

観光施設・サービス等の料金設定等に関する調査・研究会（第3回） 議事概要

日時：令和8年6月8日（月）13：00～15：00

場所：中央合同庁舎2号館15階観光庁会議室1（オンライン併用）

出席者：

（委員）

矢ヶ崎座長、田林委員、樋口委員、日高委員、二神委員、宮島委員、村山委員

（事務局）

観光庁 長崎観光地域振興部長、今井参事官（外客受入担当）、荒井参事官（外客受入担当）付課長補佐（総括）

（オブザーバー）

内閣府 迎賓館総務課

宮内庁 長官官房参事官

総務省 自治行政局行政課

文化庁 企画調整課、文化資源政策・記念物課、美術学芸課、参事官（文化拠点担当）

国土交通省 大臣官房参事官（交通産業）、鉄道局鉄道サービス政策室、物流・自動車局旅客課、海事局内航課、航空局航空事業課

環境省 自然環境局国立公園課

<尾花沢市 発表>

○資料1に基づき、尾花沢市より発表

○時間帯別運賃とプライオリティ・パスという二つの取組を組み合わせて導入することによる困難や相乗効果があれば伺いたい。また、プライオリティ・パスの予約枠は35名程度とのことだが、どのようにこの数字を決めたのか。

→まず、時間帯別運賃は、銀山温泉街の中の混雑を平準化するための取組で、プライオリティ・パスは、シャトルバスの乗車場所の混雑を緩和するための取組として位置づけている。困難だったのは、道路運送法上の法的な整理を二つ同時並行で行わなければならなかったこと。山形運輸支局からの協力もいただき、困難を克服できたと考えている。また、プライオリティ・パスの人数設定については、シャトルバス1台の定員を参考にした。2台体制で運行しているため、1台は予約を取った方優先、もう1台は予約がなくても乗れる、という運用にした。予約がなくても乗れるシャトルバスを残したのは、予約がない方は銀山温泉に来られないというメッセージにならないよう配慮するためである。〔尾花沢市〕

○時間帯別運賃について、より料金差を大きくした場合、行動変容効果も大きくなることも考えられるが、今後の見通しについて教えていただきたい。

→料金について、現時点で決めている今後の方向性はない。路線バスやタクシーとの調整も

必要になってくると考えられる。〔尾花沢市〕

○マイカー規制をしてシャトルバスに乗り換えていただく取組について、「シャトルバスに乗り換えずにマイカーで中まで行きたい」と言われるなど観光客とのトラブルはあったか。

→観光客の皆様は一様に協力的だった印象。ただ、乗り換えによって観光客の皆様に手間をかけてしまうことは確かなので、シャトルバスの車内モニターで観光情報や耳寄り情報を発信するなどの工夫をした。ただ、混雑しているときはそのモニターを見られなかったという声もあったため、改善していきたい。〔尾花沢市〕

○シャトルバスの時間帯別運賃はどのような考え方で料金を設定したのか。また、取組の実施にあたって困難だった点があれば教えていただきたい。

→国交省の通知（一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度（平成 13 年 12 月 5 日付け国自旅第 118 号））において、割増率が上限運賃額の 2 倍程度までであれば手続きを簡素化できるとされていたため、混み合う時間帯の運賃は、通常の 500 円の 2 倍となる 1,000 円でまずは実証実験してみよう、ということで取組を始めた。金額の妥当性も試してみよう、という考え方だった。また、困難だったのは、地域の皆様のやる気に行政がどのようについていくのか、という点。ただ、そうしたところも、たくさんの人のご協力によってクリアできたと思う。特に、地域の代表になっている方には、地域の声を丁寧に聞いていただいたというところも成功のポイントだったと思うし、この事業の担当者が個別に地域の方のところに行ってご意見をお聞きしたということも、良い方向に向かったと思う。〔尾花沢市〕

○冬期に実証実験した結果を、年間を通じた需要の平準化につなげていく予定はあるか。

→ご指摘のとおり、年間を通じた分散をさらに進めていく必要があると考えており、今年度はそのような視点でも挑戦していきたい。〔尾花沢市〕

○パークアンドライドの駐車場から銀山温泉の中心街まで、タクシーだとどのくらいの料金がかかるのか。

→雪道で立ち往生している車があると別だが、通常であれば 1,000 円以内で行けると考えられる。〔尾花沢市〕

<東京国立博物館 発表>

○資料 2 に基づき、東京国立博物館より発表

○入館料の水準は、どのような根拠・考え方で決めたのか。

→ランニングコストについて来館者一人あたりどの程度かかっているかを計算しつつ、相場観を見ながら検討した。〔東京国立博物館〕

○入館料を充てているのは、「展示」業務のみか。

→「展示」以外にも充てることがある。〔東京国立博物館〕

○令和 2 年度に団体料金も廃止されているが、廃止前にはどの程度利用されていたのか。

→団体料金が適用される方々は、全体の 1 %程度であったため、ニーズが少ないと判断し廃

止した。〔東京国立博物館〕

○料金改定直後にコロナ禍になったため、料金改定と来館者数との関係性の分析は困難とのことだが、コロナ後の分析はしているか。

→コロナ禍の期間に新しい料金設定が定着したため、料金改定が来館者数にどのように影響したかという観点での分析は困難。現在、コレクション展の入館者は増えており、新しい料金は受け入れられたのではないかと考えている。〔東京国立博物館〕

<山梨県 発表>

○資料3に基づき、山梨県より発表

○令和7年度から、吉田口ルートの使用料を2,000円から4,000円にしているが、これに対して登山者からの苦情はなかったのか。また、富士山保全協力金は令和7年度からなくなったということか。

→必要な経費を賄うために4,000円の使用料をいただく必要がある旨を登山者に対して説明したところ、ご理解をいただけたと考えている。アンケートをとっても、特段の反対は出ていない状況。また、富士山保全協力金については、使用料のほかに協力金があるということが分かりにくかったこともあって、令和7年度から使用料に一本化している。〔山梨県〕

○登下山道の一部を道路法の適用から外し、県の公の施設として位置づけることによって、使用料を徴収するという仕組みは画期的であり、他の自治体の参考になりうるのではないかと考えるが、参考にした事例はあるか。

→参考にした他の事例はない。公の施設として位置付けたのは8ページにあるとおりであるが、それ以外のルートによって県道の連続性を確保できるという、特殊な地理的要因があったために採用することができた手法だと考えており、汎用性があるかという点、少し難しいかもしれない。〔山梨県〕

○アンケートの結果を見ると、富士山の人数規制、時間規制を知っていたという方が日本語での回答、英語での回答それぞれで9割程度になっているが、どの発信媒体が特に効果があったのか、工夫した点があれば教えていただきたい。また、利用者間で差を設ける料金設定の可能性について検討はしたのか。

→国内向けの周知に関しては、メディアに頻繁に取り上げられたことが大きかったと考えている。海外向けには、大使館との連携、公共交通機関におけるポスター等の設置、ホームページでの周知など、考え得る様々な取組を実施した。また、利用者間で差を設ける料金設定については特段検討しなかった。〔山梨県〕

○山梨県と静岡県の間で、料金等の取組を話し合うことはあるのか。また、今後も登山者を受け入れていく上での課題があれば教えていただきたい。

→静岡県とは、料金設定を含めて緊密に情報交換している。また、課題については、日本一高い山ということなので、安全性を高めるための取組に終わりはないと考えており、医師の配置の強化、安全輸送の体制強化など、少しでも安全性を高める努力を絶えず行ってま

いりたい。〔山梨県〕

○使用料の水準に応じた需要のシミュレーションを行っていた点が興味深かったが、こうした分析を行うためにどのようなデータを持ち合わせていたのか。また、災害復旧積立金の使途の範囲はあらかじめ決められているのか。

→令和6年度に行った利用者アンケートをもとに推計している。また、積立金は、吉田口下山道（資料2の8ページの図中F-Dのルート）が山崩れによって通行止めになってしまう危険性が指摘されているため、その復旧のための費用等として積み立てている。〔山梨県〕

<白川村 発表>

○資料4に基づき、白川村より発表

○資料4の6ページにおいて、例えば、改定後の利用料金のところ、普通自動車は「1回につき5,000円（運用：2,000円）」となっているが、これはどのような意味なのか。また、将来的にはダイナミック・プライシングの本格導入を視野に入れているとのことだが、どのように料金設定していく予定なのか。

→条例上は利用料の上限を定めており、その範囲内で指定管理者が料金を設定するということになっている。例えば、普通自動車は条例上の利用料の上限は5,000円だが、実際は2,000円で運用しているということ。上限は、将来的なダイナミック・プライシングの導入も見据えて高めに設定した。ダイナミック・プライシングは、「通常料金／冬期以外の繁忙期料金／冬期料金／冬期の繁忙期料金」という4区分を考えている。当初は今回の料金改定と同時に導入しようとしていたが、料金改定による観光客への影響を見定めるため、最低一年は様子を見てから、改めて導入を検討したいと考えている。〔白川村〕

○一度検討されて不採用となった目的税の場合はある程度使途がはっきりすると思うが、駐車場利用料金の場合は増収分の使途についてはどのように担保しているのか。

→利用料金は基本的には指定管理者が集めるが、収益の一部は村の方で回収し、村の方で必要な事業に再配分する仕組みとなっている。改定前の利用料金によって、カヤ屋根のふき替えへの補助の費用などをカバーできていたところであるが、今回の増収分は、駐車場の大規模改修や、防火設備である放水銃の更新費用、コロナ禍で取り崩した集落維持のための基金への積み立てなどに充てていきたいと考えている。〔白川村〕

○インバウンドは公共交通機関を使って来村することが多いと考えられるが、その場合、駐車場利用料金から収益を上げることが難しいのではないか。

→バスターミナルについては、別途、バス1台当たりの利用料金（発着料）を頂いており、今回と同じタイミングで、1台あたり160円から1,500円に引き上げることとした。もともと、バスターミナルにおいては、バスターミナルを利用するバス会社による協議会有り、協議会の方でガードマンの配置や施設整備などを行っていただいていたが、協議会の方で都度合意を取るのが大変だということで、利用料金として徴収した上で、将来的なバスターミナルの改修などのための基金に充てることとした。このような形で、マイカー

利用者、公共交通利用者双方にご負担いただいている。〔白川村〕

○ダイナミック・プライシングの導入については、料金改定の影響を最低1年は様子見するとのことだが、利用者アンケート等の形も考えているのか。

→現在も観光満足度調査を観光客と村民双方を対象に行っているところだが、これに加えて、駐車場利用料金といった具体的な施策に対してどのように利用者が感じているのか、という観点での調査も行っていきたい。〔白川村〕

○大型バスの駐車料金についても値上げとなったが、域外の旅行会社などからの意見も拾っているのか。

→改定後の料金水準について、いくつかの旅行会社には内々感触伺いをさせていただいたところであり、改定後も大きなお叱りをいただいているところはないところ。ただし、周辺の飲食店には、もう少しお金を払うので駐車させて貰えないかという相談が寄せられていると聞いている。この点、白川村では、基本的には皆さん村営駐車場を使っていただくということで、民間事業者では駐車場を作らないように協力いただいているところであり、こうした背景をしっかりと伝えて、協力いただけるように努力してまいりたい。〔白川村〕

○料金改定に向けて丁寧に合意形成をして、大きなトラブルはなかったとのことだが、外の人から、SNSなどを含めて、批判をされたりトラブルになったりしたことはあったか。

→対外的な発信も重要であると考えており、国土交通省記者會や、観光の業界紙、地元メディアに対しても戦略的に周知を行って丁寧な周知徹底に努めた結果、SNSなどでも大きな批判はなかったところ。ただし、白川村では、大きな交通渋滞が生じてしまうと批判が出る可能性があると考えており、これを何とか軽減したいと思って、我々担当者は頭を悩ましているところであり、引き続き努力してまいりたい。〔白川村〕

○旅行会社のツアー企画期間を考慮して、条例改正（公表）から施行まで約半年の猶予期間を設けたとのことだが、国内の旅行会社だけではなく、インバウンド向けの商品を扱うランドオペレーターにも配慮した結果ということか。

→もともとは、関係者にヒアリングする中で、周知期間は8か月程度が理想だと考えていたが、ダイナミック・プライシングの導入を見据えて、なるべくスピード感をもって改定しようということになり、結果的に約半年の周知期間を設ける形となった経緯である。〔白川村〕

以 上