

持続可能な観光と 地域交通の実現に向けて

第47回 EST創発セミナーin姫島〔九州〕

話題提供 (講演)

2023年12月11日

於: 大分県姫島村 離島センター「やはず」

話題提供者: 大井 尚司

(大分大学経済学部門/減災・復興デザイン教育研究センター)

(総務省「地域人材ネット」地域力創造アドバイザー)

講演の概要

- 観光が抱える「移動」についての状態
- MaaS・DMO的発想で考える観光と交通
- グリーンスローモビリティの可能性と課題
- まとめにかえて



- 観光が抱える「移動」についての状態
- MaaS・DMO的発想で考える観光と交通
- グリーンスローモビリティの可能性と課題
- まとめにかえて



大分観光：そもそも、公共交通利用者が少ないという現実

大分空港で聞いたレンタカー利用者の意見

- 公共交通だと不便だろうと思った
- 最寄り駅までの行き方が分からなかった
- 空港から鉄道に乗れると思っていた
- **大分駅から空港行のバスがでているか分からなかった**

パンフに「クルマで〇分」しかない

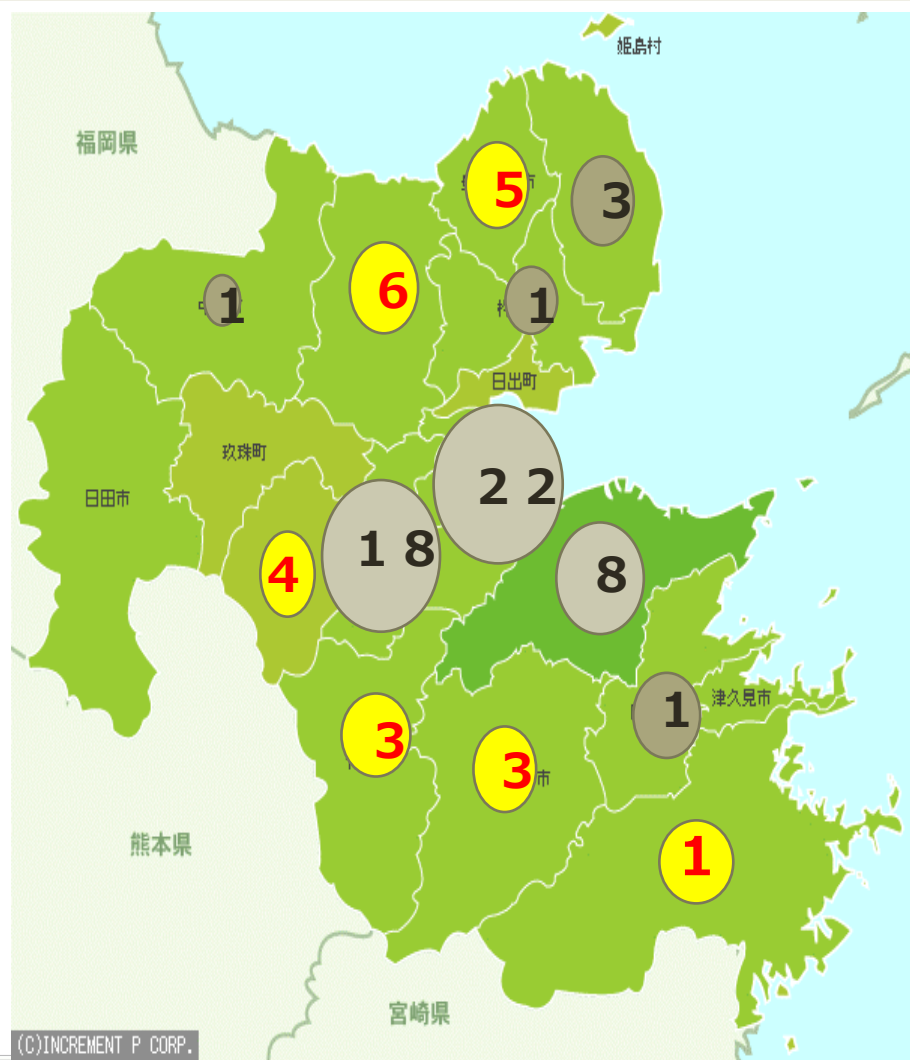
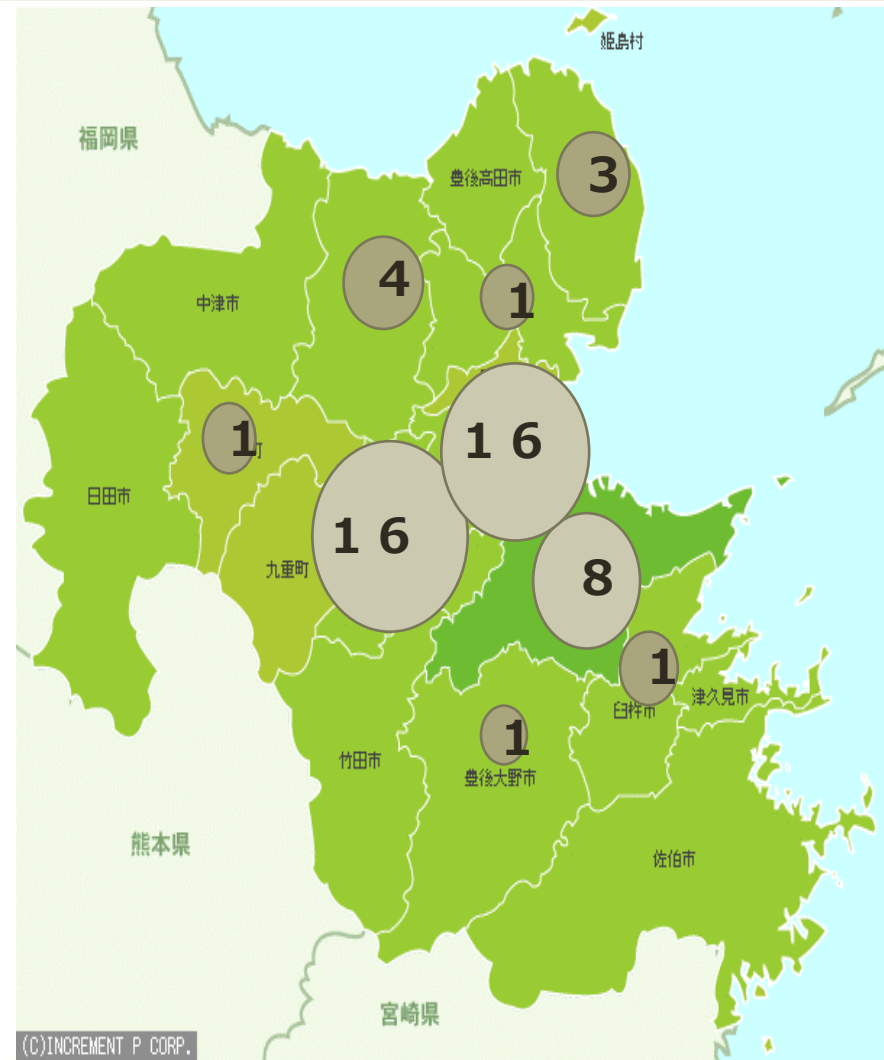
認知度を上げるための
PR活動も大切なのではないか？

+

「クルマでしか行けない」は周遊観光にマイナス



訪問地の分布(左:公共交通/右:レンタカー)



公共交通利用者が訪れた観光地

レンタカー利用者が訪れた観光地

疑問：観光は地域を救う？～はっきりいって「まやかし／幻想」では～

①「救わないことではない」👉 何もなくても「来てくれる」「売れる」可能性はある

既存の自然・資産などの素材 → 見せ方組合せ方次第
工業などのように産業インフラは要らない
インスタグラムの発想 → 「映え」「口コミ」が誘引する可能性

②「救えないこともある」

「次に来る」保証はない：リピートできる内容、「流行」次第
「お金が落ちる」保証もない：「無料」観光地の宿命

③「ダメにすることもある」

「観光公害」： 混雑・渋滞、生活環境悪化、治安、廃棄物
リゾート施設等の投資：「リゾート法」でできた三セクなど
無理に資源化する愚： 大河ドラマや映画誘致、・・・

👉 ②③の可能性にすぐ陥る：覚悟と対策がなければだめ
投資のない効果は存在しない：効果が欲しいならば投資が必要



「観光」と「日常交通」の切っても切れない関係

- **道路・マイカー・レンタカーは観光交通を賄えるか**
混雑は人気の裏返し ⇔ 一方で観光地悪評の原因に
運転できないインバウンドの存在 ⇒ 京都のバスの混雑問題
「運転」「維持費」がもたらす観光行動・消費の制約
- **バス会社の経営破綻・バス路線の撤退がもたらすもの**
波動性高＝「観光地」路線の危機（湯平温泉、佐多岬、菊池溪谷など）
先が見えない（不確実な）ものに投資できない経営難の現実
高速バス・長距離バスの整理統合の影響（低廉・代替手段減）
- **タクシー会社もいまや倒産・撤退**
津和野のタクシー撤退問題：生活交通すらも危機、観光は余計
「デマンドタクシー」＝観光には使えない、日常でも使えない？
「タクシーはなくなる・なくせない」＝>むしろ消滅リスク高

『いつまでも あると思うな 公共交通』??
『気が付けば 自力しかない 観光地への足』??



- 観光が抱える「移動」についての状態
- **MaaS・DMO的発想で考える観光と交通**
- グリーンスローモビリティの可能性と課題
- まとめにかえて



日本の観光・交通を考える上でのキーワード(的なもの)

- 「MaaS」(Mobility as a Service)

目的と移動を一体で考え、トータルサービスとして提供する考え

- 「DMO」「DMC」(観光まちづくり法人／会社)

地域の「観光」に関係する主体を束ね、トータルで地域を振興
収益を地域の主体総力戦で稼ぎ、地域(主体)に分配する

- グリーンスローモビリティ

自動車と徒歩の中間的存在＋小規模輸送・自動運転と親和性高い



国土交通省の資料より

- 各地域において多様化している移動ニーズにきめ細やかに対応するためには、MaaSのみならず、様々な特性を持つ新型輸送サービスの推進・普及が有効。
- 実証実験に対する支援等を通じて、オンデマンド交通やグリーンスローモビリティ、超小型モビリティ、自動運転による交通サービス等の新型輸送サービスの推進を早急に図る必要がある。

(※) 新型輸送サービス: MaaSに統合可能なサービスのコンテンツとしての、シェアサイクル、カーシェア、オンデマンド交通、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ、自動運転による交通サービス等

AIオンデマンド交通

- 都市部の交通空白地域や、多様な不確実な移動ニーズがある観光地での活用が期待



提供: NTTドコモ

グリーンスローモビリティ

- 高齢化が進む地方部や観光地での活用が期待



超小型モビリティ

- 狭い路地の多い大都市の密集地域や観光地の移動に適合



自動運転による交通サービス

- 近年急速に進む運転者不足への対応として、自動運転の活用が期待



「MaaS」「DMO／DMC」的発想の必要性

- MaaSとは

「交通」(+「(本来は)目的」)の「検索・手配・決済」がワンストップ
でできるサービス、がざっくりした説明

日本:アプリが主流、近年はウェブサイトへ

伊豆(伊豆急行他)、瀬戸内(JR西日本)など

- MaaSの発想根底は実はDMOに近似

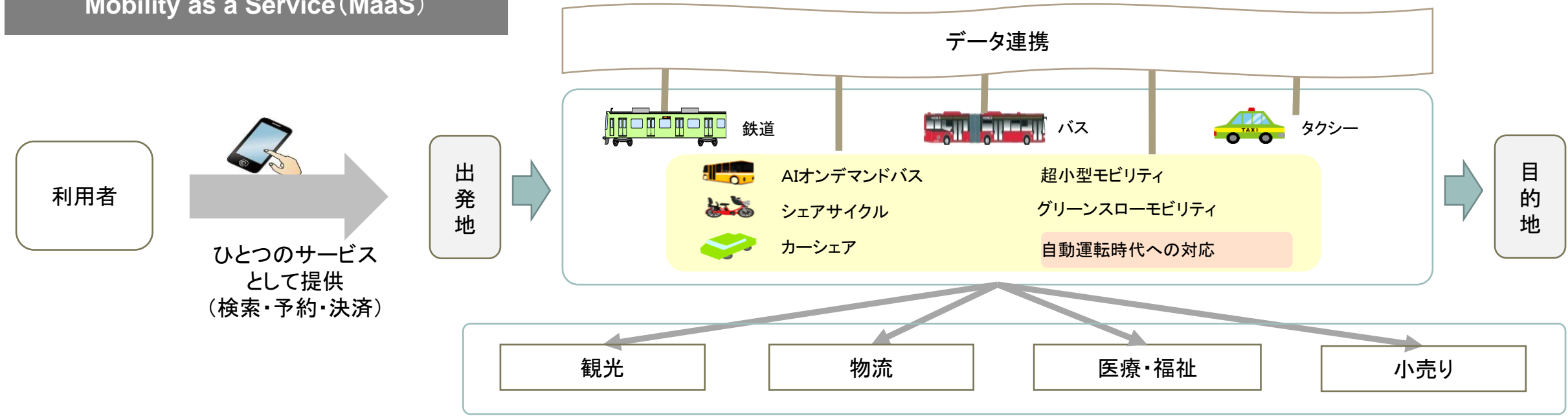
トータルで提案し、トータルで収益を稼ぐ



MaaSとは？

MaaS (Mobility as a Service)は、スマホアプリにより、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済を一括で行うサービスです。新たな移手段（シェアサイクル等）や関連サービス（観光チケットの購入等）も組合せられます。

Mobility as a Service (MaaS)



地域が抱える課題の解決

- 地域や観光地における移動の利便性向上
- マイカー依存からの脱却と既存公共交通の有効活用
- 高齢者の外出機会の確保や交通安全
- スマートシティの実現

観光地域づくり法人(DMO)の形成・確立

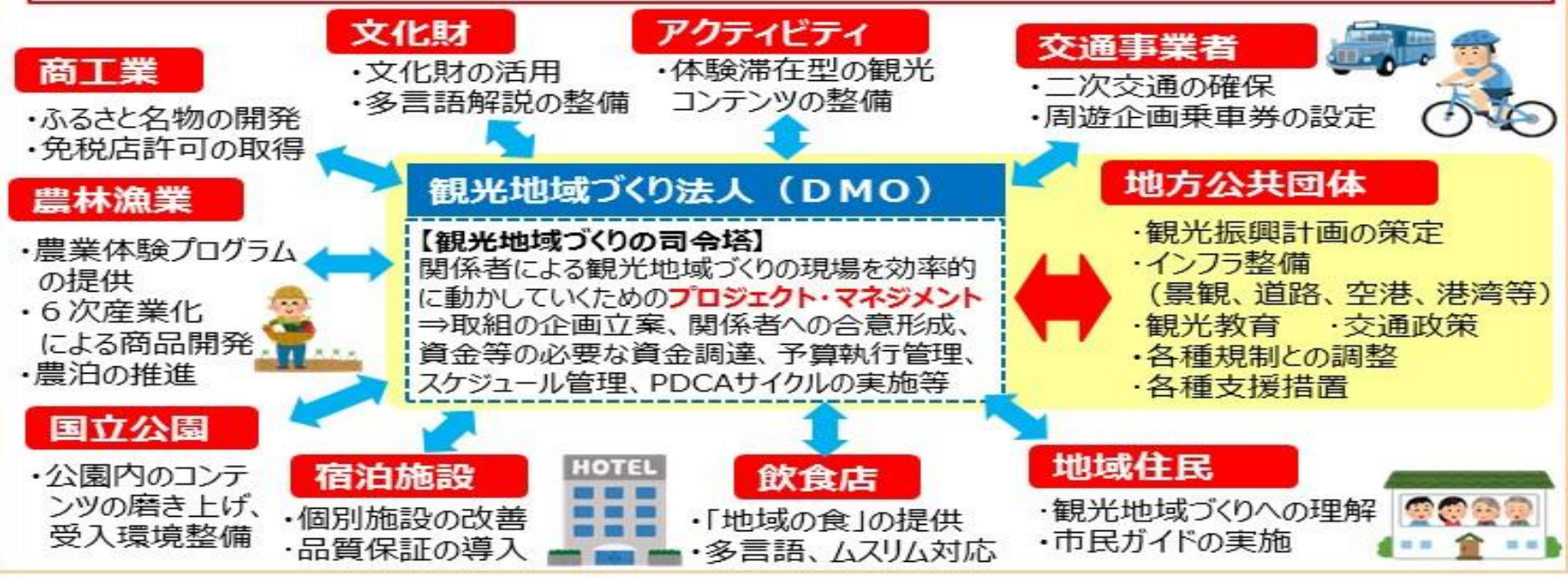
観光地域づくり法人 (DMO)

地域の多様な関係者を巻き込みつつ、科学的アプローチを取り入れた観光地域づくりを行う舵取り役となる法人

DMO : **D**estination **M**anagement / **M**arketing **O**rganization

地域の関係者を巻き込んだ体制の構築

観光地域づくり法人(DMO)を中心とし、地域の関係者が主体的に参画した体制を構築



地方誘客・旅行消費拡大

出典:観光庁ホームページ「観光地域づくり法人(DMO)とは」
https://www.mlit.go.jp/kankocho/page04_000048.html (2020.10.17閲覧)

MaaSの考え方を観光に活かす

- **「目的」から「必要な要素」へ**
「行きたい」→詳細は？／どう行く？(要素)→検索→手配、
が実は「観光行動」の流れ；この流れにあった情報提供
※「要素」でいくら発信しても使わない
※デジタル化は十分条件だが必要条件ではない
- **競争相手は「隣の家」ではなく「全世界」**
「行きたい場所」選択は狭い地域間競争ではない
インターネットベースである以上全世界が競争相手：その土俵に乗る
- **「トータルプロデュース」「ワンストップ」「簡単・単純」**
探す・手配するだけで疲れるのではカーナビに負ける
デジタル化でややこしくなるならばアナログでもよい
- **「全体最適」**
流れ丸ごと囲い込めば、観光地としても観光産業としても勝利
どこかだけが勝とうとする限り、地域としては「儲からない」

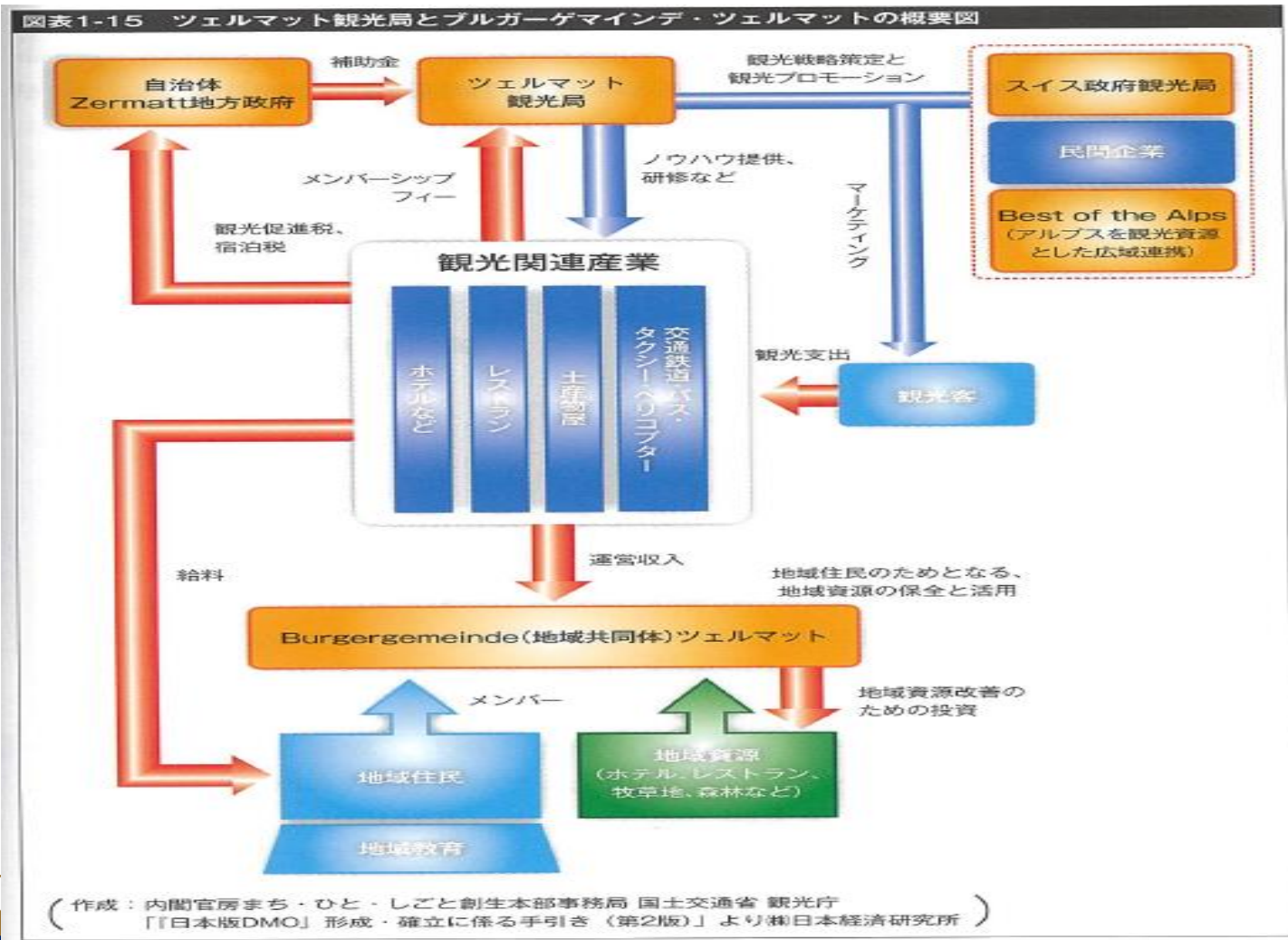


DMOと交通(高橋2017、政投銀2017より筆者整理)

- ハワイ州観光局(DMO)
 - 成果指標に交通アクセスが入っている
 - 閑散期の航空便、空港内の手続き迅速化、交通改善
 - 循環交通の確保、駐車場整備
 - 交通がダメだと観光は成り立たない、の証かも
- バルセロナ
 - DMOが周遊バス運行、収益事業に組み込み
- スイス・ツェルマット
 - 交通含めた観光産業の後方支援のスキーム



スイス・ツェルマットの例 (日本政策投資銀行2019より)



- 交通含め観光関連産業を後方支援
- こういう産業が地域経済を回すことを想定した仕組みづくり
- 資金循環も考慮(税收、運営収入、会費が観光関係を通じ地域に循環)

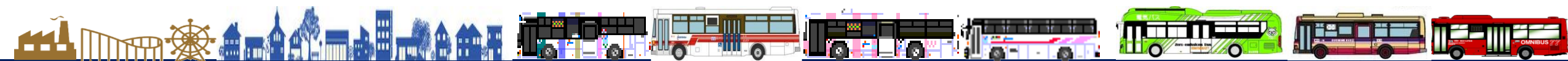


本当の「DMO」を作り、使いこなすには

- **DMOを観光だけのものと考えない**
「すそ野が広い」=全産業で回して「稼げる地域」に
・・・観光に必要となるもの(主体)はすべて包含
観光以外の需要もあって観光に対応できる:交通、飲食が典型
- **DMC的な発想を国も認知を**
若干の補填はあっても「経営的感覚」重視を
補助金のために作るアライバイ組織を根絶すべき
場合によってはファンド的側面を持たせる
- **DMO的発想が地域の生活・産業を救う**
観光はしょせん地域経済の「一産業(歯車の一部)」
地域全体での「内部補助」が地方財政・経済を助ける



- 観光が抱える「移動」についての状態
- MaaS・DMO的発想で考える観光と交通
- **グリーンスローモビリティの可能性と課題**
- まとめにかえて



グリーンスローモビリティの可能性

- もちろん「モビリティ」としての可能性、ただ広がり大きい

「バス」でも「タクシー」でも「自家用車」でもない

ただ「徒歩」でも「シニアカー」「自転車」でもない

- ⇒「ファーストワンマイル」「ちょっとの移動」「ちょっとそこまで」「もう少しこまで」に対応可能～これができる「豊かな移動」にも

- 「スロー」であるがゆえの可能性

現状は時速20キロ程度：徒歩(4km/h)、シニアカー(6km/h)より早い

*エスカレーター：定格速度は出せて3km/h以下

エレベーター：超高層ビルだと40km/h以上も

普通の自動車：出せるが環境性能は落ちる(可能性)

- ⇒「速いエスカレーター(歩行支援)」的な位置づけへの期待



広島県福山市「アサヒタクシー」さんの展開に見る可能性

これらをグリ스로で全部やってのけた

= その一歩が、お出かけを可能にし、回遊を増やし、地域を豊かにする

- まちなかの「ちょっとの移動」
→ 家から一歩(坂・狭隘路の多い鞆の浦)
駅に着いて、商店街に来ての一歩
- 観光地の「ちょっとの移動」: スピードと開放感の効果
→ 福山城の下に来ての一歩
鞆のまちに来ての一歩
- タクシービジネスとしての「ちょっとの移動」: 実は重要顧客
→ ワンマイルをビジネス化できる車両がグリソロ
*ちゃんと緑ナンバー、料金とっている





鹿児島県出水市 鶴を見るのにグリスロ

グリーンスローモビリティの課題

• 「モビリティ」としての限界

効率性挙げるなら「相乗り」 ⇔ 車両が小さい：大量輸送×
車両：特殊、閉鎖空間ではない、電動 → 導入コスト
車両設備、大きさ、性能 → 長距離長時間は無理
だれが運転するのか： グリスロに限らず「担い手不足」は深刻

• 「スロー」であるがゆえの限界

「速くいきたい」「遠くに行きたい」は無理 ← ハードの限界
スローゆえの競合：電動自転車、ミニカー、バイク
(観光面)人力車、馬車、ウォーキングとの差別化は？

👉 **一步間違えば「中途半端」な移動手段になりかねない**
=「手段」に飛びつかず、「目的」「お出かけ」に根差す必要性



- 観光が抱える「移動」についての状態
- MaaS・DMO的発想で考える観光と交通
- グリーンスローモビリティの可能性と課題
- **まとめにかえて**



観光と交通、これからの時代どうすべき？

- 観光は「空きを埋める魔法の杖」ではない

定期的に、繰り返し来るのはTDLかUSJぐらい

👉 観光地の「二度目」はハードル高いと思うべき

- 「移動」の前に「目的創り」を

既存資源も発信次第:これまでの発信は「行けない」情報ばかり

SNSはツール:載せてくれる基準は意外と高い→あてにしない

新しいもの・イベント・ロケ地→持って1年が限界



地域のリスクマネジメントを考えた観光・交通・地域の連携への期待

・「行動」の原点に返った「移動・観光マネジメント」

「選択と行動」全体をトータルプロデュースできる地域

：「選択」のマーケティング、「行動」のプロデュース、そしてプロの力の見せ所

「出してるから見て」の供給者論理は通用しない

・「個々の利益最大化」から「地域全体の利益最大化」へ

移動も観光も、地域の全部の要素がそろって初めてできる、の発想を

特定主体だけ稼ぐ観光・交通を地域でやる必要はない

⇔イベントや補助を当てにする時代は終わり

観光だけ儲かっても地域経済の発展は限界：コロナ禍は特に ←リスクマネジメントの考え方も

・「真のDMO」「真のMaaS」で地域課題解決へ

全体で稼ぎ、全体で使う、全体に還元＝地域のマネジメント

観光以外も対象に：結果として観光にも役立つ



まとめにかえてーグリスロの可能性(私案)

- **車両登録・免許を考えないでいい「地域内ゴーカート」**
ローカルのカーシェア、共助で運転、車両も共有
事故リスクの低いエリア限定での短距離移動での活用(自動運転技術が進むといいが)
* ただし、この構想はかなり規制緩和が必須
- **バスより密、タクシー/自家用車より緩やかな「地域とのつながり・景色と一体」の場**
クルマ: スピードが速い=短時間しか同空間にいない、景色がゆっくり見られない
バス: 車より遅いがそれでも早い 入れないところの存在 混雑だと景色どころではない
徒歩: 歩くとなれば長すぎるどころも、人力なので疲労も
→ グリスロの車両規模は、程よい時間と速度、空気感、密接度かも
- **既存交通モードが担えない「ファーストワンマイル」「ラストのラストマイル」のカバー**
タクシー・バス等がない、入れない、入るには厳しい地域:これらへのフィーダー
ある場所から**一歩⇔でもバス停・駅は遠い、歩くのはしんどい** → **それを埋める**



ご清聴ありがとうございました

大分大学経済学部門 大井 尚司

(減災・復興デザイン教育研究センター復興デザインユニット 兼担)

(総務省「地域人材ネット」地域力創造アドバイザー)

ooi-hisashi@oita-u.ac.jp

(写真出所)

上から 豊後高田市ホームページ(大交北部バス)

大分県観光情報公式サイトホームページ(姫島航路)

国東市役所ホームページ(国東観光バス)

