

「適正利用に係る交通量の調整」に係る取組

I 大台ヶ原における自動車利用適正化に係る調査

I - 1. 大台ヶ原周辺の車道等調査

1. 調査対象

大台ヶ原への最終アクセス路となっている県道大台ヶ原公園川上線（大台ヶ原ドライブウェイ）および林道辻堂山線を調査対象とした。

2. 調査方法

(1) 大台ヶ原ドライブウェイ

道路台帳（幅員や曲線半径等が記載された縮尺 1/1,000 の地図）をもとに、道路構造令により定められた車道幅員（7m）を下回る幅員狭小区間を抽出した。また、抽出された幅員狭小区間について、現地調査を実施して、幅員等について調査した。

(2) 林道辻堂山線

現地調査を実施して、幅員や退避可能場所の有無等について調査した。

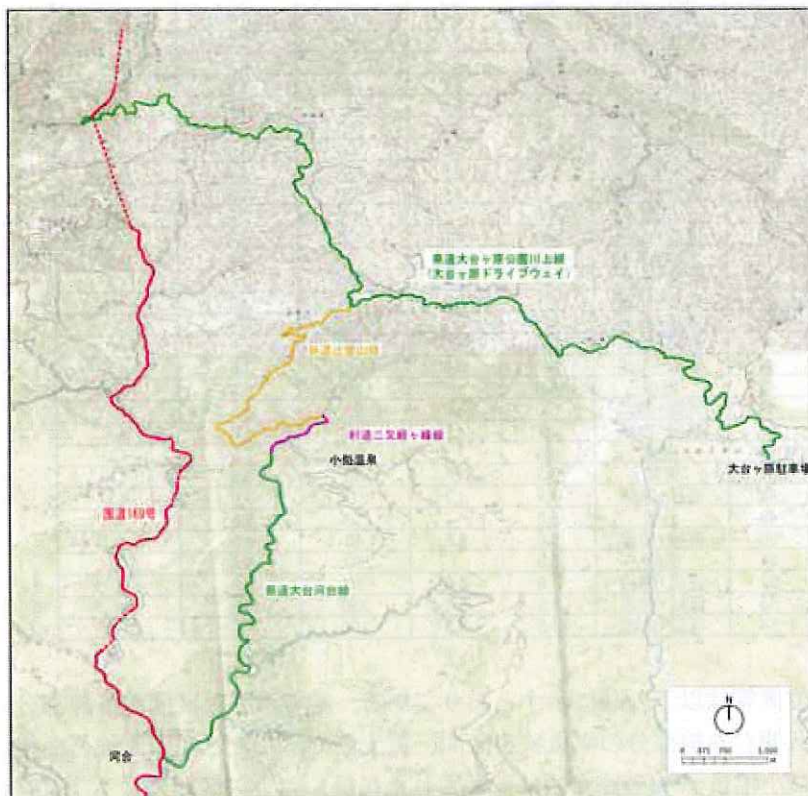


図 I - 1 - 1 大台ヶ原へのアクセス路

3. 大台ヶ原ドライブウェイに関する調査結果

道路台帳を分析した結果、道路幅員が 7.0m 未満である区間が下表の通り 54 箇所抽出された。これらの区間について現地調査を実施し、最小幅員および区間前後における退避可能箇所の有無も示した。

表 I-1-1 幅員狭小区間と現況

区間 番号	区分	最小幅員(m)		区間延長	実測最小 幅員(m)	退避可能 箇所の有無
		直線部	曲線部			
1	直線	6.7		20	6.6	○
2	直線	6.9		120	5.7	○
3	直線	6.7		30	6.4	○
4	直線+曲線	6.4	6.4	30	5.2	○
5	直線+曲線	6.8	6.8	20	5.6	○
6	直線	6.7		30	工事中	○
7	直線+曲線	6.8	6.8	80	5.9	○
8	直線	6.5		20	4.8	○
9	直線	6.9		20	5.7	○
10	直線	6.5		50	4.9	○
11	直線+曲線	6.2	6.2	30	5.9	○
12	直線	6.3		20	5.0	×
13	直線	6.9		20	5.2	○
14	直線	6.4		50	4.8	○
15	直線	6.8		30	5.8	×
16	直線	6.8		20	6.2	×
17	直線	6.8		20	5.4	○
18	直線	6.3		30	6.0	○
19	直線+曲線	6.1	6.1	40	4.9	○
20	直線(トンネル)	5.5		80	4.9	○
21	曲線	6.5		20	6.0	○
22	直線	6.0		80	5.1	○
23	直線+曲線	6.0	6.0	80	4.9	○
24	直線+曲線	6.7	6.8	40	5.7	○
25	直線+曲線	5.0	5.0	90	4.9	×
26	直線+曲線	6.6	6.6	10	5.7	×
27	直線+曲線	6.5	5.9	40	5.2	×
28	直線	5.8		50	4.5	×
29	直線+曲線	5.5	6.5	40	4.3	×
30	直線+曲線	4.9	5.5	60	3.6	○
31	直線+曲線	4.8	4.8	110	4.0	○
32	直線+曲線	4.3	4.3	100	3.6	○
33	直線+曲線	4.0	5.5	120	3.0	○
34	直線+曲線	4.4	4.4	40	3.8	○
35	直線	4.0		80	2.9	×
36	直線+曲線	5.0	5.0	200	3.8	×
37	直線+曲線	4.1	5.1	130	3.4	○
38	直線+曲線	4.4	5.2	100	3.6	○
39	直線+曲線	4.1	5.5	40	3.3	×
40	直線+曲線	4.0	4.5	90	3.2	×
41	直線+曲線	5.0	5.0	40	4.0	×
42	直線+曲線	4.4	5.9	150	3.5	○
43	直線	6.8		30	5.5	○
44	直線+曲線	5.0	5.0	90	4.3	○
45	直線+曲線	4.7	4.7	10	1.0	○
46	直線	4.6		30	3.8	○
47	直線	6.3		30	3.6	○
48	直線+曲線	4.7	4.7	210	4.0	○
49	直線	6.8		10	5.6	×
50	直線+曲線	5.5	5.5	40	4.0	×
51	直線	5.9		60	4.4	○
52	直線+曲線	4.6	4.6	30	4.3	○
53	直線+曲線	4.6	5.3	250	3.7	×
54	直線+曲線	4.5	5.5	190	4.2	○

幅員狭小区間の位置等は以下の図に示すとおりである。緑で示した区間が直線部分の幅員狭小区間、赤で示した区間が曲線部分の幅員狭小区間、黄土色で示した区間が直線と曲線が複合した区間であり、区間最小幅員 W（道路台帳に記載された幅員）および区間延長 L（道路台帳をトレースして計測した値）を示した。また、区間番号等を赤色で記した箇所は、区間の前後に長さ 12m、幅 2.5m の車両¹の退避可能箇所が無い区間である。

¹ 基準とした車両サイズは、道路構造令第 4 条 2 の道路の設計の基礎とする「普通自動車」の諸元に基づく。

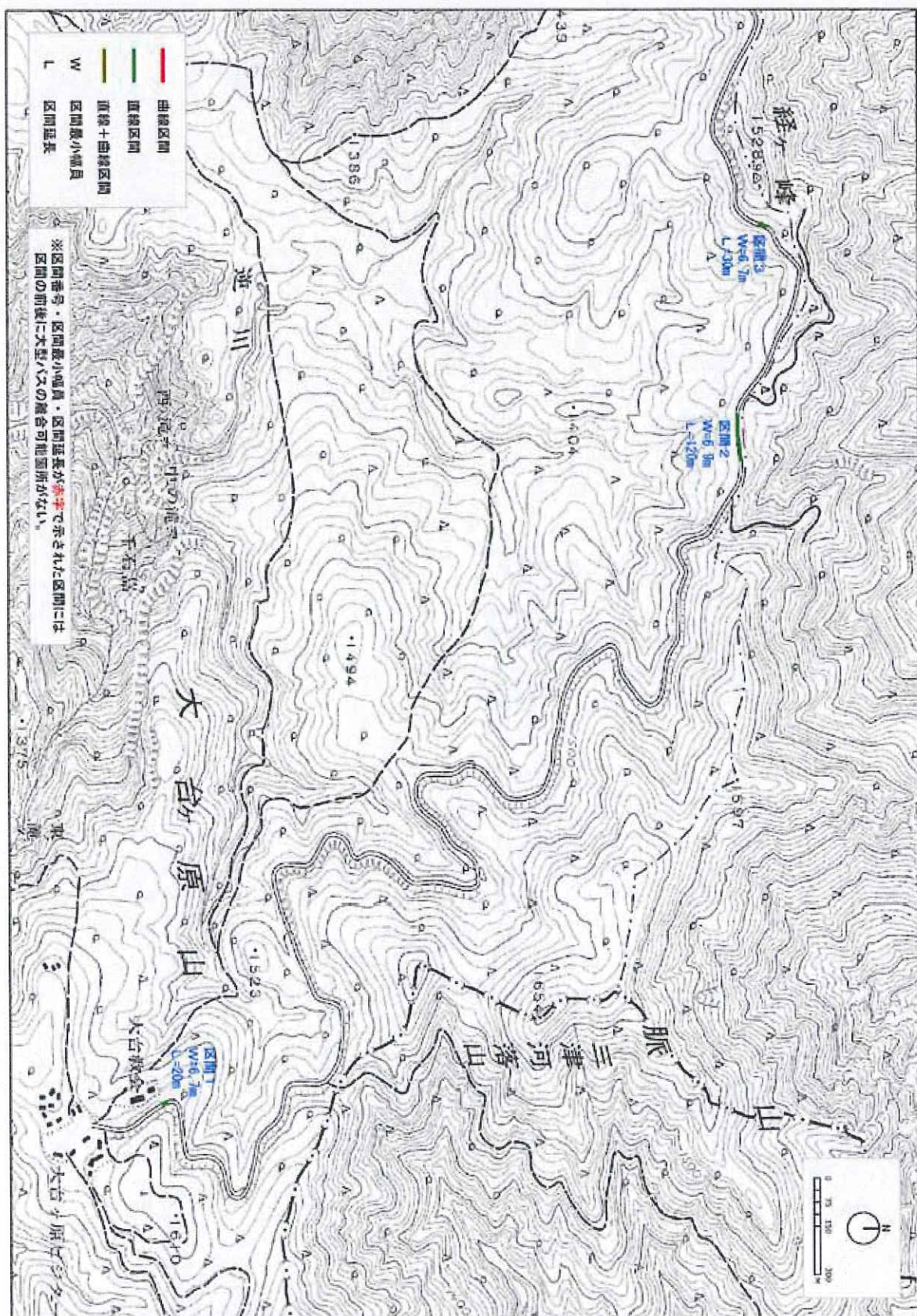


図 I-1-2 大台ヶ原ドライブウェイの幅員狭小区間位置図①

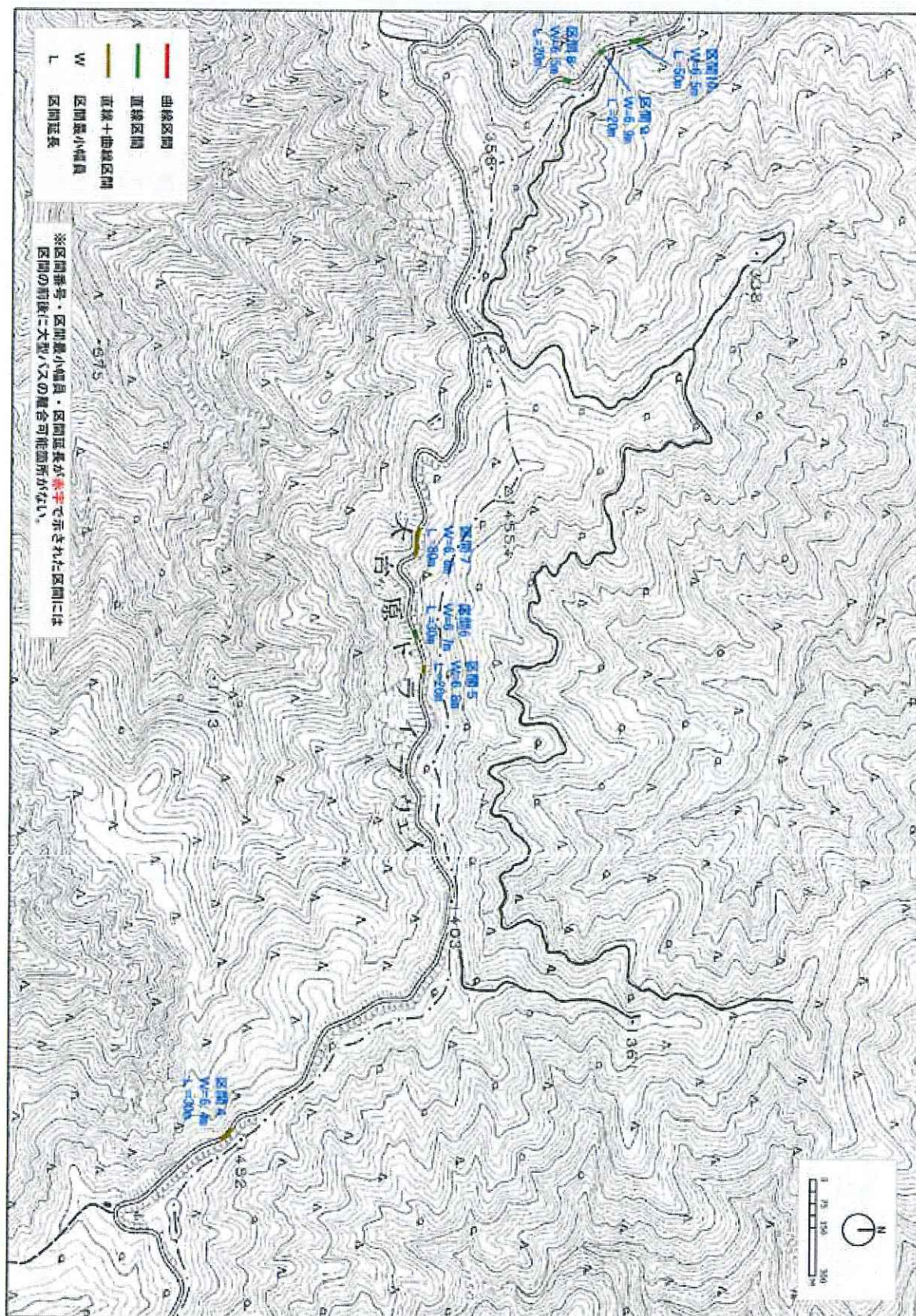


図 I-1-3 大台ヶ原ドライブウェイの幅員狭小区間位置図②

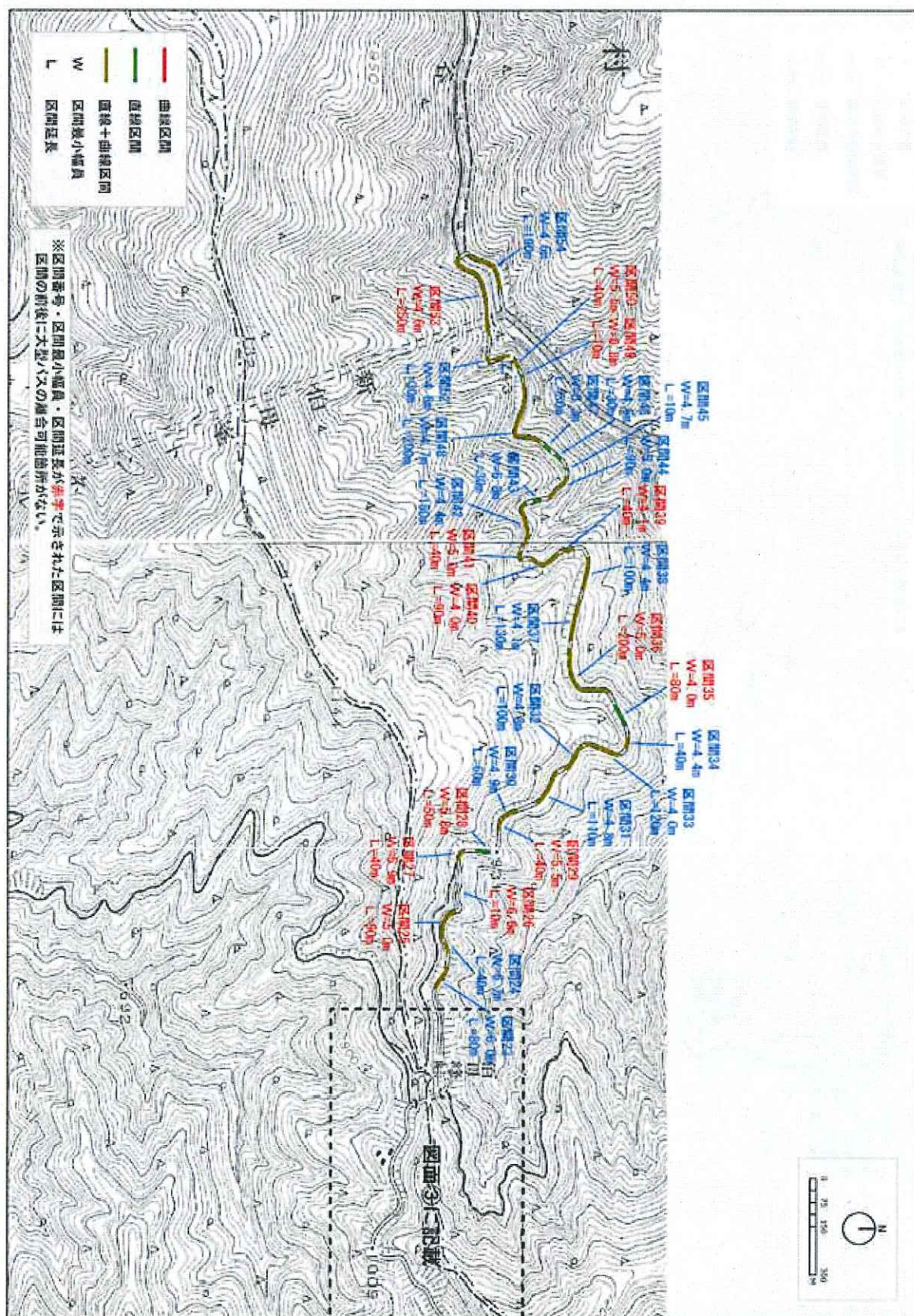


図 I-1-5 大台ヶ原ドライブウェイの幅員狭小区間位置図④

4. 林道辻堂山線に関する調査結果

(1) ヒアリング調査結果

1) 迂回路として利用することを決定した経緯

林道辻堂山線が国道 169 号の迂回路に選定された経緯は下記の通りである。

地元等からの要請
①上北山村や下北山村住民にとって国道 169 号線は生活道路であり、一刻も早い開通を願う声が多数あった。
②三重県側からの物資の輸送ルートのひとつであり、早期の開通要請があった。
③観光関連業界からも、観光客減少への影響が懸念されることから、早期の開通要請があった。

奈良県吉野土木事務所の対応
①国道 169 号線の崩落事故により死亡者が発生していたことから、万全の整備が完了するまで開通させるわけにはいかないという事情があった。そのため、迂回路の検討を行った。
②林道辻堂山線その他、国道 168 号線や国道 42 号線を迂回路とすることを検討した。
③国道 168 号線や国道 42 号線経由では 4 時間以上かかる一方で、林道辻堂山線ではおよそ 1 時間で通過することが可能であることから、林道辻堂山線（国道 169 号から林道辻堂山線にいたるまでの県道大台河合線および村道二又経ヶ峰線を含む）を迂回路とすることに決定した。
④本来なら冬期閉鎖期間であることから、落石等の障害物の撤去や安全のための施設の設置などの事前整備を実施するとともに、運用にあたって通行制限等を設けて安全かつ円滑な運用ができるよう配慮した（具体的には「4）事前整備と運用管理の内容」を参照）。

2) 通行制限の内容

吉野土木事務所では林道を実際に走行してどのような通行制限を実施すべきかを検討した。その結果、以下の 2 つの規制を設けることとした。

①車種・積載量制限

林道の勾配がきつ（およそ 6km の延長に対して標高差はおよそ 700m）、カーブの曲線半径が小さい（10m 未満）区間も多いことから、通行可能車両を積載量 2t 以下の普通車に限定することとした。

②時間制交互通行

幅員が狭小な区間が多く、離合困難による交通停滞や事故が発生する恐れがあることから、時間制交互通行を実施することとした。

3) 運用期間等

■運用期間

平成 19 年 3 月 1 日（木）～ 4 月 20 日（金）の 51 日間

■交互通行実施区間

県道大台ヶ原公園川上線・林道辻堂山線分岐点（林道ゲート）から

県道大台河合線 上北山村小椋地内（上北山村健民運動場から北約 1 km 地点）

■交互通行実施時間

3月21日までは各方向1日5回、3月22日以降は各方面1日6回の交互通行が実施された。

4) 事前整備と運用管理の内容

国道の迂回路として利用する場合でも林道辻堂山線の管理責任は上北山村にあることから、奈良県では上北山村に管理責任問題が発生しないよう、県が費用を全額負担することにより、以下に整理するような事前整備および運用管理を実施した。

事前整備
①開通前の落石等障害物の撤去
②カーブミラーやガードレールの補修・増設
③注意看板の設置
④路肩の補強 等

運用管理
①交互通行区間両端へのガードマンの配置
②通行する車両隊列の先頭および最後尾への誘導車両の配置
③除雪および融雪剤・凍結防止剤の散布
④落石等障害物の確認および撤去などの道路点検補修 等

(2) 現地調査結果

林道辻堂山線全体の概要を示すため、概ね数百メートルごとに幅員を測定して周辺状況を記録した。調査地点の位置は図に示すとおりであり、図中で地点番号が赤字で記された地点が、マイクロバスが退避可能な箇所である。

この結果、林道辻堂山線では、マイクロバスが退避可能な箇所はきわめて少ないため、マイクロバス以上のサイズの公共交通機関の通行は困難であると考えられる。

表 I - 1 - 2 調査地点の現況

地点番号	起点からの距離※	実測幅員	退避可否
1	0.0km(林道起点)	5.0m	×
2	0.1km	4.2m	×
3	0.5km	4.0m	×
4	0.7km	4.8m	○
5	0.95km	4.0m	×
6	1.2km	4.0m	×
7	1.8km	4.4m	×
8	1.85km	3.4m	×
9	2.0km	4.0m	×
10	2.15km	5.9m	○
11	2.4km	3.5m	×
12	2.75km	7.8m	○
13	3.1km	4.0m	×
14	3.7km	5.9m	○
15	4.1km	5.0m	×
16	4.2km	11.2m	○
17	4.4km	4.0m	×
18	4.8km	3.5m	×
19	5.1km	4.0m	×
20	5.5km	6.8m	○
21	5.65km	—	×
22	5.7km	4.0m	×
23	5.9km	9.5m	○
24	6.15km	4.0m	×
25	6.9km	3.0m	×
26	7.2km	6.8m	○
27	7.6km(林道終点)	3.8m	×

※林道起点からの距離は車の走行距離メーター(0.1km単位)を利用して計測した

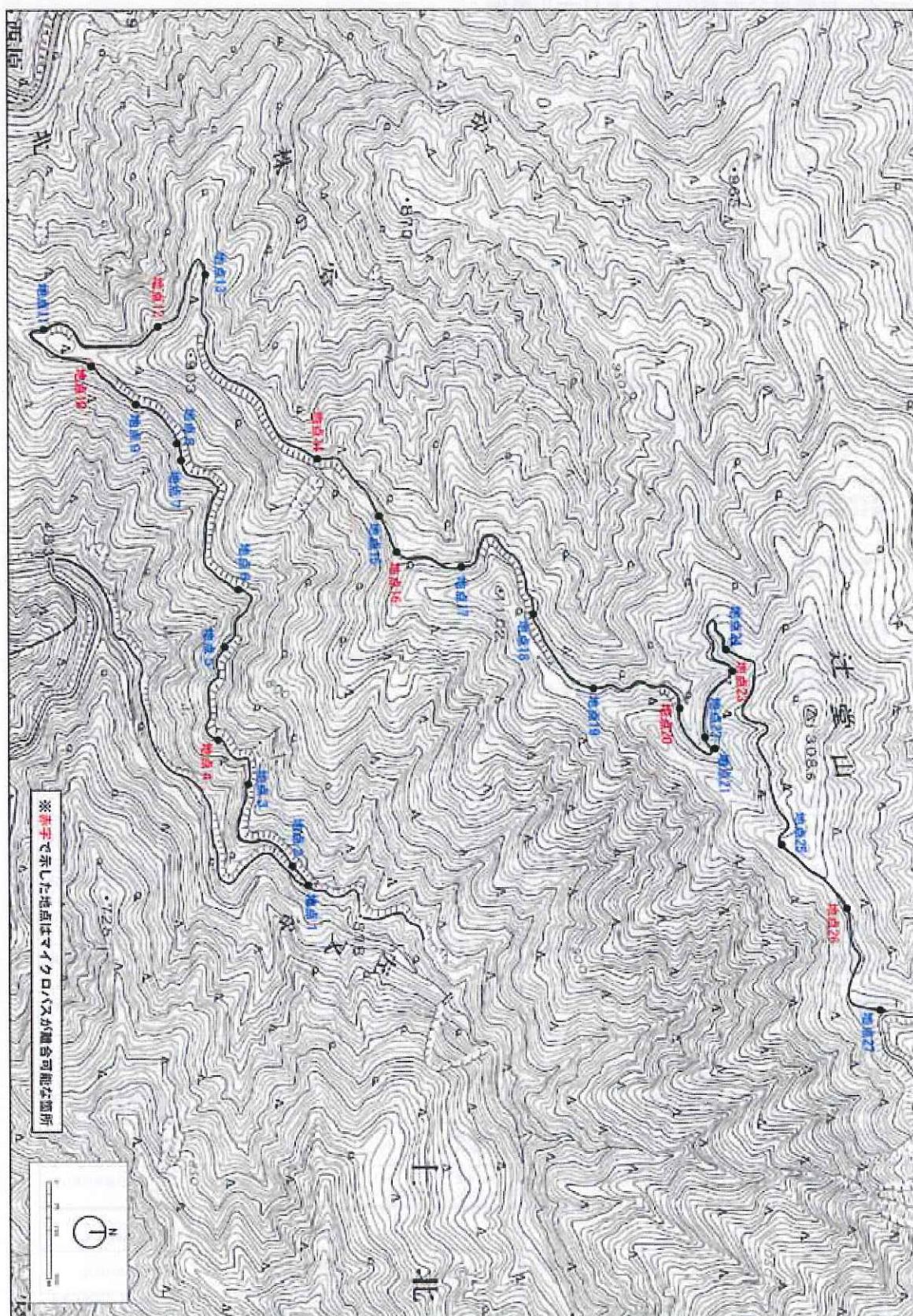


図 I - 1 - 6 林道辻堂山線における調査地点

I-2. 自動車交通量のコントロール事例

1. 調査対象

各地における自動車交通量のコントロールの実施事例の中から、以下の事例を対象として調査を行い、地域の概要、自動車交通量コントロールの導入の経緯、コントロールの内容等について整理した。調査対象地区の概要は、表I-2-1のとおりである。

- ①国立公園における自動車交通量コントロール実施地区（17 公園 28 地区）のうち、大台ヶ原と同様の山岳観光地である 10 公園 16 地区
- ②国立公園以外の各自治体における自動車交通量コントロール実施地区（5 地区）

表 I-2-1 調査対象地区の概要

区分	No.	地区	開始年次	規制区間	規制期間	代替交通	乗換え駐車場	実施主体
国立公園	1	富士箱根伊豆国立公園 富士山地帯【静岡県】	H 6	富士山スカイライン：旧料金所～富士山五合目（13.6km） 第1種特別地域、第2種特別地域、第3種特別地域	（合計17日間） H21：7/17～20、8/7～16、8/21～23	シャトルバス	1箇所（1,160台） 無料	富士山スカイライン渋滞対策協議会
			H19	ふじあざみライン：登山区間入口～五合目駐車場（11.5km） ※社会実験	（合計6日間） H21：8/7～9、8/14～16	シャトルバス シャトルタクシー	1箇所（1台） 無料	富士山須走口適正利用に向けた社会実験協議会
		富士箱根伊豆国立公園 富士山地帯【山梨県】	H 6	富士スバルライン：有料道路料金所～富士五合目（23.5km） 特別保護地区、第1種特別地域、第2種特別地域	（合計12日間） H21：8/7～18	シャトルバス	4箇所（計1,300台） 無料	富士スバルライン自動車利用適正化連絡協議会
	2	中部山岳国立公園 上高地地区【長野県】	S 50 (H16～ 観光バス 規制)	県道上高地公園線：中の湯～上高地（6.3km） 特別保護地区、第2種特別地域	通年（冬期閉鎖） 観光バス規制：合計32日間（H21：7/18, 19, 8/1, 2, 8～16, 21, 22, 9/19～23, 26, 27, 10/3, 4, 10～12, 17, 18, 24, 25）	シャトルバス	【長野県側】1地区（計1,500台） 有料 【岐阜県側】1箇所（計800台） 有料	上高地自動車利用適正化連絡協議会
		中部山岳国立公園 乗鞍地区【長野県】	H15	県道乗鞍エコーライン：三本滝～星平（14.0km） 特別保護地区、第1種特別地域、第2種特別地域	通年（冬期閉鎖）	シャトルバス	3箇所（計800台） 無料	乗鞍自動車利用適正化連絡協議会
		中部山岳国立公園 乗鞍地区【岐阜県】	H15	県道乗鞍スカイライン：平湯峠～星平（14.1km） 特別保護地区、第1種特別地域、第2種特別地域、普通道路	通年（冬期閉鎖）	シャトルバス	2箇所（計2,300台） 有料	乗鞍自動車利用適正化連絡協議会
	3	白山国立公園	S 63	県道白山公園線：市ノ瀬～別当出合（6.2km） 第2種特別地域、第3種特別地域	（合計54日間） 7/10～12, 17～20, 23～28, 30, 31, 8/1～4, 6～11, 13～16, 21～23, 28～30, 9/5, 6, 12, 13, 18～23, 26, 27, 10/2～4, 9～12	シャトルバス	1箇所（400台） 無料	石川県白山自動車利用適正化連絡協議会
	4	知床国立公園 カムイワッカ地区	H11	道道知床公園線知床五湖～カムイワッカ区間（11.0km） 第2種特別地域（一部特別保護地区）	（合計70日間） H21：7/13～9/20	シャトルバス	2箇所（1台） 無料	知床国立公園カムイワッカ地区自動車利用適正化対策連絡協議会
	5	大雪山国立公園 高原温泉地区	H 9	町道高原温泉線・上川町高原大橋・車道分岐点～高原温泉（10.0km）	（合計9日間） H20：9/20～28	シャトルバス	1箇所（計700台） 有料	高原温泉・銀泉台地区自動車利用適正化対策協議会
		大雪山国立公園 銀泉台地区	H14	道々銀泉台線・上川町大雪ダム湖畔橋～銀泉台（15.0km） 第1種特別地域、第2種特別地域	（合計12日間） H20：9/12～23	シャトルバス	〃	高原温泉・銀泉台地区自動車利用適正化対策協議会
	6	磐梯朝日国立公園 乗鞍・越前沼地区	H17	県道337号線/国道439号線～金沢峠（40km） 普通地域・公園区域外	（合計45日間） H21：6/6～7/20	シャトルバス	1箇所（計300台） 無料	雄国沼自動車利用適正化連絡協議会
	7	尾瀬国立公園 （福島県）	S 49	県道沼田・檜枝岐線御池～沼山区間（9.6km） 特別地域	通年	シャトルバス	2箇所（計1,300台） 有料	福島県尾瀬自動車利用適正化連絡協議会
		尾瀬国立公園 （群馬県）	S 49	群馬県道津奈木峠待峠線津奈木～待峠峠口区間（3.5km） 特別地域	（合計116日間） H21：5/22～8/2, 8/7～9, 9/14～16, 8/21～23, 8/28～30, 9/4～6, 9/11～13, 9/18～10/12	シャトルバス 乗合タクシー	6箇所（計1,160台） 有料	片品村尾瀬交通対策連絡協議会
	8	日光国立公園 小田代ヶ原地区	H 5	市道1002号線赤沼～平手ヶ浜区間（8.7km） 第1種特別地域、第2種特別地域、普通道路	通年 ※シャトルバス運行はH21：4/26～11/30まで	シャトルバス	1箇所（計1台） 無料	中禅寺湖周辺地域利用適正化推進連絡協議会
		日光国立公園 歌ヶ浜地区	H11	市道1059号線 第1種特別地域	通年	無し	無し	中禅寺湖周辺地域利用適正化推進連絡協議会
	9	吉野熊野国立公園 吉野山地区	H 6	県道17号線および県道37号線（12.5km） 第2種特別地域、第3種特別地域	（合計34日間） H21：3/28～4/30	シャトルバス	4箇所（計1,500台） 有料	吉野山シャトルバス運営委員会
	10	霧島屋久国立公園 屋久島地区	H12	荒川三叉路～荒川登山口間（4.0km） 第2種特別地域	（合計67日間） H21：5/2～5, 7/18～9/22	シャトルバス	1箇所（約160台） 無料	屋久島山岳部車両運行対策協議会
国立公園以外の各自治体	1	武蔵野市	H 7	吉祥寺駅～ムーバーク	通年	路線バス	1箇所（75台） 有料	吉祥寺ムーバーク&パーキング事業運営協議会
	2	京都市	H13	主要鉄道駅～嵐山、東山等の主要観光地	（合計5日間） H20：11/22, 23, 24, 29～30	路線バス 電車	市内3箇所（550台） 有料	京都市都市計画局
	3	奈良公園	H20	主要駅～奈良公園周辺の観光地 ※社会実験	（合計3日間） H21：10/31, 11/1, 3	路線バス レンタルバイク	3箇所（計930台） 無料	奈良県土木部道路・交通環境課 奈良市都市整備部都市計画課
	4	川上村	H20	村内全域（路線バスの減少等に対して、地域公共交通活性化の取り組みを開始）	通年	路線バス タクシー	—	川上村地域公共交通活性化協議会
	5	石巻市稲井地区	H17	地区内2ルート（路線バスの廃止に対し、乗合タクシーを導入）	通年	乗合タクシー	—	稲井地域乗合タクシー運行協議会

※出典：H20年度自動車利用適正化対策等実施状況（環境省）および各協議会・自治体資料より作成

2. 国立公園における実施事例

(1) 富士箱根伊豆国立公園富士山地域

<地域の概要>

富士箱根伊豆国立公園富士山地域は、山梨・静岡両県にまたがり、美しい円錐形の成層火山である我が国最高峰の富士山(3,776m)を中心とし、通称「富士五湖」と呼ばれる山中湖・河口湖・西湖・精進湖及び本栖湖一帯と、これを取り巻く御坂山系、天子山系一帯などを包含する。富士山には寄生火山・風穴等の火山活動による特殊地形、青木ヶ原の樹海、山中のハリモミ林等、特筆すべき景観が数多く存在している。また、本地域への降雨は溶岩や火山礫を主体とする地層によく浸透して、山麓の各地で白糸ノ滝や猪之頭、富士宮等の湧水となって現れる。

昭和 11 年に富士箱根国立公園として指定を受け、昭和 30 年に伊豆半島地域が編入され、富士箱根伊豆国立公園に名称変更された。

<自動車コントロールの概要>

富士山の自動車コントロールは、静岡県側の富士山スカイラインにおける旧料金所～富士山五合目間の 13.6km、山梨県側の富士スバルラインの有料道路料金所～富士五合目間の 23.5km を対象に行われている。また静岡県側では、ふじあざみラインの登山区間入口～五合目駐車場延長約 11.5km を対象として、平成 19 年よりマイカーをコントロールするための社会実験を実施している。

導入の経緯

①富士スカイラインにおけるコントロール【静岡県】

富士スカイラインは、昭和 45 年に開通し、静岡県道路公社によって有料道路として管理されてきたが、平成 6 年 6 月で料金徴収期間が満了となることから、以後の交通需要の増大に伴う渋滞対策等、道路管理の取り扱いについて検討が必要となった。

まず平成 3 年から 4 年にかけて、静岡県道路建設課により「富士山スカイライン渋滞対策調査」が実施された。平成 4 年 2 月には「富士山スカイライン渋滞対策研究会」が発足し、現実的な渋滞対策として一般車両の乗り入れ規制が望ましいとの提言を採択した。目的として自然保護も挙げているが、主なものは渋滞の緩和である。

平成 5 年からは無料開放に向けた具体的検討が始まり、平成 5 年 10 月には関連自治体や観光事業者、交通事業者等からなる「富士山スカイライン渋滞対策協議会」(事務局：静岡県建設部道路企画室)が発足し、翌平成 6 年からマイカー規制が実施された。平成 8 年 4 月には、「国立公園内における自動車利用適正化モデル地区」に指定された。

②ふじあざみライン(須走口)における社会実験【静岡県】

須走口への利用が増加傾向にある中、駐車待ち渋滞や路肩駐車が発生等で、来訪者の快適性や安全性は低下傾向にあった。このため「富士山須走口適正利用に向けた社会実験協議会」(事務局：小山町企画調査課)では、平成 19 年より、須走口の適正利用に向けた取り組みとして、一般車乗り入れ規制の社会実験を実施している。

③富士スバルラインにおけるコントロール【山梨県】

昭和 39 年に開通した富士スバルライン（富士有料道路）では交通渋滞や人と車との混雑が問題となっていた。平成 3 年 11 月、山梨県企業局は富士山五合目に立体駐車場の建設の許可を受け、建設に着手したが、周辺環境団体等の反対を受け、平面駐車場計画にて環境庁（当時）に変更申請をすることとなった。これによって駐車容量が大幅に減少することから、平成 5 年 9 月に「富士山五合目等の利用環境の適正化に関する計画（変更）リフレッシュ計画」を環境庁（当時）に提出した。平成 4 年 8 月には、関係機関による「自動車利用適正化連絡協議会」が発足し、協議の上、平成 6 年 7 月からマイカー規制が実施された。さらに平成 9 年度からは規制日を静岡県側と合わせ、旧盆と週末を 2 回含む入れた連続 1 週間で実施している。

なお、富士スバルラインでは平成 17 年 6 月 6 日をもって有料道路の料金徴収期限がきたが、国土交通省は、通行を無料化すれば通行車両が急増し、富士山の自然環境破壊が進む一方、除雪などの維持管理に多額の費用がかかるとの判断から、期限後も料金を徴収できる「管理有料道路制度」を導入した。この制度によるスバルラインの有料化は全国 3 路線目であったが、環境保全を目的とした導入は初めての例であった。これにより、通行料は従来の普通車 2,300 円（往復）から 2,000 円に、軽自動車は 1,700 円から 1,600 円に改定された²。

なお平成 21 年 12 月に開催された「富士スバルライン自動車利用適正化連絡協議会」において、平成 22 年度の規制期間が例年通りの 12 日間（8 月 6 日～17 日）と決定された。富士山吉田口旅館組合等の山小屋経営者らが、環境保全等を理由に期間の延長を求めているが、山梨県は 2011 年度開業予定の新県営駐車場の完成後に期間延長を実施する考えを示している。これにより、マイカー規制実施期間中の臨時駐車場は 5 箇所（最大収容台数 2,065 台）となる予定である。

コントロールの内容

通行規制の対象となるのは、原動機付自転車、自動二輪車、軽自動車、普通自動車、10 人乗り以下のマイクロバス、ワゴン車等である。規制期間については、毎年、それぞれの協議会において日程が決定されている。静岡県側は、規制開始当初の平成 6、7 年はお盆をはさんだ 7 日間であったが、平成 8 年以降は同時期の 10 日間に延長した。その後さらに延長され、平成 21 年は 17 日間であった。山梨県側は、平成 6～8 年までは 7 月の最終週と 8 月の第 1 週の週末と盆前後の数日間を設定していたが、平成 9 年からは静岡県側と同日程の盆前後のみの 10 日間となった。平成 21 年は 12 日間実施している。

乗換え駐車場は、静岡県側では水ヶ塚駐車場で 1,160 台の駐車が可能であり、無料で利用できる。山梨県側でも無料駐車場を 4 ヶ所設置、約 1,300 台を収容できる。シャトルバスは両県とも 30 分間隔で運行している。静岡県側は上りが 6:00～22:00、下りが 7:00～23:00 の運行、山梨県側は上りが 5:30～23:20、下りが 6:25～23:00 である。シャトルバスの往復運賃は、静岡県側では 1,300 円、山梨県側で 1,700 円である。

² 「維持管理有料道路制度」富士山 NET、山梨日日新聞社より

表 I-2-2 マイカー規制の概要（平成 21 年度）

	静岡県側	山梨県側
開始年	平成 6 年	平成 6 年
区間	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～富士五合目間（23.5km）
規制期間	17 日間（7/17～7/20、8/7～16、8/21～23、冬季閉鎖）	12 日間（8/7～8/18）
通行できない車両	一般車両（タクシー、観光バス、許可車両等を除く）	一般車両（タクシー、観光バス、許可車両等を除く）
代替交通	シャトルバス 事業者：富士急静岡バス 料金：片道 1,120 円、 往復 1,300 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 1,440～1,480 円、 往復 1,700 円 運行間隔：30 分 運行時間：50 分（片道）
乗換え駐車場	1 箇所（計 1,160 台） 無料	4 箇所（計 1,300 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

出典：静岡県道路局資料、山梨県道路公社富士山有料道路管理事務所資料

表 I-2-3 ふじあざみラインにおける社会実験の実施日（H19～H21）

<平成 19 年>	8 月 17 日（金）0 時から 19 日（日）24 時まで
<平成 20 年度>	8 月 8 日（金）0 時から 10 日（日）正午まで 8 月 15 日（金）0 時から 17 日（日）正午まで
<平成 21 年度>	8 月 7 日（金）0 時から 9 日（日）正午まで 8 月 14 日（金）0 時から 16 日（日）正午まで

※延べ日数 6 日間

出典：静岡県建設部・道路企画室資料



図 I-2-1 富士山スカイライン（左）・ふじあざみライン（右）

出典：静岡県建設部・道路企画室資料



図 I-2-2 富士スバルライン

出典：富士スバルライン・マイカー規制案内パンフレット

(2) 中部山岳国立公園

1) 上高地地区【長野県】

<地域の概要>

上高地は、中部山岳国立公園の南部に位置し、穂高連山、焼岳、霞沢岳などの山々に囲まれ、梓川の流れに沿って開けた標高 1,500m の細長い盆地である。日本を代表する山岳景勝地であり、穂高連山や焼岳の眺めや、明神池、田代池などの景勝で知られる。また槍ヶ岳や穂高連山、焼岳への登山基地となっている。焼岳は、北アルプス唯一の活火山であり、大正池は大正 15 年の噴火で梓川の流れが堰き止められ成立したものである。また上高地周辺は、この火山を源とした温泉資源にも恵まれている。

昭和 9 年に国立公園に指定されたのを機に、上高地までのバスが運行されるようになり、誰もが気軽にいくことが出来る観光地として、またマイカーの普及も拍車をかけ、年々観光客の数が増えた。平成 9 年の安房トンネルの開通により、さらに上高地への観光客が増加している。

<自動車コントロールの概要>

導入の経緯

上高地へは昭和以前は徒歩でしか通れない峠道であったが、昭和初期に釜トンネルが開通すると、「原始の自然が残されているながら手軽に誰でも訪れることの出来る観光地」として知られるようになる。昭和 40 年代に入り、マイカー所有者が増加すると同時に、東京電力の安曇三ダム工事用の道路が国道 158 号線に転用され、自動車の乗入れが増加し始めた。行楽期には道路渋滞が激しくなり、上高地の自然の変容が顕著になった。

このような状況の中、昭和 50 年には混雑する行楽期を中心にマイカー規制が行われ、平成 8 年からは通年規制が行われるようになった。また平成 9 年の安房トンネル開通後は、上高地への岐阜県側からのアプローチが近くなったこと、岐阜県側の国立公園利用拠点や高山市観光などと連携して利用することが容易になったことなどから、主に観光バスによる入山が増加し、渋滞の発生や集団施設地区の混雑等、国立公園としての適正な利用が損なわれるようになってきた。このため、平成 16 年 7 月から、利用集中日における観光バス・マイクロバスに対する規制が開始されることになり、道路運送法第 4 条に基づく許可を受けた路線バス以外は運行禁止となった。

表 I-2-4 マイカー規制の経緯

S43 年	国道 158 号が全面改良され、マイカーの上高地乗り入れが増え始める
S44 年	日本自然保護協会がマイカー規制を提唱。県警もマイカー規制を提案
S45 年	国、県、安曇村が上高地の交通対策として①自然保護を最優先、②特別保護地区内での駐車場増設はしない、の 2 点を掲げる
S46 年	環境庁設置。上高地の渋滞状況がピーク
S49 年	環境庁「国立公園内における自動車利用適正化要綱」制定
S50 年	夏季 30 日間 (7/26～) マイカー規制開始。夜間通行禁止
S52 年	秋季マイカー規制開始
S57 年	春季マイカー規制開始
S63 年	土・日・祝全面規制
H 8 年	通年規制へ
H16 年	観光バス規制 (30 日間) へ

出典：上高地自動車利用適正化連絡協議会資料

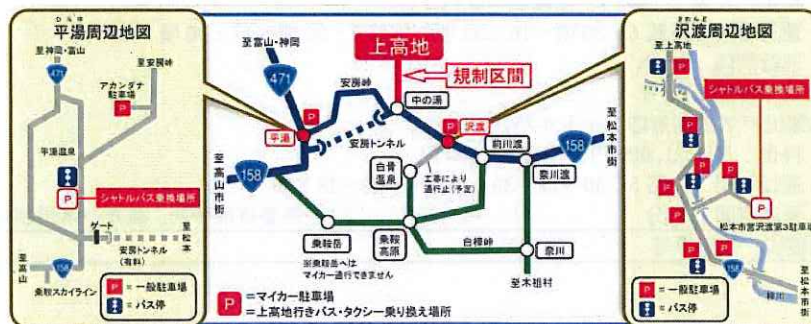
表 I - 2 - 5 観光バス規制の経緯

H9	安房トンネル開通により観光バスの入山が増加、利用の集中による渋滞、混雑の発生	
H11	任意で観光バスから路線バスへの乗換えを関係者に要請 →効果が顕著ではない →許可車両の不適切な入込、許可車両数が多すぎることも問題	
H15. 1. 30	平成 14 年度第 2 回交通対策小委員会	バス規制案を事務局が提示
H15. 3. 19	平成 14 年度第 3 回交通対策小委員会	方向性の合意
H15. 3. 27	平成 14 年度総会	概ね合意。
H15. 6. 5	平成 15 年度第 1 回交通対策小委員会	引き続き小委員会で検討
H15. 6. 18	平成 15 年度第 2 回交通対策小委員会	駐車場方針、規制日程提示
H15. 10. 15~16	の 2 日間に観光バス通行規制試行	駐車場確保、規制日数合意
H16. 7. 24~8. 22	本格実施へ	
H17	夏季から秋季にかけての利用集中日（計 32 日間）で実施	

出典：上高地自動車利用適正化連絡協議会資料

コントロールの内容

上高地では、中の湯ゲートから上高地バスターミナルまでの県道 6.3km が対象となっている。マイカーに対しては通年の規制が行われているが、加えて平成 16 年度からは期間を限定して、観光バス・マイクロバスに対する規制が実施されている。平成 21 年度の観光バス・マイクロバス規制は 7 月 18 日から 10 月 25 日までの土日、お盆期間を中心に実施された。



2009 年 上高地渋滞予測・バス規制日

日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
月																															
4月																木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	
5月	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日
6月	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水
7月	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金
8月	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月
9月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木
10月	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土
11月	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火

※上の図から上高地駐車場までの道の渋滞予測です。 渋滞が予測される日 バスの規制日 車両規制日

※中の湯から上高地駐車場までの区間の渋滞予測です。
※天候その他の要因で渋滞状況は大きく変わるのでご注意ください。

図 I - 2 - 3 上高地マイカー規制区域（上）と上高地渋滞予測・バス規制日

出典：上高地自動車利用適正化連絡協議会チラシ「上高地交通規制 2009」

マイカーや観光バスからシャトルバスへの乗換え駐車場は、長野県側からの車に対しては沢渡、岐阜県側からは平湯に設けられており、それぞれ 1,500 台、860 台の駐車容量がある。駐車料金は、両地区とも、普通車 500 円、観光バス 2,000 円である。

シャトルバスは、次表のように、長野県側では、10～20 分、岐阜県側では、20～30 分間隔で運行が行われている。また観光バスに対しては、事前予約によってシャトルバスが用意される。

表 I-2-6 マイカー規制の概要（平成 21 年）

	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（6.3 km）	
規制期間	通年（4/23～11/15、冬季閉鎖）	7/18～10/25 の土日・お盆休暇等
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（路線認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 1,500 台） [岐阜県側] 平湯（計 800 台） 料金：両地区とも、普通車 500 円、バイク 300 円、大型車 2,000 円	2 地区（計 160 台） [長野県側] 沢渡 [岐阜県側] 平湯 料金：2,000 円
代替交通	事業者はいずれも松本電気鉄道 ①長野県側シャトルバス（沢渡～上高地） 料金：片道 1,200 円、往復 2,000 円 運行時間：往路 5：30 頃～16：00 頃、復路 7：00 頃～17：00 頃 運行間隔：15～20 分 乗車時間：25 分 ②岐阜県側シャトルバス（平湯～上高地） 料金：片道 1,130 円、往復 2,000 円 運行時間：往路 6：30 頃～16：30 頃、復路 7：30 頃～17：00 頃 運行間隔：30 分 乗車時間：25 分 ③観光バス規制対応シャトルバス 料金：片道 21,000 円、往復 42,000 円 運行時間：往路 5：30～17：30、復路 6：00～18：30 乗車時間：25 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	

2）乗鞍地区【長野県・岐阜県】

<地域の概要>

乗鞍岳は、北アルプスの南端に位置し、岐阜県と長野県の県境をなす山岳である。乗鞍岳は、火口湖が点在するコニーデ型火山で、大日岳、摩利支天岳など 23 の峰と 7 カ所の湖、8 カ所の平原で構成されている。その姿が馬の鞍に似ていることから「乗鞍」と呼ばれるようになったといわれる。最高峰は剣ヶ峰で、日本有数の高さを誇る権現池や、高山植物が豊富なことでも有名である。また乗鞍岳の東側山麓は、乗鞍高原と呼ばれる標高 1,600m の高原で、スキー場や温泉などで知られている。

<自動車コントロールの概要>

導入の経緯

岐阜県側の平湯峠から、乗鞍岳の登山口にあたる畳平を結ぶ乗鞍スカイラインでは、かねてか

ら渋滞などの問題が生じており、7月から10月上旬までの土日には、2、3時間待ち、ピーク時には5～6時間待ちといった状況であった。このような状況は、乗鞍岳周辺の自然環境にも悪影響を与え、貴重な自然資源としての乗鞍の価値を損ねることから、岐阜県側の地元や観光業者の間で、乗鞍の自然環境を守り、再生するために、マイカー規制が必要であるとの考えが共有されるようになった。平成15年6月30日の乗鞍スカイラインの有料期間終了にあたり、岐阜県は長野県にマイカー規制の提案を行った。長野県側でも同様の渋滞問題が生じていたため検討を開始し、平成15年よりマイカー規制が開始された。

表1-2-7 マイカー規制導入までの経緯

長野県側		岐阜県側	
H13.4	第3回乗鞍管理運営体制 長野県・岐阜県打合せ会議	H13.2	乗鞍スカイライン検討委員会（第3回）
H13.5	長野県・岐阜県両県知事会議	H13.4	同左
H13.6	長野県知事乗鞍スカイライン視察	H13.5	同左
H13.7	第4回乗鞍管理運営体制 長野県・岐阜県打合せ会議	H13.7	同左
H13.7	第1回乗鞍岳自動車利用適正化協議会開催	H13.9	乗鞍スカイライン運用検討協議会第1回協議会
H13.9	第2回乗鞍岳自動車利用適正化協議会開催	H13.10	同左
H13.10	第5回乗鞍管理運営体制 長野県・岐阜県打合せ会議		第1回作業部会、第1回幹事会
H13.11	第3回乗鞍岳自動車利用適正化協議会開催	H13.11	第2回作業部会
H13.12	第6回乗鞍管理運営体制 長野県・岐阜県打合せ会議	H13.12	同左
		H14.1	第3回作業部会
		H14.3	第4回作業部会
		H14.4	同左
		H14.5	第2回幹事会、 乗鞍スカイライン運用検討協議会第2回協議会
H14.4	第7回乗鞍管理運営体制 長野県・岐阜県打合せ会議	H14.7	第1回乗鞍自動車利用適正化協議会
H14.4	第4回乗鞍岳自動車利用適正化協議会開催		
H14.6	準備会	H14.9	第2回乗鞍自動車利用適正化協議会
H14.7	第1回乗鞍岳自動車利用適正化連絡協議会		
H14.8	第1回幹事会、8.10～15 広告キャンペーンの実施	H14.11	同左
H14.9	第1回地元関係者打合せ、第2回地元関係者打合せ		
H14.10	第3回地元関係者打合せ 第2回幹事会		
H14.11	乗鞍の環境保全にかかる連絡協議会（環境省、林野庁、長野県、岐阜県、安曇村、丹生川村） 第4回地元関係者打合せ、第5回地元関係者打合せ	H15.1	同左
H14.12	第3回幹事会 地元関係者等打合せ・地元住民への説明会		
H15.1	マイカー規制に係る長野県・岐阜県打合せ会議 第6回地元関係者打合せ、第7回地元関係者打合せ	H15.5	マイカー規制の実施
H15.2	第8回地元関係者打合せ 第4回幹事会 地元住民への説明会 第2回乗鞍自動車利用適正化連絡協議会		
H15.7	マイカー規制の実施		

出典：第2回乗鞍自動車利用適正化連絡協議会資料等

自動車利用適正化の検討体制としては、長野県側に「乗鞍岳自動車利用適正化連絡協議会」、岐阜県側に「乗鞍自動車利用適正化協議会」が設けられ、両者の調整は、両県調整会議と、環境省の呼びかけによる「乗鞍の環境保全にかかる連絡協議会」で行われている。また、各県の協議会には、少人数構成の作業部会が置かれ、規制の細部について検討を行っている。また警察は、協議会に対して技術的なアドバイスを行うとともに、規制の実施を担当している。

表 I-2-8 乗鞍岳自動車利用適正化連絡協議会（長野県側）の構成

環境省松本自然環境事務所長 林野庁中信森林管理署長 国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局長 国土交通省関東地方整備局長野国道事務所長 自然公園財団上高地支部長 休暇村乗鞍高原支配人 長野県企画局交通政策課課長 長野県生活環境部自然保護課長 長野県観光部観光振興課長 長野県土木部道路管理課長 長野県土木部道路建設課長 長野県警察本部交通部交通規制課長 長野県松本地方事務所長 長野県松本建設事務所長 長野県松本警察署長 長野県環境保全研究所長	松本市安曇自治区長 松本市安曇支所長 松本市安曇支所観光商工課長 松本市議会議長 松本商工会議所会長 松本市安曇大野川町会長 乗鞍高原温泉旅館組合長 乗鞍高原温泉民宿組合長 乗鞍観光株式会社 松本電気鉄道株式会社自動車部長 上高地タクシー運営協議会会長 乗鞍高原観光アソシエーション青年部長 北アルプス山小屋交友会乗鞍代表 長野県自然保護連盟会長 長野県山岳協会自然保護委員長 学識経験者（信州大学教授）
--	---

以上 32 名

出典：長野県自然保護課資料

コントロールの内容

マイカーの乗り入れコントロールの対象となるのは、長野県側の乗鞍高原から畳平を結ぶ乗鞍エコーライン（開通期間 7/1～10/31、冬季閉鎖）と、岐阜県側の乗鞍スカイライン（開通期間 5/15～10/31、冬季閉鎖）である。期間は通年であり、タクシー、観光バス、許可車両を除く全ての一般車両が対象となっている。乗換え駐車場については、長野県側では3箇所（計 800 台）用意されており、利用料金は無料である。岐阜県側には2箇所の乗換え駐車場が用意されている。駐車料金はほおのき平では無料、アカンダナでは普通車が 500 円、マイクロバスが 1,000 円となっている。シャトルバスについては、長野県側では 60 分間隔、岐阜県側では 40 分間隔で運行されている。

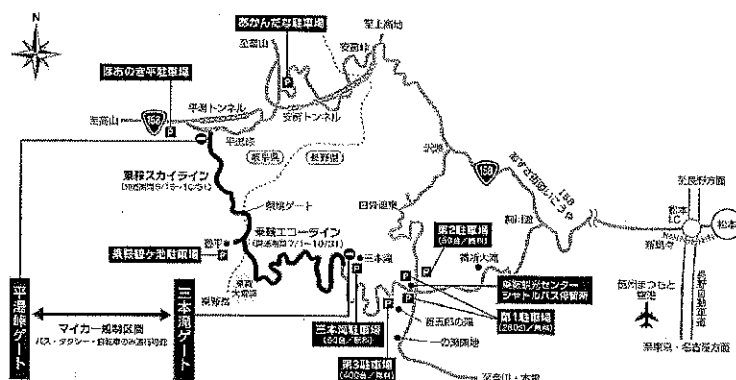


図 I-2-4 乗鞍岳周辺

出典：乗鞍高原観光案内所資料

表 I-2-9 マイカー規制の概要（平成 21 年度）

	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～豊平 (14.0 km)	県道乗鞍スカイライン・平湯峠～豊平 (14.1 km)
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、許可車両等を除く)	一般車両 (タクシー、観光バス、許可車両等を除く)
代替交通	シャトルバス 事業者：松本電気鉄道 料金：片道 1,400 円、往復 2,400 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 1,100 円、往復 2,000 円 運行間隔：40 分 (繁忙期増発)
乗換え 駐車場	3箇所 (計 800 台)・無料 観光センター前駐車場 (250 台) 善五郎の滝駐車場 (400 台) 三本滝駐車場 (50 台)	2箇所 (計 2,300 台) アカンダナ駐車場 (800 台)：有料 料金：普通車 500 円、バイク 200 円、バス 2,000 円、マイクロバス 1,000 円 ほおのき平駐車場 (1,500 台)：無料
実施主体	乗鞍岳自動車利用適正化連絡協議会	乗鞍自動車利用適正化連絡協議会

出典：松本市アルプス観光協会資料

また岐阜県では、平成 14 年に「岐阜県乗鞍環境保全税条例」を策定し、平成 15 年度の乗鞍スカイラインの開通時から利用者に対して課税・徴収している。この税収により、環境影響評価調査（大気汚染物質、酸性雨、植生、ライチョウ生息数等の調査）や環境パトロール員及び自然環境指導員の設置などの乗鞍環境保全施策を継続的に実施している³。

表 I-2-10 岐阜県乗鞍環境保全税の概要

課税目的	乗鞍地域の環境保全に係る施策に要する費用に充てるため（「乗鞍地域」とは、「中部山岳国立公園乗鞍鶴ヶ池集団施設地区及びその周辺地域」をいう。）
課税客体	乗鞍鶴ヶ池駐車場へ自動車を運転して自ら入り込む行為、又は他人を入り込ませる行為
徴収方法及び税率	・山頂駐車場にて徴収 ・税率：一人当たり 100 円程度として設定 ・乗車定員が 30 人以上の自動車を運転する者 観光バス：1 回につき 3,000 円 路線バス・代替バス：1 回につき 2,000 円 ・乗客定員が 11 人以上 29 人以下の自動車を運転する者 マイクロバス：1 回につき 1,500 円 ・乗車定員が 10 人以下の自動車等を運転する者 タクシー：300 円

出典：岐阜県総務部資料

（3）白山国立公園

＜地域の概要＞

白山国立公園は、本州中部地方の山地帯の西端に位置し、白山連峰を中心とする南北約 50km に延びる山岳国立公園である。同公園は、昭和 30 年の国定公園指定を経て、昭和 37 年、国立公園に指定された。総面積は、4 万 7,700ha で、富山、石川、岐阜、福井の 4 県にまたがっている。石川県に含まれる面積が最も大きく、総面積の 54% を占めている。

主峰の御前峰 (2,702m) を中心として、大汝峰 (2,684m)、剣ヶ峰 (2,677m) が山頂部を形

³ 乗鞍スカイラインのマイカー規制と乗鞍環境保全税の導入、『特集－自然公園の管理運営と費用負担』（2008）、国立公園 No. 667

成し、付近には、翠ヶ池、紺屋ヶ池、千蛇ヶ池などの高山湖が点在している。御前峰をはじめとする標高の高い地区は日本の高山帯の西南限にあたり、高山植物が豊富である。またハイマツ、アオモリトドマツなど白山を分布の西南限とする植物も多い。山腹の標高 500～1,500mには、ブナの原生林が広く残されており、このような豊かな植生は、ツキノワグマ、ニホンカモシカなどの大型ほ乳類や、イヌワシ、クマタカなどの大型鳥類の重要な生息地となっている。

<コントロールの内容>

導入の経緯

自動車利用適正化のため、マイカー規制が導入されたきっかけは、主要な登山口である別当出合の駐車スペースの不足によって渋滞が発生し、路線バスの通行が阻害されるようになったことである。このような状況が地球環境に及ぼす影響が大きいとの観点からマイカー規制が計画されることになった。

規制の対象となったのは、ビジターセンター等の立地する市ノ瀬から、登山口の別当出合までの県道 6.2km の区間である。規制については、計画当初より賛成する意見が多かった。規制の際には、マイカー利用者は市ノ瀬で駐車し、シャトルバスに乗り換える計画としたが、もともと市ノ瀬に駐車場があったため、新たな整備の必要はなかった。市ノ瀬の駐車場周辺には、ビジターセンターと旅館以外、あまり施設がなかったため、マイカー規制による市ノ瀬周辺への影響については、特に問題にならなかった。山小屋の関係者からは当初、利用者の減少を懸念する声もあげられたが一応の合意が得られ、計画が進められた。

こうして昭和 63（1988）年より、白山のマイカー規制が開始された。当初は 7、8 月のみ、規制を行っていたが、紅葉の時期の利用者が増加したため、9 月と 10 月初旬までを規制の対象に加えるようになった。

マイカー規制は、白峰村長を筆頭に、行政担当者や宿泊施設の経営者など、関連行政、観光事業者等よりなる「石川県白山自動車利用適正化連絡協議会」を実施主体として行われている。同協議会は、年数回の会議を開いて、自動車利用適正化のあり方について検討を行っている。

コントロールの内容

マイカー利用者は、市ノ瀬で駐車し、シャトルバスに乗り換えて別当出合の登山口で下車することになる。市ノ瀬の駐車場の容量は約 400 台であり、無料で利用できる。

規制期間は、7 月から 10 月中旬の間の指定日である。規制日は、主にこの期間の混雑日である金曜日から日曜日にかけて指定されている。規制時間は、規制開始日の夜 20：00 から、最終日の 12：00 までである。また、特に混雑が予想される 7 月中旬から 8 月中旬、10 月中旬などには、日曜の規制が終日となり、月曜日の正午まで延長して規制期間が設けられている。

平成 21 年度の規制は、7 月 10 日から 10 月 12 日までの期間の土日祝を中心に、延べ日数 54 日間⁴実施された。

⁴ 7/10～12,17～20,23～28,30,31, 8/1～4,6～11,13～16,21～23,28～30, 9/5,6,12,13,18～23,26,27 出典：白山自然保護センター資料

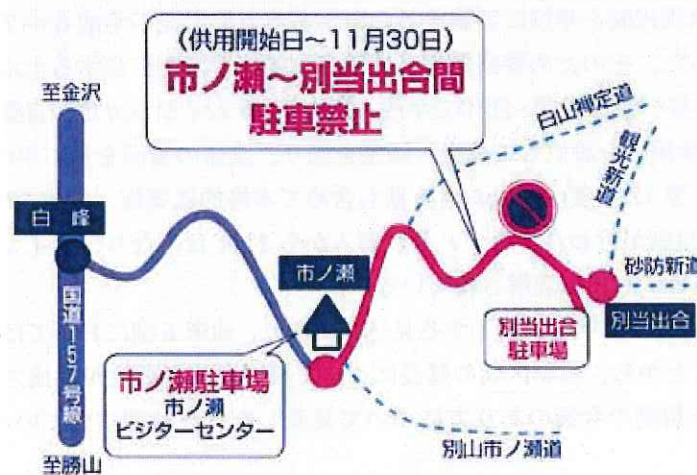


図 I-2-5 白山

出典：白山自然保護センター資料

表 I-2-11 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 (約 400 台、無料)
実施主体	石川県白山自動車利用適正化連絡協議会

出典：白山自然保護センター資料

(4) 知床国立公園カムイワッカ地区

<地域の概要>

知床国立公園は、原始性の高い国立公園で、陸域にはオジロワシ、シマフクロウ、ヒグマなどが生息し、川にはシロザケなどが遡上する。また、海域にはシャチ、マッコウクジラ、ゴマフアザラシなどが繁殖や採餌に訪れ、陸・川・海のつながりと豊かな生物相が大きな特徴になっている。平成 17 年 7 月には世界自然遺産に登録された。

カムイワッカ地区は斜里町に位置しており、活火山である知床硫黄山の中腹から湧き出る温泉が川に流れ込み、川全体が流れる温泉のようになっている。なおカムイワッカ川上流部に浮石による落石の恐れがあるため、「一の滝」より上流への立ち入りは禁止されている。

<自動車コントロールの概要>

導入の経緯

原始性に富む大自然や野生生物とのふれあいを求めて、毎年多くの利用者が知床国立公園を訪れているが、その大半は夏期に集中しており、この時期の道道知床公園線の「知床五湖～知床大橋」間のカムイワッカ方面については、特に入り込み車両が増大する実態があった。

このため、自然環境の保全と快適な利用環境の確保、更には交通事故の防止にも資するために

は、同区間は一定の車両規制を早期に実施する必要があるとの考えが平成6～7年に地元の関係団体等の内外に強まった。そのため警察署や当該道路の維持管理を担当する土木現業所、また観光関係・自然保護団体等の関係機関・団体で平成10年に「カムイワッカ地区自動車利用適正化対策連絡協議会」（次表参照）を設置して協議・調整を図り、全体の賛同を得て平成11年度に試行として導入実施した。翌12年度からはお盆時期も含めて本格的に実施、平成17年からは道道の工事に伴い70日間の規制が行われてきている。導入から11年目となり、マイカー規制について地元関係者・公園利用者にも概ね理解されている。

なお、道道の工事が平成22年度に終了する見込みであり、知床五湖においては駐車場待ちの渋滞が予測されていることから、規制区間の延長について検討する必要性が指摘されており、協議会においてもマイカー規制の今後のあり方について見直しを行う時期にきている⁵と評価されている。

表1-2-12 マイカー規制の経緯

H11	・自然環境の保全、快適な利用環境の確保及び交通事故防止に資するため、マイカー規制開始
H12～H16	・7月末から8月中旬までの23日間のマイカー規制 ・マイカー規制期間とその前後に実施した知床財団（旧自然トピアしれとこ管理財団）の調査によると、マイカー規制期間前後でも、駐車車両が40台以上になることもあり（平成15年度調査で18台～70台、平成16年度調査で21台～45台）、バスの立ち往生が発生したこともあった。
H17～H22	・7月13日から9月20日までの70日間マイカー規制 ・それ以外の期間は、落石防止対策工事のため通行止め

出典：平成21年度第1回カムイワッカ地区自動車利用適正化対策連絡会、資料5-1（H21.6.17開催）

表1-2-13 カムイワッカ地区自動車利用適正化対策連絡協議会の構成

北海道開発局網走開発建設部技術管理課長 網走道路事務所工務課長 北海道森林管理局網走南部森林管理署長 流域管理調整官 業務第一課長 北海道運輸局北見運輸支局首席運輸企画専門官 北海道警察北見方面本部交通課長 斜里警察署交通課長 北海道網走土木現業所企画調整室長 管理課長 道路建設課長 事業課長 斜里出張所長 ウトロ自治会総務部長 株式会社ユートピア知床代表取締役 北見地区ハイヤー協会長	北見地区バス協会 斜里バス株式会社取締役事業統括本部長財団法人自然公園財団知床支部所長 財団法人知床財団普及研修係長 知床温泉旅館協同組合理事長 知床自然保護協会理事長 知床斜里町観光協会長 知床民宿協会長 環境省釧路自然環境事務所長 ウトロ自然保護官事務所 北海道網走支庁環境生活課長 自然環境係長 斜里町長 経済部長 商工観光課 環境保全課
---	--

出典：平成21年度第1回カムイワッカ地区自動車利用適正化対策連絡会出席者名簿（H21.6.17開催）

自動車コントロールの内容

規制区間は、道道知床公園線の知床五湖～カムイワッカの約11.0kmである。規制対象はシャトルバス以外のすべての一般車両、自転車、歩行者となっている。シャトルバス（事業者：斜里

⁵ 平成21年度第1回カムイワッカ地区自動車利用適正化対策連絡協議会、資料3（H21.6.17開催）

バス株式会社)は、「ウトロ温泉ターミナル」および「知床自然センター」から発着しており、利用者の多いお盆時期(H21年では8月9日～17日)には「知床自然センター」、「知床五湖」、「カムイワッカ湯の滝」の間を20分間隔で交互に運行している。

なお知床五湖駐車場までは、車両の乗り入れが可能であるが、非常に混雑するために、知床五湖駐車場にマイカーを駐車してシャトルバスへの乗り換えることはできない。

表 I-2-14 マイカー規制の概要(平成21年度)

規制開始	平成11年
規制区間	道道知床公園線の知床五湖～カムイワッカ(約11km)
規制期間	7/13～9/20
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430～900円、小人220～450円
乗換え駐車場	ウトロ温泉ターミナル、知床自然センター(無料)
実施主体	カムイワッカ地区自動車利用適正化対策連絡協議会

出典:「2009年度マイカー規制のご案内」チラス



図 I-2-6 マイカー規制区域

出典:「2009年度マイカー規制のご案内」チラス

(5) 大雪山国立公園高原温泉地区・銀泉台地区

<地域の概要>

本公園は、北海道の中央部に位置し、226,764haの面積を有する日本最大の山岳公園である。お鉢カルデラを形成する大雪火山群、活火山の十勝岳を主峰とする十勝岳連峰、然別湖周辺の然別火山群及び日高系の古成層からなる石狩岳連峰を包含しており、特徴的なものとして火山活動に起因する地形(柱状節理・カルデラ・泥火山等)や寒冷地の地形・地質現象(周氷河地形・永久凍土・構造土等)がみられる。山頂部の標高は2,000m程度であるが高緯度に位置していることから本州の3,000mクラスの山岳に匹敵する環境であり、公園内の随所に滝、峡谷、雪渓、雪田、函などの興味深い地形が存在している。また、公園内には天然湖である然別湖や人造湖である大雪湖、糠平湖があるほか、各所に温泉が湧出している。

<自動車コントロールの概要>

高原温泉・銀泉台地区では、マイカー利用による混雑の緩和と排気ガス等からの自然環境保護、

および道路の幅員減少等による交通事故防止を目的として、紅葉の時期にマイカー規制を実施している。混雑を予想される日の前日の夜間通行止とし、規制日の昼間はマイカーの乗り入れを規制し、代替交通機関としてシャトルバスを運行している。大雪レイクサイト臨時駐車場に高原温泉・銀泉台行きシャトルバスの臨時停留所を設置している。またシャトルバス内において高原沼歩道・銀泉台の情報提供と、沼利用に関する注意事項を放送している。

表 I-2-15 マイカー規制の概要（平成 20 年度）

規制開始	高原温泉地区：平成 9 年～、銀泉台地区：H14 年～
規制区間	町道高原温泉線（上川町高原大橋・車道分岐点～高原温泉）10.0km 道々銀泉台線（上川町大雪ダム湖畔橋～銀泉台）15.0km（合計 25.0km）
規制期間	7 月～9 月中旬の指定日 高原温泉地区（計 9 日間）9/20～28、銀泉台地区（計 12 日間）9/12～23
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、許可車両、緊急車両を除く）
代替交通	シャトルバス、料金：片道大人 350～400 円 ※概ね 30 分毎に運行
乗換え駐車場	大雪レイクサイト（約 700 台）
実施主体	高原温泉・銀泉台地区自動車利用適正化対策協議会

出典：上川町企画商工観光課資料



図 I-2-7 マイカー規制区域

出典：「日本の国立公園」環境省資料

（6）磐梯朝日国立公園裏磐梯（雄国沼）地区

＜地域の概要＞

磐梯朝日国立公園は、山形県、福島県、新潟県の三県にまたがり、面積 186,404ha と陸域では我が国で 3 番目に大きな国立公園である。その区域は、大きく出羽三山・朝日地域、飯豊地域、磐梯吾妻・猪苗代地域に分かれている。

「磐梯吾妻・猪苗代地域」の磐梯地区は、磐梯山などからなる磐梯火山と猫魔ヶ岳などからなる猫魔火山などから構成され、色彩豊かな大小数百の湖沼群は、1888 年の磐梯山の大爆発により桧原川が堰き止められ、生まれた。また本地区は、日本を代表する野鳥の生息地として知られ、植生は火山活動の影響を受けたため、アカマツ林やススキ原、イタドリ群落等の火山高原植生が特徴になっている。また、天然記念物「雄国沼湿原植物群落」の他、各地にミズバショウなどの湿原植生が見られる。

<自動車コントロールの概要>

導入の経緯

雄国沼には 280 種以上の湿原植物がみられ、国指定の天然記念物となっている。春の雪解け後には美しい花々が咲き乱れ、多くの観光客が訪れる。特にレンゲツツジの咲き始める 6 月上旬や、ニッコキスゲの咲き始める 6 月下旬から 7 月中旬頃までは、観光客が非常に多く、過剰な利用状況となり、道路の渋滞、車の排気ガスによるさまざまな環境破壊が懸念された。また観光客の増加に伴う植生の踏み荒らしや、ゴミの投げ捨ても自然環境保全上の課題となってきた。そこで、平成 13 年度より過剰利用への対策として、雄国林道から入って、塩川口か北塩原口に下りる自主規制による一方通行を開始した。これは利用者の協力により比較的円滑に推移したが、金沢峠附近の渋滞、路上駐車、事故の危険は依然として解消されなかった。そこで本格的な交通規制の実施に向けて、平成 15 年より喜多方市は駐車場の整備を開始した。また平成 16 年には関連自治体や交通事業者などからなる「雄国沼自動車利用適正化連絡協議会」が発足し、ここでの検討を踏まえ、平成 17 年度よりマイカー規制を実施することとなった。

表 I-2-16 雄国沼自動車利用適正化連絡協議会の構成

環境省裏磐梯自然保護官事務所 林野庁会津森林管理署長 福島県生活環境部自然保護グループ参事 会津地方振興局県民環境部長 喜多方警察署長 喜多方地方広域市町村圏組合消防長 喜多方市長 北塩原村長	喜多方市熊倉町雄国六行政区代表区長 雄国山財産管理委員会長 金沢山生産森林組合長 金沢行政区長 喜多方市塩川町三沢入山保安林組合長 駒形地区区長会長 北塩原村大久保行政区長 会津タクシー株式会社社長
---	--

出典：H18 大台ヶ原自然再生整備事業利用対策業務報告書、I-133p

コントロールの内容

利用集中期間中、雄国林道・大窪林道・中道地林道にゲートを設置し、警察署によるマイカーの通行規制を行っている。規制区間は、県道 337 号線・国道 459 号線～金沢峠までの約 40 km である。雄国山麓に設置された県営雄国萩平駐車場から金沢峠雄国沼入り口まで、シャトルバスが運行されている。

表 I-2-17 マイカー規制の概要（平成 21 年度）

規制開始	H17
規制区間	県道 337 号線・国道 459 号線～金沢峠までの約 40 km
規制期間	6/6～7/20（45 日間）
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、許可車両、緊急車両を除く）
代替交通	シャトルバス、料金：片道大人 350～400 円 ※概ね 30 分毎に運行
乗換え駐車場	雄国萩平駐車場（約 300 台）、無料
実施主体	雄国沼自動車利用適正化連絡協議会

出典：喜多方観光協会資料

乗換え駐車場	6箇所（計 1,160 台） ・尾瀬第一（280 台） ・尾瀬第二（250 台） ともにマイカー専用、1,000 円 ・スノーパーク尾瀬戸倉（500 台） 大型バス専用 1,000 円 ・鳩待峠（120 台） マイカー2,500 円、大型バス 3,500 円 ・大清水（240 台） マイカー500 円、大型バス 1,000 円 ・富士見下（30 台）無料	2箇所（計 1,300 台） ・御池（420 台） マイカー1,000 円、大型バス 2,000 円 ・七入（880 台）、無料
実施主体	片品村尾瀬交通対策連絡協議会	福島県尾瀬自動車利用適正化連絡協議会

出典：片品村尾瀬交通対策連絡協議会資料、福島県尾瀬自動車利用適正化連絡協議会資料



図 I-2-9 マイカー規制区域

出典：片品村尾瀬交通対策連絡協議会資料、福島県尾瀬自動車利用適正化連絡協議会資料

（８）日光国立公園小田代ヶ原地区・歌ヶ浜地区

<地域の概要>

日光国立公園の日光地区は、日光火山群に属する山々で構成されており、公園最高峰の白根山(2,578m)、信仰登山の山として知られる男体山(2,486m)を代表として、女峰山、大真名子山、太郎山などの 2,000m 級の火山が連なる。山麓には、火山活動を起因とする中禅寺湖(1,162ha)、湯ノ湖、菅沼などの湖沼や華厳ノ滝(落差 97m)、竜頭ノ滝、湯滝などの壮大な瀑布、レンゲツツジやワタスゲなどの湿原植物が咲き乱れる戦場ヶ原、小田代ヶ原が広がる。低山帯から高山帯までの変化に富んだ森林やハルニレの巨木林があり、これらの森林等にはツキノワグマ、ニホンジカ、ニホンカモシカ、ニホンザルといった哺乳類の他、多様な自然環境を反映して、鳥類、昆虫類も多様に生息する。これらの自然環境に加え、東照宮、二荒山神社、輪王寺等の人工美の粋を集めた歴史的建造物も多く、周囲の杉の大木群と相まって独特の景観を形成する。

また湯ノ湖、湯川、戦場ヶ原、小田代原は平成 17 年 11 月に「奥日光の湿原」としてラムサール条約に登録されている。

<自動車コントロールの概要>

小田代ヶ原地区では平成 5 年より、市道 1002 号線の赤沼～千手ヶ浜区間（合計 8.7km）において、歌ヶ浜地区では平成 11 年より市道 1059 号線で、マイカー規制を実施している。両地区ともに通年規制となっている。小田代ヶ原地区では 4/26 から 11/30 の期間、有料のシャトルバス運行が運行しており、赤沼自然情報センターに無料の駐車場が設置されている。なお実施主体は日光市や関連機関からなる「中禅寺湖周辺地域利用適正化推進連絡協議会」となっている。



(9) 吉野熊野国立公園吉野山地区

大峯山脈の北端に位置する吉野山は、多くの史跡、社寺が残っており、また日本一のヤマザクラの名所としても有名である。修験道の本尊、蔵王権現を役行者が桜の木で刻み吉野山に祀ったことが始まりで、御神木の献木として桜が植え続けられている。

サクラの名所である吉野山では、主に大阪や名古屋方面からお花見のために 4 月におよそ 30 万人が訪れ、吉野山に向かう国道 169 号線には、マイカー、観光バスが集中し、開花ピークの土日には、10 数 km の渋滞が発生し、附近の住宅街への違法駐車も見られていた。このため吉野町や吉野警察等から構成される「吉野山シャトルバス運営委員会」⁷を立ち上げ、平成 6 年よりマイカー規制を実施している。なお平成 17 年度には、行政、交通・観光事業者、地元関係者等が「吉野山の観光交通対策協議会」を設置している。また平成 18 年度からは、観光バスの予約制および協力金の徴収を実施している。

マイカー乗り入れ規制の実施	マイカー乗り入れ規制として、歩行者天国の設置（下千本駐車場～勝手神社）、一方通行（中千本山陵トンネル～上千本バス停）、交互通行（如意輪寺～山陵トンネル）、大型車通行禁止（上千本～奥千本をめぐる周回道、如意輪寺～中千本山陵トンネル南詰め）を実施。
パーク・アンド・ライドの実施	マイカー乗り入れ規制の期間中に、パーク・アンド・ライドを実施。この期間は、マイカー利用者は郊外駐車場に駐車し、シャトルバスを利用する。平成21年度は4月4日（土）、5日（日）、11日（土）、12日（日）の四日間に実施。
観光バスの予約制・協力金の徴収	観桜期における交通渋滞の緩和や吉野山の環境保全などを目的として、平成18年より吉野山下千本駐車場において、観光バス予約制及び協力金の徴収を実施。対象車両は、観光バス、自家用バス。また利用料金として、バス1台1日10,000円からを徴収。

⁷ 吉野町、吉野山区自治会、吉野警察、奈良交通株式会社、吉野山観光協会、吉野山駐車場管理委員会で構成される。

表 I-2-20 バス予約制の概要（平成 22 年度）

- (1) 予約制による利用期間 平成 22 年 3 月 27 日（土）～平成 22 年 5 月 5 日（祝日）
 (2) 予約受付期間 平成 22 年 2 月 1 日（月）～4 月 30 日（金）
 (3) 対象駐車場 奈良県吉野山下千本駐車場
 (4) 対象車両
 観光バス（事業用緑色ナンバープレート・2 ナンバーの車両）
 自家用バス（自家用白色ナンバープレート・2 ナンバーの車両・レンタカーを含みます）
 ※1：2 ナンバーであれば、マイクロバスも対象になる。
 ※2：平成 22 年より、自家用バスやレンタカーなど白色の 2 ナンバーの車両も予約制の対象となった。
 ※3：ジャンボタクシー（3 ナンバー・5 ナンバー）は対象外。
 (5) 利用料金
 ① 特定日：バス 1 台 1 日 15,000 円（税込）
 ② 通常日：バス 1 台 1 日 10,000 円（税込）
 ※1：特定日 4/3（土）・4/4（日）・4/10（土）・4/11（日）
 ※2：上記利用料金には、駐車料金のほか交通渋滞の緩和や環境保全、吉野山の桜保全等を目的とした事業に活用するための協力金も含まれる。

出典：吉野町資料



図 I-2-11 マイカー規制区域

出典：吉野町資料

(10) 霧島屋久国立公園屋久島地域

<地域の概要>

屋久島の中心部には、宮之浦岳（1,936m）を最高峰とし、永田岳、栗生岳、翁岳、黒味岳など花崗岩の奇岩をいただく 1,800m 以上の高峰が位置する。また主要な峰々は山岳信仰の対象となっている。日本最南限の高層湿原である花之江河、山々が一望できる黒味岳、縄文杉や大王杉など樹齢数千年のヤクスギ等があり、屋久島の山岳景観と原生的なスギの自然林が分布する。また海岸から稜線に至るまで照葉樹の広大な森が広がっており、多様な植生が垂直的に変化していく様子を見ることができる。豊かで美しい自然が残されており、島の中央部の宮之浦岳を含む屋久杉原生林や西部林道付近など、島の面積の約 21%にあたる 107.47km²が、1993 年に世界自然遺産に登録されている。

<自動車コントロールの概要>

導入の経緯

屋久島では、縄文杉登山者が増加し、山岳部では様々な問題が生じている。その一つとして山岳部への過剰な車両の乗入れが問題となっている。恒常的な路上駐車により、車両のすれ違いが困難になり、緊急車両やバスの通行にも支障をきたすようになった。このため屋久島山岳部車両運行対策協議会が設置され、平成 12 年度より、5 月の大型連休の 3 日間を対象とした規制を開始した。平成 20 年度には夏季も加えて 33 日間に、平成 21 年度にはさらに 71 日間と拡大した。

平成 22 年度については、規制期間を延長し、3 月 1 日から 11 月 30 日までとすることが、第 6 回屋久島山岳部車両運行対策協議会（平成 21 年 11 月 4 日開催）において合意されている。

表 I-2-21 屋久島山岳部車両運行対策協議会の構成

屋久島町	鹿児島県レンタカー協会屋久島支部
鹿児島県屋久島事務所	種子島・屋久島交通(株)屋久島支社
社団法人屋久島観光協会	まつばんだ交通バス(株)
環境省屋久島自然保護官事務所	<オブザーバー>
財団法人屋久島環境文化財団	社団法人屋久島観光協会ガイド部会
屋久島森林管理署	屋久島警察署
屋久島森林環境保全センター	

出典：屋久島山岳部車両運行対策協議会資料

コントロールの内容

規制区間は、荒川三叉路～荒川登山口間の約 4 km である。期間は、平成 21 年度で 5 月 2 日（土）～5 月 5 日（火）の 4 日間、7 月 18 日（土）～9 月 22 日（火）の 67 日間であった。なお貸し切りバス及びタクシーは通行可能であるが、利用者は「縄文杉荒川線保全チケット」（片道：大人 250 円、小人 180 円）の事前購入が必要である。

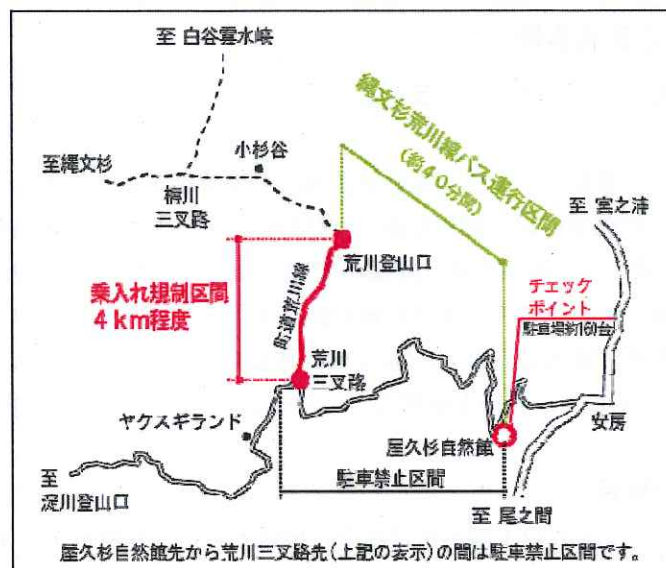


図 I - 2 - 1 2 マイカー規制区域

出典：屋久島山岳部車両運行対策協議会資料

表 I - 2 - 2 2 マイカー規制の概要 (平成 21 年度)

規制開始	平成 12 年
規制区間	荒川三叉路～荒川登山口間の約 4 k m
規制期間	GW、夏季 5/2～5,7/18～9/22
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、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 920 円、小人 520 円 (屋久杉自然館前駐車場～荒川登山口)
乗換え駐車場	屋久杉自然館前駐車場、約 160 台、無料
実施主体	屋久島山岳部車両運行対策協議会

出典：屋久島山岳部車両運行対策協議会資料

3. 各自治体における実施事例

(1) 武蔵野市におけるパーク・アンド・ライド

<導入の経緯>

武蔵野市は吉祥寺駅・三鷹駅といった交通の重要拠点や繁華街がある一方、バス路線は幹線道路にしか通っておらず、幹線道路から離れた地区に住む住民がバスを利用するためには不便な状況だった。また吉祥寺駅周辺は自転車の違法駐輪が問題となっていた。このため、武蔵野市では、気軽にバスをできる環境を設けることで違法駐輪の減少を図ることとした。そこで武蔵野市は、市内を運行するバス事業者と協議を重ね、1995年11月よりコミュニティバス「ムーバス」の運行を開始した。また2001年より、吉祥寺駅周辺でのパーク・アンド・ライドを実施している。

<自動車コントロールの概要>

ムーバスは、バス停から200m以上離れた交通空白地域と、バスの便が1日100本以下の交通不便地域を巡回し、普通バスの乗り入れができない狭隘道路を主なルートとする。運営当初は、吉祥寺駅北口を起点に駅の東側を巡回する現在の東循環のみで運行されていたが、後に起点を同じくする北西循環も運行を開始し、さらに三鷹駅、武蔵境駅を起点とする7ルート・9コースに拡大された。吉祥寺北西循環コース「28.ポケット広場」の近くには、駐車場「ムーパーク」(駐車台数75台)が設置されており、ここに車を駐車し、ムーバスで吉祥寺駅まで来ることにより、駅周辺の交通渋滞を減らす試みを行なっている。この駐車料金は、同駅前商店街で一定金額の買い物をすることで無料となり、利用を促進している。



図 I-2-13 ムーパークの位置

出典：財団法人東京都道路整備保全公社資料より作成

なお、駐車場用地の賃借料と整備は武蔵野市が負担し、駐車場の管理運営については、商店会や大型店等で構成される「吉祥寺ムーバス&パーキング事業運営協議会」が行っている。

(2) 京都市における取り組み

＜パーク・アンド・ライドの取り組み＞

京都市では、市内各地の観光地及びその周辺において渋滞などの交通問題が発生しており、観光地の魅力の低下を招くとともに、市民生活にも影響を及ぼしている。また、今後の観光振興策として「年間観光客数 5,000 万人」を目標に掲げており、その受入環境づくりとしても観光地における交通問題の解決が重要となっている。

京都市では、まず代表的な観光地であり観光シーズンに渋滞が発生する嵐山地区を対象として平成 13 年から公共交通機関利用促進等の社会実験を開始し、平成 15 年度からは施策として観光地交通対策に着手した。さらに東山地区（平成 16 年度～）、JR 長岡京駅周辺（平成 17 年度～）にも対象区域を拡大し、平成 18 年度からは大津市エリアや京阪電鉄橋本駅エリアとの連携を図ったほか、平成 20 年度からは丹波口エリア、長岡京市エリアを設置し、周辺自治体や民間駐車場と連携した取り組みを実施している。

平成 20 年度には、嵐山交通対策、東山交通対策⁸、パーク・アンド・ライドの 3 つを柱とする交通対策が実施された。パーク・アンド・ライドでは、京都市内での臨時パーク・アンド・ライド、周辺自治体との連携によるもの、大規模商業施設等の活用の 3 タイプが実施された。



図 I-2-14 パーク・アンド・ライドの実施状況

出典：平成 20 年度観光地等交通対策の実施概要について、京都市都市計画局

⁸ 両地区における交通対策では、臨時交通規制として一方通行規制や、車両流入規制、市営駐車場における観光バス予約制、歩行者案内の充実による分散誘導等の対策がとられた。

表 1-2-23 パーク・アンド・ライドの実施概要（平成 20 年度）

区分	実施概要
京都市内の臨時パーク＆ライド	実施日：H20 年 11/22（土）、23（日）、24（月・休）、29（土）、30（日）の 5 日間 実施時間帯：9 時～18 時（入庫は 14 時まで） ※京都南エリアは、9 時～20 時（入庫は 14 時まで） 対象駐車場：①京都南エリア ②桂エリア ③西大路三条エリア（計 550 台） 対象車両：乗用車のみ（大型車、バス、二輪車は対象外） 駐車料金：無料
周辺自治体との連携によるパーク＆ライド	【大津市エリア】 実施日：年中無休（24 時間） 対象駐車場：明日都浜大津公共駐車場、浜大津公共駐車場（計 628 台） 対象車両 自家用車 ※車高等の制限あり 料金設定：1 台につき 500 円／日 ※「京都地下鉄・京阪大津線 1day チケット」（1,000 円、京都地下鉄と京阪大津線が 1 日乗り放題）を購入した人に、公共駐車場の 1 日駐車券を通常の半額（500 円）で販売
	【京阪橋本エリア】 実施日：年中無休（24 時間） 対象駐車場 橋本駅前駐車場（計 273 台） 対象車両：自家用車 料金設定：1 台につき 600 円／日
	【長岡京市エリア】 実施日：年中無休（AM5 時～翌 AM1 時 30 分） 対象駐車場：長岡京市営長岡京駅西駐車場（計 391 台） 対象車両：自家用車 料金設定：1 台につき 100 円／20 分（1 日最大 1,800 円） ※特定区画（48 台）利用の場合は 1000 円／日
	【丹波口エリア】 実施日：年中無休（24 時間） 対象駐車場：京都リサーチパーク駐車場（丹波口ビル立体駐車場）（計 280 台） 対象車両：自家用車 料金設定：1 台につき最大 1,000 円／日
大規模商業施設等を活用したパーク＆ライド	※実施期間はいずれも 11 月の一ヶ月間。 【大津エリア】対象施設：2 店舗、料金設定：1 台につき最大 500 円／日 【山科エリア】対象施設：6 店舗、料金設定：1 台につき 800 円／日～3,000 円／日 【伏見エリア】対象施設：3 店舗、料金設定：1 台につき最大 600 円／日 【長岡京エリア】対象施設：1 店舗、料金設定：1 台につき最大 1,000 円／日

出典：平成 20 年度観光地等交通対策の実施概要について、京都市都市計画局

＜タクシー事業者によるナンバー規制の取り組み＞

京都市の玄関口である京都駅は平成 9 年に整備され、多くの観光客等が来訪しているが、バス、タクシーに加えて、自家用車の送迎等による北口及び南口駅前広場への自動車交通の集中により、特に、塩小路通等の北口駅前広場周辺の道路では、激しい混雑が発生している。

このため、タクシー乗り場を管理する JR 西日本京都支社では、1 台につき 2,400 円の利用料を徴収し、利用できる車両を約 6,000 台に限定した。またタクシー業界は、車体のナンバープレートの数字が奇数か偶数かで、利用できる日を決める自主規制を開始した。

さらに平成 20 年には、京都府警察七条署やタクシー業界、JR 西日本等が対策協議会を設置して協議を重ねており、駐停車禁止を示す看板の設置や、警備員の配置等の対策を講じている。

出典：「歩くまち・京都」交通まちづくりプランー京都市 TDM 施策総合計画一、京都市交通政策課
 読売新聞京都版「進入制限効果で混雑減」（平成 21 年 5 月 11 日）

(3) 奈良公園における自動車利用適正化

<導入の経緯>

奈良公園周辺では観光シーズンには慢性的な交通渋滞が発生し、観光都市としての魅力が損なわれていることが課題となっていた。そこで奈良県では、平成 20 年度より「奈良公園の魅力向上」と「中心市街地の渋滞対策」を目的として社会実験を開始した。

<自動車コントロールの概要>

奈良公園の魅力向上のための取り組みとして、奈良公園内を周遊する無料バスの運行、公園内道路の一方通行規制による車両の進入抑制、仮歩道の設置による快適な歩行空間の確保を実施した。また渋滞対策として、パーク・アンド・ライド駐車場を設置し、これと県庁とを結ぶ無料シャトルバスの運行、駐車場の空き情報の提供等を実施した。

平成 20 年度は 11 月 8 日（土）、9 日（日）の 2 日間、平成 21 年度は、10 月 31 日（土）、11 月 1 日（日）、3 日（祝）の 3 日間、9 時から 17 時までの時間に実施された。平成 21 年度は、無料駐車場が 3 箇所（計 930 台）設置された。

■奈良公園内道路一部区間の一方通行規制

奈良公園内の県庁東交差点～大仏前交差点～高畑町交差点の区間を、一方通行規制および許可車両以外通行禁止にする。

■歩行者空間の設置

県庁東交差点～大仏前交差点～高畑町交差点は、1 車線を歩行者空間とする。

■公園内周遊電気バスの運行

県庁前から奈良公園内の主要ルートを周遊する電気バスを運行し、環境に配慮した観光交通サービスを提供。バスは 10 分間隔で運行し、大仏殿や春日大社など観光スポットを巡る。

■市内混雑情報や公共交通情報の提供

来訪者に対して市内の混雑情報や便利な公共交通機関の情報を提供し、奈良市内の渋滞を緩和する。

出典：奈良県土木部道路・交通環境課資料



図 I-2-15 奈良公園交通社会実験の実施区域図

出典：奈良県土木部道路・交通環境課資料

（４）川上村における地域公共交通活性化の取り組み

＜導入の経緯＞

奈良県吉野郡川上村では、社会情勢の変化と大滝ダム建設に伴う急速な人口減少に伴い、過疎化や少子高齢化が進んでいる。こうした中で、公共交通機関の利用者減少などもあり、路線バスの減便が行われ、地域公共交通の維持に困難が生じてきている。高齢化の進む川上村では、通院や買い物などのために住民からの希望も強く、川上村における既存の公共交通機関の連携を図り、住民の要望を満たせる効率的な交通手段を検討していく必要が生じている。これを受けて、公共交通にかかわる関係者が協議し、合意形成を図る場として、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第6条（平成19年10月施行）に基づく「川上村地域公共交通活性化協議会」が組織され、平成20年度より協議を開始し、平成21年3月16日には「川上村地域公共交通総合連携計画」を策定した。

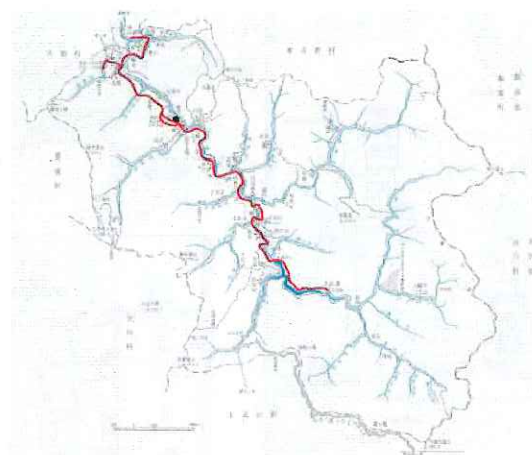
表Ⅰ－２－２４ 川上村地域公共交通活性化協議会の構成

川上村	川上村区長会
近畿運輸局奈良運輸支局	川上村社会福祉協議会
奈良県土木部	社団法人奈良県バス協会
県生活交通対策連絡協議会	奈良県タクシー協会
吉野警察署	奈良交通株式会社
吉野土木事務所	株式会社川上タクシー

出典：川上村資料

＜取り組みの概要＞

川上村では、川上村地域公共交通総合連携計画に基づき、平成20年度より、やまぶきバス（村営バス）運行事業、路線バス利用促進事業、スクールバスの混乗地域拡大、やまぶきタクシー運行事業を展開している。これらの運行は地域公共交通活性化・再生総合事業という国の補助事業を活用しており、住民等が必要とする公共交通を模索するために行われる実証実験と位置づけられている。今後は、公共交通の利用状況を把握しつつ、やまぶきバスの便数の増減や時刻改正を図っていくこととしている。



図Ⅰ－２－１６ やまぶきバスの運行ルート

出典：川上村地域公共交通活性化協議会資料より

表 I-2-25 地域公共交通活性化に向けた取り組み（平成 21 年度）

やまぶきバス（村営バス） 運行事業	村営バスとして、入之波～東川間を運行開始 利用対象者 限定なし。 運休日 原則として、土・日曜日、祝日 料金 大人 300 円、小人 150 円
奈良交通バス	上市駅～村内の奈良交通のバス代を 300 円に設定。 利用対象者 限定なし。 ※上市駅から村内のバス停、もしくは村内のバス停から上市駅の区間内 利用方法 村指定の特別乗車券を使用。 料金 大人 300 円、小人 150 円 
スクールバス	村内全域で児童・生徒以外も利用可。 料金 大人 300 円、小人 150 円 ※小中学校の都合により、運休及び運行時間の変更あり。
やまぶきタクシー	やまぶきタクシー利用者の負担を半額に。 路線、運行区間：村内全域 利用対象 村民が 1 人以上乗車した場合に限定。 利用方法 川上タクシーに電話予約。川上タクシーが配車を振り分け。 料金 タクシー運賃の半額（※10 円未満の端数は切り捨て）

出典：川上村資料

（５）石巻市における乗合タクシー導入の取り組み

<導入の経緯>

宮城県石巻市稲井地区は、市の北東部に位置し、地域全体が水田地帯の周囲に集落が点在する典型的な農村地帯であり、市内中心部から遠距離地までは 20 km に位置し、一部地域を路線バス及び鉄道が運行しているものの、大半の地域においては、公共交通機関は廃止代替バスのみという交通が不便な地域であった。宮城交通の路線バスの廃止により、平成 9 年 10 月より市の委託による廃止代替バスが運行していたが、利用者の減少、市の財政的事情から、平成 16 年 11 月末をもって廃止されることとなった。稲井地区では、全世帯のアンケート調査や区長会の会合等を実施した結果、定時定路線の乗合タクシーを導入する方向となった。平成 16 年 9 月、稲井地域乗合タクシー運行協議会を設立し、平成 17 年 4 月より稲井地域乗合タクシー「いない号」の運行を開始した。

<取り組みの概要>

事業主体は稲井地域乗合タクシー運行協議会であり、運行主体は有限会社三陸タクシーとなっている。運行形態は定時定路線であり、路線は地域内 2 ルートとなっている。また日祝日は運休している。運行車両は 9 人乗りのジャンボタクシーを 2 台使用しており、運賃設定は、稲井地区内または地区外だけの利用の場合は一回一律 300 円、地区をまたがる場合は対距離制（300～900 円）と設定されている。

なお運用に当たっては、稲井地区約 1,800 の全世帯から、運行負担金（年約 600 円）の協力を受けている。



図 I - 2 - 17 稲井地域乗合タクシーの運行経路

出典：石巻市資料より

出典：「地域公共交通活性化・再生への事例集」国土交通省交通計画課（H20.3）
財団法人運輸政策研究機構資料

11. 大台ヶ原山上駐車場の混雑情報発信

1. 混雑情報発信に係る特設サイトの開設

(1) 山上駐車場の混雑情報（PC 用サイト、モバイルサイト）

山上駐車場の混雑状況リアルタイム情報の配信と併せて、過去の情報配信情報の提供、今年度の混雑予想日の提供を行った。

(2) 利用に関する情報（PC 用サイト、モバイルサイト）

大台ヶ原公共交通機関利用促進普及啓発キャンペーンの一環として、ポスター、リーフレットのダウンロード（PDF 形式）および内容の書き起こしページを作成するとともに、利用に関するイベント情報（「大台ヶ原秋のエコ旅キャンペーン」、PC 用サイトのみ）を掲載した。

上記情報の掲載にあたっては、近畿地方環境事務所ホームページ及び大台ヶ原HPでの情報発信との連携・調整を図った。

(3) リンク（PC 用サイト）

大台ヶ原HPをはじめ、関係機関（県、村）へのリンクを整備した。あわせて、各関係機関に対して当サイトへのリンクについて協力を依頼した。

表Ⅱ－１ 特設サイトの構成案

サイト	項目	内容
PC 用 サイト	山上駐車場の 混雑情報	混雑状況リアルタイム情報 ・ 山上駐車場の混雑状況リアルタイム情報 ・ リアルタイム情報の配信実績 ・ リアルタイム情報配信のスケジュール
		過去の混雑状況 ・ 平成 17～20 年度の混雑状況
		混雑予想日カレンダー ・ 平成 21 年度の混雑予想日カレンダー
	利用に関する 情報	公共交通機関利用促進普及 啓発キャンペーン ・ 普及啓発資料の Web 書き起こし ・ ポスター、リーフレットダウンロード (PDF)
	その他情報	・ 大台ヶ原秋のエコ旅キャンペーン
モバイル サイト	リンク	・ 環境省及びその他ホームページへのリンク ・ モバイルサイトへの QR コード、など
	山上駐車場の 混雑情報	混雑状況リアルタイム情報 ・ 山上駐車場の混雑状況リアルタイム情報 ・ リアルタイム情報の配信実績 ・ リアルタイム情報配信のスケジュール
	混雑予想日カレンダー	・ 平成 21 年度混雑予想日カレンダー
利用に関する その他情報	公共交通機関利用促進普及 啓発キャンペーン	・ 普及啓発資料の Web 書き起こし（抜粋）

：山上駐車場の混雑情報リアルタイム発信当日のみ掲載

2. 開設スケジュール

昨年度は、サイトへのアクセス数が例年に比べ減少するなど、URL 移行に関する事前の告知不足がサイト利用に影響したと考えられた。

このため、本年度は、事前の告知期間を十分に確保し、周知の徹底を図るため、特設サイトの開設を情報発信開始の約3週間前の9月17日（木）とした。

(1) 2009 年秋の混雑予想の掲載

1) 実施期間

- ・日程：9月中旬～11月末（特設サイトの開設期間中）

2) 掲載方法

- ・特設サイト（PC用サイト、モバイルサイト）内に混雑予想掲載ページを作成し、トップページからのリンクによる閲覧者の誘導を行った。
- ・混雑予想日は過去の山上駐車場利用台数データより月・週別に曜日ごとの混雑状況を抽出し設定した。

表Ⅱ－2 秋の混雑予想日の設定（2009 年度）

月	週	日
10 月	第1週	3 日（土） 4 日（日）
	第2週	10 日（土） 11 日（日） 12 日（月祝）
	第3週	17 日（土） 18 日（日）
	第4週	24 日（土） 25 日（日）
	第5週	31 日（土）
11 月	第1週	1 日（日） 2 日（月） 3 日（火祝）



図Ⅱ－1 混雑予想の掲載状況（左：PC用サイト、右：モバイルサイト）

3. 大台ヶ原山上駐車場の混雑情報配信

(1) 実施項目

1) 実施日時

秋季の混雑が予想される週末（土日祝日）のうち、駐車場の混雑が予想される下記の日程で実施した。

表Ⅱ－3 混雑情報発信日（計7日）

10月	10日（土）、11日（日）、12日（月祝）、 17日（土）、18日（日）、 24日（土）、25日（日）
-----	---

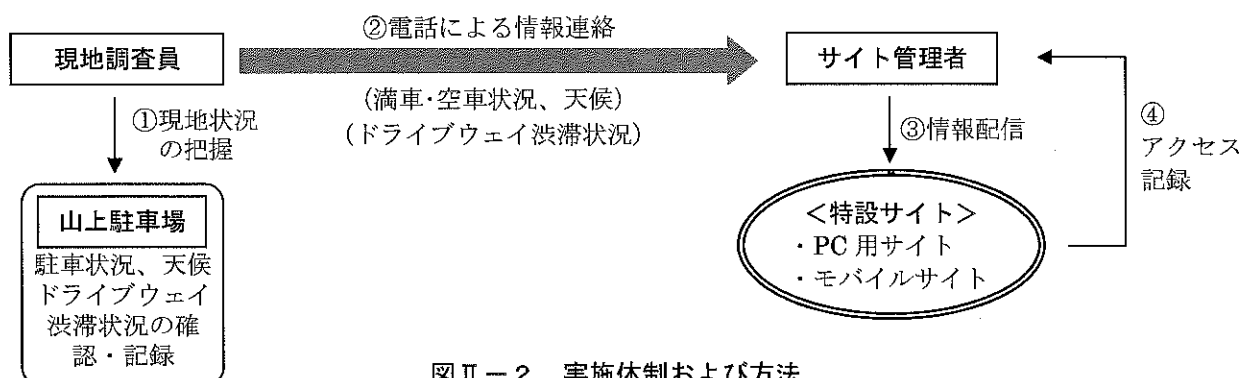
情報更新の時間帯および頻度は、過去の情報配信実績に基づき、来訪者が自宅を出発する前にアクセスが可能と想定される7時台から、山上駐車場の駐車台数が減少に転じる16時（15時台）までの1時間毎とした。

1時間毎 7時台～16時まで（9時間） ※配信間隔は1時間ごと10回

2) 実施方法

実施方法は、現地調査員、サイト管理者によって、下記に示すとおりとした。

- ・当日、山上駐車場において、現地調査員が1時間毎に駐車場の一般車両スペースの乗用車駐車（空車）台数のカウントおよび天候を確認・記録し、サイト管理者に満車・空車状況（駐車または空車台数）および天候、ドライブウェイの混雑状況を電話連絡する。
- ・サイト管理者は受け取った情報を適切に加工し現在の駐車場情報とともに、これまでの掲載データの一覧を特設サイト上にて配信する。
- ・サイト管理者は情報配信時にインターネットアクセス数の記録を行う。



図Ⅱ－2 実施体制および方法

(2) 情報配信結果

1) 山上駐車場状況

山上駐車場の空車台数および天候、ドライブウェイ混雑状況の推移を以下に示す。

情報配信初日となる10月10日を除き、現地の天候が良好な日はすべて8～10時台から満車状態およびドライブウェイの渋滞が発生した

満車状態の解消は、連休期間中は15時台となった(10/11、10/12)が、その他の日では13時台から(10/18、10/24)と比較的早期に解消された。期間中を通じて天候不良の日は利用者が減少し、駐車場が満車となる日は発生しなかった。

表Ⅱ-4 山上駐車場状況

日	時間	空車台数		満空情報	天候	ドライブウェイ
		乗用車	バス			
10/10 土	7:00	178	12	○	△	-
	8:00	151	11	○	△	-
	9:00	73	9	○	△	-
	10:00	57	9	○	○	-
	11:00	28	7	○	○	-
	12:00	7	5	△	○	-
	13:00	2	3	△	○	-
	14:00	8	2	△	○	-
	15:00	41	3	○	○	-
	16:00	97	5	○	△	-
10/11 日	7:00	78	10	○	△	-
	8:00	27	6	○	△	-
	9:00	0	10	×	△	○
	10:00	0	10	×	△	-
	11:00	0	2	×	○	○
	12:00	0	2	×	△	-
	13:00	0	0	×	○	-
	14:00	0	0	×	△	-
	15:00	34	0	○	○	-
	16:00	68	5	○	○	-
10/12 月	7:00	104	10	○	○	-
	8:00	76	10	○	○	-
	9:00	20	10	○	○	-
	10:00	0	10	×	○	○
	11:00	0	6	×	○	○
	12:00	0	5	×	○	○
	13:00	0	5	×	○	○
	14:00	0	6	×	○	○
	15:00	61	5	○	○	○
	16:00	111	9	○	○	○
10/17 土	7:00	183	9	○	△	-
	8:00	157	9	○	△	-
	9:00	136	9	○	×	-
	10:00	122	9	○	×	-
	11:00	127	9	○	×	-
	12:00	120	5	○	△	-
	13:00	132	5	○	×	-
	14:00	134	5	○	×	-
	15:00	148	5	○	×	-
	16:00	152	7	○	×	-
10/18 日	7:00	99	0	○	○	-
	8:00	30	10	○	○	-
	9:00	0	10	×	○	○
	10:00	0	7	×	○	○
	11:00	0	6	×	○	○
	12:00	0	3	×	○	○
	13:00	7	3	△	○	○
	14:00	40	3	○	○	○
	15:00	70	6	○	○	○
	16:00	111	8	○	○	-
10/24 土	7:00	73	1	○	△	-
	8:00	0	9	×	△	-
	9:00	0	9	×	△	○
	10:00	0	8	×	△	○
	11:00	0	5	×	△	○
	12:00	0	2	×	△	○
	13:00	22	2	○	△	○
	14:00	67	3	○	×	-
	15:00	83	0	○	×	-
	16:00	137	8	○	×	-
10/25 日	7:00	163	2	○	×	-
	8:00	105	9	○	△	-
	9:00	65	9	○	△	-
	10:00	46	9	○	△	-
	11:00	10	4	△	×	-
	12:00	18	1	△	×	-
	13:00	42	2	○	×	-
	14:00	86	3	○	×	-
	15:00	115	3	○	×	-
	16:00	139	10	○	×	-
日 平均	7:00	125	6	-	-	-
	8:00	78	9	-	-	-
	9:00	42	9	-	-	-
	10:00	32	9	-	-	-
	11:00	24	6	-	-	-
	12:00	21	3	-	-	-
	13:00	29	3	-	-	-
	14:00	48	3	-	-	-
	15:00	79	3	-	-	-
	16:00	116	7	-	-	-

満車・空車状況

空車台数の目安		掲載情報内容
0台 (0%)	×	《満車》
1～20台 (～10%)	△	《空きわずか》
21台～ (10%～)	○	《空きあり》

天候

天候	掲載情報内容
快晴、晴 ○	《晴れ》
曇り、小雨程度 △	《曇り》
雨 ×	《雨》

ドライブウェイ情報

天候	掲載情報内容
渋滞発生 ○	《大台ヶ原ドライブウェイは、駐車場付近で渋滞発生中である》

2) サイトへのアクセス状況

情報配信期間中のサイトアクセス数総計は、7日間合計でPC用サイトアクセス数1,502、モバイルサイトアクセス数436であった。

一日あたりの平均アクセス数はPC用サイト214.6、モバイルサイト62.3であり、また一時間あたりの平均アクセス数はPC用サイト23.8、モバイルサイト6.9となった。PC用サイト、モバイルサイトともに過年度調査での実績と比べてアクセス数（平均）は2倍以上の顕著な伸びとなっている。これより従前の告知の徹底とともに、これまでの継続的实施によって利用者の閲覧行動の定着化が進んできたことが示唆される。

日付別では、最もアクセス数が多いのは、PC用サイトでは10月10日（土）の246であり、モバイルサイトでは10月11日（日）の75となっている。現地状況との相関を見ると、満車状態の発生する日ではモバイルサイトのアクセス数が伸びる傾向にあり、実際の山上駐車場の利用状況との連動性がみられる。

表Ⅱ-5 情報配信期間中アクセス数（日別、7:00～16:00）（7日間）

	PC用サイト	モバイルサイト	満車の有無	主な天候
10月10日（土）	246	68		晴れ
11日（日）	172	75	満車発生	曇り
12日（月）	232	46	満車発生	晴れ
17日（土）	232	57		雨
18日（日）	172	68	満車発生	晴れ
24日（土）	228	68	満車発生	曇り
25日（日）	220	54		雨
計（7日間）	1,502	436	—	—
日平均	214.6	62.3	—	—
時間平均	23.8	6.9	—	—

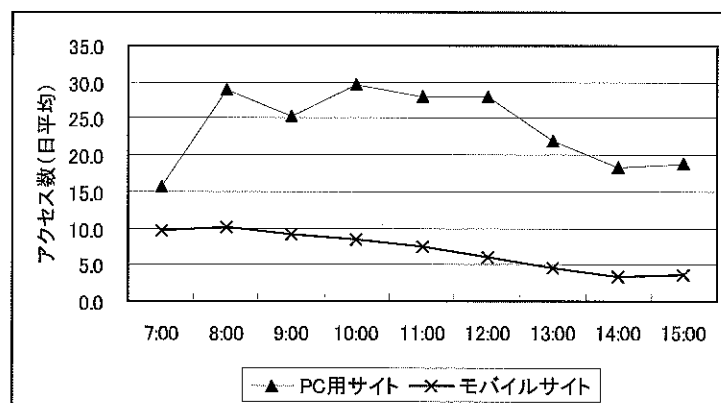
過去の情報配信期間中アクセス状況

2005年10月（3日間、6:00-17:00）			2006年10月～11月（7日間、7:00-16:00）		
	PC用サイト	モバイルサイト		PC用サイト	モバイルサイト
計（3日間）	199	79	計（7日間）	660	236
日平均	66.3	26.3	日平均	94.3	33.7
時間平均	6.6	2.6	時間平均	10.5	3.7
2007年10月（13日間、7:00-16:00）			2008年10月～11月（8日間、7:00-16:00）		
	PC用サイト	モバイルサイト		PC用サイト	モバイルサイト
計（13日間）	1,082	381	計（8日間）	215	62
日平均	83.2	29.3	日平均	26.9	7.6
時間平均	9.2	3.3	時間平均	3.0	0.9

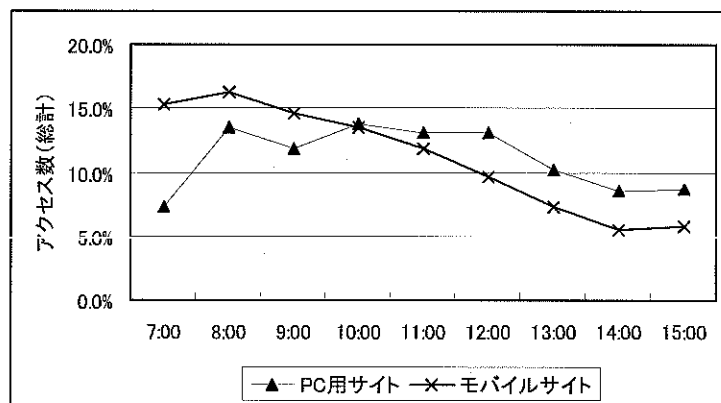
時間帯別のサイト毎のアクセス数をみると、PC用サイトでは目立つピークはみられず、午前8時台から12時台にかけてアクセス数は高水準で安定して推移した後、13時台以降に減少している。

一方モバイルサイトでは、アクセス数は午前8時台をピークに午前中に集中しており、特に午前7時台のアクセス数の占める割合が約15.4%と、PC用サイトでの同時間帯の値（約7.3%）を大きく上回っている。

このことから、モバイルサイト利用者の多くは、現地までの移動時間帯にサイトへアクセスを行い、現地の状況を確認するという行動パターンを取っていることが推測される。



図II-3 時間帯別アクセス数日平均 (PC用サイト、モバイルサイト)



図II-4 時間帯別アクセス数日平均割合※ (PC用サイト、モバイルサイト)

※配信期間中 (7:00～16:00) の総アクセス数に占める時間帯でのアクセス数の割合

(3) 調査結果

今回の大台ヶ原山上駐車場の混雑情報配信では、早期からのサイト開設準備と事前の告知の徹底等の効果により、サイトへのアクセス数の増加という結果が得られた。

あわせて、モバイルサイトの利用が午前中に集中するなど、利用者が情報配信の内容を理解し、個々の利用行動や形態に合わせて柔軟に活用していることが伺え、過年度からの継続的实施を通じて、利用の定着化が進んでいると考察できる。

今後は、調査の継続的实施を基本として、実施期間の拡張や配信する情報の量および質的拡充を通じて、さらなる利用者の拡大、定着化を図っていく必要がある。

Ⅲ 公共交通機関利用促進普及啓発キャンペーンの実施

1. ポスター及びリーフレットの作成及び配布・掲示

公共交通機関の利用促進普及啓発キャンペーンの一環としてポスター及びリーフレットを作成し、下表の通り配布・掲示を実施した。マイカー利用者への広報を効果的に実施するため、奈良県内外の道の駅および登山用品店へのポスター・リーフレットの配付を行うとともに、奈良県内の山岳連盟や近畿圏の主な自然系博物館へも協力を依頼した。

表Ⅲ－1 ポスター・リーフレットの配布・掲示に係る実施概要

配布先		ポスター (枚)	リーフレット (枚)	配布・掲出期間
近鉄主要駅	17 駅	17	1,320	平成 21 年 10 月 5 日 ～11 月 1 日※
	(上記の他、各駅に掲出協力を依頼)	60		
道の駅	奈良県内 10 ケ所	9	100	平成 21 年 9 月 18 日～
	奈良県外 12 ケ所	11	120	
自然系博物館	10 ケ所	10	400	平成 21 年 9 月 18 日～
登山用品店	32 ケ所	28	480	平成 21 年 9 月 18 日～
その他	山岳連盟等	3	25	平成 21 年 9 月 18 日～
	その他行政機関・関連機関等	115	385	
合計		253	2,830	

※ターミナル駅の掲出期間は 10 月 6 日～11 月 2 日



近鉄鶴橋駅



大阪阿部野橋駅



大阪難波駅



近鉄名古屋駅

図Ⅲ－1 配付・掲出の状況(近鉄主要駅)



図Ⅲ-2 掲出したポスター



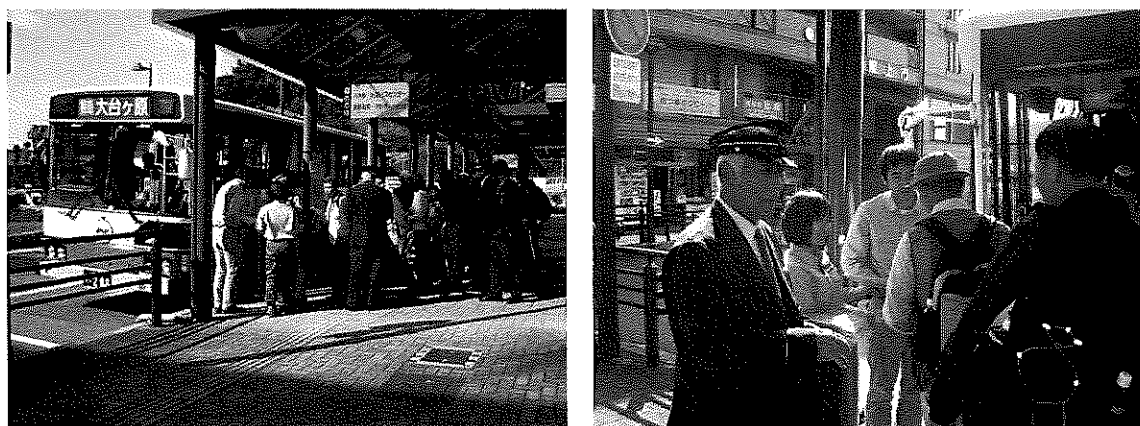
図Ⅲ-3 掲出したリーフレット

2. バス利用者への記念品配布

『バスに乗っておみやげをもらおう！』大台ヶ原秋のエコ旅キャンペーン』として、平成 21 年 10 月 10 日（土）から平成 21 年 10 月 23 日（金）までの期間、バス営業所ならびにバス車内で公共交通機関利用者への記念品配布に関する情報をポスターで告知すると共に、当該期間の公共交通機関利用者に記念品を配布した。



図Ⅲ－４ バス車両内（左）およびバス営業所でのポスター掲出状況



図Ⅲ－５ 記念品配布の状況(大和上市駅)

3. 公共交通機関利用促進普及啓発キャンペーンの効果検証アンケート調査

3-1. 公共交通機関の利用促進普及啓発に関するアンケート調査

(1) 調査方法

大台ヶ原利用者に対して、公共交通機関利用促進普及啓発キャンペーンに対するアンケート調査を行った。調査は対面方式と留め置き方式の2通りで実施した。留め置きアンケートについては、11月4日回収分までを集計した。

①対面調査の期間と回収数

調査期間	2009年10月24日（土）～10月25日（日）の2日間
調査時間	9：00～17：00
調査方法	大台ヶ原ビジターセンター内で対面式アンケートを実施
回収数	10/24：126票、10/25：131票、総計257票

②留め置き調査の期間と回収数

調査期間	2009年10月25日（日）～11月中旬（予定）
調査方法	大台ヶ原ビジターセンターおよび大台荘にアンケートおよび回収箱を設置
回収数	23票（11月4日現在）

(2) 調査内容

1) アンケート項目

設問項目は過去の調査と同様の内容として、結果の比較検討を行うことができるように設定した。

表Ⅲ-2 アンケート項目

アンケート項目	内容
利用者属性	・居住地 ・年齢、性別 ・グループ構成
交通手段等	・山上駐車場到着時刻 ・利用した交通手段 ・路線バスを利用した理由 ・混雑状況等
公共交通機関利用促進のための広報等の効果	・広報手段別認知状況 ・交通手段の選択への広報キャンペーンの影響 ・次回に利用する交通手段に関する意向
交通情報の認知状況	・広報手段別認知状況
マイカー規制に関する意向	・マイカー規制に対する賛否 ・シャトルバスおよび駐車場に対する料金負担額 ・シャトルバス乗車時間の許容度 ・乗換え駐車場における施設設置要望

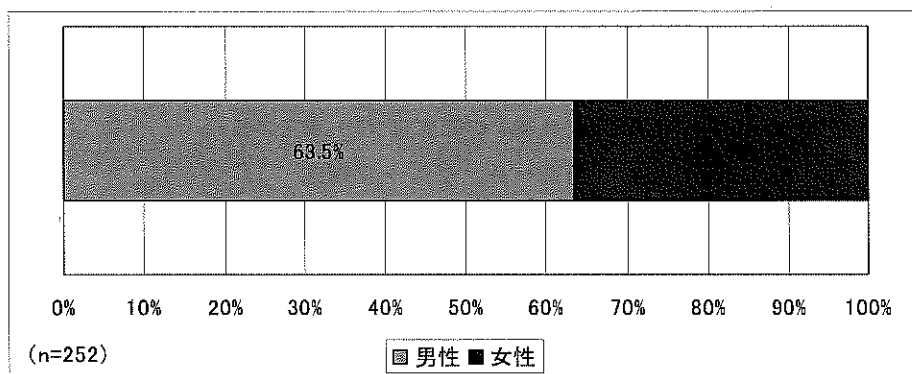
(3) 設問別集計結果

1) 回答者の属性

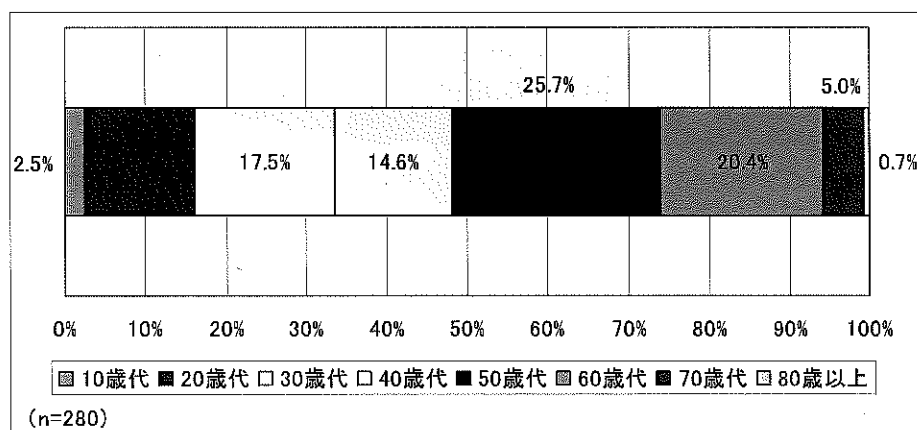
①年齢・性別・居住地

回答者の63.5%が男性であった。年齢層は20歳代から60歳代が中心で、50歳代が25.7%と最も多かった。

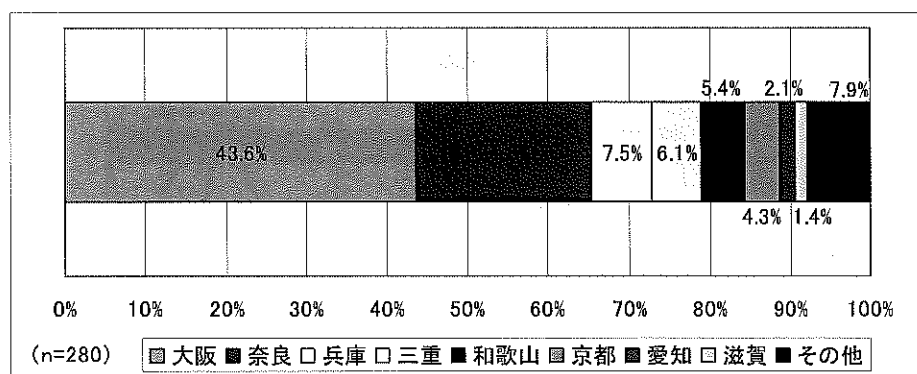
居住地は、大阪府が一番多く43.6%を占め、次に奈良県が21.8%を占めている。これに兵庫県、三重県、京都府、和歌山県、滋賀県を加えた近畿一帯からの来訪者は約90%を占めている。



図Ⅲ－6 回答者の性別



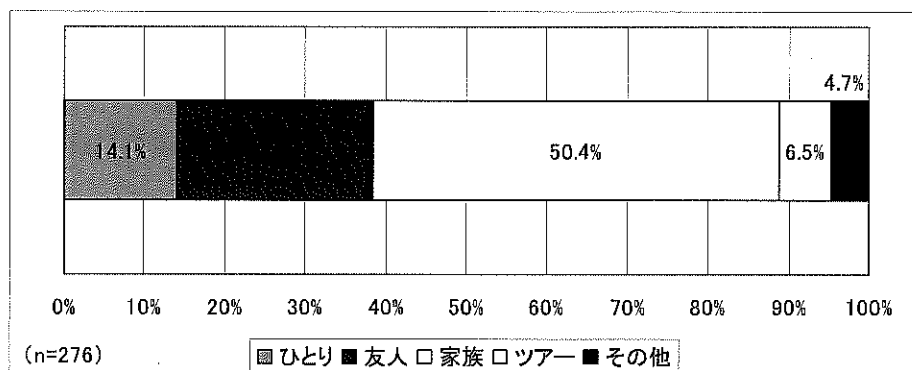
図Ⅲ－7 回答者の年齢



図Ⅲ－8 回答者の居住地

②グループ構成

来訪グループでは、家族での来訪が50.4%と約半数を占めており、次いで友人同士24.3%、ひとり14.1%、ツアー6.5%の順となっており、過去4年の結果と概ね同様であった。

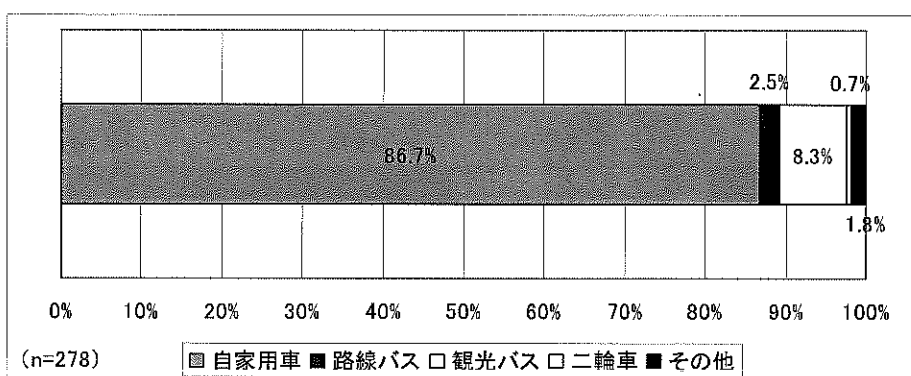


図Ⅲ－９ グループ構成

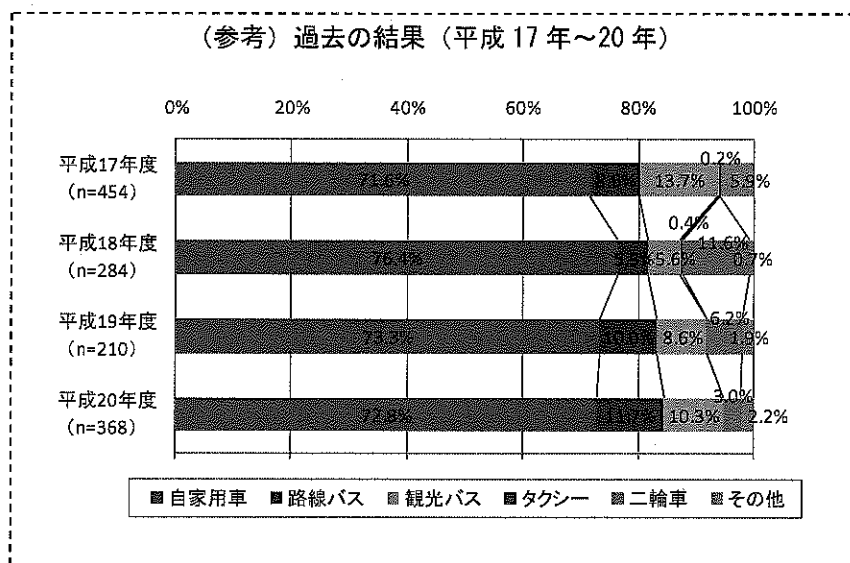
2) 利用交通とその理由

①今回利用した交通手段

交通手段では自家用車で来訪が多く86.7%を占めている。一方、路線バス利用が2.5%と過去4年の調査結果に比べて少なくなっている。

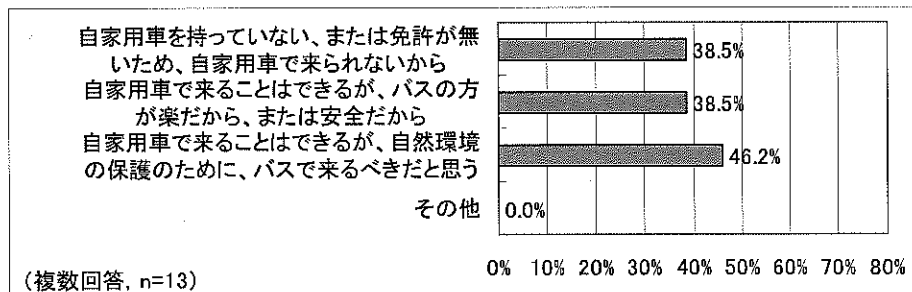


図Ⅲ－１０ 交通手段



②路線バスで来訪した理由

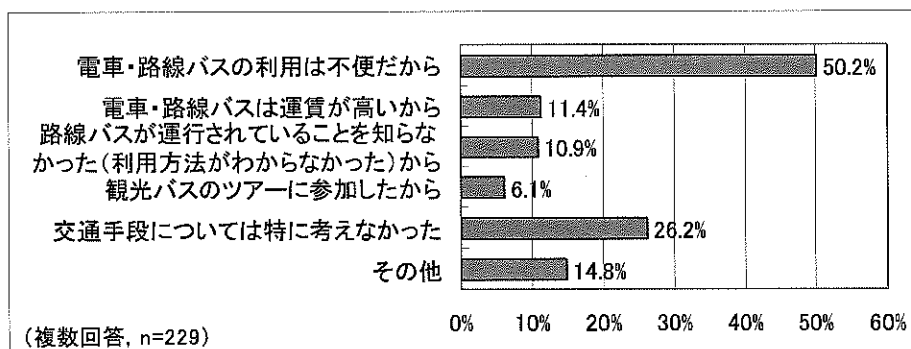
路線バスを利用した 13 人を対象に複数回答で路線バスを利用した理由について尋ねたところ、「車の所有事情」、「バスの利便性・安全性」、「自然保護への対応」がそれぞれ同程度あげられている。



図Ⅲ－１１ 路線バスを利用した理由

③路線バス以外の交通手段で来訪した理由

路線バスを利用しなかった理由を複数回答で尋ねたところ、電車・路線バスの利用は不便であると回答した来訪者は 50.2% を占めた。また、運賃が高いとする回答も 11.4% を占めた。路線バスが運行されていることを知らなかった人も 10.9% あった。



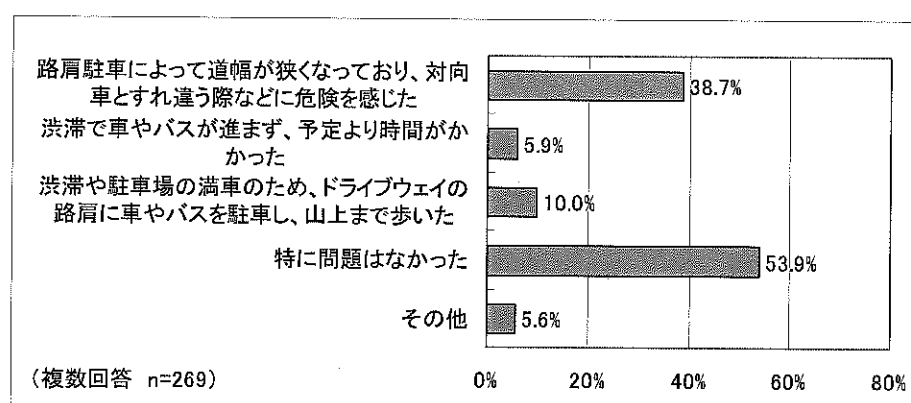
図Ⅲ－１２ 路線バス以外の交通手段で来訪した理由

④山上駐車場やドライブウェイの混雑状況に対する評価

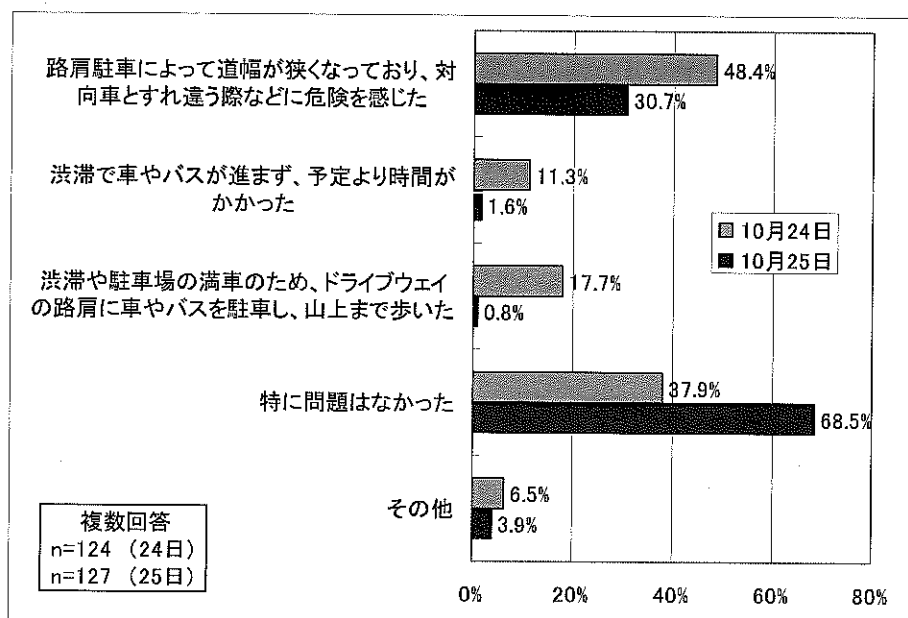
「路肩駐車により危険を感じた」人が 38.7%、「予定より時間がかかった」人が 5.9%、「ドライブウェイの路肩に駐車して山上まで歩いた」人が 10.0%あった。その一方で、「特に問題はなかった」と回答した人も 53.9%あり、過去 4 年間の結果とほぼ同様の結果となった。

混雑の度合いの違いによっても回答に差が見られた（図Ⅲ－14 参照）。10 月 24 日（土）と 10 月 25 日（日）を比較すると、24 日はほぼ満車状態ではあったため、「路肩駐車により危険を感じた」、「予定より時間がかかった」、「ドライブウェイの路肩に駐車して山上まで歩いた」と回答した人の割合が高かった。

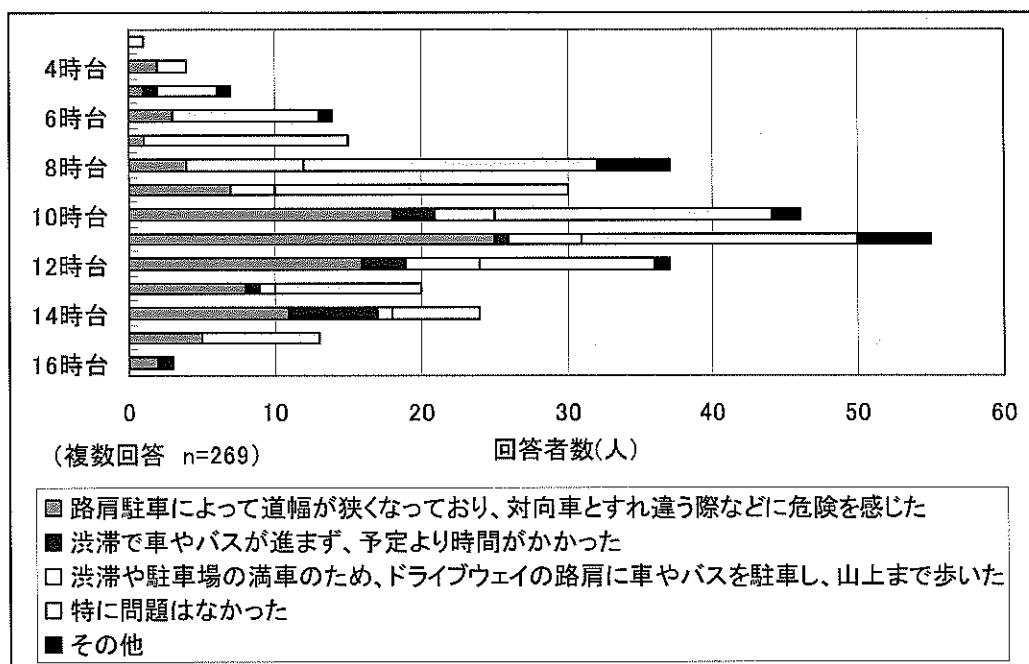
また、到着時間帯によっても回答に差が見られた。駐車場やドライブウェイが混雑しやすい 10 時台から 12 時台で危険を感じた人が多かった（図Ⅲ－15 参照）。



図Ⅲ－13 混雑状況に対する評価



図Ⅲ－14 混雑状況による評価の違い

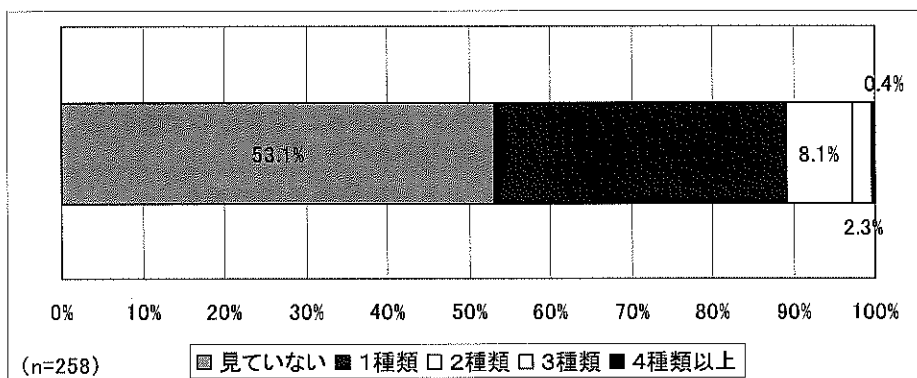


図Ⅲ－１５ 到着時間帯による評価の違い

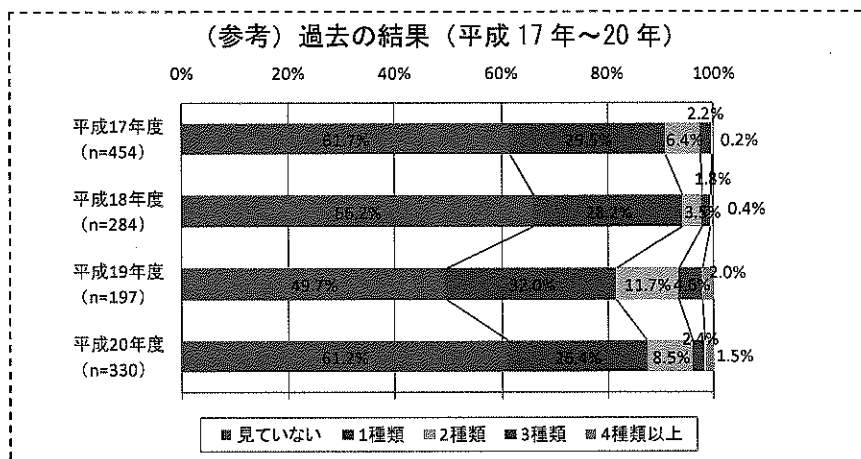
3) 公共交通機関利用促進キャンペーンの認知状況とその効果

① 広報手段の認知度

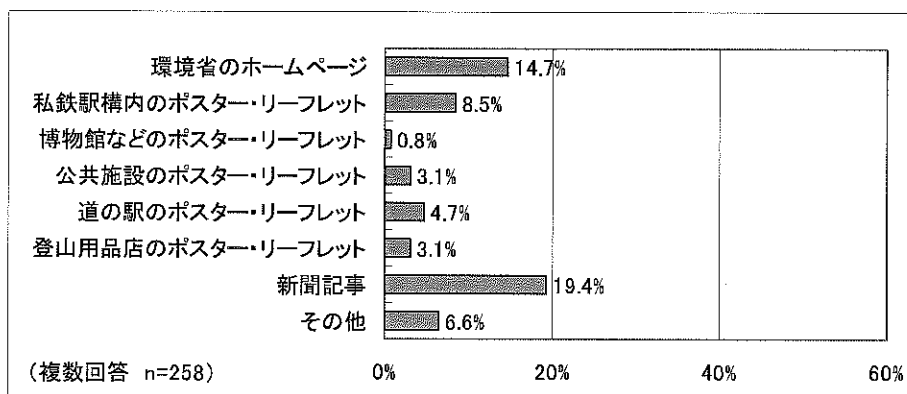
キャンペーンの情報を1種でも見ている人の割合が46.9%と増加傾向にあり、広報の認知度は高まってきていると考えられる。



図Ⅲ－１６ 広報の認知状況



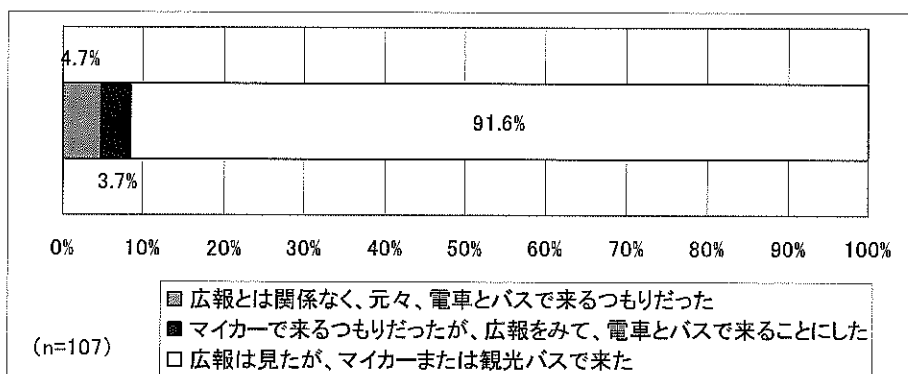
また、認知した広報媒体の割合は、過去4年間とほぼ同様で、環境省のホームページが14.9%、新聞記事が19.4%となっている。



図Ⅲ－１７ 認知した広報の割合

②広報による交通手段選択の変化

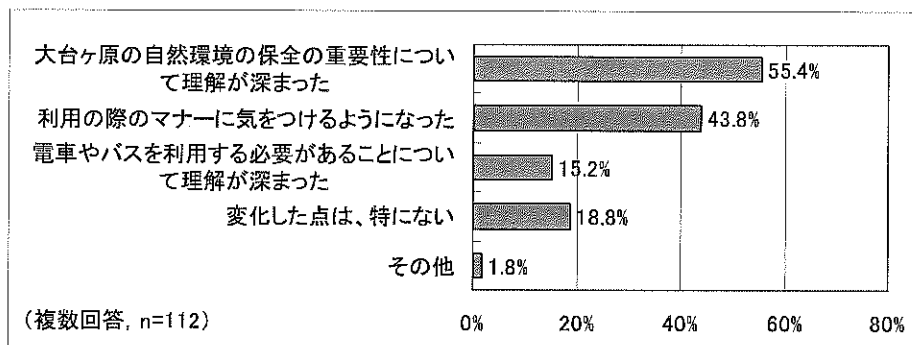
広報を見たことにより交通手段を変更し、電車・バスで来訪したとの回答は3.7%を占め、わずかながら広報の直接的効果が認められた。



図Ⅲ－１８ 広報による利用交通手段の変化

③広報による意識や行動の変容

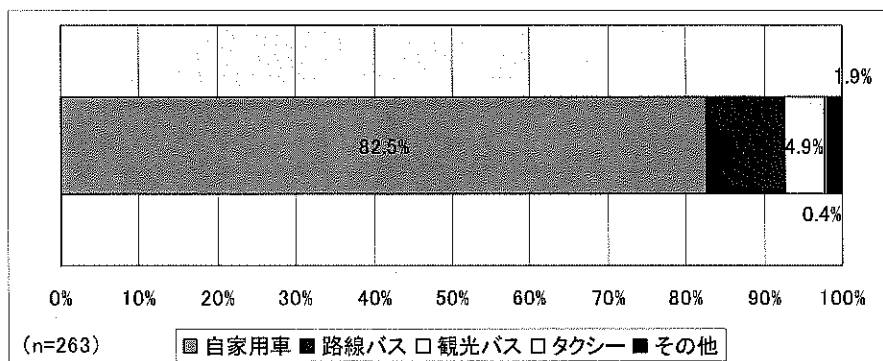
各種広報により、自然環境保全に対する理解が深まったと回答した人は55.4%、また利用マナーに気をつけるようになったと回答した人は43.8%で、過去4年間とほぼ同様であった。一方、公共交通の必要性についての理解が深まったと回答した人は15.2%であった。



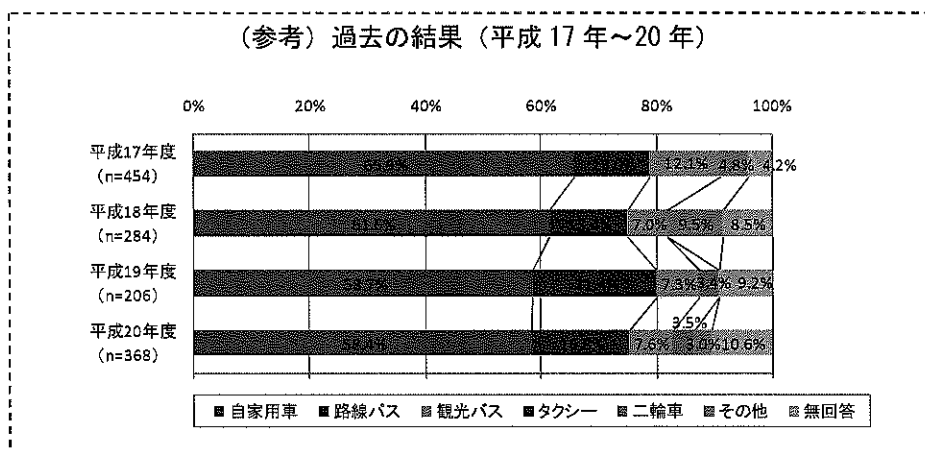
図Ⅲ－１９ 広報による意識や行動の変化

④次回来訪時の交通手段

次回来訪時の交通手段を見ると、「自家用車」が 82.5%と最も多く、次いで「路線バス」10.3%となっており、過去4年間に比べて「自家用車」の割合が高くなっている。

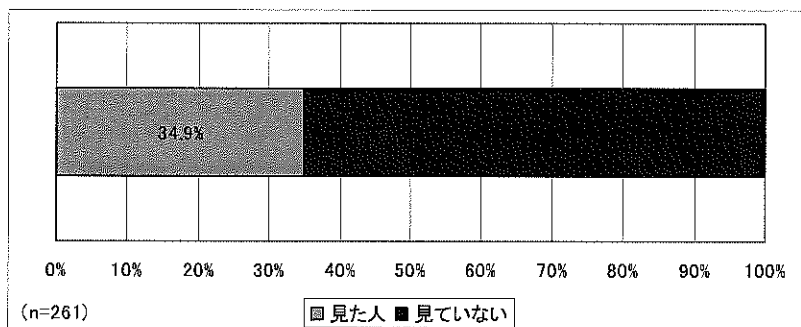


図Ⅲ－２０ 次回来訪時に利用する交通手段への意向



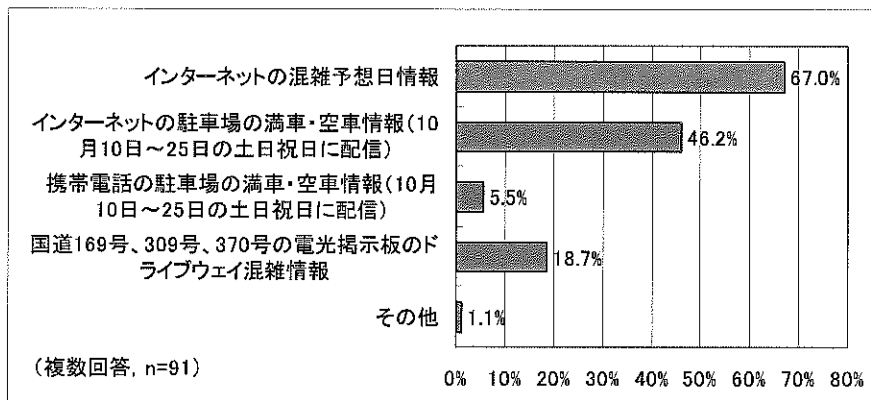
4) 交通情報の活用状況

交通情報を見た人の割合は34.9%で、平成20年度(31%)と比較して増加した。

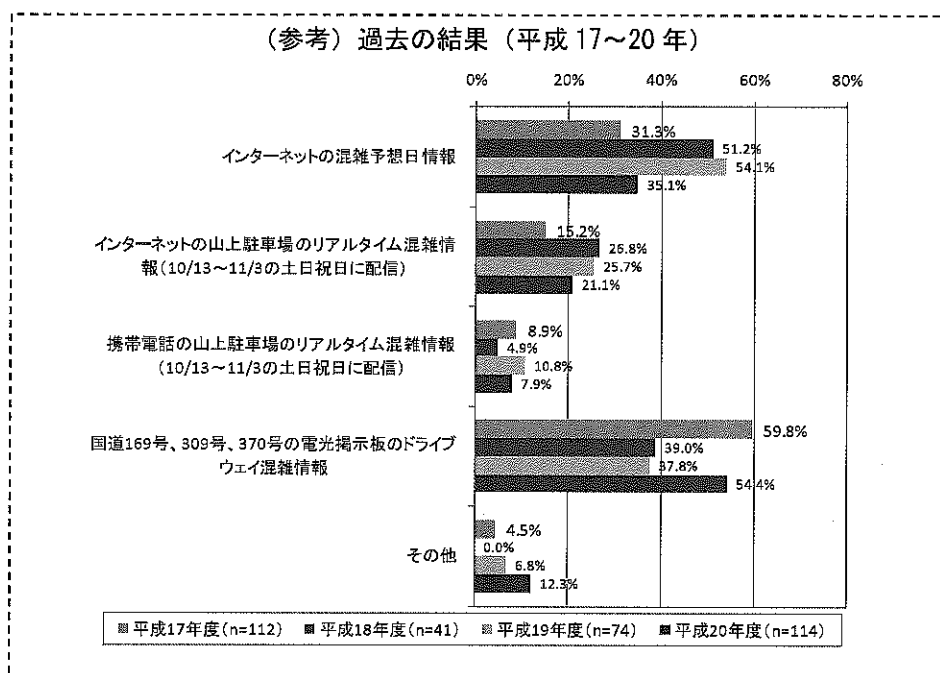


図Ⅲ-21 交通情報の活用状況

交通情報の入手先を見ると、「インターネットの混雑予想日情報」、「インターネットの駐車場満車・空車情報」が過去4年間を上回り、情報源として定着してきていることが示唆された。



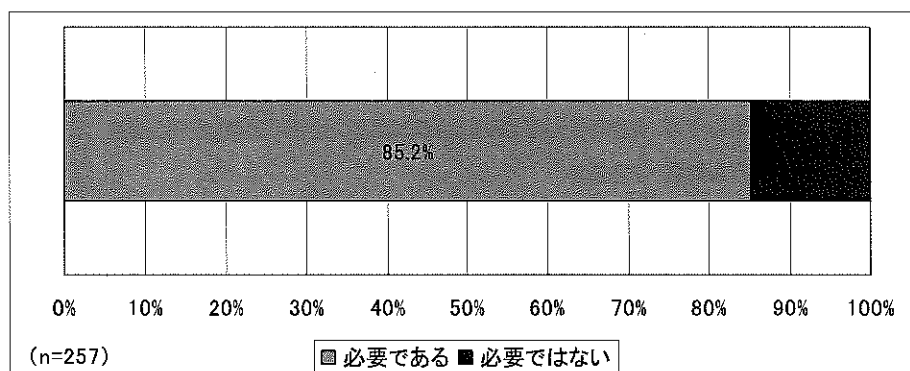
図Ⅲ-22 交通情報の入手先



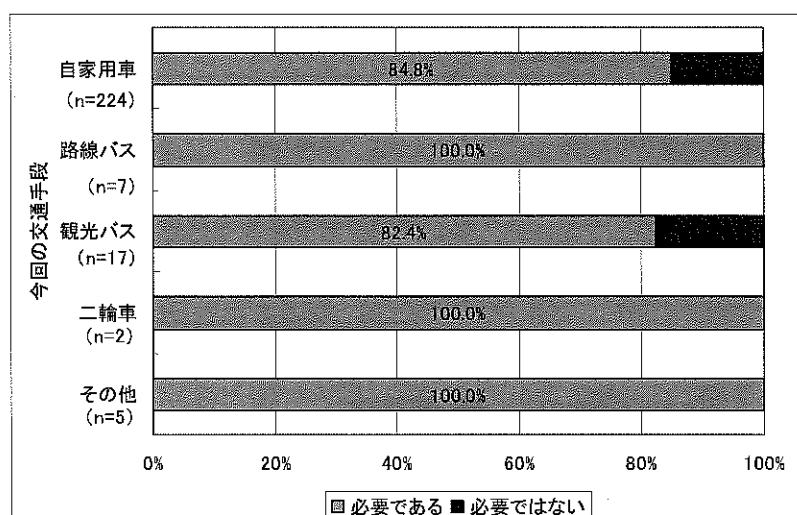
5) マイカー規制に関する意向

①マイカー規制の必要性に対する認識

マイカー規制については85.2%の回答者が必要であると認識している。また、今回の利用交通手段が「自家用車」であった人でも、84.8%が必要だと考えている。



図Ⅲ－２３ マイカー規制の必要性に対する認識

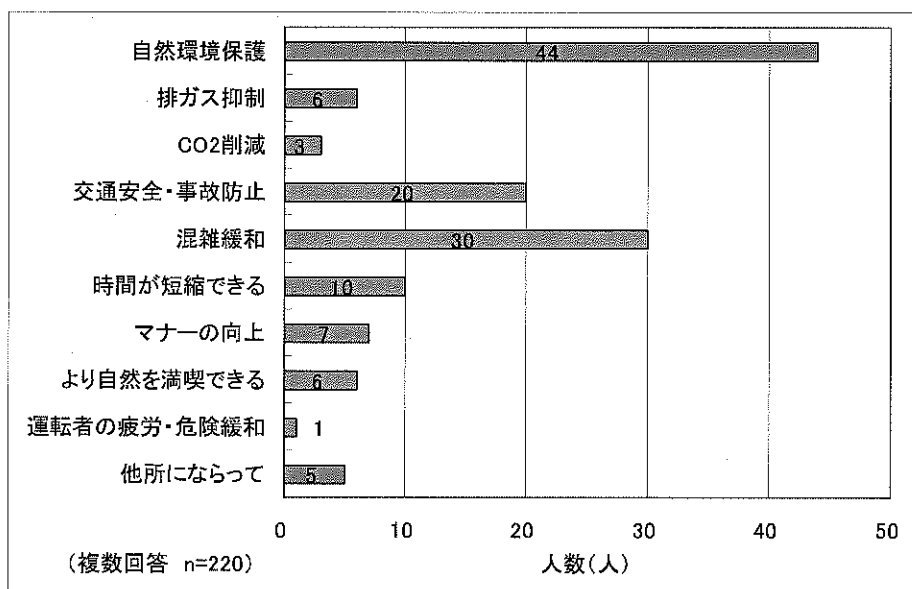


図Ⅲ－２４ 交通手段別に見たマイカー規制の必要性に対する認識

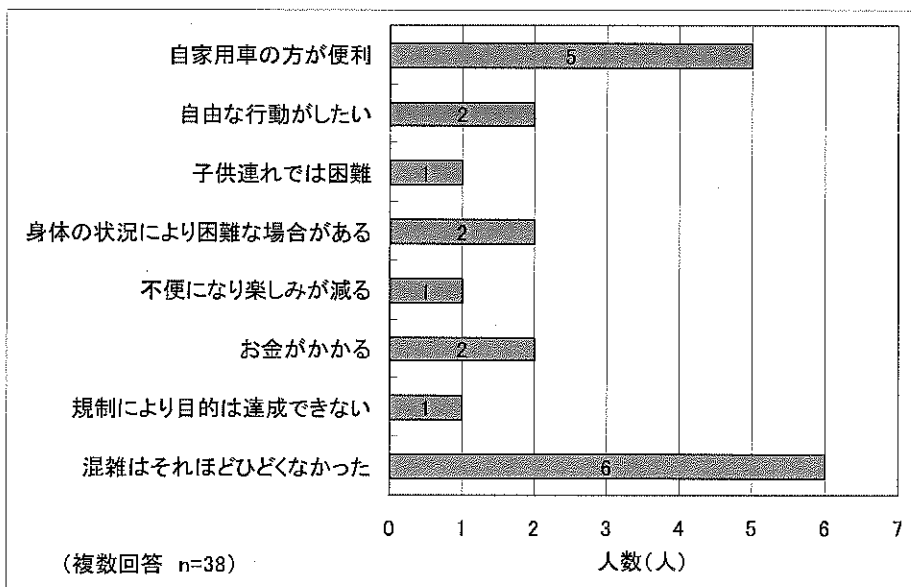
②マイカー規制を必要・不要とする理由

マイカー規制を必要とする意見（自由記述）としては「自然環境保護」や「混雑緩和」、「交通安全・事故防止」、「時間を短縮できる」、「より自然を楽しめる」などの意見が多かった。

一方、不要とする意見としては「自家用車の方が便利」、「自由な行動がしたい」、「身体状況により困難な場合がある」、「お金がかかる」などの意見が多かった。



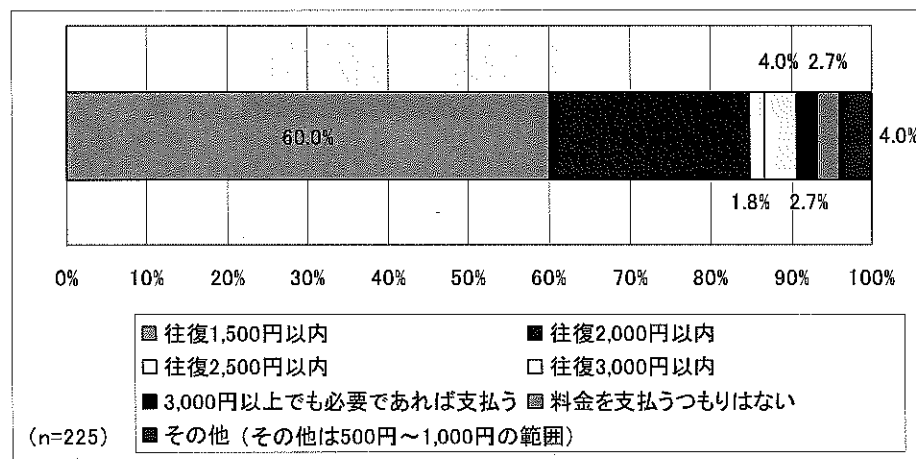
図Ⅲ－２５ マイカー規制を必要とする理由



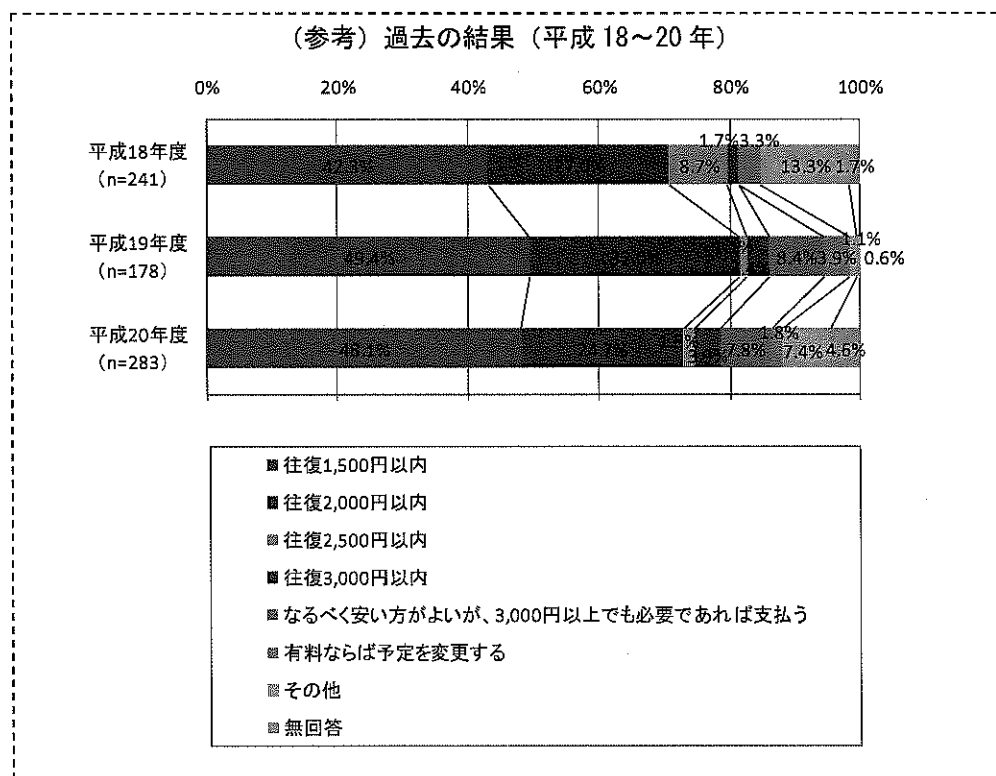
図Ⅲ－２６ マイカー規制を不要とする理由

③マイカー規制の際の乗換え駐車場及びシャトルバスに対する支払可能金額

マイカー規制による料金負担額については「その他」を含めて往復 1,500 円以内という意見が 60.0%を占めるなど、過去 3 年に比べて支払い意思額に低下傾向が見られた。

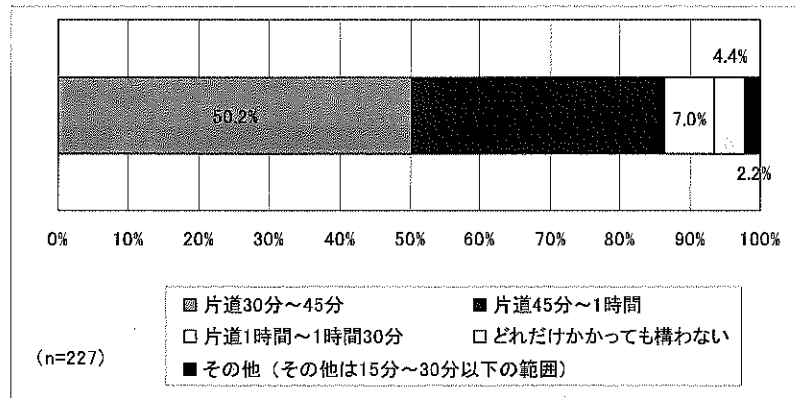


図Ⅲ－２７ マイカー規制の際の乗換え駐車場及びシャトルバスに対する支払可能金額

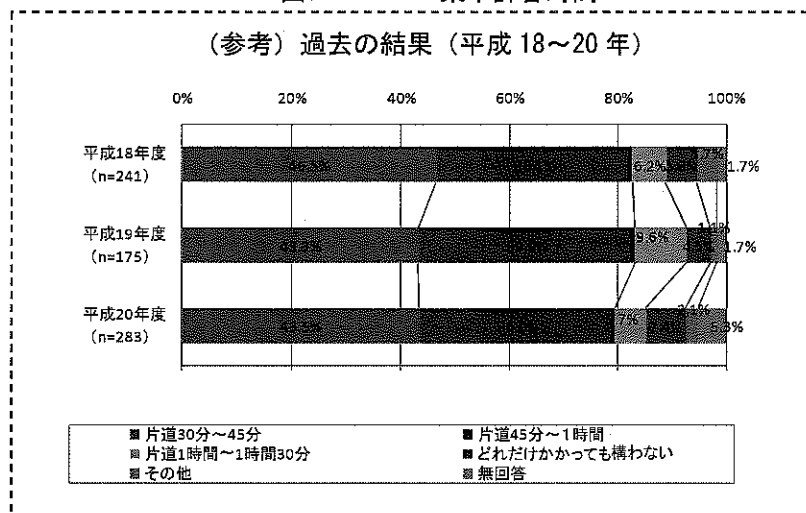


④シャトルバスの乗車許容時間

シャトルバスの乗車許容時間は、片道 45 分未満が 50.2%を占め、過去 3 年に比べて、より短い乗車時間を望む傾向が見られた。

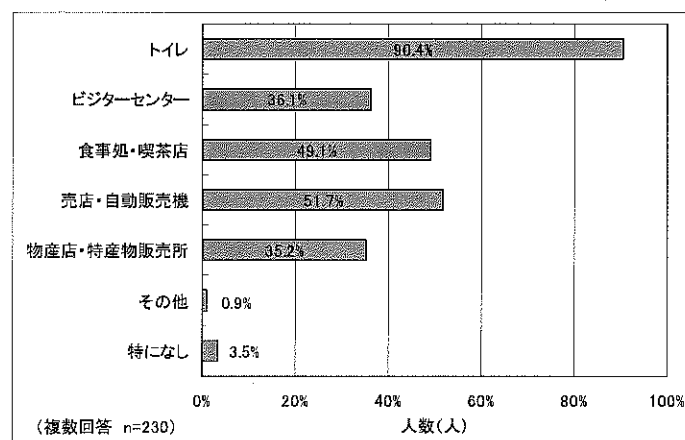


図Ⅲ-28 乗車許容時間



⑤シャトルバス乗換え駐車場に対する要望

シャトルバスへの乗換え駐車場に求められる施設は、「トイレ」が 90.4%と一番高く、過去 3 年とほぼ同様の結果となった。



図Ⅲ-29 シャトルバス乗換え駐車場における設備・サービスに対する要望

3-2. 登山用品店等におけるポスターおよびリーフレットの活用状況等に関する調査

(1) 調査の概要

1) 調査実施日

登山用品店については平成 21 年 9 月 18 日および 19 日、道の駅については同 20 日に調査を実施した。

表Ⅲ-3 調査実施日

調査対象	調査実施日
登山用品店	平成 21 年 9 月 18 日（金）・19 日（土）
道の駅	平成 21 年 9 月 20 日（日）

2) 調査対象および回答数

登山用品店については継続的に持ち込み配布を実施している大阪駅周辺および三宮駅周辺の 10 店舗を対象に調査を実施し、9 店舗から回答を得た。

道の駅については奈良県にある 12 の道の駅のうち、大台ヶ原利用者の大部分を占める大阪府および奈良県の居住者が利用すると思われる 5 箇所を対象に調査を実施し、回答を得た。

表Ⅲ-4 調査対象数と回答数

	登山用品店	道の駅
持ち込み配布数	10 店舗	5 箇所
回答数	9 店舗	5 箇所
回答なし	1 店舗	—

3) 調査項目

ポスターおよびリーフレットに関して、それぞれ以下の項目について対面アンケート調査を実施した。

表Ⅲ-5 調査項目

ポスター	リーフレット
①掲出状況、②掲出しない場合の理由	①配置状況、②配置しない場合の理由
③掲出場所、④閲覧状況、	③配置場所、④なくなるまでの期間
⑤ポスターのサイズ、⑥ポスターの意匠	⑤配布要望部数、⑥意匠
⑦今後の協力意向	⑦今後の協力意向

(2) 調査結果

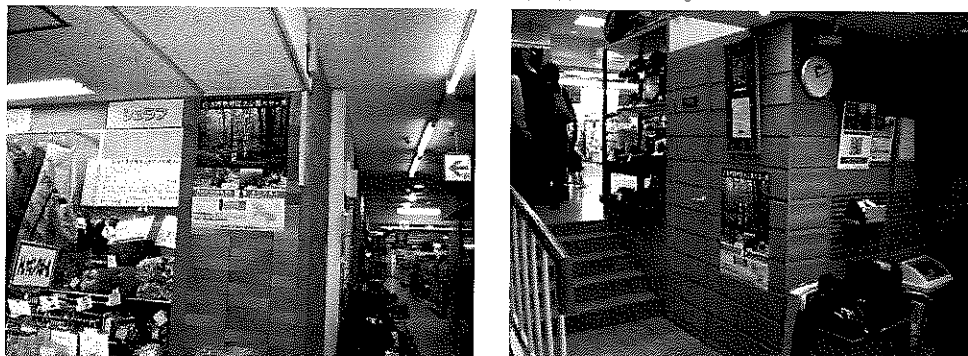
1) 登山用品店に対する調査結果

○ポスター掲出状況

回答のあった 9 店舗のうち、8 店舗が「毎年掲出している」と回答した。残り 1 店舗は「スペースがあれば掲出している」と回答した。ポスターを掲出しなかったことがある 1 店舗では、小規模な店舗で、売り場の壁面などに大きなポスターを掲出できるようなスペースがないことから、掲出できない場合があるとのことであった。

○ポスターの掲出場所・来店者の閲覧状況

ポスター掲出場所は、売り場や通路の壁面、ショーウインドのガラス面、柱の側面、階段の壁面、出入りロドア、掲示板など店舗により異なるが、いずれの店舗も来店者の目に付きやすい場所に掲出しており、ポスターを毎年掲出している8店舗のうち、6店舗から「来訪者がポスターを見ている姿をよく見かける」との回答があった。



図Ⅲ-30 ポスターの掲出例（左：売り場の壁面、右：通路の壁面）

○ポスターのサイズ

ポスターを毎年掲出している8店舗のうち、6店舗が「ちょうどよい」と回答した。「スペースがあれば掲出している」と回答した1店舗は、ポスターのサイズが小さく（A3程度）になれば掲出しやすくなると回答している。

○ポスターの意匠

回答があった9店舗の全てが「これまでの意匠でよいと思う」と回答している。また、具体的な理由や意見として、以下のような回答があった。

- ・綺麗な大台ヶ原の自然の写真が掲載されているのでよい。
- ・季節性を感じることができる写真がよい。
- ・綺麗な写真がメインならば詳細は特に気にならない。

○ポスター掲出への協力意向

ポスターを毎年掲出している8店舗全てが「今後も協力したい」との回答があった。

○リーフレットの配置状況

回答のあった9店舗全てが「毎年配置している」と回答している。

○リーフレットの配置場所

大規模店舗5店では情報コーナーを設置しており、中小規模の店舗では、レジカウンターなどに配置されている。また、パンフレット棚に配置するだけでなく、店舗主催の登山ツアーで参加者に配布している店舗も1店（小規模店舗）あった。

○リーフレットの残存期間・配布要望部数

リーフレット30部を配布した場合の残存期間は、大規模店舗では2週間から1ヶ月、中小規模店舗では3ヶ月から6ヶ月程度であった。

配布要望部数は、大規模店舗では50～200部、中小規模店舗では20～30部程度がよいと回答している。



図Ⅲ-31 リーフレットの配置例
（階段踊り場のパンフレット棚）

○リーフレットの意匠

回答のあった9店舗全てが「これまでの意匠でよいと思う」と回答している。

○リーフレット配置への協力意向

回答のあった9店舗全てから「今後も協力したい」との回答があった。

2) 道の駅に対する調査結果

○ポスター掲出状況

回答のあった5箇所のうち、「毎年掲出している」と回答したのは1箇所のみで、その他4箇所は「スペースがあれば掲出している」との回答であった。ポスターを掲出しなかった理由としては、掲出を依頼される件数も多く、全てのポスターの掲出が困難な場合があるとのことであった。

○ポスターの掲出場所・来訪者の閲覧状況

壁面や掲示板など、いずれの駅も来訪者の目に付きやすい場所に掲出場所が設けられている。また、4箇所が「来訪者がポスターを見ている姿をよく見かける」と回答している。



図Ⅲ-32 ポスターの掲出例（左：情報コーナーのガラス壁面、右：ポスター掲示板）

○ポスターのサイズ

4箇所が「ちょうどよい大きさだ」と回答している。

○ポスターの意匠

4箇所が「これまでの意匠でよいと思う」と回答している。

○ポスター掲出への協力意向

「ポスターを毎年掲出している」と回答した1箇所からは「今後も協力したい」との回答があり、その他4箇所についても「スペースがあれば掲出に協力したい」との回答があった。

○リーフレットの配置状況

回答のあった箇所全てが「毎年配置している」と回答している。

○リーフレットの配置場所

5箇所全てが当該の棚に配置していると回答している。

○リーフレットの残存期間・配布要望部数

リーフレットの残存期間については2箇所が「すぐになくなる」、もう1箇所が「1週間以内になくなる」と回答している。

配布要望部数は、50～500部の配布が可能という回答があった。

○リーフレットの意匠

4箇所が「これまでの意匠でよいと思う」と回答している。また、記載内容について、来訪者からの問い合わせが多いので「大台ヶ原のコース案内図（歩行時間を含む）を加えてほしい」という意見が1件あった。

○リーフレット配置への協力意向

回答のあった5箇所全てから「今後も協力したい」との回答があった。

(3) 検証結果

1) ポスター

■掲出状況

登山用品店へのポスターの配布は概ね有効であることが分かった。

道の駅では、「他のポスターの掲出依頼も多いために掲出スペースを確保できないことがあった」と回答しており、ポスターの配布箇所についての再検討が必要とされる。

■閲覧状況

ポスターの閲覧状況については、登山用品店、道の駅共に、概ね良く閲覧されており、登山用品店や道の駅におけるポスター掲出による情報発信効果は高いと考えられる。

■意匠およびサイズ

ポスターの意匠については、「これまでの意匠でよいと思う」という旨の回答をしており、大台ヶ原の自然の美しい写真を中心とした意匠の情報発信効果が認められる。

また、サイズについても、現状のB2サイズが妥当であると考えられる。

2) リーフレット

■配置状況

リーフレットについては回答のあった全ての登山用品店および道の駅で配置されていることが明らかとなった。

■配布枚数

大規模登山用品店や道の駅では配布部数が少なすぎるという意見が大半を占めたことから、配布部数の増大によって、大台ヶ原の情報発信を強化することが可能であると考えられる。

■意匠

リーフレットの意匠についても「大台ヶ原の自然風景」について評価をしており、大台ヶ原の自然風景の美しさに関する情報発信効果が確認された。

■記載情報

「来訪者から大台ヶ原のコース案内図（歩行時間を含む）を加えてほしい」という意見が2件あったことから、リーフレット作成時に考慮する必要があると思われる。

3) 今後の展開方向

大規模登山用品店や道の駅は大台ヶ原の利用者や潜在的利用者が多く訪れる場所であることから、これら店舗や施設へのリーフレット配布枚数を増加させることにより、より大きな情報発信効果が期待できると考えられる。

今後は店舗や施設の特性、および広報目的に応じて配布枚数を設定することにより、より効果的な情報発信が可能になると考えられる。