

# 観光振興に寄与する二次交通としての 路線バス等のあり方検討の基礎調査業務

報告書

平成29年3月



国土交通省 九州運輸局

## 【目次】

<b>1. 業務の背景と目的</b> .....	<b>1</b>
<b>2. 観光需要を地域公共交通に取り込むにあたっての心構え</b> .....	<b>2</b>
2-1 地域公共交通をとりまく状況.....	3
2-2 “観光振興に寄与する” 地域公共交通を考えるにあたって .....	4
2-3 地域公共交通への取り組みの“勘どころ” .....	6
2-4 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制 .....	12
<b>3. 本報告書の構成</b> .....	<b>13</b>
<b>4. 観光二次交通の整備にあたっての勘どころ</b> .....	<b>15</b>
旅行準備段階 .....	16
交通拠点に着いてバスに乗る段階.....	22
バスでの移動中 .....	38
観光地到着後、次の観光資源を周遊する段階 .....	44
<b>5. 参考資料編</b> .....	<b>52</b>
5-1 国の観光関連政策の状況・方向性.....	52
5-2 対象路線を選出した視点.....	56
5-3 地域カルテ .....	58
5-4 調査概要.....	63
<b>6. おわりに</b> .....	<b>65</b>

## 1. 業務の背景と目的

先般の交通政策基本法施行や地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正等により、特に九州管内では「地域公共交通網形成計画」（網計画）に着手する自治体が増えています。

この網計画の作成にあたっては、交通分野の課題解決にとどまらず、都市計画・観光振興・福祉等のまちづくり戦略との一体性の確保等が求められていますが、こと観光との連携・検討については、**必ずしも十分な状況となり得ていない**地域も散見されます。

一方で、九州管内の各市町村が策定した「まち・ひと・しごと創生総合戦略」をみると、その**多くが“観光振興による地方創生”を掲げて**おり、増加する外国人観光客（特にFITと呼ばれる外国人個人旅行者）への受入環境整備の必要性も含めて、**観光振興に対する取り組みがさらに増加してくることが予想**されます。

そのような中、管内の中山間地等においては、少子高齢化や人口減少に歯止めがかからず、十分な財源が確保できない状況、さらには運転手や車両の確保もできない状況も相まって、地域公共交通（特にローカルバス<sup>注</sup>）のサービス縮小や路線撤退が進む地域等もみられます。

注) ここでいう「ローカルバス」とは“地域で利用者が少ない路線バスやコミュニティバス”をイメージしています。

以上のような状況等を踏まえ、**本業務は、地域公共交通の維持・活性化に向け、新たな公共交通需要として観光客を取り込んで公共交通を維持していくことにより、地域の移動手段の確保と観光振興による地域活性化を目指すことを目的**とします。

※本業務は、調査対象4地域の状況を勘案すると、現状の生活移動需要が中心の「ローカルバス」に“観光需要”を上乗せし、その維持活性化を図るねらいを持つ基礎調査業務と言えます。

また、この**業務の目標**は、管内の多くの自治体に未だ残る“ひとり交通局”となっている**自治体担当職員に対し、観光振興に寄与する二次交通としての路線バス等のあり方の方向性を見出すことで、網計画の策定や地方創生に向けた実務に活かしてもらうこと**です。

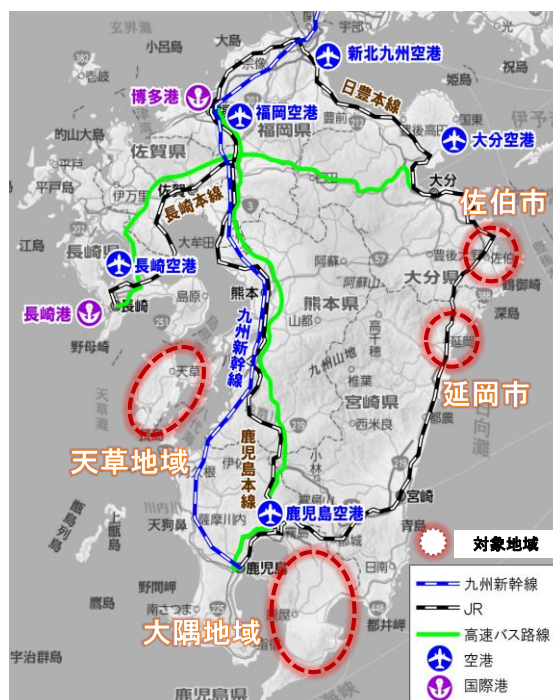


図 業務対象地域

## 2. 観光需要を地域公共交通に取り込むにあたっての心構え

ここでは、「なるほど!!公共交通の勘どころ」(H28年3月、国土交通省九州運輸局)の中から“地域公共交通の維持・活性化に向け、新たな公共交通需要として観光客を取り込んで公共交通を維持していく”上で重要となる項目やキーワードを抜き取ることで、「観光需要を地域公共交通に取り込むにあたっての基本スタンス」を取りまとめます。

### ■ なるほど!! 公共交通の勘どころ 【全体構成】

		〔概要版〕 掲載頁	〔本編〕 掲載頁
I. 地域公共交通をとりまく状況		p.1	p.1~8
II. 地域公共交通を考えるにあたって		p.2	p.9~16
III. 地域公共交通を計画する検討手順	●地域公共交通を検討する際のポイント	p.3	p.17~21
	III-1 地域公共交通に関する計画	p.4	p.22~25
	III-2 地域公共交通についての検討の進め方	p.5	p.26~34
	III-3 これまでの計画を見直す場合の検討の進め方	p.6	p.35~37
	III-4 現状や利用状況・ニーズなどを把握する方法	p.7	p.38~45
IV. 地域公共交通への取り組みの“勘どころ”	●地域公共交通への取り組みを考える上でのポイント	p.8	p.46~49
	IV-1 今ある地域公共交通サービスを改善する	p.9	p.50~59
	IV-2 必要な地域公共交通サービスを確保する	p.10~11	p.60~90
	IV-3 地域公共交通サービスの連携を強化する	p.12	p.91~94
	IV-4 地域公共交通を使いやすい環境を整える	p.13	p.95~97
	IV-5 地域公共交通の利用を促進する	p.14~15	p.98~118
	IV-6 地域公共交通の収支を改善する	p.16	p.119~123
V. 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制	●検討・取り組みの体制を考える上でのポイント	p.17	p.124~126
	V-1 検討・取り組みの体制を整える	p.18	p.127~141
	V-2 地域で公共交通を支える	p.19	p.142~148
巻末資料	◆索引 ◆掲載事例一覧 ◆地域公共交通に関する用語 ◆参考となる書籍やマニュアル・事例集等	—	p.149~170

「観光需要を地域公共交通に取り込むにあたっての心構え」、それは地域公共交通を考えるにあたっての心構えとほとんど一緒なのかもしれません。

本調査では、上の赤枠で囲った部分を中心に、観光二次交通の取り組みにあたっての勘どころを深堀しました。





## 2-1 地域公共交通をとりまく状況

勘どころ本編

p1~8

**地域公共交通の活性化・再生はもとより、地域が目指す「将来像」の実現を念頭に、関連分野と連携しながら「持続可能」な地域公共交通体系の構築を考えていくことが重要**

**①九州における地域公共交通の概況**

・バスや乗合タクシーなどの自動車交通網は九州のほぼ全域を網羅し、旅客輸送の大部分を担っている状況

**②地域公共交通の利用者の減少**

・公共交通の利用者は減少～横這い傾向で推移し、交通事業者の経営環境の悪化が進展(九州のバス事業者の8割が赤字)

**③地域公共交通に対する財政負担の増大**

・多くの自治体が地域公共交通を運営、交通事業者への運行費補助も含む行政の財政負担増大し、地域公共交通を維持していくことが難しくなる可能性

**④人口減少に対応した地域づくり・まちづくりの推進**

・地域公共交通に対して、人口減少に対応した地域づくり・まちづくりの目標実現を支援していく役割が期待

●交通政策基本法施行や地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正等により、九州管内では「地域公共交通網形成計画」を策定する自治体が増えています。

●この網計画の作成にあたっては、交通分野の課題解決にとどまらず、都市計画・観光振興・福祉等のまちづくり戦略との一体性の確保等が求められていますが、観光との連携・検討については、必ずしも十分な状況となり得ていない地域もみられます。

## 2-2 “観光振興に寄与する” 地域公共交通を考えるにあたって

勘どころ本編

p9~16

### ①地域が目指す「将来像」の実現を考える

・地域公共交通が抱える個別の問題だけではなく、地域の「将来像」を実現するという視点から、地域公共交通のあり方を考えることが重要

### ②「持続可能」な地域公共交通を考える

・地域の「総力」を結集して公共交通の確保・維持を進め、「持続可能な公共交通」の実現を目指すことが重要

### ③地域の公共交通を一体的な「ネットワーク」として考える

・地域に存在する様々な公共交通機関を一つの「ネットワーク」として捉え、一体的な利用環境づくりを進めていくことが重要

### ④日常生活における移動の「範囲」を考慮する

・一つの市町村の範囲に固執せず、日常生活における移動の「範囲」を十分に考慮した上で公共交通のネットワークを考えることが必要

### ⑤「本当の利用者」を見極める

・「利用しない利用者」に埋もれがちで、「本当の利用者」を見極めることが重要

### ⑥継続的に見直しを繰り返す

・取り組みを始めたあとも継続的に状況を確認し、必要に応じて見直しを繰り返していくことで、より良いものにしていくことが重要

### ⑦多様な主体が協働して取り組みを進める

・住民・利用者なども含めた多様な主体が協働して取り組みを進めていくこと、住民が主体となった取り組みを積極的に促進・支援していくこと、地域公共交通に関係する様々な人・組織を「巻き込んでいく」ことなどが重要

- 地域住民の日常生活の移動を守る観点ももちろん重要ですが、地域が目指す「将来像」の実現にあたって、観光客や交流者の移動手段の確保、さらには観光その他の地域間の交流の促進に資する積極的な取り組みを必要とする地域もあると考えます。
- 観光振興に寄与する地域公共交通を考える場合、特に①一つの市町村の範囲に固執せず、観光移動の「範囲」を十分に考慮した上で公共交通のネットワークを考えること、②観光客やビジネス客などが、どのような公共交通サービスを求めているのかを考えること、③多様な主体が協働して取り組みを進めていくこと、地域公共交通に関係する様々な人・組織を「巻き込んでいく」ことなどが重要です。

< 勘どころの記載内容 >

観光振興に寄与する地域公共交通を考える場合

①地域が目指す「将来像」の実現を考える

・地域公共交通が抱える個別の問題だけではなく、地域の「将来像」を実現するという視点から、**地域公共交通のあり方**を考えることが重要

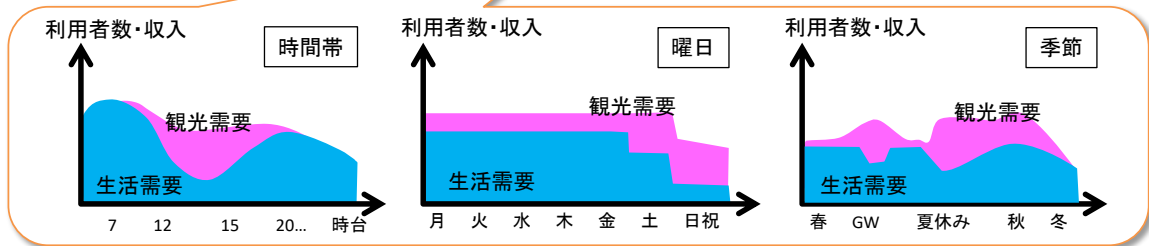
同左

②「持続可能」な地域公共交通を考える

・地域の「総力」を結集して公共交通の確保・維持を進め、「**持続可能な公共交通**」の実現を目指すことが重要

②観光客の来訪特性(時間帯・曜日・季節など)に応じて、既存リソースをフル活用することで、「**持続可能**」な地域公共交通を考える

・日常生活のバス需要が低迷している時間帯や曜日・季節などに着目して、観光需要を取り込むことで地域公共交通の「持続性」を高めることを考えることが必要



③地域の公共交通を体系的な「ネットワーク」として考える

・地域に存在する様々な公共交通機関を一つの「ネットワーク」として捉え、**一体的な利用環境づくり**を進めていくことが重要

同左

④日常生活における移動の「範囲」を考慮する

・一つの市町村の範囲に固執せず、**日常生活における移動の「範囲」**を十分に考慮した上で公共交通のネットワークを考えることが必要

④観光周遊の実態や広域観光周遊の促進に向けた移動の「範囲」を考慮する

・一つの市町村の範囲に固執せず、観光移動の「範囲」や特定県域での戦略的な広域観光周遊ルートを十分に考慮した上で公共交通のネットワークを考えることが必要

⑤「本当の利用者」を見極める

・「利用しない利用者」に埋もれがちな、「**本当の利用者**」を見極めることが重要

⑤「本当の利用者」を見極める

・自家用車での観光が主たる地域等においては、観光客やビジネス客などが、どのような公共交通サービスを求めているのかを把握し、既存公共交通の観光需要の取りこぼしがないか、新たな需要をどうやって創出し、観光周遊性を高めるかを検討することが重要

⑥継続的に見直しを繰り返す

・取り組みを始めたあとも**継続的に状況を確認し**、必要に応じて**見直しを繰り返す**ことで、より良いものにしていくことが重要

同左

⑦多様な主体が協働して取り組みを進める

・住民・利用者なども含めた**多様な主体が協働**して取り組みを進めていくこと、**住民が主体となった取り組み**を積極的に促進・支援していくこと、地域公共交通に関係する**様々な人・組織を「巻き込んでいく」**ことなどが重要

⑦多様な主体が協働して取り組みを進める

・多様な主体が協働して取り組みを進めていくこと、地域公共交通に関係する様々な人・組織を「巻き込んでいく」ことなどが重要

## 2-3 地域公共交通への取り組みの“勘どころ”

### 2-3-1 地域公共交通への取り組みを考える上でのポイント

勘どころ本編

p 46～49

#### ●地域公共交通への取り組みを考える上でのポイント

##### ①効果的なネットワークの構築を考える

・異なる公共交通機関相互や、同じ公共交通機関の中で、できるだけ円滑に、不便感・抵抗感なく乗り継ぎできる環境を整えることで公共交通を一体的な「ネットワーク」としてより効果的なものにしていくことが重要

##### ②地域公共交通の「狙い」を明確にする

・地域のどのような移動を支えるのか、地域公共交通の「狙い」を明確にした上で、その特性に応じた取り組みを実施していくことが重要

##### ③さまざまな取り組みを効果的に組み合わせる

・様々な取り組みを効果的に組み合わせ、施策を総合的に展開していくことで持続可能な地域公共交通体系の構築を推進していくことが必要



- 上記は全て観光振興に寄与する地域公共交通を考える場合に必要な事項となります。
- 特に、広域的な移動パターンが考えられる観光分野においては、鉄道や高速バス、飛行機、船といった広域移動を支える交通(一次交通)と域内移動などを支える二次交通が、できるだけ円滑に、不便感・抵抗感なく乗り継ぎできる環境を整え、公共交通を一体的な「ネットワーク」としてより効果的なものにしていくことが求められます。
- さらには、サービスの確保や連携、利用促進などを組み合わせることで、そのネットワークをさらに持続可能な地域公共交通体系に磨き上げることが必要です。

## 2-3-2 今ある地域公共交通サービスを改善する

勘どころ本編

p 50~59

### ①ダイヤやサービス水準の見直しを考える

- ・利用者のニーズにあったダイヤ設定になっているか確認  
(乗り継ぎ利用にも配慮)

### ②ルートや起終点の見直しを考える

- ・ルートの効率化により地域公共交通サービスを向上

#### ▼現状や利用状況・ニーズなどを把握する方法

現地調査	・特に、他の交通手段と乗り継ぎが行われる「交通結節点」などは現地を確認することが重要
利用実態調査 (乗降調査)	・調査員がバス等に乗り込み、利用状況や利用者の属性、利用上の問題点等を把握
アンケート調査・ 聞き取り調査	・地域住民の普段の外出状況や移動の特性、地域公共交通に対する意識などを把握 ・外出の目的地となる施設等(病院、商業施設など)で聞き取り調査を行う方法も有効
ヒアリング調査	・交通事業者や運転手、観光施設や観光案内所などの関係機関から直接話を聞くことで、地域公共交通の問題点の概略などを把握
短期間の実証実験	・施策の効果やクリアすべき課題等を検証し、本格運行の可否判断等に活用 ・新たな地域公共交通に関する認知度向上や利用促進にもつながる可能性

- ・個別のルートの見直しにより利用者ニーズの変化などに対応(現状の運行ルートが地域の特性や利用者のニーズと合致しているかどうか確認し、必要に応じて見直し)

●観光振興に寄与する地域公共交通を考える場合においても、地域公共交通の現状の運行状況や利用状況、さらには利用者ニーズ等を踏まえて、「ダイヤやサービス水準の見直し」と「ルートや起終点の見直し」を行うことが考えられます。

●九州管内には、観光客が利用しやすい運行ダイヤ設定がなされていても、小型車両を投入しているため、地元住民の利用で車内が満席状態で、観光客が利用を諦めざるを得ない状況も見受けられます。

●公共交通のサービスの縮減などを図る場合には、沿線に観光需要を取り込める期待要素があるか否かを十分検討してから、小型車両の投入などの合理化を行うことが必要です。



### ◆知っていますか？地域経済分析システム「RESAS」(リーサス)

- ・地域経済分析システム (RESAS: リーサス) は、地方自治体の様々な取り組みを情報面から支援するために、まち・ひと・しごと創生本部事務局が提供する、産業構造や人口動態、人の流れなどの官民ビッグデータを集約し、可視化するシステムです。
- ・観光に関する様々な情報 (例: 外国人のメッシュ単位の滞在状況など) を見える化できます

#### 5-2-3. 外国人メッシュ

(データ出所: 株式会社NTTドコモ・株式会社ドコモ・インサイトマーケティング「モバイル空間統計」)

- 1kmメッシュ単位で、外国人の滞在状況、集積度合いをヒートマップで表示する。また、任意に指定した範囲における外国人滞在者数をグラフで表示し、地域間の比較をすることができる。
- より細かい地域の分析が可能となり、外国人観光客の人気スポットや、訪れている数が少なく、今後重点的にPRしていくべきと思われるスポットを把握することができる。

※データは、2015年8月から2016年7月 (メッシュ内に1時間以上滞在した人数を日別に算出し、対象期間の日数分積算)。訪日外国人における約400万台の携帯電話の運用データを基に拡大推計を行っている。

観光マップ

1kmメッシュで外国人滞在者数を表示

選択地域内の外国人滞在者数を表示

### 地域経済分析システム (RESAS) マップ一覧【81メニュー】

<p><b>1. 人口マップ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1-1. 人口構成</li> <li>1-2. 人口増減</li> <li>1-3. 人口の自然増減</li> <li>1-4. 人口の社会増減</li> <li>1-5. <b>新卒者就職・進学</b></li> <li>1-6. 将来人口推計</li> <li>1-7. 人口メッシュ</li> <li>1-8. 将来人口メッシュ</li> </ul> <p><b>2. 地域経済循環マップ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2-1. 地域経済循環図</li> <li>2-2. 生産分析</li> <li>2-3. 分配分析</li> <li>2-4. 支出分析</li> <li>2-5. 労働生産性等の動向分析</li> </ul> <p><b>3. 産業構造マップ</b></p> <p>&lt;全産業&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>3-1-1. 全産業の構造 (一部※)</li> <li>3-1-2. 稼働力分析</li> <li>3-1-3. 企業数</li> <li>3-1-4. 事業所数</li> <li>3-1-5. 従業者数 (事業所単位)</li> <li>3-1-6. 付加価値額 (企業単位)</li> <li>3-1-7. 労働生産性 (企業単位)</li> </ul> <p>&lt;製造業&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>3-2-1. 製造業の構造</li> <li>3-2-2. 製造業の比較</li> <li>3-2-3. 製造品出荷額等</li> </ul> <p>&lt;小売・卸売業 (消費)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>3-3-1. 商業の構造</li> <li>3-3-2. 商業の比較</li> <li>3-3-3. 年間商品販売額</li> <li>3-3-4. 消費の傾向 (POSデータ)</li> <li>3-3-5. From-to分析 (POSデータ)</li> </ul>	<p>&lt;農業&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>3-4-1. 農業の構造</li> <li>3-4-2. 農産物販売金額</li> <li>3-4-3. 農地分析</li> <li>3-4-4. 農業者分析</li> </ul> <p>&lt;林業&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>3-5-1. 林業総収入</li> <li>3-5-2. 山林分析</li> <li>3-5-3. 林業者分析</li> </ul> <p>&lt;水産業&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>3-6-1. 海面漁獲物等販売金額</li> <li>3-6-2. 海面漁船・養殖面積等分析</li> <li>3-6-3. 海面漁業者分析</li> <li>3-6-4. 内水面漁獲物等販売金額</li> <li>3-6-5. 内水面漁船・養殖面積等分析</li> <li>3-6-6. 内水面漁業者分析</li> </ul> <p><b>4. 企業活動マップ</b></p> <p>&lt;企業情報&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>4-1-1. 産業間取引 (※)</li> <li>4-1-2. 企業間取引 (※)</li> <li>4-1-3. <b>表彰・補助金探検</b></li> <li>4-1-4. 創業比率</li> <li>4-1-5. 経営者平均年齢 (※)</li> <li>4-1-6. 黒字赤字企業比率</li> <li>4-1-7. 中小・小規模企業財務比較</li> </ul> <p>&lt;海外取引&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>4-2-1. 海外への企業進出動向</li> <li>4-2-2. 輸出入取引</li> <li>4-2-3. 企業の海外取引額分析</li> </ul> <p>&lt;研究開発&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>4-3-1. 研究開発費の比較</li> <li>4-3-2. 特許分布図</li> </ul>	<p><b>5. 観光マップ</b></p> <p>&lt;国内&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>5-1-1. 目的地分析</li> <li>5-1-2. <b>From-to分析 (宿泊者)</b></li> <li>5-1-3. <b>宿泊施設</b></li> </ul> <p>&lt;外国人&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>5-2-1. 外国人訪問分析</li> <li>5-2-2. 外国人滞在分析</li> <li>5-2-3. <b>外国人メッシュ</b></li> <li>5-2-4. 外国人入出国空港分析</li> <li>5-2-5. 外国人移動相関分析</li> <li>5-2-6. <b>外国人消費の比較 (クレジットカード)</b></li> <li>5-2-7. <b>外国人消費の構造 (クレジットカード)</b></li> <li>5-2-8. <b>外国人消費の比較 (免税取引)</b></li> <li>5-2-9. <b>外国人消費の構造 (免税取引)</b></li> </ul> <p><b>6. まちづくりマップ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>6-1. From-to分析 (滞在人口)</li> <li>6-2. 滞在人口率</li> <li>6-3. <b>通勤通学人口</b></li> <li>6-4. <b>流動人口メッシュ</b></li> <li>6-5. 事業所立地動向</li> <li>6-6. <b>施設周辺人口</b></li> <li>6-7. <b>不動産取引</b></li> </ul> <p><b>7. 雇用/医療・福祉マップ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>7-1. 一人当たり賃金</li> <li>7-2. 有効求人倍率</li> <li>7-3. <b>求人・求職者</b></li> <li>7-4. <b>医療需給</b></li> <li>7-5. <b>介護需給</b></li> </ul> <p><b>8. 地方財政マップ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>8-1. 自治体財政状況の比較</li> <li>8-2. 一人当たり地方税</li> <li>8-3. 一人当たり市町村民税法人税</li> <li>8-4. 一人当たり固定資産税</li> </ul>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**凡例**

- 赤字: 2次で新規リリースされたメニュー
- 緑字: 今回データが変更されたメニュー
- 下線: 再配置に伴い名称が変更されたメニュー
- (※): 限定メニュー

## 2-3-3 必要な地域公共交通サービスを確保する

勘どころ本編

p 60～90

## ●必要な地域公共交通サービスの確保を考える上でのポイント

## ①まずは今ある地域公共交通を有効に活用することを考える

- ・まずは今ある地域公共交通サービスを見直し、既存の交通事業者などに最大限の力を発揮してもらうことを考えることが必要
- ・既存サービスの見直しで対応できない場合は、新たなサービスの導入や、地域にあるその他の移動手段の有効活用を検討

## ②地域の特性や需要にあった運行の「形態」を考える

- ・地域の状況や利用者の特性、需要の大きさなどを踏まえて、多様な「運行形態」から最適なものを選択することが重要
- ・「デマンド交通」は必ずしも地域公共交通の“万能薬”ではないため慎重に検討することが重要
- ・移動需要が極端に少ないエリアなどでは、タクシー利活用の可能性も

## ③見直しや撤退のルール化を考える

- ・運行開始前の段階等であらかじめ利用が少ない場合の「見直しルール」などを定め、住民等と合意形成を図っておくことが有効
- ・既存の地域公共交通サービスの見直しを考える場合でも、すぐに廃止等を行うのではなく、基準を定めた上で一定の猶予期間を設定し、改善が見られなければ廃止するといった方法も検討
- ・利用者が一定数を上回った場合には増便を検討するなどの「プラス面」のルールを設定することも検討

## ④部分的・段階的な取り組みの実施を考える

- ・何か新しい取り組み等をはじめるときの場合、最初から対象地域全体で“完成形”を目指すのではなく、部分的に導入・実施してみて取り組みの効果や課題を見極め、必要な見直しを行った上でエリアを拡大していくことも考える必要

- 上記は全て観光振興に寄与する地域公共交通を考える場合にも当てはまります。
- 必要な地域公共交通サービスの確保を考える上では、今ある地域公共交通のフル活用を優先的に考えることがスタートになります。
- 交通事業者は厳しい経営状況の中で、車両や運転手の確保もままならない状況があります。
- そのような中、観光の観点からみた地域公共交通は、日常生活の観点と少し異なり、今ある需要を追いかけるといった発想に加え、人口減少社会に対峙していくための新たな需要を創り出す発想(例:観光圏域をこのように移動させたい・新たな観光移動を創り出したい等)も重要です。
- 「需要が顕在化しない限りは、交通事業者が重い腰を上げてくれない、運行に協力してくれない」と嘆いている自治体担当者も九州管内に散見されますが、地域として、本当に必要な取り組みを行いたい場合は、関係機関との綿密な協議・調整を行い、部分的・段階的な取り組みの実施を考えることも肝要です。
- 実際、九州管内の中には、行政が交通事業者に新たなバス路線の新設を提案し、実証実験を経て、現在では黒字路線として交通事業者が主体的に運行している事例もあります。



## 2-3-4 地域公共交通サービスの連携を強化する

勘どころ本編

p91~94

### (1) 交通結節点の機能を高める

・乗り継ぎが頻繁に行われる駅・バス停など、いわゆる「交通結節点」の環境を整え、乗り継ぎ利便性の向上を図っていくことが重要

乗り継ぎに便利な 乗り場の改善	・乗り継ぎ場所を近接化・案内誘導の充実等による移動負荷の軽減・分かりやすさ向上 ・移動経路に屋根を付けることによる快適な乗り継ぎ環境の整備 など
パーク&ライド、 サイクル&ライドの工夫	・駐車場事業者や大型商業施設などと連携したパーク&ライド ・拠点バス停への駐輪場の整備などによる自転車との連携強化 など

### (2) 乗り継ぎに対する不便感・抵抗感を軽減する

・利用者の乗り継ぎに対する不便感・抵抗感の軽減を図っていくことを考えることが重要

異なる交通事業者 間の連携	・異なる交通事業者間の連携による相互での連絡切符の販売や時刻表の統一 など
乗り継ぎに便利な ダイヤ設定	・広域的な移動手段、幹線交通、支線となる交通相互のダイヤ調整 など
乗り継ぎに関する 情報の提供	・主要な駅・バス停や、公共交通車内での乗り継ぎ情報の提供 など
乗り継ぎ割引	・バス同士やバスと鉄道の乗り継ぎに対する割引運賃の導入 など

- 上記は全て観光振興に寄与する地域公共交通を考える場合にも当てはまります。
- 地域公共交通サービスの連携を強化するためには、①交通結節点の機能を高め、乗り継ぎ利便性の向上を図っていくこと、②利用者の乗り継ぎに対する不便感・抵抗感の軽減を図っていくことが必要です。
- 特に、②利用者の乗り継ぎに対する不便感・抵抗感の軽減については、乗り継ぎ割引など公共交通の運行サービスを見直す方法が考えつくかと思えます。
- それ以外にも、ICT(モノ)や観光案内所のスタッフ(ヒト)による案内などで、【乗り継ぎの待ち時間】を“お手洗いにいく時間”、“地域の産品を購入する時間”、“ちょっとした街歩きの時間”として、うまく案内できると、観光客の旅の満足度が高まる可能性を秘めています。

## 2-3-5 地域公共交通を使いやすい環境を整える

勘どころ本編

p 95～97

### (1) 利用を阻害する要因を改善する

・高齢者・障がい者だけではなく、誰にとっても使いやすい(=ユニバーサルデザイン)公共交通の実現に向けて、**利用を阻害する「バリア(障壁)」をできるだけ緩和していくことが重要**

<b>駅・バス停などのユニバーサルデザイン化</b>	・高齢者や車いす使用者、ベビーカー使用者、キャリーバック利用者等でも利用しやすい駅・バス停などの環境づくり など
<b>鉄道・バス車両等のユニバーサルデザイン化</b>	・ノンステップバスやワンステップバスなどの「低床バス」の導入 など

### (2) 利用が敬遠される要因を改善する

・地域公共交通を使いやすい環境を整えていく上では、**利用が敬遠される公共交通特有の要因を改善**していくことも考えることが必要

<b>バス待ち環境の改善</b>	・バス停へのシェルターの設置 ・商業施設・医療施設内でのバス待ち場所の確保 など
<b>バスロケーションシステムの導入</b>	・IT技術を活用したリアルタイムなバス運行情報の提供 など

●上記は全て観光振興に寄与する地域公共交通を考える場合にも当てはまります。

## 2-3-6 地域公共交通の利用を促進する

勘どころ本編

p 98～118

### (1) 興味を持ってもらう！

- ・ネーミングの工夫
- ・車体デザインの工夫
- ・バス停・駅名などの工夫
- ・イベントの開催
- ・将来の利用者を育てる取り組み

### (2) 利用しようと思ってもらう！

- ・公共交通マップの作成
- ・ポケット時刻表やマイ時刻表の作成
- ・ホームページや携帯サイトでの情報提供
- ・読みやすく、わかりやすい時刻表と路線図の工夫
- ・わかりやすい系統のネーミングや番号の統一
- ・複数の事業者の時刻表、路線図、バス停の共有化

### (3) 実際に利用してもらう！

#### ① 利便性を高める！

- ・バス待ち環境の改善
- ・乗降の改善
- ・フリー乗降の実施
- ・バスロケーションシステムの導入
- ・異なる交通事業者の連携
- ・乗り継ぎに便利な乗り場の改善
- ・乗り継ぎに便利なダイヤ設定
- ・乗り継ぎに関する情報の提供
- ・乗り継ぎ割引
- ・パーク&ライド、サイクル&ライドの工夫

#### ② 割高感の軽減を図る！

- ・ファミリー世帯への特典
- ・お得な乗車券の販売
- ・土日祝日限定の料金設定

### (4) 利用を続けてもらう！

#### ① 利用満足度の向上を図る！

- ・利用者の負荷軽減、付加価値の提供など

#### ② 公共交通を支える意識の醸成を図る！

- ・危機意識、マイバス・マイレール意識の醸成

#### ③ クルマを“かしく”使ってもらう！

- ・モビリティ・マネジメントなど

### (5) 番外編

#### ● 乗ること自体を目的に！

- ・イベント列車など
- ・地域の貴重な“資源”として活用

●上記は全て観光振興に寄与する地域公共交通を考える場合にも当てはまります。

## 2-3-7 地域公共交通の収支を改善する

勘どころ本編

p 119~123

### 地域公共交通の収支を改善する

- 運賃の見直し
  - ・割引運賃の導入などによる利用促進など
- 営業外収入による増収の工夫
  - ・グッズ販売など
- 「安上がり」な運行などの工夫
  - ・観光事業者や宿泊事業者が個々に実施していた無料送迎サービスにかかる経費を公共交通サービス(バス路線の運行やタクシーの利活用等)にかかる費用に充当することで、行政からの財政支出を低減

●上記は全て観光振興に寄与する地域公共交通を考える場合にも当てはまります。

## 2-4 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制

勘どころ本編

p 124~126

### 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制

- 地域みんなで考え、役割を分担しながら取り組みを進める
  - ・地域に合った公共交通を実現していくためには、関係者が一丸となって検討し、役割分担をしながら取り組みを進めていくことが基本
  - ・検討段階から様々な関係者が参画して一緒になって検討し、取り組みを進める「場」を設けることが重要

●上記は全て観光振興に寄与する地域公共交通を考える場合にも当てはまります。

### 3. 本報告書の構成

地域公共交通に観光需要を取り込むためにクリアすべき課題を予め設定し、一旦他地域事例や既往成果等を交えつつ、その対応メニューを導出した上で、モデルスタディ対象地域の現況課題などを織り込みつつ、実現性ある問題解決策（案）を紹介する構成としています。



\*ここで取り扱う「観光二次交通」の定義は

- ・「地元（の交通拠点）に観光客が来た」という前提で、その観光客が観光資源に行く際のバス交通等を指します。

この移動を担う交通を今回「観光二次交通」と位置付けます

■観光客の移動の例

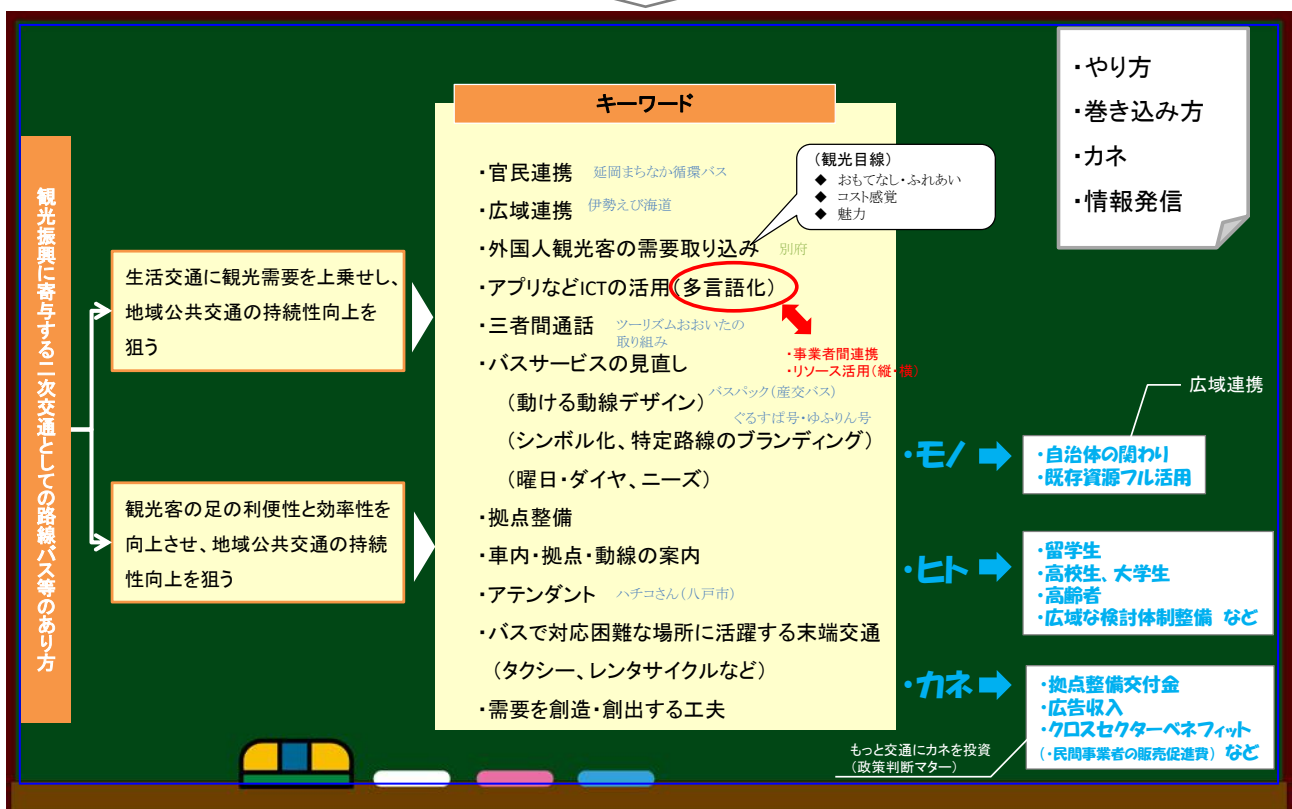
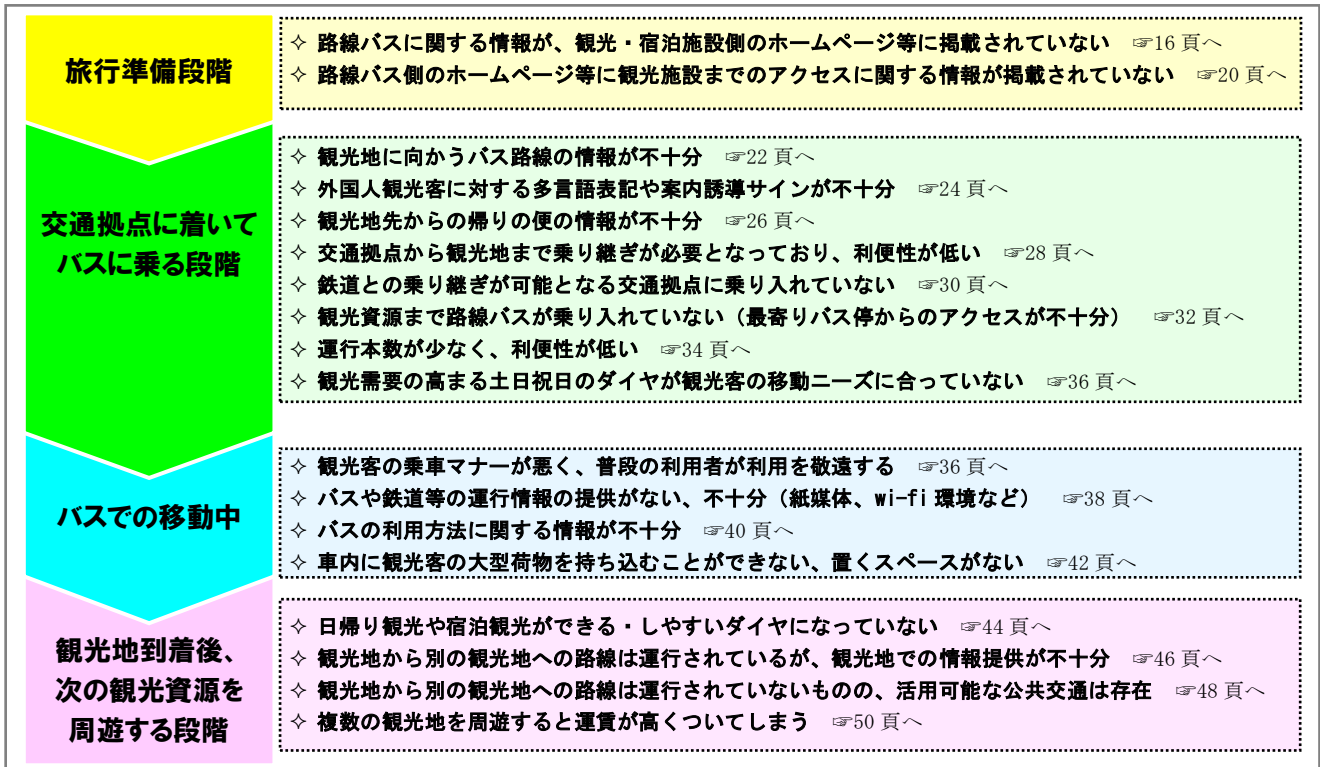
博多→（新幹線移動）→鹿児島中央→（空港バス）→

鹿屋→観光地へ



## 4. 観光二次交通の整備にあたっての勘どころ

次頁以降に地域公共交通に観光需要を取り込むにあたっての勘どころをとりまとめました。  
次頁以降で示している内容を簡単に図化すると、以下となります。

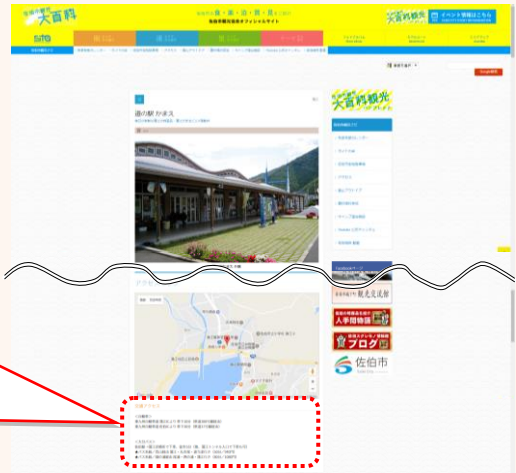




**旅行準備  
段階**

**路線バスに関する情報が、観光・宿泊施設側のホームページ等に掲載されていない**  
 観光客は旅先での移動手段を旅行の計画を立てる段階であらかじめ決定しています。旅行の準備段階で必ず確認する観光施設や宿泊施設のホームページなどに路線バスの情報を掲載しておくことは重要ですが、現状は情報そのものがなかったり、情報はあっても内容が十分でないこともあります。また、提供されている情報が観光客には使いにくい情報であることもあります。

- 旅行者による口コミを掲載する「トリップアドバイザー」でも上位にランクインする佐伯市の「道の駅かまえ」と延岡市の「城山公園」（ともに、市内観光スポット5位）に関する情報を市観光協会ホームページで見ると、佐伯市では交通拠点となる佐伯駅からの路線バス等の情報提供がなされている一方で、延岡市には公共交通でのアクセス方法が記載されていません。
- なお、延岡市内の宿泊施設の公式ホームページを20件程度チェックしたところ、路線バス等の情報提供はありませんでした。

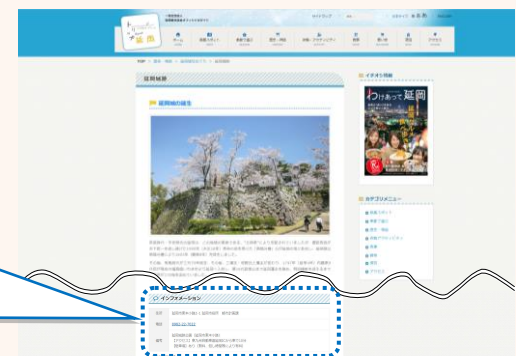


**交通アクセス**

<自動車>  
 東九州自動車道 蒲江ICより 車で10分 (県道388号線経由)  
 東九州自動車道 佐伯ICより 車で30分 (県道37号線経由)

<大分バス>  
 佐伯駅→蒲江診療所で下車、徒歩5分 (他、蒲江トンネル入口で下車可也)  
 ★バス系統/青山経由 蒲江・丸市尾・波当津行き (50分/940円)  
 ★バス系統/畑の浦経由 尾浦・西の浦・蒲江行き (80分/1080円)

路線バスの  
アクセス方法  
が掲載



**インフォメーション**

住所 延岡市東本小路2-1 延岡市役所 都市計画課  
 電話 0982-22-7022  
 備考 延岡城跡公園 (延岡市東本小路)  
 【アクセス】東九州自動車道延岡ICから車で10分  
 【駐車場】あり (無料、但し時間等により有料)

路線バスの  
情報がない

**【参考】バスを利用していない観光客のバス利用可能性 (出典:「別府市地域公共交通網形成計画」)**

- ・別府市を来訪した“バスを利用していない観光客”の中で「来訪前に参考にした情報媒体がある」のは約7割であり、参考にした情報媒体は「インターネット」と「本・雑誌」が多いことが分かっています。
- ・特に、インターネットについては、「宿泊業者」と「観光施設」のホームページが多い結果となっています。

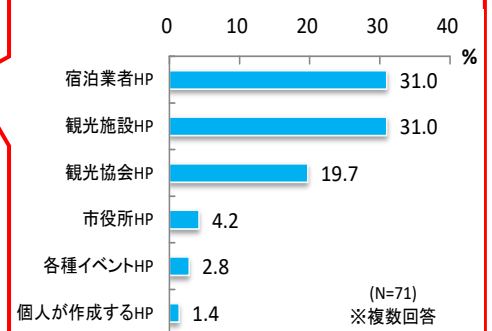
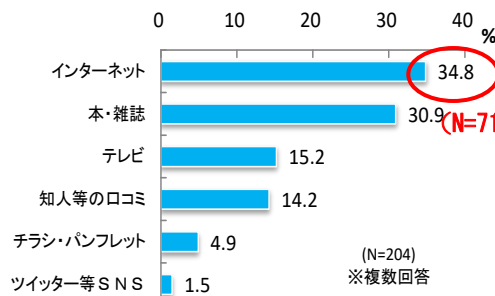
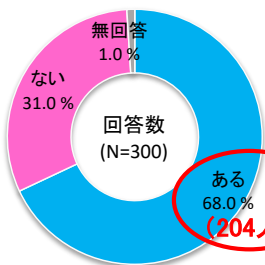


図 来訪前に参考にした情報媒体





## 考えられる問題解決策(案)

支援メニュー④先進コンテンツ技術による地域活性化促進事業(経済産業省) P54  
⑬地域公共交通確保維持改善事業(国土交通省) P55

### ●観光施設や宿泊施設などのサイトへの公共交通情報の掲載

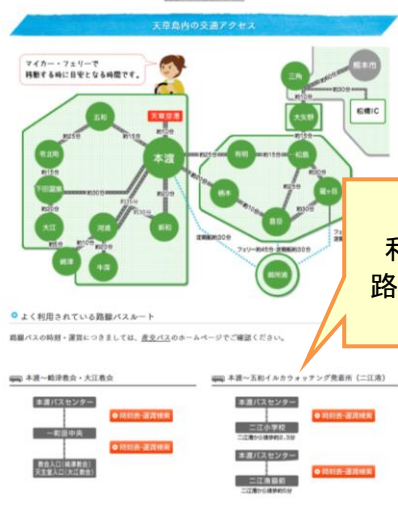
観光客に路線バスを利用してもらうためには、まず路線バスを移動手段の選択肢として認識してもらうことが必要です。そのためには、旅行の準備段階で必ず確認する観光施設や宿泊施設のホームページなどに路線バスの情報を掲載することは有効です。その他にも、観光客の立場になって、いつ、どんな情報を、どんな媒体を使って確認するのかを考えていくと、より有効な情報提供のアイデアが出てくるでしょう。

### ■天草宝島観光協会ホームページ

- ・当該ホームページでは、バスやレンタサイクルなどの様々な移動手段が網羅的に紹介され、所要時間等の細かい内容も記載されています。



飛行機、自家用車に加えて  
路線バスでのアクセスも紹介



観光によく  
利用されている  
路線バスルート  
を紹介



多様な用途を  
網羅的に紹介



【参考】外国人旅行者の旅行中（タビナカ）などにおける公共交通情報の入手手段（データ提供：大分県）

- 公共交通の入手媒体をみると、旅行前は「インターネット」が約7割を占め、出身国別にみても、割合の度合いは異なるものの、大きな傾向の違いは見られません。
- 一方、旅行中は、旅行前と同様に「インターネット」の割合が最も大きいものの、「スマートフォンアプリ」の利用が、旅行前の約13%から旅行中の約28%と、15ポイント程度増加しています。

※韓国人観光客の場合、韓国の大手インターネット検索ポータルサイトである「NAVER」が多い状況にあります。

※訪問中はナビ機能もある「Google Map」が多い傾向にあります。

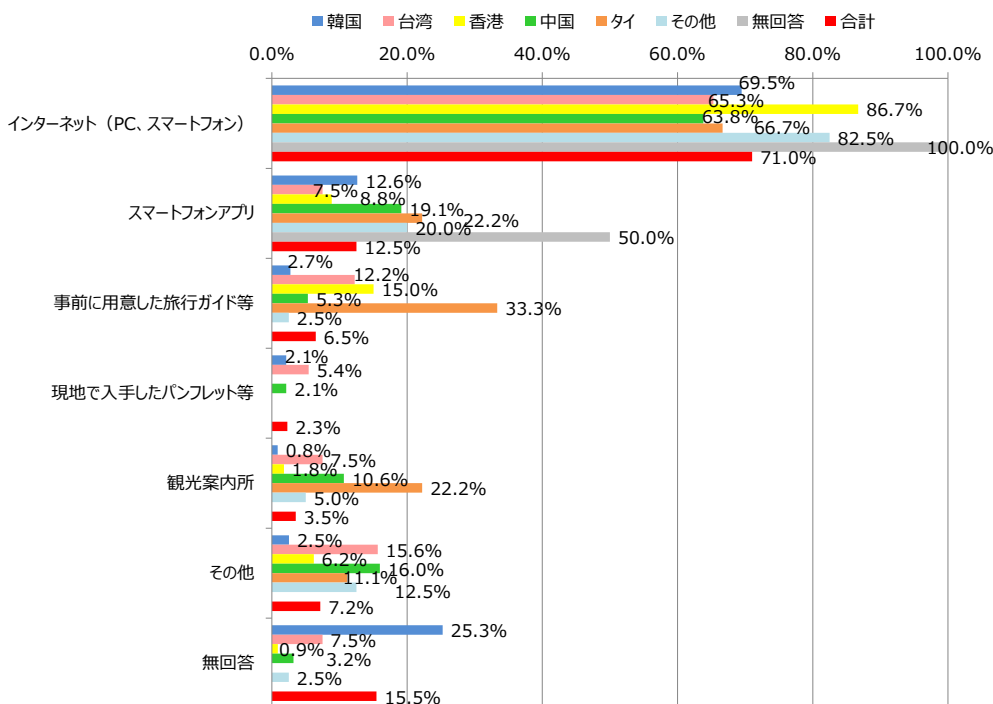
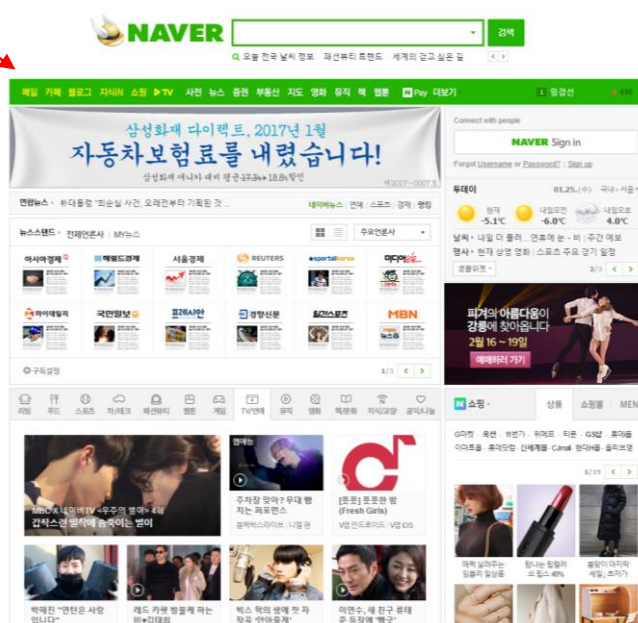


図 旅行前の情報入手媒体

表 旅行前の情報入手媒体

出身国	媒体名	指摘数
韓国	NAVER	160
	ブログ	28
	Google	24
	Google Map	14
台湾	知人・友人	9
	Google	17
	現地旅行会社	10
	ブログ	6
香港	現地観光案内所	5
	Mafengwo.com	4
	Google	6
	Mafengwo.com	5
中国	GPS	5
	Google Map	4
	Qunar.com	3
	現地旅行会社	9
タイ	Google	9
	Qunar.com	9
	Google	3
	Mafengwo.com	3
その他	百度	3
	百度	3
	友人から	3
	Google	2
その他	hyperdia	1
	旅行会社	1
	Google	5
	家族・友人	3
その他	Google Map	2
	Hyper Dia	1
	Jordan.com.LTD	1
	ブログ	1
ウェブサイトで見つけた	1	

\* 指摘数の多かった上位5位までを記載



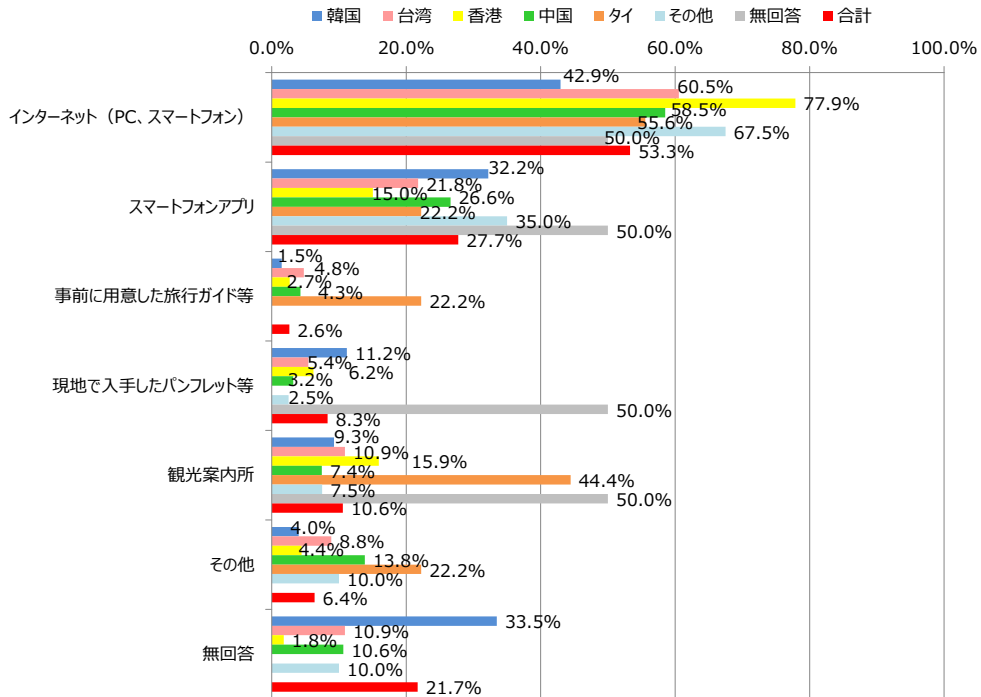
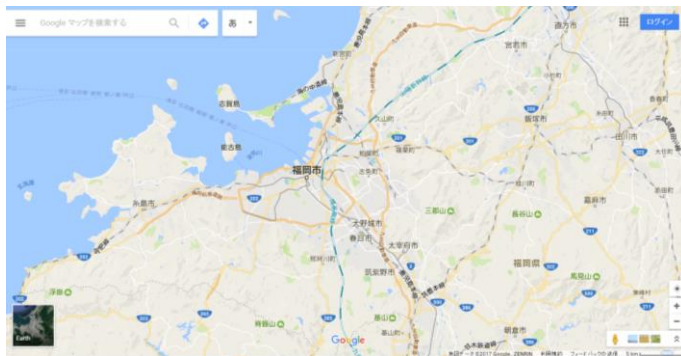


図 旅行中の情報入手媒体

表 旅行中の情報入手媒体

出身国	具体名	指摘数
韓国	Google Map	108
	NAVER	93
	Google	17
	ブログ	9
	人に聞いた	4
台湾	Google	11
	現地旅行会社	7
	Qunar.com	3
	Mafengwo.com	3
香港	Mafengwo.com	4
	GPS	4
	Google Map	4
	Qunar.com	3
中国	Google	3
	Qunar.com	8
	Mafengwo.com	3
	旅行会社	6
	友達の案内	2
タイ	百度	2
	Google	2
	バスアプリ	1
	駅のみどりの窓口	1
	Google	1
その他	NTR	1
	ハウステンボス駅のみどりの窓口	1
	友達から	1
	旅行会社	1
その他	Google	4
	Google Map	3
	インフォメーションセンター (駅など)	1
ウェブサイトで見つけた	1	
ホテルのフロントから聞いた	1	

\* 指摘数の多かった上位 5 位までを記載



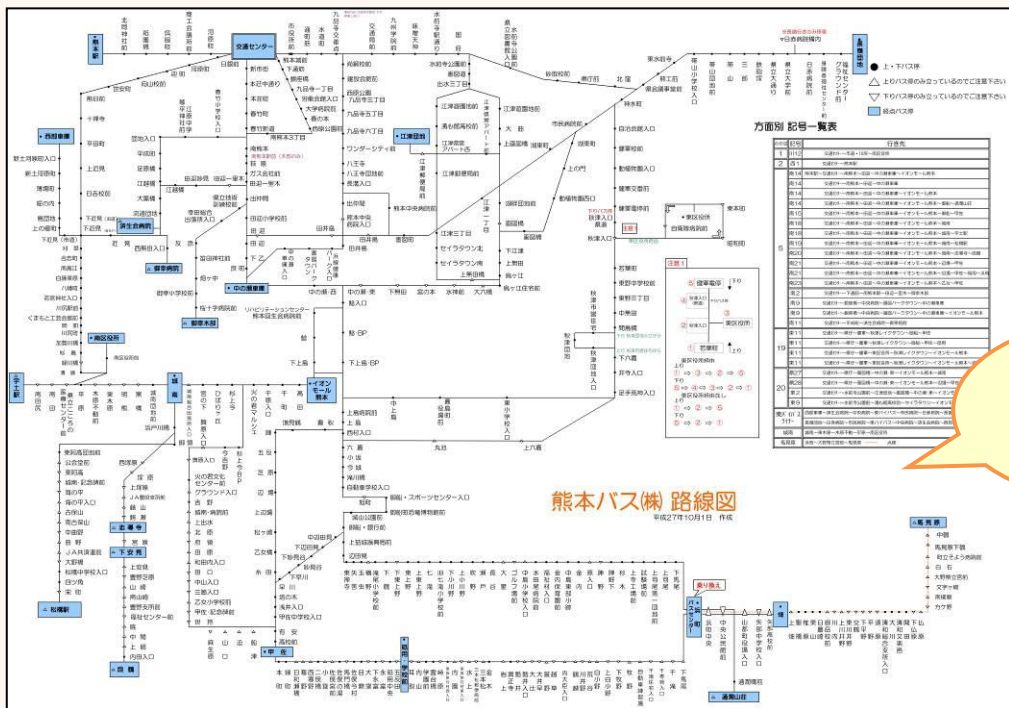


旅行準備  
段階

路線バス側のホームページ等に観光施設までのアクセスに関する情報が掲載されていない

観光客が路線バスを利用しようとする場合に、路線やダイヤ、運賃などの情報を確認するためにバス事業者のホームページなどを検索することがあるでしょう。そうした時に、観光客は観光施設までの行き方を知りたいのに、提供されている情報は●●丁目や▲▲公民館前といったバス停名など当地の住民でないと理解しづらい内容になっていて、検索がうまくいかずに結果的に利用をやめてしまったといったこともあるようです。観光客の視点から路線バスに関する情報を検索しやすいのかをチェックしてみましょう。

○交通事業者が提供している路線図には、バス停と路線、系統が示されているのみで、沿線の施設に関する情報は記載されていないものが多くみられます。



沿線の観光施設の情報が掲載されていない

○大分バスは、ホームページにて、バスから見える景色を売りにした郊外路線のPRなど、大分市中心部から郊外部などの主要観光施設までのバスの情報を掲載しています。しかし、観光施設までの所要時間や運賃などの情報はありません。

大分バス株式会社 OITA BUS

バスに乗ってでかけよう！

大分バスの路線バスで様々な観光地、名所旧跡へ行くことができます。休日などに、ハイキングがてら路線バスに乗ってでかけてみませんか。

外部リンク

- 大分県観光協会
- 臼杵市観光情報協会
- 佐伯市観光協会
- 豊後大野市観光協会
- 大分市観光協会
- 津久見市観光協会
- 竹田市観光協会

美しい景色や、変わったところに行くバスでショートトリップもしてみたいかですか。

地区	路線名	見どころ	行先番号	行先	主なのりば	時刻表リンク
大分	滝尾線	辻堂～富岡の渓谷区間。こんなところをバスが抜くのは、物に曲がります。	E11～14	滝尾線	中央通り9番	●
	駅南線、美術館線	美術館付近から大分市内を一望できる。開発進む都市の風景も必見。	18	大分市美術館	中央通り9番	●
	佐賀線	佐賀県半島の美しい海岸線を望める。	D75	急行 佐賀線	中央通り5番	●
三重	白山線	白山～代々の棚田区間。こんなところをバスが抜くのは、		代経由大分	三重駅前(豊後大野市)	●
津久見	鯉池線	第二工場前(バス停)付近。セント工場敷地内の		白津交通	津久見駅(津久見市)	●
佐伯	畑の浦経由蒲江線	風光明媚な海岸沿い。はな見、漆当津まで行くの大分県屈指のドライブコース。		畑の浦	佐伯駅前(佐伯市)	●

観光施設までの所要時間や運賃の情報がない



## 考えられる問題解決策（案）

### ●交通事業者のホームページへの観光施設情報やアクセス情報の掲載

路線バスに観光需要を取り込んでいくためには、路線バスが観光客にも利用しやすいものでなくてはなりません。そのために、路線バスの情報提供も地元住民をターゲットにした情報提供に加えて、観光客を主眼にした情報の提供方法も考えることが重要です。土地勘がない、地名の読み方もわからない、バスの乗り方を知らないなど観光客の特性を念頭におきながら、どんな情報がわかりやすいのかを検討するといいいでしょう。

### ■九州産交バスグループホームページ「天草をバスで観光しよう」

- 九州産交バスグループでは、ホームページに観光周遊をサポートする特設ページを設けています。特設ページでは、天草地域へのバスでのアクセス情報やお得情報に加えて、天草地域内の宿泊施設（平成 29 年 3 月時点では準備中）も紹介されていて、交通事業者側からも観光振興を盛り上げています。



観光協会と連携して、  
宿泊サイトをリンク

支援メニュー



④先進コンテンツ技術による地域活性化促進事業（経済産業省）P54

### ■延岡まちなか循環バス「まちなかぐ〜るぐる観光バスマップ」

- バスの運行ルートやダイヤとセットで、路線沿線の飲食店や地域資源、各種施設等の情報を提供しているバスマップです。延岡市や運行事業者の宮崎交通のホームページで閲覧・ダウンロードできます。
- なお、沿線施設も施設内で延岡まちなか循環バスのPRを実施しており、実際に循環バスを利用しての来訪もあります（利用が顕在化しています）。



支援メニュー



⑬地域公共交通確保維持改善事業（国土交通省）P55



交通拠点  
に着いて  
バスに乗  
る段階

観光地に向かうバス路線の情報が不十分

飛行機や新幹線などで当地にやってきた観光客は、到着した空港や駅から目的地である観光施設まで移動する際に、「最寄りバス停がわからない」、「最寄りバスまでのアクセス情報がわからない」といった困りごとが生じることがあるようです。

○延岡市の「城山公園」の最寄りバス停の名称は「九電前」です。しかし、観光客には「城山公園」の最寄りバス停だとは認識しにくく、「城山公園」へのバスの行き方を検索する際のネックとなっています。



○JR 佐伯駅のバス停は駅前にあるので位置は分かりやすいのですが、提示されている路線図には、観光施設の最寄りバス停やそこまでの運賃・所要時間等が掲載されておらず、行きたい観光施設までのアクセス情報が不足しています。



■観光案内所スタッフ (佐伯駅)

佐伯駅の目の前にバス停があるので、バス停自体は分かりやすいですが、バス停に行ってもバス路線図と観光資源がうまく連動できておらず、また運賃も分かりません。

観光案内所では「バスナビ大分」で検索し、観光客に情報発信しているものの、運賃情報がわからない場合があり、営業所に電話する場合があります。バス事業者が持っている情報を観光案内所にも共有してくれると、より円滑にバス利用を促すことができるはずです。





## 考えられる問題解決策（案）

旅行の準備段階に十分に調べていても、いざ利用しようとするときには想定していなかったことも多々あるでしょう。そのため、事前に十分な情報がなくても“現地で目的地までのアクセス方法が検索できる”といったことをキーワードに、わかりやすい情報提供を考えてみましょう。

### ●特定観光資源へのバス路線のシンボル化

乗ろうとするバスが乗りたいバスなのかをわかりやすくするための工夫として車両のラッピングがあります。ラッピングにより一目でどこに向かうバスなのかを理解することができます。ほかにも、路線番号（行先番号）の表示を数字ではなくシンボルマークに変更するアイデアもあります。シンボル化することでこのバスに乗れば目的地まで行けることを直感的にわかりやすく示すことが可能となります。

### ●交通拠点におけるアテンダントの設置によるきめ細かい情報提供

駅やバスターミナルなどに路線バスについての案内役（アテンダント）を配置することで、土地勘も路線バスに関する情報もない観光客に的確な情報を伝えることができ、またコミュニケーションを通じて安心感を与えることができます。また、音声ペンを活用することで、多言語での案内が可能となり、外国人観光客に対してもわかりやすい情報提供が可能になります。

### ■亀の井バス「ぐるすば号」・「ゆふりん号」

- ・ぐるすば：既存バス路線をシンボル化しています。
- ・ゆふりん号：別府駅・別府国際観光港・鉄輪・湯布院をつなぐ“今までありそうでなかった路線”を新設しました。黒字路線となっており、新たな需要を創り出すことに成功しています。

支援メニュー ⑬地域公共交通確保維持改善事業（国土交通省）P55



### ■西鉄バス「太宰府天満宮直行バス」（博多バスターミナル～福岡空港国際線ターミナル～太宰府天満宮）

- ・太宰府天満宮のシンボルマーク（梅）を方向幕に表示し、観光客などにも分かりやすくなっています。



道の駅かまえ・波当津

方向幕に観光資源を示す象徴的なマークを入れ込むことで車両運用にも柔軟に対応可能です

### ■新上五島町「バス情報音声ペン」

- ・新上五島町のバスターミナルやフェリーターミナルなどでは、音声ペンを活用した島内の見どころやバスでの行き方などを音声案内する「バス情報音声ペン」を設置しています。



多言語で音声案内

### ■八戸市「八戸公共交通アテンダント “はちこ”」

- ・八戸市では、公共交通の乗り継ぎにおける情報バリアの解消と公共交通の利用促進を図ることを目的として、八戸駅やバス車内などで公共交通アテンダント“はちこ”による“旅”をご案内する事業を実施中です。心の通じ合うアテンドを通じて、公共交通の利用環境の向上と路線バスの利用促進を目指しています。





交通拠点  
に着いて  
バスに乗  
る段階

外国人観光客に対する多言語表記や案内誘導サインが不十分

今後もさらに増加することが想定されている外国人観光客にも、路線バスを利用してもらい路線の維持・確保を図っていくことは重要です。しかしながら、現状の案内の状況を見ると、多言語化されていない路線図や時刻表が散見されるほか、バス停までの案内誘導サインが不十分となっています。2020年の東京オリ・パラや今後の世界遺産登録、MICEなど全国各地で世界的な注目が集まるイベントが開催されることで、都市部だけではなく、地方部においても外国人観光客が訪れる機会が期待される中、外国人観光客が利用することを想定しながら案内等をチェックしてみましょう。

■本渡バスセンターにおいて、バス停を誘導するサイン等はあるものの、バス停名称のローマ字表記や利用方法の多言語による案内はされていません。



■外国人観光客が路線バスを利用する際の困りごと

- ・駅からバスセンターに行くにはサインがないのでわからない。小さな看板があるが、近づかないとわからない。
- ・韓国ではバス料金が均一のため、乗る時に料金を支払えばいいので、後払いのシステムが分からない人が多い。
- ・整理券を取らなければならないことなど、バスの乗り方の案内が必要。
- ・車内掲示板が日本語のみなので、どの停留所なのかわからない。
- ・子供の割引は英語表記がない。
- ・国によっては、切符は改札を通る時のみで、出る時は必要ないところもある(料金が均一の為)。日本は、出る時にも切符が必要なので、初めて乗った時、戸惑った。「降車時まで切符は必要」だと、切符に注意書き印字したらどうか。
- ・車内アナウンスが日本語だけで不安。せめて英語だけでもいいからアナウンスして欲しい。
- ・中国には繁体字と簡体字の二つがあるが、看板や掲示板などに中国語があってもほとんどが簡単字の表記だった。中国人の中には省略文字は苦手な人もいるため、繁体字も入れて欲しい。
- ・時刻表には出発時間しかないが到着時間も書いてもらえたら降りるタイミングが分かって良いと思う。
- ・どこにいても、一目で分かる共通のマークや案内があると外国人の観光を楽しむ人が増えてくるかもしれない。

出典：「大分県\_長崎、熊本、大分県連携交通サービス調査（2016年度）」モニター調査結果



## 考えられる問題解決策（案）

外国人観光客に路線バスを利用してもらうためには、日本人旅行者よりも幅広く、そして詳しい情報の提供が必要です。もちろん、各旅行者が理解できる言語で案内する必要もあります。そのため、どんな情報が必要か、どういった情報媒体あるいは方法で情報を提供するかといった視点から外国人観光客に対する情報提供方法を考えてみましょう。

### ●外国人観光客への詳しい情報提供を可能にするサイン整備

バスの利用方法や時刻表の見方、運賃表の見方などバスを利用するために必要な情報が多岐にわたる外国人観光客への情報提供方法として、画面が切り替わることで大量の情報を提供できるデジタルサイネージがあります。また、紙媒体よりも多くの言語に対応できるという利点もあります。

### ●外国人観光客とのコミュニケーションを可能にする三者間通話

乗り換えに関する情報など情報の掲示では対応が困難なものに関しては、日本人旅行者と同様に会話を通じた説明が必要です。外国語が堪能でなくても、片言の英語や身振り手振りで十分なコミュニケーションを図ることも可能です。しかしながら、外国語が堪能なスタッフやコミュニケーションの長けたスタッフの確保は難しいのが実情です。そうした場合に、外国人観光客との間に入って通訳を行ってくれるサービスを活用するという方法があります。

### ■延岡バスセンター「デジタルサイネージによる外国人観光客向け情報案内」

- ・宮崎交通では、交通拠点となっている延岡バスセンターにデジタルサイネージを設置して、外国人観光客向けに“バスの乗り方”や“外国人観光客向けバスカードの購入方法や利用方法”を英語、韓国語、中国語（繁体字・簡体字）で紹介しています。



支援メニュー ⑦IoT おもてなしクラウド事業（総務省）P54  
⑩訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業（観光庁）P55

### ■ツーリズムおおいた「おんせん県おおいた多言語コールセンター」

- ・ツーリズムおおいたでは、外国人観光客と交通事業者とのコミュニケーションの支援として、三者通訳サービスを実施しています。外国人観光客の困りごとがわかったり、交通事業者のサービスが伝えられたりと、外国人観光客が安心してバスを利用できるツールとして期待されています。



### ■産交バス「身振り手振りで親切・丁寧な案内」

- ・天草市にある産交バス本渡バスセンターでは、受付係の職員が身振り手振りで外国人観光客に接客し、目的地までの行き方や運賃を親切・丁寧に案内しています。
- ・案内を受けた方は大変満足しており、職員にその秘訣を聞いたところ、「特に英会話教室に通っているわけではないけど、おもてなし教室に通った経験があり、その経験が役立っています。あとは熱意です。」と教えてくれました。



**交通拠点に着いてバスに乗る段階** **観光地先からの帰りの便の情報が不十分**

観光客の行動の特徴の一つに、時間的制約があるということがあります。タイムスケジュールが組まれていて、次の観光地へ移動する時間などを気にしていることが多いようです。そのため、路線バスを利用する場合も、観光地へ行ったはいいが帰ってこられるのかを心配しています。特に、地方の路線バスの運行本数は少ないことも多いので、出発地における十分な情報提供はトラブルを避ける意味でも重要です。

■日帰り観光客（日本人）に旅行当日（1日）の立ち寄り箇所数を尋ねたところ、複数（2箇所以上）との回答が8割以上を占めています。また、3箇所以上が約6割、4箇所以上が約3割と一日で非常に多くの観光施設を周遊している状況がみられます。

1箇所	2箇所	3箇所	4箇所以上	無回答	計
10人	16人	24人	22人	2人	74人
13.5%	21.6%	32.4%	29.7%	2.7%	100.0%

出典：長崎市の世界遺産等関連資産を活用した観光地の魅力創造に関する調査事業 報告書

■佐伯駅の観光案内所では、各方面への路線バスの情報を提供しています。しかし、観光地先からの帰りの便に関する情報については、掲示情報にはなく、観光案内所に尋ねる必要があります。



■観光案内所のスタッフ（別府市）

- 時刻表には帰りの便のダイヤも掲載するべきです。
  - ・観光客から必ず聞かれるのが、帰りのバス時刻です。
  - ・十文字原は帰る方が心配です。乗り過ごしたらタクシーになります。特に最終ダイヤは必要です。
  - ・実は観光案内時も以前は17時くらいまでしか案内用の時刻表は作っていませんでしたが、「このあとは？これが最後か？」と聞かれるため、作成し直した経緯があります。

出典：別府市公共交通活性化協議会資料





## 考えられる問題解決策（案）

### ●交通拠点での観光案内所等を活用した情報発信

観光客に安心して路線バスを利用してもらうためには、十分な情報提供が必要です。駅やバスターミナルなど当地の玄関口となるような交通拠点では、観光地までの行き方に関する情報はもちろん、観光地からの復路に関する情報提供も行いましょう。

支援メニュー

- ④先進コンテンツ技術による地域活性化促進事業（経済産業省）P54
- ⑦IoT おもてなしクラウド事業（総務省）P54
- ⑩訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業（観光庁）P55

### ■宮崎市観光協会 モデルコース紹介「ファミリースポット」

・宮崎市観光協会は、市内の観光施設の周遊モデルコースを提示しており、その中で、路線バスを利用したモデルコースも紹介しています。モデルコースのチラシには、周遊ルートや所要時間が示されています。



### ■函館バス「函館市内観光路線バスマップ」

・函館バスでは「市内観光路線バスマップ」を発行しており、路線バスでのモデルコースを提案しています。各施設での乗り場やバス停毎の発着時間、運賃など、詳しい情報が掲載されています。



**函館観光モデルコース** 函館を満喫したい！でもどこに行ったら良いんだろ？どうやって移動すれば良いんだろ？そんなお悩みの方！函館バスがご提案する観光モデルコースをご活用ください！

※乗車券は元町・ベイエリア乗車券

異国情緒溢れる元町・函館山100万ドルの夜景満喫コース										
函館駅前発	高層号 函館駅前	ベイエリア 散策	朝食	高層号 西沢止場	元町・教会群 散策	高層号 元町バス停	各自夕食	函館山登山バス	函館山登山バス	函館駅前
8:30~9:30	4車のおぼ 9:40発	9:50~11:45	12:00~12:45	12:50発	13:00~16:00	16:17発	16:33発	19:00発	20:20発	
	金沢洋物館・BAYはこにて前		元町バス停	12:57発		函館駅前	16:33発	函館山	函館駅前	
	9:49発							19:30発	20:44発	

谷沢張り！函館1日周遊がらみ旅コース										
函館駅前発	高層号 函館駅前	ベイエリア 散策	朝食	高層号 西沢止場	元町・教会群 散策	高層号 元町バス停	各自夕食	函館山登山バス	函館山登山バス	函館駅前
8:00~8:45	4車のおぼ 9:40発	9:50~11:45	12:00~12:45	12:50発	13:00~16:00	16:17発	16:33発	19:00発	20:20発	
	金沢洋物館・BAYはこにて前		元町バス停	12:57発		函館駅前	16:33発	函館山	函館駅前	
	9:49発							19:30発	20:44発	

※時刻により運行時刻が変更となる場合がございますので、随時お問い合わせをお願いします。

**交通拠点に着いてバスに乗る段階** 交通拠点から観光地まで乗り継ぎが必要となっており、利便性が低い  
 観光地まで乗り継ぐことなく直通でアクセスできることはわかりやすく、利便性が高いですが、路線バスを維持していくためには乗り継ぎを含むネットワークの構築が必要です。しかし、土地勘もなく、路線バスの利用にも不慣れた観光客にとって、バスの乗り継ぎは大きなハードルになる場合があります。

○交通事業者には観光資源への路線バスでのアクセスに関して、所要時間や運賃などの問い合わせは多いようです。

**交通事業者の話（天草）**  
 観光客から「崎津教会・大江天主堂・イルカウォッチング・牛深・キリシタン館などの観光資源への路線バスでのアクセス」についての問い合わせは多いですね。週に200件ほどの問い合わせがあります。内容は、所要時間や運賃、乗換ポイントが多いですね。

○しかしながら、日常的な利用の減少を背景に、路線の効率化が図られ、結果的に観光資源までのアクセスに乗り継ぎが生じているケースがあります。  
 ○例えば、天草地域の空の玄関口である天草空港から、世界遺産登録を目指す崎津集落へのアクセスの場合、本渡バスセンターと下田温泉での2回の乗り継ぎが必要です。

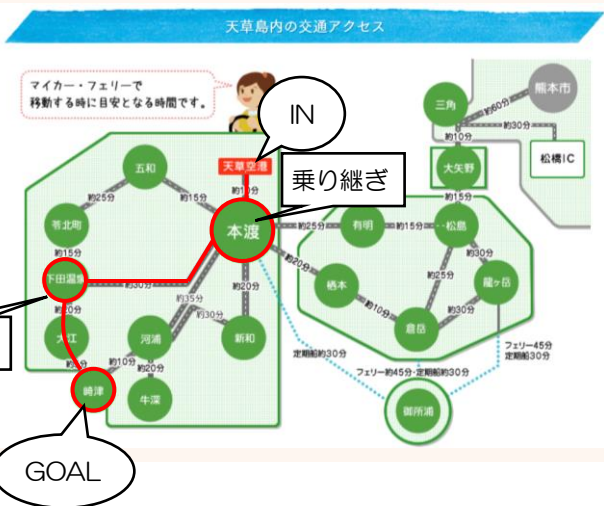


図 天草島内の交通アクセス  
 出典：天草宝島観光協会ホームページ

○路線バスを維持・確保していくためには、乗り継ぎを伴うネットワーク形成が必要となる場合がありますが、上記のように問い合わせが頻繁にあるなど観光需要が確認された場合にはその観光需要をうまく取り込んでいくことも考えられます。  
 ○しかし、乗り継ぎに関する情報提供が不足していたり、乗り継ぎポイントの待合環境の快適性が低いと観光客の利用が期待しにくくなってしまいます。

天草空港発	⇒	本渡バスセンター行き
9:55	⇒	10:09
15:20	⇒	15:34
17:40	⇒	17:54
19:55	⇒	20:09

天草空港	堀切	南海寮前	はじの原	一の瀬	天草拓心高校入口	イエローハット前	ナフコ前	今釜	新小松原	天草市役所前	本渡バスセンター
150円	150円	150円	140円	230円	230円	240円	140円	310円	230円	230円	230円

交通拠点（本渡バスセンター）までの案内はありますが、観光地への運行情報はみられません

図 天草空港バス停\_時刻表



## 考えられる問題解決策（案）

観光客にも利用しやすい路線とするために、直通でアクセス可能な路線・便の設定以外の方法で以下のような工夫が考えられます。

### ●ほかの公共交通機関と連携した動ける動線デザイン

観光地までのアクセスをタクシーなどの他交通機関と連携することで円滑なアクセスを確保することが可能です。特に、タクシーとの連携はいろいろな観光地へアクセスが確保できます。

### ●バス待ちを楽しむ（さるく）

バスの乗り継ぎ時間を有効に活用してもらうことで、乗り継ぎのデメリットが解消されます。例えば、乗り継ぎバス停の周辺の散策スポットの紹介が考えられます。その際には散策スポットまでの所要時間を表示しておくことがポイントです。

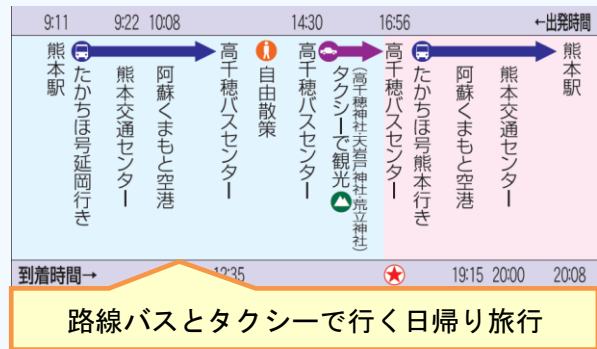
### ●乗り継ぎ環境の整備

乗り継ぎが生じるネットワークだとしても、行先ごとに乗り継ぎバス停が異なっているのはわかりにくい印象を与えます。乗り継ぎポイントを集約して利用者にわかりやすいネットワークを検討してみましょう。

### ■産交バス「日帰りバス旅」

・産交バスでは、路線バス乗車券と観光施設利用券をセットにしたお得な企画券を販売しています。

・高千穂コースでは地元タクシーと連携してパワースポットめぐりを提供するなど、公共交通を利用した観光周遊を提案しています。



支援メニュー ⑬地域公共交通確保維持改善事業（国土交通省）P55



### ■ミニガイドブック「青方バス待ちさるく」

・青方バスターミナルでのちょっとしたバス待ち時間・乗り継ぎ余裕時間を活用した“バス待ちさるく”をガイドブック上で提案しています。



支援メニュー ⑬地域資源を活用した観光地魅力創造事業（観光庁）P54



### ■産交バス「本渡バスセンター」「上天草物産館さんばーる」

・数多くの観光資源が点在している天草地方の交通拠点である本渡バスセンターでは、各観光資源へのアクセス方法が案内されていることで、“本渡バスセンターに来ればどこにでも行ける”という分かりやすさがあります。さらに、待合環境も整備されていて、乗り継ぎの負担を軽減する工夫もされています。



交通拠点  
に着いて  
バスに乗  
る段階

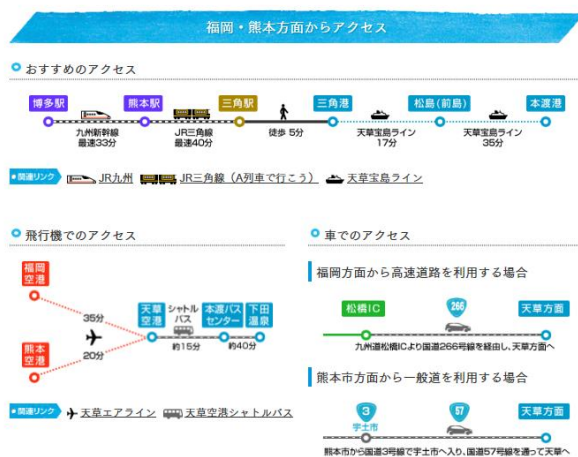
鉄道との乗り継ぎが可能となる交通拠点に乗り入れていない

当地の玄関口となるような空港や駅などの一次交通と路線バスのアクセスは重要です。特に、バス停が駅構内に乗り入れることは乗り継ぎの円滑性の向上につながります。主要な交通拠点でのバス停までの動線を確認してみましょう。

○観光客に路線バスを利用してもらうためには、航空や鉄道、フェリーなどほかの交通機関との接続を確保した一体的なネットワーク形成が非常に重要です。

○また、ネットワーク形成と合わせて、どこかの駅やバス停で接続しているのかといった情報提供も重要です。

図 天草地域へのアクセス方法の提供  
出典：天草宝島観光協会



○そのような中、熊本市内と天草地域を結ぶ「あまくさ号」は、利用者が少ないこともあって、JR三角駅を経由していません。そのため、バス営業所や観光案内所では、三角駅と道の駅さんば一るを結ぶ路線を案内してさんば一るで「あまくさ」号に乗り継いでもらう方法や、三角駅最寄りの「あまくさ号」のバス停を案内して「あまくさ号」を利用してもらう方法を案内しているそうです。

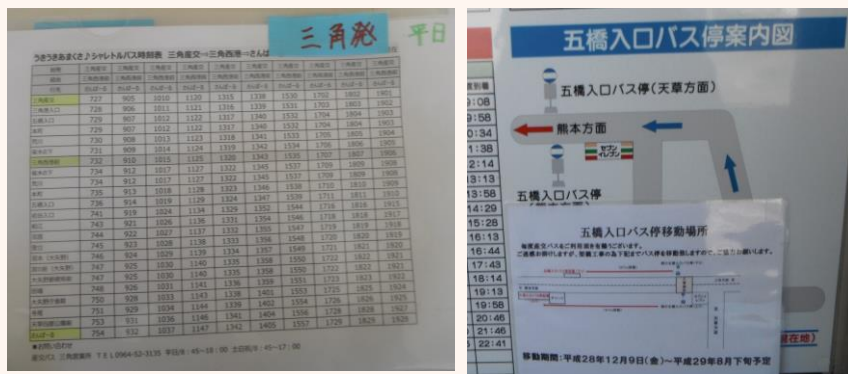


図 「あまくさ号」への乗り継ぎ案内  
(左：観光案内所スタッフ作成の時刻表、右：三角駅最寄りバス停までの道順案内)

○一方で、道路渋滞が激しくなる年末年始や連休期間中は、所要時間が短い JR 三角線を利用する人も多いため、需要に合わせた柔軟な対応が求められます。

交通事業者の話（天草）

「あまくさ号」については、利用者数が少ないこともあって現在三角駅を経由していませんが、JR三角駅を利用される方には、さんば一るでの乗り継ぎ、又は、五橋入口から徒歩移動をご案内しています。特に繁忙期は交通渋滞等でJRを選ばれる方が多いようです。







## 考えられる問題解決策（案）

一次交通と路線バスのアクセス確保には拠点整備のようなハード的対応と情報提供などのソフト的対応が考えられます。

### ●拠点整備

駅前広場の整備と合わせて路線バスのバス停を駅構内に乗り入れることでスムーズな乗り継ぎが可能となります。

### ●乗り継ぎ情報提供の充実

拠点整備が難しい場合でも、路線バスののりばまでの案内を矢印サインなどで誘導することでわかりやすい乗り継ぎ環境を整えることも可能です。

### ●ニーズとのバランスを考慮した路線の見直し

観光地周辺の住民の移動ニーズに対応した路線に見直すことで、観光需要にも応えることが可能なケースもあります。また、日中の数便を観光需要に対応した路線とすることで費用を抑えた対応が可能となります。

支援メニュー ⑬地域公共交通確保維持改善事業  
(国土交通省) P55



## ■産交バス「通詞島への乗り入れ」

- ・産交バスでは、住民からの要望を受けて、離島である通詞島に路線バスを乗り入れており、住民からは非常に喜ばれているそうです。さらに、通詞島にはイルカウォッチングや海鮮グルメなどの観光スポットもあるため観光客もバスを利用しており、生活需要と観光需要の双方に対応できています。



住民の要望を受けて島内に乗り入れ、観光客にも利用されています。

交通拠点  
に着いて  
バスに乗  
る段階

観光資源まで路線バスが乗り入れていない（最寄りバス停からのアクセスが不十分）  
観光地が山や海など市街地から離れた自然観光資源である場合などでは、観光地近辺まで  
路線バスがアクセスしていないケースもあります。交通拠点での観光地までの案内には最  
寄りのバス停からのアクセス方法についても情報を発信するなど観光客の円滑な移動を  
支えることが重要です。

○延岡市内にある愛宕山公園は、市の中心部にある標高 251m の山で、山頂付近の展望台からは市街地や  
日向灘が一望でき、県内で唯一「日本夜景遺産」に認定されています。

また、神話にちなんだモニュメン  
トが設置され、デートスポットと  
しても人気があります。しかし、  
市中心部に位置する人気のスポ  
ットでありながら、路線バスは乗  
り入れていません。



愛宕山公園には  
乗り入れていない

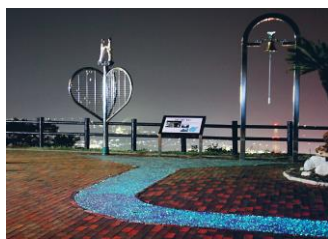
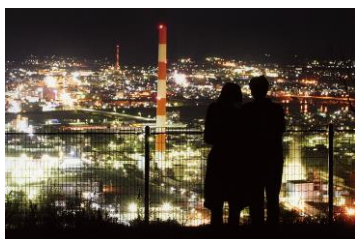


写真 愛宕山公園（出典：延岡市観光協会）

■バス事業者

- ・愛宕山公園は貸切バスでたまに乗り入れることもありま  
す。坂道が急ですが、バス車  
両の乗り入れは可能です。



○鹿屋市から佐多岬方面には路線バスが運行していますが、岬近辺まで運  
行してなく、最寄りバス停である大泊バス停から、佐多岬までは約 6 km  
あります。タクシーは常駐しておらず、根占から配車となるため、30 分  
程度を要するなど、交通拠点から観光地までのアクセスが確保されてい  
ません。



大泊バス停から佐多岬  
までの区間（約 6 km）は  
アクセス手段がない



## 考えられる問題解決策（案）

観光地までのアクセスは路線バスだけでネットワークを構築しようと思っても、財政的に難しいため、需要に応じた柔軟なルート設定や他の交通機関との組み合わせによるネットワークを考えてみましょう。

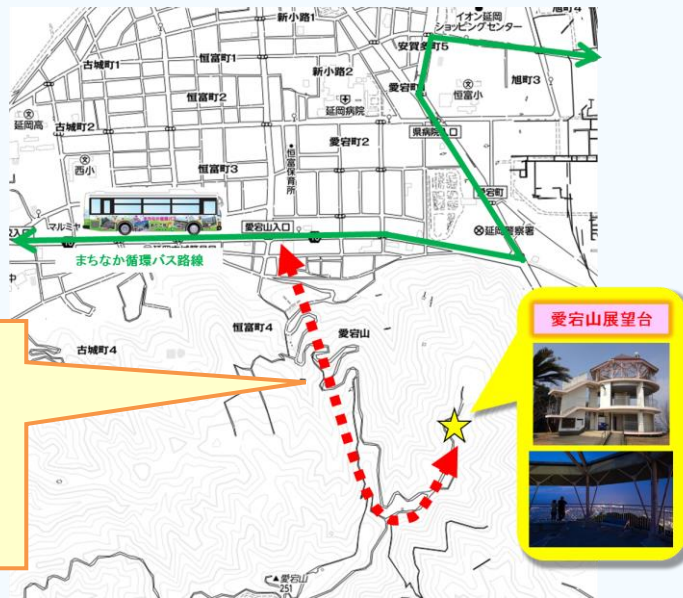
### ●特定の曜日やシーズンなど限定的に臨時乗り入れし、利便性向上

観光需要の高まる土日祝日や行楽シーズンなどに限定して、観光地まで路線バスを乗り入れることで、観光需要に応じた効率的な対応が可能になります。

### ●バスで対応困難な場所での末端交通（タクシー、レンタサイクルなど）の有効活用

観光地最寄りのバス停からの末端交通（いわゆる、ラストワンマイル）をタクシーやレンタサイクルでカバーすることも考えられます。地域の交通資源を確認し、地域としての協力体制を構築していきましょう。

#### ■特定の曜日やシーズンなど限定的に臨時乗り入れし、利便性向上（延岡市、愛宕山展望台）



曜日やシーズンを限定しながらも乗り入れ運行することで財政面にも配慮した観光スポットへのアクセスを確保

#### ■バスで対応困難な場所での末端交通（タクシー、レンタサイクルなど）の有効活用



タクシー事業者の協力を得て、観光需要の高まる行楽シーズンの土日祝日に、バスの発着時刻にあわせてタクシーを駐機しておくことで円滑な移動を確保

レンタサイクル貸出  
シティサイクル等 100円/1時間  
電動アシスト付自転車 200円/1時間

既存サービスであるレンタサイクルを路線バスの運行情報とあわせて提供することで、交通拠点から観光地までの一連のネットワークを確保



交通拠点  
に着いて  
バスに乗  
る段階

運行本数が少なく、利便性が低い

路線バスの日常利用が減少している中、1日1往復など運行本数が少ないことも事実で、観光客にとっては利用しづらいものになってしまっています。また、利用が減少する中で、バス停や時刻表などの施設が老朽化して使えなくなっています。

○鹿児島県大隅半島の佐多岬は、高齢者や訪日外国人の利用にも配慮した施設とするために、環境省九州地方環境事務所が展望台や広場の整備を進めています。また、鹿児島県や南大隅町では、この整備と連携してアクセス道路の整備やプロモーション活動などに取り組んでいて、今後の観光振興が期待されます。

○しかしながら、大隅半島の中心都市である鹿屋市から佐多岬までの路線バスは鹿屋～大泊線が運行していますが、平日・土曜は3便/日、日祝日は2便/日と運行本数が少なく、また、大泊から鹿屋方面への便についても、平日・土曜は1便/日、日祝日は運休している状態にあり、観光客の受け入れ環境が追い付いていない状況です。

	系統	行き			帰り		
		出発(鹿屋)	到着(根占)	到着(大泊)	出発(大泊)	出発(根占)	到着(鹿屋)
平日・土曜	②鹿屋～大泊(根占港経由)	11:45	12:36	13:25	10:08	10:57	11:50
	②鹿屋～大泊(根占港経由)	13:50	14:41	15:30			
	②鹿屋～大泊(佐多岬経由)	16:20	18:05	18:01			
日祝日	②鹿屋～大泊(根占港経由)	13:50	14:41	15:30			
	②鹿屋～大泊(佐多岬経由)	16:20	17:11	18:01			

表 鹿屋・垂水～大泊のバス時刻表

○観光地最寄りバス停の標識が劣化している状況がみられました。時刻表掲示部分が錆びていて、時刻表が読めなくなっているものや、バス停名称がほとんど消えて判別ができなくなっているものも見られます。



■路線バスのドライバー

- ・過疎化が進む中、日常的な需要が少なくなるにつれて、便数も減ってきています。便数が少なく観光客も利用しないので、増便することは難しいと感じています。

○佐多岬に来ていた観光客は、福岡、佐賀、東京など遠方から来訪していて、全国的な知名度の高さや観光地としてのポテンシャルが感じられました。また、佐多岬に向かう途中には、サイクリングで訪れている観光客も10名弱ほどみかけました。



## 考えられる問題解決策（案）

日常的な需要が少ない中で、路線バスの運行本数を増便することはなかなか難しいことです。そのため、バス待ちの時間を有効に活用してもらう工夫をしたり、他の交通機関との連携により観光需要に対応するなどの柔軟な対応を考えてみましょう。

- バスの待ち時間を活用した“まち歩き”の誘発により、バス停周辺の地域活性化に寄与する可能性あり。

バス停周辺の散策スポットを紹介することで、バス待ちの退屈な時間を有効に活用してもらう工夫を検討してはいかがでしょうか。観光地だけでなく、バス停周辺の地域の活性化にも期待できます。

- 主要交通拠点にレンタサイクルを設置し、移動手段の選択肢を広げる
- 3～4人程度の人数であればタクシーも安価で便利な移動手段に。

路線バスで対応が困難な部分をタクシーやレンタサイクルなど既存の交通資源で対応することを考えてみましょう。また、異なる交通機関の情報を一元的に情報発信する方法も考えてみましょう。

### ■ミニガイドブック「青方バス待ちさるく」

- ・青方バスターミナルでのちょっとしたバス待ち時間・乗り継ぎ余裕時間を活用した“バス待ちさるく”をガイドブック上で提案しています。

支援メニュー ③地域資源を活用した観光地魅力創造事業（観光庁）P54



### ■タクシープラン（臼杵市）

- ・臼杵市内のタクシー事業者と臼杵市が連携して実施している既存タクシーを有効活用した商品です。欠損額の一部を臼杵市の観光部署が財政支援しています。



### ■大手乗り継ぎ検索サイトと連携した公共交通情報の発信（霧島市）

- ・霧島市や臼杵市などをはじめ、九州管内の特定の自治体はコミュニティバスに関する情報（時刻表・運賃・路線図等）を民間会社に提供し、鉄道・路線バスだけでなく、自治体が運行主体となったコミュニティバスの運行情報・乗り継ぎ情報を発信しています。自治体が支払う経費はありません。

支援メニュー ③地域公共交通確保維持改善事業（国土交通省）P55



### ■臼杵市観光関係者の声（臼杵市地域公共交通網形成計画より）

レンタサイクルを観光交流プラザ、駅のための貸し出し・返却ではなく、臼杵石仏等でもレンタル可能にすると市内周遊が進むのではないのでしょうか。例えば、駅で借りて臼杵石仏まで自転車でサイクリングして、帰りはバスを利用するなど、観光客の移動手段の幅が広がるような検討が今後必要だと考えます。





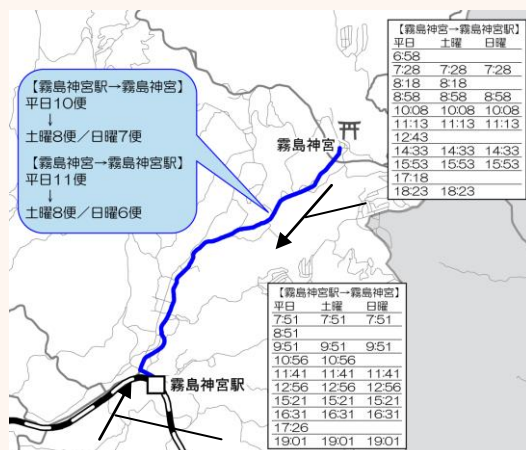
交通拠点  
に着いて  
バスに乗  
る段階

観光需要の高まる土日祝日のダイヤが観光客の移動ニーズに合っていない

公共交通のダイヤを考える際のターゲットは主に沿線の地域住民であるため、一般的に運行ダイヤは買い物や通院に合うように設定されています。観光需要を取り込んでいくにあたっては、観光客の移動特性に合わせたダイヤ設定を考えていく必要があります。

○霧島神宮駅と霧島神宮を結ぶバス路線は、平日は10.5便運行していますが、土・日・祝日は普段の主な利用者である沿線住民の外出ニーズに合わせ、土曜8便、日祝日6.5便と平日よりも少ない便数で運行しています。しかし、沿線住民の方に話を聞くと、「観光客が霧島神宮駅から霧島神宮にバスで行くとすると、平日より待ち時間が大幅に長くなり日曜は2時間待ちになる」といった意見が挙げられました。

参考：「霧島市地域公共交通網形成計画推進支援業務（2016年度）」住民ヒアリング調査結果より



■下田温泉観光案内所スタッフ（天草）

崎津集落から下田温泉を經由して本渡へと路線バスで向かう場合、下田温泉バス停で乗り継ぎが発生しますが、その乗り継ぎ時間5～10分程度と下田温泉を散策するには短くなっています。また、散策をしようとする次の便まで2時間ほど空いてしまい、下田温泉を少し歩いて観光するには少し長く、バスの乗り継ぎ時間は悩ましいところです。そのあたりを考慮して、土日のダイヤをもう少し観光客のニーズに合わせるのも良いかもしれません。

バスでの  
移動中

観光客の乗車マナーが悪く、普段の利用者が利用を敬遠する

観光客は団体で行動することも多く、つついバス車内での会話が大きくなってしまいうことあるようです。観光需要を取り込んだ結果、そもそもの利用者である沿線住民の利用が敬遠されることがないように取り組む必要があります。

■延岡バスセンターのスタッフの声

- ・「延岡バスセンター～高千穂」のバス路線は外国人観光客も多く利用しています。
- ・観光客のグループが路線バスを利用したときに車内で大きな声を出したこともあり、比較的大勢のグループのバス利用により、車内が騒がしくなることを懸念しています。





## 考えられる問題解決策（案）

観光客の移動特性に合わせたダイヤ設定の工夫として以下のようなものが考えられます。

### ●観光需要の高まる時期における臨時便の運行

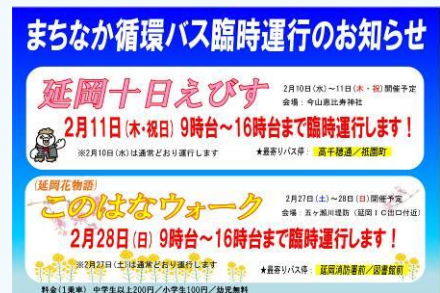
観光需要が高まる時期は土日祝日など主に休日が多いことを踏まえて、土日祝日に通常のダイヤに加えて、臨時便を運行することで対応することが考えられます。

### ●観光需要の高まる時期における「季節ダイヤ」の設定

学生の夏休み期間やゴールデンウィークなどの一定期間において高まる観光需要に対しては、その期間のみ特別ダイヤで運行する「季節ダイヤ」の導入も考えられます。

#### ■観光需要に合わせた臨時便の運行（宮崎交通・延岡市）

- ・延岡まちなか循環バスは通常は平日・土曜のみの運行ですが、需要の高まるイベント時は日・祝日に臨時便を運行し、柔軟に対応しながら観光需要を取り込んでいます。



#### ■学生等の長期休暇に合わせた「季節ダイヤ」の運行（西鉄バス）

- ・高速バス（福岡～静岡・富士山・富士急ハイランド線）では、ゴールデンウィークや夏の富士山シーズン、年末年始、春休みなど学生等の長期休暇のみ運行を行う季節ダイヤを導入しています。



## 考えられる問題解決策（案）

### ●行政とバス事業者が連携しつつ、バスの車内放送に多言語の気づかい放送を組み込むことで、住民と観光客がともに快適に移動できる空間をつくる

観光客も地元住民も気持ちよく利用できるように、マナーアップを呼びかけるポスターの掲示や車内放送での呼びかけなどが考えられます。特に、車内放送は行政と交通事業者が連携することで、あまり費用をかけずに多言語への対応も可能となります。

#### ■「気づかい放送」による車内での情報発信

- ・バス車内の運転台には様々な機器やボタン等がありますが、その中でほかのお客さんの迷惑になる行為（携帯電話での長時間の通話や、車内での大声での会話等）への対応等をするため「気づかい放送」として任意で車内放送できるボタンがあります。
- ・留学生（大学生）のバス利用が多い路線をもつ事業者によると、学生などが多言語で大声で会話している際には、英語の「気づかい放送」を流すこともあるそうです。



※イメージ

## バスでの 移動中

バスや鉄道等の運行情報の提供がない、不十分（紙媒体、Wi-Fi 環境など）  
路線バス車内には運行に関する情報がどのくらい掲載されているでしょうか。観光客は路線バスに乗車しているときに、運賃や乗り継ぐ鉄道やフェリーのダイヤが気になったり、不安になったりすることもあるようです。

○観光客が路線バスを利用するときには、事前にどこで乗ってどこで降りるのか、運賃はいくらなのかなどを調べていることが多いようですが、それでもやはり乗車中に不安になって再度確認したくなったり、乗り継ぐ先の交通機関のダイヤが気になったりすることもあるようです。

### ■交通事業者の話

- 乗車中に観光客から「●●へはどこで降りたらいいか?」「●●へは運賃がいくらかかるのか?」といった問い合わせがあります。
- 路線バスが接続しているフェリーの運航時刻をよく聞かれます。



○しかし、バス車内には路線図や運賃表が掲示されているケースは多くみられません。また、交通結節点で接続している鉄道やフェリーに関する情報も、掲示されているケースはほとんどありません。



利用促進を呼びかけるポスターはありますが、運行に関する情報はみられません



観光情報や広告はありますが、運行に関する情報はみられません

○駅やバスセンターなどの交通拠点にはWi-Fi スポットがあり、インターネットによる路線や時刻等の情報を検索できますが、路線バス車内にはWi-Fi 環境が整っていません。

○東京から来た、熊本駅から天草地方に向かう観光客に、移動手段の選択はどうしているのかを聞いたところ、スマートフォンでの検索結果で上位に表示された移動手段を選んでいるということでした。

### ■東京から来た、熊本駅から天草地方に向かう観光客

- 移動手段は事前に決めていたわけではなく、旅先でスマホを使って検索しています。今回はバスの情報が検索結果の一番上に出てきたので、路線バスを利用します。鉄道で行けることは全く知りませんでした。







## 考えられる問題解決策（案）

### ●周遊を意識した情報提供

観光客が安心して、円滑に路線バスで移動するためには、観光客への情報提供はのりばやホームページなどだけではなく、路線バスに乗車している間の情報提供も必要です。路線バス車内での情報提供の方法には以下のような方法がありますが、いずれの方法においても周遊の円滑性向上や促進を狙っていくことが重要です。

#### ■産交バス「車内で提供しているバス路線図」

- ・産交バスでは、バス車内で天草地域内のバス路線が紹介されているリーフレットを提供しています。
- ・観光情報やフェリーの時刻表も掲載されていて、周遊促進に一役買っています。



支援メニュー



⑬地域公共交通確保維持改善事業（国土交通省）P55

#### ■デジタルサイネージによる多彩な情報発信

- ・東京都交通局では、利用者のさらなる利便性の向上を図るため、バス車内にデジタルサイネージを設置した車両を、平成29年3月から運行しています。
- ・デジタルサイネージでは、沿線の観光スポットや鉄道運行情報、天気予報、ニュースなど多彩な情報を発信しています。



設置場所



画面イメージ



都営バス沿線の観光情報



交通局からのお知らせ



鉄道運行情報

出典：東京都ホームページ

支援メニュー



⑦IoT おもてなしクラウド事業（総務省）P54  
⑩訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業（観光庁）P55

#### ■西鉄バス「100円循環バス車内でのFree Wi-Fi サービス」

- ・西鉄バスでは、100円循環バスの車内で無料Wi-Fi サービスを提供しています。
- ・利用登録することで、だれでも無料で利用できます。日本語、英語、中国語、韓国語に対応しており、外国人観光客も利用しやすくなっています。

出典：西日本鉄道ホームページ



支援メニュー



⑩訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業（観光庁）P55

バスでの  
移動中

バスの利用方法に関する情報が不十分

観光客は乗車バス停や降車バス停、運賃などは事前に調べていることも多いですが、バスの利用方法については把握していないことがよくあります。また、事前に調べていても、乗車中に不安になってくることもあります。特に、外国人観光客からの問い合わせは多いようです。

○路線バスの利用方法は地域や事業者によって様々です。例えば、運賃の支払方法ひとつとっても、乗車時に支払う方法を採用しているところもあれば、降車時に支払う方法を採用しているところもあります。

○日常生活で利用している地域住民であれば知っている人も多く、特段の周知は必要ないのかもしれませんが、初めて当地を訪れる観光客は全くわからず、戸惑ってしまう可能性があります。



○外国人観光客に日本の路線バスの利用で不安なことや困っていることを聞いたところ、整理券を取るということ、両替方法や運賃表の見方、運賃の支払方法がわからないという意見が挙げられています。

【参考】外国人観光客のバス利用に関する不安な点・困っている点(出典:「別府市地域公共交通網形成計画」)

Q. 日本でバスを利用するときに、不安に感じることや困っていることはありますか？

- バスの利用で一番怖いのは、運賃を支払うとき
- 運賃の支払い方法が自国と日本で違うので、戸惑う。そもそも、自国には整理券というシステムがない
- 両替方法が分からず不安
- 整理券を発行している機械が目立たない
- 車内でバスの乗り方を紹介するガイダンスを映像で案内してほしい





## 考えられる問題解決策 (案)

### ●観光客の立場にたった案内・情報提供

観光客の乗車中の路線バス利用に関する心配事を解消するためには、車内でもバスの利用方法について案内することが重要です。交通事業者がホームページ等で作成している情報を印刷して掲示したり、住民向けに作成している啓発用パンフレットを活用したり、現在ある情報をうまく活用することで、費用を抑えた十分な案内が可能です。

### ■亀の井バス「バスの乗り方」冊子

・亀の井バスでは、路線バスの乗り方を冊子で紹介しています。外国人観光客向けに英語表記のものもあります。

**How to ride the bus**

**Check the destination and time!**

**Boarding the bus**

- When your bus comes, board by the side door.
- Please remain seated onboard and refrain from walking around or shouting.

**Paying by cash**

- When boarding, take a boarding ticket with number on it.
- Place your cash in the fare box.
- Change machine (you can change your cash for smaller coins).

**Getting off**

- The next bus stop is announced in both Japanese and English.
- When you hear your stop announced, press the next stop (乗車) button.
- Find the same number as your boarding ticket on the fare display monitor.
- How to read the fare display monitor
- For elementary school students (half price fare): Please show elementary school student (tabi-gakusei) to the driver before paying your fare in the bus.
- When exiting the bus, please exit via the front door.

**路線バス(亀の井バス)ご利用の方へ**

**別府駅へ帰る場合は、こちらの行き先番号表示のバスに乗ってください。**

**行き先番号表示**

Destination number Display

5 9  
24 41

**時刻表の見方**

How to read the time schedule

**バスの行き先番号を表示**

Display the bus destination number

**バスの行き先名称を表示**

Display the bus destination

**バスの到着予定時刻**

Bus Arrival Time Schedule

支援メニュー

⑩訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業(観光庁) P55

### ■宮崎交通「モビリティ・マネジメント冊子『バスとぼくとくじら空をとぶ』

・宮崎交通では、車内にバスの利用促進を働きかける冊子を掲示しています。その中ではバスの乗り方も紹介しており、イラストと合わせて読みやすい構成になっています。



支援メニュー

⑬地域公共交通確保維持改善事業(国土交通省) P55

### ■亀の井バス「別府市と連携して作成した公共交通マップや総合時刻表の検討過程で、観光客を意識したバス停名称に修正」

・亀の井バスは平成28年度別府市が実施している計画推進事業期間中に、公共交通マップや総合時刻表の作成ワーキング(市・亀の井バス・大分交通・別府市観光案内所・コンサル)で出された意見(「バス停名称が観光資源を連想できないため不便」との声を踏まえて、右表のようなバス停名の修正を行っています(H29年ダイヤ改正に反映)。

現行	変更後
六勝園	→ 六勝園・別府海浜砂湯前
地獄原	→ 地獄原・ひょうたん温泉
流川6丁目	→ 流川6丁目・不老泉
大石	→ 大石・大分香りの博物館
公民館	→ 公会堂
地藏湯前	→ 地藏湯・明誓地獄前

支援メニュー

⑬地域公共交通確保維持改善事業(国土交通省) P55

**バスでの  
移動中**

車内に観光客が大型の荷物を持ち込むことができない、置くスペースがない  
観光客は数日分の衣類やおみやげなど大きな荷物を持っていることが多いですが、路線バス車内には大型荷物を置くスペースがなく、他の乗客の座席がふさがりなどのトラブルもあるようです。

■観光客は数日分の衣類やお土産など大きな荷物を持ち歩いています。

バスの乗降時には荷物の持ち運びに苦労している様子  
やバス車内で荷物が転がって危険な様子も見られます。



■バス車両によっては、大型の荷物が持ち込みにくいものもみられました。



■バス案内所のスタッフ（延岡バスターミナル）

休日は、バスで延岡駅から高千穂に行く外国人観光客の方が多いですが、大型の荷物を持って移動するケースが散見されます。日帰りの方も多く、バスに載せきれそうにない荷物については、有料で預かっています。







## 考えられる問題解決策（案）

観光客の大型荷物への対応には以下のような工夫が考えられます。

### ●バス車内に荷物置き場

観光客の利用が特に多い路線では、車内にキャリーケースを置くスペースを設置することも考えられます。

### ●トランクルームを備えた車両の導入

観光需要が一定程度ある場合には、車両自体を高速バス用車両などトランクルームを備えている車両に変更して対応することも考えられます。

### ●交通拠点等での荷物預かりサービス

車両での対応が難しい場合には交通拠点での一時預かりも考えられます。また、ホテル等との連携による配送サービスを行うことで、より観光客の周遊利便性の向上に期待できます。

### ■西鉄バス「キャリーケース置き場」

- ・観光客の利用が特に多い路線では、車内にキャリーケースを置くスペースを設置することも考えられます。キャリーケースの置き場を確保することで、安全性が向上するとともに座席も確保されて、快適な移動が可能になります。



### ■産交バス あまくさ号「高速バス車両を導入」

- ・天草地方の観光における幹線交通を担っている「あまくさ号」は、高速バスで利用される車両で運行しています。
- ・車両の下部にトランクルームがあり、観光客の大きな荷物や重い荷物を収納できるため、快適に観光周遊が楽しめます。



### ■中国 JR バス「手荷物お預かりサービス」

- ・中国 JR バスでは、交通拠点での手荷物預かりサービスや宿泊施設と連携して宿泊施設への配送サービスを行っています。
- ・観光客は宿泊荷物やおみやげを持ち歩くことなく、手軽に観光地を巡ることができます。



#### ホテル当日配送サービス

広島駅新幹線口1階の中国JRバスウェルカムカウンターで手荷物をお預かりして、

#### 当日一時預かりサービス

広島駅新幹線口1階の中国JRバスウェルカムカウンターで手荷物を一時的に預かります。

支援メニュー ⑩訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業（観光庁）P55



観光地到着後、  
次の観光資源を  
周遊する段階

日帰り観光や宿泊観光ができる・しやすいダイヤになっていない

観光において、日帰りができることや宿泊地まで移動できることは非常に重要です。沿線住民の生活需要に応じたダイヤでは、帰宅時間が早すぎて、市街地から遠方にある観光資源から帰って来られない、公共交通では観光のウリとなっている夕日を見に行くことができないなど、観光客のニーズに対応できないケースがあります。

○観光において、日帰りができることや宿泊地まで移動ができることは非常に重要です。生活需要が少ないために便数が少ない路線では、日帰りが可能なダイヤが設定されていなければ、その観光地への旅行自体を取りやめてしまうケースがあるようです。

出典：佐多岬ホテルホームページ

佐多岬まで行くバスはありますか？

申し訳ありません。  
佐多岬の手前ホテル佐多岬までしかバスは運行しておりません。

(フェリー)鹿兒島鶴池港発 → 垂水港着

(バス)垂水港発 → ホテル佐多岬着  
10:05 12:00

(バス)鹿屋発 → 大泊着(佐多)  
13:55 15:35  
ホテルまで歩いて7分

(バス)鹿屋発 → ホテル佐多岬着  
16:45 18:25

(バス)ホテル佐多岬発 → 垂水港着  
8:00 9:57

大泊発 → 鹿屋着  
10:08 11:50  
(日祝連休)

午後からのホテル佐多岬バスはございません。  
日帰りの際は十分にお気を付けてください。

■バス案内所のスタッフ（大隅半島）

観光客から佐多岬へのアクセスについて尋ねられることがあります。路線や所要時間、運賃などを案内しています。その際に帰りの便についても聞かれますが、当日中に戻ってこられない便がないことをお伝えすると、佐多岬への旅行をキャンセルされる方がいらっしゃいます。

○天草地域の下田温泉は、国民保養温泉地にも指定される名湯です。しかしながら、天草地域からのバスでのアクセスは、崎津集落からは16時が最終便となっており、崎津集落のウリの一つでもある夕日が楽しめない、また、苓北町にあるイルカウォッチングから直接アクセスできないなど、観光地とのアクセスが十分ではありません。

■案内所のスタッフ（天草）

電話での問い合わせで、下田温泉へのバスでのアクセスを聞かれる事があります。ダイヤなどを案内しますが、バスの本数や、直通で行けない場所からだと乗り継ぎの待ち時間などの問題もあり、利用してくれていない場合もあると感じています。現在苓北線の路線バスの運行がなく、苓北方面からのルートでのアクセスが難しくなっています。観光客の路線バス利用については、旅館独自の送迎などもあり、減ってきていると感じています。





## 考えられる問題解決策（案）

### ●観光関係事業者との連携による路線やダイヤの見直し

観光客のニーズに対応していくために観光需要に合わせた路線や便の見直しが考えられますが、観光需要が少ない段階では費用面が大きく嵩んでしまい、現実的には難しい場合が多いです。そのため、観光関係の事業者との連携による運行を考えてみてはいかがでしょうか。

### ■宿泊事業者の公共交通との連携意向（出典：「霧島市地域公共交通網形成計画」）

・霧島市の宿泊事業者 30 事業者に公共交通との連携に向けた検討の意向を聞いてみると「旅館協会組合員と行政が連携し、路線バスや乗合タクシーを運行」することへの意向が比較的多くみられたほか、「公共交通回数券を購入し、利用者の宿泊代金に応じて、その回数券を配布」する、「提携している路線バス・タクシーの利用者に対し、実費分を肩代わり」するなど、“公共交通との連携に向けた可能性”があることが分かりました。

表 公共交通との連携に向けた検討の意向

	回答票数
旅館協会組合員と行政が連携し、路線バスや乗合タクシーを運行	11社
公共交通利用者に宿泊施設割引券を配布	6社
公共交通回数券を購入し、利用者の宿泊代金に応じて、その回数券を配布	3社
路線バスの車内広告を活用し、地域の観光情報を広報	3社
提携している路線バス・タクシーの利用者に対し、実費分を肩代わり	2社
無回答	11社
計	30社

支援メニュー



⑬地域公共交通確保維持改善事業  
(国土交通省) P55

### ■路線バス車内での観光地情報の案内

・下田温泉では、以前、交通事業者に協力をしてもらって、天草島内の路線バス車内に広告を掲示したり、車内アナウンスで宣伝したりしていたそうです。

#### ■旅館の受付スタッフ（天草）

以前は富岡からのバスがあったのですが、なくなって不便になりました。長崎からの観光客のバス利用にも繋がっていたと思います。路線バスの観光利用が今よりも多かった時は、バス内に旅館の広告を出したり車内アナウンスをしてもらったりしていました。旅館とバス会社との連携については、お年寄りなどのインターネットをしない層には、バスの時刻表に広告を出してPRするという事も多少効果が期待出来るかもしれません。



観光地到着後、次の観光資源を周遊する段階	観光地から別の観光地への路線は運行されているが、観光地での情報提供が不十分 観光振興を図っていくためには観光客に地域内を周遊してもらうことが重要です。そのため、観光地における周辺の観光施設の情報提供が必要です。魅力的な施設があって、バスも運行しているにも関わらず、公共交通でのアクセスに関する情報が少ないために周遊されていない状況はありませんか。
----------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

○路線バスでのアクセス方法を調べて来訪する観光客でも、目的地周辺の観光施設のことを知らなければ、どこにも立ち寄らずに帰ってしまいます。旅行前の準備段階での情報提供はもちろん、観光先での情報提供も重要です。



○道の駅かまえとマリンカルチャーセンターはそれぞれ集客性の高い観光施設で、両施設を結ぶ路線バス（佐伯駅～診療所前）も運行しており、路線バスで周遊できる環境にあります。しかし、両施設ともお互いの施設を紹介する情報はあっても、施設までの路線バスでのアクセス情報はありません。



**道の駅かまえ**  
 駐車場に「蒲江浦の散策路」「ぐるっと周遊佐伯市観光マップ」を掲出してありますが、バス情報はありません。

**マリンカルチャーセンター**  
 館内に路線バス情報はありません。



## 考えられる問題解決策（案）

### ●現地での情報発信

観光客の周遊を促していくためには、観光地における周辺施設の情報もさることながら、その施設への公共交通でのアクセス情報を提供することも重要です。アクセス情報には乗車・降車バス停、所要時間、運賃、ダイヤなど詳細な運行情報の他にも、企画きっぷなどのオトクな情報や他交通機関との乗り継ぎ情報などを掲載することもポイントです。

### ■観光スマートMAP（霧島市）

- 霧島市では、霧島温泉の中心拠点である「丸尾」バス停から、周辺の観光施設までの路線バスでのアクセス情報（ダイヤやバス停名）を示したマップを作成し、観光客の周遊を促すとともに、観光需要の取り込みに取り組んでいます。

観光先に周辺の観光情報と路線バスでのアクセス方法が提供されていれば…



観光客は余った時間を有効に活用して楽しみ、地域の活性化にもつながる



### ■観光用バス路線図（天草市）

- 天草市では、バス路線図に沿線の観光施設の情報が観光周遊に便利な企画きっぷの紹介を掲載した、観光用のバス路線図を作成し、観光振興と連携した取り組みを行っています。

地図上に、路線別に色分けされた運行経路を表示しています

バスで行ける観光地の情報を掲載しています



観光フェリーなどのダイヤ接続を紹介しています

観光周遊に便利な路線や企画きっぷを紹介しています

支援メニュー  
⑬地域公共交通確保維持改善事業 (国土交通省) P55



観光地到着後、  
次の観光資源を  
周遊する段階

観光地から別の観光地への路線は運行されていないものの、活用可能な公共交通は存在

昨今の観光振興には複数自治体が連携した取り組みもみられ、観光客の複数観光地の立ち寄り行動を狙っていますが、路線バスのネットワークをみると、そうした広域移動に対応した路線はあまりみられません。しかし、広域移動については高速バスなど別の交通機関があり、これらをうまく組み合わせることが必要です。

■佐伯市と延岡市は、日本風景街道九州ルートの一つ「日豊海岸シーニック・バイウェイ（蒲江・北浦大漁海道）」のエリアも含まれていて、ブルーツーリズムによる活動が盛んです。特に「東九州伊勢えび海道事業」は看板事業となっていて、両市の共通の地域資源である「伊勢えび」を活用して地域おこしを行っています。海道筋のお食事処では、伊勢えび漁解禁となる9月からの3ヶ月間、新鮮な伊勢えび料理が食べられ、県境を越えた官民パートナーシップがキャラバン隊を結成して、報道機関等へのPRや、各種イベントを実施しています。



■しかし、その伊勢えび海道を楽しむために公共交通を利用しようとした場合、2市を結ぶJR日豊本線や、複数の事業者で運行している高速バス「パシフィックライナー」は、佐伯市蒲江地区等には停車していない状況です。

下り	佐伯	上岡	直見	直川	重岡	宗太郎	市棚	北川	日向長井	北延岡	延岡
1	06:18発	06:23発	06:30発	06:36発	06:47発	06:55発	07:10発	07:19発	07:23発	07:29発	07:34着
2	08:12発	-	-	-	-	-	-	-	-	-	09:09着
3	09:25発	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10:27着
4	10:07発	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11:03着
5	11:03発	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12:07着
6	12:11発	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13:08着
7	13:08発	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:06着
8	14:08発	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15:06着
9	15:07発	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16:06着
10	16:12発	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17:19着
11	17:07発	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18:10着
12	17:14発	17:20発	17:30発	17:36発	17:53発	18:10発	18:19発	18:24発	18:29発	18:34発	18:40着
13	18:08発	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19:08着
14	19:17発	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20:16着
15	19:34発	19:43発	19:50発	19:55発	20:34発	20:42発	20:53発	20:58発	21:03発	21:09発	21:14着
16	21:24発	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22:24着

上り	延岡	北延岡	日向長井	北川	市棚	宗太郎	重岡	直川	直見	上岡	佐伯
1	06:09発	06:15発	06:21発	06:25発	06:31発	06:39発	06:47発	06:58発	07:04発	07:14発	07:19着
2	07:06発	-	-	-	-	-	-	-	-	-	08:03着
3	07:50発	07:55発	08:04発	08:08発	08:14着	-	-	-	-	-	-
4	08:06発	-	-	-	-	-	-	-	-	-	09:04着
5	09:10発	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10:07着
6	10:36発	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11:36着
7	11:41発	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12:41着
8	12:42発	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13:40着
9	13:38発	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:38着
10	14:37発	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15:39着
11	15:39発	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16:36着
12	16:41発	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17:39着
13	16:49発	16:55発	17:01発	17:05発	17:11発	17:20発	17:37発	17:48発	17:54発	18:01発	18:06着
14	17:44発	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18:40着
15	18:41発	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19:47着
16	19:32発	19:38発	19:43発	19:48発	19:56発	20:05発	20:12発	20:24発	20:29発	20:36発	20:41着
17	19:50発	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20:46着







## 考えられる問題解決策（案）

支援メニュー



⑬地域公共交通確保維持改善事業  
(国土交通省) P55

### ●広域交通モードと地域内交通モードの組み合わせによる観光ルート確保

広域に点在する観光資源の周遊を促進していくためには観光に特化した路線の設定も考えられますが、広域交通機関である高速バスと地域内交通モードである路線バスの接続による観光ルートの確保など既存の交通機関を活用することで対応していく方法も考えられます。

### ■高速バスと地域内周遊バスの組み合わせによる広域周遊のアクセスを確保

- ・高速バスを活用した伊勢えび街道の周遊として、例えば、地域の玄関口としてICにバス停を設置し、そのバス停から地域資源を結ぶ新たな支線バス・循環バスを運行することで対応することが考えられます。さらに、お互いの車両で、お互いの運行情報を案内することで円滑な移動を提供できます。



### ■交通事業者（佐伯）

現在の大分～宮崎間的高速バス利用者の多くは、宮崎の人が大分や別府の温泉を目的に利用しています。そのため、東九州道の途中で降りて、佐伯・蒲江の観光施設まで乗り入れると、現在の利用者に影響が生じるため、現実的ではありません。

しかし、東九州道の途中にバス停を新設する程度であれば、既存利用者への影響も少なく、検討の余地はあります。

高速バスと接続する二次交通を確保できれば、双方の車内放送でアナウンスしたりすることも技術的に可能であり、コストも大きくはかからないだろうと思います。

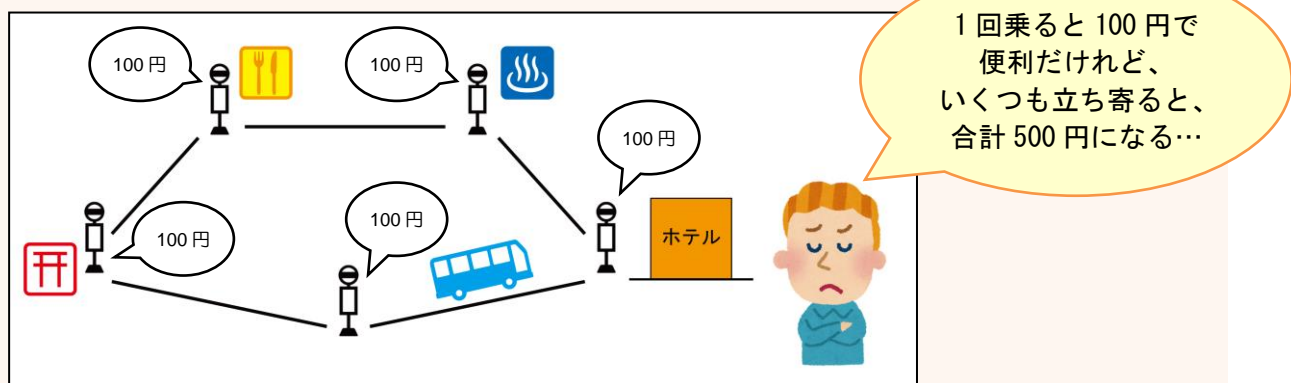


観光地到着後、 次の観光資源を 周遊する段階	<b>複数の観光地を周遊すると運賃が高くなってしまふ</b> 観光客に周遊を促し地域としての振興を図っていかうとする場合に、路線バスでの移動は運賃の面でネックになることがあります。乗り継ぐたびに料金が発生するために移動にかかる費用が高くなったり、金額は低くても支払い回数が多くなることから観光客が割高に感じることがあります。
------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

■大分バスでは1日乗車券を発売しておらず、佐伯駅を起点に道の駅かまえ・マリンカルチャーセンターをバスで周遊しようとする2,000円以上の運賃が発生してしまいます。



■市街地循環バスなど、1回あたりの運賃が100円であっても、複数の施設を立ち寄るために、支払い回数が増えてしまうと、利用者は割高に感じてしまいます。





## 考えられる問題解決策(案)

支援メニュー  
⑬地域公共交通確保維持改善事業 (国土交通省) P55

### ●周遊しやすい運賃施策&観光振興との連携

運賃による抵抗を低減して路線バスでの周遊を促進していくためには、1日乗車券などの企画乗車券の発行が考えられます。企画乗車券を利用してもらうことにより、観光客にとってはオトクに路線バスを利用でき、運賃の支払いの手間も簡略化されます。また、交通事業者にとってもわかりやすい運賃という面で路線バスのセールスアピールにつながります。

### ■あまくさ乗り放題きっぷ

・産交バスでは、熊本市内から天草地方へのアクセスと天草地域内の周遊がセットになった企画乗車券を発行しています。これ一枚で料金を気にせずに周遊出来てとても便利です。乗車券やチケットホルダーのデザインには、世界遺産に登録された三角西港の写真が使われていて、旅行の思い出にもなると好評です。



### ■延岡まちなか循環バス「1日フリー乗車券」

・延岡まちなか循環バスは1乗車につき大人200円、1日フリー乗車券は大人1枚400円で販売されていて、バス車内で購入できます。また、バス停やバス車内でPRを行っています。  
 ・なお、延岡バスセンターでは、外国人観光客向けの路線バス1日乗車券を1,000円(日本人客向けは1,800円)で販売しています。





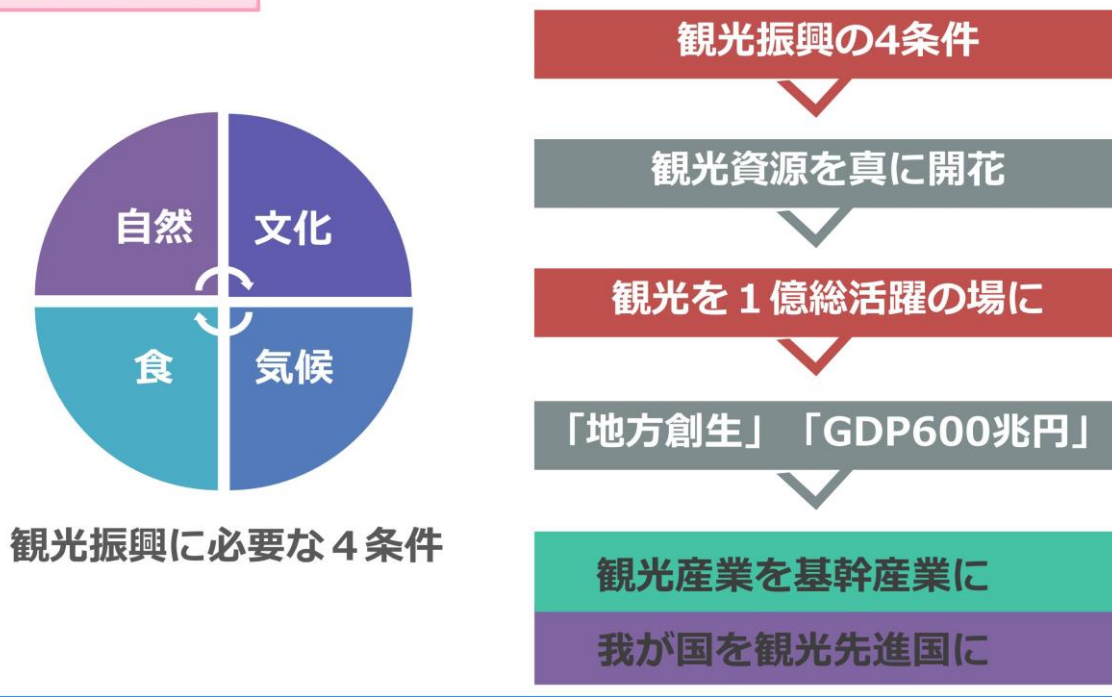
## 5. 参考資料編

### 5-1 国の観光関連政策の状況・方向性

#### 5-1-1 観光政策の概況整理

#### (1) 「明日の日本を支える観光ビジョン」—世界が訪れたいくなる日本へ— 概要

##### 今後の方向性



#### 「明日の日本を支える観光ビジョン」 新たな目標値





# 「明日の日本を支える観光ビジョン」 —世界が訪れたくなる日本へ—

国土交通省  
九州運輸局

平成28年 3月30日策定

- 我が国の豊富で多様な観光資源を、誇りを持って磨き上げ、その価値を日本人にも外国人にも分かりやすく伝えていくことが必要。
- 観光の力で、地域の雇用を生み出し、人を育て、国際競争力のある生産性の高い観光産業へと変革していくことが必要。
- CIQや宿泊施設、通信・交通・決済など、受入環境整備を早急に進めることが必要。
- 高齢者や障がい者なども含めた、すべての旅行者が「旅の喜び」を実感できるような社会を築いていくことが必要。

## 「観光先進国」への「3つの視点」と「10の改革」

視点 1 「観光資源の魅力を極め、 地方創生の礎に」	視点 2 「観光産業を革新し、国際競争力 を高め、我が国の基幹産業に」	視点 3 「すべての旅行者が、ストレスなく 快適に観光を満喫できる環境に」
<ul style="list-style-type: none"> <li>■「魅力ある公的施設」を、ひろく国民、そして世界に開放                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・赤坂や京都の迎賓館などを大胆に公開・開放</li> </ul> </li> <li>■「文化財」を、「保存優先」から観光客目線での「理解促進」、そして「活用」へ                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・2020年までに、文化財を核とする観光拠点年全国で200整備、わかりやすい多言語解説など1000事業を展開し、集中的に支援強化</li> </ul> </li> <li>■「国立公園」を、世界水準の「ナショナルパーク」へ                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・2020年を目標に、全国5箇所の公園について民間の力も活かし、体験・活用型の空間へと集中改善</li> </ul> </li> <li>■おもな観光地で「景観計画」をつくり、美しい街並みへ                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・2020年を目標に、原則として全都道府県・全国の半数の市区町村で「景観計画」を策定</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■古い規制を見直し、生産性を大切にする観光産業へ                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・60年以上経過した規制・制度の抜本見直し、トップレベルの経営人材育成、民泊・LCCの整備、宿泊業の生産性向上など、総合パッケージで推進・支援</li> </ul> </li> <li>■あたらしい市場を開拓し、長期滞在と消費拡大を同時に実現                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・欧州・米国・豪州や富裕層などをターゲットにしたアフィリエイト、戦略的なビザ緩和などを実施</li> <li>・MICE誘致・開催の支援体制を抜本的に改善</li> <li>・首都圏におけるビジネス・エントの受入環境改善</li> </ul> </li> <li>■疲弊した温泉街や地方都市を、未来発想の経営で再生・活性化                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・2020年までに、世界水準DMOを全国100形成</li> <li>・観光地再生・活性化ファンド、規制緩和などを駆使し、民間の力を最大限活用した安定的・継続的な「観光まちづくり」を実現</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ソフトインフラを飛躍的に改善し、世界一快適な滞在を実現                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・世界最高水準の技術活用により、出入国審査の風景を一変</li> <li>・ストレスフリーな通信・交通利用環境を実現</li> <li>・キャッチレス観光を実現</li> </ul> </li> <li>■「地方創生回廊」を完備し、全国どこへでも快適な旅行を実現                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・「シブパソ」・レールバスを訪日後でも購入可能化</li> <li>・新幹線開業やコトブシ空港運営等と連動した、観光地へのアクセス交通充実の実現</li> </ul> </li> <li>■「働きかた」と「休みかた」を改革し、躍動感あふれる社会を実現                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・2020年までに、年次有給休暇取得率70%へ向上</li> <li>・家族が休暇をとりやすい制度の導入、休暇取得の分散化による観光需要の平準化</li> </ul> </li> </ul>

36

## (2) 九州運輸局の観光施策の方向性

国土交通省  
九州運輸局

### 観光ビジョン実現プログラム2016 (平成28年5月13日観光立国推進閣僚会議決定)

「明日の日本を支える観光ビジョン」に盛り込まれた施策について短期的な取組を具現化したものであり、更に、新規性のある施策や、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015」に盛り込まれた施策で、改善・強化して取り組むものについても幅広く盛り込まれた政府の行動計画。

- 視点1** 観光資源の魅力を極め、「地方創生」の礎に
  - ・広域観光周遊ルートの世界水準への改善 等
- 視点2** 観光産業を革新し、国際競争力を高め、我が国の基幹産業に
  - ・訪日プロモーションの戦略的高度化、インバウンド観光促進のための多様な魅力の対外発信強化 等
- 視点3** すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に
  - ・外国人旅行者のドライブツーリズムの促進、クルーズ船受入の更なる拡充 等

### 九州運輸局インバウンド事業の中長期戦略

<b>(I) 観光消費拡大</b> ○多様なインバウンド産業が参画した ビジット・ジャパン先導的事業 ○「観光消費拡大・リピーター創造」施策	×	<b>(II) 2023年440万人達成</b> ○「第二期九州観光戦略」の目標達成 ○市場の中長期変化を先取りするVJ事業 (FIT広域交通、クルーズ多様化 等)	×	<b>(III) 広域観光連携の深度化</b> ○九州観光推進機構と共同事業推進 ○「温泉アイランド九州広域観光周遊 ルート」構築
---------------------------------------------------------------------------------	---	---------------------------------------------------------------------------------------------	---	----------------------------------------------------------------------------



<b>広域観光魅力発信</b> ○観光資源 ○テーマ設定	+	<b>観光消費拡大・リピーター創造施策</b> ○FIT広域交通商品の利用促進 (JRLレールバス、SUNQバス、KEP(※) 等) ○多様なインバウンド産業の参画による観光付加価値 (道の駅、商店街、決済等)
------------------------------------	---	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------

※KEP: NEXCO西日本が「造」成した、定額で九州内の高速道路を利用できる外国人旅行者向けの企画商品

37

## 5-1-2 観光関連の補助事業と観光二次交通関連メニューの関連性

「『日本版DMO』を核とする観光地域づくりに対する支援メニュー集」をもとに、観光関連の補助事業と観光二次交通関連メニューの関連性を下表にとりまとめました。

詳細については、各所管省庁の九州管内の出先機関にお問い合わせください。

視点	NO	事業名	所管省庁	事業概要及び本報告書における課題解決策との関連
地域の魅力向上 (ソフト事業)	①	広域観光周遊ルート形成促進事業 (広域観光周遊ルート認定が必要)	国土交通省 観光庁	訪日外国人旅行者の地方誘客に資するテーマ・ストーリーを持ったルートの形成を促進するため、具体的なモデルコースを中心に、地域の観光資源を活かした滞在コンテンツの充実、外国人旅行者の周遊促進の取組、ターゲット市場へのプロモーション等を支援する。 <b>【例】 標識等の多言語化対応・二次交通を活用した周遊プランの造成など</b>
	②	観光地域ブランド確立支援事業	国土交通省 観光庁	国内外から選好される国際競争力の高い魅力ある観光地域づくりを促進するため、地域の取組段階に応じ、地域独自の「ブランド」の確立を通じた日本の顔となる観光地域の創出に向けた取組を支援する。 <b>【例】 二次交通需要調査など</b>
地域資源の活用 (ソフト事業)	③	地域資源を活用した観光地魅力創造事業	国土交通省 観光庁	地域の伝統文化、美しい自然、歴史的景観、豊かな農山漁村、魅力ある食文化等、地域の観光資源を活かした着地型旅行商品の造成や名産品の開発等を支援することにより、魅力あふれる観光地域づくりを推進。 <b>【例】 二次交通を活用した周遊プラン造成など</b> <b>【参照】 P29・35</b>
	④	先進コンテンツ技術による地域活性化促進事業	経済産業省	先進的なコンテンツ制作・表現技術による、観光・スポーツ分野等の魅力をプロモーションするコンテンツ制作を支援するとともに、先進的なコンテンツ制作・表現技術に係る最適な活用手法の取りまとめ、普及も併せて支援する。 <b>【例】 車内等におけるプロモーションコンテンツ制作など</b> <b>【参照】 P17・21・27</b>
外部人材の活用・人材育成 (ソフト事業)	⑤	JETプログラム(語学指導等を行う外国青年招致事業)	総務省 (一財)自治体国際化協会	海外の青年を日本に招聘し、自治体・学校で国際交流や外国語指導に活躍してもらう。 <b>【例】 バス運転手向けの英会話講座開催など</b>
	⑥	外部専門家(地域力創造アドバイザー)招へい事業	総務省	市町村が、外部専門家(「地域人材ネット」登録者)を招へいして、地域独自の魅力や価値の向上、地域力を高める取組に要する経費を特別交付税の対象とする。 <b>【例】 乗合タクシー運行に係る助言など</b>
ITの活用 (ソフト事業)	⑦	IoT おもてなしクラウド事業	総務省	IoT時代の技術進歩の成果を踏まえ、訪日外国人等のスムーズな移動、観光等の実現に向け、スマートフォン、交通系ICカードやデジタルサイネージ等と、共通クラウド基盤を活用した多様なサービス連携(個人の属性・言語等に応じた情報提供等)を可能とするため、共通クラウド基盤の構築を進め、実証実験を通じて機能を検証する。 <b>【例】 車内等でのデジタルサイネージを活用した情報提供など</b> <b>【参照】 P25・27・39</b>

視点	NO	事業名	所管省庁	事業概要及び本報告書における課題解決策との関連
	⑧	オープンデータ等利活用推進事業	総務省	観光関連情報を含むオープンデータを活用したモデル実証等に取り組むことにより、データを活用した新事業・新サービスの創出、住民サービスの向上等を促進する。 【例】観光客の動向に合わせた効果的な運行への取組など
地域の魅力発信 (ソフト事業)	⑨	地方連携事業	国土交通省 観光庁	地方運輸局・沖縄総合事務局が、地方(地方公共団体、観光関係団体及び民間事業者等)と広域に連携し、外国人旅行者に魅力のある地域の観光資源等を海外に発信し、外国人旅行者の訪日促進を図る。 【例】海外旅行関係者の招聘、外国人向けパンフレット作成など
地域の基盤整備・魅力向上 (ソフト&ハード事業)	⑩	訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業	国土交通省 観光庁	訪日外国人旅行者がストレスなく快適に観光を満喫できるよう、滞在時の快適性・観光地の魅力向上並びに観光地までの移動円滑化等を図るため支援する。 【例】標識等の多言語化、Wi-Fiの整備、外国人観光案内所、手ぶら観光カウンタの整備など 【参照】P25・27・39・41・43
	⑪	社会資本整備総合交付金	国土交通省	地方公共団体が作成した社会資本総合整備計画に基づき、政策目的実現のための基幹的な社会資本整備事業のほか、関連する社会資本整備事業等を総合的・一体的に支援する。 【例】二次交通との連携による観光拠点の整備など
	⑫	地方創生推進交付金(地方版総合戦略における位置付けが必要)	内閣府	地方創生の推進を目的として、地方版総合戦略に基づき、地方公共団体が自主的・主体的に行う先導的な事業のうち、地域再生計画に記載された、複数年度にわたる事業について、国から交付金を直接交付することにより、安定的かつ継続的に支援する。 【例】二次交通との連携による観光拠点の整備など
	⑬	地域公共交通確保維持改善事業	国土交通省	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を支援する。 【例】バス・デマンドタクシーの運行や車両購入支援、公共交通マップ等の作成など 【参照】P17・21・23・29・31・35・39・41・45・47・49・51

資料：「『日本版DMO』を核とする観光地域づくりに対する支援メニュー集」(平成29年度政府予算案版)

「『日本版DMO』を核とする観光地域づくりに対する関係省庁連携支援会議」(平成29年2月)

※九州管内の出先機関の問い合わせ先

担当部署	電話番号	事業NO
九州運輸局 観光部 観光企画課	092-472-2330	①⑩
九州運輸局 観光部 観光地域振興課	092-472-2920	②③
九州運輸局 観光部 国際観光課	092-472-2335	⑨
九州運輸局 交通政策部 交通企画課	092-472-2315	⑬
九州地方整備局 企画部 広域計画課	092-471-6331	⑪
九州経済産業局 産業部 流通・サービス産業課	092-482-5511	④

※ここに番号がないものは直接本庁に問い合わせください。なお、⑥は地域人材ネットで人材を検索して、直接本人に問い合わせる必要があります。

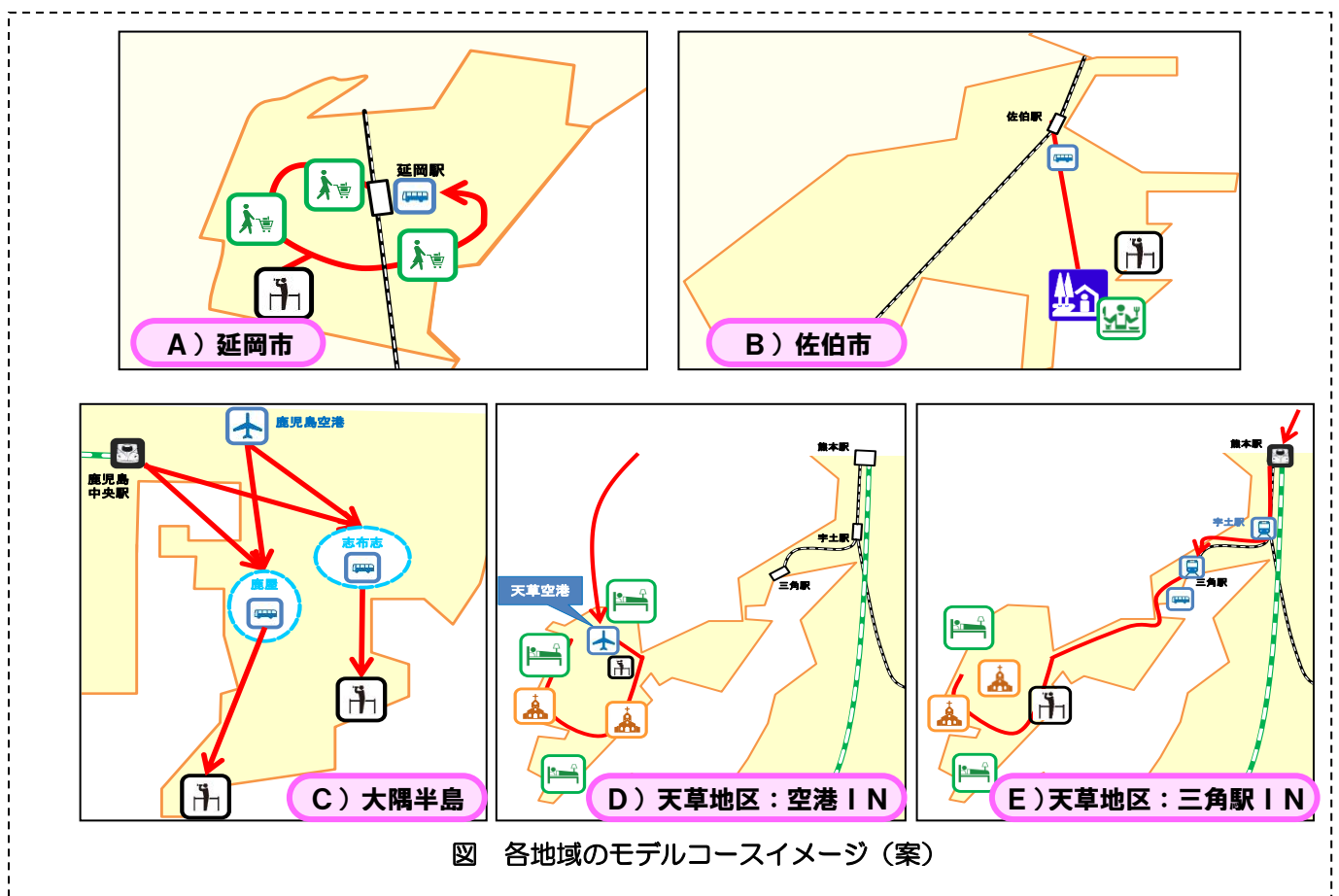
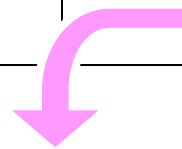


## 5-2 対象路線を選出した視点

- 成果が管内の他地域に波及することを狙って、調査対象4地域に異なるタイプのモデルコースを抽出・設定しました。

表 調査対象4地域に異なるタイプのモデルコースを抽出・設定パターン

地域	都市	交通拠点	観光客の入込状況	観光客用宿泊施設	商業施設 の集積	選び出したいモデルコースの パターン (例)
延岡市	単一 市町村	鉄道あり (延岡駅)	ほとんど無し (これから)	なし	多い	A まちなか循環タイプ
佐伯市	単一 市町村	鉄道あり (佐伯駅)	あるが少ない	なし	少ない	B 中心部から郊外部を結ぶタイプ
大隅半島	複数 市町村	空港なし (最寄り:鹿児島空港)	あるが少ない	なし	少ない	C 広域交通拠点(空港)・主要都市の 交通拠点・観光資源を乗り継ぎして つなぐタイプ
		鉄道なし (最寄り:鹿児島中央駅)				
天草地区	複数 市町村	空港あり (天草空港)	比較的多い	あり	少ない	D 広域交通拠点(空港)・観光資源・ 宿泊施設を周遊するタイプ E 交通拠点(駅)・観光資源・宿泊施設 をつなぐタイプ
		鉄道あり (三角駅)				





## ＜調査対象路線・区間＞

地域	路線・区間
延岡市	<ul style="list-style-type: none"> <li>延岡まちなか循環バス (延岡駅～城山公園～日本夜景遺産「愛宕山展望山」～延岡駅)</li> </ul>
佐伯市	<ul style="list-style-type: none"> <li>佐伯駅～道の駅かまえ (佐伯駅～診療所前) (佐伯駅～丸市尾・波当津)</li> <li>佐伯駅～マリンカルチャセンター～道の駅かまえ (佐伯駅～マリンカルチャセンター～診療所前)</li> </ul>
延岡・佐伯	<ul style="list-style-type: none"> <li>宮崎～大分・別府線(高速バス「パシフィックライナー」) (宮崎～延岡～大分・別府)</li> </ul>
大隅半島	<ul style="list-style-type: none"> <li>根占線 (鹿屋～根占～大泊(ふれあいセンター)) →佐多岬</li> </ul>
天草地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>天草空港シャトルバス、本渡～下田温泉系統、下田温泉～河内系統 (天草空港～本渡 BC～下田温泉～崎津集落)</li> <li>「あまくさ号」 (熊本駅～三角西港～松島～本渡 BS)</li> </ul>

### 5-3 地域カルテ

- 対象地域について、地域の概況や公共交通の現況、本業務で実施した調査結果、観光需要を取り込んでいくにあたっての課題をカルテ形式にとりまとめました。

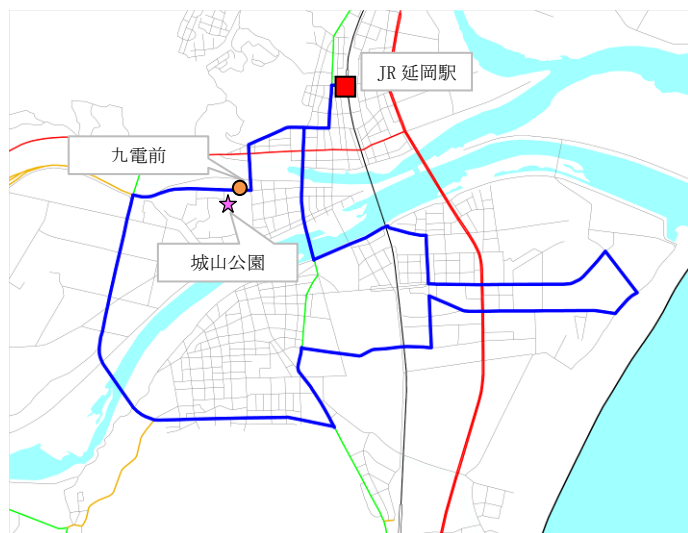
表 地域カルテの記載内容

No	項目	内容
①	地域の概況	人口、高齢化率、地理的特徴、入込観光客数、宿泊観光客数
②	公共交通の現況	ルート概況（交通拠点、沿線の観光資源、交通拠点から観光資源を結ぶ路線バスルート）、運行ダイヤ
③	調査結果	自治体アンケート調査結果、交通事業者アンケート調査結果
④	観光需要を取り込んでいくにあたっての課題	「旅行準備段階」「交通拠点についてバスに乗る段階」「バスでの移動中」「到着後、次の観光資源を周遊する段階」の4段階での課題

1	宮崎県 延岡市	地域の概況 [単一市町村]	人口(H27)	125,129人	地理的特徴	地方都市	① 入込観光客数 (うち、外国人)	297千人(H26)	宿泊観光客数 (うち、外国人)	( )																																																																							
			高齢化率	31.2%		( )		( )																																																																									
モデル地域の特徴	観光エリア	単一市町村	交通拠点	延岡駅	観光客の入込状況	ほとんど無し	観光客用宿泊施設	なし																																																																									
選出したパターン	まちなか循環タイプ		対象路線・区間	JR延岡駅(日豊本線)⇄公園																																																																													
■ルート概況																																																																																	
■運行ダイヤ		<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">系統</th> <th colspan="3">循環</th> </tr> <tr> <th>出発(延岡BC)</th> <th>九電前(城山公園)</th> <th>到着(延岡BC)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>①しろやま号</td><td>9:00</td><td>9:07</td><td>9:47</td></tr> <tr><td>②あたご号</td><td>9:30</td><td>10:09</td><td>10:17</td></tr> <tr><td>①しろやま号</td><td>10:00</td><td>10:07</td><td>10:47</td></tr> <tr><td>②あたご号</td><td>10:30</td><td>11:09</td><td>11:17</td></tr> <tr><td>①しろやま号</td><td>11:00</td><td>11:07</td><td>11:47</td></tr> <tr><td>②あたご号</td><td>11:30</td><td>12:09</td><td>12:17</td></tr> <tr><td>①しろやま号</td><td>12:00</td><td>12:07</td><td>12:47</td></tr> <tr><td>②あたご号</td><td>12:30</td><td>13:09</td><td>13:17</td></tr> <tr><td>①しろやま号</td><td>13:00</td><td>13:07</td><td>13:47</td></tr> <tr><td>②あたご号</td><td>13:30</td><td>14:09</td><td>14:17</td></tr> <tr><td>①しろやま号</td><td>14:00</td><td>14:07</td><td>14:47</td></tr> <tr><td>②あたご号</td><td>14:30</td><td>15:09</td><td>15:17</td></tr> <tr><td>①しろやま号</td><td>15:00</td><td>15:07</td><td>15:47</td></tr> <tr><td>②あたご号</td><td>15:30</td><td>16:09</td><td>16:17</td></tr> <tr><td>①しろやま号</td><td>16:00</td><td>16:07</td><td>16:47</td></tr> <tr><td>②あたご号</td><td>16:30</td><td>17:09</td><td>17:17</td></tr> </tbody> </table> <p>※①しろやま号(反時計回り) ②あたご号(時計回り)</p>									系統	循環			出発(延岡BC)	九電前(城山公園)	到着(延岡BC)	①しろやま号	9:00	9:07	9:47	②あたご号	9:30	10:09	10:17	①しろやま号	10:00	10:07	10:47	②あたご号	10:30	11:09	11:17	①しろやま号	11:00	11:07	11:47	②あたご号	11:30	12:09	12:17	①しろやま号	12:00	12:07	12:47	②あたご号	12:30	13:09	13:17	①しろやま号	13:00	13:07	13:47	②あたご号	13:30	14:09	14:17	①しろやま号	14:00	14:07	14:47	②あたご号	14:30	15:09	15:17	①しろやま号	15:00	15:07	15:47	②あたご号	15:30	16:09	16:17	①しろやま号	16:00	16:07	16:47	②あたご号	16:30	17:09	17:17
系統	循環																																																																																
	出発(延岡BC)	九電前(城山公園)	到着(延岡BC)																																																																														
①しろやま号	9:00	9:07	9:47																																																																														
②あたご号	9:30	10:09	10:17																																																																														
①しろやま号	10:00	10:07	10:47																																																																														
②あたご号	10:30	11:09	11:17																																																																														
①しろやま号	11:00	11:07	11:47																																																																														
②あたご号	11:30	12:09	12:17																																																																														
①しろやま号	12:00	12:07	12:47																																																																														
②あたご号	12:30	13:09	13:17																																																																														
①しろやま号	13:00	13:07	13:47																																																																														
②あたご号	13:30	14:09	14:17																																																																														
①しろやま号	14:00	14:07	14:47																																																																														
②あたご号	14:30	15:09	15:17																																																																														
①しろやま号	15:00	15:07	15:47																																																																														
②あたご号	15:30	16:09	16:17																																																																														
①しろやま号	16:00	16:07	16:47																																																																														
②あたご号	16:30	17:09	17:17																																																																														
自治体・交通事業者の声	＜自治体の声＞	<ul style="list-style-type: none"> <li>■観光客からのバスの運行内容に関する問い合わせ                     <ul style="list-style-type: none"> <li>主に目的地までの路線と時刻、電車等との乗り換え情報についての問い合わせが多い</li> </ul> </li> <li>■観光客向けの公共交通に関する情報提供                     <ul style="list-style-type: none"> <li>市街地を循環するバスについて、沿線の観光地やレジャー施設、飲食店等の情報とバスの運行情報を記載した観光バスマップを作成し、駅前バスセンターやバスの車内、各店舗等で配布している。</li> <li>路線バスを活用した観光として、海方面(地産れい魚介、特産品食べ比べと港町散策のリフレッシュ旅)と山方面(パワースポットと温泉めぐりの癒し旅)の観光バスマップ「ちよこつとBUS TABI」を作成・配布している。</li> </ul> </li> <li>■観光施設や交通事業者と連携した観光客向けの公共交通情報提供の取り組み                     <ul style="list-style-type: none"> <li>一部の観光施設やレジャー施設のホームページに公共交通情報を掲載してもらっている。</li> <li>観光客が立ち寄る機会が多い観光施設や観光物産ステーション等に観光バスマップや時刻表等を設置している。</li> <li>バス事業者のホームページに観光客向けの情報を掲載している。</li> <li>大規模イベント開催時、主催者側と連携してチラシやポスターの設置、ホームページ等で公共交通と観光情報双方のPRを行っている。</li> </ul> </li> <li>■観光資源への公共交通でのアクセス環境                     <ul style="list-style-type: none"> <li>上祝子川(かみほうりがわ)地区には有効な観光資源があるが、バス事業者が撤退したため、廃止路線代替バス路線として運行を行っている。地域の生活路線であるため、平日の運行で便数も少なく、難所も困難な狭い路線であるが、それを逆手にとって平日限定、神業の運転技術で行く遊の秘境バスとして観光バスマップを作成している。</li> <li>■観光客のニーズにも対応したダイヤを設定している路線                     <ul style="list-style-type: none"> <li>市内のバス路線についてはある程度の便数が確保されているため、それらを利用して日帰り観光等が可能である。山間部の観光地については、現状では貸切バスや自家用車以外の観光は困難である。</li> </ul> </li> </ul> </li></ul>	<p>旅行準備段階</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスに関する情報が、観光・宿泊施設側のホームページ等に掲載されていない</li> </ul> <p>交通拠点についてバスに乗る段階</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光地に向かうバスの情報が不十分</li> <li>・インバウンドに対する多言語表記や案内誘導サインが不十分</li> <li>・観光資源までバスが乗り入れていない</li> <li>・観光客がバス停からのアクセスが不十分</li> </ul> <p>バスでの移動中</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>③</li> <li>④</li> <li>・観光客の乗車マナーが悪く、普段の利用者が利用を敬遠する。</li> <li>・バスの利用方法に関する情報が不十分</li> <li>・車内に観光客が大型の荷物を持ち込むことができない、置くスペースがない</li> </ul> <p>到着後、次の観光資源を周遊する段階</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光地から別の観光地への路線は運行されていないものの、活用可能な公共交通は存在</li> </ul>																																																																														
	＜交通事業者の声＞	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光での利用はない。買い物・通院での利用が生じらう。</li> </ul>																																																																															
	本編でクローズアップした課題など																																																																																

1	宮崎県 延岡市 [単一市町村]	地域の 概況	人口(H27)	地理的特徴  地方都市	入込観光客数 (うち、外国人)	宿泊観光客数 (うち、外国人)
			125,129 人		1,297 千人 (H26)	234 千人 (H24 年度)
			高齢化率 31.2%		( - )	( - )
モデル地域の 特徴	▶	観光エリア 単一市町村	交通拠点 延岡駅	観光客の入込状況 ほとんど無し	観光客用宿泊施設 なし	
選出した パターン		まちなか循環タイプ	▶	対象路線・区間	JR 延岡駅(日豊本線)⇄公園	

■ルート概況



■運行ダイヤ

系統	循環		
	出発(延岡BC)	九電前(城山公園)	到着(延岡BC)
①しろやま号	9:00	9:07	9:47
②あたご号	9:30	10:09	10:17
①しろやま号	10:00	10:07	10:47
②あたご号	10:30	11:09	11:17
①しろやま号	11:00	11:07	11:47
②あたご号	11:30	12:09	12:17
①しろやま号	12:00	12:07	12:47
②あたご号	12:30	13:09	13:17
①しろやま号	13:00	13:07	13:47
②あたご号	13:30	14:09	14:17
①しろやま号	14:00	14:07	14:47
②あたご号	14:30	15:09	15:17
①しろやま号	15:00	15:07	15:47
②あたご号	15:30	16:09	16:17
①しろやま号	16:00	16:07	16:47
②あたご号	16:30	17:09	17:17

※①しろやま号 (反時計回り)  
②あたご号 (時計回り)

<自治体の声>

- 観光客からのバスの運行内容に関する問い合わせ
  - ・主に目的地までの路線と時刻、電車等との乗り換え情報についての問い合わせが多い
- 観光客向けの公共交通に関する情報提供
  - ・市街地を循環するバスについて、沿線の観光地やレジャー施設、飲食店等の情報とバスの運行情報を記載した観光バスマップを作成し、駅前バスセンターやバスの車内、各店舗等で配布している。
  - ・路線バスを活用した観光として、海方面(地獲れ魚介、特産品食比べと港町散策のリフレッシュ旅)と山方面(パワースポットと温泉めぐりの癒し旅)の観光バスマップ「ちょこっとBUS TABI」を作成・配布している。
- 観光施設や交通事業者と連携した観光客向けの公共交通情報提供の取り組み
  - ・一部の観光施設やレジャー施設のホームページに公共交通情報を掲載してもらっている。
  - ・観光客が立ち寄る機会が多い駅前バスセンターや観光物産ステーション等に観光バスマップや時刻表等を設置している。
  - ・バス事業者のホームページに観光バスマップの情報等を掲載している。
  - ・大規模イベント開催時、主催者側と連携してチラシやポスターの設置、ホームページ等で公共交通と観光情報双方のPRを行っている。
- 観光資源への公共交通でのアクセス環境
  - ・上祝子川(かみほうりがわ)地区には有数の観光資源があるが、バス事業者が撤退したため、廃止路線代替バス路線として運行を行っている。地域の生活路線であるため、平日のみの運行で便数も少なく、離合も困難な狭い路線であるが、それを逆手にとって平日限定、神業の運転技術で行く癒しの秘境バス旅として観光バスマップを作成している。
- 観光客のニーズにも対応したダイヤを設定している路線
  - ・市内のバス路線についてはある程度の便数が確保されているため、それらを利用して日帰り観光等が可能である。山間部の観光地については、現状では貸切バスや自家用車以外での観光は困難である。

<交通事業者の声>

- ・観光での利用はない。買い物・通院での利用が主だろう。

旅行準備段階

・路線バスに関する情報が、観光・宿泊施設側のホームページ等に掲載されていない

交通拠点について乗る段階

・観光地に向かうバスの情報が不十分  
・外国人観光客に対する多言語表記や案内誘導サインが不十分  
・観光資源までバスが乗り入れていない(最寄りバス停からのアクセスが不十分)

バスでの移動中

・観光客の乗車マナーが悪く、普段の利用者が利用を敬遠する。  
・バスの利用方法に関する情報が不十分  
・車内に観光客が大型の荷物を持ち込むことができない、置くスペースがない

到着後、次の観光資源を周遊する段階

・観光地から別の観光地への路線は運行されていないものの、活用可能な公共交通は存在

本編でクロスアップした課題など

自治体・交通事業者の声



2	大分県 佐伯市 [単一市町村]	地域の 概況	人口(H27)	地理的特 徴 地方都市	入込観光客数 (うち、外国人)	宿泊観光客数 (うち、外国人)
			72,211人		2,358千人(H26) ( ) ( )	— ( ) ( )
			高齢化率 36.9%			
モデル地域の 特徴	観光エリア 単一市町村	交通拠点 佐伯駅	観光客の入込状況 あるが少ない	観光客用宿泊施設 なし		
選出した パターン	中心部から郊外部を結ぶタイプ		対象路線・区間	JR 佐伯駅(日豊本線)⇄道の駅かまえ		

■ルート概況



■運行ダイヤ

系統	行き		帰り	
	出発(佐伯駅)	道の駅かまえ到着	道の駅かまえ出発	到着(佐伯駅)
平日				
①佐伯駅～丸市尾			7:00(下)	7:45
②佐伯駅～波当津			7:39(下)	8:24
③佐伯駅～診療所前			7:55(診)	9:16
①佐伯駅～丸市尾			8:41(下)	9:26
③佐伯駅～診療所前			9:20(診)	10:41
②佐伯駅～波当津	10:10	10:54(下)	12:32(下)	13:17
③佐伯駅～診療所前	10:00	11:21(診)	11:52(診)	13:13
②佐伯駅～波当津	11:45	12:29(下)	14:03(下)	14:47
③佐伯駅～診療所前	12:15	13:36(診)	14:09(診)	15:30
①佐伯駅～丸市尾	13:45	14:29(下)		
③佐伯駅～診療所前	14:00	15:21(診)	16:22(診)	17:51
②佐伯駅～波当津	16:20	17:04(下)		
①佐伯駅～丸市尾	17:30	18:14(下)		
①佐伯駅～丸市尾	19:15	19:59(下)		
土曜日				
①佐伯駅～丸市尾			7:00(下)	7:45
②佐伯駅～波当津			7:39(下)	8:24
③佐伯駅～診療所前			8:04(診)	9:25
③佐伯駅～診療所前	11:00	12:21(診)	13:04(診)	14:25
②佐伯駅～波当津	11:45	12:29(下)	14:02(下)	14:47
③佐伯駅～診療所前	13:40	15:01(診)	15:34(診)	16:55
①佐伯駅～丸市尾	13:45	14:29(下)		
②佐伯駅～波当津	16:20	17:04(下)		
①佐伯駅～丸市尾	17:30	18:14(下)		
日祝日				
②佐伯駅～波当津			7:36(下)	8:21
③佐伯駅～診療所前			7:04(診)	8:25
③佐伯駅～診療所前			9:33(診)	10:54
③佐伯駅～診療所前	11:00	12:21(診)	13:04(診)	14:25
②佐伯駅～波当津	11:45	12:29(下)	14:02(下)	14:47
③佐伯駅～診療所前	13:40	15:01(診)	15:34(診)	16:55
②佐伯駅～波当津	16:20	17:04(下)		

<自治体の声>

- ・路線バスを使う観光客はほぼない。市外の方はクルマを使う。団体客は団体バスを利用して、路線バスを利用するケースはない。
- ・平成27年の高速道路開通後、宮崎方面からいらっしゃる観光客が多い。
- ・外国人観光客はいるとは思いますが、外国人観光客の客の情報は取れていない。
- ・海産物を求める観光客が多い。かまえインターパークが高速を降りてすぐにあり、海産物を買って求めている。
- ・観光客が多いのは土日、昼間。温泉がないので宿泊はなく、日帰り客が主。
- ・自家用車が主。どこかに行くついでに蒲江に寄るという流れ。ツアー客は団体バス。
- ・蒲江エリアには有人離島が2つある(屋形島・深島)。深島にいく海水浴客から船の時間にあった路線バスを求められたことがある。実際は生活路線なので、観光向けにダイヤを編成すると、生活利用者にしわ寄せが行ってしまうので苦慮している。

<交通事業者の声>

- ・地域の足が主なので、観光客が乗っているのは見たことがない。本数、時間帯が蒲江→佐伯向けの移動が主力のダイヤになっている。
- ・観光名所というより食を提供する店が沿線上にあれば目的地になりうる。
- ・通院・通学利用者しかいない。朝：蒲江→佐伯方面夕：佐伯→蒲江が多い。
- ・観光客の利用がない。地域の乗客がバスを利用するのは、その他の手段がないから仕方なく使っているのが主。

旅行準備段階

- ・路線バスに関する情報が、観光・宿泊施設側のホームページ等に掲載されていない
- ・路線バス側のホームページ等に観光施設までのアクセスに関する情報が掲載されていない

交通拠点についてバスに乗る段階

- ・観光地に向かうバスの情報が不十分
- ・観光地先からの帰りの便の情報が不十分
- ・観光資源までバスが乗り入っていない(最寄りバス停からのアクセスが不十分)
- ・運行本数が少なく、利便性が低い

バスでの移動中

—

到着後、次の観光資源を周遊する際

- ・日帰り観光や宿泊観光ができる・しやすいダイヤになっていない
- ・観光地から別の観光地への路線は運行されているが、観光地での情報提供が不十分
- ・観光地から別の観光地への路線は運行されていないものの、活用可能な公共交通は存在
- ・複数の観光地を周遊すると運賃が高くてしまう

本編でクロスアップした課題など

3	鹿児島県 大隅半島 [単一市町村]	地域の 概況	人口(H27)	地理的特徴	入込観光客数 (うち、外国人)	宿泊観光客数 (うち、外国人)	
			119,073 人		半島	1,702 千人 (H25)	438 千人 (H25)
			高齢化率			( - )	( 748 人 (H25) )
			29.714%				

モデル地域 の特徴	観光エリア	交通拠点	観光客の入込状況	観光客用宿泊施設
	複数市町村	空港なし(最寄りバスは鹿児島空港)、 鉄道なし(最寄りバスは鹿児島中央駅)	あるが少ない	なし

選出した パターン	広域交通拠点(空港)・主要都市の 交通拠点・観光資源を 乗り継ぎしてつなぐタイプ	対象路線・区間	鹿児島空港、JR 鹿児島中央駅⇄鹿屋⇄佐多岬
--------------	------------------------------------------------	---------	------------------------

■ルート概況



■運行ダイヤ

系統	行き			帰り		
	出発(鹿屋)	到着(根占)	到着(大泊)	出発(大泊)	出発(根占)	到着(鹿屋)
平日						
①鹿屋～根占	-	-	-	-	6:08	7:00
①鹿屋～根占(補修無運行)	-	-	-	-	6:08	7:00
①鹿屋～根占(吾平経由)	-	-	-	-	6:40	8:05
①鹿屋～根占	-	-	-	-	6:58	7:54
①鹿屋～根占(工業高校経由)	-	-	-	-	6:58	7:50
①鹿屋～根占(補修有運行)	-	-	-	-	8:13	9:05
①鹿屋～根占(根占港経由)	7:20	8:11	-	-	9:45	10:38
①鹿屋～根占(根占港経由)	8:20	9:11	-	-	-	-
②鹿屋～大泊(根占港経由)	-	-	-	10:08	10:57	11:50
①鹿屋～根占	9:00	9:50	-	-	-	-
②鹿屋～大泊(根占港経由)	11:45	12:36	13:25	-	12:40	13:33
②鹿屋～大泊(根占港経由)	13:50	14:41	15:30	-	14:45	15:38
①鹿屋～根占	15:15	16:06	-	-	16:00	16:52
②鹿屋～大泊(佐多岬経由)	16:20	18:05	18:01	-	-	-
①鹿屋～根占(吾平経由)	16:35	17:58	-	-	-	-
①鹿屋～根占(根占港経由)	-	-	-	-	17:10	18:03
①鹿屋～根占	17:45	18:35	-	-	-	-
①鹿屋～根占	18:35	19:25	-	-	-	-
土曜日						
①鹿屋～根占	-	-	-	-	6:08	7:00
①鹿屋～根占(補修無運行)	-	-	-	-	6:08	7:00
①鹿屋～根占(吾平経由)	-	-	-	-	6:40	8:05
①鹿屋～根占	-	-	-	-	6:58	7:54
①鹿屋～根占(工業高校経由)	-	-	-	-	6:58	7:50
①鹿屋～根占(補修有運行)	-	-	-	-	8:13	9:05
①鹿屋～根占(根占港経由)	7:20	8:11	-	-	9:45	10:38
①鹿屋～根占(根占港経由)	8:20	9:11	-	-	-	-
②鹿屋～大泊(根占港経由)	-	-	-	10:08	10:57	11:50
①鹿屋～根占	9:00	9:50	-	-	-	-
②鹿屋～大泊(根占港経由)	11:45	12:36	13:25	-	12:40	13:33
②鹿屋～大泊(根占港経由)	13:50	14:41	15:30	-	14:45	15:38
①鹿屋～根占	15:15	16:06	-	-	16:00	16:52
②鹿屋～大泊(佐多岬経由)	16:20	17:11	18:01	-	-	-
①鹿屋～根占(吾平経由)	16:35	17:58	-	-	-	-
①鹿屋～根占(根占港経由)	-	-	-	-	17:10	18:03
①鹿屋～根占	17:45	18:35	-	-	-	-
①鹿屋～根占	18:35	19:25	-	-	-	-
日祝日						
①鹿屋～根占(吾平経由)	-	-	-	-	6:40	8:05
①鹿屋～根占	-	-	-	-	6:58	7:50
①鹿屋～根占(補修有運行)	-	-	-	-	8:13	9:05
①鹿屋～根占(根占港経由)	8:20	9:11	-	-	9:45	10:38
①鹿屋～根占	9:00	9:50	-	-	-	-
②鹿屋～大泊(根占港経由)	13:50	14:41	15:30	-	14:45	15:38
②鹿屋～大泊(佐多岬経由)	16:20	17:11	18:01	-	-	-
①鹿屋～根占(吾平経由)	16:35	17:58	-	-	-	-
①鹿屋～根占(根占港経由)	-	-	-	-	17:10	18:03
①鹿屋～根占	17:45	18:35	-	-	-	-
①鹿屋～根占	18:35	19:25	-	-	-	-

<自治体(鹿屋市・錦江町・南大隅町)の声>

- 公共交通情報の提供自体に関する問い合わせ内容
  - ・佐多岬・雄川の滝への公共交通機関を使つてのアクセス方法(鹿児島中央駅発、鹿児島空港発、志布志港発、垂水港発)についての問い合わせがある。
- 路線バスの運行内容に関する問い合わせ内容
  - ・佐多岬への来訪予定者が、日帰りでできないバスダイヤとなっていることに対し問い合わせが多い(昼以降の佐多岬方面からのバスがないため)
- 観光客向けの公共交通に関する情報提供内容
  - ・南大隅町へのアクセス(公共交通機関利用)パンフレット作成(鹿児島中央駅、鹿児島空港、志布志港、垂水港からのルートと所要時間掲載)
- 観光施設や交通事業者と連携した観光客向けの公共交通情報提供の取り組み
  - ・パンフレットを各施設に配布している
- 観光施設への公共交通でのアクセス環境
  - ・佐多岬へのアクセス環境が悪く、エントランス広場(遊歩道手前)から最寄りの停留所まで約8kmと距離があり、また、運行本数も極端に少なく日帰りで来訪が公共交通機関ではできない状況

<交通事業者の声>

- 観光客からバスの利用方法に関する問い合わせ内容
  - ・一般路線バスののりば、運賃支払方法、乗車、降車方法の問い合わせがある。
  - ・週に4~5回程度。
- 乗車中の観光客からバスの利用方法に関する問い合わせ内容
  - ・〇〇へはどこで降りたらいいか、運賃はいくらか。
- 観光客からバスの利用方法に関する問い合わせ内容
  - ・全九州のバス事業者が運行する路線、空港、高速バスなどが3日間または4日間利用できるSUNGバスがある

旅行準備  
段階

・路線バス側のホームページ等に観光施設までのアクセスに関する情報が掲載されていない

交通拠点  
について  
バスに乗  
る段階

・観光資源まで路線バスが乗り入れていない(最寄りバス停からのアクセスが不十分)  
・運行本数が少なく利便性が低い

バスでの  
移動中

—

到着後、  
次の観光  
資源を周  
遊する際

—

本編でクロスアップした課題など

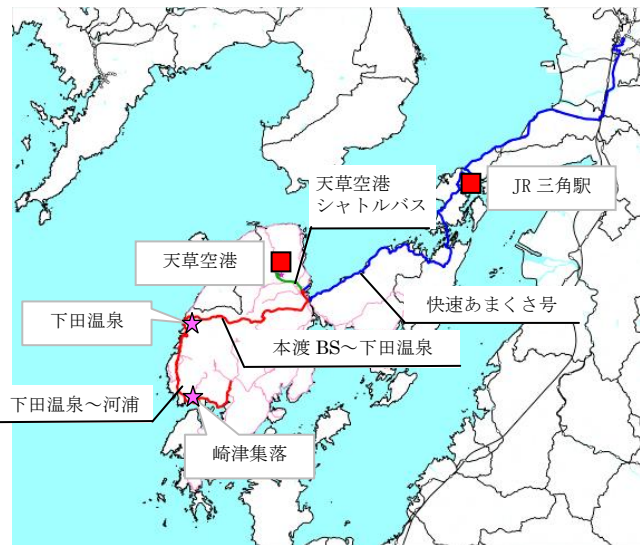
自治体・交通事業者の声

4	熊本県 天草地域 [単一市町村]	地域の 概況	人口(H27)	地理的特徴	入込観光客数 (うち、外国人)	宿泊観光客数 (うち、外国人)	
			117,484人		離島	4,434千人(H25)	543千人(H25)
			高齢化率			( - )	( - )
37.334%							

モデル地域 の特徴	観光エリア	交通拠点	観光客の入込状況	観光客用宿泊施設
	複数市町村	天草空港、三角駅	比較的多い	あり

選出した パターン	広域交通拠点(空港)・観光資源・ 宿泊施設を周遊するタイプ	対象路線・区間	天草空港⇄天草半島
	交通拠点(駅)・観光資源・宿泊施設 をつなぐタイプ		JR 三角駅⇄天草半島

■ルート概況



■運行ダイヤ

系統	往				帰			
	出発(熊本駅)	出発(天草空港)	往乗客数/出乗	下田温泉到着	出発(下田温泉)	往乗客数/出乗	天草空港到着	到着(熊本駅)
1.熊本駅⇄下田温泉	-	-	-7:05	7:51	-	-	-5:00	7:27
1.熊本駅⇄下田温泉	6:48	-	-8:05	8:56	-	-	-7:00	8:06
1.熊本駅⇄下田温泉	7:38	-	9:58/11:50	12:38	-	-	-8:00	9:27
1.熊本駅⇄下田温泉	8:28	-	10:34/11:50	12:38	-	-	-7:50	9:27
1.熊本駅⇄下田温泉	8:18	-	11:38/11:50	12:38	6:48	7:32/7:45	-	10:12
1.熊本駅⇄下田温泉	10:08	-	12:14/13:30	14:18	-	-	-8:30	10:38
1.熊本駅⇄下田温泉	10:53	-	13:13/13:30	14:18	-	-	-8:15	11:38
1.熊本駅⇄下田温泉	11:38	-	13:58/15:40	16:28	-	-	-7:10:00	12:08
1.熊本駅⇄下田温泉	12:23	-	14:29/15:40	16:28	9:15	10:32/10:45	-	13:08
1.熊本駅⇄下田温泉	13:08	-	15:28/16:40	16:28	-	-	-7:10:00	13:53
1.熊本駅⇄下田温泉	13:53	-	16:13/16:45	17:31	-	-	-7:12:15	14:38
1.熊本駅⇄下田温泉	14:38	-	16:44/17:55	18:41	-	-	-7:13:00	15:08
1.熊本駅⇄下田温泉	15:23	-	17:43/17:55	18:41	12:15	13:02/13:45	-	16:08
1.熊本駅⇄下田温泉	16:08	-	18:14/-	-	13:10	13:57/14:30	-	16:53
1.熊本駅⇄下田温泉	16:53	-	18:13/-	-	-	-7:15:15	-	17:38
1.熊本駅⇄下田温泉	17:38	-	18:58/-	-	-	-7:16:00	-	18:08
1.熊本駅⇄下田温泉	18:23	-	20:48/-	-	15:20	16:07/17:00	-	18:23
1.熊本駅⇄下田温泉	19:23	-	21:48/-	-	16:40	17:27/18:00	-	20:23
1.熊本駅⇄下田温泉	20:18	-	22:47/-	-	17:10	17:57/19:00	-	21:23
2.天草空港⇄下田温泉	-	9:55	10:09	12:38	-	-	7:15	7:29
2.天草空港⇄下田温泉	-	15:20	15:34	16:28	6:48	7:32/9:25	9:38	-
2.天草空港⇄下田温泉	-	17:40	17:54	7:51	13:10	13:57/14:55	15:08	-
2.天草空港⇄下田温泉	-	19:55	20:09	7:51	-	-7:17:10	17:24	-

<自治体(天草市・上天草市)の声>

- 天草市
  - 観光客からのバスの運行内容に関する問い合わせ
    - ・観光施設までの行き方や1日の本数、ダイヤ、運賃についての問い合わせが多い
  - 観光客向けの公共交通に関する情報提供
    - ・観光客用の路線バス時刻表、観光協会HPや観光パンフレットでのアクセスの案内などを実施
  - 観光施設や交通事業者と連携した観光客向けの公共交通情報提供の取り組み
    - ・観光施設への路線バス時刻表の設置、観光協会HPへの路線バス時刻表掲載。
  - 観光施設への公共交通でのアクセス環境
    - ・観光施設近くまでは運行しているが、総じて運行便数は少ない。
    - ※世界遺産登録を目指す「崎津集落」へは予約制の周遊バスが1日1回運行、路線バスだと、市中心部から途中乗り換えした上で行けるが、本数が少なく帰ってこれない場合もある。
  - 路線バスでの観光周遊を促すために、観光施設や交通事業者と連携して行っている取り組み
    - ・1日乗車券やあまくさ乗り放題きっぷを販売している。

<交通事業者の声>

- 観光客からの運行内容に関する問い合わせ
  - ・ダイヤについて、所要時間や乗継時間がスムーズにできるダイヤの問い合わせがある。
- 観光客からの運行内容に関する問い合わせに対する取り組み
  - ・本渡バスセンター独自のバス時刻表やバスセンター発すべての運賃表の作成・提供
- 観光地までのバス路線情報に対する取り組み
  - ・バスのりばの看板にて、バス路線図で掲示。配布用エリアマップでは、バス路線+時間・運賃等を記載し配布している。
- バス車内での他の交通機関に関する問い合わせ
  - ・路線バスについてはフェリー接続(特に鬼池港・富岡港)が多い。
- 外国人観光客からの路線バスに関する問い合わせ
  - ・どのバスに乗りたいのか? 乗り場はどこか? どこで降りたいのか? 発着時間・到着時間は? 支払い方法は? 料金はいくらか? などの問い合わせがある。
- 路線バスでの観光周遊を促すための取り組み
  - ・1日フリー乗車券。あまくさ乗り放題きっぷ※観光施設の割引がついている。
- タクシー等との連携した取り組みの内容
  - ・天草ぐるっと周遊バスの快速あまくさ号とのタクシープランへ連携。

旅行準備段階

・路線バス側のホームページ等に観光施設までのアクセスに関する情報が掲載されていない

交通拠点についてバスに乗る段階

・外国人観光客に対する多言語表記や案内誘導サインが不十分  
 ・バスの利用方法に関する情報が不十分  
 ・交通拠点から観光地まで乗り継ぎが必要となり、利便性が低い  
 ・鉄道との乗り継ぎが可能となる交通拠点に乗り入れていない  
 ・観光需要が高まる土日祝日のダイヤが観光客の移動ニーズに合っていない

バスでの移動中

・バスや鉄道等の運行情報の提供がない、不十分(紙媒体、Wi-Fi環境など)

到着後、次の観光資源を周遊する際

・日帰り観光や宿泊観光ができる・しやすいダイヤになっていない

自治体・交通事業者の声

本編でクロスアップした課題など



## 5-4 調査概要

### 5-4-1 自治体アンケート

- ・モデルスタディとなる対象路線（モデルコース）の現状や課題の把握などを目的に、調査対象自治体にメールでアンケート調査を実施しました。

<b>調査対象</b>	○調査対象自治体
<b>調査手法</b>	○発注者（九州運輸局）を通じて、市町村の担当者に調査票をメールで配布・回収 ○公共交通部署と観光部署が意見交換しながら調査票を記入
<b>把握内容</b>	○調査対象地域に該当する市町村の観光入込客数 ○観光客の主なアクセス手段 ○バスへの二次交通としてのニーズ ○公共交通に対する観光施策の取り組み状況と問題意識 ○公共交通分野と観光分野の連携に関する今後の取り組みニーズ など

### 5-4-2 バス事業者ヒアリング

- ・モデルスタディとなる対象路線（モデルコース）の現状や課題の把握などを目的に、対象路線のバス事業者にヒアリング（直接面談方式）を実施しました。

<b>調査対象</b>	○調査対象地域（モデルコース）の運行事業者
<b>調査手法</b>	○ヒアリング（直接面談方式）
<b>把握内容</b>	○調査対象地域（モデルコース）の主な利用者の状況（観光客が利用している時期、時間帯など） ○調査対象地域（モデルコース）の外国人観光客（FIT）の利用実態 ○利用促進の取り組み状況 ○二次交通に対して期待する支援内容 など

### 5-4-3 現地点検調査

- この調査では、実際に現地に行き、対象路線周辺の現地点検を行いました。

表 チェックリスト

区分		視点	主な対象物
交通拠点	飛行機	①空港からバスのりばへの乗り換えがわかりやすいか	* 以下のサインや表示等をチェック ・案内標識 ・二次交通への乗継案内 ・地図案内 ・乗り場におけるスタッフの配置 等
		②観光案内所を見つけやすいか	
	鉄道	①きっぷうりばの場所はわかりやすいか。きっぷの購入はわかりやすいか。	
		②在来線ののりばがわかりやすいか	
		③行きたい施設へ行くバスへの乗り換えがわかりやすいか	
		④観光案内所を見つけやすいか	
	バス	①のりばでチケット購入などの行動がわかりやすいか	
		②行きたい施設へ行くバスへの乗り換えがわかりやすいか	
		③バスの利用方法などの案内がわかりやすいか	
二次交通	バス	①目的地へ行くバス停の場所がわかりやすいか	* 以下等をチェック ・バス停 ・バス車内 等
		②バス停にある情報で目的地へ行くことがわかりやすいか	
		③目的とするバスがわかるか（乗れるか）	
		④車内で現在地、目的地の駅がわかりやすいか	
目的地	到着地点からの案内	①最寄り交通拠点（駅、バス停）から行きたい施設の方向がわかりやすいか	* 以下のサインや表示等をチェック ・施設の看板 ・誘導案内標識（観光地内の誘導案内） 等
		②観光周遊をするのに、次に行きたい施設の方向がわかりやすいか	
その他	ガイドブック	①サービスの内容がわかりやすいか	・多言語パンフレット ・観光マップ 等

## 6. おわりに

人口減少社会を迎える我が国において、地域公共交通は各地域で縮小均衡となってしまうのでしょうか。

九州管内においても、超高齢化が進む地域では、集落が限界を迎える前にバスやタクシー事業者が撤退するケースも散見されます。

これからの時代、地域公共交通の需要として、高齢者と学生の需要に追随した旧態依然の地域公共交通サービスの提供のみでは、行く末が既に見えている気がします。

しかし、一方で、バス事業者あるいは自治体が汗をかきながら、新たなバス路線を新設し、需要を創り出した事例も見受けられます。

新たな需要を創り出し、それを確実に地域公共交通の取り込むための創意工夫が各地域に必要です。

今回、観光が産業の柱とは未だなり得ていない過疎化・少子高齢化に悩む4地域に焦点をあて、観光振興に寄与する二次交通としての「ローカルバス等」の在り方を検討しました。皆さんの地域に当てはまる課題や解決のヒントとなる勘所はありましたか？

今回の調査ですが、一連の「お仕事・調査の進め方」がそもそもの勘所ではないかと考えています。

「観光客の需要はどこにありそう？」、「いつ、どこから、どこに、どれくらいの、どんな人たちが来ているのか？」、「そこに公共交通サービスはあるのか？使えそうか？使っているのか？」、「使っていて問題を感じていないのか？」、「どんな問題解決方法があるのか？」、「どうやれば対応策がうまく進むか？」

これらを模索しつつ、“3つのマ”（テーマ・ヒマ・オジャマ）をし、現地を歩き、色々な方々に聞き、バスに乗り、様々な既往成果を踏まえつつ、他地域事例なども整理しつつ、“お金・人・広域連携・情報・地域内連携・体制など”の検討を行ってきました。

観光二次交通は、交通事業者に協力してもらわなければ運行することはあり得ませんが、それ以外にも、観光・商業・宿泊と連携すること、情報発信の仕方、お金の使い方（効果を共有し、財源のクロスセクター利用をすることで、クロスセクターベネフィットを生み出す）などの様々な連携が工夫や連携が求められます。

もちろん、交通担当部署で片付く問題ではないので、観光部署との連携が大事であり、さらに大事なのは観光客、地元に来てくれたお客様の目線にたった場合、単一市町村で観光移動を完結させるという考え方を捨てるべきだということです。

これを機に、様々なつながり・連携が観光二次交通ひいては地域公共交通を創り・守り・育てる方向に進めばこの上なく幸いなことです。

最後になりましたが、調査にご協力いただいた交通担当部署ならびに観光部署の市町村職員の皆様、交通事業者の皆様、観光資源関係者の皆様、地域の皆様に改めてお礼を申し上げます。

平成29年3月  
国土交通省九州運輸局企画観光部交通企画課