



# 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証

～観光バリューチェーンにおける交通のあり方に関する研究(初期報告)～

2024年9月26日

稲本 里美 ・ 手塚 有希子

# 本日報告内容

## 1. 本調査研究について

- 1-1. 本調査研究の背景
- 1-2. 検討委員会
- 1-3. 本調査研究の目的・検討フロー

## 2. 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証

- 2-1. 「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証」の実施
- 2-2. リサーチクエスト
- 2-3. 仮説と対応
- 2-4. 観光ニーズが高い観光施設
- 2-5. 検証手法
- 2-6. 事例調査(青森県・島根県)
- 2-7. 検証結果・考察

## 3. 今後の調査研究の進め方

# 本日報告内容

## 1. 本調査研究について

- 1-1. 本調査研究の背景
- 1-2. 検討委員会
- 1-3. 本調査研究の目的・検討フロー

## 2. 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証

- 2-1. 「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証」の実施
- 2-2. リサーチクエスト
- 2-3. 仮説と対応
- 2-4. 観光ニーズが高い観光施設
- 2-5. 検証手法
- 2-6. 事例調査(青森県・島根県)
- 2-7. 検証結果・考察

## 3. 今後の調査研究の進め方

## 1. 本調査研究について

### 1-1. 本調査研究の背景

#### ①地域観光産業を高生産性で高所得産業とすることが必要

- 観光産業は、世界的にも経済成長を牽引する重要産業であり、すでに世界各国で成長産業としてさまざまな取組みが展開されている。
- 日本においては、独自の文化・生活、歴史、自然環境等、固有の既存資源を活用し、国内外の需要を取り込むことで、経済に利益をもたらす循環が可能なため、**長期的な成長が見込まれる日本経済を支える基幹産業たりうる産業**である。
- 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長期成長には不可欠ですが、**他産業と比較しても労働生産性が低く、賃金水準も低い**ため、一貫して**人手不足の状況**となっている。

このような状況を踏まえ、国にとって重要な観光産業を成長産業とし、我が国の基幹産業とするためには、**全国各地域において、地域観光産業を高生産性で高所得産業とするための取組みが求められる。**

# 1. 本調査研究について

## 1-1. 本調査研究の背景

### 地域観光産業を高生産性で高所得産業とするための基盤強化・事業革新の方策について【提言】を公表

➤ 2022年度に実施した「地域観光産業の基盤強化・事業革新に関する調査研究」において取りまとめ、2023年7月に公表。

➤ 本提言において、「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、具体的な検討を図る必要がある」としたところ。

『～地域観光産業を高生産性で高所得産業に～』

地域観光産業の基盤強化・事業革新に関する検討委員会<提言>

ポイント版

#### 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

##### 観光産業の重要性と現状

◇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。

##### 課題

観光産業を成長産業とし、基幹産業とするためには、外部の販売力に依存し、サービス水準や価格設定も委ねる等の旧来型ビジネスモデルではなく、経営戦略に基づく自主的判断での付加価値の創出や高付加価値化など、自律的な付加価値労働生産性の向上で、高所得産業とすることが急務。そのための基盤強化・事業革新の方策が必要。

##### 提言の必要性

■日本が将来的に持続ある発展を維持するためには、プロフェッショナルなサービスを実現する観光先進諸外国から、大きく遅れる現状や、かつての大量生産・販売方式の他律的な経営から、抜けきれていない観光産業界の現状を、国、自治体、観光産業界、金融機関など関係者が、明確に認識を共有して、全国各地域の重要な産業である地域の観光産業を、高生産性で高所得産業とするため取り組むことが必要。そのための基盤強化・事業革新の方策について、提言する。

(注1) 本提言の対象の観光産業は、地域経済に直接的に裨益する、地域観光の拠点の旅館等宿泊事業、観光の基盤の交通事業、観光需要対応の飲食・小売事業、体験型着地旅行商品造成・販売事業、ガイド等とする。

(注2) 本提言の対象の生産性は、上記のとおり付加価値労働生産性である。

## 1. 本調査研究について

### 1-1. 本調査研究の背景

#### ②観光地域での地域交通のあり方等について、具体化を図ることが必要

##### 【観光地域での交通に関する課題・現状】

- 都市地域以外、特に自然環境など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やタクシーなどの観光二次交通が不十分な状況
- 地域によっては、観光客が利用可能な観光二次交通サービスがあるにもかかわらず、鉄道や路線バスなどの幹線交通以外のコミュニティバスや自家用有償、離島航路などに関する利用者向けの情報発信が不十分な状況
- 大都市圏以外の多くの地域において、住民の足となる地域交通自体の維持・確保などが困難な状況

観光立国の実現には、全国各地の観光地域へのアクセスの確保が重要な課題であるが、こうした課題と現状を踏まえ、観光需要を確実に取り込むためには、サービスの高付加価値化・多様化等を図り、地域の特性や顧客ニーズ等に的確に対応する交通サービスの提供が求められる。

## 1. 本調査研究について

### 1-1. 本調査研究の背景

#### ③交通サービスのあり方については、「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

##### 【観光バリューチェーンの価値向上の重要性】

- 「観光バリューチェーン」とは、**観光客の一連の行動**(自宅～観光地(宿泊・観光施設・体験・飲食)～自宅)に伴う、**観光に関わる移動・宿泊・飲食・購買・ガイドなどの個別の構成要素の価値の連鎖**。
- 観光に関わる個別の構成要素のソフト面・ハード面での価値の向上は必要不可欠であるが、**観光客の一連の行動全体の満足度を向上させることが、地域観光産業を高生産性で高所得産業とするためには重要**である。
- そのため、「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不可欠である。

・このような観点から、**宿泊・観光施設・体験・飲食などの定点となる個別要素をつなぐ交通サービスは、観光客の全体的な観光行動の満足度を向上させるために、必要不可欠な基本的かつ重要なサービス**である。

・さらに、交通サービスが定点となる個別要素を結びつけることで、**個別の構成要素にさらなる付加価値を生み出し、潜在的な観光需要の創出にも寄与**する。

# 1. 本調査研究について

## 1-2. 検討委員会

### ○共同研究メンバー

城福 健陽



坂本 慶介



伊達 真生



### 本日発表者

稲本 里美



手塚 有希子



### ○委員・オブザーバー

#### ◎観光有識者、観光実務者

- 印南 有理 JTB総合研究所 コーポレート共創部 主任研究員  
 沢登 次彦 じゃらんリサーチセンター センター長  
 城福 健陽 元京都府副知事、運輸総合研究所 特任研究員  
 鈴木 紀彦 一般社団法人倶知安観光協会 事務局長  
 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  
 山田 雄一 公益財団法人日本交通公社 理事  
 観光政策研究部長 主席研究員

#### ◎交通・観光に関する有識者

- 三重野真代 東京大学公共政策大学院 特任准教授  
 運輸総合研究所 客員研究員  
 吉田 樹 福島大学 経済経営学類 経済学コース准教授  
 前橋工科大学学術研究院 特任教授

#### ◎交通関係事業者

- 石川 裕記 株式会社アイシン CSS 本部 LBS 事業統括 CP  
 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  
 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

#### ◎行政実務者（オブザーバー）

- 河田 敦弥 観光庁 観光戦略課長  
 八木 貴弘 国土交通省 総合政策局 交通政策課長  
 星 明彦 内閣府 沖縄総合事務局 運輸部長  
 沖縄総合観光施策推進室長

#### ◎運輸総合研究所

- 宿利 正史 一般財団法人 運輸総合研究所 会長  
 屋井 鉄雄 一般財団法人 運輸総合研究所 所長 ※座長  
 奥田 哲也 一般財団法人 運輸総合研究所 専務理事  
 金山 洋一 一般財団法人 運輸総合研究所 研究統括  
 藤崎 耕一 一般財団法人 運輸総合研究所 研究統括

# 1. 本調査研究について

## 1-3. 本調査研究の目的・検討フロー

### 本調査研究の目的

- 本調査研究は、観光需要を取り込み、観光客の満足度を高めるための、**観光地域固有の状況**を踏まえた、観光バリューチェーンの価値を向上させる持続可能な交通サービスの確保・維持・改善を図る**有効な方策やモデル**を検討し、**提示**することを目的としている。

本日報告2

### 検討フロー

(1)「観光バリューチェーンにおける交通のあり方」の検討必要性を確認  
**「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証」**

(2)観光地域における「交通サービス」に関する事例の収集

(3)地域特性に応じた「交通のあり方」の検討

①観光地域固有の状況を踏まえた  
 地域特性のカテゴリー分類



②地域特性に対応した交通サービス  
 に関する検討事項案の抽出

③地域特性に対応した交通サービスに関する課題と対応の検討

(4)地域の取組みの参考となる実行可能な具体的パターンを作成

# 本日報告内容

## 1. 本調査研究について

- 1-1. 本調査研究の背景
- 1-2. 検討委員会
- 1-3. 本調査研究の目的・検討フロー

## 2. 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証

- 2-1. 「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証」の実施
- 2-2. リサーチクエスト
- 2-3. 仮説と対応
- 2-4. 観光ニーズが高い観光施設
- 2-5. 検証手法
- 2-6. 事例調査(青森県・島根県)
- 2-7. 検証結果・考察

## 3. 今後の調査研究の進め方

### 2-1. 「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証」の実施

#### 「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証」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、**観光需要を確実に取り込むためには、「観光地域における交通サービス」が重要**であるとの考えのもと、本調査研究を進めている。
- では、**観光地域における公共交通サービスが、観光需要の確実な取り込みに本当に重要であるのか？**
- 観光バリューチェーンの観点から、観光に関わる個別の構成要素をつなぐ役割を果たしている**公共交通サービスがなく、観光施設間の周遊が出来ないことにより観光需要を取り逃しているのか？**



本調査研究を進めるにあたり、**上記の点について具体的なデータをもって示すことを目的に「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証」を行った。**

## 2-2. リサーチクエスチョン

### 【青森県】八食センター

地元の南部バスと連携し、新幹線駅～八食センター間の100円バス運行をスタート

➡八食センターの誘客に貢献



©Wakkubox 2008



©Wakkubox 2007

出所:「地域の活性化を支える地域公共交通～新幹線開業を契機にした八戸市の挑戦～」北海道開発協会 広報誌(2015.3)

### 【徳島県】祖谷渓谷

四国交通祖谷線は、沿線では住民の過疎化が進み、かつては廃線の危機に。

➡祖谷渓谷等を訪れるための秘境路線バスとして海外からの観光客が利用



©Naokijp 2021



©Rsa 2011

出所:ANN News (2024)

[https://news.tv-asahi.co.jp/news\\_society/articles/900003725.html](https://news.tv-asahi.co.jp/news_society/articles/900003725.html)

### 【リサーチクエスチョン】

観光施設まで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？

### 2-3. 仮説と対応

#### 【リサーチクエスチョン】

観光施設まで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①

交通拠点からの公共交通サービスのレベルにより観光施設の実績利用者数が異なる。

#### 仮説②

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。

#### 【対応】

潜在的な観光ニーズとは別に、「観光施設まで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ということをデータを用いて示す。

### 2-4. 本検証における「観光ニーズが高い観光施設」

経路検索サービス『NAVITIME』等を提供するナビタイムジャパンのデータ『都道府県別 観光スポットランキング』を使用する。

#### 2023年『都道府県別 観光スポットランキング』

- 集計期間: 2023年1月1日(日)から2023年10月31日(火)
- 集計対象: 『NAVITIME』(アプリ・サイト)など、ナビタイムジャパンの提供する国内向けの全サービスでの検索データ
- 独自取材で得た「観光ガイド」情報を掲載しているスポットを対象に集計。  
※自動車での移動を想定したユーザ、地域住民も利用していることに留意。

マルチモーダルな経路検索データを基に、  
観光施設を対象に集計されたランキング

さまざまな交通手段に対応した経路検索サービスにて、検索が多く行われる観光地は、ユーザが公共交通のアクセスの良し悪しを確認する前の段階で、潜在的に行きたいと思いい検索している観光地とする。

### 2-5. 検証手法

#### (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

➡観光ニーズが高い観光施設: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』

##### 実績ランキング

➡実績の利用者数:都道府県 観光統計における観光施設の観光入込客数ランキング

※上記2つのランキングの両方にランクインしている観光施設を対象とする。

#### (2) 事例調査(青森県・島根県)

検証① 交通拠点からの公共交通アクセス  
観光地域へのゲートとなる交通拠点(空港・新幹線駅等)から各観光施設への公共交通のアクセス状況と(1)のランキングの傾向を確認。

検証② 各観光施設間の公共交通アクセス  
同一エリア内の観光施設を周遊する公共交通のアクセス状況(運行頻度等)と(1)のランキングの傾向を確認。

#### (3) 考察・仮説の検証

(2)の結果をもとに、仮説の検証を行う。

##### 仮説①

交通拠点からの公共交通サービスのレベルにより観光施設の実績利用者数が異なる。

##### 仮説②

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。

## 【青森県】観光ニーズの高い観光施設

- ・ナビタイム検索ランキング上位の29の観光施設を観光ニーズの高い観光施設とみなす。
- ・津軽エリア、三八上北エリア、下北エリアに分類。
- ・各観光施設における交通拠点からのアクセス状況、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。

### 津軽エリア

- 三内丸山遺跡
- 青森県立美術館
- 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
- 青森県観光物産館アスパム

### 三八上北エリア

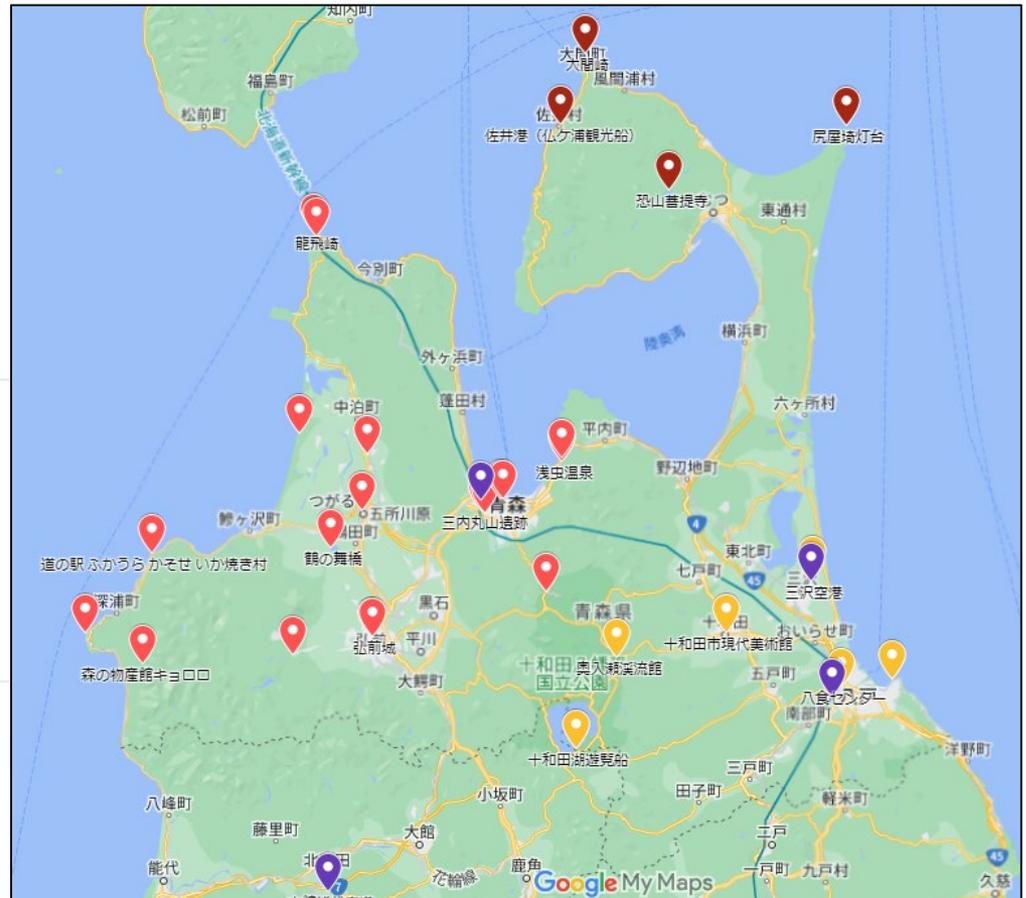
- 八食センター
- 青森県立三沢航空科学館
- 蕪嶋神社
- 十和田市現代美術館
- 奥入瀬溪流館
- 十和田湖遊覧船

### 下北エリア

- 立佞武多の館
- 鶴の舞橋
- 弘前城
- 弘前公園（鷹揚園）
- 太宰治記念館「斜陽館」
- 高山稲荷神社
- 白神山地ビジターセンター
- 龍飛崎
- 青函トンネル記念館
- 森の物産館キョロロ
- 道の駅 かそせいか焼き村
- 黄金崎不老ふ死温泉

### 拠点とする新幹線駅・空港

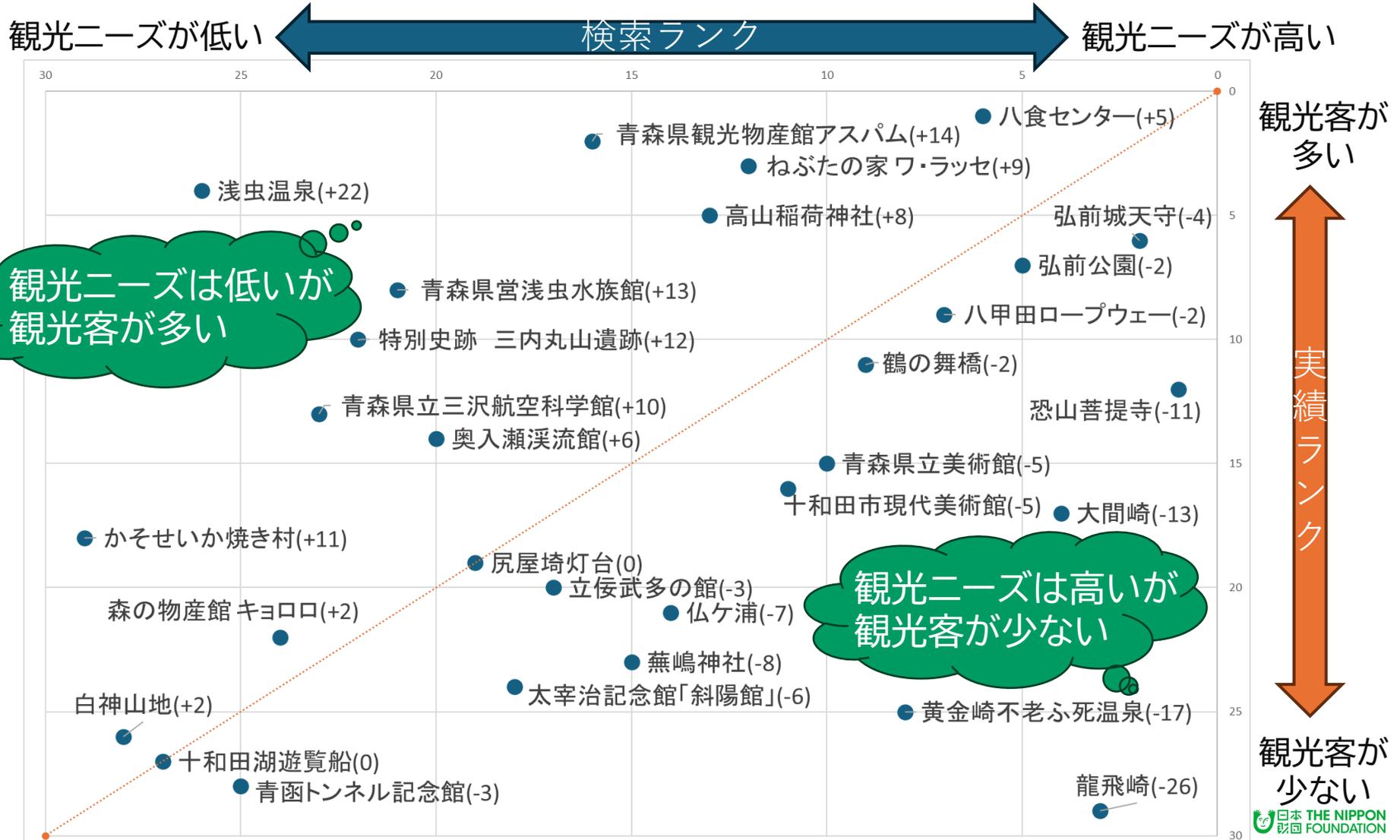
- 新青森駅
- 八戸駅
- 三沢空港
- 大館能代空港



観光ニーズの高い観光施設(青森県) ©Google

## 【青森県】各観光施設における検索ランクと実績ランクをプロットした散布図

観光ニーズ(検索ランク)とは別に、公共交通のサービスレベルが実績ランクに影響を与えている。



検索ランクと実績ランクの関係(青森県)

## 【島根県】観光ニーズの高い観光施設

- ・ナビタイム検索ランキング上位の19の観光施設を観光ニーズの高い観光施設とみなす。
- ・出雲エリア、松江エリア、大田エリア、安来エリアに分類。
- ・各観光施設における交通拠点からのアクセス状況、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
- 須佐神社(須佐大宮)
- 古代出雲歴史博物館

### 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

### 安来エリア

- 足立美術館
- 月山富田城跡

### 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

### その他エリア

- しまね海洋館 アクアス
- 太鼓谷稲成神社

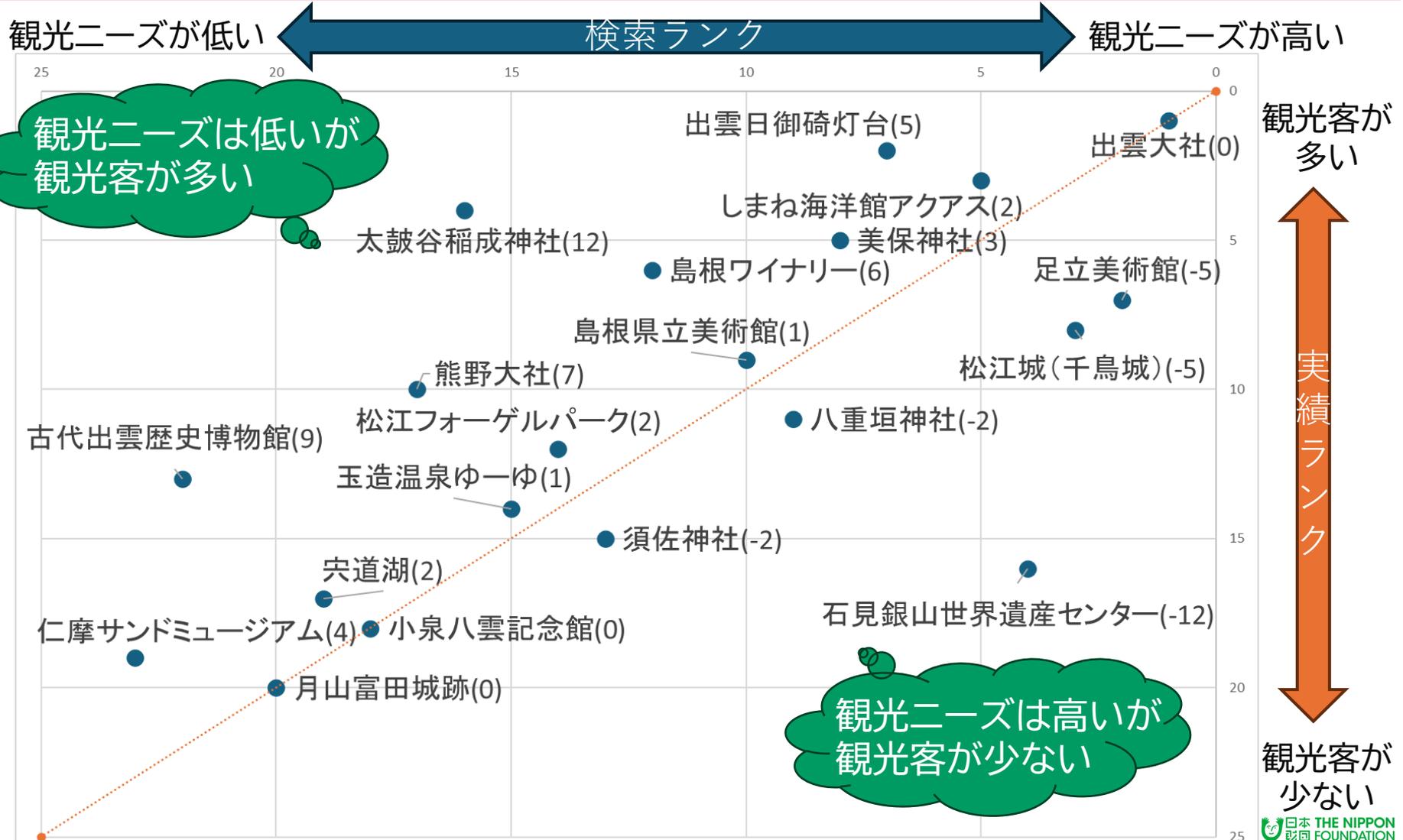
### 拠点となる駅・空港

- 出雲空港
- 米子空港
- 出雲市駅
- 松江駅
- 益田駅



## 【島根県】各観光施設における検索ランクと実績ランクをプロットした散布図

観光ニーズ(検索ランク)とは別に、公共交通のサービスレベルが実績ランクに影響を与えている。



## 【概要】検証①交通拠点からのアクセス状況、検証②エリア内のアクセス状況

### 検証① 交通拠点(空港・新幹線駅等)からの公共交通のアクセス状況

検索ランク < 実績ランク

◆ 交通拠点からのアクセス性が高いために  
検索ランクに対し実績ランクが高くなっている観光施設

検索ランク > 実績ランク

◆ 交通拠点からのアクセス性が低いために  
検索ランクに対し実績ランクが低くなっている観光施設

### 検証② 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

検索ランク < 実績ランク

◆ 特定のエリア内にアクセスが容易な観光施設があるため  
検索ランクに対し、実績ランクが高くなっている観光施設

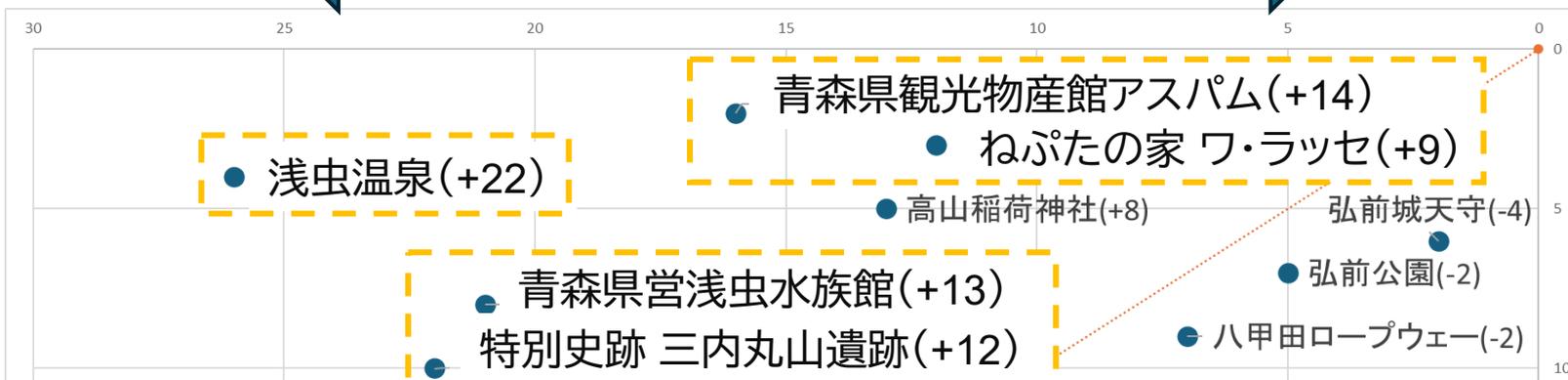
検索ランク > 実績ランク

◆ 特定のエリア内にアクセスが容易な観光施設が無い  
ため検索ランクに対し、実績ランクが低くなっている観光施設

## 検証① 交通拠点からのアクセス性が高く、実績ランクが上がった観光施設(青森県)

### 検証① 交通拠点(空港・新幹線駅等)からの公共交通のアクセス状況

観光ニーズが低い ← 検索ランク → 観光ニーズが高い



観光客が多い

実績ランク

観光客が少ない



検索ランク < 実績ランク

- 物産館アスパム、ねぶたの家ワ・ラッセ  
拠点(新青森駅)から鉄道により10分、  
青森駅から徒歩圏内
- 浅虫温泉、浅虫水族館  
拠点(新青森駅)から鉄道により  
40~50分(1時間毎)。
- 特別史跡 三内丸山遺跡  
青森駅からバス1日8往復(1時間毎)

→交通拠点からのアクセス性が高いと  
検索に対し実績のランクが上がる。

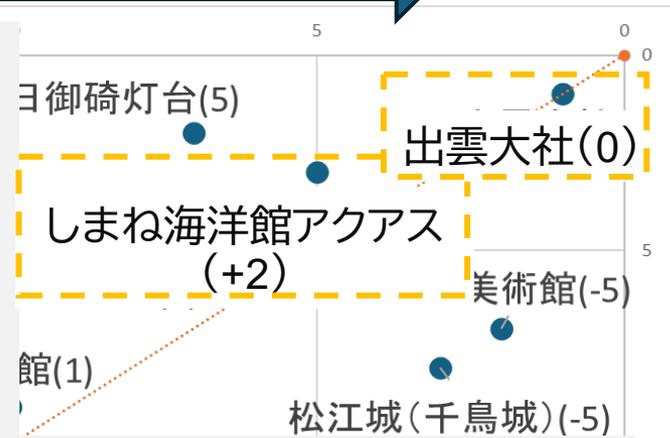
## 検証① 交通拠点からのアクセス性が高く、実績ランクが上がった観光施設(島根県)

### 検証① 交通拠点(空港・新幹線駅等)からの公共交通のアクセス状況

観光ニーズが低い ← 検索ランク → 観光ニーズが高い



出雲エリア、その他(浜田)エリアの観光施設 ©Google



観光客が多い

実績ランク

観光客が少ない

検索ランク ≤ 実績ランク

- 出雲大社  
交通拠点(電鉄出雲市駅)より鉄道(約1時間毎)
- しまね海洋館アクアス  
交通拠点(益田駅)より鉄道(約1時間毎)

→ 交通拠点からのアクセス性が高いと検索に対し実績のランクが上がる。

# 検証① 交通拠点からのアクセス性が低く、実績ランクが下がった観光施設(青森県)

## 検証① 交通拠点(空港・新幹線駅等)からの公共交通のアクセス状況

観光ニーズが低い ← 検索ランク → 観光ニーズが高い



津軽エリアの観光施設

©Google

検索ランク > 実績ランク

- 黄金崎不老心死温泉  
交通拠点(新青森駅)から180分。  
最寄り(五能線ウェスパ椿山駅)から送迎あり、1日8往復(2h毎)
- 龍飛崎  
交通拠点(新青森駅)から90分。  
奥津軽いまべつ駅より定時乗合タクシー1日4往復(2h毎)

交通拠点からのアクセス性が低いと、検索ランクに対し実績のランクが下がる。

ク浦(-7)

神社(-8)  
陽館」(-6)

黄金崎不老心死温泉 (-17)

龍飛崎 (-26)

観光客が多い

実績ランク

観光客が少ない

## 検証② エリア内のアクセス状況が良く、実績ランクが上がった観光施設(青森県)

### 検証② 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



津軽エリアのうち青森市中心部の観光施設 ©Google

#### 【津軽エリア】

同一エリア内の観光施設を【A】～【C】にグループ分け

➡近接しておりアクセスが容易な観光施設がある場合、検索ランクに対し実績ランクが高くなっている観光施設が多い。観光入込客数に極端な差が見られない。

※物産館アスパムの入込客数は、地域住民の利用も多く含まれている可能性があることに留意。  
 ※青森県立美術館は実績ランクは下がっているが、観光入込客数は三内丸山遺跡と同程度。

	観光施設名称	検索	実績	観光入込客数	公共交通アクセス状況
【A】	浅虫温泉	26	4(+22)	260,889人	鉄道・バスでアクセス可能
	浅虫水族館	21	8(+13)	235,487人	
【B】	青森県観光物産館アスパム	16	2(+14)	864,609人	青森駅 徒歩圏内
	ねぶたの家ワ・ラッセ	12	3(+9)	359,798人	
【C】	三内丸山遺跡	22	10(+12)	185,572人	シャトルバス停留所が隣接
	青森県立美術館	10	15(△5)	135,064人	

※検索:ナビタイム検索ランク、実績:観光入込客数ランク ( )内は差分

## 検証② エリア内のアクセス状況が良く、実績ランクが上がった観光施設(島根県)

### 検証② 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



出雲エリアの観光施設

©Google

#### 【出雲エリア】

出雲日御碕灯台、島根ワイナリー、古代出雲歴史博物館は検索・実績ともに1位の出雲大社からのアクセス性が良い。

➡人気のある観光施設が位置するエリア内で、観光施設間の周遊がしやすい場合、他の観光施設の実績を押し上げ、検索ランクに対し実績ランクが高くなっている。

観光施設名称	検索	実績	観光入込客数	公共交通アクセス状況
出雲大社	1	1(0)	6,159,000人	電鉄出雲市駅より45分(鉄道)
出雲日御碕灯台	7	2(+5)	918,610人	出雲大社より28分(バス)
島根ワイナリー	12	7(+5)	325,097人	出雲大社より13分(鉄道)
古代出雲歴史博物館	22	15(+7)	131,109人	出雲大社より徒歩8分

※検索:ナビタイム検索ランク、  
 実績:観光入込客数ランク  
 ()内は差分

## 検証② エリア内のアクセス状況が悪く、実績ランクが下がった観光施設(青森県)

### 検証② 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



下北エリアの観光施設 ©Google

#### 【下北エリア】

恐山、大間崎・佐井港(仏ヶ浦遊覧船)へはそれぞれバスがあるが、**乗り継いでの周遊はダイヤ上困難**。尻屋崎へのバスは廃止され乗合タクシーとなっている。

観光施設名称	検索	実績	観光入込客数	公共交通アクセス状況
恐山菩提寺	1	12(△11)	152,313人	下北駅よりバス1日4往復
大間崎	4	17(△13)	106,535人	下北駅よりバス1日5往復
尻屋崎灯台	19	19(0)	78800人	旧むつバスターミナルから乗合タクシー
佐井港(仏ヶ浦遊覧船)	14	21(△7)	64295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()内は差分

➡観光施設間の周遊が困難で(アクセス性が低い)、検索ランクに対し実績ランクが下がっている観光施設が多い。

## 検証② エリア内のアクセス状況が悪く、実績ランクが下がった観光施設(島根県)

### 検証② 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



安来エリアの観光施設

©Google

#### 【安来エリア】

足立美術館は、安来駅から路線バスに加え、**美術館シャトルバスが運行。**

足立美術館から月山富田城跡(バス停)は、バスで7分。月山富田城跡までは最寄りバス停から**徒歩約20分**

➡観光施設間の周遊が困難で、検索ランクに対し実績ランクが下がっている。  
観光入込客数にも差が見られる。

観光施設名称	検索	実績	観光入込客数	公共交通アクセス状況
足立美術館	2	8(△6)	294,149人	路線バスで7分
月山富田城跡	20	20(0)	17,868人	→月山富田城跡まではバス停から <b>徒歩約20分</b>

※検索:ナビタイム検索ランク、  
実績:観光入込客数ランク  
( )内は差分

### 2-7. 検証結果・考察

#### 検証結果・考察① 交通拠点(空港・新幹線駅等)からの公共交通のアクセス状況

公共交通でのアクセス性が高いと、検索ランクに対し実績ランクが高くなる。

➔ 観光ニーズが低い観光施設であっても利用者数が多い。

公共交通でのアクセス性が低いと、検索ランクに対し実績ランクが低くなる。

➔ 観光ニーズが高い観光施設であっても利用者数が少ない。

#### 検証結果・考察② 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

観光施設間の周遊がしやすいと、検索ランクに対し実績ランクが高くなる。

➔ 観光ニーズが低い観光施設であっても利用者数が多い。

観光施設間の周遊がしにくいと、検索ランクに対し実績ランクが低くなる。

➔ 観光ニーズが高い観光施設であっても利用者数が少ない。

#### 【結論】

観光施設までの**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。

# 本日報告内容

## 1. 本調査研究について

- 1-1. 本調査研究の背景
- 1-2. 検討委員会
- 1-3. 本調査研究の目的・検討フロー

## 2. 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証

- 2-1. 「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証」の実施
- 2-2. リサーチクエスト
- 2-3. 仮説と対応
- 2-4. 観光ニーズが高い観光施設
- 2-5. 検証手法
- 2-6. 事例調査(青森県・島根県)
- 2-7. 検証結果・考察

## 3. 今後の調査研究の進め方

### 3. 今後の調査研究の進め方

検討フロー

本日報告2

- (1)「観光バリューチェーンにおける交通のあり方」の検討必要性を確認
- 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証

今後実施

- (2)観光地域における「交通サービス」に関する事例の収集
- 観光交通の持続的・安定的な確保・維持のために効果的・必要な取組の整理・検討
    - ◆ 自治体で作成した観光交通に関する計画
    - ◆ 観光交通の実情
    - ◆ 自治体で作成した計画と実情のギャップ・課題・対応策など

(3)地域特性に応じた「交通のあり方」の検討

①観光地域固有の状況を踏まえた  
地域特性のカテゴリー分類



②地域特性に対応した交通サービスに関する検討事項案の抽出

- ◆ サービスの企画・実行の責任主体のあり方
- ◆ サービスの質、提供主体・形態のあり方
- ◆ 財源確保のあり方 など

③地域特性に対応した交通サービスに関する課題と対応の検討

- (4)地域の取組みの参考となる実行可能な具体的パターンを作成
- 各地域の課題と対応を記載したマニュアルを作成

# 参考資料

---

## 2-6. 事例調査(青森県・島根県)

## 検証① 検索・実績ランクの変化と交通拠点からのアクセス性(青森県)

### 検証① 交通拠点(空港・新幹線駅等)からの公共交通のアクセス状況

■ 検索ランキングに対し実績ランキングではランクが上がっている観光施設

検索ランキング < 実績ランキング

※検索:ナビタイム検索ランク、実績:観光入込客数ランク ( )内は差分

観光施設名称	カテゴリ	検索	実績	観光入込客数(人)	公共交通所要時間	公共交通アクセス状況
八食センター	市場	6	1(+5)	2,101,514	12分	交通拠点(八戸駅)から <b>100円シャトルバス1日10往復(約1時間毎)</b>
青森県観光物産館 アスパム	展望塔/タワー	16	2(+14)	864,609	15分	交通拠点(新青森駅)から6分、 <b>青森駅から徒歩8分</b>
ねぶたの家 ワ・ラッセ	博物館/科学館	12	3(+9)	359,798	10分	交通拠点(新青森駅)から6分、 <b>青森駅から徒歩3分</b>
浅虫温泉	温泉/温泉浴場	26	4(+22)	260,889	40分	浅虫温泉駅前、 <b>鉄道約1時間毎、他バス1日2往復あり</b>
高山稻荷神社	神社	13	5(+8)	245,000	170分	五所川原駅よりバス1日往6便復3便(2-6時間毎)+徒歩50分
青森県営 浅虫水族館	水族館	21	8(+13)	235,487	50分	<b>浅虫温泉駅徒歩10分、鉄道約1時間毎、他バス1日2往復あり</b>
特別史跡 三内丸山遺跡	その他の史跡/建造物	22	10(+12)	185,572	10分	<b>シャトルバス1日8往復(1時間毎)</b>
青森県立 三沢航空科学館	博物館/科学館	23	13(+10)	146,092	10分	三沢空港より <b>土日無料巡回バス1日4往復</b> 、徒歩なら50分
奥入瀬溪流館	博物館/科学館	20	14(+6)	136,130	100分	バス1日2往復、 <b>弘前発の観光周遊バスあり</b>
道の駅ふかうら	道の駅	29	18(+11)	97,553	160分	風合瀬駅徒歩20分、 <b>鉄道1日5往復(2-5時間毎)</b>

➡ 交通拠点から観光施設までの、バス等の運行頻度が毎時1本以上、最寄りの駅から徒歩10分以内にアクセスできる観光施設が多い。

## 検証① 検索・実績ランクの変化と交通拠点からのアクセス性(青森県)

### 検証① 交通拠点(空港・新幹線駅等)からの公共交通のアクセス状況

#### ■検索ランキングに対し実績ランキングではランクを落としている観光施設

検索ランキング > 実績ランキング

※検索:ナビタイム検索ランク、実績:観光入込客数ランク ( )内は差分

観光施設名称	カテゴリ	検索	実績	観光入込客数 (人)	公共交通 所要時間	公共交通アクセス状況
弘前城天守	城/城址	2	6(△4)	238,041	60分	交通拠点(弘前駅)より100円循環バス(10分毎)他多数
恐山菩提寺	寺院	1	12(△11)	152,313	150分	下北駅より <b>バス1日4往復(約2時間毎)</b>
青森県立美術館	美術館	10	15(△5)	135,064	10分	シャトルバス1日8往復(1時間毎)
十和田市 現代美術館	美術館	11	16(△5)	128,925	60分	<b>バス1日3往復、他JRバス1往復、五戸コミバス乗継4往復</b> 、弘前発観光バスあり
大間崎	崎/岬	4	17(△13)	106,535	210分	下北駅より <b>バス1日5往復</b> 、函館行きフェリー有
仏ヶ浦	崎/岬	14	21(△7)	64,295	180分	下北駅より佐井港まで <b>バス1日5往復(約1時間半毎)+遊覧船</b>
蕪嶋神社	神社	15	23(△8)	60,413	35分	鮫駅より100円バス1日7往復(約1時間毎)または徒歩15分
太宰治記念館 「斜陽館」	記念館	18	24(△6)	41,703	90分	金木駅より徒歩7分、鉄道1日12往復(約1時間毎)
黄金崎 不老心死温泉	温泉/温泉浴場	8	25(△17)	36,255	180分	ウエスパ椿山駅より送迎、 <b>1日8往復(約2時間毎)</b>
龍飛崎	崎/岬	3	29(△26)	8,513	90分	奥津軽いまべつ駅より <b>定時乗合タクシー1日4往復(約2時間毎)</b>

➡交通拠点から観光施設までの、バス等の運行頻度が少ない、または最寄りの駅から徒歩15分程度を要する観光施設が多い。

## 検証① 検索・実績ランクの変化と交通拠点からのアクセス性(島根県)

### 検証① 交通拠点(空港・新幹線駅等)からの公共交通のアクセス状況

■ 検索ランキングに対し実績ランキングではランクが上がっている観光施設

検索ランキング < 実績ランキング

※検索:ナビタイム検索ランク、実績:観光入込客数ランク ( )内は差分

観光施設名称	カテゴリ	検索	実績	観光入込客数 (人)	公共交通 所要時間	公共交通アクセス状況
出雲日御碕灯台	灯台	7	2(+5)	918,610	121分	出雲大社バスターミナルよりバス3本/日
太鼓谷稲成神社	神社	16	4(+12)	506,700	55分	益田駅から鉄道(約2時間毎)、他バスあり(1日5往復)
美保神社	神社	8	5(+3)	363,894	149分	米子駅から <b>コミュニティバス (約1時間毎)</b>
島根ワイナリー	ワイナリー/ ブルワリー	12	7(+5)	325,097	41分	<b>交通拠点(電鉄出雲市駅)より鉄道(約1時間毎)</b>
熊野大社	寺院	17	12(+5)	242,000	40分	<b>交通拠点(松江駅)よりバス(30分毎)→コミュニティバス乗継(1日8本)</b>
古代出雲 歴史博物館	博物館/ 科学館	22	15(+7)	131,109	40分	<b>交通拠点(出雲市駅)より鉄道(約1時間毎)</b>
仁摩 サンドミュージアム	博物館/ 科学館	23	19(+4)	29,655	61分	<b>交通拠点(出雲市駅)より鉄道(約1時間毎)</b>

➡ 交通拠点から観光施設までの、バス等の運行頻度が毎時1本以上でアクセスのしやすい観光施設が多い。

## 検証① 検索・実績ランクの変化と交通拠点からのアクセス性(島根県)

### 検証① 交通拠点(空港・新幹線駅等)からの公共交通のアクセス状況

#### ■検索ランキングに対し実績ランキングではランクを落としている観光施設

検索ランキング > 実績ランキング

※検索:ナビタイム検索ランク、実績:観光入込客数ランク ( )内は差分

観光施設名称	カテゴリ	検索	実績	観光入込客数(人)	公共交通所要時間	公共交通アクセス状況
足立美術館	美術館	2	8(△6)	294,149	52分	交通拠点(松江駅)から鉄道(約1時間毎)→安来駅からバス(約1時間毎)、他美術館シャトルバス有り。
松江城(千鳥城)	歴史的建造物	3	9(△6)	275,198	21分	交通拠点(松江駅)からバス(約1時間毎)
八重垣神社	神社	9	13(△4)	194,373	27分	交通拠点(松江駅)からバス(約1時間毎)
石見銀山世界遺産センター	博物館/科学館	4	18(△14)	61,640	64分	出雲市駅より鉄道→大田市駅よりバス(約1時間毎)

➡交通拠点から観光施設までの、バス等の運行頻度が毎時1本以上でアクセス可能。  
 ※「石見銀山遺跡」は自動車の乗入制限があり、石見銀山世界遺産センターから各スポットへは路線バス、レンタサイクル、徒歩での移動を要する。

## 検証① 交通拠点からのアクセス性が高く、実績ランクが上がった(青森県)

### 検証① 交通拠点(空港・新幹線駅等)からの公共交通のアクセス状況

観光ニーズが低い ← 検索ランク → 観光ニーズが高い



# 検証① 交通拠点からのアクセス性が低く、実績ランクが下がった観光施設(青森県)

## 検証① 交通拠点(空港・新幹線駅等)からの公共交通のアクセス状況

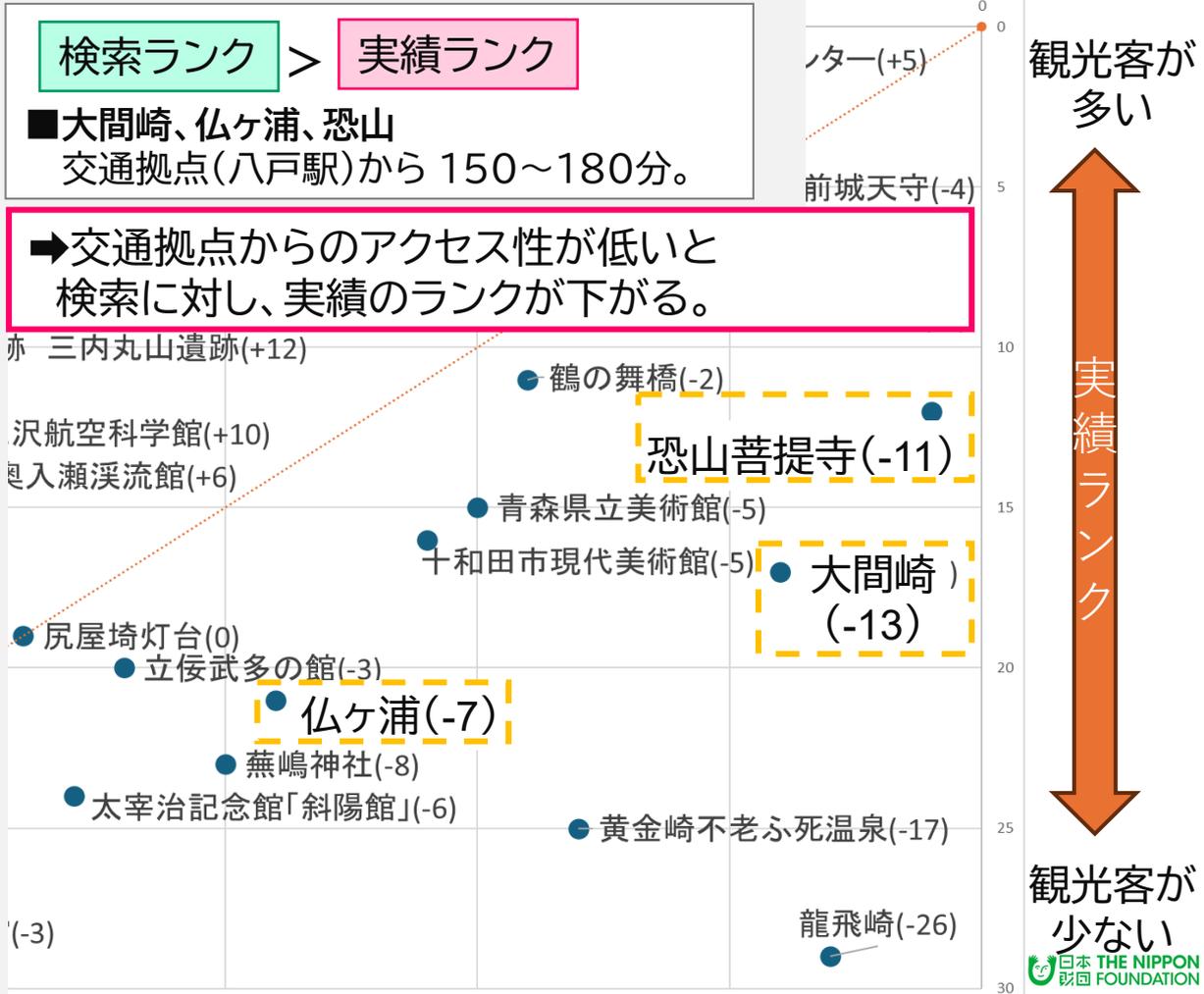
観光ニーズが低い ←

検索ランク

→ 観光ニーズが高い



下北エリアの観光施設 ©Google



# 検証① 交通拠点からのアクセス性が低く、実績ランクが下がった観光施設(青森県)

## 検証① 交通拠点(空港・新幹線駅等)からの公共交通のアクセス状況



検索ランク > 実績ランク

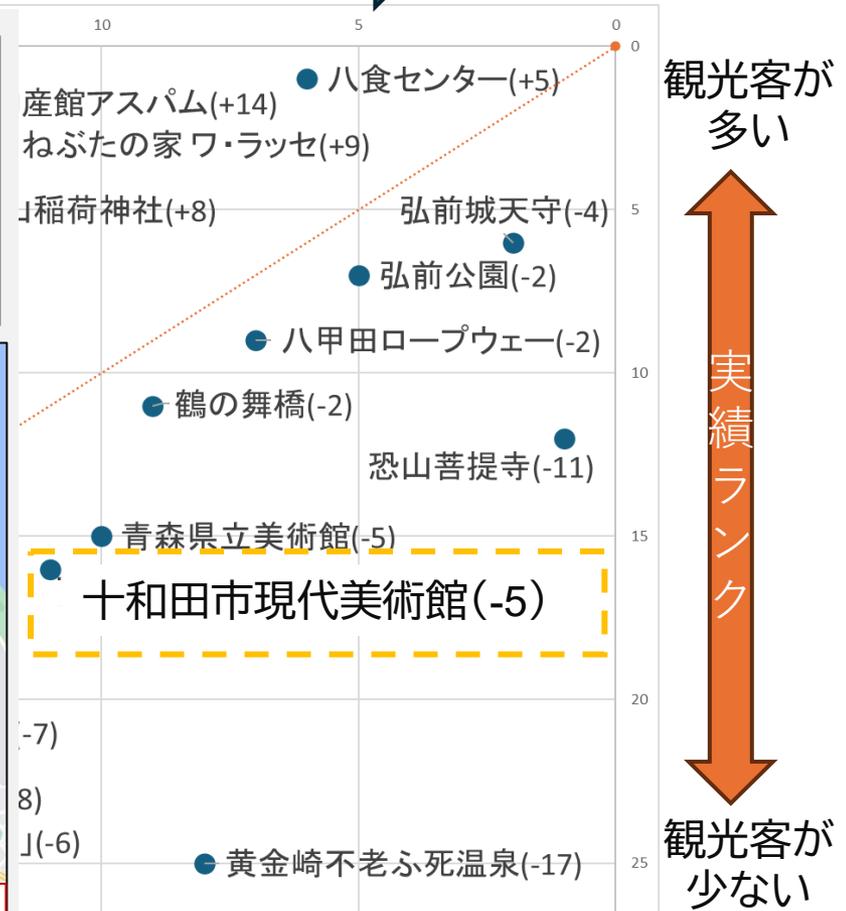
### ■十和田市現代美術館

交通拠点(八戸駅)から60分。  
バス1日3往復。  
他JRバス1日1往復、コミバス乗継を要する4往復。



八戸エリアの観光施設

©Google



観光客が多い

実績ランク

観光客が少ない

交通拠点からのアクセス性が低いと検索に対し実績のランクが下がる。

# 検証① 交通拠点からのアクセス性が低く、実績ランクが下がった観光施設(島根県)

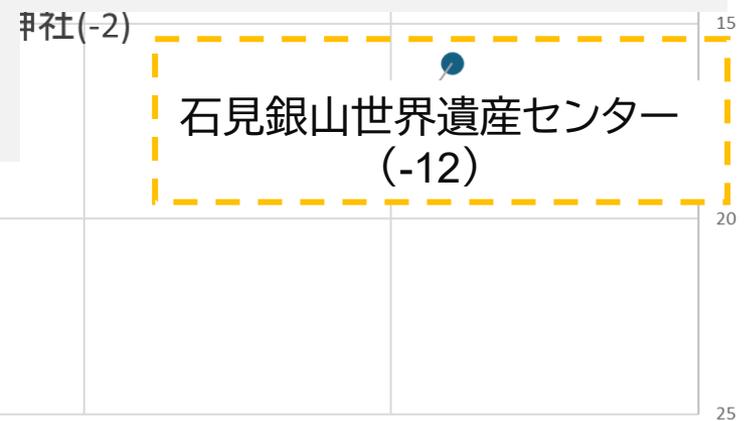
## 検証① 交通拠点(空港・新幹線駅等)からの公共交通のアクセス状況

観光ニーズが低い ← 検索ランク → 観光ニーズが高い



**検索ランク > 実績ランク**

■石見銀山世界遺産センター  
 交通拠点(電鉄出雲市駅)より鉄道で64分で、アクセス状況は良い。ただし、「石見銀山遺跡」は自動車の乗入制限があり、石見銀山世界遺産センター(駐車場有り)を出発点として、各スポットへは路線バス、レンタサイクル、徒歩での移動を要する。



観光客が多い ↑ 実績ランク ↓ 観光客が少ない

THE NIPPON 財団 FOUNDATION

## 検証② エリア内のアクセス状況が良く、実績ランクが上がった観光施設(島根県)

### 検証② 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



大田エリアの観光施設

©Google

#### 【大田エリア】

石見銀山世界遺産センターは検索に対し実績ランクは下がっている一方、仁摩サンドミュージアムは実績ランクが高くなっている。

「石見銀山遺跡」は自動車の乗入制限があり、石見銀山世界遺産センター(駐車場有り)を出発点として、各スポットへは路線バス、レンタサイクル、徒歩での移動を要する。

仁摩サンドミュージアムは、石見銀山からのアクセス状況が良いため、観光入込客数は石見銀山より少ないが、石見銀山によって実績が引き上げられており、検索に対し実績ランクが高くなっている。

➡観光施設間の周遊がしやすく、一方の観光施設に人が訪れており、もう一方の観光施設において、検索に対する実績ランクが高くなっている。

観光施設名称	検索	実績	観光入込客数	交通アクセス
石見銀山世界遺産センター	4	18(△14)	61,640人	石見銀山世界遺産センターから仁摩サンドミュージアムへはバスで25分程度。
仁摩サンドミュージアム	23	19(+4)	29,655人	

※検索:ナビタイム検索ランク、実績:観光入込客数ランク、()内は差分

## 検証② エリア内のアクセス状況が悪く、実績ランクが下がった観光施設(青森県)

### 検証② 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



三八上北エリアのうち八戸市中心部の観光施設

©Google

観光施設名称	検索	実績	観光入込客数	八食センターから蕪島神社へのアクセス
八食センター	6	1(+5)	2,101,514人	・八食センターから長苗代駅まで徒歩25分(またはバスで八戸駅へ戻る) ・鮫駅から蕪島神社へは徒歩15分
蕪島神社	15	23(△8)	60,413人	

※検索:ナビタイム検索ランク、実績:観光入込客数ランク、()内は差分

➡同じエリア内に人気のある観光施設があるにも関わらず、周遊が困難であり、検索ランクに対し実績ランクが下がっている。観光入込客数にも差が見られる。