

春日山地域回遊観光計画

令和8年2月

上越市

— 目 次 —

第1章 計画概要	1
1.1. 本計画の目的.....	1
1.2. 本計画の構成.....	2
第2章 現状把握	4
2.1. 上越市及び春日山地域の基本事項.....	4
2.2. 内的要素の把握.....	8
2.3. 外的要素の把握（観光客の動向）.....	22
2.4. デザインコードの整理.....	27
2.5. 上位関連計画の整理.....	31
第3章 回遊観光の世界観と展開イメージ	38
3.1. 春日山地域における新たな観光施策の全体構想.....	38
3.2. 春日山地域が観光客に見せたい世界観の設定.....	42
3.3. コンテンツの展開イメージ.....	48
3.4. 回遊観光計画の展開シナリオ.....	54
3.5. 規模算定の目安となる来訪者数設定.....	55
第4章 想定回遊ルートの検討(徒歩及び車移動)	68
4.1. ルート設定のための施設の位置づけ.....	68
4.2. ルート設定の基本的考え方.....	69
4.3. 車両系ルート.....	71
4.4. 歩行系ルート.....	74
4.5. コンテンツとして楽しめる散策ルートの設置.....	79
4.6. ユニバーサルツーリズムへの対応.....	81
第5章 駐車場、トイレの適正配置計画	87
5.1. 来訪者増加にともなう対応の基本的な考え方.....	87
5.2. 前提条件.....	87
5.3. 駐車場の適正配置.....	89

5.4.	トイレの適正配置.....	114
第6章	二次交通計画.....	118
6.1.	二次交通計画の基本的な考え方.....	118
6.2.	二次交通の利用者数想定.....	120
6.3.	巡回バスの運行検討.....	122
6.4.	電動レンタサイクルの運用検討.....	134
第7章	サイン計画.....	139
7.1.	サイン整備実施計画の目的.....	139
7.2.	配置計画.....	141
7.3.	(車両系)サインの設置位置・デザインに関する方針.....	144
7.4.	(歩行系)サインの設置位置・デザインに関する方針.....	147
7.5.	サイン姿図.....	154
7.6.	表記に関する事項.....	155
第8章	資料編.....	168
8.1.	駐車場の適正配置に関するシナリオの予測結果(第5章関連).....	168
8.2.	二次交通における先行事例の調査(第6章関連).....	195
8.3.	二次交通における導入可能性の検討(第6章関連).....	200

※本計画書に記載されている遺構の名称については、今後、整理・検討を行う予定

第1章 計画概要

1.1. 本計画の目的

上越市では、地域の歴史や文化を観光資源として磨き上げることにより、観光の活性化を図るとともに、持続可能な地域資源として後世に伝承するため、令和6年4月に「上越市通年観光計画」を策定した。

当該計画の春日山地域の施策では、上杉謙信公や春日山城跡をいかした観光コンテンツ等の創出又は魅力向上、快適性の向上による滞在時間の増加を目指すこととしている。

本計画では、別途策定した「春日山地域観光コンテンツ計画※」を踏まえ、春日山地域の回遊観光における世界観や、観光を通じて演出するメッセージを設定するほか、将来の来訪者数や回遊ルートを検討するとともに、結果を基に駐車場やトイレの適正配置、二次交通、サイン配置について検討・整理し、とりまとめることを目的としている。

なお、本計画で想定している取組については、関係者との協議や、財源及び優先順位の検討により実施を判断する。

※「上越市通年観光計画」を踏まえ、春日山地域の観光に関する現状調査や市場調査を行うほか、結果を基にメインターゲットの設定や、誘客に繋がる観光コンテンツ等の検討を行うとともに、コンテンツを展開する施設や整備内容等を整理し、とりまとめた計画

1.2. 本計画の構成

章	内 容
第2章 現状把握	<ul style="list-style-type: none"> ・春日山地域の基本的な事項や内的要素、観光客の動向などの外的要素を把握した。 ・地域の色彩や春日山への眺望点など、地域のデザインコードについて整理した。 ・本計画の上位関連計画を整理した。
第3章 回遊観光の世界観と展開イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・春日山地域の回遊観光における世界観や、観光を通じて演出するメッセージについて設定した。 ・世界観やメッセージを具現化した観光コンテンツの展開イメージを示した。 ・回遊観光の展開シナリオとして段階的な観光整備について述べ、将来の来訪者数・来訪台数を推計した。
第4章 想定回遊ルートの検討（徒歩及び車移動）	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行系及び車両系のルートを設定し、それを基に駐車場やサイン整備に関する考え方をまとめた。 ・誰もが円滑に移動でき観光を楽しめるようユニバーサルツーリズムの考え方を示した。
第5章 駐車場、トイレの適正配置計画	<ul style="list-style-type: none"> ・来訪者増加に伴う、駐車場やトイレの配置・増設について考え方をまとめた。 ・観光用駐車場は埋蔵文化財センター周辺に集約した。 ・トイレは現状の配置・規模で回遊観光に支障ないと判断した。
第6章 二次交通計画	<ul style="list-style-type: none"> ・回遊観光のための二次交通の導入について考え方をまとめた。 ・当面は、巡回バスと電動レンタサイクルを導入することとした。
第7章 サイン計画	<ul style="list-style-type: none"> ・回遊観光のための歩行系及び車両系のサインについて配置やデザインの考え方をまとめた。 ・サイン種別は総合案内サイン、誘導サイン、解説サインの3種類とした。
第8章 資料編	—

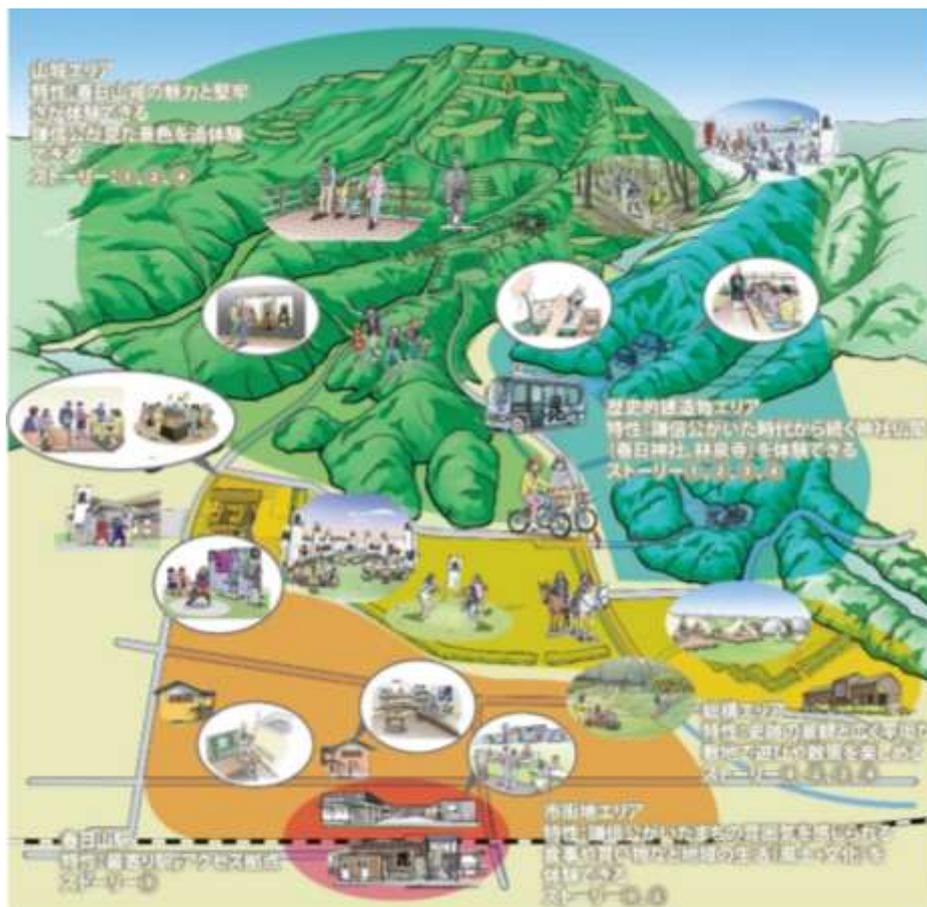


図 1-1 観光コンテンツの展開イメージ

第2章 現状把握

回遊観光計画の策定に当たり、検討に必要と思われる地域の現状について以下にまとめる。

2.1. 上越市及び春日山地域の基本事項

上越市と春日山地域の現在の状況について以下にまとめる。

2.1.1. 人口と世帯数

上越市における春日山地域（春日区）の地域特性を、他の地域自治区と比較して述べる。

(1) 現在の人口と世帯数

上越市の人口は、令和7（2025）年3月31日時点で179,384人、世帯数は77,650世帯であり、このうち春日区は21,744人、9,318世帯で、高田区について2番目に人口の多い区である。

上越市民のおよそ12%が春日区に暮らしている。

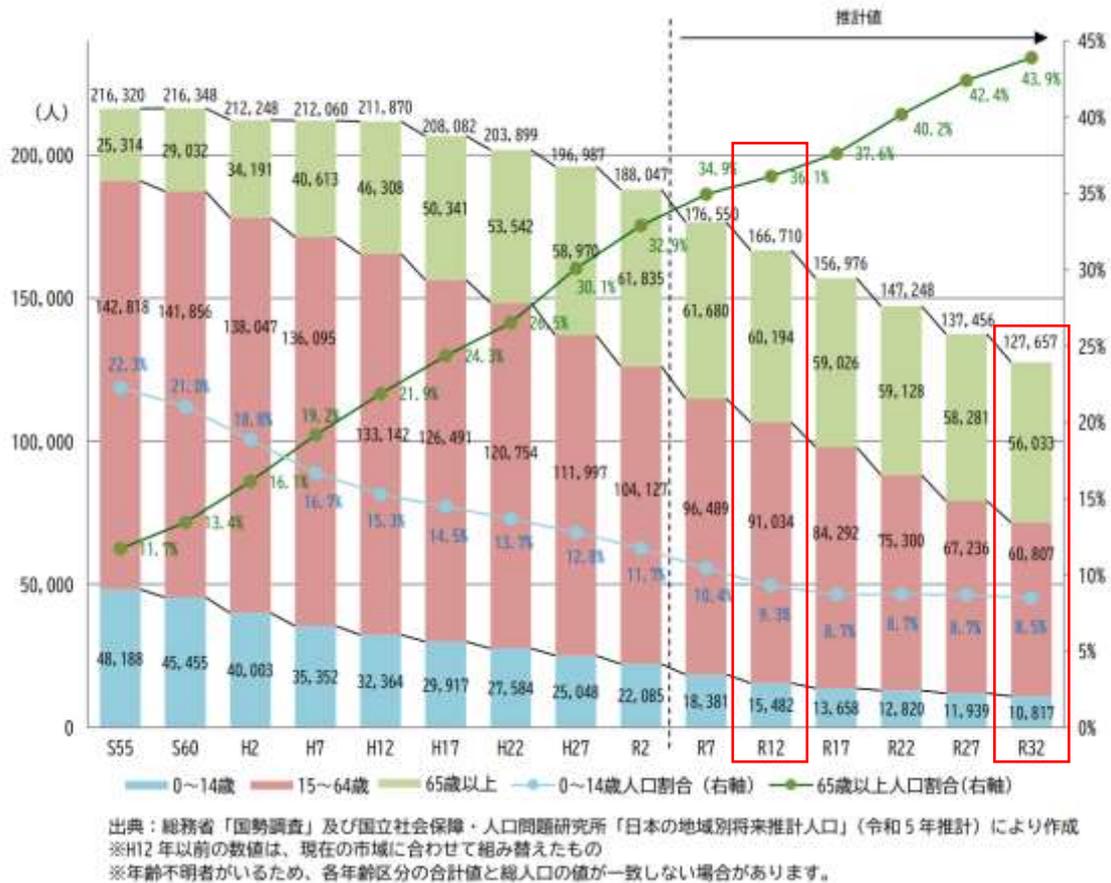
表 2-1 上越市及び3区の人口

区 分	世帯数	人 口		
		計	男 性	女 性
上越市計	77,650	179,384	88,206	91,178
（高田区）	12,701	26,097	12,583	13,514
（春日区）	9,318	21,744	10,912	10,832
（直江津区）	8,498	17,578	8,621	8,957

（出典：住民基本台帳（令和7（2025）年3月31日現在））

(2) 人口の推移

上越市の人口は年々減少しており、国立社会保障・人口問題研究所のデータによると、令和12（2030）年には約16万7千人、令和32（2050）年には約12万7千人に減少すると推計されている。

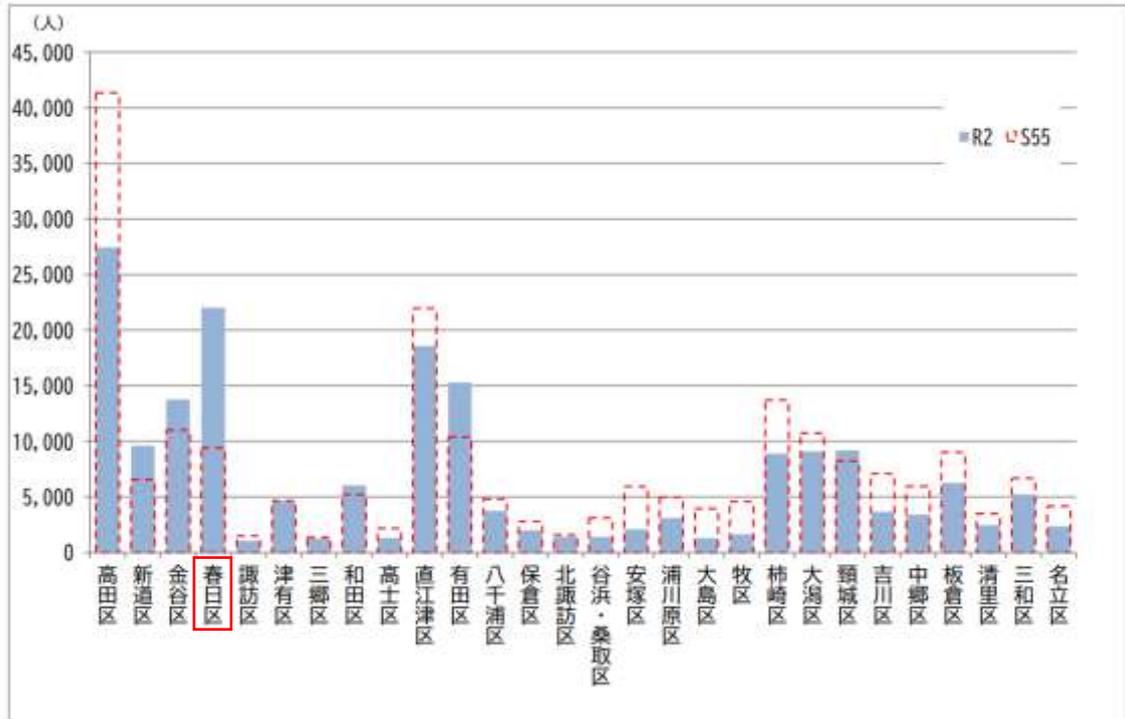


(出典：上越市まち・ひと・しごと創生長期ビジョン 令和7年改訂版)

図 2-1 長期的な人口の推移と将来推計人口

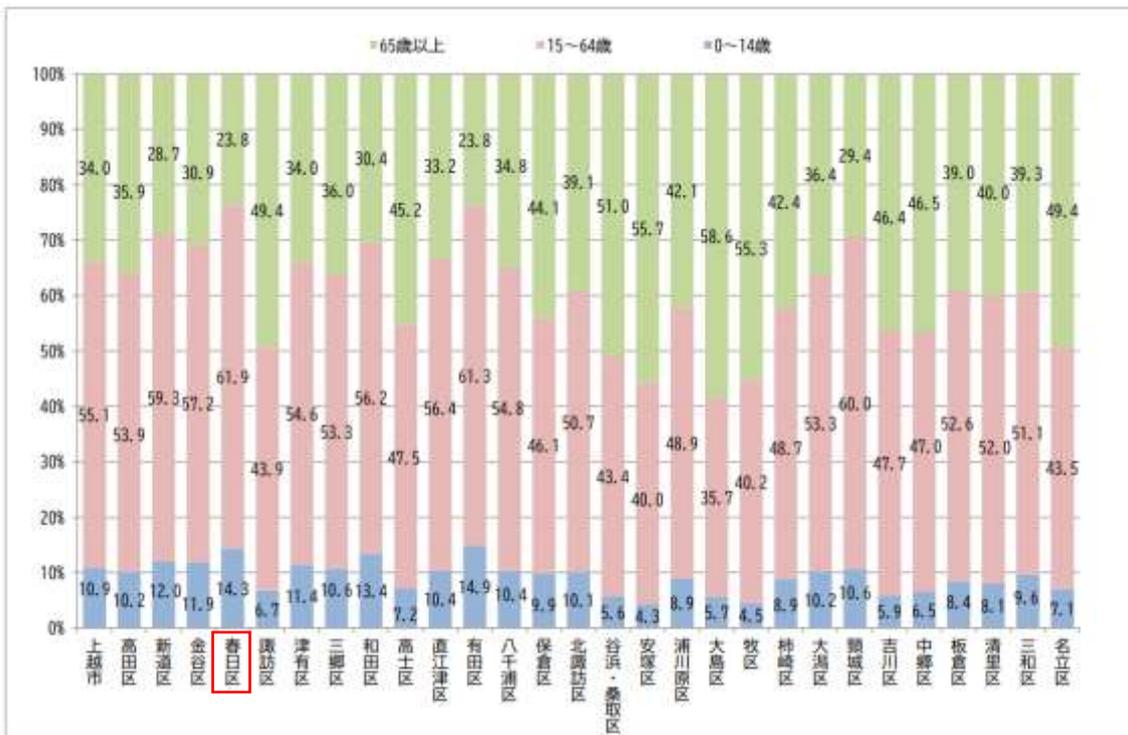
(3) 春日区の人口特性

春日区は、昭和後期以降の住宅開発によって人口が著しく増加している。また、年齢別人口構成についても他の地域自治区に比べて若年層の割合が高い。



(出典：上越市まち・ひと・しごと創生長期ビジョン 令和7年改訂版)

図 2-2 地域自治区別の人口の増減（昭和 55（1980）年と令和 2（2020）年の比較）



(出典：上越市まち・ひと・しごと創生長期ビジョン 令和7年改訂版)

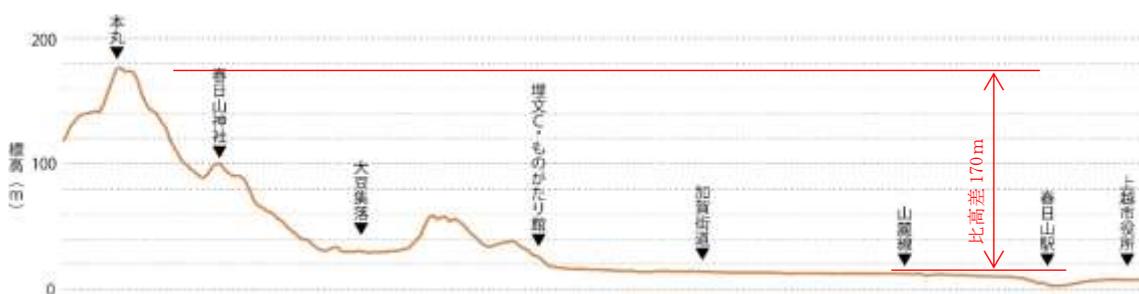
図 2-3 地域自治区別の年齢構成（令和 6（2024）年 4 月 1 日現在）

2.1.2. 地形と気候

(1) 春日山地域の地形

春日山地域は、高田平野の西部に位置し、その大部分は西側の丘陵地と関川に挟まれた平坦地となっている。

西側には春日山をはじめとする丘陵地が広がる。春日山城跡は標高 180m、裾野の平坦部からの比高差は 170m であり、完全な独立丘ではなく西側に一本の尾根が伸びている。



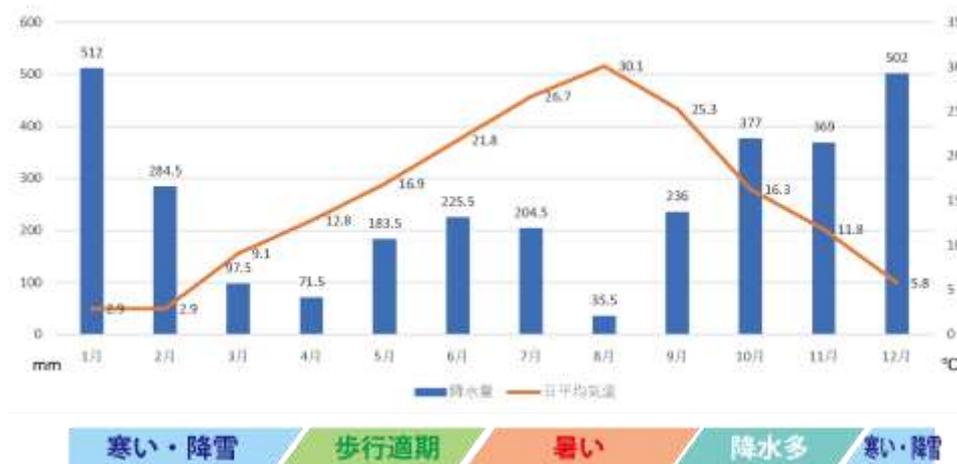
(出典：国土地理院地図)

図 2-4 春日山地域の地形断面（春日山駅-春日山城跡本丸付近）

(2) 気候

高田観測所の気象データから、地域内回遊においては比較的降水量が少なく活動しやすい気温の春が歩行適期といえる。

冬は、降雪量が多いことから、歩行だけでなく二次交通などの移動手段にも影響を与える恐れがある。



(出典：気象庁 HP 過去の気象データ検索)

図 2-5 高田観測所の気象データ（令和 5（2023）年）と各移動手段の大まかな適期

2.2. 内的要素の把握

本計画においては、観光客の利便性、快適性を確保するとともに、居住者への影響を最小限とするため、回遊資源となりえる施設の配置や特性、回遊の経路となる地域の特性などの内的要素を踏まえる必要がある。

以下に、本計画の検討に関連すると思われる内的要素を整理する。

2.2.1. 施設特性の把握

地域内の各施設の特性を整理する。

(1) 回遊資源となりうる各施設の仕様・用途

春日山地域内の回遊資源となりうる施設の構造・規模・用途などについて一覧表にまとめる。

表 2-2 地域内各施設の仕様・用途

施設名	概要	規模 ※整備対象外の施設は未記載		用途・機能
		敷地面積	主要建築物 延床面積	
春日山城跡	上杉謙信公の本拠地、本丸跡などの主郭部を中心として2km四方に郭などが広がる広大な城。本丸跡の北側には直江屋敷跡や御屋敷跡などの郭群があり、千貫門跡、黒金門跡を經由して麓へ下る。 南側には景勝屋敷跡、柿崎屋敷跡等の郭群を有し、大手道を通って麓へ下る。	—	—	遺構展示、眺望
春日神社	天徳2(958)年に鉢ヶ峰山頂に奈良春日大社の分霊を勧請し、祀られたのがはじまりと伝えられている。越後守護上杉氏の氏神であり、春日山城の名前の由来ともなった神社。春日山城築城の際に、城の鬼門となる現在の位置に遷座させられたと伝えられている。鳥居からはスギ並木の参道と石段が一直線に眺められる。境内に立つ春日灯籠は江戸時代の作といわれている。社殿は令和2(2020)年に改築が行われた。	—	—	神社、駐車場
春日山神社	春日山神社は、山形県米沢市の上杉神社より分霊されて、上杉謙信公を祭神に祀った神社で、明治34(1901)年に、童話作家「小川未明」の父である小川澄晴等によって創建された。境内に隣接する春日山神社記念館には、上杉謙信公の遺品・資料などが展示されている。また、境内には小川未明記念館も設置されている。	—	—	神社、土産物物販、展示、眺望
春日山神社下 駐車場	—	1,600 m ²	トイレ：110 m ² ポンプ小屋：90 m ²	駐車場、トイレ
馬場広場	昭和40年代に大河ドラマ「天と地と」ブームを受け観光整備を行った。謙信公の銅像があるほか、土産物屋、飲食店、駐車場、トイレが整備されている。	2,300 m ² 駐車場から見晴らし屋まで	土産物屋：60 m ² 飲食店：400 m ² トイレ：60 m ² 多目的トイレ：30 m ² 倉庫：120 m ²	土産物物販、飲食、眺望、駐車場、トイレ
旧春日山荘	高齢者福祉のための施設として昭和50(1975)年に建設され、土地は上越市の所有、建物所有者は上越市社会福祉協議会。高齢者を対象とした各種趣味講座が行われていた。令和6(2024)年3月に閉館し現在は未利用施設となっている。	2,500 m ²	旧春日山荘：1250 m ²	現在は未利用
埋蔵文化財センター	上越市内の埋蔵文化財を研究・保管・公開する施設。出土品の展示や企画展「越後上越 謙信公と春日山城展」を開催している。	15,900 m ² 旧ペタンク場 7,000 m ²	埋蔵文化財センター：2,100 m ²	展示、研修、収蔵、駐車場、トイレ

施設名	概要	規模 ※整備対象外の施設は未記載		用途・機能
		敷地面積	主要建築物 延床面積	
春日山城史跡 広場・春日山 城跡ものがた り館	春日山城史跡広場では、調査によって確認できた土塁や堀、堀立柱建物などが復元され、中世の春日山城を体感できる。監物堀にはカキツバタが植えられている。 ものがたり館は、上杉謙信公や春日山城跡の様子を映像で紹介するほか、関係する資料を展示している。	33,000 m ² 東砦跡周辺の 林地除く	ものがたり館：250 m ²	展示、遺構展示、 駐車場、トイレ 謙信公祭の合戦 再現会場
愛宕谷公園	愛宕谷公園は、江戸時代の古絵図に「蓮池」、「堤」と描かれており、戦国時代には堤防を築いて御館川を堰止め、堀として敵の侵入に備えたと伝えられている場所である。現在は公園として庭園や駐車場、トイレが整備されている。	15,800 m ² 駐車場から堤体 の裾部まで	トイレ：40 m ²	庭園、駐車場、ト イレ
虎御前の墓	上杉謙信公の母と伝わる虎御前の墓と伝えられている五輪塔がたたずむ。	—	—	墓所、解説板
春日山駅	えちごトキめき鉄道妙高はねうまライン上にある最寄り駅。春日山地域の公共交通の玄関口となる。	—	—	駅、トイレ
春日謙信交流 館	春日山駅の前面に位置し、春日区の公民館として、集会室、調理室、和室などがあり、市民の活動場となっている。	3,600 m ²	交流会館：900 m ²	会議室、集会室、 情報コーナー、ト イレ
林泉寺	林泉寺は、上杉謙信公の祖父である長尾能景が、父・重景の菩提を弔うため明応6（1497）年に建立した寺院で、上杉謙信公はここで名僧、天室光育の教えのもと、7～14歳までを過ごした寺院である。 惣門は市指定文化財で、春日山城の裏門を移築したと伝えられている。山門は大正時代に再建され、掲げられている「春日山」、「第一義」の扁額は上杉謙信公の自筆額（市指定文化財）のレプリカである。	—	—	寺院、展示、駐車 場、トイレ
御前清水	平成16（2004）年に地元有志によって石造りの水汲み場として整備された。新潟県の名水に選定されている。	—	—	湧水、解説板

(2) 用途地域（都市計画図）

謙信公大通り沿線は商業系の用途地域、春日山駅南部は準工業地域となっている。それ以外のエリアは住居系の用途地域となっており、山麓線以西の多くは「第1種中高層住居専用地域」となっている。

総構から山城部へかけては市街化調整区域となっている。

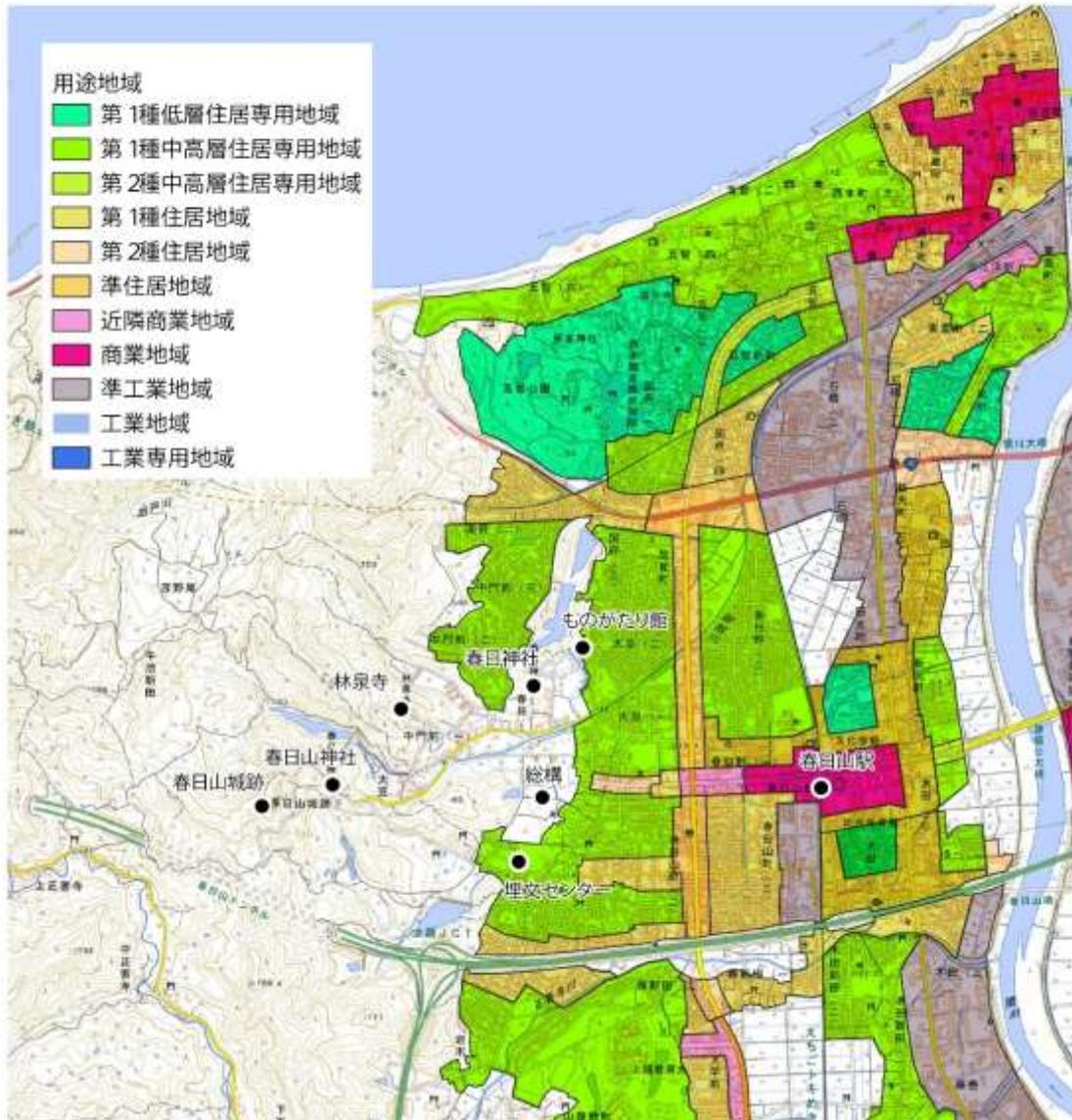
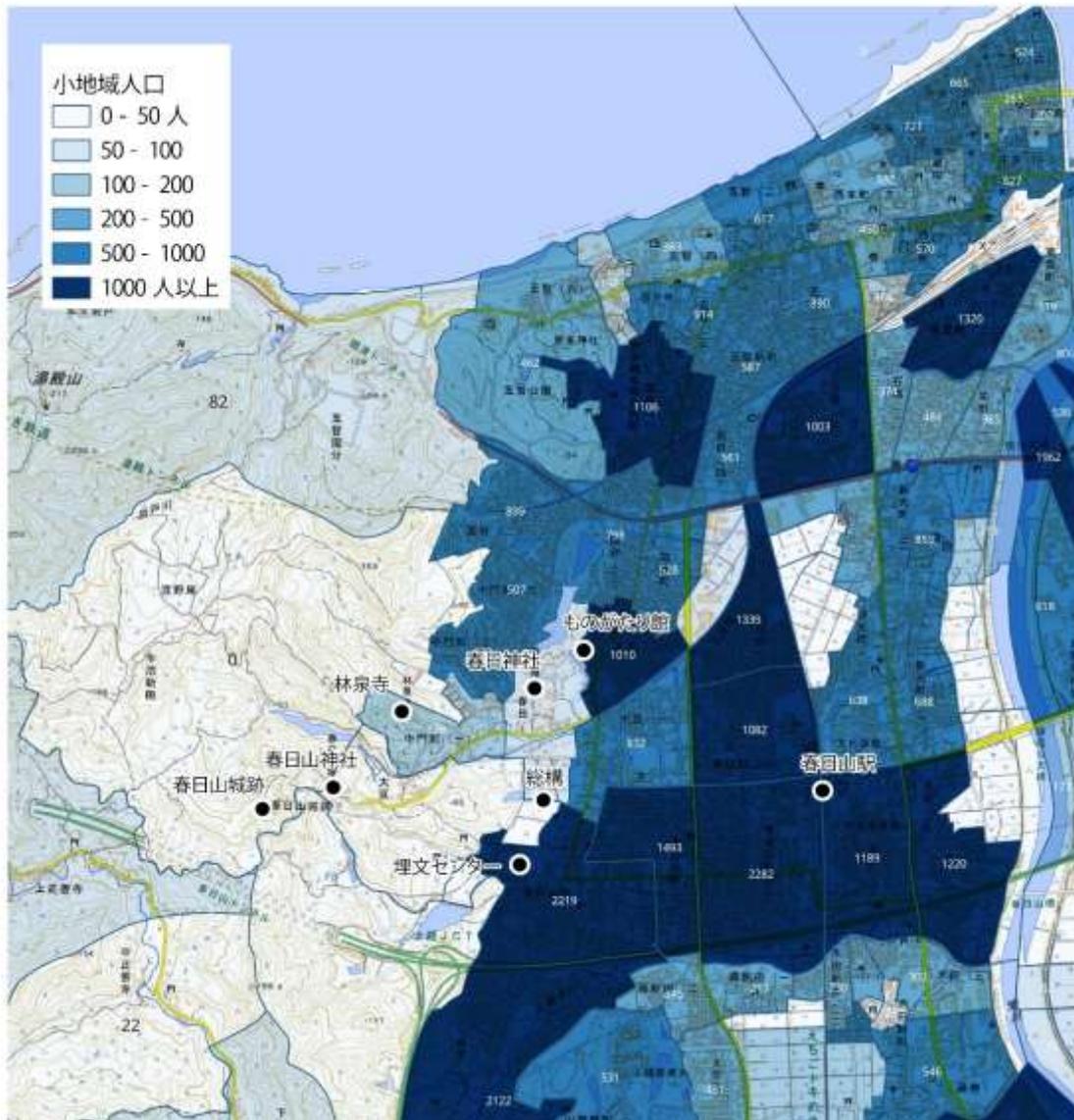


図 2-7 用途地域図

(3) 小地域人口（国勢調査、国土数値情報）

春日山地域の小地域ごとの人口分布は、謙信公大通りより南部、山麓線より東部に人口の集積地がみられる。

総構から山城部の間は比較的人口の少ない地域となっているが、総構に接する地域の中には1,000人以上の人口の地域がある。



(出典：令和2年国勢調査 小地域集計)

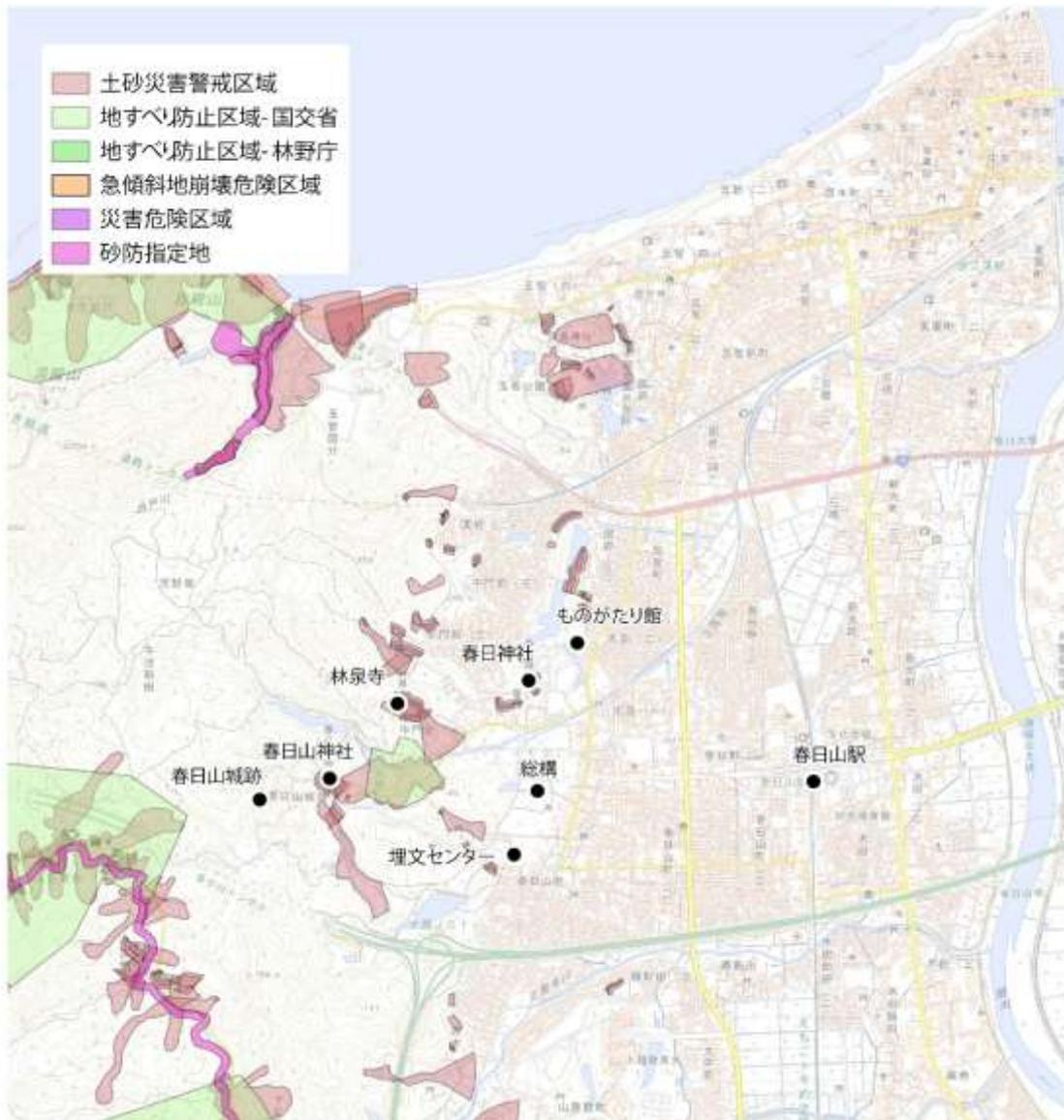
図 2-8 小地域人口

(4) 災害情報

春日山地域内の土砂災害警戒区域などを整理した。

山城部の春日神社から御屋敷跡、愛宕谷公園駐車場にかかるエリアは土砂災害警戒区域となっている。

また、愛宕谷公園の東側を含む大豆集落周辺は地すべり防止区域となっており法長3m以上の法切、深さ2m以上の掘削などの行為は許可を要する。



(出典：上越市土砂災害ハザードマップ)

図 2-9 春日山地域の地すべり地など

(5) 歩道の有無と道路幅員

加賀街道より東部については両側歩道のある道路が多く、これらを経路とした観光客誘導が可能である。

加賀街道の西部については歩道付きの道路は限られ、特に山城部付近では歩道のない道路のみとなり、この区間の最低幅員は4.9mである。幅員の狭い区間については車両誘導ルートに設定しないなどの歩行者への配慮が必要である。

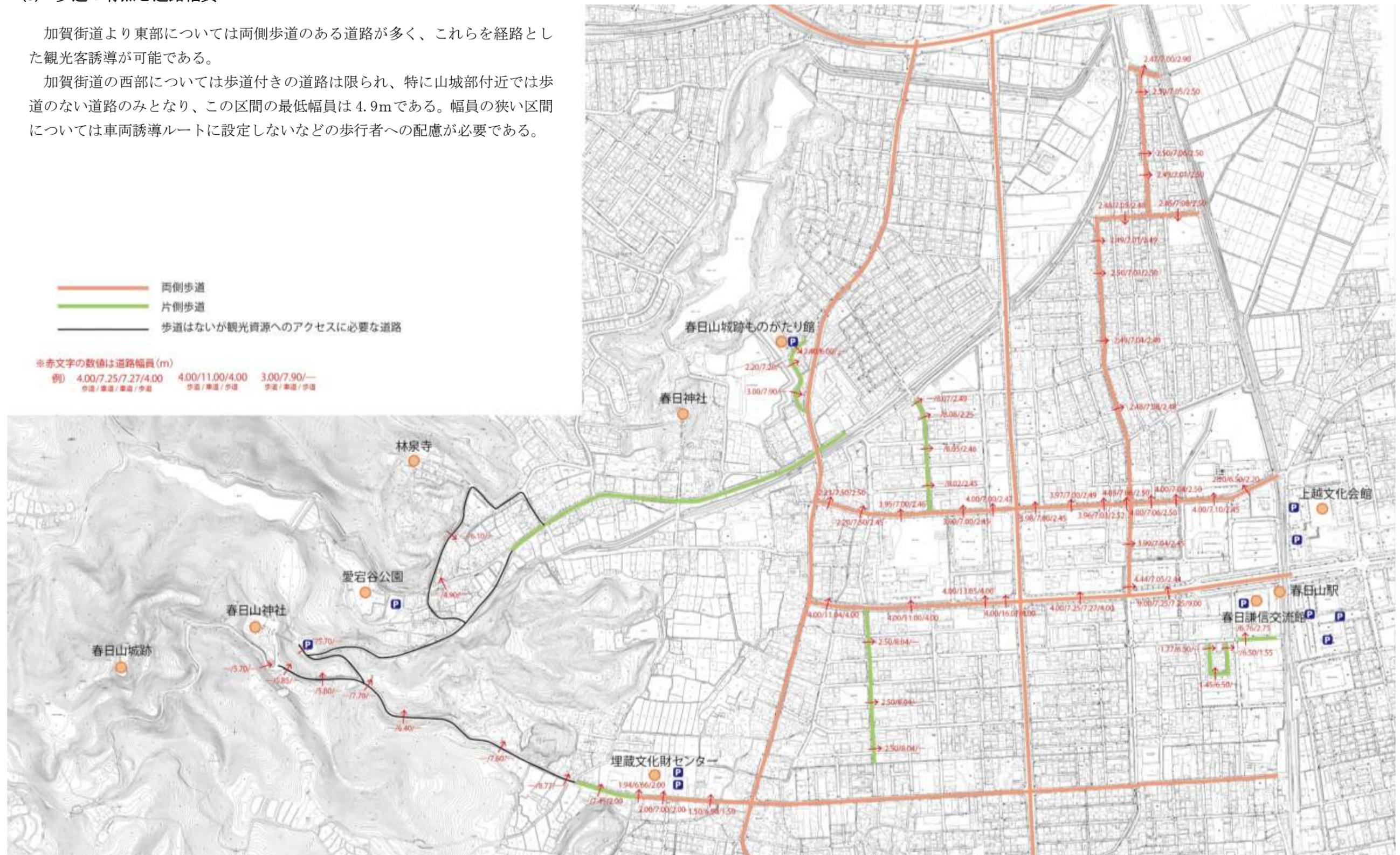


図 2-10 主要道路の歩道の有無と道路幅員

(6) 緑視率

快適な回遊環境を把握するため、主要道路の緑視率を計測した。

計測方法は、地域内の主要道路について、一定間隔で写真を撮影し、AIにより写真内の緑の割合を算定した。

- ・各道路の撮影地点の平均緑視率をまとめると、加賀街道より東は、緑視率 10～15%程度となっている。
- ・加賀街道より西は緑が多く残っており道路の平均緑視率も高い。
- ・上越市教育委員会発行の「国史跡春日山城跡散策マップ」に記載された総構周辺の散策コースは平均緑視率 38.2%で最も高い。

※「都市の街路樹景観における緑の量と質が歩行者に与える快適性に関する研究」(2023、吉田・大野)によると、街路樹景観は、緑視率 25%の場合に美しく調和のある最も快適な印象となる。それ以下では寂しく冷たい印象、それ以上になると見晴らし悪さで不快な印象となる。



※本図に掲載した各路線の写真については計測地点の一部である。

図 2-11 主要道路の緑視率

(8) 交通量 (令和3 (2021) 年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査)

安全な回遊環境として、「令和3 (2021) 年度 全国道路・街路交通情勢調査」一般交通量調査の12時間交通量を整理した(秋季の平日に実施)。
 現在は、山麓線以西の道路は交通量が少ないが、来訪者増に伴い交通量の増加が懸念される。

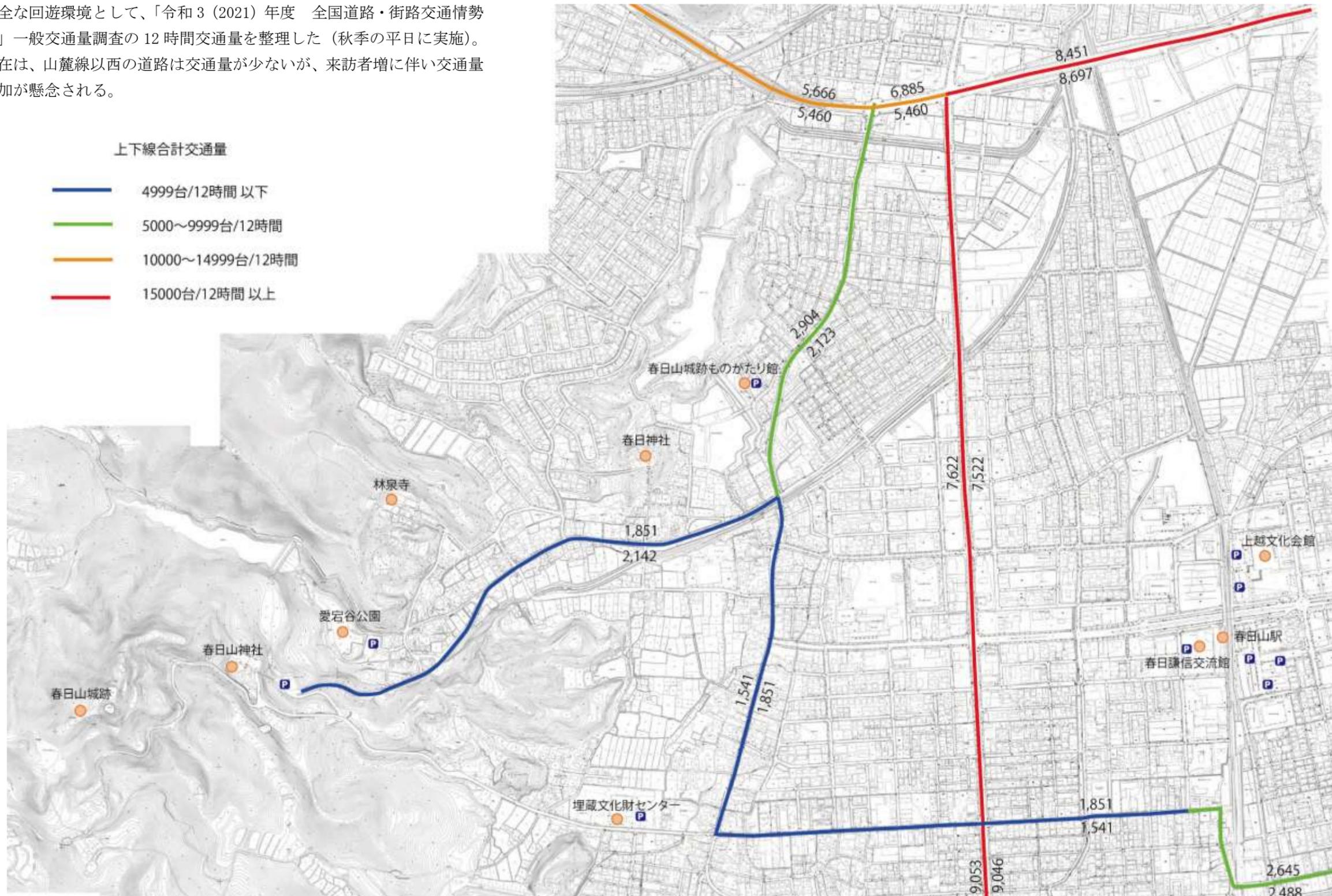


図 2-13 主要道路の交通量

(9) バス路線及び便数

春日山地域内には、頸城自動車㈱の運行する路線バス計 5 路線とシャトルバスが運行しており、地域内に 25 か所のバス停留所が設置されている。

いずれのバス停も平日より休日の便数が少なくなる。また、25 か所あるバス停のうち 10 か所は休日に停まるバスがゼロとなる。

以上から、本地域内の回遊観光において路線バスを活用することは難しいといえる。



(参考：「上越市内公共交通総合時刻表」(令和 6 年 3 月 22 日発行)を基に作成)

図 2-14 春日山地域内の路線バス運行路線と各バス停の往復便数(平日)



(参考：「上越市内公共交通総合時刻表」(令和6年3月22日発行)を基に作成)

図 2-15 春日山地域内の路線バス運行路線と各バス停の往復便数(休日)

2.2.3. 内的要素のまとめ

内的要素の現況及び回遊計画を検討するうえでの課題・方向性についてまとめる。

表 2-3 内的要素のまとめ

区分	項目	現況	課題・方向性
地域への影響	土地利用	本地域の土地利用は、西部の丘陵地を除き、ほとんどが宅地となっている。	近隣の住宅地に配慮したルート設定、施設整備、コンテンツの導入検討とする。
	用途地域	地域の多くは住居系の用途地域となっている。 総構から山城部へかけては市街化調整区域となっている。	
	小地域人口	総構から山城部の間は比較的人口の少ない地域となっているが、総構に接する地域の中には1,000人以上の人口の地域がある。	総構内及び周辺における施設整備・コンテンツ整備においては、夜間を実施するコンテンツは導入しないなどの近隣への配慮をする。
	災害情報	山城部の春日神社から御屋敷跡、愛宕谷公園駐車場にかかるエリアは土砂災害警戒区域となっている。 また、愛宕谷公園の東側を含む大豆集落周辺は地すべり防止区域となっており法長3m以上の法切、深さ2m以上の掘削などの行為は許可を要する。	土砂災害警戒区域内における施設整備は法的に禁じられていないが、土砂災害が発生した場合に住民の生命または身体に危害が生ずるおそれがある区域であることから、観光客が長時間滞在する施設の整備は行わない。
ルートの安全性・快適性	歩道の有無と道路幅員	加賀街道の西部については歩道付きの道路は限られ、特に山城部付近では歩道のない道路のみとなり、この区間の最低幅員は4.9mである。	幅員の狭い区間については車両誘導ルートに設定しないなどの歩行者への配慮が必要である。
	緑視率	加賀街道より東側は緑視率が25%より低く、加賀街道より西側は緑視率が25%以上である。	加賀街道以東については、緑による快適性の確保が難しいことから、来訪者の高揚感を高めるものとしてバナーフラッグなどの演出が求められる。
	制限速度	西部の山城部については速度制限がなく歩道のない区間がある。	車両を減速させる注意喚起サインを設置するなど安全対策が必要となる。
	交通量	現在は、山麓線以西の道路は交通量が少ないが、来訪者増に伴い交通量の増加が懸念される。	将来的な来訪者増による地域への影響を最小限にするため、車両系ルートの設定・周知や、渋滞緩和のための車両進入制限などの対応が必要となる。
	バス路線・便数	いずれのバス停も平日より休日の便数が少なくなる。また、25か所あるバス停のうち10か所は休日に停まるバスがゼロとなる。 以上から、本地域内の回遊観光において路線バスを活用することは難しいといえる。	回遊のための新たな二次交通整備が求められる。

2.3. 外的要素の把握（観光客の動向）

各種統計データから、上越市に訪れる来訪者の動向についてまとめる。

2.3.1. 新潟県観光入込客統計調査による上越市の観光客の動向

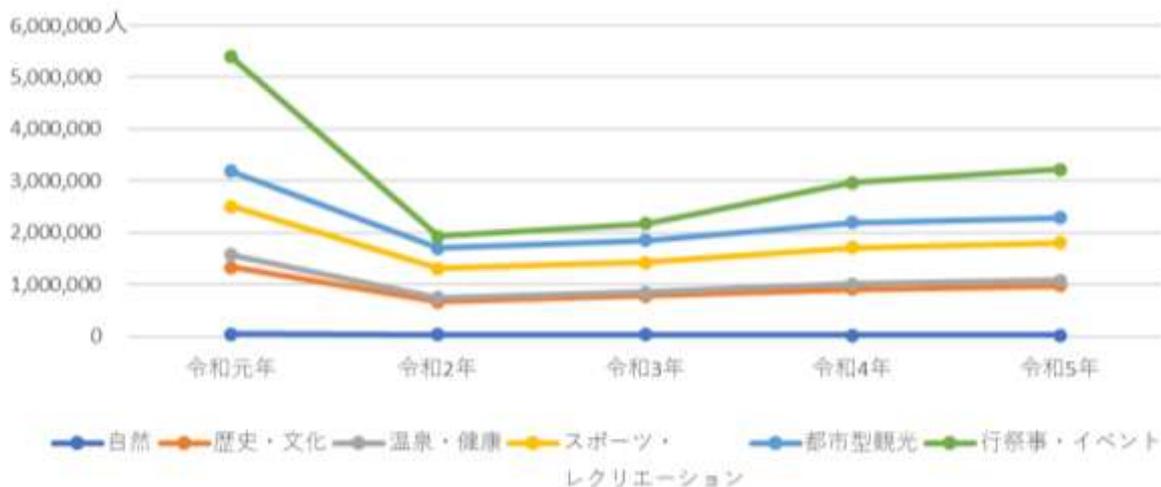
新潟県観光入込客統計調査を基に上越市に訪れる観光客の動向について整理する。

(1) 上越市の観光客数の推移

上越市の観光客数の推移を目的別にみると以下のようなになる。

いずれの目的別観光客数も、コロナ禍の影響で令和2（2020）年に観光客数が減少し、そこから緩やかに増加傾向にある。

コロナ禍前は「行祭事・イベント」とその他の目的で観光客数に大きな差があったが、令和5（2023）年時点ではその差が小さくなっている。



（出典：新潟県観光入込客統計調査）

図 2-16 上越市の目的別観光客数

(2) 春日山地域への来訪者数

春日山地域の主要施設の令和元（2019）年から令和5（2023）年までの来訪者数は以下のとおりである。

春日山城跡は、令和5（2023）年で約23万人であり、令和元（2019）年の約8割まで回復している。

表 2-4 春日山地域 主要施設の来訪者数

施設名	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
春日山城跡(春日山神社)	282,360	190,896	209,484	226,243	227,065
春日山城跡ものがたり館	25,900	16,661	16,700	26,395	28,195
埋蔵文化財センター	32,877	21,461	22,841	25,445	23,799

（出典：新潟県観光入込客統計調査）

2.3.2. 埋蔵文化財センター内企画展 来訪者アンケート

地域内の観光者向けコンテンツとして、埋蔵文化財センター内で通年実施している企画展「越後上越 謙信公と春日山展」の来訪者アンケートの集計結果（令和元年度～令和5年度の過去5か年分）を以下に示す。

来訪者の居住地は「県外」が2/3以上（66.9%）となっている。県外の内訳としては「関東」が約46%、「中部」が約29%、「近畿」が約13%となっている。

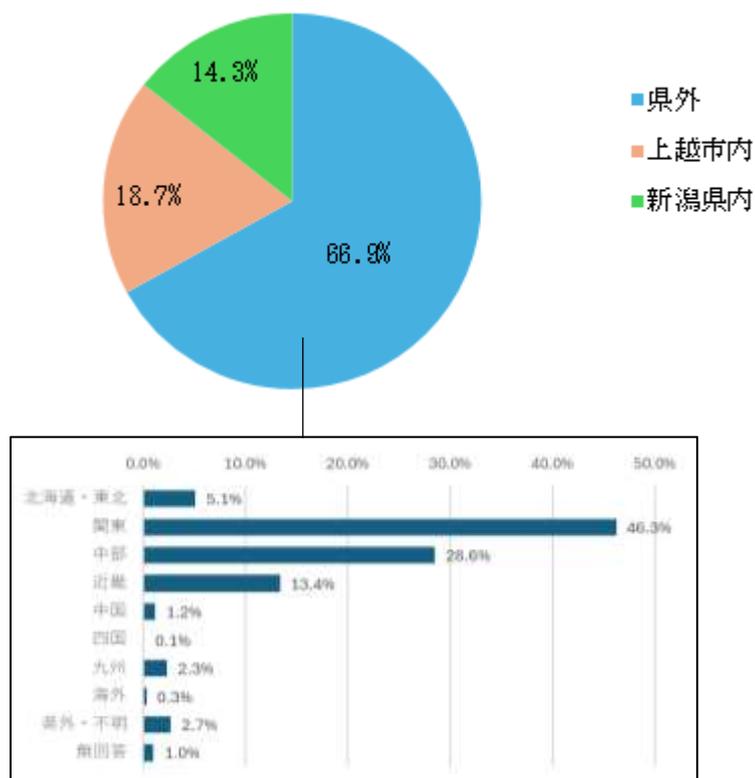


図 2-17 来訪者の居住地

同伴者は「家族」が最も多く41.5%、次いで「1人」が29.0%となっている。

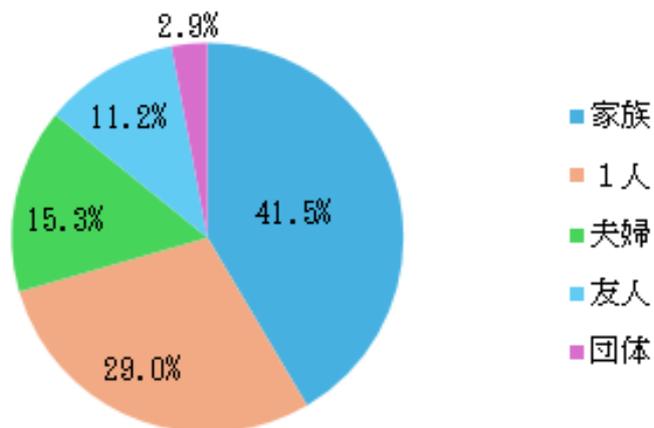


図 2-18 来訪時の同伴者

交通手段は「マイカー」が最も多く、67.8%となっている。

「その他」の回答としては「レンタカー」「バイク」「自転車」などがあつた。

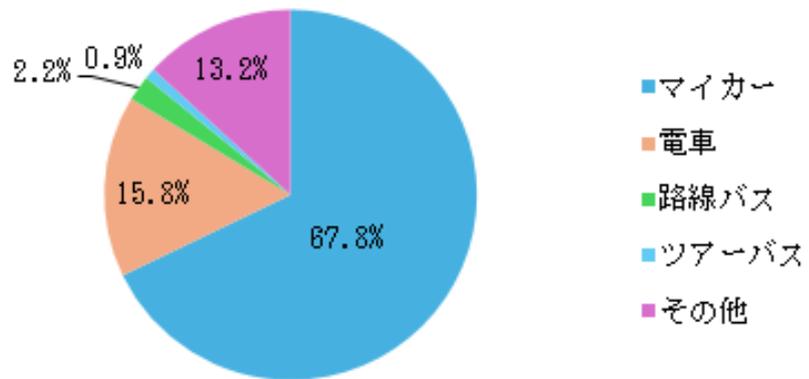


図 2-19 交通手段

来訪回数は「初めて」が78.0%と多いが、「複数回」(リピート)も22.0%と一定割合みられる。

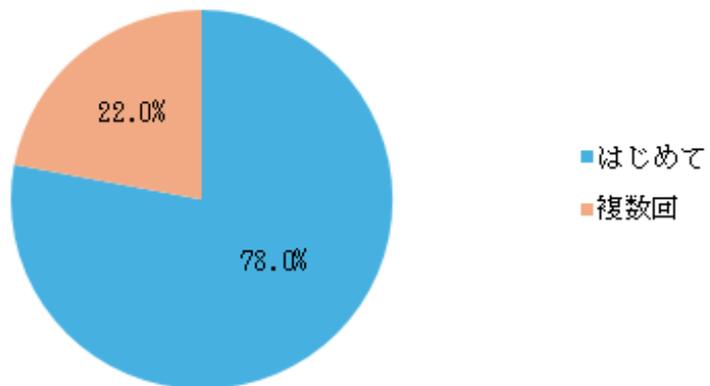


図 2-20 来訪回数

他の立ち寄り地（上越市内）としては、「春日山城」が最も多く 29.7%、次いで春日山神社が 23.5%となっている。「その他」の回答としては、「鮫ヶ尾城」や「ものがたり館」等があった。

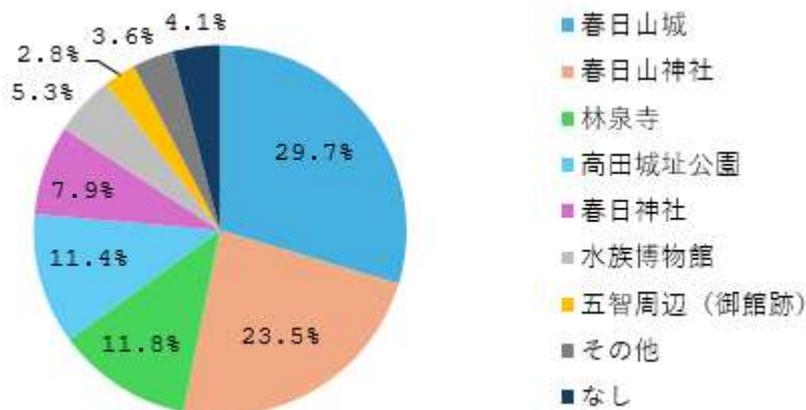


図 2-21 埋蔵文化財センター以外の立ち寄り地

旅行の日程は「日帰り」が最も多く 44.4%、次いで「1泊」が 26.3%となっている。

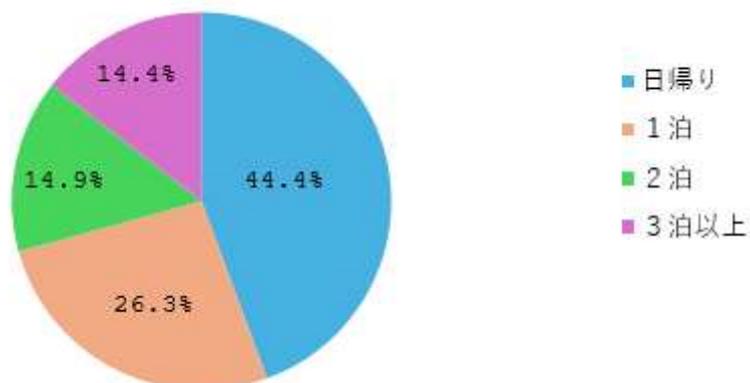


図 2-22 旅行の日程

旅行予算（総額）としては「10,000円未満」が最も多く25.5%、次いで「10,000円以上（20,000円未満）」が22.8%となっている。

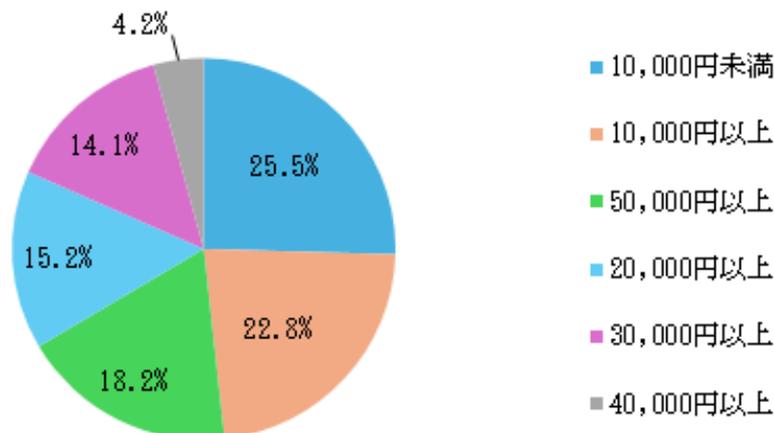


図 2-23 一人当たりの旅行予算（総額）

県外客の情報入手方法は、「通りすがり」36.8%、「案内看板」10.9%であり、約半数は現地で立ち寄ることを決定している。

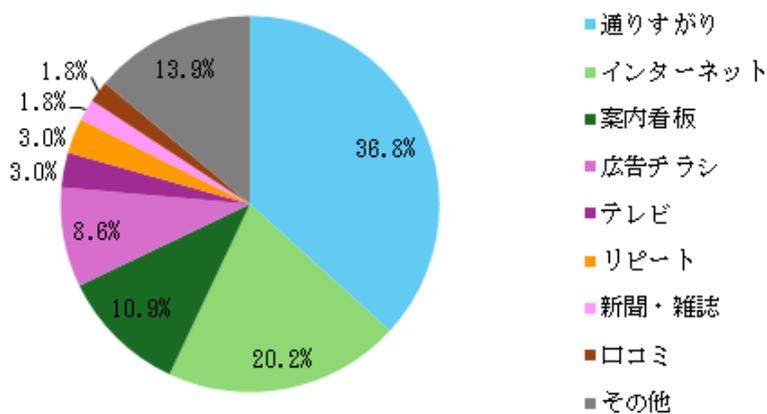


図 2-24 県外客の情報入手方法

2.4. デザインコードの整理

本地域内の建築物・工作物などを計画する際、できる限り地域の環境や景観にあったもの、地域の魅力を妨げないものが望ましい。

本節では、まちの成り立ちや地域に多くみられる色彩、ランドマークとその視点場について整理し、地域特性に沿った施設の配置・デザイン検討の参考とする。

2.4.1. 古くから線形が変わらない道路

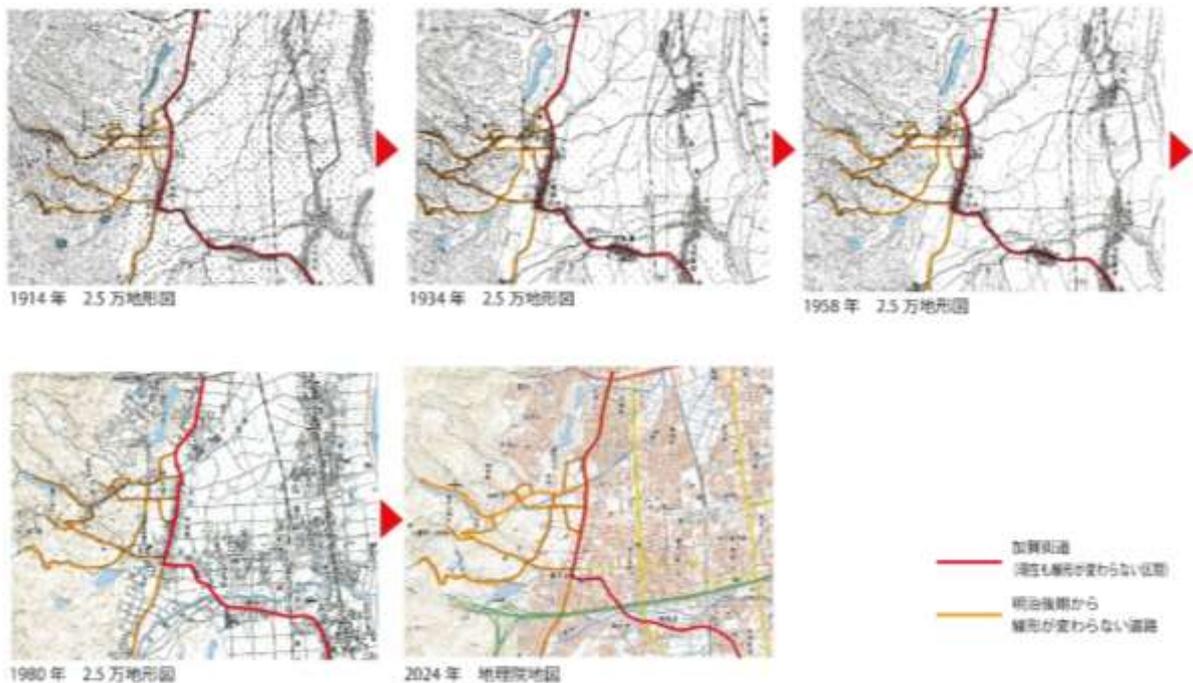
道路はまちが形成される際の都市構造に大きな影響を及ぼす。

春日山地域内の道路のうち、近世・明治後期から線形が変わらずに使われている道路を古地図より類推した。

下記の赤線・橙線の道路については古くから現在にわたり線形が変わらずに使われている道路と思われる。

また、現存する上池・下池などのため池も明治後期の地図には既に確認されており、近代以降は昭和後期まで農村地域であった。

春日山地域は昭和後期に宅地化が進み、住宅や商業施設が立ち並んだが、加賀街道以西については明治後期から主要道路の変化はない。



(出典：国土地理院地図)

図 2-25 地域の都市構造の変遷と線形が残されている道路

2.4.2. 春日山麓の中世の町割

「春日山城下町の研究」(1981、花ヶ前盛明)によると、上杉謙信公が出陣中に府内と春日の火の用心を春日山城留守将に厳命していることから、春日山城の城下町は「府中(府内)」と「春日町」にあったとされる。

また、「春日」の文献上の初見は永禄5(1562)年の「景虎(謙信公)書状」であることから城下町春日の形成は、上杉謙信公時代の初期と推測している。

府内は参勤の諸将や有力町人が中心、春日町は側近諸将が中心に住居したとされ、『景勝一代略記』によると、天正6(1577)年の御館の乱の際、御館方(上杉景虎方)が春日町3千軒を焼き、御城方(上杉景勝方)が府内6千軒を焼き払った記録があり、春日町にも大きな都市があったと推測される。

サイン等で春日山地域の往時の町割などを紹介することで、来訪者へ春日山地域のイメージをより強く印象付けることができる。



(出典:「春日山城下町の研究」(1981、花ヶ前盛明) 春日山城下町復元図)

図 2-26 中世 春日町の町割

2.4.3. 地域の色彩

歩行者視点の風景や景色に含まれる色相は、5Y～10GYの割合が多い。

色相別の彩度の最大値は、5.0Yが6.0、10.0Yが6.5、5.0GYが8.5、10.0GYが6.0となる。

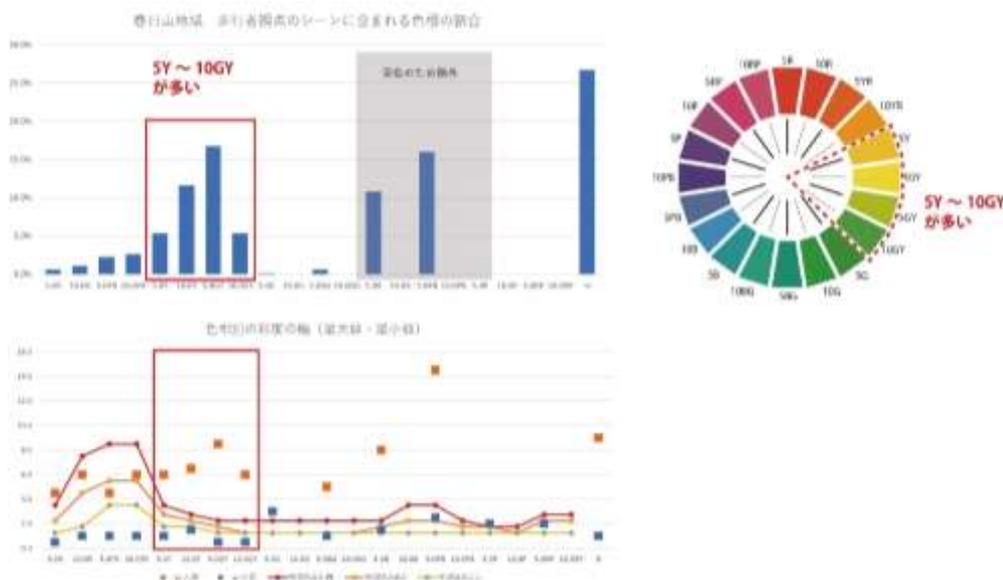


図 2-27 地域の色彩

2.4.4. 地域内から春日山城跡の眺望

地域のランドマークとなる春日山城跡を麓から視認できる地点を調査した。

調査方法は、麓の主要道路を徒歩移動し、春日山城跡方向への写真を撮影し、山容の見え方を確認した。

主要道路のうち、春日山城跡が常時視認できる道路は東西軸では県道 180 号であった。

謙信公大通りの軸線上には春日山があり、春日山駅を降りてすぐに春日山城跡を望むことができる。ただし、謙信公大通りの歩道からは街路樹により常にその山容を視認することはできない。

南北軸の山麓線、加賀街道については、道路西側の店舗・住宅により山容を視認することが難しい。

加賀街道より西部の御館川沿いは春日山城跡を視認できる地点が多くあり、ビュースポットとしてふさわしい。



- ① 歩道から春日山が
常に見える区間
- ② 歩道から春日山が
見え始める区間
- ③ 歩道から春日山が
見えない区間

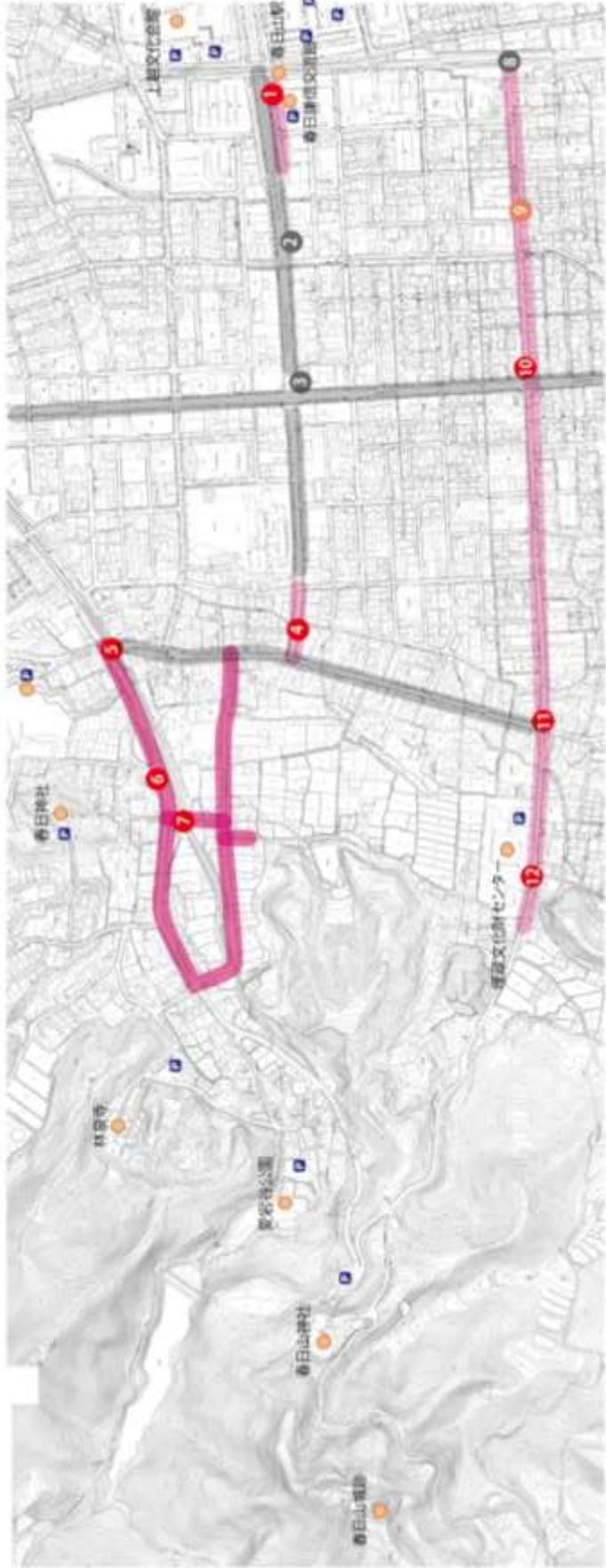


図 2-28 地域内各所からの春日山城跡の眺望

2.5. 上位関連計画の整理

以下に、本計画の作成に当たり整合性を図る必要がある既存計画を挙げ、その計画方針及び本地域に関する記述を示す。

2.5.1. 上越市第7次総合計画

計画期間：令和5（2023）年度から令和12（2030）年度

基本理念：上越市ならではの快適で幸せな暮らしの実現

～生きる力を備えたまちづくり・ひとづくり～

将来都市像

暮らしやすく、希望あふれるまち 上越

5つの基本目標

- ・ 支え合い、生き生きと暮らせるまち
- ・ 安心安全、快適で開かれたまち
- ・ 誰もが活躍できるまち
- ・ 魅力と活力があふれるまち
- ・ 次代を担うひとを育むまち

4-2-1 観光振興の強化

1 当市ならではの観光地域づくり

- ・ 地域への愛着と誇り、地域の一体感を育み、多様な交流の機会を創出する各種イベントの支援に取り組みます。
- ・ 高田・直江津・春日山の3つのエリアを柱に、それぞれの地域で育まれてきた歴史や文化等の地域資源をいかし、地域一体となって年間を通じて来訪者を受け入れる環境づくりに取り組み、市全体の人の流れ・交流を生み出します。
- ・ 市民や事業者の観光マインドの醸成を図りながら、魅力ある地域資源を活用し、多様化する旅行者のニーズを捉えた観光コンテンツの提供や受入態勢の充実に取り組みます。

2 広域交通網をいかした広域周遊観光の推進

- ・ 広域交通網をいかした誘客を促進するとともに、広域的な周遊・滞在交流型観光の促進に向け、事業者や周辺自治体と連携の下、都市間の魅力的な観光資源を有機的に結び付け、周遊できる観光ルートの設定やプロモーション活動に取り組みます。

3 市内の回遊性の向上

- ・ 上越観光 Navi や SNS 等を通じて、当市ならではの観光コンテンツやイベント等を効果的に組み合わせで発信するとともに、各地をストレスフリーに移動・周遊できる環境の整備に取り組みます。

2.5.2. 第3期上越市まち・ひと・しごと創生総合戦略

計画期間：令和7（2025）年度から令和11（2029）年度

全体目標：若者・子育て世代にとって「選ばれるまち」「住み続けたいまち」の実現

第3期総合戦略における5つの強化の視点

- ①若者への取組の強化
- ②デジタルを活用した課題解決
- ③訴求力の高い情報発信
- ④マッチングの強化
- ⑤人口減少社会への適応策の強化

4つの政策分野

- ①しごとづくり
「安定的で魅力ある雇用を創出する」
- ②結婚・出産・子育て
「若い世代の結婚・出産・子育ての希望を実現しやすい環境を整える」
- ③まちの活性化
「時代に合った地域を形成し、地域間連携を活発化させる」
- ④UIJターンとまちの拠点性・担い手づくり
「多様な人の流れやまちを担う人を創出する」

C-4-1 観光コンテンツの充実と各担い手の観光マインドの底上げ

- ・地域の様々な主体がそれぞれの特性をいかし、多様化する旅行者のニーズを捉えた当市らしい観光コンテンツの充実を図るとともに、それらを関連産業の強化につなげていくために必要な仕組みづくりを分野横断的に推進します。
- ・高田・直江津・春日山の3つのエリアを柱に、地域一体となって年間を通じて来訪者を受け入れる環境づくりに取り組み、市全体の人の流れ・交流を生み出します。
- ・市民や事業者の観光マインドの醸成を図りながら、魅力ある地域資源を活用し、受入態勢の充実に取り組みます。
- ・北陸新幹線の敦賀延伸や佐渡金山の世界文化遺産登録、妙高エリアでの新たな観光開発など、新たな誘客のチャンスを活用できるよう、情報収集や発信、関係自治体などとの連携を一層推進します。

2.5.3. 上越市観光交流ビジョン（改訂版）

計画期間：令和6（2024）年度から令和12（2030）年度

ありたい姿：「来訪者が市民の日常に溶け込み楽しむ観光地域」

意識したい視点

- ① 地域の便利さを意識する
- ② 地域の魅力に思いを向ける
- ③ 自分にできることを考える
- ④ 連携する
- ⑤ 来訪者が求めていることを届ける

基本取組

- A. 観光マインドの底上げ
- B. 受け入れ環境の整備・充実
- C. プロモーションの工夫

例 <魅力あるテーマ設定>

地域の歴史・文化は、その地域が持つ魅力の源泉。「上杉謙信公」は全国的にも有名であり、歴史に興味を持つ多くの方から当市を訪れてもらうための動機となる観光資源の一つです。春日山城からはじまり、福島城、高田城と続く城跡巡りなど、戦国時代から江戸時代に至るこの地の歴史に思いを馳せてもらうというのも、上越ならではの観光といえます。

- D. データの活用

2.5.4. 上越市通年観光計画

計画期間：令和6（2024）年度から令和12（2030）年度

位置づけ：上越市観光交流ビジョンに基づくアクションプログラムの重点取組

上越市の観光地域づくりの概要

- ①「まち・暮らしづくり」と「新しい観光産業の創出」の両立を図る。
- ②1日からの住民をまちに迎える。まずは、日帰り観光から1～2泊の宿泊観光を目指す。
- ③ビジネスが生まれやすいコンスタントな集客を目指す。
- ④通年観光の効果が地域全体に及ぶよう取り組む。

春日山地域の方向性

春日山の3つのまちづくりキーワード

- ・春日山城に抱かれる豊かな暮らし
- ・謙信公に会う（義の精神・勝負強さ）
- ・自然と景観と心に触れる

観光地域づくりコンセプト

義の心と強さに会う「謙信公の春日山城」

- 春日山の豊かな自然や景観に抱かれて義の心や強さに触れる「謙信公の春日山城」-

目指すまちと暮らしの姿（まち・暮らしづくり：住んでよし）

春日山城の景観や歴史文化、謙信公の教えを誇りに、その心や強さに会う春日山に抱かれた「謙信公の春日山城」の暮らし

- ・誇りある春日山城の歴史文化を次世代に継承する。
- ・春日山の豊かな自然や景観に抱かれて、謙信公の義の精神や強さに触れながら生きる、豊かな暮らしを目指す。

地域の観光と生業の姿（新しい観光産業の創出：訪れてよし）

春日山が目指す「謙信公の春日山城」の歴史文化、暮らし、精神を感じて滞在・消費する高付加価値な滞在交流型観光

- ・観光客が「謙信公の春日山」に価値を感じ、生業や滞在時間の増加につながる観光サービスや体験プログラムの検討
- ・1日からの住民として「謙信公の聖地」を体験できる春日山城の整備を目指す。
- ・実施体制の確立

2.5.5. 令和5年度 将来にわたって旅行者を惹きつける地域・日本の新たなレガシー形成事業『戦国最強の武将「上杉謙信公」の魂が眠る 戦国最強の山城「春日山城」の復元実現可能性調査』（北陸信越運輸局）

■ 春日山城跡の将来像 ■

山城の復元に際しては、その外観を直接見て楽しむ場所としてだけではなく、戦国の世に思いをはせる=想像するための空間を目指す。

曲輪や総構などの場に留まっただけの想像、本丸等から下界を眺めての想像、府中（直江津）から春日山城を仰ぎながらの想像など、訪問客は当時の人々の視点で自らがシミュレーションして楽しむ空間を目指す。

■ 観光資源としての可能性 ■

・ 上杉謙信と春日山城の一体的地域ブランド化

フランスと言えばエッフェル塔やルーブル美術館がすぐに想起されるように、上越と言えば謙信と春日山城のイメージが容易につながるように、城と謙信公は単体ではなく、常にセットでのブランド資源とする。

・ 映画やドラマの主体としての上杉謙信と春日山城

フィルムコミッションの設立や既存団体との連携を図る、過去の映像や写真等の記録を発信するなどすることで、メディアの題材としての資源となる。

・ 観光地+健康増進地

広い総構や山道、散策道を整備し、多様な散策コースを設定することで、歴史探訪はもとより健康増進としての位置付けも可能となる。

■ 復元整備の基本方針 ■

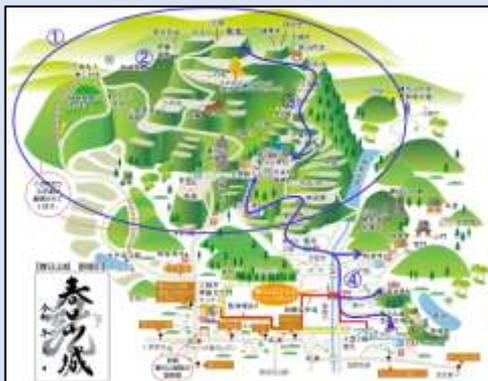
『上越のシンボル景観、往時の春日山城の山容を復元』

整備方針1：往時の山城景観を復元（整備項目①）

整備方針2：山城中核部の地形を明瞭化（整備項目②）

整備方針3：山裾から本丸に至る古の道を感じられる遊歩道を再整備（整備項目③）

整備方針4：総構直江津方面からのアプローチルートを創出（整備項目④）



2.5.6. 施設の形状・色彩などに関連する計画等

(1) 上越市景観計画

上越市景観計画において、春日山地域は「景観計画区域」の「一般区域」に位置付けられており、下記に該当する建築物・開発行為については届け出・審査の手続きを要し、景観計画に定める基準に適合する必要がある。

①下記に該当する建築物の新築、新設、増築、改築など

ア 高さが13mを超える建築物等

イ 延べ面積又は築造面積が500 m²を超える建築物等

ウ 建築基準法第48条第1項から第14項までのただし書きの規定に該当するもの

②都市計画法第4条第12項で規定する3,000 m²以上の開発行為

◆行為の基準

対象	対象事項	基準
建築物・工作物	計画地	・計画地の特性に配慮し、周辺との調和を図る。
	配置	・地区計画など優れた地域の特性を活用する。 ・周辺建築物等の壁面の位置を考慮し調和を図る。
	高さ	・上越市の景観資産に対し、その周辺と調和し、突出感を与えない高さとなるよう配慮する。
	意匠	・建築物等全体が統一感のある意匠とする。
	色彩	・周辺の建物や自然環境との調和に配慮する。 ・建物の主要な外観の色は、上越市環境色彩ガイドラインの環境色彩基準の範囲を超えないこととする。
	素材	・周辺との調和に配慮した素材を使用する。 ・耐久性、耐候性、退色性等を考慮した素材を使用する。
	照明	・周辺環境への影響に配慮し、過剰な光が敷地外や上方に散乱しないようにする。 ・周辺が暗く見えてしまうような眩しさを発する照明器具は使用しない。 ・照明器具は必要な場所、時間帯に適切な機能を持ったものを必要最低限使用する。 ・光源は、色が自然に見えるものを使用し、色味は暖かみのあるものが望ましい。

(2) 上越市環境色彩ガイドライン

建築物、工作物等が、上越市の大切な「景観資産」を引き立て、魅力ある上質な景観の一部となるよう、外部の色彩にかかわる行為を行う際の誘導の指標として、色彩についての基準値をガイドラインとして定め推奨している。

◆環境色彩基準

色調 色相	明度 5.0 未満の 場合の彩度値	明度 5.0 以上 8.0 未満の 場合の彩度値	明度 8.0 以上の 場合の彩度値
1.25R～6.24R	3.5 未満の色彩	2.25 未満の色彩	1.25 未満の色彩
6.25R～8.74R	6.5 未満の色彩	4.5 未満の色彩	1.25 未満の色彩
8.75R～1.24YR	7.5 未満の色彩	4.5 未満の色彩	1.75 未満の色彩
1.25YR～3.74YR	7.5 未満の色彩	4.5 未満の色彩	2.25 未満の色彩
3.75YR～6.24YR	8.5 未満の色彩	5.5 未満の色彩	3.5 未満の色彩
6.25YR～8.74YR	8.5 未満の色彩	5.5 未満の色彩	3.5 未満の色彩
8.75YR～1.24Y	8.5 未満の色彩	5.5 未満の色彩	3.5 未満の色彩
1.25Y～3.74Y	6.5 未満の色彩	4.5 未満の色彩	2.75 未満の色彩
3.75Y～8.74Y	3.5 未満の色彩	2.75 未満の色彩	1.75 未満の色彩
8.75Y～1.24GY	2.75 未満の色彩	2.25 未満の色彩	1.75 未満の色彩
1.25GY～3.74GY	2.75 未満の色彩	1.75 未満の色彩	1.25 未満の色彩
3.75GY～6.24GY	2.25 未満の色彩	1.75 未満の色彩	1.25 未満の色彩
6.25GY～1.24B	2.25 未満の色彩	1.25 未満の色彩	1.25 未満の色彩
1.25B～6.24B	2.25 未満の色彩	1.75 未満の色彩	1.25 未満の色彩
6.25B～8.74B	2.75 未満の色彩	2.25 未満の色彩	1.25 未満の色彩
8.75B～1.24PB	3.5 未満の色彩	2.25 未満の色彩	1.25 未満の色彩
1.25PB～3.74PB	4.5 未満の色彩	3.5 未満の色彩	1.25 未満の色彩
3.75PB～6.24PB	3.5 未満の色彩	2.25 未満の色彩	1.25 未満の色彩
6.25PB～1.24P	2.25 未満の色彩	1.75 未満の色彩	1.25 未満の色彩
1.25P～6.74P	1.75 未満の色彩	1.75 未満の色彩	1.25 未満の色彩
6.75P～3.74RP	1.75 未満の色彩	1.25 未満の色彩	1.25 未満の色彩
3.75RP～1.24R	2.75 未満の色彩	2.25 未満の色彩	1.25 未満の色彩

第3章 回遊観光の世界観と展開イメージ

本章では、まず、回遊観光計画の方針を設定する上で重要な前提条件として、春日山地域観光の指針としてとりまとめた「春日山地域における新たな観光施策の全体構想」について触れる。

また、地域の観光において提供する世界観や演出するメッセージを示し、それに基づく観光展開イメージとして、観光コンテンツの一例や、今後の観光の段階的発展について示す。

3.1. 春日山地域における新たな観光施策の全体構想

3.1.1. 全体構想の趣旨

春日山地域^{*}における新たな観光施策を検討するにあたって、上位計画となる上越市通年観光計画に基づく観光施策の考え方や、市場調査結果、春日山城跡整備計画検討会での意見を踏まえ、観光施策の方向性を示す考え方を整理する。

全体構想は、新たな観光誘客や、提供コンテンツ、国指定史跡春日山城跡の保存・活用の取組を検討するための指針とする。

※春日山駅周辺、国指定史跡春日山城跡、林泉寺、埋蔵文化財センター、史跡広場を含む2.5キロ四方のエリア

3.1.2. 観光に取り組む意義

(1) 上越市通年観光計画の考え方

上越市には、魅力的な歴史・文化資産や豊かな自然や食、様々な市民活動など、地域固有の資源が数多くあるにもかかわらず、その価値に気づいていない方も多く、人口減少と相まって、今後の行く末が懸念されることから、観光という手法を用いて、これらを更に付加価値の高い観光資源として継承していくことや、市全体の観光の活性化による経済効果を高めていくことを目指している。

一方、上越市の旅行消費額は、全国や県の平均と比べると非常に少なく、特に県外からの日帰り観光客の消費額は、県平均の半分以下となっており、滞在場所・滞在時間が少ないため、消費場所・消費機会が限られていることが要因と考えられる。

また、現在の上越市の観光は、春の観桜会や夏の謙信公祭などのイベント観光が中心で、観光客をターゲットとしたビジネスが生まれやすい一年を通した集客が課題となっている。

(2) 春日山地域の現状と課題

春日山地域は、知名度の高い武将「上杉謙信公」が生涯を過ごした地域でありながら、上杉神社周辺(米沢市)や武田神社周辺(甲府市)など他県の類似スポットに比べ来訪者が少ない。

国指定史跡春日山城跡は、国の指定史跡であることから活用に向けた整備に一定の制約があるため、保存と活用を図る中で可能な限り観光資源としての魅力を高めていかなければならない課題を抱えている。

また、上杉謙信公の居城である国指定史跡春日山城跡は、文化財として保存・管理されてきたものの、観光資源としていかしきれておらず、広く一般の観光客にも訪れていただける工夫や近隣の集客施設（上越市立水族博物館「うみがたり」）などからの周遊が課題となっている。

さらに、地域内の交通アクセスや、駐車場、観光案内所などの一般的な観光インフラが整っていないほか、ガイドンス施設などの観光客をターゲットとしたコンテンツの磨き上げや、民間による観光サービスの創出が課題となっている。

3.1.3. 目指す姿：歴史・文化の伝承と新しい観光産業の好循環

上杉謙信公の歴史、国指定史跡春日山城跡等を中心とした地域資源を観光資源として磨き上げ、観光の活性化により地域資源をいかした観光サービスに取り組む新たな事業者（飲食、宿泊、小売りなど）を創出するとともに、既存事業者による観光客をターゲットとした商品の創出、地域に根付いた生業の事業承継等を促進し、滞在交流型観光のサービスを増やすことにより、幅広い地域産業の活性化につなげる。

稼いだ外貨が地域資源の保全活用にかされ、地域資源が後世に継承される好循環を目指していく。

また、観光の活性化を通じて、若者や女性が希望するような多様な雇用の創出や、市民の皆さんが改めて地域の良さを見つめ直すことで誇りや愛着の醸成を図っていく。

3.1.4. 新たな観光施策の重要視点

(1) 誘客強化

- ・既に当地に多くの来訪がある「歴史に関心がある層」や、上越市立水族博物館「うみがたり」などに来る既に市外からの来訪が多いファミリー層をメインターゲットに誘客強化に取り組む。
- ・歴史に関心がある人にとって満足感が得られるコンテンツの創出・磨き上げを行う。
- ・一般の観光客に関心を持ってもらえる「楽しく、分かりやすく、没入感のある」コンテンツを創出する。
- ・上杉謙信公が生涯を過ごしたまちとしての歴史をいかし、「謙信公に会えるまち」を共通の世界観として取り入れ、歴史好きや観光客、市民に親しみやすいコンテンツの創出や空間の演出、情報発信を行う。
- ・観光案内、二次交通、駐車場、トイレ、マップ、誘導サインなど、快適で満足度の高い観光インフラを整備する。

(2) 周遊強化

- ・集客力が高い他地域（直江津地域、高田地域）に訪れた観光客の周遊を促す。
- ・春日山地域内には、宿泊施設が1軒あるのみであることから、市内温泉や食事など他地域への周遊を促す。
- ・冬期に妙高エリアに来訪が多いインバウンドをターゲットとした周遊強化に取り組む。

(3) 春日山城跡の保全と活用（滞在場所の魅力向上、滞在時間の増加）

- ・武将や山城に関心が高い人に満足感が得られるよう「国指定史跡 春日山城跡保存管理計画書」との整合に留意し、文化財として春日山城跡の整備・管理に取り組む。
- ・一般の観光客に関心を持ってもらえるよう「国指定史跡 春日山城跡保存管理計画書」との整合に留意した上で、ビューポイントとなる空間の整備（馬場広場周辺等）に取り組む。
- ・「国指定史跡 春日山城跡保存管理計画書」との整合に留意した上で、「楽しく、分かりやすく、没入感のある」コンテンツを創出する。
- ・快適で満足度の高い観光インフラを整備する。

(4) 地域づくり

- ・市民や市民団体の意見を取り入れ、連携しながら全体の取組を進める。
- ・子供たちへの教育を通じて、上杉謙信公や春日山城への誇りと愛着を育む。
- ・観光サービスに取り組む新たな事業者（飲食、宿泊、小売りなど）を創出する。
- ・既存事業者による観光客をターゲットとした商品の創出、地域に根付いた生業の事業承継等を促進する。
- ・環境保全活動等の資金捻出の仕組み、春日山城跡や観光関連施設の維持管理等を担う組織を検討する。

春日山地域における新たな観光施策の全体構想



- 上越市通年観光計画の考え方
 - ・ 地域資源を観光資源に磨き上げ 歴史文化を後世に伝承
 - ・ 魅力的な歴史・文化資源や豊かな自然や食、更に様々な市民活動など、地域固有の資源が数多くあるが、人口減少と相まって今後の行く末が懸念される。
 - ・ 観光という手法を用いて、これらをもっと付加価値の高い観光資源として継承していくことや、市民全体の観光の活性化による経済効果を高めていく。
- 上越市の観光の課題
 - ・ 旅行消費額の増加
 - ・ 滞在場所の魅力向上
 - ・ 滞在時間の増加
 - ・ イベント観光からの脱却
 - ・ 当市の旅行消費額は、非常に少なく、特に県外からの日帰り観光客の消費額は、県平均の半分以下
 - ・ 滞在場所、滞在時間が少ないことが消費額減・消費機会が少ない要因と考えられる。
 - ・ イベント観光が中心で、ビジネスが生まれやすい一年を過ぎた集客が課題

- 春日山地域の観光の現状・課題
 - ・ 謙信公の歴史や国指定史跡春日山城跡の観光活用
 - ・ 観光インフラや受け入れ環境の改善
 - ・ 観光コンテンツの創出
 - ・ 知名度の高い武将「上杉謙信公」が生徒を過ごした地域でありながら、来訪者が少ない。
 - ・ 国指定史跡春日山城跡は、活用に向けた整備に一定の制約があるため、保存と活用を両立する目的の中で可能な限り観光資源としての魅力を高めていく必要がある。
 - ・ 国指定史跡春日山城跡は、観光資源としていかされておらず、広く一般の観光客にも訪れていない。工夫や近隣の集客施設（水原博物館うみかた）などからの回遊が課題。
 - ・ 地域内の交通アクセスや、駐車場、観光案内所などの一体的な観光インフラが整っていない。
 - ・ ガイダンス施設などの観光客をターゲットとしたコンテンツの磨き上げや、夏間による観光サービスの創出が課題。

新たな観光施策の重要視点

- 施策① 誘客強化
 - ・ 既に当地に多くの来訪がある歴史に関心がある層や「うみがたり」などに来る際に市外からの来訪が多いファミリー層をメインターゲットに誘客強化に取り組みます。
 - ・ 歴史に関心がある人に満足感が得られるコンテンツの創出・磨き上げを行います。
 - ・ 一般の観光客に関心を持ってもらえる「楽しく、分かりやすく、没入感のある」コンテンツを創出します。
 - ・ 上杉謙信公が生誕を過ごしたまちとしての歴史をいかに、「謙信公に会えるまち」を共通の世界観として取り入れ、歴史好きや一般観光客、市民に親しみやすいコンテンツの創出や空間の演出、情報発信を行います。
 - ・ 快適で満足度の高い観光インフラを整備します。
- 施策② 周遊強化
 - ・ 集客力が高い他地域（直江津地域、高田地域）に訪れた観光客の周遊を促します。
 - ・ 春日山地域内には、宿泊施設が1軒あるのみであることから、市内温泉や食事など他地域への周遊を促します。
 - ・ 冬期に妙高エリアに来訪が多いインバウンドをターゲットとした周遊強化に取り組みます。

- 施策③ 国指定史跡春日山城跡の保全と活用
 - ・ 武将や山城に関心が高い人に満足感が得られるよう「国指定史跡 春日山城跡保存管理計画書」との整合に留意し、文化財として国指定史跡春日山城跡の整備、管理に取り組みます。
 - ・ 一般の観光客に関心を持ってもらえるよう「国指定史跡 春日山城跡保存管理計画書」との整合に留意した上で、ビューポイントとなる空間の整備（馬場広場周辺等）に取り組みます。
 - ・ 「国指定史跡 春日山城跡保存管理計画書」との整合に留意した上で、「楽しく、分かりやすく、没入感のある」コンテンツを創出します。
 - ・ 快適で満足度の高い観光インフラを整備します。

- 施策④ 地域づくり (市民や市内事業者とマインド醸成)
 - ・ 市民や市民団体の意見を取り入れ、連携しながら全体の取組を進めます。
 - ・ 子供たちへの教育を通じて、謙信公や春日山城への誇りと愛着を育みます。
 - ・ 観光サービスを創出する事業者（飲食、宿泊、小売りなど）を創出します。
 - ・ 既存事業者による観光客をターゲットとした商品の創出、地域に根付いた生業の事業承継等を促進します。
 - ・ 環境保全活動等の資金捻出の仕組み、国指定史跡春日山城跡や観光関連施設の維持管理等を担う組織を検討します。

- 施策⑤ 観光客の満足度向上
 - ・ 観光客の満足度を高めるには、観光客のニーズを把握し、それに応じたサービスを提供することが重要です。
 - ・ 観光客の満足度を高めるには、観光客のニーズを把握し、それに応じたサービスを提供することが重要です。

3.2. 春日山地域が観光客に見せたい世界観の設定

3.2.1. 世界観設定の背景・目的

春日山地域には「上杉謙信公」、「国指定史跡春日山城跡」、「四季折々の自然」、「地域ならではの食」などの地域資源があり、観光誘客を考えるにあたって無数の魅せ方やコンテンツの在り方が存在する。

一方、これら全てをバランスよく取り入れていこうとすれば、総花的で面白みのない観光地域となっていくことは明白で、各コンテンツにおいて、場当たりの演出や一貫性のない情報発信となっていく可能性が高い。

このため、当地域における観光コンテンツの検討や実際の運用、情報発信においては「観光客に見せたい世界観」を設定することで、地域全体の一体的なイメージづくりを行い、歴史好きや一般の観光客の興味や関心を高めていくことを目指す。

当地域にしか表現できない世界観を示していくことで、他の地域との差別化を図り、尖った観光コンテンツの提供や情報発信、ひいては地域全体の魅力向上につなげていく。

3.2.2. 世界観の検討

(1) 地域独自の素材

世界観を検討するうえで、重要となるのが他の地域にはない要素である。

当市では、上越市通年観光計画の中で、各地域の観光地域づくりコンセプトを設定しており、当該コンセプトは、当地域にしかない地域ポテンシャルから導いている。

世界観の検討にあたって、上位計画で整理した地域ポテンシャルからテーマを検討していく。

以下「上越市通年観光計画」の抜粋

●春日山地域の観光地域づくりコンセプト

『義の心と強さに出会う「謙信公の春日山城」』

●コンセプトを検討するにあたって抽出された地域ポテンシャル

(2) 春日山地域固有の価値（通年観光計画の「地域ポテンシャル」による）

a) 上杉謙信公の居城の歴史

- ・越後府中の要害として築かれ、謙信公・景勝公・堀氏が整備を進めた、規模が極めて大きい山城
- ・戦国の名将・上杉謙信公の居城として知名度が高い。
- ・標高 180m の春日山に築かれ、東西南北に 2km 程度、削平地が 200 か所、数十か所の堀切や土塁など、日本を代表する山城

b) 戦国の名将・上杉謙信公

- ・戦国武将として人気が高くて高い上杉謙信公は、武田信玄と5回にも及ぶ川中島の合戦を展開するなどの宿敵であった。
- ・信仰深い顔も持っており、毘沙門天の信仰や高野山金剛峯寺や京都大徳寺などへの参詣なども知られている。
- ・市民にとって地域の誇りとなっている。
- ・春日山は謙信公のふるさとであり墓所

c) 上杉謙信公の義の精神と勝負強さ

- ・領土的野心での戦は一度もなく、救援を請われて戦ったといわれるほど「義」に篤い武将で、敵の信玄方に塩を送ったといわれている。
- ・軍神としても知られ、69戦43勝24分2敗で、勝率は9割7分という勝負強さを持つ武将であった。

d) 豊かな自然と景観の山城

- ・春日山城跡は歴史的な史跡であるとともに、自然豊かな山であり、規模的にも春日山神社から30分程度で本丸へ登られるなどトレッキングとしても良い環境である。
- ・麓から地域のシンボルの山としても、山頂からの眺望も、どちらも美しい。

e) 歴史と縁ある周辺の神社仏閣

- ・春日山の周辺には、上杉家の氏神の春日神社や謙信公が少年時代に修行した林泉寺、謙信公を祭神とする春日山神社など、謙信公ゆかりの神社仏閣や寺院に関わる地名が点在している。

f) 上杉謙信公を中心とした地域活動

- ・謙信公祭などのイベントや越後上越 上杉おもてなし武将隊、観光ガイド、上杉謙信公を学ぶ市民活動など、謙信公を中心とした地域活動が活発に行われている。

(3) 地域ポテンシャルの考察

(2)の6つの地域ポテンシャルのうち、5つに「謙信公」のキーワードが出てくる。残り1つについても、上杉謙信公の居城であった春日山城についてであり、「上杉謙信公」が当地域を代表するテーマであるといえる。

上杉謙信公のゆかりの地といえば、当市以外に、米沢市がある。上杉謙信公が亡くなった後、会津を経て上杉家は米沢へ移封しており、上杉謙信公の廟やゆかりの文化財等の多くは米沢市に存在している。

米沢市と当市（春日山地域）の大きな違いは、上杉謙信公本人が当市で武将とし

での生涯を過ごしたという事実である。

上杉謙信公は、春日山城に居て、そこに生活があった。上杉謙信公が見た景色は今も変わらず当地にあるということである。

(4) 価値を観光に活用する上での課題

a) 上杉謙信公の認知度は高いが「戦国・武将」は裾野が狭い

上杉謙信公は、戦国武将の中でも認知度や人気が高いが、戦国や武将のコンテンツ自体はそのターゲットが歴史マニア・城マニアなどに限られてしまう傾向にあり、裾野の広いコンテンツになりにくい。

b) 大規模な山城という性質上、全容を伝えにくい

春日山城跡の魅力の一つとして、その規模感があげられる。観光客にとってもそのダイナミズムを体感してもらうことで、より印象深い観光体験を提供できると考える。

しかし、自然地形をいかした山城であるが故に、全容を一望することは難しく、絵図や縄張図と現地の状況を照合することも難しい。

昨今、目覚ましい進歩を遂げているAR・VRなどデジタルコンテンツの導入や戦略的なビュースポットの設置など、より分かりやすく観光客に伝えるコンテンツが求められる。

また、山城やその周辺にある関連施設を自ら歩く（回遊する）ことでその規模感を体感してもらえよう、回遊の動機付けとなる魅力的なコンテンツ整備が求められる。

c) まだまだ謎の多い上杉謙信公

義の精神と勝負強さなど、広く認知されている上杉謙信公の人物像は、後世の文書・創作などにより形成されたものも多く残る。

上杉謙信公の本拠地としては、現代人にも共感を得やすい上杉謙信公の人物像を尊重しつつ、新たな上杉謙信公像も知ることができ、感じられる機会を積極的に創出することが求められる。

また、春日山城跡についても明らかになっていないことが多く、顕在化していない本質的価値を探求するため、発掘調査などの検討が求められる。

d) 自然や神社仏閣、民間との観光連携

春日山地域の観光振興においては、地域の神社仏閣や市内の民間企業などと連携し、地域の自然・歴史文化資源・店舗などの魅力を発信していくことが求められる。

また、地域内の多様な魅力を観光客へわかりやすく提供するためには、官民それぞれの施設やコンテンツにおいても統一したテーマ設定などが求められる。

3.2.3. 春日山地域が観光客に見せたい世界観

(1) 世界観の設定

- 3.2.2 項の検討から、当市の特徴は以下のとおり。
- ・春日山地域を代表するテーマは「上杉謙信公」
 - ・上杉謙信公が春日山地域にいたという事実が当市の独自性

以上の2点を端的に示し、かつ、現実的に存在しない状況を言葉で表すことで、観光客の興味を惹くことを狙い、観光客に見せたい世界観を以下のとおり設定する。

世界観「上杉謙信公に会えるまち」

上杉謙信公が生まれ暮らした春日山城跡や林泉寺などの現地で、上杉謙信公の学んだ義の精神や信仰心などを感じ、上杉謙信公が当時の暮らしや眺めた景色を想起することで、上杉謙信公に会えるような世界観を観光客に見せたい。

(2) 世界観を展開するストーリー

(1) で設定した世界観を各コンテンツに展開する際、何をもって「会える」とするかの設定を行う。3.2.2 項で示した地域ポテンシャルや市場調査で観光客から関心の高かったキーワード、市民とのワークショップで観光客に伝えたいことなどから上杉謙信公に「会えるストーリー」を次の4つに設定する。

上杉謙信公に会える4つのストーリー

① 謙信公の勝負強さにあやかる

歴戦の戦に勝ってきた謙信公の強さにあやかり、その知略・戦略や武芸の一端を知ることによって謙信公の思考に会う。

② 謙信公の精神性にふれる

義の心や筋目を守る謙信公の精神にふれ、その心構えを想起することで謙信公の人柄に会う。

③ 謙信公のいた時代を感じる

謙信公が春日山で過ごした時代から残る山城遺構や、当時からある神社仏閣などを巡ることで謙信公生誕からの長い歴史を感じ、今に息づく謙信公に会う。

④ 謙信公のいた春日山や上越の地域で育まれた風土・文化を楽しむ

謙信公を育んだ春日山の自然・風土を体感し楽しむことで、謙信公の追体験をし、春日山に過ごした謙信公に会う。

3.2.4. 春日山地域が観光客に演出するメッセージ

春日山地域観光コンテンツ計画における調査結果を踏まえ、春日山地域の観光コンテンツを通じて、観光客に演出するメッセージを以下のように設定する。

演出するメッセージ「勝負強い」、「純白」

サービスや商品の提供においては、上杉謙信公の「勝負強さ」や、私利私欲に依らず筋目ある戦のみ行う義の心を踏まえ、コンテンツを通じて勝負強さや混じりけのない本質（＝純白）的なものを価値観として観光客へ伝えたい。

図 3-1 に、「上越市通年観光計画」及び「春日山地域観光コンテンツ計画」の方向性を踏まえた回遊のストーリーと施設整備の流れを示す。

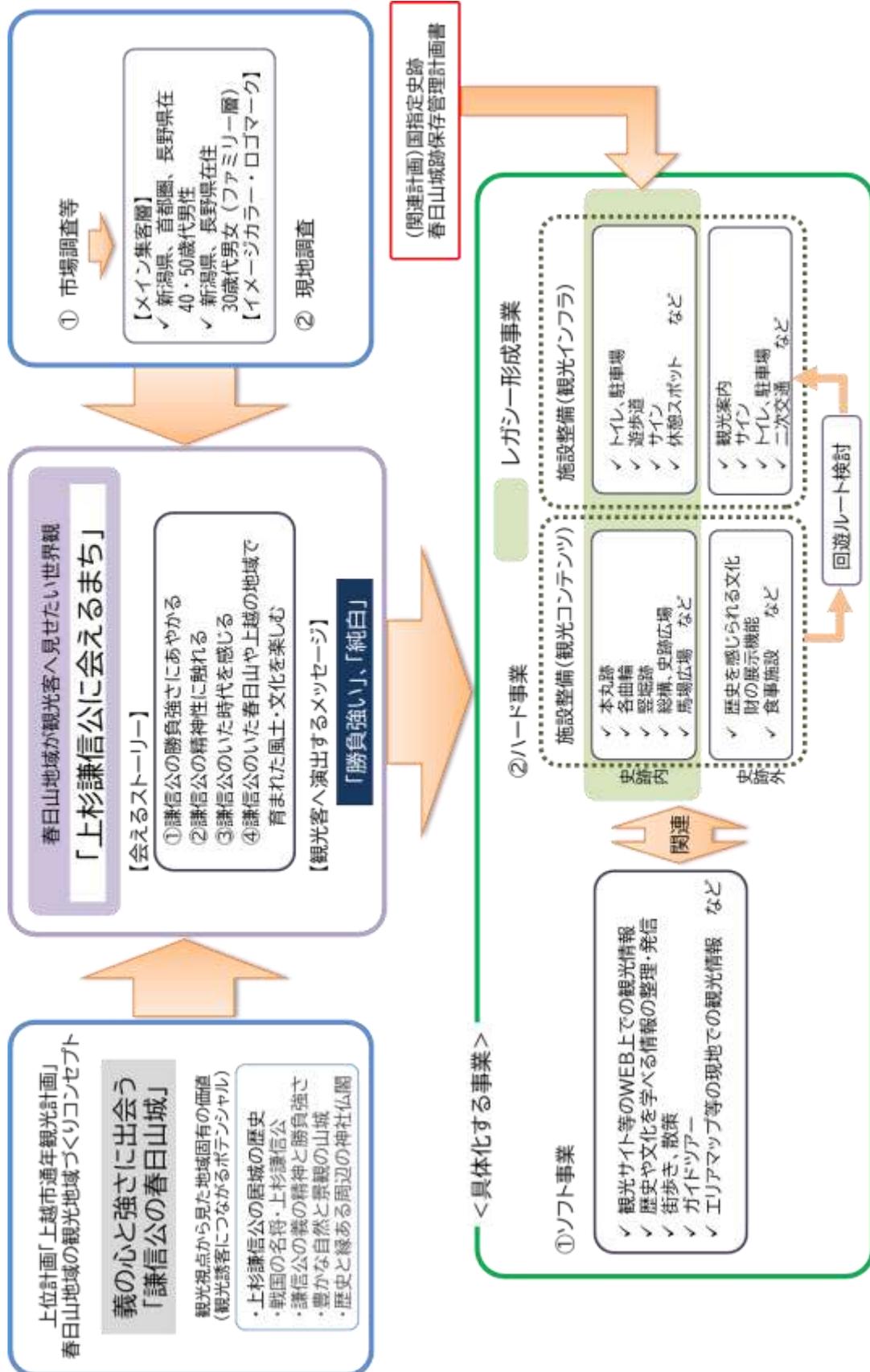


図 3-1 関連計画の方向性を踏まえた回遊のストーリーと施設整備

3.3. コンテンツの展開イメージ

春日山地域観光コンテンツ計画や春日山地域の観光で見せたい世界観とストーリーを踏まえ、春日山地域内で展開する観光コンテンツのイメージを下図に示す。

また、観光コンテンツの一例を次ページの表 3-1 に示す。

世界観

「上杉謙信公に会えるまち」

会えるストーリー：

- ①謙信公の勝負強さにあやかる
- ②謙信公の精神性に触れる
- ③謙信公のいた時代を感じる
- ④謙信公のいた春日山や上越の地域で育まれた風土・文化を楽しむ

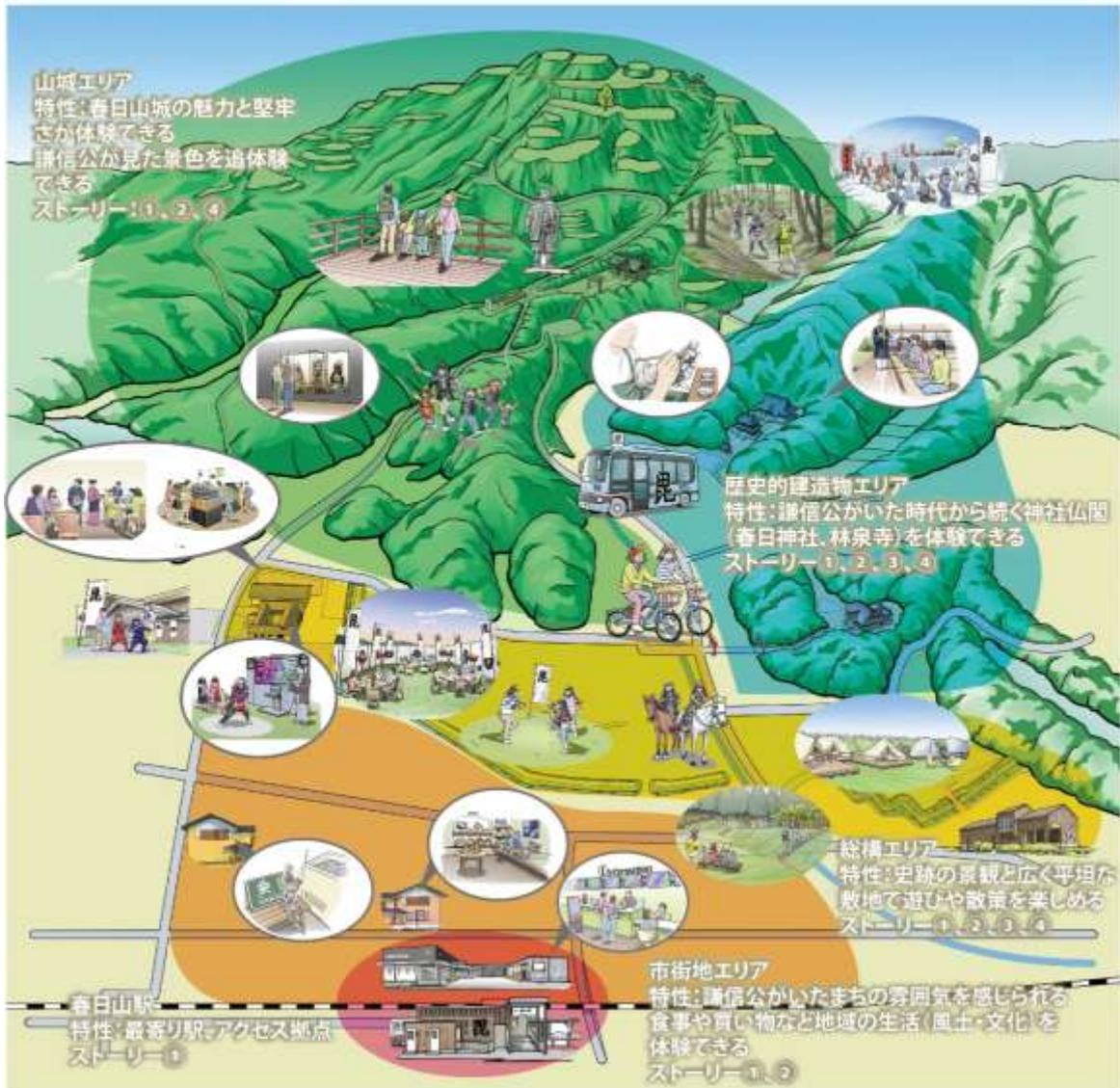


図 3-2 地域内におけるコンテンツ展開イメージ

表 3-1 観光コンテンツ（例） 一覧

区分	通番	カテゴリー	資源	観光コンテンツ	謙信公に会えるとする根拠
メインコンテンツ	1	春日山観光の目玉	春日山城跡・山城部	食事施設（地元の食材を用いた料理、出陣餅や川渡餅等謙信公にちなんだ甘味、スイーツ、上越市の酒蔵で作られた日本酒等）	謙信公にちなんだ食材や料理を食べ、謙信公に思いを馳せることができる。
	2	春日山観光の目玉	春日山城跡・山城部	グッズやお土産	謙信公に関連したグッズやお土産を買うことで、春日山から帰宅した後も謙信公を思い出すことができる。
	3	春日山観光の目玉	春日山城跡・山城部	本丸からの景色、春日山城跡の眺望スポットに関する案内、眺望スポットの整備	当時謙信公が見たであろう景色を見ることで、謙信公の気持ちを想像することができる。
	4	春日山観光の目玉	春日山城跡・山城部	当時の様子がわかるもの（堀、土塁など）	当時の謙信公に思いをはせ、勝負強さ、雄大さを感じることができる。
	5	春日山観光の目玉	春日山城跡・山城部	自然（桜、新緑、紅葉、雪等）	豊かな自然を見たり、触れたりすることで、春日山城の歴史や変遷を感じ、謙信公の雄大さを感じることができる。
	6	春日山観光の目玉	春日山城跡・山城部	歴史を感じるトレッキングツアー	ガイドから詳しい説明を聞くことで、春日山城の堅牢さを知り、謙信公の勝負強さを知ることができる。（よりマニア向け）
	7	春日山観光の目玉	春日山城跡・山城部	ガイドツアー	ガイドから詳しい説明を聞くことで、春日山城の堅牢さを知り、謙信公の勝負強さを知ることができる。
	8	春日山観光の目玉	春日山城跡・山城部	ライトアップ	春日山城の大きさに驚き、謙信公の雄大さを感じることができる。
	9	春日山観光の目玉	春日山城跡・山城部	ドローンを操縦して春日山城の大きさを体感	春日山城の大きさに驚き、謙信公の雄大さを感じることができる。
	10	春日山観光の目玉	春日山城跡・山城部	熱気球で桑取道の空中散歩	桑取道の全体像を知り、大きさを感じることで、謙信公の雄大さを感じることができる。
	11	春日山観光の目玉	春日山城跡・山城部	甲冑着用体験	謙信公が戦に出る時を想像し、強い謙信公を想像できる。
	12	春日山観光の目玉	春日山城跡・山城部	着物着用体験	謙信公を取り巻く人の気持ちを想像できる。 ※甲冑は着たくないが当時の様子を感じてみたい方向けに整備
	13	春日山観光の目玉	春日山城跡・山城部	雪合戦	謙信公が戦に強かったことになみ、勝負するときの気持ちや戦うことの難しさを感じることができる。
	14	春日山観光の目玉	春日山城跡・山城部	雪像復元	往時の春日山城にあったと思われる建物や謙信公を雪像で表現することによって謙信公や在りし日の春日山城に思いを馳せることができる。
	15	春日山観光の目玉	春日山城跡・山城部	当時の様子が分かるAR	謙信公がいた時代をよりリアルに感じ、謙信公の勝負強さや義の心について知識を得ることができる。

区分	通番	カテゴリー	資源	観光コンテンツ	謙信公に会えるとする根拠
メインコンテンツ	16	春日山観光の目玉	春日山城跡・山城部	謎解きゲーム	謎解きをすることで楽しく謙信公を知ることができる。
	17	春日山観光の目玉	春日山神社	自然（新緑、紅葉、雪等）	豊かな自然を見たり、触れたりすることで、春日山城の歴史や変遷を感じ、謙信公の雄大さを感じることができる。
	18	春日山観光の目玉	春日山神社	文化財等の展示	謙信公に関連する文化財等を見ることで謙信公の勝負強さ、義の心について知ることができる。
	19	春日山観光の目玉	春日山神社	グッズやお土産	謙信公に関連したグッズやお土産を買うことで、春日山から帰宅した後も謙信公を思い出すことができる。
	20	春日山観光の目玉	春日山神社	ライトアップ	謙信公を祭神に祀った春日山神社がきれいにライトアップされているのを見て、落ち着いた気持ちになる。
	21	春日山観光の目玉	春日神社	自然（桜、新緑、紅葉、雪等）	当時謙信公が見たであろう景色を見ることで、謙信公の気持ちを想像することができる。
	22	春日山観光の目玉	春日神社	ガイドツアー	ガイドから詳しい説明を聞きながら春日山城全体の総鎮守である春日神社を参拝することで、気持ちが落ち着き、すっきりする。（純白）
中心施設	23	春日山観光の中心施設	拠点施設	文化財等の展示	謙信公に関連する文化財等を見ることで謙信公の勝負強さ、義の心について知ることができる。
	24	春日山観光の中心施設	拠点施設	グッズやお土産	謙信公に関連したグッズやお土産を買うことで、春日山から帰宅した後も謙信公を思い出すことができる。
	25	春日山観光の中心施設	拠点施設	食事施設（地元の食材を用いた料理、謙信公にちなんだ甘味、スイーツ、市内酒蔵で作られた日本酒等）	謙信公にちなんだ食材や料理を食べ、謙信公に思いを馳せることができる。
	26	春日山観光の中心施設	拠点施設	勝負飯づくり	謙信公が戦に出るときに食べていた勝負飯にちなんだ料理を作ること、謙信公の食事について知識を得ることができる。また、春日山から帰宅してからも料理作ること、謙信公を感じることができる。
	27	春日山観光の中心施設	拠点施設	子ども向けデジタルコンテンツ	謙信公の強さを知ることができる。
	28	春日山観光の中心施設	拠点施設	忍者体験	忍者体験をすることで謙信公がいた時代を感じることができる。 ※甲冑は着たくないが当時の様子を感じてみたい方向けに整備

区分	通番	カテゴリー	資源	観光コンテンツ	謙信公に会えるとする根拠
中心施設	29	春日山観光の中心施設	拠点施設	甲冑・着物・忍者衣装着用体験	甲冑：謙信公が戦に出る時を想像し、強い謙信公を想像できる。 着物、忍者衣装：謙信公を取り巻く人の気持ちを想像できる。 ※着物、忍者衣装は、甲冑は着たくないが当時の様子を感じてみたい方向けに整備
	30	春日山観光の中心施設	拠点施設	戦国時代にちなんだグッズづくり（謙信公の人形に塗り絵・願い事を書く）	戦国時代にちなんだグッズをつくることで、謙信公や謙信公がいた時代を身近に感じたり、考えることができる。
	31	春日山観光の中心施設	拠点施設	刀さばき体験	謙信公の三太刀七太刀の伝説にちなみ、刀の扱いの難しさや謙信公の強さを感じることができる。
	32	春日山観光の中心施設	拠点施設	親子チャンバラ	謙信公は三太刀七太刀の伝説にちなみ、謙信公の強さを感じることができる。
	33	春日山観光の中心施設	拠点施設	書道体験	謙信公が達筆だったことにちなみ、謙信公の行動を追体験することができる。
	34	春日山観光の中心施設	拠点施設	武将等の姿に扮した人による雰囲気づくり	街の雰囲気を戦国時代に近づけることで、観光客の没入感をより高める。
	35	春日山観光の中心施設	拠点施設	甲冑乗馬体験	甲冑を着て乗馬をすることで、当時の謙信公の戦のスタイルを体感することができる。
	36	春日山観光の中心施設	春日山城史跡広場・春日山城跡ものがたり館	グランピング施設	謙信公が過ごした土地でグランピングをすることで、謙信公を身近に感じることができる。
	37	春日山観光の中心施設	春日山城史跡広場・春日山城跡ものがたり館	グッズやお土産	謙信公に関連したグッズやお土産を買うことで、春日山から帰宅した後も謙信公を思い出すことができる。
	38	春日山観光の中心施設	春日山城史跡広場・春日山城跡ものがたり館	食事施設（地元の食材を用いた料理、謙信公にちなんだ甘味、スイーツ、市内酒蔵で作られた日本酒等）	謙信公にちなんだ食材や料理を食べ、謙信公に思いを馳せることができる。
	39	春日山観光の中心施設	春日山城史跡広場・春日山城跡ものがたり館	キャンプ	謙信公が過ごした土地でキャンプをすることで、謙信公を身近に感じることができる。
40	春日山観光の中心施設	春日山城史跡広場・春日山城跡ものがたり館	ドローンを操縦して春日山城の大きさを体感	春日山城史跡広場の広さを感じることで、謙信公の雄大さを感じることができる。	

区分	通番	カテゴリー	資源	観光コンテンツ	謙信公に会えるとする根拠
回遊コース	41	回遊コース	林泉寺	文化財等の展示	謙信公に関連する文化財等を見ることで謙信公の勝負強さ、義の心について知ることができる。
	42	回遊コース	林泉寺	座禅体験	謙信公が幼少期を過ごし、強い仏教への信仰心を育てた林泉寺で座禅体験をすることで、謙信公に思いをはせることができる。
	43	回遊コース	林泉寺	書道体験	謙信公が達筆だったことにちなみ、書道を体験することで、謙信公に思いをはせることができる。
	44	回遊コース	林泉寺	住職の方から教えをうかがう	住職から詳しい説明を聞くことで、謙信公の精神性を知ることができる。
	45	回遊コース	愛宕谷公園	自然・景観・眺望	豊かな自然を見たり、触れたりすることで、春日山城の歴史や変遷を感じ、謙信公の雄大さを感じることができる。
	46	回遊コース	愛宕谷公園	キャンプ	謙信公が過ごした土地でキャンプをすることで、謙信公を身近に感じることができる。
	47	回遊コース	遺跡（総構）の整備・復元	当時の様子がわかるもの（堀、土塁など）	当時の謙信公に思いをはせ、勝負強さ、雄大さを感じることができる。
	48	回遊コース	遺跡（総構）の整備・復元	ライトアップ	総構の大きさを感じることで、謙信公の雄大さを感じることができる。
	49	回遊コース	遺跡（総構）の整備・復元	昔あそび体験（笹舟流しや水切り、竹とんぼ飛ばしや竹馬、羽根つきなど）	昔のあそびを体験することで、謙信公がいた時代を身近に感じ、当時の遊びや娯楽を考えることができる。
	50	回遊コース	遺跡（総構）の整備・復元	キャンプ	謙信公が過ごした土地でキャンプをすることで、謙信公を身近に感じることができる。
51	回遊コース	遺跡（総構）の整備・復元	星空観察会	当時謙信公が見たであろう景色を見ることで、謙信公の気持ちを想像することができる。	

区分	通番	カテゴリー	資源	観光コンテンツ	謙信公に会えるとする根拠
回遊コース	52	回遊コース	遺跡（総構）の整備・復元	高級店の野外出張レストラン	野外で食べることで当時謙信公が過ごした土地を感じることができる。
	53	回遊コース	春日山駅	謙信公の雰囲気を感じられる仕掛け（バナーフラッグ、のぼり旗等）	謙信公が過ごした春日山に来たことを、謙信公を意識してデザインが統一されたバナーフラッグ、のぼり旗で感じることができる。
	54	回遊コース	全体	ガイド付きバスで地域を巡るツアー	ガイドから詳しい説明を聞くことで、春日山城の堅牢さや謙信公の勝負強さ、精神性を知ることができる。
	55	回遊コース	全体	謎解きゲーム	謎解きをすることで楽しく謙信公を知ることができる。
	56	回遊コース	全体	戦国時代をテーマにしたゲームとのコラボレーション（信長の野望など）	ゲームの世界をリアルで体感することで、謙信公についての知識が寄り深まる
	57	回遊コース	全体	甲冑着用して地域を散策	謙信公が戦に出る時を想像し、強い謙信公や当時の様子を想像できる。

3.4. 回遊観光計画の展開シナリオ

春日山地域は観光資源が多く点在するとともに、住宅地や商業施設など市民の生活の場と共存していることから、拙速な観光地化、観光客流入は市民生活に影響を及ぼす恐れがある。

また、魅力ある観光地づくりには、目玉となる観光スポットだけでなく民間の個店やサービスも含めた多様なコンテンツの充実が不可欠である。

以上から、本計画では、観光施策・整備を段階的に進め、市民や企業と協調・協働による観光地づくりを目指す。

【春日山地域の回遊観光で目指す段階的な観光展開】

- ① 観光の基盤づくりの段階：地域と共存した観光整備
- ② 民間による事業展開段階：市民や企業と一体となった機運醸成
- ③ 春日山地域観光の発展段階：誰もが Win-Win となる適切な規模感の観光

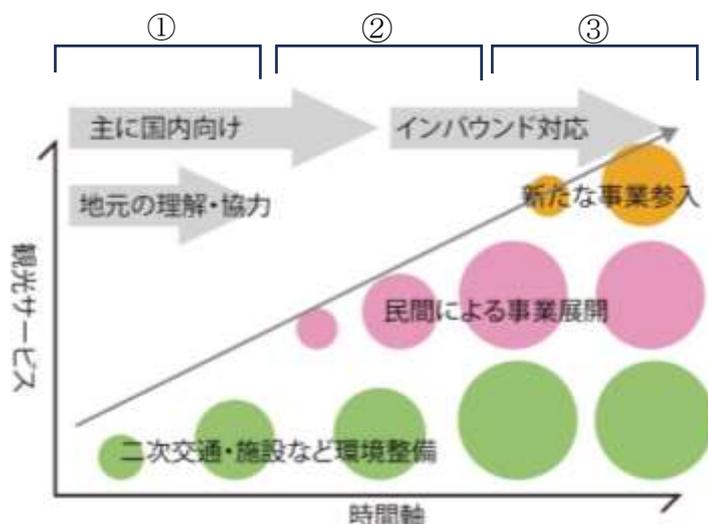


図 3-3 回遊観光整備等の展開イメージ

3.4.1. 観光の基盤づくりの段階：地域と共存した観光整備

初期の段階では、観光の基盤づくりとして施設整備や観光サービスの充実を図る。

この段階においては、地域と共存した観光整備として、地域への影響を最小限にする動線設定や、駐車場などの適切な収容規模設定に配慮する。

また、施設整備にあたっては、観光客だけでなく地域住民も利用できるよう配慮したものとする。

3.4.2. 民間による事業展開段階：市民や企業と一体となった機運醸成

基盤づくりを進め、一定の観光客が見込める段階においては、民間企業による観光事業への参入が期待される。

また、併せて地域全体がおもてなしの心で観光客に接するなど、市民と一体となった取組も不可欠である。

企業の参入しやすい基盤整備や制度支援、官民協働の観光施策などを推進していく。また、それによりインバウンドへの受け皿についても充実していくことが望まれる。

3.4.3. 春日山観光の発展段階：誰もが Win-Win となる適切な規模感の観光

地域観光がさらに発展する段階においては、観光客の増加による地域への影響が懸念されるほか、渋滞発生など観光客の行動自体も制約される恐れがある。

本計画においては、将来的な観光客増をある程度想定し規模算定などを行う。

また、この段階においては、市民による取組や新規民間サービスの創出などが進み、市民・事業者と観光客の地域交流の促進が期待される。

この段階においては、インバウンドの増加も見込まれるが、オーバーツーリズム対策として一部入場制限や受け入れ時期の分散のほか、キャッシュレス決済の促進、MaaS の推進などの観光 DX 化により、事業者の負担軽減を図る。

3.5. 規模算定の目安となる来訪者数設定

以下に、上越市通年観光計画の終期から 10 年後の令和 21（2039）年度の来訪者数を推計し、これを目途として規模算定などを進める。

来訪者数の推計にあたっては、各施設の市外客数を「おでかけウォッチャー[※]」から取得し、これと埋蔵文化財センターの総来訪者数から算出した市外客数：市内客数の比率を用いて市内客数を推計し、市外客数＋市内客数＝総来訪者数とした。

※GPS の位置情報データを用いてスポットへの来訪者の情報を収集するサービス。国内 140 種類以上の提携アプリに対して、^{（株）}プログウォッチャー社のソフトウェア開発キットを導入。当市の調査では、観光客の来訪者数のみカウントが可能

3.5.1. 来訪者数の設定

- ① 埋蔵文化財センターの「越後上越 謙信公と春日山城展」における市外：市内比率と、春日山地域全体の来訪者の市外：市内比率は同等とし、市外：市内＝65.8%：34.2%の比率とする。
- ② 現在、春日山地域に訪れている人は全て春日山城跡（春日山神社周辺）に訪れるものとする。
- ③ 春日山地域に訪れる人の移動手段別の割合は施設にかかわらず同一とし、自家用車：公共交通＝71.7%：28.3%とする。

(1) 市内・市外比率 算定方法

埋蔵文化財センターの「越後上越 謙信公と春日山城展」入口に設置されたセンサーカウンターの入場者数は市外・市内の両方から来た来訪者数を示す。

直近3か年の平均値は、総来訪者数：24,337人/年… (A)となる。

また、おでかけウォッチャーで埋蔵文化財センターの市外客数を抽出した。

直近3か年の平均値は、市外客数：16,000人/年… (B)となる。

上記の(A)から(B)を減じると、市内客数：8,337人/年となる。

以上から、市外客数：市内客数 比 = 16,000：8,337
 = 65.8%：34.2% となる。

表 3-2 埋蔵文化財センターの市内：市外 利用者比率

出典データ	市内 市外	令和3年度	令和4年度	令和5年度	平均値	比率
埋蔵文化財センター 「越後上越 謙信公と春日山城展」 入口カウンター (A)	市外客 + 市内客	23,050	26,220	23,741	24,337	100.0%
おでかけウォッチャー (B) ※	市外客	11,000	18,000	19,000	16,000	65.8%
(A) - (B)	市内客	12,050	8,220	4,741	8,337	34.2%

(出典：埋蔵文化財センター計測データ、おでかけウォッチャー)

※おでかけウォッチャーに基づく算定には実数値を用いているが、公表値は千人単位で四捨五入しているため一部計算結果が異なる。

なお、参考として、令和2(2020)年度～令和6(2024)年度の4月～10月に春日山城跡周辺3か所の駐車場(神社下・三叉路付近・馬場広場)について、上越市が1日3回(10時・12時・15時)の駐車台数を集計した結果を示す。

令和2(2020)年度～令和4(2022)年度まではコロナ禍の行動制限があったため、県内比率が高いが、令和5(2023)年以降は県外ナンバー：県内ナンバーの比率がおよそ45%：55%となり、県内ナンバーは上越市以外の市町村も含まれることから、先述のおでかけウォッチャーによって算定した市外客数：市内客数の比率と矛盾が無いと考えられる。

表 3-3 参考：令和 2（2020）年度～令和 6（2024）年度 春日山城跡駐車場の
発地別台数の比率

年 度	実 数		比 率		備 考
	県外計	県内計	県外計	県内計	
令和 2 年度	2,710	6,507	29.4%	70.6%	4～5 月に緊急事態宣言
令和 3 年度	3,053	7,133	30.0%	70.0%	1～9 月に緊急事態宣言 4～9 月にまん延防止等重点措置
令和 4 年度	4,691	7,539	38.4%	61.6%	1～3 月にまん延防止等重点措置
令和 5 年度	4,355	5,624	43.6%	56.4%	5 月 8 日に新型コロナウイルス感 染症が 5 類感染症に分類
令和 6 年度	5,582	6,450	46.4%	53.6%	—

春日山城跡駐車場：春日山神社下、三叉路前、銅像前の 3 か所

（出典：上越市による実測調査）

(2) 来訪者の交通手段（自家用車：公共交通比） 算定方法

おでかけウォッチャーの値を基に、来訪者の交通手段について整理する。

おでかけウォッチャーで、直江津駅～上越妙高駅までの路線上に滞在した人のうち本地域の各施設へ周遊する市外客数は過去 3 年間で表 3-4 のとおりとなる。これを公共交通で来た市外客数とする。

過去 3 年間の公共交通で来た市外客数は平均 23,000 人/年… (A) となる。

なお、便宜上、自家用車・電車以外の交通手段利用者はゼロとして考える。

また、市外の自宅からの徒歩や自転車による来訪はないものとするほか、路線バスについても、市外から電車を使わずにバスのみで来訪する人はいないものとして考える。

観光バスによる来訪者は、埋蔵文化財センターのアンケート結果からは全体の 0.9%であったことからゼロとして計算する。

表 3-4 直江津駅、春日山駅、高田駅、上越妙高駅と本地域の周遊者数（市外客）

区 分（線路上×春日山地域）		令和3年度	令和4年度	令和5年度	平均値
直江津駅～上越妙高駅までの路線上に滞在した人	春日山城跡（春日山神社周辺）	8,000	10,000	11,000	10,000
	春日山城跡（銅像から本丸まで）	1,000	2,000	3,000	2,000
	春日山城跡（黒金門から御屋敷跡）	※	※	※	※
	春日山城跡（大手道～柿崎屋敷跡）	※	1,000	2,000	1,000
	埋蔵文化財センター	4,000	7,000	6,000	6,000
	林泉寺	1,000	1,000	2,000	1,000
	春日神社	※	※	※	※
	春日山城跡ものがたり館	2,000	2,000	3,000	2,000
	春日山城史跡広場	※	1,000	1,000	1,000
合計	16,000	24,000	28,000	23,000	

※印は1,000人以下

（出典：おでかけウォッチャー）

おでかけウォッチャーで、過去3年間の各施設への平均市外客数は表3-5のとおりとなる。

このうち、市外客は春日山城跡（神社周辺）に必ず訪れるものと仮定し、この市外客数を春日山地域全体の市外客数と同等であるとみなすと、過去3年間で春日山地域へ訪れた市外客数は平均79,000人/年…（B）となる。

（B）から（A）を減じると、

過去3年間の自家用車で来た市外客数は平均56,000人/年となる。

表 3-5 各施設の市外客数

施設名	令和3年度	令和4年度	令和5年度	平均値
春日山駅、春日謙信交流館	11,000	17,000	17,000	15,000
春日山城跡（春日山神社周辺）	66,000	83,000	88,000	79,000
春日山城跡（銅像から本丸まで）	12,000	17,000	20,000	16,000
春日山城跡（黒金門から御屋敷跡）	※	1,000	※	※
春日山城跡（大手道～柿崎屋敷跡）	1,000	2,000	3,000	2,000
埋蔵文化財センター	11,000	18,000	19,000	16,000
林泉寺	6,000	19,000	18,000	14,000
春日神社	2,000	2,000	2,000	2,000
春日山城跡ものがたり館	5,000	8,000	11,000	8,000
春日山城史跡広場	1,000	1,000	2,000	1,000
愛宕谷公園	※	1,000	※	※
虎御前の墓	※	※	1,000	※
春日山城跡（桑取道）	※	※	※	※
上記施設 計	115,000	169,000	181,000	153,000

※印は1,000人以下

（出典：おでかけウォッチャー）

以上を踏まえ、自家用車・公共交通による来訪者割合を表 3-6 に示す。
 以上から、自家用車：公共交通 比 = 56,000 : 23,000
 = 71.7% : 28.3%となる。

表 3-6 春日山地域へ来訪した人の交通手段 比率

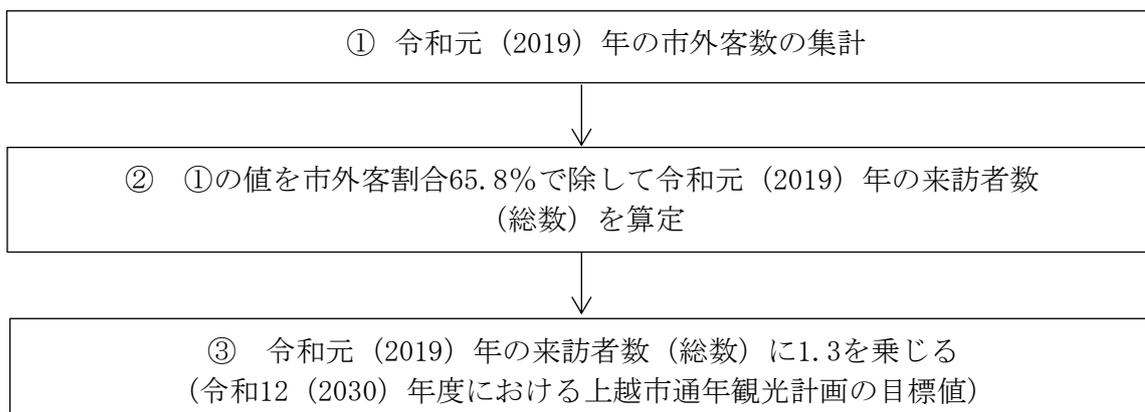
交通手段	合 計	比 率
自家用車	56,000	71.7%
公共交通	23,000	28.3%
総数	79,000	100.0%

3.5.2. 令和 12 (2030) 年度における各施設の来訪者数

(1) 既存施設の令和 12 (2030) 年度 来訪者数の設定

以上を基に、下の算定フローに沿って既存施設の令和 12 (2030) 年度の来訪者数を設定する。令和 12 (2030) 年度の来訪者数は、上越市通年観光計画の目標である令和元 (2019) 年の 1.3 倍の来訪者数を採用する。

【算定フロー】



令和 12（2030）年度の施設別来訪者数は表 3-7 のとおり。

表 3-7 令和 12（2030）年度の施設別来訪者数の設定（令和元（2019）年度の 1.3 倍）

施設名	① 令和元年度 市外客数 (おでかけウォッチャー)	② 令和元年度 来訪者数 ①÷65.8%	③ 令和 12 年度 来訪者数 ②×1.3 倍
春日山駅、春日謙信交流館	21,528	32,717	42,532
春日山城跡（春日山神社周辺）	114,507	174,023	226,230
春日山城跡（銅像から本丸まで）	24,002	36,477	47,420
春日山城跡（大手道～柿崎屋敷跡）	※	1,438	1,869
春日山城跡（黒金門から御屋敷跡）	2,252	3,422	4,449
埋蔵文化財センター	24,836	37,745	49,069
林泉寺	37,051	56,309	73,202
春日神社	4,760	7,234	9,404
春日山城跡ものがたり館	6,132	9,319	12,115
春日山城史跡広場	3,073	4,670	6,071
愛宕谷公園	1,056	1,605	2,087
虎御前の墓	※	※	1,045
春日山城跡（桑取道）	※	※	※
上記施設 計	240,792	365,945	475,729

※印は 1,000 人以下

(参考：おでかけウォッチャーの市外客数及び埋蔵文化財センターの市外客・市内客の比率を用いて算定)

(2) 新設施設の令和 12（2030）年度 来訪者数の設定

新設予定の施設として、地域のガイダンス機能や観光コンテンツ展開の場として観光拠点施設（本計画上では埋蔵文化財センター周辺での整備を想定）の整備を計画している。当施設の来訪者数を以下の考え方にに基づき設定する。

【来訪者数設定の基本的な考え方】

観光拠点施設の来訪者数

= 上越市立水族博物館「うみがたり」の来訪者数※の 50% の誘客を目指す。

※上越市通年観光計画が目標とする令和元年の 1.3 倍の来訪者数になったと仮定した場合の来訪者数。春日山地域観光においては、家族連れも楽しめる観光地づくりを目指し、家族連れを中心に賑わう上越市立水族博物館「うみがたり」の来訪者を誘客することを目指す。

上越市立水族博物館「うみがたり」の令和元(2019)年の来訪者数は、令和元(2019)年新潟県観光入込客統計から 569,608 人/年であった。

令和元(2019)年度末時点ではコロナ感染症の影響はなく、暦年集計と年度集計でほぼ同等の入込みであるとみなすと、上越市立水族博物館「うみがたり」の令和12(2030)年度の来訪者数は、569,608 人/年 × 1.3 倍 = 740,490 人/年となる。

このうち、50%を観光拠点施設へ誘客するものとする、

$$\begin{aligned} \text{観光拠点施設の令和12(2030)年度来訪者数} &= 740,490 \text{ 人/年} \times 50\% \\ &= \underline{370,245 \text{ 人/年}} \end{aligned}$$

なお、参考として、県内の道の駅の来訪者数を表 3-8 に示す。

表 3-8 によると、新設・リニューアルされた道の駅は、平均で 34 万人/年の来訪者数がみられることから、上記の設定はオープンから当面の数値としては妥当といえる。

表 3-8 県内の道の駅の観光来訪者数 (令和 4 (2022) 年)

名称	床面積	第2ステージ 以前の建設	新設・リニュー アル	規格外
道の駅加治川	540㎡		247,912	
道の駅あがの	1557㎡		357,940	
ラポルテ五泉	3700㎡		369,881	
道の駅良寛の里わしま		321,510		
道の駅ながおか花火館				1,029,907
道の駅「燕三条地場産センター」		262,858		
道の駅「漢学の里しただ」		197,155		
道の駅「庭園の郷 保内」		264,276		
道の駅パティオにいがた				1,036,665
道の駅たがみ	748㎡		380,535	
道の駅南魚沼		410,340		
道の駅マリンドリーム能生		391,360		
道の駅あらい				2,581,430
平均		307,917	339,067	

(出典：令和 4 (2022) 年新潟県観光入込客統計)

観光拠点施設の来訪者数を含め、改めて、令和 12（2030）年度の施設別来訪者数を以下にまとめる。

表 3-9 令和 12（2030）年度（整備完了時）の施設別来訪者数

施設名	合計
春日山駅、春日謙信交流館	42,532
春日山城跡（神社下駐車場、馬場広場、春日山神社）	226,230
春日山城跡（銅像から本丸まで）	47,420
春日山城跡（大手道～柿崎屋敷跡）	1,869
春日山城跡（黒金門から御屋敷跡）	4,449
埋蔵文化財センター	49,069
観光拠点施設【新規】	370,245
林泉寺	73,202
春日神社	9,404
春日山城跡ものがたり館	12,115
春日山城史跡広場	6,071
愛宕谷公園	2,087
虎御前の墓	1,045
春日山城跡（桑取道）	237
上記施設 計	845,975

（参考：おでかけウォッチャーを基に推計）

3.5.3. 令和 12（2030）年度～令和 21（2039）年度における各施設の来訪者数

(1) 来訪者数の年間増加率の設定

令和 13（2031）年度以降は、春日山地域内の各施設とも年間 5%の増加率を目指す。

上越市で、城を中心として観光誘客を図っている地域として高田地域が挙げられる。高田地域は、高田城址公園を中心とした観光地で、平成 30（2018）年にはエリア内に歴史博物館も整備され新たな観光拠点となっていることから、本地域の類似事例としてふさわしいと考える。

高田城址公園の近年の来訪者数推移をみると、コロナ禍後の行動制限が緩和された令和 4（2022）年以降は年間 4.9%の増加率となっている。

これを参考とし、本地域においても春日山城を中心として年間 5%の増加率を設定する。

直近の傾向を把握するために令和 6（2024）年の数値まで集計したく年度集計ではなく暦年集計とした。

表 3-10 市内の主要観光施設の来訪者数推移

施設名	令和4年	令和5年	令和6年	年間増加率
ショッピング・サービス A店	260,000 人/年	252,000 人/年	269,000 人/年	1.7%
ショッピング・サービス B店	149,000 人/年	175,000 人/年	155,000 人/年	2.0%
動植物園・水族館	245,000 人/年	253,000 人/年	254,000 人/年	1.8%
久比岐自転車道	134,000 人/年	113,000 人/年	95,000 人/年	-14.6%
高田城址公園	244,000 人/年	250,000 人/年	268,000 人/年	4.9%
本町商店街	239,000 人/年	247,000 人/年	238,000 人/年	-0.2%

(出典：おでかけウォッチャー)

(2) 令和12(2030)年度から令和21(2039)年度の来訪者数

令和12(2030)年度の来訪者数に、毎年5%の増加率を乗じて、10年間の推移を表3-11にまとめる。

表 3-11 令和 12 (2030) 年度～令和 21 (2039) 年度の施設別来訪者数 (人/年)

施設名	令和元年	令和 5 年度	令和 12 年度	令和 13 年度	令和 14 年度	令和 15 年度
春日山駅、春日謙信交流館	32,723	25,126	42,532	44,659	46,892	49,236
春日山城跡 (春日山神社周辺)	174,053	134,263	226,230	237,541	249,418	261,889
春日山城跡 (銅像から本丸まで)	3,423	29,753	47,420	49,791	52,281	54,895
春日山城跡 (大手道～柿崎屋敷跡)	9,321	4,452	1,869	1,963	2,061	2,164
春日山城跡 (黒金門から御屋敷跡)	1,605	657	4,449	4,671	4,905	5,150
埋蔵文化財センター	1,438	28,447	49,069	51,522	54,098	56,803
観光拠点施設【新規】			370,245	388,757	408,195	428,605
林泉寺	36,483	26,939	73,202	76,862	80,705	84,740
春日神社	56,318	3,286	9,404	9,874	10,368	10,887
春日山城跡ものがたり館	37,751	15,965	12,115	12,720	13,356	14,024
春日山城史跡広場	7,235	3,452	6,071	6,375	6,693	7,028
愛宕谷公園	4,671	64	2,087	2,191	2,300	2,415
虎御前の墓	804	836	1,045	1,097	1,152	1,210
春日山城跡 (桑取道)	182	751	237	248	261	274
上記施設 計	366,008	273,991	845,975	888,271	932,685	979,320
総来訪者数	174,053	134,263	370,245	388,757	408,195	428,605
市外来訪者数	114,507	88,330	243,621	255,802	268,593	282,022

施設名	令和 16 年度	令和 17 年度	令和 18 年度	令和 19 年度	令和 20 年度	令和 21 年度
春日山駅、春日謙信交流館	51,698	54,283	56,997	59,847	62,839	65,981
春日山城跡 (春日山神社周辺)	274,984	288,733	303,170	318,328	334,245	350,957
春日山城跡 (銅像から本丸まで)	57,639	60,521	63,547	66,725	70,061	73,564
春日山城跡 (大手道～柿崎屋敷跡)	2,272	2,386	2,505	2,630	2,762	2,900
春日山城跡 (黒金門から御屋敷跡)	5,407	5,678	5,962	6,260	6,573	6,901
埋蔵文化財センター	59,643	62,625	65,756	69,044	72,497	76,121
観光拠点施設【新規】	450,035	472,537	496,164	520,972	547,021	574,372
林泉寺	88,977	93,426	98,097	103,002	108,152	113,560
春日神社	11,431	12,002	12,603	13,233	13,894	14,589
春日山城跡ものがたり館	14,725	15,462	16,235	17,047	17,899	18,794
春日山城史跡広場	7,379	7,748	8,136	8,543	8,970	9,418
愛宕谷公園	2,536	2,663	2,796	2,936	3,083	3,237
虎御前の墓	1,270	1,334	1,401	1,471	1,544	1,621
春日山城跡 (桑取道)	288	302	317	333	350	367
上記施設 計	1,028,284	1,079,700	1,133,686	1,190,371	1,249,890	1,312,382
総来訪者数	450,035	472,537	496,164	520,972	547,021	574,372
市外来訪者数	296,123	310,929	326,476	342,800	359,940	377,937

(参考：おでかけウォッチャーを基に推計)

(3) 令和 21 (2039) 年度の来訪者数

前項を踏まえ、改めて令和 21 (2039) 年度の来訪者推計をまとめる。

表 3-12 令和 21 (2039) 年度 (整備完了から 10 年後) の施設別来訪者数推計 (人/年)

施設名	合計
春日山駅、春日謙信交流館	65,981
春日山城跡 (神社下駐車場、馬場広場、春日山神社)	350,957
春日山城跡 (銅像から本丸まで)	73,564
春日山城跡 (大手道～柿崎屋敷跡)	2,900
春日山城跡 (黒金門から御屋敷跡)	6,901
埋蔵文化財センター	76,121
観光拠点施設【新規】	574,372
林泉寺	113,560
春日神社	14,589
春日山城跡ものがたり館	18,794
春日山城史跡広場	9,418
愛宕谷公園	3,237
虎御前の墓	1,621
春日山城跡 (桑取道)	367
上記施設 計	1,312,382

(出典：おでかけウォッチャーを基に推計)

3.5.4. 整備完了後 10 年間の地域来訪者数

表 3-11 を基に、整備完了後 10 年間の春日山地域に訪れる来訪者数を以下に図示する。

令和 12 (2030) 年度以降の春日山地域に訪れる総来訪者数 (実数) は、観光拠点施設の来訪者と同等とみなした。

新たに整備を予定する観光拠点施設は、玄関口として必ず立ち寄ってもらう施設を想定していることから、地域の総来訪者数を観光拠点施設の来訪者数に設定する。

本節の結果を踏まえ、令和 21 (2039) 年度には、春日山地域へ年間 574,000 人の来訪者数を設定する。

ただし、本設定は、後述の駐車場や二次交通等の検討において、円滑で安全・快適な市民生活や回遊観光を実現するために計算根拠として用いるもので、現時点において便宜的に設定するものである。一方で、今後の各取組の進捗により来訪者数の変化が明らかになっていくほか、令和 21 (2039) 年度までには様々な社会変化や環境変化が見込まれることから、本数値を過信し過大な投資や過小な受入れ環境とならないよう各取組の実行段階等において、適時・適切に見直しを行うものとする。



(出典：おでかけウォッチャーを基に推計)

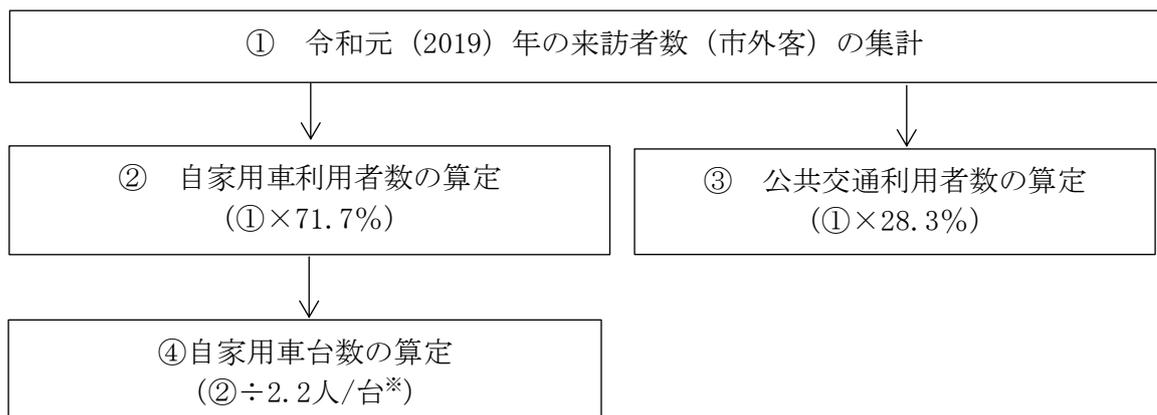
図 3-4 地域来訪者数の推計

3.5.5. 整備完了後 10 年間の地域来訪台数

3.5.1 項の前提条件と 3.5.4 項の結果を踏まえ、整備完了後 10 年間の各年における自家用車利用者数と公共交通利用者数を算出する。

また、自家用車利用については台数についても算出する。

【算定フロー】



※平均乗車人員数については、「設計要領 第 6 集 建築施設編」（令和元（2019）年、東日本高速道路株式会社ほか）における小型車の「平均乗車人員数」に準じる。

なお、「令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査結果」においては、「北陸地方」の「休日」・「私事」のとき 1.72 人/トリップという結果であったが、広域的な観光という視点で見た場合、日常的な買い物なども含まれる「私事」より、サービスエリア設計の基となる乗車人員数が望ましいと判断した。

表 3-13 令和 12 (2030) 年度～令和 21 (2039) 年度の交通手段別地域来訪者数

区 分	令和 12 年度	令和 13 年度	令和 14 年度	令和 15 年度	令和 16 年度
総来訪者数 (人/年)	370,245	388,757	408,195	428,605	450,035
(人/日)	1,014	1,065	1,118	1,174	1,233
公共交通利用者 (人/年)	104,779	110,018	115,519	121,295	127,360
(人/日)	287	301	316	332	349
自家用車利用者 (人/年)	265,466	278,739	292,676	307,310	322,675
(人/日)	727	764	802	842	884
自家用車台数 (台/年)	120,666	126,700	133,035	139,686	146,671
(台/日)	331	347	364	383	402

区 分	令和 17 年度	令和 18 年度	令和 19 年度	令和 20 年度	令和 21 年度
総来訪者数 (人/年)	472,537	496,164	520,972	547,021	574,372
(人/日)	1,295	1,359	1,427	1,499	1,574
公共交通利用者 (人/年)	133,728	140,414	147,435	154,807	162,547
(人/日)	366	385	404	424	445
自家用車利用者 (人/年)	338,809	355,750	373,537	392,214	411,825
(人/日)	928	975	1,023	1,075	1,128
自家用車台数 (台/年)	154,004	161,704	169,790	178,279	187,193
(台/日)	422	443	465	488	513

(参考：おでかけウォッチャーを基に推計)



図 3-5 交通手段別地域来訪者数及び自家用車台数の推計

第4章 想定回遊ルート of 検討(徒歩及び車移動)

車両及び歩行者が回遊する際に想定されるルートを設定する。

ルート設定には2つの意図があり、1つは移動円滑化のための機能的なルートを設定しサインなど施設整備の効率化を図ること、もう1つは春日山地域の魅力を来訪者に感じてもらうやすい道程・経路を定めることである。

4.1. ルート設定のための施設の位置づけ

地域内の回遊ルートを設定する上で、各施設の回遊における重要度を整理する。

重要度の設定は、春日山地域観光コンテンツ計画で位置づけた施設の魅力の順位づけを基に、「観光の目玉」「観光の中心施設」及び「回遊ルート」に位置づけたもののうち林泉寺、埋蔵文化財センターなど入館可能な施設を「回遊重要度1」、それ以外の「回遊ルート」施設を「回遊重要度2」とした。

なお、春日山駅と春日謙信交流館については春日山地域の重要な「交通拠点」として一体的に捉える。

下表にルート設定のための施設の位置づけをまとめる。

表 4-1 回遊における施設の重要度設定

区分	春日山地域観光コンテンツ計画での位置づけ	施設名称	ルート設定	駐車場の規模検討	誘導サインの表示
回遊重要度1	観光の目玉	春日山城跡	必ずこの施設を通るルートを設定	回遊重要度1と回遊重要度2の施設の来訪者数を想定して規模を設定	原則、各地点の誘導サインで誘導表示、地図表示
		春日山神社			
		春日神社			
	観光の中心施設	観光拠点施設			
回遊重要度2	回遊ルート	春日山城史跡広場・春日山城跡ものがたり館	回遊ルートの設定対象から除外	各地点の誘導サインで地図表示 最寄りの誘導サインで誘導表示	
		林泉寺			
		埋蔵文化財センター			
		御前清水			
交通拠点		毘沙門堂	必ずこの施設を通るルートを設定	駐車場規模算定には含まない。	原則、各地点の誘導サインで誘導表示、地図表示
		愛宕谷公園			
		虎御前の墓			
		春日謙信交流館・春日山駅			

4.2. ルート設定の基本的考え方

ルート設定にあたり、車両・歩行者ともに以下の考えを基本とする。

4.2.1. 回遊ルート設定及び回遊のためのインフラ整備の考え方

回遊ルート設定の考え方を述べる。また、駐車場・トイレの配置や二次交通など回遊のためのインフラ整備計画についてもルート設定と連動した考え方が求められることから、それらについても考え方をまとめる。

【ルート設定の基本的な考え方】

- ① 観光客はカーナビやナビゲーションアプリを用いて移動することを前提とする。
- ② 誘導する主な対象者は、現地で立寄り地を探すライト層とする。
- ③ 春日山城跡の麓である埋蔵文化財センター周辺を「春日山地域の玄関口」として位置付ける。
- ④ まず埋蔵文化財センターへ誘導し、そこから地域内の各施設を回遊するルートとする。

【駐車場配置の基本的な考え方】→詳細は第5章を参照

- ① 将来的な来訪者増を見越した地域内駐車場の増設については、市有地が多い埋蔵文化財センター周辺で対応する。
- ② 観光客増加に対応するための駐車場は分散配置しない。
- ③ イベントなど、臨時駐車場が必要な場合は、休日に空きがある春日山駅周辺の市役所駐車場をバッファとして利用する。

【二次交通の基本的な考え方】→詳細は第6章を参照

- ① 二次交通は将来的な観光客の増加に合わせて、実施期間や運行本数などの段階的な運用を行う。
- ② 埋蔵文化財センター周辺・春日山駅をモビリティハブとし、巡回バスと電動レンタサイクルを設置する。

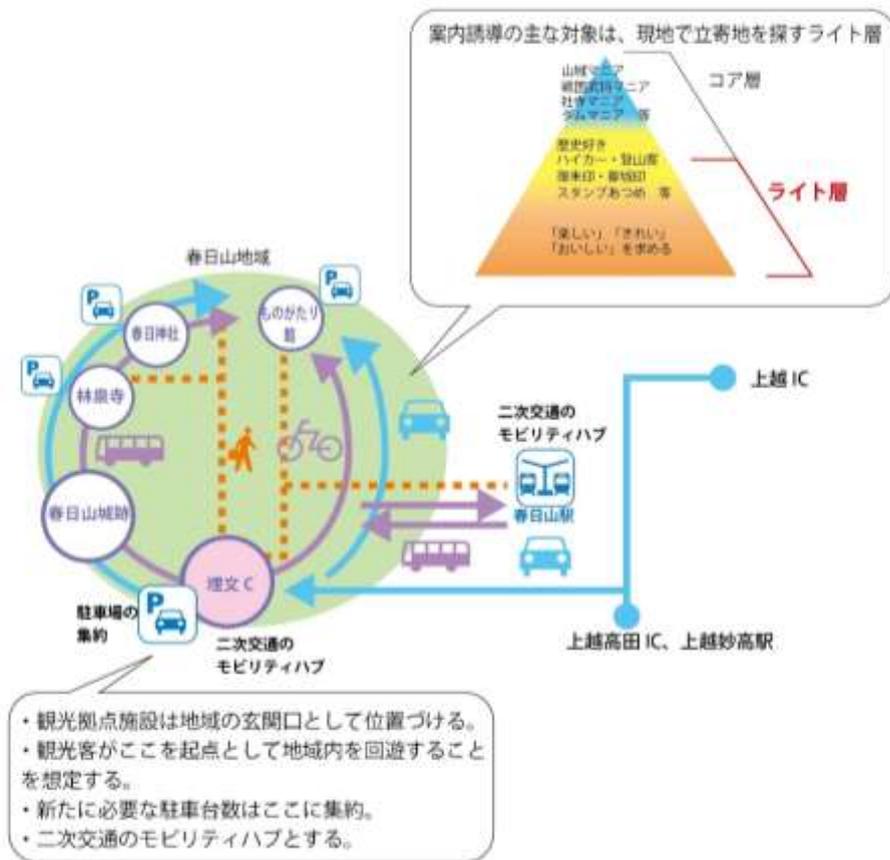


図 4-1 回遊ルート設定及び回遊のためのインフラ整備

4.2.2. 誰もが移動しやすいルートや支援

歩行系ルートの設定においては、障害の有無にかかわらず気兼ねなく参加でき、快適に楽しめるユニバーサルツーリズムの観点から、できる限り「誰もが移動できるルート」を確保する。

移動が困難な場所については、以下のような支援策を講じる。

【地域内移動の支援策：ユニバーサルツーリズムの考え方】→詳細は 4.6 節を参照

- ① 障害などにかかわらず誰もが気兼ねなく参加でき、快適に楽しめる観光地を目指す。
- ② 機材・設備・人的対応により誰もがアクセシブルな観光を目指す。
- ③ 将来的には誰もが介助者を同伴しない単独での旅行ができる環境づくりを目指す。

4.3. 車両系ルート

車両系のルート設定においては、上越市内の交通拠点から春日山地域までの移動ルート及び春日山地域内の回遊ルートを設定する。

4.3.1. 地域までの移動ルート設定

(1) 春日山地域内の誘導動線（車両系）の設定意図

春日山地域へ観光に訪れた自家用車を誘導する際に、効率的に車両系の誘導標識を配置するため、その移動経路を設定する。

春日山地域までの移動経路の設定においては、カーナビ利用を前提とし、生活道路を避けるなど地域への影響のない経路を設定する。

(2) 自家用車移動のための主な支援ツールと標識の役割

カーナビの設置率は、自動車所有者の約8割に達しており、直近1年でスマホ等のナビアプリを利用した人も自動車所有者の6割強となっている。(2023年、マイボイスコム(株)調べ)

観光地においても、自家用車で移動の際は、カーナビを基本として活用するものと想定する。

ただし、複雑な交差点や目的地付近の詳細な案内(駐車場の入口など)についてはカーナビでは理解が難しいことから、情報補完のための標識を設置する。

(3) 車両系の移動経路 設定手順

春日山地域までの車両系のルートについては、以下の手順で設定する。

- ① GoogleMapにて以下の3方面から春日山神社下駐車場までの経路を検索

【検索する出発地】

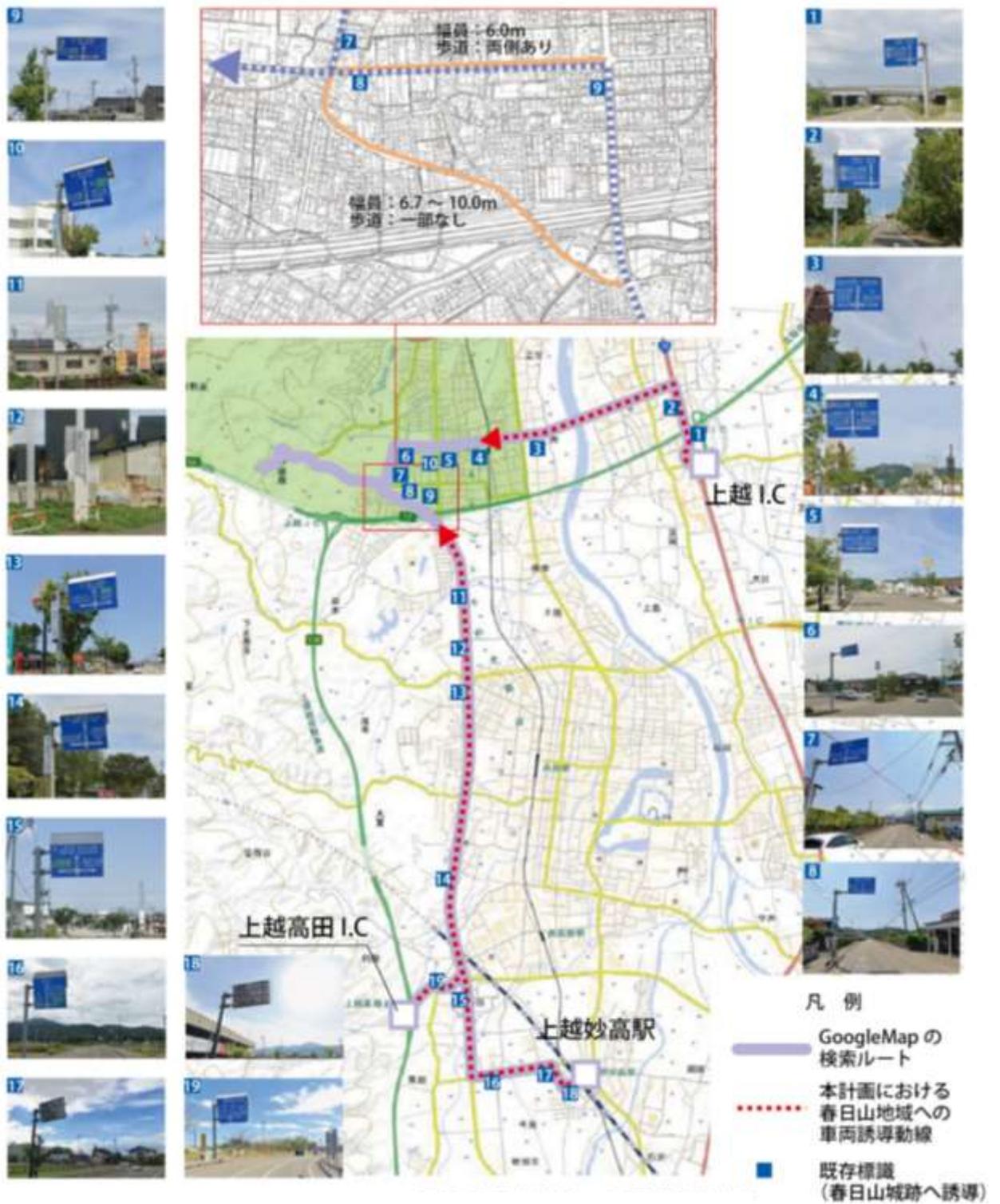
- ・上越 IC：首都圏、北陸道沿線等からの玄関口
- ・上越高田 IC：上信越道沿線等からの玄関口
- ・上越妙高駅：北陸新幹線利用者の玄関口

- ② 上記①のルートのうち、狭隘道路や歩道のない道路など、地域住民への影響を及ぼすルートと判断した区間については、最寄りの「歩道付き・幅員6m以上」の道路に代替する。

以上の手順を踏まえたルートを図4-2に示す。

なお、手順②の「狭隘道路や歩道のない道路など、地域住民への影響を及ぼすルート」に該当するものはないため、上越市内の2か所のI.C、上越妙高駅から春日山地域までは原則GoogleMapの経路を採用する。

また、この経路上には図4-2のとおり、案内標識などで「春日山城跡」への誘導がなされている。



(参考：GoogleMap の検索結果を基に作成)

図 4-2 高速道路インターチェンジ・新幹線駅～春日山城跡までの車両誘導サイン配置

4.3.2. 地域内の移動ルート設定

(1) 設定条件

基本的にはカーナビ利用を想定した誘導とする。埋蔵文化財センター周辺を本地域の玄関口として位置づけ、地域の情報集積（観光パンフレット・デジタルサイネージ）、二次交通のハブ機能を担うものとする。

地域内に来た自家用車はまず埋蔵文化財センター周辺へ誘導し、そこを起点に自家用車や二次交通で各施設へ移動するものとする。

上記を踏まえつつ、以下の条件でルートを設定する。

【地域内の車両系ルート設定条件】

- ① 表 4-1 の「回遊重要度 1」の施設を最短経路でつなぐ道路（GoogleMap の検索結果に基づいて設定）
- ② 歩道ありの道路

(2) 地域内のルート設定

前述の条件①に該当するルートは下記のようなになる。

このうち、条件②の歩道の有無については、西部の道路のみが歩道のない区間であるが、春日山城跡、春日山神社へ向かう唯一の道路であるためこの道路を採用する。



(出典：GoogleMap)

図 4-3 地域内の「回遊重要度 1」施設間の最短経路

なお、車両系のサイン配置計画については第 7 章で触れるが、このルート上へのサイン配置を基本とする。

4.4. 歩行系ルート

4.4.1. 歩行系ルートの設定方針

歩行系ルートは観光インフラとして、効率的かつ安全に地域内を移動できるルートを定め、サイン、駐車場配置、トイレ配置、二次交通ルート等の他の検討に用いる。

4.4.2. 設定条件

観光インフラとしての歩行系ルート設定においては以下の①～③の条件を満たすルートを基本に、近隣住宅地への影響や誘導案内のわかりやすさ・効率性を考慮して見直したものをルートとして設定する。

【設定条件】

- ① 「回遊重要度 1」の施設間の最短距離のルート（GoogleMap の検索結果に基づいて設定）
- ② 舗装されている公道
- ③ 歩道がある道路

4.4.3. 歩行系ルート

(1) 「回遊重要度 1」施設の最短経路

GoogleMap による「回遊重要度 1」の施設の最短経路は以下のとおりとなる。



埋蔵文化財センター — 春日山城跡、春日山城跡 — 林泉寺、林泉寺 — 春日神社
春日神社 — 春日山城跡ものがたり館、春日山城跡ものがたり館 — 埋蔵文化財センター

(出典：GoogleMap)

図 4-4 「回遊重要度 1」の施設間の最短経路 ①

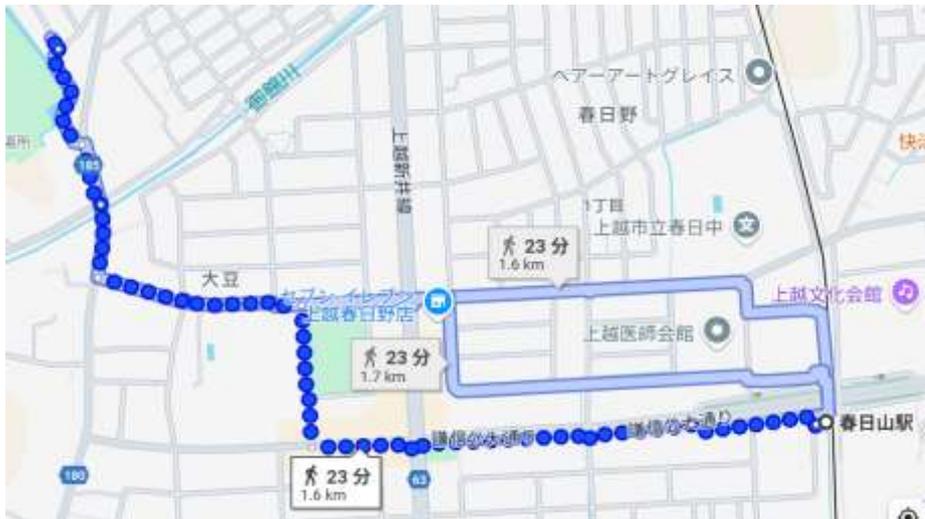


埋蔵文化財センター — 春日神社

埋蔵文化財センター — 林泉寺

(出典：GoogleMap)

図 4-5 「回遊重要度 1」の施設間の最短経路 ②



春日山駅 — ものがたり館、春日山駅 — 埋蔵文化財センター

(出典：GoogleMap)

図 4-6 「回遊重要度 1」の施設間の最短経路 ③

(2) 舗装された公道

(1) の検索結果はすべて舗装道路である。

(3) 歩道がある道路

(1) のうち、春日山城跡、春日山神社へ向かうルートのみ山城部の区間で歩道がない。ただし、このルートについては、舗装路として両施設へアクセスできる唯一の道路であり、将来的に自動車交通量などを抑制していく方向であることから、歩道はないが歩行系ルートに位置付ける。

(4) 歩行系ルートの設定

以上をまとめると図 4-7 のようになる。

このうち、下表のルートについては案内誘導のしやすさ、地域への配慮などからルートを変更した。

変更を反映したルートを図 4-8 に示す。

表 4-2 GoogleMap の検索結果からルート変更した区間とその理由

ルート変更区間	変更理由
① 謙信公大通り～ ものがたり館	・検索結果は謙信公大通りからものがたり館へ鍵の手状に移動する経路であるが、曲がり角を減らし効率化を図るため謙信公大通りつきあたりを北上するルートに変更した。
② 春日橋～ 春日神社	・近隣住民へ配慮し、住宅街の中の生活道路を通らずに行けるルートに変更した。

4.5. コンテンツとして楽しめる散策ルート の 設置

観光インフラとしてのルートのほか、ルート散策そのものを楽しめる散策ルートを地域内に設定する。

散策ルートは、基本的に、春日山地域西部の牧歌的な田園風景や山城遺構を堪能しながら散策が楽しめるルートを基本とする。

設定したルートの一覧を表 4-3 にまとめる。また、ルート位置を図 4-9 に示す。

表 4-3 春日山地域内の散策ルート (案)

ルート名	起終点 主な経路	総延長 (所要時間)	ルートの特徴
総構ぐるり 散策ルート	観光拠点施設～ ものがたり館(周 回)	2.5 k m (30 分)	総構を一周するルート。牧歌的な農村 風景と総構の雄大さを感じられる。
大手道 散策ルート	観光拠点施設～ 南三の丸跡～柿 崎屋敷跡～本丸	2.0 k m (24 分)	大手道を通り南側の郭群から本丸へ 向かうルート。春日山の自然が楽し め、山城の雄大さを感じる。
千貫門 散策ルート	愛宕谷公園～千 貫門～本丸	1.0 k m (12 分)	愛宕谷公園から御屋敷跡、千貫門な どを通り本丸へ向かうルート。森林内 で日差しを気にせず歩ける。
神社仏閣パワ ースポット 散策ルート	ものがたり館～ 春日神社～林泉 寺～愛宕谷公園 ～春日山神社	1.5 k m (18 分)	春日神社から春日山神社まで山裾を 通るルート。神社仏閣の神秘やその社 叢、背後の自然の生命力を感じる。



▶総構ぐるり散策ルート



▶大手道散策ルート



▶千貫門散策ルート



▶神社仏閣パワースポット散策ルート

4.6. ユニバーサルツーリズムへの対応

春日山地域の観光において、足の不自由な方や車椅子の方が、山城部を含めて円滑に移動できる環境整備は早急な実現が難しい。しかし、山城は、その険しさも大きな魅力の一つであり、万人にこれを体感してもらうことが望ましい。

現在、観光庁ではユニバーサルツーリズムを推進しており、観光地において、誰もが快適に楽しめるアウトドア活動や、バリアフリー遊歩道の整備、地域のサポート人材育成、観光施設や宿泊施設のバリアフリー化を進めている。

長野県の「信州型ユニバーサルツーリズム」では、登山道などは空間的なバリア排除が難しいことから、誰もが楽しめるトレイルなどのコース設定、アウトドア車いすの貸し出し、ユニバーサルフィールド・コンシェルジュ（障害がある旅行者のツアーコーディネーター、障害がある旅行者の安全管理、観光事業者と障害がある旅行者のコーディネーター業務などを行う人）の設置など、ソフト的な取組を中心に、誰もが快適に楽しめる観光を推進している。

本地域においても、当面はソフト的な対応を中心として、機材・設備や人的対応によってバリアの解消に努め、誰もが快適に楽しめる観光地を目指す。

バリアフリー的視点で見た際の現状と課題

- ・メインコンテンツの春日山城跡は、足の不自由な方や車椅子の方、視覚に障害を持つ方が円滑に移動できる環境整備は実現が難しい。
- ・一方、山城はその険しさが大きな魅力の一つであり、多くの人からこれを理解してもらうことは重要である。
- ・地域内には、山城部以外にも上杉謙信公がいた時代を感じてもらえる施設がある。



義の心ユニバーサルツーリズム

難攻不落の険しい山城の地形をいかしつつ、「義の心」をもって機材や人的支援により、誰もが快適に楽しめる観光地を目指す。

基本方針：

- ・既存・新設問わず地域内の施設は、「観光施設における心のバリアフリー認定制度」の認定基準に準じた対応を目指す。
- ・新たに整備する施設は、「新潟県福祉のまちづくり条例 整備マニュアル」及び市の「公共建築物ユニバーサルデザイン指針」に基づき、ユニバーサルデザインを取り入れた整備を行う。
- ・体験が困難な山城部はデジタルコンテンツや解説サイン、眺望スポットを取り入れ、アクセス可能な場所で可能な限り山城を体験し、魅力を知ってもらう。
- ・既存施設や回遊ルートは、本取組の施設整備に合わせてユニバーサルデザインを取り入れるとともに、当面ソフト的な対応を中心として、機材・設備や人的対応によってバリアの解消に努める。

4.6.1. 段階的なユニバーサルツーリズムの展

「信州型ユニバーサルツーリズム」を参考とし、段階的にユニバーサルツーリズムを展開していく。

(1) 第1段階：障害のある方も楽しめるモデルコースの設定

障害のある方も楽しめるコンテンツ、移動可能なルートなどを踏まえ、多くの障壁をなくし、誰もが快適に楽しめるモデルコースを設定・発信する。

また、これに合わせてバリアを解消するためのサイン整備やアウトドア用車椅子、VR等の疑似体験コンテンツなどの機材を充実させる。

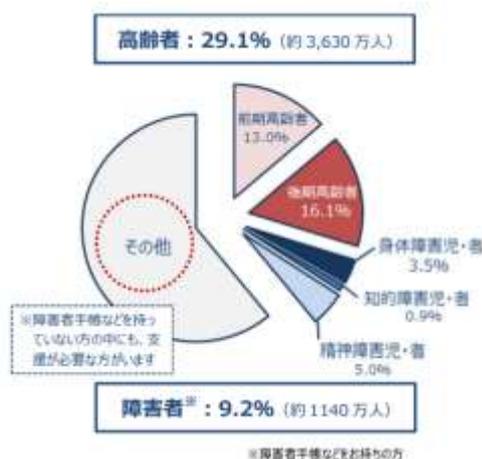
(2) 第2段階：実務人材の育成と官民連携

障害のある方の観光を支援できる人材（ツアーコーディネーター、ガイドなど）を育成するとともに、民間の店舗や宿泊施設において「観光施設における心のバリアフリー認定制度」の認定を推進するなど、民間施設のバリアフリー化を進める。

(3) 第3段階：「義の心ユニバーサルツーリズム」として誘客を強化

観光庁によると、ユニバーサルツーリズムの主な対象となる高齢の方や障害のある方の割合は、国内総人口の3割以上を占めており、それらの人たちが家族や友人などと旅行に出かけることを考えると、マーケットはさらに拡大する。

本地域でも、将来的にユニバーサルツーリズム対応を充実し、ユニバーサルな観光地を確立することで誘客を強化していく。



(出典：宿泊施設におけるバリアフリー情報発信のためのマニュアル)

図 4-10 国内の人口に占める、高齢者・障害者の割合

「信州ユニバーサルツーリズム」推進に向けた取組



(出典：長野県 HP 「長野県ユニバーサルツーリズム推進事業」)

4.6.2. 当面のユニバーサルツーリズム対応

(1) 第1段階の取組内容

当面のユニバーサルツーリズム対応としてはソフトを中心とした以下のものを展開する。

- ・誰もが快適に楽しめるモデルコースの設定と発信
- ・観光拠点施設でのデジタルコンテンツを用いた代替体験の提供
- ・触覚地図などの障害のある方も情報にアクセスできる設備の充実
- ・二次交通や製品、人的対応による山城登城、総構散策の支援
- ・誰もが共に楽しめるイベント・ツアーなどの実施

○ユニバーサルツーリズムに関する設備導入例

〈戸隠キャンプ場〉

特長的な設備やサービス

- ・アウトドア用車椅子(マウンテントライク、MT プッシュ、ヒッポキャンプ)の貸出(無料)
- ・MT プッシュの介助
- ・車椅子けん引装置の貸出(無料)
- ・簡易スロープなど各種介助用品の貸出(無料)
- ・バリアフリー対応のログキャビン 2棟
- ・バリアフリー対応のトイレ 3か所



アウトドア用車椅子 (MT プッシュ)

〈白馬五竜高山植物園〉

特長的な設備やサービス

- ・障害者向けアウトドア用車椅子「トレイルライダー」(料金 5,000 円、1.5 時間のガイド・運転付き)
- ・多目的トイレ(エスカルプラザ、ALPS360)
- ・エレベーター(エスカルプラザ、テレキャビンとおみ駅)



トレイルライダー

スタッフの保有資格と人数

- ・トレイルライダーの運転は、全スタッフが対応可
- ・ユニバーサルフィールド・コンシェルジュ 1名

○障害の有無に関わらず共に楽しめるユニバーサルツーリズム事例

〈Bright “Taiwa” Tour in Marunouchi Street Park〉

目の不自由な方 1 人、視覚に支障がない方 3 人を 1 グループとした 3 グループに分かれ、グループごとに 4 人のガイドとリーダーの誘導で、東京駅丸の内南口から Marunouchi Street Park Block3 までの全 2km を約 1 時間半かけて会話を楽しみながら巡るツアー。対話を通して想像を膨らませる。



リーダーの誘導で会話をしながら Street Park を楽しむ

(2) モデルコース例

本地域で、誰もが気兼ねなく参加でき、快適に楽しめるモデルコース例として、車椅子でのツーリズム、目の不自由な方のツーリズムを示す。

a) 車椅子でのツーリズム例

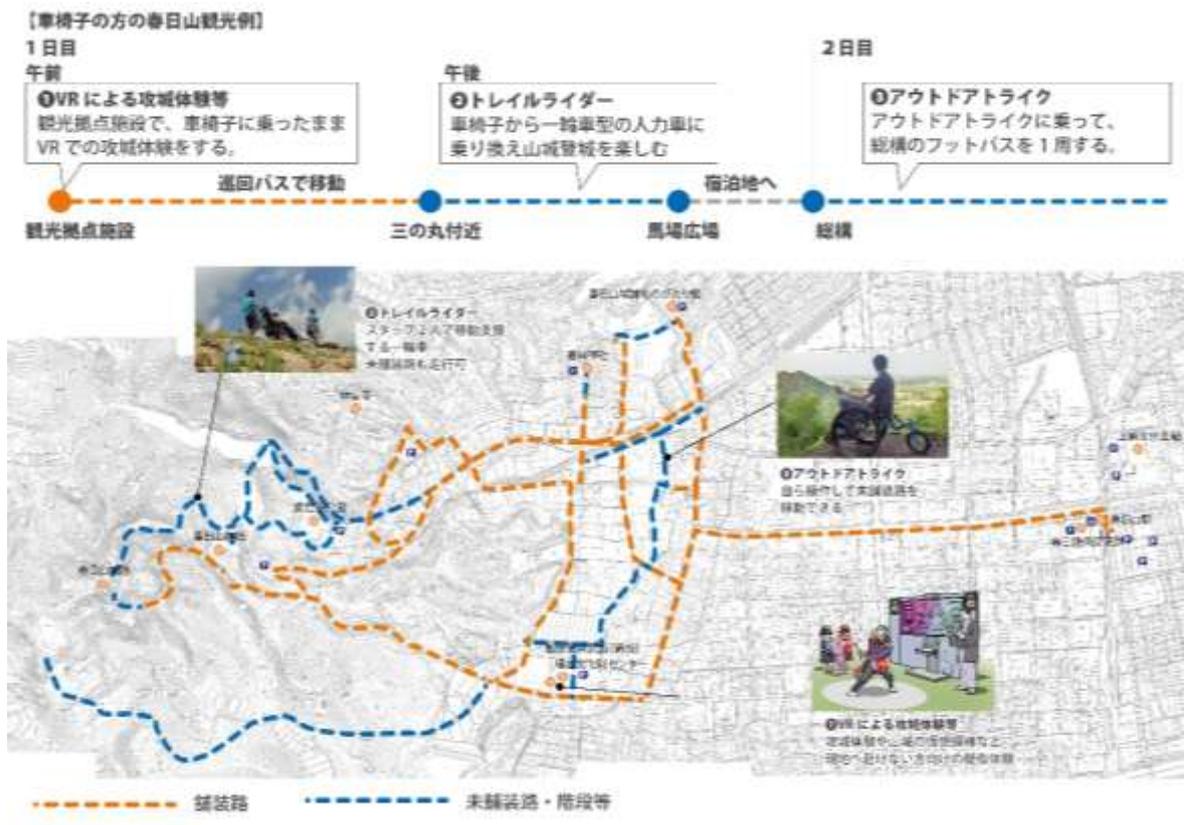


図 4-11 車椅子でのツーリズム例

b) 目の不自由な方のツーリズム例



図 4-12 視覚障害の方のツーリズム例

第5章 駐車場、トイレの適正配置計画

本章では、観光客増加によって生じる渋滞などの影響を抑制するための駐車場、トイレの適正規模・配置について検討する。

5.1. 来訪者増加にともなう対応の基本的な考え方

現在、山城部においては、巡回バス運行期間以外の時期においても、春日山神社下駐車場の台数が収容量を上回る日がみられる。

今後、回遊観光を推進し来訪者数が増加していくことで、春日山城跡周辺の駐車場が飽和する状況が増え、来訪者の観光行動に大きな影響を与えるとともに近隣住民への影響も懸念される。

一方で、春日山神社周辺は、丘陵地で平坦地が少ないこと、史跡指定地の法的制約があることなどから新規駐車場の増設は難しい。

そのため、来訪者・近隣住民への影響を及ぼす恐れが生じた場合は、山城部への車両進入を減らし、麓の駐車場から徒歩や二次交通で移動してもらうことを基本とする。それを踏まえ、埋蔵文化財センター周辺の駐車場を拡充するとともに、ピーク時には臨時駐車場などを設けるものとする。

第4章の4.2.1項で設定した基本的な考え方を再掲する。

【駐車場配置の基本的な考え方】

- ① 将来的な来訪者増を見越した地域内駐車場の増設については埋蔵文化財センター周辺で対応する。
- ② 観光客増加に対応するための駐車場は分散配置しない。
- ③ イベントなど、臨時駐車場が必要な場合は、休日に空きがある春日山駅周辺の市役所駐車場をバッファとして利用する。

5.2. 前提条件

5.2.1. 検討の対象期間

施設や観光コンテンツが整備される以前と以降では、大きく状況が異なることから観光客の動向も大幅に変わると推測される。

本章は、将来的な利用者増に対応するものであることから、主要な施設・観光コンテンツが整備される予定の令和12(2030)年度から10年間を対象に来訪者数とその動きを踏まえて対策を検討するものとする。

令和7(2025)年度～令和12(2030)年度の各種施設未整備段階については検討対象期間に含めない。

5.2.2. 駐車場の適正配置の検討対象と検討方法

本章で検討対象とする駐車場は、現状で収容量の超過がみられる春日山神社下駐車場と、今後の地域内回遊などのための駐車場を集約する埋蔵文化財センター周辺の駐車場の2か所とし、令和12年度から10年間の各年における春日山神社下駐車場の超過状況と埋蔵文化財センター周辺駐車場の利用台数をシミュレーションする。

また、収容量にかかわらず、来訪者の観光体験として駐車場の設置が望ましい場所についても5.3.8項で検討する。

その他の施設に付帯する駐車場については、原則、回遊のための利用は想定しないため、別途策定した「春日山地域における既存施設の活用構想^{*}」において各施設の利用者数や利用形態に応じて規模や配置を設定する。

※「春日山地域観光コンテンツ計画」を踏まえ、春日山城跡に関連する施設、公共施設（以下、「既存施設」という）の活用構想を定めたもの。

5.2.3. トイレの適正配置の検討対象と検討方法

地域内の回遊観光のためのトイレ配置については、コンビニエンスストアなど民間の常時利用可能なトイレを含め、地域内の徒歩30分以内にトイレのない空白地があった場合、そこにトイレを配置する。

あわせて、徒歩で回遊する人数を推計し、地域全体のトイレ穴数の過不足について確認する。

なお、トイレ棟には、原則として、男子トイレ、女子トイレ、多目的トイレを設置することとする。

オールジェンダートイレについては、近年、その必要性が議論されており、ピーク時における利用分散などのメリットもある一方で、プライバシーや防犯面、トイレ規模の増大などの課題も多い。

以上を踏まえ、オールジェンダートイレの設置については、実施設計時に、多文化共生課などの庁内関係部局の意見を聴取し、方針を決定する。

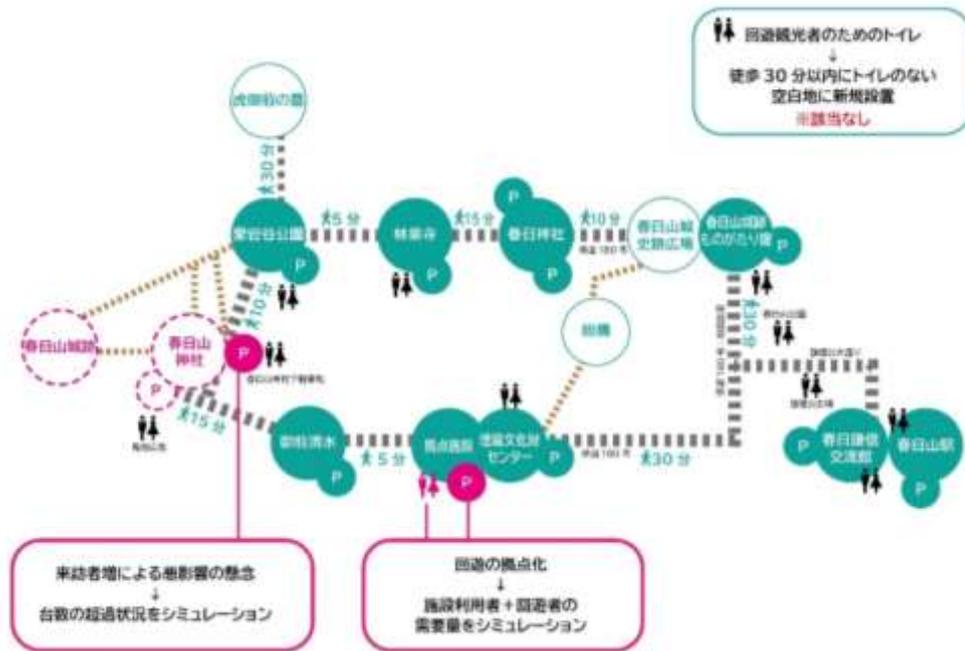


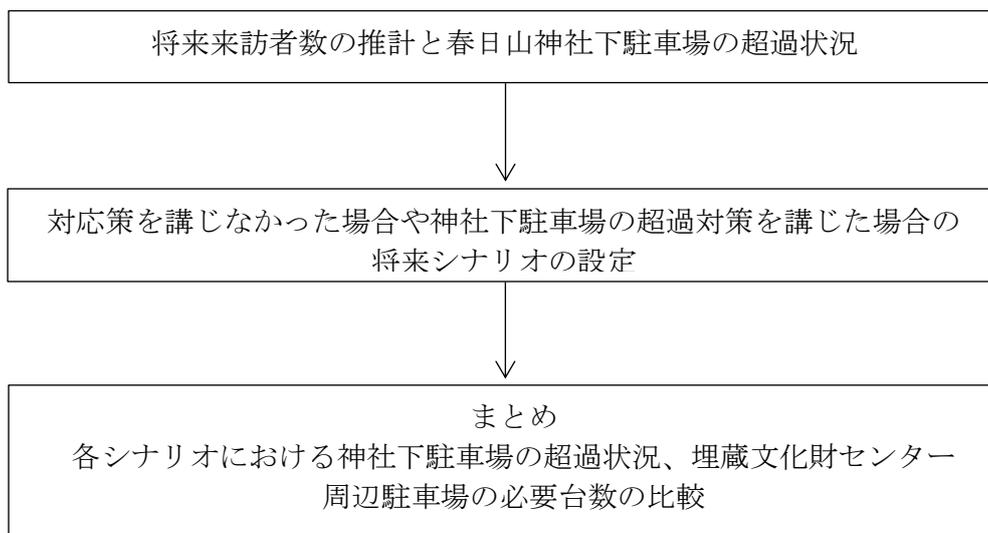
図 5-1 駐車場及びトイレの適正配置 検討対象

5.3. 駐車場の適正配置

5.3.1. 適正配置の検討フロー

来訪者増加に伴う対応を検討するに当たり、来訪者の将来推計から春日山神社下駐車場の超過状況を予測したうえで、対策を講じた場合や講じなかった場合のシナリオを設定し、それぞれについて春日山神社下駐車場の超過状況の推移と埋蔵文化財センター周辺駐車場の必要台数の推移を検証する。

以下に検討フローを示す。



5.3.2. 将来来訪者数の推計と春日山神社下駐車場の超過状況

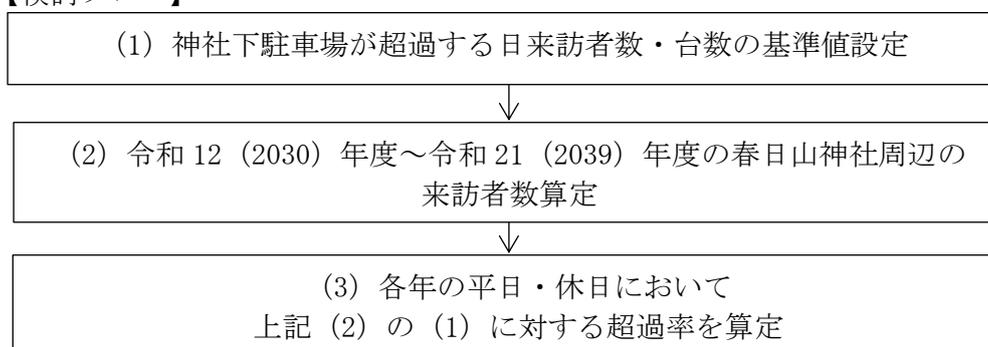
はじめに、令和 12 (2030) 年度から 10 年間の春日山神社周辺の来訪者数を推計し、これを基に春日山神社下駐車場の超過状況を予測する。

超過状況の予測にあたっては、まず、基準値として神社下駐車場が超過する日來訪者数・台数を設定する。算定にあたっては過去のピーク時のデータを参考とする。

次に、第 3 章の 3.5.3 項で算定した令和 12 (2030) 年度～令和 21 (2039) 年度の春日山神社周辺の年間来訪者数を基に、月別、平日・休日別の来訪者数を算定する。

以上を踏まえ、各年の月別、平日・休日別の日來訪者数と、基準値として設定した日來訪者数・台数を比較し、基準値に対する超過率を算定する。

【検討フロー】



(1) 現在のピーク日の来訪者数・台数の算定

上越市では、春日山城跡の山城部にある 3 か所の駐車場（春日山神社下、三叉路、馬場広場）について、毎年 4 月 1 日～10 月 31 日の毎日 10 時、12 時、15 時の時点における駐車台数を計測している。

令和 2 (2020) 年度から令和 6 (2024) 年度において、3 時点の平均駐車台数が 30 台を超える日をピーク日と設定し、ピーク日に該当するときの来訪者数を算定する。

a) 令和 2 (2020) 年度～令和 6 (2024) 年度におけるピーク日の状況

令和 2 (2020) 年度から令和 6 (2024) 年度において、平均 30 台前後 (±10%) 駐車されている日とその状況を表 5-1 にまとめた。

表 5-1 神社下駐車場が平均 30 台前後の日（令和 2（2020）年度～令和 6（2024）年度）

年	日にち	曜日	シャトル運行	駐車台数			平均駐車台数
				10 時	12 時	15 時	
令和 2 年	9 月 19 日	土		13	33	37	27.7
令和 2 年	9 月 22 日	火		30	34	33	32.3
令和 2 年	10 月 17 日	土		24	37	29	30.0
令和 3 年	5 月 3 日	月	●	25	30	33	29.3
令和 3 年	7 月 23 日	金		22	28	36	28.7
令和 3 年	7 月 24 日	土		26	24	31	27.0
令和 3 年	8 月 22 日	日		23	30	40	31.0
令和 3 年	9 月 19 日	日		25	27	31	27.7
令和 4 年	4 月 10 日	日		20	42	32	31.3
令和 4 年	4 月 30 日	土	●	27	31	29	29.0
令和 4 年	5 月 3 日	火	●	34	32	33	33.0
令和 4 年	5 月 5 日	木	●	24	35	34	31.0
令和 4 年	10 月 9 日	日		22	37	37	32.0
令和 6 年	4 月 14 日	日		22	30	30	27.3
令和 6 年	5 月 2 日	木	●	22	29	30	27.0
令和 6 年	5 月 3 日	金	●	26	29	38	31.0
令和 6 年	8 月 11 日	日	●	25	29	32	28.7
令和 6 年	8 月 14 日	水	●	24	29	28	27.0
令和 6 年	10 月 13 日	日		22	40	34	32.0

（出典：上越市による実測調査）

b) ピーク日の来訪者数・来訪台数

表 5-1 の各日において、駐車場超過時にどのくらいの来訪者があったかを確認するため、おでかけウォッチャーにより「春日山城跡（神社下駐車場、馬場広場、春日山神社）」の来訪者数を計測した。表 5-1 のうち、シャトルバス運行している日については平常時と状況が異なるため除外した。

また、第 3 章の 3.5.1 項で設定した来訪者数を踏まえ、市内・市外を合わせた来訪者数や車両台数についても算定した。

表 5-2 にその結果をまとめる。

下表から、春日山神社周辺への来訪者数が 1,392 人/日、車両台数が 453 台/日を超えた場合、駐車場の超過により来訪者・近隣住民へ影響を及ぼす恐れが発生する。

表 5-2 ピーク日の来訪者数・車両台数（令和 2（2020）年度～令和 6（2024）年度）

年	日にち	曜日	平均 駐車台数	総来訪者数 (おでかけウォッチャーから推計)	左のうち 自家用車で 来訪する人数	自家用車の 来訪台数
令和 2 年	9 月 19 日	土	27.7	1,477 人/日	1,059 人/日	481 台/日
令和 2 年	9 月 22 日	火	32.3	1,487 人/日	1,065 人/日	484 台/日
令和 2 年	10 月 17 日	土	30.0	570 人/日	408 人/日	186 台/日
令和 3 年	7 月 23 日	金	28.7	1,353 人/日	969 人/日	441 台/日
令和 3 年	7 月 24 日	土	27.0	1,640 人/日	1,175 人/日	534 台/日
令和 3 年	8 月 22 日	日	31.0	575 人/日	412 人/日	187 台/日
令和 3 年	9 月 19 日	日	27.7	1,271 人/日	911 人/日	414 台/日
令和 4 年	4 月 10 日	日	31.3	2,417 人/日	1,732 人/日	787 台/日
令和 4 年	10 月 9 日	日	32.0	1,391 人/日	997 人/日	453 台/日
令和 6 年	4 月 14 日	日	27.3	1,873 人/日	1,342 人/日	610 台/日
令和 6 年	10 月 13 日	日	32.0	1,256 人/日	900 人/日	409 台/日

シャトル運行日を除く、日平均駐車台数 27～33 台の
ときの平均来訪数 **1,392 人/日** 997 人/日 **453 台/日**

(出典：上越市による実測調査、おでかけウォッチャーを基に推計)

(2) 令和 12（2030）年度～令和 21（2039）年度の春日山神社周辺の来訪者数算定

第 3 章の 3.5.3 項の表 3-11 を基に、以下を算定する。

- ・令和 12（2030）年度～令和 21（2039）年度の春日山神社周辺の月別来訪者数
- ・上記各月の平日・休日の日来訪者数

a) 令和 12（2030）年度～令和 21（2039）年度の春日山神社周辺の月別来訪者数

春日山神社周辺の年間来訪者数の推計値と令和 3（2021）年度～令和 5（2023）年度の月別来訪者数割合（おでかけウォッチャー）から、各年の月別来訪者数を算定する。なお、月別来訪者割合は令和 12（2030）年度以降、変動しないものとみなした。

第 3 章の 3.5.3 項の表 3-11 から、令和 12（2030）年度～令和 21（2039）年度の春日山神社周辺の年間来訪者数を抽出し、令和 3（2021）年度～令和 5（2023）年度の月別来訪者数で案分し各年の月別来訪者数を算定した。

表 5-3 春日山神社周辺の月別来訪者数（令和 12（2030）年度～令和 21（2039）年度）

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
令和3年度～令和5年度月別来訪割合	12.6%	14.7%	8.5%	8.3%	14.2%	9.9%	9.8%	9.3%	1.9%	4.2%	1.8%	5.0%	100.0%
令和12年度	28,510	33,204	19,227	18,791	32,016	22,295	22,060	21,004	4,407	9,393	3,981	11,342	226,230
令和13年度	29,936	34,864	20,188	19,731	33,616	23,410	23,163	22,055	4,627	9,862	4,180	11,909	237,541
令和14年度	31,433	36,608	21,197	20,717	35,297	24,580	24,321	23,157	4,859	10,356	4,389	12,504	249,418
令和15年度	33,004	38,439	22,257	21,753	37,062	25,809	25,537	24,315	5,102	10,873	4,609	13,129	261,889
令和16年度	34,655	40,359	23,370	22,841	38,915	27,100	26,814	25,531	5,357	11,417	4,839	13,786	274,984
令和17年度	36,387	42,378	24,538	23,983	40,861	28,455	28,155	26,807	5,625	11,988	5,081	14,475	288,733
令和18年度	38,207	44,496	25,765	25,182	42,904	29,878	29,563	28,148	5,906	12,587	5,335	15,199	303,170
令和19年度	40,117	46,721	27,054	26,441	45,049	31,371	31,041	29,555	6,201	13,217	5,602	15,959	318,328
令和20年度	42,123	49,057	28,406	27,763	47,302	32,940	32,593	31,033	6,511	13,878	5,882	16,757	334,245
令和21年度	44,229	51,510	29,827	29,152	49,667	34,587	34,222	32,585	6,837	14,571	6,176	17,594	350,957

（参考：おでかけウォッチャーを基に推計）

(3) 各年の平日・休日の来訪者数とピーク日に対する超過率

次に、表 5-3 を基に、年別・月別の平日と休日の日来訪者数を算定する。

a) 算定条件の整理

<条件設定>

- ① 平日と休日の入込割合は現在と同等とし、平日：休日＝1：2.9 とする。
- ② 乗用車の平均乗車人数は 2.2 人/台とする。

■ 平日：休日の入込割合

おでかけウォッチャーから、春日山地域にある主要施設の、令和 5（2023）年度の平日に来訪した人の総数は表 5-4 のとおりである。

同様に、令和 5（2023）年度の休日に来訪した人の総数は表 5-5 のとおりである。

表 5-4 春日山地域にある主要施設の平日の来訪者総数
(令和 5 (2023) 年 4 月 1 日～令和 6 (2024) 年 3 月 31 日)

スポット	来訪者数 (人)
春日山城跡 (神社下駐車場、馬場広場、春日山神社)	36,000
春日山城跡 (銅像から本丸まで)	8,000
春日山城跡 (黒金門から御屋敷跡)	※
春日山城跡 (大手道～柿崎屋敷跡)	1,000
埋蔵文化財センター	7,000
林泉寺	7,000
春日神社	1,000
春日山城跡ものがたり館	4,000
春日山城史跡広場	1,000
虎御前の墓	※
Total	65,000

※印は 1,000 人以下

(出典：おでかけウォッチャー)

表 5-5 春日山地域にある主要施設の休日の来訪者総数
(令和 5 (2023) 年 4 月 1 日～令和 6 (2024) 年 3 月 31 日)

スポット	来訪者数 (人)
春日山城跡 (神社下駐車場、馬場広場、春日山神社)	47,000
春日山城跡 (銅像から本丸まで)	11,000
春日山城跡 (黒金門から御屋敷跡)	※
春日山城跡 (大手道～柿崎屋敷跡)	2,000
埋蔵文化財センター	12,000
林泉寺	11,000
春日神社	1,000
春日山城跡ものがたり館	6,000
春日山城史跡広場	1,000
虎御前の墓	※
Total	91,000

※印は 1,000 人以下

(出典：おでかけウォッチャー)

令和 5 (2023) 年度は、平日が 246 日、休日が 120 日であることから、平日、休日の平均来訪者数は、それぞれ平日：264 人/日、休日：758 人/日となる。

よって、休日の来訪者数は、平日の 2.9 倍であり、平日：休日の来訪者割合は 1：2.9 となる。

表 5-6 令和 5（2023）年度の春日山地域の平日・休日の入込割合

項目	平日	休日
来訪者の総数（人/年）（A）	65,000	91,000
年間日数（日）（B）	246	120
日平均来訪者数（人/日）（A÷B）	264	758
平日：休日の来訪者割合	1.0	2.9

（参考：おでかけウォッチャーを基に推計）

■ 乗用車の平均乗車人数

乗用車の平均乗車人数は、「設計要領 第 6 集 建築施設編」（令和 1、東日本高速道路株式会社ほか）に記載の、小型車の「平均乗車人員数」に準じ、2.2 人/台とする。

■ 平日・休日の来訪者数

算定条件を踏まえ、表 5-3 の年別・月別の来訪者数をもとに、各月の平日・休日の日平均来訪者数を算定した。

算定式は以下のとおりである。

平日の日平均来訪者数：月来訪者数 ÷ （平日日数＋休日日数×2.9 倍）

休日の日平均来訪者数：平日日数 × 2.9 倍

算定結果を表 5-7 に示す。

表 5-7 各月における平日・休日の日来訪者数

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
令和12年度	平日	605	664	392	391	640	438	459	429	92	188	85	219	4,602
	休日	1,755	1,926	1,137	1,134	1,856	1,270	1,331	1,244	267	545	247	635	13,347
令和13年度	平日	636	697	412	410	672	460	482	450	96	197	89	229	4,830
	休日	1,844	2,021	1,195	1,189	1,949	1,334	1,398	1,305	278	571	258	664	14,006
令和14年度	平日	667	732	433	431	706	483	506	473	101	207	93	241	5,073
	休日	1,934	2,123	1,256	1,250	2,047	1,401	1,467	1,372	293	600	270	699	14,712
令和15年度	平日	701	769	454	452	741	507	531	496	106	217	98	253	5,325
	休日	2,033	2,230	1,317	1,311	2,149	1,470	1,540	1,438	307	629	284	734	15,442
令和16年度	平日	736	807	477	475	778	532	557	521	111	228	103	266	5,591
	休日	2,134	2,340	1,383	1,378	2,256	1,543	1,615	1,511	322	661	299	771	16,213
令和17年度	平日	773	848	501	499	817	559	585	547	117	240	108	279	5,873
	休日	2,242	2,459	1,453	1,447	2,369	1,621	1,697	1,586	339	696	313	809	17,031
令和18年度	平日	811	890	526	524	858	587	615	574	123	252	114	293	6,167
	休日	2,352	2,581	1,525	1,520	2,488	1,702	1,784	1,665	357	731	331	850	17,886
令和19年度	平日	852	934	552	550	901	616	645	603	129	264	119	307	6,472
	休日	2,471	2,709	1,601	1,595	2,613	1,786	1,871	1,749	374	766	345	890	18,770
令和20年度	平日	894	981	580	577	946	647	678	633	135	278	125	323	6,797
	休日	2,593	2,845	1,682	1,673	2,743	1,876	1,966	1,836	392	806	363	937	19,712
令和21年度	平日	939	1,030	609	606	993	680	711	665	142	291	131	339	7,136
	休日	2,723	2,987	1,766	1,757	2,880	1,972	2,062	1,929	412	844	380	983	20,695

平日数	21	21	20	22	21	19	22	20	22	21	18	20	247
休日数	9	10	10	9	10	11	9	10	9	10	10	11	118
総数	30	31	30	31	31	30	31	30	31	31	28	31	365

※小数点以下第一位で四捨五入し一の位までを有効数字としているため、表 5-3 の値と必ずしも一致しない。

（参考：おでかけウォッチャーを基に推計）

(4) 春日山神社下駐車場の超過状況

令和5(2023)年に実施した春日山神社下駐車場(以下、「神社下駐車場」と略す)の駐車台数調査の結果から、ピーク日における来訪者数を示す。

令和5(2023)年のピーク日における来訪者数：1,392人/日

表5-7のうち、日来訪者数が1,392人/日を超える月を把握するため、日来訪者数をピーク日来訪者数1,392人/日で除してピーク日に対する超過率を表5-8にまとめた。

表5-8から、令和13(2031)年度以降は、4月～11月の休日は常にピーク期の80%以上の来訪が見込まれ、令和17(2035)年度以降は、4月～11月の休日は常にピーク期の100%以上の来訪となる。

このことから、山城部への来訪者増による影響を抑制するための対策を講じる必要がある。

表 5-8 令和5(2023)年度のピーク日に対する超過率

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
令和12年度	平日	43.5%	47.7%	28.2%	28.1%	46.0%	31.5%	33.0%	30.8%	6.6%	13.5%	6.1%	15.7%
	休日	126.1%	138.4%	81.7%	81.5%	133.4%	91.3%	95.6%	89.4%	19.2%	39.2%	17.7%	45.6%
令和13年度	平日	45.7%	50.1%	29.6%	29.5%	48.3%	33.1%	34.6%	32.3%	6.9%	14.2%	6.4%	16.5%
	休日	132.5%	145.2%	85.9%	85.4%	140.0%	95.9%	100.4%	93.8%	20.0%	41.1%	18.5%	47.7%
令和14年度	平日	47.9%	52.6%	31.1%	31.0%	50.7%	34.7%	36.4%	34.0%	7.3%	14.9%	6.7%	17.3%
	休日	139.0%	152.5%	90.2%	89.8%	147.1%	100.7%	105.4%	98.6%	21.0%	43.1%	19.4%	50.2%
令和15年度	平日	50.4%	55.3%	32.6%	32.5%	53.2%	36.4%	38.2%	35.6%	7.6%	15.6%	7.0%	18.2%
	休日	146.1%	160.2%	94.6%	94.2%	154.4%	105.7%	110.7%	103.4%	22.1%	45.2%	20.4%	52.7%
令和16年度	平日	52.9%	58.0%	34.3%	34.1%	55.9%	38.2%	40.0%	37.4%	8.0%	16.4%	7.4%	19.1%
	休日	153.4%	168.2%	99.4%	99.0%	162.1%	110.9%	116.1%	108.6%	23.1%	47.5%	21.5%	55.4%
令和17年度	平日	55.5%	60.9%	36.0%	35.9%	58.7%	40.2%	42.0%	39.3%	8.4%	17.2%	7.8%	20.0%
	休日	161.1%	176.7%	104.4%	104.0%	170.3%	116.5%	121.9%	114.0%	24.4%	50.0%	22.5%	58.1%
令和18年度	平日	58.3%	64.0%	37.8%	37.7%	61.7%	42.2%	44.2%	41.2%	8.8%	18.1%	8.2%	21.1%
	休日	169.0%	185.5%	109.6%	109.2%	178.8%	122.3%	128.2%	119.6%	25.6%	52.5%	23.8%	61.1%
令和19年度	平日	61.2%	67.1%	39.7%	39.5%	64.7%	44.3%	46.3%	43.3%	9.3%	19.0%	8.6%	22.1%
	休日	177.5%	194.6%	115.0%	114.6%	187.8%	128.4%	134.4%	125.7%	26.9%	55.0%	24.8%	64.0%
令和20年度	平日	64.2%	70.5%	41.7%	41.5%	68.0%	46.5%	48.7%	45.5%	9.7%	20.0%	9.0%	23.2%
	休日	186.3%	204.4%	120.9%	120.2%	197.1%	134.8%	141.3%	131.9%	28.1%	57.9%	26.0%	67.3%
令和21年度	平日	67.5%	74.0%	43.8%	43.5%	71.4%	48.9%	51.1%	47.8%	10.2%	20.9%	9.4%	24.4%
	休日	195.7%	214.6%	126.9%	126.3%	206.9%	141.7%	148.2%	138.6%	29.6%	60.6%	27.3%	70.6%

令和5(2023)年度ピーク日の : 80.0~99.9% : 100.0~149.9% : 150%以上

5.3.3. シナリオ及び算定条件の設定

神社下駐車場及び埋蔵文化財センター周辺駐車場の状況に応じたオーバーユース対策・規模算定を検討するための、シナリオ及び算定条件を以下にまとめる。

なお、各算定では、便宜的に観光拠点施設が埋蔵文化財センター周辺に整備される場合を想定しとした。

(1) シナリオの設定

神社下駐車場の超過対策には、交通規制や、駐車場の閉鎖、呼びかけなどがあるが、本取組では、駐車場に接続する道路が県道と市道に跨り協議が複雑なことや、通り抜けなどの市民利用への影響を考慮し、交通規制による対策は想定しない。

一方で、対策を講じなければ、路上駐車増加、それによる道路の混乱、歩行者の安全上の問題が生じることから、市民生活に影響が少ない誘導施策による対策を講じることとし、神社下駐車場を有料化することで、無料の駐車場への誘導を促すとともに、有料化に伴う収益を春日山城跡の整備や管理にいかす手法を検討する。

【将来シナリオのパターン】

- A: 策を講じなかった場合
- B: 神社下駐車場を 1,500 円/日にした場合
- C: 神社下駐車場を 1,000 円/日にした場合
- D: 神社下駐車場を 800 円/日にした場合
- E: 神社下駐車場を 1,500 円/日（市外客のみ）にした場合
- F: 神社下駐車場を 1,000 円/日（市外客のみ）にした場合
- G: 神社下駐車場有料化後に段階的に山城部の車両進入を制限した場合

(2) 算定条件の設定

以下に、各シナリオを予測する際の前提条件として、神社下駐車場の料金設定、人流の考え方について整理する。

a) 神社下駐車場の料金設定

駐車料金は、独自に実施した Web アンケート調査を基に利用を抑制できる料金を設定した。

Web アンケート調査で、一次交通に自家用車・オートバイを利用する人に、右図のような架空の観光地モデルを設定し、駐車場料金の設定について伺った。その結果を表 5-9 に示す。

駐車料金 800 円/日で神社下駐車場の利用希望者が 50%を切り、駐車料金 1,500 円/日で利用希望者は 10%を切る。

以上から、800 円/日～1,500 円/日のいずれかで利用抑制が可能と考え、この 3 パターンの料金設定とした。



図 5-2 駐車場料金設定の条件
(架空の観光地モデル)

表 5-9 利用したいと思える駐車料金上限値

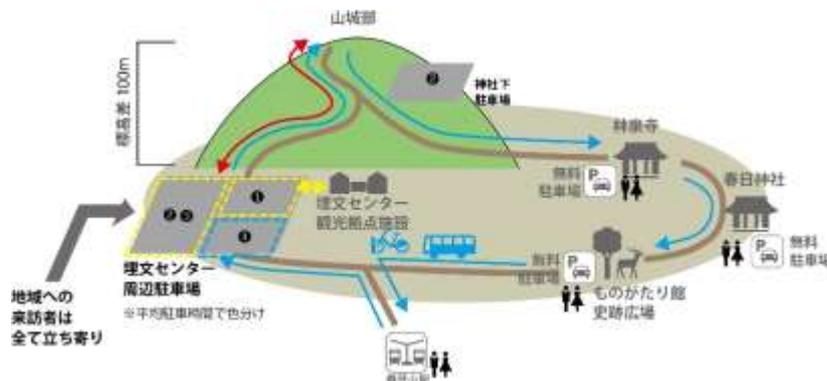
一次交通で「自家用車・レンタカー」「オートバイ」と回答した方に伺います。図 5-2 のような観光名所があった場合、いくらまでなら山頂の有料駐車場を利用しますか？最もあなたのお考えに近いもの 1 つを選んでください。

	回答数	回答率	神社下駐車場を利用する人の割合	麓の駐車場を利用する人の割合
全体	255	100.0	—	—
無料駐車場に停めて歩く	71	27.8	—	—
500 円/日	62	24.3	72.2	27.8
800 円/日	25	9.8	47.9	52.1
1,000 円/日	75	29.4	38.1	61.9
1,500 円/日	11	4.3	8.7	91.3
2,000 円/日	7	2.7	4.4	95.6
2,500 円/日	2	0.8	1.7	98.3
3,000 円/日	2	0.8	0.9	99.1

(3) 来訪者割合の設定

埋蔵文化財センター周辺駐車場の状況を予測する上では、地域内回遊のために駐車場利用する人などを含め本地域へ来た人の人流を踏まえる必要がある。

はじめに、本地域への来訪者の地域内の回遊先・二次交通の選択率を設定するとともに、利用抑制を目的とした神社下駐車場の料金についても設定した上で将来シナリオを予測していく。



項目	観光拠点施設 滞在 67 分	山城部 滞在 72 分	地域回遊 滞在 101 分	駐車時間 (累計)	来訪者 割合
地域への総来訪者 (いったん埋蔵文化財センター周辺に立ち寄り)	—	—	—	—	100.0%
①埋文 C 周辺のみ利用	67 分	—	—	67 分	38.7%
②埋文 C 周辺+山城部 (埋文 C 駐車場利用)	67 分	(自家用車)	—	67 分	30.7%
③埋文 C 周辺+山城部+地域回遊 (自家用車)	67 分	(自家用車)	(自家用車)	67 分	17.0%
④埋文 C 周辺+山城部+地域回遊 (P&R※等)	67 分	72 分 (P&R)	101 分 (P&R)	240 分	13.6%

※パークアンドライド

(参考：来訪者割合は Web アンケート調査を基に設定)

図 5-3 神社下駐車場を有料化しない場合の人流と駐車時間

地域への総来訪者数及び①～④の来訪者割合については、以下のように設定した。

表 5-10 来訪者数の算定根拠

区 分	数 値	根拠など
地域への総来訪者数	＝観光拠点施設来訪者数 令和 12 年度： 370,245 人 令和 21 年度： 574,372 人	<ul style="list-style-type: none"> ・地域への総来訪者は全て地域の玄関口となる観光拠点施設に立ち寄るものとした。 ・表 3-11 から 総来訪者数＝観光拠点施設来訪者数
①埋文 C 周辺のみ利用	総 来 訪 者 数 の 38.7%	<ul style="list-style-type: none"> ・表 3-9 から、春日山神社周辺の来訪者数 (22.6 万人、以下「山城部へ行く人」の数とみなす) は観光拠点施設の来訪者数 (37.0 万人) の 61.3%である。 ・よって総来訪者数のうち残りの 38.7% は埋文 C 見学後、山城部へ立ち寄らずに移動する人とみなした。 ・地域回遊する人は必ず山城部も訪れるものとみなした。
②埋文 C 周辺+山城部 (埋文 C 駐車場利用)	総 来 訪 者 数 の 30.7%	<ul style="list-style-type: none"> ・山城部へ行く人 61.3%のうち、50%はその後に地域回遊しないものとみなした。 ・表 3-11 から、令和 5 (2023) 年度において、春日山神社周辺の来訪者数 (134,263 人/年) と地域内で来訪者数の多い林泉寺 (26,939 人/年) を比較すると 20%程度であることから、現在、地域内を回遊している人は最大でも全体の 20%程度と推測される。 ・これを全体の 30% (現在水準の 1.5 倍) にする。
③埋文 C 周辺+山城部 + 地域回遊 (自家用車)	総 来 訪 者 数 の 17.0%	<ul style="list-style-type: none"> ・山城部へ行く人 61.3%の 50%はその後地域回遊する。 ・このうち自家用車で回遊する人は Web アンケート調査から 55.5%とする。 ・よって $61.3\% \times 50\% \times 55.5\% = 17.0\%$ は自家用車で回遊する。
④埋文 C 周辺+山城部 + 地域回遊 (P&R 等)	総 来 訪 者 数 の 13.6%	<ul style="list-style-type: none"> ・パークアンドライド等で回遊する人は Web アンケート調査から 44.5%とする。 ・よって $61.3\% \times 50\% \times 44.5\% = 13.6\%$ は車を停めたままパークアンドライド等で回遊する。

(4) 駐車時間 (=滞在時間) の設定

図 5-3 の表頭に示した各施設の滞在時間は以下のように設定した。

a) 埋蔵文化財センター・観光拠点施設の滞在時間

埋蔵文化財センター及び観光拠点施設の平均滞在時間は、独自に調査した市内の類似施設の滞在時間である 67 分に設定した。

b) 埋蔵文化財センターから山城部へ歩いていく場合の所要時間

埋蔵文化財センターから山城部までの往復移動時間と山城部での滞在時間を合算したものを所要時間とする。

往復の移動手段は、Web アンケート調査で 1.5 km 離れた駐車場から山頂の観光地へ行く際の移動手段を伺っており、それぞれの移動選択率と移動に要する時間から加重平均により平均値を算定した。

なお、各移動手段の移動時間は以下のように設定した。

移動手段	移動時間
巡回バス	3 台による外回りのみの運行 (1 周 36 分) を想定すると待ち時間は平均 6 分である。また往路は 4 分、復路は 32 分かかる。よって、往路=6+4 分、復路=6+32 分 計 48 分
電動レンタサイクル	時速 12 km/h とし、往復 $2.4 \text{ km} \div 12 \text{ km/h} \times 60 \text{ 分} = 12 \text{ 分}$
タクシー	時速 20 km/h とし、往復 $2.4 \text{ km} \div 20 \text{ km/h} \times 60 \text{ 分} = 7.2 \text{ 分}$
徒歩	時速 4 km/h とし、往復 $2.4 \text{ km} \div 4 \text{ km/h} \times 60 \text{ 分} = 36 \text{ 分}$
巡回バス+徒歩	往路=6+4 分、復路= $1.2 \text{ km} \div 4 \text{ km/h} \times 60 \text{ 分} = 18 \text{ 分}$ 計 28 分
タクシー+徒歩	往路=3.6 分、復路=18 分 計 21.6 分

表 5-11 埋蔵文化財センターから山城部への往復所要時間

1.5 km離れた山頂への移動手段	選択率	往復移動時間	往復移動時間 (平均)	山城部の 滞在時間	移動+滞在 平均所要時間
—	100.0%	—	33.9分	38.5分	72.4分
往路：巡回バス 復路：巡回バス	44.4%	48.0分			
往路：電動レンタサイクル 復路：電動レンタサイクル	10.7%	12.0分			
往路：タクシー 復路：タクシー	11.1%	7.2分			
往路：徒歩 復路：徒歩	19.2%	36.0分			
往路：巡回バス 復路：徒歩	7.3%	28.0分			
往路：タクシー 復路：徒歩	7.3%	21.6分			

(参考：選択率はWebアンケート調査を基に設定)

c) 地域回遊に係る所要時間

地域回遊に係る所要時間は、多様な回遊パターンが想定されることからモデル化することが難しいが、旅程において本地域に滞在できる時間は半日程度が妥当であると判断し、観光拠点施設や山城部を含めた回遊の平均所要時間を240分と設定した。

なお、令和5(2023)年度の人流ビッグデータ調査結果からは、現在、春日山地域内で滞在する時間は240分未満と推計される。



(出典：令和5年度 上越市人流ビッグデータを用いた観光動向調査分析)

図 5-4 春日山地域の主要施設来訪者の主な立寄り地と滞在時間の推計 (宿泊客)

5.3.4. シナリオ別のシミュレーション

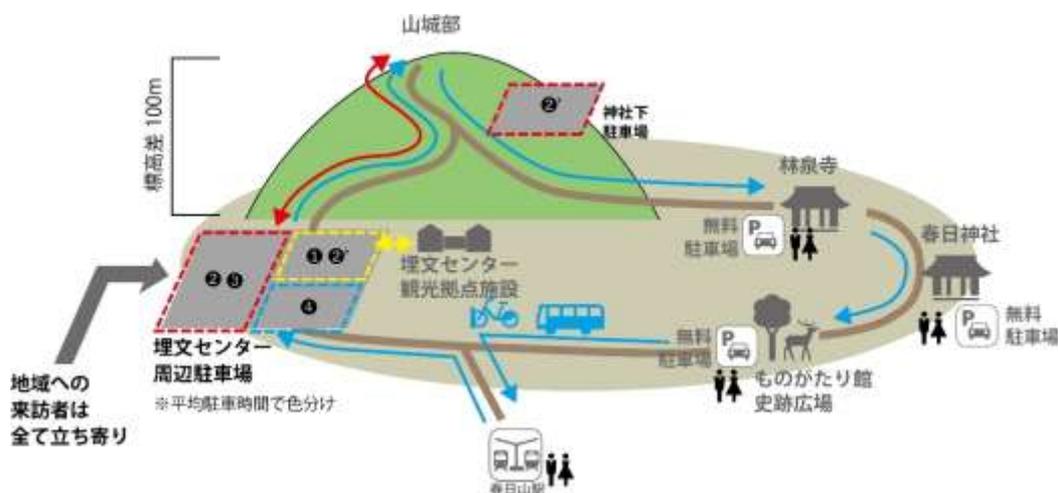
代表的な将来シナリオによるシミュレーションの内容を記載する。その他のシナリオについては第8章の資料編に記載する。

(1) 神社下駐車場を1,000円/日にした場合の将来シナリオ(C)

本地域へ来訪する自家用車を神社下駐車場・埋蔵文化財センターで分散するねらいで神社下駐車場料金を1,000円/日に設定した場合のシナリオを予測する。

表5-8から、4月の休日に神社下駐車場がピーク期の状況を超えてることから、令和12(2030)年度から有料化をするシナリオとする。

このときの人流は以下のとおりとなる。



項目	観光拠点施設 滞在 67 分	山城部 滞在 72 分	地域回遊 滞在 101 分	駐車時間 (累計)	来訪者 割合
地域への総来訪者 (いったん埋蔵文化財センター周辺に立ち寄る)	—	—	—	—	100.0%
①埋文C周辺のみ利用	67分	—	—	67分	38.7%
②埋文C周辺+山城部 (埋文C駐車場利用)	67分	72分	—	139分	19.0%
②'埋文C周辺+山城部 (神社下駐車場利用)	67分	—	—	67分	11.7%
③埋文C周辺+山城部+地域回遊 (自家用車)	67分	72分	(自家用車)	139分	17.0%
④埋文C周辺+山城部+地域回遊 (P&R等)	67分	72分	101分 (P&R)	240分	13.6%

(参考：来訪者割合はWebアンケート調査を基に設定)

図 5-5 神社下駐車場を1,000円/日にした場合の人流と駐車時間

神社下駐車場を1,000円/日にした場合の将来シナリオとして神社下駐車場の超過率と埋蔵文化財センター周辺の必要駐車台数を表5-13に示す。

神社下駐車場を1,000円/日にした場合も、令和12(2030)年度から10年間で神社下駐車場は不足しない結果となる。

埋蔵文化財センター周辺駐車場においては、利用者が神社下駐車場と分散するため、令和 21（2039）年度には、休日平均で 288 台の駐車となる。

また、8 月のピーク時には休日に 437 台となり、神社下駐車場の料金設定が 1,500 円/日の場合（詳細は第 8 章を参照）より減台となる。

このことから、神社下駐車場を 1,000 円/日にした場合、1,500 円/日にした場合（詳細は第 8 章を参照）より埋蔵文化財センター周辺の台数を抑えられる。

埋蔵文化財センター周辺駐車場は休日の平均値である 288 台の収容量を整備し、それを超える来訪台数が予想される時期は、従来のように市役所駐車場などで 200 台程度の臨時駐車場を対応することとする。

表 5-13 神社下駐車場を 1,000 円/日にした場合の将来シナリオ

年 度	神社下駐車場 4～11 月休日の平均超過率	埋文 C 休日の平均必要台数	埋文 C 休日の最大必要台数（8 月）
令和 12 年度	38.5%	185 台/時	282 台/時
令和 13 年度	40.5%	195 台/時	296 台/時
令和 14 年度	42.5%	204 台/時	311 台/時
令和 15 年度	44.6%	215 台/時	326 台/時
令和 16 年度	46.8%	225 台/時	342 台/時
令和 17 年度	49.2%	237 台/時	359 台/時
令和 18 年度	51.6%	249 台/時	377 台/時
令和 19 年度	54.2%	261 台/時	396 台/時
令和 20 年度	56.9%	274 台/時	416 台/時
令和 21 年度	59.8%	288 台/時	437 台/時

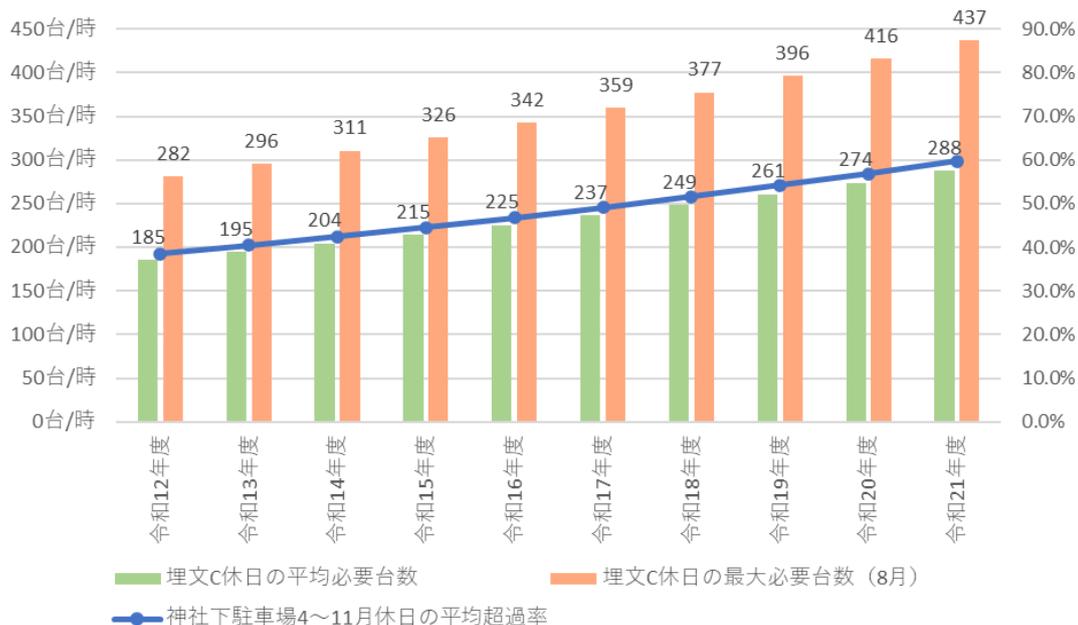


図 5-6 神社下駐車場を 1,000 円/日にした場合の将来シナリオ

表 5-14 神社下駐車場を 1,000 円/日にした場合の神社下駐車場の超過率

年度	曜日	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4~11月の休日 平均超過率
		令和12年度	平日	16.6%	18.2%	10.7%	10.7%	17.5%	12.0%	12.6%	11.7%	2.5%	5.1%	
	休日	46.4%	51.0%	30.1%	30.0%	49.1%	33.6%	35.2%	32.9%	7.0%	14.4%	6.5%	16.8%	38.5%
令和13年度	平日	17.4%	19.1%	11.3%	11.2%	18.4%	12.6%	13.2%	12.3%	2.6%	5.4%	2.4%	6.3%	
	休日	48.8%	53.5%	31.6%	31.5%	51.6%	35.3%	36.9%	34.5%	7.4%	15.1%	6.8%	17.6%	40.5%
令和14年度	平日	18.3%	20.1%	11.9%	11.8%	19.3%	13.2%	13.9%	12.9%	2.8%	5.7%	2.6%	6.6%	
	休日	51.2%	56.2%	33.2%	33.0%	54.2%	37.0%	38.8%	36.2%	7.7%	15.9%	7.2%	18.5%	42.5%
令和15年度	平日	19.2%	21.1%	12.4%	12.4%	20.3%	13.9%	14.5%	13.6%	2.9%	6.0%	2.7%	6.9%	
	休日	53.7%	59.0%	34.8%	34.7%	56.9%	38.9%	40.7%	38.1%	8.1%	16.7%	7.5%	19.4%	44.6%
令和16年度	平日	20.2%	22.1%	13.1%	13.0%	21.3%	14.6%	15.3%	14.3%	3.1%	6.3%	2.8%	7.3%	
	休日	56.4%	61.9%	36.6%	36.4%	59.7%	40.8%	42.8%	40.0%	8.5%	17.5%	7.9%	20.4%	46.8%
令和17年度	平日	21.2%	23.2%	13.7%	13.7%	22.4%	15.3%	16.0%	15.0%	3.2%	6.6%	3.0%	7.6%	
	休日	59.3%	65.0%	38.4%	38.2%	62.7%	42.9%	44.9%	42.0%	9.0%	18.4%	8.3%	21.4%	49.2%
令和18年度	平日	22.2%	24.4%	14.4%	14.3%	23.5%	16.1%	16.8%	15.7%	3.4%	6.9%	3.1%	8.0%	
	休日	62.2%	68.3%	40.3%	40.2%	65.8%	45.0%	47.1%	44.1%	9.4%	19.3%	8.7%	22.5%	51.6%
令和19年度	平日	23.3%	25.6%	15.1%	15.1%	24.7%	16.9%	17.7%	16.5%	3.5%	7.2%	3.3%	8.4%	
	休日	65.3%	71.7%	42.3%	42.2%	69.1%	47.3%	49.5%	46.3%	9.9%	20.3%	9.1%	23.6%	54.2%
令和20年度	平日	24.5%	26.9%	15.9%	15.8%	25.9%	17.7%	18.6%	17.3%	3.7%	7.6%	3.4%	8.8%	
	休日	68.6%	75.3%	44.5%	44.3%	72.6%	49.6%	52.0%	48.6%	10.4%	21.3%	9.6%	24.8%	56.9%
令和21年度	平日	25.7%	28.2%	16.7%	16.6%	27.2%	18.6%	19.5%	18.2%	3.9%	8.0%	3.6%	9.3%	
	休日	72.0%	79.0%	46.7%	46.5%	76.2%	52.1%	54.6%	51.0%	10.9%	22.4%	10.1%	26.0%	59.8%

表 5-15 神社下駐車を 1,000 円/日にした場合の埋文 C 駐車場の必要台数

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	平均	最大値
令和12年度	平日	81台/時	95台/時	68台/時	63台/時	101台/時	71台/時	73台/時	78台/時	43台/時	39台/時	32台/時	52台/時		
	休日	226台/時	266台/時	190台/時	177台/時	282台/時	200台/時	204台/時	218台/時	121台/時	109台/時	89台/時	144台/時	185台/時	282台/時
令和13年度	平日	85台/時	100台/時	71台/時	66台/時	106台/時	75台/時	77台/時	82台/時	45台/時	41台/時	33台/時	54台/時		
	休日	237台/時	279台/時	200台/時	185台/時	296台/時	210台/時	215台/時	229台/時	127台/時	114台/時	93台/時	151台/時	195台/時	296台/時
令和14年度	平日	89台/時	105台/時	75台/時	70台/時	111台/時	79台/時	80台/時	86台/時	48台/時	43台/時	35台/時	57台/時		
	休日	249台/時	293台/時	210台/時	195台/時	311台/時	220台/時	225台/時	240台/時	134台/時	120台/時	98台/時	159台/時	204台/時	311台/時
令和15年度	平日	93台/時	110台/時	79台/時	73台/時	116台/時	83台/時	84台/時	90台/時	50台/時	45台/時	37台/時	60台/時		
	休日	262台/時	308台/時	220台/時	204台/時	326台/時	231台/時	237台/時	252台/時	140台/時	126台/時	103台/時	167台/時	215台/時	326台/時
令和16年度	平日	98台/時	116台/時	83台/時	77台/時	122台/時	87台/時	89台/時	95台/時	53台/時	47台/時	39台/時	63台/時		
	休日	275台/時	324台/時	231台/時	215台/時	342台/時	243台/時	248台/時	265台/時	147台/時	132台/時	108台/時	175台/時	225台/時	342台/時
令和17年度	平日	103台/時	121台/時	87台/時	80台/時	128台/時	91台/時	93台/時	99台/時	55台/時	50台/時	40台/時	66台/時		
	休日	288台/時	340台/時	243台/時	225台/時	359台/時	255台/時	261台/時	278台/時	155台/時	139台/時	113台/時	184台/時	237台/時	359台/時
令和18年度	平日	108台/時	127台/時	91台/時	85台/時	135台/時	96台/時	98台/時	104台/時	58台/時	52台/時	42台/時	69台/時		
	休日	303台/時	357台/時	255台/時	237台/時	377台/時	268台/時	274台/時	292台/時	162台/時	146台/時	119台/時	193台/時	249台/時	377台/時
令和19年度	平日	114台/時	134台/時	96台/時	89台/時	142台/時	100台/時	103台/時	110台/時	61台/時	55台/時	45台/時	72台/時		
	休日	318台/時	375台/時	268台/時	248台/時	396台/時	281台/時	288台/時	307台/時	171台/時	153台/時	125台/時	203台/時	261台/時	396台/時
令和20年度	平日	119台/時	140台/時	100台/時	93台/時	149台/時	105台/時	108台/時	115台/時	64台/時	57台/時	47台/時	76台/時		
	休日	334台/時	393台/時	281台/時	261台/時	416台/時	295台/時	302台/時	322台/時	179台/時	161台/時	131台/時	213台/時	274台/時	416台/時
令和21年度	平日	125台/時	147台/時	105台/時	98台/時	156台/時	111台/時	113台/時	121台/時	67台/時	60台/時	49台/時	80台/時		
	休日	350台/時	413台/時	295台/時	274台/時	437台/時	310台/時	317台/時	338台/時	188台/時	169台/時	138台/時	224台/時	288台/時	437台/時

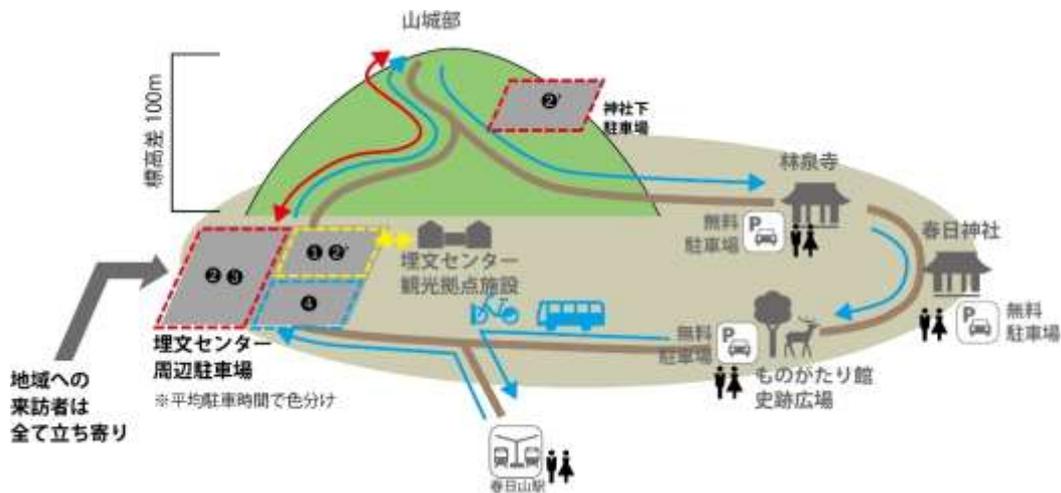
(2) 神社下駐車場を 1,000 円/日（市外客のみ）にした場合の将来シナリオ (F)

本地域へ来訪する自家用車を神社下駐車場・埋蔵文化財センターで分散するねらいで、神社下駐車場料金を 1,000 円/日に設定した場合のシナリオを予測する。

表 5-8 から、令和 12（2030）年度には 4 月の休日に神社下駐車場がピーク期の状況を超過することから、令和 12（2030）年度から有料化をするシナリオとする。

ただし、市民の日常利用を制限することは難しいことから、駐車場有料化は市外客を対象とする。

このときの人流は以下のとおりとなる。



項目	観光拠点施設 滞在 67 分	山城部 滞在 72 分	地域回遊 滞在 101 分	駐車時間 (累計)	来訪者 割合
地域への総来訪者（いったん埋蔵文化財センター周辺に立ち寄り）	—	—	—	—	100.0%
①埋文 C 周辺のみ利用	67 分	—	—	67 分	38.7%
②埋文 C 周辺+山城部（埋文 C 駐車場利用）	67 分	72 分	—	139 分	12.5%
②'埋文 C 周辺+山城部（神社下駐車場利用）	67 分	—	—	67 分	18.2%
③埋文 C 周辺+山城部+地域回遊（自家用車）	67 分	72 分	（自家用車）	139 分	17.0%
④埋文 C 周辺+山城部+地域回遊（P&R 等）	67 分	72 分	101 分 (P&R)	240 分	13.6%

（参考：来訪者割合は Web アンケート調査を基に設定）

図 5-7 神社下駐車場を 1,000 円/日（市外客のみ）にした場合の人流と駐車時間

神社下駐車を 1,000 円/日（市外客のみ）にした場合の将来シナリオとして神社下駐車の超過率と埋蔵文化財センター周辺の必要駐車台数を表 5-16 に示す。

神社下駐車を 1,000 円/日（市外客のみ）にした場合も、令和 12（2030）年度から 10 年間で神社下駐車は不足しない結果となる。

埋蔵文化財センター周辺駐車場においては、利用者が神社下駐車と分散するため、令和 21（2039）年度には、休日平均で 265 台の駐車となる。

また、8 月のピーク時には休日に 403 台となり、神社下駐車の料金設定が 1,500 円/日の場合（詳細は第 8 章を参照）より減台となる。

このことから、神社下駐車を 1,000 円/日（市外客のみ）にした場合、1,500 円/日にした場合（詳細は第 8 章を参照）より埋蔵文化財センター周辺の台数を抑えられる。

埋蔵文化財センター周辺駐車場は休日の平均値である 265 台の収容量を整備し、それを超える来訪台数が予想される時期は、従来のように市役所駐車場などで 150 台程度の臨時駐車場を対応することとする。

表 5-16 神社下駐車を 1,000 円/日（市外客のみ）にした場合の将来シナリオ

年 度	神社下駐車場 4~11 月 休日の平均超過率	埋文 C 休日の 平均必要台数	埋文 C 休日の 最大必要台数（8 月）
令和 12 年度	59.9%	171 台/時	260 台/時
令和 13 年度	62.9%	180 台/時	273 台/時
令和 14 年度	66.1%	189 台/時	286 台/時
令和 15 年度	69.4%	198 台/時	301 台/時
令和 16 年度	72.9%	208 台/時	316 台/時
令和 17 年度	76.5%	218 台/時	332 台/時
令和 18 年度	80.3%	229 台/時	348 台/時
令和 19 年度	84.3%	241 台/時	366 台/時
令和 20 年度	88.5%	253 台/時	384 台/時
令和 21 年度	93.0%	265 台/時	403 台/時

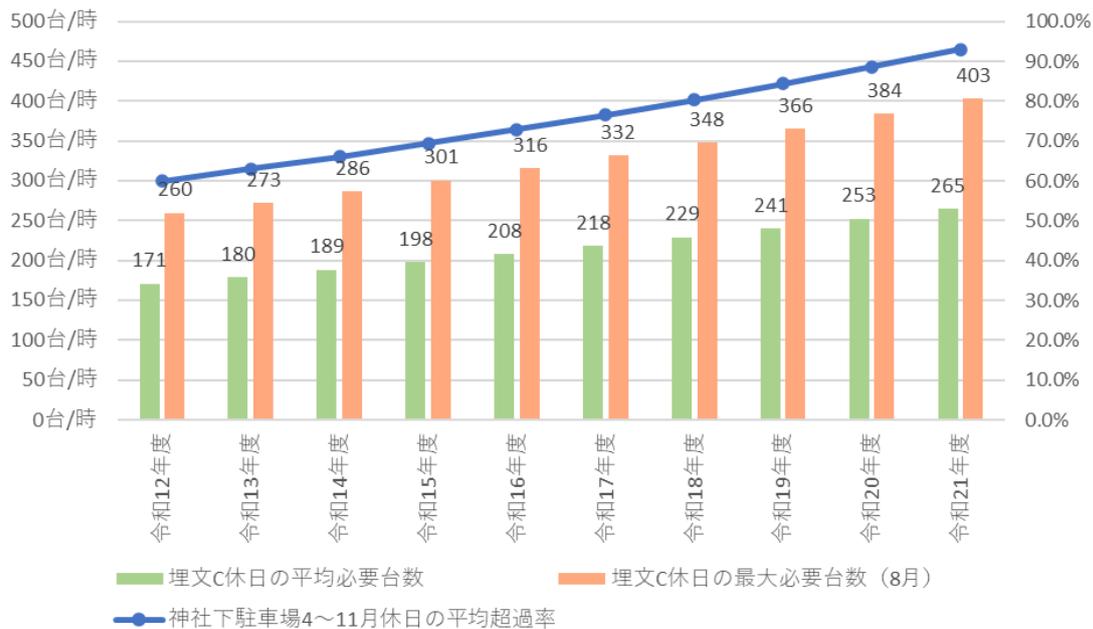


図 5-8 神社下駐車場を 1,000 円/日 (市外客のみ) にした場合の将来シナリオ

表 5-17 神社下駐車場を 1,000 円/日 (市外客のみ) にした場合の神社下駐車場の超過率

年度	曜日	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4~11月の休日 平均超過率
		令和12年度	平日	25.8%	28.3%	16.7%	16.7%	27.3%	18.7%	19.5%	18.3%	3.9%	8.0%	
	休日	72.2%	79.3%	46.8%	46.6%	76.4%	52.3%	54.7%	51.1%	10.9%	22.4%	10.1%	26.1%	59.9%
令和13年度	平日	27.1%	29.7%	17.6%	17.5%	28.7%	19.6%	20.5%	19.2%	4.1%	8.4%	3.8%	9.8%	
	休日	75.8%	83.2%	49.2%	48.9%	80.2%	54.9%	57.5%	53.7%	11.5%	23.5%	10.6%	27.4%	62.9%
令和14年度	平日	28.4%	31.2%	18.4%	18.4%	30.1%	20.6%	21.5%	20.1%	4.3%	8.8%	4.0%	10.3%	
	休日	79.6%	87.4%	51.6%	51.4%	84.2%	57.6%	60.3%	56.4%	12.1%	24.7%	11.1%	28.7%	66.1%
令和15年度	平日	29.9%	32.8%	19.4%	19.3%	31.6%	21.6%	22.6%	21.1%	4.5%	9.3%	4.2%	10.8%	
	休日	83.6%	91.7%	54.2%	54.0%	88.5%	60.5%	63.4%	59.2%	12.7%	25.9%	11.7%	30.2%	69.4%
令和16年度	平日	31.4%	34.4%	20.3%	20.2%	33.2%	22.7%	23.8%	22.2%	4.7%	9.7%	4.4%	11.3%	
	休日	87.8%	96.3%	56.9%	56.7%	92.9%	63.5%	66.5%	62.2%	13.3%	27.2%	12.3%	31.7%	72.9%
令和17年度	平日	32.9%	36.1%	21.3%	21.3%	34.8%	23.8%	24.9%	23.3%	5.0%	10.2%	4.6%	11.9%	
	休日	92.2%	101.1%	59.8%	59.5%	97.5%	66.7%	69.9%	65.3%	13.9%	28.6%	12.9%	33.3%	76.5%
令和18年度	平日	34.6%	37.9%	22.4%	22.3%	36.6%	25.0%	26.2%	24.5%	5.2%	10.7%	4.8%	12.5%	
	休日	96.8%	106.2%	62.7%	62.5%	102.4%	70.0%	73.3%	68.5%	14.7%	30.0%	13.6%	34.9%	80.3%
令和19年度	平日	36.3%	39.8%	23.5%	23.4%	38.4%	26.3%	27.5%	25.7%	5.5%	11.3%	5.1%	13.1%	
	休日	101.6%	111.5%	65.9%	65.6%	107.5%	73.5%	77.0%	72.0%	15.4%	31.5%	14.2%	36.7%	84.3%
令和20年度	平日	38.1%	41.8%	24.7%	24.6%	40.3%	27.6%	28.9%	27.0%	5.8%	11.8%	5.3%	13.8%	
	休日	106.7%	117.1%	69.2%	68.9%	112.9%	77.2%	80.9%	75.6%	16.2%	33.1%	14.9%	38.5%	88.5%
令和21年度	平日	40.0%	43.9%	25.9%	25.8%	42.3%	29.0%	30.3%	28.3%	6.1%	12.4%	5.6%	14.4%	
	休日	112.1%	122.9%	72.6%	72.3%	118.5%	81.1%	84.9%	79.3%	17.0%	34.8%	15.7%	40.5%	93.0%

表 5-18 神社下駐車を1,000円/日（市外客のみ）にした場合の埋文C駐車場の必要台数

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	平均	最大値
令和12年度	平日	74台/時	88台/時	63台/時	58台/時	93台/時	66台/時	67台/時	72台/時	40台/時	36台/時	29台/時	47台/時		
	休日	208台/時	246台/時	176台/時	163台/時	260台/時	184台/時	188台/時	201台/時	112台/時	100台/時	82台/時	133台/時	171台/時	260台/時
令和13年度	平日	78台/時	92台/時	66台/時	61台/時	97台/時	69台/時	71台/時	75台/時	42台/時	38台/時	31台/時	50台/時		
	休日	219台/時	258台/時	184台/時	171台/時	273台/時	193台/時	198台/時	211台/時	117台/時	105台/時	86台/時	140台/時	180台/時	273台/時
令和14年度	平日	82台/時	97台/時	69台/時	64台/時	102台/時	73台/時	74台/時	79台/時	44台/時	39台/時	32台/時	52台/時		
	休日	230台/時	271台/時	194台/時	180台/時	286台/時	203台/時	208台/時	222台/時	123台/時	111台/時	90台/時	147台/時	189台/時	286台/時
令和15年度	平日	86台/時	102台/時	73台/時	67台/時	107台/時	76台/時	78台/時	83台/時	46台/時	41台/時	34台/時	55台/時		
	休日	241台/時	284台/時	203台/時	189台/時	301台/時	213台/時	218台/時	233台/時	129台/時	116台/時	95台/時	154台/時	198台/時	301台/時
令和16年度	平日	90台/時	107台/時	76台/時	71台/時	113台/時	80台/時	82台/時	87台/時	49台/時	44台/時	36台/時	58台/時		
	休日	253台/時	298台/時	213台/時	198台/時	316台/時	224台/時	229台/時	244台/時	136台/時	122台/時	99台/時	162台/時	208台/時	316台/時
令和17年度	平日	95台/時	112台/時	80台/時	74台/時	118台/時	84台/時	86台/時	92台/時	51台/時	46台/時	37台/時	61台/時		
	休日	266台/時	313台/時	224台/時	208台/時	332台/時	235台/時	241台/時	257台/時	143台/時	128台/時	104台/時	170台/時	218台/時	332台/時
令和18年度	平日	100台/時	118台/時	84台/時	78台/時	124台/時	88台/時	90台/時	96台/時	54台/時	48台/時	39台/時	64台/時		
	休日	279台/時	329台/時	235台/時	218台/時	348台/時	247台/時	253台/時	270台/時	150台/時	134台/時	110台/時	178台/時	229台/時	348台/時
令和19年度	平日	105台/時	123台/時	88台/時	82台/時	131台/時	93台/時	95台/時	101台/時	56台/時	50台/時	41台/時	67台/時		
	休日	293台/時	345台/時	247台/時	229台/時	366台/時	259台/時	265台/時	283台/時	157台/時	141台/時	115台/時	187台/時	241台/時	366台/時
令和20年度	平日	110台/時	130台/時	93台/時	86台/時	137台/時	97台/時	99台/時	106台/時	59台/時	53台/時	43台/時	70台/時		
	休日	308台/時	363台/時	259台/時	241台/時	384台/時	272台/時	278台/時	297台/時	165台/時	148台/時	121台/時	196台/時	253台/時	384台/時
令和21年度	平日	115台/時	136台/時	97台/時	90台/時	144台/時	102台/時	104台/時	111台/時	62台/時	56台/時	45台/時	74台/時		
	休日	323台/時	381台/時	272台/時	253台/時	403台/時	286台/時	292台/時	312台/時	173台/時	156台/時	127台/時	206台/時	265台/時	403台/時

5.3.5. 各シナリオの検討結果比較

各シナリオの結果を比較し、山城部への過剰観光を抑制するための対策について検討した結果、神社下駐車場の余裕を確保して二次交通の不足分を補完できるようにC、Fの料金設定が望ましい。

また、神社下駐車場の料金設定について、現時点では、対策手法については確定せずに、いずれの手法にも対応できるように、埋蔵文化財センター周辺に310台の収容量を確保することとする。

表 5-12 各シナリオの結果比較

各シナリオ	神社下駐車場の超過状況	神社下駐車場料金の売上げ	埋蔵文化財センターの必要駐車台数
A: 対応策を講じない	▲ 令和13年度以降4～11月の休日は超過	▲ 売上げ無し	◎ 令和21(2039)年度の休日平均で274台必要
B: 神社下駐車場 1,500円/日	◎ 令和21(2039)年度まで4～11月の休日稼働率は9～14%で推移	○ 10年で1.2億円	○ 令和21(2039)年度の休日平均で304台必要
C: 神社下駐車場 1,000円/日	○ 令和21(2039)年度まで4～11月の休日稼働率は39～60%で推移	◎ 10年で3.5億円	◎ 令和21(2039)年度の休日平均で288台必要
D: 神社下駐車場 800円/日	○ 令和21(2039)年度まで4～11月の休日稼働率は48～75%で推移	◎ 10年で3.6億円	◎ 令和21(2039)年度の休日平均で282台必要
E: 神社下駐車場 1,500円/日(市外客のみ)	◎ 令和21(2039)年度まで4～11月の休日稼働率は40～63%で推移	○ 10年で0.8億円	○ 令和21(2039)年度の休日平均で271台必要
F: 神社下駐車場 1,000円/日(市外客のみ)	○ 令和21(2039)年度まで4～11月の休日稼働率は60～93%で推移	◎ 10年で2.3億円	◎ 令和21(2039)年度の休日平均で265台必要
G: 神社下駐車場 1,000円/日→ 車両進入制限	◎ 令和16(2034)年度まで4～11月の休日稼働率は47%以下で推移。令和17(2035)年度以降は0%	○ 10年で1.6億円	○ 令和21(2039)年度の休日平均で309台必要

5.3.6. 神社下駐車場の有料化に伴う運用方法の検討

神社下駐車場の有料化に当たり、発生する初期費用、維持管理費用について、その項目を整理する。

有料化の運用方法としては、①コインパーキング、②駐車証明証の発行（有人）、③駐車証明証の発行（無人）の3パターンを検討する。

3パターンの運用方法、初期費用、維持管理費用を下表にまとめる。

表 5-19 駐車場運用方法の比較

区 分	①コインパーキング	②駐車証明証の発行（有人）	③駐車証明証の発行（無人）
運用方法	駐車マスにロック板を設置し、出庫時に料金精算機により料金を徴収	常時、管理者を駐車場に配置し、入庫時に料金を徴収。駐車証明証（領収証）を発行し、駐車中はダッシュボードに掲示する。	基本的に無人とし、利用者が入庫時に券売機で駐車証明証（領収証）を購入し、駐車中はダッシュボードに掲示する。
特性	○時間あたりの料金設定が可能で利便性が高い ○無人営業となるため人件費は最小限 ×設備の初期費用がかかる。	○機械設備など不要で初期費用は抑えられる。 ○駐車場の不正利用リスクが少ない。 ×待機所などの場所が必要となる。 ×有人営業のため人件費がかかる。	○初期費用、維持管理費用が安価 ○無人営業となるため人件費は最小限。 ×利用方式の周知徹底が必要 ×駐車場不正利用のリスクがある。
初期費用 ※路盤整備、照明、電気引き込みは除く。	ロック板：10万円/基 精算機：50万円/台	待機所：40万円	券売機：50万円 建屋：20万円
維持管理費用	人件費：949千円/年 保険料：300千円/年 除雪費：1,500千円/年 合計 2,749千円/年	人件費：7,707千円/年 保険料：300千円/年 除雪費：1,500千円/年 合計 9,507千円/年	人件費：949千円/年 保険料：300千円/年 除雪費：1,500千円/年 合計 2,749千円/年
F: 神社下駐車場1,000円/日（市外客のみ）の場合の年間収支	売上げ：23,234千円/年 支出：2,749千円/年 収支：20,485千円/年 ※売上げは令和12～21年度の推計売上の平均値	売上げ：23,234千円/年 支出：9,507千円/年 収支：13,727千円/年 ※売上げは令和12～21年度の推計売上の平均値	売上げ：23,234千円/年 支出：2,749千円/年 収支：20,485千円/年 ※売上げは令和12～21年度の推計売上の平均値

人件費：点検のみ…2,600円/日×365日=949千円/年

受付業務…平日10,400円/日×1人×247日=2,568.8千円/年

休日10,400円/日×2人×118日=5,137.6千円/年

保険料：施設賠償責任保険 月25,000円

除雪費：駐車場30,000円/回×50回/年=1,500千円/年

5.3.7. 駐車場規模の妥当性

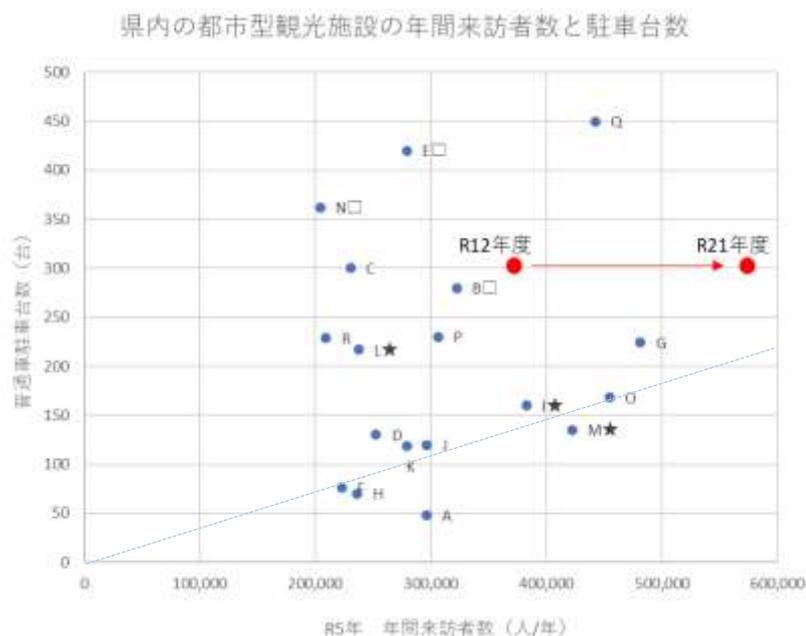
5.3.5 項で設定した駐車場規模 310 台の妥当性について検証する。

(1) 県内の類似施設の駐車場規模

観光拠点施設と類似する県内施設として、以下の条件に該当する施設を抽出し、年間来訪者数と駐車台数の相関を図化する。

【類似施設 選定条件】

- ・都市型観光施設（新潟県観光入込客統計による分類）
- ・令和 5（2023）年の来訪者数が 20～50 万人



	観光地点等	R5年 年間来訪者数(人/年)	普通車駐車台数(台)
A	種波の里	296,260	48
B□	地域文化交流施設「ちぐら」	322,943	280
C	新津フラワーランド	230,564	300
D	花とみどりのシンボルゾーン	252,624	130
E□	食育・花育センター	279,138	420
F	道の駅 加治川	223,326	76
G	ふれあいパーク久賀美	481,213	224
H	ヤスタヨーグルト	236,180	70
I★	ラポルテ五泉	382,736	160
J	道の駅良寛の里わし 地域交流センター(もてなし家)	296,578	120
K	道の駅「燕三条地産センター」	279,353	119
L★	道の駅「庭園の郷 保内」	237,406	217
M★	道の駅たがみ	422,742	135
N□	クロス10	204,614	362
O	道の駅南魚沼	454,820	168
P	うみてらす名立	306,330	230
Q	道の駅マリンドリーム能生	442,870	450
R	道の駅親不知ピアパーク	209,120	229

※□は隣接施設と共同駐車場、★は過去10年以内に整備された施設

(出典：新潟県観光入込客統計)

図 5-9 類似施設の来訪者数・駐車台数

図 5-9 に、観光拠点施設の令和 12（2030）年度、令和 21（2039）年度における年間来訪者数-駐車台数を赤丸で表示した。

令和 21（2039）年度においては、年間来訪者数に対する駐車台数の比率は下がるが、近年整備された I：ラポルテ五泉、M：道の駅たがみは駐車台数を小規模に設定しており、これらの年間来訪者数-駐車台数比率と比較すると、地域回遊のための駐車台数を考慮しても妥当な規模といえる。

(2) 駐車スペース確保可能性の検証

埋蔵文化財センター周辺の計画地内に 310 台の駐車台数を配置する余地があるか確認する。

「駐車場設計・施工指針」（国土交通省）において駐車マスは、普通自動車で長さ 6m×幅 2.5m=15 m²である。通路など共有部を含め、30 m²/台として換算すると、310 台収容するためには 9,300 m²の余地が必要となる。

下図のように、埋蔵文化財センターの東側及び旧春日山荘の敷地が約 10,000 m²であることから、上記の駐車台数を収容することは可能である。

ただし、埋蔵文化財センターと共有となること、大型バスなどの駐車スペースが限られることが課題となる。



図 5-10 埋蔵文化財センター周辺の駐車場配置例

5.4.3. トイレの規模検証

トイレの配置については、現状のままで回遊に支障ないと判断した。
 地域内の各施設のトイレについて、回遊の視点からその規模の妥当性を検証する。

(1) 地域内を徒歩で回遊する人数

5.3.3 項で設定したとおり、地域への総来訪者数のうち 13.6%が二次交通などを利用して地域内を回遊するものとする。

1日の平均回遊者数を算定すると表 5-20 のようになり、令和 21 (2039) 年の休日では平均 386 人/日の回遊者がいると想定される。

地域内回遊に半日かかると想定すると、地域内には常時 193 人の回遊者がいることとなる。

表 5-20 地域内回遊する人の数

年 度	地域の 総来訪者数 (人/年) (A)	徒歩で回遊する人数 (人/年) (B) (A) × 13.6%	平日 平均回遊者数 (人/日) (C) (B) ÷ (平日数+休日数×2.9)	休日 平均回遊者数 (人/日) (D) (C) × 2.9
令和 12 年度	370,245	50,353	85	247
令和 13 年度	388,757	52,871	90	261
令和 14 年度	408,195	55,515	94	273
令和 15 年度	428,605	58,290	99	287
令和 16 年度	450,035	61,205	104	302
令和 17 年度	472,537	64,265	109	316
令和 18 年度	496,164	67,478	115	334
令和 19 年度	520,972	70,852	120	348
令和 20 年度	547,021	74,395	126	365
令和 21 年度	574,372	78,115	133	386

(参考：おでかけウォッチャーを基に推計)

(2) 既存トイレの規模の妥当性検証

既存トイレのうち、24時間利用可能な屋外トイレを図 5-14 に赤枠で示す。

これらの屋外トイレの穴数を合計すると、表 5-21 のとおりとなる。

春日山地域内には、常時使える公共トイレが、男子：小 14 穴、大 7 穴、女子：17 穴、障害者用 4 穴、確保されている。

なお、本計画では地域全体から見た適正配置を検討し、回遊の視点から平常時の穴数の過不足について確認を行っているが、各施設的设计段階では、イベント等の施設固有の条件を考慮し、ピーク時の利用状況を勘案した中で、改めて穴数を決定するものとする。

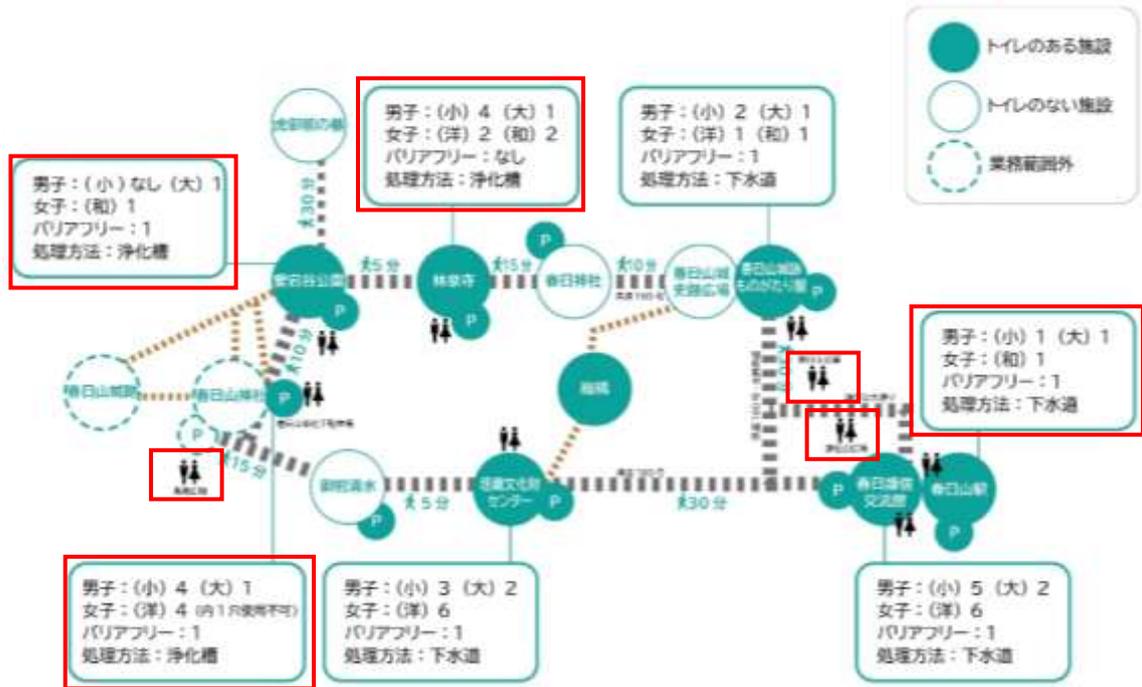


図 5-14 現在のトイレ配置・規模（再掲）

表 5-21 春日山地域内の屋外トイレ 穴数計

場 所	男子			女子 (穴)		身障者 (穴)	処理方法	備 考
	小 (穴)	大 (穴)		洋	和			
林泉寺駐車場	4	1	-	2	2	-	浄化槽	
春日山神社下駐車場	4	1	-	4	-	1	浄化槽	女子1穴使用不可
馬場広場	1	1	-	2	1	1	浄化槽	女子1穴ウォッシュレット 身障者オストメイト
愛宕谷公園	-	-	1	-	1	1	浄化槽	故障中（修繕予定）
春日山駅	1	-	1	-	1	1	下水道	
謙信公広場	2	1	-	1	-	-	下水道	女子トイレに子ども用小便器
春日山公園	2		1	1	-	-	下水道	
合 計	14	4	3	10	7	4		

第6章 二次交通計画

6.1. 二次交通計画の基本的な考え方

6.1.1. 将来的には MaaS による公共交通の利便性・持続可能性を目指す

国土交通省は、地域公共交通の「リ・デザイン」として、

- ・官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の「3つの共創」
- ・自動運転や MaaS などデジタル技術を実装する「交通 DX」
- ・車両電動化や再エネ地産地消など「交通 GX」

の3つの柱を通じて、地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性を高める取組を進めており、この取組を促進していくために法律・予算等を大幅に拡充している。

上越市においても、地域公共交通は厳しい状況に置かれており、交通事業者、地域の関係者が連携・協働（共創）し、地域住民・観光客の双方にとって利便性があり、生産性・持続可能性の高い MaaS を実現することが望まれる。

ただし、MaaS の実現においては、春日山地域のみでなく全市域の交通事業者をはじめとする多様な関係事業者による共創が不可欠であることから一朝一夕での実現は難しい。

6.1.2. まずは春日山地域内の観光・暮らしの足を充実させる

本計画においては、春日山地域内の移動に焦点を絞り、地域内の回遊観光などにおけるラストワンマイルの移動性向上を目的とする。直江津・高田地域など他地域間の移動については本計画では対象としない。

本地域単独での ICT 化などは、将来の全市的な MaaS 実現の制約となりかねないことから、配車や支払いのシステムについてはできるかぎりシンプルな仕組みによるものとする。

また、できるだけ地域住民も利用可能なモビリティを導入し、地域住民にとっても春日山駅や路線バス停留所までのアクセシビリティを向上できるものとする。

6.1.3. 導入する二次交通

本地域の回遊観光に導入する二次交通を検討するに当たり、二次交通の先行事例調査及び導入可能性の検討を行った結果（第8章を参照）、以下のものを採用することとした。

【回遊観光の二次交通】

- ①巡回バス
- ②電動アシスト自転車のレンタサイクル（以下、「電動レンタサイクル」と略す）

なお、「巡回バス」の運行に用いる車両は、現在の地域内道路は山城部に狭隘な区間があり、大型バスを巡回バスとした場合、他の自動車交通や歩行者の妨げになる恐れがあることから好ましくない。

よって、自動車・歩行者の通行に支障のない10人乗りのマイクロバスによる運行を想定する。

また、運行の事業形態については、「おぶせロマン号」、「ぐるりん号」などの事例を参考に、道路運送法第4条の許可申請を行い「一般乗合旅客自動車運送事業」の「路線定期運行」とすることを想定する。

運行にあたっては、交通事業者へ事業委託し、運賃を徴収する。

表 6-1 道路運送法における事業区分

区 分	種 類	種 別	運行の様別	代表的な運行形態
乗客自動車運送事業 (法52)	一般旅客自動車運送事業 (法53)	一般乗合旅客自動車運送事業 (法54)	路線定期運行 (省53の3)	路線バス 高速バス コミュニティバス 集合タクシー
			路線不定期運行 (省53の3)	コミュニティバス 集合タクシー デマンド型交通
			区域運行 (省53の3)	
		一般貸切旅客自動車運送事業 (法54)	貸切バス	
		一般乗用旅客自動車運送事業 (法54)	タクシー	
	特定旅客自動車運送事業 (法54)			工場従業員等の送迎バス
国土交通大臣の許可を受けたる場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送 (法52)				鉄道代行バス イベント送迎シャトルバス 自治体の要請による実証運行
自家用自動車による 有償の旅客運送 (法57)	自家用有償旅客運送 (法57)	交通空白地有償運送 (省55)	交通空白地有償運送 自治体バス	
		福祉有償運送 (省55)	福祉有償運送	
	国土交通大臣の許可を受けて行う運送 (法57)			幼穉園バス
	災害のため緊急を要するときに行う運送 (法57)			

法＝道路運送法
省＝道路運送法施行規則

(出典：日本版ライドシェア、公共ライドシェア等について（関東運輸局）

6.2. 二次交通の利用者数想定

二次交通の利用者数（需要量）を想定し、巡回バス及び電動レンタサイクルの台数などについて検討するとともに、運賃や利用料金を徴収する場合の収支についても確認する。

利用者数の想定にあたっては、神社下駐車場の利用料金設定によって人流の考え方が異なるが、本章では市外客のみ駐車料金 1,000 円/日とした場合を想定する。

また、将来的には市内客に対してもパークアンドライドによる地域回遊を推奨していくものとし、市内客も市外客と同等の需要量と想定する。

表 6-2 神社下駐車場を 1,000 円/日（市外客のみ）にした場合の人流と駐車時間（再掲）

区 分	観光拠点施設 滞在 67 分	山城部 滞在 72 分	地域回遊 滞在 101 分	駐車時間 (累計)	来訪者 割合
地域への総来訪者（いったん埋蔵文化財センター周辺に立ち寄る）	—	—	—	—	100.0%
①埋文 C 周辺のみ利用	67 分	—	—	67 分	38.7%
②埋文 C 周辺+山城部（埋文 C 駐車場利用）	67 分	72 分	—	139 分	12.5%
②'埋文 C 周辺+山城部（神社下駐車場利用）	67 分	—	—	67 分	18.2%
③埋文 C 周辺+山城部+地域回遊（自家用車）	67 分	72 分	（自家用車）	139 分	17.0%
④埋文 C 周辺+山城部+地域回遊（P&R 等）	67 分	72 分	101 分 (P&R)	240 分	13.6%

（参考：来訪者割合は Web アンケート調査を基に設定）

6.2.1. 二次交通選択率

地域内の人流については、第 5 章と同様の設定とする。

また、回遊における二次交通の選択率は独自に実施した Web アンケート調査から、地域内の観光行動別に表 6-3 のように設定した。

表 6-3 行動別の二次交通選択率

区 分	二次交通選択率		
	巡回バス 100 円/回	巡回バス（片道のみ） 100 円/回	電動レンタサイクル 1,500 円/回
①埋文 C 周辺のみ利用	—	—	—
②埋文 C 周辺+山城部	50.7%	8.3%	12.2%
③埋文 C 周辺+山城部+地域回遊（自家用車で移動）	—	—	—
④-1 埋文 C 周辺+山城部+地域回遊（公共交通利用者）	53.0%	—	7.8%
④-2 埋文 C 周辺+山城部+地域回遊（自家用車利用者）	30.1%	—	1.7%

（出典：Web アンケート調査）

6.2.2. 令和12年度から10年間の二次交通利用者数推計

令和12(2030)年度及び令和21(2039)年度の二次交通年間利用回数を表6-4、表6-5に示す。

下表から、巡回バスの利用者のうち、埋蔵文化財センター⇔山城部：地域回遊の利用者割合は、27,306人/年：(33,375+15,149)人/年 = 36%：64%となる。

表6-4 令和12(2030)年度の二次交通年間利用人数

区 分	来訪者割合	来訪者数	二次交通 年間利用回数	
			巡回バス	電動レンタサイクル
地域への総来訪者（いったん埋蔵文化財センター周辺に立ち寄る）	100.0%	370,245人/年	—	—
①埋文C周辺のみ利用	38.7%	143,285人/年	—	—
②埋文C周辺+山城部	12.5%	46,281人/年	27,306人/年	5,646人/年
③埋文C周辺+山城部+地域回遊（自家用車で移動）	18.2%	67,385人/年	—	—
④-1埋文C周辺+山城部+地域回遊（公共交通→二次交通で移動）	17.0%	62,942人/年	33,375人/年	4,928人/年
④-2埋文C周辺+山城部+地域回遊（自家用車→二次交通で移動）	13.6%	50,353人/年	15,149人/年	853人/年

（参考：来訪者割合はWebアンケート調査を基に設定）

表6-5 令和21(2039)年度の二次交通年間利用人数

区 分	来訪者割合	来訪者数	二次交通 年間利用回数	
			巡回バス	電動レンタサイクル
地域への総来訪者（いったん埋蔵文化財センター周辺に立ち寄る）	100.0%	574,372人/年	—	—
①埋文C周辺のみ利用	38.7%	222,282人/年	—	—
②埋文C周辺+山城部	12.5%	71,797人/年	42,360人/年	8,759人/年
③埋文C周辺+山城部+地域回遊（自家用車で移動）	18.2%	104,536人/年	—	—
④-1埋文C周辺+山城部+地域回遊（公共交通→二次交通で移動）	17.0%	97,643人/年	51,775回/年	7,645回/年
④-2埋文C周辺+山城部+地域回遊（自家用車→二次交通で移動）	13.6%	78,115人/年	23,501回/年	1,324回/年

（参考：来訪者割合はWebアンケート調査を基に設定）

表6-4、表6-5を基に、令和12(2030)年度から令和21(2039)年度の二次交通の利用者数（需要量）について線形補間により算定する。

各年度における利用者数は、第3章において設定した来訪者を基に算定しているが、設定した来訪者数は令和12(2030)年度までに各種整備等が完了している前提となるため、実際の来訪者数は、取組の進捗や社会変化、環境変化によって異なる。

このため、各二次交通の導入タイミングについては年度別の数値を過信せず、設定した来訪者数と実際の来訪者数を比較しながら検討するものとし、導入は利用者が多い休日からはじめるなど、過大な投資や過小な受入れ環境とならないよう十分に検討を行うものとする。

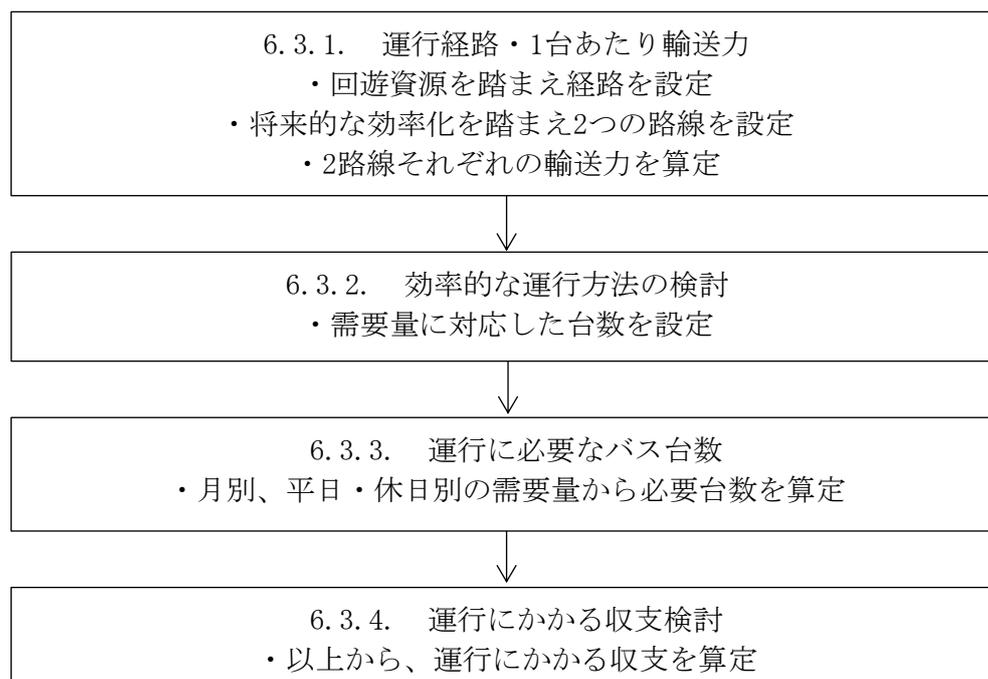
表 6-6 令和12年度から10年間の二次交通利用人数(需要量)

年 度	来訪者数の設定	二次交通利用回数	
		巡回バス	電動レンタサイクル
令和12年度	370,245人	75,830人/年	11,427人/年
令和13年度	388,757人	80,011人/年	12,057人/年
令和14年度	408,195人	84,191人/年	12,687人/年
令和15年度	428,605人	88,372人/年	13,317人/年
令和16年度	450,035人	92,552人/年	13,947人/年
令和17年度	472,537人	96,733人/年	14,578人/年
令和18年度	496,164人	100,914人/年	15,208人/年
令和19年度	520,972人	105,094人/年	15,838人/年
令和20年度	547,021人	109,275人/年	16,468人/年
令和21年度	574,372人	117,636人/年	17,728人/年

6.3. 巡回バスの運行検討

巡回バスの運行検討については、以下のフローで算定する。

【検討フロー】



6.3.1. 運行経路・1台あたり輸送力

(1) 運行経路及び運行方法の検討

運行経路については、第4章の4.1節で設定した「回遊重要度1」の施設を巡る最短経路のルート（図6-1）を基本とする。

なお、6.2.2項で触れたように、巡回バス利用者の36%は埋蔵文化財センター⇔山城部の利用を目的としていることから、将来的に利用者が増加した場合はこの路線は別途運行することも想定する。

以上を踏まえ、路線は以下の2つを設置し、利用者数に応じて、季節や平日・休日により細やかに運行方法を変えるものとする。

表6-7 巡回バス2路線の概要

ルート	経由地	運行距離	所要時間
①地域内回遊ルート	埋蔵文化財センター→神社下駐車場→林泉寺→春日神社→ものがたり館→春日山駅→埋蔵文化財センター	8 km/周	36分/周
②埋蔵文化財センター⇔馬場広場	埋蔵文化財センター⇔馬場広場	2.4 km/往復	11.2分/往復



図6-1 運行ルート・バス停位置の想定

(2) 地域内回遊ルート バス1台当たりの輸送力

1台あたりの輸送力を算定する。

上記の運行ルートとした場合、1周約8kmとなり、平均時速20km/hで運行した場合24分/周となる。

これにバス停での乗降時間 2 分×バス停数 6 か所を加えると、巡回バス 1 台が地域内を 1 周するのに 36 分/周かかる。

次に、運行スケジュールを想定する。スケジュールの想定にあたっては、厚生労働省の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」（令和 6（2024）年 4 月 1 日から適用）を踏まえ、連続運転 4 時間以内、運転中断時に 30 分以上の休憩を設けた図 6-2 の運行スケジュールとした。



図 6-2 地域内回遊ルートの運行スケジュール (想定)

上の図から、巡回バスは 1 日 12 周、巡回バスの乗車定員を 10 名とすると、マイクロバス 1 台あたりの輸送力: 12 周 × 10 名 = 120 人/台・日となる。

また、将来的に来訪者が増加した場合、マイクロバスでは輸送力を確保するために必要台数が多くなることから、将来的な来訪者増に向け、中型バス（29 人乗り）についても輸送力を算定する。

中型バス 1 台あたりの輸送力: 12 周 × 29 名 = 348 人/台・日となる。

(3) 埋蔵文化財センター⇄馬場広場 バス 1 台あたりの輸送力

次に、埋蔵文化財センターから春日山城跡までの往復シャトルバスにした場合の 1 台あたりの輸送力をみていく。

埋蔵文化財センター⇄馬場広場の往復距離は約 2.4 km であることから、平均時速 20 km/h で両地点における乗降時間を 2 分とすると、1 往復あたり 11.2 分/往復かかる。

次に、(2) と同様に、改善基準告示を踏まえた図 6-3 の運行スケジュールを想定した。



図 6-3 埋文 C⇄馬場広場 運行スケジュール (想定)

上の図から、この区間は 1 日 36 往復、巡回バスの乗車定員を 10 名とすると、バス 1 台あたりの輸送力: 36 往復 × 10 名 = 360 人/台・日となる。

6.3.2. 効率的な運行方法の検討

巡回バスの運行においては、ガソリン代や人件費など、多額のランニングコストがかかることから、できる限り細やかに台数調整などを行いながら丁寧に運用していくことが望ましい。本章においては、そのような状況を仮定して支出を算定する。

なお、実際の事業にあたっては、このような運用を実現することは障壁が多く、関係機関との協議・調整を図り、できるだけ効率的な運行ができるよう検討していくことが求められる。

目安として、1日のバス利用者数によるバスの必要台数を表6-8に示す。

巡回バスを利用する人のうち、Webアンケート調査から「地域内回遊ルート：埋文C⇔馬場広場区間」の利用者割合64%：36%で人数を算出し、それに適したバス路線、台数を設定した。

表中の「バス台数」は、効率性を踏まえ以下のように設定した。

【効率性を踏まえたバス台数の設定方針】

- ・バス台数は1日の需要量（利用者数）に見合う台数とするが、過剰とならないよう需要量の10%以内の不足は許容する。
- ・350人/日以下は地域回遊ルート1路線で運行し、350人/日以上は埋文C⇔馬場広場ルートと地域回遊ルートの2路線運行とする。

以上の設定方針を踏まえ、50人/日～1,000人/日のときの、利用者数、バス台数、超過する人数を表6-8、図6-4まとめた。

表6-8 巡回バスの1日あたり利用者数とバス台数・輸送力超過人数

巡回バス 日需要量 100.0%	埋文C⇔馬場 広場 需要量 36.0%	地域内回遊 需要量 64.0%	埋文C⇔ 馬場広場 輸送力360人/日	地域内 回遊 輸送力 120人/日	バス 合計 台数	バスの 輸送力 不足人数
50人/日	18人/日	32人/日		1台	1台	0人
100人/日	36人/日	64人/日		1台	1台	0人
150人/日	54人/日	96人/日		2台	2台	0人
200人/日	72人/日	128人/日		2台	2台	0人
250人/日	90人/日	160人/日		2台	2台	10人
300人/日	108人/日	192人/日		3台	3台	0人
350人/日	126人/日	224人/日		3台	3台	0人
400人/日	144人/日	256人/日	1台	2台	3台	16人
450人/日	162人/日	288人/日	1台	3台	4台	0人
500人/日	180人/日	320人/日	1台	3台	4台	0人
550人/日	198人/日	352人/日	1台	3台	4台	0人
600人/日	216人/日	384人/日	1台	3台	4台	24人
650人/日	234人/日	416人/日	1台	4台	5台	0人
700人/日	252人/日	448人/日	1台	4台	5台	0人
750人/日	270人/日	480人/日	1台	4台	5台	0人
800人/日	288人/日	512人/日	1台	4台	5台	32人
850人/日	306人/日	544人/日	1台	4台	5台	64人
900人/日	324人/日	576人/日	1台	5台	6台	0人
950人/日	342人/日	608人/日	1台	5台	6台	8人
1,000人/日	360人/日	640人/日	1台	5台	6台	40人

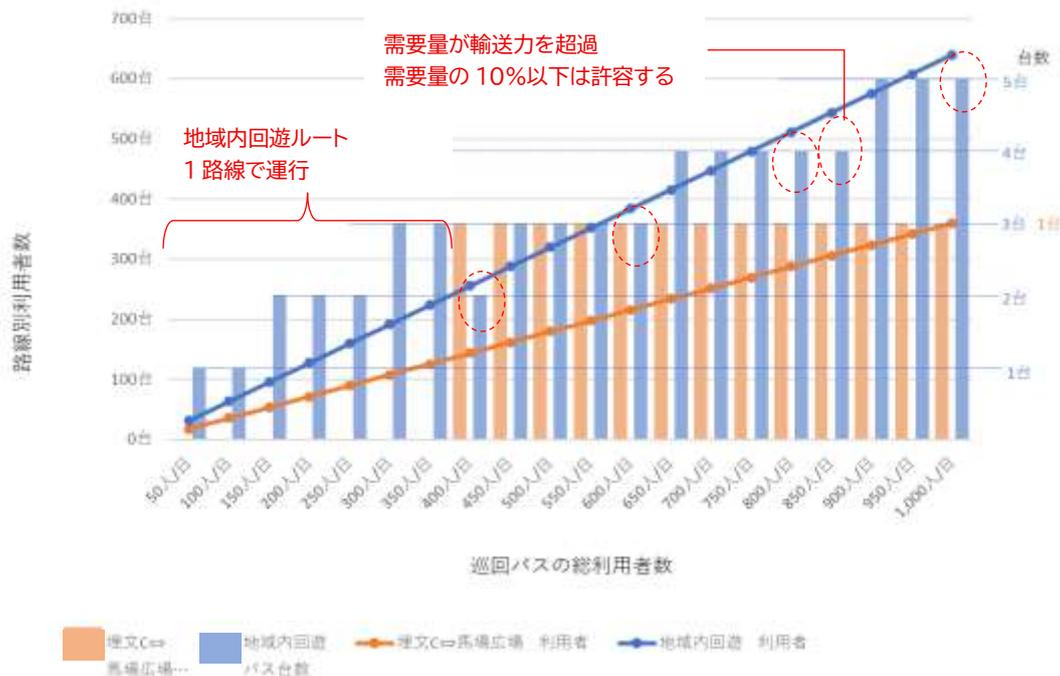


図 6-4 バス利用者数に対するバス輸送力の設定

次に、巡回バスの利用者数について、月別に平日・休日の平均利用人数を算出し、黒字運行が難しい 200 人/日以下のセルを青色で網掛けした。

表 6-9 にその結果をまとめる。

この表から、経費を抑えて無理なく継続できる運行方法として、令和 12（2030）年度から当面の間の平日などは運行せず、休日など利用者数の見込める期間に運行する。

表 6-9 巡回バス 月別の平日・休日の平均利用者数

日平均 需要量	4 月		5 月		6 月		7 月		8 月		9 月	
	平日	休日										
令和 12 年度	161	470	207	605	130	380	123	359	193	564	147	429
令和 13 年度	170	497	218	637	137	400	129	377	204	596	155	453
令和 14 年度	179	523	230	672	144	421	136	397	214	625	163	476
令和 15 年度	188	549	241	704	151	441	143	418	225	657	171	500
令和 16 年度	197	575	253	739	158	462	150	438	236	689	180	526
令和 17 年度	206	602	264	771	165	482	156	456	246	719	188	549
令和 18 年度	215	628	276	806	173	505	163	476	257	751	196	573
令和 19 年度	224	654	287	838	180	526	170	497	268	783	204	596
令和 20 年度	233	681	298	871	187	546	177	517	278	812	212	619
令和 21 年度	250	730	321	938	201	587	190	555	300	876	228	666

日平均 需要量	10月		11月		12月		1月		2月		3月	
	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日
令和12年度	139	406	149	435	149	435	69	202	44	129	90	263
令和13年度	147	429	158	462	158	462	72	210	46	134	95	278
令和14年度	154	450	166	485	166	485	76	222	49	143	100	292
令和15年度	162	473	174	508	174	508	80	234	51	149	105	307
令和16年度	170	497	182	532	182	532	84	245	54	158	110	321
令和17年度	177	517	191	558	191	558	88	257	56	164	115	336
令和18年度	185	540	199	581	199	581	91	266	59	172	120	351
令和19年度	193	564	207	605	207	605	95	278	61	178	125	365
令和20年度	200	584	215	628	215	628	99	289	63	184	130	380
令和21年度	216	631	232	678	232	678	107	313	68	199	139	406

6.3.3. 運行に必要なバス台数

表6-9を参考に、月別、平日・休日の需要量から必要なバス台数を算定する。

交通事業者へ運行委託する際に、月ごとに台数調整が可能であると仮定し、必要台数の算定にあたっては、月別、平日・休日ごとで算出する。

表6-10 月別、平日・休日別のバス必要台数

日平均 必要台数	4月		5月		6月		7月		8月		9月	
	平日	休日										
令和12年度	2	4	2	4	2	3	1	3	2	4	2	3
令和13年度	2	4	2	4	2	3	2	3	2	4	2	4
令和14年度	2	4	2	5	2	3	2	3	2	4	2	4
令和15年度	2	4	2	5	2	3	2	3	2	5	2	4
令和16年度	2	4	2	5	2	4	2	3	2	5	2	4
令和17年度	2	4	2	5	2	4	2	4	2	5	2	4
令和18年度	2	4	3	5	2	4	2	4	2	5	2	4
令和19年度	2	5	3	5	2	4	2	4	3	5	2	4
令和20年度	2	5	3	5	2	4	2	4	3	5	2	4
令和21年度	2	5	3	6	2	4	2	4	3	5	2	5

日平均 必要台数	10月		11月		12月		1月		2月		3月	
	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日
令和12年度	2	3	2	3	2	3	1	2	1	2	1	2
令和13年度	2	3	2	4	2	4	1	2	1	2	1	3
令和14年度	2	4	2	4	2	4	1	2	1	2	1	3
令和15年度	2	4	2	4	2	4	1	2	1	2	1	3
令和16年度	2	4	2	4	2	4	1	2	1	2	1	3
令和17年度	2	4	2	4	2	4	1	2	1	2	1	3
令和18年度	2	4	2	4	2	4	1	3	1	2	1	3
令和19年度	2	4	2	4	2	4	1	3	1	2	1	3
令和20年度	2	4	2	4	2	4	1	3	1	2	2	3
令和21年度	2	4	2	5	2	5	1	3	1	2	2	3

6.3.4. 運行にかかる収支検討

運行にかかる収支について検討する。

(1) 運行にかかる経費

運行委託にかかる費用については、日当たりの経費に換算し 25,266 円/台・日として考える。

表 6-11 運行委託にかかる費用

・運行経費	21,450	円/人・日
・運行整備管理費	3,300	円/人・日
・自動車任意保険料	5,690	円/台・月
・消耗品	10,000	円/台・月
台あたり年間経費	9,222,030	円/台・年
日当たり経費	25,266	円/台・日

同様に、車両の減価償却費、ガソリン代などその他費用についても、日当たりの経費に換算し 3,952 円/台・日として考える。

表 6-12 その他費用

項目	マイクロバス
車両リース (円/年) ハイエースワゴン DX 相当	720,000
燃費 (L/km)	9.6
年間燃料費 (円/年) ※軽油：150 円/L	547,500
その他維持管理費 (円/年)	175,000
日当たり経費	3,952 円/台・日

表 6-11、6-12 から、運行経費については、以下のとおりとする。

$$25,266 \text{ 円/台} \cdot \text{日} + 3,952 \text{ 円/台} \cdot \text{日} = 29,218 \text{ 円/台} \cdot \text{日}$$

これに、表 6-10 の各月の運行台数に運行日数を乗じた各年の運行経費を以下に示す。

表 6-13 平日・休日の月間にかかる運行経費

月間コスト (千円)	4月		5月		6月		7月		8月		9月	
	平日	休日										
令和12年度	1,227	1,052	1,227	1,169	1,169	877	643	789	1,227	1,169	1,110	964
令和13年度	1,227	1,052	1,227	1,169	1,169	877	1,286	789	1,227	1,169	1,110	1,286
令和14年度	1,227	1,052	1,227	1,461	1,169	877	1,286	789	1,227	1,169	1,110	1,286
令和15年度	1,227	1,052	1,227	1,461	1,169	877	1,286	789	1,227	1,461	1,110	1,286
令和16年度	1,227	1,052	1,227	1,461	1,169	1,169	1,286	789	1,227	1,461	1,110	1,286
令和17年度	1,227	1,052	1,227	1,461	1,169	1,169	1,286	1,052	1,227	1,461	1,110	1,286
令和18年度	1,227	1,052	1,841	1,461	1,169	1,169	1,286	1,052	1,227	1,461	1,110	1,286
令和19年度	1,227	1,315	1,841	1,461	1,169	1,169	1,286	1,052	1,841	1,461	1,110	1,286
令和20年度	1,227	1,315	1,841	1,461	1,169	1,169	1,286	1,052	1,841	1,461	1,110	1,286
令和21年度	1,227	1,315	1,841	1,753	1,169	1,169	1,286	1,052	1,841	1,461	1,110	1,607

月間コスト (千円)	10月		11月		12月		1月		2月		3月	
	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日
令和12年度	1,286	789	1,169	877	1,286	789	614	584	526	584	584	643
令和13年度	1,286	789	1,169	1,169	1,286	1,052	614	584	526	584	584	964
令和14年度	1,286	1,052	1,169	1,169	1,286	1,052	614	584	526	584	584	964
令和15年度	1,286	1,052	1,169	1,169	1,286	1,052	614	584	526	584	584	964
令和16年度	1,286	1,052	1,169	1,169	1,286	1,052	614	584	526	584	584	964
令和17年度	1,286	1,052	1,169	1,169	1,286	1,052	614	584	526	584	584	964
令和18年度	1,286	1,052	1,169	1,169	1,286	1,052	614	877	526	584	584	964
令和19年度	1,286	1,052	1,169	1,169	1,286	1,052	614	877	526	584	584	964
令和20年度	1,286	1,052	1,169	1,169	1,286	1,052	614	877	526	584	1,169	964
令和21年度	1,286	1,052	1,169	1,461	1,286	1,315	614	877	526	584	1,169	964

表 6-13 の経費を年度ごとにまとめる。

表 6-14 運行にかかる年間経費

年 度	運行にかかる費用 (千円)
令和 12 年度	22,354
令和 13 年度	24,195
令和 14 年度	24,750
令和 15 年度	25,042
令和 16 年度	25,334
令和 17 年度	25,597
令和 18 年度	26,504
令和 19 年度	27,381
令和 20 年度	27,966
令和 21 年度	29,134

(2) 運賃の売上額

次にバス乗車運賃の売上げについて算定する。

バス乗車運賃は、以下のように算定した。

【埋蔵文化財センター⇔馬場広場 必要台数】

巡回バスの日平均利用者数 × 36% × 平均利用額 183 円/人

※平均利用額 183 円…往復利用割合 84.5%×200 円+片道利用割合 15.5%×100 円

【地域内回遊ルート 必要台数】

巡回バスの日平均利用者数 × 64% × 平均利用額 500 円/人

※平均利用額 500 円…埋文 C を含め 5 か所を回遊

表 6-15 平日・休日の月間売上

月間売上 (千円)	4 月		5 月		6 月		7 月		8 月		9 月	
	平日	休日										
令和 12 年度	1,308	1,637	1,682	2,341	1,006	1,470	1,047	1,250	1,568	2,182	1,081	1,826
令和 13 年度	1,381	1,731	1,771	2,465	1,060	1,548	1,098	1,313	1,657	2,306	1,139	1,928
令和 14 年度	1,454	1,821	1,869	2,600	1,114	1,629	1,158	1,382	1,739	2,418	1,198	2,026
令和 15 年度	1,527	1,912	1,958	2,724	1,168	1,706	1,217	1,456	1,828	2,542	1,257	2,128
令和 16 年度	1,601	2,002	2,056	2,859	1,223	1,787	1,277	1,525	1,917	2,666	1,323	2,239
令和 17 年度	1,674	2,096	2,145	2,983	1,277	1,865	1,328	1,588	1,999	2,782	1,382	2,336
令和 18 年度	1,747	2,187	2,242	3,118	1,339	1,954	1,387	1,657	2,088	2,906	1,441	2,439
令和 19 年度	1,820	2,277	2,332	3,242	1,393	2,035	1,447	1,731	2,177	3,029	1,500	2,537
令和 20 年度	1,893	2,371	2,421	3,370	1,447	2,112	1,507	1,800	2,259	3,142	1,558	2,634
令和 21 年度	2,031	2,542	2,608	3,629	1,555	2,271	1,617	1,933	2,437	3,389	1,676	2,834

月間売上 (千円)	10月		11月		12月		1月		2月		3月	
	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日
令和12年度	1,183	1,414	1,153	1,683	1,268	1,515	561	782	306	499	696	1,119
令和13年度	1,251	1,494	1,223	1,787	1,345	1,609	585	812	320	518	735	1,183
令和14年度	1,311	1,567	1,285	1,876	1,413	1,689	617	859	341	553	774	1,243
令和15年度	1,379	1,647	1,346	1,965	1,481	1,769	650	905	355	576	812	1,307
令和16年度	1,447	1,731	1,408	2,058	1,549	1,852	682	948	376	611	851	1,366
令和17年度	1,507	1,800	1,478	2,159	1,626	1,943	715	994	390	635	890	1,430
令和18年度	1,575	1,880	1,540	2,248	1,694	2,023	739	1,029	411	665	929	1,494
令和19年度	1,643	1,964	1,602	2,341	1,762	2,107	772	1,076	425	689	967	1,553
令和20年度	1,702	2,034	1,664	2,430	1,830	2,187	804	1,118	439	712	1,006	1,617
令和21年度	1,839	2,197	1,795	2,623	1,975	2,361	869	1,211	474	770	1,076	1,728

また、表 6-13、表 6-15 から、平日・休日の月間収支を下表にまとめる。

表 6-16 平日・休日の月間収支

月間売上 (千円)	4月		5月		6月		7月		8月		9月	
	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日
令和12年度	81	585	455	1,172	▲163	593	404	461	341	1,013	▲29	862
令和13年度	154	679	544	1,296	▲109	671	▲188	524	430	1,137	29	642
令和14年度	227	769	642	1,139	▲55	752	▲128	593	512	1,249	88	740
令和15年度	300	860	731	1,263	▲1	829	▲69	667	601	1,081	147	842
令和16年度	374	950	829	1,398	54	618	▲9	736	690	1,205	213	953
令和17年度	447	1,044	918	1,522	108	696	42	536	772	1,321	272	1,050
令和18年度	520	1,135	401	1,657	170	785	101	605	861	1,445	331	1,153
令和19年度	593	962	491	1,781	224	866	161	679	336	1,568	390	1,251
令和20年度	666	1,056	580	1,909	278	943	221	748	418	1,681	448	1,348
令和21年度	804	1,227	767	1,876	386	1,102	331	881	596	1,928	566	1,227

月間売上 (千円)	10月		11月		12月		1月		2月		3月	
	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日
令和12年度	▲103	625	▲16	806	▲18	726	▲53	198	▲220	▲85	112	476
令和13年度	▲35	705	54	618	59	557	▲29	228	▲206	▲66	151	219
令和14年度	25	515	116	707	127	637	3	275	▲185	▲31	190	279
令和15年度	93	595	177	796	195	717	36	321	▲171	▲8	228	343
令和16年度	161	679	239	889	263	800	68	364	▲150	27	267	402
令和17年度	221	748	309	990	340	891	101	410	▲136	51	306	466
令和18年度	289	828	371	1,079	408	971	125	152	▲115	81	345	530
令和19年度	357	912	433	1,172	476	1,055	158	199	▲101	105	383	589
令和20年度	416	982	495	1,261	544	1,135	190	241	▲87	128	▲163	653
令和21年度	553	1,145	626	1,162	689	1,046	255	334	▲52	186	▲93	764

表6-14～表6-16を年度ごとにまとめ、年間の収支を試算する。

試算の結果、巡回バス運行は収益性が見込め、持続的な運行が可能であると考えられる。

表6-17 年間収支

年 度	(参考) 来訪者数の設定人数	運行にかかる費用 (千円)	運賃 売上額 (千円)	収支 (千円)
令和12年度	370,245人	22,354	30,577	8,223
令和13年度	388,757人	24,195	32,259	8,064
令和14年度	408,195人	24,750	33,936	9,186
令和15年度	428,605人	25,042	35,615	10,573
令和16年度	450,035人	25,334	37,354	12,020
令和17年度	472,537人	25,597	39,022	13,425
令和18年度	496,164人	26,504	40,732	14,228
令和19年度	520,972人	27,381	42,421	15,040
令和20年度	547,021人	27,966	44,057	16,091
令和21年度	574,372人	29,134	47,440	18,306

(3) 感度分析

これまでは、①神社下駐車場を市外客のみ1,000円徴収、②市外客、市内客ともWebアンケート調査結果と同等の需要量が見込める、という条件で試算したが、現実的には想定した需要量が見込めない可能性もある。

よって、需要量が減少した場合の収支もみていく。

【市内客は利用しない場合】

市内客が利用しない場合は、市外客：市内客の比率 65.8%：34.2%から、売上げが 34%減となる。

以下に、市外客が利用しなかった場合の収支を表 6-18 に示す。表 6-18 から、利用者が市外客のみとなった場合においても、収益は確保できる。

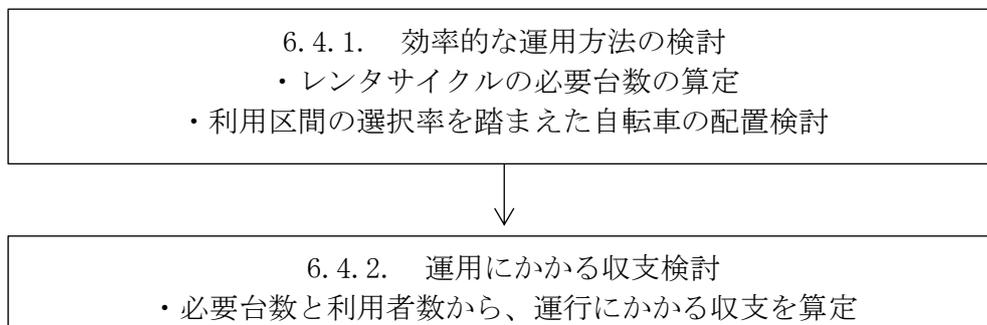
表 6-18 年間収支（市外客のみ利用した場合）

年 度	運行にかかる費用 (千円)	運賃 売上額 (千円)	収支 (千円)
令和 12 年度	17,035	20,110	3,075
令和 13 年度	17,035	21,222	4,187
令和 14 年度	17,328	22,316	4,988
令和 15 年度	17,883	23,435	5,552
令和 16 年度	18,788	24,573	5,785
令和 17 年度	20,016	25,691	5,675
令和 18 年度	20,571	26,796	6,225
令和 19 年度	21,214	27,896	6,682
令和 20 年度	21,477	28,965	7,488
令和 21 年度	23,873	31,204	7,331

6.4. 電動レンタサイクルの運用検討

電動レンタサイクルの運用検討については、以下のフローで算定する。

【検討フロー】



6.4.1. 効率的な運用方法の検討

電動レンタサイクルについて、より効率的な運用方法を検討する。

表 6-6 の年間利用者数を基に、表 6-19 のように平日・休日の平均利用人数を算定した。

なお、12～3 月については気候により電動レンタサイクルを快適に利用できる時期が限られることから、この 4 か月間は利用のないものとして考える。

表 6-19 電動レンタサイクル 平日・休日の平均利用人数

日利用者数	4 月		5 月		6 月		7 月		8 月		9 月	
	平日	休日										
令和 12 年度	30	88	38	111	24	70	23	67	36	105	27	79
令和 13 年度	32	93	41	120	25	73	24	70	38	111	29	85
令和 14 年度	33	96	43	126	27	79	25	73	40	117	30	88
令和 15 年度	35	102	45	131	28	82	26	76	42	123	32	93
令和 16 年度	37	108	47	137	29	85	28	82	44	129	33	96
令和 17 年度	38	111	49	143	31	91	29	85	46	134	35	102
令和 18 年度	40	117	51	149	32	93	30	88	48	140	36	105
令和 19 年度	41	120	53	155	33	96	32	93	50	146	38	111
令和 20 年度	43	126	55	161	35	102	33	96	52	152	39	114
令和 21 年度	46	134	60	175	37	108	35	102	56	164	42	123

日利用者数	10月		11月		12月～3月		年間	
	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日
令和12年度	26	76	28	82	0	0	40	115
令和13年度	27	79	29	85	0	0	42	122
令和14年度	29	85	31	91	0	0	44	128
令和15年度	30	88	32	93	0	0	46	135
令和16年度	31	91	34	99	0	0	48	141
令和17年度	33	96	35	102	0	0	50	147
令和18年度	34	99	37	108	0	0	53	154
令和19年度	36	105	38	111	0	0	55	160
令和20年度	37	108	40	117	0	0	57	166
令和21年度	40	117	43	126	0	0	61	179

※12～3月は利用を想定しない

次に、表 6-19 から、必要な電動レンタサイクルの台数を算定する。
算定にあたっては、利用者一人あたり半日利用するものとし、以下の式で算定する。

$$\text{【電動レンタサイクル 必要台数】} \\ \text{電動レンタサイクル利用者数} \div 2 \text{ 回転/日}$$

表 6-20 電動レンタサイクル 平日・休日の平均必要台数

平均 必要台数	4月		5月		6月		7月		8月		9月	
	平日	休日										
令和12年度	15	44	19	56	12	35	12	34	18	53	14	40
令和13年度	16	47	21	60	13	37	12	35	19	56	15	43
令和14年度	17	48	22	63	14	40	13	37	20	59	15	44
令和15年度	18	51	23	66	14	41	13	38	21	62	16	47
令和16年度	19	54	24	69	15	43	14	41	22	65	17	48
令和17年度	19	56	25	72	16	46	15	43	23	67	18	51
令和18年度	20	59	26	75	16	47	15	44	24	70	18	53
令和19年度	21	60	27	78	17	48	16	47	25	73	19	56
令和20年度	22	63	28	81	18	51	17	48	26	76	20	57
令和21年度	23	67	30	88	19	54	18	51	28	82	21	62

平均 必要台数	10月		11月		12月～3月		年間	
	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日
令和12年度	13	38	14	41	0	0	15	43
令和13年度	14	40	15	43	0	0	16	45
令和14年度	15	43	16	46	0	0	17	48
令和15年度	15	44	16	47	0	0	17	50
令和16年度	16	46	17	50	0	0	18	52
令和17年度	17	48	18	51	0	0	19	54
令和18年度	17	50	19	54	0	0	19	57
令和19年度	18	53	19	56	0	0	20	59
令和20年度	19	54	20	59	0	0	21	61
令和21年度	20	59	22	63	0	0	23	66

※12～3月は利用を想定しない

令和12（2030）年度において、休日の平均必要台数は43台となる。

Web アンケート調査結果から、電動レンタサイクル利用のうち、埋蔵文化財センター⇄山城部：その他地域回遊の比率は88.9%：11.1%であることから、43台を設置する箇所及び台数としては、図6-5の配置が望ましいと考える。



図 6-5 レンタサイクルのポート設置箇所及び台数（令和 12（2030）年度）

6.4.2. 運用にかかる収支検討

(1) 運用にかかる経費

運行委託にかかる費用については、1 台あたりの年間経費を算出し、これを基に算定する。

1 台あたりの年間経費は以下のように設定した。

表 6-21 1 台あたりの年間費用

項目	費用
初期費用（新車購入、税込）（円/台）	200,000
電気代（円/台・年） ※充電 1 回 10 円、1 日 2 回充電	7,300
その他消耗品費等（円/年） ※バッテリー、タイヤ、ブレーキパッドなど ※バッテリーは 3 年に 1 回交換	180,000
年間運用コスト ※自転車は 5 年で更新	227 千円/台・年

また、上記と別に、自転車の管理・受付などの委託業務を年間 300 万円で外部へ委託すると想定した。

以上の年間経費を表 6-22 にまとめる。

表 6-22 運用にかかる年間経費（千円）

年 度	電動レンタサイクル 必要台数	維持管理費用	管理・受付等 委託費	年間経費
令和 12 年度	43	4,188	3,000	7,188
令和 13 年度	45	4,488	3,000	7,488
令和 14 年度	48	4,704	3,000	7,704
令和 15 年度	50	4,932	3,000	7,932
令和 16 年度	52	5,160	3,000	8,160
令和 17 年度	54	5,376	3,000	8,376
令和 18 年度	57	5,604	3,000	8,604
令和 19 年度	59	5,832	3,000	8,832
令和 20 年度	61	6,048	3,000	9,048
令和 21 年度	66	6,576	3,000	9,576

(2) 利用料金の売上額

次に利用料金の売上げについて算定し、表 6-23 に示す。

利用料金は、1,500 円/半日に設定した。

表 6-23 から、電動レンタサイクルの運用については収益性が見込め、持続的な運用が可能と考えられる。

表 6-23 電動レンタサイクル 収支（千円）

年 度	(参考) 来訪者数の設定人数	年間経費	売上		収支
			年間利用者（人）	年間売上	
令和 12 年度	370,245 人	7,188	11,427	17,141	9,953
令和 13 年度	388,757 人	7,488	12,057	18,086	10,598
令和 14 年度	408,195 人	7,704	12,687	19,031	11,327
令和 15 年度	428,605 人	7,932	13,317	19,976	12,044
令和 16 年度	450,035 人	8,160	13,947	20,921	12,761
令和 17 年度	472,537 人	8,376	14,578	21,866	13,490
令和 18 年度	496,164 人	8,604	15,208	22,811	14,207
令和 19 年度	520,972 人	8,832	15,838	23,757	14,925
令和 20 年度	547,021 人	9,048	16,468	24,702	15,654
令和 21 年度	574,372 人	9,576	17,728	26,592	17,016

第7章 サイン計画

7.1. サイン整備実施計画の目的

7.1.1. 目的

サイン計画は、春日山地域において観光サインを整備していく際のガイドラインである。

春日山地域の観光サインは、設置時期や設置主体によりサインのデザインが異なり、保守点検が不十分なものもあることから、本地域を訪れる人に対して案内誘導が十分でない状況が見受けられる。このようなサイン類の整理がなされていない状況は、春日山地域のネガティブイメージにつながるものと考えられる。

本地域を訪れる人に対し、本地域の持つ歴史・文化、自然等の情報や各施設の位置をわかりやすく、かつ正確に伝達することができるようサイン計画を策定する。

また、観光サインの充実と統一化を図ることにより、地域の各所に統一したサインや、それを見ている観光客が溶け込み、魅力的な地域資源や外からの評価が顕在化され、市民の誇りや愛着、地域住民の観光マインドの醸成につながることを期待する。

7.1.2. 整備計画対象

【対象範囲】 春日山地域

【対象者】 観光客・市民など地域を訪れるすべての人

【対象とするサイン】

- ・対象とするサインは、「案内」、「誘導」、「解説」の3種類とする。基本的には公共空間のサインを対象とするが、民間サインの模範となり、将来的には官民連携による統一感を創出できるものとする。

7.1.3. サイン整備の方向性

本地域をPRするサインの在り方として、次の観点から方向性を示す。

- 本地域の都市構造を分かりやすく伝える（適切な配置と案内表示）
- 本地域の景観に品格や整然さを創出する（統一感のあるデザイン）
- 本地域の特性を発信する（解説サインでは、上杉謙信公など地域のゆかりあるものを取り入れる）

7.1.4. サインシステムの構築

サインの基本となる案内や誘導パターンとして、次の案内エリア、主要拠点、動線に区分してサインシステムを構築する。

案内するエリアは、車両系・歩行系それぞれ以下のとおりである。

案内エリア・・・(車両系) 上越市主要玄関口～春日山地域及び春日山地域内
(歩行系) 春日山地域内

サインシステムを以下に図示する。

車両系の誘導サインは春日山地域までの分岐点及び地域内の分岐点に設置する。

地域までの誘導表示については、案内標識(青看板)の表示更新を基本とし、地域内の誘導表示については、「上越市公共サイン改善計画」のTYPE-B-2と同等の仕様とする。

歩行系の誘導サインは地域内の分岐点に設置する。

また、春日山地域観光コンテンツ計画で設定した「観光の目玉」「観光の中心施設」及び春日謙信交流館においては、総合案内サインを設置する。

解説サインは、各施設及びルート上の必要な箇所に設置する。

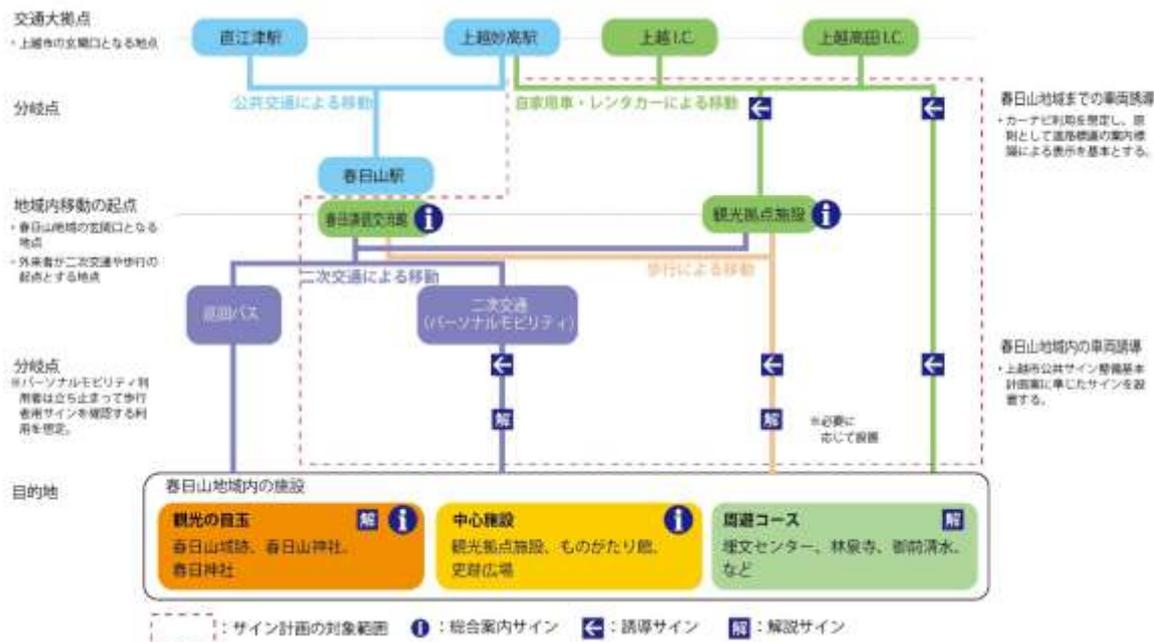


図 7-1 サインシステム

7.1.5. 緊急時の情報伝達方法について

災害などの緊急時においては、当地域に来訪している外国人を含めた観光客に対して避難や災害に関するリアルタイムな情報提供を行うことが望ましい。

これについては、サインのみで情報伝達することが難しいことから、デジタルメディアや災害時にも対応可能なメディアによる総合的な災害情報伝達について検討していく。

7.2. 配置計画

配置計画については、第4章の回遊ルートを踏まえ、そのルート上に効率的に配置していくことを基本とする。

以下に考え方を整理する。

7.2.1. 既設サインの活用・撤去方針

主要道路に設置される誘導サインや観光施設における総合案内サインについては、良好な地域イメージの形成やイメージアビリティ（まちのわかりやすさ・イメージしやすさ）を考慮し、既存サインを更新して統一したサインとする。

一方で、狭隘な道路や散策ルートなど沿道スペースが限られた場所や自然や田園を通るルートも設定されている。

これらの場所については、サインを新設するスペースがないことから、盤面劣化などにより機能が損なわれていない限り既存サインを活用する。

なお、当面は存置とする既存サインについても、本体の老朽化による更新の際には統一した本体デザインに更新していく。

図7-2に既存サインの配置箇所、図7-3にサイン配置計画を示す。

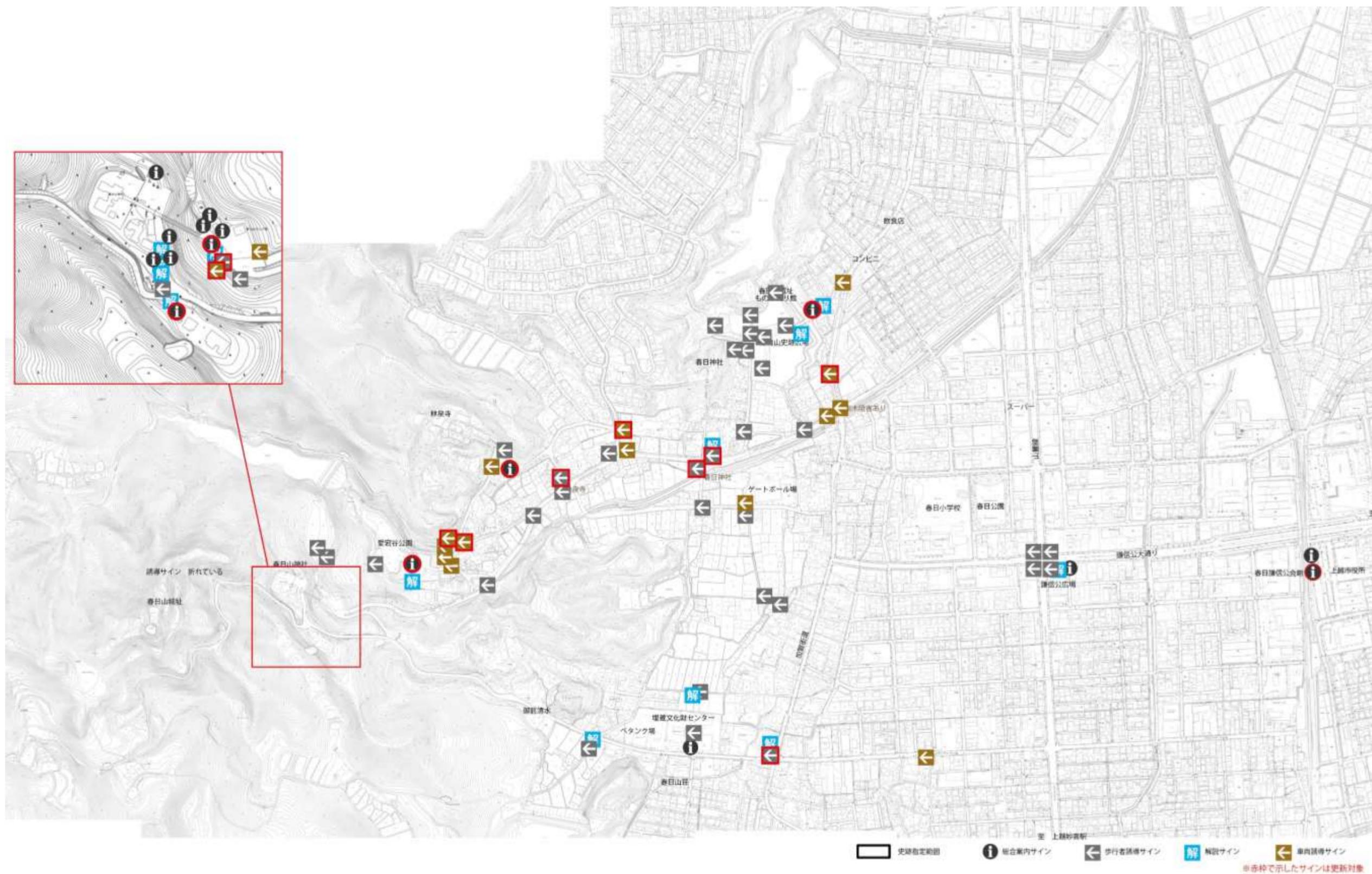


図 7-2 既存サインの配置箇所

7.3. (車両系) サインの設置位置・デザインに関する方針

車両系のサインについては、市内の他地域から本地域へ移動する際にサインを見落とさないよう、他地域と統一したデザインであることが望ましい。

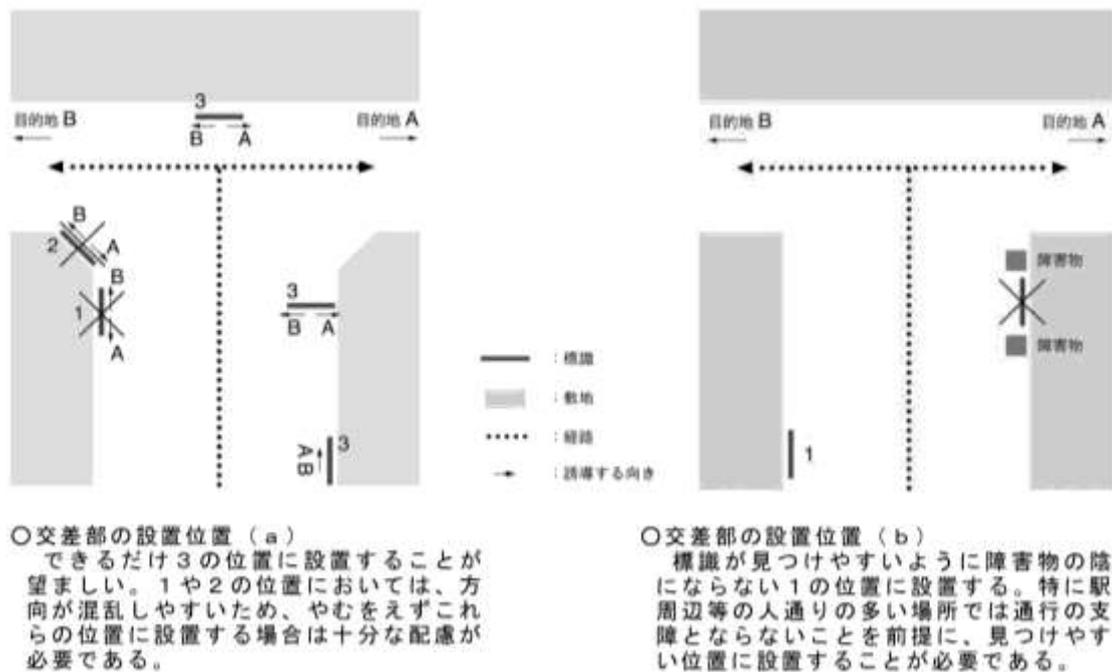
よって、車両系サインは「上越市公共サイン改善計画」を踏襲したものとする。

7.3.1. 設置位置に関する方針

(1) 設置向き

- ・設置向きは、「観光活性化標識ガイドライン」(H17.6 国土交通省)に記載された下図の考えに沿って配置する。

図表Ⅱ-6. 設置位置の考え方 (a) (b)



(出典：観光活性化標識ガイドライン)

図 7-4 設置位置の考え方

(2) 盤面高さ

- ・設置位置は視認性の高い位置とし、盤面の掲出位置は子どもや車いす利用者でも見える高さ(盤面中心H=1350)とする等、多様な利用者に配慮した位置とする。

7.3.2. 本体デザインに関する方針

(1) 形状

- ・周辺の景観に調和するよう、主張しすぎないデザインとする。
- ・「上越市公共サイン改善計画」で定められた限られた場所にも設置できるコンパクトな大きさとする。
- ・「上越市公共サイン改善計画」に準じる形状を基本とし、春日山の眺望を阻害しないよう配慮した形状とする。

(2) 素材

- ・表示板はアルミニウムとする。
- ・支柱はスチール丸パイプとし溶融亜鉛メッキ処理とする。

(3) 色彩

- ・盤面背景色はダークグレイとし、下地に白の反射シートを貼る。
- ・支柱色は、景観整備区域に順じ、ダークブラウンとする。

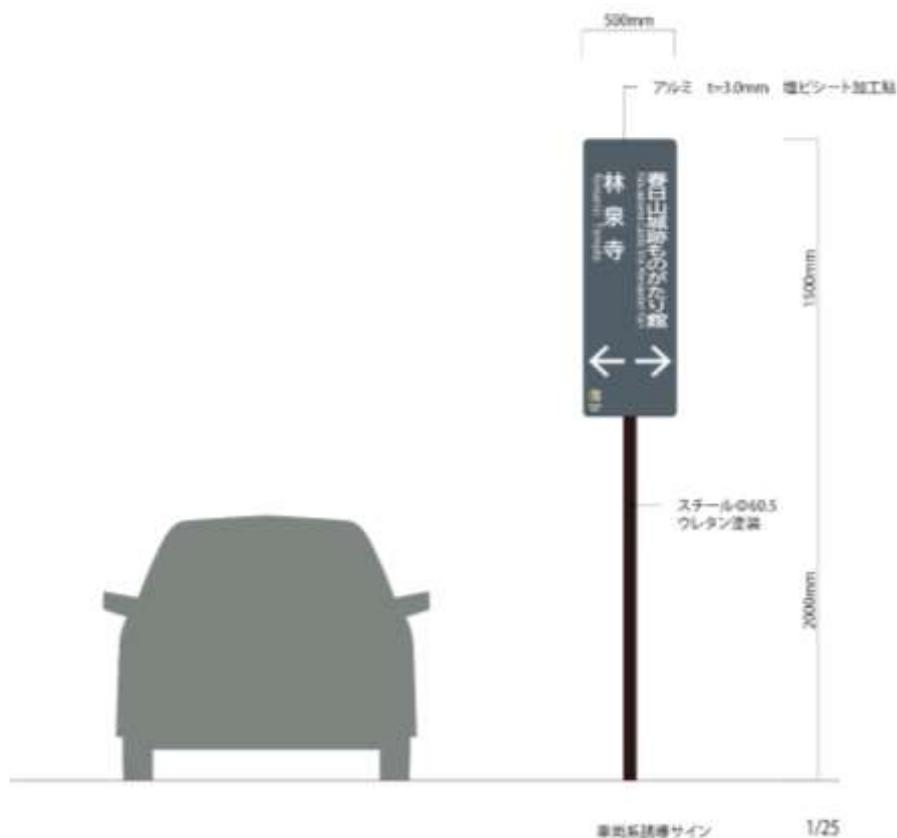


図 7-5 上越市公共サイン改善計画に基づくサイン形状

7.3.3. 盤面デザインに関する方針

(1) 文字体

- ・日本語：新ゴ Medium（モリサワ）、ローマ字：Univers Bold とする。

(2) 文字サイズ

- ・「上越市公共サイン改善計画」に準じ、和文の文字高 100mm、英文を 38mm とする。

(3) 表示内容

- ・表示する情報については、情報の繁雑化、文字の縮小化を避けるため、英語を基本とし、ピクトグラムで補完する。なおピクトグラムは JIS 規格のものとする。
- ・郵便局、博物館はそれぞれ施設機能が分かるよう「PostOffice」、「Museum」と表記する。

【参考】ローマ字表記から英語表記へ

国交省告示第 327 号 道路の案内サインの英語による表示に関する告示（H26. 4. 1 施行）により、従来は施設名称のローマ字併記を原則としていたものを、同一の施設は同一の英語表記にしていくこととなった。

例) ■■郵便局 × : ■■yuubinkyoku、○ : ■■PostOffice

(4) 色彩

- ・盤面背景色は、市内主要道路からのシームレスな案内誘導となるよう「上越市公共サイン改善計画」に記載されたダークグレイに統一するものとし、下地に白の反射シートを貼る。



図 7-6 盤面レイアウト例

7.4. (歩行系) サインの設置位置・デザインに関する方針

7.4.1. 設置位置に関する方針

(1) 設置向き

- ・基本的には、車両系サインの設置位置と同じ考えとする。設置向きは、歩行動線上からみたときに盤面が正面に見える向きとする。

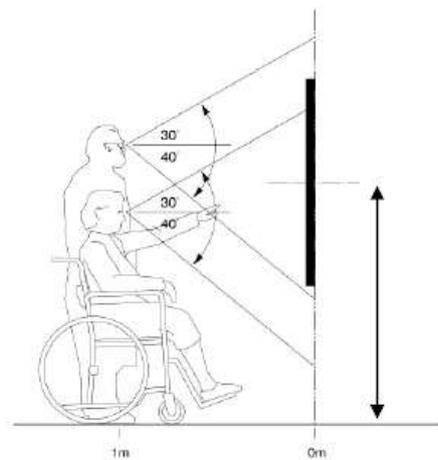
(2) 盤面高さ

- ・設置位置は視認性の高い位置とし、盤面の掲出位置は子どもや車いす利用者でも見える高さ（盤面中心H=1250）とする等、多様な利用者に配慮した位置とする。

盤面の中心高さ：

- ・立位の利用者と車いす使用者の視点の中間の高さは約 135cm（「建築設計資料集成」）。
- ・しかし、中心の高さを 135cm とした場合、車いす使用者は地図上部の判読が困難。
- ・立位と車いすの通常視野の中心の中間高さは、視点の中間点よりもやや低い位置にある。
- ・以上から地図の中心の高さは 125cm 程度が望ましいと考えられる。

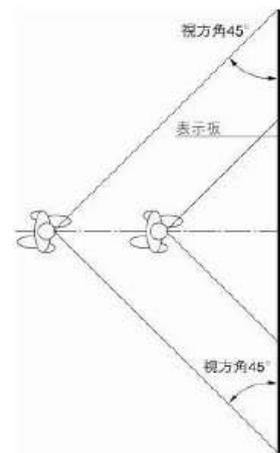
図表Ⅱ-4. 近づいて見る標識の表示板の高さ（左図）及び幅（右図）の考え方



注 板面中心の高さは、立位の利用者と車いす使用者の視点の中間の高さとされている135cm程度と考えるのが適当である(※1)。情報量が多い地図などで、車いす利用者にとって地図上部の判読が困難であると想定される場合は125cm程度とすることが望ましい(※2)。

(※1)「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」による

(※2)「道路の移動円滑化整備ガイドライン」による



注 視方角（視軸と視対象のなす角度）が45°以下では表示内容の誤読率が増加して好ましくない(※3)。

(※3) 野呂影勇編「図説エルゴノミクス」（1990 日本規格協会）による

「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」（2001、国土交通省）を参考に作成。

（出典：公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン（H13.8、国交省））

7.4.2. 本体デザインに関する方針

(1) 形状

- ・周辺の景観に調和するよう、主張しすぎないデザインとする。
- ・限られた場所にも設置できるコンパクトな大きさとする。
- ・まちなみや春日山の眺望を阻害しない形状・大きさとする。
- ・対象地域には史跡指定地が含まれることから、その景観を損なわない形状・大きさであるとともに、遺構面に影響のない工法で設置可能なものとする。
- ・バリアフリーに配慮し、車椅子で接近しやすいよう二本脚とする。

(2) 素材

- ・素材は、管理が容易で景観を損なう恐れが少ないものとし、風雨など対候性のほか積雪により表面が劣化しにくい素材とする。

(3) 色彩

サイン本体の基調色は、上越市全域での統一性を重視し、高田地域のサインと同じ色彩（日塗工 J15-30B）とする。

歩行系サインの色彩を統一することで、歩行者がサインに気付きやすくなり、誘導案内の機能がより発揮できるものとする。



日塗工 J15-30B

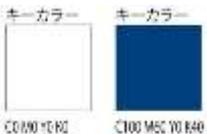
本体基調色の検討にあたっては、地域の色彩や春日山地域観光コンテンツ計画におけるコンセプトカラーを踏まえ、複数パターン of 色彩を検討し、景観アドバイザーに意見照会を行った。

その結果、提案した基調色のうちブルーグレーは目立ちすぎない色彩であるが、色彩要素を増やすことで景観が騒がしくなること、上越市として共通・統一したサイン色彩による景観形成が望ましいとの意見があった。

よって、本地域で整備する歩行系サインの基調色は高田地域のサインと同色に決定した。

なお、前述のように、車両系サインについては主要道路からのシームレスな案内誘導を優先し、ダークグレーとする。

【色彩の検討経緯】

<p>現地調査： 地域の主な構成色は 5Y ～ 10GY</p> 	<p>関連計画： 春日山地域観光コンテンツ 計画で地域のコンセプトカ ラーを設定</p> 	<p>検討会意見： 観光の世界観・スト ーリーにあったサ インデザインとす ること。</p>
--	--	--

<p>3案のサイン色彩を提案</p>		
<p>A案：濃紺 春日山のコンセプトカ ラー（キーカラー）を基に、景 観になじむようトーンを落 とし、濃紺の本体色とした。</p>	<p>B案：ブルーグレー 地域色の補色であり、色彩ガ イドラインの推奨範囲に収 まる、ブルーグレーを本体色 とした。</p>	<p>C案：ブルーグレー+コンセ プトカラー（キーカラー） 地域色の補色となるブルー グレーを本体色とし、コンセ プトカラー（キーカラー）を サイン上部に配した。</p>
		

<p>景観アドバイザー回答</p> <p>①案内・誘導サインの色彩の考え方について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共サインは分かりやすく地域を案内することに徹して、サインで地域の個性を強調することは控えた方がよい。 ・地域の個性を表現するために、地域の主な構成色の補色を使用する考えであるが、その機能は果たせず、地域の色彩要素を増やしてしまい、現在よりも景観が騒がしくなる恐れがある。 <p>②3案について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・サインのベース色については、目立ち過ぎない色彩が好ましいことから、3案の中では、より彩度が低いB案・C案が良い。 ・なお、地域の主な構成色周辺の状況から地域の色彩要素を増やしてしまうと、現在よりも景観が騒がしくなる恐れがあることから、景観的な混乱を避けるためにも「上越市公共サイン」の色彩と合わせていくことも検討に加えるべき。

高田地域の歩行系サインと同様の色彩とする。

7.4.3. 盤面デザインに関する方針

(1) 文字体

- ・原則として判読性の高いユニバーサルフォントを用いる。
 参考) 高田街なか回遊サイン…日本語：ヒラギノ UD 角ゴシック W5
 ヒラギノ UD 明朝 W4
 ローマ字：ヘルベチカ・ミディアム

(2) 文字サイズ

- ・文字サイズは、高齢者や弱視の方向けに、標準的な文字高の1.3倍以上とする。
 表7-1に各種サインの文字高をまとめる。

表 7-1 文字サイズ

項目		想定視距離	和文 文字高	英文 文字高 (他の言語含む)
総合案内サイン	頂部タイトル	10m	56 mm	35 mm
	解説タイトル	1~2m	17 mm	12.5 mm
	解説本文	1~2m	10 mm	—
誘導サイン		4~5m	33 mm	17 mm
解説サイン	タイトル	4~5m	33 mm	17 mm
	本文	1~2m	14 mm	9 mm

表 7-2 視距離に応じた標準的な文字高

表5-3 案内・誘導サインの標準的な文字のスケール

視距離	和文文字高	英文文字高 (中、ハングル、ロシアも) 和文の3/4程度
30mの場合	120mm以上	90mm以上
20mの場合	80mm以上	60mm以上
10mの場合	40mm以上	30mm以上
4~5mの場合	20mm以上	15mm以上
1~2mの場合	9mm以上	7mm以上

〔注1〕 読書をするために上記の「ヘビ」式表記)に加え「OH」による記載も認める。
 〔注2〕 3.4.4.4.ヘビ式にないものは、英語の英語表記を採用し、それ以外はそのまま判断する。

(出典：観光活性化サインガイドライン (H17.6、国交省))

(3) ピクトグラム

- ・表示する情報について、表示面の繁雑化、文字の縮小化の恐れがある場合は、必要に応じてピクトグラムで補完する。なおピクトグラムは JIS 規格のものとする。

(4) 地図・図版などに用いる色彩

- ・文字色、地色、ピクトグラム等の配色は誰もが視認できるように、青と黒、白と黄色などの識別しにくい組合せは避ける。
- ・地域に色が増え煩雑にならないよう、イメージカラーはサインには用いない。



(5) 多言語対応の方針

a) 対応言語の考え方

- ・外国人のアクセシビリティを高めるため重要な情報については英語、中国語（繁体字・簡体字）、韓国語の4言語に対応したものとする。
- ・景観への影響を鑑み盤面面積が過大になりすぎないように多言語併記は最小限にとどめ二次元コードによる言語対応を併用する。
- ・サイン内の誘導表示については、「高田街なか回遊サインマニュアル」に準拠し、原則として英語、中国語（繁体字・簡体字）、韓国語の4言語併記とし、地図表示は英語併記とする。
- ・解説表示については、タイトルのみ英語併記、解説文は日本語のみとし、解説文の多言語対応は二次元コードを貼り付け、スマートフォンなどでの読み込み、閲覧によるものとする。

表 7-3 サインの多言語対応

“多言語対応の対象となる情報”の種類			基本ルール
情報系サイン 名称サイン	禁止・注意を促す (タイプ A)	(例) ・立入禁止、危険 ・禁煙、飲食禁止 ・非常時の等の情報提供	日本語、英語、中国語 (繁体字、簡体字)、韓国語
	名称・案内・誘導・位置を示す (タイプ B)	(例) ・駅名表示 ・施設名表示 ・駅構内図の表記	日本語、英語、中国語 (繁体字、簡体字)、韓国語
		・地図表記	日本語、英語 ピクトグラム
解説系	地域資源の理解のために文章で解説する (タイプ C)	(例) ・歴史的資源の解説 ・春日山地域の解説	日本語

b) 補助媒体の考え方

多言語併記は盤面スペースを占有することから、パンフレット・チラシ等の紙媒体やモバイル媒体による情報提供、係員による口頭での案内、音声案内(放送、音声ガイド等)で、多言語対応を補うことも効果的である。

本計画においては、サインの補助媒体としてインターネットを用いた情報を積極的に活用することとし、サイン盤面のスペースに制約があるものについては、サインに二次元コードを掲出してマップや外国語、施設解説を表示する。

7.4.4. 印刷手法

本計画では、下表に示す印刷手法のうち、インクジェット印刷(UVカットフィルム貼)を採用する。

案内誘導サインの情報は、対象エリア内の施設・店舗の新設、更新などによって情報が古くなり実態とそぐわなくなる。そのため、頻繁に盤面更新できるようできるだけ安価で耐久性の高いものであることが望まれる。

インクジェット印刷や保護フィルムの性能は年々向上しており、5年以上経過しても退色や剥がれが発生しにくくなっている。また、更新において材料が安価であること、重ね張りが可能であり施工性も高いことからインクジェット印刷が望ましいと考える。

表 7-4 印刷手法の比較表

表示方法	手順	耐候性	美しさ	細かい表現	コスト	均一性	備考
手書き	1.表示面に筆で手書き	×	△	×	◎	×	温かみがある表現が可能
木材に彫り込み色差し	1.木材に文字・図柄を彫り込む 2.彫り込んだ部分にペンキで色を差す	×	△	×	△	×	温かみがある表現が可能
フィルムの切抜きによる表示	1.塩ビ系フィルムを図柄通りにカットし、表示面に貼りつける	○	○	○	◎	◎	臨時の対応として使うことができる フィルムの種類により耐久性はまちまち
スクリーン印刷	1.原稿(図柄・文字・写真)を写真処理またはコンピューター処理にて版下を制作(特色印刷の場合とプロセス印刷がある) 2.版下をスクリーンに投影 3.スクリーンを通して表示面にインクを付着させ、図柄を完成する	○	◎	◎	○	◎	シャープなラインが表現できる 多色刷りには向かない 焼付方式が耐久性がある
クロマリン印刷	1.原稿(図柄・文字・写真)を写真処理またはコンピューター処理にて、4色にカラー分解する(プロセス印刷) 2.各色を透明フィルムにトナーで印刷し、4枚重ね合わせて表示する	○	◎	◎	○	◎	細かい表現ができる コンピューターによる画像管理が可能
静電焼付印刷	1.コンピューター処理にてフルカラーの画素画像を作る 2.トナーを基板に焼き付ける	○	◎	◎	○	◎	航空写真、花の写真が鮮明に表現できる
FRP 封入板	1.特殊紙にシルクスクリーン等で印刷したものを FRP(ガラス樹脂強化プラスチック)の中に封入する	△	○	○	○	○	紙への印刷の方法により仕上がりは全く違う
エッチング印刷	1.表示金属面の彫り込まない部分を保護する 2.保護されていない部分を薬品で浸食	◎	◎	○	△	◎	情報の変更ができない 高級感がある
石材の彫り込み(色差し)	1.原稿から彫り込み用の型を作る 2.石に型を当ててショットプラスト等で彫り込む 3.場合によっては彫り込み部分に色を差す	◎	◎	△	△	△	細かい表現ができる 自然景観と調和しやすい
金属・石材による象嵌	1.表示面の図柄を彫り抜く 2.彫り抜いたところへ同じ形に切ったものをはめ込む	◎	◎	×	△	○	細かい表現ができないため、地図表現は不可能 高級感がある
陶磁器への絵付	1.陶磁器に顔料で印刷。または印刷した転写紙を載せ、焼き付ける	◎	◎	○	△	○	半永久的な表示が可能 最近では細かい表現も可能

(出典：「自然公園に係る公共標識の整備指針」(H9、環境庁自然保護局))

7.5. サイン姿図

以上を踏まえた、各種サインの姿図を示す。

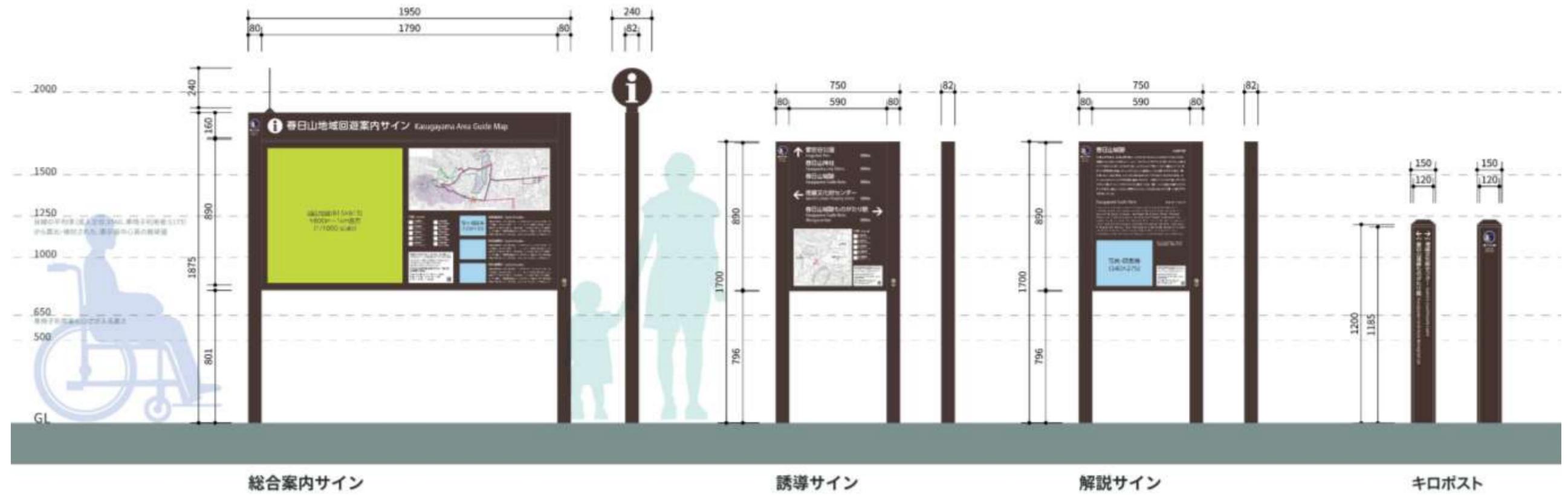


図 7-7 サイン姿図

7.6. 表記に関する事項

7.4.3 項において、盤面表記に関する方針を示したが、以下に表記内容のうち、地図表記や施設名称の表記などの具体的な表記方法について述べる。

7.6.1. 地図表記

(1) 地図情報の掲載基準

案内サインの地図表示における情報掲載基準は表 7-5 を用いるものとする。

ただし、掲載する情報は、地域の実情や地図として見やすさに配慮し、適宜取捨選択するものとする。

表 7-5 地図表示の掲載基準

区分	表示情報	掲載地図		名称	言語	
		広域	地域/周辺			
ベース面	地形	海・河川 池・湖沼		○	○	日
	道路	国道	○	○		
		県道	○	○		
		市町村道		○	○	日
	道路施設	跨線橋、歩道橋		○		
		信号交差点		○		
		橋		○		
		トンネル		○		
		階段、地下横断道		○		
	交通施設	鉄軌道路線	○	○		
		鉄軌道駅	○	○		日・英 (駅番号)
		駅出口		○		日・英
		バス停留所		○	○	日
		タクシー乗り場		○		
		レンタサイクル		○		
		駐車場 パークアンドライド 駐車場		○	○	日・英
	境界線地名	境界線(市)	○	○		
		地名表示(市)		○	○	日・英
		地名表示(字)		○	○	日
	その他	現在地表示	○	○	○	日・英 中・韓
		地図タイトル	○	○		日・英 中・韓
		方位、縮尺		○		
	案内所	有人案内所		○		
公共施設 公的施設	市役所		○	○	日	
	警察署		○	○	日	
	交番		○	○	日 (「交番」 表記のみ)	
	郵便局		○	○	日	
	消防署		○	○	日	
	学校		○	○	日	
	図書館		○	○	日	
	公民館、各種センター等		○	○	日	
	児童公園		○	○	日	
	病院		○	○	日・英	

区分	表示情報	掲載地図		名称	言語	
		広域	地域／周辺			
文化、スポーツ施設	美術館、博物館		○	○	日・英	
	体育館、運動場等		○	○	日	
宿泊、商業施設	プール、海水浴場		○	○	日・英	
	ホテル、旅館等		○	○	日・英	
	コンビニエンスストア		○			
観光施設	トイレ貸出し提携 コンビニエンスストア		○			
	大規模公園、緑地		○	○	日・英	
	ハイキングコース		○	○	日・英	
	神社、仏閣		○	○	日・英	
	やぐら、墓		○	○	日・英	
	切通し		○	○	日・英	
	自然景勝地		○	○	日・英	
	景観重要建築物等		○	○	日・英	
	城跡		○	○	日・英	
	果樹園		○	○	日・英	
	多機能設備	植物園		○	○	日・英
		漁港		○	○	日・英
	災害時 関連施設	車椅子対応お手洗い		○		
		広域避難場所		○		
広域避難所			○			
津波避難所			○			
その他	津波避難ビル		○			
	銀行、信用金庫		○	○	日	
	ATM		○			
	海外発行カード 対応 ATM		○			
	公衆トイレ		○			
	喫煙所		○			
	方面表記		○	○	日・英	

(2) 広域案内図

用途：主要観光施設における半日程度の大まかな旅程計画用

表示面寸法：W800 mm×H800 mm 程度

縮尺：1/10,000 程度

掲載範囲：市域全域

表示するサイン種別：総合案内サイン

(3) 地域案内図

用途：主に徒歩、レンタルサイクルを利用する移動計画支援

表示面寸法：W1000 mm×H500 mm 程度

縮尺：1/5,000 程度

掲載範囲：春日山地域

表示するサイン種別：総合案内サイン

(4) 周辺案内図

用途：主に徒歩、レンタルサイクルを利用する移動計画支援

表示面寸法：W600 mm×H600 mm 程度

縮尺：1/2,500 程度

掲載範囲：地図設置箇所周辺 2～3 km四方

設置想定箇所：JR 駅前、駐車場、著名観光施設、大通りの分岐点等

(5) 案内図に使用する色彩（例）

色彩参考データ



7.6.2. 言語表記

(1) 単語の種類

多言語での表記方法を定めるに当たり、まず翻訳の元となる日本語の“原語のパターン”について、以下のとおり「固有名詞」「普通名詞」に分けて分類する。

表 7-6 “原語のパターン” とその定義

原語のパターン		定義	例	
固有名詞	一般的な固有名詞	日本由来	日本の人名、地名等の固有名詞	東京
		外国由来	外国の人名、地名等の固有名詞	リンカーン
	普通名詞部分を含む固有名詞		「〇〇公園」「〇〇川」「〇〇山」等の普通名詞部分が含まれているもの	日比谷公園
普通名詞	日本由来	翻訳先言語に対訳がある	原語が日本語の普通名詞で、その概念・対訳語が翻訳先言語の文化に存在するもの	茶碗
		翻訳先言語に対訳がない	原語が日本語の普通名詞で、その概念・対訳語が翻訳先言語の文化に存在しないもの	暖簾
	外国由来		原語が外国語の普通名詞	エスカレーター

(出典：「観光立国に実現に向けた多言語対応の改善・強化のためのガイドライン」 平成 26 (2014) 年 3 月 国土交通省 観光庁)

7.6.3. 書体及び文字サイズ

(1) 書体

サインに使用する書体については、以下の内容を基本とする。

- ・サインに使用する書体は、視認性に優れた UD 新ゴシック体 を基本とする。
- ・誘導サインにおいては、1 か所のサインに用いる書体は必ず統一し、ゴシック体と明朝体の混在が無いようにする。
- ・多国語併記においても統一感のある書体を用い、併記中にゴシック体と明朝体の混在が無いようにする。
- ・施設名称が極端に長い場合や、表示面積に限りがある場合、やむを得ず適宜長体（文字幅の縮小）を用いることが出来るが、各書体に応じ可読性を確保するものとする。

(UD フォント例)

春日山城跡

春日山城跡

春日山駅

春日山駅

林泉寺

林泉寺

(2) 長体 (文字幅の縮小について)

- 文字幅の縮小を用いる際は、文字幅は、元の 85%以上とする。

(和文、英文とも文字幅は元のまま)

埋蔵文化財センター

Joetsu City Center for Archaeological and Cultural Properties



(和文、英文とも文字幅 85%)

埋蔵文化財センター

Joetsu City Center for Archaeological and Cultural Properties



(和文、英文とも文字幅 60%)

埋蔵文化財センター

Joetsu City Center for Archaeological and Cultural Properties



(3) 文字サイズ

- サインに使用する文字のサイズについては表 7-1 に示すとおり、標準的な文字サイズより大きく判読しやすいものとする。

例) 視認距離 1 m の場合

14mm: 春日山城跡

9mm : Kasugayama Castle Ruins

- 多国語併記の際の読みやすさを考慮し、和文高さ 1 に対し英文高さ 0.5 以上の比率を基本とする。
- 表示面積が限られる場合や、特に強調したい文字がある場合は、全体の可読性を損なわない範囲で随時対応する。

7.6.4. 各サインの表示内容

(1) 総合案内サイン

下図に示す表示領域の表示内容を表 7-7 に示す。

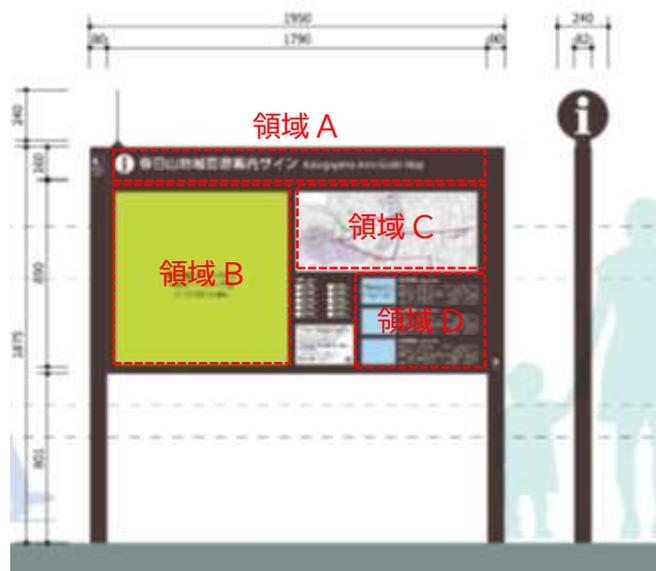


図 7-8 総合案内サインの表示領域

表 7-7 総合案内サインの表示内容

表示領域	表示内容	その他
A	春日山地域回遊案内サイン	英語、ピクトグラム併記
B	上越市 広域地図	英語、ピクトグラム併記
C	春日山地域地図 S=1/3000 観光の目玉、中心施設、回遊コースとなる施設を表示	英語、ピクトグラム併記
D	周辺にある、観光の目玉、中心施設、回遊コースとなる施設の施設名、写真、解説を表示	施設名は英語併記 解説は日本語のみ

(2) 誘導サイン

下図に示す①～⑩の誘導サインについて、その表示内容を表 7-8 に示す。

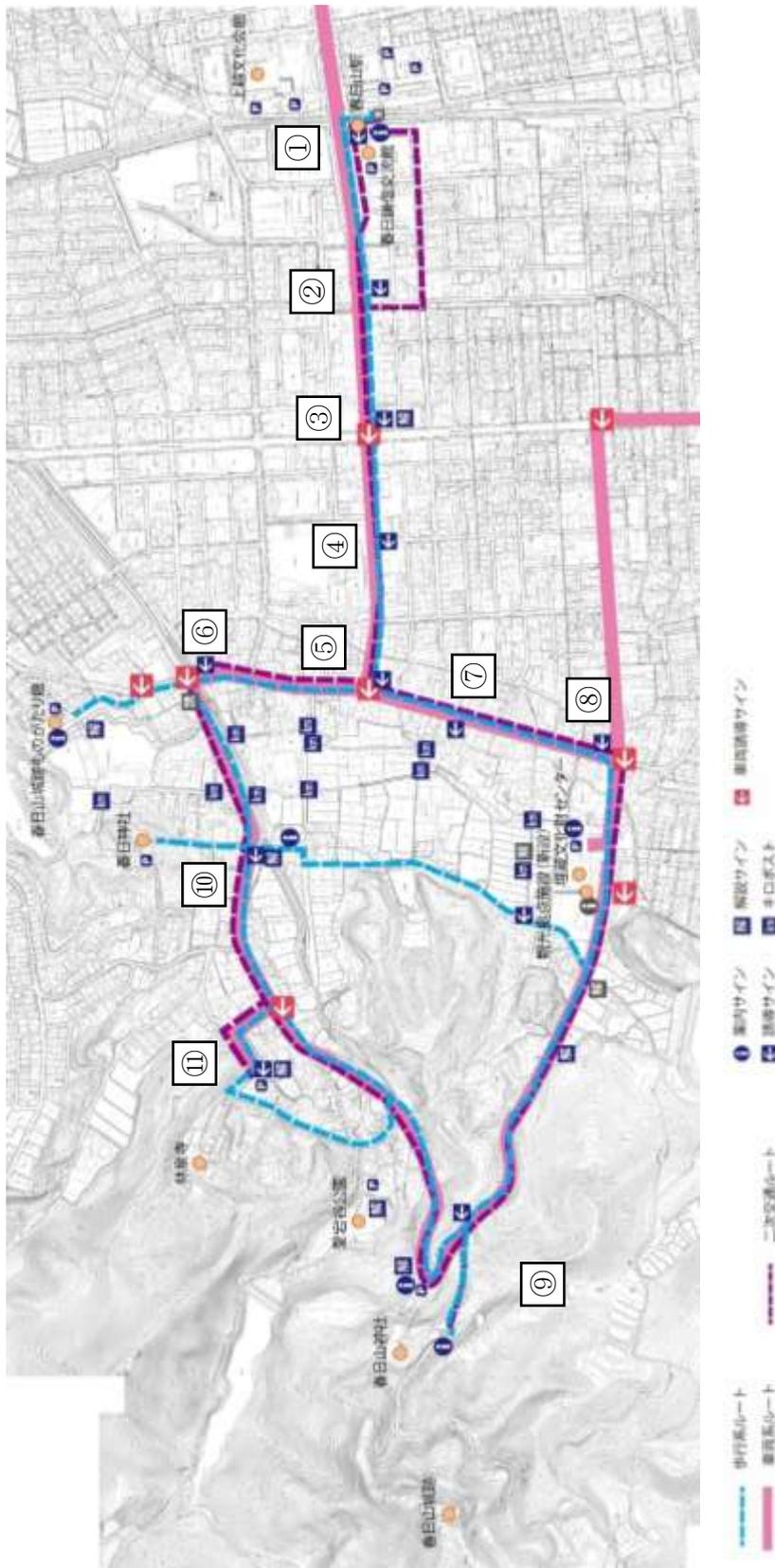


図 7-9 誘導サイン 位置図 (図中の○番号)

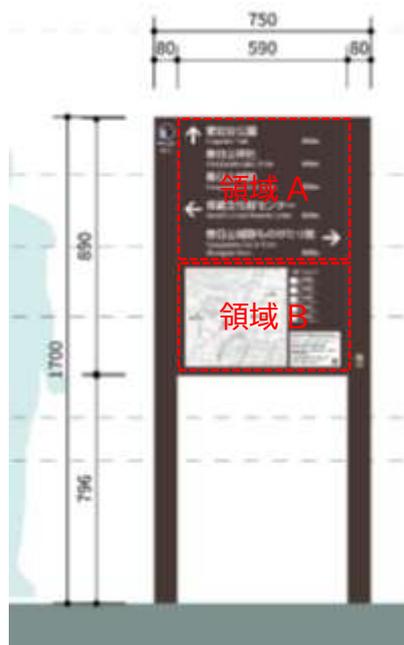


図 7-10 誘導サイン表示領域

表 7-8 誘導サインの表示内容一覧

通番	設置箇所	表示領域	表示内容	その他
1	春日山駅	A	「春日山城跡 3100m←」 「春日山神社 3100m←」 「(観光拠点施設) 1700m←」 「春日山城跡ものがたり館 1600m←」 「春日神社 1900m←」	英語・ハングル・繁体字・簡体字併記
		B	周辺地図 500m四方 S=1/1000	英語、ピクトグラム併記
2	春日山町三交差点	A	「春日山城跡 2750m↑」 「春日山神社 2750m↑」 「(観光拠点施設) 1350m↑」 「春日山城跡ものがたり館 1250m↑」 「春日神社 1550m↑」 「春日山駅 350m↓」	英語・ハングル・繁体字・簡体字併記
		B	周辺地図 500m四方 S=1/1000	英語、ピクトグラム併記
3	春日山交差点	A	「春日山城跡 2500m↑」 「春日山神社 2500m↑」 「(観光拠点施設) 1200m↑」 「春日山城跡ものがたり館 1000m↑」 「春日神社 1300m↑」 「春日山駅 600m↓」	英語・ハングル・繁体字・簡体字併記
		B	周辺地図 500m四方 S=1/1000	英語、ピクトグラム併記

通番	設置箇所	表示領域	表示内容	その他
4	春日小学校前	A	「春日山城跡 2300m↑」 「春日山神社 2300m↑」 「春日神社 1100m↑」 「(観光拠点施設) 950m↑」 「春日山城跡ものがたり館 800m↑」 「春日山駅 800m↓」	英語・ハングル・繁体字・簡体字併記
		B	周辺地図 500m四方 S=1/1000	英語、ピクトグラム併記
5	謙信公大通終点T字路	A	「春日神社 800m→」 「春日山城跡ものがたり館 600m→」 「春日山城跡 2000m←」 「春日山神社 2000m←」 「(観光拠点施設) 700m←」 「春日山駅 1100m↓」	英語・ハングル・繁体字・簡体字併記
		B	周辺地図 500m四方 S=1/1000	英語、ピクトグラム併記
6	加賀街道—総構への分岐①	A	「総構 200m↑」 「林泉寺 900m→」 「春日神社 550m→」 「春日山城跡ものがたり館 300m→」 「春日山城跡 1700m←」 「春日山神社 1700m←」 「春日山駅 1400m←」	英語・ハングル・繁体字・簡体字併記
		B	周辺地図 500m四方 S=1/1000	英語、ピクトグラム併記
7	加賀街道—総構への分岐②	A	「総構 100m↑」 「春日神社 1000m→」 「春日山城跡ものがたり館 750m→」 「春日山城跡 1800m←」 「春日山神社 1800m←」 「春日山駅 1050m←」	英語・ハングル・繁体字・簡体字併記
		B	周辺地図 500m四方 S=1/1000	英語、ピクトグラム併記
8	交差点春日山町	A	「春日山城跡 1600m→」 「春日山神社 1600m→」 「(観光拠点施設) 200m→」 「春日神社 1300m↓」	英語・ハングル・繁体字・簡体字併記
		B	周辺地図 500m四方 S=1/1000	英語、ピクトグラム併記

通番	設置箇所	表示領域	表示内容	その他
9	馬場広場 手前三叉路	A	「春日山城跡 200m↑」 「春日神社 1300m→」 「林泉寺 950m→」 「春日山神社 200m→」 「(観光拠点施設) 750m←」	英語・ハングル・繁体字・簡体字併記
		B	周辺地図 500m四方 S=1/1000	英語、ピクトグラム併記
10	春日神社 入口	A	「春日神社 200m↑」 「春日山城跡 1500m←」 「春日山神社 1300m←」 「林泉寺 650m←」 「(観光拠点施設) 950m↓」	英語・ハングル・繁体字・簡体字併記
		B	周辺地図 500m四方 S=1/1000	英語、ピクトグラム併記
11	林泉寺前	A	「(観光拠点施設) 1300m→」 「春日神社 550m→」 「春日山城跡 1000m←」 「春日山神社 1000m←」	英語・ハングル・繁体字・簡体字併記
		B	周辺地図 500m四方 S=1/1000	英語、ピクトグラム併記

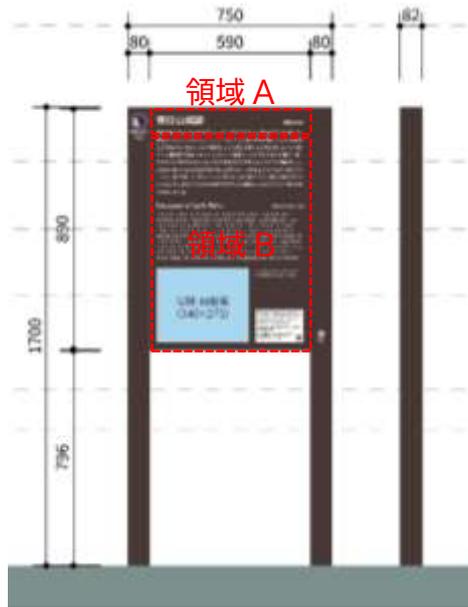


図 7-12 解説サイン 表示領域

表 7-9 解説サインの表示内容一覧

通番	設置箇所	表示領域	表示内容	その他
1	謙信公 広場	A	謙信公祭	英語併記
		B	(解説文・図版写真) 謙信公祭の由来・ 歴史、出陣行列、合戦再現の様子など	日本語のみ
2	史跡広場	A	総構	英語併記
		B	(解説文・図版写真) 総構の機能や範囲 など	日本語のみ
3	春日神社	A	春日神社	英語併記
		B	(解説文・図版写真) 春日神社の建立時 期など	日本語のみ
4	御前清水	A	御前清水	英語併記
		B	(解説文・図版写真) 御前清水の由来な ど	日本語のみ
5	林泉寺	A	林泉寺	英語併記
		B	(解説文・図版写真) 林泉寺の由緒など	日本語のみ
6	愛宕谷公 園	A	黒金門、千貫門	英語併記
		B	(解説文・図版写真) 黒金門、千貫門な どの遺構概要	日本語のみ
7	春日山神 社	A	史跡春日山城跡	英語併記
		B	(解説文・図版写真) 春日山城跡の各遺 構の概要など	日本語のみ

第8章 資料編

8.1. 駐車場の適正配置に関するシナリオの予測結果（第5章関連）

【将来シナリオのパターン】

- A: 策を講じなかった場合
- B: 神社下駐車場を 1,500 円/日にした場合
- C: 神社下駐車場を 1,000 円/日にした場合【再掲】
- D: 神社下駐車場を 800 円/日にした場合
- E: 神社下駐車場を 1,500 円/日（市外客のみ）にした場合
- F: 神社下駐車場を 1,000 円/日（市外客のみ）にした場合【再掲】
- G: 神社下駐車場有料化後に段階的に山城部の車両進入を制限した場合

8.1.1. 策を講じなかった場合の将来シナリオ

埋蔵文化財センター周辺駐車場の状況を予測する上では、地域内回遊のために駐車場利用する人などを含め本地域へ来た人の人流を踏まえる必要がある。

はじめに、本地域への来訪者の地域内の回遊先・二次交通の選択率を設定するとともに利用抑制を目的とした神社下駐車場の料金についても設定した上で将来シナリオを予測していく。

(1) 将来の春日山地域内における観光客の人流設定

各施設の整備完了後の、春日山地域における観光客の動きを設定する。

設定にあたっては、第4章の4.2.1項の前提条件である埋蔵文化財センター周辺駐車場を地域回遊の拠点とし山城部への来訪者やパークアンドライド等での地域回遊者も受け入れることを前提とする。また、Web アンケート調査結果による二次交通選択率などを用いて予測する。

図8-1に人流の設定をまとめる。

春日山地域へ来訪した人は、全て埋蔵文化財センター周辺に立ち寄ることとする。

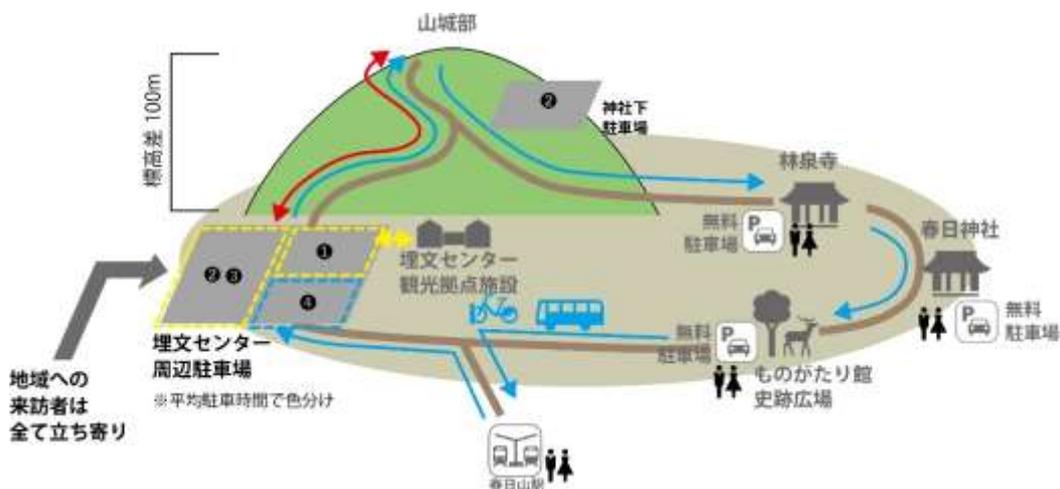
そのうち、38.7%は埋蔵文化財センター周辺のみを利用して他地域へ向かうものとする。その時の平均滞在時間（＝平均駐車時間）は市内類似施設の滞在時間から67分と設定する。

埋蔵文化財センターおよび観光拠点施設に立ち寄った人の30.7%は、その後に山城部を見学して他地域へ移動するものとする。神社下駐車場の超過に対し何も策を講じない場合、来訪者は全て自家用車で山城部へ移動するものとし、駐車時間は67分と設定する。

残りの30.6%の人は、地域回遊するものとする。Web アンケート調査結果から、地域回遊の際に自家用車利用が55.5%、パークアンドライド・パークアンドウォークが44.5%であったことから、全体の17.0%が埋蔵文化財センター周辺を見学後に

自家用車で山城部を含む地域回遊を楽しみ、全体の13.6%が埋蔵文化財センター周辺を見学後にそこに車を停めたままパークアンドライド・パークアンドウォークで地域回遊を楽しむものとする。

設定根拠は下記のとおり。



項目	観光拠点施設 滞在 67 分	山城部 滞在 72 分	地域回遊 滞在 101 分	駐車時間 (累計)	来訪者 割合
地域への総来訪者 (いったん埋蔵文化財センター周辺に立ち寄り)	—	—	—	—	100.0%
①埋文 C 周辺のみ利用	67 分	—	—	67 分	38.7%
②埋文 C 周辺+山城部 (埋文 C 駐車場利用)	67 分	(自家用車)	—	67 分	30.7%
③埋文 C 周辺+山城部+地域回遊 (自家用車)	67 分	(自家用車)	(自家用車)	67 分	17.0%
④埋文 C 周辺+山城部+地域回遊 (P&R 等)	67 分	72 分 (P&R)	101 分 (P&R)	240 分	13.6%

(参考：来訪者割合は Web アンケート調査を基に設定)

図 8-1 策を講じなかった場合の人流と駐車時間 (再掲)

(2) 策を講じなかった場合の将来シナリオ (A)

策を講じなかった場合の将来シナリオとして、令和 12 (2030) 年度から 10 年間の神社下駐車場の超過状況と、埋蔵文化財センター周辺に必要な駐車台数をまとめる。

策を講じなかった場合、令和 12 (2030) 年度 (総来訪者数は現状の 2.8 倍と予測) には、既に休日平均が現在のピーク日の状況を超えることとなる。

このことから、策を講じなかった場合の将来シナリオでは交通麻痺などの支障が生じる恐れがあるため、現状から 2.8 倍来訪者数が増えた場合 (令和 12 (2030) 年度)、何らかの策を講じることが望ましい。

表 8-1 策を講じなかった場合の将来シナリオ

年 度	神社下駐車場 4~11 月 休日の平均超過率	埋文 C 休日の 平均必要台数	埋文 C 休日の 最大必要台数 (8 月)
令和 12 年度	101.1%	176 台/時	268 台/時
令和 13 年度	106.2%	185 台/時	281 台/時
令和 14 年度	111.5%	195 台/時	295 台/時
令和 15 年度	117.1%	204 台/時	310 台/時
令和 16 年度	122.9%	214 台/時	326 台/時
令和 17 年度	129.1%	225 台/時	342 台/時
令和 18 年度	135.5%	236 台/時	359 台/時
令和 19 年度	142.3%	248 台/時	377 台/時
令和 20 年度	149.4%	261 台/時	396 台/時
令和 21 年度	156.9%	274 台/時	416 台/時



図 8-2 策を講じなかった場合の将来シナリオ

表 8-2 策を講じなかった場合の神社下駐車場の超過率

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4～11月の休日 平均超過率
		令和12年度	平日	43.5%	47.8%	28.2%	28.1%	46.0%	31.5%	33.0%	30.8%	6.6%	13.5%	6.1%
	休日	121.9%	133.7%	79.0%	78.7%	128.9%	88.2%	92.3%	86.3%	18.4%	37.8%	17.0%	44.0%	101.1%
令和13年度	平日	45.7%	50.1%	29.6%	29.5%	48.3%	33.1%	34.6%	32.4%	6.9%	14.2%	6.4%	16.5%	
	休日	128.0%	140.4%	82.9%	82.6%	135.4%	92.6%	97.0%	90.6%	19.4%	39.7%	17.9%	46.2%	106.2%
令和14年度	平日	48.0%	52.6%	31.1%	31.0%	50.8%	34.7%	36.4%	34.0%	7.3%	14.9%	6.7%	17.3%	
	休日	134.4%	147.4%	87.1%	86.7%	142.1%	97.2%	101.8%	95.1%	20.3%	41.7%	18.8%	48.5%	111.5%
令和15年度	平日	50.4%	55.3%	32.7%	32.5%	53.3%	36.5%	38.2%	35.7%	7.6%	15.6%	7.1%	18.2%	
	休日	141.1%	154.8%	91.5%	91.1%	149.2%	102.1%	106.9%	99.9%	21.4%	43.8%	19.7%	50.9%	117.1%
令和16年度	平日	52.9%	58.0%	34.3%	34.1%	56.0%	38.3%	40.1%	37.5%	8.0%	16.4%	7.4%	19.1%	
	休日	148.1%	162.5%	96.0%	95.6%	156.7%	107.2%	112.2%	104.9%	22.4%	46.0%	20.7%	53.5%	122.9%
令和17年度	平日	55.5%	60.9%	36.0%	35.9%	58.8%	40.2%	42.1%	39.3%	8.4%	17.2%	7.8%	20.1%	
	休日	155.5%	170.6%	100.8%	100.4%	164.5%	112.6%	117.8%	110.1%	23.5%	48.3%	21.8%	56.2%	129.1%
令和18年度	平日	58.3%	64.0%	37.8%	37.6%	61.7%	42.2%	44.2%	41.3%	8.8%	18.1%	8.2%	21.1%	
	休日	163.3%	179.2%	105.9%	105.4%	172.8%	118.2%	123.7%	115.7%	24.7%	50.7%	22.9%	59.0%	135.5%
令和19年度	平日	61.2%	67.2%	39.7%	39.5%	64.8%	44.3%	46.4%	43.4%	9.3%	19.0%	8.6%	22.1%	
	休日	171.5%	188.1%	111.2%	110.7%	181.4%	124.1%	129.9%	121.4%	26.0%	53.2%	24.0%	61.9%	142.3%
令和20年度	平日	64.3%	70.6%	41.7%	41.5%	68.0%	46.5%	48.7%	45.5%	9.7%	20.0%	9.0%	23.2%	
	休日	180.1%	197.5%	116.7%	116.2%	190.5%	130.3%	136.4%	127.5%	27.3%	55.9%	25.2%	65.0%	149.4%
令和21年度	平日	67.5%	74.1%	43.8%	43.6%	71.4%	48.9%	51.2%	47.8%	10.2%	21.0%	9.4%	24.4%	
	休日	189.1%	207.4%	122.6%	122.0%	200.0%	136.8%	143.2%	133.9%	28.6%	58.7%	26.5%	68.3%	156.9%

表 8-3 策を講じなかった場合の埋文C駐車場の必要台数

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	平均	最大値
		令和12年度	平日	77台/時	90台/時	65台/時	60台/時	96台/時	68台/時	69台/時	74台/時	41台/時	37台/時	30台/時	49台/時
	休日	215台/時	253台/時	181台/時	168台/時	268台/時	190台/時	194台/時	207台/時	115台/時	103台/時	84台/時	137台/時	176台/時	268台/時
令和13年度	平日	81台/時	95台/時	68台/時	63台/時	100台/時	71台/時	73台/時	78台/時	43台/時	39台/時	32台/時	51台/時		
	休日	226台/時	266台/時	190台/時	176台/時	281台/時	199台/時	204台/時	218台/時	121台/時	109台/時	89台/時	144台/時	185台/時	281台/時
令和14年度	平日	85台/時	100台/時	71台/時	66台/時	105台/時	75台/時	77台/時	82台/時	45台/時	41台/時	33台/時	54台/時		
	休日	237台/時	279台/時	200台/時	185台/時	295台/時	209台/時	214台/時	229台/時	127台/時	114台/時	93台/時	151台/時	195台/時	295台/時
令和15年度	平日	89台/時	105台/時	75台/時	69台/時	111台/時	79台/時	80台/時	86台/時	48台/時	43台/時	35台/時	57台/時		
	休日	249台/時	293台/時	210台/時	194台/時	310台/時	220台/時	225台/時	240台/時	134台/時	120台/時	98台/時	159台/時	204台/時	310台/時
令和16年度	平日	93台/時	110台/時	79台/時	73台/時	116台/時	82台/時	84台/時	90台/時	50台/時	45台/時	37台/時	60台/時		
	休日	261台/時	308台/時	220台/時	204台/時	326台/時	231台/時	236台/時	252台/時	140台/時	126台/時	103台/時	167台/時	214台/時	326台/時
令和17年度	平日	98台/時	115台/時	83台/時	77台/時	122台/時	87台/時	89台/時	95台/時	53台/時	47台/時	38台/時	63台/時		
	休日	274台/時	323台/時	231台/時	214台/時	342台/時	242台/時	248台/時	265台/時	147台/時	132台/時	108台/時	175台/時	225台/時	342台/時
令和18年度	平日	103台/時	121台/時	87台/時	80台/時	128台/時	91台/時	93台/時	99台/時	55台/時	49台/時	40台/時	66台/時		
	休日	288台/時	339台/時	243台/時	225台/時	359台/時	255台/時	260台/時	278台/時	155台/時	139台/時	113台/時	184台/時	236台/時	359台/時
令和19年度	平日	108台/時	127台/時	91台/時	84台/時	135台/時	95台/時	98台/時	104台/時	58台/時	52台/時	42台/時	69台/時		
	休日	302台/時	356台/時	255台/時	236台/時	377台/時	267台/時	273台/時	292台/時	162台/時	145台/時	119台/時	193台/時	248台/時	377台/時
令和20年度	平日	113台/時	134台/時	96台/時	89台/時	141台/時	100台/時	103台/時	109台/時	61台/時	55台/時	45台/時	72台/時		
	休日	317台/時	374台/時	268台/時	248台/時	396台/時	281台/時	287台/時	306台/時	170台/時	153台/時	125台/時	203台/時	261台/時	396台/時
令和21年度	平日	119台/時	140台/時	100台/時	93台/時	148台/時	105台/時	108台/時	115台/時	64台/時	57台/時	47台/時	76台/時		
	休日	333台/時	393台/時	281台/時	261台/時	416台/時	295台/時	301台/時	322台/時	179台/時	160台/時	131台/時	213台/時	274台/時	416台/時

上記の必要台数は、①～④について以下の計算式を用いて算出し、その総和を求めた。

【必要台数の算定式】

$$\text{日平均来訪台数} \times (\text{①} \sim \text{④の各滞在時間}) \div 6 \text{時間}^*$$

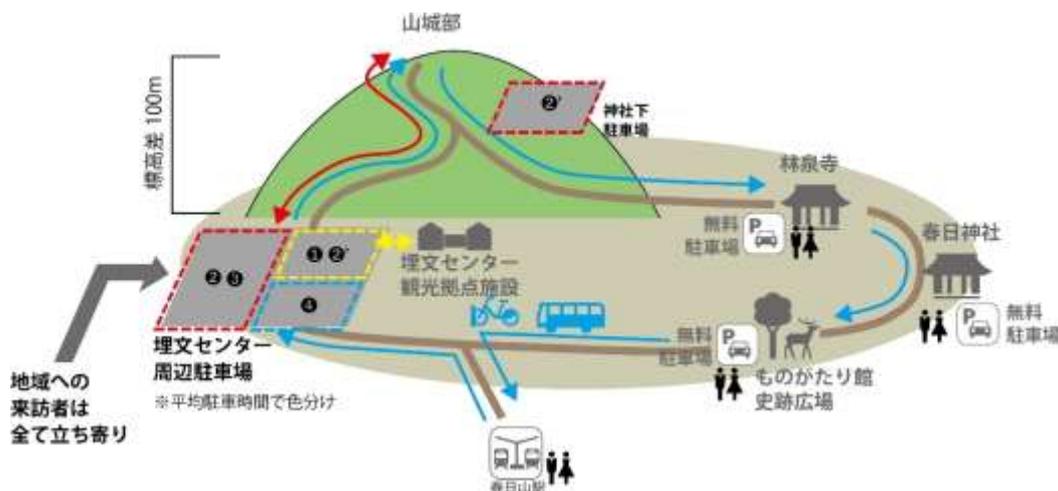
※現在の埋蔵文化財センター・春日山城跡の時間帯別来訪者数から9時～15時までは大きな差がなく一定の来訪があることからピーク率は考慮せず、9時～15時に来訪者が集中するものと想定した。

8.1.2. 神社下駐車場を1,500円/日にした場合のシナリオ (B)

神社下駐車場料金を抑制効果の高い1,500円/日に設定した場合のシナリオを予測する。

表5-8から、令和12(2030)年度には4月の休日に神社下駐車場がピーク期の状況を超過することから、令和12(2030)年度に駐車場を有料化するシナリオとする。

このときの人流は以下のとおりとなる。



項目	観光拠点施設 滞在 67 分	山城部 滞在 72 分	地域回遊 滞在 101 分	駐車時間 (累計)	来訪者 割合
地域への総来訪者 (いったん埋蔵文化財センター周辺に立ち寄り)	—	—	—	—	100.0%
①埋文C周辺のみ利用	67分	—	—	67分	38.7%
②埋文C周辺+山城部 (埋文C駐車場利用)	67分	—	—	139分	28.0%
②'埋文C周辺+山城部 (神社下駐車場利用)	67分	—	—	67分	2.7%
③埋文C周辺+山城部+地域回遊 (自家用車)	67分	72分	(自家用車)	139分	17.0%
④埋文C周辺+山城部+地域回遊 (P&R等)	67分	72分	101分 (P&R)	240分	13.6%

(参考：来訪者割合はWebアンケート調査を基に設定)

図 8-3 神社下駐車場を1,500円/日にした場合の人流と駐車時間

神社下駐車場を1,500円/日にした場合の将来シナリオとして、令和12年度から10年間の神社下駐車場の超過状況と、埋蔵文化財センター周辺に必要な駐車台数を表8-4にまとめる。

神社下駐車場を1,500円/日にした場合、令和12(2030)年度から10年間で神社下駐車場は不足しない結果となる。

一方で、埋蔵文化財センター周辺駐車場においては、令和21(2039)年度には、

休日平均で常に 304 台の駐車が見込まれる。

また、8月のピーク時には休日に 461 台が必要になると推計される。

このことから、神社下駐車場を 1,500 円/日にした場合、埋蔵文化財センター周辺駐車場は休日の平均値である 304 台の収容量を整備し、それを超える来訪台数が予想される時期は、従来のように市役所駐車場などで 200 台程度の臨時駐車場を対応することとする。

表 8-4 神社下駐車場を 1,500 円/日にした場合の将来シナリオ

年 度	神社下駐車場 4~11 月 休日の平均超過率	埋文C 休日の 平均必要台数	埋文C 休日の 最大必要台数 (8 月)
令和 12 年度	8.8%	196 台/時	297 台/時
令和 13 年度	9.2%	206 台/時	312 台/時
令和 14 年度	9.7%	216 台/時	328 台/時
令和 15 年度	10.2%	227 台/時	344 台/時
令和 16 年度	10.7%	238 台/時	361 台/時
令和 17 年度	11.2%	250 台/時	380 台/時
令和 18 年度	11.8%	262 台/時	399 台/時
令和 19 年度	12.4%	276 台/時	418 台/時
令和 20 年度	13.0%	289 台/時	439 台/時
令和 21 年度	13.6%	304 台/時	461 台/時

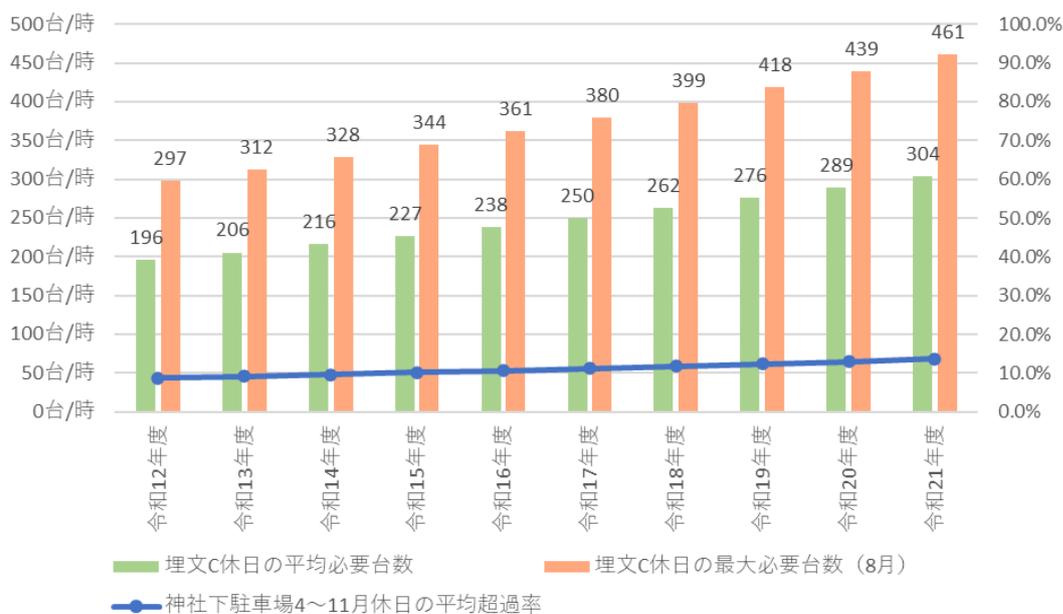


図 8-4 神社下駐車場を 1,500 円/日にした場合の将来シナリオ

表 8-5 神社下駐車を 1,500 円/日にした場合の神社下駐車の超過率

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4~11月の休日 平均超過率
		令和12年度	平日	3.8%	4.2%	2.5%	2.4%	4.0%	2.7%	2.9%	2.7%	0.6%	1.2%	0.5%
	休日	10.6%	11.6%	6.9%	6.8%	11.2%	7.7%	8.0%	7.5%	1.6%	3.3%	1.5%	3.8%	8.8%
令和13年度	平日	4.0%	4.4%	2.6%	2.6%	4.2%	2.9%	3.0%	2.8%	0.6%	1.2%	0.6%	1.4%	
	休日	11.1%	12.2%	7.2%	7.2%	11.8%	8.1%	8.4%	7.9%	1.7%	3.5%	1.6%	4.0%	9.2%
令和14年度	平日	4.2%	4.6%	2.7%	2.7%	4.4%	3.0%	3.2%	3.0%	0.6%	1.3%	0.6%	1.5%	
	休日	11.7%	12.8%	7.6%	7.5%	12.4%	8.5%	8.9%	8.3%	1.8%	3.6%	1.6%	4.2%	9.7%
令和15年度	平日	4.4%	4.8%	2.8%	2.8%	4.6%	3.2%	3.3%	3.1%	0.7%	1.4%	0.6%	1.6%	
	休日	12.3%	13.5%	8.0%	7.9%	13.0%	8.9%	9.3%	8.7%	1.9%	3.8%	1.7%	4.4%	10.2%
令和16年度	平日	4.6%	5.0%	3.0%	3.0%	4.9%	3.3%	3.5%	3.3%	0.7%	1.4%	0.6%	1.7%	
	休日	12.9%	14.1%	8.4%	8.3%	13.6%	9.3%	9.8%	9.1%	2.0%	4.0%	1.8%	4.7%	10.7%
令和17年度	平日	4.8%	5.3%	3.1%	3.1%	5.1%	3.5%	3.7%	3.4%	0.7%	1.5%	0.7%	1.7%	
	休日	13.5%	14.9%	8.8%	8.7%	14.3%	9.8%	10.2%	9.6%	2.0%	4.2%	1.9%	4.9%	11.2%
令和18年度	平日	5.1%	5.6%	3.3%	3.3%	5.4%	3.7%	3.8%	3.6%	0.8%	1.6%	0.7%	1.8%	
	休日	14.2%	15.6%	9.2%	9.2%	15.0%	10.3%	10.8%	10.1%	2.1%	4.4%	2.0%	5.1%	11.8%
令和19年度	平日	5.3%	5.8%	3.5%	3.4%	5.6%	3.9%	4.0%	3.8%	0.8%	1.7%	0.7%	1.9%	
	休日	14.9%	16.4%	9.7%	9.6%	15.8%	10.8%	11.3%	10.6%	2.3%	4.6%	2.1%	5.4%	12.4%
令和20年度	平日	5.6%	6.1%	3.6%	3.6%	5.9%	4.0%	4.2%	4.0%	0.8%	1.7%	0.8%	2.0%	
	休日	15.7%	17.2%	10.1%	10.1%	16.6%	11.3%	11.9%	11.1%	2.4%	4.9%	2.2%	5.7%	13.0%
令和21年度	平日	5.9%	6.4%	3.8%	3.8%	6.2%	4.3%	4.4%	4.2%	0.9%	1.8%	0.8%	2.1%	
	休日	16.4%	18.0%	10.7%	10.6%	17.4%	11.9%	12.5%	11.6%	2.5%	5.1%	2.3%	5.9%	13.6%

表 8-6 神社下駐車を 1,500 円/日にした場合の埋文C駐車の必要台数

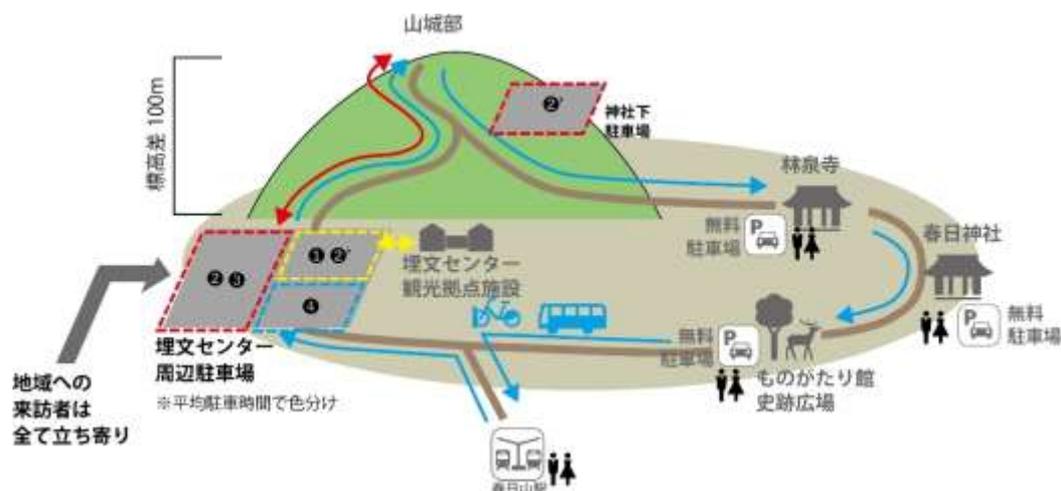
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	平均	最大値
		令和12年度	平日	85台/時	100台/時	72台/時	67台/時	106台/時	75台/時	77台/時	82台/時	46台/時	41台/時	33台/時	54台/時
	休日	239台/時	281台/時	201台/時	186台/時	297台/時	211台/時	216台/時	230台/時	128台/時	115台/時	94台/時	152台/時	196台/時	297台/時
令和13年度	平日	89台/時	105台/時	75台/時	70台/時	112台/時	79台/時	81台/時	86台/時	48台/時	43台/時	35台/時	57台/時		
	休日	250台/時	295台/時	211台/時	196台/時	312台/時	221台/時	227台/時	242台/時	134台/時	121台/時	98台/時	160台/時	206台/時	312台/時
令和14年度	平日	94台/時	111台/時	79台/時	73台/時	117台/時	83台/時	85台/時	91台/時	50台/時	45台/時	37台/時	60台/時		
	休日	263台/時	310台/時	222台/時	206台/時	328台/時	232台/時	238台/時	254台/時	141台/時	127台/時	103台/時	168台/時	216台/時	328台/時
令和15年度	平日	99台/時	116台/時	83台/時	77台/時	123台/時	87台/時	89台/時	95台/時	53台/時	47台/時	39台/時	63台/時		
	休日	276台/時	325台/時	233台/時	216台/時	344台/時	244台/時	250台/時	267台/時	148台/時	133台/時	108台/時	176台/時	227台/時	344台/時
令和16年度	平日	104台/時	122台/時	87台/時	81台/時	129台/時	92台/時	94台/時	100台/時	56台/時	50台/時	41台/時	66台/時		
	休日	290台/時	342台/時	244台/時	227台/時	361台/時	256台/時	262台/時	280台/時	156台/時	139台/時	114台/時	185台/時	238台/時	361台/時
令和17年度	平日	109台/時	128台/時	92台/時	85台/時	136台/時	96台/時	98台/時	105台/時	58台/時	52台/時	43台/時	69台/時		
	休日	304台/時	359台/時	257台/時	238台/時	380台/時	269台/時	275台/時	294台/時	163台/時	146台/時	120台/時	194台/時	250台/時	380台/時
令和18年度	平日	114台/時	135台/時	96台/時	89台/時	142台/時	101台/時	103台/時	110台/時	61台/時	55台/時	45台/時	73台/時		
	休日	320台/時	377台/時	269台/時	250台/時	399台/時	283台/時	289台/時	309台/時	172台/時	154台/時	126台/時	204台/時	262台/時	399台/時
令和19年度	平日	120台/時	141台/時	101台/時	94台/時	149台/時	106台/時	108台/時	116台/時	64台/時	58台/時	47台/時	77台/時		
	休日	336台/時	395台/時	283台/時	262台/時	418台/時	297台/時	304台/時	324台/時	180台/時	162台/時	132台/時	214台/時	276台/時	418台/時
令和20年度	平日	126台/時	148台/時	106台/時	98台/時	157台/時	111台/時	114台/時	121台/時	68台/時	61台/時	49台/時	80台/時		
	休日	352台/時	415台/時	297台/時	276台/時	439台/時	312台/時	319台/時	340台/時	189台/時	170台/時	138台/時	225台/時	289台/時	439台/時
令和21年度	平日	132台/時	156台/時	111台/時	103台/時	165台/時	117台/時	120台/時	128台/時	71台/時	64台/時	52台/時	84台/時		
	休日	370台/時	436台/時	312台/時	289台/時	461台/時	327台/時	335台/時	357台/時	199台/時	178台/時	145台/時	236台/時	304台/時	461台/時

8.1.3. 神社下駐車場を1,000円/日にした場合の将来シナリオ (C)

本地域へ来訪する自家用車を神社下駐車場・埋蔵文化財センターで分散するねらいで神社下駐車場料金を1,000円/日に設定した場合のシナリオを予測する。

表5-8から、4月の休日に神社下駐車場がピーク期の状況を超過することから、令和12(2030)年度に駐車場を有料化するシナリオとする。

このときの人流は以下のとおりとなる。



項目	観光拠点施設 滞在 67 分	山城部 滞在 72 分	地域回遊 滞在 101 分	駐車時間 (累計)	来訪者 割合
地域への総来訪者 (いったん埋蔵文化財センター周辺に立ち寄る)	—	—	—	—	100.0%
①埋文C周辺のみ利用	67分	—	—	67分	38.7%
②埋文C周辺+山城部 (埋文C駐車場利用)	67分	72分	—	139分	19.0%
②'埋文C周辺+山城部 (神社下駐車場利用)	67分	—	—	67分	11.7%
③埋文C周辺+山城部+地域回遊 (自家用車)	67分	72分	(自家用車)	139分	17.0%
④埋文C周辺+山城部+地域回遊 (P&R等)	67分	72分	101分 (P&R)	240分	13.6%

(参考：来訪者割合はWebアンケート調査を基に設定)

図 8-5 神社下駐車場を1,000円/日にした場合の人流と駐車時間

神社下駐車場を1,000円/日にした場合の将来シナリオとして神社下駐車場の超過率と埋蔵文化財センター周辺の必要駐車台数を表8-7に示す。

神社下駐車場を1,000円/日にした場合も、令和12(2030)年度から10年間で神社下駐車場は不足しない結果となる。

埋蔵文化財センター周辺駐車場においては、利用者が神社下駐車場と分散するため、令和21(2039)年度には、休日平均で288台の駐車となる。

また、8月のピーク時には休日に437台となり、神社下駐車場の料金設定が1,500

円/日の場合より減台となる。

このことから、神社下駐車場を 1,000 円/日にした場合、1,500 円/日にした場合より埋蔵文化財センター周辺の台数を抑えられる。

埋蔵文化財センター周辺駐車場は休日の平均値である 288 台の収容量を整備し、それを超える来訪台数が予想される時期は、従来のように市役所駐車場などで 200 台程度の臨時駐車場を対応することとする。

表 8-7 神社下駐車場を 1,000 円/日にした場合の将来シナリオ

年 度	神社下駐車場 4~11 月 休日の平均超過率	埋文C 休日の 平均必要台数	埋文C 休日の 最大必要台数 (8 月)
令和 12 年度	38.5%	185 台/時	282 台/時
令和 13 年度	40.5%	195 台/時	296 台/時
令和 14 年度	42.5%	204 台/時	311 台/時
令和 15 年度	44.6%	215 台/時	326 台/時
令和 16 年度	46.8%	225 台/時	342 台/時
令和 17 年度	49.2%	237 台/時	359 台/時
令和 18 年度	51.6%	249 台/時	377 台/時
令和 19 年度	54.2%	261 台/時	396 台/時
令和 20 年度	56.9%	274 台/時	416 台/時
令和 21 年度	59.8%	288 台/時	437 台/時

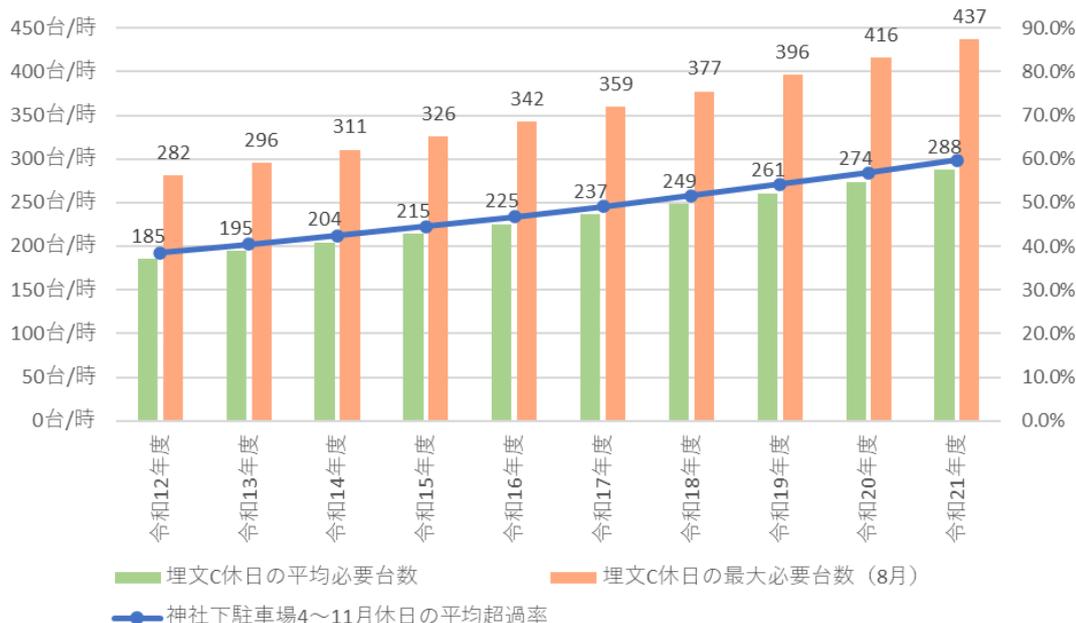


図 8-6 神社下駐車場を 1,000 円/日にした場合の将来シナリオ

表 8-8 神社下駐車を 1,000 円/日にした場合の神社下駐車の超過率

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4~11月の休日 平均超過率
		令和12年度	平日	16.6%	18.2%	10.7%	10.7%	17.5%	12.0%	12.6%	11.7%	2.5%	5.1%	2.3%
	休日	46.4%	51.0%	30.1%	30.0%	49.1%	33.6%	35.2%	32.9%	7.0%	14.4%	6.5%	16.8%	38.5%
令和13年度	平日	17.4%	19.1%	11.3%	11.2%	18.4%	12.6%	13.2%	12.3%	2.6%	5.4%	2.4%	6.3%	
	休日	48.8%	53.5%	31.6%	31.5%	51.6%	35.3%	36.9%	34.5%	7.4%	15.1%	6.8%	17.6%	40.5%
令和14年度	平日	18.3%	20.1%	11.9%	11.8%	19.3%	13.2%	13.9%	12.9%	2.8%	5.7%	2.6%	6.6%	
	休日	51.2%	56.2%	33.2%	33.0%	54.2%	37.0%	38.8%	36.2%	7.7%	15.9%	7.2%	18.5%	42.5%
令和15年度	平日	19.2%	21.1%	12.4%	12.4%	20.3%	13.9%	14.5%	13.6%	2.9%	6.0%	2.7%	6.9%	
	休日	53.7%	59.0%	34.8%	34.7%	56.9%	38.9%	40.7%	38.1%	8.1%	16.7%	7.5%	19.4%	44.6%
令和16年度	平日	20.2%	22.1%	13.1%	13.0%	21.3%	14.6%	15.3%	14.3%	3.1%	6.3%	2.8%	7.3%	
	休日	56.4%	61.9%	36.6%	36.4%	59.7%	40.8%	42.8%	40.0%	8.5%	17.5%	7.9%	20.4%	46.8%
令和17年度	平日	21.2%	23.2%	13.7%	13.7%	22.4%	15.3%	16.0%	15.0%	3.2%	6.6%	3.0%	7.6%	
	休日	59.3%	65.0%	38.4%	38.2%	62.7%	42.9%	44.9%	42.0%	9.0%	18.4%	8.3%	21.4%	49.2%
令和18年度	平日	22.2%	24.4%	14.4%	14.3%	23.5%	16.1%	16.8%	15.7%	3.4%	6.9%	3.1%	8.0%	
	休日	62.2%	68.3%	40.3%	40.2%	65.8%	45.0%	47.1%	44.1%	9.4%	19.3%	8.7%	22.5%	51.6%
令和19年度	平日	23.3%	25.6%	15.1%	15.1%	24.7%	16.9%	17.7%	16.5%	3.5%	7.2%	3.3%	8.4%	
	休日	65.3%	71.7%	42.3%	42.2%	69.1%	47.3%	49.5%	46.3%	9.9%	20.3%	9.1%	23.6%	54.2%
令和20年度	平日	24.5%	26.9%	15.9%	15.8%	25.9%	17.7%	18.6%	17.3%	3.7%	7.6%	3.4%	8.8%	
	休日	68.6%	75.3%	44.5%	44.3%	72.6%	49.6%	52.0%	48.6%	10.4%	21.3%	9.6%	24.8%	56.9%
令和21年度	平日	25.7%	28.2%	16.7%	16.6%	27.2%	18.6%	19.5%	18.2%	3.9%	8.0%	3.6%	9.3%	
	休日	72.0%	79.0%	46.7%	46.5%	76.2%	52.1%	54.6%	51.0%	10.9%	22.4%	10.1%	26.0%	59.8%

表 8-9 神社下駐車を 1,000 円/日にした場合の埋文C駐車場の必要台数

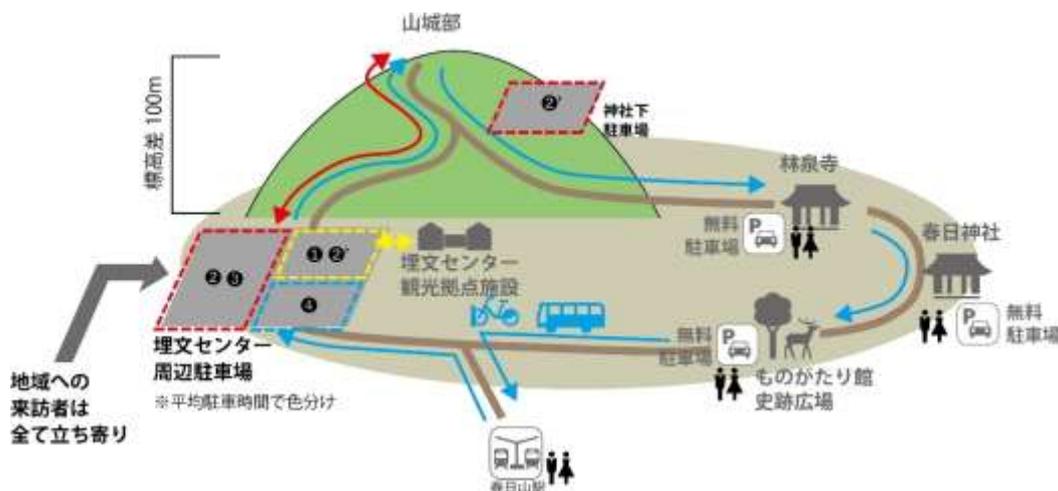
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	平均	最大値
		令和12年度	平日	81台/時	95台/時	68台/時	63台/時	101台/時	71台/時	73台/時	78台/時	43台/時	39台/時	32台/時	52台/時
	休日	226台/時	266台/時	190台/時	177台/時	282台/時	200台/時	204台/時	218台/時	121台/時	109台/時	89台/時	144台/時	185台/時	282台/時
令和13年度	平日	85台/時	100台/時	71台/時	66台/時	106台/時	75台/時	77台/時	82台/時	45台/時	41台/時	33台/時	54台/時		
	休日	237台/時	279台/時	200台/時	185台/時	296台/時	210台/時	215台/時	229台/時	127台/時	114台/時	93台/時	151台/時	195台/時	296台/時
令和14年度	平日	89台/時	105台/時	75台/時	70台/時	111台/時	79台/時	80台/時	86台/時	48台/時	43台/時	35台/時	57台/時		
	休日	249台/時	293台/時	210台/時	195台/時	311台/時	220台/時	225台/時	240台/時	134台/時	120台/時	98台/時	159台/時	204台/時	311台/時
令和15年度	平日	93台/時	110台/時	79台/時	73台/時	116台/時	83台/時	84台/時	90台/時	50台/時	45台/時	37台/時	60台/時		
	休日	262台/時	308台/時	220台/時	204台/時	326台/時	231台/時	237台/時	252台/時	140台/時	126台/時	103台/時	167台/時	215台/時	326台/時
令和16年度	平日	98台/時	116台/時	83台/時	77台/時	122台/時	87台/時	89台/時	95台/時	53台/時	47台/時	39台/時	63台/時		
	休日	275台/時	324台/時	231台/時	215台/時	342台/時	243台/時	248台/時	265台/時	147台/時	132台/時	108台/時	175台/時	225台/時	342台/時
令和17年度	平日	103台/時	121台/時	87台/時	80台/時	128台/時	91台/時	93台/時	99台/時	55台/時	50台/時	40台/時	66台/時		
	休日	288台/時	340台/時	243台/時	225台/時	359台/時	255台/時	261台/時	278台/時	155台/時	139台/時	113台/時	184台/時	237台/時	359台/時
令和18年度	平日	108台/時	127台/時	91台/時	85台/時	135台/時	96台/時	98台/時	104台/時	58台/時	52台/時	42台/時	69台/時		
	休日	303台/時	357台/時	255台/時	237台/時	377台/時	268台/時	274台/時	292台/時	162台/時	146台/時	119台/時	193台/時	249台/時	377台/時
令和19年度	平日	114台/時	134台/時	96台/時	89台/時	142台/時	100台/時	103台/時	110台/時	61台/時	55台/時	45台/時	72台/時		
	休日	318台/時	375台/時	268台/時	248台/時	396台/時	281台/時	288台/時	307台/時	171台/時	153台/時	125台/時	203台/時	261台/時	396台/時
令和20年度	平日	119台/時	140台/時	100台/時	93台/時	149台/時	105台/時	108台/時	115台/時	64台/時	57台/時	47台/時	76台/時		
	休日	334台/時	393台/時	281台/時	261台/時	416台/時	295台/時	302台/時	322台/時	179台/時	161台/時	131台/時	213台/時	274台/時	416台/時
令和21年度	平日	125台/時	147台/時	105台/時	98台/時	156台/時	111台/時	113台/時	121台/時	67台/時	60台/時	49台/時	80台/時		
	休日	350台/時	413台/時	295台/時	274台/時	437台/時	310台/時	317台/時	338台/時	188台/時	169台/時	138台/時	224台/時	288台/時	437台/時

8.1.4. 神社下駐車場を800円/日にした場合の将来シナリオ (D)

本地域へ来訪する自家用車を神社下駐車場・埋蔵文化財センターで分散し、埋蔵文化財センター周辺駐車場の必要台数を抑えるねらいで、神社下駐車場の料金を800円/日に設定した場合のシナリオを予測する。

表5-8から、令和12(2030)年度には4月の休日に神社下駐車場がピーク期の状況を超過することから、令和12(2030)年度から有料化するシナリオとする。

このときの人流は以下のとおりとなる。



項目	観光拠点施設 滞在 67 分	山城部 滞在 72 分	地域回遊 滞在 101 分	駐車時間 (累計)	来訪者 割合
地域への総来訪者 (いったん埋蔵文化財センター周辺に立ち寄り)	—	—	—	—	100.0%
①埋文C周辺のみ利用	67分	—	—	67分	38.7%
②埋文C周辺+山城部 (埋文C駐車場利用)	67分	72分	—	139分	16.0%
②'埋文C周辺+山城部 (神社下駐車場利用)	67分	—	—	67分	14.7%
③埋文C周辺+山城部+地域回遊 (自家用車)	67分	72分	(自家用車)	139分	17.0%
④埋文C周辺+山城部+地域回遊 (P&R等)	67分	72分	101分 (P&R)	240分	13.6%

(参考：来訪者割合はWebアンケート調査を基に設定)

図 8-7 神社下駐車場を800円/日にした場合の人流と駐車時間

神社下駐車場を800円/日にした場合の将来シナリオとして神社下駐車場の超過率と埋蔵文化財センター周辺の必要駐車台数を表8-10に示す。

神社下駐車場を800円/日にした場合も、令和12(2030)年度から10年間で神社下駐車場は不足しない結果となる。

埋蔵文化財センター周辺駐車場においては、利用者が神社下駐車場と分散するため、令和21(2039)年度には、休日平均で282台の駐車となる。

また、8月のピーク時には休日に429台となり、神社下駐車場の料金設定が1,000円/日の場合より減台となる。

このことから、神社下駐車場を800円/日にした場合、1,500円/日、1,000円/日にした場合より埋蔵文化財センター周辺の台数を抑えられる。

埋蔵文化財センター周辺駐車場は休日の平均値である282台の収容量を整備し、それを超える来訪台数が予想される時期は、従来のように市役所駐車場などで150台程度の臨時駐車場を対応することとなる。

表 8-10 神社下駐車場を800円/日にした場合の将来シナリオ

年 度	神社下駐車場4~11月 休日の平均超過率	埋文C休日の 平均必要台数	埋文C休日の 最大必要台数(8月)
令和12年度	48.4%	182台/時	276台/時
令和13年度	50.9%	191台/時	290台/時
令和14年度	53.4%	201台/時	305台/時
令和15年度	56.1%	211台/時	320台/時
令和16年度	58.9%	221台/時	336台/時
令和17年度	61.8%	232台/時	353台/時
令和18年度	64.9%	244台/時	370台/時
令和19年度	68.2%	256台/時	389台/時
令和20年度	71.6%	269台/時	408台/時
令和21年度	75.1%	282台/時	429台/時

なお、神社下駐車場を1,500円/日、1,000円/日、800円/日に設定した場合の、それぞれの売り上げは10年間で以下ようになる。

表 8-11 神社下駐車場有料化した場合の10年間の総売り上げ

項 目	1,500円/日	1,000円/日	800円/日
10年間の 総来訪台数	80,682台	353,329台	444,212台
10年間の 総売上	121,023千円	353,329千円	355,369千円

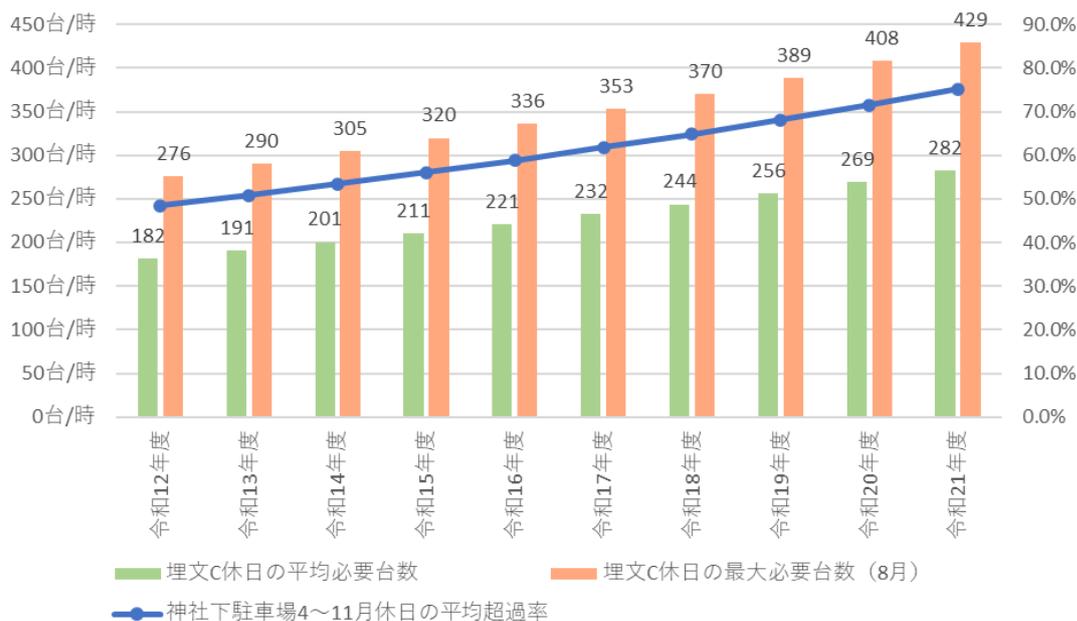


図 8-8 神社下駐車場を 800 円/日にした場合の将来シナリオ

表 8-12 神社下駐車場を 800 円/日にした場合の神社下駐車場の超過率

年度	曜日	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4~11月の休日 平均超過率
		令和12年度	平日	20.8%	22.9%	13.5%	13.5%	22.1%	15.1%	15.8%	14.8%	3.2%	6.5%	
	休日	58.4%	64.0%	37.8%	37.7%	61.8%	42.2%	44.2%	41.3%	8.8%	18.1%	8.2%	21.1%	48.4%
令和13年度	平日	21.9%	24.0%	14.2%	14.1%	23.2%	15.8%	16.6%	15.5%	3.3%	6.8%	3.1%	7.9%	
	休日	61.3%	67.2%	39.7%	39.6%	64.8%	44.4%	46.4%	43.4%	9.3%	19.0%	8.6%	22.1%	50.9%
令和14年度	平日	23.0%	25.2%	14.9%	14.8%	24.3%	16.6%	17.4%	16.3%	3.5%	7.1%	3.2%	8.3%	
	休日	64.4%	70.6%	41.7%	41.5%	68.1%	46.6%	48.8%	45.6%	9.7%	20.0%	9.0%	23.2%	53.4%
令和15年度	平日	24.1%	26.5%	15.6%	15.6%	25.5%	17.5%	18.3%	17.1%	3.7%	7.5%	3.4%	8.7%	
	休日	67.6%	74.1%	43.8%	43.6%	71.5%	48.9%	51.2%	47.9%	10.2%	21.0%	9.5%	24.4%	56.1%
令和16年度	平日	25.3%	27.8%	16.4%	16.4%	26.8%	18.3%	19.2%	17.9%	3.8%	7.9%	3.5%	9.1%	
	休日	71.0%	77.8%	46.0%	45.8%	75.1%	51.3%	53.8%	50.3%	10.7%	22.0%	9.9%	25.6%	58.9%
令和17年度	平日	26.6%	29.2%	17.2%	17.2%	28.1%	19.3%	20.2%	18.8%	4.0%	8.3%	3.7%	9.6%	
	休日	74.5%	81.7%	48.3%	48.1%	78.8%	53.9%	56.4%	52.8%	11.3%	23.1%	10.4%	26.9%	61.8%
令和18年度	平日	27.9%	30.7%	18.1%	18.0%	29.6%	20.2%	21.2%	19.8%	4.2%	8.7%	3.9%	10.1%	
	休日	78.2%	85.8%	50.7%	50.5%	82.8%	56.6%	59.3%	55.4%	11.8%	24.3%	10.9%	28.2%	64.9%
令和19年度	平日	29.3%	32.2%	19.0%	18.9%	31.0%	21.2%	22.2%	20.8%	4.4%	9.1%	4.1%	10.6%	
	休日	82.1%	90.1%	53.2%	53.0%	86.9%	59.4%	62.2%	58.2%	12.4%	25.5%	11.5%	29.6%	68.2%
令和20年度	平日	30.8%	33.8%	20.0%	19.9%	32.6%	22.3%	23.3%	21.8%	4.7%	9.6%	4.3%	11.1%	
	休日	86.2%	94.6%	55.9%	55.7%	91.2%	62.4%	65.3%	61.1%	13.0%	26.8%	12.1%	31.1%	71.6%
令和21年度	平日	32.3%	35.5%	21.0%	20.9%	34.2%	23.4%	24.5%	22.9%	4.9%	10.0%	4.5%	11.7%	
	休日	90.6%	99.3%	58.7%	58.4%	95.8%	65.5%	68.6%	64.1%	13.7%	28.1%	12.7%	32.7%	75.1%

表 8-13 神社下駐車を 800 円/日にした場合の埋文 C 駐車場の必要台数

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	平均	最大値
令和12年度	平日	79台/時	93台/時	67台/時	62台/時	99台/時	70台/時	72台/時	76台/時	42台/時	38台/時	31台/時	51台/時		
	休日	222台/時	261台/時	187台/時	173台/時	276台/時	196台/時	201台/時	214台/時	119台/時	107台/時	87台/時	142台/時	182台/時	276台/時
令和13年度	平日	83台/時	98台/時	70台/時	65台/時	104台/時	73台/時	75台/時	80台/時	45台/時	40台/時	33台/時	53台/時		
	休日	233台/時	274台/時	196台/時	182台/時	290台/時	206台/時	211台/時	225台/時	125台/時	112台/時	91台/時	149台/時	191台/時	290台/時
令和14年度	平日	87台/時	103台/時	74台/時	68台/時	109台/時	77台/時	79台/時	84台/時	47台/時	42台/時	34台/時	56台/時		
	休日	244台/時	288台/時	206台/時	191台/時	305台/時	216台/時	221台/時	236台/時	131台/時	118台/時	96台/時	156台/時	201台/時	305台/時
令和15年度	平日	92台/時	108台/時	77台/時	72台/時	114台/時	81台/時	83台/時	88台/時	49台/時	44台/時	36台/時	59台/時		
	休日	257台/時	302台/時	216台/時	201台/時	320台/時	227台/時	232台/時	248台/時	138台/時	123台/時	101台/時	164台/時	211台/時	320台/時
令和16年度	平日	96台/時	113台/時	81台/時	75台/時	120台/時	85台/時	87台/時	93台/時	52台/時	46台/時	38台/時	61台/時		
	休日	269台/時	318台/時	227台/時	211台/時	336台/時	238台/時	244台/時	260台/時	145台/時	130台/時	106台/時	172台/時	221台/時	336台/時
令和17年度	平日	101台/時	119台/時	85台/時	79台/時	126台/時	89台/時	91台/時	98台/時	54台/時	49台/時	40台/時	65台/時		
	休日	283台/時	333台/時	238台/時	221台/時	353台/時	250台/時	256台/時	273台/時	152台/時	136台/時	111台/時	181台/時	232台/時	353台/時
令和18年度	平日	106台/時	125台/時	89台/時	83台/時	132台/時	94台/時	96台/時	102台/時	57台/時	51台/時	42台/時	68台/時		
	休日	297台/時	350台/時	250台/時	232台/時	370台/時	263台/時	269台/時	287台/時	159台/時	143台/時	117台/時	190台/時	244台/時	370台/時
令和19年度	平日	111台/時	131台/時	94台/時	87台/時	139台/時	98台/時	101台/時	108台/時	60台/時	54台/時	44台/時	71台/時		
	休日	312台/時	368台/時	263台/時	244台/時	389台/時	276台/時	282台/時	301台/時	167台/時	150台/時	123台/時	199台/時	256台/時	389台/時
令和20年度	平日	117台/時	138台/時	99台/時	91台/時	146台/時	103台/時	106台/時	113台/時	63台/時	56台/時	46台/時	75台/時		
	休日	328台/時	386台/時	276台/時	256台/時	408台/時	290台/時	296台/時	316台/時	176台/時	158台/時	129台/時	209台/時	269台/時	408台/時
令和21年度	平日	123台/時	145台/時	104台/時	96台/時	153台/時	109台/時	111台/時	119台/時	66台/時	59台/時	48台/時	78台/時		
	休日	344台/時	405台/時	290台/時	269台/時	429台/時	304台/時	311台/時	332台/時	185台/時	165台/時	135台/時	220台/時	282台/時	429台/時

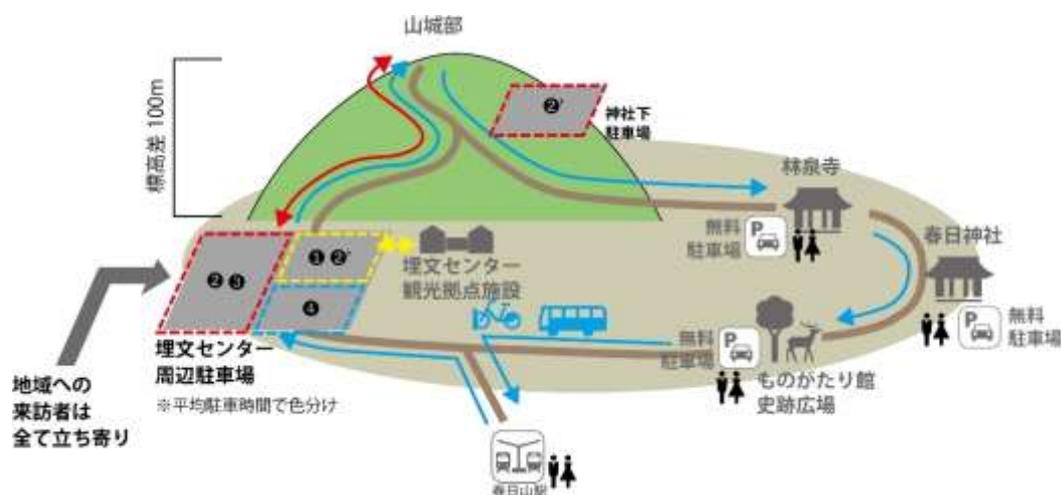
8.1.5. 神社下駐車場を1,500円/日（市外客のみ）にした場合のシナリオ（E）

神社下駐車場料金を抑制効果が高い1,500円/日に設定した場合のシナリオを予測する。

表5-8から、令和12（2030）年度には4月の休日に神社下駐車場がピーク期の状況を超過することから、令和12（2030）年度に駐車場を有料化するシナリオとする。

ただし、市民の日常利用を制限することは難しいことから、駐車場有料化は市外客を対象とする。

このときの人流は以下の通りとなる。



項目	観光拠点施設 滞在 67 分	山城部 滞在 72 分	地域回遊 滞在 101 分	駐車時間 (累計)	来訪者 割合
地域への総来訪者（いったん埋蔵文化財センター周辺に立ち寄る）	—	—	—	—	100.0%
①埋文C周辺のみ利用	67分	—	—	67分	38.7%
②埋文C周辺+山城部（埋文C駐車場利用）	67分	—	—	139分	18.4%
②'埋文C周辺+山城部（神社下駐車場利用）	67分	—	—	67分	12.2%
③埋文C周辺+山城部+地域回遊（自家用車）	67分	72分	（自家用車）	139分	17.0%
④埋文C周辺+山城部+地域回遊（P&R等）	67分	72分	101分 （P&R）	240分	13.6%

（参考：来訪者割合はWebアンケート調査を基に設定）

図 8-9 神社下駐車場を1,500円/日（市外客のみ）にした場合の人流と駐車時間

神社下駐車を 1,500 円/日（市外客のみ）にした場合の将来シナリオとして、令和 12（2030）年度から 10 年間の神社下駐車場の超過状況と、埋蔵文化財センター周辺に必要な駐車台数を表 8-14 にまとめる。

神社下駐車を 1,500 円/日（市外客のみ）にした場合、令和 12 年度から 10 年間で神社下駐車場は不足しない結果となる。

一方で、埋蔵文化財センター周辺駐車場においては、令和 21（2039）年度には、休日平均で常に 271 台の駐車が見込まれる。

また、8 月のピーク時には休日に 411 台が必要になると推計される。

このことから、神社下駐車を 1,500 円/日（市外客のみ）にした場合、埋蔵文化財センター周辺駐車場は休日の平均値である 271 台の収容量を整備し、それを超える来訪台数が予想される時期は、従来のように市役所駐車場などで 150 台程度の臨時駐車場を対応することとする。

表 8-14 神社下駐車を 1,500 円/日（市外客のみ）にした場合の将来シナリオ

年 度	神社下駐車場 4~11 月 休日の平均超過率	埋文 C 休日の 平均必要台数	埋文 C 休日の 最大必要台数（8 月）
令和 12 年度	40.4%	175 台/時	265 台/時
令和 13 年度	42.4%	183 台/時	278 台/時
令和 14 年度	44.5%	193 台/時	292 台/時
令和 15 年度	46.7%	202 台/時	307 台/時
令和 16 年度	49.1%	212 台/時	322 台/時
令和 17 年度	51.5%	223 台/時	338 台/時
令和 18 年度	54.1%	234 台/時	355 台/時
令和 19 年度	56.8%	246 台/時	373 台/時
令和 20 年度	59.6%	258 台/時	392 台/時
令和 21 年度	62.6%	271 台/時	411 台/時



図 8-10 神社下駐車を 1,500 円/日（市外客のみ）にした場合の将来シナリオ

表 8-15 神社下駐車を 1,500 円/日（市外客のみ）にした場合の神社下駐車の超過率

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4~11月の休日 平均超過率
		平日	休日											
令和12年度	平日	17.4%	19.1%	11.3%	11.2%	18.4%	12.6%	13.2%	12.3%	2.6%	5.4%	2.4%	6.3%	40.4%
	休日	48.7%	53.4%	31.5%	31.4%	51.5%	35.2%	36.9%	34.5%	7.4%	15.1%	6.8%	17.6%	
令和13年度	平日	18.2%	20.0%	11.8%	11.8%	19.3%	13.2%	13.8%	12.9%	2.8%	5.7%	2.6%	6.6%	42.4%
	休日	51.1%	56.0%	33.1%	33.0%	54.0%	37.0%	38.7%	36.2%	7.7%	15.9%	7.2%	18.4%	
令和14年度	平日	19.2%	21.0%	12.4%	12.4%	20.3%	13.9%	14.5%	13.6%	2.9%	5.9%	2.7%	6.9%	44.5%
	休日	53.6%	58.8%	34.8%	34.6%	56.8%	38.8%	40.6%	38.0%	8.1%	16.6%	7.5%	19.4%	
令和15年度	平日	20.1%	22.1%	13.0%	13.0%	21.3%	14.6%	15.2%	14.2%	3.0%	6.2%	2.8%	7.3%	46.7%
	休日	56.3%	61.8%	36.5%	36.3%	59.6%	40.8%	42.7%	39.9%	8.5%	17.5%	7.9%	20.3%	
令和16年度	平日	21.1%	23.2%	13.7%	13.6%	22.3%	15.3%	16.0%	15.0%	3.2%	6.6%	3.0%	7.6%	49.1%
	休日	59.1%	64.9%	38.3%	38.2%	62.6%	42.8%	44.8%	41.9%	9.0%	18.4%	8.3%	21.4%	
令和17年度	平日	22.2%	24.3%	14.4%	14.3%	23.5%	16.0%	16.8%	15.7%	3.4%	6.9%	3.1%	8.0%	51.5%
	休日	62.1%	68.1%	40.3%	40.1%	65.7%	44.9%	47.0%	44.0%	9.4%	19.3%	8.7%	22.4%	
令和18年度	平日	23.3%	25.5%	15.1%	15.0%	24.6%	16.9%	17.6%	16.5%	3.5%	7.2%	3.3%	8.4%	54.1%
	休日	65.2%	71.5%	42.3%	42.1%	69.0%	47.2%	49.4%	46.2%	9.9%	20.2%	9.1%	23.5%	
令和19年度	平日	24.5%	26.8%	15.8%	15.8%	25.9%	17.7%	18.5%	17.3%	3.7%	7.6%	3.4%	8.8%	56.8%
	休日	68.5%	75.1%	44.4%	44.2%	72.4%	49.5%	51.9%	48.5%	10.4%	21.3%	9.6%	24.7%	
令和20年度	平日	25.7%	28.2%	16.6%	16.6%	27.2%	18.6%	19.5%	18.2%	3.9%	8.0%	3.6%	9.3%	59.6%
	休日	71.9%	78.9%	46.6%	46.4%	76.0%	52.0%	54.5%	50.9%	10.9%	22.3%	10.1%	25.9%	
令和21年度	平日	27.0%	29.6%	17.5%	17.4%	28.5%	19.5%	20.4%	19.1%	4.1%	8.4%	3.8%	9.7%	62.6%
	休日	75.5%	82.8%	48.9%	48.7%	79.9%	54.6%	57.2%	53.5%	11.4%	23.4%	10.6%	27.2%	

表 8-16 神社下駐車場を 1,500 円/日（市外客のみ）にした場合の埋文 C 駐車場の必要台数

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	平均	最大値
令和12年度	平日	76台/時	89台/時	64台/時	59台/時	95台/時	67台/時	69台/時	73台/時	41台/時	37台/時	30台/時	48台/時		
	休日	213台/時	251台/時	179台/時	166台/時	265台/時	188台/時	192台/時	205台/時	114台/時	102台/時	84台/時	136台/時	175台/時	265台/時
令和13年度	平日	80台/時	94台/時	67台/時	62台/時	99台/時	70台/時	72台/時	77台/時	43台/時	38台/時	31台/時	51台/時		
	休日	223台/時	263台/時	188台/時	175台/時	278台/時	197台/時	202台/時	216台/時	120台/時	107台/時	88台/時	143台/時	183台/時	278台/時
令和14年度	平日	84台/時	99台/時	71台/時	65台/時	104台/時	74台/時	76台/時	81台/時	45台/時	40台/時	33台/時	53台/時		
	休日	234台/時	276台/時	198台/時	183台/時	292台/時	207台/時	212台/時	226台/時	126台/時	113台/時	92台/時	150台/時	193台/時	292台/時
令和15年度	平日	88台/時	104台/時	74台/時	69台/時	110台/時	78台/時	80台/時	85台/時	47台/時	42台/時	35台/時	56台/時		
	休日	246台/時	290台/時	207台/時	192台/時	307台/時	218台/時	223台/時	238台/時	132台/時	118台/時	97台/時	157台/時	202台/時	307台/時
令和16年度	平日	92台/時	109台/時	78台/時	72台/時	115台/時	82台/時	83台/時	89台/時	50台/時	44台/時	36台/時	59台/時		
	休日	258台/時	305台/時	218台/時	202台/時	322台/時	228台/時	234台/時	250台/時	139台/時	124台/時	102台/時	165台/時	212台/時	322台/時
令和17年度	平日	97台/時	114台/時	82台/時	76台/時	121台/時	86台/時	88台/時	94台/時	52台/時	47台/時	38台/時	62台/時		
	休日	271台/時	320台/時	229台/時	212台/時	338台/時	240台/時	246台/時	262台/時	146台/時	131台/時	107台/時	173台/時	223台/時	338台/時
令和18年度	平日	102台/時	120台/時	86台/時	80台/時	127台/時	90台/時	92台/時	98台/時	55台/時	49台/時	40台/時	65台/時		
	休日	285台/時	336台/時	240台/時	223台/時	355台/時	252台/時	258台/時	275台/時	153台/時	137台/時	112台/時	182台/時	234台/時	355台/時
令和19年度	平日	107台/時	126台/時	90台/時	84台/時	133台/時	94台/時	97台/時	103台/時	57台/時	51台/時	42台/時	68台/時		
	休日	299台/時	353台/時	252台/時	234台/時	373台/時	264台/時	271台/時	289台/時	161台/時	144台/時	118台/時	191台/時	246台/時	373台/時
令和20年度	平日	112台/時	132台/時	95台/時	88台/時	140台/時	99台/時	101台/時	108台/時	60台/時	54台/時	44台/時	72台/時		
	休日	314台/時	370台/時	265台/時	246台/時	392台/時	278台/時	284台/時	303台/時	169台/時	151台/時	123台/時	201台/時	258台/時	392台/時
令和21年度	平日	118台/時	139台/時	99台/時	92台/時	147台/時	104台/時	107台/時	114台/時	63台/時	57台/時	46台/時	75台/時		
	休日	330台/時	389台/時	278台/時	258台/時	411台/時	292台/時	298台/時	318台/時	177台/時	159台/時	130台/時	211台/時	271台/時	411台/時

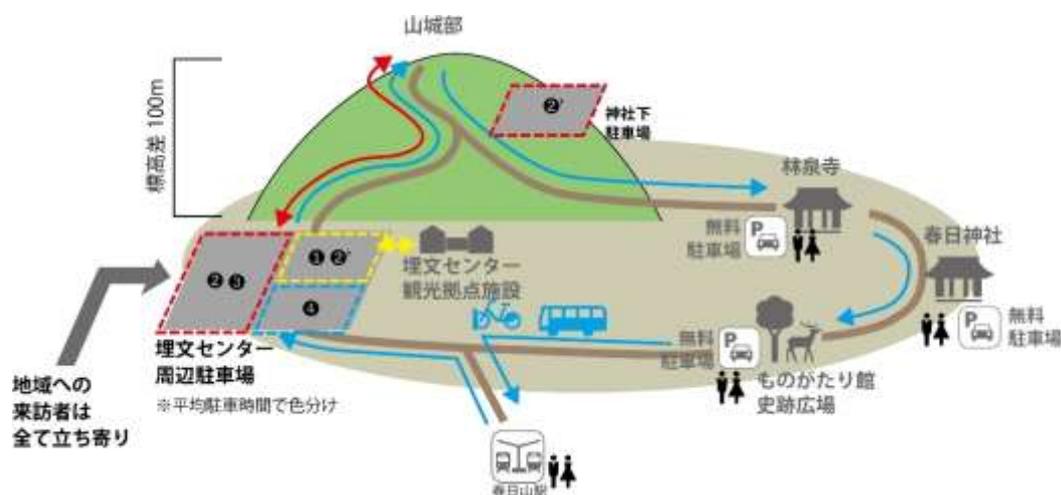
8.1.6. 神社下駐車場を1,000円/日（市外客のみ）にした場合の将来シナリオ（F）

本地域へ来訪する自家用車を神社下駐車場・埋蔵文化財センターで分散するねらいで、神社下駐車場料金を1,000円/日に設定した場合のシナリオを予測する。

表5-8から、令和12（2030）年度には4月の休日に神社下駐車場がピーク期の状況を超過することから、令和12（2030）年度に駐車場を有料化するシナリオとする。

ただし、市民の日常利用を制限することは難しいことから、駐車場有料化は市外客を対象とする。

このときの人流は以下のとおりとなる。



項目	観光拠点施設 滞在 67 分	山城部 滞在 72 分	地域回遊 滞在 101 分	駐車時間 (累計)	来訪者 割合
地域への総来訪者（いったん埋蔵文化財センター周辺に立ち寄る）	—	—	—	—	100.0%
①埋文C周辺のみ利用	67分	—	—	67分	38.7%
②埋文C周辺+山城部（埋文C駐車場利用）	67分	72分	—	139分	12.5%
②'埋文C周辺+山城部（神社下駐車場利用）	67分	—	—	67分	18.2%
③埋文C周辺+山城部+地域回遊（自家用車）	67分	72分	（自家用車）	139分	17.0%
④埋文C周辺+山城部+地域回遊（P&R等）	67分	72分	101分 (P&R)	240分	13.6%

（参考：来訪者割合はWebアンケート調査を基に設定）

図 8-11 神社下駐車場を1,000円/日（市外客のみ）にした場合の人流と駐車時間

神社下駐車を 1,000 円/日（市外客のみ）にした場合の将来シナリオとして神社下駐車の超過率と埋蔵文化財センター周辺の必要駐車台数を表 8-17 に示す。

神社下駐車を 1,000 円/日（市外客のみ）にした場合も、令和 12（2030）年度から 10 年間で神社下駐車は不足しない結果となる。

埋蔵文化財センター周辺駐車場においては、利用者が神社下駐車と分散するため、令和 21（2039）年度には、休日平均で 265 台の駐車となる。

また、8 月のピーク時には休日に 403 台となり、神社下駐車の料金設定が 1,500 円/日の場合より減台となる。

このことから、神社下駐車を 1,000 円/日（市外客のみ）にした場合、1,500 円/日にした場合より埋蔵文化財センター周辺の台数を抑えられる。

埋蔵文化財センター周辺駐車場は休日の平均値である 265 台の収容量を整備し、それを超える来訪台数が予想される時期は、従来のように市役所駐車場などで 150 台程度の臨時駐車場を対応することとする。

表 8-17 神社下駐車を 1,000 円/日（市外客のみ）にした場合の将来シナリオ

年 度	神社下駐車場 4~11 月 休日の平均超過率	埋文 C 休日の 平均必要台数	埋文 C 休日の 最大必要台数（8 月）
令和 12 年度	59.9%	171 台/時	260 台/時
令和 13 年度	62.9%	180 台/時	273 台/時
令和 14 年度	66.1%	189 台/時	286 台/時
令和 15 年度	69.4%	198 台/時	301 台/時
令和 16 年度	72.9%	208 台/時	316 台/時
令和 17 年度	76.5%	218 台/時	332 台/時
令和 18 年度	80.3%	229 台/時	348 台/時
令和 19 年度	84.3%	241 台/時	366 台/時
令和 20 年度	88.5%	253 台/時	384 台/時
令和 21 年度	93.0%	265 台/時	403 台/時

なお、神社下駐車を 1,500 円/日（市外客のみ）と 1,000 円/日（市外客のみ）に設定した場合の、それぞれの売り上げは 10 年間で以下ようになる。

表 8-18 神社下駐車場有料化した場合の 10 年間の総売り上げ

項 目	1,500 円/日（市外客のみ）	1,000 円/日（市外客のみ）
10 年間の総来訪台数	53,088 台	232,491 台
10 年間の総売上	79,633 千円	232,491 千円

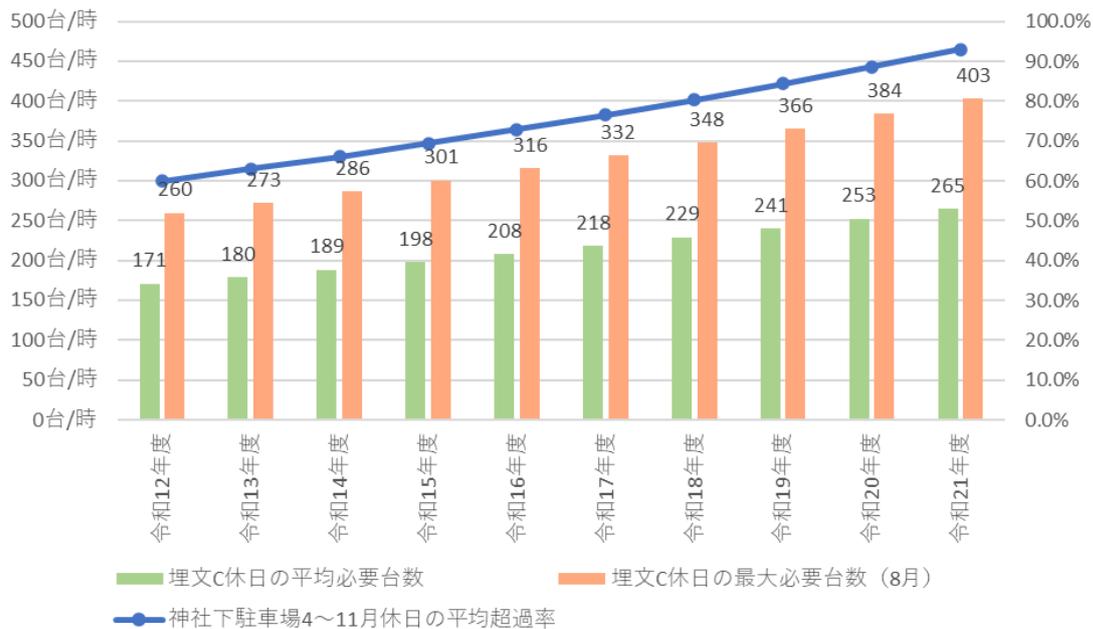


図 8-12 神社下駐車場を 1,000 円/日（市外客のみ）にした場合の将来シナリオ

表 8-19 神社下駐車場を 1,000 円/日（市外客のみ）にした場合の神社下駐車場の超過率

Year	Day Type	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4~11月の休日 平均超過率
		令和12年度	平日	25.8%	28.3%	16.7%	16.7%	27.3%	18.7%	19.5%	18.3%	3.9%	8.0%	3.6%
	休日	72.2%	79.3%	46.8%	46.6%	76.4%	52.3%	54.7%	51.1%	10.9%	22.4%	10.1%	26.1%	59.9%
令和13年度	平日	27.1%	29.7%	17.6%	17.5%	28.7%	19.6%	20.5%	19.2%	4.1%	8.4%	3.8%	9.8%	
	休日	75.8%	83.2%	49.2%	48.9%	80.2%	54.9%	57.5%	53.7%	11.5%	23.5%	10.6%	27.4%	62.9%
令和14年度	平日	28.4%	31.2%	18.4%	18.4%	30.1%	20.6%	21.5%	20.1%	4.3%	8.8%	4.0%	10.3%	
	休日	79.6%	87.4%	51.6%	51.4%	84.2%	57.6%	60.3%	56.4%	12.1%	24.7%	11.1%	28.7%	66.1%
令和15年度	平日	29.9%	32.8%	19.4%	19.3%	31.6%	21.6%	22.6%	21.1%	4.5%	9.3%	4.2%	10.8%	
	休日	83.6%	91.7%	54.2%	54.0%	88.5%	60.5%	63.4%	59.2%	12.7%	25.9%	11.7%	30.2%	69.4%
令和16年度	平日	31.4%	34.4%	20.3%	20.2%	33.2%	22.7%	23.8%	22.2%	4.7%	9.7%	4.4%	11.3%	
	休日	87.8%	96.3%	56.9%	56.7%	92.9%	63.5%	66.5%	62.2%	13.3%	27.2%	12.3%	31.7%	72.9%
令和17年度	平日	32.9%	36.1%	21.3%	21.3%	34.8%	23.8%	24.9%	23.3%	5.0%	10.2%	4.6%	11.9%	
	休日	92.2%	101.1%	59.8%	59.5%	97.5%	66.7%	69.9%	65.3%	13.9%	28.6%	12.9%	33.3%	76.5%
令和18年度	平日	34.6%	37.9%	22.4%	22.3%	36.6%	25.0%	26.2%	24.5%	5.2%	10.7%	4.8%	12.5%	
	休日	96.8%	106.2%	62.7%	62.5%	102.4%	70.0%	73.3%	68.5%	14.7%	30.0%	13.6%	34.9%	80.3%
令和19年度	平日	36.3%	39.8%	23.5%	23.4%	38.4%	26.3%	27.5%	25.7%	5.5%	11.3%	5.1%	13.1%	
	休日	101.6%	111.5%	65.9%	65.6%	107.5%	73.5%	77.0%	72.0%	15.4%	31.5%	14.2%	36.7%	84.3%
令和20年度	平日	38.1%	41.8%	24.7%	24.6%	40.3%	27.6%	28.9%	27.0%	5.8%	11.8%	5.3%	13.8%	
	休日	106.7%	117.1%	69.2%	68.9%	112.9%	77.2%	80.9%	75.6%	16.2%	33.1%	14.9%	38.5%	88.5%
令和21年度	平日	40.0%	43.9%	25.9%	25.8%	42.3%	29.0%	30.3%	28.3%	6.1%	12.4%	5.6%	14.4%	
	休日	112.1%	122.9%	72.6%	72.3%	118.5%	81.1%	84.9%	79.3%	17.0%	34.8%	15.7%	40.5%	93.0%

表 8-20 神社下駐車を 1,000 円/日（市外客のみ）にした場合の埋文 C 駐車場の必要台数

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	平均	最大値
令和12年度	平日	74台/時	88台/時	63台/時	58台/時	93台/時	66台/時	67台/時	72台/時	40台/時	36台/時	29台/時	47台/時		
	休日	208台/時	246台/時	176台/時	163台/時	260台/時	184台/時	188台/時	201台/時	112台/時	100台/時	82台/時	133台/時	171台/時	260台/時
令和13年度	平日	78台/時	92台/時	66台/時	61台/時	97台/時	69台/時	71台/時	75台/時	42台/時	38台/時	31台/時	50台/時		
	休日	219台/時	258台/時	184台/時	171台/時	273台/時	193台/時	198台/時	211台/時	117台/時	105台/時	86台/時	140台/時	180台/時	273台/時
令和14年度	平日	82台/時	97台/時	69台/時	64台/時	102台/時	73台/時	74台/時	79台/時	44台/時	39台/時	32台/時	52台/時		
	休日	230台/時	271台/時	194台/時	180台/時	286台/時	203台/時	208台/時	222台/時	123台/時	111台/時	90台/時	147台/時	189台/時	286台/時
令和15年度	平日	86台/時	102台/時	73台/時	67台/時	107台/時	76台/時	78台/時	83台/時	46台/時	41台/時	34台/時	55台/時		
	休日	241台/時	284台/時	203台/時	189台/時	301台/時	213台/時	218台/時	233台/時	129台/時	116台/時	95台/時	154台/時	198台/時	301台/時
令和16年度	平日	90台/時	107台/時	76台/時	71台/時	113台/時	80台/時	82台/時	87台/時	49台/時	44台/時	36台/時	58台/時		
	休日	253台/時	298台/時	213台/時	198台/時	316台/時	224台/時	229台/時	244台/時	136台/時	122台/時	99台/時	162台/時	208台/時	316台/時
令和17年度	平日	95台/時	112台/時	80台/時	74台/時	118台/時	84台/時	86台/時	92台/時	51台/時	46台/時	37台/時	61台/時		
	休日	266台/時	313台/時	224台/時	208台/時	332台/時	235台/時	241台/時	257台/時	143台/時	128台/時	104台/時	170台/時	218台/時	332台/時
令和18年度	平日	100台/時	118台/時	84台/時	78台/時	124台/時	88台/時	90台/時	96台/時	54台/時	48台/時	39台/時	64台/時		
	休日	279台/時	329台/時	235台/時	218台/時	348台/時	247台/時	253台/時	270台/時	150台/時	134台/時	110台/時	178台/時	229台/時	348台/時
令和19年度	平日	105台/時	123台/時	88台/時	82台/時	131台/時	93台/時	95台/時	101台/時	56台/時	50台/時	41台/時	67台/時		
	休日	293台/時	345台/時	247台/時	229台/時	366台/時	259台/時	265台/時	283台/時	157台/時	141台/時	115台/時	187台/時	241台/時	366台/時
令和20年度	平日	110台/時	130台/時	93台/時	86台/時	137台/時	97台/時	99台/時	106台/時	59台/時	53台/時	43台/時	70台/時		
	休日	308台/時	363台/時	259台/時	241台/時	384台/時	272台/時	278台/時	297台/時	165台/時	148台/時	121台/時	196台/時	253台/時	384台/時
令和21年度	平日	115台/時	136台/時	97台/時	90台/時	144台/時	102台/時	104台/時	111台/時	62台/時	56台/時	45台/時	74台/時		
	休日	323台/時	381台/時	272台/時	253台/時	403台/時	286台/時	292台/時	312台/時	173台/時	156台/時	127台/時	206台/時	265台/時	403台/時

8.1.7. 神社下駐車場有料化→車両進入制限した場合のシナリオ (G)

神社下駐車場を有料化し、後に車両進入制限した場合のシナリオを予測する。

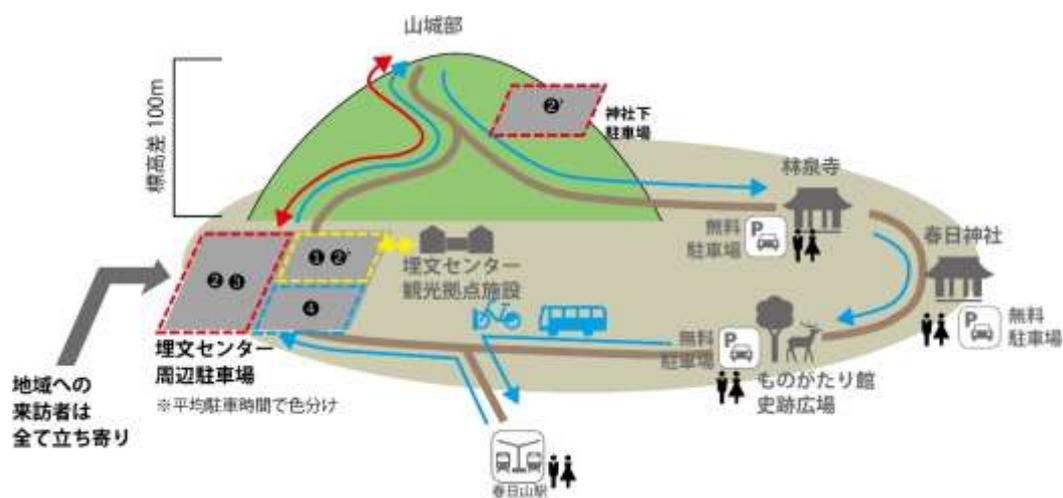
令和 12 (2030) 年度から神社下駐車場料金を 1,000 円/日 とする。

令和 17 (2035) 年度から山城部への車両進入を制限する。

なお、車両進入制限の際、春日山神社関係者や愛宕谷など地域住民の車両進入は制限しない。また、障害のある方についても従来どおり馬場広場駐車場を利用できるものとする。

このときの人流は以下のとおりとなる。

【令和 12 (2030) 年度～令和 16 (2034) 年度：駐車場有料期】

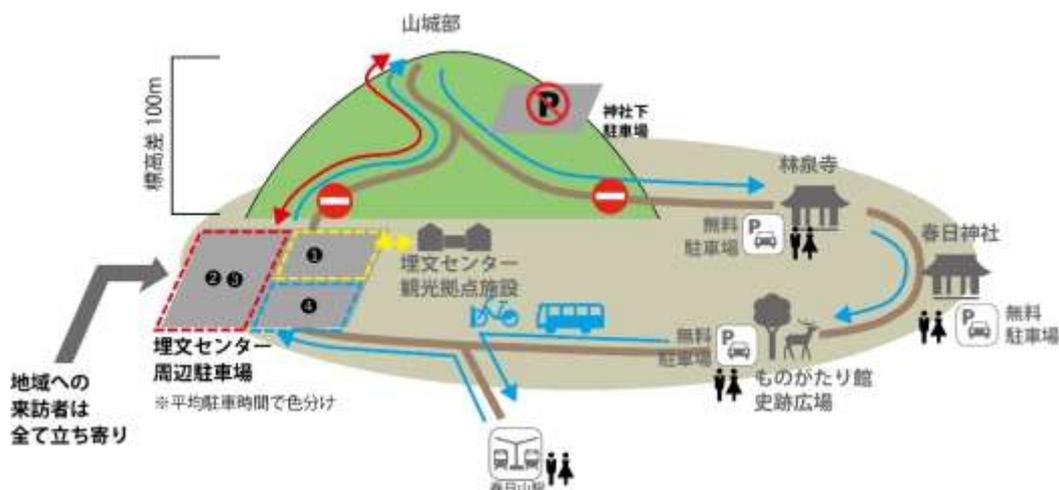


項目	観光拠点施設 滞在 67 分	山城部 滞在 72 分	地域回遊 滞在 101 分	駐車時間 (累計)	来訪者 割合
地域への総来訪者 (いったん埋蔵文化財センター周辺に立ち寄る)	—	—	—	—	100.0%
①埋文 C 周辺のみ利用	67 分	—	—	67 分	38.7%
②埋文 C 周辺+山城部 (埋文 C 駐車場利用)	67 分	72 分	—	139 分	19.0%
②' 埋文 C 周辺+山城部 (神社下駐車場利用)	67 分	—	—	67 分	11.7%
③埋文 C 周辺+山城部+地域回遊 (自家用車)	67 分	72 分	(自家用車)	139 分	17.0%
④埋文 C 周辺+山城部+地域回遊 (P&R 等)	67 分	72 分	101 分 (P&R)	240 分	13.6%

(参考：来訪者割合は Web アンケート調査を基に設定)

図 8-13 神社下駐車場を 1,000 円/日にした場合の人流と駐車時間

【令和 17（2035）年度～令和 21（2039）年度：車両進入制限期】



項目	観光拠点施設 滞在 67 分	山城部 滞在 72 分	地域回遊 滞在 101 分	駐車時間 (累計)	来訪者 割合
地域への総来訪者（いったん埋蔵文化財センター周辺に立ち寄る）	—	—	—	—	100.0%
①埋文 C 周辺のみ利用	67 分	—	—	67 分	38.7%
②埋文 C 周辺+山城部（埋文 C 駐車場利用）	67 分	72 分	—	139 分	30.7%
③埋文 C 周辺+山城部+地域回遊（自家用車）	67 分	72 分	（自家用車）	139 分	17.0%
④埋文 C 周辺+山城部+地域回遊（P&R 等）	67 分	72 分	101 分 (P&R)	240 分	13.6%

（参考：来訪者割合は Web アンケート調査を基に設定）

図 8-14 山城部を車両進入制限した場合の人流と駐車時間

神社下駐車場を有料化し、後に車両進入制限した場合の将来シナリオとして、令和 12（2030）年度から 10 年間の神社下駐車場の超過状況と、埋蔵文化財センター周辺に必要な駐車台数を表 8-21 にまとめる。

このシナリオの場合、令和 12（2030）年度から 10 年間で神社下駐車場は不足しない結果となる。

一方で、埋蔵文化財センター周辺駐車場においては、令和 21（2039）年度には、休日平均で常に 309 台の駐車が見込まれる。

また、8 月のピーク時には休日に 467 台が必要になると推計される。

このことから、神社下駐車場を有料化し、後に車両進入制限した場合、埋蔵文化財センター周辺駐車場は休日の平均値である 309 台の収容量を整備し、それを超える来訪台数が予想される時期は、従来のように市役所駐車場などで 200 台程度の臨時駐車場を対応することとする。

表 8-21 神社下駐車場有料化→車両進入制限した場合の将来シナリオ

年 度	神社下駐車場 4～11 月 休日の平均超過率	埋文 C 休日の 平均必要台数	埋文 C 休日の 最大必要台数 (8 月)
令和 12 年度	38.5%	185 台/時	282 台/時
令和 13 年度	40.5%	195 台/時	296 台/時
令和 14 年度	42.5%	204 台/時	311 台/時
令和 15 年度	44.6%	215 台/時	326 台/時
令和 16 年度	46.8%	225 台/時	342 台/時
令和 17 年度	0.0%	254 台/時	386 台/時
令和 18 年度	0.0%	267 台/時	405 台/時
令和 19 年度	0.0%	280 台/時	425 台/時
令和 20 年度	0.0%	294 台/時	446 台/時
令和 21 年度	0.0%	309 台/時	469 台/時

なお、本シナリオにおける売り上げは 10 年間で以下のようなになる。

表 8-22 神社下駐車場有料化した場合の 10 年間の総売り上げ

項 目	1,000 円/日 (～令和 17 (2035) 年度)
10 年間の総来訪台数	155,222 台
総売上	155,222 千円

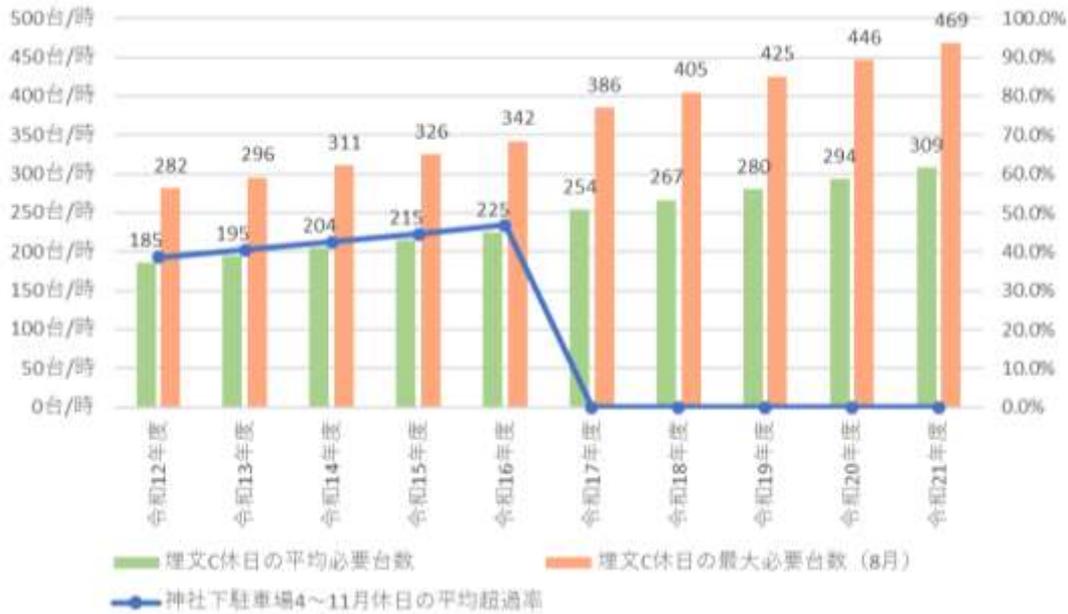


図 8-15 神社下駐車場有料化→車両進入制限した場合の将来シナリオ

表 8-23 神社下駐車場有料化→車両進入制限した場合の神社下駐車場の超過率

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4~11月の休日 平均超過率
		令和12年度	平日	16.6%	18.2%	10.7%	10.7%	17.5%	12.0%	12.6%	11.7%	2.5%	5.1%	2.3%
	休日	46.4%	51.0%	30.1%	30.0%	49.1%	33.6%	35.2%	32.9%	7.0%	14.4%	6.5%	16.8%	38.5%
令和13年度	平日	17.4%	19.1%	11.3%	11.2%	18.4%	12.6%	13.2%	12.3%	2.6%	5.4%	2.4%	6.3%	
	休日	48.8%	53.5%	31.6%	31.5%	51.6%	35.3%	36.9%	34.5%	7.4%	15.1%	6.8%	17.6%	40.5%
令和14年度	平日	18.3%	20.1%	11.9%	11.8%	19.3%	13.2%	13.9%	12.9%	2.8%	5.7%	2.6%	6.6%	
	休日	51.2%	56.2%	33.2%	33.0%	54.2%	37.0%	38.8%	36.2%	7.7%	15.9%	7.2%	18.5%	42.5%
令和15年度	平日	19.2%	21.1%	12.4%	12.4%	20.3%	13.9%	14.5%	13.6%	2.9%	6.0%	2.7%	6.9%	
	休日	53.7%	59.0%	34.8%	34.7%	56.9%	38.9%	40.7%	38.1%	8.1%	16.7%	7.5%	19.4%	44.6%
令和16年度	平日	20.2%	22.1%	13.1%	13.0%	21.3%	14.6%	15.3%	14.3%	3.1%	6.3%	2.8%	7.3%	
	休日	56.4%	61.9%	36.6%	36.4%	59.7%	40.8%	42.8%	40.0%	8.5%	17.5%	7.9%	20.4%	46.8%
令和17年度	平日	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	休日	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
令和18年度	平日	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	休日	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
令和19年度	平日	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	休日	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
令和20年度	平日	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	休日	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
令和21年度	平日	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	休日	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

表 8-24 神社下駐車場有料化→車両進入制限した場合の埋文 C 駐車場の必要台数

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	平均	最大値
令和12年度	平日	81台/時	95台/時	68台/時	63台/時	101台/時	71台/時	73台/時	78台/時	43台/時	39台/時	32台/時	52台/時		
	休日	226台/時	266台/時	190台/時	177台/時	282台/時	200台/時	204台/時	218台/時	121台/時	109台/時	89台/時	144台/時	185台/時	282台/時
令和13年度	平日	85台/時	100台/時	71台/時	66台/時	106台/時	75台/時	77台/時	82台/時	45台/時	41台/時	33台/時	54台/時		
	休日	237台/時	279台/時	200台/時	185台/時	296台/時	210台/時	215台/時	229台/時	127台/時	114台/時	93台/時	151台/時	195台/時	296台/時
令和14年度	平日	89台/時	105台/時	75台/時	70台/時	111台/時	79台/時	80台/時	86台/時	48台/時	43台/時	35台/時	57台/時		
	休日	249台/時	293台/時	210台/時	195台/時	311台/時	220台/時	225台/時	240台/時	134台/時	120台/時	98台/時	159台/時	204台/時	311台/時
令和15年度	平日	93台/時	110台/時	79台/時	73台/時	116台/時	83台/時	84台/時	90台/時	50台/時	45台/時	37台/時	60台/時		
	休日	262台/時	308台/時	220台/時	204台/時	326台/時	231台/時	237台/時	252台/時	140台/時	126台/時	103台/時	167台/時	215台/時	326台/時
令和16年度	平日	98台/時	116台/時	83台/時	77台/時	122台/時	87台/時	89台/時	95台/時	53台/時	47台/時	39台/時	63台/時		
	休日	275台/時	324台/時	231台/時	215台/時	342台/時	243台/時	248台/時	265台/時	147台/時	132台/時	108台/時	175台/時	225台/時	342台/時
令和17年度	平日	110台/時	130台/時	93台/時	86台/時	138台/時	98台/時	100台/時	107台/時	59台/時	53台/時	43台/時	71台/時		
	休日	309台/時	364台/時	261台/時	242台/時	386台/時	273台/時	280台/時	299台/時	166台/時	149台/時	121台/時	197台/時	254台/時	386台/時
令和18年度	平日	116台/時	137台/時	98台/時	91台/時	145台/時	103台/時	105台/時	112台/時	62台/時	56台/時	46台/時	74台/時		
	休日	325台/時	383台/時	274台/時	254台/時	405台/時	287台/時	294台/時	313台/時	174台/時	156台/時	128台/時	207台/時	267台/時	405台/時
令和19年度	平日	122台/時	143台/時	103台/時	95台/時	152台/時	108台/時	110台/時	118台/時	65台/時	59台/時	48台/時	78台/時		
	休日	341台/時	402台/時	287台/時	267台/時	425台/時	301台/時	308台/時	329台/時	183台/時	164台/時	134台/時	218台/時	280台/時	425台/時
令和20年度	平日	128台/時	151台/時	108台/時	100台/時	159台/時	113台/時	116台/時	123台/時	69台/時	62台/時	50台/時	82台/時		
	休日	358台/時	422台/時	302台/時	280台/時	446台/時	317台/時	324台/時	346台/時	192台/時	172台/時	141台/時	229台/時	294台/時	446台/時
令和21年度	平日	134台/時	158台/時	113台/時	105台/時	167台/時	119台/時	121台/時	130台/時	72台/時	65台/時	53台/時	86台/時		
	休日	376台/時	443台/時	317台/時	294台/時	469台/時	332台/時	340台/時	363台/時	202台/時	181台/時	148台/時	240台/時	309台/時	469台/時

参考：現在の繁忙期における対策

現在、上越市においては、ゴールデンウィーク期（令和6（2024）年は4月27日～5月6日）とお盆期（令和6（2024）年は8月10日～8月18日）の期間中、混雑緩和のためマイカー乗り入れ自粛を呼びかけている。

これにあわせて、同時期の午前9時から午後4時まで、下記ルートで無料の春日山巡回バスを最大3台で同時運行している。

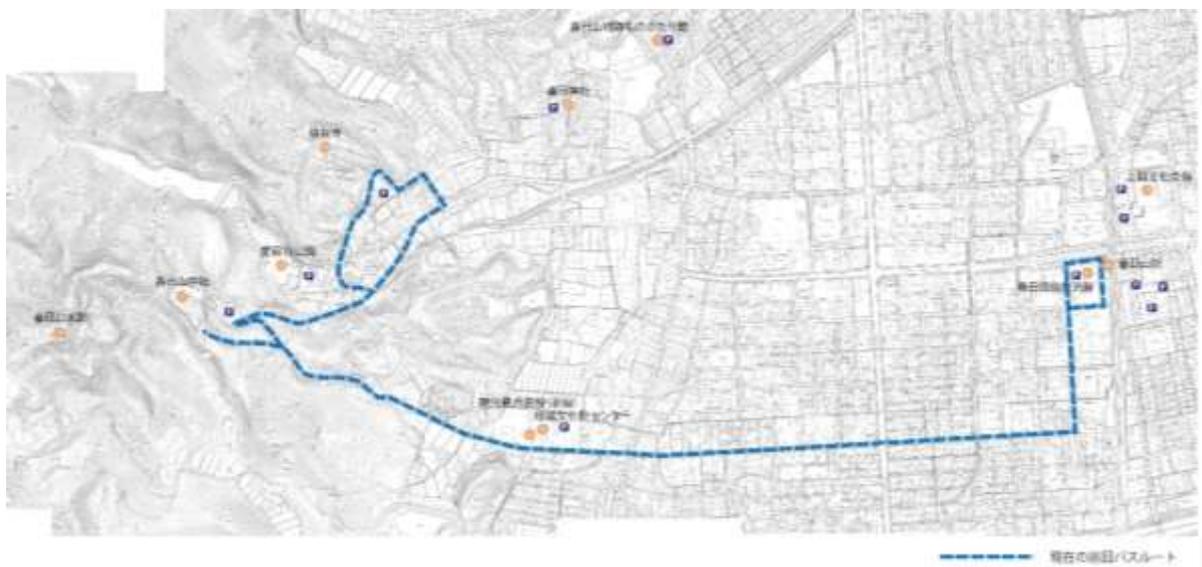


図 8-16 現在の巡回バスルート

8.2. 二次交通における先行事例の調査（第6章関連）

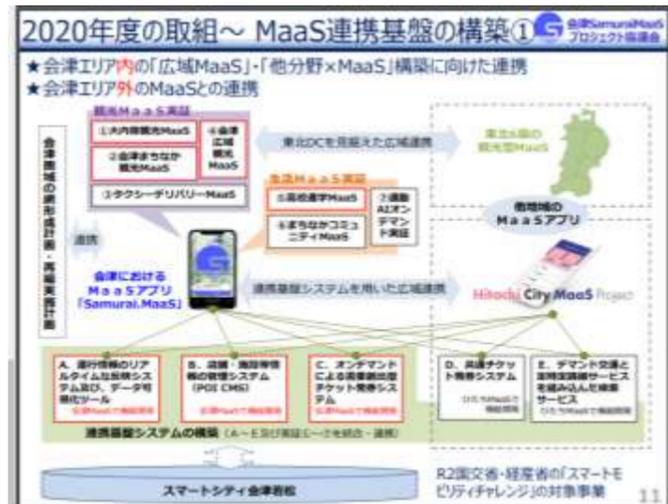
以降に、巡回バス、乗合サービス、パーソナルモビリティの先行事例を示す。

8.2.1. 路線定期運行・乗合サービスの導入事例

表 8-25 路線定期運行・乗合サービスの導入事例 (1)

通番	名称	運営者	種別	乗車定員	利用方法	利用料金	利用特典	ルート及びシステム
1	長野市松代町 松代観光巡りタクシー	アルピコタクシー	タクシー	タクシーの定員	令和6年4月、5月、9月、10月の土曜日、日曜日、祝日 ※6月、7月、8月は運休	通常運賃：1乗車大人150円、小人80円 1日フリー乗車券（乗り放題券）：大人300円、小人150円 販売場所：松代荘及び乗合タクシー車内 1日フリー乗車券を提示すると、利用料等が割引となる施設あり	最寄りの施設の利用料の割引あり	
2	小布施町 おぶせロマン号	小布施町 長電バス株式会社	小型バス	不明	春から秋に運行（運行日限定） 令和6年 4月12日（金）から11月24日（日）の金・土・日曜・祝日及び行楽期の平日	1日乗車券：大人500円、小学生300円 「ながでん鉄道・バス2DAYフリー切符」を利用の人は無料	特典なし	
3	白馬デマンドタクシー	白馬村社会福祉協議会	タクシー ふれAI号 白馬ナイトデマンドタクシー	—	スマホアプリをダウンロード アプリで乗降場所、乗車時間を指定（村民のみ電話予約可能） ふれAI号は毎日運行 8：00～17：00	ふれAI号（毎日運行：8：00～17：00） 1乗車300円 白馬ナイトデマンドタクシー（R6.12.16～R7.3.16） 1乗車500円	特典なし	ふれAI号 村内87か所 白馬ナイトデマンドタクシー 村内29か所

表 8-25 路線定期運行・乗合サービスの導入事例 (2)

通番	名称	運営者	概要	ルート及びシステム																										
4	会津若松 Samurai MaaS	会津若松市	<p>会津地域の観光交通と生活交通の改善を図る「会津Samurai MaaS」プロジェクトを展開。公共交通による観光客の回遊性の向上や、増加する訪日外国人観光客が使いやすい公共交通の提供といった地域課題の解消が目的。様々な公共交通が利用可能なデジタルチケットアプリ Samurai.MaaS (サムライマース) を導入</p>	 																										
5	沖縄県宮古島	宮古島市	<p>タクシーの相乗りサービス「がんずうあいのりタクシー」 島では船の来航時など交通需給のバランスが崩れる。観光客だけでなく地域住民のためのスムーズな移動手段を提供する必要がある。このサービスは、複数利用者による予約に対し適切な配車計画と経路を、AI (人工知能) 技術を使ってリアルタイムに作成する。利用者は、専用のスマホアプリや電話で乗車を予約する。相乗りの人数に応じた割引料金で利用できる。</p>																											
6	三条市	三条市	<p>タクシー車両を利用した公共交通。予約に応じて三条市内全域に設置されている停留所間を運行。観光にも活用可能 ① 時刻表がなく、乗る(降りる)時刻を自由に決めることができる。 ② 決まったルートはなく、目的の停留所に乗換なしでほぼ直接行くことができる。 ③ 事前の利用者登録は不要で、タクシー会社へ電話で予約をして利用できる。</p>	<p>毎日運行 (8:00~18:00) ・指定のタクシー会社に1時間前までに電話予約 ・予約した時間に予約した場所で待つ。 ・4社のタクシー会社と提携</p> <table border="1"> <caption>1人乗車</caption> <thead> <tr> <th>適用範囲</th> <th>料金</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>～ 2km未満</td> <td>500円</td> </tr> <tr> <td>2km以上～ 3km未満</td> <td>600円</td> </tr> <tr> <td>3km以上～ 5km未満</td> <td>700円</td> </tr> <tr> <td>5km以上～ 7km未満</td> <td>900円</td> </tr> <tr> <td>7km以上～ 10km未満</td> <td>1,100円</td> </tr> <tr> <td>10km以上～ 15km未満</td> <td>1,500円</td> </tr> <tr> <td>15km以上～ 20km未満</td> <td>1,800円</td> </tr> <tr> <td>20km以上～ 30km未満</td> <td>2,500円</td> </tr> <tr> <td>30km以上～</td> <td>3,000円</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <caption>複数乗車</caption> <thead> <tr> <th>適用範囲</th> <th>料金</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>エリア内の移動 北エリア ⇄ 市街地エリア 南エリア ⇄ 市街地エリア</td> <td>400円/人</td> </tr> <tr> <td>下田エリア ⇄ 市街地エリア 下田エリア ⇄ 北エリア 下田エリア ⇄ 南エリア 北エリア ⇄ 南エリア</td> <td>800円/人</td> </tr> </tbody> </table> <p>※小学生以下は半額</p>	適用範囲	料金	～ 2km未満	500円	2km以上～ 3km未満	600円	3km以上～ 5km未満	700円	5km以上～ 7km未満	900円	7km以上～ 10km未満	1,100円	10km以上～ 15km未満	1,500円	15km以上～ 20km未満	1,800円	20km以上～ 30km未満	2,500円	30km以上～	3,000円	適用範囲	料金	エリア内の移動 北エリア ⇄ 市街地エリア 南エリア ⇄ 市街地エリア	400円/人	下田エリア ⇄ 市街地エリア 下田エリア ⇄ 北エリア 下田エリア ⇄ 南エリア 北エリア ⇄ 南エリア	800円/人
適用範囲	料金																													
～ 2km未満	500円																													
2km以上～ 3km未満	600円																													
3km以上～ 5km未満	700円																													
5km以上～ 7km未満	900円																													
7km以上～ 10km未満	1,100円																													
10km以上～ 15km未満	1,500円																													
15km以上～ 20km未満	1,800円																													
20km以上～ 30km未満	2,500円																													
30km以上～	3,000円																													
適用範囲	料金																													
エリア内の移動 北エリア ⇄ 市街地エリア 南エリア ⇄ 市街地エリア	400円/人																													
下田エリア ⇄ 市街地エリア 下田エリア ⇄ 北エリア 下田エリア ⇄ 南エリア 北エリア ⇄ 南エリア	800円/人																													

8.2.2. パーソナルモビリティの導入事例

表 8-26 パーソナルモビリティの導入事例 (1)

自治体名	運営者	種別	登坂性能など	利用方法	利用料金		利用特典
新潟市	愛宕商事	電動キックボード（特定小型原動機付自転車）	満充電から最長40km走行可能	スマホアプリに登録し、申し込み。所定ポートで借り出し、返却。支払いは電子決済	初乗り30分330円 ※31分以降15分ごと110円 6時間最大パック 3,300円 24時間最大パック 6,600円	利用可能時間 8:00～19:00	特になし
弥彦村	弥彦観光協会	・電動バイク（特定小型原動機付自転車） ・電動バイク（原動機付自転車）	25%勾配の登坂可	・即時の受付可能 ・観光協会にて受付	1000円/30分 2000円/60分 3000円/90分 ※90分以上は15分超過毎に500円の追加料金	受付時間 9:00～16:00	90分利用で500円買物券
須坂市	一社信州須坂観光協会 (www.susaka-kannkoukyoukai.jp)	・電動アシスト自転車（シティサイクル、MTB、ミニベロ）	電動アシスト自転車は満充電から最長40km走行可能	・即時の受付可能 ・交流会館等で受付	ミニベロ：半日（～4h）1,500円 一日（9:00～17:00）2,000円 電動クロスバイク：半日（～4h）2,000円 一日（9:00～17:00）3,000円 電動MTB：半日（～4h）5,000円 一日（9:00～17:00）10,000円 普通自転車：半日（～4h）1,000円 一日（9:00～17:00）1,500円	利用時間 9:00～17:00	エリア内で500円以上買い物すると利用料半額
長野市	長野市は、シェアサイクルサービスのプラットフォーム「HELLO CYCLING」を展開する OpenStreet株式会社と連携し、Eバイクのレンタサイクルを開始	・電動アシスト自転車（Eバイク） 小径車（20インチ）13台 大径車（28インチ）12台	—	「HELLO CYCLING」のアプリをダウンロードし、会員登録をして利用。アプリ上で、自転車やステーションの空き状況の確認や利用・返却の予約、料金の支払が完結する。	小径車：最初の30分 130円、以降15分毎に100円（12時間最大1,800円） 大径車：最初の30分 300円、以降15分毎に150円（12時間最大3,000円）	利用時間 9:00～17:00	特になし

表 8-26 パーソナルモビリティの導入事例 (2)

自治体名	運営者	種別	登坂性能など	利用方法	利用料金		利用特典
長野市松代	信州松代観光協会	<ul style="list-style-type: none"> ・電動アシストバイク2台 ・電動アシストバイクミニ2台 ・普通自転車16台 	—	信州松代観光協会に電話予約もしくは当日受付。HPでも予約可能	Eバイク 4時間 2,000円/4時間越え 3,000円 Eバイクミニ 4時間 1,000円/4時間越え 1,500円 シティサイクル 終日500円	受付時間 9:00~16:00 返却時間 9:00~16:30	特になし
長野市戸隠 飯綱高原	戸隠観光協会	<ul style="list-style-type: none"> ・電動アシスト自転車 (Eバイク) コンパクトタイプ ・電動アシストMTB (戸隠キャンプ場のみ) 	—	戸隠観光情報センター、戸隠そば博物館とんくるり、戸隠キャンプ場で受付	利用時間: 9:00~17:00 利用料金: 半日 3,000円 一日 5,000円 飯綱高原では少し高くなる	—	—
小布施町	小布施文化観光協会 小布施日和	<ul style="list-style-type: none"> ・電動アシスト自転車2台 ・普通自転車 (シティサイクル) 10台 	—	<ul style="list-style-type: none"> ・即時の受付可能 ・駐車場等で受付 	シティサイクル/2時間600円、1時間を超えるごとに300円 電動自転車/2時間1,000円、1時間を超えるごとに500円	貸出時間9:00~16:30 貸出期間4月から11月	—
松本市	株式会社サンオータス モビリティ事業部	電動キックボード	—	WEBで申し込み。駅レンタカー店に受け付けスマホで貸し出し、返却	2時間 平日 1,800円 土日祝 2,000円 4時間 平日 2,200円 土日祝 2,500円 1日 平日 2,750円 土日祝 3,200円	—	—

8.3. 二次交通における導入可能性の検討（第6章関連）

速やかに導入可能と思われる交通手段として、「路線定期運行・乗合サービス」、「ライドシェア」、「パーソナルモビリティ」の3種を上げ、導入の可能性を検討する。

8.3.1. 路線定期運行・乗合サービス

一般的に、道路運送法第4条の許可を要する事業である。

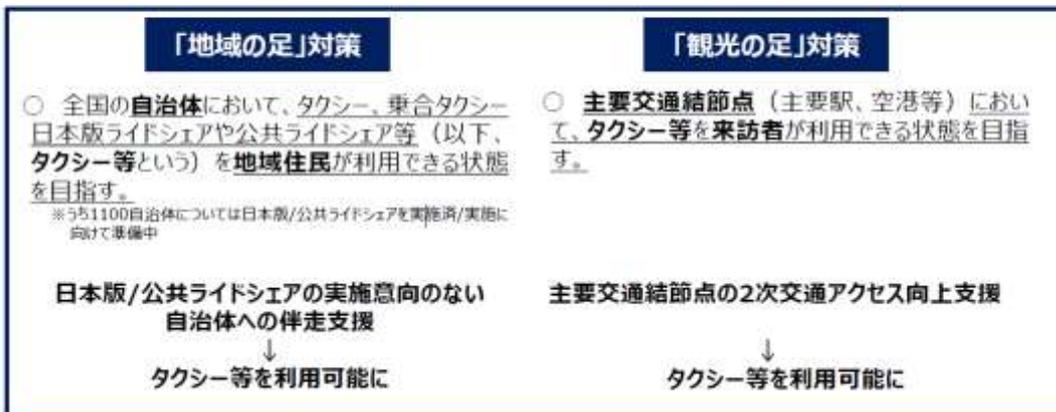
運行形態としては、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーなどがこれにあたり、「おぶせロマンス号」など既存の観光循環バスなどでみられる形態である。

現在、春日山地域ではゴールデンウィークやお盆の時期に無償運送による巡回バスを運行しており、そのノウハウを活かしつつ期間などを拡充する形で、道路運送法第4条の許可申請により本格運行に移行していくことは可能と思われる。

8.3.2. ライドシェア

国土交通省では、公共ライドシェア、日本版ライドシェアを促進し、交通空白地などにおける「地域の足」、「観光の足」を確保する取組を進めている。

- 全国各地で、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を地域住民や来訪者が使えない「交通空白」の解消に向けて早急に対応していくため、国土交通省をあげて、自治体・交通事業者とともに取組を進める。



(1) タクシー・ライドシェアの活用可能性

タクシー・ライドシェア共に、民間の企業努力により、今後の発展が期待される交通といえる。

基本的には、自治体が主体となって地域内の主要二次交通として活用を図るのではなく、民間による補完的な交通サービスとしての活用を進めていく。

(2) 自家用有償旅客等運送 登録手続きの概要

なお、ライドシェアについては、自家用有償旅客運送の運用改善が図られ、交通空白地の考え方に時間帯による空白地の概念を含むことが可能となるなど、以前より導入しやすくなっていることから、将来的にはこれらによる補完も検討する。

参考：日本版ライドシェア、公共ライドシェア等について（関東運輸局）



8.3.3. パーソナルモビリティ

パーソナルモビリティについては、昨今、各地域で実証実験や本格導入が見られる表 8-27 の 3 種のモビリティについて、その可能性を検討する。

検討にあたっては、モビリティの性能と利用しやすさを踏まえて検討する。

表 8-27 主なパーソナルモビリティの特性比較

項目	特定小型原動機付自転車	一般原動機付自転車	電動アシスト自転車 (一般原付自転車以外)	参考：グリーンスローモビリティ
最高速度	20km/h 以下	1 種：30km/h 2 種：60km/h	24km/h 以下 ※上記速度を超える場合はアシスト機能停止	20km/h 以下
登坂性能	15%	30%	30%	36%
走行場所	車道、普通自動車専用通行帯、自転車道	車道のみ	車道、普通自動車専用通行帯、自転車道	車道のみ
免許	不要 (16 歳以上である必要あり)	必要	不要	不要
ヘルメット	努力義務	必要	努力義務	不要
定格出力	0.6kW 以下	1 種：0.6kW 以下 2 種：0.6kW 超～1.0kW	0.6kW 以下	車種による

(1) 性能・仕様による選定検討

本地域の山城部は急勾配の坂となっており、パーソナルモビリティの登坂性能によっては移動が難しいものもある。

埋蔵文化財センターから馬場広場までの間で、国土地理院の縦断図から勾配を計測したところ、最大斜度 21.7%であった。

以上から、特定小型原動機付自転車は登坂が困難であることから、電動キックボードなどは採用を見送ることとする。

なお、今後の法改正やモビリティの性能向上など状況が変わった際には導入の再検討も考えられる。



図 8-17 山城部の道路勾配

(2) 利用しやすさを踏まえた選定検討

表 8-27 のうち、特定小型原動機付自転車、一般原動機付自転車は年齢制限や免許資格が必要となるため、家族連れなどでの利用ができない。

走行可能な場所なども考慮すると、制限が少なく自由度の高い電動アシスト自転車の導入が望ましいと考える。

春日山地域回遊観光計画

令和7年7月 策定

令和8年2月 改訂

発行
編集

上越市

上越市文化観光部魅力創造課

〒943-8601

上越市木田 1-1-3

TEL 025-520-5739

FAX 025-520-5853