



# 我が国の観光の現状から 必要な交通政策を考える

東京都立大学都市環境学部観光科学科教授  
金沢大学先端観光科学研究所特任教授(クロスアポイントメント)

(一社)日本観光研究学会理事

(公社)日本観光振興協会総合調査研究所所長

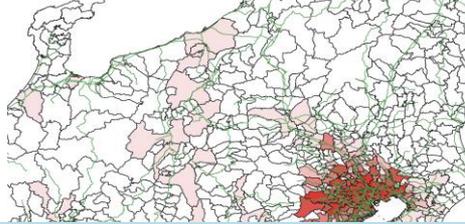
全国観光圏推進協議会アドバイザー

清水 哲夫

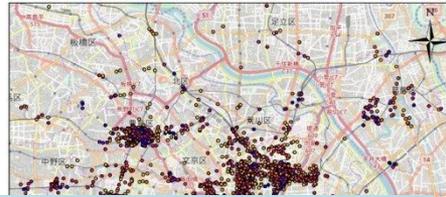
t-sim@tmu.ac.jp

# 最近の研究領域

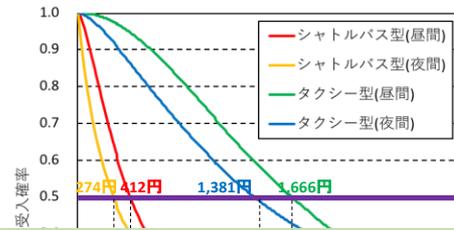
研究室HP



最終日に羽田空港を利用したID(10:00-19:00、2016年)



**位置情報ビッグデータ**を用いて、旅行者の滞在・流動の実態やその影響要因を把握・推測する技術を開発し、観光地での滞在・流動促進につながる交通・観光政策を提言する



受入確率

$$\Pr(\text{YES}) = \frac{1}{1 + e^{-\Delta V}}$$

$$\Delta = - \ln \leftarrow \text{提示額(円)}$$

パラメータ	シャトルバス型	タクシー型
-------	---------	-------

モビリティサービスと目的地でのアクティビティの価値を相補的に高める新たな **Mobility as a Service(MaaS)** を提唱し、観光地の経済浮揚に貢献する



歩行者から舟運・航空までの**全ての交通手段**を対象に、**postコロナ**時代に求められる地域観光交通のサービスやシステムを提言する

**持続可能な地域観光地経営**に向けて、組織マネジメントや人材育成のあり方を提言する

日経新聞2018/9/5「各地都知事 自動運転タクシーに試乗」より



Uber Elevate: <https://www.uber.com/en-JP/about/uber-offerings/>



観光地におけるIoT, 5G, 6G時代の**新しいモビリティ**の導入を支援する



**社会基盤インフラ**を核として、周辺地域資源とのリンケージを意識した一体のストーリーに基づくツアー商品を開発する

# 近年の観光分野での活動

## ■ 観光統計・データ

- ・ 観光統計の整備に関する検討懇談会委員 (観光庁)
- ・ デジタル観光統計整備検討委員会座長 ((公社)日本観光振興協会)
- ・ RESAS専門委員 (内閣府地方創生推進室)

## ■ 観光地域づくり

- ・ 観光圏整備に関する検討会委員長 (観光庁)
- ・ 全国観光圏推進協議会アドバイザー
- ・ 新グランドデザイン有識者会議委員 ((一財)関西観光本部)
- ・ ブランド戦略会議およびインバウンド・二次交通検討会議アドバイザー ((一社)八ヶ岳ツーリズムマネジメント)
- ・ 和倉温泉創造的復興まちづくり推進協議会委員長

## ■ 観光コンテンツ整備

- ・ インフラツーリズム有識者懇談会座長 (国土交通省総合政策局)
- ・ 地域観光新発見事業有識者 (観光庁)

## ■ 観光関連制度

- ・ 持続可能な観光地域経営の推進に関する調査検討委員会座長代理 ((一財)運輸総合研究所)

観光の“三刀流”

データ



地域づくり



交通

# 観光データ活用に関わる講座・動画提供

## 地方創生カレッジ

地方創生カレッジ | eラーニング講座 | 地方創生 連携・交流ひろば | eラーニング講座をご利用の方 | 無料会員登録 | ログイン

地方創生ビデオライブラリー

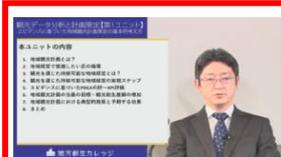
### 観光データ分析と計画策定



【地方創生カレッジx学生】学生が主役の地方創生プロジェクト



持続可能な地域づくりと観光



観光データ分析と計画策定 ユニット1~4

静岡県立大学経営情報学部国保ゼミ  
秋田県立大学  
法政大学

岡田 美奈子 氏  
一般社団法人地域観光研究所 主任研究員

清水 哲夫 氏  
東京都立大学都市環境学部観光科学科教授

ここが、見どころ！  
地方創生を推進するためには、学生などの若い世代が地方創生を「ジブンゴト」として捉えて自ら行動していくことが重要です。  
地方創生カレッジでは、大学などの教育機関と連携して次世代の地方創生人材を育成する「地方創生後継の地方創生プロジェクト」を実施しています。  
この動画では、これまでに実施した地方創生プロジェクトの様子をダイジェスト形式で紹介しています。学生が地方創生カレッジのeラーニング講座で地方創生に関する基礎知識を習得し、自治体や地域の課題や未来を考えるワークショップなどに参加し、地方創生を「ジブンゴト」として捉え、自ら取り組んでいく様子を取りました。

ここが、見どころ！  
このコースでは、持続可能な観光や地域づくりとはどのようなものか、世界的に推進されている背景、取組の内容、消費者の意識の高まりなどについて国内外の動きを学び、基礎的な知識の習得と持続可能な観光の役割を学びます。

ここが、見どころ！  
このコースは、地域の観光計画や総合戦略の策定に関わる自治体職員および観光協会等の観光関係団体職員を対象としています。このコースでは、持続可能な観光を実現するための地域観光計画を策定する基本的な方法論と、その過程で重要となる経済や環境の分野を中心とした地域データの活用可能性を理解します。データの種類と、その発掘方法、使用方法、解釈方法に関する基礎的な知識を身につけます。  
※本ビデオライブラリーは官民連携講座「地方創生カレッジ in 大分県北部エリア」の事前学習講座です。

### 官民連携講座「地方創生カレッジ in 大分県北部エリア」

地方創生ビデオライブラリー <https://chihousousei-college.jp/talk.html>

## RESAS動画

地方創生 | 政策 | 事例・分析 | 報道 | 検索 | お問い合わせ | SNSアイコン

RESASデータ一覧  
地域経済分析システム (RESAS) のデータ一覧  
RESAS等を活用したテーマ別研修

No.	テーマ	講師	動画	資料
1	【人口減少対策】 人口減少時代の人口分析の考え方	早稲田大学 教育学部 社会科 地理歴史専修 山内昌和 准教授		研究資料 (PDF/ 3.6MB)
2	【産業振興政策】 地域の分析から政策立案まで	東京大学大学院総合文化研究科 松野安 教授 野島理人 准教授		研究資料 (PDF/ 3.9MB)
3	【観光政策】 地域が観光で稼ぐための政策立案に向けて	東京都立大学都市環境学部観光科学科 清水哲夫 教授		研究資料 (PDF/ 4.3MB)

### 地域が観光で稼ぐための政策立案に向けて

RESAS動画  
[https://www.chisou.go.jp/sousei/resas/resas\\_setsumeidouga.html](https://www.chisou.go.jp/sousei/resas/resas_setsumeidouga.html)

### その他研修

- ・ 日本商工会議所「RESAS等ビッグデータ活用セミナー」
- ・ JICA「パレスチナ観光統計整備支援セミナー」

### 自治体関連研修

- ・ 東京都「観光経営人材育成事業」(2020年度～)
- ・ 福岡県「観光振興体制強化事業」(2021～2023年度)
- ・ 愛知県, 町田市, いわき市

# 近年の(都市)公共交通・MaaS分野の活動

## ■ 都市交通戦略

- 都営交通の経営に関する有識者会議座長（東京都交通局）
- 利用者の視点に立った東京の交通戦略推進会議委員兼水辺空間活用ワーキング主査（東京都都市整備局）
- 大田区交通政策基本計画推進協議会副会長
- 東京都市圏総合都市交通体系調査技術検討会対流拠点ワーキング委員（国土交通省関東地方整備局）

## ■ 交通モード計画

- 多摩都市モノレール町田方面延伸ルート検討委員会委員（東京都都市整備局）
- 恩賜上野動物園新たな乗り物選定審査委員会委員（東京都建設局）

## ■ 交通拠点整備

- 浅草地区まちづくりビジョン策定委員会副会長兼基盤整備部会長（台東区）

## ■ スマートシティ

- 南大沢スマートシティ協議会座長（東京都都市整備局）
- Digital Innovation City協議会有識者（東京都港湾局）

## ■ 都市間交通

- 2050年の日本を支える公共交通のあり方検討委員会地域間交通小委員会委員（(一財)運輸総合研究所）
- ビッグデータによる旅客流動把握の高度化に関するワーキング委員（国土交通省総合政策局）

## ■ 観光交通

- 観光と地域交通に関する研究会座長代理（(一財)運輸総合研究所）
- 観光立国推進協議会地域交通専門部会委員長
- 観光MaaS協議会委員（神戸市）

# 本日の内容

1. データから見る日本の観光の状況
2. 日本の観光政策の状況～特に持続可能な観光地域経営の実現に向けて
3. 観光の立場から見た地域交通政策への期待
4. まとめ

# ついにトップに！～世界経済フォーラム(WEF)による旅行・観光開発指数(2021)

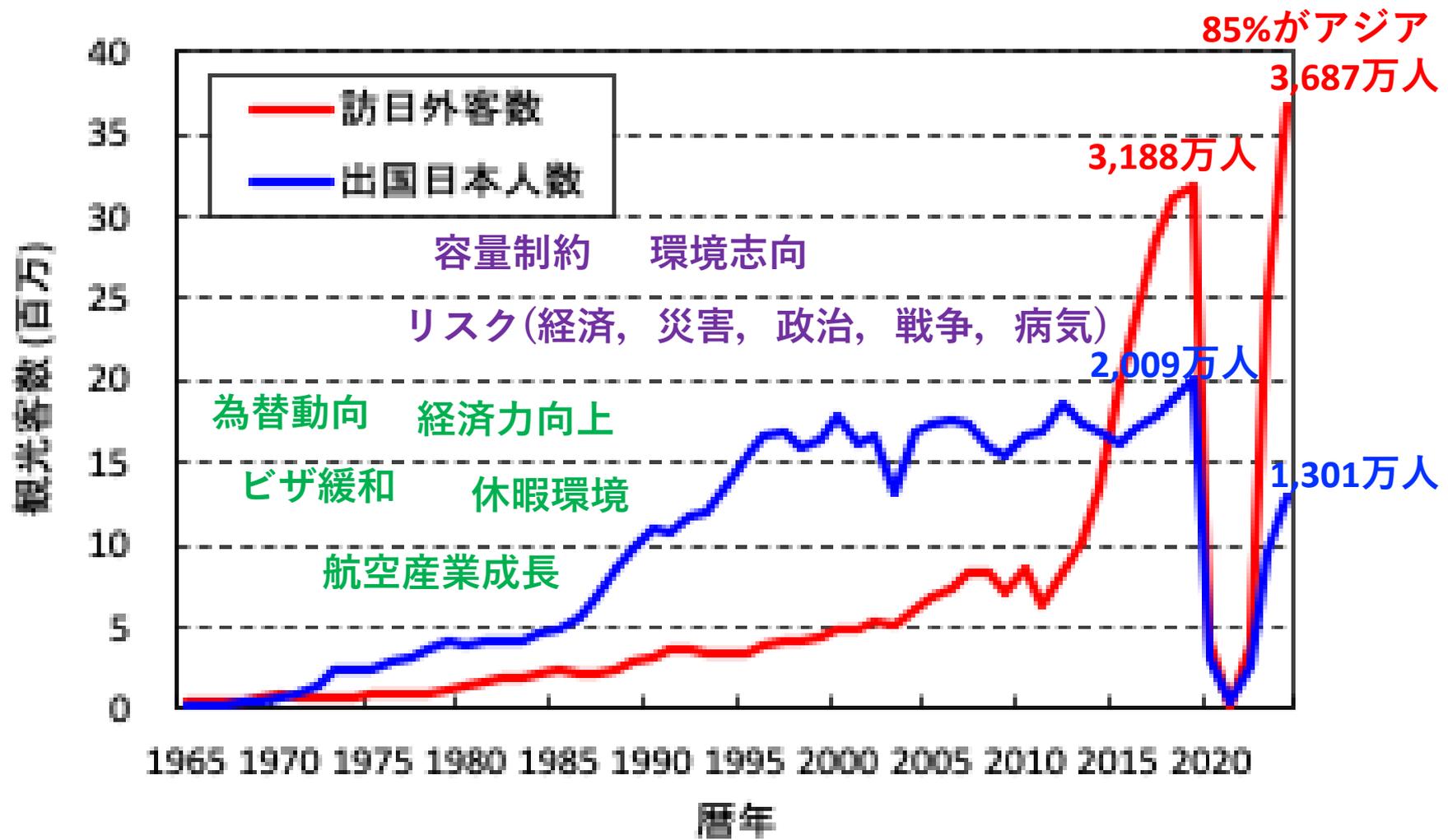
Rank	Economy	Score <sup>2</sup>	Change since 2019 <sup>3</sup>		Diff. from TTDI Avg. (%)
			Rank	Score	
1	Japan	5.2	1	0.7%	31.8%
2	United States	5.2	-1	-1.0%	30.7%
3	Spain	5.2	2	0.0%	29.5%
4	France	5.1	2		
5	Germany	5.1	-1		
6	Switzerland	5.0	1		
7	Australia	5.0	1		
8	United Kingdom	5.0	-5		
9	Singapore	5.0	0		
10	Italy	4.9	2		

2024年版は3位に後退



[https://www3.weforum.org/docs/WEF\\_Travel\\_Tourism\\_Development\\_2021.pdf](https://www3.weforum.org/docs/WEF_Travel_Tourism_Development_2021.pdf)

# 急激に変化する訪日インバウンド観光市場：その理由と今後のリスクは何か？

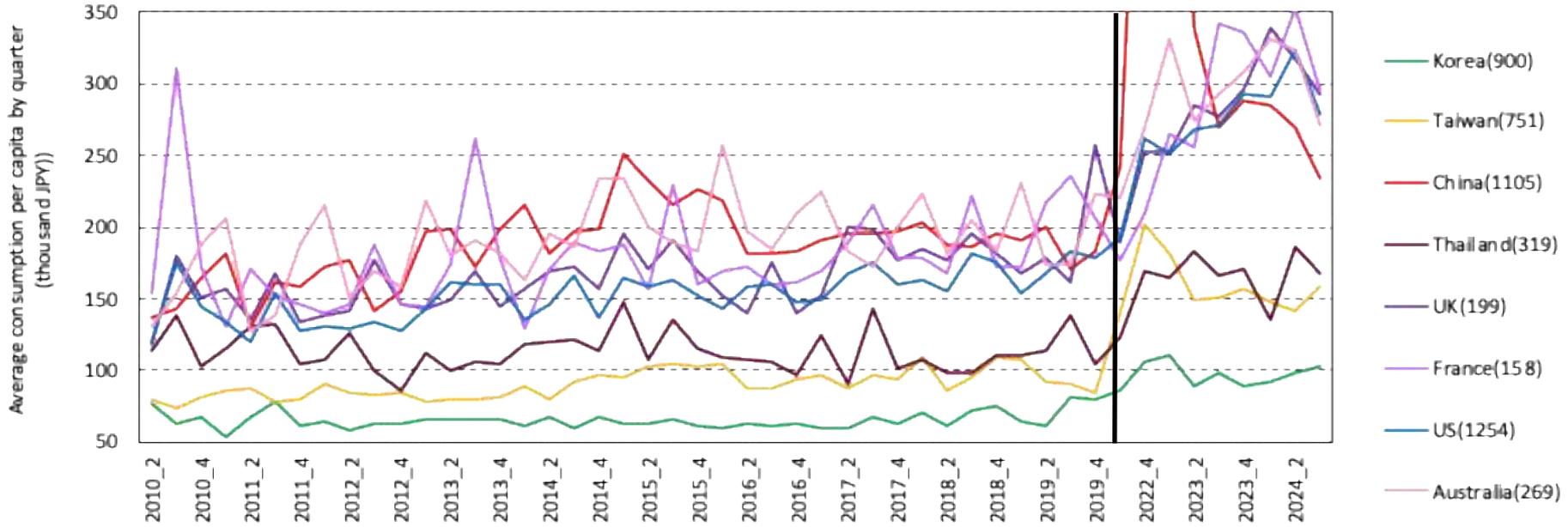


日本政府観光局「訪日外客統計（報道発表資料）」より作成

# 思うように伸びなかった訪日旅行消費単価がコロナ後に大きく増加：主要国籍/地域の四半期別消費単価

新型コロナ  
感染症

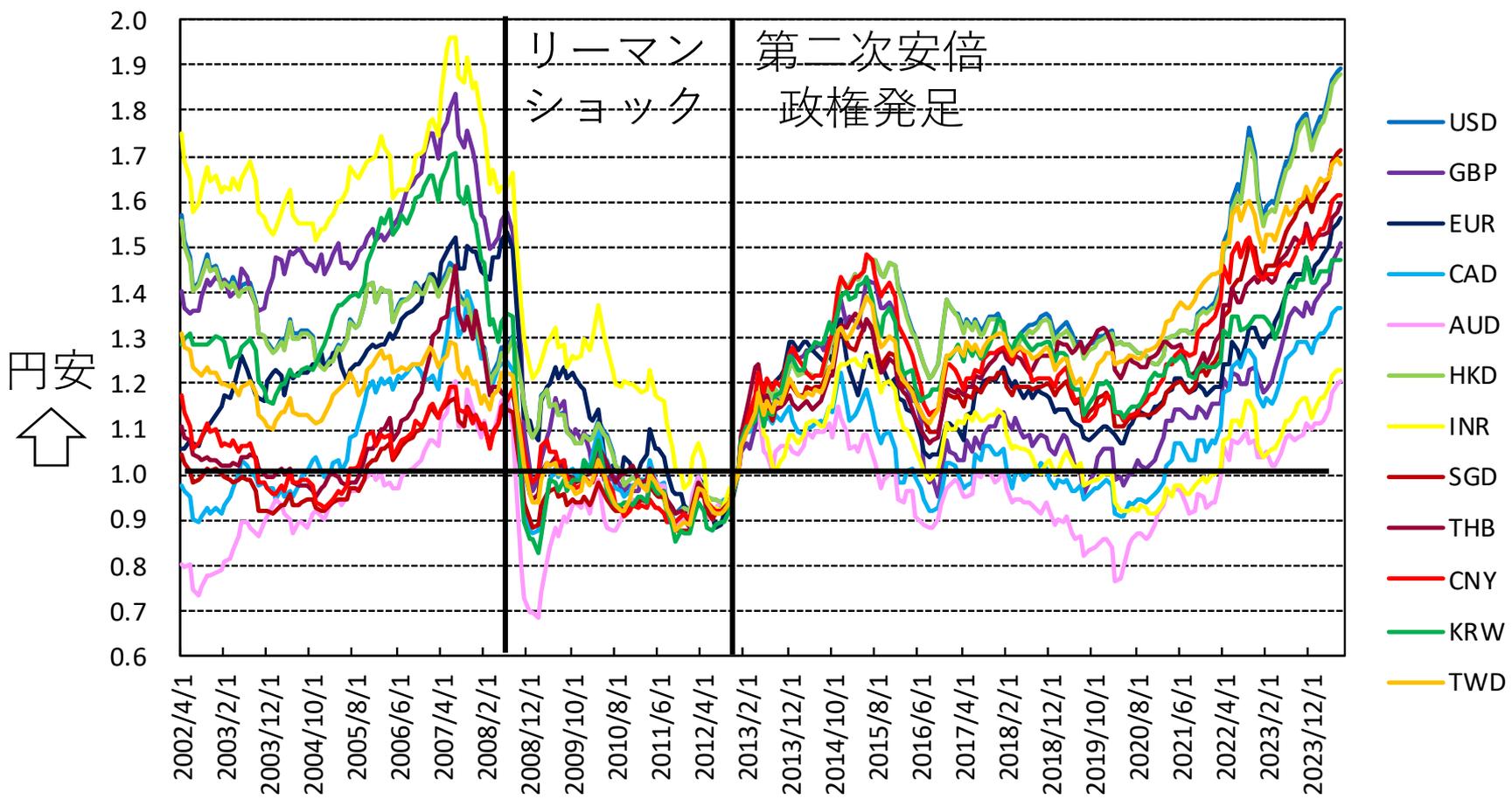
2024\_3のサンプル数



**2019年実績**      **158,531円/人**  
**2020年目標**      **200,000円/人**  
**2024年推計**      **227,000円/人**  
**2030年目標**      **250,000円/人**

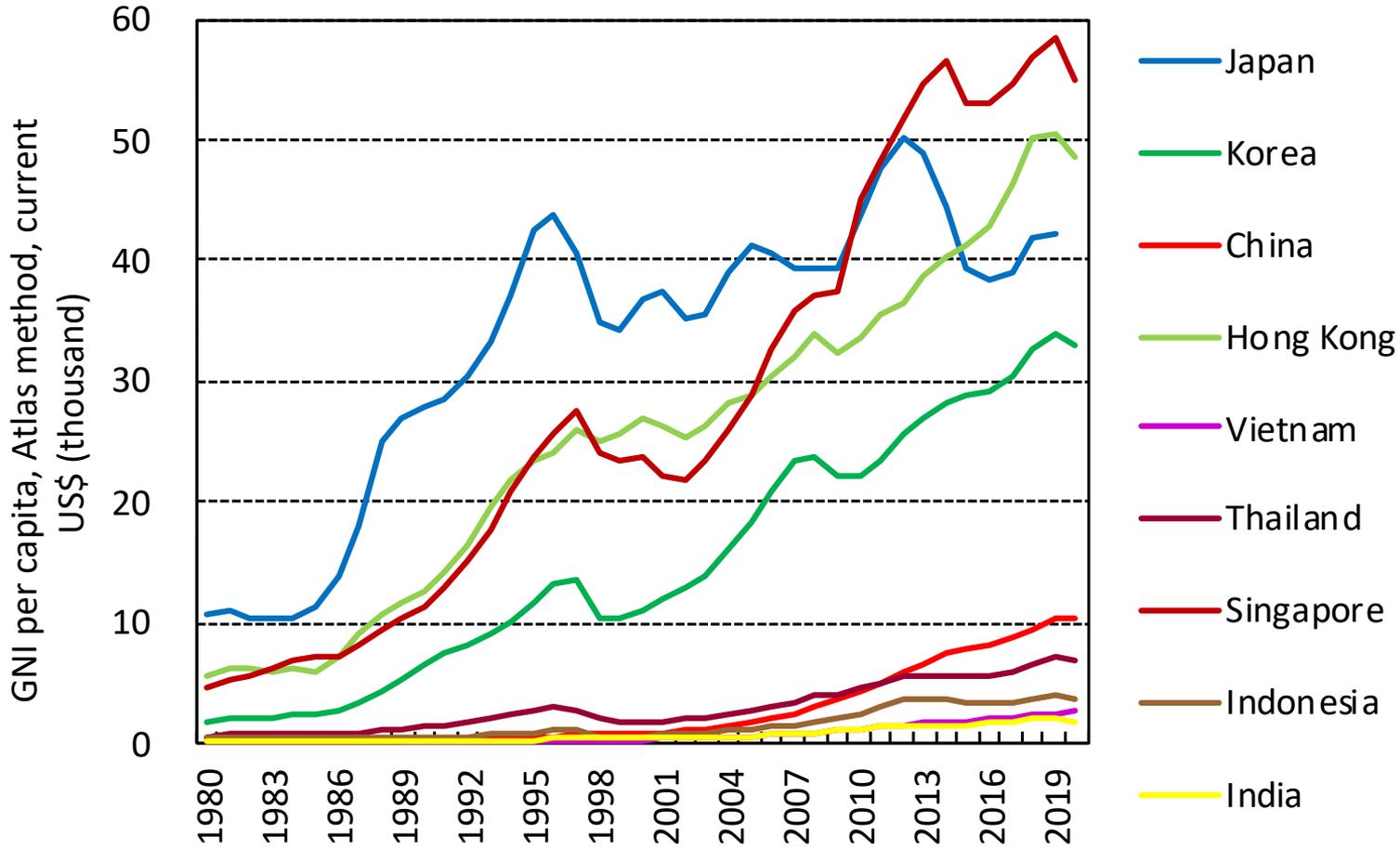
# インバウンドが成長した2007年以前と2013年以降は円安基調だった

2012年12月末の対円レートを1とした時の各通貨レート



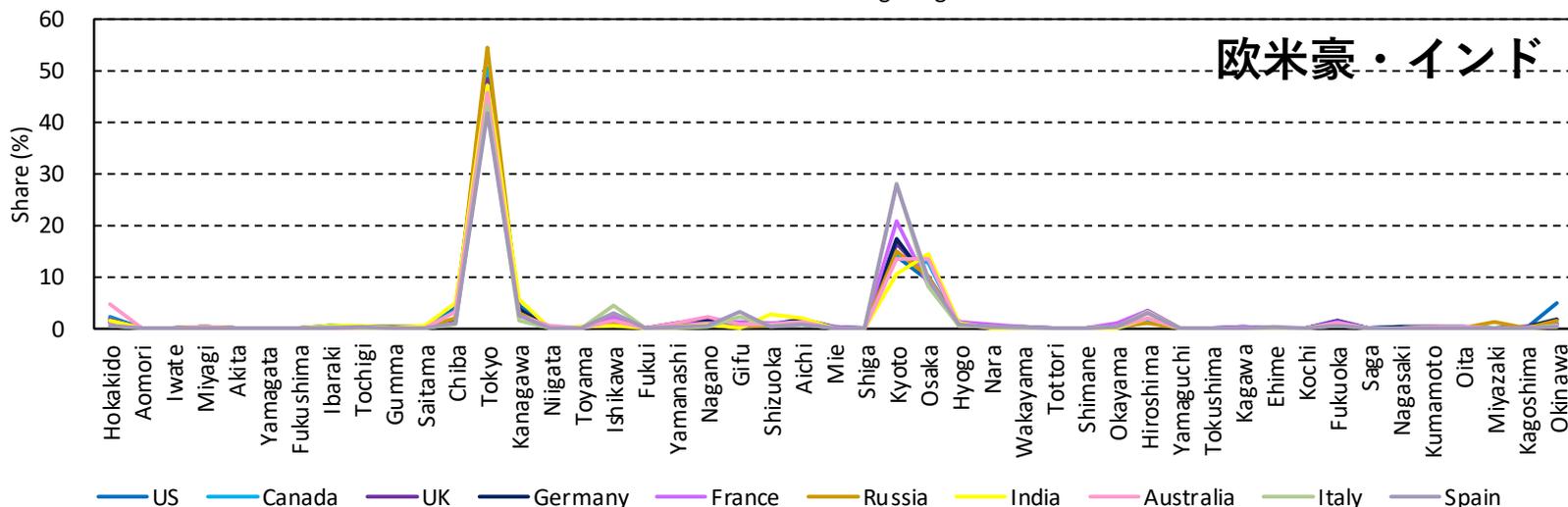
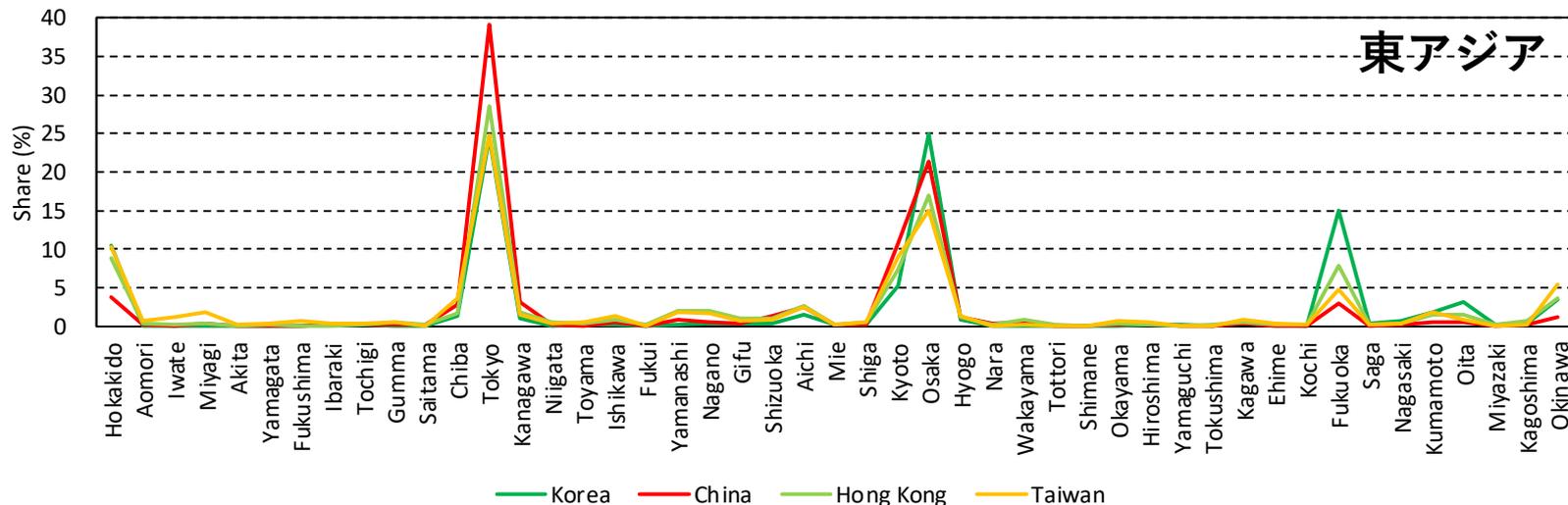
みずほ銀行ヒストリカルデータより作成

# 周辺諸国の経済成長が進んだ～一人あたり国民所得 (GNI)



Source data: World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files

# まだ首都圏・近畿圏に大きく偏っている欧米豪～居住 国別都道府県延べ宿泊者数シェア(2023)

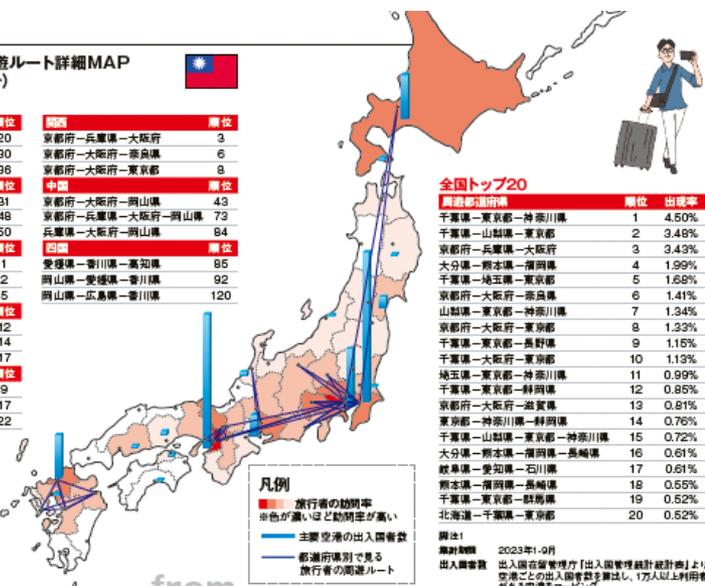


宿泊旅行統計調査より作成 <http://www.mlit.go.jp/kankocho/siryou/toukei/shukuhakutoukei.html>

# インバウンドの周遊パターン(2023年1~9月)~じゃらんリサーチセンター調査より

図5 台湾の全国主要周遊ルート詳細MAP (2023年1~9月分)

地域ブロックトップ3	
<b>北海道</b>	順位
北海道-千歳線-東京都	20
北海道-東京部-神奈川線	30
北海道-大阪府-東京都	36
<b>東北</b>	順位
宮城県-岩手線-青森線	31
宮城県-岩手線-秋田線	48
宮城県-東京部-青森線	50
<b>関東</b>	順位
千歳線-東京都-神奈川線	1
千歳線-山梨線-東京都	2
千歳線-埼玉線-東京都	5
<b>中部</b>	順位
千歳線-東京都-静岡線	12
東京都-神奈川線-静岡線	14
岐阜線-愛知県-石川線	17
<b>北陸信越</b>	順位
千歳線-東京都-長野線	9
岐阜線-愛知県-石川線	17
東京都-神奈川線-長野線	22



**凡例**  
 ■ 旅行者の訪問率  
 ※色が濃いほど訪問率が高い  
 ■ 主要空港の出入国者数  
 ■ 都道府県別で見る旅行者の周遊ルート

全国トップ20

周遊都道府県	順位	出現率
千歳線-東京都-神奈川線	1	4.50%
千歳線-山梨線-東京都	2	3.43%
京都府-兵庫県-大阪府	3	3.43%
大分県-熊本県-福岡県	4	1.99%
千歳線-埼玉線-東京都	5	1.68%
京都府-大阪府-奈良線	6	1.41%
山梨線-東京都-神奈川線	7	1.34%
京都府-大阪府-東京都	8	1.33%
千歳線-東京都-長野線	9	1.16%
千歳線-大阪府-東京都	10	1.13%
埼玉線-東京都-神奈川線	11	0.99%
千歳線-東京都-静岡線	12	0.85%
京都府-大阪府-滋賀線	13	0.81%
東京都-神奈川線-静岡県	14	0.76%
千歳線-山梨線-東京都-神奈川線	15	0.72%
大分県-熊本県-福岡県-長崎線	16	0.61%
岐阜線-愛知県-石川線	17	0.61%
熊本県-福岡県-長崎線	18	0.55%
千歳線-東京都-群馬線	19	0.52%
北海道-千歳線-東京都	20	0.52%

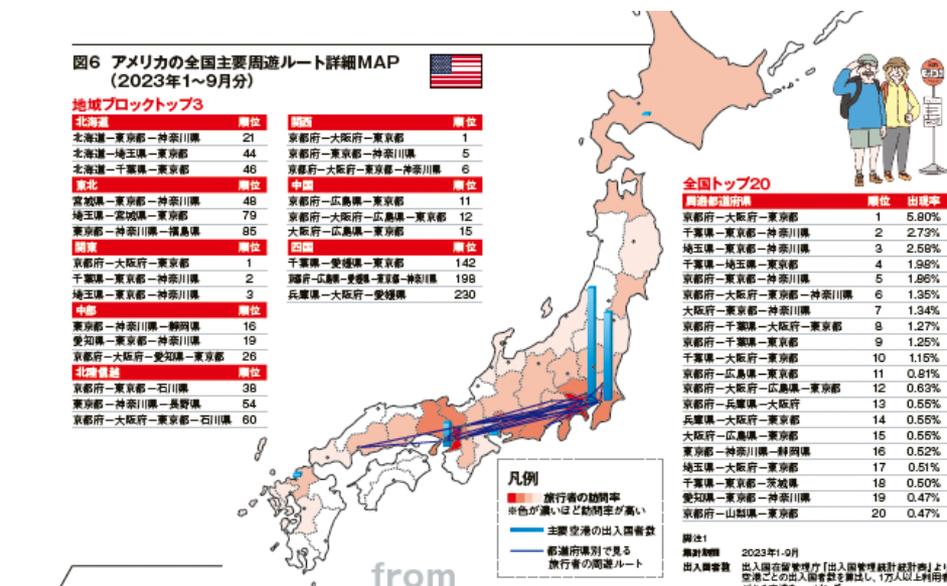
調査期間 2023年1-9月  
 調査対象 出入国管理庁「出入国管理統計」より空港ごとの出入国者数を算出し、1万人以上利用者がある空港をマッピング  
 訪問率 プログレッサー「デジタル観光統計(訪日回)」より都道府県ごとの訪問率を算出(N数=1,250,909)  
 周遊ルート 青道ログをベースに、日本滞日2日以上20日以内、都道府県ごとの組み合わせで訪日ルート化。プロットした場合は各都道府県庁所在地。離島はラクラム参照(N数=47,074、周遊ルート/回線数=1,874)  
 地域ブロック 地方運輸局が管轄する単位で分類

九州		順位
大分県-熊本県-福岡県		4
大分県-熊本県-福岡県-長崎線		16
熊本県-福岡県-長崎線		18
<b>山口</b>		112
千歳線-東京都-沖縄線		94
東京都-沖縄線-神奈川線		121
京都府-大阪府-沖縄線		180

続いては、  
 いきたい。主  
 として全国  
 した。主要周  
 府県ごとの滞  
 の出入国者数  
 ものだ。地図  
 は、周遊ル  
 と、地域ブロ  
 ート上位3ル  
 図5からは  
 を見ると、成  
 西国際空港に  
 利用者が多い  
 全国トップ20  
 利用をつなぐ  
 千歳線-東京  
 部、京都府

図6 アメリカの全国主要周遊ルート詳細MAP (2023年1~9月分)

地域ブロックトップ3	
<b>北海道</b>	順位
北海道-東京都-神奈川線	21
北海道-埼玉線-東京都	44
北海道-千歳線-東京都	46
<b>東北</b>	順位
宮城県-東京都-神奈川線	48
埼玉線-宮城県-東京都	79
東京都-神奈川線-福島線	85
<b>関東</b>	順位
京都府-大阪府-東京都	1
千歳線-東京都-神奈川線	2
埼玉線-東京都-神奈川線	3
<b>中部</b>	順位
東京都-神奈川線-静岡線	16
愛知県-東京都-神奈川線	19
京都府-大阪府-愛知県-東京都	26
<b>北陸信越</b>	順位
京都府-東京都-石川線	38
東京都-神奈川線-長野線	54
京都府-大阪府-東京都-石川線	60



**凡例**  
 ■ 旅行者の訪問率  
 ※色が濃いほど訪問率が高い  
 ■ 主要空港の出入国者数  
 ■ 都道府県別で見る旅行者の周遊ルート

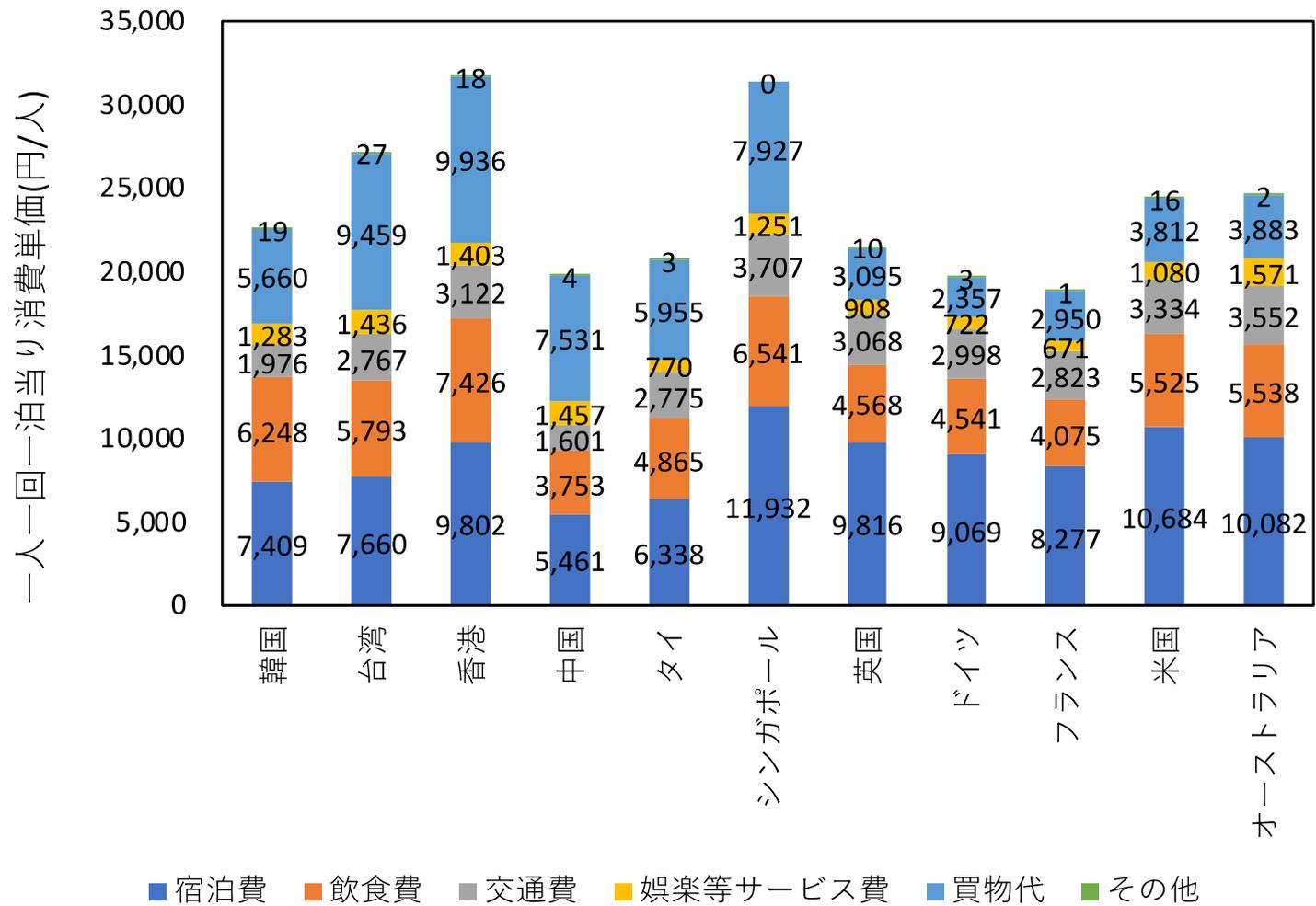
from America

九州		順位
東京都-神奈川線-福岡線		42
大阪府-東京都-福岡線		47
京都府-大阪府-東京都-福岡線		56
<b>沖縄</b>		57
千歳線-東京都-沖縄線		70
東京都-沖縄線-神奈川線		84

ゴールデン  
 図6のア  
 ート詳細M  
 ます、出入  
 は、成田空  
 空港が高くな  
 次に全国主  
 を見ると、東  
 ゆる「ゴー  
 のエリア内  
 シップ10に  
 を、関東と  
 ている。一  
 ルート。か  
 ている場所  
 が、その他  
 主要周遊ル  
 都道府県  
 地域ブロ  
 位3では、北

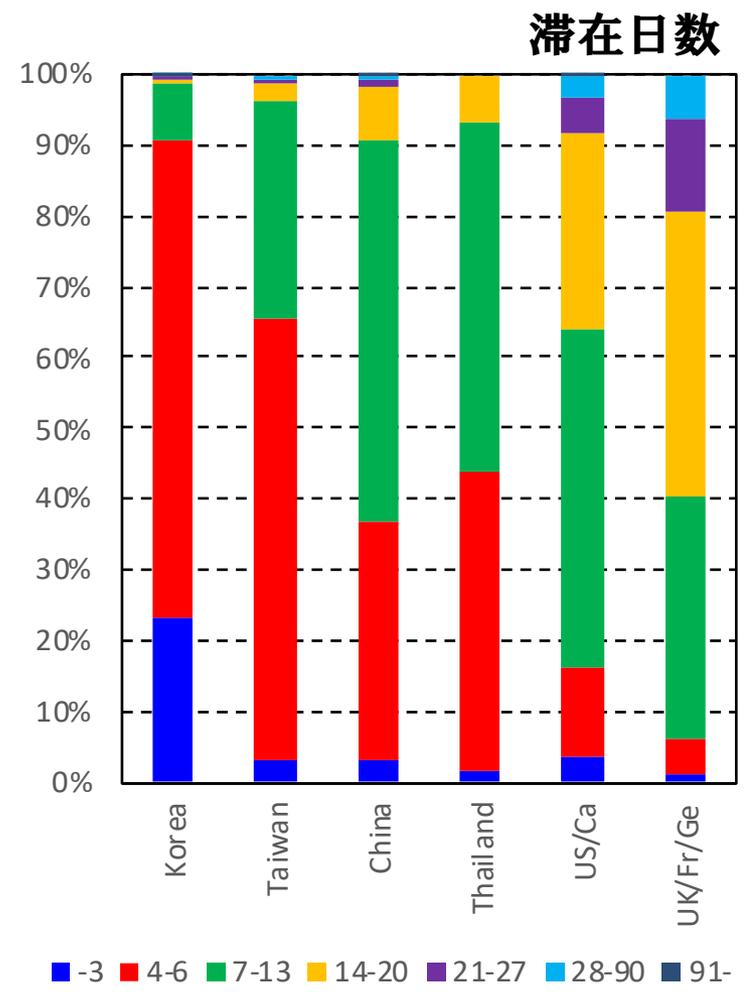
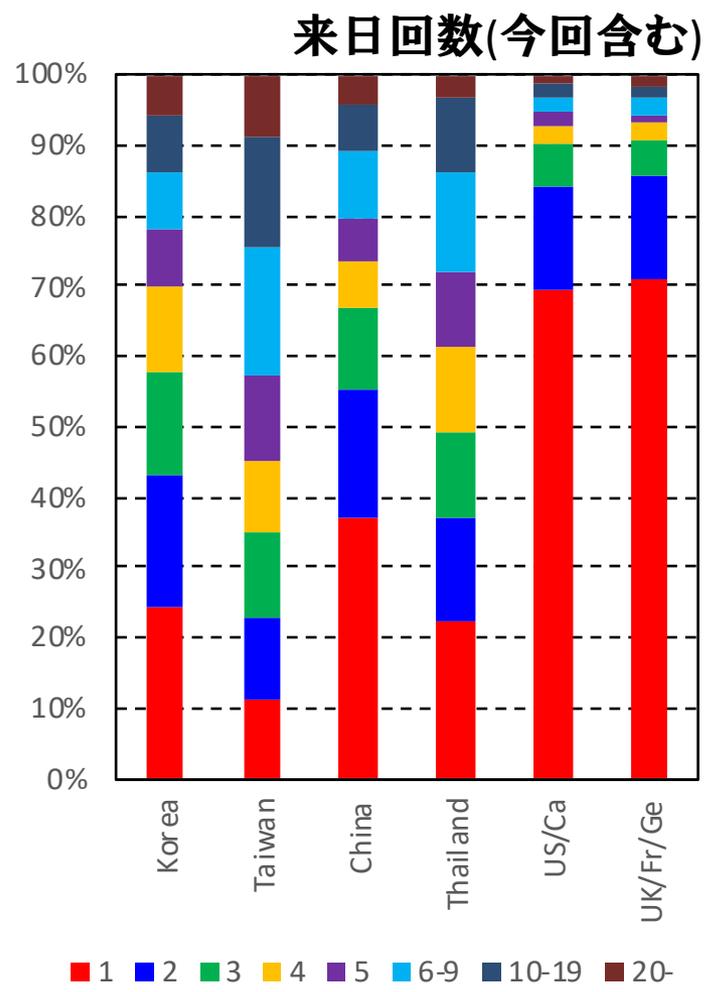
とーりまかしVol.75「地図で読み解くインバウンド地方分散研究」より

# まだまだ伸びしろが大きい～国籍・地域別の費目別一人一回一泊当り消費単価(2023)

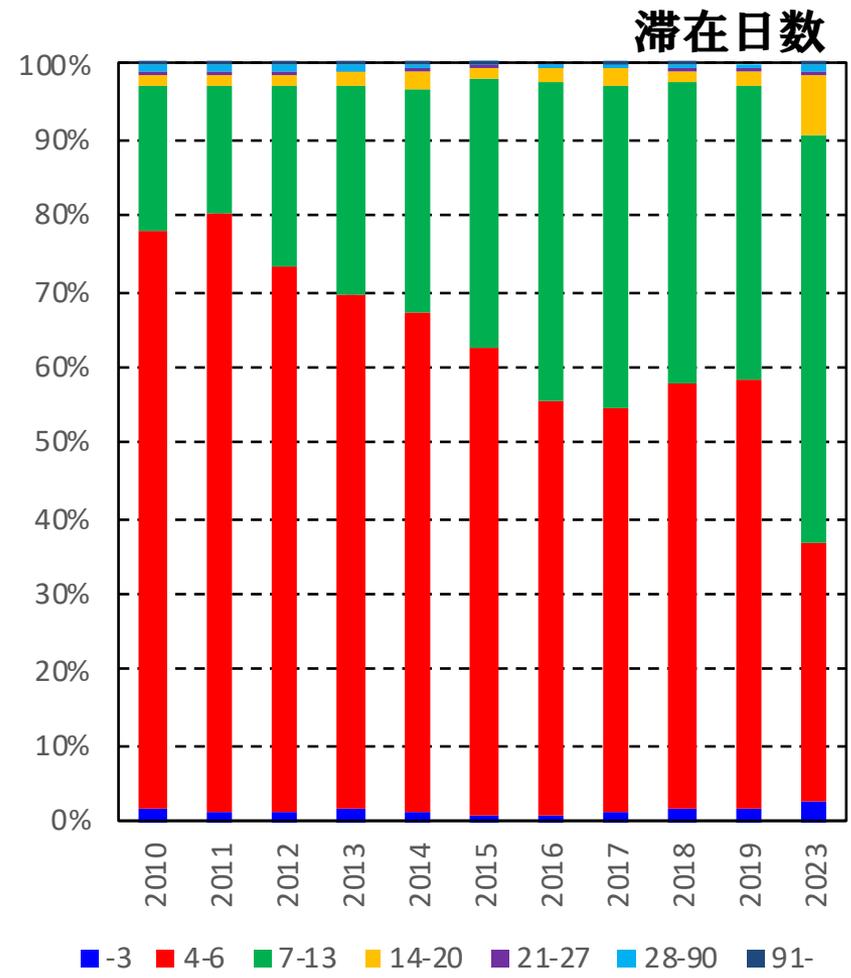
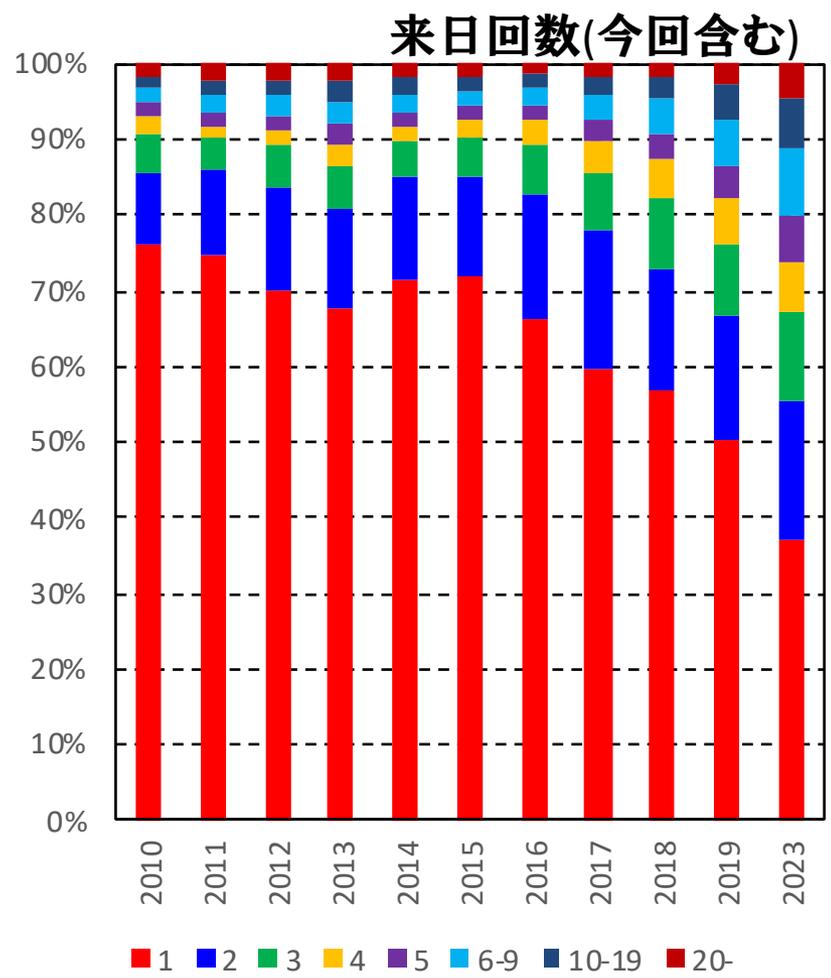


インバウンド消費動向調査より作成 [https://www.mlit.go.jp/kankocho/tokei\\_hakusyo/gaikokujinshohidoko.html](https://www.mlit.go.jp/kankocho/tokei_hakusyo/gaikokujinshohidoko.html)

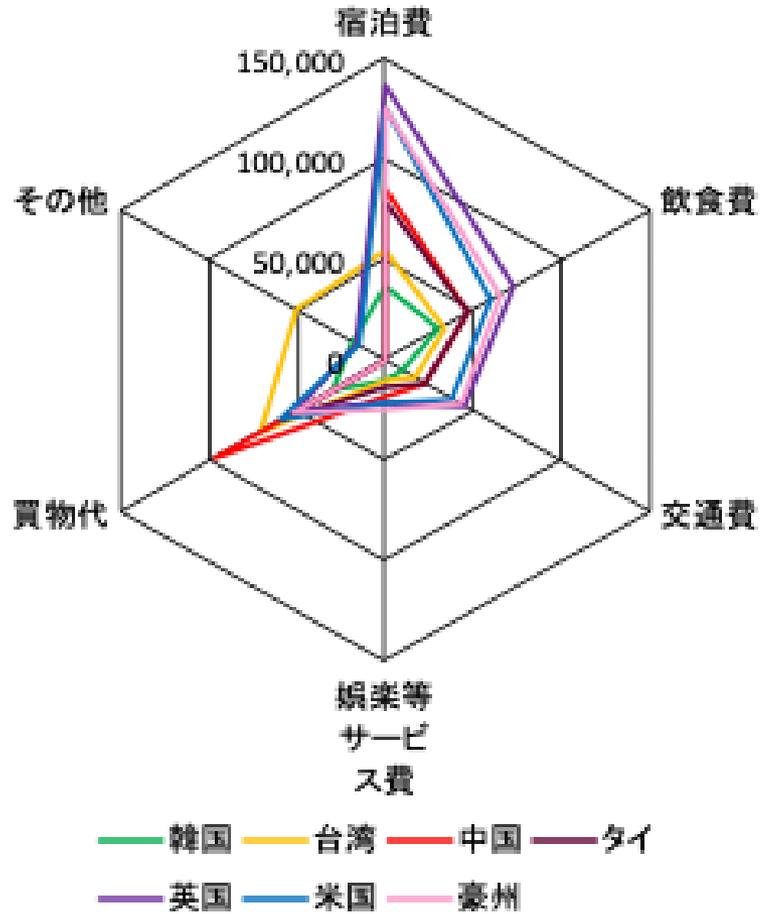
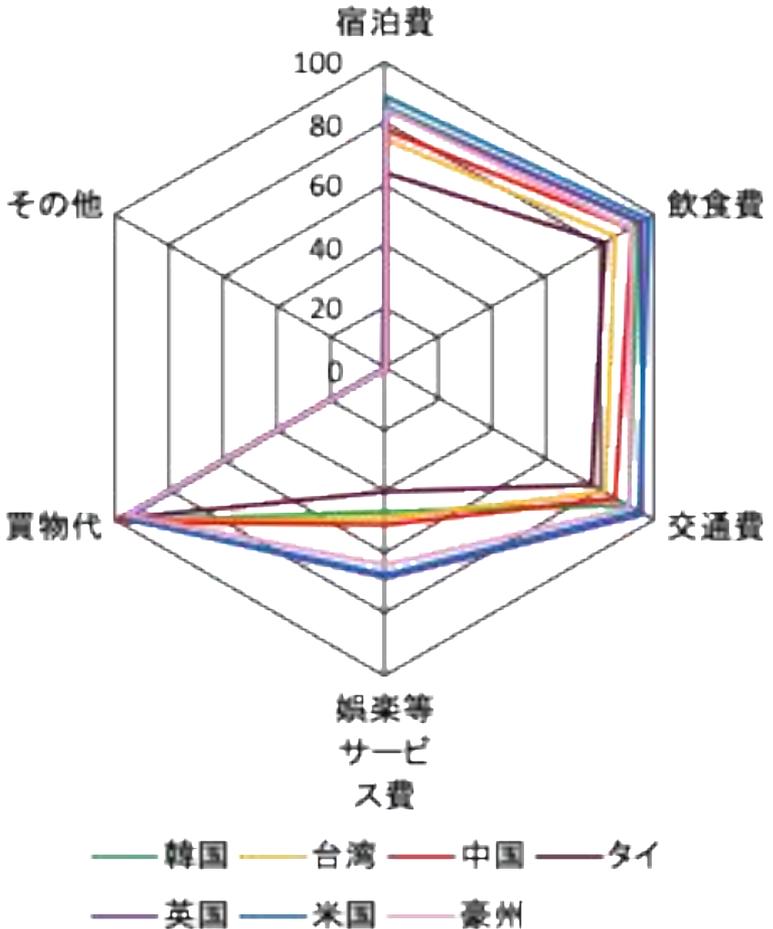
# 発地国・地域からの距離の影響は大きい～来日回数と滞在日数の国籍別構成比(2023)



# 中国市場はまだ拡大する？～来日回数・滞在日数構成比の経年変化

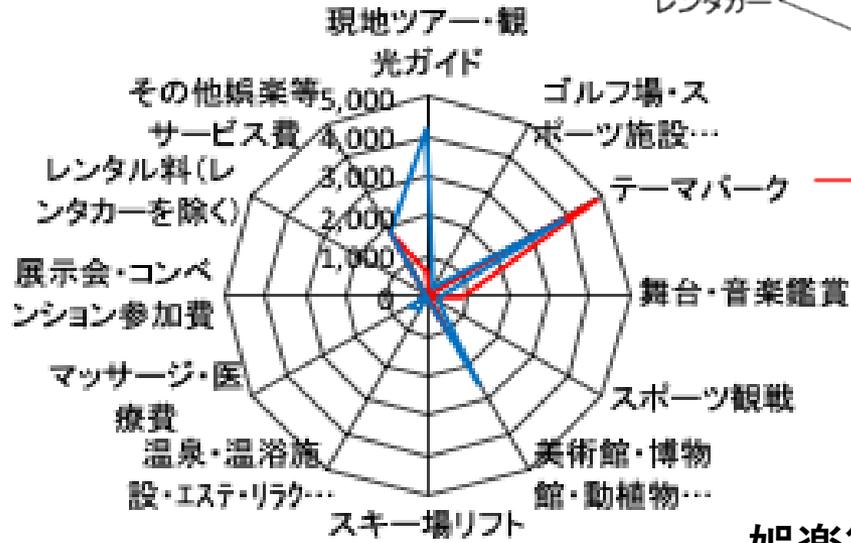
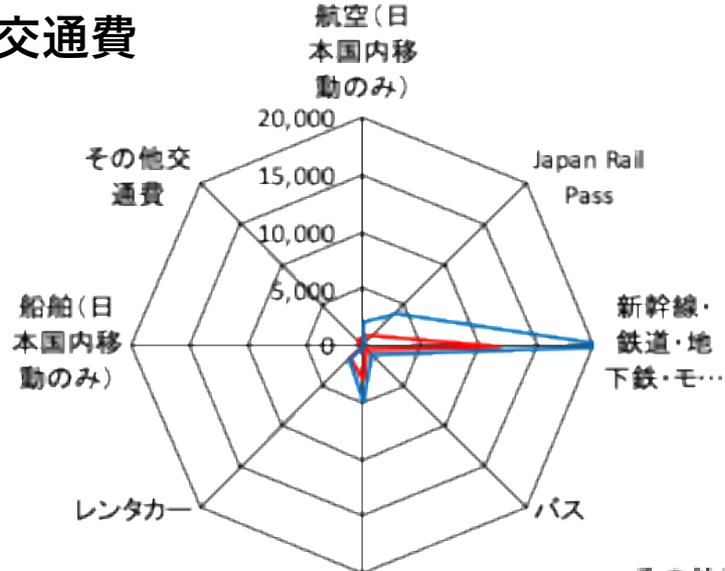


# 主要国籍・地域の費目別購入者割合・単価(2024年7～9月期)

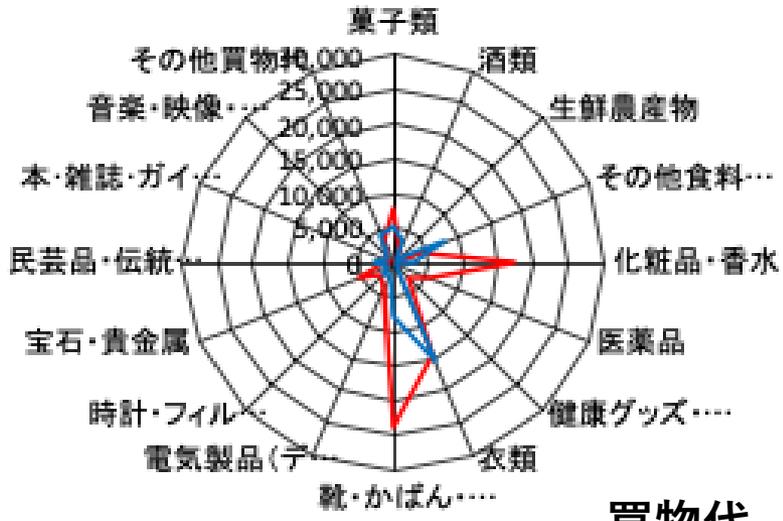


# 米国と中国の詳細費目別購入者単価(2024年7~9月期)

## 交通費



## 娯楽等サービス費



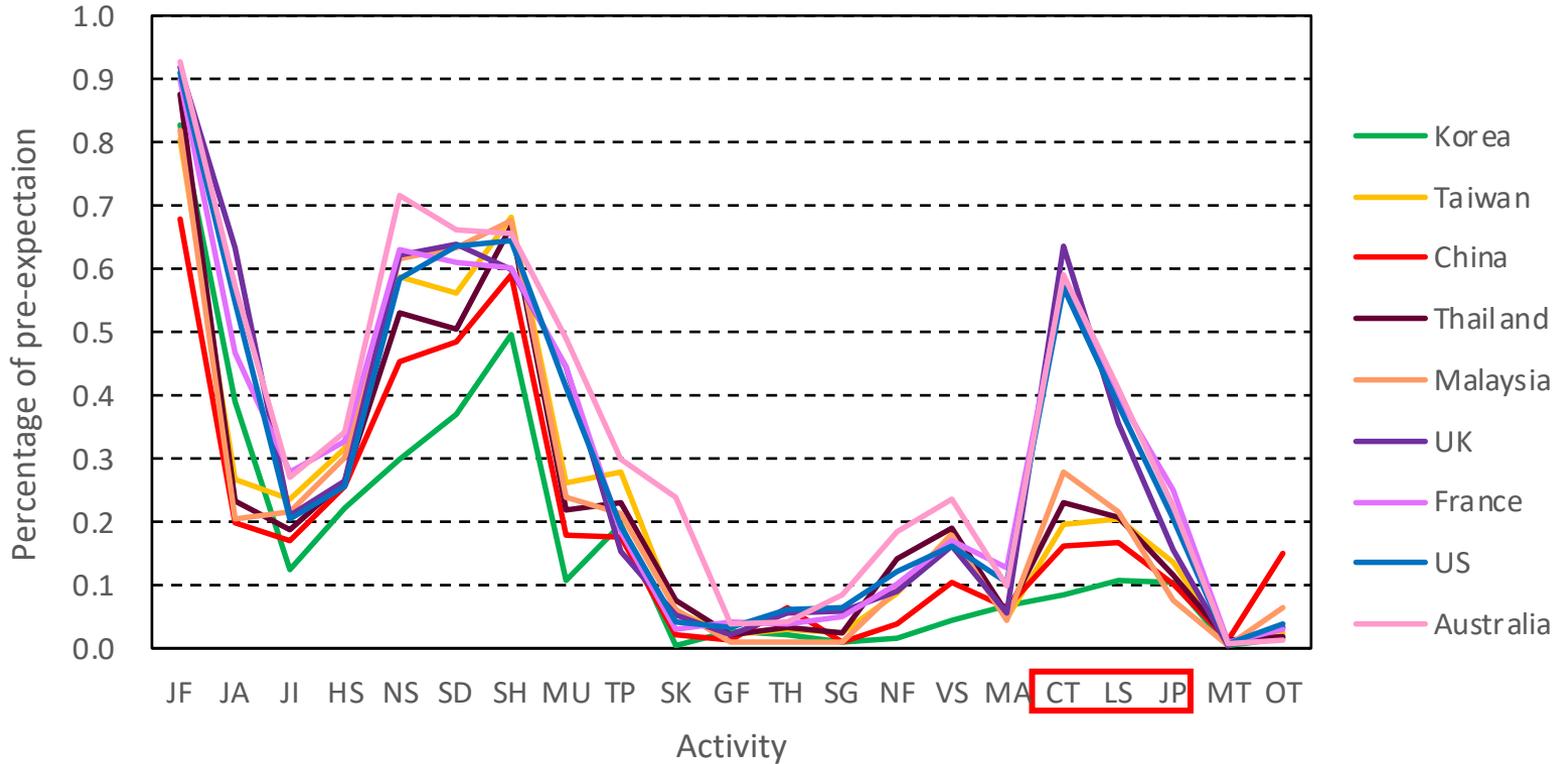
## 買物代

— 中国 — 米国

— 中国 — 米国

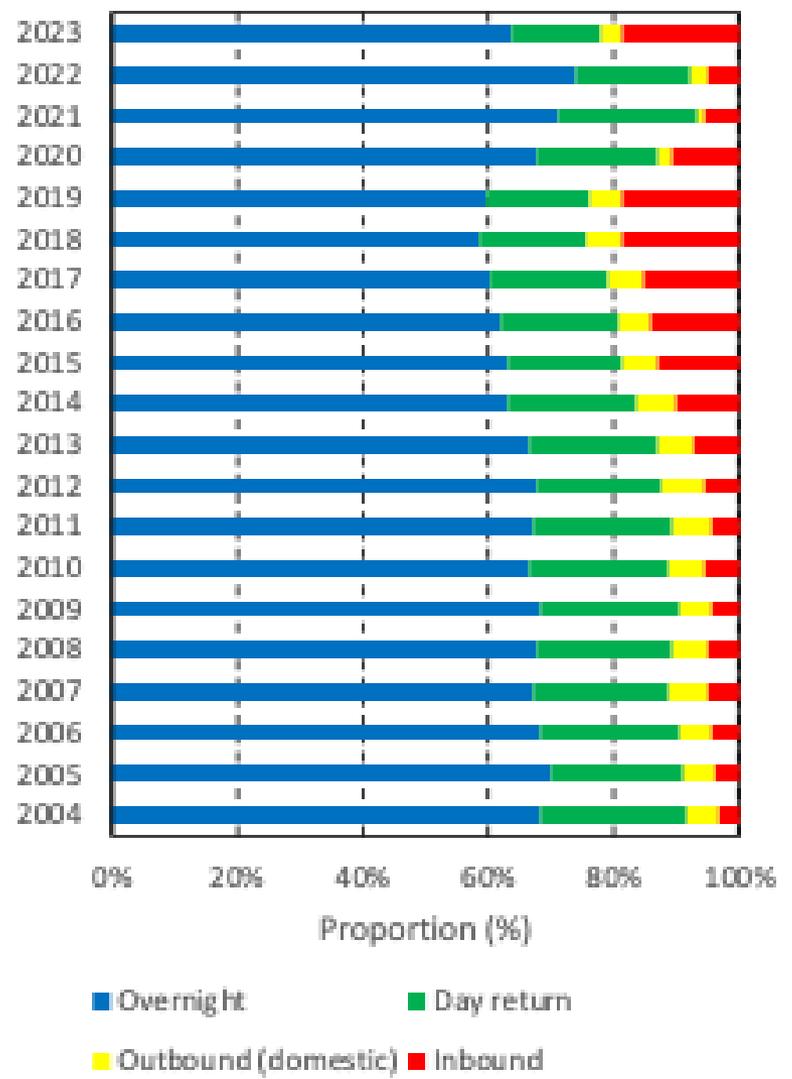
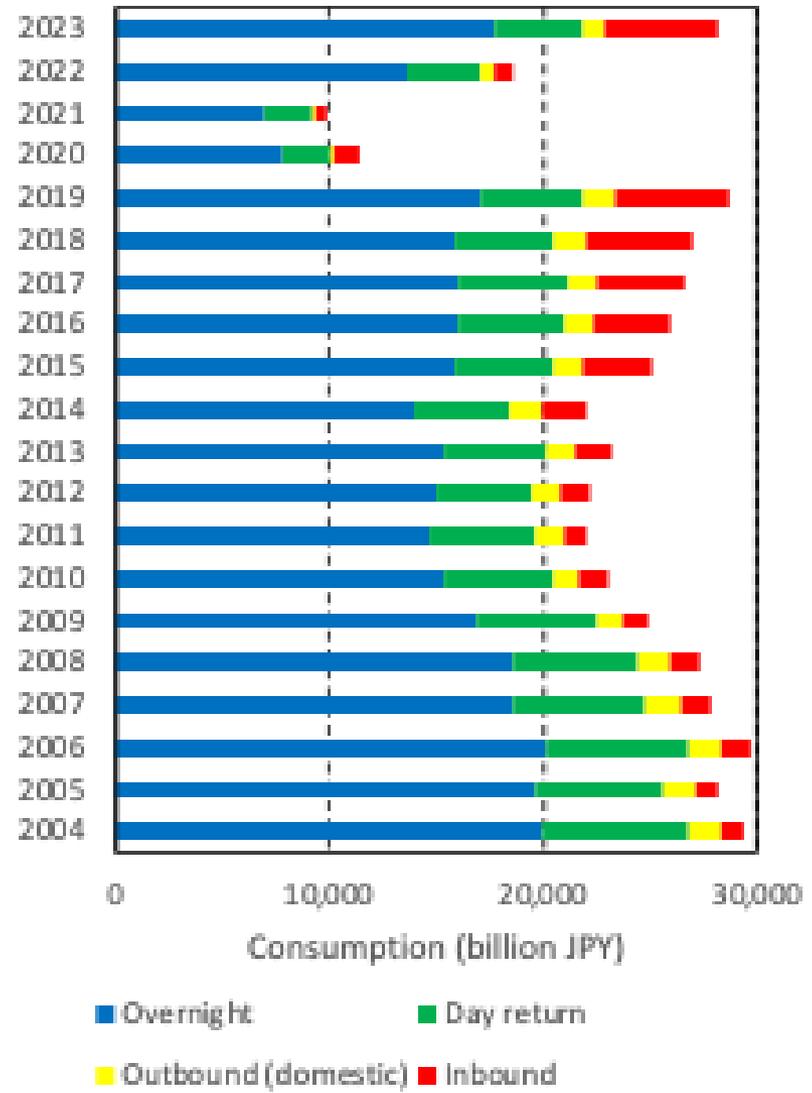
インバウンド消費動向調査より作成 [https://www.mlit.go.jp/kankocho/tokei\\_hakusyo/gaikokujinshohidoko.html](https://www.mlit.go.jp/kankocho/tokei_hakusyo/gaikokujinshohidoko.html)

# 訪日外国人観光客は訪日前にどんな活動に期待していたか？(2023)



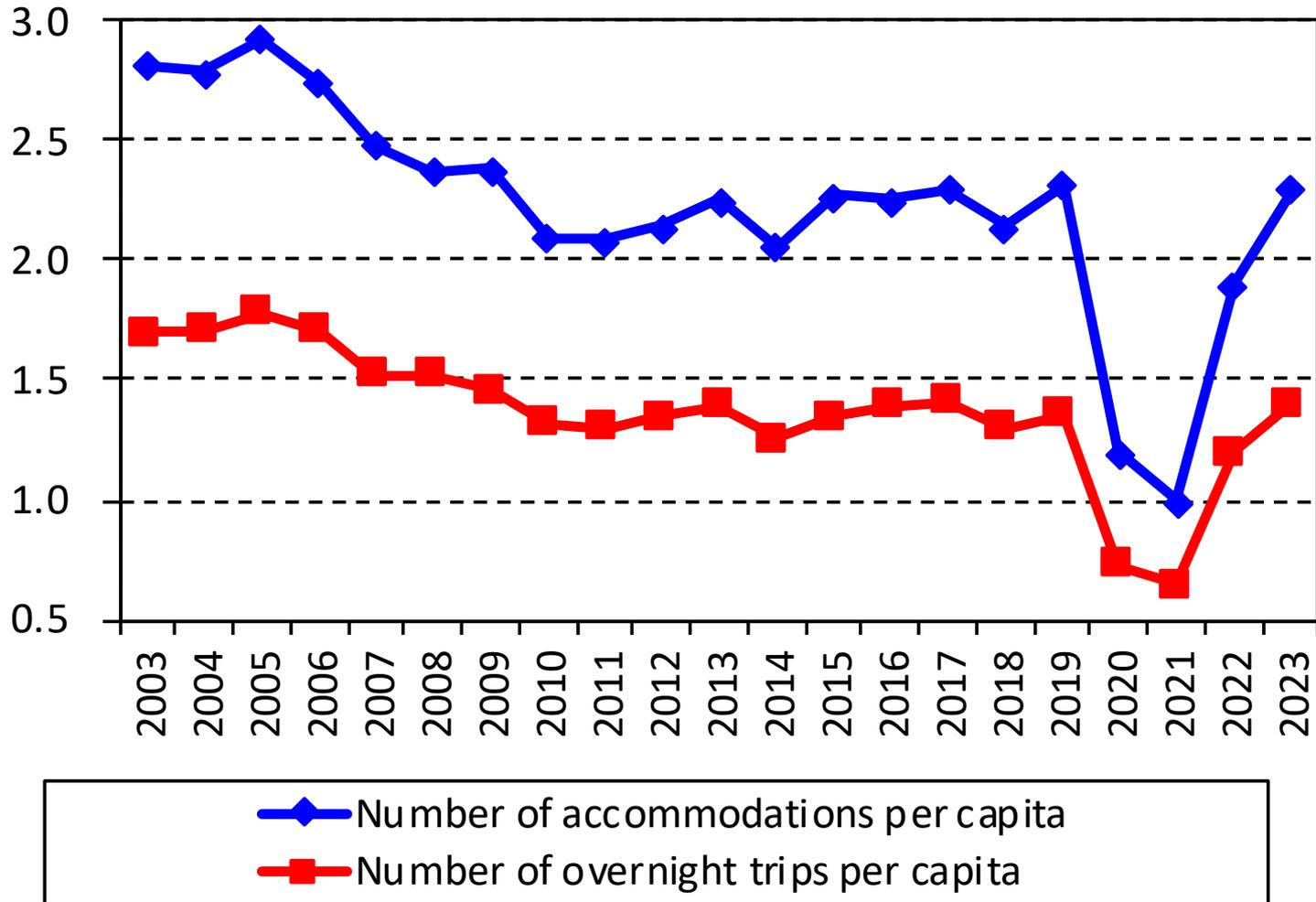
JF = 日本食を食べること, JA = 日本の酒を飲むこと (日本酒・焼酎等), JI = 旅館に宿泊, HS = 温泉入浴, NS = 自然・景観地鑑賞, SD = 繁華街の街歩き, SH = ショッピング, MU = 美術館・博物館・動植物園・水族館, TP = テーマパーク, SK = スキー・スノーボード, GF = その他スポーツ (ゴルフ等), TH = 舞台・音楽鑑賞, SG = スポーツ観戦 (相撲・サッカー等), NF = 自然体験ツアー・農漁村体験, VS = 四季の体感 (花見・紅葉・雪等), MA = 映画・アニメ縁の地を訪問, **CT = 日本の歴史・伝統文化体験**, **LS = 日本の日常生活体験**, **JP = 日本のポップカルチャーを楽しむ**, MT = 治療・健診, OT = 上記には当てはまるものがない

# 日本の観光消費額の内訳：インバウンドと騒がれていたが...



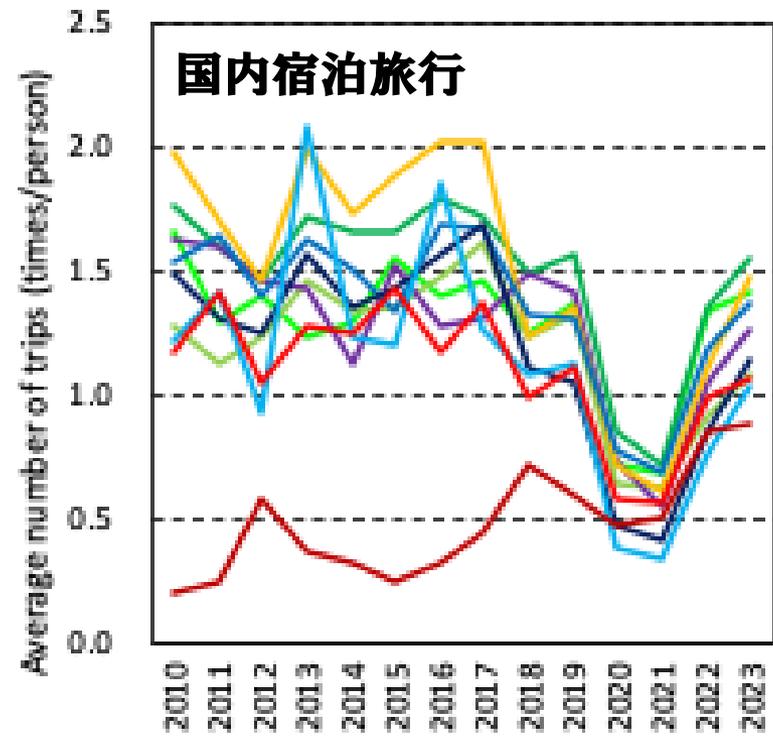
観光庁TSAより作成

# 日本人の一人当たりの宿泊旅行回数と一回当たりの宿泊日数～減少から長期停滞へ

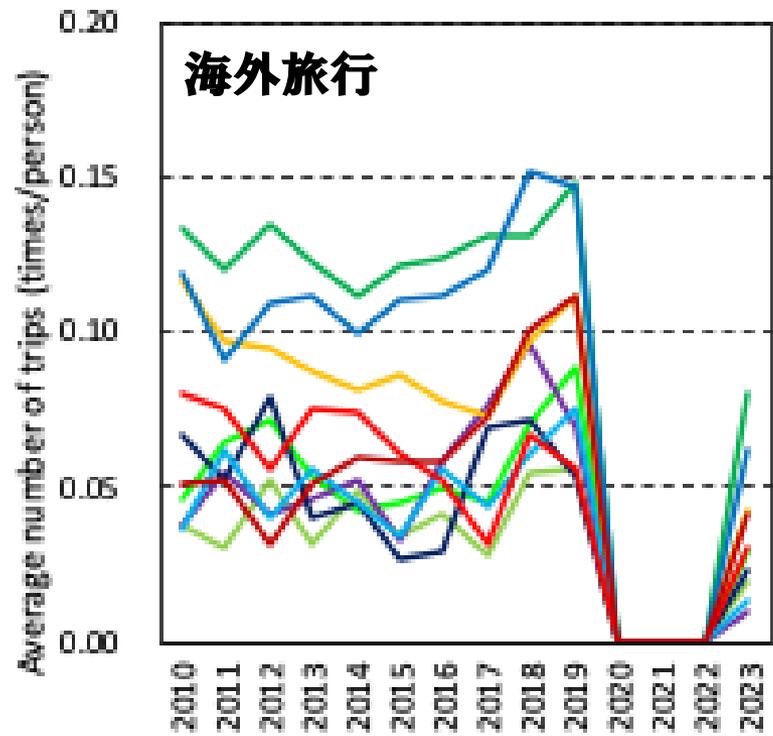


観光庁「旅行・観光消費動向調査」より作成

# 居住地別の日本人一人当たり旅行回数～三大都市圏以外の頑張りが必要



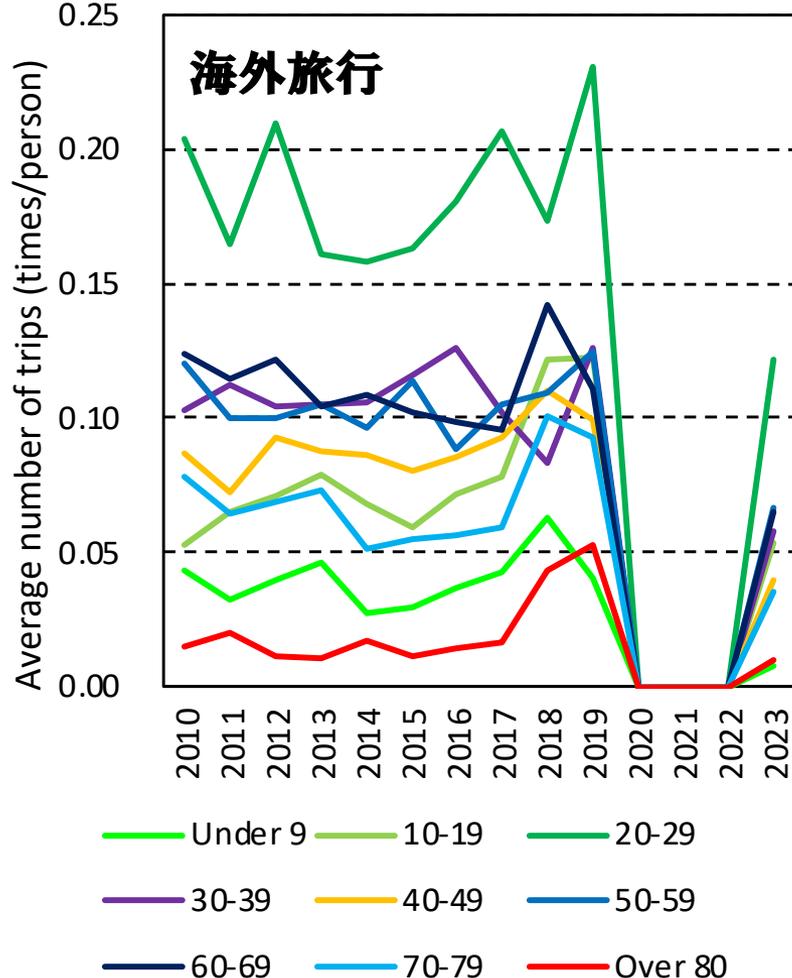
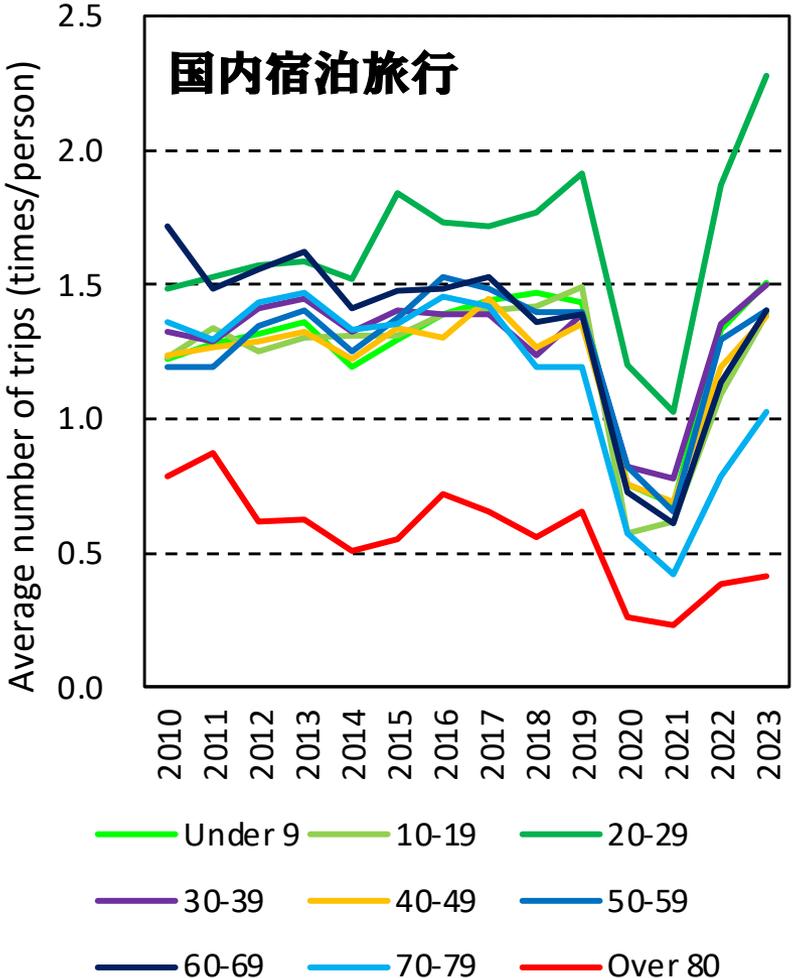
- Hokkaido
- Kanto
- Chubu
- Chugoku
- Kyushu
- Tohoku
- Hokuriku/Shin-etsu
- Kinki
- Shikoku
- Okinawa



- Hokkaido
- Kanto
- Chubu
- Chugoku
- Kyushu
- Tohoku
- Hokuriku/Shin-etsu
- Kinki
- Shikoku
- Okinawa

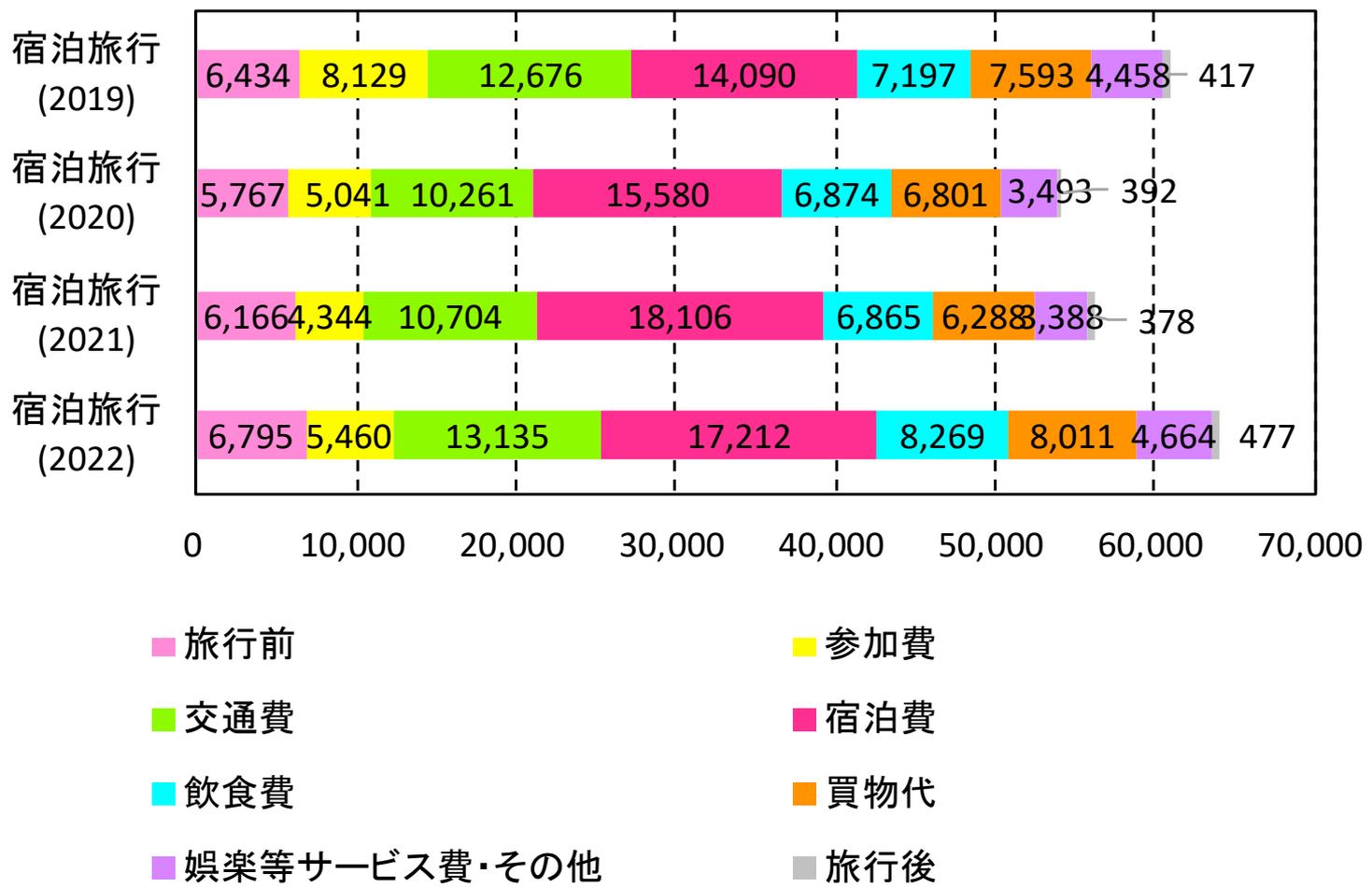
観光庁旅行・観光消費動向調査より作成

# 年齢階層別の日本人一人当たり旅行回数～20歳代の頑張りが顕著



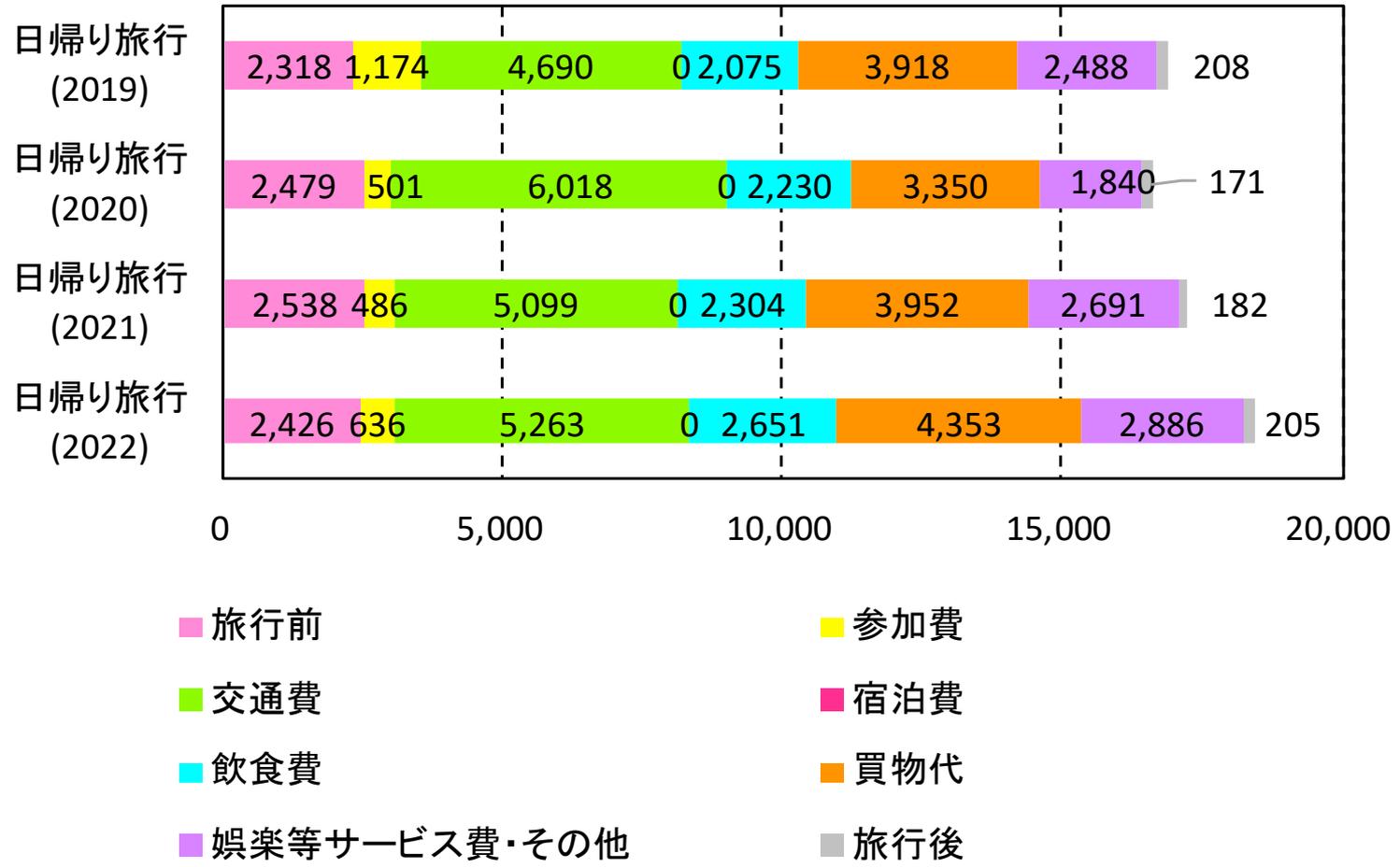
観光庁旅行・観光消費動向調査より作成

# コロナ前後の観光・レクリエーション目的の宿泊旅行の平均消費単価



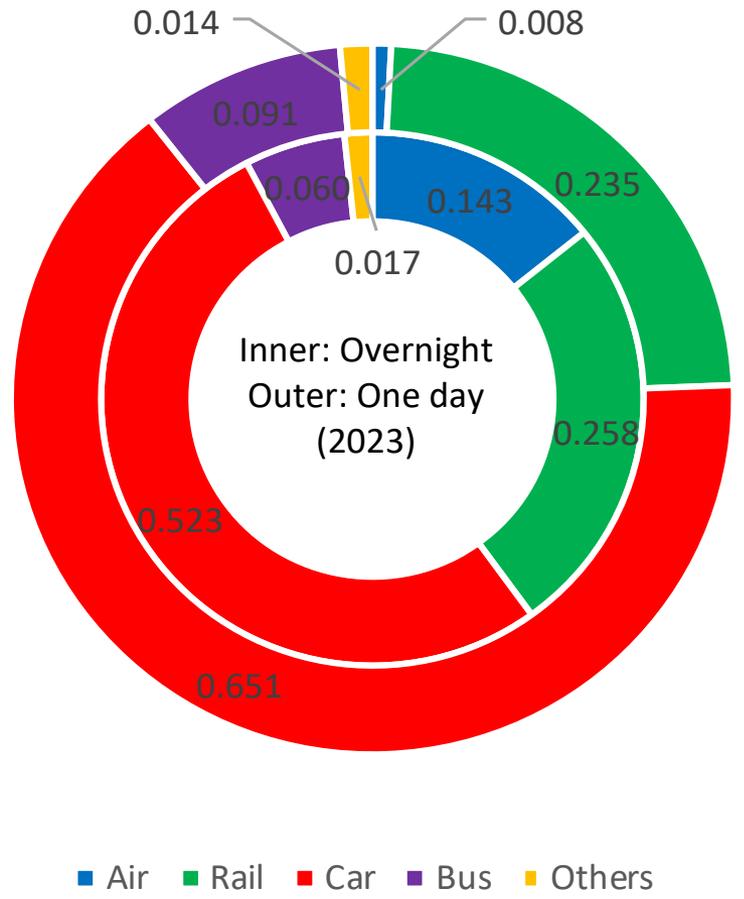
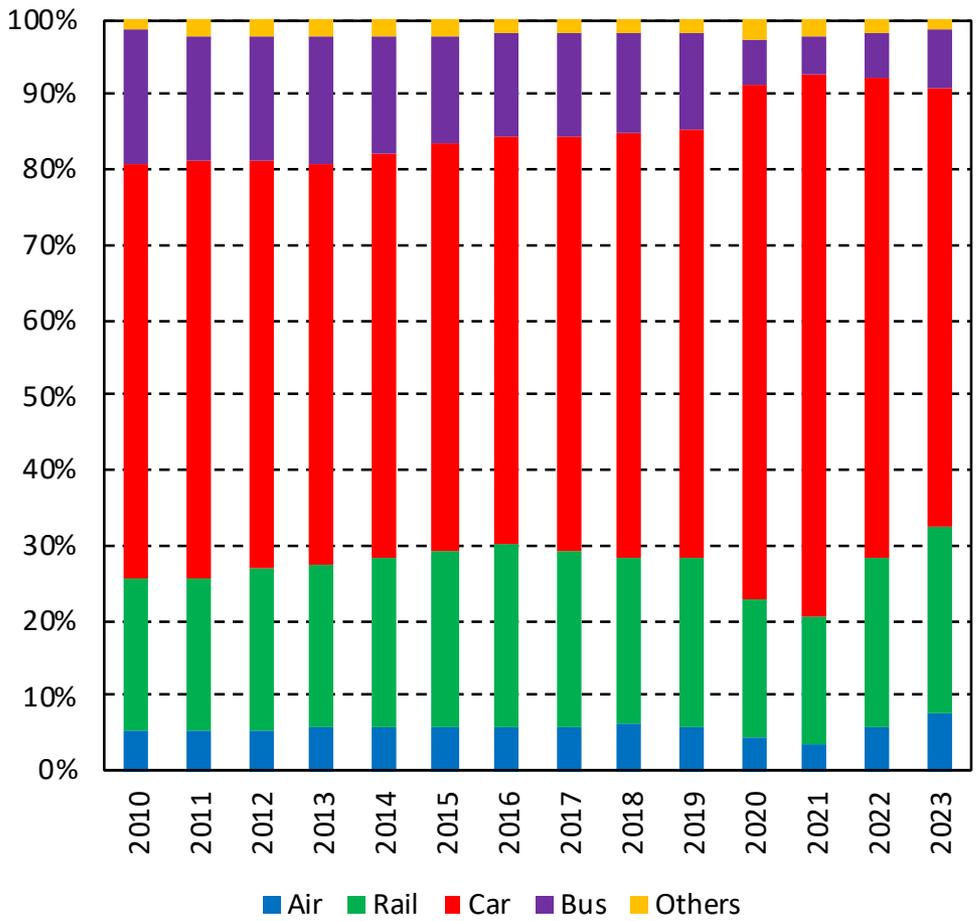
観光庁「旅行・観光消費動向調査」より作成

# コロナ前後の観光・レクリエーション目的の日帰り旅行の平均消費単価



観光庁「旅行・観光消費動向調査」より作成

# 自動車が卓越する観光・レクリエーション目的の利用交通手段



観光庁旅行・観光消費動向調査より作成

# 本日の内容

1. データから見る日本の観光の状況
2. 日本の観光政策の状況～特に持続可能な観光地域経営の実現に向けて
3. 観光の立場から見た地域交通政策への期待
4. まとめ

# 日本の観光政策の経緯

- **インバウンド**からスタート(1930年鉄道省国際観光局設置)
  - ・ 国際収支改善を目的
  - ・ 国立公園法(1931)→国立公園を主力観光資源に
- 1950年前後に観光に関する各種基本法が制定
- 観光基本法(1963)→(議員立法のため)基本法としての拘束力欠如
- 旅行業法(1971)→**アウトバウンド**振興へシフト
- 総合保養地域整備(リゾート)法(1987)→余暇振興+民間活力利用→**壮大な失敗**
- ビジット・ジャパン・キャンペーン+国際観光振興機構設立(2003)→**インバウンド**振興へ再シフト開始
- 観光立国推進基本法(2007)→(議員立法ではあるが)重要国策の**拠り所として機能**
- 観光庁発足(2008)
- アクション・プログラム(2013)→内閣主導のインバウンド振興
- 新型コロナウイルス感染症拡大を受けた観光ビジョン実現プログラム(2020)

# 観光政策の領域と主要な施策

政策領域	①観光促進のための社会・経済環境の整備	②外国人観光客受け入れ環境の改善	③観光基礎インフラ整備の支援	④観光事業者に対する規制・規制緩和とイノベーション支援
概要・目的	観光振興の前提条件として、観光の発生回数や消費額を増加させる。	外国人観光客のアクセシビリティや利便性を高める。	観光客を観光地に誘導し、快適に滞在させるためのインフラ整備を支援する。	旅行者の不利益を減じ、観光事業者の効率性や収益性を改善する法制度を整備するとともに、新たなビジネスモデルの創出を支援する。
主要な施策	-休日取得環境の改善 -可処分所得の増加 -旅行実施に対するインセンティブの提供	-ビザ撤廃・緩和 -免税措置の導入 -カード決済の拡充	-交通等インフラ整備の協力要請 -運輸サービス導入 -観光情報発信手法の開発支援	-運輸業、宿泊業、旅行業等の開業、料金・サービス水準、保安・安全・衛生基準に関わる規制・規制緩和 -新規事業設立支援

政策領域	⑤観光地の魅力向上と接客改善に対する支援	⑥観光関連人材育成の支援	⑦政策・施策のモニタリング・評価のための技術確立
概要・目的	魅力ある観光地の構築に向けて、新たな資源発掘・開発やDMOなどの観光地運営組織の設立を支援する。	観光産業や観光地運営組織でトップマネジメントに関わる人材、あるいはホスピタリティー産業の従業員を安定的・効率的に輩出する仕組みを導入する。	政策や施策の効果をモニタリングするためのデータ・情報収集技術フレームと、それを活用した効果評価分析手法を開発する。
主要な施策	-DMO設立支援 -観光地整備計画の策定支援 -補助金・助成金制度の確立 -品質保証制度設計	-大学等高等教育機関における教育カリキュラムの開発支援 -先導的観光指導者の認定	-各種観光関連統計の高度化支援 -新たな情報技術を用いた観光分析手法の開発 -グッドプラクティスの蓄積・公開

# 世界中で猛威をふるうオーバーツーリズム



# 2018年秋の由布院の状況



不動産のパートナー  
不動産買取

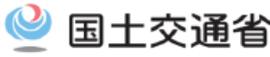
布院かほりの郷  
はるが

HOLIDAYS

anko

# 第4次観光立国推進基本計画(2023)

(参考)観光立国推進基本計画(第4次)概要 ~持続可能な形での観光立国の復活に向けて~



計画期間：  
令和5~7年度  
(2023~2025年度)

- 観光はコロナ禍を経ても**成長戦略の柱**、**地域活性化の切り札**。国際相互理解・国際平和にも重要な役割。
- コロナによる変化やコロナ前からの課題を踏まえ、我が国の観光を**持続可能な形で復活させる**。
- 大阪・関西万博も開催される**2025年**に向け、「**持続可能な観光**」「**消費額拡大**」「**地方誘客促進**」をキーワードに、「**持続可能な観光地域づくり**」「**インバウンド回復**」「**国内交流拡大**」に戦略的に取り組み、全国津々浦々に観光の恩恵を行きわたらせる。

## 基本的な方針

### 持続可能な観光地域づくり戦略

- 観光振興が**地域社会・経済に好循環**を生む仕組みづくりを推進する
- 観光産業の**収益力・生産性**を向上させ、**従事者の待遇改善**にもつなげる  
(「稼げる産業・稼げる地域」)
- **地域住民の理解**も得ながら、**地域の自然、文化の保全と観光を両立**させる  
(「住んでよし、訪れてよし」)



### インバウンド回復戦略

- **消費額 5兆円**の早期達成に向けて、施策を総動員する
- **消費額拡大・地方誘客促進**を重視する
- **アウトバウンド復活**との相乗効果を目指す

### 国内交流拡大戦略

- 国内旅行の**実施率向上**、**滞在長期化**を目指す
- 旅行需要の**平準化**と**関係人口の拡大**につながる**新たな交流需要の開拓**を図る

## 目標

- **早期達成を目指す目標**：インバウンド消費**5兆円**、国内旅行消費**20兆円**
- **2025年目標** (質の向上を強調し、人数に依存しない指標を中心に設定)

持続可能な観光地域づくり	地域づくりの体制整備	① 持続可能な観光地域づくりに取り組む地域数【新】	100地域
	インバウンド回復	② 訪日外国人旅行消費額単価【新】	20万円/人
③ 訪日外国人旅行者一人当たり地方部宿泊数【新】		2泊	
④ 訪日外国人旅行者数		2019年水準超え	
⑤ 日本人の海外旅行者数		アジア最大・3割以上	
国内交流拡大	⑥ 国際会議の開催件数割合	アジア最大・3割以上	
	⑦ 日本人の地方部延べ宿泊者数	3.2億人泊	
	⑧ 国内旅行消費額	22兆円	

## 主な施策

- 観光地・観光産業の**再生・高付加価値化**
- 観光DX、観光人材の**育成・確保**
- 持続可能な観光地域づくりのための**体制整備**等

**最重要ポイント**

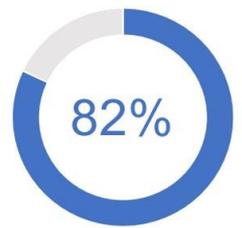
- コンテンツ整備、受入環境整備
- 高付加価値なインバウンドの誘致
- アウトバウンド・国際相互交流の促進
- 国内需要喚起
- ワークーション、第2のふるさとづくり
- 国内旅行需要の平準化

## 目指す2025年の姿

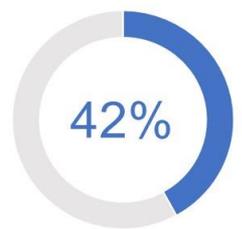
- **活力に満ちた地域社会**の実現に向け、**地域の社会・経済に好循環**を生む「**持続可能な観光地域づくり**」が全国各地で進められ、**観光の質の向上**、**観光産業の収益力・生産性の向上**、**交流人口・関係人口の拡大**がコロナ前より進んだ形で観光が復活している
- 万博の開催地である我が国が**世界的潮流を捉えた観光地**として脚光を浴び、「**持続可能な観光**」の**先進地**としても注目されている

# サステナブル・ツーリズムに関する旅行者意識～ Booking.com 日本法人の調査(2021)

「旅行において、サステナビリティが非常に重要だ」と回答した日本の旅行者は



「新型コロナウイルス感染症の影響で今後はよりサステナブルな旅行をしたい」と回答した日本の旅行者は



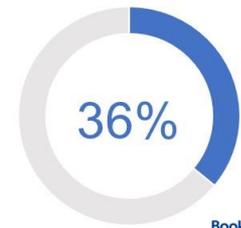
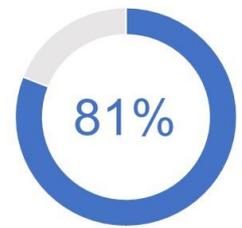
Booking.com

持続可能な観光開発を意識しない観光地や観光施設はグローバルの成熟した旅行者から選択されないかもしれない

「今年はサステナブルな宿泊施設に滞在したい」と回答した

世界の旅行者

日本の旅行者



Booking.com

<https://news.booking.com/ja/sustainable-travel-report-2021/>

# 観光地に求められる持続可能性～誘導と認証

日本版  
持続可能な観光ガイドライン  
Japan Sustainable Tourism Standard for Destinations  
◀JSTS-D▶

付録  
持続可能な観光に関する用語集／デスティネーションプロフィール／「日本版持続可能な観光ガイドライン (JSTS-D)」のロゴマーク使用申請書／GSTC-D-2.0 の和訳／持続可能な観光指標に関するアンケート調査結果／持続可能な観光の実現に向けた先進事例集／【訪日外国人旅行者向け】マナー啓発用 看板、ステッカー、チラシ等 先行事例リンク集

観光庁・UNWTO 駐日事務所  
2020年6月

認証されていることが、国際的に選ばれる観光地としての必須条件に

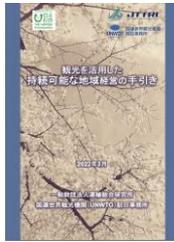
**Section A**  
持続可能な**マネジメント**(16項目)

**Section B**  
**社会経済**のサステナビリティ(8項目)

**Section C**  
**文化的**サステナビリティ(8項目)

**Section D**  
**環境**のサステナビリティ(15項目)

ステークホルダーの合意形成で評価体系(指標・計測方法)を自発的に決定  
←地域が活用できる手引書を作成



[https://www.jttri.or.jp/research/tourism/220322kanko\\_tebiki.pdf](https://www.jttri.or.jp/research/tourism/220322kanko_tebiki.pdf)

# Green Destinationsによる認証

## ■ Top 100 Stories 2024

- 千曲, 釜石, 宮津, 遠野, 鶴岡



## ■ Destination Certification 2024

- Silver: ニセコ, 大洲, 高山, 小豆島
- Gold: 釜石

- Theme 1: **Destination Management**
- Theme 2: **Nature & Scenery**
- Theme 3: **Environment & Climate**
- Theme 4: **Culture & Tradition**
- Theme 5: **Social Well-being**
- Theme 6: **Business & Communication**

## Green Destinations Standard V2

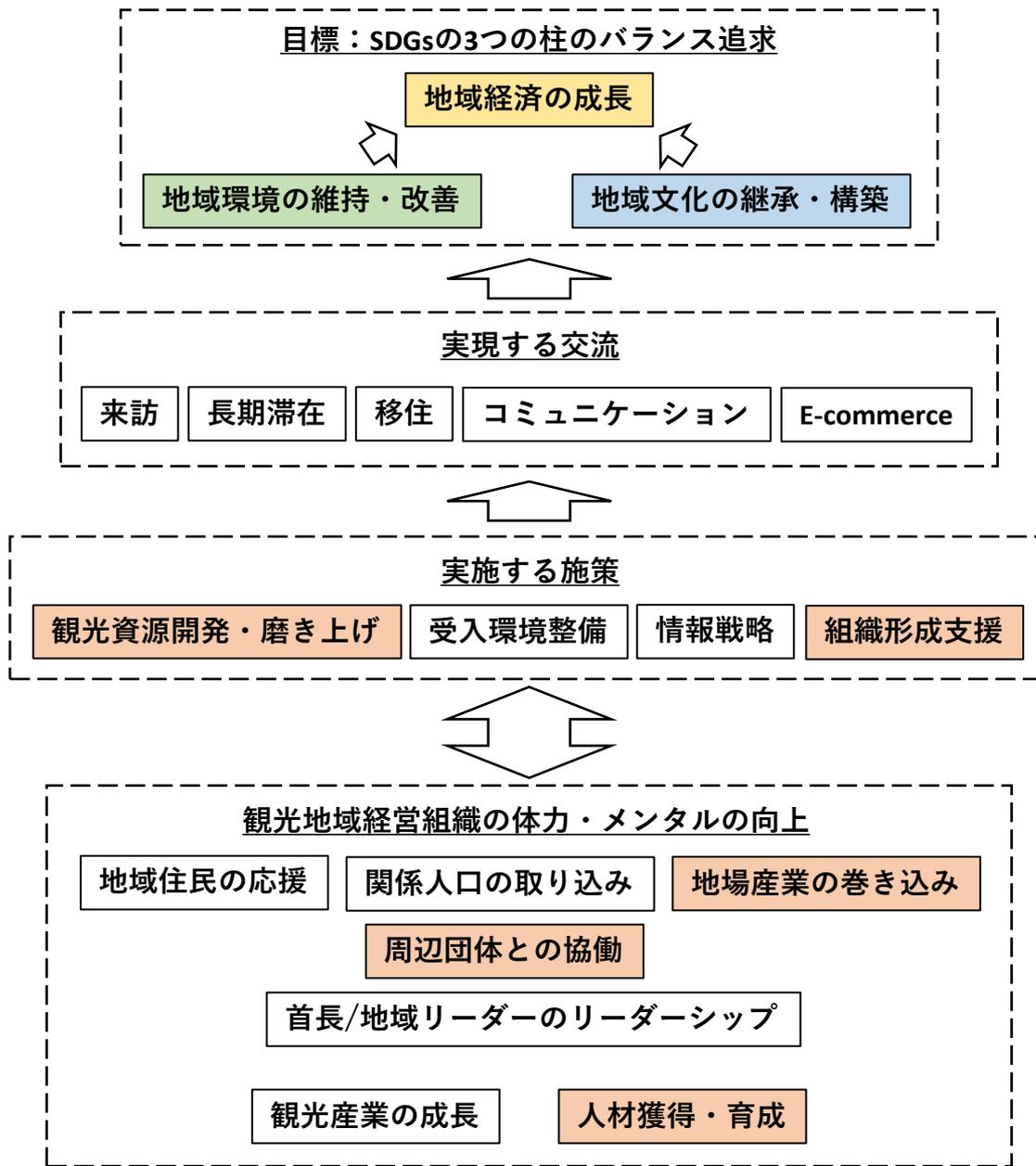
6 Themes - 75 criteria **6テーマ75基準**

- GD Standard recognized since 2016
- GD Certification accredited since 2018

- Aligned to Sustainable Development Goals (SDGs)

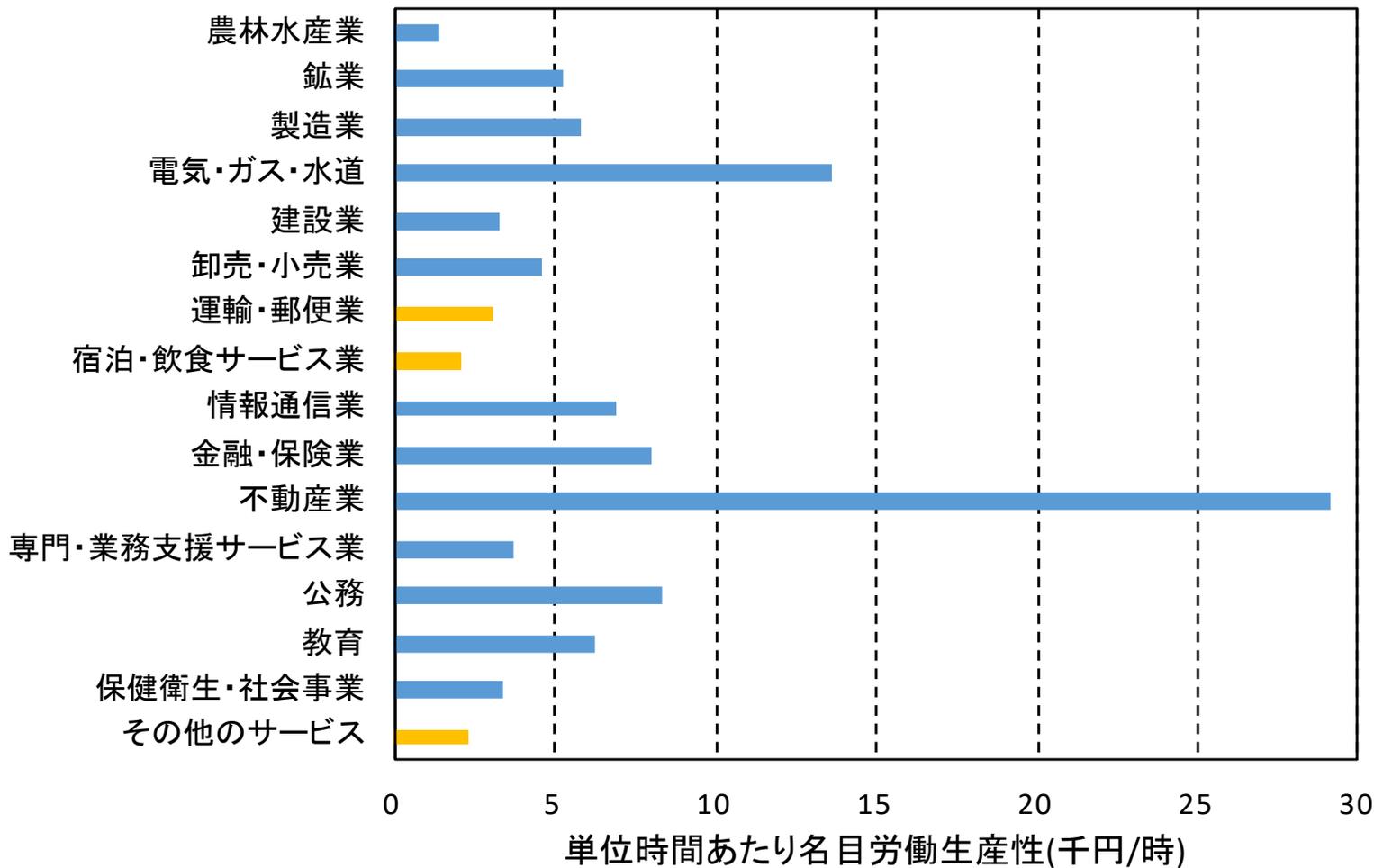
© Green Destinations





## 持続可能な観光地域づくりの目標と実現要素

# 観光関連産業の労働生産性の低さ(2021)



(公財)日本生産性本部・生産性データベースより作成

# 観光による地域経営の目標～観光総生産額の増加

$$\text{観光総生産額} = \text{観光入込客数} \times \text{一人当たり観光消費額} \times \text{域内調達率}$$

観光総消費額

$$\text{一人当たり観光消費額} = \text{宿泊費} + \text{飲食費} + \text{買物代} + \text{交通費(域内)} + \text{娯楽等サービス費}$$

## ■ 真に見なければならぬのは「観光総生産額」

- 観光入込客数が増えても、一人当たり消費額が小さければ経済効果は限定的
- 観光総消費額が大きくても、消費品目・サービスの原材料を地域外に依存している状況では、最終的に稼ぎの多くが地域外に流出
- 一人当たり観光消費額を増加させるための消費費目は宿泊、飲食、買物、交通、娯楽サービスなど多様

# 地域における典型的観光施策

## 1. 観光資源の磨き上げ

- ①観光産業の育成
- ②周辺産業の巻き込み
- ③商品開発

## 2. 情報戦略

- ①プロモーション
- ②コミュニケーション

## 3. 受入環境整備

- ①設備・インフラ改善（誘導案内設備，バリアフリー，トイレ整備，歩行・自転車利用環境等）
- ②二次交通整備

## 4. サービス改善

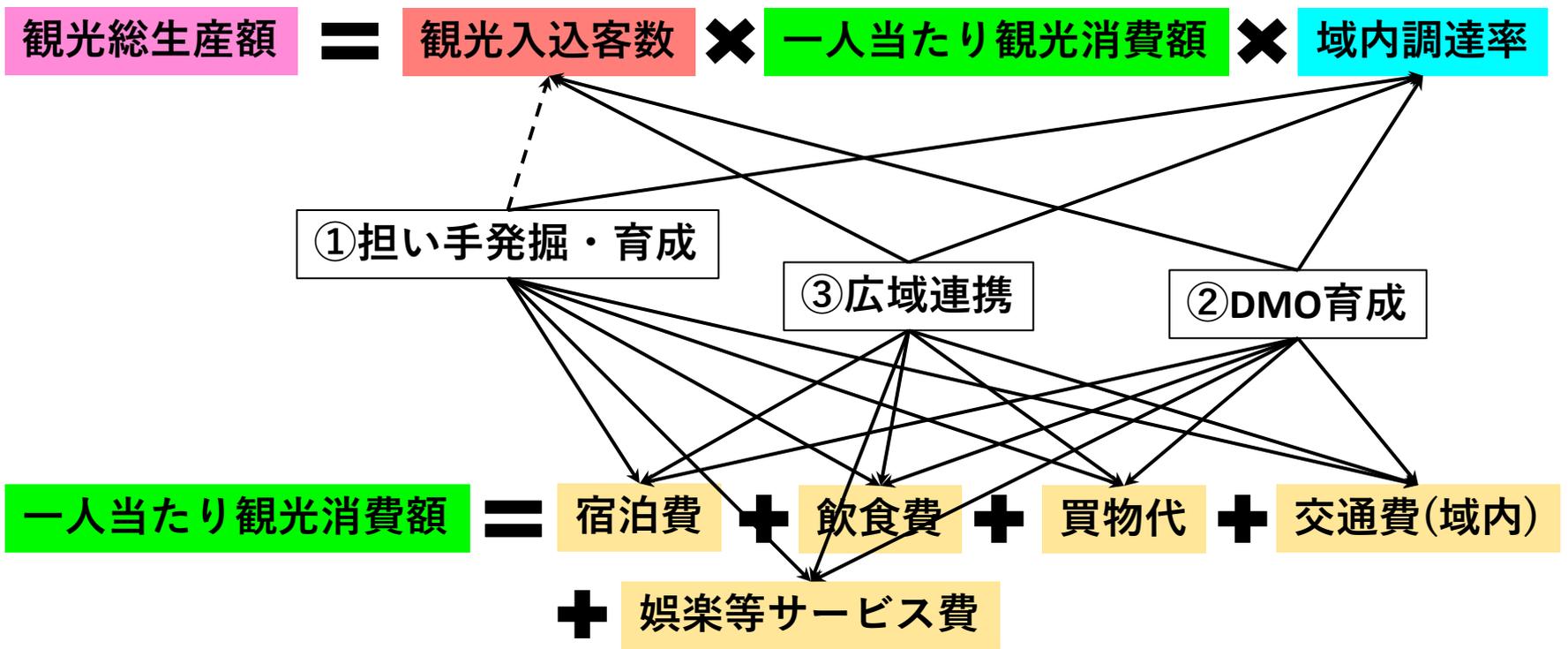
- ①キャッシュレス化
- ②観光MaaS

## 5. 組織形成

- ①担い手発掘・育成
- ②観光地域づくり法人(DMO)育成
- ③広域連携

交通事業者に期待したい部分

# 組織形成を通じた総生産額増加のパス



————→ 直接的に増加に貢献  
 - - - - -> 間接的に増加に貢献

# 観光地域づくり法人(DMO)の概要

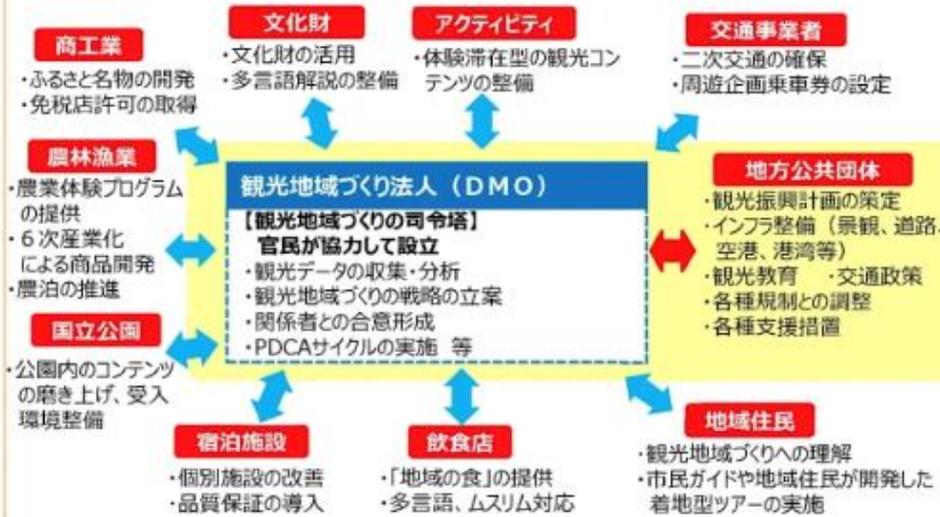
## 観光地域づくり法人(DMO)の形成・確立

### 観光地域づくり法人 (DMO)

地域の多様な関係者を巻き込みつつ、科学的アプローチを取り入れた観光地域づくりの司令塔となる法人

#### 地域の関係者を巻き込んだ体制の構築

観光地域づくり法人(DMO)を中心とし、地域の関係者が主体的に参画した体制を構築



ターゲット  
等の戦略策定

観光コンテツ  
の造成

受入環境の  
整備

地方誘客・旅行消費拡大

観光による受益が広く地域にいきわたり、  
地域全体を活性化

# 日本でのDMOの展開

## ■ 日本版DMO(2016)→登録観光地域づくり法人(DMO)(2020)

- 地域の「稼ぐ力」を引き出すとともに地域への誇りと愛着を醸成する「観光地経営」の視点に立った観光地域づくりの舵取り役として、多様な関係者と協働しながら、明確なコンセプトに基づいた観光地域づくりを実現するための戦略を策定するとともに、戦略を着実に実施するための調整機能を備えた法人
- 観光で地域が稼げる仕組みづくりやオーバーツーリズム対策を含めた環境整備をすることによって地域経済を持続的に成長させ、活性化させる
- 地方創生に貢献する農林水産業、商工業、文化・環境等の幅広い分野と連携し、地域の総合政策として取り組む

## ■ インバウンドの誘客戦略策定とマーケティングを行う広域連携(複数都道府県,10)と、着地整備を行う地域連携(複数自治体,115)、地域(単独自治体,187)の3分類の312法人(2024.9.24現在)

## ■ 重点支援DMOとして37法人を選定(2021.9.13)

## ■ 先駆的DMOとして3法人を選定(2023.3.28)

## ■ DMO区分の変更(広域連携, 都道府県, 地域)を予定(パブコメ中)

# 観光圏～国際的に通用する地域ブランドの確立に向け、それに即した滞在プログラムを造成する事業



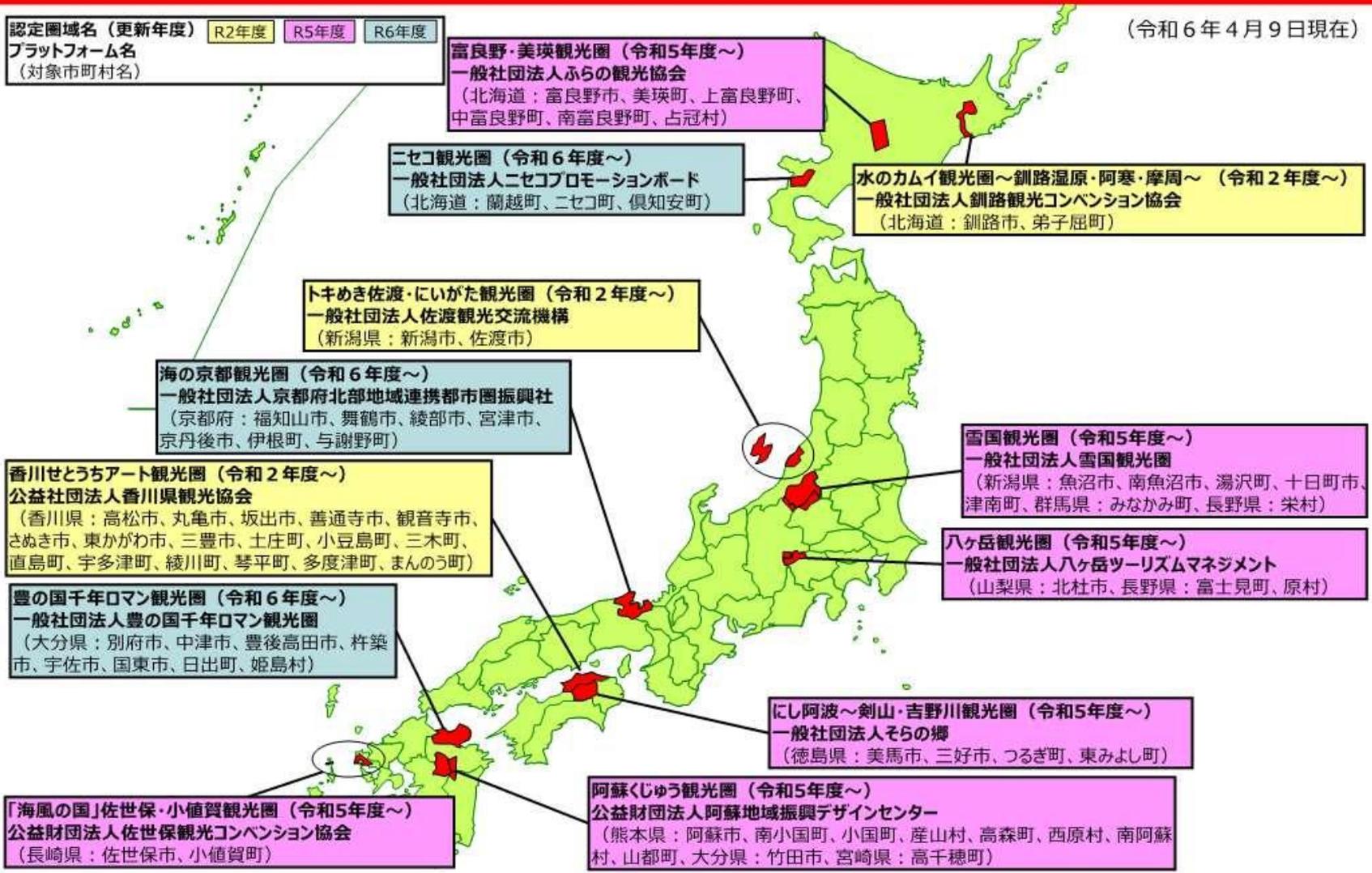
## 広域の地域ブランドに基づく2泊3日の滞在スタイルの確立

# 観光圏の認定状況

## 観光圏整備実施計画認定地域（12地域）

認定圏域名（更新年度） R2年度 R5年度 R6年度  
 プラットフォーム名  
 （対象市町村名）

（令和6年4月9日現在）



# 九州の観光圏とブランドコンセプト

## ■ 「海風の国」佐世保・小値賀観光圏

- ・暮らしを育む海舞台一浦々の四季で迎える西海物語

## ■ 阿蘇くじゅう観光圏

- ・“阿蘇カルデラ”～命きらめく草原の王冠～

## ■ 豊の国千年ロマン観光圏

- ・「千年の記憶がひもとく知られざる日本」～千年ロマン時空の旅～

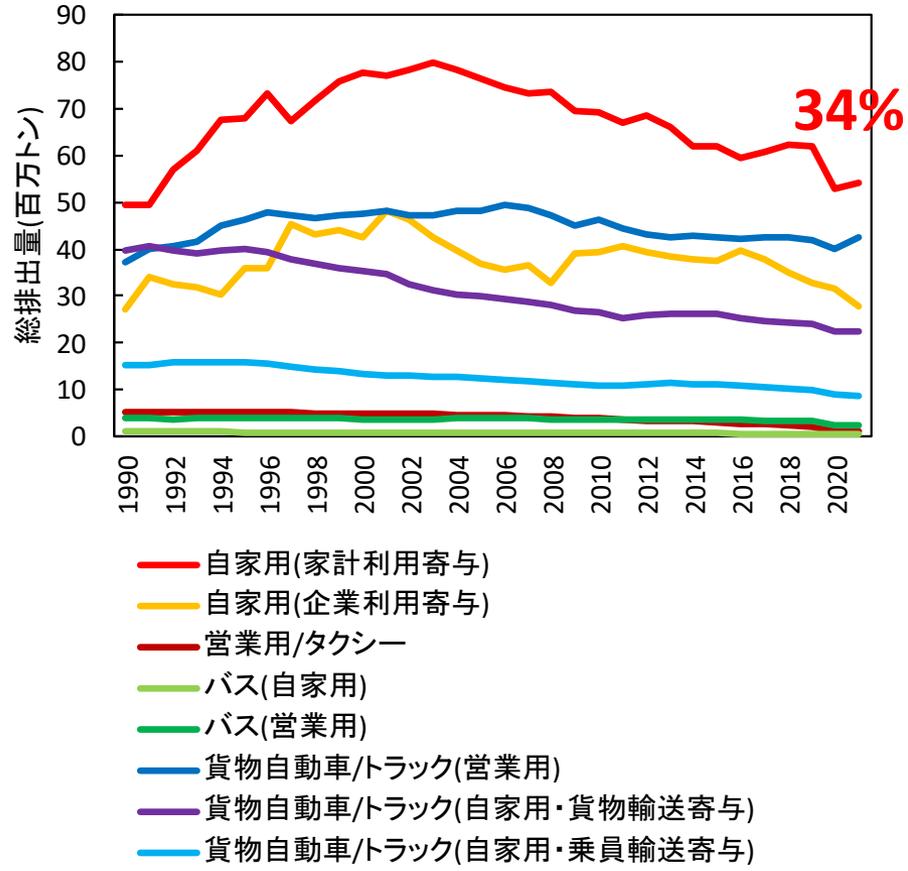
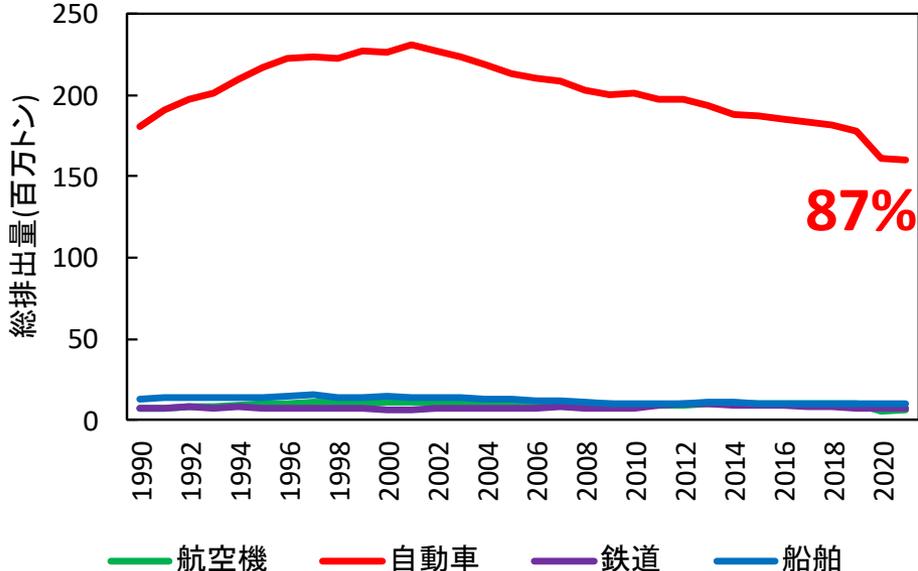
## ■ 広域連携に向けて二次交通に対する関心が極めて高い

# 観光における気候変動対策に関するグラスゴー宣言 (2021)

- We declare our shared commitment to unite all stakeholders in transforming tourism to deliver effective climate action. We support the global commitment to **halve emissions by 2030** (2030年までに排出量を半減) and **reach Net Zero as soon as possible before 2050** (2050年までにネットゼロを達成). We will consistently align our actions with the latest scientific recommendations, so as to ensure our approach remains consistent with a rise of no more than 1.5° C above pre-industrial levels by 2100.
- We commit to deliver plans aligned with **these (five) pathways** to cut tourism emissions in half over the next decade and reach Net Zero emissions as soon as possible before 2050.
  - **Measure (計測)**
  - Decarbonize (脱炭素)
  - Regenerate (再生)
  - Collaborate (協働)
  - Finance (資金投入)

<https://www.oneplanetnetwork.org/programmes/sustainable-tourism/glasgow-declaration>

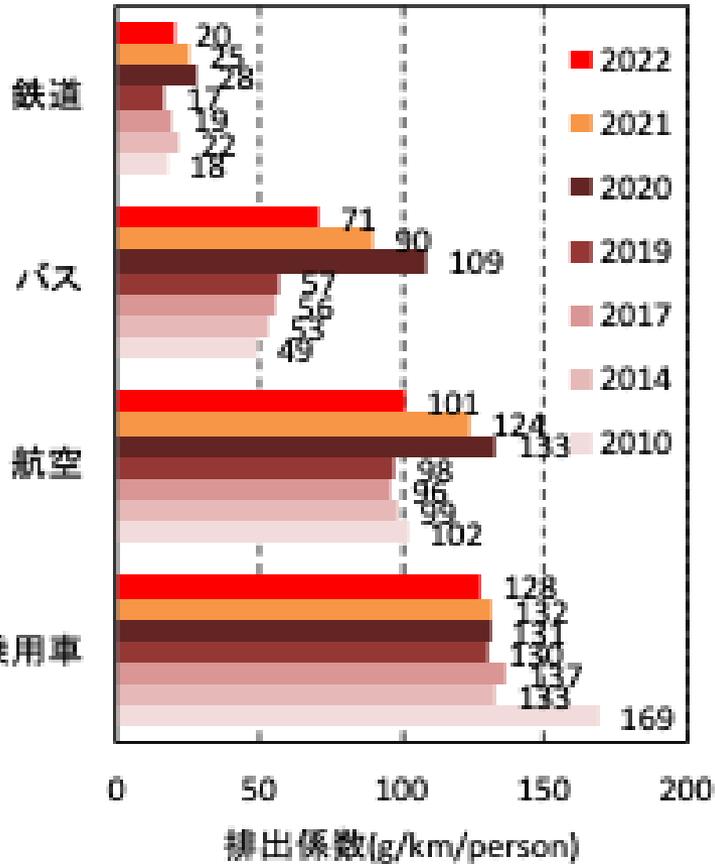
# 運輸部門CO<sub>2</sub> (間接)排出量：日本



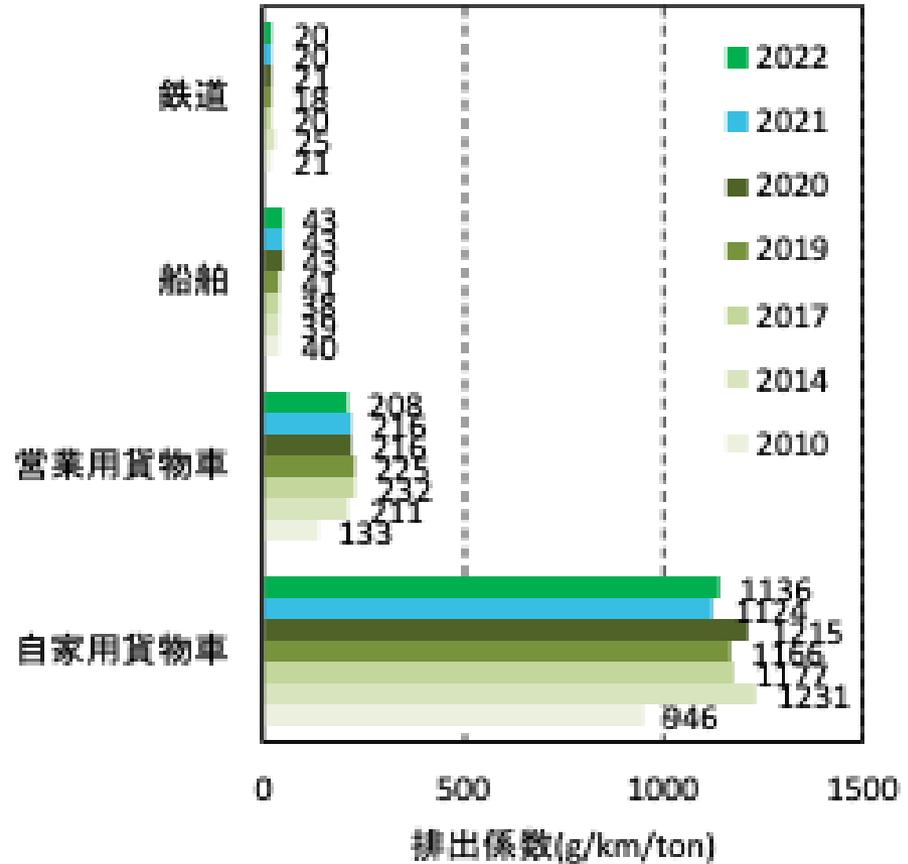
温暖化効果ガスインベントリオフィスデータから作成

# 交通機関別の排出原単位

## 旅客

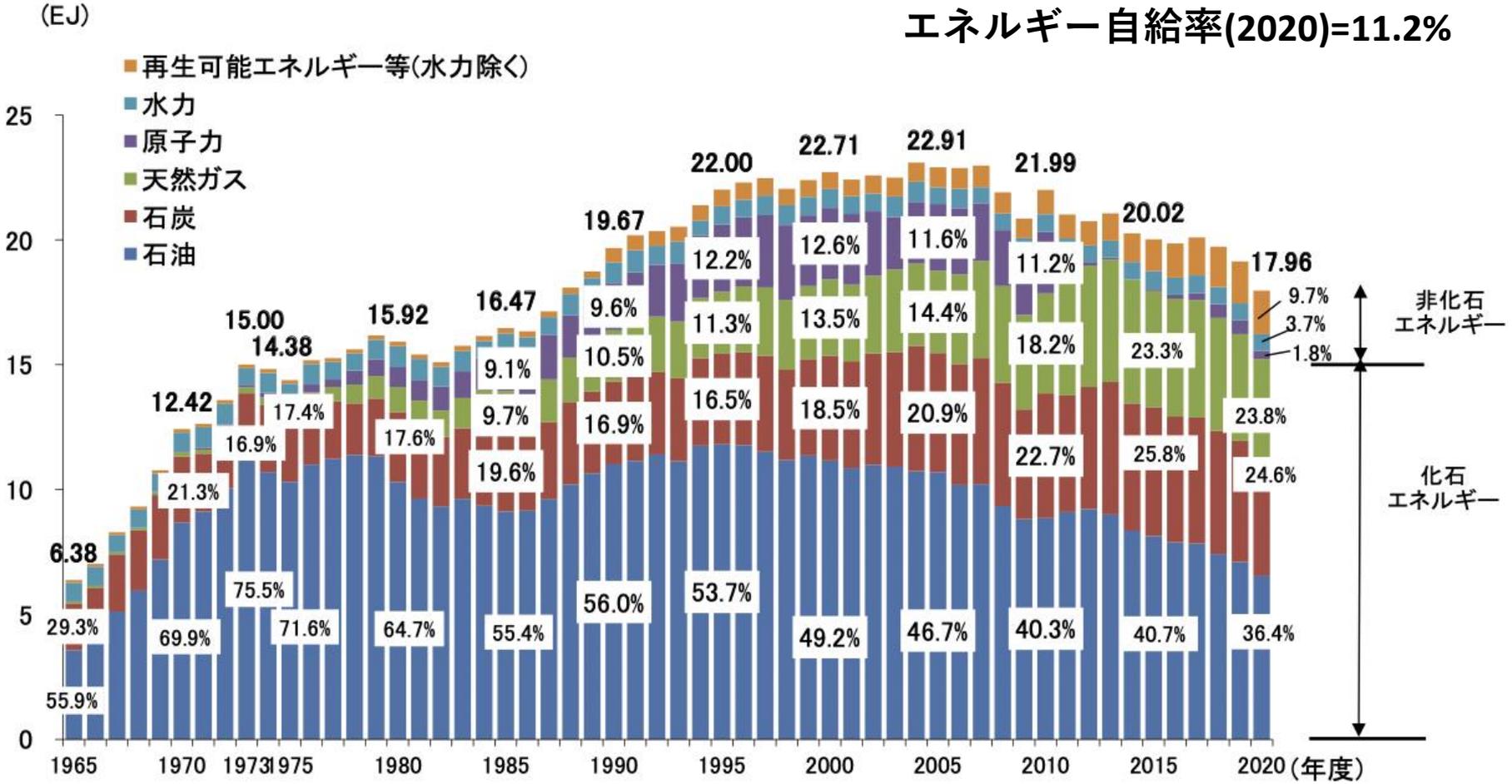


## 貨物



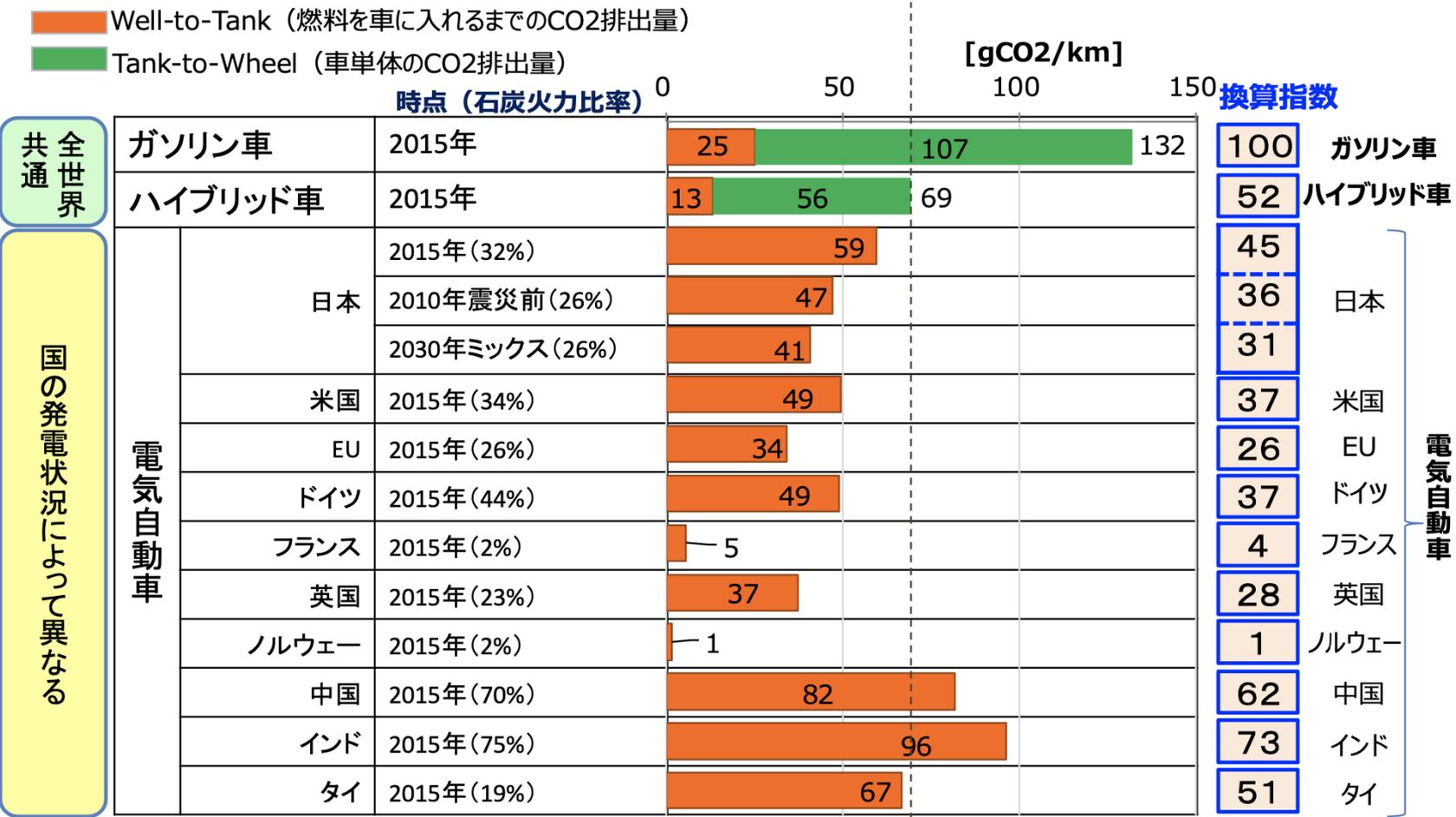
国土交通省公表値

# 一次エネルギー国内供給の推移



資源エネルギー庁 [https://www.enecho.meti.go.jp/about/whitepaper/2022/pdf/whitepaper2022\\_all.pdf](https://www.enecho.meti.go.jp/about/whitepaper/2022/pdf/whitepaper2022_all.pdf)

# Well-to-Wheelの自動車CO<sub>2</sub>排出量



自動車新時代戦略会議中間整理(2018) :

[https://www.meti.go.jp/shingikai/mono\\_info\\_service/jidosha\\_shinjidai/pdf/20180831\\_01.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/jidosha_shinjidai/pdf/20180831_01.pdf)

# 観光部門のカーボン・ニュートラル実現戦略を考えて欲しいとの論説のオーダーを受けて考えてみた…

- 観光インサイト
- 観光データベース
- 提供サービス

週刊東洋経済2022年8月27日号のシンクタンク厳選レポートに採択

- コラム
- 地域活性化
  - インバウンド
  - MICE
  - 宿泊・集客施設
  - 旅行者・消費者行動
  - デジタルマーケティング
  - ユニバーサルデザイン
  - 観光危機管理
  - 観光教育

ホーム / コラム / 【特別寄稿】“Tourism×カーボン・ニュートラル” ～観光部門に突きつけられる難題～

2022年07月21日更新

## 【特別寄稿】“Tourism×カーボン・ニュートラル” ～観光部門に突きつけられる難題～

2021年のCOP26で発表されたグラスゴー宣言は、今後10年間で観光部門の二酸化炭素(CO2)排出量を半減し、2050年10年間の目標達成に向けてどんなシナリオがあるのだろうか。交通学を専門とし、長年観光部門に起因するCO2などのつ筆者が、観光分野のCO2排出構造をデータから整理し、取り組むべき課題を考察する。

清水 哲夫  
東京都立大学 教授  
都市環境学部 観光科学科

Tweet いいね!

目次

- 1. “カーボン・ニュートラル”という嵐の到来～グラスゴー宣言の衝撃
- 2. 日本における観光部門のエネルギー使用を分析してみる
- 3. 近年の国内観光流動状況を概観する
- 4. 交通機関別の二酸化炭素排出量を理解する
- 5. カーボン・ニュートラルに対して観光部門（特に旅客輸送部門）が考えるべきこと
- 6. おわりに



5章提言の抜粋

**自動車**については、高速道路の渋滞を削減できれば走行速度が向上して二酸化炭素排出量を抑える効果も期待できることもあり、**可能な限り鉄道やバスに転換してもらいたい**ところである。一方で、多くの観光地では自動車がないと地域内での移動利便性が大きく低下するのが現状であり、観光地内の観光客移動の軸線に頑張ってバスサービスや共同送迎サービスを成立させるとともに、パーソナルモビリティ・自転車・電動キックボードなどのシェアサービスをその軸線上で充実させるような二次交通・三次交通サービスネットワークを観光MaaSとして強力に推進することが不可欠である。そして、これらのサービスの動力源として**観光地周辺で生成した自然再生エネルギーを活用**することで、二酸化炭素排出量を大きく削減できるかもしれない。

<https://www.tourism.jp/tourism-database/column/2022/07/carbon-neutral/>

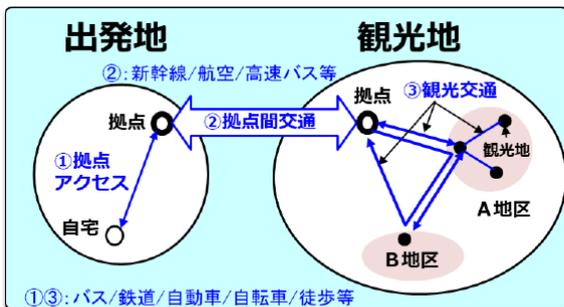
# 本日の内容

1. データから見る日本の観光の状況
2. 日本の観光政策の状況～特に持続可能な観光地域経営の実現に向けて
3. 観光の立場から見た地域交通政策への期待
4. まとめ

# 地域観光を支援するために道路・交通分野で検討すべきと考える施策・実証研究

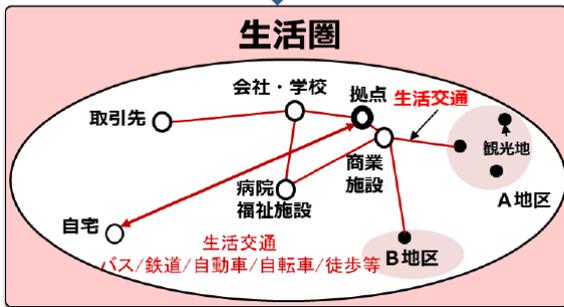
- 移動自体の高付加価値化
- 歩行空間の低密化と自転車走行空間の充実
- 施設・エリア・交通ネットワーク全体の混雑管理
- 公共交通への非接触決済システムの導入
- コンテキスト型観光MaaSの展開
- 渋滞解消 + 立ち寄り促進のための 高速道路料金設定
- 道の駅の休日営業時間変更(後ろ倒し)
- 渋滞解消 + 観光振興財源確保のための 駐車料金設定
- 自動 バレーパーキング
- 旅客輸送車両の共同運用
- 自家用有償運送とタクシーのより高度な連携
- DMO/自治体交通・観光部局に対する アドバイス体制

# (一財)運輸総合研究所による観光と地域交通に関する研究会による提言(2020.7)



視点	観光交通の特徴
目的	観光地の訪問、本源需要の場合あり
時間帯	休日(季節、特定日)の昼間が多い
利用者	地元以外の利用者が多い(海外も) 初めての利用者も一定数いる
ルート	観光地へのルートや効率的な乗継が確保されていない場合あり
料金	高くても利用する傾向

**観光交通と生活交通はネットワークや特徴が必ずしも一致しない**



視点	生活交通の特徴
目的	通勤・通学、通院、買物等の日常の利用
時間帯	平日朝～夕が多い(目的により異なる)
利用者	生活圏の住民の利用が多い 普段から利用している人が多い
ルート	地域住民の生活上必要なルート 人口減少等で公共交通の存続危機あり
料金	高いと利用しない傾向

ダウンロードはこちら  
[https://www.jttri.or.jp/research/traffic/0731kanko\\_chiiki\\_houkokusho.pdf](https://www.jttri.or.jp/research/traffic/0731kanko_chiiki_houkokusho.pdf)

# 整理した論点

## 1. 観光地側の視点

- i. DMOや地方公共団体観光部局の役割
- ii. 運営主体（地方公共団体，交通事業者，観光関係者等）のあり方

## 2. 交通サービスの需要側（観光客）の視点

- i. 現在の交通サービスでは対抗できていない需要や創出が見込める需要への対応
- ii. 本源需要としての地域交通への対応

## 3. 交通サービスの供給側の視点

- i. 交通データ収集やユーザーへのわかりやすい情報提供のあり方
- ii. 地域の輸送サービス資源の活用
- iii. 新しいモビリティサービスやMaaSへの課題と期待

## 4. 計画や規制などの政策・制度の視点

- i. 観光の視点から見た地域公共交通に関する計画の対応
- ii. 政策や法律上の課題（法令，規制，運用等）への対応

# 特に重要な提言

- 地方公共団体交通部局は観光関係者を交通の諸計画の協議会構成メンバーとして位置づけるべき
- 外部有識者のサポートによるもとで、行政内で専門性の高い人材を育成すべき
- 観光施設と交通をパッケージ化した料金導入を図るべき
- 比較的支出余力のある観光客の費用負担力を交通路線維持の財源として活用すべき
- 行政は交通事業者や観光関係者に現行法制度で対応可能な事項を丁寧に説明していくべき

# 八ヶ岳観光圏の持続可能な観光地域づくりへのアドバイザーとしての参画

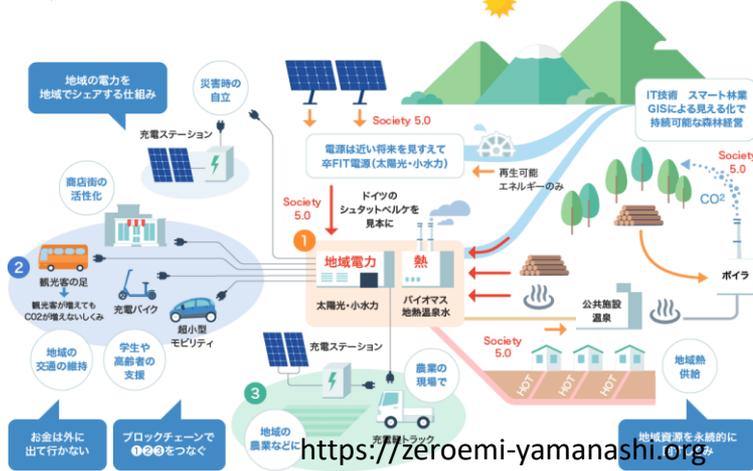
国際観光市場での競争力確保のためにSDGsへの取り組みが観光地に求められているが、**環境面**での取り組みは不十分である。八ヶ岳観光圏地域において、自然再生エネルギーを積極的に利用した観光地域づくり、特に電動モビリティサービスの実装、**自家用車による来訪を減らすための二次交通サービスの実装**をアドバイスしている。



観光分野としても**2030年の半減**、**2050年までのネットゼロの実現**を約束したが、**達成の道筋は厳しい？**



持続可能性、特に環境に配慮しない観光地は**選んでもらえない時代**になりつつある。どうやって実践・公開していくか？



地域循環共生圏の実現を目指す地域法人がDMO活動に参画し、観光業関連施設の**エネルギー利用・温暖化効果ガス排出状況の調査**を開始

# 八ヶ岳観光圏エリアの地域公共交通

## ■ 山梨県北杜市

- 市内を4エリアに分け、エリアをまたぐ「幹線(路線バス)」とエリア内の「支線(小型路線バス+デマンドバス)」を組み合わせる。
- 幹線では4台のバスを配備，通院・買い物便と通学・通勤便を設定，1乗車200円
- デマンドバスは1乗車300円，ワゴン車を利用，行きの乗車は乗り場のみ，帰りは自宅周辺で下車可能，電話またはインターネットで前日までに予約，NPO法人が予約センターにスタッフを提供

## ■ 長野県富士見町

- デマンド交通のみ，平日の8時～16時20分のみ，3方面からまちなかエリアへの往復，商工会が運営，1乗車340円

## ■ 長野県原村

- 村内循環線，通学通勤支援便，茅野駅便を設定，1乗車200～300円
- 茅野市アプリに相乗りする形でAI乗合オンデマンド交通を実証導入，平日8時半～17時のみ，乗車1時間前までの予約，多数のミーティングポイントを設定，諏訪中央病院以外の茅野市目的地は未対応，300～700円の距離帯別料金

# 八ヶ岳観光圏エリアの観光客向け交通サービス

## ■清里ピクニックバス

- 基本的に自治体からの支援を受けずに運営，ただ観光客の少ない冬季は採算が取れないため運休

## ■八ヶ岳鉢巻周遊リゾートバス(休止中)

## ■S社蒸留所や大型宿泊施設の送迎シャトルバス

## ■EVトウクトウクレンタカー(清里地区)

- 誘客多角化事業によるツアー実証実験

## ■EVスクーター・電動アシスト自転車(白州・武川地区)

- 域内連携事業によるツアー実証実験

## ■シェア型登山タクシー”MOUNTAIN TAXI”

- アウトドア企業との連携事業，スポンサー企業によるラッピングカーの導入，6～11月運行

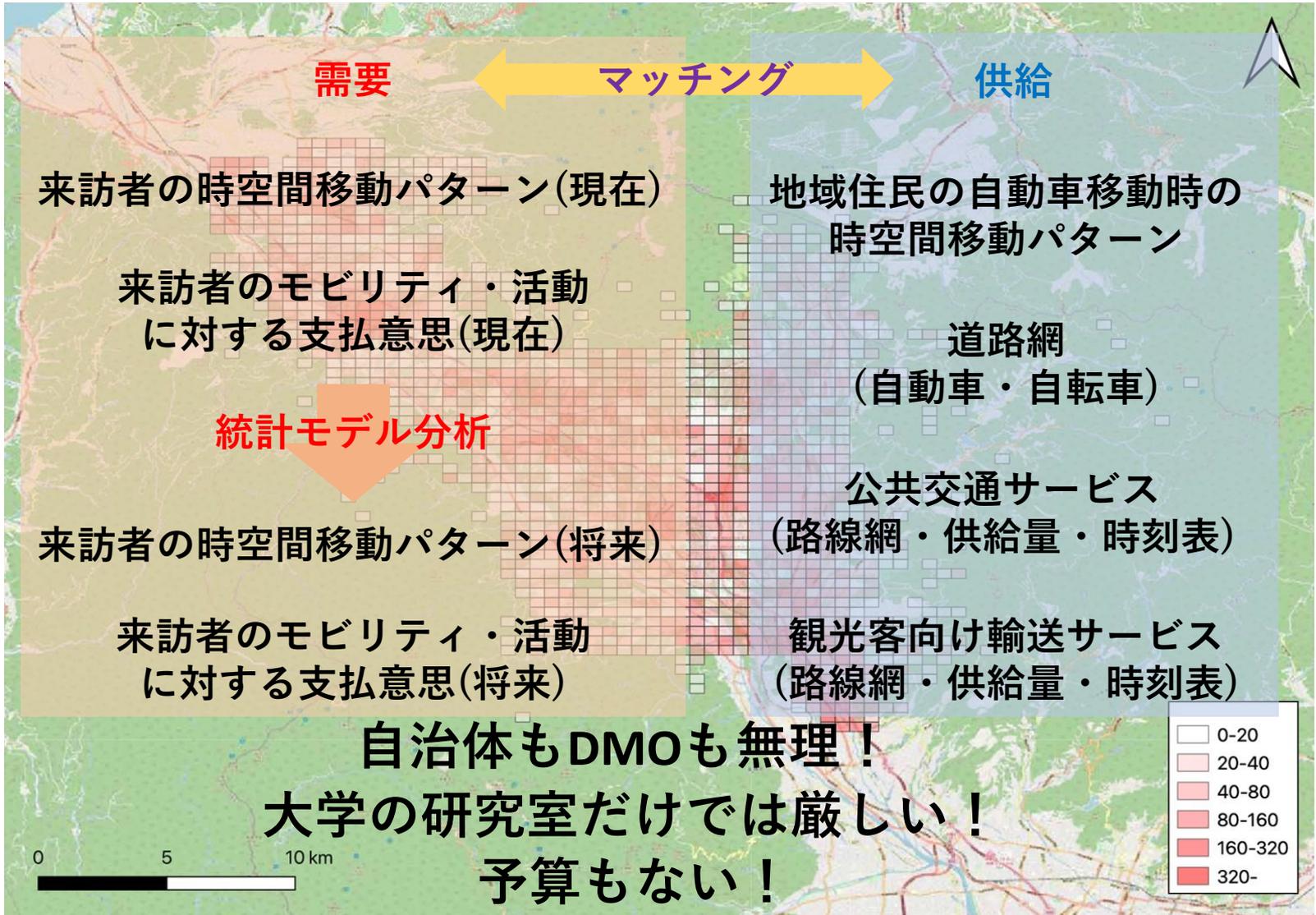
## ■シェアサイクル”COGICOGI”(小淵沢地区)

- 文化クラスター推進事業による実証実験

# 二次交通体系整備に向けた課題意識

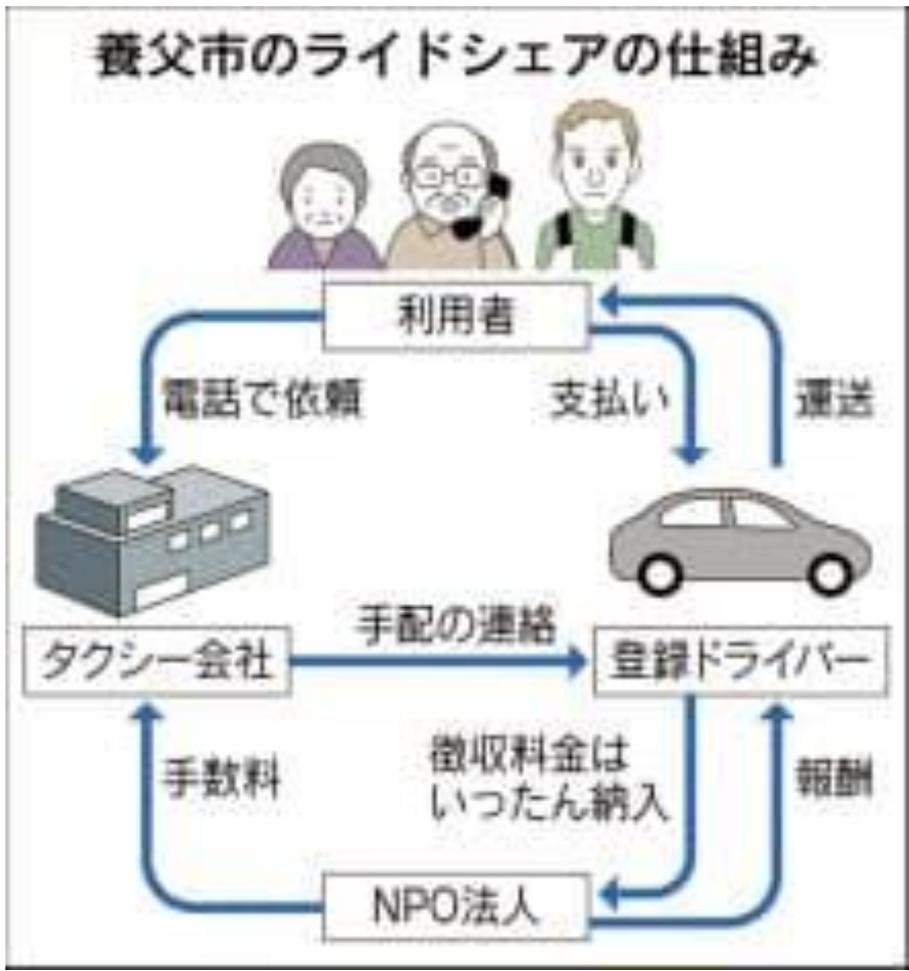
1. 観光地域づくりの視点からの、観光事業者と交通事業者の意識合わせと体制づくり
2. 二次交通サービスの科学的判断に基づいた導入に向けた移動実態/ニーズデータの収集・統合・解析の仕組み
3. 単なる社会実験に終わらない事業化実験
4. 事業化実験をベースとした政府・自治体への（規制緩和等の）働きかけ

# 移動実態/ニーズデータの収集・統合・解析を誰がどのように行うか？



# 観光関係者のライドシェアへの強い関心に応えるか？

## 養父市「やぶくる」の事例



**運営主体：**NPO法人「養父市マイカー運送ネットワーク」  
タクシー事業者・バス事業者・観光関連団体・地域自治組織が参画

### 運行エリア・日時・料金



日本経済新聞2018年5月25日

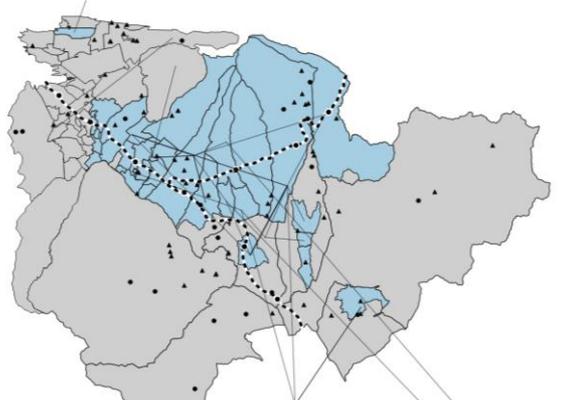
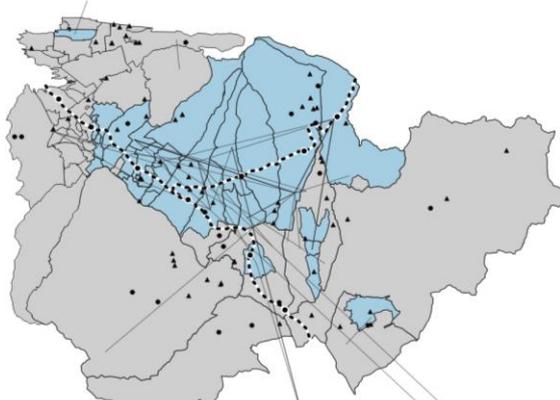
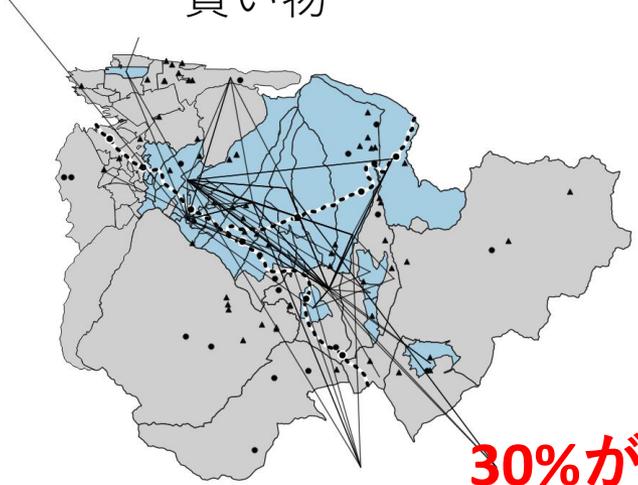
[http://yabu-mycar-unsounet.com/aboutus/#company\\_outline](http://yabu-mycar-unsounet.com/aboutus/#company_outline)

# 簡易アンケートによる移動目的別の典型的OD

買い物

外食

送迎

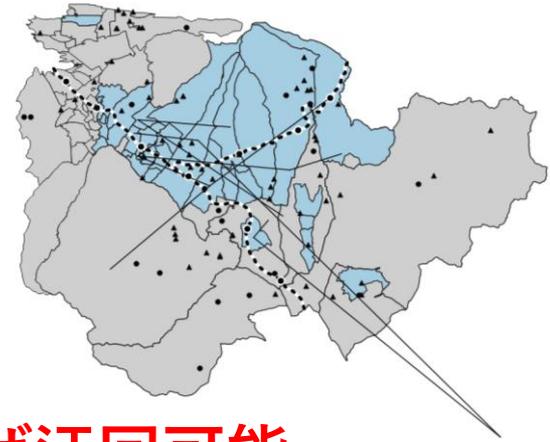
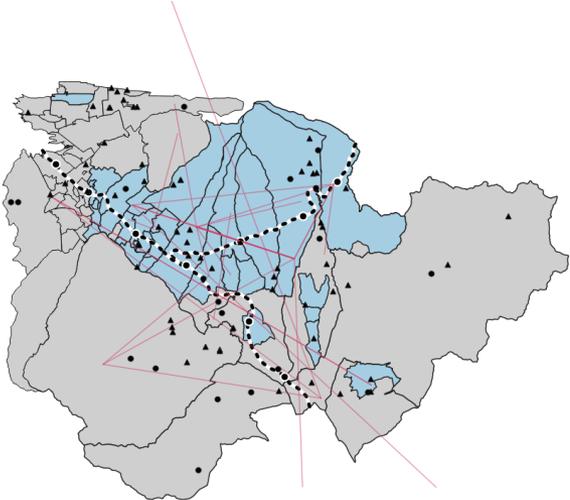


**30%がライドシェアドライバーへの参加意思**

レクリエーション

仕事

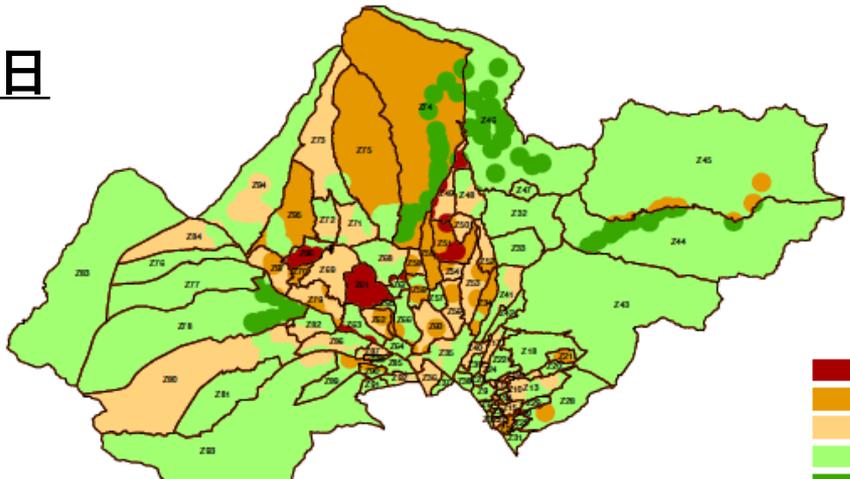
その他



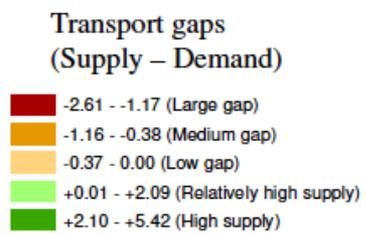
**30分未満であれば迂回可能**

# 北杜市での移動ニーズと公共交通サービス供給レベルのギャップ分析

平日

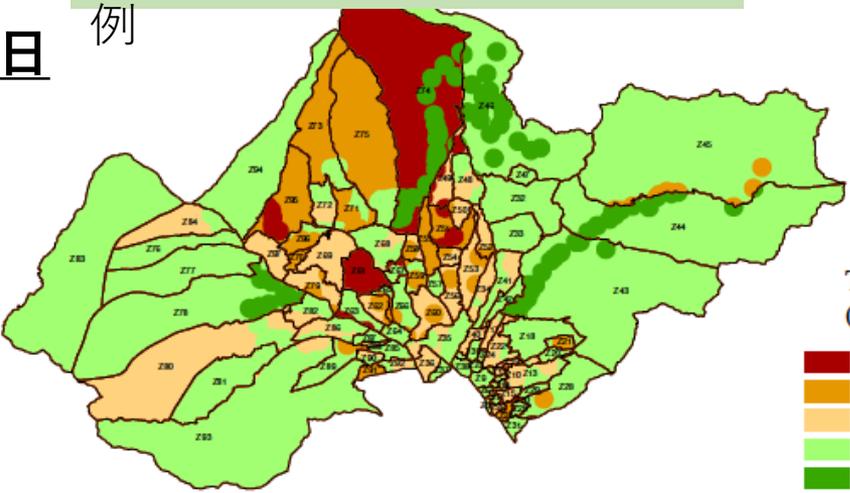


地域の滞在人口と公共交通サービス水準のアンバランスを把握するための基礎分析

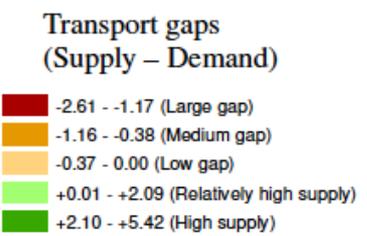


2020年1月を対象とした分析例

休日



域外居住者と域内居住者の滞在人口の時空間特性を詳細に分析中  
→ライドシェアのポテンシャルの分析へ



# 運輸業ビジネスにおける観光分野の貢献

## 1. 徹底したコスト削減を行う

- Low Cost Career → 新しい需要の獲得

## 2. 儲からない事業に対して補助金を出す

- **観光目的税**

## 3. 需給マッチングの量と精度を徹底的に高める

- 複数モード連携による共通事業・共同経営 → Mobility as a Service

## 4. 移動の付加価値を飛躍的に高める

- 本源的需要としての移動サービスの導入
- **観光MaaSによるアトラクションとの相乗効果の発揮**

## 5. 輸送事業との相乗効果を発揮できる他事業を組み合わせる

- 宿泊業，旅行業などの関連事業の展開

## 6. 独立した他事業とのPortfolioを形成する

# 宿泊税を活用した輸送事業～ニセコエリアの例

2024年12月16日  
一般社団法人北海道ハイヤー協会  
倶知安町  
ニセコ町  
GO株式会社

**PRESS RELEASE**

**冬季繁忙期の交通課題解消に向けたタクシー活用『ニセコモデル』  
札幌・青森・東京から昨年度の約2倍となる  
12社20台45名が応援隊として稼働**



一般社団法人北海道ハイヤー協会(会長：平島 誉久)、北海道虻田郡倶知安町(町長：文字 一志)、北海道虻田郡ニセコ町(町長：片山 健也)、GO株式会社(代表取締役社長：中島 宏)は、倶知安町・ニセコ町からなるニセコエリアにおける冬季期間、繁忙期の交通課題解決の一手として昨年度より『ニセコモデル』を展開しています。今年度は札幌・青森・東京のタクシー事業者の協力のもと、昨年度の約2倍となる合計12社20台45名の応援隊協力にて、2024年12月16日(月)から2025年3月15日(土)の期間中『ニセコモデル』を稼働いたします。地元事業者4社25台のご協力もいただきながら、ラストワンマイルの足を確保するべく稼働いたします。

**他営業圏からのタクシー派遣により供給力を強化**

『ニセコモデル』は、ニセコエリア限定でタクシーの営業区域外旅客運送と遠隔点呼の仕組みを活用し、他営業圏のタクシー事業者から応援隊派遣を行い、ニセコエリア内の発着となるタクシーアプリ『GO』の注文のみで営業を実施し供給力強化を図ります。昨年度は約8割がリピーターかつ約9割がインバウンドのお客様で、合計2万件以上のご乗車と好評をいただいた結果を踏まえ、今年度は合計16社45台が稼働を行います。地元事業者4社25台のアプリ注文対応に加え、札幌・東京事業者と新たに参入いただく新規車のタクシー事業者にも協力いただき、応援隊は合計12社20台45名の稼働



期間中毎日運行!  
誰でも乗車無料!

**HIRAFU FREE SHUTTLE BUS**

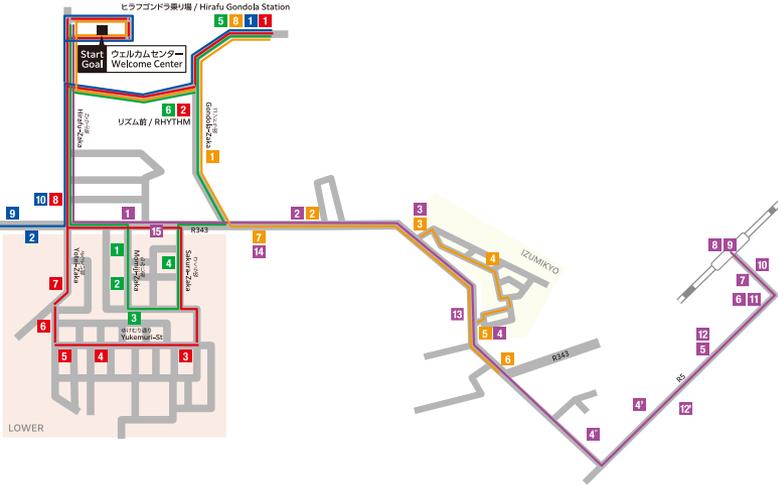
**KUTCHAN NIGHT BUS FREE**

くっちゃんナイト号

ひらふ無料循環バス

**ニセコモデルにおけるタクシーアプリ『GO』概要**

- ・対応期間 : 2024年12月16日(月)から2025年3月15日(土)まで運行予定
- ・対応エリア : 倶知安町・ニセコ町・蘭越町の一部、乗車地・降車地の両方を対応エリア内で事前指定
- ・対応言語 : 日本語・英語
- ・対応機能 : 即時注文のみ、事前予約不可
- ・対応決済 : GO Pay 決済(クレジットカード・d払い・PayPay)のみ、車内決済不可
- ・料金設定 : 通常運賃に加え地域交通振興料 1180円とアプリ手配料 100円  
通常運賃には冬季割増が有、迎車料金は無  
※住民の方はマイナンバーカード等の提示により地域交通振興料免除
- ・対応車両 : プリウスαやアルファードなど合計45台 ※一部車両はルーフキャリア付き

くっちゃんナイト号 <https://hirafufreebus.com/top>

倶知安町プレスリリース  
[https://www.town.kutchan.hokkaido.jp/file/contents/5265/70137/niseko\\_start.pdf](https://www.town.kutchan.hokkaido.jp/file/contents/5265/70137/niseko_start.pdf)

# 現在の観光MaaSに感じる課題

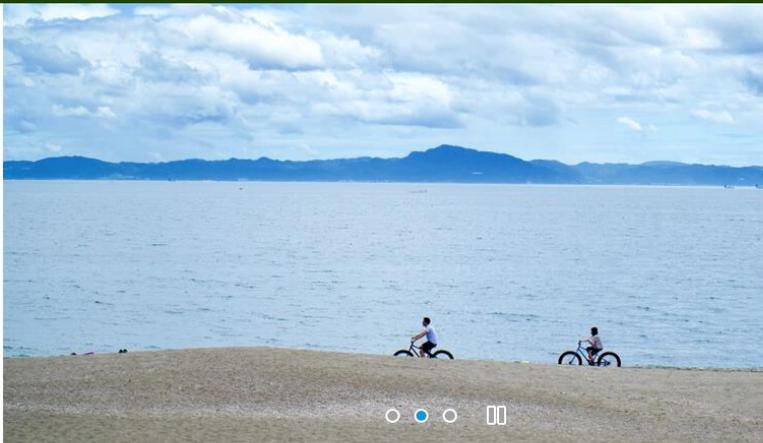
- 使える交通サービスが限定的すぎる？
- 旅行者の行程に柔軟に対応できない？
- 派生需要的移動に対して交通サービスの充実だけで勝負しようとしている？
- 本源需要的移動を取り込めていない？

# 観光MaaSが目指す当面の方向性

1. 既存の周遊パス(交通サービスのみ)の電子化・統合化
2. 移動先のアクティビティとの一体サービス
3. 局所的混雑回避に向けた動的な交通・アクティビティ一体型商品構築・提供

# 観光に活路を見いだすための取り組み～京浜急行による三浦半島の周遊きっぷ

KEIKYU
三浦半島のおトクなきっぷ
☰ MENU





みさきまぐるきっぷ



よこすか満喫きっぷ



葉山女子旅きっぷ

→ みさきまぐるきっぷ    → よこすか満喫きっぷ    → 葉山女子旅きっぷ

三浦半島をまるっと楽しみたい方



電車&バス乗車券

+



まぐろまんぶく券

+



三浦・三崎おもひで券

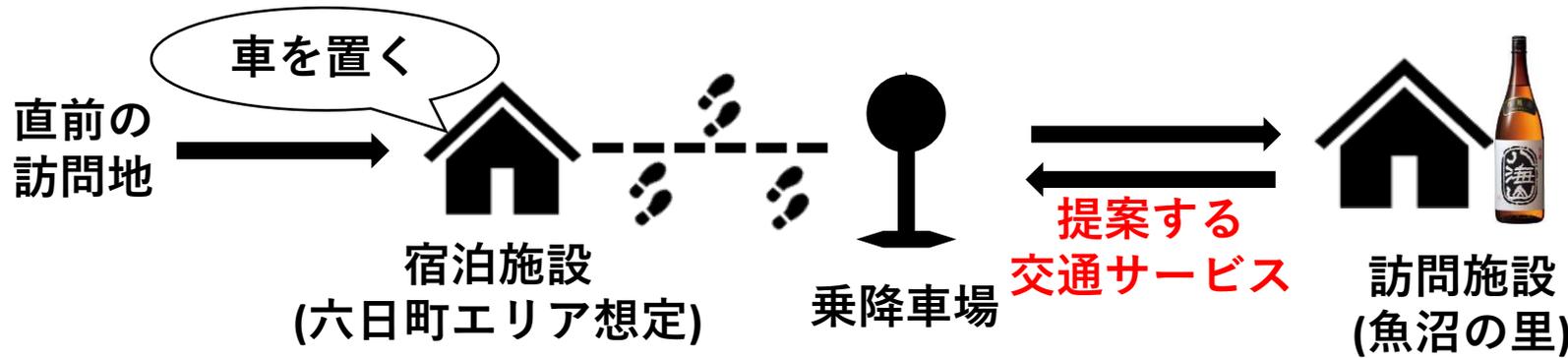

みさきまぐるきっぷ

デジタルきっぷなら ●磁気乗車券よりおトク! ●泉岳寺駅発きっぷも買える!

主要駅からの発売額		品川から	横浜から	上大岡・金沢文庫から
大人	デジタルきっぷ <small>※ご利用日によって 発売額が異なります。</small>	<b>3,750円</b> ~4,250円	<b>3,650円</b> ~4,100円	<b>3,600円</b> ~3,930円
	磁気乗車券	<b>4,250円</b>	<b>4,100円</b>	<b>3,930円</b>
小児	デジタルきっぷ 磁気乗車券	<b>2,860円</b>		

# 研究事例：アクティビティと送迎交通の一体的サービスでモビリティの価値を高められるか？

二次交通サービス支払意思額調査(首都大・雪国観光圏：2018.11)



## 時間帯：2種類

- (A) 昼→実際の来訪時間
- (B) 夜→営業時間を20時頃まで延長することを想定

## アクティビティ：2種類

- (A) 滞在時間：60～90分
- (B) 滞在時間：120～180分(食事込み)

【魚沼の里での活動内容】

(C) 本日魚沼の里で飲食をされた方のみお答えください(予定の方も含む)  
3) いずれかの施設で食事(飲酒可能) (60～90分)

<八海山雪室>



1) 雪室の見学及び試飲・施設内で買い物 (30分)

<つつみや八蔵>



<菓子処 さとや>



2) 施設内での買い物・飲食 (30～60分)

飲食で利用した(利用する予定)の施設を選択してください ※参考料金は飲酒代は除く

<みんなの社員食堂> <城内食堂 武火文火>



極力地元や国産の食材を使用し社員のための「まかない」と同じものを提供 1000円～

魚沼の豊かな食材を使い、旬の料理を味わえる 1500円～

<猿倉山ビール醸造所>

<そば屋 長森>



出来立てのビールと、おつまみ 500円～

厳選したそば粉を使った風味豊かな本格そば 750円～

# 支払意思額調査の概要

サービスタイプ：2種類

- (A) タクシー型
- (B) シャトルバス型

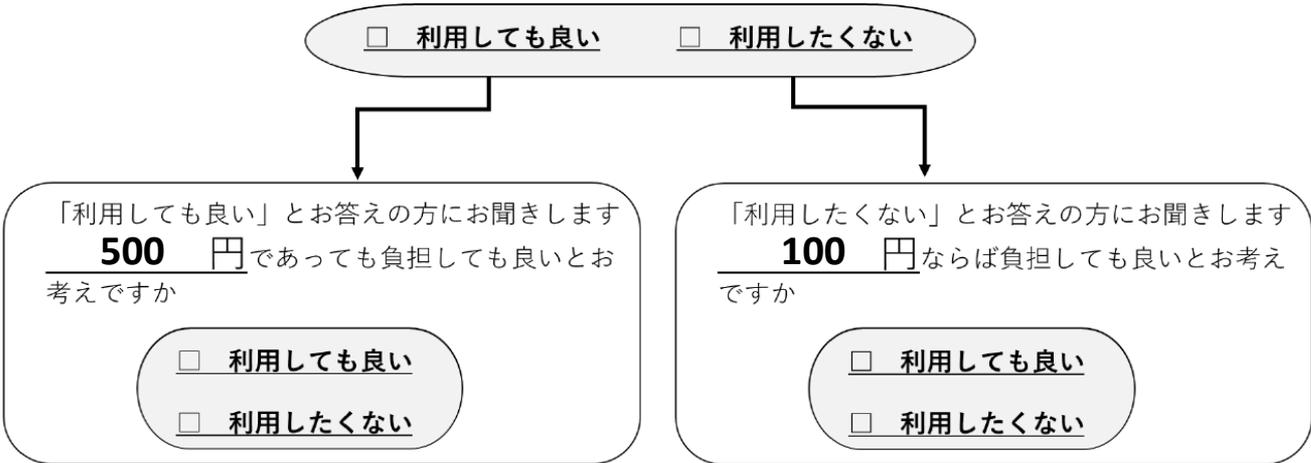
サービス水準：3種類各3水準

- (A) 運賃
- (B) 運行間隔
- (C) 徒歩時間

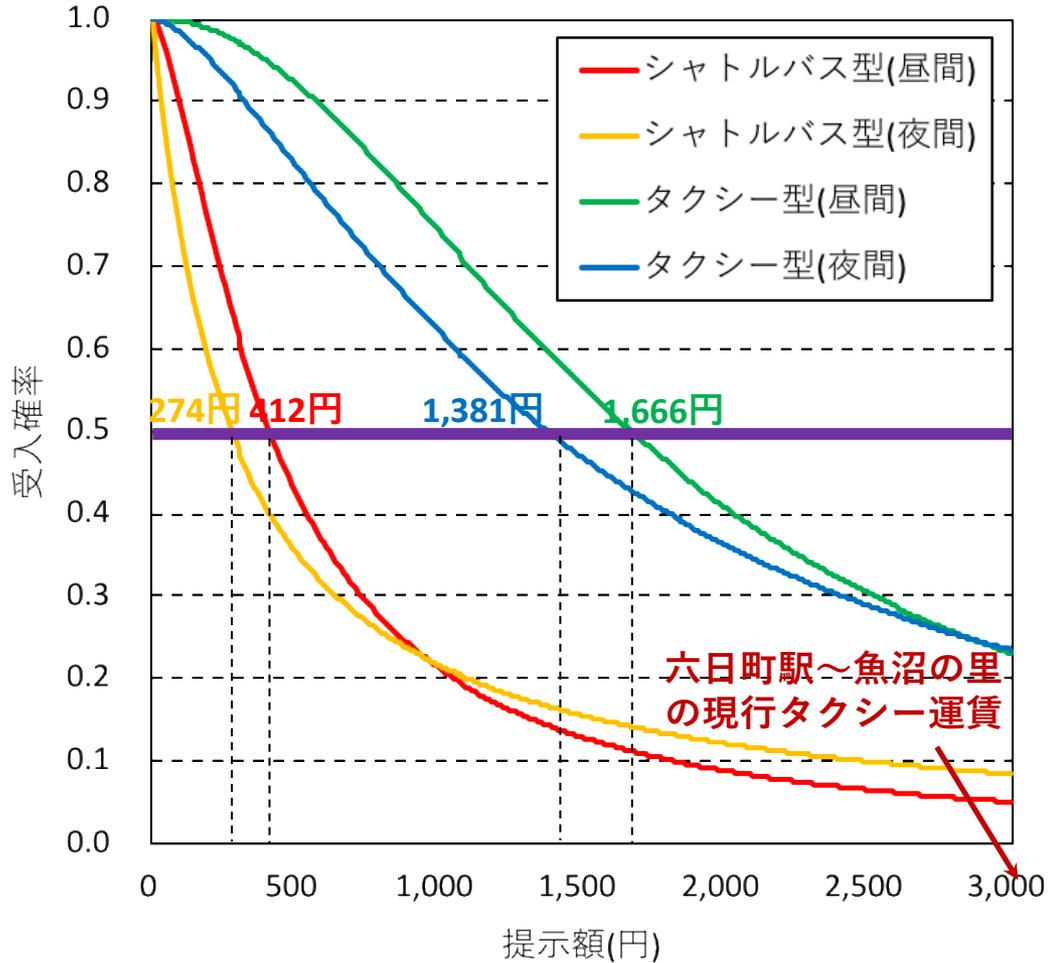
## 二段階二肢選択形式の回答形式

ケース 1

運賃	300 円
運行間隔	30分に1本
宿泊施設から乗降車場までの距離	5 分



# 交通手段別の支払意思額曲線の推定結果



## 受入確率

$$\text{Pr(YES)} = \frac{1}{1 + e^{-\Delta V}}$$

$$\Delta V = a - b \ln T \leftarrow \text{提示額(円)}$$

パラメータ	シャトルバス型		タクシー型	
	昼間	夜間	昼間	夜間
<i>a</i>	8.89 (16.3)	5.59 (13.3)	15.2 (10.0)	11.0 (8.91)
<i>b</i>	1.48 (16.8)	0.996 (14.5)	2.06 (9.84)	1.52 (8.95)
回答数	504	501	174	169
尤度比	0.64	0.65	0.55	0.57

( )はt値

# 高速道路渋滞緩和と地域滞在時間延長を同時に達成するDMO・高速道路道路会社・大学による実証事業

「スイスイ旅」は「観光混雑回避に向けた自発的行動変容を促すゲーミフィケーション導入に関する実証実験」の実証実験用ウェブアプリです。「スイスイ旅」はリアルタイムで観光スポットの混雑情報を提供し、チェックインや写真投稿ミッションによって、混雑回避と周遊行動を便利にします。

**【こんなウェブアプリ】**

- ・ 近くのおすすめする観光スポット・施設の情報を提供
- ・ 観光スポット・施設の混雑情報を提供
- ・ 観光スポット・施設の営業時間、感染症対策、写真、評価、レビューなどを情報を提供
- ・ 訪れたスポットにチェックイン、写真投稿ミッション等でポイントを獲得

## 行動変容を促すゲーミフィケーションの導入



経路検索      混雑情報      立ち寄り先の選択      詳細情報      音声ナビ

# 観光MaaSが目指す当面の方向性における課題

- 1. 既存の周遊パス(交通サービスのみ)の電子化・統合化**
  - 割引による損失をカバーできる利用者数増を通じた増収の実現
  - 交通事業者間の収入配分ルールの確立
- 2. 移動先のアクティビティとの一体サービス**
  - 交通事業者・観光事業者間の収入配分ルールの確立
  - 交通事業者による事業多角化への意識向上
- 3. 局所的混雑回避に向けた動的な交通・アクティビティ一体型商品構築・提供**
  - (観光の課題を理解する)DMO等による主体的な取り組みに向けた意識醸成

# 本日の内容

1. データから見る日本の観光の状況
2. 日本の観光政策の状況～特に持続可能な観光地域経営の実現に向けて
3. 観光の立場から見た地域交通政策への期待
4. まとめ

# 再掲：地域観光を支援するために道路・交通分野で検討すべきと考える施策・実証研究

- 移動自体の高付加価値化
- **歩行空間**の低密化と**自転車**走行空間の充実
- 施設・エリア・交通ネットワーク全体の混雑管理
- 公共交通への非接触決済システムの導入
- コンテキスト型観光MaaSの展開
- 渋滞解消＋立ち寄り促進のための**高速道路料金**設定
- **道の駅**の休日営業時間変更(後ろ倒し)
- 渋滞解消＋観光振興財源確保のための**駐車料金**設定
- 自動**バレーパーキング**
- 旅客輸送車両の共同運用
- 自家用有償運送とタクシーのより高度な連携
- **DMO/自治体交通・観光部局**に対するアドバイス体制