

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 km²

人口密度：4.31人/km²



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。)

費用負担

レンタカー会社側とし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。



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

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。

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)



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

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 km²

人口密度：1005.38人 / km²



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）によるサイクリングの運行
- 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 km²

人口密度：9.89 人 / km²



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

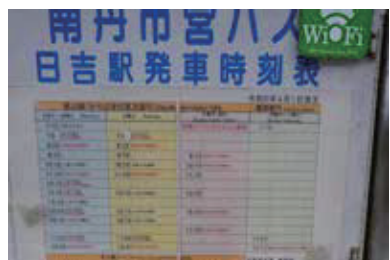
- ① 旅行代金として回収（各企画に最小催行人員を設定）
- ②、③ 運賃として回収



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。

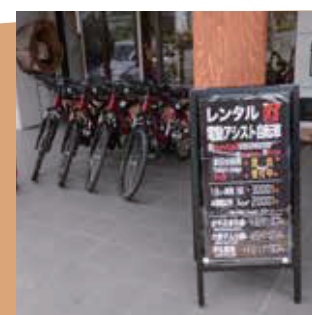


南丹市美山まちづくり協会の本部でもある観光案内所入口

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」で駐車場の有料化するなど、マネタイズ・持続可能な観光を意識するようになってきた。

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いく。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



熊野御坊南海バスの運行ルートマップ

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 ↓
18:04 ↓	↓	↓	18:10 ↓

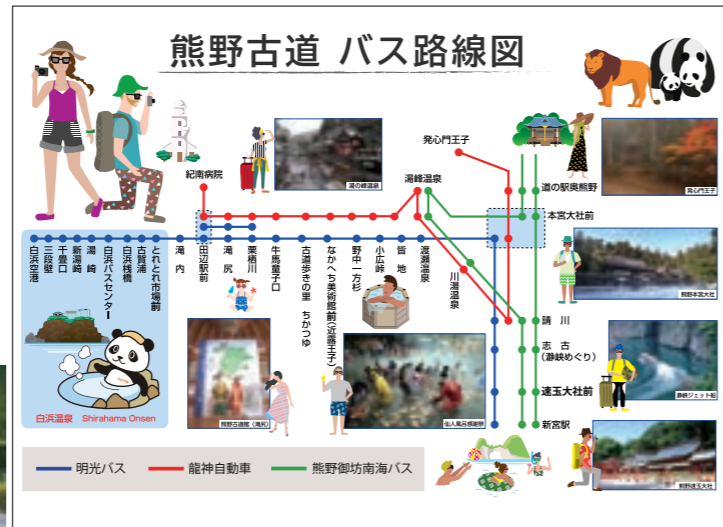
時刻表 ※2023年9月1日～2023年10月28日時点



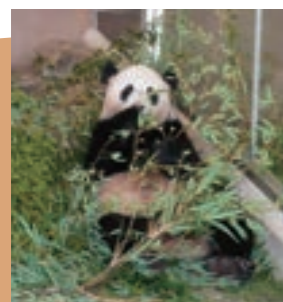
路線バスの内装にもこだわり



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2023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バ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串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お互いの考えから県庁職員や交通関係者が集まって、「日ごろから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している。

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：200.98km²
人口密度：100.31人/km²



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&バスライドとしてもそのまま空港発のバスに乗って出掛けられるパ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、スマートシャトルなど、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な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になった。

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。