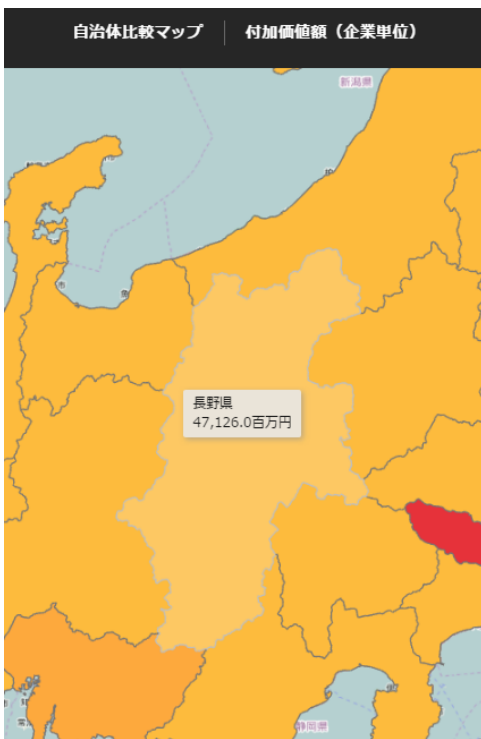


テーマD

長野県諏訪地域経済を 観光地周遊バスで元気にする

観光地までと観光地間の交通手段を転換



2015年12月13日

株式会社ビジネスクロス
代表 中小企業診断士 宮崎博孝

長野県諏訪チーム

中小企業診断士フォーラム会員

中小企業診断士 木内清人

中小企業診断士 濱 秀典

中小企業診断士 下地貴之



諏訪地域には長野県内第3位の年間388万人(2014年)が訪れる上諏訪温泉・諏訪湖をはじめ、5位の霧ヶ峰高原、7位の白樺湖、11位の蓼科、13位の諏訪大社がある。

1999(平成11)年の利用者数を100とした場合の2014(平成26)年の指数が長野県全体では88.0に対して、諏訪地域は84.9と総じて下回っている。特に白樺湖64.1、諏訪大社62.6と低くなっている。

諏訪地域を訪れる観光旅行客数は減少しており、特に白樺湖、諏訪大社の減少が大きい。諏訪地域は岡谷市、諏訪市、茅野市、下諏訪町、富士見町、原村の観光地。

| 観光地 | 市町村 | 県内順位 | 利用者数 | 増減*1 |
|-----------|----------|------|---------|-------------|
| 上諏訪温泉・諏訪湖 | 諏訪市 | 3位 | 388万人 | 96.3 |
| 霧ヶ峰高原 | 諏訪市 | 5位 | 230万人 | 128.9 |
| 白樺湖 | 茅野市・立科町 | 7位 | 195万人 | 64.1 |
| 蓼科 | 茅野市 | 11位 | 143万人 | 74.6 |
| 諏訪大社 | 諏訪市・下諏訪町 | 15位 | 111万人 | 62.6 |
| 諏訪地域 | — | — | 1,292万人 | 84.9 |
| 長野県全域 | — | — | 8,418万人 | 88.0 |

*1 1999(平成11)年の利用者数を100とした場合の利用者数の指数

出典：平成26年度 観光地利用者統計調査結果(長野県 観光部 山岳高原観光課)

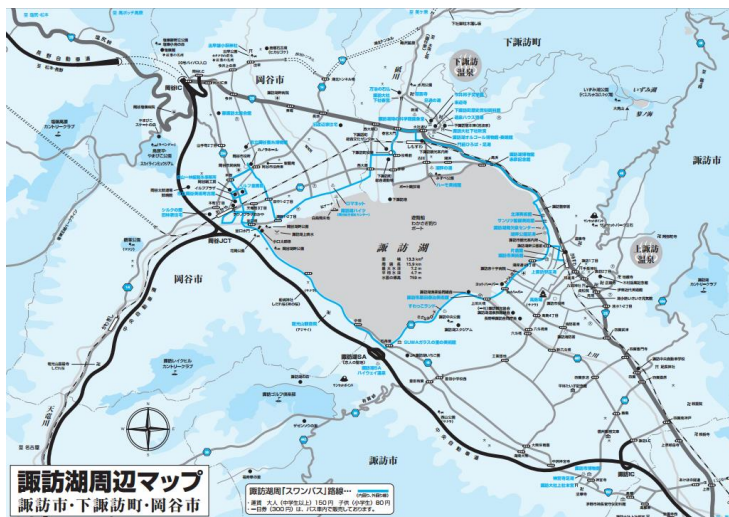
観光地は、諏訪湖畔の諏訪市、下諏訪町、岡谷市と、その周辺の霧ヶ峰、白樺湖、車山、蓼科などの高原に点在している。

諏訪までの交通手段は、観光バスが62.2%と最も多く、自家用車32.4%、在来線2.8%となっている。長野県全体では自家用車52.3%、観光バス36.4%、新幹線4.5%、在来線2.8%となっている。諏訪地域は観光バスを利用する観光客が多い。（※1）

また同行者数は長野県全体の4.66人に比べて7.01人と**団体旅行者が多い**。（※1）

諏訪を訪れるバスツアーは県内や県外の複数の観光地を巡るツアーが多く、**観光客が1つの観光地を中心として自由に巡るツアーは少ない**。

例：善光寺と諏訪大社を参拝する。岐阜県白川郷の帰りに諏訪に寄りいちご狩り。



出典：長野県茅野市観光サイト

※1 統計から見る長野県観光の現況 平成25年9月（長野県観光部観光企画課）観測地点 諏訪大社上社

首都圏、中京圏、関西圏から諏訪に向かう交通機関はJRの特急と高速バスがあり、1日の便数も多く観光で十分に利用できる。

JRの中央本線(中央東線)は、新宿から松本行きの特急が平日で1日19往復している。また中央本線(中央西線)は、名古屋から塩尻経由、松本・長野行きの特急が平日で1日17往復している。諏訪方面へは塩尻から中央本線(中央東線)の普通列車に乗り換える。各駅の1日の利用客数(定期外)は上諏訪駅が1,473人、茅野駅が1,400人、岡谷駅が1,127人、下諏訪駅が505人となっている。(※1)

高速バスは、新宿から茅野・岡谷経由、下諏訪行きが1日17往復、名古屋から岡谷経由松本・長野行きが1日10往復、大阪から茅野行きが1日1往復している(2015年11月時点)。

一方で諏訪地域の交通機関は、路線バス、各市町村が運営するコミュニティバスがあるが、運行本数が少なく観光で利用することは難しい。

路線バスは、岡谷から下諏訪・上諏訪を經由して茅野を結ぶ岡谷茅野線が平日のみで1日16往復、上諏訪から霧ヶ峰・白樺湖を經由して茅野を結ぶ上諏訪茅野線が平日で1日9往復、休日で1日4往復などがある。平日でも1時間に1本程度である。

コミュニティバスは運行が各市町村内に限定されている。諏訪市のコミュニティバス「かりんちゃん」は、市内を循環する内回りが1日7便、外回り1日6便で2時間に1本程度である。

また諏訪湖畔の岡谷市・下諏訪町・諏訪市を巡回するスワンバスが運行されている。内回り、外回りとも1日8便で2時間に1本程度である。

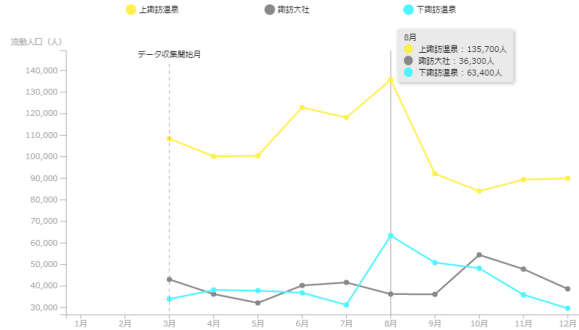
※1 駅別乗車人員2014年度 JR東日本ホームページ <https://www.jreast.co.jp/passenger/index.html>

諏訪湖畔の観光地3か所、諏訪湖・上諏訪周辺、諏訪大社上社周辺、下諏訪周辺の月別の滞在人口を比較すると、平日、休日に関わらず年間を通じて諏訪湖・上諏訪周辺が多く、諏訪大社上社周辺、下諏訪周辺が少ないことが分かる。

特定の観光地を訪れた後、周辺の観光地に立ち寄らずに他の地域に向かっている可能性が高いことが推測される。

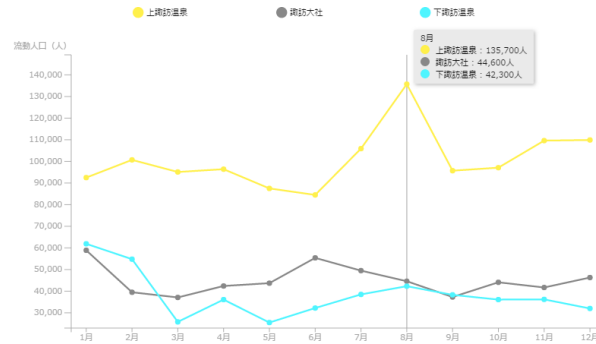
流動人口マップ

2013年（平日）月別推移



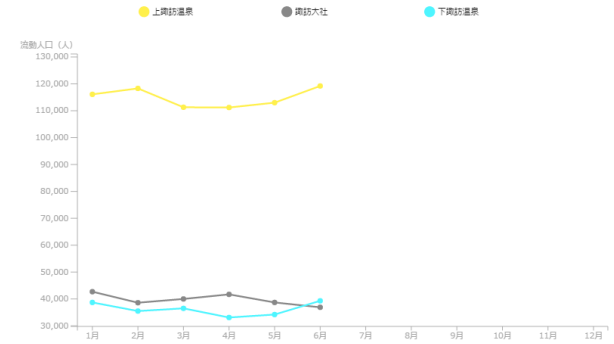
流動人口マップ

2014年（平日）月別推移



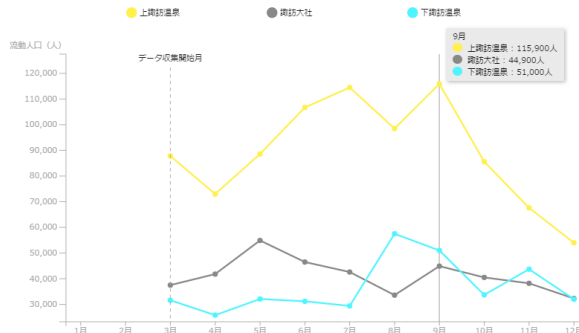
流動人口マップ

2015年（平日）月別推移



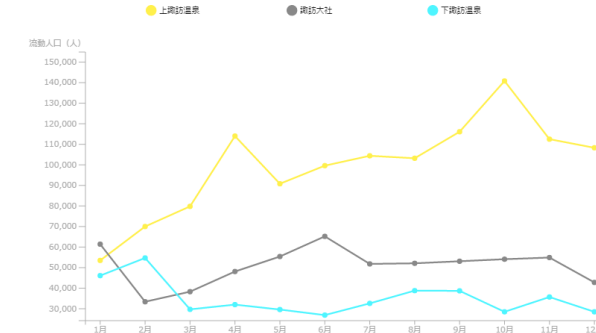
流動人口マップ

2013年（休日）月別推移



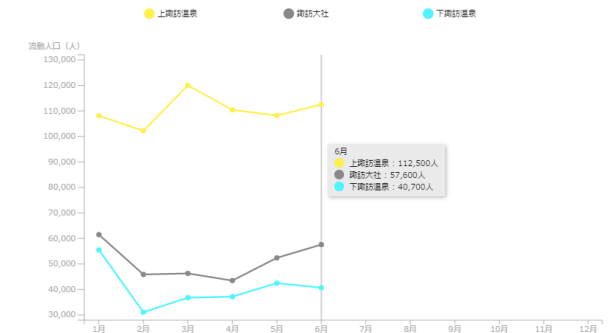
流動人口マップ

2014年（休日）月別推移



流動人口マップ

2015年（休日）月別推移



休日の県外からの流入元を都道府県単位で見ると、諏訪市と茅野市は上位10都道府県が同じ都県である。しかし茅野市は諏訪市と比べて4,000人多く流入している。その内訳は概ね山梨県から1,400人、東京都から1,100人、その他600人である。茅野市は諏訪市と比べてより多くの方がより広範囲の都道府県から流入している。

また上位は中央自動車道、JR中央本線沿線の東京都、神奈川県、山梨県、岐阜県の4都県で、諏訪市では78.8%、茅野市では70.9%を占めている。

長野県諏訪市 休日
都道府県 → 市区町村
滞在人口 / 都道府県外
(都道府県単位)



滞在人口/都道府県外ランキング 上位10件

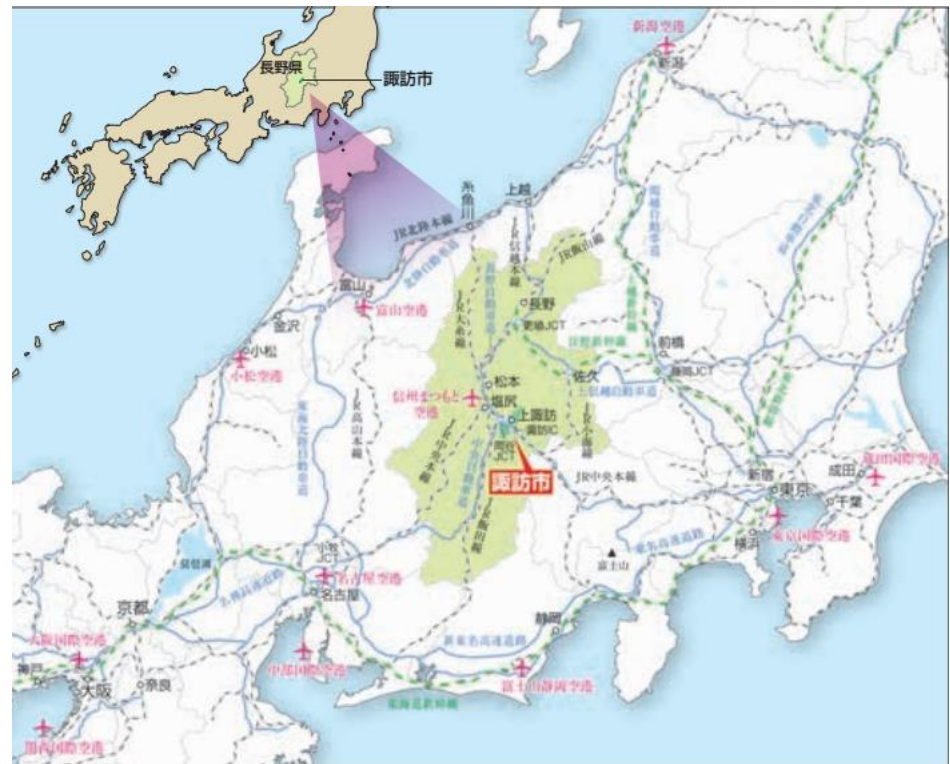
- 1位 山梨県 2,100人 (36.8%)
- 2位 東京都 1,000人 (17.5%)
- 3位 岐阜県 800人 (14.0%)
- 4位 神奈川県 600人 (10.5%)
- 5位 新潟県 300人 (5.2%)
- 6位 群馬県 200人 (3.5%)
- 7位 静岡県 200人 (3.5%)
- 8位 愛知県 200人 (3.5%)
- 9位 千葉県 200人 (3.5%)
- 10位 埼玉県 100人 (1.7%)

長野県茅野市 休日
都道府県 → 市区町村
滞在人口 / 都道府県外
(都道府県単位)



滞在人口/都道府県外ランキング 上位10件

- 1位 山梨県 3,500人 (36.0%)
- 2位 東京都 2,100人 (21.6%)
- 3位 神奈川県 800人 (8.2%)
- 4位 静岡県 500人 (5.1%)
- 5位 愛知県 500人 (5.1%)
- 6位 岐阜県 500人 (5.1%)
- 7位 埼玉県 400人 (4.1%)
- 8位 群馬県 300人 (3.0%)
- 9位 新潟県 300人 (3.0%)
- 10位 千葉県 200人 (2.0%)
- その他 600人 (6.1%)



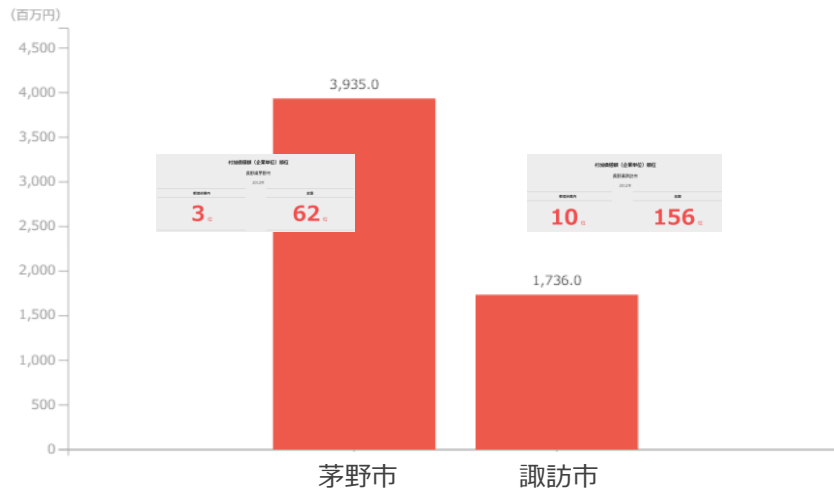
出典： 諏訪市観光パンフレット

宿泊業の付加価値額は、茅野市が長野県内第3位の39.3億円、諏訪市が第10位の17.3億円で、2市を合計すると56.6億円で、1位の長野市と同額であり**長野県全体の471億円の11.9%を占める。**

一方で**労働生産性は、諏訪市が県内第10位の272.5万円／人、茅野市が県内20位の214.2万円／人であり、ともに長野県全体の213.0万円／人を上回っている。また諏訪市は全国平均の256.3万円／人も上回っている。諏訪市の宿泊施設は規模が大きく労働生産性が高くなっていると推測される。事業所当たりの従業者数は諏訪市16人、茅野市10人である。**

付加価値額（企業単位） 2012年

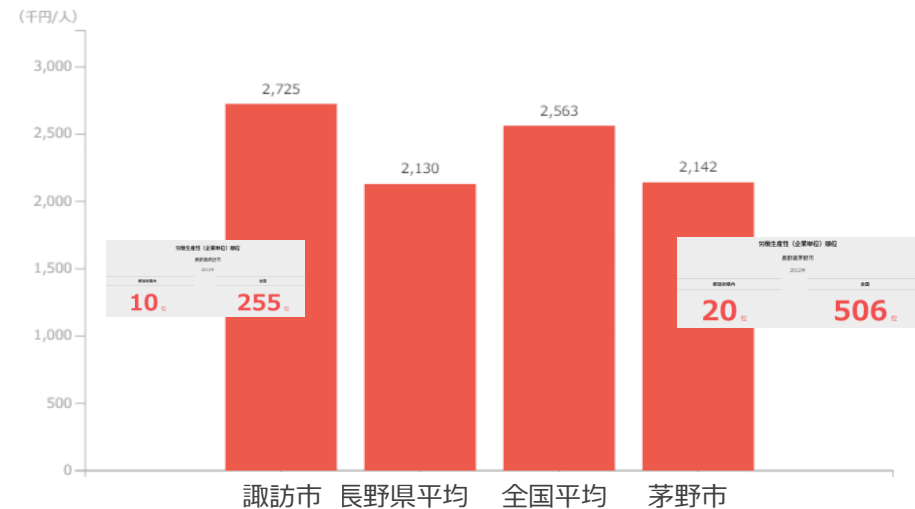
産業：宿泊業，飲食サービス業 > 宿泊業



| | | | |
|-----|-----|--------|-------------|
| 1位 | 長野市 | 56.6億円 | } 合計 56.6億円 |
| 2位 | 松本市 | 51.4億円 | |
| 3位 | 茅野市 | 39.3億円 | |
| 10位 | 諏訪市 | 17.3億円 | |

労働生産性（企業単位） 2012年

産業：宿泊業，飲食サービス業 > 宿泊業

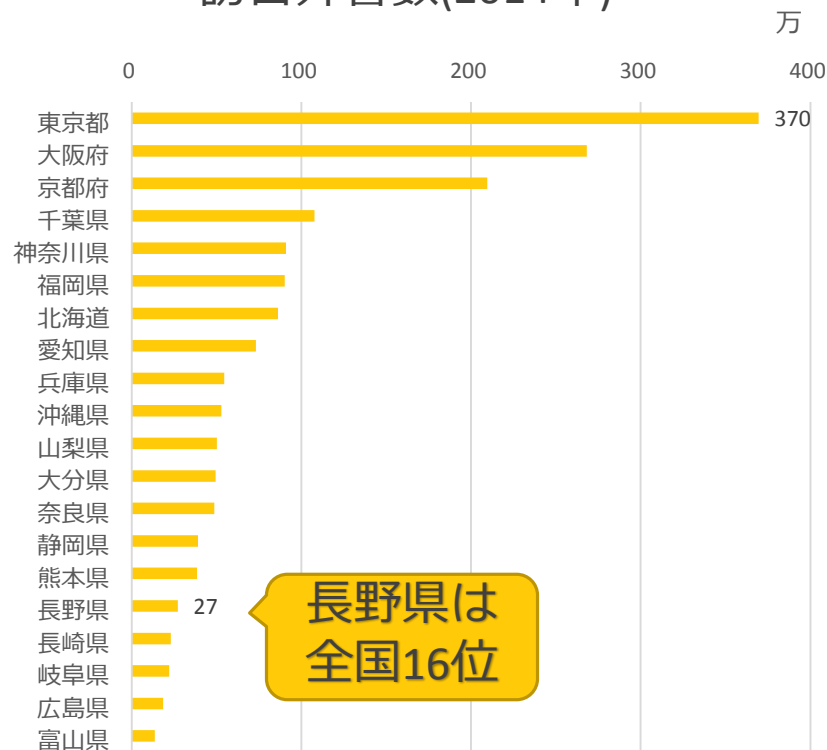


| | | |
|-----|-------|-----------|
| 10位 | 諏訪市 | 272.5万円／人 |
| 20位 | 茅野市 | 214.2万円／人 |
| | 長野県平均 | 213.0万円／人 |
| | 全国平均 | 256.3万円／人 |

2014年に長野県を観光・レジャー目的で訪れた外国人は約27万人である。都道府県別では、第1位が東京都の約370万人で、長野県が第16位である。

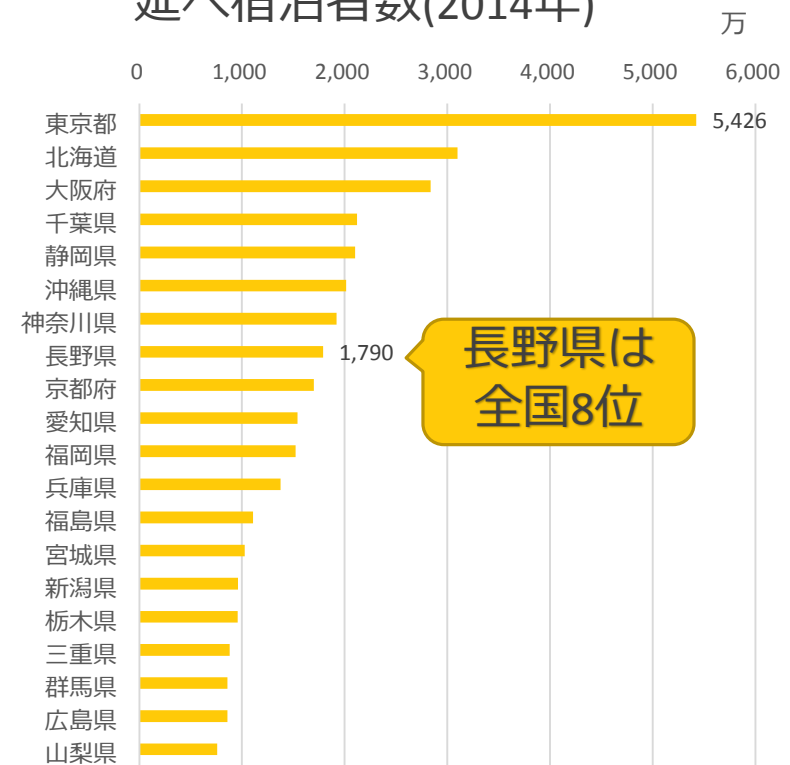
日本人を含み、観光レジャー目的以外を含む延べ宿泊者数が全国8位であるのに対して、観光・レジャー目的で長野県を訪れる外国人は他の都道府県に比べて少ない。

訪日外客数(2014年)



出典：RESASの観光マップ外国人訪問分析を加工

延べ宿泊者数(2014年)



出典：宿泊旅行統計調査平成26年(観光庁)

観光客の観光地までと観光地間の交通手段を転換し観光客の利便性を向上して周遊を促す

- ・ 宿泊施設の送迎バス*1を利用した観光地を周遊する観光バスを運行する。
- ・ 観光客が持つGPS機能*2を活用した配車サービスを提供する。
- ・ 自家用車、観光バスの利用者向けに乗換拠点となる駐車場を整備する。
- ・ 観光客の荷物を目的地*3に届ける手荷物配送サービスを合わせて提供する。



*1 市町村などが運営しない場合は道路交通法に規定される「違法な白バスの運行」にあたるため、戦略特区の指定など規制緩和が必要。
 *2 スマートフォンに装備されているGPS機能を利用する。
 *3 宿泊施設、JRの駅、高速バスの停留場など、自宅を除く場所。

■ 宿泊施設の送迎バスを利用した観光地を周遊する観光バスを運行する。

拠点となるJRの駅、高速バスの停留所、自家用車の乗換拠点と、各観光地間を周遊するルートで10人乗り程度のバスを複数台運行する。**地域住民の利用も可能とする。**

複数の観光地で乗り降り自由として料金も1日単位の定額とする。

昼間の時間帯の空いている宿泊施設の送迎バスを有効活用する。

近距離の利便性が高い移動手段を提供することで、遠隔地から長距離移動する観光客の来訪を促す。また**車を利用できない外国人居住者や訪日外国人の来訪を促す。**

観光客だけでなく地域住民が利用することで利用者を増やしつつ、観光客との交流の場を作る。地域住民は1か月もしくは年間の定額とすることで収益基盤を確保する。

■ 観光客が持つGPS機能を活用した配車サービスを提供する。

利用者は乗車10分前迄にスマホなどで配車センターに予約する。予約時確認する人数と乗降場所に応じて観光地点に効率的にバスを配車する。

バスは主な観光地点を基本的に20分毎に出発することで、利用者の待ち時間を少なくする。また早く目的地に到着しても出発時間まで停車したまま待つことで、出発時間までのチョットした買い物や予定外の立ち寄り観光を促す。

RESASシステムの滞在人口メッシュ分析を日別の需要予測に利用することで人員配車計画に反映する。また日々は予約状況と観光客のGPS機能によりリアルタイムに観光客数、場所を判断して効率的に配車する。

1日乗り降り自由なフリーパスを1,000円で発行する。宿泊施設の送迎バス10台を運行する場合、1日180人以上が利用すれば利益が出る。

1) 収入

| 経路 | 1日の利用者数 | 摘要 |
|-------|---------|-------------------|
| J R | 130人 | 4,505人/日の2.8%*1 |
| 高速バス | 20人 | |
| 自家用車他 | 30人 | |
| 計 | 180人 | 1,000円×180=18万円*2 |

*1 上諏訪駅、茅野駅、岡谷駅、下諏訪駅の4駅の乗降客数

*2 地域住民の利用分は含んでいない

1日180人目標

料金:1日1,000円



送迎バス10台

2) 支出

| 品目 | 月額 | 摘要 |
|---------|-------|-------------------------------|
| ガソリン代 | 36万円 | 10台×(40km/日÷5km/ℓ)×150円/ℓ×30日 |
| 人件費 | 450万円 | 10人×1,500円/時間×10時間×30日 |
| システム利用料 | 10万円 | 配車システム*3 |
| その他 | 54万円 | |
| 計 | 540万円 | 540万円÷30日 = 18万円/日 |

*3 タクシー会社との連携によりタクシー会社が持つ配車システムを活用

観光客の利便性が向上して行動範囲が広がることで観光客が1回に訪れる観光地が増える。また外国人を含む観光客が増加する。一部の観光客は地域住民との交流を通して親しみを持ち地域のファンとなり移住が増加する。合わせて観光産業および関連産業の付加価値額が増加し、開業・雇用が増加することにより人口減少抑制を図る。

訪れる観光地が増加することや観光客の増加に伴って、観光産業および関連産業の付加価値額が増加する。さらに同産業の開業や雇用が増える。一方観光客が利用する自家用車や大型観光バスの通行量が減ることで、地域内の交通渋滞が緩和する。また地域住民の新たな交通手段ができ、商店街周辺などの駐車場不足が解消する。これらによって地域内の流動性が改善して住民の活動や消費が活発になることにより地域活性化を図る。

