

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

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7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。
- 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。
- 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する、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。

地域観光交通の範囲

- 観光行動における自宅から出発し、自宅に戻るまでの移動のうち、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	
生活交通等 地域の交通 サービス(※1) なし	A1	A(※5)			B1	B(※5)			C1	C			G1	G(※5)			H1	H					
	A2	A3	A4	B2	B3	B4	C2	C3	C4	G2	G3	G4	H2	H3	H4								
生活交通等 地域の交通 サービス(※1) あり(※2)	D1	D(※5)			E1	E(※5)			F1	F			I1	I(※5)			J1	J					
	D2	D3	D4	E2	E3	E4	F2	F3	F4	I2	I3	I4	J2	J3	J4								

地域特性に対応して必要な検討課題と対応

- 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。
- (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。)
→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。
- (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。)
→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
- (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。
- (4) 財源確保のあり方
→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。
- (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、DXの方針等を定めることが必要。
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。
- (6) その他必要な検討課題
→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。
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。

- ※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。
- ※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。