

令和5年3月13日  
10時00分～  
宇都宮市役所本庁B1中会議室

第1回宇都宮市大谷地域観光交通対策推進会議 次第

- 1 開会（あいさつ）
- 2 推進会議の目的等
- 3 出席者紹介
- 4 議長選出
- 5 説明事項
  - (1) 大谷地域における交通対策の進め方について 資料1
  - (2) 令和5年度事業について 資料2
- 6 その他
- 7 閉会

## ○出席者（敬称略）

所 属		氏 名	備 考
宇都宮大学	准教授	長 田 哲 平	
	教授	横 尾 昇 剛	
関東自動車(株)	路線バス部課長	荒 井 幸 二	
栃木県タクシー協会	専務理事	鉢 村 敏 雄	
大谷商工観光協力会	理事長	大久保 裕 之	
宇都宮観光コンベンション協会	課長	目 黒 正 和	
宇都宮中央警察署 交通総務課	規制係長	長 塚 朋 也	
栃木県	交通政策課長補佐	亀 山 泰 剛	
	道路整備課長補佐	永 塚 勝	
	宇都宮土木事務所 企画調査課副主幹	飯 野 修 昭	
宇都宮市	経済部副参事	池 羽 満	
	交通政策課長	稲 葉 寛	
	大谷振興室長	坂 本 智 美	
	技術監理課長	川 上 治 美	
	道路建設課長	今 井 正 久	

[事務局：交通政策課，観光交流課 大谷振興室，一般財団法人 計量計画研究所]

1 大谷地域の背景・特徴等

- (1) 観光地としての再隆盛
  - ・ 平成 30 年 5 月, 大谷石文化が日本遺産に認定 (ブランド力の向上)
  - ・ 開発許可基準の緩和を契機に, 新たな飲食店等が複数出店 (賑わいの創出)
  - ・ 観光入込客数は年々増加し, 平成 30 年には約 78 万人に到達  
⇒ 概ね 2030 年頃までに 120 万人/年を目指す【大谷地域振興方針(H30.3 策定)】
- (2) 地域を取り巻く状況の変化
  - ・ 令和 2 年 1 月からの新型コロナウイルス感染拡大の影響により観光入込客数が半減 (H30: 約 78 万人→R1: 約 76 万人→R2: 約 39 万人)
  - ・ 令和 5 年 11 月に (仮称) 大谷観光周遊拠点施設の供用開始予定
  - ・ 令和 7 年を目途 (※用地取得が順調に進んだ場合) に東北自動車道に (仮称) 大谷スマート IC (以下, 大谷 SIC) を設置予定  
⇒ 現在, 入込客数は徐々に回復傾向にあり, 今後の拠点施設や大谷 SIC の供用開始により, 大谷地域への来訪者の増加が予想される。
- (3) 地域の構造・資源
  - ・ 3 大観光資源の大谷資料館・大谷寺・平和観音に加え, 奇岩群による特異な景観や日本遺産に認定された大谷石文化, 石産業が創り出した地下冷熱など自然・歴史・環境に関わるストーリー性を持った資源が豊富
  - ・ 観光資源は地域の中心部 (センターコア) の比較的狭い範囲に集中
- (4) 観光のスタイル・傾向
  - ・ 観光客の大多数は大谷資料館が第 1 の目的地 (資料館のみの立ち寄りも多い)
  - ・ 年間のうち, GWやお盆などの大型連休に入込客数が突出 (お盆がピーク)
  - ・ 地域内に宿泊施設が無く, バスやマイカーで観光スポットを巡る通過型観光が主流
  - ・ 大谷地域への来訪者の約 9 割が自家用車, 1 台あたり約 2.5 人が乗車
- (5) 顕在化している問題点
  - ・ 来訪者が突出する年間ピーク日には, 駐車場の受入れ等が困難になり混雑が発生  
⇒ 平成 30 年のお盆には, 大谷資料館を起点として, 大谷街道方面 (約 2km) ・ 国道 293 号線方面 (約 1km) に車が数珠つなぎとなる大規模な交通混雑が発生
  - ・ 歩行空間が十分に確保できていないなど, 徒歩のみでの回遊が困難
  - ・ 自動車中心の観光スタイル (来訪・移動) が地域内の交通容量や駐車場を圧迫  
※ 公共交通は路線バス 1 路線 (およそ 30 分に 1 便), 分担率は 5%程度

2 目指す姿

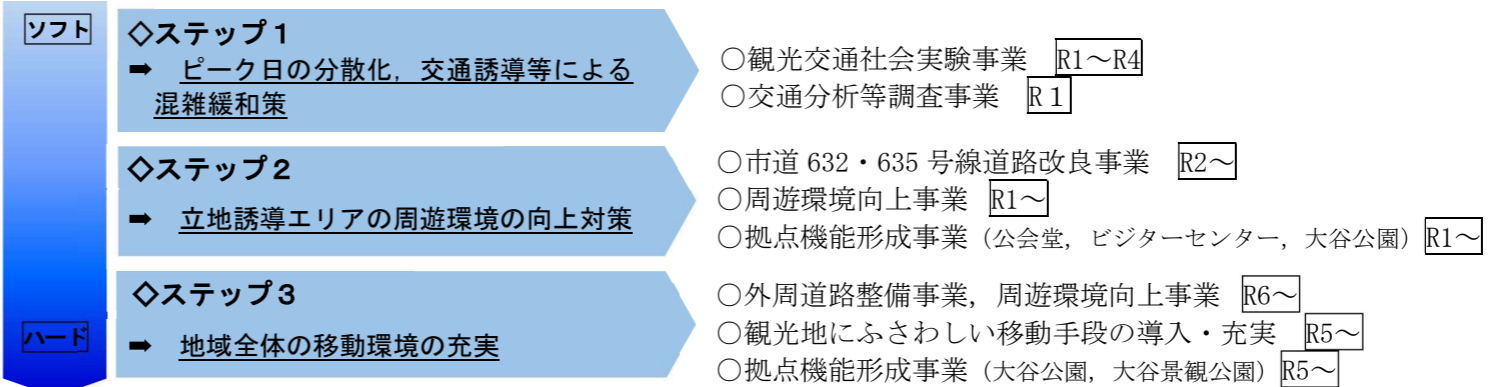
- (1) 観光地としての将来像
  - ・ 知的好奇心など踏み込んだニーズを満たせる“奥深さ”と, グリーンでクリーンな“上質さ”を兼ね備えた観光地 (質的向上による来訪者の満足度向上へ)
  - ・ 首都圏の広域観光の一角を占め, 周辺観光地からの立ち寄り先としても定番化
- (2) 地域内のゾーニング・観光スタイル
  - 中心部 (センターコア) : 資料館や大谷寺, ビジターセンター間を徒歩等で回遊
  - 中心部の周り (体験・滞在コア) : 地底湖クルーズなどの体験型コンテンツ
  - 奥座敷 (エネルギーコア) : 大谷夏いちごの収穫, 冷熱エネルギーの体験, 産業観光, ガストロノミーなどテーマを深掘りした観光

3 対策の方向性

- ・ 今後予想される入込客数の増加を踏まえ, ソフト・ハード両面から段階的な交通混雑緩和策などを実施することで, 誰もが安全かつ快適に周遊・滞在できる移動環境を実現する。
- (1) ソフト施策による連休需要のピークカット
  - ・ 臨時駐車場の確保, パークアンドライドなどによる移動手段の分散化
  - ・ 観光行動の変容を促すモビリティ・マネジメント手法の検討・導入
- (2) ハード施策による交通容量の拡大
  - ・ 道路改良・新設, 交通規制の見直し等による交通混雑の緩和
  - ・ 既存駐車場の運用改善等による利用駐車場の分散化
- (3) 大谷地域での観光スタイルを段階的に転換
  - ・ 点在する観光資源を 2 次交通や徒歩で周遊するスタイルへの転換
  - ・ それ自体が観光目的となる面白い, 新規性といった特徴を持つ交通手段の導入
- (4) 周遊・発着機能を強化
  - ・ 北西部全体への周遊促進機能及び大谷地域内の発着機能を大谷地域の玄関口となる市営駐車場周辺に整備

《段階的対策》

～大型連休に即効性のあるソフト対策, 続いてハード面の強化, 歩行・周遊環境の質的向上の順で取り組み～



大型連休に即効性のあるソフト対策として社会実験を開始

4 大谷地域観光交通社会実験の概要 **参考1**「大谷地域観光交通社会実験の結果等」参照

- (1) 令和元年度の実施内容【混雑緩和策：GW・お盆】
  - ① 特定の日・時間帯に集中する観光需要の分散化 (WEB サイト, SNS 等を活用した情報発信)
  - ② 既存駐車場の運用改善等 (民間観光施設と連携した交通誘導, 駐車場満空情報の提供, パークアンドバスライド)
  - ③ 観光スタイルの転換に向けた移動手段の提供 (グリーンスローモビリティ (以下, グリスロ) の運行)
- (2) 令和 2・3 年度の実施内容【周遊促進策：秋期】
  - ※ コロナの影響により入込客数が大幅に減少したため, 周遊促進策をメインで実施
  - ① 移動距離に応じた多様なモビリティの提供 (グリスロ, 広域周遊バス, 民間のレンタサイクル事業とも連携)
  - ② 民間事業者が実施するワンデイパスポート (観光施設の入館料) の取組と連携したグリスロによる周遊
- (3) 令和 4 年度の実施内容【混雑緩和策：GW・お盆・SW】【周遊促進策：5~11 月の土日祝日】
  - ① 混雑緩和策：グリスロ運行による観光スタイルの転換 (車のうろつき抑制), 臨時駐車場の確保 (お盆のみ)
  - ② 周遊促進策：観光施設の入館料, 飲食店等のクーポン, グリスロの送迎がセットになったパスポートを販売
  - ③ グリスロの本格運行に向け, 長期間にわたり, 地元観光団体と連携しながら運営体制や運行方法などについて検証

# 大谷地域における交通対策の進め方について

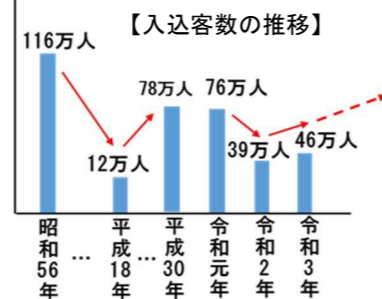
太字：実施済 下線：実施中 波線：実施予定  
網掛け：今後、実施を検討していくもの

## 5 社会実験の結果等から見てきた課題

### (1) 現状の道路構造等での受け入れ許容量

- コロナ禍前の大谷地域では平成30年のお盆ピーク日に、大谷資料館を起点とした大規模な混雑が発生したことから、翌年の令和元年に即効性のあるソフト対策として、観光交通社会実験を実施し、地域内の駐車場の運用改善や交通誘導の徹底などにより、何とか一時的な混雑程度に抑えることができた状況である。
- 平成30年、令和元年の大谷地域への年間観光入込客数は、それぞれ約78万人と約76万人であり、お盆の混雑ピーク日の大谷資料館への来訪者数は、どちらも約7千人程であったことから、資料館への来訪者数を基準に考えると、交通誘導を行い、既存の駐車場を有効活用したうえで、1日あたり約7千人が、現状の道路構造等で大規模な混雑を引き起こさない一つの目安と考えられる。

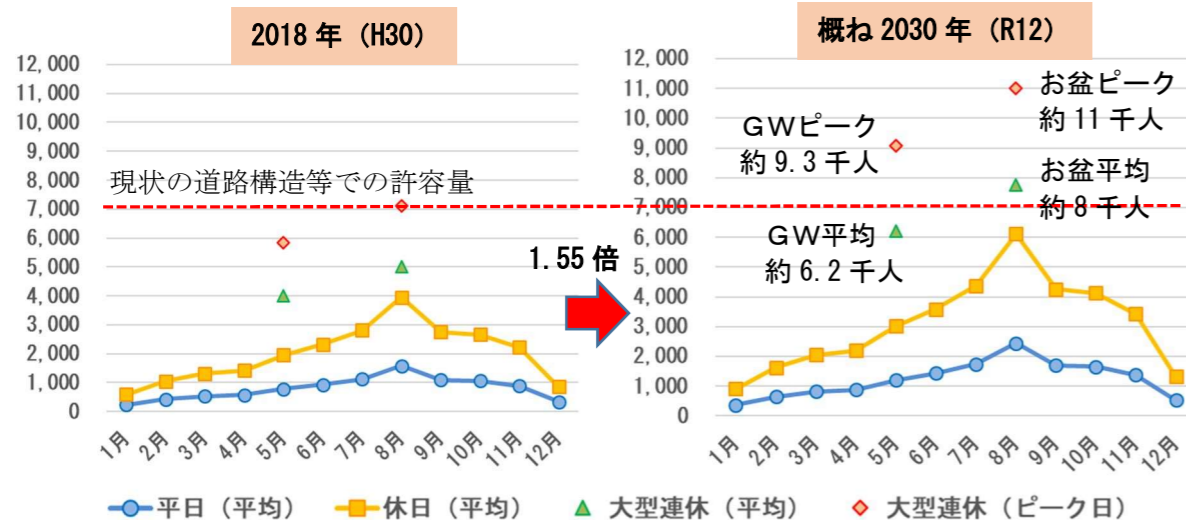
※ 大谷地域の入込客数は、コロナの影響により、大幅に減少したため、令和2~4年にかけては大規模な混雑は発生していない状況であるが、順調に回復すれば、数年後には再び平成30年、令和元年の水準に戻ることが想定される。



### (2) 120万人実現時の状況

- 大谷地域への観光入込客数が120万人を達成した場合、平成30年の実績値(約78万人)の約1.55倍となる。
- 年間のうち、大型連休・通常の休日・平日が占める割合など、来訪の傾向が現状と同じと仮定すると、120万人実現時の大谷資料館への来訪者数の推計は以下の通り

※ 大谷資料館へ聞き取りした平成30年の来訪者数を基に推計



⇒ 120万人実現時には、お盆のピーク日だけでなく、GW・お盆のほぼ全期間において、現状の道路構造等での許容量(=資料館への来訪者約7千人/日)を超えることが想定される。また、通常の休日においても、現在のGWやお盆に近い水準の来訪が想定される。

### (3) 交通対策の考え方

- 今後の観光入込客数の増加を見据え、引き続き、ソフト・ハード両面から段階的な交通対策を進めていく。
- 社会実験の結果を踏まえ、年間観光入込客数約80万人の水準まで(予想では直近数年)は、地域内における交通誘導等による既存駐車場の有効活用、グリスロ運行等によるうろつき交通抑制や周遊性向上、混雑情報発信等による観光需要の分散化などで対応可能。
- 年間80万人を超える水準からは、パークアンドバスライド等による域外からの流入抑制とともに、公共交通の利用促進や地域内移動手段の充実等による観光スタイルの転換を目指していく必要がある。

## 6 交通対策の進め方

期間	現状：令和1~4年度	直近：令和5~6年度	短期：令和7~9年度	中期：令和10~12年頃
観光入込客数	—	年間80万人に対応	年間100万人に対応	年間120万人に対応
達成イメージ	≪ステップ①≫ →即効性のあるソフト対策により、大型連休における交通混雑を緩和 (主な取組) 交通誘導 混雑情報発信 グリスロ運行	≪ステップ②≫ →地域内の移動環境向上、ハード整備による交通容量拡大(ボトルネック解消) (主な取組) グリスロ運行 案内機能の充実 交差点改良 歩行環境の向上	≪ステップ③≫ →域外からの自動車流入を抑制し、地域内を徒歩・自転車・グリスロ等で周遊する観光スタイルへ転換 (主な取組) パーク&バスライド 歩道整備 域内移動手段の充実	≪ステップ④≫ →観光エリアの拡大に伴う導線の整備 →広域連携による観光需要の分散化等 (主な取組) 各交通モード間の連携強化 広域エリアマネジメント
道路(域外からのアクセス向上)	・県道70号宇都宮今市線大谷交差点の改良【県】	・宇都宮今市線の改良【県】 ・通過交通の迂回を誘導する看板の設置	・宇都宮今市線の改良【県】 ・(仮称)大谷SICの供用開始(R7目途※用地取得が順調に進んだ場合) ・(仮称)大谷SICからの案内誘導看板の設置	・宇都宮今市線の改良【県】 ・エネルギーコアにおける周遊性の向上(短期~)
道路(域内の交通円滑化)	・市道632・635号線における歩行、自転車等走行空間の確保(第1期)~直近 ・観音橋周辺の改良(拡幅)~直近	・市道632・635号線における歩行、自転車等走行空間の確保(第2期)~短期 ・大谷寺前交差点の改良(ラウンドアバウト)	・観光の裏道ルートにおける周遊性の向上 ・市営駐車場前の横断対策	・市道632・635号線から拠点施設への歩行、自転車等走行空間の連続性を確保【県道区間】 ・観光の裏道ルートにおける周遊性の向上(継続)
駐車場	・満空情報の発信及び誘導方法の改善 ・臨時駐車場(地域内・フリッジ)の確保	・効率的な情報発信、誘導方法の検討(ICT活用等) ・臨時駐車場(フリッジ・地域外)の検証	・臨時駐車場(地域外)の確保	・臨時駐車場(地域外)の確保(継続)
河川	・姿川の改修計画【県】	・姿川上流への調整池整備【県】	・管理用通路を活用した歩行、自転車等走行空間の確保(~中期)	・姿川の河川改修完了(R12予定)
道路沿線	・街並み景観の改善(継続) ・大谷公園参道の改修	・(仮称)大谷観光周遊拠点施設の供用開始(R5予定) ・観光客向けの案内看板の充実 ・歩行者滞留スペースの確保	・観光客向けの案内看板の充実(継続) ・歩行者滞留スペースの確保(継続) ・大谷公園の再整備	・景観公園の再整備
公共交通2次交通	・観光型MaaS等の社会実験の実施 ・路線バスの上限運賃制度の導入 ・グリスロの試行	・路線バスの充実 ・フリー乗車券等検討・導入 ・バス待合環境の整備 ・シェアリングサービス等の検証 ・グリスロ運行体制強化等	・シェアリングサービスの導入 ・東武鹿沼駅、JR鹿沼駅との連携強化 ・域内移動手段の提供(グリスロ運行の継続)	・県内観光地との連携強化 ・域内移動手段の提供(グリスロ運行等の継続)
交通規制			・大型連休のピーク時間帯における観光の中心エリア(センターコア)への自動車流入規制の検証	・大型連休のピーク時間帯における観光の中心エリア(センターコア)への自動車流入規制
パークアンドバスライド	・パークアンドバスライドの試行	・パークアンドバスライドの有効な手法の検証	・大型連休におけるパークアンドバスライドの実施	・大型連休におけるパークアンドバスライドの実施
情報発信	・混雑ピーク日分散化 ・社会実験等の取組の発信	・混雑ピーク日分散化(継続) ・地域内における観光需要の分散化(ICT活用等)	・混雑ピーク日分散化(継続) ・周辺観光施設等と連携した観光需要の分散化	・混雑ピーク日分散化(継続) ・周辺観光施設等と連携した観光需要の分散化(継続)

1 取組内容と実施結果等

取組内容	実施結果	課題																																					
<p>(1) WEB サイト, SNS 等を活用した情報発信によるピーク日の分散化【R1 実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市 HP, 広報誌, 大谷ポータルサイト (インスタ・Twitter) を通じた混雑予想等の発信</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>アンケート (R1) の結果, 大谷地域への来訪前に WEB サイト, SNS の混雑予想を参考にした人は, 5%未満であった。</li> <li>令和元年お盆のピーク日 (8/12) の資料館への来訪者は約 7 千人。一方, お盆初日 (8/10) の来訪者は約 3 千人であり, お盆期間内でも来訪者数に差があった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>来訪者に事前に混雑予想等を確認してもらい, ピーク日を避けてもらえるよう, 情報提供方法の改善が必要 (周辺観光施設との連携やテレビ等のメディアの活用など)</li> </ul>																																					
<p>(2) 民間観光施設と連携した交通誘導【R1 実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域内の未利用駐車場の有効活用</li> <li>空き駐車場への積極的な誘導</li> <li>駐車場入出庫時の右左折ルールの徹底</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市営駐車場入口や景観公園前などに交通誘導員を配置し, 資料館と連絡を取りながら空きのある駐車場に車を誘導</li> <li>また, 「市営駐車場への右折入庫禁止」や「資料館入口 (景観公園前) から道路本線への右折合流禁止」など, 誘導のルールを統一</li> <li>平成 30 年のお盆に発生したような資料館を起点とした大規模な混雑は, 令和元年のお盆には発生しなかった。(※一時的に車が数台連なる状況は見られた。)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各駐車場付近への警備員等の配置による費用や労力の負担が大きいため, ICT を活用するなど, 効果的で実施主体の負担が少ない方法の検討が必要</li> </ul>																																					
<p>(3) 駐車場満空情報の提供【R1・R4 実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>令和元年のGWは, 大谷地域へのアクセス路や地域内に看板を設置し, 看板に各駐車場の満空情報を掲示。(情報更新は手動)</li> <li>令和元年のお盆は, 各駐車場に設置したカメラでリアルタイムな状況を把握し, 利用者に WEB 経由で満空情報を提供。(情報更新は手動)</li> <li>令和 4 年度は AI カメラを活用し, 大谷ポータルサイト上に自動更新 (約 10 分間隔) で情報を提供。(市営駐車場の情報のみ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和元年お盆の満空情報へのアクセスログによると, 期間中に約 1,500 ユーザーがサイトを閲覧しており, 都道府県別の内訳は, 東京 40.6%, 栃木 17.4%, 神奈川 9.1%, 埼玉 6.7%, その他 26.2%であった。</li> <li>アンケート (R1) の結果, 満空情報を参考にした人は 23.1%, 知らなかった人は 50.5%で, 特に県外からの来訪者は, 知らなかった人が 63%を占め, 認知度が低かった。再び大谷地域を訪れたときに満空情報提供をしていれば, 参考にする人は 93.4%と利用意向は高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>県外からの来訪者など認知度の低い観光客に満空情報を確認してもらえるよう, 情報提供・周知方法の改善が必要</li> <li>満空情報の把握・更新を手動で行う場合, 人的負担が大きい。一方, AI カメラを活用すれば, 自動更新が可能となるが, 設備導入等にコストがかかる。 ※ AI カメラ 1 台あたり約 30 万～</li> </ul>																																					
<p>(4) パークアンドバスライド【R1 実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大谷街道沿い (南側)・国道 293 号線沿い (北側) にそれぞれ臨時駐車場を設け, 臨時駐車場から大谷資料館周辺のバス停までの区間を大型バス 2 台 (南北各 1 台, 2 本/時) で送迎</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和元年GWは 10 日間で 35 人, お盆は 9 日間で 9 人の利用であった。</li> <li>令和元年度の観光入込客数 (大谷資料館基準で 1 日あたり最大約 7 千人の来訪) では, 交通誘導などの取組により, 大規模な混雑を回避することが可能であったため, 利用が少なかった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>パークアンドバスライドの効果的な運行に向けては, 今後の観光入込客数の増加を見据え, 実施時期や臨時駐車場の位置, 案内方法などについて検討が必要</li> </ul>																																					
<p>(5) グリスロの運行 (運行ルートについては別添チラシ参照) 【混雑緩和策 (R1・R4 実施)】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>GWやお盆などの大型連休において, 地域内の主要な観光施設間 (市営駐車場～大谷資料館) の車での移動を抑制するため, グリスロ運行による施設間の無料送迎を実施。(10 時～16 時) ※ 令和 4 年のお盆は, 地域のフリンジ駐車場から大谷資料館周辺まで, グリスロによる輸送を実施</li> </ul> <p>《乗車人数の実績 (ピーク日)》</p> <table border="1" data-bbox="142 1367 1047 1619"> <thead> <tr> <th>実施時期</th> <th>R1・GW</th> <th>R1・お盆</th> <th>R4・GW</th> <th>R4・お盆</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>使用車両</td> <td>7 人乗り 2 台</td> <td>16 人乗り 1 台</td> <td>7 人乗り 2 台</td> <td>7 人乗り 2 台</td> </tr> <tr> <td>乗車人数</td> <td>約 600 人</td> <td>約 400 人</td> <td>約 250 人</td> <td>約 300 人</td> </tr> <tr> <td>資料館来訪者</td> <td>約 6,000 人</td> <td>約 7,000 人</td> <td>約 3,500 人</td> <td>約 4,500 人</td> </tr> <tr> <td>地域全体</td> <td>約 10,000 人</td> <td>約 11,700 人</td> <td>約 5,800 人</td> <td>約 7,500 人</td> </tr> </tbody> </table> <p>【周遊促進策 (R2・R3・R4 実施)】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>令和 2 年度は, 地域内の周遊性を高めるため, 移動距離に応じた複数のグリスロを運行 (無料)</li> <li>令和 3・4 年度は, 大型連休を除く通常の土日祝日を中心に, 観光施設の入館料と飲食店等の割引サービス, グリスロの乗車 (無料), をセットにしたパスポートを販売し, パスポート購入者を対象にグリスロを運行 (市営駐車場～大谷資料館～カネホン採石場) を実施。(10 時～16 時 30 分)</li> </ul>	実施時期	R1・GW	R1・お盆	R4・GW	R4・お盆	使用車両	7 人乗り 2 台	16 人乗り 1 台	7 人乗り 2 台	7 人乗り 2 台	乗車人数	約 600 人	約 400 人	約 250 人	約 300 人	資料館来訪者	約 6,000 人	約 7,000 人	約 3,500 人	約 4,500 人	地域全体	約 10,000 人	約 11,700 人	約 5,800 人	約 7,500 人	<p>【混雑緩和策の結果】</p> <p>《令和元年 (コロナ前) の実績》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>グリスロ 2 台の運行 (約 100 便/日) により, 1 日で最大 600 人が乗車した。</li> <li>利用者のうち, 約 2 割 (約 120 人) が車から乗り換えて地域内を移動した。</li> </ul> <p>《令和 4 年の実績》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>グリスロ 2～3 台の運行 (約 80 便/日) により, 1 日で最大 300 人が乗車した。</li> <li>利用者のうち, 約 4 割 (約 120 人) が車から乗り換えて地域内を移動した。 ⇒ 市営駐車場付近に発着所を設けた R4 の方が車からの乗り換え効果が高かった。</li> </ul> <p>120 人/日が車からグリスロに乗り換えた場合, 1 台あたり平均 2.5 人が乗車 (R1 交通量調査より) していることから, 48 台/日の車の移動を防止した計算となる。 (参考): CO2 削減量: 21.7kgCO2 (1 日 48 台削減した場合)</p> <p>【周遊促進策の結果】</p> <p>《令和 4 年の実績》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>令和 4 年度のパスポートの販売実績 (5 月下旬～11 月下旬: 56 日間) は, 577 件, 総売上 949,000 円, 1 日平均約 10 件となっている。</li> <li>グリスロ 2～3 台の運行 (平均約 26 便/日) により, のべ 1,496 人が乗車した。</li> <li>平均滞在時間延伸・消費額拡大の効果を確認した。</li> </ul> <p>《アンケート調査 (R2～4) の結果》</p> <table border="1" data-bbox="1101 1801 2243 1913"> <thead> <tr> <th>対象区分</th> <th>グリスロ未利用者</th> <th>グリスロ利用者</th> <th>パスポート購入者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平均滞在時間</td> <td>約 90 分</td> <td>130 分</td> <td>210 分</td> </tr> <tr> <td>平均消費額</td> <td>約 2.8 千円</td> <td>約 3.5 千円</td> <td>約 5 千円</td> </tr> </tbody> </table>	対象区分	グリスロ未利用者	グリスロ利用者	パスポート購入者	平均滞在時間	約 90 分	130 分	210 分	平均消費額	約 2.8 千円	約 3.5 千円	約 5 千円	<p>【運営体制の強化等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>グリスロの安定した運行 (定着) に向けては, 引き続き, 運行ノウハウの蓄積や運営体制の強化 (観光, 交通事業者等との連携強化), 運転ガイドの確保・育成が必要</li> </ul> <p>【利用者数の増加】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>周遊促進に向けては, パスポートの改善等による販売数の増加や観光施設からの協賛拡大などが必要 ※ パスポート未購入者へ理由をヒアリングしたところ, その主な理由は, 「対象施設入館後にパスポートを知った」, 「複数施設を巡る時間的余裕がない」, 「グリスロだけに乗りたくない」が主な回答であった。</li> </ul> <p>【観光スタイルの転換】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>観光スタイルの転換に向けては, グリスロだけでなく, 歩行環境の整備や民間事業者によるレンタサイクル事業を推進するなど, 地域内における移動手段の充実が必要</li> </ul>
実施時期	R1・GW	R1・お盆	R4・GW	R4・お盆																																			
使用車両	7 人乗り 2 台	16 人乗り 1 台	7 人乗り 2 台	7 人乗り 2 台																																			
乗車人数	約 600 人	約 400 人	約 250 人	約 300 人																																			
資料館来訪者	約 6,000 人	約 7,000 人	約 3,500 人	約 4,500 人																																			
地域全体	約 10,000 人	約 11,700 人	約 5,800 人	約 7,500 人																																			
対象区分	グリスロ未利用者	グリスロ利用者	パスポート購入者																																				
平均滞在時間	約 90 分	130 分	210 分																																				
平均消費額	約 2.8 千円	約 3.5 千円	約 5 千円																																				

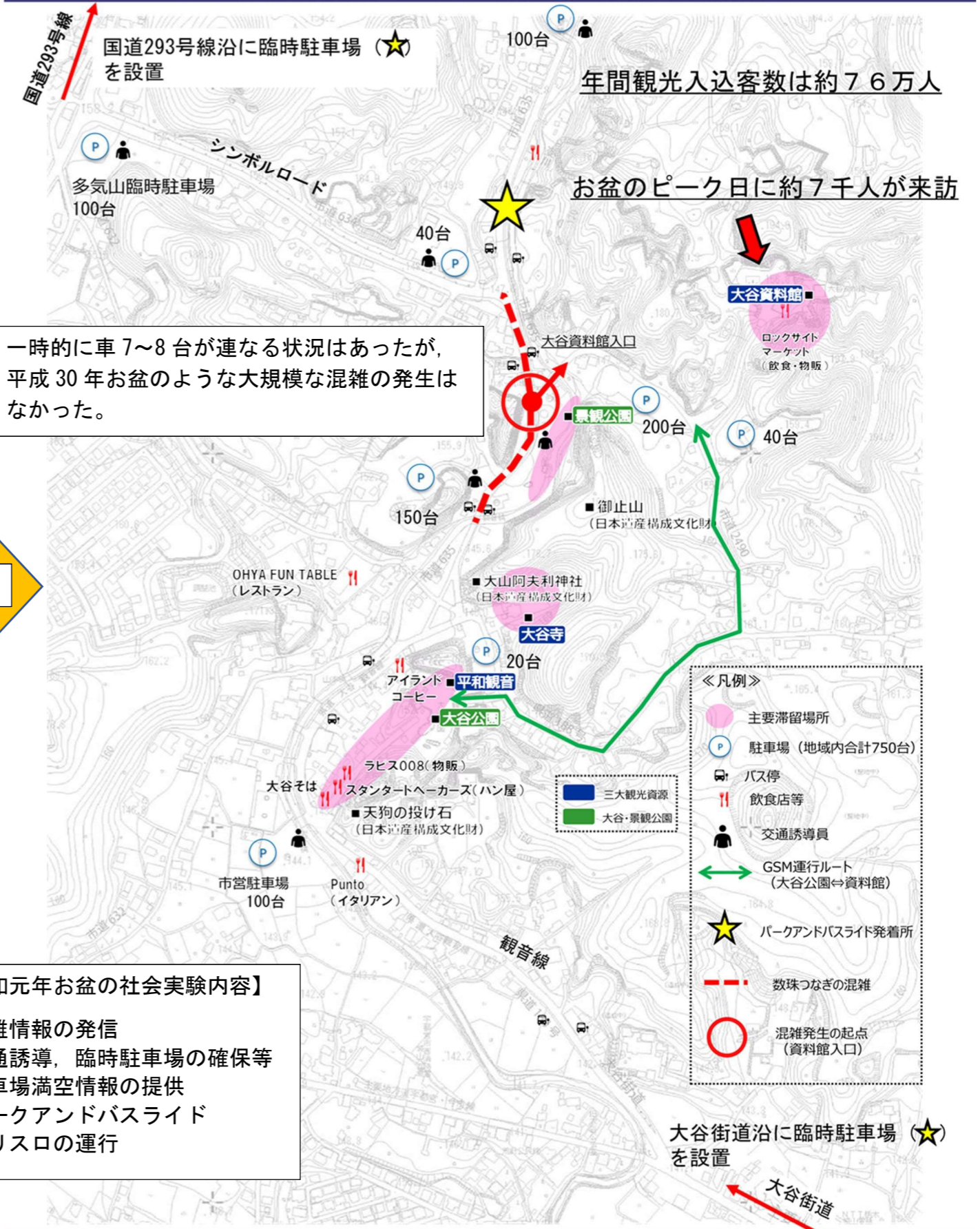
## 2 平成30年と令和元年のお盆ピーク日の比較

2018年(平成30年)お盆ピーク日の大谷地域の状況



大谷資料館入口(景観公園前)を起点に、大谷街道方面(約2km)・国道293号線方面(約1km)に車が数珠つなぎとなる大規模な混雑が発生

2019年(令和元年)お盆ピーク日の大谷地域の状況(社会実験実施時)

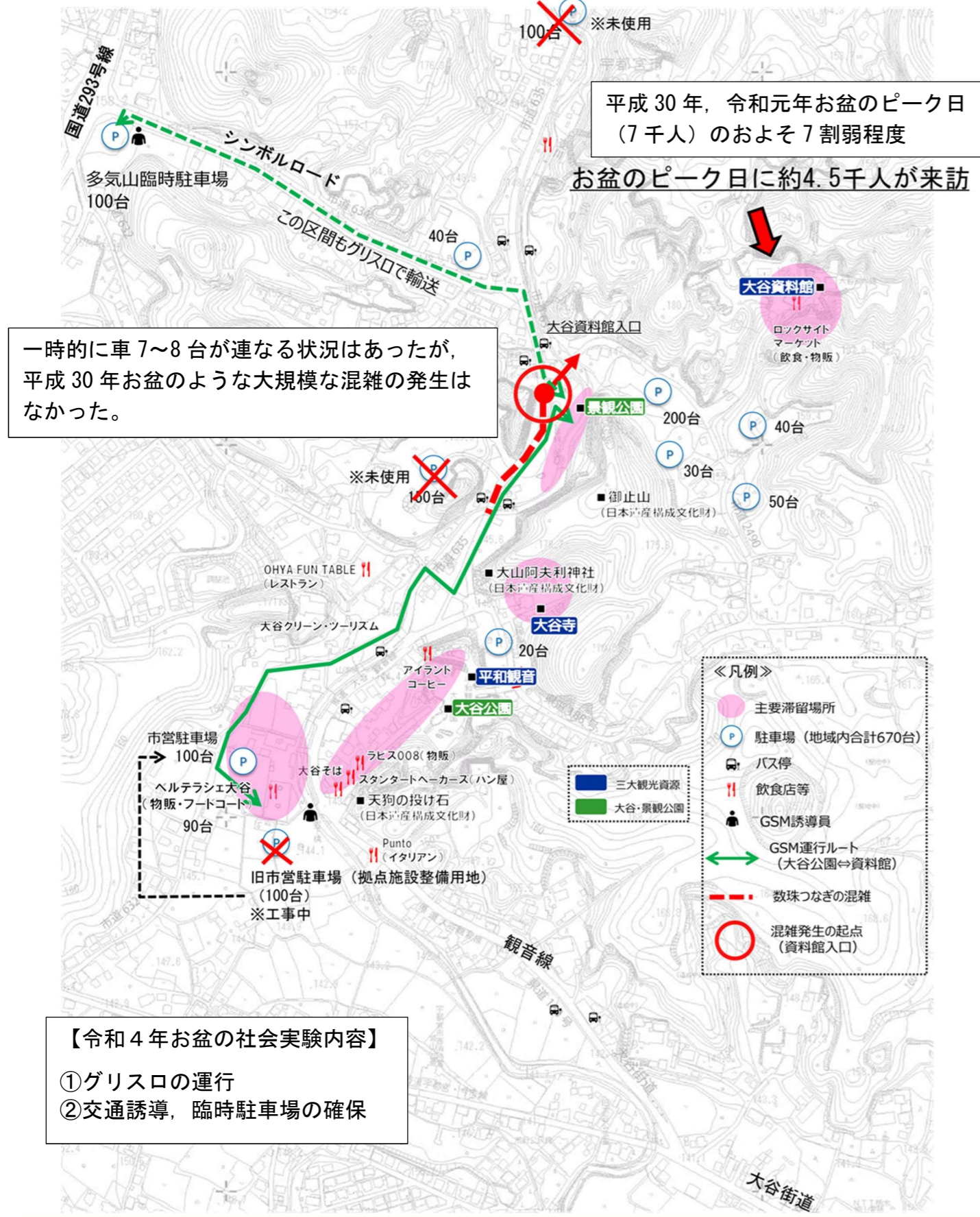


一時的に車7~8台が連なる状況はあったが、平成30年お盆のような大規模な混雑の発生はなかった。

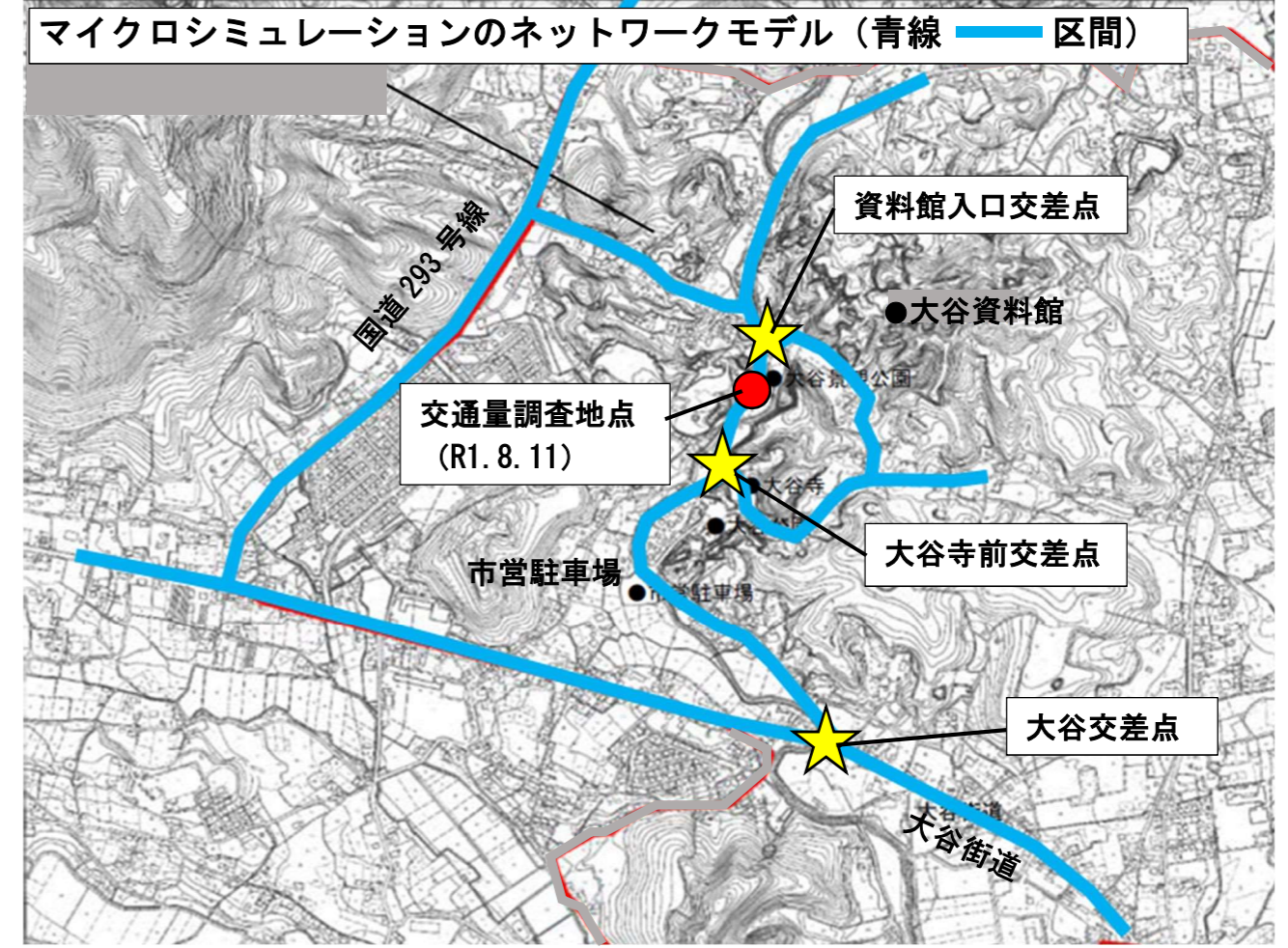
- 【令和元年お盆の社会実験内容】
- ①混雑情報の発信
  - ②交通誘導、臨時駐車場の確保等
  - ③駐車場満空情報の提供
  - ④パークアンドバスライド
  - ⑤グリスロの運行

### 3 令和4年のお盆ピーク日の状況

2022年(令和4年)お盆ピーク日の大谷地域の状況



### 4 マイクロシミュレーションの結果



《マイクロシミュレーションの結果》

- 大谷地域の道路構造や駐車場配置, 規制速度などを再現したネットワークモデルを作成し, 令和元年お盆(8/11)に実施した交通量調査の結果をベースに交通量を5%刻みで増加させていく検証を行った。
- シミュレーションの結果, いずれのパターンにおいても, 混雑から車列が繋がって混雑となるのは, 大谷資料館入口(景観公園前)を起点とするものであった。
- また, 増加率20%の時点で, 資料館入口から南方向に向かって車の連なりが見られるようになり, 増加率25%では, 大谷寺前交差点~市営駐車場入口~大谷交差点を経由して, 大谷街道まで延伸する結果となった。これは, 平成30年のお盆のピーク時に発生した大規模な混雑状況に近いと考えられる。

⇒ 既存の駐車場を有効活用したうえで, 現状の道路構造等での受け入れ許容量は, 資料館への来訪者数を基準に考えると, 1日あたり約7千人と推計される。

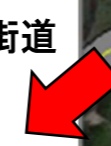
	令和元年8月11日 (実測値)	20%増 (シミュレーション)	25%増 (シミュレーション)
資料館入口交通量 (南北方向合計)	580 台/時	696 台/時	725 台/時
混雑状況	混雑無し	一時的な混雑	大規模な混雑
【参考】資料館入館者数	約 5,800 人/日	約 7,000 人/日	約 7,300 人/日

マイクロシミュレーションのキャプチャ画像



令和元年お盆（8/11）の実測値を反映

車列が大谷街道  
まで延伸



左記+25%の交通量の場合



令和5年度の大谷地域観光交通推進事業について

1 事業の目的

- ・ 大谷地域における快適な移動環境の実現に向け、多くの観光客の来訪が予想されるGW・お盆・SW期間（繁忙期）の交通混雑緩和を図るとともに、通常の土日祝日（通常期）における観光客の周遊促進を図るもの
- ・ また、年間観光入込客数120万人の実現に向け、将来を見据えた段階的な対策の検証を行うもの

2 令和5年の観光入込客数の予想

新型コロナの5類移行（R5.5.8）により、観光入込客数の順調な回復が予想される。

※ 順調に回復すれば数年後には再び感染拡大前の平成30年・令和元年の水準（年間約80万人）に戻ることが想定される。

まずは、年間観光入込客数80万人への対応を想定しつつ、その先も見据えた対策の検証を行う

3 繁忙期におけるピーク時1時間のシミュレーション（想定）

(1) 前提条件

数年後の年間入込客数約80万人の水準を想定し、大谷地域への来訪者数約1,600人/時間（ピーク時）<sup>※1</sup>を受け入れることを目標として試算

(2) 試算上の仮定

- ・ 観光客の約9割<sup>※2</sup>が自家用車で来訪すると仮定
- ・ 自家用車には平均2.5人/台<sup>※3</sup>が乗車していると仮定  
⇒ ピーク1時間に**576台**<sup>※4</sup>を受け入れる必要

※1 平成30年・令和元年の大谷資料館のピーク入館者数（1,000人/時間）をもとに推計

※2※3 令和元年度・令和4年度の交通量調査及びアンケート結果を参照

※4 1,600人×0.9/2.5人/台=576台

(3) 既存駐車場の運用想定（令和元年度調査結果に基づく）

1時間あたり

駐車場名		規模	平均滞在時間	回転率	受入台数
大谷資料館 周辺	資料館第1・2	200	1.4	0.71	142
	資料館第3・4・5	120	1.4	0.71	85
	資料館第6	40	1.5	0.67	26
市営駐車場 周辺	大谷寺	20	0.5	2.0	40
	市営（拠点施設）	100	1.7	0.59	59
	ベルテラシェ	90	1.7	0.59	53
その他	多気山駐車場	100	1.5	0.67	67
合計		670	—	—	<b>472</b>

※ ピーク時の576台/時間に対する不足分（約100台/時間）への対応が必要

4 実施概要（案） **参考2**「R5大谷地域観光交通推進事業（案）について」参照

(1) 繁忙期（GW・お盆・SW）

ア 実施日時

GW：5月3日（水）～7日（日），お盆：8月11日（金）～16日（水）

SW：9月16日（土）～18日（月） 計14日間

午前10時～午後4時までの6時間

※ 例年ピークは11時～12時，13時～15時に多くみられる傾向

イ 実施内容等

① 情報発信（効果：ピーク日時の分散化）

- ・ チラシ，ポータルサイト，SNS等を活用し，混雑予想日時を事前発信

【課題】より多くの人に情報を確認してもらえるよう，情報提供方法の工夫が必要

【検証】周辺観光施設（飲食店含む）との連携や多様な媒体を活用した周知などの検証を行う

② 交通誘導（効果：駐車場の有効活用）

- ・ 混雑の起点となる市営駐車場入口や景観公園前（資料館前三叉路）などに誘導員を配置し，空き駐車場への誘導を行う

- ・ 看板により地域内にある駐車場の満空情報を約20～30分間隔で掲出（更新）

【課題】誘導員の配置や満空情報の発信に係る人的負担の軽減が必要

【検証】周辺観光施設と連携した誘導員の配置やICT等を活用した満空情報の発信による負担軽減の検証を行う

③ グリスロ運行（効果：うろつき交通の抑制，観光スタイルの転換）

- ・ 主要な観光施設間（市営駐車場～大谷寺～景観公園～カネホン採石場）においてグリスロ3台（7人乗り2台，4人乗り1台）による無料送迎を実施（運行間隔約10～20分）

【課題】グリスロの定着に向けた運行の安定化が必要

【検証】地元観光団体を中心とした運行ノウハウの蓄積や運営体制の強化（交通事業者等との連携），運転ガイドの確保・育成に係る検証を行う

【1日あたりの乗車人数の想定（令和4年度の実績に基づく）】

車両3台で1日100便（片道）運行し，1便あたり平均3人が乗車すると仮定すると，1日あたり，のべ300人が乗車する計算

④ パーク&バスライド（効果：自動車流入の抑制） ※GW，お盆のみ実施

- ・ 地域外へ臨時駐車場（ピーク時に不足する約100台/時間）を確保し，バス（30人乗り）2台による臨時駐車場～観光施設間の無料送迎（約15分間隔）を実施

※バスは地域内のバス停（市営駐車場前・景観公園前の2箇所）でも停車

【課題】パーク&バスライドの効果的な運用が必要（利便性向上による利用者増）

【検証】来訪者の動線を考慮した臨時駐車場の配置や誘導方法の検証を行う

《臨時駐車場の必要規模》

1時間あたり

駐車場名	必要規模	平均滞在時間	回転率	受入台数
臨時駐車場（地域外）	<b>200台</b>	2.0	0.5	100台

不足分を臨時駐車場で確保

(2) 通常期

ア 実施日時

4月15日(土)～11月26日(日)間の土日祝日(※繁忙期を除く) 計70日間程度  
午前10時～午後4時30分までの6時間30分

イ 実施内容等

① グリソロ運行(効果:周遊促進・滞在時間延伸, 観光スタイル転換)

- ・ 主要な観光施設間(市営駐車場～大谷寺～景観公園～カネホン採石場)において周遊パスポートの購入者を対象にグリソロ2台(7人乗り)による送迎を実施(運行間隔約30分)

【課題】グリソロの定着に向けた運行の安定化が必要

【検証】地元観光団体を中心とした運行ノウハウの蓄積や運営体制の強化(交通事業者等との連携), 運転ガイドの確保・育成に係る検証を行う

【1日あたりの乗車人数の想定(令和4年度の実績に基づく)】

車両2台で1日26便(片道)運行し, 1便あたり平均3人が乗車すると仮定すると, 1日あたり, のべ78人が乗車する計算

《参考:アンケート調査(R2～4)の結果》

	グリソロ未利用者	グリソロ利用者	パスポート購入者
平均滞在時間	約90分	約130分	約210分
平均消費額	約2.8千円	約3.5千円	約5千円

② 周遊パスポート販売(効果:周遊促進・滞在時間延伸)

- ・ 観光施設の入館料と飲食店等のサービス, グリソロの乗車(無料)をセットにした周遊パスポートを販売

【課題】利用者数の増加が必要

【検証】観光客等のニーズを踏まえたパスポートの改善や認知度向上, 協賛(連携事業者等)拡大の検証を行う

《パスポートプラン》

 <p><b>① 大谷資料館</b> 約2万平方メートルにも及ぶ巨大な地下空間 江戸時代から続く石のまちの象徴</p>	<p><b>A PLAN</b> 大人 ¥2,400 税込 ①大谷資料館+②大谷寺+③大谷石のKANEHON</p>
 <p><b>② 大谷寺</b> 大谷寺の本尊・千手観音(大谷観音)は、 平安時代の石仏で、国の文化財、日本遺産</p>	<p><b>B PLAN</b> 大人 ¥1,900 税込 ①大谷資料館+③大谷石のKANEHON</p>
 <p><b>③ 大谷石のKANEHON</b> 創業160年、 現在も採石されている生きた採取場</p>	<p><b>C PLAN</b> 大人 ¥1,600 税込 ②大谷寺+③大谷石のKANEHON</p> <p><b>D PLAN</b> 大人 ¥300 税込 周遊クーポンのみ ※D PLANはLINEもしくは市営大谷駐車場本部テントでのみ販売</p>

LET'S ENJOY OYA.

大谷をもっと楽しむ。



ONE DAY PASS PORT 2022 11/12 ~ 11/27  
Saturday Sunday

土日祝日限定

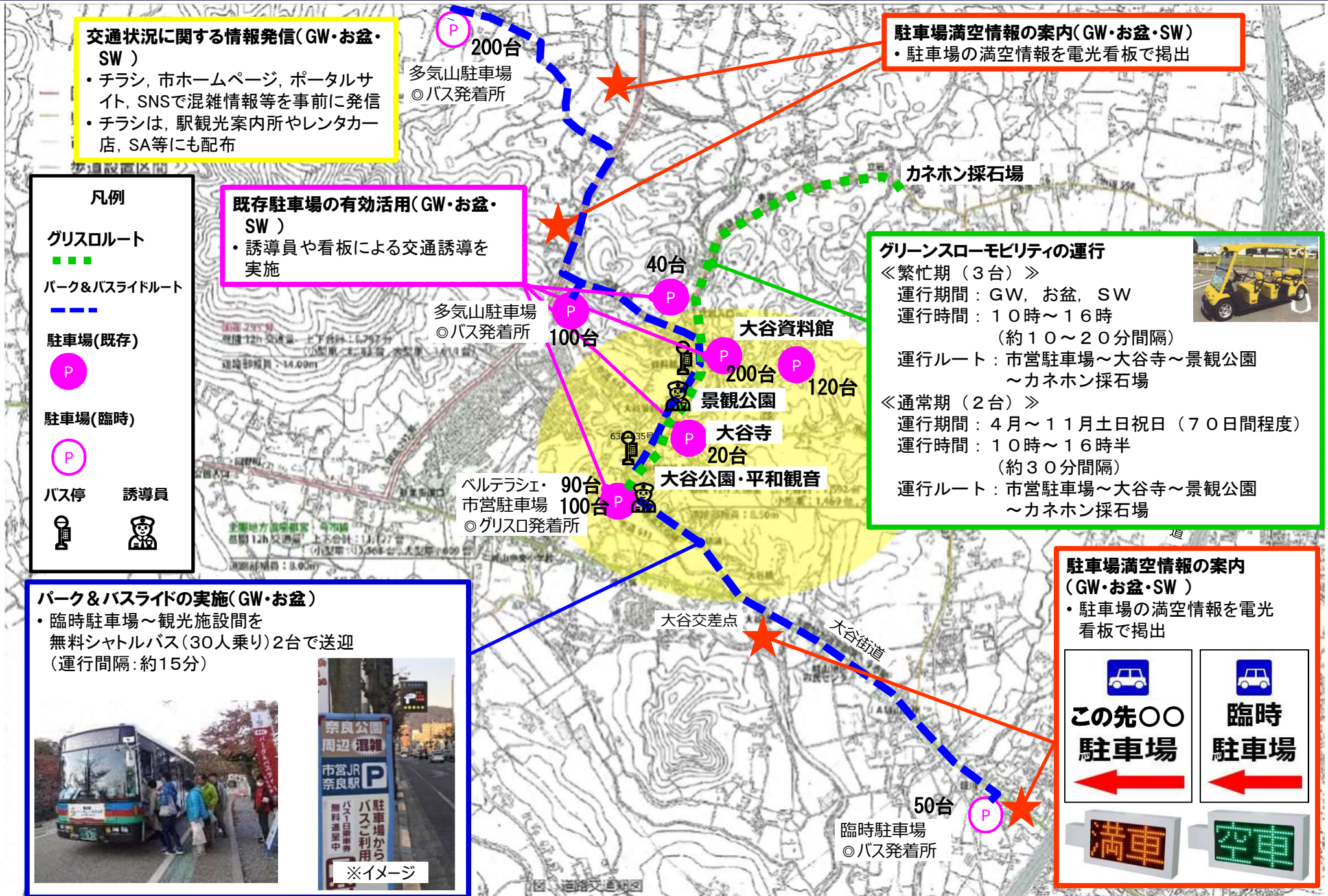
【参考】令和4年度実施の様子

〈観光客の利用の様子〉



〈地域事業者の方の試乗の様子〉





**交通状況に関する情報発信(GW・お盆・SW)**

- ・チラシ、市ホームページ、ポータルサイト、SNSで混雑情報等を事前に発信
- ・チラシは、駅観光案内所やレンタカー店、SA等にも配布

**駐車場満空情報の案内(GW・お盆・SW)**

- ・駐車場の満空情報を電光看板で掲出

**凡例**

- グリスルート
- パーク&バスライドルート
- 駐車場(既存)
- 駐車場(臨時)
- バス停
- 誘導員

**既存駐車場の有効活用(GW・お盆・SW)**

- ・誘導員や看板による交通誘導を実施

**グリーンスローモビリティの運行**

《繁忙期(3台)》  
 運行期間：GW、お盆、SW  
 運行時間：10時～16時  
 (約10～20分間隔)  
 運行ルート：市営駐車場～大谷寺～景観公園～カネホン採石場

《通常期(2台)》  
 運行期間：4月～11月土日祝日(70日間程度)  
 運行時間：10時～16時半  
 (約30分間隔)  
 運行ルート：市営駐車場～大谷寺～景観公園～カネホン採石場

**パーク&バスライドの実施(GW・お盆)**

- ・臨時駐車場～観光施設間を無料シャトルバス(30人乗り)2台で送迎(運行間隔：約15分)

※イメージ

**駐車場満空情報の案内(GW・お盆・SW)**

- ・駐車場の満空情報を電光看板で掲出

**この先〇〇  
駐車場**

**臨時  
駐車場**