別冊3

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

〈参　考〉

『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）』
『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』

（関連抜粋）

2025年9月

一般財団法人　運輸総合研究所

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

目次

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
必要要・前提となる取組み・・・P2

2.『地域観光産業の基盤強化・事業革新に関する提言（令和5年7月）』 概要抜粋
・・・・・・・・・・P3

3.『地域交通産業の基盤強化・事業革新に関する提言（令和5年9月）』 概要抜粋
・・・・・・・・・・P6

Ⅰ.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必要・前提となる取組み

◎とりまとめにおいて述べたとおり、今般のとりまとめは、『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）』に基づくものであり、同提言及び同提言にある『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）』の両提言を前提とするものである。
とりまとめが有効に役立つものとなるためには、これら両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。

◎このため、とりまとめの参照とするため、とりまとめに関連する、それぞれの提言の関連部分の概要を本別冊3において抜粋するものである。
（それぞれの事項に記載する（P○）とは、提言のページ数を示す。）

◎それぞれの提言の全文等については、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）

2.『地域観光産業の基盤強化・事業革新に関する提言』の概要抜粋

【1】Ⅱ.1.産業政策の必要性と有効性について（P2～P6）

（価値に相応する価格設定）：良質なサービス等は、相応の対価で評価する基本認識の徹底。
（高付加価値化）：ソフト面での、付加価値を向上させることが必要。

【2】Ⅱ.3.地域全体での経営戦略的取組みの必要性について（P8）

◇地域観光産業を高生産性で高所得産業とすることは、地域住民の所得の向上や生活の質の向上、地域財政に貢献するものであることから、総花的・平均的に取り組むのではなく、地域全体の生産性を向上させる経営戦略的な取組みが必要。
◇地域（※）で、自らめざすまちのあり方も含めた将来像を踏まえ、地域の現状を的確に把握、観光マーケットでの相対的位置付けを分析、地域観光産業全体として、高価格集客に特化、あるいは、手頃な価格集客に特化、といったターゲットを明確にし、ターゲットに対応した付加価値の向上等に取り組むことが必要。
◇このため、司令塔のDMOが本来機能を発揮する取組みを行うことが必要。DMOは地元金融機関等と緊密に連携し、専門的知見で財務的なコンサルティング等サポートを行い、地域の合意形成の実現の取組みを行うことが必要。
◇地域の合意形成等が今後一層重要となることから法定協議会制度、提案制度や協議結果の尊重義務が定められる観光圏整備法の枠組みの活用が可能となるよう、同法にDMOの役割及び権限等を追加。併せて、同法に、固定資産税の減免措置、観光二次交通等の特例措置、地域再生エリアマネジメント負担金制度の要件緩和等を、特定事業として追加。

（※）地域：本提言で主体とする地域とは、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。

【3】Ⅱ.4.地域全体でのバックキャスティングによるDX化について（P9～P11）

（2）需要面・供給面におけるDX化の必要性
◇国内・海外の顧客ニーズをデータで的確・効率的に把握し、宿泊産業や地域交通等地域観光産業全体を一体的・シームレスにサービス提供可能とすることで、利便向上でニーズを確実に取り込み、収益拡大を図るとともに、農業、医療等幅広い他分野との連携で高付加価値化を図る。
◇観光関連の分野・地域を超え多様なサービスをつなげ、一つのサービスとして捉えるMaaSの考え方は有効。分野・地域を超えたデータ流通等を可能とするDXが必要。地域交通提言のDX化のデータ形式・規格の統一化や、連携ルール等の義務化等の対応が必要。

（3）DX人材の確保方策
◇都市部の大企業等に在籍する副業・兼業人材を活用できる仕組みを導入、その人材を地域内でシェアする仕組みの導入を推進。

（4）長期的視点でのDX人材の育成の必要性

【4】Ⅲ.2.関連地域観光産業の生産性向上の方策について（P17～P20）

（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

◇現在、大都市圏以外の多くの地域においては、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、タクシー等観光二次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、コミュニティーバスや自家用有償、離島航路等に関する利用者のための内外に向けた情報発信が不十分な状況にある。

◇本研究所の地域交通産業の基盤強化・事業革新の委員会においては、カーボンニュートラル等地球規模での環境問題への対応、ウェル・ビーイングの実現等を可能とする地域経済・社会の基盤である地域交通の維持・確保、活性化等について、多様かつ持続可能・安定的に可能となる具体的な方策を、現行の事業制度等を超えて検討し、提言することとしている。
さらに、当該提言においては、Ⅱ.4.（2）のDX化において述べたとおり、地域交通等の情報発信やシームレス化を目的として、既存のプラットフォーマーの活用も含めて、無駄な投資無く、シームレスな利用環境を整える等のため、データ形式・規格の統一化や、連携ルール等の義務化等が必要としているところである。

◇当該提言を踏まえて、制度改正等の具体化を図るとともに、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）地域交通のシームレス化

◇地域観光の移動のモード間の接続利便向上は、観光消費行動を活発化、地域交通事業等地域観光産業全体の生産性向上に資する。鉄道、バス、タクシー、離島航路等の公共交通のみならず、シェア・サイクル、カーシェア、電動キックボード等、あらゆる移動サービスが、多様なニーズに対応できる多様な選択肢で、シームレスなサービスを提供することが重要。

◇MaaSの取組みを、今後は、地域内の交通のみならず国内幹線交通や国際航空とのつながりも具体化することが必要。

◇DMOが専門人材の知見を活用し、システム構築が目的化しないよう事業のグリップを行いつつ、確実に対応することが必要。

（3）地域観光産業のシームレス化

◇国内・海外の顧客のニーズを的確かつ効率的に把握し、地域に取り込むことが必要。地域交通や宿泊事業等地域観光産業が一体的・シームレスにサービスを提供。地域の農業、医療等幅広い他分野との連携で高付加価値化を図る必要があり、DX化に取り組むことが必要。

（4）価値の適正評価と的確・戦略的な価格設定

◇価格の設定を的確かつ戦略的に行うことが必要。DMOが地域全体で整合ある取組みが行われるよう対応することが必要。

（5）実務人材の要件、育成等
◇観光地域の地域交通等地域観光産業の付加価値の向上には、顧客のCSに直接影響する、運転手等の実務人材が果たす役割は重要。DMOが地域全体で整合ある取組みが行われるよう対応することが必要。

（7）関連地域観光産業の高付加価値化の取組み

【5】Ⅲ．3．DMOの本来機能の発揮について（P20～P25）

（1）DMOの本来機能の明確化等
◇DMOが行うべき最低限の具体的取組みは、地域内経済循環の仕組みづくり等地域全体での経営戦略的取組み、地域観光産業の生産性向上に関し、観光二次交通の確保等の取組み、地域交通のシームレス化、実務人材の育成、高付加価値化の取組み等。
◇DMOが、本来機能を発揮するためには、経営・管理能力・リーダーシップ人材や、安定した財源が必要。DMOに司令塔機能を委ね、協働することの行政、地元経済界等のトップによる合意と、地域住民の理解と合意が必要。

（2）人材の確保等
①有効な確保方策
◇DMOのCEO、CFOやCMOのみならず担当レベルでも、マーケティングや統計処理、DX、宿泊産業の生産性向上のサポートのため管理会計、財務等に関する知見が必要。このような人材を地域で確保するためには、欧米での事例のとおり、相応の高い給与水準等での待遇が必要。
◇自治体は、DMOの安定的財源を確保することで、本来機能発揮のための人材確保に必要な高い給与水準の提示を実現することが必要。
②出向による人材確保
◇関連企業や自治体は、DMOに人材を出向させる場合、モチベーションを感じ、業務に取り組めるよう、出向後のキャリアパスを明確に提示。
DMOへの出向をキャリアパス上「魅力ある経験」と位置付けることが必要。
◇DMOの人材確保でも、地域と連携し、副業・兼業人材をDMOが共有・活用できる仕組みを導入することが必要。
③外国人材の確保
◇地域で、当該地域の相対的位置付けを客観的に分析し、インバウンドに重点化等の地域戦略を策定し、取り組む場合、ターゲット国・地域の顧客のニーズを的確に把握し、当該国等の歴史、文化、習慣等を踏まえたマーケティングが必要。

（3）安定した財源の確保
①宿泊税等
②その他TID（Tourism Improvement District/観光産業改善地区）等
③地域観光産業関連施設の包括的運営

（4）地域住民等の理解促進
◇DMOの重要ミッションとして、地域観光産業の地域にとっての重要性を地域住民に啓発する取組みを強化することが必要。

３.『地域交通産業の基盤強化・事業革新に関する提言』の概要抜粋

【1】Ⅰ.提言を行う基本認識（P1～P2）

◇地域交通（※）は、カーボンニュートラルの実現等の国家的課題に貢献する社会基盤であるだけでなく、地域住民の通勤・通学、通院等の日常生活や経済活動さらには、観光等の地域交流などを支える公共財であり、さらに地域の魅力・地域力による定住移住にも貢献する地域社会の基盤。利便性の高い地域交通は生活の質（QOL）を向上させ生活・経済活動を活発化し、地域の価値が向上。自治体財政に貢献。

【2】Ⅱ．1.地域交通の位置づけの明確化について(P2～P3)

◇地域に暮らす人々が、ウェル・ビーイング等の実現を可能とする地域の将来像を、人口等地域社会の構造変化の予測も踏まえ、自ら考え、地域の総意で取り組むまちづくりの中で形成されることで実現するものであり、地域の将来像を見据えた地域の総意に基づき、確保・維持・改善されることが必要。人々の日常生活や経済活動を支えるバリアの無い移動を可能とする、まちの基本機能を実現するためのインフラとして、地域のバス・タクシー等の地域交通は、まちづくりの基本的・重要なソフトのインフラの公共財。確実な確保・維持・改善そして活性化が必要。

【3】Ⅱ.2.地域交通に関する道路運送法等現行法制度の革新について（P4～P15）

（1）地域交通の確保責任主体の明確化・制度化について

◇地域交通の第一義的な確保責任主体は、地域住民の生活確保等の行政責任を担う、基礎自治体である市町村であること等を明確化。

◇地域交通法の法定計画の策定及び法定協議会の設置を自治体の義務とする。

（※）1.本提言における「自治体」とは、地域交通の第一義的な確保責任主体である市町村及び市町村のサポートを担い広域交通等の確保責任主体でもある都道府県。

2.法定計画の策定及び法定協議会の設置は、単一の市町村・都道府県のみならず、生活交通圏を単位とする複数の市町村・都道府県、市町村と都道府県の連携等、地域の実情に対応して単一あるいは複数の自治体が行う。

（2）道路運送法の抜本的見直し等現行法制度の革新方策について

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

◇限られた人材・人手・車両等を柔軟に融通することを可能とする等、効果的に活用でき、交通不便地域等においても創意工夫によりサービスを提供しようとするインセンティブにも期待し、地域の特性に応じて緩和された規制により行うことが可能とするよう技術進歩・革新等も踏まえ、道路運送法の事業区分や事業規制等、関連する道路運送車両法、運転資格を定める道路交通法等も一体として抜本的に制度等を見直し、早急に法改正等で具体化することが必要。

◇自治体の長の総合調整権限で幅広いモードの交通事業者、裨益ある商業施設等の参画を求めることも必要。

③運賃規制の見直しの方向性

◇地域交通サービスは地域交通全体を総合的に捉え、運賃等の確定が必要。運賃規制は地域実情に応じ柔軟な運賃設定を可能とすることが必要。

◇現在の例外的なコミュニティーバスの協議運賃制度を運賃制度の基本とすることが必要。上限よりも下限運賃水準の重要性を明確化することが必要。

⑥地域交通法の法定協議会の議論の深度化と見える化
◇法定協議会の参画は、利用者、企業、商業・観光施設等幅広い意見が反映される制度が必要。法定協議会の運営は、地域交通の確保責任主体の自治体の長に最終的な総合調整権限があることの規定が必要。
⑦地域交通に係る制度運用の積極的サポート
◇国土交通省の本省関係局、運輸局・整備局の本局・支局等の各レベルで地域交通等関連制度の柔軟な運用等の共有、地域へのサポートの徹底。
◇国土交通省の役割は自治体と交通事業者等が取り組む地域交通の確保・活性化等をサポートし、安全の実現に貢献するものであることを上記各レベルで確実に認識し、許認可はその役割遂行のため行うものとの目的意識を改めて徹底、制度の柔軟な運用等、全国のあらゆる知見を総動員して地域の取組みをサポートすることが必要。
⑧自家用車に過度に依存しなくても移動できるサービスのあり方

（3）地域交通の範囲・サービス水準の明確化等について
◇地域交通はまちづくりの重要な社会インフラ。その範囲、サービスの水準・品質等は、交通政策基本計画、地域交通法等の関連法令・計画やまちづくり関連法令・計画で、明確に位置づけることが必要。

①まちづくりの対象となる地域交通の範囲
◇生活圏の基盤のバス、タクシー、自家用有償運送等の公共交通全体のみならず、自転車、電動キックボードやカーシェアリング、シェアサイクル、宿泊施設送迎サービス等が、総体として発揮する機能に着目した地域の交通の明確化が必要。法定計画の必須対象とすることも必要。
②まちづくりの対象となる地域交通サービスの地理的範囲
◇生活圏や経済圏など地域特性を踏まえ、地域が確定することの明確化が必要。
③地域交通のサービス水準の明確化
◇サービス水準は、国が交通政策基本計画で品質やその量、運賃水準等について、ガイドライン的水準を提示。ユニバーサルサービスの実現は当然、地域の豊かな生活に貢献し、移動自体に楽しみや生活の一部の価値を与えるサービス品質等であることが必要との明確化が必要。
◇実際の地域交通のサービス水準は、国のガイドライン水準も踏まえ、交通計画、まちづくりの計画で地域が確定し明示することが必要。

【4】Ⅱ.3. 地域交通に対する公的支援について（P15～P16）

（1）公的支援等の財源負担のあり方について
◇地域交通の確保責任主体である市町村・都道府県の主体的役割を踏まえ、地方交付税措置のあり方、商業・宿泊施設等、従業員の通勤等が必要な地元企業等も含めた、地域交通サービスの受益に対応した検討が必要。
◇国においては総務省、文科省、厚労省、農水省、経産省、環境省、こども家庭庁等の関連省庁、自治体においては、教育、健康福祉、農水、商工、建設、都市部局等の関係部局が財源負担のあり方を協働で検討することが必要。

◇市町村・都道府県においても、教育、健康福祉、農林水産、商工、建設・都市等まちづくり分野などの連携による地域交通に対する補助等支援のあり方の検討のみならず、地域交通の確保責任主体の主体的役割として、地域交通の確保・維持・改善、活性化のための目的税の導入等の検討や、上記のまちづくり施策との連携による財源捻出など自主財源の創出の仕組みや税制措置の検討を行うことも必要。
◇これらの場合、Ⅰ.で述べたような地域交通のカーボンニュートラル上の優位性等、国家的課題や国民的課題に対応する重要な社会インフラであるという観点を踏まえた、国や自治体の政策上の役割、地元企業等の社会貢献等を含めた地域の主体毎の役割や受益に対応した、財源のあり方の検討を行うことが必要である。
◇観光二次交通等、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は、DMOの役割も含めて、本研究所において、今後検討することとしており、本提言も踏まえて、引き続き、検討し、早急に具体化することが必要である。

（2）公的支援等の補助のあり方について
◇国の地域交通の補助の考え方は収支差を前提。現行の運賃規制では運賃の柔軟な引き上げも困難。現行水準の補助を受け運行を維持することが選好。旅客輸送実績自体を補助の基本とする制度、交通事業者の地域実情で必要な投資水準等が前提の引当金をコスト計上した収支差を対象とする制度、燃油費高騰・災害等に柔軟に対応する制度等、積極的取組みを促進する補助制度を、具体化することが必要。

【5】Ⅱ.4.地域交通の企画・検討等の専門人材の育成、運転士の確保等について（P16～P17）

（1）地域交通の専門人材の育成について
◇多くの市町村等では専門部局が無い現状。大学等の地域交通の専門人材の育成も限定的。国土交通省が地域の大学等に支援を行う。
◇大学、自治体、コンサル、地域交通産業界等とネットワーク体制を整え、各組織横断のキャリアパスの見える化モデルを構築。
（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

【6】Ⅱ.5.地域交通産業における基盤強化のための集約・協業、事業規模拡大について（P17～P18）

◇交通事業者の集約・協業・交通連合を図ることや、スケールメリットを確保する事業規模を拡大するため、経営統合や共同経営を行うことも有効。

【7】Ⅱ.6.地域交通の国全体でのプロモーションについて（P18～P19）

◇国や自治体が交通事業者と協働し、地域交通の重要性について、国民、地域住民、地元企業等の理解増進を図り、地域住民や地元企業等は、その実現に積極的な役割を果たすことが必要。

【8】Ⅱ.8.地域交通を統括する国の組織のあり方等について（P20）

◇自治体においても、地域交通を直接的に担当する部局等が主導して、内部部局相互間の連携体制、市町村と都道府県との連携体制及び都道府県警察との連携・実行体制を構築することが必要。

【9】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（P21～P22）

◇具体的には、スケールメリットの観点も踏まえ地域の社会基盤としての地域全体の車両等の保有を行うとともに、地域公共交通計画の策定、DX化等にも対応する専門人材が常任する自治体との官民一体となった組織を設けることも有効。これを国が支援する制度を地域交通法に位置付けることが必要。

【10】Ⅲ.3.地域交通のDX推進に必要な措置等について（P22～P23）

◇データの収集・活用・流通の可能化のため、形式・規格の統一化、連携ルールを制度上明確化することが必要。路線・ダイヤ・運賃等基礎データのオープン化の範囲等を明確化した上で、ルールや基礎データのオープン化等を法律で義務化することが必要。

◇DX化の専門人材の確保は世界的競争、大変に困難。提言の地域内外での副業・兼業による柔軟な人材確保などを国土と関係省庁が主導し取り組むことが必要。国土交通省のMaaSの取組みでオープンデータ化に必要な基盤的プラットフォームの整備などにも取り組むことが必要。

【11】Ⅲ.5.過疎地域における地域交通確保のための取組みについて（P25～P26）