

第3回飛騨高山学会資料

飛騨高山エリアでの高速バス・特急バスの活用戦略の研究
(中部山岳国立公園エリアの活性化に資する高速バスの活用可能性の研究)

2021年12月5日
東京都市大学 西山 敏樹



本研究の背景と目標

- ・ 飛騨地域の高速バスや特急バスは、東京・名古屋・京都・大阪等の太平洋側の主要都市，北陸の主要都市の金沢・高岡・富山，松本・馬籠・妻籠方面を結ぶ。
- ・ バスは、**鉄道の様な乗り換えがなく，出発地と飛騨地域の主要ポイントをダイレクトに，鉄道に比べ安価に結んでいる。** 若者や出張者，外国人観光客に人気。
- ・ Withコロナ/Afterコロナを想定すると，飛騨地域の活性化を視野に入れ，高速バスや特急バスを活用する地域交通戦略を今から研究することには意義がある。



本研究の手法

- ・本研究では、2021年09月16日に飛騨地域の主要バス会社である**濃飛乗合自動車株式会社**、関連行政の**高山市観光課・同都市計画課**にヒヤリング調査を行った。
- ・また同年10月08日に、**一般社団法人飛騨・高山観光コンベンション協会**へも、ヒヤリング調査を行った。
- ・そのほか、高山や平湯等のバスターミナルでの現地調査等も交え、以下に述べる今回の成果をまとめた。

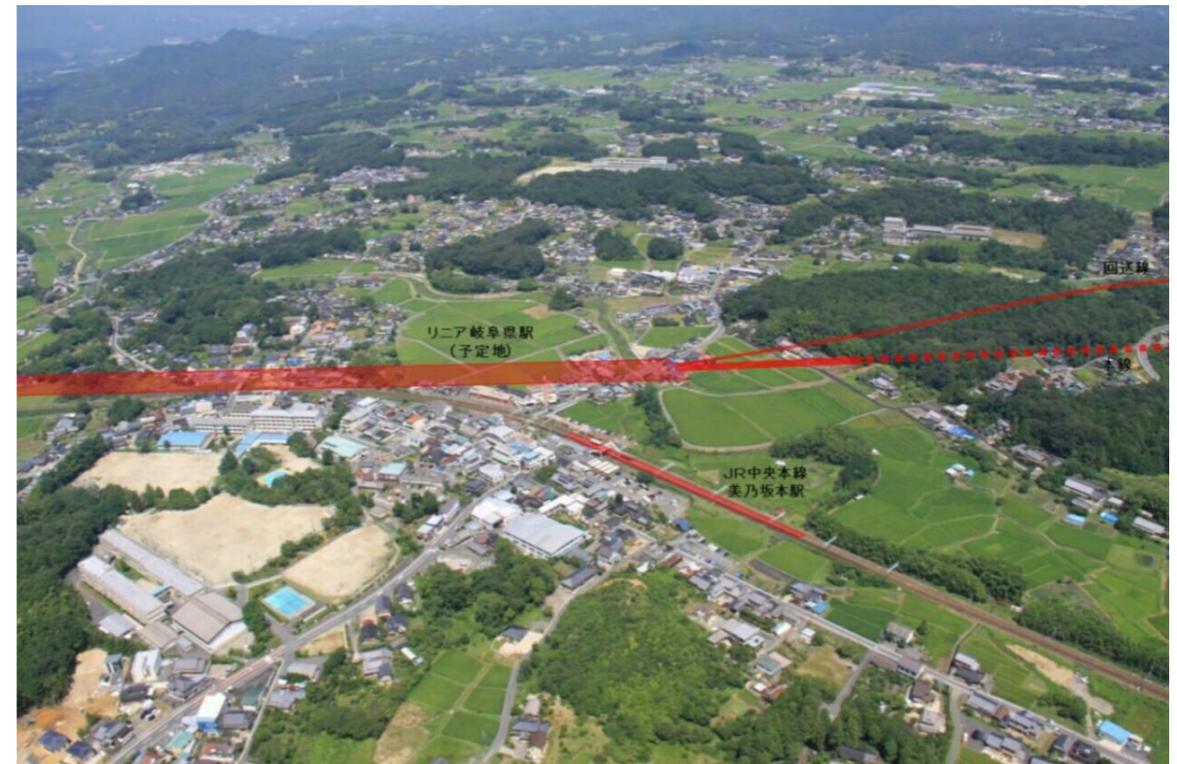


リニア中央新幹線との連携戦略

- ・ 今後は、JR中央本線（西線）方面と飛騨地域のバスによる直結が一つの大きな転換点になる可能性はある。
- ・ リニア中央新幹線では中津川市に駅が出来る。品川から美乃坂本まで約57分。そこから高山までのバスがあれば追加約2時間。3時間程度で移動が可能である。
- ・ 東海道新幹線「のぞみ」＋高山本線特急「ひだ」の利用より、**80分～90分程度の時間短縮**となる。運賃も今の東海道新幹線と大きくは変わらない予定である。



リニア中央新幹線との連携戦略



リニア中央新幹線との連携戦略

- ・ 岐阜新駅のダイヤ，つまり停車便の本数が高山へのアクセシビリティを左右する。都市交通計画の側面では，東京と名古屋の速達がりニアのメイン目的になる筈で，新幹線こだまの様な各停便が1-2本/h停車か？
- ・ 新ルート開設で重要なことは，永らく聞こえてくる「飛騨は遠い」という言葉を打破するブランディングを早期に行うことである。高速バス業界全般を見ると利便性が高いのに知名度が低く，高速バス路線が早期に廃止へ追い込まれる事例が近年も多くなっている。



リニア中央新幹線との連携戦略

- ・ 観光客の安定的獲得のためには、リニアの新駅とも近い馬籠・妻籠等の中山道宿場町も含めた観光ネットワークの構築が路線活性化に向けたポイントになる。
- ・ 現在高山と馬籠・妻籠を結ぶ**定期観光バスの的な周遊型の特急バス**が運行されている。これは、新型コロナが無ければ、インバウンド需要で、一層発展していた可能性がある路線である。この援用が一手ではある。



リニア中央新幹線との連携戦略



中津川と恵那の間に美乃坂本駅がありリニアと接続

◆運行時刻 ※予約制(空席のある場合は、当日でもご乗車いただけます)

高山・下呂 ▲ 馬籠・妻籠

高山濃飛バスセンター	乗	8:10
下呂バスセンター	乗	9:20
下呂駅前	乗	9:22
馬籠★	着	10:55
	発	12:45
妻籠★	着	13:10
	降	

妻籠・馬籠 ▲ 下呂・高山

妻籠	乗	15:00
馬籠	乗	15:25
下呂バスセンター	降	16:48
下呂駅前	降	16:50
高山濃飛バスセンター	降	18:00

※高山～下呂間、馬籠～妻籠間のみの区間利用はできません。
 ★印の場所ではバスの停車中、出発時間まで自由に散策することができます。
 ※このバスをご利用のお客様は、同日の妻籠15:00発→馬籠15:25着のバスにご乗車いただけます。乗継券をお渡しいたしますので乗務員までお知らせ下さい。(追加運賃なし・空席がある場合に限りです。)

※妻籠～馬籠間、下呂～高山間のみの区間利用はできません。
 ※このバスをご利用のお客様は、同日の馬籠12:45発→妻籠13:10着のバスにご乗車いただけます。乗車券をご提示のうえ、乗務員までお申出ください。(追加運賃なし・空席がある場合に限りです。)

◆運賃

		高山濃飛バスセンター	下呂バスセンター 下呂駅前
馬籠・妻籠	片道	3,200円	2,300円
	往復	5,500円	4,000円

※小人半額



馬籠(イメージ)

中山道(イメー)

リニア中央新幹線との連携戦略

- ・ 既に、高山～下呂～馬籠・妻籠をネットワークする路線があり岐阜県内全体の周遊に有用な側面を担う。
- ・ **ビジネス客を意識した高山ー下呂ーリニア新駅間の直行便，馬籠・妻籠も含めた上記の現行路線をリニア新駅経由にする観光周遊便の二つに分けるのも一手。**



リニア中央新幹線との連携戦略

■運行時刻

木曽福島→高山

停留所名	運行会社	乗降	おんたけ交通	濃飛バス
木曽福島駅		乗	09:30	15:00
本町		乗	09:33	15:03
木曽馬の里入口		乗	09:57	15:27
オケジッタ		降	10:24	15:54
道の駅高根		-	休憩約 10分	
朝日支所前		降	11:17	16:47
高山濃飛バスセンター		降	11:45	17:15

高山→木曽福島

停留所名	運行会社	乗降	濃飛バス	おんたけ交通
高山濃飛バスセンター		乗	09:30	15:00
朝日支所前		乗	09:58	15:28
道の駅高根		-	休憩約 10分	
オケジッタ		乗	10:51	16:21
木曽馬の里入口		降	11:18	16:48
本町		降	11:42	17:12
木曽福島駅		降	11:45	17:15

※認可申請中

■運賃 全区間同一運賃です。 ※予約制 (全席指定)

おとな **2,500 円(片道)** こども **1,250 円(片道)**

※往復運賃設定なし
 ※障がい者割引あり
 ※13歳以上からおとな運賃

予約・お問い合わせ

おんたけ交通 高速バス予約センター
 (木曽福島駅前案内所)
 ☎ 0264-22-4555
 7:15 ~ 18:00

濃飛バス予約センター
 (高山濃飛バスセンター)
 ☎ 0577-32-1688
 9:00 ~ 18:00



観光産業再生戦略との連携戦略

- ・ 人の移動は飛驒地域できっかけがないと発生せず.
- ・ 高山市の観光産業再生プログラムの案として、**高山をハブにした誘客戦略**やいわゆる**MICEの展開**、**滞在型観光展開**が今後に向けたポイントになる方向である.
- ・ MICE=Meeting, Incentive Travel, Convention, Exhibition, Eventで高山のファンを増やしハブ化.



観光産業再生戦略との連携戦略

- ・ 人の移動は飛驒地域できっかけがないと発生せず.
- ・ 高山市の観光産業再生プログラムの案として、**高山をハブにした誘客戦略**やいわゆる**MICEの展開**、**滞在型観光展開**が今後に向けたポイントになる方向である.
- ・ MICE=Meeting, Incentive Travel, Convention, Exhibition, Eventで高山のファンを増やししながら、ハブ型観光、及び滞在型観光を展開する戦略になる.



観光産業再生戦略との連携戦略

- ・ 人の移動は飛驒地域できっかけがないと発生せず.
- ・ 高山市の観光産業再生プログラムの案として、**高山をハブにした誘客戦略**やいわゆる**MICEの展開**、**滞在型観光展開**が今後に向けたポイントになる方向である.
- ・ MICE=Meeting, Incentive Travel, Convention, Exhibition, Eventで高山のファンを増やししながら、ハブ型観光、及び滞在型観光を展開する戦略になる.



観光産業再生戦略との連携戦略

- ・特に、**スポーツ大会や大学でのゼミ合宿・サークル合宿**等では、若者のバスの旺盛な利用を期待出来る。
- ・飛騨への来訪を低コストで実現する上でも、マクロな誘客戦略と高速バスの連携が、今後も期待される。
- ・ハブ型観光では、既存路線の他に中部縦貫道を活用した永平寺・福井方面が新路線として可能性がある。



観光産業再生戦略との連携戦略

・ 特急バスを活かした体験周遊型観光の創出

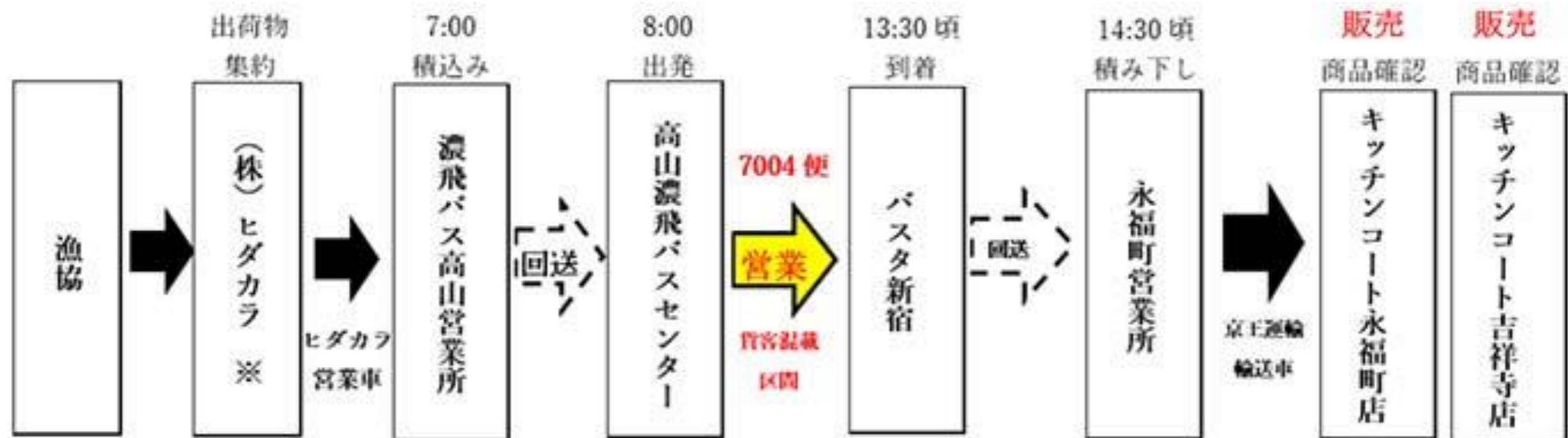
コロナ後には、自然系他豊かな観光コンテンツも視野に入れたコト消費(体験系観光)を支援する必要が有。

近年は、観光滞在期間が短い人も増えており、馬籠・妻籠線の様に飛騨地域および隣接地域も視野に入れた周遊型特急バスも、今後の現実的な戦略のひとつに。



地域ブランディングも含めた客貨混載バス

- ・濃飛乗合自動車では、新宿線の高速バスで**客貨混載**を続けている。従前は農産物が中心であったが、今夏は鮎も高速バスで運んでいる。飛騨地域で獲れた天然鮎「飛騨のあばれ鮎」を都内へ運搬し、京王ストアが運営するキッチンコート永福町店・吉祥寺店で販売。



地域ブランディングも含めた客貨混載バス



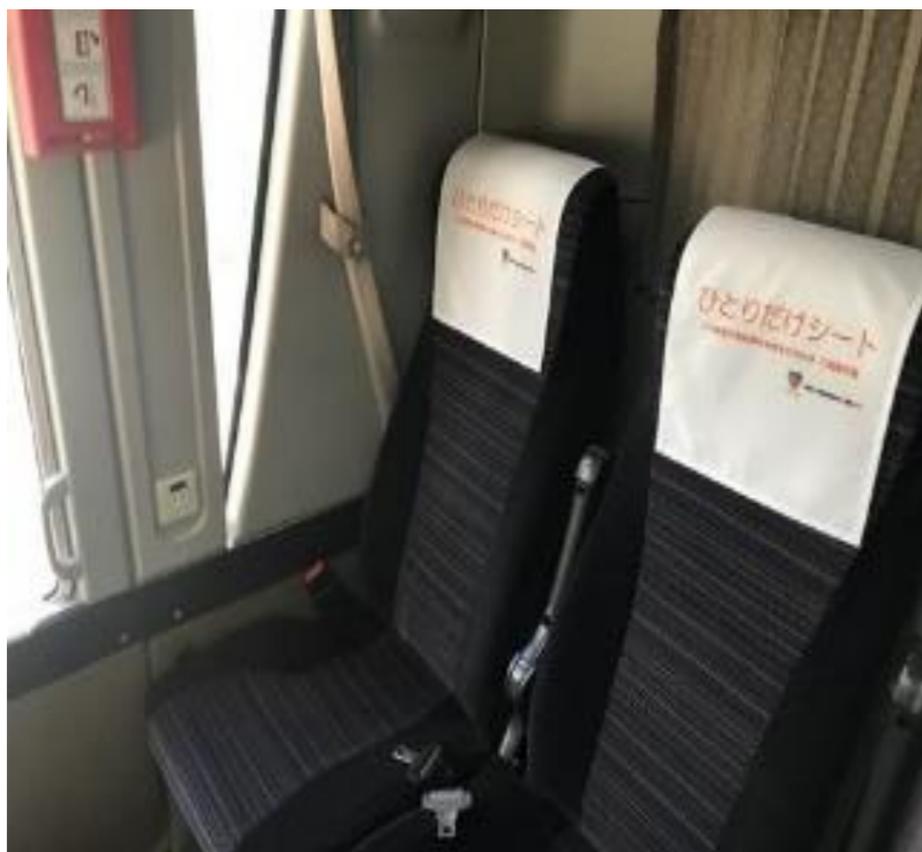
地域ブランディングも含めた客貨混載バス

- ・客貨混載は、「バスの空間からいかに安定的な利益を生み出すのか」という問いへの一つの答えである。
- ・客貨混載は路線バスが主流であるが、**高速バス及び特急バスの客貨混載は、産物の運搬・販売のみならず地域に産物を通じ各地から関心をもってもらえる機会になる。**路線維持と観光活性化の一石二鳥でもあり、客貨混載は、**バスの維持の為にも有効に活用したい。**



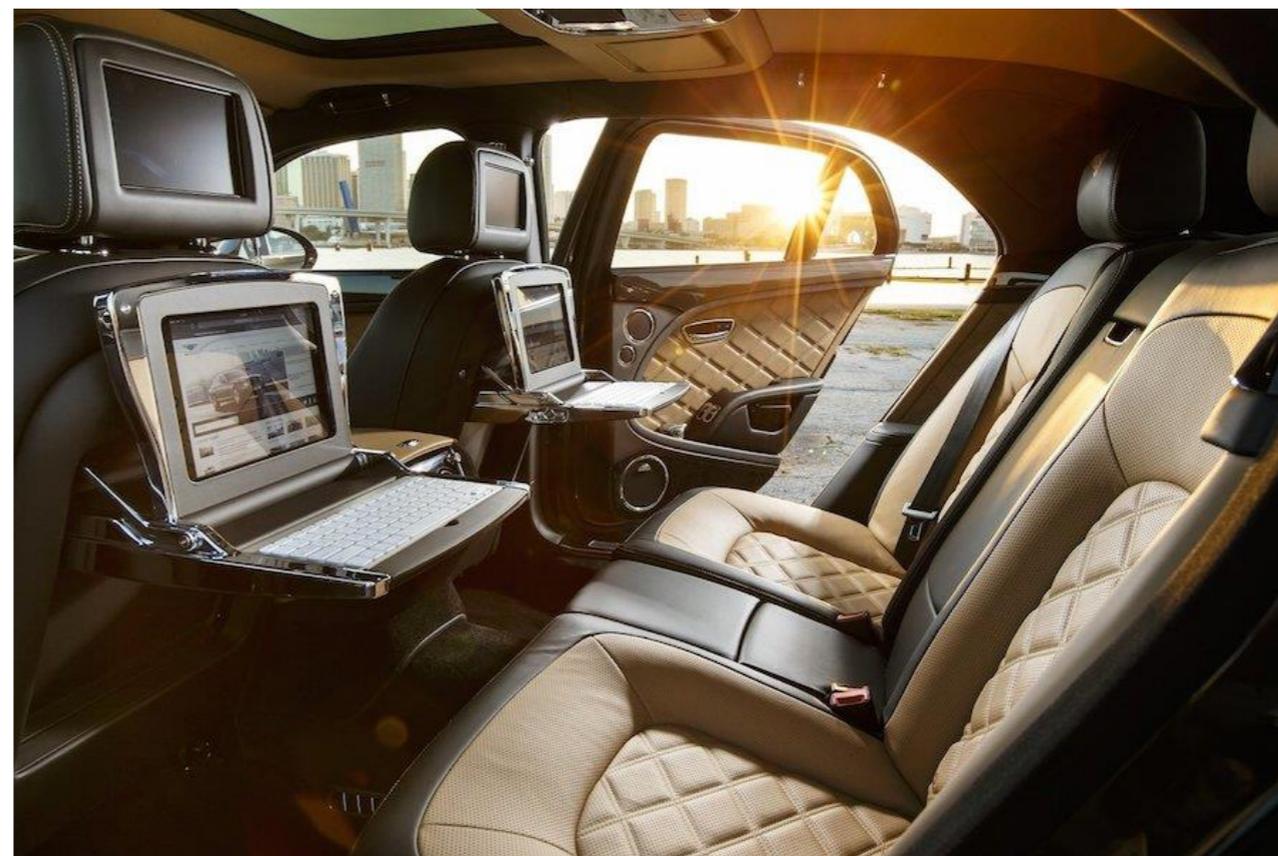
魅力的な車輛の導入

- ・アメニティミニマムを求める社会情勢も加味し座席の質を上げることである。高速バスは、夜行便で3列が常識となったが、昼行便ではいまだに4列が主流。



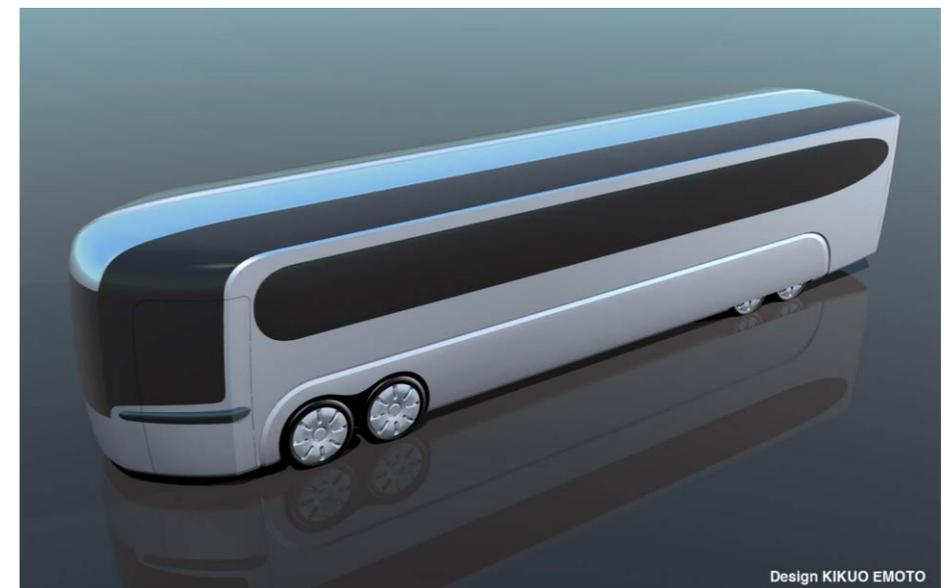
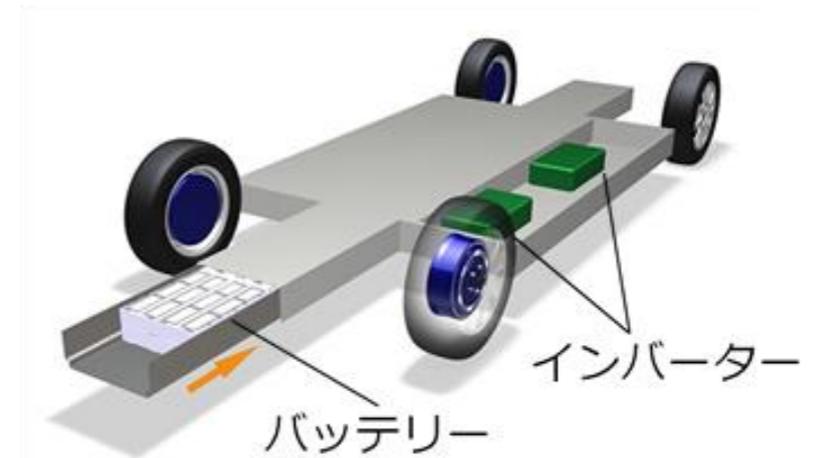
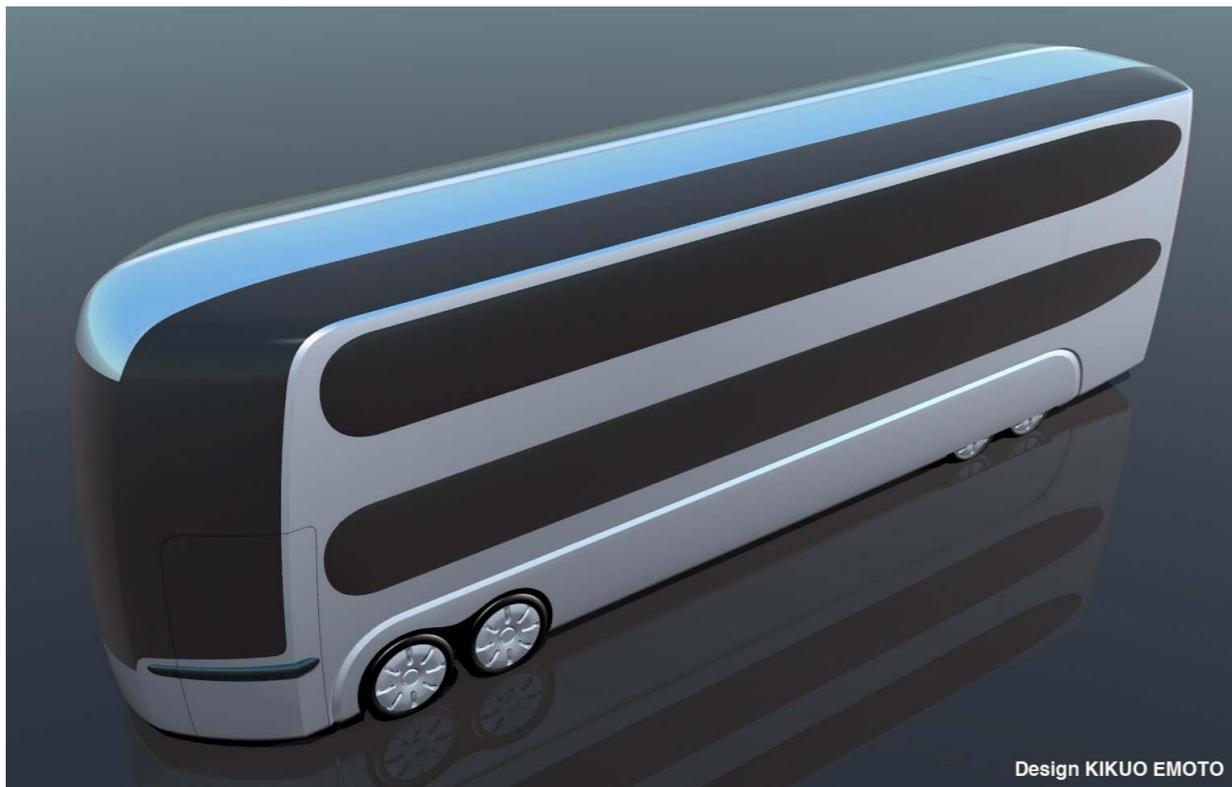
魅力的な車輛の導入

- ・ ビジネス移動用のサルーン



魅力的な車輛の導入

- ・ 飛騨山岳地域ならではの環境低負荷な電動高速バス



魅力的な車輛の導入

- ・ 豪華仕様のバス（ハイグレード車）



おわりに

- ・ 筆者が専門とする電動バス技術を活かす方法も有.
- ・ 電動バスの様な高い環境性能車輛等の地域ならではの車輛を導入することも社会の関心を引く. 子どもが喜ぶ車輛は親の乗車も誘発するので, 工夫の余地有.
- ・ 今後も, 現実性のある低コストで, 実現できるバスの活用戦略を中部山岳地域を軸に研究していきたい. 中部山岳国立公園活性化プログラムに感謝致します.

