

利用状況調査の結果

大台ヶ原の利用状況について、調査した結果を取りまとめた。

1. 利用者数

(1) 利用者数の推移

昭和 30 年代以降、大台ヶ原では全国の国立公園と同様に利用者数が増加してきた。特に平成元年以降の利用者の増加率は非常に高いが、平成 7 年をピークに、近年は減少傾向にある。平成 16 年は、天候不順やそれに伴う通行規制の影響を受けて激減したが、それを除けば、最近 10 年間の利用者数は、およそ 20～25 万人の間で推移している。

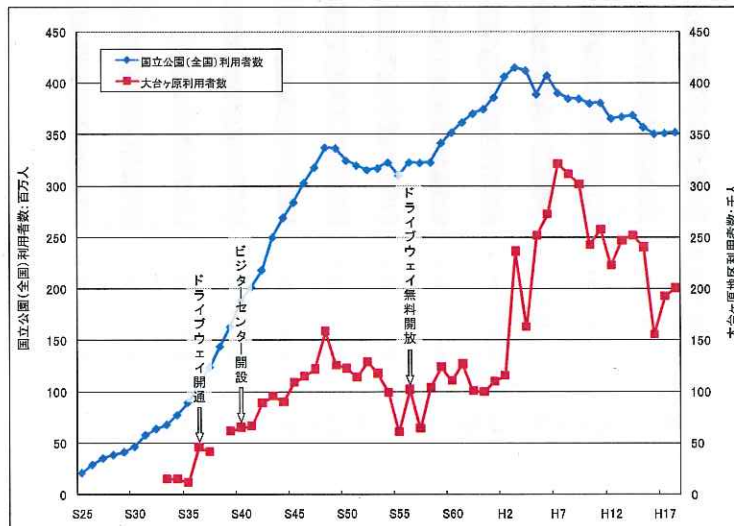


図 1 全国の国立公園と大台ヶ原の利用者数の推移 (昭和 25 年～平成 18 年)

(2) 利用交通手段

大台ヶ原へアクセスする公共交通機関としては、大和上市駅からの路線バスが運行されている。(平日1便、土日祝日2～3便)

入込台数の増減はあるものの、入込車両の90%が乗用車であり、近年、その傾向はあまり変化していない。

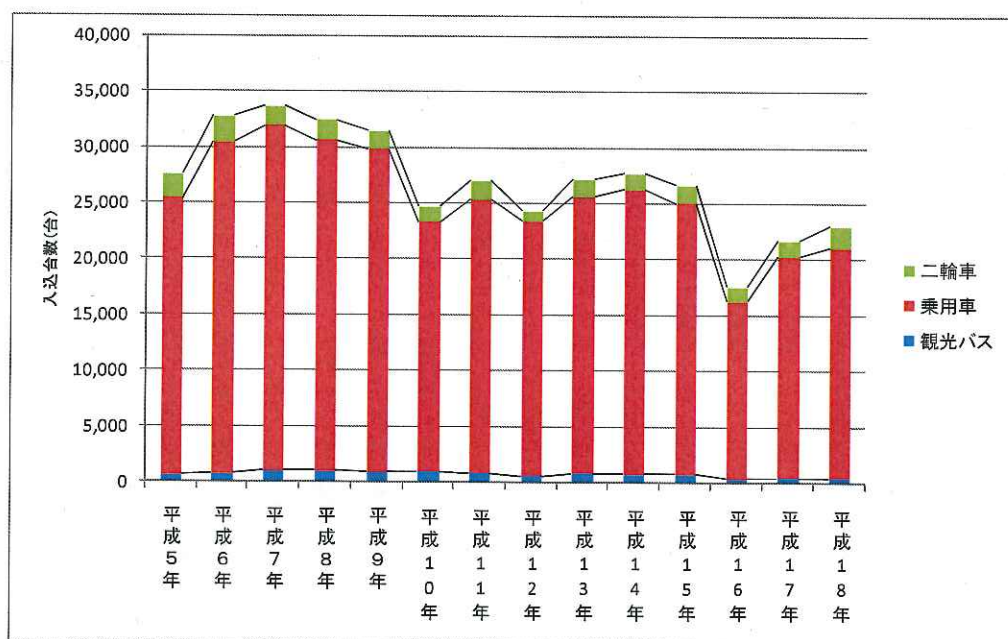


図2 入込台数と車種の推移 (平成5年～平成18年)

(3) 月別利用者数

大台ヶ原の利用者の入込みは月別の変動が大きく、ピークは5月、8月、10月であり、それぞれシャクナゲの開花期、夏休み・盆休み期、紅葉期に相当する。

最も利用者の多い10月は、毎年およそ5～10万人／月を記録し、ピーク時は1日あたり、数千～1万人以上を記録する。

また、各年同月の利用者数の推移から、最近10年間の利用者数の減少は、特に8月（夏休み・盆休み期）の利用者の減少に起因していると考えられる。

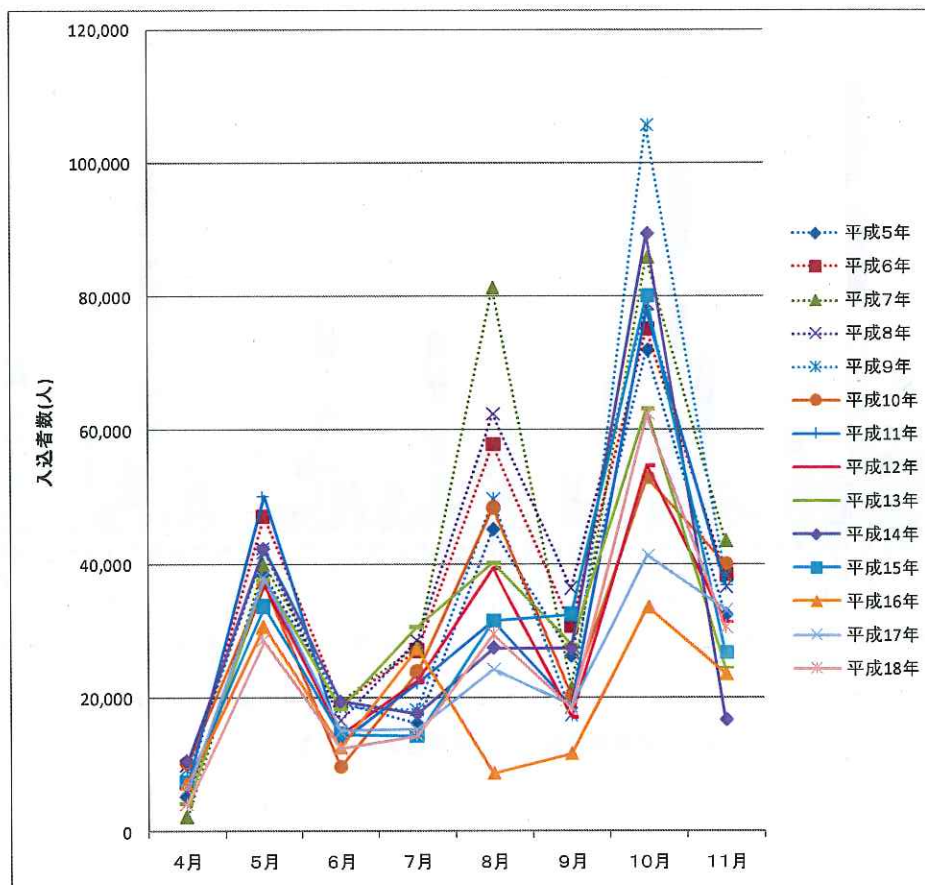


図3 月別の利用者数（平成5年～平成18年）

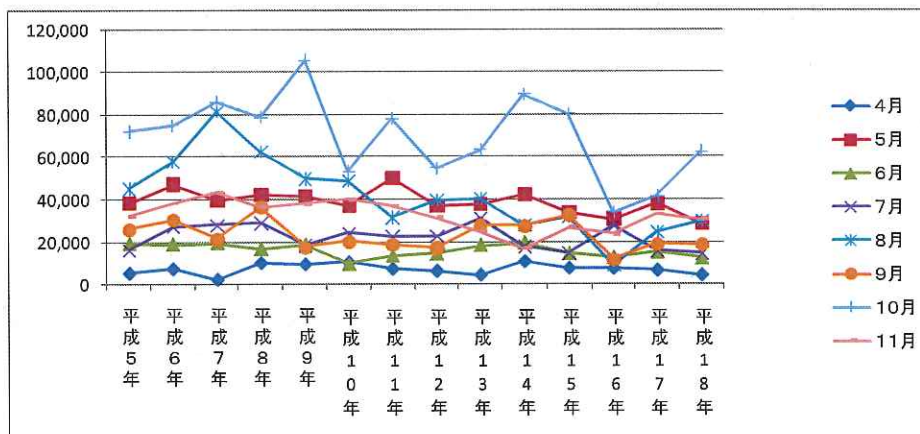


図4 各年同月の利用者数の推移（平成5年～平成18年）

(4) 駐車場利用

大台ヶ原の山上駐車場の収容台数は乗用車で 200 台前後であり、収容台数を超える日が年間数 10 日程度みられる。月別にみると、5 月、8 月、10 月が多く、特に 10 月はひと月のうちおよそ 10~20 日を記録する。

ビジターセンターが調査したデータを基に、平成 14 年度から平成 19 年度までの路肩駐車の日数を、駐車台数規模別にみた。路肩駐車発生日数は、平成 14 年が 47 日、15 年が 40 日、16 年が 18 日、17 年が 30 日、18 年が 31 日、19 年が 24 日であった。

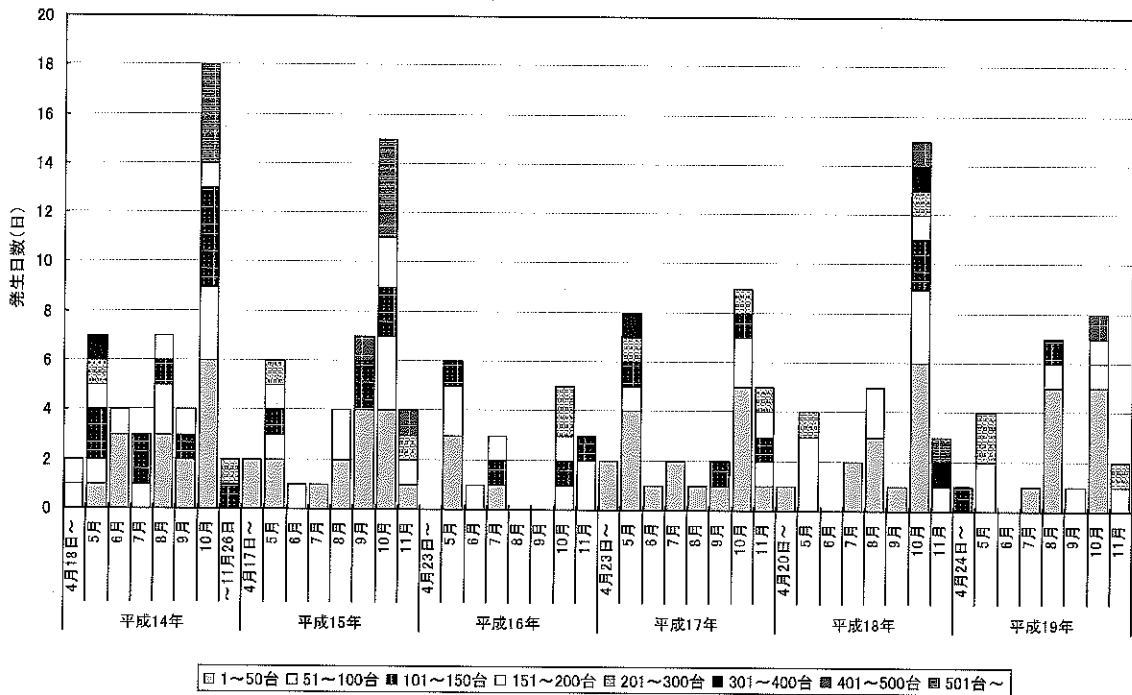


図 5 台数規模別にみた路肩駐車発生日数

2. 利用の特性

(1) 利用者の属性（東大台地区の利用実態調査（平成19年11月3～4日）より）

平成19年11月3日(土)～4日(日)に東大台地区において、利用者の特性を把握することを目的に「東大台地区の利用実態調査」が行われた。調査対象となった利用者数は、3日(土)で1,801人、4日(日)で1,096人の計2,897人であった。

性別をみると、男性が1,530人(53%)、女性は1,367人(47%)でほぼ同数であった。グループ構成は夫婦・カップルが45%と半数近くを占めた。その他は、友人グループ、個人、家族がほぼ3分の1ずつであった。ツアー団体は1%と少なかったが、バラバラで入山したツアー旅行者についてはツアー団体以外として分類されたため、実際にはツアー団体の割合はもう少し高いことが予想される。

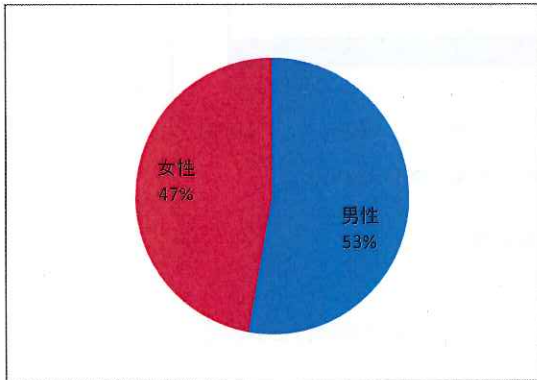


図6 利用者の男女比

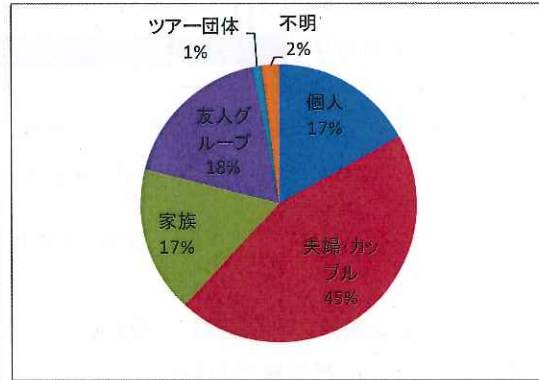


図7 利用者のグループ構成

(2) 利用者の居住地（公共交通利用促進に関するアンケート（平成17～19年）より）

平成17～19年に行われた公共交通利用促進に関するアンケート結果から、利用者の居住地は半数近くを大阪府が占め、次いで奈良県が2割程度であった。また、和歌山県からの利用者が増加傾向にあり、兵庫県からの利用者が減少傾向にあることが明らかとなった。

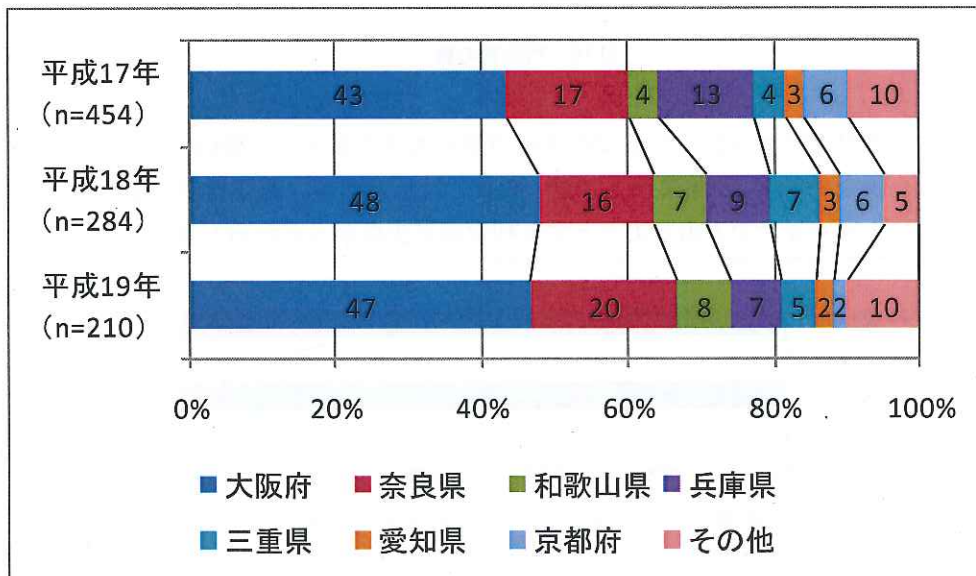


図8 利用者の居住地

(3) 利用実態調査の過去との比較 (東大台地区の利用実態調査 (平成 19 年 11 月 3~4 日) より)

平成 14 年に「東大台地区の利用実態調査」と類似する調査が行われた。調査日数や調査時期、調査区間等が異なることから厳密な比較は出来ないが参考データとして比較結果を以下に示す。

利用者の年齢層を比較すると、平成 19 年では 14 年に比べてシルバー世代 (60 歳以上) の割合が倍増し、中高年 (40~50 歳代) および壮年世代 (20~30 歳代) の割合が減少しているが、青年世代 (中学生以上 20 歳未満) および子供世代 (小学生以下) には変化がなかった。

世代の分類は調査者の主観によることから、多少の誤差が生じているとも考えられるが、それを考慮しても入山者の高齢化が進んでいるということが示された。

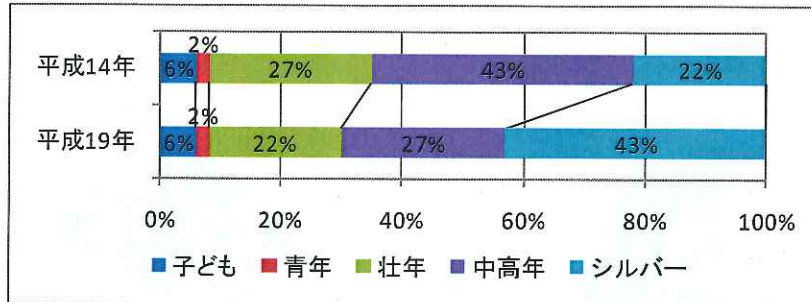


図 9 利用者の年齢層

靴の割合は登山靴が 5%減少し、運動靴が増加したが、変化の割合は小さく、タウンシューズの割合にもほとんど差異はみられなかった。

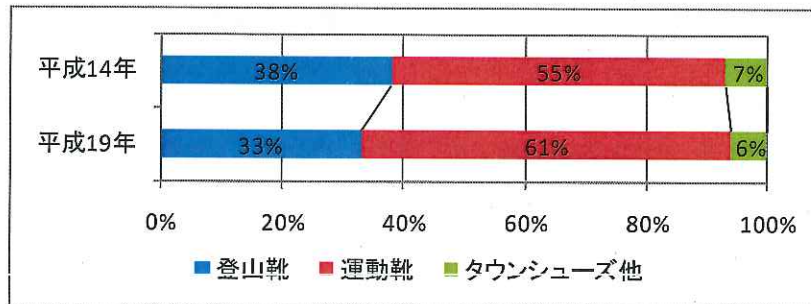


図 10 利用者の靴

服装の割合はタウンファッションが 25%から 7%に大きく減少し、登山・ハイキングが増加した。これは、調査を平成 14 年に比べて遅い時期に行ったため、調査日の気温が 10℃前後と低く、タウンファッションで入山しようとする利用者が少なかったためと考えられる。

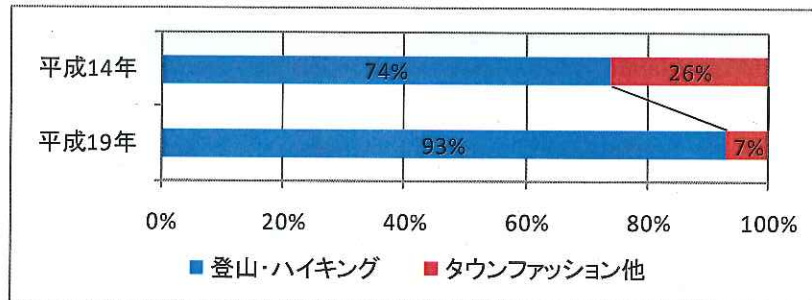


図 11 利用者の服装

(4) 利用者数の推移 (カウンター記録による利用動態調査 (平成 17~19 年) より)

東大台および西大台の周回線歩道の入口等に入下山者カウンターを設置し、下記の期間において、入山者のカウント数を調査した。

平成 17 年度 : 4 月 28 日 ~ 11 月 30 日

平成 18 年度 : 4 月 19 日 ~ 11 月 30 日

平成 19 年度 : 4 月 20 日 ~ 11 月 30 日

西大台地区のカウント数をみると、平成 19 年度の 8 月の値が突出して多くなっている。これは、平成 19 年 9 月から西大台利用調整地区の運用が開始されたことに伴う、最後の駆け込み需要であったと考えられる。また、平成 19 年度の東大台地区および大台ヶ原全体のカウント数は、平成 17 年、18 年度に比べると減少傾向にあるが、全体として 5 月、8 月、10 月に入山のピークがみられる傾向は変わっていない。

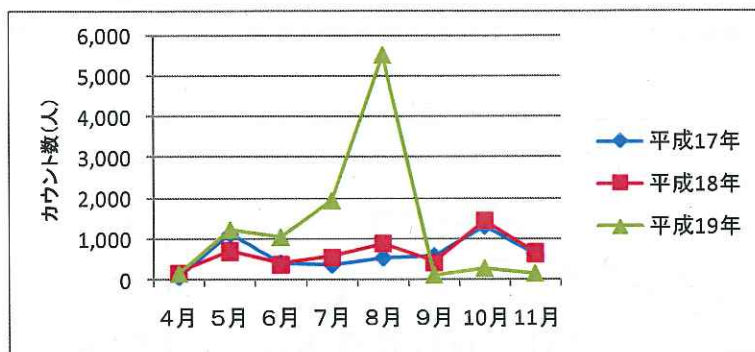


図 12 月別入山カウント数合計の比較 (西大台地区 : 平成 17~19 年度)

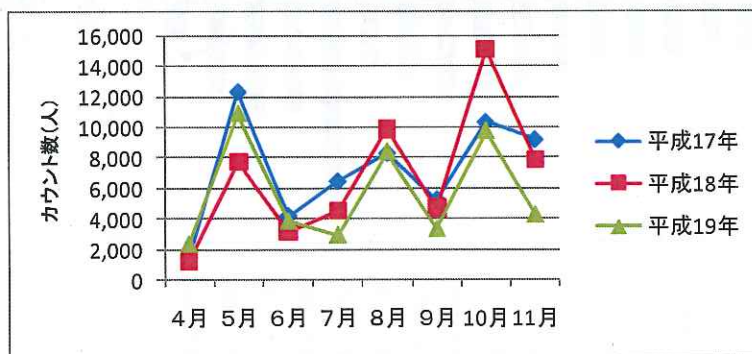


図 13 月別入山カウント数合計の比較 (東大台地区 : 平成 17~19 年度)

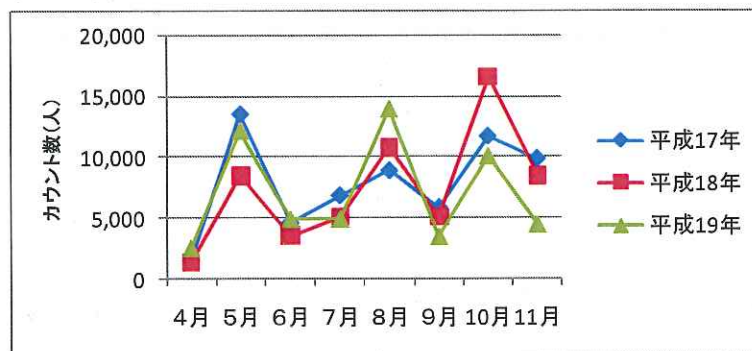


図 14 月別入山カウント数合計の比較 (大台ヶ原全体 : 平成 17~19 年度)

3. ピーク時の利用状況と課題

(1) ピーク時の車両入込状況

① 駐車場の入込状況

平成 18 年 10 月 22 日(日)に、駐車場出入口において車両の通過台数を計測した。下図は、7 時から 16 時まで 30 分単位で車両の通過台数を集計したものである。棒グラフは入場と退場に分けて示したものであり、折線グラフは入場数から退場数を引いたものの累計値を示している。

午前中、退場数が入場数を上回る時間帯もあったが、累計値は 12 時まで増加傾向で推移し、ピーク時は 159 台に達した。調査開始時点で既に 135 台の車両が駐車場内にあったため、ピーク時には 300 台近い車両が駐車場内に存在したことになる。駐車場の駐車枠がおよそ 200 台程度であるので、枠外駐車したり空きスペースを探して駐車場内を巡回したりする車両で駐車場内はかなり混雑した状況となっていた。その後は横ばいで推移したが、13 時 30 分以降は退場数が入場数を大きく上回ったために累計数は急速に減少し続け、15 時頃にはマイナスとなった。

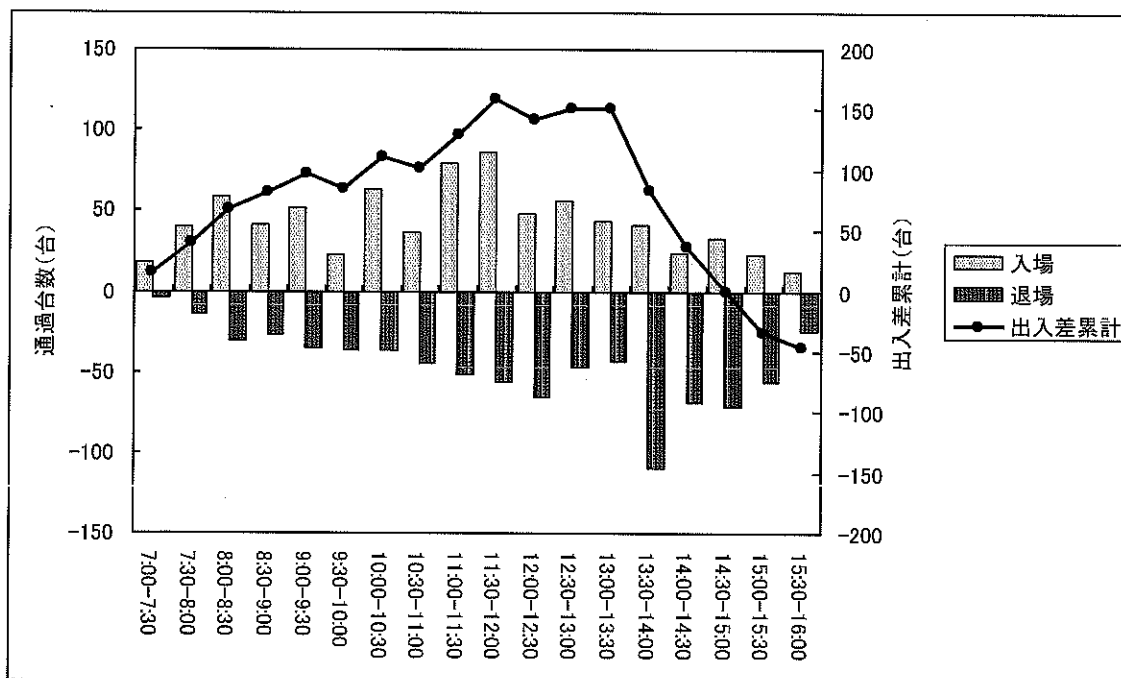


図 15 駐車場への車両出入数とその累計 (平成 18 年 10 月 22 日(日)の例)

② 路肩駐車の発生状況

前項と同様に、平成 18 年 10 月 22 日(日)の路肩駐車の発生状況は、下図の通りであった。当日は、8 時前から路肩駐車が増え始め、8 時 30 分から 9 時 30 分にかけては特に急な増加がみられ、総路肩駐車台数は 115 台となった。その後も増加を続け、12 時にはピークを迎え 171 台となった。9 時 30 分までに駐車場から 0.2km までの区間は飽和状態となり、その後の路肩駐車台数の増加は主として 0.2km から 0.5km 区間で起こった。それ以遠の区間でも路肩駐車は発生したが、まとまった台数の路肩駐車を観察されたのは駐車場出入口から 0.5km 地点までの区間であった。13 時を過ぎると天候が悪化したこともあり、路肩駐車は急速に減少し、14 時 30 分には 50 台以下となった。

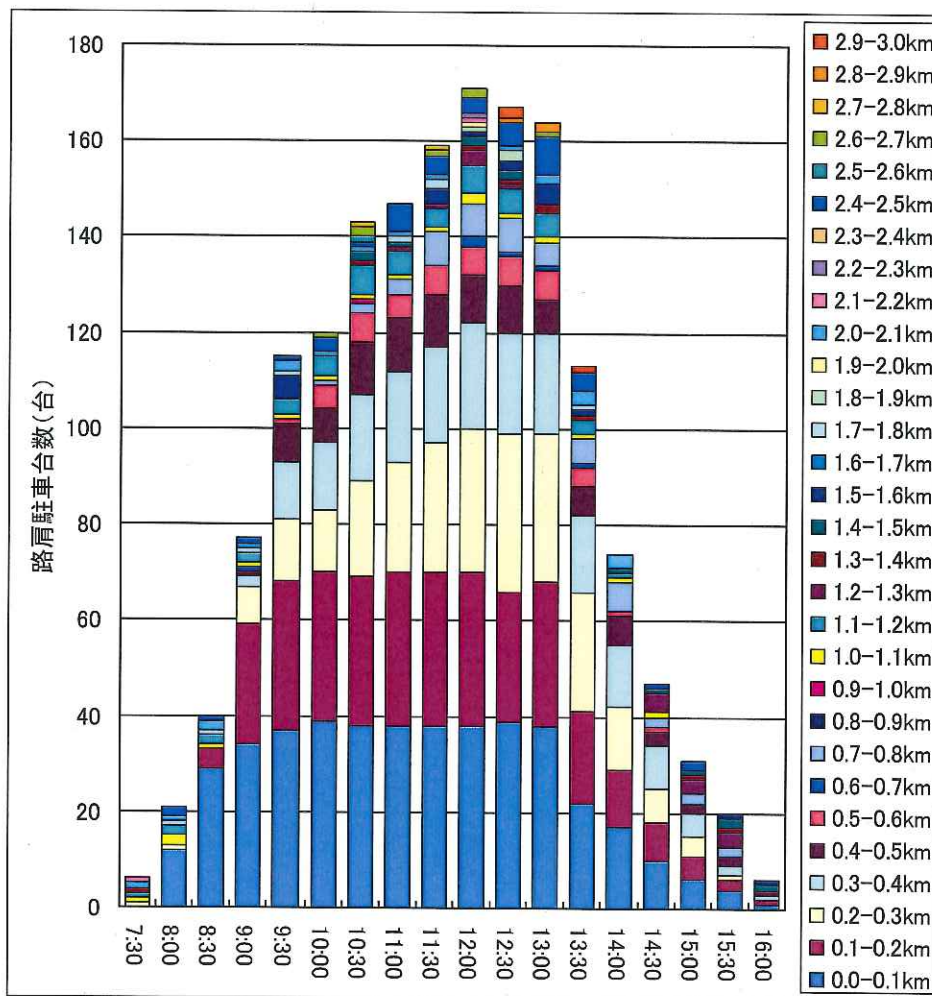


図 16 路肩駐車台数の時間推移 (平成 18 年 10 月 22 日(日)の例)