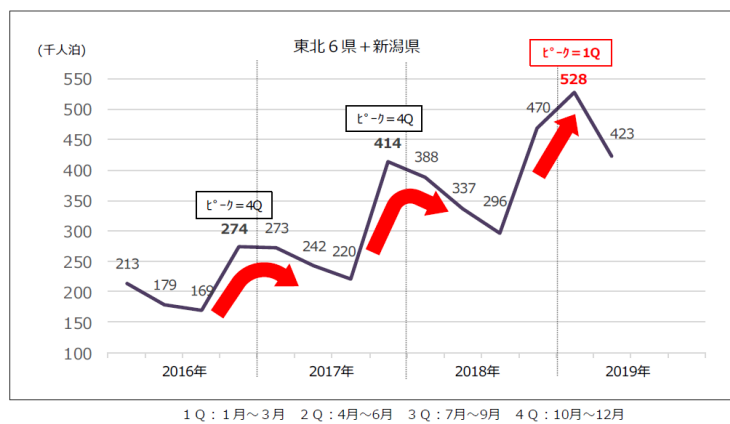
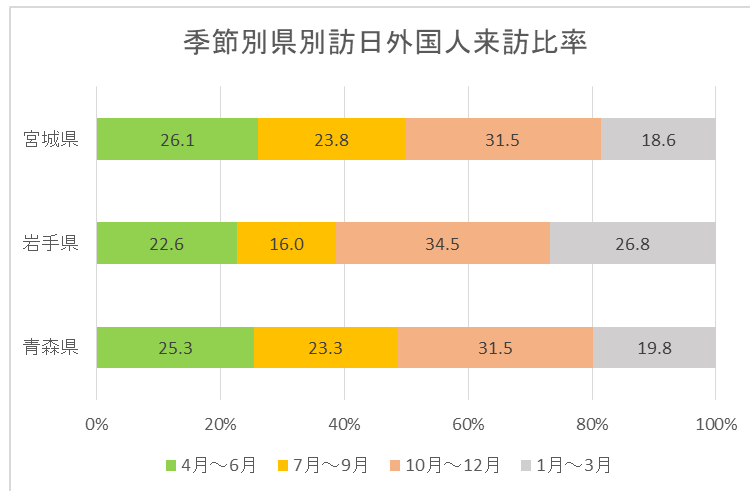


## ②訪日外国人の季節変動

一方、訪日外国人については、夏季、冬季に減少傾向にあるものの、来訪者が増加していることから、全体として増加傾向にある。

高速バスの運行については、このような季節別の需要変動に考慮した運行パターン、運行本数の柔軟な対応が必要と考えられる。



出典：訪東北外国人旅行者の動向（一般社団法人東北観光推機構）

図表 2-6. 36 訪日外国人のシーズン別延宿泊者数推移

## 2-7 バス事業の収支試算算定の前提条件

ここでは、2-6(8)で示した相対的に優位なケースであるケースB-1に加え、利用者数、路線当たり利用者数が多い、A-1、C-1の3ケースを検討対象とする。

### (1) 収入

収入は予測された利用者数をもとに区間別の運賃を乗じた合計値である。

### (2) 支出

下表に示す支出項目、前提条件で算出する。

図表 2-7.1 支出項目

支出項目	算定式
人件費	運転手の年収(400万円/年)×諸経费率(2.5) 日換算⇒ /250日、路線距離が400kmを超える 場合は1台に2名とする。
車両費(減価償却費)	バス車両費÷耐用年数(10年)÷365日÷稼働率、 バス車両:3,000万円/台、台数(予備含)
車両維持費	年間100万円/台(法定点検、税金、修理、保険 等)÷365日÷稼働率(0.7)
燃料油脂費	単価:120円/L×距離×運行本数(往復)÷燃費 (3.5km/L)
道路利用料(高速道路料金)	高速料金×運行本数
施設利用料	既存施設を活用と想定
施設賦課税	既存施設活用のため新規課税はなしと想定
販売促進費	本試算では費用ゼロと想定
事務経费率	1.5(人件費に乗じる)

図表 2-7.2 バス事業条件(A-1 仙台-八戸)

【基本条件】	設定値	備考
平均乗車人数(人/台)	30	高速バス1台平均乗車人数
稼働率	0.7	年間稼働割合を7割程度と想定
燃料費(円/ℓ)	120	ディーゼル燃料代
燃料燃費(km/ℓ)	3.5	一般的なバス運行燃費
車両代(万円/台)	3000	一般的な車両価格
運転手年収(万円/年)	400	一般的な年収
距離(km)	411	八戸～仙台 411km
利用者数(人/日)	168	需要予測結果より
運行本数(本/日):往復	4	需要予測結果より
車両数(台)	6	運行本数+2
料金(円/人)	—	LOSより設定

図表 2-7.3 バス事業条件 (B-1 仙台-宮古)

【基本条件】	設定値	備考
平均乗車人数 (人/台)	30	高速バス 1 台平均乗車人数
稼働率	0.7	年間稼働割合を7割程度と想定
燃料費 (円/ℓ)	120	ディーゼル燃料代
燃料燃費 (km/ℓ)	3.5	一般的なバス運行燃費
車両代 (万円/台)	3000	一般的な車両価格
運転手年収 (万円/年)	400	一般的な年収
距離 (km)	260	宮古～仙台 260km
利用者数(人/日)	92	需要予測結果より
運行本数 (本/日) : 往復	4	需要予測結果より
車両数 (台)	5	運行本数 + 1
料金(円/人)	—	LOSより設定

図表 2-7.4 バス事業条件 (C-1 仙台-大船渡)

【基本条件】	設定値	備考
平均乗車人数 (人/台)	20	高速バス 1 台平均乗車人数
稼働率	0.7	年間稼働割合を7割程度と想定
燃料費 (円/ℓ)	120	ディーゼル燃料代
燃料燃費 (km/ℓ)	3.5	一般的なバス運行燃費
車両代 (万円/台)	3000	一般的な車両価格
運転手年収 (万円/年)	400	一般的な年収
距離 (km)	178	大船渡～仙台 178km
利用者数(人/日)	152	需要予測結果より
運行本数 (本/日) : 往復	4	需要予測結果より
車両数 (台)	5	運行本数 + 1
料金(円/人)	—	LOSより設定

### (3) ケース別のバス収支算定結果

需要予測結果をもとに仙台-八戸、仙台-宮古、仙台-大船渡間の路線について、高速バス事業の採算性の検討を行った結果を下表に示す。仙台-八戸では年間約 151 百万円、仙台-宮古路線では年間約 125 百万円の黒字、仙台-大船渡では約 10 百万円の赤字と推計される。

なお、収支計算においては導入する高速バスの需要を前提としており既存バスの需要は含んでいない。

今回の収支予測は、本調査で行った交通需要予測結果を根拠としており、民間事業者が事業参入を検討する場合において、あくまで参考値として扱っていただく必要がある。

図表 2-7.5 バス事業収支結果

ケース	ケース A-1	ケース B-1	ケース C-1
区間	仙台-八戸	仙台-宮古	仙台-大船渡 (盛)
収入 (千円/年)	385,440	256,960	117,165
支出 (千円/年)	234,804	131,741	127,637
収入-支出 (千円/年)	150,636	125,219	-10,472

各ケースの内訳は以下のとおり。

図表 2-7.6 収支予測 (A-1 仙台-八戸)

【支出】	費用(千円/日)	費用 (千円/年)	備考
人件費	320	—	運転手の年収(400万円/年) × 諸経費率 (2.5) 日換算 ⇒ /250日、400kmを超える ことから1台に2名とする。
車両費 (減価償却費)	70	—	バス車両費÷耐用年数(10年) ÷ 365日 ÷ 稼働率 (0. 7)、バス車両：3000万円、 台数 (予備含)
車両維持費	23	—	年間100万円/台 (法定点 検、税金、修理、保険等) ÷ 365日 ÷ 稼働率 (0.7)
燃料油脂費	56	—	単価：120円/L × 距離 × 運行 本数(往復) ÷ 燃費 (3.5km /L)
道路利用料 (高速道路料金)	13	—	高速料金 × 運行本数
施設利用料	0	—	既存施設を活用と想定
施設賦課税	0	—	既存施設活用のため新規課税 はなしと想定
販売促進費	0	—	本試算では費用ゼロと想定
計	483	—	
事務経費率	1.5	—	
<b>合計 (経費を考慮) ①</b>	<b>643</b>	<b>234,804</b>	<b>費用(千円/日) × 365日</b>

【収入】	収入 (千円/日)	収入 (千円/年)	備考
運賃収入 (千円/日)	1,056	—	将来需要 × 運賃
その他収入(千円/日)	0	—	本試算では収入ゼロと想定
<b>合計②</b>	<b>1,056</b>	<b>385,440</b>	

<b>収入②-支出① (千円/年)</b>	<b>150,636</b>
-----------------------	----------------

図表 2-7.7 収支予測 (B-1 仙台-宮古)

【支出】	費用(千円/日)	費用 (千円/年)	備考
人件費	160	—	運転手の年収(400万円/年) × 諸経費率 (2.5) 日換算 ⇒ /250日
車両費 (減価償却費)	59	—	バス車両費 ÷ 耐用年数(10年) ÷ 365日 ÷ 稼働率、バス車両：3000万円、台数 (予備含)
車両維持費	20	—	年間100万円/台 (法定点検、税金、修理、保険等) ÷ 365日 ÷ 稼働率 (0.8)
燃料油脂費	36	—	単価：120円/L × 距離 × 運行本数(往復) ÷ 燃費 (3.5km/L)
道路利用料 (高速道路料金)	7	—	高速料金 × 運行本数
施設利用料	0	—	既存施設を活用と想定
施設賦課税	0	—	既存施設活用のため新規課税はなしと想定
販売促進費	0	—	本試算では費用ゼロと想定
計	281	—	
事務経費率	1.5	—	
<b>合計 (経費を考慮) ①</b>	<b>361</b>	<b>131,741</b>	<b>費用(千円/日) × 365日</b>

【収入】	収入 (千円/日)	収入 (千円/年)	備考
運賃収入 (千円/日)	704	—	将来需要 × 運賃
その他収入(千円/日)	0	—	本試算では収入ゼロと想定
<b>合計②</b>	<b>704</b>	<b>256,960</b>	

<b>収入②-支出① (千円/年)</b>	<b>125,219</b>
-----------------------	----------------

図表 2-7.8 収支予測 (C-1 仙台一大船渡)

【支出】	費用(千円/日)	費用 (千円/年)	備考
人件費	160	—	運転手の年収(400万円/年) × 諸経費率 (2.5) 日換算 ⇒ /250日
車両費 (減価償却費)	59	—	バス車両費 ÷ 耐用年数(10年) ÷ 365日 ÷ 稼働率、バス車両：3000万円、台数 (予備含)
車両維持費	20	—	年間100万円/台 (法定点検、税金、修理、保険等) ÷ 365日 ÷ 稼働率 (0.8)
燃料油脂費	24	—	単価：120円/L × 距離 × 運行本数(往復) ÷ 燃費 (3.5km/L)
道路利用料 (高速道路料金)	7	—	高速料金 × 運行本数
施設利用料	0	—	既存施設を活用と想定
施設賦課税	0	—	既存施設活用のため新規課税はなしと想定
販売促進費	0	—	本試算では費用ゼロと想定
計	270	—	
事務経費率	1.5	—	
<b>合計 (経費を考慮) ①</b>	<b>350</b>	<b>127,637</b>	<b>費用(千円/日) × 365日</b>

【収入】	収入 (千円/日)	収入 (千円/年)	備考
運賃収入 (千円/日)	321	—	将来需要 × 運賃
その他収入(千円/日)	0	—	本試算では収入ゼロと想定
<b>合計②</b>	<b>321</b>	<b>117,165</b>	

<b>収入②-支出① (千円/年)</b>	<b>-10,472</b>
-----------------------	----------------

<参考：走行キロ当たりの収入・原価>

各ケースの走行キロあたりの収入・原価は以下のとおりである。経費の内訳としては、人件費が6割を占め、燃料油脂費が1割、車両償却費が1～2割、その他経費（一般管理費など）となっている。

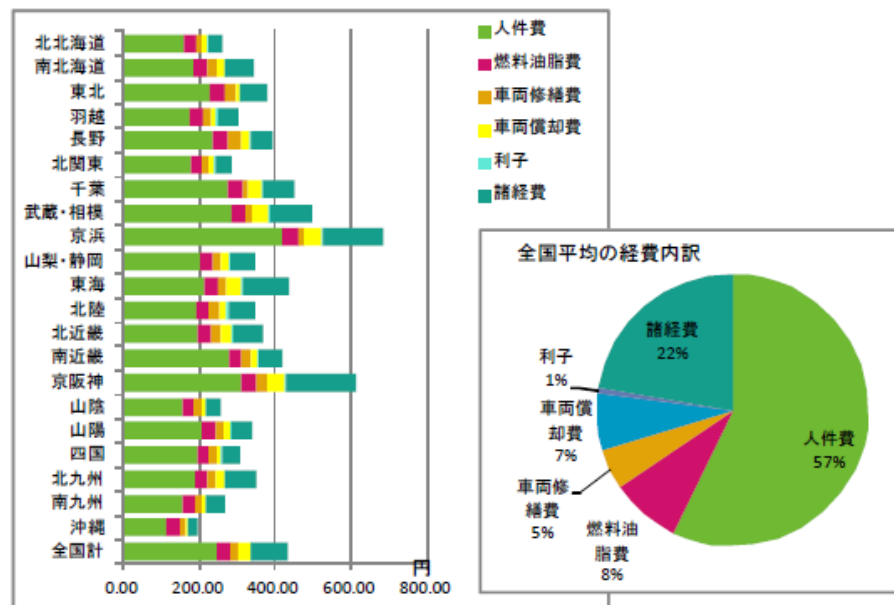
図表 2-7.9 各検討ケースの走行キロ当たりの諸数値

走行キロ当たり 千円/km	①仙台駅～八戸	仙台駅～宮古	仙台駅～大船渡（盛駅）
収入	938	988	658
人件費	284	225	328
燃料油脂費	50	50	50
車両償却費	63	82	120

図表 2-7.10 ブロック別実車走行キロ当たりの収入・原価

(単位：円・銭)

科目 ブロック別	民 公 の 営 別	収 入			運 送 原 価						
		営業収入	営業外収入	合 計	人 件 費	燃料油脂費	車両修繕費	車両償却費	利 子	諸 経 費	計
北 北 海 道	民 営	213.98	6.15	220.12	188.76	37.76	22.18	14.49	2.12	45.08	310.39
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
南 北 海 道	民 営	372.83	1.06	373.90	218.83	41.85	30.84	31.00	0.47	87.26	410.25
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
東 北	民 営	246.33	3.26	249.59	193.73	38.31	34.66	22.91	1.50	48.87	339.98
	公 営	490.02	11.57	501.60	330.71	52.05	50.63	45.17	0.48	255.39	734.44
羽 越	民 営	264.21	1.80	266.01	187.87	38.24	34.18	23.28	5.15	64.52	353.24
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
長 野	民 営	419.79	3.48	423.27	276.87	45.97	48.68	31.68	2.06	77.05	482.31
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
北 関 東	民 営	289.03	1.94	290.98	189.00	38.00	30.00	20.50	0.75	47.84	317.04
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
千 葉	民 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
武 蔵 ・ 相 模	民 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
京 浜	民 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
山 梨 ・ 静 岡	民 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
東 海	民 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	公 営	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—



出典：平成22年度乗合バス事業の収支状況について（国土交通省報道発表資料、H23.9.30）

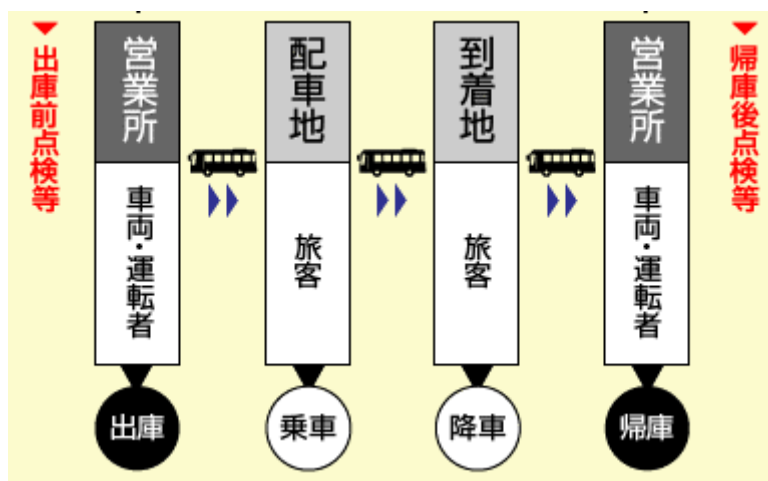
## 2-8 波及効果の評価

- 波及効果は、相対的に優位なケースであるケースB-1に加え、利用者数、路線当たり利用者数が多い、A-1、C-1の3ケースを検討対象
- バス事業単体の投資効果（総合波及効果）はA-1：4.8億円（雇用39人）、B-1：2.2億円（雇用18人）、C-1：2.1億円（雇用17人）
- 停車都市全体の観光消費効果（総合波及効果）は、A-1が40億円（雇用361人）、B-1が25億円（雇用226人）、C-1が16億円（雇用142人）となる。
- （参考）停車都市全体の観光消費効果のうち、気仙沼市に着目した観光消費効果（総合波及効果）は、A-1が9億円（雇用86人）、B-1が7億円（雇用63人）、C-1が7億円（雇用61人）となる。

### （1）周遊観光における効果の考え方

周遊観光による効果の概観は以下のとおり考える。

- 試算に当たり、周遊観光バス利用を以下2つのセグメントに分ける  
 (A) 日常利用（通勤通学、ビジネス出張含む）  
 (B) 観光利用
- 周遊バス利用者は地元市民、通勤通学利用者、ビジネス出張者、観光客（日本人、インバウンド）と想定する。
- 収入支出は主にバス事業に関する項目とそれ以外に区分する。
- 他分野との連携については鉄道、航空、旅行代理店などが想定される。
- 効果については、大きく①バス事業単体、②バス事業と拠点（停留所）周辺、③②に加えソフト施策として、国内外の観光パッケージ、周辺自治体やバス業界を巻き込んだイベントなどが想定される。

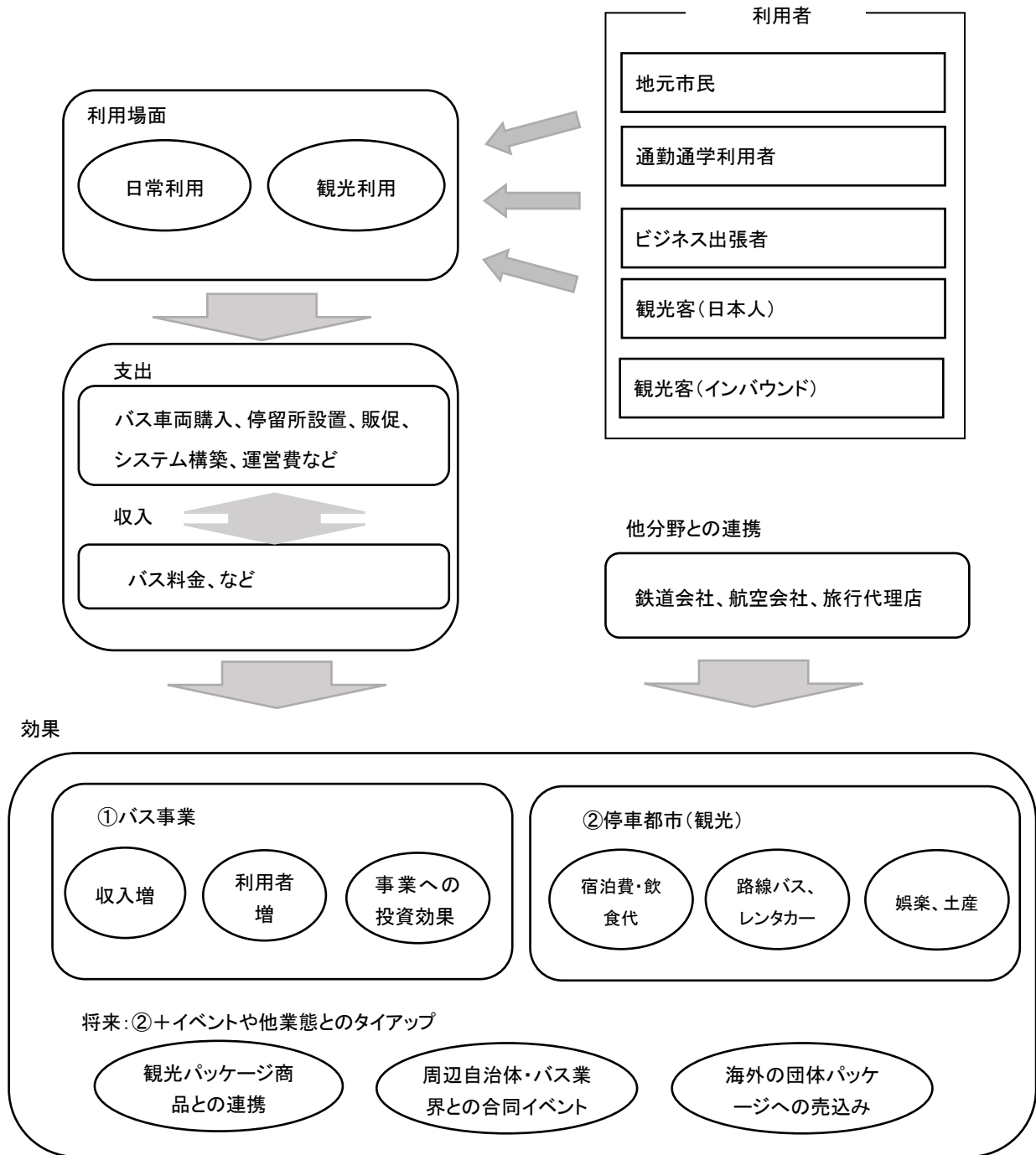


出典：[https://www.shinkibus.com/kankobus/new\\_rule/index.html](https://www.shinkibus.com/kankobus/new_rule/index.html)

図表 2-8.1 周遊観光バスの乗降イメージ（例）



経済波及効果の全体像を整理すると下図のようになる。



図表 2-8.2 効果の体系化 (イメージ)

これらを踏まえ、ステークホルダー別の事業効果について整理する。

図表 2-8.3 主体別・地域別の事業効果

地域別	市町村	バス停車可能性	事業効果
	三陸全体	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・便数増と移動時間短縮による利便性向上及びそれによる定住促進</li> <li>・三陸沿岸地域としての一体感</li> </ul> <p>日本人観光1泊の場合、来訪できる時間は限られており観光地同士はライバルとなるが、F I T（海外旅行者）は数日間滞在するため三陸沿岸地域周遊ルートとして地域間協力が重要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・震災以降、来訪者が減っている来訪者数の増加</li> <li>・災害時のリダンダンシーの確保</li> </ul>
青森県	八戸市(八戸駅)	◎	・仙台との時間距離が短縮し、居住者の利便性が増加
	久慈市	◎	〃
岩手県	宮古市	◎	〃 + JR 線との接続を考慮
	釜石市	◎	〃 + JR 線との接続を考慮
	大船渡市	◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速バスと三陸鉄道とをつなぐ玄関口としての役割</li> <li>・仙台との時間距離が短縮し、居住者の利便性が増加</li> </ul>
	陸前高田市	◎	・仙台との時間距離が短縮し、居住者の利便性が増加
宮城県	気仙沼市	◎	〃
	石巻市	◎	〃
	東松島市等	◎	〃
	仙台市(仙台駅)	◎	—
	仙台空港	◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港発着を導入することにより、三陸沿岸地域への利便性が向上。</li> </ul> <p>国内旅行者、F I T 共に三陸沿岸地域への交通利便性向上</p>

主体別	市町村	事業効果
交通関連事業者	バス事業者	・バス利用者増加に伴い増益の可能性あり
	鉄道（三陸鉄道）	・三陸沿岸地域への来訪者が増加に伴い、三陸鉄道の利用者も増加の可能性あり
	タクシー レンタカー	・公共交通利用の来訪者増加に伴い、2次交通利用者も増加の可能性あり
その他事業者	観光事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・点在する観光資源が結ばれることにより、新たな周遊旅行商品の造成が可能となる</li> <li>・周遊が可能になることで、地域での滞在時間が伸び、観光消費額増大が見込まれる（地域外にお金が流出しないよう、お土産等は地域資源を活用した開発が求められる）</li> <li>・個人旅行者増により、着地型旅行商品への需要が高まる</li> </ul>
	その他事業者	・旅行者が増加すれば、特産品や工芸品等の需要が高まる
利用者	三陸沿岸地域の居住者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動時間の短縮。仙台への移動距離短縮</li> <li>・生活の利便性向上（特に高齢者）</li> <li>・旅行者の増加・旅行者との触れ合いによって地域の良さを再発見・地域への愛着向上</li> </ul>

	来訪者（国内、訪日）	<p>観光利便性の向上：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通手段が確保できることにより、個人旅行の利便性の向上</li> <li>・周遊パスが発行される場合、旅行のお得感の向上</li> <li>・周遊性が高まることにより、旅行イメージを持ちやすくなる（旅行プランが立てやすくなる</li> <li>・広域で情報発信されることで、情報が一元化され、観光情報へアクセスしやすくなる</li> </ul>
公共	自治体（市町村）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自治体間で一体となった観光プロモーションが可能となり、エリアとしてのブランドを高めるきっかけとなる</li> <li>・広域連携により、自治体同士で弱みを補完しながらプロモーションが可能となる（一自治体でのプロモーションでは宿泊機能が弱い場合、宿泊者の誘客が困難となるが、広域周遊ルートを組むと他の自治体の宿泊機能で補完可能 等）</li> <li>・自治体間・官民で連携することで、エリア一体となった受け入れ環境整備（外国人向けサインの整備・統一、広域マップの作成等）が可能となり、旅行者満足度向上につながる</li> </ul> <p>⇒三陸沿岸地域周遊ルートとして地域間協力が重要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・団体旅行だけでなく、交通手段をもたない個人旅行者への訴求が可能となる</li> <li>・生活の利便性も高まれば、居住エリアとして魅力の向上も見込まれる他、人口流出抑制につながる（移住・定住促進）</li> <li>・点在する観光資源が結ばれることにより、新たな周遊旅行商品の造成が可能となる</li> <li>・周遊が可能になることで、地域での滞在時間が伸び、観光消費額増大が見込まれる（地域外にお金が流出しないよう、お土産等は地域資源を活用した開発が求められる）</li> <li>・個人旅行者増により、着地型旅行商品への需要が高まる</li> </ul> <p>⇒地域活性化。地方税増加に貢献</p>
	県	⇒地域活性化。地方税増加に貢献
	国	—

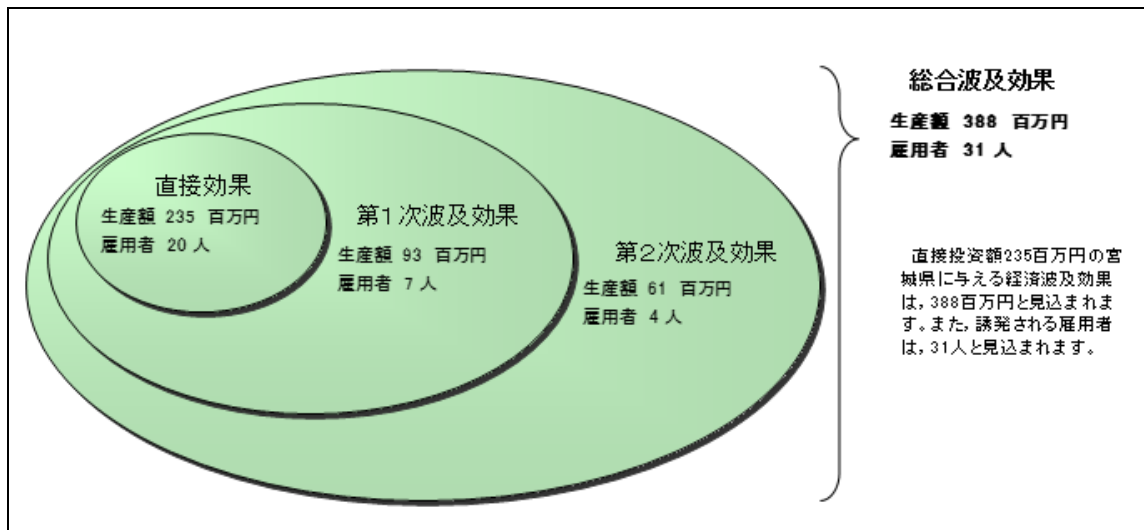
## (2) バス事業単体の投資効果

### ①評価ツール

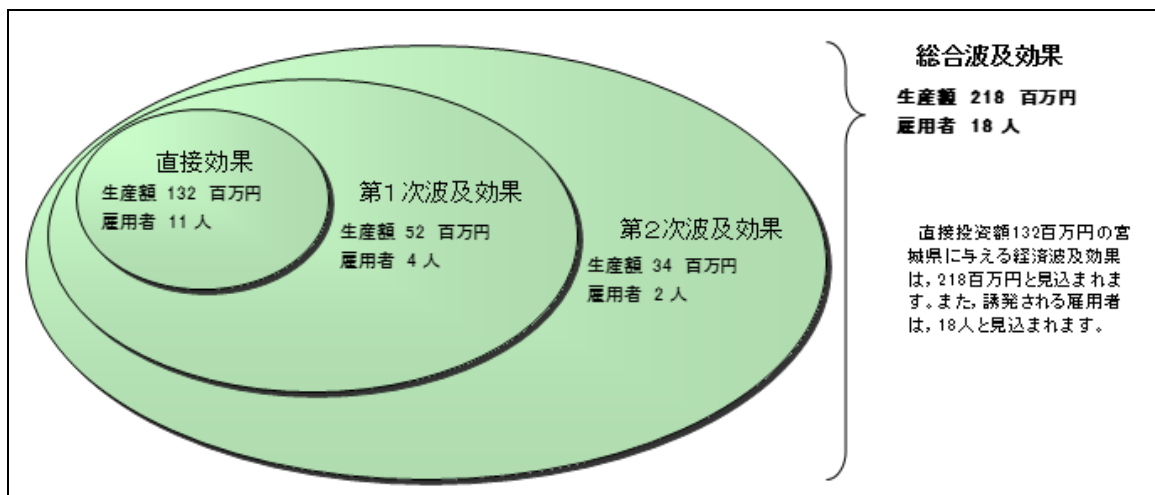
経済波及効果を以下のツールにより推計を行った。

- ・平成25年宮城県産業連関表経済波及効果分析ツール 宮城県震災復興企画部統計課
  - 投入係数及び移輸入率・自給率は一定とする
  - 在庫対応、生産能力の限界等、波及の中断は考慮しない
  - 波及効果が達成されるまでの期間は設定しない
  - 第2次波及効果の対象を雇用者所得のみとする
  - 時間外勤務対応による影響は考慮しない
  - 37部門を対象とする

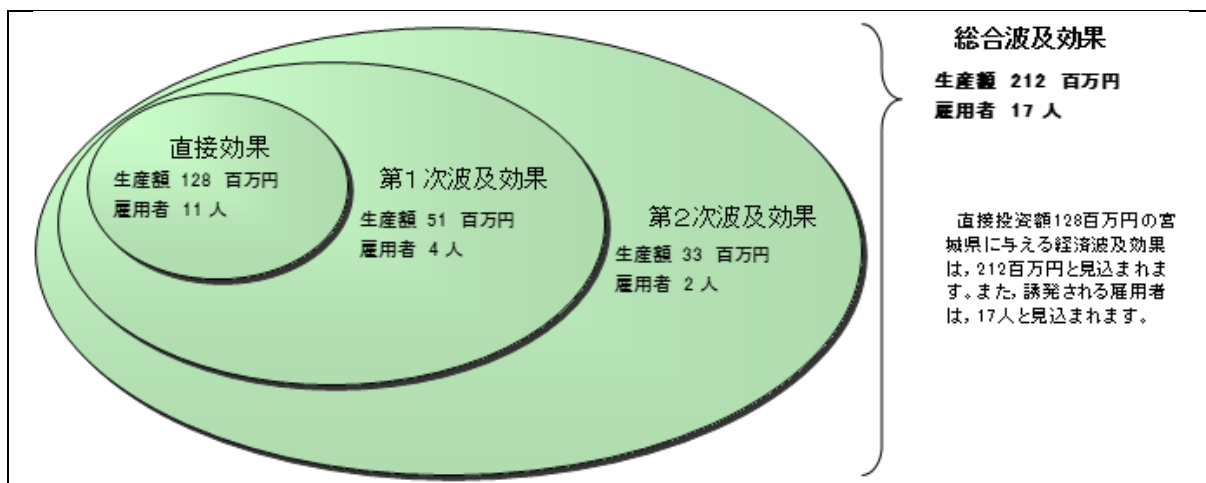
### ②推計結果



図表 2-8.4 A-1 仙台-八戸



図表 2-8.5 B-1 仙台-宮古



図表 2-8.6 C-1 仙台一大船渡

図表 2-8.7 バス事業のケース毎の収支および波及効果

項目		A-1 仙台－八戸	B-1 仙台－宮古	C-1 仙台－大船渡
支出 (百万円/年)		235	132	128
収入 (百万円/年)		385	256	117
支出一収入 (百万円/年)		150	125	-11
直接効果	生産額 (百万円/年)	235	132	128
	雇用者数 (人)	20	11	11
総合波及効果 (1次+2次)	生産額 (百万円/年)	388	218	212
	雇用者数 (人)	31	18	17

### (3) 停車都市の波及効果

#### ① 停車都市ごとの観光消費額

前提条件をもとに停車都市での年間の観光消費額を推計した。

#### i) 観光における日本人とインバウンドの比率

インバウンド需要より、以下のとおりとする。

図表 2-8.8 日本人とインバウンドの観光客入込比率 (図表 2-6.18 再掲)

目的	3 県への集中 目的比率	来訪者構成比	
		日本人	訪日外国人
観光	25%	95%	5%
業務他	75%		
合計	100%	95%	5%

ii) 宿泊と日帰りの人数比率

平成26年以降の年次別観光入込数に対する宿泊者数、日帰り数の比率を整理し、宿泊15%、日帰り85%と設定する。

図表 2-8.9 宿泊と日帰りの人数比率

	h26	h27	h28	h29	h30	平均	平均比率
年次別観光入込数	57,424	60,636	60,839	62,296	64,224	61,084	—
宿泊	8,616	9,289	9,217	9,532	9,408	9,212	15%
日帰り	48,808	51,347	51,622	52,764	54,816	51,871	85%

出典：平成30年 宮城県観光統計概要 宮城県経済商工観光部観光課

iii) 観光消費による経済波及効果の設定

停車都市での消費に伴う経済波及効果について、一般的な波及倍率は以下のとおりである。

図表 2-8.10 観光消費額・観光による経済効果

区分	消費区分	観光による総合波及効果（億円）					波及倍率	雇用誘発数
		観光による直接効果額			波及効果			
		日帰り客	宿泊客	計				
観光目的 県内観光客	宿泊費	0	119	119	85	204	171.2%	2,185
	飲食費	192	34	226	130	356	157.6%	3,328
	みやげ代	266	62	327	189	516	157.8%	507
	交通費	114	16	131	65	196	149.7%	1,438
	入場・観覧費	22	5	28	14	42	150.7%	468
	その他	440	10	450	256	706	156.9%	5,977
	総額	1,034	246	1,280	739	2,019	157.7%	13,903
観光目的 県外観光客	宿泊費	3	293	296	209	505	170.7%	5,413
	飲食費	104	154	258	150	408	158.1%	3,863
	みやげ代	100	128	228	132	360	158.0%	3,405
	交通費	77	125	202	109	311	154.0%	2,335
	入場・観覧費	19	31	50	26	76	152.0%	849
	その他	130	50	180	103	283	157.1%	2,392
	総額	433	781	1,214	729	1,943	160.1%	18,257
観光目的 訪日外国人 観光客	宿泊費	0	13	13	9	22	168.8%	240
	飲食費	0	8	8	4	12	152.4%	116
	みやげ代	0	8	8	5	13	161.4%	124
	交通費	0	9	9	5	14	152.8%	113
	入場・観覧費	0	1	1	1	2	172.2%	24
	その他	0	0	0	0	0	100.0%	4
	総額	0	40	40	24	64	159.9%	621

出典：平成30年 宮城県観光統計概要 宮城県経済商工観光部観光課

#### iv) ケース毎の停車都市での観光消費額の推計

これまでの前提条件をもとに停車都市での年間の観光消費額を推計する。

後述する気仙沼市での観光消費波及効果では、気仙沼市での乗降客数（人／日）および消費額計（百万円／年）の値を採用する。

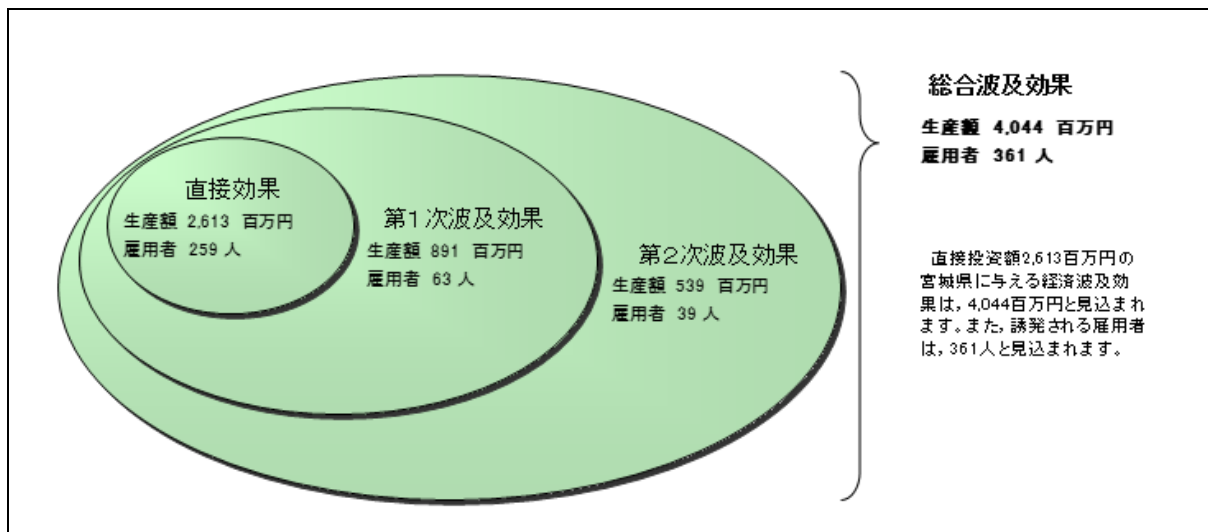
	消費単価 (千円/人 回)	仙台		気仙沼市		大船渡市		宮古市		八戸市 (八戸駅)		消費額 合計(百 万円/ 年)
		乗降者 数(人 /日)	消費額 (千円 /日)	乗降者 数(人 /日)	消費額 (千円 /日)	乗降者 数(人 /日)	消費額 (千円 /日)	乗降者 数(人 /日)	消費額 (千円 /日)	乗降者 数(人 /日)	消費額 (千円 /日)	
A-1	乗降客数(人/日)		258	—	203	—			219	—	142	—
	内)日本人 日帰り	6	208	1,248	164	984			177	1,062	115	690
	内)日本人 宿泊	20	37	740	29	580			31	620	20	400
	内)インバウンド 日帰り	8	11	88	9	72			9	72	6	48
	内)インバウンド 宿泊	40	2	80	2	80			2	80	1	40
	消費額計(千円/日)	—	258	2,156	204	1,716			219	1,834	142	1,178
	消費額計(百万円/年)	—	—	787	—	626			—	669	—	430
B-1	乗降客数(人/日)		228	—	151	—			159	—		
	内)日本人 日帰り	6	184	1,104	122	732			128	768		
	内)日本人 宿泊	20	32	640	22	440			23	460		
	内)インバウンド 日帰り	8	10	80	6	48			7	56		
	内)インバウンド 宿泊	40	2	80	1	40			1	40		
	消費額計(千円/日)	—	228	1,904	151	1,260			159	1,324		
	消費額計(百万円/年)	—	—	695	—	460			—	483		1,638
C-1	乗降客数(人/日)		159	—	145	—	36	—				
	内)日本人 日帰り	6	128	768	117	702	29	174				
	内)日本人 宿泊	20	23	460	21	420	5	100				
	内)インバウンド 日帰り	8	7	56	6	48	2	16				
	内)インバウンド 宿泊	40	1	40	1	40	0	0				
	消費額計(千円/日)	—	159	1,324	145	1,210	36	290				
	消費額計(百万円/年)	—	—	483	—	442	—	106				1,031

図表 2-8. 11 ケース毎の停車都市での観光消費額の推計

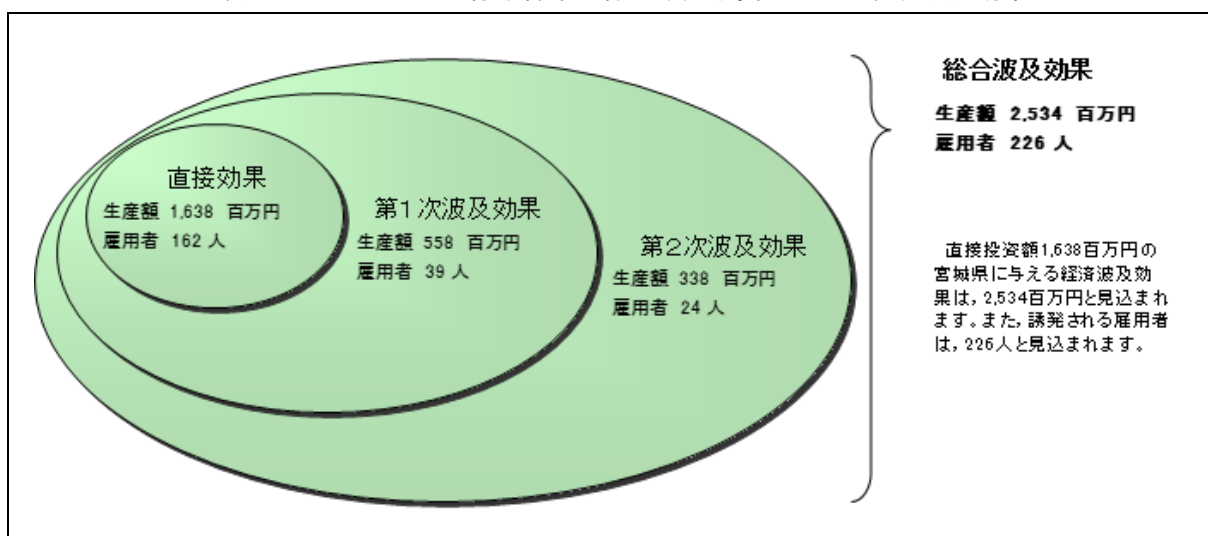
#### ②停車都市における観光消費波及効果

ケース毎に該当する停車都市を対象として以下のツールを用いて推計を行った。

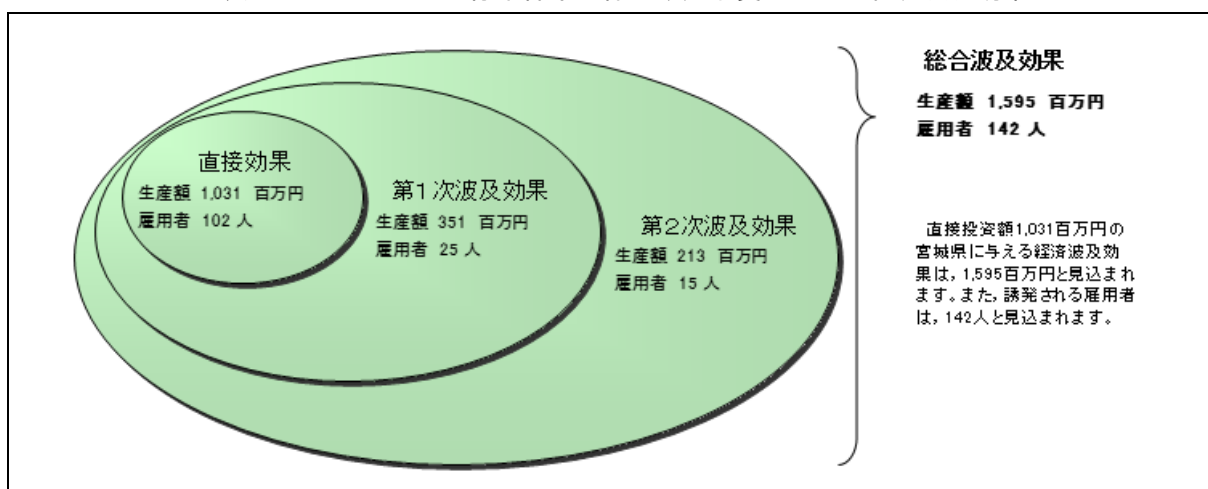
- ・平成25年宮城県産業連関表経済波及効果分析ツール【イベント開催の分析】宮城県震災復興企画部統計課
  - 投入係数及び移輸入率・自給率は一定とする
  - 在庫対応、生産能力の限界等、波及の中断は考慮しない
  - 波及効果が達成されるまでの期間は設定しない
  - 第2次波及効果の対象を雇用者所得のみとする
  - 時間外勤務対応による影響は考慮しない
  - 1年間単位の効果を想定する



図表 2-8.12 A-1 停車都市全体の観光消費における経済波及効果



図表 2-8.13 B-1 停車都市全体の観光消費における経済波及効果



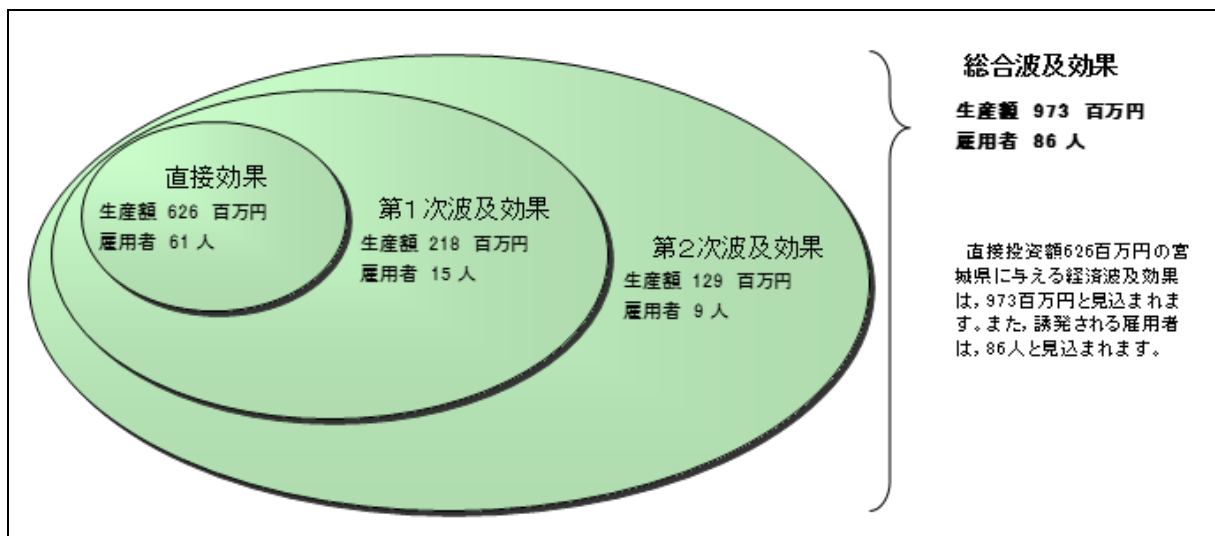
図表 2-8.14 C-1 停車都市全体の観光消費における経済波及効果



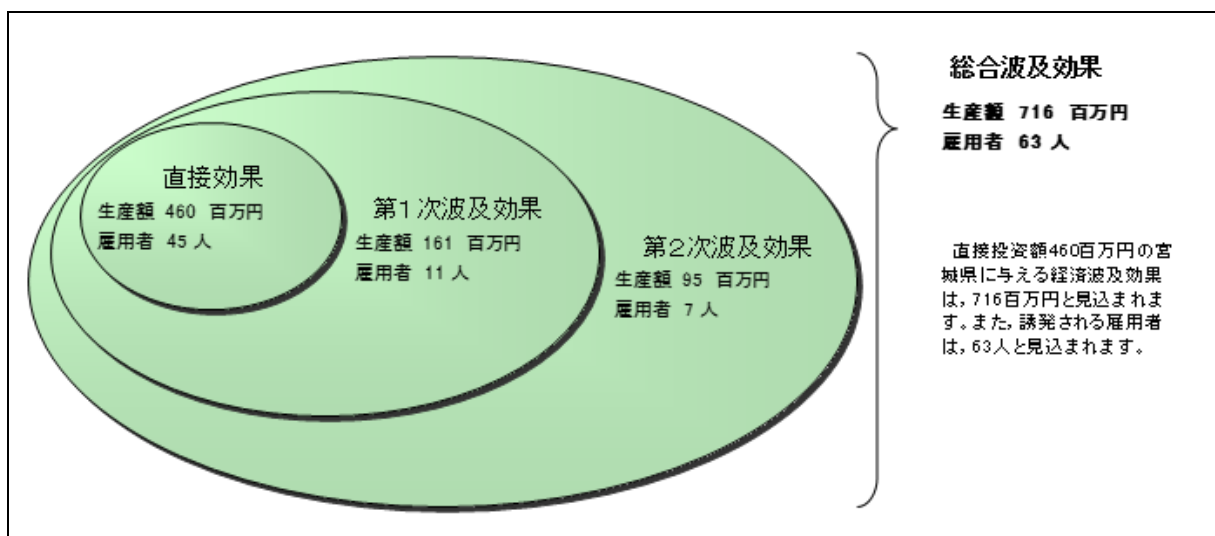
(参考) ③気仙沼市における観光消費波及効果

気仙沼市を対象に以下のツールを用いて推計を行った。

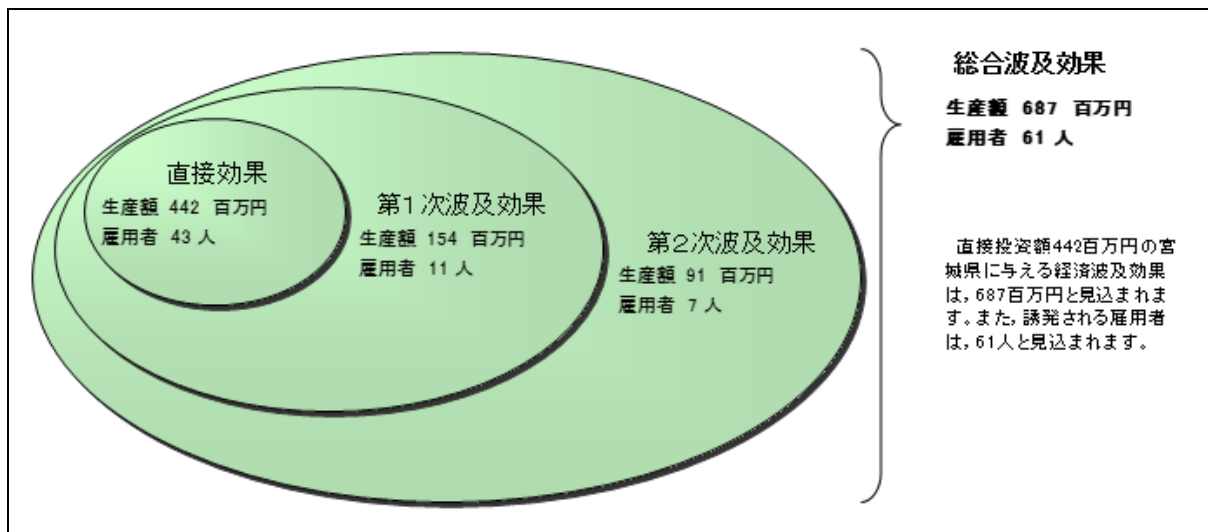
- ・平成25年宮城県産業連関表経済波及効果分析ツール【イベント開催の分析】宮城県震災復興企画部統計課
- 投入係数及び移輸入率・自給率は一定とする
- 在庫対応、生産能力の限界等、波及の中断は考慮しない
- 波及効果が達成されるまでの期間は設定しない
- 第2次波及効果の対象を雇用者所得のみとする
- 時間外勤務対応による影響は考慮しない
- 1年間単位の効果を想定する



図表 2-8.15 A-1 気仙沼での観光消費における経済波及効果



図表 2-8.16 B-1 気仙沼での観光消費における経済波及効果



図表 2-8.17 C-1 気仙沼での観光消費における経済波及効果

図表 2-8.18 (参考) A-1 気仙沼における経済波及効果インプット条件

イベント参加者の消費支出における経済波及効果分析 入力シート									
1 消費転換係数を入力		参考: 家計調査(仙台市勤労者世帯)の結果をもとに計算(※1) H30:0.661 H29:0.703 H28:0.715 H27:0.684 H26:0.656 H25:0.670 H24:0.694 H23:0.689							
消費転換係数	0.661								
2 1日当たりのイベント参加者数を入力		按分結果							
1日当たりイベント参加者数	203人	宿泊客	日帰り客						
(うち宿泊客の割合)	15.0%	30人	173人						
3 イベント開催日数を入力									
イベント開催日数	365日								
※黄色の部分に、設定される金額を入力してください。なお、金額の不明の場合は、全国平均値を参考にしてください。									
4 イベント参加者数1人の1日当たりの消費見込み額を入力									
費 目	全国平均額(円)		イベント参加者1人の1日当たりの消費額(円)		県内消費額(百万円)			対応する産業連関表部門 (太字:37部門 細字:110部門)	
	宿泊客分	日帰り客分	宿泊客分	日帰り客分	宿泊客分	日帰り客分	合計		
合 計	40,544	11,025	29,104	5,598	272	354	626		
交通費									
旅行会社収入	696	102	696	102	4	6	10	85 運輸付帯サービス	
飛行機	3,847		3,847		21		21	82 航空輸送	
新幹線	4,463	1,835	-	-	-	-	-	78 鉄道輸送	
鉄道(新幹線除く)	1,401	787	-	-	-	-	-	78 鉄道輸送	
バス	767	549	767	549	4	35	39	79 道路輸送(除く自家輸送)	
タクシー・ハイヤー	346	102	346	102	2	6	8	79 道路輸送(除く自家輸送)	
レンタカー代	792	139	792	139	4	9	13	100 物品賃貸サービス	
ガソリン代	2,078	1,308	2,078	1,308	11	83	94	30 石油製品	
駐車場・有料道路料金	2,453	1,373			-	-	-	85 運輸付帯サービス	
宿泊費									
宿泊費	11,434		11,434		125		125	104 宿泊業	
イベント・娯楽施設の利用費									
イベント入場料・施設利用料								107 娯楽サービス	
飲食費・おみやげ代									
飲食店における食事・喫茶・飲酒	6,210	1,913	5,341	1,645	58	104	162	105 飲食サービス	
売店・コンビニ等における買物(お弁当・飲料・酒・タバコ等)	1,070	537	920	462	10	29	39	7 飲料食品	
菓子類	2,236	854	1,925	735	21	46	67	13 その他の食品	
農産物(野菜・果実・花等)	300	253	258	218	3	14	17	2 耕種農業(米を除く)	
農産加工品(ジャム・ソーセージ・乳製品等)	201	117	173	101	2	6	8	7 食品	
水産物(鮮魚・魚介類等)	288	130	247	111	3	7	10	6 漁業	
水産加工品(干物・練製品等)	325	148	279	127	3	8	11	11 水産食品	
繊維製品(衣料品・帽子・ハンカチ等)	520	293			-	-	-	18 衣服・その他の繊維既製品	
木製の小物・家具・和紙等	71	56			-	-	-	9 パルプ・紙・木製品	
陶磁器・ガラス製品	102	28			-	-	-	14 窯業・土石製品	
革製品・革製靴	226	160			-	-	-	34 なめし革・毛皮・同製品	
その他の製造品(文具・玩具等)	247	148			-	-	-	62 その他の製造工業製品	
その他の旅行中の消費									
カメラ・眼鏡・時計	68	22			-	-	-	62 その他の製造工業製品	
医薬品・化粧品・歯磨き・シャンプー等	80	31			-	-	-	29 化学最終製品	
フィルム	6	3			-	-	-	29 化学最終製品	
電気製品・電池	31	31			-	-	-	18 電気機械	
新聞・出版等	49	37			-	-	-	91 映像・文字情報制作	
宅配便	114	12			-	-	-	83 貨物利用運送	
郵便・電話通話料	12	3			-	-	-	87 通信	
その他(写真業・冠婚葬祭など)	108	56			-	-	-	108 その他の対個人サービス	

\*乗降客数=イベント参加者数と置換、消費額=県内消費額と置換し、この2項目をFIXさせ内訳は全国平均値をベースに推計。

### ③評価結果一覧

これまでの試算結果をまとめて以下に整理する。

バス事業の投資効果（総合波及効果）は、A-1が3.9億円（雇用31人）、B-1が2.2億円（雇用18人）、C-1が2.1億円（雇用17人）となる。

停車都市全体の観光消費効果（総合波及効果）は、A-1が40億円（雇用361人）、B-1が25億円（雇用226人）、C-1が16億円（雇用142人）となる。

（参考）停車都市全体の観光消費効果のうち、気仙沼市に着目した観光消費効果（総合波及効果）は、A-1が9億円（雇用86人）、B-1が7億円（雇用63人）、C-1が7億円（雇用61人）となる。

図表 2-8.19 検討成果一覧

項目		A-1 仙台-八戸	B-1 仙台-宮古	C-1 仙台-大船渡
バス事業の収支予測+事業の投資効果		路線全体		
支出（百万円/年）		235	132	128
収入（百万円/年）		385	256	117
支出-収入（百万円/年）		150	125	-11
直接効果	生産額（百万円/年）	235	132	128
	雇用者数（人）	20	11	11
波及効果 （直接+1次+2次）	生産額（百万円/年）	388	218	212
	雇用者数（人）	31	18	17

停車都市全体の観光消費効果		停車都市全体		
前提条件	乗降客数（人/日）	822	538	340
	消費額（百万円/年）	2,613	1,638	1,031
波及効果 （直接+1+2次）	消費額（百万円/年）	4,044	2,534	1,595
	雇用者数（人）	361	226	142
（参考）停車都市（気仙沼）の観光消費効果		気仙沼		
前提条件	乗降客数（人/日）	203	151	145
	消費額（百万円/年）	626	460	442
波及効果 （直接+1+2次）	消費額（百万円/年）	973	716	687
	雇用者数（人）	86	63	61

注) 上表で気仙沼市の観光消費効果が路線全体より大きな値になっているのは、前者が観光消費額を前提としており、後者が生産額（建設費等）を前提としており、観光消費額が生産額より大きくなっているためである。

#### ④役割分担と費用負担の考え方

行政（気仙沼市）、バス事業者、観光事業者の役割・費用負担の考え方を整理する。

図表 2-8.20 関係者の役割・費用負担の考え方

主 体	役割・費用分担の考え方
行政（気仙沼市）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本事業により一定の観光消費および経済効果が確認</li> <li>・ 他自治体、運輸局等との連携を進める</li> </ul>
バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今後、本試算をもとに収益の精査を行う</li> <li>・ 営業範囲が広いいため、1社単独の他、共同運行形態も視野に入れる</li> </ul>
観光事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 行政、バス事業者だけでなく、鉄道事業者（JRなど）、航空事業者などと連携し、国内旅行客、ビジネス客および海外からの来訪者に対して、広域的な需要喚起を行っていく。</li> </ul>

#### 2-9 利用者増の施策例

- ・ 高速バスの利用者を増加させるために、アプリを活用した利便性向上、二次交通利便性確保のための乗り放題切符、訪日外国人、若い世代の利用ニーズに合わせた、乗りたいと思わせるバスの導入などの、各種施策を検討する必要がある。

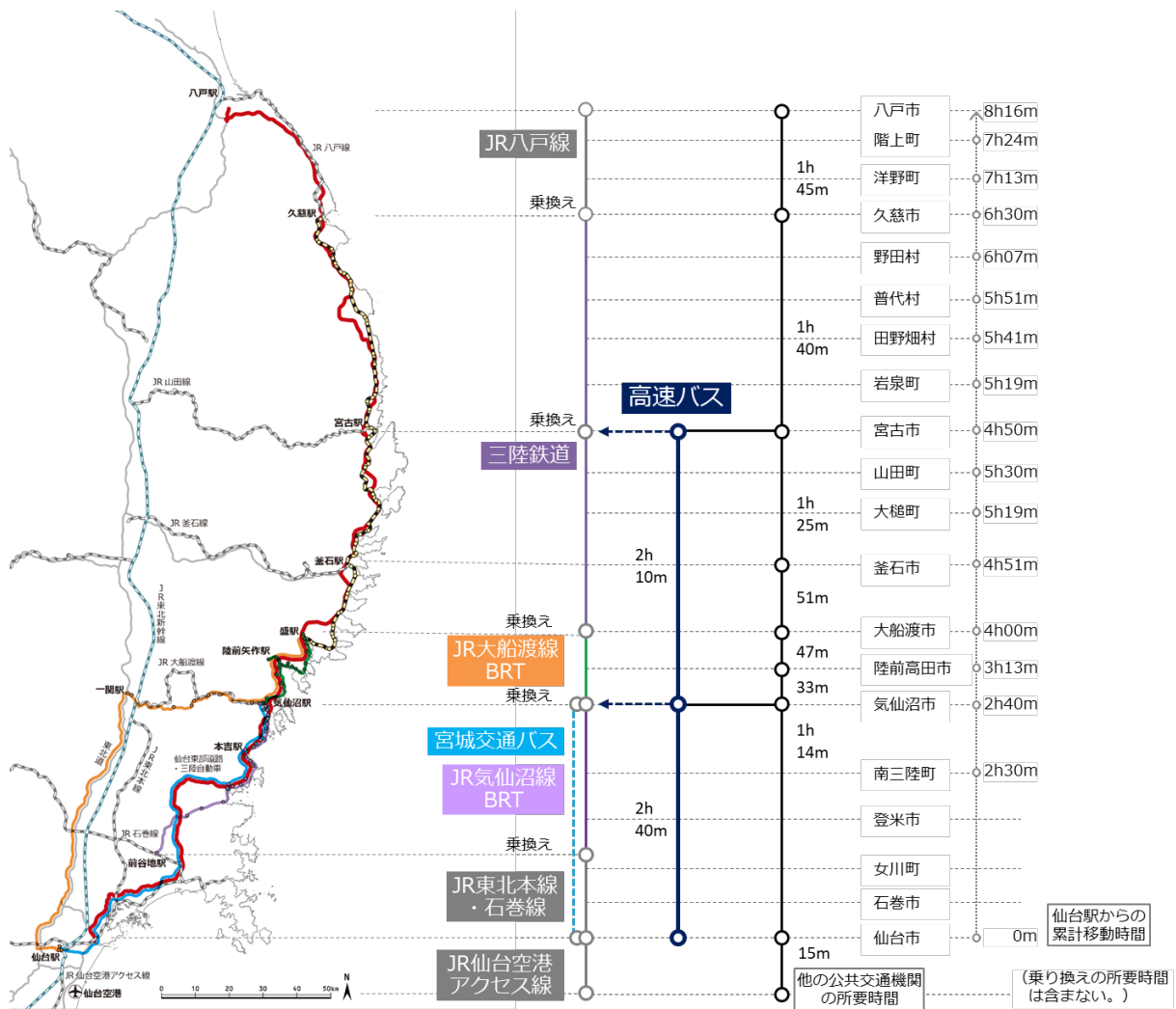
図表 2-9.1 バスを使った広域的な需要喚起策 事例と三陸への適用可能性の考察

事例の名称	事例の概要	経緯	三陸への適用可能性
インバウンド・観光客向け SUNQ パス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全九州及び下関市の高速バス、空港連絡バス、路線バス、一部のフェリーが利用可能な乗車券（北部のみなど数種類あるが、3日間で1万円前後と格安）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2000年前半の九州新幹線開業や格安切符の販売、乗合バスの規制緩和などを背景に、バス会社間に危機意識</li> <li>・ 九州バス協会の中に「高速バス専門委員会」を設置し、九州内11社の高速バスの予約・発券システムの共有化を実現</li> <li>・ 高速バスの予約窓口も共通化し、参加することでコスト削減などメリットがあることを提示することで参加企業を募り、今では50社以上の参加を実現</li> <li>・ 幹事会社である西鉄では、韓</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 複数社をまとめる協議組織・リーダー企業の存在</li> <li>・ 海外や空港で切符販売営業を行う企業の存在</li> <li>・ 魅力的な周遊ルートを設定し、その間の空港アクセスと域内乗り放題のセット価格（3日間で1万円以下）として設定</li> <li>※三陸鉄道やBRTと</li> </ul>

			<p>国人社員を登用するなど韓国現地旅行会社などに積極的に販売</p> <p><a href="https://www.pref.miyagi.jp/uploaded/attachment/313572.pdf">https://www.pref.miyagi.jp/uploaded/attachment/313572.pdf</a></p>	<p>連携を図るかどうか</p> <p>・参画企業を増やす仕組みづくり</p>
	昇龍道フリーきっぷ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昇龍道エリアの観光拠点を結ぶ高速バス及び路線バスのフリーきっぷと、空港アクセスをセットにした訪日外国人旅行者向け商品</li> <li>・3日間で8,500円と格安</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中部運輸局が事務局の「昇龍道プロジェクト」がベースで、この切符は名鉄グループが主導</li> <li>・当初は外国人のみを対象に、「名古屋・高山・白川郷・金沢・富山を結ぶ高速バス」と「名古屋⇄中部国際空港、金沢⇄小松空港」を結ぶ空港アクセスを7千円で販売</li> <li>・この結果、たびたび対象路線を拡大しており、名古屋発の高速バス便数も飛躍的に増加</li> </ul>	
	レストランバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1階キッチン、2階がオープントップの対面式座席のバス</li> <li>・3か月単位で運行し、自治体や観光事業者などと連携して、地域ごとの商品・サービスを提供</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・WILLERグループの地域商社 WILLER CORPORATION (株) (現在は WILLER に吸収合併) と(株)umari の連携により、新潟県で実施したのが始まり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実行委員会形式などで、地元の自治体・企業などが連携する必要</li> </ul>
住民向け	徳島とくたくターミナル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「バスの駅」として、徳島駅・阿南駅を発着する高速バスの大半が停車</li> <li>・交通量の多い徳島市中心部を避けて高速バスに乗れるメリットがある</li> <li>・物産館など買い物施設を併設し、待合利便も高い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国交省と徳島県により開設</li> </ul>	

## 2-10 沿岸都市の周遊パターン

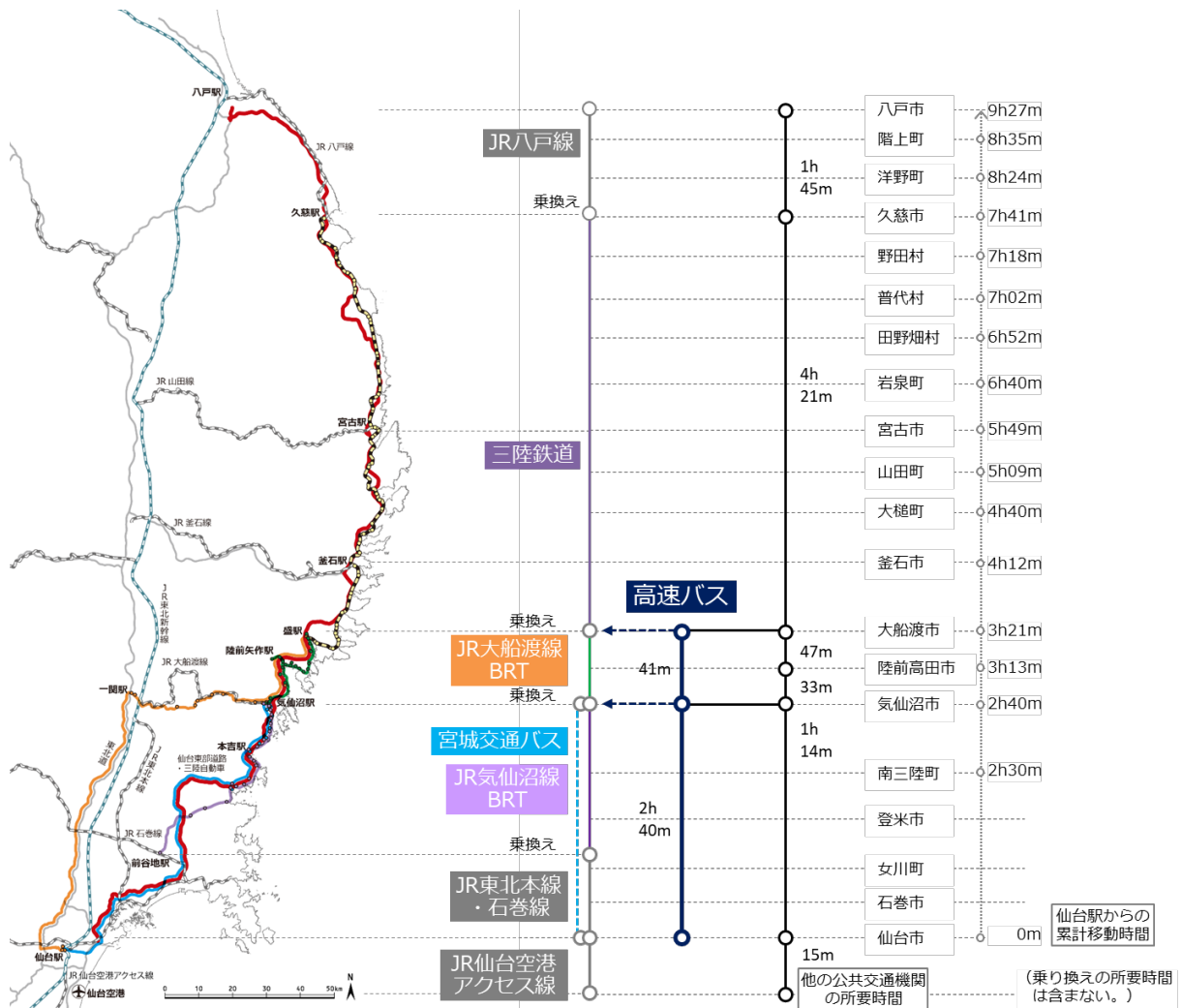
- 特急型の高速バスを運行させた場合でも、高速バス停車都市以外の三陸沿岸地域の都市へは、既存公共交通を利用することで、現在よりも利便性が向上する。
- 高速バスの利便性を向上させるために、高速バスの拠点から市街地、観光地などへの移動手段の利便性を確保する方策が必要となる。



注1) 上図は、高速バス路線のケースB-1を前提として、三陸沿岸地域の各市町村まで高速バスと公共交通機関を利用した所要時間を試算した図である。

注2) 仙台市、気仙沼市、宮古市から最寄り市町村までの所要時間は、JR線、BRT、三陸鉄道を利用した際の所要時間を時刻表などから算出した時間である。ただし、乗換時間を含まない乗車時間である。

図表 2-10.1 高速バス乗換駅から各自治体の主要駅までの時間（ケースB-1）



注1) 上図は、高速バス路線のケースC-1を前提として、三陸沿岸地域の各市町村まで高速バスと公共交通機関を利用した所要時間を試算した図である。

注2) 仙台市、気仙沼市から最寄り市町村までの所要時間は、JR線、BRT、三陸鉄道を利用した際の所要時間を時刻表などから算出した時間である。ただし、乗換時間を含まない乗車時間である。

図表 2-10.2 高速バス乗換駅から各自治体の主要駅までの時間（ケースC-1）

### 3. 結果まとめ

#### 3-1 調査結果概要

本調査で得られた結果概要を以下のとおり整理する。

図表 3-1.1 調査結果概要

検討項目		結果概要
三陸沿岸地域の公共交通網の現状		<ul style="list-style-type: none"> <li>三陸沿岸地域を公共交通で移動するためには、鉄道やバスが一气通貫しておらず乗り換えが必要</li> <li>仙台―八戸間の場合、4回乗換で13時間以上必要</li> </ul>
三陸沿岸地域の観光客の動向		<ul style="list-style-type: none"> <li>東北地方6県ともに、観光入込数は2011年東日本大震災で減少したものの概ね震災まで回復</li> <li>宮城県、山形県、福島県は震災前時点よりも観光客入込数が増加</li> <li>三陸沿岸地域の各市町村では、岩手県域以外は、震災前の水準まで回復</li> <li>宮城県域において2016年以降観光入込数が急増傾向</li> <li>令和2年度の三陸沿岸道路の全線開通、三陸鉄道の全線運行再開に加え、高速バスの導入による三陸沿岸地域へのアクセス、移動の利便性向上により、観光客など入込客数の更なる増加が期待</li> <li>訪日外国人数は、東日本大震災（2011年）の影響で一時的に減少したものの、日本への関心の高まりなど、全国的なインバウンドの増加に伴い急増しており、震災直前（2010年）と比較して2019年で約3.7倍</li> <li>東北地方においても同様に訪日外国人の来訪者数は、2011年（H23年）以降、増加傾向を示している。特に2017年（H29年）以降、青森県への訪日外国人の来訪者数は全国平均を上回る伸び率</li> </ul>
三陸沿岸地域の観光の魅力		<ul style="list-style-type: none"> <li>三陸沿岸地域には数多くの観光地、魅力的な食材などが点在</li> <li>旅行ガイドブック（ロンリープラネット）では2020年に訪れるべき世界の旅行先のランキング（地域編）で東北地方が3位に選出</li> <li>三陸沿岸地域を高速バスで結ぶことにより、沿岸地域が一体となった魅力向上・発信で、国内外の来訪者の呼び込みが可能</li> </ul>
ロマンティック街道観光バスの事例		<ul style="list-style-type: none"> <li>ロマンティック街道は、城などの観光スポットとその周辺の街並みなどが観光資源となっており、ドイツ国内、海外からも著名な観光地として知られている場所を結ぶ道路である。</li> <li>ロマンティック街道バスの停留所は、利便性が高く、主要な観光資源に徒歩などでアクセスしやすい位置にある。一方で、フェッセンではロマンティック街道バスの停留所から観光資源まで、シャトルバスや馬車での移動も可能であり徒歩以外の移動手段も確保されている。</li> <li>ロマンティック街道バスは、乗客数が安定していない路線への対応のため、2019年からフェッセンには立ち寄らず終点はミュンヘンに変更された。</li> <li>観光ポテンシャルが高いエリアがロマンティック街道で結ばれ、一体としてアピールすることによって、観光地としてのブランドが確立されており、利用者の需要を呼び込むことに成功している。三陸沿岸地域においても、現存の観光資源を活かすことや地域全体として集客力を高めるためのプロモーションが、当該地域の高速度バス事業を成功させるために重要となる。</li> </ul>
事業者ヒアリング	ターゲット層と需要見込み	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域居住者の需要を取り込むことが必要</li> <li>観光需要は、不定期であり需要が増加するまでの一定期間は、自治体などの支援が必要となる場合がある。</li> </ul>
	路線設定、拠点設定の考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>始発点、終着点をどこに置くかが重要</li> <li>空港を始発点とした場合、観光客だけになる可能性が高い。住民の足にもなりうる路線設定が必要</li> </ul>
	複数の拠点設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス事業としては、複数の場所で集客することは必要</li> </ul>



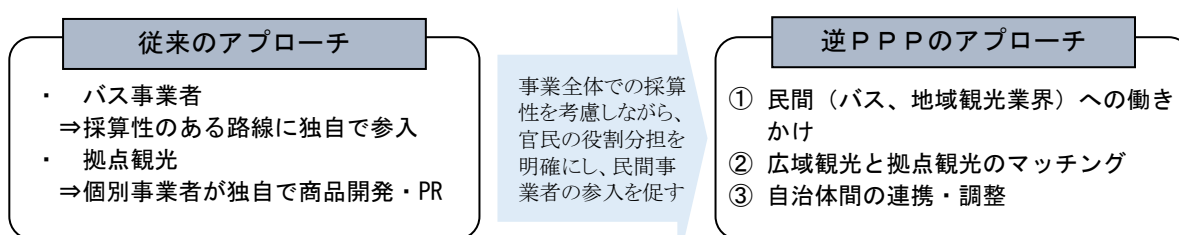
	新規路線設定の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>採算性が確保できることが必要、採算性ラインとして 30 人／台が目安（バス事業者ヒアリングによる）</li> <li>新規路線設定については他社との競合、既存路線運行事業者への配慮が必要</li> <li>既存路線運行事業者との相互乗り入れなどによる経費の削減、バス停などの相互利用などが必要</li> <li>既存の高速バスを活用できることが望ましい。人員、ルートがそのまま活用できればハードルは低い</li> </ul>
高速バスの交通需要予測	検討ケースの設定と各ケースの比較検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数で見ると仙台―八戸、仙台―宮古の各路線において、特急型の利用者数が多くなっている。これは人口規模の大きな都市である気仙沼市、宮古市の需要を取り込んでいる結果であり、さらに特急型の運行においてその速達性による優位性があると言える。</li> <li>一方、各停型では特急型、急行型に比べると利用者数が少なく、バス停へのアクセス時間が各バス停で必要となることから、高速バスの速達性が活かされない結果となっている。</li> <li>路線距離当たりの利用者数は、仙台―宮古の路線の特急型が上位になっている。これは宮古までの路線に分割することで、運行効率が高くなり、バス事業者のからの路線分割についての意見を反映した結果を定量的に示すことができたと言える。</li> <li>これらのことから、特急型の 3 路線の中で、仙台―宮古の路線距離当たり利用者数が大きくなることからケース B-1 の路線が相対的に優位となると判断できる。</li> </ul>
	バス停車場へのアクセス	<ul style="list-style-type: none"> <li>気仙沼市における高速バス停車場を、「気仙沼市まち・ひと・しごと交流プラザ (pier7)」とした場合、インターチェンジ付近で乗降した場合に比べて、所要時間が 10 分程度増加</li> </ul>
	需要の季節変動	<ul style="list-style-type: none"> <li>三陸沿岸地域への国内旅客者数は、夏場の来訪旅客が他の季節に比べて多い傾向が読み取れる。</li> <li>一方、訪日外国人については、夏季、冬季に減少傾向にあるものの、来訪者が増加していることから、全体として増加傾向</li> <li>高速バスの運行については、このような季節別の需要変動に考慮した運行パターン、運行本数の柔軟な対応が必要</li> </ul>
	バス事業の収支試算	<ul style="list-style-type: none"> <li>仙台―八戸では年間約 151 百万円、仙台―宮古路線では年間約 125 百万円の黒字、仙台―大船渡では約 10 百万円の赤字と試算</li> </ul>
波及効果の評価		<ul style="list-style-type: none"> <li>波及効果は、相対的に優位なケースであるケース B-1 に加え、利用者数、路線当たり利用者数が多い、A-1、C-1 の 3 ケースを検討対象</li> <li>バス事業単体の投資効果（総合波及効果）は A-1：4.8 億円（雇用 39 人）、B-1：2.2 億円（雇用 18 人）、C-1：2.1 億円（雇用 17 人）</li> <li>停車都市全体の観光消費効果（総合波及効果）は、A-1 が 40 億円（雇用 361 人）、B-1 が 25 億円（雇用 226 人）、C-1 が 16 億円（雇用 142 人）となる。</li> <li>（参考）停車都市全体の観光消費効果のうち、気仙沼市に着目した観光消費効果（総合波及効果）は、A-1 が 9 億円（雇用 86 人）、B-1 が 7 億円（雇用 63 人）、C-1 が 7 億円（雇用 61 人）となる。</li> </ul>
利用者増の施策例		<ul style="list-style-type: none"> <li>高速バスの利用者を増加させるために、アプリを活用した利便性向上、二次交通利便性確保のための乗り放題切符、訪日外国人、若い世代の利用ニーズに合わせた、乗りたいと思わせるバスの導入などの、各種施策が必要</li> </ul>
沿岸都市の周遊パターン		<ul style="list-style-type: none"> <li>気仙沼、大船渡（盛駅）、宮古など高速バスの拠点から、三陸沿岸地域の観光地などへは、既存公共交通を活用した移動が可能であり、それらの利便性向上策などが必要</li> </ul>

## 3-2 官民連携の役割分担

### (1) 逆PPPの概念と本事業への展開

三陸道を活用した高速バスの運行と沿線都市の拠点観光を組み合わせた周遊観光を官民連携で進める方法について、バス事業の収支だけでなく、拠点観光が地域に及ぼす経済波及効果を含めた事業全体の採算性を考慮しながら、具体的な各事業について、官実施分と民実施分の最適な割合や役割分担について提言する。

ここでは、逆PPPアプローチとして、従来の民間事業者任せのPPPではなく行政が主体的に関与し民間に対して参入を働きかける方法を想定する。



図表 3-2.1 逆PPPの考え方

### (2) 逆PPPにおける官民の役割

以下の3点について逆PPPの概念を活用する。

#### ①民間（バス、地域観光業界）への働きかけ

- 検討ケースのうち、A-1、B-1についてはバス事業自体の採算が見込めるほか、停車都市（経済効果は気仙沼市で算出）においても一定の経済波及効果が見込めることから、行政より民間事業者（バス事業者、地域観光業界）へ本調査成果を提示し、事業への参画を促していく
- 新規路線設定については他社との競合、既存路線運行事業者への配慮が必要であり、これについては民間事業者間での調整が困難であることから、行政が仲介役となり win-win となる仕組みづくりを提案していく

#### ②広域観光と拠点観光のマッチング

- 観光客、日常利用客の目線に立ち、バス事業者や観光事業者をはじめ、鉄道、航空業界、地元商店街も巻き込み、広域観光と拠点観光を有機的に連携させ相乗効果を図っていく際に、その中心的役割を行政が担っていく。
  - ✓ 参考例1) SUNQパス：全九州及び下関市の高速バス、空港連絡バス、路線バス、一部のフェリーが利用可能な乗車券（北部のみなど数種類あるが、3日間で1万円前後と格安)
  - ✓ 参考例2) 昇龍道フリーきっぷ：昇龍道エリアの観光拠点を結ぶ高速バス及び路線バスのフリーきっぷと空港アクセスをセットにした訪日外国人旅行者向け商品を開発、販売

- ✓ 参考例3) 徳島バスの駅：「バスの駅」として、徳島駅・阿南駅を発着する高速バスの大半が停車。物産館など買い物施設を併設し、待合利便も高い

### ③自治体間の連携・調整

広域周遊ルートを想定するため関係する自治体は複数ある。ここでは、想定される官民の役割分担案と官（国、県、市町村）間の役割分担として検討すべき事項として以下を挙げる。

（○：主体、△：協力）

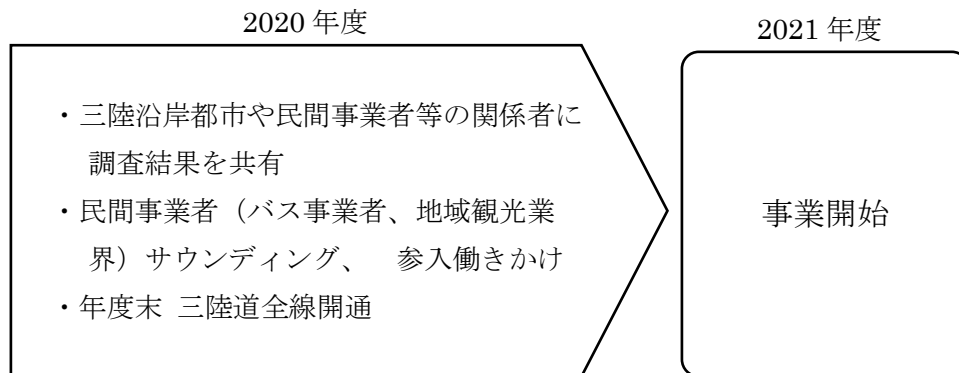
図表 3-2.2 官民の役割分担

	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*1)	

注1)：毎年の事業報告を受け、官として支援できる範囲でアドバイスする

### (3) 今後のスケジュール

今後想定されるスケジュールは以下のとおりである。



図表 3-2.3 今後のスケジュール

## 參考資料



## 参 考 資 料

### 目 次

1. 三陸地域の昼間人口および夜間人口 .....	1
2. 三陸沿岸地域における観光資源等の分布 .....	6
3. 事例研究 .....	9





## 1. 三陸沿岸地域の動向及び参考事例

### (1) 三陸沿岸地域の昼間人口および夜間人口

図表1 三陸沿岸地域の昼間・夜間人口（2000-2015年 東日本大震災前後）

<H22年（2010年）>

県	市町村	昼間人口（2010）	夜間人口（2010）	昼夜間人口比率
青森県	八戸市	249,778	237,615	105.1
	階上町	10,749	14,699	73.1
岩手県	洋野町	15,636	17,913	87.3
	久慈市	37,430	36,872	101.5
	野田村	3,953	4,632	85.3
	普代村	2,754	3,088	89.2
	田野畑村	3,692	3,843	96.1
	岩泉町	10,951	10,804	101.4
	宮古市	60,406	59,430	101.6
	山田町	16,983	18,617	91.2
	大槌町	13,695	15,276	89.7
	釜石市	41,514	39,574	104.9
	大船渡市	41,963	40,737	103.0
	陸前高田市	21,284	23,300	91.3
	宮城県	気仙沼市	73,460	73,489
南三陸町		16,443	17,429	94.3
女川町		11,143	10,051	110.9
登米市		80,620	83,969	96.0
石巻市		162,288	160,826	100.9
東松島市		35,411	42,903	82.5
松島町		13,578	15,085	90.0
塩竈市		51,027	56,490	90.3
多賀城市		57,531	63,060	91.2
仙台市		1,121,965	1,045,986	107.3

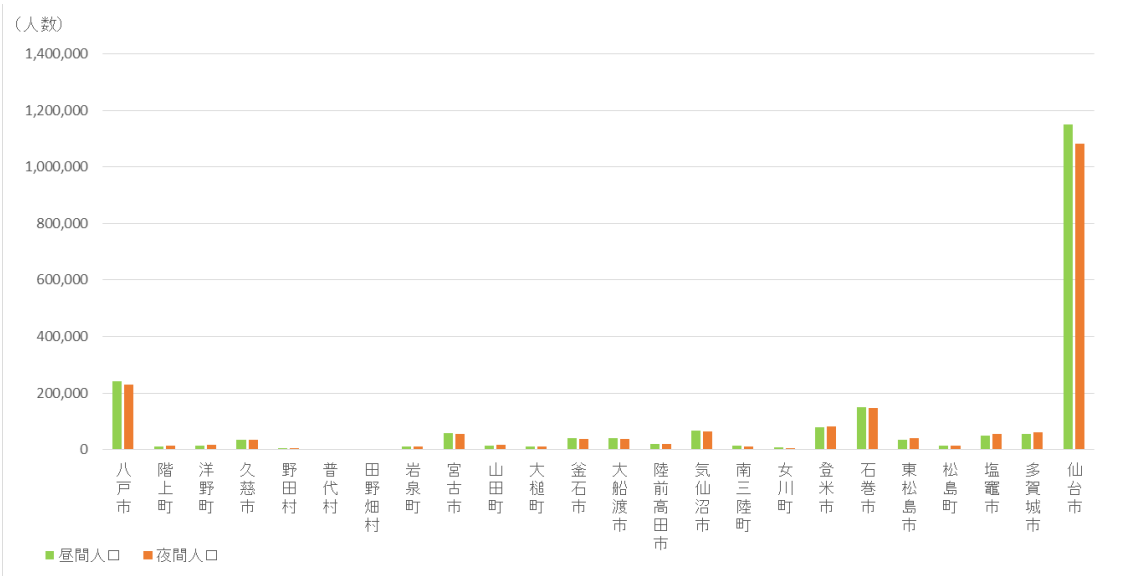
<H27年（2015年）>

県	市町村	昼間人口（2015）	夜間人口（2015）	昼夜間人口比率
青森県	八戸市	241,823	231,257	104.6
	階上町	10,593	14,025	75.5
岩手県	洋野町	14,303	16,693	85.7
	久慈市	36,065	35,642	101.2
	野田村	3,803	4,149	91.7
	普代村	2,633	2,795	94.2
	田野畑村	3,388	3,466	97.7
	岩泉町	10,040	9,841	102.0
	宮古市	58,176	56,676	102.6
	山田町	14,637	15,826	92.5
	大槌町	11,034	11,759	93.8
	釜石市	39,546	36,802	107.5
	大船渡市	39,494	38,058	103.8
	陸前高田市	18,917	19,758	95.7
	宮城県	気仙沼市	66,333	64,988
南三陸町		12,952	12,370	104.7
女川町		8,183	6,334	129.2
登米市		77,559	81,959	94.6
石巻市		151,378	147,214	102.8
東松島市		33,929	39,503	85.9
松島町		12,621	14,421	87.5
塩竈市		49,382	54,187	91.1
多賀城市		55,372	62,096	89.2
仙台市		1,148,389	1,082,159	106.1

■人口10万人以上の市（■10万人以上）、■昼間人口>夜間人口の市町村

※昼夜間人口比率：夜間人口100人当たりの昼間人口

出典：国勢調査



出典：国勢調査

図表 2 三陸沿岸地域の昼間・夜間人口（2015年）

## (2) 観光入込客

### ①三陸沿岸地域観光客入込数の変化率（2009-2017年 東日本大震災前後）

三陸海岸に面する各市町村の東日本大震災前と震災後の観光客入込数を示す。

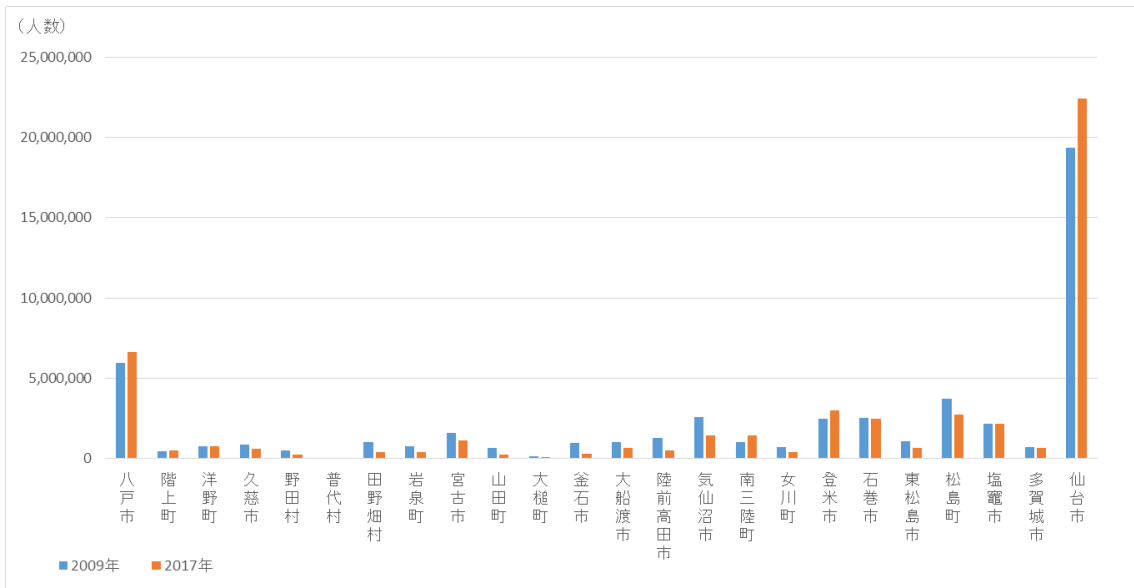
対象の三陸沿岸地域の中では、北部の八戸市や南部の仙台市では観光客入込数は震災前より増加しているが、三陸海岸の中間地域では回復傾向ではあるものの、震災前の状態までは回復していない。しかし、平成29年の宮城県観光統計の結果から、気仙沼圏域では南三陸さんさん商店街及びハマーレ歌津の本設移転などにより、観光客入込数が2,869千人と前年と比べ709千人、32.8%増加しており、震災により特に甚大な被害を受けた石巻圏域・気仙沼圏域の各圏域については、それぞれ平成22年比で80.7%、79.2%の回復と報告されている。

図表3 三陸沿岸地域観光客入込数の増減数（2009-2017年 東日本大震災前後）

県	市町村	観光客入込数 (H21年2009)	観光客入込数 (H29年2017)	増減数 (H21-29年)
青森県	八戸市	5,983,000	6,647,699	+664,699
	階上町	460,000	492,732	+32,732
岩手県	洋野町	785,757	759,647	-26,110
	久慈市	855,465	624,465	-231,000
	野田村	500,659	246,687	-253,972
	普代村	60,752	65,551	+4,799
	田野畑村	1,010,940	412,700	-598,240
	岩泉町	773,935	405,722	-368,213
	宮古市	1,591,360	1,130,982	-460,378
	山田町	645,528	236,100	-409,428
	大槌町	160,442	115,649	-44,793
	釜石市	998,221	280,280	-717,941
	大船渡市	1,012,931	691,580	-321,351
	陸前高田市	1,305,076	528,510	-776,566
宮城県	気仙沼市	2,601,674	1,443,557	-1,158,117
	南三陸町	1,028,049	1,425,043	+396,994
	女川町	743,350	409,109	-334,241
	登米市	2,484,686	2,981,677	+496,991
	石巻市	2,540,927	2,481,019	-59,908
	東松島市	1,060,501	687,147	-373,354
	松島町	3,735,000	2,746,785	-988,215
	塩竈市	2,189,544	2,190,011	+467
	多賀城市	705,713	683,622	-22,091
仙台市	19,372,182	22,418,714	+3,046,532	

■観光客入込数 100万人以上

出典：宮城県観光統計概要、青森県観光入込客統計、岩手県観光統計概要

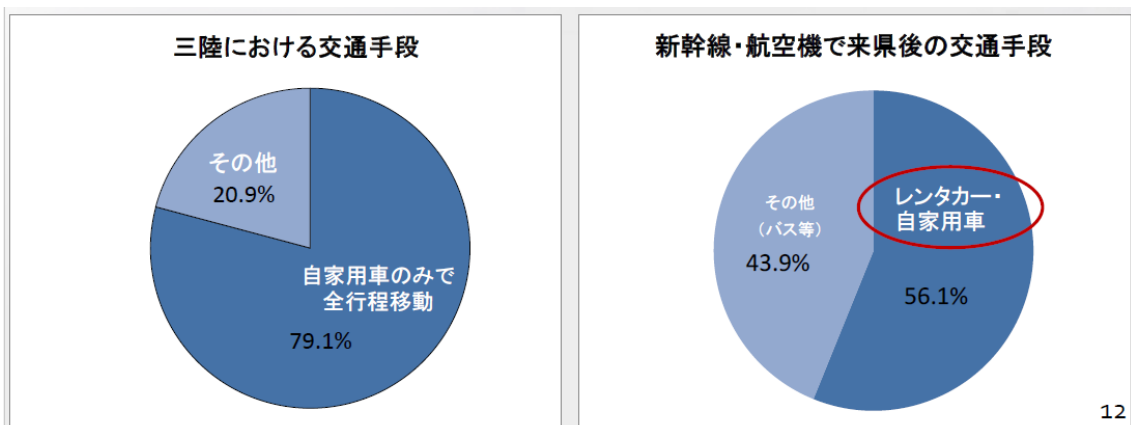


出典：宮城県観光統計概要、青森県観光入込客統計、岩手県観光統計概要

図表 4 東日本大震災前後の三陸沿岸地域観光客入込数（2009-2017年）の変化

## ②当該地域への利用交通手段

同地域の移動は、全行程移動が自家用車のみが全体の約8割を占めている。一方、新幹線・航空機来訪者の約4割はバスを含めた公共交通機関を利用しており、特に外国人旅行者誘客促進に向けては、より便利に周遊することのできる定期高速バス等の需要は高いと考える。



出典：(公財)さんりく基金三陸DMOセンター「三陸沿岸地域における観光マーケティング調査結果(H28)」

図表 5 三陸沿岸地域での交通手段

### (3) 訪日外国人の動向

訪日外国人の来訪は、3 県の合計で約 315 千人/年（到着地ベース）であり、日本への入国は仙台空港、青森空港が主な空港となっている。3 県への他府県からの移動は、主に東京都、北海道からが多く、空港、新幹線駅との接続による利用者の確保が必要と考えられる。

また、東北地方の外国人延べ宿泊者数は、観光庁の宿泊旅行統計調査によると、2018 年の実績が前年比 33%増の 128 万 7 千人泊。政府では、20 年までに 150 万人泊に引き上げる目標を掲げている。

三陸沿岸地域については、訪日外国人に人気のある「風景」、「食事」に関連する観光資源が分布しているが、国内の他地域に比べて著名な観光地の数は少なく、地域として有機的に連携させるなど、高速バスの運行にあわせて積極的なイメージ戦略、国外へのプロモーションが必要と考えられる。

## 2. 三陸沿岸地域における観光資源等の分布

観光庁が全国で11件認定している訪日外国人旅行者向けの広域観光周遊ルートの一つとして、「日本の奥の院・東北探訪ルート」が認定されており、三陸沿岸地域の魅力を味わうモデルコースとして「三陸沿岸地域の恵みと復興コース」が設定され、台湾、マレーシア、インドネシアを主なターゲットとして誘客施策に取り組んでいる他、様々な体験型プログラムが実施されている。

<資料>

A. 外国人旅行者の都道府県の訪日回数別訪問率

都道府県ごとに傾向は異なるが、ゴールデンルートを外れた多くの地域は、2回目以降の訪日旅行者の方が訪れる割合が高くなる。

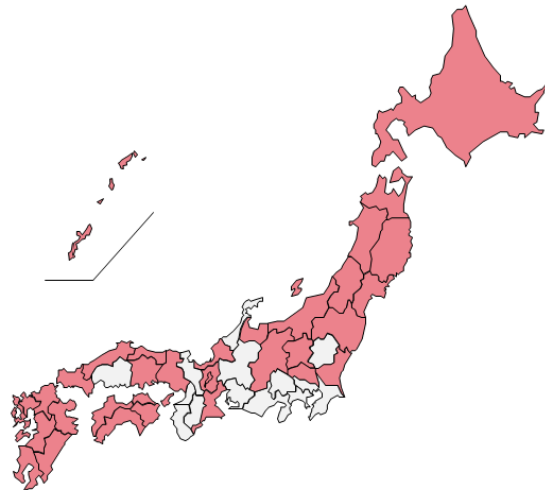
図表7 各都道府県の外国人訪問率(訪日回数別)<sup>1)</sup> (n=29,375)



	1回目	2-5回目	6回目以上
北海道	7.1%	10.4%	8.3%
青森県	0.3%	0.4%	0.8%
岩手県	0.1%	0.1%	0.3%
宮城県	0.4%	0.6%	1.3%
秋田県	0.1%	0.2%	0.4%
山形県	0.0%	0.1%	0.5%
福島県	0.2%	0.1%	0.4%
茨城県	0.4%	0.5%	0.7%
栃木県	1.5%	1.2%	1.1%
群馬県	0.3%	0.4%	0.9%
埼玉県	0.8%	1.2%	1.7%
千葉県	46.9%	31.6%	29.0%
東京都	55.1%	35.4%	36.2%
神奈川県	12.8%	6.3%	6.5%
新潟県	0.5%	0.5%	0.9%
富山県	0.7%	1.4%	1.7%
石川県	2.1%	1.7%	2.0%
福井県	0.0%	0.1%	0.1%
山梨県	8.6%	3.0%	2.0%
長野県	2.7%	2.9%	3.2%
岐阜県	3.1%	2.2%	2.6%
静岡県	6.4%	2.6%	3.3%
愛知県	9.9%	4.9%	5.6%
三重県	0.3%	0.3%	0.8%
滋賀県	0.4%	0.4%	0.6%
京都府	37.5%	20.4%	12.9%
大阪府	46.5%	31.5%	25.3%
兵庫県	7.5%	7.0%	6.2%
奈良県	7.6%	4.8%	2.4%
和歌山県	1.5%	0.9%	1.2%
鳥取県	0.0%	0.1%	0.4%
島根県	0.1%	0.1%	0.3%
岡山県	0.6%	0.6%	0.9%
広島県	5.1%	2.1%	1.5%
山口県	1.2%	1.4%	1.7%

	1回目	2-5回目	6回目以上
徳島県	0.1%	0.1%	0.4%
香川県	0.6%	0.7%	1.2%
愛媛県	0.2%	0.2%	0.6%
高知県	0.1%	0.1%	0.4%
福岡県	10.9%	17.2%	19.6%
佐賀県	0.4%	0.8%	1.3%
長崎県	3.0%	5.1%	4.8%
熊本県	3.5%	4.7%	4.5%
大分県	6.4%	9.0%	6.9%
宮崎県	0.1%	0.3%	0.6%
鹿児島県	0.5%	1.0%	2.4%
沖縄県	5.8%	8.2%	6.5%

訪日回数2回目以降の方が訪問率が上昇する都道府県

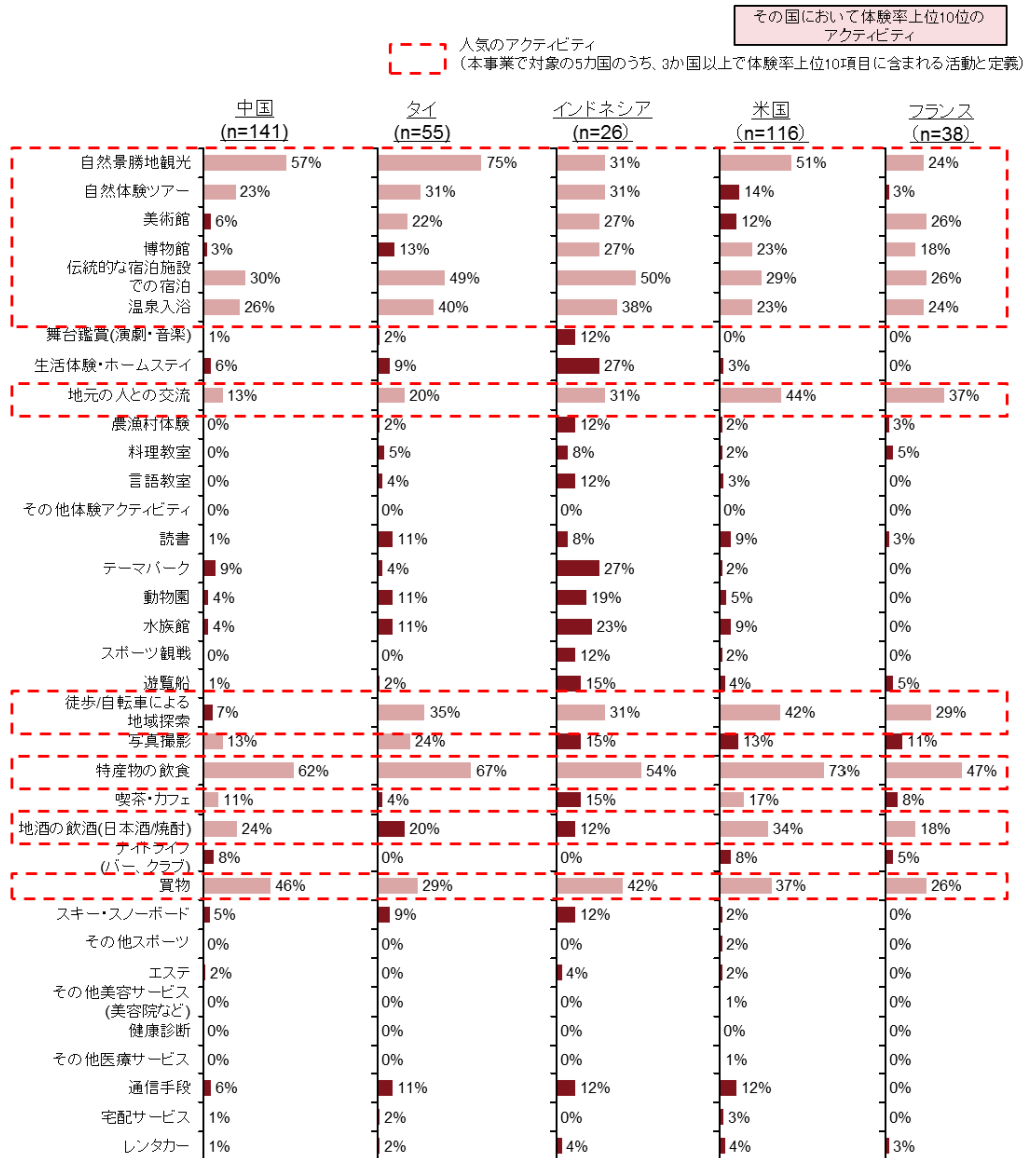


注: 東京、京都、大阪、兵庫、千葉、山梨、静岡、愛知、奈良の9都府県を「ゴールデンルート」、その他を「地方」と定義した。出所: 1)平成27年訪日外国人消費動向調査(観光庁)

出典: 訪日外国人旅行者の消費動向とニーズについて—調査結果のまとめと考察— 2016 調査  
日本政府観光局 (JNTO) インバウンド戦略部調査・コンサルティンググループ

## B. 地方で行ったアクティビティの傾向

特産物の飲食や自然景勝地観光、旅館宿泊や温泉入浴、地元との交流などの体験率が高い。



出典：訪日外国人旅行者の消費動向とニーズについて—調査結果のまとめと考察— 2016 調査  
日本政府観光局 (JNTO) インバウンド戦略部調査・コンサルティンググループ



### 3. 事例研究

#### (1) 国内事例

##### ① ひがし北海道周遊観光バス

- ・国内でも事例の少ない、観光地を結ぶ広域一体的な観光ブランドづくりと周遊観光ルート設定による誘客促進。
- ・交通ネットワークを利用した地域間連携の強化により、観光客の長距離輸送を実現。

#### <概要>

札幌を起点に層雲峡や帯広・十勝川(秋のみ)を經由して知床に至る、計4ルートを実行。運行期間は秋期(4区間運航)と冬期(3区間運航)で、約150日程度。全ルートに乗車し1周すると約900km、最短3泊4日で広大なひがし北海道の見どころを効率よく巡ることができる。どの区間も1日1往復、6千円～6.5千円。



#### <乗り放題プラン>

ひがし北海道エクスプレスバス全路線乗り放題+札幌&新千歳空港間乗り放題パス。



乗り放題バスタイプモデルコース	
1日目	10:30 新千歳空港 → 【あまの国エクスプレス】 → 阿寒湖温泉 (泊)
2日目	9:15 阿寒湖温泉 → 【エクスプレスバス(1日)】 → 13:20 / 14:40 釧路駅 → バスターミナル → 15:05 / 15:10 帯広 → 【エクスプレスバス(2日)】 → ウトロ温泉 (泊)
3日目	8:30 ウトロ温泉 → 【エクスプレスバス(2日)】 → 10:45/13:50 網走 → 【エクスプレスバス(3日)】 → 釧路 (泊)
4日目	11:15 釧路 → 【札幌特別観光バス】 → 90分滞在 旭山動物園 → 18:15 札幌駅

3区間合計金額23,900円が、なんと15,800円で利用可能!

出典：<https://easthokkaido.com/>

## ②昇竜道プロジェクト

- ・東海北陸道などの道路整備に併せた、広域連携の官民連携型の取組であり、知名度の向上、インバウンド需要の取り込みなど、9 県が広域連携してプロモーション活動を行っている。
- ・三陸沿岸地域においても、当該地域の知名度は全国的に見ても高くないことから、高速バスの導入に併せて、地域全体のプロモーションによるブランディング、宿泊施設、観光施設等の充実などの検討が必要と考えられる。

### <概要>

- ・訪日外国人旅行者の増加を図るため、中部北陸 9 県が広域連携して、「昇龍道プロジェクト」を推進。中部運輸局も、北陸信越運輸局、中部広域観光推進協議会等と連携している。
- ・昇龍道とは、中部地方の愛知県・岐阜県・富山県・石川県を南から北へと縦断する新しい旅の観光ルート。9 県の形を地図で見ると能登半島の形が龍の頭の形に似ており、龍が昇っていく様子を思い起こさせることから「昇龍道」と名付ける。
- ・海外での知名度が低い、各県がバラバラにプロモーションしても知名度が高まらないとの問題意識の一方で、外国人旅行は 5 泊以上のことが多く広域に周遊する形態が多いことから広域連携する必要があるということで、9 県が広域連携してプロモーション活動を始めます。



出典：昇龍道プロジェクト推進協議会

### <昇龍道プロジェクトの推進体制>

- ・「昇龍道プロジェクト推進協議会」が、平成 24 年 3 月に設置され司令塔となっており、プロモーション活動の推進や観光力の強化・ホスピタリティの強化に取り組んでいる。会員数（H30.2 時点）は、2,066 人。

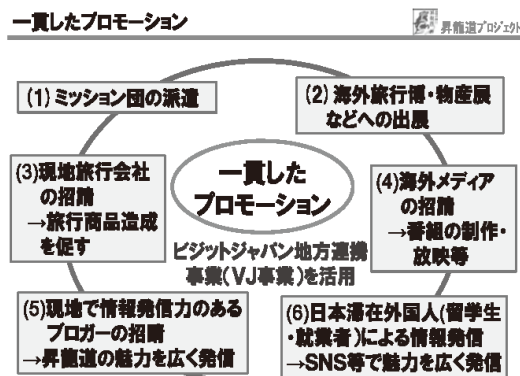
昇龍道プロジェクト推進協議会		愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	福井県	石川県	富山県	長野県	滋賀県	その他	計
会 長：三田敏雄 中部経済連合会会長		32	14	24	17	15	14	9	17	5	5	152
○協議会会員数 1,460者 (H27.5月末現在)		9	10	11	3	22	2	2	0	0	0	59
プロジェクトの2大方針		22	4	9	8	2	2	2	1	0	5	55
海外：昇龍道として一貫したプロモーションの維持		18	12	37	10	9	14	7	13	5	1	126
国内：昇龍道として観光力とホスピタリティの強化		63	34	54	38	17	20	20	28	9	6	289
	市場への戦略的なアプローチ											
	マーケティング部会											
	全市場を対象とし、各市場の市場動向やプロモーション方法の対応策を検討											
	分科会											
	・ 交通利用の利便性向上分科会											
	・ 施設整備分科会											
	・ 要入札環境整備分科会											
	観光団体	18	12	37	10	9	14	7	13	5	1	126
	ホテル・旅館	63	34	54	38	17	20	20	28	9	6	289
	旅行業	40	3	14	4	1	1	2	2	0	6	73
	航空会社・空港関連	15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	18
	交通	60	43	55	20	17	8	7	8	1	6	225
	百貨店等(物販)	45	5	17	6	6	6	5	2	3	5	100
	飲食店	35	3	27	6	2	6	2	6	1	0	88
	酒蔵・酒造組合	41	6	41	11	12	17	11	17	7	0	163
	観光施設	25	6	29	12	13	8	4	4	5	0	106
	報道・広告	41	1	4	0	1	3	2	0	0	14	66
	その他	228	91	95	30	14	22	7	8	2	49	546
	計	674	232	417	165	131	123	80	106	38	100	2066

■図-2 昇龍道プロジェクト推進体制

出典：昇龍道プロジェクト推進協議会

<昇龍道プロジェクトのプロモーション活動等>

- ・ ミッション団の派遣，旅行博・物産展などへの出展
- ・ 現地旅行会社の招請（ファムトリップの実施）
- ・ 海外メディア・発信力のあるブロガーの招請
- ・ 受入環境整備・ホスピタリティの強化
- ・ 広域観光周遊ルートの形成（H29年度の取組み）
  - ・ 昇龍道4つのモデルコースへのファムトリップ
  - ・ 昇龍道日本銘酒街道の取組（銘酒アピール）
  - ・ 昇龍道山車からくり街道の取組（体験プログラム）
  - ・ 観光資源を整理し、観光テーマのストーリー化およびWEB化



<戦略的なプロモーションの推進>

- ・ ミッション団の派遣，旅行博・物産展などへの出展
- ・ マーケティング部会にて、昇龍道ミッション団派遣前の（海外）市場勉強会として開催
- ・ 昇龍道多言語 WEB サイト「ようこそ昇龍道」の充実
- ・ 訪日プロモーション地方連携事業
- ・ 日本政府観光局（JNTO）による「昇龍道」プロモーション
- ・ 第3回昇龍道日本銘酒街道推進会議の開催

<受入環境整備の推進>

- ・ 昇龍道プロジェクト受入環境整備分科会
- ・ 昇龍道プロジェクトビジネス交流会
- ・ 実証実験
  - ・ ユダヤ人旅行者の受入対応の推進
  - ・ 『高山ー松本 Hands-Free Travel』
  - ・ 言語バリアフリーのための多言語コールセンター
  - ・ 無料公衆 Wi-Fi の ONE 認証
  - ・ キャッシュレス化の推進
- ・ 昇龍道 FREE Wi-Fi プロジェクトの取組
- ・ 利用者にわかりやすい道路標識
- ・ 魅力ある公共空間の整備及び受入環境整備の推進（道の駅）
- ・ 観光庁受入環境整備緊急対策事業補助金の活用（三島観光案内所、熊野古道センター）
- ・ 会員による受入環境整備（ポケットチェンジ機、外貨両替機）

＜観光と交通の連携施策の推進＞

- 『Central Japan Travel Card』（実証実験）

交通ICカード「manaca」に外国人旅行者好みの専用デザインを施した「Central Japan Travel Card」を作成・販売。さらに、「昇龍道ウェルカムカード」の機能も付加し、訪日外国人旅行者が行く先々で切符購入等の負担を軽減するとともに、昇龍道内の周遊性を高める。【実験期間：平成30年2月1日～3月20日までの48日間(予定)】



- 立山黒部オプション券

Travel to the Tateyama Kurobe Alpine Route on the Hokuriku Shinkansen!

**Tateyama Kurobe Option Ticket** (One-way)

Sale price (Adult age 12 and over) **9,000 yen**  
 (Child age 6 to 11) **4,500 yen**

Regular price: 12,090 yen (Adult), 6,050 yen (Child)

Period of Sale: April 16 – November 9, 2016  
 Period of Validity: April 16 – November 13, 2016  
 Duration: 5 days

Eligibility: Tateyama Kurobe Option Ticket is available exclusively for foreign nationals with a non-Japanese passport who enter Japan under the entry status of "Temporary Visitor" valid for 90 days or less.

Itinerary: Nagano → Danjutsu Toyama or Donjutsu Toyama → Nagano (one-way)

Route: Nagano → Murodo Onizumi → Tatematsu Onizumi → Tateyama → Kurobe Onizumi → Nagano

- 長野駅、富山駅を起点に、割引価格にてアルペンルートを訪れることができる外国人向け周遊バス

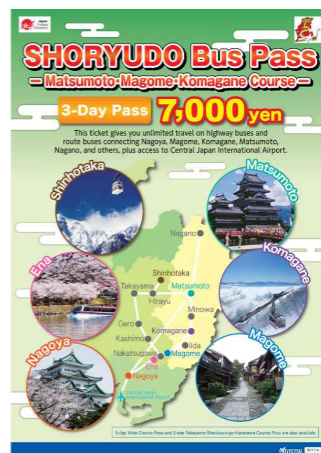
- ・商品名：立山黒部オプション券
- ・英語名称：TateyamaKurobeOptionTicket (One-way)
- ・利用期間：2017年4月15日(土)～11月12日(日)
- ・有効期間：5日間
- ・発売価格：大人(12歳以上) 9,000円、小児(6歳～11歳) 4,500円
- ・発売条件：日本国外のパスポートを所持している外国籍の方で、かつ在留資格が90日以内の短期滞在の方。 ※発売時にパスポートの確認あり
- ・発売箇所：
  - 【JR東日本エリア】
    - ・JR EAST Travel Service Center (東京・新宿・池袋・羽田空港・成田空港・空港第2ビル)
    - ・成田空港駅、空港第2ビル駅
    - ・びゅうプラザ長野
  - 【JR西日本エリア】
    - ・大阪駅・新大阪駅・京都駅・金沢駅・富山駅

- 主な効力：
- 「長野～電鉄富山」又は「電鉄富山～長野」の片道
- ・長野～扇沢 (アルピコ交通株式会社・株式会社関電アメニックス)
  - ・扇沢～黒部ダム (関西電力株式会社)
  - ・黒部湖～立山 (立山黒部貫光株式会社)
  - ・立山～電鉄富山 (富山地方鉄道株式会社) \*( )は運行会社



- ・昇龍道フリーバスきっぷの拡充

- これまで、昇龍道の高速バス周遊切符では、①高山・白川郷・金沢コース、②ワイドコース（①+五箇山・新穂高・平湯・下呂・松本を追加）を販売。
- 平成29年4月より①②に加え、新たに③松本・馬籠・駒ヶ根コースの切符を販売し、訪問できるエリアを拡大。



従来から販売していた高速バス切符  
①高山・白川郷・金沢コース、②ワイド（①+五箇山・新穂高・平湯・下呂・松本）

新たに設定した切符  
松本・馬籠・駒ヶ根コース

- 発売対象 外国籍を有するお客さま  
※引換時にパスポートを確認させていただきます。 ※小児用の発売はございません。
- 商品内容
  - ①昇龍道フリーバスきっぷー高山・白川郷・金沢コースー 7,500 円  
名古屋・岐阜・高山・白川郷・金沢・富山を結ぶ7路線の高速バスが3日間乗り放題となります。
  - ②昇龍道フリーバスきっぷーワイドコースー 13,000 円  
上記の「高山・白川郷・金沢コース」で乗車可能な路線に加え、松本・新穂高・下呂・五箇山・高岡などを結ぶ18路線の高速バス・路線バスが5日間乗り放題となります。
  - ③昇龍道フリーバスきっぷー松本・馬籠・駒ヶ根コースー 7,000 円  
今回新たに設定するコースで、名古屋・馬籠・駒ヶ根・松本・長野などを結ぶ14路線の高速バス・路線バスが3日間乗り放題となります。  
※詳細は別紙をご参照ください。
- その他 昇龍道フリーバスきっぷをお持ちのお客さまは、高山から東京、京都、大阪、富士山へ向かう高速バスの片道運賃割引や新穂高ロープウェイの往復乗車券割引など、コースに応じた特典を受けることができます。

- ・ 高速バス路線におけるフリーWi-Fi 整備
- ・ 空港アクセスの充実（セントレアリムジン）、高速道路・レンタカーの充実
- ・ クルーズ船の誘致促進

#### <受入環境整備の推進>

- ・ 北陸・飛騨・信州3つ星街道観光協議会
- ・ 杉原千畝ルート推進協議会
- ・ ユニークベニューに係る取組（三重県内）
- ・ 放送コンテンツ海外事業展開（東海総合通信局）
- ・ 伊勢志摩国立公園地域協議会（中部地方環境事務所）
- ・ 昇龍道内の日本版DMO法人

## (参考) 昇龍道の4つのモデルコース



### Dragon Course

《伝承空間への誘い》  
能登半島を頭とする龍が天に昇っていく様子に見立てた「昇龍道の象徴的なコース」

### Nostalgic Course

《「日本人の心・ふるさと」お伊勢参りと世界遺産を巡る旅》  
古きよき日本と出会い、「日本人の心」に触れるコース

### Great Nature Course

《大自然の醍醐味 アルペンと古代探訪の旅》  
アルペン、奇岩、古代湖などの「大自然」の営みや雄大さに触れるコース

### Ukiyo-e Course

《サムライ文化・伝承技術リアル体験》  
「浮世絵」が描かれた時代をつくったサムライゆかりの城や古戦場、ものづくりを体験するコース

-24-

## (参考) 広域共通の観光テーマのストーリー化



<p>■ 昇龍道日本銘酒街道</p> <p>〈これまでの取組〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「お酒と食のおいしい組み合わせ」を選定</li> <li>「昇龍道日本銘酒街道」パンフレット作成</li> <li>昇龍道多言語WEBサイトに日本酒に関する観光情報を掲載</li> <li>コンテンツの充実を図るため、WEBサイトの観光情報に「地域のお酒に纏わる文化、食、器」等の地域情報を追加</li> </ul> 	<p>■ 昇龍道山車・からくり街道</p> <p>〈これまでの取組〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「山車・からくり」パンフレット及びプロモーション動画の作成</li> <li>観光地域づくりのためのワークショップを実施</li> <li>「山・鉾・屋台行事」ユネスコ無形文化遺産登録を契機とした交流会の開催</li> <li>祭り開催日以外でも楽しめる体感プログラムの造成</li> </ul> 	<p>■ 昇龍道サムライ街道</p> <p>〈これまでの取組〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>昇龍道多言語ウェブサイトにサムライ関連のスポットや、サムライの暮らし等が感じられるウェブページを公開</li> <li>ファムトリップ事業等でプロモーションを実施</li> </ul> 
<p>■ 昇龍道ものづくり街道</p> <p>〈これまでの取組〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「昇龍道ものづくり銘選」の選定</li> <li>昇龍道多言語WEBサイト「ものづくり街道」ページを公開</li> <li>ファムトリップ事業等でプロモーションを実施</li> </ul> 	<p>■ 昇龍伝説紀行</p> <p>〈これまでの取組〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「昇龍伝説紀行スタンプラリー」の実施</li> <li>龍伝説のある観光資源の抽出</li> <li>観光資源のストーリー化と資源の磨き上げのための計画策定</li> <li>昇龍道多言語WEBサイトに「昇龍伝説紀行」のページを作成</li> </ul> 	<p>■ 昇龍道山岳紀行</p> <p>〈これまでの取組〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>山岳に関する観光資源の抽出</li> <li>観光資源の磨き上げ方法や海外への効果的な情報発信方法の計画策定</li> <li>昇龍道多言語WEBサイトに「山岳紀行」ページを作成</li> </ul> 

-25-

出典：<https://www.dragonroute.net/>

「昇龍道プロジェクトの推進 -中部北陸9県連携による訪日外国人誘致促進-」運輸政策研究 Vol.18 No.2 2015 Summer

「昇龍道プロジェクトの現況及び平成29年度活動状況 資料1、資料2」第9回昇龍道プロジェクト推進協議会、H30.3.16

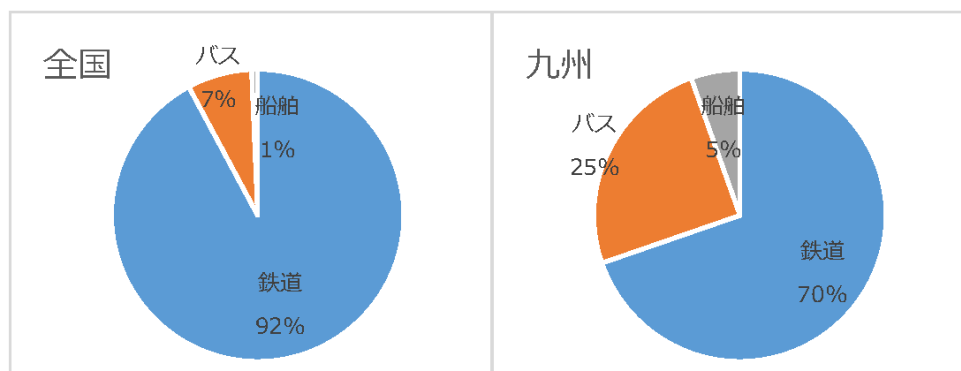
## (2) インバウンド、利用者増加させる事例

### ① SUNQ パス 九州地方の高速バス

- ・九州内バス会社の連携により、九州内ほぼ全てのバス路線の自由な乗り放題を実現。乗り継ぎ不便を解消し、観光地間をシームレスに移動。
- ・海外の旅行会社との連携等により、インバウンド販売体制の構築し、近年、外国人利用者が大幅に増加傾向。
- ・事業者間連携、適切な役割分担（特に営業体制の構築）、販売会社との円滑な関係構築が利用促進に重要。

### <九州の都市間移動の現状>

- ・九州内の旅客輸送は、高速バス網が非常に充実しているため、全国に比べてバス利用の比率が多い。

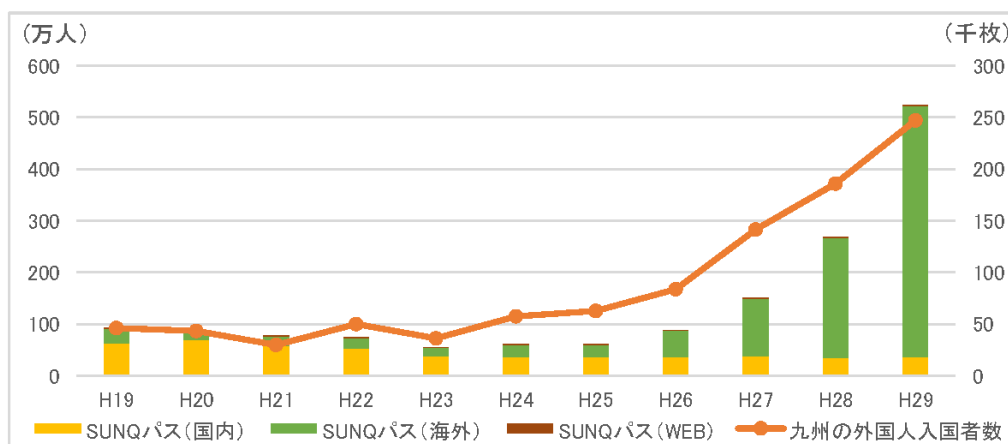


出典：日本観光振興協会

図 九州内の旅客輸送人キロ割合 (平成 27 年度)

### <SUNQ 販売数の推移>

- ・販売開始当初は、国内での販売枚数が大多数を占めていたが、平成 26 年度以降は海外での販売枚数が国内販売枚数を超えている。



出典：日本観光振興協会

図 九州への外国人入国者数と SUNQ パス販売枚数の推移

<乗り放題プランの導入>

- 九州の高速バス、一般路線バスも含め、約 2,400 路線が乗り放題。

**SUNQパスの使い方**  
Using SUNQ pass

旅をはじめる前に要チェック

**ご利用いただけるエリア**

エリア	利用可能エリア	料金
<b>北部九州+下関</b> 福岡・佐賀・長崎・大分・熊本5県+下関の高速バス・市内路線バス・船舶(5航路) 連続する3日間乗り放題		9,000円
<b>南部九州</b> 熊本・宮崎・鹿児島3県の高速バス・市内路線バス・船舶(1航路) 連続する3日間乗り放題		8,000円
<b>全九州+下関</b> 福岡・佐賀・長崎・大分・熊本・宮崎・鹿児島7県+下関の高速バス・市内路線バス・船舶(6航路) 連続する3日間乗り放題		11,000円
<b>全九州</b> 連続する4日間乗り放題		14,000円



出典：SUNQパス ホームページ

- SUNQパスの運営体制 (SUNQパス発売当初との比較)。

	2005年 (当初)	2016年 (現在)
運営主体	九州高速バス予約システム運営委員会	SUNQパス運営委員会
参画事業者数	11社	49社局
対象エリア	北部九州 (福岡・佐賀・長崎・熊本・大分)	北部九州 (下関・3航路含む) 全九州 (下関・4航路含む)
路線数	35路線 (高速31 + 一般4)	約2,400路線 (高速 + 一般)
券種	北部九州：3日間	北部九州：3日間 全九州：3日間・4日間

※現在の参加事業者 47 社局 (2019 年 4 月現在)

出典：西日本鉄道 事業者間連携によるバス利用促進の取り組み 2016



## ②ウィラーの MaaS

- ・季節に合わせた最適コンテンツを組み合わせることで移動の体験価値が向上。より快適な個人旅行に寄与する。
- ・簡単に検索・一括予約が可能で、個人旅行者にとって便利なアプリである。
- ・旅行者が退屈になりがちな長距離バス移動で、移動時間も快適に楽しみ時間へとシフトする。
- ・様々なサービスで支持を集め、競合他社より料金が高くても選ばれるようになる。

### <観光 MaaS アプリの導入>



1) 旅のスタートと最終地点を設定⇒2) ルート内の移動体験や目的地を追加⇒3) ルート内の周辺スポットを追加⇒4) 選んだルートでの体験や交通を一括予約&決済⇒5) 当日のナビゲーション&チケット利用

- ・旅の出発地から目的地へのルート検索ができ、ルート周辺に表示されたアクティビティや交通、観光スポット(例: タクシーやレンタサイクルなどの交通手段だけでなく、ケーブルカーや遊覧船、カヌー、ホーストレッキング)などを目的地として追加することで、自分だけの旅の行程計画ができる。
- ・旅の行程内で、事前予約可能な鉄道やバス、タクシー、レンタカーなどの移動手段のほか、体験アクティビティなども含め一括決済できる。
- ・多言語対応も予定しており地方におけるインバウンド観光支援も見込んでいる。

出典：ウィラー

### ③インバウンド需要取り込み

- ・インバウンド需要などを高速バスに取り込むために、バス内での Wi-Fi 利用、ラグジュアリーなバス仕様などが工夫されている。
- ・また、関東・関西を中心に青森から博多までの路線をカバーし、訪日外国人が日本国内を隅々まで簡単・便利・安心に移動できる仕組みを提供している。
- ・訪日外国人が、高速バスを使いやす工夫により、導入する高速バスを使ってもらえるための取組が必要となる。

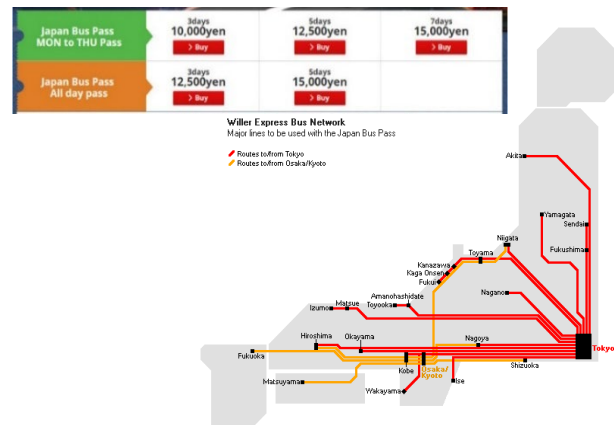
#### <高速バスにおける新サービスの導入>

- ・レストランバス：地域の食と絶景が楽しめる“レストランバス”。インバウンドに向けて和食の魅力と伝統文化を伝える。
- ・ウィラーシアター：高速バスの移動時間は、Wi-Fi による無料での映画見放題。
- ・エグゼクティブバス：スタイリッシュでラグジュアリーな空間。足のふくらはぎ部分を休められるレッグレスト付。睡眠もしっかりとれる。



#### <JAPAN BUS Pass>

- ・全国都市を結ぶ訪日外国人向けバス乗り放題パス。関東・関西を中心に青森から博多までの路線をカバーし、訪日外国人が日本国内を隅々まで簡単・便利・安心に移動できる仕組みを提供。



図表 1-3.4 JAPAN BUS Pass 路線

#### <JAPAN BUS LINES パス (JBLパス)>

- ・全国のバス会社と提携し、バス乗り放題サービスを提供。

##### 【商品概要】


商品名：JBLパス 券種：乗り放題  
 期間×価格：3日間 15,000円 / 5日間 18,000円  
 7日間 21,000円 / 14日間 29,000円 (夏季限定) ※価格はすべて税込み  
 販売期間：2018年10月1日～2019年9月30日  
 ※年末年始(12/21～1/6)・GW(4/26～5/6)・お盆(8/9～8/18)を除く  
 利用資格：訪日外国人(※乗車時に外国籍パスポートを提示)

##### JAPAN BUS LINES 協議会概要

- ・理事：京王電鉄バス株式会社(代表)、名鉄バス株式会社、南海バス株式会社
- ・設立日：2016年7月20日 参画事業者：65社(2018/10/01時点)
- ・JBL協議会事務局：WILLER株式会社
- ・WEBサイト対応言語：英語、韓国語、中国語(繁体字)

④ワンランク上のサービス車両

<ラグジュアリーバス>

バス会社	海部観光	WILLER EXPRESS
ブランド	マイフローラ	エグゼクティブ
車内	 出典 uchnet.net	
料金	13,400円～	11,100円～
スケジュール	阿南津乃峰・阿南那賀川・小松島・徳島駅・松茂⇄新宿・東京	USJ・大阪梅田・桃山台⇄新宿
設備	トイレ・化粧室・TV・コンセント・パーテーション・各種アメニティ	ブランケット・レッグレスト・トイレ・無線LAN・TV・コンセント・カーテン・DVDプレイヤー・読書灯

バス会社	西日本 JR バス	中国バス
ブランド	プレミアムドリーム号	ドリームスリーパー
車内		
料金	10,000円～	14,500円～
スケジュール	TDL・東京・新宿⇄京都・大阪・奈良・兵庫など、便による	広島駅・広島バスセンター・中筋・西条昭和町・福山・広尾⇄町田・横浜
設備	ブランケット・カーテンTV・トイレ・読書灯・コンセント・フットレスト・レッグレスト・各種アメニティ	ブランケット・パーテーション・コンセント・無線LAN・各種アメニティ・トイレ・パウダールーム・レッグレスト

出典 : <https://bus-labo.com/highway-bus-luxury-954>

## <エクストラサービス>

ピンク色の高速バス『WILLER EXPRESS』や食と絶景を楽しむ『レストランバス』など、革新的なサービスを展開。

### ・リラックスバス



### ・レストランバス



出典：WILLER <https://travel.willer.co.jp/>