

## マイカー利用の在り方についての課題の整理

## 1. 大台ヶ原におけるマイカー規制に関する取組の経緯

環境省では、ピーク時における車両の入込み台数の調整と、利用の分散化を図るためパーク&シャトルバスライド等の手法を検討、導入し、自然環境に対する一時的な過剰負荷を軽減することを目的に、平成16年度より、マイカー規制に関する調査・検討を実施してきた。下記にその実施経緯を整理した。

表1：マイカー規制の実施—パーク&amp;シャトルバスライド— 調査・検討の実施過程

調査・検討項目	実施年度								概要
	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	
<b>(1) 条件整理</b>									
<b>① 規制内容の検討に向けた利用動態の整理</b>									
混雑状況等調査	○	○	○	○	○	○	○	●	ドライブウェイ及び山上駐車場における混雑状況、利用者数、交通量、駐車時のアイドリング状況等を現地調査
<b>② 乗換え駐車場の諸条件の把握</b>									
マイカー規制の実施に向けた検討	○		○	○					乗換え駐車場設定等を検討
<b>③ 代替バスの運行条件把握</b>									
シャトルバスの運行形態の検討	○								社会実験におけるシャトルバスの運行形態を検討
公共交通機関の意向調査					○				バス事業者等へのヒアリング等によりバス運行条件を把握
<b>④ 地域経済振興に果たす効果の検証</b>									
大台ヶ原の利用に係る地域経済との関係調査			○		○				観光関連事業者及び利用者の双方を対象に、マイカー規制の影響を経済の側面から調査
<b>⑤ 役割分担等の検討資料の収集</b>									
マイカー規制の事例調査	○	○	○	○	○	○	○	●	富士山、上高地、乗鞍、白山等の先進地域に対するヒアリング調査等
<b>⑥ その他の条件整理</b>									
マイカー規制の必要性の検討	○								大台ヶ原自然再生推進計画を策定するために実施
マイカー規制に対する意識調査	○	○	○	○	○	○			来訪者に対しマイカー規制への意向を把握
マイカー規制の導入に向けた自然環境調査		○	○						マイカー規制実施前の現況把握（大気質、蘚苔類、地衣類）
<b>(2) 協議会による検討</b>									
<b>(3) 社会実験の実施を通じた検討</b>									
<b>① 地元意見交換会の開催</b>									
自動車利用適正化に関する地域懇談会の開催			○		○				先進事例の紹介、大台ヶ原におけるマイカー規制の必要性、P&R以外の自動車利用適正化手法について意見交換
<b>② 社会実験の準備</b>									
マイカー規制社会実験の実施に向けた検討	○		○	○	○	○			規制内容について、規制の実施体制、社会実験と並行して取り組むべき事項、乗換え駐車場設定、シャトルバスの運行、規制区間等について検討
<b>③ 社会実験の実施と検証</b>									
<b>(4) その他の実施項目</b>									
<b>① 公共交通利用促進</b>									
公共交通利用促進のための広報		○	○	○	○	○	○	●	ポスター・リーフレット等の掲示・配布、国道169号線、309号線、370号線沿いの電光掲示板における表示、博物館でのパネル展示等
インターネットによる交通情報の提供（山上駐車場混雑情報）		○	○	○	○	○			混雑予想情報、山上駐車場満車・空車情報の提供
道路情報電光掲示板による公共交通利用促進の情報提供		○							国道169号線、309号線、370号線沿いの電光掲示板で情報発信
利用者アンケート調査		○	○	○	○	○			広報の効果確認（利用者意識や行動への影響）
自然体験プログラムを実施する際の公共交通機関の活用（インセンティブ付与）		○	○		○				公共交通利用を促進するための自然体験プログラムの実施
<b>② その他の実施項目</b>									
大台ヶ原自動車交通対策にかかる会議	○		○	○	○	○	○	×	利用最盛期の対策等について情報交換するため、関係行政機関と会議を開催（※H23は災害のため中止）
路肩駐車防止措置		○	○						植生の保護と円滑な交通の確保のため、路肩にロープ柵を設置

## 2. 国立公園におけるマイカー規制の事例から読み取れる傾向

現在、マイカー規制は全国各地で行われており、特に、国立公園におけるマイカー規制（自動車利用適正化対策）の実施事例は、18 公園 31 事例に上る（平成 22 年度実績、表 2 参照）。これらの事例からは、下記に挙げる傾向が読み取れた。

### ① 導入のきっかけ

マイカー規制などを実施している事例では、いずれの場合も、渋滞等によって地域の交通状況が悪化したことを契機として、規制が導入されている。

### ② 協議会の設置

多くの場合、道路管理者、関係自治体、交通事業者、観光事業者などからなる協議会を設置して規制等の運営に当たっている。

### ③ 期間

国立公園での自動車利用適正化の実施期間をみると、大半が期間を限定しているが、尾瀬や上高地などでは通年に渡って自動車利用を規制している。

### ④ 費用負担

多くの事例では、行政が費用負担しない場合、民間を主体とした体制で、利用者が負担するシステムで成立している。

表 2：国立公園におけるマイカー規制（自動車利用適正化対策）の実施状況の概要（平成 22 年度実績）

国立公園名	地区名	実施箇所（延長距離）	開始年	実施期間	実施主体
知床	カムイワッカ	道道知床公園線（11.0km）	H11	70 日間	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
大雪山	高原温泉	町道高原温泉線（10.0km）	H9	9 日間	高原温泉・銀泉台地区自動車利用適正化対策協議会
	銀泉台	道道銀泉台線（15.0km）	H14	14 日間	高原温泉・銀泉台地区自動車利用適正化対策協議会
支笏洞爺	定山溪	市道定山溪豊平峡ダム線（1.8km）	S51	184 日間	㈱札幌リゾート開発公社
十和田八幡平	十和田	国道 102 号線（13.8km）	S49	8 日間	十和田湖周辺交通渋滞対策協議会
	十和田	国道 102 号線（13.8km）	S49	2 日間	奥入瀬溪流利用適正化協議会
	八幡平	県道駒ヶ岳線（6.5km）	H7	91 日間	秋田駒ヶ岳登山利用適正化協議会
陸中海岸	浄土ヶ浜	浄土ヶ浜海岸線道路（3.6km）	S52	365 日間	宮古市商業観光課
磐梯朝日	裏磐梯（雄国沼）	県道 337 号線（2カ所）・国道 459 号線～金沢峠（計 40.0km）	H17	45 日間	雄国沼自動車利用適正化連絡協議会
日光	小田代ヶ原	市道 1002 号線（8.7km）	H5	365 日間	中禅寺湖周辺地域利用適正化推進連絡協議会
	歌ヶ浜	市道 1059 号線	H11	365 日間	中禅寺湖周辺地域利用適正化推進連絡協議会
	那須	県道那須高原線（12.0km）	H21	2 日間	那須高原地域活性化推進協議会
尾瀬	尾瀬（福島県）	県道沼田・檜枝岐線（9.6km）	S49	164 日間	福島県尾瀬自動車利用適正化連絡協議会
	尾瀬（群馬県）	県道津奈木鳩待峠線（3.5km）	S49	116 日間	片品村尾瀬交通対策連絡協議会
上信越高原	志賀高原	亀倉神社東二又路～米子大瀑布駐車場（14.0km）	H20	11 日間	須坂市、須坂市観光協会
	戸隠	戸隠スキー場駐車場～鏡池駐車場（4.5km）	H21	9 日間	鏡池周辺環境保全推進協議会
富士箱根伊豆	富士山（山梨県）	富士スバルライン県道河口湖富士線（23.5km）	H6	12 日間	富士山スバルライン自動車利用適正化連絡協議会
	富士山（静岡県）	富士山スカイライン（13.6km）	H6	17 日間	富士山スカイライン渋滞対策協議会
	富士山（静岡県）	ふじあざみライン（11.5km）	H19	6 日間	富士山須走口適正利用に向けた社会実験協議会
中部山岳	上高地	県道上高地公園線（6.3km）	S50	207 日間	上高地自動車利用適正化連絡協議会
	立山	県道富山立山公園線（28.2km）	S46	214 日間	富山県公安委員会、富山県警上市警察署、富山県道路公社
	乗鞍	県道主要地方道乗鞍公園線（乗鞍スカイライン）（14.1km）	H15	170 日間	乗鞍自動車利用適正化協議会
	乗鞍岳	県道乗鞍岳線（乗鞍エコーライン）（14.0km）	H15	123 日間	乗鞍岳自動車利用適正化連絡協議会
白山	白山	県道白山公園線（6.2km）	S63	39 日間	石川県白山自動車利用適正協議会
南アルプス	南アルプス（山梨県）	県道南アルプス公園線（18.0km）、県営林道南アルプス線（14.0km）	H17	138 日間	南アルプス山岳交通適正化協議会
	南アルプス（長野県）	南アルプス林道（22.6km）	S55	148(199)日間	伊那市
吉野熊野	吉野山	奈良県道 15 号線（3.4km）、吉野町道（約 5.0km）、奈良県道 37 号線（4.0km）	H6	40 日間	吉野山交通・環境対策協議会
瀬戸内海	王子ヶ岳渋川集団施設地区海水浴場	市道 45・46・54 号線	S60	71 日間	(社)玉野市観光協会、渋川観光協会（藤祭り）、渋川海水浴場運営協議会（海水浴）
大山隠岐	大山	県道米子大山線（4.0km）、県道大山口停車場線道路（1.5km）、県道赤崎大山線（大山寺道路）・博労院駐車場取合道路（間回道路）（0.5km）	S49	33 日間	大山冬期交通対策協議会
足摺宇和海	足摺岬	県道足摺岬公園線（約 0.7km）	S43	10 日間	土佐清水市
霧島屋久	屋久島	町道荒川線（4.0km）	H12	275 日間	屋久島山岳部車両運行対策協議会

出典）環境省「国立公園自動車利用適正化対策等（マイカー規制）実施状況」より抜粋

上記のマイカー規制の事例の中で、特に先進的に実施されていると考えられる尾瀬国立公園（尾瀬地区(群馬県)）、富士箱根伊豆国立公園（富士山地区(静岡県)）、中部山岳国立公園（上高地地区、乗鞍岳地区）の事例を抽出し、その実施状況を表3に整理した。これらは、いずれも大台ヶ原よりも入込者数の多い地域の事例であるが、代替交通の利用については、運賃を徴収している。これらの事例を参考に、大台ヶ原でのマイカー規制の実施を考える上では、環境省単独での実施は不可能であると考えられる。

表3：先進的なマイカー規制の実施状況（平成22年度実績）

国立公園名	尾瀬	富士箱根伊豆	中部山岳	
地区名	尾瀬（群馬県）	富士山	上高地	乗鞍岳
実施主体	片品村尾瀬交通対策 連絡協議会	富士山スカイライン 渋滞対策協議会	上高地自動車利用 適正化連絡協議会	乗鞍岳自動車利用 適正化連絡協議会
開始年	昭和49年	平成6年	昭和50年	平成15年
対象規制 区間	県道津奈木鳩待峠線 (津奈木～鳩待峠口) (3.5km)	富士山スカイライン (旧料金所～富士山五合目) (13.6km)	県道上高地公園線 (中の湯～上高地) (6.3km)	県道乗鞍エコーライン (三本滝～畳平) (14.0km)
実施日数	116日間	17日間	マイカー規制：207日間 バス規制：31日間	123日間
代替交通	乗合バス 乗合タクシー	シャトルバス タクシー	シャトルバス タクシー	シャトルバス
代替交通 往復運賃	バス：780～1,800円 タクシー：約1,800円	バス：1,300円 タクシー：約4,200～4,800円	バス：2,000円 タクシー：約6,400～8,000円	2,400円
代替交通 利用者数 (通年合計)	— 注1)	バス：約2.9万人 タクシー：約0.3万人	バス：約38.1万人 タクシー：約22.2万人	約5.1万人
乗換駐車場 (駐車可能 台数合計)	6箇所 (1,420台)	1箇所 (1,000台)	長野県側：1地区(計1,500台) 岐阜県側：1箇所(計800台)	5箇所 (約780台)
駐車料金	普通車：無料～1,000円 バス：1,000～4,000円	無料	二輪車：200円 普通車：500円 バス：2,000円	無料
規制期間中 の駐車場 利用台数 (通年合計)	—	11,000台（推計）	二輪車：256台 <sup>注2)</sup> 普通車：47,862台 <sup>注2)</sup> バス：564台 <sup>注2)注3)</sup>	—
概算収入 <sup>注4)</sup>	—	約0.4億円	約13.2億円～	約1.2億円

注1) 「—」は、データなし。

注2) 岐阜県側のデータのみ（岐阜県側よりも利用者数が多いと考えられる長野県側のデータはなし）。

注3) バス規制日以外のデータも含む。

注4) 「概算収入」は、「代替交通往復運賃 × 代替交通利用者数 + 乗換駐車場駐車料金 × 駐車場利用台数」により算出している。なお、代替交通のタクシーの利用は3人/台と仮定している。

### 3. 大台ヶ原におけるマイカー利用の在り方に関する論点

#### 3-1. 他事例の傾向からみた大台ヶ原の状況

##### ① 導入のきっかけ

他事例では、渋滞等によって地域の交通状況が悪化したことを契機として、規制が導入されている。大台ヶ原においても、シャクナゲの開花期や紅葉期などの利用集中期に、山上駐車場の駐車容量を超え、大台ヶ原ドライブウェイ沿いにおいて、路肩駐車が発生やそれに伴う交通混雑が問題になっていた。

しかし、近年は、利用集中期には交通混雑が発生するものの、駐車台数そのものについては減少傾向にある（図1参照）。こうした状況にあつて、これまで検討してきたパーク&シャトルバスライド(以下、「P&R」と表記)によるマイカー規制の導入が適切であるのかは、検討の余地があると考えられる。

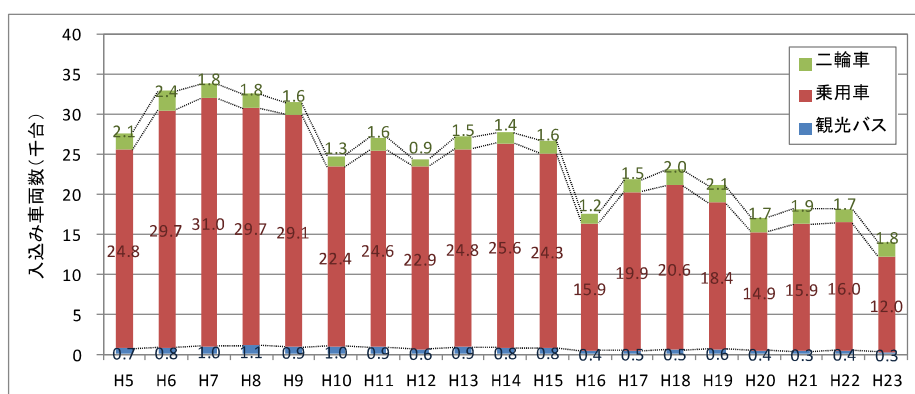


図1：車種区分別にみた正午における駐車台数の推移（平成5年度～平成23年度）

##### ② 協議会の設置

マイカー規制のような社会的に大きな影響が伴う事業を実施する場合、環境省が単独で行うことは現実的に難しく、周辺地域や関係機関等との連携による事業検討が必要となる。他事例においも、多くの場合、各種主体からなる協議会を設置して規制等の運営に当たっている。

大台ヶ原を取り巻く現状においては、過去にP&Rのため社会実験の実施が検討されたが、周辺地域の合意を得ることには至らず、暗礁に乗り上げた経緯がある。このような状況から、現時点においては、協議会の設置は困難と考えられる。

##### ③ 期間

国立公園での自動車利用適正化の実施期間をみると、大半が期間を限定しているが、尾瀬や上高地などの大台ヶ原より入込み客数が多い地域では通年に渡って自動車利用を規制している。

大台ヶ原においては、シャクナゲの開花期の5月、紅葉の10月が利用集中期となっており、それ以外の期間は概ね駐車容量に対して余裕があるため、マイカー規制を行うのであれば、利用集中期に合わせた期間に限定すべきものと考えられる。

なお、過年度の路肩駐車発生日数をみると、近年は、交通混雑につながる路肩駐車（100台以上）の発生は減少傾向にあり、マイカー規制手法としてのP&Rの妥当性を含めて、再度検討する必要があると考えられる。（図2参照）

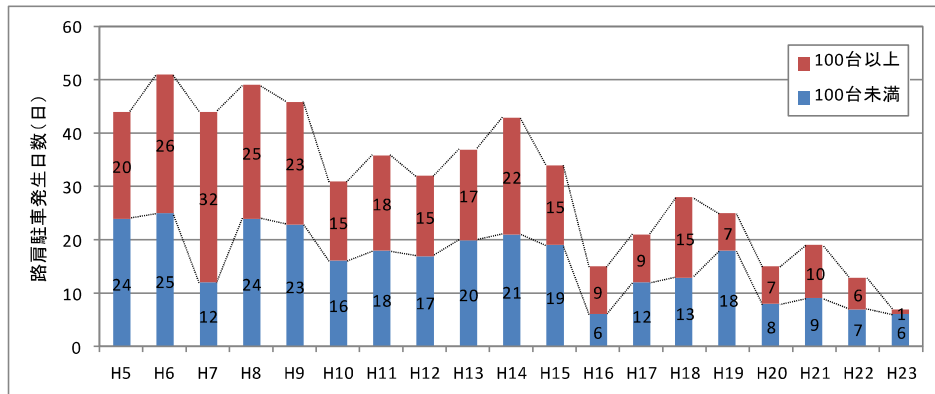


図2：路肩駐車発生日数

#### ④ 費用負担

費用負担について、昨今の財政状況の厳しい中、環境省の予算としてP&Rによるマイカー規制の実施を行うことは現実的に不可能であり、関係機関との連携、並びに、利用者負担についても検討していかなくてはならない。他事例においても、その多くが民間を主体とした体制で代替交通や駐車場の料金収入をもとに運営されている。

利用者負担について、過年度のアンケート調査（乗換え駐車場及びシャトルバスへの料金負担意向）をみると、およそ半数程度の利用者が往復1,500円以内の負担を希望しており、その金額の妥当性も含めて、P&Rに掛かる採算性について十分検討を行い、収入に見合うシステムを構築できない限り、P&Rを実施することはできない。

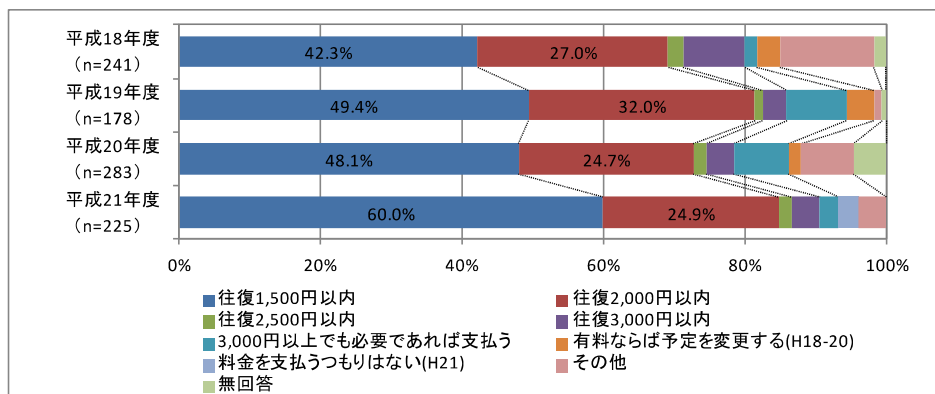


図3：乗換え駐車場及びシャトルバスへの料金負担意向

### 3-2. 今後の検討の方向性

マイカー規制の検討は、大台ヶ原自然再生推進計画－第2期－では、「適正利用に係る交通量の調整～マイカー規制等の実施～」であげられた取組の一つであるが、上記論点のとおり現時点においては、実現可能性は極めて低い。

今後は、もう一つの取組である、各種取組による一時的な過剰負荷の軽減として、公共交通利用促進の普及啓発や山上駐車場の混雑情報の発信等について検討を進めていく。