

徳島を四国観光の玄関口にする(3) ～受入態勢整備・交通手段整備の取り組み～

上席研究員 元木秀章

要 旨

1. 2018年10月に提案した「渦潮オーシャンライン構想」は、関西に来ているインバウンド客に、渦潮や大塚国際美術館というキラーコンテンツのある鳴門公園エリアにも、もっと気軽に来てもらうことが発想の原点である。2019年2月にWG(ワーキンググループ)を立ち上げ、「受入態勢整備」・「交通手段整備」・「プロモーション」の3つの分科会を設けることとした。本稿では、先行して立ち上げた受入態勢整備と交通手段整備の2つの分科会の活動内容を紹介するとともに、今後の展開や方向性を整理している。
2. 受入態勢整備分科会においては、まず目の前にある不満の声や課題について、その対応や改善策を検討していくことが求められる。エリア内の多岐にわたる課題をメンバー間で議論し共有する中、旅行者の満足度向上(コンテンツ整備)を最優先で取り組むこととした。
3. コンテンツの開発・磨き上げは、インバウンド客の興味・関心に合わせチューニングあるいはコーディネートする必要がある。プロダクトアウト(作り手優先)ではなくマーケットイン(買い手・顧客重視)の視点により、ターゲットを意識した旅の「ストーリー」構築や「キラーコンテンツ(目玉資源)+地域コンテンツ(周辺資源)」による周遊ルートの整備などが求められる。
4. コンテンツ整備や旅行者の満足度向上への取り組みについて、「どこ」が中心になって、あるいは「だれ」が主体的に実行するのかは、将来の観光まちづくりの成否にも関わる重要な問題であるが、この役割を担うことになったのが同分科会のメンバーが中心となって発足した「撫養街道まちづくり協議会」である。ご当地愛が強く、今後において主体的かつ中長期的視点での息の長い活動が期待される。
5. 交通手段整備分科会では主に一次交通の整備に重点を置いている。その意味ではインバウンド客への高速バス利用の促進策を検討する必要がある。将来的にはストレスのないスムーズな来訪を促し、回遊性の向上を図る目的で、関西-徳島間および県内エリアの交通を乗り放題とするPASS(さらに観光関連施設等の利用もセットにしたフリーパス)の造成を期待したい。
6. 近々に3つ目のプロモーション分科会も立ち上げる予定であり、各分科会の議論をお互いに共有し連携を密にしながら、「徳島を四国観光の玄関口にする」ことを目指し、引き続き関係者と力を合わせて取り組んでいきたい。

はじめに（これまでの経緯）

「観光」が令和の時代も成長産業として注目され、地方創生の切り札として期待される中、年々そのウェイトが増すインバウンド（訪日外国人旅行）客の取り込みは極めて重要である。

徳島経済研究所では、徳島県の観光を盛り上げるためには、関西に大勢来ているインバウンド客に、まずは渦潮や大塚国際美術館というキラコンテンツがある鳴門公園エリアにも来てもらうことから始めようと、「渦潮オーシャンライン構想（試論）」を提案した（同構想は2018年10月に公表。詳細は本機関誌「徳島経済」Vol.101（2018年秋号）「徳島を四国観光の玄関口にする～渦潮オーシャンライン構想（試論）」に掲載）。

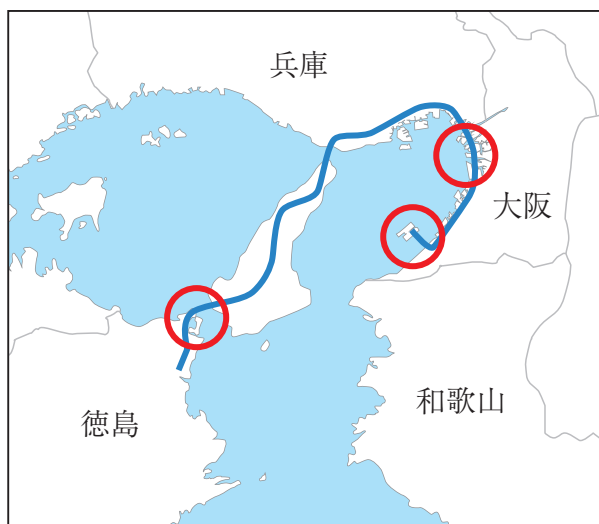
そもそも同構想の発案には、「成田空港と並ぶ空の玄関口の関西国際空港から入国したインバウンド客が、徳島を訪れる比率はわずか0.5%に過ぎない」というショッキングな背景がある。インバウンド客は「徳島県」や「△△県」といった特定の都道府県や行政区を旅するのではなく、かなり広範囲の「エリア」を広域周遊する。関空経由で入国して徳島を訪れる旅は、旅行コースの選択肢の中では「関西」の旅である。従って、関西からの誘客を目指すインバウンド戦略については、関西からの身近なオプションツアーとして徳島に来る、という仕立てにすることが効果的である。

現状は、徳島・鳴門が大阪から100km圏内と関空やU S Jに近いという立地優位性があるにもかかわらず、これを十分活かしてきれていない。そこで、関西に来ているインバウンド客に「関西エリアのレジャーランド（スポット）を楽しむ旅」として、U S Jなどに加え、淡路島や鳴門（渦潮、大塚国際美術館など）をもっと気軽に訪れてもらおう、ということが発想の原点となっ

ている（図表1、2）。さらに、これにより徳島・鳴門へのインバウンドの大動脈を作ることができれば、他のエリアにも波及し「徳島を四国観光の玄関口にする」ことができると考えた。

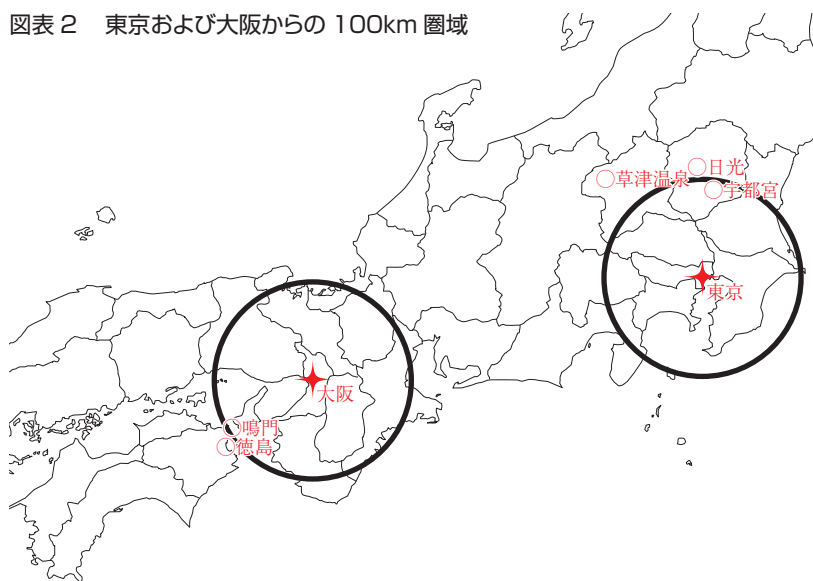
こうして同構想の具体化に向けたWG（ワーキンググループ）を2019年2月に発足し、交通事業や旅行業、宿泊業、観光関連事業、観光協会、DMO、行政、金融機関などが参画した第1回会議を開催した（図表3）。WGでは、関西に来ているインバウンド客をまずは鳴門公園エリアに呼び込み、インバウンドの底上げを図る目的について広く賛同が得られた一方で、現地

図表1 渦潮オーシャンライン構想のイメージ図



資料：徳島経済研究所「徳島経済」101号

図表2 東京および大阪からの100km圏域



注：それぞれの円の半径は100km
資料：徳島経済研究所「徳島経済」101号

図表 3 「渦潮オーシャンライン構想」WG・分科会 参画メンバー

交通事業	徳島バス、JR 四国、JAL、ANA、ノヴィル
旅行業	JTB、エアトラベル徳島、ツーリズム徳島
宿泊業	アオアヲ ナルト リゾート、ホテルアド・イン鳴門
観光関連事業	大塚国際美術館、ネオビエント(渦の道)、 鳴門観光興業(霊山寺門前一番街、エスカヒル鳴門)
イベント・企画	アビック(南海電鉄グループ)
観光協会	徳島県観光協会
D M O	イーストとくしま観光推進機構
行政	四国運輸局、徳島県(観光政策/次世代交通)、鳴門市
金融機関	阿波銀行
オブザーバー	本州四国連絡高速道路
(事務局)	徳島経済研究所

での旅行者目線による二次交通整備や観光コンテンツの磨き上げなど、受入態勢の整備が極めて重要との意見があったほか、関西との移動手段についても、徳島と関西間を一日 100 往復以上運行している既存の高速路線バス(乗合バス)を、もっとインバウンド誘客に活用できないかという意見が出された。また情報発信面においては、様々なツールや手法を駆使した直接的なターゲットへのプロモーションや、広域エリアの魅力ある観光コンテンツを繋いだ周遊ルートのブランディングが弱点などが指摘された(「徳島経済」Vol.102(2019年春号)「徳島を四国観光の玄関口にする(2)～インバウンド対策のためのWG始動」)。

こうした多岐にわたる課題を整理し、具体的に対応するため、「受入態勢整備」・「交通手段整備」・「プロモーション」の3つのテーマについて検討することとし、2019年5月以降、「受入態勢整備」と「交通手段整備」の2つの分科会を優先して順次立ち上げ、参画するメンバーそれぞれの専門性を活かしながら、現在も実践的に議論を積み重ねているところである。

本稿では、先行する2つの分科会-「受入態勢整備」と「交通手段整備」において現在進行中の活動内容を紹介するとともに、今後の展開や方向性について整理するものである。

1.3 3つの分科会の課題と方向性

渦潮オーシャンライン構想の実現に向けては、徳島・鳴門を四国観光の玄関口にするため

に、まずは関西に来ているインバウンド客をキラーコンテンツ(渦潮や大塚国際美術館)のある鳴門公園エリアに呼び込むことを目標にした。具体的には鳴門公園エリアの魅力を高め、関西や淡路島と連携し、関西プラス1として1泊2日や2泊3日程度の小旅行(オプショナルツアー)を楽しんでもらうことを想定している。

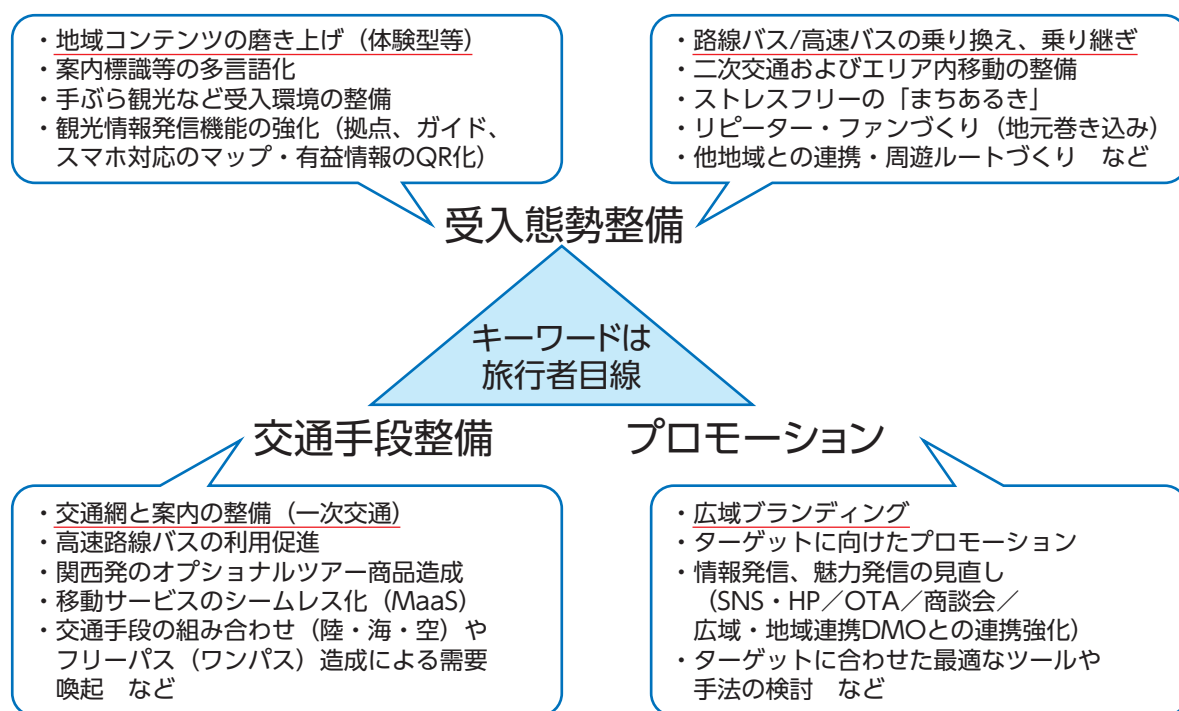
これを推進していくにあたり、先のWGでの議論等を踏まえると、当エリアの課題は大きく分けて次の3つが挙げられる。1つ目は鳴門にはキラーコンテンツ以外にも歴史や文化、自然、体験、食などの多様な魅力的なコンテンツがあるにもかかわらず、磨き上げが不十分なこと。

2つ目は、交通・アクセス面で旅行者目線が意識されていないこと。例えば鳴門公園エリアから関西方面に向かう場合、地域の路線バスから高速バス停留所への乗り換えが必要となるが、案内標識等の問題から非常にわかりづらいとか、関西から徳島・鳴門方面に向かう移動手段として、そもそも高速バス利用が認知されていないこと(周知不足)などが相当する。

そして3つ目は、広域ブランディングやプロモーション、広域連携の取り組みが遅れていること。例えば大歩危・祖谷方面から徳島市を訪れ、1泊して翌日関西に向かうインバウンド客は、JRで徳島駅から岡山駅に向かい、その後新幹線で移動する。高速バスで車窓からの風景を楽しみながら、鳴門、淡路島を経由して神戸・大阪に移動した方が早いとか、その途中で渦潮や大塚国際美術館、また淡路島や神戸の様々なコンテンツを楽しむことができるといったことは認識されていないのである。

こうした課題に対応するため、「受入態勢整備」・「交通手段整備」・「プロモーション」の3つの分科会において、それぞれのテーマにおける対策や方向性を検討することとした(図表4)。中でもより優先度の高い「受入態勢整備」分科会を2019年5月に、続いて同年7月に「交通手段整備」分科会を立ち上げた。現時点(2020年3月)では受入態勢整備分科会を4回、交通手段整備

図表 4 3つの分科会の課題と方向性



分科会を1回と、これまで計5回の分科会を開催してきたが、近々には3番目となる「プロモーション」分科会も立ち上げる予定であり、お互いの議論を共有しまた連動させながら、三位一体となった取り組みをさらに加速していきたいと考えている。

2. 受入態勢整備の取り組み

（1）受入態勢整備分科会（通称：鳴門分科会）

渦潮オーシャンライン構想の実現は、単に関西からインバウンド客を鳴門公園エリアに呼び込めばいいということではない。もしそれで良ければ、マーケティングによりターゲットを絞り込み、プロモーションをより強力にすれば一時的に数字は上がるかもしれないが、それでは長続きせず意味がない。WGのある地元メンバーは、「目の前にある不満の声や課題について真摯に向き合い、改善していく姿勢を示していかなければ、旅行者はここからたちまち離れてしまい、その先もない」という強い危機感を持っている。こうした受入環境を整備する視点は同構想を進めるうえでは極めて重要である。

一方でエリア全体として、キラーコンテンツ

の「点」の魅力だけでなく、域内のコンテンツを旅行者目線で磨き上げ連動させることにより、「面」としての楽しさや魅力を高めていくことも不可欠である。このことは滞在時間の延長や宿泊、観光消費額の増加に結びつくほか、旅行者の満足度向上にも繋がり、当地のファンづくりやリピーターの増加に及んでいく。そうなると地元事業者や住民の意識や見る目が変わり、活動の参加者や主体者がさらに広がることとなる。と同時に旅行者と地元住民の交流が活発化し、また新たな展開に発展していく好循環が生まれるものと期待される。

短期的には旅行者目線・インバウンド目線による受入環境の整備やコンテンツの磨き上げに取り組みながら、中・長期的には、地域におけるインバウンドビジネスの創造や多様な関係者を巻き込んだ観光地域づくりといった前向きな流れを作り出すことを狙いとして、受入態勢整備分科会を先行してスタートさせた。

①課題共有

受入態勢整備分科会では、まず同メンバー間（20名程度）で鳴門（公園）エリアが直面する課

図表 5 鳴門(公園)エリアの主な観光課題

(A) 鳴門公園エリアへのアクセス改善
- トップシーズンや混雑時などでの渋滞・駐車場不足 ・ 渋滞の発生で路線バスが時間通り運行できない ・ 「渦」の時間に間に合わない ・ 臨時駐車場も不足 ・ シャトルバスの運行が追いつかない日が発生 など - 鳴門公園エリア～高速鳴門バス停・鳴門駅・徳島駅間の移動 ・ 「高速鳴門バス停」と路線バス「小鳴門橋バス停」の乗り換えのわかりにくさ ・ (トップシーズンや混雑時での)路線バスの積み残し など
(B) 鳴門公園エリアの受入環境整備
- 鳴門公園エリア内の移動手段の確保 ・ 高低差があり、徒歩での移動が大変 - インバウンド客への対応 ・ 案内・表記の多言語化、インフォメーション機能、手荷物預かり・配送サービス など
(C) 旅行者の満足度向上への取り組み
- 観光資源が点在し、「面」としてつながっていない ・ 鳴門の渦潮、大塚国際美術館、お遍路(1 番札所・霊山寺)以外の見どころや観光・体験コンテンツなどが整備されていない ・ 食事処や土産物店・小売店などの情報提供がない - 地域内の観光推進の取り組みがバラバラ ・ 観光関係者間のネットワークや地域の取り組みにおける一体感がない など
(D) 観光まちづくりへの推進力・主体性が弱い
- 中心になって活動する主体者(推進組織)がない・見えない ・ 地域おススメコンテンツの情報発信が弱い ・ 鳴門の魅力を十分伝えていない など

注：受入態勢整備分科会での意見を一部集約

題を共有した(図表5)。大きく分けて4つに分類されるが、まず(A)鳴門公園エリアへのアクセス改善について、GW(ゴールデンウィーク)やお盆のトップシーズンで、しばしば渋滞や駐車場不足が発生している課題である。特に直近の2019年GWは史上初の10連休ともなったため大渋滞が起こり、「渦」の発生時間に間に合わないといったトラブルも発生した。こうした課題

は放置しておく旅行者の不満が拡散し、やがて見放されてしまうことにも繋がりがかねない。今後、改めてエリア関係者や交通関連事業者が会する場を設け、GW・お盆のトップシーズンや週末・連休の繁忙時など、時期に応じた具体的な改善策を検討することが必要である。

また鳴門公園エリアのアクセス面に関して、高速バスと鳴門公園エリアを走る路線バスとの乗り換えがわかりにくいことが課題となっている。例えば、鳴門公園エリアで観光したインバウンド客が関空や大阪方面行きに乗車する場合、路線バスを活用して高速バス乗り場まで移動する必要があるが、この間の路線バスは表記やアナウンスなどが多言語対応されていない。さらに、路線バスの「小鳴門橋バス停」から高速バスの「高速鳴門バス停」への乗り換えにおいてもインバウンド目線になっておらず、非常に分かりづらい現状となっている(図表6)。ここでの議論をきっかけに、現在バス事業者と行政間において対応が検討されている。

次に(B)鳴門公園エリアの受入環境整備については、同エリアはかなりの高低差があるため、「大きな荷物を持ったままの徒歩での移動が大変」との声も多い。鳴門公園エリア内においては、こうした車以外の移動手段の整備や手荷物の一時預かり・宿泊施設等への配送サービス、ま

図表 6 小鳴門橋バス停(路線バス)から高速鳴門バス停(高速バス)への乗り換え



た現地情報を得るための多言語対応の観光インフォメーション機能の整備などが課題として挙げられる。なお移動手段に関しては、現在GWやお盆の期間限定で、マイクロバスや小型バスが「ぐるぐるバス」として運行されており、今後こうしたバスの運行期間延長や、超小型EVあるいはレンタサイクル(電動アシスト自転車やe-BIKE)等の導入検討が望まれる。

受入態勢整備分科会では3つ目の(C)旅行者の満足度向上への取り組み(コンテンツ整備)について、今後早急に対応する必要があるとの意見が多く挙がった。すなわち、渦潮や大塚国際美術館、お遍路(四国霊場1番札所・霊山寺等)といったキラークンテンツ以外の見どころ、観光・体験コンテンツなどが整備されておらず、またその情報発信もないことから、鳴門の観光は「面」として見られていないということである。当地は以前から「通過型」観光との指摘が多く、滞在時間を延ばし、宿泊や域内消費を増やすための取り組みが課題とされてきた。こうした取り組みにあたっては、独自の観光資源の発掘、磨き上げといったコンテンツ整備のほか、エリア内でのおすすめの食事処や土産物店、小売店など事業者・関係者等との連携が重要であり、地道な努力を積み重ねていく継続性が求められる。

では、このような取り組みを「どこ」が中心になって主体的に実行するのか、「だれ」が地域の魅力を伝えていくのか。このことが(D)観光まちづくりへの推進力・主体性が弱い、という4つ目の課題となっている。中心になって活動する主体者(推進組織)がない・見えないということは、観光振興がうまくいっていない地域にほぼ共通する悩みである。逆にやる気のある人・組織があれば「観光は変わる」、「地域が変わる」事例はいくつか身近に見ることができる。県内では県西部の一般社団法人大歩危・祖谷いってみる会(キーマンの会長植田佳宏氏)、また隣県の和歌山県では一般社団法人田辺市熊野ツーリズムビューロー(会長の多田^{のりこ}稔子氏や外国人目

線で戦略立案・プロモーションを行う外国人スタッフのブラッド・トウル氏)などの存在が挙げられる。

②コンテンツ整備

受入態勢整備分科会では、先に挙げた課題の中で(C)旅行者の満足度向上への取り組みに重点を置き、中でも当エリアのコンテンツ整備について検討を行った。ここでは、観光庁と日本政府観光局(JNTO)が2018年2月から取り組んでいる、全世界規模での訪日促進のための「Enjoy my Japan グローバルキャンペーン」の仕分けにならない、観光の魅力・コンテンツを7つのカテゴリー(A:伝統文化・歴史的遺跡等、B:食事・お酒・ナイトコンテンツ(飲食店)、C:エンターテインメント・祭り・イベント、D:自然・景観、E:アート・室内体験、F:観光施設・宿泊施設、G:アクティビティ・アウトドア、H:その他)に分類して整理した。これらは従来の寺社仏閣や桜といった典型的なイメージだけでなく、豊かな自然やアウトドアアクティビティ、日本食にとどまらない地域の食の魅力、世界から注目される伝統文化など、バラエティーに富む観光コンテンツを整備し、徳島・鳴門がインバウンド客にとって「楽しむことができる旅行目的地」であることをアピールするものである。

各メンバーからの意見を集約し、約70件ものおすすめコンテンツが抽出されたものの、ここから実際に来てもらうためにコンテンツを磨き上げ、情報発信を行い、現地における受入環境を整備し、満足のいく内容・サービスを提供するまでには超えるべきハードルは多い。

現在は、こうして抽出されたエリア内の観光コンテンツを優先順位を付けて精査していく段階にあるが、ここで着地型のコンテンツ整備には注意すべき点がある。それは旅行者目線、ここではインバウンド目線である。地域発のコンテンツ整備にはインバウンド客の興味・関心に合わせチューニングあるいはコーディネートする必要がある。マーケティングでいうところのプ

ロダクトアウト(作り手優先)ではなくマーケットイン(買い手・顧客重視)の視点である。

さらには旅行者のターゲットを意識した旅の「ストーリー」構築や「キラーコンテンツ(目玉資源)+地域コンテンツ(周辺資源)」の組み合わせをあらかじめ意識して整備することである。日本人向けかインバウンド客向けかによって、また年齢や同行者の形態によって提案するコンテンツの中身・内容は大きく異なるうえ、それぞれ個人旅行か団体旅行かによっても動き方が全く異なる。また同じインバウンドであっても、アジア圏や欧米豪といった国や地域別で興味・関心が異なるほか、1泊2日の短期滞在と長期滞在とでは自ずと楽しみ方も異なってくる。逆に「お遍路体験」などと旅のテーマを絞って発信すれば、そのテーマに関心を寄せる旅行者が全世界から集まってくるということである。こうした様々なツーリズムの提案を意識したコンテンツ整備がなされれば理想的である。

(2) 撫養街道まちづくり協議会

先述のとおり、こうしたコンテンツ整備や旅行者の満足度向上への取り組みを、地域の「だれ」が担うのかという課題が依然残ったままであったが、受入態勢整備分科会での議論がきっかけとなり、同分科会のメンバーが中心となった「撫養街道まちづくり協議会」(地元の宿泊施設や観光関連施設、酒造会社の事業者など6名で構成)が2019年11月に発足した。鳴門の魅力を理解し、ファンになってくれる人に来てもらい、(移動等にストレスなく)自由気ままに「まち」そのものを楽しんでもらうというコンセプトで、現時点では特に数値目標などは定めず、食や歴史、自然に恵まれた鳴門・撫養街道周辺の観光コンテンツの開発および情報発信を中心に活動を開始している。

そもそも撫養街道とは、鳴門市撫養町岡崎と三好市池田町を結ぶ街道で、古来より藍・塩・葉タバコ・木材などの産物や四国巡礼に向かうお遍路さんなどが盛んに行き来し「四国の玄関

口」として栄えた街道である。同協議会では、まずはこうした街道周辺の歴史や産業、文化を掘り下げ繋いでいくほか、コウノトリの生息地とレンコン畑、また豊かな食や地酒などを組み合わせたストーリー化を図るなど、古い町並みや地域に残る観光資源にスポットを当て、新たなツーリズムを提案していくとしている。同協議会には、会員個々の事業への利益誘導は棚上げにして、大好きな鳴門をもっと知ってもらい訪れてもらうことで、鳴門観光をもっと盛り上げたいという強いご当地愛が根底にある。またこのような熱意なしでは、観光客に喜んでもらえるコンテンツ開発は不可能であろう。今後において、主体的かつ中長期的視点での息の長い活動が期待される。受入態勢整備分科会においては、同協議会の発足以来、連携を深めて取り組みを進めている。

(3) 受入態勢整備における今後の展開・方向性

足元では新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、インバウンド客は大きく落ち込んでいるが、今後2020年7-9月の東京オリンピック、パラリンピックや2021年のワールドマスターズゲームズ2021関西といった大規模イベントが次々に控えているため、新型コロナウイルスの終息によっては再び増加に転ずる可能性が高い(図表7)。特にワールドマスターズゲームズでは徳島県においても一部競技の開催が予定されており、目の前の関西に来るインバウンド客を徳島に呼び込むチャンスが目前に迫ってきている。

さらに2025年には大阪・関西万博の開催が決定しているほか、それに連動するかたちで大阪のIR誘致計画や関西国際空港の第1ターミナル拡張工事といったビッグプロジェクトも進行しており、中長期的にも関西エリアの活力を取り込むチャンスがある。来るべきその時に備え、インバウンド目線に立ったコンテンツの開発・磨き上げや受入態勢の整備を着実に実施していくとともに、地域内の多様な主体、団体組

織、事業者等のネットワークづくりを加速し、連携を強化していくことが求められる。

また広域連携に関しては、例えばU S J～淡路島～鳴門エリア(渦潮、大塚国際美術館)を周遊する新たな観光ルートを造成し、「渦潮オーシャンライン」といった名称でブランディングできないかを検討していく。そのために、まずは淡路島でインバウンド向けにコンテンツ開発を行っている企業や、大鳴門橋・明石海峡大橋など本四架橋の利用促進のため、広域周遊ルートの開発に取り組んでいる本州四国連絡高速道路株式会社との連携を推進していきたい。

撫養街道まちづくり協議会においては、インバウンド客が思い思いに鳴門エリアや撫養街道沿いを「まちあるき」できるよう、Google マップ上に施設情報・写真などを入力・編集・掲載することで、店舗等のPRができるツール「Google マイビジネス」の活用を検討している。このほか、JRや地域の路線バスといった既存の公共交通と連携し、タクシーやレンタカー事業者等も巻き込みながら移動をできるだけスムーズにし、鳴門エリア内の体験コンテンツや食などと組み合わせることにより、インバウンド客のさらなる回遊を促す取り組みも検討を始めた。今後は滞在時間を延ばし、宿泊などに繋げるため

に、夜間や早朝の新たな魅力づくり、コンテンツ開発にも着手する必要がある。またリピーターの獲得に向けては、季節限定のフルーツ狩りや収穫体験など、豊富な種類のコンテンツを整備するほか、大名行列さながらの「ねり」といった特徴ある祭りの観光化なども検討していくことが望まれる。

さらに、まちあるきの満足度を高めるためには多言語観光案内標識や外国人観光案内所の整備(地域情報の発信・提供)のほか、公衆無線LAN環境の整備やエリア内各店舗における多言語対応・キャッシュレス対応など、地域が一体となってインバウンドの受入環境を整備する必要があるが、これは行政やDMOと連携することによる観光庁などの補助金活用を検討することが得策である。加えて補助金活用という面では、DMO等と連携することでコンテンツ整備に関する補助金も用意されており、例えばグローバルキャンペーン等に対応したコンテンツ造成事業では、欧米豪のターゲットニーズに合致するコンテンツを整備する目的で、識者・旅行会社等のファムトリップ(Familiarization Trip／下見招待旅行、モニターツアー)を通じた検証や新たなコンテンツを提供するプレイヤーの掘り起こし、またガイド等の育成などに活用でき

図表 7 徳島県の観光に係る大規模イベント、プロジェクト等(2020年～2029年)

(年)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
全国的な大規模イベント等	【7/24～8/9】 東京オリンピック 【8/25～9/6】 パラリンピック	【5/14～5/30】 ワールドマスターズゲームズ 2021 関西				【4/13～10/13】 大阪・関西万博 				
IR(統合型リゾート)、大型投資等	  		【2022年?】 IR・候補地決定			【2025年?】 IRオープン 【2025年春?完成】 関西国際空港 第1ターミナル改修 国際線旅客 4000万人可能に(2018年度の約1.7倍)				
徳島県内イベント等	お遍路 逆打ち	【同】ワールドマスターズゲームズ (徳島5競技:ウエイトリフティング・ゴルフ・ボウリング・カヌー・トライアスロン)			お遍路 逆打ち				お遍路 逆打ち	
	【2020年10月～2021年6月】 ワールドマスターズゲームズ ※オープン競技(徳島6競技)					(大鳴門橋のサイクリングロード開通?)				
		【2021年10月～12月】 JRグループ四国DC (デスティネーションキャンペーン)								

※ワールドマスターズゲームズ 2021 関西の「オープン競技」とは、大会機運の醸成と大会参加機会を増やすことを目的に実施される競技であり、同開催期間は【2020年4月1日～2021年8月31日】。そのうち徳島県では【2020年10月～2021年6月】の間に、軟式野球・マラソン・ビリヤード・ラフティング・サーフィン・タッチラグビーの6競技の開催が予定されている。

るため、積極的に検討を進めるべきである。

ところで、自転車を活用したツーリズムが各地で話題となる中、2019年9月に大鳴門橋の下部への自転車道新設について「技術的な課題が解消された」とするグッドニュースが流れた。これに伴い徳島・兵庫の両県は自転車道設置に向けた計画・設計の検討に着手するとしている。サイクリングコースは、広島県尾道市と愛媛県今治市を結ぶ「しまなみ海道」や滋賀県の琵琶湖を一周する「ビワイチ」、淡路島一周の「アワイチ」などが人気を呼んでいるが、鳴門海峡を挟む両岸においても鳴門市と兵庫県南あわじ市、香川県東かがわ市が連携し、すでにASAトライアングルサイクリングツーリズム事業(ASAは阿波・讃岐・淡路の頭文字)が展開されており、今後この自転車道設置が実現できればサイクリストの新たな聖地として注目されよう。サイクリングツーリズムに関しては、インバウンド観光のほかにも、無理のないペースでのんびり自転車を走らせ、景色や観光を楽しむ「ボタリングツアー」や歩き遍路向けの「シェアサイクル事業」など、多様なニーズに対応したビジネスとしても期待される分野であり、新たな担い手づくりも念頭に置きながら、今後の展開を考えていく必要がある。

3. 交通手段整備の取り組み

(1) 交通手段整備分科会

交通手段整備分科会においては、先の図表4で見たように主に一次交通の整備に重点を置いている。関西からのインバウンド誘客に関しては、淡路島を経由して徳島と関西間を一日100往復以上も運行している、既存の高速(路線)バスをもっと活用してはどうかという意見が出された。この場合、既存の高速バス便には下記のような課題があり、今後その解決を図っていく必要がある。

(A)そもそもインバウンド客にとっての高速バスは、JRと異なりその認知が低いことや心理的負担、不安の面から敬遠される。また多言語対

応の遅れや行先案内情報の不足等により積極的に利用されない

(B)徳島と関西の距離感や陸続きであること、またアクセスの基本情報(運行頻度や乗車時間、予約方法や切符の購入場所等)などが知られていない(あるいはそうした情報の入手が困難)

(C)バスの運行会社によって、大阪での乗り場・降り場が統一されていないためわかりづらい

(D)大阪行き的高速バスの場合、鳴門公園エリア内にある鳴門公園口バス停(下り便の降り口専用であり、上り使用の同バス停はない)ではなく、鳴門公園エリア外的高速鳴門バス停からの乗車となり、路線バス等での移動時間や手間など利便性に課題。また路線バス内の表記の改善や多言語対応が必要。しかも高速鳴門バス停への乗り換えが重要なポイントとなるが、先の図表6で示した通り案内がわかりづらく、インバウンド客が利用するにはハードルが高い、などが課題として挙げられる。

また関空も含めた関西エリアから、徳島・鳴門に向かうバス便はたくさんのルートがある中、インバウンド誘客のために、どの路線・ルートに着目すべきか、また起点となる乗車場所の情報をどのように整理し発信するかなど、議論すべき点は多い。この点はバス事業者を交えた今後の分科会で、インバウンド客が既存の高速バスに乗ってストレスなく、またスムーズに徳島に来られるために、どのような方策を講じるべきかの検討が必要である。

一方で、関西から徳島へのインバウンド客が少ないのは、こうした高速バス独自の不便さからだけでなく、インバウンド客が興味・関心を持つコンテンツ整備が遅れていることや、徳島・鳴門の魅力発信が弱いことを指摘する声も聞かれた。インバウンド客が本当に行きたい場所であれば何とか情報を入手して、アクセスの良い悪いにかかわらず、苦勞しながらも訪れているということである。こうした意見は受入態勢整備やプロモーションの各分科会においても共有し、それぞれの取り組みに意見を反映するかた

ちで、改善策を講じていくことが求められる。

そうした意味では、関西発のオプショナルツアーの商品造成、募集、催行においても、地域コンテンツの開発・提供とインバウンド客の関心・ニーズとのチューニングやコーディネート、マッチングが特に重要であり、かつターゲットに向けた適切な情報発信が不可欠である。単に交通手段の整備(アクセス向上)を果たしたとしても、必ずしも成果に結びつかないことを改めて肝に銘じる必要がある。今後は交通手段整備と受入態勢整備(コンテンツ整備)、同様に交通手段整備とプロモーションにおいて、それぞれ連携を密にした取り組みが重要となる。

(2)徳島バスの取り組みによるアクセス改善

①高速バス関西空港線

WGのメンバーである徳島バス株式会社の尽力により、2019年4月から関西国際空港発の徳島行き的高速バス(リムジンバス・1日9便)が鳴門公園エリア内にある「鳴門公園口」バス停に新たに停車するようになった(図表8)。従来の関空発徳島行き的高速バスでは鳴門公園口に停車しておらず、鳴門公園エリアに向かう場合にはいったん高速鳴門バス停で下車し、地域の路線バスやタクシー等により乗り換える必要があったため、アクセスが大幅に改善された。

②路線バスの運行時間の短縮および増便

徳島バスが運行する徳島駅～鳴門公園エリア間の路線バスについては、2019年10月から運行時間の短縮と運行本数の増便が実施された。徳島駅から鳴門公園方面に向かう場合、従来は88分の運行時間がかかったが、見直し後は61

分と27分もの時間短縮となった。また同時に運行本数も大幅に増えており、輸送人員の増加が図られた。鳴門公園エリアは、2018年大みそかのNHK紅白歌合戦で徳島県出身の米津玄師氏が大塚国際美術館から生中継したことをきっかけに人気が高まり、週末や連休の混雑時には特に夕方の時間帯において路線バスの積み残しが発生していただけに、増便対応は不満解消に繋がっている。

(3)交通手段整備における今後の展開・方向性

今回の渦潮オーシャンライン構想は、関西にきているインバウンド客に、徳島にも気軽に来てもらおう狙いがある。そのためには繰り返しになるが、交通手段の整備において受入態勢整備やプロモーションとそれぞれ連携を密にすることを前提に、限りなくアクセス面での不安や障壁を取り除くことが理想である。バス利用や運行状況に関するスマホ等での情報発信強化のほか、バス停周辺や車内の多言語表記・多言語案内の実施、また移動中の車内を快適にするための無料Wi-Fi整備やパンフレット・ガイド本等の充実などにも取り組む必要がある。

さらには、例えば「JAPAN RAIL PASS」や「KANSAI ONE PASS」(関西の交通事業者等の連携により参加事業者の路線が乗り放題のパス)をヒントに、回遊性の向上や消費意欲の喚起を図る目的で、関西～徳島間的高速バスやフェリー、徳島県内の路線バスやJR線などを一定の料金で乗り放題にするPASSの造成を望みたい。さらにこうした交通料金に加え、観光関連施設等の入場料や利用料をセットにしたフリーパスの新設も、関係する全ての事業者を巻き込んだ検討が進むことを期待したい。

ところで渦潮オーシャンライン構想は周遊ルートとしてのインバウンド底上げ効果に加え、他の交通手段との組み合わせによる相乗効果も期待できる。需要を奪い合うゼロサムではなく、新しい需要を喚起し需要全体を増やすプラスサムの誘因となり得る。例えば

図表8 公共交通機関の利便性向上によるアクセス改善

- ① 2019年4月1日より【関西空港交通など4社共同運行】(リムジンバス)
 - 関西空港～徳島線で「鳴門公園口」に新たに停車
 - 1日9便(上り停車場がないため、下りのみ)
- ② 2019年10月1日より【徳島バス】(路線バス)
 - 徳島駅～鳴門公園エリア間の運行時間の短縮
 - 88分 → 61分[27分の時間短縮]
 - 徳島駅～鳴門公園エリア間の運行本数の増加
 - 平日7本・休日10本 → 平日8本・休日11.5本
 - [平日約50人/日・休日約75人/日 輸送人員増加]
 - 鳴門駅～鳴門公園エリア間の運行本数の増加
 - 平日14本・休日17本 → 平日21本・休日28本
 - [平日約350人/日・休日約550人/日 輸送人員増加]

○関空イン→渦潮オーシャンライン→徳島空港アウト(徳島阿波おどり空港の国際線と組み合わせ、搭乗率アップに寄与。今後の国際線定期便就航においても有用)

○関空イン→渦潮オーシャンライン→南海フェリー→関空アウト(既存航路を活用し和歌山県の熊野古道や高野山等との周遊ルートを造成)

○成田または羽田空港イン→徳島空港イン→渦潮オーシャンライン→関空アウト(東京-徳島間の空路を活用し、同区間の搭乗率アップ)

○成田または羽田空港イン→新幹線→渦潮オーシャンライン→徳島空港アウト(ゴールデンルート+徳島周遊ルートの造成)

○関空イン→渦潮オーシャンライン→J R 四国(または四国内高速バス)→新幹線→関空アウト(関西～四国～瀬戸内の新たな広域周遊ルートの造成)、

といった新たな需要を生み出し、交通手段同士による「奪い合い」ではなく、逆の「相乗効果」が期待されるものである。

おわりに

本稿では渦潮オーシャンライン構想実現に向けた受入態勢整備・交通手段整備・プロモーションの3つのテーマのうち、先行する受入態勢整

備と交通手段整備の2つの分科会の活動について述べた。3つ目のプロモーション分科会についても近々に立ち上げる予定である。

「知られてないのは、無いのも同じ」と言われるように、関西にどれだけ多くのインバウンド客が来ようとも、徳島の魅力が知られてなければ、また彼らのニーズに刺さらなければ、仮にどんなに近くても、どんなにアクセスが良くても人は来ないものである。インバウンドのニーズが細分化する中、良質なコンテンツを整備したうえで、徳島・鳴門に行きたいと思わせるブランディングとプロモーションの役割は今後ますます重要となる。それを欲する者に情報を届け、ストレスのないアクセスで来訪を促し、良質な商品・サービスの提供により徳島・鳴門のファンを増やしていく。

現在、観光関連産業における新型コロナウイルスの影響は甚大である。ただただ終息を祈り、これまでのように大勢のインバウンド客が再び日本を訪れることを願うばかりだが、その来たる揺り戻しに向け、渦潮オーシャンライン構想を着実に具現化することが望まれる。見てきたように課題は山積しているが、「徳島を四国観光の玄関口にする」ことを目指して、今後とも関係者と力を合わせていきたいと考えている。