

チャレンジ白馬 交通データ分析報告

本事業の目的

今までのMaaSに関するデータをクロス分析 ⇒ 最適化を目指す！！

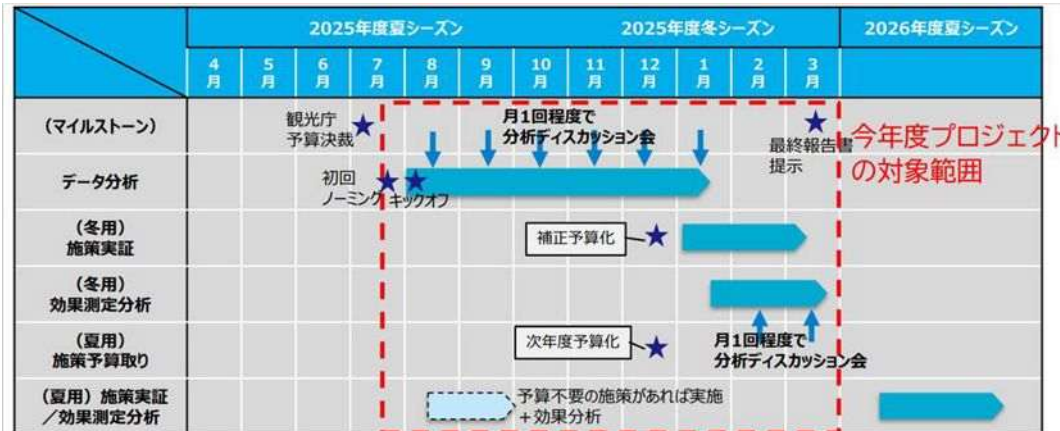


■ コンセプト

- 白馬村の「最適」な交通体制の結論を出す。
 - ・オーバーツーリズムで移動手段の需要と供給が合っていない。乗りたくても乗れない人を救いたい
 - ・単純に配車を増やすと渋滞問題を引き起こすので、やみくもに増やせばいいわけではない
 ⇒この2視点のバランスを取ることを「最適化」とする
- 近年、観光庁がよく言っている「稼げる観光」を目指したい
- さらに観光収益やR8年度からの宿泊税を交通政策の原資に充てたい（新たな財源の確保）

白馬村、各事業者で月1回程度の分析ディスカッション会を設け、分析の深堀ポイントの密な議論、及び施策へのクイックな反映と効果検証を重視する

「（各事業者）データ提供 ⇒ 可視化・分析 ⇒ 分析ディスカッション解釈・深堀り方針・施策検討 ⇒ 施策試行」
このサイクルを約1ヶ月で回す



課題感の認識合わせ

■ 事前ヒアリング等より (冬シーズン)

- デマンドタクシーの利用履歴を見ると、乗降地点に極端な偏りがある。要は行き来するところの傾向はみんなだいたい同じ。こういう行き来こそ**デマンドタクシー以外の交通手段の導入余地がある**のではないかと。なので、**バス→デマンドタクシー→タクシー**の順でホワイトスペースを埋めていくという考え方は一理ある。

(夏シーズン)

- **夏は交通手段のキャパオーバーは起こっていない。日本人観光客の自家用車による渋滞が問題。タクシー、デマンドタクシー、夏は乗車不成立はあまり起こっておらず、冬シーズンの方が緊急度が高いため、今年度は冬シーズンの分析を重点的に行うことにする。**

データ概観

保有事業者 ※敬称略	種別	概要	期間	件数	備考
SWAT	ふれAI号、ナイトデマンドタクシーの乗降データ	乗り降りの日時や場所、配車ステータスのデータ	2024/4/1～2025/3/31 2025/12/15～2026/1/7	157,528 7,82	主な対象はナイトデマンドタクシー
	ふれAI号、ナイトデマンドタクシーの停留所データ	停留所と緯度経度データ	24年度 25年度	798 35	同上
	ふれAI号、ナイトデマンドタクシーの顧客データ	国、性別、年齢などの属性情報	-	22,509	
Uber	セッションデータ	セッションと緯度経度のデータ	2024/11/18～2025/3/31	209,821	今回使わず
	パフォーマンスデータ	1時間単位のリクエスト数、受諾数、成立数などの集計データ	2024/11/23～2025/3/31 2025/12/1～2026/1/7	2,700 856	
	乗車データ	乗り降りの日時や緯度経度、配車ステータスのデータ	2024/11/27～2025/3/31 2025/12/1～2026/1/7	52,641 27,290	
hvt	ナイトループバス発着データ	停留所ごとの発着時間の予実データ	2024/12/21～2025/3/9	4,424	
	ナイトループバス乗降データ	停留所ごとの乗車および降車の人数	2024/12/21～2025/3/9	4,424	
	ナイトループバス走行距離データ	便ごとの走行距離のデータ	2024/12/21～2025/3/9	702	今回使わず
	HVシャトルバス発着データ	停留所ごとの発着時間の予実データ	2024/12/28～2025/3/23	32,364	
	HVシャトルバス乗降データ	停留所ごとの乗車および降車の人数	2024/12/28～2025/3/23	5,810	
TableCheck	予約履歴	店舗ごとの予約日時と予約ステータス、流入元のデータ	2024/11/10～2025/3/26	24,289	
信大	アンケートデータ	観光客や住民、関係事業者へのヒアリング			今回使わず

昨年度からの変更点（白馬村内の交通）

名称	変更点
ふれAI号	（一旦除外）
ナイトデマンドタクシー	停留所変更 追加：信濃森上駅、白馬ジャンプ競技場駐車場、ホテルオークフォレスト、ペンション南十字星、NABURA、（八方インフォメーションセンター→八方第2駐車場足湯前） 削除：黙土、サンサンパーク白馬、十郎の湯、セブンイレブン白馬岩岳
Uber Taxi	車両増加しおよそ計70台（昨年度50台（同時稼働は30台）+今年度追加20台）
タクシー	
ライドシェア	2026/1月中旬よりスタート
ナイトバス	・運行形態変更（ループバスではなく、往復） ・停留所変更（神城と和田野を追加、ザ・ビッグ白馬を削除） 神城 白馬の森入口→みそら野入口(セブンイレブン)→みそら野ロータリー→エコーランド(Spicy)→白馬八方バスターミナル→和田野（縦ノ木ホテル）→スノーピークグランドステーション白馬→JR白馬駅 ・運行時間変更 16:36～22:25に変更（昨年は17:30～22:00）。往復それぞれ50分。

活動内容

日付	回次	主要議題	議論・合意事項
2025/07/24	キックオフ	コンセプト振り返り 課題の認識合わせ & 分析にむけて	
2025/09/05	ディスカッション第1回	【現状把握】 各社データの基礎分析 (Uberタクシー、ナイトデマンドタクシー、ナイトバス)	各交通手段の利用実態を確認。 タクシーとナイトデマンドタクシーの配車不成立に対し、ナイトバスの低利用という課題を確認。統合的に解決する必要性を共通認識化。
2025/10/10	ディスカッション第2回	【現状把握】 Uberタクシーの乗降地点分析（村内、村外） Uberタクシー×ナイトデマンドタクシーの横断分析	乗降地点の実態を分析し需要の多い地点を特定。移動の中には飲食や買い物など、代替手段（宅配や無人スーパー等）で吸収できる可能性のある需要を発見。
2025/11/14	ディスカッション第3回	【課題の深堀・手段の整理】 バス路線のタクシー需要 交通手段一覧表	バス路線と重複する区間でのタクシー利用の実態を分析。バスへ誘導することで、タクシーの供給余力を生む方針を議論。 また各交通手段の洗い出しと状況を整理し共通認識化。
2025/12/05	ディスカッション第4回	【課題の深堀・施策議論】 移動目的別分析 改善ボリューム概算表 & 施策議論	スキー場、買い物、宿泊といった移動目的別に、代替手段が考えられる移動について議論。 施策によってどの程度のタクシー不成立が解消されるか、どの移動を最優先で取り組むべきか議論。
2026/01/16	ディスカッション第5回	【施策議論】 乗車5分の詳細 エコーランドと八方エリア間の移動の詳細 今シーズンの基礎分析	移動が多い地点同士の詳細を分析。高需要地点に対するピンポイントな車両配置に向けた示唆を掲示。 今シーズン、観光客の増加も相まってタクシー車両を増やしても不成立が解消しきれない実態を確認。車両増強に加え、バスを含めた多角的な交通手段の活用が不可欠と再認識。

分析結果／村内・村外移動

■ 市村別移動割合

- 村内移動は約87%でほとんどは村内の移動が占める
- 村外では小谷村や小谷村内移動が約11%

乗車停...	白馬村	小谷村	大町市	降車停留所（エリア・村外あり） 松本市	長野市	糸魚川市	総計
白馬村	26,585 86.40%	2,034 6.61%	205 0.67%	10 0.03%	287 0.93%	4 0.01%	29,125 94.66%
小谷村	1,163 3.78%	435 1.41%	9 0.03%	1 0.00%	13 0.04%	1 0.00%	1,622 5.27%
大町市	20 0.07%	1 0.00%					21 0.07%
総計	27,768 90.25%	2,470 8.03%	214 0.70%	11 0.04%	300 0.98%	5 0.02%	30,768 100.00%

分析結果／乗降エリア

■ エリア別移動割合

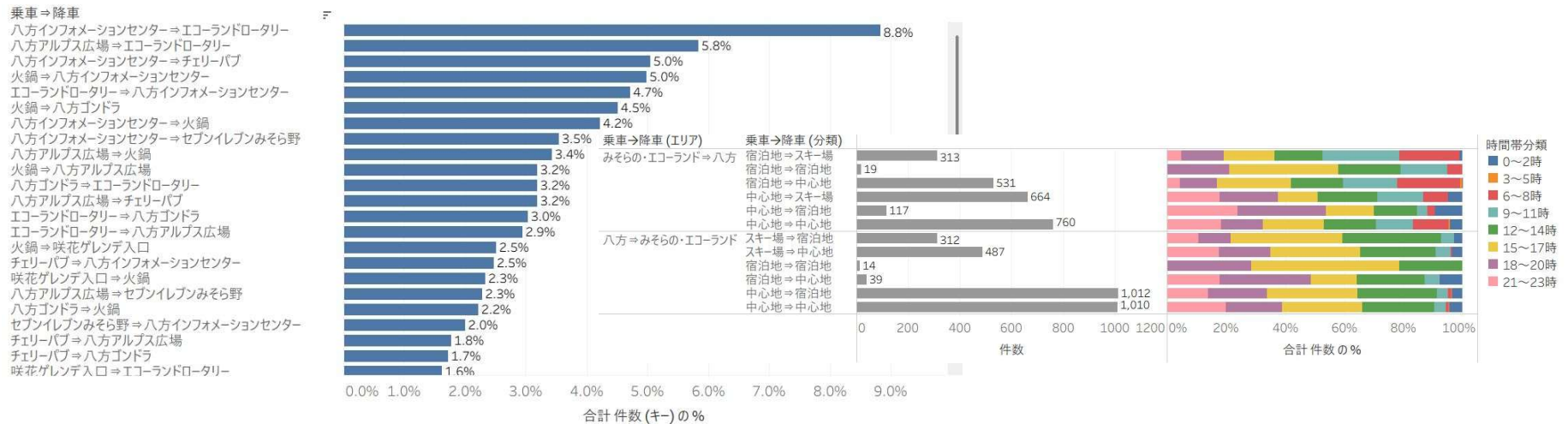
- 八方⇄みそらの・エコーランド間が約17%と最も多く、優先度高い移動エリア
- 五竜⇄みそらの・エコーランド間、白馬駅⇄みそらの・エコーランド間が約11%

乗車停留所（エリア）	落倉	岩岳	八方	降車停留所（エリア）		みそらの・エコーランド	五竜	総計
				和田野	白馬駅			
落倉	2 0.0%	25 0.1%	63 0.3%	15 0.1%	71 0.4%	70 0.4%	19 0.1%	262 1.3%
岩岳	33 0.2%	73 0.4%	254 1.3%	45 0.2%	169 0.9%	188 1.0%	40 0.2%	779 4.0%
八方	225 1.1%	465 2.4%	1,184 6.0%	531 2.7%	655 3.3%	1,885 9.6%	1,102 5.6%	5,980 30.5%
和田野	19 0.1%	60 0.3%	312 1.6%	35 0.2%	157 0.8%	408 2.1%	123 0.6%	1,100 5.6%
白馬駅	199 1.0%	219 1.1%	886 4.5%	309 1.6%	199 1.0%	1,309 6.7%	698 3.6%	3,756 19.2%
みそらの・エコーランド	119 0.6%	204 1.0%	1,446 7.4%	422 2.2%	798 4.1%	496 2.5%	1,036 5.3%	4,485 22.9%
五竜	43 0.2%	73 0.4%	911 4.6%	188 1.0%	543 2.8%	1,157 5.9%	908 4.6%	3,727 19.0%
総計	621 3.2%	1,109 5.7%	5,012 25.6%	1,533 7.8%	2,554 13.0%	5,453 27.8%	3,866 19.7%	19,600 100.0%

分析結果／乗降地点（八方 - みそらの・エコーランド間）

■ 地点別移動割合

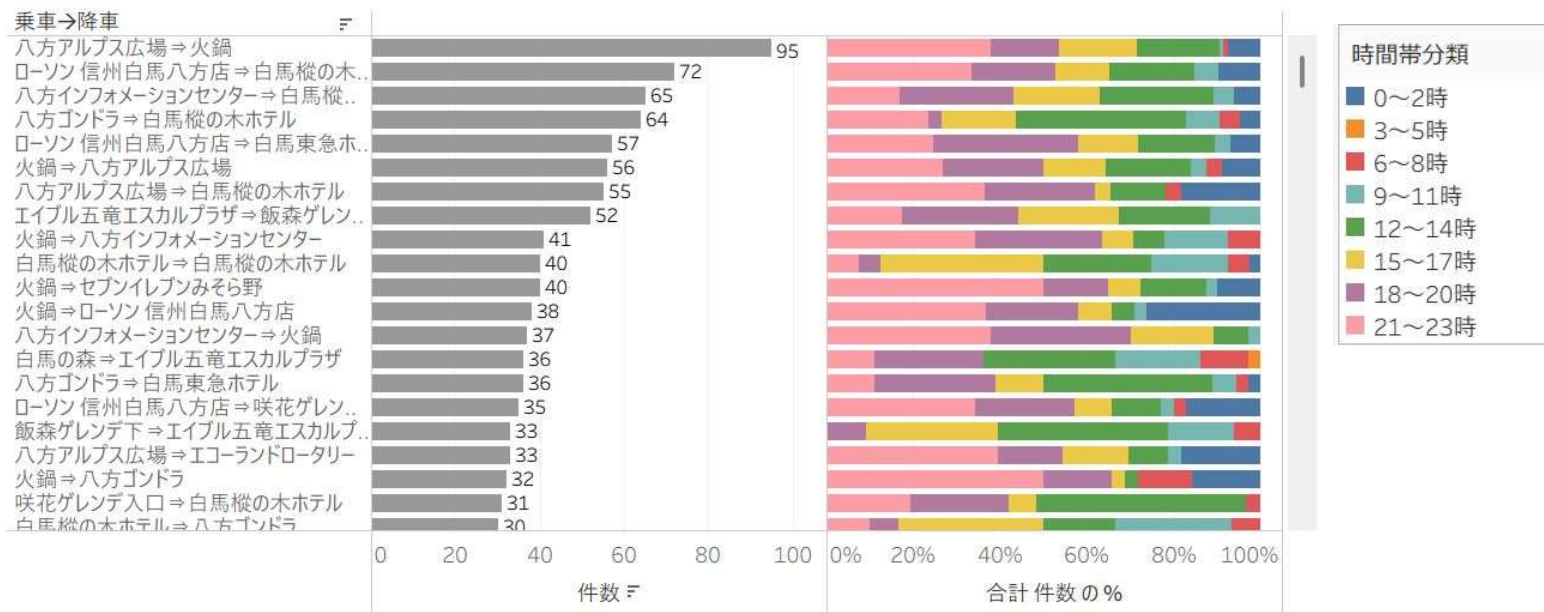
- 八方インフォメーションセンター近辺とエコーランドロータリー近辺の移動が多い
- 八方エリアからみそらの・エコーランドへは午後移動がほとんどなので、タクシー需要の増える16時以降から直通便を検討すると良いかもしれない



分析結果／乗車時間

■ 乗車時間別件数

- 夕方～夜にかけてのホテル移動が多く、ホテルシャトルを夕方夜に出すとタクシー需要を減らせる可能性がある
- スキー場帰りで荷物がある場合は徒歩は厳しい場合もあるので、タクシーより安くホテルシャトルを走らせる施策も検討可能か



分析結果／移動目的

■ 目的別件数

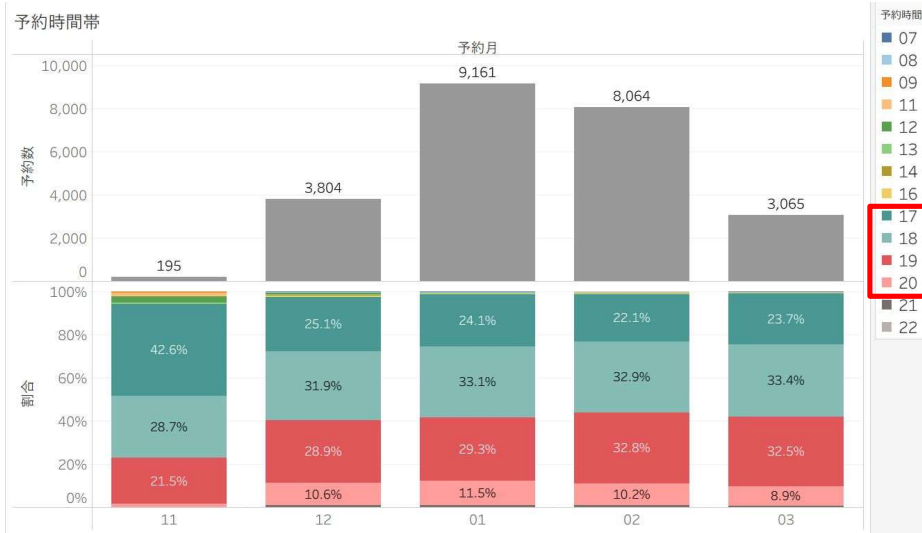
- 降車目的は、宿泊先およびスキー場への移動が多く、宿泊施設やスキー場シャトルの増便や利用促進ができるといい
- 買い物目的or買い物地点からの移動が2割近くを占めるので、宅配サービスやキッチンカー、移動販売などで移動の削減も検討したい
- ただし、目的は停留所から推測するもので正確性は担保できず、乗車目的を把握するための施策を打ちたい（タクシーやバス車内に、タブレットの設置やQRコードでのアンケートはどうか）

乗車停留所..	交通拠点	スキー場	温泉・レジャー	降車停留所（ジャンル） 飲食	買い物	宿泊	総計
交通拠点	7.4%	21.7%	1.6%	19.3%	7.6%	42.4%	100.0%
スキー場	11.0%	19.3%	3.2%	18.9%	9.4%	38.2%	100.0%
温泉・レジャー	10.7%	24.7%	2.6%	16.8%	9.4%	35.9%	100.0%
飲食	16.8%	29.7%	4.0%	7.7%	9.0%	32.7%	100.0%
買い物	9.5%	25.8%	2.2%	14.9%	4.8%	42.9%	100.0%
宿泊	13.8%	25.0%	3.4%	16.7%	9.7%	31.4%	100.0%
総計	11.9%	23.9%	3.0%	16.0%	8.5%	36.6%	100.0%

件数	33,533
買い物_件数	6,278
買い物_割合	18.7%

分析結果／TableCheck

- 予約時間帯は冬シーズンは時期関係なく17時台から20時台に集中
- 17～20時台を詳細に見ると17:00からすでに予約がある（終わりは20:30まで）
- 17時少し前からタクシー乗車が増えてくるという状況と一致（食事に行こうとする人が出始める）

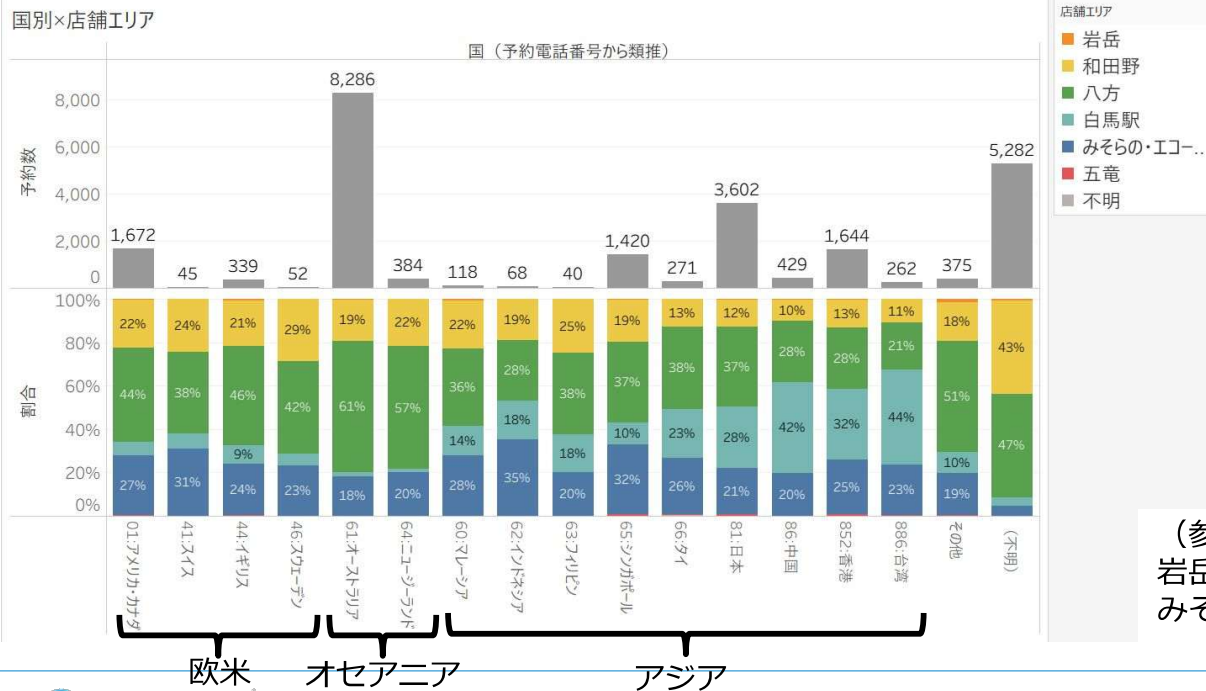


予約時間帯詳細（17-20時台抽出）



分析結果／TableCheck

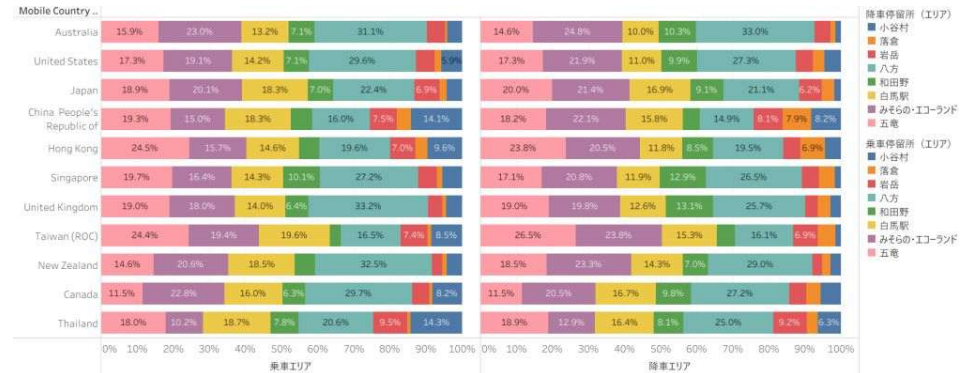
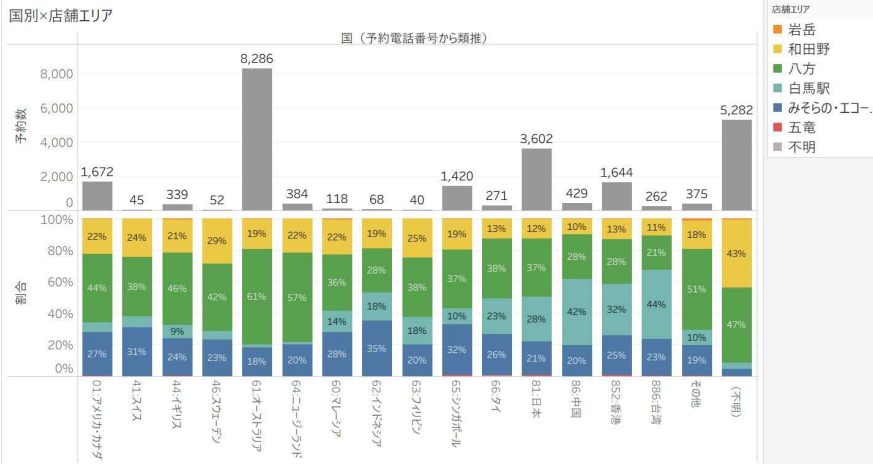
- 行ったゲレンデや宿泊地の近くで飲食店も予約していると仮定すると、オセアニアは八方・和田野の割合が高い。欧米と（公用語が英語の）アジアはオセアニアと比べるとエコランドの割合が若干高い。アジアは白馬駅周辺と岩岳・五竜もちらほら見られる。



（参考）エリアごとの店舗数
 岩岳：1、和田野：5、八方：20、白馬駅：3、
 みそらの・エコランド：9、五竜：1、不明：1

分析結果／TableCheck

- Uberタクシー乗車との見解（オーストラリアやアメリカは八方が多いが、中国、香港、台湾は小谷村や五竜での乗降が多い）とも合う
- （仮説）国によって滞在するエリアに差があるのではないかな？
 - ◆ オセアニア …… 従来からの観光客であり、昔からメジャーな八方エリアを拠点
 - ◆ 英語使える欧米+アジア …… 英語圏の人はエコランド周辺が居心地が良い？
 - ◆ 欧米+アジア …… 新しい観光客層は、八方が混んでるので小谷・岩岳・五竜あたりを拠点？



活動内容／分析指標一覧（１）

■ 乗車成立率

➤ Uberタクシー約28%、ナイトデマンドタクシー約17%（ふれAI号約22% ※観光客が主な分析対象のため下表からは除外）

分類（狙い）	指標	集計対象	施策案
村外への移動削減による 村内稼働向上	・ 村内移動は約87% ・ 小谷村や小谷村内移動が約11% ・ 長野市1%、大町市0.7% ・ 松本市と糸魚川市ほぼ0%	Uberのみ 終日	・ HVシャトルV2の訴求や増便 ・ 小谷村のスキー場シャトルの訴求 ・ バスの増便
村内移動の利便性向上に よるタクシー需給均衡化 （エリア）	（乗降） 八方⇄みそらの・エコーランド間が約17% 五竜⇄みそらの・エコーランド間が約11% 白馬駅⇄みそらの・エコーランド間が約11% 八方エリア内が約6% （降車） みそらの・エコーランドが約28% 八方が約26% 五竜が約20%	Uber&ナイト デマンドタク シー 17～22時台	・ 八方インフォメーションセンターとエコーランドロータリーを繋ぐ直通バス ・ ナイトバスやHVシャトルの訴求や増便 ・ ナイトデマンドタクシーの相乗り利用の促進 ・ エリア内の移動はライドシェアをメインに
村内移動の利便性向上に よるタクシー需給均衡化 （地点）	八方インフォメーションセンター→エコーランドロータリー1.8% 八方インフォメーションセンター→咲花ゲレンデ1.3% 八方アルプス広場→エコーランドロータリー1.2% エイブル五竜エスカルプラザ→エコーランドロータリー1.1% JR白馬駅→エコーランドロータリー1.0%	Uber&ナイト デマンドタク シー 17～22時台	同上

活動内容／分析指標一覧（2）

■ 乗車成立率

➤ Uberタクシー約28%、ナイトデマンドタクシー約17%（ふれAI号約22% ※観光客が主な分析対象のため下表からは除外）

分類（狙い）	指標	集計対象	施策案
ナイトデマンドタクシーの利便性向上	・Uberタクシーはナイトデマンドタクシーと比べて縦ノ木ホテル乗降が約2倍	Uber&ナイトデマンドタクシー 17～22時台	・縦ノ木ホテル周辺の宿泊施設の停留所の検討（例：モアリゾート ホテルけやきの樹／白馬メルヘンハウス）
近距離移動の削減	・別地点移動約98% ・同地点（近距離）移動約2%	Uberのみ 終日	・タクシー予約を受けないor優先度下げ ・ライドシェアをメインに
乗車時間に応じた施策検討	・5分以内約14% ・10分以内約46% ・15分以内約26% ・15分超え約14%	Uber&ナイトデマンドタクシー 17～22時台	・5分以内の短時間利用はタクシー優先度下げる
目的に応じた交通手段の訴求	降車目的別割合 宿泊約35%、スキー場約24%、飲食約17%、交通拠点約12%	Uberのみ 終日	・宿泊施設やスキー場シャトルの増便や利用促進 ・ナイトバスやHVシャトルの訴求や増便 ・ナイトデマンドタクシーの相乗り利用の促進 ・タブレットやQRコードを用いた乗車目的の把握
買い物目的乗車の削減	約19%は買い物ジャンルの停留所での乗り降り	Uberのみ 終日	・宅配サービス ・キッチンカー、移動販売 ・無人スーパー
バス路線と重複するタクシー利用の削減	・ナイトバス約10%（エコーランドロータリー、八方アルプス広場を含めると17%） ・V1約8%、V2約16% ・スキー場発着約4%	Uber&ナイトデマンドタクシー 17～22時台	・バス路線のタクシー予約を受けないor優先度下げ ・ナイトデマンドタクシー予約アプリにてバス路線の案内 ・バスの増便

活動内容／分析指標一覧（3）

■ 乗車成立率

➤ Uberタクシー約28%、ナイトデマンドタクシー約17%（ふれAI号約22% ※観光客が主な分析対象のため下表からは除外）

分類（狙い）	指標	集計対象	施策案
ナイトデマンドタクシーの相乗り利用の促進	・90%以上が4人以下での乗車（定員8～12人） ・相乗り利用なし	ナイトデマンドタクシー 17～22時台	・相乗り利用の料金割引 ・停留所の統合
車両増加	（タクシー増加による成立率はUberさんにて試算予定）	Uber	・タクシー増便 ・ライドシェア
シャトルバスの利用促進	・乗降地点上位 - 八方BT→栂池マウンテンリゾート約9% - エイブル五竜エスカルプラザ→八方尾根スキー場約7% - エイブル五竜エスカルプラザ→エコーランド約6% ・降車割合下位 里見0.6%、白馬乗鞍温泉スキー場0.9%、落倉地藏前1.1% ・降車割合（時間帯） 7～10時：栂池マウンテンリゾート約31% 11～14時：八方BT約24%、エコーランド約18% 15～18時：八方BT約30%、エコーランド約26% ・白馬村内の近距離乗車約5%（エコーランド～白馬駅）	V2のODデータ	・乗降の少ない停留所を飛ばし車両回転率の向上 ・午後や夕方の利用促進のため、全山共通シーズン券（HVSP）とDay Pass（HV券）に価格を上乘せしVNを含める ・区間運賃制の導入 （参考） 全山共通シーズン券(HVSP)とDay Pass(HV券)の割合 V1 12月 HVSP 27% /HV券 9% 計36% 1月 HVSP 71% /HV券 14% 計84% V2 12月 HVSP 26% /HV券 8% 計40% 1月 HVSP 48% /HV券 7% 計56%

今後のロードマップ／今年度の成果

■ 目標

今までのMaaSに関するデータをクロス分析 ⇒ 最適化を目指す！！

チャレンジ白馬
Challenge Hakuba

■ コンセプト

- 白馬村の「最適」な交通体制の結論を出す。
 - ・オーバーツーリズムで移動手段の需要と供給が合っていない。乗りたくても乗れない人を救いたい
 - ・単純に配車を増やすと渋滞問題を引き起こすので、やみくもに増やせばいいわけではない⇒この2視点のバランスを取ることを「最適化」とする
- 近年、観光庁がよく言っている「稼げる観光」を目指したい
- さらに観光収益やR8年度からの宿泊税を交通政策の原資に充てたい（新たな財源の確保）

■ 成果

- Uberタクシー、ナイトデマンドタクシー、ナイトバスの横断的な利用実態を分析し、データを起点に優先すべき課題地点と改善施策を議論。データを基にした事実ベースで議論が行えた
- Uberタクシー車両増加により成立率の向上が見られるが、今年度の観光客増加もあって不成立率の大幅な解消には至らず、さらなる多角的な交通手段の活用が必要
- 最適化を実現するには「宿泊・飲食・スキー・買い物」などの移動目的と連動したアプローチが不可欠であることも見えてきた

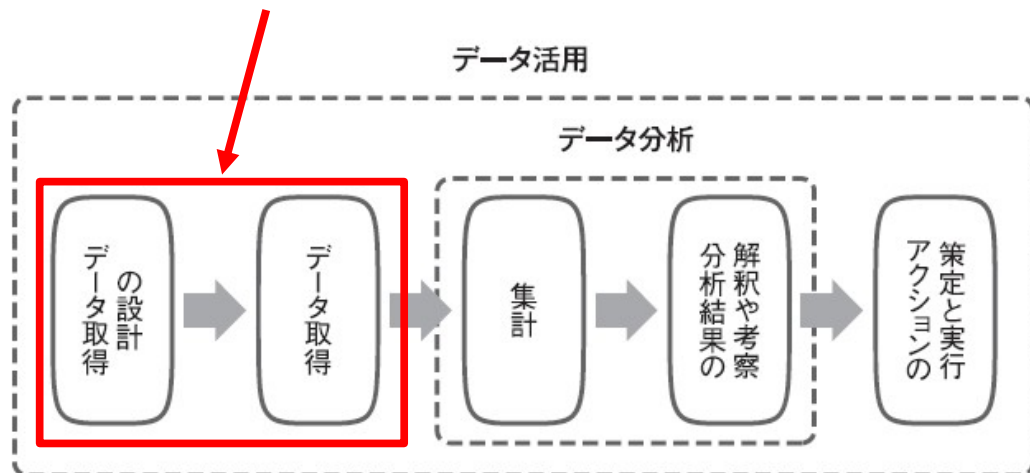
今後のロードマップ（交通）

■ 実施ステップ案

- STEP 1：即効施策の試行と検証（次シーズン）
 - ◆ 優先度の高い区間・時間帯への集中対策
 - ・ 需要集中地点間（八方～エコーランド）での「特定区間ピストン輸送バス」の試験運行
 - ・ バス利用促進に向け、ナイトバスをV1やV2と同様に全山共通シーズン券（HVSP）とDay Pass（HV券）での無料利用に含める
 - ・ タクシー車両の戦略的増強
 - ◆ 施策検討に向けたアンケート
 - ・ 乗車目的を把握するため、タブレットやQRコードでの車内アンケート（乗降場所と目的）
 - ・ バス路線を使わない理由を把握するための路上アンケート（アンケート項目案は次スライド）
- STEP 2：仕組みの本格導入（2～3年目）
 - ◆ 効果の高い施策の定常化
 - ・ 試行結果に基づくピストン輸送の定常化・エリア拡大
 - ・ タクシー・ナイトデマンドタクシー・バスの共同配車・予約システムの検討
 - ・ 観光客へのデジタル広報の強化
- STEP 3：地域交通モデルの確立
 - ◆ データに基づいた継続的な改善サイクルの確立
 - ・ 白馬村観光局や白馬村役場にて日次くらいのリアルタイムで状況把握して、すぐに改善に移せる仕組み

今後のロードマップ（交通）

- 今年度は乗車履歴などの行動データを使って、まずは事実ベースでの分析が行えた
- ただし、“なぜ”移動するのか、“なぜ”この交通手段を使ったのか、という目的や理由を捉えた上での分析は推測レベルでしかできていないため、そこも捉えられるデータを取得すると施策案検討に向けた考察がさらに深まると考えられる
- アンケート実施なども取り入れて、さらなるデータの獲得をしていくのがよいのではないかと
⇒データ取得はデータ活用（＝施策にまでつなげる）の重要な要素



集計…………… データの統計量を割り出したりグラフで可視化したりすること
データ分析…… 分けて比べて、差があるところの理由について解釈や考察を行う
データ活用…… データ分析の解釈や考察を基に、次のアクションにつなげる

今後のロードマップ（案：交通×地域公社）

- **交通最適化を起点に、地域内消費や関係人口化に繋がる「稼ぐ地域交通モデル」の実証・検証フェーズへ**
 - 他事業者との連携による動線設計と分析
 - ◆ 交通データに加え、スキー場、宿泊施設、飲食店、小売り店等へのニーズや課題感のヒアリング
 - ◆ 「なぜその移動が発生しているか」を解明し、交通×消費が連動したデータ設計と施策検討へ
 - 地域公社と連携し「稼ぐ事業」の試行 ※下記は案の1つとして
 - ◆ 観光局や地域公社と連携し外部OTA（オンライン旅行代理店）への手数料流出を防ぐ
 - ◆ 地元スーパーや飲食点への誘導を強化、応援バス等の寄付モデルより、収益を村内に還元する仕組みを検証
 - ◆ ふるさと納税返礼品の試供品配布による特定の交通手段への誘導と、ふるさと納税寄附の促進
 - 環境と経済が調和するモデルの検討
 - ◆ タクシー車両増のみに頼らない「特定区間ピストン輸送バス」の試験運行
 - ◆ 観光客の利便性向上とともに、住民の日常移動や働く人の通勤手段も視野に入れた移動を検討