

「マイカー規制の実施 ―パーク&シャトルバスライド―」に係る結果及び評価

1. 目的（「大台ヶ原自然再生推進計画（第1期）」p.99）

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

2. 基本方針（「大台ヶ原自然再生推進計画（第1期）」p.99）

- (1) 地元自治体や関係機関、地域住民、利用者等との協議・調整により円滑な計画の推進を図る。
- (2) 乗換え駐車場の整備等に伴う環境への影響評価を十分に行い、適切な配置検討を行う。
- (3) パーク&バスライドが地域経済の振興に果たす効果について検討する。

3. 取組の概要

「マイカー規制の実施 ―パーク&シャトルバスライド―」にあたって、以下の取組を行なった。

(1) 条件整理

- ① 規制内容の検討に向けた利用動態の整理
- ② 乗換え駐車場の諸条件の把握
- ③ 代替バスの運行条件把握
- ④ 地域経済振興に果たす効果の検証
- ⑤ 役割分担等の検討資料の収集
- ⑥ その他の条件整理

(2) 協議会による検討

(3) 社会実験の実施を通じた検討

- ① 地元意見交換会の開催
- ② 社会実験の準備
- ③ 社会実験の実施と検証

(4) その他の実施項目

- ① 公共交通利用促進
 - i. 公共交通利用促進のための広報
 - ii. 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）
 - iii. 利用者アンケート調査
- ② その他の実施項目
 - i. 大台ヶ原自動車交通対策にかかる会議
 - ii. 路肩駐車防止措置

4. 取組の結果と評価

(1) 条件整理

a. 結果

①規制内容の検討に向けた利用動態の整理

大台ヶ原の利用者数について、平成7年度（約32万人）をピークに近年は減少傾向（平成20年度、約15万人）にあることが明らかとなった。また、交通混雑の発生状況として、特に、

ゴールデンウィークと紅葉シーズン等の繁忙期に路肩駐車が100台以上発生する交通混雑が発生している（年間平均11.9日）ことが明らかとなった。

②乗換え駐車場の諸条件の把握

乗換え駐車場候補地を選定し、各候補地の課題等を抽出した。

③代替バスの運行条件把握

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われていない。

④地域経済振興に果たす効果の検証

大台ヶ原及び、周辺地域への来訪者の消費状況は明らかになったが、周辺地域の観光業者等の経営状況等を把握し、マイカー規制を導入した場合の波及効果等を分析するには至らず（H20年度中に調査実施予定）、第1期計画に示していた新たな振興策の検討は行なっていない。

⑤役割分担等の検討資料収集

マイカー規制について、富士山や、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した。特に、マイカー規制の効果としては、自然環境の改善傾向が見られたことや、利用マナーの向上、利用の分散化等があげられ、課題としては、シャトルバスの採算性や、観光客の減少、関係者間の合意形成等があげられた。

⑥その他の条件整理

i. マイカー規制に対する意識調査

マイカー規制の実施については、大台ヶ原の利用者の8割程度から理解が得られている。

ii. マイカー規制の導入に向けた自然環境調査

調査において窒素酸化物（NOx）の発生量と交通量に関係性がみられたものの、状況把握にとどまり、大台ヶ原における自動車排出ガスの自然環境への影響を明らかにするには至らなかった。

iii. 大台ヶ原樹木着生性蘚苔類調査

人の利用が自然環境に与える影響を把握するため、大台ヶ原の自然環境を表す指標の一つとして蘚苔類の生育状況を調査し、過去のデータ（1984）と比較した結果、強光・乾燥に強い種の侵入が確認されたが、人の利用がどれくらい自然環境へ影響を与えているかを把握するには至らなかった。

b. 評価

マイカー規制の実施に向けた条件整理では、交通混雑に繋がる路肩駐車発生日数は年間平均12日程度であること等、それぞれ個別の項目は明らかにされ、基礎的な情報は収集できたものの、これらを包括した総合的な分析は行なっておらず、また、マイカー規制（パーク&シャトルバスライド）を実施した場合の地域経済への波及効果の検討や、交通事業者の意向把握等といった未達成の検討項目も残っている。

特に、マイカー規制の実施による地域経済や自然環境等への影響を把握するに至っていないことや、新たな地域振興策の検討とその効果の分析を行なっていないことから、マイカー規制の必要性も含め、さらなる情報の収集・分析や関係者等との協議・調整、手法の検討が必要である。

なお、第1期計画の目的としては、車両の入込み台数の削減と、利用の分散化を図ることにあったが、近年、大台ヶ原の利用者数は減少傾向にあることが明らかとなっている。今後とも

モニタリングによりその動向を把握し、今後の検討に役立てていく必要がある。

(2) 協議会による検討

a. 結果

周辺地域の関係機関等との意見交換、情報共有等に関わる取組は行われているものの、協議会の組織化には至っていない。

b. 評価

マイカー規制について、その必要性を含めて周辺地域の関係機関等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から、協議会による検討には至っていない。

(3) 社会実験の実施を通じた検討

a. 結果

①地元意見交換会の開催

自動車利用適正化に関する地域懇談会を開催し、周辺地域住民等に対してマイカー規制の検討の方向性は説明できたものの、マイカー規制の必要性を含めて、その効果に疑問がある等の意見が出された。なお、社会実験案を提示するには至っていない。

②社会実験の準備

社会実験の実施に向けた検討は行なってきたものの、周辺地域の関係機関等に理解の得られる社会実験案を作成するには至らなかったため、社会実験の準備は行えていない。

③社会実験の実施と検証

社会実験の実施・検証には至っていない。

b. 評価

地元意見交換会を開催し、周辺地域住民等との情報共有・意見交換を行なったが、社会実験の実施を通じた検討はできなかった。

(4) その他の実施項目

a. 結果

①公共交通利用促進

i. 公共交通利用促進のための広報

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に掲示・配布し、公共交通による大台ヶ原への来訪を呼び掛けた。

ii. 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）

ホームページ上において、紅葉シーズンの混雑予想日を公開し、平日の来訪を呼び掛けるとともに、山上駐車場の満車・空車情報のリアルタイム掲示を平成 17 年度は 3 日間、平成 18 年度は 7 日間、平成 19 年度は 13 日間、平成 20 年度は 8 日間行なった。

iii. 利用者アンケート調査

公共交通利用促進の情報及び、山上駐車場の混雑状況の情報を社会に周知できたものの、公共交通への乗換率がわずか 2.4～5.3%と低かった（H17～H19 年度調査）ことが明らかとなった。ただし、次回来訪時の交通手段としては、公共交通の利用を選択する人の割合が 13.0%

(H17 年度調査)から 21.4%(H19 年度調査)と増加していることから、広報に一定の効果があつた。

②その他の実施項目

i. 大台ヶ原自動車交通対策にかかる会議

大台ヶ原における繁忙期の自動車交通対策について、環境省の呼びかけで関係行政機関による情報共有・意見交換を行なった。会議内において、マイカー規制に関する議論も行われ、地元行政機関から、地域経済への影響の配慮を求める意見等が出された。

ii. 路肩駐車防止措置

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、路肩駐車防止措置としてロープ柵を設置し、結果として路肩部の植生が保全され、目的を達成した。

b. 評価

インターネット、ポスター、リーフレット等による継続的な公共交通利用促進や山上駐車場の混雑情報等の普及啓発・情報発信により、大台ヶ原への来訪者に有用な情報を提供し、わずかながらも利用者の意識を向上させることができた。ただし、内容や周知方法については、利用者にとって、より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ことが課題である。

大台ヶ原自動車交通対策にかかる会議では、行政間において大台ヶ原の交通事情に関わる情報を共有し、また、関係行政機関の連携を強化していくことができ、一定の成果があつた。

5. 総括評価(案)

第1期計画における「マイカー規制の実施 ―パーク&シャトルバスライドー」の目的は、「ピーク時における車両の入込み台数の削減と、これに伴う利用の分散化を図り、自然環境に対する一時的な過剰負荷を軽減すること。」であつた。この目的に基づき実施した、第1期計画の基本方針に沿った各種取組の評価を以下に示す。

(1) 周辺地域の関係者等との協議・調整による円滑な計画の推進

周辺地域住民等との地域懇談会(平成18年度)や、関係行政機関との自動車交通対策会議(平成18~20年度)を開催し、周辺地域の関係者等との協議を重ね、定期的な情報交換会をもてるようになった。こうした取組は、周辺地域の関係者等との信頼関係を築いていく上で、一つの大きな成果であつた。しかし、その内容は、全国の先進事例の紹介や、大台ヶ原における現在の交通状況の課題等の情報提供・情報共有にとどまった。マイカー規制の必要性については、大台ヶ原利用者や交通事業者の一定の理解は得られたものの、利用者数が減少する傾向にあることや、それに伴う地域経済へのマイナス効果等の懸念がある中で、マイカー規制の効果及び必要性を含めて、全体的に周辺地域住民等の理解を得られるような案を提示できず、マイカー規制の実施に向けた具体的な協議・調整は行うことができなかった。

(2) 乗換え駐車場の整備等に伴う環境影響評価と配置検討

大台ヶ原の周辺地域は地形的な条件により、一定面積以上を有する駐車場候補地は限られている。そうした状況の中、乗換え駐車場の候補地を選定し、各候補地のアクセス性や社会条件等の課題を抽出した。さらに、評価委員会のメンバーによる現地視察も行い、各駐車場候補地の環境への影響や配置に関わる検討等を行い、駐車場の候補地の決定に向けた取組を行なつて

きたものの、その実現には至らなかった。

(3) 地域経済の振興に果たす効果の検討

平成 18 年度に実施した観光流動実態調査により、大台ヶ原と周辺地域における来訪者の消費状況等は明らかになったものの、周辺地域の観光業者等の経営状況等を把握し、地域経済の状況を明らかにするには至っていない。こうしたことから、現状における地域経済の動向を明らかにしていないため、マイカー規制が地域経済の振興に果たす効果についてまで言及するには至らなかった。

(4) その他の実施項目

パーク&シャトルバスライドによるマイカー規制を検討していくと同時に、現状におけるピーク時の交通混雑を緩和するために、マイカー規制の前段階の対応として、公共交通の利用促進に関わる普及啓発キャンペーンや、その期間中における山上駐車場の混雑状況の情報発信を平成 17 年度から継続的に実施した。こうした取組は、「新しいワイズユースの山」を目指す上で、着実に利用者意識の向上の啓発に役立った。