

公共交通利用促進活動およびパーク&バスライド社会実験に向けた検討

1. 公共交通利用促進の継続実施

1-1. 公共交通利用促進の広報宣伝活動

昨年度と同様、9月下旬から11月末までの期間、近鉄主要駅等におけるポスター掲出（約500枚）、チラシ配付（約55,000枚）、ホームページでの情報提供を行った。今年度は高速道路サービスエリア（10箇所）や奈良県内の道の駅（10箇所）、近畿圏の主な自然系博物館（10箇所）へもポスター・チラシを配付した。

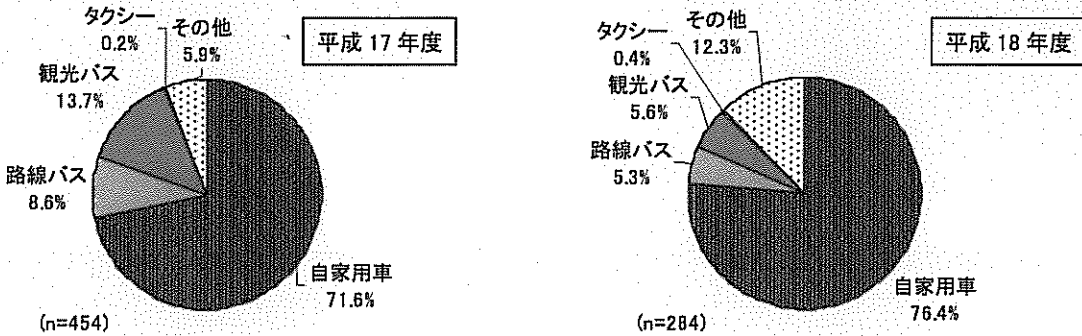
1-2. 山上駐車場混雑情報の提供

インターネットの「大台ヶ原自然再生ホームページ」上において、8月中旬から11月中旬までの期間、秋の観光シーズン中の混雑予報（混雑予想カレンダー）を公開するとともに、10月8日～11月5日の土日祝日の計7日間（7:00～16:00）に山上駐車場の満車・空車情報のリアルタイム掲載を行った。

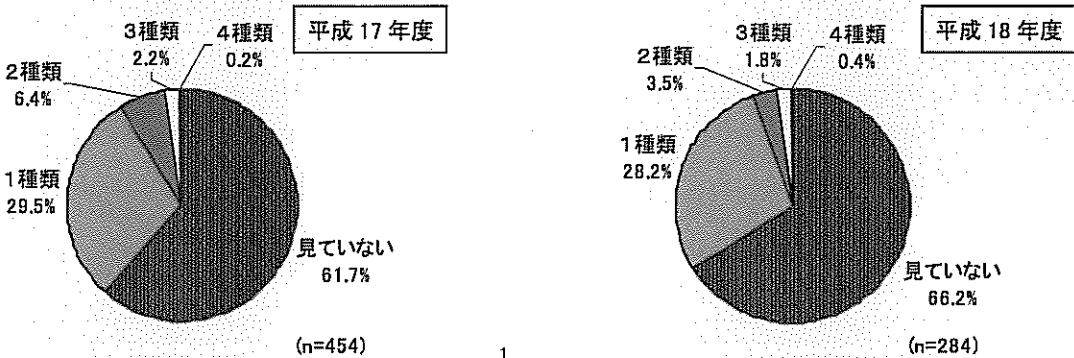
1-3. 公共交通利用促進事業の効果検証

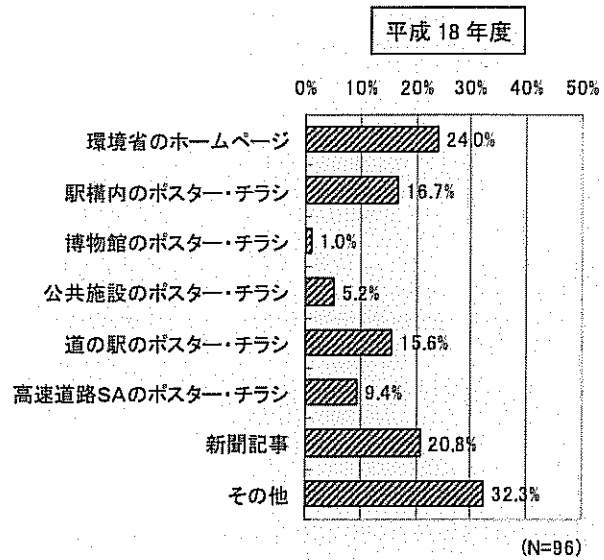
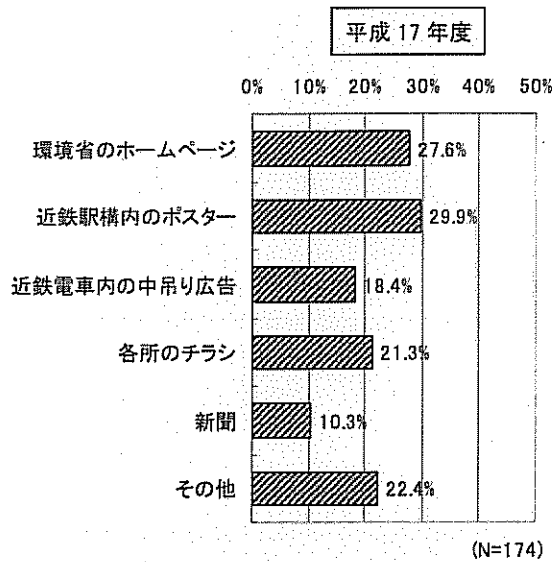
上記事業の効果を検証するため、10月8日（日）と10月22日（日）の2日間、利用者アンケート調査を実施し284人から回答を得た。

●利用交通としては、自家用車が76%と最も多く、公共交通（路線バス）は5.3%であった。昨年度の結果と比較すると、自家用車の割合が増え（昨年度：72%）、公共交通の割合は減少した（昨年度：8.6%）。

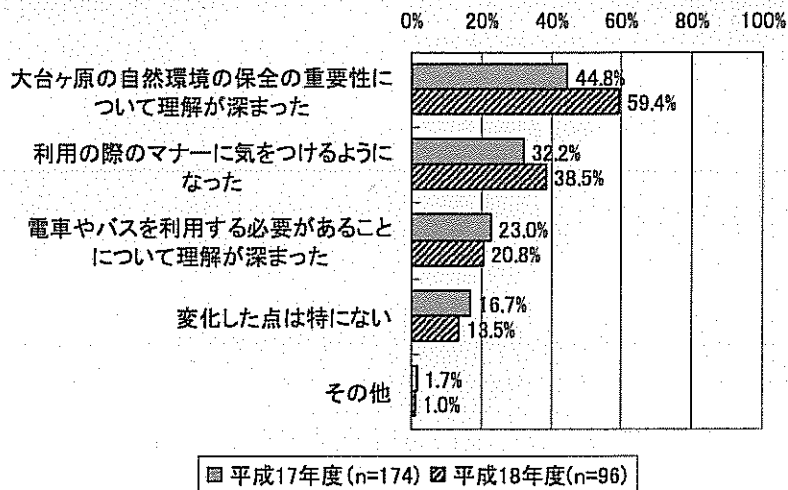
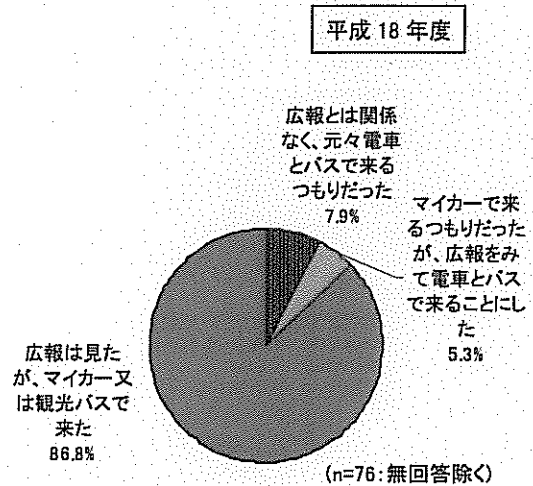
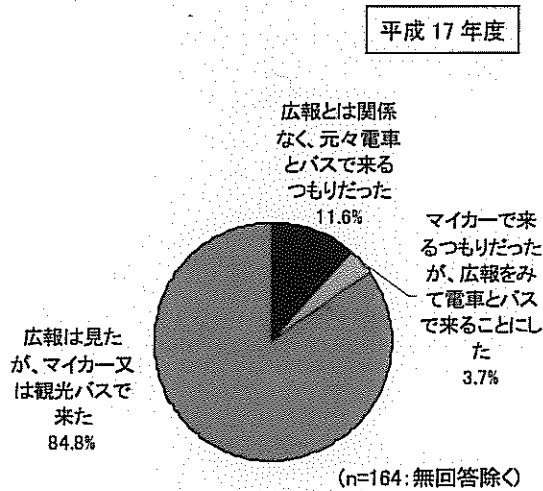


●公共交通利用促進の広報の認知状況は、1種類以上の広報を見た人は全体の34%であり、広報媒体としては、大台ヶ原自然再生ホームページが24%と最も多く、次いで新聞記事（21%）、近鉄駅構内（17%）、道の駅（16%）であった。

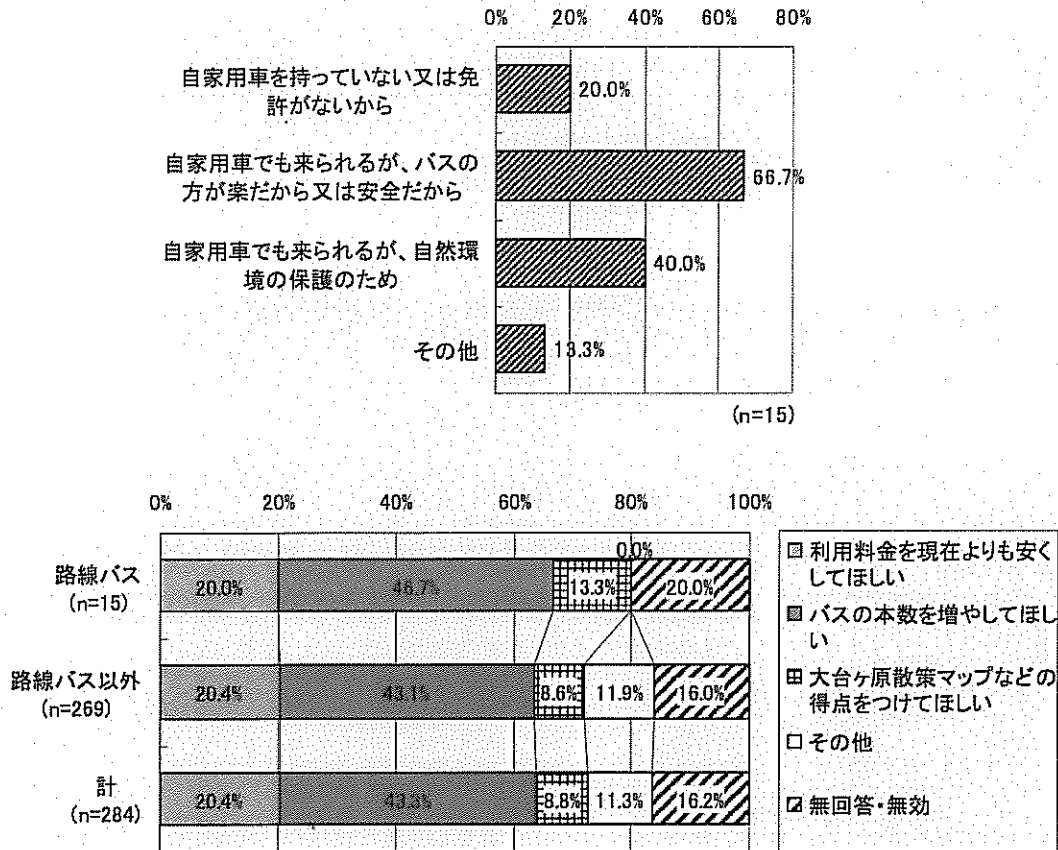




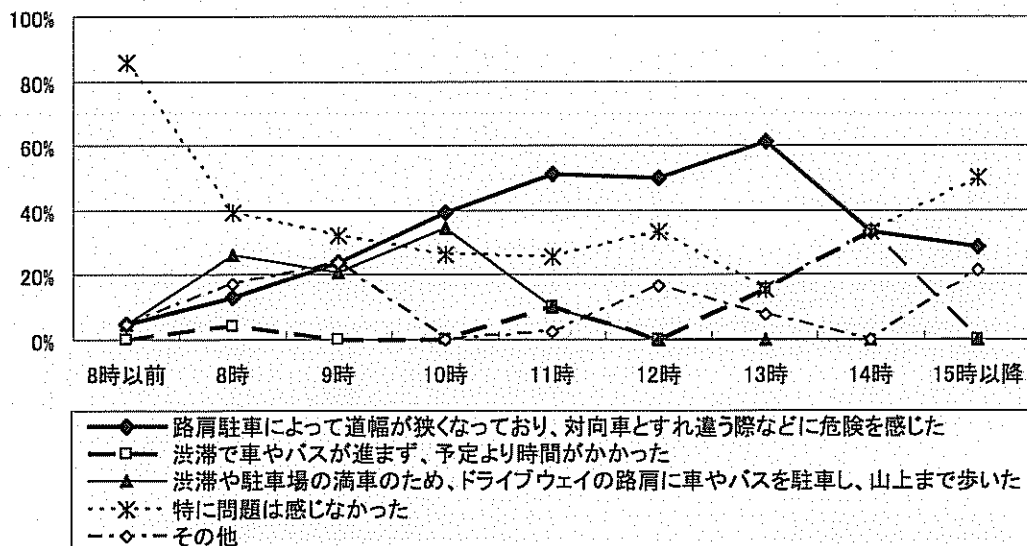
● 広報を見た人のうち、利用交通をマイカーから公共交通へ変更した人の割合は5.3%であった。また、「自然環境保全の重要性」や「利用マナーの向上」について理解が深まるなどの間接的効果は確認された。

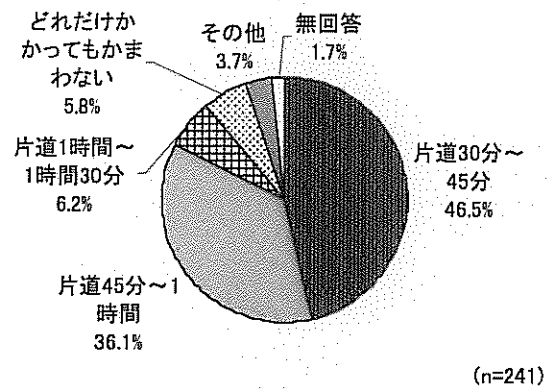
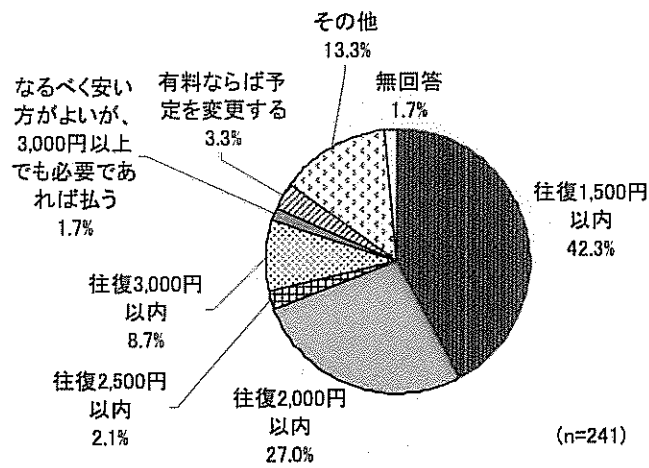


●路線バスを利用した人の多くは、自家用車でも来ることができるにもかかわらずバスの快適性や安全性、環境性を評価して交通手段を選択していた。ただし、公共交通への要望としてはバスの増便や料金負担軽減を求める人が全体の64%を占めた。



●ドライブウェイが最も混雑した13時には到着した人の60%以上が混雑状況に危険を感じていた。マイカー規制については85%の人が賛同し、シャトルバスは乗車時間45分以内、往復1,500円以内とするのが望ましいとした人が最も多かった。





●インターネット上の交通情報へのアクセス数は、昨年度に比べPC用サイトで46.8%増、モバイルサイトで28.1%増と着実に利用者が増えていることが確認された。

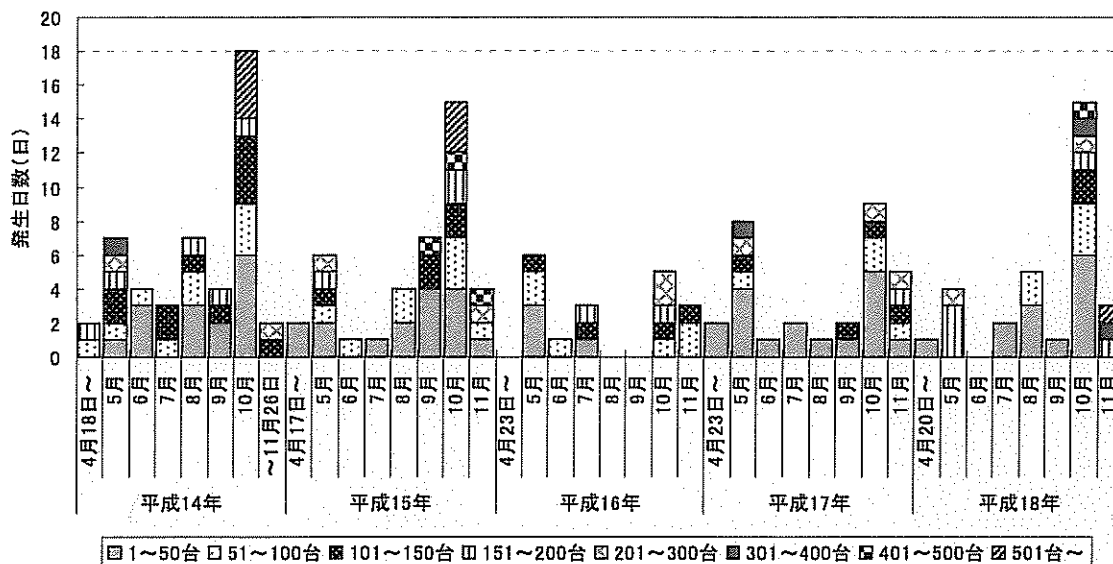
	PC用サイト アクセス数		モバイルサイト アクセス数	
	期間計	日平均	期間計	日平均
平成17年度	199 (3日間)	66.3	79 (3日間)	26.3
平成18年度	660 (7日間)	97.3	236 (7日間)	33.7

## 2. パーク&シャトルバスライド社会実験の実施に向けた検討

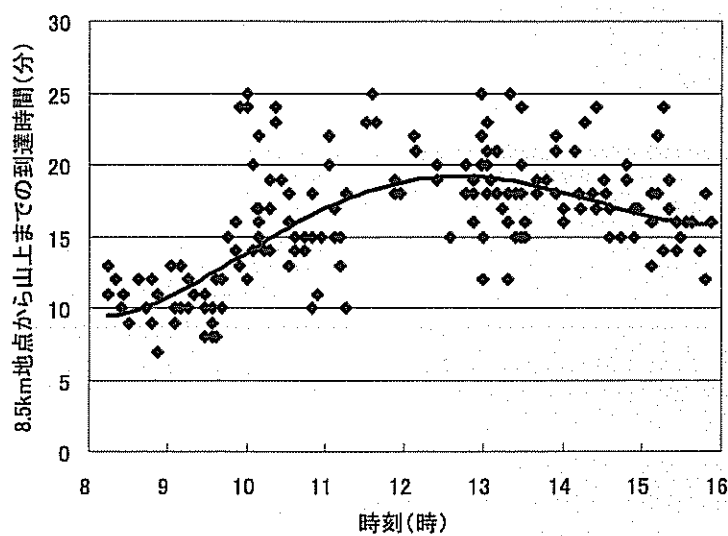
### 2-1. マイカーによる混雑度の調査・分析

過年度（平成14年度、平成15年度、平成17年度）及び今年度（10/8(日)、10/22(日)）の路肩駐車調査等の結果や大台ヶ原ビジターセンターによる駐車台数調査記録（過去5年）をもとに、道路混雑の発生状況について分析した。また、平面図(S=1:1,000)をもとにドライブウェイの道路構造について解析した。

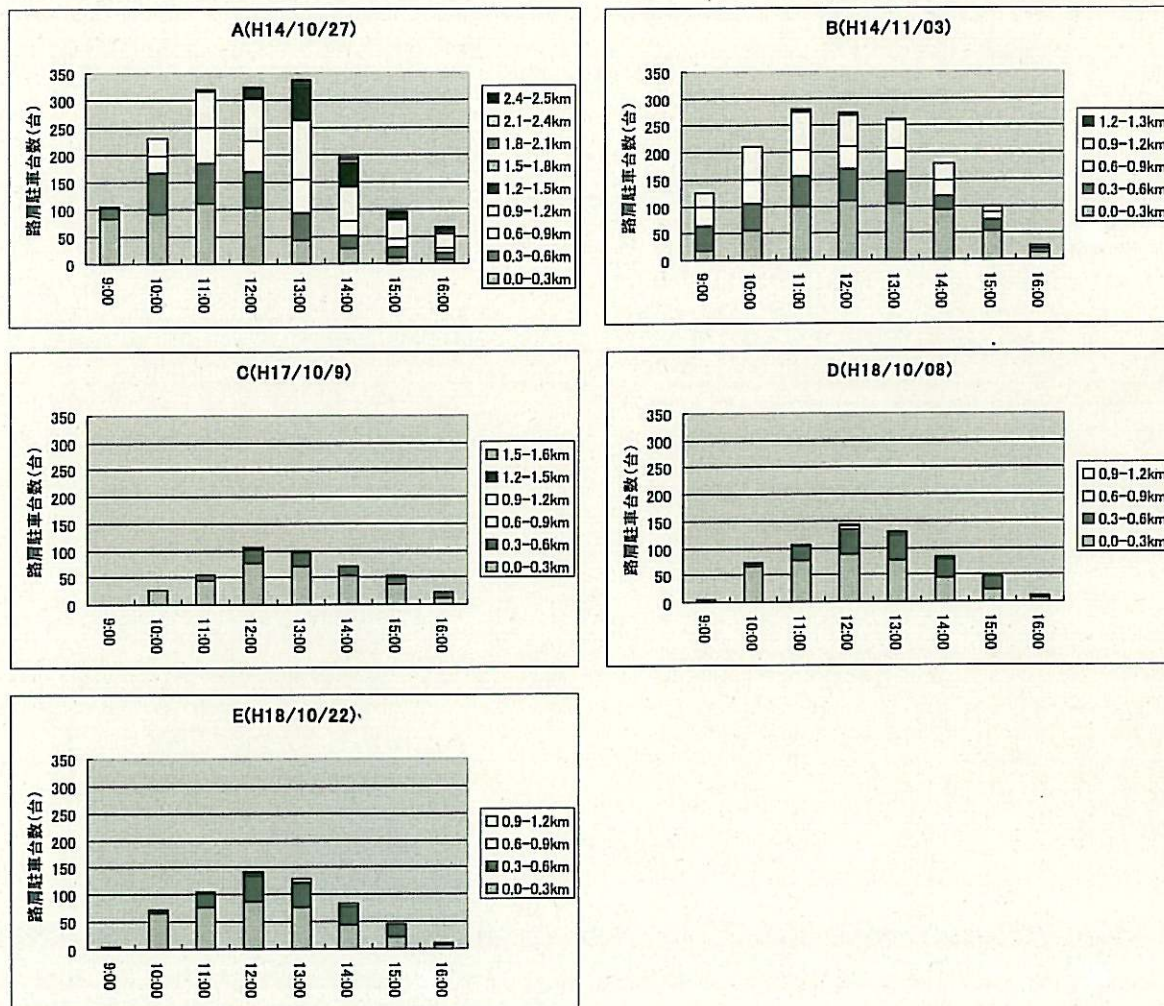
●路肩駐車は年間30~40日程度発生している。路肩駐車50台以下の軽度の混雑は年間通じて発生しており、300台以上の重度の混雑は春と秋に集中する。



●路肩駐車増加に伴い、山上までの到達時間が長くなること示された。14時頃からは路肩駐車台数は急速に減少していくにもかかわらず、到達時刻はゆっくりとしか減少しない。午後からは下山車両と入山車両の離合が頻繁に生じ、ドライブウェイ上で交通停滞が発生したものと推測される。(平成15年10月18日調査結果)



●今年度調査（10/8、1/22）では両日も8時前から路肩駐車発生が確認され、山上から3kmの範囲で、最大171台の路肩駐車が発生した。路肩駐車発生に伴い、普通自動車と大型バスの離合困難などの交通渋滞が発生したため、この様子をビデオ等に記録した。なお、これまで実施した調査では、平成14年10月27日に、山上から2.5kmの範囲で、最大373台の路肩駐車が確認されている。

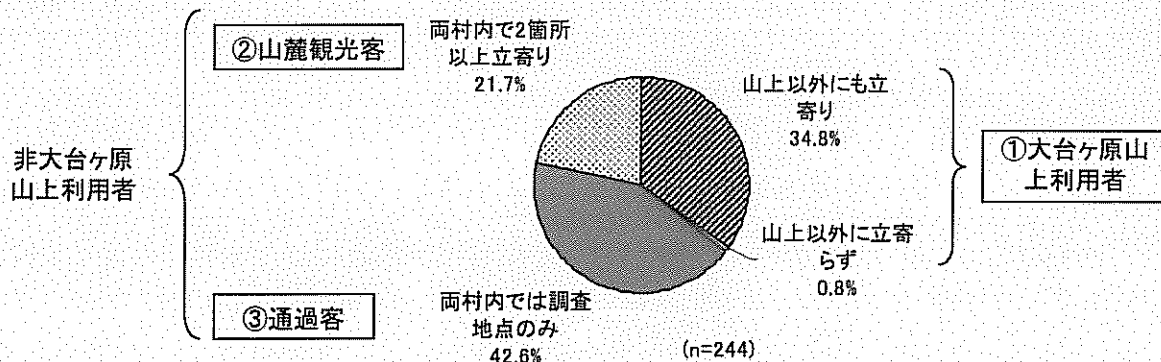


●ドライブウェイは基準幅員7.0mの一般的な山岳道路の規格となっており、構造上、両側に路肩駐車が発生すると離合ができない箇所や、路肩駐車がなくてもバス同士の離合が不可能な箇所が存在する。

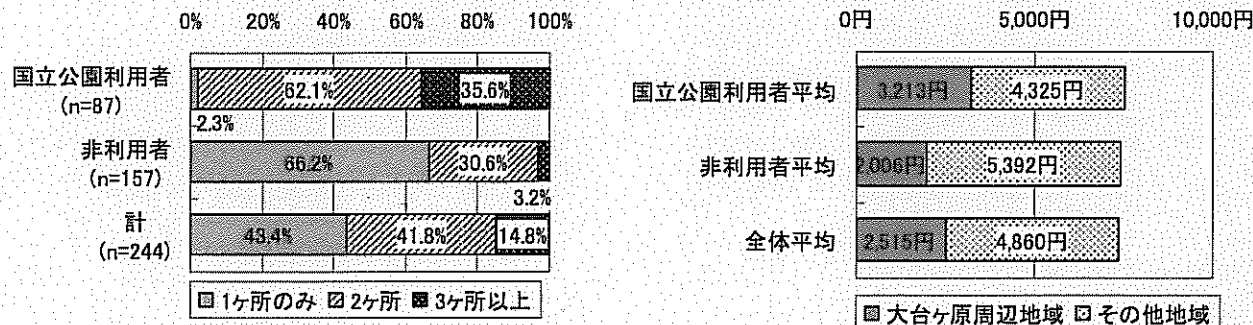
## 2-2. 大台ヶ原周辺地域における観光流動実態調査

国立公園を含む広域での観光流動の実態を把握するため、上北山村及び川上村（以下、大台ヶ原周辺地域）を訪問した観光客を対象にアンケート調査を実施し、253人から回答を得た。

●大台ヶ原周辺地域の観光客は、大台ヶ原山上の利用者（約4割）、大台ヶ原山上を訪問せず両村の山麓を観光する人（約2割）、他地域、特に下北山村や熊野・那智勝浦方面に向かう通過客（約4割）に大別される。

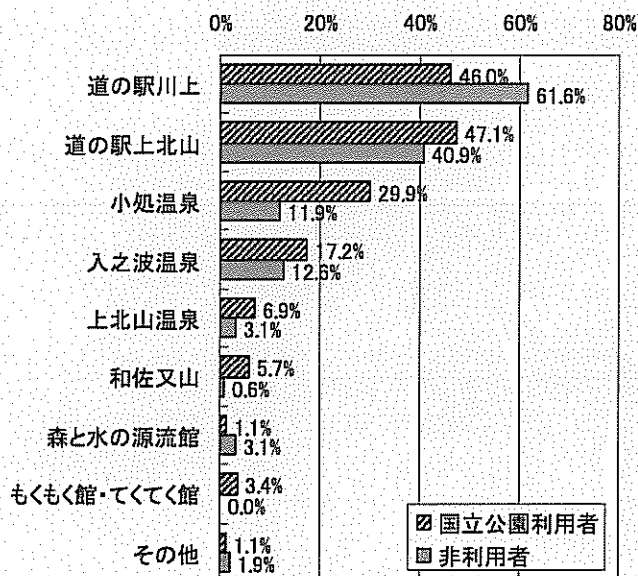


●両村内での立寄り箇所数が3箇所以上の人国立公園利用者では36%、非利用者では3%、旅行費用全体に占める両村内での消費割合は国立公園利用者では43%、非利用者では27%となっており、国立公園利用者は非利用者に比べ両村内での立寄り箇所数、消費割合が高い。



●大台ヶ原周辺地域の観光形態としては、大台ヶ原山上の登山と山麓の温泉利用を組み合わせる楽しみ人が多い（小処温泉、入之波温泉、上北山温泉への国立公園利用者の訪問率は延べ54%）。

●大台ヶ原で参加してみたい自然体験プログラムとしては温泉宿泊とトレッキングの組み合わせ、キャンプや星の観察会などの人気が高い。山上への来訪経験のある人ではより主体的、専門的なプログラムへの参加希望者も10%前後みられる。



## 2-3. パーク&シャトルバスライド乗換え駐車場に関する検討

パーク&シャトルバスライド社会実験の実施に向けて、一時的な利用を前提とし、山麓の乗換え駐車場の候補地について現地確認を行った。

## 3. 今後の課題

### 3-1. 公共交通の利用促進に向けた課題

#### ●公共交通利用促進の広報宣伝活動の課題

公共交通で来訪した人では、交通手段選択の際にその快適性、安全性、環境性が主要な選択理由となっている点が注目される。ただし、一層の利用促進を図るには、より効果的な広報媒体等について検討するとともに、広報により利用者の自主的な乗換えを促すだけでなく、公共交通利用の阻害要因となっているバスの便数の少なさ、料金負担について対策を講じる必要がある。

#### ●インターネットによる山上駐車場混雑情報の課題

インターネットによる山上駐車場混雑情報は着実にアクセス数を伸ばしており、今後も継続して内容の充実に取り組むことでより一層の効果を発揮するものと期待される。今後の課題としては、リアルタイム情報発信の実施期間等について事前に十分な周知を図ることが重要である。また、継続的に実施するためには、情報発信の体制（山上駐車場の状況確認、サイトへの情報更新などの役割分担）についても検討する必要がある。

### 3-2. パーク&シャトルバスライド社会実験に向けた課題

#### ●パーク&シャトルバスライドの実施方法に関する課題

混雑時には利用者の多くが危険を感じ、マイカー規制の必要性を感じていることが確認された。ただし、パーク&バスライド社会実験の実施に当たっては、臨時的な乗換え駐車場について検討し、適切な位置に確保することが必要である。また、シャトルバスは片道所要時間45分以内、往復料金1,500円以内を求められるなど、大台ヶ原の立地条件等の現状に照らすとかなり高水準のサービスが要求されている。これらサービス水準の設定については、社会実験において利用者に実際に体験してもらった上で評価を得、改善を重ねることが必要である。

#### ●地域振興に向けた課題

両村に立寄った観光客のうち4割が他地域（特に熊野方面）を目的地とした通過客であることが示された。近年、人気の高まっている紀伊半島・熊野地域への通過点に位置する大台ヶ原周辺地域にとっては、今後いかに地域の特色を明確にし旅行先としての魅力を高めるかが地域振興における大きな課題といえる。大台ヶ原自然再生推進計画では“観光の山”から“新しいワイズユースの山”への「利用の質の転換」を目指しているが、地域振興の観点からも「観光の質の転換」は他地域との差別化を図る上で重要になるものと考えられる。

調査結果では国立公園利用者は非利用者に比べ地域波及効果が大きいことも示唆されており、国立公園における質の高い自然体験の提供事業と連携した関連サービスを充実させることが地域振興につながるものと期待される。



●地域住民との合意形成に向けた課題

地域住民からは、混雑時における山上の交通渋滞等に対する対応が、強く求められている。こうした現状の問題に対しては、関係機関と連携して取り組む必要がある。

また、平成7年以降、利用者の減少傾向が続いている大台ヶ原においては、マイカー規制を含む自然再生に向けた取組みを地域の新しい観光のあり方を考える契機と捉えることもできる。マイカー規制だけでなく、地域振興も含めた総合的な観点から、今後もこのような地域住民との対話を積み重ねることが重要である。

4. 公共交通利用促進活動およびパーク＆シャトルバスライド社会実験に向けた検討の成果と課題（まとめ）

