

第 2 回白馬村地域公共交通検討委員会

公共交通を取り巻く課題と今後の方向性

令和 6 年 10 月

白 馬 村

1. 移動実態とニーズの把握

1.1 白馬村が運行する公共交通の利用実態によるニーズの把握

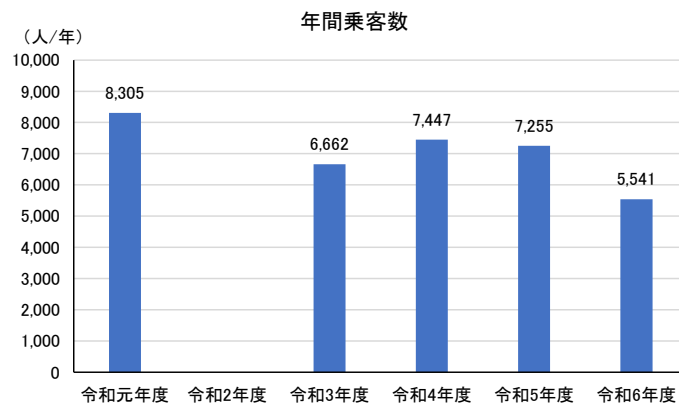
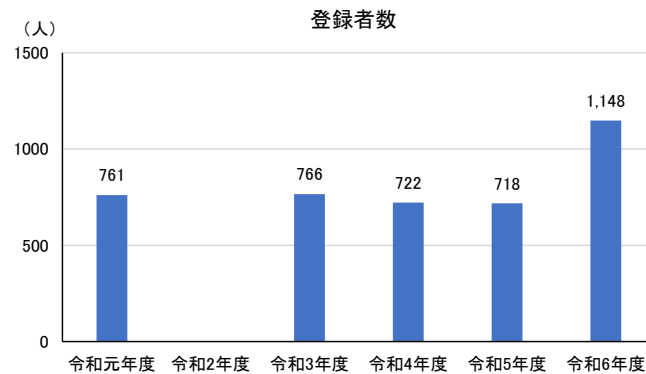
(1) 利用状況と運行経費の状況

1) ふれ愛号（令和6年度からふれAⅠ号）

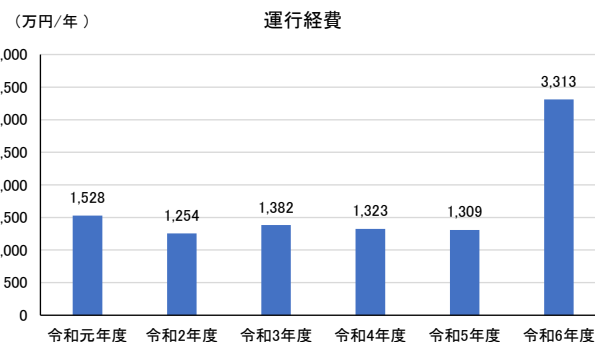
ふれ愛号の登録者数は、700人程度で推移したが、観光利用客等を含め、ふれAⅠ号運行開始後に千人を超え、令和5年度から1.6倍に増加した。

ふれ愛号の年間乗客数は、7千人前後で推移したが、ふれAⅠ号運行開始後5箇月で5千人を超えており、利用者も大幅に増えている。

なお、運行経費は、ふれAⅠ号運行開始により、約2千万円増加している。



※ 令和6年度は、4月～8月の合計値



※ 令和6年度は、年度想定値

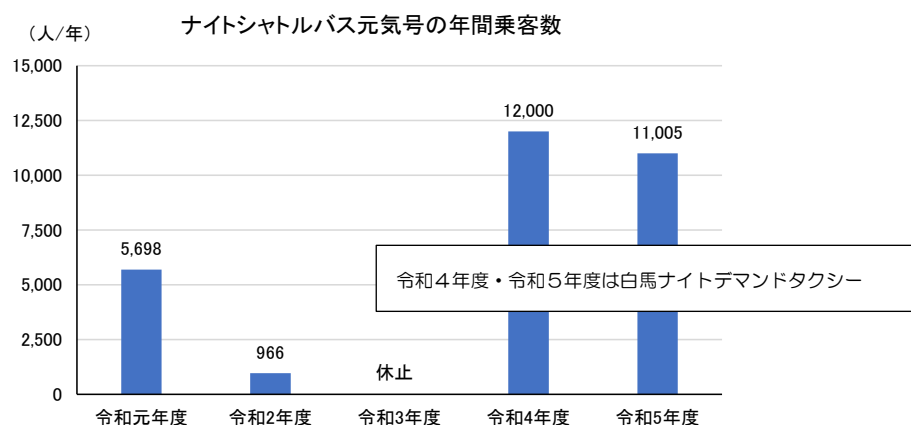
資料：白馬村

2) ナイトシャトルバス（令和4年度より白馬ナイトデマンドタクシー）

ナイトシャトルバスは、令和3年度に休止し、令和4年度は白馬ナイトデマンドタクシー（HND）となり実験運行を行い、令和5年度より本格運行となった。令和6年度も継続して実施。

新型コロナ感染拡大により外国人観光客が激減した影響もあり、利用者が減少したが、令和4年度からの実験運行では、1万人を超える利用者があった。

なお、令和6年度の運行経費（見込み）は、約1,720万円/年である。



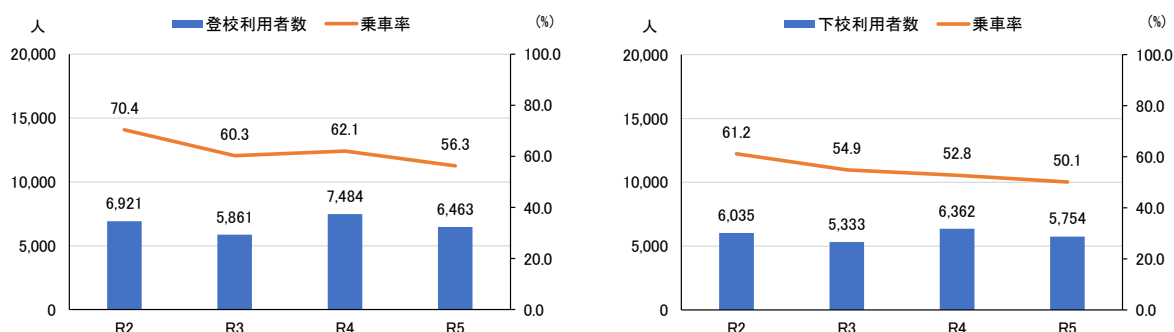
資料：白馬村

3) スクールバス

スクールバスは、令和2年度から実証運行を開始し、令和4年度以降、夏の運行は1箇月増えたので、利用者数も増加している。

しかし、乗車率は年々減少しており、特に下校時が低くなっている。

なお、令和5年度の運行経費は、約1,860万円/年である。



※令和2～3年度は4箇月、令和4～5年度は5箇月運行

資料：白馬村

(2) 75 歳以上高齢者の利用実態

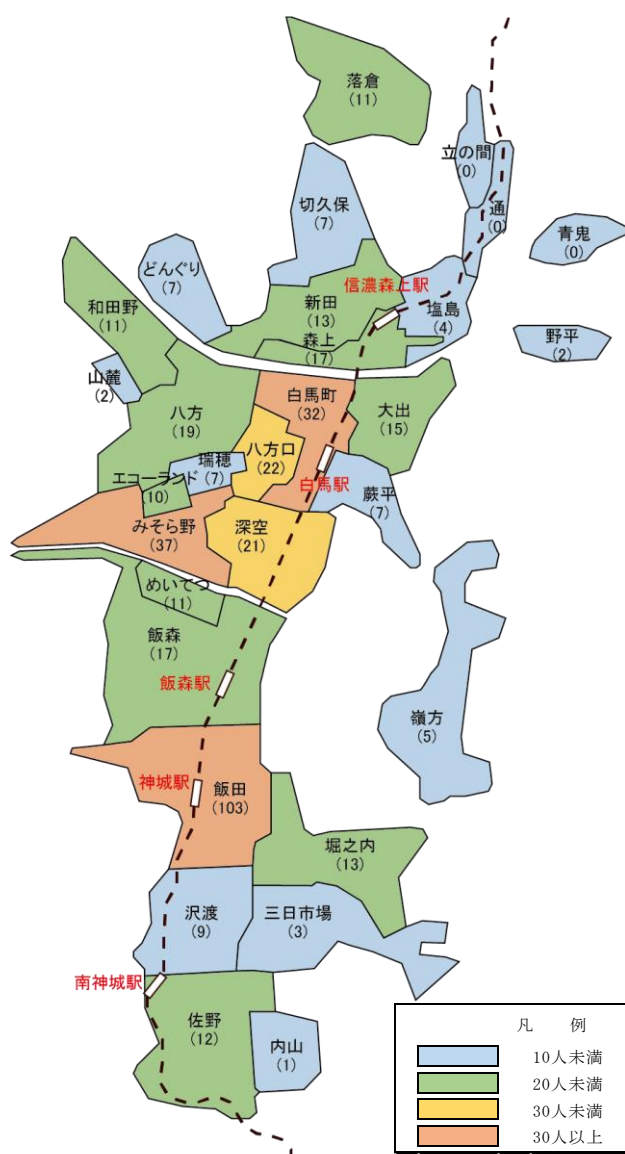
白馬村の 75 歳以上高齢者数は、令和 6 年 9 月現在、1,521 人（全体の 18.1%）であり、そのうち、1 人世帯は、411 世帯である。

令和 5 年度ふれ愛号登録者 718 人のうち、75 歳以上の方は 120 人（16.7%）である。

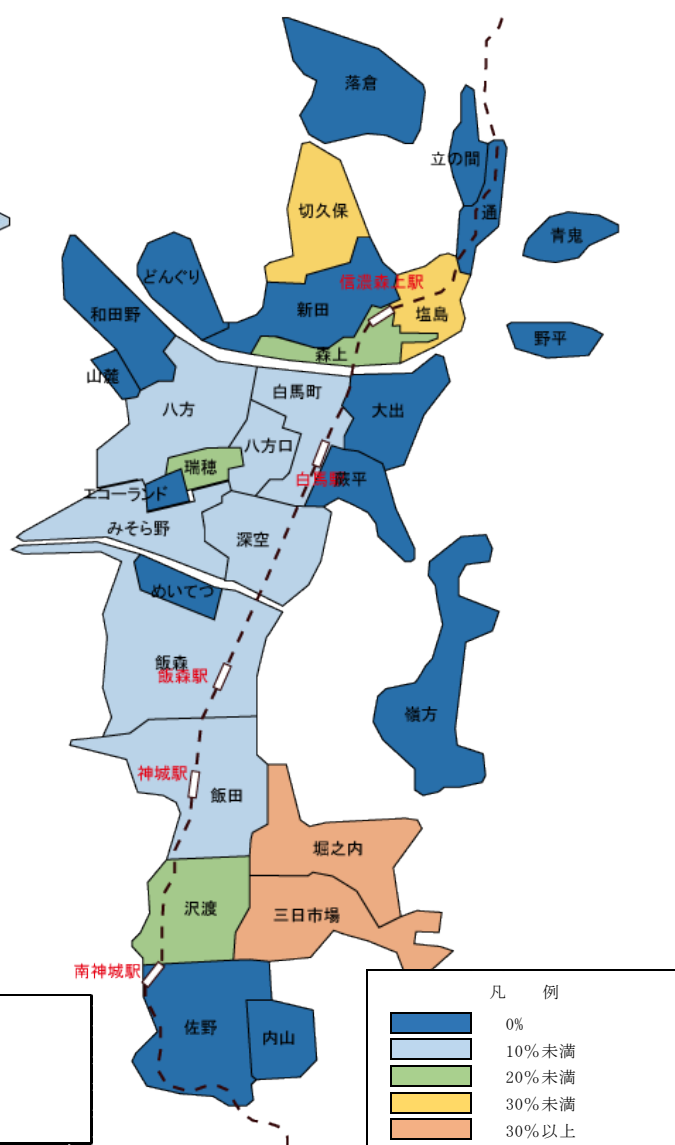
村民の 75 歳以上ふれ愛号※登録者資料（令和 5 年度）と地区別高齢者人口集計表（令和 6 年 4 月 1 日）を使用して、75 歳以上の一人暮らし世帯の状況を整理すると、次のとおりである。

- ・ 75 歳以上の一人暮らし世帯が多い地区は、白馬駅周辺と神城駅周辺の地区。
- ・ 75 歳以上一人暮らしのふれ愛号の登録割合は、信濃森上駅周辺と神城駅と南神城駅の間地区が多い。

■ 75 歳以上一人暮らし人数



■ 75 歳以上一人暮らしのふれ愛号登録割合



資料：地区別高齢者人口集計表

令和 6 年 9 月 1 日現在

※：令和 5 年度の資料は、ふれ A I 号運行開始前のため、ふれ愛号と表示（以下、同様）

(3) 75 歳以上のふれ愛号利用回数

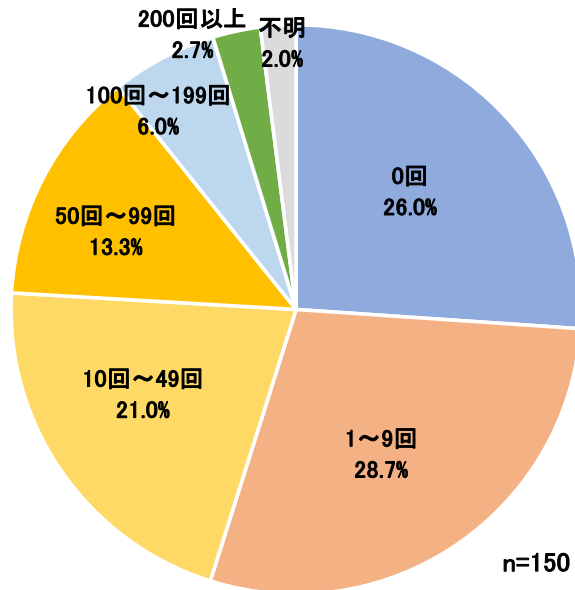
75 歳以上のふれ愛号利用回数は、令和 5 年度の資料によると、次のとおりである。

- ・ 10 回未満が約半数を占め、0 回も 26.0%である。逆に 100 回を超える利用者も 10% 近くいる。
- ・ 一人暮らしの人も同様の傾向にある。

■ 75 歳以上のふれ愛号利用回数（令和 5 年度）

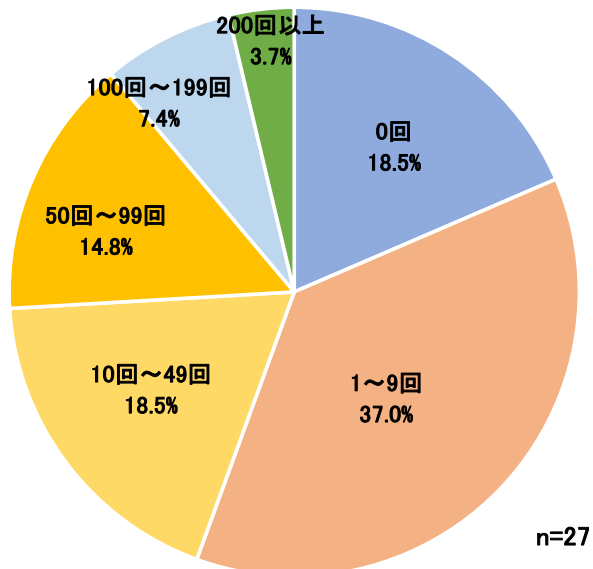
村全体

75 歳以上



75 歳以上

一人暮らし



資料：村民の 75 歳以上ふれ愛号登録者資料
令和 5 年度

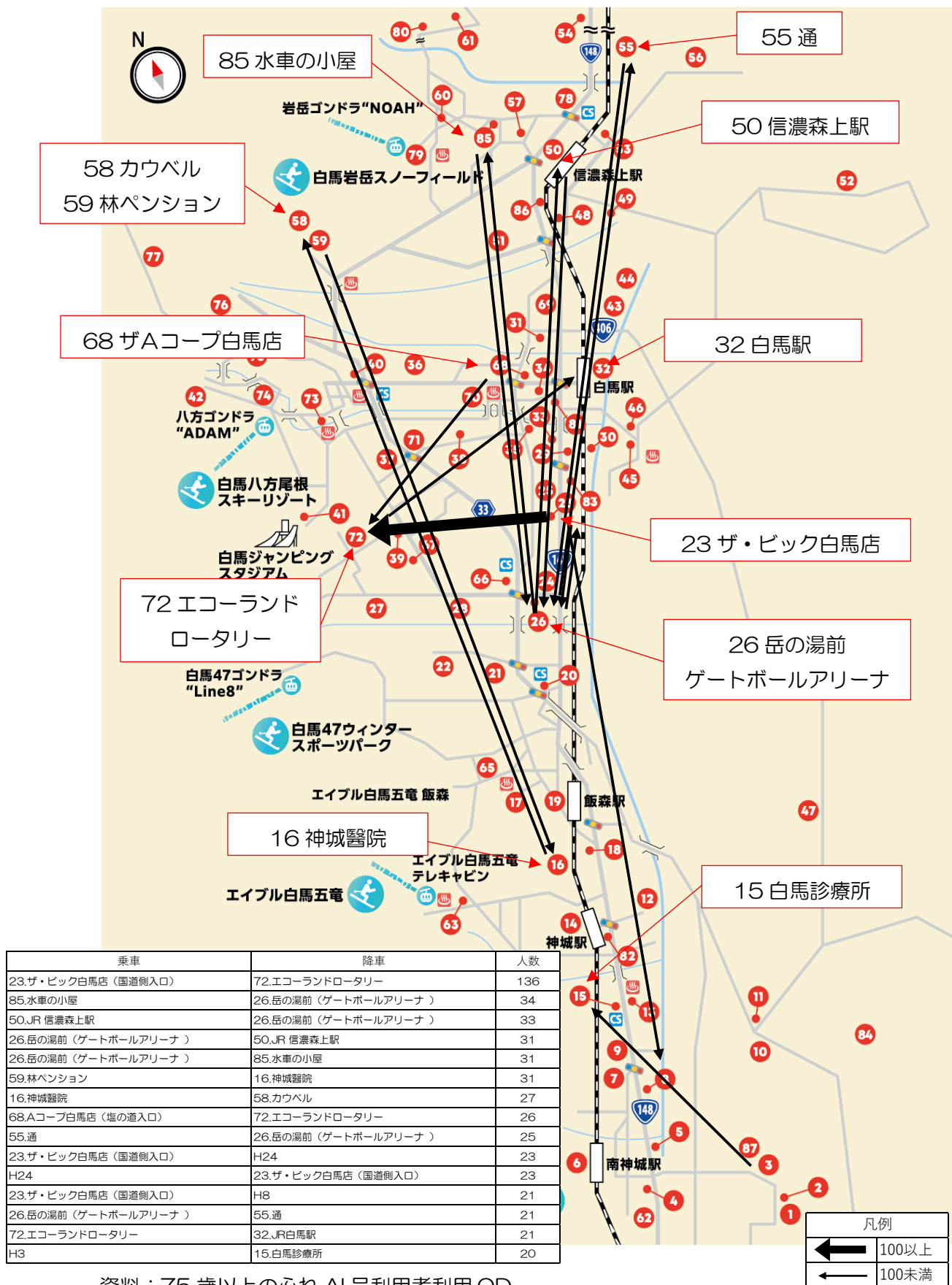
(4) 75 歳以上のふれ AI 号利用 OD

75 歳以上のふれ AI 号*利用者（令和 6 年 4 月 1 日～8 月 31 日 153 日間）の利用 OD は、次のとおりである。

- ・最も多い利用区間は、ザ・ビック白馬店からエコーランドロータリーであり、延べ 136 人が利用している。
- ・その次は、岳の湯前（ゲートボールアリーナ）利用者と、信濃森上駅周辺からの利用が多い。
- ・その他では、神城醫院、白馬診療所等の病院、A コープ白馬店、ザ・ビック白馬店等の商業施設利用者が多い。
- ・利用は範囲をみると、北部から南部まで広く利用されており、神城駅東側の中山間部からの利用もみられる。

※：令和 6 年度の資料は、ふれ A I 号運行開始後のため、ふれ A I 号と表示（以下、同様）

■75 歳以上のふれA I 号利用者の乗降地点の組合せ

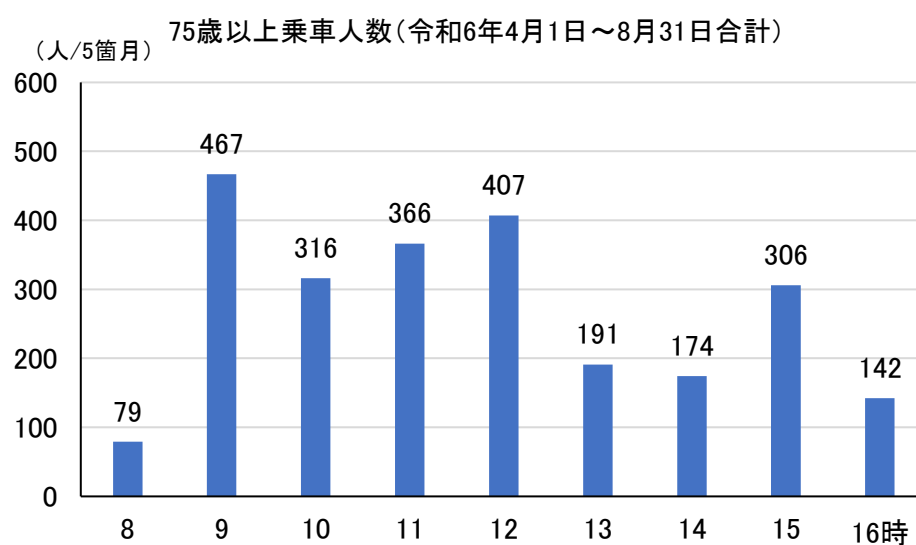


資料：75 歳以上のふれ AI 号利用者利用 OD

(令和 6 年 4 月 1 日～8 月 31 日 153 日間の延べ利用人数から 20 人以上の OD を作図)

(5) 75 歳以上のふれ AI 号乗車時間

- ・ 75 歳以上の利用者の利用時間は、朝 9 時台と昼の 12 時台が多く、全体的には、午前中の利用が多い。



資料：75 歳以上のふれ AI 号乗車人数（令和 6 年 4 月 1 日～8 月 31 日）

《参考資料》

■KLA データによる全年齢及び 70 歳以上※の住民における移動傾向の把握

KLA（KDDI Location Analyzer）とは、au スマートフォンの位置情報ビッグデータ（個別に明確な同意を頂いたユーザーデータ）を活用し、任意のエリアや施設に対する通行・滞在人口の分析を可能にするサービスです。この位置情報データに対し契約者属性を紐づけ、性・年代等の分析を可能にします。

また、au ユーザーのシェア率については、全国のシェアが 31.9%ということはわかりますが、県或いは村のシェアまでは把握できません。そのため、分析内容についてはあくまで、各属性の移動の傾向を把握するものです。

分析の目的は、白馬村に住む全年齢の住民とその内の 70 歳以上の住民の滞在地点や移動ルートを比較し、その傾向を把握することです。

※：年齢区分は集計システムの関係で、10 歳階級かつ 70 歳以上となっている。（上限区分は 70 歳以上まで）

① 分析項目について

【滞在人口分析】

集計エリア内に滞在している人数を可視化

- ・ 分析対象区域：神城駅周辺、白馬駅周辺、白馬八方バスターミナル周辺
- ・ 滞在時間：15 分以上
- ・ 集計エリア：対象施設の中心から半径 2 km 円

② 分析条件について

【分析対象者】

- ・ エリア内に住む全年齢・70 歳以上の居住者

※居住地（居住者・来街者は居住地をもとに区分）の判定について

直近 1 か月の夜間（22～29 時）の最頻滞在地をもとに居住地を判定しています。

また、勤務地については直近 1 か月の平日昼間（8～19 時）の最頻滞在地としています。

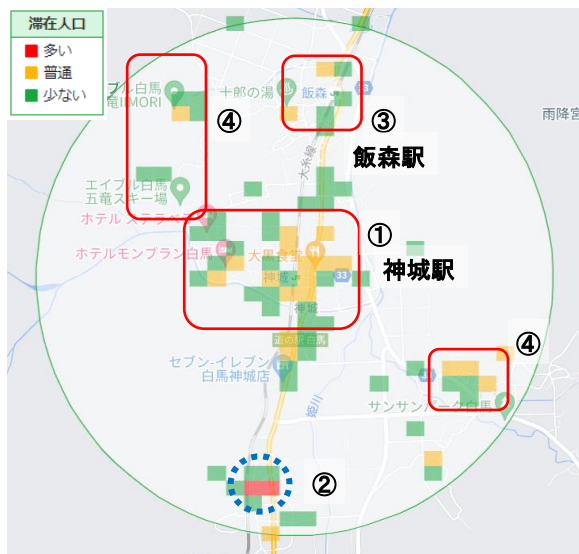
【分析期間】

2024 年 7 月 24 日から 2024 年 7 月 31 日までの 1 週間

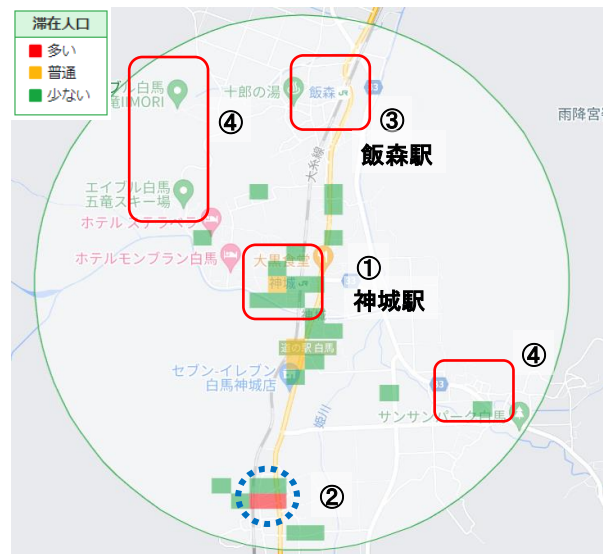
1. 神城駅

①滞在人口分析（エリア内の居住者が対象）

■全年齢の居住者



■70歳以上の居住者



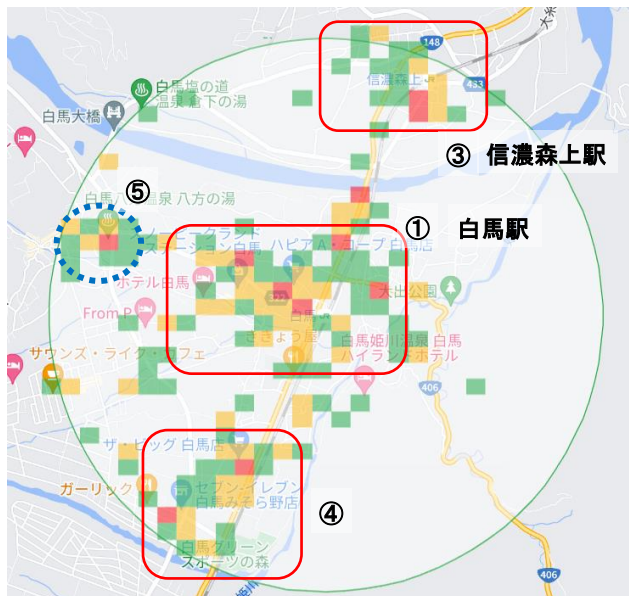
【分析内容】

- 神城駅周辺に人口が集中しているなかで、全年齢居住者では広い範囲で分布がひろがっているが、70歳以上居住者では駅周辺に集中している。(①)
- ②周辺に多くの分布がみられるが商業施設等がみられない住宅地が広がっている。
- 飯森駅については、全年齢居住者では一定の分布がみられるが、70歳以上居住者では分布がみられない。(③)
- エイブル白馬五竜 IMORI や五竜スキー周辺などの中間山地でも、全年齢居住者では一定の分布がみられるが、70歳以上居住者では分布がほとんどみられない。(④)

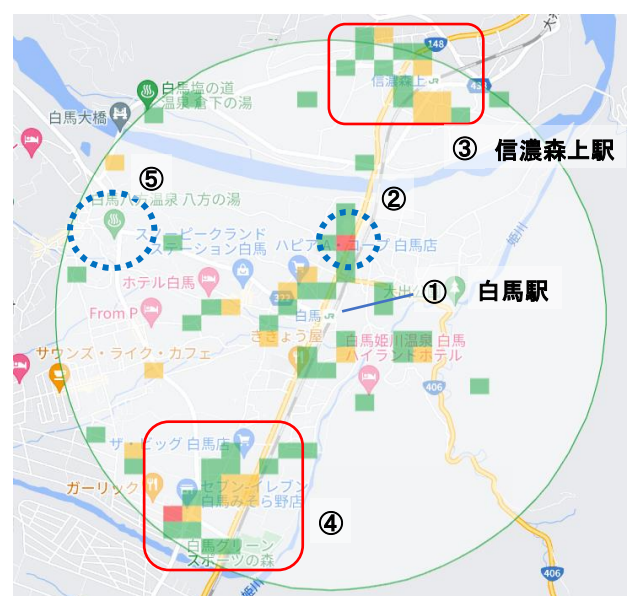
2. 白馬駅

①滞在人口分析（エリア内の居住者が対象）

■全年齢の居住者



■70 歳以上の居住者



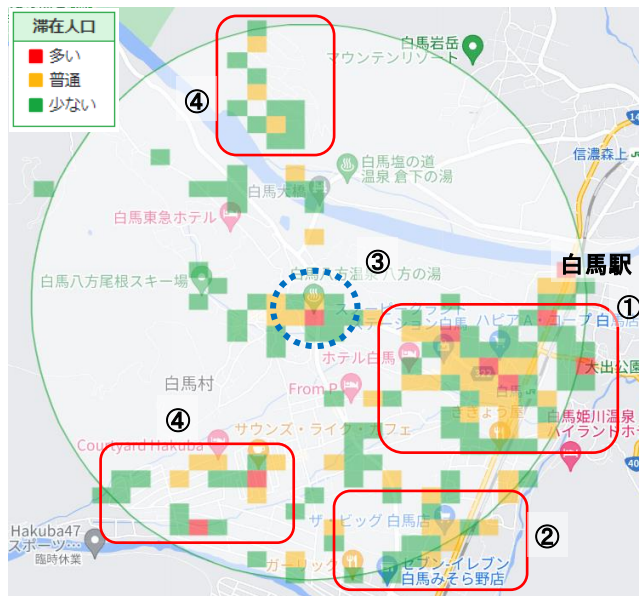
【分析内容】

- 全年齢居住者では白马駅周辺に人口集中がみられ、特に駅の西側に広く分布が広がっている。
70 歳以上居住者では白马駅周辺の分布はあまり多くなく、北側にある A・コープ白马店に比較的多くの分布がみられる。(①②)
- 信濃森上駅については、全年齢居住者・70 歳以上居住者ともに、比較的多くの分布がみられる。(③)
- ④周辺では、ザ・ビッグ白马店や飲食店などの商業施設が集積してこともあり、全年齢居住者・70 歳以上居住者ともに、比較的多くの分布がみられる。
- 白马八方温泉 八方の湯周辺では、全年齢居住者では一定の分布がみられるが、70 歳以上居住者では分布がみられない。(⑤)

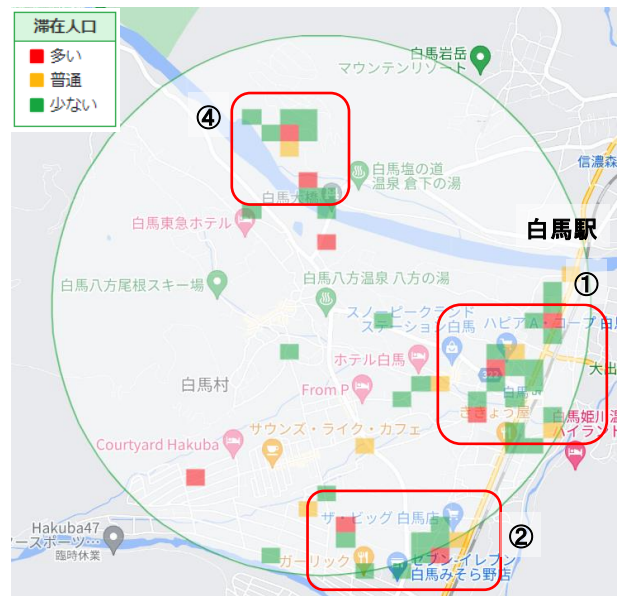
3. 白馬八方バスターミナル

①滞在人口分析（エリア内の居住者が対象）

■全年齢の居住者



■70 歳以上の居住者



【分析内容】

- 全年齢居住者では白馬駅周辺（①）に人口集中がみられるなかで、ザ・ビッグ白馬店（②）や白馬八方温泉 八方の湯（③）、④のペンションや飲食店等が集積しているエリアに分布が多くみられ、広い範囲に広がっている。
- 70 歳以上居住者では白馬駅周辺（①）、ザ・ビッグ白馬店（②）、北側④のペンションや飲食店等が集積しているエリアに分布がみられ、比較的コンパクトな広がりとなっている。

1.2 既存調査等からの移動ニーズの把握

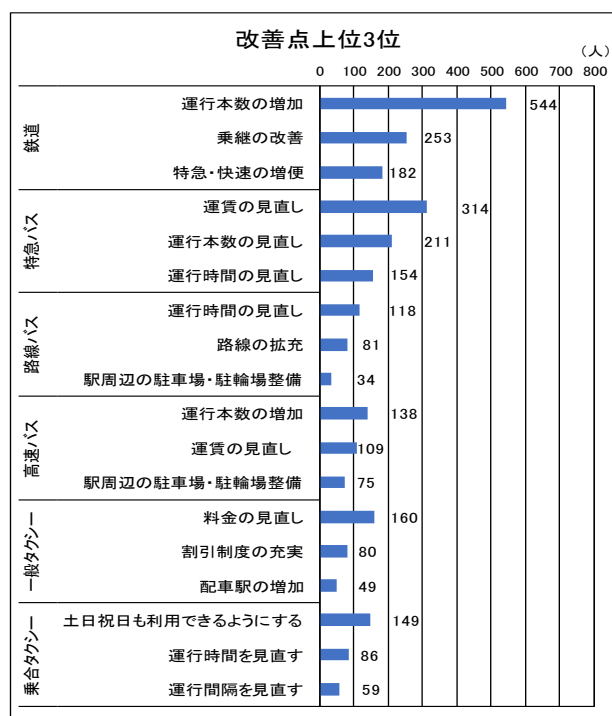
(1) 過年度の村民アンケート

①今後の公共交通について

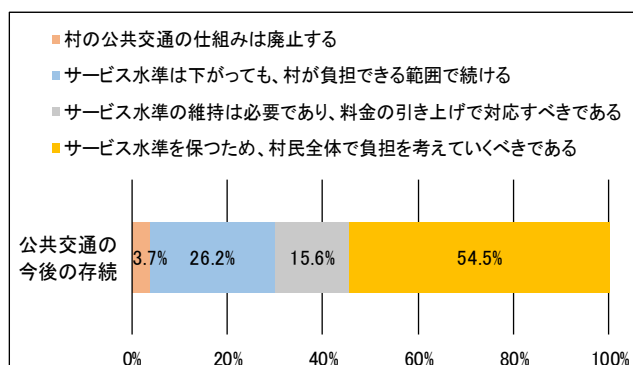
鉄道は運行本数、特急バス・タクシーは運賃、路線バスは運行時間に対する改善要望が強く、乗合タクシーにおいては、土日運行の要望が高い状況となっています。

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。

■公共交通の改善点について



■公共交通の今後の存続について



資料：村民アンケート調査結果（平成30年7月）

（２）白馬デマンドタクシーふれ AI 号に対する意見

担当課の方に寄せられた意見は、次のとおりであり、乗降場所に関する意見が半数を超え、その他に予約に関する意見が 17.2%、アプリ登録に関する意見が 6.9%、乗車方法についての意見が 3.5%である。

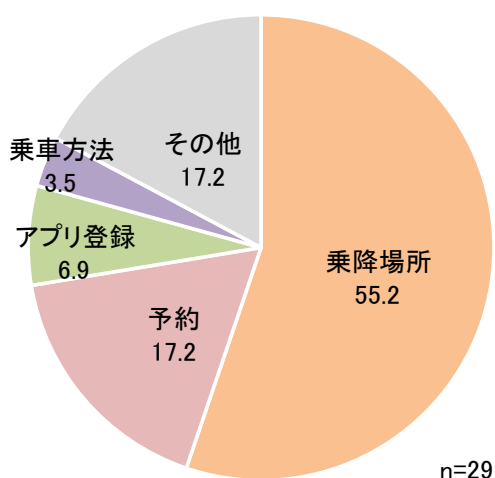
乗降場所では、乗降場所まで歩くのが大変で近くに設置を要望する意見が多く、また、ドアツードアを要望する意見も 3 件寄せられた。

予約については、希望する時間に予約がとれないという意見が 3 件あった。

乗車方法で、ベビーカー利用の問合せも 1 件寄せられた。

以上より、ドアツードアへの対応や子供連れへの配慮、予約の取りにくさへの対応などが課題である。

■白馬デマンドタクシーふれ AI 号に寄せられた意見



■意見の具体的な内容

内容	具体的な内容	件数
乗降場所	乗降場所の設置位置の要望	12
	ドアツードアの要望	3
	停留所に看板が欲しい	1
予約	希望時間に予約がとれない	3
	電話予約の番号の掲載	1
	13 時台の予約の集中	1
アプリ登録	アプリ登録時の問題	2
乗車方法	ベビーカーの乗車確認	1
その他	運転手の対応	3
	通学での利用要望	1
	ボランティア体験時の感想	1

資料：観光課

2. 公共交通を取り巻く課題の整理

2.1 現計画の事業評価

(1) 現計画の基本方針

現計画「白馬村地域公共交通網形成計画（平成31年3月）は、平成31年度から令和6年度までの6箇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】

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

基 本 方 針	目 標
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	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図る。
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	宿泊業や飲食・サービス業など朝夕多忙な方や、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図る。
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	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図る。
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	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。

(2) 現計画の計画目標の検証

新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、利用者数が減少したこともあり、駅等の整備は行われなかったが、大系線の利便性向上のため、代替バスの増便が行われた。計画の実現に向けて、白馬号とナイトシャトルバスがHND アプリで統合された。今後は、わかりやすい案内情報の提供が課題である。

現計画の計画目標の検証

基本方針	導入事業・施策	評価	
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	①駅等の乗り継ぎ拠点の整備	・特に実施されていない	×
	②運行本数、ダイヤ等の見直し	・大系線増便バスを令和6年度運行して運行本数を増加	○
	③デマンド型乗合タクシーの利用条件の見直し	・路線定期型からデマンド型に変更し、AIを導入	○
	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	・平日のみから365日予約可能に変更 ・利用者数 R5 7255人/年	○
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	⑤既存路線バス等の活用の検討	・スクールバスを新たに運行	○
	⑥積雪時等の相乗りタクシーの検討	・利用者数 R5 登下校 1.2万人/年	○
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	⑦シャトルバスの通年運行の検討	・白馬ナイトデマンドタクシーを期間限定で運行	○
	⑧観光・生活交通としてのシャトルバス統合運行の検討	・白馬デマンドタクシーとしてHNDアプリで統合	○
	⑨自転車利用者に優しい環境整備の検討	・サイクルフェスタ開催 R5 267人参加(2回)	○
	⑩わかりやすいシャトルバス等への配色等の検討	・白馬デマンドタクシーとして配色や表示を変更	○
	⑪わかりやすい公共交通案内情報提供の検討	・白馬バレーエリアで案内サインを統一	○
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	・2回開催	○
	⑬公共交通利用促進キャンペーンの実施	・白馬ナイトデマンドタクシーがHAKUBA Doと共創 ・AI運行に対するスマホ教室、試乗会の実施	○

○：実施した △：実施したが不十分 ×：実施していない ▲：廃止した

2.2 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。

(1) 地域特性からの課題

【人口の分布】

- ・村内の人口分布はＪＲ大系線沿線、特に白馬駅西側に広がっています。
- ・特に人口の多い行政区は、別荘、住宅、営業施設が混在するみそら野区、神城駅を中心とした飯田区、白馬駅や飯森駅周辺の白馬町区、飯森区などの４区ですが、過去５年間の人口増加率をみると、その中で増加している地区はみそら野区のみで、それ以外では三日市場区、瑞穂区などです。
- ・冬期に宿泊施設に住み込みで働く外国人は約 900 人、全人口の 10%を超えており、八方周辺や飯田区に 100 人を超える人が住んでいます。

【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 11%、高齢者単身世帯数は全世帯の 10%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 50%を超える地区もあります。

【主要施設の立地状況】

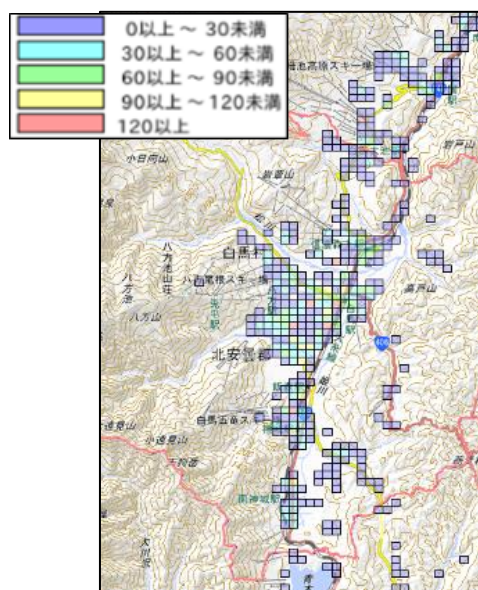
- ・村民の生活関連用品を扱う店舗は、国道 148 号沿線の比較的規模の大きな商業施設に限られ、自動車の利便性が高い場所に立地しています。
- ・村民の買物は、買回り品（家具、家電製品等）で長野市への依存が目立ち、大規模スーパーや専門スーパーでの買物が半数以上を占めています。
- ・白馬南小を除き、白馬北小、白馬中、白馬高校は白馬駅周辺に集中しています。
- ・村内に総合病院は無く、緊急時には大町市や池田町まで行く必要があります。



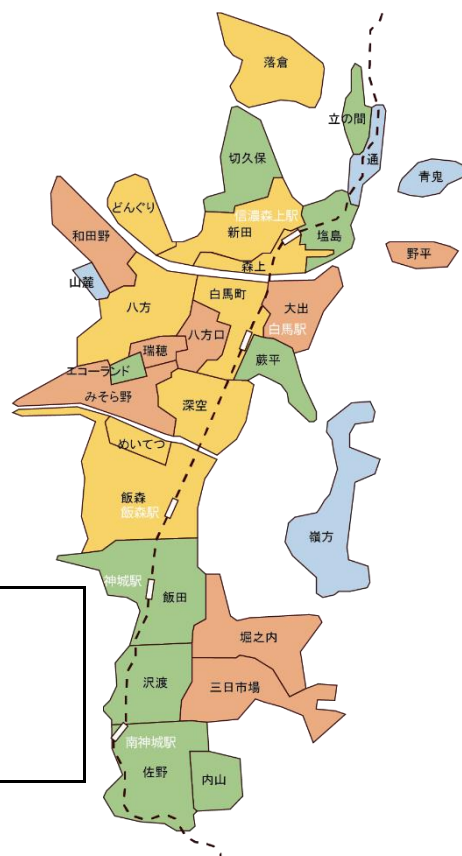
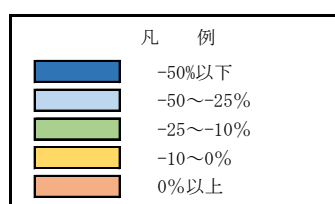
《地域特性からの公共交通の課題》

- ・交通の利便性が高く、主要施設が集まるＪＲ白馬駅西側からみそら野区周辺を除くと、それ以外の地区では人口が減少傾向にあり、地区間の格差がみられる。
- ・国道 148 号沿いに人口が分布し、各種施設も立地しているが、自動車を利用しないと移動が不便であり、また、周辺の中山間地の集落は、自動車が無いと生活ができない状況にある。
- ・少子高齢化が顕著であることから、今後自動車を運転できなくなった時の移動手段の確保として福祉輸送の充実、福祉有償運送の制度・基準の見直しが必要である。

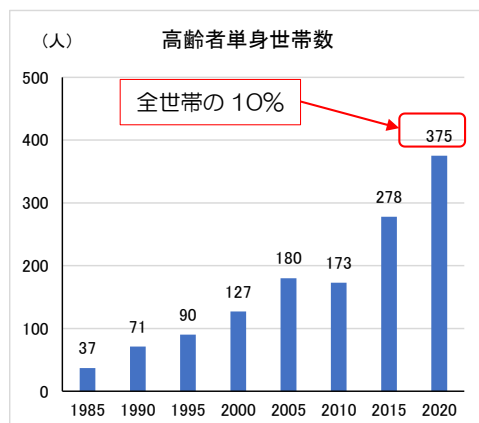
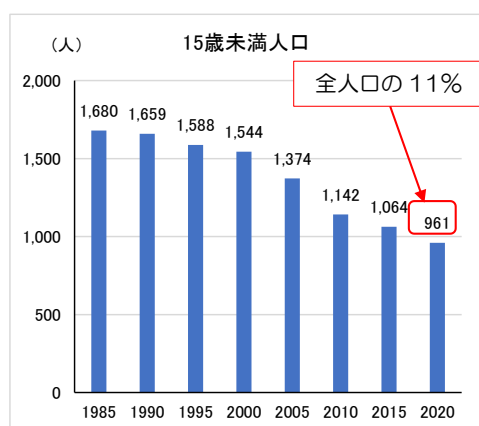
■行政区別人口増加率



資料：令和2年国勢調査

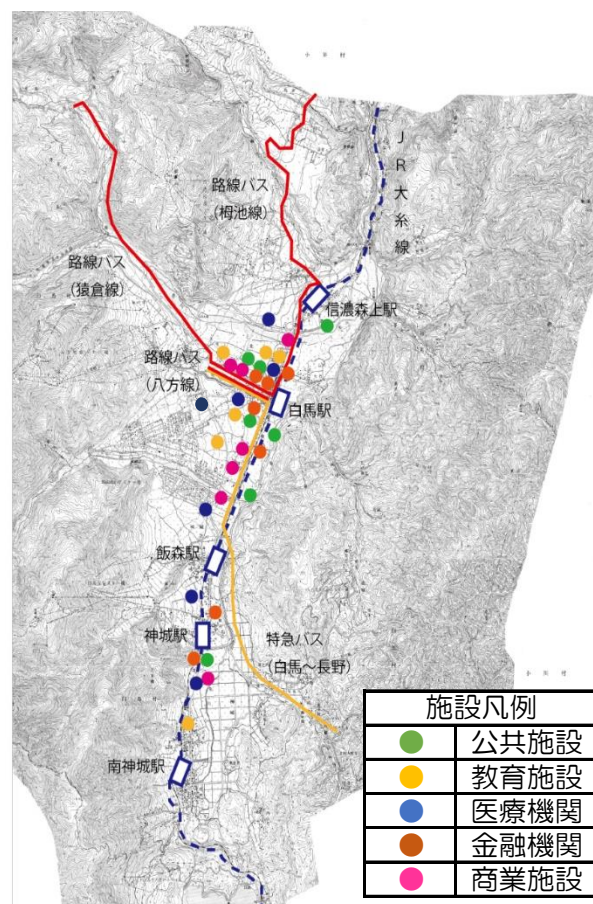


■年少人口、高齢者人口の推移



資料：令和2年国勢調査

■主要施設の分布状況



人口・施設立地状況

(2) 観光特性からの課題

【観光エリアと観光時期】

- 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にあります。
- 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。

【観光動向】

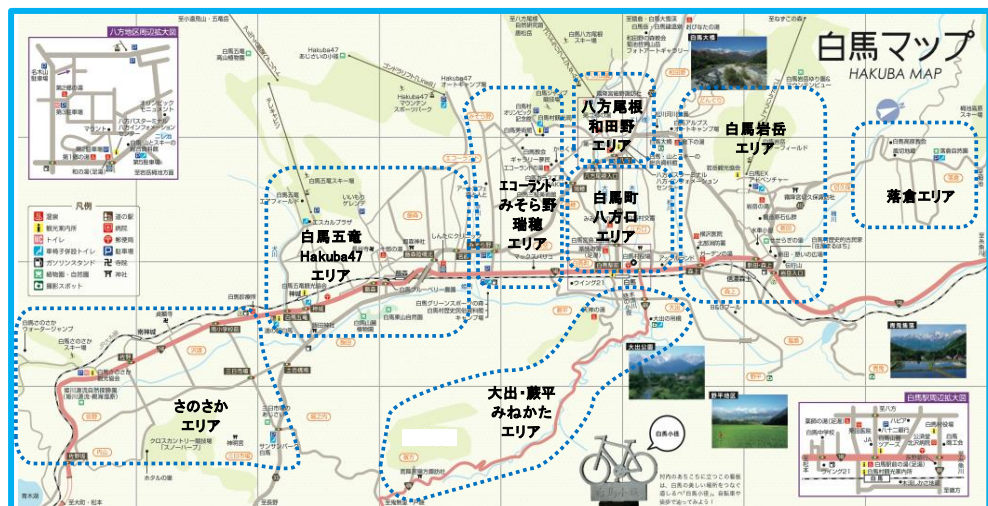
- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、令和 2 年から 200 万人を下回り、令和 3 年には 150 万人を下回りましたが、令和 4 年から回復し、5 類感染症に移行した令和 5 年には、令和元年以前の水準に戻っています。
- 観光入込客の 3 分の 2 は県外からの観光客で、4 分の 3 は宿泊客です。
- 外国人旅行者は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、急減しましたが、現在は回復しています。
- 白馬村の特徴は、スキー目的のオセアニア地域からの旅行者が多いことです。
- 外国人旅行者は滞在期間が長く、他の都市のスキー場や観光地を訪れる人も多く、泊食分離で外食することも多く、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。
- HAKUBA VALLEY では、エリア内 10 のスキー場で利用できる全山共通シーズンパスが発売されていますが、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。



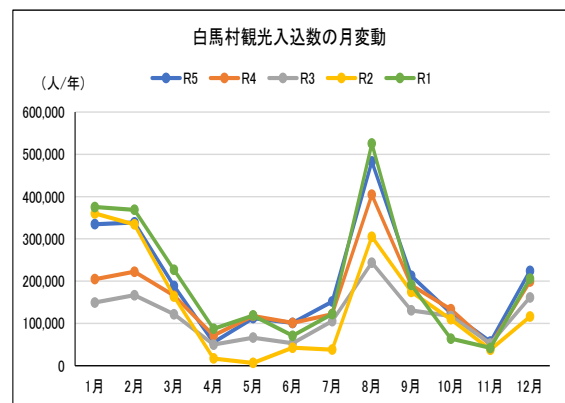
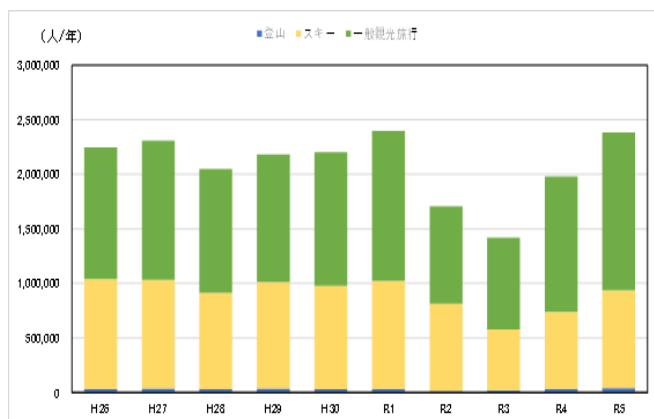
《観光特性からの公共交通の課題》

- 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、それを支える観光客に便利でわかりやすい公共交通の整備が必要です。
- 観光入込数はコロナ後回復していますが、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、年間を通じての平準化が必要ですが、それらの需要に対応した公共交通の確保も必要です。
- 利用者の増加に対して、運行車両台数やドライバー人材の不足への対応が必要です。

■観光エリア

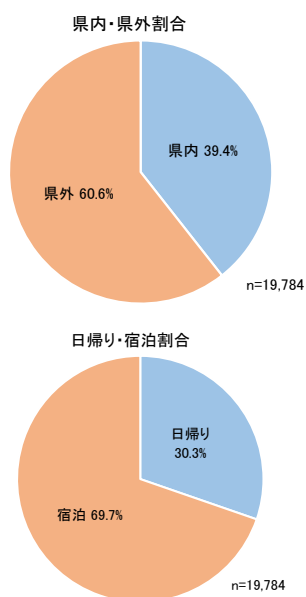


■観光客の推移と月変動

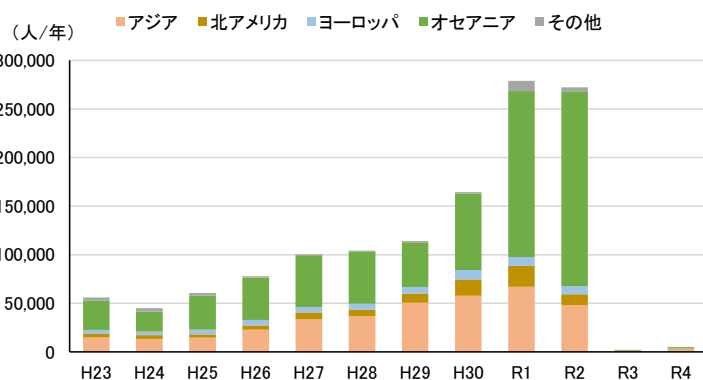


資料：白馬村観光局資料

■観光入込客の特性



外国人観光宿泊者数の推移



資料：各年長野県外国人延宿泊者数調査

資料：令和4年長野県観光地利用者統計調査結果

観光動向

(3) 現公共交通の整備状況からの課題

【各公共交通の概況】

①鉄道

- ・北陸新幹線金沢～敦賀開業で利便性が高まる大糸線沿線に臨時増便バスを運行し、利便性の向上を図っています。
- ・白馬駅を除くと1日の乗車人数が30人程度の駅がほとんどです。また、白馬駅の乗車人数も減少傾向が続いています。

②バス

- ・路線バスは観光地を連絡する柵池線、猿倉線がありますが、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ます。
- ・冬季は、観光事業者が運行するスキー場シャトルバスが運行していますが、路線が複雑で、わかりにくくなっています。

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白馬村 AI オンデマンド乗合交通

- ・令和6年4月からふれAI号が本格運行しています。白馬ナイトデマンドタクシーは、冬期間から運行します。実証実験では、外国人の利用もあり、満足度は高い。
- ・今後、村民と外国人の同乗など統合による課題の検討も必要になります。



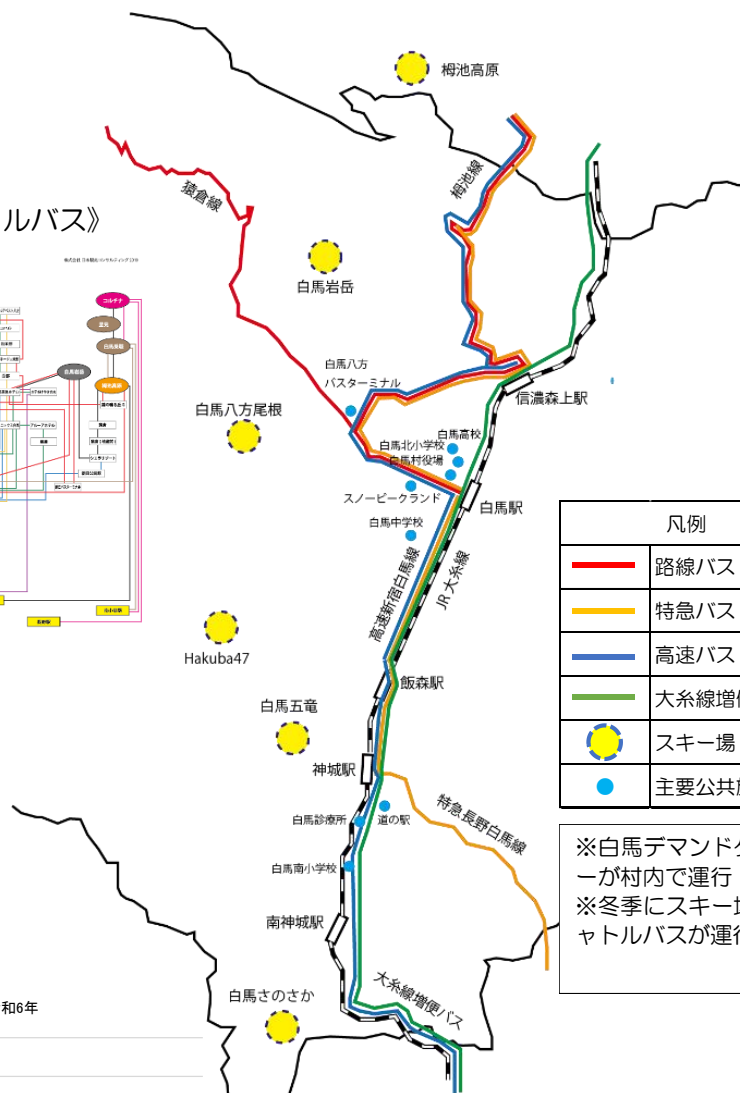
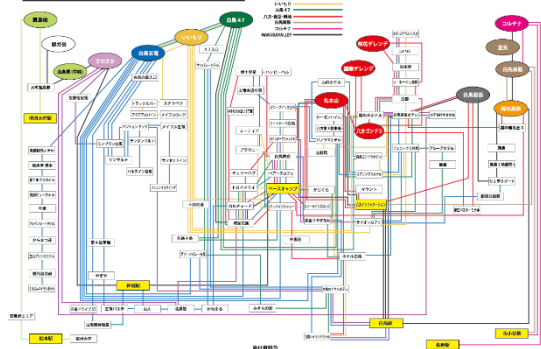
《現公共交通の整備状況からの課題》

- ・前計画の計画目標であった駅等の乗り継ぎ拠点の整備が行われていない。
- ・村が運行する公共交通がAIデマンド交通に統合されるため、わかりやすい交通体系となりますが、高齢者にとってアプリの使用など利用にあたっての支援が必要です。特に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るような交通体系の整備が必要です。
- ・村の玄関口である白馬駅、南部の中心駅である神城駅、北の信濃森上駅、白馬八方バスターミナルについては、乗り継ぎ拠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、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については、利用者の動向を踏まえながら、個別に検討する必要があります。

■村内の公共交通図

《冬期の民間スキー場シャトルバス》

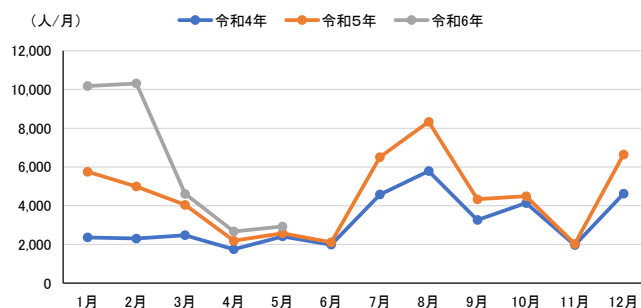
スキー場シャトルバス路線図



凡例	
—	路線バス
—	特急バス
—	高速バス
—	大系線増便バス
●	スキー場
●	主要公共施設

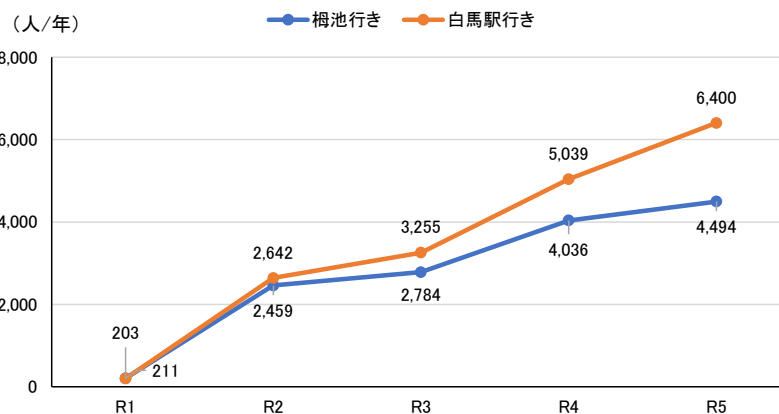
※白馬デマンドタクシーが村内で運行
※冬季にスキー場のシャトルバスが運行

■白馬駅の降車人数の月変動



資料：白馬駅資料

■路線バスの乗車人数の推移



資料：アルピコ交通(株)資料

現在の公共交通動向

■地域特性

- ・ JR大系線沿線、特に白馬駅西側に人口が分布
- ・ みそら野区、飯田区、白馬町区、飯森区の人口が多い
- ・ 15歳未満人口が全人口の11%、高齢者単身世帯数は全世帯の10%
- ・ 中山間地の集落において人口減少が著しい
- ・ 主要な公共施設が白馬駅周辺に集中、生活関連用品を扱う店舗は、国道148号沿線に分布

■観光特性

- ・ 観光エリアが、南北に広がっている。
- ・ 観光入込数の集中時期は、冷涼な気候から夏休みの8月と冬期の12月～3月
- ・ 令和5年には新型コロナ前の令和以前の水準に回復、インバウンドの回復により増加中
- ・ スキー目的のオセアニア地域からの旅行者が多く、滞在期間が長い
- ・ 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

■公共交通の整備状況

- ・ 糸魚川駅から大系線沿線に臨時増便バスが運行し、利便性の向上を図っている
- ・ 白馬駅を除くと1日の乗車人数は30人程度で、白馬駅の乗車人数も減少傾向が続いている
- ・ 村民が村内を自由に利用できる一般路線バスはない
- ・ タクシーは、白馬駅のみ常駐し、冬期の外国人が多い時期は不足している
- ・ 令和6年4月からふれAI号が運行し、白馬ナイトデマンドタクシーが冬期間から運行開始

【村の公共交通の課題】

【地域特性からの課題】

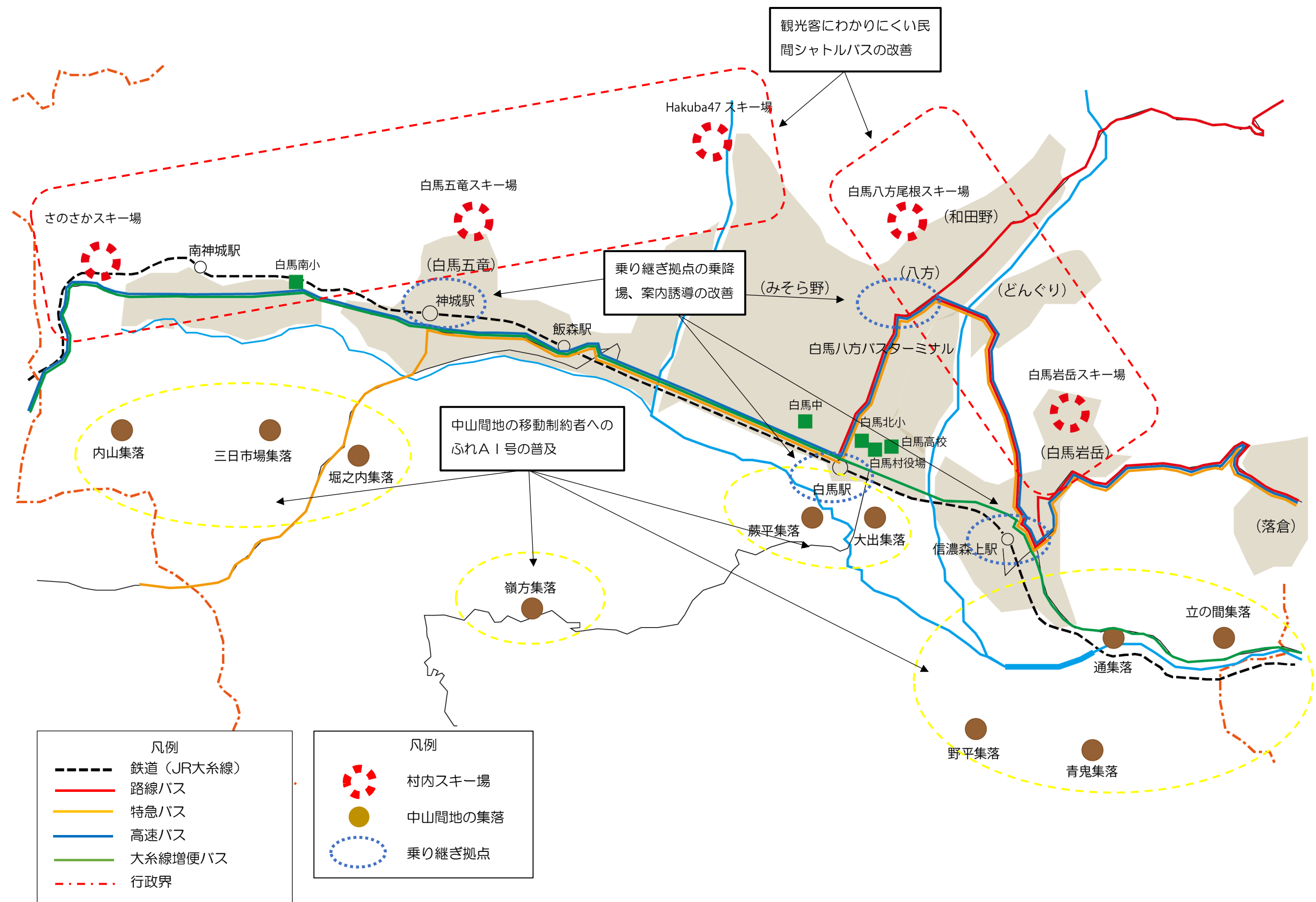
- ・ 各種施設も立地しているが、自動車を利用しないと移動が不便であり、また、周辺の中山間地の集落は、自動車が無いと生活ができない
- ・ 少子高齢化が顕著であることから、今後自動車を運転できなくなった時の移動手段の確保として福祉輸送の充実が課題

【観光特性からの課題】

- ・ 観光産業は白馬村の地域経済を支える基幹産業であり、それを支える観光客に便利でわかりやすい公共交通の整備が必要
- ・ 年間を通じた平準化が必要ですが、それらの需要に対応した公共交通の確保も必要
- ・ 運行車両台数やドライバー人材の不足への対応が必要

【現公共交通の課題】

- ・ 乗り継ぎ拠点となる駅やバスターミナルの利便性向上による機能の強化
- ・ 村内の観光地を連絡するバスの外国人にもわかる案内情報提供手段の検討
- ・ AIによる効率的な運行かつ、高齢者にとってわかりやすく快適な運行
- ・ 高齢者以外の交通弱者の移動についての個別の対応



白馬村の現況交通体系と課題

3. 基本的な方向性（公共交通のあり方）の検討

（１）全体的な考え方

白馬村の公共交通システムは、幹線システムとその他の地域生活交通システムに機能区分することで、階層的なネットワークシステム形成を目指します。

1) 幹線システム

- ・主に村外からの観光・ビジネス客を首都圏や中部関西圏から誘導する大量輸送が可能な公共交通とし、民間事業者が運営
- ・幹線システムは、「鉄道」と「民間路線バス」で構成し、主要駅とバスターミナルを「乗り継ぎ拠点」と位置付け

- ・幹線システムは、県内外の広域的な需要を分担していることから、基本的に現在の機能を維持します。
- ・鉄道は、臨時バスによる増便を図っているが、今年度の実績を踏まえ、事業の継続、利用者の増加を目指す。乗り継ぎ拠点となる白馬駅、神城駅、信濃森上駅については、乗降場の改善、乗り継ぎの利便性向上と外国人を含む観光客へのわかりやすい情報提供を目指します。
- ・民間路線バスは、首都圏から村内、村内の主要観光地への移動の情報提供を白馬駅や白馬八方バスターミナルにおいて一元化して、わかりやすい情報提供を目指します。

①鉄道

JR大系線

乗り継ぎ拠点：白馬駅、神城駅、信濃森上駅

②民間路線バス

路線バス、高速バス、特急バス

乗り継ぎ拠点：白馬駅、白馬八方バスターミナル

2) その他の地域生活交通システム

- ・鉄道や民間路線バスを補完し、地域に密着した輸送サービスを提供する地域生活交通

- ・その他の地域生活交通システムは、幹線システムを補完し、各年代の村民、村を訪れる国内、海外からの観光客が自由に選択し、満足できる公共交通を目指します。

①ふれAⅠ号

②HND（白馬ナイトデマンドタクシー）

③観光事業者のスキー場シャトルバス

④スクールバス

⑤一般タクシー

⑥福祉輸送サービス

⑦その他（白馬村サイクリング、ライドシェア、グリーンスローモビリティ）

■その他地域生活交通システムの今後の考え方

運営	地域生活交通	利用対象者	今後の考え方
白馬村	ふれAⅠ号	村民	村民への周知をさらに進め普及を図る。
		観光客	利用者への周知をさらに進め普及を図る。
		体が不自由な方	高齢者や介助が必要な高齢者等に対しても、手厚い支援や利用方法の代替案を検討する。
白馬村	HND (白馬ナイト デマンド タクシー)	外国人観光客	旅行前のPR活動を進め、認知度の向上を図る。 飲食店の予約サービスと小売店との連携による移動と消費の同時喚起も進める。
		日本人観光客	気軽に利用できるような方法の検討を進める。
		村民	気軽に利用できるような方法の検討を進める。
民間	観光事業者 スキー場 シャトルバス	観光客	路線が複雑なため、利用者にわかりやすい情報提供を進める。
白馬村	スクールバス	小中学生 (遠距離)	登下校時の利用状況を踏まえ、最適な方向での運行を検討する。
白馬村	福祉輸送 サービス	公共交通の利用困難な 高齢者障がい者	現在の運行方法について、軽度な見直しで拡充を図る。
民間	一般タクシー	村民・観光客	個人の移動ニーズに柔軟に応える公共交通として、今後も必要な供給量を維持していく。
白馬村	白馬村 サイクリング	観光客	冬期間以外の公共交通のひとつとして、利用促進を図る。
民間	ライドシェア	村民・観光客	基本的に民間事業者の動向を見ながら、必要に応じて検討する。
民間	グリーンスローモ ビリティ	村民・観光客	どのニーズに向けて運行するのが最適を分析したうえで検討する。

□ライドシェア

・タクシー不足を解消するため、2024年4月よりタクシー事業者が運営主体となり、一般のドライバーが自家用車を使って有料で人を運ぶ「日本版ライドシェア（自家用車活用事業）」のサービスが開始された。

□グリーンスローモビリティ

・時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、高齢化が進む地域での地域内交通の確保や、観光資源として、環境政策と地域が抱える様々な交通の課題解決が期待される。

(2) 利便増進実施計画に位置づける内容

- ・バス路線の集約化
- ・乗り継ぎ拠点における乗降場の改善
- ・乗り継ぎに関するわかりやすい情報提供

長野県地域公共交通計画の北アルプス地域の将来ネットワークを踏まえ、村外からの観光・ビジネス客を首都圏や中部関西圏から誘導する鉄道やバスなどの幹線システムと村内のＡＩデマンドタクシーによる地域生活交通システムで公共交通を構成し、なおかつ持続可能なものを目指す。

The map illustrates the transportation network and demand taxi service coverage in the White Horse area. It includes a legend (凡例) defining symbols for regional exchange axes (railroad, high-speed bus, route bus), village-to-village connections (ふれAI号), transportation node strengthening (main stations, bus terminals), village residential areas (ふれAI号), and tourism street areas (HND). The map shows various locations such as Hakuba 47 Ski Resort, White Horse Five Peaks Ski Resort, White Horse Eight Peaks Ski Resort, White Horse Rock Ski Resort, and White Horse Night Demand Taxi Service. It also shows the location of the A1 Demand Taxi service, which covers the entire village area.

凡例

- 広域交流軸（鉄道）
- 広域交流軸（高速・特急バス、路線バス）
- 集落の里との連絡軸（ふれAI号）
- 交通結節機能の強化（主要駅、バスターミナル）
- 村内居住地域（ふれAI号）
- 観光市街地（HND）

【北アルプス地域の将来ネットワーク】

- ・ 広域高速交通軸による担保
長野駅（北陸新幹線、信越本線）、松本駅（篠ノ井線）
- ・ 主要幹線の位置づけ
JR大系線、バス路線（長野線）

資料：長野県地域公共交通計画

【2つの交通施策の連携】

- ①ふれA1号
日中の住民の移動
- ②HND（白馬ナイトデマンドタクシー）
夜間の住民、観光客の移動