

地域観光産業の基盤強化・事業革新に関する提言（2023年（令和5年）7月）に基づく
「観光バリューチェーンにおける地域交通のあり方検討委員会」議事要旨

日 時：令和6年10月25日（金）10：00～12：00

会 場：運輸総合研究所 2F 会議室（対面・オンライン併用）

出席者（敬称略）：

委員	石川 裕記	株式会社アイシン CSS 本部 LBS 事業統括 CP
	印南 有理	株式会社 JTB 総合研究所 コーポレート共創部 主任研究員 (※ご欠席)
	沢登 次彦	株式会社リクルート じゃらんリサーチセンター センター長 (※ご欠席)
	鈴木 紀彦	一般社団法人倶知安観光協会 事務局長
	福村 泰司	札幌観光バス株式会社 代表取締役社長 / 北海道北見バス株式会社 代表取締役社長
	松本 順	株式会社みちのりホールディングス 代表取締役グループ CEO
	三重野 真代	東京大学公共政策大学院 特任准教授 / 一般財団法人運輸総合研究所 客員研究員
	村尾 俊道	NPO 法人持続可能なまちと交通をめざす再生塾 理事長 / 元京都府交通基盤整備推進監
	山内 朋彦	東武鉄道株式会社 観光事業推進部課長兼アジア営業支社長
	山田 雄一	公益財団法人日本交通公社 理事 / 観光研究部長 主席研究員 (※オンライン)
	吉田 樹	福島大学 経済経営学類 経済学コース 教授 / 前橋工科大学学術研究院 特任教授 (※オンライン)
オブザーバー	小熊 弘明	国土交通省 総合政策局 交通政策課長 (※代理人出席)
	河田 敦弥	観光庁 観光戦略課長 (※ご欠席)
	星 明彦	内閣府 沖縄総合事務局 運輸部長
委員	宿利 正史	一般財団法人運輸総合研究所 会長
座長	屋井 鉄雄	一般財団法人運輸総合研究所 所長 東京科学大学 特命教授・名誉教授
委員	奥田 哲也	一般財団法人運輸総合研究所 専務理事 / ワシントン国際問題研究所長・アセアン・インド地域事務所長
	金山 洋一	一般財団法人運輸総合研究所 主席研究員 研究統括 / 富山大学学術研究部都市デザイン学系 特別研究教授
	藤崎 耕一	一般財団法人運輸総合研究所 主席研究員 / 研究統括
	城福 健陽	元京都府副知事 / 一般財団法人運輸総合研究所 特任研究員

事務局	運輸総合研究所
	作業協力 公益財団法人日本交通公社

議題

- (1) 第2回委員会における指摘と対応
- (2) 観光地における交通に関する取組み事例の紹介
 1. 「沖縄」
 2. 「海の京都観光圏」
- (3) とりまとめ（案）について
 1. とりまとめ（案）【全体】
 2. とりまとめ（案）【公共交通サービスの水準が観光地の選択に与える影響】

事務局の説明に対して、各委員からの主な発言の要旨は以下のとおり。

<観光地における交通に関する取組み事例の紹介>

【資料2-2について】（「海の京都観光圏」の事例）

- ・ 京都府での経験も踏まえ、取組事例について何点か補足する。
 まず取組全体の経緯として、北近畿タンゴ鉄道の設備改修に100億円を超える投資が必要となり、鉄道を残すべきかという議論から始まった。地域として鉄道への投資が了解できるよう、鉄道の存続と地域全体としての観光振興を両輪で進めてきた。取組の中で上手くいった事例の一つは民間企業の参入による上下分離方式の導入であり、かつての北近畿タンゴ鉄道に若者が就職しようという雰囲気はなかったが、WILLER TRAINS 株式会社が入ってからは地域の若者の就職先の選択肢となった。二つ目は、同社が従来から台湾での事業を行っており、そのノウハウを生かして台湾での海の京都エリアの発信を積極的に行ってきた。現在でも、圏域に來訪するインバウンドでもっとも多い地域は台湾である。さらに、投資型鉄道ファンドである「丹鉄ファンド」を立ち上げて、沿線での起業を支援するスキームができた。このことによりコーヒー焙煎所やブルワリーなど、観光に関連する企業が沿線に立ち上がってきた。海の京都全体の課題としては、積極的な投資ができた天橋立や伊根では明らかに観光客が増えたが、それ以外の地域では観光客数の明確な増加までは見られず、積極的な投資を行うかどうかという判断の差が現れた局面がある。また、地域内の路線バスの減少は全国的な課題であるが、丹後地域においても地方部の路線バスを、民間だけで自立的に維持することは難しい状況となっている。伊根には、京都・大阪方面から日帰りで訪問するインバウンドが増えており、観光客が路線バスに乗り切れない状況も見られる。日帰りから宿泊へのシフトのため、地域として宿泊施設の容量を増やすことを目的として、舟屋の二階を宿泊施設に改装し、地域として泊食分離でサービスを

提供する等の取組を進めてきたものの、これ以上は増やせない状況に来ており、この点も課題である。

【資料3-1について】〈とりまとめ（案）【全体】〉

(内容全般に係る事項)

- ・ 検討委員会のタイトルとして観光バリューチェーンを掲げているが、付加価値を提供してその対価を頂くという観点から、持続的な事業としてお金を回していくことは非常に重要である。一方で、例えば愛知県のある都市では市が主催するイベントで市外から多くの人々が来訪するものの、出店する店舗などは市外の事業者なので、結局、地元にはなかなかお金が落ちないといった状況もある。提供する価値に対して、地元にお金が落ちる仕組みについても、あわせて検討する必要がある。

(地域観光交通の検討に当たっての基本認識)

- ・ p11 や p12 に、生活交通の確保責任について自治体、特に市町村と記載されているが、市町村の立場では、生活交通は福祉的な側面が大きい。生活需要に対応できる最低限の量と質を確保することが精一杯で、観光需要への対応で求められる量と質の確保は難しい側面がある。観光交通の需要に対応することで生活交通の質が向上し、使えるものになるという道筋が地域内で共有できて初めて、市町村や交通事業者に分自たちの仕事として取り組んでもらうことができる。そのためには、最初から責任主体は市町村であると言うのではなく、まずは地域として観光交通を充実することが地域住民のためにもなると認識してもらうための取組が必要になる。
- ・ 市町村は、普段は自地域の管内図しか見ておらず、相手にしているのは住民だけであり、外からの観光客をターゲットとすることは不得手であるため、観光交通を市町村に考えさせることは難しい。生活交通と観光交通の融合で良いサイクルに向かうきっかけがあれば良いが、実際には大きなギャップがある。市町村には地域交通の制度上の権限がない、交渉のための道具がないといった問題もあるが、特に重要な要素は財源である。全国の地域公共交通確保維持改善事業の予算が年間 200 億円しかない現状では対応は難しく、良いサイクルに向かうためには、あと一桁は増やす必要がある。
- ・ p9 の 4. (1) 【2】 II. 3 等に既に記載されているが、地域における経営戦略的取組の司令塔となる DMO の機能強化については、提言に盛り込んで頂きたいと感じる。一方で地域によっては DMO が有効に機能していないと感じる例もあるが、自治体の観光部局や産業経済部局についても、議論に参加いただくことが有効と考える。
- ・ 運輸総合研究所で実施している「地域交通制度革新に関する検討委員会」等でもさまざまな議論が行われている。地域公共交通に関する議論では、地方自治体がその責務を明確にする必要性が指摘されている。本日の資料には、観光交通と生活交通の融合、地域全

体の公共交通計画の上位にあたる「地域戦略」の必要性が記載されているが、この「地域戦略」の具体的な定義、内容は、既に昨年度に提言されているかもしれないが、改めて整理が必要かと思う。

- p11 の【2】2.(2)③、運賃規制の見直しについて、総括原価方式に基づかない運賃方式は既に確立されており、制度上は協議運賃として生活交通と観光交通は異なる料金を設定することは可能である。観光交通としては生活交通よりも高いお金を頂き、それによって地域の公共交通を維持できるということであれば、地域として観光交通に対応する動機が生じるのではないか。一方で「自治体の長に最終的な総合調整権限があることを示す規定が必要」である旨の記載については懸念がある。複数市町村にまたがる場合、生活交通でさえも隣接自治体との利害調整が難しいのに、さらに利害が対立する観光交通はより難しいと想定されるので、自治体の長を最終的な調整権限者として位置付けてしまうと、むしろそこで議論が止まってしまうような状況も生じるのではないか。
- p12 の【2】2.(2)⑥、法定協議会の議論の深度化と見える化について、観光交通にも対応していく必要があるという指摘を盛り込むことは賛成である。これまでの観光交通の検討は、例えばDMO、観光協会、商工会が、公共交通を担う事業者がいない席で議論する、あるいは交通事業者が地域公共交通会議の枠組みを知らずに議論するといった状況も散見され、結果として地域のリソースを食い合っている場合もあった。全国的に人材が不足する中で、そのような状況を改め、生活交通と観光交通を一体的に議論することは必要である。
- ある県では、観光客は増えているもののバスが減便され、自家用有償旅客運送を行おうとした際に既存事業者に嫌がらせを受けて実現できなかった事例を見聞している。運輸局への相談をアドバイスしたが、有効ではないようであった。地域側が運輸局や交通事業者との協議や交渉に疲弊し、観光交通への対応に関するチャレンジを諦めてしまっている状況があるようだが、非常に勿体ないと感じる。
- p12 の【2】4(1)、専門人材の育成については、DMO だけでなく交通事業者においても、専門的な知識を持った人材は不足している。事業者としては人材育成や専門人材採用のリソースが不足しているにも関わらず、自治体や関係団体からは、公共交通、修学旅行、動態データ分析などについて意見を求められる。このような環境では事業者側からDMO への提案を行うといった発想を持ちにくく、赤字にならないのであれば行う、という考え方になる。こういった状況は地方のバス事業者に広く蔓延していると思われるので、DMO だけでなく交通事業者においても専門人材の雇用が可能となるような記載を、提言に盛り込んで頂きたい。
- p9 から p12 は、本委員会の前提である今年の地域交通産業及び地域観光産業の提言の本委員会関連部分の抜粋で議論の前提ですので、御参考までに資料としたものですが、改めて今年の提言の趣旨を御説明します。コメントのあった地域交通の確保責任

主体が市町村との記載については、昨年度の地域交通の提言について、それが今回の委員会でも前提となるので参考までに記載されているもの。なお、昨年度の提言の確保責任の趣旨は、市町村、都道府県等の自治体では、地域交通は民間が担うという認識が一般的であり、市町村などの確保維持に関する危機意識が低く、そもそもの自治事務として当然である、地域交通の確保責任が現在の法制度では不明確なことが原因で、対応のための国や自治体の支援などの行政措置も場当たりになっているので、地域交通の一義的確保責任は市町村、広域の確保責任は都道府県ということを法律で明確に位置付けるべきということが提言で書かれている。これは昨年度の提言の重要なポイントの一である。

- コメントにあった市町村の交通人材の不足については、地域交通が存在する自治体であって、観光交通に取り組む場合には、昨年度の提言にもあるとおり市町村には地域交通の専門に従事する人材が一人もいない所がたくさんある。しかし、市町村が地域交通の確保責任主体である限りは地域交通の人材が必要となり、地域交通の確保責任主体である責務を果たすためには、人材の確保に自治体取り組み、国も支援することが急務であり、その方策は、昨年度の提言で書かれている。
- コメントにあった自治体に地域交通の確保責任主体まで任せるのは非常に難しいということに対しては、この委員会の資料では基本的には、観光交通の確保責任主体は、観光圏整備法の観光圏であればDMOが行うべきと書いてある。実査上、海の京都観光圏のDMOの定款上も、地域交通の企画責任主体となることを明確に記載されている。本筋は、そのようにしていくべきだが、現状はDMOに地域交通の人材がいないことや、観光庁の急激な主導で看板だけの観光協会と変わらないDMOが全国で乱立し、実態が追い付いていない。しかし国費を多額にDMOに導入していることに鑑みれば、本筋の役割どおりDMOが観光交通の確保責任主体であるべき。観光交通も含めDMOが本来の役割を果たすためには、DMOには専門人材が必要だが、現在のDMOの給料は低く、しかも遠隔地では、到底専門人材など確保できるわけではない。このため、現在のDMO予算の自治体の一般財源の予算による財源の仕組みを変更し、アメリカのDMOのトップの年収が2500万円程度のように相応の給与を支払うことが必要。これを実現するには、市町村は一般財源ではなく、特定財源として定率の宿泊税を導入することが必要であると昨年度の提言に書かれている。その上で、提言も踏まえ今回の委員会では、観光交通に関してはDMOが観光交通の企画確保責任主体となることが本筋であるとしている。自治体とは当然に連携するが、自治体が主体的に関与するかどうかについては、自治体の観光・地域交通の政策優先順位次第ということ。理想論と捉えられるかもしれないが、本筋である理想論を書かなければ、現状の延長のみで考えてしまうため取り組みは進まないことが常であることから、提言でも自治体の地域交通の確保責任などについて国の法律で義務付けなどを行うべきと書かれている。
- 世の中の流れとして地域交通や観光が大事だと言っても、自治体の行政の現

場、つまり、予算や職員のはりつけを見れば老人福祉や教育、公共事業の方が大事として扱われる自治体が多数であり、それが現状。地域交通や観光、観光交通に関する地域の取り組み度合いは、結局は自治体、つまり首長の政策の優先度合いに左右されているのが事実。特に、都道府県の予算では知事の権限が絶大で、地域交通や観光に予算を付けようと思うと補正でも何度も可能であるなど、予算制約の厳しい国よりももっと柔軟に取り組める。そのような意味でも、地域交通について自治体に改めて確保の責任意識を持っていただくこと、そのため、そもそも自治体に確保責任があることは法律で明確にした上で、物事を進めていかなければいけないというのが提言の根本の考え方。観光交通については、地域交通が存在しない自治体には、そもそも地域交通のノウハウがないので、本来どおり DMO が企画確保責任主体となるべき。

- ・ コメントにあった地域経営戦略については、昨年度の提言でも書かれているとおり、観光圏整備法は外客誘致という観点で計画を作ることとなっているが、それを改正し観光圏整備法の法定計画を地域経営戦略と位置付けて、その範囲は交通であれば生活圏ということになるので、地域の実情によって、複数の市町村や都道府県との連携で策定すべきことが書かれている。観光に関しても、本日の海の京都観光圏の事例であれば、7市町村が連携した内容を DMO が策定する。単一の市町村で対応可能ときには単一の市町村の地域経営戦略となる。地域の観光流動などの実情を踏まえ、地域の判断で地域経営戦略の地理的範囲が定まり、法定計画である地域経営戦略の中で観光交通も含めた地域全体の取り組みを決める。そのための協議会には、法律上は地域交通と同様に首長と観光事業者、住民などが参加することとなっている。住民に関しては、昨年度の地域交通の提言では形式的に自治会会長などが入るのではなく、多様な関係住民の参加を法律でも明確にすべきと昨年度の地域交通の提言で書かれている。地域経営戦略は観光圏整備法に基づく法定計画となるので、地域交通の提言と同様に、多様で幅広い地域住民などステークホルダーの参加で議論される制度が必要であるという、地域交通の提言で書かれていることが今回のとりまとめの前提となる。
- ・ コメントにあった自治体の首長の総合調整権限は、地域交通や観光圏の法制度では、協議の決定のプロセスが不明瞭で、一人でも反対があれば決まらない実態もある。このため、最終的には地域交通の確保責任主体である基礎自治体の首長が責任をもつものであり、総合調整権限は、それに伴う反射的な措置として、最終の総合調整権限は、市町村の首長が持つものであることを法律で明確に定めるべきであることが提言で書かれている。それと同様に、観光交通が含まれる地域経営戦略についても、同様の措置が必要であり、その点について今回の資料で記載されている。
- ・ コメントにあった運賃規制の見直しについては、協議会運賃が全国的にも使われているが、現在はあくまでも、協議会運賃は道路運送法の原則外で特例なので、それを法律で原則とすべきと提言に書かれている。それは地域の実情に応じた運賃の柔軟化の具体化であり、また人件費を考え運賃の上限ではなく、下限を明確にした協議会運賃

とすべきであることも提言で書かれている。

(サービスの企画・実行の責任主体、サービスの提供主体のあり方)

- 前提として社会全体で人材が不足しており、大抵の観光地はシーズンナリティーがある中で、観光交通の需要と供給を適切にマッチングすることが重要である。適切なマッチングができれば稼働の密度が上がることで生産性が向上し、賃金の向上によって人材の獲得も可能になるという良いサイクルに繋がる。
- 観光地の交通として、まずは人手不足が前提で、さらに観光地特有の季節性の存在を前提として、観光需要と供給不足の観光交通を適切にマッチングすることが重要。例としてバスならば、より広いエリアを営業対象とし、規模が大きい数の車両とドライバーを確保している事業者があれば、その事業者が生活交通、観光交通などさまざまな業態に対応することができることで良いサイクルに繋がる。具体的には、通年の事業として路線バスを運行しているが、便数が少なくなる休日には観光バス事業も行う、通年でスクールバス事業を行いつつ、学校の夏休みと冬休みには観光バス事業も行う、また、インバウンドもアウトバウンド対応も一体で行うといった対応ができれば、事業者としての生産性は向上する。各種の需要をそれぞれの繁閑に応じて組み合わせることで対応することのできる事業者を育成することが、結果的に観光交通の充実につながる。地域としてこのような事業運営を行う体制は、事業者間の競争がなく全体主義的な考え方とも言えるが、特にドライバーが圧倒的に足りない現状を踏まえ、そういった方向性の解決策についても記述を盛り込んで頂ければと思う。また、人手不足であり、外国人ドライバーによる対応もあるのではないか。
- 一つの地域、個々の事業者レベルでは、良好なサイクルによる持続可能な公共交通サービスの提供が困難な状況にあるという点は同意見である。地域外からの投資を過剰に排除しないことを前提として、一定のルールとモラルに基づき、協調的な動きができる地域協業的な事業者が必要と認識している。
- 第2回検討委員会で紹介した埼玉県のある町は、今回の議論に紐づけて考えると、事業者目線では他の自治体と連合しなければ観光地としては成り立たないと思われる。そういった条件の地域において、どのように組織化をはかり、観光地域として育成していくのかという点は難易度の高い課題である。提言にもそういった要素を盛り込んで頂くと、交通事業者としては動きやすくなると感じる。
- 行政領域においてもリソースは不足している。ある県においては、市町村に交通部局が置かれていない場合も多く、人的な基盤は脆弱であると感じる。首長や議会が障壁となるような状況が生じることもあり、市町村の境を超えた合意形成やサービスの提供は困難である。自治体の境界に関係なく移動する観光需要に対応するのであれば、首長や自治体のみに権限を持たせるのではなく、民間による運営や意思決定も可能となるよ

うな、半官半民体制による、さらに観光は複数市町村にまたがるので、そのような観点も踏まえた DMO が主導的な役割を果たすべき。

- 公共交通に係る議論においては、地域 DMO が関係自治体と連携して調整をはかるものの、それぞれの自治体では自地域の通勤、通学、高齢者輸送について縦割りの中で考えており、自治体間の横の繋がりが無い。このような場合、都道府県が主導して調整をはかることが期待されるが、実際にはなかなかうまく機能しない。自治体をまたぐ議論を調整する仕組みの必要性について、提言に盛り込んで頂きたい。
- 一定距離の沿線を持つ鉄道事業者の立場としては、交通に関わる状況は地域特性によって大きく異なると感じている。これから観光に取り組もうとする地域だけでなく、ある程度観光に慣れた地域であっても、合意形成には困難が伴う。課題解決にあたっては専門人材の確保や育成が必要である。
- コメントのあった営業が広域的で車両や運転士などの大きなリソースをもち、シーズナリティーや人手不足等、全体の最適配合ができる企業体をつくる必要があることについては、地域交通の昨年度の提言で書かれ、現在の委員会でも指摘あるとおり、第一段階として独占禁止法を適用除外し共同経営を進め、最終的には協業集約することが方向性だと考える。今回のとりまとめにおいても、その部分は強調した書きぶりにすることが必要。

(サービスの形態のあり方)

- p16 の 6. (3)②、交通サービスの確保のあり方に関して、地域の生活交通については自治体が責任主体であることに異論はない。一方で、観光交通の責任主体としては「DMO 等」のみが記載されているが、自治体の観光課も記載すべきであると考え。例えば宿泊税や入湯税の徴収や用途に関する議会説明は自治体が行う必要があり、また地域の施策を自治体がしっかりとハンドリングできなければ、DMO としても意図する施策が実現できないのではないかと考える。観光交通の責任主体としては、自治体の観光部局と DMO 等は同じレベルであるべきものと考え。
- 根本的な部分では、観光交通と生活交通はまったく異なる需要によるものであるのに、同一の法律の下で統一的な供給の規制がかけられている点が問題である。生活交通は必要に応じて税金も投入して維持するものとして位置付ける一方で、観光交通は、需要に応じて料金を大きく変動させたり、参入障壁を下げて儲かる場所にはどんどん参入させる、儲からない地域からはすぐに退出できるようにするべきではないか。交通事業者を排除するという意味ではなく、交通事業者も観光交通目的の会社を自由に立ち上げて商売をする、といった方法も想定される。現実には観光交通として、辻馬車や人力車は道路運送法の外での値段設定、参入ができるが、グリスロなど他の動力を持つ車両は同程度のサービス内容を供給したいとしても、道路運送法の規制の

ためなかなか実現できない地域もある。将来的には、商売としての観光交通と、福祉的な性質を持つ生活交通は、別々のものとするべきであると考え。

- ・ 観光交通の議論ではDMOの役割が重要。DMOが観光交通と生活交通のミックスで実施した事業を紹介すると、夏季のニセコスカイバスは、実施1年目は生活交通の需要が2割弱だったが、2年目には3割ほど、3年目となる今年度は住民割を導入したこともあり、5割程度の利用があった。住民が近くへ買い物や温泉に行くための移動を観光交通路線でカバーできると、相乗効果が生じる。

(財源確保のあり方)

- ・ p17の6.(4)財源確保のあり方に関して、我々の事業エリアの自治体においても全国と同様、生活交通基盤の脆弱化は進んでおり、冬季には非常に大きな観光交通需要が生じる一方で、路線バスの撤退、スクールバスの廃止なども起こっており、この対応のための無料循環バスを運行している。運行に係る財源は宿泊税であるが、これは、全国で唯一2%の定率徴収によるからこそ可能となっており、税収も年々増加しており、本年は5億円を超えるところ。今後は財源を有効に活用していくためにも、観光交通の専門人材の育成についても、DMOとしての役割として果たしていきたい。

(サービスの質のあり方)

- ・ インバウンドを含めた観光交通への対応を考える際に、非接触のクレジットカードで利用料金の決済が完結することは重要であると感じる。交通系ICカードでもキャッシュレス決済は可能だが、事前の購入と入金が必要という点で、クレジットカードに優位性がある。観光客の視点では、通常の公共交通料金は気にならない金額であるので、キャッシュレス決済システムが整備されていれば、無理に定額型のMaaSを目指す必要はないのではないかと。
- ・ 観光交通への対応を検討するにあたり、生活交通と比較して特異な動態を示す観光客の行動データを、地域が保有することが必要である。人材、財源など限られたリソースをどのように傾斜配分し、有効活用するかという方策を、データに基づいて議論することが重要である。そのような観点から、キャッシュレス化の推進にあたっては利用者の行動データを取得できるシステムとして構築するとともに、手元にある情報をデジタル化していくことも求められる。コストについても、運行コストのみではなくDX推進のコストも含め考えることが必要。
- ・ 観光客の利便性については、Google Mapなどのオンラインプラットフォームへスマートフォンからアクセスできるようになったことで、飛躍的に向上している。今後、AI等の発達により、数年以内には目的地までの移動手段に留まらず、目的地を含む旅程全体が旅行者に提案されるようになるだろう。現在、および将来のそういった状況を

見越して、地域側ではAIが認識可能な形態のデータを、web上にアップロードしておくことは最低限必要である。無理に自地域専用のアプリを作らなくとも、オンラインプラットフォームが活用できる形のデータをオンラインで提供しておけば、プラットフォームがそのデータを利用して新しいサービスを考え提供するので、観光客の利便性を向上させることができ、決済方法の改善とあわせてある程度の不便は吸収できるものと考えられる。このような観点も提言に盛り込んで頂ければと思う。

(その他必要な検討課題)

- 事業としてデマンド交通のサービス提供を行っているが、例えば沖縄県のある市町村では住民のみが利用可能、別のある市町村では観光客も利用可能と、自治体の意向もあって、ルールが異なっている。そこに住んでいる住民はルールを理解しているが、外から来た観光客にとっては訪問した地域のデマンド交通の利用可否が非常に分かりにくい。何らかの指針が必要ではないかと感じる。

【資料3-2について】(公共交通サービスの水準が観光地の選択に与える影響)

- 季節性について言及がないが、どの季節を想定して検証を行うのかについては設定が必要である。
- 観光需要に対応可能な交通の提供頻度として、すべての地域で新幹線に合わせて1時間に一本の交通を確保するのは現実的に困難である。既に1時間に1本程度が確保できているところは維持する、そうでない地域では別の方策を探るといった方針も必要であると考えられる。例えば貨客混載は、想定される「別の方策」の一つであり、生活交通需要が少ないが運送需要があるような地域では、貨客混載の導入により公共交通を維持できる可能性がある。一方で、法定協議会や地域公共交通会議、制度上、貨客混載の実現に向けて交通事業者と運送事業者の合意形成を行える場として機能していない点は課題であり、このような点は提言として言及できるのではないか。
- アクセシビリティと送客実績の間に相関があるという点は、観光地域における一般論として言及できるものとする。一方で、観光庁の第2のふるさとづくりプロジェクトの推進にあたってベースとしたデータでは、世界の知識層や高所得者層ほど不便な場所へ、高頻度で旅行を行うことが分かっている。このような旅行形態は、地域の側から見れば量から質への転換、地方のポテンシャルを引き出すことに繋がる。旅行者の属性や旅行形態を踏まえたセグメンテーション、マーケティングを適切に活用し、地域づくりの戦略を立てることも重要である。

<参考資料【地域における観光交通サービスの提供事例集】>

- ・ 例 22、京都市の手ぶら観光については我々が協力するタクシー会社が実施している。タクシー車両 100 台強で小さい企業ではないが、現実問題として、サービスの拡大・拡充を行う体力がなく、インターネット対応も難しく、外国語対応ができずに日本人向けのサービスにとどまっていたり、広報活動の限界で、サービスの認知度が低いといった課題がある。このように観光客の移動や、その地域の交通課題に対して有効だが小規模にとどまっているサービスがある場合、その展開をサポートできる横断的な仕組みがあれば、観光客の利便性も向上すると思われるので、提言に盛り込んで頂ければありがたい。

以上