

観光振興に向けた 二次交通の充実について

調査の目的

高速交通網の整備

高速交通網は着実に整備されている

山形新幹線

平成4年度開業

東京～山形間: **約42分短縮** (3時間9分 → 2時間27分)

秋田新幹線

平成9年度開業

東京～秋田間: **約48分短縮** (4時間37分 → 3時間49分)

東北新幹線の八戸延伸

平成14年度開業

東京～八戸間: **約28分短縮** (4時間27分 → 3時間59分)

アクセス鉄道

平成18年度開業

仙台～仙台空港間: **約23分短縮** (40分(バス) → 17分)

東北新幹線の青森延伸

平成22年度末予定

東京～新青森間: **約39分短縮** (3時間59分 → 3時間20分)

北海道新幹線の整備

平成27年度末予定

新青森～新函館間: **約79分短縮** (1時間59分 → 40分)

東北地方の観光資源

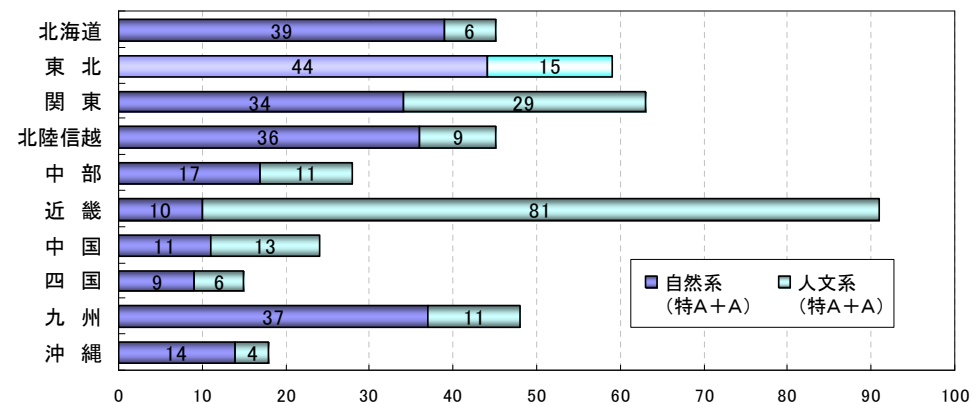
東北地方は自然系を中心に観光資源に恵まれている

出典: (財)日本交通公社(JTBF) 観光資源評価台帳

特A: 我が国を代表する資源で、かつ世界に誇示しうるもの。
我が国のイメージ構成の基調となりうるもの。

A: 特A級に準じ、その誘致力は全国的で、観光重点地域の原動力としての重要な役割を持つもの。

特A・A級の全国比較



高速交通網が整備され、観光資源に恵まれているが、
交通拠点からかなり離れたところにある観光地が多く、**二次交通の充実が課題**

二次交通の現状(1/2)

●二次交通の所要時間は「60分以上」となっている区間が多い

二次交通の所要時間(注)毎の観光地数

「60分以上」: 12箇所、「30~60分未満」: 5箇所、「30分未満」: 10箇所

(注)下の交通拠点から観光地までに要する時間

○交通拠点: 全ての空港、駅乗降人数の各県上位2位のうち、都市内交通を除く駅(青森駅、八戸駅、盛岡駅、一ノ関駅、秋田駅、大曲駅、仙台駅、山形駅、米沢駅、郡山駅、福島駅)

○観光地: 平成17年の年間入込み客数1,200(千人)以上の観光地、800(千人)以上の温泉地。

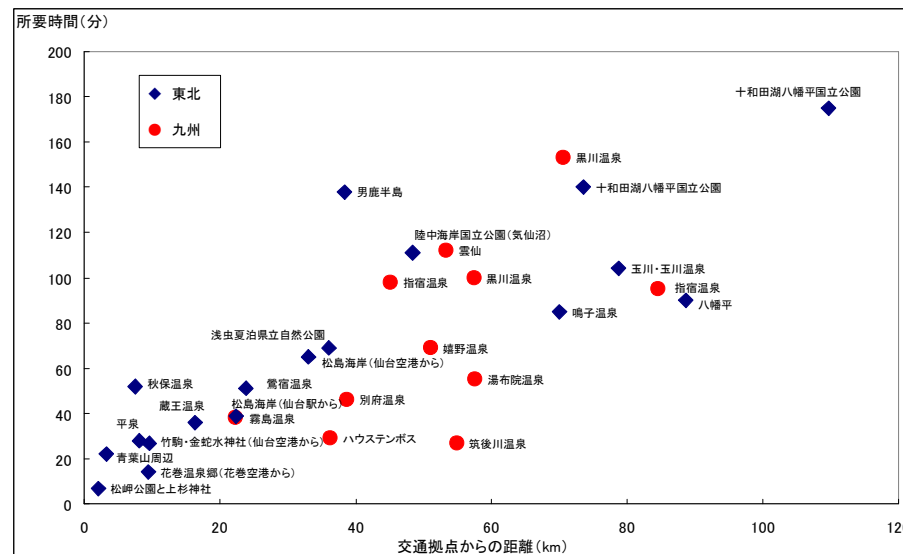
●東北地方においては、九州地方と比較して、距離に比して所要時間が長い

二次交通の1km当たり平均所要時間(注)(バス)は、東北地方(◆印)が1.8(分/km)、九州地方(●印)が1.4(分/km)となっている。

(注)下の交通拠点から観光地までに要する時間

○交通拠点: 東北地方は上記に同じ。九州地方は、全ての空港、博多駅、佐賀駅、長崎駅、大分駅、熊本駅、宮崎駅、鹿児島中央駅。

○観光地: 東北地方は上記に同じ。九州地方は、平成17年において宿泊経験の多い各県上位2位(市街地を除く)の観光地。



二次交通の現状(2/2)

●運行本数が少ない

例) 十二湖・青池(青森県)

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い

例) 玉川温泉(秋田県)

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)

観光客は二次交通について運行本数が少ないという不満を持っている

▼観光における現地での鉄道利用の不満点(上位3位)

東北地方 (n=471)		九州地方 (n=168)	
運行本数が少ない	34% (132)	運行本数が少ない	26% (143)
時間がかかる	11% (43)	費用が高い	14% (23)
乗換えが面倒	11% (41)	時間がかかる	11% (18)

▼観光における現地でのバス利用の不満点(上位3位)

	東北地方 (n=471)	九州地方 (n=168)
運行本数が少ない	28% (131)	21% (35)
バス路線がわかりにくい	13% (61)	16% (27)
時間がかかる	12% (57)	10% (16)

資料：(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の平成16年度資料

鉄道駅から観光地までタクシー以外に交通手段がない場合がある

例) 浅虫・夏泊県立自然公園へは、小湊駅より約18km(タクシー36分)

●レンタカーを二次交通として選択する割合が高い

東北地方では、観光客が目的の観光地へ向かう際の交通手段として、

航空機利用者の29%がレンタカーを選択(1位) (九州地方では17%(3位))

新幹線利用者の17%がレンタカーを選択(1位) (九州地方では15%(2位))

資料：(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の平成16年度資料

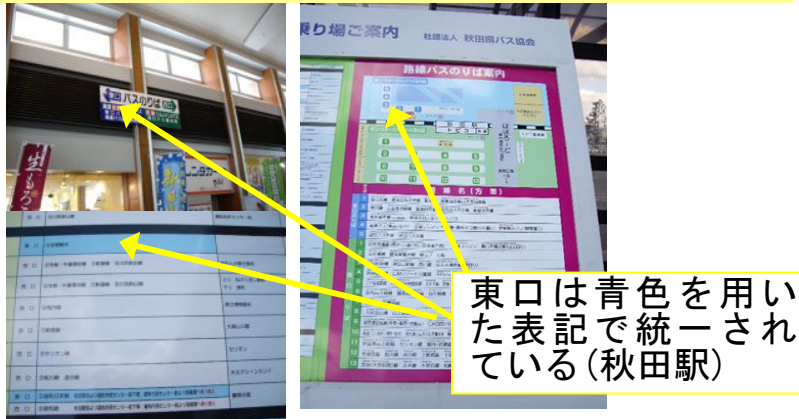
二次交通の情報提供に関する実態調査

【乗換案内に関するサイン】

●色の区分に表示の工夫

例) 秋田駅

秋田駅コンコースに配置されているバス案内標識、駅前広場に配置されている案内板は統一された配色で広場別に色分けされ、ひと目でわかるよう工夫されている



●バス総合案内タッチパネルの設置

例) 仙台駅

観光案内所内に設置されているタッチパネルは、行先停留所、行先施設、乗り場などから検索できるバス総合案内情報となっている

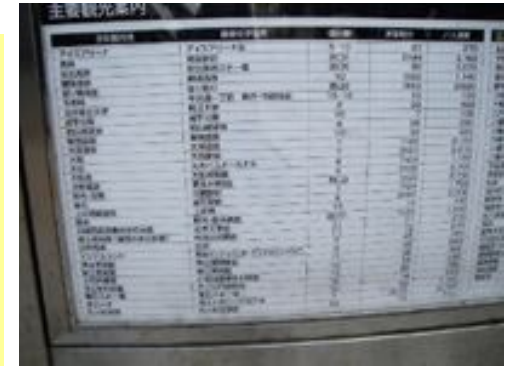


【乗り場におけるサイン】

●観光地からバス乗り場の位置を特定できるバス案内板

例) 盛岡駅・秋田駅

盛岡駅、秋田駅では、観光地(50音順)からバス路線を検索できる案内標識があり、観光地側の停留所名、乗り場、所要時分、運賃が表示されている



●路線に対応したバス乗り場の位置を示していないバス案内板

例) 青森駅

青森駅では、バス乗り場の案内にはバス乗り場の位置情報がなく、複数のバス乗り場まで行かなければ路線の行先等が分からない



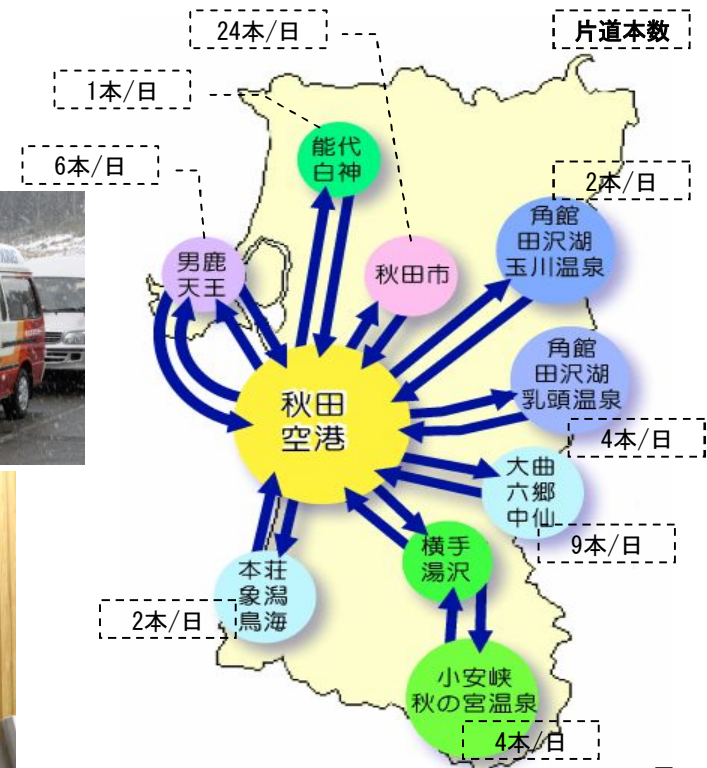
先進的な事例紹介(1/3)

観光乗合タクシー

あきたエアポートライナー	秋田空港と主要観光地を直接結ぶ8路線の事前予約制の乗合タクシー。地元の観光協会、交通事業者、空港関係者、観光業者等から成る任意団体が運営。集中予約システムを導入。
いわて花巻空港エアポートライナー	いわて花巻空港を発着地とする6路線(観光地含む)の事前予約制の乗合タクシー。花巻市内の7社の交通事業者が共同で運行。
まっすぐタクシー	庄内空港と特定区間の観光地を結ぶ予約制相乗りタクシー(グループ利用)。庄内観光物産館等、庄内空港以外からの乗降も可能。

あきたエアポートライナー

路線数	8路線
運賃	秋田空港～角館地区:1,800円
利用者数	H16/13,487人、H17/16,167人
支援メニュー	<ul style="list-style-type: none"> ・交通需要マネジメント等実証実験 ・公共交通活性化総合プログラム ・観光交流空間モデル事業



先進的な事例紹介(2/3)

高速バスの活用

高速バスの現状

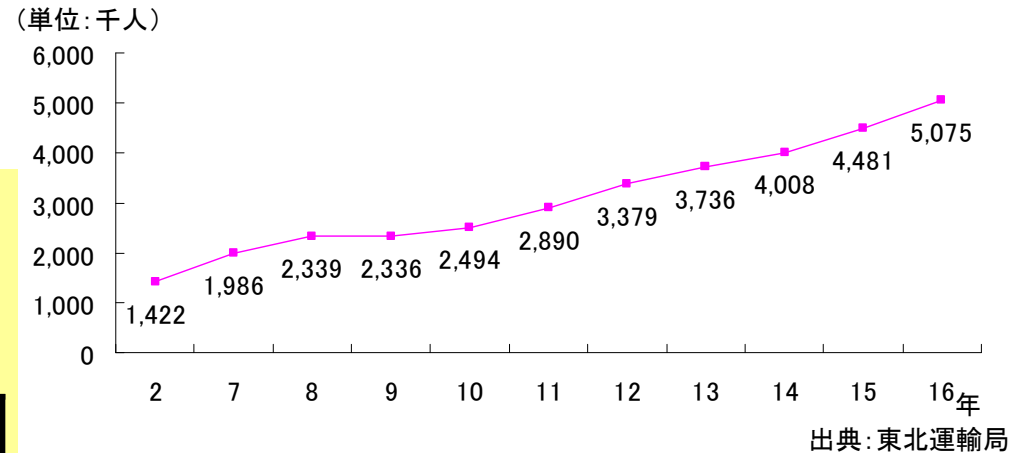
高速バスの輸送人員は**着実に増加**
 → 高速バスの可能性を最大限に引き出す必要

仙台～庄内線の湯野浜温泉への経由

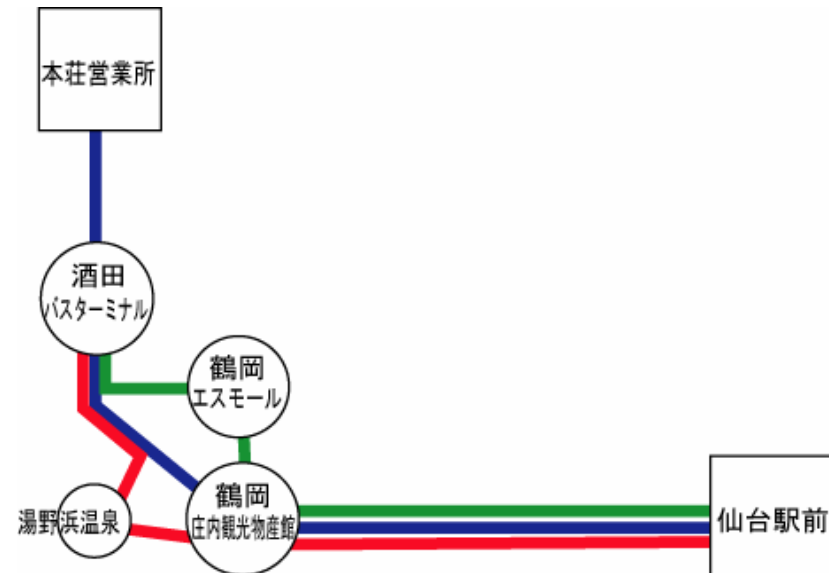
都市間高速バス（仙台～庄内線）について、平成18年4月から1日1便を鶴岡市経由から湯野浜温泉経由に変更

運賃	片道大人3,100円、小人1,550円
時刻表	仙台発12:40～湯野浜着15:10 湯野浜発10:45～仙台着13:25
運行事業者	庄内交通株式会社

▼東北地方発着の高速バスの輸送人員の推移



▼仙台～庄内線の高速バスの経路(庄内交通)



ホテルバスの活用

花巻温泉無料シャトルバス

新花巻駅～花巻温泉間(複数ホテルを経由)の無料シャトルバス。また、花巻市観光協会との連携により、観光バスを運行。ボランティアガイドの同乗あり。

先進的な事例紹介(3/3)

共通フリー乗車券

会津ぐるっとカード	ウィーンカードにならった全国初の共通フリー乗車券として誕生し、会津地域での広域的な周遊観光に活用している。
津軽フリーパス	世界自然遺産・白神山地方面のエリアを加えた「プラス白神」もオプション販売している。
仙台まるごとパス	杜の都仙台を中心に日本三景松島や山形県山寺を含む広域エリアをカバー。
八戸エンジョイカード	東北新幹線の終点八戸を一日自由に周遊できる。

観光循環バス

松島循環100円バス	松島の観光地内を循環する100円バス。複数ホテルが連携し、バス停留所を整備。
るーぷる仙台	仙台駅前を起点に仙台中心部の観光スポットを約1時間で循環するバス。一日乗車券(600円)で、途中の乗り降りが自由。
ハイカラさん(会津若松市まちなか周遊バス)	会津若松市のまちなかにある観光地を循環して巡るバス。一日フリー乗車券(500円)で乗り降りが自由。

二次交通自体の魅力増大

マンガタンライナー	石ノ森章太郎氏の代表的キャラクターが車体に描かれたマンガ列車。石巻市の「石巻マンガランド構想」と連携して導入されたもの。車内放送もロボコンの声で行われている。
津軽鉄道ストーブ列車	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実施。

生活交通路線の活用

しずくいしデマンド「あねっこバス」	町内の生活交通確保のための乗合方式のデマンドタクシー。いわてNPOセンターが町からの委託を受けて、JR雫石駅を基点に6路線を運行している。
-------------------	---

二次交通の充実に向けた施策の構築

重点施策

(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
- ②リムジンバス路線の観光地への延伸

(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
- ②バスターミナルの整備

(3) 交通拠点からのホテルバスの整備

(4) レンタカー利用の促進 (注)

注) 具体的な施策としては、①レンタカーの乗り捨ての容易化、②24時間貸出と返却を可能とすることによるレンタカー利用の煩雑さの解消、③車両の返却についてのレンタカー業界での協力、④高速道路割引等の観光客向けパック商品の展開、などが考えられる

基本施策

①二次交通の供給形態の拡充・見直し

- ・運行本数、運行経路、ダイヤの見直し
- ・循環バス等利用しやすい形態への変更
- ・低廉なフリー乗車券の導入
- ・地域の生活交通と二次交通の統括的計画
- ・乗合タクシー等車両の効率的な運用
- ・デマンド型等需要に応じた運行形態の導入
- ・リゾート列車等二次交通自体の観光魅力の増大 等

②効果的な情報提供

- ・情報入手場所の明確な表示
- ・ホームページ・携帯電話等による事前情報の提供 等

③二次交通発着場所への円滑な移動

- ・乗り場への案内情報
- ・円滑な乗継ぎを可能とする交通結節点の整備 等

④利用促進策

- ・スキー場、温泉等冬季の観光振興に対応した二次交通の整備
- ・自家用車の規制
- ・レンタカー利用の促進
- ・自転車の利用促進 等

関係者の協働

観光客

行政・自治体

交通事業者

観光関係事業者

地域住民・NPO

PDCA (PDS) マネジメントサイクルに基づく継続した取組み