

観光地におけるパーク＆シャトルバスライド 施策による観光行動変化について ～ 大山環状道路自動車利用適正化社会実験 ～

水木 智英¹・西野孝晴²・伊藤忠衛²

¹正会員 中電技術コンサルタント株式会社 (〒734-8510 広島市南区出汐2-3-30)
E-mail:mizuki@cecnet.co.jp

²非会員 中電技術コンサルタント株式会社 (〒734-8510 広島市南区出汐2-3-30)

鳥取県の大山は、山ろくに広大なブナ林が広がり、特に秋の紅葉シーズンは多くの観光客で賑わっている。一方、マイカーによる観光客の集中により渋滞が発生し、多くの時間が車内での待ち時間に費やされている等解決すべき課題が多い。このため、交通渋滞解消による観光客への快適性向上や自然環境への負荷低減を目的とした自動車利用適正化のためのパーク＆シャトルバスライドの社会実験を実施した。

本稿では、社会実験の概要とその結果及び今後の課題について整理した。社会実験では次の成果を得た。環境負荷が低減されるとともに、利用者から取組みに対し高い評価を得た。周辺の観光・宿泊施設への経済波及効果の発現や県外からの来訪者への事前周知方法の確立など、継続的運用に向けて今後の課題が明らかとなった。

Key Words : Park & Ride , Pilot program

1. はじめに

鳥取県の大山は、山ろくに広大なブナ林が広がり、特に秋の紅葉シーズンは多くの観光客で賑わっている。一方、マイカーによる観光客の集中により渋滞が発生し、多くの時間が車内での待ち時間に費やされている(図-1)。また、渋滞車両による排気ガスなどで自然環境への負荷が懸念されている。このため、交通渋滞解消による観光客への快適性向上や自然環境への負荷低減を目的とした自動車利用適正化のためのパーク＆シャトルバスライドの社会実験を実施した。本発表では社会実験の概要とその結果を報告する。



図-1 奥大山スキー場から鍵掛峠方面の交通渋滞

2. 社会実験の概要

社会実験は、関係機関で構成された大山環状道路自動車利用適正化社会実験協議会が主体となり、多くの観光客の来訪が予想される平成27年10月31日(土)に実施した(表-1, 図-2)。

表-1 調査概要

実施日	平成27年10月31日(土)	
実施主体	大山環状道路自動車利用適正化社会実験協議会	
通行規制	区間	大山環状道路(県道倉吉江府溝口線)奥大山スキー場から榎水高原までの間(7.5キロメートル)
	時間	午前7時から午後5時まで
	規制車両	マイカー及びオートバイ(バス、タクシー、障がい者乗車車両、自転車は通行可)
シャトルバスの運行	区間	奥大山スキー場から大山寺まで(13.5キロメートル)
	運行時間	午前7時30分から午後5時まで(約15分間隔)
	乗車料金	500円(途中乗り降り自由、幼児無料、障がい者割引制度あり、大山の一本バス乗り放題乗車券での乗車可)
	乗車券販売所	大山寺、榎水高原、奥大山スキー場各シャトルバス乗り場
	バス停留所	大山寺、榎水高原、一ノ沢、二ノ沢、鍵掛峠、三ノ沢、奥大山スキー場



図-2 位置図

3. 駐車場満空情報システムの構築

本実験で準備した駐車場は、予備を含め計4箇所と複数あり、かつ駐車場間の距離が最大で約7.5kmであった。このことから、駐車場利用者が駐車場到着前に予め満空情報を確認し、空車状態の駐車場へダイレクトにアクセスできるよう、リアルタイムの満空情報システムを開発し実験当日に運用した(表-2)。

表-2 駐車場満空情報システムの概要

概要	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場の交通誘導員がスマートフォンを用いてリアルタイムに満空情報を入力する。 ・利用者・スタッフ・交通誘導員等がホームページやSNSを通じて駐車場の満空情報を確認する。
表示画面	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>一般向け画面</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>管理者画面</p> </div> </div>

4. 社会実験当日の状況

社会実験当日の天候は終日晴れとなった。社会実験当日の様子を表-3に示す。

表-3 社会実験当日の様子

大山寺 駐車場付近		
榎水高原 駐車場付近		
鍵掛峠 停留所付近		
奥大山 スキー場 駐車場付近		

5. 社会実験の効果

(1) 環境負荷の低減効果

実験実施により規制区間内のCO₂が75%以上(8,183kg-CO₂/日)削減された。この削減量は、ブナの木約740本(約1.5ha相当)が1年間に吸収するCO₂の量に相当する(図-3)。

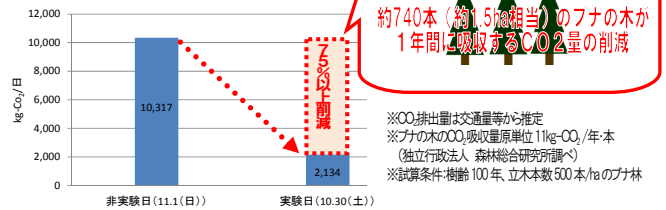


図-3 CO₂排出量推計値

(2) 迂回路の渋滞状況

通行規制に伴い、迂回路への交通量が大幅に転換したものの、迂回路において目立った渋滞は見受けられなかった(図-4)。

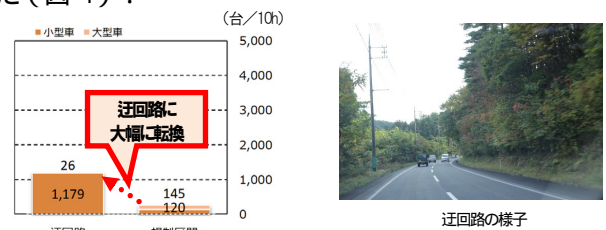


図-4 実験日の交通量割合

(3) 観光客からの評判(インタビュー調査)

シャトルバスの利用料金

約6割の方がシャトルバスの利用料金はちょうど良いと評価した(図-5)。

【問】シャトルバスの利用料金ほど感じますか？

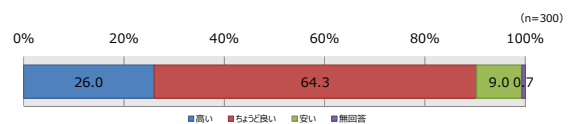


図-5 シャトルバスの利用料金

運行間隔

約9割の方が運行間隔はちょうど良いと評価した(図-6)。

【問】シャトルバスの運行間隔は概ね15分間隔で設定しています。運行間隔についてどのよう感じましたか？

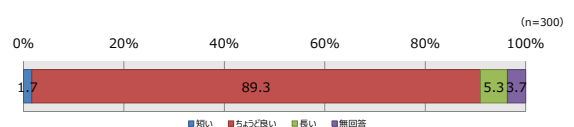


図-6 運行間隔

利用満足度

約8割の方が社会実験の取り組みに対し満足~やや満足と評価した(図-7)。

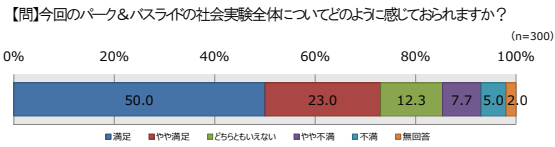


図-7 利用満足度

継続意向

約8割の方が今後もパーク&シャトルバスライドの継続を希望した(図-8)。

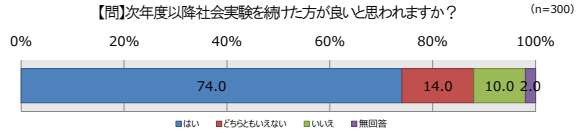


図-8 継続意向(利用者)

また、当該区間を利用した観光バスドライバーも、約8割の方が今後もパーク&バスライドの継続を希望した(図-9)。

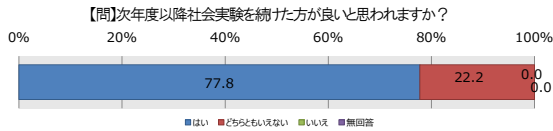


図-9 継続意向(観光バスドライバー)

周辺観光・宿泊施設からの評判(アンケート調査)

実験箇所周辺の観光・宿泊施設は、利用者数が少なかったと回答した割合が約5割を占めた(図-10)。

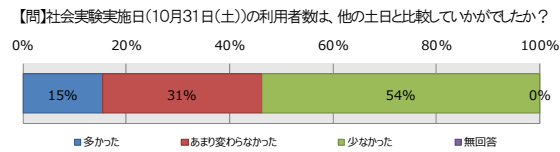


図-10 観光・宿泊施設利用者の増減

また、お客様からは一定の評価は得たものの、施設を運営する立場からの評価・継続意向は、約5割と低調となった(図-11)。

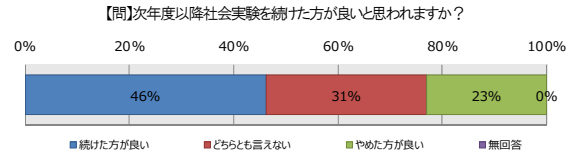


図-11 継続意向(周辺観光・宿泊施設)

6. 課題と今後の取組み

今回の社会実験の実施により、大山環状道路を利用する自動車の適正化が確認され、環境負荷が低減されるとともに、利用者から高い評価を得た。一方で、周辺の観光・宿泊施設への経済波及効果の発現や、県外からの来訪者への事前周知方法の確立など、継続的運用に向けて、今後の課題も明らかとなった。

今後は、これらの課題に対し適切に対応するとともに、地域や関係機関との一体的かつ継続的な取組みにより、更なる効果を発現していくことが重要である。

参考文献

- 1) 財団法人 国土技術研究センター：「社会実験事例集-道路施策の新しい進め方-」, 2003
- 2) 社団法人 交通工学研究会：「成功するパークアンドライド 失敗するパークアンドライド」, 2002

(2016.7.25 受付)

FOR TOURISM BEHAVIORAL CHANGES CAUSED BY PARK & SHUTTLE BUS RIDE MEASURES IN TOURIST AREAS

Tomohide MIZUKI, Takaharu NISHINO, and Chue ITO