

国内観光の振興・国際観光の拡大に向けた 高速バス・LCC 等の利用促進に関する当面の取組方針

平成 28 年 3 月 30 日
国内観光の振興・国際観光の拡大に向けた
高速バス・LCC 等の利用促進協議会

高速バスや LCC は、近年「旅の有力な選択肢」の一つとして、訪日外国人の国内移動や日本人の国内観光の活性化に資すると考えられることから、「国内観光の振興・国際観光の拡大に向けた高速バス・LCC 等の利用促進協議会」(以下「協議会」という。)では、平成 27 年 12 月 15 日に第1回を開催して以来、

- ・ 高速バス・LCC 等サービスに関する情報プラットフォームの構築
- ・ LCC と高速バスの国内外向けイメージプロモーション
- ・ 高速バス等による空港から目的地までのアクセス確保
- ・ LCC 等と、高速バスの空港から目的地までのアクセスをセットにしたプロモーション
- ・ LCC 拠点である成田・関空等に係るイメージプロモーション
- ・ LCC と高速バス等の乗り継ぎチケットの開発・普及促進
- ・ 高速バスの外国人旅行者向けフリーパスの開発・普及拡充
- ・ 道の駅との連携推進

といった課題に対する関係者が協働すべき取組について検討を行ってきている。

この間、訪日外国人観光客数は、昨年が約 1,974 万人と政府目標の 2,000 万人に迫っており、今年1～2月も昨年比約 1.4 倍の 374 万 3 千人と急速に増加していることから、個人観光客や、国内の主な中長距離の移動手段が高速バスや LCC であることにより高速バス・LCC を使い慣れた観光客も増えているものと考えられる。

また、昨年4月の成田における LCC ターミナルの開業を初めとして、平成 28 年度には関空で新たな LCC ターミナルの開業が予定されているほか、今年4月4日の新宿高速バスターミナル「バスタ新宿」の開業など、高速バスと LCC の事業を飛躍的に発展させる可能性のある画期的なインフラ整備が進捗している現状がある。

そうした現状を踏まえ、当面緊急的に取り組むべき事項について、以下の通り、その具体的な取組方針をとりまとめた。

今後は、高速バス・LCC 等の利用促進により、国内観光の振興及び国際観光の拡大につながるよう、官民一体となってこれらの方向性に沿った取組を強力に進めていく。

【高速バス・LCC 等サービスに関する情報プラットフォームの構築】

例えば、米国におけるグレイハウンド及び欧州におけるユーロラインズのように、欧米には、国内・国際の長距離バスの太宗を占める大企業又は企業連合体が存在するため、外国人観光客にとっても比較的長距離バスに関する情報へのアクセスが容易であると考えられる。

一方我が国においては、高速バス事業に対し非常に多くの事業者が参入しているため、民間において、「JAPAN BUS LINES」、「JAPAN BUS ONLINE」、「Highway-buses.jp」及び「@バスで」等の外国人観光客向けに高速バス情報を集約しようとする取組が進められている。しかし、現状ではそれぞれの情報の集約が進んでいないことから、特に外国人観光客にとっては、目的地に行くにはどのバスに乗ればいいのか、といった高速バスに関する基本的な情報がわかりにくくなっている。

そうした課題に早急に対応するため、高速バスに関する情報プラットフォームについては、維持・管理を行う主体を整理した上で、主として外国人観光客を対象とした、高速バス情報が外国語で入手できるバス会社及び外国語で予約（・決済）可能な高速バスサイトへのリンク集を平成 28 年度の早い時期を目途に構築するとともに各バス会社等のホームページの多言語化を推進する。

また、訪日の目的である観光地情報から検索することができれば、利便性を一層高めることができるため、観光協会等のホームページにおける高速バスをはじめとした交通情報の多言語による掲載を推進する。

LCC に関しては、今まで就航のなかった路線への参入等により、それまで航空を利用しなかった新たな層の需要を創出する効果がある。本邦初となる本格的な LCC が誕生した平成 24 年以降、国内線 LCC ネットワークは 35 路線（平成 28 年夏ダイヤ）まで充実し、国内線における LCC 旅客数シェアは約 7.6%（平成 26 年）まで拡大しているが、「交通政策基本計画」（平成 27 年 2 月 13 日閣議決定）において、国内線旅客のうち LCC 旅客の占める割合を平成 32 年に 14%へ拡充することを目標に掲げており、依然として成長の余地がある。

一方、実際は LCC 以外の航空会社と比較して定時運航率や欠航率が特別劣っているということがないにも関わらず、「なんとなく不安」「遅延・欠航が不安」といった理由で LCC が利用されていないといった調査結果もある。また、LCC の就航に伴い、東京駅～成田空港を最安 900 円で結ぶ高速バス路線が開設される等、LCC 拠点空港である成田空港や関西空港へのアクセス環境も改善されつつあるが、都心部から遠いというイメージの払拭には至っていない。

こうした状況を踏まえ、LCC に関する情報プラットフォームについては、国内線 LCC の利便性を含めた認知度やイメージの向上を図るため、国内線 LCC のネットワーク、LCC 拠点空港へのアクセス情報、LCC 各社の定時運航率や欠航率等の情報を集約したサイトを平成 28 年度の早い時期を目途に構築する。

なお、まずは高速バス・LCC に関する情報プラットフォームとして立ち上げるが、鉄道や航空等に関する情報も含めた総合的な情報プラットフォームを目指すべきであるとの議論もあったことから、今後他の交通モードへの拡大可能性についても検討する。

【LCC と高速バスの国内外向けイメージプロモーション】

高速バスと LCC 等に関する情報プラットフォームの構築後、その活用と認知度向上のた

め、JNTO のホームページや外国人向け旅行ガイドブック、外国人向け観光情報ページなどを積極的に活用し、わかりやすく、アクセスしやすい環境づくりを行い、周知徹底を図る。

また、情報プラットフォームをはじめ、ホームページやガイドブックなどあらゆる媒体・機会を用いつつ、高速バスや LCC を日本における移動手段として国内外に認知してもらうよう取り組んでいく。そのための具体的な方策を協議会の構成員を中心として検討の上、平成 28 年度の早い時期より取組可能なものから実施していく。

【高速バス等による空港から目的地までのアクセス確保】

【LCC 等と、高速バス等の空港から目的地までのアクセスをセットにしたプロモーション】

平成 28 年の春より、LCC 専用ターミナルを有し、多くの LCC が発着する成田空港から日光、新潟、富山、金沢といった魅力的な観光地への新たな高速バス路線が開設され、ダイレクトアクセスが実現した。引き続き、LCC 拠点空港と観光地を結ぶアクセス確保に向けた取組を支援していく。この際、より効果を高める観点から、「手ぶら観光」との連携も重要である。

また、こうした高速バスと LCC 等の連携によるネットワーク構築の機運を一層高めるため、地方公共団体及び地域の観光協会等が中心となって実施する LCC・高速バス等の路線の誘致活動、LCC 等と、高速バス等による空港から目的地までのアクセスをセットにしたプロモーション活動等に対して支援する。

なお、後述する LCC と高速バス等との乗り継ぎチケット及び高速バスの外国人旅行者向けフリーパスについても、それぞれの取組の中で組成された案件については、これらの取組の中で積極的にプロモーションを実施することが重要である。

【LCC 拠点である成田・関空等に係るイメージプロモーション】

現在、LCC の拠点となっている成田空港及び関西空港は、羽田空港と比べて東京都心から遠く、伊丹空港と比べて大阪中心部から遠いというイメージを持たれている。そのイメージを打破するため、成田国際空港株式会社及び新関西空港株式会社(平成 28 年 4 月 1 日より関西エアポート株式会社)において、これらの空港が海外旅行のみならず国内旅行のためにも便利であるとのイメージが定着するよう、成田と東京都心、関空と大阪中心部のアクセス等に関するプロモーションを平成 28 年度においても引き続き実施する。

また、これらのプロモーションを参考に、中部国際空港においてもイメージプロモーションを実施する。

【LCC と高速バス等との乗り継ぎチケットの開発・普及拡充】

1 枚のチケットでバスと LCC 等が乗れるようになれば、特に LCC 等で目的地近くの空港に到着後、目的地までのバスチケット購入の行列に並ぶ手間が省けるなど、高速バス・LCC 等の利用が一層進むことが考えられることから、LCC が就航する空港の運営会社及びその空港が所在する地方公共団体が中心となって、航空便と高速バス等との乗り継ぎチケットの組成が進むよう、LCC 及びバス会社等の連携を推進する。

また、乗り継ぎチケットの開発等を進めるにあたっての問題点については、協議会で共有

の上、構成員が中心となって解決方策を検討していく。

【高速バスの外国人旅行者向けフリーパスの開発・普及拡充】

上述の情報プラットフォームやイメージプロモーションを通じ、外国人観光客に「旅の有力な選択肢」の一つとして高速バスを認知してもらえれば、乗車の度にチケットを購入する手間を省くなどできるだけ使いやすいものにより、より一層の認知・利用が進むものと期待される。

そのため、九州エリア乗り放題の「SUNQ パス」、昇龍道沿線の観光に便利な「昇龍道高速バスきっぷ」、箱根・御殿場・富士五湖エリアを周遊できる「Fuji Hakone Pass」など先行する外国人旅行者向けフリーパスを参考にしつつ、比較的事業者間の調整が容易なコリドー（回廊）型のフリーパスを中心に、具体的なフリーパスの組成を推進する。

なお、この際、LCC 等と高速バスの連携に限定した取組を推進するだけでなく、他の交通モードを含めた既存の企画乗車券に対する外国人観光客の目線で見たとときの使いやすさ等に関して総点検を実施することや、複数の交通モード間の新たな企画乗車券を検討すること等により効果が高まることが期待されることから、そうした取組についてもあわせて推進する。

また、フリーパスの組成を検討する上で、まずは実証実験から始めることは、外国人観光客の動向を把握するために非常に有効であると考えられるので、積極的に推進していく。

【道の駅等との連携推進】

道の駅や高速道路のサービスエリア・パーキングエリアは、地域の観光情報や特産物の集積地として利用が進んできているため、乗り継ぎ拠点として活用することにより、バス利用者の利便性を向上させるとともに、当該施設の集客力の向上も期待できる。

そこで、九州自動車道の基山パーキングエリアにおける高速バス同士の乗り継ぎをはじめとして、道の駅やサービスエリア・パーキングエリアを交通結節点として活用し、地域活性化を図っている好事例を参考にしつつ、平成 28 年 3 月に国土交通省に設置された「モダールコネクト検討会」の場を活用し、高速バスネットワークの強化を推進する。

※上記の取組の留意点

(外国人観光客の高速バス・LCC の利用状況に関するデータ収集に関する検討)

外国人観光客が急速に増加している中で、より効果的な対策を講じるためには、外国人観光客に関する公共交通の利用状況等に関するデータを、交通事業者と観光関係者との間で共有することが必要である。

そのため、交通事業者の営業戦略に影響が出ないよう配慮しつつ、LCC・高速バス等の利用状況等に関する簡潔かつわかりやすいデータの効果的な取り方について検討を進める。

(訪日外国人 2000 万人の受入に向けた地方ブロック別連絡会の活用)

上記の取組のうち、

- ・高速バス等による空港から目的地までのアクセス確保
- ・LCC 等と、高速バス等の空港から目的地までのアクセスをセットにしたプロモーション
- ・LCC と高速バス等との乗り継ぎチケットの開発・普及拡充
- ・高速バスの外国人旅行者向けフリーパスの開発・普及拡充

といった課題については、地方の関係者が中心となって、地方単位で取り組むことが必要であることから、その検討に際しては、平成 28 年度の早い時期に立ち上げる予定の「訪日外国人 2000 万人の受入に向けた地方ブロック別連絡会2次交通ワーキンググループ(仮称)」等の場を活用し、取組可能なものから強力で推進していく。