

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. リサーチクエスション・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り組み事項

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確実・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、自宅に戻るまでの移動のうち、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「カテゴリー分類表」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
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
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ABDE
GI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。
- ・ウィスラー(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。
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。

【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：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。

※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

☆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 ジャらんリサーチセンター センター長
委 員 鈴木 紀彦	一般社団法人俱知安観光協会 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