

観光地から見た地域交通の課題と現状

2020 観光庁重点支援DMO

一般社団法人八ヶ岳ツーリズムマネジメント

代表理事 小林 昭治

● 観光地域づくり法人(登録DMO)

- ・ 全国32地域の2020重点支援DMO

● 八ヶ岳観光圏観光地域づくりプラットフォーム

- ・ 観光圏事業の連携に係る組織として、関係者間の調整・事業の管理・一元的な対応体制の構築などを行う。

● 職員数

- ・ 6人（常勤5人、非常勤1人）※うち観光案内所2人

● 受賞

- ・ 2018JAPAN Tourism Awards DMO推進特別賞

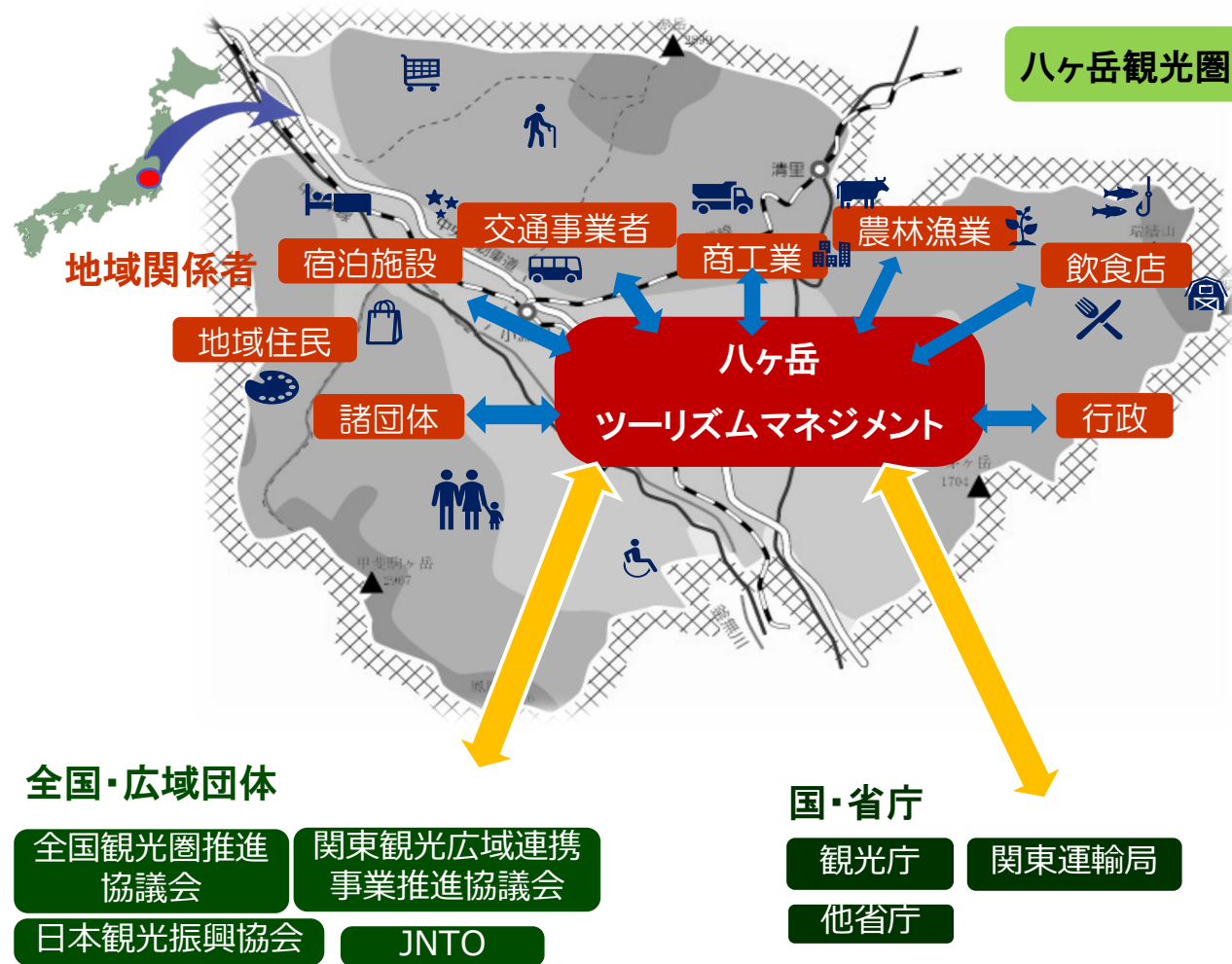
● 八ヶ岳観光圏

- ・ 区域:山梨県北杜市・長野県富士見町・長野県原村
- ・ 平成22年に国土交通大臣の認定を受けた区域
- ・ 同一エリアで定住自立圏を形成

● 基本理念

- ・ 区域誇れる観光地域づくりに取り組む。
- ・ “住んでよし・訪れてよし・住みたいまち”の実現に向け、観光地域づくりを通じて推進。

八ヶ岳観光圏ブランドコンセプト：1,000mの天空リゾート八ヶ岳
澄みきった自分に還る場所



観光地域づくり法人が地域の合意形成を図りながら、
各種取組みを官民連携・地域連携で推進していく。

はじめに

八ヶ岳地域へ来られる来訪者の交通手段

- ・ 自家用車 73.6%
- ・ JR利用 11.1%
- ・ 観光バス 6.6%
- ・ 高速バス 4.9%

ポイント

- 対象となる来訪者はJR利用と高速バス利用の16%の来訪者
- 新型コロナ等の様々なウイルス等での公共交通を含む新しい旅のスタイルの確立
- リゾート地ゆえに年間を通して来訪者が安定していない。
- エリアによって特性が異なるため、エリア毎に乗り合いバス・タクシー等を検討

上記を踏まえての地域交通の課題と現状となります。

八ヶ岳南麓清里エリアの現状と課題

課題

- 少数ではある中で繁忙期が過ぎた時期でも移動手段に困っている来訪者がいる。
- タクシーを案内するも、台数が少ないことから、時間帯によっては、何組かに待ち時間がかかる。
- 目的地への移動手段解消のためアシスト自転車の貸し出しを行っているが、年配の方や足の悪い方には利用ができない。
- 夜の時間帯、清里ではタクシーが動いていないため、「フィールドバレー」の帰りや、星空観察、飲食など、足がない方には不便なエリアとなってしまう。
- 清里周辺の周遊バスとして清里高原ピクニックバスは、平成16年より運行（GWから11月初旬までの間）しており、冬季期間の運行実証実験を行なったが採算ベースにはならず、現在もグリーンシーズンのみの運行となっている。

ハヶ岳南麓清里エリアの現状と課題

現状と今後の取り組み

現状

- 宿泊・観光施設では、周遊バス(ピクニックバス)の運行していない時間帯12時半、その施設を利用する方なら無料で送迎マイクロバスを運行している。

今後の取り組み

- 公共交通利用者や自家用車利用者向けに、現在、観光庁の誘客多角化実証実験として、EVトゥクトゥクを活用し、地元ガイドが地元ならではのスポットに案内するガイドツアーをモニタリングしている。
- お客様を送迎するための手段ということではなく、ガイドが地元の魅力を案内する手段としてEVトゥクトゥクを今後も活用していけると、二次交通による移動手段の解消に僅かではあるが繋がっていく取り組みと考えている。
- このような目的別のライドシェア（乗合タクシー）の制度化についても、タクシー業界と議論を重ねている。

八ヶ岳南麓小淵沢エリアの現状と課題

課題

- エリアの行政施設を周遊する市民バスは、観光拠点である「道の駅」や「大型ショッピングセンター」行きのバスもあるが、来訪客が求める時間帯に運行していないため、ほとんど利用できない状況である。
- 小淵沢駅は、国内外を代表する観光資源や、四季を通じて楽しめる場所が駅から30分程度の場所に点在している八ヶ岳観光の玄関口であるが、現在これらを結ぶ周遊バスが整備されておらず、ニーズが高いが対応できていない。
- 国内外にブランド力のある企業の工場見学用シャトルバス運行を、地域と連携し周遊バスという運行方法で地域一体で考える時期に直面している。
- 過去に、小淵沢駅発着の長野県富士見町・原村方面への周遊バスや、小淵沢・長坂方面の宿泊施設や観光施設を回る周遊バスを運行してきたが、採算ベースが合わず現在は運行していない。

八ヶ岳南麓小淵沢エリアの現状と課題

現状と今後の取り組み

現状

- 大型宿泊施設のシャトルバスは、午前9時前から午後5時過ぎまで1時間大に1本~2本動いている。なお、シャトルバスは基本宿泊者対象となっているが、乗客数により日帰りのお客様も乗せていることから、移動手段解消の一役を担っている。
- 夜間の移動手段を解消すべく、タクシーが駅前に午後10時30分くらいまで配置されている。

今後の取り組み

- 小淵沢エリアにおいて地域周遊バスが運行されていないため、公共交通利用者や自家用車利用者向けに、現在、文化庁の地域活性化事業（クラスター事業）にて、美術館・博物館を拠点とした、地域活性を目的とした周遊バスや乗合タクシーの事業実施に向けての課題等についての県・市の官民一体となった検討会を観光地域づくり法人が中心となって頻繁に開催している。

登山者サポートタクシー運行計画（目的別乗合タクシー）

課題

- 甲斐駒ヶ岳において、山小屋宿泊を前提とした乗合タクシー付きパッケージを6月下旬から11月上旬まで販売。予約があれば1名様でも毎日運行しているが、できるかぎり価格を抑えたい。（現在の料金は、山小屋1泊2食付で税込11800円）
- 甲斐駒ヶ岳への登山を前提としているため、広く尾白川溪谷を登山口とする他ルート（日向山や尾白川溪谷道）の登山客を取り込めていない。
- 登山口から小淵沢駅まで戻る便がない。

登山者サポートタクシー運行計画

現状と今後の取り組み

現状

- 甲斐駒ヶ岳登山口まで乗り入れているバスではなく、登山口まではマイカー頼みである。小淵沢駅からの乗合タクシーを利用できるのは、山小屋宿泊を前提としたパッケージのみである。

今後の取り組み

- 山小屋宿泊者だけでなく、公共交通機関で北杜市を訪れる登山者の利便性を向上させ、登山道にも公共交通機関を使った登山者を呼び込む。
- 行政の補助金に頼らず、民間企業の連携で運営資金を解決。アウトドア関連企業と連携する当事業を、他の地域のモデルとなる話題性のある企画にする。
- 登山者、地元タクシー会社、運営会社（オペレーション）、スポンサー企業（広告宣伝）4者ともに損をしない仕組みを構築する。

登山者サポートタクシー運行計画（ラッピングタクシー）

具体案

- タクシー外観をスポンサー企業によるデザインラッピングを行う。
- タクシーの外観だけでなく、タクシー内部には、チラシ設置やノベルティの配布が可能とする。
- 利用者はほぼ全て登山客となるので、確実なターゲティングができる。
- スポンサーブランドが入ることによって低料金化が可能になることから、そのブランドの好感度が上がる。
- InstagramなどSNSでの発信による波及効果が高い→利用者によるプロモーション効果を狙う。
- 市内に常時ブランドロゴが入ったタクシーが走ることに伴う宣伝効果、アウトドアの街という印象を高める狙い。