

IV-246

観光地における道路整備計画手法に関する基礎的考察
—非交通サービスのとらえ方と整備メニュー—

山梨大学工学部 正 員 花岡利幸
 山梨大学工学部 正 員 西井和夫
 山梨大学工学部 正 員 古屋秀樹
 ○山梨大学大学院 学生員 坂井 努

1. はじめに 近年、観光地では休日に多くの観光交通車両が流入し、地域における幹線道路は著しい混雑を呈している。これは観光地の魅力を低下させる大きな要因の1つとなっているため、今後の地域開発・振興策の展開にとって抜本的な解決が叫ばれている。

これまで筆者らは、観光地に関連する道路の交通特性や今後の観光交通計画の課題等を明らかにするとともに、整備対象道路において提供すべきサービス水準の評価構造についてもSPデータを用いた選好分析を行ってきた。本研究は、これらの成果を踏まえ、富士五湖地域を対象とし、道路サービス水準の具体化と整備メニューのあり方に関する基礎的考察を行う。

2. 非交通サービスの考え方 これまで都市部平日交通に関して、道路管理者から利用者へ提供すべきサービスは目的地までの円滑な移動という観点から、交通（速度）サービスが主眼であった。しかし観光地においては、観光周遊特性や道路利用形態によって必ずしも速度サービス水準の効用は比例的に変化せず、速度以外の要因もサービス水準を規定している。例えば観光地に来訪するドライバーにとって道路交通情報を提供するサービスが充足されることは、交通流動の円滑化に寄与するだけでなく、観光地自体の周遊に関する魅力向上につながる事が期待できる。

そこで非交通サービスは、利用者側からみた道路サービスの評価項目として次の4つを取上げている。

- (1) 道路交通情報サービス（案内）
- (2) 沿道駐車場サービス（駐車）
- (3) 沿道景観サービス（景観）
- (4) 観光スポットへの周遊性確保サービス（周遊）

今、富士五湖地域の5カ所の駐車場におけるインタビュー調査（有効サンプル：989）において、これらの4項目に速度サービスを加えた5項目と観光地の道路サービスに関する総合評価について5点制の評価付けデータにもとづき重回帰分析を行った。表1は、

表-1 重回帰偏相関行列（国道138号）

X1	X2	X3	X4	X5	Y	
景観	回り	案内	駐車	速度	総合	
	0.59	0.35	0.26	0.24	景観	
		0.33	0.21	0.46	回り	
			0.47	0.40	案内	
				0.42	駐車	
					速度	
総合評価への寄与度						
景観 回り 案内 駐車 速度 重相関係数						
パラメータ	0.40	0.37	0.54	0.66	0.75	0.87

R138（河口湖I. C～山中湖I. C区間）に関する5評価項目間の重回帰偏相関係数行列と、総合評価に対する各項目の寄与度を示す。これより、総合評価は走行速度によって最も規定され、次いで沿道駐車場、沿道景観などの非交通サービス評価項目によって規定されることがわかる。また、評価項目間の相関係数は、景観と回りやすさ以外がすべて0.5以下となっており、各評価指標は、互いに独立的に道路総合評価に対する規定力を持っているといえる。そして非交通サービスに関する評価は、道路利用形態（特に、目的地までのアクセスか、周遊か）によって大きく異なると考えられ、圏域内の道路の機能に対応したサービス水準の設定が重要である。

3. サービス水準設定のための基本軸と整備メニュー

道路の非交通サービスは、どのような軸で評価すればよいか。この場合、来訪客の中で来訪回数10回以上が全体の3割近くも占める富士五湖地域にとっては、道路整備の基本的な課題としての「魅力的な観光地づくり」という視点が不可欠である。

図1は、この地域を来訪目的地として選んだ理由を示す。これより、「交通が便利だから」と回答したものは、地域内あるいは地域までの路線が多様であり、路線毎の有機的な結びつきへの評価がなされているといえる。また、「施設が多い」という回答についても提

供される観光関連施設・資源の多様性を評価している。よって、当該地域においては多様な観光資源と周遊性を背景として来訪客が自由に観光行動を創造する、いいかえれば観光交通行動の自由選択性が観光地の魅力向上に大きく寄与すると考えられる。

図1の中で2位の「自然がきれいだから」および5位の「気候が快適」という項目も比較的高い評価を受けている。これは、富士山および富士五湖の自然や景色の風景の魅力の高さを指すが、観光地整備という観点からすればこれらの自然をより演出する施策、言いかえれば観光地らしさの演出が求められている。

以上のことから、観光地における非交通サービスは、4つの項目ごとに、これら2つの基本軸（観光交通行動の自由選択性、観光地らしさの演出）にもとづき、その組み合わせをパターンによって水準設定を行い、併せて具体的な整備メニューを対応づけていくことにする。図2は、その1例として案内情報サービスの具体的な整備メニューを提示している。

4. おわりに 本研究は、道路整備の基本となっていた速度サービス以外の非交通サービスのとらえ方とそれを整備施策へ反映させるためのサービス水準の設定方法および整備メニューの整理を行ってきた。観光地における道路整備計画の策定手順は、結局次のように考えられる。すなわち、交通サービスについては、圏域の将来交通需要にもとづき計画交通量、設計基準交通量からの路線（区間）の評価およびネットワーク構成の検討を経て、道路の基本構造決定に大きくかわるものと位置づける。一方、非交通サービスについて

は、上述の検討結果を前提条件として、道路の利用形態を考慮した基本軸の組み合わせによって非交通サービスの水準設定を行い、それに対応する整備内容（メニュー）を具体的に検討し、最終的な全体計画の策定を行う。

今後は、整備メニューの内容についてより詳細な吟味を通じて整備効果としての観光地らしさや自由選択性をどのように向上させることができるかを計量的に把握していく必要があろう。

参考文献 古屋,西井,佐藤,花岡(1991):観光地における幹線道路整備のための交通特性分析,土木計画学研究・論文集, No.9, pp.109-116
西井,花岡,佐藤(1991):観光地における交通特性分析にもとづく幹線道路整備手法,第19回日本道路会議・特定課題論文集, pp.294-296
花岡,西井,徐(1991):観光地の道路整備におけるサービス水準の評価構造に関する基礎的分析,第27回日本都市計画学会学術研究論文集, pp.391-396

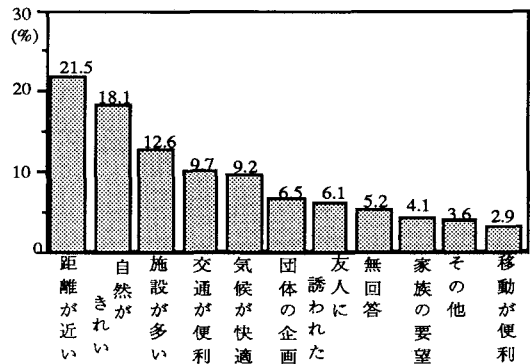
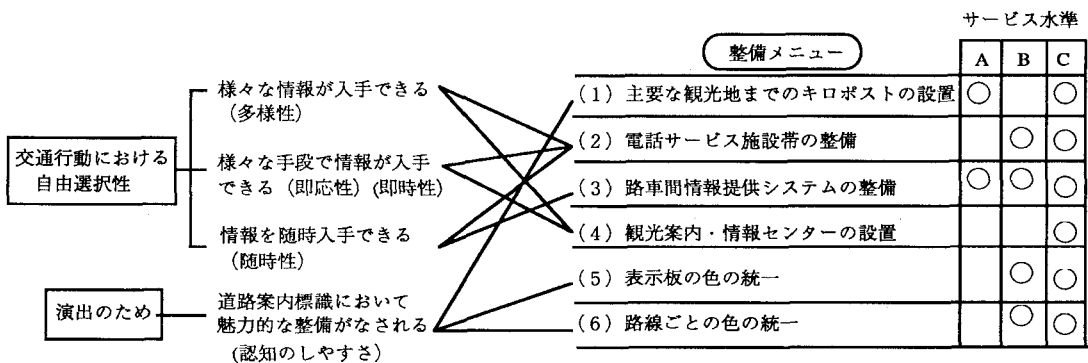


図1 来訪目的地として富士五湖地域を選んだ理由（有効サンプル 1554）



*サービス A・・・道路サービスの本来的機能向上をはかる
水準 B・・・道路サービスの補完的機能向上をはかる
C・・・総合道路交通サービス本来的・補完的機能の両者の向上をはかる

図2 案内情報サービスのサービス水準と整備メニューの例