

# 【R1:先-2】三陸道を活用した周遊観光可能性調査

気仙沼市基礎情報(R2.1.1時点)

・人口:62,601人

・可住地面積:149.92km<sup>2</sup>

(実施主体:宮城県気仙沼市)

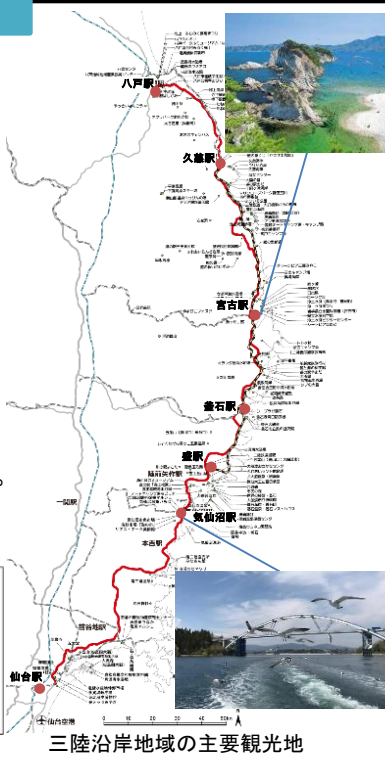
【事業分野: 高速道路、高速バス】 【対象施設: 三陸道】 【事業手法: PPP、逆PPP(行政主導型公民連携事業)】

## 調査のポイント

事業者側が自ら採算性等の調査を行い、事業参入路線を検討することが一般的である高速バス事業において、本件では、三陸沿岸部の周遊観光の促進を図るため、行政側が主体となって導入可能性調査を行い、調査結果をもとに民間事業者による事業参入を働きかけるアプローチを採用している(逆PPPアプローチ)。

## 事業/施設概要

- ・三陸道(仙台～八戸間)に高速バスを定期・定時運行させる。途中いくつかの沿線都市での停車を想定。
- ・各沿線都市において滞在時間に応じた拠点観光メニューを検討。
- ・上記の組み合わせにより、観光客は観光したい都市で降車し、拠点観光を楽しみながら、定期・定時運行される高速バスを利用して三陸沿岸の周遊が可能となる。



三陸沿岸地域の主要観光地

## 調査結果: ロマンティック街道バスの事例

- ・ドイツのロマンティック街道は国内外から知られる観光地であり、沿線都市を連絡する高速バスが定期・定時運行されている。現在は、フランクフルト～ミュンヘン間(約440km)において週2日、南下ルート、北上ルート、それぞれ片道1便が運行されている。夏季は追加運行もある。
- ・途中のローテンブルクで降車し、宿泊しながら移動するルートが人気となっており、鉄道の便が悪い地域において高速バスが周遊観光に貢献している事例であると言える。

## 調査結果: 事業者ヒアリングの実施

### <事業者ヒアリングの概要>

- ・高速バス事業を実施する複数のバス事業者にヒアリングを行い、「ターゲット層と需要の見込み」、「路線設定、拠点設定の考え方」、「新規路線設定の課題」など、周遊観光を視野に入れた高速バス事業を成立させるための視点を把握。

ヒアリング結果をもとに路線の検討ケースを設定

### <ヒアリング結果をもとに本調査で参考とした事項>

- 高速バス路線の設定について
  - ・始点、終点については地域の需要、観光需要の取り込み、路線長が長くなることへの課題などを視野にいれて、仙台から八戸だけでなく、仙台から宮古、仙台から大船渡などの路線を検討ケースとして設定。
  - ・途中の停車都市について、複数の都市への停車も可能とのことから、複数の停車都市を設定して検討。
- 需要の想定
  - ・地域の需要を基礎にすることが必要との点から、国内旅客純流動調査を基礎にした予測を行うとともに、訪日外国人の需要も想定した需要予測手法を構築。
- 需要増加の施策
  - ・訪日外国人、幅広い需要を取り込むための、使いやすいバスの仕様、Wifiなどの車内サービス、MaaSなどのアプリなどを活用した利用者の利便性向上のサービスの導入などを官民連携施策として検討。

## 目的・これまでの経緯

- H30年2月 第2次気仙沼総合計画を策定
  - ・「広域観光プログラム開発及びインバウンド対策の強化戦略」を目標に掲げる。
- H31年2月 三陸沿岸都市会議
  - ・気仙沼市長から三陸沿岸都市の市長に対し、本事業の構想を説明し、各市の連携を呼びかける。

# 【R1:先-2】 三陸道を活用した周遊観光可能性調査

(実施主体:宮城県気仙沼市)

気仙沼市基礎情報(R2.1.1時点)

・人口:62,601人

・可住地面積:149.92km<sup>2</sup>

## 調査結果:需要予測に基づくバス路線の評価

- ・ 需要予測にあたり、人口集積、停車都市間の距離、JRとの接続を考慮し、8パターンの運行形態を設定。
- ・ 需要予測結果について、路線距離当たり利用者数から判断すると、B-1(仙台-宮古、特急型)が相対的に優位である。
- ・ 特急型の場合においても、高速バスが停車しない都市へのアクセスは、三陸鉄道等の既存公共交通と連携することで現在よりも利便性が向上し、周遊観光の促進に効果がある。
- ・ B-1のケースにおける経済波及効果の試算(年間)  
 バス事業の投資効果:2.2億円、停車都市全体の観光消費効果:25億円
- ・ 高速バスの利用者増加には、アプリを活用した検索・予約システム、ターゲットを絞った料金設定、ニーズに合わせたバス仕様の導入等も効果的である。

ケース別需要予測結果 ※各種条件設定のもと算出した参考値

ケース		停車都市								路線距離(km)	所要時間(分)	路線距離当たり利用者数(千人/年・km)						
発着都市	運行形態	地点間距離(km)	仙台市	松島	石巻市	気仙沼市	陸前高田市	大船渡市	釜石市				宮古市	久慈市	八戸市			
仙台-八戸	特急 A-1	◎	←	131km	●	→	128km	●	→	152km	◎	408	453	1.01				
	急行 A-2	◎	←	131km	●	→	74km	●	→	54km	→	84km	→	68km	◎	418	548	0.87
	各停 A-3	◎	←	●	●	●	●	●	●	●	●	●	◎	439	589	0.72		
仙台-宮古	特急 B-1	◎	←	131km	●	→	128km	◎	←	→	三陸鉄道等	◎	255	245	<b>1.05</b>			
	急行 B-2	◎	←	131km	●	→	74km	◎	←	→	三陸鉄道等	◎	260	284	0.99			
	各停 B-3	◎	←	●	●	●	●	●	●	●	◎	→	三陸鉄道等	◎	281	352	0.86	
仙台-大船渡	特急 C-1	◎	←	131km	●	→	37km	◎	←	→	三陸鉄道等	◎	169	229	1.01			
	各停 C-2	◎	←	●	●	●	◎	←	→	三陸鉄道等	◎	184	257	1.00				

## 調査結果:官民連携の考え方

- ・ 逆PPPアプローチとして、行政が主体となって本調査結果を民間事業者の説明し、民間事業者の事業参入を働きかける。
- ・ 官民の役割分担として検討すべき事項を整理すると下表のとおり。  
(○:主体、△:協力)

	項目	官	民
計画準備、資金調達	資金調達		○
	バス周遊ルート設定		○
	タイムテーブル設定	△	○
	広域観光と拠点観光のマッチング	○	△
	運転手確保		○
	既存交通手段と周遊観光バスの役割分担・関係者の調整	○	△
	周遊促進のためのチケット販売促進	△	○
	チケット販売経路確保		○
	アプリ開発	△ (助言、補助金等)	○
	インバウンド向けPR (パンフレット、HP作成、海外拠点営業)	○	○
投資、整備	バス事業に関する投資・運営 (バス車両購入、運転手、給与、休憩施設等)		○
	バス停留所の整備		○
	バス停車駅周辺のインフラ整備	○	
運営モニタリング	乗降者情報の収集分析	△ (助言、協力)	○ (データ収集分析)
	経営状況確認・モニタリング	○ (評価、アドバイス)	

## 事業化に向けた今後の展望

### 2020年度

- ・ 三陸沿岸都市や民間事業者等の関係者に調査結果を共有
- ・ 民間事業者(バス事業者、地域観光業界)サウンディング、参入働きかけ
- ・ 年度末 三陸道全線開通

### 2021年度

事業開始