
地域振興におけるインバウンド観光と 二次交通の重要性

笠原正嗣

抄録 ●

日本を訪れる外国人観光客（インバウンド）が急増している。定住人口の減少による経済停滞に苦しむ地方にとって、観光産業は交流人口の増加をもたらし、地域活性化の重要な原動力となる。中国等のアジア地域の観光客は個人旅行（FIT）の比率が高まり、自然鑑賞や文化体験である「コト消費」のために、三大都市圏から地方都市を目指し旅行する傾向が強まった。しかし、路線バスを中心とする地域公共交通網の衰退により、空港や新幹線（一次交通）の主要駅から、地方の観光地に行く交通手段（二次交通）が確保できない事例が増えている。そのため、せっかく巡ってきた観光による経済振興へのビジネスチャンスを逃している。超高齢化による移動困難者増加への対応を迫られる郊外地方都市において、インバウンド観光振興と住民生活維持の「融合」を目指した公共交通網の再構築を行い、地域活性化を進めて行くことが今後の施策課題となる。

Key words : 「インバウンド」 「二次交通」 「FIT」 「コト消費」 「地域振興」

はじめに

現代日本は超高齢社会の進展により、「脱クルマ化」の必要性が高まっている。クルマ社会である地方都市（特に過疎地）は人口減少とともに、自らハンドルを握ることができない移動困難者が増加している。一方で、路線バスを中心とした公共交通の衰退化で交通空白地が増加するなど、地方都市は住民の移動保障に苦慮している。

近年の状況を考えた場合、新たなバス利用者の増加を望むことは厳しいだろう。その打開策として、観光客、とりわけ急増するインバウンドに期待をかけ

る地域もある。21世紀、特に2010年以降は外国人観光客（インバウンド）が激増している。2018年には3000万人を突破しオリンピック開催時点では4000万人に達するかもしれない。その中心は中国、台湾や東南アジア地域であり、欧米からの来訪者はまだ少ないのが課題である。

外国人観光客は交流人口の増加につながる。定住人口が大きく減少している地方にとってはまさに救世主である。第1次産業の衰退が著しく、第2次産業の工場立地も減少して、主たる雇用の中心軸を持ってない地方都市にとっては、観光産業の振興は重要課題である。実際に世界遺産等への注目が高まり、多くの外国人観光客を集めている地域もある。

近年は、団体ツアー中心であったアジア人観光客も欧米人のように個人観光客の比率が増えている。リピーターの増加とともに、地方の観光地への注目度が高まっている。都市部は地下鉄など利便性の高い公共交通機関が多数存在するが、地方は新幹線や空港から主要都市到着後以降の二次交通の確保が困難な状況となっている。日本人観光客はマイカーで観光地へ直行することも可能であるが、外国人観光客にとって不慣れな土地での移動は容易でない。また免許を返納した高齢者など、運転が不可能な環境下にある人も増加していることを含め、観光客を呼び込む上での重大な機会損出にあたる。

そこで本稿では、観光立国を標榜するこれからの日本において、二次交通である公共交通の充実化の重要性について述べていきたい。同時に観光による地域振興が地域再生を目指す地方都市の優先課題であることを強調したい。

I 観光が果たす地域活性化への役割

観光産業の急成長が世界的に注目されるようになった。日本においても地方創生の新たな方策として注目されている。国連世界観光機関（UNWTO）の2016年統計を見ると、国際観光客到達数は1950年の2500万人から1980年には2億7800万人に急増し、2000年には6億7,400万人、2012年には10億人を突破した。そして2016年には12億3,500万人へと増加してきた。増加傾向は今後も続き、2030年には18億人に達すると推計されている。さらに、2016年の観光産業の経済規模は世界全体のGDPの10%を占めており、全世界で10人に1人の

割合が観光産業に雇用されていると推定される。観光は国際サービス貿易の主たる部門である。2016年の観光輸出の総計は1兆4,000億米ドルとなり、過去5年間にわたり世界貿易平均を上回る成長を遂げており、財・サービスにおける世界輸出の7%を占めている。世界全体の輸出部門として、観光は化学、燃料に次ぐ第3位であり、自動車関連や食料を上回ったのであった。多くの開発途上国において、観光は輸出部門の首位を占めている¹⁾。まさに観光は「21世紀の成長産業」として世界各国から大きな期待を寄せられているのである。

戦後日本の経済成長を担ってきた自動車や家電製品などの製造業が国際競争力を低下させる一方で、外貨獲得のための有力な輸出型産業として位置づけられたのが観光産業である。資源が乏しい我が国の成長戦略は加工貿易型の「ものづくり立国」であったが、その基盤は揺らぎつつある。これにかわる国際競争力の強化策、さらに地域の活性化戦略として観光立国が注目された。

人口減少や少子高齢化が進む地方で、観光がもたらす幅広い社会経済的効果が期待されている。とくに注目されるのは、地域経済の維持・活性化を図る上での交流人口の増大である。日本が人口減少社会を迎える中で、もはやすべての地域で定住人口の増加を望むのは困難であるとの認識のもと、観光客などの交流人口によってこれを補完し、地域で一定規模の消費需要を維持しようという方向性が政策面でも明確に打ち出されている。観光は地域外からの収入を得る貴重な手段として、地域経済にとって重要な役割を果たすのである²⁾。

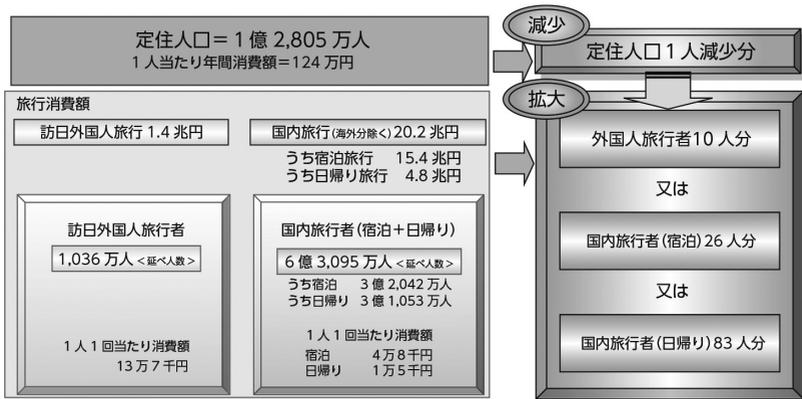
観光庁の推計によると、定住人口1人当たりの年間消費額(124万円)は、旅行者の消費に換算すると外国人旅行者10人分、国内観光客(宿泊)26人分、国内旅行者(日帰り)83人分に当たると指摘している(図表1)。インバウンドは人口減少や少子高齢化などの課題を抱えている地域経済の活性化に貢献する。同時に、観光との接点を探ることで地域交通を維持することも可能となってくる。繰り返すがキーワードは「交流人口」である。

観光産業は21世紀の主要産業で、地方創生・活性化における最優先事項となった。とりわけ、外国人観光客すなわちインバウンドの増加は非常に著しいものがある。東京、大阪・京都、名古屋の三大都市圏に代表されるゴールデンルート観光地は今後も安定的な誘客数を維持することが可能であろう。交通の利

便性も高いため以前から多くの外国人が押し寄せていた。一方、同地域はホテル不足等もあって、これ以上の観光客を収容することは困難という指摘もある。例えば京都市では、国内観光客に加えインバウンドが急増したため、地元住民が通勤・通学・買物で使う路線バスに満員で乗車できない状況が発生し、「観光公害」と指摘されるまでになった。

今後の日本は、三大都市圏に集中する傾向があるインバウンドをいかに地方へ分散化させて、交流人口増加による経済効果を波及させるかが課題となる。そして、インバウンドを地方へ効果的に導くためには、主要駅から末節地方都市へ公共交通である二次交通の充実が重要なのである。

図表 1 観光交流人口増大の経済効果 (2013年)



定住人口は2010年国勢調査（総務省）、定住人口1人当たり年間消費額は2013年家計調査（総務省）による。旅行消費額の訪日外国人旅行は訪日外国人消費動向調査（2013年）より算出、国内旅行は旅行・観光消費動向調査（2013年 年報）より算出。

訪日外国人旅行者はJNTO(2013年)発表数値、国内旅行者は旅行・観光消費動向調査(2013年 年報)より算出。訪日外国人旅行者1人1回当たり消費額は訪日外国人消費動向調査（2013年）、国内旅行者（宿泊/日帰り）1人1回当たり消費額は旅行・観光消費動向調査（2013年 年報）より算出。

定住人口1人減少分に相当する旅行者人数は、定住人口1人当たり年間消費額を訪日外国人旅行者又は国内旅行者1人1回当たり消費額で除したものの。

(出典) 国土交通省観光庁「観光に関する取組について」¹

出所) 総務省『情報通信白書』（平成27年度版）139頁。

II 日本のインバウンド観光の現状

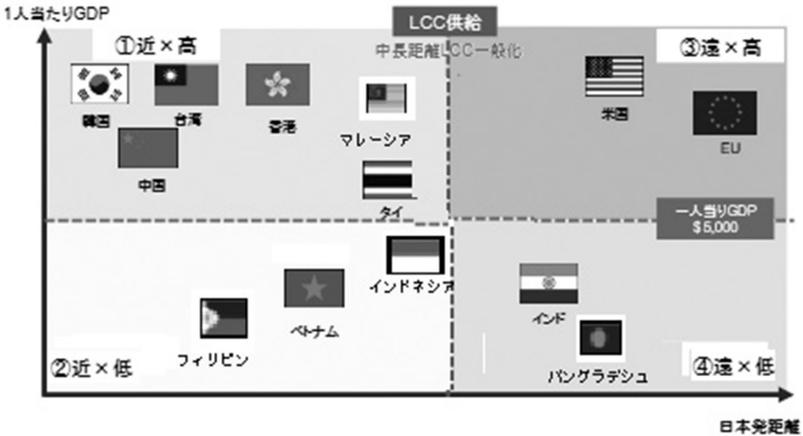
観光は今後の日本経済にとって最重要部門となる。工場等の企業誘致以上に、広範囲の経済波及効果が見込めるので、都市部以外の活性化や雇用機会の増大などの効果が期待できる。また魅力的な地域資源の発掘・再認識することで、国民が自国への誇りを持ち、個性ある地域（まち）づくりを行う素地となる。各地域の魅力を全世界に発信することで、世界における日本の地位向上と相互理解増進にもつながると言える。

観光立国実現の端緒は、2003年から開始された「ビジット・ジャパン・キャンペーン（VJC）」であり、その後リーマンショックの影響や東日本大震災により一時的に停滞するも、2012年から再び高い伸び率を記録し現在に至る。2017年の訪日外国人旅行者数は、2,869万1千人となり、東日本大震災以降5年連続で過去最高を更新した。つまり日本のインバウンド観光市場は急速に拡大している。その後も観光立国推進を目指し、2006年12月に観光立国推進法が成立し、2008年10月に観光庁が設置されたのであった。政策面でも、アベノミクスによる戦略的円安の誘導、ビザ要件の緩和、消費税の減免制度等を実施した。規制緩和によるLCC（Low Cost Carrier：格安航空会社）就航や地方空港への海外便増加など種々の促進策が実施された。

更に大きな要因として、アジア地域新興国の急速な経済発展が挙げられる。一般的に1人あたりのGDPが5000ドルを超えると海外旅行への動機付けが高まると言われているが、東南アジア・南アジアは正にその段階に突入せんとしている。図表2を見ると、訪日客が急増している中国の1人あたりのGDPは2017年は8643ドルに、マレーシアは中国を上回る9755ドル、そしてタイも6590ドルに達した。5000ドルに近い水準となっているのは、予備群としてインドネシア3875ドル、フィリピン2988ドルという状況で、何れも1億人以上を擁する人口大国である。日本からの距離も比較的近いので、次の主要マーケットになると予想される。

政府はさらに、2016年3月に発表された『明日の日本を支える観光ビジョン』において、「観光先進国」に向けて種々の戦略を打ち出した。外国人旅行者を

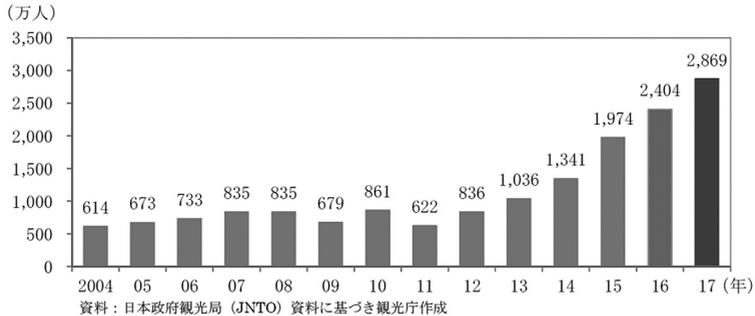
図表2 日本を取り巻く訪日外国人マーケット



出所)「訪日観光需要の極大化に向けたインバウンド戦略」『みずほ産業調査』vol.54, 2016年11月, 114頁を元に、データ更新により筆者改変作成。

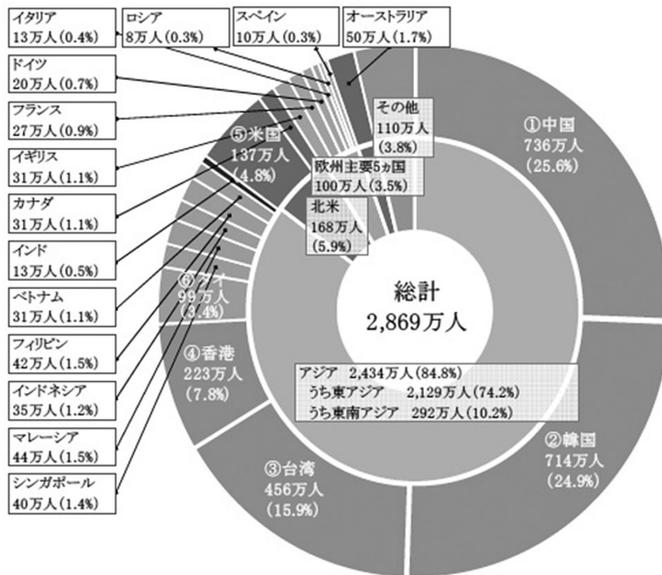
増やすために2020年までの訪日外国人旅行者数4000万人計画を発表した。実際、2004年の614万人から2017年には2869万人と、14年間で4.5倍以上に増加した(図表3)³⁾。2017年現在のインバウンドの中心はアジア圏で2,434万人(全体の84.8%)となった。また、欧州5ヶ国(イギリス・フランス・ドイツ・イタリア・スペイン)で初めて100万人を突破したことも注目できる(図表4)。細かく国別に見ると、中国(736万人:25.6%)、韓国(714万人:24.9%)、台湾(456万:人15.9%)、香港(223万人:7.8%)、そして米国(146万:人5.9%)の順に並べることができる。これらの国は五大市場とよばれ、全体の80%を占めている。多少の順位変動はあれど五大市場によってインバウンド観光は支えられてきたのである。アジア地域が大半を占めるが、中心は東アジアで(74.2%)、タイやマレーシア、ベトナム等の東南アジアは10.2%に留まっている。長期滞在で経済効果が高い欧米豪諸国は11.1%に過ぎない。

図表3 訪日外国人旅行者数の推移



出所) 観光庁『観光白書』（平成30年版）8頁。

図表4 訪日外国人旅行者の内訳（2017年）



資料：日本政府観光局（JNTO）資料に基づき観光庁作成

注1：（ ）内は、訪日外国人旅行者数全体に対するシェア。

注2：「その他」には、アジア、欧州等各地域の国であっても記載のない国・地域が含まれる。

注3：数値は、それぞれ四捨五入によっているため、端数において合計とは合致しない場合がある。

出所) 図表3に同じ、9頁。

Ⅲ インバウンドのFIT化傾向

観光旅行の形態は、先進国化が進むに従い変化すると言われる。当初は団体旅行、つまりマスツーリズムが主流となる。第2次世界大戦後の経済発展を背景に、それまで富裕層に限られていた観光旅行が、幅広く大衆にまで拡大した現象を指す。1950年代に米国で現れ、その後、欧州に広まった。日本は、1970年の大阪万博を境に旅行の大衆化が一気に進んだ。経済成長に伴う可処分所得の増加を背景に、1964年の新幹線開業や1970年のジャンボジェット就航など輸送力の向上と高速化、そして大量輸送による低廉化に加え、大型ホテル開業による宿泊受入数の拡充、雑誌やテレビによる観光地情報の発信増加により多くのパッケージツアーが開発された⁴⁾。

しかし成熟期を迎えた現在の日本は、旅行の個人化とともに高級志向が進み、その一方で簡素化など、旅行スタイルの多様化と細分化が進んでいる。日本が経験したこうした現象が、現在、中国等のアジア諸国で起こっている。マスツーリズムを超える新しい観光の潮流について、各方面で様々な概念が提示されている。いわゆる次世代型観光論として、マスツーリズムの次にくるものとして最初に登場した用語がオルタナティブツーリズムであった。その後、責任ある観光、ソフトツーリズム、グリーンツーリズム、エコツーリズム等の概念が提起されるようになった⁵⁾。近年では持続可能な観光に関する議論が高まり、国際連合は2017年を「開発のための持続可能な観光の国際年（International Year of Sustainable Tourism for Development）」と定めた。これを主導する国連世界観光機関（UNWTO）では、持続可能な観光を、「訪問客、産業、環境、受入地域の需要に適合しつつ、現在と未来の経済、社会、環境への影響に十分配慮した観光」とし、環境、経済、地域社会の3つの側面において適切なバランスが保たれることが持続可能な観光の実現にとって重要であるとしている⁶⁾。

日本人の海外旅行傾向と同じく、訪日外国人も当初は大規模な団体行動で規模の経済性を重視する傾向にあった（欧米豪を除く）。しかし、訪問地域への生活環境への配慮や観光行動の個別化・多様化により、個人旅行を選択する観光客が増加したのであった。外国人の個人観光はFIT（Foreign Independent

Tour) といわれ、ツアーや団体旅行を使用せずに個人で旅行することを指す。

観光庁の発表する「旅行動態の変化の状況」（各年版）により外国人観光客の訪日旅行形態に関する調査結果を分析すると、着実にFIT化が進んでいることが明らかになる。統計が存在する2010年から全体傾向を見ると、欧米諸国とオーストラリアは当初より9割がFITであった。一方でアジア諸国に目を向けると、急激なFIT化を確認することができる。とりわけ中国のFIT化が顕著で、2010年は22.5%であったが、2017年には61.8%を記録するまでになった。台湾の比率も同様に高まっている（図表5）。韓国と香港については、2010年に6割であったものが2017年に9割前後までFIT化が進み、欧米豪と同等水準となった。

前節で1人あたりのGDPが5000ドルを超えると急速に海外旅行への関心が高まると述べたが、中国を例とすると、2010年は4524ドルであったが、2011年に5000ドルを超え、2017年は8643ドルへと着実に上昇している。絶対数では欧米に勝る人口14億人を誇る大国の富裕層が大挙して、それもリピーターとして日本を訪れているのである。

図表5 個人旅行（FIT）比率【観光・レジャー目的】

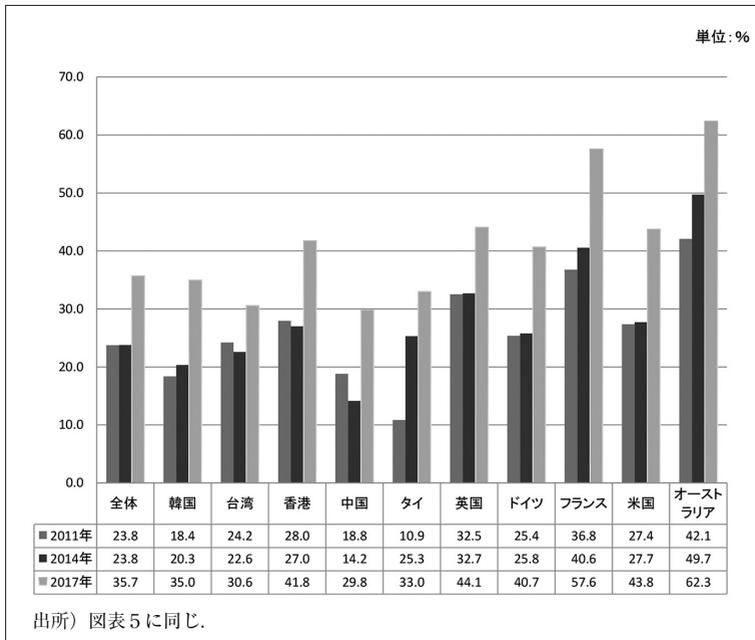
	全体	韓国	台湾	香港	中国	タイ	英国	ドイツ	フランス	米国	オーストラリア
2010年	56.4	64.3	40.9	60.8	22.5	51.5	89.9	88.1	83.3	87.6	92.9
2011年	59.8	64.8	50.3	66.7	23.7	58.7	91.3	94.5	91.1	90.6	89.3
2012年	60.8	71.0	46.0	70.8	28.5	57.3	94.6	93.3	93.1	91.4	91.8
2013年	61.6	68.8	46.2	67.4	39.7	67.1	88.7	86.2	93.6	88.0	92.2
2014年	66.8	81.7	55.6	75.3	38.9	66.2	91.9	93.2	93.1	88.5	91.6
2015年	66.5	81.2	55.3	83.0	43.8	73.1	91.8	87.4	94.9	91.3	92.6
2016年	74.0	87.8	64.0	89.1	54.9	75.2	92.4	88.8	94.1	89.7	93.5
2017年	76.2	86.0	63.2	90.6	61.8	74.8	90.8	93.6	95.9	91.8	92.6

出所) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」各年版より筆者作成。

かつては、「爆買い」に代表される買い物を主要目的とする「モノ消費」から、世界遺産探訪や田舎暮らし体験など何かをするコトが目的である「コト消費」へと観光客のニーズが移ることで、FITが増えている。『観光白書』（平成30年度版）にも述べられているように、訪日外国人旅行者の「モノ消費」として

は「買物代」で、「コト消費」は「娯楽サービス費」に着目し分析するのが一般的である。そこで図表6から訪日外国人旅行消費額全体に占める娯楽サービス費の割合を確認すると、全体の娯楽サービス費の購入率は2011年には23.8%であったが2017年は35.7%と1.64倍に拡大しており、「コト消費」の増加傾向がわかる。国別に詳しく見ると、中国とタイの増加傾向が目立つ。また、フランスをはじめ欧米豪諸国の伸び率も高い。2020年の東京オリンピックに向けてインバウンド獲得への取り組みが盛んに行われているが、「コト消費」に注力する必要性を強調しておきたい。

図表6 娯楽サービス費購入率【観光・レジャー目的】



Ⅲ FIT化による地方観光志向と二次交通

個人観光客の増加により観光行動の形態が変化している。特に近年は「コト消費」の典型である、体験型を中心としたコンテンツツーリズムが脚光を浴び

ている。例えば、アニメツーリズム、酒蔵をめぐる酒ツーリズム（欧米的に言うワインツーリズム）、農漁村地域で脚光を浴びているグリーン（アグリ）ツーリズムやブルーツーリズムであろう。YouTube やインスタグラムによる個人発信の普及により、旅行雑誌や大手旅行サイトに掲載されない観光地が突然注目される場合がある。とりわけ日本アニメの世界的普及により、その舞台となった聖地への巡礼が日本人のみならず、外国人にも広く普及しているのがあった。

インバウンドが訪日時に実施した特徴的な観光行動を抜粋して国ごとに比較してみる（図表7）。図表への記載は今回省略したが、「買い物」や「和食を食べる」という行動はほぼ全員が行っている。「温泉入浴」も各国で平均的に4割の選択率となっている。国別の相違が見られる行動は「美術館・博物館」や「日本の歴史・伝統文化体験」の部分である。アジア諸国はいずれも1～2割の選択率であるが、欧米豪諸国は「美術館・博物館」は5割強、「日本の歴史・伝統文化体験」については7～8割と大きく数値が異なっている。

図表7 訪日旅行で行った観光行動（2017年）【観光・レジャー目的】

(単位) 選択率：%

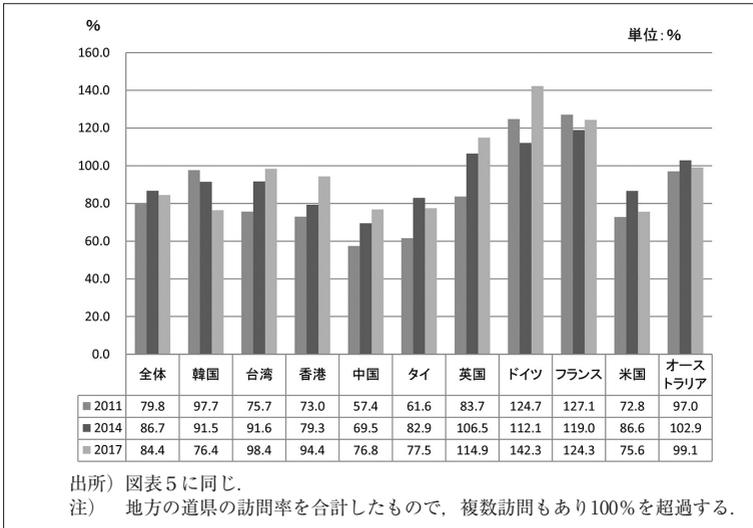
	全体	韓国	台湾	香港	中国	タイ	英国	ドイツ	フランス	米国	オーストラリア
温泉入浴	38.7	32.5	37.8	38.3	49.8	38.8	39.9	48.4	39.3	30.9	32.9
美術館・博物館	21.3	13.6	16.8	21.8	17.1	27.3	59.3	53.8	58.3	52.2	50.9
自然体験ツアー・農漁村体験	7.4	1.5	10.4	11.0	5.5	13.9	14.1	15.8	14.4	14.5	13.0
映画・アニメ縁の地を訪問	5.2	3.1	3.3	4.2	5.5	9.2	9.9	8.9	14.2	12.0	10.1
日本の歴史・伝統文化体験	25.8	10.5	24.6	24.7	20.9	32.0	79.5	74.5	65.4	68.7	67.1

出所) 図表5に同じ、2017年版より筆者作成。

「映画・アニメの地を訪問」いわゆる聖地巡礼を目的とする観光は比率としてはまだまだ低いが、日本のアニメ文化が特に浸透しているとされるフランスは14.4%を記録し、「自然体験ツアー・農漁村体験」に匹敵する観光コンテンツとなっている。これらが団体ツアーで催行される可能性は低く、スマートフォン片手に個人で各地方を訪れるしかないのである。同様の現象は各地に見られ、例えば世界遺産の白川郷に外国人が殺到しているという。お遍路をする外国人も突然増加しており、お遍路を達成した外国人数が2006年の32人から

2017年には10倍の323人に達したと報道された⁷⁾。今後こうした現象が日本中で起こり得ることを示している。つまり FIT 化はインバウンドの地方への訪問行動を誘発するのである。

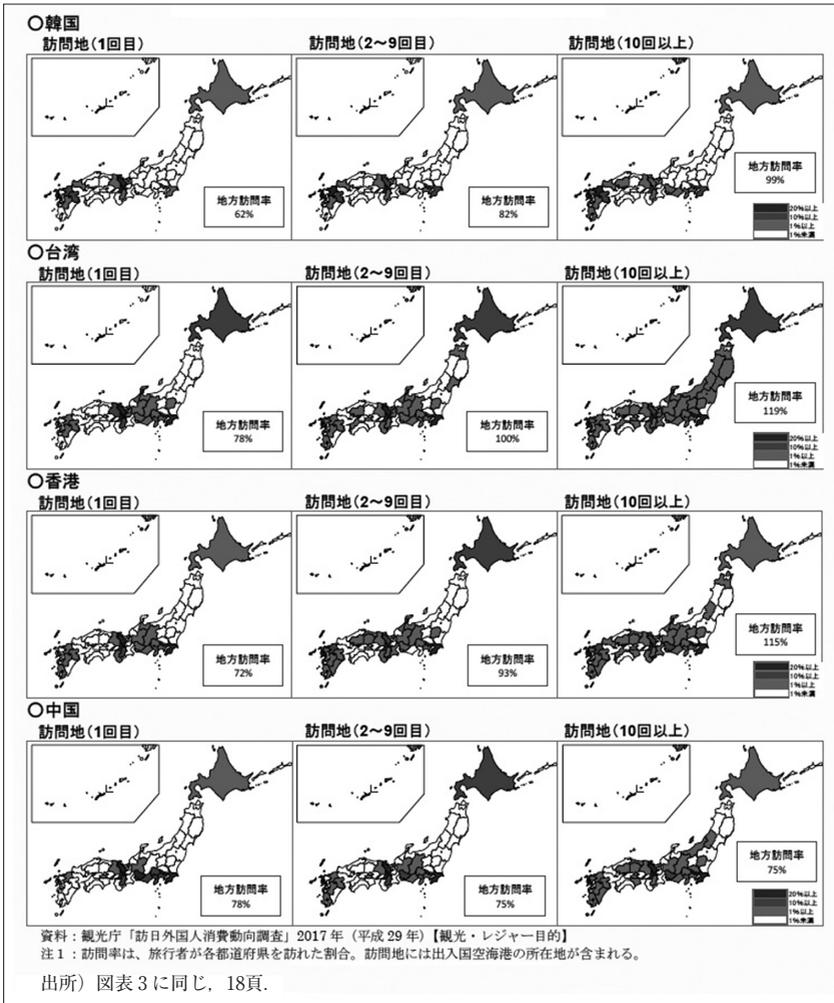
図表8 インバウンドの地方訪問率^(注) 【観光・レジャー目的】



図表8において、インバウンド主要国の地方訪問率を確認する。各国とも観光客数の増加につれて地方圏への訪問率が上昇していることが分かる。欧米豪諸国はもともと地方訪問率が高かったが、これは個人旅行（FIT）比率と関連していると考えられる。注目はアジア諸国で、特に最大のインバウンド数を誇る中国人観光客の動向に注目すると、2011年の57.4%から2017年では76.8%と大きく増加している。観光産業の成否はリピーターの獲得が鍵を握るが、図表9にて初回の訪問地と10回以上来日しているインバウンドの訪問先を比較すると、リピーターほど地方に向かう傾向が顕著となる。未知の景色や文化や体験、そして食を求めて彼らは各地方を旅するのである。リピーターほど温泉地や農山漁村体験など地方へ「こだわり旅行」好む傾向があると予想する。

政府統計では「都市圏」を東京、千葉、埼玉、神奈川、愛知、京都、大阪、

図表9 国別・リピーター地方訪問率



そして兵庫の8都府県と設定し、それ以外を「地方圏」と、ある意味安直に分類している。例えば、京都府を例にすると、京都市は人口150万を誇る世界でも有数の観光都市であるが、日本海側の丹後地方は過疎地域が多く、本稿のテーマである二次交通、すなわち路線バス等の公共交通の衰退化が著しい地域でも

ある。タクシー業者までもが撤退して住民の交通手段が無くなったことから、2016年5月に日本ではじめて配車サービス「uber」を活用した自家用車による公共交通空白地有償運送を導入した京丹後市がある地域でもある⁸⁾。三重県においても南勢と北勢地域では状況が異なるなど、本来ならば県内の区分にまで踏み込んで分析すべきではあるが、それらは次稿に譲りたい。

Ⅳ 公共交通再構築による観光振興とまちづくり

地方都市へのインバウンドの分散化を見てきたが、主要ターミナル駅から各地の観光地への接続手段となる二次交通の重要性を考える。観光における移動手段について、日本観光振興協会発行の『観光の実態と志向－第36回国民の観光に関する動向調査』（平成29年度版）をもとに分析する（図表10）。但し、日本国民の観光行動に限定されることを予め断っておく。

現在、最も多数を占める観光旅行での利用交通手段は自家用車であり、年度を追うごとに自家用車の比率が高くなった（複数回答含）。統計が存在する最初の1970年度には18.9%であったが、2005年度は54.7%とピークに達した。その後利用率は減少傾向に入っている。ちなみに、最新データである2016年度は45.5%まで低下した。

一方で公共交通の利用は、近年では鉄道を中心に展開されてきた。とりわけJR関連の伸びが顕著である。2001年度に19.9%まで下落したものが、最新データでは31.3%にまで回復した。九州、山形、北海道、北陸新幹線など整備新幹線の新規路線整備が進んだことが関係していると予想する。また飛行機を利用した移動も増加している。これは近年注目されるLCCの躍進と関連する。費用対効果に対する批判も多数存在しているが、地方空港⁹⁾の開設が進み、大小含めて航空路線が多方面に展開されたことを考えると、2000年度以降の増加は当然の結果であろう。

一方で路線バスに目を向けると、2010年度に6.6%の最低を記録してから回復基調にあるが、その伸び率は軽微なものにとどまる。民放の路線バス旅の人気により、バス利用した個人旅行が一部で注目されている。また、地元食堂グルメと路線バスを合わせた旅番組もゴールデンタイムで放映されている。筆者も

時々視聴するが、路線バスを乗り継いでの旅は非常な困難が伴う。特急が停車する主要駅、例えば県庁所在地や中心商業都市から有名観光地へは便数が確保されている。しかし、さらに奥地へ進もうとすれば便数は極めて少なくなり、特に県境を越えることは至難の業である。都市間高速バスならば県を跨ぐ移動は可能となるが、それでも主要都市間のみとなり、細かな生活拠点間の移動は不可能である。交通不便地にはコミュニティーバスが走っている例も多いが、同一市町村内で路線を完結するのがほとんどであるから、他の地域への移動は非常に困難となる。

図表10 宿泊観光旅行 利用交通機関（複数回答）

（単位：％）

交通機関	1970年度	1980年度	1990年度	2001年度	2005年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度
J R	59.5	45.4	27.7	(19.2)	(20.4)	(21.1)	(22.7)	29.0	30.2	30.6	31.3	31.3	31.3
			19.9	21.4	22.2	23.9							
私 鉄	36.3	41.6	11.1	(8.0)	(9.6)	(9.8)	(9.9)	9.7	10.2	10.9	10.2	10.5	10.6
			8.2	10.0	9.9	9.9							
路 線 バ ス	36.3	41.6	9.0	(6.5)	(6.9)	(7.5)	(6.6)	7.8	8.6	7.9	8.1	8.0	8.2
			7.0	7.2	7.8	6.6							
貸 切 バ ス	36.3	41.6	27.5	(20.9)	(18.7)	(17.4)	(16.3)	11.4	10.9	9.9	9.5	7.9	8.7
			22.5	19.5	18.7	17.4							
自 家 用 車	18.9	34.3	40.7	(53.5)	(56.7)	(54.9)	(54.3)	48.3	47.1	46.8	45.8	46.7	45.5
			50.9	54.7	52.7	52.1							
レ ン タ カ ー	2.5	12.2	4.1	(3.4)	(4.5)	(5.7)	(5.1)	5.2	5.3	5.6	6.0	6.9	6.6
			3.5	4.5	5.7	5.0							
タ ク シ ー ・ ハ イ ヤ ー	2.5	12.2	10.3	(4.5)	(4.3)	(3.5)	(3.2)	3.1	3.2	2.7	2.7	2.8	2.6
			4.6	4.5	3.7	3.2							
飛 行 機	5.3	7.7	8.1	(11.1)	(9.8)	(10.2)	(10.3)	12.2	13.0	12.7	13.6	14.3	13.3
			11.6	10.3	10.7	10.7							
船 舶	8.1	7.2	5.9	(3.4)	(3.5)	(2.6)	(3.1)	1.8	2.0	2.3	2.0	2.0	2.1
			3.4	3.3	2.8	3.2							
そ の 他	0.4	2.3	1.8	(1.4)	(1.4)	(1.8)	(1.7)	1.5	1.7	1.9	1.5	1.7	1.8
			1.5	1.4	1.9	1.6							

注：2001年度～10年度は上段：（0歳以上）

下段：15歳以上

出所）公益財団法人『観光と実態と志向－第36回国民の観光に関する動向調査』（平成29年度版）73頁より筆者改変作成。

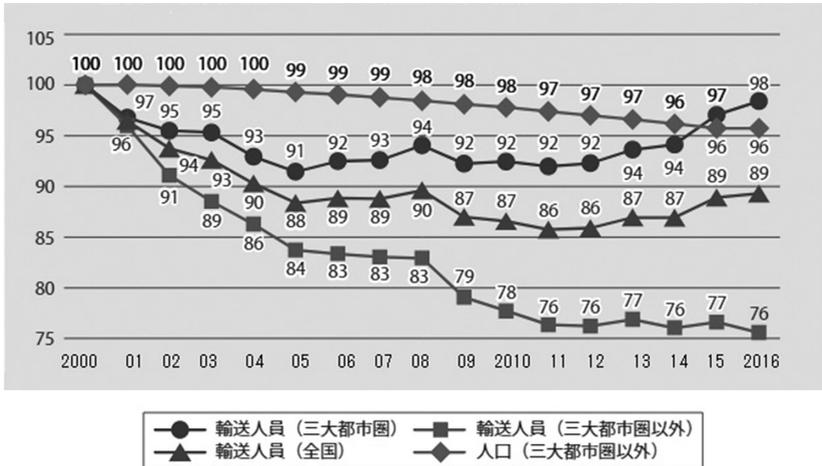
観光客にとっては行政区域の縛りなど関係なく、興味関心がある観光地へ効率的かつ直線的に移動すること考えている。バスの乗り継ぎで大きな時間的ロスがあると利用を躊躇してしまう。ましてや目的地に直接行けない（テレビ番組でも見られたように長い徒歩移動が必要）となれば、旅行自体を断念する。この段階で公共交通機関である路線バスの利用は選択肢から無くなる。

貸切バスとの区分が創設された1982年度からのデータを見ても、路線バスの利用は低調な状態で推移している。つまりバスでの移動は貸切バス（団体利用観光バス）が中心的位置を占めていた。しかし、貸切バスのピークも約30年前の1986年度の31.3%で、それ以降は長期低落は続き、2016年度では8.7%と路線バスと変わらない水準となってしまった。これはひとえに、マスツーリズム、団体旅行中心主義からの移行を顕著に示すデータであろう。さらに詳しく見ると、最近の自家用車利用の減少に比例するかのようになり、レンタカー利用が増えており、公共交通以外の選択肢という点では変わらない。

買い物難民や医療難民等の移動困難者急増の現状を見るにつけて、公共交通の再整備は重要課題であるといえる。しかし、現状の経営面を考えると容易なことではない。バス交通の必要性に関する共通認識は各地方自治体で高まっているが、財政面での余裕は残されておらず、国や県の補助金頼みが実際である。自家用車に依存する地域住民の根源的な意識改革がなければ、コミュニティバスを含めた地域交通の維持・継続は非常に困難な状況となる。

大都市でのインバウンドの主たる交通機関は電車やリムジンバスである。成田空港・関西国際空港・中部国際空港等から多くの路線が走っている。都市内においても地下鉄や市営バスの公共交通網が張り巡らされている。しかしひとたび地方に行くとなると、二次交通が大きな課題となる。空港や大都市間交通を下車した後の接続で大変苦勞することになる。運行本数の少なさや路線自体が観光地へ展開されていないこともある。また英語表記がなく乗車することもままならない。外国人観光客に不慣れな乗務員で英語による対応もできない。そうした不便から地方を選択する外国人は、空港でレンタカーを借りて直接現地へ向かうのであった。同様の行動は日本人にも多く見られ、交通不便地にある観光地ではレンタカー利用が顕著である。若者を中心に車の所有率が下がっ

図表11 公共交通サービスの輸送人員の推移（2000年を100として）



※乗用車保有台数は各年3月末時点、乗合バス（輸送人員）は各年度の数値
 ※「三大都市圏」とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県を指す
 ※出典：「自動車輸送統計年報」「自動車検査登録情報協会公表資料」より国土交通省作成
 出所）国土交通省『国土交通白書』（平成29年度版）140頁より筆者改変作成。

ていることもあるが、公共交通ではなくレンタカーという選択をする。

ここで外国人観光客の日本国内での運転について考える。筆者も沖縄で外国人旅行者がレンタカーを運転する姿を頻繁に目撃した。レンタカー会社によっては「外国人が運転中」というステッカーまで貼ってある。これは左側通行の日本において、右側通行や交通ルールが異なり漢字標識の認識が難しい外国人への配慮を促すものであろう。

実際に日本でレンタカーを運転するには超えなければならないハードルがある。日本人が外国で運転する時も同様であるが、国際免許証の提示が求められる。警視庁のサイトによると、日本において本国の免許証で運転できる外国人は、日本と同等の水準と認められる免許制度を有している（免許証の翻訳文の必要があるが）エストニア共和国、スイス連邦、ドイツ連邦共和国、フランス共和国、ベルギー王国、モナコ公国及び台湾の7カ国にすぎない。その他の国は、道路交通に関する条約（ジュネーブ条約）に基づく国際運転免許証を提示する必要がある。最多インバウンド数の中国は、ウィーン条約に加盟している

がジュネーブ条約に加入しておらず、日本がウイーン条約に加盟していない関係上、本国の免許証(国際免許を含め)により日本で運転することはできない¹⁰⁾。報道によると、不正に取得した国際免許が横行しているという。日本のレンタカー会社も十分な知識がないまま安易に貸し出していた。外国人による交通事故などのトラブルも多発していることから、国土交通省も注意喚起を行った。視点を変えるとそうした違法行為を生み出しているのは、観光地における交通の便の悪さも関係しているかもしれない。

個人旅行が広がりを見せるインバウンド市場において、二次交通網の再整備は喫緊の課題であろう。2020年の東京オリンピックや2025年の大阪万博はインバウンド増加の絶好のチャンスである。しかし訪日時に地方へ足を伸ばしたいと希望しても、移動の交通手段がなければチャンスを逃すことになる。まずは既存の交通機関だけでも乗りやすさを向上させて、車に乗らない(乗れない)高齢者等の国内観光客やインバウンドを取り込むことが大切である。国土交通省は、公共交通機関の利便性向上のため、キャッシュレス決済の導入やインターネットでの事前予約、さらに鉄道や高速道路では一般化してきている行き先表示のナンバリング¹¹⁾を進める方策を示している。

V 観光との「融合」による公共交通の再生—結びに変えて—

人口減少と超高齢化が進展する中、地域住民の生活維持と交流人口拡大による地域活性化という2つの視点を持つことが重要である。特に過疎地域はこの2つの視点を「融合」した取り組みを実施する必要性が高まっている。地域住民の足となる路線バスの維持という視点と、地域活性化の処方箋と期待されるインバウンドによる観光振興の視点を融合した取り組みの有効性を以下で取り上げる。

観光が地域の発展に寄与することは既に述べてきたが、インバウンドを地方に呼び込み、交流人口の拡大により生産と消費を拡大していくことが今後は重要となる。FIT化が進み地方を訪れるインバウンドの増加するという追い風が吹いているにも関わらず、二次交通問題で誘客へのあと一押しができない地域が多く存在する。新たな観光ルート開発も二次交通の停滞がボトルネックと

なる¹²⁾。つまり観光客が現地で利用する移動手段の充実・利便性向上が課題となる。

公共交通の路線は、「住民が利用するための路線」と「観光客が利用するための路線」に役割が分けられることが多い。しかし、地方創生のために両機能の融合を主張する小林味愛が指摘するように、人を運送するという基本機能に着目して、地域住民と観光客の双方が利用しやすい路線バスを、役割を分けずに融合して事業維持する試みは早急に検討すべきと考える¹³⁾。インバウンド観光促進に特化した取り組みだけではなく、地域にある活用可能な資源を「インバウンド観光促進」と「地域住民の生活維持」という両者の視点から捉え直すことが、地域公共交通活性化での重要事項である。留意点として、観光に寄与すると安直な赤字路線の拡張・創設は差し控えなければならない。挑戦的行動の必要性も認めるが、採算度外視で二次交通手段を充実させれば観光客数は増加するかもしれないが、地域の過剰負担により地域振興どころか地域衰退につながる¹⁴⁾。

世界遺産観光とコミュニティバスを連携させた事例として、岩手県平泉町(平泉－仏国土を表す建築・庭園及び考古学的遺跡群)、群馬県富岡市(富岡製糸場と絹産業遺産群)や、山口県萩市(萩反射炉・明治日本の産業革命遺産)、静岡県伊豆の国市(韮山反射炉・明治日本の産業革命遺産)等が存在するが、世界遺産選定時は利用者が増加したが、ブーム沈静後は利用者が低迷するなど課題もある¹⁵⁾。

「人口減少が深刻化する中、『交流人口』を活かし、『地域の生活インフラを維持』するという視点は、他の地域においても参考になると考えられる。また、地元の学生などと一緒に外国人旅行者も利用するため国際交流が生まれやすく、日常生活の中でグローバル社会で活躍する(抵抗がなくなる)人材が育つきっかけになる可能性もあろう。」¹⁶⁾との小林の指摘は、地方都市振興のひとつの処方箋になるであろう。観光による経済活性化と地域交通網の維持、そして国際交流の推進やグローバル人材教育、そして何よりも地域資源発掘による誇りの再確認といった、一石二鳥にとどまらず三鳥、四鳥にもなる多面的な効果をもたらす。

人口減少に苦しむ地方都市は公共交通の維持に腐心している。観光客を呼び込むことで乗車人員を増やすという発想は以前からあったかもしれない。年間を通じての固定費はほぼ決まっているので、観光客による売上増は事業者にとって効果が大きく、付加価値や労働生産性を高めることができる¹⁷⁾。しかし国内観光客が頭打ちをする中で十分な成果はあげられなかった。インバウンドへの着目は、日本人観光客中心とは一線を画するものになるかもしれない。外国人は異なる感性を持ち、意外な観光資源に反応する場合もある。報道などでも日本人が見向きもしないような地域に外国人が殺到しているという事例もある。今まで気づかなかった新たな観光資源を発掘する良い機会になる。地域の魅力を再発見するという、地域に対する自尊心醸成にもつながるであろう。何よりもインバウンドは公共交通利用が主流なので、観光政策推進にバス路線の再整備を行う動機づけにもなる。今後、脱クルマ化が進むであろう日本の地域観光政策への示唆も含む。同時に既存の地域住民のバス利便性も高まるという相乗効果ももたらされる。

今回はインバウンドに注目したのであるが、これを高齢者や障害者に置き換えることも可能である。十分な交通手段を持つことができず、移動の困難に直面している点では同様と考えられる。言い換えればバリアフリーの対象者であり、移動の自由度を確保する必要性は同じである。つまり、インバウンドが自由に動ける環境は高齢者等の社会的弱者にとっても動きやすい環境である。高齢者ドライバーの免許返納が議論されているが、ハンドルを握れなくなっても旅行したいという気持ちは持ち続けるであろう。その時には公共交通が必要なのである。

最後に、筆者は路線バスのみこだわるつもりはなく、ライドシェアや過疎地有償運送、そして技術革新が急速に進んでいる自動運転自動車の可能性を同時に追求する必要があると考える。観光がもたらす経済的利益を地方都市振興の基軸として位置づけるには、二次交通への視点は必須と考える。

【註】

- 1) UNWTO (国連世界観光機関)「Tourism Highlights 2017 Edition」<日本語版>2-3頁.
- 2) 柿島あかね「訪日外国人消費と地域の経済効果向上の捉え方」『観光文化 = Tourism culture : 機関誌』第41号第2巻, 2017年, 7頁.
- 3) 日本政府観光局 (JNTO)」の2018年11月12日発表報道によると, 1~10月の訪日外国人は26,109,300人と, 昨年度同時期の23,791,732人を9.7%上回っている. 2018年は3000万人超えは確実な状況である.
- 4) JTB 総合研究所「マストゥリズム」
<https://www.tourism.jp/tourism-database/glossary/mass-tourism/>
- 5) 小長谷一之・竹田義則「観光まちづくりにおける新しい概念・観光要素／リーダーモデルについて」『観光研究論集』(大阪観光大学観光学研究所年報)第10号, 2011年, 27-28頁.
- 6) 「責任ある旅行者になるためのヒント」UNWTO (国連世界観光機関) 駐日事務所 HP 参照のこと. <http://unwto-ap.org>
- 7) こうちさんさんテレビHP「YOUは何しに…? 四国に殺到する外国人たち」2018年4月12日付け <https://www.fnn.jp/posts/00294230HDK>
- 8) 道路運送法に基づく「公共交通空白地有償運送」に基づき「NPO法人 気張る!ふるさと丹後町」が運営主体となり, 2016年5月26日より京都府京丹後市丹後町において実施されている, 通称「ささえ合い交通」とよばれる地域交通サービスである.
詳しくは, 公式HP参照のこと. <http://kibaru-furusato-tango.org/>
- 9) 国土交通省資料によると, 現在97カ所存在している. 内訳は, 拠点空港4カ所 (成田・中部・関西・大阪), 国管理空港 (羽田・新千歳・福岡・那覇等) 19カ所, 特定地方管理空港5カ所, そして地方管理空港54カ所である. その他飛行場7カ所や自衛隊との共用空港も8カ所ある.
詳しくは, 国土交通省「空港一覧」http://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000310.html

- 10) 中国人向けに正規の韓国の運転免許証と正規の韓国の国際運転免許証を取得するツアーが人気を集めているという。ジュネーブ条約加盟国の韓国の観光地である「済州島」は滞在ビザ不要で、正規の韓国運転免許証を取得することが可能である。最短で5日程で取得可能で、中国人に取得してもらうことを前提にしている運用がされているようである。（「中国人が免許取得目的で済州島に詰めかける理由」人民網日本語版 HP, 2015年7月20日配信。）
- 11) 急増する訪日外国人旅行者への対応や2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催を見据え、訪日外国人旅行者にもわかりやすいバスナンバリングを促進し、バス利用環境を整備するために国土交通省自動車局に「バス系統ナンバリング検討会」が設置された。2018年9月30日にガイドラインが公表され、2020年夏までに全国整備する方針が示された。（国土交通省自動車旅客課2018年10月18日報道発表「乗合バスの運行系統のナンバリング等に関するガイドラインを作成」詳しくは、http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000091.htmlを参照のこと。）
- 12) 平林潤「二次交通を変える－地域の観光を広げるヒント」『週刊トラベルジャーナル』2017年10月23日号、10頁。
- 13) 小林味愛「地方創生における「発想」の転換－「インバウンド観光振興」と「地域住民の生活維持」との融合」日本総研経営コラム、2015年7月20日、<https://www.jri.co.jp/page.jsp?id=26935>
- 14) 木下斉「重複交通再編で地域の無駄をなくす」『週刊トラベルジャーナル』2017年10月23日号、18頁。
- 15) 詳しくは、石関正典「世界遺産を活用した観光振興と公共交通アクセスの諸問題に関する考察」『「観光地への公共交通アクセスの変遷と役割、効果に関する調査研究」(日交研シリーズA-697公益財団日本交通政策研究会)、2017年12月、16-33頁、を参照のこと。
- 16) 小林味愛、前掲書。
- 17) 日本政策投資銀行『地域公共システムのあり方に係る調査』2015年6月、70頁。

Inbound Tourism and Secondary Public Transport System in Regional Development.

Masashi KASAHARA

Summary

Foreign tourists visiting Japan are rapidly increasing. Tourism industry will contribute to increase the exchange population and became to an important driving force to regional revitalization for rural area which are suffering from economic recession because of declining residential population. FIT (Foreign Independent Tour) ratio of tourists from Asian region such as China increased rapidly, and they prefer rural areas to three major metropolitan areas by spreading the life style of “value-based consumption” in experiences, culture and entertaining aspects. However, because of decline of the route bus network, it is impossible to secure public transportation (secondary traffic) moving from the main station of the airport or the bullet train (primary traffic) to the local sightseeing spot. Therefore, these areas are missing long-awaited business opportunities to promote economic development through tourism. In suburban local cities that are required to deal with the increase in movement limited persons including ultra-aged persons and disabled persons, it is important future policy challenges for regional development to restructure the public transportation network aiming for “effective integration” of inbound tourism promotion and maintenance of residents’ life.

Key Words : inbound secondary traffic foreign independent tour
value-based consumption regional development