

IV．活力ある地域社会の構築に向けた観光と交通に係る方策

1．活力ある地域社会の構築に向けた観光と交通に係る方策

観光による交流人口の増加に向けては、以下の4つの基本的な方向性が各事例から見出せる。

交通ネットワーク拠点から観光地へのアクセスと域内交通の充実
観光客ニーズに合った交通サービスの充実
官民が一体となった取組の推進
複数の市町村が連携した広域観光の推進

1) 交通ネットワーク拠点から観光地へのアクセスと域内交通の充実

主要幹線の整備によって居住地から目的地またはその周辺への交通利便性は高まる。しかし、主要幹線から目的地である観光地へのアクセスが整備されていないと、移動利便性は低下するため、結果として交通面での不便を生じる。それは、血液を末端にまで運ぶ動脈と毛細血管の関係と類似している。すなわち、新幹線や高速道路が整備されたとしても、駅やインターチェンジから目的地までが不便であると観光客の流れはスムーズでなくなってしまう。交通結節点からの2次交通や観光地内の交通サービスの充実が求められる。

観光客が町（観光地内）を回遊することによってまちは活気づく。概して、大規模温泉旅館が建ち並ぶ観光地は、あらゆる行動が1つの旅館内で完結してしまい、まちの賑わいや住民と観光客の交流が活発にならず、結果として観光地としての魅力が減退することとなる。観光客が町中を回遊するには、徒歩や自転車、巡回バスなどを利用した交通が想定できる。観光地内の移動利便性とまちづくりを一体的にとらえた施策が必要である。

< 施策例 >

駅やインターチェンジ等の交通結節点から観光地区、および観光地間の旅館組合や観光協会等によるシャトルバスの共同運行
観光地内での巡回バスの運行
平坦な場所でのレンタサイクル、散策道の整備
交通渋滞の緩和とマイカー規制等交通需要をコントロールしたスムーズな交通の実現
一般道や農道などの景観整備
高速バスのサービスエリア等での乗り換え自由度の向上

< 本調査での参考事例 >

北海道斜里町

- * 国道の整備を行うことによって、空港からウトロまでにアクセスが改善された事例
- * イベント開催中にシャトルバスを運行している事例

秋田県角館

- * 新幹線の駅から徒歩圏に武家屋敷、桜並木を形成している事例
- * 人力車、レンタサイクル、スマイルバス等多様な交通機関により町並み観光を促進している事例

滋賀県湖北地域

- * 長浜駅から徒歩圏内に観光まちづくりを推進している事例
- * 駅から主要観光施設を周遊する巡回バスを運行している事例

山口県萩市

- * 「道の駅」開業にあわせて市内巡回バスを運行している事例

静岡県浜松市

- * 観光客を対象の高速バス・無料送迎バス・湖上船・観光バス等多様な交通機関（事業者）の連携により移動利便性を確保している事例

石川県山中町

- * 観光客を対象とした主要観光スポットを周遊する町内巡回バスの事例

等

2) 観光客ニーズに合った交通サービスの充実

近年の旅行が、団体旅行から家族や小グループによる旅行へと変化していることや観光の目的地選択には価格（コスト・パフォーマンス）が大きく関係していること等を考慮する必要がある。観光客の欲求を満たす交通サービスや料金を設定する際は、その観光地が想定する観光客（ターゲット）の視点からの検討が重要となる。そのため、それぞれの観光地は、観光の傾向やトレンドを踏まえ、自らの観光地の特徴や実際に訪問している観光客の特性などを分析したうえで、観光地として強みや弱み、市場性などを明確にし、想定ターゲットを明らかにして、観光施策や交通施策を検討することが求められる。

例えば、予め立ち寄り場所が決められてしまう団体旅行とは異なって、ある程度目的や志向性が類似した小グループでの旅行の場合、思いついた場所を訪問する気ままな旅行を好む。そのため、自由な移動ができるマイカーやレンタカーが好まれるケースが増えている。

また、一般的な傾向として、家族旅行の増加や旅行の小グループ化、さらには情報通信技術の発達によって、より小回りの効く交通が求められている。特に家族旅行の場合は、費用総額が重要となるため、人数が2～3名以上になると費用が安くなるマイカーやレンタカーなど車での移動が主体となっている。そのため、道路整備が重要になると同時に駅や空港など道路以外の交通結節点でのレンタカーの充実と乗り捨て料金の低減などが求められる。

本四架橋や東京湾アクアラインに見られるように、通行料金面での障害が沿岸地同士の交流を妨げている理由となっているケースがある。また、航空業界の運賃自由化に伴い、主要路線の航空運賃は低料金になったものの、女満別空港や2003年7月に開港予定の能登空港のような地方空港の場合は、競争原理が働かないため、主要路線との比較において料金面での優位性がなく、相

対的に航空運賃が高めに設定される。また、主要路線から地方への交通網の発達により、居住地
主要路線（札幌や金沢などの都市） 地方（車・鉄道・バスでの移動）の図式が顕著になって
おり、地方路線は採算面で苦しい局面にある。

このように、観光は、料金との関連性が非常に強いことから、観光客の視点にたつて通行料金
や運賃等に関する価格戦略や観光商品戦略等を検討することが必要である。

< 施策例 >

駅や空港でのレンタカーの充実

観光地間を結ぶ小型デマンドバスやフリー乗降バスの運行

観光タクシーの充実

有料道路等の料金設定にマーケティング志向の導入

航空運賃や鉄道運賃の価格競争力を考慮した空港、鉄道の整備

< 本調査での参考事例 >

北海道（女満別空港）

* 旅行の個人・小グループに適応した空港でのレンタカーの充実

秋田県角館

* 新幹線の駅から主要観光スポットを周遊するスマイルバス（小型バス）の事例

熊本県南阿蘇（南阿蘇鉄道）

* 観光客が阿蘇の大自然を味わうことができる「トロッコ列車」を運行している事例

沖縄県与那城村

* 車窓から沖縄らしい景観を味わいたいという観光客ニーズに応えた「海中道路」の事例

長野県安曇村

* 秘湯のイメージに沿った交通不便さを逆手にとって安全性のみを考慮している事例 等

3) 官民が一体となった取組の推進

観光振興には、観光事業者等の民間事業者だけでなく、交通インフラの整備や観光まちづくりを進める行政、さらには実際に観光客と接する住民のもてなしの心などが重要であり、官民が一体となって観光客を迎える姿勢が必要である。近年は、エコ・ツーリズムやグリーンツーリズムに代表されるように、その土地に古くから伝わる歴史や伝統・文化、自然や産業などを観光資源として評価するツーリズムが注目されており、その傾向が観光地としての顔づくりである観光まちづくりへとつながっている。

こうした観光まちづくりと一体となった交通サービスとしては、観光地内のガイド付きの巡回バスや観光タクシーなどの利便性が高い。また、比較的広域的に移動する場合は、観光タクシーの利用が便利ではあるものの、タクシー料金が距離・時間併用運賃で設定されているため、観光客にとっては高額になってしまうこともある。そこで、観光客が観光タクシーに支払う料金の一部を行政が負担するなどして、タクシー事業者にとって不利のないようにするとともに、観光客にも有利な条件で観光タクシーを利用してもらい、観光客が地域を訪問しやすい環境を作りだすこと等が想定できる。

< 施策例 >

観光まちづくりと一体となった交通サービスの充実

観光タクシーの低価格化の推進とタクシー事業者への広域的な行政支援

< 本調査での参考事例 >

石川県山中町

* 行政が進めるまちづくりと温泉観光協会の町内巡回バスが一体的に推進されている事例

長野県安曇村

* 行政による白骨温泉の公共施設(野天風呂・案内所)の整備と地元温泉旅館組合による施設運営の事例
等

4) 複数の市町村が連携した広域観光の推進

単独の市町村だけで観光客に満足を提供できる観光地は数少ない。そのため、近年は周辺市町村が協力して、それぞれの特徴をアピールし合いつつ、相互に協調関係を強める例が少なくない。観光地には立ち寄り拠点として魅力があるところや宿泊するのに魅力的な場所、季節によって魅力的な場所など、それぞれの特色や強み・弱みを持っている。こうした地域の個性を打ち出すためには、単独で観光客を誘致するよりも個性を活かしつつ周辺市町村と連携していくことが地域全体の活性化に寄与することにつながる。

そのためには、まず観光面で連携する受け皿としての受入機関を組成し、単に共同PRにとどまらず、受入人材の教育・研修、連携する自治体をまたいだ観光商品の造成など、継続して実施できる具体的な事業を進める体制と意識が重要となる。

< 施策例 >

共同キャンペーンやパンフレットの作成と周遊ルートなどの交通ルートの明示
観光タクシーの低価格化の推進とタクシー事業者への広域的な行政支援（再掲）
交通施設（鉄道駅、道の駅等）や観光施設での広域観光情報の提供
観光地の魅力づくりの基礎である人材の育成プログラムの実施

< 本調査での参考事例 >

北海道網走市・斜里町

* 冬季に開催する北海道らしいイベントや観光商品を共同してPRしている事例

* 冬季に開催するイベント期間中に広域的なシャトルバスを運行している事例

秋田県田沢湖・角館・中仙町・西木町

* 周辺4町村で共同パンフレットを作成し、共同キャンペーン等を行っている事例

滋賀県湖北地域

* 北びわこ周遊観光キャンペーンを1市12町で年4回実施している事例

熊本県南阿蘇鉄道沿線地域

* 南阿蘇鉄道の沿線6町村による南阿蘇観光協会連絡協議会による年4回の機関誌の発行と『6分の1マップ』の作成
等

2. 交通ネットワークの整備効果を高める観光施策のあり方

交流人口の増加に向けては、交通ネットワークの整備と魅力ある観光地の形成は不可分一体的である。

交通が整備されて安心すると、観光客が減少する可能性は高まる。

不利な条件がその観光地を魅力的に演出する例も多く、むしろ恵まれた条件が観光地を衰退させる。

交通ネットワークの整備は、観光振興を促進するためには不可欠な要素である一方で、交通網のみが整備されたとしても、観光振興が図られるとは限らない。観光振興は、観光地や観光施設が魅力的であることが大前提であり、交通は観光振興を促すための媒体であることを認識しておく必要がある。交通網が整備されると安心してしまい、策を講じない観光地があるため、交通が整備されると衰退してしまう観光地が存在していることも否定できない。

本事例で取り上げた『しまなみ海道』は、観光という側面だけをとらえてみると、その周辺市町村が観光で潤う仕組みができあがっていないこと、反対に交通の不便な地域である『長野県安曇村』はその温泉の特性と各旅館のもてなしによって安定した人気を誇っていること、マイカー規制を実施して交通が不便になったにもかかわらず以前よりもマナーの良い観光客が増加している『秋田県田沢湖町（駒ヶ岳）』の例などをみても、明らかである。

しかし、特に広域交通網が整備されることによって、地元では観光客が増加すると考えがちである。『しまなみ海道』にしても『秋田新幹線』にしても、開通後数年は観光客が増加するものの、その後は開通以前から観光客誘致に向けた取組を実施している地域とそうでない地域とでは大きな格差が生じている。そのためにも、モデルケースとして取り上げた八戸と能登は、新幹線や空港の開設を活用した魅力ある観光地をまず形成するための取組を検討する必要がある。

確かに交通網の整備によって、その地域の知名度は格段に向上する。しかし、それに甘んじることなく、他の地域との競争にうち勝つ戦略性ある観光地づくりを進めることが必要であり、そのためには、自らの観光資源を評価し、ターゲットとなる観光客を想定したうえで、そのターゲットの志向にあった観光施策を講じることが求められる。近年は、観光客は観光地を評価するだけでなく、旅館やホテルのサービスを評価して観光地を選択するケースも増えている。観光地に焦点を当てるのではなく、旅館やホテルに焦点を当てた特集を組んでいる旅行雑誌や女性雑誌が多いことから、その傾向が伺える。このように、マーケットである観光客の志向を把握し、対策を講じていくことが、交流人口の増加を進める基本となることを認識することが肝要である。

人間は多少条件不利な状態であると、工夫をし、努力をするものである。人間が営む観光も立地条件等が不利な方が、むしろ、観光地として魅力的であり、発展性がある。

交通網の整備が観光面にもたらす効果は、PR効果と地元が観光施策を講じようという意識を持ち始めるきっかけづくりであることを活かして、交通整備に甘んじることなく、また、交通が未整備な地域においてもあきらめることなく、自らの個性を活かした取組を進めていくことが望まれる。