

# 周遊観光のための移動手段及び移動の足確保に関する調査(概要版)

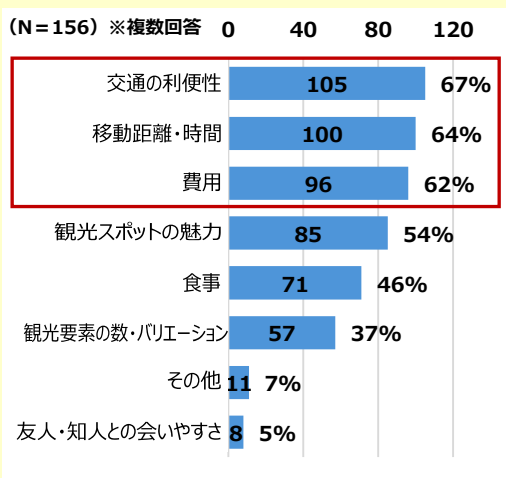
## 1.調査目的

日本では人口減少が進む中、特に地方において観光は地域活性化の重要な産業であり、交通アクセスが大きな役割を果たしている。  
2025年の大阪・関西万博では、国内外から多くの来訪者が見込まれたことから、万博を契機に大阪を訪れた観光客が近畿圏を周遊する際の移動手段や、その提供状況を整理し、今後の大規模イベントや訪日外国人観光客への対応に役立てることを目的に調査を行った。

## 2.交通利便性へのニーズと課題

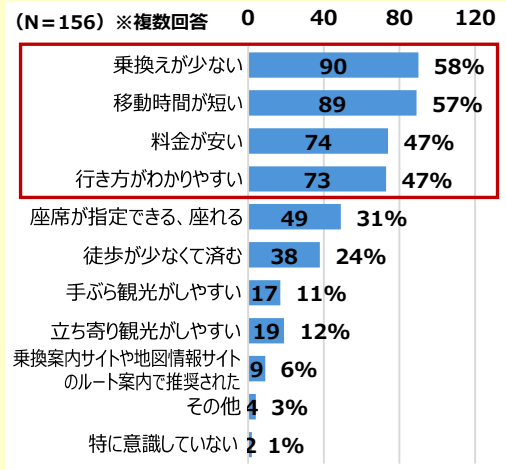
### ①周遊観光における交通ニーズ

訪問地や宿泊地を選定する際には、**交通の利便性、移動距離・移動時間、費用**といった移動に直接関わる項目が上位を占めており、移動時の負担軽減が重視



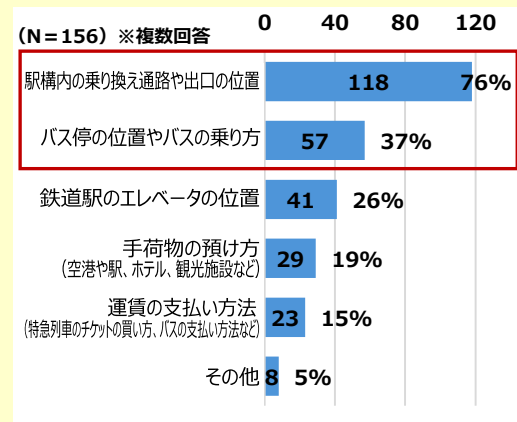
### ②移動手段選定において重視される要素

実際の移動手段選定においては、**乗換えが少ないこと、移動時間が短いこと、料金が安いこと、行き方がわかりやすいこと**が重要視されており、来訪者は効率的かつわかりやすい移動経路を求める傾向が確認



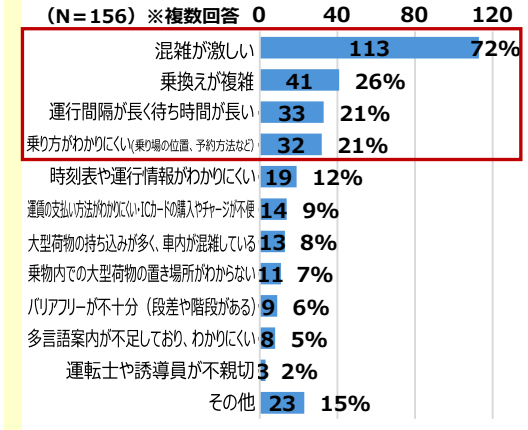
### ③移動情報の分かりやすさに対する課題

満足度調査の結果からは、「情報のわかりやすさ」に関する「不満」が一定数見られた  
具体的には、**駅構内の乗換通路や出口の位置、バス停の場所や乗り方**といった**詳細な移動情報へのニーズが高く**、移動に関する案内情報の不足が課題



### ④周遊観光における移動時の課題

目的地への移動における「不便・不満」としては、**混雑が激しいこと**が最も多く挙げられており、次いで**乗換えの煩雑さ(複雑・わかりにくい)**、**待ち時間の長さ**が続く  
このことから、移動時間の短縮だけでなく、混雑の緩和やスムーズな乗換え環境の整備が必要



### ⑤恒常的な人手不足によるサービス制約

交通事業者側では、恒常的な人手不足を背景に、減便や路線見直しなどの対応策を実施  
待遇改善は一定程度進められているものの、抜本的な解消には至っておらず、周遊観光に必要な移動選択肢の確保に制約

## 3.大規模イベントと周遊観光

大阪・関西万博の一般来場者数約2,558万人のうち、近畿圏からが約63%を占め、海外からは約5%と想定よりも低い割合に留まった。  
(公益社団法人2025年日本国際博覧会協会公表「大阪・関西万博 来場者輸送実績報告書」より)  
交通事業者や近隣自治体においても、海外からの万博来場者を中心に周辺地域に誘導する取組が行われたが、近畿圏を中心とする国内からの来場者が多く、万博開催期間中における周辺地域への来訪は伸び悩み、むしろ閉幕後に来訪者数の増加がみられた。

- 大規模イベントへの国内来場者は、イベントそのものが目的として完結する傾向が強く、追加的な周遊行動を組み込みにくい
- 万博を通じて地域の認知度が高まることで、周遊観光促進施策の効果が、中長期的に現れる可能性が示唆

## 4.人手不足のなか、観光の移動手段として交通事業者が取り得る工夫

### 大規模イベント開催時の輸送力確保における工夫点

#### ①わかりやすさと移動しやすさを考慮した企画

- **わかりやすさ・移動しやすさの視点でサービスを企画**することが大規模イベント会場への移動手段の確保として有効


#### ②情報発信の工夫による運営負担の軽減

- **混雑状況の可視化**や**事前情報の提供**は、利用者自身の判断を促し、**現場での案内・誘導業務の負担を軽減**
- **ターゲットとなる年齢層や場面にあわせてデジタルとアナログを併用**することが、より効果的

#### ③既存資源を前提とした効率的な運行

- **万博時の移動手段の確保**としては、新規サービス導入よりも、既存ダイヤの増発や続行便の設定など、**既存資源を活用した対応が中心**
- 万博時は、**各交通事業者の事業特性や地域条件等を踏まえた取組**により、**多様な交通手段が確保**され、イベント需要に対応
- 今後の**大規模イベント時に想定される、交通需要増加に伴う輸送力強化**の必要性への対応

《既存資源を前提とした効率的な運行、雇用・勤務形態の多様化に係る参考事例の概要》

運転者確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 施策のポイント           <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域ごとに異なる繁閑差を活用し、観光閑散期の地域を運行するバス事業者からの運転手を出向で受け入れることで、<b>観光シーズンの輸送力を強化</b></li> </ul> </li> <li>➢ 場所・実施主体：株式会社商工組合中央金庫（出向のマッチング等） 道南バス株式会社（出向先） アシナトランジット株式会社（出向元）</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 施策のポイント           <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスと路面電車の両方の運転を担う職種の採用を開始</li> <li>・運行の柔軟性を高め、交通サービスの安定を目指す</li> </ul> </li> <li>➢ 場所・実施主体：岡山電気軌道</li> </ul>	

### 大規模イベント対応を将来の周遊観光につなげる

大規模イベントを通じた観光資源や交通情報の発信、また大規模イベント対応で得られたノウハウや関係者間の連携について、イベント終了後も検証し、平常時にどう活かすかを意識することが重要

### 周遊観光における移動手段の確保における工夫点

#### ①わかりやすさと移動しやすさを考慮した企画と情報発信

- **「乗換えの煩雑さ」・「待ち時間の長さ」など、わかりやすさと移動しやすさを考慮した企画と情報発信**

#### ②雇用・勤務形態の多様化

- 恒常的な人手不足の対応策として、**待遇改善は一定の必要条件**ではあるものの、単独の取組では人手不足の抜本的解消には結びつきにくい
- **効果を感じている事業者の割合が高い対応策**としては**「雇用体系の多様化」**や**「勤務形態の多様化」**
- また、「教育制度や業務支援機能の充実」は、新規人材の確保に加え、既存人材の定着や負担軽減を図る取組としても重要

#### ③人手不足を前提とした運行計画の最適化

- **限られた人員で必要な移動機能を確保**することが、現実的な方策のひとつ
- 具体的には、**需要に応じた運行再編（増便・減便、ダイヤ改正、ルート再編）**や、**需要そのものをコントロール**することが考えられる。

《人手不足を前提とした運行計画の最適化に係る参考事例の概要》

需要に応じた運行再編	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 施策のポイント           <ul style="list-style-type: none"> <li>・奈良県への<b>インバウンド需要</b>を受け、大阪～奈良間の<b>特急を2割増便</b></li> <li>・沿線人口の減少に伴い、<b>一般列車の統廃合を実施</b></li> </ul> </li> <li>➢ 場所・実施主体：近畿日本鉄道</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 施策のポイント           <ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>観光需要の高い路線系統や、通学利用が主となる路線系統の新設・増便</b>を実施</li> <li>・利用状況を踏まえ、<b>減便、系統の廃止等一部路線の運行見直し</b>を実施</li> <li>・わかりやすい運行形態の実現により、<b>同一の運行本数のなかで利便性を向上</b></li> <li>・主要停留所に<b>ガイドを配置し、インバウンド対応による運転士の負荷を軽減</b></li> <li>・<b>観光客の手荷物を減らすことでバスの1台当たりの乗車人数を増加し、乗客の輸送効率向上を目指す</b></li> </ul> </li> <li>➢ 場所・実施主体：京都市交通局</li> </ul>
需要コントロール	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 施策のポイント           <ul style="list-style-type: none"> <li>・村宮せせらぎ公園小呂（おろ）駐車場を利用するツアーバス等を<b>予約制にすることで観光客の流入をコントロール</b></li> </ul> </li> <li>➢ 場所・実施主体：岐阜県大野郡白川村</li> </ul>