

二次交通

路線	山形	釧路	但馬	能登	静岡	紋別	白浜	天草
該当	○	○	○	○	○	○	○	○

全路線において二次交通の取組を実施している。レンタカー、タクシー、バス等の二次交通は下表の特徴が挙げられる。交通モード別に二次交通を整理するものとする。

二次交通の特徴

交通モード	特徴	主な利用者層
レンタカー	・利用者が運転 ・自由に移動できる。	・自由に移動したい若年層 ・家族連れ
タクシー	・一般のタクシー利用	・交通弱者
観光ガイド タクシー	・観光ガイド付き ・周遊バスより自由度が高い。	・交通弱者 ・土地勘のない人 ・地元特有の観光地を知りたい層
周遊バス	・観光ガイド付き	・交通弱者 ・土地勘のない人
路線バス	・決められた路線 ・移動時間を要する。	・交通弱者 ・コストを抑えたい層

1 レンタカー助成

○実施概要

- ・ 空港と観光地間において公共交通が脆弱な地域の移動利便性向上のため、レンタカー、観光タクシー等への助成事業を行い、旅行費用の低廉化による利用者増を図った。(山形、能登、白浜、天草)
- ・ 二次交通単体の利用料金が安いことにより集客を図るため、利用料金の助成を行った。
 - 協議会における本プログラムの位置付けが異なり、そもそもの二次交通需要を把握する協議会(能登、白浜)
 - 価格訴求力の実証実験を行い、継続可能な価格設定を行う協議会(山形、但馬、天草)。助成の手法は、直接二次交通事業社に助成する方法と、旅行商品に組み込む方法があった。

○分析

利用者層ニーズにおいては、レンタカーは、現地での移動自由度が高く運転に抵抗がない層に利用され、アンケート結果では価格よりも利用できること自体に効果があると見受けられる。利用者は助成の有無によらずレンタカー利用する傾向にあり、施策としての効果は小さいと思われる。

a) 【能登】レンタカーキャッシュバック

- ・ 能登では、レンタカーキャッシュバックを行っており、以下の利用実績がある。
 - 利用者数 H26:906 台⇒H27 : 1808 台⇒H28 : 487 台
 - 助成による航空利用意向 H27 : 19%⇒H28 : 39%
- ・ 地方空港のアクセス手段として、レンタカーに焦点を当てたことで利用者実績も多く、助成による航空利用意向も伸びている。イン・アウト空港をレンタカーで繋げる仕組みは継続性があり、新幹線で来県し能登へ周遊する利用者ニーズを把握したことによりマッチしているが、価格訴求力に頼ったものとなっている。(能登)

b) 【白浜】レンタカーのガソリン助成

- ・ 白浜では、ガソリン費用負担を行うレンタカー助成を実施しており、以下の利用実績がある。
 - 利用者数 H26:7 台⇒H27 : 10 台⇒H28 : 38 台 (H28:レンタカー付き旅行商品)
 - 助成による空港利用増 H27 : 47%⇒H28 : 53%
- ・ 白浜空港からの二次交通機関として紀南地方を周遊する場合はレンタカーが最適でありという認識のもと、補助制度があることにより利用者を引き付ける材料となっているが、価格訴求力に頼ったものとなっている。
- ・ 利用者は運転に抵抗のない 10 歳代 24%、20 歳代 18%、30 歳代 41%と 30 歳代以下が 8 割以上を占めており、レンタカー利用の理由として移動に便利との回答が 88%と高い。

c) 【但馬】地域周遊レンタカー助成

- ・ 但馬では、観光周遊にて使用できるクーポンを用いた地域周遊レンタカーの助成を実施しており、以下の利用実績がある。
 - 利用者数 H26,27 : 313 台⇒H28 : 190 台
 - レンタカー満足度 H26,27 : 52%⇒H28 : 74%
- ・ 観光目的の利用者が対象であったが、ビジネス利用が多くクーポンの魅力が薄いと思われる。観光目的の利用者には地域周遊のきっかけとなっているが、本取組の航空機利用へのインセンティブは弱い。

d) 【山形】レンタカー助成

- ・ 山形では羽黒山山伏クーポンの開発によるレンタカー助成を行っている。本取組は平成 27 年度の貸切タクシーが低調であった実績をふまえ方針転換し、平成 28 年度からの新規取組である。利用実績は 154 台と利用実績は少なく、利用意向や過年度からの

動向は不明であり、それまで実績のなかった出羽三山へのレンタカーの利用動向について、分析に役立てるための材料収集に留まっている。

2 バス助成

○実施概要

付加的なサービスである周遊ガイド付きバスツアーなど、二次交通単品ではなく、利用者ニーズに応えた付加的なサービスを加味した施策を実施している。

能登や紋別地域では、空港まで鉄道が連絡しておらず、また、点在する観光地までの公共交通でのアクセスが困難であるため、人口集積エリアからの誘客には二次交通が欠かせない。

○分析

利用者層ニーズにおいては、観光タクシーやバス助成は、運転を好まない交通弱者（高齢者、女性等）に対して利用が多い（能登の観光バス助成：50歳代・60歳代 50%）。いずれも、事業採算性を確保するためにはコスト高となるが、助成による価格低廉化により旅行喚起に繋がっている。

a) 【能登】団体向け貸切バス助成

- ・ 能登では、平成 26, 27 年度の金沢駅～空港間の定期観光バスの運行支援を見直し、平成 28 年度は団体や個人それぞれのターゲットに直接、片道北陸新幹線・片道能登空港利用の旅行商品を働きかける方針転換を図った。その造成にかかる貸切バスの助成を行っており以下の利用実績がある。
 - 利用者数 H28：35 団体、航空利用増 1,461 席
 - 助成による航空利用意向 H28 助成による航空利用意向：100%、満足度：80%
- ・ 利用者は往復の交通モードにおいて、航空のみ、鉄道のみといった、限られた交通モードを使う傾向（能登観光バス利用者：平成 26 年度の往復航空利用者：約 7 割、平成 27 年度の往復鉄道利用者：約 8 割）にある。二次交通を用意するだけでは無く、往復で異なる交通モードを用いた良例である。
- ・ 競合する新幹線と連携することで、新幹線で来訪する団体客を能登空港に誘引しており、県内周遊観光バスとして機能している。旅行会社と連携し効率よく周知ができたことにより、1,461 人の参加があったが、取組費用が約 1,300 万円であることから、費用対効果は低い。

b) 【紋別】紋別＝稚内空港間バス

- ・ 紋別では、稚内空港と紋別空港間を半日で結ぶオホーツクライナーを運行しており、以下の利用実績がある。
 - 利用者数 H26：62 人⇒H27：90 人⇒H28：119 人

▶ 助成なしでは来訪しない割合 56%

- ・ 公共交通機関が脆弱な地域では、利用者による採算性は低く費用対効果は薄いですが、交通弱者にとっては二次交通が最低限のインフラとなっている。利用者は少ないながらも増加傾向（H28はH26の倍増）にあり、本助成が無い場合は来訪しなかった割合は56%となっており、当該地域においては欠くことのできない二次交通手段となっている。
- ・ バス会社ヒアリングでは、今後は双方向の観光資源をPRすることで利用者増を見込めるとの意見がある。

c) 【天草】欠航時の代替交通バス

- ・ 平成28年度からの新規取組であり、以下の利用実績がある。
 - ▶ 運行回数：4回、利用者数：予約者99人のうち15人
 - ▶ 安心バスの必要性：68%
利用しない理由：時間が合わない18%、他の交通手段で移動：9%
- ・ 他の交通機関では移動が不便であることから、福岡空港発の最終便欠航時のリスク解消を目的に、マイナスイメージの払拭と不安材料を解消するための取組であったが、利用者は少ない結果に終わっている。
- ・ 低迷の要因としては、事前に悪天候が悪くなると福岡空港まで行かずに他の交通手段に切り替える旅客が大半であり、欠航の事前周知やPR不足の他、地域のニーズについて分析できていなかったことと考える。

3 タクシー助成

○実施概要

地元運転手による観光案内を実施しており、著名な観光地にはない地元ならではの魅力を伝えることにより、大部分の利用者からは満足している（能登の平成27年度観光ガイドタクシーの満足度：82%）との意見がある。

○分析

バス助成同様に、観光タクシーの利用者層は運転を好まない交通弱者（高齢者、女性等）に対して利用が多い。

d) 【山形】空港～観光地間の貸切乗合タクシー

- ・ 平成27年度は出羽三山までの貸切タクシーを運行したが、出羽三山の集客力が弱く、空港から遠距離（約90km）であることから、13台29人の集客に留まり、とりやめとしている。一方、蔵王温泉までの貸切タクシー「蔵王ライナー」は、空港から近距離（約40km）の山形を代表する温泉街までの運行を行っており、小型タクシー、ジ

ジャンボタクシー、マイクロバスを含めた運行としコストを抑えている。3 ヶ年運行し以下の利用実績がある。

▶ 利用者数 H26 : 912 人、H27 : 1,092 人、H28 : 1,319 人

- ・ 蔵王ライナー利用者は堅調な伸びとなっており、個人旅行者がレンタカー利用をするのに対し、団体旅行者の利用が想定される。出羽三山、蔵王という二台観光地への二次交通の整備は重要であり、継続すべき取組と考える。

e) 【能登】ふるさとタクシー、観光タクシー

- ・ 平成 28 年度より空港と能登各地を結ぶ乗合送迎タクシー付きの旅行商品を造成しており、一般のタクシーより割安な乗合タクシーを運行し、以下の利用実績がある。

▶ 利用者数 H28 : 495 人

▶ 助成による来訪のきっかけとなった割合 : 57%、満足度 : 52%

- ・ 乗合タクシーの PR がチラシのみとなっており、PR の周知が弱く、利用者が内容を把握しにくい。
- ・ 平成 28 年度は 1,000 万円の費用が生じているが、利用者実績より成果が少ない結果となっている。利用者層は 50~70 歳代の交通弱者が 95% となっており、本助成が来訪のきっかけとなっている割合は 57% に留まっている。

f) 【白浜】定額観光タクシー

- ・ 熊野古道をはじめとした主要観光地までのバス接続が少ないため、定額観光タクシーの利用拡大の PR を行い、3 ヶ年運行し、以下の利用実績がある。

▶ 利用者数 H26 : 14 台 (3 ヶ月)、H27 : 106 台 (12 ヶ月)、H28 : 52 台 (6 ヶ月)

▶ 助成による来訪のきっかけとなった割合 : 15%

- ・ 安価で定額のキャンペーンを実施し、空港やホームページでの周知行い、観光タクシーは高いというイメージを払拭しており、3 ヶ年で利用者の増加が顕著となっている。
- ・ 本助成があるから来訪した割合が 15% であることから、定額観光タクシーの需要開拓に一定の成果を収めている。地元タクシー会社 (3 社) において今後は自主的に継続することは評価できる。

g) 【天草】予約制の島内周遊タクシー

- ・ 天草空港を発着し島内を周遊する交通手段がないため、利便性向上を図るため小型タクシーおよびジャンボタクシーを 3 ヶ年運行し、以下の利用実績がある。

▶ 航空機利用した利用者数 H26 : 27 台 138 人、H27 : 39 台 167 人、H28 : 26 台 68 人

▶ 助成による来訪のきっかけとなった割合 : 15%

- ・ 個人または家族で行きたい場所に行けるタクシーの利便性と割引キャンペーンにより、利用しやすい環境が用意できたことから、平成 26 年度から平成 27 年度にかけて増加傾向にある。
- ・ 地元ドライバーによる地元住民しか知り得ない食、観光地等について周遊タクシー利用を通じ、即時的に SNS 発信により魅力を伝えることで、副次的な効果もある。

h) 【但馬】欠航代替乗合タクシー

- ・ 冬場の欠航が多いことから、伊丹空港発便の欠航時のリスク解消を目的に、マイナスイメージの払拭と不安材料を解消するための取組となっており、3 ヶ年運行し、以下の利用実績がある。
 - 利用者数 H26 : 71 台 174 人 (5 ヶ月)、H27 : 125 台 324 人 (11 ヶ月)、
H28 : 45 台 113 人 (7 ヶ月)
 - タクシーの認知度 : 37%
- ・ 欠航代替タクシーは、認知度が 37% であることから利用者アンケートからは事前に本助成を知らない利用者が見受けられる。また、空港到着前に欠航がわかり、かつ代替タクシーの存在を知らない利用者は、伊丹空港来港前に欠航がわかった場合に、別の代替経路を選ぶことも考えられるため周知方法に問題があったと考えられる。
- ・ 利用者の声として欠航時の時間ロスを軽減できること、乗換不要となることの評価が集まっており、一定のリスク低減効果はある。