

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＞

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. 地域カテゴリーの設定に係る視点

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、「地域カテゴリー」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	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

入湯税(超過課税分)を充当して運行される循環バス (観光施設等間 - 観光エリア内)

事例 01

地域 D4

北海道 阿寒湖温泉

観光需要の状況	顕在	観光客が利用できるサービス	なし	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

- エリア内の移動・周遊に利用可能な公共交通(路線バス等)はなし。
- 域外(釧路駅、北見駅、釧路空港)からバスターミナルに乗り入れる路線バス、高速バス等が運行。

取組の概要

- 地域DMOであるNPO法人阿寒観光協会まちづくり推進機構が、巡回バス「まりも家族号(まりむ号)」を運行。エリア内各所と阿寒湖畔スキー場を結ぶ。夕方の復路便は各ホテルへ送迎。
- 運賃は無料。運行に係る経費には、入湯税の超過課税分を充当。

まりむ号 (冬号) 時刻表



第一便

消防署前	→	若草会館	→	縄巻	→	御前水	→	ニュー阿寒ホテル	→	道の駅	→	花ゆうき	→	阿寒湖畔スキー場
9:30		9:35		9:40		9:42		9:44		9:46		9:48		10:00

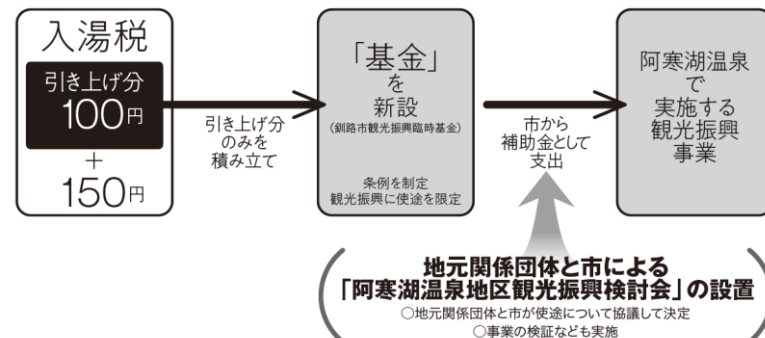
第二便

阿寒湖畔スキー場	→	各ホテル
15:00		

図② 入湯税引き上げ分の運用方法について

入湯税引き上げ分を基金に積み立て

- 入湯税の引き上げ分のみを観光振興の事業にあてるための基金条例を制定
- 基金化することで、実際に何にどのくらい使ったのかを明確化
- 地元の事業に対して、市から補助金という形で支出(地元と事業を調整し決定)



入湯税(超過課税分)を充当して運行される循環バス (観光施設等間 - 観光エリア内)

事例 01

地域 D4

北海道 阿寒湖温泉

(1) 責任主体		NPO法人阿寒観光協会まちづくり推進機構(DMO)
(2) サービス提供主体		交通事業者
(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	・ 2004年から2006年にかけて、交通社会実験として取り組んだ循環バス事業を参考に事業化。
・ 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	-	・ 入湯税の超過課税を特例措置として10年間限定で実施。 ・ 釧路市観光振興臨時基金を設立し、おもてなし事業の一環として無料バスを運行。
- 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	○	・ 冬季にはスキー場に停車する等、季節の観光ニーズに応じてルートを変更。
・ 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	-	
・ 交通サービス情報の可視化	-	
・ 制度活用	-	

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。



事前予約 不要
期間中 毎日運行
世界がイオン式 英語対応
Aside guides available in English

後者管内に お住まいの方 限定
50% OFF

2024. 7.20(土)～8.18(日)
ニセコ/ニセコ町(7:40～14:15)の4回
ニセコ/ニセコ町(15:30～18:40)の2回

乗車料金
回数乗車券 3枚セット ¥1,000
NISEKO PASS ¥2,000
NISEKO PASS ¥3,500
NISEKO PASS ¥7,000

WIFIサイトからの 電子チケット購入で 10%OFF

skybusniseko 070-1305-7914 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	・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	○	・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	○	・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	-	・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

(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	・ 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	○	・ 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	○	・ 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	○	・ 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	・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	○	・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	○	・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	-	・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	○	

協議会が運行する予約制の乗合タクシー (観光施設等間 – 観光エリア内)

事例 05

地域 D4

秋田県 男鹿市

観光需要の状況	顕在	観光客が利用できるサービス	なし	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

- 域内の交通は、住民を含め自家用車が中心。
- 主要な観光拠点が市内各所に分散して立地。路線バスのうち一部の系統は観光利用が可能と考えられるが、運行密度は低く、1時間に1本程度の交通は確保されていない。

取組の概要

- 「男鹿の二次アクセス整備推進協議会」では、男鹿駅、なまはげ館・男鹿真山伝承館・真山神社、男鹿水族館GAO、男鹿温泉郷など男鹿の主要観光拠点を結ぶ予約制乗合タクシー「男鹿半島あいのりタクシー なまはげシャトル」を運行。
- 地域DMOである(一社)男鹿市観光協会は、運行管理の面で協力。



	1便	3便	5便	7便	9便	11便	13便
秋田駅(電停時刻)	7:41	9:24	10:38	12:08	13:46	15:27	
男鹿駅(電停時刻)	8:37	10:16	11:32	13:03	14:39	16:23	
男鹿駅	8:50	10:30	11:50	13:30	15:00	16:50	
真山エリア	9:15	10:55	12:15	13:55	15:25	17:15	
男鹿温泉	8:40	9:30			15:40	17:30	
男鹿水族館GAO	9:00	9:50	11:15	12:35	14:15	16:00	
入道崎	9:20		11:35	12:55			17:50

出所: なまはげシャトル https://oganavi.com/namahage_shuttle/ja/ 男鹿なび <https://oganavi.com/en/recommend/2/>

協議会が運行する予約制の乗合タクシー (観光施設等間 – 観光エリア内)

事例 05

地域 D4

秋田県 男鹿市

(1) 責任主体		男鹿の二次アクセス整備推進協議会(行政主体)
(2) サービス提供主体		(株)船川タクシー ※その他、運行管理を(一社)男鹿市観光協会が実施
(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 / 予約制	・他の乗客との相乗りで運行される乗合タクシー。1名から申込可。 ・秋田駅および男鹿駅発着で、1日最大7往復14便を運行。季節需要に応じて路線・停留地点を変更。 ・乗車日前日までに予約が必要(完全予約制)。予約人数の合計に応じて、車両を変更して運行。一人当たりの料金は片道1,100 - 2,500円程度。
・ 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	乗合 / 予約制	
(4) 財源(複数選択)		
・ 行政からの補助金	○	・利用者負担のほか、男鹿市から拠出される「男鹿の二次アクセス整備推進協議会」への補助金(4,000千円)を活用して運行。 ・(一社)男鹿市観光協会(地域DMO)が運行管理を行う。
- 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	○	・男鹿駅、なまはげ館、男鹿温泉郷など主要観光拠点を結ぶ。 時季に応じた期間限定ダイヤを設定(例:6月にアジサイ寺雲昌寺を追加)。 ・2024年のハイシーズン(6月中旬から8月末までの週末 + お盆)には、男鹿半島の主要観光スポットを周遊する「男鹿半島ぐるっと便」を追加運行。
・ 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	-	
・ 交通サービス情報の可視化	-	
・ 制度活用	○	

生活路線バスの観光利用促進のための乗り放題パス (観光施設等間 - 観光エリア内)

事例 06

地域 D4

新潟県 佐渡市

観光需要の状況	顕在	観光客が利用できるサービス	なし	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

- 市街地および乗換拠点から発着する複数の路線バス系統により、島内の広域をカバーする。
- 一部の路線では本数僅少・特定曜日のみ運行・事前予約制の区間等も含まれ、運行頻度の面では市域全体として観光需要に対応可能な運行状況とはなっていない。

取組の概要

- 新潟交通佐渡(株)は、佐渡島内の一部路線バスルートを一巡回延長し、観光客が利用可能なフリー乗車券「佐渡3dayパス」「佐渡2dayパス」「佐渡1dayパス」を発行。
- 島内の協賛施設での食事や買い物、入館料や体験料等の優待あり。



実施期間
令和4年 4/1~11/30(土・日・祝日運行)
※土・日・祝日のみ運行。平日は、佐渡金山へは本線が、トキの森公園へは路線バスが運行します。

佐渡を自由に巡るならお得で便利な **バス乗り放題パス** 通年販売しています。

佐渡 3dayパス	佐渡 2dayパス	佐渡 1dayパス
3日間乗り放題 おとな 3,000円 こども 1,500円	2日間乗り放題 おとな 2,500円 こども 1,250円	1日間乗り放題 おとな 1,500円 こども 750円

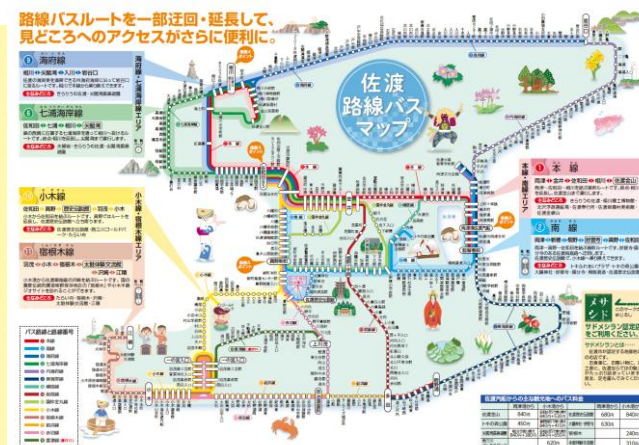
バス乗り放題パスのご優待は、協賛施設での食事や買い物、入館料や体験料等にお使いいただけます。
●イベント・フェスティバルなどの催し物がある施設施設でご利用いただけます。

このマークが目印です
入館料 入浴料 食事 買い物 体験料

バス乗り放題パスは、新潟交通佐渡(株)が、佐渡市観光バス(株)と共同で、佐渡島内を巡回するバス路線の一部を延長し、観光客が利用可能なフリー乗車券として発行しています。また、バス乗車券と合わせて、佐渡島内を巡回するバス路線の一部を延長し、観光客が利用可能なフリー乗車券として発行しています。

バス乗り放題パスの発売もはじまりました。
※詳細は佐渡観光交流機構のホームページをご覧ください。

佐渡市地域公共交通活性化協議会・新潟交通佐渡(株)・(一社)佐渡観光交流機構



出所:新潟交通佐渡(株)

http://www.sado-bus.com/sd/wp-content/themes/seventeen_child/intheme/img/inpage/route/pamphlet/2022pamphlet.pdf

生活路線バスの観光利用促進のための乗り放題パス (観光施設等間 - 観光エリア内)

事例 06

地域 D4

新潟県 佐渡市

(1) 責任主体		新潟交通佐渡(株)
(2) サービス提供主体		新潟交通佐渡(株) ※その他、パス販売等を(一社)佐渡観光交流機構が実施
(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	・観光利用を想定し、既設路線バスの一部ルートを迂回、延長。
・ 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	○	・佐渡市地域公共交通活性化協議会(行政主体)は、広報(チラシ印刷)、(一社)佐渡観光交流機構(地域DMO)はパスの販売(人件費)で協力。
- 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	○	・乗り放題パスの提示により、観光客は協賛施設での食事や買い物、入館料や体験料等の優待あり。
・ 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	-	
・ 交通サービス情報の可視化	-	
・ 制度活用	○	

宿泊施設の送迎バスを地域内の乗合バスとして運行

(交通拠点 - 観光施設等間)

事例 07

地域 D4

新潟県 湯沢神立・土樽

(1) 責任主体		湯沢版MaaS推進協議会(新潟県／湯沢町／湯沢町観光まちづくり機構)
(2) サービス提供主体		(株)エンゼル観光
(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	・バスとタクシーを組み合わせた定額制サービスとして実装 ・民間事業者が貸切バス事業として運行していたバスを、有償で誰でも利用できるようにする目的で乗合バス化。 ・モニター実証として、利用者の利用料負担のもと実施。
・ 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	○	
- 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	-	・地域交通としても活用可能な公共交通としてサービスを提供
・ 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	-	
・ 交通サービス情報の可視化	-	
・ 制度活用	-	

AIを活用したオンデマンド乗合タクシーの運行

(観光施設等間 - 観光エリア内)

事例 08

地域 D4

長野県 白馬村

観光需要の状況	顕在	観光客が利用できるサービス	なし	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

- 村内西部の山麓に複数のスキー場が分布。観光需要が集中する冬季には、スキー場事業者による民間シャトルバス等により高頻度の交通が提供されている。
- 一方で村内のその他区域、および夏季の移動を担う路線バスの運行は僅少。

取組の概要

- 生活交通の利便性向上と観光交通の確保を目的として、2024年04月から予約制のオンデマンド乗合交通「白馬デマンドタクシー」の運行を開始。
- 従前から運行されていた乗合タクシーと、冬季の観光オンデマンドタクシーを統合。通年行われる日中運行と、冬季のみ行われる夜間運行がひとつのサービスとして提供される。
- 村内の所定停留所(日中86箇所、夜間29箇所)から、運行時間内であれば任意の時間を指定して予約、乗車可。



AIを活用したオンデマンド乗合タクシーの運行

(観光施設等間 - 観光エリア内)

事例 08

地域 D4

長野県 白馬村

(1) 責任主体		チャレンジ白馬(アルピコタクシー(株)・アルプス第一交通(株)・白馬観光タクシー(株) 等)
(2) サービス提供主体		チャレンジ白馬(アルピコタクシー(株)・アルプス第一交通(株)・白馬観光タクシー(株) 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 / 乗合 / 予約制	・完全予約制のオンデマンド型乗合タクシー。乗車予約のあった所定の停留所間を、AIが最適なルートを選んで走行する。 ・08-17時に運行する「ふれAI号」は毎日運行。17-23時に運行する「白馬ナイトデマンドタクシー」は冬季のみ運行(12月-03月)。
・ 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	○	・2023年度冬の事業予算として1,161万円を計上。うち740万円はふるさと基金、414万円は運賃収入、7万円は村一般会計からの支出を想定。 ・2024年8月から、白馬村の普及促進事業として運行事業者への補助を実施。 ・利用者の費用負担は、2023年度の実証実験中および2024年度の導入当初2ヶ月は無料。2024年06月以降は乗車1回ごとの運賃を設定。
- 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	○	・乗車時の荷物は自分の席に収まる程度のものに限定。スキー、スノーボードの持ち込みは不可(民間事業者、DMO等が主体の、冬季のスキー場間シャトルバス等とのすみ分け)。
・ 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	-	・2023年冬の「白馬ナイトデマンドタクシー」実証運行、2023年夏「白馬夏のデマンドタクシー」運行を経てサービス開始。
・ 交通サービス情報の可視化	-	
・ 制度活用	-	

自家用有償旅客運送の観光客利用 (観光施設等間 - 観光エリア内)

事例 09

地域 D4

京都府 琴引浜・間人

観光需要の状況	顕在	観光客が利用できるサービス	なし	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・タクシーの営業はあるものの、旧丹後町からはタクシー事業者が撤退。学生や高齢者の家族などによる送迎を含め、住民の移動は自家用車が中心。
- 交通拠点となる鉄道駅から、沿岸部の観光目的地への乗合交通による移動には困難が伴う。

取組の概要

- NPO法人が運行主体となり、住民や観光客の自由な移動をサポートする「ささえ合い交通」を運行。降車は京丹後市全体で可能だが、乗車は旧丹後町内および近隣の病院のみ。
- ドライバーは地元住民(16名、ボランティア)であり、ドライバーが所有する自家用車を利用。配車はスマートフォンでUberのアプリを使って行う(電話での依頼も可)。



日本初! スマホ **Uber** で配車し、マイカーを使った「ささえ合い交通」を運行中!



自家用有償旅客運送の観光客利用 (観光施設等間 - 観光エリア内)

事例 09

地域 D4

京都府 琴引浜・間人

(1) 責任主体		NPO法人気張る！ふるさと丹後町・地元住民
(2) サービス提供主体		NPO法人気張る！ふるさと丹後町・地元住民
(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	自家用 / 貸切 / 予約制	・道路運送法第78条第2号に基づく交通空白地有償運送として実装。 登録した住民ドライバーが、所有する自家用車を使用して運行する。 ・乗車可能な地域は旧丹後町内および弥栄病院(旧弥栄町)のみ。降車は京丹後市全体。旧丹後町民、京丹後市民の他、国内外の観光客の利用を想定。
・ 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	-	・利用料金は距離制。おおむね通常のタクシー料金の半額程度。 ・市の提供する「高齢者等運転免許証自主返納支援クーポン」で利用可能なサービスの一つに指定されている。同クーポンの予算は、他のサービスも合わせて3,600千円。
- 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	○	・配車はUberのアプリを使って行う。 スマホを持つ人が、乗車する利用者に代わって配車を依頼することも可能。 (代理配車制度、2016年09月～)
・ 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	-	
・ 交通サービス情報の可視化	-	
・ 制度活用	-	

旅館組合が運行する送迎バス (交通拠点 - 観光施設等)

事例 10

地域 D4

兵庫県 城崎温泉

観光需要の状況	顕在	観光客が利用できるサービス	なし	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

- 城崎温泉エリア周辺では多数の宿泊施設が営業し、最寄りの拠点駅(JR城崎温泉駅)から宿への移動、宿から周辺施設への移動は、各施設の送迎により対応する場合が多い。
- 一方でエリア内では温泉街の「そぞろ歩き」が魅力的な観光体験の一つとなっており、車両と歩行者の交錯の回避や、温泉街を通過する交通の削減により、体験価値の向上が期待される。

取組の概要

- 城崎温泉旅館組合が無料バスを運行し、最寄りの拠点駅から各宿の近くまで送迎。
- 多数の旅館が個別に送迎を行うことによる、拠点駅周辺での交通混雑を回避。
- 12:30～18:00の間、2台体制で運行。
拠点駅の電車到着時刻に合わせて発車し、各旅館への送迎が完了後、駅付近の所定位置に戻って待機する。
- 旅館のチェックイン客専用。散策や外湯から旅館に帰る観光客は利用できない。



旅館組合が運行する送迎バス (交通拠点 - 観光施設等)

事例 10

地域 D4

兵庫県 城崎温泉

(1) 責任主体		城崎温泉旅館協同組合
(2) サービス提供主体		交通事業者
(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	・ 旅館にチェックインする宿泊客専用の送迎として運行。 ・ 拠点駅への電車の到着時間に合わせて運行し、チェックイン客の来訪が集中する時間帯の需要に対応。
・ 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	-	・ 旅館組合が各旅館からの負担金を収受することで、各旅館までの共同で送迎を実施するバスを運行。 ・ 乗車時の料金収受は行われなかったため、利用者視点では無料の送迎サービス。（厳密には各旅館の負担金分が、宿泊料に転嫁されていると想定される）
・ 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	○	・ エリア内には多数の宿泊施設が営業する。送迎バスの共同運行により各施設が個別に送迎を行うことを回避し、スペースの限られる拠点駅（JR城崎温泉駅）や中心街での交通集中、街歩きの歩行者との交錯等を抑制する。
・ 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	-	
・ 交通サービス情報の可視化	-	
・ 制度活用	-	

生活交通と観光交通の融合 (観光施設等間 - 観光エリア内)

事例 11

地域 F4

兵庫県 淡路島

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

- 住民の移動においては通勤や通学を始め、公共交通が各種移動の基盤となっている。一方で関連計画では自家用車から公共交通機関への転換が継続的な目標として設定されており、地域内の移動においては公共交通利用と自家用車が併存する。
- 複数の路線バス系統が1時間に1本程度の頻度で運行され、また公共交通と徒歩を利用したモデルコースが提案される等、観光需要に対応可能な公共交通が一定程度整備されている。

取組の概要

- 淡路市生活観光バス(通称:あわ神あわ姫バス)は、2013年に「淡路市北部生活観光バス路線」として運行を開始。
- 2019年10月に島南部で路線が新設、2020年10月からは北部と南部の路線が統合され、現在の名称に改名。
- 生活交通の路線域拡充と観光交通ルートの構築を行うことで、効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの実現を目指す。

北部生活観光バスの路線イメージ

高速バス及び高速船の拡充維持や観光振興に資する公共交通サービスを基本方針とし、生活交通の路線域拡充と観光交通ルートの構築を行うことで、効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの実現を目指す。

(方向性)

1. 運行形態

市町村運営有償運送事業(道交法第78条): 路線定期運行

2. 公共交通ネットワークの構築

・路線域を拡充し、双方向を運行する循環型で路線の構築

- 1 高速バスへのアクセスの強化 (1箇所→3箇所)
- 2 路線バス同士の乗継ぎの充実 (4時間待ち→30分)
- 3 通学ルートの構築 (1ルート→2ルート)

・生活交通は、観光客の需要量で維持確保

- 4 観光周遊ルートの構築 (無→有)

・通学ニーズ等を踏まえ、ダイヤ・運賃等の調整

- 5 学校の始業終業時間等に合わせ。
- 6 高速船からの乗継ぎの充実 (3時間待ち→1時間)
- 7 運行時間帯の延長 (19時台まで→21時台)
- 8 運賃料金の低廉化 (加算料金→均一料金:500円)
地域住民300円(高校生・高齢者200円台)、観光客500円

- 9 低床型/ノンステップバスの導入 (0台→3台)

路線イメージ



生活交通と観光交通の融合 (観光施設等間 - 観光エリア内)

事例 11

地域 F4

兵庫県 淡路島

(1) 責任主体		自治体(市町村)
(2) サービス提供主体		本四海峡バス(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	・路線バスの路線域を、淡路島全島において段階的に拡大、統合。 ・観光利用だけでなく、生活交通として通学ニーズ、生活交通等への対応も企図。生活交通の路線域拡充と観光交通ルートの構築を行うことで、効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの実現を目指す。
・ 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	○	・利用者の利用者負担は500円 ・自治体予算として、取組当初の2018年度は淡路市予算21,000千円を捻出。2023年度は淡路市全体で128,914千円の生活交通負担金補助予算を確保。
- 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	○	・2024年12月より、「北淡路バス乗り放題きっぷ(1day, 2day)」を改定、新設。管内の路線バスが乗り放題となる他、淡路島への来島・離島時の合計2回のみ、高速バスにも乗車できる。
・ 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	-	
・ 交通サービス情報の可視化	-	
・ 制度活用	○	

ゆっくりと移動する楽しみの提供 (観光施設等間 - 観光エリア内)

事例 12

地域 D4

大分県 由布院温泉

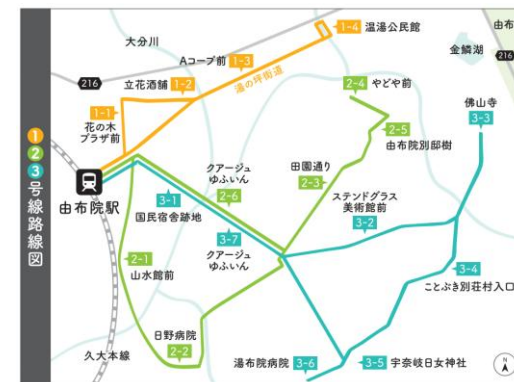
観光需要の状況	顕在	観光客が利用できるサービス	なし	地域の交通サービス	あり
	DMO	あり	高品質サービス(生活交通のサービス水準では対応不可能)のニーズ		あり

交通の状況

- 鉄道または長距離バスで到着後の域内交通としては、市営バス、長距離バスが停留するエリア内の停留所(途中乗降、一部路線のみ可)が利用可能だが、いずれの路線も高頻度での運行なし。
- 目抜き通りである「湯の坪街道」をはじめ、徒歩で散策する観光客も多数。

取組の概要

- 由布院に暮らす人にも由布院を訪れる人にも快適な「未来の乗り物」「未来の交通システム」として、電動のグリーンスローモビリティを導入。時速20km未満で公道を走行する。
- 運行ルートは4系統。観光客の徒歩散策が多い湯の坪街道を通過する1号線は平日のみ運行。中心部から離れた道の駅ゆふいんで乗降する4号線は、休日のみ運行。



出所: <https://www.city.yufu.oita.jp/wp-content/uploads/2020/12/nolc2.pdf>

<https://www.yufuin-nolc.com/%E8%A4%87%E8%A3%BD-%E3%83%90%E3%82%B9%E5%81%9C%E8%A8%AD%E7%BD%AE>

ゆっくりと移動する楽しみの提供 (観光施設等間 - 観光エリア内)

事例 12

地域 D4

大分県 由布院温泉

(1) 責任主体		由布市
(2) サービス提供主体		由布コンソーシアム(第一交通(株)・みなとタクシー(株)など)
(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	自家用 / 乗合 / 定時制	・電動のグリーンスローモビリティ車両により、時速20km未満で公道を走行。 ・観光利用のほか、日常利用を想定した公共施設や病院など18か所の乗降箇所を設定。 ・路線により平日のみ運行と、休日のみ運行が混在。
・ 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	○	・乗車料金は大人1,800円、子ども1,300円。 ・利用者負担の他、由布市の実証事業として2022年度に3,000千円を計上。(うち入湯税1,500千円)
- 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	-	・2020年度からグリーンスローモビリティ導入の実証実験を実施。導入による効果検証、周知等を、(一社)由布院温泉観光協会が実施。 ・2024年には郊外駐車場から由布院駅への移動(パークアンドライド)、コミュニティバスの利便性向上に係る実証実験など、観光交通への対応に加えて生活交通に係る事業にも車両を活用。
・ 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	-	・2023年度デスティネーションキャンペーン推進事業の一部として「循環観光バスの運行業務」の経費が計上されている。
・ 交通サービス情報の可視化	-	
・ 制度活用	○	

リゾート地における電動キックボードサービスの展開

(観光施設等間 - ラストワンマイル)

事例 13

地域 D2

沖縄県 恩納村

観光需要の状況	顕在	観光客が利用できるサービス	なし	地域の交通サービス	あり
	DMO	なし	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

- エリア内の移動・周遊に利用可能な公共交通(路線バス等)はなし。
- 交通拠点からの来訪については、那覇市 - 名護市を接続する長距離路線バス、那覇市 - 村内の宿泊施設を接続するシャトルバス等が運行されている。
- 路線バス、一部のシャトルバスでは、村内沿岸部の主要施設・ビーチ等停留所での乗降が可能。

取組の概要

- 沖縄県恩納村に本拠を置く(株)ゴールドストーンブラザーズは、「Rimo」のブランド名で電動キックボード事業を実施。
- レンタル事業と、ホテルや観光施設等へのリースを行うフランチャイズ事業の組合せによりサービスを提供。借受と返却は3ヶ所の店舗の他、提携ホテルへの配送 / 乗り捨ても可能。



出所:(株)ゴールドストーンブラザーズ ウェブサイト <https://rimo-japan.com/>

リゾート地における電動キックボードサービスの展開

(観光施設等間 - ラストワンマイル)

事例 13

地域 D2

沖縄県 恩納村

(1) 責任主体		(株)ゴールドストーンブラザーズ
(2) サービスの提供主体		(株)ゴールドストーンブラザーズ
(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	自家用 / 貸切 / 予約制	・新たな交通モードとして電動キックボードを導入。 一般原動機付自転車と、特定小型原動機付自転車の両方の機材を提供。 ・一般原動機付自転車(白ナンバー)で公道を走行する場合、利用者は原動機付自転車免許の携帯、ヘルメットの着用が必要。
・ 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	有料	
(4) 財源 (複数選択)		
・ 行政からの補助金	-	・民間事業として、利用者の利用料負担で実施。 ・自社直営のレンタル事業と、宿泊 / 観光施設へのリース事業の組み合わせにより事業を運営。
- 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	○	・最高速度は20km/h 満充電状態での航続可能距離は40 - 90km程度。 ワンマイルを超えるエリア内の移動・周遊にも、ある程度まで対応可。 ・名護市、うるま市等の提携ホテルでの借受(事前に配送)、返却(乗り捨て)も可。
・ 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	-	
・ 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。

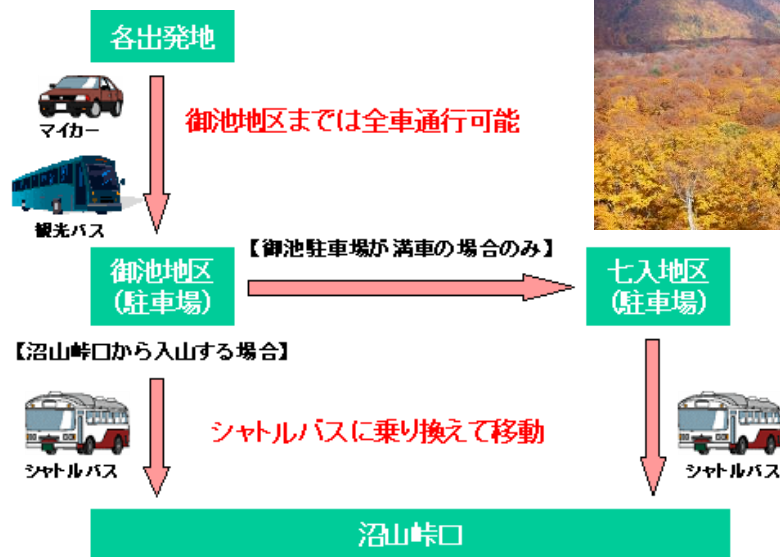
観光交通サービスの検討に係る視点	事例14 福島県	事例15 神奈川県	事例16 岐阜県	事例17 三重県	事例18 京都府	事例19 京都府	事例20 京都府	事例21 京都府	事例22 京都府	事例23 岡山県	事例24 沖縄県	事例25 沖縄県
(5)サービスの質												
観光行動のシームレス化	-	○	○	○	○	-	-	○	○	○	-	-
高付加価値観光への対応	○	-	-	○	○	-	○	○	○	-	-	-
インバウンド対応	-	-	-	-	-	-	○	○	-	-	○	-
観光ニーズに沿った多様な移動手段の提供	○	○	○	-	○	-	-	-	○	○	-	○
(6)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

電気バスによるシャトル輸送・車内解説

(高付加価値観光対応・多様な移動手段)

取組の概要

- ・ 尾瀬国立公園では、1970年代から車両の乗り入れ規制を実施。福島県側の御池地区から先は、公共交通での移動に限られる。
- ・ 尾瀬御池～尾瀬沼山峠間のシャトルバスは、2019年にディーゼル車両を電気バスに切り換え。
- ・ 走行中のCO2および排出ガスを大幅に低減。「クリーンで先進的な尾瀬」のイメージ形成に寄与し、観光や地域創生への効果も視野に入れる。
- ・ 尾瀬のイメージに沿ったデザインとし、運行区間の中で視界が開けた場所(ブナ平)では、尾瀬の自然を解説。



電気バスによるシャトル輸送・車内解説 (高付加価値観光対応・多様な移動手段)

事例 14

福島県 檜枝岐村

(1) 責任主体	福島県尾瀬自動車利用適正化連絡協議会	
(2) サービスの提供主体	会津乗合自動車(株)(会津バス) / その他(周知等):尾瀬保護財団	
(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	-	・車両は尾瀬のイメージに沿ったデザインとする。 ・運行区間のうち、視界が開けた場所(ブナ平)では、尾瀬の自然を一部解説。
・ 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	-	・国土交通省「平成30年度地域交通グリーン化事業」に認定。 低公害車普及促進対策費補助金交付。車両本体価格等の1/3を補助。
・ 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 CITY-C 1日利用 1,600円
PAS 3時間利用 900円
共 通 延長料金 300円(11時間毎)
乗換料金 500円

三浦半島エリア 三崎エリア 三浦半島エリア 三崎エリア
三浦半島エリア 三崎エリア 三浦半島エリア 三崎エリア

一人乗り電気自動車「my-mo(ミューモ)」

料金 1,200円/1時間
ご利用可能時間
●三浦海岸駅～三崎駅 8:00～17:00
●三崎駅～三浦海岸駅 8:30～17:30
●三浦半島のりば 10:00～17:00

電動キックボードシェアリング

レンタル場所
●三浦海岸駅ポート
●三崎駅ポート
●三浦半島エリアポート
●三崎エリアポート

あんしんを届けたら———新案登場

2日間、絶叫がいっぱいの三浦半島を満喫！マイカー・バスでも発見！
上記3つのエリアのグルメ(約70店舗)＆レジャー(約50店舗)から選べる！

人気の江ノ島・鎌倉エリアにも京急バスで！

三浦半島まるごときっぷは京急線各駅で発売！

三浦半島まるごときっぷ 10月1日新発売！ KEIKYU 京急電鉄

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よう！

一人乗り電気自動車
my-mo
「遊ぶ券」で楽しめる！
※詳細はP.18図をご参照ください。

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図をご参照ください。

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	○	・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	○	・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	-	

マーケティングの導入による価格・稼働率の向上 (シームレス化・多様な移動手段)

取組の概要

- ・ 奥飛騨温泉郷観光協会は、奥飛騨温泉郷の玄関口であり交通拠点の平湯バスターミナルから徒歩2分の場所に「モビリティステーション奥飛騨(Okuhida Base)」を2021年6月に開設。
- ・ 環境にやさしいエコな移動手段として電動アシスト付自転車のレンタサイクルと超小型EVレンタカーを提供。
- ・ 利用者へのアンケート結果の推移を踏まえながら、2022年にレンタサイクル料金を大幅値上げ(平日・週末で個別に料金設定)。同時に稼働率アップも実現させた。

超小型EVレンタカー



定員1名、最高時速60km、約50km連続走行可能
料金: 初乗り8時間3,000円、
以後 8時間毎に2,000円(保険・税金込み)

電動アシスト付レンタサイクル



レンタサイクル料金の設定

2021年度
・1,500円/8時間
以降8時間毎に1,000円

2022年度
・平日4,000円/8時間
・週末5,000円/8時間

2023年度
・平日: 9,000円/日
・土日祝日: 11,000円/日
※事前カード決済のみ
※平湯温泉エリアの宿泊施設に
宿泊で1000円割引あり

出所: 一般社団法人奥飛騨温泉郷観光協会 <https://www.okuhida.or.jp/association/> / <https://www.okuhida.or.jp/archives/12155>

Okuhida Base e-bike レンタル <https://okuhidabase.jp/jpn/#01>

株式会社オーエイチ <https://www.ooh.co.jp/blog/?p=137> / <https://prtimes.jp/main/html/rd/p/000000005.000061768.html>

マーケティングの導入による価格・稼働率の向上 (シームレス化・多様な移動手段)

事例 16

岐阜県 高山市

(1) 責任主体	(一社)奥飛騨温泉郷観光協会	
(2) サービスの提供主体	(一社)奥飛騨温泉郷観光協会	
(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	○	・一次交通となる長距離バスが到着する拠点施設の徒歩圏内にモビリティステーションを開設し、シームレスな移動を実現。 ・環境にやさしいエコな移動手段として、電動アシスト付自転車のレンタサイクルと超小型EVレンタカーを提供。
・ 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	-	
・ 交通サービス情報の可視化	-	
・ 制度活用	○	

拠点駅での手荷物預かり・宿泊施設への配送 (シームレス化・多様な移動手段)

取組の概要

- ・ (公社)伊勢市観光協会(地域DMO)では、伊勢神宮参拝のゲートウェイとなる伊勢市駅と外宮前の観光案内所での手荷物を預かりを実施。
- ・ 手荷物は一時預かりのほか、伊勢・鳥羽・志摩地域の宿泊先(離島を除く)に、その日のうちに配送するサービスを提供。
- ・ 併せて、観光案内所ではレンタサイクルの貸し出しも実施。



出所: (公社)伊勢市観光協会 <https://ise-kanko.jp/purpose/iseshieki-tenimotsu/>

拠点駅での手荷物預かり・宿泊施設への配送 (シームレス化・多様な移動手段)

事例 17

三重県 伊勢・志摩・鳥羽市

(1) 責任主体	(公社)伊勢市観光協会(DMO)	
(2) サービスの提供主体	(公社)伊勢市観光協会(DMO)	
(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	○	・ゲートウェイとなる伊勢市駅と外宮前での手荷物預かりにより、ストレスのない参拝体験を提供。 ・手荷物の預かりと併せてレンタサイクルを提供することにより、広域・迅速に地域内を移動したい観光客の需要に対応。
・ 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	-	
・ 交通サービス情報の可視化	-	
・ 制度活用	-	

「e-BIKEの聖地」としての地域ブランディング (多様な移動手段・情報の提供・可視化)

取組の概要

- （一社）京都府北部地域連携都市圏振興社(通称:海の京都DMO)では、地域連携DMOとして「e-BIKEの聖地」としての地域イメージを打ち出している。

Asabe farm stay

E-Bike無料キャンペーン

夏休み、涼しい森を走ろう！
8/1start 先着40名
最大3日間のレンタルが無料！
期間中、指定の農家民家に宿泊すると最寄市内のE-Bikeレンタルが無料に！

E-Bikeレンタルのタイミングは
お客様の旅程に応じてどれでもOK！

- A サイクリングしてから宿泊
- B 宿泊してからサイクリング
- C 宿泊の日にサイクリング
- D 宿泊前に借りて宿泊後に返却

E-Bikeレンタルの流れ

- 1 インターネット等で申し込み
- 2 レンタル施設でフィッティングとレクチャー
- 3 let's サイクリング！
- 4 アンケートに回答して返却！

対象のE-Bikeレンタル施設とE-Bikeのご紹介



1 二王の橋

【アクセス】バスで15分、徒歩2分
大宮バスターミナルから徒歩30分
【バス】上野地区のバス、バス停から徒歩10分
【駐車場】無料
【オプション】ガイド付きツアーもあります！
※最大3,000円、4人1,500円の手配です。

2 あやべ観光案内所

【アクセス】JR京都線 八幡岡駅
【バス】京都バス 八幡岡駅
【駐車場】無料

対象の農家民宿
綾部市内の農家民宿16軒以上！
※予約は観光客さんだけでなく、地元の方や家族でも予約できます。また、お食事やお酒のサービスも提供しています。お食事やお酒のサービスも提供しています。お食事やお酒のサービスも提供しています。

京都府中丹広域振興局

京都海道

京都海道WEBはこちら

「e-BIKEの聖地」としての地域ブランディング (多様な移動手段・情報の提供・可視化)

事例 18

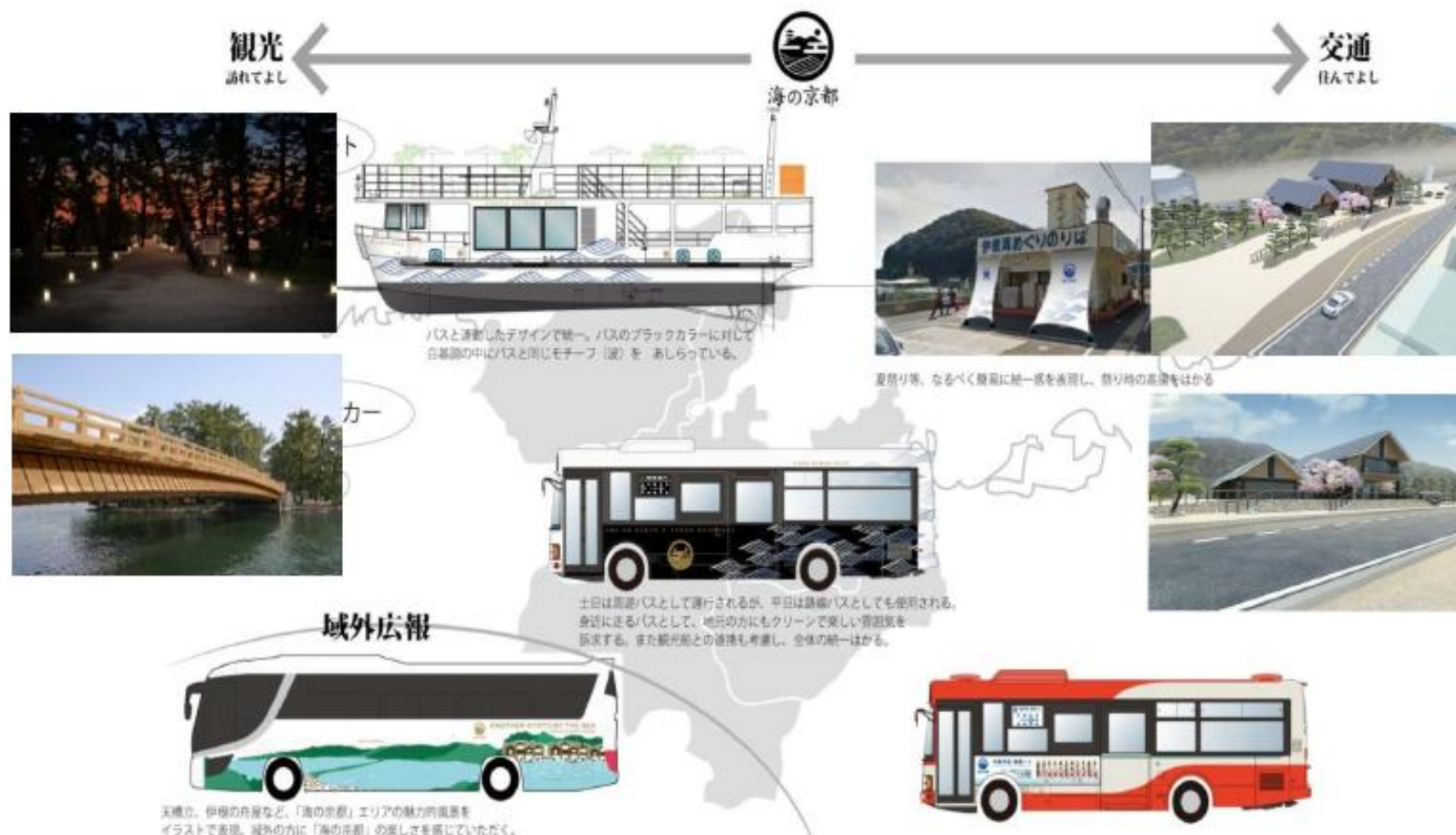
京都府北部地域

(1) 責任主体	(一社) 京都府北部地域連携都市圏振興社 (通称:海の京都DMO)	
(2) サービスの提供主体	(一社) 京都府北部地域連携都市圏振興社 (通称:海の京都DMO)	
(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	○	・ e-bike(ロードバイク等と同様のフレームや部品を使用した電動アシスト付き自転車)の活用により、アシスト付きシティサイクル比較して広域、長距離の快適な移動が可能。 ・ 舟屋で有名な伊根町では、レンタルとともにe-Bikeガイド付きツアーも提供。
・ 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	○	・ 発着地に応じたモデルコース等をwebページで発信。 ・ eバイクの導入時、京都府丹後広域振興局が関連経費(20万円以内)の負担、充電ステーションの整備等によりサポート。
・ 交通サービス情報の可視化	-	
・ 制度活用	○	

案内サインや交通機関の一体的なデザイン化 (情報の提供・可視化)

取組の概要

- (一社)京都府北部地域連携都市圏振興社(通称:海の京都DMO)では、案内サインや交通機関の一体的なデザイン化により、観光とまちづくりが一体となった取組を目指す。



案内サインや交通機関の一体的なデザイン化 (情報の提供・可視化)

事例 19

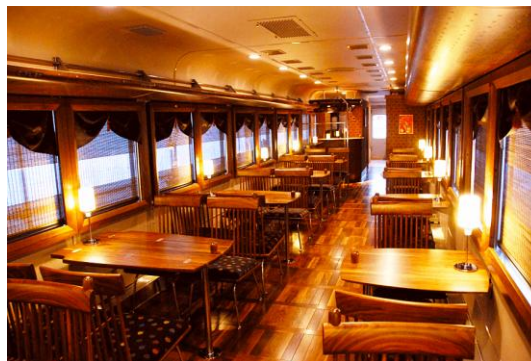
京都府 北部地域

(1) 責任主体	(一社) 京都府北部地域連携都市圏振興社 (通称:海の京都DMO)	
(2) サービスの提供主体	(一社) 京都府北部地域連携都市圏振興社 (通称:海の京都DMO)	
(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	-	
・ 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	○	・DMOのリーダーシップにより地域内での一体的なデザイン化をはかることにより、ブランド価値の向上、統一的な情報発信等の効果が期待される。
・ 交通サービス情報の可視化	○	
・ 制度活用	-	

二次交通利用者の声をマーケティングに活用 (高付加価値観光対応・インバウンド対応)

取組の概要

- 京都府丹後半島地域では、観光型列車「丹後あおまつ号」や、カフェ列車「あかまつ号」、海の京都の走るダイニングルームをテーマに、車内で地元の食材をふんだんに使った料理を楽しめる「丹後くろまつ号」が運行。
- 外国人観光客からヒアリングしたデータを、地域連携DMOである(一社) 京都府北部地域連携都市圏振興社(通称:海の京都DMO)にマーケットデータとして提供する等、連携を行っている。



予約制・レストラン列車

金曜・土曜・日曜・祝日運行

丹後くろまつ号
KURO-MATSU



出所:WILLER TRAINS(株) <https://travel.willer.co.jp/train/tantetsu/>
(公社)日本観光振興協会 <https://www.nihon-kankou.or.jp/home/rikkoku/ipt/>

二次交通利用者の声をマーケティングに活用 (高付加価値観光対応・インバウンド対応)

事例 20

京都府 北部地域

(1) 責任主体	WILLER TRAINS(株)(京都丹後鉄道)	
(2) サービスの提供主体	WILLER TRAINS(株)(京都丹後鉄道)	
(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	-	・外国人観光客からのヒアリング等を通じて得たデータをDMOにフィードバックし、自社サービスの改善に加えて、地域全体としてのマーケティングに活用。
・ 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	-	
・ 交通サービス情報の可視化	-	
・ 制度活用	-	

富裕層をターゲットとしたタクシーサービス (高付加価値観光対応・インバウンド対応)

取組の概要

- 英語力、接遇力、歴史文化に対する知識でドライバーをランク分け。ランクが高いほど単価の高い送迎に対応できる。国賓クラスに対応可能なドライバーも在籍。
- 京都駅八条口前のビル内に専用の乗降場とVIPステーション(待合室)を整備。京都駅への新幹線の発着に合わせて、ドライバーによるホームでの送迎サービスも提供。
- 高級セダン、ミニバン、ラグジュアリーワゴンなど、あらゆるシーンに対応できるグレードの高い車両を準備。
- 貸切料金は4人乗り車両、3時間以内で3.7万円など高単価。これにより、京都府内の平均と比較して高い水準のドライバー給与を実現。

専用乗降場



VIPステーション(専用待合室)



センチュリーHV
定員4名様



レクサスLS500h
定員4名様



BMW 740Ld
定員4名様



ベンツV220dロング/エクストラ
ロング
定員6名様

富裕層をターゲットとしたタクシーサービス (高付加価値観光対応・インバウンド対応)

事例 21

京都府 京都市

(1) 責任主体	エムケイ(株)(MKタクシー)	
(2) サービスの提供主体	エムケイ(株)(MKタクシー)	
(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	○	・ 京都駅からの発着を想定し、専用の乗降場とVIPステーション(待合室)を整備。ドライバーによる新幹線ホームでの送迎サービスも提供。 ・ 利用者の属性や要望に応じて、英語力や歴史文化に対する知識を有するドライバーが運行を担当。
・ 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	-	
・ 交通サービス情報の可視化	-	
・ 制度活用	-	

貨客混載タクシーによる手荷物の配送 (シームレス化・高付加価値観光対応)

取組の概要

- タクシー事業者の株式会社キャビックは、利用者を観光地等で降ろした後、手荷物だけをタクシーに載せたまま宿泊先へ有料で運ぶ「貨客混載」の実証運行を実施。
- 事前予約制により、許可を受けた特定の車両を用いてサービスを提供。手荷物配送部分の料金は、距離に応じた変動制。
- 都市部におけるタクシー車両を用いた手荷物の貨客混載事業は、この取り組みが全国初のサービス提供となる。

新発表！タクシーの手ぶら観光（2023年秋サービス開始予定）

タクシーによる手ぶら京都観光が可能になります！

大きな荷物を持つ観光は大変です！そこで、タクシーにご乗車いただくお客様限定で観光地までお送りした後、手荷物だけをタクシーで宿泊先のホテル等に**有料**で輸送する新たなサービスが始まります。大きな荷物をロッカーに預けたり、先にホテル等にチェックインする手間が省け、荷物を気にせずゆっくり観光していただけます。（完全予約制）

ご利用方法



ご予約等は実際の運行会社、株式会社キャビックへお問い合わせ下さい。電話 075-864-2100

※法令に基づき、運輸局へ貨客混載の申請と許可が必要なサービスのため一般のタクシーではご利用頂けません。

貨客混載タクシーによる手荷物の配送 (シームレス化・高付加価値観光対応)

(1) 責任主体	(株)キャビック	
(2) サービスの提供主体	(株)キャビック	
(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	○	・運輸局への申請に基づくタクシーへの貨客混載運行により、交通拠点への到着後に手荷物輸送のための特別な手続きをすることなく、観光施設等へ直行することができる。 ・(株)アイシンとの連携により、観光客向けの貨客混載マッチングプラットフォーム「Lug THRU(ラグスルー)」の実証実験を、2024年10月から2025年3月にかけて実施。
・ 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	-	
・ 交通サービス情報の可視化	-	
・ 制度活用	○	

クラウドファンディングによる二次交通の充実 (シームレス化・多様な移動手段の提供)

取組の概要

- ・ 備中高張駅 - 備中松山城間の移動をはじめとする、市内の新たな交通モードとして、EVスクーターとEVトライクを導入。
- ・ 環境負荷の小さい次世代モビリティという視点から、2021年10月から11月にかけてクラウドファンディングにより導入資金を調達。
- ・ 2022年03月より、備中高梁駅前の案内施設で車両のレンタル営業を開始。

#岡山県 #地域 #観光 #まちづくり #環境保護 #起業・スタートアップ #旅 #猫 #バイク #晴れ！フレ！岡山

天空の山城への交通手段に自由で楽しく環境を守る次世代モビリティ投入



一般社団法人高梁市観光協会 荒金稔博



支援総額

1,274,000円 目標金額 1,070,000円

支援者 128人 募集終了日 2021年11月24日

フォローする

プロジェクトは成立しました！

終了報告を読む

<https://readyfor.jp/projects/...>

コピー



クラウドファンディングによる二次交通の充実 (シームレス化・多様な移動手段の提供)

(1) 責任主体		(一社)高梁市観光協会(DMO)
(2) サービスの提供主体		(一社)高梁市観光協会(DMO)
(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	○	・バス交通の廃止等により移動の利便性が低下していた、備中高梁駅 - 備中松山城間の移動をはじめ、市域内および高梁駅周辺に点在する観光施設等間の回遊性を向上。
・ 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	-	・2021年10月から11月にかけて、「天空の山城(=備中松山城)への交通手段に自由で楽しく環境を守る次世代モビリティ投入」としてクラウドファンディングを実施。目標額1,070千円に対して1,274千円の支援を受けて終了。 ・2022年03月より、備中高張駅前の案内施設で車両のレンタル営業を開始。
・ 交通サービス情報の可視化	-	
・ 制度活用	-	

公共交通の運行情報をオープンデータとして提供 (インバウンド対応・情報の提供・可視化)

取組の概要

- 沖縄県では、観光と二次交通の情報をオープンデータとして取り扱い、データのメンテナンスや利活用促進を進めている。
- 取組の一環として沖縄全域の公共交通の運行情報をGoogleマップに提供しており、観光客はGoogleマップ上で公共交通を検索することが可能になっている。



クルマを使わずのんびり島を満喫

沖縄全域の公共交通の運行情報を
Googleマップに提供し、
カンタンに検索できるようになりました！

※その後の乗換検索サイトやアプリへの機能提供や沖縄県までの情報整備も進めています。

普段とは違うスピードで
地元の人との
触れ合いがある

車窓からの風景や
お酒を楽しむ旅が
気軽にできる

観光スポットの情報と
アクセスが分かりやすく

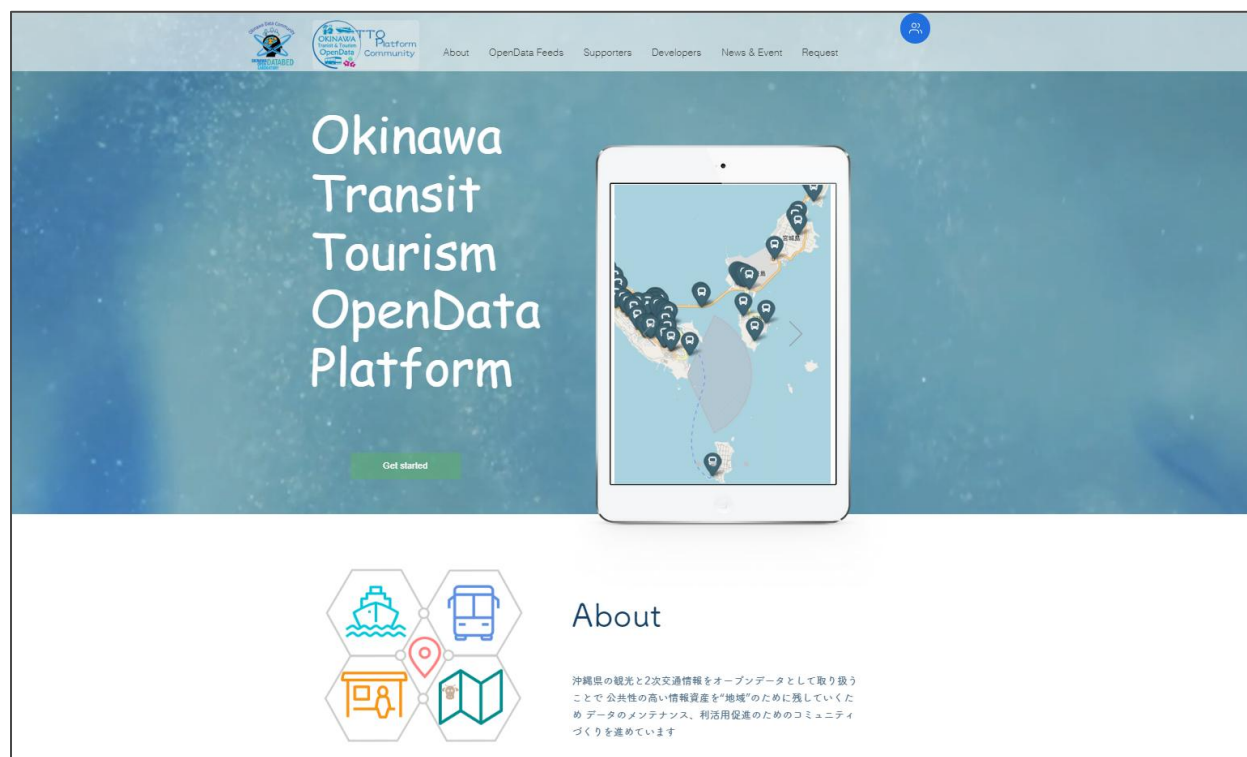
レンタカーを使えない方や
外国人も安心して移動できる

OKINAWA
Transit & Tourism
OpenData

取組について
沖縄県では、観光と二次交通の利便性向上に向け取り組んでおり、公共交通と観光情報のオープンデータ化を進めています。
沖縄県の公共交通情報をGoogleマップに提供し、検索できるようになりました。
今後、日々更新する沖縄県全体のより充実した観光情報の提供に向けて取り組んでいます。

公共交通を利用した沖縄観光のモデルコース
<https://okinawa.jp>

沖縄県
文化観光スポーツ振興課



Okinawa
Transit
Tourism
OpenData
Platform

Get started

About OpenData Feeds Supporters Developers News & Event Request

About

沖縄県の観光と二次交通情報をオープンデータとして取り扱うことで公共性の高い情報資産を“地域”のために残していくためデータのメンテナンス、利活用促進のためのコミュニティづくりを進めています

公共交通の運行情報をオープンデータとして提供 (インバウンド対応・情報の提供・可視化)

事例 24

沖縄県 全域

(1) 責任主体	沖縄県	
(2) サービスの提供主体	沖縄県	
(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	-	・ オープンデータをGoogle Map上で提供することにより、インバウンドを含む観光客は普段から使用している(慣れた)アプリ上で、現地の公共交通情報を取得、活用することができる。
・ 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	○	
・ 交通サービス情報の可視化	○	
・ 制度活用	-	

レンタカーに頼らない旅の楽しみ方を発信 (多様な移動手段・情報の提供・可視化)

取組の概要

- ・ (一財)沖縄観光コンベンションビューローは、観光情報を提供する「沖縄観光情報WEBサイト おきなわ物語」で、レンタカーに頼らない旅の楽しみ方について発信。
- ・ レンタカー以外の交通手段を紹介しているほか、モデルコースや旅のアイディアなどの提案も行っている。



レンタカーなしで沖縄旅行、知って得する旅のアイデア

「レンタカーの予約が取れないから沖縄旅行はムリ！」
いえいえ、沖縄の移動手段はレンタカーだけではありません。
車がなくても快適におきなわ旅を満喫できる旅のアイデアをご紹介します！

Travel Ideas

レンタカーなしの旅のアイデア

- 2023.08.08 レンタカーなしだと荷物が大変？ 手軽な沖縄旅行の裏技紹介！
- 2023.02.10 車なしで行ける沖縄の離島12選！ひとり旅にもおすすめ
- 2023.02.10 沖縄旅行は免許なしでも楽しめる？ 移動手段やおすすめ観光地
- 2023.02.10 沖縄旅行での移動手段7選！手段別の魅力や料金の目安
- 2023.02.10 【車なしの沖縄旅行】3泊4日のおすすめモデルコース3選
- 2023.02.09 車なしでの沖縄観光！おすすめスポットやモデルコースを紹介



レンタカーなしで楽しむモデルコース

レンタカー移動でないからこそ発見と出会える。
ここでは、現地スタッフがおすすめするバスや自転車、徒歩で巡るモデルコースをご紹介します。
自分のペースでゆっくりと沖縄観光をお楽しみください。

- 定番スポットを訪れる旅
- 絶景癒し旅
- 文化・伝統に触れる旅
- 沖縄グルメ旅
- ワンマイル旅
- 離島おこもり旅

> 一覧に戻る

定番スポットを訪れる旅

- 【北谷町】車なしでOK！「アメリカンビレッジ」で癒しづくし
- 【南城市】Nバス1日乗車券で巡る「癒しの聖地」
- 【本部町】やんばる癒しの旅

絶景癒し旅

-
-
-

レンタカーに頼らない旅の楽しみ方を発信

(多様な移動手段・情報の提供・可視化)

事例 25

沖縄県 全域

(1) 責任主体	(一社)沖縄観光コンベンションビューロー(DMO)	
(2) サービスの提供主体	(一社)沖縄観光コンベンションビューロー(DMO)	
(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	-	・免許を持っていない、旅行先など慣れない場所では運転したくない、ピークシーズンにレンタカーが予約できない(あるいは高額のため予約したくない)等の旅行者に対して、ニーズに応える旅行プランや移動方法を提示することで、新たな需要の掘り起こし・獲得に繋げる。
・ 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	○	
・ 交通サービス情報の可視化	○	
・ 制度活用	-	

4. 参考情報

- 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

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 01	地域 D4	北海道 阿寒湖温泉	
観光計画における観光交通への言及			
ビジョンに含まれる9つの戦略体系のうち、「観光インフラ整備・拡充戦略」に係る具体的施策として、交通拠点(道の駅、バスターミナル等)の整備、一次交通、二次交通、観光案内サイン等の整備等を記載。			第二期釧路市観光振興ビジョン p52
地域公共交通計画等における観光交通への言及			
- 基本方針5「釧路圏域の交流・連携を支える広域公共交通軸の確保」に係る施策として、広域公共交通拠点(釧路空港・JR釧路駅)と観光拠点(阿寒湖温泉等)を結ぶ二次交通の強化、観光を意識した運行情報掲載について記載。 - 同方針に係る評価指標として、バス利用者に占める観光目的利用者の割合の目標値を設定。			釧路市地域公共交通網形成計画 p119、p126
- 再編方針5として「観光のしやすさを高める」ことを設定。 - 当該方針に係る施策のうち、阿寒湖温泉エリアに関わるものとして、広域公共交通拠点と観光拠点を結ぶ二次交通の強化、マップや時刻表等による情報提供、バスネットワークの連携等を記載。			釧路市地域公共交通再編実施計画 p4、p6

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 02～04	地域 E4	北海道ニセコ
----------	-------	--------

観光計画における観光交通への言及

基本戦略のうち、受入環境の充実化をはかる対象の例として、二次交通を記載。また整備計画のシナリオとして、「ニセコエリア循環型公共交通網の拡充整備」を記載。	ニセコ観光圏整備計画 p21、p22
ニセコひらふリゾートエリアに係る方針・取組として、第一駐車場の交通拠点としての機能強化、エリアの価値向上に資するサービスの方針・取組として、域内公共交通の整備を、それぞれ記載。	倶知安町観光振興計画・観光地マスタープラン p34、p67
現状と課題の整理、および基本戦略2「観光客の多様な価値観への対応と受入環境の整備」に係る指針において、二次交通(域内交通)の強化について記載。	ニセコ町観光振興ビジョン p22、p32

地域公共交通計画等における観光交通への言及

対象地域における「観光交通を対象とした公共交通の活性化・再生」を目的とする計画として、『ニセコリゾートエリア地域公共交通総合連携計画』を策定。	ニセコリゾートエリア地域公共交通総合連携計画
課題のうちサービスの「質」の低迷として、「サービスの高度化に向けた継続的な設備投資は必要」旨を記載。	倶知安町地域公共交通計画 p4
計画の基本方針をはじめ、全体として観光需要への対応を想定。具体の施策④として、「観光客の公共交通利用の促進」に係る事業を記載。	ニセコ町地域公共交通計画

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 05	地域 D4	秋田県男鹿市
-------	-------	--------

観光計画における観光交通への言及

- 「秋田中央横軸連携FIT取組モデル地域整備事業」として、男鹿市を含む4市連携による「訪日外国人向け交通網や多言語化対応などの受け入れ体制を整備」について記載。

男鹿市地域再生計画
p7

地域公共交通計画等における観光交通への言及

- 基本方針1「各公共交通の持続性向上によるネットワークの形成・再編」、および基本方針3「誰でもわかり、安心して使える公共交通づくり」において、公共交通を利用する観光客・来訪者への対応を想定。
- 具体の施策として、利用方法・運行情報の発信強化、乗車券のデジタル化、わかりやすいバス停の導入、公共交通と連携したイベント等の実施について記載。
- 計画において、なまはげシャトルは「観光需要に特化した移動を担う交通」と位置づけ、課題として、さらなる利用促進や行政以外の移動サービスとの連携の必要性を指摘。

男鹿市地域公共交通計画
p52、p60

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 06	地域 D4	新潟県佐渡市
-------	-------	--------

観光計画における観光交通への言及

- 計画の基本的な方針に係る事項のうち、佐渡市に関わるものとして、佐渡市への航路の強化、それぞれの地域(佐渡島内、新潟市内)の自由な往来を可能にする二次交通のさらなる充実を記載。
- 具体の施策として、二次交通の充実(フリーパスの展開、拡充)と移動の利便性の向上(アクセス整備)について記載。

トキめき佐渡・にいがた観光
圏整備計画
p11、p18

地域公共交通計画等における観光交通への言及

- 実施する交通施策・事業として、観光地の移動利便性向上、主要観光拠点でのデジタルサイネージ(観光情報、観光地の混雑情報提供、多言語化)の導入等を記載。

佐渡市地域公共交通計画
p64

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 07	地域 D4	新潟県湯沢神立・土樽
-------	-------	------------

観光計画における観光交通への言及

- 戦略4「利用者目線での受け入れ環境整備」に係る施策として、「シーズンごとの利便性を考慮した二次交通の整備」を記載。インバウンドを含む観光客、地域住民、リゾートマンション利用者等の利用を踏まえた持続可能な二次交通の検討、整備を行うこととしている。

湯沢町観光振興計画
p61

地域公共交通計画等における観光交通への言及

- 「観光を支え、魅力を高める移動環境の整備」として、「路線バスの急行便や予約・定員制の導入による高付加価値路線の設定」等に言及。

湯沢町地域移動環境計画
p40

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 08	地域 D4	長野県白馬村
-------	-------	--------

観光計画における観光交通への言及

計画内の戦略に係る施策・事業として、自転車の利便性向上と安全確保に向けた環境整備、域内交通の整備・充実支援(スキー場のサービス共通化の一部として)、分かりやすいシャトルバスの運行およびナイトシャトルバスの拡充、冬季のタクシー不足の解消に向けた検討等について記載。	白馬村観光地経営計画 p41
---	-------------------

地域公共交通計画等における観光交通への言及

基本方針3「外国人を含めた観光客がいつでも快適に移動できる公共交通網の確保」に係る施策として、シャトルバスの通年運行の検討、観光・生活を統合する路線としてのシャトルバスの運行検討、自転車に優しい利用環境の構築(乗り捨て、サイクルトレイン等)、分かりやすい配色・情報提供等について記載。	白馬村地域公共交通網形成計画 p125、p135
白馬村観光局を事業主体、鉄道・バス事業者を運行主体とする、村内循環型シャトルバスの導入検討・実証運行事業について記載。	白馬村地域公共交通総合連携計画 p24

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 09	地域 D4	京都府琴引浜・間人
-------	-------	-----------

観光計画における観光交通への言及

基本方針1から5に係る施策・事業として、交通基盤の強靱化(高速道路の延伸・片側二車線化、特急列車乗り入れ等)による利便性の向上、MaaS等のデジタルプラットフォームの構築による観光客の利便性向上等について記載。	第4次京丹後市観光振興計画 p23
---	----------------------

地域公共交通計画等における観光交通への言及

- 計画全体において、利用者(需要)の一つとして観光客を想定。 - 目標3「移動総量が高まる公共交通の実現」に係る方策9として「公共交通による周遊観光ルートの検討」を設定。関係者間でのルート検討、周遊観光ルートの設定・情報発信を行うこととしている。	京丹後市地域公共交通計画 p31
---	---------------------

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10	地域 D4	兵庫県城崎温泉	
観光計画における観光交通への言及			
課題解決のための対応策のうち、来訪者に係る対応策として、「地域間連携と二次交通の確保」を記載。			豊岡市大交流ビジョン p21
目標3「分野横断による取組み」の方向性として、「……交通施策等の検討に係る観光の枠を超えたタスクフォースの設置と、施策や予算の決定、事業実施、評価のための仕組みづくり」を記載。			豊岡市大交流ビジョン観光地経営アクションプラン
地域公共交通計画等における観光交通への言及			
利便性向上施策として、情報発信、キャッシュレス対応、高速バスネットワーク・空港アクセス交通の充実等を記載。106-観光交通としての利便性向上施策として、観光列車・観光周遊バスの運行、レンタサイクルや次世代モビリティ等による二次交通の充実等を記載。			但馬地域公共交通計画 p87
大交流ビジョンとの連携による観光利用の促進、循環系等における観光名所周遊ルートの設定検討、観光協会主催イベントへの公共交通の参画等について記載。			豊岡市地域公共交通網形成計画
城崎温泉の来訪目的の一つである「外湯めぐり、そぞろ歩き」が安全に行われること目的として、交通問題の解決をはかる『城崎温泉交通環境改善計画』を策定。			城崎温泉交通環境改善計画

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 11	地域 F4	兵庫県淡路島
-------	-------	--------

観光計画における観光交通への言及

- 推進戦略3(アメニティ戦略)に係る施策の方向性として、「公共交通によるアクセス情報提供方法を充実・改善」「利便性の高い公共交通ネットワーク化等の働きかけ」「未来型モビリティなど新たな移動サービスの導入」を記載。
- 施策推進の方向性として、高速バス・路線バス・コミュニティバス間の接続性工場、淡路地域サイクルツーリズムの推進、乗り継ぎ検索システムの開発等について記載。

淡路島総合観光戦略
p27

地域公共交通計画等における観光交通への言及

- 「非日常の移動手段の充実(観光等)」「持続可能な地域公共交通の実現」等において、島外者の利便性向上のための網羅的な情報提供、観光施設との連携による割引サービス、多言語案内等について記載。

淡路島地域公共交通計画
p46

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 12	地域 D4	大分県由布院温泉
-------	-------	----------

観光計画における観光交通への言及

計画の戦略・基本方針に係る施策として、環境にやさしい移動手段(グリーンスローモビリティ、レンタサイクル等)のあり方の検討について記載。	第2期由布市観光基本計画 p40
- 滞在環境の整備推進戦略に係るプロジェクトの一つとして、「景観整備と交通体系整備」を設定。 - 同プロジェクトの施策に係る方向性として、由布院盆地内の交通量コントロール、由布駅前(バスターミナル含む)の交通対策等を記載。	新・由布院温泉観光基本計画 p22、p34

地域公共交通計画等における観光交通への言及

外国人観光客対策として「運賃表・ダイヤ・券売機等の多言語化、バス・タクシー乗務員の指差し会話集の常備など受け入れ環境の更なる強化」の必要性を指摘。	由布市地域公共交通網形成計画 p44
---	-----------------------

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 13	地域 D2	沖縄県恩納村
-------	-------	--------

観光計画における観光交通への言及

- 観光客向けの二次交通として「村内の主要な宿泊施設や観光施設を経由する利便性の高い周遊バスの導入等」が求められる旨を記載。
- 二次交通の充実に向けた個別施策として「本村を拠点とした観光バスツアーや周遊バスの事業化」に向けた支援を行う旨を記載。

第3次観光振興計画
p70、p90

事例地域の地域交通に対するDMOの関与状況

事例番号	対象地域	DMO名称	種別	計画名
02～04	北海道 ニセコ	(一社)倶知安観光協会	地域連携	ニセコリゾートエリア地域公共交通総合連携計画
06	新潟県 佐渡市	(一社)佐渡観光交流機構	地域	佐渡市地域公共交通計画
07	新潟県 湯沢神立・土樽	(一社)湯沢町観光まちづくり機構	地域連携	湯沢町地域移動環境計画
08	長野県 白馬村	(一社)白馬村観光局	地域連携	白馬村地域公共交通総合連携計画
11	兵庫県 淡路島	(一社)淡路島観光協会	地域連携	淡路島地域公共交通計画

※各協議会の公表資料等を基に調査した内容を示す。