

高野町総合交通計画

平成 25 年 3 月

高 野 町

目 次

1. 計画策定にあたって	1
(1) 背景と目的	1
(2) 計画の位置づけ	2
2. 高野町の交通を取り巻く現状と課題	3
(1) 現状把握の視点	3
(2) 来訪者の現状と動向	4
(3) 高野町民や従業者による交通の現状と問題点	10
(4) 自動車交通の現状と問題点	12
(5) 公共交通の現状	14
(6) 解決すべき課題	16
3. 交通の目指すべき方向	18
(1) 高野町の将来像	18
(2) 交通体系の目指すべき姿	19
(3) 新たな交通体系構築の基本方針	20
4. 計画の前提条件	21
(1) 高野山環状道路の整備	21
(2) 新たな駐車場の整備と駐車場の有料化	21
5. 高野町における将来の交通体系	23
(1) 目指すべき将来像の実現に向けた施策の全体構成	23
(2) 道路空間の使い方の改善（狭幅員区間等における道路の使い方の検討）	25
(3) 駐車場の適正化	26
(4) 公共交通サービスの充実	28
(5) 自動車と公共交通の連携	30
(6) 公共交通の魅力向上	30
(7) 周遊のための情報提供	31
(8) 交通需要の季節変動に応じた施策の展開	32
(9) 施策の実施にあたって	37

6. 事業の実施計画	41
(1) 短期的に実施すべき施策	41
(2) 概ね 10 年後までに実施すべき施策	42
7. 将来の交通体系の実現に向けて	43

1. 計画策定にあたって

(1) 背景と目的

高野町は、西暦 816 年弘法大師空海によって開かれた 1200 年の歴史を持つ真言密教の霊場であり、世界的にも稀有な山岳宗教都市である。高野町の人口は約 3,700 人（平成 24 年 3 月末）であるが、高野山を中心に年間 120 万人余りの観光客が訪れ、町の賑わいを創出している。平成 16 年には町石道と山内の 6 つの建造物が「紀伊山地の霊場と参詣道」としてユネスコの世界文化遺産に登録されたほか、平成 21 年には旅行案内書「ミシュラン・グリーンガイド・ジャポン」で三ツ星に選ばれるなど、国際的に高い評価を得ている。

高野山を訪れる人は、以前は奥之院などへの参拝者が主であったが、近年は参拝者が減少し、観光を目的とする人の割合が増加しているほか、世界遺産登録を契機に外国人観光客が増加するなどの変化も見られる。このような高野山においては、山岳宗教都市にふさわしく、世界遺産にふさわしいまちづくりや景観・環境の整備、交通体系の形成などが求められている。

しかし、自動車利用が日常生活のすみずみまで浸透した昨今、高野山内でも参拝・観光、業務活動、日常生活など様々な場面で自動車が利用され、走行する自動車や路上駐車車両が歩行する参拝者・観光客の安全・快適な歩行環境を阻害し、高野山の景観や霊場としての風情を損ねていること、お盆やゴールデンウィーク、秋の紅葉期などトップシーズン（※）には駐車場が不足して交通渋滞を巻き起こしていることなどの問題が生じている。

一方、平成 27 年に高野山開創 1200 年記念大法会（以下、「大法会」と略記）が開催される。それに合わせて高野山内を迂回する高野山環状道路が整備されるほか、新たな駐車場整備などが行われる計画となっている。

このような背景のもとで、本計画書は、高野山の霊場にふさわしいまちづくりや高野山内での観光のあり方、自動車や公共交通手段の利用のあり方などを考えるとともに、高野山にふさわしい交通体系を築くことを目的として、高野町総合交通計画をとりまとめるものである。

※ 本計画書では、1 年のうち最も多くの参拝者や観光客が集中する時期（ゴールデンウィーク、お盆、彼岸、秋の紅葉期）を「トップシーズン」と称する。

(2) 計画の位置づけ

① 計画の位置づけ

本計画は、第3次高野町長期総合計画の基本構想や基本計画を踏まえ、自動車交通、公共交通、歩行者交通など高野町の交通体系に関する施策について、基本的な方向性や実施計画を示すものである。

その実施にあたっては、総合計画と同様に、町民および関係機関の積極的な参画と理解のもとで、高野町が主体となって推進するものである。

② 計画の目標年次

本計画書では、概ね10年後（平成35年）を目標として、高野山にふさわしい交通体系の確立に向けた基本構想を示す。

現状の問題に対処するための施策や大法会と関連する施策については、大法会が開催される平成27年を目標とした実施計画を示す。

③ 計画の対象地域

本計画の対象地域は、主に大字高野山とする。

なお、高野町には高野山以外の周辺地域に多数の集落が存在する。周辺地域における交通計画は、平成22年3月に策定した「高野町地域公共交通総合連携計画」において生活交通の確保方策などを中心に公共交通計画を立案している。そのため、本計画では高野山を対象とするものである。

2. 高野町の交通を取り巻く現状と課題

(1) 現状把握の視点

高野町は、高野山を中心に大小 19 の集落からなる町である。町の総人口は約 3,700 人（平成 24 年 3 月末）であり、その約 7 割が高野山に居住している。高野山は、西暦 816 年に弘法大師空海によって開かれた 1200 年の歴史を持つ真言密教の霊場で、世界的にも稀有な山岳宗教都市であり、年間約 120 万人の参拝者や観光客が訪れている。

高野山へは、大阪・難波から南海電鉄高野線とケーブルカー、路線バスを乗り継いでアクセスできるほか、大阪・和歌山方面から国道 370 号、国道 480 号を通過して自動車でもアクセスできる。近年は、自動車を利用した生活スタイルの浸透に加え、京奈和自動車道の整備や国道 480 号の改良など、アクセス道路の整備の進展があいまって、自家用車による来訪者が増加している。また、観光バスを利用した団体での参拝や観光も少なくない。高野山内での自動車の走行や路上駐車は、参拝者や観光客の安全・快適な歩行環境の阻害、高野山の霊場としての景観や風情の阻害などの原因となっているほか、トップシーズンには駐車場の混雑や交通渋滞を巻き起こしている。

一方、平成 27 年の大法会の開催に合わせ、和歌山県が事業主体となって高野山を迂回する高野山環状道路の整備が進められているほか、金剛峯寺や高野町が主体となって、高野山内における新たな駐車場の整備が計画されている。高野山環状道路や新たな駐車場の整備されると、自動車の流れが大きく変わると想定されることに加え、高野山内における自動車の使い方や参拝・観光の仕方を見直すことも可能になる。

このような大きな変化を約 2 年後に控えた現在は、高野町の交通体系を抜本的に見直し、高野山内の交通問題の改善を図るとともに、高野山にふさわしい聖地としての深淵性、静寂性、荘厳性に満ちた環境空間を創出する絶好の機会と考えられる。

高野町の交通体系を見直すにあたっては、高野山内での自動車の利用のあり方を考えることが重要な検討課題となるが、参拝者や観光客による自家用車や観光バスのみならず、高野山内で生活する人々（高野町民や高野町内の従業者）を含めて自動車の適正利用をどのようにして実現するか計画策定のポイントとなる。また、高野町には年間を通じて多くの参拝者や観光客が訪れるが、季節や時期によってその数は大きく異なるため、交通需要や来訪者の特性に応じた計画策定が求められる。

このような認識に基づき、既往の統計資料や調査結果などに基づき、高野町における交通の現状と課題を整理する。

(2) 来訪者の現状と動向

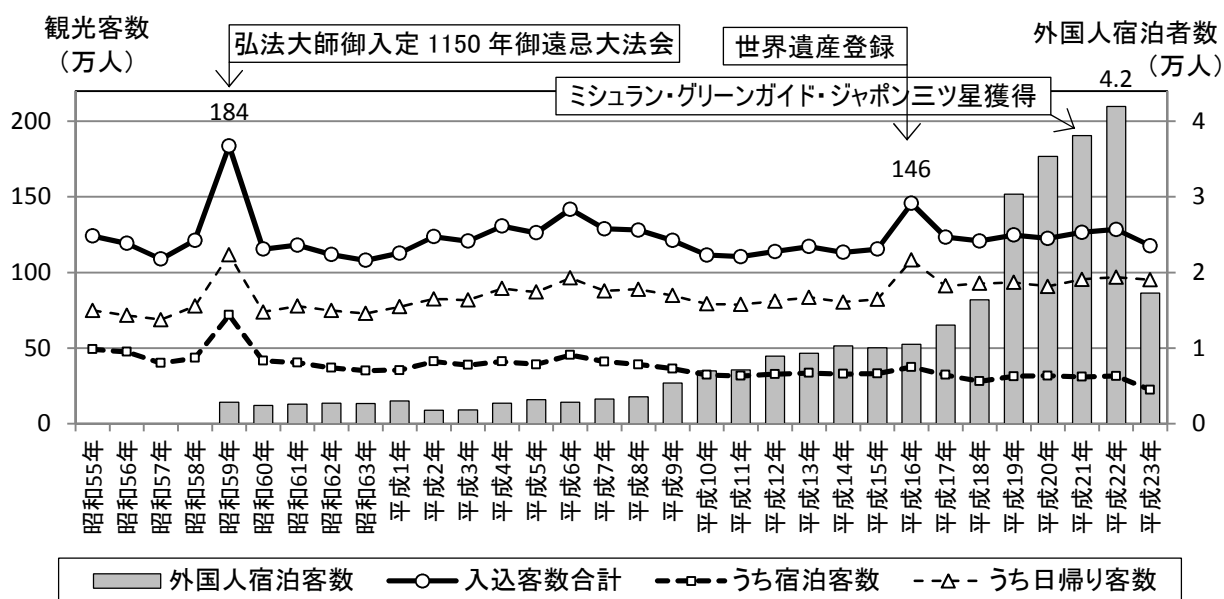
① 入込観光客数の推移

高野山の入込観光客数は概ね年間 120 万人前後で推移している。弘法大師御入定 1150 年御遠忌大法会が開催された昭和 59 年には 184 万人の入込観光客数を記録したほか、世界遺産登録された平成 16 年には 150 万人近くとなった。しかし、宿泊客は長期にわたって減少傾向にあり、日帰り客の割合が高まっている。

その一方で、外国人観光客は年々増加傾向にある。統計資料が整備されている外国人宿泊客数の推移をみると、世界遺産登録された翌年の平成 17 年から増加傾向が強まり、平成 19 年には倍増、その後も平成 22 年にかけて増加を続けている。

なお、平成 23 年は東日本大震災に伴い、外国人観光客が著しく減少し、台風 12 号の影響によって高野龍神スカイラインが長期間通行止めとなったことなどから、観光客数は減少した。

図一 高野山入込観光客数の推移

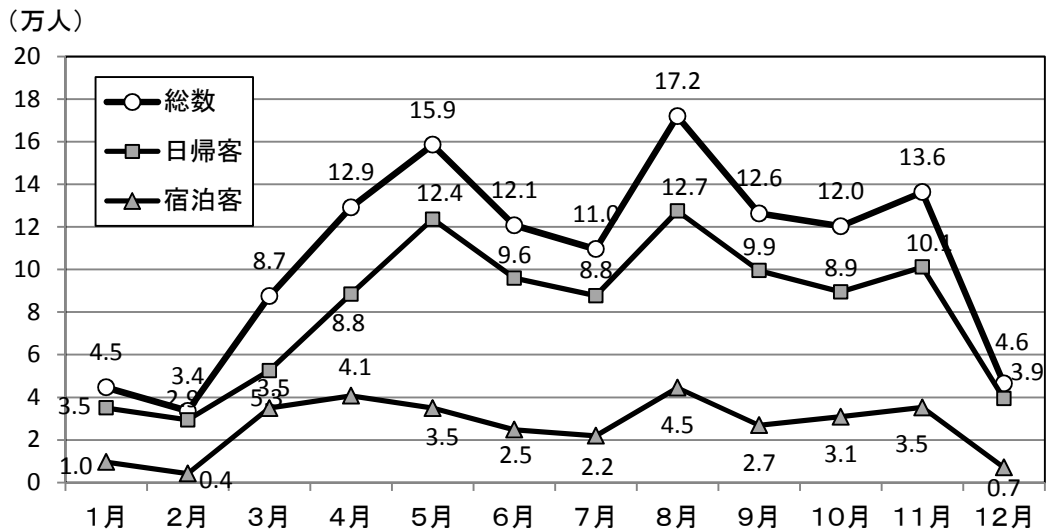


② 来訪者数の季節変動

高野山では、ゴールデンウィークやお盆、彼岸、秋の紅葉期に参拝者や観光客が多数訪れる。入込観光客数を月別に見ると、8月が最も多く、ゴールデンウィークの5月や秋の観光シーズンとなる11月の入込観光客数が多い。

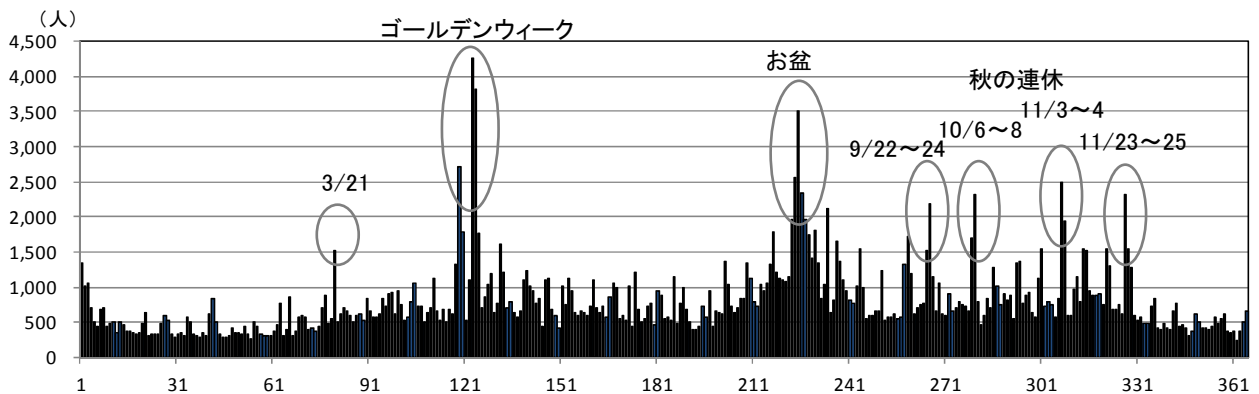
また、高野山駅の日別の降車人数に基づくと、ゴールデンウィーク、お盆、彼岸、秋の連休に来訪者が集中していることが読み取れる。

図-2 月別の高野山入込客数（平成 22 年）



資料：和歌山県観光客動態調査

図-3 高野山駅の日別降車人員（平成 19 年）



注：横軸は1月1日を1とした日数

資料：南海電鉄

③ 交通手段の利用特性

交通量調査データなどの既存資料に基づき、高野山への交通手段の利用状況を推計すると、平日では約 8,500 人、平均的な休日では約 13,000 人、トップシーズンでは 17,000～19,000 人近くの人が高野山に来ていると推計される（通勤や業務、住民の往来も含む）。

自動車での来訪者は平日や平均的な休日では 58%であるのに対し、トップシーズンでは 70%を超えており、公共交通（鉄道、ケーブルカー、路線バス）は 8～17%に留まる。このように、高野山へは自動車が主要な交通手段となっているが、これは、自動車が便利な交通手段であるためと考えられる。

表－1 時期別にみた交通手段別の来訪者数

	車両台数(台/日)		人数(人/日)			
	乗用車	バス	乗用車	バス	公共交通	合計
平日	1,740	80	4,900	2,900	700	8,500
			58%	34%	8%	100%
平均的な休日	2,660	120	7,500	4,300	1,200	13,000
			58%	33%	9%	100%
トップシーズン (紅葉期)	4,280	90	12,000	3,200	1,700	16,900
			71%	19%	10%	100%
トップシーズン (GW)	4,930	50	13,800	1,700	3,200	18,700
			74%	9%	17%	100%

注：道路交通センサス（平成 17 年）、高野町が実施した交通実態調査（平成 19 年、23 年）、高野山駅降車客数（平成 19 年、南海電鉄）に基づく推計値。

乗用車の人数は、台数×2.8（人/台）、バス的人数は、台数×35（人/台）として計算。

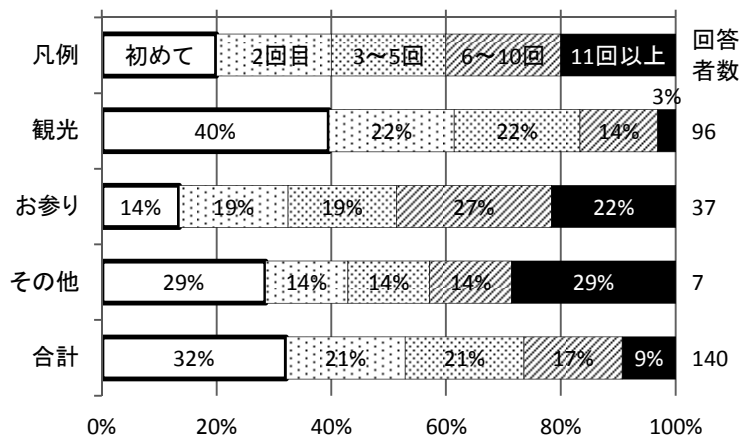
④ 来訪者の行動特性（公共交通利用者）

高野山を来訪する主な目的は、参拝と観光であるが、参拝者と観光客では特性が大きく異なる。

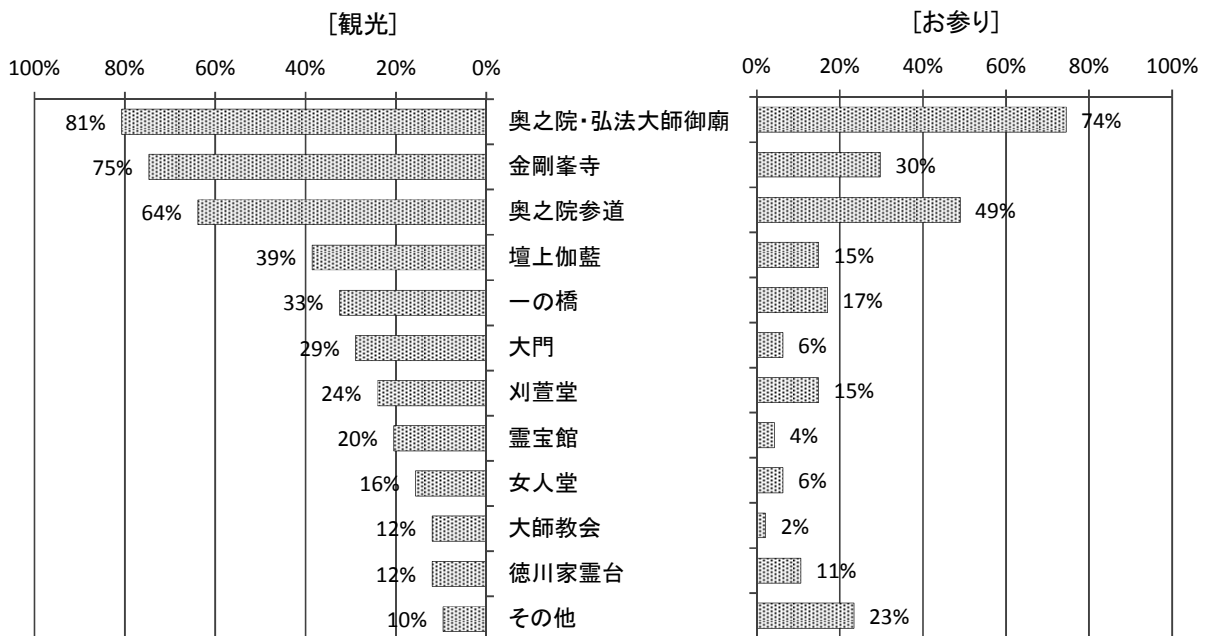
平成 21 年 11 月、高野山駅において公共交通を利用して高野山を訪れた人を対象に実施したアンケート調査によると、観光客の 40%は高野山を訪れるのが初めてであり、11 回以上来訪した人は 3%であるのに対し、参拝者の 22%は 11 回以上来訪しているなど、参拝者にはリピーターが多い。

一方、観光客の高野山内の訪問先は平均 4.1 箇所、奥之院や金剛峯寺を中心に様々な施設を訪れている。参拝者の高野山内での訪問先は奥之院や金剛峯寺に特化しており、訪問先の数は一

図－4 高野山の来訪目的と来訪回数（公共交通利用者）



図－5 参拝者・観光客の訪問先の構成（公共交通利用者）



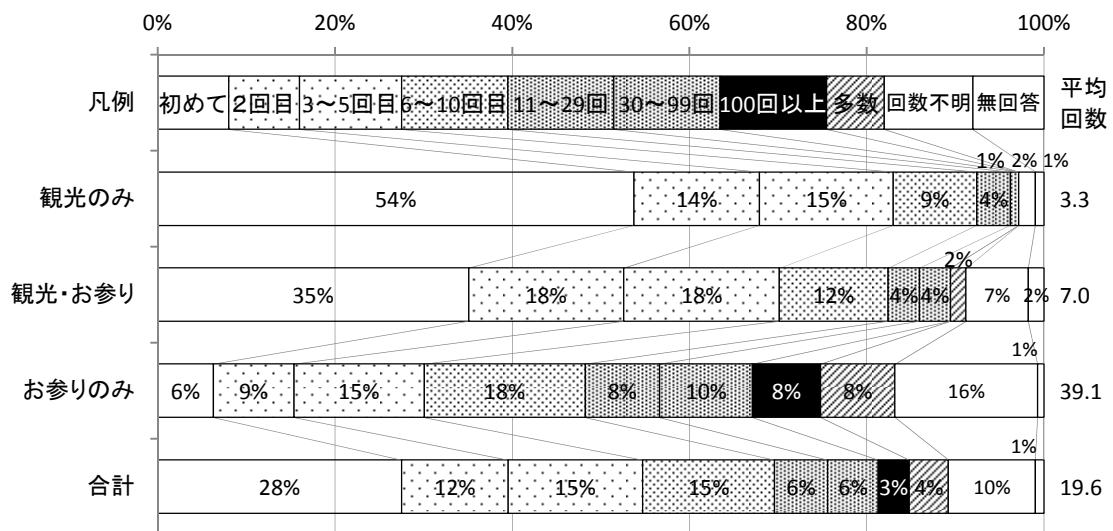
資料：高野町地域公共交通総合連携計画（平成 22 年 3 月）

⑤ 来訪者の行動特性（自動車利用者）

平成 23 年 5 月の連休期間中に同様のアンケート調査を駐車場等において実施した結果によると、観光目的の 54%は高野山を訪れたのが初めてであるのに対し、参拝のみを目的とした人の 50%は 11 回以上高野山を訪れている。平均来訪回数は、観光のみという人は 3.3 回であるが、参拝のみという人は 39.1 回にも及ぶ。

一方、高野山内の立ち寄り箇所数は、観光のみの人は平均 3.9 箇所、参拝のみの人は平均 2.4 箇所という結果が得られており、これは公共交通利用者とはほぼ同程度である。

図-6 高野山の来訪目的と来訪回数



注：回数不明は、「多過ぎてわからない」の意。

平成 23 年 5 月 3 日（祝）に実施したアンケート調査結果に基づく。

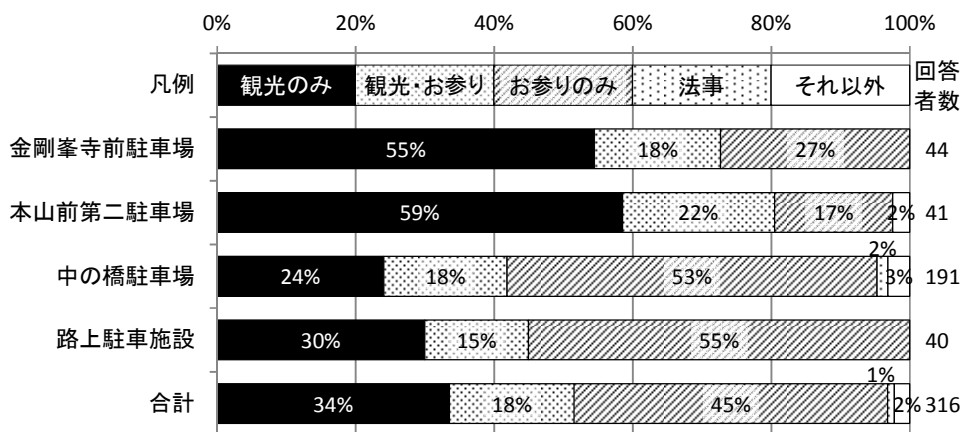
⑥ 来訪者の駐車場利用特性

平成 23 年 5 月のアンケート調査に基づき駐車場所と来訪目的の関係をみると、金剛峯寺前や本山前第二駐車場は観光目的での利用が過半数（55～59%）を占めているのに対し、中の橋駐車場や国道 371 号の路上駐車施設では参拝での利用が 50%を超える。

また、平成 24 年 8 月に実施した駐車場利用実態調査によると、金剛峯寺前駐車場、本山前第二駐車場利用者の 40～50%は他の駐車場も利用している（複数の駐車場に立ち寄っている）のに対し、中の橋駐車場利用者の 70%以上は他の駐車場には立ち寄っていない。

これらのことから、参拝者の多くは中の橋駐車場を利用して、奥之院にお参りするだけで速やかに帰途に就いているのに対し、観光客は複数の駐車場を利用して、自動車が高野山内を周遊するケースが多いと考えられる。

図-7 駐車場所と来訪目的



注：平成 23 年 5 月 3 日に実施したアンケート調査結果に基づく。

表-2 駐車場別にみた駐車場利用回数

駐車場	駐車回数別の延べ台数					延べ台数
	1回	2回	3回	4回	5回以上	
金剛峯寺前	160	114	36	9	3	322
本山前第二	150	80	21	4	3	258
中の橋1階	515	145	35	9	13	717
中の橋2階	142	29	7	2	0	180
合計	967	368	99	24	19	1,477
金剛峯寺前	50%	35%	11%	3%	1%	100%
本山前第二	58%	31%	8%	2%	1%	100%
中の橋1階	72%	20%	5%	1%	2%	100%
中の橋2階	79%	16%	4%	1%	0%	100%

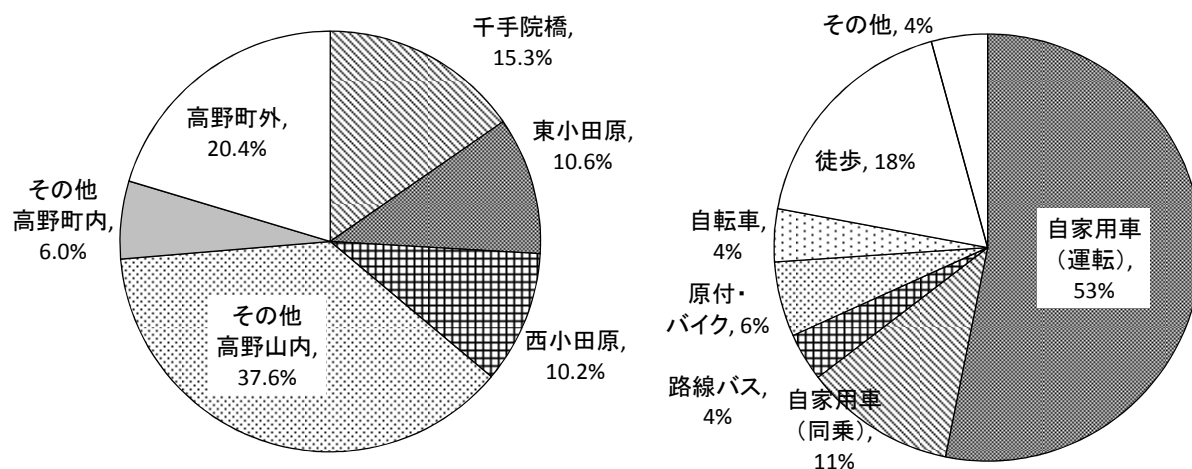
注：平成 24 年 8 月 14 日（火）に実施した駐車場利用実態調査結果に基づく。

(3) 高野町民や従業者による交通の現状と問題点

① 居住者の日常生活における交通手段の利用

平成 20 年 10 月に高野山内の居住者を対象に実施されたアンケート調査によると、日常生活における主な外出先の 70%は高野山内であり、約 35%は高野山の中心部（千手院橋、西小田原、東小田原）である。その移動手段は、自家用車（自分で運転）が 53%、徒歩が 18%などとなっており、高野山の中心部では日常生活に自動車が発達して利用されていることがわかる。

図-8 高野町民の主な外出先と利用交通手段



資料：和歌山県におけるバス交通活性化・再生地域協議会（高野町）資料

② 高野町内への通勤・通学における交通手段の利用

平成 22 年国勢調査によると、高野町内に通勤・通学する 15 歳以上の人口は、2,056 人である。その 70%に当たる 1,439 人は高野町内に居住しており、30%に当たる 605 人は高野町外から通勤・通学している。

通勤・通学者の利用交通手段は、1,150 人（通勤・通学者の 56%）が自家用車、544 人（27%）は徒歩であり、鉄道は 142 人（7%）、乗合バスは 73 人（4%）である。

このように、高野町への通勤・通学においても自家用車が主な交通手段となっている。

表－3 高野町の従業者・通学者の人数と利用交通手段

単位:人

居住地	自家用車	鉄道	乗合バス	二輪車	徒歩のみ	その他	不詳	合計
高野町内	710	5	21	98	532	46	64	1,439
他市町村	435	133	51	22	8	31	10	605
不詳	5	4	1	0	4	0	0	12
合計	1,150	142	73	120	544	77	74	2,056

居住地	自家用車	鉄道	乗合バス	二輪車	徒歩のみ	その他	不詳	合計
高野町内	49%	0%	1%	7%	37%	3%	4%	100%
他市町村	72%	22%	8%	4%	1%	5%	2%	100%
不詳	42%	33%	8%	0%	33%	0%	0%	100%
合計	56%	7%	4%	6%	26%	4%	4%	100%

注：複数回答のため、手段ごとの人数の累計は合計値を上回る。

資料：平成 22 年国勢調査（従業地・通学地に関する集計）

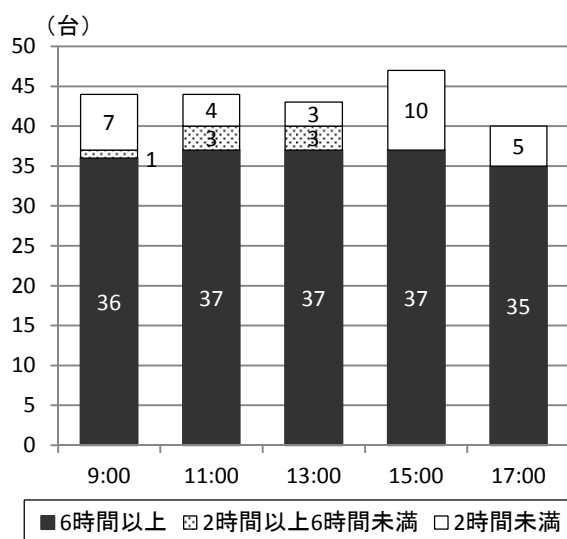
③ 通勤自家用車の駐車実態

通勤の交通手段は自家用車の利用が主となっているが、金剛峯寺前駐車場は無料で駐車でき、千手院橋や西小田原など高野山の中心部に近いことから、同駐車場では駐車マスの大部分が通勤の自家用車で占領され、参拝者や観光客の駐車を阻害しているという問題が発生している。

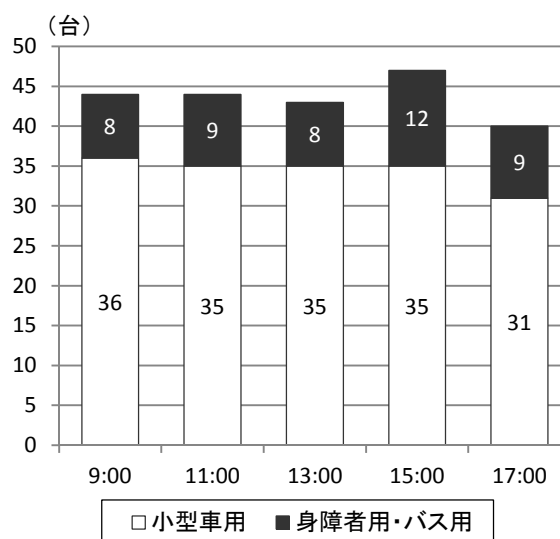
平成 24 年 7 月の調査によると、小型車両が 36 台駐車できる金剛峯寺前駐車場では、ほぼ終日にわたって長時間駐車（6 時間以上）の車両が小型車両の駐車マスを埋めつくしている。そのため、短時間の駐車車両（参拝者や観光客の車両）は他の駐車場を利用するか、身障者用またはバス用の駐車マスに駐車せざるを得ない状況になっている。

図－9 金剛峯寺前駐車場の時刻別駐車台数

< 駐車時間別の駐車台数 >



< 駐車場所別の駐車台数 >



注：平成 24 年 7 月 5 日（木）の調査結果。9:00～17:00 まで 2 時間おきに駐車車両のナンバーと駐車場所を記録。

(4) 自動車交通の現状と問題点

① トップシーズンの自動車交通量の渋滞の状況

高野山への参拝者・観光客の訪問がピークとなるゴールデンウィークやお盆、秋の紅葉期には自動車交通が集中する。たとえば、平成 18 年に実施された交通量調査によると、大門におけるゴールデンウィーク（5月3日）の乗用車の交通量は5月の平日（5月27日）の2.1倍となっている。また、平成 24 年に実施した駐車実態調査によると、高野山内の主要な駐車場の駐車台数（1日で最も駐車台数の多い13時の駐車台数）は、お盆（8月14日、19日）には7月の平日の3.2～4.0倍となっている。

表－4 大門における自動車交通量（平成 18 年）

単位：台、倍

	乗用車	バス	貨物車	二輪	合計
① 5/3(祝)	3,450	56	27	630	4,163
② 5/27(火)	1,609	66	24	484	2,183
比率(①/②)	2.1	0.8	1.1	1.3	1.9

資料：平成 18 年度道路通行情報調査（大門通行台数調）

表－5 高野山内駐車場における駐車台数（平成 24 年）

単位：台、倍

	金剛峯寺前	本山前第二	中の橋1階	中の橋2階	合計	比率
7/5(木)	43	8	35	0	86	1.0
8/1(水)	40	9	88	4	141	1.6
8/14(火)	42	80	103	50	275	3.2
8/19(日)	49	73	116	105	343	4.0

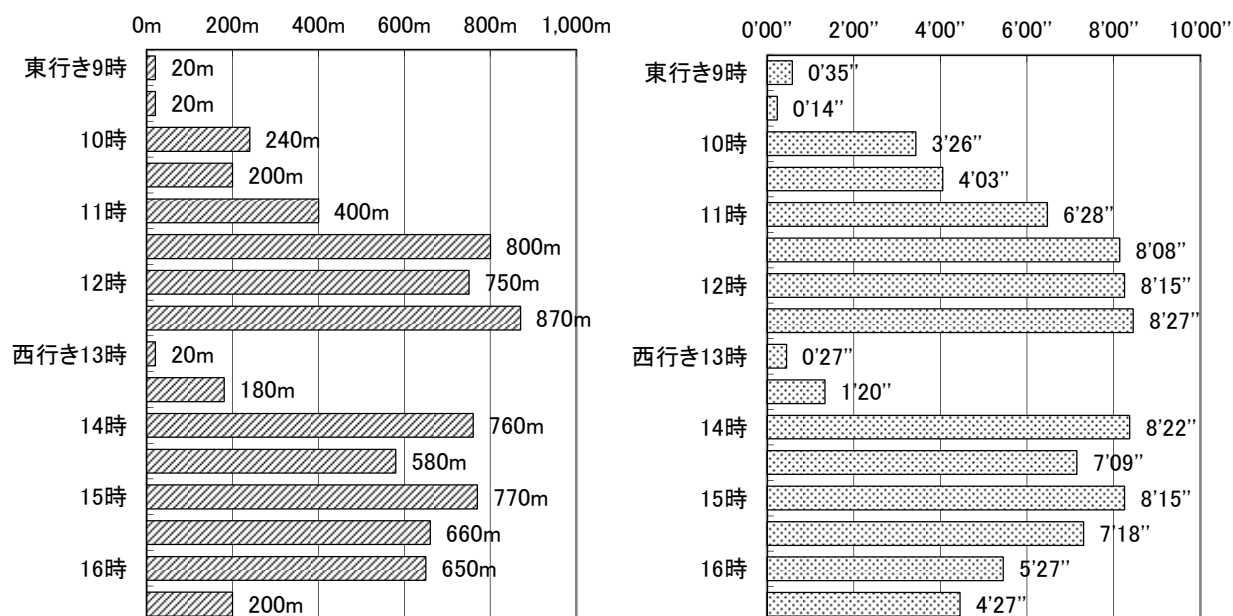
注：調査日（平成 24 年）の 13 時における各駐車場の駐車台数を示す。

このように、トップシーズンには普段の平日の何倍もの自動車が高野山を訪れるが、それに伴って千手院橋交差点を先頭に交通渋滞が発生する。平成 23 年 5 月 3 日（祝）に実施した交通実態調査において、1 時間に 2 回ずつ調査車両を走行させて高野山における交通渋滞の状況を観測したところ、千手院橋交差点を先頭に、午前中は東行きの渋滞が、午後は西行きの渋滞がそれぞれ観測されている。その渋滞長は最大約 800～900m 近くに及び、渋滞区間を通り抜けるのに最大 8 分 30 秒程度を要しているという結果が得られている。

図-10 千手院橋交差点を先頭とする交通渋滞の発生状況

<渋滞長>

<渋滞区間を通過する所要時間>



注:平成 23 年 5 月 3 日 (祝) の実態調査結果による。1 時間に 2 回調査車両を走行させ、渋滞の区間および渋滞長、渋滞区間を通過するのに要した所要時間を計測。

② 路上駐車車両による歩行環境の阻害

トップシーズン以外の期間においても、高野町では住民の日常生活や従業員の通勤をはじめ、参拝や観光など、あらゆる場面で自動車が利用されている。また、高野山の国道 371 号・480 号の南側路側（西行車線）など、駐車が規制されていない区間があることから、路上駐車車両が少なくない。中には、駐車禁止区間での路上駐車（違法駐車）も見られる場合もある。

路上駐車車両は、観光客など歩行者の安全で円滑な歩行を阻害しているほか、路線バスの乗降に支障を来し、高野山の雰囲気や景観を阻害する原因となっている。

なお、警察の指導により、最近は違法路上駐車車両が著しく減少するなどの効果が表れている。

図-11 路上駐車による問題の例

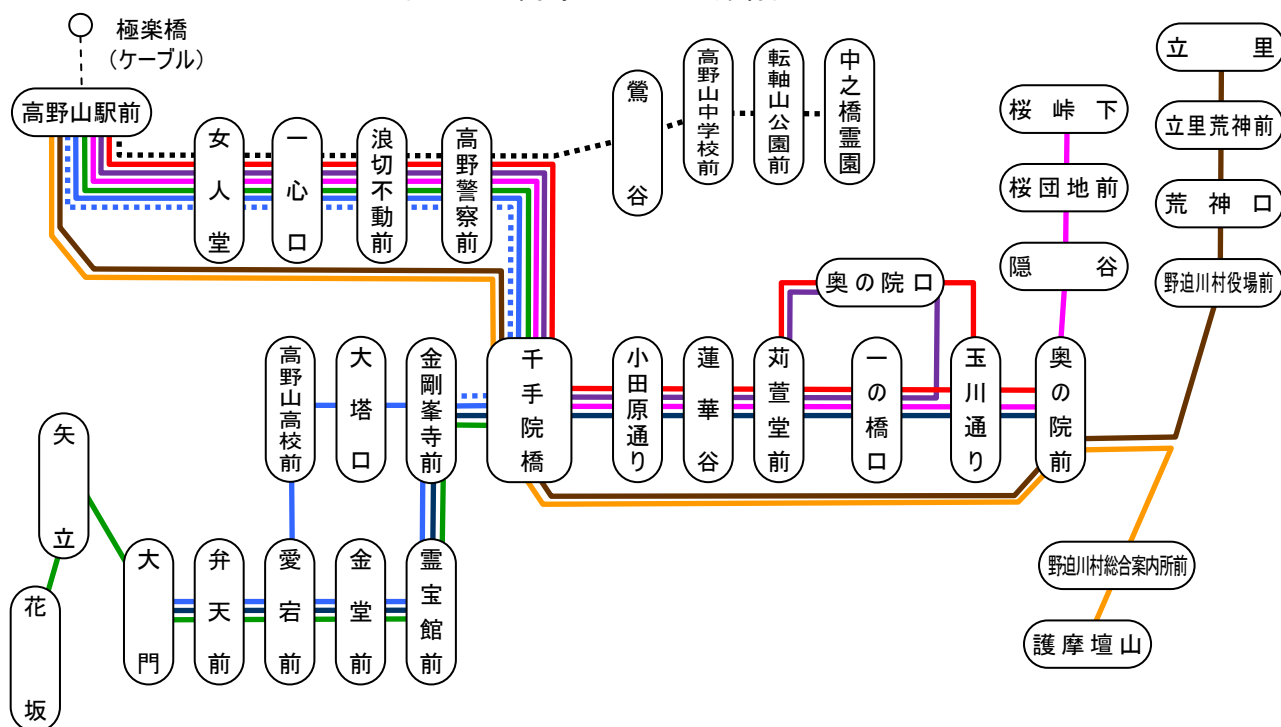


(5) 公共交通の現状

高野山内では、南海りんかんバスにより、高野山駅前から奥の院前や大門などを結ぶ路線バスが6路線・11系統運行されている。路線バスは、高野山駅でのケーブルおよび極楽橋駅からの南海高野線の列車への接続を図るダイヤ設定となっているほか、高野山駅前～奥の院前間の路線が中心となっており、便数も多い。また、随時臨時便が運行され、需要の変動に対処している。

しかし、高野山駅から金剛峯寺・大門方面へのバスの便数が少なく、高野山駅から金剛峯寺に行く際に千手院橋から歩くことが必要になること、最も多くの人を訪れる奥之院と金剛峯寺を結ぶバスの便数が少なく、観光客が困惑するケースが見られること、大門での路線バスの折り返し時間が短いため、路線バスで大門を訪れた人が帰りのバスを長時間待ったり、徒歩で戻ることを余儀なくされることなど、改善すべき点も見られる。

図-12 高野山内のバス路線図



高野山内線	高野山駅前-(一の橋口経由)-奥の院前	—
	高野山駅前-(奥の院口経由)-奥の院前	—
	高野山駅前 — 奥の院口	—
	高野山駅前-(一の橋口経由)-桜峠下	—
	高野山駅前 — 金剛峯寺前
	奥の院前 — 大門	—
千手大門線	高野山駅前-(金堂前経由)-大門	—
	高野山駅前-(大塔口経由)-大門	—

高野龍神線	高野山駅前-(高野龍神スカイライン)-護摩壇山	—
立里線	高野山駅前-(高野龍神スカイライン)-立里	—
高野花坂線	高野山駅前 — 花坂	—
鶯谷線	高野山駅前 — 中之橋霊園

資料：南海りんかんバスホームページに基づき作成

表-6 高野山内のバス路線の起終点・経由地および便数

路線名	運行区間（発着地・経由地）			便数			
				平日		休日	
	発地	経由	着地	往路	復路	往路	復路
高野山内線	高野山駅前	一の橋口	奥の院前	18	33	16	32
	高野山駅前	奥の院口	奥の院前	11	—	13	—
	高野山駅前	———	奥の院口	4	4	2	2
	高野山駅前	一の橋口	桜峠下	1	2	2	2
	高野山駅前	———	金剛峯寺前	2	1	3	1
	奥の院前	———	大門	5	5	6	6
千手大門線	高野山駅前	金堂前	大門	9	9	10	10
	高野山駅前	大塔口	大門	1	1	1	1
高野龍神線	高野山駅前	スカイライン	護摩壇山	2	2	2	2
立里線	高野山駅前	スカイライン	立里	2	2	2	2
高野花坂線	高野山駅前	———	花坂	2	2	0	0
鶯谷線	高野山駅前	———	中之橋霊園	3	3	3	3

資料：南海りんかんバスホームページより作成（高野花坂線は南海りんかんバスによる）

(6) 解決すべき課題

① 参拝者や観光客の動向や行動特性を踏まえた交通計画の策定

高野山への来訪者は参拝者と観光客が主であるが、参拝者はお参りのために何度も訪れ、立ち寄り先は少なく奥之院のお参りに特化しているのに対し、観光客は訪れた回数は少なく、立ち寄り先が多く滞在時間も長いなど、両者の間で行動特性が大きく異なる。

また、最近では参拝者の割合が低下し、観光客の割合が高まっていることに加え、世界遺産登録と外国の旅行誌で最高の評価を得たことがあいまって、外国人観光客が急増している。

参拝者や観光客は高野山における交通の多くの部分を占めており、特にトップシーズンには平日の数倍の来訪者が訪れて交通混雑など引き起こしていることから、高野町総合交通計画の策定にあたっては、参拝者や観光客、外国人観光客の行動特性の違いを考慮して計画に反映させることが重要である。

外部から高野山を訪れる人にとって、特に来訪回数の少ない観光客や外国人にとっての第一印象は重要である。そのため、高野山としてふさわしい環境や雰囲気を形成し、魅力を高め、外部からの高い評価を維持し続けることが望まれる。

② 自動車利用の適正化

住民の日常生活の多くの場面や高野山で働く従業員の通勤に自動車が活発に利用されており、高野山の中心部には生活や通勤・業務のための自動車交通が集中している。それに伴い、路上駐車車両が歩行者の通行を妨げ、歩行の安全性や快適性が損なわれ、金剛峯寺前駐車場などを通勤利用の自家用車が占有し、参拝者や観光客の駐車場利用を阻害するなどの問題が発生している。

参拝者や観光客も自家用車で訪れる人の割合が高く、トップシーズンには駐車場の容量不足や交通渋滞が発生している。

これらの問題の解決を図るためには、高野山に集中する自動車交通需要にふさわしい駐車場等の施設整備を行うことが解決すべき一つの課題と考えられる。それに加え、自動車利用者のモラルやマナーの向上を図り、自動車の適正な利用（例えば、目的に応じた適切な場所への駐車、歩行者の通行に配慮した駐車の方法など）を行うことがもう一つの重要な課題と考えられる。

③ 公共交通サービスの充実

高野山内の公共交通は、南海りんかんバスの路線バスにより高野山駅～奥の院前間などを中心に運行されている。しかし、千手院橋～大門間は便数が少なく、高野山駅から金剛峯寺前に直通するバスが少ないなど、改善余地も見られる。

公共交通の利用が主で高野山内を徒歩やバスで周遊する外国人観光客が増加していること、先に指摘した自動車利用の適正化のためには、公共交通を利用した高野山内の周遊が望まれることなどから、高野山駅と高野山内を結ぶという役割に加え、高野山内の移動手段という役割も公共交通が担うことのできるよう、公共交通サービスの充実を図ることが一つの重要な課題である。

④ 需要の季節変動に応じた交通計画の策定

高野山の交通需要は、平日と休日、トップシーズンと平常期で大きく異なる。すなわち、平日や平常の休日は、駐車場などにも余裕があるが、平常の何倍もの自動車交通が集中するお盆やゴールデンウィーク、紅葉期などのトップシーズンには、既存施設の有効活用に加え、集中する交通需要に対応した対策が必要となる。

トップシーズンにおける駐車場不足や交通渋滞などの問題を軽減するためには、トップシーズンの交通需要やその特性を踏まえた交通施設の運用計画をあらかじめ定めておくことが重要である。

⑤ 日常生活や商業活動への配慮

高野山は多くの来訪者が訪れる霊場であるとともに、住民や商工事業者など高野山で生活する人々の生活の場や業務活動の場でもある。総合交通計画の策定に当たって、来訪者のみならず、高野山で生活する人々への配慮も必要である。

そのため、参拝者や観光客の安全・快適な交通環境の創出に加え、生活者の利便性も踏まえた交通計画の策定が課題となる。たとえば、来訪者の集中が著しいトップシーズンには円滑な自動車交通の流れや安全・快適な歩行環境を重視した自動車利用の適正化や公共交通サービスの提供を行う一方、通常の休日や平日など来訪者が比較的少ないときには、生活や業務活動に便利な自動車利用を行うなど、時期による交通特性の違いなどに応じた交通計画を策定することが考えられる。

3. 交通の目指すべき方向

(1) 高野町の将来像

高野町の総合交通計画の策定に際しては、交通を取り巻く現状や解決すべき課題を認識する一方、今後、高野町が目指していくべき将来像を明確にし、その実現のためにどのような交通体系が望ましいかを示すことが必要である。

高野町は、弘法大師空海が開創した高野山を中心とした歴史、文化、伝統、豊かな自然を有する町であり、1200年間に及びこれらの有形無形の資源を現在に伝えている。今後とも、これら有形無形の資源を再認識し、高野山およびその周辺地区も含めた町全体で、その良さを守り、伝え、活かしていくことが、豊かなまちを創り出していくための原動力になると考える。

また、高野山に求められているのは、これまでの高野山真言宗総本山という信仰の対象としてだけでなく、高野の歴史、文化、歴史的景観、豊かな自然環境や心の癒しを求める多角的なものとなっている。こうした高野山への要請の変化に応じていくためには、魅力の根源である高野山が本来有していた聖地にふさわしい“静寂”と風情ある“賑わい”を再び創出していくことが重要と考える。

こうした認識のもと、高野町が発展していくための将来像を次のように設定する。

- ・高野山本来の霊場としての“静寂”を取り戻し、風情ある往時の賑わいを創出するため、「高野山の原風景の回復」を目指す。

図-13 静寂と風情ある往時の賑わいのイメージ



(2) 交通体系の目指すべき姿

わが国が高度経済成長を達成し、世帯における自動車の保有と利用が進展していく過程において、高野町においても自動車交通需要の増大に対応するため、高野山内の道路拡幅などのインフラ整備を進めてきた。その結果、自家用車や観光バスなど自動車が利用しやすいまちの形態に変化していった。それにより、個人のニーズに応じた移動の自由度は増したものの、自動車交通の増加による騒音や交通混雑などの問題が生じ、「高野山の原風景」や「霊場としての静寂で荘厳な雰囲気」が失われつつある。

世界遺産に指定され、国の内外から高い評価を得ている高野山において、自動車による騒音、道路混雑、不適切な駐車（違法な路上駐車や駐車に適さない広場等への駐車）による景観の阻害などをそのまま放置すれば、霊場としての雰囲気を阻害し参拝客・観光客の期待を裏切ることになる。特に、高野山を歩いて楽しもうとする人たちにとって、自動車による雰囲気の阻害、安心して快適に歩行できる環境の阻害などが続くと高野山のイメージダウンにつながり、聖地としての高野山の環境空間を維持できなくなる可能性がある。

こうした状況から、「高野山の霊場としての雰囲気を重視し」、「賑わいを創り出す歩く人にとっても便利な交通体系を目指す」との認識から、高野山の交通体系の目指すべき姿を次のように想定する。

- ・高野山本来の霊場としての“静寂”と“風情ある賑わい”がある「高野山の原風景の回復」を目指し、「歩く人を重視した交通体系」へ転換する。
- ・霊場としての雰囲気を維持するため、高野山に住み、働き、訪れる人の全てが節度をもって自動車を利用し、大門から奥之院に至るまで安全・快適に歩行できる環境を創出するとともに、交通渋滞や自動車による喧騒の緩和を図る。

(3) 新たな交通体系構築の基本方針

交通体系の目指すべき姿を実現するため、「歩く人を重視した歩行環境の創出」、「高野山にふさわしい公共交通の充実」、「高野山での車の使い方を工夫」の3つの基本方針に基づき、高野町の新たな交通体系を構築していく。

① 歩く人を重視した歩行環境の創出を図る。

- ・高野山の聖地としての環境の中を歩くことが心の癒しとなるよう、全ての歩行者が快適に歩ける環境を創り出す。
- ・大門から奥之院への人の流れを創出し、風情ある賑わいの創出を目指す。
- ・誰もが歩きやすく、高野山らしい雰囲気に触れられる沿道景観を創出する。

② 高野山にふさわしい公共交通サービスの充実を図る。

- ・歩いて参拝・観光する人の円滑で快適な移動を支援するため、徒歩とバス等で周遊できる公共交通サービスの充実を図る。
- ・大門から奥之院に至る高野山全体にわたって円滑に移動ができるよう、また、公共交通のターミナルである高野山駅と高野山内の円滑で便利なアクセスを確保するよう、公共交通体系の改善を図る。

③ 高野山での車の使い方を工夫する。

- ・これまでの利便性を優先した自由な自動車の使い方から脱却し、高野山の聖地としての環境を重視した節度のある自動車の使い方に転換する。
- ・そのため、高野山の住民や高野山で働く人の理解と協力を得ながら、時期や曜日、時間帯によって異なる高野山の交通特性に応じた自動車の使い方や駐車場所の適正化を図る。
- ・高野山を訪れる参拝者や観光客に対しては、その目的や行動特性に応じた駐車場の適正な利用や、徒歩と公共交通による高野山内の周遊を案内・誘導する。

4. 計画の前提条件

高野町総合交通計画を策定する際、関連する道路整備や施設の整備など、以下の事項を前提条件とする。

(1) 高野山環状道路の整備

現状では、大門から中の橋交差点に至る高野山内のメインストリートが国道 480 号と国道 371 号に指定されており、国道 371 号はさらに高野龍神スカイラインとして龍神温泉や白浜方面につながっている。このため、高野山を訪れる人に加え、高野山を經由して龍神・白浜方面と行き来する自動車も高野山を通過する構造となっており、このことが高野山内の交通混雑に少なからず影響していると考えられる。

このような状況に対し、和歌山県が事業主体となって、高野山内を迂回して高野龍神スカイラインを結ぶ高野山環状道路が建設中であり、大法会が開催される平成 27 年までに供用される予定である。高野町総合交通計画の策定において、高野山環状道路の整備を前提とするとともに、高野山内の周遊のあり方や自動車利用のあり方の検討に反映させる。

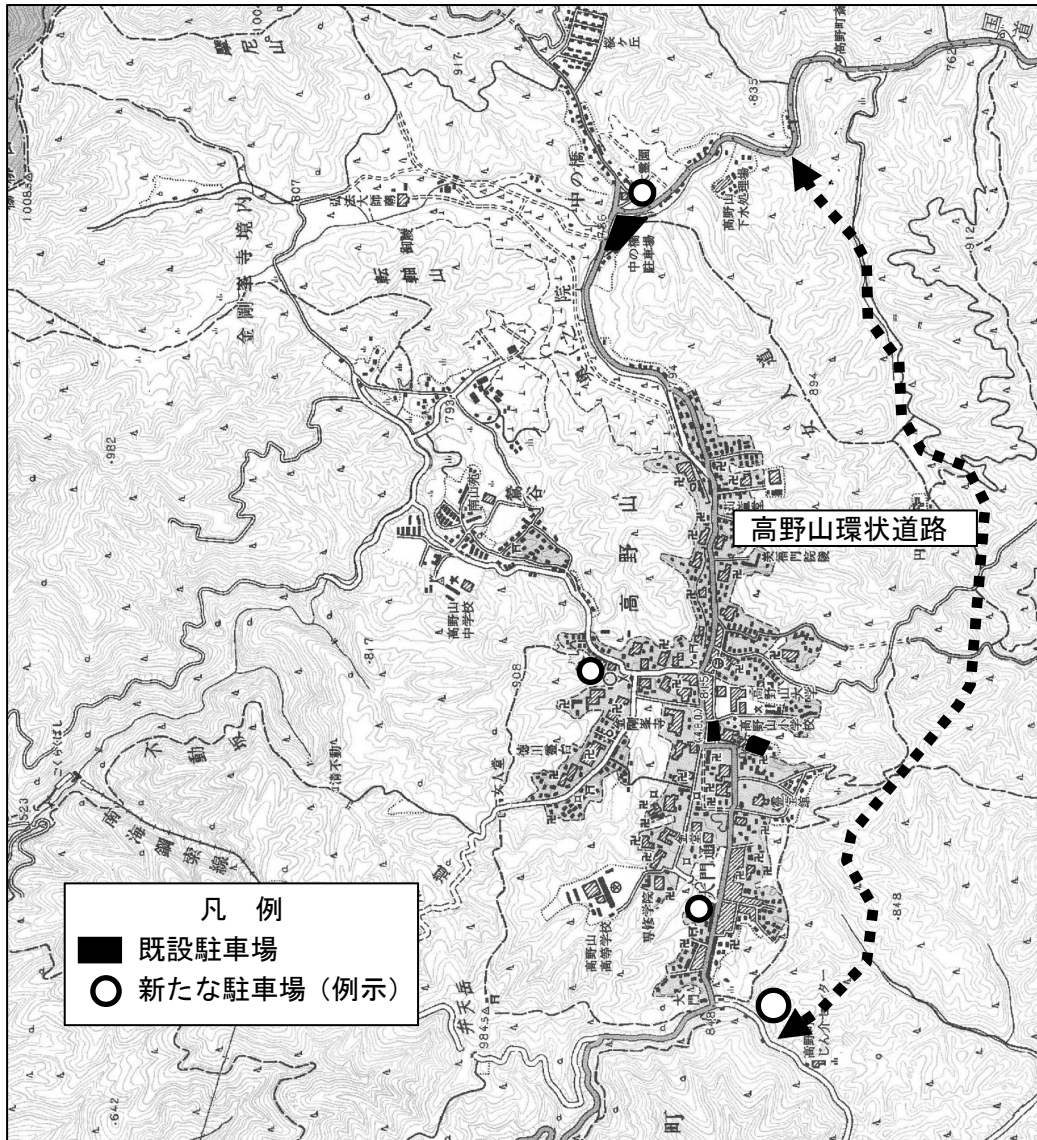
(2) 新たな駐車場の整備と駐車場の有料化

現在、金剛峯寺が管理する高野山内の駐車場は、全て無料となっている。しかし、トップシーズンには金剛峯寺前駐車場など主要な駐車場が満車となり、入場待ちが生じて渋滞の原因となったり、通勤の自家用車が金剛峯寺前駐車場に駐車し、参拝者や観光客が駐車できないという問題も生じている。

こうした問題に対処するため、金剛峯寺や高野町が主体となって、新たな駐車場の整備が計画されている。また、その整備に合わせて、駐車場の有料化が検討されている。

このような状況を踏まえ、高野町総合交通計画を策定する際、新たな駐車場が整備されること、今後、高野山内の駐車場は有料化されること（ただし、料金水準については未定）を前提とする。

図-14 計画の前提条件（高野山環状道路、駐車場整備）



5. 高野町における将来の交通体系

(1) 目指すべき将来像の実現に向けた施策の全体構成

「高野山本来の霊場としての“静寂”を取り戻し、風情ある往時の賑わいを創出するため、『高野山の原風景の回復』を目指す」という高野町の将来像の実現に向け、「歩く人を重視した歩行環境の創出を図る」「高野山にふさわしい公共交通サービスの充実を図る」「高野山での車の使い方を工夫する」という新たな交通体系構築のための3つの基本方針に則り、表-7に示す施策を展開する。

表-7には、7つの施策体系と14の具体的な施策を示しており、合わせてそれぞれの施策と3つの基本方針の関連を示している。それぞれの施策の具体的内容については、次節以降に示す。

高野町の将来像の実現のためには、高野山内の移動手段の改善を図るだけでなく、高野山全体にわたって賑わいが創出できるよう、現状では訪れる人の少ない地区（例えば、壇上伽藍より西の地区、五の室など）の魅力のさらなる向上や情報発信など、まちづくりの視点からの検討も必要と考えられる。本計画ではまちづくりに関する具体策までは言及しないが、それを支える交通体系の形成や提供すべき交通サービスの内容について記述する。

表-7 高野町の将来像の実現に向けた施策の全体構成

施策体系	施策の概要	歩く人を重視した歩行空間の改善	高野山にふさわしい公共交通サービスの充実	車の使い方の工夫
道路空間の使い方の改善	・狭幅員区間等における道路の使い方の検討	○		○
駐車場の適正化	・路上駐車の見直し	○	(○)	○
	・利用目的に応じた駐車場の整備			○
	・料金設定の工夫による駐車場利用の適正化			○
公共交通サービスの充実	・周遊や観光の利便性を高めるバス路線の再編		○	
	・周遊や観光の拠点となるバスターミナル機能の整備		○	
	・観光客等の行動特性を考慮したバスダイヤの設定		○	
	・高齢者等の移動を支援するタクシーサービスの充実		○	
自動車と公共交通の連携	・自家用車で来訪した人が徒歩やバスで周遊できる仕組みづくり（企画乗車券の販売など）		○	○
	・フリッジパーキングの設置と路線バスの連携		○	○
公共交通の魅力向上	・新たな技術やシステムの導入による公共交通の魅力向上	○	○	
周遊のための情報提供	・新しい技術を導入した情報提供の実施（デジタルサイネージ、携帯端末などの活用）	○	○	
	・案内標識等の充実	○	○	
需要の季節変動に応じた施策の展開	・需要の多寡に応じた交通需要マネジメントの実施	○	○	○

(2) 道路空間の使い方の改善（狭幅員区間等における道路の使い方の検討）

高野山では、日常生活、業務、参拝、観光のあらゆる場面で自動車利用が主となっている一方、徒歩で高野山内を周遊する参拝者や観光客も少なくない。

高野山内を東西に縦貫する国道 480 号や 371 号では 2 車線の車道が確保され、歩道も整備されている区間が多いが、一部の区間、とりわけ中心部に近く歩行者交通量の多い区間において、道路幅員が狭く、歩道が未整備であったり歩道幅員が狭い箇所が見られる。そのような区間では、走行する自動車や路側に駐車する車両によって、歩行の安全性や快適性が阻害されている。

多くの自動車が通行する現状では、道路幅員の狭い区間で直ちに歩道の拡幅や新設を行うことは、円滑な自動車交通の流れを確保するという観点から困難である。しかし、高野山環状道路の供用に伴う通過交通等の迂回、高野山内における公共交通サービスの充実、自動車の使い方の工夫などによって高野山内の自動車交通が減少するとともに、流入する自動車交通量の抑制、方向や速度の規制などの取り組みを総合的に実施することにより、歩行者が安心して安全に歩行できる空間を確保した環境を創出することができれば、道路の使い方を改めて検討することが可能になる。

この検討に当たっては、参拝者や観光客などの安全・快適な歩行空間の創出のみならず、生活者や商店などの利便性にも配慮した検討を行うことが重要である。

(3) 駐車適正化

① 路上駐車削減

高野山内では、国道 371 号・480 号の南側路側（西行車線）など、駐車禁止の規制がかかっていない区間があり、このような区間では路上駐車が見られる。交通量の多い区間では、路上駐車は路線バスの通行を妨げるなど、円滑な交通の流れを阻害しているほか、観光客など歩く人の安全で快適な歩行環境を阻害している。

そこで、トップシーズンなど歩行者交通量の多い時期には、臨時駐車場などを設置して路外駐車場の確保を図るとともに、駐車禁止となっていない区間についても路上駐車を減らして歩行環境の改善を図る。

② 利用目的に応じた駐車場の整備

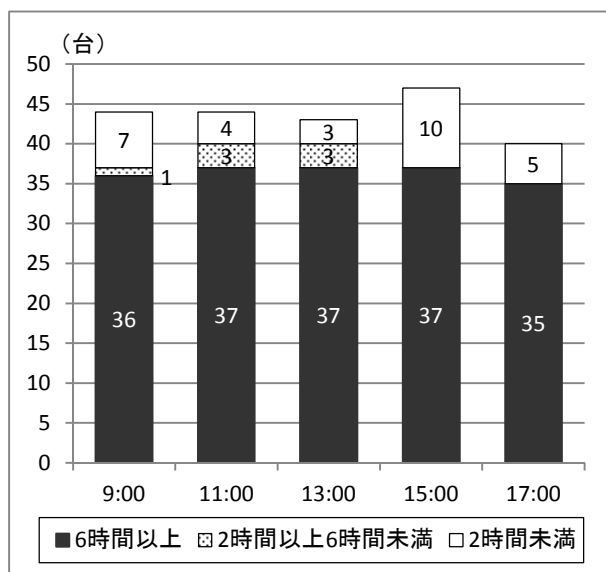
金剛峯寺前駐車場が高野山内の従業員の通勤車両で占有され、参拝者や観光客が駐車できないという現状に対し、平成 24 年 8 月に「通勤マイカーの駐車に関する社会実験」（以下、「社会実験」と略記）を実施し、臨時駐車場を設置して通勤マイカーを駐車するように働きかけた。

図-15 は社会実験前と実験中の平日について、金剛峯寺前駐車場における駐車時間別の駐車台数を 2 時間おきに観測した結果を表しているが、普段（実験前）は長時間駐車が占有しているのに対し、通勤マイカーを他の場所に移したことにより短時間の駐車が増えていることがわかる（実験中）。すなわち、通勤用の駐車場を臨時に設置したことにより、金剛峯寺前駐車場から長時間駐車車両が一掃され、多くの参拝者や観光客が金剛峯寺前駐車場を利用できるという、本来の姿が実現された。

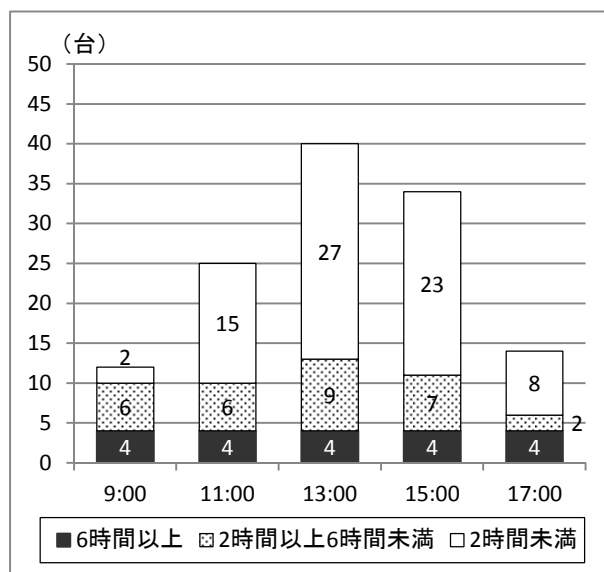
社会実験の結果は、目的に応じた駐車場整備の必要性とその有効性を示すものである。高野山内では、現在、金剛峯寺や高野町が主体となって駐車場整備が進められようとしているが、利用目的を考慮した駐車場の配置や、目的によって異なる駐車場の利用特性を考慮した運営などを行うことにより、現下の問題解決に資する駐車場整備を推進する。

図-15 金剛峯寺前駐車場の駐車時間別・駐車台数（社会実験前／実験中の比較）

< 7月5日（木） >（実験前・平日）



< 8月1日（水） >（実験中・平日）



注：金剛峯寺前駐車場の小型車駐車スペースは36台分。実験前は6時間以上の駐車車両（ほとんどが通勤マイカー）が朝の9時から夕方までその全てを占領していることがわかる。

③ 料金設定の工夫による利用の適正化

高野山内では、金剛峯寺前駐車場や中の橋駐車場をはじめ、参拝者や観光客が利用する駐車場は無料である。しかし、無料であることが通勤マイカーに代表される恒常的な長時間駐車を引き起こしている。これに対し、金剛峯寺では、今後駐車場を有料化することとしており、本計画ではそれを計画の前提条件としている。

駐車場の料金を設定する際、場所や時期などに応じて駐車料金に差をつけるなど、料金設定を工夫することによって、駐車目的や利用特性に応じた駐車場の利用を効果的に誘導することが可能である。例えば、参拝者や観光客に対しては、短時間の料金を安価に設定することによって、何度もお参りに来られる参拝者の負担を軽減する一方、異なる駐車場を何度も利用すると割高になる料金設定をすることにより、高野山内を周遊する滞在時間の長い観光客の徒歩や公共交通機関利用を促進・誘導することも可能である。

また、通勤利用者に対しては、中心部から離れた場所の駐車場は割安に、中心部に近い駐車場は割高に料金を設定することにより、駐車場所の誘導を図ること、時期によって駐車料金に差をつけて混雑する時期には公共交通利用を促すことなど、様々な設定が可能である。

このような駐車料金の設定により、駐車場利用の適正化を図る。

(4) 公共交通サービスの充実

① 周遊や観光の利便性を高めるバス路線の再編

高野山では、高野山駅と高野山内を結ぶ路線バスが運行されており、公共交通で高野山を訪れる人や、徒歩や公共交通で高野山を周遊する人にとって必要不可欠な交通手段として、重要な役割を果たしている。

現状では、高野山駅でのケーブルとの接続や、高野山駅～奥の院前間の運行が中心となっており、高野山駅から金剛峯寺前や壇上伽藍、大門方面に直通するバスの運行回数は少ない。また、高野山を代表する奥之院と金剛峯寺を直接結ぶバスの便数が少ない。

高野山の賑わいを創出するためには、高野山の全体にわたって観光客が周遊することが重要であり、たとえば、大法会の記念事業として進められている伽藍中門再建などを核に、壇上伽藍より西の地区の魅力を高めるなど、現在は訪れる人の少ない地区も多くの人々が周遊できる仕組みづくりが必要である。それとともに、高野山全体にわたって便利に気軽に利用できる公共交通サービスの提供が求められる。

そのため、高野山駅から金剛峯寺・大門方面へのアクセス向上、奥之院から金剛峯寺・大門方面への路線バスの利便性の向上を図り、周遊や観光に便利なバス路線に再編していく。

② 周遊や観光の拠点となるバスターミナル機能の整備

バス路線をこのような形態に再編するため、奥之院に次いで多くの参拝者や観光客が訪れる金剛峯寺付近に路線バスの転回場とバス待合場所を整備するなど、バスターミナルとしての機能を整備し、徒歩や公共交通で高野山を周遊するための拠点とする。

それとともに、たとえば、高野山と奥の院前を結ぶ路線バスを上記のターミナル経由にすることなどにより、高野山駅と金剛峯寺、奥之院と金剛峯寺のアクセスを容易にすることができる。

③ 観光客等の行動特性を考慮したバスダイヤの設定

上記に加え、現状の路線バスの運行ダイヤは、大門での折り返し時間が短いため、路線バスで大門を訪れた人にとって帰りのバスの待ち時間が長くなるなど、改善余地がある。

そのため、高野山駅へのアクセス交通は確保しつつ、観光客の行動特性を考慮し、複数の場所を路線バスを利用して便利に周遊できるダイヤ設定など、高野山内の周遊の利便性も確保できるバスダイヤの設定について検討する。

④ 高齢者等の移動を支援するタクシーサービスの充実

高齢化の進展に伴い、参拝者を中心に高齢者（特に75歳以上の後期高齢者）の来訪が増加する中、鉄道・ケーブルを利用して高野山を訪れる高齢者等、徒歩や路線バスによる移動が必ずしも容易でない来訪者の高野山内での移動を支援するため、公共交通の一つと位置付けられるタクシーサービスの充実を図る。

その一環として、金剛峯寺前や中の橋駐車場前など、主要な地点におけるタクシー乗り場を整備するなど、タクシーをスムーズに利用できる環境を整える。

(5) 自動車と公共交通の連携

① 自家用車で来訪した人が公共交通で周遊できる仕組みづくり

高野山での自動車利用の適正化を図り、歩く人を重視した交通体系に転換していくためには、「自家用車で来訪した人が駐車場に車を置き、路線バスや徒歩で高野山を周遊する」という高野山観光のスタイルを普及させていくことが必要である。

そのためには、駐車料金の設定を工夫して1箇所に長く駐車し続けた方が「お得感」のある料金体系とするとともに、自家用車で来訪した人が気軽に公共交通を利用できる仕組みの導入が必要である。そのため、駐車場における路線バス一日乗車券の優待価格での販売、徒歩と路線バスで周遊した人に対する駐車料金の割引などの優遇策について、具体化を図る。

② フリンジパーキングの設置と路線バスの連携（パークアンドバスライド）

高野山内の歩行環境を向上させるには、高野山内の自動車交通量をなるべく抑制することが望まれる。特に、自動車交通が集中し渋滞が発生するトップシーズンにおいて、その必要性は高い。

そのため、トップシーズンにおいて、高野山環状道路の建設残土を用いて塵芥センター近くに整備される駐車場を高野山からみた「フリンジパーキング」と位置付け、主に観光を目的とした車両を誘導する。同時に、フリンジパーキングから高野山内へのアクセスを図るため、高野山内とフリンジパーキングを結ぶ路線バス（シャトルバス）を運行する。

(6) 公共交通の魅力向上

歩く人を重視した交通体系を構築し、高野山にふさわしい公共交通サービスを充実させるためには、路線バス車両自体の魅力の向上を図るとともに、歩行者などに対して優しく、霊場としての荘厳で静寂な雰囲気にも見合った車両の導入を図ることも重要である。

南海電鉄や南海りんかんバスでは、「天空」の運行や、天空のカラーに合わせた路線バス車両のデザインなどの取り組みが既に進められ、高野山のイメージを彷彿させる車両の導入が行われているほか、ノンステップバスやハイブリッドバスの導入などにより、利用のし易さや環境への配慮も進められている。

今後も、運行事業者の協力のもとで、新たな技術やシステムを積極的に取り入れるなどにより、公共交通の魅力向上をさらに図っていく。

(7) 周遊のための情報提供

① 新しい技術を活用した公共交通に関する情報提供

高野山を訪れた人が快適に周遊するためには、地理案内、施設の解説、観光情報、イベント情報、交通、宿泊などに関する情報が必要不可欠である。

公共交通に関する情報については、バス停や駅に掲出してある路線図や時刻表が中心となるが、休日や繁忙日に運行される臨時バスの運行情報については、バス停や高野山内において得ることは難しい。

これに対し、近年はGPSの技術革新と、GPS機能を搭載したスマートフォンの普及により、自らの所在地や周辺の地図情報などが瞬時に得ることができるようになった。この技術を活用することにより、路線バスの現在地に関する情報提供が、大きな設備投資をすることなく、容易に発信・受信できるようになっている。この技術を活用した路線バスのロケーションシステムも、実用化されている。

高野山においても、新たな技術を活用した情報提供の内容や方法について検討し、公共交通サービスに関する情報提供を行う。

② 案内標識等の充実

一方で、高野山を訪れる人には高齢者も多く、新しい技術による情報提供だけではその情報が行き届かない人が少なくない。そのため、従来型の案内標識や案内情報板の充実を図り、徒歩や公共交通で周遊する人の利便性の向上を図る。

(8) 交通需要の季節変動に応じた施策の展開

高野山の来訪者数は、季節変動が大きい。そのため、交通需要変更に応じた施策の実施や、交通需要マネジメントを行うことが必要である。本計画では、①平日、②平均的な休日、③トップシーズンに区分して、その需要特性に応じた交通需要マネジメントのあり方について記述する。

① 平日

平日に高野山を訪れる人は、通勤や業務を合わせ、自家用車利用者が約 4,900 人(約 1,700 台)、公共交通利用者が約 700 人である。このため、道路の混雑は見られず、駐車場にも余裕があり、路線バスも大きな混雑は見られない。

しかし、金剛峯寺前駐車場を通勤の自家用車が占領し、参拝者や観光客が駐車できないという問題が生じているほか、生活者による路上駐車が歩行者の安全性を脅かしたり、聖地としての雰囲気や景観を損ねるなどの問題が生じている。

その一方で、平日は来訪者が少ないため、高野山の荘厳で落ち着いた雰囲気を感じることできる良い機会であるともいえる。

そこで、平日は、次のような施策によって通勤者や生活者による自動車の適正利用を促し、高野山の聖地としての雰囲気や景観の向上を図る。

a) 目的に応じた駐車場利用の推進

- ・駐車場の整備や駐車場の有料化に合わせ、駐車料金を適切に設定し、目的に応じた駐車場利用を誘導する。

b) 自動車利用の適正化

- ・日常の生活や業務活動に必要な自動車利用は適切に行い、交通ルールやマナーを守って適切な場所に駐車することにより、高野山内の生活者の利便性を確保するとともに、歩行環境の改善や高野山の聖地としての雰囲気や景観の向上の両立を図る。

表-8 平日の交通手段別来訪者数(推計値)

交通手段	台数 (台/12h)	平均乗車人数 (人/台)	人数 (人)	割合 (%)	備考
乗用車	1,740	約 2.8	約 4,900	58%	台数は平成 17 年道路交通センサスの平日の値、平均乗車人数は一般的な事例に基づく想定値
バス	80	約 35	約 2,900	34%	台数は平成 17 年道路交通センサスの平日の値、平均乗車人数は一般的な事例に基づく想定値
鉄道	-	-	約 700	8%	高野山駅降車客数(南海電鉄資料) 平成 19 年 10 月の平日の平均値
合計	1,820	-	約 8,500	100%	

② 平均的な休日

平均的な休日に高野山を訪れる人は、通勤や業務を合わせ、自家用車利用者が7,500人(約2,700台)、公共交通利用者が約1,200人である。高野山内の国道480号などは平日より交通量は多いものの、渋滞を巻き起こすほどの交通量にはならない。しかし、路上駐車車両が自動車交通の円滑な流れを妨げたり、観光バスが路上で乗客の乗降を扱い、自動車の円滑な流れや歩行者の安全な通行を妨げるケースが散見される。

金剛峯寺前駐車場や中の橋駐車場の1階は、時間帯によって利用が多く、満車になることもある。しかし、本山前第二駐車場や中の橋駐車場の2階を利用することによって、駐車場が不足することはない。

路線バスは、午前中に高野山内に到着する便や夕方高野山駅に向かう便の利用が多くバス車内が混雑し、臨時便が運行されるケースも多い。公共交通での来訪者が平日より多く、徒歩や路線バスで高野山内を周遊する人も多くなる。

表-9 平均的な休日の交通手段別来訪者数(推計値)

交通手段	台数 (台/12h)	平均乗車人数 (人/台)	人数 (人)	割合 (%)	備考
乗用車	2,660	約 2.8	約 7,500	57%	台数は平成19年9月9日の値、平均乗車人数は一般的な事例に基づく想定値
バス	120	約 35	約 4,300	33%	台数は平成19年9月9日の値、平均乗車人数は一般的な事例に基づく想定値
鉄道	-	-	約 1,200	10%	高野山駅降車客数(南海電鉄資料) 平成19年9月の土日祝の平均値
合計	2,780	-	約 13,000	100%	

このようなことから、平均的な休日には次のような施策を実施し、自家用車で来訪した人にも徒歩や公共交通による周遊を促し、山内の自動車交通量や路上駐車車両の減量化を図るとともに、徒歩や公共交通による周遊の利便性・安全性を確保する。

a) 目的に応じた駐車場利用の推進

- ・駐車場の整備や駐車場の有料化に合わせ、駐車料金を適切に設定し、目的に応じた駐車場利用を誘導する。
- ・また、何度も駐車場を利用すれば割高となる駐車料金を設定し、徒歩や公共交通による周遊を誘導する。

b) 自動車利用の適正化

- ・日常の生活や業務活動における自動車利用は適切に行うとともに、交通ルールやマナーを守り、参拝者や観光客にも配慮して適切な場所に駐車することにより、歩行環境の改

善と高野山の聖地としての雰囲気や景観の向上を図る。

c) 公共交通サービスの充実

- ・利用しやすいバス路線への再編やダイヤ設定を行い、徒歩や公共交通による周遊の利便性を高める。

d) 自動車と公共交通の連携

- ・駐車場における一日乗車券の優待販売などのインセンティブ（※）により、自動車利用者が徒歩や公共交通で周遊することを誘導する。

※ インセンティブ： 人々の意思決定や行動を変化させるような優遇策

③ トップシーズン

トップシーズン（紅葉期の休日）に高野山を訪れる人は、通勤や業務を合わせ、自家用車利用者が約 12,000 人（約 4,300 台）、公共交通利用者が約 1,700 人である。なお、公共交通の利用者は、ゴールデンウィークやお盆のピーク日には、3,500～4,300 人に及ぶ。高野山では、千手院橋交差点を先頭に交通渋滞が発生したり、金剛峯寺前駐車場や本山前第二駐車場、中の橋駐車場は満車となることもある。

公共交通の利用者は、紅葉期では平均的な休日の 1.5 倍、ピーク日には 3～4 倍近くとなり、路線バスの臨時便が多数運行されるほか、満員状態の路線バスも見受けられる。

高野山内を徒歩で周遊する人も多く、歩道の整備されていない区間では、路上駐車車両と歩行者が輻輳する（交じり合って込み合う）など、歩行環境は著しく低下する。

表-10 トップシーズン（紅葉期）の来訪者数（推計値）

交通手段	台数 (台/12h)	平均乗車人数 (人/台)	人数 (人)	割合 (%)	備考
乗用車	4,280	約 2.8	約 12,000	71%	台数は平成 17 年道路交通センサスの休日の値、平均乗車人数は一般的な事例に基づく想定値
バス	90	約 35	約 3,200	19%	台数は平成 17 年道路交通センサスの休日の値、平均乗車人数は一般的な事例に基づく想定値
鉄道	-	-	約 1,700	10%	高野山駅降車客数(南海電鉄資料) 平成 19 年 11 月の土日祝の平均値
合計	4,370	-	約 16,900	100%	

注：ゴールデンウィークの鉄道利用者は約 1,800～4,300 人、お盆は約 2,000～3,500 人である。

このように、来訪者の集中が著しいトップシーズンにおいては、駐車場の容量を拡大して駐車車両を最大限に受け入れ、道路上の自動車交通量を減量化し、交通渋滞の緩和を図る必要がある。また、駐車場において公共交通と連携することによって徒歩や公共交通による周遊を促進し、山内の自動車交通量や路上駐車の前減量化を図ることが重要である。

さらに、徒歩や公共交通で山内を周遊する人も多いことから、その安全性や快適性を高めることも必要である。

a) 駐車場の容量拡大と道路交通量の減量化

- ・臨時駐車場の設置やフリンジパーキングの設置などにより、駐車場の容量を拡大し、道路交通量の減量化と交通渋滞の緩和を図る。

b) 目的に応じた駐車場利用の推進

- ・駐車料金の設定によって、主に通勤マイカーは中心部から離れた駐車場に誘導し、中心部の駐車場は参拝者や観光客が利用できるよう、来訪目的に応じた駐車場利用を強力に誘導する。
- ・また、何度も駐車場を利用すれば割高となる駐車料金を設定し、徒歩や公共交通による周遊を誘導する。

c) 安全・快適な歩行環境の確保

- ・上述の駐車場の容量拡大や目的に応じた駐車場利用を推進することによって、公共交通や徒歩で高野山内を周遊する人に対する安全・快適な歩行環境を創出するとともに、高野山の聖地としての雰囲気や景観の向上を図る。

d) 公共交通サービスの充実

- ・利用しやすいバス路線への再編やダイヤ設定を行うとともに、高野山内の全体にわたって路線バスの臨時便を運行し、徒歩や公共交通による周遊の利便性を高める。

e) 自動車と公共交通の連携

- ・駐車場における一日乗車券の優待販売などのインセンティブにより、自動車利用者が徒歩や公共交通で周遊することを誘導する。
- ・フリンジパーキングを設置して、高野山に流入する自動車交通量を抑制するとともに、フリンジパーキングと高野山内を結ぶシャトルバスを運行し（パークアンドバスライドの実施）、高野山内へのアクセス交通手段を確保する。

表-11 交通需要の変動に応じた交通需要マネジメントの方策

施策体系	施策の概要	平日	平均的な休日	トップシーズン
駐車の適正化	・ 目的に応じた駐車場利用の推進	通勤	通勤 周遊	通勤 周遊
	・ 料金設定の工夫による駐車場利用の適正化		○	○
	・ 日常の生活や業務利用における自動車利用の適正化	○	○	
	・ 自動車交通量や路上駐車の減量化			○
公共交通サービスの充実	・ 周遊や観光の利便性を高めるバス路線の再編		○	○
	・ 観光客等の行動特性を考慮したバスダイヤの設定		○	○
自動車と公共交通の連携	・ 自家用車で来訪した人が徒歩やバス等で周遊できる仕組みづくり（企画乗車券の販売など）		○	○
	・ フリンジパーキングの設置と路線バスの連携			○
周遊のための情報提供	・ 新しい技術を導入した情報提供の実施（デジタルサイネージ、携帯端末などの活用）		○	○
	・ 案内標識等の充実		○	○

(9) 施策の実施にあたって

① 総合的な視点からの施策の推進

以上に示した施策を実施するに当たり、施策の効果をより高めるためには関連する施策をセットで実施することが重要である。例えば、環状道路の整備によって高野山内の自動車交通量が削減されるとともに、利用目的に応じた駐車場が整備できれば、参拝者や観光客の駐車場の確保が容易になる。それに加えて山内を周遊する公共交通サービスが充実できれば、自動車で来訪した人も駐車場に車を停めて徒歩やバスで高野山内を移動することができる。

このように、総合的な視点から複数の施策をセットで実施することにより、施策の効果を高めていく。

② 状況に応じた施策の運用（マネジメント）

前節にも示したが、高野山を訪れる人の数は季節によって大きく異なる。施策のマネジメントをうまく実施することにより、その時々状況に応じた対応が可能になる。

例えば、トップシーズンはフリンジパーキングの活用や駐車料金の設定（山内は割高、フリンジパーキングは割安など）によってフリンジパーキングの利用を促し、山内への自動車流入を抑制して歩行環境の快適性向上を図る。一方、オフピークには高野山内の駐車料金を割安に設定することで来訪者も目的地の近くまで自動車アクセスできるほか、生活や業務活動に必要な自動車の利用も適切に行う。

このように、状況に応じて施策を運用することにより、高野山内で移動の利便性や快適性の向上を図る。

○需要の季節変動に応じた施策の展開

・需要の多寡に応じた交通需要マネジメントの実施

①平日

・目的に応じた駐車場利用、自動車利用の適正化

②平均的な休日

・自動車による周遊の抑制、徒歩・公共交通による周遊の促進

③トップシーズン(紅葉期休日)

・駐車場台数の拡大による道路の混雑緩和
・駐車場で公共交通との連携による徒歩・公共交通での周遊の促進

○周遊のための情報提供

・新しい技術を導入した情報提供の実施(デジタルサイネージ、携帯端末などの活用)
・案内標識等の充実



○駐車場の適正化

・利用目的に応じた駐車場の整備
・料金設定の工夫による駐車場利用の適正化

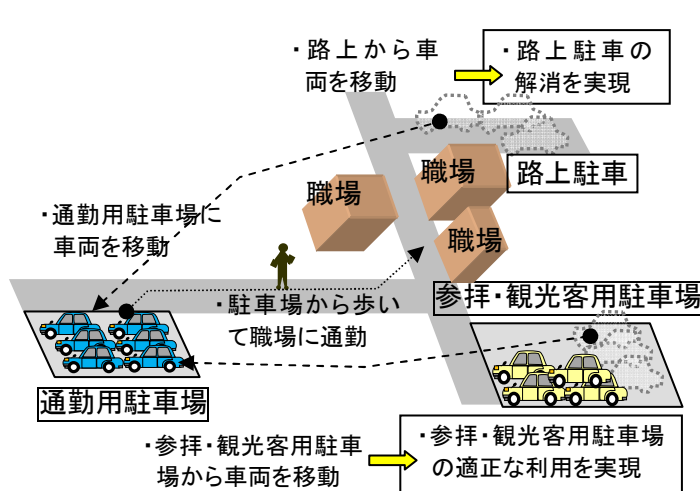
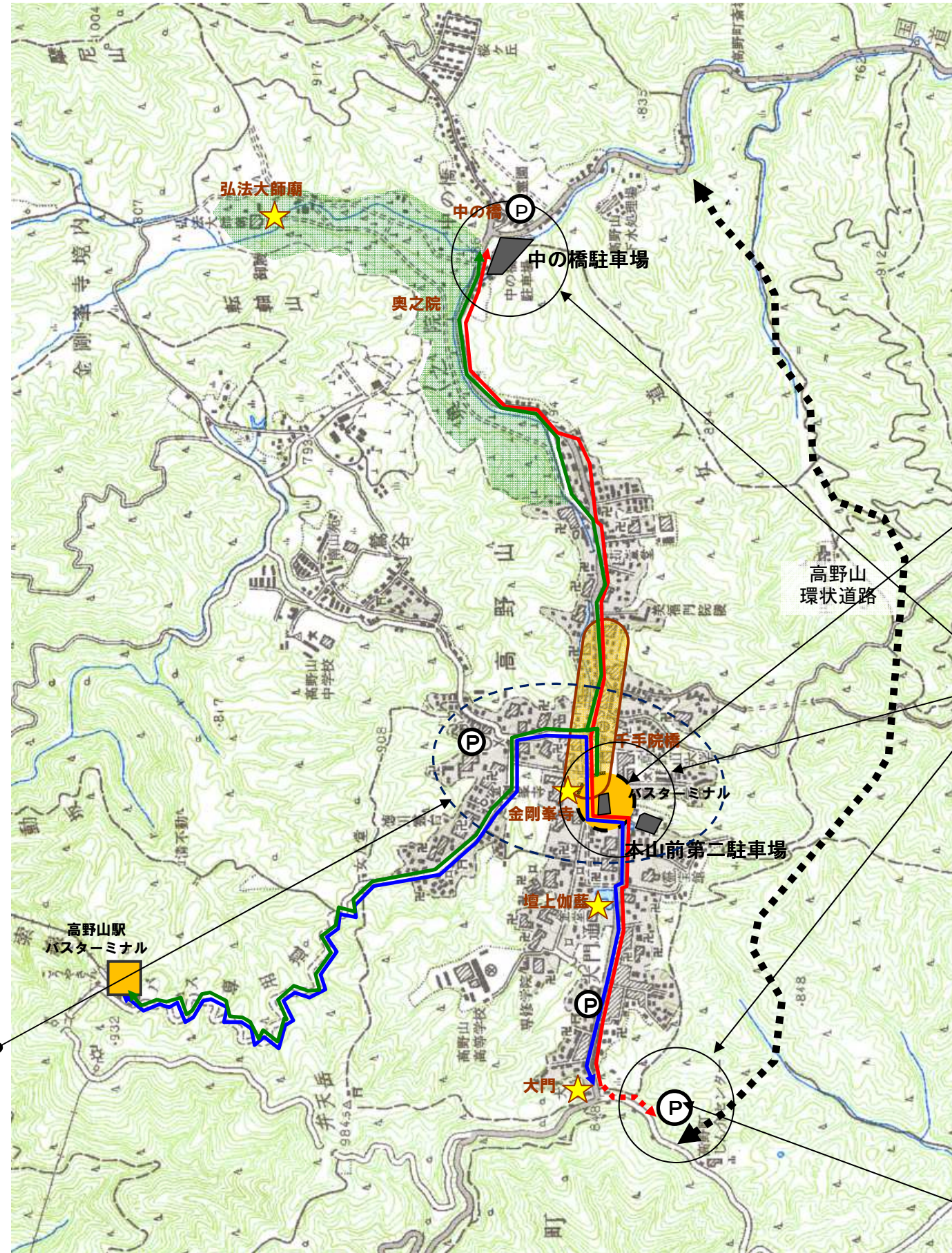
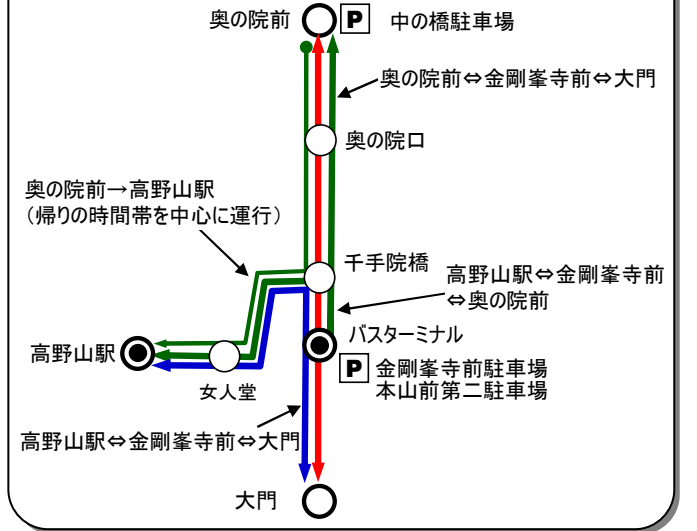


図-16 将来の交通体系



○公共交通サービスの充実

・周遊や観光の利便性を高めるバス路線の再編
・観光客等の行動特性を考慮したダイヤの設定



○周遊や観光の拠点となるバスターミナル機能の整備

・金剛峯寺付近にバスターミナルの機能を備え、徒歩や公共交通での周遊拠点とする。

○自動車と公共交通の連携

・自家用車で来訪した人が、徒歩やバスで周遊できる仕組みづくり(例えば、企画乗車券の販売など)



○公共交通の魅力向上

・路線バスの車両自体の魅力向上、歩行者に優しく、霊場としての荘厳な雰囲気にも見合った車両の導入など。

○自動車と公共交通の連携

・フリンジパーキングの設置と路線バスの連携

6. 事業の実施計画

前章の表-7 (p. 24) に示した施策は、概ね 10 年後の平成 35 年を目途に実施することを想定している。そのうち、現下の問題に対応すべき緊急性を有する施策や、短期的に実現が可能な施策については、施策の内容の具体化を図り、順次実施していく。

一方、高野山環状道路の整備など、関連する事業が施策実施の前提となる施策や、技術開発や施策実施に向けた諸準備が必要となる施策については、10 年後の実施を目指して計画を推進していく。

(1) 短期的に実施すべき施策

① 駐車場の適正化

a) 利用目的に応じた駐車場の整備

通勤マイカーが金剛峯寺前駐車場を占有化し、参拝者や観光客の駐車場利用に支障を来たすことが常態化している中、通勤マイカーの駐車場利用の適正化を至急図るため、新たな駐車場を整備する。とりわけ、高野山大学寮の跡地において、通勤マイカーも利用できる駐車場整備を行う。

b) 駐車料金の工夫による駐車場利用の適正化

高野山内の駐車場の有料化に合わせ、料金設定を工夫することによって、利用目的に見合った駐車場利用の適正化を図る。具体的な料金設定案を検討し、金剛峯寺とも協議・調整を行って、その実現を目指す。

② 公共交通サービスの充実

a) 周遊や観光の利便性を高めるバス路線の再編

現状の路線バスの問題点の改善を図るため、バス路線再編の具体案を検討し、運行事業者である南海りんかんバスへの働きかけを行い、早期のバス路線再編を目指す。

b) 周遊や観光の拠点となるバスターミナル機能の整備

公共交通による周遊の利便性の向上を図るとともに、バス路線の再編に資するため、金剛峯寺付近に路線バスの転回場とバス待合場を整備するなど、バスターミナルとしての機能を整備する。

c) 観光客等の行動特性を考慮したダイヤの設定

高野山駅から金剛峯寺・大門方面へのアクセスの向上、高野山を代表する金剛峯寺と奥之院の移動における路線バスの利便性向上などを図るとともに、大門での観光客の滞在時間を考慮したバスダイヤの設定について、運行事業者である南海りんかんバスへの働きかけを行い、早期のバスダイヤの改善を目指す。

③ 自動車と公共交通の連携

駐車場の有料化に伴って、自家用車で来訪した観光客などが高野山内を徒歩や公共交通で周遊する機会が増加すると考えられる。そのような人たちの公共交通による周遊を支援するため、駐車場において路線バスの1日乗車券を優待価格で販売するなどの仕組みを確立させる。

④ 周遊のための情報提供

高野山開創1200年記念大法会が開催される平成27年には、多くの参拝者が訪れる。その際には、高野山の来訪経験が少ない人も多数来訪することが想定され、高野山内の案内・誘導の重要性が高まる。そこで、大法会の開催に合わせ、スマートフォンや携帯電話を活用した周遊のための案内情報の提供、GPS機能を活用したバスロケーションシステムの導入、案内情報板の充実などを図る。

⑤ 需要の季節変動に応じた交通マネジメントの実施

ゴールデンウィークやお盆における臨時駐車場の設置など、既に実施されている施策もあるが、時期別の交通需要マネジメント施策の内容を体系的に整理して具体化し、より一層効果的な対策が実施できるよう、実行可能な施策から順次実施していく。

(2) 概ね10年後までに実施すべき施策

① 道路空間の使い方の改善

高野山環状道路の供用や公共交通サービスの充実、自動車の使い方の工夫などにより高野山内の自動車交通量が削減された後、交通規制などとともに歩行者が安心して安全に歩ける歩行空間を創出し、道路空間の使い方について改めて検討する。

② フリンジパーキングの設置と運用

高野山環状道路の建設に伴って塵芥センター付近に整備される駐車場をフリンジパーキングと位置付け、トップシーズンなど自動車交通が集中する時期に運用する。

③ 環境に優しい車両の導入

運行事業者の協力のもとで、新たな技術やシステムを積極的に取り入れることなどにより、公共交通の魅力向上を図っていく。

7. 将来の交通体系の実現に向けて

目標とする高野町の将来像を実現に向け、望ましい将来の交通体系を築いていくためには、関係機関が適切な役割分担と相互連携を図りながら、本計画書に記した施策を推進していくことが肝要である。各機関が担うべき具体的な役割は、次のように考えられる。

表-12 目指すべき将来の交通体系の実現に向けた各機関の役割

役割	時期	高野町	金剛峯寺	事業所	警察	交通事業者
・関係機関と協力し、道路空間の使い方を改めて検討する。	環状道路整備後	○			○	
・利用目的に応じた駐車場整備を推進する。	短期的に	○	○			
・自家用車による来訪者が徒歩や公共交通で周遊する仕組みを確立する。	短期的に	○				○
・新しい技術を導入した情報提供サービスの実現を図る。	短期的に	○	○			○
・高齢者等の移動を支援するため、主要地点にタクシー乗り場を整備する。	短期的に	○	○			○
・高野山内の駐車場整備を推進するとともに、その適正な運用・運営を行う。	短期的に		○			
・周遊や観光の拠点となるバスターミナルの機能（転回場やバス待合場所）を金剛峯寺付近に備える。	短期的に		○			
・従業員の通勤や日常の業務における自動車利用の適正化を図る。	短期的に			○		
・参拝者や観光客が高野山内を快適に周遊できるよう、関係機関と連携して様々な取り組み（高野山の魅力の向上、徒歩や公共交通で周遊する人に対する優遇策など）を行う。	短期的に			○		
・引き続き、違法駐車等の指導・取り締まりなどを継続する。	引き続き				○	
・徒歩と公共交通による周遊を促進するため、バス路線の再編を行う。	短期的に					○
・新たな技術やシステムを積極的に取り入れ、公共交通の魅力向上を図る	技術革新の進展に合わせ					○
・公共交通の魅力を高め、公共交通による高野山への来訪を促進する。	引き続き					○