

観光地における交通の変遷と 交通システムの試案

——日光をケーススタディとして——

永井 護*

国道119号から120号にかけての今市市から奥日光湯元に至る区間は我が国を代表する観光道路である。日光杉並木、門前町と二社一寺、そして、いろは坂を経て奥日光へと通じるルートである。観光地としての日光は、この道路がいくつかの地区を串刺しに貫く形で形成されている。従って、この道路の活用のしかたが観光地の空間構造を規定すると言っても過言ではない。

以下では、この区間を例に取り、歴史的な経緯を踏まえ、交通問題と環境問題の両面から観光地の交通システムについて考察したい。

Change of Traffic and Draft of Traffic Systems in Scenic Area

——Case Study of Nikko City——

Mamoru NAGAI*

The section between Imaiti City and Nikko Yumoto, which is located in National Highway Route 119 and 120, is one of the most famous scenic road in Japan. It passes through Nikko cedar tree avenues, two shrines and one temple with temple town, Irohazaka and Okunikko.

In this paper, we discuss about traffic systems in scenic area by the case study of Nikko City. The content is as follows. 1) Present situation of road traffic ; 2) History on the development of traffic facilities ; 3) Problems on a count of environments related to the section of the road ; 4) Traffic systems in scenic area.

1. 道路交通の現況

日光市および周辺の道路網をFig. 1 に示す。関連する道路の整備水準については、図に示すように今市-日光市街地間は有料道路(4車線)、国道、県道の8車線が現在あり、さらに都市計画道路が新たに決定されている。日光市街地-馬返し間は、有料道路(2車線)と国道の4車線、さらにいろは坂-奥日光間は国道の2車線となっている。

日光市の平成元年の観光入込客数は770万人、東京圏からのシェアが約55%をしめ、利用交通手段の

90%が自動車である。

交通量の経年的な変化を奥日光への出入口となるいろは坂と金精道路でみたのがFig. 2 であり、昭和50年代横ばい状況であったのが、60年代にはいり両路線とも増加を示し、全体で340万台に達している。日光への利用ルートは、Fig. 2 から分かるように、上り、下りともいろは坂を用いる利用者が圧倒的に多く、東北縦貫道を用いたUターン型が8割以上を占める。従ってこのルートによるアクセスをいかに改善するかが主要な問題となる。

いろは坂と金精道路の月別の交通量の変動がFig. 3 であり、5月、8月、10月に交通量が集中する3期型のパターンを示す。主要地点の休日の12時間交通量は、平日と比較(Table 1)し、1.12から2.92倍と高い値を示している。しかも入込客の増加と共に

* 宇都宮大学工学部助教授
Assistant Professor, Faculty of Engineering,
Utsunomiya University
原稿受理 1991年7月8日

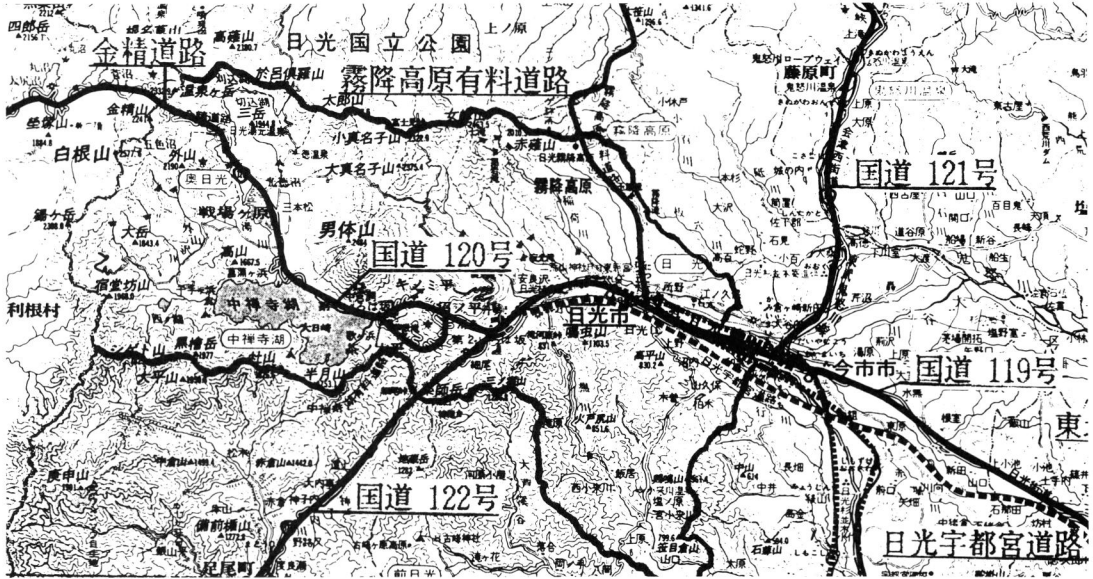
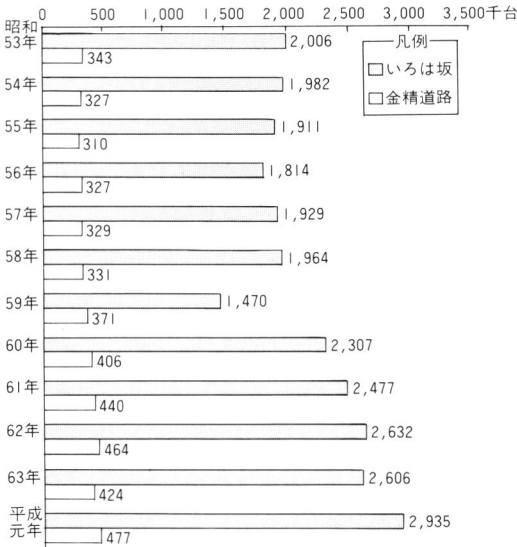


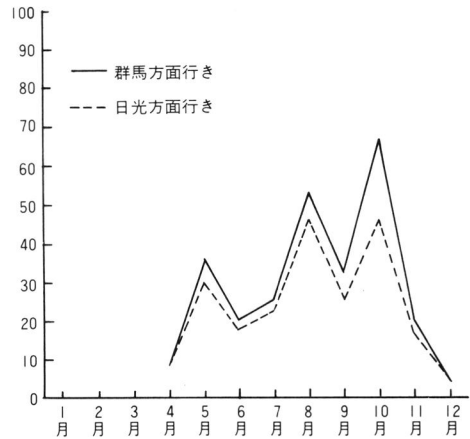
Fig. 1 日光地域の道路網の現状



資料) 栃木県道路建設課資料、道路公団資料。
Fig. 2 いろは坂・金精道路の交通量の変化 (上下線の合計)

ここ4~5年高くなる傾向を示している。
10月の紅葉シーズンの週末(土曜)の渋滞状況を示したのが、Fig. 4である。交通渋滞を避けて、深夜から明け方にかけての交通量が特に増加するのが特徴である。

ピーク時には、春日町-中宮祠間、湯元-中宮祠間、日光宇都宮道路の今市IC-清滝間で10km/hに満たない状況となっている。又、主要渋滞ポイントが区間に5カ所あり、最も激しい中宮祠



資料) Fig. 2と同じ。
Fig. 3 いろは坂・金精道路の交通量の月別変動 (平成元年)

交差点は最大渋滞長が10.8km、最大通過時間が150分に達している。

現在、休日交通ボトルネック解消事業計画が策定され、交差点の改良や交通混雑情報の提供等が検討されているが、十分な解決策が見いだせないのが現状である。観光交通はシーズン、週の変動が大きいため投資効率が必ずしも高くないこと、さらに地形が細かく、環境問題との整合性をいかに図るかが課題となり、既存の施設を有効に活用した交通システムが総合的な交通体系の中で検討される必要がある。

2. 交通網発達の歴史

日光の観光地としての発展は交通網の整備過程に非常によく現されている。近代的な交通施設の整備過程を分けると次のような時代区分として読み取ることができよう (Table 2)。

I期 徒歩の時代 (明治23年以前)

東照宮の造営以後、将軍、諸大名さらに庶民の社参で、日光への道が整備される。江戸と日光を結ぶ日光道中を3日以上かけて歩いていた。

明治に入り天皇の行幸の際、馬車が使用できなかったことがきっかけとなり、日光市街地の石段が撤去され、水路がはじによせられ車道とされた。

II期 鉄道が導入される時代

(明治23年—大正2年)

明治19年に宇都宮—上野間の鉄道が開通する。日光線は19年に「願書」が出され、仮免許がおりている。同書によると開設の目的として殖産振興と日光来遊者の便を図るとしており、日光を中心とした下野北西隅は良材、鉱物に富み、木材、炭、銅、銀等25万駄をくだらない物資の輸送があると述べている。又、東北本線の開通により、日光への観光客が増加してきた。18年には日本人4万8千人、外国人510人に対し、開通後の20年には6万2千人、1,090人と特に外国人の伸びが目立つ。

明治23年に日本鉄道会社により日光線が開通し、東京と約5時間で結ばれる。

これにより、それまで足尾から渡良瀬川沿いに東京に運んでいた銅の輸送を細尾—日光経由で運ぶことができるようになり、足尾—日光間に牛車軌道が敷設され日光電気軌道へと発展していく。しかし、

Table 1 主要地点の12時間交通量 (平日と休日の比較)

路線名	センサス No.	地点名	交通量 (平成元年)					
			平日		休日		休日/平日	
			12h	24h	12h	24h	12h	24h
R119号	130	大 沢	11,603	14,504	14,691	19,128	1.27	1.32
	129	住吉町	13,383	—	14,949	—	1.12	—
	128	七 里	9,883	—	12,201	—	1.23	—
	127	鉢石町	11,851	—	15,348	—	1.30	—
R120号	135	丹勢町	10,715	—	16,582	—	1.55	—
	136	馬 返	6,253	8,066	18,258	23,502	2.92	2.91
	137	中宮祠	6,154	—	9,265	—	1.51	—
日光宇都宮道路	201	平ヶ崎	5,729	6,497	16,016	19,930	2.80	3.07
	202	七 里	3,050	—	7,290	—	2.39	—

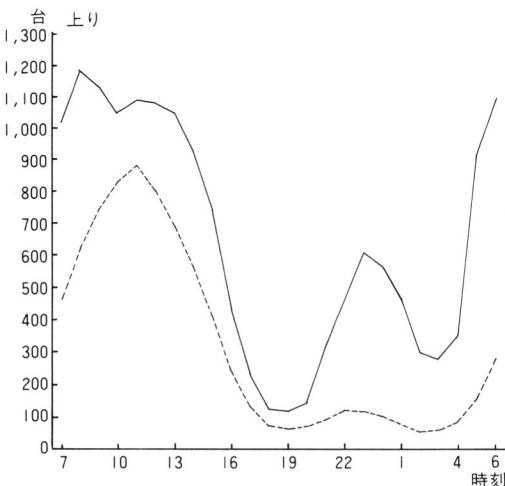
資料) Fig. 2 と同じ。

足尾線の開通と共に、日光と足尾の物資の流動は途絶え、かわって西沢金山 (奥日光から栗山村にぬける現在の山王林道の途中にある) への物資輸送が中心となり、日光電気軌道は馬返まで延長される。

貨物の輸送が主体であったが、乗客は便乗の形で利用し、年々増加する観光客の輸送に大いに役だった。ちなみに、1日24往復、日光駅から岩ノ鼻まで23銭と当時最盛期を迎えていた人力車の半分の料金であった。

明治44年日光駅の降車人員は24万人、その内日光の宿泊者18万人 (10%が外国人)、東照宮参拝者は13万人と記録されている。明治中期から大正前期にかけて11軒のホテル、旅館が市街地に創業し、旧幕府時代からの旅人宿、銅山関係者の中継ぎ宿、さらに外人観光客の宿泊基地として、近代化の第1歩を踏み出す。

また、中禅寺湖の湖畔には、明治中期以後4軒の



資料) 栃木県道路建設課資料。

Fig. 4 いろは坂の週末の渋滞状況 (平成元年10月21日(土))

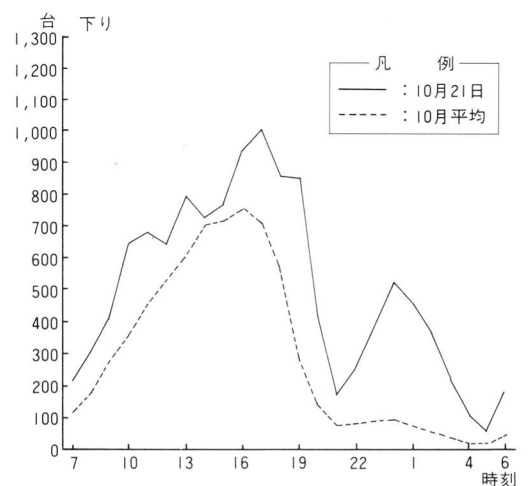


Table 2 日光における交通網発達の歴史

期	年	事 柄	
I	明治16	日光市街地道路改修	
	21	細尾・日光間馬車鉄道開業	
II	23	日本鉄道宇都宮・日光間全通	
	26	足尾銅山ー日光駅間牛車軌道敷設	
	43	日光山中へ馬と山駕籠の利用盛んとなる	
	大正2	日光電気軌道日光駅・岩ノ鼻間開業	
		金谷ホテルが自動車を導入	
III	5	日光自動車株式会社創設	
	9	日光杉並木街道県認定(車道として取り上げる)	
	10	中宮祠道路大改修	
	11	日光・湯元間乗合馬車開通	
	14	いろは坂拡幅、乗合自動車の運行許可(車種限定)	
	昭和3	日光街道に定期バス運行開始(杉並木の通過)	
	IV	4	東武電車開通
		5	華巖の滝エレベーター開通
		7	明智平・中善寺自動車専用道路開通
		8	登山電車(ケーブルカー)開業
8		日光登山鉄道明智平・展望台間ロープウェイ開業	
10		細尾峠改修、自動車通行可能となる	
12		神橋・馬返道路起工	
14		日光・今市間舗装開始(杉並木幅道)	
26		杉並木根元保護工事(S26-34)	
V		29	第一いろは坂有料道路完成
	34	国鉄日光線電化完成	
	38	太郎杉問題が起こる	
	40	第二いろは坂、金精有料道路完成	
	43	日光軌道廃止	
	45	ケーブルカー廃止	
	47	中禅寺湖スカイライン有料道路開通	
	48	清滝バイパス完成	
	51	太郎杉問題に決着	
VI	52	霧降高原有料道路開通	
	52	日光杉並木保存管理計画(県)	
	56	日光・清滝間有料道路開通	
	59	いろは坂県に移管(無料化)	
	60	日光・今市都市景観整備計画調査	
	61	国道119号線の屋外広告物規制	
	62	歴史的地区環境整備街路事業(山内の道路整備)	
	63	日光杉並木街道周辺景観づくりモデル事業(御成街道の景観整備)	
	63	国際観光地「日光」地区活性化事業(湯元、中宮祠地区の環境整備)	
	平成2	新明智トンネルの工事	
3	日光国立公園日光地域管理計画		
	日光杉並木保存管理計画の見直し		
	日光鬼怒川地域休日交通ボトルネック事業計画		

宿泊施設が創業し、8軒の宿泊施設があった。明治25年頃に外人専用の米屋ホテルが建てられ、日露戦争のころ既に英国人を中心に別荘が多く建てられた。33年に中宮祠郵便局が開設されるが、これは付近の外人別荘の要請によるものである。

神橋から湯元までは人力車で9時間、往復3円80銭、片道2円10銭、籠では9時間、往復5円、片道3円20銭(夜間、雨雪には3割以上の増額)であった。

III期 奥日光まで自動車が導入される時代 (大正3年ー昭和3年)

明治43年に金谷ホテルが県内で最初に自動車を導入し、駅からの客の送迎に使う。さらに大正5年にバス会社が創設され、山内とその周辺への観光客の輸送に利用されるようになる。これが原因となり東照宮から日光駅にかけての区間の旅館が廃業に追い込まれ、太平洋戦争に至る期間に、その数は12軒にのぼる。これ以後宿泊施設は山内の周辺に集中する。

奥日光においては、大正11年に湯元まで乗合馬車が開通した。しかし、自動車が上がれるようになるのは大正の末期となる。大正13年にH. ハンターが中心となり東京アングリングアンドカントリー倶楽部(東京の財界人、各国の大使館員が会員となった溪流釣りを中心としたリゾートクラブ、会員数50名前後)が設立され、翌年に、いろは坂の拡幅工事(幅員3間半)が完成し、中宮祠まで乗合自動車が開通する。

H. ハンターは、7台の車を所有しており、東京から日光へは車で来ていたそうである。又、中禅寺湖には当時たくさんのヨットが浮かび、和船による水上サッカーも行われた。

IV期 奥日光へ大量輸送交通機関が導入される時代(昭和4年ー27年)

この時代の前半は最もはやかに観光開発が進められる時代である。東武電車の開通(特急で2時間17分)にはじまり、昭和7年に登山電車が開業するとともに奥日光へ路線バスが開通する。また、東京から湯元までの通しの切符が発売されている。奥日光へは自動車とともに軌道を使って上がることが出来るようになった。

9年には日光国立公園が指定されるとともに、観光施設やスキー、スケート場などのスポーツ施設の整備が積極的に行われ、観光客が飛躍的に増大する。

昭和8年に観光客が70万人を越え、日帰り客が増加したことを伝えている。さらに、15年に予定されているオリンピック、万国博覧会に対応して、外人

向けホテル、国立公園施設整備等の計画が発表される。

しかし、12年の日華事変勃発以後、戦時体制が強化されると共に、観光客は激減し、日光杉並木を伐採し、造船資材にしようとする動きもでる。

V期 自動車交通に対応する時代

(昭和29年-51年)

戦後の交通機関別の観光客数の推移を示したのが Fig. 5 である。戦後の総入込客数は100万人台からはじまり、昭和48年の800万人まで急速な増加を示す。

戦後すぐに、山内わきの岩崎原に県営の駐車場が整備されたのをきっかけに、その周囲の安川町に旅館が7軒営業を始め、多数の物産店が集中する。モータリゼーションへの対応は昭和29年の第一いろは坂の開通に始まる。30年には、まだ鉄道のシェアが80%を占めていたが、翌年にはバスを含めた自動車のシェアが50%になる。さらに、第二いろは坂、金精有料道路が開通し、40年代にはいとそのシェアは70%を超えるようになる。そして、43年の日光軌道電車の廃止、45年の登山電車の廃止へとつながる。この時期は観光道路の整備による開発が最も盛んで、この他にも男体道路の完成(37年)、奥鬼怒スーパー林道の構想(40年)、那須甲子有料道路の計画(43年)、塩那スカイラインの整備計画(44年)等が報道され、後年、自然環境の観点から問題になる観光道路の構想が持ち上がっている。

戦後、旅館、ホテルの創業は奥日光において他を

抜いて多く、44年までに25軒の創業をみている。

道路の整備は51年の宇都宮・日光有料道路の開通で現在の体系がほぼできあがることとなる。

VI期 環境と調和した交通施設の模索の時代

(昭和52年-現在)

昭和48年のオイルショックを境に、それまで増加し続けてきた観光客が減少し、50年代半ばには600万人台となる。この原因は経済的な要因と共に、交通条件の改善にたよった開発の限界によるものと思われる。40年代、観光客の増大にもかかわらず、日光の宿泊者数は横ばいである。観光需要の質的变化に対応できなかったことが原因として挙げられよう。

昭和38年に始まった太郎杉問題が48年に保存することで決着がつき、52年に県が日光杉並木保存管理計画を策定する。さらに、60年代にはいり、道路景観に関する対策や戦場が原の乾燥化、湯の湖の水質浄化対策、小田代が原への車の乗り入れ規制、中禅寺湖のボート、釣り船の総量規制等環境問題に対する対策が検討されるようになる。

一方、近年のリゾートブームとともに、観光交通の渋滞対策が地区の環境問題、さらに活性化との関連で検討されるようになる。

日光地域においては、これまで新たな交通施設の整備が明治23年の鉄道の開通以来、大ざっぱにみて20年間隔で進められ、それが観光地としての発展の原動力となってきた。第2次世界大戦の時期を省いて、昭和40年代までほぼ順調に発展した。

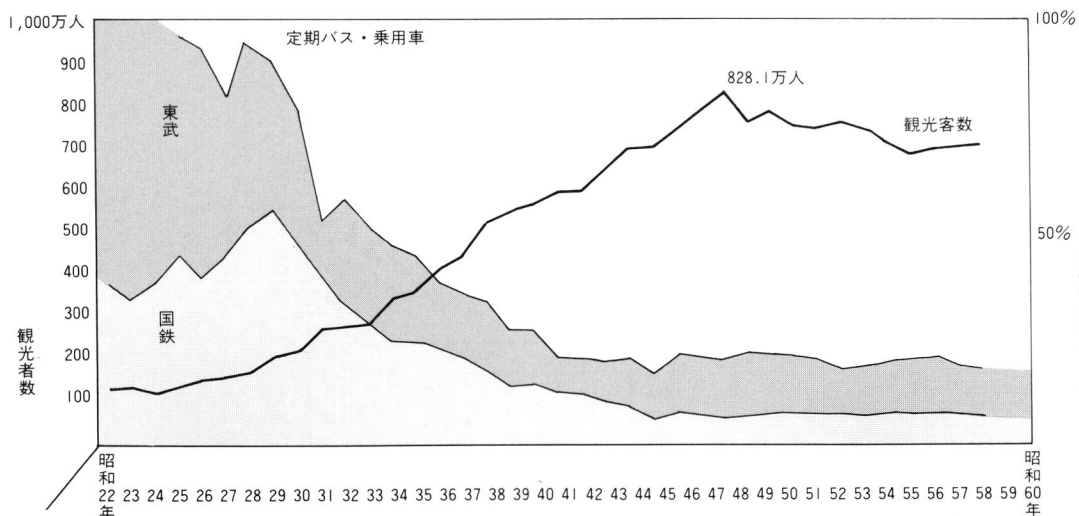


Fig. 5 入込客数の交通機関別推移



Fig. 6 日光杉並木

交通施設の整備が施設の立地に与える影響は大きい。モータリゼーションの進展と共に、昭和40年代に、このサイクルが適正な環境容量を越えて環境と交通サービスの水準のトレードオフ関係が顕在化した。太郎杉問題はその象徴である。観光地としての日光の衰退もこの時期に進行している。

交通施設の変遷とともに、施設立地のみならず利用形態が大きく変化してきた。導入する交通手段が観光地の性格を規定するといえる。奥日光は山岳信仰の場から外国人を中心とした滞在リゾートをへて、大衆観光地へと変わっている。さらに国立公園制定時においては、奥日光の利用形態の一部として、ドライブが位置づけられていたが、戦後これが他の活動を阻害するまでに大幅に増加し続けた。

広い意味で観光地の魅力を最大限引き出す交通システムが問われている。従って、日光の資源特性に見合った交通システムが模索される必要がある。

歴史的に、これまで導入されてきた交通手段とその路線は自動車に変わる代替交通手段を検討するうえで参考となると考えられる。日光においてはIV期、すなわち奥日光へ大量輸送交通機関が導入される時

代の交通システムが検討対象となろう。自動車交通に対する需要は年々増加傾向を示すが、一方において公共交通機関の導入は、交通機関自体の魅力、シーズンごとの交通のコントロールのしやすさ、利用者に対する分かりやすさ等の点からも観光地の魅力の向上につながる可能性をもつ。

3. 日光街道の環境問題にかかわる課題

対象区間で、環境保全が大きな問題となっている地区として次の3カ所が挙げられ、自動車の乗り入れ抑制を検討すべき地区である。これらはいずれも国を代表する人文資源や自然資源をもち、国家レベルで環境の保全が検討されるべき地区である。

3-1 日光杉並木地区

日光杉並木は、国の特別史跡、特別天然記念物の指定を受けた我が国を代表する並木杉である (Fig. 6)。日光街道、会津西街道、例幣使街道の3街道、37kmにわたって約1万3千本(その内、日光街道は19.2km、5,400本)が現存する。しかし、この15年間で年平均約130本の並木が枯損木、あるいは危険木として伐採されており、その存続が危ぶまれている。

伐採本数の増加が近年著しい。その原因として自動車交通が挙げられる。旧街道を車道として利用しているため舗装されていること、さらに振動や大気汚染が悪影響を及ぼしていると考えられる。Table 3は、バイパスを設けた区間と旧街道を利用している区間の伐採率を比較したものである。バイパスを設け、舗装を取り除いている区間の伐採率が低い値を示している。

杉並木の保全と活用の対策として、現在、日光杉並木管理計画が見直されている。その中で、特に杉

Table 3 バイパスの有無による杉並木の伐採率の比較

	日光街道				御成街道								
	野口-瀬川		七里		今市-森友		森友		水無-大沢		大沢		
	左側	右側	左側	右側	左側	右側	左側	右側	左側	右側	左側	右側	
胸高直径 (cm)	72.7	69.3	68.8	64.5	76.6	76.1	75.3	69.9	68.5	67.1	72.5	70.8	
樹高 (m)	26.6	25.0	24.9	24.4	27.5	27.0	28.2	25.6	28.2	27.5	27.8	27.0	
自然枯損木	本数	133	113	62	63	163	114	23	14	184	131	49	36
	伐採率	0.143	0.115	0.148	0.167	0.191	0.167	0.106	0.081	0.200	0.155	0.238	0.224
	胸高直径	72.4	74.5	75.6	77.2	74.5	80.3	80.2	79.9	58.1	57.0	63.9	69.4
樹高	26.3	26.6	25.8	26.9	26.4	27.7	28.3	28.8	25.2	25.7	25.6	26.3	
バイパス有無	有		無		有		有		無		有		
道路舗装有無	無		有		有		無		有		有		

注1) 各街道の左右は日光東照宮を基点としている。

2) 上の2段は街道ごと、またその下は自然枯損木についての指標である。

3) 伐採率は、約50m区間ごとの杉並木の中で、調査期間中 (S.37~S.63) に自然枯損木として伐採された木の割合を示す。

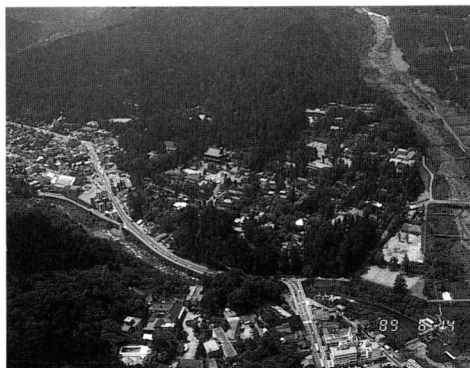


Fig. 7 二社一寺と日光市街地



Fig. 8 奥日光中宮祠地区

並木街道の中への自動車の進入を軽減し、敷地内と周辺の環境を杉並木の育成にふさわしい土地利用に戻すことが必要とされている。

又、杉並木を有効に活用するためには、適切なアプローチを確保する必要がある。

3-2 二社一寺と門前町(市街地)

日光市の市街地は二社一寺と国道119号を軸とした門前町で構成されている(Fig. 7)。日光市街地においては単に山内の建築物の保全だけでなく、山内の築造を含めた地区の環境、さらに門前町を含めた街の構造全体が一定のレベルで保全の対象として検討されるべきである。これを生かすことが市街地の魅力付けにつながると考えられる。

国道に通過交通が大量に流入するため、市民の生活環境が悪化すると共に、門前町としての機能が衰退の一途をたどり、街の魅力を低下させている。Table 4は、戦後の国道沿道の土地利用の変化を示したものである。左の表は、業種の変化(列から行へ)を示している。行の合計は変化後の各業種の増加量

を、また列は減少量を示す。従って前者と後者の差が業種のこの期間のトータルの増減を示す。戦後、観光客は飛躍的に増加したにもかかわらず国道沿いの商業機能(I II III)は減少している。右の表は代表的な地区の業種の変化を示す。石屋町は一般住宅へ、中鉢石は公共施設の用地に変化した。すなわち、参道の機能が駅と山内周辺に縮小し、地元の商業機能も他の道路の沿道へと移動している。

山内においては、周辺に空間が取れないため、昭和50年代に駐車場を拡張し、現在600台程度の容量を持つ。多量の自動車交通が流入するため歴史的資源に対する環境悪化を招いている。

3-3 奥日光地区

奥日光は日光国立公園の核となる地区で、特別地域として指定されている(Fig. 8)。細かな地形のなかに質の高い自然が密度高く生息し、自然探索の場として、我が国を代表する資源である。

自動車交通が原因となると考えられる課題として、次の様なものが挙げられる。野生動物の交通事故、

Table 4 市街地の国道沿道の土地利用の変化

国道の業種変化(列から行に変化)

	20~62年					増加軒数	現在の業種	
	I	II	III	IV	V		軒数	%
I	3	5	6	-	8	22	115	25
II	3	4	3	-	2	12	59	13
III	6	14	10	4	10	44	128	28
IV	-	-	2	3	3	8	25	5
V	13	12	30	4	25	84	137	29
減少軒数	25	35	51	11	48	170	464	100

代表的地区の業種変化(増加数)

	石屋町			中鉢石			下鉢石			松原町		
	現	S20	S40	S50	現	S20	S40	S50	現	S20	S40	S50
	在	S39	S49	S62	在	S39	S49	S62	在	S39	S49	S62
I	4	-	1	-	8	-	-	-	9	-	-	1
II	1	-	-	-	2	-	-	-	7	1	1	6
III	21	1	1	1	7	-	1	-	22	6	5	4
IV	3	-	-	-	5	1	2	2	4	-	1	1
V	20	-	1	7	6	1	-	2	10	1	5	2
計	49	1	3	8	28	2	3	4	52	8	12	14

注) 業種分類 I: 門前町の営業(旅館・物産店・土産品兼食堂・木製品・ようかん・ゆば) II: 門前町の・地方的兼業(食堂・料理屋・喫茶店・そば) III: 地方的商業(一般商店・ガソリンスタンド・会社・有料駐車場) IV: 公共施設(官庁・郵便・電話局・銀行・病院・交通業) V: 一般住宅(住宅・個人駐車場・空き家・その他)

戦場が原の乾燥化と帰化植物の繁茂、ゴミの散乱による餌付け、4WD車等の車道外への乗り入れによる自然破壊、貴重な植物の盗採等の生態系に及ぼす影響が挙げられる。さらに中禅寺湖の湖岸環境、歩行者と自動車の混合、駐車場など沿道景観の悪化等利用者の活動空間への影響が挙げられる。

奥日光の自然は代替性のない資源であり、他の地区で代替できる施設は本来縮小し、歩行を中心とした自然探勝、散策の場として保全・整備すべき空間である。従って、大幅な道路改良と駐車場の整備は避けるべきである。

国道が地域間交通とアクセスの両機能を持つために上高地等と比べ解決が困難となっている。

観光地における環境問題は、人文、自然資源の保全、利用者の活動空間の保全、地域住民の生活環境の保全の3つの問題が絡み合った問題となる。それぞれの考え方の間のバランスをとった目標の設定が現在なされていないのが現状である。

環境を管理する主体が異なるため、地区毎にバラバラに検討されている。文化庁、環境庁といった環境の管理主体が挙げられるが、地区レベルの検討からだけでは充分な解決策が見いだせないでいる。交通システムに関しては地域全体で一貫したサービスの提供が不可欠である。その意思決定が個別の管理主体では行えないのが実状である。

いずれの地区においても、環境保全は主に土地利用あるいは建築物に対する規制手法に限られている。さらに利用者、あるいは利用形態をコントロールする交通の規制誘導を環境保全の観点から進める必要

がある。代替ルートや代替交通機関等、環境保全をすすめるための交通施設整備についての制度の強化も望まれる。

4. 観光地における交通システム

日光市においては、非常に多種多様な行政主体が係わりをもつにもかかわらず、従来縦わりの行政の中で、部門別に計画がたてられてきた。交通施設についてはかなりの整備が既に進められてきているが、現在の観光需要に対応できる案を単独では持ち得ないのが現状である。一方、環境行政は規制的な対策が主要な実現手段となるため、地元とのコンセンサスに難航し、おもしろい対策が打ち出せない。しかしながら、交通行政と環境行政はこれまでのところ、水と油といった関係であると言わざるをえない。

近年、地区レベルの動きが活発になり、総合的な観点から街づくりが進められるようになった。ここで常に問題となるのが、地区レベルの交通対策である。しかし、前提となる地域全体の交通のマスタープランがないため、議論が空回りし、抜本的な対策が打ち出しにくいのが現状である。

地域全体の交通計画を環境問題、地元住民の生活を含め、総合的に検討する時期にきている。そのような仕掛けづくりをまず地元で期待したい。本来、この地域の環境は国家レベルで保全すべきであるが、これまでの経緯から見ても、その考え方は地元から提案しなければ、実効性が上がらないと考えるからである。

日光地域の交通システムの試案をダイアグラムとして示したのがFig. 9である。要点は以下の通りで

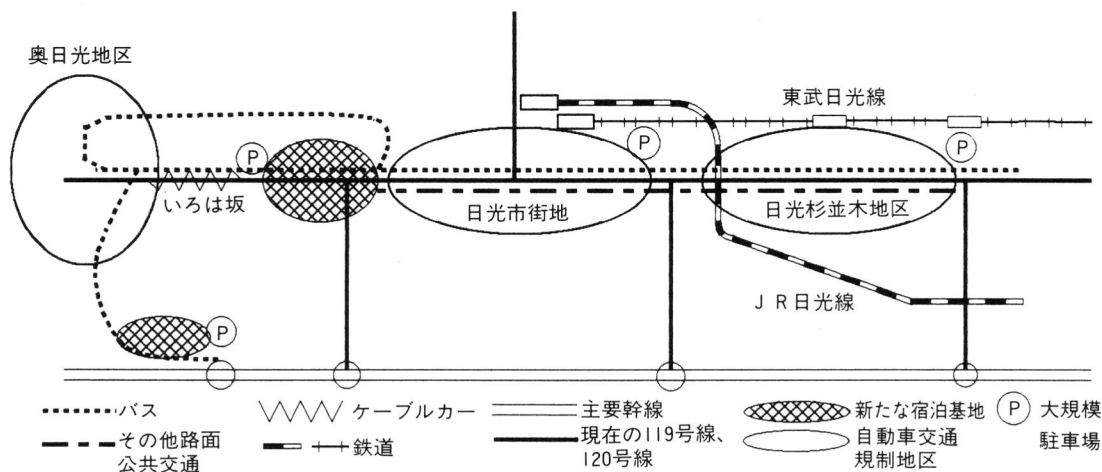


Fig. 9 日光地域における交通システムの試案

ある。

- (1)自動車交通の規制により、環境を保全すべき地区として、杉並木地区、市街地と山内地区、奥日光地区を設定する。但し、規制のレベルは地区、シーズンにより異なる。
- (2)いずれも地区の面積は、歩行圏を越えるため、公共交通を導入する。
- (3)各地区の手前に大規模駐車場を設ける。それ以後、奥日光までは公共交通を利用するように、駐車場の料金政策等で誘導する。
- (4)長期的に、120号線は奥日光を迂回し、現道は奥日光へのアプローチ道路とすべきである。
中期的にはバス専用車線をもうける。但し、いろは坂の下り線は、これが困難な為、裏男体道路を下りのバス専用路線として整備する。
- (5)奥日光の宿泊施設を周辺の地区に誘導しながら、新たな宿泊基地を整備する。

参考文献

- 1) 永井護他「小都市における市民の自動車交通に関する研究」『土木計画学研究・講演集』1986年
- 2) 永井護他「観光地における道路の利用特性に関する実証的研究」『都市計画』1987年
- 3) 長嶋正信『日光地域の野外レクリエーション利用の変遷に関する研究』東京農業大学出版会、1989年
- 4) 永井護他「日光杉並木の保全と活用に関する研究」『土木計画学研究・論文集』1989年
- 5) 篠原哲也「奥日光の開発と保全の歴史的変遷に関する研究」『宇都宮大学土木工学科卒業研究』1990年
- 6) 永井護他「自然環境の優れた観光地域における自動車交通の抑制策に関する研究」『日本観光研究者連合全国大会研究発表論文集』No.5、1990年
- 7) 日光活性化推進協議会「奥日光活性化の実現に向けて」1991年