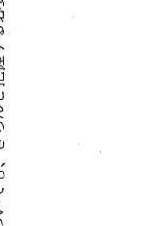




マイカー規制の実施に係る評価及び見直し等一覧

| 大別                     | 細別   | 評価に向けた取りまとめ  | 達成度   | 課題   | 第1期計画の評価   | 第2期計画に向けた主要論点   |                 |                 |                 |                  |     |     |      |      |      |      |                  |     |    |    |    |    |      |   |  |  |   |      |      |      |      |      |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |        |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |  |  |  |   |
|------------------------|--|--|---|--|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|-----|-----|------|------|------|------|------------------|-----|----|----|----|----|------|---|--|--|---|------|------|------|------|------|------|------|----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--|--|--|---|
| 1. 条件整理                | 総括   | <p>混雑状況等調査</p> <p>1116-H20(参考資料4-1 p.6)</p> <p>過去5年間のデータから、路肩駐車が発生するのは、年間平均12.7日であり、大台ヶ原中でも交通混雑が少くない年は7日(H19)、多い年でも23日(H14)であった。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>利用期間(約220日)</th> <th>H15年度</th> <th>H16年度</th> <th>H17年度</th> <th>H18年度</th> <th>H19年度</th> <th>平均</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>路肩駐車発生日数(100台以上)</td> <td>47</td> <td>40</td> <td>15</td> <td>30</td> <td>13</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>路肩駐車発生日数(100台以下)</td> <td>23</td> <td>16</td> <td>8</td> <td>19</td> <td>7</td> <td>12.7</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 報告書においては、路肩駐車100台以上を交通混雑とみなしている</p> | 利用期間(約220日)   | 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(100台以上) | 47  | 40  | 15   | 30   | 13   | 24   | 路肩駐車発生日数(100台以下) | 23  | 16 | 8  | 19 | 7  | 12.7 | <p>・ 路肩駐車発生日数、年間30日程度、交通混雑につながるのは大台ヶ原開閉中の12.7日(6%程度)であった。</p> <p>・ 交通混雑日が少ない年は7日(H19)、多い年でも23日(H14)であった。</p> <p>・ 交通混雑が発生するのはGWおよび紅葉のシーズンであることが明らかとなった。</p> <p>・ 年間利用者数は20万人前後であるが、近年変化において減少傾向が見られる。</p> | <p>・ 駐車枠が混雑していることから、非効率な駐車が行われ、駐車場の混雑を助長する原因の一つとなっている。</p> | <p>・ それぞれ個別の項目は詳細に検討され、基礎的な情報は収集できた。</p> <p>・ 地域住民の理解がとれにくい得られていたことや、マイカー規制を実施した場合の地域経済への波及効果、交通事業者の意向の把握等といった未達成の課題も残っている。</p> <p>・ マイカー規制の必要性も含め、さらなる情報収集・分析や関係者等との協議調整、手法の検討が必要である。</p> | <p>・ マイカー規制の実施は、自然再生推進計画の3本柱のひとつとして非常に重要な課題であり、H18年度は、マイカー規制に向けて着実な推進を図るべき。(H17_03)</p> |      |      |      |      |      |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |        |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |  |  |  |   |
|                        | 利用期間(約220日)  | 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(100台以上)       | 47   | 40   | 15  | 30   | 13   | 24              |                 |                 |                 |                  |     |     |      |      |      |      |                  |     |    |    |    |    |      |   |  |  |   |      |      |      |      |      |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |        |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |  |  |  |   |
| 路肩駐車発生日数(100台以下)       | 23   | 16   | 8   | 19   | 7  | 12.7            |                 |                 |                 |                  |     |     |      |      |      |      |                  |     |    |    |    |    |      |   |  |  |   |      |      |      |      |      |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |        |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |  |  |  |   |
| (-) 規制内容の検討に向けた利用動向の整理 | <p>ビンダーセンターによる利用者数調査</p> <p>H20(参考資料4-1 p.15)</p> <p>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、それぞれシヤクナゲの開花期、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3~11万人/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。</p> <p>また、近年、大台ヶ原の利用者数は減少傾向にあるが、それは特に、繁忙期における利用者数の減少が大きく寄与していると考えられる。</p> <p>マイカー規制の実施に向けた検討</p>   | <p>・ 大台ヶ原の利用者数は、昭和25年から継続して調査している。</p> <p>・ 平成7年をピークに、近年は利用者数が減少傾向にある。</p>   | <p>・ 調査方法として、山上駐車場の正午時点の駐車台数から、推計しているため、正確な値とはいえない。</p> | <p>・ 継続的な調査により、大台ヶ原における利用者数の動向を把握することができた。</p> <p>・ 平成7年をピークに、近年は利用者数が減少傾向にある。</p> | <p>・ 継続的な調査により、大台ヶ原における利用者数の動向を把握することができた。</p> <p>・ 平成7年をピークに、近年は利用者数が減少傾向にある。</p> |                 |                 |                 |                 |                  |     |     |      |      |      |      |                  |     |    |    |    |    |      |   |  |  |   |      |      |      |      |      |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |        |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |  |  |  |   |
| (2) 乗換・駐車場の条件の把握       | <p>表2: 駐車場候補地の問題点</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>①山川</th> <th>②北山</th> <th>③北山</th> <th>④北山</th> <th>⑤北山</th> <th>⑥北山</th> <th>⑦北山</th> <th>⑧北山</th> <th>⑨北山</th> <th>⑩北山</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>駐車容量</td> <td>365台</td> <td>330台</td> <td>310台</td> <td>60台</td> <td>91台</td> <td>不明</td> <td>不明</td> <td>不明</td> <td>不明</td> <td>不明</td> </tr> <tr> <td>山の上での所要時間</td> <td>約50分</td> <td>約60分</td> <td>約40分</td> <td>約70分</td> <td>約20分</td> <td>約20分</td> <td>約20分</td> <td>約20分</td> <td>約20分</td> <td>約20分</td> </tr> <tr> <td>自然環境への影響</td> <td>混雑大車</td> <td>混雑大車</td> <td>混雑大車</td> <td>混雑大車</td> <td>混雑大車</td> <td>混雑大車</td> <td>混雑大車</td> <td>混雑大車</td> <td>混雑大車</td> <td>混雑大車</td> </tr> <tr> <td>アクセス性の安全性</td> <td>〇</td> <td>〇</td> <td>〇</td> <td>〇</td> <td>〇</td> <td>〇</td> <td>〇</td> <td>〇</td> <td>〇</td> <td>〇</td> </tr> <tr> <td>その他の問題</td> <td>オートキャンプ場が混雑している</td> <td>オートキャンプ場が混雑している</td> <td>オートキャンプ場が混雑している</td> <td>オートキャンプ場が混雑している</td> <td>オートキャンプ場が混雑している</td> <td>オートキャンプ場が混雑している</td> <td>オートキャンプ場が混雑している</td> <td>オートキャンプ場が混雑している</td> <td>オートキャンプ場が混雑している</td> <td>オートキャンプ場が混雑している</td> </tr> </tbody> </table> <p>①②: 山上までの所要時間60分が利用者の受忍範囲かどうかは課題。<br/>         ③: 新伯崎トンネル再開出口の交差点処理が大きな課題である。<br/>         ④: 山上までの所要時間が長い。<br/>         ⑤~⑦: 自然環境への影響が大きい。<br/>         ⑧: 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。</p> |  | ①山川   | ②北山  | ③北山  | ④北山             | ⑤北山             | ⑥北山             | ⑦北山             | ⑧北山              | ⑨北山 | ⑩北山 | 駐車容量 | 365台 | 330台 | 310台 | 60台              | 91台 | 不明 | 不明 | 不明 | 不明 | 不明   | 山の上での所要時間   | 約50分   | 約60分   | 約40分  | 約70分 | 約20分 | 約20分 | 約20分 | 約20分 | 約20分 | 約20分 | 自然環境への影響 | 混雑大車 | 混雑大車 | 混雑大車 | 混雑大車 | 混雑大車 | 混雑大車 | 混雑大車 | 混雑大車 | 混雑大車 | 混雑大車 | アクセス性の安全性 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | その他の問題 | オートキャンプ場が混雑している | オートキャンプ場が混雑している | オートキャンプ場が混雑している | オートキャンプ場が混雑している | オートキャンプ場が混雑している | オートキャンプ場が混雑している | オートキャンプ場が混雑している | オートキャンプ場が混雑している | オートキャンプ場が混雑している | オートキャンプ場が混雑している | <p>・ 各候補地それぞれに駐車容量、山上までの所要時間、自然環境への影響、アクセス性の安全性、その他の課題等の課題があり、各案とも一長一短があるといえる。</p> | <p>・ 各候補地それぞれに駐車容量、山上までの所要時間、自然環境への影響、アクセス性の安全性、その他の課題等の課題があり、各案とも一長一短があるといえる。</p> | <p>・ 乗換・駐車場の候補地が選定され、各候補地の課題等を抽出できた。</p> | <p>・ 吉野では、平成6年から試行錯誤を繰り返して、平成17年から国交省社会実験として実施。交通停滞も解消され、利用者、地元住民ともに好評であった。利用料の値上げにより取支も黒字化する見込み。(H18_01)</p> <p>・ 乗換・駐車場については、上北山村としては、村内施設への影響が少なく、辻堂山分岐(小処方面林道分岐)以降に設定するのであれば、可能ではないかと考えている。(H19_03)</p> |
|                        | ①山川  | ②北山  | ③北山   | ④北山  | ⑤北山  | ⑥北山             | ⑦北山             | ⑧北山             | ⑨北山             | ⑩北山              |     |     |      |      |      |      |                  |     |    |    |    |    |      |   |  |  |   |      |      |      |      |      |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |        |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |  |  |  |   |
| 駐車容量                   | 365台   | 330台   | 310台  | 60台  | 91台  | 不明              | 不明              | 不明              | 不明              | 不明               |     |     |      |      |      |      |                  |     |    |    |    |    |      |   |  |  |   |      |      |      |      |      |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |        |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |  |  |  |   |
| 山の上での所要時間              | 約50分   | 約60分   | 約40分  | 約70分   | 約20分   | 約20分            | 約20分            | 約20分            | 約20分            | 約20分             |     |     |      |      |      |      |                  |     |    |    |    |    |      |   |  |  |   |      |      |      |      |      |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |        |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |  |  |  |   |
| 自然環境への影響               | 混雑大車   | 混雑大車   | 混雑大車  | 混雑大車   | 混雑大車   | 混雑大車            | 混雑大車            | 混雑大車            | 混雑大車            | 混雑大車             |     |     |      |      |      |      |                  |     |    |    |    |    |      |   |  |  |   |      |      |      |      |      |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |        |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |  |  |  |   |
| アクセス性の安全性              | 〇  | 〇  | 〇   | 〇  | 〇  | 〇               | 〇               | 〇               | 〇               | 〇                |     |     |      |      |      |      |                  |     |    |    |    |    |      |   |  |  |   |      |      |      |      |      |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |        |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |  |  |  |   |
| その他の問題                 | オートキャンプ場が混雑している  | オートキャンプ場が混雑している  | オートキャンプ場が混雑している   | オートキャンプ場が混雑している  | オートキャンプ場が混雑している  | オートキャンプ場が混雑している | オートキャンプ場が混雑している | オートキャンプ場が混雑している | オートキャンプ場が混雑している | オートキャンプ場が混雑している  |     |     |      |      |      |      |                  |     |    |    |    |    |      |   |  |  |   |      |      |      |      |      |      |      |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |           |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |        |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |  |  |  |   |

| 大別      | 細目                  | 評価に向けた取組まとめ   | 達成度   | 課題   | 第1期計画の評価   | 第2期計画に向けた主要留意点  |
|---------|---------------------|---|---|--|--|---|
| 1. 各社整理 | (3) 代替バスの運行条件把握     |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>乗換え駐車場も決まっていないため、シャトルバスの運行条件の把握は行なわれていない。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>シャトルバスの運行条件の把握は行なわれていない。</li> <li>タクシー等、バス以外の公共交通の利用の要請も上がっている。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>乗換え駐車場の決まっていないため、シャトルバスの運行条件の把握は行なわれていない。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>バスの乗車料金が安いというは確かだが、利用状況を見れば、バスの料金は高さは仕方ないと思ふ。マイカー規制を実施すれば、バス、電車の利用者は確実に増えることが予想されるため、料金や便数の問題は、深刻に検討する問題ではない。現在の利用状況が深刻であればあるほど、マイカー規制を早くやるべきだと思う。(H17_03)</li> <li>利用者の行動様式を踏まえ、バス、タクシー等の公共交通のネットワークによるきめ細かな交通サービスの提供について検討すること。(H17_03)</li> <li>シャトルバスを成功させるためには、目的地から駐車場が近いことが大切。(H18_01)</li> <li>マイカー規制の導入にあたっては、奈良交通やタクシー協会等の輸送のプロの意見を聞くべきである。(H18_02)</li> <li>タクシー業界でも、乗合タクシーなどの従来の方法で、公共交通を捕ることが可能となっている。公共交通を捕獲するタクシーの利用についても、当部会で検討して欲しい。(H19_02)</li> </ul> |
|         | (4) 地域経済振興に果たす効果の検証 | <p>大台ヶ原の利用に係る地域経済との関係調査</p> <p>H18~H20(参考資料4-1 p.16)</p> <p>大台ヶ原山麓地域の観光施設(川上村及び北上北山村の道の駅)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になった。</p> <p>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との関係进行分析する。</p> <p>回答者全員の旅行平均費用は7,635円、内2,515円を大台ヶ原周辺地域で消費している。</p> <p>日帰り旅行者の平均費用は3,238円、大台ヶ原周辺地域での消費割合は61.1%である。</p> <p>宿泊旅行者では、平均17,200円、内29.8%を大台ヶ原周辺で消費している。</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>秋の行楽シーズンの大台ヶ原、周辺地域の来訪状況および、消費状況が明らかになった。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の消費状況は一部明らかになったが、観光業者の経営状況については調査されていない(H20年度中に調査実施予定)</li> <li>近年のガソリン価格の高騰や利用調整地区制度の導入等、地域経済に及ぼされた影響が把握されている。</li> <li>また、マイカー規制を導入した際の経済的な波及効果や、新たな振興策は検討できていない。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>秋の行楽シーズンの大台ヶ原および周辺地域への来訪者の消費状況は一部明らかになったが、近年の社会情勢の変化および、地域の観光業者の経営状況等を踏まえたマイカー規制を導入した場合の経済的な波及効果や、新たな振興策は検討できていない。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>地域経済の大台ヶ原への依存度は大きく、宿泊施設や売店が盛業するほどに、地域経済の状況はたいへん厳しい状況にある。(H17_03)</li> <li>地域経済の厳しい現状を踏まえ、利用の質の向上や自然再生を、地域振興につなげていくべき。(H17_03)</li> <li>マイカー規制の導入が減少につながると考えられるため、シャトルバスの導入が地元活性化につながるかどうか、しっかりと議論してもらいたい。(H18_02)</li> <li>マイカー規制は、地域と結びつけて検討するべきで、現状の地域における観光収入等の調査が必要といえる。(H20_01)</li> </ul>  |
|         | (5) 役割分担等の検討資料の収集   | <p>H16(参考資料4-1 p.18)</p> <p>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。</p> <p>効果：<br/> <ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>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)</li> <li>地産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)</li> <li>利用マナーが向上した。(乗鞍岳)</li> </ul> </p> <p>課題：<br/> <ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>観光客数が大幅に減少した。(乗鞍岳)</li> <li>地元観光業者と距離があり、規制期間の調整が難航している。(富士山)</li> <li>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)</li> </ul> </p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>事例調査により、各地における各主体の役割分担等が整理された。</li> <li>先進事例の分析から、マイカー規制の実施主体の大半は、地域連携の協議会による実施であることが明らかになった。</li> <li>シャトルバス運営における効果と課題が明らかになった。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>特になし。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>マイカー規制について、富士山、上高地、乗鞍岳、白山等の先進事例の調査を行い、各地のマイカー規制導入の経緯や実施主体、実施後の効果と課題等を把握できた。</li> </ul>  |   |

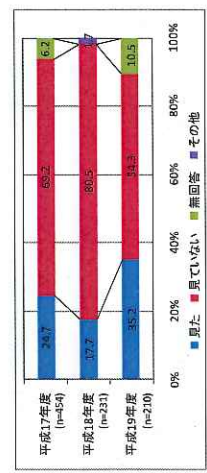
※ 主要施設中の「H20\_01」は、平成20年度計画1期計画評価結果での各員の発言を示す。

| 大別          | 細別           | 評価に向けた取りまとめ  | 達成度  | 課題   | 第1期計画の評価   | 第2期計画に向けた主要論点   |  |
|-------------|--------------|--|--|--|--|---|--|
| 1. 条件整理     | (6) その他の条件整理 | <p>①マイカー規制に対する意識調査</p> <p>H16(参考資料4-1 p.26)</p> <p>アンケート調査結果におけるマイカー規制が必要ない理由としては、第一に「自然環境の保護・保全のため」が挙げられている。</p>  <p>図1：ピーク時の対策の必要性について(左：H15、右：H16)</p>  <p>図2：マイカー規制が必要であると考えた理由</p>  | <p>・およそ8割の利用者がピーク時のマイカー規制が必要であるという意識を持っていた。</p> <p>・マイカー規制の必要性の理由として、過半数の利用者が「自然環境の保護・保全のため」としていた。次いで、「渋滞・路駐が生じるから」が30%程度であった。</p> | <p>・大台ヶ原への来訪者のマイカー規制に対する理解は得られていないと見えるが、地域住民の意向は十分に把握できていない。</p>   | <p>・マイカー規制の実施に向けて、利用者についてより詳細な調査を行うこと。(H17_03)</p> <p>・マイカー規制については、地元理解が得られていないように思われる。地元理解がどの程度得られているか、ということについても、きちんと把握する必要がある。(H19_03)</p>  |   |  |
| 2. 協議会による検討 | 総括           | <p>②マイカー規制の導入に向けた自然環境調査</p> <p>H17-H18(参考資料4-1 p.27)</p> <p>・山上駐車場の海軍状態となった日において、窒素酸化物(NOX)の明確なピークがみられ、交通量とNOx濃度には関係性が認められた。しかし、時間帯としては明確な関係性はみられなかった。</p>  <p>図3：自動車交通量とNOx濃度の関係(10月9日)</p> <p>③大台ヶ原樹木着生性毒苔類調査</p> <p>H17-H18(参考資料4-1 p.28)</p> <p>・人の利用による環境の影響を把握するため、樹木着生性毒苔類調査を行った。種組成を1984年の調査報告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。</p> | <p>・山上駐車場の混雑時における窒素酸化物(NOX)の明確なピークがみられ、交通量とNOx濃度の関係性が認められた。しかし、駐車場の出入り台数、駐車場内アイドリング台数の昼時変化とNOx濃度をみると、明確な関連性を見出すことはできなかった。</p>      | <p>・貴重な調査結果が得られたものの、観測点が山上駐車場入口部1箇所であり、これらが周辺の自然環境にどのような影響を及ぼすのかは本調査では明らかにされていない。</p>  | <p>・本調査により窒素酸化物(NOX)等の発生量と交通量に関係性があることが明らかとなった。</p> <p>・この結果が、大台ヶ原の自然環境へどのように影響するか明らかになっていない。</p>  | <p>・調査結果を踏まえ、直接的に自動車利用の影響を評価できるものではないことをはっきり認識すべき。(H17_01)</p> <p>・調査箇所は西大台の3ヶ所としているが、山上駐車場付近での調査の必要性が指摘されており、現場を熟知している土水氏の協力依頼も含め、今後も検討していく。(H17_01)</p> | <p>・他地区の例、効果等について地元へ丁寧に説明し、理解を得た上で早めに協議会を設置すべきである。(H18_02)</p> |
| 1. 条件整理     |              |  |  | <p>・菅苔類にとつて、大台ヶ原は重要な生育地であることから、詳細な調査を行う必要がある。</p> <p>・酸性降下物による菅苔類への影響について、解明されていないことが多いため、今後さらなる調査データの蓄積が必要。</p>                           | <p>・大台ヶ原の自然環境を著す指標の一つとして菅苔類の生育状況がある程度把握できた。</p> <p>・1984年の調査結果と比較すると、強光・乾燥に強い種の侵入が確認された。</p> <p>・人の利用がどのくらい自然環境へ影響を与えているかを把握するにはさらなる調査が必要。</p> |   |  |
| 2. 協議会による検討 |              | <p>・協議会の組織化には至らなかった。</p> <p>・そのため、協議会による検討は行われていない。</p>  | <p>・協会の組織化には至らなかった。</p> <p>・そのため、協議会による検討は行われていない。</p>   | <p>・マイカー規制について、その必要性を含めて自治体や関係機関等の十分な理解を得るための協議・調整が不十分であったことから、協議会による検討は至っていない。</p> <p>・地域に十分な理解を得るための協議・調整が不十分であったこと、協議会による検討は至っていない。</p> | <p>・マイカー規制について、その必要性を含めて、地元理解が得られていないと見えるが、地域住民の意向は十分に把握できていない。</p>  |   |  |

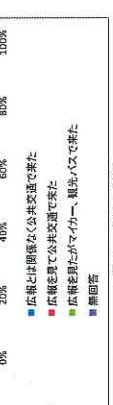
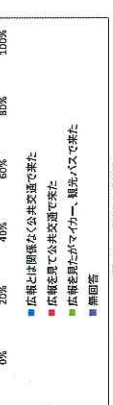
※ 主要論点中の「H19\_01」は、平成29年度「第1回利用対策協議会」の委員の発言を示す。



| 大別 | 細別       | 評価に向けた取りまとめ  | 達成度  | 課題  | 第1期計画の評価  | 第2期計画に向けた主要論点  |
|----|----------|--|--|---|---|--|
| 総括 |          | ①公共交通利用促進のための広報<br>H17-H20(参考資料4-1 p.32)<br>平成17年度から駅、博物館、私鉄駅等において、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。<br>表3：ポスター・リーフレット等の掲示・配布実績 (単位：枚)   | 平成17年度から20年度にかけて累計で、ポスター1,454枚、リーフレット140,680枚、中吊り広告4,725枚を私鉄駅構内や関係機関施設等に掲示・配布し、公共交通による人台ヶ原への来訪を呼び取付けた。 | ポスター、リーフレットの掲示、配布場所については、より効果的な配置を考える必要がある。<br>また、内容については、より来訪者に有益な情報を提供していく必要がある。<br>外国人等、多様な利用者を視野に入れた、わかりやすい広告手法を検討することも考えられる。 | 公共交通利用促進に係る取組によって、わずかながらも来訪者の意識を上させた。<br>ポスター、リーフレット等による情報発信に効果的な情報発信手法として確立できた。<br>内容や周知方法については、利用者に対する有益な情報を提供することや、より認知度の高まる周知方法を検討する必要がある。<br>大台ヶ原自動車交通対策にかかわる会議では、まずは、マイカー規制の実施に向けて関係行政機関の連携を強化していくことが重要であることから、一定の成果はあったといえる。 | ポスター、リーフレット等の掲示、配布実績<br>表3：ポスター・リーフレット等の掲示・配布実績 (単位：枚)   |
|    |          | ②インターネット等による交通情報の提供 (山上駐車場混雑情報)<br>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有用であった。<br>実施期間は、H17年度(3日間)、H18年度(7日間)、H19年度(13日間)、H20年度(8日間)。<br>アンケート結果によると、ドライブレコーダー情報を得ても、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。 | ホームページによる山上駐車場の混雑予報および混雑状況の情報を発信し、来訪者に比較的良く閲覧されていることが明らかになった。<br>道路における情報提供は、来訪者の認知率も高まり有効的であるといえる。    | 来訪者にインターネットによる情報提供をされていることを認知させる広報手法に課題がある。<br>誰もが利用しやすい情報提供手法が望まれる。  | インターネットによる情報発信をH17年度から継続的に実施できたことは一つの成果といえる。<br>インターネットによる情報発信は有用であることが明らかとなったことから、今後は、継続性が望まれる。<br>今後は、器械操作が苦手なお年寄り等も含めた、分かりやすい情報発信手法を検討していく必要がある。   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅前における交通誘導、白線のみを必要とし、できることから対策を実施すべきである。(H18_地域懇談会)</li> <li>・ チラシ及びポスター等の広報については、地域情報とリンクされていることが望ましい。(H17_01)</li> <li>・ IPにはアタセセス方法だけでなく、コースガイド、帰りのバス時刻までの山頂における時間の使い方に関する情報を記載するなど、なお良い。(H17_01)</li> <li>・ マイカー規制の導入までの間暫定的に行う公共交通機関の利用促進キャンペーンはやらせないより良いが、それだけで終わらせたい。(H17_01 &amp; H18_01)</li> <li>・ 公共交通としての観光バスが良いか悪いかという議論が1つあり、公共交通であるが、一気にかつという形が入ってこられることが大台ごとって良いのか悪いのかというところは、議論しなくてはならない。(H17_01)</li> <li>・ 公共交通促進キャンペーン全体について、大台ヶ原の魅力を伝えるためには、良い利用の仕方を提案し、それが市民の理解を得られるように、大台ヶ原へ行くという誘因につながる必要がある。(H18_02)</li> <li>・ 公共交通利用促進の広報活動については、街中での積極的な情報提供・発信が必要である。特に、広報活動と連携した自然体験プログラムの内容については、積極的に広報すべきである。また、企画段階から自然系博物館と連携するなどし、より魅力的な内容を検討すべきである。(H18_02)</li> <li>・ 公共交通の利用促進を図るのであれば、乗客者のホームページなどでも、もっと公共交通の利用の仕方をアピールして欲しい。(H19_02)</li> </ul> |
| 4. | その他の実施項目 |  |  |   |   |  |



※ 主要論点中の「(H18\_01)」は、平成20年度国土利用計画策定委員会の委員の発言を示す。

| 大別    | 細別           | 評価に向けた取りまとめ   | 達成度  | 課題  | 第1期計画の評価 | 第2期計画に向けた主要論点 |       |       |       |       |       |       |       |       |       |   |   |   |  |       |     |      |      |  |  |  |
|-------|--------------|---|--|---|----------|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---|---|---|--|-------|-----|------|------|--|--|--|
| 4.    | (1) 公共交通利用促進 | <p>③利用者アンケート調査</p> <p>H17～H20(参考資料4-1 p.32)</p> <p>・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。</p> <p>・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た人は、わずか数%であったが、当初の予定通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。</p>   |  <p>図8：広報の影響</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>公共交通</th> <th>その他</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H17年度</td> <td>79.3%</td> <td>20.7%</td> </tr> <tr> <td>H18年度</td> <td>86.6%</td> <td>13.4%</td> </tr> <tr> <td>H19年度</td> <td>83.1%</td> <td>16.9%</td> </tr> </tbody> </table>  | 年度  | 公共交通     | その他           | H17年度 | 79.3% | 20.7% | H18年度 | 86.6% | 13.4% | H19年度 | 83.1% | 16.9% | <p>・大台ヶ原への来訪者が、公共交通利用促進の広報を見て、どのくらい公共交通に乗り換えるかということが明らかになった。</p> <p>・結果から、公共交通機関に乗り換えた人は、回答者の数%にとどまり、成果としては低いことが明らかになった。</p> <p>・ただし、次回来訪時の交通手段としては、公共交通への利用を選択する人の割合が増えていることから、広報に一定の効果があったといえる。</p> <p>・認知された広報は、環境省のIPが全体の49.5%を占め、よく見られていると言える。</p> <p>・広報とは関係なく公共交通を利用した人を合わせると、公共交通利用者は微増傾向にあることが分かった。</p> <p>・次回来訪時の交通手段として、マイカーの利用率がH17年度65.9%、H18年度61.6%、H19年度58.7%と低下しており、逆にバスの利用が若干増加していることが明らかになった。</p> | <p>・環境省のIPの認知率が49.5%を占めたものの、現実的には乗換者は少ないといえる。</p> <p>・マイカー利用者は微減状況にあるが、マイカー利用者を公共交通機関に乗換えさせざるを得ないインセンティブが必要である。</p> | <p>・公共交通利用促進の情報が社会に周知できたものの、公共交通への乗換率が数%と低かった。ただし、次回来訪時の交通手段としては、公共交通への利用を選択する人の割合が増えていることから、広報に一定の効果があることが明らかとなった。</p> | <p>・アンケートの内容について、公共交通を利用しない理由などを含めて、今後の対策に繋がるような調査内容とする必要がある。また、公共交通利用や、混雑状況等について、詳細な分析をしているが、それが、平成20年度の計画にとりつながっているのか分からない。分析結果に対する評価をきちんとし、次年度の計画につなげるようにすべき。(H19_03)</p> |       |     |      |      |  |  |  |
| 年度    | 公共交通         | その他   |  |   |          |               |       |       |       |       |       |       |       |       |       |   |   |   |  |       |     |      |      |  |  |  |
| H17年度 | 79.3%        | 20.7%   |  |   |          |               |       |       |       |       |       |       |       |       |       |   |   |   |  |       |     |      |      |  |  |  |
| H18年度 | 86.6%        | 13.4%   |  |   |          |               |       |       |       |       |       |       |       |       |       |   |   |   |  |       |     |      |      |  |  |  |
| H19年度 | 83.1%        | 16.9%   |  |   |          |               |       |       |       |       |       |       |       |       |       |   |   |   |  |       |     |      |      |  |  |  |
| 4.    | (2) その他の施策項目 | <p>①大台ヶ原自動車交通対策にかかわる会議</p> <p>H16、H18-H20(参考資料4-1 p.37)</p> <p>近畿運輸局、奈良県、警察署、上北山村、川上山村、環境省と交通対策会議を設置し、意見交換・情報共有を行い、下記のような意見が出された。</p> <p>・渋滞等に起因する事故は見られていないものの、どこでどこで速度を出しやすいためポイントがあり、そこでの事故等が年間数件見られる。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・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大きくない。</p> <p>・地域全体でいうお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に賛成できない。</p> <p>・村内には多くの観光地があるため、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。</p> <p>・辻堂林遊交差点より上りに乗り換え駐車場を設置するのであれば、反対しない。</p> <p>・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。</p> |  <p>図9：大台ヶ原の交通手段</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>自動車</th> <th>自転車</th> <th>徒歩</th> <th>その他</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H17年度</td> <td>263.3</td> <td>10.3</td> <td>10.3</td> <td>10.3</td> </tr> <tr> <td>H18年度</td> <td>251.7</td> <td>7.7</td> <td>10.3</td> <td>10.3</td> </tr> <tr> <td>H19年度</td> <td>203.7</td> <td>7.7</td> <td>10.3</td> <td>10.3</td> </tr> </tbody> </table> | 年度  | 自動車      | 自転車           | 徒歩    | その他   | H17年度 | 263.3 | 10.3  | 10.3  | 10.3  | H18年度 | 251.7 | 7.7   | 10.3  | 10.3  | H19年度  | 203.7 | 7.7 | 10.3 | 10.3 | <p>・現段階では、情報共有・意見交換の場にとどまっている。</p> <p>・現段階では、関係機関の連携を強化していくことが重要であるといえ、一定の成果はあったといえる。</p> <p>・まずは、関係機関の連携を強化していくことが重要であるといえ、一定の成果はあったといえる。</p> <p>・マイカー規制の検討にあたっては、地元自治体から、地域経済への配慮が求められた。</p> | <p>・今後も継続して、関係行政機関による会議や地域懇談会などを開催し、着実にマイカー規制の実施に向けた検討・合意形成を進める必要がある。(H18_02)</p> <p>・H19年10月に関係行政機関の「自動車交通対策にかかわる会議」を開催しているが、現状の交通問題を検討しているだけで、マイカー規制に繋がる内容になっていないのではないか、マイカー規制は、自然再生推進計画の柱の一つなので、それに向けた取り組みをしっかりと進めるべきである。(H19_03)</p> <p>・「自動車交通対策にかかわる会議」に、交通事業者が入っていないのが問題である。マイカー規制を進めていくためには、交通事業者の協力が不可欠である。(H19_03)</p> | <p>・路肩駐車防止措置として、路肩駐車防止、植生帯の保安が達成された。</p> |
| 年度    | 自動車          | 自転車   | 徒歩   | その他   |          |               |       |       |       |       |       |       |       |       |       |   |   |   |  |       |     |      |      |  |  |  |
| H17年度 | 263.3        | 10.3  | 10.3   | 10.3  |          |               |       |       |       |       |       |       |       |       |       |   |   |   |  |       |     |      |      |  |  |  |
| H18年度 | 251.7        | 7.7   | 10.3   | 10.3  |          |               |       |       |       |       |       |       |       |       |       |   |   |   |  |       |     |      |      |  |  |  |
| H19年度 | 203.7        | 7.7   | 10.3   | 10.3  |          |               |       |       |       |       |       |       |       |       |       |   |   |   |  |       |     |      |      |  |  |  |
|       |              | <p>②路肩駐車防止措置</p> <p>H17(参考資料4-1 p.37)</p> <p>・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防止し、植生の保護と円滑な交通の確保を図った。</p> <p>・しかし、駐車場よりオーバーフローした車両が道路敷に駐車することにより通行帯がさらにせまらされたため、平成18年度に、杭及びロープの移転を行った。</p>   | <p>・路肩駐車防止と植生保全を目的として、路肩に杭、ロープを設置できた。</p> <p>・結果的には交通混雑が緩和されたが、次年度、ロープ柵を路肩側へ拡張させることにより改善した。</p>  | <p>・路肩駐車防止と植生保全を目的として、路肩に杭、ロープを設置できた。</p> <p>・結果的には交通混雑が緩和されたが、次年度、ロープ柵を路肩側へ拡張させることにより改善した。</p> |          |               |       |       |       |       |       |       |       |       |       |   |   |   |  |       |     |      |      |  |  |  |