



# 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ご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。

## 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。

## 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。

## 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



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

## 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。



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

