

周遊観光ルート創造に向けた山間部道路の賢い運用方法社会実験

宮崎県 綾町 建設課

1. 実験実施の背景

(1) 実験地域の概要

県道宮崎須木線は、宮崎市を起点とし綾町を中継して小林市に至る、宮崎県を東西に結ぶ路線であり、綾町と小林市の区間ではユネスコエコパークの「移行地域（人が自然環境と共生しながら持続的な暮らしを営んでいる地域）」及び緩衝地域（自然環境を厳重に守りつつ研究や観光に利用できる地域）」に登録されている地域を通る路線である。

綾町側の沿線には年間の来場者数約 15 万人の「綾の照葉大吊橋」があるほか、町内ではユネスコエコパークとして多様な地域資源を活かした観光プランづくりに取り組んでいる。また綾町は、「有機農業のまち」「手づくり工芸のまち」でもあり、農業体験や工芸体験、自然体験などの体験メニューを企画し、通過型観光から滞在型観光への転換を進めている。一方、ユネスコエコパークに一部含まれる小林市も綾町と同様に豊かな自然景観を持ち、綾町にはない地域資源（温泉、滝、霧島ジオパーク、神社仏閣）を有している。また近年では、「てなんど小林」プロジェクトによる小林市の地域資源のブランド化を始めており、綾町と同様に滞在型観光地づくりが進んでいる。このような中、小林市（須木）と綾町の観光において、道路の整備状況からそれぞれ宮崎市との結びつきは強いが、小林市（須木）と綾町との結びつきは弱い状況にある。両市町を結ぶ広域的な道路が県道宮崎須木線であるが、山間部が未改良であるため通行しづらい状況にあることが原因の一つと考えられる。

これまで宮崎県を訪れる観光客の多くは九州内では福岡、鹿児島からであったが、東九州自動車道の整備により大分からの観光客も増加傾向にある。このような状況からも、綾町と小林市が広域で連携した観光メニューが誘客に有効と考えられる。そのためにも、綾町と小林市を結ぶアクセス道路である県道宮崎須木線を広域的な観光周遊ルートとして活用することが求められている。

(2) 実験地域で発生していた事象

県道宮崎須木線沿線には年間来場者数 15 万人の綾の照葉大吊橋や年間来場者数 3.6 万人のすきむらんど等の観光施設があり、綾ユネスコエコパーク（2012 年登録）の緩衝地域に含まれる地域がある。このようなことから、これら綾町・小林市の観光地を巡る周遊観光に誘客の可能性はあると考えられるが、県道宮崎須木線はその機能を十分に果たせていない状況にある。

また、宮崎県南部に位置する日南市では、油津港の整備により 16 万トンクラス的大型クルーズ船の寄港が可能になり、年間約 4 万人の外国人観光客を誘客している^{※1)}。県道宮崎須木線はこれらの観光客

※1) 県南部・日南市油津港への大型クルーズ船寄港は年間約 20 隻、約 40,000 人にのぼる（H29 年 1～6 月は 10 隻約 29,000 人を予定）。

を誘客できる位置にある路線であるものの、周遊観光ルートとなっていない^{※2)}ことから、その効果を発現できていない状況にある。

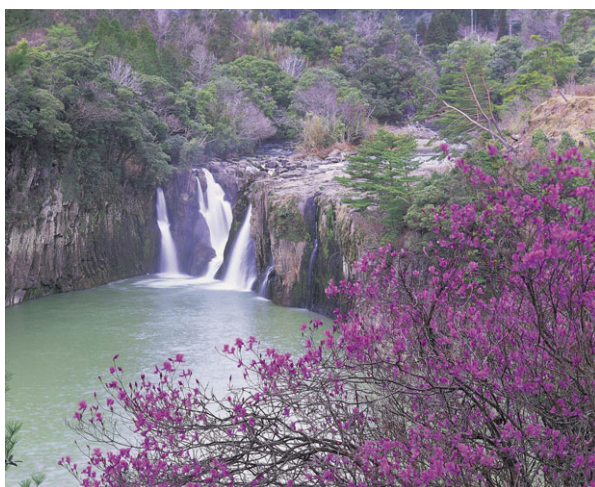
2. 社会実験の目的

小林市・綾町ともに他市町にない観光地域資源を保有しているものの、両地区を結ぶ県道宮崎須木線は対向車とのスムーズな走行が困難な状況等もあり、これまで観光ルートとしての利活用は図られていない状況にある。

本実験では、県道宮崎須木線の未改良区間を時間帯で一方通行にすることで、自然景観を活かした新たな周遊観光ルートの構築が可能かどうかを検証する。



社会実験区間の位置



すきむらんど (ままこ滝)



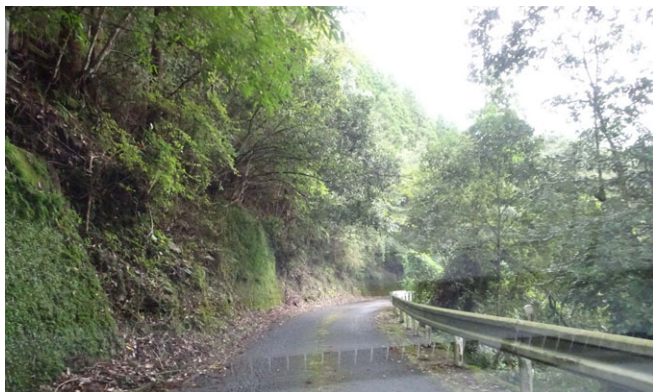
綾の照葉大吊橋

※ 2) 綾町への観光に訪れる観光客は、東九州道宮崎西 IC を利用し国道 10 号経由で来訪しているが、綾町から小林市須木地域までの県道宮崎須木線の一部において狭小な幅員箇所があるため、再度、宮崎西 IC まで戻らなければならず観光周遊の支障となっている。

■一方通行規制の実施

県道宮崎須木線のうち、小林市側は小林市須木（大規模林道入口）から綾町側は照葉大吊橋までの区間約 16.5km を時間帯で一方通行とする。

実施期間	平成 29 年 11 月 26 日（日） 平成 29 年 12 月 3 日（日） 平成 29 年 12 月 10 日（日）
実施時間	8：00～17：00 { 8：00～9：00（60分） 両方向通行止め 9：00～12：00（180分） 綾町→小林市須木方向へのみ通行可 12：00～13：00（60分） 両方向通行止め 13：00～16：00（180分） 小林市須木→綾町方向へのみ通行可 16：00～17：00（60分） 両方向通行止め }



対象区間の現況



宮崎須木線からの景色

3. 検証項目

【道路の使い方・方法】

検証項目	検証方法	検証項目の目標値及び目標とする状態
生活等に対する影響	・実験対象区間の周辺住民及び回ドライバーへのアンケート調査	・周辺住民による実験対象区間の日常の利用状況を把握する。（日常生活で実験対象区間を利用する機会は少ないという結果を目標とする。） ・時間帯一方通行を本格運用した際の日常生活（通勤・通学等）への影響を確認する。（実験期間中に受けた負の影響の大小を把握し、必要に応じて対応策を把握することを目標とする。）
接触事故等の低減への効果	・実験期間中に実験対象区間を走行したドライバーへのアンケート調査（対象は下記の2属性） ①実験期間中のみ実験対象区間を走行したドライバー ②実験期間中及び期間外に実験対象区間を走行したドライバー ※②の回答者は、実験期間外に対象区間を走行した上で実施	・実験対象区間を走行した感想を把握する。（一方通行規制により安全に走行できたという結果を目標とする。） ・一方通行規制中とそうでない場合との安全性の違いを把握する。（一方通行規制している場合、一方通行規制をしていない場合と比較して走行時の安全性が向上するという結果を目標とする。）

宮崎須木線の一方通行運用を実施するための調整	<ul style="list-style-type: none"> ・小林・綾地区広域観光協議会を設立し、実際に一方通行の調整を実施する。社会実験後に、各協議会委員へのアンケート調査を実施。 	<ul style="list-style-type: none"> ・調整に必要な主体や実施する際の調整期間を確認する。(今後も継続的な取り組みが可能という結果と、他地域での実施に際しての参考情報として本社会実験のような取り組みが他地域においても適用可能性があるという結果を目標とする。)
------------------------	---	--

【観光への展開】

検証項目	検証方法	検証項目の目標値及び目標とする状態
観光・地域活性化への効果	<p>【ドライバーの快適性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実験期間中に実験対象区間を走行したドライバーへのアンケート調査（対象は下記の2属性） ①実験期間中のみ実験対象区間を走行したドライバー ②実験期間中及び期間外に実験対象区間を走行したドライバー ※②の回答者は、実験期間外に対象区間を走行した上で実施 <p>【周遊観光ルート形成への効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実験期間中に実験対象区間を走行したドライバーへのアンケート調査 ・実験対象区間の交通量調査（実験期間中及び期間外の両方） ・実験期間中にう回することとなったドライバーへのアンケート調査 ・モニターツアー参加者へのアンケート調査 ・実験期間中に観光施設（綾の照葉大吊橋、芋煮会場、すきむらんど）を訪問した観光客へのヒアリング調査 	<p>【ドライバーの快適性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実験対象区間を走行した感想を把握する。(一方通行規制により快適に走行できたという結果を目標とする。) ・一方通行規制中とそうでない場合との走行性の違いを把握する。(一方通行規制している場合、一方通行規制をしていない場合と比較して走行時の快適性が向上するという結果を目標とする。) <p>【周遊観光ルート形成への効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ドライバーの当日の行程を把握（周遊観光状況の確認） ・実験に関するPRにより実験期間中の対象区間の交通量の増加を目標とする。 ・観光目的のドライバーでう回することとなった方への影響を把握する。(実験期間中に受けた負の影響の大小を把握し、必要に応じて対応策を把握することを目標とする。) ・周遊観光に対する評価を確認する。(外国人に対する各種観光地の魅力度を把握する。) ・綾町⇒小林市、小林市⇒綾町といった観光活動が行われているか確認する。(現状の把握と周遊観光ルート形成の課題の把握)

4. 検証結果

【道路の使い方・方法】

検証項目	検証結果
生活等に対する影響	<ul style="list-style-type: none"> ・実験対象期間、周辺住民は日常生活において県道宮崎須木線をほとんど利用していないことが明らかになった。 ・また、社会実験時の日常生活への影響の有無については約90%が「影響を受けていない」と回答しており、道路の一方通行化が住民に与えたマイナスの影響は小さかったことが確認された。 ・う回ドライバーの回答者より、通勤・通学により対象区間を利用している方は少ないことが確認された。 ・数は少ないものの「毎日」、「週に数回」、「月に数回」、「年に数回」利用する周辺住民もいることが確認された。

接触事故等の低減への効果	<ul style="list-style-type: none"> ・一方通行化により安全に走行できたと回答した割合が約90%であり、ドライバーの心理面でプラスの効果があることが確認された。 ・道路が一方通行規制されている時とされていない時では約80%の割合で安全性に違いを感じることを確認された。 ・対向車が来るかもしれないという不安感が安全性を小さくする要因であることが確認された。
宮崎須木線の一方通行運用を実施するための調整	<ul style="list-style-type: none"> ・本社会実験の関係者に対してアンケートを実施し、今回のような行政区を跨ぐ、山間部の道路での通行規制について、準備期間や難易度を確認した。 <p>その結果、準備期間についてはドライバーへの周知期間等を考慮して今回の社会実験準備期間(約2ヶ月)に+1ヶ月~+半年の期間が望ましいと感じたことを確認した。また、実験前の調整や実験当日の対応の難易度については「どちらともいえない」と回答した方がほとんどで、「とても難しかった」「やや難しかった」を選択した方はいない結果となった。</p>

【観光への展開】

観光・地域活性化への効果	<p>【ドライバーの快適性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一方通行化により快適に走行できたと回答した割合が約90%であり、快適な観光ルートの形成に有効であることが確認された。 ・一方、「女性が運転するには酷な道」、「落石などの心配がある」「カーブミラーも少なかった」、「途中休憩できる場所があると良い」、「携帯電話がつかないのが不安」といった意見があり、観光道路として利用するにあたっての改善事項が確認された。 <p>特に女性ドライバー(モニタードライバー)からは、「カーブミラーを頼りに走行するしかなかったが、そのカーブミラーがよく見えない箇所があった」等の改善事項が確認された。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路が一方通行規制されている時とされていない時では約80%の割合で快適性に違いを感じることを確認された。 ・対向車が来るかもしれないという不安感が快適性を小さくする要因であることが確認された。 ・「人員を配置せず一方通行のルールが守られるのか」といった本格運用に向けた懸念が確認された。 <p>【周遊観光ルート形成への効果】</p> <p>(ドライバーの行程)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小林市、綾町の居住者については、宮崎須木線を通りそれぞれ居住地以外の観光地に立ち寄る行程が多く見られたが、他市町から来たドライバーは綾町、小林市の両方の観光地に立ち寄る行程が多かった。 ・他市町からのドライバーについては、今回の社会実験を機会に小林市、綾町の観光地を巡るドライバーも一定数いたものと推測される。 ・県道宮崎須木線を使ったルートをPRすることで、観光ルートとして利用される機会は増えていくものと考えられる。 <p>(交通量調査)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・社会実験時の断面交通量は通常時と変わらない結果であった。 ・通行規制の時間内(9-17時)に実験対象区間の両端を通行した台数の割合は通常時に比べ高い結果となっており、実験を機に道路を利用したドライバーが一定数いたものと推測される。 <p>(通常時の綾⇒小林方向36%が社会実験時90%以上に増加、通常時の小林⇒綾方向94%が社会実験時100%に増加)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・社会実験により道路の活用が促進されたと考えられる。
--------------	---

<p>(う回することとなったドライバーへの影響)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・う回することとなったドライバーのうち40%が社会実験により当日の予定に影響を受けたと回答しており、影響を受けた方の75%が「予定通りの行動ができなかった」と回答している。 ・う回することとなったドライバーの大半が実験のことを知らなかったと答えており、広く周知されていなかった点に問題があったことが確認された。 <p>(ツアー参加者の評価)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ツアーで立ち寄った観光地の認知度は低かったが、満足度は高く外国人に対して魅力的な観光資源を有していることが確認された。 ・「もっとPRすべき」、「もっと英語の表記があると良かった」、「ガイドができる人がもっといと良い」といった意見が出された。 <p>(他方の観光地への行動意向)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光客を対象としたアンケートでは綾町と小林市の両方の観光地に立ち寄る行動はほとんど見られなかった。 ・「行きたい観光地がない」、「既に行ったことがある」という理由が多く、「予定していなかったから」という意見もあった。 <p>(ツアーバスドライバーの評価)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスドライバー4名からはいずれも宮崎須木線で通行する際に課題となる点として道幅の狭さがあげられた。 ・ドライバーは社会実験前の通常時に試走しており、一方通行時との比較評価では安全性・快適性ともに一方通行により評価が向上した。 また、一方通行規制の本格運用がない場合には「対向車とのすれ違いがスムーズに行える箇所を増やしたら良いと思う」という意見もあった。
--

5. 実験後の展開、明らかになった課題

実験内容	明らかになった課題	実験後の展開
県道宮崎須木線の山間部（約16.5km）の時間帯一方通行	日常生活で県道宮崎須木線の山間部を利用している住民・利用者への配慮（少数ではあったが、定期的な利用者・う回をされた方を確認した）	<ul style="list-style-type: none"> ・県道宮崎須木線利用者の行動・意見を踏まえた上で、一方通行の規制内容（時間帯や方向）や地元に対する情報提供、その他の手法について検討する。
	道路環境の改善とドライバーの安全性・快適性、安心面の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・落石やカーブミラーの設置については継続的にその改善に取り組む。 ・休憩箇所の設置については、エコパークとして保全活動などに配慮した上で休憩に適した場所の選定、休憩間隔、設備等について検討する。 ・心理的な安心面を高めるための取り組みとして、対向車とのすれ違いがスムーズにできる箇所までの距離表示の看板設置や簡易的に携帯電話の電波を確保する方法等を検討する。
	本格運用時の規制の徹底	<ul style="list-style-type: none"> ・交通誘導員を配置せずに一方通行規制が守られる方法など、実施にあたっての省力化について検討する。（分かりやすい案内標識の設置、監視機能等）
	本格運用時の周知の徹底	<ul style="list-style-type: none"> ・小林市、綾町周辺住民だけでなく県外等から訪れる観光客も事前に一方通行道路を認識できるような周知方法について検討する。

<p>小林⇄綾を周遊する観光のPR</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県道宮崎須木線の山間部を通り、小林⇄綾間を周遊観光させるための取り組みについて検討する。(小林市・綾町の各観光地のさらなる魅力づけ、LOVE sun ROADをテーマとした新たな取り組みの展開・PR ※資料1参照、季節・時期にあわせた宮崎須木線沿線での観光・交流イベントの検討・実施) ・ 宮崎須木線沿線の地域資源を活かした滞在観光を展開する。(自然環境を活かした体験型交流の実施等)
<p>外国人観光客等の呼び込み体制の確立</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 目標・ターゲットとする観光客の設定(関係者の意志の共有)とコスト面も含め持続的な取り組みを検討する。 ・ 観光地への英字看板の設置、ボランティアガイド等の育成を検討する。 ・ 留学生等の日本に住んでいる外国人に加えて、海外から日本にやってくる観光客向けのPR方法を検討する。

6. 実験の成果

- ・ 社会実験の関係者に対するアンケートでは、「今まで県道26号線を利用しての綾町～小林市の観光をはじめとする諸交流が皆無であったものが、今回の社会実験をきっかけに、職員相互の交流等で身近になると同時に、道路事情の今後の課題も見えてきた」、「折角の取り組みなので、今後も継続して実績を上げていきたい」といった前向きな意見等が得られた。
- ・ 社会実験をきっかけに本対象路線の愛称(LOVE sun ROAD)を設定するとともに、この愛称に沿った観光の取り組みも開始された。
- ・ 社会実験中においては、小林市須木と綾町の地域の方・民間事業者が協力してイベント等を開催し、実験2日目には他方側でイベントを開催する交換イベントが催される等、民間・地域ベースの交流も生まれた。これらは本社会実験が、今後の両市町を中心とした広域観光のための取り組みを始めるきっかけとなったことを示唆しているといえる。
- ・ 本社会実験を通じて、小林市民・綾町民でも初めて通行するドライバーがいたことや、両市町の観光施設に初めて来訪したツアー観光客等がいたことが確認できた。また社会実験の取り組みをメディアがとりあげたことで、県道宮崎須木線のみならず両市町のPRにもつながったと考えられる。

資料1：他県へのPRの開始(大分県の情報誌「シティ情報おおいた」2/25発売への掲載記事)

01
話題



好き(須木)と彩(綾)
“愛を彩るロード”で、恋愛成就ドライブ!?

日本最大規模の照葉樹林の町・宮崎県綾町と、フランス語に聞こえる方言を使ったPR動画で話題となった、小林市の須木を結ぶ県道宮崎須木線。「綾ユネスコパーク」エリア内でもある自然豊かなこの道を新たな観光ルートとして活用しようと社会実験を行い、「LOVE sun ROAD」と名付けた。それに伴い、カフェ巡りや工芸、乗馬体験、ワイナリー見学、温泉など両市町の魅力を満喫できるモデルコースや、『綾照葉大吊橋』や陰陽石、神社、滝などを巡る「スピリチュアルスポット巡礼マップ」を設定。山桜の美しい季節、愛あふれる春ドライブを楽しもう。

ラブサンロード
LOVE sun ROAD

 園 小林・綾地区広域観光協議会
 〒0985-77-3464(綾町役場産業観光課)
 園 宮崎県東諸県郡綾町南俣515