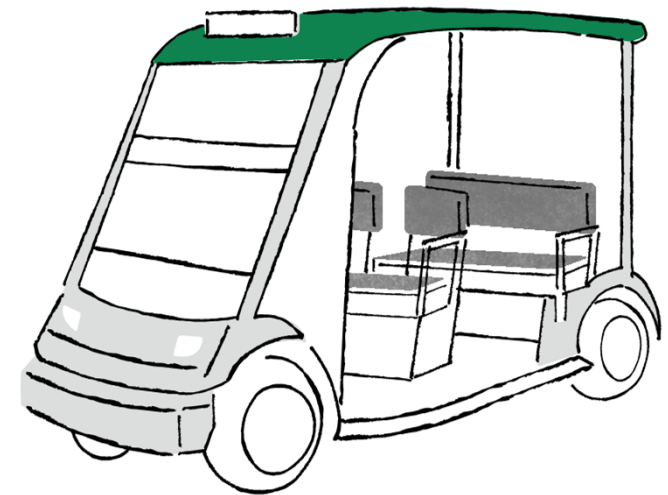


世界遺産石見銀山大森地区における GSMを中心とした地域内交通整備事業

- 島根県大田市
- レンタサイクル河村
- 株式会社バイタルリード
- 石見交通株式会社



石見銀山大森町
Iwamiginzan Silver Mine Omori-Cho

ぎんざんカート
Ginzan Cart



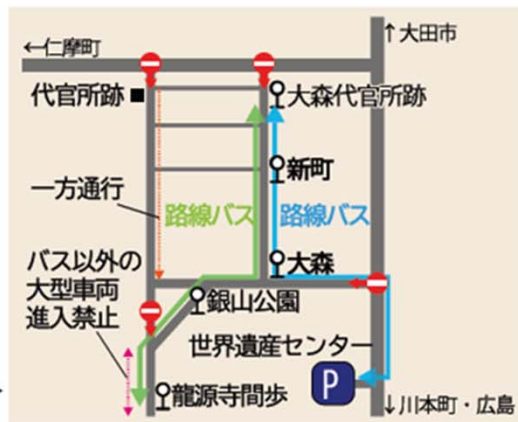
①地域の背景 – グリッド導入経緯

2007年 石見銀山大森地区（島根県大田市）が世界遺産登録

2006年に行った社会実験を踏まえ、「パークアンドライド」施策を行政と大森町住民で合意・実施

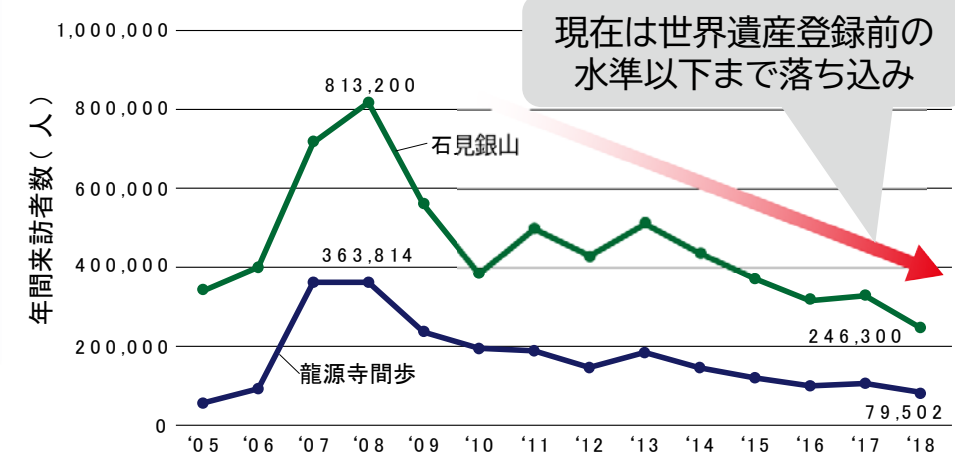


「パークアンドライド」社会実験の様子
登録前の社会実験を通じて合意した「パークアンドライド」施策



2008年 石見銀山大森地区内の路線バスが廃止

⇒利便性が減少し、来訪者が減少

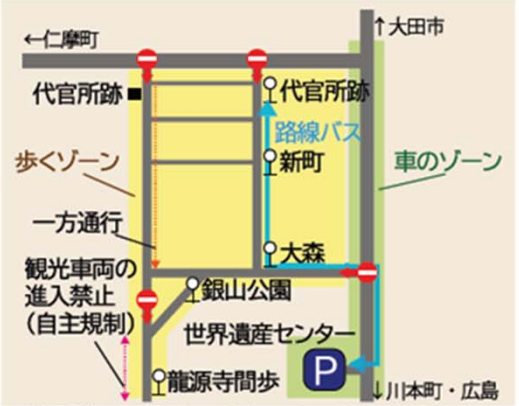


現在は世界遺産登録前の水準以下まで落ち込み



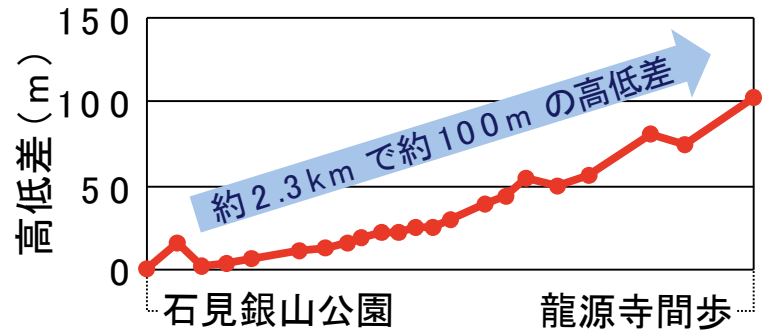
世界遺産登録後に多くの観光客が殺到し、路線バスの続行便が多数運行 → 住民生活に悪影響（騒音、振動、排ガスetc）

1日100往復超の日も



住民発意の「パークアンドウォーク」施策（2008年～）

⇒近年、移動制約者を中心に移動方法の改善要望



2017年度より移動制約者向け交通手段の社会実験を実施

①地域の背景 – グリantro導入経緯

【2017年度、2018年度の実証実験の結果】

- 電気軽自動車では収益、安全面に課題
(観光客は自動車が走っていないと認識しているため、軽自動車の走行に驚く)
- ミニバンは大人数を運べるが、安全面で不安
- グリantroは狭幅員道路でも安全に走行でき、かつ、安全性の面でも優位(比較的人数も運べる)



▲グリantroとミニバンの比較モニターaju

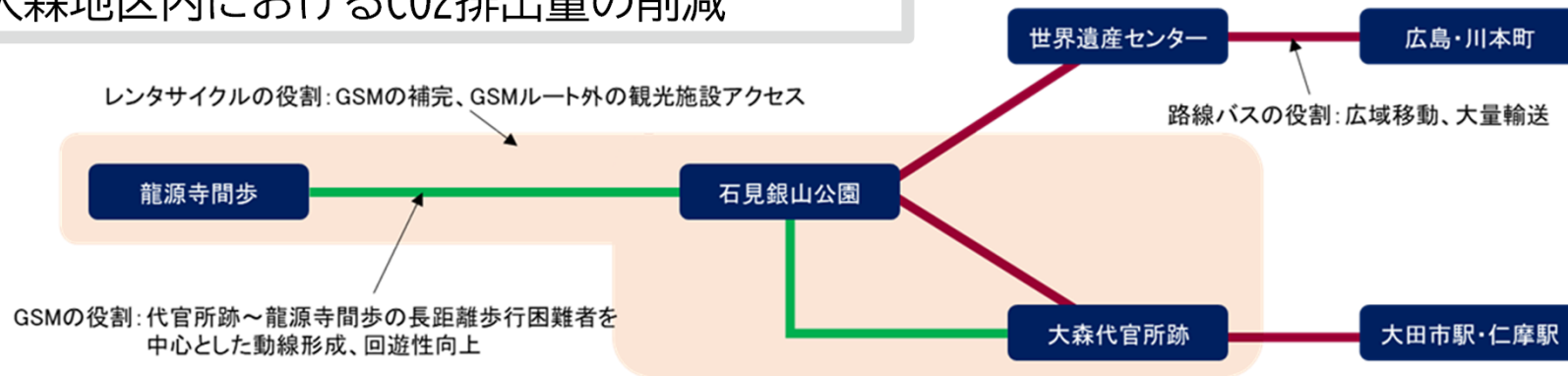
↓ 地域の反応は…

- 住民との意見交換でも、グリantroの走行が受容された
- 定期的に走行しても良いという意見が多く、公共交通としての運行可能性を見出した

→環境省の長期実証実験に応募することを決意

【実証実験の目的】

- 誰でも観光することができる一大観光地群の形成
- 地域の足を確保し、公共交通で生活できる地域の形成
- 地域内の交通機関を統合した交通体系の構築
- 石見銀山大森地区内におけるCO2排出量の削減



①事業概要 – 運行概要

- 実証期間：
 - 2019年12月16日(月)～2021年12月31日(金)
 - (無償)2019年12月16日(月)～2021年3月28日(日)
 - (有償)2021年4月1日(木)～2021年12月31日(金)

➡環境省事業終了後、2022年4月24日より本格運行開始

- 運行形態：自家用有償運送(大田市営)、定時定路線
- 使用車両：ヤマハAR-07 2台
- 運行便数：夏季(3月～11月) 14往復
冬季(12月～2月) 12往復

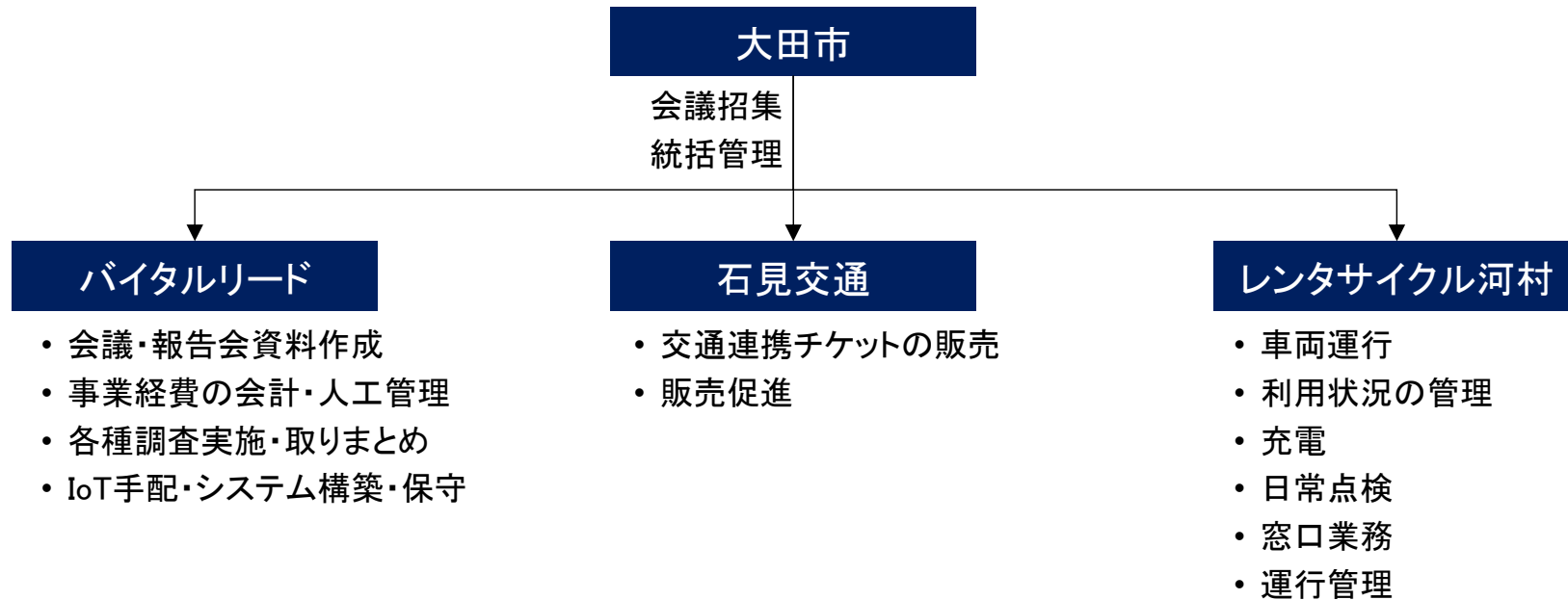


運賃：





①事業概要 – コンソーシアムの体制



- ・ コンソーシアムの構成者の検討
 - ◎地域内で交通に関係する者（バス事業者、レンタサイクル事業者）
 - ◎交通事業に精通する者（コンサル会社）
 - ◎代表自治体（当初の背景から交通部局ではなく観光部局が対応）
- ・ グリス口運行においての要配慮事項
 - ◎バス事業、レンタサイクル事業への影響（ルート設定、価格設定での考慮）
 - ◎地域住民との対話（定期的な自治会協議会への報告、住民ならでの合意形成）
 - ◎地域のブランディング戦略との統一感、広報等での協力体制構築
- ・ コンソーシアムの定期的な活動
 - ◎コンソ会議の開催（月1回定例）：事業経過報告、情報共有、意見交換、コンソ内合意形成 等
 - ◎LINEを活用した（半ば私的に近いレベルでの）関係性の構築、密な連携



②利用状況の推移

・利用状況の推移

※2020年5月～2021年11月まで車両定員を4人に制限

	運行期間	年間 利用者数	1日あたり平均利用者数	
			平日	土日祝日
2020年度（無償）	4/1～3/28	12,455人	40.6人	59.6人
2021年度（有償）	4/1～12/31	9,255人	33.2人	50.1人
2022年度（有償）	4/24～3/31	18,863人	54.6人	82.5人
【参考】2022年度4～6月	4/24～6/30	3,798人	49.8人	87.3人
2023年度（有償）	4/1～6/30	5,997人	65.8人 (前年度+25.3%)	93.4人 (前年度+6.5%)

・環境省の実証事業期間中に実施した利用者アンケートより

- ・ ぎんざんカートが無い場合に観光を諦めたり、石見銀山に来なかった割合 = 6人/68人
 →10%程度、龍源寺間歩来訪者数の増加に寄与

・ぎんざんカートの利用者層

- ・ 様々な年代がまんべんなく利用している（当初の想定と異なる）
- ・ 当初想定＝高齢者や障害者の利用が中心
- ・ 実際の利用＝高齢者・障害者の利用はもとより、
 （特にベビーカーを要する）親子連れや普段自転車に
 乗り慣れない人の利用が想定以上に多かった



③ 龍源寺間歩入場者数の推移

- 龍源寺間歩入場者数は減少傾向にあったが、コロナ後にやや回復基調
 - グリス口運行以降も減少傾向
(西日本豪雨、コロナの影響が大)
 - 2023年以降はアフターコロナでの回復を期待
(※2023年1~6月間歩入場者数37,836人
= 前年同月比140%)
 - ただし、オーバーツーリズムの経験もあるため、いたずらに来訪客を増やす方針ではない
- 龍源寺間歩入場者数の増加に伴い、カートの利用者数も増加が期待
 - 一方で、乗り切れないことも課題...
 - バリアフリーの方への対応も今後の検討事項

今年のGWのtwitter

徒歩オンリーの石見銀山

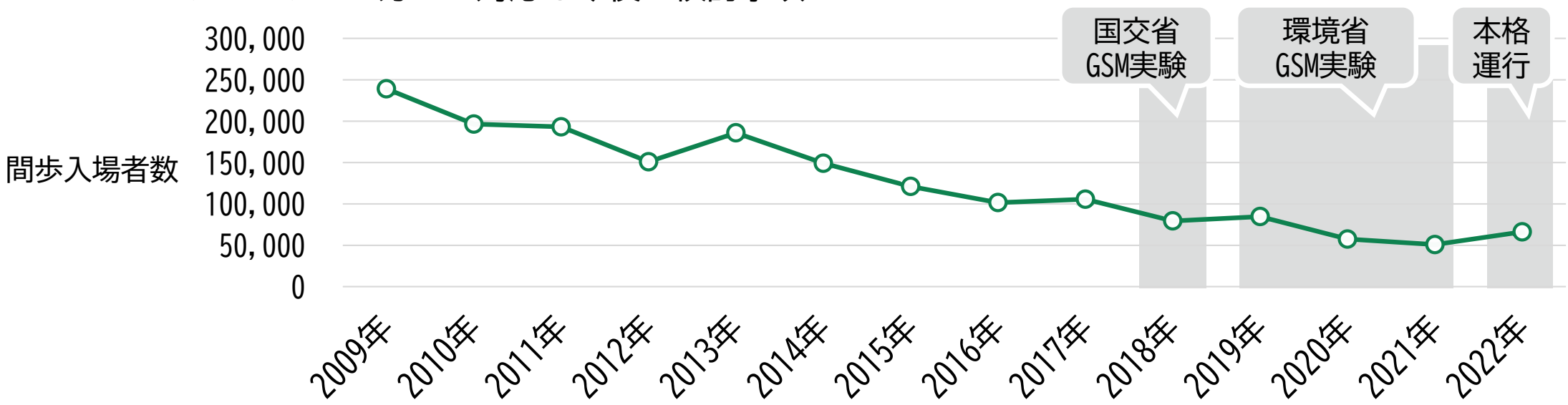
レンタルサイクル1時間待ち

電動カートは90分待ちで、常に満員で途中乗車不可...



午後3:17 · 2023年5月5日 · 106 件の表示

7 件のいいね



④事業効果



●収支の状況

●環境省の実証事業期間中は、以下のデマケにて費用負担

- 環境省支出：車両費、保険費、評価検証・システム開発保守に係る費用 約5,340万円
- 大田市支出：運転士人件費 約1,635万円

●本格運行以降は、大田市の単費にて実施

- 大田市支出：運転士人件費、保険費、システム保守費 約1,206万円

●令和4年度の大田市支出額に対する運賃収入の割合は67.1%

- 現状、定員いっぱいまで利用しても運賃収入のみでは大田市支出額を賄いきれない見込み
- 様々な補助メニューを活用するとともに、沿線の観光事業等での収入増により地域で支えていく仕組みを構築していく予定

●CO2排出削減量

- 過去運行していたバスとグリスロで比較（輸送人キロベース）
- 令和4年度のCO2排出削減量＝2,298.2kg

⑤地域の将来像

- (一社)石見銀山みらいコンソーシアムにおいて検討している地域一体型持続可能なモデル(左図)の中で、ぎんざんカート(GSM)が位置づけ
- 今後、ぎんざんカートにより、地域の中で回遊性を高め、収益性を上げることが期待されている

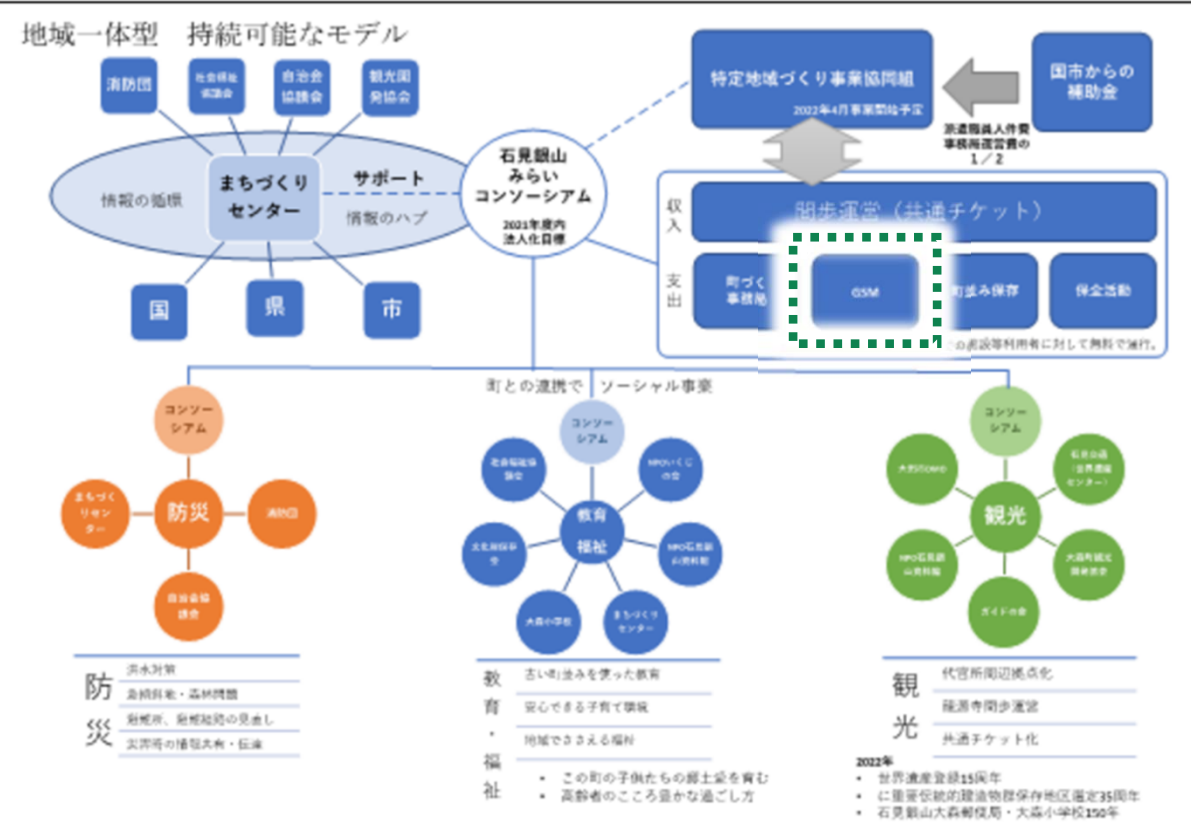


図 23 地域一体型持続可能なモデル

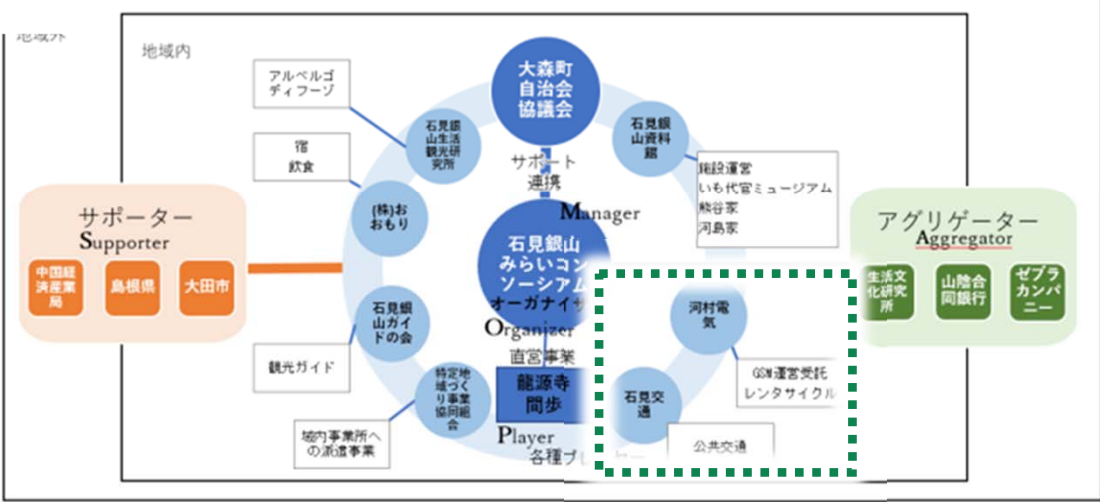


図 31 MAPS+O 体制図

令和3年度 中国経済産業局
地域・企業共生型ビジネス導入・創業促進事業報告書
(委託先：株式会社石見銀山生活観光研究所)