

第5章 二次交通の充実に向けた施策の構築

本章では、二次交通の現状調査及びその情報提供に関する実態調査等の結果から得られた課題を踏まえて、東北地方の豊富な自然系の観光資源等に至る二次交通の充実のために、次の施策を提案する。

5.1 重点施策

二次交通の充実のために、重点的に整備すべき施策について整理した。

(1) 空港と観光地を直接結ぶ二次交通の整備

①エアポートライナーの拡充

秋田空港と周辺観光地を結ぶ乗合タクシー「あきたエアポートライナー」は、低廉な価格、空港と主要観光地と直結するという利便性を武器に順調に業績を伸ばしている。玉川温泉のように、3つの空港（秋田、いわて花巻、大館能代）とエアポートライナーで結ばれている観光地もある。

空港の母都市を経由しないで、空港から観光地へ直行する路線の拡充は、二次交通の所要時間短縮のみならず、出発日の出発時間を遅めにしても当日中に観光地に到着できる等、幹線交通である航空ダイヤ選択範囲の拡大にもつながる。エアポートライナーの路線、運行本数、運行時間帯が拡大されれば、観光客は複数の経路、時間帯から選択して観光地間を回遊することも可能となる。

②リムジンバス路線の観光地への延伸

東北地方における空港リムジンバスの路線は、空港から主要都市（例：青森空港～青森市、弘前市、五所川原市）に限られている場合が多い。

例えば、福岡空港からは福岡市内だけでなく、小倉、佐賀、由布院・九重・別府、下関（夜のみ）、宮崎（夜のみ）、日田、杖立・高塚、熊本、久留米、三井グリーンランド・大牟田・荒尾等、観光地及び観光地のある都市への近・中距離高速バスが運行されている。また、広島空港からのリムジンバスは、広島市、尾道市、呉市へ運行されている他、空港から14分に位置する中国自動車道・高坂BSにおいて、神辺（広島県）、今治（愛媛県）、鳥取等への乗り継ぎが可能である。

東北地方においても、仙台空港～松島を直接結ぶ空港リムジンバスが運行されており、他の地域においても同様の路線設定が望まれる。その際、既存のリムジンバスの路線を観光地まで延伸する、一部区間、一部の本数を観光地経由とする等、既

存路線の有効活用も図るべきである。

(2) 都市間高速バスの活用

① 高速バス路線の観光地への延伸・経由

都市間高速バス路線のなかでも主として昼間時に運行している中距離の都市間高速バスは、例えば仙台発・東北地方内着の路線だけでも1日300本以上（片道・日本バス協会ホームページによる）ある。

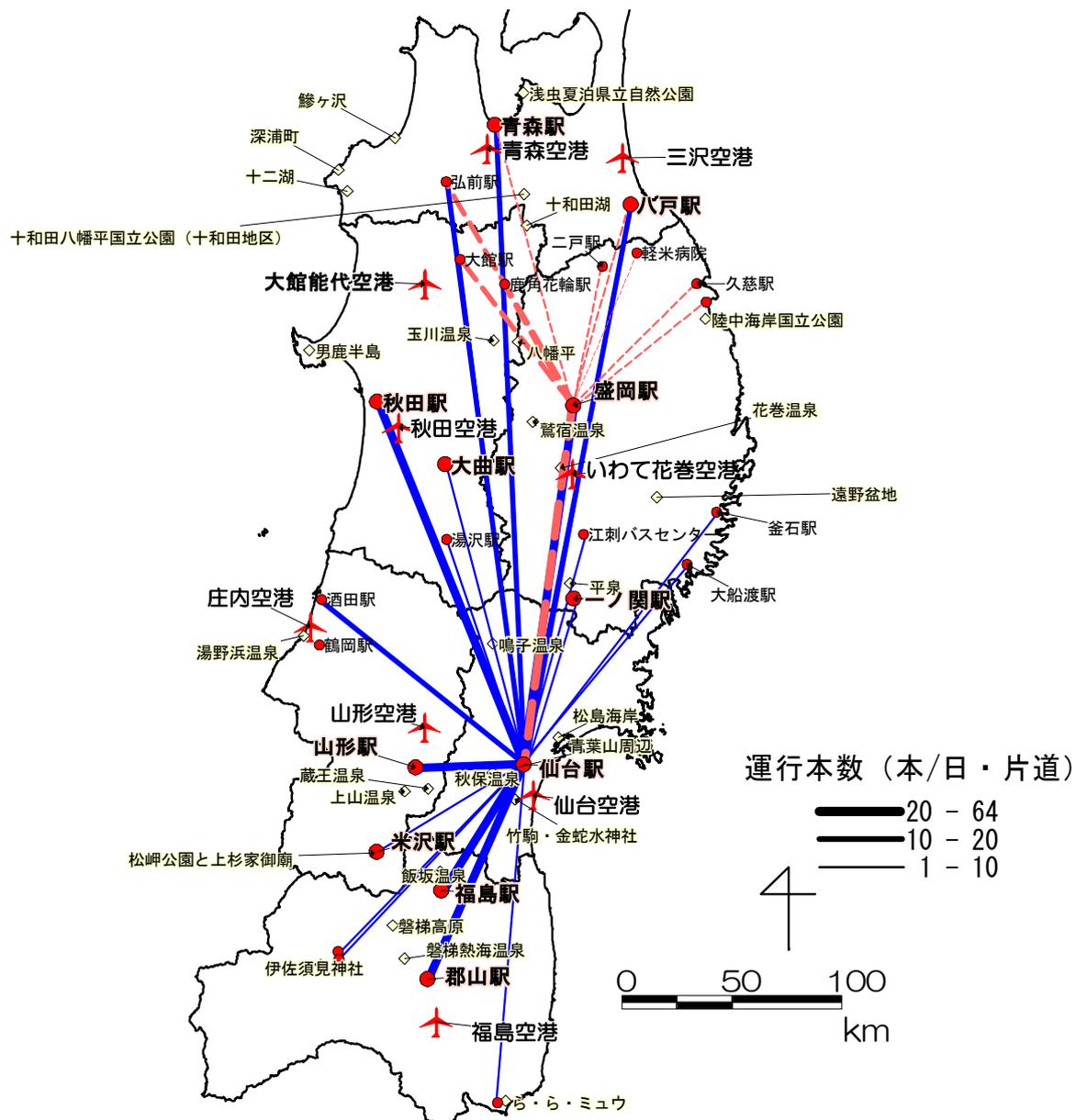


図 5-1 仙台駅、盛岡駅を起点とする高速バスの運行頻度

これらの都市間高速バス路線を観光地までの交通手段とするために、高速バス路線を観光地まで延伸する、あるいは高速バス路線を観光地経由とすること等が考えられる。

仙台駅～鶴岡駅の都市間高速バス路線の一部便を湯野浜温泉経由とし、仙台駅から日本海側の温泉地への直行を可能としたことは好例である。東北地方における高速バス路線の活用としては、例えば、仙台～一ノ関間の高速バスを平泉の観光地まで延伸すること等が考えられる。

②バスターミナルの整備

観光地への乗換拠点、観光情報発信拠点として、都市間高速バスの発着ターミナルの整備を推進し、二次交通のゲートウェイ機能を強化することが望まれる。

山形県、鶴岡市の S-MALL は、ショッピングセンターに隣接し、都市間高速バスと観光地への路線バスの乗継ぎが可能となっている。

(3) 交通拠点からのホテルバス

観光地の宿泊施設が共同運行する交通拠点からのホテルバスの整備、ホテルバスを旅行商品に組み込む等の取組みが考えられる。

例えば、新花巻駅より花巻温泉への無料シャトルバスは、鉄道、宿泊のパック商品に組み込まれている。なお、花巻温泉では花巻市観光協会との連携により、観光バスも運行されている。

函館空港から約 5～10 分と至近距離にある湯の川温泉のホテル・旅館を巡る循環バス「めぐりっこ」は、バス停のあるホテル以外でも、ルート内での降車はフリーで利用しやすい（料金は 200 円）。

5.2 二次交通の供給形態の拡充・見直し

(1) 運行本数の見直し

観光地、観光施設への観光客数が多いにもかかわらず、当該観光施設と交通拠点との二次交通の供給量が不十分なところがある。例えば、青森県の十二湖は、その周辺の深浦、鱒ヶ沢まで含めると、年間123万人の入込客があるものの、1日の路線バス運行本数は6本（片道）にすぎず、タクシーの車両台数も少なく予約が必要である。また、秋田県の玉川温泉は、年間入込客数が約80万人に達しているにもかかわらず、八幡平駅からの路線バスは、14時30分頃発で終了する（日中は30分間隔で運行）。

したがって、二次交通の運行本数を増やして、公共交通を利用する観光客の利便性を向上すべきである。

(2) 運行経路の見直し

主要観光施設や主要観光地をその経路としていない二次交通の事例として、しずくいしデマンド「あねっこバス」小岩井線は、道の駅への路線はあるものの、鉄道駅と小岩井農場を結ぶ路線とはなっておらず、小岩井駅を利用する観光客はタクシーを利用して（約千円）小岩井農場を訪ねることとなる。

観光客のニーズに適合するために、宿泊施設や主要観光地を含む経路へと既存の二次交通を見直すことが重要である。その際、新たにルートに組み込まれる宿泊施設や観光地の情報発信に際しては、こうした二次交通の情報も合わせて行うことや、パック商品（乗車券と宿泊券のセット）の導入等の形で宿泊施設等も二次交通の受益者として必要な協力を行うことが期待される。

また、仙台駅～鶴岡駅の都市間高速バス路線の一部便を湯野浜温泉経由とし、仙台駅から日本海側の温泉地への直行を可能とした事例は、「高速バス（仙台～庄内線）の湯野浜温泉への経路」（p.37）を参照。

(3) 運行ダイヤの見直し

鉄道とバス等の交通モード間で運行ダイヤの接続の連携が十分にできていない例がある。例えば、仙台から平泉へ行く途中の一ノ関駅（新幹線と在来線）においては、在来線の運行本数が1時間に1本程度のため、乗換え時間が長い場合がある。一方、連携を行った例としては、三陸鉄道カンパネラ田野畑駅では、鉄道から待ち時間無く乗換えられる村民バスが運行されている。

公共交通機関の需要喚起のためにも、運行事業者相互の連携は重要である。

また、交通拠点と観光地、観光地と観光地の移動時間について、経由地、乗換時間等の改善が必要か検証すること、新幹線、航空機等の幹線交通と二次交通を乗り継いで、旅行初日に出発地から観光地まで移動可能かを検証することが望まれる。検証結果により、観光客に対してモデル周遊ルートを表示する、あるいは二次交通の整備によりモデル周遊ルートを見直すことも可能となる。

(4) 利用しやすい形態への変更

循環バス等の分かりやすい経路の路線バスは、バス停のナンバリング、車両、及びバス停に統一したデザイン等により、初めて観光地を訪れる旅行者が利用しやすい形態といえる。初乗り運賃をワンコイン（100 円）に設定し、気軽に利用できるようにすることも重要である。事例としては、松島循環100円バスがある。

(5) 低廉なフリー乗車券の導入

会津地区など限られたエリアで電車・バスなどの公共交通機関が乗り放題になり、かつ観光施設等の割引特典が受けられる共通フリー乗車券（会津ぐるっとカード、仙台まるごとパス、八戸えんじょいカード、津軽フリーパス）の導入や青森県、岩手県、秋田県の北東北ウエルカムカードの実施は、それぞれの地域における観光振興に大きな貢献をしつつある。このように、観光客などにとって、割安感があり、1枚のカードですべて賄えるなど、使い勝手の良い乗車券の導入拡充が今後さらに望まれる。

(6) 地域の生活交通と二次交通の統括的計画

過疎地域では、交通事業が営業として成り立つための需要規模を持たないことから、バス、タクシー事業者は、特に昼間の利用者減を補うために、車両、乗務員等のストックの有効利用を図る必要がある。そのため、行政がイニシアチブをとり、地域の生活交通と観光地への二次交通の統括的計画を行うことが考えられる。

地域の生活交通にコミュニティバスが使われていることも多いが、その場合、観光客がコミュニティバスに乗車できるのかどうか明示する必要があるとともに、路線設定に関しては、観光客の利便のために駅を結ぶ路線の設定を検討する必要がある。

(7) 乗合タクシー等車両の効率的な運用

ルートやダイヤの見直しを行っても大きな需要が見込めない区間の二次交通の維

持・整備については、より少ない需要に適合した乗合タクシーの活用を検討すべきである。秋田空港と周辺観光地を結ぶ「あきたエアポートライナー」は、低廉な価格、空港と主要観光地を直結するという利便性を武器に順調に業績を伸ばしている。

また、バス車両、タクシー車両等、交通事業者の既存ストックである車両の効率的な活用が望まれる。

(8) 需要に応じた運行形態への見直し

二次交通の整備に際しては、観光地、観光客の需要及び道路状況等の実情に応じた交通計画に基づき、公共交通事業者は必要に応じて「デマンド型」等の運行形態の導入、少ない需要に適合した乗合タクシーへの転換等の運行形態の見直しについての検討を進めるべきである。

表 5-1 ルート・ダイヤ等による運行形態の分類

定時定路線型	停留所乗降	利用者は決められた停留所で乗降を行う。
	フリー乗降	バス停は決められているものの、運行ルート内であればどこでも乗降できる。観光地内、集落内等、フリー乗降区間が指定されている路線もある。
デマンド型	フルデマンド	利用者から予約を受けた時に限り、指定ルートや利用者宅～目的地間を運行する形態。 事例：なかむらまちバス（高知県中村市）
	一部デマンド	路線の一部がデマンドルートになっており、デマンドルートの停留所から呼び出しを受けた場合のみ、デマンドルートへ迂回運行する。 事例：東急コーチ（東京都世田谷区）

注) デマンド型には、専用のシステムを構築し、予約状況に応じて最も効率的な乗合ルートを実行する運行管理方法（IT型）がある。二次交通ではないが、おだかe-まちタクシー（福島県小高町）等が該当する。

(9) 二次交通自体の観光魅力の増大

楽しく巡れる観光地づくり、移動自体の魅力向上のために、リゾート列車、回遊できる路線バス、乗合タクシー等により、交通機関そのものを観光資源化する取組みを推進すべきである。

リゾートしらかみ、きらきらうえつ、津軽鉄道ストーブ列車、会津ハイカラさん、マンガタンライナー等の事例があり、例えば、リゾートしらかみは、秋田駅始発の五能線回り弘前・青森へ運転される全車指定席の列車で、日本海の絶景ポイントでは速度を落として運転している。世界遺産の白神山地をイメージした車両は3タイプある。また、津軽鉄道ストーブ列車は、真夏のストーブ列車としても運転しているユニークな列車で、暑い車内ではアイスクリームの販売等も行っている。

5.3 二次交通についての効果的な情報提供の促進

(1) 情報入手場所の明確な表示

観光客は、日常的には利用していない駅や空港を利用する機会が多く、当該駅や空港のどこで情報が手に入るのかを十分に把握していることは少ない。

そのため、観光客が必要とする情報提供を行っている場所、例えば、案内所、パンフレットラック、案内図等のある情報コーナー等への的確な方向指示が必要である。

また、二次交通の利用方法や案内図等の情報は、その利用を行う乗り場において提供することが多いが、複数の路線が乗り入れる大規模な交通結節点においては情報を一元的に提供する案内所を設ける、又は乗換案内等を行う職員を適宜配置することが望ましい。

さらに今後は、観光需要の増大が見込まれる中高年齢層や外国人に配慮した取組みも必要である。

(2) 各種の媒体を用いた相互補完

情報提供を行うにあたっては、次のような複数の手段を適切に組み合わせて対応することが望まれる。

- ・案内標識（サインシステム）（駅や空港内で掲示）
- ・可変式情報表示装置（駅や空港内で掲示）
- ・パンフレット（駅や空港、車両内等で配布。携帯可能なものが望ましい。）
- ・ホームページ（インターネット上に表示）
- ・案内放送（旅客施設や車両内等で放送）
- ・案内係員（旅客施設や車両内等に配属）、案内所や電話コールセンター等による人的対応

案内所や情報コーナー等においては、案内係員、案内標識、パンフレット等により、利用案内のための情報を中心とした詳細な情報提供を行うことが望ましい。

(3) ホームページ等を活用した情報提供

広域周遊型観光のニーズへの対応や海外等へのPR活動のためにも、インターネット上のホームページやパンフレット等は提供可能な情報量が多く、二次交通の利用方法等の複雑な情報を提供するのに適している。

①ホームページによる情報提供

インターネット上のホームページは、旅行の情報源として、その比重が増加傾向

にある。注)

現在の運行が正常であるか、季節運行等通常の運行とは異なる運行がされていないか等の情報も必要である。

注)「自由時間と観光に関する世論調査」内閣府大臣官房政府広報室、平成 15 年

【事例：東北ネクストごーごーNET】

東北の交通拠点から周辺観光スポットへ向かう「二次交通情報」を提供。

<http://gogonet.nihon-kankou.or.jp/>

②パンフレット等紙媒体による情報提供

旅行者の出発地における二次交通の情報取得方法としては、ホームページ以外に、旅行ガイド・パンフレット・チラシ等の紙媒体がある。

旅行ガイド・パンフレット・チラシにおいて紹介するモデルコースにおいて二次交通を利用したプランを作成すべきである。

③携帯電話による情報提供

携帯電話の普及と携帯電話向けインターネット上のホームページの拡充に伴い、携帯電話での二次交通情報提供は重要度を増している。従来は単なる路線検索のみであったホームページも、観光地を検索すると複数の二次交通が表示される仕組みを、各地域の交通事業者等関係者が率先して取り組むべきである。

④移動時間中における情報提供

観光客が手持ち無沙汰となる移動時間中は、交通事業者、観光地の関係者にとって二次交通情報提供の絶好の機会である。

例えば、京急バス（東京）と阪急バス（大阪）は、空港からのバス路線の情報の相互提供を行っている。具体的には、羽田空港からのバス路線の情報（例：羽田～東京ディズニーランド、お台場、横浜等）を阪急バスの車内等で、伊丹空港からのバス路線の情報（例：伊丹～ユニバーサルスタジオジャパン、京都、神戸等）を京急バスの車内等においてそれぞれ提供している。

参考文献（5章3節）

「外国人観光旅客に対する案内情報提供促進措置に関する調査－公共交通機関における外国語等による情報提供促進措置ガイドライン策定－」国土交通省総合政策局観光地域振興課 平成 18 年 3 月

5. 4 二次交通発着場所への円滑な移動

(1) 利用者の動線及び視線を考慮して情報提供を行う配置を計画

二次交通の存在についての情報を有しており、かつ、二次交通の運行形態が満足いくものだとしても、二次交通の乗り場が分からないならば、利用者にとっては非常に利用しづらい。

したがって、旅客施設内における移動を支援するために、方向を指示する情報や施設の存在を示す情報等を動線の分岐点で途切れることなく、連続して提供する。構内案内図のような施設全体の位置関係を示すものは行動の起点となる出入口や乗換口付近で提供しなければならない。

観光旅客の視点に立ってデザイン等の一貫性を徹底し、情報提供の内容、空間的位置等について、統一を図ることが重要である。

注) サインシステムの配置計画は、「公共交通機関旅客施設のサインシステムガイドブック (交通エコロジー・モビリティ財団、平成 14 年 11 月)」に基づいて実施され、ピクトグラムは標準案内用図記号検討委員会が策定した 125 種類の標準案内用図記号(交通エコロジー・モビリティ財団ホームページ参照 <http://www.ecomo.or.jp>)を用いることが望ましい。

(2) 交通結節点の整備

乗り場の位置についての情報があるとしても、交通機関乗換の移動距離が長い場合、具体的には、跨線橋が長く駅構内が広い駅、バス乗り場が駅周辺に分散している駅では、利用者は二次交通を利用しないことも考えられる。

そこで、幹線交通と二次交通の円滑な乗継ぎを可能とする交通結節点の整備の必要性は高い。

鶴岡 I C (庄内物産館) バス停がターミナル化され、高速バスと路線バス、小回りの利く観光乗合タクシーの乗継ぎが可能になったという良い例がある。また、鶴岡市 S-MALL (バスターミナル) は、ショッピングセンターに隣接し、都市間高速バスと観光地への路線バスの乗継ぎが可能である。

5. 5 二次交通の利用促進

(1) 季節、祭り等に合わせた観光振興

① 冬季の観光振興

特に東北地方において、観光客が減少する冬の観光振興は緊急の課題となっており、スキー場、温泉地等への二次交通拡充に取り組んでいく必要がある。

【事例：ハンターマウンテン塩原（スキー場）への無料アクセスバス】

JR那須塩原駅、東武鬼怒川温泉駅から、ハンターマウンテン塩原（スキー場）へのアクセスバスをスキー場が運行委託している。

公共交通機関を利用してスキーをしたい人、雪道での自動車の運転が苦手な人の利用をねらい、料金無料、事前予約不要、定員オーバー時の増便等が特長である。

② 祭り、イベント等への観光客対応

東北地方には、春は弘前さくらまつり、角館さくら祭、夏は大曲の花火大会、山形の芋煮会、仙台のたなばた祭り、青森ねぶた祭、弘前ねぶたまつり等、多くの祭り、イベントが行われており、観光需要の喚起、公共交通機関の利用促進のために、二次交通を拡充する必要がある。

二次交通の整備の取り組みとしては、次のような事例がある。

- ・大崎八幡宮のどんと祭（仙台）開催中、泉中央駅等から無料シャトルバスが運行
- ・大曲の花火大会実施地日には、大会実行委員会・大仙市・国土交通省等で作る「大曲の花火渋滞対策検討会」がパークアンドライドを実施

(2) 自家用車の規制

環境への配慮、公共交通機関の利用促進、渋滞緩和のために自家用車を規制する手段は検討に値する。

具体的な実施地域として、例えば、知床、早池峰、秋田駒ヶ岳、尾瀬、上高地、乗鞍岳、木曾駒ヶ岳等が挙げられる。

(3) レンタカー利用の促進

東北地方は、交通拠点と観光地、観光施設との間の距離が長く、所要時間短縮のためにレンタカーの優位性が発揮される。また、レンタカーにより移動の自由度はアップし、観光地から観光地への最短経路での移動、観光地での滞在時間の自由な

調整等、個々の観光客のニーズに対応した行程が組める。

また、第2章で示したように、東北地方の空港を利用する観光客は、目的の観光地への交通手段としてレンタカーを選択する割合が高い。

したがって、レンタカーの利便性を高めることによって、レンタカーの利用促進を図ることは重要な課題である。

そこで、次の施策を実施することを検討する。

① レンタカーの乗り捨ての容易化

県外（北海道は各社指定エリア）でのレンタカー乗り捨ては、有料となっているが、一部の事業者においては、隣接県 50Km 以内での乗捨ては無料とする、また、東北6県内で出発と帰着を行う乗捨て利用料金の割引（平成18年10月～19年3月の期間限定）等乗捨て容易化のためのサービスが提供されている。

② レンタカー利用方法の煩雑さの解消

レンタカー会社のマツダは、無人のステーションで24時間車の貸し出しと返却ができ、利用料金は15分単位で精算するサービス「カーシェア24」を行っている。構造改革特区認定事業注)として、広島でサービスを開始以降、現在は、北海道、東京都、愛知県、大阪府、兵庫県、福岡県でそのサービスを展開している。

アメリカのシアトルを拠点とする私企業「Flexcar」は、同様のサービスをアメリカ国内で提供している。

今後は、1時間のみの利用料金の設定等、廉価で短時間の利用ができる料金体系の検討も行うべきである。

注) 構造改革特別区域法（平成14年法律第189号）第3条に基づく構造改革特別区域基本方針別表No.1217「環境にやさしいレンタカー型カーシェアリングのための無人の貸渡し可能化事業」

③ レンタカー業界相互の協力により、例えば他社でも車両の返却が可能となるようにする。

④ レンタカー利用者に対する観光客向けパック商品の展開

例えば、高速道路の割引、タイヤアップクーポン発行による美術館、道の駅等の物産館の割引等が考えられる。

(4) 自転車の利用促進

交通拠点から観光地までは必ずしも交通機関を利用する必要はない。

自転車も重要な交通手段であり、電動自転車なども含めたレンタサイクルの積極的な配備も促進すべきである。

欧米のように、鉄道車両への自転車持ち込みを可能にすること、また、バスへの自転車持ち込み（前方部への取り付け）を可能にすることも各路線で、今後検討すべきである。

(5) 二次交通計画のための継続的な調査の実施

効果的・効率的に二次交通の整備を進めていくためには、的確な「マーケティング」が不可欠である。本調査における、交通拠点と観光地を結ぶ二次交通の現状調査（第2章）、二次交通の情報提供に関する実態調査（第3章）のように、良い情報、悪い情報を問わず、データの蓄積と共有化を進め、PR活動の計画策定や二次アクセスの改善・レベルアップに活かすべきである。

観光客、地域の観光事業に携わる関係者等へのヒアリング調査等により、二次交通の改善点を抽出する、観光客の移動経路、手段を詳細に把握して潜在的な需要を把握する等の調査の実施も考えられる。

参考文献（5章2～5節）：「東北地方交通審議会答申・東北地方における望ましい観光振興戦略について」東北地方交通審議会、平成17年3月

5.6 PDCA（PDS）マネジメントサイクルの重視

本報告書のとりまとめをもって一つの作業を終えたと捉えることなく、本報告（Plan）を出発点として、各地域において多様な関係者の下で施策を実施（Do）し、さらに地域横断的に各地域における施策の進捗状況の把握や効果検証を行い（Check）、施策体系の見直し（Action）を行うといった循環により、東北地方の望ましい二次交通のあり方の実現を図るべきである。

PDCAサイクルを繰り返していくことで、二次交通の現状を把握、評価し、課題や改善策を継続的に考え、その結果を次の施策に反映させていくことが可能となる。

5.7 関係者の協働

公共交通事業者等においては、二次交通の整備、情報提供に関する計画の策定や実行、その後の評価、見直しをPDCAサイクルで継続的に実施していくことが必要である。

二次交通の整備計画は、地域の実情に応じて、国や地域等の行政機関のほか、有識者や地域住民、NPO等が担うことが考えられる。

【事例：あきたエアポートライナー】

行政に対して補助金を申請している「あきた二次アクセスを進める会」は、地元の観光協会、交通事業者、空港関係者、観光業者などが中心となって設立された任意団体であり、直接の運行は賛同してくれる交通事業者が行っており、この会はエアポートライナーの企画調整等の業務を中心に活動している。

【事例：能登空港「ふるさとタクシー」】

石川県が中心となって推進する能登空港の利用促進に関する諸施策の一つとして、関係自治体との連携、首都圏における観光客等誘致PR活動を積極的に行ったことにより、能登空港利用者も当初の予想を大幅に上回る利用となっている。

二次交通の利用者数においては、ふるさとタクシーが1番のウエイトを占めており、公共交通機関が発展していない過疎地域等のモデル形態として定着しつつある。

複数の交通機関が乗り入れて交通結節点となっている旅客施設における二次交通に関する情報提供については、単一の交通事業者だけでは情報提供の改善が難しい場合もあるため、関係者間の連携が必要である。