

《資料編》

． 1990年以降に整備された高速交通網	資 - 1
． 都道府県アンケート調査票	資 - 9
． 都道府県アンケート回答結果	資 -22
． 市町村アンケート調査票	資 -70
． 市町村アンケート回答結果	資 -82
． 事例ヒアリング記録	資 -99
． 参考資料一覧	資 -175

1. 1990年以降に整備された高速交通網

1. 道路

1990年以降供用された高速自動車国道（供用年月は当該区間が全区間供用開始された年月）

道名	供用区間	延長(km)	供用年月
北海道縦貫自動車道	長万部～和寒	348.8	2000年10月
北海道横断自動車道	小樽～札幌JCT	38.3	1992年9月
	十勝清水～池田	50.3	1995年10月
	千歳恵庭JCT～夕張	42.1	1999年10月
東北縦貫自動車道	大泉JCT～青森	697.9	1994年3月
東北横断自動車道	北上JCT～秋田北	122.9	1997年11月
	村田JCT～月山	83.5	1999年10月
	湯殿山～酒田	41.2	2000年9月
	いわきJCT～新潟中央	212.7	1997年10月
関越自動車道	藤岡～上越JCT	202.9	1999年10月
常磐自動車道	川口JCT～いわき四倉	199.5	1999年3月
東関東自動車道	千葉～木更津南	35.0	1995年7月
北関東自動車道	友部～水戸南	21.7	2000年12月
	栃木都賀JCT～宇都宮上三川	18.5	2000年7月
	高崎JCT～伊勢崎	14.5	2001年3月
中央自動車道	岡谷JCT～更埴JCT	75.8	1993年3月
東海北陸自動車道	一宮JCT～飛騨清見	117.2	2000年10月
	五箇山～小矢部砺波JCT	27.4	2000年9月
第二東海自動車道	名古屋南～東海	5.1	1998年3月
北陸自動車道	新潟空港～米原JCT	487.1	1997年11月
近畿自動車道	関JCT～伊勢	68.8	1993年3月
	名古屋～亀山	81.4	1993年12月
	松原JCT～海南	72.9	1993年9月
	吉川JCT～舞鶴東	87.0	1998年3月
	飛鳥～湾岸弥富	5.1	2000年3月
山陽自動車道	神戸JCT～廿日市JCT	323.3	1998年4月
	大竹JCT～山口JCT	93.7	1992年6月
	宇部JCT～下関JCT	28.1	2001年3月
中国横断自動車道	千代田JCT～浜田	56.6	1991年12月
	落合JCT～米子	66.5	1992年12月
	岡山総社～北房JCT	40.6	1997年3月
	宍道～松江玉造	14.1	2001年3月
四国縦貫自動車道	徳島～川之江東JCT	95.3	2000年3月
	川之江JCT～大洲	126.9	2000年7月
四国横断自動車道	高松西～伊野	124.9	1998年3月
	板野～津田東	25.7	2001年3月
	高松東～高松中央	4.5	2001年3月
九州縦貫自動車道	門司～鹿児島	345.3	1995年7月
九州横断自動車道	長崎多良見～大分米良	245.5	1996年11月
東九州自動車道	大分米良～大分宮河内	6.2	1999年11月
	西都～清武JCT	26.9	2001年3月
	国分～隼人東	4.8	2000年3月
関西国際空港線	泉佐野JCT～りんくうJCT	6.6	1994年4月

資料) 国土交通省道路局「道路ポケットブック」(2001年)より作成

1990年以降供用された高規格幹線道路（一般国道）

路線名	区間名	延長(km)	供用年月
伊豆縦貫自動車道	修繕寺道路	2.0	1992年9月
三陸縦貫自動車道	仙台松島道路	7.0	1993年3月
三陸縦貫自動車道	大船渡三陸道路	3.0	1993年3月
西九州自動車道	今宿道路	8.0	1993年3月
中部縦貫自動車道	永平寺大野道路	2.0	1993年6月
八戸・久慈自動車道	久慈道路	3.0	1993年12月
三遠南信自動車道	小川路峠道路	5.0	1994年3月
三遠南信自動車道	青崩峠道路	2.0	1994年7月
西九州自動車道	福岡外環状道路	4.0	1995年8月
能越自動車道	高岡砺波道路	7.0	1996年3月
首都圏中央連絡自動車道	青梅～鶴ヶ島	20.0	1996年3月
京都縦貫自動車道	八木園部道路	16.0	1996年4月
三陸縦貫自動車道	仙塩道路	8.0	1997年3月
中部縦貫自動車道	安房峠道路	6.0	1997年12月
日高自動車道	苫東道路	5.0	1998年3月
三陸縦貫自動車道	矢本石巻道路	12.0	1998年3月
南九州西回り自動車道	鹿児島島道路	10.0	1998年3月
伊豆縦貫自動車道	修善寺道路	2.0	1998年3月
京都縦貫自動車道	綾部宮津道路	12.0	1998年3月
深川留萌自動車道	深川沼田道路	5.0	1998年4月
西神自動車道	西神道路	9.0	1998年4月
西九州自動車道	佐世保道路	5.0	1998年4月
南九州西回り自動車道	八代日奈久道路	7.0	1998年4月
能越自動車道	田鶴浜道路	5.0	1998年4月
日高自動車道	苫東道路	15.0	1998年7月
深川留萌自動車	深川沼田道路	7.0	1998年7月
西九州自動車道	今宿道路	4.0	1998年9月
三陸縦貫自動車道	大船渡三陸道路	6.0	1999年3月
中部縦貫自動車道	油坂峠道路	6.0	1999年4月
今治小松自動車道	今治小松道路	4.0	1999年7月
中部縦貫自動車道	油坂峠道路	3.0	1999年11月
西九州自動車道	今宿道路	1.0	2000年4月
那覇空港自動車道	南風原道路	6.0	2000年6月
能越自動車道	高岡砺波道路	7.0	2000年7月
今治小松自動車道	今治小松道路	9.0	2001年7月

資料) 国土交通省道路局「道路ポケットブック」(2001年)より作成

2001年度中に供用開始の区間（予定路線区間含む）

道名	供用区間	延長(km)	供用年月
北海道縦貫自動車道	国縫～長万部	11.0	2001年11月
東北横断自動車道酒田線	酒田～酒田みなと	11.8	2001年8月
日本海沿岸東北自動車道	河辺JCT～秋田空港	2.4	2001年7月
常磐自動車道	いわき四倉～広野	13.8	2002年3月
中部横断自動車道	白根IC～双葉JCT	6.8	2002年3月
近畿自動車名古屋神戸線	湾岸弥富～みえ川越	8.3	2002年3月
東九州自動車道	大分宮河内～津久見	21.0	2001年12月
	末吉財部～国分	22.5	2002年3月
南九州自動車道（鹿児島道路）	市来～伊集院	11.1	2002年4月

資料）日本道路公団ホームページ等より作成

東京外かく環状自動車道

道名	供用区間	延長(km)	供用年月
東京外かく環状自動車道	三郷～和光	30.6	1992年11月
東京外かく環状自動車道	大泉～美女木	8.5	1994年

橋梁（本州・四国連絡橋）

橋梁名（路線名）	ルート名	橋長(m)	供用年月
生口橋（西瀬戸自動車道）	尾道・今治ルート	790	1991年12月
明石海峡大橋（神戸淡路鳴門自動車道）	神戸・鳴門ルート	3,911	1998年4月
新尾道大橋（西瀬戸自動車道）	尾道・今治ルート	546	1999年5月
多々羅大橋（西瀬戸自動車道）		1,480	1999年5月
来島海峡大橋・第一～第三大橋（西瀬戸自動車道）		4,045	1999年5月

資料）国土交通省道路局「道路ポケットブック」（2001年）より作成

2. 鉄道

1990年以降整備された鉄道・軌道一覧

	区分	事業主体	線名	区間	距離 (km)	運輸開始 実施年月
鉄道	普通鉄道	北海道旅客鉄道株式会社	千歳線	南千歳、新千歳空港	2.6	1992年7月
		東日本旅客鉄道株式会社	東北新幹線	東京、上野	3.6	1991年6月
			上越線	越後湯沢、ガーラ湯沢	1.8	1990年12月
			仙石線	あおば通、仙台	0.5	2000年3月
			京葉線	東京、新木場	7.4	1990年3月
		東海旅客鉄道株式会社	城北線	勝川、尾張星の宮	9.3	1991年12月
		西日本旅客鉄道株式会社	博多南線	博多、博多南	8.5	1990年4月
			関西空港線	日野根、りんくうタウン	4.2	1994年6月
		九州旅客鉄道株式会社	宮崎空港線	田吉、宮崎空港	1.4	1996年7月
		日本貨物鉄道株式会社	しなの鉄道線	田中、篠の井	33.8	1997年10月
		仙台市(交通局)	南北線	八乙女、泉中央	1.2	1992年7月
		北越急行株式会社	ほくほく線	六日町、犀潟	59.5	1997年3月
		しなの鉄道株式会社	しなの鉄道線	軽井沢、篠の井	65.1	1997年10月
		北総開発鉄道株式会社、都市基盤整備公団	北総・公団線	京成高砂、新鎌ヶ谷	12.7	1991年3月
				千葉ニュータウン中央、印西牧の原	4.7	1995年4月
				印西牧の原、印旛日本医大	3.8	2001年7月
		東葉高速鉄道株式会社	東葉高速線	西船橋、東葉勝田台	16.2	1996年4月
		東京臨海高速鉄道株式会社	臨海副都心線	新木場、東京テレポート	4.9	1996年3月
		西武鉄道株式会社	西武有楽町線	練馬、新桜台	1.4	1994年12月
		京成電鉄株式会社	千原線	千葉中央、大森台	4.2	1992年2月
				大森台、ちはら台	6.7	1995年4月
		京王電鉄株式会社	相模原線	南大沢、橋本	4.4	1991年3月
		小田急電鉄株式会社	多摩線	小田急多摩センター、唐木田	1.5	1991年3月
		相模鉄道株式会社	いずみ野線	いずみ野、いずみ野中央	2.2	1991年4月
				いずみ野中央、湘南台	3.1	1999年3月
		横浜市(交通局)	1号線	戸塚、湘南台	7.4	1999年8月
			3号線	新横浜、あざみ野	10.9	1993年3月
		名古屋市(交通局)	4号線	大曾根、砂田橋	1.7	2000年1月
			6号線桜通線	今池、野並	8.6	1994年3月

株式会社東海交通事業	城北線	勝川、尾張星の宮	9.3	1991年12月	
		尾張星の宮、枇杷島	1.9	1993年3月	
のと鉄道株式会社	七尾線	七尾、輪島	53.5	1991年9月	
北近畿タンゴ鉄道株式会社	宮津線	西舞鶴、豊岡	83.6	1990年4月	
嵯峨野観光鉄道株式会社	嵯峨野観光線	トロッコ嵯峨、トロッコ亀岡	7.3	1991年4月	
京都市（交通局）	烏丸線	国際会館、北山	2.6	1997年6月	
		北山、北大路	1.2	1990年10月	
	東西線	醍醐、御陵	6.3	1997年10月	
		三条京阪、二条	3.1	1997年10月	
		御陵、三条京阪	3.3	1997年10月	
京都高速鉄道株式会社	東西線	御陵、三条京阪	3.3	1997年10月	
株式会社大阪港トランスポートシステム	南港・港区連絡線	大阪港、コスモスクエア	2.4	1997年12月	
関西高速鉄道株式会社	J R東西線	京橋、尼崎	12.5	1997年3月	
関西国際空港株式会社	空港連絡鉄道線	りんくうタウン、関西空港	6.9	1994年6月	
大阪府都市開発株式会社	泉北高速鉄道線	光明池、和泉中央	2.2	1995年4月	
井原鉄道株式会社	井原線	清音、神辺	38.3	1999年1月	
		総社、清音	3.4	1999年1月	
智頭急行株式会社	智頭線	上郡、智頭	56.1	1994年12月	
阿佐海岸鉄道株式会社	阿佐東線	海部、甲浦	8.5	1992年3月	
案内軌条式鉄道	札幌市（交通局）	東豊線	豊水すすきの、福住	5.5	1994年10月
	埼玉新都市交通株式会社	伊奈線	羽貫、内宿	1.1	1990年8月
	株式会社ゆりかもめ	東京臨海新交通臨海線	日の出、お台場海浜公園	4.7	1995年11月
			テレコムセンター、国際展示場正門	2.1	1995年11月
	株式会社大阪港トランスポートシステム	南港・港区連絡線	コスモスクエア、トレードセンター前	0.6	1997年12月
	広島高速交通株式会社	広島新交通1号線	本通、県庁前	0.3	1994年8月

軌道	無軌条電車	立山黒部貫光株式会社	無軌条電車線	室堂、大観峰	3.7	1996年4月		
		大阪市交通局	7号線（長堀鶴見緑地線）	大正、心齋橋	2.8	1993年4月		
				心齋橋、京橋	5.7	1991年4月		
				鶴見緑地、門真南	1.3	1994年5月		
	懸垂式モノレール	千葉都市モノレール株式会社	2号線	千葉、スポーツセンター	4.0	1991年6月		
			1号線	千葉みなと、千葉	1.5	1995年8月		
				千葉、県庁前	1.7	1999年3月		
	跨座式モノレール	スカイレールサービス株式会社	広島短距離交通瀬野線	みどり口、緑中央	1.3	1998年8月		
		多摩都市モノレール株式会社	多摩都市モノレール線	多摩センター、立川北	10.6	2000年1月		
	案内軌条式	北九州高速鉄道株式会社	小倉線	小倉、平和通	0.4	1998年4月		
				株式会社ゆりかもめ	東京臨海新交通臨海線	新橋、日の出	2.1	1995年11月
					お台場海浜公園、テレコムセンター	2.3	1995年11月	
		国際展示場正門、有明	0.7	1995年11月				
		桃花台新交通株式会社	桃花台線	小牧、桃花台東	7.4	1991年3月		
		株式会社大阪港トランスポートシステム	南港・港区連絡線	トレードセンター前、中ふ頭	0.7	1997年12月		
		神戸新交通株式会社	六甲アイランド線	住吉、南魚崎	2.0	1990年2月		
アイランド北口、マリナーパーク				1.0	1990年2月			
広島高速交通株式会社	広島新交通1号線	県庁前、長楽寺	12.4	1994年8月				
		長楽寺、広域公園前	5.7	1994年8月				

資料) 運輸省鉄道局「鉄道要覧」(2001年)より作成

1990年以降整備された新幹線等

鉄道	一般鉄道	東日本旅客鉄道株式会社	成田空港線	成田、成田空港	8.1	1991年3月
			山形新幹線	福島、山形	87.1	1992年7月
				山形、新庄	61.5	1999年12月
			秋田新幹線	盛岡、秋田	127.3	1997年3月
			北陸新幹線	高崎、長野	117.0	1997年10月

資料) ホームページ等より作成

3 . 空港

種別	名称	設置管理者	供用開始年月
第一種	関西国際空港	関西国際空港（株）	1994年9月
	東京国際空港(2500m滑走路新設)	運輸大臣	1999年3月
	東京国際空港(3000m滑走路新設)		1997年3月
第二種	新千歳空港(3000m滑走路新設)	運輸大臣	1996年4月
	旭川空港	(設置者)運輸大臣 (管理者)旭川市	1997年2月
	釧路空港(2500m滑走路新設)	運輸大臣	2000年11月
	函館空港		1999年3月
	仙台空港(3000m滑走路新設)		1998年3月
	新潟空港(2500m滑走路新設)		1996年3月
	広島空港(2500m滑走路新設)		1993年10月
	広島空港(3000m滑走路新設)		2001年3月
	山口宇部空港(2500m滑走路新設)	(設置者)運輸大臣 (管理者)山口県	2001年3月予定
	松山空港	運輸大臣	1991年12月
	高知空港(2500m滑走路新設)		2003年予定
	北九州空港		1991年3月
	新北九州空港		2005年10月予定
	宮崎空港		1991年3月

第三種	利尻空港	北海道	1999年6月
	奥尻空港(1500m滑走路新設)		2006年3月 予定
	中標津空港		1997年3月
	新紋別空港		1999年11月
	女満別空港		2000年3月
	青森空港	青森県	1990年3月
	大館能代	秋田県	1998年7月
	花巻空港(2500m滑走路新設)	岩手県	2005年3月 予定
	庄内空港	山形県	1991年10月
	福島空港	福島県	1998年12月
	大島空港(1800m滑走路新設)	東京都	2003年3月 予定
	神津島空港		1992年7月
	能登空港	石川県	2003年7月 予定
	松本空港	長野県	1994年7月
	静岡空港	静岡県	2003年11月 予定
	神戸空港	神戸市	2004年10月 予定
	南紀白浜空港	和歌山県	2000年9月
	鳥取空港	鳥取県	2000年7月
	隠岐空港(2000m滑走路新設)	島根県	2003年7年 予定
	出雲空港		1991年3月
	石見空港		1993年7月
	岡山空港(2500m滑走路新設)	岡山県	1993年3月
	岡山空港(3000m滑走路新設)		2001年10月
	佐賀空港	佐賀県	1997年7月
	新種子島空港	鹿児島県	2006年3月 予定
	久米島	沖縄県	1997年7月
	慶良間空港		1994年11月
	南大東空港		1997年7月
	北大東空港		1998年10月
	新多良間空港		2003年10月 予定
新石垣空港	(1991年7月 予定)		

資料) 財団法人「航空統計要覧」(2000年版)・各空港ホームページ等より作成

2000年新石垣空港建設位置選定委員会や地元調整会議により「カラ岳陸上案」が選定される。

交通と観光に関するアンケート調査

【本アンケート調査の構成】

本アンケートは、下に示す3つの調査票から構成されております。各ケースについて、適当と思われる事例をご記入ください。該当する事例がない場合は、「なし」とご記入ください。

回答例を添付しておりますので、お読み頂いた上で、ご回答をお願いいたします。

A：交通の充実が観光に影響を及ぼしたケース

交通が充実することによって、交流人口が増加したあるいは減少したなど、地域の観光交流面で何らかの変化が見られたケース。

B：魅力ある観光地の形成が交通の充実を促したケース

魅力ある（集客力のある）観光地（施設）の整備や、観光地の集客力向上により、交通が整備・充実したケース。

C：交通に影響されない魅力をもつ観光のケース

観光地が魅力的であるが故に交通の変化が観光需要に影響を与えていないケースや、交通の不便さがむしろ観光地の魅力度を増しているケース。

調査票 A (交通の充実が観光に影響を及ぼすケース)

貴下における 1990 年以降に実施された広域交通の充実によって、市区町村において、観光に大きな変化をもたらした事例について、主なものを 3 つまで選び、次の手順でお答え下さい。

広域交通の充実は、貴都道府県・政令市が実施主体でないものも含めてください。

手順 1 : 回答表の事業名の欄に交通の充実に関する名称を記入し、供用開始もしくはサービス開始年をご記入下さい。特に名称がない場合は、内容を表すタイトルをつけて、お書き下さい。

手順 2 : 充実した広域交通の内容について、【充実した広域交通の選択肢】から当てはまるものを選び、番号を記入の上、具体的な内容をお書き下さい。

手順 3 : 観光の変化について、変化のあった市区町村名をご記入の上、【観光の変化の選択肢】から、当てはまる全てについて番号をご記入の上、具体的な内容をお書き下さい。

市町村によって変化が異なっている場合は、それぞれについてご回答下さい。変化が同一の場合、複数の市区町村をまとめてご回答いただいてもかまいません。

【充実した広域交通の選択肢】

道路

- 1 . 高速道路の開通・延伸
- 2 . ハイウェイオアシスの整備
- 3 . インターチェンジの開設
- 4 . 有料道路の料金値上げ
- 5 . 有料道路の料金値下げ・無料化
- 6 . 一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸
- 7 . 道の駅の設置
- 8 . 車窓からの景観・景色 (植樹等による沿道景観の向上)

バス

- 9 . 高速バス路線の開通・増便
- 10 . 高速バス路線の廃止・減便
- 11 . バス路線の開通・増便
- 12 . バス路線の廃止・減便
- 13 . 話題性のあるバス車両の投入
- 14 . バス料金の割引・周遊券等の料金面の工夫

鉄道

- 15 . 新幹線の開通・延伸
- 16 . 新幹線の停車・増便
- 17 . 特急列車、快速列車の創設・増便
- 18 . 特急列車、快速列車の減便・廃止
- 19 . 鉄道の開通

- 20 . 鉄道の廃止
 - 21 . 駅の新設
 - 22 . 駅舎の改築・美化
 - 23 . ダイヤ接続の向上
 - 24 . 話題性のある列車投入 (SL、トロッコ等)
 - 25 . イベント列車 (カラオケ列車、菜の花列車等)
 - 26 . 車窓からみる景観・景色 (植樹等による沿線景観の向上)
 - 27 . 季節料金・周遊券等料金面の工夫
- #### 飛行機
- 28 . 空港の開設
 - 29 . 新しい路線の開通・増便
 - 30 . 路線の減便・廃止
 - 31 . 季節料金等料金面の工夫
- #### 船
- 32 . 航路の開設
 - 33 . 航路の廃止
- #### その他
- 34 . 複数の交通機関の間の接続性向上
 - 35 . 複数の交通による観光地周遊券等の発行
 - 36 . レンタサイクルやレンタカー等による域内の移動手段の充実
 - 37 . その他

【観光の変化の選択肢】

来訪者の変化	観光入り客数	1.増加した	2.減少した	3.一時的に変化した
	リピーター数	4.増加した	5.減少した	6.一時的に変化した
	日帰り客数	7.増加した	8.減少した	9.一時的に変化した
	宿泊客数	10.増加した	11.減少した	12.一時的に変化した
	滞在時間(日数)	13.増加した	14.減少した	15.一時的に変化した
	立ち寄り箇所数	16.増加した	17.減少した	18.一時的に変化した
	来訪圏(来訪者発地・居住地)	19.拡大した	20.縮小した	21.一時的に変化した
	客単価	22.増加した	23.減少した	24.一時的に変化した
その他	マスメディア(TV・雑誌)の取材	25.増加した	26.減少した	27.一時的に変化した
	観光関連施設数	28.増加した	29.減少した	
	組織(広域的観光振興協議会等)	30.設立した		

1	事業名		供用 (サービス) 開始年	年
充実した 広域交通	番号	具体的な内容		
観光の 変化	市区 町村名	観光の変化 の番号	具体的な内容	

2	事業名		供用 (サービス) 開始年	年
充実した 広域交通	番号	具体的な内容		
観光の 変化	市区 町村名	観光の変化 の番号	具体的な内容	

3	事業名		供用 (サービス) 開始年	年
充実した 広域交通	番号	具体的な内容		
観光の 変化	市区 町村名	観光の変化 の番号	具体的な内容	

調査票B（魅力ある観光地の形成が交通の充実を促したケース）

貴都道府県・政令市下における魅力ある観光地の形成が、新たな交通需要を喚起し、交通の充実を促した事例について、主なものを3つまで選び、ご記入下さい。

交通の充実については、【選択肢】から当てはまるものを選び、回答表の番号の欄に数字を記入してください。

	名称	市区町村名	開始年
1			年
魅力の向上 の概要			
主な 活動主体			
交通の 充実	番号	具体的内容	

	名称	市区町村名	開始年
2			年
魅力の向上 の概要			
主な 活動主体			
交通の 充実	番号	具体的内容	

	名称	市区町村名	開始年
3			年
魅力の向上の概要			
主な活動主体			
交通の充実	番号	具体的内容	

【選択肢】

<p>道路</p> <p>1. 高速道路の開通・延伸</p> <p>2. ハイウェイオアシスの整備</p> <p>3. インターチェンジの開設</p> <p>4. 有料道路の料金値上げ</p> <p>5. 有料道路の料金値下げ・無料化</p> <p>6. 一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸</p> <p>7. 道の駅の設置</p> <p>8. 車窓からの景観・景色（植樹等による沿道景観の向上）</p> <p>バス</p> <p>9. 高速バス路線の開通・増便</p> <p>10. 高速バス路線の廃止・減便</p> <p>11. バス路線の開通・増便</p> <p>12. バス路線の廃止・減便</p> <p>13. 話題性のあるバス車両の投入</p> <p>14. バス料金の割引・周遊券等の料金面の工夫</p> <p>鉄道</p> <p>15. 新幹線の開通・延伸</p> <p>16. 新幹線の停車・増便</p> <p>17. 特急列車、快速列車の創設・増便</p> <p>18. 特急列車、快速列車の減便・廃止</p> <p>19. 鉄道の開通</p> <p>20. 鉄道の廃止</p>	<p>21. 駅の新設</p> <p>22. 駅舎の改築・美化</p> <p>23. ダイヤ接続の向上</p> <p>24. 話題性のある列車投入(SL、トロッコ列車等)</p> <p>25. イベント列車(カラオケ列車、菜の花列車等)</p> <p>26. 車窓からみる景観・景色（植樹等による沿線景観の向上）</p> <p>27. 季節料金・周遊券等料金面の工夫</p> <p>飛行機</p> <p>28. 空港の開設</p> <p>29. 新しい路線の開通・増便</p> <p>30. 路線の減便・廃止</p> <p>31. 季節料金等料金面の工夫</p> <p>船</p> <p>32. 航路の開設</p> <p>33. 航路の廃止</p> <p>その他</p> <p>34. 複数の交通機関の間の接続性向上</p> <p>35. 複数の交通による観光地周遊券等の発行</p> <p>36. レンタサイクルやレンタカー等による域内の移動手段の充実</p> <p>37. その他</p>
--	--

調査票C（交通に影響されない魅力を持つ観光のケース）

貴都道府県下・政令市下において、観光地が魅力的であるが故に交通面での不便さが観光需要に影響を与えない地域、交通面での不便さがむしろ観光地の魅力度を増している地域など、交通と観光がそれほど大きく相互に影響を及ぼしあわない事例について、主なものを3つまでご記入下さい。（具体例：独自の魅力ある取り組みにより観光客の増加が見られる地域、人里離れた交通網未整備の秘境温泉地、車規制に影響されない地域）

観光地の名称	市区町村名	交通と観光が影響を及ぼし合わない 具体的内容

高速交通や幹線交通の充実と地域の観光、交流との関係についての貴都道府県・政令市における考え方、方針等につきましてご自由にご記入下さい。

本調査に対するご意見、交通と観光との相互関係、交流人口増加のためにご検討されていること、方針、取り組み等ございましたら、ご自由にご記入ください。

調査票A・B・Cでご回答頂いた整備事例及び観光地事例について、事業概要・パンフレット等ございましたら、是非同封いただきますようお願い致します。

ご記入者の所属部署、ご役職、お名前、連絡先をご記入下さい。

貴自治体名		部署	
お名前		電子メール	@
TEL		FAX	

アンケートは以上で終了です。ご協力ありがとうございました。

交通と観光に関するアンケート調査

【 回 答 例 】

* 本冊子はアンケートの回答例です。

* お読み頂いた上で、アンケートにご回答頂きますようお願いいたします。

調査票 A (交通の充実が観光に影響を及ぼすケース)

貴下における 1990 年以降に実施された広域交通の充実によって、市区町村において、観光に大きな変化をもたらした事例について、主なものを 3 つまで選び、次の手順でお答え下さい。

広域交通の充実は、貴都道府県・政令市が実施主体でないものも含めてください。

手順 1 : 回答表の事業名の欄に交通の充実に関する名称を記入し、供用開始もしくはサービス開始年をご記入下さい。特に名称がない場合は、内容を表すタイトルをつけて、お書き下さい。

手順 2 : 充実した広域交通の内容について、【充実した広域交通の選択肢】から当てはまるものを選び、番号を記入の上、具体的な内容をお書き下さい。

手順 3 : 観光の変化について、変化のあった市区町村名をご記入の上、【観光の変化の選択肢】から、当てはまる全てについて番号をご記入の上、具体的な内容をお書き下さい。

市町村によって変化が異なっている場合は、それぞれについてご回答下さい。変化が同一の場合、複数の市区町村をまとめてご回答いただいてもかまいません。

【充実した広域交通の選択肢】

道路

- 1 . 高速道路の開通・延伸
- 2 . ハイウェイオアシスの整備
- 3 . インターチェンジの開設
- 4 . 有料道路の料金値上げ
- 5 . 有料道路の料金値下げ・無料化
- 6 . 一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸
- 7 . 道の駅の設置
- 8 . 車窓からの景観・景色 (植樹等による沿道景観の向上)

バス

- 9 . 高速バス路線の開通・増便
- 10 . 高速バス路線の廃止・減便
- 11 . バス路線の開通・増便
- 12 . バス路線の廃止・減便
- 13 . 話題性のあるバス車両の投入
- 14 . バス料金の割引・周遊券等の料金面の工夫

鉄道

- 15 . 新幹線の開通・延伸
- 16 . 新幹線の停車・増便
- 17 . 特急列車、快速列車の創設・増便
- 18 . 特急列車、快速列車の減便・廃止
- 19 . 鉄道の開通

- 20 . 鉄道の廃止
 - 21 . 駅の新設
 - 22 . 駅舎の改築・美化
 - 23 . ダイヤ接続の向上
 - 24 . 話題性のある列車投入 (SL、トロッコ等)
 - 25 . イベント列車 (ビール列車、菜の花列車等)
 - 26 . 車窓からみる景観・景色 (植樹等による沿線景観の向上)
 - 27 . 季節料金・周遊券等料金面の工夫
- #### 飛行機
- 28 . 空港の開設
 - 29 . 新しい路線の開通・増便
 - 30 . 路線の減便・廃止
 - 31 . 季節料金等料金面の工夫
- #### 船
- 32 . 航路の開設
 - 33 . 航路の廃止
- #### その他
- 34 . 複数の交通機関の間の接続性向上
 - 35 . 複数の交通による観光地周遊券等の発行
 - 36 . レンタサイクルやレンタカー等による域内の移動手段の充実
 - 37 . その他

【観光の変化の選択肢】

来訪者の変化	観光入り客数	1.増加した	2.減少した	3.一時的に変化した
	リピーター数	4.増加した	5.減少した	6.一時的に変化した
	日帰り客数	7.増加した	8.減少した	9.一時的に変化した
	宿泊客数	10.増加した	11.減少した	12.一時的に変化した
	滞在時間(日数)	13.増加した	14.減少した	15.一時的に変化した
	立ち寄り箇所数	16.増加した	17.減少した	18.一時的に変化した
	来訪圏(来訪者発地・居住地)	19.拡大した	20.縮小した	21.一時的に変化した
	客単価	22.増加した	23.減少した	24.一時的に変化した
その他	マスメディア(TV・雑誌)の取材	25.増加した	26.減少した	27.一時的に変化した
	観光関連施設数	28.増加した	29.減少した	
	組織(広域的観光振興協議会等)	30.設立した		

(回答例)

1	事業名	××高速道路の延伸(A市～B市)		供用 (サービス) 開始年	2000年
充実した 広域交通	番号	具体的な内容			
	1 9	××高速道路がA市から、××県B市まで延伸した。 それにともない、高速バスが本県C市から××県B市まで開通した。			
観光の 変化	市区 町村名	観光の変化 の番号	具体的な内容		
	D市、E 町、F町	1, 9, 25, 33, 37	高速道路の開通に合わせて、××などのイベントがあったほか、××観光施設が開業したため、TVなどが取材にきた。 日帰り客が増えたということである。		
	G町	1, 9, 33	昔から桜の名所であったが、高速道路でアクセスが良くなったため、TVに取り上げられ、今年は来訪者が多いそうである。		
	A市、B 町	2, 14	宿泊客が大幅に減少しているとのことである。		

調査票 B (魅力ある観光地の形成が交通の充実を促したケース)

貴都道府県・政令市下における魅力ある観光地の形成が、新たな交通需要を喚起し、交通の充実を促した事例について、主なものを3つまで選び、回答表にご記入下さい。

交通の充実については、選択肢から当てはまるものを選び、回答表の【選択肢】の欄に番号を記入して下さい。

	名称	市区町村名	開始年
1	祭り	町	1995年
魅力の向上の概要	地域に昔から伝わる伝統であり、95年に復活して以来、話題になり、今では東京から多くの観光客が祭りの期間中に訪問する。		
主な活動主体	町旅館組合		
交通の充実	選択肢	具体的内容	
	21	東京から新しい車両による鉄道が増便された。JRの輸送客増加を見込んでの取り組み	
	33	鉄道と祭りの展示館等の入館料がセットになった優待割引券が祭り期間中に発行されるようになった。	

【選択肢】

道路	21. 駅の新設
1. 高速道路の開通・延伸	22. 駅舎の改築・美化
2. ハイウェイオアシスの整備	23. ダイヤ接続の向上
3. インターチェンジの開設	24. 話題性のある列車投入(SL、トロッコ列車等)
4. 有料道路の料金値上げ	25. イベント列車(カラオケ列車、菜の花列車等)
5. 有料道路の料金値下げ・無料化	26. 車窓からみる景観・景色(植樹等による沿線景観の向上)
6. 一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸	27. 季節料金・周遊券等料金面の工夫
7. 道の駅の設置	飛行機
8. 車窓からの景観・景色(植樹等による沿道景観の向上)	28. 空港の開設
バス	29. 新しい路線の開通・増便
9. 高速バス路線の開通・増便	30. 路線の減便・廃止
10. 高速バス路線の廃止・減便	31. 季節料金等料金面の工夫
11. バス路線の開通・増便	船
12. バス路線の廃止・減便	32. 航路の開設
13. 話題性のあるバス車両の投入	33. 航路の廃止
14. バス料金の割引・周遊券等の料金面の工夫	その他
鉄道	34. 複数の交通機関の間の接続性向上
15. 新幹線の開通・延伸	35. 複数の交通による観光地周遊券等の発行
16. 新幹線の停車・増便	36. レンタサイクルやレンタカー等による域内の移動手段の充実
17. 特急列車、快速列車の創設・増便	37. その他
18. 特急列車、快速列車の減便・廃止	
19. 鉄道の開通	
20. 鉄道の廃止	

調査票C（交通に影響されない魅力を持つ観光のケース）

貴都道府県下・政令市下において、観光地が魅力的であるが故に交通面での不便さが観光需要に影響を与えない地域、交通面での不便さがむしろ観光地の魅力度を増している地域など、交通と観光がそれほど大きく相互に影響を及ぼしあわない事例について、主なものを3つまでご記入下さい。（具体例：独自の魅力ある取り組みにより観光客の増加が見られる地域、人里離れた交通網未整備の秘境温泉地、車規制に影響されない地域）

観光地の名称	市区町村名	交通と観光が影響を及ぼし合わない 具体的内容
温泉	郡A町	最近の秘湯ブームにより、交通アクセスが不便で東京から4時間以上かかるにもかかわらず、お客様は増加し続けている。都会では楽しめない食事（新鮮な山菜や川魚）も人気がある。但し、客層が以前は中高年カップルが主であったが、最近では女性の2人連れが多くなっている。
温泉	郡B町	当温泉地は、拠点都市C市から車で約2時間かつ、交通アクセスは車に限定されているにもかかわらず、1990年以降、観光客数は一貫して増加傾向にあり、うちリピート客が6割である。

III. 都道府県アンケート回答結果

1. 回答自治体一覧

都道府県 政令指定都市アンケート送付先(47都道府県・13市)

都道府県名	市町村名	部署名	〒番号	住所	回答済	A事例	B事例	C事例	自由回答
北海道		観光担当セクション	060-8588	北海道札幌市中央区北3条西6-1					
青森県			030-8570	青森県青森市長島1-1-1		1	0	0	
岩手県			020-8570	岩手県盛岡市内丸10-1		3	0	1	
宮城県			980-8570	宮城県仙台市青葉区本町3-8-1		3	3	3	
秋田県			010-8570	秋田県秋田市山王4-1-1		1	0	2	-
山形県			990-8570	山形県山形市松波2-8-1					
福島県			960-8670	福島県福島市杉妻町2-16		3	0	1	-
茨城県			310-8555	茨城県水戸市三の丸1-5-38		3	4	2	-
栃木県			320-8501	栃木県宇都宮市埴田1-1-20					
群馬県			371-8570	群馬県前橋市大手町1-1-1		3	3	2	-
埼玉県			336-8501	埼玉県浦和市高砂3-15-1		3	0	1	
千葉県			260-8667	千葉県千葉市中央区市場町1-1		1	0	0	-
東京都			163-8001	東京都新宿区西新宿2-8-1					
神奈川県			231-8588	神奈川県横浜市中区日本大通1		3	0	0	
新潟県			950-8570	新潟県新潟市新光町4-1		3	1	0	-
富山県			930-8501	富山県富山市新総曲輪1-7					
石川県			920-8580	石川県金沢市広坂2-1-1					
福井県			910-8580	福井県福井市大手3-17-1		2	0	0	
山梨県			400-8501	山梨県甲府市丸の内1-6-1		3	2	2	
長野県			380-8570	長野県長野市大字南長野字幅下692-2		3	3	1	-
岐阜県			500-8570	岐阜県岐阜市藪田南2-1-1					
静岡県			420-8601	静岡県静岡市追手町9-6		1	3	3	
愛知県			460-8501	愛知県名古屋市中区三の丸3-1-2		0	0	1	-
三重県			514-8570	三重県津市広明町1-3		1	1	1	-
滋賀県			520-8577	滋賀県大津市京町4-1-1		3	2	0	-
京都府			602-8570	京都府京都市上京区下立売通新町西入藪ノ内町		0	0	1	-
大阪府			540-8570	大阪府大阪市中央区大手前2-1-22					
兵庫県			650-8567	兵庫県神戸市中央区下山手通5-10-1		4	0	2	-
奈良県			630-8501	奈良県奈良市登大路町		0	0	0	-
和歌山県			640-8585	和歌山県和歌山市小松原通1-1		3	0	0	
鳥取県			680-8570	鳥取県鳥取市東町1-220		3	0	0	-
島根県			690-8501	島根県松江市殿町1		3	2	1	-
岡山県			700-8570	岡山県岡山市内山下2-4-6		1	1	0	-
広島県			730-8511	広島県広島市中区基町10-52		3	3	1	
山口県			753-8501	山口県山口市滝町1-1		3	1	2	
徳島県			770-8570	徳島県徳島市万代町1-1		1	0	1	-
香川県			760-8570	香川県高松市番町4-1-10					
愛媛県			790-8570	愛媛県松山市一番町4-4-2		3	0	2	
高知県			780-8570	高知県高知市丸ノ内1-2-20		1	0	2	
福岡県			812-8577	福岡県福岡市博多区東公園7-7		3	1	0	-
佐賀県			840-8570	佐賀県佐賀市城内1-1-59					
長崎県			850-8570	長崎県長崎市江戸町2-13		1	1	1	
熊本県			862-8570	熊本県熊本市水前寺6-18-1					
大分県			870-8501	大分県大分市大手町3-1-1		5	1	1	-
宮崎県			880-8501	宮崎県宮崎市橘通東2-10-1		1	1	1	-
鹿児島県			890-8577	鹿児島県鹿児島市山下町14-50		2	1	0	
沖縄県			900-8570	沖縄県那覇市泉崎1-2-2		19	10	10	
北海道	札幌市		060-8611	北海道札幌市中央区北1条西2		0	0	0	-
宮城県	仙台市		980-8671	宮城県仙台市青葉区国分町3-7-1					
埼玉県	さいたま市		336-8633	埼玉県さいたま市常盤6-4-4		1	1	0	
千葉県	千葉市		260-8722	千葉県千葉市中央区千葉港1-1		2	0	0	-
神奈川県	川崎市		210-8577	神奈川県川崎市川崎区宮本町1		1	0	0	-
神奈川県	横浜市		231-0017	神奈川県横浜市中区港町1-1					
愛知県	名古屋市		460-8508	愛知県名古屋市中区三の丸3-1-1		0	0	0	-
京都府	京都市		604-8571	京都府京都市中京区寺町通御池上る上本能寺前町488		4	0	0	-
大阪府	大阪市		530-8201	大阪府大阪市北区中之島1-3-20		0	1	0	-
兵庫県	神戸市		650-8570	兵庫県神戸市中央区加納町6-5-1					
広島県	広島市		730-8586	広島県広島市中区国泰寺町1-6-34		3	0	0	
福岡県	北九州市		803-8501	福岡県北九州市小倉北区城内1-1					
福岡県	福岡市		810-8620	福岡県福岡市中央区天神1-8-1		1	1	0	-
沖縄県は、県内全市町村に照会し、20市町村より回答があったものの合計値					45	108	47	45	

2. A事例回答結果

青森県	「イベント列車（カラオケ列車、菜の花列車等）」	
供用（サービス）開始	1997年	
充実した 広域交通	リゾート列車の運行	沿線市町村で体験メニューを実施する観光特化型列車「リゾートしらかみ号」をJRが運行。
観光の変化	弘前市、五所川原市、鱒ヶ沢町、深浦町、岩崎村、森田村、板柳町	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」「来訪圏（来訪者発地・居住地）の一時的変化」 秋田新幹線の開通に合わせて、JRが秋田からの日帰り客増を目的としたリゾート列車（秋田～弘前間）を1日1往復運行。沿線市町村で、様々な体験メニューを用意し、好評を博している。平成12年実績で、首都圏から観光客は9,000人が乗車。
岩手県	「高速道路の開通・延伸、高速バス路線の開通・増便」	
供用（サービス）開始	1997年	
充実した 広域交通	東北横断自動車道釜石秋田線（秋田南～北上JCT）	東北横断自動車道釜石秋田線が秋田市から北上市まで延伸・開通した。 それに伴い、高速バスが宮城県仙台市から岩手県北上市を經由し秋田県横手市まで運行開始した。
観光の変化	-	-
岩手県	「新幹線の開通・延伸」	
供用（サービス）開始	1991年	
充実した 広域交通	東北新幹線東京駅乗り入れ	東北新幹線東京駅乗り入れにより、盛岡市から東京都までの全線が開通した。
観光の変化	ほぼ全域	「観光入り客数の増加」 新幹線東京駅乗り入れに伴う、北東北三県大型観光キャンペーンの実施や全国健康福祉祭の開催等により、前年対比6.3%増となった。 本県の観光客入込数：1990年の36,606千人回から、全線開通年1991年は、38,926千人回へ増加した。
岩手県	「新しい路線の開通・増便」	
供用（サービス）開始	1996年	
充実した 広域交通	花巻～福岡線開設	新しい路線として、花巻～福岡線が開設され、週3便が運航開始した。
観光の変化	花巻市	「観光入り客数の増加」 上記路線開設に伴う、観光面での実態調査は実施していないが、96年8月開設から4ヶ月間で16万2千人の利用者があった。なお、この年には、賢治・啄木生誕記念事業を開催したことから、花巻市の観光客入り込み数は、前年対比45.7%増の3,619千人回（95年2,484千人回）となっており、本県の全体の観光客入り込み数も前年対比で5.7%の増加となっている。

宮城県		「道の駅の設置」
供用（サービス）開始		2001年
充実した 広域交通	「あ・ら・伊達な道の駅」 の整備	岩出山町池月地区の国道45号線沿いに「あ・ら・伊達な道の駅」が整備された。
観光の変化	岩出山町	「観光入り客の増加」「リピーター数の増加」「日帰り客数の増加」 道の駅の整備開業により、道の駅売店での地場産品の初年度売上見込みが2億54万円に達する。また、町内の旧有備館等の観光施設の入込数が増加した。
宮城県		「高速道路の開通・延伸」
供用（サービス）開始		2001年
充実した 広域交通	仙台南・仙台東・三陸自動車道の一本化	仙台南道路、仙台東道路、三陸自動車道が一本化されるとともに、東北自動車道と直結された。
観光の変化	石巻市、松島町、鳴瀬町	「観光入り客の増加」「滞在時間（日数）の増加」「立ち寄り箇所数の増加」 自動車道の開通、延伸により、これまでになかった県南地域、仙台圏域からの団体客（遠足等）が増えた他、山形県、福島県からの観光客が増えた。
宮城県		「新しい路線の開通・増便」
供用（サービス）開始		2000年
充実した 広域交通	台湾チャーター便の就航（インバウンド）	台湾からの観光客専用のチャーター便が仙台空港に就航しはじめた（2000年秋）
観光の変化	仙台市、松島町、鳴子町	「宿泊客数の増加」 台湾からの団体観光客の宿泊者数が増加した。
	涌谷町	「観光客数の増加」 町内の「天平ろまん館」に入館する台湾からの団体観光客が増加した。砂金採取体験が台湾からの観光客に好評のようだ。
秋田県		「新幹線の開通・延伸」
供用（サービス）開始		1997年
充実した 広域交通	秋田新幹線の開業	秋田～東京間の秋田新幹線が開業し、従来盛岡で東北新幹線に乗り換える必要がなくなり、東京までの移動時間が短縮された。
観光の変化	秋田市、大曲市、角館町、田沢湖町	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」「宿泊客数の増加」「マスメディア（TV・雑誌）の取材の増加」 秋田新幹線開業2年前から、「秋田花まるっ大型観光キャンペーン実行委員会」を組織し、首都圏を中心に観光宣伝事業等を推進した。開業した年には、県外からの観光客が大幅に増加した。
福島県		「高速道路の開通・延伸」
供用（サービス）開始		1997年
充実した 広域交通	磐越自動車道の全線開通	磐越自動車道（いわき～新潟）の会津坂下～津川間が開通した結果全線が開通した。
観光の変化	県内磐越道沿線全般	「観光入り客数の増加」「来訪圏（来訪者発地・居住地）の拡大」 利用者の増加。

福島県		「空港の開設」
供用（サービス）開始		1993年
充実した 広域交通	福島空港の開港	
観光の変化	県全域	「観光入り客数の増加」「来訪圏（来訪者発地・居住地）の拡大」 就航先からの利用客の増加。
福島県		「新しい路線の開通・増便」
供用（サービス）開始		1999年
充実した 広域交通	福島空港の国際定期便 就航	福島空港に上海便、ソウル便が就航。
観光の変化	県全域	「観光入り客数の増加」「来訪圏（来訪者発地・居住地）の拡大」 就航先からの利用客の増加
茨城県		「高速道路の開通・延伸」「インターチェンジの開設」「高速バス路線の開通・増便」
供用（サービス）開始		1987年
充実した 広域交通	・東関東自動車道の延伸 ・高速バスの開通	東関東自動車道が延伸し、潮来ICが開設。それに伴い、高速バス（東京駅 鹿嶋市）が開通した。
観光の変化	鹿嶋市	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」「滞在時間（日数）の増加」「立ち寄り箇所数の増加」 Jリーグの試合観戦者が増えたほか、アントラーズクラブハウスへの立ち寄りも増加した。
	潮来市	「観光入り客数の増加」「リピーター数の増加」「日帰り客数の増加」 日帰り客をはじめとする観光客の増加が得られた。
茨城県		「高速道路の開通・延伸」「複数の交通機関の間の接続性向上」
供用（サービス）開始		1999年
充実した 広域交通	北関東自動車道の一部 開通	北関東自動車道の一部開通及び、東水戸道路、常陸那珂有料道路の開通により、常磐自動車道との接続性が向上した。
観光の変化	ひたちなか市	「日帰り客数の増加」「宿泊客数の減少」 特に阿字が浦海水浴場においては、日帰り客が増加し宿泊客が減少した。
	大洗町	「日帰り客数の増加」「宿泊客数の減少」「滞在時間（日数）の減少」「来訪圏（来訪者発地・居住地）の拡大」「客単価の減少」「観光関連施設数の増加」 上記の高速道路の開設に伴い、高速バスが東京 水戸・大洗ICまで開設。日帰り客が増加し、宿泊客が減少したほか、埼玉方面からの客数が増加した。
茨城県		「道の駅の設置」
供用（サービス）開始		1999年
充実した 広域交通	道の駅しもつまの設置	国道214号沿いに道の駅しもつまを設置した。
観光の変化	下妻市	「観光入り客数の増加」「客単価の増加」 道の駅に施設やイベントのポスター・チラシを設置し、市内の観光情報を紹介し、観光客が増加した。また、市内の物産品を販売し、売上が伸びた。

群馬県	「高速道路の開通・延伸」「ハイウェイオアシスの整備」	
供用（サービス）開始	1993年	
充実した 広域交通	上信越自動車道	
観光の変化	藤岡市	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」「立ち寄り客数の増加」「来訪圏（来訪者発地・居住地）の拡大」 ハイウェイオアシス「ららん藤岡」内の施設への立ち寄り客増加により、藤岡市への年間観光客数、日帰り客数が増加。また、高速の開通により、来訪圏が拡大した。ふじの咲く丘公園で開催されるふじまつりの県外来訪者も増加している。
	吉井町、富岡市、甘楽町、下仁田町、松井田町、妙義町	「来訪圏（来訪者発地・居住地）の拡大」 上信越自動車道インターチェンジ沿線の市町村への来訪圏が広がる。
群馬県	「インターチェンジの開設」	
供用（サービス）開始	1993年	
充実した 広域交通	昭和インターチェンジ（関越自動車道）の開設	沼田インターチェンジ付近の渋滞を解消するため、関越自動車道昭和インターチェンジが開設。
観光の変化	昭和村	「来訪圏（来訪者発地・居住地）の拡大」 新しいインターチェンジの開設により、来訪圏拡大。
群馬県	「駅の新設、鉄道の廃止」「バス路線の開通・増便」「新幹線の開通」「ダイヤ接続の向上」	
供用（サービス）開始	1997年	
充実した 広域交通	長野新幹線開通	安中榛名駅開業。信越本線（横川～篠ノ井間）廃止。それにともない、代替輸送バス開通。7回／1日。翌年（1998年）安中榛名駅の新設にともない、高崎駅から長野、新潟方面への運行頻度増（約1本／時間）。さらに、高崎駅における長野、新潟方面への新幹線相互間のダイヤ接続の向上（20分以内での接続が、10回／日 19／日）
観光の変化	安中市、榛名町、松井田町	「来訪圏（来訪者発地・居住地）の拡大」 安中榛名駅から最寄りの安中市、榛名町、松井田町への来訪圏が拡大。安中市（磯部温泉、秋間梅林）榛名町（榛名山）松井田町（碓氷峠、めがね橋）などの観光資源あり。
	松井田町	「観光関連施設数の増加」 碓氷峠鉄道文化むら開園（1999年4月18日） 碓氷峠の森公園交流館「峠の湯」オープン（2001年4月1日）
埼玉県	「一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸」	
供用（サービス）開始	1998年	
充実した 広域交通	雁坂道路の開通	一般国道140号の雁坂トンネルにより、埼玉県の大滝村・山梨県三富村間が開通した。
観光の変化	大滝村	「立ち寄り箇所数の増加」 トンネル開通に伴い、道の駅が設置された。
	秩父市ほか周辺町村	「組織（広域的観光振興協議会等）の設置」 山梨県との距離が縮まり、観光客誘致を連携して行うために、彩甲斐地域観光推進協議会が設置された。

埼玉県		「一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸」
供用（サービス）開始		2001年
充実した 広域交通	皆野・寄居バイパスの開通	一般国道140号皆野寄居バイパスのうち、寄居町折原地内から皆野町皆野地内一般国道140号現道までの約9km区間が開通した。
観光の変化	秩父市他周辺地域	「観光入り客数の一時的変化」 国道140号線長瀬町内の渋滞が緩和され、交通量が分散され、観光地である秩父地域への自動車での旅行時間が短縮された。
埼玉県		「鉄道の開通」
供用（サービス）開始		2001年
充実した 広域交通	埼玉高速鉄道の開通	赤羽岩淵～浦和美園間の地下鉄の開通
観光の変化	さいたま市、川口市、鳩ヶ谷市	「マスメディア（TV・雑誌）の取材の増加」 さいたま市にサッカースタジアム「埼玉スタジアム2002」の完成に伴い、県内初の地下鉄が整備された。今後の利用客増が見込まれる。
千葉県		「道の駅の設置」
供用（サービス）開始		1993年
充実した 広域交通	道の駅（とみうら）	道の駅は、平成5年度の登録制度の創設以来、人々に憩とやすらぎを与え、道路情報や地域の文化・歴史・名所・物産などを商會する情報発信の場として、また、地域と利用者の交流の場として、広く国民に認知されている。
観光の変化	安房郡富浦町	「マスメディア（TV・雑誌）の取材の増加」 道の駅とみうらは、平成5年度の登録以来9年目を迎えて、地域の核となって道を介した地域連携が促進されており、現在では、年間約70万人の利用客がいる。また、全国初めての「道の駅」コンクールである「道の駅グランプリ2000」で最優秀賞を受賞し、多くのマスコミに取り上げられたところであり、地域活性化にさらに寄与している。
神奈川県		「バス料金の割引」「周遊券等の料金面の工夫」「季節料金・周遊券等料金面の工夫」 「複数の交通による観光地周遊券等の発行」
供用（サービス）開始		2001年
充実した 広域交通	鎌倉地域交通円滑化施策	土・日曜日・休日を中心に交通混雑が激しい鎌倉地域において、次の事業を実施している。 パーク＆レイルライド及びパーク＆バスライドの実施 指定路線・区間のバス・電車のフリー乗車切符「鎌倉フリー環境手形」の販売
観光の変化	鎌倉市	「観光入り客数の一時的変化」「滞在時間（日数）の増加」「マスメディア（TV・雑誌）の取材の増加」 事業実施により、特に観光客の増加が認められるとは言い難い。ただし、過去（平成8・10・11年）に社会実験として試行した際のアンケート調査結果によると、「鎌倉への来訪頻度が増える動機となる」、「観光時間にゆとりが生まれた」等の回答を多数得ている。

神奈川県		「高速道路の開通・延伸」「一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸」
供用（サービス）開始		2000年
充実した 広域交通	三浦縦貫道路等の開通	横浜横須賀道路衣笠ICから国道134号線武山付近を結ぶ国道26号バイパスが開通したほか、三浦市南下浦町松輪地内から宮川町地内を結ぶ県道125号毘沙門バイパスが開通した。
観光の変化	三浦市	「立ち寄り箇所数の増加」「来訪圏（来訪者発地・居住地）の拡大」 開通により、来訪者の若干の増加、来訪圏の拡大が見られる。
神奈川県		「イベント列車（カラオケ列車、菜の花列車等）」
供用（サービス）開始		1996年
充実した 広域交通	観梅号運行等誘客事業	
観光の変化	湯河原	「宿泊客数の増加」「立ち寄り箇所数の増加」「マスメディア（TV・雑誌）の取材の増加」 観梅号のチャーターにより、宿泊客数・観光客数が増加し、テレビ・ラジオの取材も増加した。
新潟県		「高速道路の開通・延伸」「高速バス路線の開通・増便」
供用（サービス）開始		1997年
充実した 広域交通	磐越自動車道	
観光の変化	阿賀川地区の市町村	「観光入り客数の一時的変化」 東北地方からの観光客が一時的に増加したが、3年後の平成12年度にはその反動のため減少した。
		「組織（広域的観光振興協議会等）の設立」 月岡温泉（本県豊浦町） 磐梯熱海温泉（福島県郡山市） いわき湯本温泉（福島県いわき市）の温泉組合が中心となって、磐越三湯紀行（スタンプラリー）を実施。
新潟県		「高速道路の開通・延伸」
供用（サービス）開始		1999年
充実した 広域交通	上信越自動車道の全線開通	
観光の変化	上信越地区の市町村	「観光入り客数の一時的変化」 中心地方からの入込客数が増加した。
新潟県		「特急列車、快速列車の創設・増便」「鉄道の開通」
供用（サービス）開始		1996年
充実した 広域交通	ほくほく線の開業	越後湯沢～金沢間に特急列車が運行。 越後湯沢・六日町～直江津間で快速・普通電車が運行。
観光の変化	沿線市町村	「組織（広域的観光振興協議会等）の設立」 「ほくほく線沿線地域振興連絡協議会」が設立され、ほくほく線を利用した観光振興の取り組みもなされている。

福井県		「高速道路の開通・延伸」
供用（サービス）開始		1999年
充実した 広域交通	中部縦貫自動車道の延 伸（白馬IC～白馬西IC） （油坂峠道路）（岐阜県 白馬町～福井県和泉村）	上記により、東海北陸自動車道を経て本県（和泉村）と名神 高速が直結した。
観光の変化	大野市、勝山市、和泉村	「観光入り客数の増加」 中京方面を中心に観光客が増加した。 開通に合わせ、記念フェスティバルを開催したほか、2000年7 ～9月「恐竜エキスポふくい2000」を開催（延べ約125万人の 来場者）した。
福井県		-
供用（サービス）開始		2001年
充実した 広域交通	JR小浜線の減便	便数の減少により、北陸線との接続も悪い。
観光の変化	小浜市、三方町、美浜町、 上中町、大飯町、高塩町	「観光入り客数の減少」 公共交通機関利用による観光客の減少に拍車をかけ2002年小 浜市を中心とした国宝めぐりの定期観光バスも廃止された。
山梨県		「一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸」「道の駅の設置」
供用（サービス）開始		1998年
充実した 広域交通	国道140号雁坂トンネル 有料道路の開通	国道140号埼玉県大滝村～山梨県三富村の間に雁坂トンネル が開通し、時間的・距離的に両県が近くなった。開通に伴い、 「道の駅みとみ」「道の駅まきおか」が設置された。
観光の変化	峡東地域他	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」 開通した平成10年には、観光客の入込みが大幅に増加した（7. 4%）。
山梨県		「高速バス路線の開通・増便」
供用（サービス）開始		2000年
充実した 広域交通	京都・大阪 甲府 直行 バス	深夜に出発、早朝目的地に到着する 大阪 甲府間直行バス 「クリスタルライナー」が平成12年10月に開通した。
観光の変化	甲府市他	「来訪圏（来訪者発地・居住地）の拡大」 平成12年10月～13年3月までの6カ月で約5000人の乗車、平 成13年度の統計はまだ出ていないが、利用者の何割かは観光 客と推定され、来訪圏が拡大した。
山梨県		「特急列車、快速列車の創設・増便」
供用（サービス）開始		1996年
充実した 広域交通	横浜 甲府 直通特急 列車の創設	平成8年4月 横浜 甲府直行特急「はまかいじ」が創設さ れた。 平成13年夏から鎌倉 松本に拡大された。
観光の変化	甲府市他	「来訪圏の拡大（来訪者発地・居住地）の拡大」 乗り継ぎに煩わされることなく目的地に到着できるため、横 浜等からの観光客が増加し、来訪圏が拡大したと思われる。

長野県		「高速道路の開通・延伸」「高速バス路線の開通・増便」
供用（サービス）開始		1997年
充実した 広域交通	高速道路の県内全通（上 信越自動車道の延伸）	上信越自動車道の延伸により、県内の高速道路網が一定の完成をみた。それにともない、高速バスが、東京・名古屋・大阪・高山市・金沢市など県外各地への便が運行されるようになった。また、県内主要都市同士を結ぶ便も増便されるなど、観光客の利便性が向上した。
観光の変化	ほとんどの市町村	「日帰り客数の減少」「滞在時間（日数）の減少」 首都圏、中京圏などからの日帰り圏に入った地域が多く、宿泊数は減少している。日帰り客数には変化が見られないため、相対的に日帰り客の割合が高まってきている。
	県北部、中部	「来訪圏（来訪者発地・居住地）の拡大」 新潟県や富山県、石川県など、日本海側地域からのアクセスが向上し、来訪圏は拡大しているものと思われる。
	県北部	「日帰り客数の減少」 初めて高速道路の恩恵を受けた地域として、宿泊客数が急減し、日帰り客と宿泊数の割合が逆転するといった劇的な変化が見られた。
長野県		「新幹線の開通・延伸」「特急列車、快速列車の減便・廃止」「バス路線の廃止・減便」
供用（サービス）開始		1997年
充実した 広域交通	長野新幹線開業	長野新幹線の開業により、東京～長野間が最短で79分で結ばれた。新幹線開業にともない、在来線（信越線）の特急列車が廃止された。長野駅前から白馬方面への直行バスの運行など、新しいバス路線が設けられた。
観光の変化	沿線市町村	「滞在時間（日数）の減少」 データはないが、ビジネス客の滞在時間の減少により、兼観光客の滞在時間は減少していると思われる。時間距離の短縮により、東京を経由した来訪圏の拡大がみられる。
	小諸市	「観光入り客数の減少」 在来線（信越線）の特急列車が廃止され、新幹線駅から離れ、元の特急停車駅だった小諸駅付近の懐古園の観光客は減少している。
	白馬村	「来訪者（来訪者発地・居住地）の拡大」 首都圏からの鉄道利用は、新幹線開業前は中央東線（新宿経由）の利用が圧倒的であったが、開業後、新幹線利用も増加している。
長野県		「空港の開設」「新しい路線の開通・増便」「路線の減便・廃止」
供用（サービス）開始		1994年
充実した 広域交通	松本空港のジェット化	松本空港がジェット化され、ジェット旅客機が就航された。大阪行きのほか、札幌、福岡、広島、高松、松山行きが新たな就航路線として設けられている。利用者の低迷により広島、高松、松山便が廃止された。
観光の変化	中部	「来訪圏（来訪者発地・居住地）の拡大」 就航先の北海道、九州などの来訪圏が拡大した。松本空港利用促進協議会が設立され、観光客等の利用キャンペーンを実施している。

静岡県		「道の駅の設置」
供用（サービス）開始		2000年
充実した 広域交通	道の駅の設置	高速道路及び一般道路の利用者と地域住民が交流、交歓できる多機能型複合施設の整備
観光の変化	富士川町	「観光入り客数の増加」「リピーター数の増加」「日帰り客数の増加」「立ち寄り箇所数の増加」「観光関連施設数の増加」 一般的なサービスエリアではなく、地元商業の核となる共同店舗やバーチャルシアター、水をテーマにした展示施設等のアメニティー空間を併設したほか、町の歴史的背景、文化・自然・産業を集約した施設として整備したことにより、入込客は前年比2,871.0%。 また、当施設からの富士山の眺望はすばらしく、それだけの目的で遠方から訪れる人も多い。
三重県		「高速道路の開通・延伸」「一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸」
供用（サービス）開始		1994年
充実した 広域交通	伊勢自動車道、伊勢二見鳥羽ラインの開通	伊勢自動車道、伊勢二見鳥羽ラインが鳥羽市まで開通した。国道23号線の4車線化が進んだ。
観光の変化	伊勢市、鳥羽市、磯部町他各町	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」「宿泊客数の増加」「滞在時間（日数）の増加」「立ち寄り箇所数の増加」「マスメディア（TV・雑誌）の取材の増加」「観光関連施設数の増加」 伊勢神宮の式年遷宮（1993年）、世界祝祭博覧会の開催、大型テーマパークの開業等もあいまって、史上最高の集客があった。
滋賀県		「ダイヤ接続の向上」「その他」
供用（サービス）開始		1991年
充実した 広域交通	長浜直流化	米原～長浜駅間の直流化により京阪神から乗り換えなしで直通の列車（新快速）が運行するようになった。
観光の変化	長浜市	「観光入り客数の増加」「リピーター数の増加」「日帰り客数の増加」「宿泊客数の増加」「滞在時間（日数）の増加」「立ち寄り箇所数の増加」「マスメディア（TV・雑誌）の取材の増加」「観光関連施設数の増加」 京阪神から直通の列車が乗り入れることにより、日帰り客が増え、年間400万人を越える多くの観光客が訪れることになった。 観光客の増加にともない、長浜観光の核となる黒壁スクエアの整備や、既存の長屋を活用した修景整備などが進められ、オールドタウンが再生し、黒壁スクエアを中心に、観光客を意識した新たな店舗の開設や、長浜鉄道文化館、曳山博物館、慶雲館新館梅の館、郷土資料館、成田美術館など多くの新たな観光施設がオープンした。 このような魅力あるまちづくりと交通アクセスの良さにより、日帰り観光に適した地域として、京阪神を中心に再訪する観光客が増え、マスメディアにも取り上げられる回数が増えた。

滋賀県	「ダイヤ接続の向上」「話題性のある列車投入」「航路の開設」「複数の交通機関の接続性向上」「レンタサイクルやレンタカー等による域内の移動手手段の充実」	
供用（サービス）開始	1999年	
充実した 広域交通	北びわこ周遊観光キャンペーン	SL北びわこ号の運行（米原～木ノ本間） 臨時列車の運行（北陸本線下り列車、長浜着の新快速電車に接続） 鉄道駅（SL終着駅）からの巡回バスの運行 鉄道駅で乗り捨て可能なレンタサイクルの設置 竹生島めぐり観光船の運航（南浜漁港～竹生島間、キャンペーン期間中のみの特別運航）
観光の変化	長浜市、米原町、近江町、浅井町、虎姫町、湖北町、びわ町、高月町、木立本町、余呉町、西城井町、マキノ町	「観光入り客数の増加」「リピーター数の増加」「日帰り客数の増加」「滞在時間（日数）の増加」「立ち寄り箇所数の増加」「マスメディア（TV・雑誌）の取材の増加」 SL終着駅を含め、北びわこエリアの鉄道駅を起点に観光できるよう、巡回バスの運行や駅で乗り捨て可能なレンタサイクルを設置したことによって、点在する観光スポットを手軽に周遊できることから、京阪神、中京方面からの小旅行として日帰り観光客が増えた。 また、一日では多くの観光スポットを訪れることができなかつたため、リピーターが増加し、毎季の観光キャンペーンでは、半数がリピーターとなっている。 これまでマスメディアに取り上げられることが多い地域ではなかったが、SLとあわせた観光キャンペーンによって、取材の機会が多くなっている。
滋賀県	「一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸」	
供用（サービス）開始		
充実した 広域交通	湖畔道路の整備	琵琶湖を一周する道路が湖畔沿いに整備された。
観光の変化		「立ち寄り箇所数の増加」「マスメディア（TV・雑誌）の取材の増加」「観光関連施設数の増加」 すばらしい自然の風景を楽しむことができるようになったとともに所要時間が短縮され、また道路沿いには新しい施設が整備された。
兵庫県	「高速道路の開通・延伸」「ハイウェイオアシスの整備」「高速バス路線の開通・増便」「航路の廃止」	
供用（サービス）開始	1998年	
充実した 広域交通	明石海峡大橋の開通	神戸市（舞子）と淡路島（淡路町）を結ぶ世界最長ののり橋で、本州と四国を直結するルートのひとつとなる。開通に伴い、京阪神～四国、阪神～淡路間的高速バス路線が開通された。また県内唯一のハイウェイオアシスが整備されている。
観光の変化	淡路島内	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」「宿泊客数の増加」「来訪圏（来訪者発地・居住地）の拡大」「マスメディア（TV・雑誌）の取材の一時的変化」「観光関連施設数の増加」 震災後落ち込んでいた観光客の入込みが「世界最長ののり橋」という話題性や「淡路花博」の開催（2000年）等により、日帰り、宿泊客とも増加した。 交流人口が増加したと考えられる。

兵庫県	「高速道路の開通・延伸」「道の駅の設置」	
供用（サービス）開始	2000年	
充実した 広域交通	播但連絡道路の全線開通	姫路を起点にした道路で、生野町から和田山町まで延伸。姫路バイパス、中国自動車道、山陽道とで、県内の道路網を形成している。
観光の変化	但馬地域	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」 日帰り客が増加している。
兵庫県	「特急列車、快速列車の創設・増便」「鉄道の開通	
供用（サービス）開始	1994年	
充実した 広域交通	智頭急行の開業	智頭急行の開業と「スーパーはくと」の運行開始。
観光の変化		「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」「来訪圏（来訪者発地・居住地）の拡大」 交流人口が増加したと考えられる。
兵庫県	「空港の開設」「新しい路線の開通・増便」	
供用（サービス）開始	1994年	
充実した 広域交通	但馬空港の開港	空港が新設され、大阪国際空港への定期便が1日2便運行。
観光の変化	豊岡市、日高町、城崎町、竹町町	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」「マスメディア（TV・雑誌）の取材の増加」 空港でのイベント開催、旅行ツアー等により、観光客数は増加している。
	但馬地域	「組織（広域的観光振興協議会等）の設立」 但馬空港推進協議会を設立し、PR活動等の利用促進活動を行っている。
和歌山県	「一般国道や都道府県道の開通・整備・延伸」	
供用（サービス）開始	1996年	
充実した 広域交通	国道169号奥瀬道路I期 区間開通	国道169号線 北山村～新宮市 開通
観光の変化	北山村	「日帰り客数の増加」「宿泊客数の増加」 観光客の増加により、関連する施設等の整備が進み就業機会の増大につながった。（観光客数 1995年31670人 2000年94900人）
和歌山県	「新しい路線の開通・増便」	
供用（サービス）開始	1996、2000年	
充実した 広域交通	南紀白浜空港ジェット 化整備	1996 ジェット化整備により航空機の大型化 2000 東京白浜間の増便（2往復 3往復）
観光の変化	県内市町村	「観光入り客数の増加」「来訪圏（来訪者発地・居住地）の拡大」 空港利用者数の増加 東京白浜利用者（1995年85674人 2000年147938人）
和歌山県	「高速道路の開通・延伸」	
供用（サービス）開始	1994、1996年	
充実した 広域交通	湯浅御坊道路 吉備～広川、広川～御坊	近畿自動車道が一般有料道路区間も含めて御坊まで延伸した。
観光の変化	田辺市、南部川村、中辺路町、南部町、大坊村、白浜町	「日帰り客数の増加」 日帰り客が大幅に増加した。（1993年2313841人 2000年3055800人）

鳥取県		「新しい路線の開通・増便」
供用（サービス）開始		2001年
充実した 広域交通	米子・ソウル間国際定期 航空路の開設	米子～仁川国際定期航空路が開設された（週3往復）
観光の変化	気高町	「宿泊客数の増加」 韓国人宿泊数が大幅に増加した。 （就航前、年間約100人 就航後年間約1,000人）
	鳥取県全体	「観光入り客数の増加」「滞在時間（日数）の増加」「立ち寄り箇所数の増加」「来訪圏（来訪者発地・居住地）の拡大」「マスメディア（TV・雑誌）の取材の増加」 米子～ソウル便就航後1年間で約3000人の韓国人が米子空港から入国している。
鳥取県		「鉄道の開通」
供用（サービス）開始		1994年
充実した 広域交通	智頭線の開業	山陰地方と三洋・阪神地区を最短ルートで結ぶ地方幹線鉄道智頭線（第3セクター方式の智頭急行（株））が開業。
観光の変化	県東部、中部地区	「観光入り客数の一時的変化」「日帰り客数の増加」「来訪圏（来訪者発地・居住地）の拡大」 ・近畿圏からの入込客数が増えた。 ・同時に、カニツアーなどの日帰り客が増えた。
鳥取県		「高速道路の開通・延伸」
供用（サービス）開始		1997年
充実した 広域交通	米子自動車道の開通	山陰地方と中国自動車道を連結する米子自動車道が1997年3月に開通（落合JCT～米子IC）
観光の変化	県西部	「観光入り客数の増加」「宿泊客数の一時的変化」「来訪圏（来訪者発地・居住地）の拡大」 四国、瀬戸内海地域からの観光客が増えるとともに、鳥根県東部地域を目的地とする通過型の観光客も増えた。
鳥根県		「高速道路の開通・延伸」
供用（サービス）開始		2001年
充実した 広域交通	山陰自動車道の延伸（安来市～宍道町）	山陰自動車道が安来市から宍道町まで延伸した。
観光の変化	松江市、玉湯町、宍道町	「観光入り客数の増加」「リピーター数の増加」「日帰り客数の増加」「立ち寄り箇所数の増加」「観光関連施設数の増加」 高速道路が開通し、山陽・関西方面からの客が増えたほか、宍道湖北岸に新規の観光施設がオープンしたため、入込客が増えた。
鳥根県		「高速道路の開通・延伸」
供用（サービス）開始		1999年
充実した 広域交通	しまなみ海道の開通（広島～愛媛）	しまなみ海道（尾道～今治）が開通した。
観光の変化	安来市、能義郡、雲南地域	「観光入り客数の一時的変化」 しまなみ海道が開通し、平成11年（1999）は一時的に観光客が減少したが、平成12年は増加した。
鳥根県		「高速道路の開通・延伸」「高速バス路線の開通・増便」
供用（サービス）開始		1992年
充実した 広域交通	浜田自動車道の開通（浜田～広島）	浜田自動車道が開通し、浜田～広島間のバスが高速経由となった。
観光の変化	浜田市、江津市	「観光入り客数の一時的変化」「日帰り客数の増加」 浜田自動車道が開通し、山陽方面からの日帰り客が増加した。

岡山県		「高速道路の開通・延伸」「インターチェンジの開設」
供用（サービス）開始		1997年3月15日
充実した 広域交通	中国横断自動車道全線 開通	中国横断自動車道が岡山総社ICから北房JIC間で開通し、日本海から太平洋までつながった。賀陽IC、有漢ICが開設した。
観光の変化	倉敷市	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」「宿泊客数の増加」「来訪圏（来訪者発地・居住地）の拡大」「客単価の増加」「観光関連施設数の増加」 同年7月に開演した倉敷チボリ公園の効果も大きく、大幅に観光客が増加した。
	高梁市	「観光入り客数の増加」 IC開設により市内観光地への入込客が増加した。
	有漢市	「観光入り客数の増加」「観光関連施設数の増加」 IC開設、及びうかん常山公園のオープンにより町内への観光客数が増加した。
広島県		「一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸」「レンタサイクルやレンタカー等による域内の移動手段の充実」
供用（サービス）開始		1999年
充実した 広域交通	瀬戸内しまなみ海道の 開通	
観光の変化	尾道市、田島市、瀬戸田 市	「観光入り客数の増加」「観光関連施設数の増加」「来訪圏（来訪者発地・居住地）の拡大」「組織（広域的観光振興協議会等）の設立」「マスメディア（TV・雑誌）の取材の一時的変化」 「歩いて渡れる海の道」ということで、開通に合わせて様々な記念イベントが行われたが、各メディアにとりあげられ、観光客や土産品店、食事施設などが増加した。
広島県		「道の駅の設置」
供用（サービス）開始		-年
充実した 広域交通	道の駅や物産館の整備	温泉など様々な施設のある滞在型の道の駅が整備された。
観光の変化	豊平町、君田村他	「観光入り客数の増加」「宿泊客数の増加」「滞在時間（日数）の増加」 道の駅が観光スポットとなり観光客が増加した。
	三次市、三和町他	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」 道路沿線やJR沿線を軸に道の駅や朝市・青空市等をネットワークする「ルートフェスタ」などのイベントが開催された。
広島県		「一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸」
供用（サービス）開始		2000年
充実した 広域交通	安芸灘大橋の開通	芸予諸島と本土を結ぶ橋で、これにより川尻町から下蒲苅町までが道路で結ばれた。
観光の変化	蒲苅町、下蒲苅町	「観光入り客数の一時的変化」「リピーター数の一時的変化」 「来訪圏（来訪者発地・居住地）の一時的変化」 交通の便がよくなり、県民の浜や藻塩づくりなど主要観光地への観光客が増加した。

山口県		「一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸」
供用（サービス）開始		2000年
充実した 広域交通	角島大橋の開通	豊北町海士ヶ瀬戸を隔て日本海に浮かぶ離島角島に延長2,080mの橋が架かった。
観光の変化	豊北町	「観光入り客数の増加」「リピーター数の増加」「日帰り客数の増加」「マスメディア（TV・雑誌）の取材の増加」「観光関連施設数の増加」 九州方面からのドライブ客が増加。公園等も整備された。夏場の海水浴客も増加（心ない観光客の横行も目立ち自然保護に苦慮）
山口県		「道の駅の設置」
供用（サービス）開始		1997、1998年
充実した 広域交通	道の駅の整備	1997年11月 阿東町に道の駅「長門峡」が整備された。 1998年4月 美祢市に道の駅「おふく」が整備された。
観光の変化	阿東町	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」「客単価の増加」 県立自然公園長門峡の入口付近に道の駅が整備され、ドライブ客の増のみならず、自然に親しむ目的で訪れた観光客の土産品購入等で客単価が上昇した。
	美祢市	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」「来訪圏（来訪者発地・居住地）の拡大」「客単価の増加」「マスメディア（TV・雑誌）の取材」 それまで地元利用者がほとんどであった温泉を活用した道の駅が整備され、来訪圏が拡大するとともに、併設の売店等での新商品開発等の話題提供が多い。
山口県		「有料道路の料金値下げ・無料化」
供用（サービス）開始		1996年
充実した 広域交通	大島大橋の無料化	1996年6月大島大橋の通行料が無料となった。
観光の変化	久賀町、大島町、東和町、橋町	「観光入り客数の増加」「リピーター数の増加」「日帰り客数の増加」「立ち寄り箇所数の増加」「来訪圏（来訪者発地・居住地）の拡大」「客単価の増加」 橋の無料化により、夏場を中心に広島方面からの観光客が増加した。島内の観光施設も次第に充実されている。
徳島県		「高速道路の開通・延伸」
供用（サービス）開始		1998年
充実した 広域交通	神戸・淡路・鳴門自動車道の全通	明石海峡大橋が開通し、神戸・淡路・鳴門自動車道が全通したことにより、本県が本州と高速道路でつながった。
観光の変化	全県域	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」「宿泊客数の増加」 平成10年4月の明石海峡大橋の開通により、記録的な入込客の増加となった。これにともなった記念事業、さらには平成9年末の徳島自動車道の延伸により、観光入込客はほぼ全県的に増加した。

愛媛県	「高速道路の開通・延伸」「インターチェンジの開設」	
供用(サービス)開始	1991年	
充実した 広域交通	松山自動車道の延伸(土居町～西条市)	高速道路が土居町から西条市まで延伸した。
観光の変化	松山市	「観光入り客数の増加」「宿泊客数の増加」 高速道路の開通に合わせて、道後温泉や松山城への入込客が増加し、道後の宿泊客も増加した。
愛媛県	「高速道路の開通・延伸」「インターチェンジの開設」「一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸」「高速バス路線の開通・増便」「高速バス路線の廃止・減便」「航路の廃止」「レンタサイクルやレンタカー等による域内の交通手段の充実」	
供用(サービス)開始	1999年	
充実した 広域交通	西瀬戸自動車道(しまなみ海道)の開通(尾道市～今治市)	西瀬戸自動車道が尾道市から今治市まで開通した。それに伴い、航路の廃止、高速バス路線の開通が相次いだ。高速バス路線はその後利用客が少なく再編成された。レンタサイクルによる移動手段充実。
観光の変化	今治市、吉海市、宮窪町、伯方町、大三島町、上浦町	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」「宿泊客数の増加」「立ち寄り箇所数の増加」「来訪圏(来訪者発地・居住地)の拡大」「客単価の増加」「マスメディア(TV・雑誌)の取材の増加」「観光関連施設数の増加」「組織(広域的観光振興協議会等)の設置」 開通に合わせて、「しまなみ海道'99などのイベントがあったほか、沿線に観光施設が開業し、立ち寄り箇所が増加した。開通2年目以降は入込客が減少しているが、開通前の水準以上ではある。
	松山市	「観光入り客数の一時的変化」「宿泊客数の一時的変化」「来訪圏(来訪者発地・居住地)の一時的変化」「客単価の一時的変化」 開通2年目以降、観光施設への入込客が減少した。道後の宿泊も2年目以降大幅に減少し、3年目以降は開通前の水準以下となった。

愛媛県	「高速道路の開通・延伸」「インターチェンジの開設」「一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸」「高速バス路線の開通・増便」	
供用（サービス）開始	2000年	
充実した 広域交通	松山自動車道(四国の県庁所在地間の開通、及び伊予市～大洲市)の延伸	3月、県庁所在地が高速道路で結ばれた（エクスハイウェイ）。合わせて県庁所在地間の高速バスが開通した。南予への高速延伸。
観光の変化	松山市	「観光入り客数の一時的変化」「日帰り客数の増加」 四国3県からの入込客が増加したが、流出も増加した。日帰り客が増加した。
	大洲市、内子町、宇和町	「観光入り客数の増加」「リピーター客数の増加」「日帰り客数の増加」「立ち寄り箇所数の増加」「来訪圏（来訪者発地・居住地）の拡大」「マスメディア（TV・雑誌）の取材の増加」 「観光関連施設数の増加」 歴史的なまちなみなどの名所であったが、高速道路延伸でアクセスが良くなったため、マスコミに取り上げられ、入込客が増加した。
	中山町、久万町	「観光入り客数の減少」「立ち寄り箇所数の減少」「来訪圏（来訪者発地・居住地）の減少」「マスメディア（TV・雑誌）の取材の減少」「観光関連施設数の減少」 高速道路の開通により、主要国道の交通量が減少し、施設への入込みも減少した。
高知県	「高速道路の開通・延伸」	
供用（サービス）開始	1998年	
充実した 広域交通	高知自動車道の延伸(南国市～高知市)	高速道路が南国市から高知市まで延伸した。 平成13年12月に高知～松山間的高速バス開通。 高知～松山間の路線バス平成14年8月末頃廃止予定（現在減便中）。
観光の変化	高知市	「観光入り客数の増加」「リピーター数の増加」「日帰り客数の増加」「宿泊客数の減少」「滞在時間（日数）の減少」「来訪圏（来訪者発地・居住地）の拡大」 高速道路の延伸により、自動車による県外客や観光バスの入り込みは増加したが、日帰り客の増加につながり市内の宿泊客は減少している。
	北川村	「観光入り客数の増加」「リピーター数の増加」「滞在時間（日数）の増加」「来訪圏（来訪者発地・居住地）の拡大」「客単価の増加」 平成12年4月にオープンした観光施設「モネの庭モルマッタン」自体の魅力、人気に負うところが大きいと考えられるが、高速道路の延伸効果も影響しているものと考えられる。

福岡県		「道の駅の設置」
供用（サービス）開始		杷木町1997年、浮羽町2000年 新吉富村2000年、豊前市2000年
充実した 広域交通	「道の駅」の設置	杷木町（国道386号）浮羽町（国道210号）新吉富村（国道10号）豊前市（国道10号）沿いに道の駅の設置
観光の変化	杷木町、豊前市、浮羽町	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」「客単価の一時的変化」 主に日帰り客が増加したということであり、また、マスメディアによる報道もなされて、観光客が増加した。
	新吉富村	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」「立ち寄り箇所数の増加」「客単価の一時的変化」 今までになかったトイレの設置を整えたことで、立ち寄り地としても来訪者が増えた。日帰り客の増加。
福岡県		「航路の開設」
供用（サービス）開始		1991年
充実した 広域交通	海上航路の開設(ピートル)	平成3年3月に博多と釜山を結ぶ海上航路が開設
観光の変化	福岡市	「観光入り客数の増加」「来訪圏（来訪者発地・居住地）の拡大」 就航開始後、韓国からの来訪者が年々増加傾向にある。（平成10年に一度減少しているが、平成11年には再び増加に転じている）
福岡県		「一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸」「車窓からの景観・景色（植樹等による沿道景観の向上）」「航路の開設」
供用（サービス）開始		1998～2001年
充実した 広域交通	門司港レトロ事業	落ち着いたレトロの街づくりのため、門司港駅周辺の通過交通量を緩和するバイパス（清滝西海岸線）を建設
観光の変化	北九州市	「観光入り客数の増加」「マスメディア（TV・雑誌）の取材の増加」「観光関連施設数の増加」「組織（広域的観光振興協議会等）の設立」 飛躍的な観光客の増加、メディアに取り上げられる様になり知名度の向上、観光マインドの芽生えによる観光ボランティアの動き。門司港レトロ地区内の観光施設の増加、門司港レトロ倶楽部の設立。
	同上	「観光入り客数の増加」 平成10年3月に門司港と松山間を高速旅客船（石崎汽船）が就航している。
長崎県		「一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸」「バス路線の開設・増便」
供用（サービス）開始		1999年
充実した 広域交通	大島大橋の架橋	大島大橋の開通により、本土側の西海町と離島側の大島町が結ばれた。 それに伴い、定期路線バスが西海町～大島町間で開通した。
観光の変化	西海町、大島町、崎戸町	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」「宿泊客数の増加」 大橋の開通に伴う大島・崎戸島の離島と本土間の交通アクセスの向上と大橋自体の観光スポット化により、観光客が大幅に増加している。

大分県		「有料道路の料金値下げ・無料化」
供用（サービス）開始		1994年
充実した 広域交通	やまなみハイウェイの 無料化	湯布院・九重・久住町を通るやまなみハイウェイが1994年6月に無料化した。
観光の変化	九重町、湯布院町、久住町	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」「宿泊客数の増加」 日帰り・宿泊客数ともに増加した。
	別府市	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」 日帰り客数が増加した。
大分県		「高速道路の開通・延伸」
供用（サービス）開始		1996年
充実した 広域交通	大分自動車道の全線開通	1996年3月に大分自動車道が全線開通した。
観光の変化	湯布院町、別府市	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」「宿泊客数の増加」 福岡県からの観光客数が増加した。
	大分市	「観光入り客数の増加」「宿泊客数の増加」 福岡県からの観光客数が増加した。
大分県		「道の駅設置」
供用（サービス）開始		
充実した 広域交通	道の駅設置	道の駅あさじ、原尻の滝、宇目が設置された。
観光の変化	朝地町	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」 道の駅あさじが1999年4月に設置されたことにより、日帰り客が増加した。
	緒方町	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」 道の駅原尻の滝が1991年4月に設置されたことにより、日帰り客が増加した。
	宇目町	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」「宿泊客数の増加」 道の駅宇目が1995年8月に設置されたことにより、日帰り・宿泊客が増加した。
大分県		「航路の開設」
供用（サービス）開始		2001年
充実した 広域交通	別府～広島・呉航路の開設	別府～広島・呉間に高速船ソレイユが定期便として2001年7月に運行を開始した。
観光の変化	別府市	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」 中国方面からの観光客数が増加した。
大分県		「新しい路線の開通・増便」
供用（サービス）開始		1992年
充実した 広域交通	大分～ソウル便就航開始	1992年4月より大分～ソウル便がチャーター便から定期便へ移行した。
観光の変化	大分市、別府市	「観光入り客数の増加」「宿泊客数の増加」 韓国からの観光客数が増加した。

宮崎県	「新しい路線の開通・増便」	
供用（サービス）開始	2001年	
充実した 広域交通	韓国定期路線の開設	宮崎～ソウル間において、定期航空路線が開設した。
観光の変化	宮崎市、都城市	「宿泊客数の増加」 定期路線の開設に合わせて、韓国からの宿泊客が増えた。
鹿児島県	「高速道路の開通・延伸」	
供用（サービス）開始	1989年（12月）	
充実した 広域交通	九州縦貫自動車道（八代～人吉間の供用開始）	九州縦貫自動車道の熊本県八代～人吉間が供用開始された。（それに伴う時間短縮効果など）
観光の変化	全県	「観光入り客数の増加」「宿泊客数の増加」「立ち寄り箇所数の増加」 1990年のNHK大河ドラマ「飛ぶが如く」の放映効果とも相俟って、本県への年間観光客数（延べ宿泊観光客数）が過去最高を記録（1990年）した。
鹿児島県	「高速道路の開通・延伸」	
供用（サービス）開始	1995年	
充実した 広域交通	九州縦貫自動車道の全面開通	九州縦貫自動車道が全面開通した。（それに伴う時間短縮効果など）
観光の変化	全県	「観光入り客数の増加」「宿泊客数の増加」「立ち寄り箇所数の増加」 1995年の九州縦貫自動車道全面開通により、本県への年間観光客数の増加傾向を導いた。 なお、2002年4月の羽田～鹿児島間へのスカイマークエアラインズ社の新規就航（1日5往復）および2004年の早い時期の九州新幹線鹿児島ルート（熊本県新八代～西鹿児島間）の開通などによる効果が今後は大いに期待される。
沖縄県	「季節料金等料金面の工夫」	
供用（サービス）開始	1997年	
充実した 広域交通	沖縄-本土路線の航空運賃の引き下げに係わる特例措置の実施（那覇空港～本土空港間）	那覇空港発着の本土路線に就航する航空機について、空港使用料（着陸料・航行援助施設利用料）及び航空機燃料税が軽減され、同特例措置に基づき航空運賃の引き下げが実現した。
観光の変化	沖縄県全域	「観光入り客数の増加」 当該特例措置の適用による沖縄-本土路線の航空運賃の引き下げを境にして、観光入り客数が急増した。 1997年-99年の年平均増加率 8.5%（適用後） 1994年-96年の年平均増加率 3.2%（適用前）
沖縄県	「新しい路線の開通・増便」	
供用（サービス）開始	2000年	
充実した 広域交通	沖縄～上海路線の開設	本県4番目の国際航空路線として、那覇～上海路線が平成12年8月に開設された。国際空港路線網が拡充されることにより、海外の観光需要の掘り起こしが図られた。
観光の変化	那覇市 他県内各市町村	「観光入り客数の増加」「鉄道の開通」 まだ、入客数は少ないが、上海からの新たな観光需要を掘り起こすために基盤を作った。旅行代理店聞き取り調査による上海からのツアー客数（3/11確認）...306人

沖縄県		「新しい路線の開通・増便」「季節料金等料金面の工夫」
供用（サービス）開始		随時
充実した 広域交通	石垣空港の就航路線等 増加	東京、大阪、名古屋、福岡、広島等、大都市圏への路線就航。 格安チケット、格安パックの増加。
観光の変化	石垣市	「観光入り客数の増加」「リピーター数の増加」「日帰り客数 の増加」「宿泊客数の増加」「来訪圏（来訪者発地・居住地） の拡大」「マスメディア（TV・雑誌）の取材の増加」「観光関 連施設数の増加」 路線の開設・増便に伴い、入域観光客等が増加。
沖縄県		「航路の開設」
供用（サービス）開始		随時
充実した 広域交通	クルーズ船の寄港	台湾等からのクルーズ船の寄港
観光の変化	石垣市	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」「来訪圏（来訪 者発地・居住地）の拡大」「観光関連施設数の増加」 台湾等からのクルーズ船の寄港により、台湾等海外からの旅 行客が増加した。
沖縄県		「一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸」
供用（サービス）開始		1998年
充実した 広域交通	国道390号バイパスの開 通	国道390号バイパスが開通した。
観光の変化	石垣市	「立ち寄り箇所数の増加」 バイパスの開通により、利便性が向上した。
沖縄県		「一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸」
供用（サービス）開始		2000年
充実した 広域交通	津嘉山バイパス（国道5 07号）	津嘉山バイパスの供用開始により、沖縄自動車道インターチ ェンジが近くなり利用しやすくなった。
観光の変化	記入なし	記入なし
沖縄県		「航路の廃止」「その他」
供用（サービス）開始		1995年
充実した 広域交通	来間大橋（宮古本島～来 間島）	橋が開通し、来間島にタクシー・大型観光バスが乗り入れる ようになった。
観光の変化	下地町	「観光入り客数の増加」「立ち寄り箇所数の増加」「来訪圏 （来訪者発地・居住地）の拡大」 たくさんの観光客が来間島に来島するようになった。
沖縄県		（記入なし）
供用（サービス）開始		（記入なし）
充実した 広域交通	（記入なし）	（記入なし）
観光の変化	読谷村	「観光入り客数の増加」「リピーター数の増加」「日帰り客数 の増加」「宿泊客数の減少」「立ち寄り箇所数の増加」 「旧南海王国琉球の風」の後利用として「むら咲むら」にリ ニューアルした。就学旅行をメインとした体験ゾーンが出来、 好評である。観光客数は増加したが、統計による宿泊客数は 減少傾向にある。

沖縄県		「有料道路の料金値下げ・無料化」
供用（サービス）開始		1999年
充実した 広域交通	沖縄自動車道路の料金 根値下げ	（記入なし）
観光の変化	名護市	「日帰り客数の増加」「宿泊客数の増加」「立ち寄り客数の増加」 有料道路の値下げにより、中南部から北部への日帰り客等が増加した。
沖縄県		「インターチェンジの開設」
供用（サービス）開始		2000年
充実した 広域交通	那覇空港自動車道男南 風原インターの開設	本島北部と那覇をむすぶ自動車道のインターチェンジが町内に2ヶ所開設された。
観光の変化	南風原町	「観光入り客数の増加」 全国の織物を一同に集めた「日本織物フェスティバル」を2001年3月に開催、町内に宿泊施設がないため、北部のリゾートホテルを利用したが、2500人の本土客を時間どおり会場へ送迎することができた。
観光の変化	南風原町	「観光入り客数の増加」「マスメディア（TV・雑誌）の取材の増加」 2000年サミットの祭、カナダ首相招聘において、交通網が整備されていたため、人の動きがスムーズだった。
沖縄県		「一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸」
供用（サービス）開始		1999年
充実した 広域交通	海中道路（県道伊計平良 川線）改良工事	屋嘉名～伊計間（14.1km）の町道が県道へ移管（平成3年3月）その一部分海中道路（約6km）の拡幅改良工事着手（平成5年2月）四車線供用開始（平成11年3月）により交通渋滞が緩和された。
観光の変化	屋平（海中道路）	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」「マスメディア（TV・雑誌）の取材の増加」「観光関連施設数の増加」 この道路は、親水性が高く、海と一体となった道路をコンセプトに造られている。海中道路部分の拡幅改良工事（四車線の完成）傾斜式護岸、カラー歩道、大規模ロードパーク（280代収容）電線の地中化、斜張橋等、質の高い施設整備がなされ、最近では、映画ロケや企業のCMロケ地としても利用されている。 又、今年秋には、あやはし資料館（レストラン含む）が海中道路中央（ロードパーク周辺に完成予定である。 昨年からは、この道路を活用し「磯の香りを楽しみながら走ろう」をテーマであやはし海中ロードレース大会も開催された。
沖縄県		「航路の廃止」
供用（サービス）開始		2000年廃止
充実した 広域交通	高速船の廃止（伊江・那覇）	伊江・那覇・本部を経由していた高速船が利用者の不振により廃止となった。
観光の変化	伊江村	「観光入り客数の減少」「宿泊客数の減少」「滞在時間（日数）の減少」「来訪圏（来訪者発地・居住地）の減少」「客単価の減少」「マスメディア（TV・雑誌）の取材の減少」 高速船の廃止によって、観光客が減少した。このことは、本村観光にとって、高速船就航前よりも減少した。

沖縄県	「新しい路線の開通・増便」	
供用（サービス）開始		平成4年
充実した 広域交通	沖縄 新潟の航空路線 開設	沖縄・新潟の直行便が開設された。それにより、新潟県との 交流ができた。
観光の変化	本部町	「リピーター数の増加」「宿泊客数の増加」「滞在時間（日数） の増加」 交流が盛んになり、リピート客が増加した。
沖縄県	「一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸」	
供用（サービス）開始		（記入なし）
充実した 広域交通	国道58号の整備	国道等の整備で利便性が向上した。
観光の変化	国頭村	「観光入り客数の増加」「リピーター数の増加」「日帰り客数 の増加」「宿泊客数の増加」「立ち寄り箇所数の増加」 国道等の整備に伴うほか、物産センター、大滝遊歩道、キャン プ場の設置、野生生物保護センターの開設により、マイカ ー等の来訪者、宿泊客も増加している傾向にある。
沖縄県	「道の駅の設定」	
供用（サービス）開始		平成11年
充実した 広域交通	観光物産センター整備 事業	第三セクターによる「道の駅」が設置された。
観光の変化	国頭村	「観光入り客数の増加」「リピーター数の増加」「日帰り客数 の増加」 道の駅の開設により、観光客、マイカーでの来訪者が増加し ている。
沖縄県	「一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸」	
供用（サービス）開始		1990年
充実した 広域交通	崇云寺・姫百合線	国際通り～姫百合通りのアクセスが良くなった。
光の変化	那覇	交通の利便性が向上した。
沖縄県	「一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸」	
供用（サービス）開始		1997年
充実した 広域交通	那覇中環状 新都心幹線 道路)	新都心地区の幹線道路および周辺道路の開通により人が多く 集まるようになった。
観光の変化	那覇	「立ち寄り箇所数の増加」「来訪圏（来訪者発地・居住地）の 拡大」 マスコミ機関や商業施設の建設により人の集中が起こりつつ ある。また、空地を利用した大規模イベントの開催により、 観光客も訪れるようになった。
沖縄県	「車窓からの景観・景色（植樹等による沿道景観の向上）」	
供用（サービス）開始		1999年
充実した 広域交通	町道一周線の延伸（牧山 線）	一周線の開通にともない観光バスの増便
観光の変化	伊良部町	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」「宿泊客数の一 時的変化」「滞在時間（日数）の一时的変化」「立ち寄り箇所 数の増加」「来訪圏（来訪者発地・居住地）の拡大」「観光関 連施設数の増加」 日帰り客数が増えた。

沖縄県	「新しい路線の開通・増便」	
供用（サービス）開始		1995年
充実した 広域交通	東京直行便の就航	久米島空港の滑走路の延長に伴い、ジェット機の就航が可能となり、東京・久米島直行便が就航した（6、7、8、9の運行）
観光の変化	（記入なし）	（記入なし）
さいたま市	「鉄道の開通」「駅の新設」	
供用（サービス）開始		2001年
充実した 広域交通	埼玉高速鉄道の開通	埼玉高速鉄道が、赤羽岩淵～浦和美園間で開業し、営団南北線、東急目黒線と相互乗り入れを開始した。市内では、「浦和美園」駅が新駅として開業した。
観光の変化	さいたま市	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」「来訪圏（来訪者発地・居住地）の拡大」 駅付近に広がる自然緑地「見沼田圃」周辺を散策する訪問者が増加した。また、2002年ワールドカップサッカー大会の開催地である「埼玉スタジアム2002」がオープンし、試合開催時を含め、鉄道を利用して施設の見学に訪れる人が増加した。
千葉市	「鉄道の開設」	
供用（サービス）開始		1992年
充実した 広域交通	千葉急行線の開設	京成千葉線の千葉中央駅から、ちはら台駅までの区間を千葉急行線として延伸営業を行い、平成10年10月からは形成千原線となった。
観光の変化		なし
千葉市	「高速道路の開通・延伸」	
供用（サービス）開始		1997年
充実した 広域交通	アクアラインの開通	木更津市と川崎市を結ぶ自動車道路の開通
観光の変化		なし
川崎市	「高速道路の開通・延伸」「バス路線の開通・増便」	
供用（サービス）開始		
充実した 広域交通	東京湾アクアラインの開通（川崎市～木更津市）	上記高速道路の開通に伴い、川崎と木更津を結ぶバス路線が開通した（1999年）
観光の変化	川崎市	「観光入り客数の一時的変化」「来訪圏（来訪者発地・居住地）の一時的変化」 アクアラインにあるサービスエリアの「海ほたる」への来訪者が、開通時は増大しブームにはなったが、現在は大きな観光ポイントとして意識されず、入込客も逆に減少傾向にある。
京都市	鉄道の開通」「車窓から見る景観・景色（植樹等による沿線景観の向上）」	
供用（サービス）開始		1991年
充実した 広域交通	嵯峨野トロッコ列車	複線電化に伴い、廃線となったルートをとロッコ列車として復活。
観光の変化	京都市	「観光入り客数の増加」「滞在時間（日数）の増加」「立ち寄り箇所数の増加」「マスメディア（TV・雑誌）の取材の増加」 「観光関連施設数の増加」 観光客の利用増加。桜、紅葉の植樹による景観の向上。

京都市	「鉄道の開通」	
供用（サービス）開始		1998年
充実した 広域交通	地下鉄東西線の開通	市営地下鉄東西線の開通。
観光の変化	京都市	「観光入り客数の増加」「滞在時間（日数）の増加」「立ち寄り箇所数の増加」「マスメディア（TV・雑誌）の取材の増加」「観光関連施設数の増加」 利便性の向上による山科、醍醐地域への観光客の増加。
京都市	「バス路線の開通・増便」「話題性のあるバス車両の投入」	
供用（サービス）開始		2001年
充実した 広域交通	市バス観光系統路線の充実	既存2系統に1系統追加。 バス車両への京都らしいラッピング。
観光の変化	京都市	「観光入り客数の増加」「滞在時間（日数）の増加」「立ち寄り箇所数の増加」「マスメディア（TV・雑誌）の取材の増加」 観光客の利用増加。
京都市	「特急列車、快速列車の創設・増便」	
供用（サービス）開始		（京阪）2000年、（阪急）2001年
充実した 広域交通	特急停車駅への変更	京阪電車 中書島・丹波橋駅への特急停車及び、阪急電車桂駅への特急停車。
観光の変化	京都市	「観光入り客数の増加」「滞在時間（日数）の増加」「立ち寄り箇所数の増加」 観光客の増加。伏見地域の活性化。嵐山地域へのアクセス向上。
広島市	「高速道路の開通・延伸」「高速バス路線の開通・増便」	
供用（サービス）開始		1992年
充実した 広域交通	浜田自動車道の開通	浜田自動車道が中国自動車道と接続し、広島市と浜田市が高速道路で結ばれた。それに伴い、高速バスがJR広島駅からJR浜田駅まで開設された。
観光の変化	広島市	「観光入り客数の増加」「リピーター数の増加」「日帰り客数の増加」「宿泊客数の減少」「滞在時間（日数）の増加」 高速道路でアクセスがよくなったため、日帰り客が大幅に増えた。
広島市	「空港の開設」「新しい路線の開通・増便」	
供用（サービス）開始		1993年
充実した 広域交通	広島空港の機能拡充	広島空港が豊田郡本郷町へ移転し、元広島空港は通勤圏内「広島西飛行場」となり、機能の拡充を図る。
観光の変化	広島市	「観光入り客数の増加」「宿泊客数の増加」 国際線の新設等に伴い、宿泊施設が整備・拡充し、来広者が増えた。
広島市	「高速道路の開通・延伸」「高速バス路線の開通・増便」	
供用（サービス）開始		1999年
充実した 広域交通	瀬戸内しまなみ海道（西瀬戸自動車道）開通	瀬戸内しまなみ海道の前線開通により、山陽自動車道を経由して四国と結ばれた。これに伴い、高速バスが広島市から今治市まで開通した。
観光の変化	広島市	「観光入り客数の一時的変化」「宿泊客数の一時的変化」「来訪圏（来訪者発地・居住地）の一時的変化」 瀬戸内しまなみ海道の開通の年は、ホテルの宿泊客は増えたものの、宿泊施設全体としては減少した。

福岡市	高速道路の開通・延伸」「バス料金の割引・周遊券等の料金面の工夫	
供用（サービス）開始	1999年	
充実した 広域交通	福岡都市高速道路の延 伸	福岡都市高速道路が九州自動車道太宰府インターまで延伸した。それにもない、高速バス運賃の値下げ等があった。
観光の変化	福岡市	「観光入り客数の増加」「日帰り客数の増加」 福岡都市高速道路の延伸に伴い、九州自動車道を利用してくる人の便が良くなったことその他、大型ショッピングモールの開設等もあり、日帰り客が増加したと考えられる。

3. B事例回答結果

宮城県	石巻市、気仙沼市他10町	
名称	みやぎ黄金海道	
開始年	1999年	
活動主体	黄金海道キャンペーン実行委員会	
魅力の向上の概要	我が国初の産金が行われていた地域に隣接するとともに、近年まで産金になされていた地域にちなみ、「みやぎ黄金海道」として、民間と行政が一体となり、当地域への多様な誘客キャンペーンを展開しており、当地域への観光客が増加している。	
交通の充実	イベント列車(カラオケ列車、菜の花列車等)、季節料金・周遊券等料金面の工夫	JR東日本が、仙台から気仙沼までイベント列車「ふかひれ号」を運転するとともに、便利でお得なフリーきっぷを発売した。
	航路の開設	上記フリーきっぷ利用期間中、塩釜・金華山航路(予約制)を開設した。
宮城県	仙台市	
名称	仙台光のページェント	
開始年	1986年	
活動主体	SENDAI光のページェント実行委員会	
魅力の向上の概要	仙台市街の中心部青葉通り、定禅寺通りのケヤキ並木を数十万個のイルミネーションで飾り、冬の仙台の夜空をファンタジックに彩る光のページェント。今や仙台の4大まつりの一つになっており、約200万人の観覧車でにぎわうまでになっている。	
交通の充実	バス路線の開通・増便、話題性のあるバス車両の投入、バス料金の割引・周遊券等の料金面の工夫	1999年12月のページェントにより、「るーぷる仙台」(市内中心部の観光スポットの循環バス)にページェント期間中、「光のページェント号」が増便され、主にページェント会場を循環・運行している。
宮城県	栗駒町	
名称	栗駒高原へのレジャー施設の整備	
開始年	栗駒町	
活動主体	栗駒町	
魅力の向上の概要	近年栗駒高原に大規模な公的宿泊施設、温泉入浴施設、温水プール等を整備するとともに、入山する道路も拡充された。	
交通の充実	バス路線の開通・増便	宮城交通が、4～11月にかけての土日に限り、東北新幹線栗駒高原駅と栗駒高原間に定期バス路線を開設した。
茨城県	水戸市	
名称	水戸の梅まつり	
開始年	1896年	
活動主体	水戸の梅まつり実行委員会	
魅力の向上の概要	偕楽園を中心に毎年2月20日から3月31日まで開催される。明治29年に水戸・上野間に鉄道が開通されたことをきっかけに始まり、以来水戸市の誘客の最大のイベントとして定着している。	
交通の充実	駅の新設	梅まつりの期間中(土、日及び観梅ピーク時)臨時駅「偕楽園」が開設される。多くの観梅客の利便に供している。

茨城県	久慈郡大子町	
名称	駅からハイキング	
開始年	1999年	
活動主体	東日本旅客鉄道（株）、大子町観光協会、大子町	
魅力の向上の概要	JR水戸支社とタイアップしたイベント「大子の街並みと水爆ウォーキング」を開催し、大子の魅力ある観光資源を県内外に紹介した。	
交通の充実	話題性のあるバス車両の投入、バス料金の割引・周遊券等の料金面の工夫	期間中、水郡線「大子駅」 袋田の滝の無料バスが運行された。
茨城県	岩田市	
名称	茨城県立自然博物館の会館	
開始年	1994年	
活動主体	茨城県	
魅力の向上の概要	開館以来、観光客が増加し、リピーターも多い。	
交通の充実	高速バス路線の開通・増便	東京駅から高速バスが開通し、他県からのバス利用が増加した。
茨城県	古河市	
名称	古河の桃まつり	
開始年	1976年	
活動主体	古河市観光協会	
魅力の向上の概要	古河総合公園に焼く2,000本の花桃があり、開催期間中、多くの来場者でにぎわっている。	
交通の充実	一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸	埼玉県北川辺町との堺に新三国橋が開通し、利便性が向上した。
群馬県	松井田町	
名称	碓氷峠鉄道文化むら開園	
開始年	1999年	
活動主体	松井田町	
魅力の向上の概要	『ロクサン』の愛称で親しまれ、かつて信越本線の碓氷峠を昇った峠船用の電気機関車EF63の保存運転が行われているほか、鉄道ジオラマ、鉄道写真を展示する鉄道資料館となっており、鉄道マニアをはじめ、子どもから大人までが楽しめる鉄道むらである。	
交通の充実	話題性のある列車投入（SL、トロッコ等）	JRと碓氷峠鉄道文化むらとが連携し、信越本線を走る（上野～高崎～横川間）季節列車のSLが運行。人気である。
群馬県	小野上村	
名称	小野上村温泉センターオープン	
開始年	1981年	
活動主体	小野上村	
魅力の向上の概要	県内において、公営日帰り温泉施設の先駆けである上野上村温泉センターが、1981年3月17日にオープン。	
交通の充実	駅の新設	小野上村温泉センターのオープンにより、同センターの近くに吾妻線小野上駅が新設された（1992年）。

群馬県	水上町	
名称	水上温泉周辺の豊富な観光資源	
開始年	2000年	
活動主体	水上温泉観光協会	
魅力の向上の概要	水量の多い夏から紅葉に恵まれた秋にかけては、水上温泉周辺にある豊富な観光資源を目的とした観光客が訪れる。	
交通の充実	話題性のあるバス車両の投入	<p>みなかみ温泉シャトルバス「温泉ぶらり号」の投入。 水上駅に到着した列車に合わせて運行。 シャトルバスのパスポートは、1日乗り放題で（500円）。 周遊コースは、3コース。 「みなみ周遊コース」1日6便 「なか周遊コース」1日4便 「かみ周遊コース」1日3便</p> <p>・パスポートには、「観光施設」で使えるサービスクーポン券がついているほか、パスポートで、無料入館できる観光施設もある。 3つの周遊コースは、どこまで行っても乗り降り自由で乗り放題。</p>
新潟県	村上市	
名称	町屋の人形さま巡り	
開始年	2000年	
活動主体		
魅力の向上の概要	町屋と呼ばれる伝統的な造りの民家で、江戸時代から平成までの人形を展示している。	
交通の充実	話題性のある列車投入（SL、トロッコ等）	平成14年3月2日、3日 SL村上ひな街道号の運行 平成13年11月～ 新潟～村上～酒田間を「きらきらうえつ号」が運行
山梨県	明野村	
名称	県立フラワーセンター	
開始年	1998年	
活動主体	県立フラワーセンター	
魅力の向上の概要	日照時間日本一の明野村であり、周辺の「明野ふるさと太陽館」（温泉）ゴルフ場、ひまわり畑などに加え、新規オープンしたこの施設は、この地域のシンボリックな観光施設となっている。	
交通の充実	一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸	昭和58年に開通した茅ヶ岳広域農道の拡幅、歩道整備が進んでいる。
山梨県	山梨市・東八代地域	
名称	峡東方面桃の花まつり	
開始年	2001年	
活動主体	各市町村	
魅力の向上の概要	日本一の生産量を誇る山梨県の桃。その花の景観を観光資源ととらえ、桃の花の時期に各市町村で桃の花まつりを開催している。	
交通の充実	特急列車、快速列車の創設・増便	JR東日本中央本線にH13年から「桃源郷パノラマ号（快速）」を走らせている。
	バス路線の開通・増便	各市町村の桃の花ビューポイントや祭り会場を結ぶ「桃の花」（シャトルバス）を走らせている。

長野県	長野市、白馬村、山之内町ほか	
名称	長野オリンピック後の各種国際スポーツ大会の開催	
開始年	1998年	
活動主体	各種競技の大会実行委員会など	
魅力の向上の概要	1998年にアジアで2度目の冬季オリンピック開催を契機に、各種競技施設ができたことや高速道路網が整備されたこと、国際的知名度が向上したことから、各種の国際スポーツ大会が開催され、大会期間中に多くの観客が訪問する。	
交通の充実	新幹線の開通・延伸	競技の開始時間や終了時間に合わせた新幹線や特急電車の増発など
	バス路線の開通・増便	競技の開始時間や終了時間に合わせたシャトルバスの運航など
長野県	長野市、松本市、諏訪市、穂高市、大北7市町村（大田市・池田市、松川村・八坂村・美麻村・白馬村・小谷村）	
名称	周遊バスの運行	
開始年	1990年代	
活動主体	地域で組織する運行実行委員会、または、地元バス会社の運営	
魅力の向上の概要	市街地や地域の観光地をめぐる周遊バスの運行が1990年代後半に相次いだ。市街地を回るものには、ワンコインバスが多く、地域住民の交通手段になっているほか、観光客の利便性が向上した。	
交通の充実	バス路線の開通・増便	「バス路線の開通・増便」 駅などのターミナル機能を持つ交通拠点や既存の観光施設、市街地をめぐる周遊バスの運行が、県下各地で行われている。運営は、地域で組織する運行実行委員会、または、地元バス会社が運営している。実施している各地域は、利用率向上のため、知恵をしぼっている（このうち、大北7市町村は一定の役割が終えたとして、2001年で終了した）。
長野県	松本市	
名称	観光施設におけるレンタサイクルの貸し出し	
開始年	1999年	
活動主体	松本市観光協会	
魅力の向上の概要	1999年に開催された松本城太鼓門まつりを契機に、松本市内の観光施設等にレンタサイクルを設置し、訪れた観光客の利便に供している。	
交通の充実	レンタサイクルやレンタカー等による域内の移動手段の充実	駅前等により捨てられた自転車を活用して、松本城など市内の観光施設にレンタサイクルを設置し、「すいすいタウン」の名称で観光客に無料で貸し出しを行っている。市街地にある観光施設における自転車貸し出しのため、公共交通機関を利用した観光客には、市内の観光施設間の移動の一手段となっている。

静岡県	熱海市、伊東市、下田市、東伊豆町ほか	
名称	伊豆の花イベント	
開始年	2002年	
活動主体	伊豆地区観光協議会	
魅力の向上の概要	百万人を超える入込のある河津桜まつりなど、伊豆各地でそれぞれ花イベントが展開されていたが、それを一つにまとめ、点から面へと拡大することで、花めぐりなど新たな魅力が生まれた。	
交通の充実	特急列車、快速列車の創設・増便	イベント期間中、首都圏からの直通列車の増発
	その他	イベント会場周辺の渋滞緩和のため、近隣の駅の駐車料金と運賃を割引セットにして発売
静岡県	浜松市	
名称	無料巡回バス	
開始年	2001年	
活動主体	館山寺温泉観光協会	
魅力の向上の概要	休日の周辺道路の渋滞緩和及び宿泊客の利便性の向上	
交通の充実	バス路線の廃止・減便	遊園地や動物園など、点在する観光スポットを無料運行バスでつなぎ、温泉利用客の利便性の向上と周辺観光施設の活性化を図った。
静岡県	細江町、浜松市	
名称	湖上新ルート	
開始年	2001年	
活動主体	浜名湖遊覧船株式会社	
魅力の向上の概要	浜名湖の景観を船上から眺めながら、温泉街へ観光客を運ぶ会場アクセス	
交通の充実	複数の交通機関の間の接続性向上	浜名湖遊覧船の寸座ピラ～館山寺航路を利用して、東名浜名湖停留所と対岸の館山寺温泉街とを結ぶルート。東名高速バス利用者を安い料金を短時間に温泉街へ集客する。
三重県	尾鷲市、熊野市、他	
名称	熊野古道	
開始年	- 年	
活動主体	東紀州地域活性化事業推進協議会	
魅力の向上の概要	伊勢から熊野への参詣の道「熊野古道」の保存整備が進み、ウォーキングブームの影響もあって、年々集客が増加している。	
交通の充実	バス路線の開通・増便、バス料金の割引・周遊券等の料金面の工夫	三重交通（株）が2000年から「熊野古道大遠足」と題し、県内各地及び名古屋から熊野古道各コースへバス運行をしており、好評を博している。
	道の駅を設置	海山町、熊野市等で道の駅が開業した。
滋賀県	草津市	
名称	琵琶湖博物館の開館	
開始年	1996年	
活動主体	滋賀県立琵琶湖博物館	
魅力の向上の概要	「湖と人間」をテーマに、数百万年にわたる琵琶湖の歴史や湖と人との関わりを見たり触れたり、体験できる博物館で開館以降多くの観光客が訪問している。	
交通の充実	バス路線の開通・増便	バス路線が開通（一部は既設路線の延長）するとおもに増便された
	航路の開設	博物館の開館にあわせ航路が開設された

滋賀県	大津市	
名称	びわ湖花火大会	
開始年	1984年	
活動主体	びわ湖花火大会実行委員会	
魅力の向上の概要	毎年8月8日に大津港沖で行われ、約1万発の花火が夜空を彩る夏の一大イベント。京阪神からの見物客で賑わう。	
交通の充実	特急列車、快速列車の創設・増便	相当数の観光客が見込めることからJRの輸送客増加、安全対策を兼ねての取り組み
島根県	浜田市・江津市	
名称	しまね海洋館「アクアス」の開館	
開始年	2000年	
活動主体	財団法人しまね海洋館	
魅力の向上の概要	昔から海水浴場である石見海浜公園内に、水族館がオープンした。	
交通の充実	特急列車、快速列車の創設・増便、駅舎の改築・美化、ダイヤ接続の向上	山陰本線が高速化した。
島根県	松江市	
名称	観光施設のオープン	
開始年	2001年	
活動主体	一畑電鉄	
魅力の向上の概要	宍道湖北岸に観光施設が次々とオープンした。	
交通の充実	駅舎の改築・美化、駅の新設	旧古江駅を改築、及び駅名変更し、「ルイス・C・ティファニー庭園美術館前」とした。 松江フォーゲールパーク駅を新設した。
岡山県	倉敷市	
名称	倉敷チボリ公園の開園	
開始年	1997年	
活動主体	岡山県、倉敷市	
魅力の向上の概要	97年7月に開園し、98年には、318万人が来園した。結果、本県の観光客数は瀬戸大橋開通時の2576万人を上回り過去最多の2737万人を記録した。	
交通の充実	一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸	開園にあわせて周辺道路の整備
	駅舎改築・美化	開園にあわせて駅北口を整備し、歩道橋設置等により駅からのアクセス利便性の向上を図った。
広島県	三次市、高宮町、美土里町、君田村	
名称	やまなみルートバス事業	
開始年	2001年	
活動主体	やまなみルートバス事業実行委員会	
魅力の向上の概要	各市町村に、温泉・観光農園、ワイナリー、神楽など話題のある観光施設ができ、それぞれの地域の観光拠点となった。	
交通の充実	バス料金の割引・周遊券等の料金面の工夫、複数の交通機関の間の接続性向上	これらの観光施設間のアクセスを充実させるために、各施設を周遊するバスを運行した（期間限定）

広島県	尾道市	
名称	観光案内付市内循環バス（好きっぷライン）	
開始年	- 年	
活動主体	尾道市	
魅力の向上の概要	文学のまちである尾道市に映画を題材とした観光スポットが加わるとともに、しまなみ海道の玄関口として観光客が増加した。	
交通の充実	話題性のあるバス車両の投入、バス料金の割引・周遊券の料金面の工夫	観光スポットをレトロなバスで巡る周遊バス（好きっぷライン）が運行した。
広島県	呉市	
名称	ボンネットバスふるさと発見ツアー	
開始年	2001年	
活動主体	呉市	
魅力の向上の概要	呉の旧海軍関係の資料館などの近代化遺産が点在し、平成10年には呉市入船山記念館が国の重要文化財に指定された。	
交通の充実	話題性のあるバス車両の投入、バス料金の割引・周遊券等の料金面の工夫	昔路線バスとして活躍したボンネットバスを利用して市内観光循環バスを運行していたものを主要観光地を一日かけてめぐる観光バスとして運行した。
山口県	下関市	
名称	バスの増便	
開始年	2001年	
活動主体	下関市	
魅力の向上の概要	下関市の関門海峡に面した地域の再開発として、2001年4月水族館や市場が相次いでオープンし、元来、明治以降の歴史的建築物等もあった唐戸地域に新しい魅力が加わった。	
交通の充実	バス路線の開通・増便	JR下関駅から唐戸に向かうバスが増便された。特に新水族館をイメージしたペイントの車体を走らせた。
福岡県	北九州市	
名称	門司港レトロ地区	
開始年	1998～2001年	
活動主体	北九州市、北九州観光協会、門司港レトロ倶楽部	
魅力の向上の概要	歴史的ロマンチズム漂うエキゾチックな面影を残す歴史的建造物が数多く点在し、対象ロマン溢れる街並みを形成、また、変化に富んだウォーターフロントと美しく雄大な自然景観など魅力を有した観光地であるため、数多く観光客が増えてきている。	
交通の充実	一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸、車窓からの景観・景色（植樹等による沿道景観の向上）	落ち着いたレトロの街づくりのため、門司港駅周辺の通過交通量を緩和するパイパス（清滝西海岸線）を建設 H7.5

長崎県	厳原町、他対馬6町	
名称	日韓交流の推進	
開始年	1999年	
活動主体	対馬日韓交流協議会、対馬アリラン祭実行委員会	
魅力の向上の概要	対馬は地理的特性もあり、韓国との交流の歴史が古く、「対馬アリラン祭」をはじめ各種の韓国交流のイベントの開催や韓国への観光交流団派遣など積極的に韓国人観光客の誘致活動を展開するとともに、ハングル版案内板設置やパンフレット等製作など観光基盤整備に努めている。	
交通の充実	航路の開設	平成11年に対馬～釜山間に新たに航路が開設され、当初不定期だったものが、現在は定期化され、航路の充実が対馬の観光振興に大きく寄与している。
大分県	山香町・安心院町	
名称	大分農業文化公園	
開始年	2001年	
活動主体	大分県	
魅力の向上の概要	2001年4月に山香町と安心院町にまたがって、農業文化と新しい農業に触れる場として、大分農業文化公園がオープンした。	
交通の充実	インターチェンジの開設	宇佐別府道路上に新しく大分農業文化公園ICが開設された。
宮崎県	宮崎市ほか	
名称	みやざきフラワーフェスタ	
開始年	1968年	
活動主体	花とみどりのみやざきづくり推進協議会	
魅力の向上の概要	宮崎を代表する花のイベントであり、県外からも多くの観光客が期間中に訪問する。	
魅力の向上の概要	バス料金の割引・周遊券等の料金面の工夫	無料シャトルバスの運行。
交通の充実	特急列車、快速列車の創設・増便	JR臨時列車の運行。
鹿児島県	知覧町	
名称	高倉健主演鹿児島ロケ映画「ホタル」	
開始年	2001年	
活動主体		
魅力の向上の概要	高倉健主演の鹿児島ロケ映画「ホタル」のロケ地となった知覧町は、従来から特攻基地のあった町として、資料館等、全国的にその名は知られていたが、この映画の放映（2001年）によりますます知名度が上がり、より多くの観光客が訪れるようになった。	
交通の充実	話題性のあるバス車両の投入	映画「ホタル」の大ヒットを受け、鹿児島県内と知覧町を結ぶ定期路線バスに「ほたるEXPRESS」が登場した。
沖縄県	石垣市	
名称	うりずん八重山海びらき	
開始年	1979年	
活動主体	石垣市観光協会	
魅力の向上の概要	日本最南端の沖縄の海を全国に先駆けて広く県内外にアピールする。多くのマスコミが取材に訪れ、その模様は全国に発信されている。	
交通の充実	バス路線の開通・増便	シャトルバスが運行されるなど、多くの人々が訪れる。

沖縄県	石垣市他	
名称	大海洋祭マンタピア	
開始年	1987年	
活動主体	大海洋祭マンタピア八重山実行委員会	
魅力の向上の概要	八重山の海の魅力を様々なマリンレジャーを通して県内外にアピールする。	
交通の充実	「その他」	イベントの開催により入域客が増加する。
沖縄県	石垣市	
名称	どぅばらーま大会	
開始年	1947年	
活動主体	石垣市	
魅力の向上の概要	八重山を代表する民謡の一つである「どぅばらーま」は、無形の文化遺産である。これを後生に正しく継承するとともに、日本最南端の文化イベントとして開催しており、年中行事として定着している。	
交通の充実	「その他」	入域客等の増加。
沖縄県	金武町	
名称	新聞活性化イベント	
開始年	1997年	
活動主体	金武町商工会社交業組合	
魅力の向上の概要	新聞活性化イベントは、米海兵隊がもたらしたアメリカ文化の一側面から派生した。食文化等独特の空間、雰囲気等を広く町内外に紹介し、観光客等の誘客を図る。	
交通の充実	「レンタサイクルやレンタカー等による域内の移動手段の充実」	レンタカーを利用した観光客の県内移動手段の充実
沖縄県	名護市	
名称	九州・沖縄サミット	
開始年	2001年	
活動主体	(記入なし)	
魅力の向上の概要	G8首脳会議開催により、本市の知名度が向上した。	
交通の充実	「有料道路の料金値上げ」「車窓からの景観・景色(植樹等による沿道景観の向上)」	(記入なし)
沖縄県	北谷町	
名称	美浜アメリカンビレッジ整備	
開始年	1997年	
活動主体	北谷町	
魅力の向上の概要	公有水面埋立事業により整備された商業及び商業業務地区に映画館やDIYセンターをはじめ、ファッションやレクリエーション施設などを誘致し、県内をはじめ県外からも多くの人々が訪れる地域となっており、その側に設置した「町営駐車場(無料)」により車による来訪が気軽に行えるようになっている。	
交通の充実	「一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸」	国道からアメリカンビレッジへ入る町道の拡幅や整備がなされた。また、隣接する宜野湾市との間に、国道 宜野湾市道 北谷町道のバイパスが整備された。

沖縄県	勝連町	
名称	観光リゾート産業の活性化	
開始年	1997年	
活動主体	マリンリゾートホテル浜比嘉	
魅力の向上の概要	本町の特色ある歴史、文化、自然資源を町の活性化に有効に活用した観光リゾート産業は町の基幹産業として成長する可能性を秘めております。特に近年は、海中道路の整備等や浜比嘉大橋の完成により、客室30のマリンリゾート浜比嘉が観光客の入込みも増大しております。	
交通の充実	「車窓からの景観・景色（植樹等による沿道景観の向上）」	マリンスポーツにうってつけの海風を受けながら海中道路を通ると、浜比嘉島と与那城町平安座島を結ぶ全長1,430mの橋の開通によって、島の離島苦が解消され、マリンリゾートホテルもオープンし、多くの観光客で賑わいを見せている。
沖縄県	伊江村	
名称	伊江島ゆり祭り	
開始年	1996年	
活動主体	伊江島ゆり祭り実行委員会	
魅力の向上の概要	村の村花であり、特産品でもあるてっぽうゆりを公園に植栽し、開花の時期に行われる「ゆり祭り」には、県内から多くの人が訪れる。	
交通の充実	「レンタサイクルやレンタカー等による域内の移動手段の充実」	平坦な島なので、自転車でも容易に移動出来ることからレンタサイクルに人気が集まり、賃自転車の数が増加した。
沖縄県	那覇市	
名称	首里城の復元	
開始年	1992年	
活動主体	(財)海洋博記念公園管理財団首里城公園管理センター	
魅力の向上の概要	琉球王朝のシンボルであり、去る大戦で消失したが、1992年に復元公開、現在沖縄観光の目玉となっている。	
交通の充実	「一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸」	観光客の来訪が増え、周辺道路(県・市)の整備が進みつつある。
沖縄県	那覇市	
名称	識各園の開園	
開始年	1995年	
活動主体	那覇市教育委員会文化課	
魅力の向上の概要	琉球王家の別邸として外国使臣の接待に利用された。琉球独特の庭園で去る大戦で壊滅的破壊を受けたが、20年の歳月をかけ復元。一般公開された。世界遺産に指定。	
交通の充実	「その他」	駐車場の整備が行われた。

さいたま市	さいたま市	
名称	さいたま新都心整備事業	
開始年	2000年	
活動主体	埼玉県、都市基盤整備公団 他	
魅力の向上の概要	旧国鉄大宮操車場跡地を中心とした47.4haの区域に、首都圏の核となる都市として整備が進められ、2000年5月に街びらきがおこなわれた。国の18機関が移転した「官公庁街区」の他、新都心のシンボルである「けやきひろば」大型多目的施設の「さいたまスーパーアリーナ」を始め、「ジョンレノンミュージアム」や「彩の国街道」など、観光的側面から見ても集客力の期待できる施設が建設された。	
交通の充実	インターチェンジの開設	首都高速埼玉大宮線と野ICの開設により、都心方面からの車利用者の利便性が向上した。
	バス路線の開通・増便、駅の新設	羽田空港・成田空港 大宮駅間の空港リムジンバスが新都心を経由するようになり、国内・海外からのアクセスが用意になった。 街びらきの1カ月前にJR「さいたま新都心」駅が開業。鉄道利用者の利便性が向上した。
大阪市	大阪市	
名称	ユニバーサル・スタジオ・ジャパン	
開始年	2001年	
活動主体	(株)ユニー・エス・ジェイ(第三セクター)	
魅力の向上の概要	最新の映像技術と仕掛けで集客力の高いテーマ・パークが平成13年3月ベイエリアに開業した。	
交通の充実	インターチェンジの開設	テーマパークの近くに阪神高速道路の出入り口が新設された。
	駅舎の改築・美化	テーマパークの近くに新駅が設置された。
福岡市	福岡市	
名称	博多どんたく港まつり	
開始年	1961年	
活動主体	福岡市民の祭り振興会	
魅力の向上の概要	毎年200万人を超える見物客でにぎわい、ゴールデンウィーク期間中で全国一の人でを誇る福岡を代表する祭り	
交通の充実	特急列車、快速列車の創設・増便	期間中、列車等の増便がある。

4 . C事例回答結果

岩手県	
名称	早池峰山
市区町村名	大迫町
具体的内容	マイカーの規制の実施。自動車等の規制を実施し、自然環境の保全するという取り組みを出すことによって、自然系観光資源の魅力をアップさせる効果が期待できる。
宮城県	
名称	薬葵山
市区町村名	小野田町
具体的内容	日帰り温泉施設、宿泊施設、コテージ、地場産品販売所、地ビールレストラン等を集中して、整備した結果、観光客が増加し続けている。なお、当地区は交通アクセスが不便であり、交通アクセスは自家用車に限定されている。
宮城県	
名称	米山チューリップ祭り
市区町村名	米山町
具体的内容	米山町は、交通アクセスが不便であり、交通アクセスはほぼ自家用車に限定されているが、転作田を利用して、5月の連休期間に開催される当チューリップまつりへの観光客は増加し続けている。
宮城県	
名称	定義如来
市区町村名	仙台市
具体的内容	定義如来は、平家落人伝説にまつわる阿弥陀如来の画像軸が本尊。縁結び、安産などを願う参拝者が絶えず、仙台市中心部から定期路線バスで約70分、本数も決して多くはなく、交通アクセスは自家用車にほぼ限定されるが、ここ数年毎年120万人前後の参拝者でにぎわっている。
秋田県	
名称	白神産地
市区町村名	藤里町
具体的内容	1993年に世界自然遺産として登録されてから、知名度が向上し白神山地を訪れる観光客が増加した。
秋田県	
名称	玉川温泉
市区町村名	田沢湖町
具体的内容	JR田沢湖町から車で約1時間30分かつ、冬期間（11月下旬～4月下旬）は、一般車輛の通行ができない状況にもかかわらず、TV等に多くとりあげられることから、当温泉を訪れる観光客は増加している。
福島県	
名称	大内宿
市区町村名	下郷町
具体的内容	江戸時代の宿駅として栄え、整然とした屋敷割や本陣、脇本陣などの当時の姿をとどめている。 (国重要伝統建造物群保存地区)

茨城県	
名称	筑波山
市区町村名	つくば市
具体的内容	交通手段が車かバスしかないというアクセスの不便さにもかかわらず、関東平野の独立峰である本山からの眺望に惹かれ、多くの観光客が訪れている。また、梅まつり等のイベントも好評を博している。平成13年8月より温泉地としての営業も開始され、さらなる観光客の増加が見込まれている。
茨城県	
名称	竜神峡
市区町村名	久慈郡水府村
具体的内容	平成6年にこの地に建設された竜神大吊橋は375mと歩行者専用の吊橋としては日本一の長さを誇る。吊り橋から見る峡谷は、四季折々の美しい姿を店、観光客をひきつけている。交通アクセスが不便であるにもかかわらず、年に4回、四季に合わせたイベントを開催するなどしており、吊り橋の渡橋者数は年間30万人を超える。
群馬県	
名称	草津温泉
市区町村名	草津町
具体的内容	首都圏から車では、関越自動車道練馬インターから渋川伊香保インターまで約1時間、さらに一般道約1時間30分。電車では上野駅から吾妻線長野草津口益まで約2時間30分、その後バスで25分という距離であるが、温泉街、温泉の良質、豊かな自然が人気であり、観光客増。
群馬県	
名称	四万温泉
市区町村名	中之条町
具体的内容	交通のアクセスが不便である温泉地にもかかわらず、日本で最初の国民保養温泉地であり、ゆったりと温泉につかって保養を楽しめる情緒たっぷりの温泉街と豊かな自然が人気。
埼玉県	
名称	秩父34ヶ所観音霊場（秩父礼所）
市区町村名	秩父市ほか、周辺地域
具体的内容	秩父34ヶ所の観音霊場は、坂東33ヶ所、西国33ヶ所とともに、日本百番観音に数えられており、本年は12年に1度の秩父34ヶ所観音霊場の午歳総開帳が行われている。総開帳の年は、交通の整備等に影響されることなく、観光客が大幅に増加する。また、34ヶ所全てを巡礼することで、満願成就するとされ、交通網未整備の場所にも多くの観光客が訪れる。TVドラマやマスコミに取り上げられたことにより、蔵造りの町並み、時の鐘、菓子屋横丁など、歴史的な町並みを残した景観を楽しむため、多くの観光客が訪れるようになった。パークアンドライド事業を推進し、自家用車の乗り入れを制限しながら、将来的に市内の混雑緩和により、一層の誘客を目指している。
山梨県	
名称	西山温泉
市区町村名	早川町
具体的内容	西山温泉の中心となっている「慶運館」はJTB、旅行新聞社等が選定する「名湯の宿百選」の類に度々登場しており、人気の名湯となっている。最寄りのJR東海身延駅から送迎バスで90分の山奥にあり周囲に観光施設がない不便な所であるにもかかわらず、湯量が豊富、温泉の質、施設及び料理の質がよいことから、人気が高い。

山梨県	
名称	南アルプス、北岳他
市区町村名	芦安村
具体的内容	甲府駅からバスを乗り継ぎ、約2時間で登山の起点広河原(北岳)、さらに30分で北沢峠(甲斐駒・千丈ヶ岳)と、林道も狭く距離も時間もかかるが、中高年の登山ブームもあり、山岳や自然の愛好者にとって変わらぬ人気を保っている。
長野県	
名称	白骨温泉
市区町村名	安曇村
具体的内容	当地温泉は、拠点都市松本市から車で約1時間30分であり、また、公共交通機関利用もJR松本駅から、私鉄、路線バスを乗り継いで約1時間30分かかるにもかかわらず、2000年8月のJTB「私の好きな温泉地人気投票」において、全国5位にランクされるなど人気を集めており、観光客数も増加している。温泉旅館など各宿泊施設の中には、個々の宿泊施設の魅力により人気のあるところも各地にあるが、観光地域として、観光客数の増加に結びついているところは、白骨温泉の他には見られない。
静岡県	
名称	寸又峡温泉、接岨峡温泉
市区町村名	本川根町
具体的内容	交通アクセスが不便であるにも関わらず、南アルプスの豊かな自然に囲まれ、心身ともにリフレッシュできる。寸又峡温泉は、「21世紀に残したい日本の自然百選」「新日本観光百選」に選ばれた景勝地。また、「美女づくりの湯」、接岨峡温泉は「若がえりの湯」と呼ばれ人気がある。
静岡県	
名称	西伊豆地区
市区町村名	松崎町、西伊豆町、賀茂村、土肥町、戸田村
具体的内容	交通手段は車に限定されているが、豊富な海・山の幸と温泉など、魅力ある観光資源に恵まれており、民宿など家庭的な宿泊施設ではリピーターが多い。
静岡県	
名称	北遠地区
市区町村名	天竜市。春野町、龍山村、佐久間町、水窪町
具体的内容	交通アクセスが不便であることが、逆に豊かな自然を残すこととなり、グリーンツーリズムの風潮に乗って体験型施設の人気が高まっている。
愛知県	
名称	名古屋市博物館
市区町村名	名古屋市瑞穂区
具体的内容	愛知県観光レクリエーション統計によれば、平成11年の523,792人から平成12年は772,557人と来館者が前年比47%増と顕著な伸びを示している。これは、交通アクセスの問題ではなく「エジプト文明展」等の企画によるものである。
三重県	
名称	奥伊勢フォレストピア宮川山荘他
市区町村名	宮川村
具体的内容	清流日本一に輝いた宮川の源流を有し、ホテルの見学会など独自のイベント展開等により、多くのリピーターを獲得している。

京都府	
名称	美山町
市区町村名	美山町
具体的内容	交通手段としては、JR京都府駅からJRと町営バスの乗り継ぎ、JRバス・町営バスの乗り継ぎ、自家用車利用の3パターンしかなく、どれも京都市内から2時間余りを要するが、国の重要伝統的建造物群保存地区に選定された「かやぶきの里(北地区)」をはじめ、茅葺き屋根の集落を清流とが見事に調和する美しい農村の原風景に出会える地として人気を集めており、近年の観光入込客数も増加の傾向にある。 [27万人(H.2年) 41万人(H.7年) 47万人(H.12年)]
兵庫県	
名称	岩座神の棚田
市区町村名	加美町
具体的内容	棚田オーナー制度や棚田を活かしたまちづくりに取り組んだ結果、来訪者が増加している。
兵庫県	
名称	沼島
市区町村名	南淡町
具体的内容	国生み神話に登場する日本最初の地「おのころ島」と伝えられる淡路島南東に浮かぶ周囲約10kmの島であるが、島近海で揚がる魚介類は全国でも認められるほど質が良く、なかでも5～8月に登場する「八モ料理」は有名で、来訪者が多い。また、磯釣りのポイントも豊富で、数多くの太公望が訪れる。
島根県	
名称	亀嵩温泉
市区町村名	仁多町
具体的内容	松江市から車で約2時間かかるにもかかわらず、2001年に天降石セラミック砂風呂などを備えた施設がオープンし観光客が増加している。
広島県	
名称	きのご温泉
市区町村名	木江町
具体的内容	離島で交通手段は船舶しかないが、瀬戸内海を見下ろす岬の上にある露天風呂で人気の温泉があり、観光客(宿泊客や日帰り客)を増やしている。
山口県	
名称	俵山温泉
市区町村名	長門市
具体的内容	長門市の山間にある温泉場で、昔ながらの湯知場の風情を色濃く残している。 (利用者数は減少傾向)
山口県	
名称	重源の郷
市区町村名	徳地町
具体的内容	自然とふれあいながら、昔の田舎の生活を体験することをコンセプトにした施設。

徳島県	
名称	秘境祖谷
市区町村名	西祖谷山村
具体的内容	当地域は、県都徳島市より車で役1時間45分、交通アクセスはある程度限定されているにもかかわらず、近年お客は増加の傾向にあるといわれている。山奥ふかい渓谷美や、かずら橋などが一層秘境性を高めており、秋の紅葉時は特に観光客で賑わっている。
愛媛県	
名称	石鎚山
市区町村名	西条市～面河村
具体的内容	西日本最高峰の石鎚山は、交通アクセスが不便であるにもかかわらず、最近の自然志向、トレッキングブームにより人気がある。
愛媛県	
名称	四国八十八ヶ所
市区町村名	県内各地
具体的内容	昔と比べ、交通アクセスが良くなったとはいえ、四国を一周するルートは、歩いて40日、車でも10日を要するが、数多くの人を訪れる。最近では歩き遍路が増加しているようである。
高知県	
名称	天狗高原
市区町村名	東津野村
具体的内容	当高原は、山口県の秋吉台、福岡県の平尾台と並ぶ日本三大カルストの一つであり、JR土讃線須崎駅から車で1時間30分、高知市から2時間30分程かかるにも関わらず、行楽シーズン時には、一貫して賑わいを見せている。
高知県	
名称	別府峡
市区町村名	物部村
具体的内容	当地は、剣山国定公園内にあり、石灰石が切り立つ渓谷や紅葉の名所として知られ、最寄りのJR土佐讃土佐山田駅から車で1時間、高知市から2時間近くかかるにも関わらず行楽シーズン時には、一貫して賑わいを見せている。
長崎県	
名称	西彼杵半島地域（外海地区）
市区町村名	西彼杵郡外海町
具体的内容	従来、当町は豊かな自然、歴史と文化遺産を集めた「出津文化村」などの観光資源はあったが、作家故沿道周作氏の小説「沈黙」の舞台となったところであり、平成12年5月に町立の「沿道周作文学館」が会館。当施設への交通手段は路線バスマイカーであるが、バスの所要時間は長崎市から70分、県北地区の拠点都市からは2時間10分かかる。しかしながら、開館以来、講評を博し、平成12年における当町への観光客は大幅に増えた。（対前年23.8%増）
大分県	
名称	くじゅう連山
市区町村名	九重町、久住町
具体的内容	くじゅう連山は、林道があるものに一般車両は通行できないようになっているが、かえってそれにより豊かな自然景観の維持が図られており、自然体験志向が定着しつつあるなかで、一定の集客を維持している。

宮崎県	
名称	鶴戸神宮
市区町村名	日南市
具体的内容	従来、道神宮の横を通っていた国道に、一年ほど前新たにバイパスが設けられた。これに伴い、入込客の大幅減が予想されていたが、当神宮の有する魅力（同所は、太平洋の荒波に面した洞窟に位置しており、神秘的雰囲気が漂っている）により、引き続き、多くの観光客を集めている。
沖縄県	
名称	各ダイビングポイント
市区町村名	石垣市
具体的内容	石垣市は、東京よりの飛行機の直行便で、3時間以上かかるが、ダイビング誌等でも国内有数のポイントとして表彰されるなど優良なダイビングスポットとして位置づけられており、多くのダイバーが訪れている。
沖縄県	
名称	豊年祭等各地域に伝わる祭や伝統芸能
市区町村名	石垣市
具体的内容	石垣市は、古くから詩の邦唄の島踊の里と呼ばれるほど郷土芸能が盛んであり、また、各地域の伝統的な祭事も盛況に行われている。地域特有の芸能等に触れるべく毎年多くの観光客が訪れている。
沖縄県	
名称	金武大川
市区町村名	国頭郡金武町
具体的内容	「長寿の泉」とも言われ、県下有数の湧出量を誇る湧泉で、同地を訪れる観光客の交通手段は、観光バス、レンタカーによる。道路網は、国道、町道を利用し、観光客の移動に得に影響を及ぼさない。以下同じ。
沖縄県	
名称	金武観音寺
市区町村名	国頭郡金武町
具体的内容	町指定の文化財で、およそ480年前に創建された、由緒ある赤瓦の寺です。境内には、鍾乳洞があり、古酒（泡盛）が貯蔵され、全国からの注文に応じている。同地を訪れる観光客の交通手段は、観光バス・レンタカーによる。
沖縄県	
名称	億首川とマングローブ
市区町村名	国頭郡金武町
具体的内容	沖縄本島内でも、最も植物種類が多いマングローブ林として知られ、野鳥観察、カヌーボート、自然と親しめる場所として最適です。小中校生や若者の観客が見られる。 この地域も、観光バスや、レンタカーによる交通手段となっている。
沖縄県	
名称	栗国島
市区町村名	栗国村
具体的内容	映画「ナビイの恋」の影響による、観光客は増加傾向にある。夏場はダイビングを中心に若い人や、家族連れ、冬場は熟年者や若い2～3人のグループ客が増えている。

沖縄県	
名称	山手の喫茶店
市区町村名	本部町
具体的内容	口頭では案内しづらい山道ながら、お客様は増加し続けている。やはり、都会にはない自然、そこにできるゆったりとした時間(いやしの空間)が人気である。各山の中の喫茶店には、画廊があったり、琉球藍染が体験できたり、ピザが店の売りだったりなど、個々また違う空間が広がり楽しめる。
沖縄県	
名称	中城城跡
市区町村名	中城村
具体的内容	平成12年に、世界遺産登録された中城城跡がありますが、交通網等に不便であるが、観光客の増加が近年多くなった。
沖縄県	
名称	玉泉洞王国村
市区町村名	玉城村
具体的内容	玉泉洞という、鍾乳洞を主とした観光施設から近年、玉泉洞王国村という琉球王朝の歴史や文化を伝えるテーマパークとして、新たに施設が加わり、琉球をまるごと大観というキャッチフレーズで、主に本土からの修学旅行生を対象に体験学習も行われ、年々その人気も高まっている。
沖縄県	
名称	糸数壕
市区町村名	玉城村
具体的内容	去った沖縄戦での避難壕で、多くの地元住民や兵隊が避難し、米軍の攻撃や自決等によりたくさんの方が戦死を遂げた場所となっている。近年戦争追体験学習、平和学習の場として多くの修学旅行生や人々が訪れている。

5. 自由回答

自治体名	高速交通や幹線交通の充実と地域の観光、交流との関係についての考え方、方針等	本調査に対する意見、交通と観光との相互関係、交流人口増加のために検討していること、方針、取り組み等
岩手県	<p>当県の観光振興の課題のひとつに、二次交通アクセスの整備が上げられる。今年12月には、東北新幹線盛岡以北が、開業し、本県全域を貫通することになり、主要な一次交通アクセスが充足される場所であるが、本県においては、沿岸地区等の観光地への二次交通アクセスが、まだまだ、十分とは言えない状況である。</p> <p>このようなことから、昨年から、「三陸夢紀行」創造事業を実施し、周遊バスの運行や既存交通機関との調整やタクシー、レンタカーなどとの連携を図り、首都圏等からの観光客の利便性を高めるための取組を行ってきているところである。また、新幹線盛岡以北延伸を契機として、岩手県北部の二次交通アクセスの確保調整等へについても今後取り組む予定としている。</p>	<p>交通と観光との相互関係については、密接なものがあるが、その調査については、時間をかけて調査しなければならないと考えられる。今回の調査は、時間的に限界があることから、県レベルで把握できるもののみ回答とした。</p>
埼玉県	<p>埼玉県は、大市場である首都圏の住民を対象に、身近な観光地として、地イブ地域や人間地域のグリーンツーリズムなどを中心とした魅力ある商品企画を推進するとともに、積極的な情報発信に努め、継続的な誘客の確保を図っていく。</p>	-
神奈川県	<p>「かながわ交通計画」(平成9年3月限定)において、交通政策の基本方針の一つとして「交流連携を支える交通網の整備」を掲げており、観光の比重の高い地域については、「観光拠点の育成等地域の活性化を図る道路網の形成」を図ることにしている。</p>	<p>平成14年度中に県が行う観光施策等のアクションプログラムとして「かながわ観光施策推進指針(仮称)」を策定する予定であり、その中で、交流人口増加のための施策についても、整理することになっている。</p>
山梨県	-	<p>関東圏域から山梨県へのアクセス方法として最も重要なJR中央線の高速化について、平成10年度～11年度中央線高速化基礎調査を実施、平成12年度から中央線活性化庁内検討委員会を随時開催している。(企画部 県民室 交通政策課)</p>
静岡県	<p>交通機関の充実により、来訪圏が拡大し、新たな観光交流が期待できる反面、日帰りが可能となることによる宿泊客の減少が懸念する声も聞かれるが、高速交通等により可能となった周辺エリアの拡大や滞在時間の長期化に対応するため、各地の魅力度を一層アップさせていく努力が必要である。</p>	<p>2004年開催予定の「しずおか国際園芸博覧会」について、会場となる浜名湖周辺の交通アクセスの整備とともに、来場者のアフターコンベンションを促進するため、県内各地の観光地を広域的に周遊できるよう、魅力的なツアーコースを造成し、首都圏・中京圏等のエージェンツ招へい事業などを実施する。</p>

福井県	-	平成15年春のJR小浜線電化開業および近畿自動車道敦賀線（舞鶴東～小浜西）の開通を記念に本県若狭地方一帯を会場に「若狭路博2003」を開催します。 概案 別紙のとおり
三重県	観光政策の基本を「競争力の強化」と「情報発信力の強化」においており、「競争力強化」の一環として「2005年集客交流推進室」を設置し、交通や景観、まちづくり等の所管部局との調整、連携を進めている。	交通の充実と地域の観光と密接な関係があることは当然だが、要因はそれだけではないと考えられるし、また、今回の調査のようにどちらかが主、どちらかが従といった関係では整理できないと感じる。
広島県	地域活性化に向け、県外観光客の誘致や都市と中山間地域間の観光レクリエーション交流の拡大が必要と考えている。 そのためには、観光地の魅力の向上を図るとともに、県内外の観光交流を支える観光地へのアクセス交通の整備、観光地相互を結ぶ広域ルート形成に向けた交通ネットワークの整備、観光行楽シーズンにおける道路混雑や駐車場不足の解消など観光振興を支える交通体系の整備が必要である。	可部線の廃止を阻止するため、沿線市町村が中心となり、様々なイベントを実施した。
山口県	道路整備の方針として、地域の拠点都市間が1時間で連絡できることを目指して取り組んできたが、ほぼ目標に達した。このため、今後は、広島・福岡までが2時間、地域の拠点都市までが30分以内となるなど、「交流エリア」の拡大を目指して整備を進めることとしている。	バス・鉄道の生活利用の減少が、公共交通機関の減便、路線廃止につながっており、飛行機や新幹線を利用して山口県に到着した後の移動手段の確保が困難になっている。このような二次交通の不備が個人や小グループでの旅行、高齢旅行者の増加などに対応する上で大きな課題となっている。
高知県	本県は県土の84%を森林が占め、東西に長い地形のため移動に時間を要する。観光客の6割を超える方が自動車を利用されている現状を考えると観光振興のためには高速道路の県内のさらなる延伸と県内道路の整備は必要不可欠であると考えている。	観光客入込調査を全市町村が参加し、実施すれば交通と観光の相互関係を科学的にもっと把握することができると思うが、何千万もの経費がかかるため本県では実施できていない。只来年度はこれまでの調査方法を見直し、入込客数の推計値の精度を上げられるよう、調査方法の委託を実施する事としている。
愛媛県	主な市町村間では、公共交通機関（JR、路線バス）で結ばれているものの、大部分の観光地間の移動は車であり、高速道路の延伸とともに、一般道の改良が急務である。また、案内標識の設置についても、高速延伸地域は重点的に進めている。	平成16年春には、松山自動車道が宇和まで延伸される予定であり、交通アクセスの向上とともに多くの人々が交流すると推測されるので、開通をきっかけとした、地元観光資源をアピールしたイベントを計画している。内容については、効果が持続するよう地元の歴史、文化を活かしたまちづくりをテーマに検討する。

長崎県	<p>本県においては、豊かな自然や西洋との歴史的交流により形づくられた独自の文化など多様な観光資源を有し、観光は基盤産業となっている。</p> <p>また、本県の総合交通計画の中で、交通体系の整備に当たっての基本理念のひとつとして「本県の持つ優位性を活用し、地域新kの卵を支援する交通網の整備」を掲げており、観光の振興を図るためには、海外を含む県外からの訪問者の快適性、利便性に配慮した交通ネットワークの整備、特に航空網、新幹線、高速道路等の高速交通体系の整備が必要と考えている。</p>	-
鹿児島県	<p>近年の国際化・情報化の進展等に伴い、個人の生活行動がますます広域化しており、観光においても広域化や移動手段の多様化が進んでおり、国内外からの観光客が快適に観光地にアクセスできるような多様な高速交通網の整備が求められている。</p> <p>このため、全国一日交通圏や県内半日交通圏の拡大を図る高規格幹線道路などの高速道路等の整備を進め、国内外と県内観光地間を結ぶ広域観光ネットワークを形成する必要がある。</p>	-
さいたま市	-	<p>調査票Bにおける、さいたま新都心整備事業に伴う交通の充実についてですが、観光地としての魅力だけが交通網の発達を促進しているわけではなく、新都心に関わる総合的な交通整備要因の中に、観光的な側面も含まれると判断したため、記載させていただきました。</p>
広島市	<p>高速交通網の進展、航空運賃の低廉化等、また、旅行ニーズの多様化等により、観光地間の競争が激しくなり、海外の観光地とも競合してきている。こうした競争を勝ち抜くため、関係する自治体等と広域的に連携を強め、地域のイメージを顕在化させ、消費者に訴求できる魅力をつくり出す必要があると考えている。</p>	<p>平成15年春のJR小浜線電化開業および近畿自動車道敦賀線（舞鶴東～小浜西）の開通を記念に本県若狭地方一帯を会場に「若狭路博2003」を開催します。</p> <p>概要 別紙のとおり</p>

沖縄県 那覇市	本市は都市地区で狭いいため、道路状況がきわめて悪く、渋滞が多い。このため観光地周辺の道路の拡張整備、高速道および幹線道路とのアクセス改善が望まれる。	首里城、識名園等は世界遺産に指定されたので、今後周辺整備事業が実施される予定である。 市内に流入する道路を整備し、円滑な交通状態をつくり上げる必要がある。
沖縄県 石垣市	沖縄県は、島嶼県でありその離島である石垣市においては、入域客のルートが空路及び回路に限られるため、空港、湾の整備拡充が過大である。特に、現在の空港は、第三種空港の中で、日本一過密な状況であり、そのキャパシティは限界に達しつつある。地域振興、観光振興の為に、新石垣空港の早期着工に向けて取り組んでいる所であるが、さらに取り組みを強化する必要がある。	-
沖縄県 金武町	鉄道の整備（モノレールの沖縄本島北部地域の延伸）	飛行機を利用して、宮古島へ来島される観光客が多数のため、新しい路線の開通・増便に取り組んでいきたい（東京、大阪、名古屋、福岡直行便など）
沖縄県 下地町	-	飛行機を利用して、宮古島へ来島される観光客が多数のため、新しい路線の開通・増便に取り組んでいきたい（東京、大阪、名古屋、福岡直行便など）
沖縄県 伊良部町	-	体験滞在型観光

市町村アンケート調査票

パート1：貴自治体の近年の観光客の概要についてお伺いします。

統計が存在しない場合は、問の前の にチェックを入れ、担当者のご判断で結構ですのご回答ください。

問1. 貴自治体への過去10年間における観光入り込み客数を、宿泊・日帰り別に教えてください。
暦年の場合は、先頭行の「暦年」に印をつけて暦年のデータをご記入下さい。

暦年	1991年度	1992年度	1993年度	1994年度	1995年度	1996年度	1997年度	1998年度	1999年度	2000年度
宿泊										
日帰り										
計										

問1-2：貴自治体において、日帰り客や宿泊観光客の定義をされていればご記入ください。また、観光統計における算出方法を教えてください。

	定義	算出方法
日帰り		
宿泊		

問2. 貴自治体への観光客について、来訪の主な利用交通モードは何ですか。貴自治体までのアクセス、貴自治体内での移動の別に、上位3位までを下の選択肢から選び、回答欄に番号をご記入下さい。

また、1位の交通モードのシェアについて、選択肢から最も当てはまるものを選び、回答欄に番号をご記入下さい。

貴自治体まで

日帰り	1位		2位		3位		1位のシェア	
宿泊	1位		2位		3位		1位のシェア	

貴自治体内

日帰り	1位		2位		3位		1位のシェア	
宿泊	1位		2位		3位		1位のシェア	

【選択肢】

利用交通モード		
1. 鉄道	2. 自家用車	3. 路線バス
4. 貸し切りバス	5. タクシー	6. 飛行機
7. 船	8. その他（自治体内での徒歩を含む）	
1位の交通モードのシェア		
1. 9割以上	2. 半数以上	3. 半数未満
4. 不明	5. その他	

問3. 貴自治体への観光客の主な層について、男女別、年代別に割合をお答え下さい。（統計をとっていない場合は、最も多いと思われる客層のおおよその割合を記入ください。）

		20歳未満	20代	30代	40代	50代	60代	70歳以上	計
日帰	男								10割
	女								10割
宿泊	男								10割
	女								10割

パート2：貴自治体の観光に影響を及ぼした交通についてお伺いします。

問4．過去10年間に於いて、貴自治体の観光に影響を及ぼした交通施設等についてお聞きします。

問4-1：交通施設やサービスの整備・充実等交通面における変化について当てはまる全ての事項を

【交通の変化】欄の中から選り該当する番号に印をつけてください。

交通の変化は貴自治体内に限りません。貴自治体の外でのみ交通面に変化があった場合は、【域外】の欄に印をつけてください。（例えば、貴自治体を越えて隣町まで開通していた高速道路が、さらに隣県まで延伸された場合など。）

問4-2：【交通の変化】に印をつけた項目毎に、観光の変化を、4ページの【観光の変化に関する選り肢】から選り、【観光の変化】の欄に数字をご記入下さい。なお、変化が不明な項目はご回答頂かなくて結構です。

	【交通の変化】	域外	【観光の変化】
道 路	1．高速道路の開通・延伸		
	2．ハイウェイオアシスの整備		
	3．インターチェンジの開設		
	4．有料道路の料金値上げ		
	5．有料道路の料金値下げ・無料化		
	6．一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸		
	7．道の駅の設定		
	8．車窓からの景観・景色（植樹等による沿道景観の向上）		
バ ス	9．高速バス路線の開通・増便		
	10．高速バス路線の廃止・減便		
	11．バス路線の開通・増便		
	12．バス路線の廃止・減便		
	13．話題性のあるバス車両の投入		
	14．バス料金の割引・周遊券等の料金面の工夫		
	15．新幹線の開通・延伸		
	16．新幹線の停車・増便		
	17．特急列車、快速列車の創設・増便		
	18．特急列車、快速列車の減便・廃止		
	19．鉄道の開通		
	20．鉄道の廃止		

鉄 道	21. 駅の新設		
	22. 駅舎の改築・美化		
	23. ダイヤ接続の向上		
	24. 話題性のある列車投入(SL、トロッコ列車等)		
	25. イベント列車(カラオケ列車、菜の花列車等)		
	26. 車窓からみる景観・景色(植樹等による沿線景観の向上)		
	27. 季節料金・周遊券等料金面の工夫		
飛行機	28. 空港の開設		
	29. 新しい路線の開通・増便		
	30. 路線の減便・廃止		
	31. 季節料金等料金面の工夫		
船	32. 航路の開設		
	33. 航路の廃止		
その他の交通	34. 複数の交通機関の間の接続性向上		
	35. 複数の交通による観光地周遊券等の発行		
	36. レンタサイクルやレンタカー等による域内の移動手段の充実		
	37. その他 具体的に		

【観光の変化に関する選択肢】

来訪者の変化	観光入り客数	1 増加した	2 減少した	3 一時的に変化した	4 全く変化なし
	リピーター数	5 増加した	6 減少した	7 一時的に変化した	8 全く変化なし
	日帰り客数	9 増加した	10 減少した	11 一時的に変化した	12 全く変化なし
	宿泊客数	13 増加した	14 減少した	15 一時的に変化した	16 全く変化なし
	滞在時間(日数)	17 増加した	18 減少した	18 一時的に変化した	20 全く変化なし
	立ち寄り箇所数	21 増加した	22 減少した	23 一時的に変化した	24 全く変化なし
	来訪圏(来訪者発地・居住地)	25 拡大した	26 縮小した	27 一時的に変化した	28 全く変化なし
	客単価	29 増加した	30 減少した	31 一時的に変化した	32 全く変化なし
その他	マスメディア(TV・雑誌)の取材	33 増加した	34 減少した	35 一時的に変化した	36 全く変化なし
	観光関連施設数	37 増加した	38 減少した		39 変化なし
	組織(広域的観光振興協議会等)	40 設立した			41 特になし

問5 . 『問4』でご回答いただいたなかで、特に大きかった観光の変化を3つまで選び、回答欄にご記入下さい。

なお、観光の変化を示す統計や新聞記事などの資料がございましたら、お手数ですが同送ください。

(回答例)

例	事業名	特急列車の運行と新駅の整備		
問4で回答頂いた【交通の変化】の番号	16、19、25	供用開始年(サービスの開始年)	1998年	
充実した広域交通の内容	今までは普通列車が近隣自治体の 市に停車していただけだったが、98年から特急列車が、当町内の駅である××駅にも1日5本停車するようになり、東京から3時間でアクセスできるようになった。			
観光の変化	<ul style="list-style-type: none"> * これまでは、車を利用した家族層が主な客層だったが、特急列車の停車によって高齢者層の観光客が増加した。 * 来訪圏が、従来は、ほとんど県内客だったが、東京からの来訪者が増えた。 * 観光客が土日祭日に集中していたが、高齢者が平日に来るようになり、観光シーズンが平準化した。 * しかし、ここ1年をみると観光客の増加にあわせて東京の観光業者が進出し、しっとりした観光地のイメージから、かなり商業主義的な大衆観光地へと変化した。お客様とのふれあいは減ったように感じる。 			

【回答欄】

1	事業名			
問4で回答頂いた【交通の変化】の番号		供用開始年(サービスの開始年)		
充実した広域交通の内容				
観光の変化				

2	事業名			
問4で回答頂いた【交通の変化】の番号			供用開始年(サービスの開始年)	
充実した広域交通の内容				
観光の変化				

3	事業名			
問4で回答頂いた【交通の変化】の番号			供用開始年(サービスの開始年)	
充実した広域交通の内容				
観光の変化				

交通の充実によって、観光の変化が生じた自治体にお伺いします。

観光の変化がなかった自治体はP. 8 問8へお進み下さい。

問6. 変化前の主な利用交通モードは何ですか。貴自治体までのアクセス、貴自治体内での移動の別にお答え下さい。

貴自治体まで

日帰	1位		2位		3位		1位のシェア	
宿泊	1位		2位		3位		1位のシェア	

貴自治体内

日帰	1位		2位		3位		1位のシェア	
宿泊	1位		2位		3位		1位のシェア	

【選択肢】

利用交通モード		
1. 鉄道	2. 自家用車	3. 路線バス
4. 貸し切りバス	5. タクシー	6. 飛行機
7. 船	8. その他（自治体内での徒歩を含む）	
1位の交通モードのシェア		
1. 9割以上	2. 半数以上	3. 半数未満
4. 不明	5. その他	

問7. 変化前の貴自治体への観光客の主な層について、男女別、年代別にお答え下さい。（統計がない場合は、主な客層のおおよその割合で結構です。）

		20歳未満	20代	30代	40代	50代	60代	70歳以上	計
日帰	男								10割
	女								10割
宿泊	男								10割
	女								10割

パート3：貴自治体における観光の魅力向上が、交通に及ぼした影響についてお伺いします。

問8．貴自治体の観光の魅力向上が、新たな交通需要を喚起し、交通の充実を促した事例について、主なものを3つまで選び、次ページの【回答欄】にご記入下さい。

交通の充実については、選択肢から当てはまるものを選び、回答欄の選択肢の欄に番号を記入してください。

(回答例)

		名 称	開始年
例		祭り	1995 年
魅力の向上 の概要	地域に昔から伝わる伝統であり、95年に復活して以来、話題になり、今では東京から多くの観光客が祭りの期間中に訪問する。		
主な 活動主体	青年会議所、 町観光協会、 町観光課		
交通の 充実	選択肢	具体的内容	
	21	東京から新しい車両による鉄道が増便された。JRが輸送客増加を見込んで実施した	
	33	鉄道と祭りの展示館等の入館料がセットになった優待割引券が祭り期間中に発行されるようになった。発売はJR。	

【選択肢】

道路	20. 鉄道の廃止
1. 高速道路の開通・延伸	21. 駅の新設
2. ハイウェイオアシスの整備	22. 駅舎の改築・美化
3. インターチェンジの開設	23. ダイヤ接続の向上
4. 有料道路の料金値上げ	24. 話題性のある列車投入(SL、トロッコ列車等)
5. 有料道路の料金値下げ・無料化	25. イベント列車(カラオケ列車、菜の花列車等)
6. 一般国道や都道府県道等の開通・整備・延伸	26. 車窓からみる景観・景色(植樹等による沿線景観の向上)
7. 道の駅の設置	27. 季節料金・周遊券等料金面の工夫
8. 車窓からの景観・景色(植樹等による沿道景観の向上)	飛行機
バス	28. 空港の開設
9. 高速バス路線の開通・増便	29. 新しい路線の開通・増便
10. 高速バス路線の廃止・減便	30. 路線の減便・廃止
11. バス路線の開通・増便	31. 季節料金等料金面の工夫
12. バス路線の廃止・減便	船
13. 話題性のあるバス車両の投入	32. 航路の開設
14. バス料金の割引・周遊券等の料金面の工夫	33. 航路の廃止
鉄道	その他
15. 新幹線の開通・延伸	34. 複数の交通機関の間の接続性向上
16. 新幹線の停車・増便	35. 複数の交通による観光地周遊券等の発行
17. 特急列車、快速列車の創設・増便	36. レンタサイクルやレンタカー等による域内の移動手段の充実
18. 特急列車、快速列車の減便・廃止	37. その他 具体的に
19. 鉄道の開通	

【回答欄】

		名 称	開始年
1			年
魅力の向上の概要			
主な活動主体			
交通の充実	選択肢	具体的内容	

		名 称	開始年
2			年
魅力の向上 の概要			
主な 活動主体			
交通の 充実	選択肢	具体的内容	

		名 称	開始年
3			年
魅力の向上 の概要			
主な 活動主体			
交通の 充実	選択肢	具体的内容	

問9. 貴自治体内で、交通アクセスは不便であるにもかかわらず集客力のある観光資源（民間の集客施設や宿泊施設を含む）、もしくは広域交通網の整備により、他の資源は通過されるようになってしまった中で以前と変わらない集客を保っている観光資源はございますか。主なもの3つまでを具体的にご記入下さい。

	資源の名称	資源の概要
1		
2		
3		

パート4：貴自治体における観光振興に向けた基本的な考え方についてお伺いします。

問10. 観光地としての魅力を一層向上させるためには、どのようなことが重要であるとお考えですか。特に重要であると考えるものを3つまで選び、印をつけてください。

1. 旅行費用が安くなること
2. 総移動時間が短くなること
3. 観光地での移動が楽になること
4. 魅力的な観光資源が数多く集積していること
5. 他の地域と異なった特色ある資源・サービスがあること
6. 宿泊施設が整っていること
7. 美味しい郷土料理等があること
8. 観光関連事業者（宿泊・交通・土産物屋等）のサービスが良いこと
9. 地域住民のホスピタリティがあること
10. 街が美しいこと（ゴミなどが落ちていない等）
11. 知名度をあげること
12. 行政、事業者、住民が一体となって観光振興に取り組むこと
13. その他

問11. 今後の貴自治体の観光振興で優先される課題は、AとBどちらに近いですか。あてはまるものを一つだけ選び、印をつけてください。

A. ひとりでも多くの観光客に来訪して頂くことを重要と考えている。

B. 来て頂いた方に、心地よく滞在してもらえることが重要と考えている。

Aである 1 _____ ややAに近い 2 _____ ややBに近い 3 _____ Bである 4

問12. 高速交通や幹線交通の充実と地域の観光、交流との関係についての貴自治体における考え方、方針等につきましてご自由にご記入下さい。

問13. 本調査に対するご意見、交通と観光との相互関係、交流人口増加のためにご検討されていること、方針、取り組み等ございましたら、ご自由にご記入ください。

ご記入者の所属部署、ご役職、お名前、連絡先をご記入下さい。

市町村名		部署	
お名前		電子メール	@
TEL		FAX	

アンケートは以上で終了です。ご協力ありがとうございました。

市町村アンケート回答結果

過去10年間に於いて、貴自治体の観光に影響を及ぼした交通施設等について、特に大きかった観光の変化を3つまで選び、回答欄にご記入下さい。

No	県名	市町村名	事業名	供用開始	充実した広域交通の内容	観光の変化
1	北海道	帯広市	帯広・大阪線の運行	1992	今までの飛行機又は新幹線などの乗り継ぎから、直行便で約2時間でアクセスできるように	関西圏からの観光客や新しいツアーの創出など観光客の増になった。
2	北海道	帯広市	帯広・名古屋線の運行	1994	今までの乗り継ぎによる移動から直行便で約2時間でアクセスできるようになった。	名古屋、中京圏からの観光客や新しいツアーの造成など観光客の増になった。
3	北海道	帯広市	帯広・東京線のダブルトラッキング	1997	JAS便のみの運行からJAL便が運行することにより、バス交通やレンタカー等に波及効果が	首都圏からの観光客は選択肢が広がると共に、新しいツアー造成につながった。また、十勝での広域的な協議会の発足のきっかけに
4	北海道	洞爺村	道央自動車道 虻田・洞爺湖IC		ICを利用し、洞爺湖へ立ち寄り客が増えた。	
5	北海道	弟子屈町	道の駅の設置	1993	町内主要国道沿いに道の駅を設置し「観光案内」「道路案内」「宿泊案内」などのサービスを実施したことで観光客の立ち寄り件数も増え観光の増加につな	道の駅の知名度アップにより観光客が道の駅を移動の拠点としており、観光情報の発信地として活用できた。
6	北海道	弟子屈町	特急列車の創設	1996	釧路市と札幌市を結ぶJR線が、特急列車（振り子）の導入により約1時間の時間短縮となっ	札幌圏からの団体ツアー商品の増加、個人客の移動、時間の短縮など、交通の活性化につながった。
7	北海道	函館市	新航空路線の開設	1990	大阪線、福岡線、広島線など季節運行も含め航空路線が充実	関西・九州からの来訪者が増加
8	北海道	函館市	函館新道の延伸	2001	国道5号函館新道 函館ICから七飯藤城ICの全線開通	上記区間の所要時間が約45%短縮される（道開発局調べ）
9	北海道	礼文町	レンタカーによる移動手段の充実	-	町内にレンタカー事業者と台数が増加したことにより、観光客の移動手段としての利用が増えた。	・フェリーに車両を積載しないで、町内でレンタカーを利用する観光客が増えた。 ・これにより、町内の移動がスムーズになったことにより、滞在日数が減少し、日帰り客の割合が多くなった。
10	北海道	礼文町	近隣町の空港の新路線開通	-	隣の島（利尻島）の空港の滑走路が延長され、札幌（千歳）からの直行便が就航した。	・北海道の空の玄関口である千歳からの直行便が就航したことにより、道内及び道外客の大量輸送が可能となり、当町の観光客の入込数も増加した。 ・しかし、交通アクセスの向上は滞在日数の減少や日帰り客の増加の要因にもなってい
11	北海道	礼文町	特急列車の創設	-	札幌～稚内間に特急列車が創設され、移動時間の短縮が図られ	観光客の入込数が増加した。
12	北海道	斜里町	一般国道334号の改良	随時	斜里～ウトロ間の国道334号の拡幅や線形の改良が随時行われており、安全性や快適性の向上、走行時間の短縮などが図られた。	・観光バス・ツアーバス等がウトロ方面に入りやすくなり増加。 ・マイカーやレンタカーも走行しやすくなったことで増加。 ・積雪期の通行・除雪対策も向上し、安定した冬季観光入込が見られるようになった。
13	北海道	斜里町	航空路線の開通・増便	随時	女満別空港発着の路線増及び増便	観光入込の増
14	北海道	斜里町	航空路線の減便・廃止・料金設定	2000	女満別空港発着の路線廃止や減便。また平成12年（2000年）上期は航空運賃設定に遅れがあり、ツアー設定等に遅れが出	一時的に観光入込みに減少が見られた。
15	北海道	占冠市	道の駅の設置	2001	平成7年（1995年）に建設された「占冠村生活情報センター」が平成13年（2001年）8月より道の駅の指定を受けた。	道の駅周辺（占冠村中央部）の立ち寄り客数が増加した。
16	北海道	音更町	帯広・大阪線（JAS）の運行	1992	今までの飛行機や新幹線などの乗り継ぎによる移動から直行便による移動が可能になった。	今まで、千歳発着を中心とした道央・道南のツアーが帯広便が出来たことにより十勝圏を含んだ新たなツアーが造成され、観光客が減
17	北海道	音更町	帯広・名古屋線（JAL）の運行	1994	今までの飛行機や新幹線などの乗り継ぎによる移動から直行便による移動が可能になった。	今まで、千歳発着を中心とした道央・道南のツアーが帯広便が出来たことにより十勝圏を含んだ新たなツアーが造成され、観光客が減

No	県名	市町村名	事業名	供用開始	充実した広域交通の内容	観光の変化
18	北海道	音更町	台湾からのチャーター便の運行	2000	今までの飛行機や新幹線などの乗り継ぎによる移動から直行便による移動が可能になった。	帯広にチャーター便が乗り入れたことにより、函館や千歳からのツアーも十勝温泉に入るようになった。
19	青森県	十和田市	十和田市官庁街通りシンボルロード整備事業	昭和63年開始、平成5年	昭和61年に日本の道100選の指定を受け、昭和63年から平成5年までの6ヶ年にわたり標記事業を実施。	松並木と桜並木を残しつつ、歩道を得に整備したことにより、桜が特に注目を受け、大手旅行エージェンツによる春の桜めぐり類の企画商品の中の一立ち寄りポイントとして定着した。
20	青森県	三沢市	道の駅の設置	2000	特に道路の整備があったわけではないが、道の駅が出来た為利用者が増加。	オープン当初に比べ、斗南藩記念観光村の利用者が年々減少してきたものの駐車場、トイレ(24時間使用可能)、食事処を追加して道の駅「みさわ」斗南藩記念観光村となったら利用者が急増した。また、利用者の多くが県内の利用者であったものが、県外からの利用者が増加した。
21	岩手県	花巻市	高速道路の開通	1997	秋田自動車道が隣の市まで開通した。	統計的には表面化していないが、市内観光施設等において、秋田、山形方面の自家用車を利用した観光客が増加した。
22	宮城県	蔵王町	宮城蔵王号の運行	1997	冬期間の仙台空港から遠刈田温泉(えびしスキー場)までのアクセス向上のため、直行バスを	大阪、名古屋方面からのスキーツアー等の入り込み数増加につながったと思われる。
23	宮城県	鳴子町	一般国道の整備	1996	1996年に開通したエコロード(R108)により、道幅も狭く冬期間は閉鎖していた道路が道幅も広くなり、通年走行が可能と	・秋田県からの観光客が増えたように感じる。 ・交通アクセスが向上したことにより日帰り客が増え、観光客が増えるも、宿泊客は
24	山形県	東根市	新幹線の開通	1966	新しい駅舎(さくらんぼ東根)も完成し、新幹線も新左まで延伸し、さくらんぼ東根駅にも1日5本(往復)停車するようになり、東京から3時間でアクセ	来訪者の大半が、隣の天童駅を利用しておったが、新幹線延伸によりさくらんぼ東根駅の利用者が増加した。
25	福島県	猪苗代町	磐越自動車道の全線(いわき市~新潟市)開通	1997	平成9年まで区間開通であったが、平成9年10月に全線開通したことにより、首都圏のみならず、日本全国から短時間でアクセスできるようになった。	・供用開始前までは鉄道やバスを利用した観光客が主であったが、開通により首都圏からも日帰り圏内となり、自家用車を利用した観光客が増加した。 ・日帰り圏が広がったことにより、宿泊者数は減少したように思われる。
26	福島県	猪苗代町	福島空港の開港	1992	福島県に空の玄関口ができたことにより、日本全国さらには国外からも短時間でアクセスできるようになった。	当町は福島空港からも近距離であるため、開港後全国からの来訪者、さらには国外の観光客の増加が見られる。(福島空港利用者は、当町を含む会津地方への来訪が多いと見られ
27	福島県	郡山市	空港の開設	1993	これまでは、車や鉄道が主な交通手段だったが、空港の開設により、遠距離からでもアクセスしやすくなった。	他県からの来訪者が増えた。
28	福島県	いわき市	磐越自動車道開通	1995	以前は一般道しかなく、いわきへのアクセスが不便だったが、磐越道が開通したことにより、移動時間が大幅に短縮され、いわきへのアクセスが便利になった。	・会津や新潟からの観光客が増加した。 ・新潟方面の新聞・雑誌にいわきの観光情報が掲載されるようになった。 ・首都圏からの会津を訪れ、会津からいわきにまわって首都圏に帰るというルートが確立されつつある。
29	福島県	いわき市	国道6号常磐バイパス開通		広い市域を有するため市内を移動するのに多くの時間がかかったが、バイパス開通により移動時間が短縮された。	開通前より、市内の観光施設の周遊性が高まった。
30	栃木県	那須町	道の駅「東山道伊王野」の整備	2000	国道294号沿、伊王野地区に道の駅を新設	・手打ちソバの食堂が人気があり観光客が増加した。 ・地場産品直売書に観光客が増加した。
31	千葉県	天津小湊町	アクアライン開通とそれにアクセスする道路網整備	1997	神奈川県と千葉県を結ぶ東京湾横断道路(アクアライン)の開通と、周辺アクセス道路の整備	従来は、都市部を通ってのアクセスに限られていたが、本ルートの開通により交通混雑が解消され、更には、近県からのアクセスの範囲が拡大した。一方、アクセス時間の短縮により、従来宿泊客であった地域の観光客が日

No	県名	市町村名	事業名	供用開始	充実した広域交通の内容	観光の変化
32	千葉県	館山市	高速道路の整備（東関東自動車道館山線・東京湾アクアラインの開通）	1995	高速道路が整備（東関東館山線については部分開通。により、千葉市及び東京・神奈川エリアへの移動時間が大幅に短縮された。	今までは東京南部・神奈川エリアから館山市までのルートは東京湾フェリーを利用した航路が東京湾沿いの道路を利用しなければならなかったが、東京湾アクアラインの開通により、移動時間が大幅に拡大された。しかしながら、高速道路の料金にまだ割高感があるため来訪者の数は伸び悩んでいるように思われ
33	神奈川県	湯河原町	観梅号運行等誘客事業	1996	観梅号の誘客のために、東京駅から湯河原駅までの臨時列車をチャーターした。	宿泊客数が増加した。
34	富山県	宇奈月町	ダイヤ接続の向上		・大阪方面へのアクセスが容易になった ・新潟新幹線の接続が円滑になり道都県へのアクセスが容易に	各方面へのアクセスが容易になったことで、滞在型から通過型観光地に変化し、観光客が増えた。（10年以上前に開通した高速道路についても同様）
35	富山県	立山町			北陸道朝日 - 上越間の完全2車線化 東海北陸道の部分開通延伸 安房トンネルの開通	
36	富山県	立山町			JRほくほく線（はくたか）での東京駅での乗車時間短縮。	
37	石川県	山中町	四十九院トンネル開通に伴う最速新ルート	2000	石川県最南端に位置する山中温泉に、小松・金澤の以北から来るお客様が増加した。	・今までは、遠いイメージで思われていたが四十九院トンネル開通に伴いそれが払拭された。 ・日帰り客増加により町中を散策する人が増
38	石川県	山中町	「やまなかいいい花お散歩号」通年運行	2000	山間の2.5kmの縦長い地形であるが「やまなかいいい花お散歩号」による町内巡回バスの通年運行によって観光客の回遊性が向上され気軽に町中を散策される方が増加した。	・伝統文化の特色をいかしたギャラリー店などへの客足が増えた。 ・散策する観光客の向上により新たな商店も増加している。 ・チェックインが早く、チェックアウトが遅くなりゆっくり温泉（自治体）を見て回るお客様が増えた。
39	石川県	山中町	特急の増加		新型車輛サンダーバード導入増便により関西方面からの利便性が向上。客足が伸びている。	関西方面からの時間が短縮され気軽にゆっくりとした旅行が楽しめるようになった。
40	石川県	輪島市	鉄道の廃止	2001	列車が無くなったことで、「駅のない町」というイメージが観光的にマイナス効果となった。	バスへの転換がはかられた。
41	石川県	輪島市	バス路線の開通	2001	鉄道の廃止により、バス路線を開通。列車時刻より、バスの運行回数が多くなり便利に思えるが、料金が 高くなった。	バス路線にかわったことで、列車よりPRがしにくい。バス路線があることを知らない。バス路線の転換を周知徹底できない。
42	石川県	輪島市	有料道路の開通（能越自動車道一部開設）		一時的に増加した。車社会において、整備された道路は必要である。	観光客の増加につながる。
43	石川県	加賀市	観光周遊バスの運行開始			観光周遊バスの運行開始による域内滞在の拡大
44	新潟県	湯沢町	北越急行の運行	1997		上越新幹線東京から越後湯沢 - 北越急行で外山、金沢方面へ乗り換え駅となり、乗車時間の短縮により宿泊も減少し日帰りも減少して
45	新潟県	豊浦町	盤越高速自動車道の開通	1999	盤越高速自動車道の開通により、福島県及び東北地方から新潟へのアクセスが短時間で容易	・福島県及び東北地方からの観光の問い合わせが多く、観光客も多くなった。 ・リピーターが多くなった。
46	長野県	諏訪市	高速道路の延伸、新幹線の開通	1998	長野冬季オリンピック開催に伴い上信越自動車道が北陸自動車道と接続。長野新幹線の開通。	車を利用した観光客が多いため交通網の整備により通過型の客層が多くなった。観光客の行動範囲が広まった。
47	長野県	真田町	高速道路の開通とICの開設		平成8年に上信越自動車道が全線開通となり、ICも開設され大都市圏からのアクセスが非常に	関東方向の観光客が多い中高速道路が開通したことにより当町よりも遠い観光地まで足をのばす観光客が増えた。また、宿泊客が減少
48	長野県	長野市	高速道路の開通・延伸	1996	上信越自動車道、長野自動車道が全通し首都圏からは2時間30分、中京圏から3時間でアクセスできるようになり、時間が大	これまで宿泊していた観光客が日帰りする傾向になった。

No	県名	市町村名	事業名	供用開始	充実した広域交通の内容	観光の変化
49	長野県	長野市	新幹線の開通	1997	長野新幹線の開通によって東京から1時間30分でアクセスできるようになり、時間が大幅に短	これまで宿泊していた観光客が日帰りする傾向になった。
50	長野県	安曇村	安房トンネル(高規格道路)の開通	1997	今までは、峠道を30分以上かけて通行し、降雨による通行規制や冬期間は積雪により通行が出来なくなり、新線道路としての役割が出来なかったが、開通によりスムーズな交通と通年通行	<ul style="list-style-type: none"> ・岐阜県側から上高地へ入山する観光客が増加した。 ・日帰り観光客が増加した。 ・冬期に上高地へ入山する観光客が急激に増加し、環境問題や災害対策が急務となっている。
51	長野県	飯田市	特急「伊那」号の運行	1996	東海方面(豊橋・豊川・新城等)からの列車が、4時間以上かかっていたものが、特急の運行により2時間23分と短縮され	<ul style="list-style-type: none"> ・東海方面からの時間短縮により、日帰り旅行数が増加した。 ・高齢者の来訪者の増加
52	長野県	上山田町	高速道路の開通	1999	上信越自動車道が東京から新潟まで開通した	東京から当町まで3時間弱で着くようになったため、留まらず、通過地域になっている。
53	長野県	上山田町	新幹線の開通	1998	長野新幹線が開通し、信越線が廃止された。	最寄りの駅が信越線戸倉駅だった。東京からの特急列車が停車し、そのお客様も多かった。今は、長野新幹線が開通し、最寄りの駅が上田駅と遠くなってしまい、戸倉駅まではしなの鉄道に乗り換えなければならず、その影響もありお客様が減っている。また、新幹線では最速1時間半で着いてしまうため、日
54	長野県	軽井沢市	上信越自動車道 碓氷・軽井沢IC開設	1995	主に関東圏からの車の集入がしやすくなった	<ul style="list-style-type: none"> ・宿泊ではなく、日帰りが多くなった。 ・通過型観光に変化しつつある
55	長野県	軽井沢市	北陸新幹線の開通	1997	関東圏からの来町される時間が短縮した	<ul style="list-style-type: none"> ・日帰り客の増加 ・リピーター数の増加
56	長野県	戸倉市	高速道路の開通・延伸	長野自動車道 1993年 上信越自動車道 1999年	上記2回にわたり、当温泉地から10km圏内にインターチェンジが2ヶ所設置された。	都市圏からは時間的に近くなったが、当温泉地周辺に求心力のあるテーマパークがないため、通過観光地となり、入り込み客は減少を続けている。(経済不況も要因の一つ)
57	長野県	山之内町	北陸新幹線の開業(長野まで)	1997	特急列車長野～上野間を約4時間かけて走っていたが、長野～東京間の新幹線の開通により催促1時間19分と短くなり当町へも2時間で来れるようになった。	<ul style="list-style-type: none"> ・都内からより近くなり観光客も訪れやすくなった。その反面日帰りが可能となり、宿泊に結びつきにくくなった。 ・近隣の他市町村との協力をしながら宿泊につなげられるようPRを進めて行く必要がある。 ・中高年の客層が増え、トレッキングを楽しむ
58	長野県	山之内町	上信越自動車道の開通・延伸	1997	1998年の長野オリンピック・パラリンピック開催に伴い、高速道が整備され県内全通した。信州中野ICが豊田飯山ICからのアクセスができるようになった	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道の開通により車を利用した観光が増えてきた。 ・短時間で来れるようになった為単なる通過点になってしまい、滞在型が減ったように思われる。
59	長野県	山之内町	松本空港ジェット化開港	1994	県内唯一の空港であり、今まで東京・新潟等を利用しなければならなかったが、県内からも行き先は限られてはいるがアクセスできるようになった。	<ul style="list-style-type: none"> ・九州・大阪・北海道など他の交通機関を利用すれば、1日はかかることから、松本空港を利用することで時間短縮が図られた。 ・空港からの道路アクセスも良くなり、観光客も訪れやすくなった。
60	静岡県	伊豆長岡町	伊豆中央道の延伸・大仁・修善寺インターチェンジの開設	-	伊豆中央道が大仁・修善寺まで伸び、東京からのアクセスが便利になった。	<ul style="list-style-type: none"> ・車を利用した旅行者が主な為、伊豆中央道が延伸した後旧国道の交通量が減少。そのため客数が減り店を閉めるところも出てきた。 ・庁内のイチゴ狩りやパノラマパーク(観光施設)や河津のさくらなどを連携した観光パックがくまれるようになった。

No	県名	市町村名	事業名	供用開始	充実した広域交通の内容	観光の変化
61	愛知県	蒲郡市	快速電車の減便	2000	蒲郡市内「三河三谷」駅に停車していた快速電車が1時間2本から1本に減便となった。	三谷温泉へのアクセスは自家用車やバスが多いことや隣駅との距離があまり遠くないので目立った変化はないように思われる。
62	岐阜県	上宝村	中部縦貫道安房峠道路（安房トンネル）の開	1997	開通前は峠道で冬期間（11月～3月）通行止であったのが、通年通れるようになった。	平成10年の入込客が一時的に増えた。
63	三重県	伊勢市	伊勢自動車道の開通	1993	名古屋・大阪圏から高速道路が直接につながり、来訪頂きやす	実際の時間短縮効果より、高速がつながることで訪れやすいイメージが定着した。
64	三重県	伊勢市	伊勢・二見・鳥羽周遊バス「CANバス」	2000	伊勢・二見・鳥羽の主要観光地を周遊で結ぶバスが始めて運行した。一日乗り放題1,000円、2日間で1,600円。乗り継ぎや	観光入込客数は減少しているが、CANバスの利用は増えている。ニーズに合っているのでは！
65	三重県	伊勢市	JR快速みえ号の運行	1991	名古屋～鳥羽間の快速列車の運行により首都圏へのJRでの移動がスムーズになった。料金的にも新幹線との乗り継ぎで安価と	大きな変化はないが、時間短縮のメリットから近鉄と同様に観光需要にも対応している。
66	京都府	岩滝町	大内峠一文字観公園キャンプ場の整備	2001	なし	他府県からの来園者はもとより、近隣市町村からの来園者も増加した。
67	兵庫県	洲本市	明石海峡大橋の開通	1998	以前は海路のみであり、観光シーズンに車で旅行する場合、フェリーで数時間待つことが普通であったが、観光に割く時間も当然短く敬遠されることが多かったが、明石海峡大橋の開通により車での移動がスムーズになった。また、三ノ宮や大阪と洲本を結ぶ高速バス路線が開通	・JRと高速バスのリンクにより、来訪圏が拡大した。 ・所要時間短縮により、阪神間からの日帰り旅行先として適するようになったため、自家用車で観光地を巡る者が増加した。 ・通行料の割引により、旅客線の割高感が増し、フェリーや高速艇の一部の航路は廃止となった。
68	鳥取県	東伯郡関金町	国道の整備	1998	岡山、四国、京阪神等から国道利用し来訪される方が国道313号犬狭峠道路の開通により、極端な時間短縮となった。	本町は、国鉄倉吉線が昭和60年に廃止されたこと、路線バスの便数が減少したことにより、特に自家用車での来訪が多い中、国道の整備等により、観光客が増加した。しかし、温泉地としての宿泊客は近年の景気が影響し
69	鳥取県	東伯郡関金町	道の駅の設置	1998	国道313号犬狭峠道路の整備に合わせて道の駅「犬狭」を設置	自家用車、貸切りバス等での来訪者が、休憩、特産物等の買い物で立ち寄られる道の駅の整備で観光客が増加した。
70	鳥取県	三朝町	鉄道の開通と特急列車の運行	1994	智頭急行(株)（第三セクター）の開業により、関西圏からのアクセスが大幅に改善された。	貸切バスによる団体旅行客がほとんどであったが、鉄道利用の観光客が大幅に増えた。
71	岡山県	岡山市	新幹線岡山開通	1972		・新幹線という高速交通手段と従来の乗り入れ路線がリンクし、鳥取、島根に行くにも、四国に行くにも岡山まで新幹線を利用して在来線に乗り継ぐようになり、岡山駅の利用者数は急増した。 ・岡山を中心とした観光ブームが起こり、デパートや大手スーパーの出店、地下街の開店
72	岡山県	岡山市	瀬戸大橋開通	1988		・瀬戸大橋、新岡山空港、山陽自動車道などの完成を記念して多彩なイベントが繰り広げられ、観光客が増えた。 ・また、いろいろな全国大会やブロック会議などが開催され賑わった。
73	岡山県	岡山市	新岡山空港開港	1988		・瀬戸大橋、新岡山空港、山陽自動車道などの完成を記念して多彩なイベントが繰り広げられ、観光客が増えた。 ・また、いろいろな全国大会やブロック会議などが開催され賑わった。
74	山口県	豊浦町	県道40号線の開通・延伸	2000	開通前は下関市（南隣）の下関I.C.から比較的狭い県道（以前は農業用道路）を経由して30分以上時間を要していたが、開通した県道40号線は、下関I.C.から20分程度で行き来が出来、また	・開通してまだ年月が経過していないので変化がまだ見えてこない。 ・現在本町のPRをするときには、下関からのアクセスとして宣伝しているので徐々に変化は出てくると思う。

No	県名	市町村名	事業名	供用開始	充実した広域交通の内容	観光の変化
75	山口県	萩市	石見空港の開設	1993	これまでは、萩方面への飛行機利用は山口宇部空港のみだったが平成5年(1993年)からは石見空港ができ、石見・羽田、石見・伊丹間に飛行機が飛ぶようになり大幅な移動時間の短縮が	これまで、関東方面から萩に来るためには飛行機によるアクセスは山口宇部空港しかなく、またビジネス路線であり観光客の増加にはほとんど影響がなかったが、石見空港の開設により移動時間が短縮されたことも一因であるが、関東方面からの観光客が増えた。
76	山口県	萩市	道の駅「萩シーマート」のオープン	2001	これまで萩には国道191号線沿いに道の駅がなかったが、これが出来たことにより萩への滞在時間が増えた。	従来の道の駅としての機能に加え、萩を中心とした新鮮な魚介類を安価で販売する施設も兼ね備えたことにより、一つの観光施設として多くの観光客につながった。
77	山口県	萩市	萩循環まあるバスが運行開始	2000	・国内初のエアサスノンステップバスで、定員は35人。 ・東回り・西回りの二つのコースで7:00~18:00の間で運行。	これまでの路線バスは市内を循環するものではなかったが、この萩循環まあるバスが公共施設、商業施設、及び観光施設を回ることから、それを利用する観光客も現れて、利用される観光客の滞在時間が増えた。
78	香川県	高松市	高速道路の開通・整備等	1992	今まで瀬戸大橋が開通後(昭和63年)、香川県側のインターチェンジは坂出北だけだったが、平成4年高松西インターチェンジが開設され、高松市内から本州へのアクセスが便利になった。その後、次々と高速道路網は整備され、四国内はハイ	・瀬戸大橋開通前は、本州からのアクセスは連絡船かフェリーであったが、開通後は瀬戸大橋を利用し、観光バスで来高す観光客が増えた。 ・瀬戸大橋開通前は、関西圏から1泊2日の日程だったのが、開通後は日帰りも可能となった。
79	大分県	湯布院町	大分自動車道全線開通	1996	大分自動車道の開通により福岡・湯布院間の時間が短縮され、福岡県内および福岡空港利用の観光客が湯布院に訪れるよ	・自家用車の乗り入れが増大したため、町内中心地に交通渋滞が生まれた。 ・湯布院への短時間滞在が増加し、日帰り客の割合が増えた。
80	長崎県	平戸市	平戸大橋の低料金化	1996	-	通行料金の低料化(930円→100円)にともない近隣市町村との交流人口拡大につながっ
81	長崎県	平戸市	西九州道路の整備	1998	高速道路の長崎道と佐世保市を結ぶ西九州道の整備がされた。福岡の都市高速と唐津市を結ぶ有料道路の開通	九州の主要都市である福岡からアクセスが210分かかっていたものが150分と容易となり来訪者が増加するきっかけとなった。
82	長崎県	平戸市	航路の廃止	1992	平戸ー福岡間の航路廃止	平戸から福岡を結ぶ高速船が平成2年(1990年)に周航して約90分で福岡を結ぶということで平戸はイメージ的に遠くて交通不便という感があつたものが払拭された。しかし、平成4年(1992年)に採算の理由から廃止となりイメージダウンとなった。
83	鹿児島県	鹿児島市	観光地周遊バス「カゴシマシシテイ	1994		市内の主な観光施設等を効率的に廻ることが可能となり、観光客の利便性が向上した。

貴自治体の観光の魅力向上が、新たな交通需要を喚起し、交通の充実を促した事例について、主なものを3つまで選び、次ページの【回答欄】にご記入下さい。

No	県名	市町村名	名称	開始年	魅力の向上の概要	主な活動主体	具体的内容	具体的内容	具体的内容
1	北海道	函館市	はこだてクリスマスファンタジー	1998	姉妹都市カナダハリファックスから送られる巨大ツリーにイルミネーションを点灯	はこだてクリスマスファンタジー実行委員会	イベントに合わせたバックツアーの充実など冬季の入込客増加		
2	北海道	斜里町	知床ファンタジア	1987	冬期間のイベントとしてオリジナリティーある「オーロラファンタジー」をメインに2~3月に開催。オフシーズンであった冬期間の観光入込を向上させた。	知床ファンタジア実行委員会	同時期にイベントを開催する阿寒、川湯と広域連携を図りシャトルバスを運行。		
3	北海道	斜里町	知床番屋祭	1998	地場産の秋の味覚を知床の漁師の番屋の雰囲気味わってもらイベントで、これまで落ち込みが見られた秋期の観光入込を向上させた。	知床番屋祭実行委員会	同時期にイベントを開催する阿寒、川湯と広域連携を図りシャトルバスを運行。		
4	北海道	斜里町	海明け春一番祭 inしれとこ	2001	地場産の春の味覚を屋台の雰囲気味わってもらイベントで、観光入込の少ない春季の向上を図っている。	海明け春一番祭 inしれとこ実行委員会	同時期にイベントを開催する阿寒、川湯と広域連携を図りシャトルバスを運行。		
5	北海道	音更町	とがち秋の風物詩とナイトウォッチング	1999	秋季以後から年末の間の閑散期の集客対策としての40~50日間のロングランイベントであり、ヨサコイソーラン、牧場、屋台、ナイトバルーン等、ホテル従業員の手作りによるイベントである。観光客にも好評でロングランのため旅行プランとしての商品化に大きく寄与している観光イベントである。ホテルからイベント会場へは送迎バスを運	十勝川温泉オータム・フェスタ実行委員会	JRと各ホテルがタイアップし、格安バックを販売した。	女満別空港やJR帯広駅、帯広空港と十勝川温泉の間で連絡バスを運行した。	台湾からの直行チャーター便
6	北海道	音更町	十勝川白鳥まつり	1991	2000年より、光と音をテーマにロングラン開催に移行後、商品造成に力を入れ、今では首都圏・関西・九州方面や台湾より多くの観光客が宿泊に来る。特に台湾客の場合白鳥、雪等の冬のアウト	音更町十勝川温泉観光協会	台湾からのチャーター便が帯広空港に乗り入れた。		
7	青森県	三沢市	航空祭	-	航空自衛隊と米軍が一緒になった航空祭として東北各地から多くの航空ファンが訪問する。特にブルーインパルスによる	航空自衛隊ミサワ基地	高速道路の延伸による		

No	県名	市町村名	名称	開始年	魅力の向上の概要	主な活動主体	具体的内容	具体的内容	具体的内容
8	福島県	猪苗代町	世界のガラス館オープン	1995	ガラス工芸品の展示・販売、体験教室などを行っており、付帯施設として新たに猪苗代地ビール館、おかし館、オルゴール館が整備され、町内一の集客を誇る。	民間企業	世界のガラス館周辺には観光施設が集中しており、この地区を分断するように国道が走っており、交通渋滞が激しかったが、右折レーンが設けられスムーズな交通が確保された。	観光客の増加により国道を横断する歩行者が増え、交通渋滞の一因となっていたが、地下横断歩道の建設が着工され、更には周辺地区の修景が図られることから、スムーズな交通確保とイメージアップが期待される。	
9	福島県	いわき市	アクアマリンふくしま	2000	アクアマリンふくしまがオープンしたことにより、小名浜地区の観光客が増加した。	福島県	泉駅からの新規路線バスが開通した。		
10	千葉県	天津小湊町	清澄寺	1975	日蓮聖人修行の地として、観光客の誘致事業として年末年始節分に各種のイベントを開催。また、平成14年の立教開宗750年の記念事業に向けた境内整備や広報活動を展開している。	町観光協会、町街路灯協会、清澄寺	アクセス道路としての県道の拡幅、整備が進められている。		
11	千葉県	天津小湊町	鯛の浦、誕生寺	1985	日蓮聖人、誕生のまつわる鯛の生息地として、また聖人誕生を記念して建立された寺院として。		アクセス道路としての整備計画が検討されている。		
12	富山県	宇奈月町	越中おわら宇奈月編	1992	全国的に有名な八尾町の越中おわら節を宇奈月温泉にて実施。八尾町との違いを明らかにするため、観光客に踊りの講習を行い、体験型イベントとして、紹介した。現在では、宇奈月のおわらのために、ツアーが組まれている。	宇奈月温泉観光協会	バス会社との宣伝のタイアップ		
13	石川県	山中町	ふるさと山中夏まつり	1977	山中温泉を再興された長谷部信連公をまつる長谷部神社・参道を中心に「ゆげ街道」に縁日やギャラリー店など、伝統文化、工芸どころの体験どころが満杯。「山中温泉海の家、無料送迎バス運行」「飴湯無料サービ	山中温泉観光協会・山中町商工会			

No	県名	市町村名	名称	開始年	魅力の向上の概要	主な活動主体	具体的内容	具体的内容	具体的内容
14	石川県	山中町	古九谷修古祭	1975	世界に誇る優れた文化遺産である古九谷の歴史的文化的意義を再評価し全国民に関心を高めてもらう事を目的に毎年開催されているこのイベントは、色鮮やかな古九谷の名品展や地元作家による現代陶芸展、古九谷古窯跡発掘資料展をはじめ、気軽に給付が体験できる古九谷教室、現代作家作品頒布会、さらには著名な講師による公演等、興	山中温泉観光協会・山中町商工会			
15	石川県	山中町	日本海民謡祭 山中節全国コンクール	1983	山中節の伝承と更なる発展を目指すため「山中節全国コンクール」を開催、権威あるコンクールとして全国から多くの参加者を集めている。	山中温泉観光協会・山中町商工会			
16	石川県	輪島市	かにまつり	2001	食による題材で誘致、事業に結びついた。	能登国青年協議会			
17	新潟県	両津市	「佐渡の日」(3月10日)	1998	3月10日を「佐渡の日」として、島内外にPRをする。	佐渡観光協会	3月9日から13日、「佐渡の日」の期間中船、バス等の料金が割引。		
18	長野県	長野市	長野びんずる	1971	市民総参加、総和楽で盛り上がる市民祭。夏に恒例のおまつりです。	長野青年会議所	夜間バスの増便		
19	長野県	長野市	真田まつり		松代藩真田氏十代250年の良政をたたえたまつり。	松代商工会議所	シャトルバスの運行		
20	長野県	長野市	長野えびす講煙火大会		全国でも珍しい晩秋に行われる大花火大会。全国新作花火大会も行われ、遠方からのお客様も沢山来ます。	長野商工会議所	シャトルバスの運行		
21	長野県	軽井沢市	軽井沢ウィンターフェスティバル	1969	冬の風物詩として定着している氷彫刻大会をはじめ、イルミネーションやコンサートを充実	町・ウィンターフェスティバル実行委員会	高速道による時間の短縮	旅行会社によるツアー商品の販売	新幹線による時間の短縮
22	静岡県	伊豆長岡町	伊豆長岡温泉戦国花火大会	2000	伊豆新世紀創造祭イベントとして開催した。狩野川の河川敷より戦国時代をイメージした花火2000発の打上げを行った。昨年で2回目。	伊豆長岡町にぎわい支流実行委員会	-		
23	岐阜県	上宝村	平湯大滝結氷まつり		冬場のイベントの少ない時期に自然(氷)を利用したイベントが好評を得ている。		会場までの足についてシャトルバスを運行していたが、バス会社の配慮により、期間中に限り路線バスに格上げされた。		
24	鳥取県	東伯郡関金町	日帰り入浴施設の新設	1995	都市との交流を目指し、公共の日帰り入浴施設「せきがね湯命館」を設置。県内はもとより、岡山、四国、京阪神方面からの来訪者が増加した。	財団法人やすらぎの里せきがね振興公社	米子自動車道の開通	国道313号線犬狭峠道路の開通。特に冬期の交通に支障をきたしていた。	

No	県名	市町村名	名称	開始年	魅力の向上の概要	主な活動主体	具体的内容	具体的内容	具体的内容
25	鳥取県	三朝町	三朝温泉	1164	世界有数のラドン含有量を誇る名湯として知られており、交通アクセスの改善で観光客数が伸び、特急列車の増便の要因のひとつとなった。		1994年に開業した智頭急行の特急が、1997年に「スーパーはくと」化され、現在、京都～倉吉間を6往復している。		
26	岡山県	岡山市	おかやま桃太郎まつり	2001	みんなあで造る21世紀の岡山のまつり。納涼花火大会を皮切りとし、桃太郎大通りで桃太郎おどりの曲に合わせた踊りやパレード、古代吉備王国が栄えたこの地ならではの鬼メイクを施したうらじゃ踊り等が行われる。郷土料理やフルーツも充	岡山県、岡山市、岡山商工会議所、岡山青年会議所、山陽新聞社、山陽放送、岡山放送、テレビせとうち	納涼花火大会にあわせ鉄道増便		
27	山口県	豊浦町	豊浦コスモス祭	1989	豊浦町の代表的な祭りとして位置づけされており、平成9年（1997年）から会場が変わり、交通の便も良くなり、今では県外からの多くの観光客が祭り期間中に訪問され	豊浦町・豊浦町観光協会	主要交差点に信号機が設置された。		
28	香川県	高松市	サンポート高松の一部施設オープン	2001	瀬戸大橋の開通によるい、宇高連絡船は廃止となり、高松駅の機能も現状と合わなくなったこともあり、国、香川県、高松市が一体となり、美しい瀬戸内海の景観を活かした、うるいおいとにぎわいのある新しい都市拠点の創造と新しい観光スポットとして開発を進め	・香川県土木部サンポート高松推進局 ・高松市都市再開発課 ・香川県土木部サンポート高松推進事務所	陸上交通の新しい玄関口としてJR高松駅が新築された。一階のホームから近接市街地とつながる人にやさしいバリアフリー化された駅である。	高松駅前広場の機能の強化に合わせて、レンタサイクル事業を始めた。	
29	長崎県	平戸市	平戸海道海人祭	1996	平戸大橋の開通20周年を記念しての物産展を開催。ゴールデンウィーク期間中ということもあり多くの観光客が来訪されている。本年度で第7回目を迎える	商工会議所	大橋料金の低料化にともない、近隣市町村との交流人口が増大。	西九州自動車道などの整備により、福岡を中心とする個人の観光客が増えてきた。	
30	長崎県	平戸市	平戸ヒラメまつり	1996	天然ヒラメの水揚げが日本一ということで、この旬の素材を使った郷土料理の開発を行い、ツアー客や個人客の来訪者が増えた。	平戸観光協会	大橋料金の低料化で日帰り観光客が増加した。	福岡を中心に、テレビCMや雑誌広告を行いヒラメまつりのPRを行ったことと、西九州自動車等の整備でより反響が大きくなっ	
31	長崎県	平戸市	平戸温泉城下雛まつり	2002	平戸藩松浦家に伝わる雛人形と市内に古くから残る雛人形をめぐるイベントの開催を行い近隣市町村を中心に来訪者が増え	観光協会、商工会議所、商店街	大橋料金の低料化で近隣市町村を中心に日帰り観光客が増加した。	福岡を中心に西九州自動車道の整備で観光客が増加した。	

貴自治体内で、交通アクセスは不便であるにもかかわらず集客力のある観光資源（民間の集客施設や宿泊施設を含む）、もしくは広域交通網の整備により、他の資源は通過されるようになってしまった中で以前と変わらない集客を保っている観光資源はございますか。主なもの3つまでを具体的に下記入下さい。

No	県名	市町村名	資源の名称	概要	資源の名称	概要	資源の名称	概要
1	北海道	帯広市	旧愛国駅～旧幸福駅	s.62旧国鉄広尾線が廃止になった以降も自家用車、バイク、自転車、貸切バス等年間約7万人が訪れる。	紫竹ガーデン	帯広市の中心部から車で約30分の所にあるにもかかわらず道央圏からの日帰りバスツアーを中心に観光客で賑わっている。		
2	北海道	弟子屈	摩周湖大1展望台	道々の一本の交通と旧数本のバスが運行しているのみ、展望台とレストハウスが設置				
3	北海道	音更町	ハナック（花時計）	元・世界一の花時計	白鳥	人の手元から直下に餌を取る程、野鳥でありながら人に馴れている白鳥は他に礼がない。	モール温泉	植物性で肌がつるつるになり、火傷の自然治療に最適で、国内唯一。ドイツのバーデンバーデン市に同様泉がある。
4	北海道	虻田町	洞爺湖	カルデラ湖 ほぼ真ん中に島がある。				
5	北海道	留寿都	ルスツリゾート	スキー場、遊園地、ゴルフ場、宿泊施設等がある複合リゾート施設				
6	北海道	羅臼町	冬の流水観光（オジロワシ・オオワシ）	冬期間における流水観光とそれに伴って飛来するオジロワシ・オオワシをウォッチング出来る。	国後展望	最短距離25kmの近さで雄大に横たわる国後島を展望できる。	自然観察	知床国立公園の雄大な自然の他、無料のキャンプ場や無料の露天風呂が人気。
7	岩手県	花巻市	花巻温泉郷	県立自然公園に指定され、11の温泉があり、湧出量、宿泊収容規模が本県一となっている。	宮沢賢治関連施設	当市で生まれ育った偉人であり、その業績や作品などを紹介する施設やゆじやりの地などには石碑やモニュメントがある。	高村光太郎関連施設	昭和20年から当市へ疎開し、以降7年間生活した「山荘」やその期間に創出された作品などが展示されている。
8	宮城県	鳴子町	温泉	日本にある天然温泉の泉質11種のうち、9種が鳴子にあり、それぞれの湯が多彩な効能をもっている。	鳴子峡	大谷川が刻んだ深さ100mにも及ぶ大峽谷が紅葉におおわれる様はまさに絶景です。		
9	山形県	東根市	東根の大ケヤキ	国指定特別天然記念物。樹齢1500年以上・幹の太さ16m、高さ28m。日本ケヤキ番付表で東の横綱を張り、堂々の日本一。	観光果樹園	東根は果樹王国の名の通り、四季折々の果樹狩りが楽しめます。特にさくらんぼは生産量「日本一」を誇りさくらんぼ王様「佐藤錦」発祥であり、量・質共に日本一であります。		
10	福島県	郡山市	高紫デコ屋敷	全国的な有名な玩具の故郷。五軒の家々が数百年の伝統を守り、張子人形や張子面、三春駒などを作り続け、今日に伝えている。				
11	福島県	いわき市	夏井川渓谷	市内で一、二の美しさを誇り、春のアカヤシオ、秋の紅葉と四季折々の姿をみせてくれる。	四時川渓谷	美しい渓谷美にくわえ、遊歩道も整備されている。	いわきの里鬼ヶ島	自然を肌で感じる事が出来る総合レクリエーション施設、体験農園やそば打ち体験もできる。
12	栃木県	藤原町	上三依水生植物園	高山植物、水生・湿性植物等がある。入園料が安いので、また交通アクセスが不便ではあるがマイカー等で入場者が多い。				
13	千葉県	館山市	館山いちご狩りセンター 館山観光いちご狩りセンター	1月から5月上旬まで開演しているいちご狩りを行うことができる施設。	館山ファミリーパーク	花摘み、バターゴルフ、ハーブを使った香水づくり等幅広く遊ぶことができる。	千葉県南房バラダイス	千葉県の観光会社が運営している熱帯植物園。珍しい長や鳥を見ることが出来る。

No	県名	町村名	資源の名称	概要	資源の名称	概要	資源の名称	概要
14	千葉県	天津小湊町	誕生寺	日蓮聖人の誕生を記念して1276年に建立された寺院	清澄寺	日蓮聖人が1233年に12歳で山に入り、勉学に励み、遊学の後32歳で山に戻り、日蓮宗の布教活動を始めた	鯛の浦	日蓮聖人が誕生した時、鯛の群が集まり、その後鯛を手厚く保護してきて、遊覧船に乗って群れる鯛を観察することができる。
15	富山県	宇奈月	黒部峡谷	日本屈指の深さを誇る峡谷。峡谷の各地には温泉が湧き出ている。また、峡谷内ではトロッコ電車が走っており、峡谷の中腹までは普段車で訪問可能。				
16	石川県	山中町	鶴仙溪遊歩道	名勝こおるぎ橋、あやとりはし、黒谷橋にかけて1.3kmにわたる。奇石怪石や滝、深々と碧をたたえた湖など、四季折々に鮮やかな自然美をかもし出す溪流沿いに続く遊歩道。	栢野大杉	菅原神社の境内にそびえる神木で樹齢やく2,300年といわれ、樹周11メートル、高さ52メートルの天然記念物。	医王子	薬師山にあり、僧行基開創による朱塗りの多宝塔をもつ寺院、温泉の守護寺として薬師如来を奉っている。
17	石川県	輪島市	町野町金蔵	五つの寺めぐり				
18	福井県	芦原町	北潟湖畔花菖蒲園	面積7000㎡、300種20万株の花菖蒲園、公共交通機関によるアクセスが不便であるが、6月だけで6-7万人が来園。				
19	新潟県	両津市	ドンデン山	ドンデン山の愛称で親しまれるタダラ峰（最高940m）。シャクナゲやレンゲツツジをはじめカタクリ、ユキワリソウなど野の花の宝庫です。	大野亀	日本三大巨岩の一つといわれる。波打ち際から160mの頂上まで1枚板で、初夏にはカンゾウの花が咲き乱れて、カンゾウ祭り(6月第2日曜)が催される。」		
20	長野県	諏訪市	諏訪湖祭湖上花火大会	諏訪湖初島を中心に、10号早打ち、水上大スターマイン、諏訪湖ならでは約2kmの大ナイヤガラなど。3万発の花火が夏の夜空を彩る。	全国新作花火競技大会	全国から選抜かれた煙火師が、従来の技術にとらわれず思い描いたイメージを夜空のキャンパスに描き競う。	諏訪湖マラソン大会	日本の中心「諏訪湖」をぐるっと一周するハーフマラソン大会。
21	長野県	真田町	根子岳・四阿山	近年のトレッキングブームにより登山客が多い。	サニアパーク菅平	総合運動公園施設。ラグビー、サッカーなどの練習試合が出来るグラウンド5面、第3種公認の陸上競技場を完備。スポーツ合宿での集客が大きい。		
22	長野県	長野市	松代	真田十萬石の城下町松代。多くの武家屋敷や古寺が残る情緒あふれる町。				
23	長野県	安曇村	白骨温泉	乳白色の温泉				
24	長野県	飯田市	水引工芸	全国の7-8割を生産している。集客施設では、実演・体験が行われている。	食文化	自然豊かな当地域では、名水・くだもの等の生産物が非常においしい。また、お茶にあう和菓子も数多く作られている。		
25	長野県	戸倉市	酒造コレクション	信州の酒造り380年の伝統を伝える資料館。天保時代からの酒造り用具や当時の歌仙などを展示。民俗資料館では竹久夢二の屏風絵が見られる。	さらしなの里 古代体験パーク・歴史資料館	場門司だ市の竪穴式住居5棟や池・小川があり、古代の村がまるごと復元されている。資料館では、土器や石器づくり、火起こし体験などが出来る。		
26	静岡県	修善寺	温泉	泉質は単純泉と含芸硝石弱食塩泉で神経痛、リュウマチ、胃腸病などに効果がある。	自然	日本一の富士山の展望地（昭和14年開催ニューヨーク万国博で絶賛）。自然を修善寺「虹の郷」と施設を設け楽しめるよう	歴史	弘法大師が独結の湯を発見したという伝説（大同2年(807年)）から始まる。多くの文人墨客が訪れるようになった。
27	愛知県	蒲郡市	蒲郡オレンジパーク	みかん狩り、いちご狩り等季節のくだもの刈り、土産販売。	形原温泉 あじさいの里	毎年6月にあじさい祭を開催。池のまわりに約5万本のあじさいが植えられている。		

No	県名	市町村名	資源の名称	概要	資源の名称	概要	資源の名称	概要
28	三重県	長島町	長島温泉	温泉と遊園地	長島スポーツランド	ゴルフショートコース、乗馬、テニス、温泉	なばなの里	大きな花畑、飲食店等
29	三重県	伊勢市	平家の里キャンプ村	7月・8月に開設しているキャンプ場で、交通手段のバスは1日2本程度に減少したが、自家用車の利用で現状も維持している。もともとバスの利用は多くなかったのですが・・。				
30	京都府	岩滝町	大内峠一時観公園	13年4月にオープンしたキャンプ場であり、日本三景の「天橋立」を横一文字に眺望できる絶好のビュースポットであるが、車以外での来園は少し困難と思われる。	クアハウス岩滝	未来型の健康づくりの場所として、日本古来の温泉浴法に、ドイツの近代的温泉浴法を取り入れた、多目的温泉保養施設。		
31	兵庫県	洲本市	立川水仙郷	毎年1～2月頃に見頃となる約300万本の水仙。				
32	鳥取県	東伯耆	清流遊YOU村	溪流を利用した管理釣り場。ルアー、フライ釣りやつかみどりも楽しめる。(やまめ、いわな、にじます)とりたての魚をその場で塩焼きできるバーベキューハウスもある。	水車の郷体験工房	地元のそばを使ってそば打ち体験のできる施設		
33	鳥取県	三朝町	三徳山三仏寺(みとくさんさんぶつじ)	断崖に建ち見る者を魅了する国宝「投入堂(なげいれどう)」を有し、周辺の茶店等では名物「三徳豆腐」や山菜料理が食べられる。現在、世界遺産登録に向けて運動中。				
34	岡山県	岡山市	招き猫美術館	江戸時代の招き猫からオリジナル招き猫まで常設500点(和紙・木・やきもの・石・土・ブリキ・他)				
35	山口県	豊浦町	川棚のクスの森	日本三大楠樹の一つで、新日本名木百選(平成2年(1990年))にも選ばれている。一本の木ですが、森のように大きいのでクスの森と呼ばれている。				
36	山口県	萩市	笠山椿群生林	萩市の中心から北東の位置にある笠山の北端にある虎ヶ崎10haの広さに約25,000本のヤブ椿が自生していて、毎年多くの観光客が訪れる。				
37	香川県	高松市	四国八十八ヶ所	四国八十八ヶ所巡りの中で、高松市内にある、82～84番については変わらぬ集客力を持つ。				
38	長崎県	平戸市	平戸温泉	平成12年(2000年)に供用開始し、ナトリウム単酸水素塩素、俗に美人湯として近隣の市町村から日帰り入浴客が増えてきている。	ヒラメ	平成8年(1996年)よりオフシーズン対策として天然ヒラメを使った郷土料理の開発を行っている。	松浦史料博物館	旧平戸藩時代の遺品や南蛮貿易時代の調度品、松浦家に伝わる品など。

高速交通や幹線交通の充実と地域の観光、交流との関係についての貴自治体における考え方、方針等につきましてご自由にご記入下さい。

No	県名	市町村	
1	北海道	帯広市	北海道で一番観光客の入り込みが多い道央圏（札幌、小樽）と高速道路が全線開通することによって移動時間の短縮により十勝圏への観光客が増大するもの。
2	北海道	弟子屈町	本地域は、各温泉地、観光地間の距離が遠く移動時間が多くかかってしまうため、他の地域に比べて旅行日程が長くなってしまふ。ただし、近年の滞在型観光の推進に伴い、高速の移動手段の整備と合わせ、交通サインの充実なども必要かと思ひます。
3	北海道	函館市	函館空港の国際化、北海道縦貫自動車道、北海道新幹線など交通体系の整備拡充を進めることにより、道内他圏域との周遊性が高められる。
4	北海道	礼文町	交通アクセスの充実及び高速化は、観光客の入込数の増加につながるプラス要因がある反面、通過型観光への質的变化をもたらすマイナス要因があることから、魅力ある観光資源を活用した滞在型観光への積極的な取組が必要と考へている。
5	北海道	虻田町	有珠山噴火により高速道路、国道に被害を受け、大型車輛のアクセスが大変不便になり、観光面でも大きな影響を受けた。高速道路、国道の復旧が今のところの課題。交通関係での統計はとっていないので参考となる資料がなく、担当者の判断がほとんどになってし
6	北海道	斜里町	安定した集客確保のため広域的に連携しながら地域性のあるイベント実施が必要となつてくるが、これらを結ぶシャトルバス運行や情報発信が必要。
7	北海道	音更町	高速道の経済性を議論する場合、利便性、物流等の一般論ではなく観光面の利用をより重視すべきである。人が大量に移動するのは、ビジネス上の移動ではなく、観光客が最も多く、経済効果が大きい。従つて観光地へのインターチェンジ、沿道サービス、案内標識は道路造成、管理上最も注目すべき点であり、その点を欠くと逆に山村の観光地を通過して観光産業を衰退させる危険性が大である。道路建設行政及び国民に、観光産業を注目、再広域的に見た本市の特性として、十和田市・奥入瀬の玄関口に位置するばかりでなく、八甲田山系、八戸・下北方面とも結びつきやすい位置関係にあることから、本市への入込み及び域内周遊の基軸となる路線（国道4号、45号、102号）について整備推進を図る必要が
9	岩手県	花巻市	当市は、空港、新幹線、高速道路等交通アクセス面においては、充実しているが、近年の観光客ニーズの「安・近・短」に対応することは、なかなか難しい。観光施設等で年に1回のアンケート調査では、旅行費用のうち交通費に占める割合が高いという感想が多い。
10	山形県	東根市	高速交通網の整備が進めば、アクセスが容易となり交流の機会が確実に増えてくる。このことに着目し本市は果樹王国として四季を通じて果物が豊富にとれるので、いち早く東根版グリーンツーリズム構想をまとめ、関係諸団体（農協、農事実行委員会、一般生産者）の協力のもと、体験的観光誘客活動を強力に推進したい。
11	福島県	猪苗代町	高速交通や幹線交通が整備されることにより、短時間で観光地間を移動できることになることから、魅力のない観光資源は通過されてしまうため、更なる観光資源の有効活用が必要になる。また、交通網の整備にあたっては、整備後のプラス面だけではなくマイナス面
12	福島県	いわき市	広い市域を有するいわき市は、市内各地に観光施設が点在しているため回遊性が低い。回遊型の観光の推進のためには交通網の整備、市内に点在する各施設のネットワーク化が必要である。市としては各観光施設の共通割引券を作成し交流人口の拡大を図っている。
13	栃木県	那須町	那須町は駅からのアクセスが路線バスとなり、圧倒的に車での観光客が多く渋滞を引き起こしている。特に秋の観光シーズンは大渋滞となっている。今後、シャトルバス等を検討し、渋滞緩和を図るべきと思ひます。
14	千葉県	天津小湊町	アクアライン開通後、一時的に観光入込みは増加でしたが、アクセス道路網が未整備である為にと経済的不況の中で。
15	千葉県	館山市	これから高速道全通、海上交通の発展により物理的には時間距離が短縮され首都圏からの誘客力は大幅に向上することが考へられるが、それらをきっかけとし、地域の魅力をどう作り上げていくかということが重要であると思われる。 2001,2002年に策定した館山市総合計画及び館山市観光振興基本計画の「賑わいと憩いと癒しの観光地づくり」を基本方針にのんびりとゆったりとじっくりと過ごせ、ふるさを感じさせる観光地づくりを推進していくことが重要と思われる。
16	千葉県	勝浦市	千葉方面から勝浦市へ通じるR297の整備の充実が、早期に実現されることを望みます。
17	富山県	宇奈月町	高速交通の整備はハードであり、観光はソフトである。ハードの充実に最も適したソフトの整備（観光資源の開発）を行うことが重要である。そして、そのソフトの開発を行うのが、地元の自治体であり、民間企業であるとする。
18	石川県	山中町	関東、中京方面からの高速交通や新線交通の益々の充実が望まれる。
19	石川県	輪島市	海外旅行が時間短縮（飛行機で）で移動できる中で、海外より時間と経費がかかる旅行では、国内旅行は太刀打ちできないと考へます。能登半島は半島ゆえの短縮が出来ないため、高速交通がぜひ必要です。
20	石川県	加賀市	関東方面からの誘客の拡大のためにJR特急「はくたか」の加賀温泉駅までの延伸が重要であると認識しています。
21	福井県	三国町	まずは本町への全国からの交通アクセスの利便、次に本町内における各観光施設を短時間で移動できる交通アクセスが必要だと考へる。それと同時に地域に住む人が利用する交通との調整が必要だと考へる。
22	新潟県	両津市	観光客にとって佐渡島内は、交通の便がとても悪い。路線バスの移動では便が少なく乗り継ぎがあり、時間のロスがかなりある。増便が必要である。

No	県名	市町村	
23	新潟県	豊浦町	誘客範囲が拡大する一方、競争が激化している。独自性、地域性の発揮について、観光関係団体と検討。
24	長野県	諏訪市	当市には観光資源が豊富にあります。訪れた人が長期滞在が出来るように、又、リピーターとなるように関係する業者並びに地域住民等がホスピタリティーを持って接せられる
25	長野県	長野市	高速道路や新幹線の開通により日帰り傾向になってしまった。市内の埋もれている観光資源を、もっと交通の便を良くし、行きやすくしてお客様にもっと滞留して欲しい。
26	長野県	安曇村	・国道の整備（幅員が狭いトンネル、カーブではスムーズな交通が出来ず渋滞の一つの要因）
27	長野県	飯田市	中央道の開通以来、東海・関東方面からの来訪者が増加してきた。当市では、現在浜松市・豊橋市と三遠南信での交流を行っているため、交通の整備による地域全体での交流を
28	長野県	軽井沢	交通渋滞の緩和
29	長野県	戸倉市	国道バイパスなど幹線交通の充実で、当温泉地を宿泊基地とした広域観光を進めていく。
30	長野県	山之内町	高速交通網が整備されたことにより、都会からの時間的距離が短くなった。その一方では時間的に同じ観光地に対抗できるアクセスの確立が必要。
31	静岡県	修善寺町	平成20年度（2008年度）を目指す『天城北道路』が開通となると、伊豆の道も常時渋滞という悪いイメージから脱し、交通の充実に伴い観光客が増えリピーターとなるよう、担当者個人として願っております。
32	静岡県	伊豆長岡町	伊豆半島の道路整備が進む中、通過点となってしまわない魅力づくりが必要。
33	三重県	長島町	この春第二名神が開通する。以前より充実する。
34	三重県	伊勢市	現在、既に新幹線の伊勢志摩地域への導入について署名等の要望活動が展開されています。実現すると東京等からの直接乗り入れが可能となりアクセス面での充実が期待され
35	鳥取県	東伯郡関金町	鳥取県中部地区の山間地に位置する関金町は、交通アクセスの充実、特に道路網の整備は欠くことのできない観光のための最重要施策の一つである。現在整備中の国道313号線の高規格道の完成を待ち望んでいる。
36	鳥取県	三朝町	交通体系の整備の完成時期に併せた地元の努力（旅館の改装、街並みの整備、周遊性の向上、キャンペーン等）を行えば、観光客数は必ず伸びる。 鳥取県内は高速道路の整備や鉄道の高速化が非常に遅れている地域であるが、近い将来改善されるため、それに対応した取組を行う必要がある。 また、旅行エージェントによる大量送客時代から家族客や少人数グループへのシフトに、旅館や観光施設が対応できるかどうか、またエリアとしての周遊性等を考えた観光開発などの対応ができるかどうかを課題であると考えている。
37	岡山県	岡山市	岡山市においては、幹線高速交通網の整備、瀬戸内三橋時代の到来によって観光的にも大きく変革期を迎えており、このような環境のなかにあって観光基盤の整備、観光資源のPR、広域観光ルートの確立等社会ニーズを十分踏まえた新しい流れに則した”観光おかやま”づくりを図るための施策を重点に実施する。
38	山口県	萩市	現在、萩市は近くの飛行場（石見空港）までも約1時間、近くの高速度道路のICまでも約50分かかるのが現状である。山陰高速道路が出来れば、車を利用した移動時間が短くなり、その分ゆとりある萩観光が出来るようになる。また、山陰本線の高速化が進めば当然利用者が増え、これを利用する観光客も増加するであろう。最後に、来られる方が増えるだけでなく、萩周辺の方々が外に出ていく機会も増えることから地域間交流の促進にも大いに
39	大分県	湯布院町	高速道路の開通により自家用車での観光客が増大し、町内の交通渋滞が生まれた。パークアンドライドの推進を計りたい。
40	宮崎県	日南市	東九州自動車道の早期着工と早期完成、油津港アクセス道路等、道路交通網の整備を促進するとともに、鉄道・バスの利便性の向上、運行維持を図りながら、広域的な観光ルートの確立と滞在型の観光携帯への移行を目指している。
41	鹿児島県	鹿児島	九州新幹線鹿児島ルートの開通に伴う、新たな観光浮揚策の検討が必要となってくる。

本調査に対するご意見、交通と観光との相互関係、交流人口増加のためにご検討されていること、方針、取り組み等ございましたら、ご自由にご記入ください。

No	県名	市町村	
1	北海	洞爺村	都市との交流（自然体験）
2	北海道	函館市	広域観光を推進するため、広域観光ネットワークと観光ルートの整備は重要課題となっており、交通体系の整備拡充による時間距離の短縮は相互交流を促進するうえで、大きな要素である。
3	北海道	留寿都村	本村と札幌市を結ぶ国道203号の拡幅等の整備を行い、行楽シーズンの渋滞を解消することが本村の観光客の入込みを増加させる上で必要となっている。
4	北海道	音更町	航空機産業の最重要地域は羽田発の九州・沖縄・北海道路線である。しかし、その中心は福岡・千歳のドル箱路線でありローカル空港は減便、割高運賃で遠隔の観光地への集客を疎外している。この最大要因は全国一律の航空機着陸料と米国の20倍の航空機燃料税であり、航空各社と観光産業の経済性を全く考慮していない。航空産業が乗客数を増大できるのはビジネス客ではなく観光客であり、運輸政策の欠落である。当観光協会は全国に先駆けて6年前から台湾客の招致を進め、現在の台湾客の北海道ブーム、チャーター便を成功させた。外国人客に対する政府登録による地方税の減免についても、法律を施行する以外に何らかの手段をしない運輸観光客ニーズの多様化に対応するため、各市単独だけでなく、近隣市町村とタイアップして、広域的な観光モデルコースの設定などを検討している。
5	岩手県	花巻市	
6	山形県	東根市	・入込客の来訪目的が観光か、商用か、また各年齢層の把握までは出来ていないので記入することができませんでした。実際の所観光果樹園の協力が得られていないので、今後観光果樹園部会等に協力を求めていきたいと考えています。 ・本市には山形空港、山形新幹線（平成11年（1999年）12月4日開業）、また平成15年（2003年）開通予定の山形自動車道と充分すぎる程高速交通網が整備されるので、アクセス拠点都市として観光客数が増えてくるものと期待をしております。 ・東根版グリーンツーリズム構想を早期にまとめたいと考えております。
7	福島県	いわき市	交流人口を増加させるため、他市町村と連携を図った観光施策を実施している。また、多様化する観光ニーズに対応するため、テーマごとのマップの作成、観光ボランティアの養成事業を
8	栃木県	栗山村	現在栗山村の主要道路は山岳道路で道が狭くまたカーブも多い為多くの観光客からは嫌われている。また、主要道路等通り抜けなども出来ないため同じ道を戻るなど交通網は非常に不便である。この道路が改善されれば多くの観光客が訪れるかと思えます。
9	千葉県	天津小湊町	JR民営化に伴い、列車の本数は減少し、不便となる中、半島性のある千葉県は道路網の整備が重要であり、特に本町のような地理的条件の悪い地域は、観光のみならず日常生活でも重要な位置を占めている。数十年にわたる道路整備要望の結果、ようやく形となってあらわれてきたのが現状で、地元の要望の一部でしかないと思われるので、更なる整備をお願いしたい。
10	千葉	勝浦市	十分な資料がなくて恐縮です。わかる範囲で回答しましたのでよろしくお願いたします。
11	石川	輪島市	過疎地における若者（後継ぎ）が少ないため、企画された事業も行政任せになる傾向が強い。
12	石川	加賀市	当市は小松空港のある小松市の隣にあるものの、空港 - 加賀間のバスの便数が少なく空港利用者にとってはタクシーが主な交通手段となっており、空港利用者にとって金銭的に大きな負担となっています（東京 - 小松間が格安チケットで片道1万円のところ、小松空港 - 加賀間はタクシーでは5千円～6千円かかっている）。これを解消するため、バス路線の確保に向
13	福井県	三国町	過去10年間に於いては、ほとんど特記する交通に関する変化はないと思う。今後の取組としては、最寄り駅の駅などの交通施設からの本町への導入、そして町内の観光施設を結ぶ交通の利便を考え、コミュニティバスの運行が検討されている。
14	新潟	豊浦町	高速交通網の整備に伴い、これらにアクセスする道路網の整備の推進。案内標識の整備拡充。
15	長野県	長野市	交通の便が良くない観光地への循環バスの試運行。うまくPRもして、お客様に利用してもらい、多く意見も聞き、取り入れていければと思います。
16	長野	山之内	私鉄・及び沿線市町村の協力を得て観光列車を走らせるべく検討を進める。
17	群馬県	水上町	水上町はダム、発電所の多い地域でこうしたことから隣接町村と協調し国の震源地域振興事業の認定を受け事業を実施している。
18	三重県	伊勢市	市役所内で、観光部門と企画や交通担当部門等で今年度から市内の総合交通体系について検討が開始された。
19	和歌山県	和歌山市	記入以外の項目については調査しておりませんのでご了承下さい。
20	鳥取県	三朝町	良い素材（良質な温泉、美味しい料理、温泉情緒など）があれば、交通体系の充実により観光客数が伸びる可能性は充分にあるが、ただ構えているだけでは素通りの観光地となってしまう、完成時期に併せたキャンペーン等の宣伝活動も重要である。 交流人口増加の取組としては、国際交流（フランス ラマルー・レ・パン町等）及び国内交流（東京都杉並区・兵庫県西宮市等）との交流事業を行ってきており、今後もさらに深い交流を
21	山口県	豊浦町	石見空港利用拡大促進協議会の設置。 山陰自動車道（益田 - 萩間）整備促進期成同盟会設立等 萩・小郡地域高規格道路整備促進期成同盟会設立。 山陰本線特急いそかぜ存続対策協議会設立。
22	大分県	湯布院町	乗用車の乗り入れによる町内の交通渋滞の緩和政策として、大型駐車場の整備（郊外）を中心地へのシャトルバスの整備。

23	長崎 県	平戸市	交通整備によるアクセスの充実は必要であるが、本市の場合は九州の最西端に位置することもあり、主要都市からのアクセスは早急に容易になるとは考えられない。そこで近隣の市町村との連携、特に情報の共有を図っての役割分担を明確にしていかなければならない。
----	---------	-----	---

．事例ヒアリング記録

1．北海道網走市・斜里町ヒアリング記録

北海道網走市経済部観光課

女満別空港

- * 航空については、料金設定の懸念が大きい。最近は、千歳空港発着の便が増えているほか、北海道も台風が来るようになり、夏季も天候の影響を受けることが多くなっている。
- * 斜里町は、知床温泉など民間主導の観光振興が図られているが、網走市は公的機関が集積していることもあり、一定のビジネス客はあるものの、一体性に欠けた側面も見られ、周遊観光が進展する中で、網走市への宿泊は分散化する傾向にある。
- * アジア各国からのリピーターが増加している。平成 12 年度からは、外国人宿泊者数も増加している。韓国、台湾、香港などに対して、網走市は独自にプロモーション活動を行っている。しかし、女満別空港は、釧路、帯広、旭川空港など周辺の空港と比較すると、国内便数が多く逆に外国人チャーター便の取り込みが最も遅れた。
- * 平成 13 年 4 月には、網走市を含む 2 市 5 町で女満別チャーター便誘致促進協議会が発足した。

網走市の観光施策

- * 1985（昭和 60）年の女満別空港のジェット化以降、網走市の観光入込客数は増加し、92（平成 4）年には、過去最高の入込客数となる。平成 13 年度の宿泊客数約 57 万 8 千人のうち、道内は 26 万 5 千人、道外は 31 万 2 千人で、道外からの方が多い。
- * 冬季のレンタカー利用数は減少する。逆に利用数の伸びる夏季（7/20～8/20）は、料金割引を行っていない。
- * 一般に団体旅行客を対象にした施設は、どこも苦戦している。
- * 昭和 60 年 4 月、「網走流水館」の整備を女満別空港のジェット化に併せて行った。
- * 「網走監獄」は、平成 10 年度以降も順調に入場者数を伸ばしている。
- * 流水砕氷船「おーろら号」も順調である。平成 12 年度は予約が満杯で乗船できないとの噂も立った。
- * 網走市に宿泊すれば、通常 3 千円の流水砕氷船「おーろら号」の乗船料金が千円になる宿泊補助事業に取り組んでいる。（3 年間で市から 1,500 万円補助）しかし、涉外もなく、1 期間約 5,300 人の利用があったが、厳しい状況と言える。
- * 夏期の入込数は、黙っていても（何もしなくても）観光客が来てくれるという意識でい

たため、夏季入込客数としては過去最高だった 91（平成 3）年の 1,270 万人から、2001（平成 13）年には 835.1 万人にまで落ち込んだ。今後は、ラフティング、乗馬など多様な観光客の嗜好に対応に成功した十勝、帯広と同様、家族・グループ型の観光客を対象に、体験・滞在型観光の定着化により網走観光の個性化を図る必要がある。

* 網走市の観光施設は、市街地の郊外に散在しているため、いかに市街地に観光客の誘致を図るかが課題となっている。

女満別空港

- * 平成 12 年、北海道では、航空運賃の設定に遅れが生じ、春から夏の旅行代理店の商品設定が遅れた。
- * 観光客の割合は、東京方面からの方が高い。女満別空港からの札幌便は、日帰りが可能な便であるため、ビジネス利用が多い。

オフシーズンのイベント開催

- * 冬季は、札幌での雪祭りの後、層雲峡に入り網走、そして知床でオーロラファンタジアを見るというバス旅行が中心であるが、昔ほどバス旅行は目につかなくなった。
- * 知床ファンタジアの来場者数は増加傾向にある。オーロラファンタジアの開催により、冬季も開いている店が多くなった。
- * 知床地域は、地学的にオーロラが肉眼で観察できる南限とされている。昭和 30 年代にオーロラを肉眼で見たウトロ温泉のホテル経営者が、もう 1 度その姿を見ることを切望し、試行錯誤の結果、麦わらを燃やし、レーザー光線を駆使してスクリーンに上映することで、オーロラの再現に成功した。そこで、1987 年より知床ファンタジア「オーロラファンタジア」として毎年開催するに至っている。
- * 「知床番屋祭」は、今年で 4 回目の開催となる。夕方に網走からウトロに入り、夕食をホテルでとるか、「知床番屋祭」で取るか選択できる旅行商品がある。「知床番屋祭」は、ウトロのホテル支配人が、当初「秋の味覚祭り」として売り込んだ旅行商品を、旅行代理店に持ち込んで発展したものである。それまで、ウトロには、地場産品を観光客に食べさせる仕組みがなかった。「知床番屋祭」の開催により、斜里町の秋シーズンの観光入込客数が増加した。
- * 「ひがし北海道観光事業開発協議会」バス事業部会は、秋と冬のイベント開催に合わせて、シャトルバスを運行し、域内交通の充実を図っている。斜里町観光協会は、運行費用について約 25 万円を負担金として拠出している。また、流氷観光船、各シャトルバスの運行に合わせた、「流氷ロードバス」も運行している。

知床半島の観光

- * 流氷トレッキングなどの流氷を活用した体験型観光ツアーが増加している。ウトロにも、そのような体験型観光の企画会社が 12 社ある。
- * 知床半島は、昭和 39 年に国立公園に指定された。
- * 昭和 52 年、知床半島の乱開発・伐採問題が進んだため、国立公園内の民有地を買い上げ、日本最後の秘境と言われる知床の自然を荒廃から守ろうという趣旨のもとに、斜里町が

ら「しれとこ 100 平方メートル運動」を全国に呼びかけた。スタート以来、20 年にも及ぶこの運動は、日本版ナショナルトラストとして高い評価を得ている。

- * 昭和 63 年には、映像展示施設「知床自然センター」を整備した。整備当初は、車規制の拠点とする計画があったが、実際はそうならなかった。
- * 平成 11 年からは、7～8 月の一定期間、知床国立公園内カムイワッカ方面の自動車の通行規制を行っている。道道知床公園線の知床五湖～知床大橋間は、シャトルバス（路線バスを含む）と自転車以外の全ての一般車両の通行ができなくなるので、「カムイワッカ湯の滝」まで向かう観光客は、「知床自然センター前」または「臨時駐車場」に車両を置き、シャトルバスに乗り換えなければならない。

国道 334 号の道路改良

- * 国道 334 号は、道路拡幅、急カーブの改良など、道路事情が改善されたことで、バス通行が容易になった。しかし、海岸線は、今でも連続降水 70 mm で通行止めとなり、ウトロは、陸の孤島と化すため、道路閉鎖時の緊急マニュアルを作成して対応している。昭和 30 年代には、ウトロから斜里町市街地まで流氷上をそりで渡っていた。

2. 秋田新幹線沿線地域ヒアリング記録

秋田県 産業掲載労働部 観光課

秋田新幹線延伸に伴う観光流動の変化

- * 新幹線が開業した平成9年は、男鹿半島まで含めて観光入込客は増加している。
- * また、平成9年度の乗降客合計は約230万人であり、平成10年度が213万人、平成11年度が223万人、平成12年度219万人で推移しており、220万人程度で落ち着いている。特に、平成12年度には、飛行機が特割などによって攻勢をかけてきたが、220万人をほぼ維持したことからみても、こまち効果は定着してきたと考えている。
- * 平成9年度以降についてみると、スキー客の減少が各地でみられたが、その落ち込みと連動していないことも明らかである。
- * 角館は、昭和50年代から武家屋敷や桜でまちづくりを展開してきたこと、そこに新幹線開業によって、約3時間で首都圏と結ばれたこともあって、出かけてみようという気にさせる距離になったことが相まって、観光入込客もある程度の維持をしている。
- * それに対して、男鹿半島は一年目に伸びがみられたものの、以降減少に転じている。また秋田市についてみれば、観光客というよりビジネス利用が多かったと考えられ、特に新幹線による影響はみられない。
- * 八戸についてみれば、下北半島や津軽半島に比べて取組が遅いように思われる。普通に考えれば、新幹線が延伸しても、盛岡以北まで乗車する必要性は低く、秋田市が人口40万を抱えビジネス利用が多いという事に比べ、八戸市はそのアドバンテージも高くない。八戸そのものよりも、青森への乗り換え客が多くなるのではないか。
- * 秋田新幹線は開業当時5両運行であり、以降6両編成に拡大された。またピークが高いので維持できるという現状を考えると、秋田市がビジネスを含めた移動量が多く、ビジネス利用という底を持つのに対して、八戸市がどのような位置にあるのかが疑問である。

対象者の違い

- * 田沢湖、角館は旅行商品の種類も多く観光コースが多いが、秋田はビジネスコースが多い。個人は「こまち」利用、団体は航空機利用と区分がある。
- * また、首都圏の埼玉～千葉では「こまち」の旅行商品は売れても、横浜では売れず、飛行機利用になるという違いがある。
- * 首都圏でも違いがあるし、また団体とそうでない場合でも利用交通機関が異なってくる。
- * 県内でも県南は仙台方面からのマイカー利用者が多くこれらをターゲットと考えている。

県内観光について

- * 田沢湖町は、風光明媚な湖畔周辺をウリにしたいと考えていたようだが、実際には玉川

温泉などが中心となっており、湖畔周辺に観光客の姿はない。町の思惑とちがった状況になっていることから、本年、県と田沢湖町とが共同で現地検討会を設け今後の湖畔周辺の観光についても検討していくこととしている。

- * 角館は、立ち寄り拠点であり、宿泊が弱い分、田沢湖に観光客は流れてしまう。それに対して田沢湖は、宿泊はするが、それ以外でお金を落とさない。というように当初の期待やもくろみと結果とのギャップがあったようだ。
- * 六郷村は、新幹線沿線の町村が観光でがんばっているのに刺激を受けて、「湧水」を町のウリにしてまちづくりを始めている。この湧水は、日常の生活用水として利用されており、全家庭がこの地下水を利用している。
- * 横手にはふるさと村を建設しており、横手から六郷村、角館、田沢湖の流れがでいることを期待している。
- * 県中央部にある森吉町は、角館から秋田内陸線を利用して約 1.5 時間を要する地域であるが、平地にみごとな「ぶな林」が形成され、高山植物や樹氷など自然の宝庫となっている。年代層の高い人たちがトレッキングなどで楽しむ地域となっており、人気が出てきた地域である。新幹線延伸後 5 年でようやく沿線以外の地域に観光の広がりが出てきた。
- * 八戸延伸によって十和田湖への流れができるなら、それを秋田方面への流れを作れないかという議論は以前からあるが具体策はない。
- * また、八戸まで首都圏から 3 時間程度ということは秋田県の田沢湖なども時間距離的には競合することになる。3 時間圏内の競合という問題と、十和田湖方面からの流動をつくるのが目下の課題である。

新幹線の効果

- * 新幹線延伸の当初は地元が独自で観光客を誘客しようという気は当初あまりなかったようだが、周辺に観光客が来訪するようになったのをみて、意識が変わり、自分たちも何とかがんばろうという気持ちになった。新幹線延伸と観光の変化が、その周辺の市町村の意識も変えつつある。
- * 森吉のように交通環境の悪いところではどうするのか、角館のような交通条件がととのった町のやり方、リゾート白神のように一市町村ではなく、連続することで地域を売り込む方法、など各々の地域が地元のやり方があることに気付き出したといえる。身の丈を知り、独自の方法があることに気づくのに 5 年かかった。
- * 横手は、新幹線ではなく、高速を利用したバスの団体利用と割り切っているし、県南についても、新幹線よりも山形新庄方面からの道路利用による誘客促進に力を入れている。
- * 新幹線沿線である地域は当初から相応の対応をしてきたが、その他の地域でも徐々に地元にもふさわしい観光の方向を見いだそうとしてきている。

新幹線延伸と観光動向

- * 平成 9 年 3 月秋田新幹線が開業し、それまで 140 万人前後の観光入込客数は、220 万人となった。平成 10 年以降も 190 万人以上で推移しており、平成 12 年には 240 万人となり、角館観光が定着した感がある。
- * ただし、観光入込客の増減には、桜まつりの影響が顕著であり、平成 12 年度からは 100 万人を越える入込があった。また、桜まつりがGWにかかるとかなりの集客となる。
- * 観光動向については、年 4 回、県および町が調査を実施しており、その結果によると、東京周辺の関東からの団体が多いことが把握されている。団体といっても以前のように会社や諸団体の旅行ではなく、旅行会社の募集商品に参加する個人客の集合体である。これらの募集ものの旅行商品の主なルートは、盛岡までやまびこを利用し、その後の移動手段は、バスチャーターによって移動するものであり、盛岡 八幡平・十和田湖 玉川温泉・田沢湖 角館を 2 泊 3 日程度で移動するものが最も多い。また、角館から男鹿半島、秋田空港から東京という大周遊をするものもある。
- * 盛岡周辺にもつなぎ温泉など点在しており、盛岡周辺に宿泊する旅行者も多く、首都圏からは田沢湖周辺および盛岡周辺の宿泊も多い。
- * 湯沢、横手方面への誘客が弱いので、秋田県が横手に「ふるさと村」を建設したが、角館から横手方面へは、道路事情が悪い（道が狭い等）こともあって流れが悪いようである。また横手方面への途中にある六郷村では、湧水を活かした観光を進めており、各種事業に取組はじめたようである。
- * 角館への観光入込属性をみると、50 歳代が最も多く、40 歳代、30 歳代と続く。団体といっても近年の団体は小グループや小家族・夫婦が中心となっており、これらの集合体を一つのチャーターバスで移動させる旅行商品である。
- * 角館は宿泊施設が少なく、平成 9 年の新幹線開業に合わせて JR 東日本が武家屋敷風の「 Folkloro 角館」を開業し、昨年花葉館を三セクで立ち上げた。同施設は、近畿日本ツーリストの職員を支配人に招聘したこともあって、利用者は、近ツリ関連ツーリストが多いようだ。
- * 角館は交通の起点になっており、交通上のメリットは大きいといえる。

観光まちづくりについて

- * 昭和 50 年代、文化庁の伝統的建造物群保存地区に指定されて以降、建造物等の修景については、国の補助事業で修理・修正を行ってきた。また、角館の武家屋敷の街並みが脚光をあびるようになり、マスコミに取り上げられることによって、「みちのくの小京都」という名称も作られ、キャッチコピーと町のイメージがマッチして誘客が促進された。
- * 町としての観光まちづくりへの取組は、平成 9 年の開業に合わせて、昭和 63 年より駅前

整備事業を実施してきた。

事業名	事業費	事業規模・面積等	備考
駅前広場	1,752 百万円 (補助 1,346、単独 406 百万円)	道路延長 125m、幅員 20m、 駅前広場面積 7,000 m ²	事業年度 S63～H8 年度
観光情報センター (駅前蔵)	47 百万円(単独)	199.47 m ²	旧農協の米倉庫 を駅前のシンボル として移築
駐輪場	22 百万円(補助対象)	162.23 m ²	
バス乗り場	7 百万円(補助対象)	68.17 m ²	
タクシー乗り場	8 百万円(補助対象)	68.17 m ²	
駅前関連施設 (ポケットパーク)	39 百万円		自治省所管

* 当初新幹線停車駅が決定していない段階では、陳情合戦が繰り広げられ、結果として田沢湖、角館、大曲の各駅に停車することとなった。ただし大曲については観光資源としてのウリがないこともあって入り込み客の伸びはないようだ。

* また田沢湖についても経済不況下で、宿泊が減少しており苦戦しているという話しも聞いている。

* 角館はもともとが宿泊ではなく、立ち寄り観光のまちであったので、不況の影響はあまり受けていないようである。

* 商業統計によると、平成 6 年の売り上げ 2,237 千万円に対して、平成 9 年が 2,505 千万円、平成 11 年に 2,309 万円であった。

* 個人客は、駅から 15 分程で武家屋敷に到達するので、散策しながら行くという行動が多い。新幹線で来訪する人は朝角館に着いて、4 時間くらい時間をとって、夕食をとってもどるといったパターンようだ。また、るるぶ等の旅行雑誌で情報を得ており、江戸時代からの 5 軒全てを廻っているようだ。

* 観光バス等のルートでは、武家屋敷周辺はたいたい 2 時間くらいの時間を設定している。バスの駐車場は武家屋敷群のほぼ中央にあるので、バスをここに停車して、自由に散策している。

周辺との連携

* 以前、旅行会社から、角館やその周辺は、単独では魅力が薄いと言われ、周辺 4 町村と連携する必要性を感じた。

* 北仙北地域(田沢湖、西木村、角館町、中仙町)では、各町村負担金約 100 万円で、観光協議会を設立し、首都圏の観光キャンペーンや共同でエージェント訪問、パンフレット作成など誘客促進等を行っている。

* 田沢湖が宿泊、角館が日帰り(桜と武家屋敷)、中仙が酒蔵、西木がお花畑という役割分担である。

町内の移動

*角館から武家屋敷までは15分と歩ける距離である。観光用の人力車、駅前でのレンタサイクルのほか、平成10年から「スマイルバス」という小型バスを運行している。当初は町営であったが、昨年からは武家屋敷を管理する第3セクターが運行している。町内の路線バスである羽後交通と路線が一部重なっている。

観光動向

- * 田沢湖の観光入込客の推移をみると、減少傾向に見えるが、調査方法がかわったことも影響しておりいちがいに減少傾向といえない部分もある。
- * ただし、平成4～5年ころから、従来から3・4泊で来訪していたスキーの修学旅行がかなり減少したために、全体として観光入込は減少したとも考えられる。平成4・5年ころの月別入込状況をみると12月～2月のスキー入込があり、冬期でも観光客が多かった。特に水沢温泉郷は最大のスキー場であり、冬期の宿泊も多かったが現在は夏期にシフトしている。
- * 平成8年は盛岡～大曲間が新幹線工事のためにバスの代行輸送を実施しておりそのために入込客が減少したものである。
- * 平成9年は276万人にまで増加、その後再び減少・減少を繰り返している。
- * 田沢湖町の宿泊収容人員は約7,600人であり、そのうち約2,400人が田沢湖温泉、1,400人が水沢温泉であり、延べ宿泊人数は73万人となっている。田沢湖高原温泉郷は1泊客が多く、乳頭温泉や玉川温泉は連泊客が多い傾向にある。
- * また玉川温泉は94.5%が県外客（町全体では81.8%）であり、その多くは首都圏からの入込客と考えられる。空路福岡便がなくなったこともあって田沢湖温泉では名古屋からの冬期誘客を図っているところである。
- * 現在の流動は、自動車利用で盛岡方面（国道46号）から盛岡方面から全体の25%、秋田方面から25%、鹿角・玉川方面から25%が入込、残りの25%程度が電車利用者と考えられる。
- * 秋田、青森、岩手県が共同で北東北のキャンペーンを実施しているが、田沢湖としても、町に誘客できるよう魅力づくりに取り組んでいるところである。

新幹線延伸に伴う動き

- * 平成9年の新幹線開業に合わせて施設頭の整備のための利子補給を行っており、現在も継続している。
- * また新幹線開業1ヶ月前には町の主催で県とJRとの強力によって、東京の高輪プリンスでPRイベントを開催した。
- * 平成9年の観光収入について調べたところ、一人あたり宿泊単価が1万500円、日帰り単価が3400円であり、総額130億円の収入があった（現在の観光収入は140億円）。
- * 観光業に従事するものは1300人足らずであるが、そのうち町以外の雇用が54%、食材等の利用については、20数5が町の食材ということで、町への環流が少ないことも課題である。

田沢湖駅前整備など

- * 駅前整備は本年度から本格実施に至り、用地買収など行っており、18年度中には整備完了の予定である。
- * 駅前整備の計画は以前からあったが、区画整理事業とするのか、買い取り方式か等方法の問題があって、今年から着手したものである。

観光の取組

<物産展>

- * 平成元年より相模鉄道と羽後交通とが高速バスポート・レイク号を運行していることもあって、横浜ジョイナスにおいて平成7年より田沢湖物産展を開催してきた。しかし地元がおろそかになっていると考え、地元が地元の物産を知る機会を設けようと本年より、町内の物産見本市を開催している。この活動については今後も継続していきたいと考えている。
- * 本年開催の物産展では、32の物産協会のなかから、14事業者がプレゼンしており、また物産展の参加者は全事業者の1/3程度でやや低調であったが、自らの物産を知り、使ってもらい、うってもらうためには今後も続けたい。

<玉川温泉>

- * 玉川温泉は、「ガンに効く温泉」として人気が高く、宿泊施設のキャパシティを超えるほどの観光客（湯治客）が訪問しているが、冬期間の対策を講じておらず、11月末から4月中旬には1日3往復の定期バスのみがアクセス手段となっている（昨年までは2便のみ）。以前は八幡平方面から雪上車でアクセスしていたことから考えると行きやすくなったといえる。
- * また宿泊できない状態が続いていた玉川温泉に新玉川温泉ができたこともあって、若干宿泊キャパシティも増加した。

<秋田駒ヶ岳のマイカー規制>

- * 秋田駒ヶ岳の登山客が増加したことが新しい動きである。駒ヶ岳は標高1,637mで登山しやすい割に緯度が高いため、北アルプスの高山植物が見られること、また8合目までバスでのぼり、そこから先約1時間くらいで上れるので観光客が増えているものと考えられる。
- * 観光客の増加による環境への影響から、マイカー規制を実施した。ただし、駒ヶ岳の8合目の駐車場が狭かったために定期バスによる輸送を実施、35分間隔で18往復の運行を実施している。従来は7月末から8月のお盆ころがピークだったが、最近では高山植物をみるために、6月から観光客が来訪している。
- * 駒ヶ岳のマイカー規制によって、逆に観光入込客の増加している。また盗裁もなくなった。これは今まで山に登る気がない人が気軽に行くことができたが、規制によって、バ

スを利用してお金を払い登山しようという、いってみれば登山意欲の強い人だけが行くようになったのでマナーがよくなったためと考えられる。一時トイレ改修に伴いトイレも携帯トイレになっていた時期があったがそれでも登山客が増加しており、不便であることが観光入込に直接影響を与えるものではない。

- * 駒ヶ岳は中高年の夫婦や女性グループが多いが、乳頭温泉は20歳代～30歳代の人も増えてきたようだ。
- * 会社団体旅行も増えてきており、田沢湖温泉ではエージェントとの協力によって商品を考え、体験型の商品を作っているようである。温泉と地ビール、抱返渓谷、縦貫鉄道、乳頭温泉など様々な体験を盛り込むような商品を造成しているようである。
- * 4月の下旬から5月にかけては、桜、水芭蕉、カタクリなどの花が開花時期となることから、周辺4町村が共同でJRとの連携によって、バスツアーを実施している。企画運営を町村が行い、商品はJRに販売してもらい4町村が資金提供するものである。
- * 田沢湖畔の観光入込客は減少している。昭和15年、発電目的および米の増産目的で田沢湖をダム化し、玉川温泉の水を入れたところ、pH1を越える酸性水によって、クニマツやウナギなど湖水魚が全滅してしまった。今は石灰水をいれて中和しており、魚ももどってきているようだ。
- * また田沢湖は湖水水面が一定せず、14mの水位差があったため周囲の崩落が著しく、近年水位差3mに抑えようやく崩落も沈静化した。また、今まで崩落した部分については改修を始めたところである。
- * 湖周辺では、ポイント整備とあわせ、サイクリングmapなどを作成（湖畔協議会）し、湖畔での観光にも力を入れているところである。（サイクリングロードは、昭和53年は、全国自然公園大会の時整備したもの）
- * 田沢湖マラソン（近畿日本ツーリストが東北6県で順次開催）、100kmマラソン、マウンテンバイク大会など様々なスポーツと温泉の組み合わせで売り出そうというところである。

八戸延伸

- * 八戸延伸によって十和田湖方面へのアクセスがよくなるので、田沢湖方面への2次アクセスを確保して観光客の流れを作りたいと考えている。田沢湖町観光協会では定期観光バスを運行させたいという話がある。
- * 現在、秋田～田沢湖はバス運行しているが、空港を結んでいないので、秋田空港から田沢湖までのアクセスについても検討中である。これについては角館町とも協力してバスあるいは乗合型のタクシー等が運行できればよいと考えている。
- * 路線バス間で一部に競合があると両社で協議しなければならないので、労力がいる。

3. 滋賀県湖北地域ヒアリング記録

滋賀県土木部交通政策課 鉄道プロジェクト推進室

北陸本線直流化の概要

- * 現在、電車の電化方式は、長浜までが直流電化方式、長浜以北が交流電化方式となっている。電化方式が異なると、直通運行ができないため、必ず乗り換えを要する。そのため、京阪神方面からの電車は全て長浜止まりとなってしまう。
- * 以前は、米原までが直流区間であったが、地元の直流化運動により、1991年(平成3年)9月に、米原～長浜間の直流化が実現した。
- * 滋賀県南部は、京阪神にも近く人口の伸び率も高いが、北部は過疎化が進行している。そこで、南北の交通条件を同じにして、北部を京阪神通勤圏に含めるために、「北琵琶湖環状線構想」を推進している。京阪神方面に出るためには、乗り換えが必要で、かつ便数が少ないままでは、北部の人口流出は抑制できない。そこで、現在長浜までの直流区間を長浜以北に伸ばすための取り組みを推進してきた結果、2002年2月には、JR西日本より直流化計画が提示されるに到った。
- * 直流化区間は、協会から要望していた、長浜～近江塩津～永原の29.5kmの他に、福井県より要望の出されていた近江塩津から敦賀の14.5kmも追加された。合計44.0kmの直流化に係る全工事費用162億円のうち、新快速電車車両に係る18億円については、JR西日本が負担することとなっているが、残りの額は地元負担で賄うこととなっている。
- * また、長浜駅の改築橋上化、高月駅の移転改築と周辺整備、河毛駅の地下自由通路の3つが、関連プロジェクトとして地元からの要望項目として挙がっている。これらの工事費用は、直流化の工事費用には含まれず、別途地元負担での取り組みとなる。JR西日本とは、まず地元で調整を進め合意ができた段階で、協定を結ぶこととなっている。

長浜直流化の影響

- * 長浜直流化の際の地元負担金7億円は、主に県と長浜市が負担した。直流化の結果、これまで減少傾向にあった長浜市の人口は増加に転じた。直流化のみの影響によるものではないが、観光入込客数も増加した。また、ダイヤ改正に合わせた増便により、定期旅客乗車人数、定期外旅客乗車人数ともに増加させた。
- * 長浜市では、「黒壁」を核としたまちづくりに、直流化が重なって観光客数が増加した。年間約4,300万人の滋賀県への観光入込客数は、主に長浜市への観光入込客数に支えられている。長浜直流化による沿線への経済波及効果は、年間約63億円であったとの試算結果も出ており、地元としては、長浜以北の直流化を何としてでも推進させたい。
- * 長浜直流化の影響を受けた長浜市、坂田郡の人口の推移をみると、1983年(国鉄時)に対する1990年(直流化前)の人口増加率は、それぞれ、99.8%、99.9%とわずかに減少

していた（県全体：104.8%）。しかし、直流化以降の推移をみると、1990年（平成2年）に対する2001年の人口増加率は、110.1%、104.1%と増加している（県全体：110.7%）。一方、長浜以北の東浅井郡、伊香郡は、98.2%、92.6%と長浜直流化以降も減少傾向が続いたままとなっている。

- * 長浜駅の利用者（1日当たり乗車客数）の変化は、1.9倍（H12/H2）となっており、元々8割以上の観光客が車利用で、全体的に鉄道旅客が減少している中、プラスを維持している点は評価できる。また、長浜駅の定期旅客乗車人数と定期外旅客乗車人数の比率は、1:1となっており、観光客が多くなっている（通常7:3）。
- * 坂田駅、河毛駅のJR利用者の増加率が、それぞれ4184.6%、2853.8%（H12/H2）と極端に大きくなっているのは、直流化以前は、1日1便であった便数が急増したためである。

直流化に向けた取り組みの経緯

- * 1990年（平成2年）「琵琶湖環状線促進期成同盟会」を設立して、まずJR西日本へ直流化に向けた要望活動を続けてきたが、具体的な活動は行ってこなかった。
- * JR西日本より、直流化すれば増便することになるので、コストに見合う旅客の見込みがないと対応しかねる、との回答をもらったため、鉄道利用促進のための条件整備、つまり、JR西日本のコスト負担に見合う旅客があること、旅客乗車人数は今後増加することを実証するための取り組みを推進することとなった。
- * まず、市町村レベルの取り組みとして、北陸本線各駅に駐車場、駐輪場を設置して、ハード整備により地元向けに駅の利便性の向上を図った。特に、北陸本線は無人駅が多く、治安上の問題を抱えていたので、各駅に実質的に、駅と同じ機能を持つ「コミュニティハウス」を整備した（JRではなく市町村の所有物であるため、「コミュニティハウス」と呼んでいる（無人駅利便性向上施設整備））。コミュニティハウスでは、地元の役場から委託を受けた人が駅員と同じ業務に就いている。各駅の平均距離は22~23kmである。
- * 駐車場は、有料・無料駐車場の両方があり、主に通勤利用である。駅に近く、駐車場需要の高い地域では有料駐車場、駅から離れた駐車場では無料駐車場となっている。長浜駅西駐車場（291台収容）は、常に50~60台が予約待ちとなっている一方、駅から離れた駐車場は常にガラガラである。
- * しかし、これらのハード整備の結果、乗降客数はそれほど伸びず、地元需要充足よりも観光客数の増加を目的とした施策に転換した。ちょうど山口県でSL運行が成功していたこともあり、1995年（平成7年）から、米原~木ノ本間のSL運行を開始した。1995~1998年の間は、約20~30日/年の一定期間、1999年以降は、春夏秋冬それぞれ一定期間運行している。
- * 運行開始当初の乗車率は、70.1%（1995年）と順調だったが、41.2%（1997年）53.5%（1998年）と減少し、車両の座席半分が空席だったこともあった。このように、乗車率

が減少した理由として、S L利用者が、ただS Lに乗車するだけで、各駅の情報も持つておらず、また、駅周辺に施設もないことから、各駅で降りて観光しないことが考えられた。

- * 北琵琶湖は、京阪神にとって観光資源の豊富な魅力ある地域で、直流化による直通化、増便が実現されれば、観光客は増えるとJ R西日本に訴えたが、実際に増加してもいないのに根拠がないと跳ね返された。そこで、乗降客数の増加を実証するために、1999年（平成11年）から2001年（平成13年）の間、「北びわこ周遊観光キャンペーン」を展開した。

「北びわこ周遊観光キャンペーン」の概要

- * 「S L北びわこ号」の運行する年4回（春夏秋冬）の観光シーズンのうち、土日・祝日に、駅から観光地を巡ってもらうために、巡回バスを運行させた。巡回バスは、目的地の観光地に着けば、次の巡回バスの乗り継ぐ仕組みとなっており、300円で1日乗り放題、自分で好きなようにルートをコーディネートできるようになっている。
- * 観光客の降車駅・巡回バス利用日にはかなり偏りがあるので、30人乗りの巡回バス1台では対応できないことがある。2002年度の春には、S Lから一気に350人の客が降りて、巡回バスに向かったため、ぎゅうぎゅう詰めで運行させたことがある。現在、計9台の巡回バスが運行しているが、10台は必要である。キャンペーン期間中の最終日はほとんど人が来ない傾向にある。
- * 巡回バスのボランティアガイドは概ね好評を博しているが、プロ級の人から無口な人まで、ガイドの質に差があることが課題である。ガイドはバス1台に1人、午前・午後の交替制である。高齢者が中心である。近江鉄道の西武ライオンズのデザインの入ったバスである。
- * キャンペーンは、京阪神方面からの利用者が最も多い。巡回バス利用者のアンケート調査によれば、3割ぐらいが大阪、京都、県内が2割5分である。初めての客は4割を切っており、リピーターが多い。1日では3～4ヵ所をまわるのが限度であり、また、四季ごとのコースを楽しむリピーターが多いようである。各年、各季節毎に、巡回バスのコースを変えるようにしている。
- * 湖上タクシーは、巡回バスに接続した港と港とのアクセスを確保するための不定期・不定航路である。地元の元漁師に既存漁船を改造してもらい取り組んでもらっているが、事業採算は厳しい。船の改造等の初期投資に係る費用について補助金を出している。飯浦港、長浜港、彦根港、今津港の4港からは、竹生島に定期航路が出ている。
- * レンタサイクルは、キャンペーン期間中、各駅で乗り捨てが可能となる。しかし、元々、別のレンタサイクル事業者が各駅で個別に事業に取り組んでいるところに、乗り捨てシステムを導入するため、各駅で異なるレンタサイクル料の差額分は、乗り捨て時に利用者負担となる。また、車両の偏りは配送業者が回収して調整する。

- * 「北びわこ周遊観光キャンペーン」のパンフレットには、巡回バスのルートコースの他に、「北びわこアクセスガイド」として、新快速の大阪、京都などの発地の時刻、長浜での普通列車への乗り換えダイヤ及び、各駅からの巡回バス時刻を掲載している。また、長浜からの普通電車については、普段は1時間に1本であるところを、臨時列車を加えて30分1本間隔にしている。このようにして、長浜以北の各駅までのアクセス、駅から観光地までのアクセス、そして観光客への情報発信に努めた。
- * 広く情報発信するために、京阪神の各駅に1回のキャンペーンにつき約20万部のパンフレットを設置した。当初、パンフレットはJRの観光パンフレットに置いてもらったが、他の観光パンフに紛れて1ポケットに置かれたため、ほとんど駅利用者の目に触れることがなかった。そこで、自前でラックを設置してパンフを置いた。JRとのタイアップが前提の企画のため、設置費用は無料であった。
- * パンフレットに掲載している旅館等については、協賛金として旅館宿泊券、商品券等を出してもらい、アンケートの当選商品に企てている。パンフレットには、食べるところ、泊まるところが掲載されないと、読者の目を引くことができない。なお、パンフレットは、JR西日本版とJR東海版の2種類を作成している。ダイヤの発地（大阪・名古屋）やロゴ等が異なる。
- * キャンペーンは、内容的に県の観光セクションが取り組むべき事項であるが、環状線実現に向けての施策として、土木部交通政策課で取り組んでいる。
- * キャンペーンにかかる経費は、1回につき約500万円で、年間2,000万~2,500万円となる。500万円の内訳は、パンフレット経費350万円、バス運行費200万円前後である。

「北びわこ周遊観光キャンペーン」実施の効果

- * 「北びわこ周遊観光キャンペーン」の実施により、SLの1999年度（平成11年度）4シーズンの平均乗車率は78.8%となった。これは、運行開始当初の1995年（平成7年）の70.1%を上回っている。また、秋は、子どもの運動会等イベントが多く、各年とも乗車率は最も悪い。1日のSLの運行をみると、9時半発の1号の乗車率が最も悪くなっている。これは、長浜で1号に乗車するためには、朝7時半に大阪駅を出る必要があるためである。
- * 観光客入込状況は、1998年（平成10年）から2000年（平成12年）にかけて、県全体の数字が横這いの中、湖北地域では660万0千人（平成10年）、733万7千人（平成11年）、793万9千人（平成12年）と増加しており、キャンペーンによる情報発信の成果だと考えている。各市町村単位での観光客入込数の推移は、県では把握していない。
- * 巡回バスは、回を重ねるごとに利用者は増加している。巡回バスフリー乗車券販売実績をみると、105.7人（1999年度（平成11年度）春）から369.5人（2001年度（平成13年度）冬）まで増加しており、巡回バス利用は、順調に定着してきていると言える。

利用客目標達成プログラムの概要

- * 観光利用が増加しても、地元の定期利用が減少しては意味がないため、「利用客目標達成プログラム」を作成した。各駅単位で目標数を定めて、達成のために啓発目的を中心とした施策に取り組んでいる。(チラシ:「長浜駅で定期券を買って旅行券をGETしよう!」「北陸本線伊香郡内の駅で定期券を購入してユニバーサル・スタジオ・ジャパン招待券を当てよう!」)
- * 直流化により、長浜市のJR利用者(1日当たり乗車客数)が1.9倍(H12/H2)となった実績から、長浜以北も直流化すれば同様にJR利用者数は1.9倍になるものとして、「利用客目標達成プログラム」の7年後の目標値を設定している。ただし、利用者数は、直流化により一気に増加することが予想されるため、直流化までに利用客を増加させる必要がある。そこで、3年間で1日あたり総数274人は最低目標として増加させる。これに1年375日を掛け合わせて約10万人を駅ごとに割り振って各駅の割り当て数を設定している。ただし、各駅への割り当て数は、各駅の目標値の2倍に設定しており、利用者数が減少傾向にある駅には、減少前の元の数字に戻してくれと、増加傾向にある駅については、さらに増加させてくれと発破をかけている。現在のところ、トータルでは利用者数は増加しているものの、目標は達成されていない。まだ、市町村の取り組みの結果で、利用者数に格差が生じる段階までには至っていない。
- * 2002年は、小学校の授業で鉄道を利用して、琵琶湖一周してもらおう企画している。実施にあたっては、体験学習の授業の中で生徒1人あたり500円の補助金を予定している。県が所持している学習船「海の子」の鉄道版を想定しており、直流と交流の切り替えのある場所、琵琶湖に対する各駅の位置等を体験学習してもらい、不便であることを体感してもらいたいと思っている。
- * JRの時刻表では、北陸本線、湖西線、東海道本線が続けて掲載されておらず、乗り換え時刻を確認しづらいので、「北陸本線直流化対策協議会」では、「利用客目標達成プログラム」の1メニューとして、長浜から北陸本線、東海道線への乗り換えがひと目でわかる「ぐる~っと琵琶湖・滋賀時刻表」を作成した。現在、JRの駅に設置してもらっているが、いずれはJR時刻表も同じようになってほしい。地元の滋賀銀行が作っている時刻表は、2002年度から同じように琵琶湖環状通しの時刻表にしてくれている。現在、敦賀方面から近江塩津に入ると、東西に分かれる湖西線、北陸本線両方が上り線となり迷う人が多い。

直流化に向けた課題

- * 「北びわこキャンペーン」の取り組みにより、鉄道利用客数は減少していないという実績と、湖北地区が京阪神地域にとって魅力ある観光地であることは証明できた。しかし、JR西日本からは、今後も一層の利用促進のための取り組みを続けていかなければ、採算が取れないと要望を受けている。また、直流化に伴う工事費用の地元負担、新規取得

の固定資産税の減免、定着化に向けた利用促進策の定着化に向けたより一層の継続が、JR西日本より要請されている。

- * 定期利用は高校生の通学による地域間移動が主であるが、生徒数自体が減少しており、厳しい状況にある。
- * 高齢者の鉄道利用を見込むことは難しいため、何とか通勤利用を増加させたい。長浜以北の地域住民の通勤手段はほとんどが、米原までのマイカー利用である。これは、米原までの終電時刻が23時44分と、長浜までの終電時刻22時39分（大津発）と比較して1時間遅くなっているためと考えられる。長浜以北は、終電時刻はさらに早く、また20時台以降の便数は少なくなっている。米原以北の終電時刻がもう少し遅くなれば、地元駅からの通勤利用も少しずつ増加していくものと思われるので、JR西日本には直流通化とともに取り組んでもらいたい。
- * まず、観光客を増加させ、定期客は少しずつ増加させていきたい。鉄道がなくなる、あるいは、ダイヤが少なくなると、地域の生活は成立しない。少なくとも、1時間に2本、一定時刻までの運行がなければ、生活に役立つ鉄道とは言えない。直流通化に向けた取り組みは、地域の活性化を目的としている。
- * 「琵琶湖環状線促進期成同盟会」は、構成メンバーが県及び湖北・湖西1市17町1村とエリアが広く、関係者が多くまとまりに欠けていたので、1995年（平成7年）に、構成メンバーを沿線各市町村に絞った「北陸本線直流通化対策協議会」を組成して、実現性の高い沿線エリアの具体的な戦略を検討している。現在の取り組んでいる施策は、全て「協議会」で検討したものである。「北陸本線直流通化対策協議会」の事務局は、県土木交通部交通政策課が担当している。これは、沿線市町村を束ねる実力のある市として長浜市も想定されたが、長浜市までは既に直流通化が実現していたこと、また、全地域一体的な取り組みを全地域の合意を得て推進させるよりも、できる地域からの段階的な取り組みを優先させるためにも県が事務局を担当した。
- * 市町村のほとんどが、県の取り組みに対して疑心暗鬼でなかなか腰を上げてくれなかった。平成11年に「北陸本線直流通化対策協議会」を設立し、運営経費は県1/2、市町村1/2で折半している。さらに人口比率等で各市町村の負担金を決めている。2002年度（平成14年度）は、直流通化も確定することから、JR西日本からは、協議会活動のさらなる拡大が求められており、ハイキングコースの整備への補助金も想定していたが、県の新規事業は全てカットされ、市町村の財政状況も厳しく協議会活動も現状維持となっている。
- * 住宅、産業振興等、地域振興に係る各施策は、各部署で推進すればよいことではあるが、基盤は先行して整備されている必要があり、直流通化の実現に向け、観光を足がかりにした取り組みを推進している段階である。
- * ハイキングはあまりお金がかからないので推進させていきたい。パンフレットにハイキングコースを掲載して紹介することで、キャンペーン期間以外でも観光客を招くことができる。

長浜市の90年代の観光構造

- * 90年代長浜市の観光客入込数の推移をみると、19,719人(1990年(平成2年))から46,138人(2000年(平成12年))へと大きく増加している。
- * 90年代長浜市では、大通寺の門前通りのアーケード撤去や舗装整備、北国街道の街並み整備などにより、黒壁スクエアのオールドタウンが再生した。これらのハードの街づくりと、「芸術版楽市楽座～ART IN NAGAHAMA」、「長浜出世まつり～着物大園遊会」などのソフトイベントの開催、直流化(1991年(平成3年))との相乗効果により、観光客数の大幅な増加につながった。
- * 「株式会社黒壁」の調査によると、黒壁の入館者数の交通手段は、鉄道以外：鉄道＝6：4だそうである。
- * 毎年2月の盆梅展の開催場所である慶雲館は駅に近く、JRとタイアップした商品開発・提供を行っている。午前11時前後には、中高年を中心に、慶雲館に到るまでの人の列が小路に溢れかえるほどの盛況となる。入場者数などを把握するための調査は行っていない。
- * 長浜市の主要な観光地は、駅を中心にコンパクトに収まっており、観光客は、京阪神地域からの日帰り客が中心となっている。宿泊観光を促進していきたいと思っているが、旅館事業者の話によると、長浜市単独での取り組みでは難しく、いかに以北の地域を取り込んで考えることができるかがポイントだとのことである。そういった意味で、県の『琵琶湖環状線構想』の実現に向けた取り組みには期待している。ガラス細工の体験教室など、体験型観光への取り組みは増えてきている。
- * 長浜以北の地域は、寺社仏閣が多く、観光の中心は高齢者である。現在は、鉄道アクセスが悪いが、『琵琶湖環状線構想』の実現により、京阪神地域から湖西線を利用して、湖北地域を経由し、長浜市に到るルートが可能となる。
- * 長浜市の中心市街地は、かつて1時間に「人3人、犬1匹」しか通らないと比喻されたほど衰退していたが、今は中高年の女性観光客を中心に活性化している。また、まちづくりの先進事例として、黒壁スクエアへの視察も多い。3～4年前のピーク時は、1つの部署で1日に4～5件視察の申し出があった。そういった視察に対応するために、黒壁スクエア近くの商店街内に、「まちづくり役場」を設置して資料代を頂いている。
- * 観光客は、京阪神地域からの観光客が圧倒的に多く、東海地域からの観光客が続いている。一時は、JR東海が「Nice Holiday号」を名古屋駅から長浜駅まで直通運行(約1時間半)していたが、JR東海の営業戦略から今は米原止まりとなってしまった。名古屋方面からの観光客の潜在需要はまだあると思われる。

直流化による影響

- * 直流化による地域への影響は、まず人口の増加が上げられる。昭和 50 年代は、5 万 4 千 ~ 5 千人台の推移であったが、1990 年（平成 2 年）以降の増加により、2000 年（平成 12 年）には 6 万人を突破した。
- * また、市内から県庁（大津市）や京阪神地域への通勤移動は増加しているだろう。学校の所在地にもよるが、同地域への通学移動も増加しているだろう。国勢調査による「鉄道（私鉄を含む）を利用した通勤・通学者の推移」をみると、平成 2 年から平成 12 年で総数が増加しているのは、滋賀県内では、長浜市、草津市、栗東市の 3 市のみである。
- * 事業所数の動向について、詳しいことはわからないが、中心市街地内の飲食店数は増加傾向にある。

今後の長浜市の観光と交通政策の課題

- * 基本的に、直流化によるマイナスの影響はあまりないが、敢えて挙げるとすれば、長浜駅のバリアフリーへの未対応が、直流化による駅利用客の増加に伴い、顕在化してきている。また、駅舎・JR 線路により、市街地が分断されており、黒壁スクエアの存在により順調に観光客を伸ばす東側と西側との間に格差が生じている。
- * 長浜市は、駅と港とが近接する全国でも数少ない都市である。湖上交通の利用者数は増加しているが、黒壁スクエアのある東側と東側と比較すると注目度は小さい。駅西側は、集合住宅の建設も進んでおり、また港、公園、旧長浜駅舎等を中心とした観光スポットもあることから、住民、観光の両側面からの東西交流の進展が今後の課題と想定される。
- * 駅西側には、明治初めには長浜・敦賀間に鉄道が敷設され、日本で現存する最古の駅舎があり、長浜鉄道文化館として活用されている。かつては、長浜から湖上交通を利用して大津まで物資を運んでいたそうである。
- * 以前は、中心市街地の観光化により、市民の生活圏は中心市街地から公阿木の国道 8 号沿いの「長浜楽市」などの大規模小売店舗にシフトしている。中心市街地で商売をしていた個店の中には、長浜楽市内のテナントに移動しているものもある。
- * 長浜駅より 1 つ米原寄りとなる田村駅の利用者数も増加している。これは、郊外地域の居住者層が長浜駅でなく、田村駅の方の駐車場を利用していることによるものと考えられる。
- * 田村駅前の「長浜ドーム」の利用は、若年層によるスポーツ利用が多く、高齢者層の多い長浜駅前市街地の観光との連携はあまり取られていない。

北陸本線の直流化と木之本町の観光について

- * S L の運行開始（平成 7 年）は、木之本町が観光に対して、本気で取り組むきっかけとなった。直流化の決定（平成 14 年）を受けて、木之本町としては受け入れ体制の構築が課題と考えている。これまでの木之本町の観光資源は、賤ヶ岳と木之本地蔵院の 2 つのみであったが、賤ヶ岳への観光客は、余呉駅を利用する割合が高くなっている。受け入れ体制の構築については、観光協会も積極的に取り組んでくれており、4 年後の直流化に向けて町としての危機感が高まっている。巡回バスの運行は、点から線への展開のきっかけであった。
- * S L の運行時は、有志町民によって結成された「木之本おたっしや倶楽部」（<http://www.bissy-net.com/otassya/index.html>）の協力もあり、行政としては今後も支援していきたい。駅前には、J R バスの遊休地もあり、駅舎の改築も含めた駅前再開発が必要だと考えているが、公安サイドからの制約もあり動きにくい状況にある。
- * 平成 13 年秋、竹細工で体験学習を始めたが、受け入れサイドが高齢者のため、平成 14 年春・夏に続くまでには至っていない。地元農家による野菜・漬け物づくり等も行っている。特に炭焼きは近年のブームもあり好評を博している。
- * 旧高月地区では、オーナー農園と直販所 2 ヶ所を設置している。近年、横山岳への登山客が伸びているので、販売面での支援を強化したい。オーナー農園については、大阪のリビング誌に掲載されたこともあり、15 組の枠に対して、京阪神から 12 組の応募があった。うち 1 組は I ターンを希望しており、また 8 組は老後の田舎暮らしを希望しているので、体験型学習も絡めた展開を考えていきたい。
- * 賤ヶ岳のソメイヨシノが近年、病気により開花せず、また植林により景観悪化が進行しているため、山頂復元に取り組みたい。
- * ブルーベリーの開発を商工会に委託している。また、山草の商品化にも取り組んでいる。山草については、既に天下取り祭りで店頭販売を行っており盛況であった。
- * 地蔵坂や水路の利用も視野に入れていきたい。平成 15 年から、早稲田大学後藤春彦先生と研究室の協力を得て、北国街道を中心とした街並み整備に取り組む予定である。
- * 木之本町は、北陸自動車道木之本 I C も駅に近接しており、元々は I C 周辺にトラックターミナルが予定されていたなど、交通の利は良い土地柄である。
- * 米原以北には、市町村合併の動きもあり末端切り捨ての議論になるのではないかと懸念している。
- * 巡回バスは、木之本駅を出発点とするため、駅から木之本地蔵院まで約 300m の駅周辺の市街地を散策ルートに含まれておらず、観光客は歩いてくれない。

- * これまで4町単独で5,963円(ごくろうさん)の巡回バス事業を行っていたが、300円の巡回バスにより利用は落ち込んでいる。県の観光事業は、直流化のみが目的であり、JR駅乗降客数増加のための手法に過ぎない。地域興しの担い手である地元が巡回バスのルートを設定するとすれば、現状の巡回ルートとは異なるものとなるだろう。巡回バスは、地域に同条件・同金額で運営を任せてほしい。
- * 観光協会では、「JRふれあいハイキング」を行っている。余呉駅を始点に、賤ヶ岳と北国街道を經由し、木之本駅を終点としたコースで、木之本駅での復路切符の購入を期待している。100人程度の参加があったが、木之本町でお土産を購入する人は少ない。昼食も持参する人が多い。
- * 商工会と協力して、木製の街並み案内版を設置している。観光協会の会員は、地元飲食店、宿泊業者、個人等多様である。
- * 木之本駅前には、ロータリーの整備は行っているが、米原方面への乗り継ぎが悪いので、長浜・米原駅近くの駐車場に車で行く人が多い。木之本駅で定期を購入するための方策が必要である。北琵琶湖周遊キャンペーンとは別途、利用促進キャンペーンに取り組んでおり、280人の応募があった。
- * 木之本駅のトイレは観光協会が設置したものである。JR・県は、態度が横着で非協力的な部分が見られる。
- * バスが町内を通らなくなり、木之本駅を中心とした地区の求心性が薄れている。
- * 昭和29年、木之本町、杉野村、高時村、伊香具村の1町3ヵ村が合併、昭和31年、高時村の高野地区が高月町に編入されて、現在の木之本町の町域が成立した。
- * 商工会では、4年前に300リットルもの巨大な茶碗を作成して天下取り祭り(毎年10月頃に開催)で披露したり、人口約9,600人の木之本町を1万人にするための提言の作成などの取り組みを行っている。
- * 平成14年には、缶に木之本町の由来や観光名所がデザインされたお茶の開発をメーカーに委託し、4月21日のSL運行時に乗客に配布した。
- * 直流化により木之本駅に新快速が停まらず、隣の高月駅に吸収されることを懸念している。直流化をただ待つばかりでなく、特徴ある駅舎に改築するなど、木之本町としての何らかの仕掛けが必要だと感じている。

4. 山口県萩市ヒアリング記録

山口県萩市経済部観光課

萩・石見空港について

- * 萩・石見空港は、観光客にはなじみが薄く、観光目的とした利用は少ない。
- * 大手の観光ツアーは、コスト面から、福岡空港あるいは広島空港の発着のルートが中心である。宮島・岩国から萩・津和野に至る2泊3日のセットツアーが多い。
- * 2002（平成14）年7月には、日本航空が山口宇部～東京便に新規参入し、1977年以来、全日空便のみだった山口宇部空港のダブルトラック化（同一路線への2社乗り入れ）により、観光パックの低料金化が進行することが予想される。便数だけでなく価格面においても、萩・石見空港の利用拡大に向けて競争条件が厳しくなるものと思われる。
- * 萩・石見空港（1993年開港）は、萩市の最寄り空港であるにもかかわらず、1日に東京便2便、大阪便1便と便数が少ないために、旅客数は減少し認知度も低い。
- * 島根県、山口県の同空港周辺市町村により「石見空港利用拡大促進協議会」（2002年「萩・石見空港」に改名）を設立し、ビジネス利用者を対象にした東京・大阪のホテルとのタイアップ、東京・大阪在住の地元出身者を対象とした地元宿泊施設とのタイアップによるそれぞれの格安パック商品を企画して、一般利用による同空港の利用促進を図っている。

道の駅「萩しーまーと」について

- * 地元大手スーパーマーケットと同レベルの価格帯を目指している。
- * 2001（平成13）年4月、地元漁協が合併し、「山口はぎ漁業協同組合」を発足した。萩市は、新鮮な海産物に恵まれながら、その多くを首都圏、近畿圏など地元以外に出荷しており、これまで地元にはあまり新鮮な魚が残らなかった。
- * 官民協働で、「萩しーまーと」を売ることによって、市のPRにもつながる。特に、季節ごとのイベント開催時に、「萩しーまーと」の「食」をPRしていくことも必要である。
- * 車を中心に、入館者数は年間約150万人を数える。
- * 萩市は、カマボコ発祥の地でありながら、官民併せて「食」に関するPRが弱かったので、今後は「しーまーと」を利用してPRを図っていきたい。経常経費削減の中で、観光協会と連携を深めながら、PR活動や営業活動を実施していく必要がある。また、現在参加している複数の広域の協議会を活用したPR活動も実施していく必要がある。
- * 現在、2階の調理施設を活用した体験型観光についても検討を進めている。親水公園は現在、整備中である。

萩市の観光の現状について

- * 山陽新幹線が博多まで開通した昭和 50 年に、過去最高の観光入込客数を数えるが、それ以降は、減少傾向にある。通過型の観光地化が進み、宿泊客数は減少傾向にある。
- * その第一の理由は、修学旅行生の減少である。かつての修学旅行体験ブーム時は、修学旅行生は、約32万人を数えたが、現在は約3万人（数校程度）にまで減少している。そこで、観光協会では、主に首都圏の学校をまわって修学旅行の誘致を図っている。
- * 第二の理由としては、近年の温泉ブームがあげられる。萩・津和野の観光ルートの中でも、周辺の温泉地に宿を取られることが多い。
- * 観光客の発地は、九州、中国、首都圏、関西の順に多い。特に、九州北部は日帰り・1泊圏内であり、マイカー・貸し切りバスによる来訪者が多い。福岡市からは、片道3時間弱である。
- * 萩市は、三方を山、一方を海に囲まれた町であり、毛利氏、明治維新に係わる遺跡が点在している。市では、可能な限り施設を買い上げ、市民による無料ボランティアを設置し、無料公開を図っている。
- * 「まちじゅう博物館」と称して、交通アクセスや宿泊の案内の勧めを行っている。
- * レンタサイクルは、これまで修学旅行生を中心に利用が見られるが、現在はほとんど個人利用である。団体旅行客は、40～60代の女性を中心に伸びていくものと思われる。ただし、大型観光バスは、市街地の城址跡・旧松本村を中心にまわり、2時間程度で出て周辺の観光地に抜けていくパターンが多い。
- * 萩・津和野道路の開通により、萩・津和野間は、1時間30分から1時間に短縮され、秋芳洞から津和野まで一直線で移動が可能になるものの、温泉ブームと相まって、さらに通過型の観光地化が進む懸念もある。
- * 萩市の一番の課題は、官民併せて情報発信力が弱い点である。今後は、萩市の良さを上手くPRしていく必要がある。
- * 今年5月に、全国で20番目のFCを組織した。これまでの萩市の観光施策の中では、変化球と言える。萩市は、大河ドラマの舞台となったこともあり、それによる観光客も多かった。ただし、単体の映画によるロケーション撮影を誘致で、どれだけ市の観光にインパクトを与えることができるか疑問もある。

市内循環バス「まあーるバス」について

- * 福祉利用を目的に、地元高齢者を中心利用客に想定した。利用客は当初の見込み通りである。

5. しまなみ海道沿線地域ヒアリング記録

広島県尾道市産業文化振興部観光文化課
企画財務部企画課

しまなみ海道開通による影響

- * 流入観光客は、JR利用者数およびしまなみ海道連絡橋の利用台数に、市内観光施設（公営）の入込客数を加えて集計したものである。連絡橋の利用台数は、尾道市商工会議所教育振興課の資料によるものである。
- * 連絡橋の利用台数の経過をみると、開通3年目から流入人口が落ちている。今年度は、3年目にあたり、開通前の水準に落ち着きつつある。利用台数の沈静化の見込みは、開通前から立てていたが、観光入込客数の急減については、精緻な分析が必要である。しかし、特別な施策を打つ予定は今のところない。
- * しまなみ海道の関連 21 市町村で、「瀬戸内しまなみ海道周辺地域振興観光協議会」を組成している。事務局は尾道市が担当している。組成前は、尾道、倉敷、福山など、広島県内の市町村連携によるキャンペーン活動を中心とした、東西の横軸の協議会活動が盛んであった。
- * 尾道市のメインターゲットは近畿圏で、遠方では関東、九州も含まれる。しまなみ海道の開通により、これらのターゲットの順位的な変化は特にならない。
- * 広島県内の住民は、開通時には1度は通ったと思うが、従来、四国は身近な地域で、少なくとも1度は立ち寄っている人が多かった。開通1年後から山陰方面への観光が増えたようだが、観光客の内訳の変化は特にならない。関西地域からは、神戸淡路鳴門自動車道や、瀬戸中央自動車道から四国へ渡る方が早い。
- * 平成11年度当初は、尾道市は宿泊ルートであったが、現在はルートが多様化しており、尾道市のみ極端に観光客が増加することはない。

尾道市の観光施策

- * 尾道市では、菊人形展を毎年開催しているが、入れ込みは減少傾向にある。昨年から、イベント自体の魅力の低下から、大菊花大会に模様替えした。今年も継続予定である。
- * 尾道市の観光資源は豊富であり、まち全体が観光資源とも言える。今年から、いわば、古いものに雑巾がけしていくスタイルで、まちのシンボルの千光寺公園の整備事業に着手する予定である。大きなイベントは今のところ計画していない。広域的な取り組みを中心に着々と進めていきたい。
- * 比較的新しい観光施設としては、尾道映画資料館がある。FCの加入を研究しており、そのための協議会が今年できた。観光資源に付加価値を付けることを目的に、ITを駆使して、尾道の古代からの流れを3Dで映像化、ストーリー性を付けていきたい。寺社仏閣などの過去の姿を再現することも検討している。

- * F Cは、宿の手配、エキストラの手配から行う。現在は、市、商工会議所、観光協会のいずれを事務局にするか検討しており、近いうちに方向性を固めたい。交通規制等の面では、市が入っていくべきだと感じている。協議会には10万円の加盟料を払えば加盟できる。一方で、尾道市は、従来から積極的に映画づくりに取り組んできたので、F Cは必要ないという議論もある。
- * 尾道市は、昔からの観光地であり、観光客の中心は40~50代の中高年ではあるが、大林監督の映画の舞台となってからは、若い世代も増加し始めた。特に、夏休みは若い人ばかりとなる。昨年、尾道大学が開校したので、これを契機にさらに若い人を誘発していきたい。
- * 宿泊客が全体の観光客に占める割合は10%ほどの、通過型、周遊型観光地である。温泉もなく、交通の便も良いので、いかに滞留型にしていくかが今後の大きな課題と言える。
- * 飲食店も小規模なものが多く、団体客が入ることができない。また、団体バスが止まる駐車場も十分でない。観光バスも、お金を落とさず、短時間で通りすぎてしまう。
- * 関西方面からは新幹線で1時間半ではあるが、四国には温泉地があるため、観光客は、広島から四国に渡ってしまう。宿泊客の割合は、開通時から翌年にかけて、80%に減少している。昨年も前年比93%である。ただし、顕著に宿泊と日帰りの比率が変わったということではない。
- * 観光客は、小グループ客が多い。団体バスの旅行客は近年減少している。尾道自体が団体バスを誘致する観光地ではないため、町なかに大型バスを止める形に変えようという意見もあったが、まちなみ保全からそのような施策は推進されていない。
- * マイカーが半分を占めているが、高速道路、バイパス路線が充実しており、多方面からのアクセスが確保されているため、顕著な交通渋滞は起こっていない。ただし、春と夏の大きなイベント開催時には、来場者数は20~30万人にのぼり、交通渋滞が起こる。
- * 夏のトップシーズンも特に渋滞は起こらないが、高速道路インターから市街地に入るところで滞留することがある。
- * レトロバスの購入をきっかけに、平成9年から、市街地を1周する市営バスを運行し、観光客の交通利便性の向上に寄与している。運行当時は30分に1本運行し、1日乗車を発行していた。利用客数は、平成11年が最も多かった。住民も利用でき、メディアにも多く取り上げてもらった。しかし、赤字が続き、昨年度から運行に際して観光課から運行補助金を出さなくなった。現在は、1日7便。乗車数は交通局で集計している。
- * しまなみ海道開通時は、橋自体が観光資源と化し、人出だけは多く出てくると見込んでおり、その分の落ち込みも見込んでいたが、ここまで急激に落ち込むとは驚いている。

レンタルサイクル事業について

- * しまなみ海道の売りは、尾道から今治までしまなみ海道を自転車で渡ることができるレ

ンタサイクルである。「瀬戸内しまなみ海道周辺地域振興観光協議会」で、しまなみ大学や橋のライトアップとともに精力的に取り組んでいる。ただし、今治市の方が盛んである。

- * レンタルサイクルは乗り捨て可能だが、自家用自転車で渡る人が多い。レンタルサイクルの利用者数は減少しているが、根強い人気を誇っている。
- * レンタサイクルは個人客を中心に組みこんできたが、利用客数は減少しているため、団体客向けのクーポン割引制度システムを検討している。
- * 広島県側の組織では、協議会で自転車を保有しているが、愛媛県側は、各自治体が自転車を保有している。両県の事前調整がつけば、団体割引システムが機能する。まだ、エージェント側に話しを持っていくまでには至っておらず、現在は事務局レベルの調整である。

しまなみ海道開通後の地域間交流について

- * 愛媛県の中心は松山で、しまなみ海道開通までは、尾道市と今治市との直接の結びつきは弱かったが、開通後、地域間の交流が盛んになった。行事、イベントを通じた広島、四国間の交流が盛んになった。しまなみ海道沿いの島部では、生活面での交流も盛んになった。開通前から、尾道市と今治市は姉妹都市縁組みしていたが、三原方面を向いていた。
- * 尾道～弓削（ゆげ）間の航路が昨年できたため、島部が通勤圏となり、航路の利便性を享受する人も多い。移り住む人もいる。
- * 松山、今治方面からの高速バスが減った。
- * しまなみ海道を通じた県職員同士の人事交流なども進めており、愛媛県側もより広島県を身近に感じている。ただし、行政職員と地域住民との交流レベルには差がある。
- * 開通当時は、四国から企業が来てくれ、従来の東西軸に加え、南北軸の中間点になるという期待があった。しまなみ海道のみだと経済効果は薄いので、国土交通省主体で東西、南北の軸を完成してほしい。物流関係では、しまなみ海道沿線地域の物流全てを、尾道市で引き受ける物流拠点としての期待がある。
- * しかし、現時のしまなみ海道は、貨物などの経済関係の物流が少なく、観光交流橋ではない。岡山の方が関西地域に近く、経済物流面では有利である。

協議会による観光施策について

- * しまなみ海道沿線地域の観光入込客数は、右肩下がりで、協議会として一番大きな課題として認識している。
- * しまなみ協議会でも修学旅行誘致の取り組みを7月からワーキングを立ち上げて力を入れつつある。今年1年かけてモデルコースづくりを目玉に取り組んでいく予定。
- * 体験学習を主にしたい。2年前に、「瀬戸内しまなみ海道周辺地域振興協議会」で、体験

学習のプログラム集を作成したことがある。

- * しまなみ海道沿線地域は、風光明媚な地域のため、これまで体験型の観光が弱かった。広島県北部には、「やまなみ大学」があり体験学習が盛んなので、交流を予定している。また、しまなみ海道の外部からの誘客が主流である。個人的には、しまなみ海道内部の交流を深めていきたい。
- * しまなみ大学は、しまなみ海道沿線市町村をキャンパスに「体験」「学ぶ」講座である。毎年、講座の舞台となる沿線市町村数を増やしている。
- * また、島々マップづくりにも取り組んでいる。地域の人が、島を知ることから始め地域を再認識し、地域のPRにつなげられるような取り組みを推進している。
- * 愛媛県側には、二番煎じになるとの懸念もあるようである。
- * しまなみ海道沿線地域のスケッチポイントを掲載した、「しまなみ 53 次」を作成している。また、フォトコンテストを8月1日から開催する予定である。

(以上)

しまなみ海道開通の影響

- * 大山^{おおやまずみ}祇神社の来場者数は、1998（平成 10）年は約 6 万人だったが、99（平成 11）年 5 月のしまなみ海道開通以降大幅に増加し、99 年は約 45 万人に上った。
- * 2001 年 4 月、海洋温浴施設「マーレ・グロシア大三島」がオープンした。「マーレ・グロシア大三島」は、タラソテラピー（海洋療法）の考え方を取り入れ、沖合 500m から採った海水から不純物を除去し利用する海水風呂などの複合型リラクゼーション施設である。当初は、年間約 8 ～ 9 万人の来場者を計画していたが、予想以上の反響を呼び、平成 13 年度は、約 20 万人の来客があった。直営方式で、しまなみ海道沿いの地元客が常連である。平成 13 年度は、福山・岡山方面からの町営施設の団体利用が多かった。
- * 町立大三島美術館は、1986（昭和 61）年 7 月にオープンした。なかなか入館者数が伸びず苦勞していた中で、平成 11 年は前年から倍増した。
- * 町営の宿泊施設「ふるさと憩の家」は、大三島町の南側に立地し、橋から離れているので、フェリーを利用して来訪する人もいる。それでも、平成 11 年の来館者数は倍増している。
- * 「しまなみの駅 御島」は、多々羅大橋の開通に合わせて建設された。レジを通った人数の 2 倍をお客数としているので、実数ではないが、平成 11 年は約 12 万 9 千人、平成 12 年は約 12 万 7 千人、平成 13 年は約 11 万 6 千人とやや減少傾向にある。
- * 大三島町は、古くから大山^{おおやまずみ}祇神社があったため、愛媛県内では道後温泉に続いて、一目置かれた観光地であった。旅館や民宿などを中心に、古くからの観光関連の事業者が多く、足腰のしっかりした観光地である。
- * 大山^{おおやまずみ}祇神社付近には、平成 11 年以降、おみやげ屋が増え、観光地らしくなった。昔は、神社の鳥居から港までの地域を中心に栄えていたが、主要交通機関が船から車に変わり、駐車場等の交通利便施設も、大山^{おおやまずみ}祇神社付近に立地するようになった。
- * 春、秋の観光シーズンは団体客中心、夏は島を満喫する個人客が中心であった。しまなみ開通以降は、通年で観光バスによる団体旅行客が増加し、従来から行ってきた大三島町の観光 P R よりも、駐車場等の確保に手間を取られることが多かった。5 月から夏までは、町役場の職員全員で車の整理に追われた。平成 11 ～ 12 年度は、臨時駐車場を設置して、バスの駐車場の確保に努めた。
- * 観光入込客数は今後も延ばしていきたいが、某旅行代理店から、一度橋を通った観光客がリピーターになるのは希であると聞いた。また、大三島町だけが取り組んでも効果がないと言われた。今治から尾道までの広域連携、その中での沿線各市町の個性化が望まれている。
- * 平成 11 年度は、町内の宿泊事業者は十分に対応しきれなかった。翌 12 年には入込客は

落ち込んだが、宿泊事業者は従来からの固定客をつかまえており、それほどプレッシャーは受けていない。

- * 自家用とともに、バスの増加が目立つ。橋がなかった頃は、本州路から四国路へと船を利用する必要があった。竹原と宮浦間のフェリー、大三島ブルーライン（木江～宮浦）の利用が多かった。ブルーラインは、現在でも高齢者を中心に利用されている。
- * 50～60歳代の女性観光客が多い。
- * レンタサイクルは、宮浦港と多々良大橋間の利用が多い。大三島町内は橋がないので、ウォーキングは多々良大橋沿線が中心である。
- * 橋がかかる以前から、瀬戸内の島々は、最終目的地である道後温泉に向かう観光客の立ち寄り地域であり、通過型観光地であった。宿泊客は、家族旅行が中心であった。しかし、昨年あたりから道後温泉の落ち込みが大きくなり、道後温泉の協会長さんから逆に発破をかけられたこともあった。
- * 中国・関西からの比率は変わっていない。四国方面からのストロー効果は特に起こっておらず、危機感もなかった。平成12年以降は、観光客の減少自体よりも、現状の観光資源がいかにお金を落としていくかについての危機感の方が強かった。また、通過料金が高いので、しまなみ海道を通ってくれないのではないかという危機感や、他の2路線との競合についての危機感が強かった。
- * 全国的な認知度では、しまなみ海道は、“瀬戸大橋”に劣る。九州の人ですら、しまなみ海道の正確な場所を知らないことがある。しまなみ海道は、開通時の混雑や盛り上がり方にインパクトがなかった。しまなみ海道の特徴は、途中で島が多いことである。位置関係でなく、他の2本の本四架橋といかに差別化していくかが今後の課題である。広域的な取り組みとともに、しまなみ海道を売り出すための戦略が必要である。市町村合併に向けた取り組みにも期待している。現在は、協議会1つ開催するのに、首長同士の日程調整で大変な苦勞をする。市町村合併の議論では、県を越えた連携を要する珍しい事例と言える。

今後の大三島町の観光施策について

- * 広島県、瀬戸内海汽船株式会社、JTBと連携して、2隻の船を利用した、5千円で藩刈島から生口島まで乗り降り自由なイベントを企画している。しまなみ海道沿線地域の振興という面でも、大三島町を、船を使った観光としまなみ海道を使ったバス観光との接点と考えている。
- * しまなみ海道開通により、町営施設は競合が多くなり、経営の難しさを感じている。開通前は、周辺競合地は、瀬戸田町ぐらいだったが、開通後はどの島もライバルとなった。
- * 海水浴場、キャンプ場の入れ込み客は、常連客中心で、しまなみ開通前後で大きな変化はない。宿泊施設数は開通前後で変化はない。民宿は高齢化により常連客しか受け付けられないところが出てきており、後継者不足が大きな課題となっている。

- * 島のため、水が使えないことが、バブル期に、ホテル誘致のネックとなった。現在島に立地するホテルでは、地下水を使用している。
- * 尾道や宮島などはＪＲが力を入れているのが大きい。瀬戸田町も、ＪＲの中吊り広告で紹介されている。大三島町は、ＪＲ四国の管轄のためＰＲ力が弱い。
- * 大三島町には、これといった特産物がないことが課題である。しまなみ海道沿線地域全体でみても、食べ物を宣伝するのが下手な地域と言える。
- * しまなみ海道開通前は、町単独での営業活動を要したが、開通後は、地元マスコミが、しまなみ全体を全国にＰＲしてくれる。しまなみ海道は元気が出始めている。
- * ボランティアガイドや一般住民による道案内など、観光客の受け入れ体制をつくっていききたい。古い観光地のため、住民の観光意識も高く、ホスピタリティこそが大三島町の個性となればよい。島部だが、グリーンツーリズムの精神を参考にしている。
- * 国土交通省はハード整備に対する資金面での支援策は充実しているが、ソフト面でのバックアップが弱い。地元主体の観光振興のプロセスをソフト面でもバックアップしてほしい。

瀬戸田町の観光まちづくりについて

- * 瀬戸田町の産業構成は、1次産業は柑橘類農業を中心に約30%、2次産業は造船業を中心に約30%、3次産業は、観光業を中心に約40%である。主に、海運業、製塩業で栄えてきた町である。
- * 昭和11年に耕三寺^{こうさんじ}を美術館化したことをきっかけに町の観光化が進んだ。昭和40年代は、100万人近い観光客が訪れたが、昭和50年代、オイルショック、造船不況により、観光客数は激減した。現在、架橋を活かした地域の活性化をいかに図るか、いかに交流人口を延ばして、滞在時間を増やすか課題となっている。
- * 耕三寺博物館は、イタリア産の大理石による環境造形「未来心の丘」など、敷地全体が博物館となっている。将来的には野外劇場をつくりたい。5月の連休には、カンツォーネを開いた。平成13年はイタリア年ということもあり、積極的に紹介をしていった。
- * バブル期は、どの地域も大資本投入型の同じまちづくりが行われたが、瀬戸田町では、当時から大資本を投入せず、手作りの身の丈にあった町民主体のまちづくりを推進している。瀬戸田町のまちづくりのコンセプトは「文化の薫るまち」である。
- * 町民会館「ベル・カントホール」は、昭和61年にオープンした。当時としては、文部・農水・厚生^{こうせい}の3省の補助金を活用した、画期的な事業だったため、全国から視察のための来訪者が見られた。600人の座席を確保している。多目的な利用も可能だが、施設テーマを「音楽」として、音響を重視したデザインを取り入れている。子ども達に豊かな音楽を聞かせ、感性を磨きたい。
- * 従来、海辺は、安全対策のため、護岸整備が中心で、子どもが海と触れあう機会が限定されていた。そこで、運輸省等の補助事業で、長さ800mの人工海浜公園「サンセットビーチ」を整備した。また、併せて通年のスポーツ公園も整備した。入園料、駐車料金は無料である。水質、ロケーションともに良好で、全国の海水浴場88選にも選出されている。海浜スポーツ大会、カヌー、カヤック等の自然体験型授業を週末に開催している。
- * 「島ごと美術館」は、ふるさと創生資金を活用して、平成元年から隔年開催している。3名の美術評論家に顧問を依頼し、作家を紹介してもらっている。作家は、島の中から自由に作品の展示場所を選び、自由に野外彫刻を作る。作家にとっては、作家冥利に尽きる活動が実施できる。現在17点の作品があり、どれも自然景観を活かしたコンセプトとなっている。作品を中心にした造形教室も開いている。当初はコンセプトを理解してもらうことが難しかったが、町長が子どもたちの感性を磨く環境づくりを力説し、町民の理解を深めることができた。
- * 平山郁夫美術館は、その名の通り、同町出身である平山郁雄先生の作品を展示した美術館である。先生から作品をお預かりして、少しずつ美術館の形に近づいている。スケッ

チ等の作成過程も展示している。常設展示もあるが、随時更新しているので、リピーターが多い点が特徴である。

- * 「シトラスパーク瀬戸田」は、「向島らんセンター」「因島フラワーセンター」と続く、広島県の「園芸ベルト構想」の一環である。資生堂の協力を得て、香りを体験できる「香りの館」も整備している。

しまなみ海道について

- * このように約 10 年以上のまちづくりを経て、平成 11 年、しまなみ海道開通を迎える。
- * 平成 3 年 12 月に生口橋が開通し、本土と陸続きとなった翌、平成 4 年には、入込客数は約 100 万人に増加した。
- * 平成 11 年の開通当時は、飲食関連の店舗で十分に準備ができなかった。3 年間は開通の影響が続くものと予想していただけに、翌年からの早い落ち込みに驚いている。山口きらら博、淡路花博、大阪 USJ など周辺での大規模イベントが相次ぎ、エージェンツもそちらに目が移っていったことがその原因と考えられる。
- * 開通前、観光事業者はそろって、レストランの拡張や駐車場の整備等の投資を行ったが、観光客は減少している現在、厳しい状況が続いている。顧客満足度の向上につながるおもてなしを重視するほか、経営に長期的視点を持つよう勧めている。
- * 3 本の本四架橋のうち、歩行・自転車ルートがあるのはしまなみ海道のみであり、島々の生活軸でもある。乗り捨て自由なレンタサイクルや、吊り橋、斜橋等、橋自体のバラエティもしまなみ海道の特徴である。
- * 島内の道路整備は進んでいるので、地域の魅力づくり、情報発信が今後必要な課題と見えよう。
- * しまなみ海道の開通により、四国ナンバーの車が随分入るようになった。
- * 橋の料金が割高なので、せめて今の半額にしてほしい。

今後の瀬戸田町のまちづくりの課題

- * 箱ものはつくればよいというものではない。地域特性をいかに演出するかが課題である。しまなみ海道の開通により、町の主要交通が、海上交通から車交通にシフトしたことにより、港周辺のしおまち商店街の衰退が目立ってきた。そこで、商店街の活性化を目的に、商店街内に情報センター「じまんしょうかい」(インターネットカフェ)を開店した。また、商店街から潮音山公園に至る散歩道に、お地蔵さんを道しるべとして7体設置した。観光案内所(レンタサイクル)や町民会館「ベル・カントホール」のある地域から、港までは、散策できる徒歩圏であるため、今後は港の再整備を課題と考えている。
- * しまなみ開通時は、ミカン狩りとウォーキングを合わせたイベントを開催した。100 人ほどの参加があった。現在も、福山から今治にかけて、ウォーキングを楽しむイベントなどが続いている。将来につながる地域特性を活かしたイベント、体験型学習の実施が今

後の課題である。瀬戸田町の住民ホスピタリティは充実しているのに、体験型では住民参加を検討している。

- * 広島空港で台湾便誘致活動を行っている。瀬戸田町もアジア向けパンフレットの作成を検討している。東京までだと、瀬戸田の地名が伝わらない。広島県のアンテナショップでのPR活動は増えていると聞いている。

島内交通について

- * しまなみライナー（広島、今治行き）のバス停が赤崎港にあるが、瀬戸田町とは反対側にあるため、瀬戸田町の市街地からは、島内バスか、タクシーを利用するしかなく不便であった。そこで、平成14年から島内の巡回路を市街地のある側にルート変更した。また、しまなみライナーは、同一県内で降りることができなかつたため、尾道から乗車すると、瀬戸田では降りることができなかつたが、平成13年から同一県内でも降車が可能となった。
- * 瀬戸田から、四国今治方面への航路がなくなった。若い人は車を利用するからよいが、車を使わない高齢者には不便である。島民にとって、四国への便が総じて悪くなった。
- * レンタサイクルは、5月、夏休み期間、11月の利用が多い。レンタサイクルターミナルは、以前は港にあったが、町の観光施設が北にシフトしてきたこともあり、町民会館に移動させた。
- * 島内道路（生口橋～多々羅大橋間の高規格道路）が整備されても、目的があれば瀬戸田町に立ち寄ってくれるはずである。島内道路が未整備の今でも素通りが多い。
- * 朝、道後温泉を出発し、昼食を瀬戸田町でとるコースが多い。広島県側からは、新幹線三原駅から三原港まで徒歩5～10分を経て、三原港から航路というルートが最短だが、やはりしまなみ海道ということで団体バスの利用が多い。

しまなみ海道開通による影響

- * 開通による効果が大きかった地域ほど、平成 12 年は、その反動が大きく見られた。平成 13 年以降の観光客数は、開通ブームも、その反動も一段落し、やや減少傾向にある。しまなみ海道の開通により、県全体としては、底上げが図られたと評価・分析している。
- * 松山以西の地域では、しまなみ海道の開通による顕著な変化は見られなかった。平成 12 年 7 月以降、南予地方宇和海地区では、松山自動車道の大洲延伸効果等により、観光客数が増加しており、広域交流圏の拡大が進んでいると考えられる。
- * 愛媛県では、過去に 3 つの大きな観光ブームが見られた。1 つ目は、岡山に新幹線が来たオイルショック直前の昭和 40 年代後半、2 つ目の山は、昭和 63 年の西瀬戸大橋開通時、そして 3 つ目の山が、平成 11 年のしまなみ海道開通時であった。
- * 愛媛県全体の県外観光客の発地をみると、しまなみ開通年のみ、中国地方が近畿地方を上回る逆転現象が起こった。しまなみ開通イベント時の愛媛サイド、広島サイドからの誘客効果が大きかったと考えられる。イベントは、コアイベント、市町村開催イベント、自主企画イベントの 3 種類があり、コアイベントは、沿線市町村がリレー方式でソフトイベントを連続展開した。民間企業主体のイベントも見られたが、ウォーキングやレンタサイクル関連のイベントが中心であった。
- * 平成 12 年 3 月、松山、高松、高知、徳島自動車道の 4 自動車道の X ハイウェイが貫通したことにより、香川、高知、徳島までの車による往復移動が容易になった。しかし、しまなみ海道にまで至る往復の交通量はまだ少ない。
- * 平成 12 年度のアンケート調査によると、しまなみ～道後温泉ルートの移動が最も大きい。また、道後温泉と金比羅温泉（香川県）で四国内で 2 泊するパターンが多い。交通手段としては、自家用車、次いで貸し切りバスの順に多くなる。
- * 平成 11 年の開通時は、各県から貸し切りバスが来たが、最近は観光バスの台数は減少している。ただし、車全体の台数は増加傾向にある。

愛媛県内の観光振興策について

- * 愛媛県では、「愛媛県新観光振興計画」に基づく目標数値を掲げているが、達成は難しい状況である。今年は、「癒し・ゆとり・原風景」をキーワードに議論を進めている。
- * 宇和島までの高速道路が延伸（平成 16 年予定）されれば、まちなみ保存を核としたまちづくりを推進する内子町を含む広域観光ルートが形成される。広島県を朝出て、宇和島で昼食を取ることや、広島からの 1、2 泊旅行が可能になる。
- * 道後温泉は、宿泊施設が減少傾向にある。松山市の分析によれば、道後温泉の温泉町では、温泉につかるだけで、宿泊は市内のビジネスホテルに宿泊するケースが増加してい

るとのことであり、宿泊地の分散化が強まっている。

- * デパートでの物産展など、愛媛県のキャンペーンを全国展開している。四国 88 カ所巡りに特化したキャンペーンを実施すると、名古屋方面からの来客が多くなる。
- * 四国 88 カ所巡りは、複数回に分けての来訪が大きい。最近では若い人も見られ始め、お遍路さんにホスピタリティ（おもてなし）が感じられる。

しまなみ海道沿線市町村の観光振興策について

- * 県内 70 市町村の観光に対する取り組みには温度差がある。しまなみ海道で言えば、伯方島は、しまなみ海道が島の端をわずかに通過しているのみである。大三島町は最も観光に力を入れており、宮窪町では、漁船を利用した潮流体験を実施している。県としては、50 万円を上限に補助を出している。
- * 外発型まちづくりから内発的なまちづくりへ、地域住民にとっても魅力的な観光まちづくりが求められる。
- * しまなみ沿線地域に立地するホテルは 1 社のみであり、マス利用には対応しきれていない。
- * レンタサイクルは、ポイントごとに戻ってくる方式が主流だが、自転車をバスに積むことはできない点が課題である。

6. 静岡県浜松市ヒアリング記録

浜名湖館山寺温泉観光協会

無料巡回バス運行による影響

- * 2001年4月に、「館山寺温泉整備計画」をまとめ、浜松市からの補助事業を受けて、巡回バスの運行を開始した。平成13年度の乗車人員実績は21,695人と、事業計画時に予測していた乗車人員3.5万人（延べ乗車人員：7万人）には達しなかった。
- * 館山寺温泉までの、観光客の主な交通手段は、乗用車、バス利用が多い。今後、高齢化と女性客の増加の見込みが高いということで、巡回バスの運行を提案した。
- * 巡回バスは全国紙で記事として取り上げてもらったので、大手旅行業者を中心に浸透してきている。近年、できるだけ安く遊びたいという観光客の要望が強いことから、旅行業者は有料施設を案内することが難しくなっているが、旅館に早くつけば館山寺温泉では巡回バスを利用して周辺で遊ぶことができる点をPRしてもらっている。
- * 巡回バス利用者は、館山寺に向かう人が多い。乗降場所としては、「フラワーパーク」「浜名湖パルパル」が多い。
- * 海水浴場、遊園地、動物園、「フラワーパーク」が集積している温泉地は、日本に館山寺温泉以外ない。巡回バスを利用すれば、これら全部の施設を見てまわることができる点をPRしている。8月は、暑い中の駐車場探しを避けるために、巡回バスの利用が最も多くなる。時刻表があるので、スケジュールリングも容易である。
- * まだ、宿泊客の増加には結びついていないが、日帰り客の増加にはつながっている。全国的に、遊園地等の大規模娯楽施設が苦戦している中、館山地区の「フラワーパーク」「浜名湖パルパル」「動物園」、そして少し離れたところに立地する「フルーツパーク」の入場者数の対前年比をみると、動物園は99.8%となっているが、その他3施設はいずれも増加しているので、巡回バスによるプラス効果として、今後の展開に期待している。
- * 巡回バスの運行により、館山寺温泉での滞留時間は延びている（数字としては把握していない）。今後は、滞留時間の増加への小規模店舗の対応が課題となる。

館山寺温泉の観光構造

- * 日帰り客の発地は、愛知県が一番多く、特に名古屋から豊橋までのエリアが中心となっている。
- * かつての館山寺温泉の中心街は、館山寺前の通りだったが道路幅が狭かったこともあり、近年はフラワーパーク港と、「浜名湖パルパル」前の通りにシフトしている。そこで、館山寺前の通りのまちなみ整備に着手している。2002年6月中に第一期工事が完了する予定である。
- * 観光客層は、季節により異なる。最も観光客入込数の多い8月は、東海4県で全体の90%

- を占めるが、11月は団体客が中心となり、東京・大阪圏の占める割合が増加する。他の温泉地であれば、12月は閑散期となるところだが、館山寺温泉では、浜松市内に立地する工場、地元企業の忘年会を中心に年で3番目の繁忙月となる。最近は、飲酒運転の取り締まりも厳しくなっていることから、一泊型の忘年会が増加している。その結果、12月の館山寺温泉への交通手段はほとんどがマイカーとなる。300台の公営駐車場があるが、未舗装のため今年度市により舗装整備が行われる予定となっている。整備に併せて、巡回バスのルートを変更して、公営駐車場で巡回バスに接続できるようにする予定である。
- * 湖上交通については、従来、バスによる団体旅行者向けの、ハマナコスタから館山寺温泉へのルートが多かったが、近年の団体バス旅行客の減少により、30分間の館山寺温泉発着の周遊コースが一番人気となっている。
 - * 東から来る人には、東名高速浜松 IC を降りて、汐見バイパスを海岸線沿いに走り弁天島に向かうコースをモデルコースとして勧めたことがある。汐見バイパスは、乗用車では太平洋を見ることはできないが、バスの高さからは浜名湖、太平洋を車窓に見ることができる。
 - * 名古屋方面からの観光客は、東名高速三ヶ日 IC で降りて、奥浜名湖ルートで館山寺温泉まで出て弁天島を廻るルートを取る人が多い。

浜名湖遊覧船・寸座ピラ港～館山寺温泉港までの新航路開通について

- * 東名高速三ヶ日 IC は交通渋滞が頻繁に起こるので、温泉観光協会では、浜名湖 SA の高速バスのバス停から送迎バスで「寸座ビル」まで向かうルートを推薦している。
- * 館山寺温泉観光協会では、「寸座ビル」と協定を結んで、浜名湖 SA の高速バスのバス停から「寸座ビル」までの送迎バスを運行してもらっている。その代わりに、館山寺温泉観光協会のパンフレット（「連れてって夏の浜名湖・館山寺温泉キャンペーン」）に、「ヤマハリゾート寸座ピラランチバイキング」を掲載し、館山寺温泉の宿泊客に、遊覧船で寸座ピラまで行ってのランチバイキングをPRしている。送迎バスの運行経費は、「寸座ピラ」が持つ一方、ホテル形式のため大浴場のない「寸座ビル」には、送迎バス乗車人員分の館山寺温泉の入浴券を渡し、“持ちつ持たれつ”の関係を形成している。
- * 2004年の花博開催に合わせて、鷺津港から館山寺港への新ルート開設を県に要望していたが、採算が合わないと却下された。県の試算結果は、従業員の人件費を1人600万円に換算した大雑把なものであり現実的でない。鷺津港から館山寺港への湖上ルートは、名古屋からの鉄道利用客には最も便利なルートである。館山寺温泉観光協会としては、伊豆箱根鉄道グループに新たなルートを開設してもらい、県には^{しゅんせつ}浚渫だけを要請したのだが、県には、1民間企業の新規事業に公共資金を出すことはできないとの理由で却下された。ただ、伊豆箱根鉄道グループも、去年の事故により遊覧船を1隻失っており、新たに船を作る状況になかった。
- * 「海の駅」構想は、今後、高齢化社会の進展に伴い、現在の自動車を中心とした交通手

段は、公共交通にシフトするとの予測から提案したものである。浜名湖の良さは、船に乗ることで余計にわかるものである。

その他の観光振興のための取り組み

- * 館山寺温泉単体で売るのではなく、浜名湖全体で売り出していくために、「浜名湖温泉郷」のパンフレットを季節ごとに作成している。これは、館山寺温泉観光協会が作成しているもので、弁天島温泉、雄踏温泉、三ヶ日温泉からは一銭ももらっていない。従来であれば他の温泉地の宣伝を行うことはタブーであったが、弁天島温泉、雄踏温泉、三ヶ日温泉の観光客の発地も、館山寺温泉と同じであることから、浜松市全体の底上げのための取り組みである。広告は、中日新聞、静岡新聞に掲載している。
- * パンフレット（「そぞろ歩きまっぷ」）は、旅館や飲食関係のお店が、関東・関西エリアも含めて、セールスに回るときに配布してもらっている。パンフレットは1回で10万部印刷し、昨年刷った30万部のうち25万部を捌くことができた。マップのイラストは、女性客に人気が高い。
- * 2002年夏から3月まで、試験的に半年間、名古屋からの直行便バスを3千円で開始する予定である。運行主体は観光協会ではないものの、館山寺温泉より10施設が協賛施設として、JTB名古屋とタイアップして参加予定である。
- * 8月のお盆期間には、交通渋滞が発生する。昨年、今年の5月のゴールデン期間中（3～5日）は、花博の駐車場予定地（中開地区）から館山寺温泉までの有料道路で、バスの無料送迎を行った。送迎費用は、最も入場者数の多い「浜名湖パルパル」が7割、その他施設が1割ずつを出した。一昨年までであれば、館山寺温泉から東名高速浜松西ICまで必ず交通渋滞が発生していたが、無料送迎バスの運行により、交通渋滞は発生しなかった。
- * 4年前からJRの関係で「春の浜名湖温泉郷 湯めぐりキャンペーン」を行っていたが、今年から日帰り客に加え、宿泊客向けにも巡回バスをさらに活用してもらうために、「湯めぐり」を始めた。早めに館山寺温泉に着いてもらい、巡回バスを利用して、別の旅館の温泉にも入ることができるようにしている（千円で4カ所の温泉が利用できる）。宿泊客の減少の歯止めになるものと期待している。
- * 「湯めぐり」には、昨年2～6月で2万5千人の利用があったが、今年は昨年を超えると思われる。宿泊客向けは「湯めぐり」は、館山寺温泉のみの利用であるが、日帰り客向けの「湯めぐり」は、弁天島温泉、雄踏温泉、三ヶ日温泉でも利用できる。当初は、年配の方の利用を想定していたが、若いカップルの利用も多い。「湯めぐり」の利用は、宿泊客と比較すると、浜松市周辺からの利用の割合が大きい。
- * 館山寺温泉は、眺めのよい展望温泉が多い点が特徴である。昼もレストランを出している「花乃井」、数種類の温泉のある「鞠水亭」など工夫をこらした温泉旅館の人気が高い。湯めぐりチケットの回収によって、各旅館の利用成績が顕著に出る。

- * サービスの本質は、お客の聞いてきたことに対して即答できることであることから、館山寺温泉観光協会では、「おもてなしテキスト」を作成して、協会員にテストしている。昨年1年間の受験者717名のうち、合格者は614名であった。70点を合格ラインとしているが、満点の5名については表彰を行った。テストに合格した社長・支配人の旅館には合格証を出している。浜松市のボランティアグループなど一般の受験者も見られる。
- * 「おもてなしテキスト」はバインダー形式で随時更新可能な体裁にしており、1,800円で販売している。作成時は中日新聞の一面を飾った。地元の中学校の校長先生が教科書として100冊購入した。また、地元の小学校の先生・生徒が、課外授業で「観光」を学ぶために、訪れてくることがある。

その他

- * 国土交通省には、自動車交通から公共交通へのシフトを踏まえ、既存の交通基盤・施設を有効活用する施策の展開をお願いしたい。

寸座ピラ港～館山寺温泉港までの新航路開通について

- * 平成 12 年、旧運輸省海運支局より、館山寺港、フラワーパーク港と 2 つ以上あるので、定期航路を開設するよう行政指導を受けた。その当時、「ヤマハリゾート寸座ピラ」より、手持ちの遊覧船 2 隻のうち 1 隻の運行を辞めるので、浜名湖遊覧船株式会社の 1 隻を寸座ピラ港から就航してもらえないかと申し出があった。そこで、年々、遊覧船の旅客も減少していたこともあり、値段よりも利便性を考慮して、平成 12 年 12 月 1 日、館山寺温泉発着の 30 分コースの運行を開始した。値段を安くしても旅客数は伸びないので、利便性を重視した取り組みを今後も推進していきたい。
- * 館山寺港またはフラワーパーク港から寸座ピラ港に向かう定期航路の旅客数は、平成 12 年度（12～3 月）は年間 87 名（子ども：0.5 人換算）、平成 13 年の寸座ピラ港～館山寺港またはフラワーパーク港の旅客数は 3,744 名、館山寺港またはフラワーパーク港～寸座ピラ港の旅客数は 1,135 名で合計 4,879 名となる。30 分間の館山寺周遊コースの前年比は 111.2% である。約年間 4 万 3 千人が利用している。
- * 新航路の開設にともない、寸座ピラの棧橋・寸座ピラの既存の遊覧船をそのまま利用したので、新規のインフラ投資はない。
- * 東京から館山寺温泉に向かう場合、浜松 SA の高速バス停から寸座ピラまで出ている送迎バスを利用すれば、新幹線を利用する場合の半分の値段ですむ点については、さらに P R が必要である。
- * 団体旅行客の利用率は、定期航路の方が多い。これは、寸座ピラのランチバイキングがコースに取り組みられているためである。館山寺温泉の宿泊客も朝晩の 30 分周遊コースの利用が多いが、個人客が主体となっている。フラワーパークとのセット券により、今年 4 月の周遊コースの利用者数は 1,400 名と多かった。
- * 定期航路の利用は、西が 5 割、地域が 1 割、東が 3 割、その他（長野県等の海なし県）が 1 割という感じである。関東はバス会社単独の団体ツアーが多く、関西はエージェンツの企画による団体ツアーが多い。
- * 館山寺温泉への日帰り客は、100 km 圏内が中心である。

地元交通事業者、観光協会との連携

- * 浜名湖遊覧船株式会社 1 社では限界があるので、地域の交通事業者である天竜浜名湖鉄道、遠州鉄道などとのタイアップは強化していきたい。ただし、天竜浜名湖鉄道は第三セクターのため、料金設定が難しく、また軌道車（1 時間 1 運行）であることから日中の観光客向けのサービスは弱い。現在、浜松市市街地、フルーツパーク、館山寺温泉を結ぶモデルルートを検討しているが、それには遠州鉄道、天竜浜名湖鉄道、路線バスと

の連携が不可欠である。

- * JR東海静岡支社には、天竜浜名湖鉄道を利用してかつ遊覧船を利用する場合の、割引チケットの発行・PRをしてもらっている。高速バスについては、具体的な企画までは至っていないものの、送迎バスを利用すれば、浜松SAから12~13分で浜名湖(寸座ピラ)まで行くことができるとはPRしてもらっている。
- * 巡回バスの時刻表を各港に掲載している。また、遠州鉄道の定期バスも10分に1本の頻度であるので、館山寺温泉の周遊と航路との接続はよい。30分の周遊コースから帰ってきた場合、30分待てば巡回バスに利用できる頻度である。館山寺ロープウェイには、巡回バスが走っていないので、ロープウェイは往復で利用せざるを得ず、地区を回遊することができていない。(ロープウェイ：遠州鉄道観光開発(遊園地パルパル(tel:053-487-2121))
- * 地域全体で観光客を招き入れる仕掛けが必要である。現在は、30分の周遊券と、フラワーパークとのセット券、遊園地とのセット券を館山寺温泉観光協会で販売してもらっている。

遊覧船の運行事業について

- * 去年の遊覧船の事故により、3隻から2隻運行となったため、今年の年度末には何とか黒字に持っていき、新たな展望を開きたい。ただし、「待ち」の状態の営業では難しいので、地域の観光協会、交通事業者には積極的に営業を展開している。
- * 「海の駅構想」による新航路の開設は、現状の2隻では難しい。
- * 浜名湖の最も大きな市場は名古屋であるが、車で1時間かかることもあり、箱根の遊覧船と比較すると厳しい状況にある。
- * 海上交通は、陸・空と比較するとまだ規制緩和が進んでいない側面がある。
- * ゴールデンウィーク以降の天候不良もあり、屋外施設の多い館山寺温泉の5月の客入りはよくない。
- * 遊覧船は台風が直撃しない限り欠航はなく、伊豆箱根鉄道グループの定期航路の中では、最も欠航率が低い。欠航率が高いのは西伊豆、箱根は濃霧の影響を受けることが多い。欠航の少ない航路は、観光客にとっても魅力である。
- * ハマナコスタは、三ヶ日ICから自家用車でアクセスする以外の公共交通機関によるアクセスは悪く利便性が低い。最寄りの天竜浜名湖線尾奈駅からは徒歩30分、鷲津、三ヶ日からのバスも午前午後1本ずつである。遠州地域は、自動車交通が発達しているので、公共交通機関の利用率は、都市部と比較すると低く、その結果、既存の公共交通機関の便数も非常に低いという悪循環に陥っている。天竜浜名湖線の寸座駅から寸座ピラ港までは、徒歩10分である。
- * 浜名湖は、湖南地域は砂地で浅く、湖上交通は比較的水深のある湖北地域が中心となっている。

* 船のデザインは、海賊船のようにすれば、観光客には人気が高いと思われるが、現場から見れば、デザインはシンプルなものほどよい。浜名湖は景観、潮風が良く、また内海のため揺れも少なくオープンデッキ型の遊覧船が合う。

遠州地域の観光振興体制について

* 遠州地域の市町村は浜松市を除いて、「観光」の独立した部署があるのは浜松市のみであり、各市町村の観光への姿勢は足並みが揃っていない部分がある。遠州地域は、静岡県内でも有数の工業地帯であり、地域によって「観光」の捉え方が異なっている。外から来た人からは、魅力ある観光資源が活かされていないとの指摘を受けることがある。浜名湖は、海水に対して水の割合の多い汽水湖であったが、今は海水化が進み、漁業も成立できなくなっている。昔は、浜名湖の中に船会社が4社あった。地元の人ほど、浜名湖の魅力に気づいていない。

* リゾートトラスト株式会社が、浜名湖畔におけるゴルフ場を併設した総合リゾート施設を計画している (<http://www.resorttrust.co.jp/news/index.html>)。ヤマハは今年4月より、各事業所が独立行政法人となった。

* 20代前半の若者はハイウェイバスで遊覧船の話聞いてきて利用する人が多いが、年配者は、天竜浜名湖線を利用する人が多い。

「浜名湖周辺地域観光振興協議会」の活動について

- * 浜松市単独ではなく、浜名湖・浜松市として全国に情報発信していくことを考えている。そこで、「浜名湖周辺地域観光振興協議会」を組成し推進体制は整えている。「協議会」では、平成 11 年、浜名湖をテーマとしたウォーキングを、地元静岡新聞社と組んで開催した。
- * 新聞への投げ込み、プレス発表は、定期行事等を通じて情報を出すようにしている。また、「るるぶ 東海・関西版」の中で、遠州地区の紹介頁で広告を出すなど、「協議会」を通じた宣伝活動を行っている。平成 12 年、JR「デスティネーションキャンペーン」の際、県の事業にタイアップした。
- * 山間部の市町村の祭りを、浜松市がプレス発表することもあったが、日常的な業務とはなっていない。
- * 浜松市が、「協議会」のイニシアチブを握っており、浜松市の意向が今後の「協議会」の方向性に大きな影響を与える。
- * 平成 13 年、浜名湖周辺地域の相互交流を目的にして、浜松市が「協議会」に委託する形で、スタンプラリーを実施した。あわよくば外からの客も招きいれたかったが、地元が中心であった。ベーシックなイベント開催は地元集客には強い。歴史的な散策ルート設定では、高齢者を、ウォーキングではファミリー層と熟年層の参加を図った。これまでは若年層を取り込んだイベントの開催が抜けているが、まだ遠州地域は観光面では後進地域としての認識もあり、特にターゲット層を絞ることなく集客のための取り組みを実施させていきたい。

舘山寺温泉観光協会の無料巡回バスについて

- * 平成 16 年の浜名湖花博の開催に向けた受け入れ体制の整備については、行政としても支援していきたい。今年度、舘山寺温泉の公共駐車場の整備に取り組んでおり、巡回バスとの接続をスムーズにして、パークアンドライドを推進していく予定である。現在の公共駐車場は、未舗装で案内標識もなく、ユニット式の簡易トイレが設置されているだけの状態である。
- * 浜名湖遊覧船については、特に補助金は出していない。無料巡回バスの運行は、平成 12 年度に策定した舘山寺温泉の整備実施計画に基づいて、平成 13 年度よりスタートしたものであるが、市の財政セクションの補助金に対する考えは大変厳しくなっており、巡回バスへの補助金も続けていくことは難しいと考えている。舘山寺温泉観光協会は、最近では自主的な取り組みが見られており、今後の補助金については検討を続けていきたい。
- * 利便性だけでなく、地域のイメージアップという点からも、巡回バスの運行を継続させ

ていきたい。

浜松市全体の観光振興のための交通インフラの整備について

- * 交通に係るインフラ整備については、舘山寺温泉周辺のサイクリングロードの整備は検討しているが、既存の公共交通機関の調整までは検討していない。レンタサイクルは、舘山寺温泉観光協会の事業である。
- * 浜松駅を中心とした市街地と、舘山寺温泉との周遊モデルコース（宿泊：舘山寺温泉）の検討も行っているが、交通アクセスの面で課題がある。浜松市への観光は、コンベンションを除けば、車がほとんどである。
- * 浜松市内のバス路線は、浜松駅を中心に放射線状に伸びており、目的地が1ヵ所であれば便利だが、周遊する場合はバス路線の乗り換えが面倒である。各バス停に表示してあるバスロケーション案内は、遠州鉄道のインターネット（<http://navi.entetsu.co.jp/>）でも確認することができる。

7. 石川県山中町ヒアリング記録

石川県山中町産業振興課

社会・経済環境の変化による山中町の観光への影響

- * バブル経済崩壊後の日本経済の不景気を受け、従来の団体旅行を中心とした宿泊客の増加を見込めなくなったことから、日帰り客及び家族単位の宿泊客にターゲットを変化させた。
- * バブル経済の最盛期には、夕方 16 時に山中町に到着し、そのまま旅館で宴会を開き、一度も旅館から外に出ずに、翌朝早く金沢に向けて出発するという、会社の慰安旅行が多く見られた。このような慰安旅行の参加者にとって、山中町は、他の温泉街に見られるようなメイン通りや温泉風情もなく、町としての記憶は何ら残るものでなかった。

山中町の観光振興への取り組み

- * そこで、何とかお昼の早い時間に山中町に到着し、町を散策してもらいたいということから、南町の街並み整備や、「あやとり橋」の整備に着手した。
- * また、長年の課題であった日帰り客の駐車場確保のために、町内に点的に観光客用の駐車場を整備した。
- * 巡回バス事業は、「温泉地まちづくり推進事業」の一環である。この「温泉地まちづくり推進事業」の事業費 1,700 万円のうち、県と町は、500 万円ずつを補助金として山中町温泉観光協会に出しており、残り 700 万円を観光協会が自己負担している。
- * 巡回バスの利用券（1 日乗車券）は、各旅館で宿泊・昼食日帰り客に手渡している。旅館を利用しない日帰り客や他の温泉地等での宿泊客は、本町出身の道場六三郎書の日本手拭い（300 円）を購入して利用することができる。
- * 巡回バスの運行は、山中町温泉観光協会が加賀温泉バスに委託して実施されているが、加賀温泉バスは、定期バスも山中町内で運行しており、観光客は巡回バスを利用、住民は定期バスを利用するという棲み分けがされている。巡回バスの利用は、旅館利用者の方が日帰り客よりも多い。
- * 巡回バスは、山中町温泉観光協会が企画した。同様の取り組みを行っている他の温泉地への視察等も経て、バスのデザインについても検討を加えていたようだが、結局、既存の定期バスのデザインにシールを貼って、山中節の音楽を鳴らす現在のスタイルに落ち着いた。加賀市、金沢市は、市主導で巡回バスを運行している。（「ぶらりネット加賀」）
- * 山中町の日帰り客の増加（1992 年：6,814 人 2001 年：30,982 人）は、1990 年から 1992 年にかけての公共施設の整備によるものではないか。1990 年（平成 2 年）には、ゆけむり温泉村「ゆーゆー館」の整備、1991 年（平成 3 年）の南線・あやとり橋の整備、1992 年（平成 4 年）には、新しい男湯として「菊の湯」を整備した。「菊の湯」は、町のシン

ポルとなっているが、利用の9割は地元利用である。「菊の湯」の整備後も、男女湯が建物で分かれたままで、女湯は従来通り、隣の福祉センターの1階が利用されていたので、女湯を移転・新築し、2002年11月に「女性共同浴場・山中座」をオープンさせる予定である。

- * 山中温泉の現在の芸子は、50歳以上の9名しかおらず、後継者不足が深刻化している。山中町が全国に誇ることができる、「山中温泉」「山中漆器」「山中節」の3つの地域資源のうち、形のない地域資源「山中節」の保全・活用のために、「山中座」を女性共同浴場に併設することとなった。

周辺温泉地の概況

- * 山代温泉は、山中温泉の倍近い宿泊者の収容能力を有しており、飲食店数も多く、飲食店の従業員の平均年齢も低く、会社単位での慰安旅行に適した温泉地である。その分、バブル経済崩壊による観光面での影響は大きく、宿泊客数は大きく落ち込んでいる(1992年：1,573,393人 2001年：1,008,479人)。
- * 片山津温泉は、巨大旅館のみであり歓楽街でもあることから、ファミリー層の誘客を期待できず、バブル経済崩壊により、宿泊客数は半減(1992年：1,008,254人 2001年：482,113人)している。
- * 山中温泉は、鶴仙溪に代表されるように自然系観光地としての側面も持っており、宿泊客数の落ち込みは、片山津温泉と山代温泉と比較すると小さい(1992年：747,469人 2001年：501,778人)。粟津温泉も同様に自然系観光地であり、バブル経済崩壊による影響は少ない(1992年：560,505人 2001年：317,738人)。

山中町内の観光形態

- * 個々の旅館も、県の経営革新事業の活用により、昼食の改善など日帰り利用客の増加のための取り組みが見られる。
- * 山中町の旅館は、かつては元湯の周りのみの立地だったが、現在は鶴仙溪沿いに並んでいる。南町の街並み整備については、「菊の湯」から「あやとり橋」まで道路沿い地権者にセットバックの合意を取ることができている。
- * 日帰り客の散策ルートは、「こおろぎ橋」から「菊の湯」を結ぶルートと「南町」と「あやとり橋」を結ぶルートのT字ルートが中心であり、土・日曜日には、若いカップルや夫婦連れの姿をよく見る。
- * 町内の交通渋滞はゴールデンウィークを除けば、ほとんど見られない。
- * 12月1日から3月31日までの冬季期間、旅館宿泊者が午前中、旅館内でゆっくりとできるよう、旅館組合に加盟している旅館では、チェックアウトを昼12時まで伸ばしている。
- * 山中町の漆器業は、生産高で全国1位を誇っている。「うるしの器 あさだ」「漆芸 文平堂」「木地挽きロクロの館」などで体験コーナーを設置している。

周辺交通の整備による影響及び今後の交通の整備予定

- * 大阪方面から金沢方面への直通列車は、これまで特急『雷鳥』が運行されていたが、『特急サンダーバード号』の運行により、大阪方面から和倉温泉への直通列車が増便されたばかりでなく、途中駅である加賀温泉駅に停車する特急も増加されたこととなる。
- * 四十九院トンネル開通（2000年9月）の影響は、山間部の西谷地区や東谷地区であると思う。特に東谷地区の影響が大きいのではないか。漆器の工業団地が河南地区にある。
- * 四十九院トンネルの開通により、金沢方面から山中温泉への時間距離は5分ほどしか短くなっていないが、道路状況が大きく変化した。整備前、冬季は積雪により大型バスの通過は難しかった。観光協会では、四十九院トンネルの開通により、山中温泉へのアクセスとして、片山津ではなく小松ICの利用を推薦している。
- * 福井側と山中町の新しいアクセスとなる、「新大内トンネル（仮称）」については、山中温泉の名前を付けてもらえるよう陳情中である。「新大内トンネル（仮称）」の開通により、山中温泉バイパス路を経由して加賀温泉、山代温泉へも近くなるので、いかに山中町市街地（山中温泉）にもアクセスさせ、市街地を周遊させるかが今後の課題である。
- * 今後、山中町は2002年中に南町の整備、2003年中に「新大内トンネル（仮称）」整備、2004年に「新九谷ダム」整備、そして最後に2005年に加賀市との一市一町の合併シナリオを想定している。加賀市は、もともと江沼郡から独立した市であり、山中町は本家と言える。小松市は合併に消極的である。

山中町のまちづくりへの取り組み

- * 巡回バス運行につながる山中町のまちづくりは、1991年(平成3年)にさかのぼる。当時、温泉宿泊者は大規模化した旅館から商店街へと出ることがなくなり、商店街の空洞化、空き店舗化が進んでいた。かつて、38~40あった商店数も10店舗までに減少し、うち半分が休業状態であった。
- * また、大規模店舗の出店もあり、町民の日常品購入についても商店街離れが進行していた。
- * 漆器産業は、従来室内産業として商店街の中で混在して立地していたが、工業団地の造成により、職住が分離して立地するようになったことも、商店街衰退の一因である。
- * 山中町商工会では、1991年度(平成3年)より、補助事業「いい花みつけた」に取り組んでいる。山中町の文化・工芸・歴史(=「いい花」)をテーマに、商店街内の空き店舗を活用したギャラリーや実験店舗の開設などの取り組みが行われた。1997年(平成9年)からは、「商店街空き店舗対策モデル事業」として、「木の花(漆器)」「土の花(九谷焼)」「湯の花(温泉)」をテーマにした、ギャラリーの開設、イベントの実施等の取り組みである。近年はさらに「食の花」も加えられ、人気の高い取り組みとなっている。
- * 温泉地活性化事業による補助金は、文化・工芸の体験所の開設にも企てているが、旅館組合の負担分も大きく、財政状況は厳しい。今後は、観光客の利益者負担、商店の活性化による開発利益の活用なども検討していく必要がある。

巡回バス「いい花山中お散歩号」運行の経緯

- * 大規模旅館が館内に取り込んでいた観光客に館外に出て、町内を散策してもらうために、点在する観光資源をつなぐ交通手段として巡回バスを導入した。
- * 山中町の宿泊客数は、1991年(平成3年)以降減少傾向にあり、842,010人(1991年(平成3年))から、528,068人(2001年(平成13年))と大きく減少した。団体客から個人客への観光構造の変化は、全国的な流れである。
- * 現在、セットバックによる南町の道路整備事業が進捗しているが、商業施策としていかに商店街を再生し、観光客をターゲットとしたまちづくりを行っていくかが課題となっていた。具体的には、従来の土産を中心とした商店街をいかに文化・工芸の混在する商店街へと再編していくか。また、町内に点在する名所・旧跡をいかにつないでいくかが検討課題であった。
- * 巡回バスの運行については、青年部がシャトルバス機関誌を参考にしたり、小布施温泉への視察などを重ねて検討を行った。
- * 15年前にマイクロバスをロマンスシート型で運行させたことがあったが、見かけよりも

途中で自由に乗り降りできる形の定期バスの方が、巡回には適しているということから現在の巡回バスを運行することとなった。

- * 地域産業との連携・協調を基本方針としていることから、事前に地元のバス事業者（加賀温泉バス）、タクシー事業者に相談して、スムーズに巡回バスの運行についての理解を得ることができた。陸運局への対応は加賀温泉バスが担当した。
- * 加賀温泉バスへの委託管理費は、73万5千円（税込み）/月、四季ごとに作成するパンフレットの作成費は、30~40万円/月で、トータルで1千5千万円/年ぐらいはかかっている。委託管理費の73万5千円/月は相当安い額であるが、補助金のほかに旅館組合からも相当額の負担をしている。

巡回バスの運行状況

- * 巡回バス事業は今年で3年目となる。山中町の宿泊者の6%が、巡回バスを利用するようなまちづくりを目標としていたが、現在約10%の宿泊者が利用しており、高い稼働率を誇っている。
- * 巡回バスのガイド役は、旅館の館主や女将さんの他、元教職員、元住職、定年退職者など10名のボランティア（旅館関係者除く）が務めており、ガイドとしては不慣れでも方言による熱意ある姿勢が好評を博しており、ボランティアによるガイドは、今後も続けていきたい。ガイドは、1日を午前と午後の2回のシフトに分けて、1~2回/月で回るよう、観光協会が事務局として調整している。南町のオルゴール堂の店主でもある町長自らもガイド役を務めており、観光客の生の声を行政運営に反映しているようである。
- * 巡回バス利用者は、山中町の旅館宿泊者がほとんどであるが、他地域での宿泊者や公的宿泊所利用者のニーズもあることから、協会加盟の旅館に泊まることが利用の原則としつつも、本町出身の道場六三郎書の日本手拭い（300円）を巡回バス利用時に購入することで、利用することができるようにした。巡回バスは、原則停留所発着だが、途中乗降車は、運転手の判断による。手ぬぐいの売れ行きはそれほどないことから、旅館宿泊者の利用がほとんどであることがうかがえる。
- * 町は、観光客向けの駐車場を整備しているが、本町の限られた地形条件の中での整備には限界がある。

8. 熊本県南阿蘇地域ヒアリング記録

南阿蘇鉄道株式会社

概要

- * 昭和 61 年、国鉄からの転換にともない 3 セク転換し、その時からトロッコ列車を開始している。第 3 セクター化にあたって、特徴のある面白い乗り物を運行できないかと考えた。蒸気機関車も検討したが、経費（メンテナンス、燃料代等）がかかるため、断念し、最終的にトロッコ列車となった。
- * トロッコは、国鉄時代、貨物用の貨車の入れ替えに使っていたものを購入した。客車は貨物用のものを改良した。機関車 2 両、客車 2 両を色を塗り替えて今も使っている。当初は 1 日 1 往復であったが、中松駅を改良して行き違いができるようになり、1 日 2 往復となった。
- * 立野駅から高森駅までを約 1 時間かかって走っている。定員は 120 名であり、夏休みは子ども連れで満員である。当初は予約を断ることもあったが、近年は落ち着いている。
- * トロッコ収入は伸びており、去年はトロッコ乗客数が 17 万人、定期が 17 万人である。

通勤・通学利用

- * 地元の人利用はどんどん減少しており、自家用車に転換している。定期はほとんど通学（高校）利用である。通勤人員は、定期数の 2 倍（往復）× 30 日で計算しているため、実際の乗車数より多いと考えている。

観光

- * 観光客は、トロッコ列車にのることが第 1 の目的である。トロッコ列車にのって、そのまま次の電車で引き返す人もいる。逆にいうとトロッコ列車があるから来てくれているが、トロッコ列車がなければ誰も来ない。
- * その他の観光の目的地としては、白川水源などである。駅から高森の温泉館はかなり離れているし、地ビール館なども遠い。歩いていけるのは白川水源くらいである。途中での乗り降りもあり、降車地は色々である。
- * 集客圏は広域であり、広島、岡山、中国地方などからも来訪者がある。昨年度の実績では、盛岡・仙台から団体客が何回か入った。
- * 九州内は、大分・宮崎・鹿児島あたりから日帰り団体バスツアーがある。トロッコ列車にのって遊園地で遊んで帰るといったものである。団体バスが中心で、博多あたりから JR を乗り継いで来るといった人は少ない。
- * ワゴン車で 7 ~ 8 人で来るので、7 ~ 8 人ループの鉄道利用が減った。
- * 例えば、今日、取材に来ている TV のルートは、阿蘇下田で下車して、そこから黒川温

泉に向かっている。

- * アスペクタの大きなコンサートは年に3～4回。そのときは中松駅からシャトルバスが
でる。それ以外のイベント等でバスがでることはない。
- * 県の観光課が高森駅から山頂にバスを試みたが、利用者が少なかった。(確か1ヶ月位、
県で2年続けてやった)各町村も負担した。

駅舎等について

- * 国鉄から分離が最も早かった路線である。その時は、線路を完全に分断するという指示が
あったため、わざわざ切り離した。その結果、相互乗り入れができない。さらに、従
来は熊本までディーゼルだったが、3年前に立野から2つ先まで電化されたため、豊肥
本線でも乗り換えが必要となってしまった。例えば、この地域で大きな病院に行こうと
思うと、乗り換えと乗り換えが2回必要となる。
- * JRと乗り入れた方が利便性は良くなるが、踏切なども小型車両用に変更してしまっ
ているので、大型車両に対応するのは簡単ではない。
- * 駅舎は、各駅ごとに独創的である。3セク転換したときに作り替えた。白水高原は平成
4年後から設置し、日本で一番長い名前の駅としていたが、去年、島根県の一幡電鉄に
こされてしまった。見晴台駅や加勢駅は、昭和64年の移行時の新設である。
- * ふれあい温泉駅は旧阿蘇下田駅を平成5年に改良した。
- * 駅は全て立地している村営や町営が設置している。ふれあい温泉駅は、長陽町の考え方
として温泉併設となった。

トロッコ列車について

- * トロッコ列車の運行は、土日と夏休み、春休みのみである。それ以外は予約があった場
合に臨時列車として運行する。
- * 通常、臨時列車の運行としては最低3万円もらっている。経費は、普通の電車でもトロ
ッコでも同程度である。ただし、TV取材等の場合には無料で運行する。宣伝費と考え
れば安価であるためである。
- * 普通の列車はワンマン運転だが、トロッコ列車の運行は2名である。通常の車両であれ
ば、運転席と客車を行き来できるが、南阿蘇鉄道のトロッコ車両だと行き来ができない
ため運輸省の指導で車掌が乗らないと行けない。経費削減のためワンマン運行したいが、
そのためには、貫通する車両をつくらないとならず経費がかかる。

南阿蘇鉄道について

- * 道路整備による車利用の増加や少子化の影響により、南阿蘇鉄道の旅客実績が年々減少していく傾向にある中で、南阿蘇鉄道自体も観光を主体としていく必要がある。そのため、トロッコ列車を観光に結びつけていく必要があると考えている。

町の観光施策の方向性

- * 平成 15 年から 10 年計画で市街地活性化計画を現在策定中であり、それにあわせて、町中を周遊できるように道路整備を行う予定である。

高森湧水トンネル公園

- * 昭和 50 年に J R トンネルとして供用するために工事を開始したが、水がでて工事は中断、昭和 54 年に高千穂新線の計画自体が中止となった。その工事跡を平成 6 年から観光開発して、年間 30 万人の入り込みのある施設となった。
- * 観光客数は、やや増加傾向にある。主に県内や福岡など九州域内の個人客である。
- * 平成 12 年は、七夕祭りなどのマスコミ取材が多かったため、急激に客数が伸びた。ローカル T V 局を中心に旅番組やニュース番組で報道された。それによって、年間 7 万人から 26 万人にまで増加した。
- * 七夕祭りはトンネル公園のイベントとして始め、今年で 7 回目である。ニュースにもとりあげられたため、今年も盛況であり、週末は、3 千人～ 4 千人の入り込みとなった。
- * ただし、来訪者はほとんどが自家用車であり、南阿蘇鉄道としては、トロッコ列車と七夕祭りという提携ができると良いと考えている。

やまなみハイウェイ

- * 無料化による影響は目に見えてはわからない。阿蘇線も無料になったが、特に影響を受けたという感じはない。
- * 福岡からは熊本 I C 周りでの来訪が多い。また、大分ナンバーはさほど多くない。

駅舎

- * 駅舎横のステージで、3 月に新酒とふるさとの味祭りを開催し、最終日には特産品や酒を販売している。1 日 4 ～ 5 千人の集客がある。
- * イベントは現在のところ鉄道事業者とは無関係に実施している。
- * 公園開業の時は、トロッコ列車を 1 両かりて、社内でイベントや駅弁を食べてもらいながら高森駅に行き、神楽などのオープニングイベントを開催した。

南阿蘇観光協会連絡協議会

- * 各町・村の観光協会もしくは町・村の観光企画課から構成されており、事務局は高森町役場内に設置されている。
- * 各町・村の情報を集めて年に4回機関誌を発行している。

トンネル

- * 熊本と結ぶトンネル（俵山）が平成15年に開通予定であり、これが開通すれば、熊本空港からのアクセスが良くなり、客が増えると期待している。
- * 今後、トンネルの開通インパクトを活かすための取り組みをする必要があると考えているがまだ具体化はしていない。

高森町の観光

- * メインの観光地は休暇村である。温泉館は町の施設であるが、町民より町外者の利用が多いようである。
- * 現状は、高森町だけで1日遊ぶことはできず、宿泊は近隣の温泉地となってしまう。今後は宿泊客を増やすことが課題であり、そのためには、周辺市町村と連携して取り組むことが必要であると考えている。

取り組みの経緯

- * 黒川温泉自体は江戸時代からある温泉街である。その当時は1～2件程度だったらしい。
- * 黒川は九州の真ん中に位置し、交通不便なものという考え方もあるが、発想を逆転してどこからでも、ある程度の時間で来れると考えて努力してみようといってきた。
- * 最初は客がない状態から始まったから貧乏組合だった。昭和61年に組合を設立したときは、ほとんどお金を借りるためといってもいいくらいだった。
- * 取り組みの方針は、自分が客になったときに、どういう旅行が良いかということを中心に検討してきた。そこで、毎年、研修として全国の温泉を回って歩いた。その結果、全国でもこれだけ雰囲気のある温泉街は少ないと自負を持つにいたった。

景観づくり

- * このあたりは杉のメッカであり、普通の雑木がなかったので、季節感が感じられなかった。そこで、ここの地域に本来はあるはずの雑木で、季節感が感じられる木を、「もともと生えているように見えるように植樹する」ことを始めた。そのため、この地面にはこういう風に植生としてはこうはえているはずだ、という形から、「田舎らしさ」をつくり、人工物を目隠ししていった。また、目隠しのほかに、「ちらリズム」として、木陰から、ちらちらと旅館が見え隠れしながら、だんだん近づくと見えてくるという効果もある。
- * 看板や建物の色の統一感も重視した。組合員からは、強硬な反対もあった。建てたばかり、つくったばかりのお金をかけた看板なども口説き落として景観を整えていった。
- * 昭和60年当時は環境しかできることがなかったためもあるが、この地道な活動が今を作ったといえる。

温泉手形

- * 昭和36年頃、最初は露天風呂は1件しかなかったのに、若者が旅館をつぐにあたって、そこに教わりながら、自分たちが手作りで露天を作った。他の旅館を比べると露天がある旅館は客が比較的多かった。
- * 昭和40年代に、たまたま養子で入ったり、帰ってきたりで旅館経験がない同世代が旅館に帰ってきた。客がいなくて老人会の送迎くらいしかすることないし、暇をもてあまして、みんなで野球したり遊んだりして、飲みながら、色々な話をした。そのあたりからも、個人主義ではなくて、共同で良くしようという結束につながっていた面もある。若い者が自分たちで露天風呂作って、それで客が増えれば実績となり、おやじを説き伏せて新しいことを始める力ともなった。
- * 始めて黒川の温泉手形を作ったのは昭和61年である。手形1枚1200円として販売した。

始めた頃の参加旅館は 14~15 件だった。当時は露天風呂がないところもあった。

- * 手形は、本来は、露天風呂がないところのために作ったものである。露天風呂人気の走りに入っていて、電話の問い合わせに露天風呂がないと答えると断られるということで、露天風呂がない 5 件の旅館を助けるために始めた。お互いが一緒に助け合って伸びていこうという発想であった。
- * もちろん、この時にも反対はあった。旅館業というのは、個人意識が強くて、隣の旅館はライバルである。その考えを変えるために、手形のシステムが果たした役割は大きかった。
- * 若い人間も最初から、みんなで共に伸びようなどと考えていたわけではない。手形を作る 2~3 年前に先進事例視察として野沢温泉にいった。その時に、今からは地域が手を取り合って助け合っていないと生き延びて行けないといわれ、若い人を中心に感銘を受けた。野沢は外湯のシステムだった。これは黒川に使えるのではないかと考え、発想したのが手形だった。手形を作ったときは、「よそが入れるのに、ここの旅館は“入れさせない”というのは、印象悪いよ」といって、しぶしぶ参加させたところも多かった。
- * 手形と同時に各旅館のパンフレットだけではなく、共同のパンフレットを作成した。共同パンフレットは、黒川温泉の雰囲気伝えるものである。熊本市内で黒川を気に入ってくれたイラストレーターで黒川の雰囲気にあうイラストを描いてくれている人に継続して依頼している。黒川から帰ってからも「捨てられないパンフレット」と考えて企画した。もう十数年になり、何度も変更しているが、大きな雰囲気は変えていない。
- * パンフレットには、手形で入れる露天風呂の写真に掲載し、その裏は地図となっている。黒川温泉の旅館は 24 軒プラス別館が 3 軒の 27 軒である。組合費は平等だから、別館は掲載していない。
- * 温泉手形導入後、順調に入り込み客数が伸びている。平成 6 年頃に階段状に伸びがとまった時期がある。これは、一旦、九州県内の来訪者で黒川が飽和状態になった時である。そこで混んで、「いものこを洗う」状態になった。黒川のスローガンとして、「癒し」があるが、これでは癒されない。かなり、危機感を持ったが、宿泊者数をみると減少しておらず、その後も伸び続けている。
- * 各旅館のお風呂自体は拡張しているわけではないので、平成 6 年当時と物理的な状況は変わっているわけではない。もちろん今でもクレームがないわけではない。しかし、従業員を増やしたりといった旅館の対応や、従業員の対応が変わったと思う。田舎であり、人を雇うのも簡単ではないし、田舎のつもりでサービスされても困るので研修の時間などがかかる。その成果がその後のさらなる客数上昇に結びついていると考えている。

来訪圏域

- * レンタカー利用者が多い。公共機関を利用して来たとしても、公共機関に融通性がないと嫌だとなる。今のように旅行形態がばらばらになるなかで、公共交通では難しいのは

当然である。自分が楽しむためなら、計画をたてて、労力も払うのではないか。楽しむためなら時間は関係ないのではないか。楽しむために労やお金をいとわない人が増えている。

- * レンタカーであるということは、九州に飛行機で来た客であると考えている。特にどの県が多いということではなく、九州県内の「わ」ナンバーは、長崎から福岡から全て来ている。ストレートに黒川に来ない人がどんどん増えている。せっかく九州に行くならと、黒川に来る前に色々な所によっている。
- * その一方でツアーもある。ツアーは大阪発が多い。中には船で一泊してわざわざ黒川のお風呂に入りに来る格安ツアーもある。

来訪者の属性

- * 統計はとっていないが、20代30代の2～4人くらいのグループが非常に多い。カップルはもちろんいるが、7割女性である。こんなに若い女性が多い温泉はないのではないかと思うくらいである。ただし若い女性は日帰りも多いかもしれない。若い女性は福岡あたり九州内も多いと考えている。
- * 40代50代の世代は癒しを求めている。しかし、その世代も女性が多い。

人材教育

- * 人材教育は基本的には各旅館にまかせている。しかし、組合でも教育事業として、教育研修旅行や従業員表彰制度を設けている。
- * 従業員表彰は、3年、5年、10年、20年を表彰しており、毎年40～50名程度を表彰している。20年勤続表彰は20万円相当でハワイ旅行である。半額が組合、半額が旅館負担である。表彰金が高いとも言われるが、20年勤続は普通の会社で考えてもなかなかなくなっている。
- * 外から黒川で働くために来る人もいる。共同宿舎を組合でも作っている。現在は20部屋。需要が増えたらもっと増やす。20部屋で1億かかっている。あとは各旅館で従業員寮を持っている。
- * 今後の大きな課題は意識改革である。働く場として、旅館のイメージが良くない。昔は、田舎の方だと危ない人とか逃げてきた人が働いているイメージがあった。そうになると旅館で働こうと思う人のレベルをあげるとするのが難しい。最初は、他に仕事がないから来るという人が多いところから始まる。フロントとかは少しは変わって来ているが、最初は知的労働、創造的労働の場を求める。旅館は肉体労働に近いところもある。働く意識を変えていかないといけない。今は、若い従業員が増えているが、他に働くところがないという若い人もいる。
- * プライドを持って、サービス業に対する感覚に誇りを持てる職業になると良いと思う。そのためには経営者も変わらなければならない。お客さんに喜んでもらうことが自分た

ちのプライドであり、喜びと思えないと難しい。

やまなみハイウェイ

- * やまなみハイウェイ無料化の影響はあまり感じていない。来る人は目的意識で来るので、途中の道路が無料であろうが有料であろうが、価値があれば来る。高速を通るのと同じ感覚だからあまりもともと抵抗なかったのではないか。
- * やまなみハイウェイができたことによる影響としては、日帰り客が増えた。また、ハイウェイ沿いに店が増えたので、日帰り客はやまなみを通って来る人が増えているとは思う。それがひいては黒川の日帰り客を増やすことにつながっている可能性はある。黒川に日帰りで遊びに来る途中で、立ち寄りたり、見たりする場所が増えたのはいいことだし、それによって、時間がかかるから黒川に泊まってもらえれば、もっと顧客に喜んでもらえると考えている。

繁忙期

- * 昔は3月、5月、8月、10~11月、正月だった。今は、その差がなくなっている。6~7月は少ない時期だったが、かなり客が増えている。たぶん従来の繁忙期に予約が取れない人が来てくれている。黒川は混んでいて泊まれないというのは、口づてで拡大してしまっているところもあると思う。もちろん土曜日は混んでいるが、全く泊まれないような状況ではないはずだが。予約は本来は半年前くらいだが、正月などは、来たときに来年もよろしくといわれ、1年前から満室ということになる。
- * 繁閑期の差が縮小している要因としては、四季を通じて楽しめる食事を提供していることも大きいと考えている。
- * さらに、植樹した雑木により、春の花、青葉、新緑、あじさいなど、雨がふっても風情があるし、7~8月は涼しい高原の風が吹く。そして、紅葉、冬の湯煙といったように四季折々の風情が楽しめる。
- * 外国に遊びに行く人も多い。外国に行けば、固有の素晴らしい伝統があり、その土地にしかない雰囲気がある。そこに住んでいる人もその土地の雰囲気がある。その土地の世界がある。そういうひとつの空間が欲しい。それは黒川でもまだまだできていなくて、汚い場所などもある。「環境作りはまだまだ」とはそういうことである。そういう環境づくりによって、お客さんが来たときに、「ここだ」と思える空間を提供したい。川端康成の「トンネルを抜けたら」というように、黒川もトンネルを越えたら、阿蘇山から、その雄大な光景から、横に入ってきたら、ひなびた温泉街があるという感動を提供したい。
- * そういう観点からは便利になりすぎても遠すぎても困る。空港から1時間半、福岡から2時間半というのは、よい距離である。自分で運転して、ちょっと疲れたなと思うころに到着して、温泉に入るとありがたみが増す。
- * どんな地域でも、そこから1時間半の場所は必ずある。ということは、どこそこから何

時間だからということではなくて、要するに地域が変わればよい。どういう空間、世界を来訪者に提供できるかが重要である。都会にない、都会で見ることができない景色を作らないといけない。看板も都会に行けば、赤青黄色のネオンがある。だから黒川はなくす。昭和 61 年には、数多くの看板があった。そこで、看板は都会にもあるから、案内板だけにすればよいという発想に転換することにした。反対は極めて強かったし、今でも異論はある。

- * 建物も、日本人の行き着く先は和風と考えた。当初は賛同しない旅館もあったが、だんだん建物の壁を茶褐色系に塗り替えたり、西洋の大理石風呂だったのを和風に変えている。その方が需要が多いということである。

成功の要因

- * 黒川が成功したのは色々な時代背景もある。30 年前に今の姿ならつぶれていると思う。「田舎」や「癒し」といったことにニーズがなければ成り立たない。黒川は、白黒映画が似合う非常によい雰囲気を持っていた時代があったということが柱になっている。
- * また、湯布院の努力を見ながら、良いところは見習い、課題となったところを見て学んだ。例えば、湯布院は外からの資本の侵入を止められなかった。湯布院の取り組みはある意味早すぎて、バブルの前から着目されたため、お金を持っている人が入ってきすぎて、パチンコ屋などもとめられなかった。さらに、湯布院は十数年前から環境条例を作っているが完全に守らせられなかったのは、湯布院の中で、中心人物が優れた人すぎたのかもしれない。地元がきちんとついていききれていない。
- * 黒川は、その影に隠れて伸び始めてはいたけど、影でひっそりしていられた。そして、バブルが崩壊してますますのびた。
- * 地形の良さもあった。川沿いの細長い土地であり、大規模なもののためには、山を切り開くなどが必要。バブル期なら山を切り開かれたかも知れないが、今の状況では、それも難しい。

その他

- * 行政との連携はない。

沖縄県与那城町企画調整課

海中道路建設の経緯

- * 与那城町は離島を4島抱えている。離島解消のためにまず企業誘致を図った。その誘致企業である石油会社（ガルフ社：米国、現在は出光が引き継いでいる）に埋め立てを依頼し、昭和46年に工事開始、7年に町に譲渡してもらった。平安座島と宮城島の間はコンビナートで埋め立てた。島を道路で結べば人口が増えるかと思っただが、実際には人口減少している。
- * その後、県に無償で道路を移管し、県道として改良工事が実施された。平成3年から改良工事が始まり、改良工事自体はまだ続く。
- * 海中道路という一区間のみが開通したという位置づけである。平成12年から一部供用開始し、CM撮影などが行われるようになった。
- * 町としてはまだ整備途上と考えている。今後、「あやはし資料館」として道の駅的な特産品やレストランを兼ね備え、海に関連する資料館などが開業する。

与那城町の観光について

- * 観光統計は正式にはとっていないが、年間おおよそ6万人程度と考えている。
- * 伊計島の入り込み客が多い年で宿泊6万人くらい、日帰りの入場をあわせると10万人、伊計島ビーチの入り込みが6万人（日帰り）とみている。
- * 沖縄県のリゾートは西海岸中心に発展しているが、東の与那城町も西におとらない自然があると考えている。
- * 平成13年から海中道路をいかした「あやはし海中ロードレース」をたちあげた。ハーフマラソンとトリムマラソンがある。第1回は4千名が参加し、今回は5千名の応募があった。本土からも多く参加してもらっている。
- * 電源地産業振興新事業として、平成12年にあやはし祭りを開催した。
- * 昭和56年はビックタイムリゾートという名前ではなく細々とやっていた。平成元年から現在の形である。橋ができる以前は港から船で入っていた。当時から民宿は5～6件あった。今は民宿はない。
- * 海中道路を使ったCMとしては、県内のお茶のコマーシャルなどがある。橋というよりは海をCMの背景とする。
- * 観光に対するPRはほとんどいきとどいていない。今まで観光で生きていくという発想さえも薄かった。
- * 伊計島ビーチは干潮時も泳げるため地元民には人気がある。
- * 橋より前は港の近くまでタクシーで来て、そこから船にのっていた。

- * これだけの施設だから、本来はもっとPRしたい。
- * 音100選に選ばれた。エイサーが沖縄の中でも有名である。
- * 東宝映画の模倣犯の撮影が今年の2月に行われた。また、スクールウォーズ(2年前)などの撮影もあった。
- * 県内のCMにはよく使われている。めがね1番。
- * 特に場所の提供とか、なにもなく、勝手にとって行っている感じ。行政が手伝うのは撮影の時くらいである。
- * 撮影は宿泊を伴っている場合でも西側のリゾートホテルに泊まっている。
- * 野球のキャンプを誘致した際も宿泊は西側のリゾートとなった。
- * 主な産業はさとうきびとたばこである。
- * 石油会社誘致時、雇用の地元民とは、村民ではなく県民というとならえ方になった。下請けはほぼ100%地元となっている
- * ビッグタイムリゾートは、東京のはたの不動産の資本である。
- * 地元雇用は、案内誘導、レストランなどで30名程度の雇用力がある。
- * 7月、8月は満室のようである。
- * あやはし資料館は今年の11月完成予定である。台風があったが12月には完成させ、来年4月の海開きまでにあわせて開業したい。中部地区の特産品を販売したい。市町村のオープンスペースを作ろうとしている。事業費約11億円である。起債7億、しまこん3億5千万円(しまこんは防衛室長)道の駅はたくさんあるので、「海の駅」にしたいと考えている。
- * 海中道路225億円は県事業(6km)で実施した。
- * レンタカーが多い。
- * 大型バスでは交通の便が悪い(伊計島で大型バスが通れない)
- * 島を一周できるようにしたい。
- * ビッグタイムリゾート来訪者は県外客である。伊計島ビーチは県内客が多い。伊計島ビーチの就業者は本土の方が勤勉で本土の人が働いている。
- * Iターン希望もある。観光客から、このあたりの土地を探してくれと頼まれた。おいの空き家は本土の定年退職した夫婦が月3万円で借りて2年契約で住んでいる。
- * ロードレースやあやはしまつりは行政主導である。まつりも従来、ほそぼそやっていた。平成12年にロードパークを利用して実施した。
- * ロードパーでは、今度の土曜日、イベントを開催する。仮設で海にステージを作って会費制のイベントをする。道路パークだけ区切り、シャトルバス3台で橋のたもとから輸送する。観客4~5千名を予想している。
- * あやはし祭りの来訪者は、8千名、延べ1万6千名である。

10．長野県安曇村ヒアリング記録

長野県安曇村観光商工課
白骨温泉旅館組合

白骨温泉の概要

- * 個々の温泉旅館の営業努力により、今現在来ているお客さんを確保している。旅館組合による営業活動は行っていない。
- * 白骨温泉では、平成4、5年頃から旅館の増改築が行われ始めた。白骨の歴史や自然景観に合った温泉地らしい景観を創出するために、旅館組合の1組織としてまちづくり委員会を設立して意識向上を図っている。
- * 安曇村では、白骨温泉内に公共野天風呂、遊歩道、案内所、トイレ、駐車場、街灯を整備した。これにより、温泉地らしい絵になる風景が形成された。また、白骨温泉旅館組合では、公共野天風呂や案内所等を管理・運営している。
- * 白骨温泉は、安房トンネルの開通により、広域アクセスが格段によくなった。高山方面からアクセスできるようになったほか、北陸方面からの客も増えた。
- * 白骨温泉は白色の温泉色に特色がある。また、名前が神秘的ため、興味をかき立てることができている。
- * 県道白骨温泉線(湯川渡～白骨温泉)が規定雨量を超えた時あるいは冬期間の通行止め時は、県道乗鞍岳線前川渡より乗鞍高原へ、上高地乗鞍スーパー林道を経由して白骨温泉へ至る。
- * 県道白骨温泉線は、S字カーブも多く、過去に行った顧客満足度調査では、立地・交通面は最悪の評価となった。
- * 観光客は、雰囲気は秘湯にはあこがれるが、実際のサービスは高グレードを求める。県道白骨温泉線のうち未改良の2km区間は、都会からのお客が嫌がるので、旅館組合では、休日にガードマンを委託して交通整理をお願いしている。
- * 案内所、トイレ、公共露天風呂は、公設民営方式である。
- * 白骨温泉で最も評価が高いのは、温泉の質である。
- * 白骨温泉旅館組合では、公共野天風呂や案内所等を管理・運営している。また、公共野天風呂のほか、13の旅館のうち11が露天風呂を持っている。最近は、予約に際し露天風呂の有無が大きなポイントとなっている。
- * 折からの「秘湯ブーム」もあって賑わいを見せ始め、平成2～3年をピークに、空室情報を含めてより詳しい情報の提供が求められるようになったことから、白骨温泉観光案内所を設置し、運営を旅館組合へ委託した。従来、白骨温泉は、観光事業者のみで、まとまりがあった。国立公園内、環境省という一律の網がかかっていたのも、まとまりの出ている原因となっている。
- * 観光客は、中高年が中心を占め、関東・中京方面からの観光客で全体の7～8割を占め

る。

- * 白骨温泉では、訪問した人全てに満足してもらうことを最も大事にしているため、リピーター客の増加や、その訪問客の口コミによるPRにつながっている。
- * また、各旅館のサービスの向上が、入込客数の安定化につながっている。
- * 白骨温泉では、早い時間帯に旅館について、くつろぐ人が増加している。
- * 白骨温泉では、4、11月のお客さんが増加している。ピークは夏の8月と、紅葉の10月である。これらの月には、トンネルのすれ違いで自然渋滞が発生する。
- * 観光客は、旅館は空いているものと思っている。バブル期、全国の観光地では、供給過多になったが、白骨温泉では、バブル期に旅館の増築を行わなかったため、現在は、半年先の予約が取れないほどである。
- * 観光客の満足度を高めるためには、安全性を確保することが重要であると考えている。そのため、現在、観光客が安心して白骨温泉へアクセスできるよう、県道白骨温泉線は道路改良が進められているが、全線改良には至っていない。特に冬季も県道が閉鎖されることなく、安全に通行できるような整備が急務である。
- * また、国道158号においては、近年、バス等の車輛の大型化によりトンネルのスムーズな交通ができず、渋滞発生の一の要因となっており、早急な対策が必要である。
- * 国道トンネル内部にも、大型車と普通車がすれ違うことができない箇所がある。

安房トンネルの開通について

- * 安房トンネルの開通により、日帰り観光客が増加した。
- * 豪雪地帯のため11月中旬から5月上旬まで約6カ月にわたって通行止めになる上、非常に険しい地形で火山地帯の為、地質がもろく、降雨によりしばしば通行止めになることもあった安房峠を年間通行できるようになり、30分以上を要したつづら折りの峠道を、わずか5分で通過することができるようになった。
- * 安房トンネルの開通により、首都圏から奥飛騨へ直行するルートが増加した。開通前は、白骨温泉として、開通により素通りされてしまうことに対する危機感があったが、開通により底上げを図ることができた。逆に、山岳観光のみの上高地の観光客は減少傾向にある。白骨温泉は、「温泉」が付いているだけ優位である。
- * 安房トンネルの開通により、白骨温泉の観光客の来訪圏は北陸まで広がったうえ、生活面でも買い物などの圏域が松本～高山まで拡大した。奥飛騨～松本間が約1時間になったため、奥飛騨方面から松本のスーパーマーケットに買い物に出る人が見られる。

上高地の交通規制について

- * 上高地では、1975(昭和50)年よりマイカー規制を実施、当初30日間で始め、96(平成8)年より規制を通年化した。以前は、規制がない日に車が集中することがあり、大渋滞が起こった。地元の大半が賛成していたのではないか。ただし、上高地は宿泊

客数が減少している。車利用者は、遠くに止めることを嫌がる。

新幹線延伸に対する期待

- * 現状では、八戸を発地としても、十和田から青森方面へ移動する流れが中心となるが、八戸市としては、八戸を発地として周遊し、八戸に戻るといった流れを作り、その中で一度でも市内に立ち寄ってもらい、次につなげたいと考えている。県が実施している『十和田湖冬物語』でのシャトルバスは6コースあり、その内の1コースに八戸発で八戸着のコースを設定しており、2次交通の充実を図って観光客を呼び込もうとしている。将来的にはこれを発展させ、八戸周辺を周遊する八戸発着のルートを作りたいと考えている。それは各エリアの事業者が提案したものを県がまとめてエージェントに売る、という形になるだろう。
- * JRバスが八戸発十和田湖（休屋）行きのシャトル便をガイドなしで午後2便運行させる予定であり、他のバス事業者3社で共同して午前2便のガイド付き定期観光バスを運行させる予定である。直行であれば所要時間は1時間半程度である。
- * 八戸～久慈方面については、JR八戸線の活用を考えており、うみねこ号の名称で観光列車を運行させる予定としている。久慈地方については、久慈振興局がJR八戸線の活用を考えており、日本海側のサンセットに対して、“サンライズトレイン計画”として検討中である。八戸～二戸～久慈～宮古～盛岡という流れができるのではないかと。二戸は同じ岩手県内であり、うまく連携取りたい。

新幹線延伸の影響

- * 新幹線の延伸は流入人口という点もさることながら、流出という点にも注目する必要がある。若者層や女性層は東京までも買い物に出かけることが可能となり、様々な刺激を受けて新しい文化が発生する可能性もあると考える。
- * その一方で商圈が仙台へ流れる危機感がある。以前は67～8万程度の商圈人口が、現在では64～5万人まで減少している。先に整備された下田町の大型店舗により3～4万人の減少、さらに仙台への流出というのは八戸市としては打撃である。もっとも地元にも魅力的な施設が整備されてもそれだけではダメで、都市に行くという雰囲気や空気の魅力があることはやむを得ない。地方は地方の良さを見つけてアピールしていくしかない。
- *

新幹線延伸を活用した取り組み等

- * 民間、地元の方々を集めてみなと八戸ネットワーク研究会を発足、陸奥湊の魚介海産物の並ぶ東北でも有数の朝市と種差海岸を組み合わせた麵恋切符のようなものをJRと検

討しているところである。商品券付きの麺恋切符タイプのもを来春の春～夏にかけて実施したいと考えている。種差では、遊歩道があるのでウォーキング大会や周辺の遊覧船の活用など組み合わせ、ポイント駅で何かイベントなどを行うことなど企画委員会を立ち上げ検討していきたい。

- * 八戸～中心商店街への流れも作りたいが、中心市街地では個別店舗や商品を指定するのが難しい。中心市街地でも別途麺恋きっぷを考えているようであるが、市としてはポイントを絞ろうと考えている。当面は市と中心市街地とが別々に検討していき、将来的には連携・共同などを図る方向でよいのではないかと考えている。中心市街は食にこだわった企画ということであるが、市としては海の食材を利用した企画を検討していく。
- * 八戸市は産業都市のイメージがあり、これから観光を売りにしていくことが課題となっている。その起爆剤として新幹線の延伸があり、不況の影響もあって観光産業にかける期待は大きい。
- * 弘前は八戸ほど産業はないが、歴史的資源を持っており観光に力をいれているので、八戸の海や食を活用し、弘前との連携もあり得るのではないかと考えている。その為にはJR津軽鉄道を結んで交流できないのか、と考えている。
- * 八戸としては囲い込みではなく、十和田、下北半島、弘前などを含んだ広域観光を構築する中で出来るだけ多くの人に八戸に訪れてもらいたいと考えている。『きらきらみちのく号』により八戸～下北方向へのネットワークができ、また十和田湖方面とのネットワークの中に種差海岸など八戸の資源も組み込むことができればよいのではないかと考えている。将来的には、北海道との連携も考えられる。
- * 十和田、下北半島と八戸については列車以外の交通機関として、バス路線整備を十和田観光電鉄などで考えていただき充実してほしいと考えている。
- * 現状ではタクシーによる中心市街地へのアクセスは1500～1600円、バス料金は320円だが時間がかかる。観光客の利便の為に新幹線の延伸に伴い、シャトルバスを中心市街地の八日町まで運行することを新幹線交通政策室が検討しているところである。ただし、現段階ではどこが運行するのか、市内3社ある事業者が連携するのか等についても全く決定していない。料金も現在のままなのか、150円なのか、あるいは100円でもよいのかなど今後の検討項目である。また行政との役割分担として待合いの整備などについてもまだ決定している事項はない。
- * 観光タクシーについては、三八五タクシーとJRとで3時間観光コースなどを売り出していく予定となっている。料金は大人2,000円、子ども1,000円である。
- * 2月のえんぶり、十和田湖冬物語など新幹線開業後のイベントがあるので、ある程度の来訪者があると考えられるが、これら観光客をどのように市内に誘導するのか、開業に合わせてある程度の整備が必要と考えている。
- * 新幹線八戸開業実行委員会をつくり、そのなかに食文化の部会をつくり何を売り出すのかを検討している。現在までの段階ではウニで売りたいという意見がある。売り出すた

めのひとつの手段として、東京ステーションホテルで、本年9月中旬ころから3ヶ月間程度にわたり八戸キャンペーンを開催する予定としており、またそれに付随して東京でいくつかイベントを実現し八戸の食材などをPRしていきたいと考えている。

- * 地方の魅力を見つけながら、弘前などと連携する中で八戸の観光についても取り組んでいきたい。
- * 観光まちづくりの視点では、歩道が狭い、歩道がない、あっても電柱があって歩けないなどまちづくりの観点からの整備は全く進んでおらず、観光の基盤はまちづくりであることから、今後の重要な課題といえる。
- * 秋田新幹線に見られるように、開業後1、2年は好業績が期待できる。しかしそれ以降は町村によって伸びるところと、そうでないところの差がかなりつく。継続性をどう維持するかが課題であり、周辺地域と連携しながら八戸市も力をつけていくためにも2次交通が必要である。

北東北地域の観光について

- * 十和田湖の入り込み客の減少については団体客の減少という点、従来の国内観光行動の変化など様々な要因があると思う。受け入れる問題だけでなく、旅行形態の変化ということ、同料金なら国内より海外を選択するという形態の変化が大きいと考える。しかし、北へのあこがれはまだ根強く、十和田湖は魅力のある観光資源であると思う。
- * アクセス時間が3時間を切ると鉄路が空路に勝つ可能性が高くなる。新幹線延伸により首都圏は3時間以内になることから、三沢空港については、事業誘導したいということもあって、名古屋便や福岡便など遠距離便を要望している。花巻空港がそうであったように新幹線停車によって東京便が減少することには危機感があるが、三沢空港閉鎖は考えていないし、考えてはいけないと思う。

新幹線開業に伴ういわて沼宮内・二戸周辺について

- * 八幡平・安比方面へは現在、盛岡からバスが出ているが、新幹線開業により時間的にはいわて沼宮内が一番近くなる。しかし、周辺道路がバス対応の整備がなされていないことや、人口集積も少ないことなど、いわて沼宮内と盛岡を比較すると利便性上は盛岡の方が上になる。しかしながら、JR東日本としては手をこまねいているわけではなく、地元で道路整備など何回かお願いしている。
- * また、運輸関連会社の採算性などの問題もあり、新バス路線ははっきり確定していない。そのかわり地元のタクシー会社は安価な値段で結ぶ案が出ている。当初、貸切でということであったが、一人も二人も同じ料金で高くなり、乗合にしていきたいとお願いしている。
- * 盛岡スキーエリア協議会（安比高原、リゾートスキー、下倉、八幡平、雫石、夏油高原、田沢湖等）が負担しあいながら行ってきたが、近いいわて沼宮内の拠点化等について検討している。その一つのアイデアとしてシャトルタクシーがあげられる。
- * いわて沼宮内から安比への道路は、乗用車は大丈夫であるが、大型バスの運行には無理がある。このような状況でわざわざいわて沼宮内を拠点にするのかとの声もあるが、観光客はまずストレートに観光地へ行きたいというニーズが高いと思われ、客の利便性を考えると、最初はいわて沼宮内から入り、帰りは盛岡からという考え方もある。即ち、バスターミナルの混雑がなく目的とするバスへのアプローチがスムーズで時間効率の良いいわて沼宮内を発地とし、買い物、グルメなどアメニティの高い盛岡を着地とするルートが設定できないかと思っている。そのために地元にも働きかけは行っている。
- * 三陸方面に関しては、現在も沼宮内からのバスは持っている。二戸方面に新たに幅員の広い道路を新幹線開業に合わせて整備中であり、北三陸の中心となる久慈は二戸から連絡が強くなる。この様に三陸方面の整備が進み、商品開発もしたいため、エージェントとしては早く新幹線のダイヤを教えて欲しいといっている。
- * レンタカーに関しては、いわて沼宮内駅に雪の時期を除いて3台のレンタカーを常備する予定である。近年盛岡のレンタカーの需要が高まり、東北地方では盛岡がトップクラスである。その理由としては、盛岡を拠点にした場合、国道106号（宮古方面）と高速道路を利用できる点があげられる。いわて沼宮内からは西側には行きづらく、3台程度で十分と思っている。レンタカーでは、十和田・八幡平、角館方面への利用が多く、盛岡を起点にして周遊コースが設定できる。また、青森県に入ると料金が高くなるため乗り捨ては少ない。
- * いわて沼宮内～葛巻高原牧場間では第3セクターがバスを購入し無料で運行予定であり、新幹線開業効果を見込んだ取組が見られる。

- * JR東日本としては、いわて沼宮内が開業したことにより客を奪い合うことなく、それぞれに客が増えることを前提に計画している。その裏付けとして、秋田新幹線開業時の初年度前年比 140%の増加を見たことをあげている。
- * 以前、沼宮内を中心とした小冊子をつくったが、2次交通についてはレンタカーでの利用としか言えなかったという実態がある。

十和田湖へのアクセスについて

- * 十和田湖方面へはいわて沼宮内、二戸からのルートはかなりシビアな空間でありバスであれば時間がかかるため、この二駅に比べると八戸がメインになるのではないだろうか。
- * 十和田湖への入込は縦方向（青森から）と横方向（八戸から）が設定される。これらはシェアを奪い合うのではなく、新規需要が増える新規客対応と考えて、PR展開ができれば良いと思っている。
- * 十和田湖を核とした2次交通の取り組みとしては、古牧温泉グループの無料シャトルバスがあり新幹線八戸開業を見越して八戸駅から発着し、今からアピールしている。コースは青森、十和田湖（奥入瀬）、八戸、三沢、古牧温泉などと多く、宿泊者への利便性を考慮した乗降サービスを行っている。

岩手県内での動き

- * 八戸線（八戸～久慈）を活性化するための協議会を秋口には立ち上げようとしているが、実際には八戸開業には間に合わないと思われる。サンライズトレイン研究会（久慈振興局、広域エリア、JRバス等）を組成し、「リゾートしらかみ」を視察して各自治体の受入態勢を勉強したりしているが、まだ具体的な提案までには結びついていない。八戸線にはリクライニング改造車（二両）を投入予定である。

八戸周辺について

- * 八戸から下北方面にでるバスルートは約2時間の行程になるが、JR本線と競合しないようにバスは配置する。ルート上には原燃の施設を通るが、これは下北の自然とはテーマが違うが、トイレ休憩などの時間設定も必要でありルートに入っている。
- * 一般市民も観光客もどちらも利用できるバスは効果的と思われる。この様なでんでん虫タイプを八戸駅～市街地間に運行できないかとJR東日本から打診しているが、八戸市からはいい返事は返ってきていない。八戸は工業の町として発展してきた経緯があり、「食」で売るといふ方向へは転換がなかなかできない状況のようである。

石川県輪島市産業経済部

能登鉄道の廃線の影響

- * 能登鉄道は平成 13 年 3 月である。廃線の影響はあまりないと考えている。
- * 列車がなくなっても、金沢から特急バスが 1 時間 1 本、穴水から特急にあわせたバス、市内は循環バス（のらんけバス、8 の字に巡回）もあり、利便性ということだけ考えれば利便性は高まっているともいえる。
- * 循環バスは観光客にも市民にも好評である。最近では、おばあちゃんが孫の子守に使ったり、暇つぶしにちょっと乗ってみて海がきれいなら海で途中下車するなど、利用されている。
- * ただし一般の人から、時刻表からおちてしまった段階で、役所等に「どうやって行けばいいのか」という問い合わせがあった。バスは 1 年たってようやく認知され始めたのではないかとバス事業者（中央バス）が知っている。クーポン利用者（旅行業者が発行するクーポンのこと）も増えている。旅行会社にもルートに入れてもらえるように営業をかけている。
- * インターネットにのっている交通についても、昔の国鉄の周遊券のように地域全体を把握して設定する人がいなくなり、事業者が自分の交通を使わせたり、自分の地域を経由させるといった意図があるものが増えてしまっている。

観光入り込み

- * 大河ドラマは金沢の入り込みが増えているので波及効果はある。多くは旅行会社の企画商品なので、ルート設定しており、波及効果がある。

来訪者の属性

- * 中京部、関西、関東。関東の率が増えて来つつある。関越自動車道ができてから関東の入り込みが増えた。関越自動車道の前は関西が中心であった。関西客は、和倉温泉の人気の影響で入り込みが増えていた。
- * マイカー利用の個人、小グループが多い。40 代、50 代以降くらいが中心となる。朝市へは、入り込みの 6 ~ 7 割が来訪している。輪島の観光は朝市がナンバーワンである。
- * 入り込みは横田の有料道路と宿泊施設のモニター、入館施設、ドライブインのバスの台数・平均人数などから、月 1 回観光入り込み連絡者会議を開催している。絶対値自体は狂うこともあるが、変化はある程度踏まえられていると考える。
- * 年代は 50 位が多いがそれでいいと思っている。

観光振興

- * 輪島塗りは食器であればマイセンなどと比較しても高いわけではないが、和食器に対する理解が薄くなっているのかもしれない。和食器は投資対象にならないのが難点かも知れない。
- * 4月幕張メッセの旅フェアは石川県として出展した。こういうときにバスのちらしを持って行って配布する。
- * 役所としては、TVの宣伝のように潜在意識を与えることと考えている。そのため各種キャンペーン等を実施している。後は、それを受けて、観光事業者が自分の魅力で集客してもらわなければならない。それは、自分の魅力で泊まってもらえるように努力してくれとっている。
- * また、景観に配慮した街作りに取り組む予定である。廃駅となった場所にバスターミナルを作った。そこに観光物産店もいれて輪島の新たな拠点にしたいと考えている。ここから輪島らしい町並にしようとしている。(電柱地中化、景観)さらに、観光客が散策できる道をつくらうとしている。
- * もともと来訪者の行動としては既に駅中心ではなかったが、商店街から駅を核とした街作りをしたいという声があり、和一商店街の整備なども考えている。朝市通りと続いて古くからの商店街があるので整備しようと考えている。平成12年国土交通省 過疎指定を受けた。(新過疎法)過疎になったのは寂しいが過疎債があるので、それを使った整備を考えている。
- * そのほか、温泉からの街作りとして温泉周遊や、観光ガイドによる塗師屋めぐりとかを考えている。今、散策ルート11つくった。観光ガイドはバスにのったり、小グループについて一緒に町を歩いたりしている。今年中にはNPO法人化する予定。一般の人のボランティアガイド。朝市や駅にいる。今、登録は35人、今動いているのは15人くらいである。
- * 公民館を情報の収集・発信基地にしようとしている。今までの公民館は労働者や若者の非行を防止するが、その機能も過渡期と考えている。地域のリーダー育成。その一環として、金倉地区で自分たちの手作りで観光ちらしをつかって案内も自分たちです。まず、内向き(自分たちがレベルアップ。地元のことを地元の人に伝える)それが自然に外向きに発信されていく。問い合わせも自分たちの地域で受けもらえる仕組みをつくる。観光というのはなにをしても観光になる。市役所は情報収集発信機能を担う。
- * みんな外向けで来てくださえばっかり。もっとうち向けで、中で楽しそうにやっていたら外の人が集まってくる。そこが足りないと考えている。
- * 広域で連携して努力するのは困難であり、それぞれが独自でがんばって、その情報を相互に活かすというのが広域でのあり方と考えている。まず地元の個性がないといけなくて、お互いに隣はなにを持っているかという情報を知ることが分担だと考えている。人のことを手伝えることは難しい。

- * 人に魅力があるかということが大事であり、交流者に結びつく地元の人が重要であると考えている。人の紹介も足りないと考えて、商工会議所を中心に「能登の手帳」というのをつくった。がんばっている人を紹介するものである。その結果、観光客が増える。一般的な観光客が大挙しておしかけるといより、商業に結びついていくことを考えている。
- * 半島は文化のふきだまりといわれて、珍味や文化が残っている。変わったものはたくさんある。それも発信が足りない。今までは普通の観光客に合うものしか提供してこなかった。
- * 自分の好みに合う以外の情報を相手（観光客）のニーズに合わせて対応できるかが問題だと考えている。それを宿泊業者さん以外の人たちもできるようになることが重要と考えている。
- * 輪島市かできないことと考え、夕市が残っているほか、昔はソーメン所だったのでソーメンを復活しようとしている。「輪島らしさ」といわれても苦しいが、無理してでも「らしさ」を作っていくとしないといけない。朝市がお休みの日に地元産品だけを集めた市をたてようと思っている。
- * 金倉でイベントを実施したら、今まで数百人も来たことなかったのに 1000 人以上集まった。（県内、市内）。地元紙がとりあげ、地元紙がとりあげると全国ネットのマスコミがとりあげる。そうすると外からみて、「あそこはなんか楽しそうだ」ということにつながると考えている。地域の祭事・行事のカレンダーを地域向けに作成しようと考えている。

観光振興の課題

- * グループの人数が減っている。昔なら 3 世代 6 人が今は夫婦 2 人である。
- * 旅行会社の海外旅行に力を入れていることもある。ハワイ 3 万円といわれると勝負できない。
- * 旅行会社が地域限定キャンペーンをやらなくなった。やる場合は中部ブロックなどエリアが大きくなってきたと感じている。それは、団体から個人にかわって一つの地域だけで勝負しにくくなったのではないか。
- * 国内旅行も、隣近所全て観光地なので競争が激しい。
- * 忘年会なども減った。
- * 大手の稼働率が悪くなっているところをみると団体は減っていると思う。満室でも昔なら 600 人が 300 人になっている。
- * 旅行業者としては自分の企画旅行としてなら販売できても、個人旅行の場合、バスはお金にならないので販売しづらいといわれている。
- * 富山から氷見を経て能登に入る道を整備して欲しい。くねくねしていて運転しにくい。来訪者の車のナンバーをみると富山が多い。そこで、海岸周りの道を少し整備して欲しい。つながりは近いのに（能登の国）県境は道路が整備されにくい。かえって金沢の人

はあまり能登にこず、逆に大阪などに遊びに行ってしまう。富山からはドライブにちょうどいい。半島だけなら半日でまわれる。ぐるっとまわれるから楽しい。ということは飛行場にレンタカーがあれば非常に機能すると考えている。

空港による観光入り込み

- * 入り込みはほとんど小松空港である。今は旅行会社の商品が多いので、商品に左右される。旅行会社でたまに小松・富山両方使うものもあるが少数である。

能登空港

- * 決まっているのは全日空1便ということだけである。せめて複数便ということ、県と市で運動している。今の所それに手一杯であり、特に小松空港と連携してといったことまでは考えていない。
- * 複数便化するための運動の一環として駐車場を無料にする。また、各市町村の助成（団体客に対する助成）県は飛行機機材を買い上げてリースする。
- * 2次交通確保の要望を県にあげている。能登空港を中心として県内主要都市、主要観光施設へのバス、レンタカーを整備して欲しいといっている。
- * 輪島は能登鉄道廃止の代替バスが走っているので中央交通に能登空港を経由するように依頼している。（ただし時間が決まっていないので具体化していない）
- * 団体は心配ないが個人客の足をどうするか。商業的な交流者への対応をどうするかなど検討すべきことはたくさんあるが今からである。
- * 空港開設の期待としては外への知名度が高まることである。利便性が高くなる。業者も観光ルートが組みやすくなる。小松との組み合わせなど今までと異なるルートが可能になる。
- * さらに、飛行機にのせて運べる軽い物産の商品開発があれば産業振興につながると考えている。よその地は花のようだが、輪島塗も小さくて商品価値があるものとか、くちこ、むしあわびとか、商業の人にがんばってもらわないとならない。

観光の個人化への対応

- * ビジネス利用については、市内に2件ビジネスホテルがあるのと、民宿が臨機応変にシングルに対応している。
- * 対応はそれなりにできてはいると思うが、バスやレンタカーや宿泊の適切な情報が適切に発信して、旅行者が入手できなければならない。
- * 駅に輪島だけではなくて能登鉄道のパンフレットを全てそろえたいと考えている。空港でもそういう情報がすぐ手には入って乗り合いバスで行けなければならない。目的地でも同様の情報は得られないとならない。
- * 門前マップの裏は輪島マップで両市においている。いざ、行政がお金をだしあってやる

うと思うと難しかったがなんとか実現した。今度は金沢市と両面にしたい。後観光客は「能登半島」と捉えているのでロードマップが必要である。能登半島観光協会があるのはある。空港に情報センターができるということなので、協会主導で情報を整備して欲しいと考えている。

能登空港

- * 和倉は平成3年がピークで去年も前年度比99%となった。本年度は、NHK大河ドラマ「利家とまつ」の影響で長栄寺は例年の5倍の入り込みだそうである。月200万人が今1千万入っている。利家ブームで来た人が、この遊歩道は面白いと言うが地元の人はいかない。そのほか加賀百万石博で和倉が潤っている。
- * 来年は、話題となるものが空港しかない。
- * 能登空港早期開設協議会では、空港にアドバルーンをあげてモーニング娘。のコンサートをやるらしい。
- * したがって最大限活用する必要があることはわかっている。JR西日本と提携して、コナンのミステリーツアーをやることになっている。また、和倉温泉観光協会、輪島温泉観光協会が、観光振興のための話し合いを持ってほしい。ちなみに輪島に温泉観光協会ができたのは昨年度からである。
- * しかし、集客などについてエージェントに話をするためには、具体的に何時に何便飛ぶのかということが問題になる。
- * 空港は時間も2次交通も決まっていないので動きようがない。
- * 危機感は非常に持っているが1便しかないし、乗ってくれるかどうか不安が大きい。最初はヘリコプターのコミューター空港構想だったくらいであり不安は大きい。
- * そもそも観光で飛行機というのは現状、なかなかない。ストローで地元の人が東京に遊びに行くのには使っているようだ。空港利用者がどれだけ観光に影響を及ぼすかは未知数であり、プラスの位置づけである。あくまでも鉄道と車での来訪者がメインターゲットである。

交通網整備の影響

- * 能越自動車道が一番大きいと考えている。2020年完成予定である。
- * 空港は公務出張などは能登空港を利用しなさいとはなるが、あくまでも出ていくサイド。出ていく動きは確実に見込める。
- * 小松空港利用はビジネスが中心なので価格は下げている。観光対象なら価格をさげざるおえない状況のはずである。富山も同様である。成田から札幌2泊3日で3万円といった状況はおきていない。

観光振興について

- * 空港というより以前に、能登を訪れる必然性は、自然と温泉であると考えている。しかし、それだけで客が来るのかという疑問がある。グループインタビューを平成11年度に

実施したが、東京の客にいわせれば伊豆と一緒にであるということである。そうであれば、近い伊豆の方が良いとなる。

- * 能登が特化するためになにができるか。温泉は全国にある。ビジネスはあまりのびない。ゴルフと体験で客を呼ぶのもつきなみである。能登は特徴はなにか、ほかから来た人が「こういうところが面白い」といっても地元の人間にはあまりわからない。
- * 和倉・輪島でバック料金というのは、旅館につぶれなさいといっているようなのが現状である。
- * 和倉と七尾は商売に対する考え方が違う。和倉は、客を呼ぶにはR（バックマージン）が必要という考えがある。七尾はそういう考えはない。食菜市場はきちんとRを払っているため、募集をかけたなら地元では誰も希望者がいなかった。
- * 和倉は観光のために非常に投資している。七尾は小金持ちが多いが、あまり投資はしていない。そうすると地域全体としての地元住民の意識を変えなければならない。一番大切なのは観光産業を含めた能登半島の人の意識を改革することである。温泉街はやれることは始めている。後は、地域で眠っているものはたくさんあるはずで、飛行機を使ってまで能登に来る必然性を作ることである。有名なものはすでにインターネットなどで配信されており、隠れたものをひき出す必要がある。観光は、そういう小さなターゲットを掘り起こして大きなパイにしていくことだと思っている。
- * 栃木日光駅では駅長さんが観光ガイドまでしているのをみた。
- * 能登は、おっとり、ゆっくりで、競うことを知らない。富山は越中の薬という位、頭の回転が速い。能登の人間はねばりとやさしさはあるけど才覚は今ひとつである。
- * 能登は四季がはっきりした気候なので、温泉を活用して高齢者ばかり集めたこともできるのではないかと考えている。若い人が定住しないならと年寄りを集めてもいいのではないかと考えている。長期滞在型として、都会はせわしいと思った人に住んでもらって何かあれば能登空港で息子夫婦のところにも帰りやすいし来てもらいやすい。冬は厳しい。雪はみなさまが思っている以上に降らない。積雪は1ヶ月くらいである。
- * 和倉は客を呼ぼうとする意識はあるが、七尾はまだ全く取り組みは始まっていない。
- * 石川県のイメージといえば、金沢、兼六園、輪島塗、加賀屋である。グループインタビューによると、みんな和倉温泉を知らなくても加賀屋は知っている。
- * 和倉の朝市は「国の光」つまり文化を見に来るはずが観光化してしまった。観光とは、本来、住んでいて住みたい土地というのを味わうために来るはずだが、すぐに観光化してしまう。

観光入り込みの状況

- * 阪神淡路大震災で関西客が減った。着実に動いているのは北関東。福島・茨城のお客さんが多い。高速道路のおかげである。
- * 最近、役所として力をいれているのは長野である。海なし県なので、海を見てもらおう

という趣旨である。道路整備により兼六園までゆっくりきても4時間で来れる。

- * 団体は減っている。個人の比率が上がっている。
- * 観光客層の年代。団体の年齢は高い。ファミリーは30代、40代。
- * 若い人はシビアで安いところに泊まって外湯で温泉。でも加賀屋に行くと若い女性2人組もみかける。年代までとったデータはない。
- * 輪島は半分以下に減っている。輪島塗の売り上げも落ちるなんてものではないくらい落ち込んでいる。
- * 石川県は日帰り立ち寄り客が少ない。昼行くと寂しい。

直流化による影響

- * 直流化が平成3年であるが、駅から聞く話では、あまりお客は落ちていないということである。
- * 秋に能登鉄道が、エージェントと「地方鉄道にのろう」という企画をして、大阪の婦人団体5千人を集客するらしい。

. 参考文献一覧

【 章】

- ・ 社団法人日本観光協会「観光の実態と志向（第19回）」（2001年3月）
- ・ 財団法人日本交通公社「JTB宿泊白書2001」（2001年）

【 章】

- ・ 建設省「国土建設の現況」（1991年）
- ・ 財団法人日本航空協会「航空統計要覧」（2001年）

【 . . . 章】

- ・ 各市町村パンフレット等