

大鳴門橋周辺地域の交通体系基本計画

令和 5 年 3 月

南あわじ市

目次

1. 計画の目的と位置付け	1
(1) 計画の背景と目的	1
(2) 計画の位置付け	1
①上位・関連計画における位置づけ	1
②本計画の役割	1
(3) 計画期間	2
(4) 計画の区域	3
2. 地域及び交通の現状	4
(1) 大鳴門橋周辺地域への来訪者の状況	4
①大鳴門橋周辺地域への来訪者数	4
②大鳴門橋周辺地域への混雑期（令和4年シルバーウィーク）の来訪者数	6
③混雑期（令和4年シルバーウィーク）の自動車による来訪状況	7
④混雑期（ゴールデンウィーク等）の来訪状況	9
⑤大鳴門橋周辺地域来訪者の特性	10
(2) 大鳴門橋周辺地域の受け入れ環境の状況	16
①自動車交通の受け入れ環境	16
②道の駅うずしおと大鳴門橋記念館の受け入れ環境	18
③無料シャトルバスの運行状況	19
④周辺の交通結節点の状況（道の駅福良）	20
⑤周辺の交通結節点の状況（淡路島南 PA/IC）	21
(3) 大鳴門橋周辺地域等における将来の動向	22
①大鳴門橋周辺地域及び南あわじ市等において今後展開される施策等	22
(4) 今後の観光行動の想定	26
(5) 大鳴門橋周辺地域における問題点と課題	29
①問題点	29
②課題	29
3. 計画の目標と基本方針・施策	30
(1) 目標の設定	30
(2) 基本方針・施策	30
4. 施策の展開イメージ	33
5. 実施計画の検討に向けて	35
(1) 計画初期の混雑緩和に向けて	35
(2) 将来の取組に向けて	36

1. 計画の目的と位置付け

(1) 計画の背景と目的

南あわじ市では、大鳴門橋でつながる徳島県鳴門市とともに、鳴門海峡の渦潮をはじめとする観光資源、豊富な農畜水産物により生み出される食文化、自然を活かしたアクティビティなどの資源を最大限活用し、「滞在型観光」の促進を図るため、「うずしお地域」として両市の観光ブランドを確立する取組みを進めている。

一方、本計画の対象地域である「大鳴門橋周辺地域」では、従来から大型連休等を中心に「道の駅うずしお」と「うずの丘 大鳴門橋記念館」の駐車場に入庫するための待ち行列が発生しており、滞在型観光の促進を阻害するような状況が発生している。

現在、兵庫県と徳島県において大鳴門橋の桁下に自転車道の整備が計画されているほか、2025年には大阪・関西万博が開催されるなど、新たな観光客呼び込みの好機が今後訪れる中で、大鳴門橋周辺地域の大型連休等の交通混雑の緩和や将来の交通需要への対応は喫緊の課題である。

観光客の利便性と快適性を高め、将来の観光施策等により変化する交通需要に対応するため、大鳴門橋周辺地域の交通体系基本計画を取りまとめる。

(2) 計画の位置付け

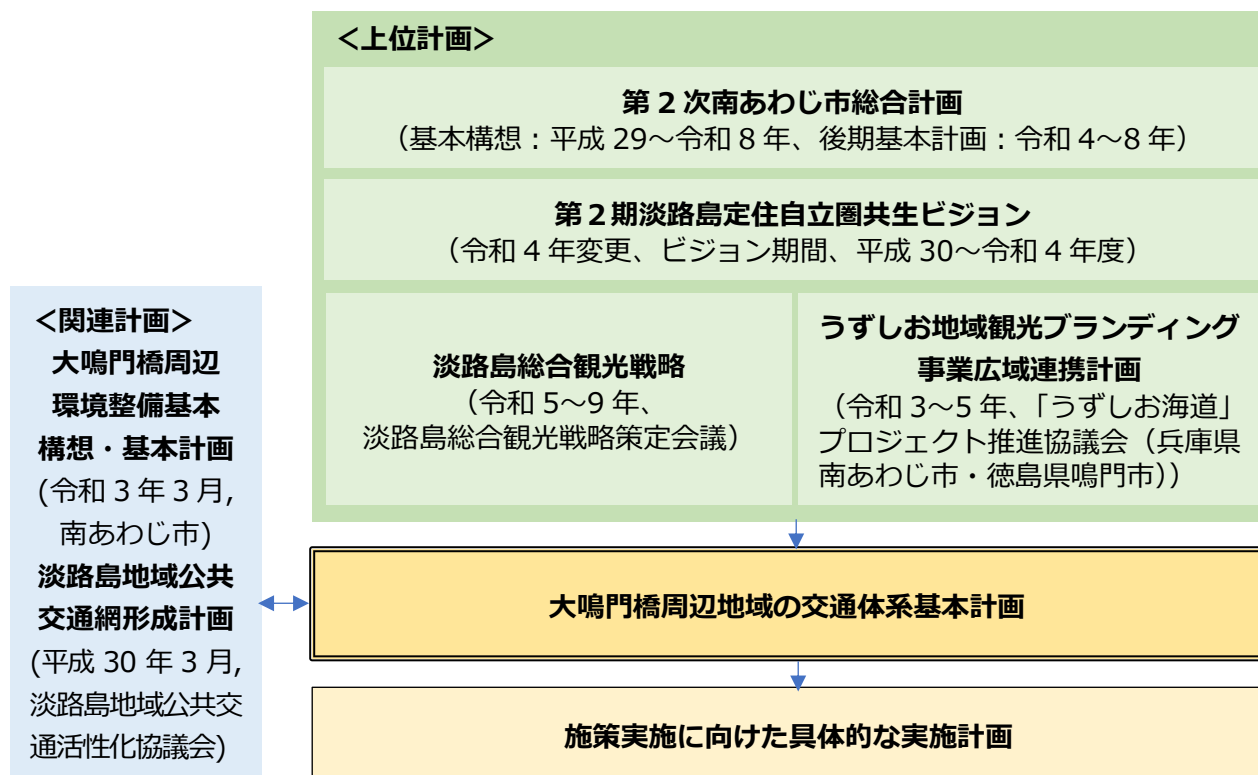
①上位・関連計画における位置づけ

本計画は、本市の最上位計画である「第2次南あわじ市総合計画」、淡路島全島が共有するビジョンである「第2期淡路島定住自立圏共生ビジョン」、淡路島全体の観光振興に向けた「淡路島総合観光戦略」、うずしお地域の観光ブランド確立に向けた「うずしお地域観光ブランディング事業広域連携計画」を上位計画とし、各計画に即したものとして定める。また、関連する計画である「大鳴門橋周辺環境整備基本構想・基本計画」及び「淡路島地域公共交通網形成計画」と整合、連携を図る。

②本計画の役割

本計画は、大鳴門橋周辺地域の現在の交通混雑緩和や将来の交通需要に対応するために、現在や将来の課題に対して取り組みの基本方針を整理し、取り組むことが想定される施策を整理する計画である。本計画に定める施策の実施にあたっては、実施計画を検討し、実施にあたっての具体的な課題の整理などを行ったうえで、事業主体、事業費、工程等を明らかにして事業を展開する。

本計画の位置づけ



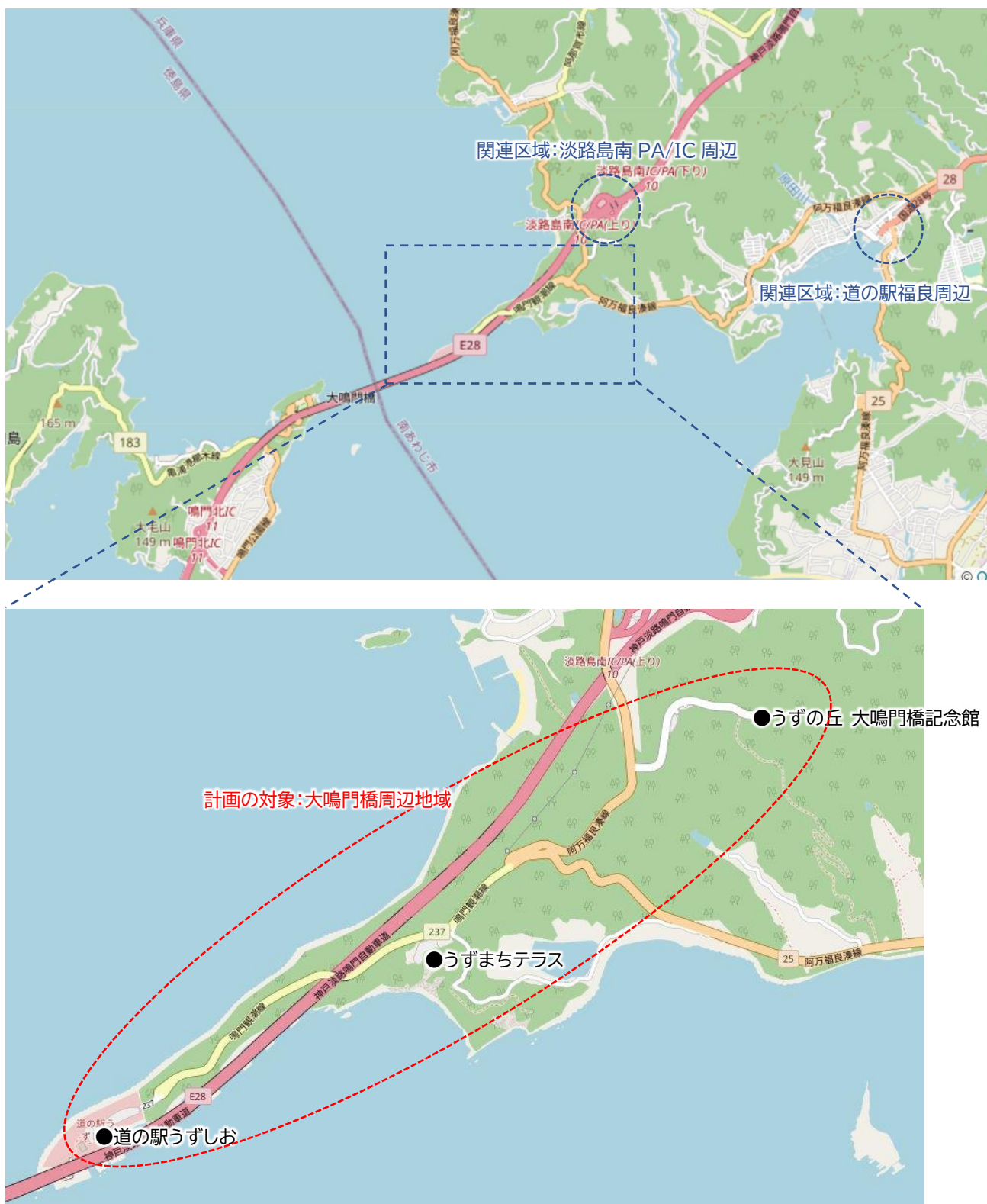
(3) 計画期間

計画期間は2023年度から2032年度までの10ヶ年とする。

上位計画である南あわじ市総合計画は2026年、淡路島総合観光戦略は2027年までが計画期間となっているが、当地域に大きな影響を及ぼすことが想定される大鳴門橋自転車の供用開始が2028年頃とされている。本計画はその地域の大きな変化を含めた将来の姿を描く計画として、2023年度から10ヶ年を計画期間とし、目標、基本方針、施策を定める。

(4) 計画の区域

計画の区域は「大鳴門橋周辺地域」とし、「淡路島南パーキングエリア(PA)・インターチェンジ(IC)周辺」や「道の駅福良周辺」を関連区域として設定する。



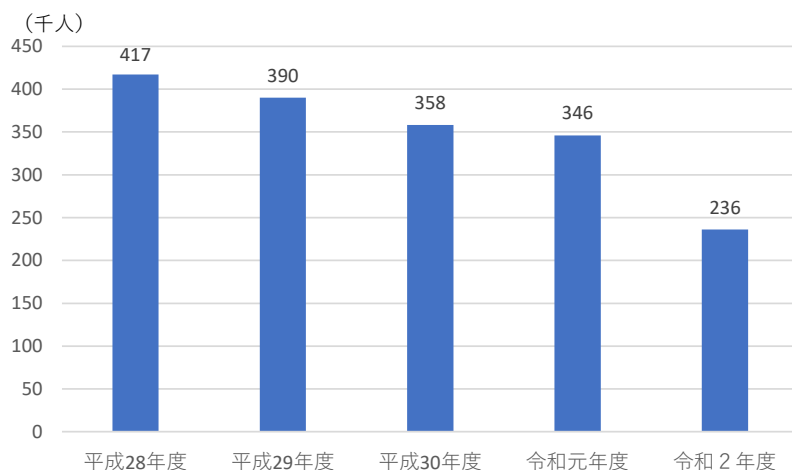
2. 地域及び交通の現状

(1) 大鳴門橋周辺地域への来訪者の状況

① 大鳴門橋周辺地域への来訪者数

・道の駅うずしおは、新型コロナウイルス拡大前には年間40万人程度の入込客数があった。

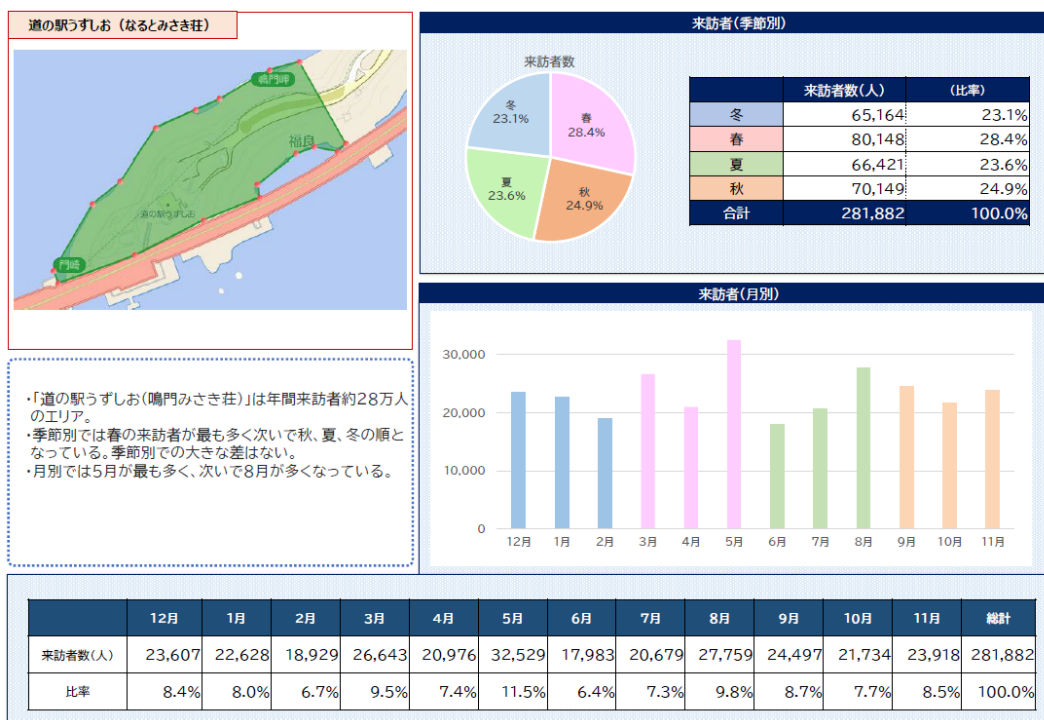
道の駅うずしおの年間入込客数



出典：南あわじ市資料、兵庫県観光客動態調査報告書（兵庫県）

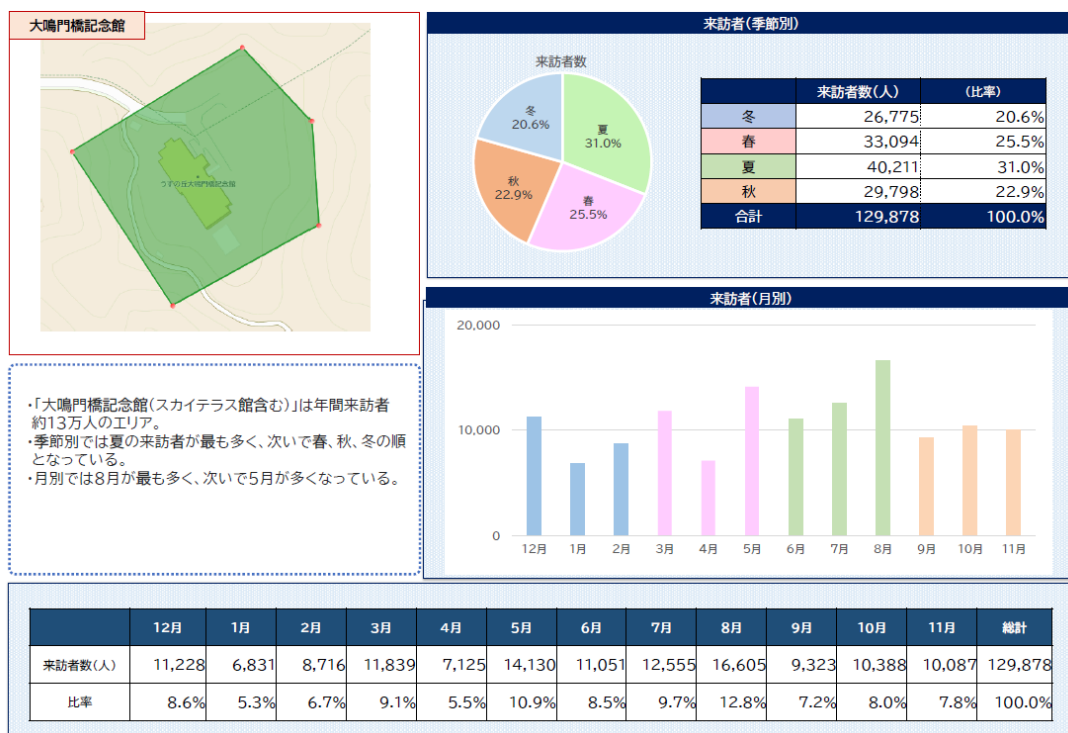
・携帯電話の位置情報データを活用した淡路島国内観光客動態調査によると、道の駅うずしおは月18,000人～33,000人、大鳴門橋記念館は月7,000人～17,000人の入込客数で、いずれの施設も5月と8月にピークがある。

道の駅うずしおの月別入込客数（平成30年12月～令和元年11月）



出典：淡路島国内観光客動態調査レポート（NTTタウンページ）

大鳴門橋記念館の月別入込客数（平成 30 年 12 月～令和元年 11 月）



出典：淡路島国内観光客動態調査レポート（NTT タウンページ）

（参考：1日あたり来訪者数の推計）

- ・月別入込客数より大鳴門橋周辺地域への1日あたり来訪者数の推計を行った。

通常（連休が少ない月）の休日1日あたり来訪者数

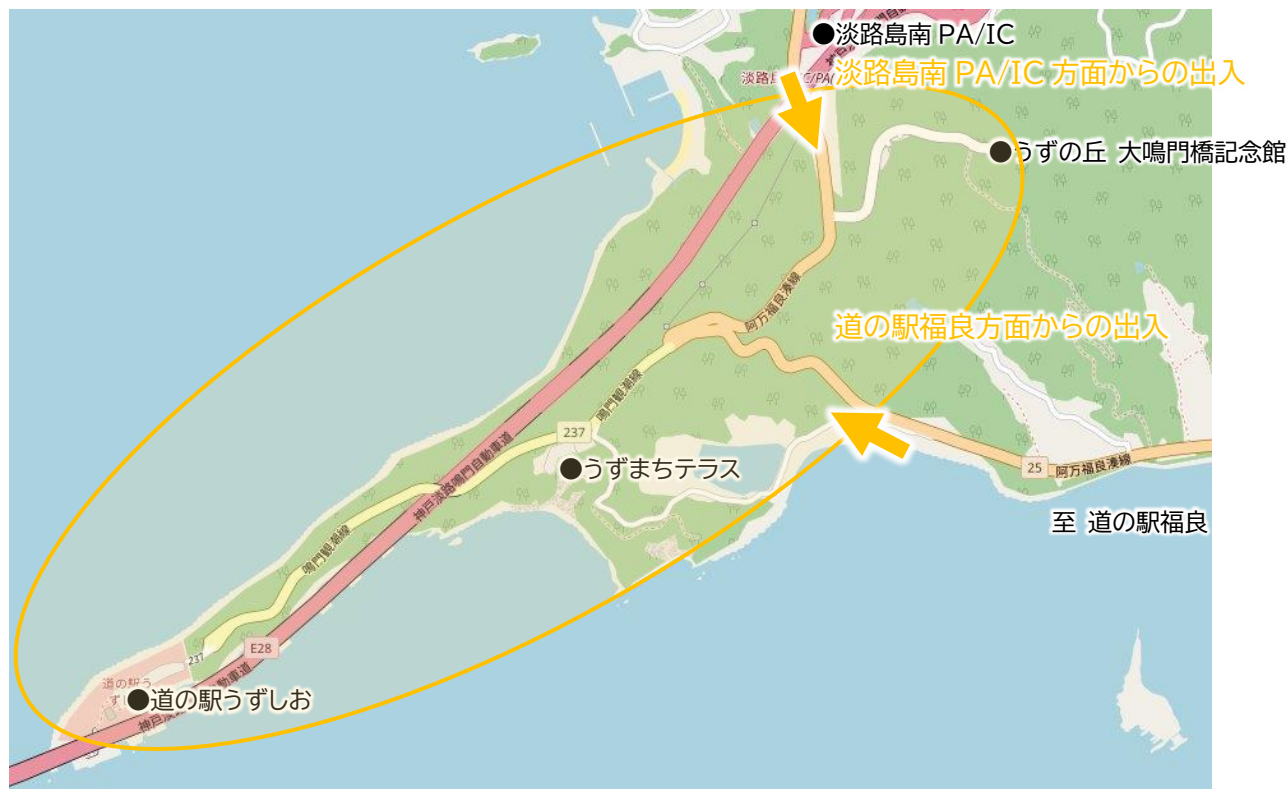
	休日日数(日) :A	月別入込客数(人) (道の駅うずしお、大鳴門橋記念館) :B	1日あたり来訪者数 (人/日) :C=B/A
2月	9	27,645	3,072
6月	10	29,034	2,903
10月	10	32,122	3,212
11月	10	34,005	3,401
平均			3,147

ピーク時（GW,お盆）の休日1日あたり来訪者数

	月別入込客数 (人)(道の駅 うずしお、大鳴 門橋記念館) :D	連休では ない休日 日数 (日) :E	連休ではない 休日の来訪者 数(人) : F=C×E	連休の休日 数(日) :G	1日あたり来 訪者数 (人/日) :H = (D-F) /G	通常時平 均との比 H/平均C
5月	46,659	6	18,882	6	4,630	1.47
8月	44,364	6	18,882	7	4,247	1.35

②大鳴門橋周辺地域への混雑期（令和4年シルバーウィーク）の来訪者数

- ・令和4年9月24日は、約7,000人の来訪者数となっている。
- ・淡路島南 PA/IC 方面からの流入が約4,000人、道の駅福良方面からの流入が約3,000人となっている。
- ・交通手段は9割が乗用車であり、シャトルバスは0.5%と少ない。



令和4年9月24日の大鳴門橋周辺地域の来訪者数（流入、通過交通除く）

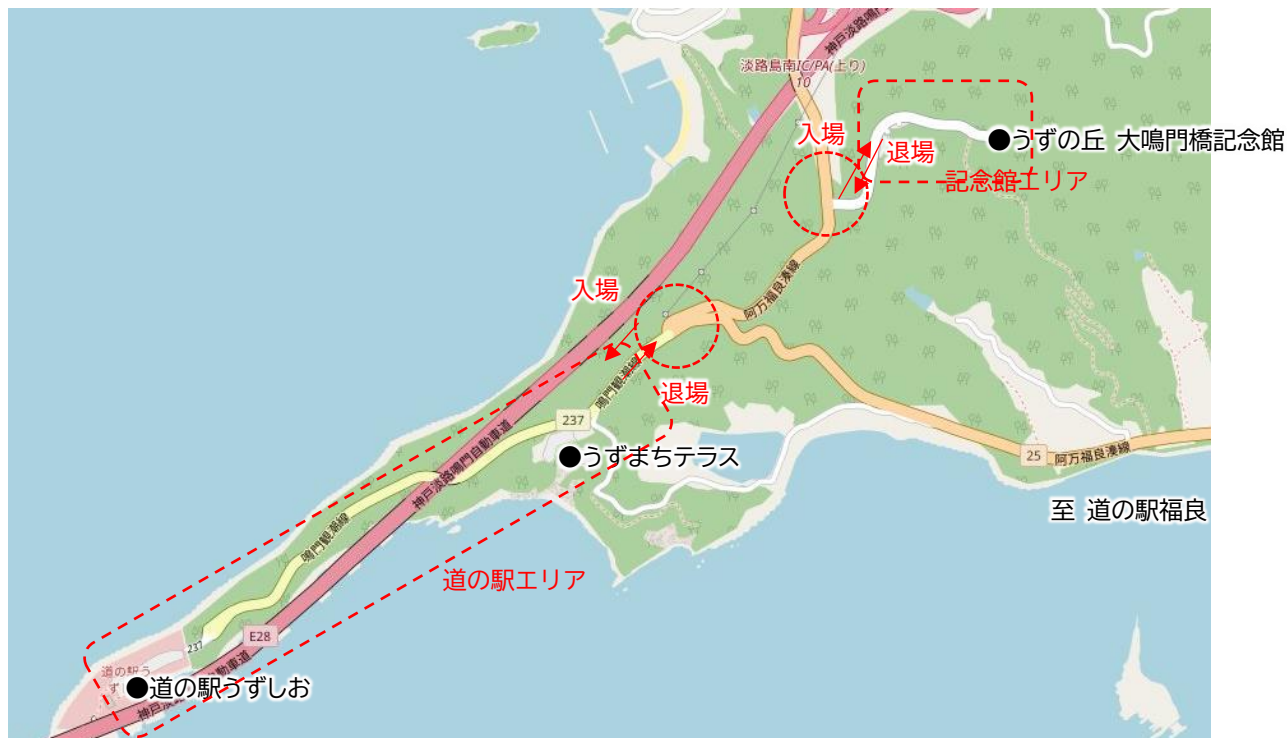
	淡路島南 PA/IC 方面からの流入数		道の駅福良方面からの流入数		合計		交通手段別比率 (%) ※人数ベース
	台数 (台/日)	人数 (人/日)	台数 (台/日)	人数 (人/日)	台数 (台/日)	人数 (人/日)	
乗用車	1,351	4,053	803	2,409	2,154	6,462	92.7
観光バス	2	40	2	40	4	80	1.1
その他自動車	77	77	73	73	150	150	2.2
バイク	51	51	127	127	178	178	2.6
自転車	6	6	61	61	67	67	1.0
シャトルバス	-	-	-	35	-	35	0.5
合計	1,487	4,227	1,066	2,710	2,745	6,972	100

(来訪者数算出方法)

- ・令和4年9月24日9時～17時に実施した交通量調査（乗用車、観光バス、バイク、自転車）、シャトルバスの乗降客数調査を基に整理をしている。
- ・入込客数の算出にあたっては、乗用車は1台あたり3人が乗車（9月24日に実施したアンケート調査結果より）、観光バスは1台あたり20人が乗車、その他自動車は1台あたり1人が乗車、バイク・自転車は1台あたり1人が乗車していると仮定して、算出を行った。

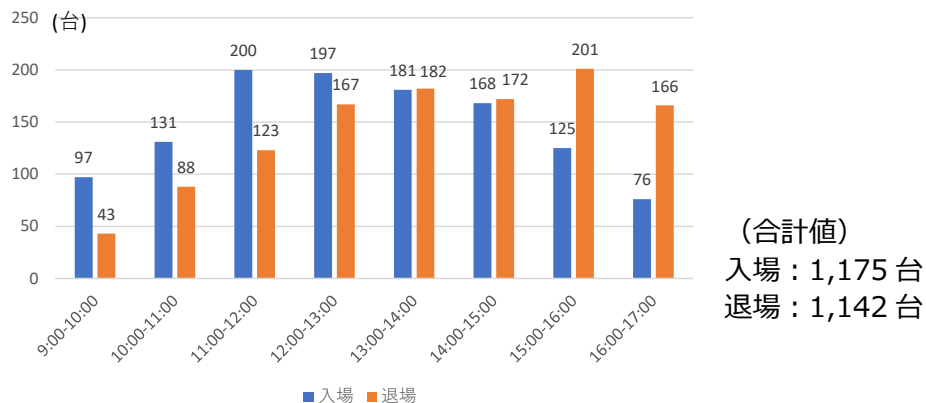
③混雑期（令和4年シルバーウィーク）の自動車による来訪状況

- ・昼食時間帯である11時～13時の間に入ってくる自動車が特に多い。
- ・13時～15時も入場台数を多い状況が続き、12時～15時の自動車滞留台数が多くなっている。

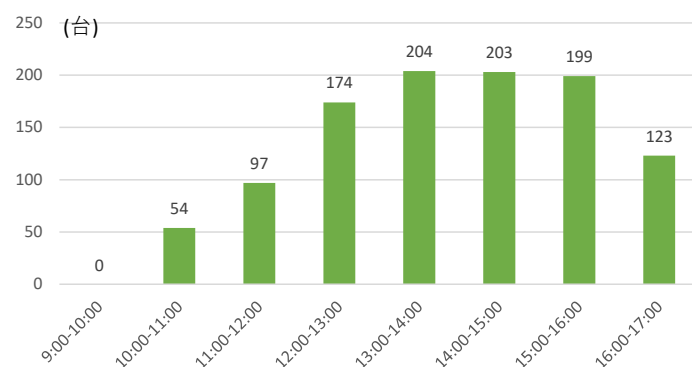


※自動車滞留台数とは、それぞれの入り口となる交差点交通量から算出した、道の駅エリア、記念館エリアの中にある自動車の台数。調査当日はすべての駐車場が供用されておらず、記念館エリア、道の駅エリアとも駐車場待ち行列が発生している。そのため、自動車滞留台数は駐車台数だけでなく、その待ち行列の台数も含まれている。

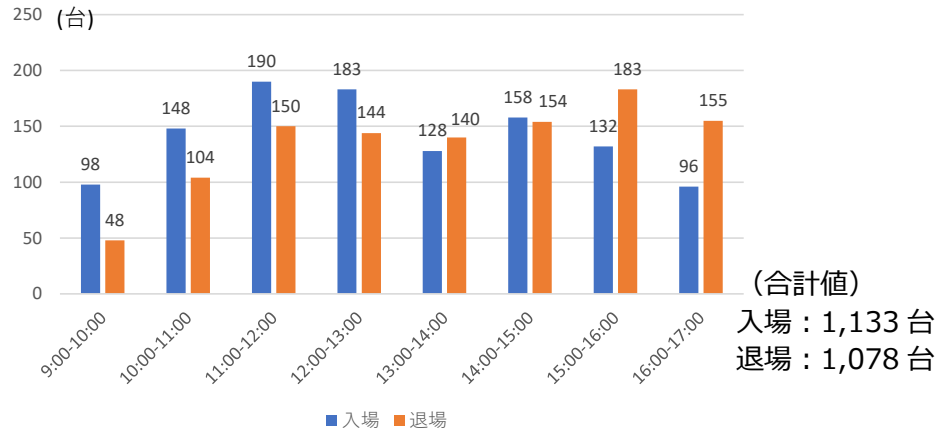
記念館エリアへの自動車入退場台数（令和4年9月24日）



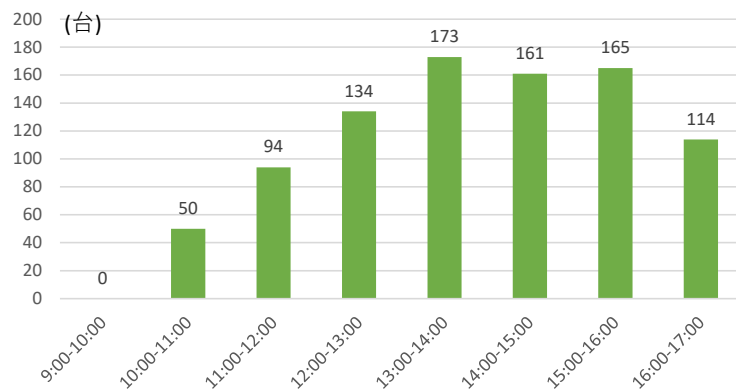
記念館エリアの自動車滞留台数（令和4年9月24日）



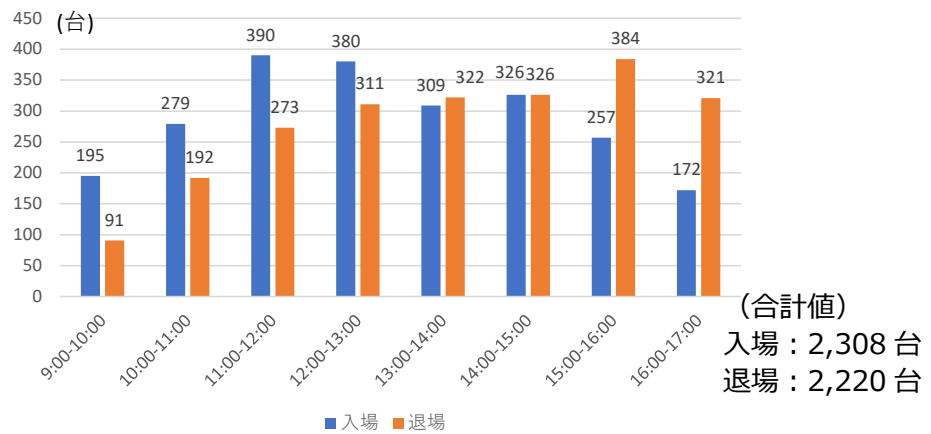
道の駅エリアへの自動車入退場台数（令和4年9月24日）



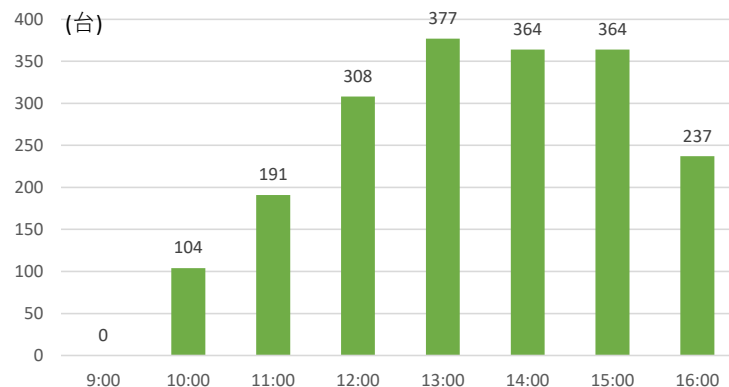
道の駅エリアの自動車滞留台数（令和4年9月24日）



記念館エリア・道の駅エリアへの自動車入退場台数（令和4年9月24日）



記念館エリア・道の駅エリアの自動車滞留台数（令和4年9月24日）



④混雑期（ゴールデンウィーク等）の来訪状況

<大鳴門橋記念館と道の駅うずしお 運営事業者へのヒアリング>

- ・ゴールデンウィーク(GW)やお盆は1日20,000人程度の来店がある。
- ・混雑の激しいGWやお盆は、あわじ島バーガーは40分～50分程度の待ち時間、レストランは20分程度の待ち時間が発生している。

(混雑の激しい時期の来店者数について)

- ・年間を通じて、混雑が激しいのは、GWやお盆の期間である。
- ・大型連休以外の休日では道の駅、記念館あわせて、1日4,000～5,000人程度の来店があるが、GWやお盆は1日20,000人程度の来店がある。

(混雑の激しい時期の飲食店の待ち時間について)

- ・混雑の激しい時期は、あわじ島バーガーは40組程度の待ちが発生し、40分～50分程度の待ち時間となる。レストランは10組程度の待ちが発生し、20分程度の待ち時間となる。

⑤大鳴門橋周辺地域来訪者の特性

<令和4年アンケート調査>

○調査概要

(調査方法)

大鳴門橋記念館と道の駅うずしおにおいて、来訪者に対して直接ヒアリング調査

(調査日時)

令和4年9月24日(土)

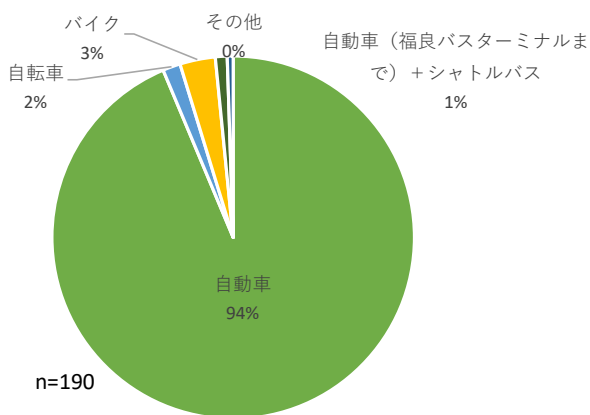
(有効回答数)

大鳴門橋記念館：95件 道の駅うずしお：95件 合計：190件

○調査結果

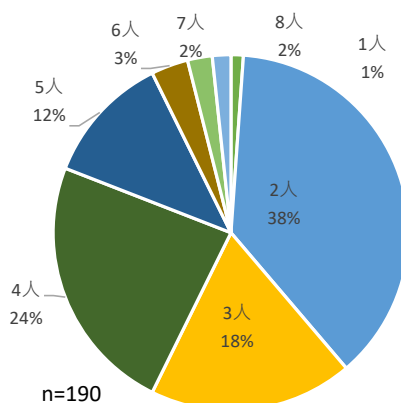
・来訪者のうち9割以上が自動車で来訪している。

大鳴門橋周辺地域までの交通手段(単数回答)



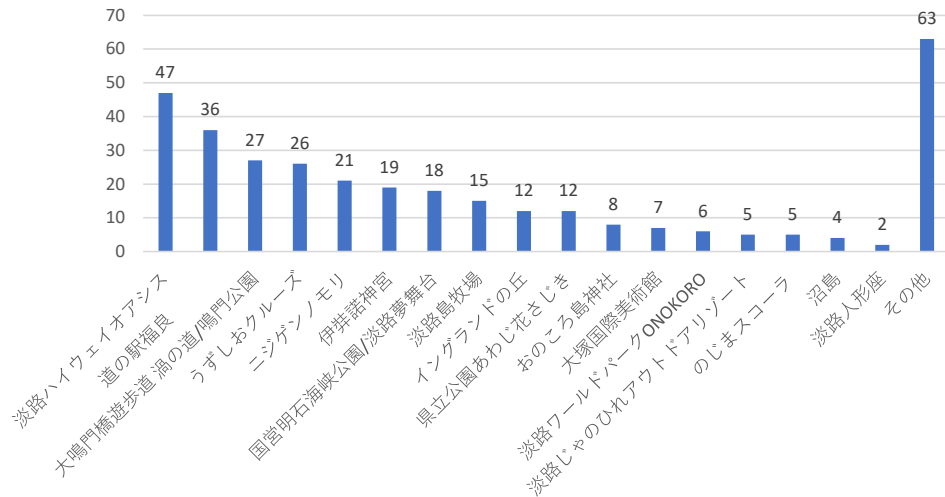
・2人での来訪が最も多く、次いで4人での来訪が多い。

自動車の同乗者数(単数回答)



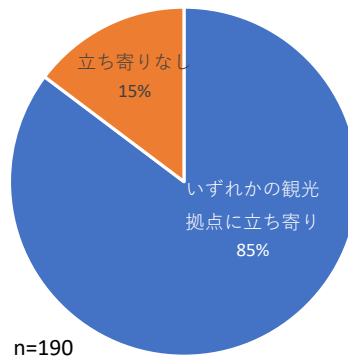
- ・淡路ハイウェイオアシスへの立ち寄りが最も多い。
- ・次いで道の駅福良、大鳴門橋遊歩道渦の道、うずしおクルーズへの立ち寄りが多く、大鳴門橋の周辺での回遊が一定見られる。
- ・来訪者のうち 85%が他の観光拠点に立ち寄っている。

今回の行程の中で立ち寄った場所、立ち寄る予定の場所（あてはまるものすべてを選択）



（主な「その他」意見）ここだけ：11件、未定：10件、移動中の立ち寄り：7件、ハローキティスマイル：4件、道の駅あわじ4件

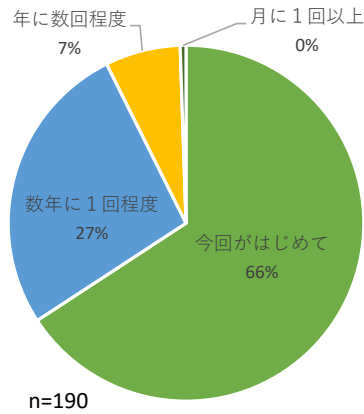
他の観光拠点への立ち寄りの状況



※「ここだけ」「未定」「移動中の立ち寄り」を「立ち寄りなし」として整理

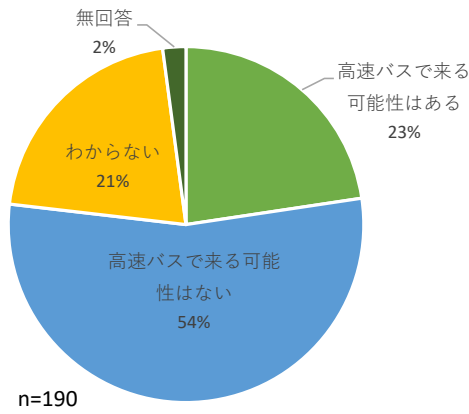
・今回がはじめてが約7割を占め、次いで数年に1回程度が約3割と、来訪頻度は低い。

「道の駅うずしお」あるいは「大鳴門橋記念館」に来る頻度（単数回答）



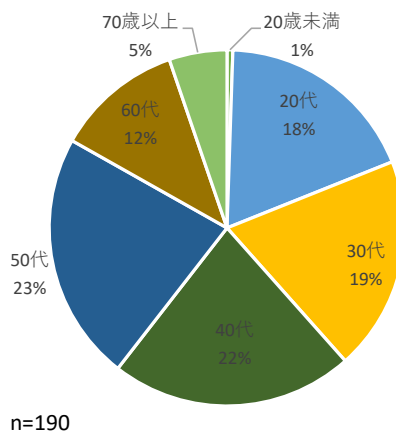
・高速バスで来る可能性があるという意見は約2割程度である。

公共交通によるアクセスが改善した場合に高速バスで来る可能性（単数回答）

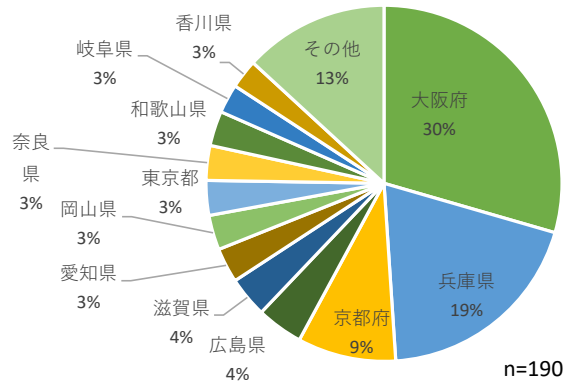


・年齢は40代、50代、居住地は大阪府、兵庫県が多い。

回答者の年齢（単数回答）

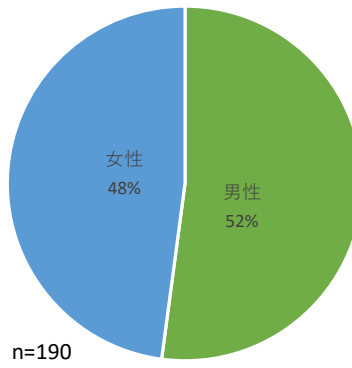


回答者の居住地（単数回答）



(大阪府内訳) 大阪市 18 件、堺市 6 件、豊中市 5 件 等
(兵庫県内訳) 神戸市 13 件、西宮市 4 件、明石市 4 件 等

回答者の性別（単数回答）



＜令和2年アンケート調査＞

○調査概要

(調査方法) 道の駅うずしおにおいて調査

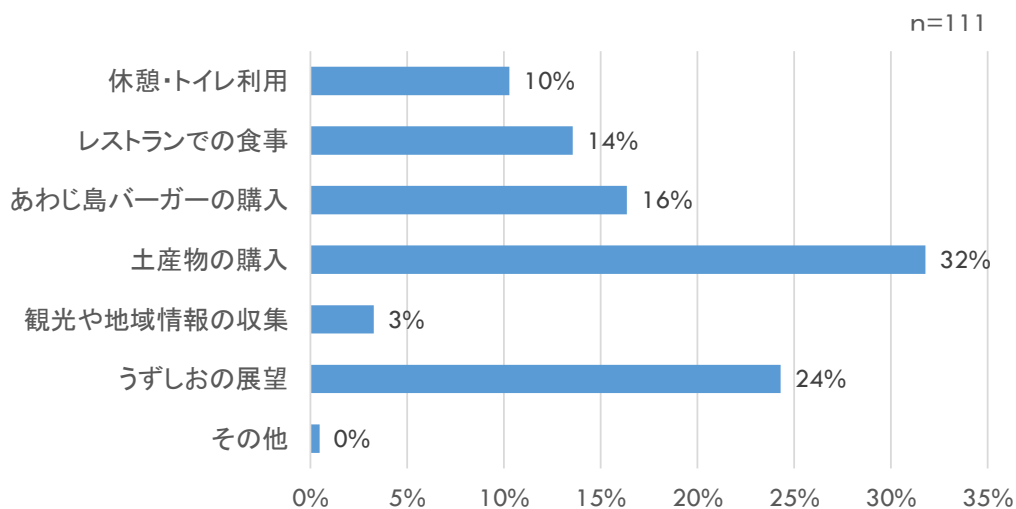
(調査日時) 令和2年7月5日(日)

(有効回答数) 111件

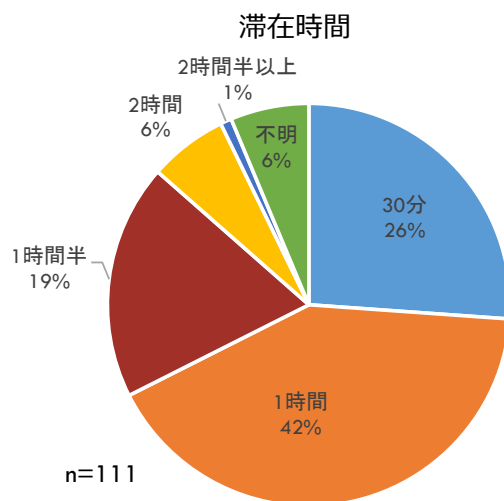
○調査結果(調査内容の一部)

- ・来訪目的として「土産物の購入」「うずしおの展望」が多いが「あわじ島バーガーの購入」「レストランでの食事」といった飲食目的も比較的多い。

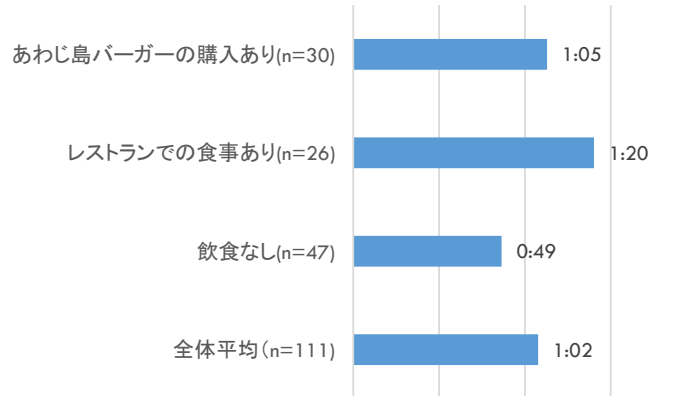
来訪目的(あてはまるもの3つまでを選択)



- ・滞在時間は1時間が最も多く、約7割が1時間以内の滞在である。
- ・目的別にみると、レストランで食事がある場合、滞在時間が長くなっている。

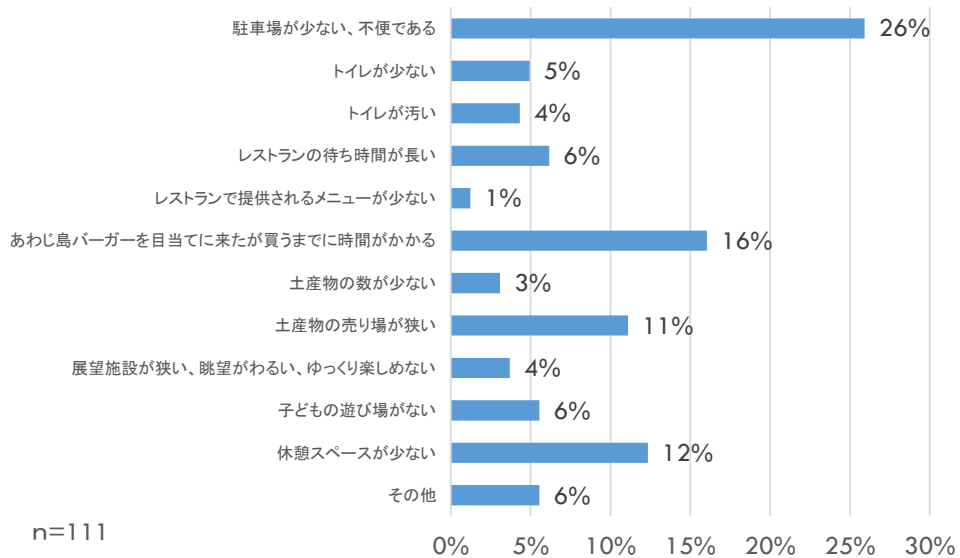


目的別平均滞在時間



・利用の際に困ったこととして「駐車場が少ない、不便である」が最も多く、次いで「あわじし島バーガーを買うまでに時間がかかる」が多い。

利用の際に困ったこと（あてはまるもの3つまでを選択）



(2) 大鳴門橋周辺地域の受け入れ環境の状況

① 自動車交通の受け入れ環境

- ・混雑時に自動車交通のボトルネックとなり得る箇所は、3か所の駐車場（駐車場容量、出入口）と、県道、そして県道から駐車場に出入りする際に通過する2か所の交差点（無信号）である。
- ・このうち、これまでの混雑期においてボトルネックとなったのは駐車場の容量である。
- ・駐車場については現在、493 台の駐車場がある。
- ・道の駅うずしおの改修が進められており、令和 7 年 3 月には 578 台まで増設される予定となっている。

混雑時に自動車交通のボトルネックとなり得る箇所



駐車場収容台数

	現在の駐車場 収容台数	令和 7 年 3 月 の駐車場収容台数
道の駅うずしお	60	110
うずまちテラス	215	250
うずの丘 大鳴門橋記念館	218	218
合計	493	578

(参考：仮に駐車場を立体化した場合の駐車場台数増加の試算)

- ・ 駐車場を立体化した場合、どの程度駐車場台数が増加するかについて試算を行った。
- ・ 地形等の制約から、立体駐車場を整備できる空間があるのはうずまちテラス周辺のみであると考えられ、試算はうずまちテラス周辺を想定して行う。実際の整備検討にあたっては、うずまちテラス周辺以外も含めて整備候補地の抽出から詳細に行う必要がある。

(法規制)

- ・ 国立公園の第2種特別地域・第3種特別地域
→建築物の高さ：13m以下、建築面積 2,000 m²以下、眺望に配慮が必要 等の制限あり。
- ・ 非線引き都市計画区域
→容積率：200%、建ぺい率 70% 等の制限あり。

(条件設定)

- ・ 立体駐車場を整備できる空間があるのはうずまちテラス周辺のみ。
- ・ 1台あたりの必要面積：30 m²と仮定。
- ・ 立体部分の駐車場は法規制を踏まえ、建築面積 2,000 m²、2階建て（延床面積 4,000 m²）あるいは3階建（延床面積 6,000 m²）と設定。

駐車場台数増加の試算結果

	駐車場収容台数（台）	
	2階建ての場合	3階建ての場合
うずまちテラス	133	200

②道の駅うずしおと大鳴門橋記念館の受け入れ環境

- ・道の駅うずしお、大鳴門橋記念館ともにレストランやあわじ島バーガーショップ、地場産品販売店、展望台がある。
- ・道の駅うずしおは改修により、レストランやバーガーショップの規模が、道の駅うずしお、大鳴門橋記念館あわせると 1.3 倍程度になる予定である。

(道の駅うずしおの概要)

○施設概要

日本一うずしおに近い道の駅。館内には、大鳴門橋を間近に臨むレストランがある。淡路島の特産品なども購入可能。展望台もあり、大鳴門橋の下にある遊歩道へも歩いてすぐアクセス可能。

○導入機能

飲食機能（レストラン、あわじ島バーガー）、物販機能（地場産品販売店）、休憩機能（団体客休憩室）、体験機能（展望台）

○導入されている施設の規模

	現在の床面積、席数	令和7年3月の床面積、席数 (令和5年3月時点の情報)
レストラン	103 m ² 72 席	399 m ² 120 席
レストラン厨房	165 m ²	95 m ²
団体客休憩室	638 m ²	-
バーガーショップ(厨房)	36 m ²	58 m ²
物販	264 m ²	846 m ²

※現在の施設は1階～4階までの各フロアにレストラン・団体客スペースがありそれぞれに配膳室などがあり、効率が悪い。新施設では、1階に物販、2階にレストラン・厨房・バーガーショップを固めることで施設の有効利用を図る予定である。



出典：道の駅公式 HP

(大鳴門橋記念館の概要)

○施設概要

エンターテイメント、グルメも楽しめる複合施設。館内には「うずしお」について学習できるうずしお科学館と、淡路島の特産品を取り揃えた店舗、景色が見渡せる展望台とレストランなどがある。

○導入機能

飲食機能（レストラン、あわじ島バーガー）、物販機能（地場産品販売店）、学習機能（うずしお科学館）、体験機能（展望台）

○導入されている施設の規模

	床面積、席数
レストラン	240 m ² 117 席
レストラン厨房	130 m ²
バーガーショップ(厨房)	30 m ²
物販	388 m ²



出典：うずの丘大鳴門橋記念館 HP

③無料シャトルバスの運行状況

・道の駅福良（なないろ館）、大鳴門橋記念館、道の駅うずしおを結ぶ無料シャトルバスは、1日4往復半が運行されている。

無料シャトルバスの運行ダイヤ

なないろ館	10:30 発	11:30 発	12:15 発	14:00 発	
	↓	↓	↓	↓	
うずの丘 大鳴門橋記念館 ※降車専用	10:42 着	11:42 着	12:27 着	14:12 着	
	↓	↓	↓	↓	
道の駅うずしお	10:47 着	11:47 着	12:32 着	14:17 着	
	↓	↓	↓	↓	↓
道の駅うずしお	10:50 発	11:50 発	12:35 発	14:20 発	15:45 発
	↓	↓	↓	↓	↓
うずの丘 大鳴門橋記念館 ※乗車専用	10:55 発	11:55 発	12:40 発	14:25 発	15:50 発
	↓	↓	↓	↓	↓
なないろ館	11:07 着	12:07 着	12:52 着	14:37 着	16:02 着

出典：道の駅うずしお HP

運行している車両（乗車定員：29名（乗務員含む））



④周辺の交通結節点の状況（道の駅福良）

- ・道の駅福良の周辺には、駐車場、高速バスが発着する福良バスターミナル、無料シャトルバスのりば、うずしおクルーズのりばがある。
- ・駐車場は市営、民間あわせて多数の駐車場があるが、GWなどの繁忙期にはいずれの駐車場も満車になる状況である。
- ・福良バスターミナルに停車する高速バスは福良と舞子・三宮を結ぶ路線で、平日は上り下りともそれぞれ1日31本、休日は上り27本、下り26本が停車している。定員42人とした場合、休日では最大でも輸送可能な人数は1,134人程度である。
- ・高速バスと無料シャトルバスのダイヤは必ずしも接続していない。無料シャトルバスが1台で運行しておりダイヤも限定されているため、現在の運行体制ではうまく調整することが難しい状況にある。

道の駅福良周辺の駐車場



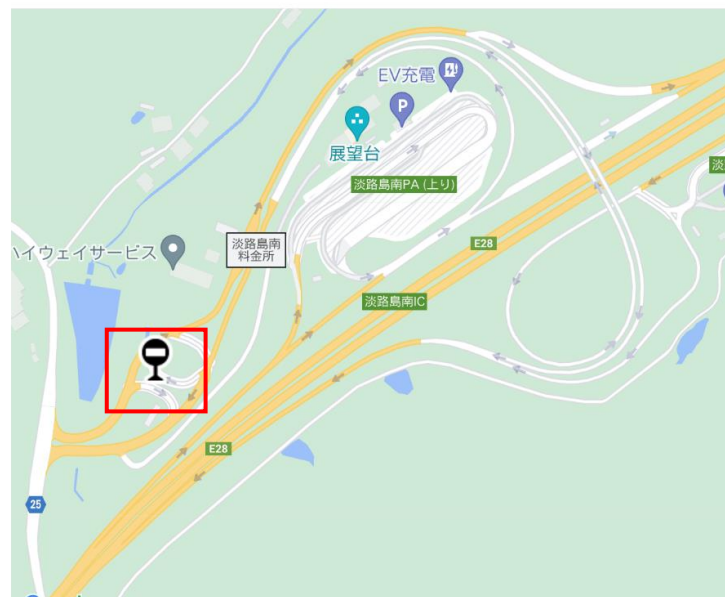
シャトルバスのりば（道の駅福良の駐車場内）



⑤周辺の交通結節点の状況（淡路島南 PA/IC）

- ・淡路島南 IC 外側には高速バスと南あわじ市のコミュニティバスが停車するバス停が設置されている。
- ・淡路島南 IC 外側のバス停に停車する高速バスは福良と舞子・三宮を結ぶ路線の一部で、上り、下りともそれぞれ1日3本が停車するのみとなっている。
- ・淡路島南 IC 外側のバス停に停車するコミュニティバスは、うずの丘大鳴門橋記念館にも停車する。うずの丘大鳴門橋記念館から淡路島南 IC 外側のバス停に向かうバスが1日1本、淡路島南 IC 外側のバス停からうずの丘大鳴門橋記念館に向かうバスが1日3本ある。
- ・高速バスとコミュニティバスのダイヤは必ずしも接続していない。コミュニティバスは運行本数が少なく、かつ住民の利用が主に想定されているため、現在の観光客の利用状況では調整することが難しい状況にある。

淡路島南 IC 外側のバス停の位置



出典：淡路交通株式会社

(3) 大鳴門橋周辺地域等における将来の動向

①大鳴門橋周辺地域及び南あわじ市等において今後展開される施策等

○第2次南あわじ市総合計画後期基本計画（令和4～8年）

基本施策 I - 4 - 2 観光交流の促進

■めざす姿

市民誰もが、南あわじ市の魅力を紹介・案内することができるとともに、おもてなしの心で来訪者に接することで、来訪者がその魅力を満喫している

■施策の展開

①観光資源の活用と滞在型観光の推進

- ・ 魅力あるふるさと資源を活用し、自然や景観、体験による滞在型の観光を進め、観光パンフレットや案内看板の充実、多言語化への対応など市内の回遊性を高めます。
- ・ 誰もが利用できる無料Wi-Fiスポットの設置など来訪者の受け入れ体制を整え、交流人口の増加による観光消費額の拡大につなげます。
- ・ 観光協会や地元宿泊施設と連携し、宿泊型修学旅行客の増加をめざしたキャラバン活動を強化し、次世代の観光客誘致につなげます。

②国際・国内交流の推進

近隣市町村、国内外の地域間連携を促進し、交流人口の増加によるにぎわいの創出と国際社会で活躍する人材育成を進めます。

○第2期淡路島定住自立圏共生ビジョン（平成30～令和4年）

第4章 具体的な取組

(4) 産業振興

淡路島観光推進事業	取組の内容	淡路島ブランドを全面に出して、圏域として連携した取組により競争力を高め、観光客の来訪及び滞在の促進を図る。
	甲の役割	関係団体と連携及び調整を行い、圏域内の情報発信及び観光の振興を図る。
	乙の役割	甲と共同し、圏域内の情報発信及び観光の振興を図る。
淡路島ブランドの構築やPR	取組の内容	あわじ環境未来島構想に掲げる「農と食の持続」を基本コンセプトに、圏域内の農畜水産物・加工食品の生産、流通、消費、観光が両市一体となって圏域内の魅力を引き出し、圏域内はもちろん、京阪神や首都圏などの大消費地をターゲットに新たな需要を開拓し、推進策を展開する。
	甲の役割	各種事業及びイベント等の参画と推進活動を行う。
	乙の役割	甲と共同し、各種事業及びイベント等の参画と推進活動を行う。

※甲：洲本市、乙：南あわじ市・淡路市

○淡路島総合観光戦略（令和5年度～令和9年度、淡路島観光戦略会議）

淡路島が「世界の観光客から選ばれ」、「個性が輝き」、「島民が誇りをもって生活できる」、「観光の未来島＝淡路島」となることを目指して「淡路島総合観光戦略」が策定されている。

■ビジョン（めざす姿）

いのち輝く島 ～個性が輝き続ける未来島～

■基本理念

知られる観光地から選ばれる観光地への転換

○基本戦略（サステイナブル戦略）

（方向性）

- ・持続可能な取組に配慮した観光地域づくりを推進するための意識啓発と取組の推進
- ・環境保全活動と観光を関連付けた取組の推進
- ・観光事業者だけではなく、島内各産業や住民に経済波及効果を与える「域内調達率 UP」の推進
- ・観光を支える人財（外国人労働者、セカンドキャリアを求める者等）の確保と観光人財の満足度（ES）の向上
- ・年間の観光需要の平準化、平日の観光需要の喚起

（推進の方針）

- ・世界遺産登録をめざす鳴門海峡の渦潮の環境保全活動と観光が連携した取組の推進
- ・サイクリングの普及促進、環境配慮型モビリティ（EV、FCVのバス・レンタカーなど）の導入に向けた実験 等

○推進戦略1（商品戦略①：物語化）

（方向性）

- ・淡路島の特性（強み）である「美食」「やすらぎ」「海」「歴史」など「ほんもの」を活かした観光コンテンツづくりの推進
- ・兵庫テロワール旅にふさわしい地域の風土（テロワール）を活かしたコンテンツづくり
- ・地域や資源をより深く楽しめるストーリーの磨き上げやストーリーテリング能力の開発による体験価値向上
- ・上記の観光コンテンツを基軸とした新たな観光商品づくりの推進（推進の方針）

（推進の方針）

- ・地場産業や農水産業の日常や技術に触れ、美しさ、おいしさ、すごさ等を現地で体感できる観光コンテンツの造成 等

○推進戦略2（商品戦略②：高付加価値化）

（方向性）

- ・遠隔地からの旅行者（イバウト含む）に、旅行先として選択してもらうための高付加価値型（高品質）商品づくり
- ・遠隔地発の旅行者のシェア拡大による観光の消費単価の押し上げ

- ・大阪ベイエリア、瀬戸内海エリア、兵庫県での大型イベント等に連携し、その影響を見据えた観光ルート等の展開

(推進の方針)

- ・鳴門海峡の渦潮を活用した観光プログラムの磨き上げ
- ・大阪・関西万博に合わせ、ひょうごフィールドパビリオンと連携した淡路島独自の観光イベントを開催
- ・遠隔地からの旅行行動を意識したルートの提案や徳島県、瀬戸内地域との広域連携による周遊ルート提案（広域連泊）等

○推進戦略 3（アメニティ戦略）

(方向性)

- ・公共交通によるアクセスの情報提供方法を充実・改善
- ・利便性の高い公共交通のネットワーク化等の働きかけ
- ・未来型モビリティなど新たな移動サービスの導入
- ・来島者の心地よい滞在を支援する受入環境の整備の推進
- ・多様な旅行者に対応するユニバーサルツーリズム（アクセシブルツーリズム）の推進
- ・旅行者目線を取り入れるとともに、観光客を気持ちよく迎える景観づくり・景観の再構築

(推進の方針)

- ・高速バス・路線バス・コミュニティバス間の接続性向上、新幹線・飛行機（関西3空港、徳島空港）・高速バスとレンタカーの活用促進
- ・乗り継ぎ検索システムの開発（南あわじ市版バスの全島展開）
- ・淡路地域サイクルツーリズムの推進等

○推進戦略 4（情報戦略）

(方向性)

- ・島内の観光関連企業等との情報共有、相互理解の促進
- ・圏域内大型イベント事務局や広域連携 DMO 等との情報共有と連携
- ・島内の観光関連以外の事業者との情報共有、相互理解の促進
- ・上記活動と連動し、交流人口および、関係人口の増加に資する連携の企画

○兵庫県離島振興計画（平成25年度～令和4年度、兵庫県）

沼島・灘地域振興計画

■計画の内容：観光の開発

- ・グリーンツーリズム・ブルーツーリズムを推進し、自然とのふれあいの場や機会の提供といった「癒しの空間」づくりを進める
- ・「淡路島観光圏」として観光地の整備と滞在交流型観光の振興を図る等

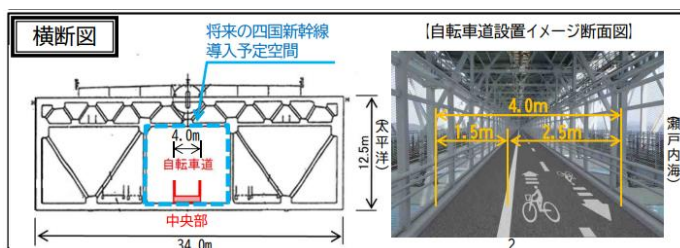
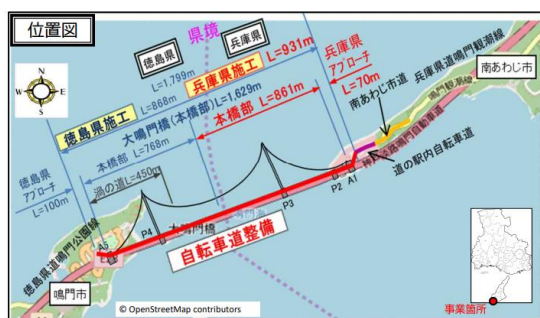
○大鳴門橋自転車道整備（兵庫県 令和4年度投資事業評価調査）

大鳴門橋の「桁下の新幹線空間」を活用した自転車道の設置について事業化が決定している。令和9年度の完成に向けて整備が進められる。

（事業概要）

- ①延長：1,799m
- ②幅員：4.0m（自転車 2.5m, 歩行者 1.5m）
- ③整備時期：着手予定年度 令和5年度、完了予定年度 令和9年度
- ④需要予測：一般観光客 35万人/年、サイクリスト 9万台/年

（整備イメージ）



（事業の必要性）

①サイクリストの受入環境の整備

- ・大鳴門橋自転車道は、四国側から淡路島への自転車走行のゲートウェイとなり、サイクリストに高い人気を誇っている淡路島内を一周する「アワイチ」の更なる発展に寄与。
- ・瀬戸内海を自転車にて一周するルート「セトイチ」の一環としての位置付けも可能となり、広域的なサイクルルートの形成、広域的なサイクルツーリズムの実現に寄与。



②渦潮観光の強化

- ・大鳴門橋自転車道の整備により、「鳴門海峡の渦潮」の上空を自転車・歩行者で通行することが可能となり、渦潮観光の一大拠点となる。観光需要に対応するとともに、世界遺産登録に向けたPRに繋がる。

③災害発生時の緊急避難路の確保

- ・地震等の自然災害発生により、道の駅うずしおへのアクセス道路が通行不能となった場合、道の駅への訪問観光客や従業員が孤立する懸念。
- ・孤立状態を防ぐため、大鳴門橋自転車道を緊急避難路として活用することで、道の駅観光客や従業員を四国・徳島県側へ安全に避難させることが可能。

(4) 今後の観光行動の想定

(1) 地域の現状 (2) 交通の現状 (3) 大鳴門橋周辺地域等における将来の動向を踏まえ、今後の観光行動を定性的に整理し、問題・課題の検討材料とする。

①現状（～2022年）

- 出発地のほとんどは関西圏で、一部圏外から来訪。
- 関西圏からの代表交通手段はマイカー、レンタカーがほとんどを占め、これらが直近駐車場を利用し、GW等特定日には待ち行列による道路渋滞が発生。圏外客は高速バスとシャトルバスを利用。アワイチ（淡路島一周サイクリング）等の立ち寄り地として自転車による直接の来訪がある。これらのサイクリストは、各コース（1周、部分）の起点に車を駐車するため、大鳴門橋周辺地域の駐車場の利用はほぼない。
- 観光目的は飲食、買物、眺望、散策で滞在時間は1時間前後。

②2023～2027年

- 出発地のほとんどは関西圏で、一部圏外から来訪。万博等のインパクトを活用した観光振興策により、全体需要が増加し、徐々に圏外からの来訪やインバウンドの増加が見込まれる。
- 関西圏からの代表交通手段は、マイカー、レンタカーであり、GW等特定日の交通混雑が現状より徐々に深刻になると予想される。圏外及びインバウンドの来訪者の代表交通手段は高速バスまたはツアーバス、レンタカーが多く、高速バスによる来訪者の二次交通需要が増大する。自転車による直接の来訪も需要増が見込まれる。ただし、これらのサイクリストは現在と同様に、各コース（1周、部分）の起点に車を駐車するため大鳴門橋周辺地域の駐車場の利用は少ない。
- 観光目的は飲食、買物、眺望、散策で滞在時間は1時間前後。

③2028年以降

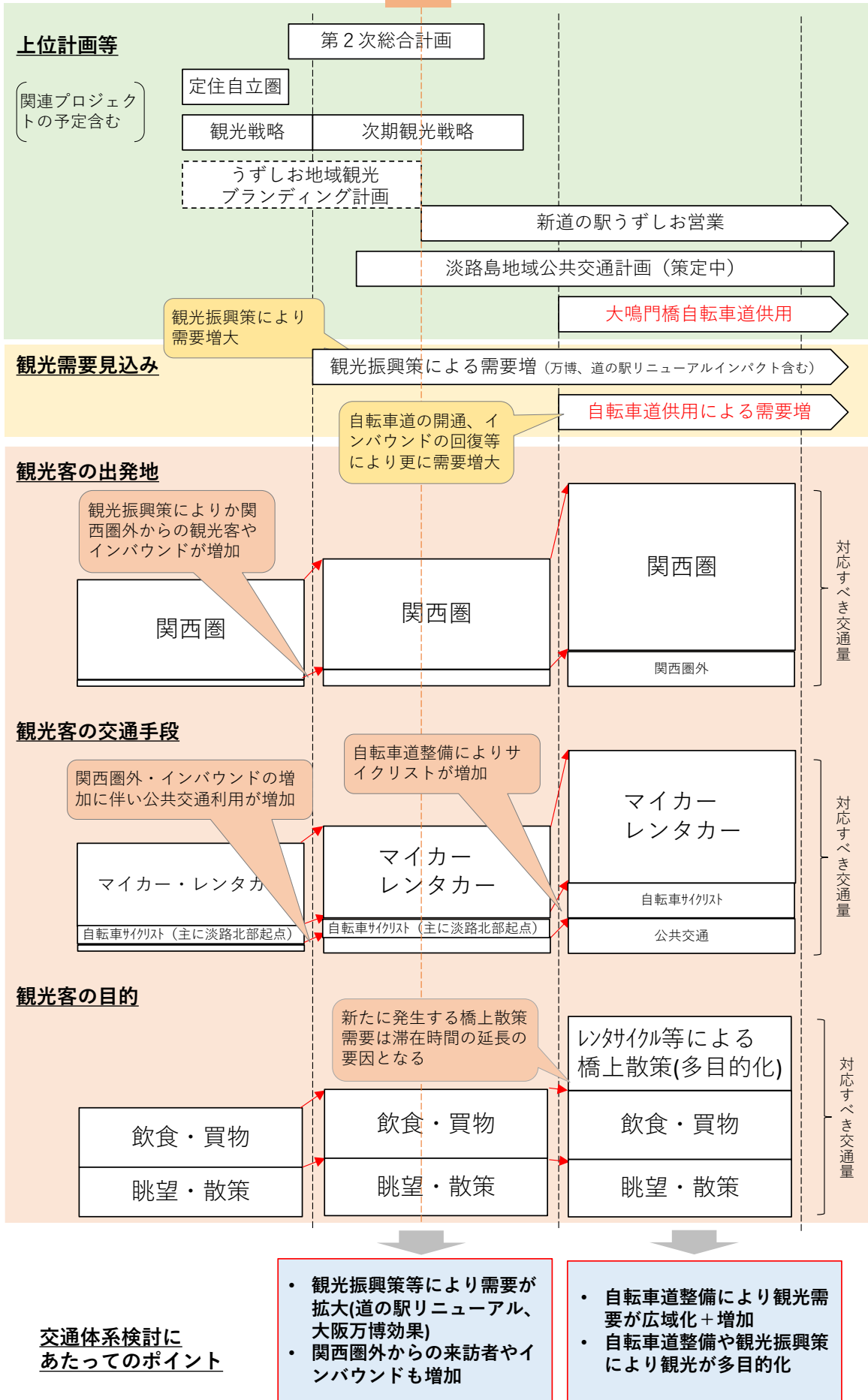
- 出発地の多くは関西圏で、圏外から来訪者の割合が増加。大鳴門橋自転車道等のインパクトを活用した観光振興策により、全体需要が大きく増加し、特に圏外・インバウンドの増加が見込まれる。
- 関西圏からの代表交通手段は、マイカー、レンタカーであり、GW等特定日の交通混雑がさらに深刻になり、通常の休日にも混雑が発生すると予想される。圏外及びインバウンドの来訪者の代表交通手段は高速バスまたはツアーバス、レンタカーが多く、高速バスによる来訪者の二次交通需要が増大する。自転車による直接の来訪も需要増が見込まれる。自転車道の開通で徳島までのコースが追加されることにより、大鳴門橋周辺地域を起点とする需要が増える可能性がある。
- 観光目的のうち飲食、買物、陸上からの眺望・散策の滞在時間は1時間前後であるが、レンタサイクル利用者、橋上散策者については1時間以上の滞在が見込まれ、そのうちマイカー、レンタカーによる来訪者については駐車場の容量低下の要因となる。

2023

大阪
万博

2028

2032



(参考：将来の観光需要の量的な見通しと受入環境の変化)

将来の観光需要の見込について、新型コロナウイルスの拡大による需要の落ち込みなどにより十分な需要想定は難しい状況にあるが、将来の観光需要の量的イメージを示すため、関連計画等の目標値等を参考にしながら、いくつかのパターンを設定し、将来（2032年）における観光需要の量的な見通しについて整理を行った。

あわせて、需要の増加に対して、供給側の拡大見込みを示すため、現在改修が進められている道の駅うずしお改修完了後の受け入れ容量（駐車場、飲食店）について整理を行った。

将来、観光需要が現在の1.5倍まで増加した場合、道の駅うずしお改修後であっても駐車場やレストラン等の容量が不足することも想定される。

(将来の観光需要の量的イメージ)

パターン設定の考え方		観光需要の量的な見通し： 将来（2032年）のピーク時の来訪者数
新型コロナウイルスの拡大前のGWの水準		20,000人/日
需要拡大中パターン	ひょうご新観光戦略※の目標値が達成された場合	25,000人/日 (増加率：1.25倍)
需要拡大大パターン	ひょうご新観光戦略※の目標値が2027年に達成され、同じ伸び率で2032年まで伸びた場合	30,000人/日 (増加率：1.5倍)

※ひょうご新観光戦略（改定検討中、2023～2027年度）における目標値

	年間延べ宿泊者数		
	国内	外国人	合計
2019年基準値	1,305万人	137万人	1,442万人
2027年目標値	1,500万人	300万人	1,800万人 (対2019年1.25倍)
(目標値設定の考え方) 2019年と同水準の実宿泊者数約1,200万人を確保するとともに、平均泊数1.5泊を踏まえ、日本人・外国人あわせて1800万人と設定。外国人は万博来訪の取込なども含め300万人と設定。あわせて、外国人宿泊者比率を現行9.5%から約2倍の17%と設定。			

(将来の受け入れ環境の変化)

	駐車場	レストラン	バーガーショップ
現在	493台	189席	66㎡
道の駅うずしお改修完了後 (2025年3月)	578台 (増加率:1.17倍)	237席 (増加率:1.25倍)	88㎡ (増加率:1.33倍)
立体駐車場を整備した場合	778台 (増加率:1.57倍)	-	-

(5) 大鳴門橋周辺地域における問題点と課題

①問題点

- GW 等に観光需要が集中し混雑が発生している
 - ・ 観光シーズンである GW 等に需要が集中し渋滞が発生している。
 - ・ GW 等のピーク日には、あわじ島バーガーで最大 50 分、レストランで最大 20 分の待ち行列が発生している。
- 駐車場や飲食店などの受け入れ環境が十分でない
 - ・ 混雑期においてボトルネックとなっているのは駐車場の容量や飲食店のキャパシティなどであり、GW 等のピーク日の受入環境は十分ではないが、地形上、法規制上の制約で容易に拡大できない。
- 万博等に向けた観光振興や自転車道整備など新たな取り組みが展開される
 - ・ 今後、「淡路島総合観光戦略」の推進や「大鳴門橋自転車道整備」などにより、新たな観光が開かれ、交通需要が増大し、渋滞が深刻化する。
- 今後、量的、質的に観光需要が変化する
 - ・ 今後は、食を活かした観光の推進などによる昼食の時間帯（11:00～13:00）の需要の増加、滞在型観光推進による回遊行動の増加、大鳴門橋自転車道の供用に伴う散策やレンタサイクル等のこれまでと違う目的の新たな需要が発生、インバウンドや関西圏以外の遠隔地の観光客の増加など、観光需要が量的にも質的にも変化していくことが想定される。

②課題

- ピーク日における適切な供給量の確保
 - ・ GW 等のピーク日において増大する需要に対応するため、ピーク対応として適切な駐車場の容量や飲食店のキャパシティなどを地域全体で確保する必要がある。
- ピーク日における需要の平準化
 - ・ 昼食の時間帯の需要の増加などが想定されるため、ピーク対応として需要の時間的な分散など需要の平準化を図る必要がある。
- 変化する需要への対応
 - ・ 需要が大きく増加した場合は、GW 等以外の休日でも渋滞が発生する可能性がある。また、大鳴門橋自転車道の供用に伴う散策やレンタサイクル等の増加によって、駐車時間が増加する懸念もあり、変化する需要に適切に対応することが必要である。
- 公共交通によるアクセス性の充実
 - ・ これまで、大鳴門橋周辺地域は関西圏からの自動車での来訪が中心であり、将来においても同じような関西圏からの自動車での来訪は需要の大きな割合を占めると考えられる。
 - ・ 一方、遠隔地の観光客の増加などにより、自動車以外の交通手段による来訪ニーズが高まることが想定されるが、高速バスからの二次交通や、空港や新幹線などの広域交通からのアクセスなどが十分でなく、需要に十分対応できない可能性がある。公共交通によるアクセス性の充実が必要である。

3. 計画の目標と基本方針・施策

(1) 目標の設定

大鳴門橋周辺地域は関西有数の観光スポットであり、大型連休などには駐車場不足による道路渋滞が発生し、魅力低下の要因になっている。現在、兵庫県と徳島県において大鳴門橋の桁下に自転車道の整備が計画されているほか、2025年には大阪・関西万博が開催されるなど、新たな観光客呼び込みの好機が期待され、それに伴い、入込客数の総量、来訪時間、滞在時間などの交通特性が変化し、さらに渋滞が深刻化することが懸念される。

今後、滞在型観光を促進していく中で、渋滞発生が地域の魅力低下につながらないように、既に発生している渋滞を抑制し、将来の質と量が増える交通需要に対応することで、観光地としての魅力を持続・向上することを目指す。

観光需要に適切に対応し観光地としての魅力を持続・向上する

(2) 基本方針・施策

大鳴門橋周辺地域における問題点と課題、および目標を踏まえ、基本方針と施策を以下のとおり掲げる。

方針① ピーク日における供給量の増強

- GW等のピーク日は年間数日でありスポット的な対応が必要となる。ピーク需要を受け入れる環境を整えるため、需要に応じた臨時駐車場の開設、情報提供などの「臨時的な駐車場容量拡大と適切な空間分散」を行う。
- また、飲食店の待ち時間の発生により、駐車場の回転率、駐車場容量が低下しており、駐車場拡大だけでは、必要な駐車場の量が大きくなる。限られた駐車場空間で効率的にサービスを提供するために、「飲食提供の効率化」により駐車場回転率の低下抑制を図る。

(施策)

施策の方向性	施策
臨時的な 駐車場容量拡大と 適切な空間分散	<ul style="list-style-type: none">臨時駐車場の開設・誘導+シャトルバスの充実混雑の程度にあわせた適切な情報提供（ライブカメラでの情報提供、現地での駐車場満空情報の提供、誘導員による空き駐車場の案内等）
臨時的な 飲食提供の拡大	<ul style="list-style-type: none">キッチンカー等による臨時的な飲食提供拡大

方針② ピーク日における交通需要のコントロール

- ・ 観光行動は他の観光拠点も含めた回遊が多く、比較的来訪時間をコントロールしやすい。供給量の増強だけでは需要の拡大が大きくなった場合十分に対応できない可能性があるため、あわせて駐車場の予約制による「時間分散」やインセンティブによる「行動変容」を促す取り組みにより需要のコントロールを行う。
- ・ なお、いずれの施策も実施にあたり導入コストが発生する。導入コストの捻出にあたり、駐車場の有料化を図るなど、適切な負担方法の検討が必要である。

(施策)

施策の方向性	施策
時間分散	・ 駐車場予約制の導入
行動変容	・ 利用時間の分散化、周辺駐車場からのシャトルバス利用促進等に向けたインセンティブ付与 ・ 渦潮の見ごろの時間に応じた回遊モデルルートの設定（15時に見ごろの場合は、昼食の時間帯を少しずらし13時以降に大鳴門橋周辺地域に来ていただくように情報提供を行うなど）

方針③ 需要の増加に対応した施設の整備

- ・ 将来の需要拡大が比較的小さい場合は、GW等のスポット的な対応となるが、需要の拡大が大きくなった場合は、GW等以外の休日も含めた恒常的な対応が必要となる可能性がある。需要を受け止められる駐車場の容量や飲食店の容量を確保するため、恒常的な「駐車場容量拡大」や「飲食提供」の拡大を行う。
- ・ 大鳴門橋自転車道利用者の駐車は、レンタサイクルの利用などにより、回転率の大幅な低下につながる懸念される。大鳴門橋自転車道利用者の駐車などは「長時間駐車分離」を図り、道の駅うずしおや大鳴門橋記念館の利用者に影響を及ぼさないようにする。

(施策)

施策の方向性	施策
駐車場容量拡大	・ 駐車場の規模拡大、新設駐車場の整備
飲食提供拡大	・ レストラン等の受入環境の整備
長時間駐車分離	・ 大鳴門橋自転車道利用者の駐車場確保

方針④ 観光客の行動パターンに合わせた公共交通サービスの提供

- ・ 遠方居住者やインバウンドなどの広域的な観光需要に対応するためには、自動車以外の交通手段によるアクセス性の確保が必要であり、様々な「アクセス交通手段の充実」と交通手段の維持・確保に向けた公共交通の「利用促進」を図る。

(施策)

施策の方向性	施策
アクセス交通手段の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通拠点(道の駅福良や淡路島南 PA)の交通結節機能の強化と交通手段の充実(シャトルバス、タクシー、電動自転車のレンタル等) ・ 大阪等からのツアーバスの展開 ・ 徳島空港からのアクセス手段の確保
適切な情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ・ マイカー、公共交通の適切な分担に向けた情報提供

(参考：各施策の期待される効果と制約条件)

施策の方向性	施策	渋滞緩和に向けて期待される効果	導入にあたっての制約条件
臨時的な駐車場容量拡大と適切な空間分散	<ul style="list-style-type: none"> ・ 臨時駐車場の開設・誘導+シャトルバスの充実 ・ 混雑の程度にあわせた適切な情報提供 	必要な駐車場の台数が確保でき、その駐車場へ誘導ができれば大鳴門橋周辺地域では渋滞が発生しなくなる	<ul style="list-style-type: none"> ・ 必要な駐車場量に対する臨時駐車場の用地 ・ シャトルバスの運行コスト
臨時的な飲食提供の拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・ キッチンカー等による臨時的な飲食提供拡大 	需要に対して十分な環境が整備できれば駐車場回転率の向上に寄与し、必要な駐車場量が少なくなる	<ul style="list-style-type: none"> ・ 飲食提供拡大にあたっての導入コスト
時間分散	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場予約制の導入 	導入すると駐車場量以上の車両は駐車できないため、渋滞が発生しなくなる	<ul style="list-style-type: none"> ・ 予約システムの導入コスト ・ 機会損失にならないようにするための臨時駐車場の用地 ・ シャトルバスの運行コスト
行動変容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用時間の分散化、周辺駐車場からのシャトルバス利用促進等に向けたインセンティブ付与 ・ 渦潮の見ごろの時間に応じた回遊モデルルートの設定 	強制的に誘導する施策ではないため、空間分散や時間分散に比べて効果は限定的ではあるが渋滞発生抑制に寄与する	<ul style="list-style-type: none"> ・ インセンティブ付与にあたって必要なシステム導入コストやインセンティブのコスト
駐車場容量拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場の規模拡大、新設駐車場の整備 	必要な駐車場の台数が確保でき、その駐車場へ誘導ができれば大鳴門橋周辺地域では渋滞が発生しなくなる	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場を新設、拡大する場合の整備コスト ・ 整備場所、整備場所の法規制等
飲食提供拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・ レストラン等の受入環境の整備 	需要に対して十分な環境が整備できれば駐車場回転率の向上に寄与し、必要な駐車場量が少なくなる	<ul style="list-style-type: none"> ・ 受入環境拡大にあたっての整備コスト
長時間駐車車の分離	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大鳴門橋自転車道利用者の駐車場分離 	需要に対して十分な環境が整備できれば大鳴門橋周辺地域の駐車場回転率の向上に寄与し、必要な駐車場量が少なくなる	<ul style="list-style-type: none"> ・ 必要な駐車場量に対する臨時駐車場の用地 ・ シャトルバスの運行コスト
アクセス交通手段の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通拠点の交通結節機能の強化と交通手段の充実 ・ 大阪等からのツアーバスの展開 ・ 徳島空港からのアクセス手段の確保 	レンタカーなどによる来訪を抑制できるため渋滞発生抑制に寄与する	<ul style="list-style-type: none"> ・ 導入する交通手段の運行、コスト
適切な情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ・ マイカー、公共交通の適切な分担に向けた情報提供 	レンタカーなどによる来訪を抑制できるため渋滞発生抑制に寄与する	<ul style="list-style-type: none"> ・ 情報提供策の実施コスト

4. 施策の展開イメージ

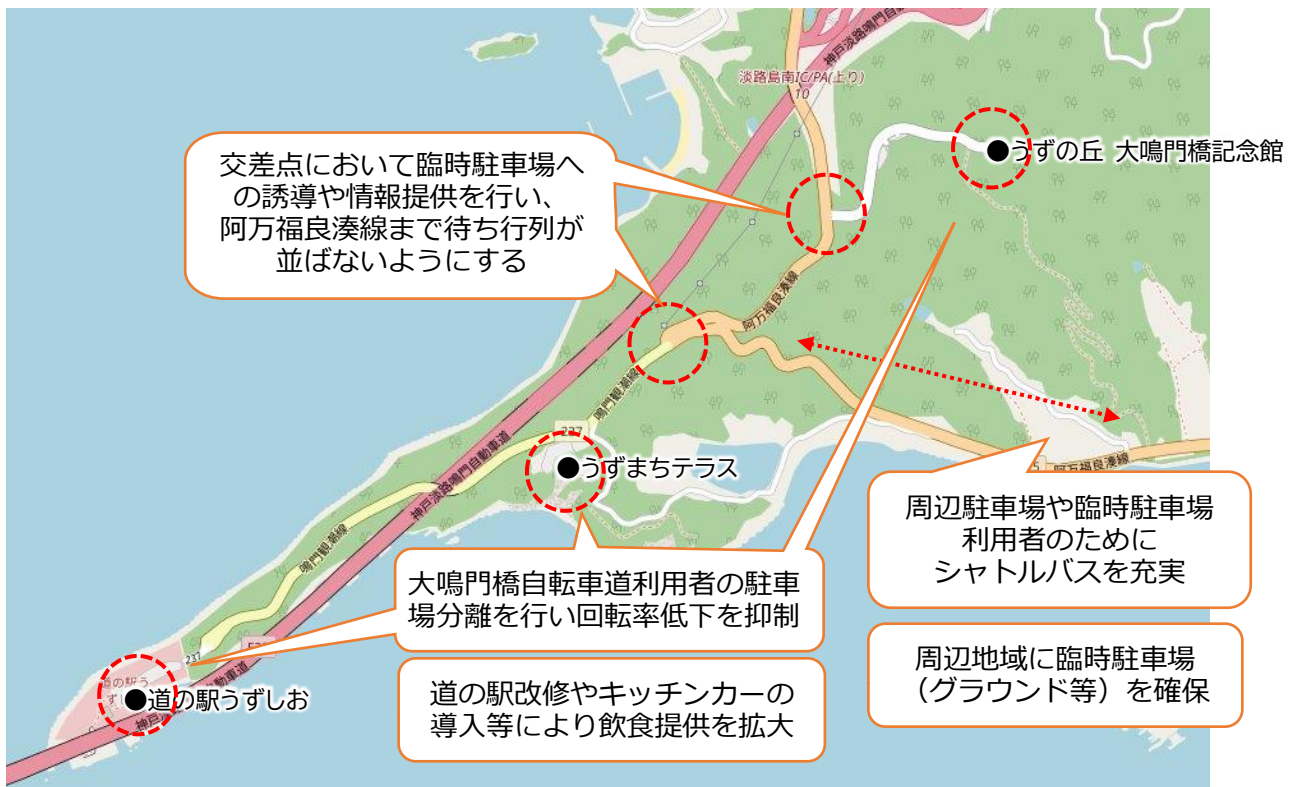
施策の展開にあたっては、需要に応じて適切に施策を組み合わせることで対応していくことが必要となる。将来の観光需要のパターンごとに、展開することが考えられる施策の組み合わせを整理する。なお、実施する施策の実施にあたっては、今後詳細な調査を実施し、想定される効果を精査し、具体的な方策を検討することとする。

<需要拡大 中 パターン>

- ・周辺地域に臨時駐車場を確保して、地域内で渋滞が発生しそうな場合はそちらに誘導。
- ・需要に応じたレストラン等の受入環境の拡大、大鳴門橋自転車道利用者の駐車場の分離やインセンティブ付与による行動変容促進、公共交通のシームレス化、利用促進をあわせて実施。

(ピーク時に展開する施策)

	施策の方向性	施策
方針① ピーク日における供給量の増強	臨時的な駐車場容量拡大と適切な空間分散	・ 臨時駐車場の開設・誘導+シャトルバスの充実 ・ 混雑の程度にあわせた適切な情報提供
	臨時的な飲食提供の拡大	・ キッチンカー等による臨時的な飲食提供拡大
方針② ピーク日における交通需要のコントロール	時間分散	・ 駐車場予約制の導入
	行動変容	・ 利用時間の分散化、周辺駐車場からのシャトルバス利用促進等に向けたインセンティブ付与 ・ 渦潮の見ごろの時間に応じた回遊モデルルートの設定
方針③ 需要の増加に対応した施設の整備	駐車場容量拡大	・ 駐車場の規模拡大、新設駐車場の整備
	飲食提供拡大	・ レストラン等の受入環境の整備
	長時間駐車との分離	・ 大鳴門橋自転車道利用者の駐車場分離
方針④ 観光客の行動パターンに合わせた公共交通サービスの提供	アクセス交通手段の充実	・ 交通拠点の交通結節機能の強化と交通手段の充実 ・ 大阪等からのツアーバスの展開 ・ 徳島空港からのアクセス手段の確保
	適切な情報提供	・ マイカー、公共交通の適切な分担に向けた情報提供



<需要拡大 大 パターン>

- ・需要拡大の状況に応じて駐車場を新設。新設した駐車場が満車、あるいは駐車場の新設が難しい場合は、臨時駐車場を確保し、誘導。それでも駐車需要が捌けない場合は、駐車場予約制を導入し、時間的な分散を図る。
- ・需要に応じたレストラン等の受入環境の拡大、大鳴門橋自転車道利用者の駐車場の分離やインセンティブ付与による行動変容促進、アクセス交通手段の充実、利用促進をあわせて実施。

(ピーク時に展開する施策)

	施策の方向性	施策
方針① ピーク日における供給量の増強	臨時的な駐車場容量拡大と適切な空間分散	・ 臨時駐車場の開設・誘導+シャトルバスの充実 ・ 混雑の程度にあわせた適切な情報提供
	臨時的な飲食提供の拡大	・ キッチンカー等による臨時的な飲食提供拡大
方針② ピーク日における交通需要のコントロール	時間分散	・ 駐車場予約制の導入
	行動変容	・ 利用時間の分散化、周辺駐車場からのシャトルバス利用促進等に向けたインセンティブ付与 ・ 渦潮の見ごろの時間に応じた回遊モデルルートの設定
方針③ 需要の増加に対応した施設の整備	駐車場容量拡大	・ 駐車場の規模拡大、新設駐車場の整備
	飲食提供拡大	・ レストラン等の受入環境の整備
	長時間駐車との分離	・ 大鳴門橋自転車道利用者の駐車場分離
方針④ 観光客の行動パターンに合わせた公共交通サービスの提供	アクセス交通手段の充実	・ 交通拠点の交通結節機能の強化と交通手段の充実 ・ 大阪等からのツアーバスの展開 ・ 徳島空港からのアクセス手段の確保
	適切な情報提供	・ マイカー、公共交通の適切な分担に向けた情報提供



※赤字が「需要拡大 中 パターン」と異なる点

5. 実施計画の検討に向けて

(1) 計画初期の混雑緩和に向けて

大鳴門橋周辺地域は、現在既に GW 等において渋滞が発生しており、今後想定される需要の拡大より前に、対策が必要な状況である。一方で、現在、道の駅うずしおでは施設の改修が行われており、需要が変動しやすい時期でもある。

そのため、計画初期の段階では、本計画に示す施策のうち、状況に適切に対応でき、かつ比較的取り組みやすい施策を行う。また、並行して詳細な実態調査を実施することで、具体的な問題点や、問題点相互の関係性を明らかにし、施策のブラッシュアップ、実施計画の策定を行う。

(計画初期に取り組む施策)

- ・ 臨時駐車場への誘導とシャトルバスの運行に関する詳細検討
 - 臨時駐車場の選定・確保
 - 交差点への誘導員の配置
 - シャトルバスの確保・運行

(問題点の具体化に向けた詳細な実態調査)

- ・ 問題発生箇所の把握に向けた GW 等のピーク時における調査
 - 駐車場利用状況（時間別駐車場出入台数、駐車時間、渋滞長）の把握
 - 周辺の道路交通量（交差点等ボトルネックとなる箇所）の把握
 - 飲食店の回転率の把握
 - 来訪者の回遊行動の把握
- ・ 対策が必要な日を把握するための1年を通じた調査
 - 1日ごとの来訪者数の把握
- ・ 駐車場予約制の可能性調査
 - 予約制が必要となる時期の特定
 - コスト、導入効果の検証
- ・ インセンティブ付与に関する調査
 - 効果的なインセンティブの検討
 - コスト、財源の検討

(2) 将来の取組に向けて

今後想定される需要の拡大に向けて実施する施策についても、今後さらに詳細な調査を行い実施計画を策定していくことが重要となる。特に、大鳴門橋自転車道の完成後の行動変化については、現時点で精緻に予測できない。他方、大鳴門橋自転車道の完成前より、観光客の意向調査など、適切なタイミングで調査を行い、実施計画を策定すべきである。

(将来の取組に向けて実施する調査、検討 例)

- ・ 将来の需要を踏まえた対策の検討
 - 将来の施策（大鳴門橋自転車道整備等）による将来の行動変化を把握するための観光客意向調査
 - 周辺地域の観光施策の具体化や、インバウンドの回復状況等の観光客の動向を踏まえた、来訪者数や来訪目的、交通手段、滞在時間等の具体的な将来推計
 - 将来需要を踏まえた広域的な観光需要対応策の具体化（公共交通によるアクセス方法の検討）
- ・ 道の駅うずしお改修完了後の駐車場整備、道路拡幅等の必要性和整備内容の検討
 - 今後実施する「問題点の具体化に向けた詳細な実態調査」の結果を踏まえた、駐車場不足台数の算出や道路上のボトルネック箇所における混雑度等の把握
 - 駐車場整備（臨時駐車場確保含む）、道路拡幅等の必要性和整備内容の検討