

2025年9月3日

一般財団法人運輸総合研究所

持続可能な地域経済・社会の実現に向けて

『観光地域の交通サービスのあり方』をまとめました！

～「観光バリューチェーン」の価値向上に必要な生活交通と観光交通の関係など、地域特性ごとの具体的な取り組みパターンについて～

- 『観光地域の交通サービスのあり方』は、「観光バリューチェーン」（観光客の一連の観光行動に伴う、移動・宿泊・飲食・購買等の価値の連鎖）の価値向上という新たな観点から、交通サービスの提供にあたり必要な検討課題と対応をまとめたものです。
- 自治体の交通サービス・観光分野への主体的関与状況・優先度合い、観光客が利用できる交通サービスの有無とその水準、地域の生活交通サービスの有無等により、地域特性の分類を行い、それぞれの分類に対応して必要となる検討課題と対応の具体的パターンを提示しました。
- 自治体、DMO、宿泊事業者、観光協会等の観光地域の交通サービスに直接的に関連する方々をはじめ、地域観光産業に関連する皆様にご活用いただき、現場での有効な取り組みに資することで、地域観光産業の生産性向上に貢献したいと考えています。

地域観光産業を高生産性で高所得産業とし、持続可能な地域経済・社会を実現するためには、観光需要を確実に取り込む等、観光需要に确实・的確に対応した地域交通サービスが必要です。

一般財団法人運輸総合研究所（会長：宿利正史、事務所：東京都港区）では、2023年12月に立ち上げた「観光バリューチェーンにおける交通のあり方検討委員会」（座長：屋井鉄雄運輸総合研究所所長/東京科学大学特任教授）の検討成果として、『観光地域の交通サービスのあり方』をとりまとめましたので、以下の通り発表します。

○資料構成

別紙1 『観光地域の交通サービスのあり方』のポイント

（観光バリューチェーンにおける交通のあり方検討委員会とりまとめ＜ポイント版＞）

⇒『観光地域の交通サービスのあり方』の詳細は、下記の資料をご参照ください。

- ・ **別紙2** 観光バリューチェーンにおける交通のあり方検討委員会とりまとめ＜簡略版＞
- ・ **別紙3** 観光バリューチェーンにおける交通のあり方検討委員会とりまとめ＜本文＞
 - ・ **別紙4** 【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」＜抜粋版＞
 - ・ **別紙5** 【別冊2】「地域における観光交通サービスの提供事例集」＜抜粋版＞

上記資料（全文）や検討経緯は、運輸総合研究所のWEBサイトで公開しています。

下記URL又は右記QRコードよりご覧ください。

<https://www.jttri.or.jp/news/2025/20250903003081.html>



○参考情報

地域観光産業について、運輸総合研究所では 2025 年 6 月 20 日に、宿泊事業者、観光協会・DMO、自治体の皆様へ向けて作成した『宿泊産業の生産性向上についての手引き』を発表しました。

この『手引き』は、宿泊事業者、関連事業者の生産性向上を支援するために、以下の3つの観点で、現場での実践につながる取組内容をわかりやすく整理したものです。

- ・「施設への投資」
- ・「業務改革及び人的資本の蓄積」
- ・「顧客がサービス等に対して感じる価値及び経営者のプライシング能力の向上」

下記 WEB サイトにて公開しておりますので、あわせてご活用いただければ幸いです。

『宿泊産業の生産性向上についての手引き』

作成者 : 一般財団法人運輸総合研究所

公表日 : 2025 年 6 月 20 日 (金)

掲載場所 : 運輸総合研究所 WEB サイト

<https://www.jttri.or.jp/news/2025/20250620003051.html>



運輸総合研究所は日本財団の助成を受けて活動を行っております。

Supported by  日本 THE NIPPON
財団 FOUNDATION

本件プレスリリースは、国土交通記者会、交通運輸記者会、建設専門誌記者会にお届けしています。

【お問い合わせ】

一般財団法人運輸総合研究所

〒105-0001 東京都港区虎ノ門 3-18-19 (UD 神谷町ビル 3F)

TEL : 03-5470-8415

FAX : 03-5470-8401

E-mail : prinfo@jttri.or.jp

HP : <https://www.jttri.or.jp/>

担当 : 手塚、伊達

地域観光産業基盤強化・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交通のあり方検討委員会」とりまとめ

別紙1『観光地域の交通サービスのあり方』のポイント

一般財団法人運輸総合研究所

ポイント版

地域観光産業と地域観光交通の重要性等

- 運輸総合研究所では、『地域観光産業の基盤強化・事業革新に関する提言(2023(令和5)年7月)』(※1)及び『地域交通産業の基盤強化・事業革新に関する提言(2023(令和5)年9月)』(※2)を公表。
- 観光産業は我が国の基幹産業でありながら、労働集約型産業であるため、労働生産性が低く、観光産業の賃金水準も低い状況にあり、一貫して人手不足の状況。観光地域については観光地域での地域交通のあり方等について、引き続き、検討を進め具体化を図る必要がある。(※1より)
- 観光立国の実現のためには、全国津々浦々の観光地域へのアクセスの確保は重要な課題。(※2より)
- 地域観光産業の生産性等向上のため、地域観光交通等、観光地域での地域交通の財源等を含めた、そのあり方について、DMOの役割も含めて、検討することが必要である。(※2より)

観光産業の生産性向上に資する地域観光交通のあり方 ～観光バリューチェーンの価値向上に必要な地域観光交通のあり方の具体的な取り組みパターン～

観光バリューチェーンにおける地域の交通サービスの位置づけ	地域特性に対応して必要な検討課題と対応
<p>○地域観光産業を高生産性で高所得産業とするためには、観光客の一連の観光行動に伴う、移動・宿泊・飲食・購買等の価値の連鎖(以下、「観光バリューチェーン」。)によって生み出される価値の向上が重要。</p> <p>○観光行動の個別の構成要素の中でも、定点の存在である宿泊、観光施設、体験、飲食等個別の構成要素をつなぐ交通サービスは、個別の構成要素としての価値の向上の観点のみならず、定点の構成要素をつなぎ、観光行動総体自体の価値の向上を図るために必要不可欠な基本的かつ重要なサービスである。</p> <p>○このため観光地域における交通サービス(「地域観光交通」)のあり方については、地域観光産業を高生産性・高所得産業とするための基盤強化・事業革新を図ることを目的とし、観光バリューチェーンの価値向上の観点から、地域特性に対応して検討することが必要。</p>	<p>○観光バリューチェーンにおける地域の交通サービスを巡る状況は、地域特性が多様であるため、『カテゴリー分類表』に沿った、地域特性に対応して、問題の所在を明らかにしつつ、検討を進め、実施することが必要。</p> <p>(1) サービスの企画・実行の責任主体のあり方(地域戦略・地域交通計画に定めることが必要。)</p> <p>→DMO、旅館組合等受益者、自治体 →複数自治体に跨る場合は、調整権限の明確化が必要。</p> <p>(2) サービス提供主体のあり方(地域戦略・地域交通計画に定めることが必要。)</p> <p>→地域の交通事業者、サービスの企画・実行責任主体、他地域の交通事業者への委託</p> <p>(3) サービスの形態のあり方</p> <p>① サービスの事業形態、② 生活交通との融合、観光地域における交通サービスの確保のあり方、③ 繁忙期・時間等需要変動に対応する仕組みに関する検討が必要。</p> <p>(4) 財源確保のあり方</p> <p>→地域戦略のターゲット、地域・自治体行政における観光の重要性等の相対優先度等により、想定される一般財源、宿泊税等の特定財源、地域観光関連事業者等の負担、DMOの自主財源等から、その組み合わせ等の適否等を検討し、確定することが必要。</p> <p>(5) サービスの質のあり方</p> <p>→地域戦略においてターゲット設定・対応、DXの方針等を定めることが必要。</p> <p>① 観光行動のシームレス化、② 高付加価値観光対応、③ インバウンド対応、④ 観光ニーズに沿った多様な移動手段の確保に関する検討が必要。</p> <p>(6) その他必要な検討課題</p> <p>→地域戦略におけるターゲットに対応するソフト面のサービスの水準等も含めた取り組みをはじめ、キャッシュレス等の前提となるDXの方針などを定めることが必要。</p> <p>① 必要なデータ収集・マーケティング・情報提供のあり方、② 交通サービスの情報の可視化、③ 観光圏整備法等の制度活用、④ 観光地の渋滞の解消、⑤ 潜在需要等需要の創出の観点に関する検討が必要。</p>

地域観光交通の範囲

- 観光行動における自宅から出発し、自宅に戻るまで移動のうち、観光地域に係る移動に供される交通サービスであって、定点の構成要素間等の移動に係る、自らの運転等によらずとも利用可能な交通サービスをさす。
- 地域観光交通の範囲は、地域の社会基盤として、地域公共交通・活性化法の法定計画(「地域交通計画」)に位置付けられるべき生活交通に加え、生活交通としての位置づけには無いが観光目的のために提供される有償・無償のサービスを基本的な対象とし、ニーズに対応して地域戦略に基づき提供する電動キックボードや自転車等も地域特性により対象とすることが必要である。

* 地域特性の整理(～『カテゴリー分類表』～)*

		観光客が来ている				潜在的な観光需要があるが観光客が来ていない														
		観光客が利用できる交通サービス(※3)																		
		なし	時間・シーズンの場合を含め不足	あり	なし	あり	なし	あり	なし	あり										
		DMO																		
		なし	あり	なし	あり	なし	あり	なし	あり	なし	あり									
		高品質サービス(生活交通のサービス水準では対応不可能)(※4)のニーズ																		
		なし	あり	なし	あり	なし	あり	なし	あり	なし	あり									
生活交通等地域の交通サービス(※1)なし	A1	A2	A3	A4	B1	B2	B3	B4	C1	C2	C3	C4	G1	G2	G3	G4	H1	H2	H3	H4
生活交通等地域の交通サービス(※1)あり(※2)	D1	D2	D3	D4	E1	E2	E3	E4	F1	F2	F3	F4	I1	I2	I3	I4	J1	J2	J3	J4

- ※1. 「生活交通等地域の交通サービス」とは、地域交通計画に定めるべき地域の社会基盤として日常生活・経済活動等の移動ニーズに対応するもの(地域内・地域間)
- ※2. 「生活交通等地域の交通サービスあり」の場合、【5】(3)②のとおり、地域戦略及び戦略を踏まえ協働する地域交通計画に、地域の総意により、【3】の地域特性に対応して定める生活交通・地域観光交通のあり方及び位置づけにより、サービスのあり方等を確定することが必要。
- ※3. 観光客が利用できる交通サービスであって、自宅～観光地～自宅の一連の観光バリューチェーンにおける移動ニーズに対応する交通サービス(タクシーを含む。レンタカーは含まない)。
- ※4. 「高品質サービス(生活交通のサービス水準では対応不可能)のニーズ」の有無については、地域戦略で高品質サービスに関する目標を設定している、あるいは、現に高品質サービスが存在する場合は、「あり」とする。
- ※5. とりまとめ本編【6】の検討例の対象は、観光客が利用できるサービスがない、あるいは不足するABDEGIの地域の検討例を提示するものとする。

地域観光産業基盤強化・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交通のあり方検討委員会《とりまとめ》

簡略版

【地域観光産業と地域観光交通の重要性等】

1. 地域観光産業の基盤強化・事業革新の必要性

【地域観光産業の基盤強化・事業革新に関する提言(2023(令和5)年7月)より。】

<提言を行う基本認識>

- 観光産業は、日本経済を支えるリーディング産業であり、我が国の基幹産業たりうる産業。
- 労働集約型産業であるため、労働生産性が低く、観光産業の賃金水準も低い状況にあり、一貫して人手不足の状況。

<地域観光産業の生産性向上のための個別分野の取組み事項>

- 地域交通産業の基盤強化・事業革新の委員会の提言を踏まえて、制度改正等を図るとともに、特に、観光地域については、自家用として宿泊施設等の送迎サービス等の実情や、交通サービスによる地域観光産業の受益等、観光地域固有の状況も踏まえ、観光地域での地域交通のあり方等について、引き続き、検討を進め具体化を図る必要がある。

2. 地域観光交通の重要性及び課題

【地域観光産業の基盤強化・事業革新に関する提言(2023(令和5)年7月)より。】

<関連地域観光産業の生産性向上の方策について>

- 大都市圏以外の多くの地域において、地域交通の維持・確保等が困難な状況にあり、観光需要の確実な取り込み等が重要。
- 観光立国の実現のためには、全国津々浦々の観光地域へのアクセスの確保は重要な課題であるが、自然環境等を資源とするような観光地域においては、通常のバスサービス、タクシー等地域観光交通は不十分な状況にあるとともに、地域によっては、利用できる観光二次交通サービスがあるにもかかわらず、利用者のために内外に向けた情報発信が不十分な状況にある。

地域観光産業の生産性等向上のため

- 自家用としての宿泊施設等の送迎サービス等の実情や、交通サービスによる地域観光産業の受益等、観光地域固有の状況も踏まえ、地域観光交通等、観光地域での地域交通の財源等を含めた、そのあり方について、DMOの役割も含めて、検討することが必要である。

3. 調査研究の目的

- 地域観光交通の重要性を実際の地域における地域交通サービスの水準と観光行動の関係で検討するとともに、観光地域における交通サービスの維持・確保の取組み事例も参照しつつ、地域観光交通の具体的なあり方について、地域の取組みの参考となる実行可能な取組みの具体的なパターンを提示することを目的として調査研究を行う。

【地域観光産業の生産性向上等に資する地域観光交通のあり方】

～観光バリューチェーンの価値向上に必要な地域観光交通のあり方の具体的な取組みパターン～

【1】観光バリューチェーンにおける地域の交通サービスの位置づけ

- 地域観光産業を高生産性で高所得産業とするためには観光客の一連の観光行動に伴う、移動・宿泊・飲食・購買等の価値の連鎖(以下、「観光バリューチェーン」。)によって生み出される価値の向上が重要で必要不可欠。
- これに加え、観光客にとっては、自宅から出発し、自宅に戻るまでの間の一連の行動が観光行動と認識されるものであり、その一連の観光行動の全体としての満足度(※)が価値の形成につながり、観光行動総体自体の満足度向上による価値の向上が、地域観光産業の高生産性・高所得産業化には、必要不可欠である。
(※CX(Customer Experience:顧客体験価値)の向上によるものであることが必須であり前提。)
- このような観点から、観光行動の個別の構成要素の中でも、定点の存在である宿泊、観光施設、体験、飲食等個別の構成要素をつなぐ交通サービスは、個別の構成要素としての価値の向上の観点のみならず、定点の構成要素をつなぎ、観光行動総体自体の価値の向上(※)を図るために必要不可欠な基本的かつ重要なサービスである。
(※)消費拡大等経済面のみならず満足度等ソフト面も含めたもの。
- さらに、このような交通サービスの観光行動総体自体の価値を向上する重要な機能は、定点の個別の構成要素のさらなる付加価値も創出することになるとともに、定点の構成要素をつなぐ機能により、潜在的な観光需要の創出等も可能とするものでもあることから、地域観光産業の高生産性・高所得産業化に資するものでもある。
- 従って、観光バリューチェーンにおける交通サービスは、個別要素の価値向上の観点のみならず、観光行動総体の価値向上の観点から、必要不可欠な基本的・重要なサービスである。

- ◎このため観光地域(※1)における交通サービス(「地域観光交通」)のあり方については、地域観光産業を高生産性・高所得産業とするための基盤強化・事業革新を図ることを目的とする、観光バリューチェーンの価値向上の観点から、検討することが必要。
- ◎観光地域における交通サービスの維持・確保の取組み事例も踏まえて、地域特性(※2)に対応して、観光顧客のニーズの観点、交通サービスによる地域の関係主体の受益の観点や繁閑期・時間等需要の変動の観点など、観光地域固有の状況に適応し、観光顧客の満足度(CXによる)を高めることで観光バリューチェーンの価値を向上させ、持続可能な交通サービスの確保・維持・改善を可能とする、実行可能な検討・取組みの具体的パターンを、地域の取組みの参考となるよう、提示する。

※1:観光地域の「地域」とは、その行政区域内に観光地域を有する単一、あるいは複数で連携する自治体、当該地域にDMOが設けられている場合には、地域観光の司令塔であるDMOが観光に関する計画の対象とする地理的範囲。(【地域観光産業の提言】による。)

※2:「地域特性」とは、人口(居住、観光入込客数等交流)、高齢化状況、地理的な地勢、気候等自然状況や産業構造等経済状況を前提とした、

・生活交通の現状(利用者特性、流動実態、ピーク時間・季節波動等)

・自治体の交通サービス・観光分野への主体的関与状況(実行政での優先度合等)

・地域戦略のターゲット設定等及びそれを踏まえた観光需要・移動ニーズへの地域・自治体の対応状況等の現状等

を主な内容とし、地域戦略(地域交通計画も含め。)等において将来見込みも含め明確に定められていることが必要。

- ◎『観光バリューチェーンの価値向上に必要な、域特性に応じた、地域観光交通サービス提供におけるDMOの役割も含めた、財源負担、企画・運行主体、交通モード、交通サービスの質・提供手法に関する工夫などの具体的検討・取組みパターンの整理』は、本編【3】以降。
- ◎『地域交通サービスの水準が観光地の選択に与える影響の検討』は、別冊1。
- ◎『観光地域における地域観光交通サービスの提供事例の整理』は、別冊2。

【2】地域観光交通の範囲

- 地域において定める、観光に係る地域全体での経営戦略的取組み（以下「地域戦略」）（【地域観光産業の提言】による。）に位置付けるべき交通サービスを、「地域観光交通の範囲」とする。
- これは、観光行動における自宅から出発し、自宅に戻るまで移動のうち、観光地域に係る移動（国全体の観点の幹線航空や新幹線鉄道等の国の幹線交通を除く。）に供される交通サービスであって、宿泊施設への移動、宿泊施設と観光施設等（観光施設、飲食、購買、体験プロジェクト等）への移動、観光施設等間の移動、滞在圏として位置付けられる隣接観光地域との間の移動など、定点の構成要素間等の移動に係る、自らの運転等によらずとも利用可能な交通サービスをさす。（カーボンニュートラルや観光地域の渋滞解消等持続可能な地域社会の実現に資するものであることを前提とする。）
- このため、地域観光交通の範囲は、例えば、地域の社会基盤として、地域公共交通・活性化法の法定計画（「地域交通計画」）に位置付けられるべき、バス、タクシー、自家用有償旅客運送等の生活交通に加え、宿泊施設等定点の構成要素に係る主体が自家用として提供する送迎サービスなど、生活交通としての位置づけでは無いが観光目的のために提供される有償・無償のサービスを基本的な対象とし、ニーズに対応して地域戦略に基づき提供する電動キックボードや自転車等も地域特性により対象とすることが必要である。
（※地域交通計画は地域のバス、タクシー等、あらゆる地域交通サービス提供主体の参加が義務付けられる法定協議会での、提言も踏まえた議論等で策定されることが当然の前提。）

【留意事項】

- ◆地域観光産業の基盤強化・事業革新に関する提言（2023（令和5）年7月）にあるとおり、地域観光と地域交通は密接不可分であり、本とりまとめは、この地域観光産業の提言の取組みを前提とすることは当然のこと、地域交通産業の基盤強化・事業革新の提言（2023（令和5年）9月）の確実な実行も前提とするものである。
- ◆地域観光産業の提言及び地域交通産業の提言のうち、本とりまとめに関連する事項については、別冊3のとおり。

【3】地域特性に対応した検討の必要性

○観光バリューチェーンにおける地域の交通サービスを巡る状況は、地域特性が多様であるため、地域特性に対応して、問題の所在を明らかにしつつ、検討を進め、実施することが必要である。

【検討に当たっての手順】

- ① 地域特性の概ねの整理は、【4】の「カテゴリー分類表」とおり。
- ② 地域特性に対応した検討が必要な課題と、その対応の主な想定については、【5】のとおり。これを踏まえ、地域特性の詳細内容に対応した、具体対応を検討。
- ③ ①の地域特性の整理に対応した、②の検討課題に対する対応の具体的想定例については、例えば、A、B、D、E地域については、【6】のとおり。
(【6】地域特性に対応した検討課題と対応の具体想定(例)は簡略版では省略。)

【4】地域特性の整理(～『カテゴリー分類表』～)

		観光客が来ている								観光ニーズがあるが観光客が来っていない											
		観光客が利用できる交通サービス(※3)																			
		なし				時間・シーズンの場合を含め不足				あり				なし				あり			
		DMO																			
		なし		あり		なし		あり		なし		あり		なし		あり		なし		あり	
		高品質サービス(生活交通のサービス水準では対応不可能)(※4)のニーズ																			
		なし	あり	なし	あり	なし	あり	なし	あり	なし	あり	なし	あり	なし	あり	なし	あり	なし	あり	なし	あり
生活交通等 地域の交通 サービス(※1) なし		A(※5)				B(※5)				C				G(※5)				H			
		A1	A2	A3	A4	B1	B2	B3	B4	C1	C2	C3	C4	G1	G2	G3	G4	H1	H2	H3	H4
生活交通等 地域の交通 サービス(※1) あり (※2)		D(※5)				E(※5)				F				I(※5)				J			
		D1	D2	D3	D4	E1	E2	E3	E4	F1	F2	F3	F4	I1	I2	I3	I4	J1	J2	J3	J4

※1. 「生活交通等地域の交通サービス」とは、地域交通計画に定めるべき地域の社会基盤として日常の生活・経済活動等の移動ニーズに対応するもの(地域内・地域間)

※2. 「生活交通等地域の交通サービスあり」の場合、【5】(3)②のとおり、地域戦略及び戦略を踏まえ協働する地域交通計画に、地域の総意により、【3】の地域特性に対応して定める生活交通・地域観光交通のあり方及び位置づけにより、サービスのあり方等を確定することが必要。(具体的には、地域の行政・経済社会での観光の相対的位置づけ、これを前提とする生活交通の流動と地域観光交通の流動の実態、めざすあり方等を踏まえて、実際のサービスのあり方等を確定することが必要である。)

※3. 観光客が利用できる交通サービスであって、自宅～観光地～自宅の一連の観光バリューチェーンにおける移動ニーズに対応する交通サービス(タクシーを含む。レンタカーは含まない)。なお、現在、レンタカーが主要なサービスである場合は【5】(3)による検討が必要。

※4. 「高品質サービス(生活交通のサービス水準では対応不可能)のニーズ」の有無については、地域戦略で高品質サービスに関する目標を設定している、あるいは、現に高品質サービスが存在する場合は、「あり」とする。

※5. 後編【6】の検討例の対象は、観光客が利用できるサービスがない、あるいは不足するABDEGIの地域の検討例を提示するものとする。

(【6】地域特性に対応した検討課題と対応の具体想定(例)は簡略版では省略。)

【5】地域特性に対応して必要な検討課題と対応の概要

◎以下は、地域戦略に基づき実現するものであることから、地域の関連主体の協働が前提であるため、地域社会の行政主体である自治体の積極的関与は当然のことであるとともに、自治体においては地域交通部局（地域交通部局のある場合）のみならず観光部局は当然のこと地域交通の提言にあるとおり関係部局の参画が当然の前提となる。（財政、都市・建設、商工労働、健康福祉、農水部局等）

（1）サービスの企画・実行の責任主体のあり方

- ⇒DMO、旅館組合等受益者、自治体（上記◎のとおり。）
- ⇒複数自治体に跨る場合は、自治体間又は都道府県も含めた調整権限の明確化が必要。
- ⇒これらの主体については、地域戦略のターゲットや自治体の観光行政の優先度合い等に対応して地域戦略・地域交通計画に定めることが必要。

【対応概要（例）】

◆A（生活交通なし・観光客の利用できるサービスなし）の地域

- ・DMOがある場合：DMO。
- ・DMOが無い場合：原則として宿泊・飲食・観光施設等観光産業関係者（以下「観光産業関係者」）。
自治体の観光分野への関与度合い（観光行政の優先度合い）によっては、観光産業関係者と自治体の連携。

◆D（生活交通あり・観光客の利用できるサービスなし）の地域

- ・DMOがある場合：原則としてDMO。
自治体の観光分野への関与度合いによっては、DMOと自治体の連携。
- ・DMOが無い場合：自治体、あるいは自治体と観光産業関係者の連携。

（2）サービス提供主体のあり方

- ⇒地域の交通事業者、サービスの企画・実行責任主体、他地域の交通事業者への委託（上下分離的運営なども含む。）
- ⇒地域戦略・地域交通計画に定めることが必要。（サービスの事業形態については、次の（3）①のとおり。）

【対応概要（例）】

◆A（生活交通なし・観光客の利用できるサービスなし）の地域

- ・（1）に対応して、（1）の責任主体が自ら行う（自家用有償旅客運送、自家用送迎サービス統合等）。
- ・他地域の交通事業者への委託（上下分離的運営を含む。）

◆D（生活交通あり・観光客の利用できるサービスなし）の地域

- ・地域の交通事業者。
- ・（1）の責任主体が自ら行う（自家用有償旅客運送、自家用送迎サービス統合等）。

【5】地域特性に対応して必要な検討課題と対応の概要

(3) サービスの形態のあり方

- ➡環境保全・カーボンニュートラルは当然のこと、運転をしなくても移動が可能であることが必要である等の観点から、レンタカーによらないサービスの確保が必要。
- ➡「(5) サービスの質のあり方」を踏まえた対応が必要。

① サービスの事業形態

- ➡観光地域における交通サービスに係る事業形態として次を想定。

(例)・道路運送法に基づくバス、タクシー、自家用有償旅客運送、自家用車活用事業によるサービスのほか、同法対象外の旅館等による自家用の送迎輸送、その他の地域における移動サービス等。
(定時定路線型サービスのみならずデマンド型サービスを含む。)

- ・輸送需要の確保及び(5)④の手荷物配送サービス(手ぶら観光)の観点からの貨客混載。
- ・運送約款の柔軟運用による手荷物配送の柔軟な料金設定等。

② 生活交通との融合、観光地域における交通サービスの確保のあり方

- ➡地域交通産業の提言を踏まえた対応であることが必要。
- ➡生活交通等が存在する場合、地域の総意に基づき定める地域戦略及び戦略を踏まえ協働する地域交通計画において、生活交通・地域観光交通のあり方、位置づけを明確に定めることが必須。
- ➡地域・自治体行政における地域交通の確保責任主体である自治体と観光交通の企画実行責任主体のDMO((1)により自治体等)の協働により定められた、地域戦略のターゲット、観光の重要性等の相対優先度等により、次のような方針が想定される。この方針によりサービスのあり方、財源負担のあり方等を定めることが必要。

- ◆生活交通に観光需要を取り込む場合
- ◆観光客をターゲットとした交通サービスを生活交通に活用する場合
- ◆生活交通とは別途、観光移動需要対応のみに対応する場合

- ➡地域住民等地域の満足度を低下させないことが重要。その上で、デマンド型の自家用有償旅客運送等をはじめとする地域交通の利用形態及びその情報提供も含めた観光客のニーズに対応するサービスのあり方を検討することが必要。

③ 繁忙期・時間等需要変動に対応する取組み

- ➡観光地固有の事情である、観光需要の時期・時間による変動も踏まえ、安定してサービスを維持・確保するため以下のような方策を想定。

(例)・都市圏等他地域交通事業者との連携、自家用有償旅客運送、自家用車活用事業による運転士・車両の確保、ダイナミック・プライシングや観光対応料金の設定、自動運転等

- ・路線バス事業を行いつつ休日には観光バス事業を行う、あるいは、スクールバスの運行を基本としつつ、夏休み・冬休みには観光バス事業を行う等、運転士等人材・車両・施設の融通等による柔軟な事業実施

(4) 財源確保のあり方

- ➡観光地域における交通サービスの安定的な確保・維持・改善のため、交通サービスによる受益の観点を踏まえた財源確保が必要。
- ➡生活交通等が存在する場合、地域の総意に基づく地域戦略及び戦略を踏まえ協働する地域交通計画において、生活交通・地域観光交通のあり方、位置づけを明確に定めることが必須。
- ➡地域交通の確保責任主体である自治体と観光交通の企画確保責任主体のDMO((1)により自治体等)の協働により定められた、地域戦略のターゲット、地域・自治体行政における観光の重要性等の相対優先度等により、一般財源、宿泊税等の特定財源、地域観光関連事業者等の負担、DMOの自主財源等が想定される。この基本方針を踏まえ、地域特性等により財源の組み合わせ等の適否等を検討し、確定することが必要。
※地域住民等への理解を前提とする財源負担のためにも、地域観光産業の提言Ⅲ. 3. (4)の「地域住民の理解促進」の取組みが必須。

- ◆主に生活交通需要に対応する場合 ⇒⇒ **一般財源**
- ◆地域戦略・地域交通計画において観光の地域への裨益等の観点から地域観光交通の確保が定められる場合等、地域観光交通の地域における重要性等位置づけが明確な場合 ⇒⇒ **宿泊税(※1)、入湯税等の特定財源**
- ◆主に地域観光関連事業者、旅行者が受益者である場合 ⇒⇒ **地域観光関連事業者等の負担**
- ◆地域戦略に基づきDMOが先導的に対応する場合 ⇒⇒ **DMOの自主財源(※2)等**

※1. 宿泊税については、より経済状況に連動する定率の宿泊税であることが重要。

※2. DMOの自律財源としては、提言Ⅲ. 3. (3)のとおり、宿泊税の他、TIDや地域観光産業関連施設の包括的運営による収入を想定。

【参考事例】

○北海道ニセコ地域では、

- ・(1)について、DMOが地域観光交通の企画・実行主体、
- ・(2)について、地域交通事業者がサービスを提供、
- ・(4)の財源については、自治体の定率の宿泊税を原資とするDMOに対する支援事業をその財源としている。
(別冊3 事例2~4)

(注)ニセコ地域の4.の※2の地域特性の一つとしては、観光流動の相対的大きさ等がある。

○北米のリゾートエリアでは、自治体が駐車場収入を公共交通の整備や運営に活用する事例がある。

- ・アスペン(米コロラド州):ダウントウンの駐車料金収入の一部を無料の公共交通の運営に充当。
- ・ウイスラー(カナダ):観光シーズンのピーク時には駐車料金を引き上げ、その収益を公共バスの運行に活用。

(5) サービスの質のあり方

- ➡ 地域戦略においてターゲット設定・対応（ソフト面のサービスの水準等も含め。）、DXの方針等を定めることが必要。特に、インバウンド誘客を重点とする場合、そのターゲット国・地域のニーズに対応可能なサービス、(6)①及び②の情報発信等が重要である。
- ➡ 交通・宿泊・観光施設等の予約・支払い・ルート検索、観光・地域情報提供等を一括で行うMaaSはインバウンド対応も含め有用であるが、MaaSについては、地域交通産業の提言等に基づく取組みの確実な実行が必要。
- ➡ サービスの質・レベルは、観光のバリューチェーンの価値向上の観点が必要。
- ➡ サービスの価値に相応する価格設定、その妥当性検証等のためにも顧客満足度のPDCAの実行が必要。

① 観光行動のシームレス化

(例) 地域における宿泊・移動全てパッケージのサービス (MaaS活用、わかりやすい統一的表示等)、モード接続 等

② 高付加価値観光対応

(例) 高品質な車両・ドライバーサービス 等

③ インバウンド対応

(例) 多言語対応、クレジットカード対応、オンライン予約・決済対応 (MaaS活用、わかりやすい統一的表示等)、個人化する旅行形態への対応 (通信環境の整備、(6)①、②の情報発信)

④ 観光ニーズに沿った多様な移動手段の確保

➡ 地域内等での移動ニーズについて、移動自体が楽しみ等のコンテンツである観点等、顧客の満足度を高める多様な移動手段・付帯サービスの提供、サービスの質に相応する柔軟な料金設定によるバリューチェーンの価値向上に資するサービスの提供も必要。

(例) グリーンスローモビリティ、電動キックボード、手荷物配送サービス (手ぶら観光) 等

(6) その他必要な検討課題

- ➡ 地域戦略においてターゲット設定とターゲットに対応するソフト面のサービスの水準等も含めた取組みをはじめ、キャッシュレス等の前提となるDXの方針などを定めることが必要。
- ➡ DXの取組みに当たっては、地域交通産業の提言Ⅲ、「3. 地域交通のDX推進に必要な措置等について」、地域観光産業の提言Ⅲ、2. 「(1) 地域交通サービスの柔軟実施と観光二次交通の確保等」及び「(2) 地域交通のシームレス化」に基づく取組みが必要。
特に、生活交通及び地域観光交通の流動等に関するデータの収集・活用・流通等が必要であるとともに、基本的情報・データのオープンデータ化等が重要。
- ➡ サービスの質・レベルは、観光のバリューチェーンの価値向上の観点が必要。
- ➡ サービスの価値に相応する価格設定、その妥当性を検証するためにも顧客満足度の地域戦略のPDCAの実行が必要。

① 必要なデータ収集・マーケティング・情報提供のあり方

➡ 観光地域における交通サービスの利用利便向上のために、上記DXに伴い収集可能となるデータも含め必要なデータ収集による関連データの的確な把握

➡ 地域戦略に定めるターゲットの需要拡大のためのマーケティング、ターゲットの利用者にとって有効な情報提供の内容・媒体・手法の検討

(例) 従来型マスメディア、双方向等ネットメディア、ロ込み等・インバウンド対応も含め旅客利便の向上のためには、地域観光交通等交通サービスに関する運行スケジュール・所要時間・近辺情報を含めたシームレスなルート・料金情報、着地型サービス等のOTA、WEBをはじめネットメディア等での積極的な情報発信。

(6) その他必要な検討課題(続き)

② 交通サービスの情報の可視化

➡潜在的な観光客の訪問機会の喪失の防止、バリューチェーンの価値向上、利用利便の向上のため、

★交通空白時間及び空白エリア等の情報を可視化・積極発信

★渋滞情報を可視化・積極発信

等を、①により提供することが必要。

(例) 特に、早朝、深夜等含め、地域戦略の地域内であれば宿泊拠点とのアクセスが可能(夜間等でも旅館等に戻れる安心感等)であることを明確に情報発信することが重要。

③ 観光圏整備法等の制度活用

➡地域観光産業の提言Ⅲ. 3. (1) のとおり、観光地域における交通サービスの確保・維持の円滑な実行のために必要な法制度等の特例措置が定められることが必要

(例) 地域観光産業の提言に基づき、観光圏整備法に、DMOの組織根拠・権限・各事業主体間の利害調整等の仕組み、観光地域における交通サービス等地域交通の特例措置や、自治体の長の総合調整権限等を法定化することが必要。

④ 観光地の渋滞の解消

➡カーボンニュートラルによる持続可能性の観光地域の実現は当然のこと、観光バリューチェーン向上のためにも、観光顧客の満足度向上や経済活動の向上に資する渋滞解消の取組みは重要。

(例) ・(6) ②の具体対応として、カメラを活用した混雑情報の可視化による旅行者への最適なルート・所要時間等の案内・情報発信。

・自治体(地域交通部局、道路関係等建設部局等)、警察、地域交通事業者等の緊密な協議・連携関係の構築による、迅速なカメラ設置、道路拡幅や歩車分離などの具体的な対策措置の実行化。

・これらのためにも、マイカーではない地域観光交通の利用が環境に与えるメリットを可視化するとともに、DMO等が積極発信。

⑤ 潜在需要等需要の創出の観点

➡利用回数に応じた割引制度の導入等リピーターを増やす取り組み等。

➡地域観光交通のサービスのあり方を含む観光需要の創出、潜在的需要の顕在化の各地域の成功事例の共有が必要。

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交通のあり方検討委員会」
< 委員名簿 >

(敬称略・50音順)2025年3月現在

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
委員	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
委員	沢登 次彦	株式会社リクルート ジャらんリサーチセンター センター長
委員	鈴木 紀彦	一般社団法人倶知安観光協会 事務局長
委員	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
委員	松本 順	株式会社 みちのりホールディングス 取締役会長
委員	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
委員	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
委員	山内 明彦	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
委員	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
委員	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
委員	宿利 正史	一般財団法人運輸総合研究所 会長
委員	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
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
委員	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
委員	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
委員	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

<運輸総合研究所>

事務局 坂本 慶介 主席研究員
// 伊達 真生 研究員
// 手塚 有希子 研究員

作業協力 公益財団法人日本交通公社

地域観光産業基盤強化・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交通のあり方検討委員会」
とりまとめ

2025(令和7)年9月
運輸総合研究所

目次

I. 地域観光産業と地域観光交通の重要性等……………P2

1. 地域観光産業の基盤強化・事業革新の必要性
2. 地域観光交通の重要性及び課題
3. 調査研究の目的・概要
4. 本とりまとめと『地域交通産業の基盤強化・事業革新に関する提言』との関係
5. 地域交通産業に関する提言等に関連する地域観光交通の検討等に当たっての重要事項

II. 地域交通サービスの水準が観光地の選択に与える影響の検討……………P8

【別冊1】

- ・検討の概要
- ・留意事項
- ・現時点の結果概要等

【別冊1】

1. 検討目的
2. 本検討における観光交通の概念
3. リサーチクエスト・仮説
4. 事例調査
5. 結果・考察

III. 地域観光産業の生産性向上等に資する地域観光交通のあり方……………P9

1. 地域観光交通の検討に当たっての基本認識
(～地域観光交通と観光バリューチェーンの関係～)
2. 観光バリューチェーンの価値向上に必要な地域観光交通のあり方の具体的な検討・取り組みパターン
 - 【1】観光バリューチェーンにおける地域の交通サービスの位置づけ
 - 【2】地域観光交通の範囲
 - 【3】地域特性に対応した検討の必要性
 - 【4】地域特性の整理(『カテゴリー分類表』)
 - 【5】地域特性に対応して必要な検討課題と対応概要
 - 【6】地域特性に対応した検討課題と対応の具体想定(例)

IV. まとめ……………P23

◇ 地域における観光交通サービスの提供事例……………【別冊2】

◇ 参 考

(『地域観光産業の基盤強化・事業革新に関する提言(2023年7月)』及び『地域交通産業の基盤強化・事業革新に関する提言(2023年9月)』の本とりまとめ関連部分の概要の抜粋) ……………【別冊3】

I. 地域観光産業と地域観光交通の重要性等

I. 地域観光産業の基盤強化・事業革新の必要性

【地域観光産業の基盤強化・事業革新に関する提言（2023（令和5）年7月）より。】

I. 提言を行う基本認識

○地域観光産業の基盤強化・事業革新の必要性について

○観光産業は、世界的にも経済成長を牽引する重要産業。我が国では、世界に比類ない独自の文化、歴史、自然環境など日本固有の既存資源を活用し、大きな雇用を吸収しつつ、国内外の需要を取り込み国内経済に裨益する循環で、長期的成長を見込める、日本経済を支えるリーディング産業であり、我が国の基幹産業たりうる産業。関連する産業分野は幅広く、裾野の広い産業。

○一方で、観光産業は労働集約型産業であるため、担い手である人手、経営・管理等を適切に行う人材の確保が、その長期的成長には必須であるが、労働生産性が低く、観光産業の賃金水準も低い状況にあり、一貫して人手不足の状況。

III. 地域観光産業の生産性向上のための個別分野の取組み事項

2. 関連地域観光産業の生産性向上の方策について

○地域交通産業の基盤強化・事業革新の委員会の提言を踏まえて、制度改正等を図るとともに、特に、観光地域については、自家用として宿泊施設等の送迎サービス等の実情や、交通サービスによる地域観光産業の受益等、観光地域固有の状況も踏まえ、観光地域での地域交通のあり方等について、引き続き、検討を進め具体化を図る必要がある。

2. 地域観光交通の重要性及び課題

【地域観光産業の基盤強化・事業革新に関する提言（2023（令和5）年7月）より。】

Ⅲ. 地域観光産業の生産性向上のための個別分野の取組み事項

2. 関連地域観光産業の生産性向上の方策について」

(1) 地域交通サービスの柔軟実施と観光二次交通（※）の確保等

（※）本とりまとめにおいては、用語の適正化を踏まえ「地域観光交通」とする。以下の提言の抜粋部分においても用語修正。

○大都市圏以外の多くの地域において、地域交通の維持・確保等が困難な状況にあり、観光需要の確実な取り込み等が重要であるとともに、サービスの高付加価値化・多様化等、地域の特性、顧客ニーズ等に的確に対応するサービスの提供が必要である。

○また、観光立国の実現のためには、全国津々浦々の観光地域へのアクセスの確保は重要な課題であるが、都市地域以外で、特に自然環境等を資源とするような観光地域においては、通常のバスサービス、タクシー等地域観光交通は不十分な状況にあるとともに、地域によっては、利用できる観光二次交通サービスがあるにもかかわらず、鉄道や路線バス等幹線交通以外のコミュニティバスや自家用有償、離島航路等に関する利用者のために内外に向けた情報発信が不十分な状況にある。

地域観光産業の生産性等向上のため

○自家用としての宿泊施設等の送迎サービス等の実情や、交通サービスによる地域観光産業の受益等、観光地域固有の状況も踏まえ、地域観光交通等、観光地域での地域交通の財源等を含めた、そのあり方について、DMOの役割も含めて、検討することが必要である。

3. 調査研究の目的・概要

【調査研究の目的】

- ◎以上のとおり、地域観光産業を高生産性で高所得産業とするためには、観光需要を確実に取り込む等観光需要に确实・的確に対応することが必要であることから、地域観光産業の基盤強化・事業革新においては、地域観光交通のあり方が重要な課題である。

- ◎このため、地域観光産業の生産性向上等に資する地域観光交通のあり方に関して、地域観光交通の重要性を実際の地域における地域交通サービスの水準と観光行動の関係で検討するとともに、観光地域における交通サービスの維持・確保の取組み事例も参照しつつ、地域観光交通の具体的なあり方について、地域の取組みの参考となる実行可能な検討・取組みの具体的なパターンを提示することを目的として調査研究を行う。

【調査研究の概要】

- ◎調査研究の概要については、以下のとおり。

- (1) 地域交通サービスの水準が観光地の選択に与える影響の検討(Ⅱ.及び別冊Ⅰ)

- (2) 地域特性に応じた、地域観光交通サービス提供におけるDMOの役割も含めた、財源負担、企画・運行主体、交通モード、交通サービスの質・提供手法に関する工夫などの具体的検討・取組みパターンの整理(Ⅲ.)

- (3) 観光地域における地域観光交通サービスの提供事例の整理(別冊2)

4. 本とりまとめと『地域交通産業の基盤強化・事業革新に関する提言』との関係

- ◎2. のとおり、地域観光産業と地域交通は密接不可分な関係にあることから、『地域観光産業の基盤強化・事業革新に関する提言（2023（令和5）年7月）』（以下、地域観光産業の提言）においても、1. のとおり、『地域交通産業の基盤強化・事業革新に関する提言（2023（令和5）年9月）』（以下、地域交通産業の提言）を踏まえて、観光地域での地域交通のあり方等について検討を進めることが必要であるとされている。
- ◎本とりまとめは、地域観光産業の提言に基づき行う調査研究のとりまとめであるとともに、地域交通産業の提言を前提としているものであり、本とりまとめが有効に役立つものとなるためには、これらの提言に基づく取組みが併せて実行されることが必要である。
- ◎従って、本とりまとめは、地域観光産業の提言の取組みを前提とすることは当然のこととして、地域交通産業の提言についても、委員会において、地域観光交通の確保・改善等の観点で、5. に掲げる同提言に基づく取組みの必要性が呈示されたことから、これらも含め地域交通産業の提言の確実な実行も前提とするものである。
- ◎このため、本とりまとめの参照とするため、本とりまとめに関連する、それぞれの提言の関連部分を別冊3としてその概要を抜粋するとともに、地域交通産業に関する提言等に関連する地域観光交通の検討等に当たっての重要事項については5. のとおり。
- ◎なお、それぞれの提言については、以下のとおり。
- ①『地域観光産業の基盤強化・事業革新に関する提言（2023（令和5）年7月）』
(https://www.jttri.or.jp/research/tourism/local-tourism_portal.html)
 - ②『地域交通産業の基盤強化・事業革新に関する提言（2023（令和5）年9月）』
(https://www.jttri.or.jp/research/transportation/public-transport_portal.html)

5. 地域交通産業に関する提言等に関連する地域観光交通の検討等に当たっての重要事項

◎地域交通産業の提言に関連して委員会で指摘された地域観光交通の検討等に当たっての重要な事項は以下のとおりであり、これらも含めた同提言の実行が必要。
なお、Ⅲ.以降の地域観光交通のあり方の具体的な検討・取り組みパターンは、これらの重要事項も考慮し作成。

◆地域交通産業の提言Ⅱ.2.「(1)地域交通の確保責任主体の明確化・制度化」、及びⅡ.2.(2)「⑥地域交通法の法定協議会の議論の深度化と見える化」関連

○複数自治体にわたる議論の調整権限の明確化。

◆地域交通産業の提言Ⅱ.2.(2)「②道路運送法の事業区分・事業規制等の抜本的な見直しの方向性」及びⅢ.「3.地域交通のDX推進に必要な措置等について」関連

○公的支援が必要な生活交通とは異なる観光ビジネスニーズによる地域観光交通の参入規制等の廃止。

○自家用有償旅客運送(デマンド型等)の利用者限定の解除(観光客利用の一般化等)及び情報提供の強化。

◆地域交通産業の提言Ⅱ.2.(2)「⑥地域交通法の法定協議会の議論の深度化と見える化」及び「⑦地域交通に係る制度運用の積極的サポート」関連

○地域の自治体・交通事業者の創意のインセンティブを促す許認可行政からサポート行政への早期の脱却実現。

◆地域交通産業の提言Ⅱ.3.「(1)公的支援等の財源負担のあり方について」及び地域観光産業の提言Ⅲ.3.「(3)安定した財源の確保」関連

○地域の生活交通確保及び地域観光交通確保にはDX化も含めた財源の確保が最重要。

◆地域交通産業の提言Ⅱ.4.「(1)地域交通の専門人材の育成について」、Ⅲ.「1.バス事業等における上下分離的運営の具体的措置について」及び地域観光産業の提言Ⅱ.4.「(3)DX人材び確保方策」等関連

○自治体、DMO、交通事業者におけるデータ解析をはじめとするDX専門人材の育成、確保の必要性。

◆地域交通産業の提言Ⅱ.4.「(2)地域交通の運転士の確保等について①女性をはじめあらゆる人の活躍を推進する労働・職場環境の改革」関連

○運転士不足については、外国人ドライバーによる対応の検討の必要性。

◆地域交通産業の提言Ⅱ.「5.地域交通産業における基盤強化のための集約・協業、事業規模拡大」関連

○観光交通においては需要と供給の適切なマッチングや運転士不足への対応が重要課題であることから、各種の需要を繁閑に応じて組み合わせ対応することのできる規模の事業者の育成の必要性。

(例えば、路線バス事業を行いつつ休日には観光バス事業を行う、あるいは、スクールバスの運行を基本としつつ、夏休み・冬休みには観光バス事業を行う、また、インバウンドもアウトバウンドも行うことができるような規模の事業者を育成することで、地域観光交通の充実にも資することとなる。)

◆地域交通産業の提言Ⅱ.「6.地域交通の国全体でのプロモーション」及び地域観光産業の提言Ⅲ.3.「(4)地域住民等の理解促進」関連

○地域観光交通の需要に対応することが生活交通の質の向上につながり、地域住民の生活の質の向上に資するものであることの理解促進の必要性。

◆地域交通産業の提言Ⅲ.「3.地域交通のDX推進に必要な措置等について」、地域観光産業の提言Ⅲ.2.「(1)地域交通サービスの柔軟実施と観光二次交通の確保等」、「(2)地域交通のシームレス化」関連

○インバウンド対応における事前購入型の交通ICカードではない非接触のクレジットカード決済の必要性。

○地域観光交通の検討のためのみならず、地域の人材、財源などの資源配分の最適化のためにも必要な観光客の行動データの収集・活用・流通、オープンデータ化等の必要性。

Ⅱ. 地域交通サービスの水準が観光地の選択に与える影響の検討

○地域観光産業を高生産性で高所得産業とするためには、観光需要を確実に取り込む等観光需要に确实・的確に対応することが必要であり、I. のとおり、地域観光産業の基盤強化・事業革新においては、地域観光交通のあり方が重要な課題である。

○別冊Iにおいて、「観光施設間の周遊交通」が観光客の行動や観光地の選択に影響を与えていることを、地域の具体的な事例とデータに基づいて示し、観光バリューチェーンの価値を高めるうえで、地域交通サービスの水準が重要な要素であることを検討する。

【検討の概要】

- ◆本検討で扱う観光交通は、観光客が幹線交通等を利用し観光地（滞在圏）に到着した後、特定の観光エリア内で観光施設間を周遊するための移動（周遊交通）とする。
- ◆仮説「観光施設間の周遊がしやすいエリアでは他の観光施設も併せて選択されやすい。」を設定し、潜在的な観光ニーズとは別に、「観光施設間の公共交通サービスのレベル」が、観光施設の実績利用者数に影響を与えていることをデータを用いて示した。
- ◆本検討では、経路検索サービスのデータを基に集計された検索ランキングを観光ニーズが高い観光施設のランキング、各都道府県の公表する観光統計における観光施設毎の観光入込客数ランキングを実績の利用者数ランキングとした。検討フローは以下の通り。

〈検討フロー〉

- (1) 観光ニーズが高い観光施設のランキングと実績の利用者数ランキングを比較
- (2) 青森県・島根県の観光施設を事例に、同一エリア内の観光施設間の公共交通のアクセス状況（所要時間、運賃、運行頻度等）と(1)のランキングの傾向を確認
- (3) 結果の考察

【留意事項】

・本検討は限られたデータによるものであり、それに基づく基礎的な考察である。（検索データの観光施設と観光入込客数把握対象の観光施設との間にズレがある場合等。参考：別冊IのP16）

【検討結果の概要等】

※検討の内容については、別冊Iのとおりであり、結果等の概略は次のとおり。

1. 検討対象地域では、同一エリア内の観光施設が併せて選択されにくいエリアでは、公共交通による観光施設間の周遊性が低いと言えることがわかった。
2. 観光施設間の交通サービスによる周遊性を高めることは、エリア内全体の観光施設の利用者数の底上げにつながる可能性があり、観光施設間の周遊を可能とする地域観光交通のサービスの質・運行経路・ダイヤを検討し、情報発信を徹底することは、観光バリューチェーンの価値の向上につながると推察される。
3. なお、需要の少ない場所に公共交通を整備するのではなく、観光施設の魅力向上により移動需要を創出し、需要の高まりに応じて公共交通を整備・拡充することで、持続可能な観光地としての発展を図るという基本的な考え方も必要である。

Ⅲ . 地域観光産業の生産性向上等に資する地域観光交通のあり方

1. 地域観光交通の検討に当たっての基本認識

(～地域観光交通と観光バリューチェーンの関係～)

- ◎地域観光産業を高生産性で高所得産業とするためには、観光客の一連の観光行動に伴う、移動・宿泊・飲食・購買等の価値の連鎖(以下、「観光バリューチェーン」)によって生み出される価値の向上が重要。
- ◎このため観光地域(※1)における交通サービス(「地域観光交通」)のあり方については、地域観光産業を高生産性・高所得産業とするための基盤強化・事業革新を図ることを目的とする、観光バリューチェーンの価値向上の観点から、検討することが必要。
- ◎観光地域における交通サービスの維持・確保の取組み事例も踏まえて、地域特性(※2)に対応して、観光顧客のニーズの観点、交通サービスによる地域の関係主体の受益の観点や繁閑期・時間等需要の変動の観点など、観光地域固有の状況に適応し、観光顧客の満足度(CXによる※)を高めることで観光バリューチェーンの価値を向上させ、持続可能な交通サービスの確保・維持・改善を可能とする、実行可能な検討・取組みの具体的パターン(※3)を、地域の取組みの参考となるよう、2. のとおり提示する。

※CX:Customer Experience:顧客体験価値

- ※1:観光地域の「地域」とは、その行政区域内に観光地域を有する単一、あるいは複数で連携する自治体、当該地域にDMOが設けられている場合には、地域観光の司令塔であるDMOが観光に関する計画の対象とする地理的範囲。(【地域観光産業の提言】による。)
- ※2:「地域特性」とは、人口(居住、観光入込客数等交流)、高齢化状況、地理的な地勢、気候等自然状況や産業構造等経済状況を前提とした、生活交通の現状(利用者特性、流動実態、ピーク時間等)、自治体の交通サービス・観光分野への主体的関与状況、地域戦略のターゲット設定等及びそれを踏まえた観光需要・移動ニーズへの地域・自治体の対応状況等の現状の特性及び将来見込み等(2.【2】の地域戦略(地域交通計画も含め。))等において明確であることが必要。)
- ※3:地域特性に応じた、交通サービス提供における財源負担、運行主体、交通モード、交通サービスの質・提供手法に関する工夫など、地域の取組みの参考となる実行可能な検討・取組みの具体的パターン。

【留意事項】

- 観光バリューチェーンの考え方による地域観光交通の検討の重要・必要性の理解に資するため、観光バリューチェーンの価値を定量的に示す調査は、引き続き当研究所にて実施する。

2. 観光バリューチェーンの価値向上に必要な地域観光交通のあり方の具体的な検討・取組みパターン

【1】観光バリューチェーンにおける地域の交通サービスの位置づけ

- 基本認識にあるとおり、地域観光産業を高生産性で高所得産業とするためには観光客の一連の観光行動に伴う、移動・宿泊・飲食・購買等の価値の連鎖（以下、「観光バリューチェーン」。）によって生み出される価値の向上が重要であり、このためには、言うまでもなく、宿泊・飲食・観光施設・ガイド等の個別の構成要素のソフト面・ハード面での価値の向上が必要不可欠である。
- これに加え、観光客にとっては、自宅から出発し、自宅に戻るまでの間の一連の行動が観光行動（複数の観光地域を訪れる場合も含む。）と認識されるものであり、その全体としての満足度（※）が価値の形成につながり、観光行動総体自体の満足度向上による価値の向上が、地域観光産業の高生産性・高所得産業化には、必要不可欠である。
（※CX（Customer Experience：顧客体験価値）の向上によるものであることが必須であり前提。）
- このような観点から、観光行動の個別の構成要素の中でも、定点の存在である宿泊、観光施設、体験、飲食等個別の構成要素をつなぐ交通サービスは、個別の構成要素としての価値の向上の観点のみならず、定点の構成要素をつなぎ、観光行動総体自体の価値の向上（※）を図るために必要不可欠な基本的かつ重要なサービスである。
（※）消費拡大等経済面のみならず満足度等ソフト面も含めたもの。
- さらに、このような交通サービスの観光行動総体自体の価値を向上する重要な機能は、定点の個別の構成要素のさらなる付加価値も創出することになるとともに、定点の構成要素をつなぐ機能により、潜在的な観光需要の創出等も可能とするものでもあることから、地域観光産業の高生産性・高所得産業化に資するものでもある。
- 従って、観光バリューチェーンにおける交通サービスは、個別要素の価値向上の観点のみならず、観光行動総体の価値向上の観点から、必要不可欠な基本的・重要なサービスである。

【2】地域観光交通の範囲

- 地域において定める、観光に係る地域全体での経営戦略的取組み（以下「地域戦略」※）（【地域観光産業の提言】による。）に位置付けるべき交通サービスを、「地域観光交通の範囲」とする。
- これは、観光行動における自宅から出発し、自宅に戻るまで移動のうち、観光地域に係る移動（国全体の観点の幹線航空や新幹線鉄道等の国の幹線交通を除く。）に供される交通サービスであって、宿泊施設への移動、宿泊施設と観光施設等（観光施設、飲食、購買、体験プロジェクト等）への移動、観光施設等間の移動、滞在圏として位置付けられる隣接観光地域との間の移動など、定点の構成要素間等の移動に係る、自らの運転等によらずとも利用可能な交通サービスをさす。
（カーボンニュートラルや観光地域の渋滞解消等持続可能な地域社会の実現に資するものであることを前提とする。）
- このため、地域観光交通の範囲には、地域の社会基盤として、地域公共交通・活性化法の法定計画（「地域交通計画」）に位置付けられるべき、バス、タクシー、自家用有償旅客運送等の生活交通サービスに加え、宿泊施設等定点の構成要素に係る主体が自家用として提供する送迎サービスなど、生活交通としての位置づけでは無いが観光目的のために提供される有償・無償のサービスを基本的な対象とし、ニーズに対応して地域戦略に基づき提供する電動キックボードや自転車等も地域特性により対象とすることが必要である。
（※地域交通計画は地域のバス、タクシー等、あらゆる地域交通サービス提供主体の参加が義務付けられる法定協議会での、提言も踏まえた議論等で策定されることが当然の前提。）
- この地域観光交通の範囲及び3.により検討される地域観光交通のサービスのあり方等については、上記のとおり、生活交通の地域交通計画が定められている場合、これも含め地域観光交通に関する計画として地域戦略において位置づけられていることが必須である。
実務的には、地域交通計画が策定されている場合、これを地域戦略の地域観光交通に関する中核に位置付ける等で対応することが効率的である。

《※地域戦略》

- ・地域観光産業の基盤強化・事業革新の提言「Ⅱ. 地域観光産業の生産性向上のための基本的な取組み事項の「3. 地域全体での経営戦略的取組みの必要性」にある地域全体での生産性を向上させる経営戦略的取組みの計画。
- ・提言では、法定協議会の枠組みやステークホルダーの提案制度、協議会参加メンバー等の協議 結果尊重義務も規定される「観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律」を活用し、DMOの組織や権限等、地域観光交通の特例措置等の特定事業への追加も含め、地域の合意形成もと、法定計画（観光圏整備計画）を地域戦略として活用することを提言。
- ・従って、観光を地域経済・社会の重要分野として取組む地域においては、法定計画として地域戦略を策定することが必須（策定主体は自治体、あるいはDMO）であり、この中で地域観光交通のあり方（運行主体、サービス水準・内容、財源負担等）を定めることで、法律の結果尊重義務等により、その実行が確実なものとなる。（既に、地域交通計画がある場合であって、地域交通計画に地域観光交通が盛り込まれる場合においては、第一義的に当該法定計画に係る結果尊重義務による実行が確実なものとなる

【3】地域特性に対応した検討の必要性

○観光バリューチェーンにおける地域の交通サービスを巡る状況は、地域特性（※）が多様であるため、地域特性に対応して、問題の所在を明らかにしつつ、検討を進め、実施することが必要である。

（※）「地域特性」とは、人口（居住、観光入込客数等交流）、高齢化状況、地理的な地勢、降雪・気候等自然状況や産業構造等の地域の経済状況の現状及び将来見込み等を前提とした、

- ・生活交通の現状（利用者特性、流動実態、ピーク時間・季節波動等）
- ・自治体の交通サービス・観光分野への主体的関与状況（実行政での優先度合等）
- ・地域戦略のターゲット設定等及びそれを踏まえた観光需要・移動ニーズへの地域・自治体の対応状況等の現状等

を主な内容とし、2.《※》の地域戦略（地域交通計画も含め。）等において明確に定められていることが必要。

○具体的な取組みに当たっての検討は、以下の導入手順のように、①により、取組みを行う地域特性の整理を行い、②により、検討に当たっては、6.の検討課題と対応の主な想定を原則的対応として踏まえ、実際の取組みに当たっての対応案を、地域特性の詳細内容を踏まえつつ、検討することが必要である。

○検討に当たっては、③の対応案の具体的想定例を参考とすることも有用と考える。

【 検討に当たっての手順 】

- ① 地域特性の概ねの整理は、次ページ4.の「カテゴリ分類表」のとおり。
- ② 地域特性に対応した検討が必要な課題と、その対応の主な想定については、5.のとおり。これを踏まえ、地域特性の詳細内容に対応した、具体対応を検討。
- ③ ①の地域特性の整理に対応した、②の検討課題に対する対応の具体的想定例については、例えば、A、B、D、E地域については、6.のとおり。

【参考】

- 1.観光バリューチェーンの価値向上に有効な地域観光交通の実現のためには、本編に述べる検討を進める前提として、観光と地域交通の密接不可分な関係からも、『地域観光産業の基盤強化・事業革新に関する提言（2023（令和5）年7月）』（https://www.jttri.or.jp/research/tourism/local-tourism_portal.html）は当然のこと、『地域交通産業の基盤強化・事業革新に関する提言（2023（令和5）年9月）』（https://www.jttri.or.jp/research/transportation/public-transport_portal.html）の取組みが、確実に行われることが必要である。
- 2.検討の参考となるよう地域観光サービスの現行の事例について、上記『検討に当たっての手順』を当てはめた場合の整理を行い、《地域における観光交通サービスの提供事例集》として別冊2でとりまとめている。

【4】地域特性の整理（～『カテゴリー分類表』～）

		観光客が来ている								潜在的な観光需要があるが観光客が来っていない											
		観光客が利用できる交通サービス※3																			
		なし				時間・シーズンの場合を含め不足				あり				なし				あり			
		DMO																			
		なし		あり		なし		あり		なし		あり		なし		あり		なし		あり	
		高品質サービス(生活交通のサービス水準では対応不可能)※4のニーズ																			
		なし	あり	なし	あり	なし	あり	なし	あり	なし	あり	なし	あり	なし	あり	なし	あり	なし	あり	なし	あり
生活交通等 地域の交通 サービス※1 なし		A※5				B※5				C				G※5				H			
		A1	A2	A3	A4	B1	B2	B3	B4	C1	C2	C3	C4	G1	G2	G3	G4	H1	H2	H3	H4
生活交通等 地域の交通 サービス※1 あり (※2)		D※5				E※5				F				I※5				J			
		D1	D2	D3	D4	E1	E2	E3	E4	F1	F2	F3	F4	I1	I2	I3	I4	J1	J2	J3	J4

- ※1. 「生活交通等地域の交通サービス」とは、地域交通計画に定めるべき地域の社会基盤として日常生活・経済活動等の移動ニーズに対応するもの（地域内・地域間）
- ※2. 「生活交通等地域の交通サービスあり」の場合、【5】(3)②のとおり、地域戦略及び戦略を踏まえ協働する地域交通計画に、地域の総意により、【3】の地域特性に対応して定める生活交通・地域観光交通のあり方及び位置づけにより、サービスのあり方等を確定することが必要。（具体的には、地域の行政・経済社会での観光の相対的位置づけ、これを前提とする生活交通の流動と地域観光交通の流動の実態、めざすあり方等を踏まえて、実際のサービスのあり方等を確定することが必要である。）
- ※3. 観光客が利用できる交通サービスであって、自宅～観光地～自宅の一連の観光バリューチェーンにおける移動ニーズに対応する交通サービス（タクシーを含む。レンタカーは含まない）。なお、現在、レンタカーが主要なサービスである場合は【5】(3)による検討が必要。
- ※4. 「高品質サービス(生活交通のサービス水準では対応不可能)のニーズ」の有無については、地域戦略で高品質サービスに関する目標を設定している、あるいは、現に高品質サービスが存在する場合は、「あり」とする。
- ※5. 後編【6】の検討例の対象は、観光客が利用できるサービスがない、あるいは不足するABDEGIの地域の検討例を提示するものとする。

【5】地域特性に対応して必要な検討課題と対応の概要

◎以下は、地域戦略に基づき実現するものであることから、地域の関連主体の協働が前提であるため、地域社会の行政主体である自治体の積極的関与は当然のことであるとともに、自治体においては地域交通部局（地域交通部局のある場合）のみならず観光部局は当然のこと地域交通の提言にあるとおり関係部局の参画が当然の前提となる。（財政、都市・建設、商工労働、健康福祉、農水部局等）

（1）サービスの企画・実行の責任主体（※）のあり方

（※）1.観光地域における交通サービスを企画し、運行を実現する一義的な責任主体で、実運送の実施主体とは異なる。

2.生活交通の確保責任主体は自治体であるが、ここでは、当該生活交通の確保責任主体とは異なり、受益の観点が必要な観光地域における交通サービスの企画の実行及び運行の実現に関する一義的な責任主体のあり方について提示するもの。

➡DMO、旅館組合等受益者、自治体（上記◎のとおり。）

➡複数自治体に跨る場合は、自治体間又は都道府県も含めた調整権限の明確化が必要。

➡これらの主体については、地域戦略のターゲットや自治体の観光行政の優先度合い等に対応して地域戦略・地域交通計画に定めることが必要。

【対応概要（例）】

◆A（生活交通なし・観光客の利用できるサービスなし）の地域

・DMOがある場合：DMO。

・DMOが無い場合：原則として宿泊・飲食・観光施設等観光産業関係者（以下「観光産業関係者」）。

自治体の観光分野への関与度合い（観光行政の優先度合い）によっては、観光産業関係者と自治体の連携。

◆D（生活交通あり・観光客の利用できるサービスなし）の地域

・DMOがある場合：原則としてDMO。

自治体の観光分野への関与度合いによっては、DMOと自治体の連携。

・DMOが無い場合：自治体、あるいは自治体と観光産業関係者の連携。

（2）サービス提供主体のあり方

➡地域の交通事業者、サービスの企画・実行責任主体、他地域の交通事業者への委託（上下分離的運営なども含む。）

➡地域戦略・地域交通計画に定めることが必要。（サービスの事業形態については、次の（3）①のとおり。）

【対応概要（例）】

◆A（生活交通なし・観光客の利用できるサービスなし）の地域

・（1）に対応して、（1）の責任主体が自ら行う（自家用有償旅客運送、自家用送迎サービス統合等）。

・他地域の交通事業者への委託（上下分離的運営を含む。）

◆D（生活交通あり・観光客の利用できるサービスなし）の地域

・地域の交通事業者。

・（1）の責任主体が自ら行う（自家用有償旅客運送、自家用送迎サービス統合等）。

(3) サービスの形態のあり方

- ➡環境保全・カーボンニュートラルは当然のこと、運転をしなくても移動が可能であることが必要である等の観点から、レンタカーによらないサービスの確保が必要。
- ➡「(5) サービスの質のあり方」を踏まえた対応が必要。

① サービスの事業形態

- ➡観光地域における交通サービスに係る事業形態として次を想定。
(例)・道路運送法に基づくバス、タクシー、自家用有償旅客運送、自家用車活用事業によるサービスのほか、同法対象外の旅館等による自家用の送迎輸送、その他の地域における移動サービス等。(定時定路線型サービスのみならずデマンド型サービスを含む。)
- ・輸送需要の確保及び(5)④の手荷物配送サービス(手ぶら観光)の観点からの貨客混載。
- ・運送約款の柔軟運用による手荷物配送の柔軟な料金設定等。

② 生活交通との融合、観光地域における交通サービスの確保のあり方

- ➡地域交通産業の提言を踏まえた対応であることが必要。
- ➡生活交通等が存在する場合、地域の総意に基づき定める地域戦略及び戦略を踏まえ協働する地域交通計画(※)において、生活交通・地域観光交通のあり方、位置づけを明確に定めることが必須。
- ➡地域・自治体行政における地域交通の確保責任主体である自治体と観光交通の企画実行責任主体のDMO((1)により自治体等)の協働により定められた、地域戦略のターゲット、観光の重要性等の相対優先度等により、次のような方針が想定される。
この方針によりサービスのあり方、財源負担のあり方等を定めることが必要。
この場合、地域の行政・経済社会での観光の相対的位置づけ、これを前提とする生活交通の流動と地域観光交通の流動の実情・めざすあり方等を踏まえて、確定することが重要。

- ◆生活交通に観光需要を取り込む場合
- ◆観光客をターゲットとした交通サービスを生活交通に活用する場合
- ◆生活交通とは別途、観光移動需要対応のみに対応する場合

- ➡地域住民等地域の満足度を低下させないこと(※)が重要。その上で、デマンド型の自家用有償旅客運送等をはじめとする地域交通の利用形態及びその情報提供も含めた観光客のニーズに対応するサービスのあり方を検討することが必要。
(※)例えば、カリフォルニア州やフロリダ州では定率の宿泊税を財源とし、ゴミ収集などの住民サービスの充実に充てることで、観光がもたらす負担の軽減に取り組んでいる。

③ 繁忙期・時間等需要変動に対応する取組み

- ➡観光地固有の事情である、観光需要の時期・時間による変動も踏まえ、安定してサービスを維持・確保するため以下のような方策を想定。
(例)・都市圏等他地域交通事業者との連携、自家用有償旅客運送、自家用車活用事業による運転士・車両の確保、ダイナミック・プライシングや観光対応料金の設定、自動運転等
- ・路線バス事業を行いつつ休日には観光バス事業を行う、あるいは、スクールバスの運行を基本としつつ、夏休み・冬休みには観光バス事業を行う等、運転士等人材・車両・施設の融通等による柔軟な事業実施

(4) 財源確保のあり方

- ➡観光地域における交通サービスの安定的な確保・維持・改善のため、交通サービスによる受益の観点を踏まえた財源確保が必要。
- ➡生活交通等が存在する場合、地域の総意に基づく地域戦略及び戦略を踏まえ協働する地域交通計画において、生活交通・地域観光交通のあり方、位置づけを明確に定めることが必須。
- ➡地域交通の確保責任主体である自治体と観光交通の企画実行責任主体のDMO((1)により自治体等)の協働により定められた、地域戦略のターゲット、地域・自治体行政における観光の重要性等の相対優先度等により、次のような財源負担の基本的方針が想定される。

これらの基本方針を踏まえ、地域特性等により財源の組み合わせ等の適否等を検討し、確定することが必要。

※地域住民等への理解を前提とする財源負担のためにも、地域観光産業の提言Ⅲ.3.(4)の「地域住民の理解促進」の取組みが必須。

- ◆主に生活交通需要に対応する場合 ⇒⇒ **一般財源**
- ◆地域戦略・地域交通計画において観光の地域への裨益等の観点から地域観光交通の確保が定められる場合等、地域観光交通の地域における重要性等位置づけが明確な場合 ⇒⇒ **宿泊税(※1)、入湯税等の特定財源**
- ◆主に地域観光関連事業者、旅行客が受益者である場合 ⇒⇒ **地域観光関連事業者等の負担**
- ◆地域戦略に基づきDMOが先導的に対応する場合 ⇒⇒ **DMOの自主財源(※2)等**

※1. 宿泊税については、より経済状況に連動する定率の宿泊税であることが重要。

※2. DMOの自律財源としては、提言Ⅲ.3.(3)のとおり、宿泊税の他、TIDや地域観光産業関連施設の包括的運営による収入を想定。

【参考事例】

○北海道ニセコ地域では、

- ・(1)について、DMOが地域観光交通の企画・実行主体、
- ・(2)について、地域交通事業者がサービスを提供、
- ・(4)の財源については、自治体の定率の宿泊税を原資とするDMOに対する支援事業をその財源としている。
(別冊2 事例2~4)

(注)ニセコ地域の4.の※2の地域特性の一つとしては、観光流動の相対的大きさ等がある。

○北米のリゾートエリアでは、自治体が駐車場収入を公共交通の整備や運営に活用する事例がある。

- ・アスペン(米コロラド州):ダウンタウンの駐車料金収入の一部を無料の公共交通の運営に充当。
- ・ウイスラー(カナダ):観光シーズンのピーク時には駐車料金を引き上げ、その収益を公共バスの運行に活用。

(5) サービスの質のあり方

- ➡ 地域戦略においてターゲット設定・対応（ソフト面のサービスの水準等も含め。）、DXの方針等を定めることが必要。
特に、インバウンド誘客を重点とする場合、そのターゲット国・地域のニーズに対応可能なサービス、(6)①及び②の情報発信等が重要である。
- ➡ 交通・宿泊・観光施設等の予約・支払い・ルート検索、観光・地域情報提供等を一括で行うMaaSはインバウンド対応も含め有用であるが、MaaSについては、地域交通産業の提言等に基づく取組みの確実な実行が必要。
※MaaSの趣旨である交通・宿泊・観光施設等の幅広いサービスを価格も含めたパッケージで提供する複合統合・一括化の観点が重要。
(例) 神奈川県三浦半島では、鉄道・バスの乗車と食事・施設利用等の体験をセットにした旅行商品（切符）を提供（別冊2 事例15）
- ➡ サービスの質・レベルは、観光のバリューチェーンの価値向上の観点が必要。
- ➡ サービスの価値に相応する価格設定、その妥当性検証等のためにも顧客満足度のPDCAの実行が必要。

① 観光行動のシームレス化

(例) 地域における宿泊・移動全てパッケージのサービス（MaaS活用、わかりやすい統一的表示等）、モード接続 等

② 高付加価値観光対応

(例) 高品質な車両・ドライバーサービス 等

③ インバウンド対応

(例) 多言語対応、クレジットカード対応、オンライン予約・決済対応（MaaS活用、わかりやすい統一的表示等）、個人化する旅行形態への対応（通信環境の整備、(6)①、②の情報発信）

④ 観光ニーズに沿った多様な移動手段の確保

➡ 地域内等での移動ニーズについて、移動自体が楽しみ等のコンテンツである観点等、顧客の満足度を高める多様な移動手段・付帯サービスの提供、サービスの質に相応する柔軟な料金設定によるバリューチェーンの価値向上に資するサービスの提供も必要。

(例) グリーンスローモビリティ、電動キックボード、手荷物配送サービス（手ぶら観光） 等

- (※) ● MaaSについては、平成31年の『都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会（中間とりまとめ）』において「様々な移動手段・サービスの個々のサービス自体と価格を統合して、一つのサービスとしてプライシングすることで、『統一貫サービス』を新たに生み出すもの」とされ、地域を超えてだれもが、どこでも利用できる『MaaS相互の連携によるユニバーサル化』と『移動の高付加価値化』が望ましいまちづくりの実現に資する形で位置付けられたものが『日本版MaaS』であり、その早期実現を目指して取り組むべき。」とされ、当該とりまとめに基づき、現在まで国の関係省庁の支援により、全国各地域で数多くの実証・実装の取組みが個別に展開されている状況にある。
- 一方で、当初の目的であるユニバーサルMaaS・日本版MaaS実現のための、MaaS相互間の連携、交通の異なるモード間・多様なサービス分野との連携、全国版MaaSの形成等には至っておらず、異業種も含め関係主体間の連携が困難である等の状況にある。
 - このため、国において、当該とりまとめの趣旨も踏まえ、地域交通産業の提言の取組みを確実に強力に実行することが必要である。

(6) その他必要な検討課題

- ➡ 地域戦略においてターゲット設定とターゲットに対応するソフト面のサービスの水準等も含めた取組みをはじめ、キャッシュレス等の前提となるDXの方針などを定めることが必要。
特に、インバウンド誘客を重点とする場合、地域戦略でターゲットとする国・地域のニーズに対応可能なサービス、以下の①及び②の情報発信等が重要。
- ➡ DXの取組みに当たっては、地域交通産業の提言Ⅲ.「3. 地域交通のDX推進に必要な措置等について」、地域観光産業の提言Ⅲ. 2.「(1) 地域交通サービスの柔軟実施と観光二次交通の確保等」及び「(2) 地域交通のシームレス化」に基づく取組みが必要。
特に、生活交通及び地域観光交通の流動等に関するデータの収集・活用・流通等が必要であるとともに、基本的情報・データのオープンデータ化等が重要。
- ➡ サービスの質・レベルは、観光のバリューチェーンの価値向上の観点が必要。
- ➡ サービスの価値に相応する価格設定、その妥当性を検証するためにも顧客満足度の地域戦略のPDCAの実行が必要。

① 必要なデータ収集・マーケティング・情報提供のあり方

- ➡ 観光地域における交通サービスの利用利便向上のために、上記DXに伴い収集可能となるデータも含め必要なデータ収集による関連データの的確な把握
- ➡ 地域戦略に定めるターゲットの需要拡大のためのマーケティング、ターゲットの利用者にとって有効な情報提供の内容・媒体・手法の検討
(例) 従来型マスメディア、双方向等ネットメディア、ロ込み等・インバウンド対応も含め旅客利便の向上のためには、地域観光交通等交通サービスに関する運行スケジュール・所要時間・近辺情報を含めたシームレスなルート・料金情報、着地型サービス等のOTA、WEBをはじめネットメディア等での積極的な情報発信。

② 交通サービス等移動関連情報の可視化

- ➡ 潜在的な観光客の訪問機会の喪失の防止、バリューチェーンの価値向上、利用利便の向上のため、
★交通空白時間及び空白エリア等の情報を可視化・積極発信
★渋滞情報を可視化・積極発信
等を、①により提供することが必要。
(例) 特に、早朝、深夜等含め、地域戦略の地域内であれば宿泊拠点とのアクセスが可能(夜間等でも旅館等に戻れる安心感等)であることを明確に情報発信することが重要。

③ 観光圏整備法等の制度活用

- ➡ 地域観光産業の提言Ⅲ. 3. (1) のとおり、観光地域における交通サービスの確保・維持の円滑な実行のために必要な法制度等の特例措置が定められることが必要
(例) 地域観光産業の提言に基づき、観光圏整備法に、DMOの組織根拠・権限・各事業主体間の利害調整等の仕組み、観光地域における交通サービス等地域交通の特例措置や、自治体の長の総合調整権限等を法定化することが必要。

④ 観光地の渋滞の解消

- ▶カーボンニュートラルによる持続可能性の観光地域の実現は当然のこと、観光バリューチェーン向上のためにも、観光顧客の満足度向上や経済活動の向上に資する渋滞解消の取組みは重要。
(例)・(6)②の具体対応として、カメラを活用した混雑情報の可視化による旅行者への最適なルート・所要時間等の案内・情報発信。
- ・自治体(地域交通部局、道路関係等建設部局等)、警察、地域交通事業者等の緊密な協議・連携関係の構築による、迅速なカメラ設置、道路拡幅や歩車分離などの具体的な対策措置の実行化。
- ・これらのためにも、マイカーではない地域観光交通の利用が環境に与えるメリットを可視化するとともに、DMO等が積極発信。

⑤ 潜在需要等需要の創出の観点

- ▶利用回数に応じた割引制度の導入等リピーターを増やす取組み等。
- ▶地域観光交通のサービスのあり方を含む観光需要の創出、潜在的需要の顕在化の各地域の成功事例の共有が必要。

【6】地域特性に対応した検討課題と対応の具体想定(例)

標記は次のとおり。➡◎:全地域共通の対応、○:A、Bに共通の対応、●:D、Eに共通の対応、☆:個別の対応

〔1〕A(生活交通なし・観光客の利用できるサービスなし) の地域の課題と対応の具体想定

(1)サービスの企画・実行の責任主体はどうあるべきか。

ODMOがある場合は、DMO。DMOが無い場合、原則として宿泊・飲食・観光施設等観光産業関係者(以下「観光産業関係者」、自治体の観光分野への関与度合いによっては、観光産業関係者と自治体の連携。

(2)サービス提供主体はどうあるべきか。

○(1)に対応して、(1)の責任主体が自ら行う(自家用有償旅客運送、自家用送迎サービス統合等)。他地域の交通事業者への委託(上下分離的運営を含む)。

(3)サービスの形態のあり方はどのようなか。

◎環境保全・カーボンニュートラル、また、自らの運転を避けたい観光客の存在の観点から、レンタカーによらないサービスの確保が必要。

☆サービス需要の多い場合、乗合・定時定路線型(※1)。乗合・定時定路線型の需要が無い場合、デマンド型。(自家用有償旅客運送の柔軟実施も含む)。

◎(5)の観点での対応が必要。

(4)財源確保のあり方はどうあるべきか。

◎原則として、受益を受ける観光産業関係者、旅行者。自治体の観光分野への関与度合いによっては、宿泊税。(4.(4)参照)

(5)サービスの質はどうあるべきか。

◎サービスの質・レベルは、観光のバリューチェーンの価値向上の観点が必要。(※この課題への対応が最も地域ごとの創意・適切対応が重要。)

◎顧客満足度のPDCAの実効が必要。

①観光行動のシームレス化の観点:Mobility活用による移動と宿泊・飲食・体験・ガイドサービス等全てパッケージ・シームレスのサービス、ダイヤ・結節等利便の高いモード接続等。

②高付加価値観光対応(戦略策定等)の観点:地域の観光戦略で高付加価値な観光をめざす場合、対応するサービスを提供する車両・ドライバーの確保等を位置付けることが必要。

③インバウンド対応(戦略策定等)の観点:地域の観光戦略でインバウンドに重点化する場合、クレジットカード等キャッシュレスの決済手段、ターゲット対応のコミュニケーション確保等を位置付けることが必要。

④観光ニーズに沿った多様な移動手段の確保:グリーンスローモビリティ、電動キックボード、レンタサイクル等、移動自体が観光資源となるサービス・手段や、手荷物配送(手ぶら観光)サービスの確保

(6)その他必要な検討事項(◎)

※この課題への対応は、地域観光産業の提言も踏まえつつ、全国共通基盤となるものは産業政策としての取組みとすることが必要。

①必要なデータ収集・マーケティング・情報提供のあり方:着地型サービスなどのOTA・WEB等での情報発信・WEB掲載

②交通サービスの情報の可視化:どこでも、いつでも把握できる移動サービスの品質・価格・空白時間・エリア・渋滞情報等の可視化

③観光圏整備法等の制度活用:地域観光産業の提言に基づき、観光圏整備法に、DMOの組織根拠・権限・各事業主体間の利害調整等の仕組み、観光地域における交通サービス等地域交通の特例措置や、自治体の長の総合調整権限等を法定化することが必要。

※1:事業規制用語ではなく、乗り合わせるという行為。(以下同じ。)

※2:潜在的な観光ニーズがあるが観光客が来ていない(G)地域については、観光客が来た場合(A)の検討課題の整理を参考とする。

〔2〕 B(生活交通なし・観光客の利用できるサービス不足) の地域の課題と対応の具体想定

(1)サービスの企画・実行の責任主体はどうあるべきか

○DMOがある場合は、DMO。DMOが無い場合、原則として観光産業関係者、自治体の観光分野への関与度合いによっては、観光産業関係者と自治体の連携。

(2)サービス提供主体はどうあるべきか。

○(1)に対応して、(1)の責任主体が自ら行う(自家用有償旅客運送、自家用送迎サービス統合等)。他地域の交通事業者への委託(上下分離的運営を含む)。

(3)サービスの形態のあり方はどのようなか。

◎環境保全・カーボンニュートラル、また、自らの運転を避けたい観光客の存在の観点から、レンタカーによらないサービスの確保が必要。

☆多くの需要に対応するものとして、乗合・定時定路線型。乗合・定時定路線型を補足するものとして、デマンド型。(自家用有償旅客運送の柔軟実施も含む)

☆時間・シーズンにより不足する場合で、(2)で不足するときは、自家用有償旅客運送の更なる柔軟化、自家用車活用事業(※地域に沿った柔軟化が必要)の導入。さらには、都市圏からの運転手、車両等の融通等。

◎(5)の観点での対応が必要。

(4)財源負担のあり方はどうあるべきか。

◎原則として、受益を受ける観光産業関係者、旅行者。自治体の観光分野への関与度合いによっては、宿泊税。(4.(4)参照)

(5)サービスの質はどうあるべきか。

◎サービスの質・レベルは、観光のバリューチェーンの価値向上の観点が必要。(※この課題への対応が最も地域ごとの創意・適切対応が重要。)

◎顧客満足度のPDCAの実効が必要。

①観光行動のシームレス化の観点:MaaS活用による移動と宿泊・飲食・体験・ガイドサービス等全てパッケージ・シームレスのサービス、ダイヤ・結節点等利便の高いモード接続等。

②高付加価値観光対応(戦略策定等)の観点:地域の観光戦略で高付加価値な観光をめざす場合、対応するサービスを提供する車両・ドライバーの確保等を位置付けることが必要。

③インバウンド対応(戦略策定等)の観点:地域の観光戦略でインバウンドに重点化する場合、クレジットカード等キャッシュレスの決済手段、ターゲット対応のコミュニケーション確保等を位置付けることが必要。

④観光ニーズに沿った多様な移動手段の確保:グリーンスローモビリティ、電動キックボード、レンタサイクル等、移動自体が観光資源となるサービス・手段や、手荷物配送(手ぶら観光)サービスの確保

(6)その他必要な検討事項(◎)

※この課題への対応は、地域観光産業の提言も踏まえつつ、全国共通基盤となるものは産業政策としての取り組みとすることが必要。

①必要なデータ収集・マーケティング・情報提供のあり方:着地型サービスなどのOTA・WEB等での情報発信・WEB掲載

②交通サービスの情報の可視化:どこでも、いつでも把握できる移動サービスの品質・価格・空白時間・エリア・渋滞情報等の可視化

③観光圏整備法等の制度活用:地域観光産業の提言に基づき、観光圏整備法に、DMOの組織根拠・権限・各事業主体間の利害調整等の仕組み、観光地域における交通サービス等地域交通の特例措置や、自治体の長の総合調整権限等を法定化することが必要。

〔3〕 D(生活交通あり・観光客の利用できるサービスなし) の地域の課題と対応の具体想定

(1)サービスの企画・実行の責任主体はどうあるべきか

●DMOがある場合は、原則としてDMO。自治体の観光分野への関与度合いによっては、DMOと自治体の連携。DMOが無い場合、自治体、あるいは自治体と観光産業関係者との連携。

(2)サービス提供主体はどうあるべきか。

●地域の交通事業者。他地域の交通事業者への委託(上下分離的運営を含む。)(1)の責任主体が自ら行う(自家用有償旅客運送、自家用送迎サービス統合等)。

(3)サービスの形態のあり方はどのようなか。

◎環境保全・カーボンニュートラル、また、自らの運転を避けたい観光客の存在の観点から、レンタカーによらないサービスの確保が必要。

●4.(3)②による検討により、サービス内容を確定することが必要。

●生活交通の柔軟運用(自家用車両・地域の輸送資源の活用等含め。)による活用、自家用有償旅客運送の柔軟化、自家用車活用事業の活用による生活交通需要充足による観光需要への対応

☆サービス需要の多い場合、乗合・定時定路線型。乗合・定時定路線型の需要が無い場合、デマンド型。

◎(5)の観点での対応が必要。

(4)財源確保のあり方はどうあるべきか。

◎原則として、受益を受ける観光産業関係者、旅行者。自治体の観光分野への関与度合いによっては、宿泊税。

●4.(3)②による検討による生活交通需要対応の程度に相応して、一般財源。

(5)サービスの質はどうあるべきか。

◎サービスの質・レベルは、観光のバリューチェーンの価値向上の観点が必要。(※この課題への対応が最も地域ごとの創意・適切対応が重要。)

◎顧客満足度のPDCAの実効が必要。

①観光行動のシームレス化の観点:MaaS活用による移動と宿泊・飲食・体験・ガイドサービス等全てパッケージ・シームレスのサービス、ダイヤ・結節点等利便の高いモード接続等。

②高付加価値観光対応(戦略策定等)の観点:地域の観光戦略で高付加価値な観光をめざす場合、対応するサービスを提供する車両・ドライバーの確保等を位置付けることが必要。

③インバウンド対応(戦略策定等)の観点:地域の観光戦略でインバウンドに重点化する場合、クレジットカード等キャッシュレスの決済手段、ターゲット対応のコミュニケーション確保等を位置付けることが必要。

④観光ニーズに沿った多様な移動手段の確保:グリーンスローモビリティ、電動キックボード、レンタサイクル等、移動自体が観光資源となるサービス・手段や、手荷物配送(手ぶら観光)サービスの確保

(6)その他必要な検討事項(◎)

※この課題への対応は、地域観光産業の提言も踏まえつつ、全国共通基盤となるものは産業政策としての取り組みとすることが必要。

①必要なデータ収集・マーケティング・情報提供のあり方:着地型サービスなどのOTA・WEB等での情報発信・WEB掲載

②交通サービスの情報の可視化:どこでも、いつでも把握できる移動サービスの品質・価格・空白時間・エリア・渋滞情報等の可視化

③観光圏整備法等の制度活用:地域観光産業の提言に基づき、観光圏整備法に、DMOの組織根拠・権限・各事業主体間の利害調整等の仕組み、観光地域における交通サービス等地域交通の特例措置や、自治体の長の総合調整権限等を法定化することが必要。

〔4〕 E(生活交通あり・観光客の利用できるサービス不足)の地域の課題と対応の具体想定

(1)サービスの企画・実行の責任主体はどうあるべきか。

●DMOがある場合は、原則としてDMO。自治体の観光分野への関与度合いによっては、DMOと自治体の連携。DMOが無い場合、自治体、あるいは自治体と観光産業関係者との連携。

(2)サービス提供主体はどうあるべきか。

●地域の交通事業者。他地域の交通事業者への委託(上下分離的運営を含む。)(1)の責任主体が自ら行う(自家用有償旅客運送、自家用送迎サービス統合等)。

(3)サービスの形態のあり方はどのようか。

◎環境保全・カーボンニュートラル、また、自らの運転を避けたい観光客の存在の観点から、レンタカーによらないサービスの確保が必要。

●4.(3)②による検討により、サービス内容を確定することが必要。

●生活交通の柔軟運用(自家用車両・地域の輸送資源の活用等含め。)による活用、自家用有償旅客運送の柔軟化、自家用車活用事業の活用による生活交通需要充足による観光需要への対応

☆多くの需要に対応するものとして、乗合・定時定路線型。乗合・定時定路線型を補足するものとして、デマンド型。

☆時間・シーズンにより不足する場合で、(2)で不足するときは、自家用有償旅客運送の更なる柔軟化、自家用車活用事業の地域実情に沿った柔軟化。さらには、都市圏からの運転手、車両等の融通等。

◎(5)の観点での対応が必要。

(4)財源確保のあり方はどうあるべきか。

◎原則として、受益を受ける観光産業関係者、旅行者。自治体の観光分野への関与度合いによっては、宿泊税。

●4.(3)②による検討による生活交通需要対応の程度に相応して、一般財源。

(5)サービスの質はどうあるべきか。

◎サービスの質・レベルは、観光のバリューチェーンの価値向上の観点が必要。(※この課題への対応が最も地域ごとの創意・適切対応が重要。)

◎顧客満足度のPDCAの実効が必要。

①観光行動のシームレス化の観点:MaaS活用による移動と宿泊・飲食・体験・ガイドサービス等全てパッケージ・シームレスのサービス、ダイヤ・結節点等利便の高いモード接続等。

②高付加価値観光対応(戦略策定等)の観点:地域の観光戦略で高付加価値な観光をめざす場合、対応するサービスを提供する車両・ドライバーの確保等を位置付けることが必要。

③インバウンド対応(戦略策定等)の観点:地域の観光戦略でインバウンドに重点化する場合、クレジットカード等キャッシュレスの決済手段、ターゲット対応のコミュニケーション確保等を位置付けることが必要。

④観光ニーズに沿った多様な移動手段の確保:グリーンスローモビリティ、電動キックボード、レンタサイクル等、移動自体が観光資源となるサービス・手段や、手荷物配送(手ぶら観光)サービスの確保

(6)その他必要な検討事項(◎)

※この課題への対応は、地域観光産業の提言も踏まえつつ、全国共通基盤となるものは産業政策としての取組みとすることが必要。

①必要なデータ収集・マーケティング・情報提供のあり方:着地型サービスなどのOTA・WEB等での情報発信・WEB掲載

②交通サービスの情報の可視化:どこでも、いつでも把握できる移動サービスの品質・価格・空白時間・エリア・渋滞情報等の可視化

③観光圏整備法等の制度活用:地域観光産業の提言に基づき、観光圏整備法に、DMOの組織根拠・権限・各事業主体間の利害調整等の仕組み、観光地域における交通サービス等地域交通の特例措置や、自治体の長の総合調整権限等を法定化することが必要。

IV.まとめ

◎本調査研究は、『地域観光産業の基盤強化・事業革新に関する提言（2023（令和5）年7月）』に基づき、地域観光産業を高生産性で高所得産業とするために必要な地域観光交通のあり方について検討を行ったものであるが、地域観光交通の検討に当たっては、従来の観光交通の検討においては見られない観点である『観光バリューチェーン』の価値を向上させる観点で行うことが必要であることを盛り込んだところである。

◎その上で、地域観光産業の生産性の向上等に資する地域観光交通のあり方について、観光客の来訪の有無、観光客が利用できる交通サービスの有無とその水準、地域の生活交通サービスの有無等により、地域の特性を分類し、それぞれの分類に対応して必要となる以下の検討課題と対応の具体的パターンを提示した。

- (1) サービスの企画・実行の責任主体のあり方
- (2) サービス提供主体のあり方
- (3) サービスの形態のあり方
- (4) 財源確保のあり方
- (5) サービスの質のあり方
- (6) その他必要なデータ収集や有効な情報提供のあり方など

◎併せて、地域観光交通の重要性の実証のため地域交通のサービス水準が観光バリューチェーンに与える影響を調査するとともに、実際の地域観光交通サービスの提供の具体事例を、上記検討課題に沿って整理して提示した。

◎本とりまとめが、地域観光産業の生産性の向上に資する地域観光交通のあり方を地域において検討する際の参考となり、有効な取組みが行われることを期待する。

●今後の検討における留意点

観光バリューチェーンの考え方による地域観光交通の検討の重要・必要性の理解に資するため、観光バリューチェーンの価値の定量的な評価については、引き続き以下の点に着目しながら検討していく必要がある。

- ・「観光バリューチェーン」の再定義
- ・既往研究レビュー
- ・観光バリューチェーン向上策と効果の計測手法
- ・データ収集（既存統計・ビッグデータ等の活用、新たな統計の検討を含む）
- ・地域交通事業者の実情把握

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交通のあり方検討委員会」
＜委員名簿＞

(敬称略・50音順)2025年3月現在

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
委員	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
委員	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
委員	鈴木 紀彦	一般社団法人倶知安観光協会 事務局長
委員	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
委員	松本 順	株式会社 みちのりホールディングス 取締役会長
委員	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
委員	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
委員	山内 明彦	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
委員	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
委員	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
委員	宿利 正史	一般財団法人運輸総合研究所 会長
委員	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
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
委員	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
委員	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
委員	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

＜運輸総合研究所＞

事務局	坂本 慶介	主席研究員
//	伊達 真生	研究員
//	手塚 有希子	研究員

作業協力 公益財団法人日本交通公社

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交通のあり方検討委員会」
とりまとめ

<公共交通サービスの水準が観光地の選択に与える影響>
【抜粋版】

2025年9月
運輸総合研究所

<目次>

1. 検討目的	P.2
2. 本検討における観光交通の概念	P.3
3. リサーチクエスチョン・仮説	P.4
4. 検討手法	P.5
5. 事例調査(青森県・島根県)	P.7
6. 検討結果・考察	P.23

1. 検討目的

「公共交通サービスの水準が観光地選択に与える影響の検討」の実施

- 地域観光産業を高生産性で高所得産業とするためには、観光需要を確実に取り込む等観光需要に確実・的確に対応することが必要であり、とりまとめ本体 I. のとおり、地域観光産業の基盤強化・事業革新においては、地域観光交通のあり方が重要な課題である。
- 当該事実について、本編において、観光施設までの地域交通サービスの運行頻度等の水準が、観光施設の実績利用者数に影響を与えているということを、データを用いて示すことで、地域交通サービスの水準が、観光客による観光地の選択に影響を与えている事実について、地域の事例調査・研究により、検討するものである。

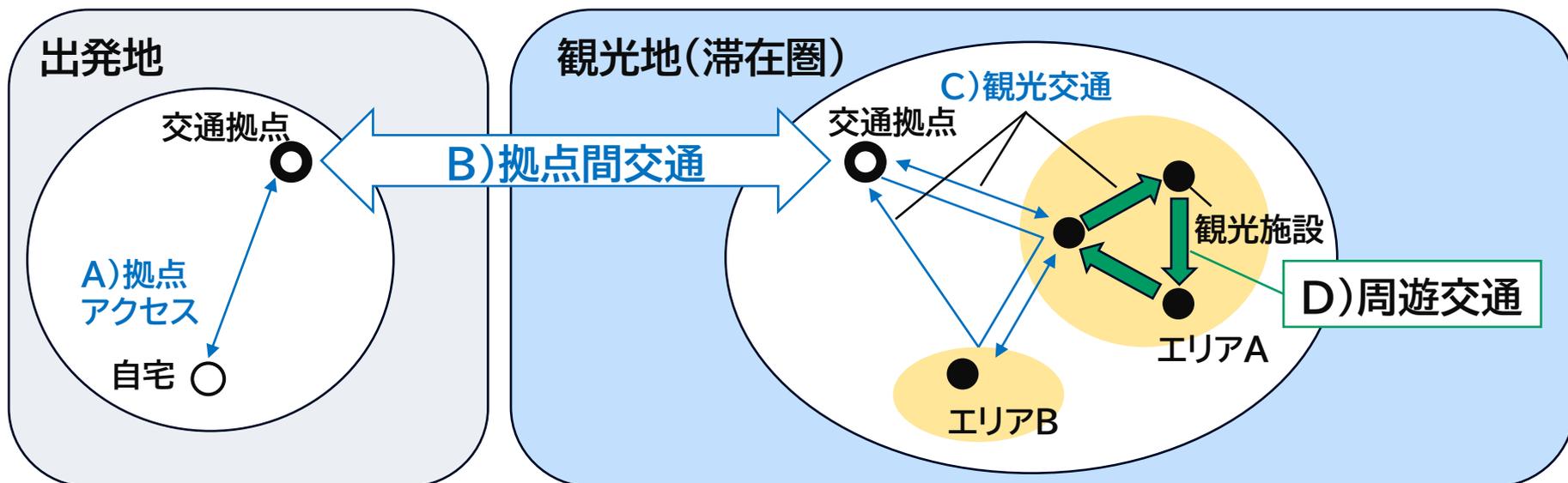
【留意事項】

- ・本検討は限られたデータによるものであり、それに基づく考察であることに留意。

2. 本検討における観光交通の概念

- A) 拠点アクセス: 出発地での、自宅から出発地における交通拠点までの移動
- B) 拠点間交通: 出発地における交通拠点から観光地のゲートとなる交通拠点までの移動
- C) 観光交通: 観光地の交通拠点から観光施設、または観光施設が所在するエリアへの移動、及び同一エリア内の観光施設間を周遊するための移動
- D) 周遊交通: C)観光交通のうち、各エリア内の観光施設間を周遊するための移動

本検討では、D)周遊交通に着目する。



A, C: バス/鉄道/自動車/自転車/徒歩等

B: 新幹線/航空/高速バス等

D: バス/鉄道/自転車/徒歩等

出典)観光と地域交通に関する研究会 報告書(令和2年7月、運輸総合研究所)を基に作成

Supported by  THE NIPPON FOUNDATION

3. リサーチクエスチョン・仮説

【リサーチクエスチョン】

観光施設間の公共交通サービスのレベルは、観光客による観光地の選択に影響を与えているのか？

【仮説】

同一エリア内の観光施設が併せて選択されにくいエリアでは、公共交通による観光施設間の周遊性が低い。

【対応】

潜在的な観光ニーズとは別に、「観光施設間の公共交通サービスのレベル」が、観光施設の実績利用者数に影響を与えていることをデータを用いて示す。

検討フロー

(1) 観光ニーズが高い観光施設のランキングと実績の利用者数ランキングを比較

検索ランキング

➡ナビタイムジャパン『都道府県別 観光スポットランキング』(P4で説明)を使用する。

実績ランキング

➡都道府県 観光統計における観光施設毎の観光入込客数(※1)の実績ランキングを使用する。
なお、検討ではナビタイムジャパン『都道府県別 観光スポットランキング』と観光統計の両方からデータが取得可能な観光施設を対象とした。(※2)

➡青森県の28の観光施設、島根県の20の観光施設を対象として検討した。

(※1)「観光入込客統計に関する共通基準」では、観光地点の特性により入込数をカウントする方法を示している。例えば、入場が有料の場合はチケット発売数から、山岳や河川など自然系のエリアで、アクセス経路が限定される場合には、過交通量とその内訳(日常/非日常等)から推計する方法が示されている。

(※2)例えば、ナビタイムランキングに掲載の「弘前城天守」は、観光統計で天守への入場者数(有料券の購入者数)が観光入込客数として集計されているため対象とした。一方、「弘前公園」はナビタイムランキングに掲載されているが、観光統計では観光入込客数の数字がないため対象外とした。

(2) 事例調査(青森県・島根県)

同一エリア内の観光施設間の公共交通のアクセス状況(所要時間、運賃、運行頻度等)と(1)のランキングの傾向を確認する。※季節性がある路線は、運休期間を除く期間の運行情報を確認。

(3) 考察・仮説の検討

(2)の結果をもとに、仮説の検討を行う。

【仮説】同一エリア内の観光施設が併せて選択されにくいエリアでは、公共交通による観光施設間の周遊性が低い。

【青森県】観光ニーズの高い観光施設

- ・青森県の28の観光施設を対象とした。
- ・東青エリア、西北エリア、中南エリア、下北エリア、三八エリア、上北エリアに分類。
- ・同一エリア内における観光施設間の公共交通アクセス状況を調査する。

東青エリア

- 青函トンネル記念館
- 龍飛崎
- 青森県観光物産館アスパム
- ねぶたの家ワ・ラッセ
- 浅虫温泉
- 青森県営浅虫水族館
- 八甲田ロープウェー
- 三内丸山遺跡
- 青森県立美術館

下北エリア

- 尻屋埼灯台
- 恐山菩提寺
- 大間崎
- 佐井港(仏ヶ浦観光船)

上北エリア

- 青森県立三沢航空科学館
- 十和田市現代美術館
- 奥入瀬溪流館
- 十和田湖遊覧船

中南エリア

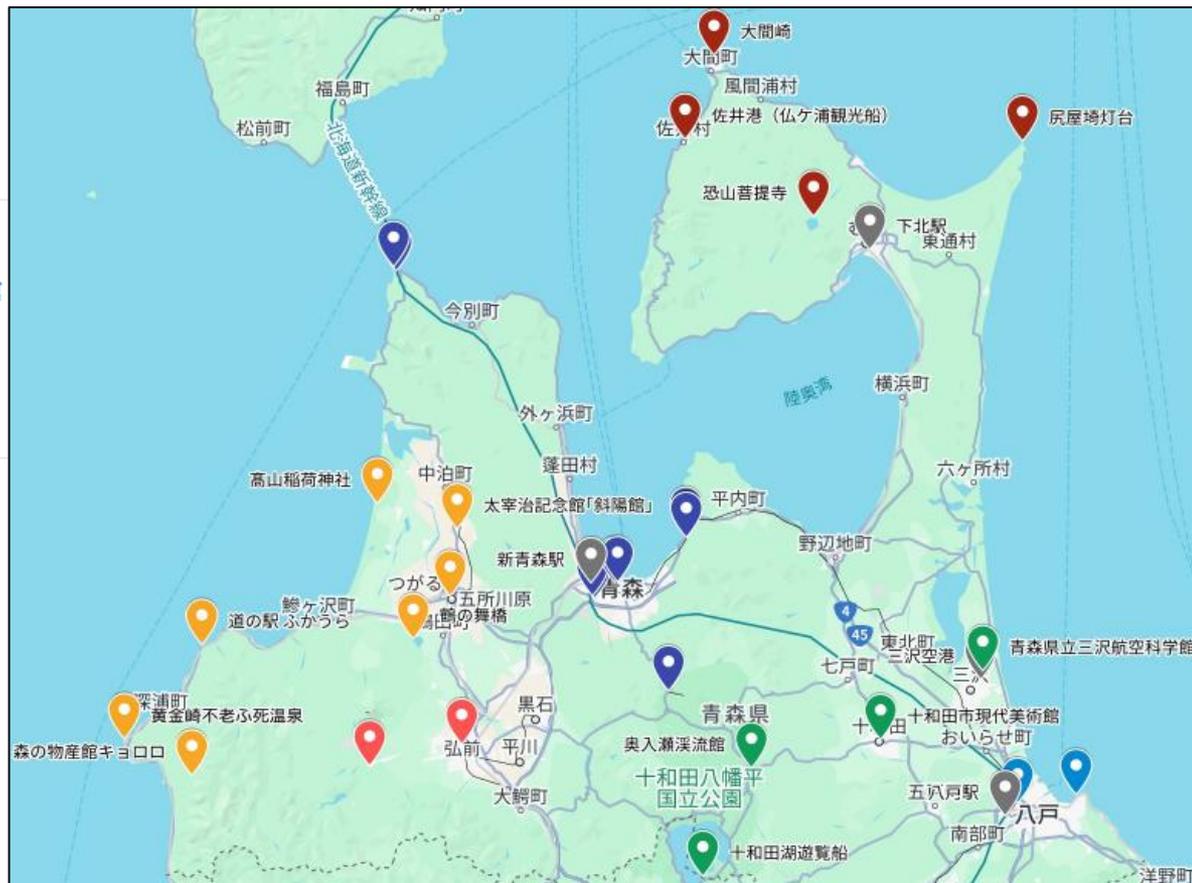
- 弘前城
- 白神山地ビジターセンター

三八エリア

- 八食センター
- 蕪嶋神社

西北エリア

- 高山稲荷神社
- 立佞武多の館
- 太宰治記念館「斜陽館」
- 道の駅 ぶかうら
- 森の物産館キョロロ
- 黄金崎不老ふ死温泉
- 鶴の舞橋



5. 事例調査(青森県・島根県)

【島根県】観光ニーズの高い観光施設

- ・島根県の20の観光施設を対象とした。
- ・出雲エリア、松江エリア、大田エリア、安来エリア、浜田エリア、益田エリアに分類。
- ・同一エリア内における観光施設間の公共交通アクセス状況を調査する。

出雲エリア

- 出雲大社
- 出雲日御碕灯台
- 島根ワイナリー
- 古代出雲歴史博物館
- 須佐神社(須佐大宮)
- 宍道湖グリーンパーク

安来エリア

- 足立美術館
- 月山富田城跡

浜田エリア

- しまね海洋館 アクアス

益田エリア

- 太鼓谷稲成神社

松江エリア

- 松江城
- 美保神社
- 八重垣神社
- 島根県立美術館
- 松江フォーゲルパーク
- 玉造温泉ゆ〜ゆ
- 熊野大社
- 小泉八雲記念館

大田エリア

- 仁摩サンドミュージアム
- 石見銀山 世界遺産センター



観光ニーズの高い観光施設(島根県) ©Google

検索ランキングと実績ランキングの相違(青森県 下北エリア)

・下北エリアの観光施設について、交通拠点からのアクセス性や、同一エリア内の観光施設との周遊交通のサービス水準の低さが、順位差がマイナスとなった要因と考えられる。

【下北エリア】

※検索:ナビタイム検索ランク、実績:観光入込客数ランク、順位差:実績の順位から検索の順位を引いたもの。

観光施設名称	カテゴリ	検索	実績	順位差	観光入込客数(人)	拠点	公共交通所要時間	公共交通アクセス状況
大間崎	崎/岬	4	17	△13	106,535	八戸駅	210	下北駅よりバス1日5往復(約1時間半毎)、函館行きフェリー有
恐山菩提寺	寺院	1	11	△10	152,313	八戸駅	150	下北駅よりバス1日4往復(約2時間毎)
仏ヶ浦	崎/岬	13	20	△7	64,295	八戸駅	180	下北駅より佐井港までバス1日5往復(約1時間半毎)+遊覧船
尻屋埼灯台	灯台	18	18	0	78,800	八戸駅	180	旧むつバスターミナルから乗合タクシー1日3往復(2-3時間毎)

検索ランキングと実績ランキングの相違(島根県 出雲エリア)

- ・交通拠点からのアクセス性や、同一エリア内の観光施設との周遊交通のサービス水準が高いことが、順位差がプラスとなっている観光施設が多い。
- ・出雲日御碕灯台は、出雲大社を訪れた観光客が、レンタカー・自家用車を利用して立ち寄ることが多いこと、旅行会社が提供する観光バスツアーの旅程に出雲大社とともに組み込まれていることが、順位差がプラスとなった要因と考えられる。(※)
- ・古代出雲歴史博物館は、出雲大社に参拝しても博物館まで足を延ばす観光客が立地条件のわりに少ない状況にある。近年、出雲大社前の神門通りがにぎわいを見せており、限られた滞在時間がそちらに割かれていると考えられる。(※) ※ヒアリングより

【出雲エリア】

※検索:ナビタイム検索ランク、実績:観光入込客数ランク、順位差:実績の順位から検索の順位を引いたもの。

観光施設名称	カテゴリ	検索	実績	順位差	観光入込客数(人)	拠点	公共交通所要時間	公共交通アクセス状況
須佐神社	神社	11	15	△4	89,750	出雲市駅	54	出雲市駅よりバス3本/日
出雲大社	神社	1	1	0	6,159,000	出雲市駅	45	電鉄出雲市駅より鉄道(約1時間毎)
宍道湖	湖沼	17	17	0	48,809	出雲市駅	47	出雲市駅より鉄道(約1時間毎)
出雲日御碕灯台	灯台	6	2	+4	918,610	出雲市駅	121	出雲大社バスターミナルよりバス3本/日
島根ワイナリー	ワイナリー/ ブルワリー	10	6	+4	325,097	出雲市駅	41	電鉄出雲市駅より鉄道(約1時間毎)
古代出雲歴史博物館	博物館/科学館	19	13	+6	131,109	出雲市駅	40	出雲市駅より鉄道(約1時間毎)

青森県 下北エリア | 観光施設間の公共交通アクセス状況

・交通拠点からのアクセス性や、同一エリア内の観光施設との周遊交通のサービス水準が低く、順位差がマイナスとなっている観光施設が多い。(検索ランク>実績ランク)
 ・恐山、大間崎、佐井港(仏ヶ浦遊覧船)へは、それぞれ下北駅周辺よりバスが運行されているが、バスを乗り継いで各観光施設を周遊することはダイヤ上難しい。また、尻屋崎灯台へのバスは廃止され、予約型タクシー(1日3便)のみとなっている。



観光施設名称	検索	実績	観光入込客数	アクセス
恐山菩提寺	1	11(Δ10)	152,313人	下北駅よりバス1日4往復
大間崎	4	16(Δ12)	106,535人	下北駅よりバス1日5往復
尻屋崎灯台	18	18(0)	78,800人	旧むつバスターミナルから予約型タクシー
佐井港(仏ヶ浦遊覧船)	13	20(Δ7)	64,295人	下北駅よりバス1日5往復

※検索:ナビタイム検索ランク、実績:観光入込客数ランク、()内は順位差
 ※尻屋崎灯台は検索・実績ともに19位で変化なし

観光施設間の公共交通アクセス状況

発	着	道路距離 (km)	通年(または冬季運休期間を除く期間)					運行頻度
			所要時間	平均移動速度	費用	乗換回数	交通モード	
大間崎	恐山菩提寺	53.60	129	24.9	2660	1	バス	1日4往復
尻屋崎灯台		62.90	98	38.5	★	1	バス →予約型タクシー →徒歩30分	1日3往復
佐井港(仏ヶ浦遊覧船)		65.10	164	23.8	3130	1	バス	1日4往復
尻屋崎灯台	大間崎	71.30	159	26.9	★	1	バス →予約型タクシー →徒歩30分	1日3往復
佐井港(仏ヶ浦遊覧船)		15.60	37	25.3	770	0	バス	1日5往復
佐井港(仏ヶ浦遊覧船)	尻屋崎灯台	82.80	193	25.7	★	1	バス →予約型タクシー →徒歩30分	1日3往復

★タクシー料金により変動

5. 事例調査(青森県・島根県)

島根県 出雲エリア | 観光施設間の公共交通アクセス状況

- ・島根ワイナリーや古代出雲歴史博物館は、検索及び実績ともに1位の出雲大社へのアクセス性が高い(徒歩又はバスでアクセス可能)ことが、順位差がプラスとなった要因と考えられる。(検索ランク<実績ランク)
- ・須佐神社は他の観光施設からアクセスする場合、バスターミナルで最大50分の待ち時間が発生しており、公共交通のサービス水準の低さが、順位差がマイナスとなった要因と考えられる。



出雲エリアの観光施設©Google

観光施設名称	検索	実績	観光入込客数
出雲大社	1	1(0)	6,159,000人
出雲日御碕灯台	6	2(+4)	918,610人
島根ワイナリー	10	6(+4)	325,097人
古代出雲歴史博物館	19	13(+6)	131,109人
宍道湖	17	17(0)	48,809人
須佐神社	11	15(Δ4)	89,750人

※検索:ナビタイム検索ランク、実績:観光入込客数ランク、()内は順位差
 ※宍道湖の観光入込客数は宍道湖グリーンパークの公表値

バスまたは徒歩にて出雲大社にアクセス可能

…宍道湖グリーンパークの入込人数を参照。湖畔は広いので人数の集計が難しい。
 …バスターミナルで最大50分の待ち時間

観光施設間の公共交通アクセス状況

発	着	道路距離 (km)	通年					備考	
			所要時間	平均移動速度	費用	乗換回数	交通モード		運行頻度 (/h)
出雲日御碕灯台 島根ワイナリー 古代出雲歴史博物館	出雲大社	9.20	38	14.5	510	0	バス	1日5往復	-
		2.20	14	9.4	210	0	バス	1日5往復	-
		0.64	8	-	-	-	徒歩	-	-
須佐神社	出雲大社	26.10	115	13.6	1460	1	バス	1日3往復	出雲BTで待ち21分
宍道湖 出雲日御碕灯台 古代出雲歴史博物館	島根ワイナリー	19.00	92	12.4	770	2	バス→鉄道	1本	-
		12.00	80	9.0	720	1	バス	1日4往復	-
		2.10	25	5.0	170	0	鉄道	1本	-
須佐神社	島根ワイナリー	26.00	101	15.4	1340	1	バス	1日3往復	出雲BTで待ち21分
宍道湖	島根ワイナリー	16.60	53	18.8	570	1	鉄道	1本	-
出雲日御碕灯台 須佐神社 宍道湖	古代出雲歴史博物館	9.90	40	14.9	530	0	バス	1日5往復	-
		24.80	107	13.9	1440	1	バス	1日3往復	-
		18.70	48	23.4	610	1	鉄道	1本	-
出雲日御碕灯台	須佐神社	33.70	165	12.3	1810	1	バス	1日3往復	出雲BTで待ち43分
宍道湖	須佐神社	37.10	164	13.6	1470	2	鉄道→バス	1日3往復	電鉄出雲市駅で待ち50分
出雲日御碕灯台	宍道湖	28.60	97	17.7	1170	2	バス→鉄道	1日5往復	-

6. 検討結果・考察

検討結果・考察 特定のエリア内における、観光施設から観光施設への公共交通のアクセス状況

データの制約を前提として、以下のことがわかった。

- 同一エリア内の観光施設との周遊交通のサービス水準が高く、検索ランクと実績ランクの順位差がプラスとなっている観光施設が確認できた。(検索ランク<実績ランク)
 - ➔ 周辺に観光施設が存在し、公共交通による観光施設間の移動がしやすい場合、利用者数が多くなる可能性がある。
- 同一エリア内の観光施設との周遊交通のサービス水準が低く、検索ランクと実績ランクの順位差がマイナスとなっている観光施設が確認できた。(検索ランク>実績ランク)
 - ➔ 周辺に観光施設が存在しない、または存在しても公共交通による観光施設間の移動が困難な場合、利用者数が少なくなる可能性がある。

同一エリア内の**観光施設が併せて選択されにくいエリア**では、公共交通による**観光施設間の周遊性が低い**。

【まとめ】

観光施設間の交通サービスによる周遊性を高めることは、エリア内全体の観光施設の利用者数の底上げにつながる可能性がある。

これより、とりまとめⅢ. 2. (5)(6)等も踏まえて、観光施設間の周遊を可能とする地域観光交通のサービスの質・運行経路・ダイヤを検討し、情報発信を徹底することが観光バリューチェーンの価値の向上のためには必要と推察される。

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交通のあり方検討委員会」
とりまとめ

<地域における観光交通サービスの提供事例集>
【抜粋版】

2025年9月
運輸総合研究所

<目次>

1. 事例整理の視点	P.2
2. 旅客運送サービスの取組事例	P.7
3. 旅客運送サービスに付随する取組事例	P.34
4. 参考情報	P.60
・事例地域の観光計画・地域公共交通計画等における観光交通に関する言及の状況	
・事例地域の地域交通に対するDMOの関与状況	

1. 事例整理の視点

1-1. 地域カテゴリの設定に係る視点

観光交通サービスの提供の前提となる地域特性の組合せにより、「地域カテゴリ」を設定。

地域特性	分類	分類の基準等
観光客が利用できる交通サービス	あり	観光施設等へアクセスする乗合交通が、少なくとも1時間に1本程度ある。
	時間・シーズンにより不足	観光客が利用できる交通サービスが「あり」、かつ、計画・報道等で交通混雑やオーバーツーリズムの指摘がある。
	なし	観光施設等へアクセスする乗合交通が、1時間に1本より少ない。
地域の交通サービス	あり	バス・タクシー、自家用有償旅客運送等の運行がある。 (観光交通サービスのニーズが生じた際に、それらを担い得る事業者が存在する)
	なし	バス・タクシー、自家用有償旅客運送等の運行がない(事業者が存在しない)。
高品質サービスのニーズ	あり	交通サービスの高付加価値化(生活交通としての利用に必要な、単純な輸送・運搬のレベルを超える、多言語化、観光情報の提供、観光客向け路線の提供等)を、計画等の目標や方針として記載している。もしくは現にそのような高付加価値サービスが提供されている。
	なし	上記「あり」に該当しない。

1-1. 地域カテゴリの設定に係る視点

観光交通サービスの提供の前提となる地域特性の組合せにより、「地域カテゴリ」を設定。

	観光客が来ている								潜在的な観光ニーズがあるが観光客が来ていない											
	観光客が利用できる交通サービス(※3)																			
	なし				時間・シーズンの場合を含め不足				あり				なし				あり			
	DMO																			
	なし		あり		なし		あり		なし		あり		なし		あり		なし		あり	
高品質サービス(生活交通のサービス水準では対応不可能)(※4)のニーズ																				
なし		あり		なし		あり		なし		あり		なし		あり		なし		あり		
生活交通等 地域の交通 サービス(※1) なし	A(※5)				B(※5)				C				G(※5)				H			
	A1	A2	A3	A4	B1	B2	B3	B4	C1	C2	C3	C4	G1	G2	G3	G4	H1	H2	H3	H4
生活交通等 地域の交通 サービス(※1) あり (※2)	D(※5)				E(※5)				F				I(※5)				J			
	D1	D2	D3	D4	E1	E2	E3	E4	F1	F2	F3	F4	I1	I2	I3	I4	J1	J2	J3	J4

- ※1. 「生活交通等地域の交通サービス」とは、地域交通計画に定めるべき地域の社会基盤として日常生活・経済活動等の移動ニーズに対応するもの(地域内・地域間)
- ※2. 「生活交通等地域の交通サービスあり」の場合、とりまとめ【5】(3)②のとおり、地域戦略及び戦略を踏まえ協働する地域交通計画に、地域の総意により、とりまとめ【3】の地域特性に対応して定める生活交通・地域観光交通のあり方及び位置づけにより、サービスのあり方等を確定することが必要。(具体的には、地域の行政・経済社会での観光の相対的位置づけ、これを前提とする生活交通の流動と地域観光交通の流動の実態、めざすあり方等を踏まえて、実際のサービスのあり方等を確定することが必要である。)
- ※3. 観光客が利用できる交通サービスであって、自宅～観光地～自宅の一連の観光バリューチェーンにおける移動ニーズに対応する交通サービス(タクシーを含む。レンタカーは含まない)。なお、現在、レンタカーが主要なサービスである場合はとりまとめ【5】(3)による検討が必要。
- ※4. 「高品質サービス(生活交通のサービス水準では対応不可能)のニーズ」の有無については、地域戦略で高品質サービスに関する目標を設定している、あるいは、現に高品質サービスが存在する場合は、「あり」とする。
- ※5. 後編【6】の検討例の対象は、観光客が利用できるサービスがない、あるいは不足するABDEGIの地域の検討例を提示するものとする。

1-2. 地域特性に対応して必要な検討に係る視点

地域特性に対応して必要な検討の視点として、以下 (1) - (6) を設定。

- (1) サービスの企画・実行の責任主体のあり方
- (2) サービスの提供主体のあり方
- (3) サービスの形態のあり方
 - ① サービスの事業形態
 - ② 生活交通との融合、観光地域における交通サービス確保のあり方
 - ③ 繁忙期・時間等の需要変動に対応する取組
- (4) 財源確保のあり方
- (5) サービスの質
 - ① 観光行動のシームレス化
 - ② 高付加価値観光対応
 - ③ インバウンド対応
 - ④ 観光ニーズに沿った多様な移動手段の確保
- (6) その他
 - ① 必要なデータ収集・マーケティング・情報提供のあり方
 - ② 交通サービス情報の可視化
 - ③ 観光圏整備法等の制度活用

1-3. 本事例集の構成

2. 旅客運送サービスの取組み事例

- 地域における観光交通サービスについて、各事例につき1つの「地域カテゴリ」を選択。
- 観光バリューチェーン上の機能として、各事例につき以下から1つを選択。

交通拠点と観光施設等を繋ぐ	観光施設等間を繋ぐ (ラストワンマイルを超えた観光エリア内)	観光施設等間を繋ぐ (ラストワンマイル部分)
---------------	-----------------------------------	---------------------------

※ 観光施設等: ホテル、レストラン、お土産屋、観光施設など、観光客が利用する施設。

- 各事例の特徴を、「地域特性に対応して必要な検討に係る視点」の (1) - (6) を踏まえて整理。

3. 旅客運送サービスに付随する取組み事例

- サービスの高質化、情報の収集・発信・可視化、公共交通の整備に係る制度活用など、地域ごとの特性(地域カテゴリ)によらず参照可能な事例、広域的に展開される事例等を集約。
- 各事例の特徴を、「地域特性に対応して必要な検討に係る視点」の (5) - (6) を踏まえて整理。

4. 参考情報

2. 地域カテゴリごとの事例に取り上げた対象地域について、以下の関連情報を整理。
 - 事例地域の地域公共交通計画等における観光交通に関する言及の状況
 - 事例地域のDMOに所属する交通専門人材の状況

2. 旅客運送サービスの取組事例

DMOが広域連携で運行する循環バス

(交通拠点 - 観光施設等間)

事例 02

地域 E4

北海道 ニセコ

観光需要の状況	顕在	観光客が利用できるサービス	あり	地域の交通サービス	あり
	DMO	あり	高品質サービス(生活交通のサービス水準では対応不可能)のニーズ		あり

交通の状況

- 地域内に路線バス・タクシーの運行はあるが、住民の移動は自家用車が中心。
- 観光客はレンタカーの他、路線バス、域内循環バス、民間シャトルバス等を併用。需要が集中する冬季には、幹線道路の混雑、公共交通および駐車場の不足等が発生。

取組の概要

- 7～9月の夏季期間中、倶知安町とニセコ町を循環するオープントップバス(スカイバス)を運行。
- 北海道観光振興機構のDMO向けの補助メニュー、倶知安町で導入した定率の宿泊税を活用し二階建ての財源を確保している。
- 住民の利用比率も一定程度あり、生活交通としても貢献。
- 住民利用の促進のため、「ローカル割」を導入した結果、50%を上回る住民利用があった。




sky BUS NISEKO
スカイバスニセコ

その観覧車を
楽しむ夏

事前予約
不要

期間中
毎日運行

多言語ガイドブック
英語対応
Aside guidelines
available in English

後志管内に
お住まいの方
限定
50% OFF

運行期間: 2024. 7.20e~8.18e

乗車料金:
乗車券: 2,000円
回数乗券: 3枚まで 3,100円
ニセコ/倶知安間(7:40発~14:15発/10:40発)
ニセコ/ニセコ間(7:35発~7:57発)
ニセコ/トマコト間(7:35発~18:40発/2回)

割引乗車券:
大人(中学生以上): 2,200円
小児(小学生以下): 1,000円
大人(中学生以上): 2,200円
小児(小学生以下): 3,500円
大人(中学生以上): 2,200円
小児(小学生以下): 7,000円

skyBUS NISEKO
お問い合わせ: 070-1305-7914 (7:30~21:00)
info@niseko.co.jp

出所:スカイバス <https://skybus-niseko.com/>

DMOが広域連携で運行する循環バス

(交通拠点 - 観光施設等間)

事例 02

地域 E4

北海道 ニセコ

(1) 責任主体		(一社)倶知安観光協会(DMO)
(2) サービス提供主体		ニセコバス(株)
(3) サービスの形態		課題に対応した特徴的な取組・視点等
・ 事業形態	営業用 / 乗合 / 定時制	<ul style="list-style-type: none"> ・車両は二階建ての屋根なしバス。(東京のバス会社からのリース) ・住民割引を設定し、地域の移動手段としても活用可能な公共交通サービスとして提供。道の駅ニセコビュープラザ - 倶知安駅間を1日6往復12便運行。 ・夏季のみ運行(2023年は07月-09月、2024年は07月-08月運行)。
・ 生活交通との融合の有無	生活交通と融合	
・ 新規 / 既設路線・サービス	新設	
・ 需要変動への対応	○	
・ 利用者の費用負担	有料	
(4) 財源 (複数選択)		
・ 行政からの補助金	○	<ul style="list-style-type: none"> ・2023年度までは国補助(5割)を活用、2024年度から自走化(町補助10割) ・倶知安町で導入した定率の宿泊税を活用している。 ・利用料金は3枚セット回数券が大人2,000円、子ども1,000円。 ・運営会社としてNEW NURSING株式会社が参画。その他、北海道観光振興機構、ニセコプロンモーションボード等、複数の民間事業社が事業協力。
- うち、財源が宿泊税・入湯税	○	
・ 関係事業者からの拠出	-	
・ 利用者からの料金	○	
・ その他	-	
(5) サービスの質 (複数選択)		
・ 観光行動のシームレス化	○	<ul style="list-style-type: none"> ・JRとの接続を考慮したダイヤ編成 ・車内で音声システムによる案内を実施。 ・倶知安町観光協会が事業を主管するが、ニセコリゾート観光協会との事業連携により、倶知安町・ニセコ町の両町にまたがる運行ルートを設定。
・ 高付加価値観光への対応	○	
・ インバウンド対応	-	
・ 観光ニーズに沿った多様な移動手段の提供	○	
(6) その他必要な事項 (複数選択)		
・ 交通サービスの情報提供	-	<ul style="list-style-type: none"> ・北海道観光振興機構の「令和5年度地域の魅力を活かした観光地づくり推進事業」および「令和6年度伴走支援型観光地域力強化推進事業」を活用。
・ 交通サービス情報の可視化	-	
・ 制度活用	○	

DMOが運行する域内無料循環バス (観光施設等間 – 観光エリア内)

事例 03

地域 E4

北海道 ニセコ

観光需要の状況	顕在	観光客が利用できるサービス	あり	地域の交通サービス	あり
交通の状況	DMO	あり	高品質サービス(生活交通のサービス水準では対応不可能)のニーズ		あり

交通の状況

- 地域内に路線バス・タクシーの運行はあるが、住民の移動は自家用車が中心。
- 観光客はレンタカーの他、路線バス、域内循環バス、民間シャトルバス等を併用。需要が集中する冬季には、幹線道路の混雑、公共交通および駐車場の不足等が発生。

取組の概要

- 12月から3月のシーズン期間中、ひらふ地区滞在中の買物、食事、温泉施設往訪などに利用できる無料循環バスを運行。
- 宿泊施設が集中し、坂道が多く高低差の大きいニセコひらふ地区内の移動をカバー。スキーやスノーボードの板を車内に持ち込むことも可能。
- 同協会運行の「スカイバス」と車体の配色を統一することで、視認性を向上。
- 夜の食事・買物需要を踏まえ、ひらふ地区 - 倶知安町市街地間を有料で往復していた別系統のバスを2024年度に統合し、「くっちゃんナイト号」として無料で運行。



DMOが運行する域内無料循環バス (観光施設等間 – 観光エリア内)

事例 03

地域 E4

北海道 ニセコ

(1) 責任主体		(一社)倶知安観光協会(DMO)
(2) サービス提供主体		(株)四辻自動車工業
(3) サービスの形態		課題に対応した特徴的な取組・視点等
・ 事業形態	営業用 / 乗合 / 定時制	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高低差の大きい(坂道が多い)ニセコひらふ地区内の移動をカバーする。 ・ 冬季のみ運行(12月-02月、2023-24シーズンは03月まで運行延長)。 ・ 地域住民の利用は排除されていないが、停留所は観光施設等が中心であるため、観光需要(観光客 + 観光産業の従業員等)の利用が主と想定される。
・ 生活交通との融合の有無	観光需要のみ	
・ 新規 / 既設路線・サービス	新設	
・ 需要変動への対応	○	
・ 利用者の費用負担	無料	
(4) 財源 (複数選択)		
・ 行政からの補助金	○	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2023年度までは国補助(5割)を活用、2024年度から自走化(町補助10割) ・ 倶知安町で導入した定率の宿泊税を活用している。 ・ 倶知安町観光協会が観光庁の補助金(5割補助)に申請し、残りを倶知安町が負担する形で運行していたが2024年度から宿泊税を10割充当することで安定財源化し持続的運行を実現(予算規模65,000千円)。
- うち、財源が宿泊税・入湯税	○	
・ 関係事業者からの拠出	-	
・ 利用者からの料金	-	
・ その他	-	
(5) サービスの質 (複数選択)		
・ 観光行動のシームレス化	○	<ul style="list-style-type: none"> ・ バスの系統を統合しながらウェルカムセンターをハブ化、接続容易に。 ・ スキーやスノーボードの板を車内に持ち込むことも可能。 ・ GPSを用いて、webサイト上やバス停等でバスの現在位置、運行情報等をリアルタイムで確認できるシステムを導入し、利便性を向上。
・ 高付加価値観光への対応	○	
・ インバウンド対応	○	
・ 観光ニーズに沿った多様な移動手段の提供	-	
(6) その他必要な事項 (複数選択)		
・ 交通サービスの情報提供	○	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2023年12月-翌02月の運行期間は、「地域一体となった観光地の再生・観光サービスの高付加価値化推進事業」補助金を活用。
・ 交通サービス情報の可視化	-	
・ 制度活用	○	

タクシー車両・乗務員を他営業圏から派遣

(観光施設等間 - 観光エリア内)

事例 04

地域 E4

北海道 ニセコ

観光需要の状況	顕在	観光客が利用できるサービス	あり	地域の交通サービス	あり
	DMO	あり	高品質サービス(生活交通のサービス水準では対応不可能)のニーズ		あり

交通の状況

- 地域内に路線バス・タクシーの運行はあるが、住民の移動は自家用車が中心。
- 観光客はレンタカーの他、路線バス、域内循環バス、民間シャトルバス等を併用。需要が集中する冬季には、幹線道路の混雑、公共交通および駐車場の不足等が発生。

取組の概要

- 繁忙期のニセコエリア限定で、札幌など他エリアからタクシー車両と乗務員を応援隊として派遣する「ニセコモデル」の計画を立ち上げ。
- 冬季観光シーズン中の観光客増加が顕著となり、12～3月の繁忙期間は移動需要が局所的に膨れ上がるため、観光客・地元住民共にラストワンマイルの移動が困難な状況があった。
- 道路運送法上、原則、禁止とされているタクシーの「営業区域外旅客運送」を自治体主宰の地域公共交通会議等における協議によって可能とする制度に基づく。

一般社団法人

北海道ハイヤー協会



倶知安町
Kutchan



NISEKO
HOKKAIDO JAPAN



移動で人を幸せに。

タクシー車両・乗務員を他営業圏から派遣

(観光施設等間 - 観光エリア内)

事例 04

地域 E4

北海道 ニセコ

(1) 責任主体		札幌市内のタクシー事業者7社 等
(2) サービス提供主体		札幌市内のタクシー事業者7社 等
(3) サービスの形態		課題に対応した特徴的な取組・視点等
・ 事業形態	営業用 / 貸切 / 予約制	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシーの車両および乗務員を、期間限定で他の営業圏からニセコエリアに派遣し、冬季の車両・人材不足に対応。2024年度は札幌・青森・東京から派遣された、12社20台45名が応援隊として稼働。 ・ 道路運送法上、原則禁止とされているタクシーの「営業区域外旅客運送」を、自治体の地域公共交通会議等における協議により可能とする制度に基づく。
・ 生活交通との融合の有無	生活交通と融合	
・ 新規 / 既設路線・サービス	既設	
・ 需要変動への対応	○	
・ 利用者の費用負担	有料	
(4) 財源 (複数選択)		
・ 行政からの補助金	○	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国補助等 ・ 倶知安町で導入した定率の宿泊税を活用している。 ・ 通常のタクシーと同様、運賃は利用者が支払い。 ・ 派遣された人材の滞在費用等は自治体が負担する。
- うち、財源が宿泊税・入湯税	○	
・ 関係事業者からの拠出	-	
・ 利用者からの料金	○	
・ その他	-	
(5) サービスの質 (複数選択)		
・ 観光行動のシームレス化	○	<ul style="list-style-type: none"> ・ シャトルバスとの併用によりタクシーに負荷をかけないよう工夫 ・ マーケティング等は(一社)倶知安観光協会・(株)ニセコリゾート観光協会が実施。
・ 高付加価値観光への対応	-	
・ インバウンド対応	-	
・ 観光ニーズに沿った多様な移動手段の提供	-	
(6) その他必要な事項 (複数選択)		
・ 交通サービスの情報提供	-	<ul style="list-style-type: none"> ・ 町内限定で運行するタクシーを一定数確保する「町民向けタクシー確保事業」等を自治体が並行して実施し、観光交通の需要増加による住民向けの交通サービスの低下を回避。
・ 交通サービス情報の可視化	-	
・ 制度活用	○	

3. 旅客運送サービスに付随する取組み事例

3.旅客運送サービスに付随する取組み事例

- サービスの高質化、情報の収集・発信・可視化、公共交通の整備に係る制度活用など、地域ごとの特性(地域カテゴリ)によらず参照可能な事例、広域的に展開される事例等を集約。
- 各事例の特徴を、「地域特性に対応して必要な検討に係る視点」の(5) - (6)を踏まえて整理。

観光交通サービスの検討に係る視点	事例14 福島県	事例15 神奈川県	事例16 岐阜県	事例17 三重県	事例18 京都府	事例19 京都府	事例20 京都府	事例21 京都府	事例22 京都府	事例23 岡山県	事例24 沖縄県	事例25 沖縄県
(5)サービスの質												
観光行動のシームレス化	-	○	○	○	○	-	-	○	○	○	-	-
高付加価値観光への対応	○	-	-	○	○	-	○	○	○	-	-	-
インバウンド対応	-	-	-	-	-	-	○	○	-	-	○	-
観光ニーズに沿った多様な移動手段の提供	○	○	○	-	○	-	-	-	○	○	-	○
(6)その他必要な事項												
交通サービスの情報提供	-	○	-	-	○	○	-	-	-	-	○	○
交通サービス情報の可視化	-	-	-	-	-	○	-	-	-	-	○	○
制度活用	○	-	○	-	○	-	-	-	○	-	-	-

二次交通乗車券・体験等とセットになった切符

(シームレス化・多様な移動手段・情報の提供)

事例 15

神奈川県 三浦半島

取組の概要

- 京浜急行電鉄株式会社は、2020年に新たに「三浦半島まるごときっぷ」を発売。①2日間有効の電車・バス乗車券、既存の「みさきまぐろきっぷ」「よこすか満喫きっぷ」「葉山女子旅きっぷ」の3種類のきっぷの加盟店舗で利用可能な②食事券と、③施設利用orお土産券の計3枚をセットにしたおトクなきっぷ。
- ウェブサイトやリーフレットでは、各エリアでのモビリティについても紹介。③施設利用orお土産券での支払いも一部可能。30分無料サービスなどもあり。

移動は「レンタサイクル」or「電動キックボード」or「電気自動車」で！
三浦・三崎の絶景を楽しもう！

みうらレンタサイクル

料金表
PAS CITYC 1日利用 1,600円 PAS 3時間利用 900円 PAS SONU 3時間利用 900円 共通 延長料金 300円(11時間) 乗換料金 500円
三浦海岸エリア 三崎海岸エリア 漁漁エリア 三崎漁港エリア 三浦半島エリア 三崎半島エリア

一人乗り電気自動車「my-mo(ミューモ)」

料金表
料金は 1,200円/1時間 ご利用時間帯 ●三浦海岸駅前のはりば 9:00～17:00 ●三崎口駅前のはりば 8:30～17:30 ●三崎港のはりば 10:00～17:00

電動キックボードシェアリング

●三浦海岸駅前
●三浦海岸新街のはりば
●漁漁エリア
●三崎漁港駅前
●三崎半島エリア

あんしんを届けたく方に——お土産レック



新しい旅のご提案。

三浦半島まるごときっぷ

10月1日 新発売!

KEIKYU 京急電鉄

三浦半島まるごときっぷは京急線各駅で発売!

4,660円 | 4,450円 | 4,250円

よこすか散策に 便利なモビリティ登場!



よこすかの街をより快適に楽しむなら、一人乗り電気自動車「my-mo」、SEA-Bikeがおすすめ!
電車・バスの車窓から見つけた気になる景色、自然を感じる海道沿いや、横須賀ならではの軍艦を眺めることができる公園…
よこすかの風を感じながらあなたのお気に入りの風景を探してみては?

電動アシスト付自転車
SEA-Bike

「遊ぶ券」で楽しめる!
※詳細はP.18をご覧ください。

一人乗り電気自動車
my-mo

「遊ぶ券」で楽しめる!
※詳細はP.19をご覧ください。

ほかにこんなモビリティ!

電動キックボード「SEA-Board」

シェアサイクル HELLO CYCLING

二次交通乗車券・体験等とセットになった切符 (シームレス化・多様な移動手段・情報の提供)

事例 15

神奈川県 三浦半島

(1) 責任主体	京浜急行電鉄(株)	
(2) サービスの提供主体	京浜急行電鉄(株)	
(5) サービスの質 (複数選択)		課題に対応した特徴的な取組・視点等
・ 観光行動のシームレス化	○	<ul style="list-style-type: none"> ・一次交通となる鉄道のほか、二次交通となるバス、現地到着後の往訪先で使用するチケット・クーポン等を一括販売。出発から帰着までのシームレスな移動の体験価値を、旅行商品(切符)の形で提供。 ・各エリアでの移動手段として、キックボード、シェアサイクル等の新たな交通モードについても提案。
・ 高付加価値観光への対応	-	
・ インバウンド対応	-	
・ 観光ニーズに沿った多様な移動手段の提供	○	
(6) その他必要な事項 (複数選択)		
・ 交通サービスの情報提供	○	<ul style="list-style-type: none"> ・ウェブサイトやリーフレット等の情報媒体に、各エリアでのモビリティに関する情報も掲載。
・ 交通サービス情報の可視化	-	
・ 制度活用	-	