

観光客が使える! 地域も活きる!

# RURAL TOURISM



農山漁村への観光アクセス確保事例集

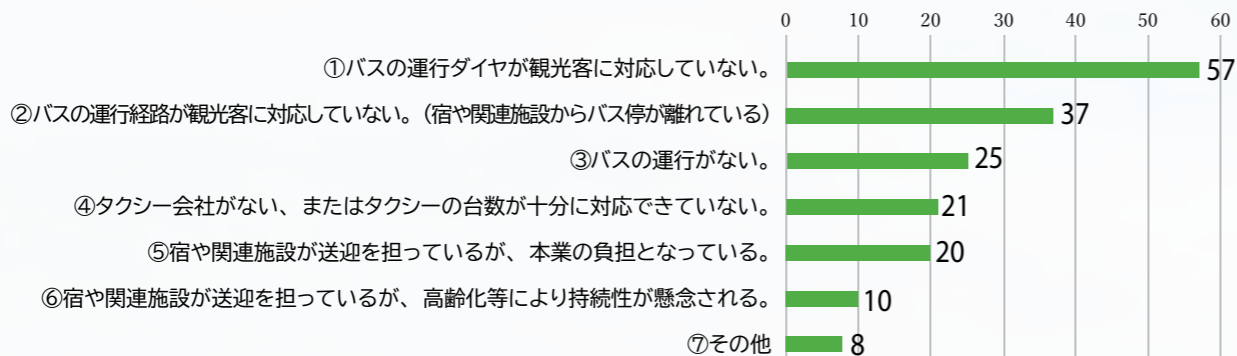
農山漁村滞在型旅行「農泊」に取り組む地域に、より多くの方に訪れてもらうためには、若年層やインバウンド観光客など、自家用車を持っていないかったり、自動車の運転ができなかったりする者にも分かりやすいアクセス・周遊交通が提供されることも重要です。

一方で、長期的な利用者の減少や運転手不足等により、農山漁村地域をはじめとする地方部における地域交通を取り巻く状況は年々悪化しています。各地方公共団体におけるコミュニティバス等の運行においては、平日比での需要減少や住民を裨益者とする観点から、土休日を運休とする・利用に際して数日前までの予約を必要とするなど、観光需要に対応できていないケースも散見されます。

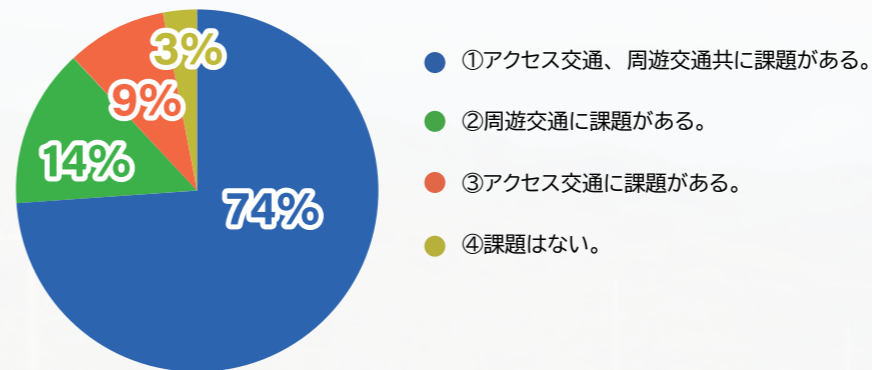
個々の宿泊事業者等による送迎だけに頼り続けるのも、本業の事業効率や担い手の高齢化等の観点からは、必ずしも現実的ではないでしょう。

農林水産省では、過去に行った調査で「交通事業者と連携している」と回答のあった109の農泊に取り組む地域協議会に対し、2023年11月にアンケート調査を行い、70地域より回答を得ました。

課題について以下で当てはまるものを選択してください。(複数選択可)



最寄り駅やバス停から農泊地域へのアクセス交通、地域内の観光コンテンツ間の交通に課題があると感じていますか。

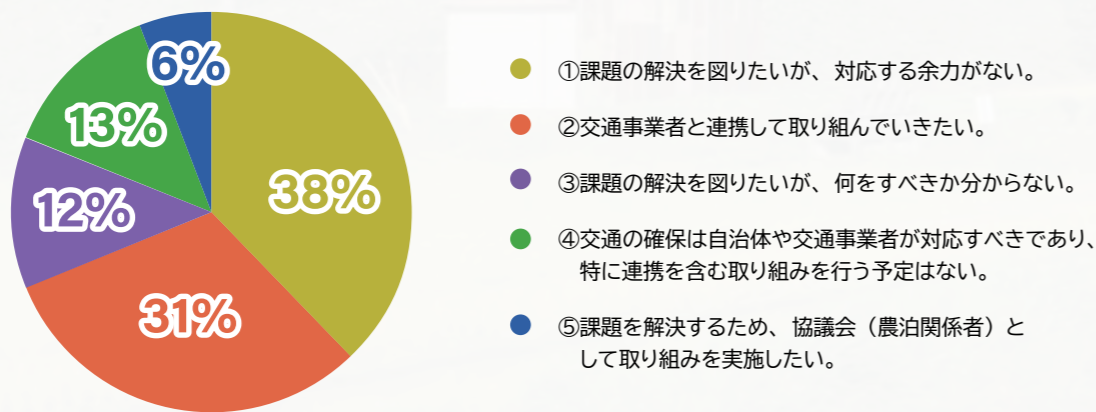


域協議会内だけで解決することは難しい問題であることがうかがえます。この回答は過去に「交通事業者と連携している」と回答した109農泊地域のうち70地域からの回答において把握された数値であり、621の農泊地域全体においても、これと同様か、より課題のある状況が生じているものと考えています。

それを踏まえ、今般、2023年度農山漁村振興交付金を活用した事業として、株式会社時事通信社に全国の農山漁村地域において観光アクセス・周遊交通の確保に取り組んでいる事例を取りまとめいただきました。

地域交通の確保に向けた処方箋は一つではなく、各地域の実情に応じた取り組みが必要ですが、どのような場合でも、地域において必要とする交通が確保されるためには、地域の関係者の「連携と協働」が不可欠です。地域の観光交通に問題意識を持つ地域協議会の皆さまが、地域の交通事業者や自治体の力を借りつつ課題解決を目指すに当たり、本解説書がその一助となることを切に願います。

課題への問題意識



これによれば、「最寄り駅やバス停から農泊地域へのアクセス交通、地域内の観光コンテンツ間の交通への課題」については、74%の地域協議会がアクセス交通、周遊交通共に課題があると回答し、多くの地域協議会が交通面で課題を抱えていることが浮き彫りとなりました。

課題についてはバスの運行ダイヤが観光客に対応していない、バスの運行経路が観光客に対応していないとの回答が多く、地域のバスのダイヤ・運行経路が共に観光客に対応したものとなっていないことが分かります。また、そもそもバスの運行がない、タクシー会社がない、タクシーの台数が十分に対応できていないと回答している地域も多く見られます。

これらの回答の中には、場合によっては、すでにある地域の交通サービスが観光に携わる方々に認知されていないだけのケースがある可能性もありますが、地域の方にも認知されていないサービスは来訪者にも案内のされようがなく、いずれにせよ何らかの課題のある状況と言えるでしょう。

これらの課題に対し、多くの地域協議会が課題の解決を図りたいと考えているものの、対応する余力がない、何をすべきか分からないとの回答が半数あり、地



観光客が使える！地域も活きる！

## 農山漁村への 観光アクセス確保事例集 目次



# RURAL TOURISM

発行 株式会社時事通信社

監修 農林水産省 農村振興局 農村政策部 都市農村交流課

<b>はじめに</b>	農泊地域における観光アクセス交通・周遊交通の確保に向けて	P.1
<b>インタビュー</b>	地域で観光も含めた交通を整備していくにはどういった観点が必要なのか	P.4
<b>アクセス交通 6 エリア</b>		
①	[北海道] ひがし北海道	P.6
②	[北海道] 鶴居村	P.7
③	[静岡] 沼津市	P.8
④	[京都] 南丹市 美山町	P.9
<b>有識者コラム</b>	まちづくりと駅・空港からのアクセス	P.10
⑤	[和歌山] 白浜町 南紀白浜空港	P.11
⑥	[徳島] つるぎ町	P.13
<b>周遊交通 19 エリア</b>		
①	[北海道] 釧路市 阿寒湖温泉	P.15
②	[青森] 八戸市	P.16
<b>解説コラム</b>	周遊を促す仕組みが秀逸な“みちのりホールディングス”の手がける MaaS	P.17
<b>解説コラム</b>	JR 東日本が地域・観光型 MaaS で目指す未来	P.18
③	[秋田] 仙北市 角館	P.19
④	[茨城] ひたちなか市	P.20
⑤	[富山] 黒部市 宇奈月温泉	P.21
⑥	[長野] 小布施町	P.23
⑦	[長野] 安曇野市	P.24
⑧	[岐阜] 関市 板取地区	P.25
<b>有識者コラム</b>	地域公共交通を観光交通に生かすために必要な視点	P.26
<b>解説コラム</b>	観光地が GTFS-JP を整備する意義とは	P.26
⑨	[岐阜] 中津川市	P.27
⑩	[岐阜] 恵那市	P.28
⑪	[静岡] 沼津市	P.29
⑫	[三重] 紀北町	P.30
<b>解説コラム</b>	観光における自家用有償旅客運送の活用に関する解説	P.31
<b>有識者コラム</b>	グリーンスローモビリティを活用できる地域とその活用方法	P.31
⑬	[京都] 和束町	P.32
⑭	[京都] 伊根町	P.33
⑮	[兵庫] 豊岡市 城崎温泉	P.35
⑯	[島根] 大田市 大森地区 石見银山	P.36
⑰	[香川] 三豊市	P.37
⑱	[大分] 姫島村	P.38
⑲	[沖縄] 座間味村	P.39
<b>おわりに</b>	農泊で好循環を作るカギは移動手段	P.41

農村地域づくり・交通計画の専門家である若菜千穂氏に伺った。

# 地域で観光も含めた交通を整備していくにはどういった観点が必要なのか。

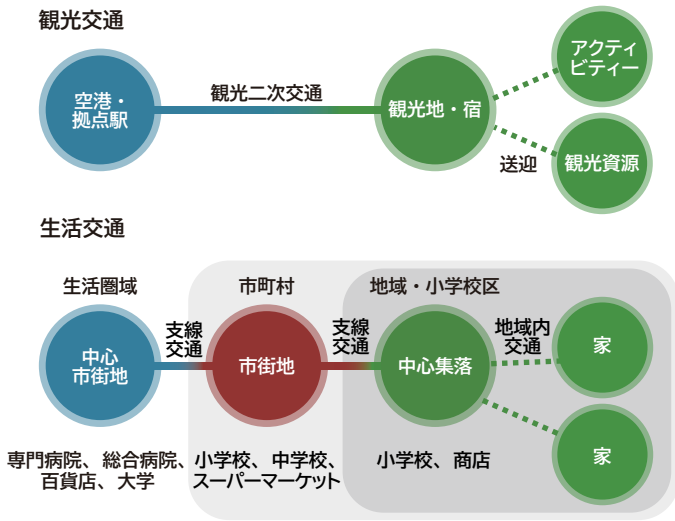
若菜 千穂

NPO 法人いわて地域づくり  
支援センター常務理事



「農山漁村における観光も含めた交通課題にどのように向き合うことが必要でしょうか？」

「観光交通」と一言で考えるのではなく、移動の範囲を分割して考える必要があります。空港や駅などの交通拠点から観光地までの二次交通が注目されがちですが、特に農泊の場合は宿からスキー場や温泉などのアクティビティ、農業体験であれば農泊する家から畑や牧場、森など1日の間に何度も送迎する必要があります。それらはこれまで農泊を受け入れる家の人などが行っている例が多かったかと思いますが、受け入れ側の高齢化などにより送迎が難しくなるという問題が大きくなっています。観光二次交通に対して観光三次交通とも言えるかと思いますが、それぞれ移動の特性が異なるので分けて捉え、対策を検討する必要があると感じます。



レベル1	周知	公共交通は分かりにくいので、使い方まで含めた説明が必要 口コミが一番効果的			
レベル2	周知	運行計画を一緒に作る	公共交通は一人ひとりにどこまで寄り添えるかどうかがとても重要。そのためには、丁寧なニーズの把握が必須。行政では限界がある		
レベル3	周知	運行計画を一緒に作る	運営主体	地域ごとにニーズは異なる 行政は差を設けられないので、住民主体が必須	
レベル4	周知	運行計画を一緒に作る	運営主体	予約取りまとめ	必要の人に直接サービスが届けられる 予約の負担軽減を図る
レベル5	周知	運行計画を一緒に作る	運営主体	予約取りまとめ	運行する

「地域の住民組織が地域交通を考える上で最初のステップは？」

住民が地域交通に係るときには、どこまで自分たちでやるかというレベルがあることを知ることが重要です。いきなり自分たちで運行するところまでやろうとせず、地域にある交通資源（交通事業者だけでなく、送迎車両を持っている旅館や会社、福祉法人なども含め）との連携の可能性を前提として、いろいろな人や組織を知り、対話することから始めてみるのが重要です。

「実際に自分たちで運行するレベルまで担う際に必要となる手順を教えてください。」

自分たちで運行を担うことを目標にする必要はありませんが、検討を進めるためには自分たちで実際に調べたり、バスなどに乗ったり、関係団体との対話を行える10人程度の動ける検討チームをまずつくることをお勧めします。その上で、その際、正しくニーズを把握できるように女性や観光客と普段から接している人を含めることが大切です。交通対策や移動支援はどうしても困っている人に寄り添い過ぎて、ニーズからスタートしがちですが、実際にはニーズではなく、自分たちが無理なくできる範囲から始めて、経験を積みながらできる範囲で広げていきましょう。

- チームをつくる
  - ✓それほど多くなく、10人程度
  - ✓女性も必ず入れる
  - ✓観光客に関わる機会のある人も参加
- 地域の交通を知る
  - ✓バスや鉄道に乗ってみる
  - ✓自分たちで時刻表を調べるところから
- 観光移動の実態を知る
  - ✓宿泊施設の場所を地図に色塗りする
  - ✓観光客にヒアリングしてみる
- 無理なくできる範囲を決める
  - ✓やる側ファースト
  - ✓どの範囲までをやるか
- 小さく始めてみる
  - ✓実験運行
- 育てていく
  - ✓機能を増やす



「今、漠然とした問題意識を持っている地域はどうすべきでしょうか？」

いろいろな人とつながることが重要なので、検討の際には自分たちだけで悩まずに、同じ事例に取り組んでいる先進事例を見る、有識者・市町村などに相談するなどしてみてください。さまざまな壁やつまづきがあるかと思いますが、情報を集め、良いアドバイスと出合えるまで諦めないことが実現への近道です。



# アクセス 交通

6

エリア

本誌での「アクセス交通」とは・・・

観光客が空港や駅などのハブとなるポイントから  
目的とするエリアに向かうための移動手段と定義しています。

- ① [北海道] ひがし北海道 .....P.6
- ② [北海道] 鶴居村 .....P.7
- ③ [静岡] 沼津市 .....P.8
- ④ [京都] 南丹市 美山町 .....P.9
- ⑤ [和歌山] 白浜町 南紀白浜空港 .....P.11
- ⑥ [徳島] つるぎ町 .....P.13

※データ欄で特に記載がない場合は 2023 年 12 月時点の人口です。





# DMOが観光マーケティング調査に基づいて空港と観光地を結ぶバスを運行し、サブスクリプションで販売することで広域での周遊を促している事例



## ■ 取り組み主体

一般社団法人  
ひがし北海道自然美への道 DMO

北海道 ひがし北海道（道東）

人口：905,959人（2020年時点）

面積：約31,000km<sup>2</sup>（北方領土を除く）

人口密度：約29.22人/km<sup>2</sup>

## ■ 交通課題

アクセス交通

※人口は各総合振興局の資料より

## 概要

ひがし北海道自然美への道DMO（以下、ひがし北海道DMO）が主体となってマーケティング調査を行ってニーズを把握し、バス事業者と連携して、空港やターミナル駅と複数の人気観光地間を結び、予約制バス「ひがし北海道エクスプレスバス」を観光シーズン限定で運行。エクスプレスバスと各交通事業者の空港連絡バスや一部観光地のデマンド交通などを含んだサブスクリプション型「乗り放題バス」を販売。



網走で停車するエクスプレスバス8号



ウェブサイト内の乗り放題バス紹介ページ

## 運行方法

ひがし北海道DMOが乗り放題バス発行とエクスプレスバスの経路・価格設定や適用範囲などを各社と調整した。エクスプレスバスについては協賛宿泊ホテルに旅行期間中1泊以上することを利用条件としたツアーバスとして、第3種旅行業登録を持つ協力旅行会社が予約を受け付け、地元バス会社による貸し切り運行とすることで実現。

## 費用負担

ひがし北海道DMOにおける乗り放題バスの発行に要するシステム経費等、二次交通の整備に必要な費用として2023年度は約800万円。事業収入に加えて、エクスプレスバスの事業に当たっては公益社団法人北海道観光振興機構の助成や各宿泊施設からの協賛を受けて運営。

## 導入の背景

空港と観光地間の二次交通網が乏しく広域での周遊観光ルート構築が難しかった道東エリアにおいて、ひがし北海道DMOが観光マーケティング調査を実施した結果、二次交通を整備すれば、運転免許不保持者や普段運転に慣れない者も多い20〜30代の広域の周遊需要が見込めることが分かり、交通事業者を巻き込んで利便性の高い二次交通の整備を進めた。



「2024年冬 ひがし北海道エクスプレスバス」9種類のコースがある

## 効果

エリアをまたいだ二次交通を確保したことで周遊範囲が広がっている。観光客のニーズに合った整備をすることで滞在日数や滞在中の消費単価の上昇なども期待できる。各地のコンテンツを魅力的に並べてプロモーションすることで機会創出にもつながっている。インバウンドも台湾、東南アジアを中心に盛況。



ひがし北海道 DMO のマネジメントエリア



ひがし北海道は多様な交通ネットワークを持っている

## その他参考となる情報

● 地域連携DMOであるひがし北海道DMOは、顧客の行程に沿ったマーケティングと情報共有、行政をまたぐ観光地間の二次交通の運行、観光フリーパスの販売（体験や交通関係）を担い、観光協会等の地域DMOは主にコンテンツの磨き上げに注力するという役割分担とし、密に連携

● エクスプレスバスは人気の高い網走の「網走流水観光砕氷船おーろら」や紋別の「ガリンコ号」の時間に合わせて下車観光の時間を設けたり、JR北海道の「SL冬の湿原号」との接続があったりするなど、マーケティング調査結果を踏まえた柔軟かつ戦略的なルート・ダイヤ設定を行っている。2024年冬からのエクスプレスバスは北海道エアポート株式会社との連携によって飛行機の発着時間との接続がより改善した

● ひがし北海道DMOの事務局長が「エクスプレスバス」のコースを説明しながら周遊する動画なども発信・周知し、予約へ誘導。乗り放題バスはオンラインで予約可能



網走流水観光砕氷船おーろら



エクスプレスバスと接続しているSL冬の湿原号

# 2

北海道  
鶴居村

## 宿泊施設が予約客に対して周辺の観光地案内やレンタカー予約の代行をすることで周遊性を向上させた事例

### ■ 取り組み主体

鶴居村の宿泊事業者

### ■ 交通課題

アクセス交通

北海道 鶴居村

人口：2,466人

面積：571.8 km<sup>2</sup>

人口密度：4.31人/km<sup>2</sup>



## 概要

村内の過半の宿泊施設が、宿泊予約客に対する事前の到着予定時刻確認などの際に、周遊予定の聞き取りや、周遊予定が未定の人に対する観光地・体験の案内を行う。その中でニーズがあれば、宿側でのレンタカー予約の代行を無償で実施している。各宿泊施設はあらかじめ釧路空港に本店しているレンタカー会社と個別に提携。宿泊客は空港到着後に宿泊施設提携先のレンタカー会社のカウンターに向かい20%の割引価格で車を借りることができる。(※料金は直接レンタカー店に支払う。)



夏の釧路湿原



タンチョウの群れ



レンタカーの予約代行サービスを行っている HOTEL TAITO

## 費用負担

レンタカー会社側にとっては宿泊施設による宣伝効果や無断キャンセルリスクの軽減・事前のサービス説明負担の軽減等のメリットがある。このことから各宿泊施設とレンタカー会社の交渉・提携により、割引価格でのレンタカー提供が実現している。

## 導入の背景

釧路空港から公共交通で訪れる場合は乗り換えを要して時間もかかって不便なためにレンタカーで訪れる観光客が多く、25年ほど前に村内の1つの宿泊施設がレンタカー予約も代行して行うようになった。宿泊者に喜ばれたことを同業者へ話したところ、他の宿泊事業者も同様のサービスを行うようになった。以前から宿泊施設が相互に良いサービスを柔軟に取り入れ合っており、その流れでこのサービスも浸透した。



空港から公共交通機関で鶴居村へ行く場合、釧路駅前バスターミナルを経由しなければならない



釧路空港のレンタカーカウンター



釧路空港でのレンタカー会社の送迎車

## 効果

- 観光客の周遊機会の増加による経済効果
- 親切的接客とサービスによるリピーターの増加(着実に宿泊客が増加している)

## その他参考となる情報

レンタカーの予約代行サービスは好評だが、若年層の運転免許取得率の低下を踏まえ、村の観光協会ではレンタカー以外でのアクセス交通の確保を課題として認識している。鶴居村観光協会として札幌発のバス周遊ツアーを企画するなど交通手段確保にも取り組んでいる。

周遊手段としてレンタサイクルにも力を入れており、「鶴居サイクルスポーツ振興会」や一部の宿泊施設において提供。レンタカー予約代行を有償で行う場合は旅行業登録が必要となるので注意が必要。



宿で貸し出されているレンタサイクル



NPO法人美しい村・鶴居村観光協会 服部政人事務局長

# 自治体の交通部局が観光需要にも目を配りつつ、市内の交通事業者をリードして地域交通利便性を計画的に改善した事例

## ■ 取り組み主体

沼津市

## ■ 交通課題

アクセス交通

静岡県 沼津市

人口：187,826人

面積：186.82 km<sup>2</sup>

人口密度：1005.38人 / km<sup>2</sup>



## 概要

沼津市（都市計画部まちづくり政策課交通政策室）が主導して、観光需要への対応を含めて地域の交通課題を整理し、市内の交通事業者と共に、特に観光面では以下を主な事業内容とする市内交通の抜本的な見直しを実施。

- ① 複数のバス事業者間で異なっていた案内デザインや窓口の統一化、デジタルサイネージ化
- ② 複数のバス事業者間で異なっていた駅前バス乗り場を方面別に統一
- ③ 市内公共交通マップを初めて来訪する市外の方にも伝わるよう改善
- ④ バスの遅延状況がスマートフォンで分かるバスロケシステム、ICカード決済の導入
- ⑤ 地元ローカル線（伊豆箱根鉄道）によるサイクルレーンの運行
- ⑥ 沼津駅から沼津港の短距離を結ぶバス（営業路線）に景観を楽しめるグリーンスローモビリティを導入
- ⑦ コミュニティバスのコースやバス停留所の位置について、観光客等の需要も見極めつつ随時アップデート

## 運行方法

- ⑤は鉄道事業者による取り組み
- ⑥⑦はいずれも乗合事業許可を得て運行



サイネージは各社路線が統一されて見やすい

## 費用負担

事業内容の中の①～④、⑦については国の補助金を活用しつつ、沼津市が事業主体となって実施。2021年度の公共政策予算は約8700万円。⑤⑥については交通事業者が自社の事業として実施。

## 導入の背景

沼津市には多くの観光客が来訪するものの、市内に複数の交通事業者が林立して互いに競合し合っていた。特に普段から沼津市のバスを利用しない観光客にとってはどの事業者のバスが目的地にたどり着けるかが分からないといった利用しづらい環境にあった。

このため、市が関係者を集めた「沼津市地域公共交通協議会」を2019年から開催し、外部学識経験者の知見を活用しつつ、観光需要を含めた市内の交通需要を整理・把握すると共に、市が調整主体となって各交通事業者と信頼関係を築き上げ、一体的に施策を進める関係を構築した。公共的な投資が必要な施策については国の補助金等も活用しながら、市議会の理解も得て大胆な政策投資を行い、地域住民・観光客の双方にとって使いやすい公共交通網の実現を図った。

## 効果

本事業等による利用環境整備を通じた観光客の公共交通利用への転換により、沼津市内の観光渋滞の改善にも寄与した。市の公共交通利用者数は取り組み開始後に増加。



沼津市内のバス



デザインが統一されて分かりやすくなったバス停の案内

## その他参考となる情報

交通事業者における運転手の慢性的な人手不足、事業者による路線の廃止・減便希望との調整が課題となっている。



コミュニティバスのミューバス



地元の食品スーパーの協賛で毎年行われているハロウィン電車



グリーンスローモビリティバス（EVバス）





# 4

京都府  
南丹市 美山町

## 地域 DMO が自ら交通事業者と調整し、 アクセス・周遊交通を確保している事例

### ■ 取り組み主体

一般社団法人  
南丹市美山観光まちづくり協会

### ■ 交通課題

アクセス交通

京都府 南丹市 美山町

人口：3,368 人

面積：340.47 km<sup>2</sup>

人口密度：9.89 人 / km<sup>2</sup>



## 概要

一般社団法人南丹市美山観光まちづくり協会（地域 DMO）が農泊地域協議会の構成員でもあるバス事業者と調整して以下の観光交通確保を実現。

① 京都駅発のバスツアーの開催  
② 京都駅から美山へのイベントに合わせた土日祝日運行の予約優先直行バスの運行  
③ 最寄りの特急停車駅である JR 園部駅から美山へのイベント期間毎日運行の予約優先直行バスの運行

※ DMO として直行便の要望を毎年出しているが、交通事業者の事情もあつて年によって運行状況が変わる。



町内には多くのかやぶき民家が現存しており「ベスト・ツーリズム・ビレッジ」にも選ばれる

## 運行方法

● ①は旅行業登録のある南丹市美山観光まちづくり協会の募集型企画旅行として実施  
● ②、③は交通事業者の協力で運行

## 費用負担

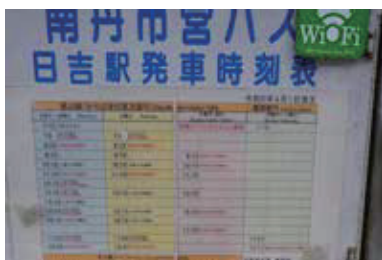
● ① 旅行代金として回収（各企画に最小催行人員を設定）  
● ②、③ 運賃として回収



地域 DMO 主催の日帰りバスツアーの様子

## 導入の背景

美山地域へ訪れるために公共交通機関を利用した場合、JR とバスの乗り継ぎがある上、土日に減便されるなど本数と利便性が十分ではない。途中に細い山道もあるため、車の運転に不慣れな観光客にはハードルが高いことから、地域 DMO が自らアクセス・周遊交通の確保に取り組んだ。バスツアーに関しては地域協議会会員の中に交通事業者がいたため、調整がスムーズであり、発案から数カ月で実現した。



南丹市宮八バスは観光客の利用が多いが、休日のダイヤが平日に比べて少ない

## 効果

自家用車の運転に慣れていない観光客の来訪に結び付けることができています。

ガイド付きのツアーで来訪者の地域への理解を深めて、観光地としてのブランド確立や高単価化を図り、口コミ参加やリピーターを増やすことができています。



南丹市美山まちづくり協会の本部でもある観光案内所入口

## その他参考となる情報

京都駅発着のバスツアーはウェブサイトや SNS の活用、口コミ、メディアで取り上げられるなどで集客が実現できている。

これまでは「わざわざ来てくれるお客さまからお金は取れない」という考え方だったが、「かやぶきの里」で駐車場を有料化するなど、マネタイズ・持続可能な観光を意識するようになった。

レンタサイクルの貸し出しや自転車周遊を盛り込んだツアーも人気。自転車は 1 台 15 万円で 8 台を購入して採算は取れているが、修繕費や買い替えのための積立金が課題。インバウンド向けにタクシープランや多言語パンフレットも準備している。観光地としてのレベルアップのために「おもてなし講座」などを企画して内向きの教育も進めている。



レンタル電動アシスト自転車



最近有料化した「かやぶきの里」駐車場



加藤 一誠  
慶應義塾大学商学部教授

## 空港や駅の立地とアクセス問題

鉄道駅は騒音や排煙による公害を考慮し、すでに開発された市街地ではなく当時の郊外に建設された。しかし、第2次世界大戦後の人口増加と郊外における宅地開発により、鉄道駅がにぎわいの中心になった例も少なくない。また、用地がなかった所では、在来線と新幹線の駅の場所が異なるし、私鉄とJRの駅も離れている例も数多ある。バスセンターとなっていない駅では、鉄道とバスの結節が悪いこともしばしばである。空港も福岡空港や大阪国際（伊丹）空港を除けば、都心から離れた地域にある。主因は航空需要の増加と羽田空港である。経済成長に伴って航空需要は増え、1970年代にはジェット機材が主流となった。しかし、当時の革新都政は羽田空港を拡張するための埋め立て許可を出さず、航空会社が需要に応えるためには大型機を使わなければならなくなった。大型機が離着陸できる長い滑走路を整備するため、空港は都心部から郊外に移った。熊本、大分、鹿児島、長崎といった国管理空港がそれである（関西空港調査会監修『空港経営と地域』成山堂書店、P19-20）。1990年代以降に開港した地方管理空港も、郊外や海上にある。こうして、鉄道駅や空港は市街地や観光地を含めた目的地までのアクセスが課題となった。この小論では具体例を交えながら、アクセス交通のあるべき姿を考えたい。

## 地域交通とアクセス交通

まず、アクセス交通は航空や新幹線とセツトで成立するサービスであり、旅客の目的はビジネス、観光、私事（親戚訪問や冠婚葬祭など）など多様である。そして、アクセス交通は地域交通の一部でありながらも、通勤通学といった日常交通とは異なり、多くのよそ者が利用する。新幹線や航空の旅客が多いとアクセス交通の頻度や種類は増え、鉄道駅や空港の拠点性は高まる。反対に、不自由なアクセス交通の旅客は少ないから、路線収支が悪化する。事業者が路線や便数を減らせばさらに不自由になるため、いっそう旅客が減少し、空気を運ぶという悪循環となる。

旅客は自宅と目的地の間の総移動時間や快適性を考えるため、アクセス交通の不便さや不快さは移動費用の増加と同義である。反対に、アクセス交通の改善は移動費用の削減を意味し、当地を選ぶ観光客も増える。この点も目的が定まっている日常交通と大きく異なる。

## アクセス交通に求められること

では、アクセス交通に求められることは何か。演繹的に考えてみよう。

第一は、頻度である。空港リムジンや路線バスは飛行機の離発着に合わせて時刻を決めているところがほとんどであるが、15分ごとや20分ごとといった高頻度運行が利用率を上げる。そして、都市間輸送の代表である新幹線は航空の何倍もの旅客を運ぶため、アクセス交通にも一定の量が求められる。しかし、ドライバー不足が顕著なバス会社に対して、現状と同じ条件で頻度や台数を増やすべき、という提言は非現実的だろう。

鉄道駅と空港のアクセスを高頻度バスでつなぐユニークな事例が山形県にある。山形新幹線には在来区間があり、速度が遅い。東京から山形に向かう場合、新幹線で仙台駅に行き、仙台からバスを利用した方が所要時間は短い。そのため、JR仙台駅が山形との間を往復する1日80便のバスの拠点になっている。



そして、山形県には二つの空港（庄内、山形）があり、国際線チャーター便もある。ところが、山形県を来訪する外国人の3割は仙台空港を利用し、バスは仙台駅経由で仙台空港へのアクセス・イグレス手段ともなっている。自県ファーストの県が多い中、県の交通計画である「山形県総合交通ビジョン」には広域中心である仙台との流動の重要性が説明されている。この事例には、観光の広域流動やインフラの有効活用という観点からも学ぶことが多い。

第二は、目的に応じた所要時間と運賃・料金の「適切さ」である。アクセス交通として使用される路線バスの運賃は安いが時間を要する。時間価値の高いビジネス客には時間の空費であり、利用は見込めない。そこで、高速⇨高運賃、低速⇨低運賃、といった選択肢や、地域外利用者への付加的運賃や入域料を設定する、といった価格政策を提案したい。アクセス交通の場合、旅客が多様なだけに、目的に応じて旅客が選ぶメニューを分かりやすく提供することがカギになる。そのためには、旅行者への十分な告知も必要である。これまで、告知が不十分で消えてしまった交通がいくかに多いことか。

## カスタマイズと地元の関与

第三は、目的と整合した手段の提供、あるいは目的強化への地元の寄与である。団

体旅行にとって貸し切りバスの利便性が高いことは論をまたない。例えば、FDA（フジドリムエアラインズ）という航空会社はチャーター便を多く飛ばすが、到着後は2台のバスが旅客を運んで人気を博している。当然、農泊は到着後のツアーに組み込めばよいのだが、ここで重要なのは宿泊地や地元自治体などの受益者の関与である。FDAは地元自治体との協力によってこうしたツアーを組成している。地元自治体も情報を探して取材を重ね、地元関係者には旅行商品を販売する。交流人口の増加によって地域経済は活性化するため、受益者たる地元は活性化の一端を担うべきである。例えば、阿寒地域では観光事業者が補助金を利用しつつ、まちづくりにも積極的に関わっている。

第四に、空港や鉄道駅の立地には差異が大きく、関係者にも温度差があるため、画一的な処方箋が書けず、カスタマイズが必要なことである。

このたびの企画は事例を集めて提言につなげるという、いわば帰納的なアプローチであり、これが現実には即した解法のように思われる。企画で取り上げられる南紀白浜空港には、近時、海外チャーター便も就航しているものの、就航する定期便は1日6便のJAL（3往復）のみである。それでも、空港がゲートウェイ機能を果たすべく、リムジンバスで観光地を巡れるようになってきている。空港運営会社は旅行業の資格を取得し、ツアーを組成し、「ソフト事業」を展開している。

## 温故知新

「まちの魅力を高めることが観光振興の処方箋であり、派生需要である交通の成功はまちの魅力に依存する」というのは言い古された教訓である。地域交通の維持は重要である。観光客は基礎需要の少なくなった公共交通に新たな需要を加えることにもなるが、よそ者の視点がなければアクセス交通とは言えない。アクセス交通とまちの魅力は相互依存関係にあり、まちづくりには、交流人口を増やすようなアクセス交通の整備が重要なのである。

## ◀ 空港に来れば誰もがどこへでも自由にスムーズに移動できる ▶

### 01 高速バス

**POINT!** バス停の場所は施設や観光名所が新しく  
できるなどあれば柔軟に変更することも  
あり得る。

**POINT!** 沿線ホテルにバス停の命名権を販売して  
停車ポイントにしている。ホテル側も自社  
で空港送迎バスを出す必要がないのでメリ  
ットが大きい。

#### ルート01

■ 熊野御坊南海バスにより運行  
串本・那智勝浦・新宮方面  
熊野御坊南海バス



#### ルート02

■ 明光バスにより運行  
熊野古道（中辺路）・  
本宮大社方面  
明光バスで熊野古道観光へ向かう観光客



#### ルート03

■ 明光バスにより運行  
大阪・東京方面  
南紀白浜空港 ⇄ 大阪 9便  
南紀白浜空港 → 東京 1便  
東京 → 南紀白浜空港 1便

### 02 路線バス

**POINT!** 飛行機の発着時間に合わせて2カ月ほどのスパンで細かな調整を行っている。

到着便→ (2023年9月1日～ 9月30日)	213便 8:45着	215便 12:50着	219便 17:45着
安濃町	9:04 ↓	9:28 ↓	9:52 ↓
アドベンチャー ワールド	9:13 ↓	9:58 ↓	↓
三阪屋	↓	9:30 ↓	13:25 ↓

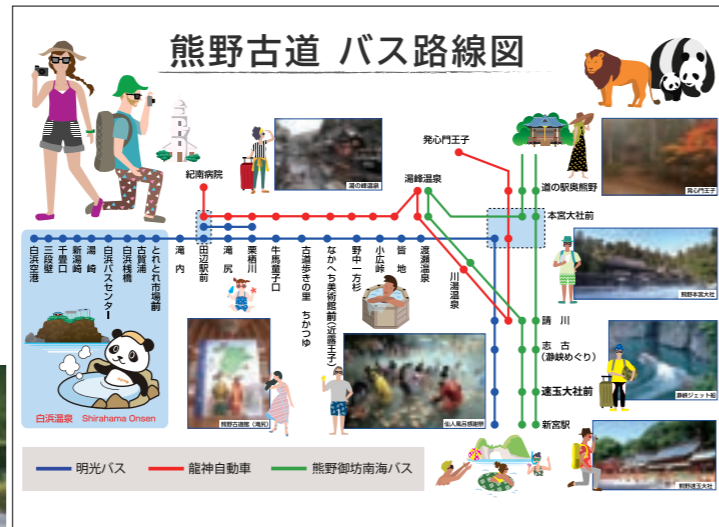
時刻表 ※2023年9月1日～2023年10月28日時点



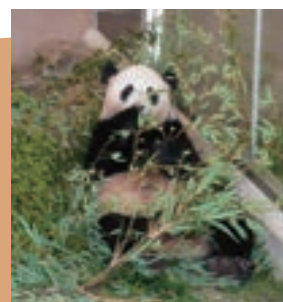
路線バスの内装にもこだわり



路線バス



路線バスのルートマップ



観光客に人気のアドベンチャー  
ワールドのパンダ

空港会社として日本で初めて「地域  
連携DMO」に2022年10月に登録、  
南紀白浜エアポートが紀南12市町村お  
よび3地域DMOと連携して紀南広域  
でのマネジメントを行うこととなった。  
南紀白浜エアポートと明光バス、JR  
西日本和歌山支社で包括連携協定を締  
結。連携を通じて地域内で全体最適と  
なる交通網を形成することやインパ  
ウンド客の移動円滑化を通じて観光体  
験を拡大・向上、まちと連携した紀伊  
ならではの地域体験と交流の実現を目  
指して取り組んでいく。南紀白浜空港・  
鉄道・バス会社・県職員らがJR新宮  
駅の中で飛行機利用をPRするなど、  
地域の交通事業者が丸となって空港  
の利用促進に協力している。  
地方空港の経営再建には地域活性化  
が欠かせないという考えで、新たな取  
り組みの際には県庁の関係部局の横  
断を刺す役割を空港が果たしている。ま  
た、行政以外にもさまざまな分野の民  
間企業・団体と協働が必要になるが、  
データや根拠を示しながら協議を行っ  
ている。一方で連携体制の構築はまず  
は人としての親睦を深めることも大切  
であるという考えから県庁職員や交通  
関係者が集まって、「日」からOne  
Teamとして会議やイベント（自転車  
イベント）や利用促進のチラシ配りなど  
を行っている。

### その他参考となる情報



シェアサイクルはCOGICOGIを誘致、空港ターミナル  
ビルの横にポートを設置。



EV車はパンダをデザインするなど楽しませる工夫がある

## 5 和歌山県 白浜町 南紀白浜空港

### 空港が基軸となって周辺地域へ 観光アクセス交通を整備した事例

■ 取り組み主体

株式会社南紀白浜エアポート

■ 交通課題

アクセス交通

和歌山県 白浜町  
人口：20,161人  
面積：200.98 km<sup>2</sup>  
人口密度：100.31人/km<sup>2</sup>



### 概要

民営化した南紀白浜空港の運営を担う株式  
会社南紀白浜エアポートが柔軟な発想と行動  
力で地域に人を呼び込む多角的な取り組みを  
展開。空港が地域の交通ハブとなるように、  
交通ネットワークの拡充を進めている。  
● 空港駐車場を航空機利用者以外にも無料  
で開放し、パーク&バスライドとしてのそ  
のまま空港発のバスに乗って出掛けられるバ  
スターミナルとしての機能も空港に付与し  
た。実現したところ、住民の利便性も上  
がって空港を利用する機会も増えてメリッ  
トが大きかった  
● 近隣の観光名所を結ぶ高速バス・路線バ  
スについても飛行機の発着時間に合わせた  
調整を実施  
● 空港ターミナルビルの側で1人乗りの小型  
電気自動車の貸し出し（800円/h）  
やシェアサイクルポートの設置やシェアサ  
イクル、スマートシャツなど、民間事業  
者を誘致してさまざまな移動サービスの提  
供を実現している



南紀白浜エアポート 岡田信一郎社長

### 導入の背景

民営化前は慢性的な赤字と利用促進をする  
にも手法に課題を抱え、財政への負担となっ  
ていた。和歌山県が10年間空港運営に必要  
額を支払うことを条件に運営する民間事業  
者を募ったところ、コンサルティング会社や地  
元ホテルで構成するグループを選定するこ  
となった。  
運営会社として「株式会社南紀白浜エアポ  
ート」を設立。2019年4月から民営化事業  
が本格的に開始された。当初は飛行機の発着  
時間とバスの連携ができておらず、便数の少  
なさから客待ちのタクシーもなく、特に夜間  
は陸の孤島となっていた。

### 運行方法

路線バスおよび高速バスはバス事業者と協  
議の上で運行。  
シェアサイクルなどのサービスは各事業者が  
実施。



空港併設のコンシェルジュエリアで高速バスチケットを購入できる

### 効果

空港から主要観光地へのアクセス確保。  
民営化後はコロナ禍で苦しんだ時期もあった  
が、2022年での利用者数は県営時より1.  
7倍となっている。  
空港所在自治体の所得向上・社会人口の増  
加に寄与。



# 6

徳島県  
つるぎ町

## 町が丁寧に公共交通ニーズを把握し、観光客向けの運賃設定等の工夫によってニーズの取りこぼしなく、持続的な運営体制の樹立に成功した事例



### 徳島県 つるぎ町

人口：7,892人

面積：194.84 km<sup>2</sup>

人口密度：40.5人/km<sup>2</sup>

(※人口・人口密度は2023年1月時点)

#### ■ 取り組み主体

つるぎ町

#### ■ 交通課題

アクセス交通

### 概要

つるぎ町中心部と山間地域の間のアクセス手段となっているコミュニティバスの運行に当たり、取り組み主体である町の職員が3日間終日バスに乗るなどして地域の交通需要を徹底的に調査。集落住民の声を生かして、JRとの接続を改善、経由コースの変更などを柔軟に実施した。

運賃は町内を6エリアに分けて、エリア境界をまたぐことに通過したエリア料金が加算される仕組みとした。住民が多く利用する4エリアは各200円、観光客が多く利用するラ・フォーレエリアは2000円、剣山エリアは400円となっており、例えば貞光駅から剣山見ノ越まで行くと3000円となる。

分かりやすい料金設定とすることにも、観光客のみが主に利用するエリアへの運賃を割高に設定することで生活交通部分の運賃を安価に抑えつつ、持続可能な交通の実現につなげている。



登山客用の臨時バス停



幹線ルート上は3台のコミュニティバスが連なって走ることもある

### 運行方法

つるぎ町が主体となって運営する自家用有償旅客運送を、基本的には定時定路線として運行しているが、バス停がない所でも乗り降り可能なフリー乗降を取り入れて、住民に優しい交通を実現している。運転業務は地元のタクシー事業者に委託。

### 費用負担

タクシー会社への委託費のうち運賃で賄えない部分に対して、国の地域内リーダーシステム確保維持費国庫補助金や徳島県の生活バス路線維持確保補助金、つるぎ町の公費約1269万円(2022年度)で負担している。

観光客向けの割増運賃設定を行っているが、黒字化を目指してはならず、あくまで交通を維持するための施策の一つとして位置付けている。

### 導入の背景

2008年に民間バスの乗降調査を実施。2009年にコミュニティバスを6カ月試験運行。2010年から民間バスが通らない山間地域に限って運行開始。2013年に民間バス事業者の撤退を受けて、町内全体にコミュニティバスを運行。2017年から観光客の要望を受けて観光客向けの運行および運賃設定を実施した。



コミュニティバスが剣山登山バスとしても利用されている



エリアごとに料金が加算されるイメージ図

### 効果

- 地域の公共交通の確保および利便性の向上
- 観光客の観光地へのアクセス交通確保
- コミュニティバスの運行持続化

### その他参考となる情報

コミュニティバスは10人乗りのハイエース5台で運行。地元のタクシー会社に業務委託しているが、民間も運転手不足などで町の職員も自家用有償旅客運送の運転手として必要な講習を受け、繁忙時に追加の車両を運転できるように体制を整えている。

地域交通は生活インフラ、社会福祉事業と認識し、安易に黒字化を目指さない。一定の負担や不便さは前提としつつ、効率化に走らずに誰も取り残さない対応を選んでいる。

運転手から毎日、乗客の状況報告を受け、生活の変化などによるニーズを確認している。バス内にご意見箱を設置することでアンケート調査や直接の聞き取り調査、運転手からの情報提供に基づき、運行ルートの修正をスピーディーに行っている。



役場の職員に乗客の様子などを報告するドライバー

# 周遊交通

本誌での「周遊交通」とは・・・

観光客がエリア内で宿泊施設等からアクティビティや食事などを目的に周遊する際の移動手段と定義しています。

## 19

エリア

- 1 [北海道] 釧路市 阿寒湖温泉 ..... P.15
- 2 [青森] 八戸市 ..... P.16
- 3 [秋田] 仙北市 角館 ..... P.18
- 4 [茨城] ひたちなか市 ..... P.20
- 5 [富山] 黒部市 宇奈月温泉 ..... P.21
- 6 [長野] 小布施町 ..... P.23
- 7 [長野] 安曇野市 ..... P.24
- 8 [岐阜] 関市 板取地区 ..... P.25
- 9 [岐阜] 中津川市 ..... P.27
- 10 [岐阜] 恵那市 ..... P.28
- 11 [静岡] 沼津市 ..... P.29
- 12 [三重] 紀北町 ..... P.30
- 13 [京都] 和束町 ..... P.32
- 14 [京都] 伊根町 ..... P.33
- 15 [兵庫] 豊岡市 城崎温泉 ..... P.35
- 16 [島根] 大田市 大森地区 石見銀山 ..... P.36
- 17 [香川] 三豊市 ..... P.37
- 18 [大分] 姫島村 ..... P.38
- 19 [沖縄] 座間味村 ..... P.39

※データ欄で特に記載がない場合は2023年12月時点の人口です。





1  
北海道  
釧路市 阿寒湖温泉

# 地域 DMO が入湯税財源を活用して 地域内の無料周遊バスを実現した事例

## ■ 取り組み主体

NPO 法人阿寒観光協会まちづくり推進機構

## ■ 交通課題

周遊交通

北海道 釧路市 阿寒地区

人口：4,048 人（阿寒地区のみ）

面積：739.37 km<sup>2</sup>

人口密度：5.47 人 / km<sup>2</sup>



## 概要

阿寒観光協会と阿寒湖温泉まちづくり協議会が統合・発展する形で設立された地域 DMO である NPO 法人阿寒観光協会まちづくり推進機構（阿寒 DMO）が、入湯税の超過課税分を原資とした独自財源の確保を実現して観光振興に活用している。その一環として、温泉地区内で無料循環バス「まりむ号」を観光客の周遊手段として運行している。



無料循環バスまりむ号



まりむ号車内の様子

## 運行方法

阿寒 DMO が無償で地域内を運行している。許可・登録等は不要で路線や運行本数などは時期によって変動する。

## 費用負担

もともとの入湯税 150 円は市町村税で貴重な自治体の独自財源である。そのため、超過課税分 100 円だけを観光振興に利用しており、基金条項も制定。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している。入湯税の超過課税分を原資とした財源は年間 4800 万円ほどを見込んでいます。まりむ号の運行費用はこの中から二割を優先順位を毎年協議しながら決定している。

## 導入の背景

2000 年ごろから観光業以外の住民も巻き込んで阿寒湖温泉再生に向けたビジョンづくりが行われ、阿寒 DMO の前提となった。ビジョンに沿った取り組みの実践に当たって財源確保が課題となり、独自財源の確保に向けた検討が行われた。一度はさまざまな理由で断念されたが、2013 年ごろから温泉街中心部にあった空き地活用のための独自財源の必要が生じたことで議論が再燃し、2015 年 4 月より特別措置として 10 年限定での入湯税 100 円の超過課税の条例改正を実現させて観光振興に活用されている。



阿寒湖まりむ館観光インフォメーションセンター



冬の凍った阿寒湖ではワカサギ釣りやスノーモービルなどが楽しめる

## 効果

高齢者、子ども、障がい者、外国人観光客を含む観光客に対して安全・安心な交通手段を提供。



歩道には雪が積もり凍っている所もあり、高齢者や子どもには歩きづらい

## その他参考となる情報

運行範囲は既存のタクシー事業者との競合にならないように調整している。

超過課税の考え方としては釧路市内で鉱泉浴場を有するすべての宿泊施設で入湯税を 250 円とし、国際観光ホテル整備法に基づく登録ホテル・旅館以外は奢侈的な傾向が低いということで 150 円に軽減するということになった。

最盛期は朝 6 時から夜 9 時まで 1 時間に 1 本程度を毎日運行していたが、車両の老朽化による故障や財源の使い道の優先順位の変化等の理由から現在は運休することも多くなっている。しかし、全国的にもまれな財源確保の方法として参考となる事例である。



まりむ号 運行エリアマップ

# 自治体が観光客の周遊範囲拡大をテーマに据えた「MaaS」を主導している事例

## ■ 取り組み主体

八戸市

岩手県北自動車株式会社

(株式会社みちのりホールディングス)

## ■ 交通課題

周遊交通



青森県 八戸市

人口：219,733人

面積：305.56 km<sup>2</sup>

人口密度：719.11人/km<sup>2</sup>

## 概要

八戸市が、みちのりホールディングスが提供する「MaaS」システムを活用し、八戸市内および八戸圏域の8市町村を利用可能エリアとする八戸市営バス・南部バス共通の乗り放題スマホ乗車券を、観光に使えるデジタルクーポンとセットにしてスマートフォンアプリ上で発券する取組を実施。

乗車券はバス利用前にスマートフォン上のアプリ内で購入し、乗車券が表示されたアプリ画面を運転士が確認して降車する。利用可能エリアは「八戸圏域地域公共交通活性化協議会」として地域交通に関する取組を一体で進めている周辺自治体とし、観光施設クーポンには圏域全体の観光施設や地元料理店などを対象に盛り込むことで、広範囲での周遊を促している。



上/南部バス 下/八戸市営バス

## 導入の背景

2013～2014年ごろからバスの利用と合わせた観光施設の割引クーポンを紙で発行していたが、以下のような課題があった。

- 観光客が来訪前に存在を知る機会が乏しい
- バス車内で運転手がクーポン販売を行う業務負担が大きい

- 紙チケット発行そのものに印刷代がかかる上、在庫調整や内容変更時の一斉再印刷が必要

- 回収したクーポンやバスチケット、アンケートの管理上の不安

これらを受け、2020年ごろから紙からデジタルへの移行を進めようという動きが起こった。

地元のシステム事業者と連携して観光施設クーポンのデジタル化をするなど模索を続け、2022年度からみちのりホールディングスが提供するバスチケット・観光施設クーポンを一体でデジタル発券する取組みに至った。



乗り放題スマホ乗車券とセットのクーポン券は観光に活用できる



事前にアプリ内で購入した乗り放題スマホ乗車券の画面を運転手が確認して利用

## 効果

- 利便性の確保、紙発券コストの低廉化
- 鉄道駅のない近隣市町への観光利用客の増加

## その他参考となる情報

交通政策部局では利用促進に当たって、観光部局や地域DMOとの連携不足を感じており、プロモーション等で協力を深めていく意向。

紙クーポンは廃止の方向で進めている。MaaSの導入を成功させるためにはランニングコストを下げずに継続的に取り組む必要がある。

ふるさと納税の活用目的として「公共交通の利用」を選択肢の一つとして設定し、公共交通の運行に役立てるとともに、返礼品と一緒に市のバスマップを同封して市外から知ってもらう取組みも行っている。

## 費用負担

八戸市は2022年度に八戸圏域MaaS事業費として約150万円を歳出しており、県の補助金も利用しながら取り組んでいる。

## 運行方法

乗り放題スマホ乗車券は1日、2日乗り放題の2種類を販売しており、販売するに当たって特殊普通旅客運賃として運輸支局へ届け出を行った。



上/観光客に人気のスポット 八食センター  
右/バス停や車内にチラシを貼るなどして広報



# 周遊を促す仕組みが秀逸な“みちのりホールディングス”の手掛ける MaaS

アプリは自社では作らない  
汎用的な MaaS の仕組み

株式会社みちのりホールディングス（東京都千代田区、以下みちのりHD）は株式会社産業再生機構をルーツに持ち、グループの公共交通事業者の持株機能および長期的・持続的な事業価値の向上を行っている企業である。2015年ごろから MaaS 事業を進めており、全国で展開している。同社では多様なニーズを満たすためにさまざまなサービスを横断的に統べるサービスを MaaS と捉えている。

観光型 MaaS の取り組みは仙台空港から始まった。仙台空港から直接、観光地の松島まで行けるようなバスを運行。旅先の移動手段やアクティビティを簡単に利用できるアプリを提供していた。当時は小規模なエリアで完結するアプリにすることで、採算性が成り立つビジネスモデルを模索していた。

しかし、現在はアプリを自社では作らずに共通基盤を既存のアプリに接続（API 連携）して、間借りをするような形で展開することで開発費や維持費をかけずに開始して長期的に継続できるような仕組みに発展させている。

## 観光での利用メリット

同社の特徴を見てみよう。アプリ内で乗り放題チケットを購入するとクーポンチケットが付いているので観光客が当初は予定になかった場所まで周遊するきっかけづくりとなる。また、チケット購入画面には

おすすめのルートやプランも掲載されており、地元目線での周遊提案もできる。MaaS の取り組みをしている地域でバスの運行本数を増やすといったことはしていない。住民の利用に加えて観光でのバス利用も増やして、全体の利用率を促進させようという視点も大きな特徴である。

現在、MaaS 事業は茨城県内・会津若松市・八戸圏域などで展開している。特に2019年から始まった茨城では観光名所の偕楽園へのアクセスやイベント等での利用者が多い。会津若松や八戸はまだ始まったばかりだが、利用者が増えている。MaaS の取り組みが始まればすぐに利用者が増えていくことを期待する地域も多いが、口コミなどで少しずつ広まっていくものだ。そのためには費用をかけずに維持していく必要がある。それが利便性を上げることになる。実際に MaaS を展開している地域ではバスの乗車率も上がってきている。

生活交通だけではバス利用が減っていたり、まだ知られていない観光スポットへの周遊を促したりといった課題のある地域には有効な仕組みかもしれない。

ジョルダン乗換アプリ内で展開している  
写真提供：ジョルダン株式会社



寄り道も、思い出







# JR 東日本が地域・観光型 MaaS で目指す未来



「シームレスな移動・ストレスフリーな移動」を実現するための手段としての MaaS

JR 東日本では MaaS という言葉が日本で一般的になる前から JR 東日本が構築する MaaS プラットフォームを「モビリティ・リンケージ・プラットフォーム（MLP）」と呼び、検索・手配・決済の三つの機能をオールインワンにするこ

公共交通の利用者が「移動」を開始する前の行動として「経路検索」が挙げられるが、JR 東日本はその機能を「JR 東日本アプリ」を通じて提供している。これはスマートフォンで簡単に JR 東日本の路線情報と経路検索ができることで人気のアプリである。しかし、自社だけでは他社路線の列車遅延情報の提供はできない。そこで、2023年2月には「リアルタイムデータ連携基盤」を構築し、各交通事業者とのデータ連携を推進している。

また、Ringopass というサービスでは、アプリ上で Suica とクレジットカードを登録することで、バス・タクシー利用のほかに Suica でタクシーするだけで他事業者の提供するシェアサイクルを利用できるサービスを提供している。利用者の利便性を高めるための他事業者との連携が MaaS 事業の基盤となった。

## オンデマンド交通

地域・観光型 MaaS 事業は 2019 年の伊豆に始まり、2024年1月現在 15カ所で開催している。地域によっては駅を降りてからの二次交通に課題を抱えていたことから、乗りたい時間に行きたい場所まで利用できる新しいモビリティとして「よぶのる」というブランド名でオンデマンド交通の運行を開始した。スマートフォンで簡単に事前予約が可能なことから地域住民の足としてだけでなく、観光利用としての地域の回遊にも活用できるといった。地域住民の足としてだけでなく、観光利用としての地域の回遊にも活用できるといった。

初めて社会実装を行った TOHOKU MaaS

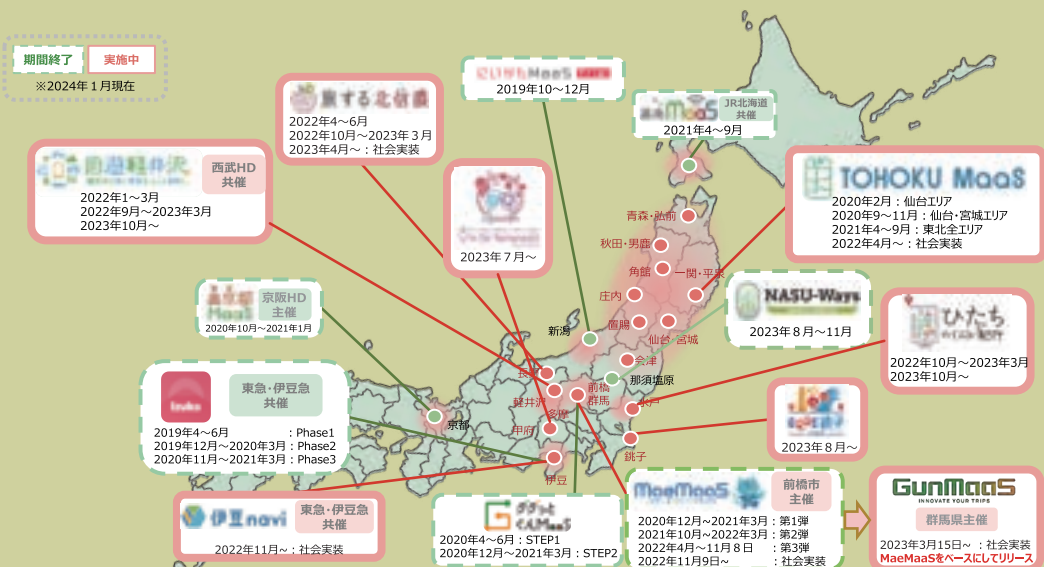
2021年の「東北デスティネーションキャンペーン」に合わせて始まった「TOHOKU MaaS」では東北エリアの旅のプランニングから、各種電子チケットの購入・決済などがスマートフォンからできるサービスとして6県で大規模に展開した。現在も観光のみならず地域住民の生活を支えるサービスとして継続している。秋田県の角館エリアでは、仙北市と共同で「よぶのる角館」の名称でオンデマンド交通の提供も行っている。

## 地域で考えるプラットフォームの生かし方

群馬県で行われている「GunMaas」では Suica とマイナンバーカードを連携することで、Suica をタッチすると市営バスなどで住民向けの割引が受けられるというような住民向けのサービスを提供している。紙の補助クーポンなどを発行する手間がなくなったと自治体側にも喜ばれている。

2022年の「旅する北信濃」は長野駅の駅員が企画して実現した。2023年の夏から実施している「WindEYamanashi・NASU-Ways」。「EeeE銚子」も同様に、現場第一線の社員が主体となり運営している。今後も自治体と連携した地域共創と観光流動創造に取り組んでいくぞうだ。

地域課題を解決するための共創パートナーとして JR 東日本に相談してみるのもよいだろう。



# 3

秋田県  
仙北市 角館

## 自治体がJR 東日本と連携して乗合型 デマンド交通を提供し、農泊施設も 乗降スポットとして設定されている事例

### ■ 取り組み主体

仙北市

### ■ 交通課題

周遊交通

秋田県 仙北市 角館

人口：10,985人

(2023年5月時点・  
旧角館町4地域合計)

面積：156.63㎢ (旧角館町)

人口密度：70.13人/㎢



## 概要

仙北市がJR東日本と連携してデマンド交通サービス「よぶのる角館」を武家屋敷通りなどの観光地がある角館地域で運行している。オンデマンド交通の提供に当たっては既存の観光タクシー事業者やバス事業者とは入念な協議を重ね、「よぶのる角館」の運行を一部担ってもらうことで納得を得られた。農家民泊ができる農泊施設も乗降スポットとして設定されている。システムが進化しており、好きな場所を選んで乗降できるフリーエリアも導入された。「TOHOKU MaaS」の一つとして東北新幹線内でも予約方法を周知するなど、プロモーションも盛んに行われているため観光客の利用も多い。

## 運行方法

現在は実証実験として運行（道路運送法第21条許可）。



よぶのる角館の予約画面  
「TOHOKU MaaS」ウェブサイトへ登録して利用する

## 費用負担

仙北市とJR東日本で負担。

## 導入の背景

民間の路線バスが撤退したために新幹線から降りて点在する観光地へ向かうためにはタクシー以外では周遊ができなかった角館地域では、JR東日本の東北デマンド交通「よぶのる角館」をキャンペーン終了後も仙北市側も費用を負担する形で継続している。



よぶのる角館車両



車内の様子

## 効果

- 市民・観光客の利便性の確保
- 観光客の周遊性の向上



運行エリアマップと乗降ポイント一覧  
(現在はフリーエリアも導入)

## その他参考となる情報

配車システムを通じて車内のタブレット端末で運転手に送迎指示を出して運行管理を行っている。運行事業者とその運転手へのフォローはJR東日本が行う。  
スマートフォンでのウェブ予約だけでなく電話での予約もできるようにしたことで高齢者の利用も多い。

電話対応は運行事業者が行っている。市民への利用方法の説明においても仙北市とJR東日本が協力して行った。角館駅周辺への看板設置、新幹線内における車内放送・チラシの配布の他、初回無料キャンペーンを行うなどJR東日本が宣伝を積極的に行ったこともあって利用者が増えている。乗降スポットの設定は二丁ズを取り入れながら地域主導で決定している。



JR 東北新幹線の車内でもチラシを配布



観光客が利用する様子



# 4 茨城県 ひたちなか市

## 交通事業者が市民団体、自治体交通局・観光部局の双方と連携して利用促進を進める中で、駅からの二次交通サービスも整備している事例

### ■ 取り組み主体

ひたちなか海浜鉄道株式会社  
ひたちなか市

### ■ 交通課題

周遊交通

茨城県 ひたちなか市  
人口：154,208人  
面積：100.23 km<sup>2</sup>  
人口密度：1538.54人 / km<sup>2</sup>



## 概要

ひたちなか市と茨城交通株式会社が出資する第三セクター企業として運営されているひたちなか海浜鉄道株式会社。廃線の危機や東日本大震災の影響もあったが、市民らが主体的に取り組みマイレール意識醸成や観光客需要の取り込みなどの経営努力で利用者数、財政面共に回復。観光利用促進策として以下のような取り組みを実施した。

● サイクルレインや乗り捨て可能シェアサイクル貸し出し、自治体と連携したコミュニティバスとの接続改善、有名観光地へのシャトルバス運行等の駅からの二次交通サービスの提供

● 駅の観光イベントや農産物販売の拠点ともなっており、「ピア列車」や「ほいもラッピング列車」といった取り組みは地元農産物のアピールにもつながっている

● 漫画やアニメとのタイアップ、ロケ地としての利用、車両の撮影会等、旅行者とも連携した外部からの誘客を図る取り組み

● 周辺観光施設の割引券とセットになったフリー乗車券の販売

● 沿線の企業、保育園・幼稚園等の団体利用の促進

## 運行方法

鉄道事業の範囲で実施。



ほいもラッピング列車車内

## 費用負担

行政から安全施設設備投資や固定資産税分の補助を受けている。

● 車両の更新、全般検査、安全施設への投資  
国、茨城県、ひたちなか市が1/3ずつ負担している

● 固定資産税分補助（上下分離の考え方を適用）  
ひたちなか市固定資産税支払額内で赤字補助

● 修繕費補助（上下分離の考え方を適用）  
開業8年である2015年までは茨城県とひたちなか市が修繕費範囲で赤字分を折半して補助していたが、現在は黒字のため終了している

## 導入の背景

利用者の減少に伴い2005年に当時の事業者であった茨城交通が市に対し廃線を申し入れたところ、地域住民や関係者から存続を望む声が多く上がった。これを受けひたちなか市は地域住民、自治会、商工会議所、観光協会、学校らによる「湊鉄道対策協議会」を立ち上げ、官民一体となり湊線の活性化に取り組みことに合意し、湊線を第三セクターとして存続。

2007年に「湊鉄道対策協議会」と合わせて市民団体「おらが湊鉄道応援団」が発足。メンバーは1500人を数え、市民らが主体的に取り組みマイレール意識を醸成。公募社長として他の鉄道事業者から招かれた吉田千秋社長のリーダーシップにより、各種の利用促進策を実施し、東日本大震災による被災も乗り越えて現在に至る。

## 効果

● 市民・観光客の利便性の確保  
● 第三セクターの経営改善による地域交通の持続性確保



ひたちなか海浜鉄道湊線駅内標がグッドデザイン賞に



ひたちなか海浜鉄道 吉田千秋社長



湊線1日フリー切符は市が補助し大人600円に



継続している市のコミュニティバス「スマイルあおぞらバス」

## その他参考となる情報

ひたちなか海浜鉄道への自治体からの出向を受け入れており、出向元へ帰った職員は交通部局や観光部局へ意識的に配属し、連携の橋渡し役を担っている。

シェアサイクルの返却は貸し出しを行う那珂湊駅のほかに、隣接する大洗町や鉾田市にあるレンタサイクル連携協定施設でも可能。



那珂湊駅の「みなとちゃんレンタサイクル」



オリジナルグッズの写真集

山間の観光地における周遊交通として、小水力発電によってEVバスを運用している事例



富山県 黒部市  
人口：39,697人  
面積：427.96 km<sup>2</sup>  
人口密度：92.76人 / km<sup>2</sup>

- 取り組み主体  
一般社団法人でんき宇奈月
- 交通課題  
周遊交通



EVバス「EMU（エミュ）」  
左から「きょうこく号」「やまびこ号」

大正時代から黒部川の豊富な水量と急流を利用した発電業が盛んであった宇奈月温泉地域では観光交通の手段として低速・排ガスを出不さない・開放的というグリーン・スローモビリティのメリットに着目。温泉街内の小さな水の流れを活用して発電を行い、EVバス「EMU（エミュ）」を導入した。EMUは定員10人、時速19kmで屋根に560Wの太陽光パネルを装備しており、晴れた日のバッテリーの半分は太陽光でも補うこともできる。

概要



費用負担

小水力発電の設置費用の半分は富山県の補助金を利用。エネルギーのランニングコストとしては水の使用量は年間約8000円前後だが、発電機の防塵や清掃等のメンテナンスに人的負担がかかっている。EMUの運行費用は黒部市の補助金に加え、地元企業が共同で出資。

運行方法

でんき宇奈月事務局が運行管理を行い、運行時刻表作成や運転手勤務予定・記録作成、乗車人数を集計、トラブル対応含めて担っている。運行当時はタクシードライバーに運転手を依頼したが、タクシー業界も人手不足が深刻となっているため、現在はシルバー人材センターに委託している。小水力発電のためには「水利使用許可」を得る必要がある。



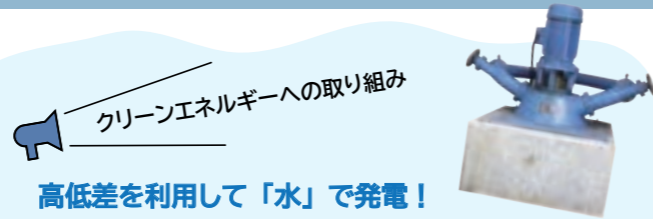
水利使用許可標識

導入の背景

10年ほど前までは旅館の送迎バスが駅周辺に止まり、観光客を迎え入れていたが、近年は排ガス問題、自然の良好な環境を求める観光客ニーズとのミスマッチなどが問題視されていた。そこで、エンジン車の乗り入れが禁止されており100%電気自動車のまちなあるスイスの観光地ツエルマツトを地域づくりの参考にして宇奈月の資源を活用した解決法を見いだした。小水力発電や温泉発電による再生可能エネルギーを活用したEVバスによる公共交通事業を導入し、電源開発で発展してきた宇奈月温泉街を先進的なエコツーリズムリゾートとしてブランド化して観光客誘致を促進するとともに、エネルギーの地産地消を切り口とした自立した地域づくりを推進することを目的に掲げた「でんき宇奈月プロジェクト」が発足した。

その他参考となる情報

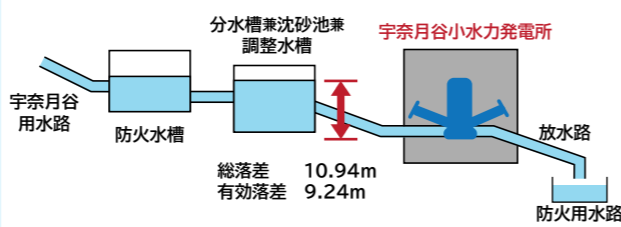
運行時刻表や運行マップなどはウェブサイトで掲載し、運行案内チラシを各施設や温泉施設に配布している。観光協会でも乗車について案内している。  
EMUは狭い温泉街を歩行者と共存できるような、すれ違っても怖くないスピードと威圧感のないサイズにこだわった。特殊な車両であるため、故障時は地元整備業者では対応しきれずに遠方の製造元へ運ぶなどのコストがかかってしまう点は課題。



クリーンエネルギーへの取り組み

高低差を利用して「水」で発電！

温泉街を流れる小さな水の流れを利用した小水力発電を利用。発電した電気エネルギーをEVバスの充電や公共施設の街灯へ供給している。



宇奈月谷小水力発電所  
「愛称：でんきウォー太郎1号」

取水水系・河川名：黒部川水系 宇奈月谷川  
用水名：宇奈月谷用水  
所在地：黒部市宇奈月温泉字桃源 643 番地  
発電方式：水路式（流れ込み式）  
出力：最大 2.20kW 常時 2.20kW  
使用水量：最大 0.04 m<sup>3</sup>/s 常時 0.04 m<sup>3</sup>/s  
有効落差：9.24m  
水車：ターゴ型（衝動水車）2.20kW  
発電機：三相誘導発電機 2.20kW 200V 1台  
年間可能発電電力量：15,032kWh  
運転開始年月：2014年6月

EMU 運行における特徴

03 無料で利用ができる  
02 どこでも乗り降り自由で手を上げて乗車ができる  
01 運行は、観光客の多い土曜、日曜、祝日

路線	片道約20分	1往復1時間15分
温泉街周回コース	午前2往復、午後3往復の1日5往復	
宇奈月ダム& ちの湯コース		午前1便、午後2便の1日3往復

効果

温泉地内の周遊交通手段確保。

- 2009年 事業採択され、先進的なエコツーリズムを推進する「でんき宇奈月プロジェクト」を指す「でんき宇奈月プロジェクト」実行委員会を設置
- 2010年 EVレンタル開始
- 2011年 EVバス展示試乗会
- 2012年 EVバス実証運行
- 2013年 EVバス本格運行開始
- 2014年 EVバス小水力発電で充電開始
- 2023年 EVバスの周知も進み、まちのシンボル的存在となっている



宇奈月地域の風景



一般社団法人でんき宇奈月の事務局は、大高建設株式会社社内にある

# 6

長野県  
小布施町

## パークアンドライド形式を取り入れ、自治体が観光周遊交通に特化したバスを運行している事例

### ■ 取り組み主体

小布施町  
長電バス株式会社

### ■ 交通課題

周遊交通

長野県 小布施町  
人口：11,014人  
面積：19.12km<sup>2</sup>  
人口密度：576.04人/km<sup>2</sup>



### 概要

人口の約100倍の観光客が訪れる長野県小布施町では渋滞緩和、町内での駐車場不足から観光客に対して車を駐車場へ止めて町営バスに乗り換えて周遊するパークアンドライド形式での観光を推奨。シャトルバス「おぶせロマン号」で観光地を周遊できるような仕組みをつくっている。

4～11月の金土日祝日及び行楽期の平日に運行。1時間に1本、行楽期（5月、8月）の土日祝日は30分に1本運行。バス停は9ヶ所で1周は約50分である。



おぶせロマン号 車内の様子



道の駅オアシスおぶせ

### 運行方法

小布施町がバスを運営、運行は地元のバス会社である長電バス株式会社へ委託している。委託先で一般乗合バスとして許可を得て運行している。毎年、バス運行への協賛を募集し、バス沿道の町内企業30社程度からの協賛を受けてバス停やバス車内に広告を掲示している。

### 費用負担

長電バスへの委託費は年間約1000万円程度。

### 導入の背景

高速道路のパーキングエリア、小布施PA（ハイウェイオアシス併設）が開業したことを契機として、渋滞や駐車場のトラブルなくPA利用客に周遊してもらおうと当時の町役場経済課（現・産業振興課）の係長・課長のアイデアでパークアンドライド方式を採用し、シャトルバスを運行することを企画したのが始まり。「おぶせ浪漫号」（当時）という名称は町職員から募って決定した。



上下 / 1996年当時のおぶせ浪漫号



上 / おぶせロマン号のスタートとゴール地点となる小布施 総合公園前  
下 / 周遊チケット

### 効果

自家用車をパーキングエリアに停車させて町内周遊させ、ここで渋滞や駐車場トラブルを回避できている。コロナ禍前の利用者数は好調で1日乗車券は毎年1万枚程度売り上げがあった。今後の伸びに期待。

### その他参考となる情報

運営におけるこだわりとして、バスは増発便を除き専用デザインの車両を使用しており、町にも縁のある工業デザイナー・水戸岡鋭治氏によるデザインである。次のバス停を知らせる音声ガイドには町で用意した観光案内も入っているが、運転手によっては付加情報を伝えて乗客を楽しませようと工夫している。

また、「おぶせロマン号」を生活交通にも活用しようという動きもあったが、バスの経由地と住民の目的の違いや走行時間帯の違いから実用化には至らず、観光客専用バスとなっている。

広報面では、町の公式サイトや観光サイトでの紹介、株式会社長野電鉄のウェブサイトや駅での提示、観光パンフレットを配布する時にチラシを同封するなどしている。今後は、NEXCO東日本と連携した高速道路などでのPRも視野に入れている。



車内に設置した周遊マップ

車内では協賛企業の紹介もしている

# 7

長野県  
安曇野市

## 自治体がシェアサイクル事業者を誘致して利便性の高い観光周遊交通を提供している事例

### ■ 取り組み主体

一般社団法人安曇野市観光協会

### ■ 交通課題

周遊交通

長野県 安曇野市

人口：94,770人

面積：331.78km<sup>2</sup>

人口密度：285.64人/km<sup>2</sup>



写真提供：安曇野市観光協会

### 概要

安曇野市は「HELLO CYCLING（ハローサイクリング）」という名称でシェアサイクル事業を全国展開しているOpenStreet株式会社と長野県内で初めて契約し、同社によるサイクルポート管理の仕組みを導入。2023年時点で自転車59台、サイクルポート18か所まで拡充し、観光客に向けて提供している。「HELLO CYCLING」の仕組みを利用することで予約・支払い・空き状況の確認を観光客がスマートフォンで完結できる。管理上の課題となるサイクルポートごとの自転車の数や各自転車のバッテリー状態についても管理システムで簡単に把握することができ



安曇野スイス村のシェアサイクルポート

### 導入の背景

安曇野市では観光の拠点駅である穂高駅から観光施設が離れており、それぞれが点在している。観光周遊バスも運行しているが、本数が少なく、観光客のニーズに切れ目がなかった。また、タクシーは割高になってしまったため敬遠されがちで、地域での観光二次交通が課題となっていた。一方、市ではサイクリングをフックにした地域振興に取り組んでおり、課題解決の方法としてシェアサイクルを選択した。当初は利用者への説明へ苦慮し、観光協会でのサポートも必要だったが、次第にサービスが定着していった。



### 運行方法

シェアサイクル事業は毎年4～11月のみ実施している。冬季は利用者がほぼいなくなることや安全面を配慮して実施時期を限定している。

### 費用負担

総経費は690万円ほど。売り上げが160万円ほどで残りを市が負担している。立ち上げ時のインシヤルコストの一部は長野県の補助金も活用した。

### 効果

利用者は年々上昇しており、2022年は延べ3,844人が貸し出されるなど、観光周遊の課題改善に寄与している。

上/スマートフォンで手軽にレンタルできる  
(写真提供：安曇野市観光協会)  
下/シェアサイクル料金表（※安曇野市観光協会公式サイトより2024年2月）

仕様	電動自転車 シェアサイクル	e-Bike シェアサイクル
料金	15分 100円	30分まで 300円(30分以降15分150円)
最大料金	12時間(最大) 1,500円	12時間(最大) 2,000円
台数	40台(26インチ), 30台(20インチ)	4台(29インチ)
貸出・還却	市内ポート 18カ所	穂高駅前(安曇野市観光情報センター)

### その他参考となる情報

シェアサイクルの貸し出しを行う観光協会は予算管理・全体統括1人を含む、計3人のスタッフで運営。市内の事業者がシェアサイクルを活用した宿泊プランを作るなどシェアサイクルの認知度向上に貢献。

特定ポートへの自転車の数の偏りや、バッテリーに充電が必要になるなどの問題が起きた場合は、地域で「貸し自転車業」を営んでいる業者と契約して、自転車の不足しているポートへの自転車の移動・運搬や、バッテリーへの充電などのメンテナンス業務を委託している。

自転車のパーツ等に劣化が見られるようになってきており、パーツ交換等のメンテナンスが課題。2023年度実施したペダルの補修には、国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業（新モビリティサービス推進事業）の補助金を活用した。

市の観光課や観光協会が主体となって事業を進めてきたが、シェアサイクルという交通形態は、市民の足としての効果も期待できるものであり、事業全体の効果を高めて発展していくためには「市民の足」としての展開も必要だと考えている。しかし、市民向けとなる観光協会や市の観光部局の範囲を超えてしまうため、行政内での横展開と連携が必要となる。



大王わさび農場のシェアサイクルポート  
(写真提供：安曇野市観光協会)

# 8

岐阜県  
関市 板取地区

## 自治体から委託を受けた地域委員会が 観光にも利用しやすい自家用有償旅客 運送を運営している事例

### ■ 取り組み主体

関市板取ふれあいのまちづくり推進委員会

### ■ 交通課題

周遊交通

岐阜県 関市板取地区

人口：922人

面積：187.35 km<sup>2</sup>

人口密度：4.92人/km<sup>2</sup>



## 概要

関市からの委託を受けた地域委員会（自治会）が主体となって定時定路線型の自家用有償旅客運送としてバスを運行している。沿線では有名なキャンプ場が点在しており、釣りなどのアクティビティーや温泉での需要もある他、数年前から通称「モネの池」がメディアで話題となり、全国から観光客が訪れるようになった。バスは主に地元の学生や高齢者に利用されているが、一定の便数が確保されており、市の取り組みとしてGTFSSの整備によってインターネットでの経路検索に対応し、路線情報の正確な提供ができていたため、急増した観光客の需要にも対応できている。

## 運行方法

バスの運行方式、ダイヤの検討、経路、運転手や整備士の雇用交渉・労務管理・シフト編成など基本的にすべてを地域委員会が担っている。現在は9人の運転手と25〜26人乗りのバス5台で29・5kmの地域内路線を平日は上14便と下14便、休日は上9便と下11便を運行している。それまでは無料であったが、2022年10月より自家用有償旅客運送入切り替え、1回乗車につき100円の運賃となった。



まるでモネの代表作「睡蓮」のような風景だと人気観光地となった名もなき池（通称 モネの池）

## 費用負担

関市では4地区に対して地域にバス運行を委託する事業を行っており、合計約9300万円（2022年度）を負担している。バス車両そのものは関市が調達して貸し出しているため、地域が負担する初期費用はない。そのうち、板取地区は約3000万円が運転手の賃金とバスの燃料、修理費用、備品購入や事務局費等を賄っている。自家用有償旅客運送に移行したため、利用者からの収入も運営に役立てる方針。



板取ふれあいバス



バス車内の様子

## 導入の背景

関市と合併した地区での効率的な公共交通サービスを提供するために地区間を結ぶ幹線路線は市が維持し、幹線に連絡する各地域の支線路線は住民組織による運行ができないかと考え、板取地域バス運営協議会が発足し、2009年に地域が運営する地域内バスの試運行が始まった。当初は地元の間バスとのダイヤの間を埋めるような形で運行していたが、事業者の地域内路線からの撤退があつて役割が大きくなっていった。

## 効果

住民と観光客の地域内での交通を確保できた。

## その他参考となる情報

現在は「モネの池前」というバス停があるが、もともとは「あじさい園前」という名称だった。「モネの池」が目当ての観光客が増えたので少し移動して名称を変えることで利用しやすくした。地域のことは地域が一番よく分かっているという考えで運営委託されている。利便性のためには接続が大切なので民間バスのダイヤ変更があればすぐに反映している。運転手の確保と車両の整備費が課題。



民間バスと接続している



休日も充実しているダイヤ編成で観光にも便利

# コラム 地域公共交通を観光交通に生かすために必要な視点

福本 雅之

合同会社萬創社代表

名古屋大学客員准教授

各地で地域公共交通活性化のお手伝いをする中で、少なくとも地域から「観光客を呼び込むために、「こんなこと」を考えています」というお話を伺います。その「こんなこと」の代表的なものとして、①地域内の観光地を周遊する巡回バスを走らせる、②路線バスや鉄道の沿線でイベントを開催する、③利用者を増やすために割引切符を設定する、といった三つくらいのパターンが挙げられます。

その話を伺って、私はいずれについても「やめておいた方がよいんじゃないですか?」と答えることになりました。

理由は簡単で、いずれも「息切れするから」です。①については、観光需要は年間通じて安定的にあるわけではないので、生活交通とは別の観光巡回バスのようなものを走らせても、運行経費を回収するには至りません。②については、交通側の負担はありませんが、地域側に多大な労力を必要とする上、やはり通年での需要が見込めません。③については、本来得られるべき収益を削るだけにすぎません。

ではこのようにすべきでしょうか。



まずは、観光のために新たに何かを行うのではなく、今あるものの見せ方・売り方を工夫することが一つでしょう。例えば、生活交通と同じ路線を使うにしても観光客向けのモデルルートをパンフレットにする、イベントよりも日常的に営業している地域の店舗をマップにまとめて案内する、などが考えられます。観光のためのものは観光客にしか使えませんが、地域住民の使っているものを観光にも活用することで、生活交通の持続性向上にもつながります。

さらに、企画切符などの商品設定に際しては、割引引くことよりも付加価値を意図すべきでしょう。観光客は安さばかりを求めているのではなく、不案内な土地での分かりやすさや、値段以上の価値が得られるかどうかを重視します。沿線施設と連携した特典（割引ではなく、特別な体験の方がよい）などにより、付加価値を付けて客単価を高めることは、やはり生活交通の持続性向上につながります。

観光客を呼び込むために投資をすることは必要ですが、費用対効果が低ければ地域にとって逆効果になりかねません。今ある地域公共交通をどのように生かすかを考えることがまずは重要ではないでしょうか。



# 観光地が GTFS-JP を整備する意義とは

GTFS-Inf (General Transit Feed Specification for Japan) とは、日本の公共交通機関に関する情報を共有・提供するためのデータ規格です。この規格は、日本国内の公共交通機関の運行情報、時刻表、運賃、経路などを標準的な形式で提供し、アプリケーションやウェブサイトで経路検索サービスに活用することを可能にします。

具体的な例を挙げると、観光客がスマートフォンで Google マップなどの地図アプリケーション等を使って、目的地までの経路検索をした際に現在地からの経路を示すことを可能にしてくれます。

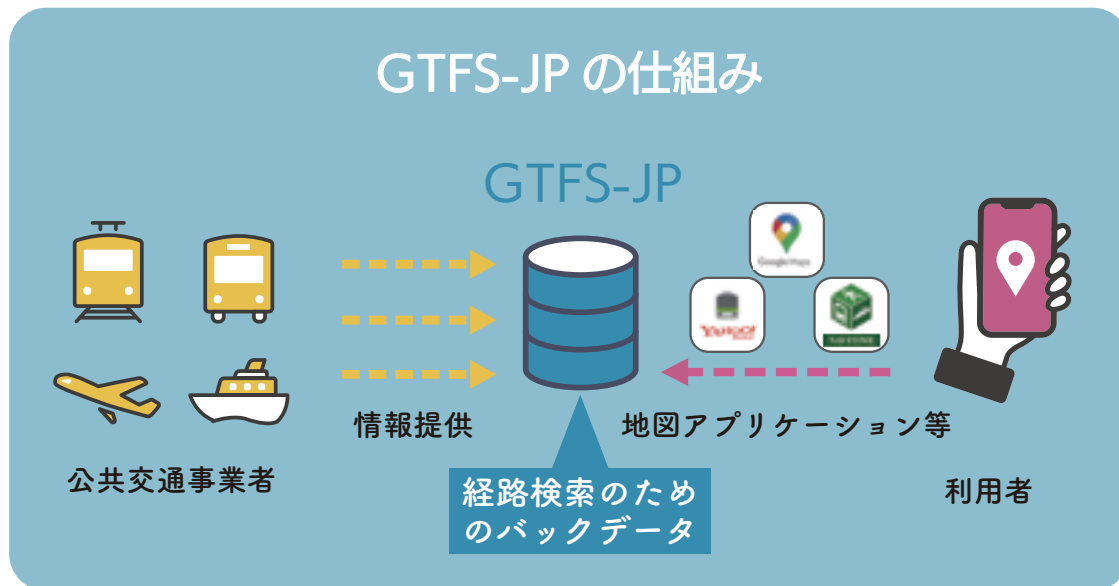
公共交通機関の運行スケジュール、運行経路、運賃、停留所情報などが含まれ、遅延や変更などの情報をリアルタイムで反映することもできます。さらに、バス、電車、地下鉄、フェリーなど、さまざまな公共交通機関に適用できるので、複数の交通機関を組み合わせた観光ルートを示すことも可能です。

また、世界標準のフォーマットと互換性があるため、訪日外国人観光客であっても、自分のスマートフォンで経路検索ができるという特徴があります。

「GTFSを整備する」と聞くと近寄りたがたい印象を持ってしまいますが、フォーマットに入力する作業自体はシンプルで少数のチームでも他業務と並行しながら、半年以内で完了できたという自治体もありました。

GTFSには多くのメリットがありますが、データは一度整備したら終わりで

はありません。ダイヤ改正の情報を改正日に合わせて更新して公開して間違った情報が検索結果に出ないようにするなど、日頃からデータの鮮度を保つ努力が不可欠です。これからインバウンド需要も高まる中で GTFS-JP を整備することは、農山漁村観光の発展のためには重要な要素です。観光客の利便性向上と地域発展のために推奨します。



# 9

岐阜県  
中津川市

## GTFS-JP を整備することで、外国人も含めた観光客が目的地までの経路検索を正確に行えるようになり、利便性が飛躍的に向上した事例

### ■ 取り組み主体

中津川市

### ■ 交通課題

周遊交通

岐阜県 中津川市

人口：31,798 人

面積：676.45 km<sup>2</sup>

人口密度：47 人 / km<sup>2</sup>



### 概要

「標準的なバス情報フォーマット (GTFS-JP)」のデータ整備を進めて、市内の幹線である北恵那交通株式会社の路線バスと地域内を巡回する中津川市コミュニティバスについてインターネットによる経路検索を可能にした。整備した GTFS-JP データは、バス事業者および中津川市がそれぞれのウェブサイトに公開しオープンデータ化することでデジタルサイネージによるリアルタイムバス運行案内や、バスロケーションサービスにも活用できる。

市ではさらに便利な交通整備を目指して、デジタルサイネージ設置や駅の乗り場を目的地別に色分けし、バス停に多言語のユニバーサルデザインを取り入れた。経路検索がしやすいようにバス停の名称を変更するなど、GTFS-JP を契機に包括的な市内交通に対する取り組みを行った。

### 費用負担

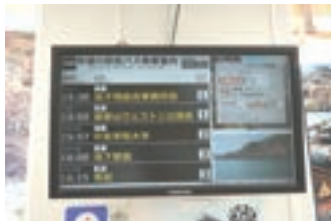
人件費以外はほぼ費用がかかっていない。



現在の経路検索。2017 年当時は徒歩しか表示されなかった



バスに乗り込む外国人観光客



駅前バス待合所に設置されたバスの案内電子掲示板

### 導入の背景

インバウンド客に人気な馬籠宿といった観光地が存在するが、2017 年まではバス路線があるにもかかわらず、インターネットで経路検索をしても徒歩で観光地に行く方法しか出て来ないという状況があった。検索しても出て来ないのはバスが走っていないのと同じことであると考えて改善を急いだ。なお、インターネットで経路が正しく出て来ないことは市の職員が気付いて自発的に取り組みを始めたものである。



目的地別に四つに分かれた駅前のバス停



北恵那バスの車両



街道を歩くインバウンド客



観光の起点となる JR 中津川駅

### 効果

公共交通の利用促進となっている。実際にインバウンド客が Google map で検索して観光地までバスを利用してあり、目に見えて効果が出ている。周辺だけでなく全国的に取り組みの輪が広がっている。

### その他参考となる情報

市役所では非常に珍しいことに交通政策を定住推進課が担当している。定住を増やすためには交通の整備が重要だと捉えているからである。

観光客の観光目的地は中津川市内だけで完結するのではなく、広域的な対応も必要なので周辺自治体にも呼び掛けを行ってデータ整備の取り組みを上げている。毎年、県主催のデータ整備勉強会も開催されている。

中津川市ではデータを整備する意義と重要性を理解したバス会社が情報のメンテナンス業務を引き継いでいる。まずは市で入力を行うことできっかけをつくり、それを見せることで実用性を感じてもらえたことがポイントだった。GTFS-JP はツールの一つなので、利用者目線で利便性の高い交通になっているかを観察し、改善し続けることが重要である。



全て職員が作成した地域公共交通網形成計画



観光客はオレンジのバス停で乗車

# 恵那市交通 コンシェルジュ

10  
岐阜県  
恵那市

恵那のお出かけが便利になる  
オペレーターやWEBで最適な移動手段をご提案



自治体が市内の交通に関する「交通コンシェルジュ」を設置し、市内の公共交通活用方法や観光交通案内について来訪者も含めて提供している事例

■ 取り組み主体  
恵那市

■ 交通課題  
周遊交通

岐阜県 恵那市  
人口：46,948人  
面積：504.24 km<sup>2</sup>  
人口密度：93.1人 / km<sup>2</sup>



## 概要

恵那市では、市内の恵那駅と明智駅を結ぶ第三セクターの明知鉄道株式会社を、住民・観光客の基幹的な移動手段として位置づけて運営を支援したうえで、岩村、山岡、明智、上左作の四つの地域で、デマンド交通「よやくる号」を運行。

また、地元住民が運転を担う自家用有償旅客運送「いじり山バス」、「くしばす」を運行、「まちなか巡回バス」やシェアサイクルの提供など、地元住民・観光客双方が使える交通手段をエリアごとに最適な形で整備。それと合わせ、目的地等に応じて最適な交通手段を市民・観光客のニーズに合った形で提供できるように、市内交通に関する「交通コンシェルジュ」を設置、公共交通の紹介と活用方法や観光案内などの相談を、電話と専用ウェブサイトで受け付けることで公共交通の活用の幅を広げている。

## 費用負担

「よやくる号」のうち、岩村・デマンド交通と山岡・デマンド交通の経費は各100万円ほどで収入は各20万円ほど。岐阜県からも20万円ほどの補助金が出るため、残りの60万円を市で負担（他2カ所は開始したばかり）。交通コンシェルジュ・シェアサイクル導入費等を合わせて4000万円程度となる費用の半分に對して、内閣府デジタル田園都市国家構想推進交付金を活用。

## 運行方法

デマンドバスの運行は運営事業者を募集して必要な許可の取得は委託先で行っている。  
「よやくる号」：一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）  
「いじり山バス」「くしばす」：自家用有償旅客運送

## 導入の背景

第三セクターである明知鉄道が運行する恵那市と中津川市が中心となつて、明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会（地域公共交通活性化再生法の「法定協議会」以下、協議会）が立ち上がり、明知鉄道や広域的なバス路線の変更や関連施策案に対しての内容検討・意見調整を行った（2010年には取り組みが評価され、協議会は地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰を受賞）。協議会が出た課題等が恵那市地域公共交通会議（道路運送法の「地域公共交通会議」）に提示され、乗り合い運送サービスの形態やサービス水準等について具体的な協議を経て、恵那市地域公共交通計画としてまとめられた。

## 効果

「交通コンシェルジュ」の仕組みをつくったことで、市民や来訪者にも分かりやすい交通体系を確立でき、ニーズに合った選択肢を提供できる体制をつくることのできた。  
「デマンド交通「よやくる号」」によって住民・来訪者の両方にとって交通確保ができた。

## その他参考となる情報

「よやくる号」の運行については1年半〜2年以上、事前に地域住民へのヒアリングを重ねながら進めたことにより、自分たちの意思で選んだデマンド交通ということで利用が進んでいる。停留所は基本的に自治会で選定しているが、運用する中で上る住民の声に合わせて臨機応変に対応しており、検討委員会も存在する。



よやくる号



よやくる号の予約案内チラシ

# 人気アニメの聖地巡礼需要を公共交通需要に取り込むことができている事例

## ■ 取り組み主体

地域の交通事業者（鉄道会社、バス会社、タクシー会社）

## ■ 交通課題

周遊交通

静岡県 沼津市

人口：187,826人

面積：186.82km<sup>2</sup>

人口密度：1,005.38人/km<sup>2</sup>



©JR 東海沼津駅

## 概要

地域の鉄道・バス・タクシー会社など各交通事業者が自治体と連携しつつ、それぞれ独自のタイアップやコラボ企画を行い、聖地巡礼関連の移動需要を公共交通に取り込んだ。コラボラッピングの車両や駅などの装飾のほか、コラボグッズや記念乗車券を販売したり、スタンプリナーなどのイベントやキャンペーンを開催したりと、交通手段自体が旅の目的となるような企画を行っている。その結果、海外からの来訪も増え、沼津市の魅力を知ったファンが移住定住者になるなどアニメ効果が波及している。



JR 沼津駅を撮影する観光客



観光案内所で販売されているコラボグッズ

## 運行方法

各交通事業者の通常の事業の範囲内において実施（鉄道における臨時列車の運行については鉄道事業者から運輸局への届け出が必要）。

## 費用負担

行政からの補助金はなく、各交通事業者で負担。

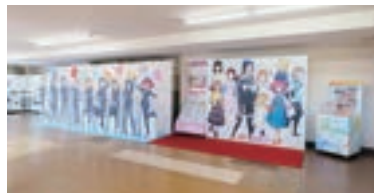


臨時急行「ラブライブ!サンシャイン!!」号  
(写真提供 JR 東海)

## 導入の背景

沼津市は、市内をJR東海道本線とJR御殿場線の2路線が走り、4駅が整備されている。さらに路線バスは、主に3事業者が運行。沼津駅を起点に放射線状に整備されており、市の中心街はおおむね高い運行水準が確保されている。しかし、郊外では赤字路線も多く、自家用車への依存度が高いことや人口減少もあって、公共交通の利用が減少傾向にあるのが課題となっていた。

そんな中、2016年から2017年にかけて、沼津市内浦地区の学校で結成されたスクールアイドルグループの成長を描くTVアニメ「ラブライブ!サンシャイン!!」が放送。2019年には映画化されるなど人気が続く。途絶えることなく、全国から聖地巡礼としてアニメにまつわる市内スポットを観光客が訪れるようになった。それに伴って、聖地に向かう観光客が利用しやすい公共交通の整備が求められた。



上/ JR 沼津駅南口の特別展示  
下/有志による JR 沼津駅南口改札の展示  
(共に写真提供: JR 東海)



## 効果

アニメ放送終了後も来訪者が多く、エリア全体に宿泊や飲食、買い物などの波及効果が出ている。アニメに登場した市内の農山漁村エリアにも観光客が押し寄せている状況。

アニメ放映後の観光客利用者は、年々増加傾向にあって、2014年から2017年の3年間で70万人以上増加（およそ1.8倍）。

## その他参考となる情報

交通事業者がファン目線で考えた独自のコラボ企画を次々に打ち出し、行政がそれを積極的にバックアップ。その結果、観光客はもちろん、交通事業者への転職者も増えている。

観光客が1カ所に集中し、オーバーツーリズムになるのを防ぐため、沼津市全体に観光客が細かく分散するようなプロモーションを心掛けていく。



東海バスの車両



伊豆箱根バスのアニメ主題歌をイメージしたラッピング

# 町内を走るデマンド交通をタクシー感覚で 観光客も利用しやすいサービスとして提供 している事例

## ■ 取り組み主体

紀北町

## ■ 交通課題

周遊交通

三重県 紀北町

人口：14,204人  
(2023年10月時点)

面積：256.54 km<sup>2</sup>

人口密度：55.37人 / km<sup>2</sup>



## 概要

紀北町の運営する自家用有償旅客運送「おでかけ応援サービス『えがお』」を観光客向けにも提供。運行にあたっては、地元のバス会社である三重交通株式会社からアルコールチェック等の運行管理や車両整備を委託し、予約状況の共有や配車はLINEアプリを活用するなど工夫した運営を実施している。

利用者からは、電話で予約するとオペレーターが配車の手配をして車が向かうというタクシーのような利用方法なので分かりやすいと盛況である。

## 運行方法

紀北町が自家用有償旅客運送（区域運行）の登録を受けて運行。



アルコールチェック



車内のスマートフォンで連絡を受けたり時間計測を行う



町営デマンド交通「えがお」

## 費用負担

人件費・運行管理業務委託費・運転業務委託費等の運行経費約3000万円に対し、運賃収入約3000万円、国土交通省補助（地域公共交通確保維持改善事業（ライダー補助））約340万円、残りを紀北町一般財源で負担（集落支援員特別交付税措置を活用）。

運賃は初乗り10分まで600円、以降1分ごとに100円加算。

## 導入の背景

町の高齢化率は45%を超えており、公共交通網は10年以上前から路線維持が困難であり、2016年にはタクシー事業者も撤退している。半径500mに駅またはバス停がない地区が107地区中1割を超える中、2018年に乗り合い型のデマンド交通の実証実験を実施。2020年8月から自家用有償旅客運送として本格運行。

## 効果

地域の生活・観光の交通確保ができた。地元福祉タクシー事業者等の雇用創出につながった。



町には観光資源が点在している



町内には熊野古道の要所もある

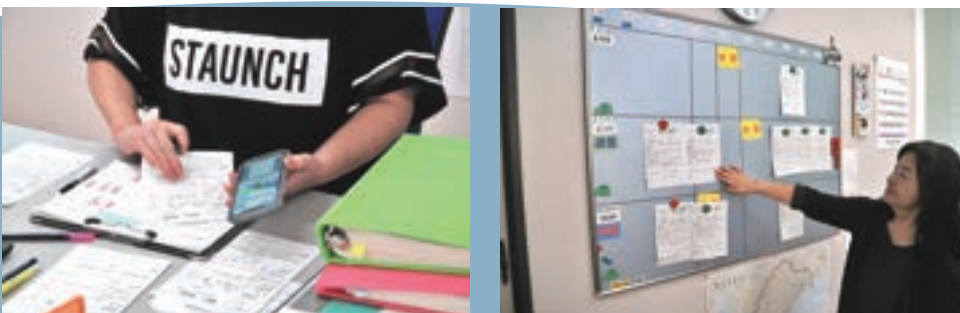


自宅から病院まで利用する高齢者

## その他参考となる情報

運転手3人、予約オペレーター3人を町の会計年度任用職員として採用した上で、町内の福祉タクシー事業者2社から運転手派遣を受けて運営。車両は軽自動車3台で運行。

運行時間は午前7時～午後8時、予約は30分前まで可能で観光客も活用可能だが、朝8時30分までと夕方5時30分以降の利用は前日までの予約が必要。



予約やソフト管理はアナログな方法に頼っているが、現状では効率的

# 観光における自家用有償旅客運送の活用に関する解説

## 1. 自家用有償旅客運送とは

地域における移動手段の確保は重要な課題となっています。

本来、自動車を使ってお客さまを有償で運ぶためには、道路運送法に基づくバス・タクシー事業の許可を受けることが必要ですが、それらの既存交通事業者による輸送サービスの手が十分に届かない交通空白地エリアの場合においては、「自家用有償旅客運送」の活用を検討することができます。

自家用有償旅客運送とは、市町村や NPO 法人などが、必要な安全上の措置を取った上で自家用車(白ナンバー)を使用して輸送サービスを提供する場合に活用できるというものです。

これにより、収益事業として運送を行う規模や体力のない住民組織・NPO 等においても、運行に最低限必要な対価をお客さまから頂きながら、お客さまを運ぶ事業を行うことができます。

## 2. 基本的な自家用有償旅客運送の活用プロセス

交通空白地において自家用有償旅客運送を行うためには、以下のようなステップを経る必要があります。

- 1 **地域における輸送ニーズの洗い出し**：まずはお住まいの地域において自治体や事業者がどんな交通サービスを提供しているか確認してみましょう。その上で、こういった交通サービスが地域の移動ニーズに足りていないのかをよく検討しましょう。
- 2 **協議体の設立**：まずは自治体が「地域公共交通会議」を開催し、当該地域において既存のバス・タクシー事業者によるサービスの提供が困難であることを確認します。(※既存の交通事業者にサービス提供意欲があるようであれば、まずは交通事業者との調整を行いましょう。その調整が整わない場合は、次のステップに移ります。)
- 3 **適切な運送主体の選定**：市町村や NPO 法人、一般社団法人など、多岐にわたる組織や団体が自家用有償旅客運送の運送主体となる場合が考えられます。地域の実情やニーズに応じて、費用負担の観点も含め、最も適切な主体を選定することが求められます。(※2020年11月から、運行管理や車両の整備管理について一般旅客自動車運送事業者(バス・タクシー事業者)が協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送」制度が創設されました。バス・タクシー事業者は輸送の安全確保のプロです。バス・タクシー事業者が直接サービスを提供することが難しくても、自家用有償旅客運送の導入に当たって、アルコールチェック等の運行管理や車両整備管理にバス・タクシー事業者の協力が得られる場合には、積極的に活用しましょう。)
- 4 **道路運送法に基づく登録**：運送に使う車両を確保した上で、サービスを提供するエリアの運輸支局に登録申請します。登録の有効期間は原則2年間です。
- 5 **安全管理の徹底**：自家用有償旅客運送の運転者となる人には、第2種運転免許を保有しているか、国土交通大臣が認定した講習を受ける必要があります。また、自家用有償旅客運送の実施者は登録された車両について、車両の定期点検など、安全確保のための措置を講じることが必要となります。

詳細については、国土交通省が発行している「自家用有償旅客運送ハンドブック」などをご参照ください。

また、今回の調査で取り上げた事例も参考にしながら、地域に適した活用方法についてご検討ください。

URL : <https://www.mlit.go.jp/common/001374819.pdf>

# コラム グリーンスローモビリティを活用できる地域とその活用方法



三重野 真代  
東京大学公共政策大学院  
特任准教授

グリーンスローモビリティ(グリスロ)は自動車でもなく自転車でもなく、既存概念の中の「乗り物」とは異なる、新タイプの乗り物です。しかし、新しいといながらも、昔の馬車のような「新しいが懐かしさを感じる」。そんな乗り物だと思います。

グリスロの最大の特徴は、「ゆっくり」です。グリスロは時速20km未満しか出ません。マラソン選手のスPEEDです。高速性を尊ぶ現代の社会通念に反して、「そんなに急ぐときばかりじゃないでしょ」とグリスロは呼び掛けます。通勤・通学は「速く」移動しても、旅で島に来たら「ゆっくり」移動したくなりますよね。意外と「ゆっくり」で問題のない場面は、少なくありません。

2点目の特徴は「近くまで」です。低速のため、「普通に歩けるけど時にはしんどいかも」程度の、徒歩5〜20分程度の短距離移動に向いています。走行場所は、自動車が登場する以前からある「旧道」や集落内の道が向いています。自動車の円滑な走行を前提とする国道や県道は、ほかの交通との速度差が大きく危険です。



3点目は「五感」です。グリスロは電動のため、車内は静かで会話がしやすいです。オープンでガソリン臭もないので、風を感じ、草花の香りに包まれ、美しい田畑や山々を見ながら、川や虫の音と運転手の「うちの地域はね」の声を聞く。五感で地域を体験できる。旅行者にとつて忘れられなくなる「思い出の1枚」となる時間を、グリスロは演出できます。

グリスロは普通免許で運転できます。ですから、多くの住民で運転手を分担する方法も面白いです。農作業の閑散期だけ運転手をする、気分転換で月に1日だけ運転手をするなど旅人との会話は楽しいし、故郷を改めて誇らしく感じられるかもしれません。旅人だけでなく、住民にも、特別な体験を届けられる活用は、「住んでよし訪れてよし」の地域づくりにもつながります。

最後に、今世界中で環境問題の意識の高まりから、乗り物は電動など化石燃料を使わない形に加速度的にシフトしています。観光客向けも同様です。日本でも、海外の人をお迎えし、持続可能な観光に取り組むのであれば、環境に配慮した電動車を導入すべきです。環境に配慮のない地域は選ばれない。そんな時代はもう幕を開けているのです。

# 13

京都府  
和束町

## 山間の観光地において、グリーンスローモビリティを周遊交通に採用することで体験の満足度も高めている事例

### ■ 取り組み主体

和束町・和束町商工会

### ■ 交通課題

周遊交通

京都府 和束町

人口：3,571人

面積：64.93 km<sup>2</sup>

人口密度：55.0人 / km<sup>2</sup>



### 概要

茶畑の景観が人気の観光地において、低速・排ガスを出さない・開放的というグリスロのメリットに着目。幅員の狭い道路が続く茶畑の中の道路を農作業車専用とした上で、観光客向けにビュポイントやカフェ、物販場所等を周遊する「茶畑周遊ガイドツアー」をゴルフカート型のグリスロ車両を活用した自家用有償旅客運送により導入し、観光と農業の共存を実現している。ツアーは約8kmのコースを75分かけて周遊する完全予約制で、3月～11月の土日祝日の予約がある場合のみ、1日最大4回運行している。地元バス会社の奈良交通株式会社と連携して、バスの乗車証明書を提示すると大幅な割引を行う施策も利用者増加に貢献した。

### 運行方法

和束町が自家用有償旅客運送の登録を受けて運送主体となり、運行については和束町商工会に委託。運転手は観光案内所の職員が担い、ガイドを行う。



石寺の茶畑



茶摘みの様子



コースを提案するガイド



「和束町石寺の茶畑」は2015年に「日本遺産」の認定も受けた

### 費用負担

和束町としての事業費は年間200万円程度。車両購入費には環境省の補助金を活用。運賃は大人1000円で、奈良交通バスの乗車証明書がある場合には300円に割引。料金は1000円程度であれば利用するといった回答が多かった実証実験でのアンケート結果も参考に、同距離のタクシー運賃の半額程度を目安に設定。

### 導入の背景

茶葉は品質管理上、収穫後すぐに製茶場に持ち込む必要があったが、観光客の自家用車が茶畑内の狭い道で立ち往生して農業者の妨げとなっていた。これを解決するため、2017年から実証実験を行いつつ料金やコースを決定。



グリスロ（愛称はゲーチャモ）からの景色

### 効果

農作業への悪影響を抑えつつ、観光客の周遊手段を確保し、観光施設や商店・カフェ等の立ち寄り場所での消費機会の向上に寄与。



茶畑への農作業車以外の車両の侵入を注意する看板

### その他参考となる情報

利用者は高齢者が中心で冷房はないため暑い時期は避けられる傾向もある。利用者は事前にグリスロのことを知って計画的に利用する人よりも、出発地となる観光案内所での声掛けで利用につながる例が多い。史跡、複数の茶畑のビュポイント、カフェを経由し、経由地での立ち食いも可能だが、食事等をする場合には待機はしない。立ち寄り場所ではお茶のティーバッグや記念乗車証の進呈など、満足度向上のためのサービスも行っている。

住民利用を想定したコース設定の実証実験も実施したが、利用者ニーズに合わなかったこと、一般道の走行時に速度が出せないこと等から不採用となり、観光に特化して運用。タクシー事業者が運行を担う住民向け乗り合い交通とすみ分けて運行している。



乗客へは乗車記念品を贈呈している





右/公共バス  
上/観光客で混み合う公共バス



**導入の背景**

町営のコミュニティバスが運行していたが、本数が少なく休日運休であることや「自宅の前まで来てほしい」というニーズを満たせずに利用者が少なかった。また、重要伝統的建造物群保存地区に選定された舟屋が並ぶ地区では、観光客が増える一方であるのに対し、路線バスは1時間に1本程度で公共交通が不十分であることや、舟屋周辺の駐車場が少ないため自家用車が流入しやすく、狭い道路での歩行者の安全確保という課題を抱えていた。

当初は定時定路線型のグリスロクの導入実証実験も実施したが2021年から現在のデマンド交通のサービス提供が始まった。自家用有償旅客運送の制度を利用するに当たって地域公共交通協議で協議を行ったが、町内には個人タクシーも含めてタクシー事業者はおらず、反対もなく事業がスタートできた。

**POINT 観光客と住民のすみ分けを明確に**

住民と観光客は同一システムを利用できるが、予約方法に違いがあることなど、住民利用と観光利用のすみ分けが出来ている点でトラブルのない運営が実現できている。

**住民専用予約端末「いねばん」**



町内の全世帯に配備しているタブレット端末「いねばん」を使って「いねタク」の予約ができる。「いねばん」は防災などにも利用されている。

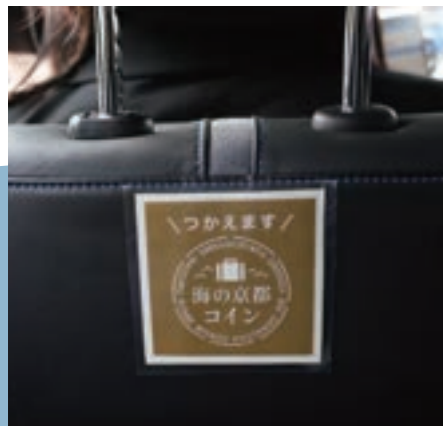
**観光客専用予約システム**



QRコードの設置場所を増やすなど観光客の利用促進を図る一方で、利用は町内に限るなどの制約も設けている。

**効果**

- 住民・観光客両者の公共交通の利便性確保
- 高齢化による生活利用者の減少が予想される中、観光利用者が住民の生活交通維持に寄与（開始以来、利用登録者数および1便当たりの平均乗車人数が増えている他、観光客の利用も増えている）
- 泊食分離の観光地域づくりの推進に寄与
- 交通GXの推進
- 生活交通の利便性の向上



海の京都コイン

- その他参考となる情報**
- 住民は通院や通学で平日の日に中に利用する一方、観光客は宿から飲食店への移動を中心に夜間に利用することから、朝7時45分から夜9時まで毎日利用できる時間設定になっている。予約は利用の30分前まで可能。
  - 車両は、日産の「e-NV200」6人乗り2台と「LEAF」5人乗り1台の計3台。補助金を活用して太陽光充電設備を整備している。
  - 予約システムアプリはオンデマンド交通システムを提供する民間企業に開発を委託したものを利用。予約方法は住民向けと観光客向けを分けており、観光客向けにはQRコードから予約、住民向けには2020年から行政防災無線の代わりとして町内の全世帯に配備しているタブレット端末「いねばん」を使った予約システムを提供している他、電話からも予約可能。利用者の自宅前も乗降場所として登録されている。
  - 「いねタク」の支払いにも使える「海の京都コイン」がふるさと納税の返礼品となつてから、7市町の総額で1300万円のふるさと納税が集まった。海の京都コインは約270施設における、飲食・宿泊・体験の支払いに利用可能。伊根町役場が主導だが、観光協会から観光客目線のスポットの情報を連携して乗降地点を追加するなど、関係機関と協力することでサービスの向上につながった。

14  
京都府  
伊根町

自治体の運営するデマンド交通が、泊食分離も意識して観光客向けに実用化され、観光協会（地域DMO）とも協力して案内できている事例

**取り組み主体**

伊根町

**交通課題**

周遊交通

京都府 伊根町  
人口：1,914人  
面積：61.95km<sup>2</sup>  
人口密度：30.89人/km<sup>2</sup>



**概要**

宿泊施設と食事施設を分ける「泊食分離」を進めている伊根町での観光において、町が運営する自家用有償旅客運送のデマンド交通「いねタク」が宿泊施設と食事施設間の移動手段として活躍している。

農泊地域協議会の中核法人（地域DMO）でもある伊根町観光協会では「いねタク」の利用を観光客に広めるために観光案内所・飲食店・宿泊施設等の観光関連施設を通して案内を進めている。観光客は、これらの観光関連施設に設置されている専用QRコードからスマートフォンで読み取り、ウェブ予約システムから利用登録することで予約が可能。利用の30分前まで予約可能だが、台数が限られている中、QRコードからの読み込みのみでの予約し、伊根町来訪前の予約を受け付けないシステムとすることで、混雑や急なキャンセルなどで住民利用に支障を来さない工夫によって、トラブルなく運営できている。

「いねタク」の支払いは、伊根町を含む京都府北部7市町の地域連携DMO「海の京都DMO」がふるさと納税返礼品として発行する観光客向け電子ギフト「海の京都コイン」でも可能とするなど、観光行政においても自家用有償旅客運送を観光客も使える移動手段として認識して活用を進めている。



伊根町の観光資源である舟屋は舟が屋内へ入れる構造で宿泊できる施設もある



舟屋群展望所からの風景



伊根町観光協会事務局長 吉田晃彦氏



伊根町企画観光課竹熊万由佳氏（左）と「いねタク」運転手

**運行方法**

町が運送主体となる自家用有償旅客運送（区域運行）。予約管理を含む運行については一般社団法人伊根町ふるさと振興公社に委託。運転手として第2種運転免許所持者・国土交通大臣講習受講者の住民計4人を雇用。

**費用負担**

- 導入経費**
- 車両調達、デマンド交通予約システムの構築・新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金
  - 再エネ活用型EV充電設備整備工事・経済産業省補助（エネルギー構造高度化・転換理解促進事業補助金）
  - 運行経費
  - 運賃収入（1回300円）に加え、国土交通省補助（地域内公共交通確保維持改善事業（フリーダー系確保維持国庫補助金）、伊根町の公費負担約1200万円（起債に当たっては過疎対策事業債を活用）

**再エネ活用設備**

「いねタク」の待機場所となる町役場に太陽光充電設備を整備し、電気自動車の充電を可能にした。

**太陽光発電カーポートの電力をいねタクへ利用（e-NV200）**



**充電状況モニター**





15  
兵庫県  
豊岡市 城崎温泉

# 旅館組合に加盟する 30 以上の宿泊施設が送迎を共同化することにより、駅前の渋滞緩和や来訪者が迷わずに安心して宿泊施設にたどり着ける環境づくりに成功した事例

## ■ 取り組み主体

城崎温泉旅館協同組合

## ■ 交通課題

周遊交通

兵庫県 豊岡市 城崎地域

人口：3,125 人

面積：31.19 km<sup>2</sup>

人口密度：100.19 人 / km<sup>2</sup>



写真提供：豊岡市

## 概要

城崎温泉旅館協同組合が JR 城崎温泉駅から旅館の宿泊者がそれぞれの宿に向かうために利用できる共同送迎バス「チェックインバス」を運行している。組合加盟の 77 の旅館のうち、駅から距離がある 30 ～ 40 の旅館の送迎がこのバスによって行われており、駅から旅館街に続く道が大きく二方向に分かれるため 27 人乗りマイクロバス 2 台で、コロナ禍前は毎日午後 12 時 30 分～午後 6 時まで約 30 分ごとに送迎を行っていた。



チェックインバス

## 運行方法

城崎温泉旅館協同組合（以下、旅館組合）が運行をバス会社に委託し、委託を受けた全但バス株式会社が一般乗合旅客自動車運送事業許可申請を行っている。

## 費用負担

### ● 支出

導入時：マイクロバスは豊岡市の助成金で 1 台目を購入、その後、助成も受けつつ旅館組合からも支出して 2 台目を購入した

運営後：バス会社への運行委託費、駅での案内職員の人件費（直接、旅館組合から支出）を負担している

### ● 収入

利用料金は利用客が直接支払うのではなく、運転士が利用客の旅館を記録して、月末に旅館組合を通して各旅館へ請求する

## 導入の背景

バス導入前は 14 時から 18 時ごろにかけて、JR 城崎温泉駅前に各旅館が宿泊客を送迎するための車を停車していたため、利用客から苦情が相次いだ。また、駅前で旅館の客引きもあつたことから、駅前の混雑緩和を実現するため三十数年前に旅館組合が「チェックインバス」（導入当初は町内バス）を導入することに決めた。



駅前のチェックインバス案内

## 効果

駅前に必要以上に車が止まることもなく混雑は緩和された。

多数の宿泊施設がある中で、宿泊者にとって分かりやすい送迎が実現。

各宿泊施設が自前でバスを出さなければならなかった時よりもコストが軽減されている。



城崎の町並み（写真提供：豊岡市）



まんだら湯（写真提供：豊岡市）

## その他参考となる情報

大きな旅館やホテルでチェックインバスの利用者が多い際は、事前にファクスで組合まで利用者数を知らせてもらい、状況に応じて全但バスにマイクロバスから大型バスに変えてもらっている。



名物である「外湯めぐり」の様子（写真提供：豊岡市）





# 16

島根県  
大田市 大森地区  
石見銀山

## 住民生活と共存でき、悪条件な道でも安全な交通としてグリースローモビリティを実装した事例

### ■ 取り組み主体

大田市（レンタサイクル河村へ運行委託）  
株式会社バイタルリード

### ■ 交通課題

周遊交通

島根県 大田市  
大森地区

人口：402人  
面積：29.35 km<sup>2</sup>  
人口密度：13.69人 / km<sup>2</sup>



### 概要

高低差の大きい山間にあって道路が狭く、住民生活も営まれている人気観光地において、低速・排ガスを出さないというグリースローモビリティ（以下、グリスロ）のメリットに注目。観光客向けの交通手段として導入され、「ぎんざんカート」という愛称で路線バスの終点となっている集落から観光施設（龍源寺間歩）へのアクセスとして利用されている。

出発地から終点までの運賃（400円）と住民利用のある終点手前のバス停までの運賃（100円）に差をつけ、収益化と住民生活における安価な利用の両面を実現している。

### 運行方法

自家用有償旅客運送の登録を受けて定時定路線で運行。



グリスロのスタートである「大森代官所跡」



グリスロのゴールである龍源寺間歩付近

### 費用負担

#### ● 支出

- ・ 環境省の実証実験期間中（イニシャルコスト）
- ・ 車両費（ゴルフカート型2台）・保険費・システム開発保守等にかかる約5300万円は環境省の補助を活用（実験後、車両は環境省から大田市へ無償貸与）
- ・ 運転士人件費約1600万円は大田市が支出
- ・ 運行後（ランニングコスト）
- ・ 運転士人件費・保険費・システム保守費で掛かる約1200万円は大田市が補填

#### ● 収入

- ・ 令和4年度の運賃収入は約800万円
- ・ ※補助事業の活用および沿線の観光事業による収入増により地域全体で支える考えで運行

### 導入の背景

2007年に石見銀山が世界遺産に登録された際、「パークアンドライド」方式の導入により、駐車場や麓からの路線バスの終点となる大森地区と龍源寺間歩とを結ぶバスが導入されることにも、バス以外的大型車両の進入が禁止されたが、騒音や排ガスによる住民生活への悪影響を踏まえ、1年で廃止。

以降は大森地区から龍源寺間歩の間を「パークアンドウォーク」として大森地区より先の観光車両進入を禁止した。

一方、観光客向け駐車場や大森地区と龍源寺間歩までの間には相当の高低差があり、高齢者など移動制約がある人にとって観光が困難となっていたことから、2017年ごろから改めて住民自らがあべき姿について検討し、国の支援も得た複数手段の実証実験を経て、ゴルフカート型のグリスロの導入に至った。



「ぎんざんカート」の運行ルート

### 効果

住民生活への悪影響を抑えつつ、住民の足と移動制約者を含む観光客の足を確保しており、過去運行していたバスとグリスロを比較すると飛躍的にCO<sub>2</sub>削減ができています。

### その他参考となる情報

2017年以降の再検討の段階においてグリスロの運行に対する否定的な住民意見もあったが、地域のレンタサイクル事業者が幾つもの自治体を説得し、導入が実現した。



パークアンドライド実証実験の様子



運営しているレンタサイクル河村の場所はもともとはガソリンスタンドだった



ルートで料金に差を設けている

# 地域課題から発生した AI オンデマンド 交通を観光需要にも対応させた事例

## ■ 取り組み主体

三豊市  
暮らしの交通株式会社

## ■ 交通課題

周遊交通

香川県 三豊市

人口：61,518人

面積：222.7 km<sup>2</sup>

人口密度：276.24人 / km<sup>2</sup>



提供：暮らしの交通株式会社

## 概要

若者の声を発端にして地域内外のさまざまな企業が参画し、AIオンデマンド交通「瀬戸内mobi(モビ)」を提供している。住民の利用に加えて、観光客の周遊交通手段としても利用されている。



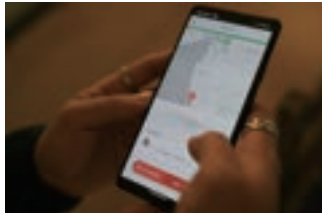
夕日が反射する様子が美しいと観光客に人気のスポットである父母ヶ浜

## 運行方法

実証実験として運行（道路運送法第21条許可）。



「mobi」の車内  
(写真提供：暮らしの交通株式会社)



スマートフォンで簡単に呼び出せる  
(写真提供：暮らしの交通株式会社)

## 費用負担

2022年度に国土交通省の「共創モデル実証プロジェクト（共創による地域交通形成支援事業）」採択を受けた。実証終了後の支出は月額約160万〜200万円、収入は月100万円未満。資金面で行政からの補助はない。運賃は定額制で一般は月額6000円、学生は月額3000円に設定。観光客向けのワンタイム利用（1回乗車で500円）もできる。

## 導入の背景

公共交通機関の不便について、「地方での移動の格差が学習機会の格差につながっている」という課題感を持っていた慶應義塾大学の現役学生であった田島颯氏の呼び掛けで、2022年9月に地域タクシー事業者、地元企業、地域関連企業、計12社が発起人となり「暮らしの交通株式会社」を設立。香川高等専門学校（詫間キャンパス 三豊市詫間町）への交通手段をデマンド交通によって確保するとともに、近年SNSなどで話題となつて多くの観光客が訪れるようになった父母ヶ浜への送迎でも活躍している。



暮らしの交通株式会社のウェブサイトでは mobi を使った観光モデルコースを紹介している

## 効果

利用者の構成は、学生が6割、観光客が3割となっている。特に学生の保護者から好評で「送迎の必要がなくなった上に、プロのドライバーが家の近くまで送り届けてくれて安心」といった声や「毎日利用することを考えれば、学生料金設定は安価に感じる」との声がある。サービスの自走化に向けて観光客や高齢者の利用を促進していく。

## その他参考となる情報

移住者の視点から教育における課題を見つけ、解決のために尽力している田島氏の存在は地域にとつて大きい。

WILLER 株式会社とKDDI 株式会社による合弁会社 Community Mobility 株式会社 が提供するデマンド交通システムブランド「mobi」では、デマンド交通では珍しい原則月額定額料金を設定している。実現に向けては瀬戸内地域のタクシー事業者への説明や調整が最大の困難で「瀬戸内mobi」に参画しないというタクシー事業者もあった。しかし、運行を開始してみると「mobi」は学生の利用が大半で、市内運行エリアのタクシー利用者は高齢者が中心だったためパリの奪い合いにはならなかった。



暮らしの交通株式会社 田島颯代表取締役社長  
(提供：暮らしの交通株式会社)

# 地域組織がエネルギーの地産地消を実現し、 離島での観光周遊交通を実現させた事例

## ■ 取り組み主体

一般社団法人姫島エコツーリズム  
T-PLAN 株式会社

## ■ 交通課題

周遊交通

大分県 姫島村

人口：1,549人

面積：6.99㎢

人口密度：221.60人/㎢



## 概要

一般社団法人姫島エコツーリズムが、超小型電動モビリティなど29台を導入して離島でのレンタカー事業を行っている。観光客が減少する時期には他地域への貸し出しも行っており、稼働率向上にも積極的である。電動モビリティと事務所を使う電気についてはすべて事務所横のソーラーカーポートで発電した再生可能エネルギーで充当。エコカーを基軸にした事業で島に新たな雇用も創出している。グリスノックを活用して自家用有償旅客運送による高齢者の通院やガイドが運転手となった観光客輸送も行っている。



レクチャーを受ける観光客

## 運行方法

一般社団法人姫島エコツーリズムが自家用自動車有償貸渡業（レンタカー事業）の許可を得るとともに、自家用有償旅客運送の登録を受けて運行。

## 費用負担

- エコカー導入  
国土交通省の補助金：超小型モビリティ導入促進事業  
環境省の補助金：二酸化炭素排出抑制対策事業費  
等補助金（公共交通機関の低炭素化と利用促進に向けた設備整備事業）
- 充電機を設置  
大分県が半分を補助
- その他、クラウドファンディングも活用し、寄付者には特産品やレンタカー利用をサービスしている。運営費については当初は年間500万円ほどだったが、規模拡大に伴い年間1000万円程度となっているが、経営は安定

## 導入の背景

観光客が周遊に利用できる交通手段がレンタサイクル以外になく、徒歩ではフェリーの時間までに島内観光し切れないという課題があった。また、島の自然と環境を守ることや船でのガソリン輸送コストが高いことなどを考慮し、太陽光発電を活用したEV車を導入することとなった。



フェリーは行きと帰りで各12便ずつ



太陽光発電ですべて充電



電動モビリティレンタカーなど29台の一例（2023年8月時点）

## 効果

来島者が滞在時間を有効活用できるため島内での消費機会が拡大された。  
島で電動モビリティに乗ること自体が旅の楽しみになり、事業開始後は来島客数が10%増加している。

## その他参考となる情報

一般社団法人姫島エコツーリズムは中核法人のT-PLAN株式会社の他、観光関係者やコンサルタント、金融機関等から構成される観光・地域振興と低炭素社会づくりを目的とした地域組織で、農泊の地域協議会（またはその中核法人）と近い立場で取り組みを実施している点が参考となる事例である。  
取り組みの宣伝には姫島村役場や地元メディアの協力もあった。事業実施に必要なノウハウについては島外のレンタカー会社で従業員が研修した。



観光客も多く訪れる「姫島の盆踊」



レンタルを行う姫島エコツーリズムの2階はカフェも併設

公共交通手段がなかった地域において、  
自家用有償旅客運送を活用した観光客向けの  
バスを走らせて黒字化を実現した事例



沖縄県 座間味村  
人口：873人  
(2023年4月1日時点)  
面積：16.74 km<sup>2</sup>  
人口密度：52.15人 / km<sup>2</sup>

- 取り組み主体  
座間味村
- 交通課題  
周遊交通



導入の背景

住民からの要望を受けて、島の集落3地区（阿真、座間味、阿佐）を結ぶ地域公共バスとして発足。「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」を活用し、2011年10月運行開始。しかし、車を所有する住民がほとんどだったので、稼働率は芳しくはなかった。2014年に環境省から国立公園の指定を受けて以降は島への観光客が増加した。需要を精査する過程で大きな荷物を持って約3kmのビーチ間を徒歩で移動する観光客の需要に着目して観光客に配慮した運行スケジュールへと遷移した。当初は村内の他の島でも運行する計画があったが、人手不足で、現在は座間味島のみの運行となっている。



右/村営バスに乗り込む観光客  
上/ビジターセンター「青のゆるる館」  
(裏口がバス停「青のゆるる館前」)



概要

それまで公共交通がなかった島内で、村が自家用有償旅客運送サービスを提供している。利用者のほとんどが観光客であり、安定した収益確保に必要な運賃を設定しつつ、島民向けの割引制度も設定することで黒字運営を実現している。運行ダイヤについては唯一の来島手段であるフェリー・高速船と接続しており、船が遅れた場合にはバスの時間も調整している。  
欧米を中心に外国人観光客も多いので英語表記を欠かさないなど来島者目線のサービスを提供している。多くの観光客が利用するためハイシーズンは乗り切れないこともあるほどで、ほとんどノンストップで周遊している。



取材した座間味村役場  
船舶・観光課 三田勇樹氏



古座間味ビーチ

効果

自治体の財政に負担をかけずに、徒歩移動をすることが多かった多くの観光客の満足度向上を実現した。村営バスの運行によって宿泊事業者などが行う送迎の負担が軽減された。

運行方法

基本的には住民がドライバーとなって自家用有償旅客運送として定時定路線で運行している。



バス停移転後の路線図

運賃のバリエーションが豊富



Point

当初は運転手がバス内で直接金銭授受する方式を取っていたが、券売機を活用した事前チケット購入制を導入。現在は「青のゆるる館」内の券売機で販売している。欧米を中心とした外国人観光客にも対応するため、案内は英語の表記を欠かさない。



Point

バス利用者の90%は観光客となっている。料金設定は安定した収益確保に必要な運賃設定をしつつ、住民向けの割引設定もある。

	大人	小人
一般料金	300円	150円
離島住民割引料金	150円	80円
障がい者割引料金	150円	70円
離島住民・障がい者割引料金	80円	40円

費用負担

車両は宝くじ助成事業を活用して購入。運営費について村が年間約800万円を負担しているが、コロナ禍の時期を除けば黒字運営ができている。観光客なしでは成り立たない事業であるため、コロナ禍の影響は大きかった。



座間味村営バス



村営バス車内の様子



乗客に行き先を案内するバス運転手

その他参考となる情報

運転手については大型自動車第二種免許を保有する島民に依頼。村として島民の大型自動車第二種免許の取得にも助成することによってドライバーを確保に取り組んでいる。

2021年にビジターセンター「青のゆるる館」をオープン。2023年4月からバス停の中心発着地を「座間味港」から「青のゆるる館前」に変更。観光客のニーズに対応しながら、環境保全にも取り組んでいる。海水浴客の利用を想定し、バスの座席には全面にビニールシートを被せて運行。荷物対策として、「浮き輪は膨らませないでください」などのアナウンスも実施。

ビーチ脇を走るため塩害の影響が大きく、バスの整備費用がかさんでしまう。今後は船舶では対応しているキャッシュレス導入を目指している。  
コロナ禍前に採用していた大型バスは座席シートを取り外してスペースを広げることなどで、一度に可能な限り多くの乗客を運んでいた。



2024年2月1日に導入された50人以上乗車可能な大型バス

# 農泊で好循環をつくるためのカギは移動手段

時事通信社解説委員 小林 伸年



はその証左であろう。

インバウンドが増えれば農林水産物輸出が増える。輸出が伸びればインバウンドも伸びる。両者はそうした好循環をつくる関係にある。そして、それら二つのどちらにも寄与できるのが「農泊」だ。農山漁村に泊まって地域ならではの食や景観を楽しむ。そうした体験型の旅行は特に外国人観光客に好まれる。

インバウンドをはじめとした車の運転ができない観光客にとって、農泊を楽しむ上での課題の一つは移動手段をどうやって確

保するかだ。全国各地でそれぞれの環境や条件に合わせた工夫がなされている。住民用の足を観光客向けに転用した例や、初めから観光客用として知恵を絞ったものもある。今回、時事通信社で調査し、さまざまな事例を紹介しているので、ぜひ参考にしてほしい。

参考事例には挙げていないが、京都府京丹後市の北端に位置する丹後町（住民約5000人）での取り組みも興味深い。日本海に面した丹後町には鉄道駅がなく、バスが細々と走っているだけだ。かろうじて存在していたタクシー会社も撤退。そこで住民の足を確保するため16年に登場したのが「ささえあい交通」である。運行主体はNPO法人。国土交通大臣認定講習を受けた住民がマイカーを使って自家用有償旅客運送の運転の担い手となっている。料金はタクシー代のほぼ半額。23年7月時点で16人のドライバーがおり、平均年齢63歳。

最大の特徴であり、強みはUber（ウーバー）の配車アプリを使っている点だ。多言語対応のため外国人にも使いやすい。今のところ利用者の8割は地元の人で観光客は2割程度、観光客も日本人が多いというが、そのうち丹後町の冬の名物である間人（たいぎ）ガニを味わうため、外国人が訪れるようになってからも移動に困ることはなさそうだ。

（了）

インバウンド（外国人観光客）が好調だ。観光地は外国人観光客でにぎわっている。2023年の訪日外客数は2500万人とコロナ禍前の8割まで戻った。日本を次の旅行先と考えている外国人も多い。日本が人気の理由は円安だけではない。コロナ禍に加え、ロシアによるウクライナ侵攻もあって世界的に安全・安心の価値が高まり、日本の魅力が増したからだ。日本ならどこに行っても衛生面の心配はないし、事件に巻き込まれる不安もまずない。

インバウンドと並んで勢いを増しているのが農林水産物輸出だ。2021年に輸出額1兆円を突破してから毎年その額を伸ばしている。理由の一つは、日本を訪れた外国人が日本食の魅力を知り、帰国後も日本食を好んで食べるようになったことだ。海外で日本食レストランの数が増えているの



京丹後市で実施している「ささえあい交通」





# 農山漁村への 観光アクセス確保

全事例 + コラム記事

ウェブサイトでは、本誌より詳しい『解説書』が事例ごとにPDFでダウンロードいただけます！  
※コラムもダウンロードいただけます

全 **25** 事例

アクセス交通 **19** 事例  
周遊交通 **6** 事例  
+  
コラム **7** 記事

## PDF 資料のダウンロード方法

01

サイトへアクセスをします

検索ワード

🔍 農山漁村への観光アクセス確保

インターネット

<https://www.jamp.jiji.com/transportation/>

QR コード



▶LGWAN 環境での閲覧はこちら

<https://www.jamp.jiji.asp.lgwan.jp/transportation/>

02

ご希望の解説書を、上のメニューカテゴリより選択頂くか、ページ内一覧より選択ください。

03

PDF アイコンをクリックするとダウンロードできます。(一括ダウンロードも可能)



もしくは

解説書 PDF 一括ダウンロード  
※PDFをすべてダウンロードいたします。



■ より詳しい『解説書』を、農山漁村への観光アクセス確保に関する専用ウェブサイトで公開しております。

■ 本誌は農山漁村振興交付金農山漁村発イノベーション推進事業（農泊推進型）のうち広域ネットワーク推進事業「農泊地域へのアクセス交通等の確保に関する調査・研究」を活用して作成しています。





## 農山漁村への観光アクセス確保事例集



さらに詳しい情報は特設サイトで



# RURAL TOURISM

観光客が使える！地域も活きる！

## 農山漁村への 観光アクセス確保事例集

2024年3月1日 発行

◎取材・発行  
株式会社時事通信社

◎監修  
農林水産省 農村振興局  
農村政策部 都市農村交流課