

観光と地域交通に関する研究会 報告書
令和2年7月

観光と地域交通

Japan Transport and Tourism Research Institute



一般財団法人 運輸総合研究所

観光と地域交通に関する研究会

報告書

2020 年 7 月

一般財団法人 運輸総合研究所

観光と地域交通に関する研究会 報告書

目 次

はじめに	(運輸総合研究所会長 宿利正史) 1
研究会の構成	2
研究会の諸論点 一ポスト・コロナの観光と交通に向けて一 (座長 武田公子) 5	
1. 研究会で取り上げる内容	8
2. 各委員及びオブザーバーの発表内容と主な意見	11
2.1 研究会参加の問題意識と話題提供【大井委員】	11
2.2 グリーンスローモビリティについて【三重野オブザーバー】	13
2.3 観光立国推進協議会の二次交通の取り組み概要【久保委員】	15
2.4 大分県由布市湯布院町の事例説明【生野委員】	17
2.5 観光と地域交通におけるみちのりグループの取組み【松本委員】	19
2.6 観光交通と ICT/IoT 【清水委員】	21
2.7 観光客と住民が乗りあう公共交通の実現をめざして【加藤委員】	23
2.8 観光と地域交通を考える～京都から考える持続可能な交通～【村尾委員】	26
2.9 観光と地域交通～バス事業者からの視点～【後藤オブザーバー】	29
3. 本研究会で議論された論点と問題意識の整理	30
4. 観光と地域交通に関する提言	32
4.1 観光地側の視点	33
4.2 交通サービスの需要側（観光客）の視点	41
4.3 交通サービスの供給側の視点	47
4.4 計画や規制などの政策・制度の視点	58
5. 提言総括	(座長代理 清水哲夫) 66
6. おわりに	(運輸総合研究所会長 宿利正史) 68

【参考資料】 観光と地域交通に関する研究会各回の出席者及び議事概要

はじめに

地域交通については、以前より引き続き、公共交通事業者の厳しい経営環境や不十分な公共交通サービス等が課題となっています。これに加えて、昨今の本格的な人口減少社会の到来、高齢者運転の問題の顕在化、交通事業の運転者不足の深刻化、財政制約の下での公共交通サービスの確保・維持のための公的負担の増加など、地域交通の安定的な確保・維持をめぐる環境はますます厳しくなっています。

こうした中、地域における生活交通については、行政、交通事業者、研究者やそれぞれの地域において、交通サービスの確保・維持・改善について踏み込んだ検討や実践が行われており、また、着実に法制度等の改善が進展している状況にあります。

他方で、近年の観光客の個人旅行化の進展や全国各地への外国人旅行者の急増の中で、地域における観光交通の確保・改善が喫緊の課題となっています。しかしながら、これまで地域交通については地域住民の生活の足の確保を目的とする検討や対応に重きが置かれていたため、観光客や観光関係者、観光地の視点を踏まえた具体的な改善策の提案や対策が十分ではないまま今日に至っているのが実状です。

また、地域住民の移動ニーズと観光客の移動ニーズは必ずしも一致するものではありませんが、地域交通に観光客の移動ニーズを取り込むことによって、地域住民の生活の足の確保の下支えとなることが期待できます。この面からも、観光客の移動手段としての地域交通の活用や改善策を議論することは有益であるといえます。

このため、「学術研究と実務的要請の橋渡し」を設立の原点とする運輸総合研究所では、2019年1月に、観光や地域交通に関する第一線の研究者、現場の課題に精通した地方自治体関係者、観光地づくりや地域交通に精力的に取り組んでおられる実務家等の皆様にご参加いただき、「観光と地域交通に関する研究会」を設置し、観光と地域交通に関する具体的改善策について政策提言を行うことを目的として検討を行ってきました。本報告書はその成果を提言の形でまとめたものです。

本研究会の委員及びオブザーバーとしてご参加・ご協力いただいた皆様方に対しまして、この場をお借りして厚く御礼申し上げます。

もとより、本研究会における検討の成果をもって、観光と地域交通が直面している諸々の課題の解決に向けた手掛りや改善方策を網羅することはできませんが、本報告書における観光側からの視点を踏まえた提言が、地域における観光の持続的な発展を願う、あるいは地域における観光交通需要への対応を担う関係者のみならず、生活交通の確保・維持・改善に奮闘する関係者にとって、これからの一助となれば幸甚です。

2020年7月

一般財団法人 運輸総合研究所
会長 宿利正丈

研究会の構成

本研究会は、武田公子 金沢大学人間社会研究域経済学経営学系教授を座長とし、表 1 の委員から構成され、事務局は一般財団法人運輸総合研究所に設置された。

なお、研究会には、オブザーバーとして、表 1 のとおり行政機関、大学、公益団体、事業者の方々にも参加いただいた。

研究会全 6 回の開催概要は表 2 に、各回の出席者及び議事概要は参考資料中に示す。

表 1 観光と地域交通に関する研究会の委員及びオブザーバー
(五十音順を基本として記載。所属・役職は 2020 年 7 月 1 日現在)

氏名	所属・役職
委員	
大井 尚司	大分大学経済学部経営システム学科教授
加藤 博和	名古屋大学大学院環境学研究科附属持続的共発展教育研究センター教授
久保 成人	公益社団法人日本観光振興協会前理事長
近藤 光雄	にいがた観光特使
清水 哲夫 (座長代理)	東京都立大学大学院都市環境科学研究科観光科学域教授
生野 敬嗣	由布市まちづくり観光局事務局次長
武田 公子 (座長)	金沢大学人間社会研究域経済学経営学系教授
松本 順	みちのりホールディングス代表取締役グループ CEO
村尾 俊道	京都府公立大学法人 本部経営戦略室長
宿利 正史	一般財団法人運輸総合研究所会長
佐藤 善信	一般財団法人運輸総合研究所理事長
山内 弘隆	一般財団法人運輸総合研究所所長
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
オブザーバー(発表者)	
後藤 崇輔	国際興業株式会社 専務取締役兼専務執行役員
三重野 真代	復興庁本庁企画官(発表時は国土交通省総合政策局環境政策課課長補佐)

氏名	所属・役職
オブザーバー	
乾 有貴	東京大学公共政策大学院特任准教授
梅山 大地	観光庁外客受入担当参事官(外客受入担当)付
遠藤 千春	観光庁外客受入担当参事官室主査
大野 一	観光庁外客受入担当参事官室係長
川口 恵司	株式会社みちのりホールディングスアソシエイトマネジャー
河田 敦弥	観光庁観光地域振興課観光地域政策企画室長
川瀧 弘之	一般財団法人日本みち研究所専務理事
佐々木 雄大	国際興業株式会社 経営企画部事業戦略第一課
渋武 容	東京大学公共政策大学院特任教授
杉野 正弘	公益社団法人日本観光振興協会地域ブランド創造担当部長
田口 芳郎	観光庁外客受入室参事官
多田 佐和子	国土交通省総合政策局環境政策課課長補佐
中村 陽介	観光庁外客受入室
新田 亜希子	観光庁外客受入室
長谷 知治	東京大学公共政策大学院特任教授
平賀 親美	国土交通省総合政策局地域交通課課長補佐
古川 真衣	観光庁外客受入担当参事官室主査
森澤 栄文	観光庁外客受入担当参事官室主査
山口 宏幸	観光庁外客受入室専門官
山田 彰城	株式会社経営共創基盤(株式会社みちのり HD)
事務局	
北河 渉	一般財団法人運輸総合研究所主席研究員・事務局長
岩田 賢	一般財団法人運輸総合研究所主任研究員・企画部長
山田 敏之	一般財団法人運輸総合研究所研究員

表 2 観光と地域交通に関する研究会 開催概要

回 (開催日)	開催概要
第 1 回 (2019.1.29)	(1) 研究会設置の趣旨について(事務局より説明) (2) 地域交通の現況と課題 (3) 各委員による意見交換 (4) 今後の段取りについて
第 2 回 (2019.3.1)	(1) 観光交通と生活交通の概念整理(事務局より説明) (2) 大井委員より発表、質疑応答 (3) 三重野オブザーバーより発表、質疑応答 (4) 各委員による意見交換
第 3 回 (2019.4.23)	(1) 久保委員より発表、質疑応答 (2) 生野委員より発表、質疑応答 (3) 各委員による意見交換
第 4 回 (2019.7.30)	(1) 松本委員より発表、質疑応答 (2) 清水委員より発表、質疑応答 (3) 各委員による意見交換
第 5 回 (2019.11.11)	(1) 加藤委員より発表、質疑応答 (2) 村尾委員より発表、質疑応答 (3) 後藤オブザーバーより発表、質疑応答 (4) 今後の研究会の進め方について
延期 (2020.3.2)	※第 6 回研究会及び「観光と地域交通」に関する運輸政策セミナーを開催予定 であったが、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から開催を延期
第 6 回 (2020.6.19)	(1) 研究会報告書(案)について (2) 研究会報告書のまとめに関するスケジュールについて

研究会の諸論点

—ポスト・コロナの観光と交通に向けて—

観光と地域交通に関する研究会
座長 武田公子

2019年1月に発足した「観光と地域交通に関する研究会」は、観光地への・観光地における交通サービスに関する課題と解決策を多面的な観点から検討することを目的とした。後に詳述される5回にわたる研究会においては、各分野の研究者・実務家からの報告発表をうけ、活発な議論が展開された。筆者の専門は地方財政論というものだが、実は自治体財政の観点から各地の観光や交通を捉えることは極めて難しい。観光施設や交通機関の運営が民間事業者や外郭団体に外部化されてきており、公営事業会計という面でも、これら運営主体への自治体からの財政支援という面でも、財政データの可視化は全く及んでいないのである。とはいものの、門外漢ながら座長を仰せ付かった当方には、毎回の各方面からの報告発表が全て耳学問となり、多くの知見を得ることができた。

しかし、新型コロナウイルスの感染拡大という思いもよらない事態に直面し、研究会は中斷を余儀なくされた。2020年3月には総括的な研究会を予定していたが、この開催も不可能な状況となった。また、このわずか2、3か月の間、観光と交通を巡る環境は一変したのである。外出・移動自粛の下で観光地からは人影が消え、バス・新幹線・飛行機はほとんど空気を運ぶだけという状況となった。

かかる状況下で「観光と交通」を論じることの虚しさを覚えつつも、「ポスト・コロナ」における観光振興や交通サービス充実を展望せねばなるまい。しかし、ポスト・コロナにおける観光や交通は「プレ・コロナ」のそれと全く同じというわけにはいかないだろう。感染予防の水際作戦の下では、インバウンドに過度に依存した観光地経済のあり方についても、その脆さが改めて認識されたのではないだろうか。少なくとも、このコロナ禍の記憶が風化するまでの長い間、観光や交通は「新たなあり方」の模索を迫られることになろう。

ポスト・コロナの観光・交通を考える際、示唆を与えると思われるのは、コロナ以前から持ち上がっていた、オーバーツーリズムをめぐる議論ではないだろうか。より多くの観光客、さらに言えば、より多くのインバウンド・ツーリズムを目指してきた観光政策は、他方で混雑による住民生活への弊害や環境破壊を引き起こし、ひいては旅行者の満足度の低下をもたらしてきた（例えば第3回研究会、生野委員報告発表）。コロナ禍の下ではこの混雑が人命を脅かすものとして現れたのである。ポスト・コロナ期に求められるものは、感染拡大防止の観点からのみならず、居住者の生活保全やより快適な旅行という観点からも適度に制御された観光、すなわち、かねてより台頭してきた「サステイナブル・ツーリズム」の考え方ではないだろうか。

サステイナブル・ツーリズムのひとつの鍵となるのは、知名度の高い観光地への旅客集中をできる限り分散させる方向への誘導策ではないだろうか。つまり、「観るべき光」をもちながらそれを資源化して誘客する力の弱い地域、アクセスの困難な地域、すなわち条件不利地域への旅客誘導である。この観点を付加すれば、当研究会がこれまで積み重ねてきた議論もあながち無駄なものではなかったということになろう。そこで以下では、研究会での主な論点がポスト・コロナの観光や交通にどうかかわっていくのかについて整理していきたい。なお繰り返しになるが、あくまで門外漢としての筆者による私見を交えての整理となることをご海容頂きたい。

まずは、旅行者に対する情報提供のあり方、すなわち MaaS (Mobility as a Service)¹をどう構築するかという論点である。研究会における各地の事例報告から、ローカルあるいはリージョナルレベルの MaaS プラットフォーム構築はすでに個々に試みられている状況が窺い知れた（例えば第 4 回研究会、松本委員報告発表）。しかし、知名度の低い観光地について、わかりやすい情報を提供し、人々を誘導するには、全国版かつ一元的なプラットフォームが不可欠である。ではこのプラットフォームビルダーは誰だろうか。

現在のところ、主なビルダーは大手の ICT 企業ないし観光関連企業であり、彼らが提供するサイトに個々の事業者が自ら情報登録し、利用者が情報を付加することができます多くの情報が蓄積されるという形が支配的になってきている。しかしこのような商用型プラットフォームでは、すでに多くの旅客を集める地域に関する情報の二次利用（顧客満足度評価、口コミ等）を目玉とするがゆえに、集客力のある地域に関する情報のみが集積されやすく、「条件不利観光地」の情報はなかなか蓄積されていかないという限界をもつ。

そこで求められるのは、草の根的なローカル／リージョナルなプラットフォームを相互にリンクさせ、一元的な窓口を生み出すことであろう。この場合のプラットフォームビルダーに公益的団体が今後なるならば、行政データのオープンソース（例えばバス停、路線等許認可官庁がもつデータがなぜオープンソースにならないか、という疑問はさておき）を活用することで、全国を網羅する情報提供が可能となるだろう（例えば第 4 回研究会、清水委員報告発表）。

さらに言えば、このコロナ禍の副産物として、情報関連分野においては急速なイノベーションが展開されてきており、それに追随して情報インフラとユーザー側の通信スキルの向上も観察される。まさにコロナを奇貨として、ローカルな情報をグローバルな情報網につなげる条件が熟してきたともいえよう。

他方、着地点側の課題としては、観光地マネジメントの担い手確保と、地域内連携・利害調整にかかるガバナンスのあり方が論点となった。特に「条件不利観光地」にあっては人口減少と高齢化の下で、深刻な人材不足に直面している。移住人材を含む「外部の知恵」の活

¹ MaaS (Mobility as a Service) とは、スマホアプリにより、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を行なうサービス（国土交通省サイト https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000117.html 2020 年 7 月 26 日閲覧）。新たな移動手段（シェアサイクル等）や関連サービス（観光チケットの購入等）も組み合わせることが可能

用や、観光・交通両面における人材育成への取り組み（例えば第5回研究会、村尾委員報告発表）は喫緊の課題であろう。他方、鳴り物入りで登場した DMO(観光地域づくり法人、Destination Management/Marketing Organization)²については、その力量に関する地域差もあり、過度な期待が重荷となる場合も散見される（例えば第3回、久保委員報告発表）。その一方で、自動運転等のグリーンスローモビリティが人材不足を補完する可能性も示唆された（第2回研究会、三重野オブザーバー発表）。

また、地域内の横断的連携や広域的連携の重要性も指摘された。特に、観光分野と交通分野の連携に関しては、各種ステークホルダー間の利害調整に課題が多いことが、複数の報告で指摘されていた。そのなかで、両者の連携による情報提供や旅行商品の開発が試みられている事例も少なくない（例えば第2回、大井委員報告発表）。このような連携関係の創出のためには、おそらく行政の関与が不可欠であり、例えば「地域公共交通協議会」の再構築と観光分野からの参画を求めるという方向性もあるのではないかと考えられる。

さらに、生活交通と観光交通の関係をどう捉えるかという論点もあった。地域公共交通は生活者に対する情報提供を重視しがちで来訪者にはわかりにくくなってしまっており、双方への訴求性をもつ案内表示の工夫で両交通の共生が図れるのではないかとの提案もあった（例えば第5回研究会、加藤委員報告）。他方、地域によっては両者の共生はそもそも（路線的に）不可能であり、両者を割り切った料金設定（支払い意思額に応じた）で観光から生活者への一種の所得移転を行うという選択も示唆された（第5回研究会、後藤オブザーバー発表）。

研究会での議論を全て網羅することは筆者の能力を超えるものではあるが、いずれにせよ、当研究会で多面的な視点からの検討がなされたことは確かである。サステイナブル・ツーリズムの観点からのこの議論が再構築されることをさらに期待したい。

² DMO(観光地域づくり法人、Destination Management/Marketing Organization) は、地域の「稼ぐ力」を引き出すとともに地域の誇りと愛着を醸成する観光地経営の視点に立った観光地域づくりの舵取り役（観光庁サイト https://www.mlit.go.jp/kankochou/page04_000048.html 2020年7月26日閲覧）として導入されたもの。我が国では、現在、登録 DMO 等に対して関係省庁が連携して支援することが予定されている。

1. 研究会で取り上げる内容

(1) 観光交通と生活交通の概念

ここでは、観光交通と生活交通の概念を共有するため、イメージと特徴を図 1 に示した。

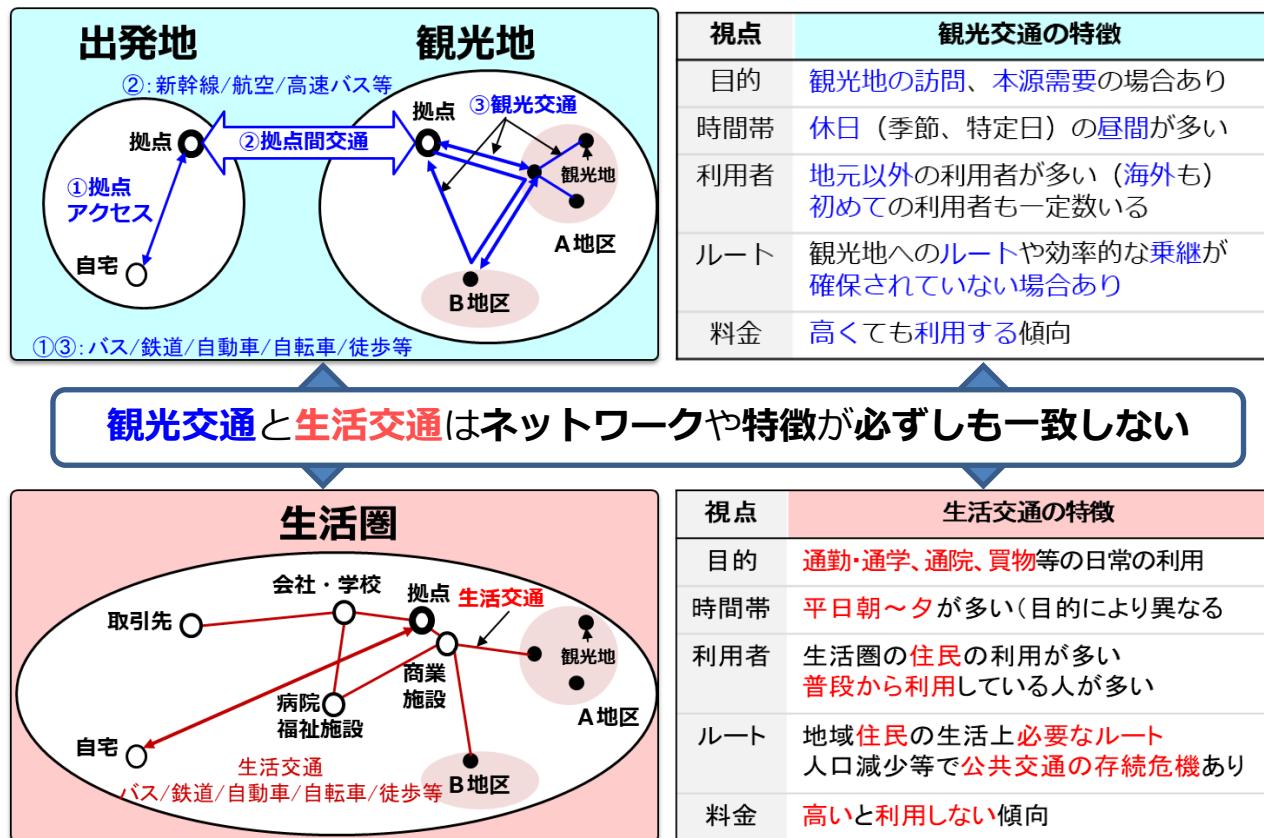


図 1 観光交通と生活交通の概念

(2) 研究会で取り上げる内容に関する主な意見

本研究会で取り上げる内容について、委員の意見を取りまとめた。

- 観光の移動のニーズと日常生活の移動のニーズはかなりずれている。これまで生活の足の確保という目的達成からの対応が主であったが、観光地側での移動において達成すべきものは何かという視点からの対応が必要ではないか。
- インバウンドのみで二次交通をとらえることは不十分であり、日本人と両方で取り扱うことが必要ではないか。
- インバウンドと日本人でニーズが異なる。ニーズやその対応策の分析も大事。規制緩和や運用の見直しなどの提言を目指すことが重要ではないか。
- 地域の観光資源を生かすために、必要な交通は何か、どう工夫するか、プラットフォームをどうするかという観点が必要ではないか。
- 観光地側の移動ニーズを把握して、既存の交通サービスで対応していくものと新しいモビリティサービスをいれて対応するというケースがでてくるのではないか。
- 交通をマネジメントすることは、地域や観光地をどうマネジメントするかということに繋がる。
- 観光側と交通側で穴のない取組が必要。観光をどうするか、そのために交通をどう組み込むか考えることが必要であり、交通ありきでは地域がよくならないのではないか。
- 需要があっても生活と観光の交通が混在して問題になる地域もあるのではないか。
- 需要の少ない地域はいかに需要を創出するかというアプローチが重要ではないか。
- バスについて、HPによる案内や路線図など整備しているが、利用者は情報がありすぎてどれを見たらよいのかわかりづらい。バスを使いたいという利用者を取りこぼしていないか。
- 観光と地域交通の中で、交通の料金の取り方をもう少し工夫する必要があるのではないかという視点と本源需要に関する視点も必要ではないか。
- 観光立国推進協議会の重点テーマとして、二次交通の充実・強化がある。国際観光旅客税をどう活用するかという視点も必要ではないか。

これらの委員の意見より、本研究会で取り上げる内容を大きくの4つの視点にまとめた。

(図 2)

観光地側の視点



交通サービスの需要側（観光客）の視点



交通サービスの供給側の視点



計画や規制などの政策・制度の視点



図中のアイコン素材データについては、©TopeconHeroes

図 2 本研究会で取り上げる 4 つの視点

2. 各委員及びオブザーバーの発表内容と主な意見

ここでは、研究会における各委員及びオブザーバーの発表内容と主な意見についてとりまとめる。

2.1 研究会参加の問題意識と話題提供【大井委員】

(1) 観光地側の視点

- ・観光地側が発信するアクセス情報について、車で何分という表現がほとんどであり、公共交通を使ってもらうという点が不足しているほか、そもそも観光地側が公共交通に対する情報を持ち合わせていない。
- ・DMO が観光地の交通を自分たちのこととして認識する必要がある。
- ・地域の DMO が、「観光協会+α」に留まっていると感じる。交通に加えて、関連する飲食や農業なども一体となってお金を稼ぐ仕組みを設けて、そのお金で交通を含めて支援するという形が作れないか。

(2) 交通サービスの需要側（観光客）の視点

- ・地域の横断的連携として、観光地側と交通事業者の連携が必要である。例えば、バスの切符と旅館の送迎と食事と温泉を1つの切符で販売する「熊本のバス旅」（図3）、路線バスに乗って加盟店へ行くとランチ1000円割引する「延岡のバスくバス」（図4）などがある。



図 3 「熊本のバス旅」 出典：九州産業交通ホールディングス株式会社提供資料



図 4 「延岡のバスクバス」

出典：東九州バスク化構想 | 宮崎県延岡市「11月スタート！バス＆ランチキャンペーン」
(<http://goodeat-goodlife.jp/nobeoka3/news/bus/> 2020年7月28日閲覧)

(3) 交通サービスの供給側の視点

- ・空港に降り立った地域全体の地図がないため、観光するためには事前に情報を収集しなければならない。また、地図が隣接する県や地域が白塗りで途切れているのも不便である。
- ・路線バスによる観光の際、移動手段と観光情報を1つのページでわかりやすく情報提供することが重要である。観光情報の入手先として、SNSと雑誌が効果的である。
- ・新幹線など都市間を担う基幹交通が新たにできた時に、バスなど観光に特化した交通を設けてもうまくいかないことが多い。これは、交通情報の発信にも問題があるが、観光客の行動パターンを考慮した路線・タイムテーブルや乗継が組めていないことに問題があるのでないか。

(4) 計画や規制などの政策・制度の視点

- ・ある圏域の市内と周辺の圏域を結ぶ広域的な交通について、地域公共交通計画を立てているが、観光という概念が抜け落ちていて形骸化している事例がある。
- ・地域のDMO間の広域連携や地域の横断的連携として、観光地側と交通事業者、行政との連携が必要である。

2.2 グリーンスローモビリティについて【三重野オブザーバー】

- ・グリーンスローモビリティの概要を図 5 に示す

【グリーンスローモビリティ：電動で、時速20km未満で公道を走る4人乗り以上のパブリックモビリティ】

【グリーンスローモビリティの5つの特長】

- ①Green…CO₂排出量が少ない電気自動車
- ②Slow…ゆっくりなので、観光にぴったり
- ③Safety…速度制限で安全。高齢者も運転可
- ④Small…小型なので狭い道でも問題なし
- ⑤Open…窓ガラスがない開放感が乗って楽しい

軽自動車	小型自動車	普通自動車
 4人乗り	 7人乗り	 車椅子リフター可 16人乗り
 4人乗り	 10人乗り	 車椅子リフター可 10人乗り
特殊用途車両（8ナンバー）		
		 福祉車両タイプ

図 5 グリーンスローモビリティの概要

出典：国土交通省総合政策局環境政策課提供資料

(1) 観光地側の視点

- ・DMO や観光協会にはモビリティ運営のノウハウがない。
- ・DMO や観光協会が有償運送の主体になる場合、自家用有償旅客運送などの登録などが必要である。
- ・株式会社となっている DMO は自家用有償旅客運送ができない。
- ・DMO や観光協会に対し、モビリティに関する専門家の派遣や人材の育成が必要である。
- ・DMO がグリーンスローモビリティを導入しようとしても地域のタクシー業界が反対するケースがある。

(2) 交通サービスの供給側の視点

- ・グリーンスローモビリティは、観光の二次交通や本源的需要型交通サービス、住民福祉的なラストワンマイルの創出など、新しい観光のモビリティの可能性がある。

-
- ・時速 20km 未満のため、ドアや窓ガラス、シートベルトの不要、対面型シートの設置許可など道路運送車両法の規制が緩和されている。一方、幹線道路の横断や右折が難しい。
 - ・道路運送法の一般乗合旅客自動車運送事業（乗合バス事業）や一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー事業）の許可を取得しての運営のほか、自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送、公共交通空白地有償運送、福祉有償運送）の登録を行っての運営や「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の様態について」（平成 30 年国自旅第 338 号 自動車局旅客課長）で規定されている許可等を要しない運送の態様としての運営が考えられる。
 - ・政策的意義として、①観光客の満足度を高め、地域の観光消費額向上、②DMO・観光協会等の事業としての可能性（交通事業者以外の地域主体が運営しやすいモビリティ）、③住民の生活交通と観光客の二次交通として活用可能（住民と観光客で異なる運賃設定も可）、④観光客が来ることで住民生活環境の改善（公共交通の維持、雇用の創出）が考えられる。

(3) 計画や規制などの政策・制度の視点

- ・自家用有償旅客運送は法律上、住民の運送が前提のため、観光客のみを対象とした純粋な観光路線（渓谷、送迎、隨道など）の場合は事業化できない。
- ・株式会社となっている DMO は自家用有償旅客運送ができない。
- ・自家用有償旅客運送の規制緩和や運用改善が必要である。

(※事務局注)

2020 年 5 月に成立した道路運送法の一部改正により、地域住民のみならず、観光客を含む来訪者が自家用有償旅客運送の対象として明確化される（これにより、観光客のみを対象とする自家用有償旅客運送が可能となる）ほか、交通事業者協力型自家用有償旅客運送制度が創設されるなど規制緩和や運用改善が進められている。また、株式会社の DMO であっても、NPO の構成員として参画する場合には、自家用有償旅客運送の主体として参画することが可能となっている。

2.3 観光立国推進協議会の二次交通の取り組み概要【久保委員】

(1) 観光地側の視点

- ・DMOは交通を学んでいる人が少なく、地域交通をマネジメントする人材育成が重要である。
- ・地方公共団体の立場で観光交通を担当したとき、DMOとどう関わっていけばよいかわからない、交通事業者が本当にやるかわからない、どこに相談すればよいかわからない、という課題がある。
- ・地域単位で運輸連合的な枠組みが必要である。

(2) 交通サービスの需要側（観光客）の視点

- ・観光交通の担い手のあり方について、公共交通の延長として行うなら、行政とならざるを得ない。しかし、地元客より観光客となった場合、DMOなどの観光地側が関わってくる。その場合、行き先のアクティビティとあわせて移動コストが地元客より高くなるが、満足するレベルの移動手段を導入する必要がある。

(3) 交通サービスの供給側の視点

- ・公共交通空白地は存在するが、観光交通の空白地域はデータで顕在化されていないため、そこで何が起きているのか、何が不満か必ずしも把握しきれていない。
- ・参考として、日本観光振興協会と交通検索サイトが連携し、観光地と路線バス網などの情報から観光交通の空白地域を顕在化させる取り組みを東北地域で試行している。
- ・この取組みにより、運行ダイヤの改善や運行路線の微調整、新しい路線の導入、バス路線と観光地のパッケージ、ゲートウェイでの使いやすいレンタカーの整備、公共交通空白地有償運送などにつなげていきたい。
- ・路線バスなどのデータベースについて、許認可権を持っている省庁がきちんとデータを把握し、提供できないのは問題である。
- ・個人の選好による快適な移動環境を創るためにには、わかりやすい情報提供が必要である。また、既存の交通サービスを利用して観光地へ行けるように、観光地側が主導して誘導するための工夫が必要である。
- ・シェアリングなど新しいモビリティサービスについて、以下の取組みが必要である。
 - 公共交通空白地の認定要件の弾力化^{※1}による公共交通空白地有償運送の実施拡大
 - 実施主体に公的なものに加えて、株式会社のDMOへの拡大
 - 乗車地・降車地の弾力化
 - 利用者（旅行者や観光客中心の利用者）の拡大
 - 自動運転技術等の新しいサービスの整備

(※1 事務局注)

自家用有償旅客運送において、公共交通空白地は認定要件ではない。

(4) 計画や規制などの政策・制度の視点

- ・株式会社となっている DMO は自家用有償旅客運送ができない※²。

(※2 事務局注)

株式会社の DMO であっても、NPO の構成員として参画する場合には、自家用有償旅客運送の主体として参画することが可能となっている。

2.4 大分県由布市湯布院町の事例説明【生野委員】

- ・人口1万人の町に年間400万人前後の観光客。そのうち、車や観光バスによる来訪が約8割を占め、鉄道と路線バスがそれぞれ1割。最寄りのインターチェンジから町の中心部の店舗が集中している湯の坪街道に車両が集中するため渋滞が発生する。さらに、大型バスを含め駐車スペースが不足しているため、渋滞を助長している状況である。
- ・交通社会実験では、パーク&バスライドやパーク&レールライド、郊外部の無料駐車場の設置とレンタサイクルや徒歩による周遊観光を推進した。その結果、中心部の車両の台数を抑制し、歩行者の交通量が増加し、観光客からも好評価を得られていた。
- ・しかし、中心部の車の乗り入れ規制の影響で車を利用する住民の理解が得られない、観光客の流れが変わったことによりバスの駐車場付近に立地していた事業者は客が減って不満など、地域の理解が得られず、実験後は交通問題が解決していない状況にある。

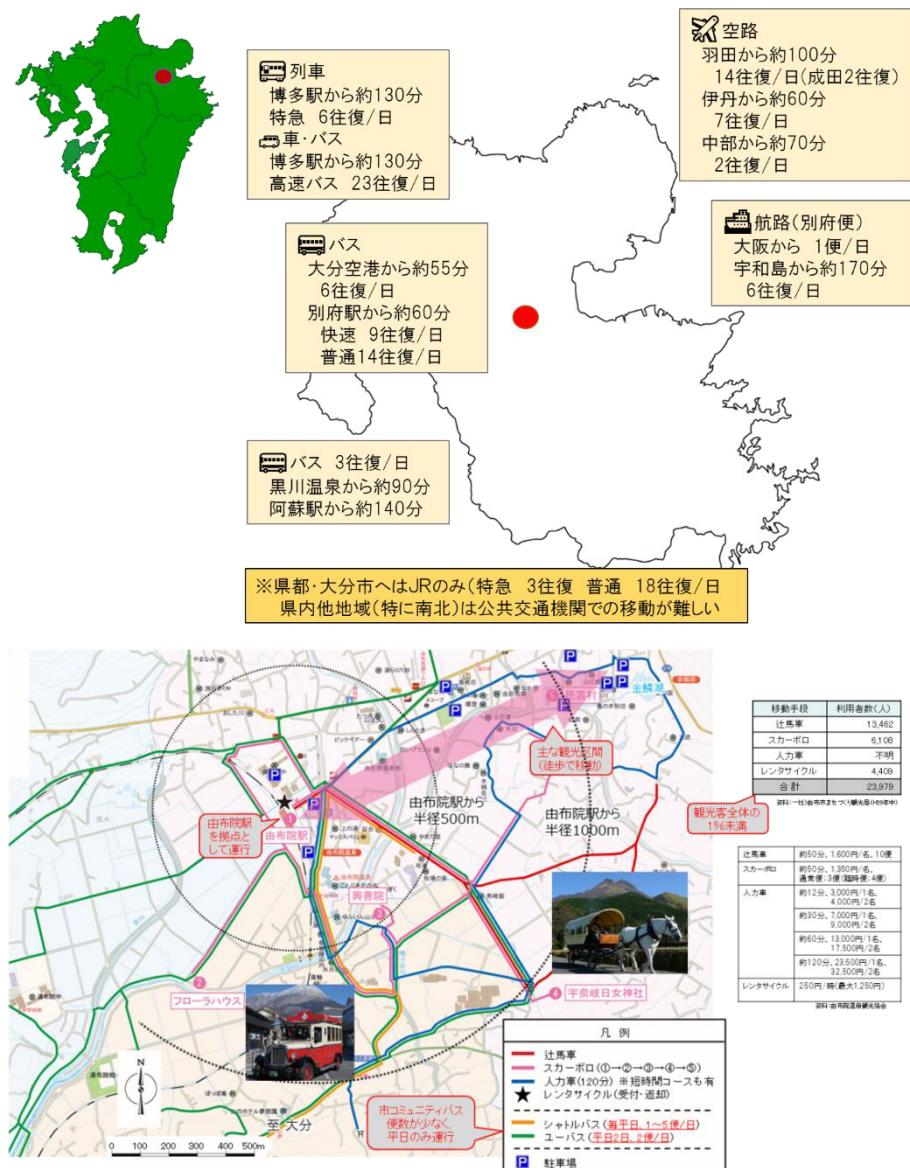


図 6 湯布院へのアクセスと中心部の交通状況 出典：由布市まちづくり観光局提供資料

(1) 観光地側の視点

- ・地域で交通対策を実施して観光客に理解されても、地域の住民や事業者の理解が得られず、交通問題が解決しないことがある。
- ・町の中心部の乗り入れ規制をした際は、住民の評判が良くなかった。住民と観光の足が共存することで採算性が確保されるなどをご理解いただくような取組が必要である。
- ・地域の事情や関係者間の合意の難しさ、観光を地域産業として受け入れられない住民感情が存在することに留意する必要がある。
- ・地域観光の話し合いの場に、地元の観光関係者やJR、タクシー事業者などの代表者に入っていたいしている。例えば、旅館への送迎問題として、旅館が自ら送迎を行わず、タクシー事業者にお願いするなど、地域内では事業者間で相互に協力できる関係を構築するように工夫している。

(2) 交通サービスの供給側の視点

- ・湯布院エリア内に分散する観光施設への回遊性を高めるため、シェアサイクルやグリーンスローモビリティのほか、住民の足と観光の足を融合したコミュニティバス的な乗り物に取り組みたいと考えているが、関係機関との調整、特に交通事業者との調整（運行管理や運行ルートなど）が難しいため、気軽に始めることができない。
- ・新たな事業を始める際には、地域の交通事業者に委託として協力してもらうなど、うまく共存できるように工夫している。例えば、タクシー事業者へのヒアリングにおいて、自分たちの仕事を奪われるのではないかという懸念があったため、事前に運行事業者の委託先として協力していただけないか相談して、タクシーとうまく共存できるように工夫している。

(3) 計画や規制などの政策・制度の視点

- ・DMO が地域交通に関わろうとすると、運行ルートを決めるのもいろいろな関係者と調整が必要なため、すぐに始められないことに苦労やハードルの高さを感じる。

2.5 観光と地域交通におけるみちのりグループの取組み【松本委員】

(1) 交通サービスの供給側の視点

- ・路線バスであってもマーケティング次第で利用者数は変わる。マーケティングや運行管理、安全管理という日々のオペレーションの深度化を深めるとともに、最新の科学技術を活用した新しい取組みを実現していくことが必要である。
- ・利用者が便利に利用してもらうため、地図アプリ上の公共交通のリアルタイムの位置情報の提供をするためのデータのオープン化が必要である。
- ・路線バスを含む交通事業全体はネットワーク産業であり、MaaS を実現させるために、他の交通事業者との連携（例 都市間高速バスの空白地域で鉄道と組み合せるなど）や、車内等におけるキャッシュレス決済の実現が不可欠である。
- ・バス会社として、観光と地域交通という観点で以下のようなことに取り組んでいる。
 - 生活路線に観光者を混ぜて乗せる取組み（図 7）
 - 焼き物の街（笠間と益子）を都内と結ぶ高速バスの運行（やきものライナー）
 - 高速バスに展望の良いワイドビューシートやコンセントとテーブルをつけたビジネスシートなど単価の高い座席を設置した取組み
 - デジタルマーケティングを駆使した定期観光バスや震災学習を取り入れた復興ツーリズムの路線
 - 空港から観光地への二次交通
 - 設備・サービス面でのインバウンド対応
 - MaaS（図 8）
- ・観光地に魅力がないと交通とジョイントしてもうまくいかないケースがある。
- ・試行錯誤の事例として、福島バス物語では、當時 5～6 路線で観光地とコンジョイントをしていて、1 路線でもうまくいけば、その路線は続いている。固定費は変わらないため、利用者がいればその分収入が得られるというスタンスである。



図 7 観光客と市民の混乗の取組み 出典：みちのりホールディングス提供資料

観光型MaaSアプリの事例



Michinori Holdings All Rights Reserved - 13 -

図 8 観光型 MaaS の事例 出典：みちのりホールディングス提供資料

(2) 計画や規制などの政策・制度の視点

- ・観光二次交通に関するネットワーク整備について、これまで国土交通省は生活目的の交通ネットワークの維持に力を注いできたが、ある時から、内訳にインバウンドに予算を回すという対応をとられてきた。今では、生活目的の充実を図るためにあっても、インバウンドにも役立つということを付け加える形でインバウンドの予算を使っている事例が見受けられる。観光地のほとんどは、インバウンドより日本人の方が多い実情にもっと目を向けるべきではないか。
- ・バス会社の経営上の課題は、人手不足と生産性の向上であり、外国人の特定技能の種目にドライバーを入れてほしい。
- ・魅力ある観光資源のためにバス路線を再設定する取組は行うが、所要時間が伸びることで運転手の労働条件に違反しないかなど制約条件に留意することが必要である。
- ・サステイナブルな社会を実現するため、環境に配慮した電気バスの導入や電力エネルギー全体のマネジメントが必要である。
- ・未来投資会議では、交通事業者間で生産性の高い会社と低い会社を連携させるという結論になったが、これでは生産性が必ずしも高まらない。生産性の高い会社に集約させる方が、生産性の高い状況が広く浸透し、交通システム全体の利便性を高める方向性を導き出せる。

2.6 観光交通と ICT/IoT【清水委員】

(1) 観光地側の視点

- ・日本の DMO は観光協会を発展させた程度のイメージだが、本当は統合アプリなど東ねる役割が交通事業者や地域 DMO に求められている。また、観光産業だけでなく、農業など関連産業も束ねて、地域交通にお金が回ってもよいのではないか。

(2) 交通サービスの需要側（観光客）の視点

- ・交通需要には目的地での活動に付随して発生する派生需要と移動そのものを目的とする本源需要があるが、観光活動の中での移動は、移動自身の楽しみが追及される本源需要として位置づけられることがある。しかし、地域の公共交通事業は概して資金が潤沢ではなく、古い車両を長く使い続けなければならないのが実情のため、移動の楽しみを提供できているとは限らないのが実情である。
- ・近年、地域の鉄道事業では古い車両を改装した観光列車が登場しており、鉄道サービスが地域の観光資源の1つとして位置づけられるような事例が増えてきたが、バス交通などにも波及することが期待される。
- ・さらに、自動運転バスを本源需要にも対応する交通として地域に導入することにより、観光施設を周遊する交通サービスの一翼を担うことが期待できる。
- ・地域のバス交通は住民の利便性を最大限考慮して路線やサービス水準を決定するため、観光周遊ルートと路線網が重なっていない場合、観光客によるバス利用は期待できない。
- ・集客スポットまでのバス路線の一部を観光のピーク時間帯に応じて見直すことや、観光客には観光への協力金や寄付金のような形で、住民に比べ余分に払ってもらい、観光客のサービス水準を高めることで住民の理解やバス事業の収益性向上につなげることが期待できる。

(3) 交通サービスの供給側の視点

- ・日本は車両感知器で交通サービスをマネジメントするが、中国は個々の車両からデータを収集し直接管理し、きめ細かいサービスが可能であるため、ライドシェアやライドヘイリング³などが普及する。
- ・ライドシェアやライドヘイリングが世界でかなり進んでいる中、インバウンド対応の観点から日本は遅れているが、観光地の実情にあわせて設定すれば地域住民の所得を向上させる可能性がある。

³ 国土交通白書 2017 第2章第2節2注57（国土交通省サイト

<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h28/hakusho/h29/index.html> 2020年7月30日閲覧)
は、「ライドシェア」という用語の意味を「自家用車の運転者個人が自家用車を用いて他人を有償で運送するサービスにおいて、運転者と乗客とをスマートフォンのアプリ等で仲介するもの」と表現している。一方、海外では、この意味を持つ用語については、相乗りを専ら意味する”ride-sharing”と区別して”ride-hailing”（「ライドヘイリング」）と称することが多い。なお、OECDの最近の複数の資料は、”ride-sourcing”という用語を用いている。

-
- ・自転車の世界ではeスクーターがアメリカの都市で普及している（図9）が、日本では原付扱いで車体の保安基準や免許などが必要なため、公道走行はほとんど見られない。
 - ・観光現場の立場から、グリーンスマートモビリティを試験導入するに際し、将来の有償化のために採算ベースで料金設定するのは難しい。
 - ・MaaSについて、今はグローバルなアプリはないが、海外のアプリやGoogleなどが普及すると日本は勝てないかも知れない。
 - ・地域によってアプリが変わるのは利用者の立場から考えると非常に不便である。地域間の統合については、現時点での日本の交通事業者の半分以上はデータをオープンにしていない。そこに強制力を働くものもない。そうすると、個別にアプリ事業者と連携してしまい、結果としていつまでも統合されない。
 - ・業界全体で国際競争力を有するアプリやローカルなデータに対応するアプリ、プラットフォームの統合化のほか、データのオープン化が必要である。
 - ・個別地域のMaaSは、アプリの開発にコストを要するため、現場として安いクーポンを押し付けられるなどどうしていいか悩んでいる。さらに、交通事業者についても、バス単独ではなく、鉄道など関係する交通事業者を参画させる必要があり、地域としてはやりづらい。
 - ・観光地の交通サービスと移動先のアクティビティを考えることで、交通への支払い増とアクティビティの消費増を実現させる可能性がある。



図9 新しい都市内モビリティ Lime の例 出典：清水委員提供資料（撮影：清水委員）

2.7 観光客と住民が乗りあう公共交通の実現をめざして【加藤委員】

(1) 観光地側の視点

- ・観光地にとって利便性の高い公共交通がなく、車の方が便利で安いため、バス路線を引いても定着しない。観光専用路線はよほどの観光地でなければ難しく、一般路線は生活交通とのバランスが難しい。
- ・生活交通と観光交通の双方にどう訴求するかいろいろなアイデアを考えることが必要であり、これが実現することにより路線の維持に役立つ。
- ・公共交通で来てもらう可能性のある観光地・路線にするためには、交通事業者と観光地側の協働が重要である。交通事業者側は、観光マップと公共交通マップの重ね合わせ、観光地の営業時間や標準滞在時間、最寄駅・バス停の位置（所要時間・坂・階段の有無）やサービスレベル（時刻表・主要駅等への所要時間・待ち環境）などを整理し、おすすめコースや利用者の立場に立ったサービスの提供、既存路線を活用する場合は生活交通に支障にならない運行、大都市からの到着・退出時刻と観光可能時間の関係や標準滞在時間と余裕時間を考慮したダイヤの設定などが必要である。観光地側は、観光地や施設との連携した商品企画や出発地等での案内など知つてもらうための工夫が必要である。

(2) 交通サービスの供給側の視点

- ・既存の路線バスや鉄道に観光客を乗せるという観点で見ると、バスターミナルの案内誘導が不親切で、交通事業者や行政もどのような改善が必要かわからない事例が多い。
- ・公共交通が観光客の選択肢にならない一因は、「不安」「わかりにくい」ことである。
- ・インバウンドも個人旅行への流れが強いため、空港や地域間路線のターミナルでの情報提供と観光地までの経路の精査が重要である。また、日本語だけでなく、多言語対応とし、観光地への行き方は迷わない環境を作ることが必要である。
- ・案内表示や情報提供は、常に利用者目線でターゲットを明確にすることが重要である。同じコンテンツでも案内を見直すだけで利用者を増やせる可能性がある。その際、TPOに応じたコンテンツを考える必要がある。また、必要な情報を厳選して提示し、前後関係やデザイン、視認性を考慮して、流れを意識することが重要である。（図 10）



図 10 金沢駅（東口）の路線バスの案内 出典：加藤委員提供資料（撮影：加藤委員）

- ・例えば、金沢では行き先のベスト6を決めて、その6つの案内を金沢駅を出てすぐのところで示し、その他は案内所で聞いてもらうという仕組みにしている。これにより、利用者にわかりやすい案内が可能になるとともに、案内所での簡易な質問が減ることで窓口の負担軽減が図られる。さらに、バスを使う気がない人や違う目的地の人に次の乗車機会を訴求することができる。
- ・バスターミナルや公共交通の拠点など複数の運営主体がある場合の案内表示のサインをマネジメントするには、サインの一貫性を担保することができる人（マネージャー）を配置することが重要である。
- ・路線マップを作成することによって、交通サービスの問題点を発見し、コンテンツ改善や各系統の案内のわかりやすさにつなげることが可能になる。
- ・例えば、京都市では常連客（上）と一見客（下）に対応したマップを作成し、わかりやすく情報提供している。（図 11）

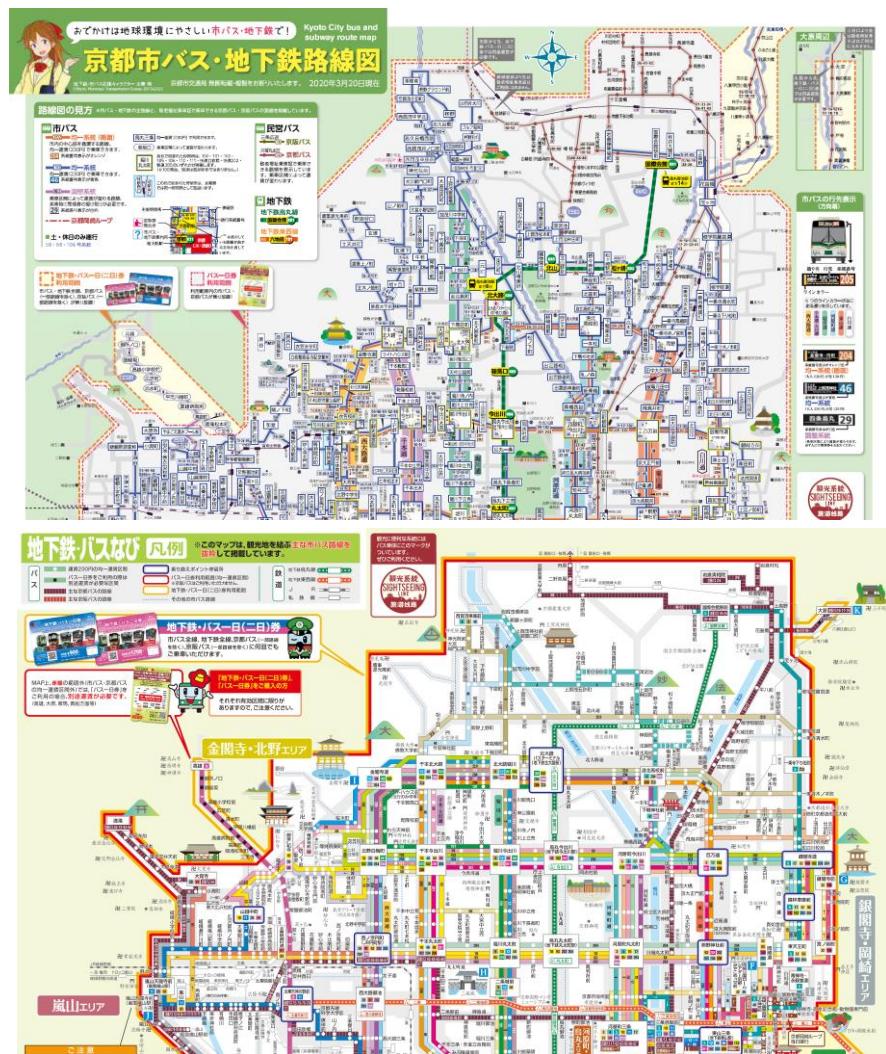


図 11 京都市の路線バス・地下鉄路線図の事例

出典：（上）京都市交通局「京都市バス・地下鉄路線図（2020年3月20日から有効）」
 （下）京都市交通局「観光マップ「地下鉄・バスなび」日本語版（2020年3月20日から有効）」（<https://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/page/0000019770.html> 2020年7月28日閲覧）

(3) 計画や規制などの政策・制度の視点

- ・地域公共交通計画を議論する場に観光地側も参加する、あるいは地域の交通担当がそのような役割を果たすことが必要である。
- ・案内をわかりやすくするための整備費用の補助などの仕組みが必要である。
- ・一見さんの観光客にもわかりやすい案内表示を全国展開するためには、地域の関係者に問題点を示すこと、わかりにくい案内所や駅などで質問が多く応対が大変なところに対し、案内を改善することで担当者が楽になるということを感じてもらうこと、抜本的な対応としては、案内表示などの施設整備に投資する仕組みが必要である。

2.8 観光と地域交通を考える～京都から考える持続可能な交通～【村尾委員】

(1) 観光地側の視点

- ・地方のコミュニティバスは病院や役所、商店などへの移動ニーズには対応しているが、おじいさんが農作業で田畠や川に行くなどには対応していないため、死ぬまで軽トラックが手放せない。
- ・地方では商店や学校、金融機関、診療所、ガソリンスタンドなどがどんどん消え、地域の交通需要が縮小するとともに、バス・タクシーの運転手が不足するため、路線の維持が困難な上に、将来の地域交通のために経営戦略を練る組織や人材が少ない。
- ・未だに公共交通は独立採算が当たり前と考えている人が大勢を占めている。
- ・観光地としてのストーリーやビジョンがないと将来に対する希望が持てず、必要な投資や時代に沿うサービスが提供できない。
- ・観光と地域交通を持続可能なものにするためには、交通の維持の前に地域の暮らし、観光地の将来をどうするかを考え、人口減少社会とスマート社会を前提としたインフラを考えるとともに、外部の知恵を活用し、地域の観光と交通の人材育成や地域全体の組織的学習が必要である。「海の京都」観光圏（図 12）では、地域で費用負担するスキームの構築、情報発信のプラットフォームづくりを進めた。
- ・補助金を前提とした交通社会実験のための実験が繰り返されることが多いが、実験を生かして地域としてどのように自走していくかきちんと検討しておくことが必要である。



図 12 「海の京都」による戦略拠点の整備 出典：京都府政策企画部提供資料

(2) 交通サービスの需要側（観光客）の視点

- ・出かけなくても物が買える時代になり、地方は交通需要自体が縮小しているため、意識的に交通需要を創出しないとこれまでの水準を維持できなくなってしまっており、京都丹後鉄道では沿線の企業活動を支援する取り組みを始めている。（図 13）
- ・公共交通のデザインが地域の交通行動を変える可能性がある。「海の京都」観光圏では、デザインを含めた魅力的な公共交通の整備（図 14）を進めた。
- ・地域交通を先代からの大事な資産と捉えて地域のビジョンの中に位置づけ、自分達の欲しいサービス、使いたいサービスを自分達で負担する形に切り替えることが必要である。

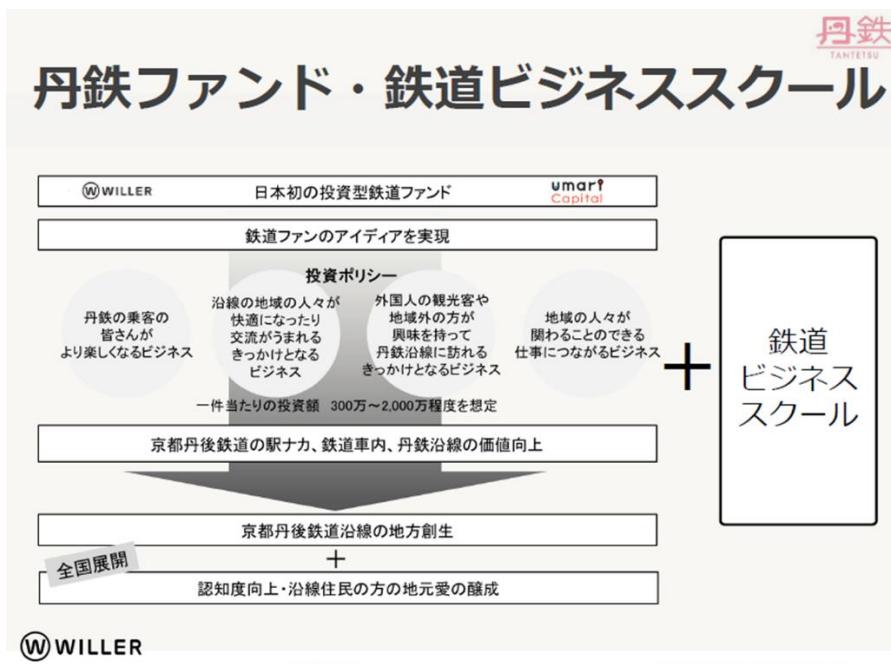


図 13 京都丹後鉄道沿線の地方創生の事例 出典：WILLER TRAINS 株式会社提供資料



図 14 魅力的で快適な車両等の整備 出典：京都府政策企画部提供資料

(3) 計画や規制などの政策・制度の視点

- ・地域公共交通会議の構成メンバーについて、老人クラブや婦人会の会長など、バスに普段乗らないような人ばかりが選出されると、公共交通に対する当事者意識のない議論や将来を考えない議論になる恐れがある。
- ・行政の職員に公共交通のことを体系的に学んだ人材が少ないと地域の公共交通に対して権限や責任がないということが予算や組織体制の脆弱さに影響している。
- ・交通事業者と行政の担当者は、それぞれ路線図や市町村の地図しか見ていないため、視野の広さの違いで議論がかみ合わない。このため、観光やインバウンドを考える上では、域外からの交通などもっと大きな地図で議論する必要がある。
- ・行政担当者が実際に公共交通を利用し、利用状況や交通事業者の実情を直接理解するとともに、首長同士の定期的な交流を通じて地域交通への投資判断をトップマネジメントが判断できる環境を整えることが大事である。
- ・鉄道駅のバリアフリーの補助事業は3000人以上の駅が対象になっているため、利用者の少ない過疎地域の駅では補助がおりない。このため、高齢者が跨線橋を使えず、利用者の更なる減少を招いている。
- ・PFI等で上下分離する場合に行政が留意すべき点として、交通事業者が運営したときに収支が合う水準を保証するとともに、地域の未来ビジョンに対して積極的に投資することを事業関係者に訴求することや地域が必要とする交通サービス水準を明示することが必要である。

2.9 観光と地域交通～バス事業者からの視点～【後藤オブザーバー】

(1) 観光地側の視点

- ・バス事業者からの視点ではないが、インバウンドが増えたとは言え、いまだ圧倒的に日本人の観光客が多く、かつ、インバウンド客に比べ日本人観光客は自ら又は同伴者が運転できる可能性が高いという実態を前提にすると、地域交通が十分でない観光地は、宿泊施設等の自らの送迎バスなどを除いたアクセスとして、自家用車やレンタカー、運転できなければタクシーを念頭に置いているというのが現実ではないか。

(2) 交通サービスの供給側の視点

- ・バス事業者から見ると、観光需要は、通年・安定的な需要がない欠点があり、また大多数の普通の地域交通にとっては、その恩恵に恵まれる機会すらないものと思われる。
- ・また、観光地へのバス路線のアクセスの充実で観光客が増えるというより、観光地の魅力(及びその周知)が高まれば観光客が増加し、当該増加に従ってバス路線のアクセスが充実されるという順序だと思われる。
- ・しかし、現状において、バス事業者側も観光客へのわかりやすい案内誘導やダイヤなどの点では工夫の余地が大きいに残っていると思われる。通勤・通学・通院など一般需要の安全安定輸送と経営効率化を求められてきたバス事業者側には、このような事務を担当する人材に不足感があるため、一から検討せずに済むこれらの好事例の横展開は重要である。他方、ある地域が導入してうまくいったから自分たちの地域もうまくいくという考えは非常にリスクがあるため、地域の実情に応じたサービスを検討し、提供することが必要である。
- ・なお、普遍的ではないが、安定的かつ極めて強い集客力のある一部の観光地では、観光需要の収入で周辺の地域交通を維持することが現実的には可能と思われる。但し、そのような構図をとる場合、当該地域の関係者で必ずしも利害は一致しない点に注意が必要である。

(3) 計画や規制などの政策・制度の視点

- ・地域や関係者で、観光需要の収入で周辺の地域交通を維持すると判断した場合、それが効果的・機動的に実施可能となるよう、道路運送法の運賃規制の上限を撤廃し、生活交通以外では総括原価主義の水準を超えて値上げ可能とすることも必要ではないか。
- ・一般的な地域の公共交通についていえば、本来、地域の公共交通は、住民・地域の目的でなく手段である。特に過疎地などにおける人口減少下で、地域の公共交通を手段として使う住民が不可逆的に減り、かつ、当該地域の財源負担力もますます厳しくなる中、地域の公共交通に関する施策は慎重に行う必要があると思われる。

3. 本研究会で議論された論点と問題意識の整理

ここでは、これまで本研究会で議論された論点と問題意識について整理する。

【本研究会で議論された論点と問題意識の整理】

1 観光地側の視点

- (1) DMO や地方公共団体観光部局等の役割
- (2) 運営主体(地方公共団体、交通事業者、観光関係者等)のあり方

2 交通サービスの需要側(観光客)の視点

- (1) 現在の交通サービスでは対応できていない需要や創出が見込める需要への対応
- (2) 本源需要としての地域交通への対応

3 交通サービスの供給側の視点

- (1) 交通データ収集やユーザーへのわかりやすい情報提供のあり方
- (2) 地域の輸送サービス資源の活用
- (3) 新しいモビリティサービスや MaaS への課題と期待

4 計画や規制などの政策・制度の視点

- (1) 観光の視点からみた地域公共交通に関する計画への対応
- (2) 政策や法律上の課題(法令、規制、運用等)への対応

また、これまでの研究会での議論などを通じて、観光地では、交通に関して以下のような課題を有しているとも言われている。

【観光地における交通に関する主な課題⁴】

- ・ 観光誘客のためのストーリー（戦略・戦術）が構成できていない。
(例えば、海水浴客の減少下における海水浴客中心の発想や、ある程度集客している観光地において新たな需要を創出する試みに対する阻害)
- ・ 将来の観光ビジョンがなく、交通に関しても大規模な設備投資などに踏み切れない。
- ・ 外部からの知恵・知識に対する投資ができていない。
- ・ 計画の範囲を認識していない。(行政の限界)
- ・ 域内の交通と域外からの交通の誘導案内やダイヤ設定などの連携が考えられていない。
- ・ 自治体には行政管轄外の交通事業者に対する権限がないため、域外からの交通（鉄道、高速バス等）をマネジメントできない。
- ・ 補助金を前提とした実験のための社会実験が繰り返されている。
- ・ 域内で競合する交通手段（レンタサイクル、スローモビリティ、コミュニティバス等）をいくつも整備し、それぞれが疲弊している。
- ・ 地方公共団体交通部局や交通事業者は現状の地域交通の維持に主眼が置かれており、新たな需要を創出する取組みが不十分である。(結果として、既存の交通事業者は固定客の奪い合いに終始)
- ・ 適時適切な情報発信ができていない。(新たなデバイスへの対応が不十分)

このような課題に対し、観光地側の発想を取り入れ、地域の活性化を下支えする観光地における交通のあり方や改善方策に関する提言を次章に示す。

⁴ 観光と地域交通研究会第5回(2019.11.11)村尾委員発表資料をベースに事務局作成

4. 観光と地域交通に関する提言

観光交通と生活交通の概念と提言の論点及び問題意識について、図 15 に示す。

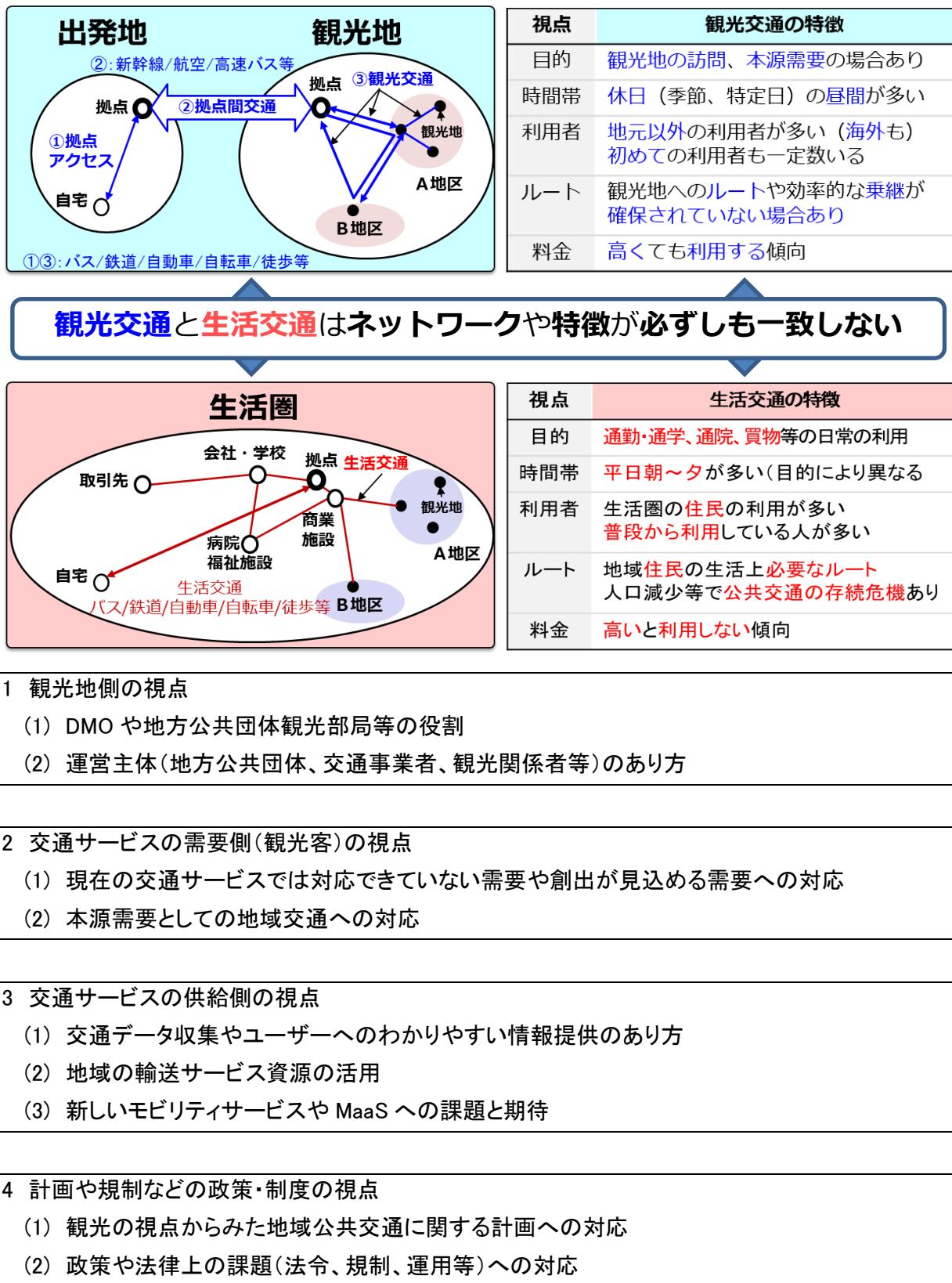


図 15 観光交通と生活交通の概念と提言の論点及び問題意識

4.1 観光地側の視点

我が国では人口減少・少子高齢化が急速に進展する中、観光を通じた国内外からの交流人口の拡大や観光消費は、地域の活力を維持し、地域社会を発展させうるものである。

地方部の観光地は、空港や駅など地域の交通拠点から離れて位置するが多く、クルマによるアクセスが圧倒的に便利なことが多い。このため観光地に公共交通で来てもらうためには、地域の交通拠点と観光対象を結ぶ観光交通や観光地間を回遊する交通の整備が必要である。しかしながら、よほどの観光地でなければ観光交通は一定量の需要の確保が困難であり、生活交通と観光交通を的確に最適化させることは容易ではない。また、地域住民の交通手段は自家用車にも相当依存していると同時に、地域内の公共交通網は、通勤・通学、通院、買物などの生活交通のために維持される傾向が強い。

このため、このような地域の公共交通は地域住民の足としての側面が強く、観光客が初めて利用するには使いづらい。吉田[2018]は、「自家用車やレンタカーなどを運転しない限りは、タクシーしか選べないケースも珍しくない」と指摘している⁵。しかし、タクシーは利用単価が高い上、乗務員不足や経営難により地方部で事業廃止や営業所の統廃合が進んでいる現状では利用可能性が高いとは言えない。このため、地方部の観光地の交通は、観光客に対し十分機能しているとは言い難い状況となっている⁶。

こうした中、日本人による国内旅行そして外国人旅行者とともに、FIT化(個人旅行化)が急速に進展している。地域に点在する観光対象や宿泊施設などへの移動手段として、公共交通も含め何らかの移動手段が確保されていることは、観光地経営の観点から極めて重要であり、地域の観光関係者にとっても、観光客への利便性の高い移動手段の安定的な提供は解決すべき優先的課題といえる。このような中、観光地側の視点として、以下の2点について提言する。

- (1) DMO や地方公共団体観光部局等の役割
- (2) 運営主体（交通事業者、地方公共団体等）のあり方

⁵ 吉田樹[2018]「旅行者と地域を結びつける公共交通の可能性」、『観光文化』第237号8頁、公益財団法人日本交通公社発行（公益財団法人日本交通公社サイト

<https://www.jtb.or.jp/publication-symposium/book/tourism-culture/tourism-culture-237local-traffic/> 2020年7月30日閲覧)

⁶ この段落及び直前の段落は、吉田[2018]を参考に記述している。

(1) DMO や地方公共団体観光部局等の役割

【提言概要】

- ✓ 観光地側は、地域交通の実情を理解した上で、観光地づくりに必要な交通にかかる諸課題について、地域交通側と連携し、主体的に取り組む意識を持つ必要がある。
- ✓ 観光関係者は、観光地としてどのように集客を図り、それに必要な地域交通をどうするかという戦略や地域の将来像を描き、それを実現させるためにだれが費用負担するか経済的合理性を踏まえて明確にするとともに、地域交通側とそれらを共有する必要がある。
- ✓ 観光地では、観光需要が地域交通の維持に一定の貢献が可能であることを観光地側と地域交通側が理解する必要がある。その際、地域交通側に一任せず、DMO を中心に観光地側の積極的な関与が求められる。
- ✓ 観光関係者は観光振興を通じて地域の生活環境の質を高めていくことを住民にわかりやすく伝えることが重要である。

【観光地側の意識改革の必要性】

- 観光地側においては、これまでには、交通にかかる諸課題は交通事業者が考えればよいものと捉え、観光交通を自分たちのことと認識していなかった傾向がみられた。このため、地方公共団体観光部局や DMO、観光事業者などの観光関係者においては、地域交通に関する現状がどのようなもので、どこに課題があるかについて、十分な調査・検討がなされないまま、観光地づくりが論じられがちである。
- 他方、現実問題として、観光関係者(地方公共団体観光部局、DMO、観光事業者など)は、地域交通に対し理解が乏しい状況であり、加えて財政的、人材的余力がない、という構造的な問題も存在する。
- 交通事業者は地域交通の維持・改善のため尽力しているところであり、**観光地側は地域交通の実情を理解した上で、観光地づくりに必要な交通にかかる諸課題について、地域交通側と連携し、主体的に取り組む意識を持つ必要がある。**

【経済的合理性も踏まえた観光地側と地域交通側との間でのビジョンの共有】

- 観光地は、観光名所、宿泊施設、交通手段、商業、農林水産業、住民、観光客など様々な要素で構成されており、それぞれで目指すものが違う。このような中、多くの観光客を集めるためにそれが様々な取組みを行っている。
- しかしながら、地域によっては観光圏として戦略・戦術が立てられていないことや、地域としてビジョンがないために大規模な設備投資に踏み切れないなどの問題がある。このため、観光関係者が、**観光地として交通に関して目指す方向と最終的になりたい姿を明確にすることが、異なる目的を有するステークホルダー間の合意形成において必要不可欠である。**

- 他方、地域交通の維持には、交通事業者の負担が大きく、行政においても多大な公的支援を行っている。地域における交通の維持のためには地域の財政面や交通事業者の経営面も直視しなければならず、交通事業者や行政、観光関係者がともに経済的合理性も踏まえながら現実的な解を模索する必要がある。
- このため、観光関係者は、観光地としてどのように集客を図り、それに必要な地域交通をどうするかという戦略や地域の将来像を描き、それを実現させるためにだれが費用負担するか経済的合理性を踏まえて明確にするとともに、地域交通側とそれらを共有する必要がある。(図 16)



図 16 「海の京都」による戦略拠点の整備 出典：京都府政策企画部提供資料

【地域の観光交通に対する観光関係者の積極的な関与】

- これまで我が国においては交通事業者が、地域の通勤・通学、通院、買物などの移動需要の相当の部分をカバーしていたが、人口減少等による経営規模の縮小や運転手不足などの問題があり、交通事業者がカバーできる範囲は年々縮小している。
- 地域における公共交通の主目的は地域住民の足の確保であり、観光需要は副次的な目的となることが通常である。しかし、観光地では、観光需要が地域交通の維持に一定の貢献が可能であることを観光地側と地域交通側が理解する必要がある。
- 観光関係者として、DMO は、観光地域づくりを行う舵取り役となる法人であり、地域の多様な関係者の調整役としての役割を担うべく、観光地側と地域交通側の橋渡し役を行うことが望まれる。(図 17)

観光地域づくり法人(DMO)の形成・確立



図 17 観光地域づくり法人 (DMO) の形成

出典：国土交通省観光庁「観光地域づくり法人 (DMO) とは？」

(https://www.mlit.go.jp/kankochou/page04_000048.html 2020年7月28日閲覧)

【交通政策基本法の枠組みにおける地方公共団体観光部局のあり方】

- 地域の交通は地域が主体となって考えるということが交通政策基本法の下で基本的な枠組みとなっている。したがって、地方公共団体がこれを担うことが期待されている。
- 地方公共団体内部の問題として、観光部局においては、交通に関わることは交通部局に一任していた傾向がみられる。しかし今後は、観光部局においても、観光関係者の声を代表する者として、交通に関する議論に主体的に関わることが求められる。

【観光に対する地域住民の共感の獲得】

- 観光への理解に対する支持をエリア全体で得るには、直接観光に関係のない地域住民にも成果を伝えていくことが求められる。それにより、地域住民の当事者意識が高められ、ひいては、観光地における観光交通の推進や新しいモビリティサービス導入への支持も得られる。また観光に起因するオーバーツーリズムなどの諸問題に関する理解促進にもつながる。
- このため、観光関係者は観光振興を通じて地域の生活の質を高めていくことを住民にわかりやすく伝えることが重要である。観光振興により地域の利益につながると理解されれば、賛同者や協力者が増加し、好循環が生まれることが期待される。
- 例えば、岐阜県下呂市 DMO においては、地域の良さを知り地域に誇りを持つための市民限定ツアー「ワンコイントリップ」を実施し、住民の地域愛を育てる良いきっかけを提供している。

(2) 運営主体（地方公共団体、交通事業者、観光関係者等）のあり方

【提言概要】

- ✓ 観光需要を地域に確実に取り込むため、地域交通計画の策定主体である地方公共団体交通部局は、観光関係者（地方公共団体観光部局、DMO、観光事業者など）と意思疎通ができる関係を構築するとともに、観光関係者を交通の諸計画の協議会の構成メンバーと位置づけて議論を行い、その意見を計画に的確に反映させるべきである。
- ✓ 行政においては、人事ローテーションの見直しなどによる専門性の高い人材の育成や、大学教員の有識者など外部人材をサポートする仕組みの構築が望まれる。
- ✓ 観光需要を創出するためには、観光関係者は観光地の魅力を磨き、観光客に心に響く訴えかけをする必要がある。また、交通事業者は観光客に行きたいと思わせるように、観光地の魅力とそのアクセス方法をわかりやすく伝える努力をする必要がある。

【地方公共団体交通部局による観光需要の交通に関する計画等への反映】

- 地域公共交通の活性化及び再生を図るため、2007年に地域公共交通活性化再生法が制定され、市町村が地域の関係者による協議会を組織して、地域公共交通総合連携計画を策定し、同計画に即して関係主体が地域公共交通網の再編などの取組みを進めた。
- また、交通政策の推進にあたっての基本理念を打ち立てる交通政策基本法が2013年に制定され、まちづくりや観光などと連携した公共交通ネットワークの維持・発展を通じた地域の活性化などの施策について、地方公共団体は策定と実施の責務を定めるとともに、その推進を図ることとなった。このため、地方公共団体は交通政策への取り組みを強化し、地域の公共交通のビジョンを持って、協議会の運営も含めて、公共交通の活性化の取り組みをけん引することが期待されている。
- こうした中、地域一体での取り組みが不可欠であり、地域の公共交通に関する各種計画を策定する中で、観光需要の確保や開拓に対しても、地方公共団体が主導的な役割を果たすことが望ましい。
- 地域公共交通ネットワーク形成の実務は、地方公共団体の交通部局が担うこととなるが、交通担当の部局がそもそも存在しない、担当者が他業務との兼務で余裕がない、知見や経験が不足しているなどの構造的な課題を抱えているといわれている。また、交通事業者に任せきりになっている事例や、意思疎通が図れていないために連携が必要な主体と協働できていない事例がみられる。さらに、生活圏を踏まえた市町村連携や、継続性のある交通戦略を推進するための人材育成や人脈作りも必ずしも充分とは言えない状況にあるともいわれている⁷。
- 地域に観光需要を的確に取り込むため、地域交通計画の策定主体である地方公共団体交通部局は、観光関係者（地方公共団体観光部局、DMO、観光事業者など）と意思疎通が

⁷ 国土交通省「地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会」提言（2017年7月）
22頁 国土交通省サイト（<https://www.mlit.go.jp/common/001194308.pdf> 2020年7月3日閲覧）

できる関係を構築するとともに、観光関係者を交通の諸計画の協議会の構成メンバーと位置づけて議論を行い、その意見を的確に反映させるべきである。

【交通側の関係者と観光関係者との日ごろからの関係構築】

- 地方公共団体（交通部局）、交通事業者、地域住民の間で、地域の目指す姿を共有するとともに、交通の現状について認識を共有し、仮に地域の公共交通ネットワークの維持に障害が生じる兆候が見られる場合には、各主体間の協議が速やかに開始できるような協力体制を普段から構築しておくことが重要である⁸。
- また、観光需要に適切に対応するには、交通側の関係者は、地方公共団体（観光部局）、観光事業者、DMOなどの観光関係者と日ごろから意思疎通ができる関係を構築しておくことが必要である。

【行政における交通専門家の育成と外部人材・組織の活用】

- 地域の交通分野において、人材育成や外部の知恵の活用が不可欠であるが、行政においては、数年ごとの人事異動が行われており、専門性や経験という点で限界を有するため、専門家が育たない状況にあるといわれている。
- このため、国や地方公共団体においては、人事ローテーションの見直しや教育機関への研修などに積極的に取組み、交通に関する専門性の高い人材を育成すべきである。
- また、現実的には大学教員などの有識者が関係者の調整役を担っているケースが多く、そうした外部人材をサポートする仕組みの構築が望まれる。このため、専門性の高い研究機関や大学、NPOなどに、「シンクタンク機能」「研修機能」「人材育成機能」「マニュアル機能」を集約し、行政から複数年にわたり外部委託し、中長期的な位置づけで人材育成研修が可能となる体制の整備も検討すべきである。例えば、総務省の「地域人材ネット」では、先進市町村で活躍している職員や民間専門家などの外部専門家（地域力創造アドバイザー）のデータベースがあり、人材派遣に掛かる費用について交付税による措置を講じることが可能である⁹。

【観光需要を創出するための交通事業者における企画力の確保】

- 観光需要を創出するためには、観光関係者は観光地の魅力を磨き、観光客に心に響く訴えかけをする必要がある。また、交通事業者は、観光客に行きたいと思わせるように、マーケティングの発想を取り入れ、観光地の魅力とそのアクセス方法をわかりやすく伝える努力をする必要がある。

⁸ 国土交通省「地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会」提言（2017年7月）
28頁 国土交通省サイト（<https://www.mlit.go.jp/common/001194308.pdf> 2020年7月3日閲覧）

⁹ 総務省「地域人材ネット（地域力創造アドバイザー）」 総務省サイト
(<https://www.soumu.go.jp/ganbaru/jinzai/> 2020年7月3日閲覧)

- 観光客の視点で言えば、観光客の目的は観光資源であり、あくまで手段である観光交通だけを整備しても観光客が増加するわけではない。交通事業者側と観光地側、地域の行政も連携した形での議論が不可欠である。
- インバウンド誘客を中心に新たな観光需要が発生しているとともに、旅行の FIT 化(個人旅行化)も進展し、観光需要の多様性が増している。こうした中、交通事業者の中には、従来の経営感覚では的確に時代に対応できない事業者や、人口減少等のため事業規模が縮小し企画力や資金力が低下している事業者がみられる。
- そこで、例えば、生産性の高い交通事業者に交通サービスを集約・再編すること¹⁰や、鉄道とバスなど異なるモードを組み合わせた広域ネットワーク化により交通事業者間の連携を図ることで、公共交通ネットワークを持続的に確保できるとともに、新たな観光需要や旅行の FIT 化に的確に対応できる可能性がある。(図 18)



図 18 観光客と市民の混乗の取組み 出典：みちのりホールディングス提供資料

【観光地における「生活交通」と「観光交通」のバランスの必要性】

- 地域の実情に応じ、「生活交通」と「観光交通」のバランスを取りながら双方の需要喚起が必要であり、交通の利便性向上と地域活性化を目指すべきである。
- このためには、①コミュニティバス、デマンドバス、福祉タクシー等を生活交通と観光交通で相互利用、②宿泊施設送迎バスと路線バスの融合、③自家用有償旅客運送の運行形態の見直しなどが考えられる。
- 例えば、③自家用有償旅客運送については、法律上、かつては住民の運送が前提であった。観光客のみを対象とした純粋な観光路線（渓谷、送迎、隧道など）の場合は事業化が

¹⁰ 国土交通省「地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会」提言（2017年7月）19頁 国土交通省サイト (<https://www.mlit.go.jp/common/001194308.pdf> 2020年7月3日閲覧)

困難なことや、株式会社となっている DMO は自家用有償旅客運送ができないなどの制約がみられたところである（注：提言 4.4 で記述するが、2020 年 5 月に成立した道路運送法の一部改正により大幅に改善）。

- また、地域にとって、各種制約の解除や、生活交通と観光交通の相互利用などが適当であるかどうかについて、交通計画を策定する協議会で議論し判断するような仕組みが不可欠である。

4.2 交通サービスの需要側（観光客）の視点

交通需要には、目的地に行くための移動及び目的地での活動に付随する移動という「派生需要」と、移動そのものを目的とする「本源需要」がある。観光活動の中での移動は、移動自体の楽しみが追及される本源需要として位置づけられることがある。

また、鉄道や路線バスのネットワーク上にある観光地の中には、公共交通でアクセスできることが観光客に知られていないことや、初めて利用する公共交通に対する「不安」や「わかりにくさ」などが影響し、観光客を十分に取り込めていないという課題が存在する。

さらに、口コミやSNSなどで紹介されることによって、これまで注目されていなかった様々な観光地にも観光客が訪れる状況となっている。このようなところへの公共交通によるアクセスは不十分なケースが多い。このため、新たな観光需要に対し、地域の交通サービスとして的確に対応することが必要になっている。

一方、過疎化や高齢化が急速に進展する中で、地域の交通サービスを維持し、活性化するための方策を構築し、実行することは喫緊の課題であり、このためには、観光交通の観点からの本源需要への対応や既存の路線バスや鉄道に観光客を新たに乗せるような取組みを同時に追求することが重要となっている。

このような中、交通サービスの需要側（観光客）の視点として、以下の2点について提言する。

- (1) 現在の交通サービスでは対応できていない需要や創出が見込める需要への対応
- (2) 本源需要としての地域交通への対応

(1) 現在の交通サービスでは対応できていない需要や創出が見込める需要への対応

【提言概要】

- ✓ 地域住民と観光客の混乗の取組みや、観光施設と交通をパッケージ化した料金の導入など、観光地側と交通事業者が連携し、取り込めていない観光需要への対応や新たな需要を創出することが必要である。
- ✓ 比較的支出余力のある観光客の費用負担力を活用し、交通事業者による付加価値的サービス提供を通じた観光客からの特別料金徴収などにより、観光の付加価値の向上や交通の路線維持のための財源に活用することも必要である。

【観光需要を創出するための観光地側と交通事業者の連携】

- 交通事業者は、観光客に行きたいと思わせるように、観光客目線で観光地の魅力とそのアクセス方法をわかりやすくするため、観光地側と連携する必要がある。
- また、地域住民と観光客の混乗の取組みや観光施設と交通をパッケージ化した料金の導入など、観光地側と交通事業者が連携し、取り込めていない需要や新たな需要を創出することが必要である。(図 19)



図 19 「熊本のバス旅」 出典：九州産業交通ホールディングス株式会社提供資料

【観光客からの応分の支出的貢献】

- 観光需要について一定の需要があるケースにおいては、比較的支出余力のある観光客の費用負担力を活用し、交通事業者による付加価値的サービス提供を通じた観光客からの特別料金徴収などにより、観光の付加価値の向上や交通の路線維持のための財源に活用することも必要である。
- 具体的には、希少価値の高い記念切符の販売や地域の観光施設などで利用できるノベルティの提供、特別料金を徴収した上で各種特別許可などの付加価値の提供も一案である。

【地方公共団体交通部局による観光需要の交通に関する計画等への反映】(4.1 (2) 再掲)

- 地域に観光需要を的確に取り込むため、地域交通計画の策定主体である地方公共団体交通部局は、観光関係者（地方公共団体観光部局、DMO、観光事業者など）と意思疎通ができる関係を構築するとともに、観光関係者を交通の諸計画の協議会の構成メンバーと位置づけて議論を行い、その意見を的確に反映させるべきである。

【交通側の関係者と観光関係者との日ごろからの関係構築】(4.1 (2) 再掲)

- 地方公共団体（交通部局）、交通事業者、地域住民の間で、地域の目指す姿を共有するとともに、交通の現状について認識を共有し、仮に地域の公共交通ネットワークの維持に障害が生じる兆候が見られる場合には、各主体間の協議が速やかに開始できるような協力体制を普段から構築しておくことが重要である。
- また、観光需要に適切に対応するには、交通側の関係者は、地方公共団体（観光部局）、観光事業者、DMOなどの観光関係者と日ごろから意思疎通ができる関係を構築しておくことが必要である。

【観光需要を創出するための交通事業者における企画力の確保】(4.1 (2) 再掲)

- 観光需要を創出するためには、観光関係者は観光地の魅力を磨き、観光客に心に響く訴えかけをする必要がある。また、交通事業者は、観光客に行きたいと思わせるように、マーケティングの発想を取り入れ、観光地の魅力とそのアクセス方法をわかりやすく伝える努力をする必要がある。
- 観光客の視点で言えば、観光客の目的は観光資源であり、あくまで手段である観光交通だけを整備しても観光客が増加するわけではない。交通事業者側と観光地側、地域の行政も連携した形での議論が不可欠である。
- インバウンド誘客を中心に新たな観光需要が発生しているとともに、旅行のFIT化（個人旅行化）も進展し、観光需要の多様性が増している。こうした中、交通事業者の中には、従来の経営感覚では的確に時代に対応できない事業者や、人口減少等のため事業規模が縮小し企画力や資金力が低下している事業者がみられる。
- そこで、例えば、生産性の高い交通事業者に交通サービスを集約・再編することや、鉄道とバスなど異なるモードを組み合わせた広域ネットワーク化により交通事業者間の連携

を図ることで、公共交通ネットワークを持続的に確保できるとともに、新たな観光需要や旅行の FIT 化に的確に対応できる。

(2) 本源需要としての地域交通への対応

【提言概要】

- ✓ 観光地では地域交通の議論の中に、生活交通以外の収入源の確保や地域交通の利便性向上、新たな需要の創出として、観光需要の取り込みの観点が必要である。
- ✓ 地域交通の潜在需要の掘り起こしの一環として、観光客が自ら乗りたくなるよう、交通事業者において、観光事業者と連携して本源需要を創出する努力が求められる。

【交通事業者における新たな市場としての観光需要のとらえ方】

- 地域の人口減少等のため、中長期のスパンにおいて公共交通の利用者減少が見込まれる中、交通事業者や地方公共団体が、利便性の向上や新たな需要の創出・取り込みを諦めているケースがみられる。
- こうした中、これまでの地域交通の議論は、生活の足の確保という観点が主であったが、生活交通以外の収入源の確保として、観光需要の取り込みの観点も必要と考えられる。

【潜在需要の掘り起こしの一環としての本源需要の創出】

- 地域公共交通事業は概して資金が潤沢ではなく、古い車両を長く使い続けなければならない場合もあり、移動の楽しみを提供できているとは限らないのが実情である。
- 潜在需要の掘り起こしの一環として、観光客が自ら乗りたくなるよう、交通事業者において本源需要を創出する努力が求められる。その際、魅力的な観光資源と結びつけるような地域の戦略や地域を案内するガイドなど観光事業者との連携が重要である。例えば、トロッコ列車で絶景を見ながら移動できる、満開の桜を通り抜ける鉄道などが考えられる。
- また、新たな需要の創出には、今の時代に求められるインフラやデザインを真剣に検討する必要がある。地域の交通事業者は乗客を運ぶことがミッションであるが、インフラの概念は変化しており、それに応じて自分たちの業種、業態自体を大きく変革していく必要がある。
- 具体には、トータルデザインコントロールなど、地域全体で交通インフラの質を高めることが重要であり、有識者やデザイナーの活用や知的資本に対する投資が必要である。
(図 20)
- 観光列車など、鉄道サービスが地域の観光資源の1つとして位置づけられるような事例が増えているが、バス交通などにも波及することが期待される。(図 21) バスサービスの質の高さは運転手の運転技術や接客サービスによる部分が大きいため、観光客に対するホスピタリティや運転技術・サービスの向上など運転手教育に力を注ぐことが重要である。
- さらに、今後は自動運転バスを本源需要にも対応する交通として地域に導入することにより、観光施設を周遊する交通サービスの一役を担うことも視野に入れるべきである。



図 20 魅力的で快適な車両等の整備 出典：京都府政策企画部提供資料

- 25年12月より、1959年までの弊社塗装を復刻したバスを飯能に投入
- 車内には、飯能市企画による市政施行60周年を記念した写真も展示



図 21 飯能における旧塗装車の導入 出典：国際興業株式会社提供資料

4.3 交通サービスの供給側の視点

現在、観光地へのアクセスについては、自家用車やレンタカーなどの利用が大半を占めることが多く、休日等における幹線道路の渋滞や駐車場の混雑などの問題が発生している。また、観光地の中には、公共交通の利用を想定した観光客の来訪を十分に意識した交通サービスを提供しているとは言い難い地域も存在する。

一方、近年、IoT や AI など新しい技術を活用することにより、高齢者や外国人観光客を含むあらゆる人々が、どこでもシームレスに、また自由に移動できる社会が実現することが期待できる状況になっている。

こうした中、地域の交通政策やまちづくり政策において、地域が抱える課題を明確に設定し、豊かな生活の実現につなげていくための一つの方策として、地域の輸送サービス資源の活用やシェアリング・MaaS などの新たなモビリティサービスの導入による有効性を検討することが重要となっている。

またこれらの新たなモビリティサービスや MaaS を実現させるためには、公共交通データを一元的に収集し、活用することが重要である。さらに、観光客が公共交通でストレスなく移動するためには、初めて利用する人にもわかりやすい情報提供が非常に重要である。

このような中、交通サービスの供給側の視点として、以下の 3 点について提言する。

- (1) 交通データ収集やユーザーへのわかりやすい情報提供のあり方
- (2) 地域の輸送サービス資源の活用
- (3) 新しいモビリティサービスや MaaS への課題と期待

(1) 交通データ収集やユーザーへのわかりやすい情報提供のあり方

【提言概要】

- ✓ 利用者が便利に公共交通を利用してもらうためには、データの一元化とオープン化を進める必要がある。そのデータ整備の際には、許認可権をもっている官公庁と交通事業者が役割を決めて行うことが必要である。
- ✓ 土地勘のない観光客も的確に目的地に到着できるように、利用の多い路線を抽出した路線図の作成・掲出や路線・系統のナンバリング、行き先のわかりやすい表示、多言語化などを通じて、現在運行している交通手段を利用者にわかりやすく情報提供すべきである。
- ✓ グローバル対応として、訪日外国人が日常使用しているツールを日本の移動モードにおいても使用可能としておく視点が重要である。また、海外からの訪問者が日ごろから慣れ親しんでいる配車アプリなどのプラットフォームとの連携や活用により訪日外国人観光客の観光交通の利便性が大きく高まる可能性がある。

【公共交通データの一元化とオープン化の対応】

- 「標準的なバス情報フォーマット」には、経路検索に必要な時刻表や運行経路等「静的情報」の「GTFS-JP」と、遅延情報や位置情報などリアルタイムで変動する「動的情報」の「GTFS リアルタイム」の 2 種類がある。どちらのフォーマットも国際的に広く利用されている「GTFS」を基本としているが、日本の交通事業者の半分以上はデータをオープンにしていない。また、そこに強制力もない。
- 2019 年に運用が開始された公共交通オープンデータセンター(<https://www.odpt.org/>)では、当該協議会に参画する交通事業者のデータを、一般の開発者や ICT ベンダーなどにワンストップで提供している。このような仕組みを活用し、地方公共団体などは地域の交通事業者にこの協議会に参画してデータを提供するように促すことにより、効率的にデータを収集できるようになり、最新の科学技術を活用した新しい取組みを実現することが可能になる。
- また、利用者の視点でみると、地図アプリ上の公共交通のリアルタイムの位置情報の提供や MaaS の地域間の統合など、利用者が便利に公共交通を利用してもらうためには、データの一元化とオープン化を進める必要がある。そのデータ整備の際には、許認可権をもっている官公庁と交通事業者が役割を決めて行うことが必要である。

【観光客目線での情報の提供】

- 観光客のニーズとしては、何ら知識や土地勘がない地域においてでも、的確に目的地に到達することであるが、既存の交通手段が存在していたとしても、それがしっかりと観光客に伝わっていないことがある。このため、地域住民に加え、観光客も意識し、利用の多い路線を抽出した路線図の作成・掲出や路線・系統のナンバリング、行き先のわかりやすい表示、多言語化などを通じて、現在運行している交通手段を利用者にわかりやすく情報提供すべきである。（図 22）
- また、交通事業者と地方公共団体、観光関係者が連携し、観光名所や宿泊施設への公共交通による行き方を適切にウェブなどで掲載することも必要である。
- さらに、現状の地域の交通網を活用して観光客が移動できるように、観光客にとって必要な交通に関する情報が集約されてわかりやすく情報提供され、経路検索も可能となるようとする必要がある。また観光時期によっても状況が変化するため、それを反映し、情報は常に最新になっている必要がある。このため、地域の交通事業者から経路検索などの情報提供事業者や観光事業者・観光情報を発信する諸機関に対し、適切に情報提供が行われることが必要である。



図 22 金沢駅（東口）の案内の事例 出典：加藤委員提供資料（撮影：加藤委員）

【外国人観光客対応としてのサービスの提供】

- 旅行の FIT 化(個人旅行化)の進展により、公共交通サービス水準の低い地方部の観光資源への訪問実績が高まっている。このため、訪日外国人が日常使用しているツールを日本の移動モードにおいても使用可能としておく視点も重要である。例えば、GTFS フォーマット等で情報をオープン化してグーグルマップなどにおける行先・路線など検索の俎上に載せることが考えられる。
- 海外からの訪問者が日ごろから慣れ親しんでいる海外配車アプリが持つプラットフォームとの連携により、またはそれを活用することで、訪日外国人観光客の観光交通の利便性が大きく高まる可能性がある。
- また、運輸総合研究所において、2019年8月に『AIとIoTが観光・運輸産業にもたらすインパクト』とのテーマでセミナーを開催し、多言語 AI チャットボットの活用事例を紹介した。今 AI ができること、そして今後の可能性、特に訪日外国人対応に困っている現場にスポットを当て、多言語対応の自動化に加え、混雑緩和や送客、売上単価の向上など、異なる視点からの利用価値について示唆がなされた。こうした AI や IoT という新しい技術の活用も、外国人観光客の満足度向上のために一考に値するだろう。
- さらに、自然災害の多い日本において、自然災害時における外国人旅行者への情報提供は、訪日外国人の安全・安心を確保するためにも重要である。運輸総合研究所では、2019年に実施した研究報告会¹¹と運輸政策コロキウム¹²にて、「地震災害時における外国人旅行者の情報収集と避難行動」というタイトルで崔研究員の講演を実施した。情報提供側として多言語化に加え、観光地や交通事業者など各ステークホルダーの連携や情報共有、情報管理の一元化、外国人旅行者の国・地域別特性に応じてわかりやすく伝える工夫などが提言としてまとめられている。このような視点も考慮することが必要であろう。

¹¹ 運輸総合研究所 研究報告会 2019年冬（第46回）「訪日外国人における観光危機管理の向上」 運輸総合研究所サイト (<https://www.jttri.or.jp/sympo46-09.pdf> 2020年7月3日閲覧)

¹² 運輸総合研究所 第132回運輸政策コロキウム 「地震災害時における外国人旅行者の情報収集と避難行動」 運輸総合研究所サイト (<https://www.jttri.or.jp/events/2019/collo132.html> 2020年7月3日閲覧)

(2) 地域の輸送サービス資源の活用

【提言概要】

- ✓ 観光のための交通を実現させるためには、鉄道や路線バスなどの交通事業者がこれまでの概念にとらわれず、観光客や利用者の視点に立った柔軟なサービス提供をできる限り行うことが必要である。その際、観光関係者は積極的な協力や貢献が求められる。
- ✓ タクシーが観光需要に対応できていない場合、新たな発想で多様な選択肢を提供し、観光客の移動需要（オンデマンドで移動できる、簡便に手配できる、安全で適切な価格である等）を満たすサービスの提供が望まれる。
- ✓ 観光客の移動手段として、自家用車の更なる活用は現実的な選択肢であり、宿泊施設や観光施設等の送迎車を用いた観光地の周遊や、地域住民の運転手等による地域案内は、潜在需要の掘り起こしに寄与すると考えられる。
- ✓ 自家用車の更なる活用など新たな輸送サービスを地域に導入する際は、大学教員などの有識者や、既に導入した地域の担当者など外部人材の知恵や知識を活用し、地域交通全体をマネジメントすることが必要である。

【交通事業者の変革と観光客のニーズを踏まえたモビリティサービスの提供】

- 観光のための交通を実現させるためには、鉄道や路線バスなどの交通事業者がこれまでの概念にとらわれず、観光客や利用者の視点に立った柔軟なサービス提供をできる限り行うことが必要である。
- その際、DMO や観光事業者などの観光関係者や自治体は、交通事業者とよく意思疎通を図るとともに、交通事業者に対する積極的な協力やこれらを実現する体制づくりが求められる。
- 他方、過疎地域においては、公共交通サービスが脆弱なため、観光客にとって鉄道や路線バスは利便性の低いものになっている。また、タクシーを含め、事業者の撤退や営業縮小によって観光需要に対応できないなどの問題がおきている。このような観光のための交通サービスを提供することが困難な地域では、レンタカーなどのモビリティサービスや交通事業者協力型のものを含む自家用有償旅客運送などで対応することが必要である。

【観光地におけるタクシーの更なる活用】

- 輸送需要が小さい地方部の観光地において、観光客が一定の距離を周遊するためには、バスという大量輸送サービスではなく、タクシー、レンタカーや自家用車を活用することが現実的となる。
- こうした中、タクシーは、多様なニーズに応じたドア to ドアの輸送を提供することができるオンデマンド型の公共交通機関として重要な役割を担っている。タクシーの特性を生かし、地方部観光地を中心に、交通機関が十分でない場合における観光客の移動ニーズに対応できるよう制度の柔軟化を検討すべきである¹³。

¹³ 国土交通省「交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会中間とりまとめ」(2020年1月)

-
- タクシーにおいては、観光客のニーズに対し料金が高額すぎるという問題や、過疎地においては観光地であっても事業者が撤退や営業縮小によって観光需要に対応できていないなどの問題がおきている。
 - このため、観光事業者の協賛などによりタクシー料金を下げるこことや、観光事業者やDMO により観光客同士の乗合・相乗りのサービスを機能させる、DMO や宿泊施設が提供する割安なタクシー利用観光コース創設など、**観光関係者側からの新しい発想や貢献**が望まれる。
 - さらに、タクシー事業単独ではなく、他の交通モードや観光サービスと組み合わせたサブスクリプション的な発想など、既存の事業概念からイノベーションを起こし、新しい需要やマーケットを掘り起こすような新たなサービスの提供が望まれる。

【観光客のオンデマンド需要に対応した複数の選択肢の提供】

- 過疎化等のためタクシーサービスが提供できていない地域、また都市部も含めてタクシーサービスが十分に観光客のニーズに対応できていない場合、先進諸外国の事例も参考に、**新たなサービス提供者による発想を導入し、多様な選択肢を観光客に提供し、観光客の移動需要を満たすサービスが提供されることが、観光需要対応という観点から求められている。**
- 多様なモビリティサービスの提供として、例えばイギリスでは、いわゆるライドシェアやライドヘイリングサービスが始まるかなり以前より、黒タクシー(ブラックキャブ)よりも低額な値段で気軽に利用できるミニキャブ^{*}が合法的に存在し、かつてから市民の日常生活に溶け込んでいた。近年においては、スマートフォンの普及によりライドシェアやライドヘイリングサービスが新たに提供され、**観光客や住民のオンデマンド需要に対して複数の選択肢が提供されていることも参考になるであろう。**

※ ロンドン交通局 (<https://tfl.gov.uk/modes/taxis-and-minicabs/book-a-taxi?intcmp=4226>)。ブラックキャブは「流し」での乗車が可能に対し、ミニキャブはライセンスを有するオペレーターを通じた事前予約が必須となっている。

英国政府観光局オンラインショップ¹⁴では、800 社の登録ミニキャブ会社にアクセスができ、英国内 300 以上の街で、観光客も利用が可能となっている。

【レンタカーにおける新形態の後押し】

- 観光訪問地に移動するにあたり、マイカーと並んで、レンタカーは観光客にとって利便性の高いものである。
- 近年、嗜好形態の変化や社会的な許容幅の広がりにより、我が国においても若者層を中心あらゆる分野においてシェアリングエコノミーが受け入れられている。こうした中、レンタカーにおいても、スタッフによる受け渡し形態である既存のレンタカー事業に加

29日)11頁 國土交通省サイト

(<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001326178.pdf> 2020年7月3日閲覧)

¹⁴ 英国政府観光局オンラインショップ「英国内でミニキャブタクシー予約」

(<https://www.visitbritainshop.com/japan/minicabit-taxi-booking/> 2020年7月28日閲覧))

えて、無人により貸し借りがなされるカーシェアリング事業が都市部を中心に盛んになっている。

- まだ一部の観光地のみだが、地方部の観光地においても、レンタカーの進化形としてカーシェアリングサービスが始まっている。スマートフォンの簡便な操作のみで利用できるカーシェアリングサービスは、観光客にとってユーザーフレンドリーであり、需要が少ないためスタッフが常駐できない地方部の観光地における観光交通に対する一つの対応策となると考えられる。しかし、中規模程度までの都市やメジャーな観光地に拠点設置が限られること、事前に利用者の登録が必要なこと、費用に鑑みた十分な路外駐車場の確保の困難性等により片道利用サービスを導入しづらいことなど、観光客が使用する観点からは改善が求められる。
- 他方、現状のカーシェアリングサービスは、会員登録など事前手続きに一定の日数を要することがあるため、一時的にその場限りで利用したい観光客、海外からの観光客の利用を前提としたサービス設計とは必ずしもなってはいない。本人確認や免許証の所持確認などは無論必要ではあるが、通常のレンタカー並みに、到着した観光地で使用したいというニーズが発生した場合に、その場でのスマートフォン上の手続きのみで観光客が簡便に利用開始できるようにすることも考慮すべきである。

【観光客目線での自家用車の更なる活用】

- 地方部の過疎地域においては公共交通機関やレンタカーサービスの提供は厳しいのが現状であり、このような地域における自家用車（白ナンバー車）の活用は、観光客の移動手段として現実的な選択肢となりうる。
- 今般の道路運送法の一部改正により、観光需要に対する一定の配慮がなされた点は大いに評価できるところである。しかし、現場での実務的な運用においては、既存の秩序などの壁に阻まれてしまい、「今、行きたいところにストレスなく行きたい」という観光客目線からは使い勝手の悪いサービスとなってしまうことも想定される。
- このため、大学教員などの有識者や既に導入した地域の担当者など外部人材の知恵や知識を活用し、地域交通全体をマネジメントすることが必要である。
- タクシーサービスが提供できない地域、また観光需要に必ずしも既存のタクシーサービスが対応できていない場合においては、観光客目線（オンデマンドで移動したいところ移動したいときにストレスなく移動できる、簡便に手配できる、安全で適切な価格である等）での改善により、地域の移動資源としての自家用車を有効に活用する仕組みづくりが必要である。
- また、宿泊施設や観光施設等が、最寄りの駅や空港など交通拠点から自らの施設に自家用車で送迎をしているが、こうした送迎車で観光地を周遊し、また運転手など地元の方に地元ならではの案内をしてもらうことが観光客のニーズに合致する可能性も考えられる。観光客目線から、潜在需要の掘り起こしを図り、地域経済に貢献するという視点も重要である。（図 23）

・エリア内に分布する観光施設への回遊性を高めるため、環境に配慮した移動手段の充実や利便性向上



図 23 湯布院（中心部）モーダルコネクトの提案

出典：由布市まちづくり観光局提供資料

【現行の法制度で対応可能な事項の啓蒙の必要性】

- 今般の道路運送法の一部改正により、新設された交通事業者協力型自家用有償旅客運送においては、地域の運転者や車両の確保を行政や観光関係者が行い、交通事業者による運行管理や予約システムでの協力を活かして、観光客などに安全安心な交通サービスを提供することが考えられる。これにより、地域では既存のバス・タクシー事業者とのシナジー効果を発揮することが期待される。あわせて、自家用有償旅客運送制度においては、観光客に対して適切な配慮がなされた。しかし実際は、一定の条件下での観光客の輸送や前述の事業者協力型は、法改正前の段階でも実現可能な仕組みであり、今回の法改正で「できると明確化」したものである。
- しかしながら、これまで観光のための交通について、交通事業者や観光関係者、行政、地域など観光と地域交通の関係者は、実際には法制度的に実現可能な事項について、できないという思い込みや制度上の手続きが困難などの理由で理解が不十分だったくらいがみられる。このため、行政は、交通事業者や観光関係者に対し、現行の法制度で対応可能な事項について丁寧に説明をする必要がある。
- これからは、関係者間で連携・協力しながら、既存の秩序や概念に縛られることなく、観光客が望むシームレスな使いやすいモビリティサービスを提供することが望まれる。また、観光地にこのような知識やスキルが不足している場合は、先行地域の担当者や有識者から教えてもらう仕組みが必要である。

(3) 新しいモビリティサービスや MaaS への課題と期待

【提言概要】

- ✓ 観光客が観光地でストレスなく移動できるためには、シェアサイクルやシェアスケーター、グリーンスローモビリティなど新しいモビリティサービスの普及が必要不可欠であり、導入の壁を乗り越えるような発想の転換や、必要な法制度の整備が必要である。
- ✓ 地域によってアプリが異なる「日本版」MaaS は観光客の立場から考えると不便であるため、業界全体で国際競争力を有するアプリやローカルなデータに対応するような全国で利用できるプラットフォームを構築することが必要である。

【技術イノベーションへの対応】

- 自動運転やオープンデータ、決済方法など新たなテクノロジーの活用により、利用者の利便性の向上や運転手不足などの課題が解決される可能性がある。
- こうした中、交通事業者は今後増加が見込まれる観光需要を的確に取り込むための企画力の向上や既存の公共交通ネットワークを維持することが求められる。そこで、各種ノウハウやベストプラクティスの横展開、スケールメリットの追求に加え、経営手法の改善などのためにノウハウを有する交通事業者に事業を集約化・統合化することも検討に値するものである。
- また、新しいサービス提供者の市場参入により、観光客のニーズに合致した新たなサービスを供給し、観光交通を活性化させることも期待される。

【新しい形態の移動手段の活用】

- 観光客は、手続きが最小で、安全安価で、移動したいところに移動したいときにストレスなく移動でき、移動手段自体を楽しめるなどということを求めていると思われる。
- こうした需要に応えるものとして、近年、観光客の移動手段としては、従来のレンタルサイクルに加え、街角でのシェアサイクルやシェアスケーター、グリーンスローモビリティなど新しいモビリティサービスの普及が海外観光地で進んでおり、我が国においてもそのニーズは高いものと思われる。しかし、諸外国と比べ、法制度や秩序などの壁により、導入がスムーズには進展していない。
- 観光客が観光地でストレスなく移動できるためには、シェアサイクルやシェアスケーター、グリーンスローモビリティなど新しいモビリティサービスの普及が必要不可欠である。(図 24)
- 例えば、諸外国で活用が進み、観光客の需要も考えられる e スクーターは、日本では原付扱いとなり、車体の保安基準や免許等が必要なため、公道走行はほとんど見られない。原付免許を保有していない観光客や、日本の免許を保有していない外国人観光客がストレスなく使用できるよう、安全性に十分に配慮した上で、電動自転車並みの位置づけとして考えるなど、発想の転換や、必要な法制度の整備が必要である。(図 25)

- 導入にあたっては、地域の交通サービスの状況を踏まえ、新規需要の創出とともに既存の交通サービスを補完するという観点を持ち、新しいモビリティサービスが実験のための実験で終わることがないよう、持続可能な計画とすることが重要である。
- そのため、新しい交通サービスを整備する上では、同じ距離帯で競合する交通サービスの優先順位を地域として検討しておくことが必要である。

グリーンストローモビリティ：電動で、時速20km未満で公道を走る4人乗り以上のパブリックモビリティ

【グリスロの5つの特長】

- ①Green…CO₂排出量が少ない電気自動車
- ②Slow…ゆっくりなので、観光にぴったり
- ③Safety…速度制限で安全。高齢者も運転可
- ④Small…小型なので狭い道でも問題なし
- ⑤Open…窓ガラスがない開放感が乗って楽しい

軽自動車	小型自動車	普通自動車
	 7人乗り	 車椅子リフター可 16人乗り
	 10人乗り	特殊用途車両（8ナンバー）
	 車椅子リフター可 10人乗り	 福祉車両タイプ

図 24 グリーンストローモビリティの概要

出典：国土交通省総合政策局環境政策課提供資料



図 25 新しい都市内モビリティ Lime の例 出典：清水委員提供資料（撮影：清水委員）

【観光客が利用しやすい MaaS の実現】

- 日本では、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化を進めるため、モデル事業を通じて MaaS の全国への普及を推進しているが、地域によってアプリや情報発信、発信情報の組み合わせ方が異なるため、利用者の立場から考えると不便であると言える。また、海外の MaaS アプリなどが世界的に普及すると、日本限定、地域限定、使途限定では太刀打ちできない可能性がある。
- 一方、近年のスマートフォンの革命的な用途拡大の事例などを鑑みれば、MaaS のプラットフォーム自体が、運輸や観光という範囲にとどまらず、顧客のニーズに応じて想定外の広がりを見せる可能性や、他の商業行為などと融合する可能性、そしてこれらによる利便性の著しい増大の可能性が考えられる。
- このため、国際競争力を確保すべく、各観光地のローカルなデータに対応でき、全国で利用できるプラットフォームを業界全体で早期に構築することが必要である。
- また、これを実現するために、交通事業者のデータの一元化とオープン化を進める必要がある。
- 他方、上記を構築するには時間を要するため、観光地では必ずしもアプリなどの導入という方法ではなく、紙ベースの MaaS で十分ということも考えられる。したがって、交通事業者と観光関係者で地域の実情に即した MaaS を検討し、観光客に提供することが適切である。
- 実際、観光客目線で使い勝手の面で見ると、鉄道改札口やバス乗降口で IT 対応がなされていないケースも多いため乗務員がスマートフォンの画面をアナログ的に目視確認している実情を踏まえれば、紙ベースの MaaS であっても観光客の需要を満たすのに十分な場合もありうる。

【訪日外国人観光客目線から見た MaaS に求められるもの】

- 海外から日本を観光目的で訪問する外国人観光客としては、特に地方部において、非日常の場面で最適な移動手段が提案されることに対するニーズは大きいと考えられる。
- この点で MaaS が果たす役割がある。「顧客が求めるものを提供する」マーケットインの発想で、訪日外国人が母国において日々の生活では移動の際にどういうアプリを使っているのか、日本到着後にダウンロードをしてもらえるだけの理由が存在するかなどのマーケティングを行い、訪日外国人にとってグローバルアプリよりも魅力的なコンテンツを組み込める日本発祥の国際競争力を有する MaaS アプリが求められる。
- 我が国においては、民間交通事業者が中心となって公共交通網を整備した結果、各交通事業者が多様に発展し、各サービスをバラバラに提供しているため、訪日外国人観光客にとっては分かりにくいものになっており、この点からも改善が望まれるところである。

4.4 計画や規制などの政策・制度の視点

我が国では、2007年には地域公共交通活性化再生法を制定し、市町村が主体となって幅広い関係者の参加による協議会を設置し、「地域公共交通総合連携計画」を策定し、法定計画に基づき取組を推進する制度が創設された。

さらに、2014年改正により、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築するため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定するとともに、計画の作成主体について、市町村だけでなく、都道府県が追加された。地域公共交通再編事業は、都市機能と整合性をとりながら、地域の交通ネットワークを面的に再編する制度として創設されたが、バス路線などの再編を必須の要件とし、メニューが限定的であること、複数事業者が連携した取組について、独占禁止法に抵触する可能性があり、円滑な議論が困難であることなど柔軟な事業実施が困難であった。

また、現行の自家用有償旅客運送制度は観光交通を念頭においていなかったため、観光客にとって使いやすい路線・サービスを提供する際に支障が大きく、規制の緩和や運用改善など大幅な改善が必要であった。

このような問題点を解決すべく、2020年、地域公共交通活性化再生法・道路運送法の改正案とともに、独占禁止法の地域バス事業に関する特例法案が国会で審議され、5月に成立了。

この改正により、自家用有償旅客運送制度において、地域住民のみならず観光客を含む来訪者が対象として法律上明確化される（これにより、観光客のみを対象とする自家用有償旅客運送が可能になる）など、今般大きな前進が成し遂げられた。

他方、海外の状況を見ると、欧米のみならず、アジア各地においても新しいモビリティサービス（低速型モビリティ、電動キックボードなど）や、新しい提供者によるモビリティサービスが普及し、グローバルな視点で見れば、我が国はモビリティ途上国である。既存の法令などで想定していなかった新しいモビリティサービスは、海外発のものが多く、外国人観光客も含めて観光需要として高まりを見せている。

我が国の法体系はモード別の縦割り的な制度設計となっており、これでは対応できない点が見受けられる。諸外国の事例を参考にしながら、我が国特有の規制制度、ビジネス慣習などの各種障壁を乗り越え、将来を見据え、利用者が真に求めているモビリティ需要に対応すべきである。

このような中、計画や規制などの政策・制度の視点として、以下の2点について提言する。

- (1) 観光の視点からみた地域公共交通に関する計画への対応
- (2) 政策や法律上の課題（法令、規制、運用等）への対応

(1) 観光の視点からみた地域公共交通に関する計画への対応

【提言概要】

- ✓ 観光地における交通行政は、観光地側と地域交通側で穴のない取り組みが必要であり、双方の連携が不可欠である。
- ✓ 地域交通関係計画策定における観光交通の充実に向け、交通事業者や地方公共団体交通部門に加え、DMO や観光事業者など観光関係者が加わり、地域における観光需要の創出やその拡充に向け戦略・戦術を構築すべきである。
- ✓ 計画策定の実現性を高めるため、簡素で実効性の高いマニュアルや専門家への外注化などが必要である。さらに、行政区域をまたぐ広域的な移動を伴う観光交通に対応するためには、都道府県が人材・財政の両面から積極的に関与することが必要である。

【地域の交通行政における観光需要の視座の必要性】

- 地域における交通行政において、これまででは地域救済的なナショナルミニマムの維持、生活の足の確保という視点が主であり、観光交通が地域交通行政の中で必ずしもきちんと位置付けられていなかったと推察される。このため、近年の外国人観光客急増を含めた観光需要に対応しようとしても十分な利便性が確保されていない観光地や、交通サービスがニーズに対応していなくて採算が取れない観光地もみられる。他方、路線バスが撤退した後、自家用有償旅客運送で観光路線が提供されるなど対応できている著名な観光地もある。
- 観光交通の視点として、地域の観光地に慣れない観光客(日本人、外国人)に対し、目的地に確実に到達させる手段として選択してもらうにはどうすべきかが重要な課題である。
- よって、観光地においては、観光地側と地域交通側で穴のない取り組みが必要であり、地域交通ありきでは地域の観光はよくならない、地域の観光ありきでは地域交通はよくならないところであり、双方の連携が不可欠である。

【新たな需要創造への対応】

- 地域における交通における観光需要については、脚光を浴びているものの、その需要は少なく、波動も大きく、また予想困難であるため、観光需要が交通サービスの基本仕様を決めるることは困難である。
- しかしながら、今後、人口減少により地域住民の生活交通は需要減少が見込まれる中、観光は、新規需要を生み出すものという視点が必要である。生活交通における競争促進は、需要の奪い合いとなることがあるが、観光需要は新たな需要として成立しうるものであり、将来性を有する。航空業界において、LCC の出現は、これまで移動手段として航空を選択しなかった層を開拓するなど新たに需要を創出したといわれており、参考になる。
- 他方、観光需要に対応した公共交通を整備することにより、必ずしも観光客が訪れるわけではない。観光地としての魅力や訪問目的があれば、交通機関が整備されていなくても観光客は何らかの手段で自らが求める訪問地を訪れるという観点を忘れてはいけない。

【地域交通関係計画策定における地方公共団体と観光関係者との連携の促進】

- 我が国においては、交通事業者が地域公共交通を支えることに重要な役割を果たしてきたという経緯があり、今後も、地域に根差した主体として、地域公共交通や地域全体の活性化に貢献することが期待されている。
- また、近年の公共交通関係法令の改正により、地域公共関係計画の策定や、協議会の設置・主導など、**地域における交通の将来像については地方公共団体交通部門が中心的な役割を担うことを期待している。**
- 他方、各地域のDMOは、地域資源を最大限活用して、多様な関係者と連携・協働しながら、魅力ある観光地づくりを行うためには、観光客の円滑な移動も重要な要素となっている。このため、**観光交通の充実に向け、交通事業者や地方公共団体交通部門に加え、DMOや観光事業者など観光関係者が加わり、地域における観光需要の創出やその拡充に向け戦略・戦術を構築すべきである。**
- こうすることで、観光交通と生活交通との融合も十分視座に入れることができ、ひいては、地域における交通の拡充にも資することができる。

【全国一律ではなく、地域の実情に応じた地方への裁量の付与】

- 都市部においては既存の公共交通で収益を確保できるが、地方部においては公共交通が持続可能な形で維持できない地域も出始めている。
- したがって、地方部の観光地においては、観光需要の変動もあるところ臨機応変なサービスが求められており、都市部と同じ法的、制度的な障壁を適用するのではなく、観光地の実情に応じたサービスが提供できるようにすべきである。
- 例えば観光地においては多様な運賃形態やサブスクリプション的な取り組みなどの先進的な提案に対して、既存の法律や制度内で地方公共団体の権限として実現可能としておくなど、**地域が裁量をある程度もって自分たちの地域の交通に関する制度設計が可能となるものとすべきである。**

【地域交通関係計画策定にあたっての各種マニュアル等の簡素化】

- 2020年5月に地域公共交通活性化再生法等の一部改正が成立した¹⁵。これまでの法定計画を活かしつつ、「地域公共交通ネットワークの形成」に加え、「地域における輸送資源を総動員」することで、持続可能な地域の旅客運送サービスの提供を確保することを目的とする「**地域公共交通計画**」の作成・実施を推進することとされ、**地方公共団体による計画作成を努力義務化**することで、地域における取組を更に促進することとされている。

¹⁵ 衆議院国土交通委員会（2020年4月14日）第201回国会閣法第20号附帯決議(抄)：五 自家用有償旅客運送が事実上の営利事業として地域公共交通の担い手となっているタクシー事業者の経営を圧迫することにならないよう対策を講ずること。また、地域公共交通会議等における関係者の協議を経て、安全の確保、利用者の保護等に万全を期すこと。あわせて、いわゆる「ライドシェア」は引き続き導入を認めないこと。衆議院サイト

(http://www.shugiin.go.jp/internet/itdb_rchome.nsf/html/rchome/Futai/kokudoC3906E9581AEC3454925854A00271B5E.htm 2020年7月27日閲覧)

-
- 一方、地方公共団体交通担当部局は専任ではなく兼務で交通を担当しているところも多く、また地方公共団体の数年単位の人事異動ローテーションにより偶然交通担当に配属された、経験が乏しい職員も多い。このため、本来ならばコンサルタント機能を有するべき地方運輸局職員のマンパワーを鑑みれば、計画策定の実現性を高めるべく、簡素で実効性の高いマニュアルの提供や専門家への外注化など、計画策定が地方公共団体の過度の負担とならず実現可能となるツール等の整備が不可欠である。
 - また、行政や観光・交通事業者など交通分野の人材が連携することが重要であり、相互の状況を理解し地域の目指す方向を組織的に学習する枠組みや研修などに積極的に取り組むことが重要である。

【観光交通に対する都道府県の主体的な役割】

- 観光交通は、行政区域を眼中においたものではないため、必然的に市町村をまたいだ広域で考える必要がある。この場合、中心都市に加え、中心都市以外の周辺地方公共団体も対象エリアとして考える必要があるが、基盤の弱い周辺地方公共団体においては概して人材や財源が限られているという問題があり、中心都市の強いサポートが不可欠である。
- 同様に、市町村が運営を行う地域公共交通活性化協議会や、市町村が策定する「地域公共交通計画」のみでは、行政区域をまたぐ広域的な移動を伴う観光交通に的確に対応することが現実的には困難な場合がある。都道府県が、人材・財政の両面から積極的に関与することが望ましい。

【地方公共団体交通部局による観光需要の交通に関する計画等への反映】(4.1 (2) 再掲)

- 地域に観光需要を的確に取り込むため、地域交通計画の策定主体である地方公共団体交通部局は、観光関係者（地方公共団体観光部局、DMO、観光事業者など）と意思疎通ができる関係を構築するとともに、観光関係者を交通の諸計画の協議会の構成メンバーと位置づけて議論を行い、その意見を的確に反映させるべきである。

【交通側の関係者と観光関係者との日ごろからの関係構築】(4.1 (2) 再掲)

- 地方公共団体（交通部局）、交通事業者、地域住民の間で、地域の目指す姿を共有するとともに、交通の現状について認識を共有し、仮に地域の公共交通ネットワークの維持に障害が生じる兆候が見られる場合には、各主体間の協議が速やかに開始できるような協力体制を普段から構築しておくことが重要である。
- また、観光需要に適切に対応するには、交通側の関係者は、地方公共団体（観光部局）、観光事業者、DMOなどの観光関係者と日ごろから意思疎通ができる関係を構築しておくことが必要である。

(2) 政策や法律上の課題（法令、規制、運用等）への対応

【提言概要】

- ✓ 地域交通関係の計画を策定する際、観光関係者は地域交通について十分理解を深めた上で地域公共交通活性化協議会に参画し、観光需要の創出や観光に必要な交通サービスなどについて交通関係者と計画策定に関与することが必要である。
- ✓ 地域交通に関し現行法制度で実現可能なことについて、観光地の現場では理解が不十分な状況が散見される。行政は、交通事業者や観光関係者に対し、現行の法制度で対応可能な事項について丁寧に説明をする必要がある。
- ✓ 既にメンバーとして観光関係者が入っている協議会もいくつか存在するが、観光関係者が地域における交通に対して理解不十分という指摘もあり、観光関係者が地域交通について十分理解をすることが求められる。

【観光客の移動ニーズへの的確な対応】

- 観光客の移動ニーズは、観光地や宿泊施設などに安全安価でストレスなく的確に移動することがニーズの 1 つであると言える。このため、観光客にとっては、交通機関を利用するということは、あくまで移動のための一つの選択肢という位置づけとなる。
- 制度設計や法令改正等を行うにあたり、観光需要に適切に対応することを加味するためには、先進諸外国の事例も鑑み、新しいモビリティサービスの出現も視野におきながら、既存の交通サービスの枠にとらわれることなく議論することが重要である。

【地域交通関係計画策定、協議会における観光関係者の明確な位置づけ】

- 地域の交通は地域が主体となって考えるということが地域公共交通活性化再生法の下での基本的な枠組みとなっており、地方公共団体の交通部局がこれを担っているが、地域における生活交通維持の対応に追われ、観光需要への対応が追い付いていないことが散見される。
- 今後は、地域における交通の下支えとして観光需要、また交通の柱としての観光需要についても対応することが必要である。観光需要が高い地域においては、地域公共交通活性化再生法の枠組みである地域公共交通活性化協議会のメンバーとして、地方公共団体内においては観光部局、地方公共団体外においては DMO や観光事業者などの観光関係者も巻き込んだ形とすることを制度化すべきである。
- 他方、既にメンバーとして観光関係者が入っている協議会もいくつか存在するが、観光関係者が地域における交通に対して理解不十分という指摘もあり、観光関係者が地域交通について十分理解をすることが求められる。

【現行の法制度で対応可能な事項の啓蒙の必要性】(4.3 (2) 再掲)

- 今般の道路運送法の一部改正により、新設された交通事業者協力型自家用有償旅客運送においては、地域の運転者や車両の確保を行政や観光関係者が行い、交通事業者による運行管理や予約システムでの協力を活かして、観光客などに安全安心な交通サービスを提供することが考えられる。これにより、地域では既存のバス・タクシー事業者とのシナジー効果を発揮することが期待される。あわせて、自家用有償旅客運送制度においては、観光客に対して適切な配慮がなされた。しかし実際は、一定の条件下での観光客の輸送や前述の事業者協力型は、法改正前の段階でも実現可能な仕組みであり、今回の法改正で「できると明確化」したものである。
- しかしながら、これまで観光のための交通について、交通事業者や観光関係者、行政、地域など観光と地域交通の関係者は、実際には法制度的に実現可能な事項について、できないという思い込みや制度上の手続きが困難などの理由で理解が不十分だったくらいがみられる。このため、行政は、交通事業者や観光関係者に対し、現行の法制度で対応可能な事項について丁寧に説明をする必要がある。
- これからは、関係者間で連携・協力しながら、既存の秩序や概念に縛られることなく、観光客が望むシームレスな使いやすいモビリティサービスを提供することが望まれる。また、観光地にこのような知識やスキルが不足している場合は、先行地域の担当者や有識者から教えてもらう仕組みが必要である。

【地域交通に関する既存の検討会・懇談会等における提言事項の実行】

- これまで国において地域交通について各種検討会・懇談会等で提言がまとめられてきた。例えば、国土交通省「地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会」提言(平成 29 年 7 月)、国土交通省「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(平成 31 年 3 月)、「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」提言(令和元年 6 月)、「交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会」中間とりまとめ(令和 2 年 1 月)などにおいて、国、地方公共団体、交通事業者が対応すべき地域交通に関する課題や改善の方向性は示されていると思われる。
- しかしながら、これらは、従来から議論や法制度改正が進展している地域住民の足の確保を主眼としたものとなっており、観光客・観光地側や観光需要に関するものについては踏み込み不足の感があり、本提言においては、生活交通の視点に加え、観光地側の視点、観光交通の視点に立って提言を行ったところである。
- 国土交通省「地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会」提言（平成 29 年 7 月）においては、副題の「次の 10 年に向かって何をなすべきか」が示すとおり、地域公共交通のこれから 10 年を俯瞰し、地域公共交通を活性化・再生するための今後の方向性を明確に示している。また、地域公共交通にかかる各主体（交通事業者、地方公共団体、利用者としての地元住民、国、地域公共交通にかかる各主体）の改善点や日本的な諸課題についても深掘り的に提言がなされおり先見性のあるものとなっている。ここでは、「地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会」提言事項

に関して、現状において観光関連で実施が不十分と思われるもの又は踏み込み不足と思われるものについて、当研究会で検討した検証と示唆の内容を表3に提示する。

**表3 國土交通省「地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会」提言
(平成29年7月)における観光関連事項に関する検証と示唆**

「地域公共交通の活性化及び再生の将来像懇談会」提言事項	検証	示唆	
IV 地域公共交通に関わる各主体の役割 交通事業者の経営力の強化 ④域外からの旅客の誘致	<p>観光資源を活用した需要創出のためには、地域に不慣れな来訪者にとっても分かりやすいように情報提供が行われることが重要である。このため、経路検索で検索可能となるよう、地域の交通事業者から経路検索の情報提供事業者に対し、適時に充分な情報提供が行われることが必要である。また、広域・インバウンドの窓口である空港、新幹線駅等で、公共交通を利用した観光ルートの情報提供を充実させるとともに、周遊バスの販売等を行うことも重要である。</p> <p>さらに、地方公共団体、観光事業者と連携することにより、観光名所や宿泊施設への公共交通での行き方をホームページやパンフレットに掲載することも考えられる。</p>	<p>地域の観光資源を活用した新たな需要創出、観光需要への的確な対応、観光客目線での情報提供等が、今日においても課題となっており、結果として左記提言内容が十分に実行されているとはい難い状況にあり、交通事業者の経営力の強化、域外からの旅客の誘致については道半ばであるといえる。</p>	<p>交通事業者においては、「顧客の望むものを提供する」というマーケティングの発想を取り入れ、企画力を抜本的に向上させることが必要である。</p> <p>また、地域交通の仕組みについて、観光地側で法制度の理解が進んでおらず、自分たちの都合で活用したいと前のめりになっている状況も散見されるが、観光関係者において交通について理解を深めることが必要と思われる。</p>
IV 地域公共交通に関わる各主体の役割 2. 地方公共団体の実行力の向上 ①担い手の充当・育成	<p>地方公共団体では、担当者が不在、もしくは担当者がいても他業務との兼務で余裕がなかったり、知見が不足していたりする場合があり、交通事業者に任せきりになっている事例や、意思疎通が図れていないために連携が必要な主体と協働できていない事例がみられる。</p>	<p>行政によるセミナーはほとんど開催されておらず、開催されていたとしても、現場では制度について理解が進んでいない、運輸支局の担当が理解していないケースもあるとの声が聞かれる。</p>	<p>活性化再生法によって、地域の公共交通ネットワークの形成は地方公共団体が主導することとなったが、人材育成や人脈作りが不十分な状況は変わっておらず、地方公共団体における人事制度の見直</p>

「地域公共交通の活性化及び再生の将来像懇談会」提言事項	検証	示唆	
	<p>また、交通圏を踏ました市町村連携や、継続性のある交通戦略を推進するための人材育成や人脈づくりも必ずしも充分とは言えない状況である。</p> <p>こうした状況に対処するため、国は、大学との連携、本省や運輸局によるセミナー・研修の更なる充実やオンライン講座の実施等、地方公共団体の職員や住民が知識を習得しやすい環境づくりに取り組むべきである。</p>	<p>行政において、人員削減の結果、交通に限らず専門家がいなくなっているといわれている。</p>	<p>し、専門研修の充実等が望まれる。</p> <p>地域交通については、地域の担当者のマンパワーや知識が圧倒的に不足しているため、外部からの協力や知恵が必要である。行政ではコンサル委託関係の予算措置は厳しいが、有識者等を活用する予算を設ける必要がある。</p>
IV 地域公共交通に関わる各主体の役割 5. 地域公共交通に関わる各主体間の連携強化	<p>地方公共団体、交通事業者、住民の間で、地域の目指す姿を共有するとともに、地域公共交通の現状について認識を共有し、仮に地域公共交通ネットワークの維持に障害が生じる兆候がみられる場合には、各主体間での協議が速やかに開始できるよう、協力体制を普段から構築しておくことが重要である。同様に、協議の前提となる現状把握に必要なデータが共有されるためにも、地方公共団体をはじめとした各主体と事業者との間で、普段から信頼関係を醸成することが重要である。また、事業者間や隣接地方公共団体間の連携も必要である。</p> <p>加えて、高齢者をはじめとする地元住民が、地域公共交通における課題を自らの問題として捉えられるよう、しっかりと協力しながら検討を推進していくことが必要である。</p>	<p>左記提言においては、主体として「観光関係者」「地方公共団体観光部局」が入っていないが、観光需要への的確な対応や観光需要の新規創出には不可欠なため、連携先として考慮すべきである。</p> <p>また、地元住民が、地域公共交通における課題を自らの問題として捉えられているかどうかについては、自家用車が事实上生活の中心となっている中、公共交通利用者の減少に歯止めがかかっていない現状を鑑みるとまだまだ不十分であるとの指摘もある。</p>	<p>観光交通についても、地元住民の理解が不可欠であり、観光地づくりの主体となるDMOなど観光関係者や交通事業者は、住民の理解と協力が得られるよう推進すべきである。</p> <p>また、地域交通も観光も、民間にとってはビジネスであるという視点を忘れてはいけない。他方、観光関係者と地域交通関係者が、同じテーブルについて議論し、思いを共有するという部分は、情緒的ではあるが重要な部分であり、公共交通に関する協議会のメンバーとして、観光関係者の参画を考慮すべきである。</p>

5. 提言総括

観光と地域交通に関する研究会
座長代理 清水哲夫

新型コロナウイルス感染症が世界中で猛威を振るい続いている 2020 年は、ここを境に我々が長年培ってきた様々な仕組みを一瞬にして無効にし、人々の価値観や生活様式までも大きく変えてしまった年として長年に亘って記憶されるだろう。本研究会も終了間際になってその影響を大きく受け、これまでに委員が熱心に議論し作り上げてきた前章の提言は、これから時代にどのくらい有効なのか、やや雑感的となるが、座長代理として考えてみたい。

日本は他の先進諸国と比べて、都市・地域公共交通事業に対する財政支援の度合いが相対的に小さい。大都市では主として鉄道事業者が輸送事業以外の生活関連サービス事業や不動産事業と組み合わせ、一体として企業を成長させてきた歴史があるし、売上規模の大きいバス事業者も、輸送以外の副業ビジネスを組み合わせたポートフォリオを形成して、民間の工夫で企業を成り立たせてきた。地域の民間バス交通事業者では、不採算路線を切り離し、自治体の支援でそれらを委託運行するスタイルがよく見られるが、これも儲けが期待できる路線は独立採算で維持することが期待されている前提があつてのことであり、交通事業はなるべく民間事業として位置づけることを我が国は選択してきた。

都市・地域の交通事業は、運賃値上げが社会的に難しい以上、民間事業としては利用者数を増加させる必要がある。必然的に、黒字路線を混雜させ収益を確保していくことになる。市民が混雜をある程度許容したからこそ成立した運営スタイルであったが、少なくとも 1 年は続くであろう with コロナの時代では混雜は生命を脅かす完全に悪の存在となり、混雜させずに一定の収益を上げる「ニューノーマル」なビジネスモデルを模索しなければならない。

観光地の公共交通事業や観光客向け輸送サービスはさらに悲惨な状況が予期される。観光需要が底まで落ち込んだことによる利用者数激減と収益悪化は言うまでもなく、旅行の再活性化を通じて都市部から来訪する観光客が増えることにより、ドライバーや窓口スタッフの感染リスクが高まる危険性もあり、そうなると運行サービス供給も不可能となってしまう。

地域住民が自家用車で観光客を輸送するいわゆるライドシェアサービスについては、筆者がアドバイザー等で関わっているほとんどの DMO で、その実現に大きな期待を寄せていた。しかし、with コロナ時代に多くの地域住民の参画が必要であるライドシェアという仕組み自体の受容性をどうやって高めていくか、非常に困難な状況に追い込まれている。

恐らく今後数年間で観光地が想定できる需要は、日本人による短距離短時間の旅行が主流となるだろう。もともと 200km 以下の都市間移動はこれまで圧倒的に自家用車でカバーされており、人との接触を回避するために、そのシェアは一時的に増加することが想定され、同様にレンタカー利用も増えるだろう。そうなると公共交通利用はほとんど期待できない。

以上、with コロナの時代に観光地の交通事業者が直面するネガティブな要素を列挙してきた。率直に言って非常に厳しい情勢にあることは否定できない。今後展開される計画の Go

to キャンペーンが象徴するように、政府は需要サイドへの消費活性化を通じて供給サイドの維持を図ろうとする姿勢を持っているが、需要が急速に拡大するシナリオはやや楽観的に過ぎ、キャンペーンの速効性は大きく期待できないため、供給を担う観光・交通事業者の倒産・撤退リスクを低減させることを目的に、一定程度の財政支援を視野に入れるべきではないだろうか。

ただ、やや苦言的になるが、地域観光地の産業の担い手や DMO、行政職員を含め、自分たちが公共交通を使っていないことが多く、そういう人が「地域公共交通を維持すべき」という声を発する度に大きな困惑と違和感を覚える。まずは観光客などの外部需要に頼らずに、自分たちが使い倒す努力を行い、交通事業の収益化に汗をかく姿勢を見せることが、財政支援の前提である。ついでに、担い手自身が海外にあまり行かず、観光客として現地の交通サービスを体験していないために、インバウンド観光客が直面する問題を事前に想像できていないケースもよく見る。まずは「敵を知る」ことが重要なのではないか。

post コロナの時代には、自動運転技術の部分的実現や MaaS の本格化が視野に入る。前者は、対応車両の価格にもよるが、人件費を含めた運行経費を削減できることによる経営効率性の向上が期待できる。観光地のような広域で大きい粗密の需要パターンへの対応では、その効果はさらに大きいと確信している。MaaS については、輸送サービスと目的地での活動サービスのメニューを充実させた上で、双方に対して需要感応型のリアルタイムプライシングを行い、観光客を戦略的に時空間上でバラつかせるような、観光地内の混雑・密度マネジメントを実現できないかと感じている。

最大の課題は、上記のような現状認識と今後の見通し、困難を打破するビジョンとその実現戦略を地域で共有・実現するための人材を教育できていないことである。地域経営の観点から DMO における人材を育成するための講座は一定程度存在するが、二次交通や三次交通を学ぶようなものを筆者は見たことがない（2 年ほど前に(公財)日本観光振興協会が提供していた DMO 人材育成講座のメニューには入れてもらったが最終的に受講希望がなかった）。提言を取りまとめて、そのための仕掛けを急いで行う必要があると改めて感じている。

以上を踏まえると、「我々が作成した提言は with コロナ、post コロナの時代でも有効か？」という問い合わせについては、多くの部分は依然として有効であると確信している。多くの観光地ではこの提言を素直に受け止め、即座にアクションが取れる環境にはないかもしれないが、いち早くそのステージに上がるよう、産官学の有識者が一致団結し、この提言をベースとした有効な政策・施策を提案していくことを約束したい。

6. おわりに

近年、IoT や AI、5G 技術の進展やビッグデータの活用により、MaaS やシェアサービスと呼ばれる新たな形態のモビリティサービスが国内外で広がりつつあります。また、地域交通について、地域の輸送資源の総動員による移動手段の確保、最新技術等の活用による既存の公共交通サービスの改善・充実の徹底、観光客の輸送についての自家用有償旅客運送制度の拡充等を図るため、本年 5 月に地域公共交通活性化再生法等の一部が改正されました。

このような、生活交通の確保・維持・改善や観光交通の確保・改善に資する施策の充実は誠に好ましいことですが、現実に目を転ずれば、成すべきことは依然として山積しており、その一端は本報告書において記したとおりです。

一方、2020 年に入り新型コロナウイルス感染症が世界中に拡大し、我が国においても「人の移動の制限」と「人と人との接触機会の排除」が当面の有効な対策とされ、外出・旅行の自粛や在宅勤務の実施など、今までに経験したことのない対応を余儀なくされることとなりました。

私見を述べれば、新型コロナウイルスによるパンデミックが引き起こした激しい経済的・社会的变化を経験した「ポスト・コロナの時代」においては、人々や社会は、過密や集中を避けつつ、生活や仕事の質を高めていくことに意を用い、多様な価値観に根差した「新たなライフスタイルやビジネススタイル」を模索していくこととなるでしょう。そしてその過程で、「移動」や「観光」は、その意義や価値やあり方を問われ、その上で取捨選択されることになるに違いないと考えています。

運輸総合研究所では、これから新たな事態や将来の姿を十分視野に入れつつ、交通や観光の分野について、「新たなモビリティ」や「持続可能な観光」の進展・定着など、世の中に求められる重要なテーマを選び出しながら調査研究を行い、引き続き、地域交通や観光の発展に貢献していくつもりです。

最後に、「観光と地域交通に関する研究会」は、この報告書をもって活動を終えますが、本研究会の成果が多くの方にとって有益なものとなることを願う次第です。

2020 年 7 月

一般財団法人 運輸総合研究所

会長 宿利正史

【参考資料】 観光と地域交通に関する研究会各回の出席者及び議事概要

【第1回】2019年1月29日（火）出席者名簿

委員

大井 尚司 大分大学経済学部経営システム学科准教授
加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科附属持続的共発展教育研究センター教授
久保 成人 公益社団法人日本観光振興協会理事長
近藤 光雄 にいがた観光特使
佐藤 善信 東京大学公共政策大学院客員研究員
清水 哲夫 首都大学東京大学院都市環境科学研究科観光科学域教授（座長代理）
生野 敬嗣 由布市まちづくり観光局事務局次長
武田 公子 金沢大学人間社会研究域経済学経営学系教授（座長）
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
※浅井 康太株式会社みちのりホールディングスディレクター（松本氏の代理出席）
村尾 俊道 京都府政策企画部副部長

宿利 正史 一般財団法人運輸総合研究所会長
春成 誠 一般財団法人運輸総合研究所理事長
山内 弘隆 一般財団法人運輸総合研究所所長

オブザーバー

大野 一 観光庁外客受入担当参事官室 係長
河田 敦弥 観光庁観光地域振興課観光地域政策企画室長
長谷 知治 東京大学公共政策大学院特任教授
三重野 真代 国土交通省総合政策局環境政策課課長補佐
森澤 栄文 観光庁外客受入担当参事官室 主査

事務局

北河 渉 一般財団法人運輸総合研究所主席研究員・企画室長
岩田 賢 一般財団法人運輸総合研究所主任研究員・企画室長代理
山田 敏之 一般財団法人運輸総合研究所研究員

第1回 議事概要（2019年1月29日(火)12:00～14:00）

事務局より 研究会設立の趣旨 説明	<ul style="list-style-type: none"> ● 地方の観光地における交通アクセスについての具体的改善策や各種規制の見直し等政策提言、その他新たな提案等を行うことを目的とする。 <p>【委員からの主なコメント】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 観光の移動のニーズと日常生活の移動のニーズはかなりずれている。これまで生活の足の確保という視点からの対応が主であったが、反対側の視点からの対応が必要。また、観光客にとっては包括的な足の確保がないと周遊などができないことから、二次交通も一次交通も限定する必要はないと考えている。 ➢ 現実として、インバウンドのみで二次交通をとらえることは困難、日本人と両方で取り扱う必要 ➢ 地域の観光資源を生かすために、必要な交通は何か、どう工夫するか、プラットフォームをどうするかという観点が必要 ➢ インバウンドと日本人でニーズが異なる。ニーズやその対応策の分析も大事。規制緩和や運用の見直しなどの提言を目指すことが重要 ➢ ニーズを把握して、既存のサービスで対応していくものと新しいモビリティサービスをいれて対応するというケースがでてくると思う。 ➢ 交通をマネジメントすることは、街や観光地をどうマネジメントするかということ ➢ 観光サイドと交通サイドで穴のない取組が必要。観光をどうするか、そのために交通をどう組み込むか考えることが必要。交通ありきは地域がよくならない ➢ 需要があっても生活と観光の交通が混在して問題になる地域もある ➢ 需要の少ない地域はいかに創出するかアプローチが重要 <p>【今後の方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ さしあたり観光の二次交通と生活交通、インバウンドと日本人に限定せず議論 ➢ 観光からのアプローチと交通からのアプローチの両方あり。さしあたり限定せずに議論をつくし、徐々に絞っていくこととする。
大井委員より配布資料説明（観光と二次交通）	<ul style="list-style-type: none"> ● 二次交通のバスについて、HPによる案内や路線図など web をいろいろ整備しているが、利用者は情報がいろいろありすぎてどれを見たらよいのかわからづらいため、結局、案内板や人に聞くなどアナログで動いている。二次交通を使いたいという利用者を取りこぼしているのでは。 ● これからはただ情報を発信しているだけではだれも訪れないということも起きてしまう。観光サイドと交通のサイドでうまく穴のない取組みが必要と考える。 ● JRや路線バスなど地域によっては存続の危機に陥っている。そういう地域をよくしていこうとするときに、観光をどうするか、そのために交通をどう組み込んでいくか考えていくことが必要で、交通ありきで考えると地域がよくならないと考える。 <p>【委員からの主なコメント】</p>

第1回 議事概要（2019年1月29日(火)12:00～14:00）

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 研究会の名称に地域公共交通とは書いていないのは、観光サイドからみると、観光客の移動手段として広く捉えることが必要と考えるためである。制度変更や規制緩和を行うにあたり、前提をおかず前向きに議論・検討しないと解決しない。 ➤ 公共交通に限らず、レンタカーや自転車など多様な手段も対象とすることとする。
清水委員より資料説明 (財団法人JTB「観光文化」2018年4月号寄稿文)	<ul style="list-style-type: none"> ● 東京エリアの舟運とまちづくり、オーバーツーリズムと交通の問題、最後のものは観光と地域交通の中で、交通の料金の取り方をもう少し工夫する必要があるのではないかという視点と本源需要に関する視点で書いている。 ● 最近の関連する研究テーマが4つある。①シェアサイクル、②モバイルデータを用いた観光需要推計、③駐車場のマネジメントの高度化、④観光地での活動と交通への支払意思の関係。
佐藤委員より配布資料説明(1月20日日経朝刊記事)	<ul style="list-style-type: none"> ● 日経新聞記事(2019年1月20日朝刊)によると、国交省の資料で地方の訪日客の4割がバス利用となっているが、実態がどの程度把握されているか。観光客の不満がどのような点にあるのか、実態を把握することが必要と考える。データが国交省にあるのなら共有願いたい。 ● キーワードにある、規制緩和や運用の見直しなどの提言を目指すことが重要【委員からの主なコメント】 <ul style="list-style-type: none"> ➤ 生活交通は住民の最低限必要な移動手段となるが、観光交通は地域が頑張らないと成り立たないと考える。地域の観光資源を生かすために必要な交通は何か。そのためにどう工夫するのか、プラットフォームをどうするのかという観点が必要。
久保委員より配布資料説明(2019年1月18日第6回観光立国推進協議会資料)	<ul style="list-style-type: none"> ● 日本観光振興協会が事務局の観光立国推進協議会で議論の挙がっているテーマとして、平成30年度・31年度の事業の中で、二次交通の充実・強化を重点的に行っていくこととなった。背景として、国際観光旅客税が導入されるにあたりどう活用するかという話もあり、二次交通の確保が重要という意見が多くあった。 ● 観光サイドとしては、地域の活性化が主要な視点で、このために交通をどうするか、アジアの各地域との競争に勝とうと考えている。
事務局より今後の段取りについて説明	<ul style="list-style-type: none"> ● 今後の段取りとして、座長の指名を受けた委員(2名程度)による実情・取組み事例等の紹介や問題提起、又は委員以外の者からのヒアリングの後、意見交換を実施。 ● 将来的には、運輸総研主催運輸政策セミナー等を通じて成果を公表。

【第2回】2019年3月1日（金）出席者名簿

委員

大井 尚司 大分大学経済学部経営システム学科准教授
久保 成人 公益社団法人日本観光振興協会理事長
近藤 光雄 にいがた観光特使
佐藤 善信 東京大学公共政策大学院客員研究員
生野 敬嗣 由布市まちづくり観光局事務局次長
武田 公子 金沢大学人間社会研究域経済学経営学系教授（座長）
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
※浅井 康太株式会社みちのりホールディングスディレクター（松本氏の代理出席）

宿利 正史 一般財団法人運輸総合研究所会長
春成 誠 一般財団法人運輸総合研究所理事長
山内 弘隆 一般財団法人運輸総合研究所所長
土屋 知省 一般財団法人運輸総合研究所常任理事ワシントン国際問題研究所長

オブザーバー

遠藤 千春 観光庁外客受入担当参事官室 主査
川口 恵司 株式会社みちのりホールディングスアソシエイトマネジャー
河田 敦弥 観光庁観光地域振興課観光地域政策企画室長
渋武 容 東京大学公共政策大学院特任准教授
杉野 正弘 公益社団法人日本観光振興協会地域ブランド創造担当部長
長谷 知治 東京大学公共政策大学院特任教授
古川 真衣 観光庁外客受入担当参事官室 主査
三重野 真代 国土交通省総合政策局環境政策課課長補佐

事務局

北河 渉 一般財団法人運輸総合研究所主席研究員・企画室長
岩田 賢 一般財団法人運輸総合研究所主任研究員・企画室長代理
山田 敏之 一般財団法人運輸総合研究所研究員

第2回 議事概要（2019年3月1日(金)13:00～15:00）

事務局より 資料説明 (観光交通 と生活交通 の概念整 理)	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 第1回の議論では、対象を限定しないということと、観光交通と日常の生活交通は違うということとなり、観光交通と生活交通を事務局で概念整理。 ➢ 今後の研究会の議論の中で、どこかに焦点化されることを期待。 ➢ 観光地へのトリップは、生活交通バスの休日ルートを工夫し、観光地用料金を設ければ、少し時間を要しても地元の利用者も受け入れられるのでは。観光地の経営組織として考えていく必要
大井委員 より発表	<ul style="list-style-type: none"> ● 以下の3つのポイントにつきプレゼン。 <ul style="list-style-type: none"> ① 研究会参加への問題意識（地方公共団体の発する観光地情報は自家用車目線、観光二次交通がなぜ失敗するか、観光と交通の財源確保と運営主体について） ② 公共交通情報の提供について（FIT（個人旅行者）への情報提供改善の必要性について：別府市におけるバス乗り込み・宿泊施設調査および大分空港利用者へのアンケート調査） ③ 新幹線開業後の二次交通について（観光地選択行動及び交通における「選択と集中」、バス旅（公共交通＋観光スポットの組み合わせ商品）の事例紹介） <p>【委員からの主なコメント】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 観光サイド側は、交通は交通事業者が考えるものと捉えがちで、交通を自分たちのことと認識していない。DMOが観光地の経営組織としてあるならば、交通を自分たちのこととして認識する必要。大井委員発表のとおり、バス会社は存続のために知恵出しているいろいろやっている。どこまで観光地側が一生懸命に取り組まれているかだと思う。 ➢ そもそも空港に有益な情報がほとんどない。空港に県全体の地図がないため、事前に情報を収集しないと観光できない。また、地図の中で隣の県や地域が白塗りで途切れているのも不便 ➢ DMOに広域連携が必要。例えば、秩父圏域では、秩父市内と周辺の秩父圏域を結ぶ広域的な交通がどうなっているか聞いたが、地域公共交通計画を立てているが、観光という概念が抜け落ちていて形骸化していると感じた。また、横断的連携として、観光サイドと交通サイドの連携が必要であり、役所内部においても連携が必要

第2回 議事概要（2019年3月1日(金)13:00～15:00）

三重野オブザーバーによる発表（グリーンストロームビリティについて）	<ul style="list-style-type: none">● グリーンストロームビリティとは、電動で、時速20km未満で公道を走る4人乗り以上のパブリックモビリティ。乗合バス事業、タクシー事業、自家用有償旅客運送で運用可● 政策的意義として、①観光客の満足度を高め、地域の観光消費額向上、②DMO・観光協会等の事業として可能（交通事業者以外の地域主体が運営しやすいモビリティ）、③住民の生活交通＋観光客の二次交通として活用可能（住民と観光客で異なる運賃に設定も可）、④観光客が来ることで住民生活の改善（公共交通の維持、雇用の創出）● 課題として、①現行の自家用有償旅客運送制度は、住民輸送が前提のため、観光客のみを対象とした純粋な観光路線（渓谷、送迎、随道など）では現状使えない、②株式会社となっているDMOが事業をできない、③DMO等にモビリティ運営ノウハウがない <p>【委員からの主なコメント】</p> <ul style="list-style-type: none">➢ 自家用有償旅客運送制度に大幅な改善が必要。自家用有償旅客運送制度の運用は地域交通を念頭に置いており、観光交通を念頭に置いていないので、観光交通では使いにくい。バスやタクシーの法制度の運用も同様と思われ、その視点で規制緩和や運用改善につき深堀する必要➢ DMOがやろうとしても、地域のタクシー業界が反対するケースもある➢ 観光となると、お金の匂いがして軽んじられていて、観光交通の重要性を理解されていないのではないか。旅行者目線や事業者目線が重要
-----------------------------------	--

【第3回】2019年4月23日（火）出席者名簿

委員

久保 成人 公益社団法人日本観光振興協会理事長
近藤 光雄 にいがた観光特使
佐藤 善信 東京大学公共政策大学院客員教授
清水 哲夫 首都大学東京大学院都市環境科学研究科観光科学域教授（座長代理）
生野 敬嗣 由布市まちづくり観光局事務局次長
武田 公子 金沢大学人間社会研究域経済学経営学系教授（座長）
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
※浅井 康太株式会社みちのりホールディングスディレクター（松本氏の代理出席）
村尾 俊道 京都府公立大学法人本部経営戦略室長

宿利 正史 一般財団法人運輸総合研究所会長
春成 誠 一般財団法人運輸総合研究所理事長
山内 弘隆 一般財団法人運輸総合研究所所長

オブザーバー

河田 敦弥 観光庁観光地域振興課観光地域政策企画室長
渋武 容 東京大学公共政策大学院特任教授
杉野 正弘 公益社団法人日本観光振興協会地域ブランド創造担当部長
田口 芳郎 観光庁外客受入室 参事官
多田 佐和子 国土交通省総合政策局環境政策課課長補佐
山口 宏幸 観光庁外客受入室 専門官

事務局

北河 渉 一般財団法人運輸総合研究所主席研究員・事務局長
岩田 賢 一般財団法人運輸総合研究所主任研究員・企画部長
山田 敏之 一般財団法人運輸総合研究所研究員

第3回 議事概要（2019年4月23日(火)10:00～12:00）

久保委員 より発表	<ul style="list-style-type: none">● 日本観光振興協会が事務局となっている観光立国推進協議会における二次交通の取り組み概要を報告● 31年度事業としては、①モデル地域を指定し基礎調査や実証実験、②二次交通専門部会の開催、③観光交通空白地域調査（プレとして東北地域）、④共通乗車券、フリー PAS 情報の一元的集約・公開、⑤二次交通に関する先進事例の共有化、自動運転についての取組事例の共有化、を実施。 <p>【委員からの主なコメント】</p> <ul style="list-style-type: none">➢ 路線バス等のデータベースについて、許認可権を持っている省庁がきちんとデータを把握し、提供できないのは問題➢ 観光交通の担い手のあり方。公共交通の延長として行うなら、行政とならざるを得ない。しかし、地元客より観光客となった場合、DMOなどの観光地側が関わってくる。その場合、行き先のアクティビティとあわせて移動コストが高くなるけど満足するレベルの移動手段を導入する必要。➢ DMOは観光交通に意識がないのが実情。日本観光振興協会の人材育成研修に「二次交通」を入れたが、応募は0だった。➢ 地方公共団体交通担当の立場からすると、観光交通をやれといわれたときに、DMOとどう関わっていけばよいかわからない、交通事業者が本当にやるかわからない、どこに相談すればよいかわからない、というのが実態。地域単位で運輸連合的な枠組みがあれば話をして進められると思う。➢ 地域のDMOには交通を学んでいる人が少なく、地域に交通をマネジメントする人をいかに育成するかも重要➢ 公共交通の概念は、提供側に引き受け義務。交通を考える上で、住民主体なのか、混在型なのか、観光に特化した交通なのか、それらを区別してそれぞれ切り分けて議論することははあるが、この話と公共交通の話は全く別の概念。そのうえで、研究会では、観光客の足の確保という点では、制約を置かず、既存のサービスを拡充するところやそもそもサービスのないところなどをどうするのか、実態の程度に差があるものと考えた方がよいのではないか。➢ これまで既存の公共交通事業者がニーズの相当部分をカバーしていたが、いろいろな事情による経営困難や運転手不足などがあって、事業者がカバーできる部分が毎年縮小している状況➢ 大きく2つの方向が提示された。1つは、個人の選好による移動環境をつくるのは情報提供であり、もう1つは既存のサービスを利用して行けるように、観光地側が主導して誘導するための交通手段がある。また、株式会社のDMOが有償運送を担えないこともネックとしてあるが、ここはどういう突破口があるか。
----------------------	--

第3回 議事概要（2019年4月23日(火)10:00～12:00）	
生野委員より発表	<ul style="list-style-type: none">● 湯布院の実情や過去の交通実験、今後の施策案を報告● エリア内に分散する観光施設への回遊性を高めるため、環境に配慮した移動手段（シェアサイクル、自動運転車両（EV）、小型モビリティ（EV）等）の充実や利便性の向上を図る、モーダルコネクト提案施策を紹介。● タクシー事業者へのヒアリングでは、自分たちの仕事を奪われるのではないかという懸念があったため、新たな事業を始める際には、運行事業者としての委託として協力していただけないかという相談をして、タクシーとうまく共存できるように考えている。● DMOが関わるとすると、運行ルートを決めるのもいろいろな関係者と調整が必要なため、やろうとしてもすぐに始められないことに苦労やハードルの高さを感じている。● 地域観光の話し合いの場に、地元の観光関係者やJR、タクシー事業者などの代表者に入っていたいている。例えば、旅館への輸送問題として、旅館が自ら送迎を行わずに、タクシー事業者にお願いするなど工夫しており、地域内では事業者間で相互に協力できる関係を構築● 町の中心部の乗り入れ規制をした際は、住民の評判が良くなかった。うまくプラスに働くように、住民と観光の足が共存することで採算性が確保されるなどをご理解いただくような取組が必要● 地域の事情や関係者間の合意、住民側の観光に対するアンチの感情が大きいと感じる。いまだに観光を地域産業として受け入れられない住民感情があるのも事実。

【第4回】2019年7月30日（火）出席者名簿

委員

大井 尚司 大分大学経済学部経営システム学科准教授

久保 成人* 公益社団法人日本観光振興協会理事長

※杉野 正弘 公益社団法人日本観光振興協会地域ブランド創造担当部長

（久保氏の代理出席）

近藤 光雄 にいがた観光特使

佐藤 善信 東京大学公共政策大学院客員教授

清水 哲夫 首都大学東京大学院都市環境科学研究科観光科学域教授（座長代理）

生野 敬嗣 由布市まちづくり観光局事務局次長

武田 公子 金沢大学人間社会研究域経済学経営学系教授（座長）

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

村尾 俊道 京都府公立大学法人本部経営戦略室長

宿利 正史 一般財団法人運輸総合研究所会長

オブザーバー

長谷 知治 東京大学公共政策大学院特任教授

山田 彰城 株式会社経営共創基盤（株式会社みちのりHD）

事務局

北河 渉 一般財団法人運輸総合研究所主席研究員・事務局長

岩田 賢 一般財団法人運輸総合研究所主任研究員・企画部長

山田 敏之 一般財団法人運輸総合研究所研究員

第4回 議事概要（2019年7月30日(火)13:00～15:00）

松本委員 より発表	<ul style="list-style-type: none"> ● 観光と地域交通におけるみちのりグループの取り組みを報告 ● 課題認識： <ul style="list-style-type: none"> ① 路線バスであってもマーケティング次第で利用者数は変わる ② オペレーションの深化のみならず、最新の科学技術を活用した新たな社会システムの探索を重要視 ③ 人材不足のおり、特に生産性の向上に注力中（しかし、外国人材のドライバー登用は必要） ④ MaaS 以前から、交通はネットワーク産業であると認識 ⑤ 事業再生のフェーズは収束し、国内外での規模の拡大を指向 ● 一番大事なことは、観光地の素材の魅力。観光地に魅力がないと交通とジョイントをしててもうまくいかないケースがある。 ● 試行錯誤の事例として、福島バス物語では、常時5～6路線で観光地とコンジョイントをしていて、1路線でもうまくいけば、その路線は続けている。固定費は変わらないため、利用者がいればその分収入が得られるというスタンス。 ● 魅力ある観光資源のために、バス路線を再設定するような取組は行うが、制約条件による。例えば、所要時間が伸びることで運転手の労働条件に違反しないか等。観光サイドから、それぞれの地域のバス会社に働きかけをしていたくことに越したことはないが、バス会社の中には提案をよく思わないところもある。 ● 観光と地域交通を結ぶという観点での問題点は、1つ目は、観光二次交通に関するネットワーク整備について、これまで国交省は生活目的の交通ネットワークの維持に力を注いできたが、ある時から、内訳にインバウンドに予算を回すという対応をとられてきた。今では、生活目的の充実を図るためにあってもインバウンドにも役立つということを付け加える形でインバウンドの予算を使っている事例が見受けられる。観光地のほとんどはインバウンドより日本人の方が多い実情にもっと目を向けるべきではないか。 ● 2つ目は競争政策の点で、当社は観光客の利便性を高めるに熱心に取り組んでいるが、交通事業者の中には関心を示さない会社もある。関心を示さない会社は利便性を高めることに積極的になれないが、今回の未来投資会議では交通事業者間で生産性の高い会社と低い会社を連携させるという結論になった。そうではなく、生産性の高い会社に集約させていく方が、生産性の高い状況が広く浸透し、交通システム全体の利便性を高める方向性を導き出せると考える。
----------------------	---

第4回 議事概要（2019年7月30日(火)13:00～15:00）	
清水委員 より発表	<ul style="list-style-type: none">● 観光交通とICT/IoTや最近関わった事例、観光MaaSへの期待を報告● 交通需要の特性として、定住人口が少ない地域を除き、観光需要が交通システム・サービスの基本仕様を決めることはない● IoTで変わる交通サービスマネジメントの仕組み
	<p>【委員からの主なコメント】</p> <ul style="list-style-type: none">➤ 観光 MaaS へ期待。日本の DMO は観光協会を発展させた程度のイメージだが、本当は統合アプリなど束ねる役割が交通事業者や地域DMOに求められている。また、観光産業だけでなく、農業等関連産業も束ねて、地域交通にお金を回すようなことがあってもよい。➤ インテグレートについては、まずデータがオープンになるということが必要条件。もっとも便利なインターフェースを提供できるところが全体を統合できる。ところが、現時点では日本の交通事業者の半分以上はデータをオープンにしていない。そこに強制力を働かせるものもない。そうすると、個別にアプリ事業者と連携してしまい、結果としていつまでも統合されない。➤ 観光現場の立場からすると、今度、グリーンスローモビリティを試験導入し、将来有償化を考えており、料金をいくらに設定するか考えている。採算ベースの金額設定にするのは難しいというのが実感。旅行者にこういうものにお金を払ってもらうように料金を設定した方がよいのか、交通事業者に下げてもらう方がよいのか。タクシーでは料金が高すぎて頭を悩ませている。➤ 観光 MaaS の話も我々の地域にも話がきているが、来訪客の視点からすると全体が連携する必要があり、アプリの開発にコストを要するため、現場として安いクーポンを押し付けられるなど地域としてどうしていいか悩んでいる。さらに、交通事業者もバス単独ではなく、鉄道など関係する事業者を参画させる必要があり、我々としてはやりづらい。各地域によって実情が異なるため、まとまらなければならないところとそうでないところは一概には言えない。

【委員からの主なコメント】

- 観光 MaaS へ期待。日本の DMO は観光協会を発展させた程度のイメージだが、本当は統合アプリなど束ねる役割が交通事業者や地域DMOに求められている。また、観光産業だけでなく、農業等関連産業も束ねて、地域交通にお金を回すようなことがあってもよい。
- インテグレートについては、まずデータがオープンになるということが必要条件。もっとも便利なインターフェースを提供できるところが全体を統合できる。ところが、現時点では日本の交通事業者の半分以上はデータをオープンにしていない。そこに強制力を働かせるものもない。そうすると、個別にアプリ事業者と連携してしまい、結果としていつまでも統合されない。
- 観光現場の立場からすると、今度、グリーンスローモビリティを試験導入し、将来有償化を考えており、料金をいくらに設定するか考えている。採算ベースの金額設定にするのは難しいというのが実感。旅行者にこういうものにお金を払ってもらうように料金を設定した方がよいのか、交通事業者に下げてもらう方がよいのか。タクシーでは料金が高すぎて頭を悩ませている。
- 観光 MaaS の話も我々の地域にも話がきているが、来訪客の視点からすると全体が連携する必要があり、アプリの開発にコストを要するため、現場として安いクーポンを押し付けられるなど地域としてどうしていいか悩んでいる。さらに、交通事業者もバス単独ではなく、鉄道など関係する事業者を参画させる必要があり、我々としてはやりづらい。各地域によって実情が異なるため、まとまらなければならぬところとそうでないところは一概には言えない。

【第5回】2019年11月11日（月）出席者名簿

委員

大井 尚司 大分大学経済学部経営システム学科教授
加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科附属持続的共発展教育研究センター教授
久保 成人 公益社団法人日本観光振興協会理事長
近藤 光雄 にいがた観光特使
清水 哲夫 首都大学東京大学院都市環境科学研究科観光科学域教授（座長代理）
生野 敬嗣 由布市まちづくり観光局事務局次長
武田 公子 金沢大学人間社会研究域経済学経営学系教授（座長）
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
村尾 俊道 京都府公立大学法人本部経営戦略室長

佐藤 善信 一般財団法人運輸総合研究所理事長
山内 弘隆 一般財団法人運輸総合研究所所長

オブザーバー

川瀧 弘之 一般財団法人日本みち研究所 専務理事
後藤 崇輔 国際興業株式会社 専務取締役兼専務執行役員
佐々木 雄大 国際興業株式会社 経営企画部事業戦略第一課
中村 陽介 観光庁 外客受入室
新田 亜希子 観光庁 外客受入室
長谷 知治 東京大学公共政策大学院特任教授
林田 拓人 一般財団法人運輸総合研究所研究員
平賀 親美 国土交通省総合政策局地域交通課課長補佐
三重野 真代 復興庁本庁 企画官

事務局

北河 渉 一般財団法人運輸総合研究所主席研究員・事務局長
岩田 賢 一般財団法人運輸総合研究所主任研究員・企画部長
山田 敏之 一般財団法人運輸総合研究所研究員

第5回 議事概要（2019年11月11日(月)13:00～15:00）

加藤委員 より発表	<ul style="list-style-type: none"> ● 観光客と住民が乗りあう公共交通の実現をめざした取組みなどを報告 ● 課題認識： <ul style="list-style-type: none"> ① 公共交通が選択肢にならない一因は「不安」「分かりにくい」こと ② 路線網と観光地との相性を考えた企画立案 ③ 同じコンテンツでも案内を見直すだけで利用が増やせる可能性あり ④ 案内方法を考える中でコンテンツ改善策が見いだせることもある ⑤ 利用者(一見さん)目線、おもてなしの心での見直しを徹底 ⑥ 交通側と観光地側の協働が有効 <p>【委員からの主なコメント】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 一見さんの観光客にもわかりやすい案内表示を全国展開するためには、地域の関係者に問題点を示すこと、わかりにくい案内所や駅などで質問が多く応対が大変なところに対し、案内を改善することで担当者が楽になるということを感じてもらうこと、抜本的な対応としては、案内表示などの施設整備に投資する仕組みが必要。 ➢ バスターミナルや公共交通の拠点など複数の運営主体がある場合の案内表示のサインをマネジメントするには、サインの一貫性を担保した人(マネージャー)を配置することが重要。 ➢ 案内をわかりやすくするための整備費用の補助等の仕組みが必要。 ➢ 行政の役割に対しては、例えば地域公共交通計画を議論する場に観光サイドも参加する、あるいは地域の交通担当がそのような役割を果たすことが必要。
村尾委員 より発表	<ul style="list-style-type: none"> ● 京都を事例に観光と地域交通を持続可能なものにするための基本的な考え方を報告 ● 課題認識： <ul style="list-style-type: none"> ① 交通の維持ではなく地域・暮らしをどうするか ② 人口減少社会＆スマート社会を前提としたインフラ <ul style="list-style-type: none"> → 新たなプラットフォームとしてのスマートフォンの活用(MaaSの登場) ③ 計画の範囲は観光圏、期間は10年 ④ 自動車利用を前提とした観光需要からの脱却 ⑤ 公共交通は観光の装置(デパートのエスカレーター) ⑥ マストランジットは複数の需要を束ねないと自立できない ⑦ 当事者意識の涵養とチームビルディング(One Team) ⑧ 使える・使いたいサービスの提供 ⑨ 3つの視点から施策(人＆知識・装置・制度) <ul style="list-style-type: none"> ・人＆知恵→ 外部の知恵を活用し人材育成と継続的思想の継承 ・装置→ 魅力的な公共交通の整備(デザイン)、情報発信 ・制度→ 費用負担の枠組み、地域で責任が持てない、DMOへの期待 <p>【委員からの主なコメント】</p>

第5回 議事概要（2019年11月11日(月)13:00～15:00）

	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 地域をどうするかという観点で、沿線地域で起業したいという方を集めてビジネスモデルを議論し、アドバイス、資金提供するなど、事業化を後押しするビジネススクールを開いている。 ➢ チームビルディング(One Team)の実現という課題に対し、自分事としてやる気のある人を集めることが大事。ただそんな人でも実態を十分には知らないことが多い。今回の取組の中でうまくいった要因は2つある。1つは行政担当者が朝から晩まで鉄道に乗降して鉄道の利用状況を直接理解した。2つ目は首長本人が集まる会議を定期的に行い、首長同士の交流や交通事業者の実態理解を通じてトップマネジメントで決めるなどを実践し、地域交通への大きな投資の必要性を学習したこと。 ➢ 公共交通利用者を増やすために、関係者にいかにこの地域が魅力的かを納得してもらうことが必要。ここでの取組では、JR西のワイドエリアバスに京都丹後鉄道を加えてもらったことが要因と考える。また、府職員の特急通勤や時差出勤制度を導入するなど、特急の増発のため、いろいろ交渉して増便を実現させてきた。沿線の負担について、上下分離の基盤を維持する部分に沿線地域全体で1日300万円くらいの負担となっており、継続するためにはこの後何年も鉄道を残していくという覚悟が必要。 ➢ PFIやPPPの観点で鉄道の上下分離の際、行政が留意するべき点として、交通事業者が継続して運営したときに収支が合う水準を保証するとともに、ここでは観光に積極的に投資をしていくことを訴求した。バスのネットワークも公から民間に委託する場合は、地域が必要とする交通サービスが何かを訴求し、それに必要な事業費がいくらかという説明が出来ることが必要。
後藤オブ ザーバー より発表	<ul style="list-style-type: none"> ● バス事業者の視点で観光と地域交通の実態を報告 ● 課題認識： <ul style="list-style-type: none"> ① 観光需要は、地域交通からすると通年性・安定性・普遍性に難点 ② 観光地のアクセス充実は、観光地の魅力向上があれば自ずと進む ③ 一部恵まれた観光地では観光客の交通費負担力で地域交通維持は可能だが、関係者合意とともに運賃上限規制の自由化などが必要 <p>【委員からの主なコメント】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 観光サイドからすると、観光需要で地域交通を維持するということは考えていない。多くの集客を見込める観光地に対し、地域公共交通を観光アクセスとして今より活用できないか、地域公共交通がない場合は自家用車を合法的に活用して観光地に少しでも観光客を呼び込みたいというスタンスである。 ➢ 観光地として公共交通で行けるところがあるにも関わらず、交通事業者はきちんと伝える努力をしているのか疑問である。交通事業者としてできることはまだある。 ➢ 全国共通の課題という観点でいえば、人材不足と考えている。

【第6回】2020年6月19日（金）出席者名簿

委員

大井 尚司 大分大学経済学部経営システム学科教授（web参加）
加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科附属持続的共発展教育研究センター教授（web参加）
久保 成人* 公益社団法人日本観光振興協会前理事長
※中村 晃 公益社団法人日本観光振興協会常務理事（※久保氏の代理出席）
（web参加）
近藤 光雄 にいがた観光特使
清水 哲夫 東京都立大学院都市環境科学研究科観光科学域教授（座長代理）
生野 敬嗣 由布市まちづくり観光局事務局次長（web参加）
武田 公子 金沢大学人間社会研究域経済学経営学系教授（座長）（web参加）
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
村尾 俊道 京都府公立大学法人本部経営戦略室長

宿利 正史 一般財団法人運輸総合研究所会長
佐藤 善信 一般財団法人運輸総合研究所理事長
山内 弘隆 一般財団法人運輸総合研究所所長
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

オブザーバー

乾 有貴 東京大学公共政策大学院特任准教授
梅山 大地 観光庁 外客受入担当参事官（外客受入担当）付（web参加）
多田 佐和子 国土交通省総合政策局地域交通課課長補佐（web参加）
長谷 知治 東京大学公共政策大学院特任教授

事務局

北河 渉 一般財団法人運輸総合研究所主席研究員・事務局長（web参加）
岩田 賢 一般財団法人運輸総合研究所主任研究員・企画部長
山田 敏之 一般財団法人運輸総合研究所研究員

第6回 議事概要（2020年6月19日(金)13:00～15:00）

各委員より発言	<p>事務局より、報告書案について説明。</p> <p>そののち、各委員より報告書案の中の提言について議論。</p> <p>各委員の主なコメント以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 地域交通の仕組みについて、観光地側では自分たちの都合で活用したいと前のめりになっている印象があり、地域交通側からすると観光地側とは感覚が異なるとしてマイナスにとらえられているケースが現場では多く見られる。 ➤ 現場では自家用有償旅客運送制度のサービス開始は容易ではなく、公共交通を立ち上げることと同レベルの困難があるということを知っておくべきである。 ➤ 自家用有償旅客運送制度の活用については、国交省地方運輸局主催によるセミナーはほとんどなされておらず、現場では制度について理解が進んでいないのが実情である。運輸支局の担当が理解していないケースも多い。 ➤ 地域交通に関する法制度の周知徹底が不足しているとの指摘があったが、運輸支局も同行して全国各地に説明を行ったことがある。 ➤ 地域交通には、鉄道や高速バス事業者のように広域を移動するものと、地域内で移動するものの2つのカテゴリーがある。これらはプレーヤーが異なるため、切り分けて考える必要があると思われる。 ➤ DMO等観光関係者の関与を提言案では求めているが、受益と負担の関係についてだれが費用負担をするのか、地域全体の計画をどうするかという視点が不可欠である。 ➤ 地域交通については、地域の担当者のマンパワーや知識が圧倒的に不足しているため、外部からの協力や知恵が必要である。行政ではコンサル委託関係の予算措置は厳しいが、有識者等を活用する予算を設ける必要がある。 ➤ 行政において、人員削減の結果、交通に限らず専門家がいなくなっているといわれている。外部のコンサルが有用となるが、地元のコンサルでは力不足いうことも聞く。 ➤ 地域交通は、経済的にシリアルな面を無視してはいけない。交通も観光も、民間にとってはビジネスであるという視点を忘れてはいけない。同様に、財政的にも限界があるので、行政においても経済合理性の視点は不可欠である。 ➤ 観光関係者と地域交通関係者の「思いの共有」を図るべきと提言案ではあるが、思いを共有するという情緒的な表現では、単なる「まちおこし」のイメージとなってしまうため、言葉の選び方を工夫する必要がある。例えば、「利害の一
----------------	---

第6回 議事概要（2020年6月19日(金)13:00～15:00）

	<p>致」という言葉を使うことも一案である。</p> <ul style="list-style-type: none">➤ 情緒的な表現はなるべく避け、サイエンス的表現とすべきではないか。➤ 観光関係者と地域交通関係者が、同じテーブルについて議論し、思いを共有するかという部分は、情緒的ではあるが、重要な部分である。➤ 「ビジネス的視点」と、「思いの重要性」の議論があるが、現場の目からすると、まずは公共交通を利用もらうという現実の方が大切である。例えば、観光地側と地域交通側が思いを共有するということは情緒的なものであるが、実態でいえば、交通の専門家が入らないといいものはできない。現実に公共交通関係の協議会で議論すると、観光関係者は交通に関する基本的なノウハウや法制度の知識が不足しているため、単に関係者が集まればよいというものではない。➤ 地域交通の維持には、行政からの財政的支援が不可欠であり、行政の首長の説得という要素もかなり大きいため、情緒的なキーワードも大切といえる。➤ 地域交通の多くの部分は、民需だけで成り立つものではなく、行政からの支援が必要である。つまり、税金の導入ということであり、この点から、情緒的な視点も必要となってくる。➤ 提言の体裁について、何を言いたいかすぐに理解できるように、要点をまとめて提示すべきである。➤ 提言に、各委員の発表資料中の図表を効果的に盛り込むべき。➤ 提言案は総花的な内容となっており、重要な点がどこにあるのか、わかりにくい。要点を整理して書くべきである。また、各委員の発表・発言の要点は、もれなく提言にいれるべきである。➤ 観光地の現場からすると、提言案では「観光地側の視点」とあるが、この部分では、DMO も含めて観光関係者の理解促進のためには、具体的に何をすればいいのか、イメージがわく内容を記述する必要がある。➤ 新型コロナウイルスの影響の一つとして、タクシーが貨客混載を制度的に暫定で認められるようになったが、地域交通の今後の在り方について示唆となるのではないか。➤ 地域交通を観光需要で救う側面について、提言案は踏み込み不足である。➤ 提言をだれに伝えるかということを意識することが重要である。観光関係者と地域交通関係者では、時としてコンフリクトが発生してしまう。観光関係者には、地域交通に関する法制度は正確には伝わっておらず、そうした中、既存の秩序等の壁でブレーキがかかり、新たな取り組みを行おうと思っても進まない
--	--

第6回 議事概要（2020年6月19日(金)13:00～15:00）

	<p>ということが観光サイドの現場では多くみられる。</p> <ul style="list-style-type: none">➤ 観光と地域交通に関する提言の中で、新型コロナウイルスを踏まえた記載について委員のご示唆をいただきたい。➤ 本研究会では、コロナ関係は考慮しなくてはいいのでは。むしろ、観光交通に特化して、具体的に提言すべき。➤ もしコロナが終息したとしても、観光に適さない不便な地域交通では観光地が存続できない。乗って楽しい、ストレスがない、ということはコロナ禍にかかわらず普遍的な話であり、ここをきちんとすべきである。➤ 新型コロナウイルスの影響で外出自粛ムードが一つの新しい生活様式となってしまったが、これだったら喜んで出かけよう、観光に行こうという点を追求すべきである。➤ コロナの影響で、わざわざ外出をしなくても何とかなるということが判明した。しかしながら、外出しなくては楽しくないということの一番が観光である、ということは記述すべきである。➤ コロナ禍の中であっても、提言の中身は普遍であろう。観光需要に求められることは安全安心であるため。観光需要を高めるためには、観光地側と地域交通側の「思いの共有」が重要であり、提言内容をどうPRしていくかがポイントとなるだろう。➤ この研究の目的は本来コロナ禍に関係なく、コロナ後であろうとなからうと実効性のある提言とすべきである。日本の観光・観光地の各種目詰まりの解決の手がかりとなる提言とすべきである。➤ 日本はなかなか現状を変えられない社会であったが、コロナ禍がきっかけとなり、いろいろなものが変わり始めた。このようなタイミングを好機ととらえ、この提言をしっかりとまとめ、観光交通を変えていくきっかけとすべきである。 <p>(今後について)</p> <ul style="list-style-type: none">➤ 研究会開催は第6回で最後となるが、今後、報告書案を2回にわたって各委員に照会し、7月中旬を目途に公表することとなった。➤ 報告書の体裁や内容等の詳細については、最終的に事務局に一任となった。➤ コロナ禍の状況を見ながら、本年中の適当な時機に、本研究会の研究成果について広く関係者に周知し、啓発すべく、運輸政策セミナーを行う予定である。
--	---

令和2年7月発行

観光と地域交通に関する研究会
報告書

編集発行人 宿利 正史
発 行 所 一般財団法人 運輸総合研究所
〒105-0001 東京都港区虎ノ門3丁目18番19号
UD 神谷町ビル
電話 (03)5470-8415 FAX(03)5470-8419

一般財団法人 運輸総合研究所
Japan Transport and Tourism Research Institute



本誌はボートレースの交付金による
日本財団の助成金を受けて作成しました。