

(令和7年度)

第1回長野県公共交通活性化協議会

北アルプス地域別部会分科会 次第

日時：令和7年7月24日(木) 13:30～15:30

場所：大町合同庁舎 302号会議室

1 開 会

2 あいさつ

3 会議事項

(1) 長野県地域公共交通計画北アルプス地域編の更新について(説明事項(資料1))

(2) バス路線に対する県の新たな支援制度について(説明事項(資料2))

(3) 地方交通鉄道路線の現状について(説明事項(JR 東日本資料))

(4) 北アルプス地域編の拠点(案)について(決議事項(資料3))

4 分野別意見交換(通院・通学分科会→観光分科会の順に開催します。)

・北アルプス地域編の品質保証について(説明事項(資料4))

5 閉 会

(閉会后「交通空白」解消に向けた取組について説明会を開催いたしますので、市町村の方は、お残りください。)

長野県公共交通活性化協議会 北アルプス地域別部会分科会構成員及び出席者名簿

構成分野		構成員		出席者	通院・通学 分科会	観光分科会		備考
		団体名・役職名	氏名			南部	北部	
行政関係	市町村	大町市情報交通課長	鷲澤 久志	鷲澤 久志	○	○	○	(会場出席)
		池田町環境係長	丸山 剛	丸山 剛	○	○		(会場出席)
		松川村政策企画係長	竹迫 亮平	竹迫 亮平	○	○		(会場出席)
		白馬村観光課長	山岸 大祐	山岸 大祐	○		○	
		小谷村	細井 宏紀	細井 宏紀	○		○	(会場出席)
公共交通事業者	鉄道	東日本旅客鉄道(株)長野支社 企画部長	森 敬芳	森 敬芳	○	○	○	(会場出席)
		西日本旅客鉄道(株)金沢支社 交通企画室長代理	石井 孝典	石井 孝典	○	○	○	
	バス	アルピコ交通(株)長野支社白馬営業所 所長	工藤 秀行	工藤 秀行	○	○	○	
		(株)関電アメニックス北アルプス交通事業部 事業部長	佐藤 洋之	(欠席)	○	○	○	
		(有)やまびこ 専務取締役	江津 敦志	(欠席)	○	○	○	
	タクシー	安曇観光タクシー(株) 代表取締役	耳塚 喜門	(欠席)	○	○	○	
		アルプス第一交通(株)	今野 崇	今野 崇	○	○	○	(会場出席)
		アルピコタクシー(株)大町支社 支社長	薄井 浩章	(欠席)	○	○	○	
		白馬観光タクシー(株)		(欠席)	○	○	○	
交通事業関係者		長野県私鉄労働組合連合会		(欠席)	○	○	○	
利用者代表		大町市シニアクラブ連合会 事務局長	長崎 喜治	(欠席)	○			
		池田工業高等学校PTA会長	小山 恵梨香	(欠席)	○			
		大町市立大町総合病院 総務課長	鳥羽 嘉明	鳥羽 嘉明	○			
		JA長野厚生連北アルプス医療センターあづみ病院 総務人事課長	山崎 泰彦	山崎 泰彦	○			
観光関係者		(一社)大町市観光協会		(欠席)		○	○	
		(一社)池田町観光協会 事務局長	片瀬 登	片瀬 登		○		(会場出席)
		松川村観光協会 事務局長	宮澤 大介	(欠席)		○		
		(一社)白馬村観光局		(欠席)			○	
		(一社)小谷村観光連盟 事務局長	堀 克彦	事務局次長 山中 直美(代理)			○	(会場出席)
長野県関係者		北アルプス地域振興局企画振興課長	半崎 洋一	半崎 洋一	○	○	○	

事務局	北アルプス地域振興局企画振興課	担当係長 山口 陽輔				
		主事 池上 和真				
オブザーバー	北陸信越運輸局長野運輸支局	主席運輸企画専門官 山岸 康範				
	長野県交通政策課	課長 丸山 正徳				
		鉄道企画係長 永原 史崇				
		主事 若宮 武尊				
	北アルプス地域振興局商工観光課	課長補佐 太田 愛				
	特定非営利活動法人 SCOP	主任研究員 富樫 慎				

令和 7 年 7 月 24 日

長野県公共交通活性化協議会 北アルプス地域別部会 合同分科会 資料

長野県北アルプス地域振興局企画振興課

計画の位置づけ・目的等

- ◆「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）」に基づく地域公共交通計画として策定
- ◆ 行政や交通事業者などの関係者が共通の認識を持ち、一体となって取り組む具体的な施策、役割分担や推進体制等を示す
- ◆ 計画区域：長野県全域、計画期間：令和6年度～令和10年度

地域公共交通を取り巻く状況

本県を取り巻く状況

- ・地域特性
- ・公共交通の整備状況
- ・県民の移動実態
- ・公共交通に係る情勢等

現状と課題

①維持・運行に関する課題

- ・担い手不足
- ・利用者の減少
- ・事業者の経営悪化
- ・免許返納者の増加等

②利便性向上に関する課題

- ・キャッシュレス決済導入の遅れ
- ・情報提供環境の整備・充実等

③脱炭素化に向けた課題

- ・自家用車への過度な依存
- ・公共交通機関の脱炭素化等

公共交通等リ・デザイン（再構築）方針（計画の基本方針等）

目指す将来像

自家用車に頼らなくても大きな不便を感じずに誰もが安心して暮らせる持続可能な社会を実現する。特に通院・通学等の日常生活における移動や観光地への円滑な移動が確保されている状態を目指す。

基本的な方針

モータリゼーションの進展や少子高齢化・人口減少の急速な進行を背景として、地域公共交通を民間事業者の自助努力のみで維持していくことは困難な状況となっている。このため、官民連携のもと、行政の主体的な関与により、「社会的共通資本」である地域公共交通の維持・発展、利便性の向上を図る。

計画の目標

- ①日常生活における自家用車から公共交通への利用転換
- ②通院・通学・観光に必要な移動の保証
- ③公共交通におけるサービスの品質保証

保証すべき移動

公共交通等を利用して…

- ・通院…圏域の中核的な医療機関に通院できる
- ・通学…圏域内の高校に通学できる
- ・観光…鉄道駅や宿泊施設から圏域内の主要な観光地へアクセスできる

保証すべきサービスの品質（品質保証）

①ダイヤ・便数

- ・通院…午前中に通院でき、午後の早い時間帯に帰宅できる
- ・通学…始業前に通学できる、授業終了後・課外活動終了後に帰宅できる
- ・観光…円滑な乗継ができるダイヤ設定＋十分な滞在時間が確保できる
- ②決済環境…全県の交通機関で交通系ICカードが整備されている
- ③情報提供…バス路線情報等を検索できる環境の整備＋最新情報の維持
- ④拠点整備…主要な交通結節点において、快適な待合が整備されている
- ⑤定時性確保…朝夕や降雪時等における渋滞対策等が講じられている

品質保証を実現させるための具体的な目標や方策を10広域圏ごとに作成し、行政や交通事業者等の関係者が一体となって品質保証の実現に向けて取り組む

施策の方向性

- 1 地域公共交通の担い手確保
- 2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築
- 3 利用しやすい地域公共交通の実現
- 4 移動における脱炭素化の推進

関係者間の役割分担の原則

県	広域圏間や広域圏内（広域圏内の中心市町と周辺市町村）をつなぐ広域的な移動手段（主要幹線、幹線）の維持・確保（バス路線の運行費支援、地域鉄道路線に係る関係者の話し合いの場の設置、市町村のサポート等）
市町村	隣接する市町村間や市町村内における移動手段（準幹線、支線）の維持・確保、観光地へのアクセス確保
事業者	自主運行路線や行政から受託した路線における安全・安心な運行、利用者ニーズを踏まえたサービスの向上
県民	公共交通の社会的意義を認識し、「乗って残す、乗って活かす」という意識を持って、日常生活の中で積極的に公共交通を利用する

地域公共交通ネットワークの構築

●【広域高速交通軸（三大都市間連携）】

【例：北陸新幹線、県外高速バス等】
交通事業者が主体となって維持・確保を図る。

●【主要幹線（隣接県連携、広域圏間連携）】

【例：鉄道、県内高速バス】
県が主体的に関与し、交通事業者や沿線市町村とも連携しながら維持・確保を図る。

●【幹線（圏域中心市町・周辺市町村間連携）】

【例：鉄道（別所線、上高地線）、バス（地域間幹線系統）】
県が主体的に関与しつつ、広域圏の中心市町村・沿線市町村・交通事業者等と連携し、維持・確保を図る。

●【準幹線（市町村間連携軸）】【例：路線バス】

沿線市町村が主体的に維持・確保を図る。

●【支線（市町村内連携）】【例：路線バス、デマンド】

市町村が主体的に維持・確保を図る。
※観光地へのアクセスは観光事業者とも連携して確保を図る

施策・事業

1 地域公共交通の担い手の確保

- ・バス・タクシー運転手等の人材確保・育成の取組に対する支援等

2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

- ・地域鉄道路線の維持、安全性向上等
- ・県内高速バス路線の確保・充実
- ・広域的・幹線的なバス路線の維持・確保等

3 利用しやすい地域公共交通の実現

- ・キャッシュレス決済環境の整備推進
- ・公共交通情報のオープンデータ化の推進等

4 移動における脱炭素化の推進

- ・モビリティマネジメントの推進等

指標・目標値

（例）

- 県内公共交通機関利用者数
R4：82,180千人 ⇒ R10：100,000千人
- 県民一人当たりの公共交通利用回数
R4：40.6回 ⇒ R10：50回
- 乗合バス事業者の運転手数 等
R5：1,313人 ⇒ R10：1,500人
- ◆目標設定の考え方：コロナ前水準までの回復を目指す

地域編（10広域圏ごとに作成）

- 地域特性、公共交通の現状・課題
- 地域の交通ネットワーク（拠点と幹線等の設定）
- 今後、さらに通院・通学・観光のアクセス確保、品質保証の具体化に向けて検討

佐久	上田	諏訪	上伊那	南信州
木曽	松本	北ア	長野	北信

1-2 保証すべき移動（通院・通学・観光）のサービスの品質について

計画では、**通院・通学・観光**の移動を保証するとともに、保証すべきサービス（①ダイヤ・便数、②決済環境、③情報提供、④拠点整備、⑤定時性確保）を掲げている

保証すべき移動

公共交通等を利用して…

- ・通院…圏域の中核的な医療機関に通院できる
- ・通学…圏域内の高校に通学できる
- ・観光…鉄道駅や宿泊施設から圏域内の主要な観光地へアクセスできる

保証すべきサービスの品質（品質保証）

- ①ダイヤ・便数
 - ・通院…午前中に通院でき、午後の早い時間帯に帰宅できる
 - ・通学…始業前に通学できる、授業終了後・課外活動終了後に帰宅できる
 - ・観光…円滑な乗継ができるダイヤ設定＋十分な滞在時間が確保できる
- ②決済環境…全県の交通機関で交通系ICカードが整備されている
- ③情報提供…バス路線情報等を検索できる環境の整備＋最新情報の維持
- ④拠点整備…主要な交通結節点において、快適な待合が整備されている
- ⑤定時性確保…朝夕や降雪時等における渋滞対策等が講じられている

掲げた保証すべきサービスは、**最低限の品質**

→ 地域ごとに必要なサービスの水準を議論し、品質保証を実現させるための具体的な取組等を10広域圏ごとに地域編に取りまとめる必要

現状の地域編

- ・地域特性
- ・地域公共交通の概況
- ・地域公共交通の課題



今後の地域編

（現状の地域編に以下を追加）

- ・拠点と軸の再設定
- ・保証すべき品質
- ・品質を保証するための具体的な取組

1-3 検討方法①バス路線等の見直し

○品質保証を具体化するためには、既存路線や既存交通モードにとらわれず、以下の観点に基づき、バス路線等の見直しを行う必要（新たな支援制度の要件）

【バス路線の見直しにあたっての観点】

◆通院・通学・観光における品質が保証されているか

※ダイヤ・便数の保証すべきサービスの品質

（県計画記載、今後地域別部会において地域における品質を議論）

通院：午前中に通院でき、午後の早い時間帯に帰宅できる

通学：始業前に通学できる、授業終了後・課外活動終了後に帰宅できる

観光：円滑な乗継ができるダイヤ設定+十分な滞在時間が確保できる

◆利用状況・実態を鑑みて適切な路線となっているか

- ・現行路線の起点、経由地、終点が妥当か
- ・運行ダイヤ、便数、運行形態や車両のサイズが適切か

◆路線同士が競合していないか

- ・複数の事業者が類似の路線を走行していないか
- ・幹線同士又は幹線と準幹線や支線の一部が重複していないか

○まずは、駅や市町村役場周辺など抽象的な記載に留まる拠点を具体的な施設等へ再設定

【各種拠点の位置づけ】

種別	位置づけ
①広域拠点	三大都市圏と直接アクセス可能な <u>交通結節点</u> （新幹線駅や在来線特急停車駅など）
②圏域拠点	圏域の中心市町の <u>交通結節点</u> （駅・複数路線が乗り入れるバス停など） ※地域別部会での協議により圏域内に複数設定することも可 ※一般的な行政手続きや日用品の買物等を行うことができる生活の拠点機能を有することが望ましい
③地域拠点	- 各市町村中心部の<u>交通結節点</u>（駅や市町村役場など）※②圏域拠点以外 - 中核的な<u>医療機関</u>、<u>高校</u>、地域の主要な<u>観光地</u>

【地域拠点の考え方】

交通結節点	○ <u>鉄道やバス等複数の公共交通機関の乗り換え・乗り継ぎが可能な場所</u>
中核的な医療機関	○ <u>高度・専門医療を担う医療機関、総合的な外来診療機能を有する地域に密着した医療機関等</u> →・長野県健康福祉部作成の病院リストを共有 ・保健所等と相談のうえ、最終的には地域別部会で決定
高校	○ <u>県内すべての高校（通信制を除く）</u>
地域の主要な観光地	○ <u>地域の主要な観光地として地域別部会で議論・決定した観光地</u> →・令和5年度に地域別部会で議論した観光地を中心に選定 ・商工観光課や地域の観光協会/DMO等と相談の上、最終的には地域別部会で決定

○拠点の再設定後、拠点間をどのように接続を行うか議論

○接続の検討を行う際には、地域で必要な通院・通学・観光に係る確保すべきサービスの品質を議論

(例) ○○地域では、○時までの中核的な医療機関へ通院できるようにする

○地域で決定した品質が確保できるよう、以下の役割分担を基本に拠点間の接続を議論

	路線の位置づけ	関与の主体	検討の場
圏域拠点 ↓ 地域拠点 (市町村を跨ぐ)	C : 幹線	県	地域別部会
地域拠点 ↓ 地域拠点・集落等 (市町村を跨ぐ)	D : 準幹線	市町村	地域別部会 ・ 市町村公共交通会議
地域拠点 ↓ 地域拠点・集落等 (市町村内)	E : 支線	市町村	市町村公共交通会議

- 拠点間の接続に係る議論終了後、具体的な路線の見直しに伴う取組（見直し）内容を議論。その際、役割分担やスケジュールも併せて議論

【品質を保証するための取組例】

施策	1 幹線の検討と運行				
施策内容	○町村を跨いで運行しており（平成の大合併前の区分も含む）、地域間幹線系統の補助要件に適合できる可能性をもつ以下の4路線を広域圏全体としての幹線に位置づける。 ①南部幹線（倉本線、くわちゃんバス木曽病院線、くわちゃんバス、坂下診療所線、南木曽・木曽病院連絡タクシー、田立線） ②北部幹線（木曽駒高原線、日義巡回線、日義木曽病院線、木曽病院連絡タクシー） ③西部幹線（三岳・王滝線、木曽温泉線） ④開田幹線（開田高原線） ○効果的な運行内容を検討したうえで、実証運行を経て本格運行に移行する。				
役割分担	○運行計画立案＝木曽地域公共交通活性化協議会、木曽郡内6町村、交通事業者 ○事業主体＝今後調整 ○運行実施＝交通事業者				
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	・運行内容検討	・運行内容確定 ・許認可申請 ・実証運行開始	・効果検証 ・運行内容調整 ・本格運行移行	・運行継続 ・PDCAサイクルによる見直し	⇒⇒⇒

バス路線に対する県の新たな支援制度について

- 1 広域的なバス路線の支援に関する基本方針
- 2 生活路線への支援について
 - (1) 運行支援について
 - (2) 県有民営バス制度について
- 3 今後のスケジュールについて

1 広域的なバス路線の支援に関する基本方針

現状・課題

- 人口減少の影響等による、**輸送需要の縮小・事業者収益悪化**
- 乗務員の**人手不足・高齢化**が年々深刻化
 - ⇒ 路線バスの赤字を貸切バス等の利益で補填する構造は限界にきており、交通事業が事業者の**自助努力を前提として存続することは困難**（国や県の支援が不十分）
 - ⇒ 県内でも**バス路線の減便・廃止**が発生しており、県民や来訪者の移動に影響を与えている

基本方針

1 生活路線への支援 【対象路線】地域別部会で**バス路線等の見直し**を行った「**幹線**」

- 単なる赤字補填にとどまらない**県独自の新たな支援制度**を構築し、**公的関与を強化**
 - ・ **運行経費の1/2を支援単価**とし、走行距離に応じた定額補助方式へ運行経費支援制度を転換
※ $1 \text{ km当り支援単価} \times \text{実車走行キロ} = \text{支援額}$ 、処遇改善に要する経費を支援単価に加算
 - ・ 実勢価格の上昇に伴い、**県有民営バス制度の県負担額を引上げ**
- 新たな支援制度でも、運行の維持が困難な場合は、**沿線市町村の協力（財政負担）により路線の維持・確保を図る【県交通計画に明記】**
 - ※ 県交通計画の改定時、沿線市町村の財政負担等の状況を確認し、必要に応じて支援制度の見直しを検討

2 観光路線への支援（詳細は今後検討）

- 観光に特化した路線に対する運行支援制度を創設し、**観光周遊バスの新設等**を促進
 - ・ 「長野県宿泊税」の活用を念頭に**生活路線とは異なる支援スキーム**を設定



☆ 将来にわたって、**通院・通学・観光の移動を確保し、豊かで安心な暮らし、快適な旅行ができる長野県を実現！**

2 生活路線への支援について

制度改正のポイント

- ①**最適な交通ネットワークの構築**：路線を見直し、**利用実態に即した運行形態、走行経路へ再構築**
- ②**事業者の経営基盤強化**：単なる赤字補填にとどまらない**新たな運行費支援の制度を構築**
実勢価格の上昇に伴い、**県有民営バス制度の県負担額を引上げ**
- ③**人材の確保・定着**：処遇改善に必要な経費を加算
- ④**役割分担の明確化**：平成13年3月31日時点の市町村界から**現在の市町村界に変更**

※ 路線見直しが行われない場合や、旧合併市町村路線（国庫補助対象に限る）への支援は、既存制度を継続

主な変更点

	既存制度
運行事業者	一般旅客自動車運送事業 (道路運送法第4条)
支援路線	地域間幹線系統 ・運行回数3往復/日以上かつ 輸送量15人/日以上
市町村界の 考え方	平成13年3月31日時点 の市町村界
沿線市町村 の協力	—



新制度「信州型広域バス路線支援制度」
自家用有償旅客運送事業 （道路運送法第78条2号）を加える （道路運送法第4条による運送がされない場合の移動手段の確保）
圏域の中心市町と周辺市町村をつなぐ広域的な路線（C幹線） 市町村間をつなぐ路線（D準幹線）の一部（「みなし幹線」として支援） ・地域別部会で議論し見直された路線（バス路線見直しの観点参照） ・運行回数、輸送量要件を撤廃
現在の市町村界 ・圏域拠点の小規模市町村に対し特例（既存制度の市町村界の考え方を適用）
新制度でも、 運行の維持が困難な場合は、沿線市町村の協力（財政負担）により路線の維持・確保を図る ことを県交通計画に明記

2 生活路線への支援について（バス路線等の見直し）

- 品質保証を具体化するためには、既存路線や既存交通モードにとらわれず、以下の観点に基づき、バス路線等の見直しを行う必要（**新たな支援制度の要件**）

【バス路線等の見直しにあたっての観点】

◆通院・通学・観光における**品質が保証**されているか

※ダイヤ・便数の保証すべきサービスの品質

（県計画記載、今後地域別部会において地域における品質を議論）

通院：午前中に通院でき、午後の早い時間帯に帰宅できる

通学：始業前に通学できる、授業終了後・課外活動終了後に帰宅できる

観光：円滑な乗継ができるダイヤ設定+十分な滞在時間が確保できる

◆**利用状況・実態**を鑑みて適切な路線となっているか

- ・現行路線の起点、経由地、終点が妥当か
- ・運行ダイヤ、便数、運行形態や車両のサイズが適切か

◆路線同士が**競合**していないか

- ・複数の事業者が類似の路線を走行していないか
- ・幹線同士又は幹線と準幹線や支線の一部が重複していないか

2 生活路線への支援について（対象路線）

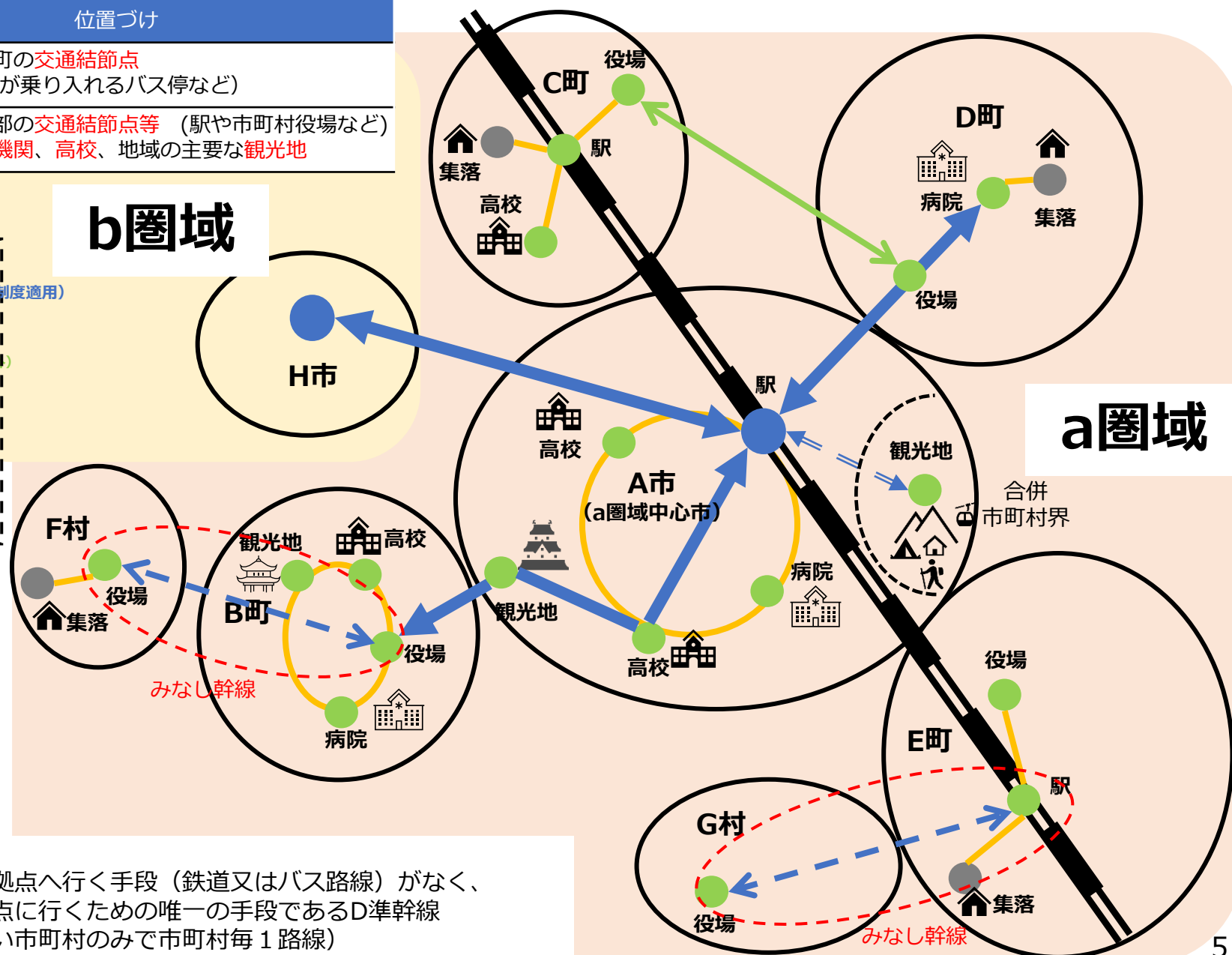
種別	位置づけ
圏域 拠点	・圏域の中心市町の 交通結節点 (駅・複数路線が乗り入れるバス停など)
地域 拠点	・各市町村中心部の 交通結節点等 (駅や市町村役場など) ・中核的な 医療機関 、 高校 、地域の主要な 観光地

凡例

- C | 幹線 (新制度適用)
- - -C' | みなし幹線 (新制度適用)
- = = =C'' | 幹線 (旧制度適用)
- D | 準幹線 (支援対象外)
- E | 支線 (支援対象外)

- ...圏域拠点
- ...地域拠点
- ...集落

b圏域



【みなし幹線について】

- ・市町村内に直接圏域拠点へ行く手段（鉄道又はバス路線）がなく、
乗り継いで、圏域拠点に行くための唯一の手段であるD準幹線
(原則、鉄道駅のない市町村のみで市町村毎1路線)

(参考) 各路線の定義

種別	定義
C幹線	圏域の中心市町（圏域拠点）と周辺の他の市町村（地域拠点）を結ぶ路線
C'みなし幹線	市町村内に直接圏域拠点へ行く手段（鉄道又はバス路線）がなく、乗り継いで、圏域拠点に行くための唯一の手段であるD準幹線 ※1町村あたり原則1路線
C''幹線 （旧制度適用）	現在の市町村界では市町村内路線と整理される路線のうち、国補助の適用を受ける路線（地域間幹線）
C'''幹線 （特例措置対象）	既存制度の市町村界の考え方（平成13年3月31日時点の市町村界）で圏域の中心市町（圏域拠点）と周辺の市町村（地域拠点）を結ぶ路線 ※圏域拠点の小規模市町村に対する特例適用の路線
D準幹線	市町村間（地域拠点間）を結ぶ路線
E支線	市町村内の拠点間や地域内の居住区などを結ぶ路線

参考：各種拠点の位置づけ

種別	位置づけ
圏域拠点	・圏域の中心市町の交通結節点（駅・複数路線が乗り入れるバス停など）
地域拠点	・各市町村中心部の交通結節点（駅や市町村役場など） ・中核的な医療機関、高校、地域の主要な観光地

2 (1) 運行支援について

制度のポイント

- 小規模路線でも必要な財政支援を行えるよう、**補助要件（運行回数、輸送量）や補助カット要件を撤廃**
- 1km当たり支援単価の設定は既存制度の考えを踏襲**し、「補助対象路線を運行する事業者の実車走行キロ当たり経常費用（以下、運行実績）」と国が定める「地域キロ当たり標準費用（以下、地域単価）」の低い方を1km当たり運行経費とし、その1/2を1km当たり支援単価とする。
- 運行経費補助のみでは持続可能でないため、会社全体経費の一部を支援**

制度詳細

区分		既存制度
運行経費補助	支援方式	運行欠損費補助（国協調）
	支援スキーム	運行経費見込 - 運行収益見込 = 運行欠損費補助
	1km当たり支援単価	運行実績と地域単価の低い方 ・乗車人員によるカット要件あり
	処遇改善加算	—
	支援上限	運行経費の45/100
	支援区間	起点-終点
バス事業維持・確保補助	持続的に公共交通を維持するために必要な支援	— ※赤字補填のみでは必要な財政投資ができず持続可能ではない



新制度「信州型広域バス路線支援制度」	
支援単価を設定し、走行距離に応じた定額補助方式（県独自）	
1km当たり支援単価 × 実車走行キロ = 支援額 ・国補助と支援区間が重複する場合、県支援額から国庫補助額を控除	
運行実績と地域単価の低い方の1/2+処遇改善に要する経費 ・乗車人員によるカット要件を撤廃	
1km当たり運行経費×経費に占める人件費割合×2か年分の賃上げ率 ・運行事業者の処遇改善の実態に応じ加算	
運行経費 - 運行収益	
圏域拠点-地域拠点	
「持続的な路線の維持・確保に向けた取組」を実施した事業者に対し、運行経費補助対象路線の運行経費の10%を上限に支援 ・取組例：待合環境や従業員の休息施設等の施設整備費、システム導入経費等の会社全体経費	

支援概要

【運行経費補助】

- **運行実績と地域単価の低い方の1/2を1km当たり支援単価とし、1km当たり支援単価×実車走行キロ＝支援額とすることとし、運行経費100%（運行経費-運行収入）を支援上限とする。**
 - ・ 支援単価は、直近の人件費上昇分が反映されていないため、実際の賃金改定率に応じ支援単価を補正

【バス事業維持・確保補助】

- **運行事業者が持続的に公共交通を維持するために必要な支援として、「持続的な路線の維持・確保に向けた取組」を実施した事業者に対し、運行経費の10%を上限に補助。**
 - ・ 運行経費補助のみでは、設備更新資金の確保や将来の職員の待遇改善、利用者のサービス改善が行えず、地域公共交通の維持・発展、利便性の向上に資する制度とならない。
 - ・ 「持続的な路線の維持・確保に向けた取組」の例※
利用者の待合環境や従業員の休息施設等の施設整備費、人材確保策、業務効率化や利用者の利便性向上のためのシステム導入経費 等の会社全体経費
※後年度に実施する当該取組のための資金確保（積立など）を含む

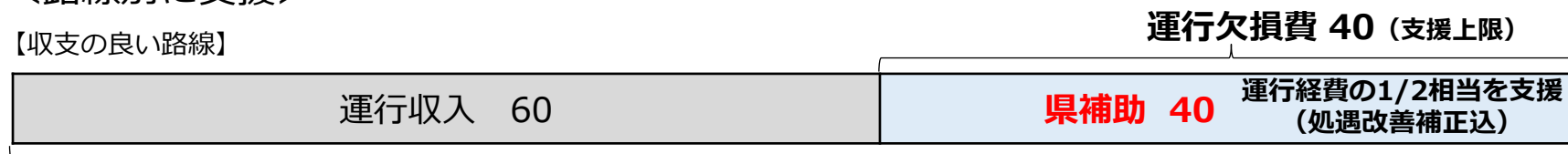
2 (1) 運行支援について

支援イメージ

【運行経費補助】

- 運行経費の1/2相当を支援することとし、運行経費100%（運行経費-運行収入）を支援上限に支援
＜路線別に支援＞

【収支の良い路線】



【収支の悪い路線】



【バス事業維持・確保補助】

- 「持続的な路線の維持・確保に向けた取組」を実施した事業者に対し、運行経費の10%を上限に支援
＜事業者別に支援＞

- ・路線毎の運行経費10%の合算を支援上限額として、取組の実施経費を支援
- ⇒ 3路線の県支援路線を有する事業者へ支援する場合の支援例：支援額425万円

「持続的な路線の維持・確保に向けた取組」
の実施経費 500万円

支援上限額：425万円（運行経費の10%）
※路線毎の運行経費10%の合算
（内訳）A路線：250万円
B路線：50万円
C路線：125万円

2 (2) 県有民営バス制度について

制度のポイント

- 制度創設時（H27）から、車両価格が約500万円程度上昇しているが、行政の支援額は変わらないため、事業者の負担が増加していることから、**県負担額を現状の実勢価格にあわせて引き上げる。**

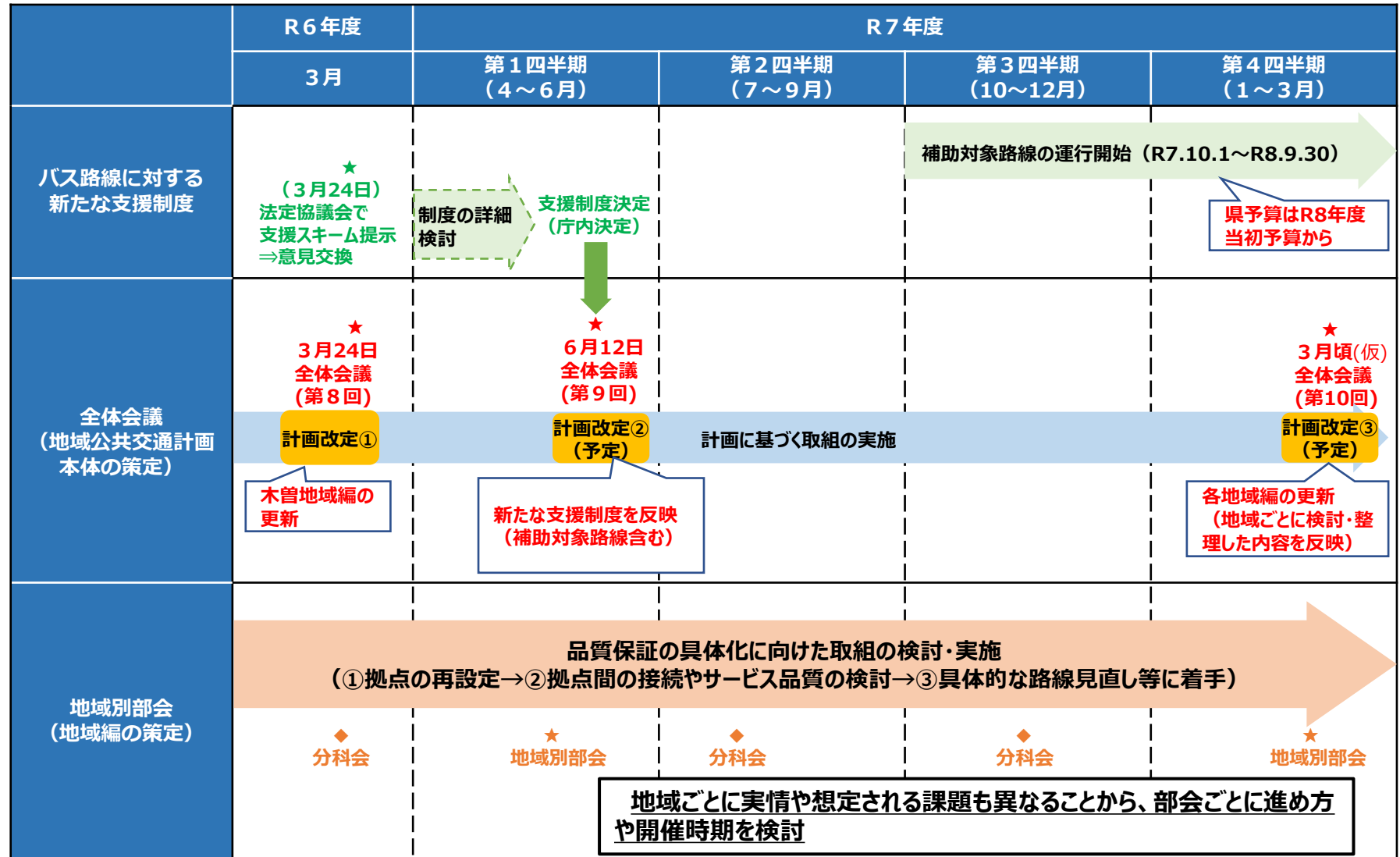
制度詳細

県は車両を購入し、運行事業者に貸与、事業者は県にリース料を納付（5年間）、5年経過後に無償譲渡

	既存制度		制度拡充
国・県負担額	【ノンステップバス】 1,500万円/ 1 台 【ワンステップバス】 1,300万円/ 1 台 【小型バス】 1,200万円/ 1 台		【ノンステップバス】 2,000万円/ 1 台（500万円増） 【ワンステップバス】 1,800万円/ 1 台（500万円増） 【小型バス】 1,600万円/ 1 台（400万円増）
負担内訳	【ノンステップバス】 国：750万円、県：750万円 【ワンステップバス】 国：650万円、県：650万円 【小型バス】 国：600万円、県：600万円		現行制度適用（国補助）の有無に関わらず県が負担（年間10台購入予定）

3 今後のスケジュールについて

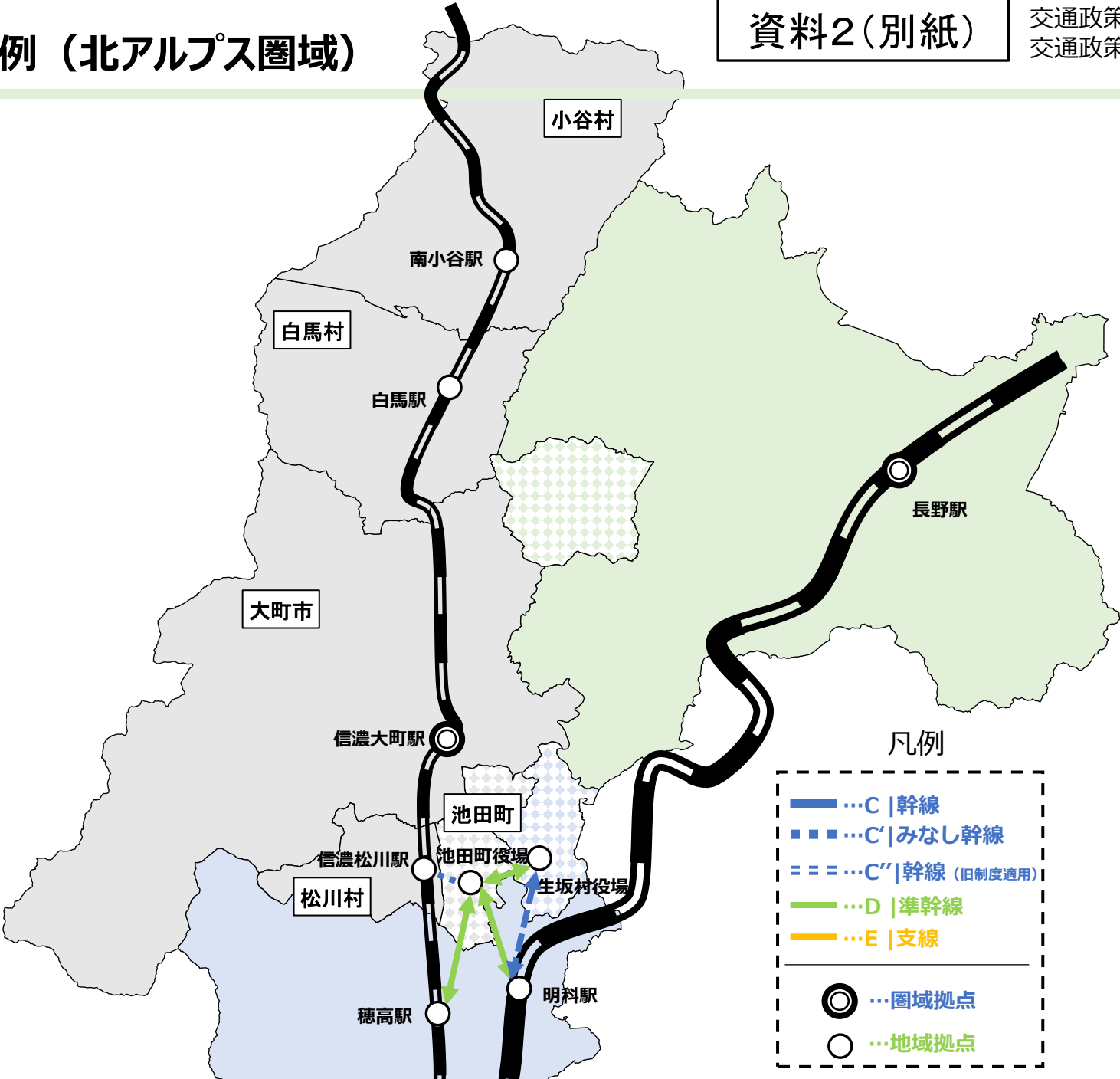
- ◆ 今後、各地域別部会で路線見直し等に向けた検討を進め、見直しを行った路線（幹線）に対して新たな支援制度を適用予定



県支援路線の具体例（北アルプス圏域）

資料2（別紙）

交通政策局
交通政策課



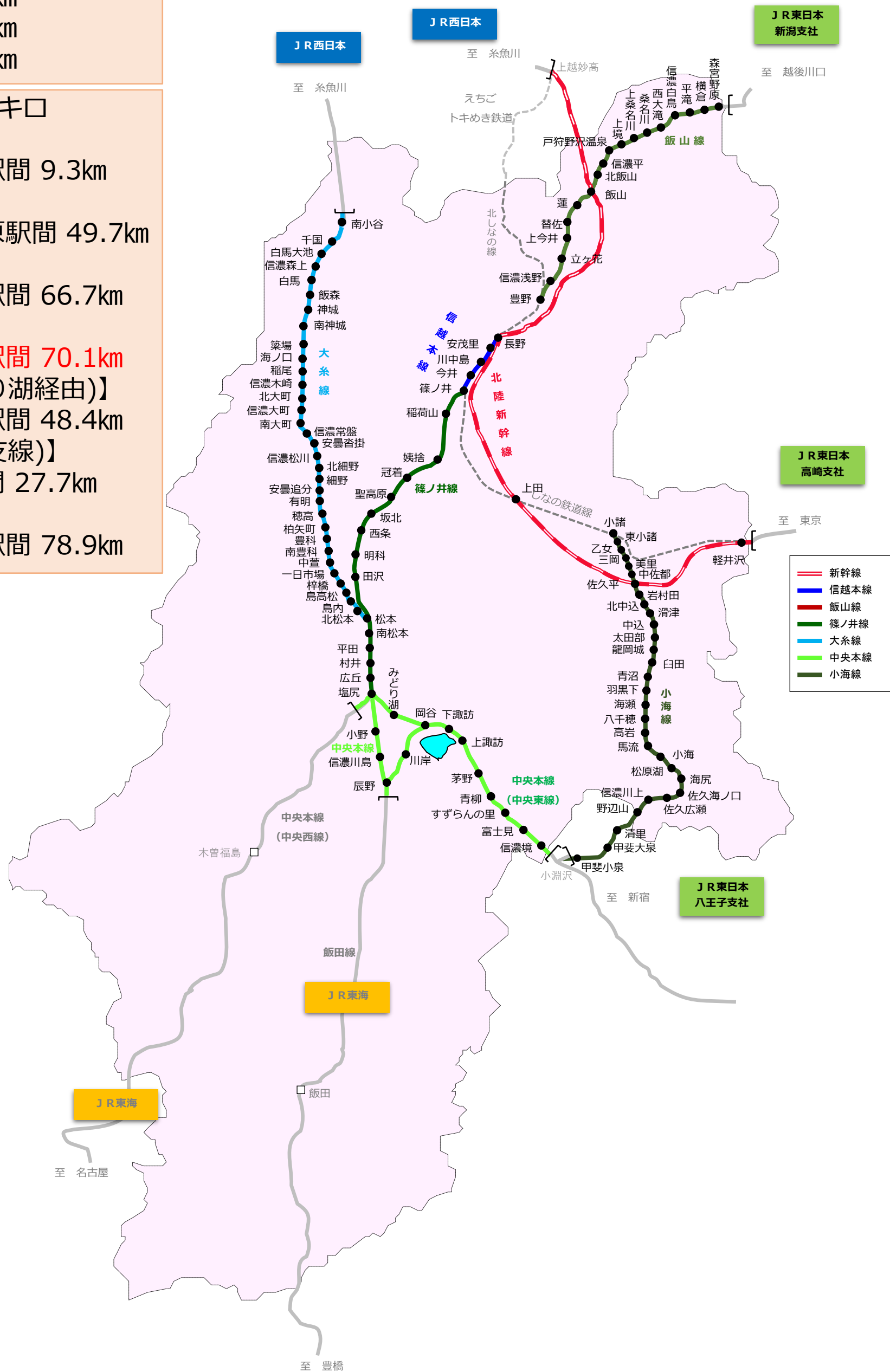
■地方交通鉄道路線の現状について

東日本旅客鉄道株式会社
長野支社 企画部長 森 敬芳

長野支社営業エリア

長野支社内営業キロ
在来線 348.5km
新幹線 136.5km
合計 485.0km

在来線路線別営業キロ
【信越本線】
篠ノ井駅・長野駅間 9.3km
【飯山線】
豊野駅・森宮野原駅間 49.7km
【篠ノ井線】
塩尻駅・篠ノ井駅間 66.7km
【大糸線】
松本駅・南小谷駅間 70.1km
【中央本線(みどり湖経由)】
小淵沢駅・塩尻駅間 48.4km
【中央本線(辰野支線)】
岡谷駅・塩尻駅間 27.7km
【小海線】
小淵沢駅・小諸駅間 78.9km



■ 鉄道は装置産業（JR東日本長野支社）

鉄道(JR長野支社)を支える人材

3,650 + α 人



JR東日本
44,565人

長野支社

1,580人



- ・ 運転・車掌
- ・ 車両メンテナンス



- ・ 駅業務



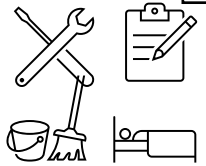
- ・ 設備メンテナンス



- ・ バックヤード

協力会社・グループ会社

2,070 + α 人



- ・ 清掃
- ・ 車内販売
- ・ 車両保守・改良・広告



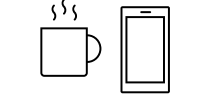
- ・ チケットサービス



- ・ 現金運搬
- ・ 商品運搬



- ・ 構内清掃
- ・ 構内販売・提供サービス)



- ・ 警備等



- ・ 資材運搬・調達
- ・ 設備保守・改良



- ・ 用地管理

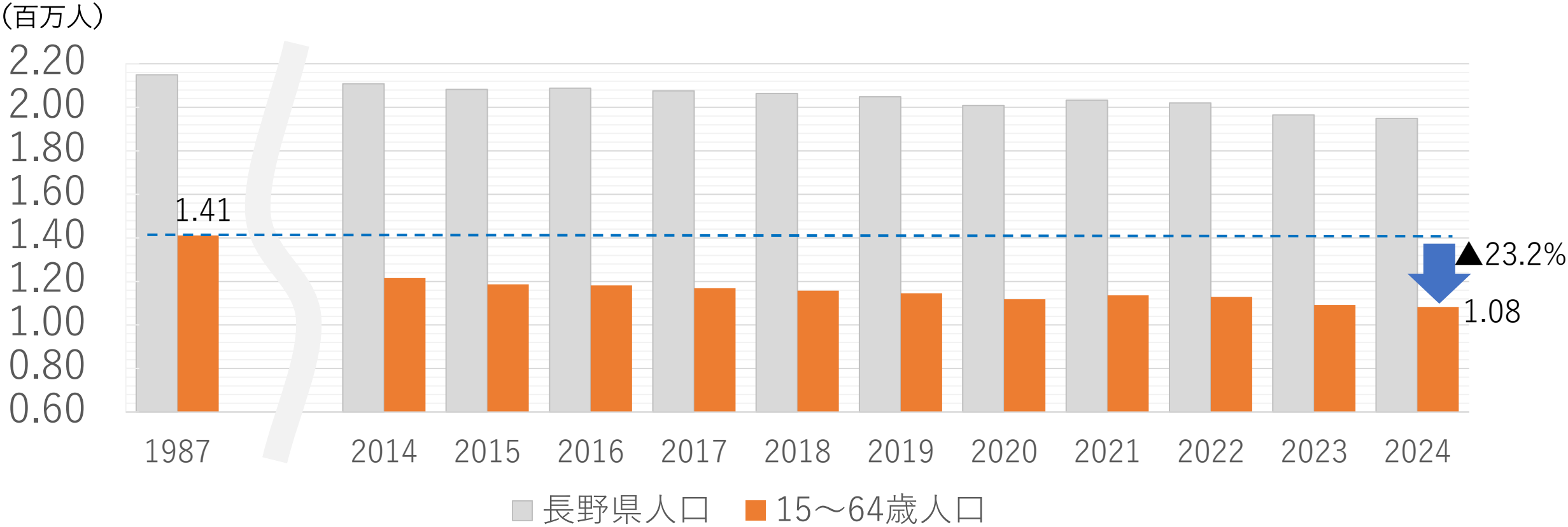


- ・ 福利厚生庶務
- ・ システム管理
- ・ 派遣サービス等
- ・ インフラ供給
- ・ リネンサービス

Etc.

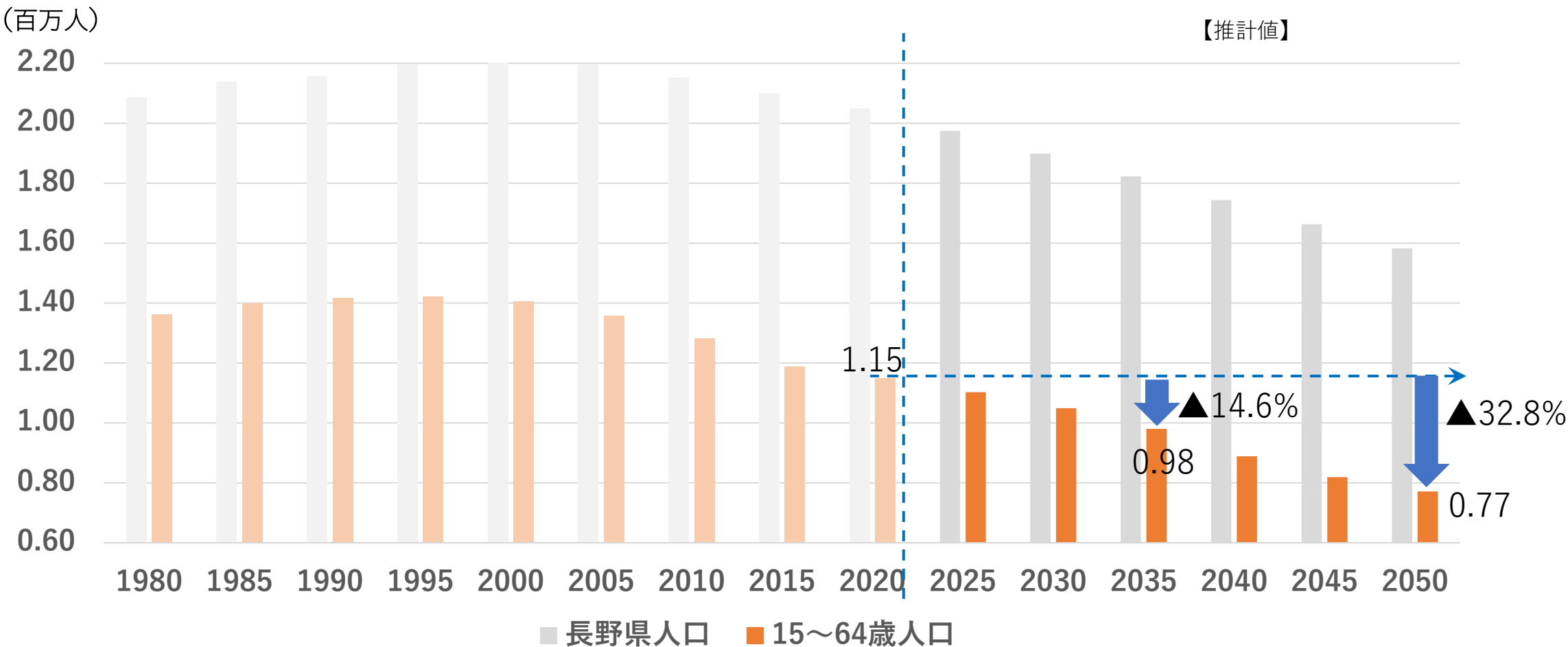
長野県の人口推移

- 長野県は人口が200万人を割った
- 生産年齢人口の推移
76.8% (▲23.2) (2024/1987)



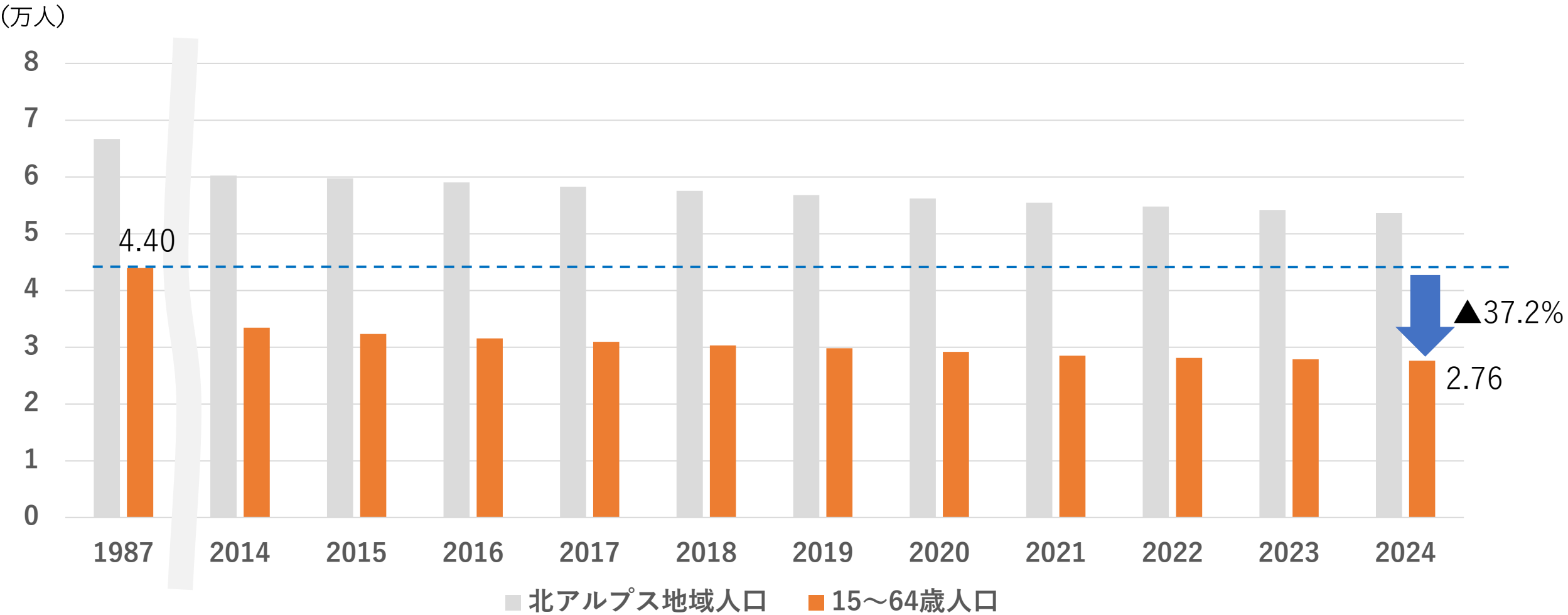
長野県の人口将来推計

- 長野県の人口は今後も減少する見込み
- 生産年齢人口の見通し
85.4% (▲14.6) (2035/2020) , 67.2% (▲32.8) (2050/2020)



北アルプス地域の人口推移

- 北アルプス地域の人口も減少。長野県全体より減少傾向がやや大きい。
- 生産年齢人口の推移
62.8% (▲37.2) (2024/1987)

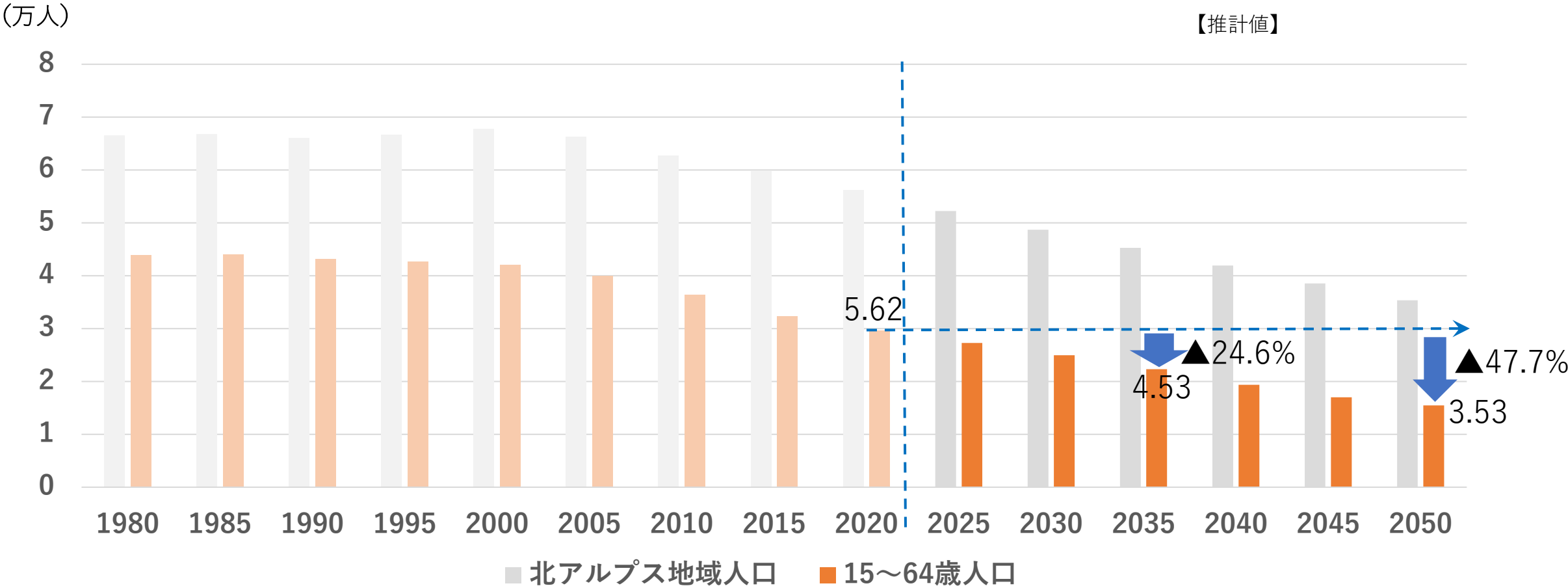


北アルプス地域の人口将来推計

- 今後減少率の増加が見込まれる
- 生産年齢人口の見通し

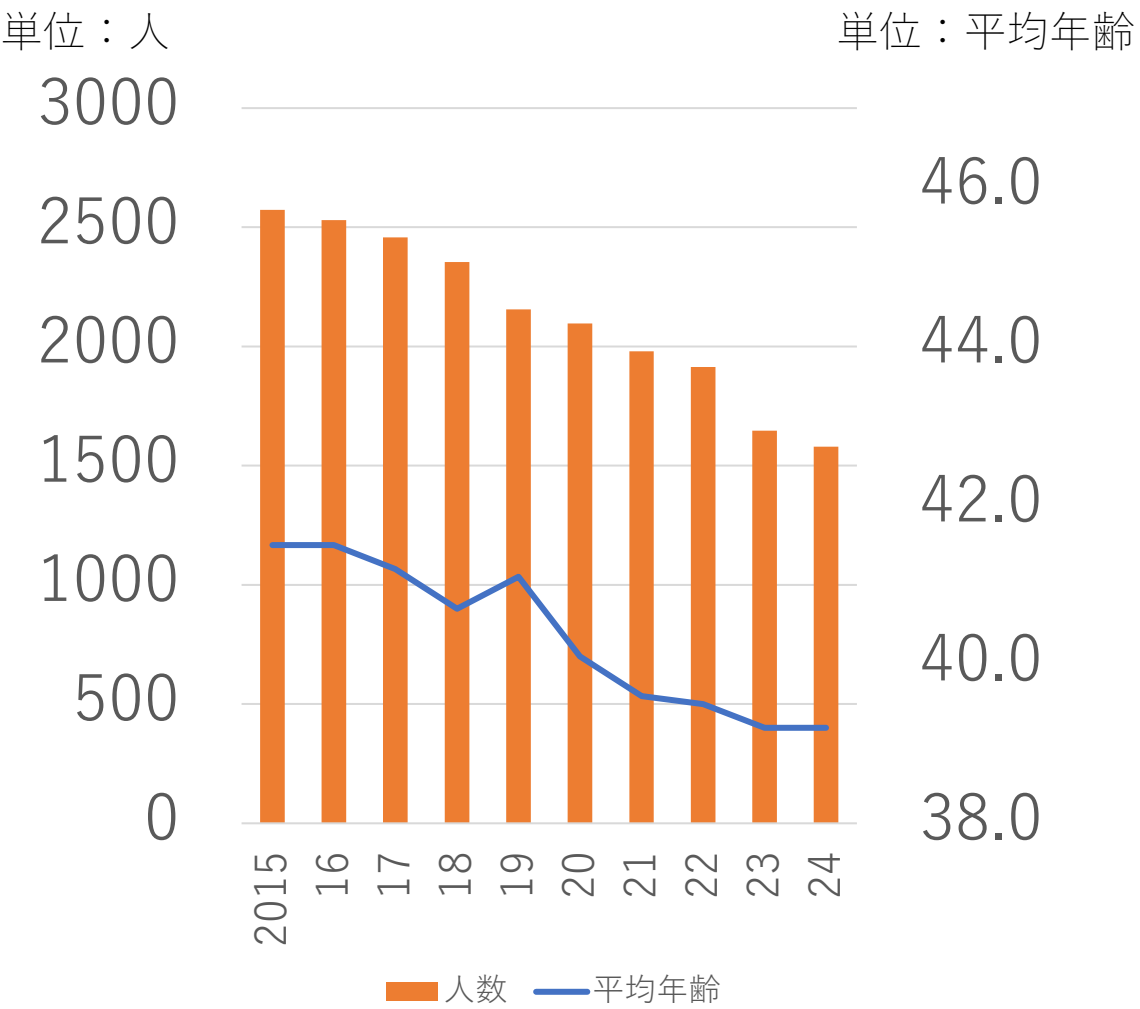
75.4% (▲24.6) (2035/2020) , 52.3% (▲47.7) (2050/2020)

→ これからの人口動態を見据え、需要や供給体制にあったシステム変革が必要

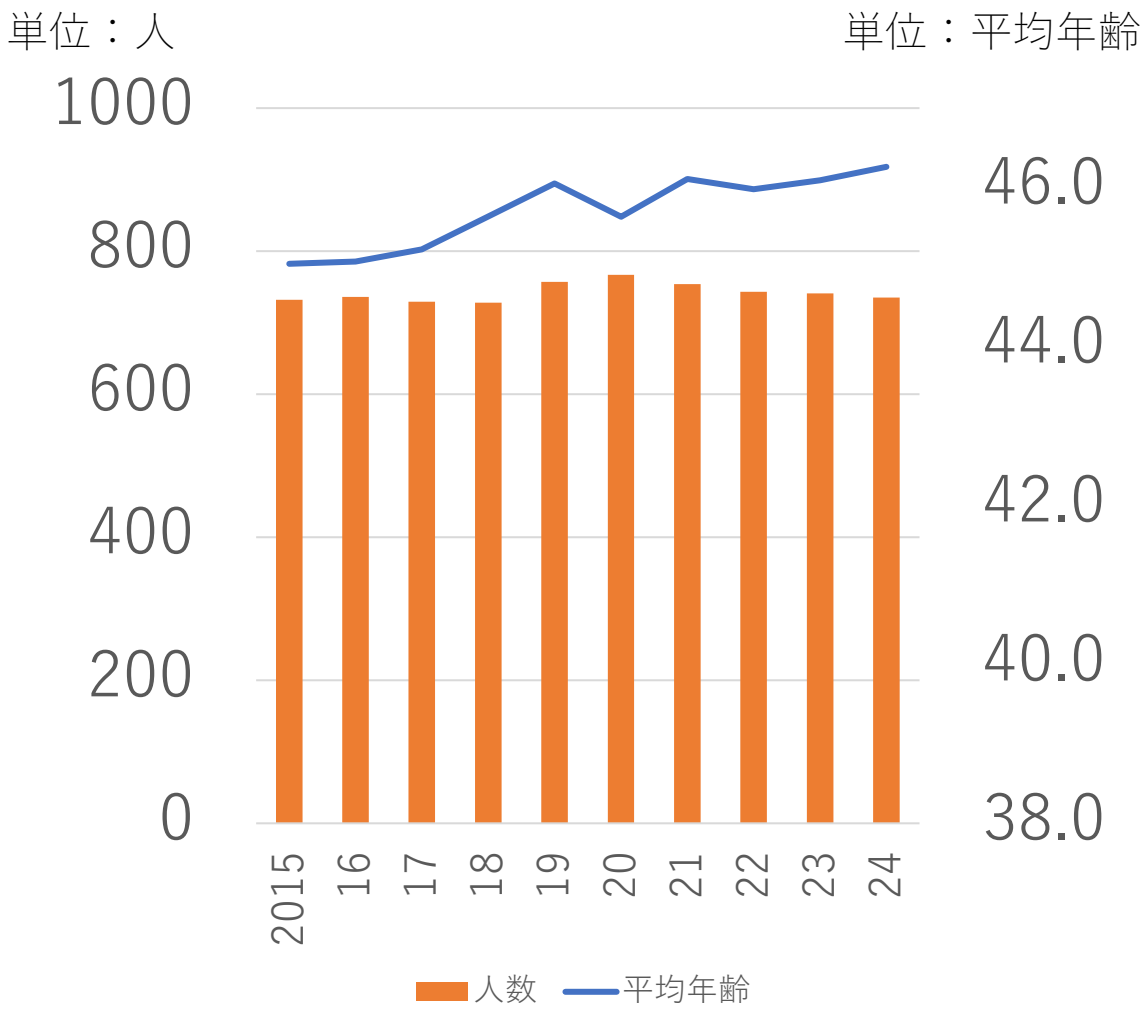


鉄道(JR東日本長野支社)を支える人材と平均年齢の推移(過去10年)

- JR東日本長野支社
組織再編・業務効率化により運営体制構築
→人数は61.4% (▲38.6) (2024/2015)
→平均年齢▲2.3歳



- 設備系統の協力会社等
全体的に高齢化（人材不足懸念）
→人数は100.4% (+0.4) (2024/2015)
→平均年齢+1.3歳



2024 年 10 月 29 日

東日本旅客鉄道株式会社

ご利用の少ない線区の経営情報（2023 年度分）の開示について

- JR 東日本では、これまで情報開示の観点から駅別乗車人員や路線別の平均通過人員および旅客運輸収入のデータを開示しております。
- 上記データに加え、地域の方々に現状をご理解いただくとともに、持続可能な交通体系について建設的な議論をさせていただくために、ご利用の少ない線区の経営情報についても、2019 年度分から開示してきました。このたび、2023 年度分の経営情報について取りまとめが完了しましたのでお知らせします。
- なお、これまでは 2019 年度の実績において平均通過人員が 2,000 人/日未満の線区を開示対象としていましたが、今回は 2023 年度の実績において平均通過人員が 2,000 人/日未満の線区を開示対象としており、開示線区数が増加しています。
(前回：34 路線 62 区間　今回：36 路線 72 区間)

(参考) ご利用の少ない線区の経営情報 (2022 年度分) : https://www.jreast.co.jp/press/2023/20231121_ho01.pdf)

1. 開示対象線区

平均通過人員^{※1}が、2023 年度実績において 2,000 人/日未満の線区を経営情報の開示対象線区とします。(36 路線、72 区間)

※1 平均通過人員は、JR 東日本 HP の「路線別ご利用状況」にて開示しております。

2. 開示内容

開示する経営情報の内容は以下のとおりです。なお、収支データは一定の前提条件を設定したうえで算出した試算値です。

- ・ 収 支 : 各線区の運輸収入から営業費用を引いた値。
- ・ 営業係数 : 各線区の営業費用を運輸収入で割り、100 をかけた値。
- ・ 収 支 率 : 各線区の営業費用に対する運輸収入の割合を百分率で示した値。

3. 詳細

詳細は別紙のとおりです。

本件プレスリリースは、ときわクラブ、丸の内記者クラブ、JR 記者クラブ、国土交通記者会にお届けしています。

【報道機関お問合せ先】

東日本旅客鉄道株式会社 コーポレート・コミュニケーション部門 TEL : 03-5334-1300

No.	線名	区間	営業キロ (km)	2023年度収支データ					【参考】平均通過人員		
				運輸収入 (百万円)	営業費用 (百万円)	収支 (百万円)	営業係数 (円)	収支率 (%)	1987年度 (人/日) A	2023年度 (人/日) B	増減 (%) (B/A-1)×100
1	吾妻線	長野原草津口～大前	13.3	17	512	△ 494	2,870	3.5%	791	260	△67%
2	左沢線	寒河江～左沢	9.0	20	421	△ 401	2,087	4.8%	1,356	782	△42%
3	飯山線	豊野～飯山	19.2	92	778	△ 685	839	11.9%	3,368	1,398	△58%
4		飯山～戸狩野沢温泉	8.3	11	319	△ 307	2,695	3.7%	2,171	414	△81%
5		戸狩野沢温泉～津南	30.4	8	899	△ 891	10,316	1.0%	822	84	△90%
6		津南～越後川口	38.8	43	922	△ 878	2,117	4.7%	949	342	△64%
7	石巻線	小田井～女川	44.7	131	1,285	△ 1,153	978	10.2%	3,247	940	△71%
8	羽越本線	新津～新発田	26.0	87	1,172	△ 1,085	1,346	7.4%	6,917	1,257	△82%
9		村上～鶴岡	80.0	588	5,556	△ 4,968	945	10.6%	5,690	1,423	△75%
10		鶴岡～酒田	27.5	263	1,939	△ 1,675	735	13.6%	6,109	1,736	△72%
11		酒田～羽後本荘	62.0	187	2,992	△ 2,805	1,596	6.3%	4,393	777	△82%
12		羽後本荘～秋田	42.8	323	2,181	△ 1,857	673	14.9%	5,569	1,943	△65%
13	内房線	館山～安房鴨川	33.5	129	1,670	△ 1,541	1,289	7.8%	4,536	1,381	△70%
14	越後線	柏崎～吉田	49.8	84	1,131	△ 1,046	1,332	7.5%	1,861	629	△66%
15	奥羽本線	新庄～湯沢	61.8	64	1,645	△ 1,581	2,544	3.9%	4,047	291	△93%
16		湯沢～大曲	36.6	197	1,848	△ 1,650	935	10.7%	5,404	1,578	△71%
17		東能代～大館	47.5	220	3,585	△ 3,365	1,626	6.2%	5,196	1,185	△77%
18		大館～弘前	44.2	169	2,703	△ 2,533	1,591	6.3%	4,175	948	△77%
19	大系線	信濃大町～白馬	24.6	100	858	△ 758	857	11.7%	2,668	770	△71%
20		白馬～南小谷	10.4	10	363	△ 352	3,490	2.9%	1,719	189	△89%
21	大船渡線	一ノ関～気仙沼	62.0	124	1,558	△ 1,434	1,255	8.0%	1,547	588	△62%
22	大湊線	野辺地～大湊	58.4	132	1,136	△ 1,004	860	11.6%	965	455	△53%
23	男鹿線	追分～男鹿	26.4	106	1,239	△ 1,132	1,161	8.6%	4,610	1,390	△70%
24	鹿島線	香取～鹿島サッカースタジアム	17.4	88	901	△ 813	1,024	9.8%	2,549	1,139	△55%
25	釜石線	花巻～遠野	46.0	144	1,208	△ 1,064	837	11.9%	2,034	756	△63%
26		遠野～釜石	44.2	75	1,199	△ 1,124	1,591	6.3%	1,759	411	△77%
27	烏山線	宝積寺～烏山	20.4	62	789	△ 727	1,265	7.9%	2,559	1,144	△55%
28	北上線	北上～ほととゆだ	35.2	41	1,149	△ 1,107	2,738	3.7%	1,413	388	△73%
29		ほととゆだ～横手	25.9	14	567	△ 553	3,986	2.5%	813	101	△88%
30	久留里線	木更津～久留里	22.6	68	762	△ 693	1,107	9.0%	4,446	1,072	△76%
31		久留里～上総亀山	9.6	1	237	△ 235	13,580	0.7%	823	64	△92%
32	気仙沼線	前谷地～柳津	17.5	7	287	△ 280	4,080	2.5%	1,357	199	△85%
33	小海線	小淵沢～小海	48.3	95	1,446	△ 1,351	1,521	6.6%	1,038	379	△63%
34		小海～中込	17.2	77	743	△ 665	960	10.4%	2,272	1,065	△53%
35	五能線	東能代～能代	3.9	10	330	△ 319	3,073	3.3%	3,527	769	△78%
36		能代～深浦	63.0	53	1,768	△ 1,715	3,292	3.0%	764	241	△68%
37		深浦～五所川原	58.8	91	1,692	△ 1,600	1,841	5.4%	1,290	447	△65%
38		五所川原～川部	21.5	98	739	△ 640	749	13.4%	3,137	1,345	△57%
39	上越線	水上～越後湯沢	35.1	151	1,721	△ 1,569	1,133	8.8%	3,267	1,198	△63%
40	常磐線	いわき～原ノ町	77.5	719	3,843	△ 3,123	534	18.7%	7,029	1,731	△75%

No.	線名	区間	営業キロ (km)	2023年度収支データ					【参考】平均通過人員		
				運輸収入 (百万円)	営業費用 (百万円)	収支 (百万円)	営業係数 (円)	収支率 (%)	1987年度 (人/日) A	2023年度 (人/日) B	増減 (%) (B/A-1)×100
41	水郡線	常陸大宮～常陸大子	32.2	79	1,393	△ 1,314	1,761	5.7%	2,458	802	△67%
42		常陸大子～磐城塙	25.7	9	530	△ 521	5,452	1.8%	788	147	△81%
43		磐城塙～安積永盛	56.2	121	1,186	△ 1,064	977	10.2%	1,608	839	△48%
44		上菅谷～常陸太田	9.5	57	430	△ 373	749	13.3%	3,233	1,975	△39%
45	外房線	勝浦～安房鴨川	22.4	163	1,441	△ 1,278	883	11.3%	4,976	1,384	△72%
46	只見線	会津若松～会津坂下	21.6	85	528	△ 442	618	16.2%	1,962	987	△50%
47		会津坂下～会津川口	39.2	32	897	△ 865	2,765	3.6%	533	206	△61%
48		会津川口～只見	27.6	16	185	△ 168	1,100	9.1%	184	103	△44%
49		只見～小出	46.8	24	925	△ 900	3,732	2.7%	369	121	△67%
50	中央本線	辰野～塩尻	18.2	27	500	△ 473	1,802	5.5%	1,824	490	△73%
51	津軽線	青森～中小国	31.4	57	1,746	△ 1,688	3,014	3.3%	10,813	483	△96%
52		中小国～三厩※	24.4	2	369	△ 366	13,520	0.7%	415	61	△85%
53	八戸線	鮫～久慈	53.1	62	1,201	△ 1,138	1,921	5.2%	1,650	331	△80%
54	花輪線	好摩～荒屋新町	37.6	43	798	△ 755	1,837	5.4%	1,561	352	△77%
55		荒屋新町～鹿角花輪	32.1	5	609	△ 603	10,916	0.9%	915	62	△93%
56		鹿角花輪～大館	37.2	38	761	△ 723	2,004	5.0%	1,646	441	△73%
57	磐越西線	会津若松～喜多方	16.6	88	875	△ 787	988	10.1%	3,987	1,534	△62%
58		喜多方～野沢	25.0	36	1,011	△ 975	2,802	3.6%	1,992	398	△80%
59		野沢～津川	30.8	10	993	△ 982	9,738	1.0%	1,142	102	△91%
60		津川～五泉	28.7	35	1,076	△ 1,040	3,027	3.3%	2,233	426	△81%
61	磐越東線	いわき～小野新町	40.1	25	756	△ 731	3,021	3.3%	1,036	216	△79%
62		小野新町～郡山	45.5	249	1,256	△ 1,006	503	19.9%	3,660	1,896	△48%
63	弥彦線	弥彦～吉田	4.9	8	147	△ 138	1,734	5.8%	1,429	473	△67%
64	山田線	盛岡～上米内	9.9	11	218	△ 206	1,841	5.4%	844	227	△73%
65		上米内～宮古	92.2	34	1,784	△ 1,749	5,120	2.0%	720	71	△90%
66	米坂線	米沢～今泉	23.0	29	569	△ 539	1,941	5.2%	1,966	539	△73%
67		今泉～小国※	35.3	11	493	△ 481	4,312	2.3%	833	136	△84%
68		小国～坂町※	32.4	7	347	△ 340	4,524	2.2%	864	86	△90%
69	陸羽西線	新庄～余目※	43.0	24	791	△ 767	3,297	3.0%	2,185	129	△94%
70	陸羽東線	古川～鳴子温泉	35.5	88	1,240	△ 1,151	1,395	7.2%	2,740	726	△74%
71		鳴子温泉～最上	20.7	3	443	△ 439	13,465	0.7%	456	51	△89%
72		最上～新庄	28.5	19	581	△ 562	3,002	3.3%	1,273	229	△82%

※運輸収入、営業費用、収支の数値は切り捨て、営業係数および収支率は四捨五入としております。

※数値切り捨ての関係で、収支は運輸収入と営業費用の計算結果と一致しない場合があります。

※収支データについては、運輸収入や営業費用の配分等、一定の前提条件のもと算出しております。

※収支は当該線の鉄道事業にかかる運輸収入および営業費用のみを計上しており、本社・支社・指令所等にかかる収入および営業費用は計上しておりません。

※営業係数は、営業費用を運輸収入で割り、100をかけた数値となります。100円の運輸収入を得るのに要した営業費用を表す指標です。

※収支率は、営業費用に対する運輸収入の割合を百分率で示したものです。

※「平均通過人員」は、ご利用されるお客さまの1日1kmあたりの人数を表し、以下の計算により算出しています。

【平均通過人員】＝【各路線の年度内の旅客輸送人キロ】÷【当該路線の年度内営業キロ】÷【年度内営業日数】

※線名・区間・営業キロは2023年度末時点の情報をもとに算出しております。

※1987年度の平均通過人員は、1987年度当時の営業キロをもとに算出しております。

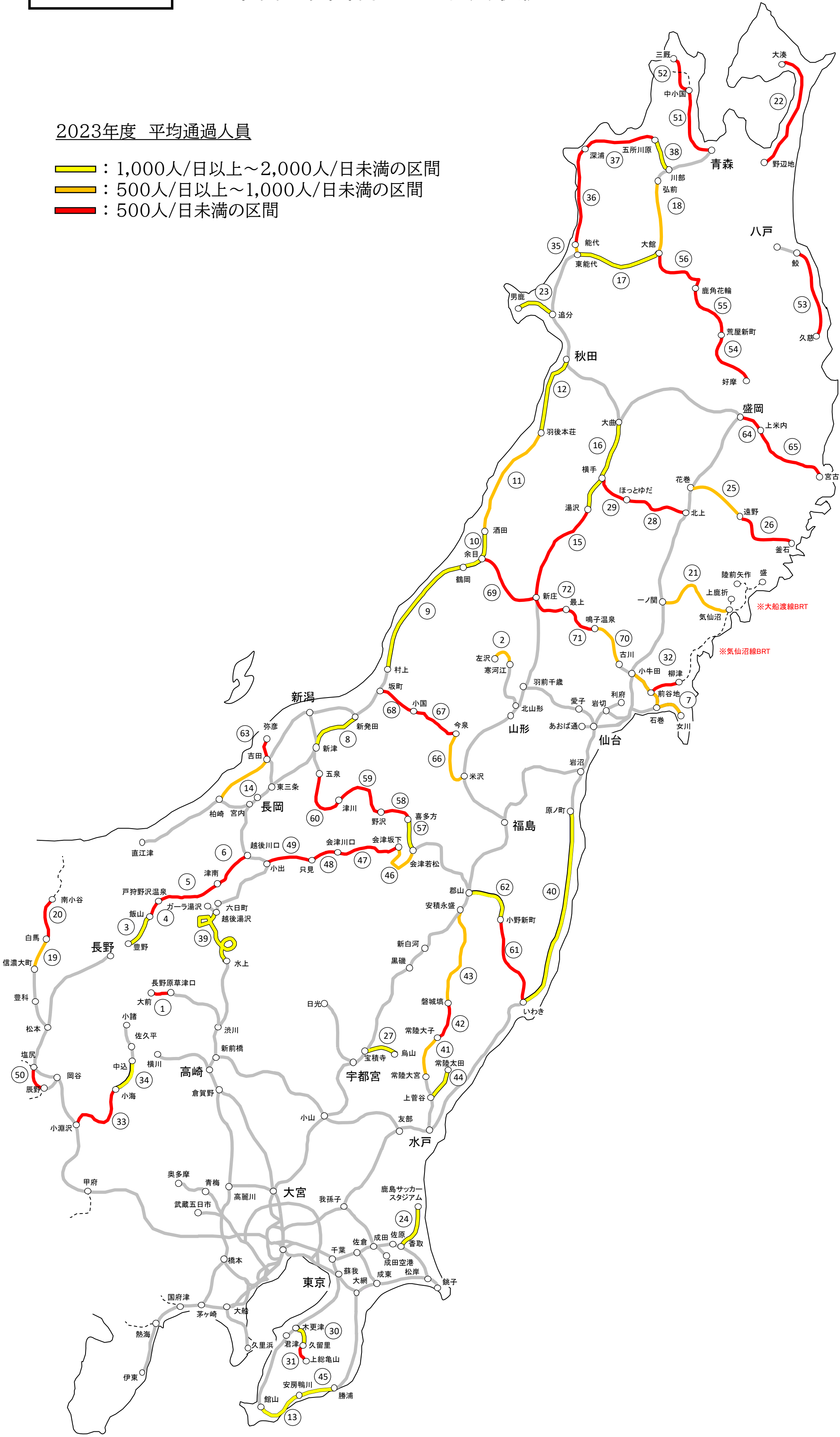
※上越線（越後湯沢～ガーラ湯沢）の収支データは開示しておりません。

※津軽線（中小国～三厩）および米坂線（今泉～小国、小国～坂町）においては、2022年8月の豪雨による被災以降、バス等による代行輸送を行っております。

※陸羽西線（新庄～余目）は、国土交通省による一般国道47号線高屋道路「（仮称）高屋トンネル」の工事施工に伴い、2022年5月からバスによる代行輸送を行っております。代行バス運行にかかった費用を国から収受していますが、運輸収入には計上しておりません。

2023年度 平均通過人員

- 1,000人/日以上～2,000人/日未満の区間
- 500人/日以上～1,000人/日未満の区間
- 500人/日未満の区間



○拠点の設定の基準を基に、北アルプス地域の拠点設定の考え方は以下のとおり

	設定の基準（長野県地域公共交通計画より）	北アルプス地域の拠点設定の考え方等（たたき台）
交通結節点	○ <u>圏域拠点以外の各市町村中心部の交通結節点（市町村役場や駅周辺、もしくはその他生活関連施設の集積地）</u>	○各市町村中心となる鉄道駅または、市町村役場を選定（信濃大町駅、池田町役場、信濃松川駅、白馬駅、南小谷駅）
中核的な医療機関	○ <u>高度・専門医療を担う医療機関、総合的な外来診療機能を有する地域に密着した医療機関等</u> →・長野県健康福祉部作成の病院リスト等を参考	○左記の病院リストに記載されている地域型病院を選定（市立大町総合病院、JA長野厚生連北アルプス医療センターあづみ病院）
高校	○ <u>県内すべての高校（通信制を除く）</u>	○地域内すべての高等学校を選定（大町岳陽高校、池田工業高校、白馬高校） ○その他、松本方面への通学者が多いので、松本地域の高校の最寄駅までの移動について確認
地域の主要な観光地	○ <u>県内外の観光客が訪れる観光地</u> →・長野県観光地利用者統計調査等を参考	○原則、長野県観光スポーツ部の観光地利用者統計調査のうち上位50位以内の観光地を選定 ○上記の観光地が含まれない市町村は、中小企業地域資源活用促進法で位置づけられた県内観光資源のうち、上位に記載されている観光地を選定

3-2

拠点の再設定（事務局案）

拠点の種別	拠点の位置づけ	拠点名称	旧名称
②圏域拠点	交通結節点	信濃大町駅	大町（信濃大町駅周辺）
③地域拠点	交通結節点	池田町役場	池田（あづみ病院・町役場周辺）
③地域拠点	交通結節点	信濃松川駅	松川（信濃松川駅・村役場周辺）
③地域拠点	交通結節点	白馬駅	白馬（駅周辺）
③地域拠点	交通結節点	南小谷駅	小谷（南小谷駅・村役場周辺）
③地域拠点	中核的な医療機関	市立大町総合病院	新設
③地域拠点	中核的な医療機関	JA長野厚生連北アルプス医療センターあづみ病院	新設
③地域拠点	高等学校	大町岳陽高等学校	新設
③地域拠点	高等学校	池田工業高等学校	新設
③地域拠点	高等学校	白馬高等学校	新設
	高等学校	松本方面高等学校（松本駅等）	新設
③地域拠点	地域の主要な観光地	大町温泉郷	新設
③地域拠点	地域の主要な観光地	黒部ダム	新設
③地域拠点	地域の主要な観光地	大町市山岳博物館（大町東山・市街地）	新設
③地域拠点	地域の主要な観光地	池田町ハーブセンター（花とハーブの里）	新設
③地域拠点	地域の主要な観光地	安曇野ちひろ公園	新設
③地域拠点	地域の主要な観光地	白馬八方バスターミナル（白馬山麓）	新設
③地域拠点	地域の主要な観光地	拇池高原	新設

4 - 1

品質保証の確認（市立大町総合病院）

資料4

起点	「午前中に通院」が可能か					「午後の早い時間帯に帰宅」が可能か						備考	
	池田町役場 (役場北)	信濃松川駅		信濃大町駅		市立大町総合病院		信濃大町駅		信濃松川駅		池田町役場 (役場北)	
信濃大町駅					7:45発 8:07発 9:21発	7:48着 8:10着 9:24着	11:08発 11:28発 13:23発	11:14着 11:34着 13:27着					◎午前中の通院・午後の早い時間帯の帰宅可能 (市立大町総合病院までおよそ500m)
池田町役場	7:05発 (タクシー) 8:24発	7:10着 (タクシー) 8:29着	7:27発 8:01発 8:39発	7:39着 8:13着 8:52着	7:45発 (タクシー) 9:21発	7:48着 (タクシー) 9:24着	11:28発 (タクシー) 13:23発	11:34着 (タクシー) 13:27着	12:05発 12:54発 13:36発	12:18着 13:07着 13:51着	12:22発 13:13発 (タクシー)	12:27着 13:18着 (タクシー)	◎午前中の通院・午後の早い時間帯の帰宅可能 ・正科北(池田町)-正科(大町市)でのバス乗換路線もあり
信濃松川駅			7:27発 8:01発 8:39発	7:39着 8:13着 8:52着	7:45発 (タクシー) 9:21発	7:48着 (タクシー) 9:24着	11:28発 (タクシー) 13:23発	11:34着 (タクシー) 13:27着	12:05発 12:54発 13:36発	12:18着 13:07着 13:51着			◎午前中の通院・午後の早い時間帯の帰宅可能
	南小谷駅	白馬駅		信濃大町駅		市立大町総合病院		信濃大町駅		白馬駅		南小谷駅	
白馬駅			7:03発 7:43発	7:42着 8:19着	7:45発 9:21発	7:48着 9:24着	11:28発 15:05発	11:34着 15:07着	12:09発 15:16発	12:45着 15:54着			◎午前中の通院・午後の早い時間帯の帰宅可能
南小谷駅	6:35発 7:22発	6:54着 7:41着	7:03発 7:43発	7:42着 8:19着	7:45発 9:21発	7:48着 9:24着	11:28発 15:05発	11:34着 15:07着	12:09発 15:16発	12:45着 15:54着	12:48発 15:59発	13:06着 16:17着	◎午前中の通院・午後の早い時間帯の帰宅可能

起点	「午前中に通院」が可能か								備考
	南小谷駅	白馬駅		信濃大町駅		信濃松川駅		あづみ病院	
信濃大町駅				6:48発 7:46発 8:26発		7:00着 8:01着 8:38着	<u>7:12発</u> <u>8:05発</u> <u>8:44発</u>	<u>7:16着</u> <u>8:09着</u> <u>8:48着</u>	◎午前中の通院可能 ・正科北(池田町)-正科(大町市) でのバス乗換路線もあり
池田町役場								(タクシー)	◎午前中の通院・午後の早い時間帯の帰宅可能 (池田町役場からおよそ200m)
信濃松川駅							<u>7:12発</u> <u>8:05発</u> <u>8:44発</u>	<u>7:16着</u> <u>8:09着</u> <u>8:48着</u>	◎午前中の通院可能
白馬駅			6:10発 7:03発 7:43発	6:46着 7:42着 8:19着	6:48発 7:46発 8:26発	7:00着 8:01着 8:38着	<u>7:12発</u> <u>8:05発</u> <u>8:44発</u>	<u>7:16着</u> <u>8:09着</u> <u>8:48着</u>	◎午前中の通院可能
南小谷駅	5:51発 6:35発 7:22発	6:09着 6:54着 7:41着	6:10発 7:03発 7:43発	6:46着 7:42着 8:19着	6:48発 7:46発 8:26発	7:00着 8:01着 8:38着	<u>7:12発</u> <u>8:05発</u> <u>8:44発</u>	<u>7:16着</u> <u>8:09着</u> <u>8:48着</u>	◎午前中の通院可能
	「午後の早い時間帯に帰宅」が可能か								
	あづみ病院	信濃松川駅		信濃大町駅		白馬駅		南小谷駅	
信濃大町駅	<u>11:40発</u> <u>12:55発</u>	<u>11:44着</u> <u>12:59着</u>	11:51発 13:08発	12:04着 13:21着					◎午後の早い時間帯の帰宅可能
信濃松川駅	<u>11:40発</u> <u>12:55発</u>	<u>11:44着</u> <u>12:59着</u>							◎午後の早い時間帯の帰宅可能
白馬駅	<u>11:40発</u> <u>12:55発</u>	<u>11:44着</u> <u>12:59着</u>	11:51発 13:08発	12:04着 13:21着	12:09発 15:16発	12:45着 15:54着			◎午後の早い時間帯の帰宅可能
南小谷駅	<u>11:40発</u> <u>12:55発</u>	<u>11:44着</u> <u>12:59着</u>	11:51発 13:08発	12:04着 13:21着	12:09発 15:16発	12:45着 15:54着	12:48発 15:59発	13:06着 16:17着	◎午後の早い時間帯の帰宅可能

4-3

品質保証の確認（大町岳陽高等学校）

起点	「始業前に通学」が可能か							「授業終了後・課外活動終了後に帰宅」が可能か					備考
	池田町役場 (役場北)	信濃松川駅		信濃大町駅		大町岳陽高等学校		信濃大町駅		信濃松川駅		池田町役場 (役場北)	
信濃大町駅					(徒歩等)	(徒歩等)	(徒歩等)	(徒歩等)					◎始業前の通学、授業終了後・課外活動終了後の帰宅が可能 (信濃大町駅からおよそ850m)
池田町役場	<u>7:05発</u> <u>7:42発</u>	<u>7:10着</u> <u>7:47着</u>	7:27発 8:01発	7:39着 8:13着	(徒歩等)	(徒歩等)	(徒歩等)	(徒歩等)	16:36発 18:11発	16:51着 18:23着	<u>16:55発</u> <u>18:47発</u>	<u>17:00着</u> <u>18:52着</u>	◎始業前の通学、授業終了後・課外活動終了後の帰宅が可能
信濃松川駅			7:27発 8:01発	7:39着 8:13着	(徒歩等)	(徒歩等)	(徒歩等)	(徒歩等)	16:36発 18:11発	16:51着 18:23着			◎始業前の通学、授業終了後・課外活動終了後の帰宅が可能
	南小谷駅	白馬駅		信濃大町駅		大町岳陽高等学校		信濃大町駅		白馬駅		南小谷駅	
白馬駅			7:03発 7:43発	7:42着 8:19着	(徒歩等)	(徒歩等)	(徒歩等)	(徒歩等)	17:08発 18:55発	17:45着 19:31着			◎始業前の通学、授業終了後・課外活動終了後の帰宅が可能
南小谷駅	6:35発 7:22発	6:54着 7:41着	7:03発 7:43発	7:42着 8:19着	(徒歩等)	(徒歩等)	(徒歩等)	(徒歩等)	17:08発 18:55発	17:45着 19:31着	17:46発 19:32発	18:05着 19:51着	◎始業前の通学、授業終了後・課外活動終了後の帰宅が可能

※バス路線は太字フォント+下線で、鉄道路線は通常フォントです。

起点	「始業前に通学」が可能か								備考
	南小谷駅	白馬駅		信濃大町駅		信濃松川駅		池田工業高等学校	
信濃大町駅					7:46発	8:01着	<u>8:05発</u>	<u>8:11着</u>	◎始業前に通学可能
池田町役場								(徒歩等)	◎始業前に通学、授業終了後・課外活動後に帰宅可能 (池田町役場からおよそ1000m)
信濃松川駅							<u>8:05発</u>	<u>8:11着</u>	◎始業前に通学可能
白馬駅			7:03発	7:42着	7:46発	8:01着	<u>8:05発</u>	<u>8:11着</u>	◎始業前に通学可能
南小谷駅	6:35発	6:54着	7:03発	7:42着	7:46発	8:01着	<u>8:05発</u>	<u>8:11着</u>	◎始業前に通学可能
	「授業終了後・課外活動後に帰宅」が可能か								
	池田工業高等学校	信濃松川駅		信濃大町駅		白馬駅		南小谷駅	
信濃大町駅	<u>16:23発</u> <u>17:50発</u>	<u>16:30着</u> <u>17:57着</u>	16:51発 18:41発	17:03着 18:53着					◎授業終了後・課外活動後に帰宅可能
信濃松川駅	<u>16:23発</u> <u>17:50発</u>	<u>16:30着</u> <u>17:57着</u>							◎授業終了後・課外活動後に帰宅可能
白馬駅	<u>16:23発</u> <u>17:50発</u>	<u>16:30着</u> <u>17:57着</u>	16:51発 18:41発	17:03着 18:53着	17:08発 18:55発	17:45着 19:31着			◎授業終了後・課外活動後に帰宅可能
南小谷駅	<u>16:23発</u> <u>17:50発</u>	<u>16:30着</u> <u>17:57着</u>	16:51発 18:41発	17:03着 18:53着	17:08発 18:55発	17:45着 19:31着	17:46発 19:32発	18:05着 19:51着	◎授業終了後・課外活動後に帰宅可能

※バス路線は太字フォント+下線で、鉄道路線は通常フォントです。

起 点	「始業前に通学」が可能か								備 考
	池田町役場 （役場北）	信濃松川駅		信濃大町駅		白馬駅(白馬高等学校)		南小谷駅	
信濃大町駅					7:06発	7:39着			◎始業前に通学可能
池田町役場	(徒歩等)	(徒歩等)	6:45発	7:01着	7:06発	7:39着			◎始業前に通学可能 (池田町役場～信濃松川駅およそ1800m)
信濃松川駅			6:45発	7:01着	7:06発	7:39着			◎始業前に通学可能
白馬駅									◎始業前に通学、授業終了後・課外活動後に帰宅可能 (白馬駅から700m)
南小谷駅							7:41着	7:22発	◎始業前に通学可能
「授業終了後・課外活動後に帰宅」が可能か									
	南小谷駅	白馬駅(白馬高等学校)		信濃大町駅		信濃松川駅		池田町役場 （役場北）	
信濃大町駅			17:06発 18:53発	17:43着 19:30着					◎授業終了後・課外活動後に帰宅可能
池田町役場			17:06発 18:53発	17:43着 19:30着	18:11発 20:04発	18:23着 20:17着	18:47発 (徒歩等)	18:52着 (徒歩等)	◎授業終了後・課外活動後に帰宅可能 (池田町役場～信濃松川駅およそ1800m)
信濃松川駅			17:06発 18:53発	17:43着 19:30着	18:11発 20:04発	18:23着 20:17着			◎授業終了後・課外活動後に帰宅可能
南小谷駅	18:05着 19:51着	17:46発 19:32発							◎授業終了後・課外活動後に帰宅可能

※バス路線は太字フォント+下線で、鉄道路線は通常フォントです。

4-6 品質保証の確認（松本地域方面高等学校（松本駅他））

起点	「始業前に通学」が可能か														備考
	南小谷 駅	白馬駅		信濃大町駅		池田町役場 （役場北）		信濃松川駅		穂高駅 （穂高商業高等学校）		南豊科駅 （豊科高等学校、南安 曇農業高等学校）		松本駅 （松本市 内高等学 校）	
信濃大町駅				6:48発 7:12発 7:46発		— — —	— — —	7:00着 7:29着 8:01着	7:00発 7:29発 8:01発	7:17着 7:47着 8:17着	7:17発 7:47発 8:17発	7:24着 7:53着 8:24着	7:24発 7:53発 8:24発	7:47着 8:17着 (8:45着)	◎始業前に通学可能 ○3便目も南豊科駅までは通学可
池田町役場							7:01発 7:01発 7:05発 7:42発	— — 7:10着 7:47着	— — 7:29発 8:01発	7:16着 7:16着 7:47着 8:17着	7:17発 7:31発 7:47発 8:17発	7:24着 7:40着 7:53着 8:24着	7:24発 7:40発 7:53発 8:24発	7:47着 8:02着 8:17着 (8:45着)	◎始業前に通学可能 （池田町役場～信濃松川駅およそ1800m） ○4便目も南豊科駅までは通学可
信濃松川駅									7:00発 7:29発 8:01発	7:17着 7:47着 8:17着	7:17発 7:47発 8:17発	7:24着 7:53着 8:24着	7:24発 7:53発 8:24発	7:47着 8:17着 (8:45着)	◎始業前に通学可能 ○3便目も南豊科駅までは通学可
白馬駅			6:10発	6:46着	6:48発			7:00着	7:00発	7:17着	7:17発	7:24着	7:24発	7:47着	◎始業前に通学可能 （白馬駅から700m）
南小谷駅	5:51発	6:09着	6:10発	6:46着	6:48発			7:00着	7:00発	7:17着	7:17発	7:24着	7:24発	7:47着	◎始業前に通学可能

※バス路線は太字フォント+下線で、鉄道路線は通常フォントです。

起点	「授業終了後・課外活動後に帰宅」が可能か														備考
	松本駅	南豊科駅		穂高駅		信濃松川駅		池田町役場 （役場北）		信濃大町駅		白馬駅		南小谷 駅	
信濃大町駅	16:09発 17:03発 17:56発 18:37発	16:29着 17:26着 18:16着 18:57着	16:29発 17:26発 18:16発 18:57発	16:37着 17:36着 18:24着 19:06着	16:37発 17:36発 18:24発 19:06発	16:51着 17:51着 18:41着 19:21着	16:51発 17:51春 18:41発 19:21発	— — — —	— — — —	17:03着 18:03着 18:53着 19:34着					◎授業終了後・課外活動後に帰宅可能
池田町役場	16:09発 17:03発 17:56発 18:37発	16:29着 17:26着 18:16着 18:57着	16:29発 17:26発 18:16発 18:57発	16:37着 17:36着 18:24着 19:06着	16:37発 17:43発 18:24発 19:06発	16:51着 — 18:41着 19:21着	16:55発 — 18:47発 （徒歩等）	17:00着 17:58着 18:57着 （徒歩等）							◎授業終了後・課外活動後に帰宅可能 （池田町役場～信濃松川駅およそ1800m）
信濃松川駅	16:09発 17:03発 17:56発 18:37発	16:29着 17:26着 18:16着 18:57着	16:29発 17:26発 18:16発 18:57発	16:37着 17:36着 18:24着 19:06着	16:37発 17:36発 18:24発 19:06発	16:51着 17:51着 18:41着 19:21着									◎授業終了後・課外活動後に帰宅可能
白馬駅	16:09発 17:56発 18:37発	16:29着 18:16着 18:57着	16:29発 18:16発 18:57発	16:37着 18:24着 19:06着	16:37発 18:24発 19:06発	16:51着 18:41着 19:21着	16:51発 18:41発 19:21発	— — —	— — —	17:03着 18:53着 19:34着	17:08発 18:55発 20:21発	17:45着 19:31着 20:57着			◎授業終了後・課外活動後に帰宅可能 （白馬駅から700m）
南小谷駅	16:09発 17:56発 18:37発	16:29着 18:16着 18:57着	16:29発 18:16発 18:57発	16:37着 18:24着 19:06着	16:37発 18:24発 19:06発	16:51着 18:41着 19:21着	16:51発 18:41発 19:21発	— — —	— — —	17:03着 18:53着 19:34着	17:08発 18:55発 20:21発	17:45着 19:31着 20:57着	17:46発 19:32発 20:58発	18:05着 19:51着 21:16着	◎授業終了後・課外活動後に帰宅可能

※バス路線は太字フォント+下線で、鉄道路線は通常フォントです。

4-7 品質保証の確認（黒部ダム）

円滑な乗継ができるダイヤ設定＋十分な滞在時間が確保できる（往路）				備考
長野駅東口 （特急バス）	信濃大町駅 （路線バス）	扇沢		黒部ダム （関電トンネル電気バス）
		（特急・路線バス）	（関電トンネル電気バス）	
	5:35発	6:15着	6:30発	6:46着
	6:15発	6:55着	7:00発	7:16着
			7:30発	7:46着
	7:05発	7:45着	8:00発	8:16着
			8:30発	8:46着
	8:00発	8:40着	9:00発	9:16着
	8:30発	9:10着	9:30発	9:46着
7:50発	（降車専用）	9:25着	9:30発	9:46着
	9:00発	9:40着	10:00発	10:16着
8:15発	（降車専用）	10:00着	10:30発	10:46着
	10:00発	10:40着	11:00発	11:16着
9:00発	（降車専用）	10:45着	11:00発	11:16着
	10:30発	11:10着	11:30発	11:46着
			12:00発	12:16着
10:30発	（降車専用）	12:15着	12:30発	12:46着
	11:35発	12:15着	12:30発	12:46着
			13:00発	13:16着
	12:25発	13:05着	13:30発	13:46着
			14:00発	14:16着
	13:35発	14:15着	14:30発	14:46着
13:00発	（降車専用）	14:45着	15:00発	15:16着
	14:25発	15:05着	15:30発	15:46着
	15:10発	15:50着	16:00発	16:16着
14:30発	（降車専用）	16:15着	16:30発	16:46着
			17:00発	17:16着
	16:25発	17:05着		
	17:10発	17:50着		

・特急バス長野・大町（扇沢線）（アルピコ交通）
 ・路線バス扇沢線（アルピコ交通、北アルプス交通）

 ・運行期間は、4月15日から11月30日まで
 ・すべての路線で、11月4日から11月30日の間に、一部減便
 ・路線バスは、一部期間の平日に一部減便

4-7-2 品質保証の確認（黒部ダム）

円滑な乗継ができるダイヤ設定＋十分な滞在時間が確保できる(複路)					備考
黒部ダム (関電トンネル電気バス)	扇沢		信濃大町駅 (路線バス)	長野駅東口 (特急バス)	
	(関電トンネル電気バス)	(特急・路線バス)			
		7:05発	7:40着		・特急バス長野・大町(扇沢線)(アルピコ交通) ・路線バス扇沢線(アルピコ交通、北アルプス交通) ・運行期間は、4月15日から11月30日まで ・すべての路線で、11月4日から11月30日の間で一部減便 ・路線バスは、平日に一部減便
7:05発	7:21着	7:45発	8:20着		
7:35発	7:51着				
8:05発	8:21着				
8:35発	8:51着	9:00発	9:35着		
9:05発	9:21着	9:30発	10:05着		
9:35発	9:51着	9:55発	10:30着		
10:05発	10:21着	10:30発	(乗車専用)	12:15着	
10:35発	10:51着	10:55発	11:30着		
11:05発	11:21着	11:25発	12:00着		
11:35発	11:51着	12:00発	(乗車専用)	13:45着	
12:05発	12:21着	12:30発	13:05着		
12:35発	12:51着				
13:05発	13:21着	13:40発	14:15着		
		13:40発	(乗車専用)	15:25着	
13:35発	13:51着				
14:05発	14:21着	14:30発	15:05着		
		14:40発	(乗車専用)	16:25着	
14:35発	14:51着	15:15発	15:50着		
15:05発	15:21着	15:35発	16:10着		
		15:40発	(乗車専用)	17:25着	
15:35発	15:51着	16:05発	16:40着		
16:05発	16:21着	16:35発	17:10着		
16:35発	16:51着	17:00発	(乗車専用)	18:45着	
		17:05発	17:40着		
17:05発	17:21着				
17:35発	17:51着	17:55発	18:30着		

4-8 品質保証の確認（大町温泉郷）

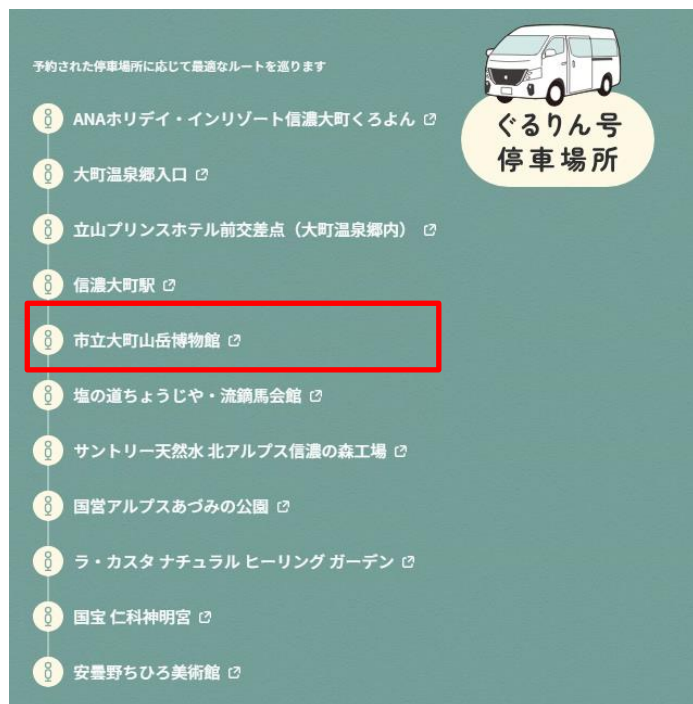
円滑な乗継ができるダイヤ設定＋十分な滞在時間が確保できる（往路）		円滑な乗継ができるダイヤ設定＋十分な滞在時間が確保できる（複路）			備考	
長野駅東口 （特急バス）	信濃大町駅 （路線バス （扇沢行））	大町温泉郷 （特急・路線バス）		信濃大町駅 （路線バス）	長野駅東口 （特急バス）	・特急バス長野・大町（扇沢）線 ・路線バス扇沢線
	5:35発	5:48着	7:20発	7:40着		・4月15日から11月30日までのダイヤ （路線バスは2024年冬期運休） ・平日に一部減便 ・路線バスは、時期により一部減便
	6:15発	6:28着	8:00発	8:20着		
	7:05発	7:18着	8:05発	（乗車専用）	9:35着	
	8:00発	8:13着	9:15発	9:35着		
	8:30発	8:43着	9:45発	10:05着		
	9:00発	9:13着	10:10発	10:30着		
8:15発	（降車専用）	9:35着	10:45発	（乗車専用）	12:15着	
	10:00発	10:13着	11:10発	11:30着		
9:00発	（降車専用）	10:20着	11:40発	12:00着		
	10:30発	10:43着	12:15発	（乗車専用）	13:45着	
	11:35発	11:48着	12:45発	13:05着		
10:30発	（降車専用）	11:50着	13:55発	14:15着		
	12:25発	12:38着	13:55発	（乗車専用）	15:25着	
	13:35発	13:48着	14:45発	15:05着		
13:00発	（降車専用）	14:20着	14:55発	（乗車専用）	16:25着	
	14:25発	14:38着	15:30発	15:50着		
	15:10発	15:23着	15:50発	16:10着		
14:30発	（降車専用）	15:50着	15:55発	（乗車専用）	17:25着	
	16:25発	16:38着	16:20発	16:40着		
	17:10発	17:23着	16:50発	17:10着		
			17:15発	（乗車専用）	18:45着	
			17:20発	17:40着		
			18:10発	18:30着		

その他、冬期はスキー場へ向かうシャトルバスなどが運行されています。 10

ぐるりん号（大町市・観光周遊デマンドタクシー）

2025年7月19日（土）から10月13日（月）までの土日祝日に運行※8月12日（火）～15日（金）は運行

9時～18時まで



円滑な乗継ができるダイヤ設定＋十分な滞在時間が確保できる（往路）		円滑な乗継ができるダイヤ設定＋十分な滞在時間が確保できる（復路）		備考
穂高駅 （町営バス）	池田町ハーブセンター （町営バス）		穂高駅 （町営バス）	池田町営バス安曇野線 （池田町）
7:30発	7:39着	7:07発	7:16着	・土曜日の一部減便 ・日曜日、祝日、年末年始運休
9:10発	9:19着	8:07発	8:16着	
11:48発	11:57着	11:27発	11:36着	
16:44発	16:53着	15:52発	16:01着	
17:43発	17:52着	17:17発	17:26着	
18:33発	18:42着	18:17発	18:26着	
明科駅 （町営バス）	池田町ハーブセンター （町営バス）		明科駅 （町営バス）	池田町営バス明科線 （池田町）
7:48発	8:00着	6:49発	7:02着	・土曜日の一部減便 ・日曜日、祝日、年末年始運休
9:00発	9:12着	8:22発	8:37着	
12:50発	13:02着	11:48発	12:01着	
16:55発	17:07着	15:43発	15:56着	
17:55発	18:07着	17:29発	17:42着	
19:05発	19:17着	18:29発	18:42着	

4-11 品質保証の確認（安曇野ちひろ公園）

円滑な乗継ができるダイヤ設定＋十分な滞在時間が確保できる(往路)		円滑な乗継ができるダイヤ設定＋十分な滞在時間が確保できる(複路)		備考
穂高駅	安曇野ちひろ公園		穂高駅	あづみ野エンジョイバス
9:15発	9:37着	9:37発	10:02着	5/3～5/6、8/1～8/17の間運行
11:15発	11:37着	11:37発	12:02着	
13:15発	13:37着	13:37発	14:02着	
15:15発	15:37着	15:37発	16:02着	

ぐるりん号（観光周遊デマンドタクシー）

**2025年7月19日（土）から
10月13日(月)までの土日祝日に運行
※8月12日(火)～15日(金)は運行**

9時～18時まで



**ぐるりん号
停車場所**

予約された停車場所に応じて最適なルートを通ります

- ANAホリデイ・インリゾート信濃大町くろよん
- 大町温泉郷入口
- 立山プリンスホテル前交差点（大町温泉郷内）
- 信濃大町駅
- 市立大町山岳博物館
- 塩の道ちょうじや・流鏑馬会館
- サントリー天然水 北アルプス信濃の森工場
- 国営アルプスあづみの公園
- ラ・カスタ ナチュラル ヒーリング ガーデン
- 国宝 仁科神明宮
- 安曇野ちひろ美術館**

4-12 品質保証の確認（白馬八方バスターミナル）

円滑な乗継ができるダイヤ設定＋十分な滞在時間が確保できる（往路）		円滑な乗継ができるダイヤ設定＋十分な滞在時間が確保できる（復路）		備考	
長野駅東口 （特急バス）	白馬駅 （特急・路線バス）	白馬八方バスターミナル （特急・路線バス）		白馬駅 （特急・路線バス）	長野駅東口 （特急バス）
	8:10発	8:15着	6:30発	6:35着	7:50着
8:20発	9:30発	9:35着	8:20発	8:25着	9:35着
9:50発	11:10発	11:15着	11:10発	11:15着	12:25着
11:00発	12:10発	12:15着	12:16発	12:21着	
	13:15発	13:20着	13:26発	13:31着	
	14:15発	14:20着	14:45発	14:50着	16:10着
14:00発	15:10発	15:15着	15:50発	15:55着	17:05着
17:10発	18:20発	18:25着	17:45発	17:50着	19:00着
18:20発	19:30発	19:35着			
20:00発	21:10発	21:15着			

- ・ふれAI号（白馬デマンドタクシー）
 通年運行
 8時～17時まで
- ・その他、冬期は一般社団法人HAKUBAVALLEY TOURISMが運行するシャトルバスなどがあります。

品質保証の確認（柵池高原）

円滑な乗継ができるダイヤ設定＋十分な滞在時間が確保できる（往路）				円滑な乗継ができるダイヤ設定＋十分な滞在時間が確保できる（復路）		備考
	南小谷駅 （路線バス）	柵池高原 （路線バス）		南小谷駅 （路線バス）		・路線バス小谷線、柵池線（小谷村）
	7:35発（柵）	7:55着	6:47発	7:12着（小）		・平日、土日祝とも 同じダイヤ
	8:31発（小）	8:58着	8:00発	8:27着（小）		
	10:07発（小）	10:31着	9:29発	9:54着（小）		
	12:16発（小）	12:40着	11:35発	12:00着（小）		
	14:33発（小）	14:57着	13:52発	14:17着（小）		
	15:15発（小）	15:40着	15:08発	15:34着（小）		
	16:27発（小）	16:54着	15:40発	16:00着（柵）		
	18:28発（小）	18:52着	16:55発	17:15着（柵）		
			17:53発	18:18着（小）		
長野駅東口 （特急バス）	白馬駅 （特急バス・路線バス）	柵池高原 （特急バス・路線バス）		白馬駅 （特急バス・路線バス）	長野駅東口 （特急バス）	八方線・柵池線・特急バス 長野白馬線 （アルピコ交通）
8:20発	9:30発	9:57着	10:46発	11:15発	12:25着	・平日、土日祝とも 同じダイヤ
9:50発	11:10発	11:37着	11:52発	12:21着		
11:00発	12:10発	12:37着	13:02発	13:31着		
	13:15発	13:42着	14:21発	14:50発	16:10着	
	14:15発	14:42着	15:26発	15:55発	17:05着	
14:00発	15:10発	15:37着	17:21発	17:50発	19:00着	

・その他、冬期は一般社団法人HAKUBAVALLEY TOURISMが運行するシャトルバスなどがあります。