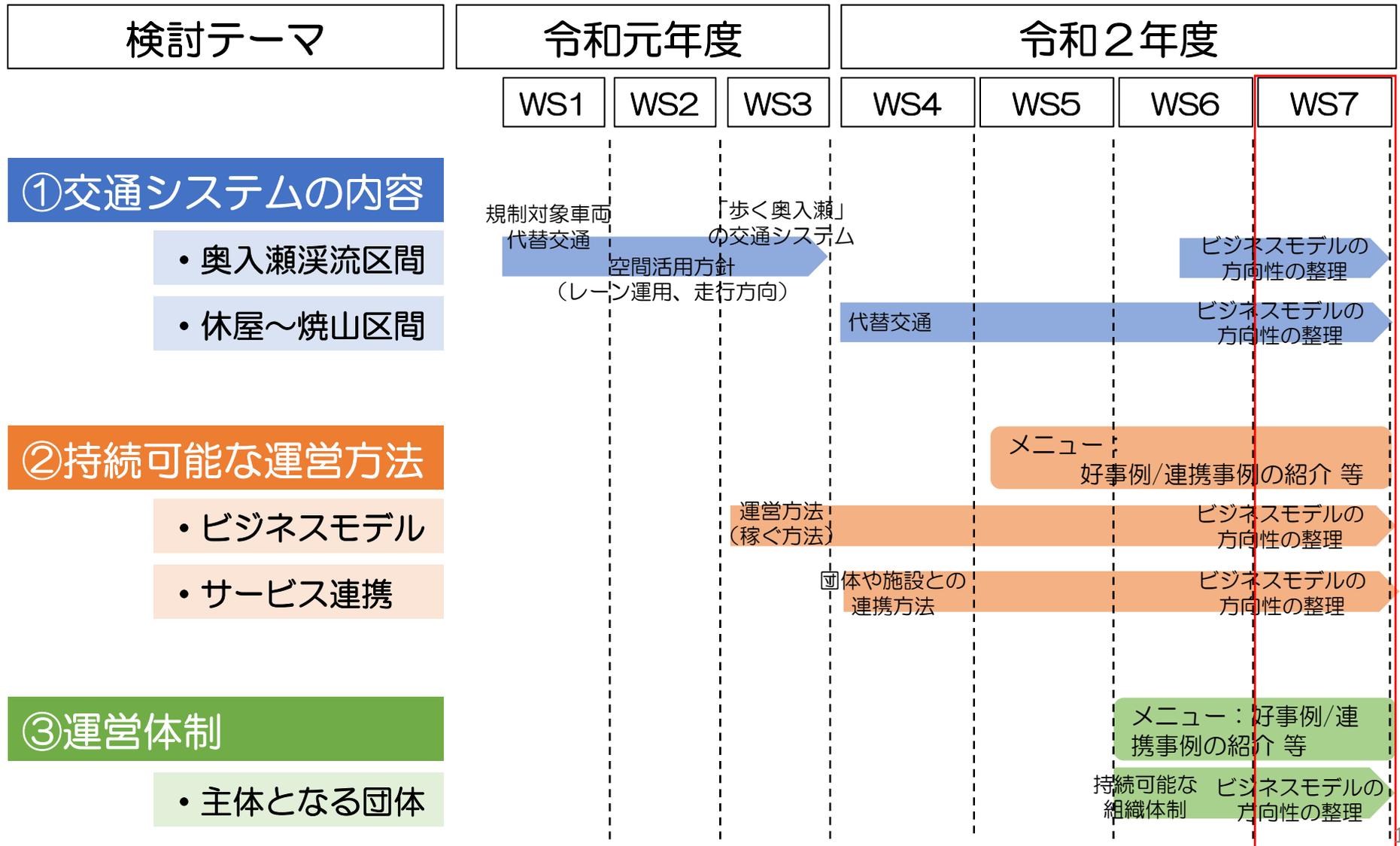


奥入瀬溪流交通システム検討ワークショップ

検討成果概要

1. WSの検討テーマ

- 交通システム検討WSでは、令和元年度から令和2年度にかけて、他地域の事例などを参考に奥入瀬渓流区間における交通システムについて議論し、「交通システムの内容」や「持続可能な運営方法」「運営体制」のビジネスモデルの目指すべき方向性について整理しました。



2. 各WSの議論内容

□ 議論されたテーマ

- 第1回 (R1.10.31) : 「規制対象車両」及び「代替交通」
- 第2回 (R1.12.10) : 交通規制区間の空間活用方針
(レーン運用・走行方向)
- 第3回 (R2. 2.18) : 溪流区間に交通システムを入れ込んだ場合の検証結果
(「稼ぐ方法」の視点を提示)
- 第4回 (R2. 9.25) : 溪流区間までのアクセス方法・課題、運営方法
- 第5回 (R2.11.25) : 持続可能な運営に向けた検討、運営体制意見出し
(全国のシャトルバス運行事例、資金収集方法の紹介)
- 第6回 (R3.1.20) : 入域料の徴収方法、
公平性・透明性を確保できる運営体制の検討
(入域料徴収事例紹介、新交通システム運営に関わる施設の把握)
- 第7回 (R3.2.24) : これまでの検討内容・交通システム方針の全体総括



GSM (ECOMOS)

上野動物園に導入された小型電気シャトルバス



3. WSで共有された内容（第1～6回）

①溪流内交通システムについて

（規制内容）

- 惣辺～子ノ口間は交通規制をかけて、緊急車両以外通行止め。一般車、観光バス、シャトルバス、タクシー全て規制。

（導入車両）

- コンセプトは歩く奥入瀬。
- 全ての人に楽しんでもらうため代替交通は必要。
- 導入する車両は、EV車、小型でスロー（速度制限をすれば、小型EVバスも可）、解放感のある小型モビリティ

（運行計画）

- 歩いてもらって自然を楽しめるよう、供給固定型を基本。（雰囲気損なわない範囲）

（運行レーン・空間活用）

- モビリティのための空間活用ではなく、歩行空間を広く取れるような空間利用が理想。

（その他）

- 規制には、ゲート設置が必要。
- 広域交通の受け皿としての駐車場は、既存の施設を基本として考える。新たなものが必要となった場合に検討する。

3. WSで共有された内容（第1～6回）

②持続可能な運営方法（ビジネスモデル、サービス連携）

- 基本料金＝入域料とすることが望ましい
- 入域料＋駐車場代など利用に応じた料金設定の検討も必要となる
- 一体的（ワンパッケージ）な料金収集とするなど、利用者の利便性が高い収集方法が良い
- ブランド力につながる価格帯の設定が必要（安売りしない）
- 一方、説明責任（使途の明確化）など、収集方法には工夫が必要になる

③運営体制

- 交通システム以外も想定した運用の場合、交通システム以外にも連携する必要があるため、何らかの新たな組織の立ち上げが必要。
- バイパス開通まで存続しているような、大きい組織が必要。（中心となれる組織）

4. 交通システム方針（案）

歩く奥入瀬実現に向けた、奥入瀬溪流内交通システム整備方針（案）

■交通拠点
・まずは、既存の休屋、子ノ口、焼山を基本とした運用を検討する。

■規制
・惣辺～子ノ口間は交通規制をかけて、緊急車両以外通行止めとする。
■導入車両・運行計画
・導入車両は小～中型EV車両を基本とし、供給固定型で運行する。
■運行レーン・空間活用
・歩行空間を広く取り、誰もが楽しめる空間利用を目指す。

【運営方針】
・入域料を基本料金として、駐車場などと一体的に徴収する方法とする。
・協力金としての徴収開始を目指し、段階的に強制的な徴収方法を検討する。
【運営体制】
・交通システム以外の運営も考慮した、新たな組織を検討する。

歩く空間整備イメージ

ゲート設置イメージ

焼山

休屋

子ノ口