

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

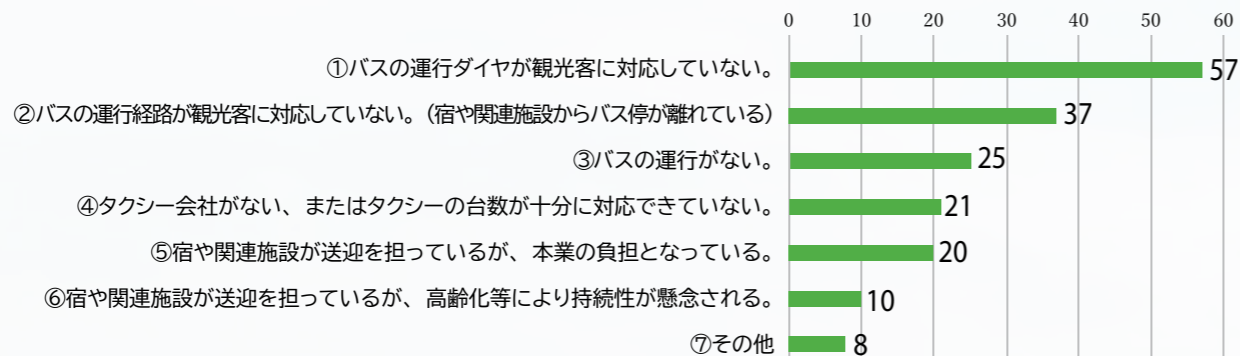
農山漁村滞在型旅行「農泊」に取り組む地域に、より多くの方に訪れてもらうためには、若年層やインバウンド観光客など、自家用車を持っていないかったり、自動車の運転ができなかったりする者にも分かりやすいアクセス・周遊交通が提供されることも重要です。

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。

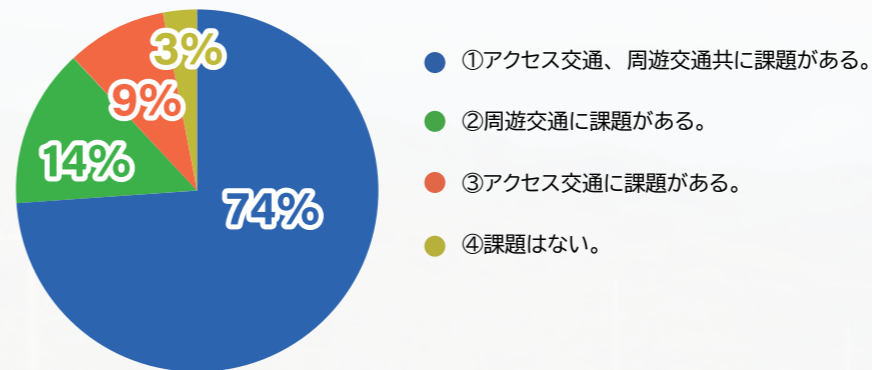
個々の宿泊事業者等による送迎だけに頼り続けるのも、本業の事業効率や担い手の高齢化等の観点からは、必ずしも現実的ではないでしょう。

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。

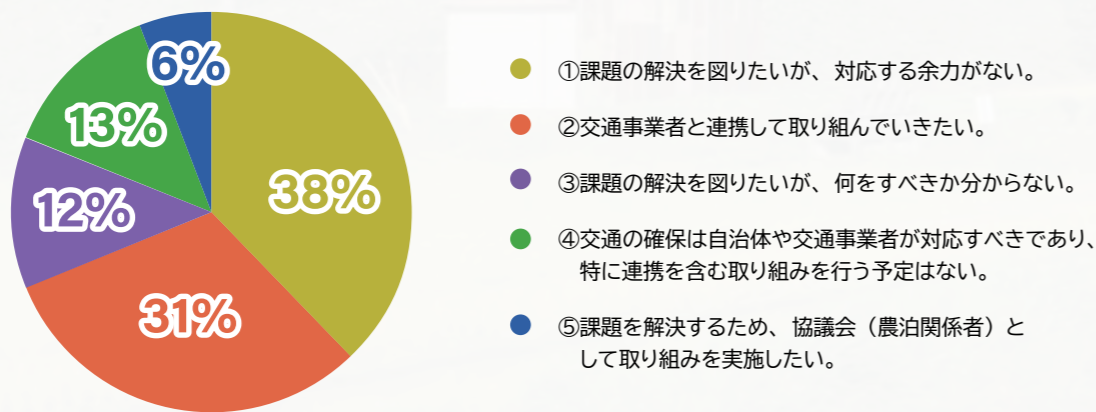


域協議会内だけで解決することは難しい問題であることがうかがえます。この回答は過去に「交通事業者と連携している」と回答した109農泊地域のうち70地域からの回答において把握された数値であり、621の農泊地域全体においても、これと同様か、より課題のある状況が生じているものと考えています。

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。

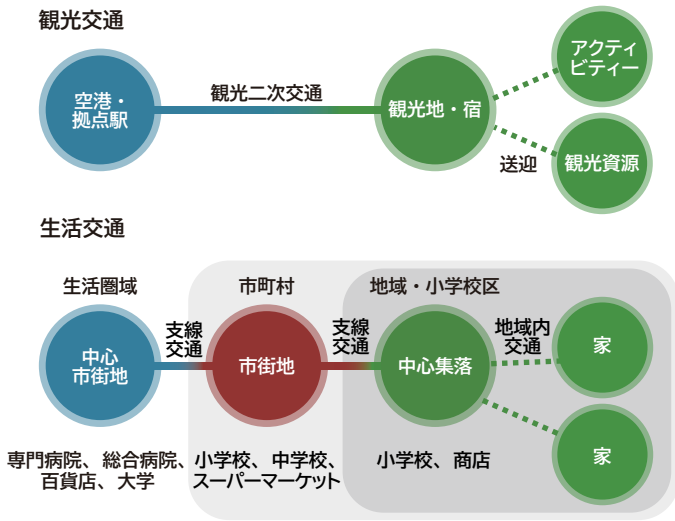
若菜 千穂

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が必要になります。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。



## 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。

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

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。

- 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

「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。



「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