

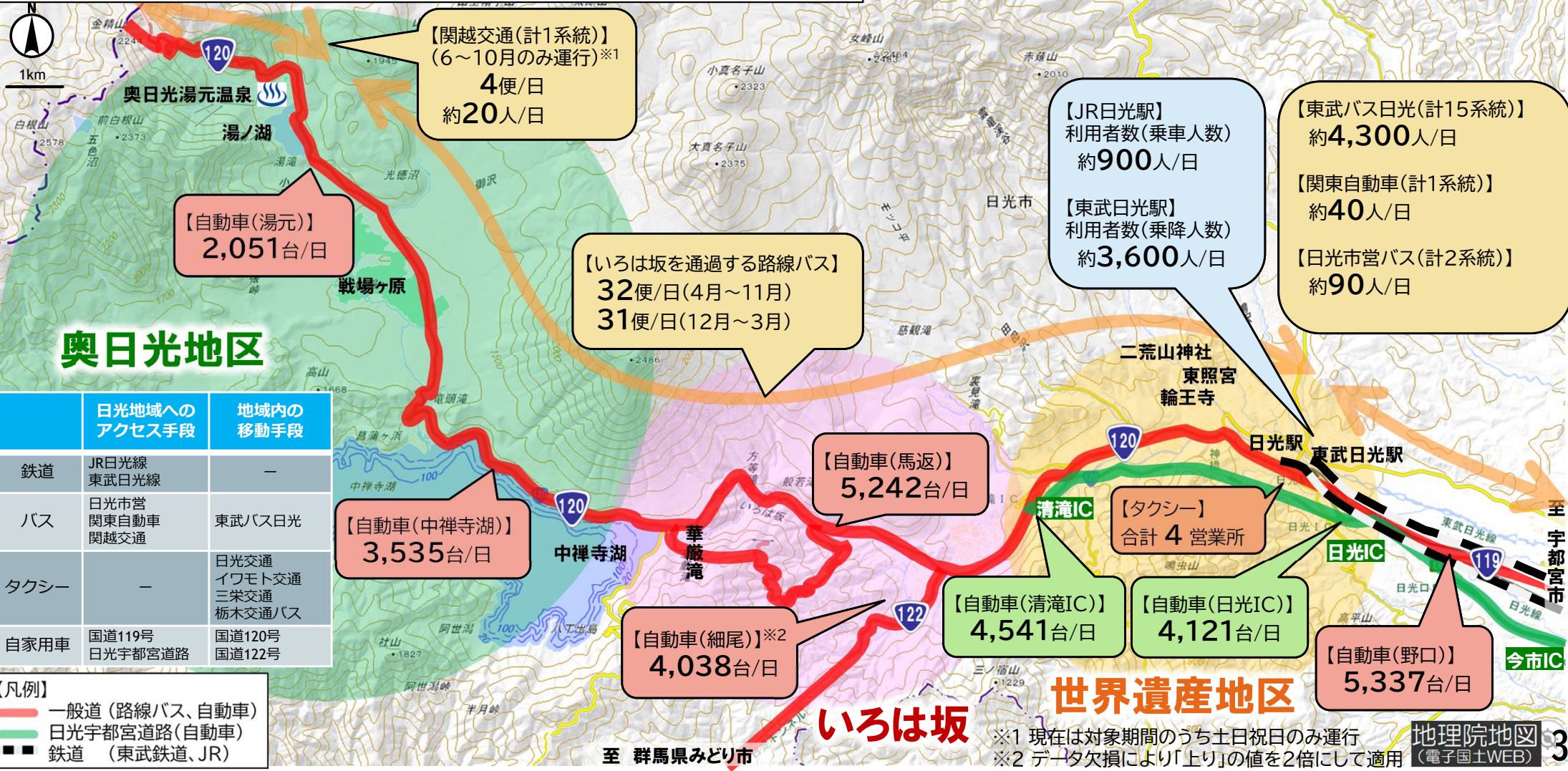
第4回 奥日光地域における持続可能な地域づくり検討会 概要版

1. 令和7年度調査結果の報告
 - (1) 地域における交通の現状
 - (2) 地域が抱える課題
2. 今後の取組方針

1 - (1) . 地域における交通の現状

・日光地域の交通ネットワークは、東武日光線、JR日光線、路線バス、タクシーなどの公共交通や、日光宇都宮道路、国道119号、120号、122号などの道路ネットワークにより形成されている。

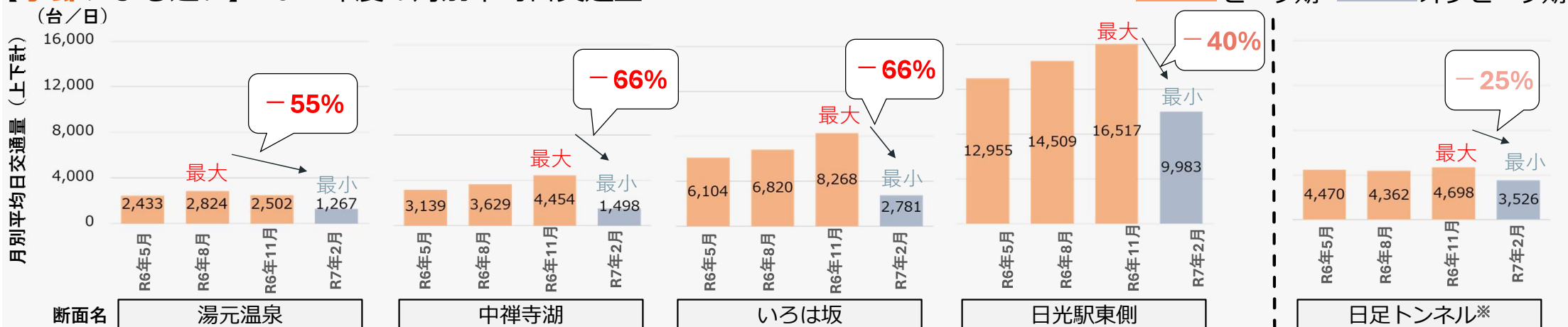
公共交通利用者データ等による交通の現状整理(2024年度)



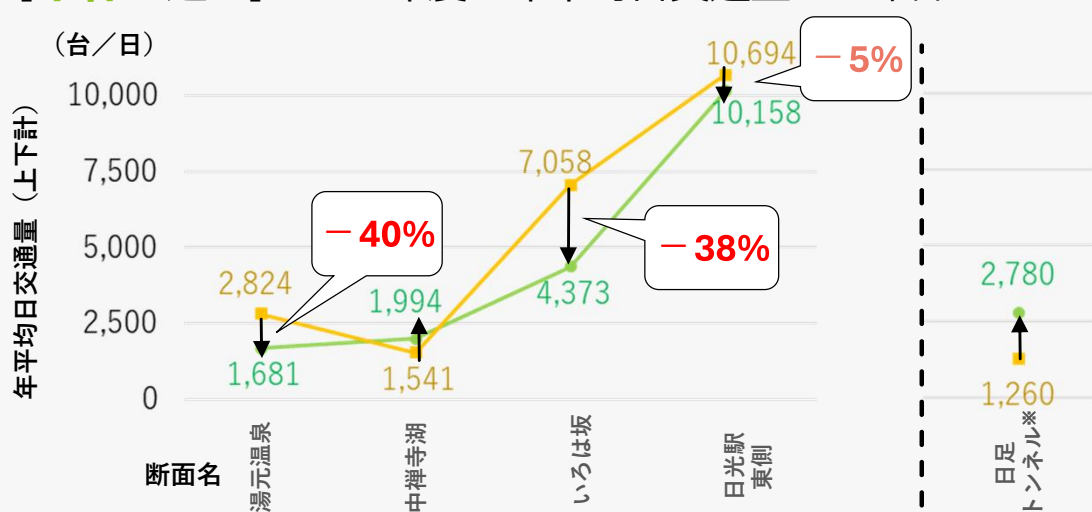
1 - (1) . 地域における交通の現状 （自動車交通量の変化）

- ・日光地域は、それぞれのエリアにおいて季節変動が大きく、湯元温泉は8月にそれ以外のエリアは11月に自動車交通量が最大となり、全てのエリアにおいて2月が最小となる。
- ・いろは坂および湯元温泉は、平日休日の交通量の差が大きい。

【**季節**による違い】 2024年度の月別平均日交通量



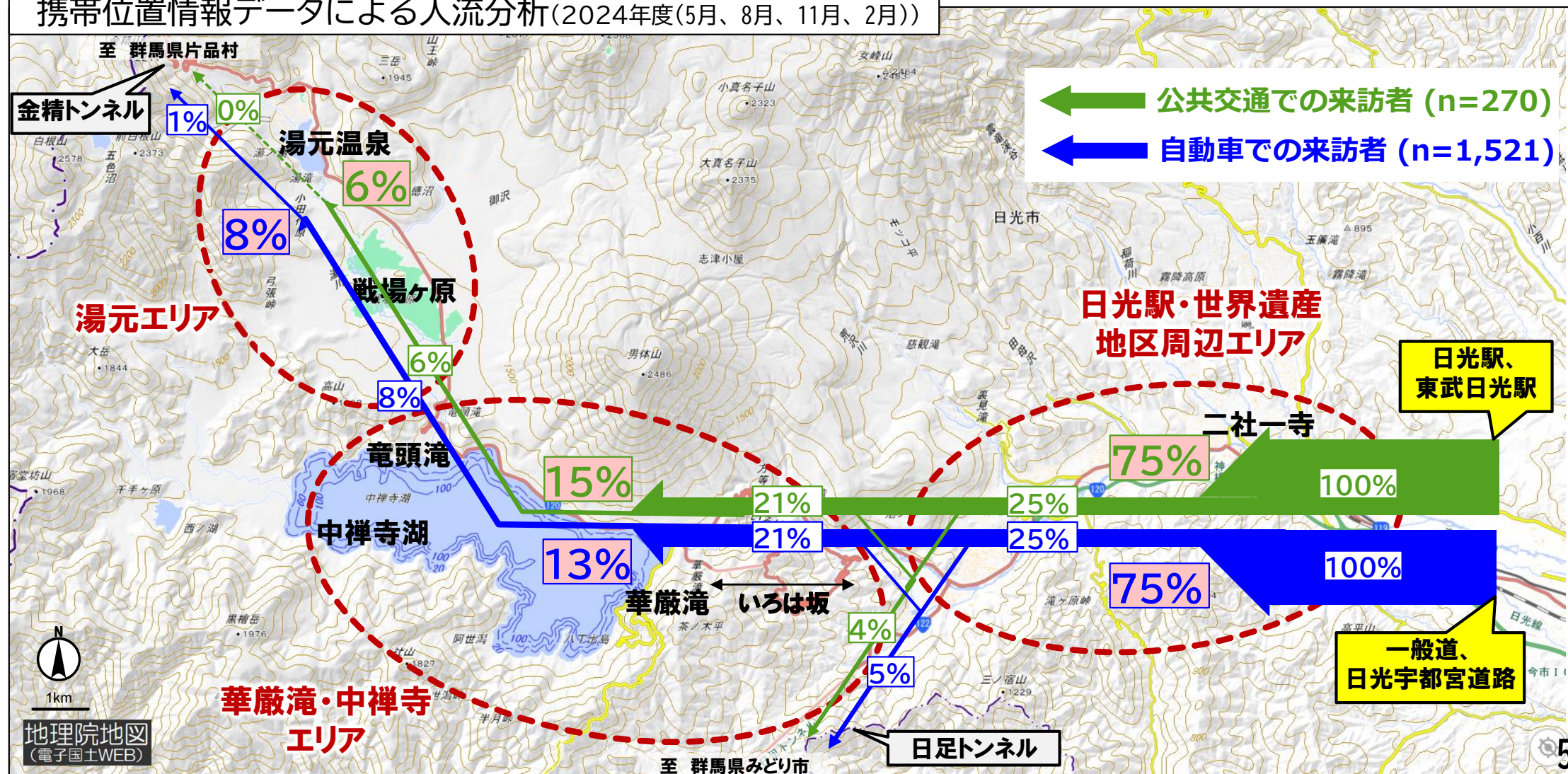
【**平休**の違い】 2024年度の年平均日交通量



1-(1) 地域における交通の現状 (人の移動実態)

- ・ 今市 宇都宮方面からの来訪者のうち、約75%は世界遺産地区周辺を目的地としている。
- ・ 奥日光地域への来訪は、中禅寺湖周辺で約15%、湯元温泉周辺で約7%と世界遺産地区と比べて少ない。

携帯位置情報データによる人流分析(2024年度(5月、8月、11月、2月))



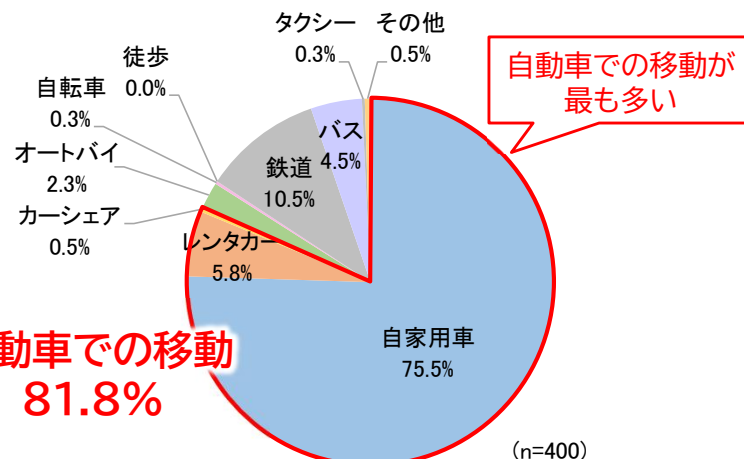
1 - (2) . 地域が抱える課題

- ・国内来訪者は、日光市への交通手段および地域内での交通手段ともに、**自動車での移動が最も多く、全体の約8割を占めている。**
- ・訪日外国人来訪者の日光市への交通手段は**鉄道が最も多く、全体の約8割を占めている。**

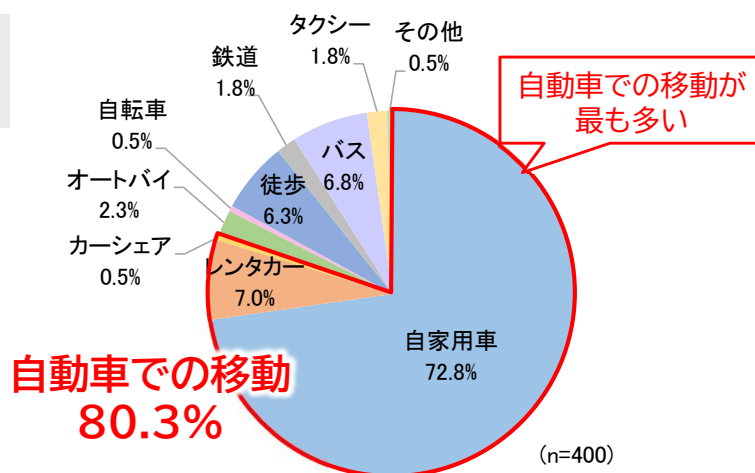
国内来訪者アンケートによる移動手段の把握

<国内来訪者の交通手段> ※単一回答(主な交通手段)

本地域への交通手段



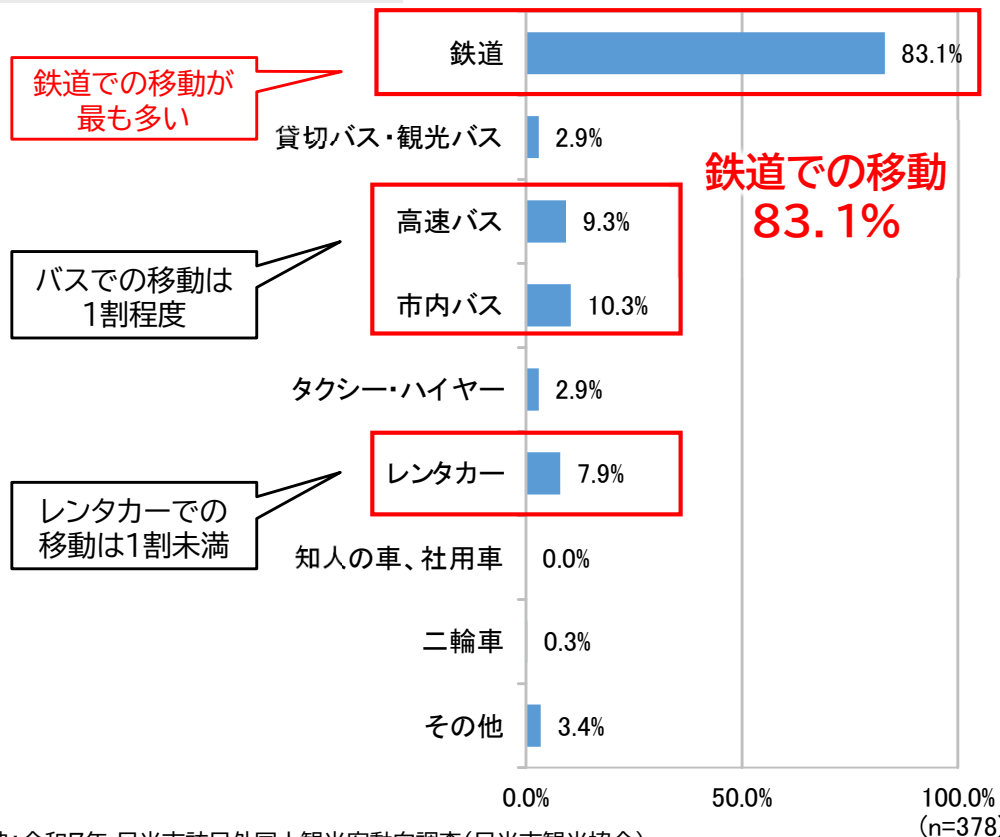
地域内での交通手段



訪日外国人アンケートによる移動手段の把握

<訪日外国人の交通手段> ※複数回答(前の滞在エリアからの交通手段)

本地域への交通手段

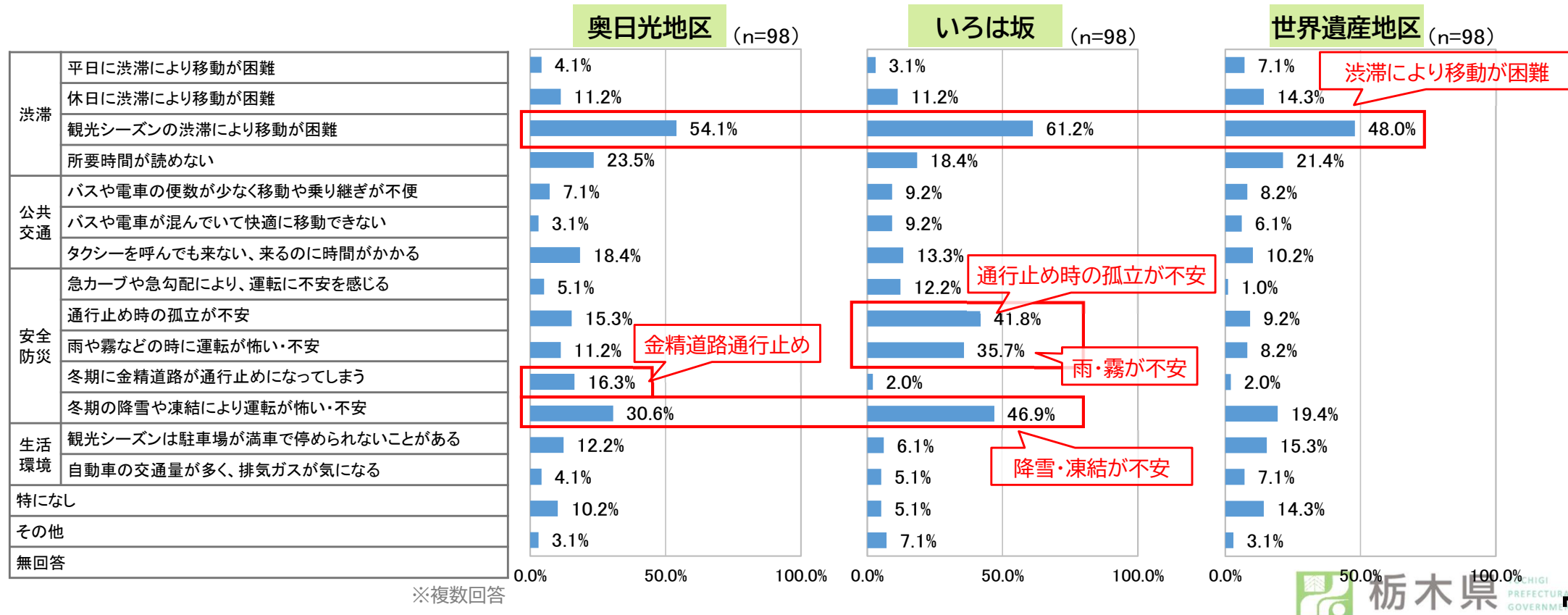


出典: 令和7年 日光市訪日外国人観光客動向調査(日光市観光協会)
集計対象期間: R7年8月11日~R8年2月5日(回答数: 378)

1 - (2) . 地域が抱える課題

- ・奥日光地域の住民が交通面で感じている課題としては、渋滞による移動困難が最も強く認識されている。
- ・いろは坂に関しては、災害時通行止めによる孤立、雨・霧による視界不良、冬期の降雪・凍結を課題として感じている。
- ・奥日光地区に関しては、冬期の金精道路通行止めが大きな課題となっている。

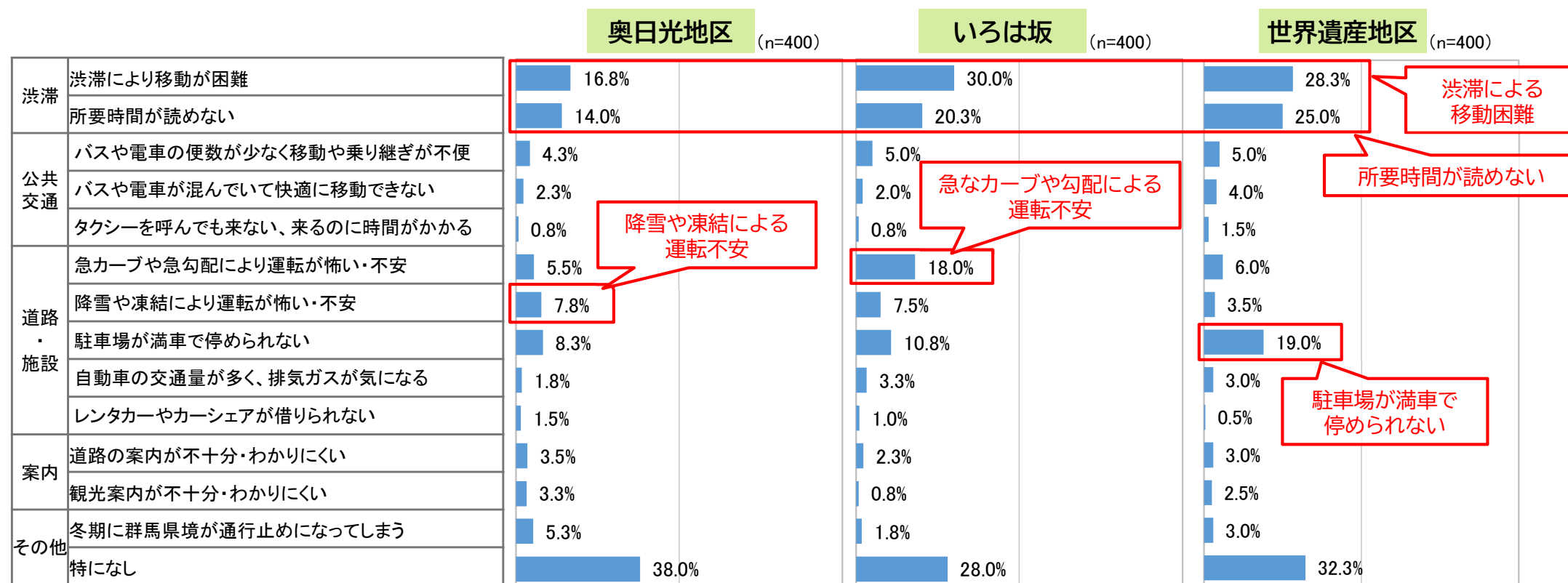
地域住民アンケートによる日常移動の課題分析



1 - (2) . 地域が抱える課題

- ・日光地域への来訪者は、渋滞に伴う移動のしにくさや、所要時間の読みにくさを課題として感じている。
- ・奥日光地区に対しては降雪や凍結、いろは坂に対しては急なカーブや勾配、世界遺産地区に対しては駐車場の満車を課題と感じる人の割合が高い。

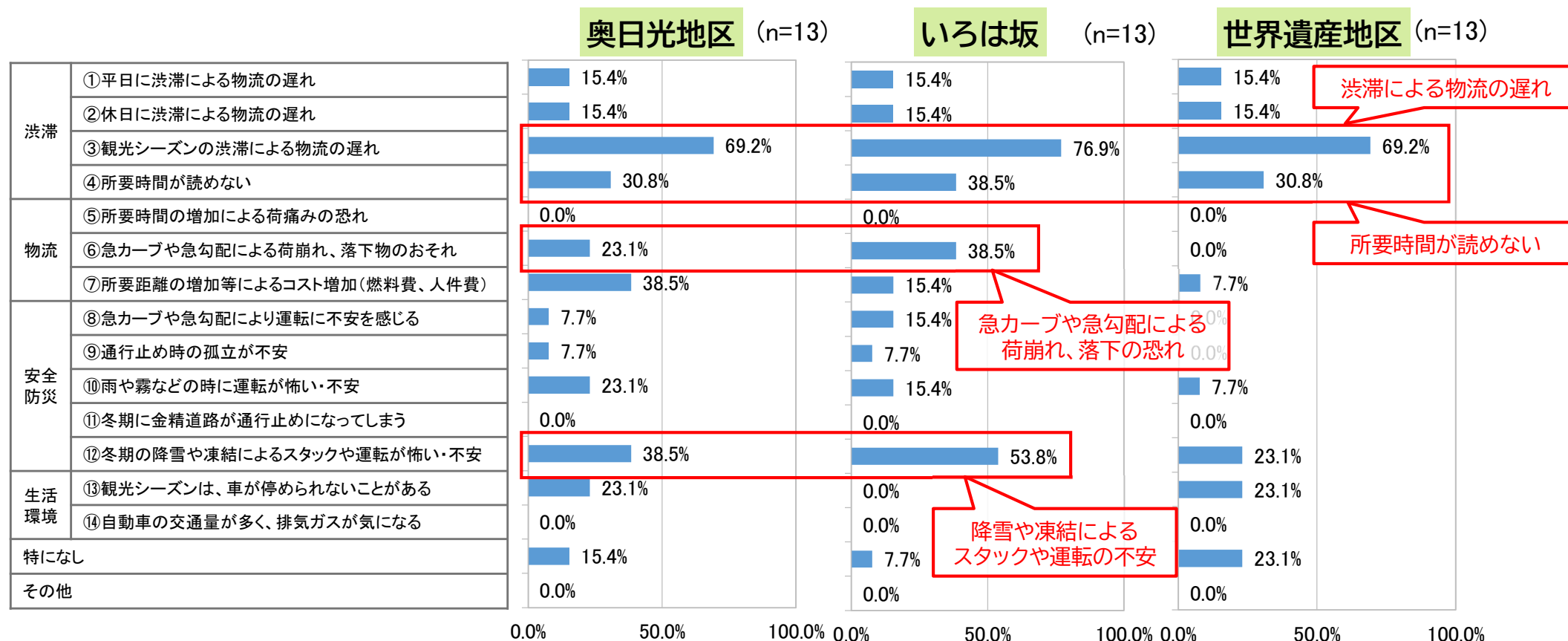
来訪者アンケートによる移動に関する課題分析



1 - (2) . 地域が抱える課題

- ・ 物流事業者は、渋滞による物流の遅れ、所要時間が読めないことを課題に感じている。
- ・ いろは坂と奥日光地区に対しては、急カーブや急勾配による荷崩れや落下物のおそれ、冬期の降雪や凍結によるスタックや運転が怖い・不安という意見が多く確認された。

物流事業者アンケートによる移動の課題分析



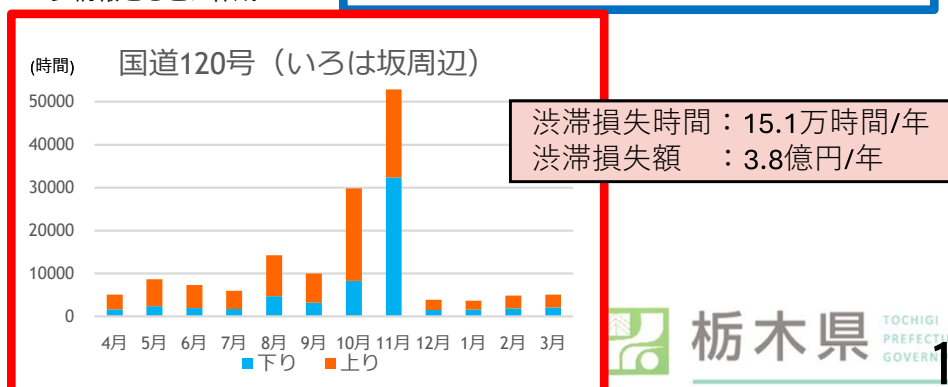
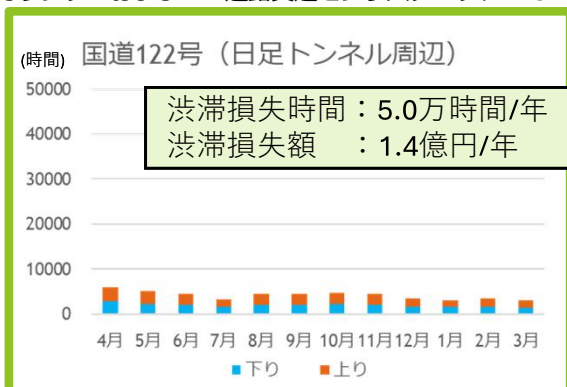
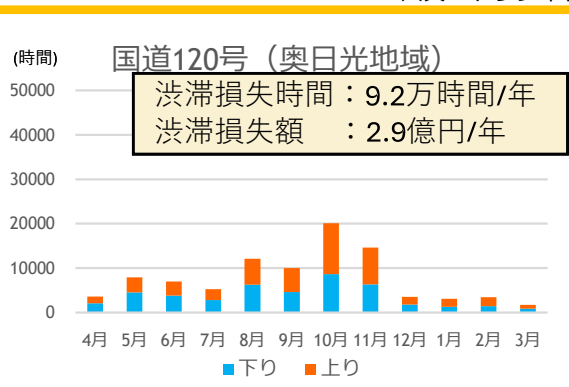
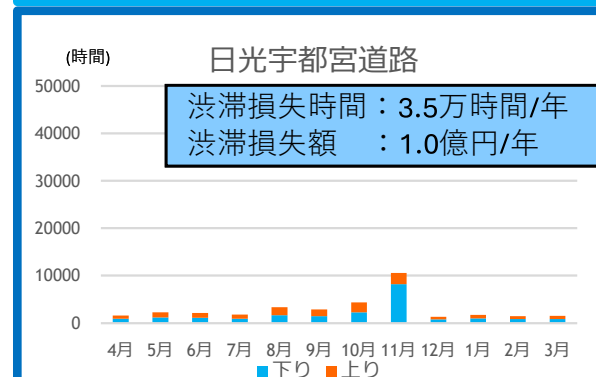
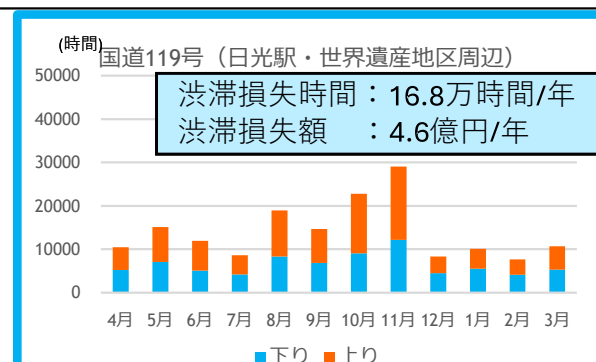
1 - (2) . 地域が抱える課題

- ・エリア全体において、年間で約49.7万時間の渋滞損失時間、約13.7億円の渋滞損失額が生じている。路線別では、秋のいろは坂周辺での渋滞損失が最も大きい。

自動車交通量分析による渋滞損失の算出



出典：トラフィックカウンターおよびH17道路交通センサスデータ、ETC2.0プローブ情報をもとに作成



1 - (2) . 地域が抱える課題

- ・ 地域を支える交通事業者は、奥日光地域へのアクセス経路の不足、繁忙期における世界遺産地区やいろは坂の渋滞、いろは坂の運転者の負担などを課題として感じている。
- ・ 運転士の高齢化や若手人材の不足が生じており、公共交通の維持確保が大きな課題となっている。

交通事業者ヒアリングによる現状と課題の分析

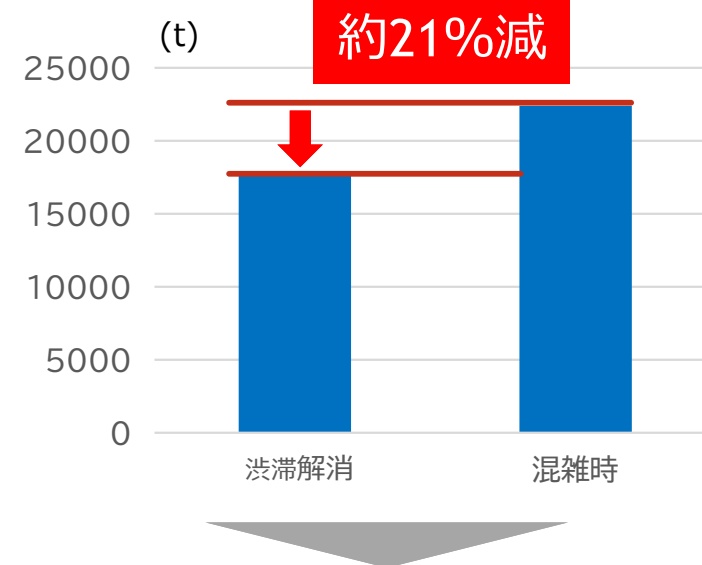
- ・ 奥日光地域へのアクセス経路がいろは坂しかないため、道路状況や交通状況により迂回ができない
- ・ いろは坂の渋滞の影響で従業員が出勤時間に間に合わないことがある
- ・ 繁忙期の渋滞により、路線バスなどの定時運行に支障が生じている
(神橋まで1～2時間、中禅寺湖まで最大5時間かかることがある)
- ・ 繁忙期に鉄道の輸送量に対してバスの輸送能力が不足し、日光駅での乗りこぼしが発生してしまう
- ・ いろは坂での運転技術(渋滞時の発進操作)、トイレ問題など運転士の負担が大きい
- ・ いろは坂を走行することによる車両の摩耗が著しい
- ・ 冬期の運転(積雪、路面凍結)に対する不安がある
- ・ 駐車場の容量が不足しており、駐車場待ちの渋滞が発生してしまう
- ・ 奥日光地域はタクシー不足が生じている
- ・ 中禅寺湖から先の移動手段の充実が必要である
- ・ 鉄道、バス、タクシーなど公共交通の運転士の高齢化と若手人材の不足が課題となっている
- ・ 運転士が不足しているため、バスの増便を行いたくてもできない
- ・ 世界遺産地区、奥日光地区の往復は時間がかかり、効率が悪い(どちらか片方だけであれば効率的な運行が可能となる)

- 自動車交通量及び旅行速度分析によるCO
- ₂
- 排出量の算出

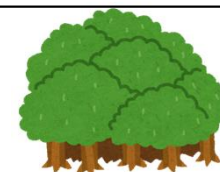
[illegible]

- ・ 国道119号・国道120号：日光口～湯元
- ・ 日光宇都宮道路：今市IC～清滝IC
- ・ 国道122号：清滝一丁目～田元

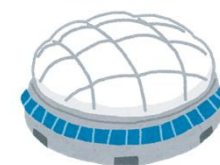
■ CO₂排出量



CO₂排出量の削減イメージ



スギ人工林
約465ha



東京ドーム
約99個

日光国立公園ステップアッププログラム2030（案）の概要について

国立公園のブランド力向上を目指す環境省の「国立公園満喫プロジェクト」の一環として、日光国立公園における今後5年間のロードマップとなる（ステップアッププログラム2030）を地域の関係者と策定した。

1. 計画期間

令和8(2026)年
～**令和12(2030)年**の5ヵ年

2. コンセプト（基本概念）・スローガン

基本概念となるコンセプトに加え、100周年の節目に向けたスローガンを策定

○コンセプト（基本概念）

NIKKO is NIPPON

いつでも何度でも。

多彩な自然と歴史文化が息づく舞台へ



○100周年に向けたスローガン

未来へ紡ぐ共生の100周年に向けて
愛着と誇りを、日光国立公園の
成長と継承の力に

3. プロジェクトの実施

- ・日光国立公園の強みや課題を踏まえて3つの**重点的取組方針**を策定
- ・ターゲットの設定：
自然や歴史文化の背景のストーリーに関心を持ち、滞在を通じて深く体験しようとする来訪者で、エリア毎にも特性により具体的な世代や国別ターゲットを設定。
- ・重点的取組方針とターゲットを踏まえ、**全エリア共通**で行う取組を実施
- ・**エリア毎**にも、重点的取組方針と各エリアのターゲットを踏まえた取組実施

重点的取組方針	主な取組事項（共通取組）
①多彩なアクティビティを強みに、もう一泊、もう一足、滞在・周遊したくなる国立公園に！	・アクティビティの充実、認知度向上 ・日光国立公園認定ガイドの活用 ・ロングトレイル
②より身近な国立公園に！my国立公園	・利用マナーの明確化、周知 ・保全活動コンテンツの造成 ・修景伐採の実施、案内板等の多言語化
③移動をコンテンツに・楽しみに！	・二次交通の充実 ・移動手段のコンテンツ化

4. 数値目標

消費額などの量的指標だけでなく、取組成果を多角的に評価するための指標を設定

指標		実績(2024年)	目標(2030年)
量的指標	入込客数	国立公園全体1,463万人 外国人42.8万人	国立公園全体1,910万人 外国人57.2万人
	宿泊者数	国立公園全体512万人 外国人20.8万人	国立公園全体740万人 外国人29.5万人
	1人当たりの観光消費額	外国人157,143円 日本人42,174円	外国人185,000円 日本人47,000円

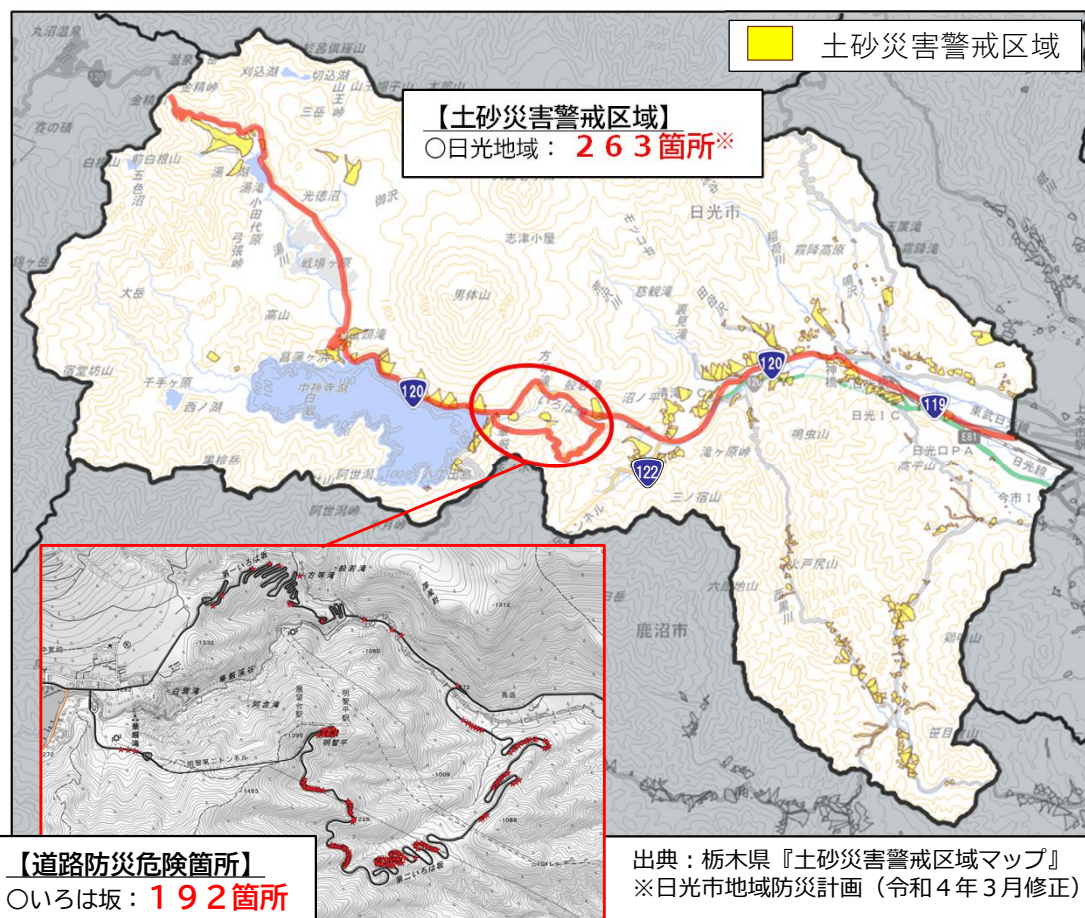
※これらに加えて、質的指標（満足度など）や各重点的取組方針ごとの評価指標を導入

1 - (2) . 地域が抱える課題

災害

- ・ 主要道路の国道120号は、栃木県と群馬県を結ぶ道路ネットワーク上重要な路線である。
- ・ 奥日光地区へのアクセスは、国道120号に限定されており、いろは坂や金精道路が災害等により寸断された場合は、地域が孤立してしまう。
- ・ 冬期は、金精道路が通行止めとなってしまうため、災害による孤立のリスクが高まる。

【道路防災危険箇所及び土砂災害警戒区域】



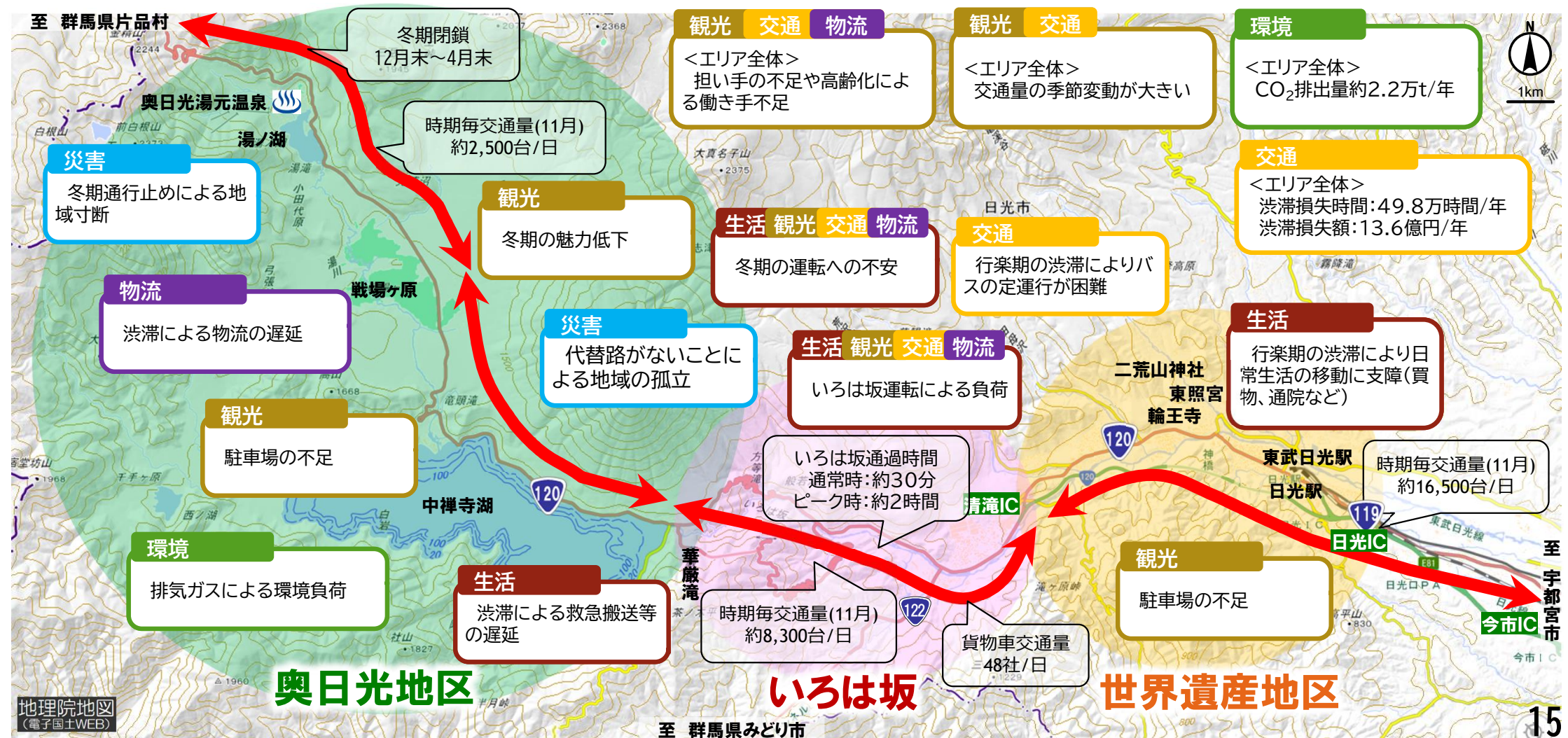
【冬期通行止め区間（国道120号）】



出典：栃木県公式HP『日光土木事務所管内の冬期通行止等について』

1-(2). 地域が抱える課題 (まとめ)

- 全てのエリアにおいて、自動車に依存する割合が高く、交通量の季節変動が大きい。
- いろは坂は、行楽期の渋滞だけでなく、地形的条件に起因する交通ネットワークの脆弱性や、自動車による移動への負担など多くの課題が確認された。
- 地域を支える担い手不足が進んでおり、各分野における事業の維持確保に課題が生じている。



2. 今後の取組方針

- 交通量データやGPSデータ等の分析により、いろは坂の観光シーズンの渋滞だけではなく、交通量の季節変動や、マイカーや公共交通利用者の流動、物流を支える貨物車の流動など、年間を通した人や物の流れを把握することができた。
- 地域住民、来訪者、関係事業者等に対するアンケート調査やヒアリングの実施により、地域を支える多様な関係者の声も把握することができた。
- 冬期について、いろは坂利用に対する物理的、心理的負担の声や、観光に関する魅力の低下に関する課題を確認できた。
- 人や物の流れは、環境保全、住民生活、地域振興、観光振興、災害など、様々な分野に大きな影響を与えていることが確認できた。
- 奥日光地域を持続可能な地域としていくためには、人や物の流れの円滑化が必要であり、奥日光地域へのアクセスや地域内での周遊も合わせて、地域全体で交通ネットワークの構築が必要。
- その実現に向けては、交通ネットワークの将来像を関係者で共有するとともに、多様な分野・主体間の連携による取組が必要。