

マイカー規制の実施に係る評価に向けた取りまとめ

マイカー規制の実施において実施することとされていた事項について、取組の概要を以下のとおり取りまとめた。

1. マイカー規制に向けた諸条件の整理

(1) 規制内容の検討に向けた利用動態の整理

混雑状況等調査 H16~H20(参考資料 1-1 P6)

過去5年間のデータから、路肩駐車が発生するのは、年間30日ほど。中でも交通混雑につながるのは、年間平均12.7日であり、大台ヶ原の開期中(約220日)の約6%程度である。

	H14年度	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	平均
路肩駐車発生日数	47	40	18	30	31	24	31.7
路肩駐車発生日数 (100台以上)	23	16	8	9	13	7	12.7

表1：路肩駐車発生日数

(単位：日)

※ 報告書においては、路肩駐車100台以上を交通混雑につながるとしている

(2) 乗換駐車場の諸条件の把握

社会実験にむけた意見交換の場等を通じて、引き続き検討。

(3) 代替バスの運行条件把握

公共交通機関の意向調査 H20

マイカー規制実施に際し公共交通機関として対応するために、必要な条件をヒアリングにより把握する。

(4) 地域経済振興に果たす効果の検証

大台ヶ原の利用に係る地域経済との関係調査 H18~H20(参考資料 1-1 P18)

大台ヶ原山麓地域の観光施設(川上村及び上北山村の道の駅)における秋の行楽シーズンのアンケート調査(n=244)から、42.6%が通過利用者であり、35.6%が大台ヶ原への来訪者であり、21.7%が山麓施設を目的とすることが明らかとなった。

なお、本年度は大台ヶ原の周辺の利用施設等を対象に、施設の営業内容、大台ヶ原利用者の利用状況等を調査し、大台ヶ原の利用と地域経済の関係を分析する。

(5) 役割分担等の検討資料の収集

マイカー規制の事例調査 H16~H20(参考資料 1-1 P20)

上高地、乗鞍等の先進事例について情報収集を行った。

その結果、地元と公共交通機関と関係行政機関で構成する運営協議会による実施が大半である。また、次のような効果と課題があることが確認された。

- 効果：
- ・利用の分散化が見られ、渋滞が解消した。(富士山、乗鞍岳、白山)
 - ・樹木や野生動物等の自然環境の改善傾向が見られた。(乗鞍岳、白山)
 - ・地域イメージや利用の質の向上を図り、それによって地域経済へのマイナスの影響を最小限にとどめた。(上高地)
 - ・利用マナーが向上した。(乗鞍岳)

- 課題：
- ・天候不順によって利用者が減少すると、シャトルバスの収支が赤字になる。(富士山)
 - ・観光者数が大幅に減少した。(乗鞍岳)
 - ・地元観光業者と軋轢があり、規制期間の調整が難航している。(富士山)
 - ・観光バスでの来訪者は山頂での滞在時間が短く消費活動も少ない。(乗鞍岳)

(6) その他の条件整理

①マイカー規制に対する意識調査 H16(参考資料 1-1 P28)

アンケート調査結果におけるマイカー規制が必要な理由としては、第一に「自然環境の保護・保全のため」が挙げられている。

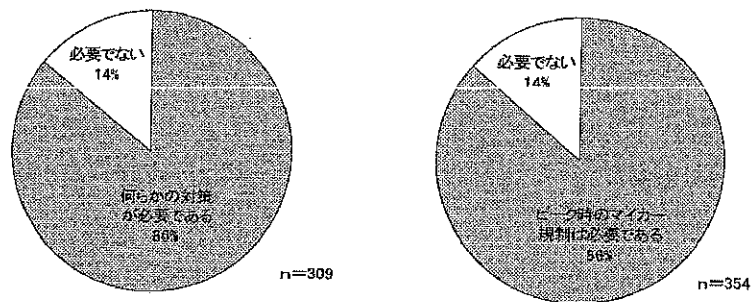


図1：ピーク時の対策の必要性について (左：H15、右：H16)

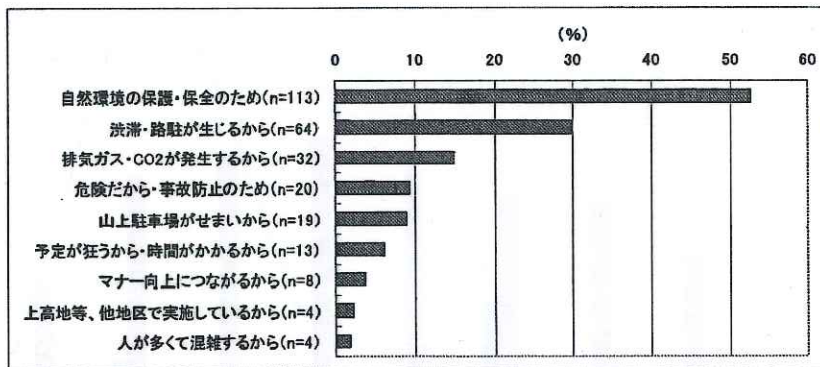
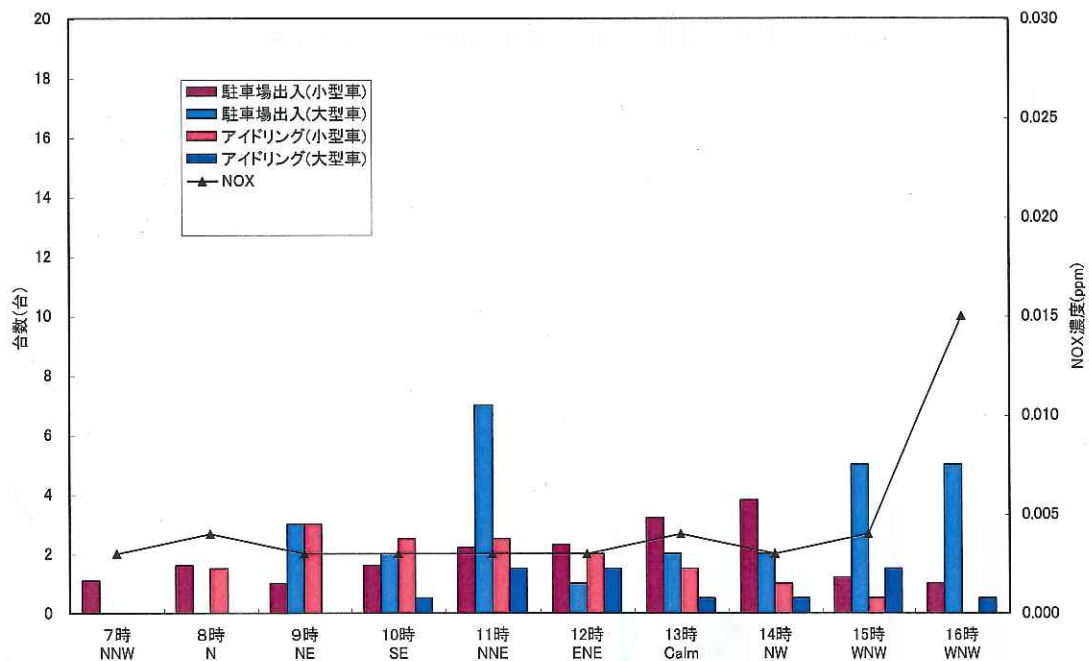


図2：マイカー規制が必要であると考え理由

②マイカー規制の導入に向けた自然環境調査 H17~H18(参考資料 1-1 P29)

山上駐車場が満車状態となった日において、窒素酸化物 (NO_x) の明確なピークがみられ、交通量と NO_x 濃度には関係性が認められた。しかし、時間変化としては明確な関係性はみられなかった。



(※図中の駐車場出入 (小型車) の単位は×10 台である。

また、アイドリング (小型車) は路上駐車も含む。)

図3：自動車交通量とNO_x濃度の関係 (10月8日)

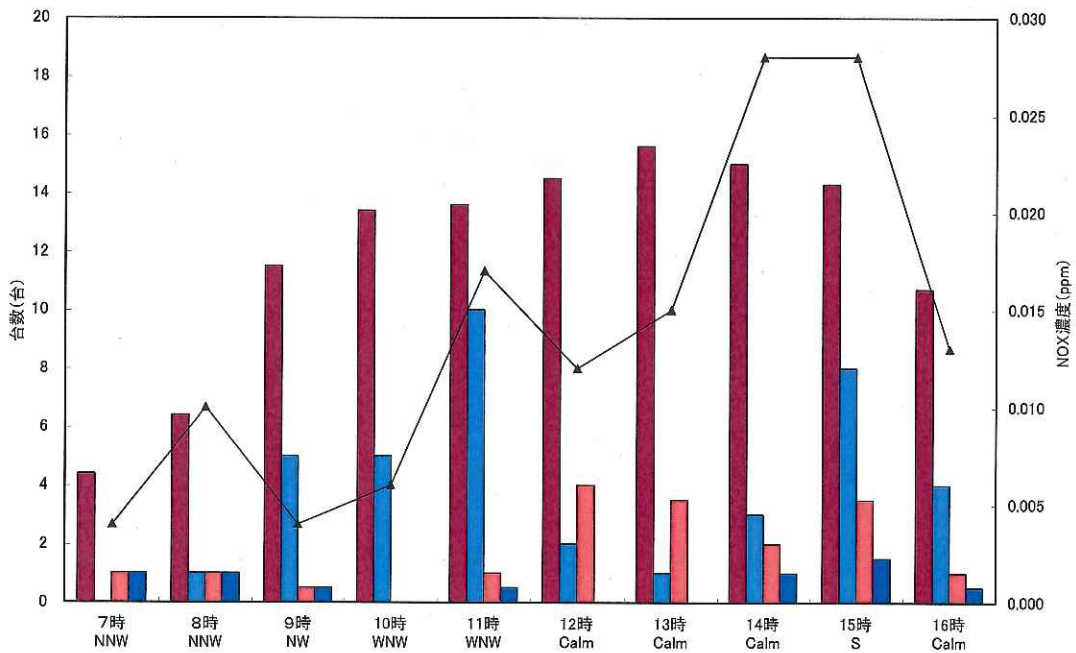


図4：自動車交通量とNO_x濃度の関係（10月9日）

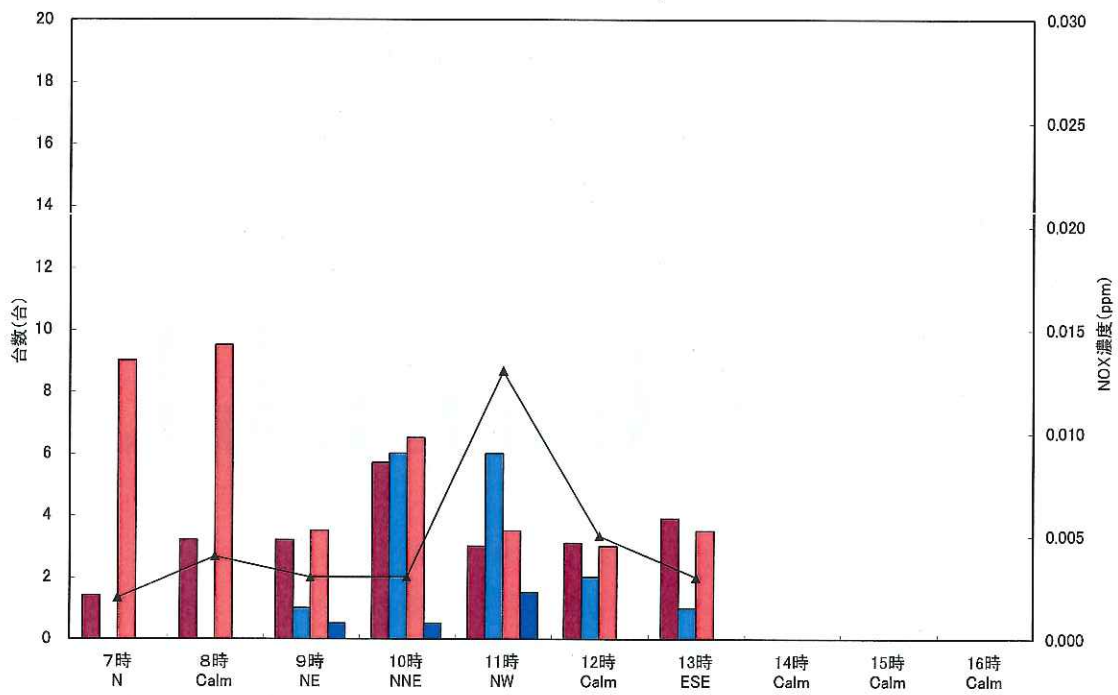


図5：自動車交通量とNO_x濃度の関係（10月10日）

③大台ヶ原樹木着生性蘚苔類調査 H17~H18(参考資料 1-1 P30)

自動車による環境汚染物質の影響を把握するため、樹木着生性蘚苔類調査を行った。種組成を1974年の調査と比較すると西大台では大きな違いがみとめられなかったものの、東大台・駐車場周辺では環境の変化に伴い、強光・乾燥に強い種の侵入も確認された。

2. 協議会による検討

大台ヶ原自動車交通対策にかかる会議 H16、H18~H20(参考資料 1-1 P32)

近畿運輸局、奈良県、県警、警察署、上北山村、川上村、環境省との意見交換・情報共有を行い、下記のような意見が出された。

- ・渋滞等に起因する事故は見られていないものの、ところどころで速度を出しやすいポイントがあり、そこでの事故等が年間数件見られる。
- ・マイカー規制を成功させるには地元との調整が不可欠である。
- ・大台ヶ原については、駐車場の場所の選定等、地理的な状況に問題がある。
- ・自然を守る目的だけではなく、地元への経済的な影響等も十分検討すべきである。
- ・公共交通で来訪されると地域全体の経済的なメリットはなくなってしまう。
- ・地域全体でうるおいのある形で実施しないと、行政としてはマイカー規制は賛成できない。
- ・村内には多くの観光拠点があるため、観光客にはマイカーで移動してもらいたいと考えており、マイカー規制には基本的に反対である。
- ・辻堂林道交差点より上に乗り換え駐車場を設置するのであれば、反対しない。
- ・大台ヶ原については、駐車場の場所の選定等、地理的な状況に問題がある。

3. 社会実験の実施を通じた検討

(1) 地元意見交換会の開催

自動車利用適正化に関する地域懇談会の開催 H18、H20(参考資料 1-1 P33)

上北山村における地域懇談会において、以下のような意見が出された。

- ・大台ヶ原の利用者は、以前に比べて減少している。そのような中、本当にマイカー規制が必要か、再度検討してほしい。
- ・排気ガスによる自然環境への影響は現時点では明確でなく、マイカー規制の効果は疑問である。
- ・大台ヶ原における自動車利用の適正化について、全村民へのアンケートを実施したらどうか。
- ・大台ヶ原の魅力について積極的にPRし、利用の分散化を図るべきである。
- ・ドライブウェイを拡幅し、路肩駐車が発生しても走行車線(2車線)が確保できるように整備してはどうか。

(2) 社会実験の準備

マイカー規制社会実験の実施に向けた検討 H16、H18~H19(参考資料 1-1 P15)

表 1：駐車場候補地の問題点

	①白川渡	②上北山村 中学校	③和佐又山	④奈良県健 民運動場	⑤大気汚染 観測所	⑥辻堂山	⑦わさび谷
駐車場容量	○ 366 台	○ 330 台	○ 310 台	× 60 台	× 91 台	△ 不明	△ 不明
山上までの 所要時間	× 約 60 分	× 約 60 分	△ 約 40 分	× 約 70 分	○ 約 20 分	○ 約 20 分	△ 約 30 分
自然環境へ の影響	○ 造成不要	○ 造成不要	○ 造成不要	○ 造成不要	× 造成必要、 特別地域に 近い	× 造成必要、 特別地域に 近い	× 造成必要
アクセス路 の安全性	○	○	× 新伯母峰トンネ ル出口の信号設 置、アクセス路の 改修等が必要	× 集落内の狭 隘道路がア クセス路	○	○	○
その他の課 題	オートキャ ンプ場が隣 接している	学校利用と の調整が必 要					

⑤～⑦は自然環境への影響が大きい。④は山上までの所要時間が長い。

①②は山上までの所要時間 60 分が利用者の受忍範囲かどうか課題。

③は新伯母峰トンネル南側出口の交差点処理が大きな課題である。

上記のとおり、それぞれに課題があり、駐車場の確定には至っていない。

(3) 社会実験の実施と検証

関係機関や関係者との意見交換・必要な調整を行っている。

4. その他の実施項目

(1) 公共交通利用促進

①公共交通利用促進のための広報 H17~H20(参考資料 1-1 P34)

平成 17 年度から駅、博物館、電車等において、ポスターの掲示、リーフレットの配布等を行い、公共交通利用促進キャンペーンの情報を発信した。

②インターネットによる交通情報の提供（山上駐車場混雑情報） H17～H20

（参考資料 1-1 P34）

インターネットによる交通情報の提供（混雑予報の掲示、山上駐車場混雑情報の提供）は、閲覧者の割合が比較的多く（交通情報利用者*の 31.3%（H17 年度調査））、有用であった。

アンケート結果によると、ドライブウェイ入口における駐車場満車情報の提供では、満車情報を得ても、そのまま予定通り山上へ向かった人が半数以上を占めた。

*交通情報利用者：大台ヶ原ドライブウェイに関する交通情報を1種類以上見た者。
大台ヶ原を利用した回答者全体の内、21.4%を占める。

③利用者アンケート調査 H17～H20(参考資料 1-1 P35)

交通情報利用者に調査した結果、広報を見たにも関わらずマイカーで来る人が大部分を占めている。当初マイカーを利用する目的だったが、広告を見て予定を変えて公共交通を利用して来訪した人は、わずか数%であったが、当初の予定とおり公共交通で来た人も合わせると、公共交通利用者は微増傾向にあることが分かった。

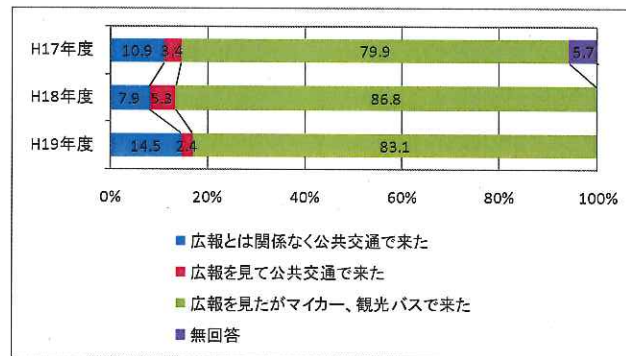


図6：広報の影響

(2) その他の実施項目

路肩駐車防止措置 H17(参考 1-1 P38)

駐車場をオーバーフローした車両が路肩駐車することにより、植生への影響、安全性確保の面から問題となってきたため、平成 17 年度に道路敷と駐車可能な路肩との境界部に杭及びロープを設置することにより路肩への駐車を防止し、植生の保護と円滑な交通の確保を図った。

しかし、駐車場よりオーバーフローした車両が道路敷きに駐車することにより通行帯がさらにせばめられたため、平成 18 年度に、杭及びロープの移転を行った。