

令和4年度第3回 湯沢町地域公共交通活性化協議会 次第

日時：令和4年11月22日（火）13：30～

会場：湯沢町役場 3階大会議室

1. あいさつ

2. 議事

議題1 町民アンケート及び事業者へのヒアリング結果について

議題2 アンケート結果等から見た課題と対応について

議題3 湯沢町地域移動環境計画（モビリティプラン）（仮）の内容について

3. その他

（今後のスケジュール）

- ・第4回協議会：1月18日（水）13：30～15：30
- ・パブリックコメント：1月下旬～2月下旬（30日間）
- ・第5回協議会：3月27日（月）10：00～12：00

第3回 湯沢町地域公共交通活性化協議会

令和4年11月22日

湯沢町総務部企画政策課

目次

- 1 町民アンケートおよび事業者へのヒアリング結果について
 - 1)町民アンケート結果
 - 2)関係事業者等ヒヤリング結果
 - 3)福祉関連機関ヒヤリング結果
- 2 アンケート結果等から見た課題と対応について
- 3 「湯沢町地域移動環境計画」(モビリティプラン)(仮)の内容について
 - 1)基本的な考え方
 - 2)実現のための財源について

1 町民アンケート、事業者ヒヤリングの結果について

1) 町民アンケート調査 (1) 調査概要

○調査の目的

- 町民に対してアンケート調査を行い、町民の移動に対する困りごとや満足度を把握し課題整理に活用する。

○調査対象

- 全町民を対象とし、郵送による全戸配布を行った。(3,940世帯、7272人)

○回収数、回収率

- Web回答数:371件(Web回答率:17.4%)
- 調査票回答数:1934件
- 合計回答数:2305件(配布人数に対する回収率:31.7%)

1) 町民アンケート調査 (2) 集計結果

a. 湯沢町内の移動利便性についての満足度

- 年齢階層(10歳刻み)の集計では、「不満」「やや不満」が10歳代、30歳代、40歳代で高く、4割を超えている。
- 「満足」「やや満足」の割合はどの世代でも低く80歳代で30%を超えるものの、他の世代ではおおむね10～20%台であり、特に30～50代の評価が低い。

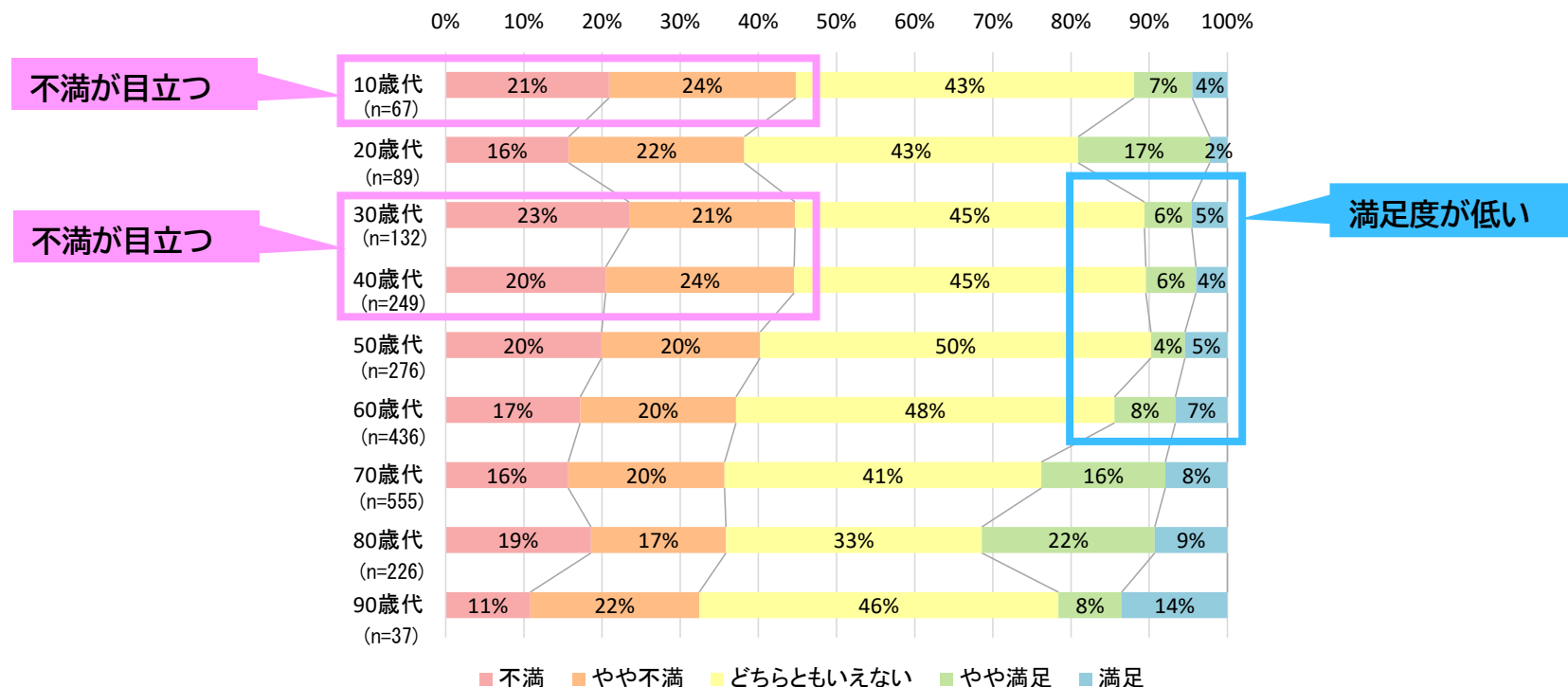


図 年代別湯沢町内の移動利便性についての満足度

1) 町民アンケート調査 (2) 集計結果

a. 湯沢町内の移動利便性についての満足度

- 居住地域別の集計では、「不満」「やや不満」が高い地域は「三国・三俣」、「土樽」であり、過半数に近い不満となっている。
- 「満足」「やや満足」の回答はどの地域でも低く、越後湯沢駅に近い地域を含む「湯沢」を除き10%台であるなど満足度は低い。

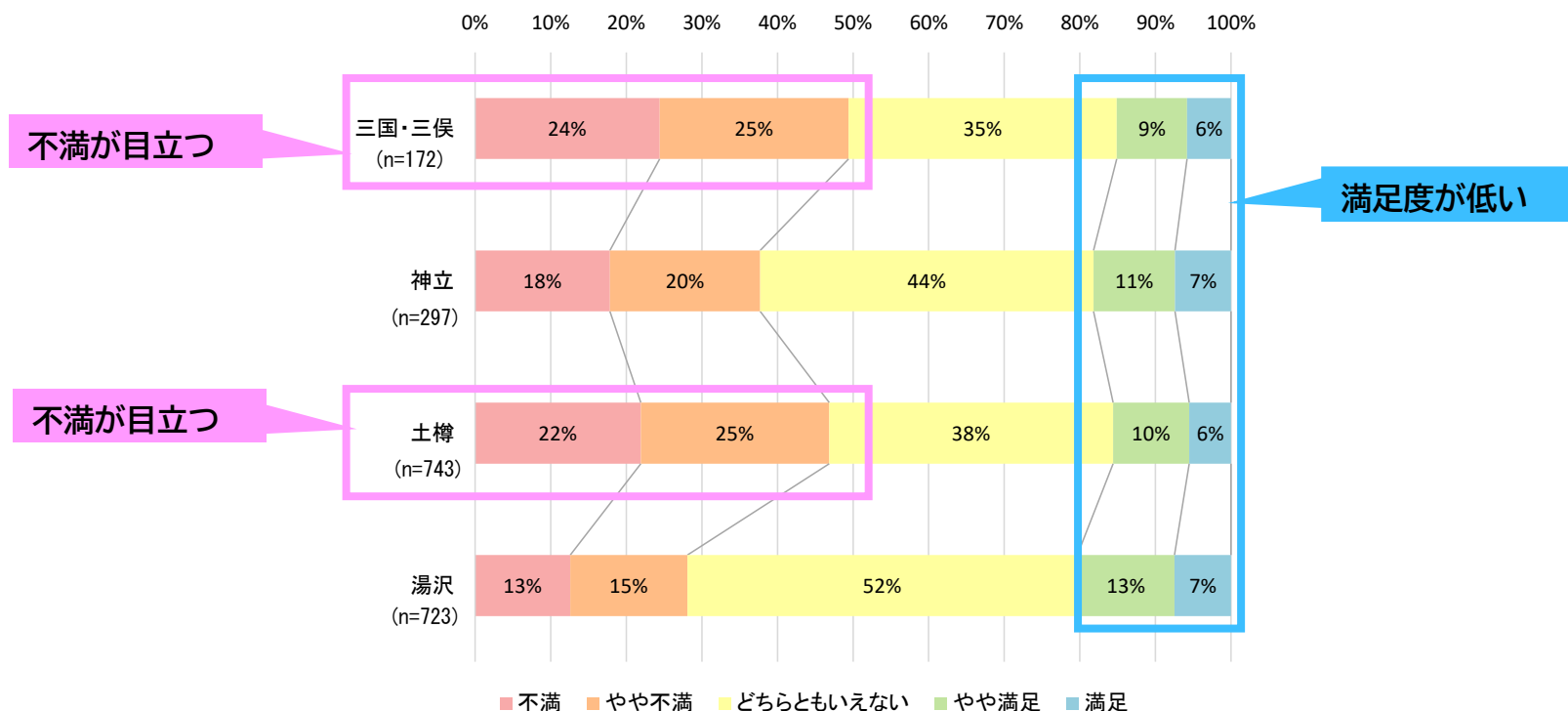


図 地区別 湯沢町内の移動利便性についての満足度

1) 町民アンケート調査 (2) 集計結果

b. 満足度「不満」、「やや不満」と回答した人の理由

- 「公共交通の運行便数・頻度」、「公共交通の運行時間」に不満があるという方や、「自家用車が無いと生活できないなど」、自家用車が中心の移動であるためという意見が多かった。

→ 公共交通の便数や運行時間を改善するなど利便性を向上させ、自家用車に頼らずに移動できる環境の整備が必要

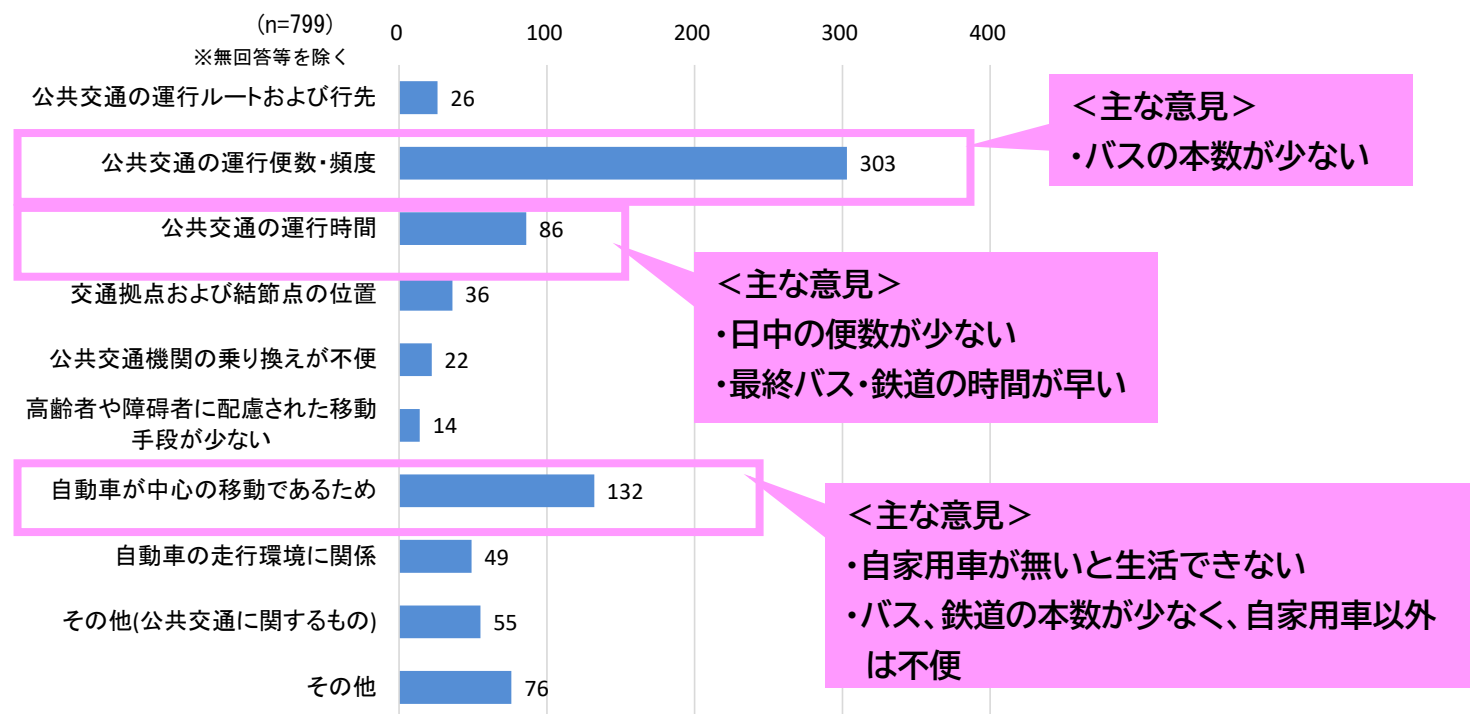


図 「不満」、「やや不満」と回答した人の理由の集計

1) 町民アンケート調査 (2) 集計結果

c. 今後湯沢町に住み続ける場合の将来の移動に対する安心度

- 年齢別の集計では、「安心できない」「やや安心できない」の合計が多い年代は、30歳代～60代台となり、6割以上が移動に不安を持っていることがわかる。
- 地区別の集計では、「三国・三俣」、「土樽」で「安心できない」「やや安心できない」が多くなっており、不満の高い地域が不安も高いという傾向が見える。

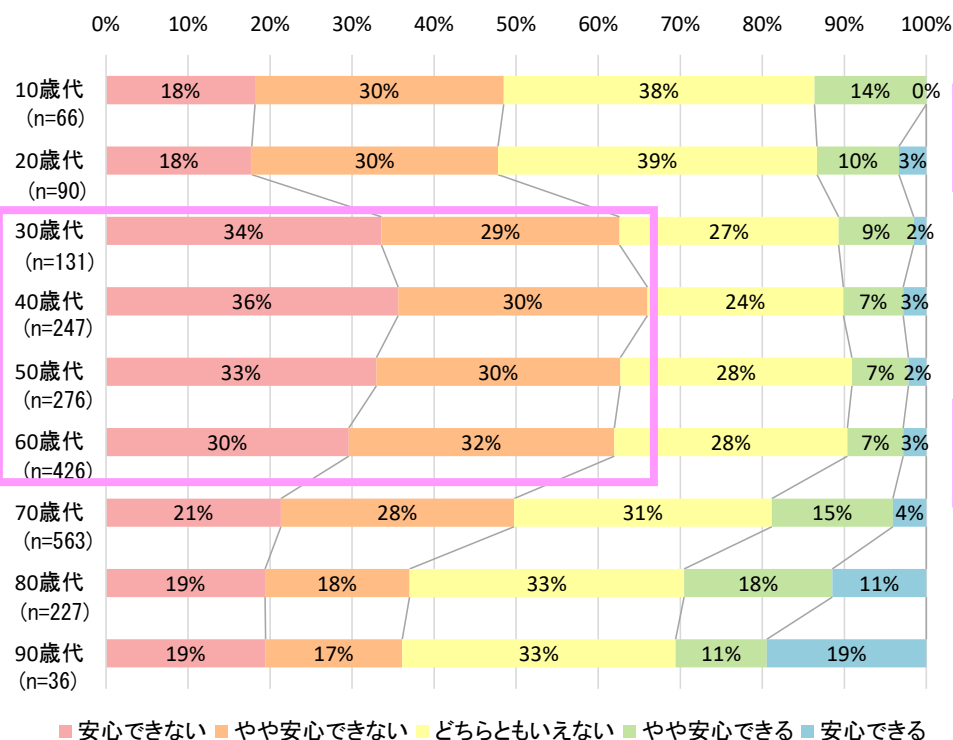


図 年代別 今後湯沢町に住み続ける場合の将来の移動に対する安心度

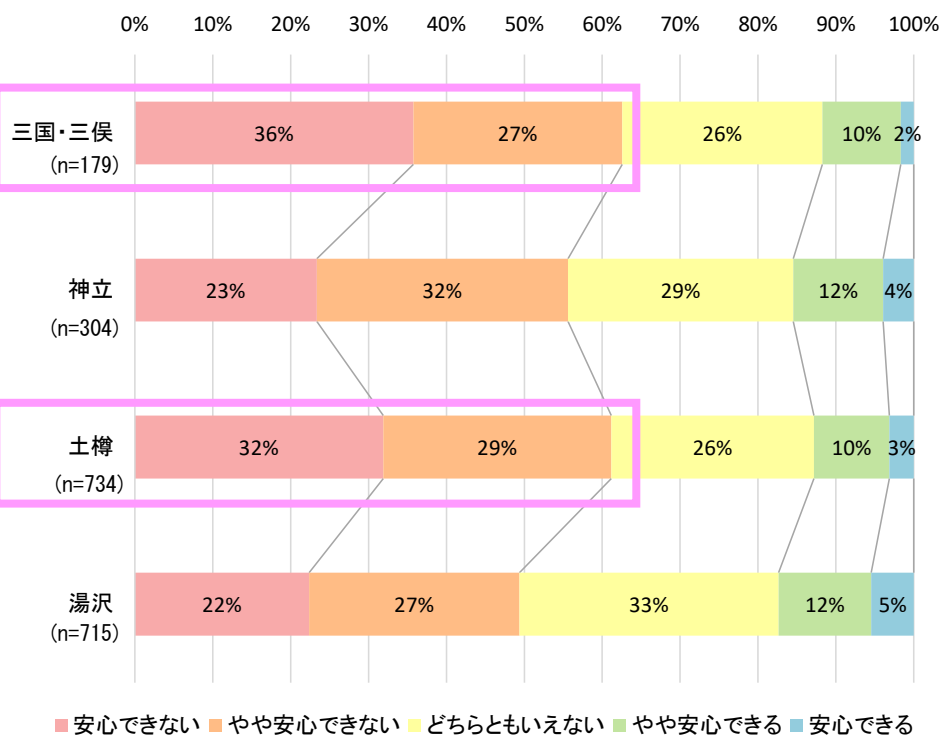


図 地区別 今後湯沢町に住み続ける場合の将来の移動に対する安心度

1) 町民アンケート調査 (2) 集計結果

d.湯沢町内の移動環境の改善要望

- 「車道の除雪をより多く行って欲しい」が最も多い結果となった。
- 「マンションやホテル、スキー場の送迎バスを誰でも利用できるようにする」が次に多くなっており、町内の**輸送資源の総動員**を行い、バスの利便性向上を図る必要がある。

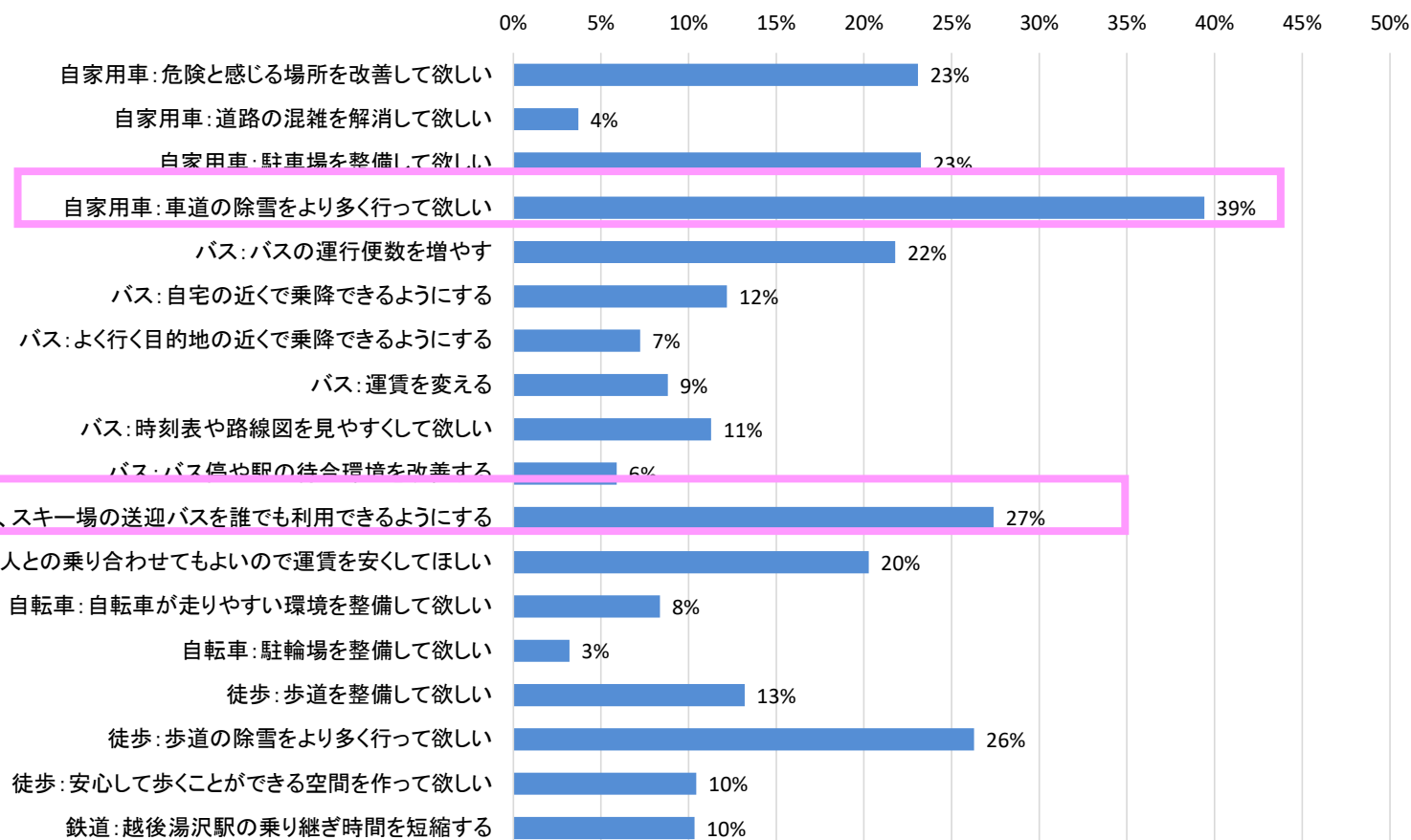


図 湯沢町内の移動環境の改善要望

1) 町民アンケート調査 (2) 集計結果

e. 家族等の送迎の負担感

- 送迎の実態として週に1回以上誰かを送迎しているのは全体の2割程度
- 送迎の負担感については、三国・三俣地区において負担に感じる、やや負担に感じる人の合計が74%と非常に多い。

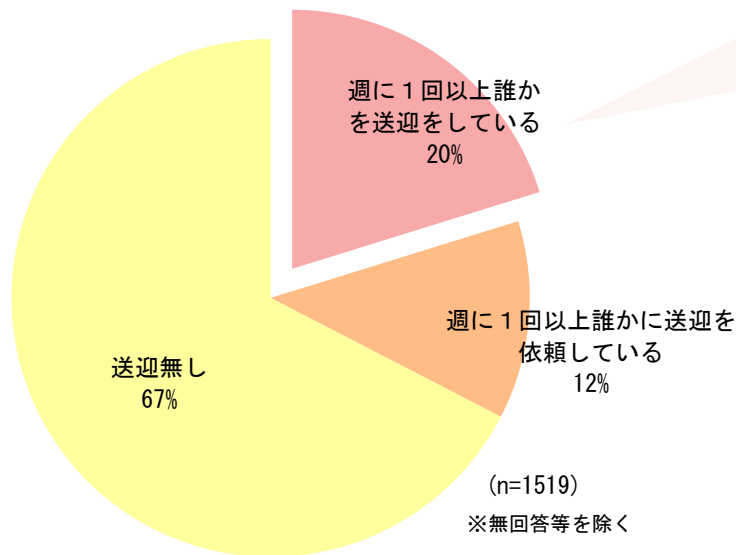


図 現在の送迎の状況

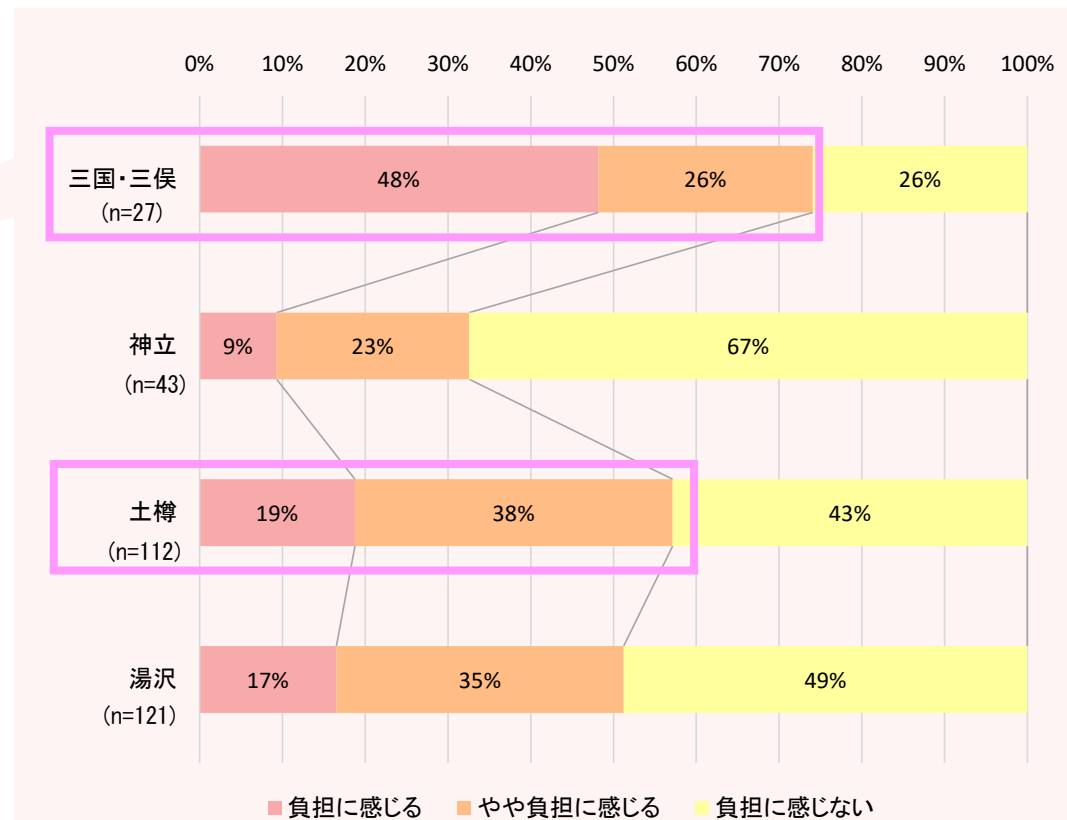
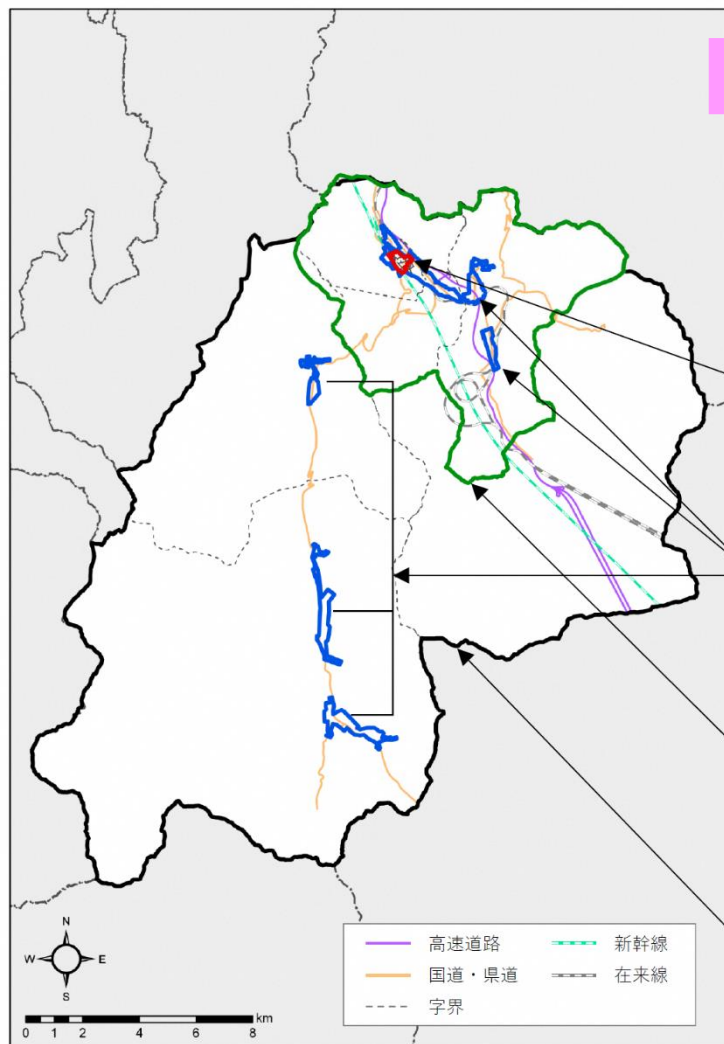


図 地区別 送迎の負担感

1) 町民アンケート調査 (3) サービスレベルの妥当性検証

- 第二回協議会で提示した「サービスレベル(案)」にて設定した各エリアの「運行頻度」と「停留所までの距離」の妥当性を検証する。(検証①、検証②)

交通サービスエリア区分 (案)



地域輸送サービスの供給サービス水準

検証①

検証②

エリア	 定時定路線 運行間隔	 居住等から停留所 までの距離	 その他 地域輸送サービス
町中心部	30分に1回	150m以内	タクシーのほか、当日予約によるデマンドサービス等の利用が可能 レンタカー・シェアモビリティなどの移動手段に徒歩100m以内
居住誘導・観光集積地区	30～60分に1回	300m以内	タクシーのほか、当日予約によるデマンドサービス等の利用が可能 レンタカー・シェアモビリティなどの移動手段に徒歩300m以内
都市計画区域内	60分に1回	300m以内	タクシーのほか、当日予約によるデマンドサービス等の利用が可能
その他町内	120分に1回	300m以内	上記またはタクシーのほか、当日予約によるデマンドサービス等の利用が可能

1) 町民アンケート調査 (3) サービスレベルの妥当性検証

- 「運行頻度」・「居住等から停留所までの距離」を含む4つの項目についてサービスレベルが異なる仮定の公共交通サービスを9つ提示し、「公共交通を利用したくない」を1、「公共交通を利用したい」を5とする5段階評価で各サービスについて町民に評価していただいた。
- 今回は「運行頻度」・「居住等から停留所までの距離」について、設定したサービスレベル(案)が、町民の利用意向を「公共交通を利用したい」に近づける効果があるかを検証した。

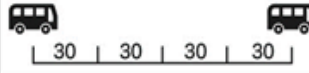
番号	運賃	運行頻度	停留所の位置	乗換の有無	公共交通を利用したくない ← どちらも言えない → 公共交通を利用したい
①	■ 現状から20%安くなる 	■ 2時間に1本 	■ 自宅から300m 	■ 有り 	1 2 3 4 5

図 公共交通サービスの例

× 9 パターン

1) 町民アンケート調査 (3) サービスレベルの妥当性検証

検証	水準	検証結果
①	運行頻度	全てのエリアにおいて、1時間に1本以上の運行頻度は確保することで公共交通の利用が増加する可能性があり、エリア毎の頻度の設定は妥当だと考えられる。
②	停留所までの距離	エリアによらず停留所は近ければ近いほど公共交通の利用が増加する可能性がある。

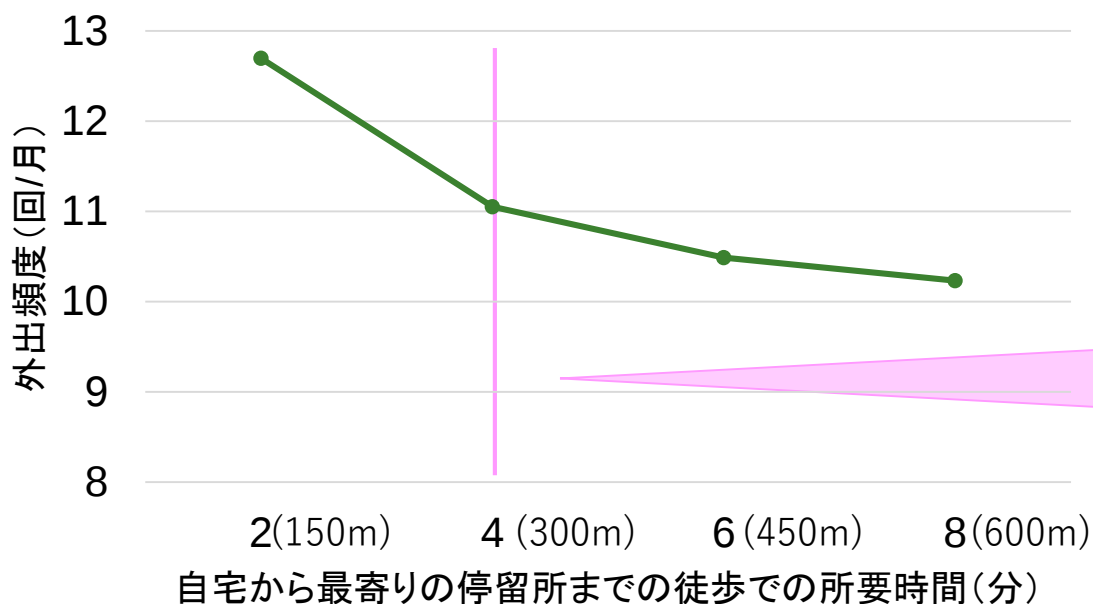


図 主要移動手段としてバスを利用している方の外出頻度(回/月)と停留所までの所要時間の関係

追加検証

所要時間4分(約300m)の場合2分(約150m)と比較して約2回/月外出回数が少ない。

→ **2分(約150m)以内に停留所があるように設定**することで**外出頻度が増加**する可能性。

- ▶ **町中心部エリア**では、**150m間隔**での停留所設置を目指す。
- ▶ **町中心部エリア以外**では、**自宅と乗降場所が近くなるよう**フリー乗降等を検討すべき。

2) 事業者ヒヤリング調査 (1) 調査概要

○調査の目的

- 町内の事業者(交通、宿泊事業者、索道事業者)に対してアンケート調査及び、ヒヤリング調査を行い、各事業者が抱える困りごとを把握し課題整理に活用する。

○調査対象

- 交通事業者
 - 鉄道事業者(JR東日本越後湯沢駅、北越急行)
 - バス事業者(南越後観光バス、エンゼル観光)
 - タクシー事業者(アサヒタクシー、ゆざわ魚沼タクシー)
- 宿泊事業者
 - 町内大規模宿泊事業者
 - 湯沢、神立、土樽、かぐら・みつまた、浅貝 各地区の宿泊事業者
- 索道事業者
 - 岩原スキー場
 - 神立スキー場

2) 事業者ヒヤリング調査 (2) ヒヤリング結果概要

a. 交通事業者ヒヤリング

- ドライバーの高齢化が進み人員不足の状態が続いており、利用者が増加する冬季やイベント時はより深刻。
- 燃料の高騰による運行コストの増大が大きな問題となっている。
- 町内の輸送資源をシェアしつつ、貨客混載や運送会社との連携により、各所の人員不足を解決できないか。
- 利用者が分かりやすく利用しやすい環境の構築を目指して、越後湯沢駅東側においてハブ化に向けた取り組みを進めてもらいたい。

b. 宿泊事業者ヒヤリング: 大規模施設

- 夏季と冬季で湯沢町への訪問目的が異なるため、夏季は周遊性、冬季はスキー客に対する輸送力を重要視した体系が必要だと思う。
- 鉄道駅から訪れる施設利用者は路線バスの存在を知らない方を知らない方や駅での乗り場が分からない方も多いです。
- コロナ流行前には町中で夕食を摂る観光客が多くなり、いわゆる「食事難民」が発生したため、町外移動も含めた移動と食事をセットにしたプランの提供など工夫が必要と考えられます。
- 2021年度に実施した夏季MaaSの実証実験では岩原地区の利便性が向上し宿泊客や利用者からも好評だったため、このような取り組みを引き続き行ってほしい。

c. 宿泊事業者ヒヤリング: かぐら・みつまた観光協会

- 高齢化が深刻で、客層の高齢化も進んでいます。
- 公共交通を利用する方は18時以降に施設に訪れることが難しいため、施設外での食事をあきらめてしまう方が多い。
- 連泊をされる方などに対する食事の提供に課題があり、施設外での食事に使える交通手段の確保は期待したい。
- スキー場の営業時間に合わせた二次交通があれば、送迎にかかる人員を削減することができます。
- 夏季においても登山客(トレッキング)の利用者が多く、登山口までの送迎や下山後の送迎に対応することがあります。
- 当地区は中心部から離れているため、利用者の行動範囲が広がれば、湯沢の魅力が上がると考えています。

d. 宿泊事業者ヒヤリング: 湯沢・神立・土樽地区

- 夏季と冬季で需要が異なるため、それらに対応して路線を変更するような体系が必要ではないでしょうか。
- 宿泊と飲食(夕食)を分離して提供するいわゆる「泊食分離」を行うためには現状では飲食店が少ない背景もあるため、インバウンド客の増加に向けて、交通と観光で連携して同時に改善していく必要があります。
- グリーンシーズンの観光資源等として自転車の利用促進策も積極的に検討しています。

e. 宿泊事業者ヒヤリング:浅貝地区

- 冬季の降雪時には観光客にとって運転が難しいことが多いため、観光客を対象とした公共交通の利用促進は良いと思う。
- 多くの宿泊施設では近隣のスキー場への送迎を行ってる。またバス停までの送迎を行っている施設もあり、送迎を負担に感じている。
- バスの最終便は18時頃までしかないため、施設側で利用者を送迎せざるを得ない状況が多い。

f. 索道事業者ヒヤリング

- 冬季のシャトルバスを主に駅とスキー場間で運行しているが、多数のシャトルバスの運行によるドライバーの人件費や降雪時の走行による修理費等のコストも多くかかっている。
- 現在の送迎を行っている越後湯沢駅西口は除雪体制があまりよくなく、スペースも限られており、越後湯沢駅東側のハブ化が進められれば利便性が向上するため、優先して取り組みを進めてほしい。
- シャトルバスの情報提供についてバス停やバスのナンバリングを行ったり、共通のピクトグラムを用いた案内板を設置したりして、索道事業者で統一した情報提供を行うことが利便性の向上につながると考える。

3) 福祉関連機関ヒヤリング調査 (1) 調査概要

○調査の目的

- 町内で実施されている福祉関連の交通状況とそのニーズについて福祉関連部局及び関連機関からヒヤリングを実施した。

○調査対象

- 湯沢町 健康福祉部 福祉介護課
- 社会福祉法人湯沢町社会福祉協議会

福祉関連機関ヒヤリング

- 現在、福祉バスが存在するが路線バスとルートなどの多くで重複しており、またバスの維持管理等に課題が残る。
- 高齢者や障がいをお持ちの方に対する日常生活者や社会活動支援のために路線バスを一律100円で利用できる「高齢者等路線バス運賃助成事業」も実施。
- バスの乗降に対する不安、バス停までの移動の制約から路線バスよりも福祉バスを好むケースもある点も考慮が必要。
- 人工透析や産婦人科など町内の医療機関では対応できない場合は南魚沼市内に出向く必要があり、その移動手段確保が課題。

2 アンケート結果等から見た課題と対応について

1)町民アンケートから得られた課題とその対応

移動に対する 低い満足度

町民の多くは現在の移動環境に「満足」はしておらず、将来的な移動に対しても安心はできない状況にあります。

バスの運行時間帯の拡大や、運行頻度の向上など、利便性(「サービス水準」といいます)の向上が求められています。

町の発展に 対する課題

これからの湯沢町を担う50歳代以下の公共交通・移動環境に対する評価がおしなべて低く、移住促進や湯沢町の経済を支える観光業の安定した発展にも課題であると言えます。

自助・共助 の限界

現在の路線バスなどの公共交通網でカバーできない移動は、家族等による送迎で対応するなど、町民の「自助・共助」で成り立っている状況にありますが、その負担は大きくなっています。

対応

第二回協議会で示した「サービス水準の目標」はおおむね町民の方々の求める水準に近いものであると考えられ、先に示した目標値を目指すことが考えられます

2)事業者ヒヤリングから得られた課題とその対応

自助・共助 の限界	人手不足や燃料費高騰など移動の確保にコストが高む中で、移動サービスの提供にあたる各事業者の自助努力には限界が来ています。
新たな観光 に対応した 課題	宿泊施設においても人手不足が深刻化しており、連泊の増加やインバウンドの増加など旅行形態の変化に対応するための「泊食分離」の実現や、送迎の負担軽減などにつながる持続可能な形成を支える移動環境が求められます。 周遊観光の拡大や近年盛んであるサイクリング(サイクルツーリズム)や登山(トレッキング)など、湯沢町の自然環境の魅力を活かした観光誘客に対し、移動サービス提供の必要性が高まっています。
情報の課題	越後湯沢駅での情報提供や案内の不十分さがあり、その改善が課題となっています。
	
対応	移動サービスの「統合」「融合」による効率的かつ利便性の高い移動環境の提供が必要です。 新しいサービスに対応したわかりやすい移動環境の整備が求められます。

3)総論的な課題とその対応

湯沢町における移動環境に関する課題

移動に対する低い満足度

町の発展に対する課題

自助・共助の限界

新たな観光に対応した課題

情報の課題

町民の移動環境向上の視点からも、**第二回協議会で示した「サービス水準の目標」はおおむね町民の方々の求める水準に近いものであると考えられ、先に示した目標値を目指すことが考えられます**

移動サービスの「統合」「融合」による効率的かつ利便性の高い移動環境の提供が必要です。

新しいサービスに対応したわかりやすい移動環境の整備が求められます

町民にも観光客にも「満足」「幸福感」を感じてもらえる、「町民の移動」「観光客の移動」双方に対応した新しい交通移動環境の形成が必要と考えます。

3 「湯沢町地域移動環境計画」(モビリティプラン)(仮)の内容について

1)基本的な考え方

モビリティプラン(移動環境計画)の内容

- 上述の観点を踏まえ、モビリティプラン(移動環境計画)は以下の構成で作成します。

項目		内容(案)
はじめに		計画作成の趣旨及び位置付け・目的、計画の区域、計画の期間
1. 地域の現状等		地勢・地理、社会状況・経済状況、エネルギーと環境、気候、教育・福祉・医療
2. 上位・関連計画の整理		国・県の計画、町の関連する計画の整理
3. 移動サービスの現状等	3-1 湯沢町におけるモビリティの整備状況	地域旅客運送サービス・地域移動サービス・モビリティの整備状況 湯沢町におけるモビリティ空間・自転車利用環境の整備状況
	3-2 モビリティサービスの利用状況、利用者の意向等	移動に対するニーズと満足度 利用状況・利用者の意向
4. 移動サービスの役割と課題整理		モビリティ・サービスの役割と課題整理
5. 基本的な方針		湯沢町の移動環境形成に対する基本的な方針 移動ニーズに対する対応方針
6. 計画の具体目標		全体目標 個別目標設定の考え方(公共交通・自転車の個別目標)
7. 目標達成のための実施すべき施策・事業、推進体制、資金調達計画 施策ごとの目標		サービス・モビリティ・自転車活用推進に関する施策・推進体制 モビリティ空間・自転車利用環境整備に関する施策 交通機関・移動環境に関する情報提供施策の在り方 上記実施のための資金調達計画・事業推進体制
8. 計画の達成状況の評価・フォローアップ及び 見直し方法		評価指標の考え方・フォローアップ 見直し方法

1)基本的な考え方

町民にも観光客にも「満足」「幸福感」を感じてもらえる、「町民の移動」「観光客の移動」双方に対応した新しい交通移動環境の形成が必要と考えます。

- 湯沢町の特性から、移動環境の改善を図るためには、課題に対して町民の「生活交通」と来訪者の「観光交通」の両面から解決していく必要があります。
- 具体のサービスとして、地域特性から「町民」・「観光客を含む来訪者」問わず「誰にでも利用できる交通サービス・移動環境」を目指す必要があります。
- 移動にあたり会員登録やアプリ登録などを「必須」とするサービスではなく、誰もが容易に利用できるサービスである必要があります。
- 交通手段の「統合」や「融合」を、利用者目線の「サービスの観点」から進められるものとして考えていく必要があります。

持続可能な生活交通・観光交通の実現

1)基本的な考え方

湯沢町における持続可能な生活交通に向けた考え方

ターゲットと 目指す形態

町民が快適にストレスなく移動できる環境の整備
移住の促進や若年層が住み続けたいとなる移動環境の整備

生活行動と 目指す方向

買い物や通院などの日常生活の移動において、多様なモビリティを選ぶことができる環境の形成
通勤や通学でも安心して帰宅ができる交通環境の整備
飲食や社交・交流、文化活動などを行ってから無理なく自宅に帰れる環境の整備

- ・ 夜間交通の拡充や公共交通網の整備により「自家用車以外にも選択肢がある」状況の形成

「住み続けられる湯沢町」に向けた取り組み

- ・ 高校卒業後、湯沢町から進学や就職ができる環境の整備
- ・ 高齢者になってから免許返納しても移動できる環境の整備

- ・ 夜間交通の拡大による通勤・通学帰宅時の送迎負担の軽減
- ・ 高齢者にも使いやすい交通サービスによる外出機会拡大
- ・ 自家用車がなくても安心して暮らせる移動環境

1)基本的な考え方

湯沢町における持続可能な観光交通に向けた考え方

ターゲットと 目指す形態

宿泊を促し「滞在」を選んでもらえる観光地へ(日帰りから宿泊へ)
多様な世代の来訪、目的や滞在理由の多様化

旅行形態 と目指す方 向

多様なアクティビティ・観光要素を魅せることで飽きさせない日々を(スキー、温泉、トレッキング、サイクリング、芸術アート)
リゾートマンションを活かしたワーケーションや長期滞在
町内11スキー場を活かした滞在型リゾートへの進化

- ・ 単一の目的ではなく、多様な目的で楽しめる滞在型観光地への変化
- ・ 食事・日本酒・温泉など湯沢町の「資源」を体験できる環境を整備

- ・ 「泊食分離」による新たな「夜」と「昼」の過ごし方の提案
- ・ スキーを楽しまなくても楽しめるスノーリゾートに→通年リゾートに

- ・ 宿泊施設が抱える問題を改善
- ・ 通年観光地への脱皮による新たな顧客層の開拓
- ・ 多様な過ごし方を増やすことで中心市街地を活性化

- ・ バスなどの交通(モビリティ)の強化による行動の活性化(トリップの増加)
- ・ 送迎サービスの「アウトソーシング」による宿泊施設の負担軽減
- ・ 泊食分離を支える交通

2)実現のための財源について

- 公共交通を民間事業の独立採算で維持することは湯沢町の規模では難しい。
- 他の市町村で行われているようなサービスを低下させることで維持する(単純なデマンド^(※)化・乗合タクシー^(※)化)などは、**観光客の存在や受け皿となるタクシー会社の不足もあり困難**

観光客や住民の一定の負担による公共交通網の維持が考えられるところであり、特に観光客からの何らかの収入を得ることが、観光地である湯沢において観光客向けサービスとして維持することを含めれば考えられるところ

何らかの財源を得るための仕掛けが必要であるが、単純な負担増は難しいところ。

**湯沢町の観光のあり方、宿泊形態の在り方含め検討が必要
福祉サービスの融合なども含めた考え方が必要**

※デマンド化：バスなどの乗合（混乗）の交通サービスを、利用者の予約（リクエスト）に併せて運行・ルート変更・立ち寄り・停車等を行うものです。利便性が高く効率的な運行が可能ですが、予約の手間や会員登録が必要であるなど路線バスよりも気軽に使いにくいサービスです。
国内では過疎地や中山間地域、都市部の人口減少地区でバスに代わるサービスとして導入されています。海外では宿泊施設送迎のバスサービスなどでも使われています。

※乗合タクシー：バスに代わり、タクシーを乗合で利用するもので利用者数によって料金を変動する（例：乗合で乗車すれば割安）ことで利用しやすい料金形態にするものです。バスの代替として近年導入例が増えています。

2)実現のための財源について

あくまで課題対応のための例示として記載しています。

一般的に観光地でもある湯沢町のような立地においては、大きく3つの方法で公共交通サービスの維持・確保を図る例が見られます。

宿泊税(観光税)

観光客の宿泊(または入湯、リフト券等)に課税し財源とする

受益者負担

運賃収入、一部補助により事業を実施する

観光パッケージで
販売

宿泊客の送迎サービスなどに代わりバス券(1日券等)を宿泊料金に
上乗せして徴収

町民(住民)向けとしては、受益者負担ですが、これまでのバス定期券や乗車券に加え、町内の多様な移動に利用できるチケットの設定などが考えられます。

受益者負担
MaaS(※)チケット

町民(住民)向けに長期間(複数月間)有効の町内の移動に利用できる
パスを発行。定期・定額購入(サブスクリプション(※))として、一定
額を購入すると多様な交通が使える

※MaaS : (マース) Mobility as a Serviceの略称で、様々な交通手段(鉄道・バス・タクシーなど)の情報や決済方法の「統合」「融合」により移動時に障壁なく移動できるサービスのことを指します。これにより、個人にとっても社会(地域・環境等)にとっても最適な交通環境を形成することを目指すものです。

※サブスクリプション: 毎月一定額を支払うことで、サービスを一定の枠内で「使い放題」として受けることができる料金・価格体系を指します。インターネットの音楽配信やカフェのコーヒーチケットなどで導入が進んでいます。

2)実現のための財源について

宿泊税(観光税)

観光客の宿泊(または入湯、リフト券等)に課税し財源とする

事例:石川県金沢市

金沢市内に宿泊されるみなさまへ

宿泊税のご案内 2019.4.1~

To Travelers Staying Overnight in Kanazawa City:
Information on Accommodation Tax Starting April 1, 2019

致在金泽市住宿の客人 住宿税介绍 2019年4月1日起

敬告即將在金泽市住宿的旅客 住宿税須知 2019年4月1日起

가나자와시에 숙박하시는 여러분께 숙박세에 관한 안내 2019년 4월 1일부터 적용

宿泊税は、金沢の歴史、伝統、文化など
固有の魅力をより一層高めるとともに、
市民生活と調和した持続可能な
観光の振興を図る取組に活用します。

The money collected through the accommodation tax will be used to
further improve the city's historic, traditional, and cultural appeal, as well
as to encourage sustainable tourism that coexists in harmony with the
everyday lives of the city's residents.

住宿稅是為了進一步提升金澤市的歷史、傳統、文化等固有魅力，同時協調旅遊與市民
生活並存的影響，確保旅遊業的可持續發展。

住宿稅款將用於進一步提升金澤市的歷史、傳統、文化等固有魅力之外，也將應用於振興
觀光，以對旅遊業與市民生活間和諧共處及可持續發展觀光事業。

金澤市は「かみゆり」の歴史、伝統、文化等固有の魅力を高め、市民生活と調和した持続可能な
観光の振興を図る取組に活用します。



歴史的なまちなみや景観の保全

Preserving historic townscape and scenery
保存歴史的景観と風景
歴史的景観と風景を
維持・向上させること



まちなかの休憩空間の創出

Creating rest areas in central areas of the city
都市中心部の休憩空間を
創出・向上させること



公共レンタサイクルの利便性向上

Improving the convenience of the city's bicycle rental service
都市レンタサイクルサービスの利便性を
向上させること



公衆無線LANエリアの拡大や多言語防災情報の発信

Expanding public free Wi-Fi areas and providing multilingual disaster prevention information
公衆無線LANエリアの拡大と多言語防災情報の発信
多言語防災情報の発信と多言語防災情報の発信



イラストは写真提供です。

Example Uses of This Tax: 歴史的景観の保全、都市中心部の休憩空間の創出、市民生活と調和した持続可能な観光の振興を図る取組に活用します。

納める方

金沢市内の宿泊施設に宿泊された方

(宿泊施設とは、ホテル・旅館・民宿等及び住宅宿泊事業(民泊)を含む住宅をいいます。)

納める方法

宿泊料金の支払いに合わせて宿泊施設等へ納付してください。

(納付された宿泊税は、宿泊事業者が金沢市へ申告納入します。)

宿泊料金(1人1泊)	税率
20,000円未満	200円
20,000円以上	500円

ここでいう宿泊料金とは、いわゆる宿泊
料金とそれにかかるサービス料等のこと
をいい、食事代や消費税等は含みません。

People Who Pay the Tax

People staying at overnight accommodations (any hotel, ryokan inn, simple lodging, or home operating a private lodging business, also known as "minpaku") within Kanazawa City

How to Pay the Tax

Pay the tax through your overnight accommodations, alongside the price of your stay.
(Accommodations then pay the tax collected to Kanazawa City.)

Price of Lodging (per person per night)	Tax Rate
Less than ¥ 20,000	¥ 200
¥ 20,000 or more	¥ 500

"Price of lodging" refers to the price of only an overnight stay and the service fees involved, and does not include meals or other additional services.

徴収対象

在金沢市内の宿泊施設(包括旅館、旅館、旅館及び住宅宿泊事業(民泊)を含む)に宿泊する客人

納入方法

諸料金を一括支払給付宿泊施設。(包括旅館の宿泊税は宿泊事業者が金沢市に申告納入します。)

宿費(1人1泊)	税率
20,000円以下	200円
20,000円以上	500円

この際の宿費は宿泊料金の費用と相応のサービス料等、
及び消費税等。

徴収対象

於金沢市内の宿泊施設(包括旅館、旅館、旅館及び住宅宿泊事業(民泊)を含む)に宿泊する客人

納入方法

諸料金を一括支払給付宿泊施設等。(包括旅館の宿泊税は宿泊事業者が金沢市に申告納入します。)

住宿費用(1人1泊)	税率
未滿20,000日圓	200日圓
20,000日圓以上	500日圓

此處之住宿費用為住宿住宿費用及相應服務費等，
不包含餐飲費用及消費稅等。

납부 대상

가나자와시 내의 숙박 시설(호텔, 료칸, 간이 숙소 및 주택 숙박 사업(민박)을 영위하는 주택)에 숙박하신 분

납부 방법

숙박 요금 지불 시에 숙박 시설 등에 납부해 주십시오. (납부하는 숙박자는 숙박 사업자가 가나자와시에 신고, 납부합니다)

숙박 요금(1인 1박)	세율
20,000원 미만	200원
20,000원 이상	500원

여기서 숙박 요금이란, 순수한 객실 요금 및 이에 부속되는 음식료
등을 포함하여 숙박비나 숙박에 대한 기타 비용이 포함되지 않습니다。

【お問い合わせ】

受付時間/平日午前9時~午後5時45分

金沢市総務局税務課

TEL: 076-223-2147 FAX: 076-223-2154 Email: zeimu@city.kanazawa.lg.jp

https://www.city.kanazawa.lg.jp/13060/kyokuhaku/kyokuhakutop.html



金沢市では宿泊税を市
内の移動環境改善に資
する公共レンタサイクル
(シェアサイクル)の維
持・整備に用いています。

出典: 金沢市HP

2)実現のための財源について

観光パッケージで
販売

宿泊客の送迎サービスなどに代わりバス券(1日券等)を宿泊料金に
上乗せして徴収

国内では特定の宿泊パックで見られるもので、地域全体で行っている例はありません。

類似事例:富山県富山市

宿泊者に対し、路面電車利用券(日本人は割引券)
をプレゼントしている例



市内路面電車が
お得に利用できる
利用券をプレゼント中!

Coupons for the Toyama City Tram
available now !



日本人旅行者の方

市内で宿泊される方に、路面電車に割引価格
で乗車できる利用券をお渡ししています。

大人210円 → 100円 2回乗車分が割引料金で
小人110円 → 50円 ご利用いただけます。

お受け取り方法

取扱い宿泊施設で宿泊客に無条件にお1人様につき1枚(2回乗車分)をお渡し
します。ご希望の方は、取扱い宿泊施設のフロントにお知らせください。
※取扱い宿泊施設については、下記のホームページでご確認ください。

富山市観光協会ホームページ
(<https://www.toyamashi-kankouyokai.jp/>)

富山市観光協会 路面電車 割引券

For Visitors from Overseas 外国人旅行者の方

Enjoy two free rides on the Toyama City Tram.
(2回乗車分、無料でご利用いただけます。)

Instructions

Visitors staying overnight at participating accommodations in
Toyama City can each receive one coupon good for two tram rides
(regardless of length of stay).
To request coupons, contact the front desk of your accommodations.
For a list of participating accommodations, visit the website below.

Official Toyama City Travel Guide
(<https://www.toyamashi-kankouyokai.jp/en/>)

Toyama City Travel Guide

富山市

出典:富山市観光協会

2)実現のための財源について

町民(住民)向けとしては、受益者負担ですが、これまでのバス定期券や乗車券に加え、町内の多様な移動に利用できるチケットの設定などが考えられます。

受益者負担 MaaSチケット

町民向けに長期間(数か月間)有効の町内の移動に利用できるパスを発行。定期・定額購入(サブスクリプション)とし、一定額を購入すると多様な交通が使える

国内ではほとんど事例がありません。

類似事例:台湾(高雄市)

バスや路面電車が乗り放題であることに加えタクシー等も上限付きで乗れるチケット。

高齢者や学生向けは別途割引を設定

券種	価格(1か月)	付与ポイント
MRT・路線バス・LRTが乗り放題(ポイント分タクシー乗車可能)	1,499元 (約6,750円)	600元相当 (約2,700円)
路線バス乗り放題	479元 (約2,200円)	
高速バス(市内区間)と路線バス乗り放題	1,499元 (約6,750円)	
バス+水上バスの乗り放題	1,800元 (約8,000円)	



利用できる交通手段

