

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 7 年 2 月 7 日（金）15：00 ～ 17：00

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 LBS 製品本部 事業統括本部主査
	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
	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
	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 取締役会長
	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（※オンライン）
	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（※ご欠席）
	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（※ご欠席）
	宿利 正史	一般財団法人運輸総合研究所 会長
	上原 淳	一般財団法人運輸総合研究所 理事長
委員 （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3回委員会における指摘と対応
- (2) 委員会とりまとめ案
 1. とりまとめ全体構成等
 2. とりまとめ【本体】
 3. とりまとめ【別冊】「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。

<とりまとめ（案）>

【資料2-1】とりまとめ（案）

（観光バリューチェーンの価値向上の観点）

- ・ リピーターやロイヤルカスタマーといった観光客層について考える際、何度も利用してもらうことの価値をどのように捉えるかが重要である。特に、交通機関のチケットにおいて、そのような観光客をどのように獲得するか、また、利用回数に応じた割引制度などの取り組みを導入することが、バリューチェーンを考える上で重要と感じる。
- ・ 観光バリューチェーンを構築することの最終目的は、来訪者の経験（CX）の向上による付加価値の向上である。そのための司令塔はDMOであり、観光交通の改善によるバリューチェーンの構築を含めてどのようにCXを高めるのかという戦略において、DMOが役割を発揮することを期待したい。一方で、DMOが観光交通を考えていく必要があるという点は地域の共通認識になっておらず、法的な裏付けを用意しておくことも必要である。

またとりまとめ全体として、地域が取り得るさまざまな具体的フロー（手段）が提示されているが、手段が潤沢に提示され過ぎていると、それを実行すること自体が目的になってしまうことも懸念される。CX向上が観光の付加価値を高め、最終的に地域の経済振興につながるというストーリーを明確にしておくことも必要である。

（財源確保のあり方、観光地域における交通サービスの確保のあり方、観光圏整備法等の制度活用）

- ・ 財源に関して、定率制の重要性に言及いただいた点を評価したい。定額制の宿泊税と定率制の宿泊税はまったく異なるものであり、直近では沖縄県で、定率制の宿泊税の導入に関する議論が進んでいる。DMOの立場としても、自主事業によって確保できる財源は限られており、地域として観光財源を持続的に確保するにあたっては、定率制の宿泊税が必須であると認識している。
- ・ 財源確保の前提として、地域の中での財源に対する理解が必要ではないかと思う。公

公共交通の持続性確保、住民の位置づけ、一定の一般財源を使うこと等に対する地域の理解を考えると、地域全体の戦略や観光交通のあり方に対して、住民の代表者がしっかりとコミットメントすることが必要であると感じる。

その上で、財源確保のための具体的な手法については、その使途や受益者、地域ごとの観光需要の状況によって異なり、旅行者が支払う宿泊税や入湯税、観光関係事業者の負担、DMOの自主財源、一般財源などが優先順位に応じて検討されることが想定される。とりまとめの中で、財源の確保に係るケース分けが示されている点は評価できる。

- 今回のとりまとめの前提の令和5年提言では、地域観光交通も含めた地域全体に係る戦略を観光圏整備法の法定計画に位置付けることを提示している。このような措置により、協議会には住民代表の参加や、地域全体の巻き込みが法定上の義務となるため、交通の検討にあたって地域住民にどのような利益があるのかを説明し、住民をいかに取り込んでいくかという観点からも重要であると認識している。

またDMOの財源に関して、令和5年提言では宿泊税を第一として、DMOが指定管理やPFIの受け手となることも提示しているが、定率制による財源の重要性については改めて、今回のとりまとめで明確に示した。

- 今回のとりまとめでは、財源の確保については地域特性に応じた適不適を踏まえて検討しつつ、複数の手法の組み合わせにより成立させるという考え方を基本としているが、地域内の理解については、例えば観光交通の整備に対して一般財源を投入する場合は、地域内で一定の合意形成をはかる必要がある、といった部分についても言及できるとよい。
- 北米のリゾート地域でも観光交通に関する問題は生じているが、自家用車で来訪した旅行者が停める駐車場の収入を、公共交通に転用するが多い。マイカーを利用する人が多くなると公共交通の維持が難しくなるため、その場合はレンタカーや駐車場の料金を上げ、移動需要を公共交通に分散する形で対応する。地域内の交通の範囲で、移動する人の財布をうまくシェアするという考え方である。

日本国内では、例えば羽田空港の駐車場が満車で困っているという報道が見られるが、では駐車料金を上げて、その財源でシャトルバスを運行しようといった話は出てこない。それぞれの公共交通に縛りがあり、料金設定や利用制限をかけることに対して個別の議論が発生してしまう。交通の問題を縦割りで考えず、柔軟性をもって問題解決を行うこともできるのでないか。

(その他必要な検討課題 - 渋滞・混雑の緩和)

- 旅行者がバリューチェーンの中で観光事業者にお金を落とすという経済活動を考えて、経済活動をしたくてもできない状況を解消する、という考え方の方向性があるのではないか。例えば渋滞に巻き込まれた旅行者は、その時間は車、バス、タクシーの

中で何もできないが、もしも渋滞がなければ、その時間は別の場所に立ち寄って買い物や観光などの経済活動を行えた時間になる。

- ・ 渋滞の解消は、混雑時に地域の生活道路を抜け道にさせないことによる交通事故の防止や、滞留中の二酸化炭素排出の削減にもつながるため、観光の文脈に限らず広い意味で重要な施策である。
- ・ 箱根エリアは従前から渋滞と混雑が観光交通の最大の課題であるが、エリア内に多数のカメラを設置して混雑情報を可視化し、旅行者に別のルートをリコメンドする等の対策により、満足度を下げないようにしている。このような取組についても、バリューチェーンの観点から言及できるかと思う。
- ・ 例えば伊豆地域では、定期的に混雑が発生するという課題に対して、抜け道を紹介して帰らせるのではなく、帰り道が混雑する時間帯には伊豆で食事をしたり、お土産を購入してから帰ってもらおうという戦略を採用した。渋滞を始めとした混雑を活用することと、それらを解消してストレスなく帰ってもらえるようにすることは、方向性にはかなりの違いがあるが、両方の視点が必要である。
- ・ 一次交通と二次交通の区分は、旅行者にはほとんど認識されない。二次交通だけでなく一次交通の段階から、いかに公共交通を利用してもらうかという点が、一つの大きな鍵といえる。自家用車ではなく公共交通を使うことでどれだけ環境に優しい旅行ができるのかを、カーボンニュートラルの観点から旅行者に対して可視化することは、公共交通への転換を促すきっかけの一つになるのではないかな。
- ・ ニセコひらふ地区においても、シーズン中は朝晩の時間帯の深刻な渋滞が課題となっていた。DMO として対策を検討することになり、もっとも渋滞が激しい時期の夜の時間帯に空撮ドローンを飛ばして渋滞の状況を撮影した。そして、同じく渋滞の発生している時間帯に救急・消防・警察・土木業者等の関係者を集めて会議を行った。現状が可視化され、また関係者が自分ごととして議論ができる下地が整い、道路の拡幅、歩車分離や信号機の延長といった対策を迅速に進めることができた。実際には、話し合いから3ヶ月後には工事が決定し、シーズン前に道路が拡幅されている状態となった。また、案内看板の表記変更による渋滞緩和も行った。
- ・ 地域交通活性化・再生の施策で長く扱ってきたテーマの一つとして、渋滞解消のために公共交通の利用をいかに活性化するかという点であり、公共交通が利用される産業になるようにしっかり組み立てることを令和5年の地域交通産業の提言で提示している。ご指摘をいただいた渋滞状況の可視化の具体方策については、今回のとりまとめに書き込んでいきたい。カーボンニュートラルをはじめとした環境保全の考え方は、今回のとりまとめの15頁冒頭において、観光交通を考える上でもっとも大事な点と位置づけている。
- ・ 弊社のかかわる地域では、日光いろは坂は例年ピークシーズンの渋滞が顕著である。グループ会社との連携により、レーンを設けて快速バスを運行する等の取組を試行し

ているが、混雑が一定の水準を超えると機能なくなってしまう。また、混雑している時間には出発を遅らせて滞在してもらおうという対応の方向については、中禅寺湖周辺の店舗が 17 時には閉店してしまうといった課題もあり、観光客の滞在時間を考慮した営業を促していくことも非常に必要だと感じる。地域住民や関係者を巻き込んだ議論、対策について、本日も話のあった事例も参考に、引き続き検討したい。

(その他必要な検討課題 - 情報提供のあり方)

- 情報提供のあり方は重要であり、提言の中でしっかりと言及されていることは評価できる。他のページでは言及されているが、インバウンドを含めた将来的な対応を想定すると、情報提供だけで終わるのではなく、その先の予約や決済などの一連の手配がシームレスに完了することが重要であるので、そういった点についても言及できるとよい。

(サービス形態のあり方 - 観光交通と生活交通の融合)

- 北海道、特に札幌エリアにおいては、札幌から定山溪への生活交通路線に多くの訪日外国人旅行者が乗車し、地域住民の公共交通に対する満足度が大きく低下している。運転手不足により、該当の路線を担う路線バス事業者は運行本数を減便していることから、再度の増便は難しい。京都市で運行されている、京都駅から清水寺や金閣寺へ直行する観光需要に特化した路線の運行は参考となるが、当該路線では既に減便を行っているため、住民からは生活交通路線を削って観光需要への対応を優先するように見えてしまい、調整が難航していると聞いている。

このような状況は単独のバス会社のみでは解決できないが、他のバス会社を巻き込んで対応するための仕組みが整備されていない。北海道バス協会では観光交通と生活交通の融合についてはほとんど議論されておらず、同協会の札幌地区協会もほぼ機能していない状況である。

今回のとりまとめでは、課題解決にあたる主体として DMO と自治体が挙げられているが、前述のような状況を解消していくためには DMO と自治体に加えて、バス協会やタクシー協会を巻き込んだ一体的な取組が必要である。

- 国では、地域公共交通活性化法の法定協議会と法定計画の活用を推進してきたところであるが、一方で現場では住民や事業者の意見が反映されていない運用となり、協議会も形式的なものになっている状況も散見され、自治会代表のみではなく、幅広い住民の参加などを明確化すべきと、令和 5 年の地域交通産業の提言でも提示している。地域公共交通活性化法では、交通事業者から法定協議会開催・法定計画の策定・変更を提言できる制度となっており、市町村あるいは運輸局はそれを拒否できない枠組みとなっている。交通事業者の権利が法的に担保されるスキームであるので、積極的に活用いただければと考えている。

また住民の理解醸成に関して、カリフォルニアやフロリダでは定率の宿泊税を徴収し、これを財源としてゴミ収集など住民サービスの向上をはかっている事例がある。観光財源によって直接的ないわゆる観光公害の低減とあわせて、住民サービスを向上させることにより観光による住民への影響をある程度まで許容いただくという考え方であり、京都においてもこのような視点から地域住民への説明を行うと聞いている。

(サービスの企画・実行の責任主体のあり方)

- ・ バス事業者が、観光交通に対して前向きな理解を持ち、観光産業関係者と共に改善を進める意識を持ってほしい。観光交通であるという理由で、DMO と観光産業関係者ばかりに責任を持たせるのではなく、交通部局など自治体等も関与する必要がある。
- ・ とりまとめにおいては、観光交通に関する自治体の関与のあり方を検討する場合、自治体が現に生活交通の実施行政主体であるかどうか、自治体の行政において観光は、どのような優先順位にあるのか、という流れで考えることとしている。観光交通であれば、DMO と観光事業者が全責任を負うべきであるとは記載していないため改めて確認いただきたい。

また、とりまとめには、そもそもの前提として、自治体の観光交通確保への関与の重要性について、地域交通行政を実施しておらず、自治体に交通担当部局・担当者が無い場合であっても、観光分野を自治体が重要行政課題であると判断する場合はもちろんのこと、自治体の一般行政事務遂行の責任としての関与等が当然に、必要であることは、記載している。

検討のフローの具体的概略は、(1)第一段階の分類として、自治体が地域交通の法定計画を策定する、あるいはコミバスを運行する、補助等公的負担を行うなど、現に生活交通等地域交通行政の実施主体であるかどうかで、まずは地域の生活交通サービスが提供されている等、自治体が地域交通の確保主体となっているか、どうかの分類がカテゴリー分けの入口。(2)第二段階の分類として、自治体の行政において観光は、どのような優先順位にあるのかについて、議会、自治会意見徴収等も含め議論をしたうえで、その優先順位の結果によって、財源の問題、観光交通の確保主体の問題等、自治体の観光交通への関与優先度合いが確定。そして、(3)第三段階の分類では、観光交通の問題点の確定。観光交通が不足しているのか、解決すべき問題は何かを、同じく自治体等地域において明確に確定し、(4)第四段階の分類としては、さらに DMO が地域に存在しているか、どうかなど、他の観点の分類も行うことが必要としており、この観点も自治体の観光交通の関与度合いには関係する。

なお、持続ある地域観光経営を真に行うためには、DMO が観光交通の企画主体となるべきこと、宿泊税により活動すべきこと、設置根拠及び権限・役割を観光圏整備法において規定すべきことは、本とりまとめの前提となる令和 5 年提言で提示している。

(サービス形態のあり方 - 手ぶら観光について)

- ・ 北海道では訪日外国人旅行者を中心に高速都市間バスの需要が高まっているが、荷物がバスの荷室に入りきらないため、別途レンタカーを調達して荷物を運送しており、バスが満席でも収益的には赤字となっている事例がある。国交省の標準約款では、運賃とは別に荷物運送費を徴収することは望ましくないとのことで、このような状況が発生している。今後、外国人旅行者がさらに増加することを考慮すると、手ぶら観光の推進にあたっては、運送約款をしっかりと改訂していくことが必要である。
- ・ JR は、大型の荷物を置くスペースのある席には追加料金を徴収するようになっている。北海道での国の対応は驚きではあるが、そのような地域特性に応じた柔軟な運賃・料金の設定が当然であることは令和5年の地域交通産業の提言でも提示しているが、今回のとりまとめでも明確にしておく。
- ・ 日光周辺地域については、外国人旅行者の7, 8割は東京から日帰りで訪問しているため、荷物がバスに積みきれないといった問題は生じていない。一方で今後、宿泊を含めて現地での滞在時間を伸ばしていただくにあたっては、受け入れ可能なキャパシティとして、荷物を含めた輸送は重要な課題であると感じた。

【資料2-2】とりまとめ(案)別冊1 <公共交通サービスの水準が観光地の選択に与える影響>

- ・ 青森県の調査事例の中で挙げられている観光施設のうち、竜飛岬は公共交通では最寄駅から遠すぎることで訪問できていない。そういった場所に旅行者を訪問させるには、究極的には目的地にあるコンテンツとしての魅力を引き上げるしかないのではないかと。

公共交通は、そもそも一定の需要が存在する場所への移動を賄うために整備されるものであり、需要の小さい場所に公共交通を整備してから魅力的なデスティネーションとして育てていくということは、経済原理として難しいのではないかと思います。逆に、多くの人々が目的地の魅力に気づき、移動需要が高まれば、公共交通の整備・拡充によってその地域への移動が持続可能なものとなり、デスティネーションとしての進化を支えていくことになると思う。

【資料2-3】とりまとめ(案)別冊2 <地域における観光交通サービスの提供事例集>

- ・ 事例集のうち、淡路島の事例(事例11)は地域の公共交通によって観光交通の需要にも対応している事例といえる。一定程度の公共交通が整備されている地域では、オーバートーリズムにも配慮しつつ、いかに観光需要を取り込むかという視点が重要と感じた。一方で丹後半島の事例(事例09)は地域内の移動ニーズが僅少な地域であり、このような地域では観光需要に対応する公共交通をどのように作り上げていくのが課題となる。

- ・ とりまとめ（案）ではサービスの質という視点が示されているが、交通を含めた観光需要の創出や潜在的な需要の顕在化についても、成功事例などが共有されると良いと思う。三浦半島の事例（事例 15）は、事業者が観光施設やレンタサイクル等を見せながら「この切符を利用するとこんな風に楽しめる」と利用者に体験を提示しているもので、商品としては企画乗車券だが中身は MaaS によく似ていると感じる。この事例のように移動の手段やアクティビティを面的に見せていくことができれば、観光消費に広がりが出てくると考えられる。

【最終とりまとめについて】

- ・ 検討委員会としては今回が最終回である。本日頂いたご指摘、ご意見を踏まえた修正については、座長および事務局にて実施し、最終的にとりまとめを行いたい。
→ 委員各位から異論なし。

以上