

# 奈良県吉野山における観桜期の観光交通対策に関する事例報告\*

A report regarding to the traffic measures in the period of the cherry blossom sightseeing in Yoshinoyama\*

岸野啓一\*\*・柏木千春\*\*\*・葛城滝男\*\*\*\*・大北雅祥\*\*\*\*\*

By Keiichi KISHINO\*\*, Chiharu KASHIWAGI\*\*\*, Takio KATSURAGI\*\*\*\*, Masayoshi OHKITA\*\*\*\*\*

## 1. はじめに

桜や紅葉の名所などの観光地では、特定の季節に観光客が著しく集中し、道路の交通渋滞をはじめ観光客の快適性の低下、周辺地域の市民生活への影響などの問題を生じている場合が少なくない。これらの問題の解決は、交通の円滑化のみならず、観光客の快適性や満足度の向上、観光地の活性化、市民生活の安全性・快適性の向上などの側面からも重要な課題である。

桜の名所として知られる奈良県吉野山においても、様々な問題が生じている。吉野山には毎年30～40万人の観桜客が訪れる。観桜客が最も集中する日には、アクセス道路の国道において最大20kmにも及ぶ交通渋滞が発生するところがあるほか、観桜客の残すゴミの処理に地元住民などが多大な労力を負担しているなどの問題が生じている。さらに平成16年には「紀伊山地の霊場と参詣道」が世界遺産に登録され、これを契機とした観桜客の増加が見込まれるなど、問題の深刻化が懸念されている。

これに対し、吉野町や吉野山観光協会、吉野山自治会などの地元組織が中心となって、パークアンドバスライド（以下、P&BR）の実施やゴミの分別・収集などの対策をはじめ、桜の維持・管理などに取り組んできた。しかし、費用の一部や労力を地元組織が負担する現在の方法では、対策の継続的な実施が困難になりつつある。

そこで、平成17年度に近畿運輸局の「公共交通活性化プログラム」の一環として、実態調査を実施して問題点

\*キーワード：TDM、観光・余暇、交通管理

\*\*正員、岸野都市交通計画コンサルタント株式会社

(京都市伏見区新町六丁目480、  
TEL075-622-7631、FAX075-622-7631)

\*\*\*株式会社JTB法人東京 コミュニケーション事業部

(東京都港区芝浦3-4-1グランパークタワー32階、  
TEL03-5439-4152、FAX03-5439-4154)

\*\*\*\*国土交通省近畿運輸局 奈良運輸支局

(奈良県大和郡山市額田部北町981-2、  
TEL0743-59-2151、FAX0743-23-0023)

\*\*\*\*\*吉野町企画観光課

(奈良県吉野郡吉野町上市80-1、  
TEL0746-32-3081、FAX0746-32-8855)

の明確化を図るとともに、関係機関が協議会を結成して対策を検討し、平成18年観桜期に次の対策を実施した。

- ①平成7年度より実施してきたP&BRの拡充
- ②容量を超過し渋滞の原因となっていた観光バスの駐車場利用の予約制導入
- ③交通対策の実施や桜の保全、環境保全を目的とした協力金の徴収

その結果、交通渋滞が劇的に解消するなど、当初の予想を上回る成果が得られたほか、得られた協力金の活用によって対策の継続的な実施にも見通しが立った。

筆者らは、こうした取り組みは観光地での交通対策のモデルケースにもなり得ると考えており、その際、協力金徴収の是非や意義などについて議論する余地があると考えている。本稿はこうした認識のもとで、事例報告として吉野山における取り組み内容を記述するものである。

## 2. 観桜期の現状と問題点

### (1) 交通アクセス

吉野山は奈良県の中央部、紀伊山地の北縁に位置する。自動車を利用すると、京阪神からは南阪奈道路や国道24号～国道169号を經由して、名古屋方面からは名阪国道～国道370号を經由してアクセスできる。

駐車場は下千本駐車場（バスおよび乗用車用、バス専用の場合約270台収容可能）のほか、私営の駐車場が十数か所程度散在している。

鉄道は、近鉄吉野線によって大阪阿部野橋と結ばれているほか、橿原神宮前から近鉄橿原線や大阪線などを經由して京都、名古屋方面と結ばれている。吉野までの所要時間は大阪阿部野橋、京都、名古屋からそれぞれ約1時間15分、約1時間45分、約2時間45分である。

### (2) 交通規制

吉野山では交通渋滞の緩和や観桜客の安全性の確保などのために、これまで次のような交通規制や交通対策が実施されてきた。

#### a) P&BRの実施

吉野山に流入する自家用乗用車の交通量の減量化を図り、道路混雑を緩和するため、観桜ピーク2週の土・日

曜日、計4日間について、P&BRを実施している。

b) 自家用乗用車の乗り入れ規制

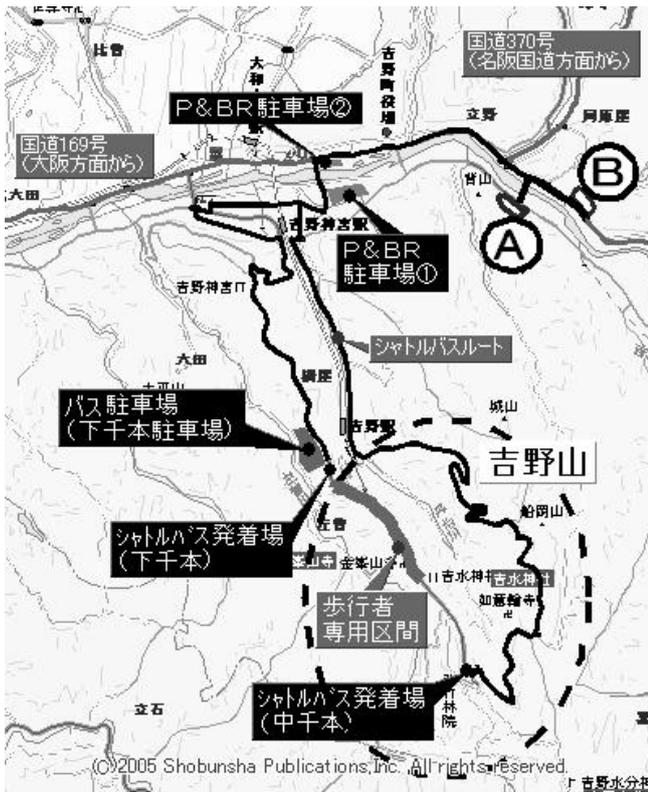
P&BRの実施に合わせ、吉野山への自家用乗用車の通行規制を実施している。

c) 下千本駐車場のバス専用化

通常はバスと乗用車の駐車場となっている下千本駐車場について、P&BR実施日はバス専用とし、観光バスの受入台数の増強を図っている。

d) 吉野山内道路の歩行者専用化

観桜客で混雑する吉野山のメインストリート歩行者専用としている。



図一 吉野山の位置と交通対策の概要

(3) 観桜客数

平成17年4月に実施した調査によると、ピークの週末には約3~4万人の観桜客が吉野山を訪れた。観光バス利用者が9・10日の週末には13~15千人(38~47%)に及ぶなど、観光バスの分担率が高いことが特徴的である。一方、16・17日の週末は自家用乗用車や鉄道の利用が多い(図一2)。

この背景には、全国から観桜客が訪れる吉野山では観光バスによるツアー客が多いこと、行程の変更が困難なツアーに対し自家用乗用車や鉄道の利用者は天候や桜の開花状況に合わせて来訪することから、観光バスのピークと鉄道・自家用乗用車のピークが異なることなどが考えられる。

凡例	P&BR	その他 自家用乗用車	鉄道	観光バス	合計 (千人)
9日(土) (晴)	3.8	12.9	8.1	15.0	39.8
10日(日) (晴後曇)	2.1	7.2	5.5	13.4	28.2
16日(土) (晴)	10.4	11.3	7.8	29.5	
17日(日) (晴)	14.3	13.0	5.8	33.1	

注：16日・17日はP&BRを実施していない。

図一2 交通手段別の観桜客数(平成17年4月)

(4) 問題点

平成17年に実施した実態調査の結果や、過年度の状況などを踏まえると、観桜期の吉野山では次のような問題が生じている。

a) 観光バスの過度な集中による渋滞の発生

主に週末や桜が満開となる平日において、観光バスの過度な集中がバス駐車場の容量超過を招く。その結果、駐車場入場待ちの観光バスによる渋滞が発生し、同じ道路を走行するP&BRのシャトルバスの円滑な運行が阻害されること、バス駐車場の入場待ちが数時間に及んでツアー行程の大幅な変更を余儀なくされ、観桜客の快適性を著しく損なうことなどの問題が生じている。

b) P&BR駐車場の容量不足

P&BRのための臨時駐車場として、民間の土場(木材集積場)を借用するとともに、町有地の河川敷を使用している。しかし、開花状況や天候によってはP&BR利用が特定の日に集中し、駐車場の容量不足から交通渋滞招くことがあること、木材市など土場本来の用途に使用する日には借用できず、観桜のピークにP&BRを実施できる保障がないことなどの問題を抱えている。

c) 吉野山への観桜客の過度な集中

吉野山のメインストリートは幅員が4m程度の区間が多く、観桜客が集中し過ぎると、歩行の安全性が脅かされる。また、上水道が簡易水道であるため、観桜客が過度に集中すると昼間時にトイレで使用する水の量が増え、夜間の水圧が低下して旅館の営業などに支障を来すことがある。

d) 地元負担の限界

P&BRの実施に当たっては、利用者から自家用乗用車1台当たり1,000円を徴収して、その運営費用に当てていたが、赤字が生じた場合は吉野町と吉野山観光協会が折半で負担してきた。また、交通対策やゴミの処理、桜の維持・管理などについては、町や観光協会、自治会などが相当の労力を提供して実施してきた。しかし、こうした対応にも限界があり、継続的に実施可能な方法の

検討が急務となっている。

### 3. 新たな対策の検討と実施

#### (1) 課題と対応方針

こうした状況に対し、解決すべき課題と対応の方針を次のように認識し、新たな対応策について検討した。

##### a) P&BRの改善と機能強化

自家用車流入抑制などの効果を発揮しているP&BRについて、実施日の拡大、駐車場の拡充、シャトルバスの運行方法の改善などを通じ、改善と充実を図る。

##### b) 観桜客数の適正化

観光バスの過度な集中に伴う交通問題や、観桜客の集中に伴う水の不足やゴミの発生などの問題に対応するため、観光バスのピーク日への集中を回避するなどして、観桜客数の適正化を図る。

##### c) 運営の改善

観光協会や自治会など地元組織の負担軽減を図るとともに、今後もP&BR等の対策を継続して実施できるよう、運営体制の改善や運営費用の確保を図る。

#### (2) 検討体制

対策の検討に当たり、国土交通省（近畿運輸局、近畿地方整備局）、環境省、奈良県、吉野警察署、吉野町、交通事業者、吉野山自治会、吉野山観光協会などが参画する「吉野山の観光交通対策協議会」を設置した。

#### (3) 新たな対策の内容

平成18年の観桜期には、次の対策を実施した。

##### a) P&BRの拡充

名古屋方面からのアクセス道路に近接する2箇所の臨時駐車場を新設し（図-1のA・B）以前から利用していた臨時駐車場への集中緩和と道路混雑の抑制を図った。

##### b) 観光バスの駐車場利用予約制の導入

4月1日～5月7日の間、下千本駐車場における観光バス利用を予約制とし、利用日と入場時間帯を指定した。それにより、特定の日や特定の時間帯への観光バスの過度な集中を回避するとともに、観桜客数の適正化を図った。予約制の対象は事業用ナンバープレート（緑ナンバー）の2ナンバー車両とし、レンタカー等の自家用バスは対象外とした。

##### c) 協力金の徴収

交通対策をはじめ、雑踏警備やゴミの分別・収集など観桜期の様々な運営を行うとともに、吉野山の桜の保全や環境保全を目的とした協力金を観桜客から徴収することとした。

平成17年4月に実施した観桜客に対するアンケート調

査から、こうした目的の協力金について、約83%の人が「賛成」または「少しの金額なら賛成」と回答したこと、200円以上支払っても良いと回答した人がその約63%を占めたこと（100円なら約98%が賛同）などから、一人当たり200円を目安に徴収することとした。

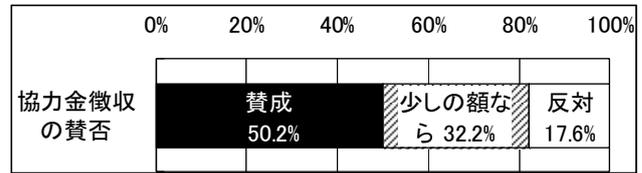
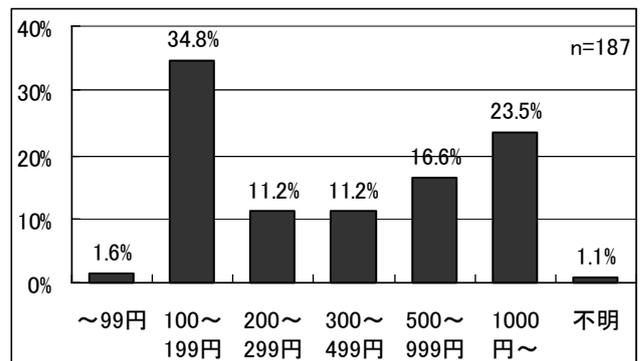


図-3 協力金徴収に対する賛否



注：協力金徴収に賛成または少しの金額なら賛成と回答した人を対象。

図-4 支払ってもよい協力金の金額

協力金は、自家用乗用車およびバスについては、駐車場入場時に駐車料金と一緒に徴収した。上記の趣旨を厳密に反映させると、乗車人数に応じた金額の協力金を徴収すべきであるが、そうした対応は駐車場入口での渋滞を巻き起こしかねないため、平均的な乗車人数を想定して、車両1台単位で協力金を徴収した。また、P&BRを実施する4日間は、下千本駐車場をバス専用として利用するため、P&BR実施にかかる費用の一部負担をバス利用者に求めるとともに、ピークロードプライシングによるピーク日の利用抑制をねらいとして、バス利用者に一人当たり300円相当の協力金を求めた。

鉄道利用の観桜客に対しては、近鉄吉野駅前において協力金の趣旨説明と協力要請を呼びかけ、賛同した人からのみ徴収した。

表-1 協力金の設定内容

利用交通手段	金額	考え方
自家用乗用車	1,500円/台	1,000円+200円×2.6人/台
バス(P&BR実施日)	15,000円/台	3,000円+300円×40人/台
バス(上記以外)	10,000円/台	3,000円+200円×40人/台
鉄道	任意	

注：自家用乗用車の1,000円、バスの3,000円は駐車料金。自家用乗用車の2.6人、バスの40人は平均乗車人数。金額は駐車料金と協力金の合計額。

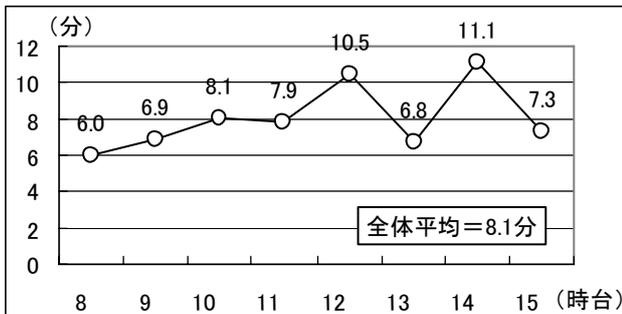
## 4. 対策の結果

### (1) 交通渋滞の解消

これらの対策を実施した結果、交通渋滞が皆無といつてよいほどに解消した。昨年までは、バス駐車場が容量超過を来し、入場待ちのバスの車列が数kmに及び、それが国道169号などの渋滞を巻き起こしていた。ところが、今年はバス駐車場を予約制としたことにより、バス駐車場の容量超過が回避され、観光バスの来場時間帯も分散化が図られたため、渋滞を解消できたと考えられる。

実態調査の結果によると、昨年までは観光バスの渋滞によってピーク日には2～3時間を要していた区間の所要時間が、今年はバス駐車場の利用が最も多かった4月9日(日)において平均8分、最大でも21分に改善されるなど、劇的な改善が見られた。

なお、バス駐車場の利用台数は、昨年は最大375台/日であったが、今年は279台/日、60台/時に抑制した。



注：吉野山入口からバス駐車場まで約2.4kmの所要時間。

ナンバープレート調査により1分単位で所要時間を計測。  
平成18年4月9日(日)の調査結果。

図-5 時間帯別の観光バスの所要時間

### (2) 観桜客の滞在時間の増加

交通渋滞の解消により、観光バスや自家用乗用車による吉野山へのスムーズなアクセスが可能となり、バスツアーが予定通り行動できるようになったほか、観桜客の滞在時間が増加したと考えられる。また、滞在時間の増加は、観桜の時間のみならず、吉野山での飲食や買い物の機会を増加させるなど、吉野山での消費活動を活発化させたとも推察される。

### (3) P&BR運営の円滑化

P&BR駐車場を増設・分散できたことにより、臨時駐車場の容量超過や特定の臨時駐車場への集中などの事態を回避できた。その結果、P&BRのより円滑な運営が可能になった。また、バス駐車場の渋滞解消により、シャトルバスも計画通りに走行でき、シャトルバス運行の効率向上が図られた。

### (4) 駐車場の効率的な運営

観光バスの予約制導入によってバスの駐車台数があらかじめ分かるため、P&BR実施日以外はバスと自家用乗用車が利用する下千本駐車場において、受入態勢を事前に整えることができるようになった。それにより、駐車場の利用効率が向上したほか、バスの駐車容量超過に伴う渋滞を回避できるようになった。

### (5) 継続的な対策実施の見通し

協力金の収入により、運営にかかる収支は一定の黒字を確保できる見通しが立ち、協力金の徴収についても観桜客のほぼ全面的な理解と協力が得られるなど、運営面でも特に著しい問題は生じなかった。こうしたことから、町や地元組織の負担を軽減できる見通しが立ち、今後も対策を継続的に実施できる可能性が高まった。

## 5. 今後の課題

以上に示したように、観光バス駐車場の予約制の導入をはじめ、新たな対策の実施により、望外の効果を得ることができた。交通渋滞の劇的な軽減は、観光バスの駐車場利用を予約制にすることが奏功して、バス駐車場入口のボトルネックを解消したためと考えられる。また、協力金の徴収によって、地元中心の継続的な対策実施が可能となったことは、同種の悩みを持つ観光地に対する先進事例になり得ると考えている。

今後は次に示す項目について検討を深め、交通対策の充実をはじめ、観桜客の快適性の向上や吉野山の環境や桜の保全に邁進したい。

#### a) 協力金の使途に関する検討

観桜客からいただいた貴重な協力金について、有効に活用する方策の検討が喫緊の課題となっている。現状では、クリーンスタッフの巡回によりゴミの減量化を図ることや、ゴミの分別や桜の保全などにかかる費用に活用することなどを検討している。

#### b) 予約できなかったバスへの対応

今年は、ピークの3日間に合計100台程度、予約できないバスが生じた。多くのツアーの場合、募集などの関係からツアー自体を取り消すことは難しく、吉野山の駐車場が予約できない場合でも、途中で観光バスから鉄道に乗り換えるなどしてツアーを実行したケースが多い。今後は、特定の日への過度な集中に配慮しつつ、バス駐車場に余裕のある時間帯で受け入れを増やすなど、予約できないバスを減らす工夫が必要である。

これらの他、観光バス予約制に関する分かりやすさの向上など、実務的・技術的な課題の改善についても取り組みを進めたい。