

世界遺産石見銀山における交通問題対策について

国土交通省中国運輸局企画観光部 軽部 努
国土交通省中国運輸局企画観光部 水岩田 博
国土交通省中国運輸局企画観光部 ○内田 和秀
バイタルリード 正会員 森山 昌幸

1. はじめに

石見銀山遺跡は、平成 19 年 7 月に世界遺産として登録され、その後の入込観光客は著しく増加している。今後当分の間は、容量を超過する観光客の来訪が予想されている中で、公共交通サービスが脆弱な当該地域では、マイカーによる渋滞が住民生活の安全・生活環境に支障をきたすことや観光地としての魅力喪失が懸念されていた。

上記の状況に対応するために、中国運輸局・大田市役所を中心とした「石見銀山交通問題対策検討委員会」を立ち上げ、各種交通対策の検討を行った。平成 18 年度においては「石見銀山」地区内へのマイカー流入を抑制するためのパーク&ライドの実施や二次交通整備の検討を行い、その結果を受けてマイカー駐車場の一元化によるパーク&ライドが、平成 19 年 4 月末から本格的に実施された。

また、平成 19 年度においては、石見銀山地区と周辺観光地の温泉津、三瓶山等を結ぶ新たな二次交通としてデマンド型乗合タクシーの整備についての効果的な実証方策の探るとともに、出雲空港とのアクセスについての効果的な方策の検討を行った。

本稿では、これら観光地における環境保護、地域住民の生活保護、観光客の利便性向上、観光地の魅力向上といった多様な観点からの取り組みが必要となる観光交通について、2 箇年に渡って実施した交通対策の概要を示すものである。

2. パーク&バスライド実証実験の概要

① 実験期間

平成 18 年 11 月 3 日（金）～6 日（月）

② 実験の概要

来訪した自動車を中心に「ふれあいの森」の駐車場に駐車させて、21 条運行路線バス（石見銀山地内の循環バス）で主要スポットが連続する大森地区・銀山地区への輸送を行う。本実験に併せて、大森地区町並みと

銀山公園～龍源寺間歩間の交通規制を行う。

③ 交通規制

大森地区町並み：一方向通行規制

観光目的車両の進入自粛

銀山橋～龍源寺間歩：観光目的車両の進入自粛

④ 駐車場計画

パーク&ライド駐車場は、大森観光センター（40 台）、銀山公園（40 台）ふれあいの森駐車場（150 台）とし、ふれあいの森の臨時駐車場として、大田三中（80 台）を利用する。実験期間中は、交通対策協力費（300 円／日）を徴収する。

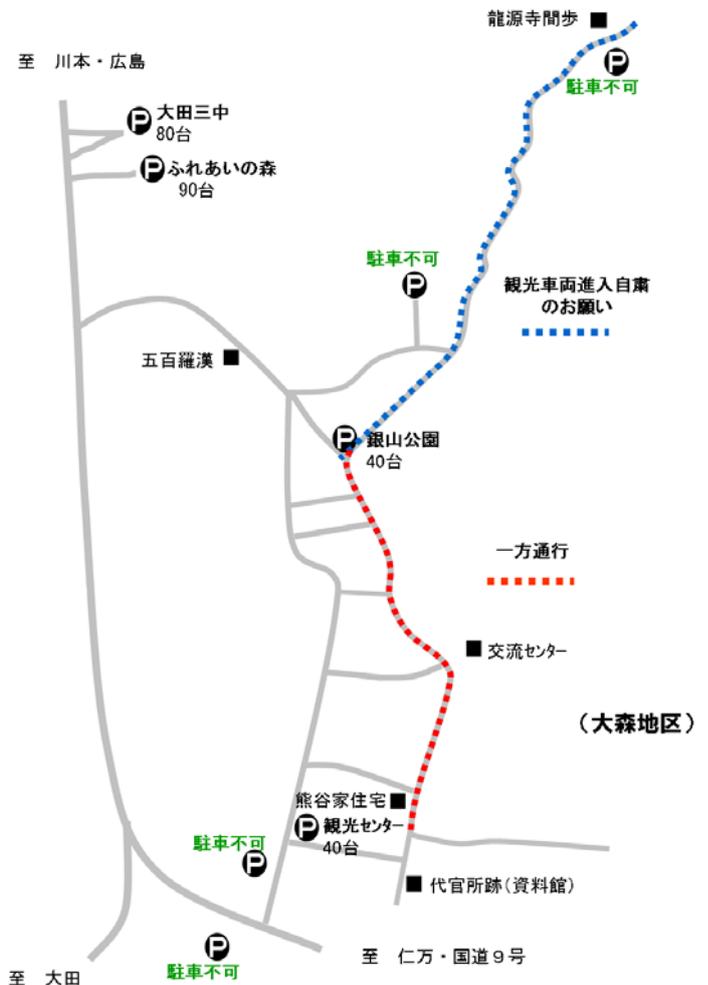


図 1 実験中の交通規制と駐車場計画

⑤循環バスの運行計画

ふれあいの森駐車場と大森地区町並みと銀山地区との輸送手段として、以下に示す2系統の循環バス（タクシー）を運行する（道路運送法21条）。

- ・図2に示す経路で運行する。
- ・料金200円均一（銀山公園から代官所への移動時に、ふれあいの森で乗り換え時には乗り継ぎチケットを配布して200円で移動可能とする。）
- ・1日乗り放題チケット400円
- ・車内放送は、各停留所最寄りの観光スポットを説明し、乗客が迷わない工夫をする。観光客が立ち寄りたくなる説明の工夫も必要。
- ・バス路線図には全てのバス停を表示する。
- ・運行時間帯及び間隔は始発8:55・終発16:55とし、運行間隔20分で行う。（車両2台）

⑥実験中の計測

- ・自動車交通量
- ・歩行者交通量
- ・駐車場交通量（出入り調査）
- ・違法駐車調査
- ・バス利用者数



図2 実験中の循環バス運行路線図

3. 実験の計測結果

①まちなみの歩行者数

まちなみの歩行者数は、下表のとおりであり1日約1000人の来訪者が往復したこととなる。また、最大まちなみ滞在人数は254人であり、これは平成18年のGWより少ない結果となった。

表1 まちなみの歩行者数

	下→上	上→下
11月3日	792	887
11月4日	986	1062
11月5日	1051	885
11月6日	389	465

②駐車場の利用実態

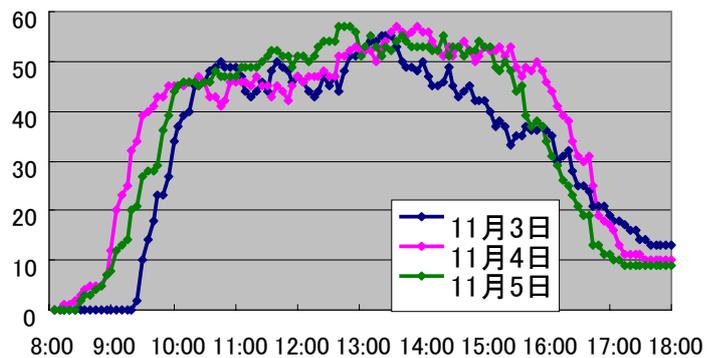
駐車場は、中心部に近いほど駐車回転率が高く、滞在時間が短い結果となった。

また、駐車台数の時間分布をみると、同じ休日でも入場のピーク時間が異なるとともに、時間的集中が非常に大きく、円滑な交通誘導が困難である。

表2 駐車台数と駐車時間

	3日		4日	
	駐車台数	平均駐車時間	駐車台数	平均駐車時間
観光センター	82	2:02	120	2:09
銀山公園	130	2:12	152	2:16
ふれあいの森	136	2:40	115	2:41
大田三中	71	3:28	82	3:41
	5日		6日	
観光センター	117	2:07	88	2:05
銀山公園	146	2:12	61	2:04
ふれあいの森	101	2:41		
大田三中	46	3:07		

銀山公園駐車台数比較



ふれあいの森駐車台数比較

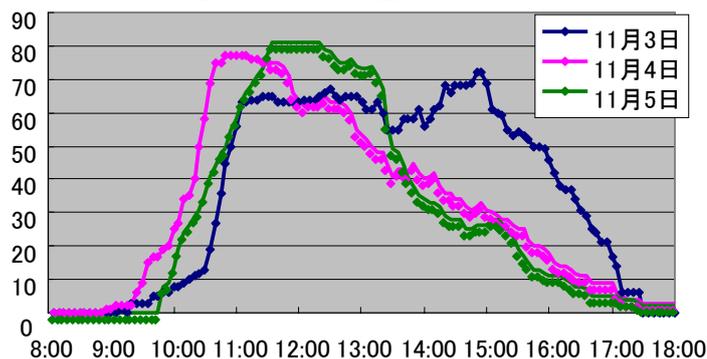


図3 駐車台数の時間分布

③路線バスの乗車率

路線バスの乗車率では、10時から15時の間で多くの便が100%を超える結果となった。また、その分布は駐車場の時間分布と同様に、同じ休日であってもバラツキが大きな結果となった。

4. アンケート調査

(1) 調査の概要

本実証実験について、観光客のパーク&ライド施策や循環バスといった実証実験内容に関する評価を分析するとともに、石見銀山における実際の観光行動を把握することを目的として観光客アンケート調査を実施した。

表3 アンケート調査結果の概要

調査対象	実証実験実施日に石見銀山に来訪し、P&R 駐車場及び循環バスを利用した観光客
調査方法	石見銀山観光を終了し循環バスを降車した観光客を対象とし、駐車場で調査票の配布・回答を実施する。
回収数	363

(2) アンケート調査の集計結果

循環バスの評価では、運行時間帯、料金、乗り放題チケット、車内放送のわかりやすさなどの評価は高い結果となったが、運行間隔、バス乗降のしやすさに関しては、低い結果となった。これは観光入り込みのピーク時間が集中したため、バスに乗りきれない観光客が発生したことやバスの混雑がその要因である。また、総合的な循環バスの運行サービスは、約5割が満足した結果となった。このことから、交通需要に対応した

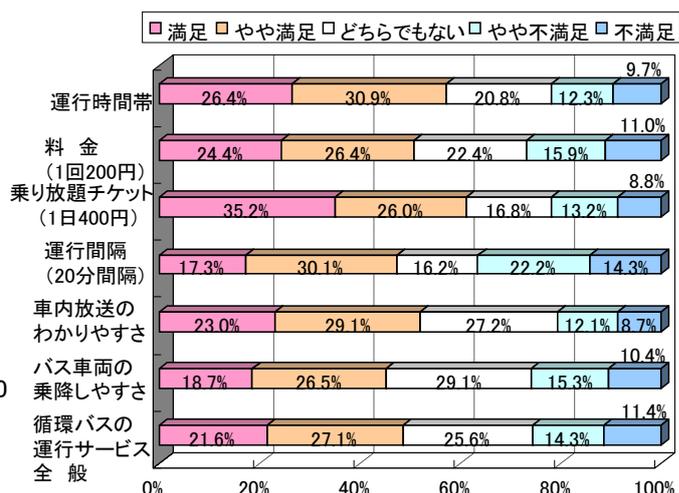


図4 循環バスの評価

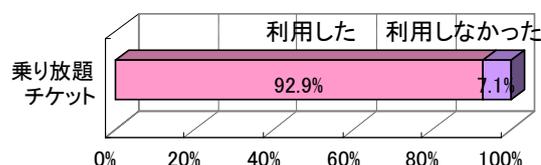


図5 乗り放題チケットの利用

バス運行や車両のバリアフリー化を行うことによって、観光地での循環バスのサービス向上が図ることが出来るといえる。

9割強の回答者が乗り放題チケットを利用しており、観光客に割安感を感じさせるチケットの有効性が確認できる。

5. パーク&バスライド実証実験の評価と考察

本実証実験の評価は、以下のように整理できる。

- ・ 交通規制（一方向規制、観光車両進入禁止）は、非常に効果的である。
- ・ P&Rによって、まちなか周辺から自動車が排除され、交通渋滞は解消される。
- ・ ただし、P&Rの駐車場容量が少なく、容量増加が不可欠である。
- ・ 循環バスの20分間隔は、ピーク時には乗車できない観光客も発生する。ただし、これ以上の増便は地域の環境保護の観点から困難である。料金200円は妥当である。

6. 周辺観光地とのアクセス交通の実証運行

平成19年度には、石見銀山地区と周辺観光地の温泉津、三瓶山等を結ぶ新たな二次交通としてデマンド型乗合タクシーの整備についての効果的な方策を探る

ため、観光地でのデマンド型乗合タクシーの実証運行を実施した。

具体的な運行内容を以下に示す。

- ・ 石見銀山と温泉津温泉、三瓶山の2カ所を結ぶ路線を実証運行する。
- ・ バス停を設置するが予約の無いバス停には立ち寄らず、最短経路を運行する。
- ・ 運行ダイヤは両路線ともに、3往復/日とする。
- ・ 料金は、銀山ー温泉津間 1000 円/回、銀山ー三瓶山間 1500 円/回とする。
- ・ 予約に応じて運行し、1 時間前に予約締切とする。
- ・ 乗客にはチケットを発行し、復路では当該チケット提示で往復割引を受けることが可能となる。また、裏面には協賛する主体が記入しており、各種割引サービスを受けることができる。
- ・ 実験期間は平成 19 年 10 月 19 日（金）～11 月 25 日（日）とし、期間中の金・土・日曜日に運行する。（11 月の第 2 週目は全ての曜日に運行）

7. 実証運行結果の整理と実施方策

本実証運行から得られた、各主体のニーズと課題は以下のように整理できる。

(1) 観光客が必要とするサービス

- ・ 周辺観光ではなく、宿泊施設となる三瓶温泉・温泉津温泉からのアクセス交通手段として利用する。
- ・ 曜日別では、金曜日・土曜日が多いが、他の曜日でも利用があり、限定した曜日運行では対応できない。
- ・ 自動車を利用しない遠来者の利用が多く、事前の交通に関する情報提供が不可欠である。
- ・ 単独や 2 人での行動が多く、交通機関の採算性を考えると複数の観光行動主体を束ねる必要がある。
- ・ 公共交通利用に関して、石見銀山地区での移動利便性、車内ガイド、環境面などから評価は高い。
- ・ 車内ガイドは、高いレベルを必要とされていない。
- ・ 運行サービス 1：料金はタクシー利用よりも安くする必要がある。
- ・ 運行サービス 2：運行本数は、観光行動者の行動を多様化し制約を少なくするために、多くする必要がある。
- ・ 運行サービス 4：乗車のための予約に関しては、不便さを感じておらず、予約型の運行でも差し支

えない。

- ・ 施設等の割引サービスが増えれば、利用意向は増大する。

(2) 交通事業者が持つ留意事項と課題

- ・ 予約受付時に観光に関する情報提供等も必要となり、タクシー事業の本業に支障をきたす。
- ・ 乗車人員が 2 名以下では、本来のタクシーの料金収入を大きく下回ることとなり、採算があわない。
- ・ 新たなビジネス機会として、銀山周辺の観光二次交通に参画したい。

(3) 実施方策の検討

以上の結果から、観光客のニーズを満たし利便性を高めるサービスを提供した上で、運行事業者の課題を解決する観光二次交通の実施方策としては、2 名以上の予約が有る場合のみ乗合タクシーで運行するデマンド型システムが推奨される。

8. おわりに

本調査は石見銀山の交通問題に対処するため、登録が予想された前年度から 2 ヶ年に渡って実施したものであり、石見銀山の交通問題対策と観光地としての受け入れ態勢構築に向けて各種実証運行等を含む調査を行った。

P&R 実証実験を受けて、平成 19 年 4 月末から同システムが本格的に実施されている。さらに、観光バス乗降と駐車に対して、事前の予約システムを構築して観光バスの時間的集中を緩和している。このことで、まちなか周辺の道路の渋滞等は全くなく、マイカーに起因する地域の生活環境悪化は避けることができた。また、運行事業者の工夫で、パーク&ライドの路線バスに対して既存の 4 条路線を活用することで、赤字の生活路線を黒字転換させることができたなど、大きな効果が得られた。しかしながら、銀山地区（銀山公園～龍源寺間歩）の路線バスは、多すぎる需要から、様々な新たな問題を引き起こしている。

現在、銀山地区内の路線バス廃止の検討が進んでおり、観光地・居住地としての環境保護と観光地としての魅力向上といった相反するニーズに対する交通システムのあり方を継続して検討する必要がある。