帯	968世帯 (1,677人)	38.7%

(2) 調査項目

A) 世帯主用

- 住まいの地区名
- 世帯の人数
- 世帯構成
- 居住年数
- 自動車等の種類別保有台数
- 自動車を運転できる人の数
- 交通不便者と考えられる人の有無と人数

B) 世帯主を含む全回答者用

【回答者の属性】

- 性別
- 年齢
- 職業
- 運転免許の有無
- 外出の可否

【日常生活の移動状況】

- ▶ 移動目的： 通勤・通学 子供の送迎 通院 買物 趣味・娯楽
- ▶ 項目：移動先、出発時刻、帰宅時刻、利用交通手段、頻度、雨や雪の日の対応

【公共交通の利用状況】

- ▶ 移動手段： JR 大系線 高速バス 特急バス 路線バス タクシー
- ▶ 項目：利用頻度、利用目的、サービスの改善

【白馬村乗合タクシーの利用状況】

- 見識
- 利用の有無
- 利用頻度
- 利用理由
- サービスの満足度
- 利用しない理由

【公共交通の利用可能性について】

- 運転継続予定
- 免許返納の可能性
- 自動車を運転できない場合の交通手段

【公共交通の存続について】

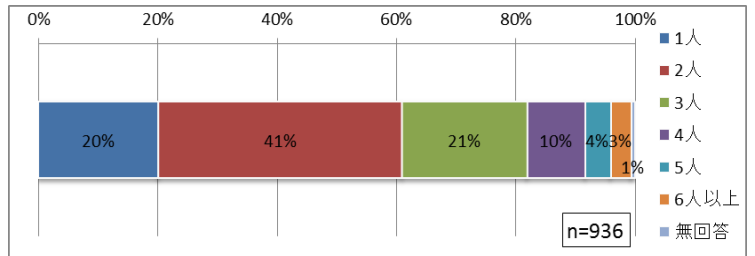
- 税金投入に対する意見
- 今後の方向性

(3) 調査結果

1) 世帯状況

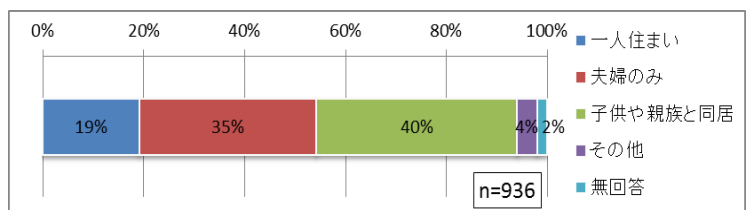
■ 世帯人員

2人世帯が突出して多く、4割を占めている。また、単身世帯が1割を占めています。



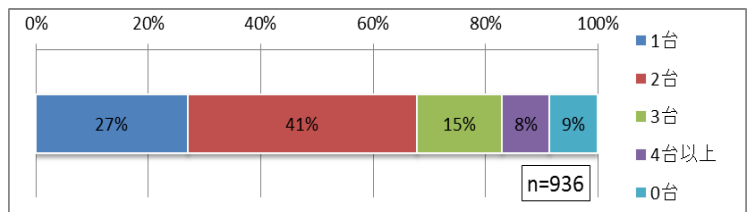
■ 世帯構成

「子供や親族と同居」が最も高い割合であり、40%を占めています。



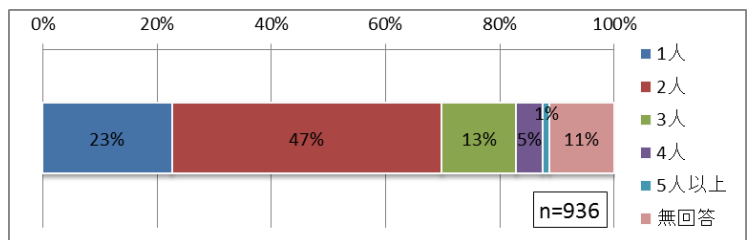
■ 自動車保有台数

「2台」の保有台数が4割を超えており、一人一台の傾向がうかがえます。



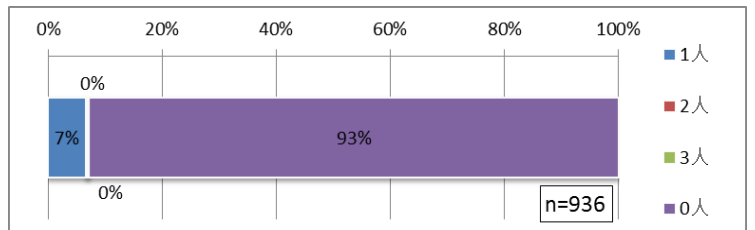
■ 免許保有者

「2人」の保有者数が47%と約半数を占め、自動車保有台数と同様の傾向です。



■ 運転免許ありで自動車のない人

93%が自動車をもっている一方で、7%で自動車のない人がいる状況です。

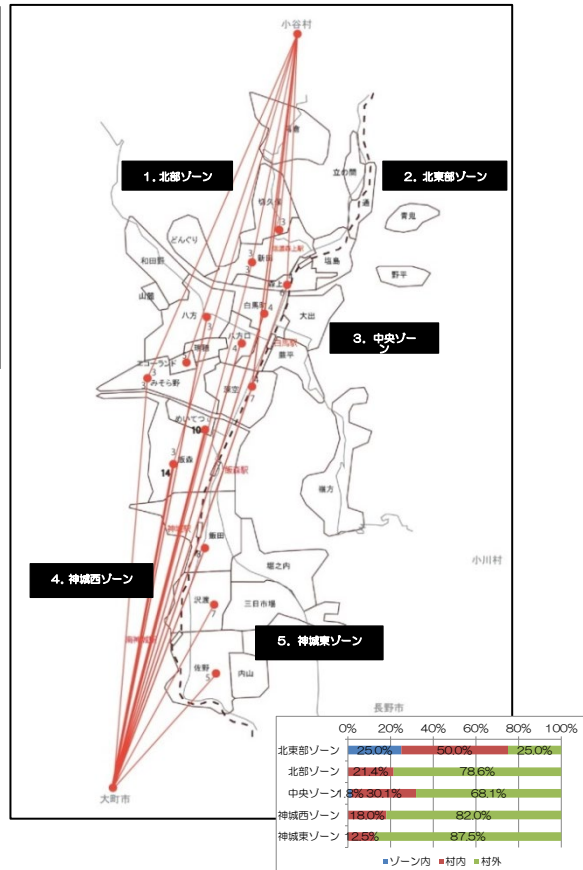
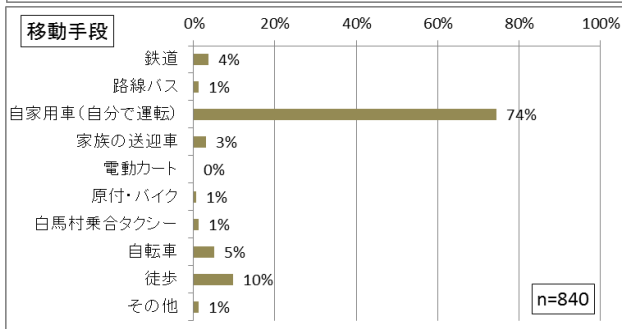
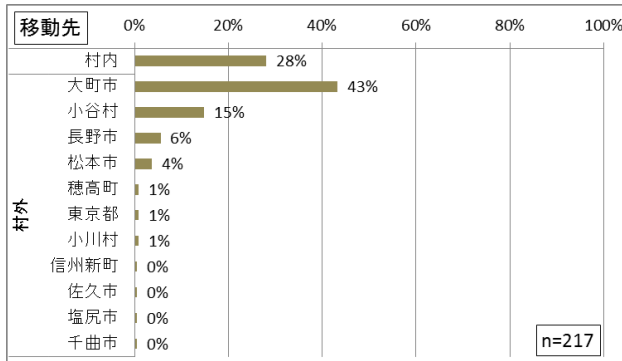


2) 外出状況

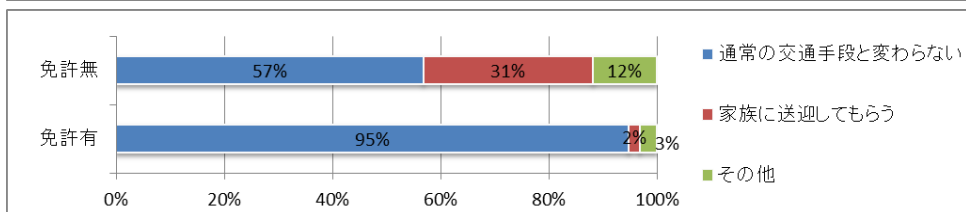
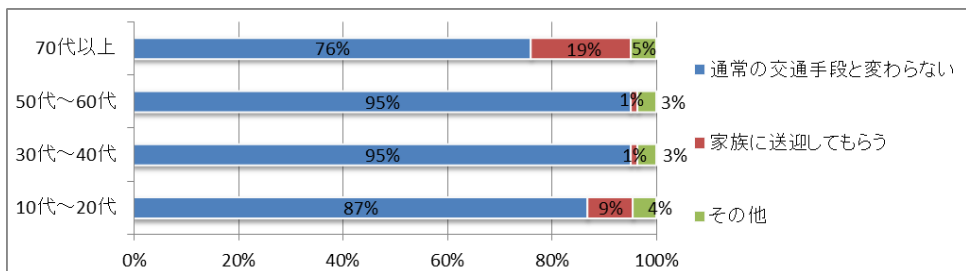
■ 目的別の移動状況

【通勤・通学】

- 村内移動は28%に留まり、村外移動が多い。中でも、「大町市」への移動が43%と最も高くなっています。
- 車での移動は77%を占め、鉄道・路線バスの利用はわずか5%です。
- 悪天候時は若年層や高齢者、免許不保持者での家族による送迎割合が高くなっています。

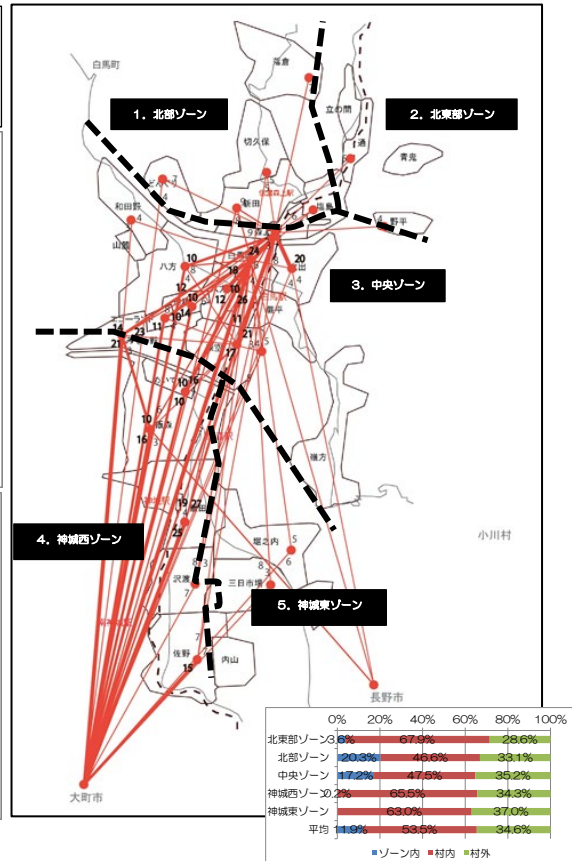
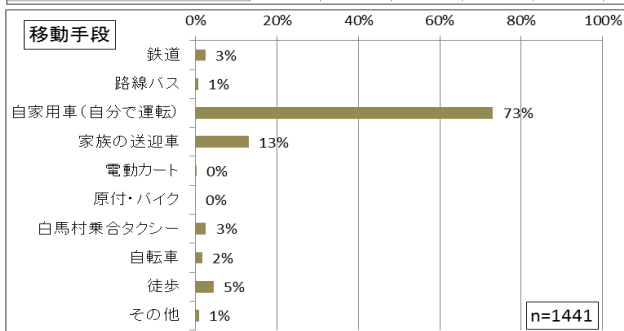
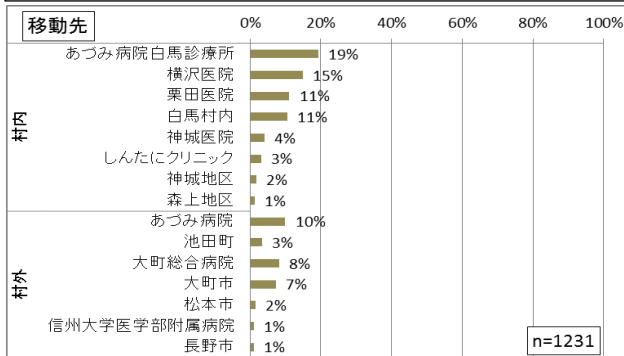


悪天候時の手段変更



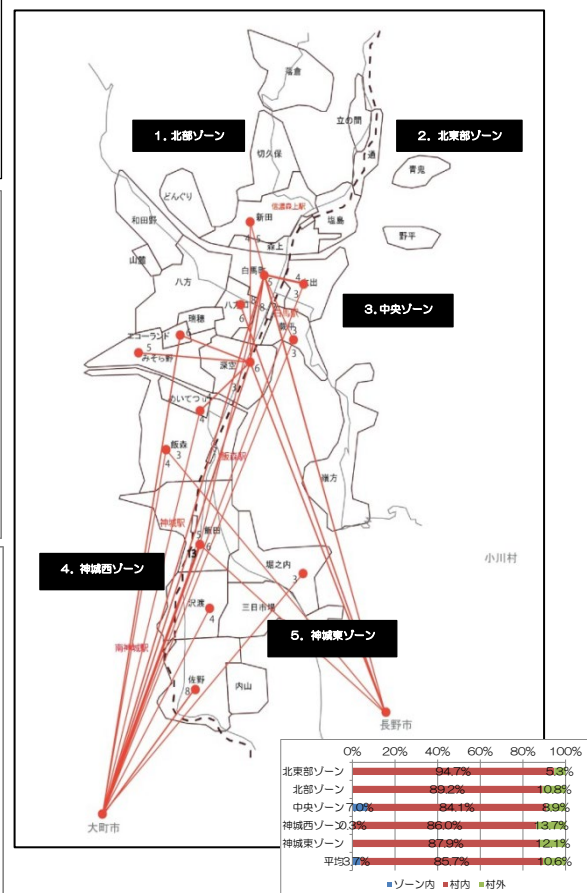
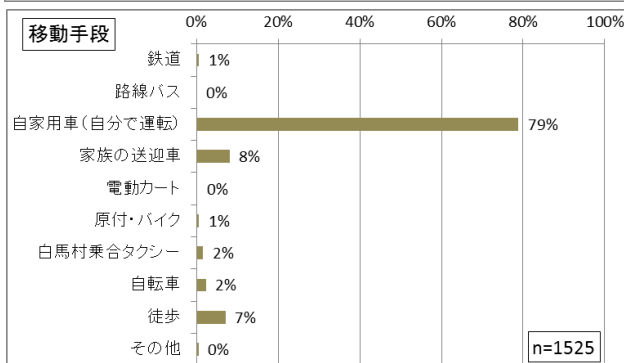
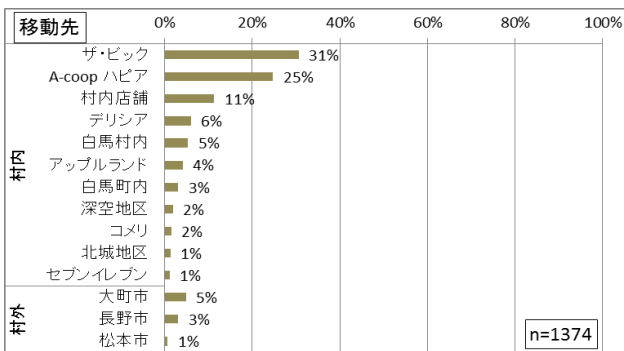
【通院】

村内移動は 65%であり、あずみ野病院が最も多く、車での移動は 86%を占めています。



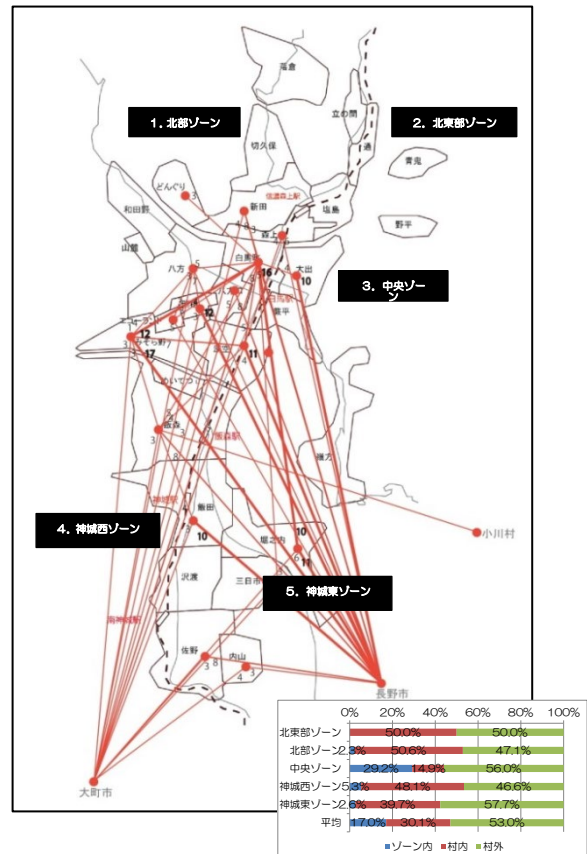
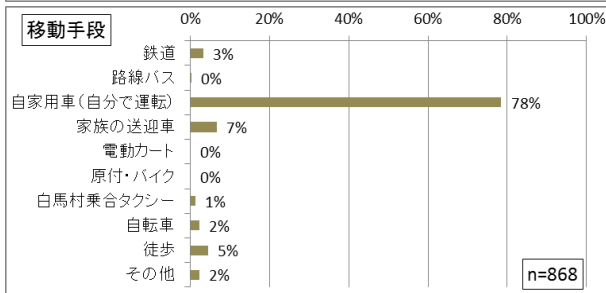
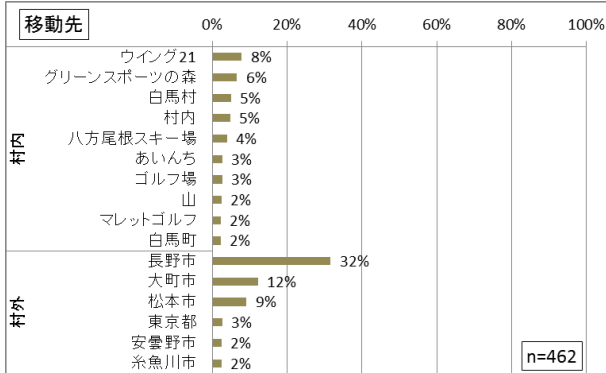
【買い物】

村内移動は約 9 割であり、「ザ・ビック」「A-coopハピア」の2店で過半を占めており、車での移動は 86%を占めています。



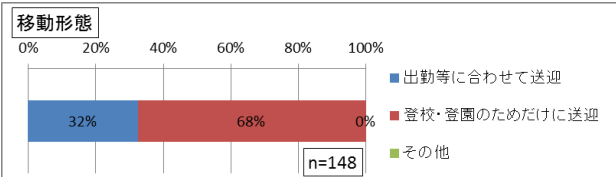
【趣味・娯楽】

「長野市」が32%、「大町市」12%をはじめ村外移動が6割を占めています。

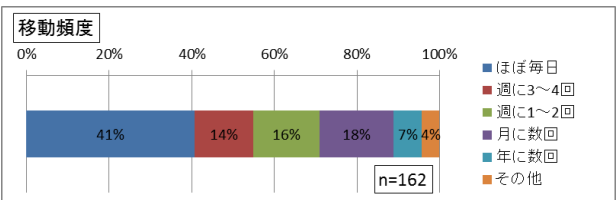


【送迎】

ドアツードアの送迎形態で、送迎だけの移動が約7割を占めており、多頻度の状況であることも明らかです。



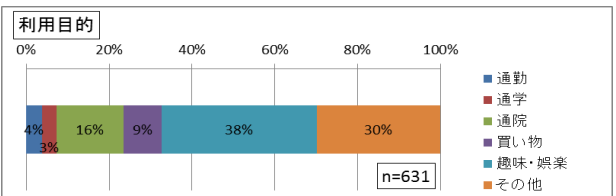
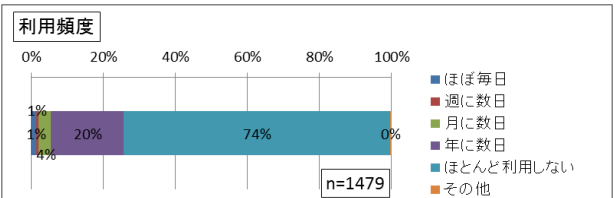
選択肢	回答数	構成比
直接学校、施設まで	73	97%
最寄りの駅まで	2	3%
計	75	100%



3) 公共交通の利用状況

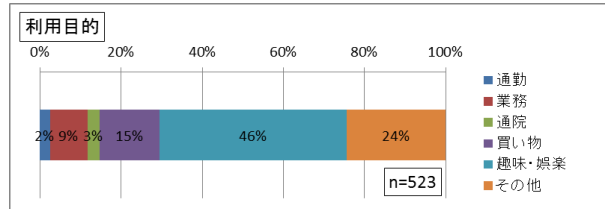
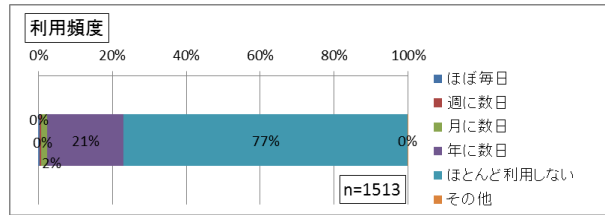
【鉄道】

鉄道は、ほとんど利用しないが3/4を占めており、通常時以外の利用に留まっています。



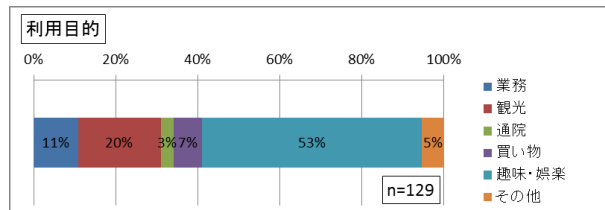
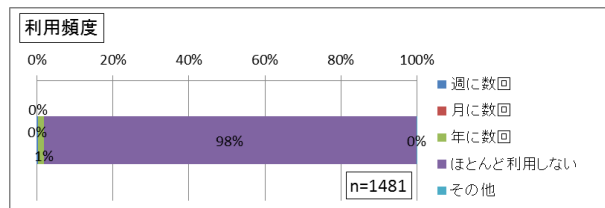
【特急バス】

特急バスは、鉄道利用と同様の傾向で、ほとんど利用しないが3/4を占めています。



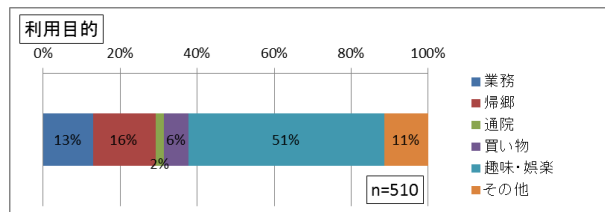
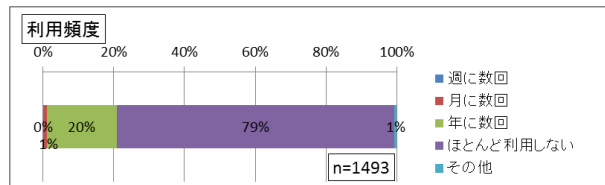
【路線バス】

路線バスは、ほとんど利用しない状況が顕著に現れています。



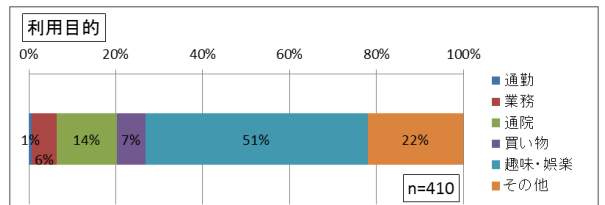
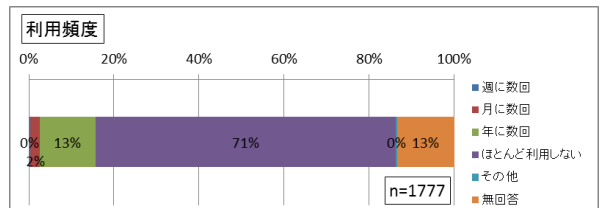
【高速バス】

高速バスは、年に数回利用する人が若干いるだけで、ほとんど利用されていません。



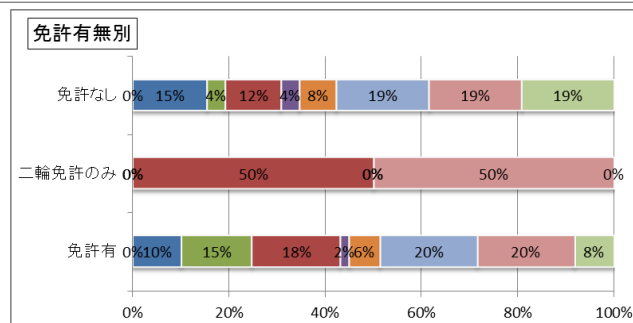
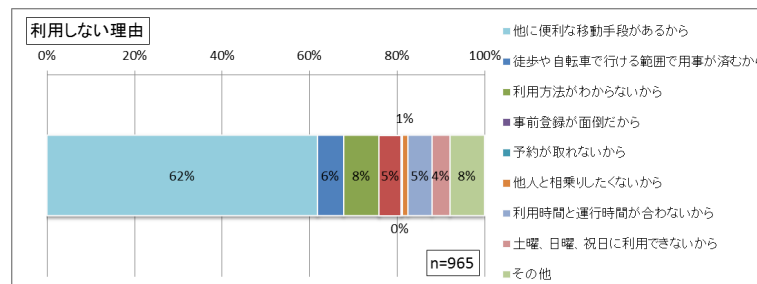
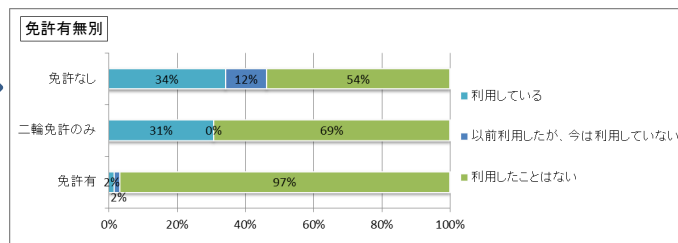
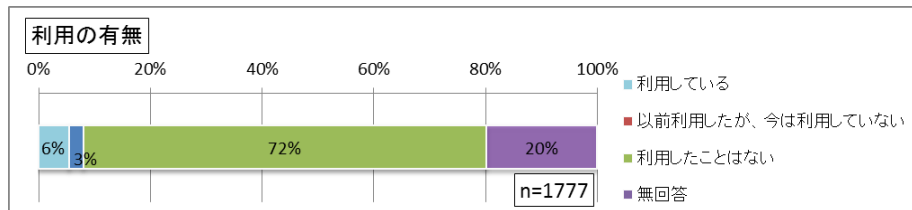
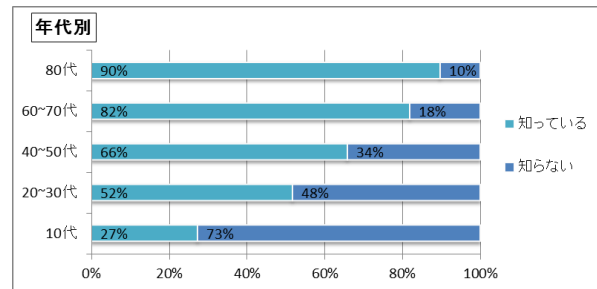
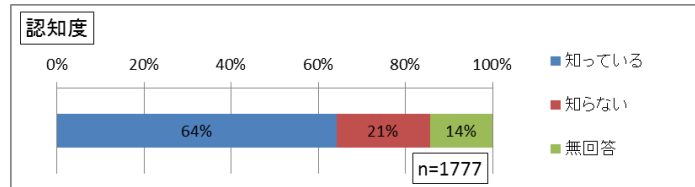
【一般タクシー】

一般タクシーも、村民の利用はほとんどない状況です。



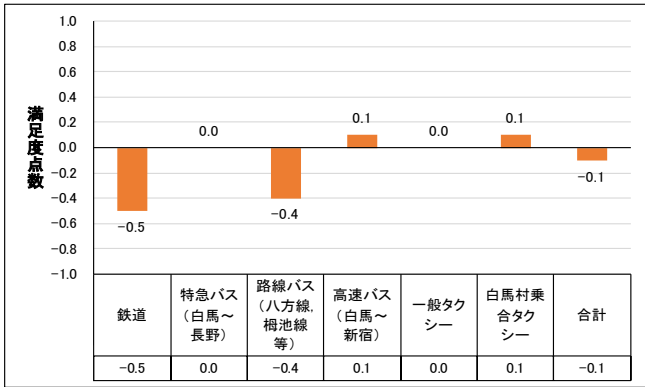
【乗合タクシー】

- 乗合タクシーの認知度は64%ほどで、年齢層が低い程認知度が低くなっています。
- 利用したことがある人は約1割に留まり、免許のある人の利用はほとんどありません。
- 利用しない理由は、全体としては自動車利用によるところが大きく、免許のない人は、利用時間の不一致をあげています。



4) 現在の公共交通の満足度

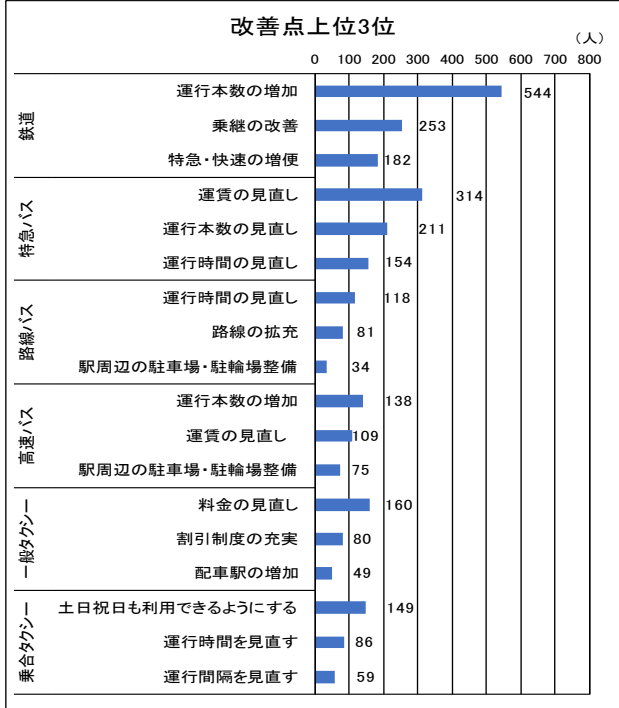
公共交通の満足度は全体的に低く、特に鉄道と路線バスに対する満足度が低くなっています。



5) 今後の公共交通について

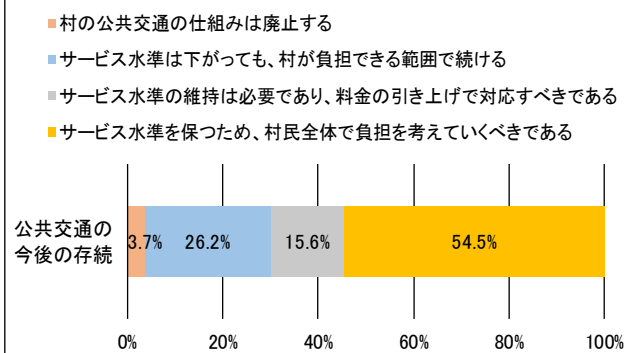
■公共交通の改善点について

鉄道は運行本数、特急バス・タクシーは運賃、路線バスは運行時間に対する改善要望が強く、乗合タクシーにおいては、土日運行の要望が高い状況となっています。



■公共交通の今後の存続について

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ています。



2. 通園・通学者アンケート調査結果

(1) 調査概要

- ① 調査対象：園児（幼稚園、保育園）、児童（小学生）生徒（中学校）の保護者、高校生本人
- ② 調査時期：平成30年7月
- ③ 調査方法：学校に協力要請し学校で直接配布・回収
- ④ 配布回収状況：下表のとおり

■ 配布回収状況

調査対象	調査方法	配布数	回収数	回収率
園児 (保護者)	直接配布・回収	206人	147人	71.4%
小学生 (保護者)	〃	324人	226人	69.7%
中学生 (保護者)	〃	186人	90人	71.4%
高校生	〃	209人	199人	95.2%
合計		925人	662人	71.6%

(2) 調査項目

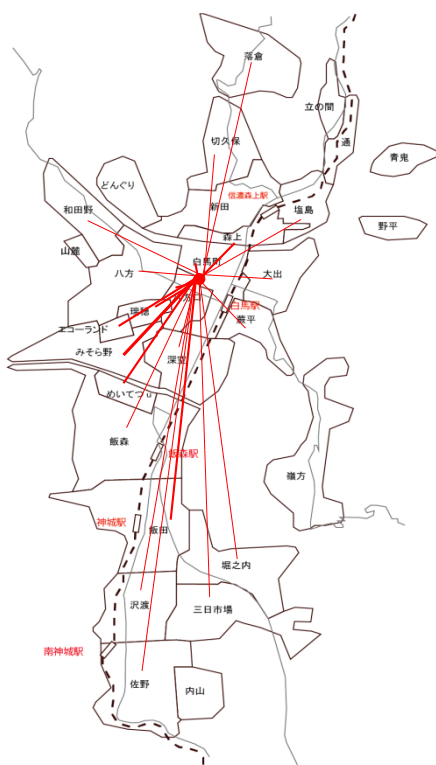
- 住まいの地区名
- 通園・通学時の移動手段
- 送迎状況
- 送迎する人
- 送迎理由
- 送迎方法の季節変動
- 送迎負担
- 改善して欲しい点

(3) 調査結果

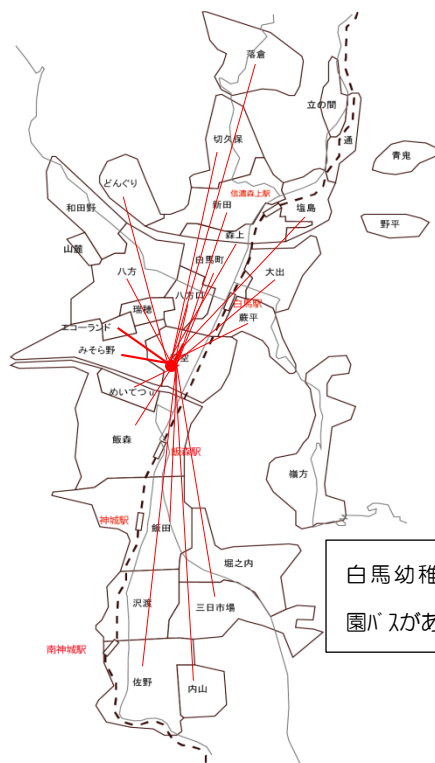
- 園児は約 8 割前後が保護者の送迎ですが、出勤等に合わせた送迎が比較的多く、送迎の負担感は、他の送迎に比べ低くなっています。
- 小学校は南北 2 校ありますが徒歩圏を超える地区が多く、車の送迎が 35%前後を占め保護者の負担感も高くなっています。
- 中学生は自転車通学が多いですが、車での送迎も 33%あり、負担に感じる割合は 66%を占めています。
- 高校生は鉄道利用が 18%を占め、車での送迎は 21%で登校時は父親が通勤に合わせて送迎しています。
- 小学生以上では、冬場の安全確保等安全の観点から車での送迎が目立っています。
- 低年層ほどスクールバスや一般用循環バスを望む割合が高くなっています。

■通園・通学の移動状況（居住地）

《しろうま保育園》

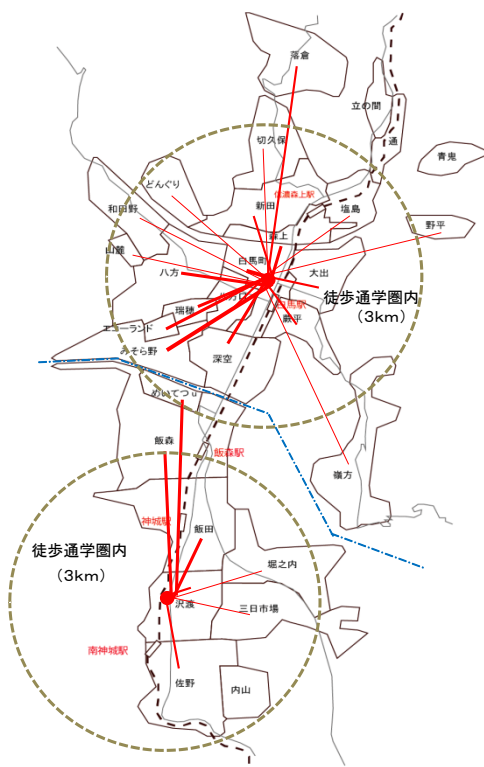


《白馬幼稚園》

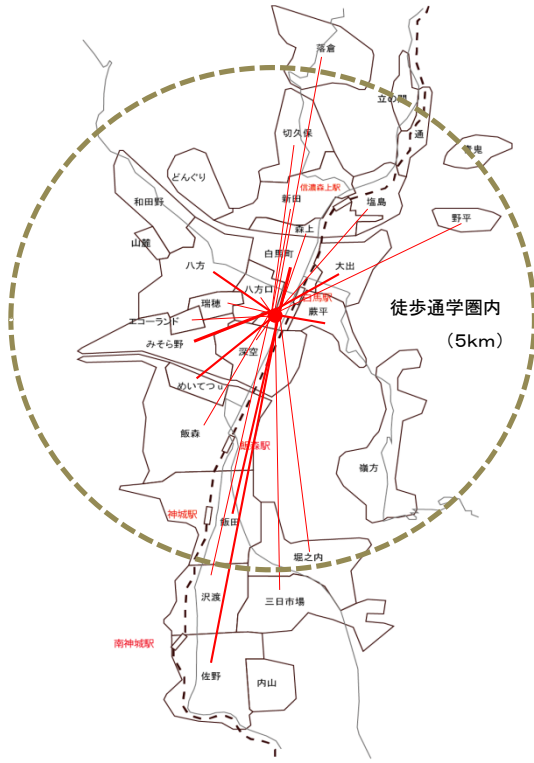


白馬幼稚園は通園バスがある。

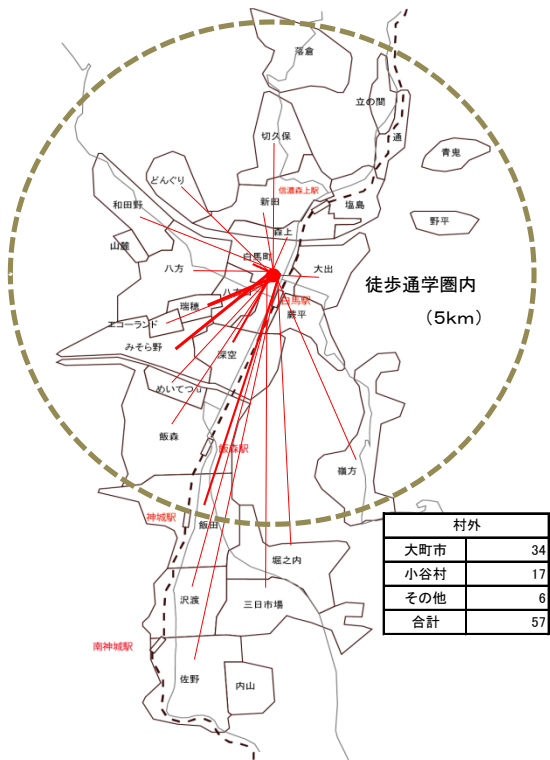
《白馬北小学校、南小学校》



《白馬中学校》

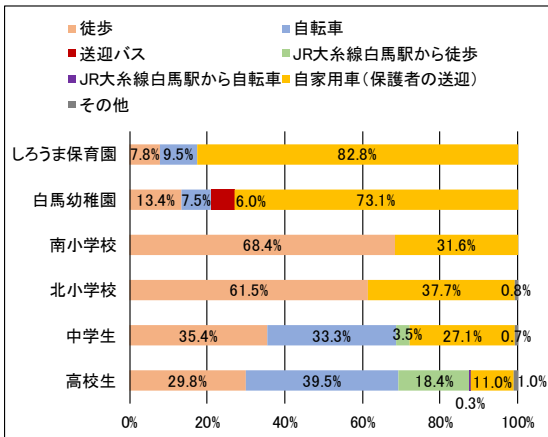


《白馬高校》

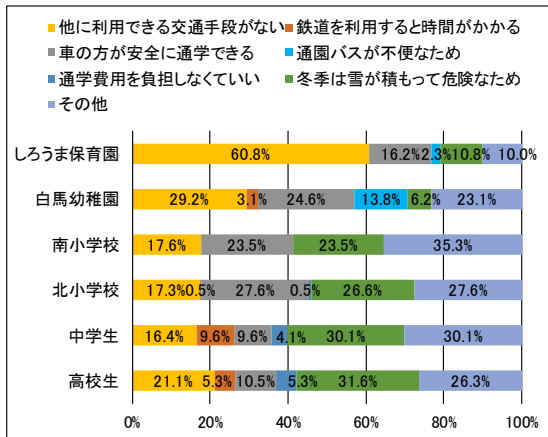


村外	
大町市	34
小谷村	17
その他	6
合計	57

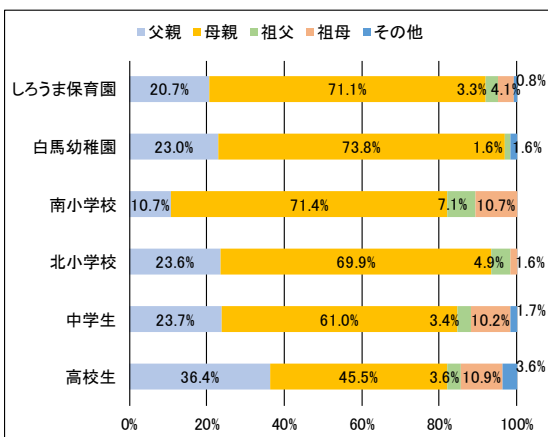
通園・通学の交通手段



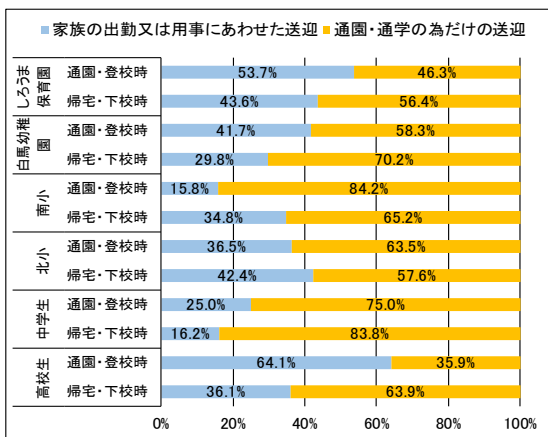
車での送迎理由



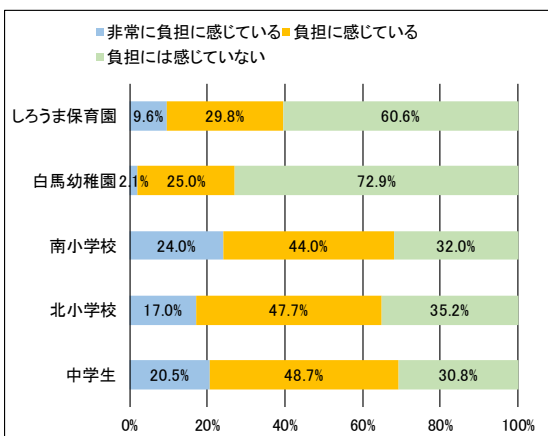
送迎する人



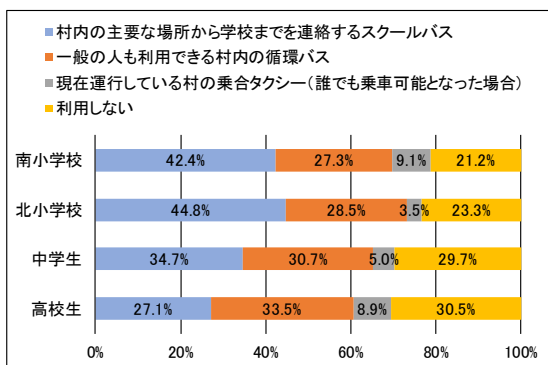
送迎形態



送迎に対する意識



希望する公共交通の形態



3. 宿泊事業者アンケート調査結果

(1) 調査概要

- ① 調査対象：宿泊事業者
- ② 調査時期：平成30年7月
- ③ 調査方法：郵送による配布・回収
- ④ 配布回収状況：下表のとおり

■配布回収状況

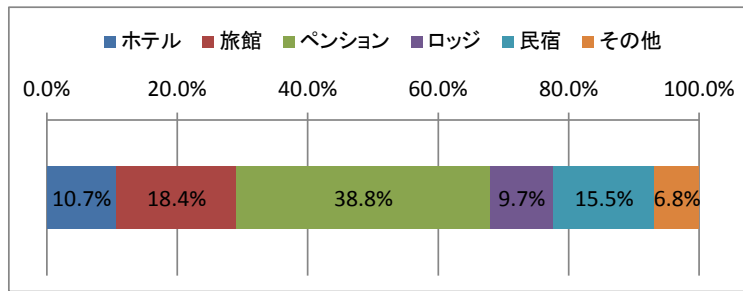
調査対象	調査方法	配布数	回収数	回収率
宿泊事業者	郵便による配布・回収	282人	103人	36.5%

(2) 調査項目

- 施設形態
- 年齢
- 施設立地エリア
- 収容規模
- 宿泊客の形態
- 宿泊客の状況（利用者数、居住地、外国人割合、ピーク月）

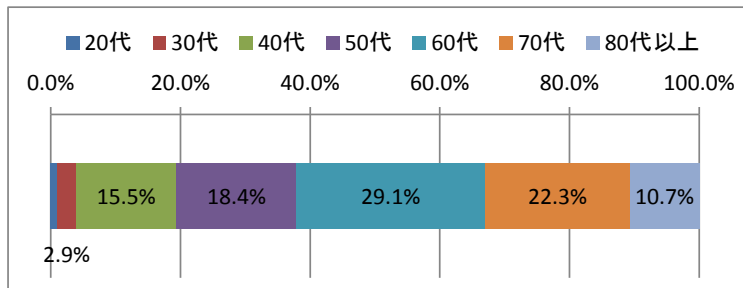
■施設形態

・宿泊施設の形態は、ペンションが最も多く、約4割超を占め、ロジや民宿をあわせた小規模施設は約2/3を占めています。



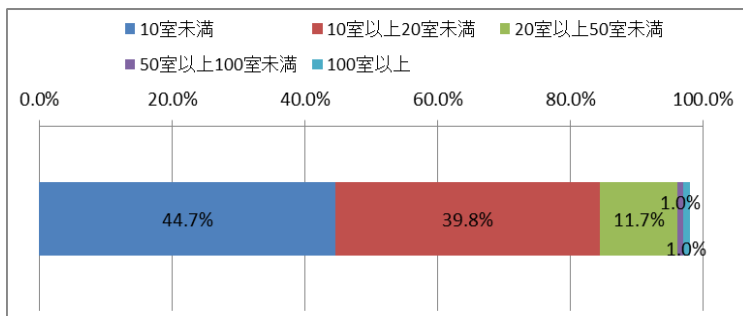
■経営者の年代

・宿泊施設の経営者は、60歳代が最も多く、60歳代以上で6割超を占めており、高齢化傾向が強く現れています。



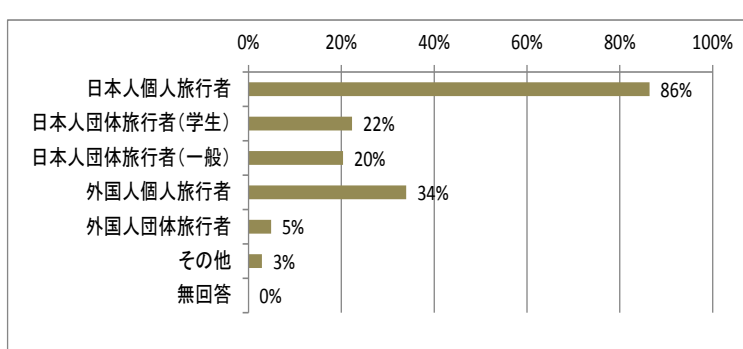
■施設規模（部屋数）

・10室未満の施設が約45%、20室未満を含めると約85%を占めており、小規模施設の多い状況が顕著に現れています。



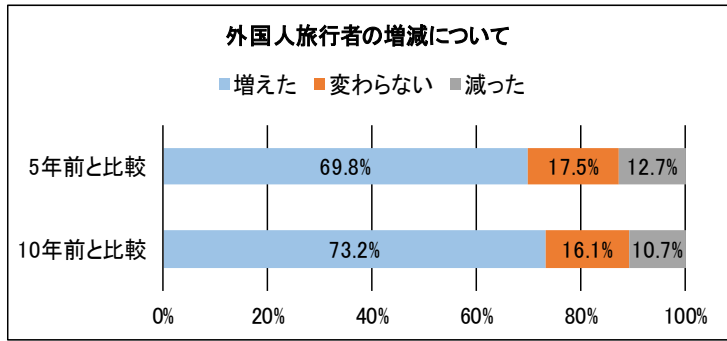
■宿泊利用者のタイプ

・日本人客も外国人客も団体旅行者に比べ、個人旅行者が多く目立ちます。これは、ペンション等の小規模施設の多さにも起因しています。



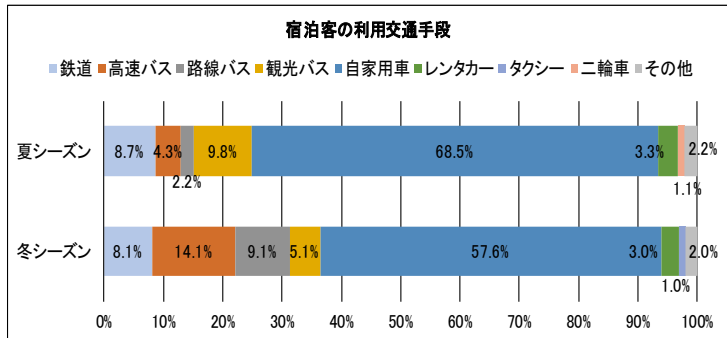
■外国人旅行者の利用状況（増減）

•外国人宿泊客数は増加傾向にあるが、宿泊事業者の肌でも感じられているような状況です。



■宿泊客の利用交通手段

•宿泊者の利用交通手段は、自家用車が最も多く、冬期は自家用車がやや減り高速バスや路線バス利用が増加しています。



第4章 地域公共交通の問題点・課題

1. 白馬村地域公共交通総合連携計画の検証

(1) 基本方針

前計画に位置づけられる「白馬村地域公共交通総合連携計画平成21年3月（第1回変更：平成22年2月）」は、平成21年度～平成23年度の3カ年を計画期間として策定されています。その基本方針等は次のとおりです。

【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	目標
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。	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。
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。	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。
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。	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。

(2) 現時点での検証

現時点において、各種施策の実施状況を評価すると次のとおりです。

デマンド交通の導入は計画どおりに実行されていますが、観光交通については、各施設サービスに委ねられており、体系的なサービス提供にまでは至っていません。また、通園・通学バス等の課題が明らかになっています。

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ます。	○
	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ています。	▲
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を実施しています。	○
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ますが、相互間の連携がされていません。	△

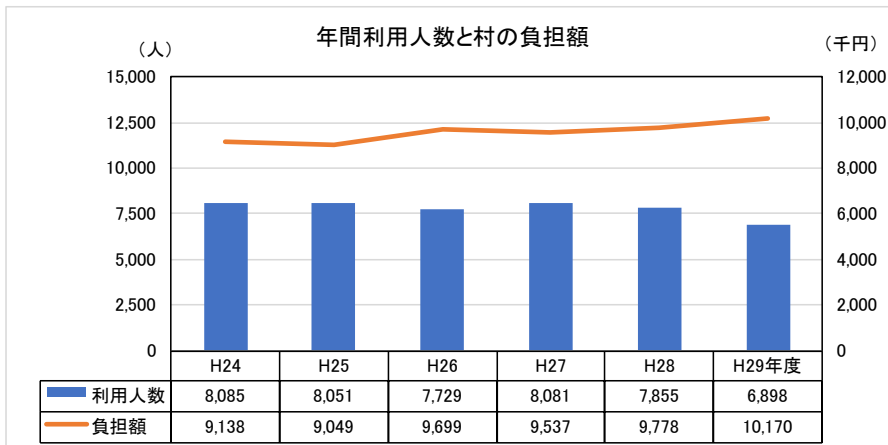
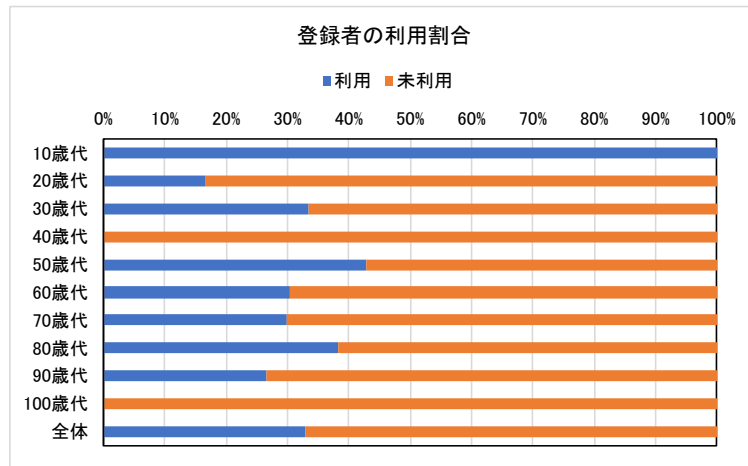
○：実施した △：実施したが不十分 ▲：廃止した

【目標達成のための事業の推移】

(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

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ります。
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 村内高齢者等への公平な公共交通サービスの提供 ・ コストバランスのとれた事業としての期待 ・ 利便性が高く、家族に依存せずに外出機会が増加 ・ 商店街への集客等地域の活性化 ・ 村内タクシー事業者の車両の有効利用
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、予備車両も運行

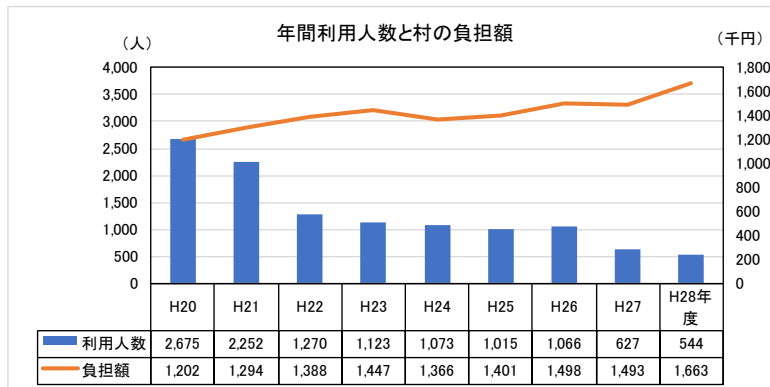
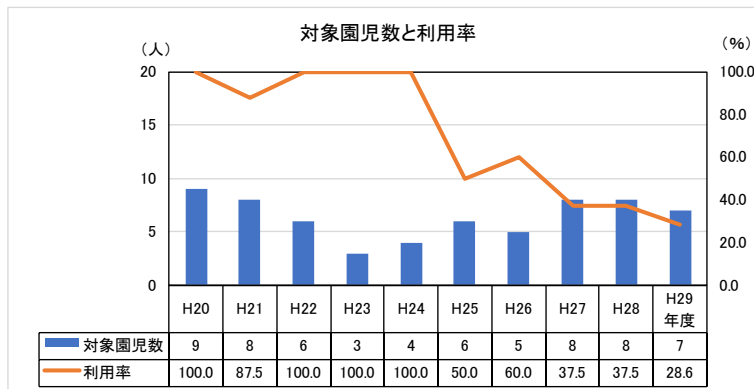


出典：平成29年度デマンド型乗合タクシー運行事業運行状況報告書

図4.1.1 デマンド型乗合タクシー検証データ

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
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> 保護者負担の軽減と費用負担の公平化 安定した就労・雇用の確保 園周辺混雑の緩和 児童の安全確保、送迎の安心感確保
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



出典：しろうま保育園園児送迎サービスの廃止について（子育て支援課）

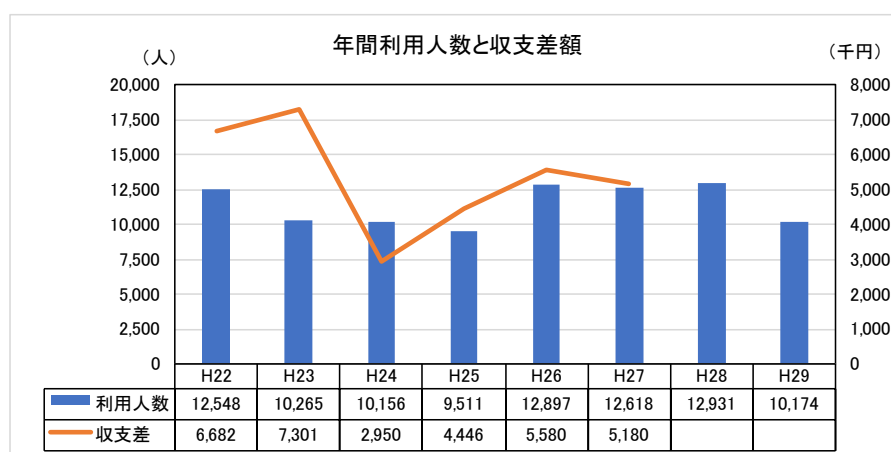
図4.1.2 しろうま保育園園児送迎サービス検証データ

(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

事業内容	村民に対する情報発信、PR等による公共交通利用への関心の向上
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> 村民参画による柔軟で迅速な対応と村民の要望の反映 行政、交通事業者等の意識改革 交通政策と村づくり政策の一体的な展開 自主性や創意工夫をもった最適な生活交通の実現 過度な自動車依存から積極的な公共交通の利用 利用者ニーズに対応した質の高いサービスの提供
事業の検証	<ul style="list-style-type: none"> 「白馬村地域公共交通会議」を法定協議会と同様に位置づけ、関連事業の計画を策定 関連事業については検討委員会の開催等により運行計画の見直しを実施 これらの経緯については、村のホームページで情報発信を実施

(3) 観光交通システム構築事業

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
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> 外国人観光客の村内移動の利便性向上 地域住民の村内移動の利便性向上
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



H24 は、レッドライン休止

出典：元気号ナイトシャトルバス総合報告書

図4.1.3 元気号ナイトシャトルバス検証データ

2. 地域公共交通の課題

これまでの検討結果を踏まえ、地域公共交通の問題点、課題を整理します。

【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り、東側に集落が点在しています。
- 特別豪雪地帯に指定され、冬期には1mを超える積雪があります。

【人口動向及び流動】

- 人口減少、少子高齢化が顕著で、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%です。
- 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%を超える地区もあります。
- 村内の外国人は、500人を超え、全人口の6%を超えています。
- 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を占めています。
- 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ませんが、通学者は村内が45%で、長野市や松本市への流出が増加しています。
- 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ます。

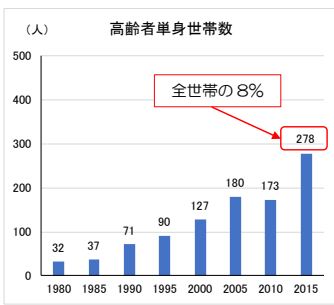
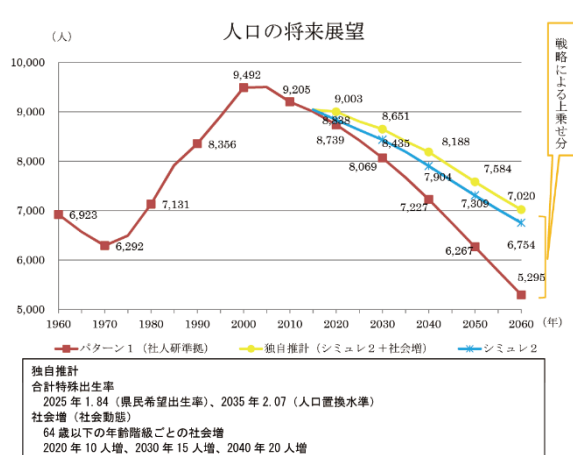
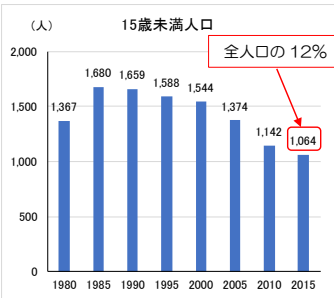
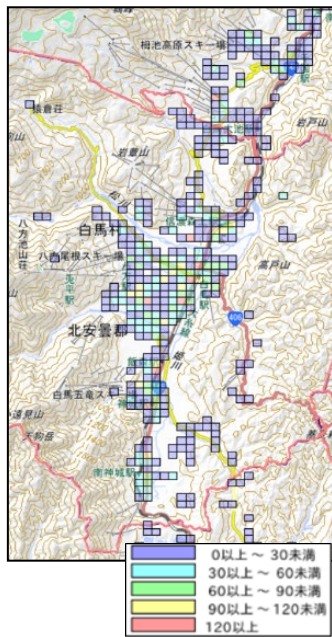
【主要施設の立地状況】

- 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、自動車を利用せざるを得ない場所に立地しています。
- 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ります。
- 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ります。



《上記現況からの課題》

- 自動車を利用せざるを得ない場所に様々な都市施設が立地しており、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ます。
- 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ます。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す。



通勤・通学流動 (平成27年国勢調査)

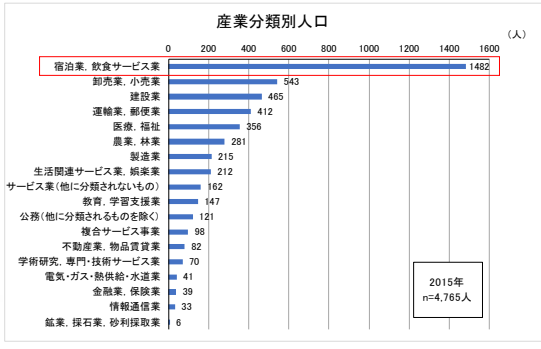
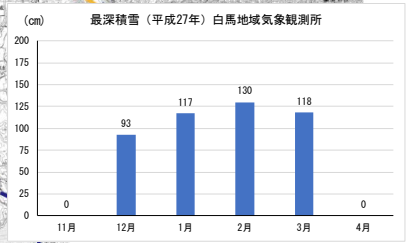
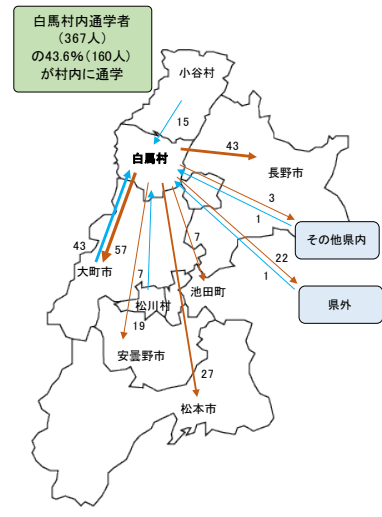
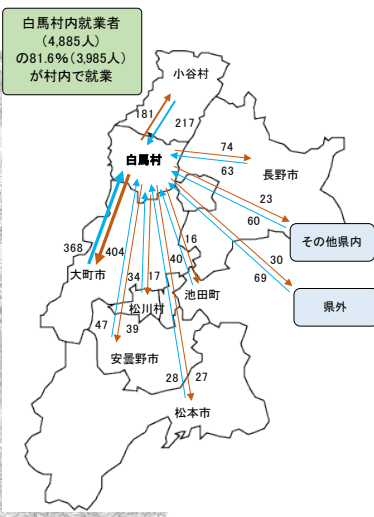
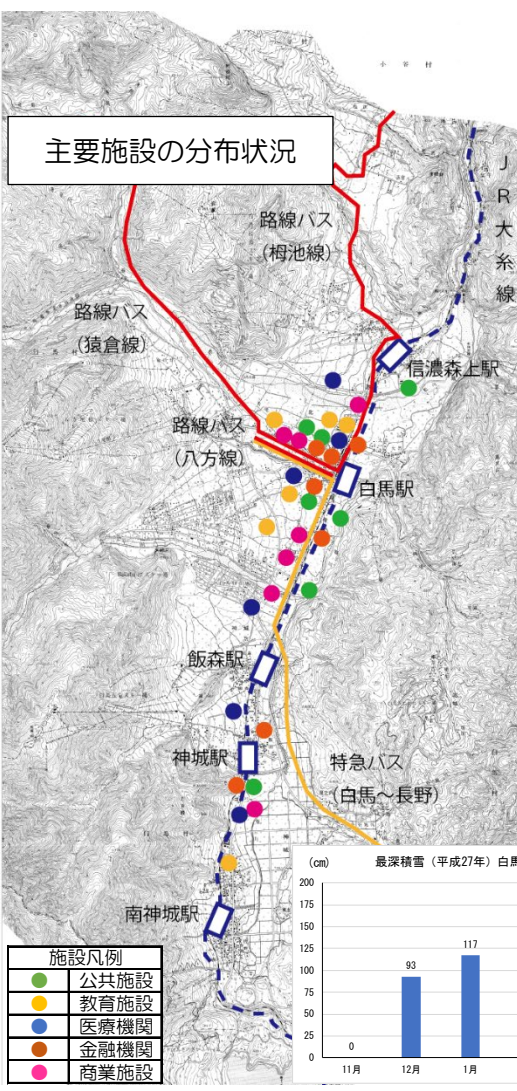


図4.2.1 地勢・気象・施設立地状況の動向

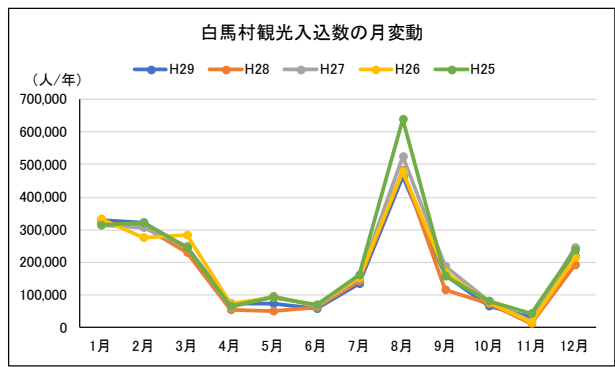
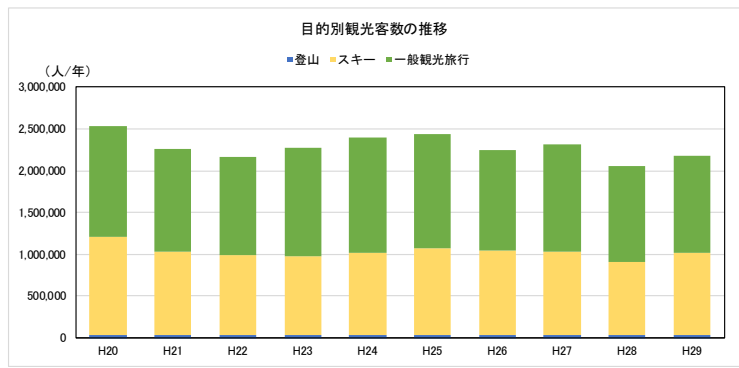
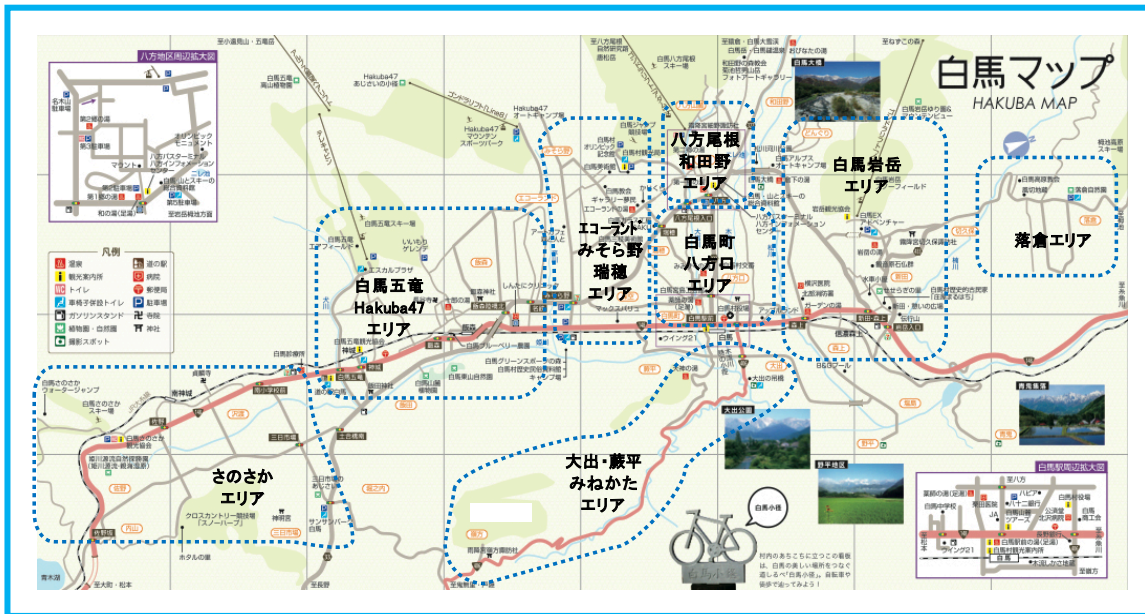
【観光動向】

- 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ました。
- 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ます。
- 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%が集中しています。
- 宿泊施設は、1970 年代以降スキー客を対象に民宿やペンションなどが多いです。個人経営で経営者の高齢化も進んでいます。
- 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りますが、範囲が広く観光客にとってわかりにくい状況です。
- 観光入込客の 3 分の 2 は県外からの観光客で、4 分の 3 は宿泊客です。
- 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 万人を超えています。
- 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す。
- 外国人旅行者は滞在期間が長く、他の都市のスキー場や観光地を訪れる人も多いです。泊食分離で外食することも多く、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ります。
- 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ましたが、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ています。

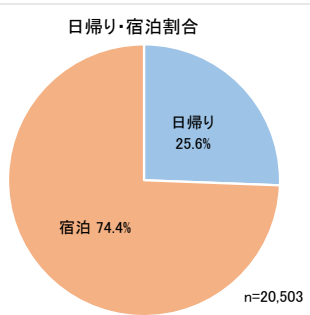
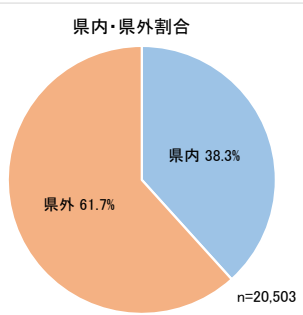


《上記現況からの課題》

- 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す。
- 観光入込数は近年横ばい傾向にありますが、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す。
- 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す。
- 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す。
- 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ります。



観光入込客の特性



外国人観光宿泊者数の推移

(人/年)

■アジア ■北アメリカ ■ヨーロッパ ■オセアニア ■その他

図4.2.2 観光動向

【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ています。
- 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す。また、駅での情報提供が不足しています。

②バス

- 路線バスは観光地を連絡する猿倉線、八方線、榎池線がありますが、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ありません。
- 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りますが、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状況です。
- 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りますが外国人の利用が多く、一般村民の利用は少ない状況です。
- 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状況です。

③タクシー

- 駅前に常駐している駅は白馬駅のみです。
- 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ます。

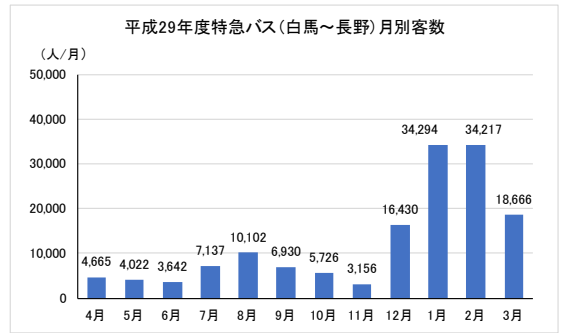
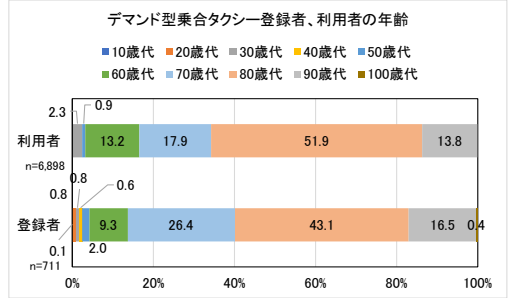
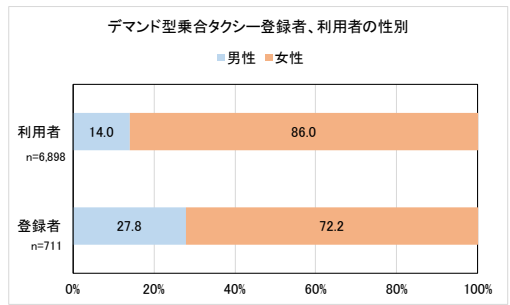
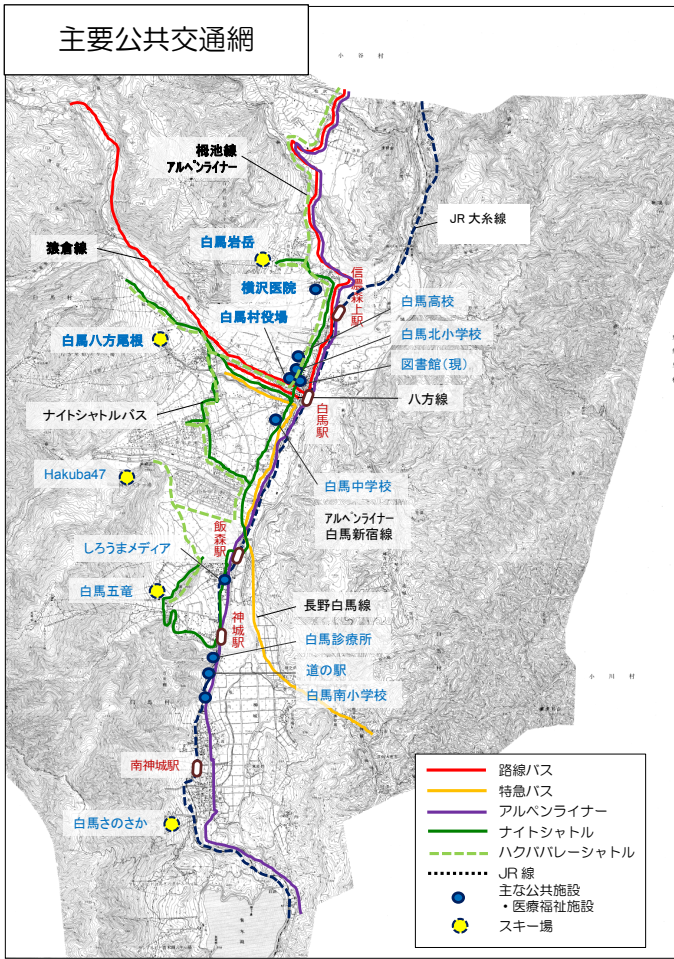
④デマンド型乗合タクシー

- 登録者、利用者ともに伸び悩んでいます。70歳代、80歳代を中心に高齢者の重要な足となっています。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ります。
- 20%を下回る収益率の改善も継続のためには必要です。

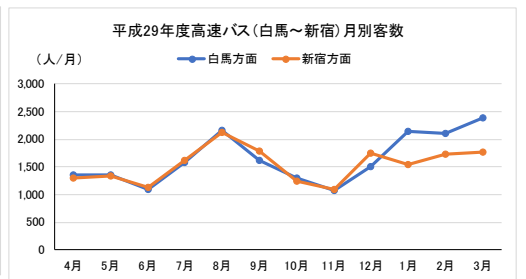
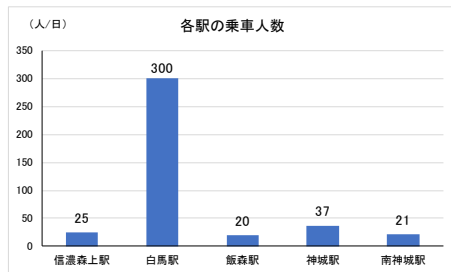


《上記現況からの課題》

- 体系的な公共交通が構築されておらず、既存の鉄道、バス、タクシーの連携がとれていません。そのため、村内住民や観光客が村内を移動する際にどのように組み合わせれば目的地へ行けるかがわかりにくい交通体系となっています。
- 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す。
- 村内の観光地を連絡するバスは、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ります。
- 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ります。



■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	34	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

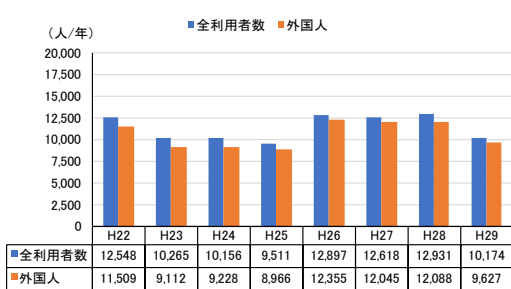
図4.2.3 公共交通動向

表4.2.1 冬期にスキー場間で運行されているバス

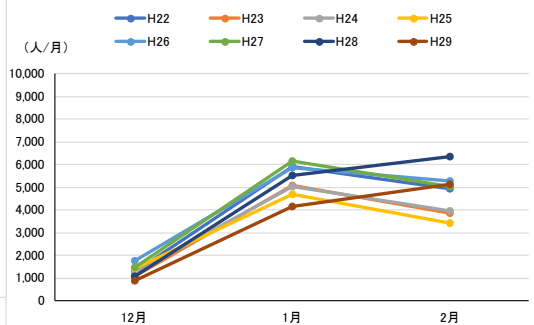
No	名称	事業者	主要連絡施設	料金
①	ナイトシャトルバス (元気号)	白馬村 観光局	<ul style="list-style-type: none"> ・岩岳ゴンドラ ・咲花ゴンドラ ・八方ゴンドラ ・エスカルプラザ ・新田水車小屋 ・白馬八方バスターミナル ・白馬駅 ・神城駅 	<ul style="list-style-type: none"> ・大人・小児一律1回300円 ・未就学児童（6歳未満）無料
②	THE HAKUBA VALLEY SHUTTLE BAS	一般社団法人 HAKUBA VALLEY 索道事業者 プロモーション ボード	<ul style="list-style-type: none"> ・白馬コルチナススキー場 ・樺池高原スキー場 ・白馬八方尾根スキー場 ・白馬五竜エスカルプラザ ・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～樺池高原号（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"> ・岩岳ゴンドラ ・咲花ゴンドラ ・樺池ゴンドラ ・八方ゴンドラ ・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"> ・スキー場利用者のみ限定 ・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"> ・エスカルプラザ ・いいもりグレンデ ・Hakuba47 	<ul style="list-style-type: none"> ・無料

①ナイトシャトルバス


ナイトシャトルバスの利用者数の推移



ナイトシャトルバスの月別利用状況の推移



②THE HAKUBA VALLEY SHUTTLE BUS



2017-2018
THE HAKUBA VALLEY SHUTTLE BUS
<http://hakubavalley.com>

HAKUBA VALLEY 共通リフト券をお持ちの方はチケットの提示により HAKUBA VALLEY シャトルバスが無料で利用できます。
 無料利用は2014年スノーシーズン開始日より。HAKUBA VALLEY 共通リフト券以外の各スキー場のリフト券での無料利用はできません。所定の料金をお支払いの上ご利用ください。
 HAKUBA VALLEY 共通リフト券以外の各スキー場のリフト券での無料利用はできません。所定の料金をお支払いの上ご利用ください。
 ウェブショップで予約した HAKUBA VALLEY チケットは、利用開始日にスキー場でリフトゲートを通じた時点でデータの書き換えが完了し有効となります。スキー場利用開始の日から有効となりますのでご注意ください。


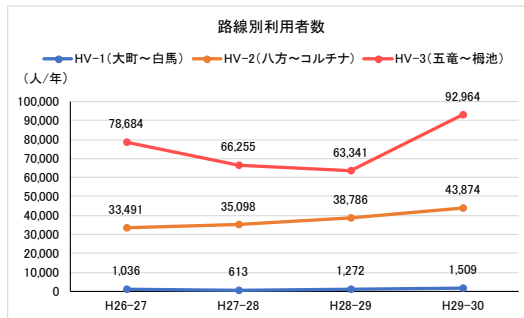
You can ride the HAKUBA VALLEY Shuttle Bus for FREE with your valid HAKUBA VALLEY lift pass.
 Validity of the HAKUBA VALLEY ticket expires on the final day of your lift use.
 (e.g. 5-day ticket means 5 days of lift and 5 days of shuttle bus. On the day you decide to ski you can ride the shuttle bus for free. Please be careful of the validity period of the lift ticket.)
 Lift tickets and passes of each individual snow resort can utilize this shuttle service, however, you will be charged the bus fare accordingly.
 If you recharge your pass online, it will not be activated until you pass through the first lift gate on the day. A bus ride before activation of the lift ticket will incur the fare according to the bus route.

HAKUBA VALLEY シャトルバスは、9スキー場間を結ぶシャトルバスです。その他、各スキー場のシャトルバスがごさいます。
 The Hakuba Valley operates the shuttle bus to all 9 mountains. In addition, each individual resort runs its own shuttle bus.

HV-1 おおまち号
OMACHI LINE
2017年12月23日～2018年2月25日
2018年03月17日～25日/2018
無料
Free of charge

HV-2 白馬五竜
GORYU-HAPPO-TSUGAIKE LINE
2017年12月16日～2018年3月18日
2018年03月17日～18日/2018
1往復 大人500円 小児250円
One trip Adult 500yen Child 250yen

HV-3 白馬五竜
GORYU-HAPPO-TSUGAIKE LINE
2017年12月16日～2018年3月18日
2018年03月17日～18日/2018
1往復 大人500円 小児250円
One trip Adult 500yen Child 250yen

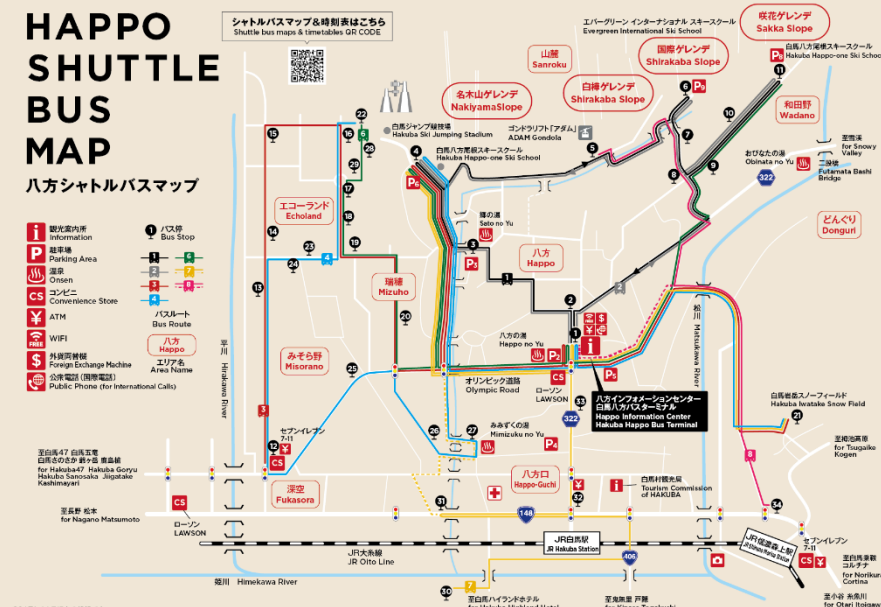
③HAPPO SHUTTLE BUS

HAPPO SHUTTLE BUS MAP

ハガシャトルバスマップ

- 観光案内所 Information
- 駐車場 Parking Area
- コンビニ Convenience Store
- ATM
- WiFi
- 外貨両替機 Foreign Exchange Machine
- 公衆電話 (国際電話) Public Phone (for International Calls)
- バス停 Bus Stop
- バスルート Bus Route
- ハッポ Happo
- エリア名 Area Name

シャトルバスマップ&特別表はこちら
Shuttle bus maps & timetables QR CODE



2017年11月現在の情報です *Map Information As Of Nov. 2017

●白馬村第5次総合計画（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、利便性向上を目指します。

□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

●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ます。

- ・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ます。

- ・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ます。
- ・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、存続を維持します。
- ・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します。

3. 移動実態と移動上の問題点と課題

これまでの検討結果を踏まえ、移動実態と移動上の問題点、課題を整理します。

(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・特急バスなどがあります。
- 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す。
- 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、予約が必要です。赤字分を村が補填しています。
- 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ます。
- 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ります。白馬駅以外の利用者は非常に少ない状況です。
- 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状況です。
- 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ています。
- 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状況です。



【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

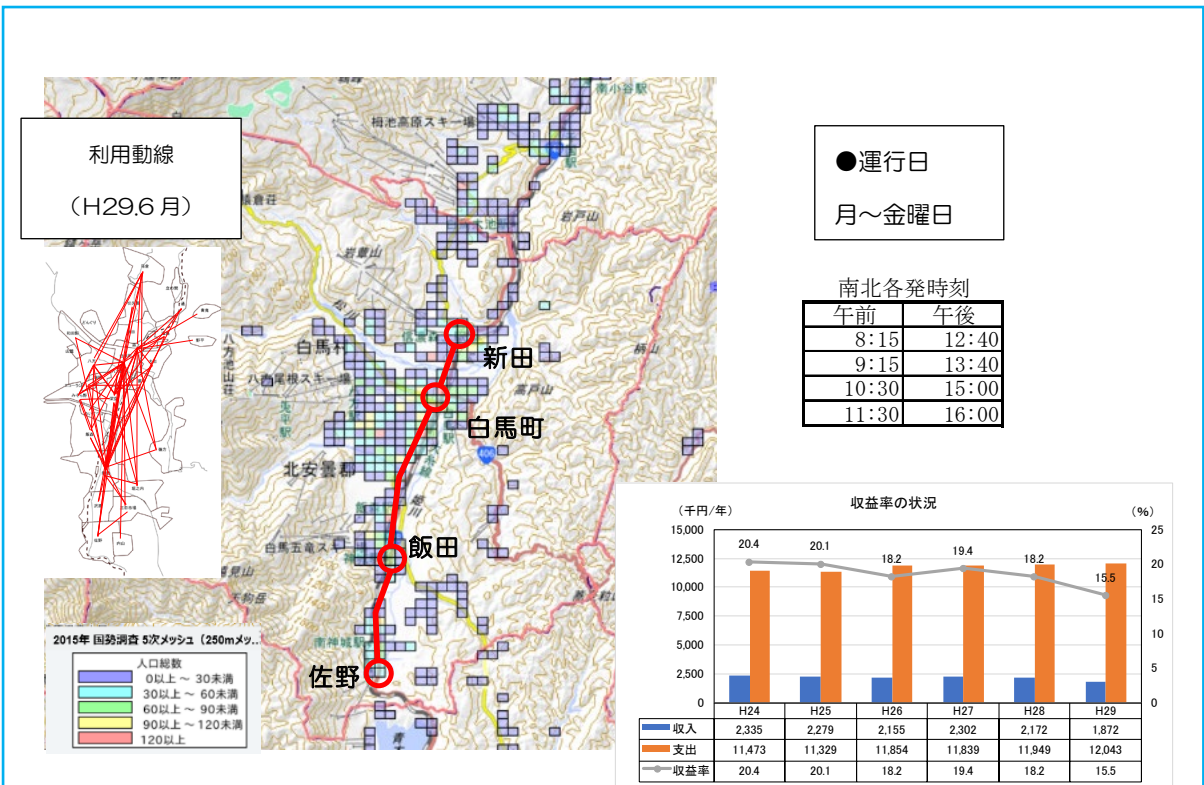


図4.3.1 デマンド型乗合タクシーの実態

■ 利用者アンケート結果(H29.11)

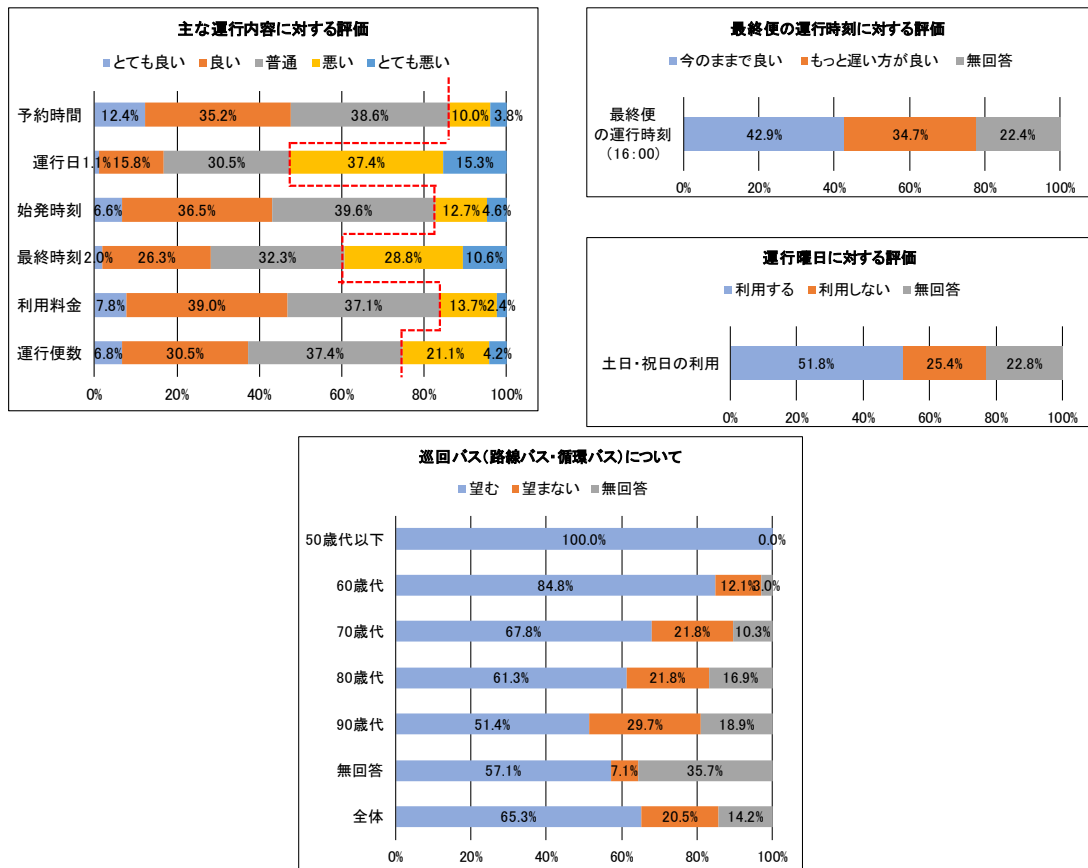


図4.3.2 利用者アンケート結果

【鉄道および路線バスの現況】

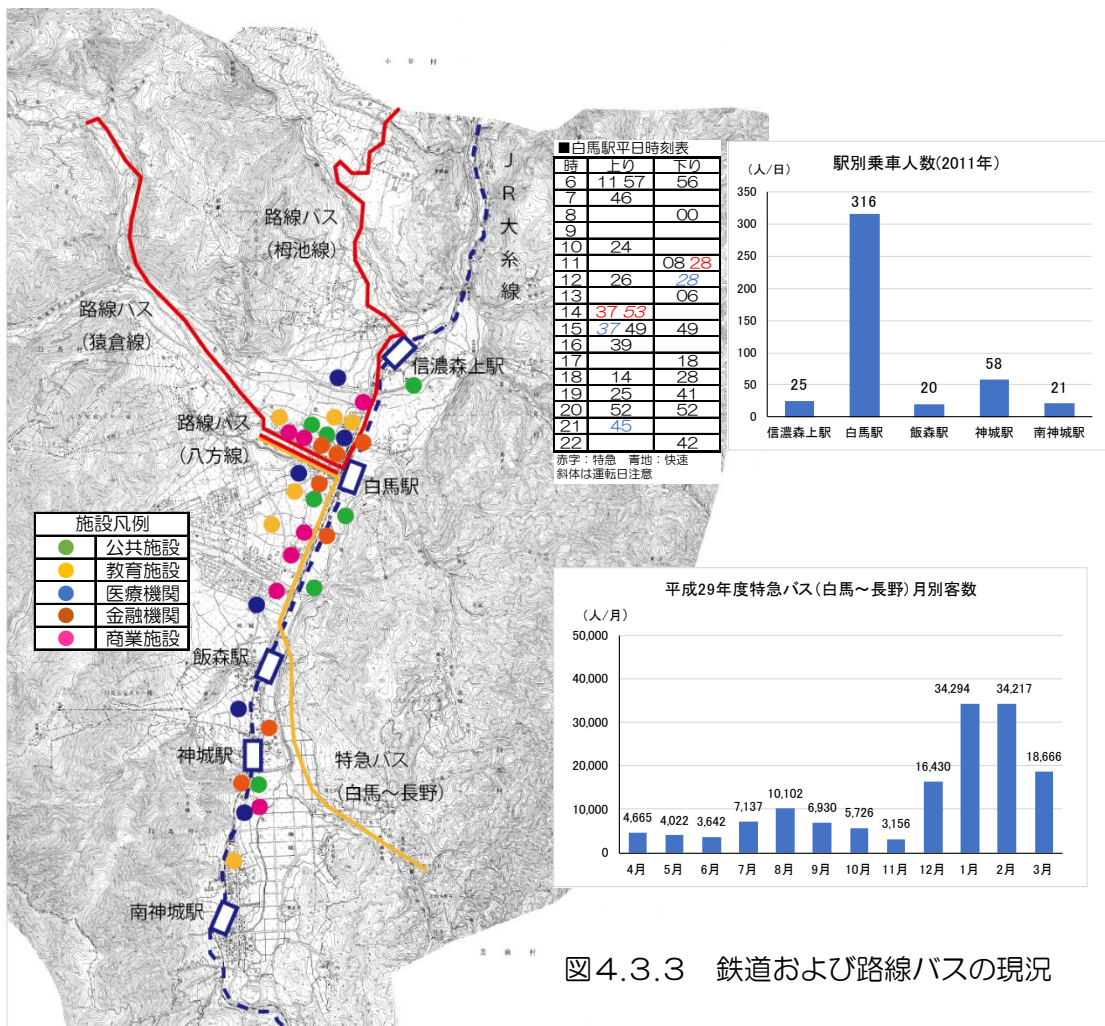


図4.3.3 鉄道および路線バスの現況

■村民アンケート結果

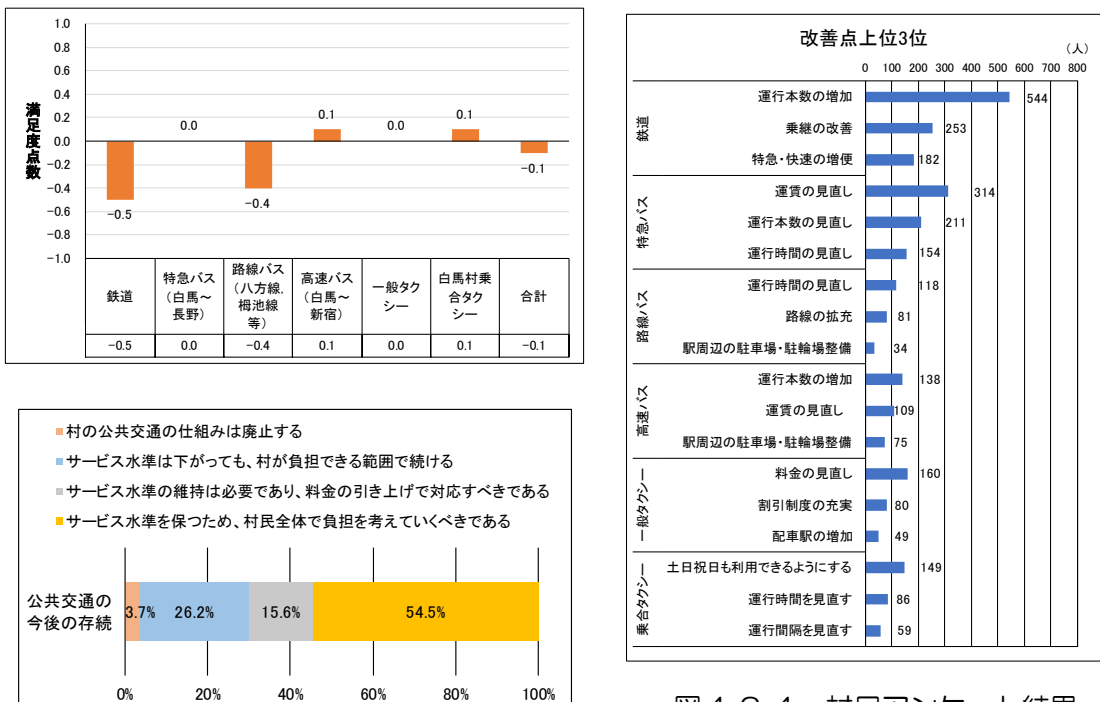


図4.3.4 村民アンケート結果

(2) 通園・通学者の移動実態と移動上の問題点と課題

【通園・通学者の移動上の問題点】

- 園児は約 8 割前後が保護者の送迎ですが、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状況です。
- 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状況です。
- 中学生は自転車通学が多いですが、車での送迎も 27%あり、負担に感じる割合は 70%を占めています。
- 高校生は鉄道利用が 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ます。
- 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ちます。
- 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状況です。

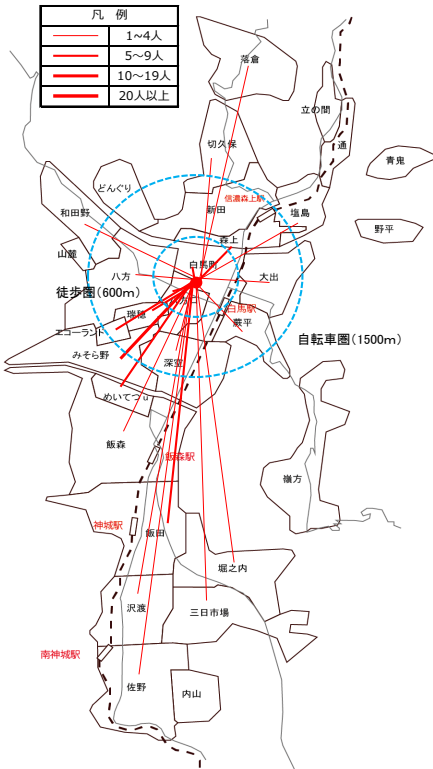


【移動上の課題】

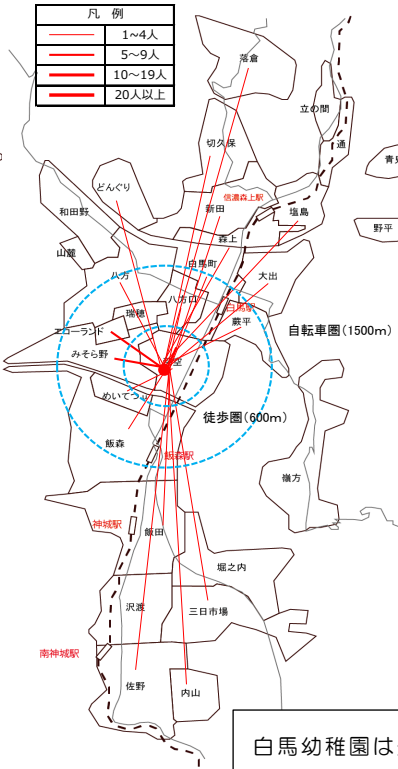
- 小学生の徒歩圏外通学者の移動手段確保
- 母親に依存した車での送迎環境の改善
- 冬期における通学の安全性確保
- 通学時の鉄道を活用した移動利便性向上
- 新たな公共交通による通園・通学移動手段確保の検討

【通園・通学者の居住地分布】

《しろうま保育園》

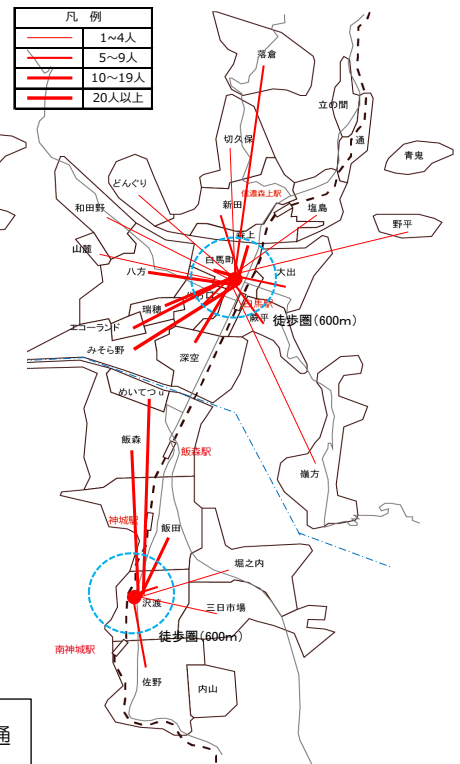


《白馬幼稚園》

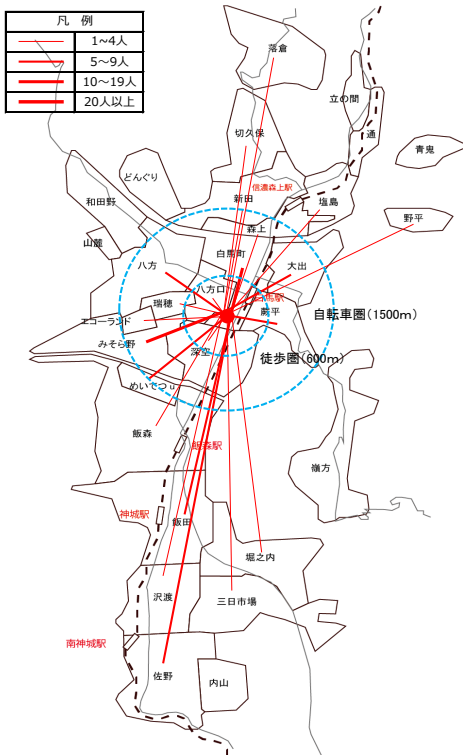


白馬幼稚園は通園バスがある。

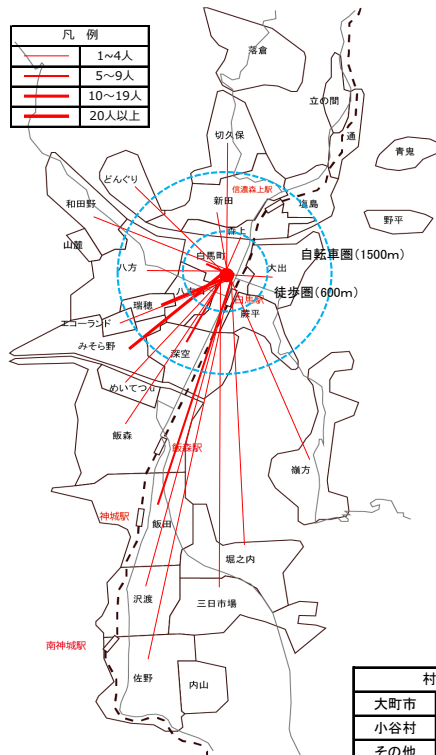
《白馬北小学校、南小学校》



《白馬中学校》



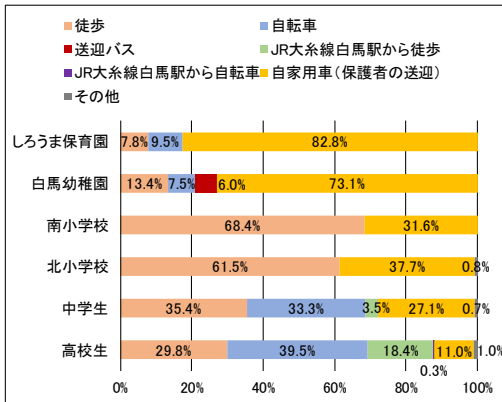
《白馬高校》



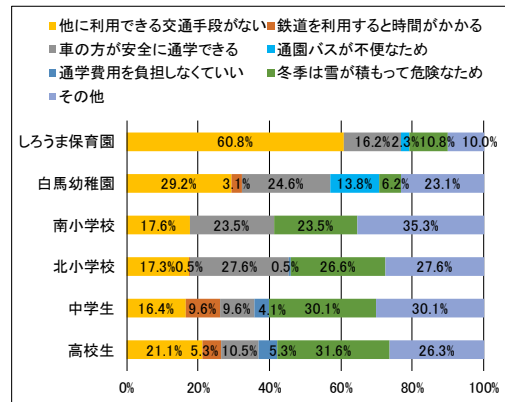
村外	
大町市	34
小谷村	17
その他	6
合計	57

■通園・通学者アンケート結果

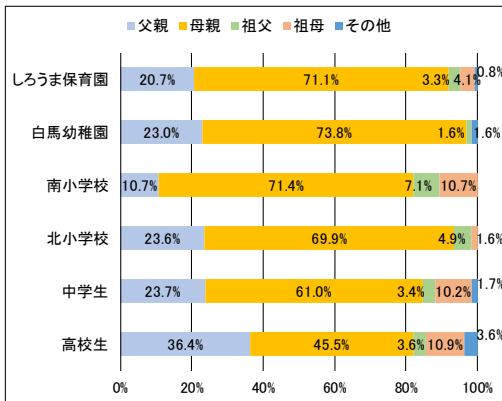
通園・通学交通手段



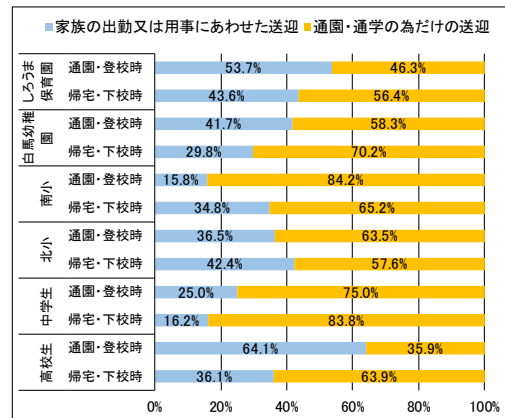
車での送迎理由



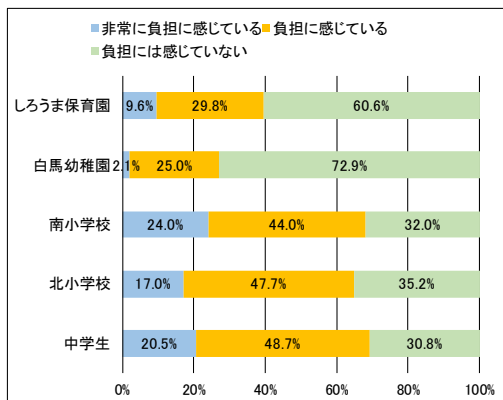
送迎する人



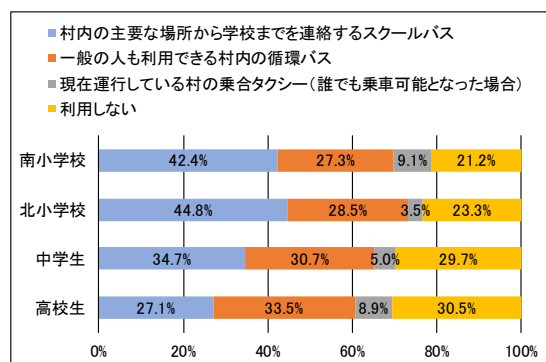
送迎形態



車での送迎に対する意識



望む公共交通



(3) 観光客の移動実態と移動上の問題点と課題

【観光客の移動上の問題点】

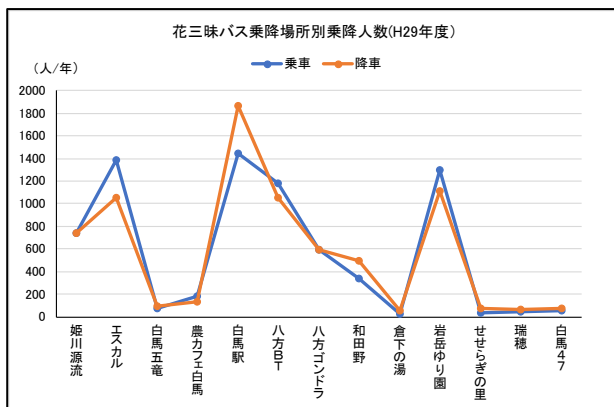
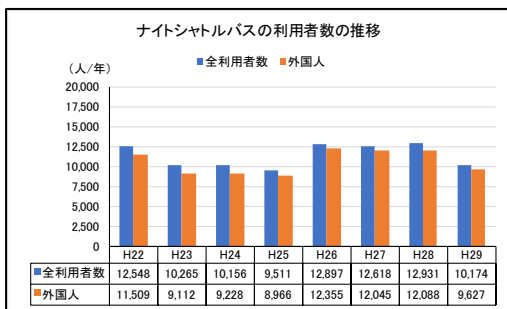
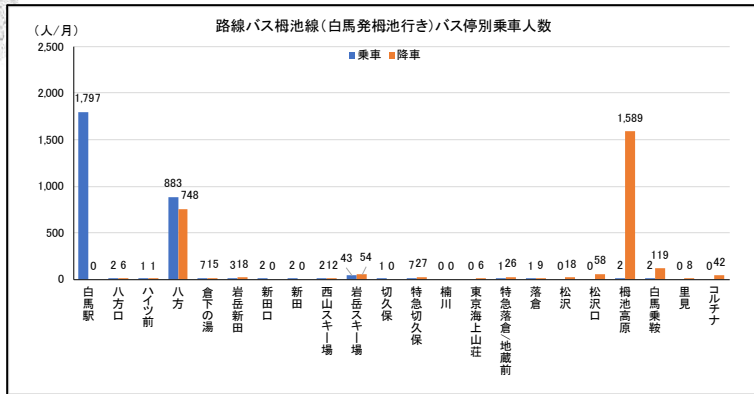
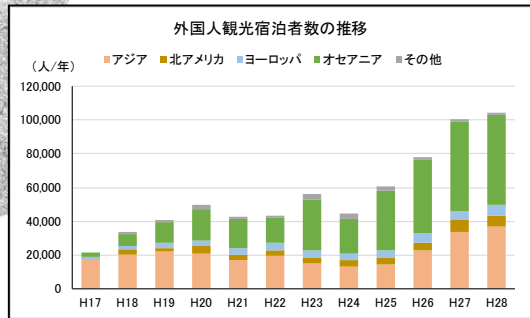
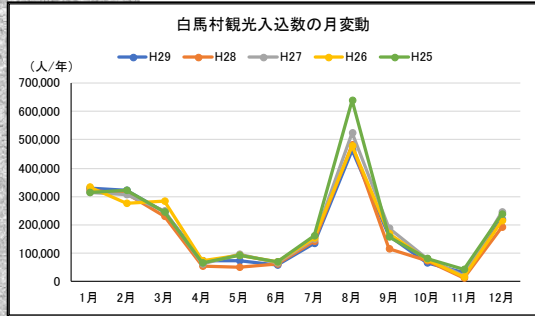
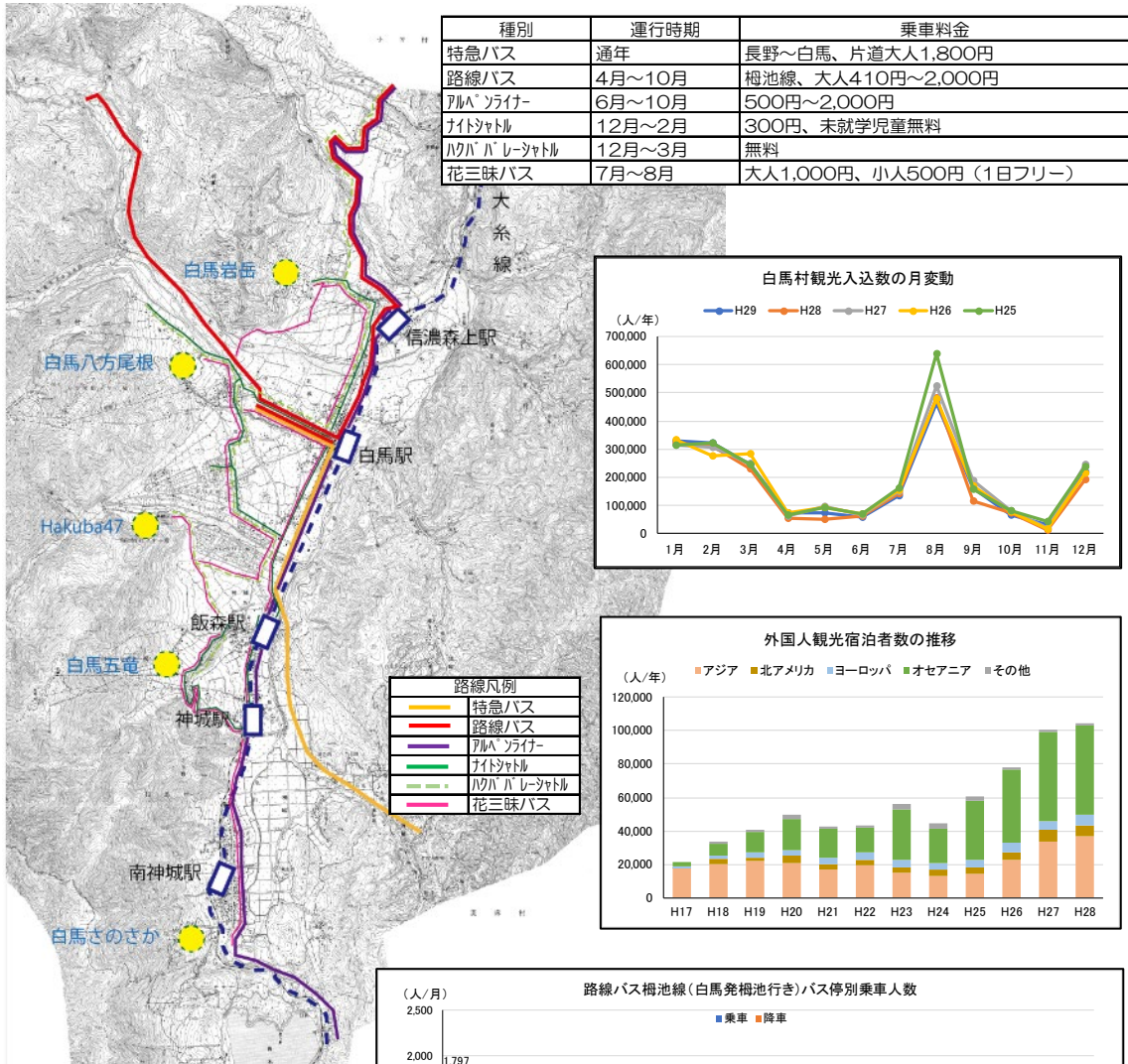
- 観光入込数は、8月と冬期のスキーシーズンに集中しています。
- 冬期はスキー目的の外国人、特にオセアニア方面からの旅行者が急増しており、既存公共交通で対応しきれいていません。
- 外国人旅行者は、泊食分離の人が多く、宿泊先と村内の飲食施設との移動に不便を感じています。
- ナイトシャトルバスは、一般旅行者も利用できますが、外国人がほとんどを占め、日本人は利用しづらい環境にあります。
- 夏を中心としたグリーンシーズンには、路線バスや巡回バスが運行し、白馬駅や観光拠点での利用が多い状況です。
- 宿泊施設の経営者は高齢化が進んでいます。外国人宿泊客の増加傾向は顕著であるが、個人旅行者が目立っています。
- 宿泊者の利用交通手段は、自家用車が最も多く、冬期は自家用車やや減って高速バスや路線バス利用が増加しています。
- 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状況です。



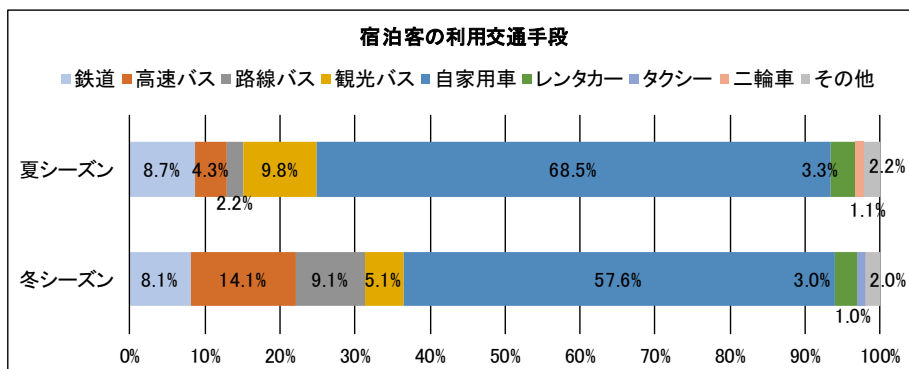
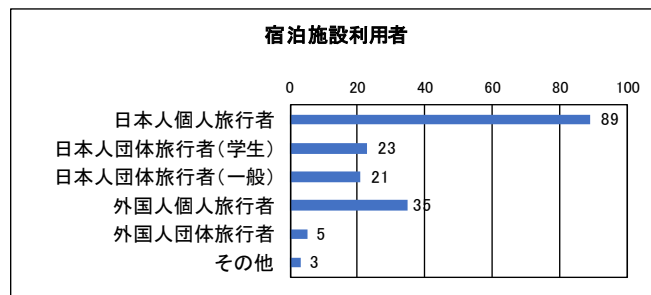
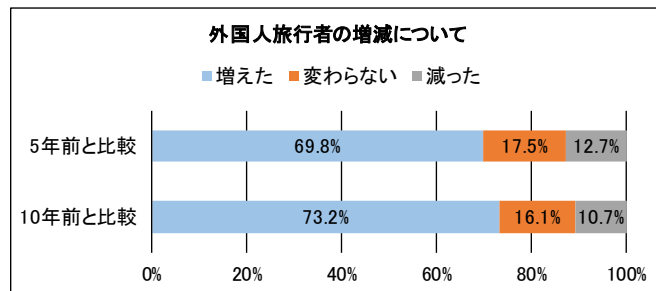
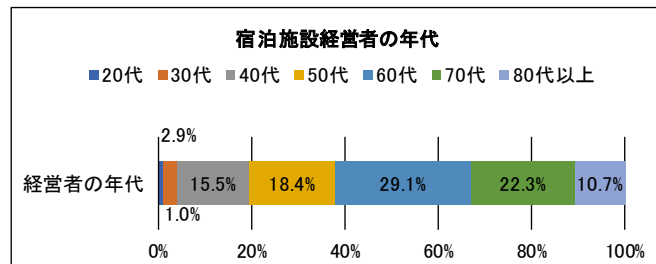
【移動上の課題】

- 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

【観光客が利用する主なバスの移動実態】



【宿泊事業者アンケート結果】



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ます。
- 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ます。
- 観光産業は白馬村の基幹産業ではありますが、季節変動が激しく、年間を通じた安定した雇用ができていません。
- 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ます。
- 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ます。
- 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状況です。
- 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す。
- 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ります。
- 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な公共交通の確保が必要です。



【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

【白馬村第5次総合計画の基本目標と公共交通の課題】

【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』



《公共交通の課題》

暮らしの視点



年をとっても車に頼らず安心して移動できる

産業の視点



外国人や一般旅行客が快適に移動できる

ひとの視点



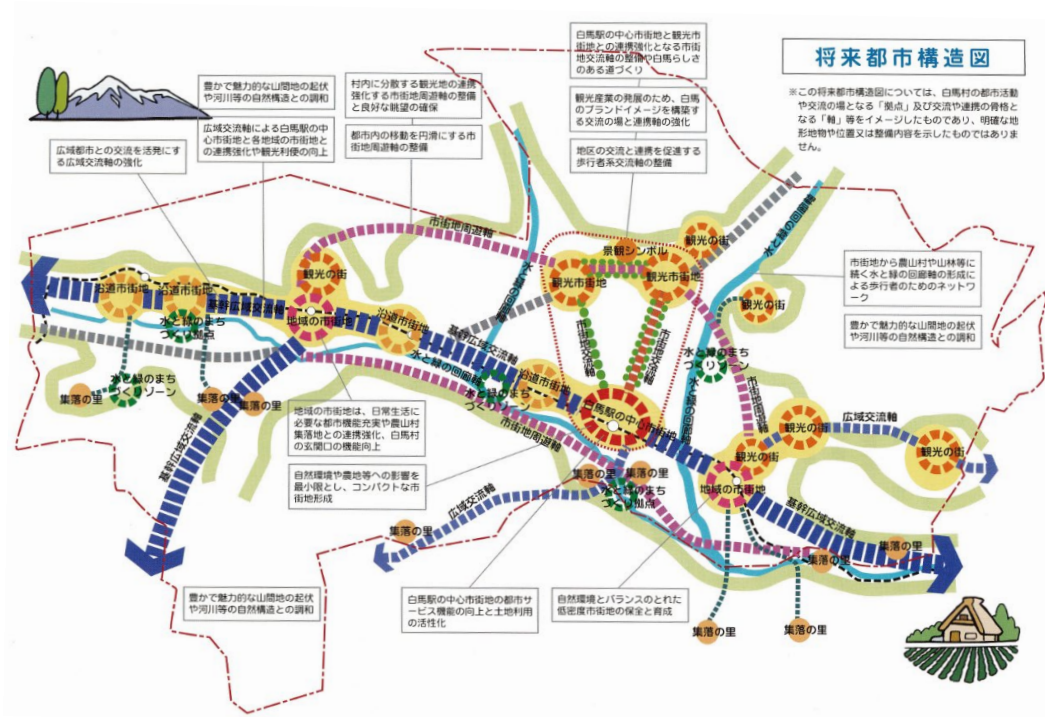
女性や子供が安心して負担なく移動できる

自然の視点



環境にやさしい公共交通で豊かな自然を守る

【白馬村のまちづくりマスタープランと公共交通の課題】



広域交流の連携強化
と中心市街地の形成

都市内の移動円滑
と観光市街地の連携

自然環境との共生
と自然景観の活用

- 《公共交通の課題》
- JR 大系線の広域交流軸としての機能強化
 - 白馬駅及び周辺市街地へのアクセス強化
 - 市街地周遊軸を活用した公共交通流動の促進
 - 神城駅、信濃森上駅周辺へのアクセス強化
 - 白馬駅と市街地交流軸のアクセス強化
 - 観光市街地へのアクセス強化
 - 集落へのアクセス改善

【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

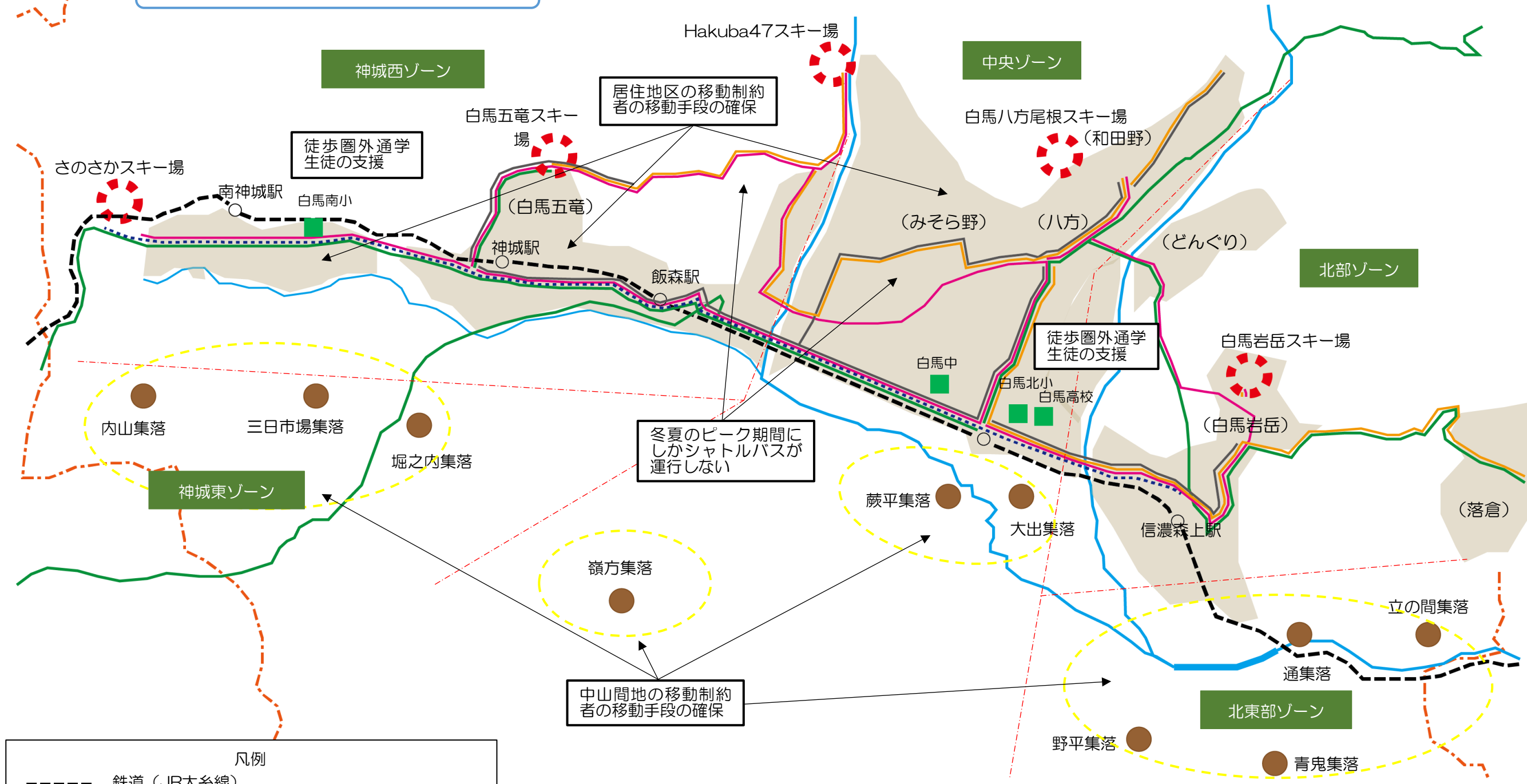
5. 調査分析による問題点・課題の整理

【調査分析による問題点・課題】	
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家族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	
まちづくりの視点	【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	



【対象者別の公共交通に関する課題の整理】				
村民	①園児・学生	保育園・幼稚園	・家族の自動車による送迎負担の軽減	
		小学生	・徒歩圏外からの通学児童の移動手段の確保	
		中・高校生	・冬期の積雪時における自転車や徒歩による通学生徒の移動手段の確保	
		全体	・家族の自動車による送迎負担を軽減する移動手段の確保	
	②一般	50歳未満の移動制約者	・車を持っていない或いは運転できない移動制約者の移動手段の確保 ・中山間地の集落に居住する50歳未満の移動制約者の移動手段の確保	
		50歳以上の高齢者等	・高齢化により免許を自主返納した後の移動手段の確保 ・デマンド型乗合タクシーの休日、夕方の利用拡大	
		自力で移動が困難な人	・年齢にかかわらず移動困難になった時の移動手段の確保	
	観光客	③国内観光客	観光シーズン	・鉄道駅を交通結節点としたわかりやすい公共交通網の形成 ・村内観光拠点、交流拠点を周遊する公共交通の検討 ・白馬駅と八方地区、みそら野地区を結ぶ地区内移動の円滑化
			それ以外の時期	・観光入込数の季節変動を分散化する年間を通じて利用できる公共交通の確保 ・村内観光拠点、交流拠点を周遊する公共交通の検討 ・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
		④外国人観光客	昼間	・外国人の滞在スタイルに合わせた公共交通網の検討 ・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 ・外国人観光客にわかりやすい案内情報提供手段の検討
夜間			・外国人の滞在スタイルに合わせた公共交通網の検討 ・外国人と日本人が共存できる公共交通の検討	
まちづくり	⑤まちづくり	・わかりやすい公共交通による魅力的な観光地の形成 ・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 ・若者の移住や定住を促進するための交通環境の改善 ・村の基幹産業である観光産業の競争力強化と安定化 ・公共交通全体のサービス水準向上と村民負担の検討		

白馬村の現況交通体系と課題



凡例

- 鉄道 (JR大系線)
- バス (高速・特急バス、路線バス)
- - - デマンド型乗合タクシー (基軸路線)
- シャトルバス (花三昧バス) 夏期昼間
- シャトルバス (ハクババレー) 冬期昼間
- シャトルバス (ナトシャトル) 冬期夜間
- - - 行政界
- · - · - ゾーン境界

観光客にわかりにくい
シャトルバスの運行

中山間地の移動制約
者の移動手段の確保

冬夏のピーク期間に
しかシャトルバスが
運行しない

居住地区の移動制約
者の移動手段の確保

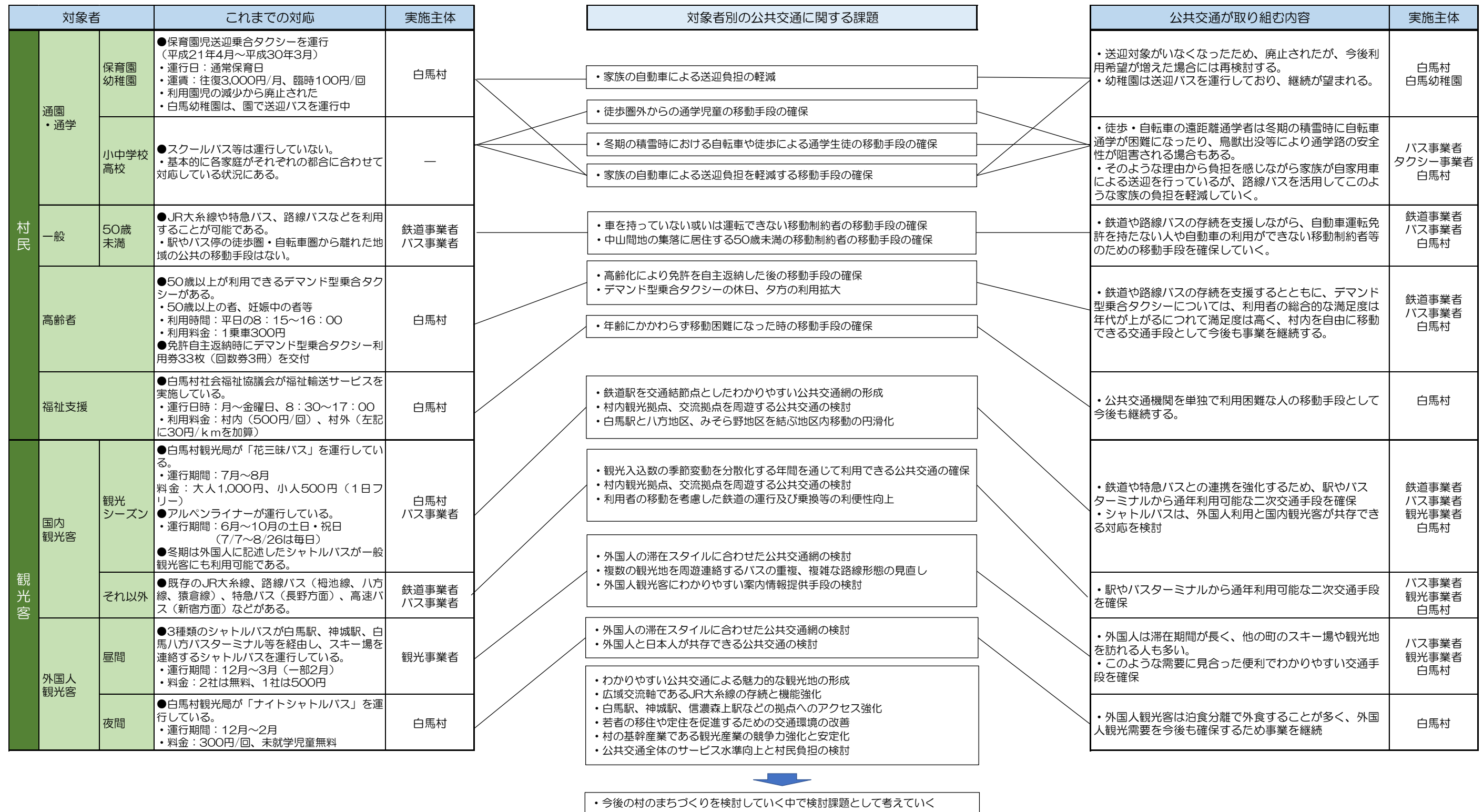
徒歩圏外通学
生徒の支援

徒歩圏外通学
生徒の支援

第5章 地域公共交通網形成計画の基本方針

1. 公共交通が取り組む内容

公共交通の課題を踏まえ、地域公共交通総合連携計画で実施してきた施策等を加味しながら今後対象とすべき公共交通とそれが取り組む内容を整理すると次のとおりです。



2. 計画の区域と目標期間

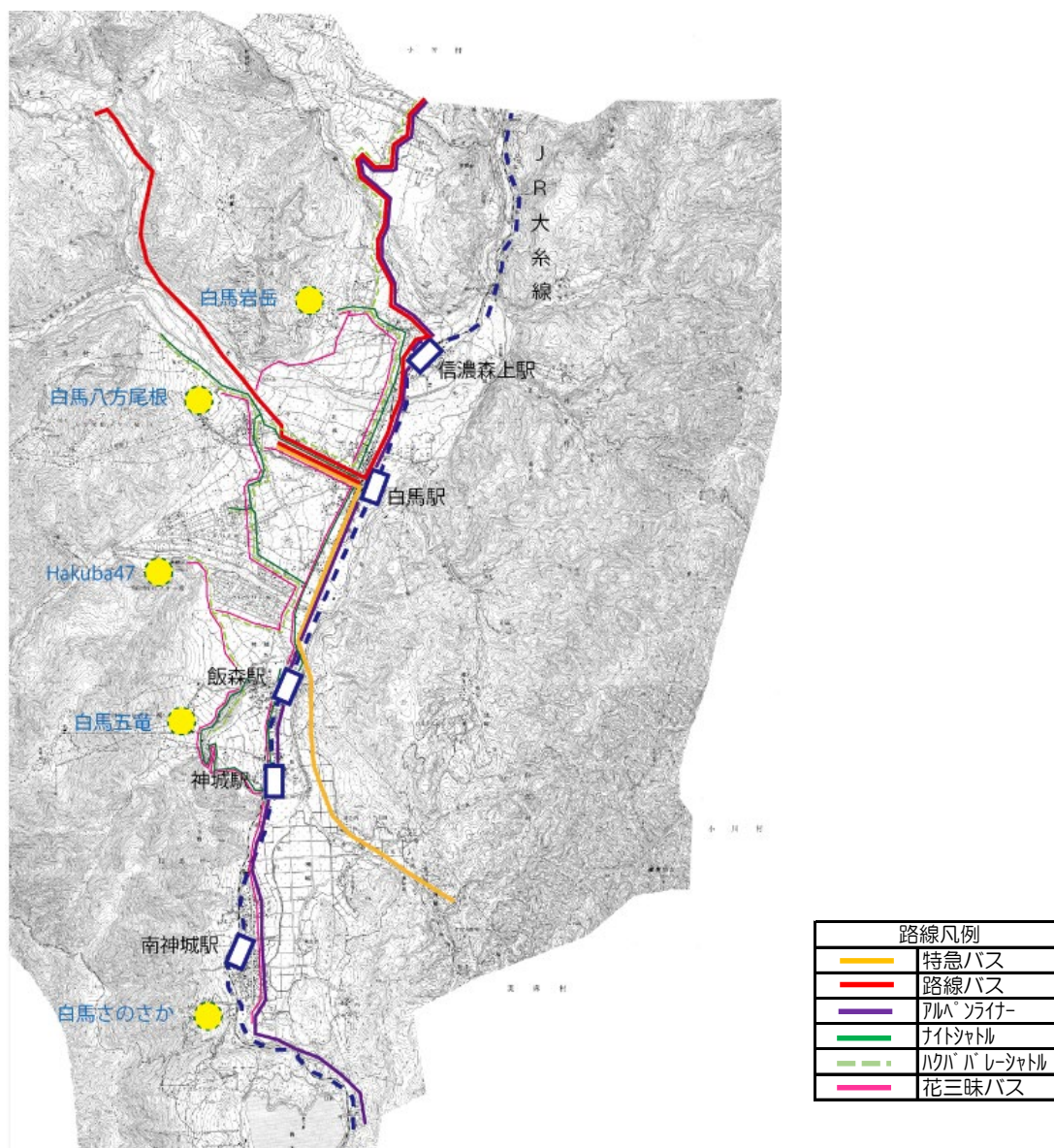
(1) 計画の区域

白馬村の地域公共交通網形成計画の対象区域は、JR 大糸線、路線バス（猿倉線、八方線、梅池線）、高速バス（白馬～新宿線）、特急バス（長野～白馬）、デマンド型乗合タクシー、一般タクシーの連携を図るため、それらが立地する白馬村全域とします。

また、鉄道およびバスについては、隣接市町村との関係が深いため、広域的な視点から整合性や連携について調整を進めていきます。

(2) 計画の目標

計画期間は、第 5 次白馬村総合後期計画の計画期間と整合を図り、平成 31 年度（2019 年度）から平成 36 年度（2024 年度）までの 6 年間とします。



3. 基本方針の設定

(1) 将来交通体系の基本方針

地域公共交通総合連携計画において掲げた基本方針を基本的に踏襲し、白馬村第5次総合計画の基本理念も踏まえながら、実施したアンケート結果や白馬村観光地経営計画等を参考に次のように設定します。

【基本理念】

交流を促進し快適で安らぎのある豊かな生活環境を支える公共交通の実現

村民、高齢者、子ども、障害のある人、自動車を利用できない健常者、外国人、観光客など様々な人が活動している
どの立場の人にとっても使いやすい多様な公共交通手段を整備することにより、これらの人々の交流を促進し、成長する村をつくっていく

【基本方針】

次の4つの視点を今後の地域公共交通網の基本的な方針とします。

基本方針 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

基本方針 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

基本方針 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

基本方針 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

■基本方針 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

- 村民アンケートによると、高齢者等の移動制約者以外にも、運転免許を持たない移動制約者の日常生活における移動の確保が課題となっています。
- 高齢者はもとより、もともと免許を持たない方や障がい等で運転できなくなった時に、外出機会を減らすことなく、村内を安心して移動できるように、運行中のデマンド型乗合タクシーを基本に公共交通網の拡充を目指します。

■基本方針 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

- 通学に関するアンケートによると、小中学校の通学者のうち 30%前後が家族の自動車による送迎となっており、特に母親の送迎が 70%前後を占めています。負担に感じている割合も 70%前後あり、この負担感を改善していくことが課題となっています。
- 本村では宿泊業や飲食・サービス業に従事されている方が多いため、朝夕多忙な方も多く、また女性の社会進出を促進するためにも、家族に頼らなくても安心して通学できる公共交通の確保を目指します。

■基本方針 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

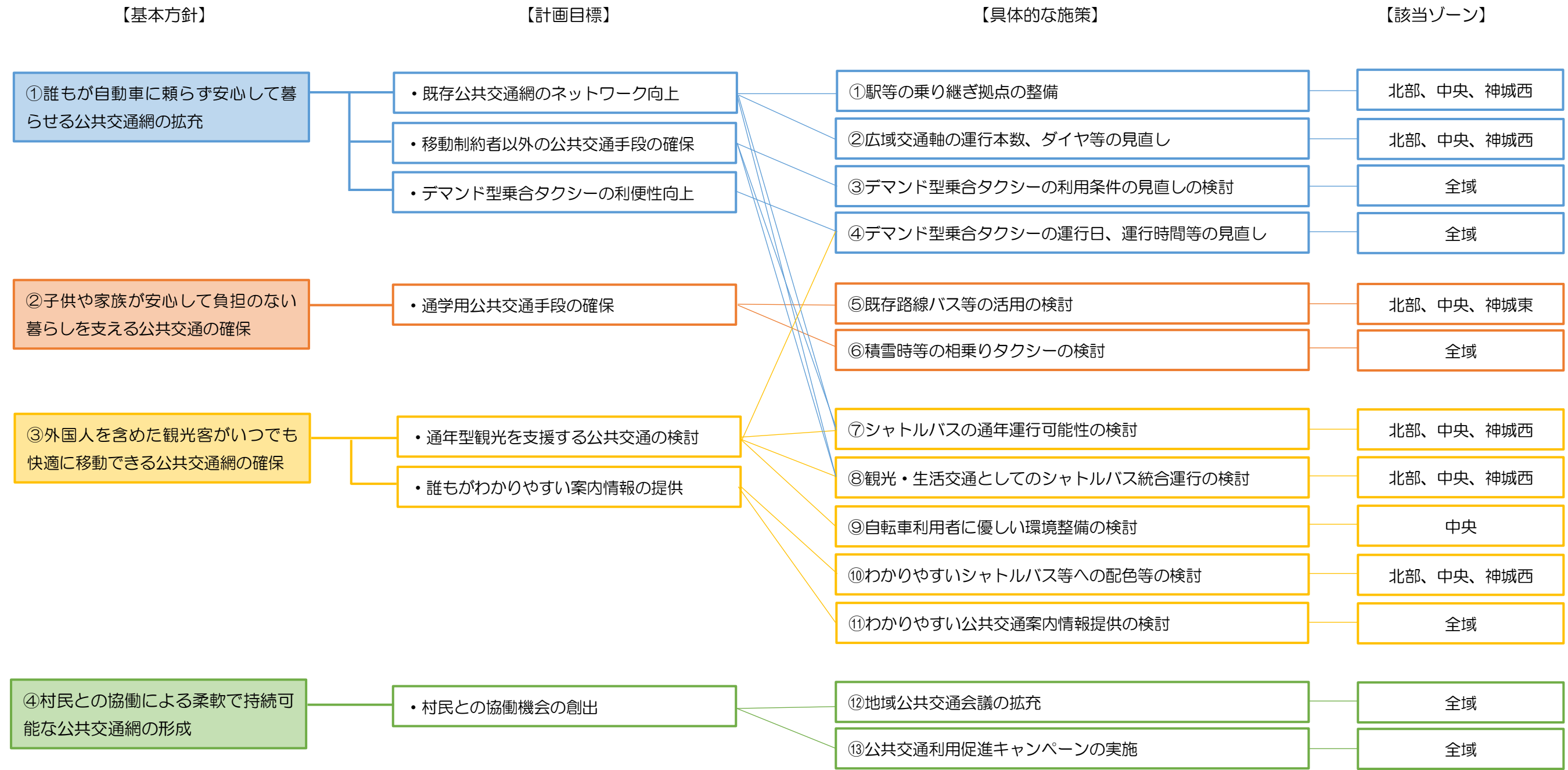
- 観光産業は、本村の地域経済を支える基幹産業であり、白馬村総合戦略の中でも、季節変動の分散化や増加傾向にある外国人旅行者の滞在スタイルに合わせた対応が課題となっています。
- 観光局や民間事業者が主要観光施設を巡回するシャトルバスを運行していますが、スキーシーズンや夏の一時期への観光需要の集中や、重複して利用者にわかりにくい路線を改善していくことで、国内観光客や外国人観光客がいつでも快適に移動できる公共交通の確保を目指します。

■基本方針 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

- 観光客の減少と外国人スキー客の増加、年少人口の減少と高齢者の増加など本村を取り巻く環境の変化が著しくなっています。
- 公共交通網の整備においても、このような社会環境の変化に対応し、効率的で最小限の負担で効果が発揮できる施策が求められており、行政と村民、事業者が参加できる協議の場を設けて充実を図ることを目指します。

白馬村地域公共交通網形成計画における基本方針体系図

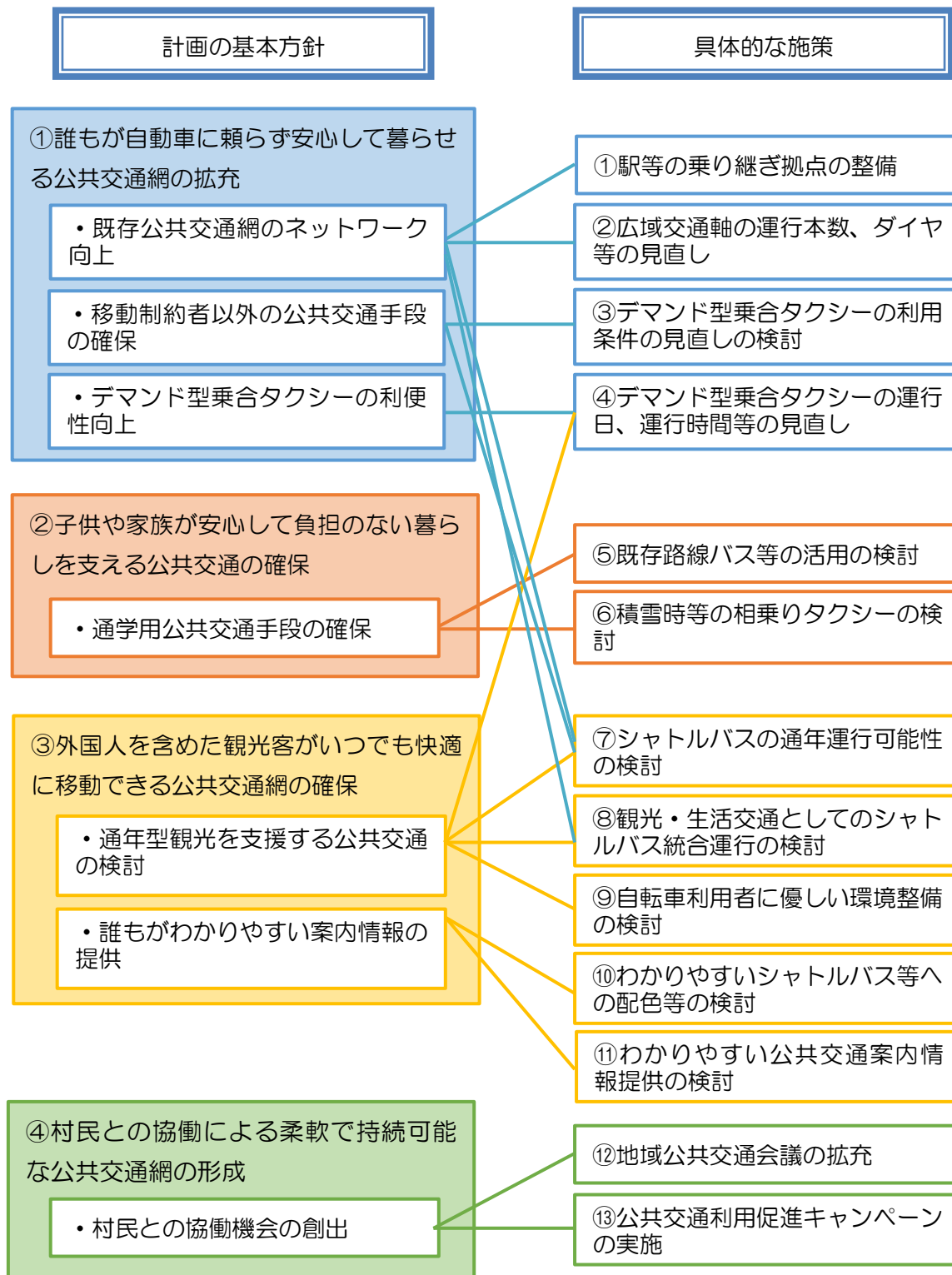
【基本理念】 交流を促進し快適で安らぎのある豊かな生活環境を支える公共交通の実現



第6章 地域公共交通に関する事業計画の検討

1. 重点的に取り組むべき施策

■基本方針・計画目標・施策



A. 誰もが車に頼らず安心して暮らせる移動手段の確保

1) 既存公共交通網のネットワーク向上

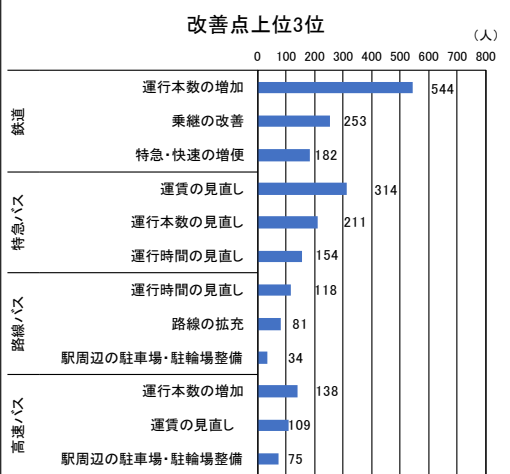
① 駅等の乗り継ぎ拠点の整備

■ 施策の概要

	概要
目的	駅やバスターミナルなど、複数の交通手段を乗り換える場所において、快適に待ち時間を過ごせ、乗り継ぎ案内等の情報提供等の環境も整備することにより、高齢者や障害者、ベビーカー利用者などが安全で安心して公共交通を利用できることを目的とします。
事業内容	<p>《鉄道駅》</p> <p>白馬駅、神城駅、信濃森上駅は、各地域の玄関口となる駅であり、白馬駅は最も多くの国内外の来訪者が行き来し、神城駅と信濃森上駅は、それぞれが隣接する白馬岩岳、白馬五竜の観光地や周辺集落を結ぶ拠点となっています。</p> <p>白馬駅：待合室や足湯等が整備されていますが、村外へ出かける村民や村外から来訪する外国人を含めた利用者の規模に見合った施設規模の確保、誰にでもわかりやすい二次交通の乗車位置・発車時刻や周辺観光施設の案内情報等の提供に取り組みます。</p> <p>神城駅：駅から白馬五竜方面への二次交通情報の提供、特に初めて訪れる人にわかりやすい情報提供窓口の拡充に取り組みます。</p> <p>信濃森上駅：近隣に岩岳新田バス停があり、路線バスへの乗り換えが可能である。駅から500m離れているため、案内情報等の充実を図ります。</p> <p>《路線バスのバスターミナル》</p> <p>白馬八方バスターミナルは、周辺に宿泊施設が集積し、路線バスや特急バスのターミナル機能を果たしています。冬期には外国人の利用も多く、快適な待合スペースの確保、わかりやすい情報提供に取り組みます。</p> <p>また、駅及びバスターミナルについては、バリアフリー化を目指します。</p>
対象者	村民、観光客
時期	通年
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、白馬村

②広域交通軸の運行本数、ダイヤ等の見直し

■施策の概要

概要																																																																																																																																																																																																																												
目的	広域交通軸である鉄道やバス利用者の利便性向上、観光利用者数の増加を目的とします。																																																																																																																																																																																																																											
事業内容	<p>JR 大系線、路線バス、特急バス、高速バスは、白馬村への広域的な交通軸となっており、宿泊者アンケートによると特に冬期には宿泊者の4割がこれらを利用しています。</p> <p>村民アンケートによると、鉄道、特急バス、高速バスについては、「運行本数の増加」を改善点に挙げる人が多く、路線バス、特急バスでは、「運行時間の見直し」が多くなっています。</p> <p>村も施策として利用促進を図りながら、通年的には通勤・通学時間帯の運行本数、夏期や冬期のハイシーズンには特急電車やバスの増便などを事業者要望していきます。</p> <p>□村民アンケート</p> <ul style="list-style-type: none"> 改善点上位3位  <p>□各駅の時刻表（平日）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻</th> <th colspan="2">信濃森上駅</th> <th colspan="2">白馬駅</th> <th colspan="2">飯森駅</th> <th colspan="2">神城駅</th> <th colspan="2">南神城駅</th> </tr> <tr> <th>上り</th> <th>下り</th> <th>上り</th> <th>下り</th> <th>上り</th> <th>下り</th> <th>上り</th> <th>下り</th> <th>上り</th> <th>下り</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>5</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>6</td><td>07:53</td><td>00</td><td>11:57</td><td>56</td><td>15</td><td>47</td><td>18</td><td>44</td><td>21</td><td>39</td></tr> <tr><td>7</td><td>43</td><td>04</td><td>46</td><td></td><td>01:50</td><td>56</td><td>04:53</td><td>53</td><td>07:57</td><td>47</td></tr> <tr><td>8</td><td></td><td></td><td></td><td>00</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>9</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>10</td><td>20</td><td></td><td>24</td><td></td><td>28</td><td>03</td><td>31</td><td></td><td>35</td><td>56</td></tr> <tr><td>11</td><td>22</td><td>11</td><td>26</td><td>08:28</td><td>30</td><td></td><td>33</td><td>00:47</td><td>36</td><td>54</td></tr> <tr><td>12</td><td></td><td>09</td><td></td><td>06</td><td></td><td>01</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>13</td><td></td><td></td><td>37:53</td><td></td><td></td><td></td><td>58</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>14</td><td>44</td><td>53</td><td>37:49</td><td>49</td><td>53</td><td>45</td><td>56</td><td>42</td><td></td><td>36</td></tr> <tr><td>15</td><td>35</td><td></td><td>39</td><td></td><td>43</td><td></td><td>46</td><td></td><td>00:49</td><td></td></tr> <tr><td>16</td><td></td><td>22</td><td></td><td>18</td><td></td><td>14</td><td></td><td>11</td><td></td><td>07</td></tr> <tr><td>17</td><td>10</td><td>31</td><td>14</td><td>28</td><td>18</td><td>24</td><td>21</td><td>21</td><td>25</td><td>13</td></tr> <tr><td>18</td><td>21</td><td>44</td><td>25</td><td>41</td><td>28</td><td>37</td><td>34</td><td>34</td><td>37</td><td>30</td></tr> <tr><td>19</td><td>45</td><td>55</td><td>52</td><td>52</td><td>56</td><td>47</td><td>59</td><td>45</td><td></td><td>41</td></tr> <tr><td>20</td><td>41</td><td></td><td>45</td><td></td><td></td><td></td><td>50</td><td></td><td>02</td><td></td></tr> <tr><td>21</td><td></td><td>46</td><td></td><td>42</td><td></td><td>38</td><td></td><td>35</td><td></td><td>31</td></tr> <tr><td>22</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>赤字：特急 青地：快速 斜体は運転日注意</p>	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	03	31		35	56	11	22	11	26	08:28	30		33	00:47	36	54	12		09		06		01					13			37:53				58				14	44	53	37:49	49	53	45	56	42		36	15	35		39		43		46		00:49		16		22		18		14		11		07	17	10	31	14	28	18	24	21	21	25	13	18	21	44	25	41	28	37	34	34	37	30	19	45	55	52	52	56	47	59	45		41	20	41		45				50		02		21		46		42		38		35		31	22										
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	03	31		35	56																																																																																																																																																																																																																		
11	22	11	26	08:28	30		33	00:47	36	54																																																																																																																																																																																																																		
12		09		06		01																																																																																																																																																																																																																						
13			37:53				58																																																																																																																																																																																																																					
14	44	53	37:49	49	53	45	56	42		36																																																																																																																																																																																																																		
15	35		39		43		46		00:49																																																																																																																																																																																																																			
16		22		18		14		11		07																																																																																																																																																																																																																		
17	10	31	14	28	18	24	21	21	25	13																																																																																																																																																																																																																		
18	21	44	25	41	28	37	34	34	37	30																																																																																																																																																																																																																		
19	45	55	52	52	56	47	59	45		41																																																																																																																																																																																																																		
20	41		45				50		02																																																																																																																																																																																																																			
21		46		42		38		35		31																																																																																																																																																																																																																		
22																																																																																																																																																																																																																												
対象者	村民、観光客																																																																																																																																																																																																																											
時期	通年																																																																																																																																																																																																																											
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、白馬村																																																																																																																																																																																																																											

2) 移動制約者以外の公共交通手段の確保

③デマンド型乗合タクシーの利用条件の見直しの検討

■施策の概要

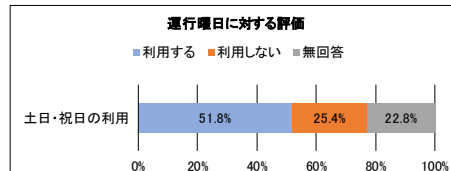
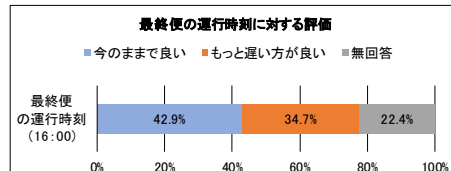
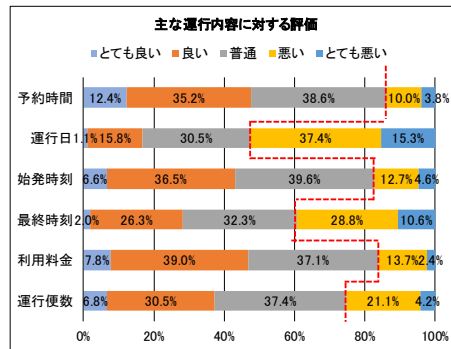
	概要
目的	現在のデマンド型乗合タクシー利用対象者に該当しない運転免許を持たない人や自動車を利用できない人で移動が制約される人への利用条件の見直しの検討を目的とします。
事業内容	<p>現在、デマンド型乗合タクシーの利用対象者は、次のようになっています。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>白馬村に住所を有する者で、次の項目のいずれかに該当し、自分で（付添人の力を借りて）乗降できる者で、利用にあたっては事前の登録を必要とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> イ 50歳以上の者 □ 妊娠中の者 ハ 母子及び父子並びに寡婦福祉法に規定する母子家庭等 ニ 生活保護法の規定に基づく被保護者世帯 ホ 身体障害者手帳、療育手帳又は精神障害者保健福祉手帳を所持 ヘ 障害基礎年金等の受給者 ト 介護保険法に規定する要介護認定者及び要支援認定者 チ 前イからトの利用者に付添う者 </div> <p>鉄道の駅や路線バスのバス停から離れ、自動車を利用できない50歳未満の人は上記に該当する場合を除き、移動が制約され不便を感じています。</p> <p>50歳未満であっても、自動車を利用できない環境にある人について、デマンド型乗合タクシーが利用できるような環境の見直しを検討します。</p>
対象者	村民
時期	通年
実施主体	タクシー事業者、白馬村

3) デマンド型乗合タクシーの利便性向上

④デマンド型乗合タクシーの運行日、運行時間等の見直し

■ 施策の概要

概要	
目的	デマンド型乗合タクシーは 70 歳代、80 歳代を中心に高齢者の通院や買物などの重要な足となっており、高齢者の外出機会の創出に寄与しています。利用者の要望を踏まえ、さらなる利用の促進を目的とします。
事業内容	<p>デマンド型乗合タクシー利用者アンケートによると、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ます。</p> <p>デマンド型乗合タクシーの収支状況やタクシー事業者の運行体制を勘案しながら、最適化に向けた検討を進めていきます。</p> <p>□デマンド型乗合タクシー利用者アンケート</p> <ul style="list-style-type: none"> • 運行内容の評価 運行日、最終時刻に悪い評価 • 最終便の運行時刻 34.7%がもっと遅く • 土日・祝日の運行 51.8%が利用する
対象者	村民
時期	通年
実施主体	タクシー事業者、白馬村



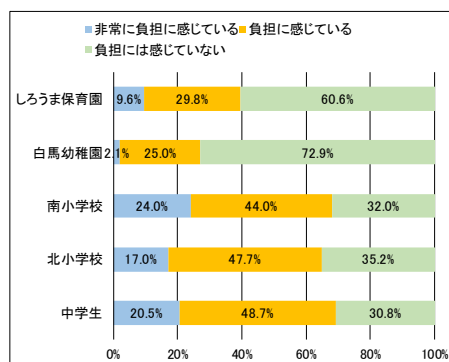
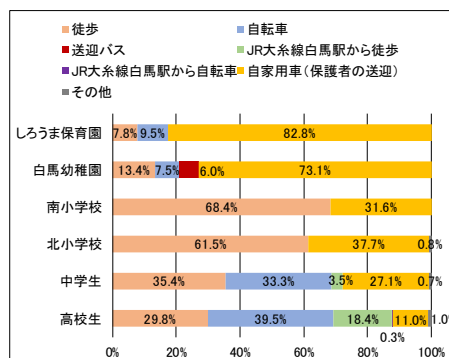
B. 子供や家族が安心して負担のない暮らしを支える公共交通の確保

1) 通学用公共交通手段の確保

⑤既存路線バス等の活用の検討

■施策の概要

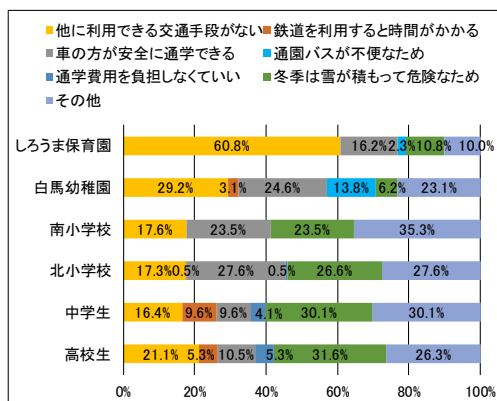
概要	
目的	遠距離徒歩・自転車通学や家族の自動車による送迎等が多数ある中で、既存路線バス等を活用することにより、安全に通学できることを目的とします。
事業内容	<p>北部地域においては、既存の路線バスが白馬駅や白馬八方バスターミナルを經由して運行しており、通学時間帯に利用可能な便について学校近くまで乗車できるように検討を進めます。</p> <p>また、冬期には複数のシャトルバスが運行しており、平日の比較的閑散期において通学に利用できるように検討を進めます。</p> <p>なお、この場合、通学用に割引額で乗車できるような料金体系についても検討を進めます。</p> <p>□通園・通学者アンケート</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通手段 家族の送迎が目立つ 車での送迎に対する意識 小中学校で6割以上が負担を感じる <p>※アンケートでは、遠距離通学者以外にも聞いているので負担の割合が6割程度になっています。(遠距離通学者約50名全体の1割)</p>
対象者	小学生、中学生、高校生
時期	通年
実施主体	バス事業者、民間事業者、白馬村



⑥積雪時等の相乗りタクシーの検討

■施策の概要

概要	
目的	豪雪地帯の白馬村では、冬期に自転車通学が困難になったり、集落からの移動が危険な状況があり、このような時期における通学を助けることを目的とします。
事業内容	<p>白馬村は、特別豪雪地帯に指定され、冬期に1mを超える積雪があります。積雪がある場合には自転車での通学は困難であり、また冬用タイヤや雪道の運転に不慣れな家族が自動車で送迎することも大きな負担になっています。</p> <p>冬期の積雪期間は12月～3月であり、この期間に限定して事前に要望のある生徒に対し、相乗りタクシーを運行することを検討します。</p> <p>この場合、現在運行中のデマンド型乗合タクシーの活用も含めて検討します。</p> <p>□通園・通学者アンケート</p> <ul style="list-style-type: none"> 車での送迎理由 <p>小学生の25%、中高生の30%が「冬期に雪が積もって危険」</p>
対象者	小学生、中学生、高校生
時期	冬期
実施主体	タクシー事業者、白馬村

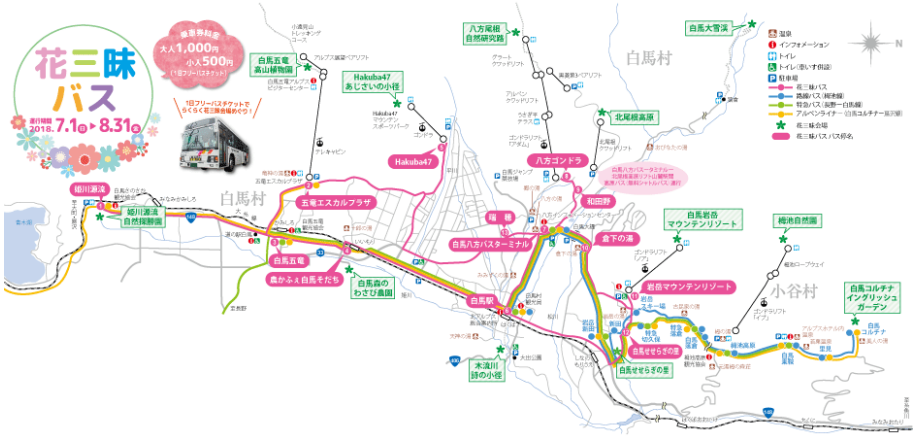


C. 外国人を含めた観光客がいつでも快適に移動できる公共交通網の確保

1) 通年型観光を支援する公共交通の検討

⑦シャトルバスの通年運行可能性の検討

■施策の概要

	概要
目的	<p>白馬村を訪れる観光客が、自動車に頼らず村内の主要観光地を移動できる交通手段として既存シャトルバスを活用し、今後の需要動向を踏まえながら通年型観光の可能性を検討することを目的とします。</p>
事業内容	<p>現在冬期には観光局や民間事業者がスキー場や主要駅、バスターミナル等を経由するシャトルバスを運行しています。</p> <p>また、夏のピーク時には観光局が「花三昧バス」を運行しています。</p> <p>各スキー場周辺では、年間を通じた観光需要を確保するため、アクティビティ施設や新たな観光施設の整備を進めています。</p> <p>これらの施設や観光地を結ぶシャトルバスについて、DMO※今後の需要動向を踏まえながら通年型運行の可能性を検討します。</p> <p>その場合には、既存公共交通（鉄道、路線バス、特急バス等）との乗り継ぎが円滑にできるような路線網、運行ダイヤを検討します。</p> <p>※官民などの幅広い連携によって地域観光を積極的に推進する法人組織</p> <p>DMO候補法人：白馬村観光局、HAKUBA VALLEY プロモーションボード</p> <p>□夏期運行の花三昧バス</p>  <p>運行白馬村観光局</p>
対象者	国内観光客、外国人観光客
時期	通年
実施主体	バス事業者、観光事業者、白馬村

⑧観光・生活交通としてのシャトルバス統合運行の検討

■施策の概要

概要																											
目的	冬期に運行されている複数のシャトルバスの運行ルート、バス停、料金等を統合することにより、外国人と国内観光客が共存し、快適に移動できる公共交通を確保することを目的とします。																										
事業内容	<p>現在運行されているシャトルバスは、冬期に複数種類あり、運行目的、運行ルート、利用料金等が異なっている上、同じようなルートを通っているため、利用者にわかりにくくなっています。</p> <p>運行事業者間の協力を得ながら、利用者の目的地や利用ルートを一元化し、協働で運行することを検討します。</p> <p>□外国人観光客が考えるもっとも優先度の高い課題</p> <table border="1"> <caption>図-8 もっとも優先度の高い課題 (全体に占める割合, n = 821)</caption> <thead> <tr> <th>課題</th> <th>割合 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>スキー・スノーボードのリフト</td><td>14.4</td></tr> <tr><td>白馬バレーまでのアクセス</td><td>6.2</td></tr> <tr><td>白馬バレー内での交通手段</td><td>21.0</td></tr> <tr><td>飲食店</td><td>7.7</td></tr> <tr><td>アクティビティ</td><td>3.3</td></tr> <tr><td>案内表記</td><td>10.0</td></tr> <tr><td>景観</td><td>1.2</td></tr> <tr><td>ウェブ情報</td><td>3.9</td></tr> <tr><td>決済環境</td><td>2.7</td></tr> <tr><td>その他</td><td>5.2</td></tr> <tr><td>特に課題はない</td><td>6.0</td></tr> <tr><td>不明・無回答</td><td>18.5</td></tr> </tbody> </table> <p>記述回答</p> <p>もうちょっとシャトルバスを増やしてほしい (9)</p> <p>1つだけ改善点を挙げるなら、もっと頻繁にバスを走らせてほしい (10)</p> <p>無料のシャトルバスでは、午前中に岩岳を発って夜に戻って来ることができない。(7)</p> <p>バスのサービスを向上して。バスの外側にスキーの荷台を設置する必要がある。(10)</p> <p>もっとシャトルバスが走っていれば、もっと高い評価を付けた。(8)</p> <p>出典：冬期インバウンドアンケート調査（平成28年）白馬村</p>	課題	割合 (%)	スキー・スノーボードのリフト	14.4	白馬バレーまでのアクセス	6.2	白馬バレー内での交通手段	21.0	飲食店	7.7	アクティビティ	3.3	案内表記	10.0	景観	1.2	ウェブ情報	3.9	決済環境	2.7	その他	5.2	特に課題はない	6.0	不明・無回答	18.5
課題	割合 (%)																										
スキー・スノーボードのリフト	14.4																										
白馬バレーまでのアクセス	6.2																										
白馬バレー内での交通手段	21.0																										
飲食店	7.7																										
アクティビティ	3.3																										
案内表記	10.0																										
景観	1.2																										
ウェブ情報	3.9																										
決済環境	2.7																										
その他	5.2																										
特に課題はない	6.0																										
不明・無回答	18.5																										
対象者	国内観光客、外国人観光客																										
時期	通年、冬期																										
実施主体	バス事業者、観光事業者、白馬村																										

◎自転車利用者に優しい環境整備の検討

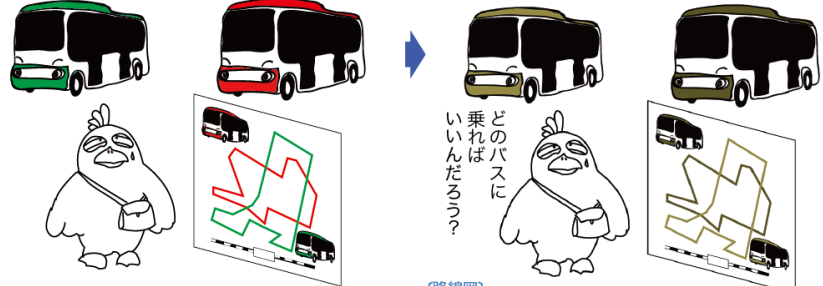
■施策の概要

	概要
目的	世界水準のリゾート地として環境に十分配慮し、環境にやさしい自転車が活用できる環境を整備することを目的とします。
事業内容	<p>自転車の環境にやさしい交通手段としての側面に注目し、国の自転車活用推進計画を活用した走行環境の整備やサイクルトレインの拡大等により、自転車を活用した観光地域づくりに取り組みます。</p> <p>白馬村には約 10 か所のレンタサイクル店があり、周辺部への拡大や乗り捨ての実施などを検討していきます。</p> <p>八方、みそら野、和田野などの地域は、夏期の歩行者に心地よい空間づくりのためカーフリーゾーンを推進していますが、駅からのアクセス手段としても活用できるよう環境整備を進めていきます。</p> <p>あわせて、国土交通省が推進している「グリーンスローモビリティ」の導入について検討します。</p> <p>また、JR大系線を利用したサイクルトレインの運行を検討します。</p> <p>□白馬村レンタサイクル</p> <div data-bbox="438 1095 775 1344" data-label="Image"> </div> <p>出典：白馬村観光局</p> <p>□JR西日本が実施したJR大系線でのサイクルトレイン</p> <div data-bbox="837 1064 1273 1384" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="898 1429 1273 1706" data-label="Image"> </div> <p>2017年7月 南小谷駅～糸魚川駅間</p> <p>出典：長野県観光部</p>
対象者	村民、国内観光客、外国人観光客
時期	通年（冬期以外）
実施主体	鉄道事業者、観光事業者、白馬村

2) 誰もがわかりやすい案内情報の提供


⑩わかりやすいシャトルバス等への配色等の検討

■施策の概要

	概要
目的	誰もが利用しやすい滞在環境を整備するため、ひと目でわかるシャトルバスの運行を目的とします。
事業内容	<p>紙媒体や web で提供する案内マップ等と連動して、運行経路別の色分けや運行系統のナンバリングなど、ひと目で行き先がわかり、誰にでも利用しやすいシャトルバスの運行を検討します。</p> <p>□車体のカラー化イメージ</p> <p>Aコースは緑のバスに、Bコースは赤いバスにお乗り下さい</p>  <p>【路線図】 路線の色が同じ色に見えるため、どのバスに乗ってよいのかわからない。</p> <p>出典：鳥取県カラーユニバーサルデザインガイドブック</p> <p>□運行系統のナンバリング</p> <p>【事例1：系統番号の例】</p> <p>アルファベットと数字の組み合わせは4桁以内、数字のみは3桁以内の、出来るだけ少ない桁数が望ましい。</p> <p>(仙台市交通局) (東洋バス) (各社より提供)</p> <p>出典：乗合バスの運行系統のナンバリング等に関するガイドライン 平成30年10月 国土交通省</p>
対象者	村民、国内観光客、外国人観光客
時期	通年
実施主体	バス事業者、観光事業者、白馬村

①わかりやすい公共交通案内情報提供の検討

■施策の概要

	概要
<p>目的</p>	<p>急増する海外からの来訪者も含め、誰もが安心して訪れ、自由に移動できることを実現するため、誰にでもわかりやすい情報提供を目的とします。</p>
<p>事業内容</p>	<p>様々な施設や主体が個別に発信している村内の観光関連情報、公共交通案内等について一元管理と定期的な更新を行い、最新の情報をわかりやすく提供する体制、方法の検討を進めます。</p> <p>居住地側で白馬村への旅行計画につながる情報、実際の旅行の手配に必要な情報、来訪地に現地で必要となる情報に、公共交通の利用に関する情報を組みこむことを検討します。</p> <p>紙媒体や web で提供する案内マップ等と連動して誰にもわかりやすく、景観に配慮したデザインの標識類の統一も検討します。</p> <p>外国人の利用にも配慮し、多言語表記も積極的に推進します。</p> <p>□公共交通マップ例</p>  <p>出典：中野市 HP</p>
<p>対象者</p>	<p>村民、国内観光客、外国人観光客</p>
<p>時期</p>	<p>通年</p>
<p>実施主体</p>	<p>鉄道事業者、バス事業者、観光事業者、観光関連団体、白馬村</p>

D. 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

1) 村民との協働機会の創出




⑫地域公共交通会議の拡充

■ 施策の概要

	概要
目的	村民の日常的な課題である通学時の自動車による送迎の問題、50歳未満の移動制約者への移動手段の確保等について、地域公共交通会議での議論を補完し、ともに考える機会を創出することを目的とします。
事業内容	本計画で対案する関連事業について、関係者が集まる機会（説明会、懇談会等）を設け、その結果を計画の実施に反映していきます。 □通学時の自動車による送迎の問題 対象者：小中学校や高校の責任者、保護者など □50歳未満の移動制約者への移動手段の確保 対象者：地区別の代表者
対象者	村民、関連事業者、行政
時期	通年
実施主体	白馬村地域公共交通会議、白馬村

⑬公共交通利用促進キャンペーンの実施

■施策の概要

	概要
目的	公共交通を必要とする人に対してわかりやすく PR 活動や情報提供を行い、公共交通を利用促進することを目的とします。
事業内容	<p>村民や観光客を対象に、イベントの開催やチラシ、マップ等の作成・配布、乗合タクシーの乗り方教室などを行います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・免許返納者など移動制約者に対する優遇策の検討 ・公共交通の認知度の向上 ・公共交通サービス情報の提供 ・村民への乗合タクシーの乗り方や利用方法等の体験教室の実施 <p>□バス・電車ふれあいデーの実施例</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水曜日用の「お得な回数券」 <p>バス、鉄道</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p>出典：長野県企画振興部交通政策課</p> <p>□バスの乗り方教室実施例</p> <ul style="list-style-type: none"> ・相模原市牧野地区で実施 運動会のお昼休みに実施 <div style="text-align: right;">  </div> <p>出典：相模原市牧野地区乗合タクシー利用促進協議会</p>
対象者	村民、観光客、村内企業、関連事業者、行政
時期	通年
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、観光事業者、白馬村

■公共交通ネットワークのイメージ（案）



2. 計画の目標値

■数値目標

計画目標	事業	成果指標		資料
		現状値	目標値	
(1) 誰もが車に頼らず安心して暮らせる移動手段の確保				
1) 既存公共交通網のネットワーク向上	①駅等の乗り継ぎ拠点の整備	●公共交通利用者数(人/日)		神城駅、白馬駅の乗車人数(H29)の実績
	②運行本数、ダイヤ等の見直し	337	現状以上	
2) 移動制約者以外の公共交通手段の確保	③デマンド型乗合タクシーの利用条件の見直し	●利用者数(人/年)		平成29年度延利用者数
3) デマンド型乗合タクシーの利便性向上	④デマンド型乗合タクシーの運行日、運行時間等の見直し	6,898	8,100	
(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				
1) 通学用公共交通手段の確保	⑤既存路線バス等の活用の検討	●家族が負担に感じている割合(%)		通園・通学者アンケート(小中学生の負担割合(非常に負担、負担)の平均)
	⑥積雪時等の相乗りタクシーの検討	66.5	現状軽減	
(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				
1) 通年型観光を支援する公共交通の検討	⑦シャトルバスの通年運行の検討	●シャトルバス利用者数(人/年)		花三昧バス・ナイトシャトルバス(元気号(H29)の実績)
	⑧観光・生活交通としてのシャトルバス統合運行の検討	14,776(花三昧) 10,180(元気号)	現状以上	
	⑨自転車利用者に優しい環境整備の検討	●白馬サイクルフェスタの参加者数(人)	510	現状以上	白馬サイクルフェスタの参加者数(白馬五竜観光協会)
2) 誰もがわかりやすい案内情報の提供	⑩わかりやすいシャトルバス等への配色等の検討	●解決すべき課題の中の「案内表記」の割合(%)		冬季インバウンドアンケート調査(H28-H29)
	⑪わかりやすい公共交通案内情報提供の検討	10.0%	現状軽減	
(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				
1) 村民との協働機会の創出	⑫地域公共交通会議の拡充	●会議の開催回数(回)		地域公共交通会議の開催回数(H30)
		1	現状以上	
	⑬公共交通利用促進キャンペーンの実施	●村民満足度(%)		村民アンケート(公共交通別の満足度(大変満足、満足)の平均)
		17.2	30.0	

■数値目標の選定根拠

(1) 誰もが車に頼らず安心して暮らせる移動手段の確保

1) 既存公共交通網のネットワーク向上

●公共交通利用者数

【選定理由】

- ・広域交通軸である鉄道の利便性向上を目的としており、主要駅である白馬駅、神城駅の乗車人数が増加することにより、その目的の達成度を把握するため

《根拠資料》

- ・白馬駅と神城駅の合計乗車人数（JR東日本資料）

《目標値》

- ・乗車人数は年々減少しており、それに歯止めをかける意味で現状以上とする

2) 移動制約者以外の公共交通手段の確保

3) デマンド型乗合タクシーの利便性向上

●デマンド型乗合タクシーの利用者数

【選定理由】

- ・車を使用せずに移動できる方法の一つとしてデマンド型タクシーを導入しているが、利便性を向上して利用者の利用範囲を広げることを目的としており、その結果が利用者数の増加に反映されるため

《根拠資料》

- ・最新のデマンド型タクシー利用者数（白馬村健康福祉課）

《目標値》

- ・白馬村健康福祉課の設定している目標値

(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

1) 通学用公共交通手段の確保

●家族が負担に感じている割合（％）

【選定理由】

- ・家族の送迎の負担を軽減することを目的としており、計画策定にあたり実施した通園・通学者アンケート結果の中で把握した車での送迎に対する不満の割合が軽減することにより、その目的の達成度を把握するため

《根拠資料》

- ・通園・通学者アンケート 質問③（白馬村）

車での送迎に感じている点について、1.大変負担、2.負担を加算した割合を平均した割合

(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

1) 通年型観光を支援する公共交通の検討

⑦シャトルバスの通年運行の検討

⑧観光・生活交通としてのシャトルバス統合運行の検討

●シャトルバスの利用者数

【選定理由】

- ・観光・生活交通としてシャトルバスの通年、統合運行を目的としているが、その結果が利用者数の増加に反映されるため

《根拠資料》

- ・最新のシャトルバス利用者数（白馬村観光局）

《目標値》

- ・伸び悩んでいる利用者数を増加することを目指し現状以上とする

⑨自転車利用者に優しい環境整備の検討

●白馬サイクルフェスタの参加者数

【選定理由】

- ・観光客の自転車利用の促進を目的としており、その一環として毎年開催するサイクルフェスタの参加者実績を指標に反映させるため

《根拠資料》

- ・白馬サイクルフェスタの参加者数（白馬五竜観光協会）

《目標値》

- ・今年度参加者数（510人）を超える数値とする

2) 誰もがわかりやすい案内情報の提供

●アクセスのわかりやすさ

【選定理由】

- ・特に増加している外国人観光客への案内情報のわかりやすさ向上を目的としており、外国人観光客の印象を反映させるため

《根拠資料》

- ・2016-2017 冬季インバウンド調査のアンケート結果（白馬村）
もっとも優先度の高い課題の中の「案内表記」の割合

《目標値》

- ・アンケートで指摘された課題の中の「案内表記」に対する悪い印象を低下させる意味で現状軽減とする

(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

⑫地域公共交通会議の拡充

●地域公共交通会議の開催回数

【選定理由】

- ・地域公共交通を考える場の確保を目的としており、その議論の場である地域公共交通会議の開催回数を反映させるため

《根拠資料》

- ・会議議事録（白馬村）

《目標値》

- ・村民を交えた活発な議論を行う場を増加する意味で、現状 1 回しか開催されていない会議を現状以上に開催する

⑬公共交通利用促進キャンペーンの実施

●村民満足度

【選定理由】

- ・村民が公共交通に親しみを持ち、日常の移動に公共交通の利用を促進することを目的としており、計画策定にあたり実施した村民アンケート結果の中で把握した公共交通に対する満足度が向上することにより、その目的の達成度を把握するため

《根拠資料》

- ・村民アンケート 問3（白馬村）

公共交通別の満足度について、1.大変満足、2.満足を加算した割合を平均した割合

《目標値》

- ・現状の評価の低さを考慮し、少なくとも全体の3分の1が満足できるように30.0%とする

3. 交通手段別の展開策

■交通手段別の展開方向と利用促進策

交通手段	各交通手段の役割と展開方向	利用促進策
鉄道 ・JR 大系線	<ul style="list-style-type: none"> ・村外観光客に対する広域交通軸、並びに村内の通勤・通学者の生活交通軸としての役割を果たす。 ・二次交通の充実を図りながら存続を支援していく。 	運行本数、ダイヤ等の見直し 駅等の乗継拠点の整備 利用促進キャンペーン実施
高速バス ・白馬～新宿間等 特急バス ・長野～白馬間	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道を補完する広域交通軸として村外観光客を円滑に運ぶ役割を果たす。 ・観光ピーク需要に対して利用者の利便性の向上を図る。 	運行本数、ダイヤ等の見直し 駅等の乗継拠点の整備 利用促進キャンペーン実施
路線バス ・八方、拇池線 ・猿倉線	<ul style="list-style-type: none"> ・広域交通軸の二次交通として主要観光地とを結ぶ役割を果たす。 ・観光ピーク需要に対して利用者の利便性の向上を図る。 	運行本数、ダイヤ等の見直し 駅等の乗継拠点の整備 利用促進キャンペーン実施
その他のバス ・花三昧バス ・ナイトシャトルバス	<ul style="list-style-type: none"> ・通年型観光の支援、外国人のナイトライフの充実を図る役割を果たす。 ・誰でも利用できる村内を循環するバスとして統合運行について検討を進める。 	運行本数、ダイヤ等の見直し 利用促進キャンペーン実施 統合運行の検討
施設送迎バス ・観光事業者運行サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・冬期を中心に村内観光拠点を連絡するシャトルバスとしての役割を果たす。 ・運行事業者の協力を得ながら、利用者の目的地や利用ルートを一元化し、協働で運行することを検討する。 	外国人を含めわかりやすい案内情報提供の検討 運行ルート、バス停、料金等の統合の検討
デマンド型乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や免許を持たない移動制約者等の移動を確保する役割を果たす。 ・利便性の向上を考えながら今後も事業を継続する。 	運行日、運行時間等の見直し 利用条件の見直し
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・広域交通軸の二次交通として観光客及び村民の移動を支える役割を果たす。 ・スキー客輸送への対応を継続するとともに、冬期積雪時等限定の相乗りタクシーについて検討を進める。 	外国人を含めわかりやすい案内情報提供の検討 相乗りタクシーの検討

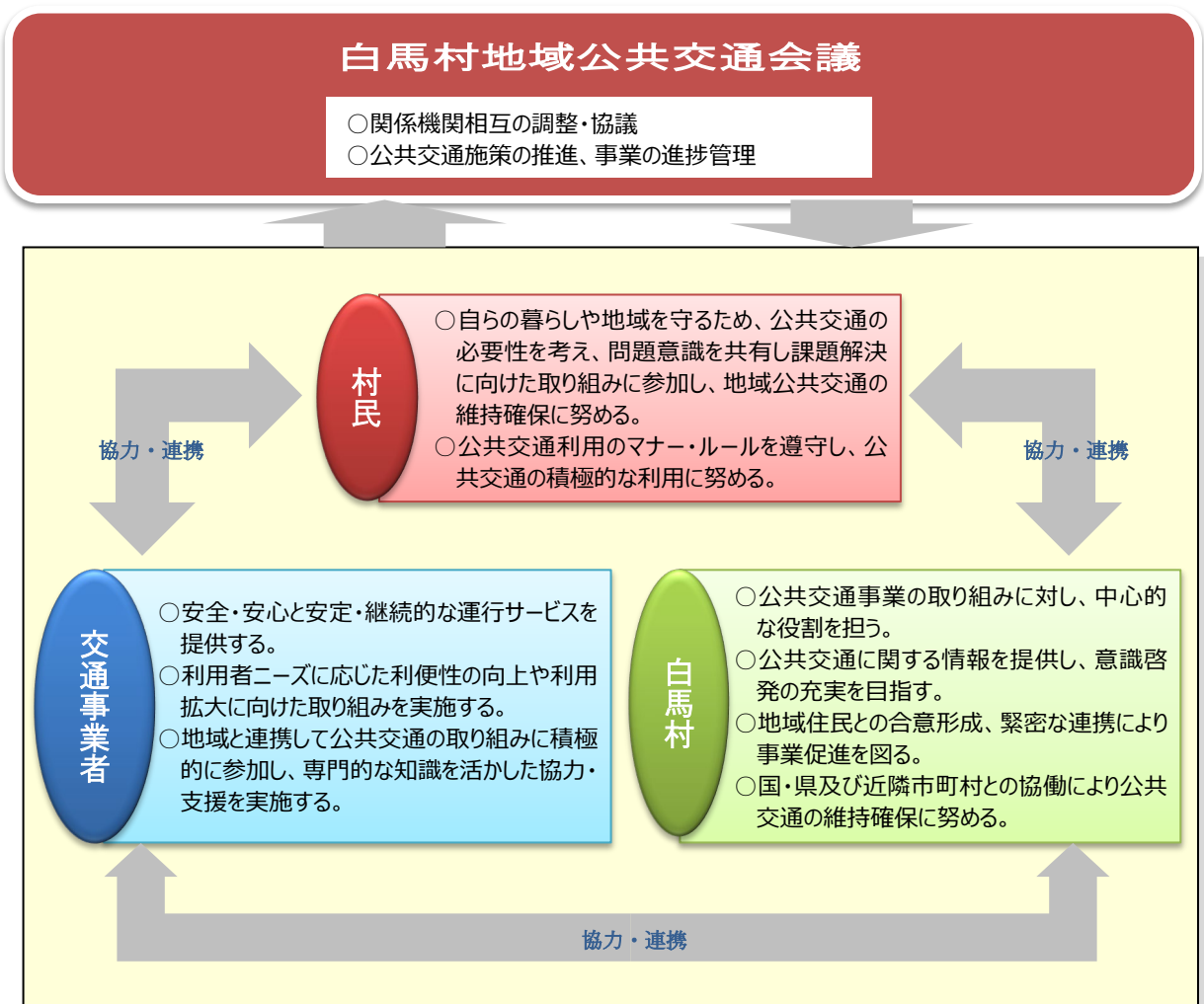
第7章 計画推進に向けた展開

1. 各主体の役割

公共交通の維持及び改善は、交通事業者や行政だけでなく、村民（地域、企業、学校等）の積極的な利用や協力が必要です。本計画は村民・交通事業者・村がそれぞれの役割を果たすとともに、相互に連携し、推進していくものとします。

白馬村地域公共交通会議は、地域の公共交通に関わる関係者が集まり、地域公共交通の維持や改善に向けて協議する場であり、本計画の進捗を管理します。

■各主体の役割

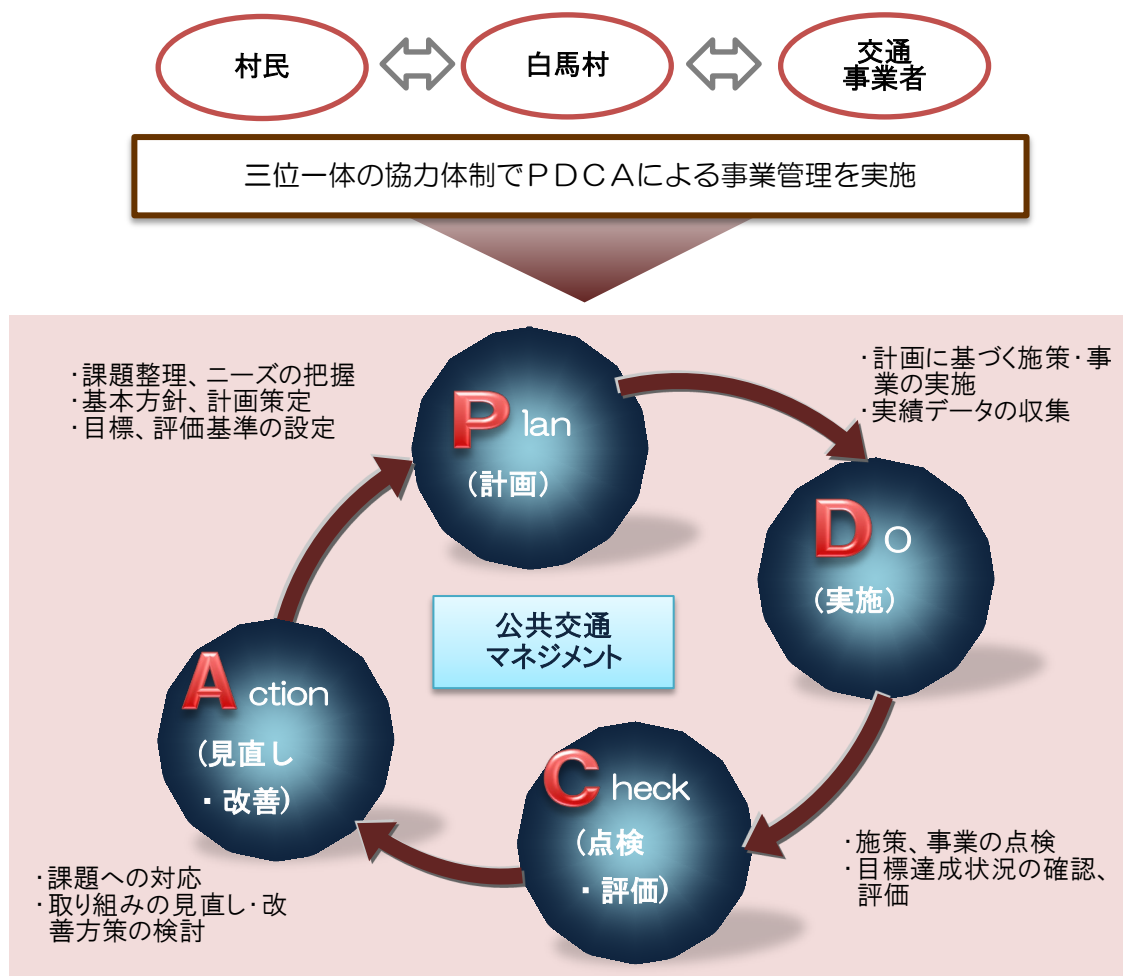


■検討体制



2. 事業の管理体制

利用状況やニーズの把握等については、白馬村・白馬村地域公共交通会議が主体となって、定期的な点検・評価を実施し、新たな課題との抽出と改善を実施していきます。このため、PDCA（計画・実行・評価・改善）サイクルを実施する体制を構築し、計画的に取り組むとともに、計画期間の中間時期において事業・目標指標の評価・見直しを行い、事業を効果的・効率的に進めていきます。また、PDCAの各段階における計画内容や運行実績、評価結果等の情報を広く開示し、地域住民や利用者並びに事業者の意見を取り入れていきます。



3. 事業スケジュールの設定

	事業	実施主体	短期 (H31年度～H36年度) (2019年度～2024年度)						中長期
			H31	H32	H33	H34	H35	H36	
①	駅等の乗り継ぎ拠点の整備	白馬村、JR、バス事業者			検討				計画・実施
②	運行本数、ダイヤ等の見直し	白馬村、JR、バス事業者			検討				計画・実施
③	デマンド型乗合タクシーの利用条件の見直し	白馬村、タクシー事業者	検討・計画				実施		
④	デマンド型乗合タクシーの運行日、運行時間等の見直し	白馬村、タクシー事業者	検討・計画			実施			
⑤	既存路線バス等への混乗の検討	白馬村、バス事業者	検討				計画・実施		
⑥	積雪時等の相乗りタクシーの検討	白馬村、タクシー事業者	検討				計画・実施		
⑦	シャトルバスの通年運行の検討	白馬村、バス事業者、索道事業者	検討				計画・実施		
⑧	観光・生活交通としてのシャトルバス統合運行の検討	白馬村、バス事業者、索道事業者	検討				計画・実施		
⑨	自転車利用者に優しい環境整備の検討	白馬村			検討・計画・実施				
⑩	わかりやすいシャトルバス等への配色等の検討	白馬村、バス事業者、索道事業者	検討				計画・実施		
⑪	わかりやすい公共交通案内情報提供の検討	白馬村、各交通事業者	検討				計画・実施		
⑫	地域公共交通会議の拡充	白馬村				実施			
⑬	公共交通利用促進キャンペーンの実施	白馬村、各交通事業者	検討				計画・実施		