

ヒアリング結果のポイント

令和8年7月
観光庁



近年、観光需要は旺盛な状況で推移しています。令和7年累計の訪日外国人旅行者数は初めて4,000万人を突破し、訪日外国人旅行消費額は約9.5兆円、日本人国内旅行消費額は約26.8兆円と、いずれも過去最高となりました。

こうした中、観光コンテンツの維持・磨き上げや、混雑緩和、観光客の受入体制の構築に係る財源確保などを目的として、観光施設やサービスの料金を見直す動きがあります。

観光施設やサービスにおける料金については、個々の施設等の状況や、地域住民の皆様への配慮の観点、観光需要の動向なども踏まえ、各施設管理者やサービス提供者が主体的に判断のうえ設定すべきものですが、こうした事例を調査・研究することは有益であると考えております。

このため、観光庁では本年4月、「観光施設・サービス等の料金設定等に関する調査・研究会」を立ち上げ、有識者の皆様のご知見もいただきながら、各施設管理者やサービス提供者へのヒアリングを通じて料金設定の事例の収集や分析を行っているところです。今般、それらのヒアリング結果のポイントをまとめましたので、各地の観光施設やサービスの料金について地域の皆様でご議論いただく際の一つの参考となれば幸いです。

最後に、この場をお借りしてヒアリングにご協力いただいた各地域の皆様に厚く御礼申し上げます。

観光庁長官 村田 茂樹



観光施設やサービスの運営にとって、料金戦略はまさに要諦です。持続可能な観光の実現に向けて、各施設管理者やサービス提供者の皆様は、その料金のあり方について日々真剣に向き合っていると思います。本研究会では、あくまでも料金設定は当事者の皆様がお考えになるべきものという大前提のもと、皆様の検討に役立つ情報を提供することを目的として事例研究を重ねてきました。

これまでに、「料金」の設定には主に二つの役割があることが確認できました。

一つ目は、過度の混雑をコントロールする手段としての「料金」です。今回お話を伺った観光施設やサービスは、完全な公共財と民間の私財の中間的な性質をもち、キャリング・キャパシティ（地域・環境・旅行者の体験価値を損なわずに受け入れられる水準）があります。これを超えると全体の満足度が低下するため、過度の混雑をコントロールする手段の一つとして料金を検討する視点は重要です。

二つ目は、観光資源を保全・活用するための財源を確保する手段としての「料金」です。観光資源を守り磨いていくことは持続可能な観光地域づくりのために不可欠であり、そのための財源をどのように確保するかについて、各地域でぜひ考えてほしいと思います。

今後とも有意義な情報を提供できるよう、本研究会は事例の収集や分析を続けてまいります。

観光施設・サービス等の料金設定等に関する調査・研究会

座長 矢ヶ崎 紀子

（東京女子大学現代教養学部経済経営学科 教授） 1

- 令和8年4月に立ち上げた「観光施設・サービス等の料金設定等に関する調査・研究会」において、以下の7事例のヒアリングを実施し、その結果をポイントとして取りまとめ。
- 各事例の詳細は、観光庁HPに掲載。
https://www.mlit.go.jp/kankocho/page08_00012.html

- 警備費用等の確保に向けた新倉山浅間公園駐車場の有料化① P.3
- 白川郷における観光客の受入体制増強に向けた村営駐車場の利用料金の改定② P.4
- 市民利用と観光利用のすみ分けに向けた京都市観光特急バスの導入③ P.5
- 観光客の需要分散に向けた銀山温泉シャトルバスにおける時間帯別運賃の導入④ P.6
- 姫路城の適切な維持管理や保存整備に向けた縦覧料の改定・市民料金の導入⑤ P.7
- 東京国立博物館の来館者サービスの向上等に向けた入館料の改定⑥ P.8
- 富士登山の安全対策に向けた吉田口ルートの使用料の導入・引上げ⑦ P.9

	施設・サービスの種類	目的	各施設管理者・サービス提供者による発表資料（観光庁HP）
①	駐車場	財源確保（維持管理）	https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/002002992.pdf
②	駐車場	財源確保（維持管理）	https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/002005193.pdf
③	バス	混雑緩和	https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/002002993.pdf
④	バス	混雑緩和	https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/002005190.pdf
⑤	文化施設	財源確保（維持管理）	https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/002002994.pdf
⑥	文化施設	財源確保（魅力向上）	https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/002005191.pdf
⑦	登下山道	財源確保（維持管理）	https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/002005192.pdf

警備費用等の確保に向けた新倉山浅間公園駐車場の有料化

種類	駐車場
目的	財源確保（維持管理）

概要

- 指定管理者制度に基づき、富士吉田市が運営する駐車場
- 新倉山浅間公園来訪者数（令和7年）：約159万人
- 令和7年4月1日に駐車場を有料化

改定前

無料

改定後（R7.4.1～）

第1・4駐車場 （公園から比較的近い）	1,500円
第2・3駐車場 （公園から比較的遠い）	1,000円



1. 背景・目的

有料化の背景は、観光客の急増による周辺環境の悪化

- 従来は市民の憩いの場であった公園が、世界的写真共有サイトやインバウンド向けガイドブックで紹介されたことなどを契機に、**国内外の観光客が急増**（平成28年：約31万人→令和7年：約159万人）
- これに伴い、交通渋滞、路上駐車、私有地への無断立入り、排泄行為、ごみの散乱などの**周辺環境の悪化**が生じ、**交通誘導・警備・清掃等に係る行政経費が増加**したことから、駐車場の増設及び有料化に向けて検討を開始。

2. 導入プロセス・料金の考え方

利用料金は、近隣駐車場の水準を参考に設定

- 下吉田駅等の近隣駐車場や有名観光地の駐車場の料金を参考としつつ、過去の各駐車場の整備に係る経緯等も勘案しながら利用料金を設定。
 - ✓ 公園から比較的近く、進入路が狭隘な第1・4駐車場については、**渋滞緩和のために料金を高く設定**。
 - ✓ 公園から比較的遠く、幹線に接する郊外型の第2・3駐車場については、**需要分散の受け皿**として整備された経緯があることから、料金水準を周辺の民間駐車場に近づけることに。

指定管理者制度を活用したスキームの構築

- 交通誘導等に係る行政経費の安定的な基盤確保に向けて、**指定管理者制度を採用**。指定管理者との協議を踏まえ、管理費を差し引いた純利益の7割が市に還元されるスキームを構築。

庁内横断的な体制を構築し、スピーディーに対応

- 令和6年7月、富士吉田市役所庁内において「オーバーツーリズム対策部会」を設置し、**自治会、商工関係者等との丁寧な意見交換、有料化に関する説明会を実施**（有料化後も、桜まつりの準備の際などに地域住民と定期的に意見交換を実施）。
- 令和7年1月には、庁内横断で「新倉山浅間公園駐車場有料化特別チーム」を結成。**駐車場有料化に向けた手続き（条例制定、施設工事等）を短期間で完了**。

3. 効果・成果

有料化後、財源の確保により継続的な警備員の配置等を実現

- 観光客数自体は引き続き増加傾向であるものの、交通誘導等に必要な費用の約9割は、駐車場利用料金を通じて得た財源により概ね捻出できる状態となり、**継続的な警備員の配置等が実現**。これにより、**市民・観光客双方の安全性が向上**。
- 副次的な効果として、民間駐車場の整備促進のきっかけにもなり、渋滞解消に寄与。

白川郷における観光客の受入体制増強に向けた村営駐車場の利用料金の改定

種類	駐車場
目的	財源確保（維持管理）

概要

- 指定管理者制度に基づき、白川村が運営する駐車場（管理者：一般財団法人 世界遺産白川郷合掌造り保存財団）
- せせらぎ公園駐車場、みだしま公園駐車場、寺尾臨時駐車場の3つで構成
- 令和7年10月1日に利用料金を改定

改定前

二輪自動車	200円
普通自動車、軽自動車	1,000円
大型自動車（バス等）	3,000円

改定後（R7.10.1～）

二輪自動車	500円
普通自動車、軽自動車	2,000円
大型自動車（バス等）	10,000円



1. 背景・目的

改定の背景は、観光客の集中による深刻な交通渋滞

- 物価や人件費の高騰に伴う施設等の維持管理経費の増加や、豪雪地域特有の除雪経費の負担に加え、観光客の集中による深刻な交通渋滞に対応するための財源確保が喫緊の課題に。

2. 導入プロセス・料金の考え方

他の観光財源確保策との比較検討

- 宿泊税も検討されたが、白川村では日帰り観光がメインであり、見込める税収が極めて限定的であることから不採用。
- 入域税も検討されたが、生活道路と観光動線が密接に結合している白川村では正確に徴税するための体制構築が困難であることから不採用。
- 最終的には、既存リソースを活用でき、白川村の交通特性との親和性も高い、駐車場の料金改定の手法を採用することに（観光庁事業も活用し、料金精算機のプログラムを改修）。



料金精算機

周知期間として約半年を確保

- 令和6年10月から国内観光地のツアーバスの駐車場料金を机上調査し、令和7年3月に条例改正。旅行会社のツアー企画期間を考慮し、条例改正から施行まで約半年の時間を確保し、周知に努めた。
- 来訪者に向けても、ネットメディア等を活用して料金改定の背景を丁寧に発信し理解を醸成。

3. 効果・成果

改定後、観光客の受入体制を増強

- 料金改定後半年間の利用台数は、大型車3.2%増、普通車2.1%減。
- 料金を改定した令和7年度の収益は、前年度比193.5%（令和6年度：約2.5億円、令和7年度：約4.8億円）。
- 以前から、駐車場の収益は観光施設・トイレ・駐車場の維持管理、駐車場誘導員の費用、世界遺産集落の保存事業、カヤの育成等に充当していたところ。
- これに加え、今回の料金改定による増収分を使って、平成8年以降一度も補修できていなかった駐車場の全面改修、トイレの建て直し等観光客の受入体制の増強に取り組む。



せせらぎ公園駐車場の舗装更新

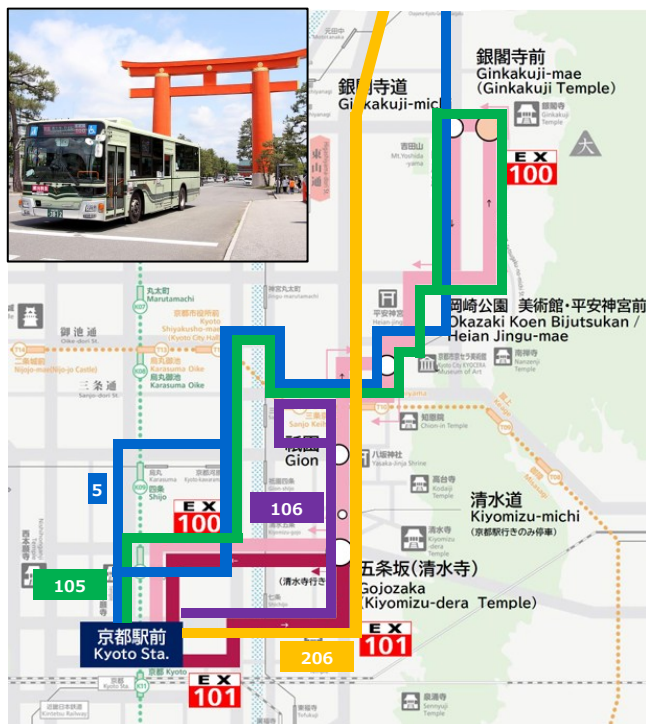
市民利用と観光利用のすみ分けに向けた京都市観光特急バスの導入

種類	バス
目的	混雑緩和

概要

- 京都駅と東山エリアの観光スポットを結ぶ2ルート
- 運行主体：京都市交通局
- 利用者数（運行開始～令和7年3月）：2,369人／日
- 令和6年6月1日に運行開始

R6.6.1～	
観光特急バス	500円
(参考)	
一般系統	230円



1. 背景・目的

導入の背景は、一部の系統における過度な混雑

- 沿線に観光スポットが位置する一部系統の一部時間帯において、市民利用と観光利用が重なることで過度な混雑が発生。また、待ち時間の長時間化、積み残しの発生や定時運行率の低下といった課題も生じていた。
- こうした状況を解消すべく、**市民利用と観光利用のすみ分けに向けて**、停車停留所を観光地の最寄りに限定し、目的地に早く到着できる「**観光特急バス**」の運行を開始。

2. 導入プロセス・料金の考え方

運賃は、一般系統よりも高い額に設定

- 一般系統の運賃は230円である一方、観光特急バスは500円に設定。
- 目的地までの速達性の向上**や**多言語対応の強化等**に取り組んでいる。
- また、観光庁事業も活用しつつ、利用促進に向けた周知を実施。一般系統との乗り間違いを防ぐため、バス停には**誘導案内のスタッフ**を配置。

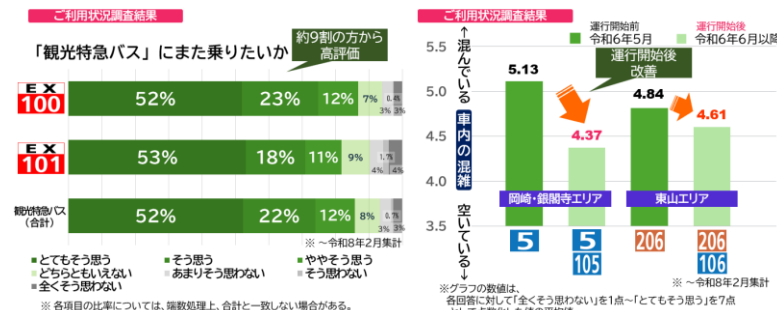


清水寺最寄りの停留所での誘導案内

3. 効果・成果

導入後、一般系統の混雑緩和に資するとともに、採算性も高水準で推移

- 岡崎・銀閣寺エリア、東山エリアにおける**一般系統の混雑は、運行開始前と比べて改善**。停留所での待ち時間も、最大で10分～15分程度まで短縮。
- 観光特急バスの利用者数は、**運行開始以降堅調に推移**しており、最大で約4,000人／日を輸送。満足度調査においても**約9割の利用者から高評価**。市民利用と観光利用のすみ分けが進んでいると考えられる。
- 京都市バス全体では赤字系統が約7割を占める中、**観光特急バスは黒字を維持**。



観光客の需要分散に向けた銀山温泉シャトルバスにおける時間帯別運賃の導入

種類	バス
目的	混雑緩和

概要

- 一般乗合旅客自動車運送事業として、大正ろまん館～銀山温泉街間を運行
- 運行主体：株式会社銀山荘
- 令和7年度冬期に時間帯別運賃、プライオリティ・パスの実証実験を実施

実証実験前

全時間帯 500円

実証実験中（R7.12.20～R8.3.1）

9時～11時	800円
11時～14時	500円
14時～18時	1,000円



1. 背景・目的

導入の背景は、冬期の温泉街の混雑

- 銀山温泉に至る道路は狭隘**であり、特に冬期は交通渋滞により緊急車両の通行が妨げられるなどの課題が生じていた。このためマイカー規制の一環として、観光庁事業を活用して令和6年度に**パークアンドライド**（大正ろまん館においてマイカー等からシャトルバスへ乗り換え）**の実証実験を実施**。
- 令和7年度からは、更なる観光客の需要分散による安全確保と満足度向上に向けて、**シャトルバスの時間帯別運賃を導入**。



2. 導入プロセス・料金の考え方

協議会において混雑対策の取組を議論

- 市・県・国、観光・交通・宿泊事業者、住民代表などが集う「**尾花沢市持続可能な観光地づくり協議会**」を**発足**させ、混雑対策の取組について協議。
- 山形運輸支局の協力の下、**運賃に関する法的な整理を確認**。庁内の運賃協議会所管課とも連携（パブリックコメントも実施）。

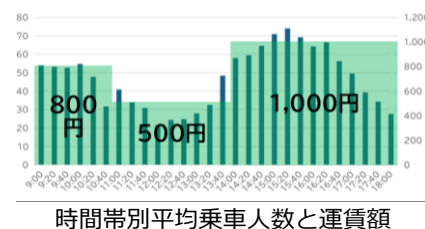
観光客が集中する時間帯の運賃を引上げ

- 貸切観光バスが多く到着する9時～11時、夕暮れや夜景を見るために観光客が集中する14時～18時**の運賃を引上げ。
- また、シャトルバス乗車待ちの環境を改善する観点から、予約制のプライオリティ・パス（500円）も導入。

3. 効果・成果

導入後、分散効果は限定的だったものの増収分でシャトルバスの運行体制を強化

- シャトルバス運行によって、温泉街へのマイカーの流入が減少し、**交通支障事案自体は減少**（地域住民からの満足度も高水準で推移）。
- また、**タクシーのスムーズな運行や路線バスの遅延減少**にも貢献。
- 一方、依然として14時以降の利用が多く、時間帯別運賃による分散の効果は限定的との結果が出た。
- なお、増収分を使い、**シャトルバスを新たに1台購入**（2台から3台体制に増強）するとともに、**問合せ対応の窓口も新設**。



概要

- ・ 特別史跡 国宝・重要文化財 世界遺産
- ・ 所有者：国（文部科学省）、管理者：姫路市
- ・ 入城者数（令和7年度）：約157万人（うち外国人は約55万人）
- ・ 令和8年3月1日に縦覧料を改定

改定前	
大人（18歳以上）	1,000円
小人（小中高生）	300円

改定後（R8.3.1～）	
18歳以上（市民）	1,000円
18歳以上（市民以外）	2,500円
18歳未満※	無料

※18歳に達した日から同日以後の最初の3月31日までの間にある者を含む



1. 背景・目的

改定の背景は、「維持管理費等の増加」と「保存活用計画で定める縦覧料見直しのタイミングの到来」

- ・ 「姫路城重要文化財建造物等保存活用計画」（平成25年8月策定、のちに文化財保護法に基づく「姫路城保存活用計画」に吸収）において縦覧料改定の際「概ね10年間の収支バランス」を考慮することを定めているところ、当該10年サイクルの終期到来が改定の契機。増加する維持管理費等を安定的に確保することを意識。

2. 導入プロセス・料金の考え方

今後見込まれる事業費を基に新たな縦覧料を算出

- ・ 維持管理費や保存整備費、デジタル化など新たに実施する事業について、今後10年間（令和7年～16年）の事業費を約280億円と積算。これを入城者数（見込み）で割り戻し一人あたり約2,500円と算出。

既に発生している多重の市民負担を考慮

- ・ 当初、インバウンド料金（外国人／日本人の区分）について議論があったが、議会や有識者の意見を踏まえ、市民料金（市民／それ以外の区分）を採用。
 - ✓ 市民については、市税や景観規制など、既に多重的な負担をいただいていることを考慮し、縦覧料を据え置くことで公平性を担保。
 - ✓ 市民以外については、今後10年間の事業費に基づく縦覧料を設定。
- ・ また、若年層の文化財への理解促進を図るべく、18歳未満は無料とすることとした。

施行まで余裕をもった手続きを実施

- ・ パブリックコメントの実施前・実施後など各段階において市議会へ報告し、1年前に条例を改正することで、縦覧料改定までの周知期間を長く確保。
- ・ DMOや商工会議所の理解を得た上で、協力しながら周辺の観光関連事業者・団体に対する説明を実施。
- ・ 最も影響を受けるとされる近隣市町の住民の理解も得るため、地元新聞で連載記事を掲載。

3. 効果・成果

改定後、大きなトラブルなく運用されるとともに、縦覧料収入は増加

- ・ 令和8年3月の縦覧料収入（速報値）は、約2.7億円（前年比約1.3億円増）と約2倍に増加。収入は、維持管理・保存整備、デジタル化など新たに実施する事業等に充当する予定。
- ・ 一方、令和8年3月～4月の入城者数（速報値）は、約30万人に減少（前年比約15.8%減）したが、無料エリアである三の丸広場の人流については、例年通りで推移。
- ・ なお、縦覧料の改定に合わせてデジタルチケットシステムを導入し、アプリにおいて市民／それ以外の判定が可能に。現場オペレーションにおいては、マイナンバーカードや免許証などによる証明を求めているものの、市民／それ以外の判定に伴う混乱もなく、円滑な移行を実現。

東京国立博物館の来館者サービスの向上等に向けた入館料の改定

種類	文化施設
目的	財源確保（魅力向上）

概要

- 独立行政法人国立文化財機構が設置
- 来館者数（令和7年）：約257万人
- 令和2年4月1日に入館料を改定

改定前	
一般	620円
大学生	410円
団体料金	一般520円 大学生310円

改定後（R2.4.1～）	
一般	1,000円
大学生	500円
団体料金	廃止



1. 背景・目的

改定の背景は、サービスの充実を目指す「トーハク新時代プラン」の策定

- 来館者サービスの充実を主な内容とする「トーハク新時代プラン」（平成31年2月発表）において、プラン実現のための基盤の確保の一環として「入館料の見直しの検討」を明記したことが契機。

2. 導入プロセス・料金の考え方

料金水準は、ランニングコストをベースに決定

- 外部有識者からの意見も受けながら、見直しを実施。
- 来館者の急増によりランニングコストが増加していたことから、来館者一人あたりの直接的なランニングコストを踏まえて料金を改定。
- 併せて、利用が1%程度にとどまっていた団体料金を廃止。

入館料改定について、HP上で発信して理解を醸成

- 入館料改定に至った東京国立博物館の現状と背景についてHP上で对外発信し、理解を醸成（令和2年1月30日に一度目の発信、翌月17日に追加の説明を公表）。



HP上での発信

3. 効果・成果

改定後、必要経費を確保し来館者サービスの向上を実現

- 増収分を使い、「トーハク新時代プラン」に掲げられた多言語対応を含む展示解説の充実、最先端技術等を活用した新感覚の展示の拡大といった来館者サービスの向上等を実現。
- 一方、直後にコロナ禍が生じ、料金改定と来館者数との関係については分析困難となった。



4言語によるキャプション



最先端技術を活用した体験型の展示



※上記の内容は令和2年に行われた料金改定の概要である

富士登山の安全対策に向けた吉田口ルートの使用料の導入・引上げ

種類	登下山道
目的	財源確保（維持管理）

概要

- 山梨県が管理する登下山道
- 開山期間：例年 7 月 1 日～ 9 月 10 日（72 日間）
- 登山者数（令和 7 年）：142,814 人 ※六合目数値
- 令和 6 年 7 月 1 日に使用料を導入、翌年 7 月 1 日に引上げ

H25.7.1～

富士山保全協力金（任意）	1,000円
--------------	--------

R6.7.1～

使用料	2,000円
富士山保全協力金（任意）	1,000円

R7.7.1～

使用料	4,000円
-----	--------



（R6五合目仮設ゲート）

1. 背景・目的

導入の背景は、危険な富士登山やマナーの悪化

- 明け方の山頂における過度な混雑、夜間に休憩を取らずに一気に山頂を目指す弾丸登山、登山道における仮眠や道はずれなど、**安全を脅かす状況やマナーの悪化**が見られた。
- このため**安全対策に係る費用も増加し、それを誰が負担するのか**が論点に。

2. 導入プロセス・料金の考え方

条例において登下山道を県の公の施設として位置づけ

- 受益者負担の考え方を採用**し、令和 5 年 8 月から本格準備、並行して**地元関係団体等に説明**。
- 令和 6 年 3 月に「山梨県富士山における登山の適正化に関する条例」、「山梨県富士山吉田口登下山道設置及び管理条例」を制定、施行。**登下山道を県の公の施設として位置づけ、「使用料」の形で登山者から徴収**することに。
- 併せて、安全確保の観点から一日あたりの登山者数の**上限を原則4,000人と設定**。午後 4 時から午前 3 時までゲート閉鎖を行う**時間規制も実施**（令和 7 年よりゲート閉鎖を午後 2 時に繰上げ。観光庁事業も活用して周知）。

必要経費から一人あたりの使用料を算出

- 登山者の安全確保等に必要経費を積算**。アンケートから、金額と登山者数との相関をシミュレーションし、**必要経費を過不足なく賄える単価を設定**。
- 令和 6 年の**実績を踏まえて再度検討**し、令和 7 年からは従来の**富士山保全協力金（任意）と使用料を一本化**した上で使用料を**引上げ**。

3. 効果・成果

導入・引上げ後、必要経費を確保し、施設の維持管理・安全対策を強化

- 令和 6 年の制度導入後、**弾丸登山者（夜間登山者）は約95%減少**。令和 7 年は**更に約23%減少**。（令和 5 年：14,469 人、令和 6 年：708 人、令和 7 年：542 人）
- また、令和 6 年以降、**登山者数（六合目通過者数）が4,000人を超える日がなくなり**、安全性が向上。
- 使用料収入として約 6 億円を確保し、**施設の維持管理・安全対策実施の費用や、災害復旧積立金等に充当**。これらに係る費用の 89% を使用料で賄うことが可能に。決算は関係者に報告し、HP で公開。
- 登山者に対するアンケートでは、富士登山の規制について**賛成との回答が9割以上**を占める結果となった。



登山者数（吉田口ルート）

背景・目的

- 料金改定の契機は各観光施設・サービスが置かれている状況により様々であるが、近年は、**観光客の来訪に伴い生じる追加コストへの対応**が契機となる事例が見られる。【富士吉田市、白川村等】
- また、料金設定の方法等によって、**混雑緩和**や、**市民利用と観光利用のすみ分け**を試みる事例もある。【京都市交通局、尾花沢市】
- 対応に当たっては、観光客の満足度・回遊性向上といった観点のみならず、**地域住民の負担軽減や恩恵の付与の観点**が踏まえられる場合がある。【京都市交通局、姫路市】

導入プロセス

- **検討体制をしっかりと構築**した上で、周辺の観光関連事業者等へ丁寧に説明し、理解を醸成した事例が見られる。また、こうしたプロセスを通じて、**持続可能な観光地域づくりに向けた関係者間の議論が促進**された側面もある。【富士吉田市、尾花沢市等】
- **円滑な運用開始に向けて周知期間を一定確保**するなど、導入タイミングから逆算した適切なスケジュール管理を行った事例が見られる。【白川村、姫路市等】
- **実証実験**を行うことにより、**効果検証**、**地域住民と観光客双方の理解促進**が可能となった事例が見られる。【尾花沢市】
- 利用者間で料金差を設ける場合において、**DXツールの活用を含めたオペレーション上の工夫を行い、利用者の判別を容易化**した事例がある。【姫路市】
- **観光客の行動を分析し、タッチポイントを明確にしておく**ことで、有効かつ効率的な収受システムの構築につなげている事例がある。【白川村】
- 対外的な発信に当たり、各観光施設・サービス等の意義や目的とともに、**得た収益をどのように活用していくのかを明確に伝える**ことで、利用者の理解を醸成することに成功した事例が見られる。【白川村、東京国立博物館等】

料金の考え方

- 観光客の受入環境整備やサービス向上に係る費用、施設の維持管理費、警備費等の多様なコストについて、**今後の見込額の算定を丁寧に実施**している事例が多い。【姫路市、山梨県等】
- **必要経費からの逆算や、利用者アンケートの結果を踏まえて料金を決定**することで、納得感を得やすい対外的な説明につなげている事例が見られる。【姫路市、山梨県等】

効果・成果

- 観光客の来訪に伴い生じる追加コストについて、**料金改定により財源を確保**した事例が見られる。【富士吉田市、山梨県等】
- 料金改定により新たに得た収益を使い、**利用者のサービスや体験価値の向上**につなげた事例が見られる。【東京国立博物館等】
- **市民利用と観光利用のすみ分けにより混雑緩和**に寄与した事例がある。【京都市交通局】
- 一方、ダイナミックプライシングによる需要分散については、ヒアリングした観光施設・サービスの中では狙い通りの効果を明確に確認できた例はなく、引き続き調査・分析が必要。



内部検討段階

(検討開始～対外公表)

◆ 料金設定の必要性に関する整理

- ✓ 観光客の来訪に伴い生じる追加コストへの対応が契機となる事例【富士吉田市、白川村等】
- ✓ 混雑緩和や、市民利用と観光利用のすみ分けを試みる事例【京都市交通局、尾花沢市】

◆ 組織内の検討体制の構築

- ✓ 自治体の組織内において、観光部局だけではなく、組織横断的な体制を築いた事例【富士吉田市】

◆ 法的な整理の確認

- ✓ 運輸支局の協力の下、運賃に関する法的な整理を確認した事例【尾花沢市】

◆ 他の手段との比較検討

- ✓ 宿泊税や入域税等、他の観光財源確保策と比較検討した事例【白川村】

◆ スケジュール設計

- ✓ 周知期間を確保するため、導入タイミングから逆算したスケジュール管理を行った事例【白川村、姫路市等】

調整段階

(対外公表～決定)

◆ 地域住民等への説明

- ✓ 条例制定前に、自治会、商工関係者等との丁寧な意見交換、説明会を実施した事例【富士吉田市】
- ✓ 市民料金の設定にあたり、最も影響を受けるとされる近隣自治体の住民の理解を得るため、地元新聞で連載記事を掲載した事例【姫路市】

◆ 料金水準の調整

- ✓ 必要経費からの逆算や、利用者アンケートの結果を踏まえて料金を決定した事例【姫路市、山梨県等】

◆ パブリックコメントの実施、議会への説明

- ✓ パブリックコメントの実施前・実施後のタイミングなど、議会へ段階的に報告した事例【姫路市】

◆ 条例改正

- ✓ 条例の改正により、料金水準等を変更した事例【白川村等】

準備段階

(決定～導入)

◆ 実証実験の実施

- ✓ 実証実験を行うことにより、効果検証、地域住民と観光客双方の理解促進が可能となった事例【尾花沢市】

◆ 観光客、周辺の観光関連事業者等への周知

- ✓ 料金改定に至った施設の現状や背景についてHP上で複数回にわたり発信した事例【東京国立博物館】
- ✓ 旅行会社のツアー企画期間を考慮し、条例改正から施行まで約半年の時間を確保し、周知に努めた事例【白川村】
- ✓ DMOや商工会議所の理解を得た上で、協力しながら周辺の観光関連事業者・団体に対する説明を実施した事例【姫路市】

◆ 円滑な導入に向けたデジタル技術等の活用準備

- ✓ 利用者間で料金差を設ける場合において、DXツールの活用を含めたオペレーション上の工夫を行い、利用者の判別を容易化した事例【姫路市】
- ✓ 料金精算機のプログラムを改修した事例【白川村】

導入段階

(導入以降)

◆ 当初の目的の達成状況に関する点検

- ✓ 混雑緩和の効果や、財源確保の程度等を点検している事例【富士吉田市、京都市交通局等】

◆ 地域住民や観光客の反応、動向の把握や分析

- ✓ 利用者に対するアンケート調査を実施して反応を把握している事例【京都市交通局、山梨県】
- ✓ 利用者数の情報を定期的に对外発信している事例【姫路市】
- ✓ 初年の利用者数の動向を踏まえて、料金水準を練り直した例【山梨県】

◆ 増収分の使途に関する情報発信

- ✓ 決算等により増収分の使途を明確に伝えることで、料金設定に関する利用者の理解を醸成した事例【山梨県等】

委員 ◎：座長

- ◎矢ヶ崎 紀子 東京女子大学 現代教養学部 経済経営学科 教授
- 田林 信哉 一般社団法人Satoyakuba 代表理事
- 樋口 容子 公益社団法人日本消費生活アドバイザー・
コンサルタント・相談員協会（NACS） 副会長
- 日高 洋祐 株式会社MaaS Tech Japan 代表取締役社長
- 二神 真美 名城大学 名誉教授
- 宮島 香澄 ジャーナリスト
- 村山 慶輔 株式会社やまところ 代表取締役

オブザーバー

- 内閣府 迎賓館 総務課長
- 宮内庁 長官官房 参事官
- 総務省 自治行政局 行政課長
- 文化庁 企画調整課長
- 文化資源政策・記念物課長
- 美術学芸課長
- 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長
- 物流・自動車局 旅客課長
- 海事局 内航課長
- 航空局 航空事業課長
- 環境省 自然環境局 国立公園課長
(事務局：観光庁)

開催経緯

- 第1回 令和8年4月27日（月）
 - ・ 本研究会の進め方について
- 第2回 令和8年5月27日（水）
 - ・ 山梨県富士吉田市・京都市交通局・兵庫県姫路市へのヒアリング
- 第3回 令和8年6月8日（月）
 - ・ 山形県尾花沢市・東京国立博物館・山梨県・岐阜県白川村へのヒアリング
- 第4回 令和8年7月14日（火）
 - ・ 今後の進め方について