

## マイカー規制の実施に係る取組

## 内 容

1. 大台ヶ原自然再生推進計画における目的	3
2. 結果	3
(1) 条件整理	3
a. 規制内容の検討に向けた利用動態の整理	3
① 交通実態調査	3
② マイカーによる混雑度の調査・分析	6
b. 乗換え駐車場の諸条件の把握	15
③ マイカー規制社会実験の実施に向けた検討	15
④ パーク&シャトルバスライド乗換え駐車場に関する検討	15
c. 代替バスの運行条件把握	16
⑤ マイカー規制社会実験の実施に向けた検討	16
d. 地域経済振興に果たす効果の検証	18
⑥ 大台ヶ原周辺地域における観光流動実態調査	18
e. 役割分担等の検討資料の収集	20
⑦ マイカー規制の事例調査	20
f. その他の条件整理	24
⑧ マイカー規制の必要性の検討	24
⑨ マイカー規制社会実験の実施に向けた検討	29
⑩ 大気質現地調査	29
⑪ 大台ヶ原樹木着生性蘚苔類調査	30
⑫ 大台ヶ原地衣類調査	30
⑬ マイカー利用集中緩和に向けた社会実験手法の検討	31
(2) 協議会による検討	32
a. 規制内容	32
b. 乗換え駐車場	32
c. 代替バスの運行	32
d. 地域経済振興に果たす効果の検証	32
e. 管理・運営・料金徴収体制	32
f. 役割分担	32
⑭ 大台ヶ原自動車交通対策にかかる会議	32
(3) 社会実験の実施を通じた検討	33
a. 地元意見交換会の開催	33
b. 社会実験の準備	33
c. 社会実験の実施と検証	33
⑮ 自動車利用適正化に関する地域懇談会の開催	33
(4) その他の実施項目	34

<b>a. 公共交通利用促進</b> .....	<b>34</b>
⑯ 公共交通利用促進のための広報.....	34
⑰ インターネットによる交通情報の提供.....	34
⑱ 利用者アンケート調査.....	35
⑲ ホームページのアクセス状況.....	36
⑳ 公共交通利用促進のためのインセンティブ付与.....	37
㉑ 市中における公共交通利用促進キャンペーン.....	37
<b>b. その他の実施項目</b> .....	<b>38</b>
㉒ 道路情報電光掲示板による交通情報の提供.....	38
㉓ ドライブウェイ入り口における駐車場満車情報の提供.....	38
㉔ 路肩駐車防止措置.....	38

1. 大台ヶ原自然再生推進計画における目的

ピーク時における車両の入込み台数の削減と、これに伴う利用の分散化を図り、自然環境に対する一時的な過剰負荷を軽減すること。

2. 結果

(1) 条件整理

a. 規制内容の検討に向けた利用動態の整理

① 交通実態調査

(H17\_p. 17-25)

1) 山上駐車場への入込台数

調査日：平成 17 年 10 月 8 日 (土) 雨 7:00~17:00  
 10 月 9 日 (日) 晴 7:00~17:00  
 10 月 10 日 (月・祝) 雲/雨 7:00~14:00

表 1：駐車場入込台数 (単位：台)

	乗用車	バス	バイク	その他	計
駐車場入込台数	758	40	62	7	867

2) 過去 5 年間の入込者数との比較

過去 5 年間 (平成 13 年~17 年) のデータから、入込者数は平成 15 年度 10 月比で半分程度であった。

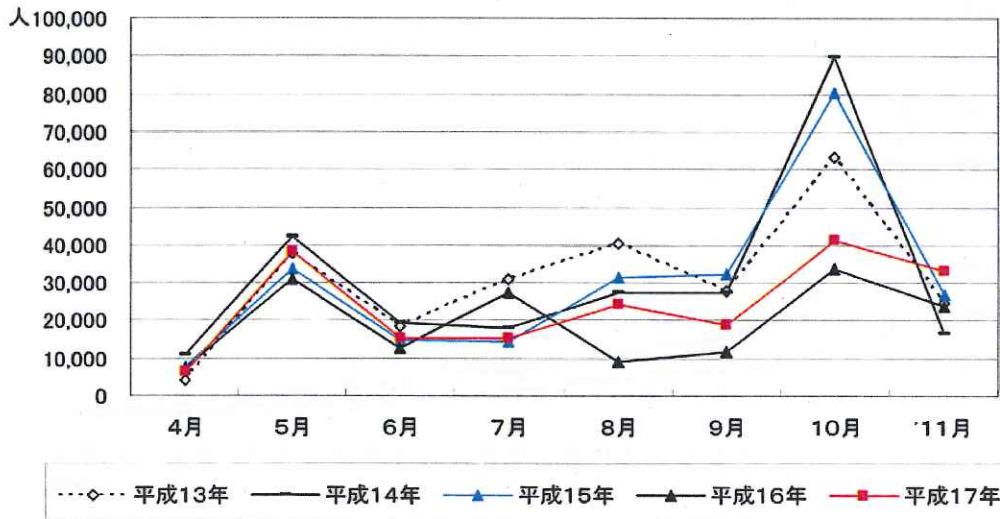


図 1：月別入込者数の比較 (平成 13 年~17 年)

10月の日別入込者数でみると、最近2年間は利用集中が小さくなる傾向にある。

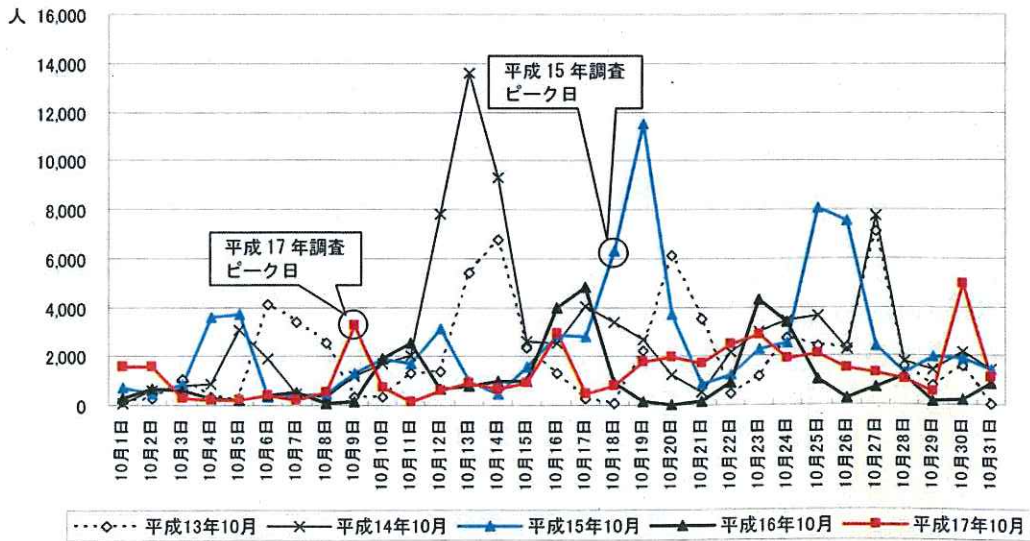


図 2 : 10月の日別入込者数の比較 (平成13年~17年)

特定日への利用集中の度合いを比較では、平成17年度は、過去5年間で最も利用集中の小さい年であった。

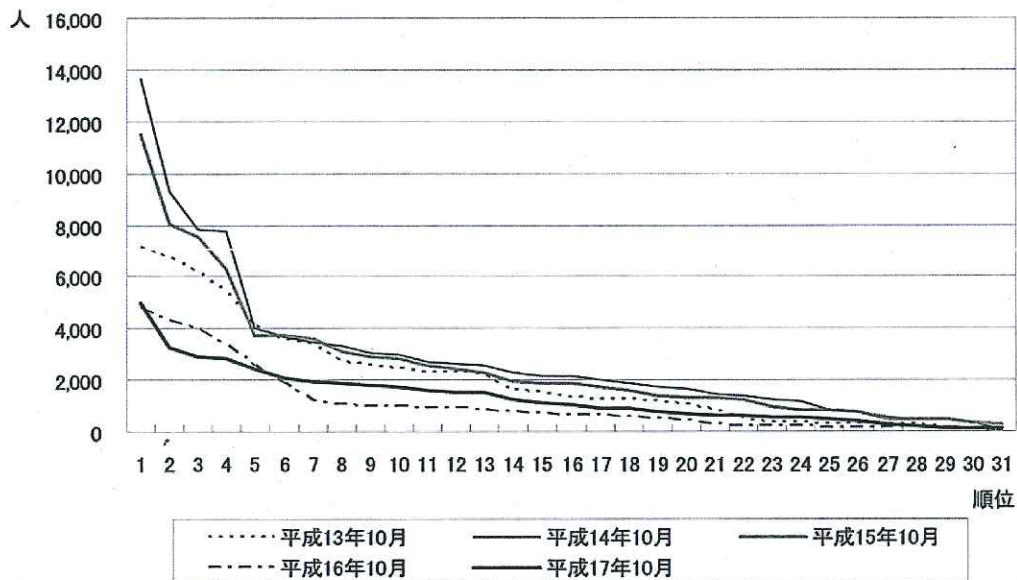


図 3 : 10月入込者数の日順位 (平成13年~17年)



3) ドライブウェイにおける路肩駐車及び渋滞の発生状況

最も混雑した 10 月 9 日 (日) を取り上げドライブウェイにおける路肩駐車状況をみた。最も混雑した 12:00~13:00 に 105 台の路肩駐車を確認。

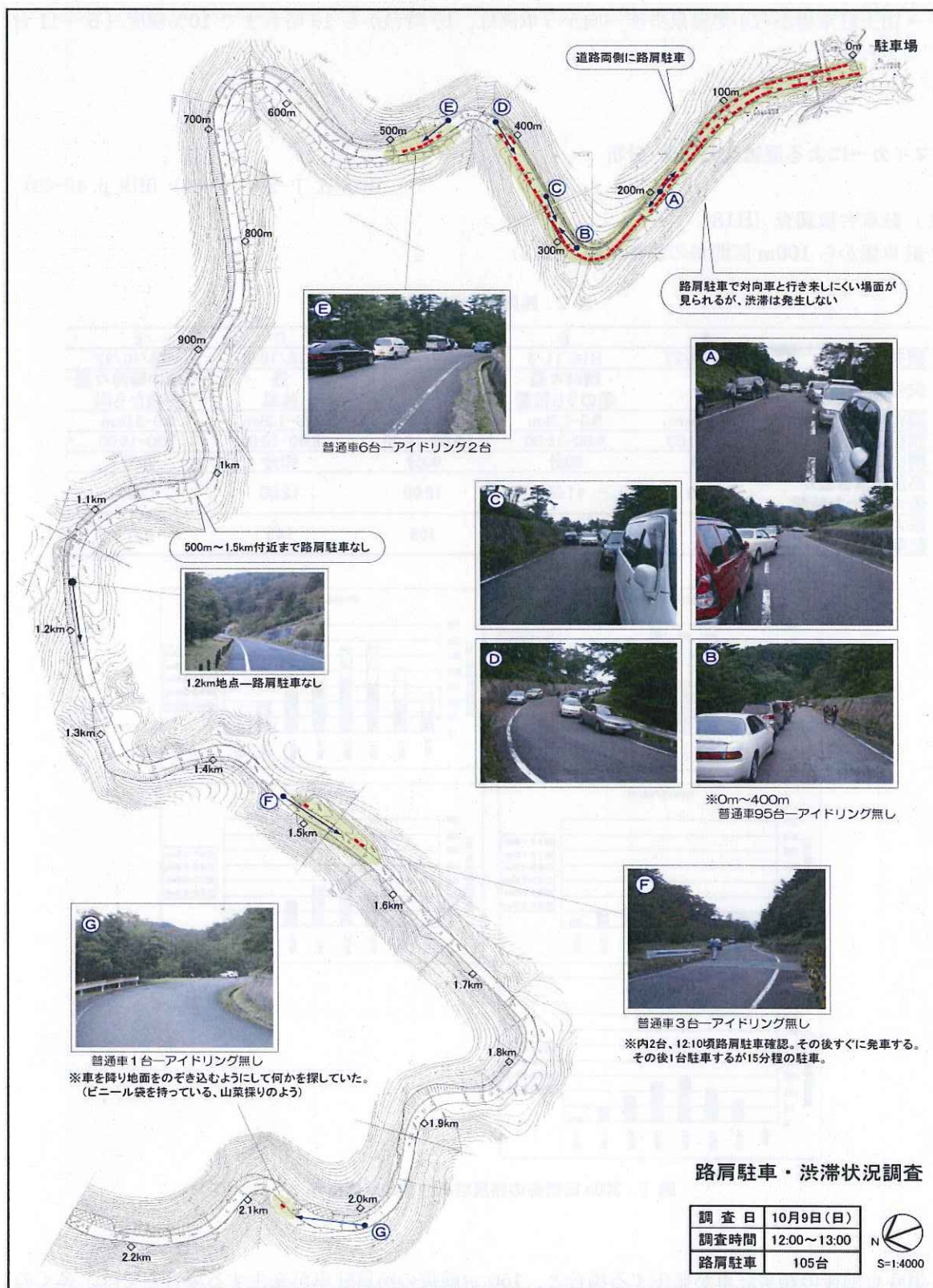


図 4: ドライブウェイにおける路肩駐車及び渋滞の発生状況

4) 小処温泉方面への交通流動

最も混雑した 10 月 9 日（日）を取り上げ、小処温泉方面への交通流動状況をみた。

- ・小処温泉方面から山上へ向かう車両は、8 時台の 5 台を最大に毎時 2 台程度。
- ・山上駐車場から小処温泉方面へ向かう車両は、10 時台から 16 時台まで 10%程度（6～11 台 /h）

② マイカーによる混雑度の調査・分析

(H18\_p. I-29～I-65) (H19\_p. 40-63)

1) 駐車台数調査 (H18)

- ・駐車場から 100m 区間毎の駐車台数 (H18)

表 2：路肩駐車調査概要

	A	B	C	D	E
調査日	H14/10/27	H14/11/3	H17/10/9	H18/10/8	H18/10/22
天候	晴	晴時々曇 朝のうち積雪	晴	曇 強風	午前中晴時々曇 午後から雨
調査範囲	0.0-2.5km	0.0-1.3km	0.0-1.6km	0.0-1.2km	0.0-3.0km
調査時間	9:00-16:00	9:00-16:00	9:00-16:00	8:00-16:00	7:30-16:00
調査間隔	60分	60分	60分	60分	30分
路肩駐車台数が 最大となった時間	13:00	11:00	12:00	12:00	12:00
最大時の路肩 駐車台数	337	279	105	143	171

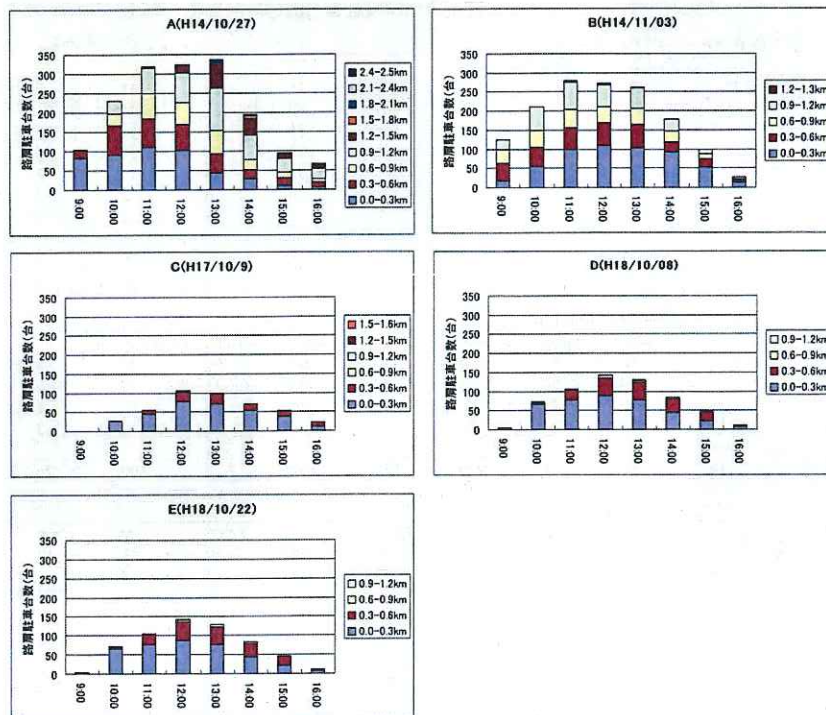


図 5：300m 区間毎の路肩駐車台数の時間推移

300 台前後の路肩駐車が発生する場合と、150 台前後の路肩駐車が発生する場合とでは、多くの路肩駐車が発生する区間に違いが見られる。

- ・大台ヶ原ビジターセンターによる駐車場外駐車台数調査結果の概要（H18、H19）  
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。

表 3：路肩駐車発生日数 (単位：日)

	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

※ 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) 混雑および交通停滞の発生メカニズム (H18)

### ・分析方法

入退場および通過した車両に関して、時刻と車両ナンバー、進行方向を調査。普通車 1, 127 台、バス 41 台の計 1,168 台を調査した。

### ・行動パターン

駐車場および 2 地点間での滞在時間が 60 分以下のものを「短時間利用型」、それ以上のものを「長時間利用型」に分類。

### ・行動パターンと路肩駐車の関係

大台ヶ原では散策やハイキング、登山などを目的とした長時間滞在者が 80%以上であるため、駐車場が満車となっても路肩に駐車して長時間利用する利用者が多く、交通渋滞、停滞の発生要因となっている。

## 3) 路肩駐車発生・解消メカニズム (H18)

### ・分析方法

路肩駐車調査で 300 台/日を超えた調査日 A (H14.10.27) と 150 台/日を超えた調査日 E (H18.10.22) を分析対象として、駐車場から 100m 区間毎の山側、谷側別に記録した 1 時間毎の駐車台数調査結果をもとに、路肩駐車発生と解消の様子を描写した。

### ・路肩駐車発生・解消メカニズム

- i) 駐車場が満車になれば、止められなかった車両は、ドライブウェイへと戻り、駐車場近くの谷側路肩に駐車し始める。
- ii) 路肩駐車は、早い場合 8 時頃から発生する。
- iii) 路肩駐車が始まっても、駐車区画外への駐車が行われるため、駐車場内および駐車場入口周辺の混雑は酷くなる。
- iv) 谷側と山側に路肩駐車が先行、駐車場を出た車が反対車線側の山側路肩に駐車するだけでなく、駐車場が満車であると判断した車両も駐車場まで行かず山側に駐車する。
- vi) 総路肩駐車台数が 100 台を超えると、路肩駐車発生区間は 0.5km 地点付近にまで伸び、0.4km 地点付近まで離合が困難な状況になる。
- vii) 総路肩駐車台数が 200 台を超えると、比較的路肩が広く笹場大台ヶ原線歩道の入口がある

- 1.1km 地点前後に多くの路肩駐車が発生する。
- viii) 総路肩駐車台数が 300 台を超えると 1.5km 地点付近までの路肩が駐車車両で埋まる。
- ix) 12 時頃になると、路肩駐車はほとんど減少しない。
- x) 駐車場から遠い区間ほど路肩駐車の減少する時間は遅い。
- xi) 14 時頃を過ぎれば路肩駐車は明らかに減少する。

#### 4) 路肩駐車による交通の流れへの影響 (H18)

- ・分析方法

行動パターンの分析で使用したデータのうち、8.5km 地点を通過した後に駐車場に入った車両について、駐車場に到着するまでに要した時間を算出し、8.5km ポイントを通過した時間帯との関係を明らかにした。

- ・路肩駐車台数と到着所要時間

14 時頃からは総路肩駐車台数が急速に減少していくにもかかわらず、普通車の平均到達時間はゆっくりとしか減少しない。路肩駐車は減少しても下山する車両が増加するため、入山車両との離合が頻繁に生じ、交通停滞を引き起こしている。

- ・到達所要時間のばらつき要因

10 時以降にばらつきの傾向が顕著に見られるのは、一時的な交通の停滞からである。路肩駐車によって、離合が困難な場所ができ、離合の際には交通停滞が発生する。所要時間が長い場合には何台かの車両が隊列をなして通過していることが分かることからばらつきの要因ともいえる。

#### 5) 交通停滞の発生状況とその要因 (H18)

- ・調査方法

路肩駐車調査と区間交通流入量をビデオ撮影およびデジタルカメラの定点撮影により渋・停滞の発生状況を記録した。

路肩駐車台数 : 7 時 30 分～16 時 30 分間隔で駐車場から 100m 区間毎の台数を記録  
区間交通流入量 : 7 時 30 分～16 時 駐車場出入口から経ヶ峰空き地において計測

- ・調査、分析結果

大台ヶ原における過度の自動車利用が訪問者の利用環境を低下させているため、自動車利用の適正化を図ることにより、利用環境改善が可能となる。

#### 6) マイカー利用集中による道路混雑状況調査・分析 (H19)

- ・調査日時

駐車場 : 平成 19 年 10 月 20 日および 21 日 8 時～15 時

ドライブウェイ : 平成 19 年 10 月 21 日、11 月 3 日および 4 日の路肩駐車台数ピーク時前後

- ・調査方法

駐車場 : ビジターセンター屋上に設置した定点ビデオカメラにて、車両駐車状況を 30 分毎に記録

ドライブウェイ : 路肩駐車台数ピーク時前後 (概ね 11 時から 13 時) に、路肩駐車台数をカウントするとともに、路肩駐車の状況を写真撮影。



表 4：調査日の利用状況

調査日	天候	利用者数	ドライブウェイ 路肩駐車台数（正午）
10月20日	晴	2,557人	36台
10月21日	晴	3,780人	174台
11月3日	晴	4,371人	252台
11月4日	晴	2,815人	95台

・調査結果

■ 駐車場調査

i) 満車時刻と駐車台数ピーク時の駐車台数

表 5：車台数ピーク時の駐車状況

		平成19年10月20日	平成19年10月21日	
普通車	ピーク時刻	12:30	10:30	
	駐車台数	総数	190台	199台
		枠内	145台	146台
		枠外	25台	29台
		歩行者通路	8台	10台
		場外	8台	12台
		身障者枠	4台	2台
バス	ピーク時刻	13:30-14:30	13:00	
	駐車台数 ( )内は 路線バス内数	総数	16台 (2台)	15台 (3台)
		枠内	11台 (2台)	11台 (3台)
		枠外	5台	4台

ii) 駐車台数と東大台入山者数との関係

10月20日、21日ともに、午前8時以降、駐車台数が増加し、20日には12時台、21日には10時台をピークに、その後駐車台数が減少している。

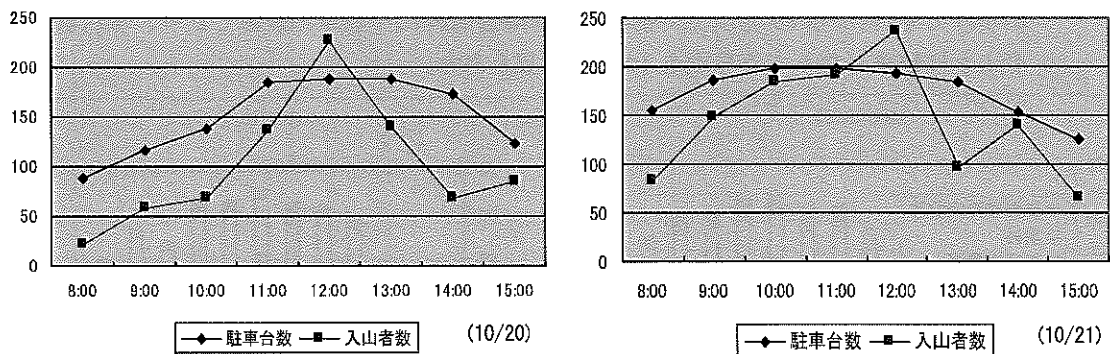


図 6：駐車台数と東大台地区入山者数の推移

iii) 駐車枠数と枠内駐車台数および非効率利用枠数

10月20日は10時30分に満車状態となったが、その時点の枠内駐車台数は146台で、22台分の非効率利用枠があった。非効率利用枠は8時時点で既に17枠あり、調査終了時まで20枠前後で推移した。

10月21日は8時30分に満車状態（空き枠数1）となったが、その時点の枠内駐車台数は147台で、20台の非効率利用枠があった。非効率利用枠は8時時点で既に23枠あり、調査終了時まで25台前後で推移した。21日はバイク利用者の数が多く、乗用車駐車スペースを占拠したことにより、非効率利用枠数が20日よりも多くなっている。

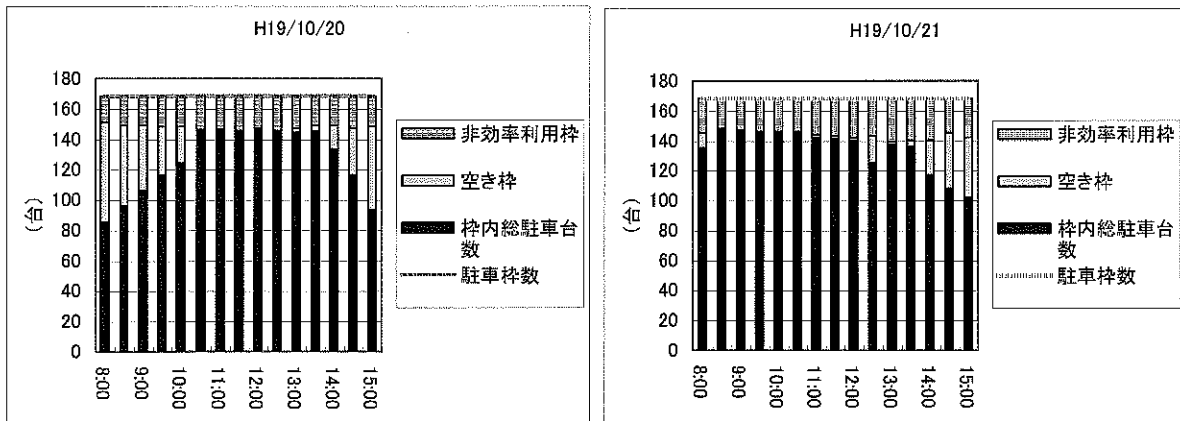


図 7：非効率利用枠数の時間推移

【駐車場における枠外駐車】

10月20日は10時30分以降、枠外駐車が急増し、身体障害者枠に一般車が駐車したり、歩行者通路を塞ぐように駐車したりする車両も10台以上見られた。

10月21日は駐車場が満車状態となった8時30分以降、枠外駐車が急増、9時から13時にかけて40台から50台以上で推移。身体障害者枠に一般車が駐車したり、歩行者通路を塞ぐように駐車したりする車両も10台以上見られた。

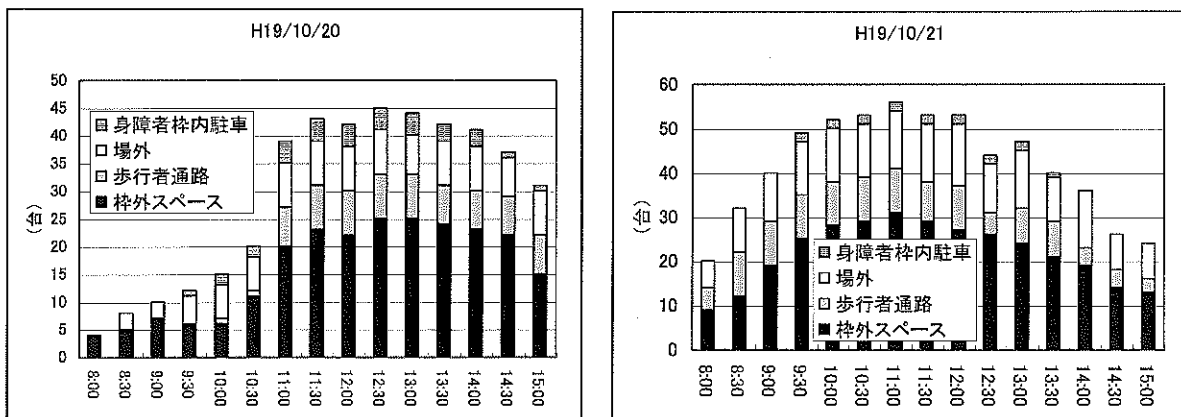


図 8：普通車枠外駐車台数の推移

## 【駐車場混雑時における車両および利用者行動のビデオ分析】

### i) 分析対象日時

ビデオ撮影は10月20日および21日の8時から15時までの計16時間実施した。このうち、各調査日で駐車場が最も混雑した時間帯2時間について、車両（普通車）および利用者の駐車場内における行動分析を行った。分析対象とした時間帯は下表の通りである。

表 6：分析対象時間

調査日	分析対象時間帯
平成19年10月20日	11:00～13:00
平成19年10月21日	10:00～12:00

### ii) 車両の行動

駐車場に車両が入ってくる時は、数台から10台前後の車両が連なって入ってくる場合が多く、連なる台数は10月20日が5台程度まで、21日が数台から10台の場合が多かった。理由として、21日の方が車両の入り込み数が多かったこと、および路肩駐車が多く発生（正午における路肩駐車台数は20日が36台、21日が174台であった）したために交通の流れが悪くなっていたことが考えられる。

駐車場に入ってきた車両は駐車スペースを探して駐車場内を巡回するが、満車状態が続いていたことから、駐車場内を1周してそのままドライブウェイへと戻っていく車両が大半を占め、駐車場内に一時停車して空きスペースが発生するのを待つ車両はほとんど無かった。また、駐車場内を何度も周回して駐車スペースを探す車両もほとんど見られなかった。

### iii) 利用者の行動

駐車場で多くの利用者が観察されたのは、団体旅行者が周回線歩道入口へ向かったり、散策を終えて帰ってきたりした場合が主で、それ以外は疎らに駐車場内を歩く利用者の姿が見られる程度であった。

マイカーやバスから周回線歩道入口やトイレ、ビジターセンター、物産展等に向かう利用者は駐車場内を移動するが、横断のために設けられた通路に車両が停まっているために大回りを余儀なくさせられた利用者が観察された。また、駐車車両の間の狭いスペースをすり抜ける歩行者も多く見られた。

## 【駐車場利用方法に関する問題点】

### i) 駐車場満車時の駐車状況

10月20日12時30分を代表事例として、総駐車台数190台（バスを除く）のうち、駐車枠内（ビジターセンター管理枠を除く168枠）に駐車している車両が145台で、枠外への駐車が41台、身障者枠への一般車の駐車が4台であった。

### ii) 問題点

#### ● 駐車枠の非効率的利用

駐車枠が不明瞭であることから、はみ出し駐車が発生する可能性がある。

#### ● 歩行者通路への駐車

駐車場内に設けられた歩行者通路や物販店への車椅子用スロープ入口付近への駐車

●バスの枠外駐車

バス用駐車枠の不足より、バス駐車枠周辺に駐車するバスが多く見られた。

●二輪車の無秩序な駐車

周回歩道入口周辺や普通車用スペースに駐輪する二輪車が多い。

■ドライブウェイ調査

i) 路肩駐車発生状況

路肩駐車ピーク時で、最も路肩駐車台数が多かったのは11月3日で、路肩駐車区間は1.1kmポストまで達した。

表 7: ピーク時の路肩駐車状況

	ピーク時刻	路肩駐車台数 (台)	路肩駐車発生区間 (km)
10月21日	12:00	174	0.7
11月3日	12:00	252	1.1
11月4日	12:00	95	0.4

ii) ピーク時前後の路肩駐車発生状況と問題点

ピーク時前後における路肩駐車状況は図 I-45～I-47 の通りである。多くの路肩駐車が発生した10月21日と11月3日は、駐車場から0.15kmから0.35kmの区間で、道路両側へ路肩駐車が発生したことから、普通車の離合困難やバスの通過困難が発生した。

7) 交通渋滞の発生が予想される区間の抽出 (H19)

・抽出方法

平成18年度交通渋滞発生状況調査において、交通渋滞の発生が予想される道路構造の特徴を明らかにした。続いて、平成19年度道路幅員・路肩幅員調査結果および平成18年度道路構造解析結果から、交通渋滞の発生が予想される道路構造を有する区間を抽出した。

・抽出対象区間

過去3年間に於いて毎年路肩駐車発生が見られた区間を参考に、駐車場から2.0kmまでの区間とした。

・抽出条件

平成18年度に交通渋滞が頻発した区間(0.15km直線付近、0.3kmカーブ付近、0.45kmカーブ付近)の道路構造を分析し、道路幅員、急カーブ付近、路肩外部における駐車化のスペースの有無を発生予想区間抽出条件とした。

・交通渋滞発生予想区間

駐車場から2.0kmポスト付近までの間で、路肩駐車が発生した場合に深刻な交通渋滞の発生が予想される区間は計8カ所であった。

8) 交通混雑の予測 (H19)

・予測方法

●路肩駐車台数規模別に見た交通混雑発生予想日

大台ヶ原ビジターセンターが調査している正午における駐車場内外別車両駐車台数および天



候記録をもとに、平成 17 年から 19 年の 3 年間について時期および曜日、天候と駐車台数の関係を分析し、路肩駐車発生台数規模別に路肩駐車発生日を予測した。

● 路肩駐車発生区間の予想

平成 14 年、17 年、18 年、19 年の路肩駐車調査結果より、正午における路肩駐車台数と路肩駐車発生区間の関係を分析した。

● 駐車場が満車となる時刻の予想

駐車場が満車となった時間と、正午の路肩駐車台数との関係を分析し、駐車場が満車になる時刻を予測した。

・分析結果

● 路肩駐車台数規模別に見た交通混雑発生予想日

過去 3 年に共通して路肩駐車が多く発生しているのは、ゴールデンウィークと 10 月中旬から 11 月初頭にかけての紅葉シーズンである。その他に路肩駐車が発生しているのは、ゴールデンウィーク明けから 6 月上旬の土・日曜日、7 月の海の日を含む週末、お盆前後、9 月の土日祝日、11 月上旬の紅葉末期の週末である。紅葉シーズンには、晴や曇の日だけでなく、雨の日でも多くの路肩駐車が発生している。

● 路肩駐車台数と路肩駐車発生区間

平成 14 年から平成 19 年までに計 7 回実施した路肩駐車調査の結果より、正午における路肩駐車台数と路肩駐車発生区間を見た。

これより、路肩駐車台数と路肩駐車発生区間には、路肩駐車台数が 99 台以下の場合には路肩駐車発生区間が 0.5km 以下、100～199 台では 0.5～1.0km、200～299 台では 1.0～1.5km、300 台以上なら 1.5km 以上という関係が見られた。

表 8：調査結果

	正午における 路肩駐車台数	路肩駐車 連続発生区間
H19/11/4	95	0.4km
H17/10/9	105	0.5km
H18/10/8	143	0.7km
H18/10/22	171	0.8km
H19/11/3	252	1.1km
H14/11/3	279	1.2km
H14/10/27	337	1.4km

表 9：路肩駐車台数と路肩駐車発生区間の関係

路肩駐車台数	路肩駐車区間
99台以下	0.5km以内
100～199台	0.5km～1km
200～299台	1km～1.5km
300台以上	1.5km以上

● 駐車場満車時刻

平成 18 年および 19 年に実施した山上駐車場満車・空車情報発信に使用した駐車場の駐車状況と、正午の路肩駐車台数の関係

表 10：駐車場満車時刻と正午の路肩駐車台数

	発信時刻		路肩駐車台数 (正午)
	空きわずか	満車	
H19/9/30	-	-	0
H19/10/8	-	-	0
H19/10/13	11:00	12:00	0
H19/10/14	-	-	0
H19/10/27	-	-	0
H19/9/29	-	-	1
H19/10/6	11:00	12:00	18
H19/10/7	10:00	11:00	30
H19/10/20	10:00	11:00	36
H18/10/29	10:00	11:00	90
H19/11/4	9:00	10:00	95
H18/10/22	9:00	10:00	168
H19/10/21	8:00	9:00	174
H18/11/5	9:00	10:00	176
H18/10/8	9:00	10:00	196
H18/10/15	-	9:00	237
H19/11/3	-	9:00	252
H18/11/4	8:00	9:00	354
H19/10/28	8:00	9:00	462
H18/11/3	8:00	9:00	615

正午の路肩駐車台数と駐車場満車時刻では、路肩駐車台数が 99 台以下の場合には駐車場満車時刻は 10 時、100～299 台では 9 時、300 台以上では 8 時という関係が見られた。

表 11：路肩駐車台数と満車時刻の関係

路肩駐車台数	駐車場満車時刻
99台以下	10:00
100～199台	9:00
200～299台	9:00
300台以上	8:00

以上の分析結果から、路肩駐車発生台数規模別に見た路肩駐車発生区間、駐車場満車時刻および発生予想日は以下のように整理できる。

表 12：交通混雑発生予想

路肩駐車発生予想台数	予想される路肩駐車区間	予想される駐車場満車時刻	路肩駐車発生予想日
99台以下	0.5km以内	10:00	5月最終週から6月にかけての第1週末、 7月第3週から8月の第1週末、 お盆期間、 9月の土日祝日、 10月第3週以降の平日
100～199台	0.5km～1km	9:00	4月のゴールデンウィーク、 5月の第2～4週末、 11月の第2週末
200～299台	1km～1.5km	9:00	10月の第1、第2週末
300台以上	1.5km以上	8:00	5月のゴールデンウィーク 10月の第3週末から11月3日にかけての土日祝日

b. 乗換え駐車場の諸条件の把握

③ マイカー規制社会実験の実施に向けた検討

(H16\_p. 137-153 (p. 142-147、p. 152 除く))

1) 乗換え駐車場設定の検討

表 13：駐車場候補地の社会条件

	川上村白川渡	上北山中学校	奈良県健民運動場
所在地	川上村白川渡	上北山村河合	上北山村小椽
山上駐車場からの距離	約 30km	約 30km	約 35km
バス所要時間	約 60 分	約 60 分	約 70 分
駐車可能スペース面積	約 8,300 m <sup>2</sup>	約 10,000 m <sup>2</sup>	約 1,800 m <sup>2</sup>
容量 (マイカー駐車可能台数)	約 275 台	約 330 台	約 60 台
関係機関 (土地所有)	国交省・川上村	上北山村	奈良県
社会条件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南面は集落に近接</li> <li>・国道 169 号から橋を横断しアクセス</li> <li>・国道 169 号のドライブウェイ分岐から北へ約 20 分</li> <li>・元河川敷、現在未利用 (オートキャンプ予定地)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺に住宅寡少</li> <li>・国道 169 号のドライブウェイ分岐から南へ約 20 分</li> <li>・村の中心部から北へ約 1.5km、「上北山中学校」バス停前</li> <li>・ヒルクライムの臨時駐車場として利用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川を隔てて新興住宅地に近接</li> <li>・河合から小椽方面へ 3km、「小椽」バス停前</li> <li>・テニスコート、ゲートボールコートあり</li> <li>・ヒルクライムの臨時駐車場として利用</li> </ul>

2) 規制内容に関する検討

規制区間：大台ヶ原ドライブウェイ全面

実施日：10 月上旬の土日

規制手法：道路交通法による

規制対象：バス以外の車両

許可車両：路線バス、ツアーバス、大台荘の宿泊者の車両、業務用車両等

3) 規制対象の検討

マイカー規制の目的からバス以外の車両は基本的に規制対象。

許可車両：路線バス、ツアーバス、大台荘の宿泊者車両、業務用車両

④ パーク&シャトルバスライド乗換え駐車場に関する検討

(H18\_p. I-88～I-119)

社会実験として臨時的に使用する可能性が残されたのは 3 候補地であったが、騒音、安全性、利便性等、多くの問題を抱えている。

c. 代替バスの運行条件把握

⑤ マイカー規制社会実験の実施に向けた検討

(H16\_p. 142-147)

1) シャトルバスの運行の検討

・運行手法の検討

i) 旅客自動車運送事業：一般旅客自動車運送事業

表 14：旅客自動車運送事業の種類（道路運送法第3条）

<p>第3条 旅客自動車運送事業の種類は、次に掲げるものとする。</p> <p>1. 一般旅客自動車運送事業（特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業）</p> <p>イ 一般乗合旅客自動車運送事業（路線を定めて定期に運行する自動車により乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）（<u>路線バス等</u>）</p> <p>ロ 一般貸切旅客自動車運送事業（イ及びハの旅客自動車運送事業以外の一般旅客自動車運送事業）（<u>ツアーバス等</u>）</p> <p>ハ 一般乗用旅客自動車運送事業（一個の契約により乗車定員10人以下の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）（<u>貸切タクシー等</u>）</p> <p>2. 特定旅客自動車運送事業（特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業）（<u>スクールバス等</u>）</p>
--

ii) 運送の許可：

表 15：運送の許可に関する項目（道路運送法第4条ほか）

許可に関する項目	許可の条件
<p>第4条 一般旅客自動車運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。</p>	<p><u>路線又は営業区域等、詳細な申請書の提出、許可基準審査が必要</u></p>
<p>第21条 一般貸切旅客自動車運送事業者は、次の場合を除き、乗合旅客の運送をしてはならない。</p> <p>1. 災害の場合その他緊急を要するとき。</p> <p>2. 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、国土交通大臣の許可を受けたとき。</p>	<p><u>→1. または2. の条件を満たす場合は運行可</u></p>
<p>第80条 自家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない。ただし、災害のため緊急を要するとき、又は公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であつて国土交通大臣の許可を受けたときは、この限りでない。</p>	<p><u>→公共の福祉を確保するためやむを得ない場合は運行可</u></p>



iii) バス運行の運営主体と条件分類

表 16: バス運行の運営主体と条件分類<sup>9)</sup>

運営主体	運行	免許・許可 方式	車両購入	車両保有	運賃	補助形態	適応性 <sup>*</sup>														
							①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧							
自治体	自治体	自家用	自治体	自治体	無料	自前負担	●														
	事業者委託					委託料	●														
	自治体	自家用営業許可			事業者	特設	自前負担		●												
	事業者委託	貸切乗合許可					委託料 または 損失補助		●	●											
	事業者	事業者				貸切	無料	委託料			●	●	●								
						特定	特設	契約料			●		●								
						貸切乗合許可		委託料 または 損失補助			●	●	●								
						事業者委託	団体	無料	委託料			●	●	●							
団体	事業者委託	事業者	事業者	特設	損失補助			●	●	●											
					なし			●		●											
事業者	事業者	乗合	自治体	通常乗合	損失補助	なし			●		●										
						損失補助			●		●										
		貸切乗合許可	事業者	事業者	事業者	特設	なし			●		●									
							なし			●		●									
							なし			●		●									
							なし			●		●									

\* ① 近郊・過疎地域の福祉目的      ⑤ 施設間シャトル  
 ② 廃止代替バス・自主運行バス      ⑥ シャトル  
 ③ 住民福祉・地域活性化            ⑦ 誘致型観光  
 ④ 観光                                      ⑧ 地域サービス

iv) 他の自然公園における事例

- ・ 乗鞍、上高地におけるシャトルバス
- ・ 乗鞍におけるシャトルバス運行
- ・ 富士山におけるシャトルバス

・ 社会実験におけるシャトルバスの運行形態

i) シャトルバスの運行ルートの設定

シャトルバスの運行ルートは、乗り換え駐車場から山頂までの往復シャトルバスおよび規制により著しくアクセス利便性が悪化する小処温泉への運行とする。

ii) シャトルバスの利用人数の想定

想定車両入込台数：平均 420 台  
 想定シャトルバス利用人数：1000 人

iii) シャトルバスのダイヤ検討

乗り換え駐車場と山頂を往復するシャトルバスは 20 分間隔の運行とする。  
 山頂から小処温泉への送迎バスは 60 分間隔の運行とする。

・ 料金システムの検討

i) パーク&バスライド利用者

駐車料金およびシャトルバス料金を一括して駐車場にて徴収することを検討する。  
 料金は、シャトルバスの運行経費、人件費を踏まえ設定する。

ii) 通行許可車両からの協力金

ツアーバス等からの協力金の徴収の可能性を検討する。

d. 地域経済振興に果たす効果の検証

⑥ 大台ヶ原周辺地域における観光流動実態調査

(H18\_p. I-67～I-87)

・調査の方法

平成 18 年 10 月の 2 日間、2 地点に調査員を配置する対面式アンケートを実施するとともに、下表の各施設にアンケート用紙を設置し施設利用者に自由に持ち帰ってもらい、各施設に設置した回収箱への投函又は返信用封筒による郵送により回収した。

表 17：実施方法とサンプル数

実施方法	実施日	配付地点	サンプル数
対面式アンケート	10月9日(祝)	道の駅「杉の湯川上」	84
	10月22日(日)	道の駅「吉野路上北山」	115
アンケート用紙の留め置き、回収箱又は郵送回収	10月21日(土) ～11月16日(木)	入之波温泉 杉の湯川上 小処温泉 ホテルかみきた 森と水の源流館	54
合計			253

・質問内容

大台ヶ原周辺地域に立寄った観光客が奈良県南部から和歌山・三重地域をどのように流動しているのか、旅行中の消費行動、大台ヶ原における自然体験のニーズ等を把握するため、下表のような項目についてアンケート調査を実施した。

表 18：アンケート項目

項目	内容
利用者属性	・年齢、性別、居住地 ・グループ構成
交通・旅程	・利用交通 ・行程、立ち寄り先 ・宿泊先
消費行動	・消費額（目的別の予定額及び支払額） ・消費地
旅行の目的・要望	・施設立寄りの主な目的 ・参加したい自然体験プログラム

周辺の主な観光地との間の流動の様子を模式図化したものが次頁の図である。最も流動の多いのは、周辺市町村に立寄らず自宅と大台ヶ原周辺地域との間を移動するトリップであり、中でも大阪・京都・兵庫方面が 28.8%を占める。

しかし、周辺市町村との間の流動に着目すると、下北山村(5.5%)、熊野(5.5%)、那智勝浦(4.9%)など大台ヶ原以南の地域との間の移動が多い。この傾向は、特に山上へ立寄らなかった人で顕著である。

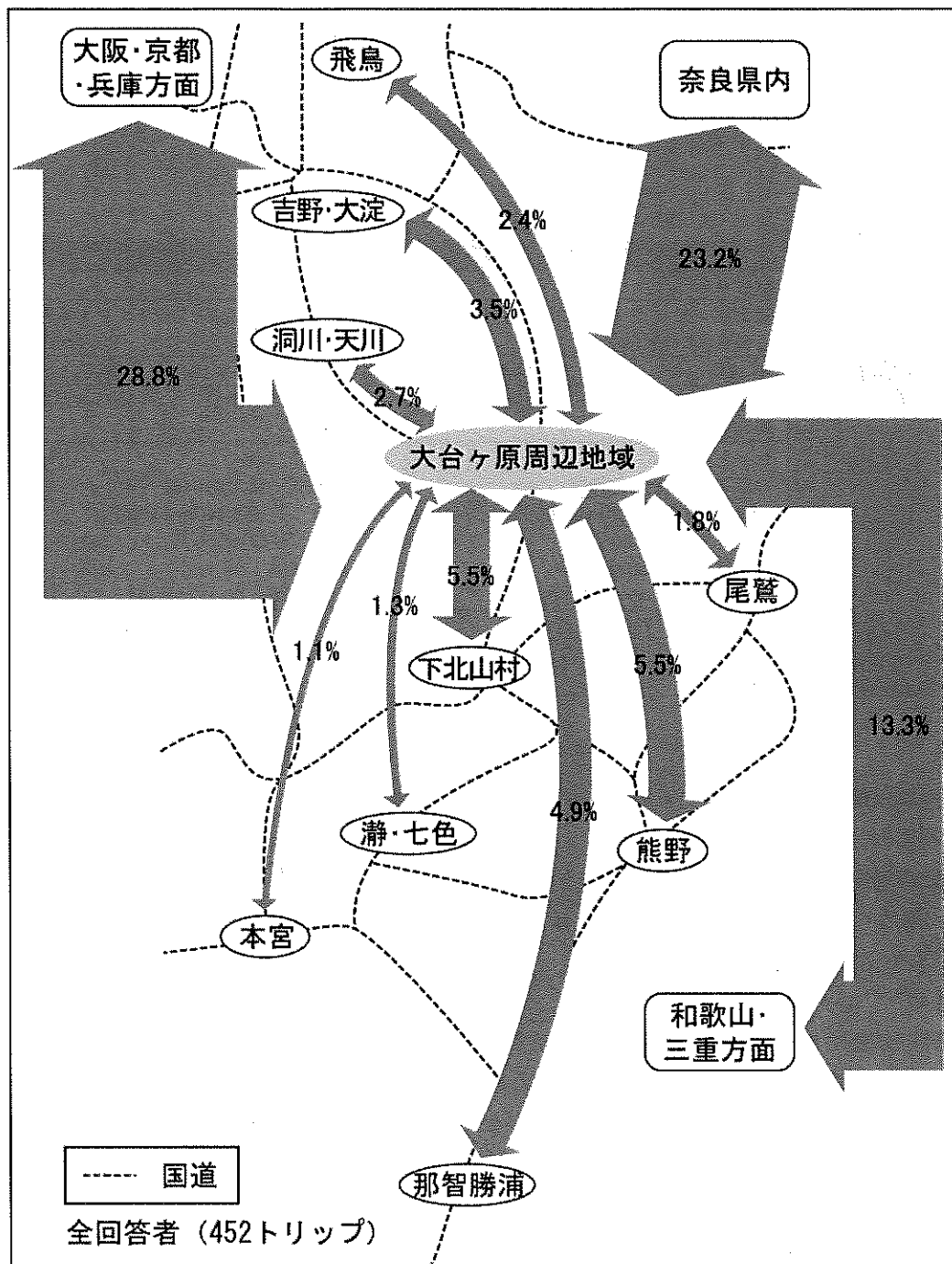


図 9：広域流動の模式図（全回答者）

【まとめ】

大台ヶ原山麓地域の観光施設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%が山麓地域に一時的に立ち寄る通過利用者であり、35.6%が大台ヶ原への来訪者であり、21.7%が山麓施設の観光者であったことが明らかとなった。

e. 役割分担等の検討資料の収集

⑦ マイカー規制の事例調査

(H16\_p. 85-136)

【富士箱根伊豆国立公園 富士山地域】

表 19：マイカー規制の概要（平成 15 年度）

	静岡県側	山梨県側
規制開始	平成 6 年	平成 6 年
規制区域	富士山スカイライン・旧料金所～富士山五合目間（13.6km）	山梨県側の富士スバルライン・有料道路料金所～富士山五合目間（23.5km）
規制期間	10 日間（8/7～8/16、冬季閉鎖）	10 日間（8/7～8/16、冬季閉鎖）
通行できない車両	一般車両（タクシー、観光バス、許可車両等除く）	一般車両（タクシー、観光バス、許可車両等除く）
代替交通	シャトルバス 事業者：富士急静岡バス 料金：片道 1120～1120 円、 往復 1300 円 運行間隔：30 分 運行時間：40 分（片道）	シャトルバス 事業者：富士急山梨バス 料金：片道 1440～1480 円、 往復 1700 円 運行間隔：30 分 運行時間：50 分（片道）
乗換え駐車場	2 箇所（計 1700 台）無料	3 箇所（計 1000 台）無料
実施主体	富士山スカイライン渋滞対策協議会	富士スバルライン自動車利用適正化連絡協議会

効果

- ・ 規制以前に発生していた 6 km にも及ぶ渋滞が解消された。
- ・ 利用の分散化が見られた。
- ・ 駐車場を心配せずに来訪できるようになった。

⇒ 利用者へのアンケート調査から、マイカー規制の実施・継続に 8～9 割の賛同が得られた。

課題

- ・ 静岡県側では、マイカー規制にかかる費用を全額自治体が負担しており、天候不順になると赤字が出て確実に収益を確保できる状態ではない。
- ・ 山梨県側では、観光関連業者との軋轢が生じ、規制期間の調整が毎年難航している。地元ではこうしたことが、富士山のイメージダウンにつながると懸念されている。



【中部山岳国立公園 上高地地区】

表 20：マイカー規制の概要（平成 16 年度）

	マイカー規制	観光バス・マイクロバス規制
規制開始	昭和 50 年	平成 16 年
規制区間	県道上高地公園線・中の湯～上高地（6.3km）	
規制期間	通年（4/18～11/15、冬季閉鎖）	7/24～8/22
通行できない車両	一般車両（タクシー、観光バス、許可車両、緊急車両を除く）	観光バス、マイクロバス（路線許可を得ている路線バスを除く）
乗換え駐車場	2 地区 長野県側：沢渡（計 1500 台） 岐阜県側：平湯（計 860 台） 料金：両地区とも普通車 500 円、バイク 300 円、大型車 2000 円	2 地区 長野県側：沢渡 岐阜県側：平湯 料金：両地区とも 2000 円
代替交通	①長野県側シャトルバス 事業者：松本電気鉄道 料金：片道 1000 円、往復 1800 円 運行時間：往路 5:30 頃～15:00 頃 復路 7:00 頃～18:00 頃 運行間隔：10～20 分 乗車時間：30 分  ②岐阜県側シャトルバス 事業者：濃飛バス 料金：片道 1050 円、往復 1800 円 運行時間：6:30～17:00 運行間隔：20～30 分 乗車時間：30 分  ③観光バス規制対応貸切シャトルバス 事業者：松本電気鉄道 料金：片道 19,425 円、往復 38,850 円 運行時間：往路 4:30～18:00（7,8 月は、～19:00） 復路 5:30～18:30（7,8 月は、～19:30） 乗車時間：30 分 ※ 要事前予約、観光バス規制期間外も運行	
実施主体	環境省、長野県等	

効果

- ・ 昭和 50 年の規制開始以来、段階的に規制日数を増やし、平成 8 年の通年規制に至った。
  - ・ 規制強化に伴って上高地周辺の自家用車の渋滞が解消され、計画的な利用が可能となり、入込者数は増加傾向にある。
- ⇒ 自動車利用適正化方策により、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。

課題

- ・ 乗客・乗務員のアンケートから、以下の希望・要望が出された。
  - ・ 乗換え場所の雨天対策
  - ・ 駐車場の舗装

- ・ 車内ゴミ用のゴミ捨て場
- ・ アイドリングストップのための冷暖房完備の乗務員休憩所
- ・ 食事のできる施設（食堂・コンビニ・自販機等）
- ・ 観光バス駐車場入口の看板
- ・ 列車や高速バスの乗換え案内版

## 【中部山岳国立公園 乗鞍岳】

表 21：マイカー規制の概要

	長野県側	岐阜県側
規制開始	平成 15 年	平成 15 年
規制区間	県道乗鞍エコーライン・三本滝～畳平 (14.4km)	県道乗鞍スカイライン・平湯峠～畳平 (14km)
規制期間	通年 (7/1～10/31、冬季閉鎖)	通年 (5/15～10/31、冬季閉鎖)
通行できない車両	一般車両 (タクシー、観光バス、許可車両を除く)	一般車両 (タクシー、観光バス、許可車両を除く)
代替交通	シャトルバス 事業者：松本電気鉄道 料金：片道 1100 円、往復 2000 円 運行間隔：60 分 (繁忙期増発)	シャトルバス 事業者：濃飛バス、松本電気鉄道の共同 料金：片道 1050 円、往復 1800 円 運行間隔：30 分 (H16 年からは 60 分、 ご来光バスあり)
乗換え駐車場	4 箇所 (計 1450 台) 無料	2 箇所 (計 2300 台) 有料 料金：普通車 500 円、バイク 200 円、バス 2000 円、マイクロバス 1000 円
実施主体	乗鞍岳自動車利用適正化連絡協議会	乗鞍岳自動車利用適正化連絡協議会

### 効果

- ・ 渋滞の解消。
- ・ ライチョウやクマなどの野生動物の出没が頻繁になった。
- ・ ペットの連れ込み、テント・スキー・バーベキュー用具の持込みの抑止効果
- ・ 沿線における高山植物の盗掘防止効果
- ・ 丹生川村では県の非常勤職員として、環境パトロール員 (6 名) が設けられ、地元での雇用の創出につながった

### 課題

- ・ マイカー規制により、観光客数が大幅に減少した (約 19 万人減)。
- ・ 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 (丹生川村)。

## 【白山国立公園】

表 22：マイカー規制の概要

規制開始	昭和 63 年
規制区間	県道白山公園線・市ノ瀬～別当出合 (6.2km) 白山国立公園の第 2 種特別地域および第 3 種特別地域
規制期間	7 月～10 月中旬の指定日
通行できない車両	一般車両 (大型バス、マイクロバス、タクシー、ハイヤー、二輪自動車、軽車両、許可車両、緊急車両を除く)
代替交通	シャトルバス (ピストン運行) 料金：片道大人 400 円、小人 200 円
乗換え駐車場	市ノ瀬駐車場 (無料)
実施主体	石川県白山自動車利用適正化連絡協議会

### 効果

- ・ 渋滞の解消。
- ・ 山小屋利用者の極端に偏った混雑の緩和・分散化
- ・ 白山スーパー林道沿いでは、樹木の立ち枯れが進んでいたが、その影響が緩和された。

f. その他の条件整理

⑧ マイカー規制の必要性の検討

(H16\_p. 53-84)

【環境白書】

- ・ 昭和 50 年代の白書においては、自動車利用適正化対策の必要性について、自然保護と利用の両面から具体的に説明していたが、最近の白書では、具体的な必要性の記述はみられないものの、「自動車乗り入れの増大により、植生の損傷、快適・安全な公園利用の阻害等が生じている」と記述され、自然公園の保護と利用の両面から自動車利用適正化対策が必要であると認識されている。

【世論調査等】

- ・ 「近年、自然公園を訪れる人が夏や休日などの一時期に集中するため、植物が踏み荒らされたり、混雑により自然を快適に楽しめないなどの問題が生じているが、このような問題に対してどのような対策を取る必要があると思うか」という問いに対する結果は以下の通りであった。

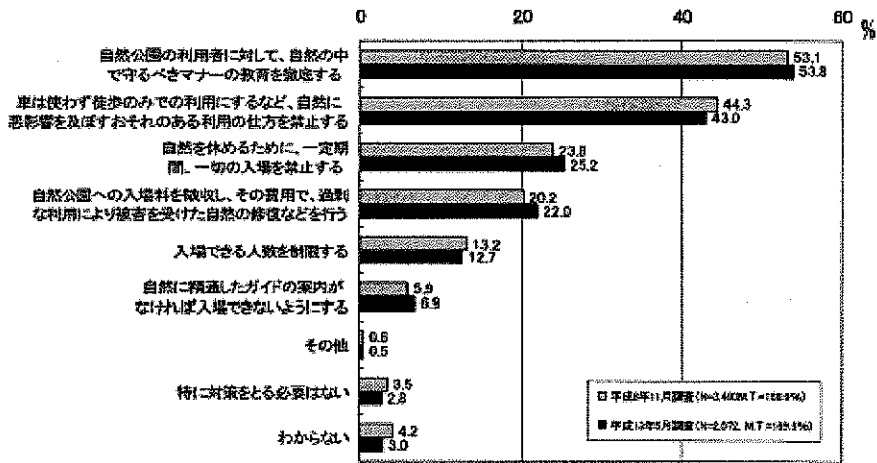


図 10：自然の保護と利用に関する世論調査の結果（抜粋）

出典：内閣府、平成 13 年 5 月、自然の保護と利用に関する世論調査

【国立公園に関するアンケート調査】

- ・ 「国立公園の利用者の数が増え過ぎてしまい、自然への影響が懸念される場合の措置」についての問いに対する結果は以下の通りであった。

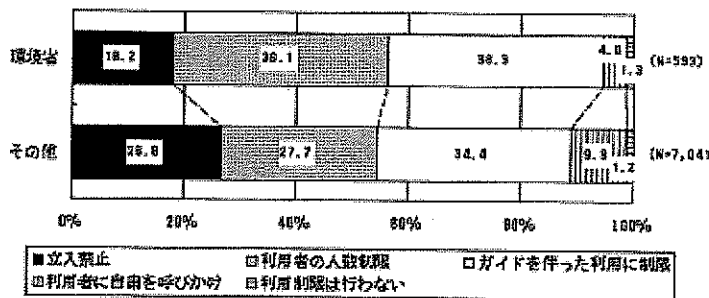


図 11：国立公園に関するアンケート結果

出典：環境省、平成 13 年 2 月 23 日～3 月 8 日、国立公園に関するアンケート調査

【道路交通法】

- ・ 「道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、または交通公害その他の道路の交通に起因する障害を防止するため必要があると認めるときは、(中略) 交通整理、歩行者又は車両等の通行の禁止その他の道路における交通の規制をすることができる。」

出典：道路交通法第4条、第8条

【利用者数の推移】

- ・ ドライブウェイ開通直前の昭和 35 年は 1 万 5 千人
- ・ ドライブウェイ開通により 4 万 6 千人
- ・ 昭和 45 年に 10 万人を超える
- ・ 近年は、25 万人前後が訪れる

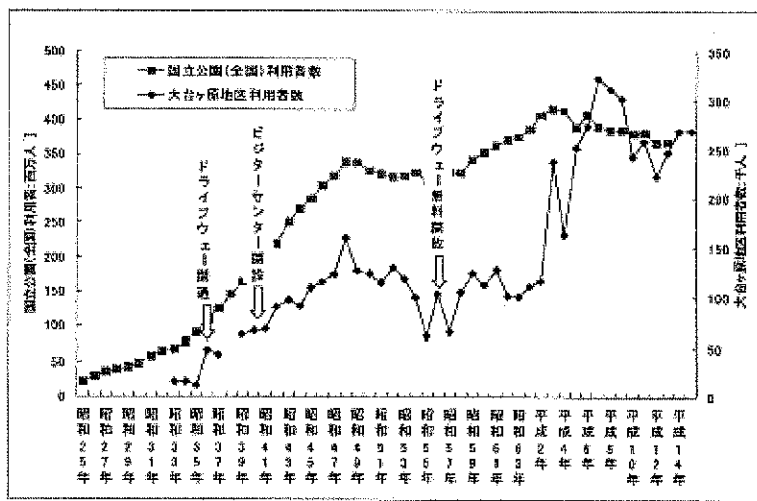


図 12：全国の国立公園と大台ヶ原の利用者の推移

出典：環境省，自然公園利用者の推移

京都大学3果山岳地域調査委員会，昭和33～37年，三重・奈良・和歌山3果山岳地域開発の現況と問題点

【利用交通手段】

- ・ 過去 10 年間、90%以上が乗用車で来訪。

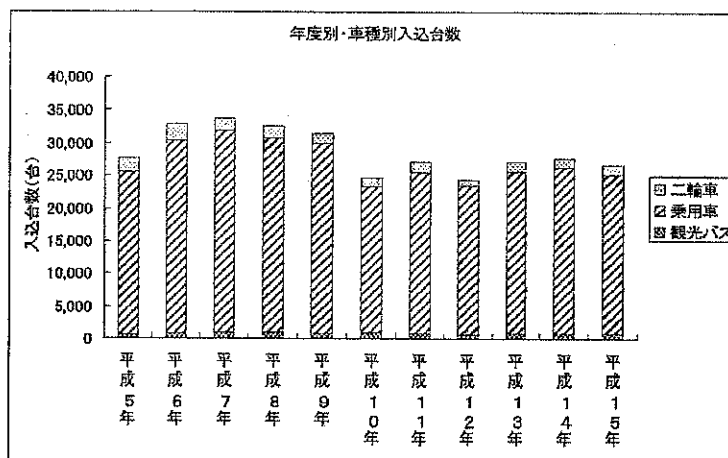


図 13：年度別・車種別入込台数

出典：大台ヶ原ビジターセンター調べ

【利用の集中】

- ・ 入込み者数は季節による変動がある。
- ・ 5月（シャクナゲ、GW）、8月（夏休み）、10月（紅葉）にピークがある。

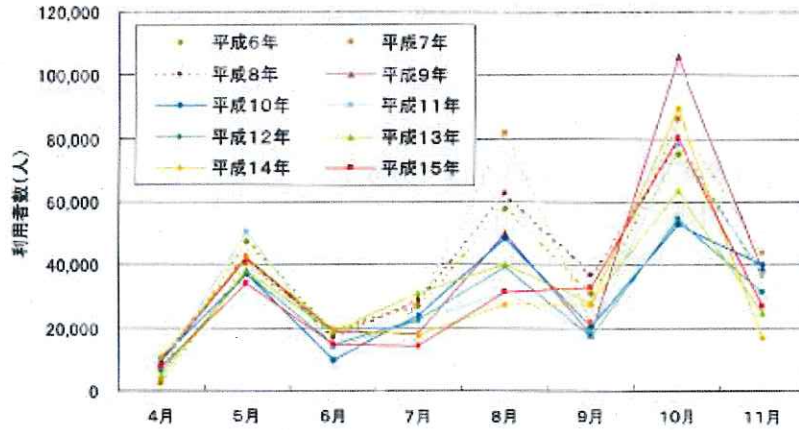


図 14: 月別利用者数の推移 (H6~15年)

出典: 大台ヶ原ビジターセンター調べ

【自然環境への影響】

- ・ 利用者の増加が鳥類の出現に影響を与えている可能性が示唆された。

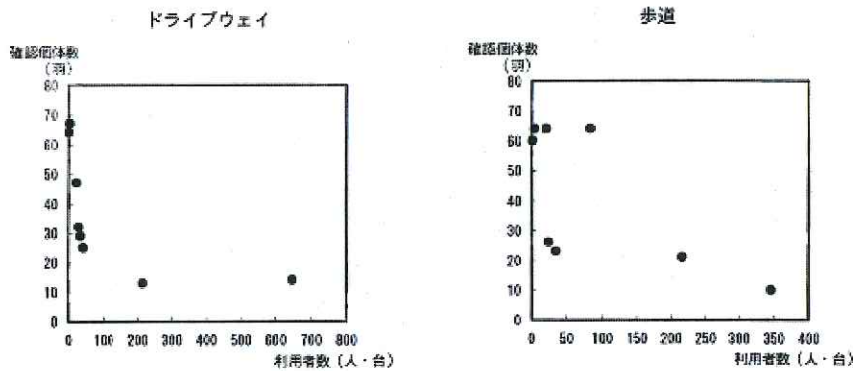


図 15: 利用者数と鳥類の出現個体との関係

出典: H15 年秋期調査

- ・ 歩道からの距離と土壌動物群集の個体数の関係についてみると、歩道との距離が近づくに従って土壌動物群集の個体数が減少する傾向が見られた。

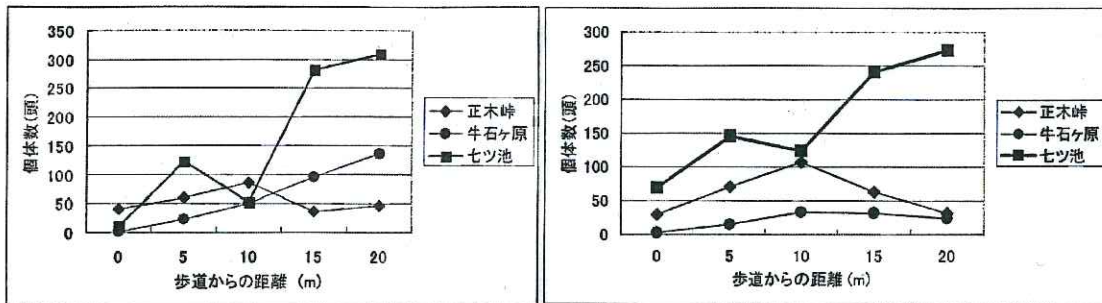


図 16: 土壌性ダニ類(左)とトビムシ(右)の個体数と歩道からの距離の関係

出典: H16 年度調査



【駐車場容量のオーバー】

- ・ ピーク時の5月、8月、10月は、約200台の駐車場容量をオーバーする日が見られた。

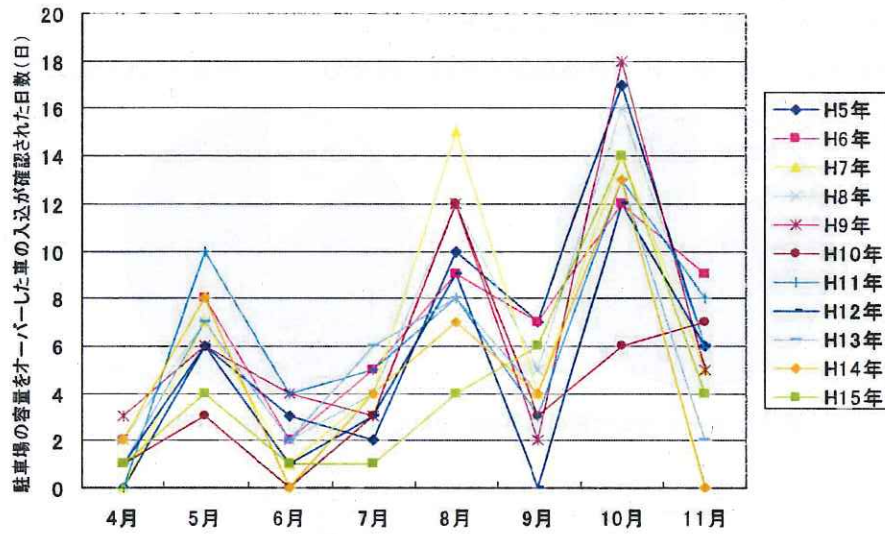


図 17: 駐車場容量を超える入込車両が確認された日数

出典: 大台ヶ原ビジターセンター調べ

【ピーク時の駐車場】

- ・ ピーク時には、路線バスの入場が困難となるなどの問題が発生している。



図 18: ピーク時における駐車場の混雑の様子

出典: 平成15年度大台ヶ原自然再生推進計画調査 交通量調査

【路肩駐車状況】

- ・ 平成15年10月18日のピーク時の状況は、最も多い時で2km地点までに観光バス13台を含む420台以上の路肩駐車を確認された。

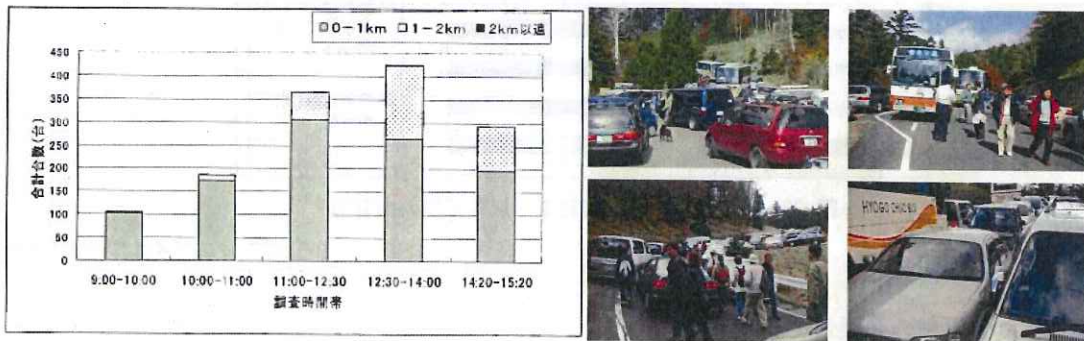


図 19: 路肩駐車台数の時間推移 と ピーク時のドライブウェイの様子

出典: 平成15年度 大台ヶ原自然再生推進計画調査 交通調査

【利用アンケート調査】

- ・ H15, 16 年度のピーク時に来訪者に対しアンケート調査を行った結果、何らかの対策もしくは、マイカー規制の必要性が認められた。
- ・ その理由としては、第一に「自然環境の保護・保全のため」を挙げている。

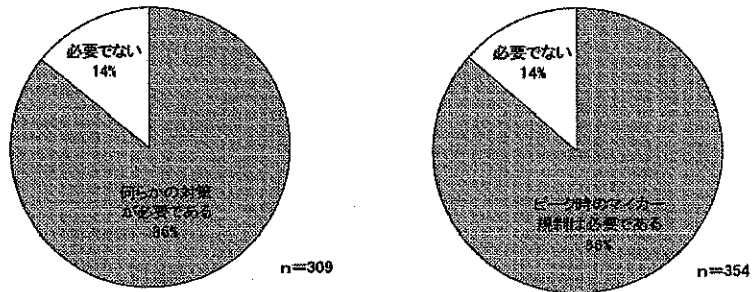


図 20: ピーク時の対策の必要性について (左: H15、右: H16)

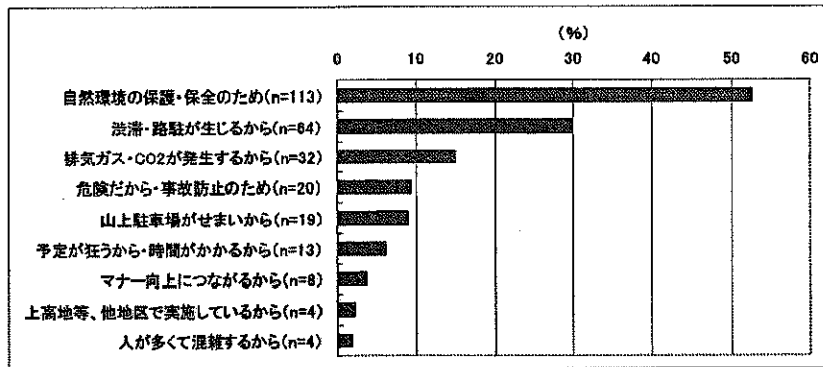


図 21: マイカー規制が必要であると考えられる理由

出典: 平成 15, 16 年度利用アンケート調査

【混雑感・混雑不快感】

- ・ 利用の集中が利用の質を低下させていることを示唆している。

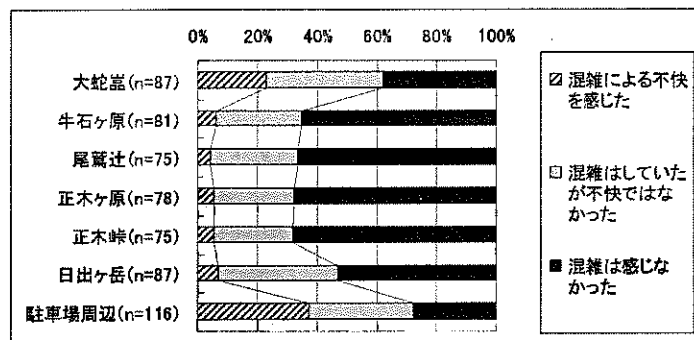


図 22: 各地点における混雑感・混雑不快感の有無

出典: 平成 15 年度アンケート調査

⇒マイカー規制の必要性の整理

- ・ 自然環境への影響
- ・ 利用の集中の緩和

- ・ 利用の質の向上への意向
- ⇒マイカー規制の目的と効果
- ・ 自然環境への負荷の軽減
  - ・ 利用の分散による混雑・渋滞の緩和
  - ・ 利用の快適性の向上

#### ⑨ マイカー規制社会実験の実施に向けた検討

(H16\_p. 152)

##### 1) 社会実験と並行して取り組むべき事項

- ・ 公共交通の利用誘導
- ・ 山上駐車場を利用した新しい利用のあり方誘導
- ・ イベントツアーの呼びかけ

#### ⑩ 大気質現地調査

(H17\_p. 41-58)

##### 1) 調査内容

大台ヶ原山頂駐車場入口に大気測定車を設置し、秋の行楽シーズン中の 5 日間の大気質濃度および風向・風速等の気象を観測した。

##### 2) 調査結果

山頂駐車場が満車状態となった 10 月 9 日は、調査項目の中でも窒素酸化物が明確なピークを示した。

出入り台数、アイドリング台数ともに NO<sub>x</sub> 濃度との明確な関連は見いだすことはできない。

##### 3) 大気質既存データ調査

###### ・ 調査内容

奈良県設置の大気測定局（ブランク局）である大台局の測定データを入手し整理した。

###### ・ 調査結果

通常は 1 時間値であるが、今回、10 分間隔でデータを記録した結果（1 日のデータ数＝24 時間×6＝144 件）をもとに、調査日、風向別の NO<sub>x</sub>、SO<sub>2</sub>、O<sub>x</sub>、THC 濃度を整理した。明確ではないが、NO<sub>x</sub>、SO<sub>2</sub>、THC については、南から西風の時の平均濃度が高い傾向にあり、O については、東から南風の時にやや濃度が高くなる傾向が見られた。

⑪ 大台ヶ原樹木着生性蘚苔類調査

(H17\_p. 59-65) (H18\_p. I-149~ I-161)

1) 調査内容

調査期間：平成 17 年 9~11 月 (6 回)、平成 18 年 5~11 月 (12 回)

調査地点：平成 17 年度：逆川、七ツ池、苔探勝路、山上駐車場西

平成 18 年度：正木ヶ原(I)、苔探勝路、駐車場南、Ⅲ、ビジターセンター下、  
正木ヶ原 A、正木ヶ原 B

調査方法：15m×15mの調査区を設定し、調査区内の樹木の樹幹に着生している蘚苔類を調査

2) 結果と考察

表 23：各調査区の調査木樹幹の着生蘚苔類による被度 (平成 18 年度)

調査地		各調査木のコケ被度(%)	平均(%)
土永調査	正木A*	60~90	71.6
	正木B*	75~90	82.5
草原区	正木(I)	5~20	6.9
森林区	Ⅲ	0~50	18.8
	ビジター	5~70	29.8
西大台	経ヶ峰	5~70	29.1

\*土永・中西(1984)による

樹木着生性蘚苔類調査において、種組成の比較からは一定の固有性が保持されていることが確認された。しかし一方で、疎林化した箇所において強光・乾燥に強い種の侵入も確認された (この状況が、酸性降下物の影響であるかは判断できなかった)。

⑫ 大台ヶ原地衣類調査

(H17\_p. 66-74) (H18\_p. I-162~ I-169)

1) 調査内容

調査期間：平成 17 年 9 月~翌年 2 月、平成 18 年 9 月~翌年 1 月

調査地点：平成 17 年度：逆川、七ツ池、苔探勝路、山上駐車場西等 (計 9 箇所)

平成 18 年度：正木ヶ原(I)、苔探勝路、駐車場南、Ⅲ、ビジターセンター下、  
正木ヶ原 A、正木ヶ原 B

調査方法：蘚苔類の調査地点を中心に地被類調査を行った。

2) 結果と考察

大台ヶ原では、既往資料と 2 箇年に渡る調査から、127 種の出現種が確認された。その中には、キウラゲジゲジゲツケモドキやセスジアンチゴケ等、計 23 種の県新産種が発見された (平成 17 年度調査より)。今後は、未調査の着生基物、未調査の生育環境、環境指標性の検討、絶滅のおそれのある地衣類種の現況把握等のより詳細な調査が必要といえる。

⑬ マイカー利用集中緩和に向けた社会実験手法の検討

(H19\_p. 64-73)

駐車場候補地の整理、P&R実施のための課題の検討、P&R以外のマイカー抑制方策の検討が行われた。

1) 課題

P&Rの社会実験が実施に至っていないのは、駐車場の立地条件に問題あり。

表 24：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					

社会実験の目的の検討

- ・ パーク&シャトルバスライドの実施にむけた課題の検討
- ・ パーク&シャトルバスライド以外のマイカー利用抑制策の検討
- ・ 公共交通利用促進のための多様な方策の検討

(2) 協議会による検討

- a. 規制内容
- b. 乗換え駐車場
- c. 代替バスの運行
- d. 地域経済振興に果たす効果の検証
- e. 管理・運営・料金徴収体制
- f. 役割分担

⑭ 大台ヶ原自動車交通対策にかかる会議

(H19\_p. 74)

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・情報共有が行われた。

・日時：平成19年10月9日（火） 13：30～15：30

・参加機関：

近畿運輸局奈良運輸支局、奈良県（交流政策課、観光課、森林保全課、道路維持課、吉野土木事務所）、奈良県警察本部、吉野警察署、上北山村、川上村、近畿地方環境事務所

・概要：

近畿地方環境事務所から、大台ヶ原自動車交通対策等について報告するとともに、全国取り組み事例についての情報共有を行い、今後の対策等について関係機関と意見交換を行った。



### (3) 社会実験の実施を通じた検討

- a. 地元意見交換会の開催
- b. 社会実験の準備
- c. 社会実験の実施と検証

#### ⑮ 自動車利用適正化に関する地域懇談会の開催

(H18\_p. I-120～I-148)

先進事例（福島県雄国沼）の紹介を通じ、マイカー規制の効果等について理解を深めていただくことを目的として開催。参加者からは利用者が減少している大台ヶ原の状況下において、マイカー規制の必要性を再検討してほしい、まずは駐車場等における交通誘導や駐車情報の提供など、快適な利用環境確保のためにできることから順次実施してほしいとの意見が出された。

#### (開催概要)

■日時：1月21日（日） 10:00～12:00

■会場：ホテルかみきた会議室

#### ■プログラム

- 1. あいさつ
- 2. 大台ヶ原における自動車利用の現状・既往調査報告について
  - 自動車利用の現状について（ビデオ上映、既往調査報告等）
  - 公共交通利用促進キャンペーン等実施報告
- 3. 自動車利用適正化に関する先進事例紹介
  - 国立公園における自動車利用適正化の動向
  - 磐梯朝日国立公園雄国沼における事例紹介

紹介者：福島県喜多方市観光課 課長 五十嵐哲矢 氏
- 4. 大台ヶ原における自動車利用適正化について
- 5. 意見交換

(4) その他の実施項目

a. 公共交通利用促進

⑩ 公共交通利用促進のための広報

(H17\_p. 3-8) (H18\_p. I-1~I-2) (H19\_p. 3)

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

表 25：ポスター・リーフレット等の配布実績 (単位：枚)

	H17 年度	H18 年度	H19 年度	H20 年度(予定)
ポスター	500	468	186	300
リーフレット	60,000	54,680	23,000	3,000
中吊り広告	4,725	—	—	—

⑪ インターネットによる交通情報の提供

(H17\_p. 9-10) (H18\_p. I-3~I-6) (H19\_p. 27-35)

- ・ 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。
- ・ 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。

・ 実施期間

平成 17 年 9 月後半~11 月中旬

平成 18 年 8 月中旬~11 月中旬

平成 19 年 9 月中旬~11 月末

・ 掲載方法

大台ヶ原自然再生ホームページの PC 用サイト(<http://www.odaigahara.net/>) およびモバイルサイト(<http://www.odaigahara.net/m/>)

表 26：掲載情報の内容

空車台数の目安	掲載情報内容	天 候	掲載情報内容
0 台 (0%)	満車	伏晴、晴れ	晴れ
1~20 台 (~10%)	空きわずか	曇り、小雨程度	曇り
21 台~ (10%~)	空きあり	雨	雨

⑩ 利用者アンケート調査

(H17\_p. 26-36) (H18\_p. I-7～I-23) (H19\_p. 4-19)

ポスター、リーフレット等広告の認知率は、平成 18 年度で一旦下がっているものの、平成 19 年度ではおよそ半数が認知しており、継続的に行うことで認知率が上がっていくことが予想された。

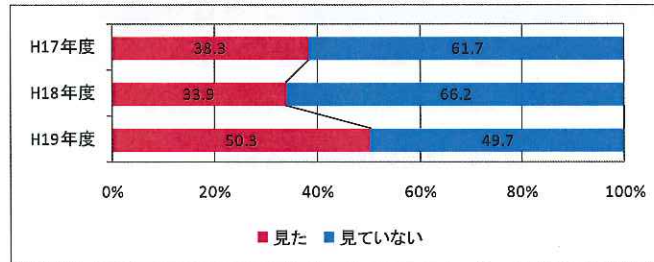


図 23：広告の認知率

認知された広告の種類は、環境省 PH が最も多く、およそ半数の方が見ていた。ポスター・チラシにおいては、あまり見られていない場所もあり、効果的な配布方法の検討が必要であるといえた。

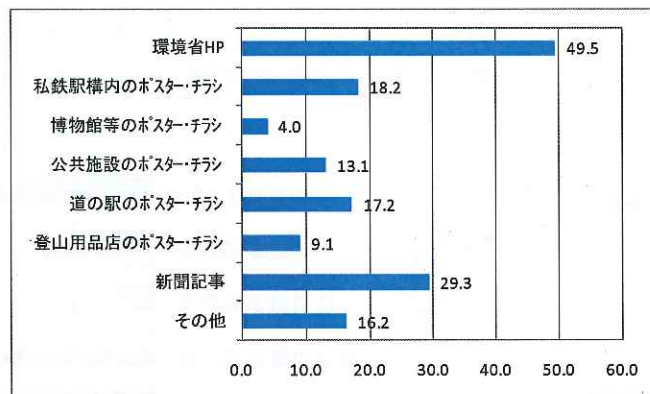


図 24：認知した広報の種類(H19 年度の結果)

広報を見てもマイカーで来る人が大部分を占めており、広告を見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、広報とは関係なく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。

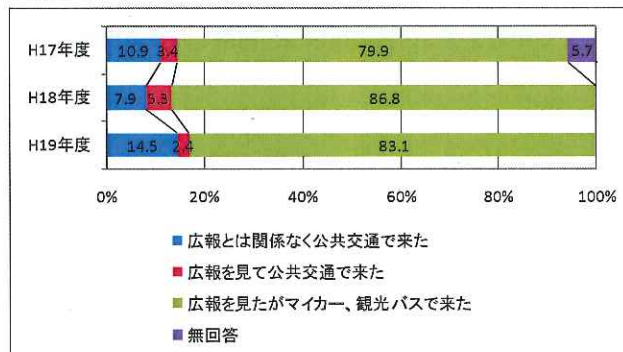


図 25：広報の影響

次回来訪時の交通手段としては、経年変化として自家用車の割合が減り、路線バスが増えていることが明らかとなった。

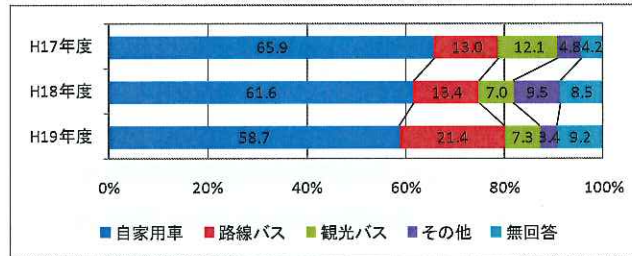


図 26：次回来訪時の交通手段

⑲ ホームページのアクセス状況

(H17\_p. 37) (H18\_p. I-24～I-26) (H19\_p. 36-39)

HP へのアクセス状況は、平成 19 年度において、前年度の実績を下回るものの、同水準での利用は行われた。また、利用した交通情報からは、HP の混雑予想日に次いで、国道の電光掲示板が効果的であったことが明らかとなった。なお、平成 17 年度の満車看板は、ドライブウェイ入口に設置されていたため、目視はされたが効果的とはいえなかった。

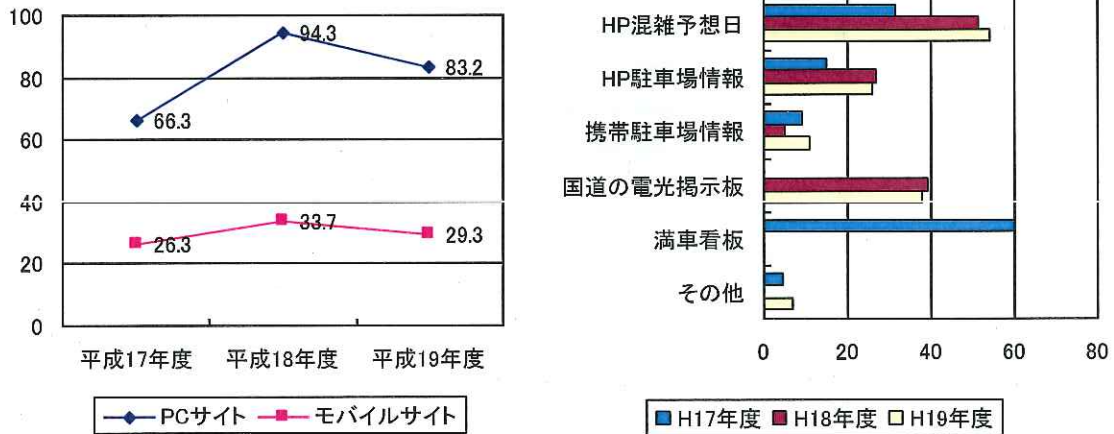


図 27：日平均アクセス数の比較 と 利用した交通情報

⑩ 公共交通利用促進のためのインセンティブ付与

(H17\_p. 16, p. 207-221) (H18\_p. III-72~III-76)

自然体験プログラムの参加の条件として、公共交通利用者に限定した。

■千石正一先生と歩く大台ヶ原（平成17年度）

日時：10月9日（日）、10日（月・祝）

対象：公共交通利用の小学校高学年以上

費用：無料（公共交通費用は参加者負担）

プログラム概要：①自然観察会 10月9日（日） 12:00~15:30  
②ナイトレクチャー10月9日（日） 19:30~21:00  
③自然観察会 10月10日（月・祝） 11:00~13:00

講師：（財）自然環境研究センター研究主幹・千石正一氏

（財）自然環境研究センター・岸本年郎氏

昆虫生態写真家・伊藤ふくお氏

■自然体験プログラム（平成18年度）

日時：①大台ヶ原 秋の写真撮影講習会（東大台地区） 10月15日（日） 11:30~15:30

②大台ヶ原 秋の写真撮影講習会（西大台地区） 10月22日（日） 11:30~15:30

③自然観察会～大台ヶ原のほ乳類～ 10月29日（日） 11:30~15:30

講師

・大台ヶ原 秋の写真撮影講習会：日本写真家協会会員

・自然観察会～大台ヶ原のほ乳類～：（財）自然環境研究センター

⑪ 市中における公共交通利用促進キャンペーン

(H19\_p. 3)

大阪市立自然史博物館第4展示室において、10月9日（火）から11月1日（木）までの期間、パネル展示を行い、大台ヶ原の自然の魅力、自然再生の取組みや西大台利用調整の取組みを紹介し、環境負荷を軽減するため、大台ヶ原への公共交通を利用した来訪をよびかけた。

b. その他の実施項目

㊦ 道路情報電光掲示板による交通情報の提供

(H17\_p. 11-12)

a. 実施時間

日程 : 10月1日(土)～31日(月)

b. 掲示方法 : 下記掲示場所にて、交通情報を提供。

表 27 : 掲示場所

道路名	地点名	
国道 169 号	①大淀町芦原	②川上村迫
国道 309 号	③大淀町下湊	
国道 370 号	④東吉野村三茶屋	

㊧ ドライブウェイ入り口における駐車場満車情報の提供

(H17\_p. 11-12)

a. 実施時間

- ・ 日程 : 10月8日(土)、9日(日)、10日(月・祝)
- ・ 時間 : 6:00～17:00

b. 掲示方法 : 山上駐車場の調査員とドライブウェイ入口に待機した調査員が連携し、満車の時点で満車表示看板を設置すると共に、上北山村内の観光情報等を問合せに応じて提供した。

㊨ 路肩駐車防止措置

(H17\_p. 13-15)

路肩駐車を防止し、植生を保護するためにロープ柵の設置を行った。アンケート(H17年度調査)においても9割近くの賛同を得た。結果的には、柵の道路側に路肩駐車が発生したものの、この措置により道路混雑が悪化した様子もなく、苦情も寄せられなかった。