

最近の公共交通政策・観光政策等の 動向



最近の公共交通政策・観光政策等の動向

1. 地方創生の推進

2. 交通政策基本法の制定

2-1 交通政策基本法の位置付け

2-2 交通政策基本法の概要

2-3 交通政策基本計画の策定

3. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正

3-1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律の概要

3-2 地域公共交通確保維持改善事業

4. 新たな公共交通の整備の動き

(仙台市地下鉄東西線、北海道新幹線、仙台空港民営化)

5. 観光をめぐる今後の動き・最近の東北各県の動向

6. 広域観光周遊ルートの形成

○地方の創生と人口減少の克服に向けて政府一丸となって取り組むための司令塔として、総理を本部長とし、全閣僚からなる「まち・ひと・しごと創生本部」の設置を閣議決定。（平成26年9月3日）

○これを踏まえ、地方の創生と人口減少の克服に向けた取組に関し、関係部局の緊密な連携の下に、省関連施策を強力かつ総合的に推進するため、「国土交通省まち・ひと・しごと創生対策本部」（本部長：太田国交大臣）を国交省内に設置。（平成26年9月17日）

- 国土交通大臣指示

個性あふれる地方の創生により、経済の好循環の波を全国に広げていくため、以下の通り施策の検討に取り組むこと。

- (1) 人口急減・少子高齢化の下、各地域がいかに生き抜いていくか、現場に強い国土交通省の施策と組織を総動員して取り組むこと
- (2) 「国土のグランドデザイン2050」を具体化するため、国土と地域の構造的な問題として、中長期的視野を持って取り組むこと
- (3) 政府の「まち・ひと・しごと創生本部」準備室と連携を密にしつつ、従来の発想にとらわれない構造的アプローチを持った施策パッケージをとりまとめること

国土のグランドデザイン2050(平成26年7月4日公表)(抄)

○本格的な人口減少社会の到来、巨大災害の切迫等に対する危機意識を共有

○2050を見据え、未来を切り開いていくための国土づくりの理念・考え方を示す「国土のグランドデザイン2050～対流促進型国土の形成～」を策定

時代の潮流と課題

- (1) 急激な人口減少、少子化
 - ・1kmメッシュで見ると2050年には、現在の居住地域の6割以上の地点で人口が半分以下に減少し、うち2割が無居住化。地域消滅の危機
- (2) 異次元の高齢化の進展
- (3) 都市間競争の激化などグローバル化の進展
- (4) 大災害の切迫、インフラの老朽化
- (5) 食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題
- (6) ICTの劇的な進歩など技術革新の進展

○キーワードは、コンパクト+ネットワーク

① 質の高いサービスを効率的に提供

- ・人口減少下において、各種サービスを効率的に提供するためには、集約化(コンパクト化)することが不可欠
- ・しかし、コンパクト化だけでは、圏域・マーケットが減少して、より高次の都市機能によるサービスが成立するために必要な人口規模を確保できないおそれ
- ・このため、ネットワーク化により、各種の都市機能に応じた圏域人口を確保することが不可欠

② 新たな価値創造

- ・コンパクト+ネットワークにより、人・モノ・情報の高密度な交流が実現
- ・高密度な交流がイノベーションを創出
- ・また、賑わいの創出により、地域の歴史・文化などを継承し、さらにそれを発展



コンパクト+ネットワークにより「新しい集積」を形成し、国全体の「生産性」を高める国土構造

まち・ひと・しごとの創生～「国土のグランドデザイン2050」を具体化し、国土交通省の組織・施策を総動員～

- 基本戦略①:** 人口減少下でも生活サービスを効率的に提供するために**拠点機能をコンパクト化**し、中山間地域等では**小さな拠点の形成を推進**するとともに、**高次都市機能維持に必要な概ね30万人の圏域人口確保のためのネットワーク化**を図る。
- 基本戦略②:** **地域の雇用創出と豊かな生活環境の創出**のため、観光振興や地域資源を活かした個性ある地域づくりを行いつつ、**広域観光周遊ルート**の形成や都市間ネットワークの充実等により、**海外や大都市を含む他の圏域との連携強化、交流人口・物流の増大**を図る。

高次都市機能を維持するためには、一定の圏域人口が必要

人口約30万人で成立する高次サービス施設の例: 救命救急センター、大学、百貨店

→ 拠点機能のコンパクト化と、圏域人口を確保するためのネットワーク化が必要

基本戦略①

「コンパクト+ネットワーク」の形成

圏域内都市間ネットワークの充実

地域の公共交通ネットワークの再構築

コンパクトシティの推進

基本戦略②

雇用と豊かな生活環境の創出

- 観光振興、地域ビジネス・雇用創出による活力ある地域の形成
- 子育て・高齢化に対応した豊かな生活環境の創出
- 地域を支える産業の担い手の確保・育成等

さらに、個性ある地域が、広域観光周遊ルートの形成や都市間ネットワークの充実等により、海外や大都市を含む他の圏域との連携強化、交流人口・物流の増大を図る

「小さな拠点」の形成

商店、診療所など日常生活に不可欠な施設や地域活動を行う場を、歩いて動ける範囲に集め、周辺集落とネットワークでつないだ「小さな拠点」を形成。



<高知県黒潮町の事例>

- ・廃校舎を特産品販売、防災活動拠点として活用
- ・高齢者の移動手段確保のため、エリアバス運行



<富山市のコンパクト+ネットワークの事例>

コンパクトなまちづくりにより、中心市街地活性化や公共交通の活性化の取組を実施



<三遠南信地域における機能連携の事例>

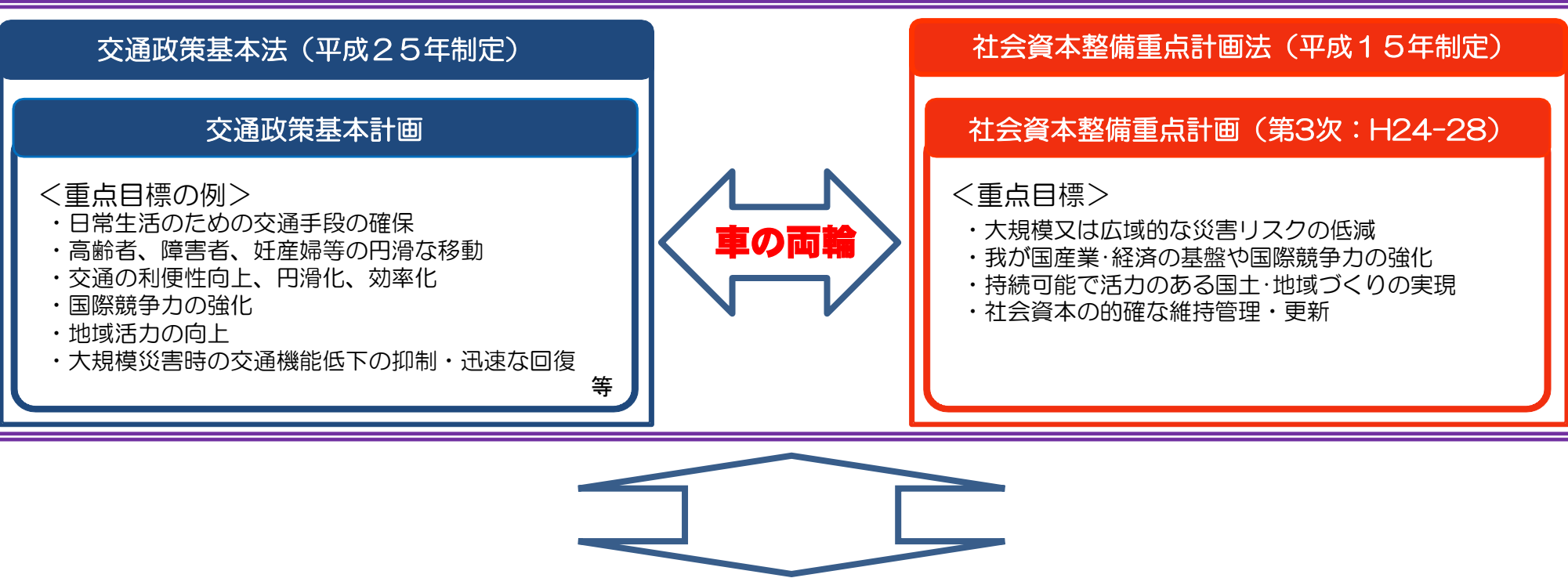
三遠南信地域の道路ネットワークを強化することで、三河港などの物流拠点を有する沿岸部と、農業、製造業等の産業拠点を結びつけ、ゾーン全体として産業を活性化



コンパクト+ネットワークを形成しつつ、各地域で雇用と豊かな生活環境を創出し、東京など大都市からも企業・人材を引き付ける効果 4

2-1 交通政策基本法の位置づけ

交通政策基本法に基づく「交通政策基本計画」と、社会資本整備重点計画法に基づく「社会資本整備重点計画」を車の両輪として施策を推進し、もって、今後の国土・地域づくりの指針となる、中長期（2050年）を見据えた「国土のグランドデザイン2050～対流促進型国土の形成～」の実現に寄与する。



「国土のグランドデザイン2050～対流促進型国土の形成～」

＜国土を取り巻く状況の大きな変化＞

①人口減少・高齢化 ②グローバル化 ③巨大災害の切迫・インフラ老朽化の進行

➔ **2050年を見据え、国土づくりの理念や考え方を示すものとして策定**

※ なお、交通政策基本計画及び社会資本整備重点計画については、国土形成計画法に基づく国土形成計画と調和が保たれたものでなければならないこととされている

2-2 交通政策基本法の概要

【目的】 交通に関する施策について、基本理念及び交通に関する施策の基本となる事項を定め、国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、**国民生活の安定向上**及び**国民経済の健全な発展**を図る（第1条）。

交通政策の基本理念等(第2条～第7条)

交通に関する施策の推進にあたっての基本的認識(第2条)

- 【交通の果たす以下の機能の発揮】
- ・国民の自立した生活の確保
 - ・活発な地域間交流・国際交流
 - ・物資の円滑な流通
- 国民等の交通に対する基本的需要の充足

交通機能の確保・向上(第3条)

- 豊かな国民生活の実現
- 国際競争力の強化
- 地域の活力の向上
- 大規模災害への対応

環境負荷の低減(第4条)

適切な役割分担と連携(第5条・第6条)

交通の安全の確保(第7条)

国民等の生命・身体・財産を守る交通安全の確保については、交通安全対策基本法と相まって、本法案の交通施策と十分に連携の上推進

関係者の責務等(第8条～第11条)

- ・国の責務（第8条）
- ・地方公共団体の責務（第9条）
- ・交通関連事業者等の責務（第10条）
- ・国民等の役割（第11条）

関係者の連携・協力(第12条)

法制上、財政上の措置(第13条)

年次報告等(第14条)

交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策に関する報告の国会への提出等

「交通政策基本計画」の閣議決定・実行（第15条）

理念を体現する基本的施策(第16条～第32条)

【日常生活の交通手段確保】(第16条)

離島等の自然的経済的社会的条件に配慮した、通勤、通学、通院、物流等に必要の交通手段の確保等

【高齢者、障害者等の円滑な移動】(第17条)

高齢者・障害者・妊産婦・乳幼児を同伴する者等の円滑な移動の促進のための自動車・鉄道・船・航空機・旅客施設・道路・駐車場のバリアフリー化等

【交通の利便性向上、円滑化、効率化】(第18条)

定時性確保、速達性向上、快適性確保、乗継ぎ円滑化、交通結節機能高度化、輸送の合理化等

【我が国産業・観光等の国際競争力の強化】(第19条)

国際海上・航空輸送網の形成、輸送拠点となる港湾・空港の整備、国内・国際の結節強化等

【地域の活力の向上】(第20条)

地域経済の活性化等のための企業立地促進、地域内・地域間交流・物流の促進に資する国内交通網・輸送拠点の形成等

【運輸事業等の健全な発展】(第21条)

交通に関する事業の安定運営・健全な発展のための事業基盤強化、人材育成等

【大規模災害時の機能低下の抑制及び迅速な回復】(第22条)

大規模災害による交通機能低下の抑制・迅速な交通機能の回復のための耐震性向上、代替交通手段の確保、関係者の連携、円滑な避難の確保等

【環境負荷の低減】(第23条)

温室効果ガス等の排出抑制に資する車両・船舶等の開発・普及の促進、交通の円滑化、モーダルシフト、移動効率化、公共交通の利便増進、大気・海洋汚染・騒音防止等

【総合的な交通体系の整備】(第24条)

徒歩、自転車、自動車、鉄道、船、航空機等の交通手段間の役割分担と連携強化、需要動向や施設の老朽化等に配慮した重点的・効率的な整備等

【連携による施策の推進】(第25条～第27条)

まちづくり施策との連携、国際交流の拡大や経済社会の発展に資する観光立国施策(外国語による情報提供等)との連携、行政・事業者・施設管理者・住民その他の関係者の連携・協働

【調査研究】(第28条)

交通に関する調査研究

【技術の開発及び普及】(第29条)

情報通信技術その他の技術の活用、研究開発目標の明確化、研究機関の連携、新技術の導入促進等

【国際連携確保・国際協力】(第30条)

日本の知識・技術の海外展開、国際規格の標準化、国際連携確保、開発途上国等への協力等

【国民等の立場に立った施策の実施】(第31条)

【地方公共団体の施策】(第32条)

まちづくり等の観点を踏まえた交通政策の総合的・計画的推進

2-3 交通政策基本計画の策定（平成27年2月13日閣議決定）

交通政策基本計画の概要

※計画期間：2014年度（平成26年度）～2020年度（平成32年度）

【本計画が対応すべき社会・経済の動き】

- (1)人口急減、超高齢化の中での個性あふれる地方創生 (2)グローバル化の進展 (3)巨大災害の切迫、インフラの老朽化
(4)地球環境問題 (5)ICTの劇的な進歩など技術革新の進展 (6)東日本大震災からの復興 (7)2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催

基本
的
方
針

基本
法
上
の
国
の
施
策

施
策
の
目
標

A. 豊かな国民生活に資する使い やすい交通の実現

- 【日常生活の交通手段確保】(16条)
- 【高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動】(17条)
- 【交通の利便性向上、円滑化、効率化】(18条)
- 【まちづくりの観点からの施策推進】(25条)



- ①自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する
- ②地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする
- ③バリアフリーをより一層身近なものにする
- ④旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

B. 成長と繁栄の基盤となる国 際・地域間の旅客交通・物流 ネットワークの構築

- 【産業・観光等の国際競争力強化】(19条)
- 【地域の活力の向上】(20条)
- 【観光立国の観点からの施策推進】(26条)
- 【国際連携確保・国際協力】(30条)



- ①我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する
- ②地域間のヒト・モノの流動を拡大する
- ③訪日外客2000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める
- ④我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する

C. 持続可能で安心・安全な 交通に向けた基盤づくり

- 【運輸事業等の健全な発展】(21条)
- 【大規模災害時の機能低下抑制、迅速な回復】(22条)
- 【環境負荷の低減】(23条)



- ①大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする
- ②交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する
- ③交通を担う人材を確保し、育てる
- ④さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

基本法上の国の施策

- 【関係者の責務・連携】(8～12、27条)
- 【総合的な交通体系の整備】(24条)
- 【調査・研究】(28条)
- 【技術の開発及び普及】(29条)
- 【国民の立場に立った施策】(31条)

施策の推進に当たって特に留意すべき事項

- ①適切な「見える化」やフォローアップを行いつつ、国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる
- ②国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する
- ③ICT等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める
- ④2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組を進める

3-1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律 (平成26年11月20日施行)の概要 ①

持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、

- ・市町村等による地域公共交通網形成計画の作成
- ・同計画に定められた地域公共交通再編事業を実施するための地域公共交通再編実施計画の作成
- ・同計画が国土交通大臣の認定を受けた場合における同事業の実施に関する道路運送法等の特例等について定める。

背景

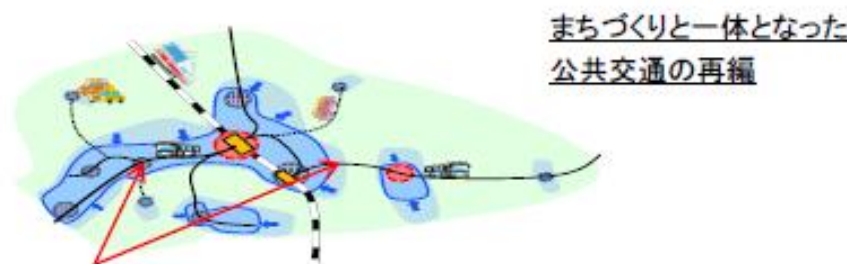
◆人口減少や高齢化が進展する中地域社会の活力を維持・向上させるために地域公共交通が果たす役割は増大

- ・地域住民の通院、通学、買い物などの日常生活上不可欠な移動の確保
- ・コンパクトシティの実現のため、拠点間などを結ぶ公共交通ネットワークの構築
- ・国内外の観光客を含む地域外からの来訪者との交流の活性化等

◆これらの要請に応えるためには、民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却し、

地域公共交通の再定義

地域との総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者との合意の下で、まちづくり等の地域戦略と一体で持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを形成することが重要



計画的に配置された生活サービス機能へのアクセスの確保のため、公共交通の充実が必要。



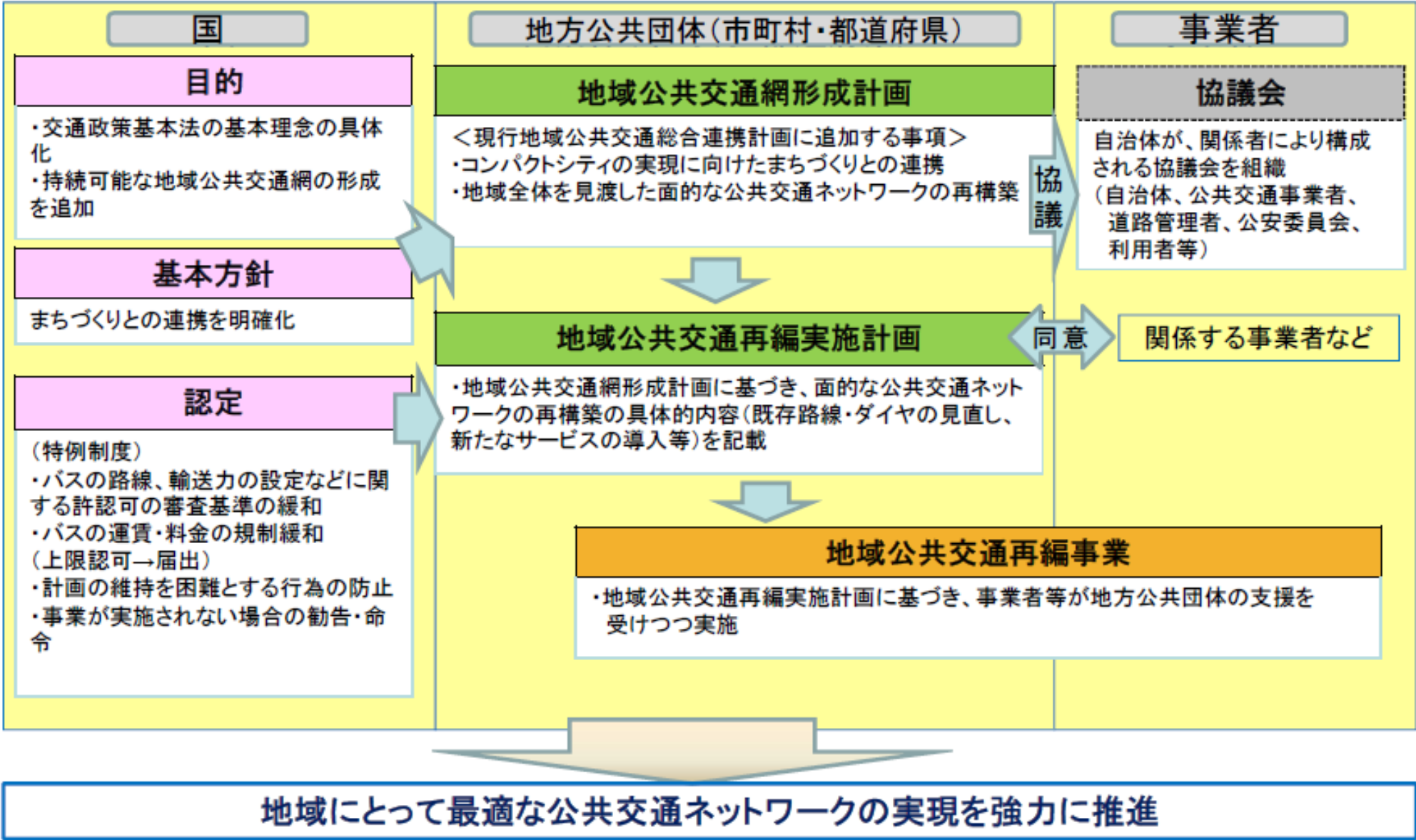
▲LRT



▲デマンド交通

3-1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律
(平成26年11月20日施行)の概要 ②

法案の概要



3-2 地域公共交通確保維持改善事業

コンパクト+ネットワークの実現にとって不可欠な地域公共交通ネットワークの再構築に向けた取組みを支援

平成27年度予算額 290億円(対前年度比0.95)
※H26補正を含め358億円(対前年度比1.17)

地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定の後押し

- ＜支援の内容＞
- 地域公共交通網形成計画等の策定に係る調査

地域公共交通網
形成計画

地域の特性に応じた生活交通の確保維持

- ＜支援の内容＞
- 過疎地域等におけるバス、デマンドタクシーの運行
 - バス車両の更新等
 - 離島航路・航空路の運航

快適で安全な公共交通の構築

- ＜支援の内容＞
- 鉄道駅におけるホームドア・エレベーターの整備、ノンステップバスの導入等
 - LRT・BRTの整備、ICカードの導入・活用等
 - 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等

地域公共交通再編実施計画を実施する際には、まちづくり支援とも連携し、支援内容を充実

- 地域公共交通再編実施計画の策定に係る調査
- 地域公共交通再編
実施計画

地域公共交通ネットワーク再編の促進

- ＜支援の内容＞
- 国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づく事業の実施
- ・バス路線の再編
補助要件の緩和
 - ・デマンド型等の多様なサービスの導入
デマンド型車両等の導入の支援
 - ・LRT・BRTの高度化
補助率のかさ上げ
 - ・地域鉄道の上下分離等
補助率のかさ上げの際の要件緩和

国の認定

【東日本大震災対応】被災地のバス交通等に対する柔軟な支援

- ＜支援の内容＞
- 被災地の幹線バスの運行
 - 仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行

平成27年度予算額 21億円
(東日本大震災復興特別会計:復興庁一括計上分)

4 新たな公共交通の整備の動き 平成27年開業 仙台市地下鉄東西線

- 目的:「アクセス30分構想」の推進。渋滞緩和による環境にやさしい交通ネットワークの実現等
 - 事業概要:八木山動物公園駅～荒井駅(営業キロ)13.9km、13駅、**平成27年12月6日開業予定**
 - 主な特徴:急勾配に強く、小断面で低コストなリニアメトロ方式を採用
- ※東西線開業時からICカード乗車券「イクスカ」が市バス、宮城交通の路線バスでも使用可能



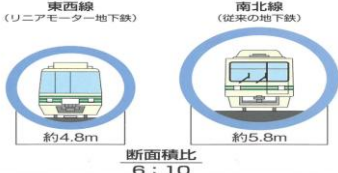
リニアモーター方式の採用

- ・できるだけ建設費と運営費用を安価に
- ・長い急勾配への対応



	標準鉄道 (南北線)	リニアモーター 地下鉄 (東西線)	路面電車 (LRT)
輸 送 力	○	○	×
登坂能力	×	○	×

■東西線と南北線のトンネル断面の比較



『イクスカ』は…

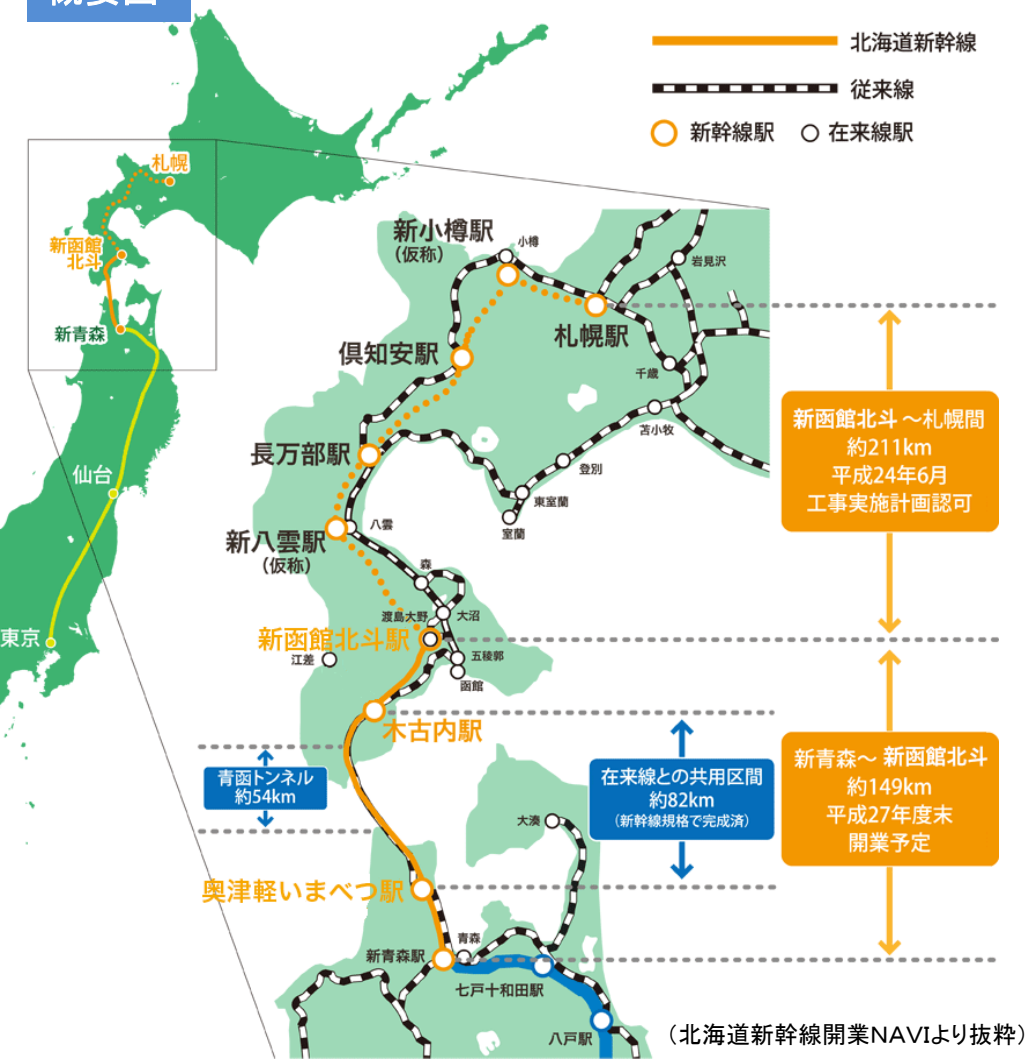
➤ パスケースから出さずにタッチするだけで、地下鉄やバスの運賃の支払いができるICカード乗車券です。



北海道新幹線の概要 ①

東北新幹線の新青森駅から函館市付近・小樽市付近を経て札幌市に至る北海道新幹線は、**平成28年3月**に新青森駅から新函館北斗駅の区間の開業を予定。新函館北斗駅から札幌駅間の開業は平成42年度末を予定。

概要図



北海道新幹線のあらまし

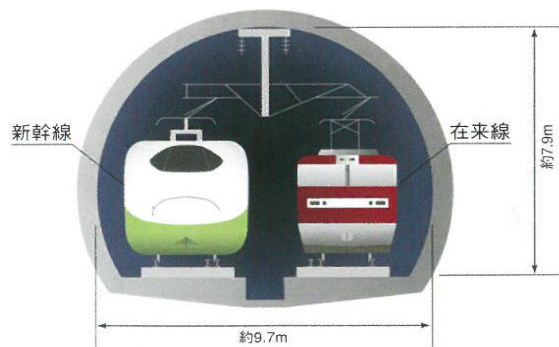
昭和39年 5月	全国新幹線鉄道整備法公布
昭和48年 11月	整備計画決定 北海道新幹線：青森市～札幌市
昭和63年 3月	青函トンネル開業
平成 8年 12月	整備新幹線の取扱いについて(政府・与党合意) 新青森～新函館(仮称)間：工事実施計画認可申請
平成10年 2月	北海道新幹線(新青森～札幌間)の駅・ルートが公表される
平成12年 12月	整備新幹線の取扱いについて(政府・与党合意) 新青森～札幌間：環境影響評価終了後工事実施計画の認可申請を行う
平成26年 4月	北海道新幹線用車両「H5系」がJR北海道から発表
平成26年 6月	北海道新幹線 新青森・新函館(仮称)間の駅名がJR北海道から発表 駅名：新函館北斗、木古内、奥津軽いまべつ
平成26年 11月	北海道新幹線 新青森～新函館北斗間レール締結
平成26年 12月	北海道新幹線 新函館北斗～奥津軽いまべつ間試験運行開始

北海道新幹線の概要 ②

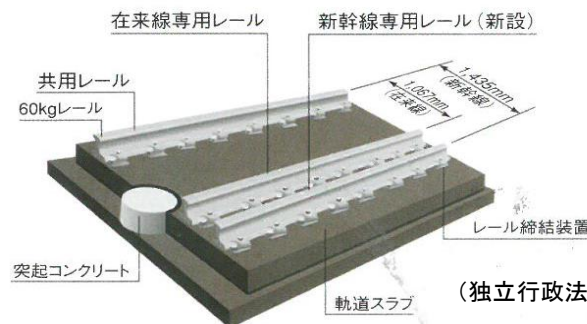
在来線との共用区間の概要

在来線の隣にもう一本新幹線用レールを敷くことにより、在来線と新幹線が共用運行可能に

トンネル断面図



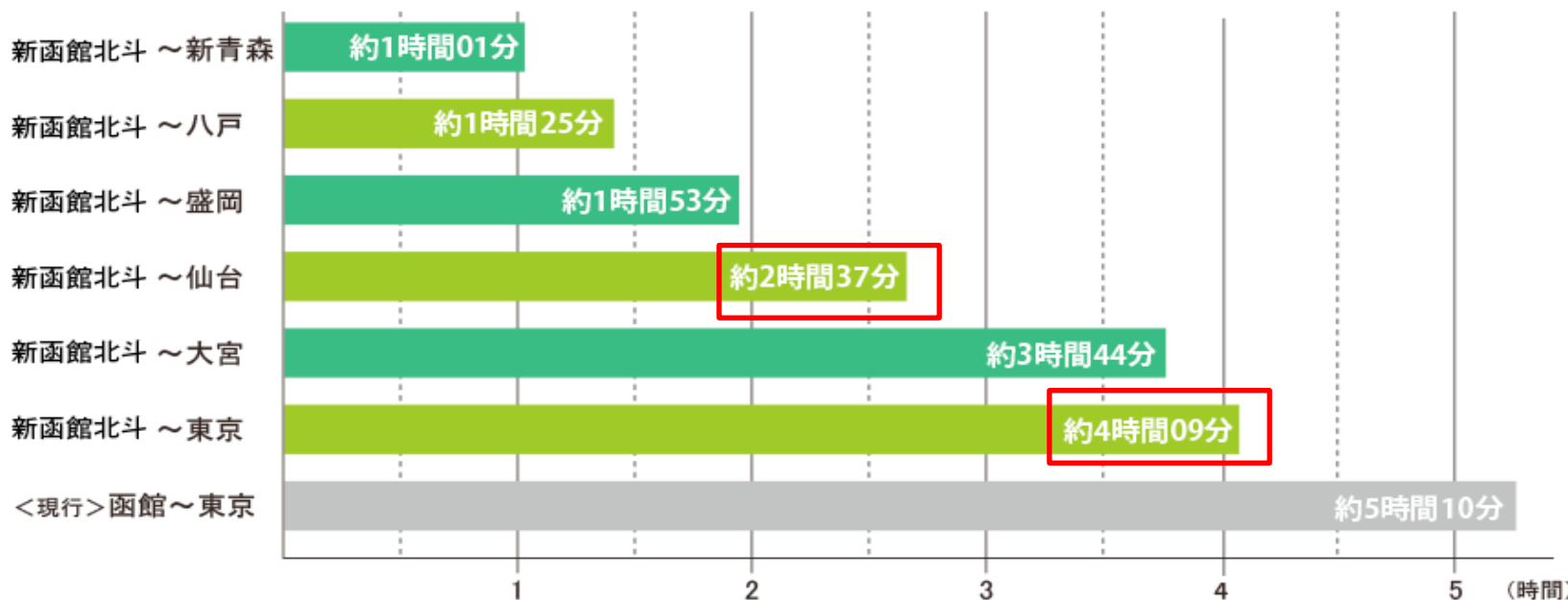
三線式スラブ軌道



(独立行政法人鉄道・運輸機構青森新幹線パンフより抜粋)

新函館北斗開業後の各地への所要時間

- ・新函館北斗～東京間で所要時間が約4時間9分(4時間の壁)
- ・新函館北斗～仙台間で所要時間が約2時間37分
- ・観光面でのコラボなど道南と東北との交流促進に期待



(北海道新幹線開業NAVIより抜粋)

仙台空港の民営化 ①

本事業の概要

○ 目的

民間の資金・経営能力の活用による空港の一体的かつ機動的な経営を実現し、内外交流人口拡大等による東北地方の活性化を図る(PFI法、民活空港運営法)

○ 事業期間

最長65年間（当初30年＋オプション延長30年以内、不可抗力等による延長）

○ 事業方式

- ・ 国は、公募により運営権者を選定
- ・ 運営権者は、本事業の遂行のみを目的とするSPCとし、滑走路等の運営（着陸料の収受等）とターミナルビル等の運営を一体的に実施
- ・ 運営権者は、国から公共施設等運営権の設定を受けることにより滑走路等の運営を実施、ビル会社の株式を取得することによりターミナルビル等の運営を実施
- ・ 国は、運営権者から、運営権対価を収受

○ 料金設定及び費用の負担

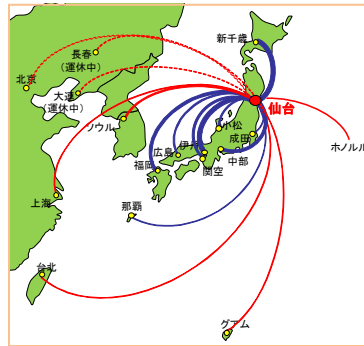
運営権者は、着陸料等、旅客取扱施設利用料その他の収入を設定・収受し、これらの収入により事業実施に要する費用を負担【独立採算型PFI事業】

※ 国は着陸料等の料金施策に係る提案を積極的に評価する予定

○ 航空ネットワークの状況

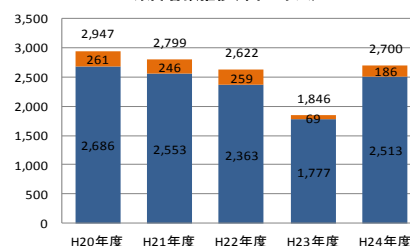
平成27年3月1日現在

- 国内線
9路線55往復／日
- 国際線
6路線19往復／週

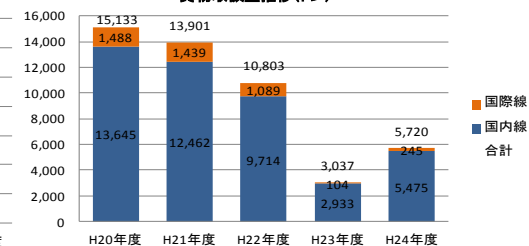


○ 空港の利用状況 (乗降客数・貨物取扱量推移)

乗降客数推移(単位:千人)



貨物取扱量推移(トン)



運営権者の募集・選定

※スケジュールは現時点での想定であり、今後、変更があり得る

○ 宮城県によるビル株式売却先確認手続 (H26.7～12)

県が定める一定条件を満たす応募企業又は代表企業を3者以上選定（平成27年1月、4者選定）

○ 国による優先交渉権者選定手続 (H26.12～H27.8)

- ・ 宮城県による確認手続を経ていること等、応募者が一定の参加資格要件(*)を満たしているかを確認の上、優先交渉権者を選定

(*)その他、航空会社による出資比率規制等を設ける

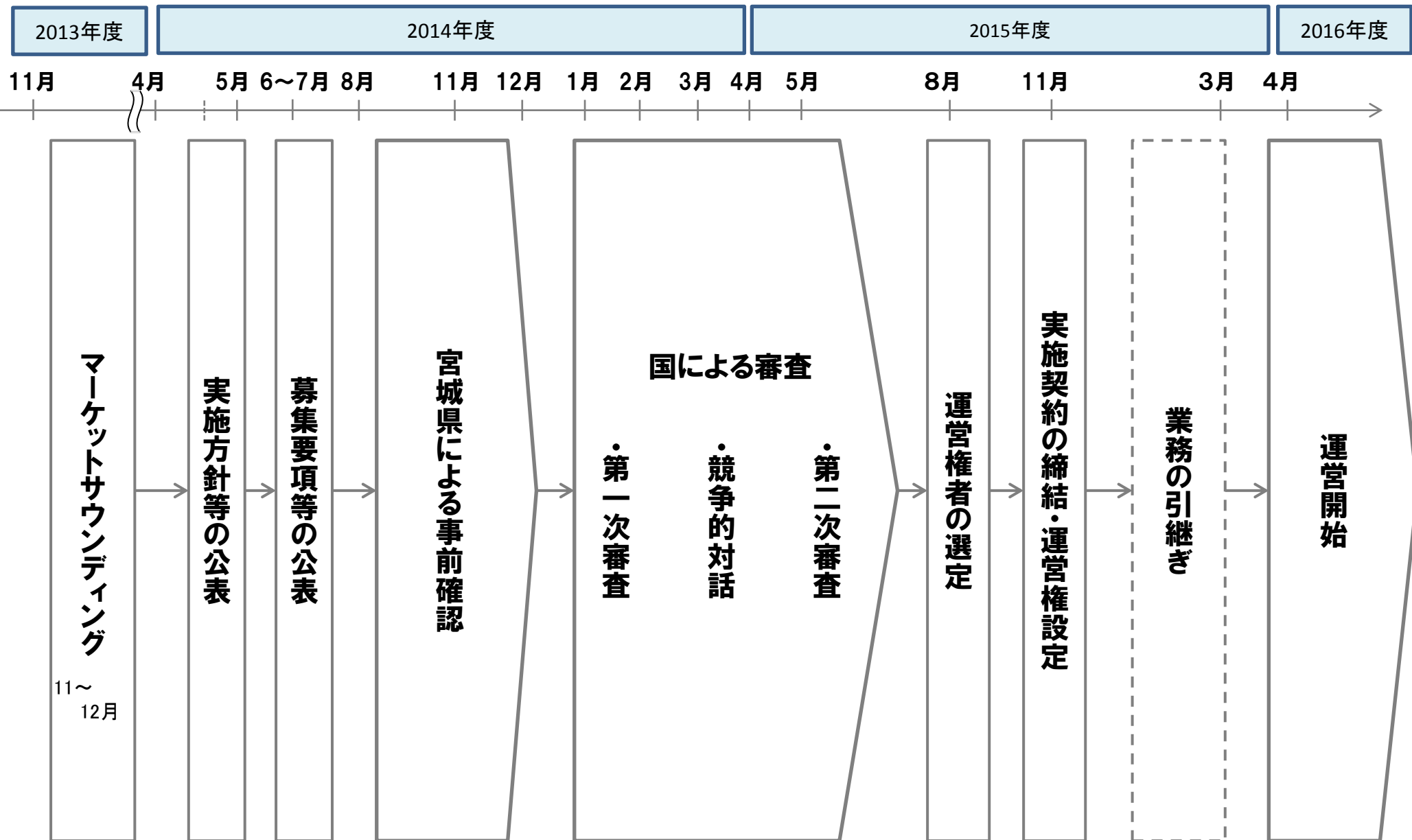
- ・ 評価の客観性を担保するため、有識者等から構成される審査委員会を設置
(国及び宮城県の代表各1名を含む数名を選任予定)
- ・ 地域活性化等の実現に資する者を総合的に判断のうえ優先交渉権者を選定（平成27年8月）

(運営権対価は0円を上回るものとして提案を受け付け)

⇒ 上記の各手続を経た上で、平成28年3月の運営委託開始予定

仙台空港の民営化 ②

※スケジュールは現時点での想定であり、今後、変更があり得る



国全体での動き

2014年6月

観光立国実現に向けたアクション・プログラム改定(観光立国推進閣僚会議)

2019年

ラグビーワールドカップ開催

2020年

東京オリンピック・パラリンピック開催

東北の動き

2015年4月- 6月

福島デスティネーションキャンペーン

2015年4月- 9月

日本の旬東北(東北六県)

2015年5月22日～23日

太平洋・島サミット(いわき)

2015年5月28日～31日

日台観光サミット(山形)

2015年5月30日～31日

東北六魂祭(秋田市)

2016年1月- 2月

冬季いわて国体

2015年度末

北海道新幹線 新青森・新函館北斗間開業

観光をめぐる最近の東北各県の動向

■日本の旬東北

東北六県 (H27.4月～9月)

■デスティネーションキャンペーン

岩手 (H24.4.1～H24.6.30)
仙台・宮城 (H25.4.1～H25.6.30)
秋田 (H26.10.1～H26.12.31)
新潟 (H26.4.1～H26.6.30)
山形 (H26.6.14～H26.9.13)
福島 (H27.4.1～H27.6.30)
青森・函館 (H28.7.1～H28.9.30)

秋田県

■東北六魂祭(H27.5.30～31)
■地域伝統芸能全国大会
(H27.10.11～12)

山形県

■日台観光サミット(H27.5.28～31)
■アフターDC(H27.6～9)

ひと旅 ふた旅、めぐる旅。

青森＝函館
AOMORI HAKODATE

青森県・函館デスティネーションキャンペーン 2016.7.1～9.30



青森県

■北海道新幹線
新青森・新函館北斗間開業 (H28.3)
■青森県・函館デスティネーション キャンペーン(H28.7～9)

岩手県

■いわて国体
(冬季 H28.1～2)
(水泳・本大会H28.9～10)
■ラグビーワールドカップ(H31)

宮城県

■国連世界防災会議(H27.3)
■サンファンバウティスタ号
慶長使節 400年(H25～H27)

福島県

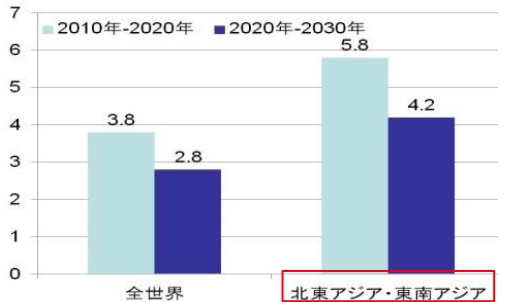
■デスティネーションキャンペーン
(H27.4～6)
■「いわき太平洋・島サミット」
(H27.5.22～23)

6 広域観光周遊ルート形成

複数の都道府県を跨って、テーマ性・ストーリー性を持った一連の魅力ある観光地を、交通アクセスも含めてネットワーク化して、外国人旅行者の滞在日数(平均6日～7日)に見合った、訪日を強く動機づける「広域観光周遊ルート」(骨太な「観光動線」)の形成を促進し、海外へ積極的に発信する。

国際観光需要の増加(特に東南アジア)

国際観光客到着客数の年平均伸び率予測



北東アジア・東南アジア地域は**世界で最も高い伸び**が予測される国際観光市場

定住人口減少に対する旅行消費の効果

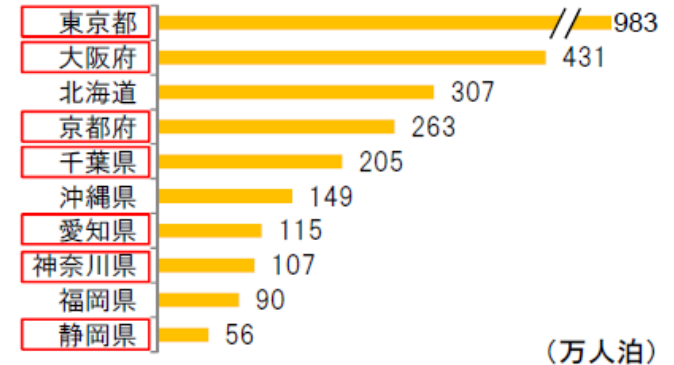
定住人口1人分の年間消費は、

- ①外国人旅行者 10人分
- ②国内旅行者(宿泊) 26人分
- ③国内旅行者(日帰り) 83人分

の旅行消費に相当

ゴールデンルート

都道府県別外国人延べ宿泊者数(2013年)



広域観光周遊ルート形成促進事業(広域の関係者による取り組み)

- 広域観光周遊ルート形成計画の策定
- 数値目標の設定とPDCAサイクルの整備
- 外国人受入環境の整備(免税店の整備、多言語表記、無料公衆無線LAN環境の整備、手ぶら観光の推進等)
- 広域周遊のための交通アクセスの円滑化
- 地域の観光資源を活かした滞在コンテンツの充実
- 広域の関係者の官民連携による体制づくり 等

国の支援

- 計画策定に係る費用
- マーケティング費用
- 広域での外国人受入環境の整備
- 広域周遊のための交通アクセスの円滑化
- 海外への情報発信 等

⇒ 多様な広域観光周遊ルートを形成して、地方に需要を創出