

IV-405

観光地道路利用者の「非速度サービス」に関する評価分析

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
 山梨県 正 員 井川 顕

1. 背景及び目的 近年、休日交通の中で代表的な観光交通に対して道路整備上の関心が高まってきている。この背景には、余暇時間の増加や経済成長といった社会的な要因によって休日行動の機会が増加したことがある。それに対して、供給側の観光地域の道路ストックが不足していたり、効果的な道路整備が十分に行われていない場合には、交通渋滞等の深刻な交通問題が生じている。特に、観光地では休日交通量の時間変動が著しく、既存の道路整備計画手法では、観光地の道路の利用特性に対処しきれていない。そのため、近年は（交通量だけでなく、質的要因も考慮した）観光地における独自の整備手法の確立が望まれている。これは、観光地における道路利用形態を左右する交通行動が、一般道路とはさまざまな面で異なるため、観光地における道路整備が一般道路の場合とは区別して扱っていくべきであると考えられるからである¹⁾。

そこで、本研究は、富士五湖地域への来訪者を対象とし、その調査により得られたデータをもとに、利用者から見た観光地域内道路の「非速度サービス」評価に関する特性把握を目的とする。

2. 非速度サービスの概念 従来より道路整備によって提供すべきサービスは、主に「速度」サービスが基本となっている。しかしながら、観光地道路においては利用者の道路利用形態によって速度サービス以外の評価要因を考慮する必要がある。例えば平成2年度に実施した当該地域の交通行動調査によると、観光地来訪者は、幹線道路の平均速度が5km/h以下に低下しても混雑意識としてはあまり深刻な評価を下すことはないことがわかった²⁾。この調査結果には、観光客が「速度サービス」という従来のサービス水準とは異なる別の評価項目を有していることを示唆している。そこで、観光地における「速度サービス」以外の評価項目として「非速度サービス」を定義し、観光客の道路交通に対する評価の多様性を的確に把握するための指標とした。そして、非速度サービスを具体的には「案内情報サービス」、「駐車場サービス」、「周遊性サービス」、「沿道景観サービス」の4つの評価項目からとらえることにした。また、これらに対する整備メニューは、提供すべきサービスレベル水準をどのように設定すべきかという問題と関連するが、ここでは観光客の交通特性を考慮して＜自由選択性＞と＜観光地らしさの演出＞といった2つの基本軸を対応させながら整理した³⁾。（ここで、自由選択性とは観光地域

内での動きやすさ、演出とは観光スポットの魅力向上を、それぞれ重視するものと考えられる）。

3. アンケート調査概要と観光客の特性 本調査では、山梨県の富士五湖地域において、1993年10月に実施した面接聞き取り調査をデータとして用いている。調査地点には、対象圏域の主要観光地である山中湖・河口湖・本栖湖を選定し、得られた有効サンプルは合計681人であった。また、調査項目としては、個人属性、当日の観光行動及び非速度サービスの提供による観光客の満足度の5段階評価などである。

調査対象サンプルの基本特性としては、
 ・30代までの人で全体の約6割を占めており、また、性別では男：女が6：4の比率であった。
 ・山梨近県からの来訪が多く、来訪回数6回以上の人が全体の約4割を占める。
 ・旅行形態では「日帰り」と「宿泊」の割合がほぼ等しい。
 ・域内および域外における道路混雑に対する意識はそれほど強くなく、約8割の人が「普通」と答えている。

4. 観光客の非速度サービスに対する評価の特性 本調査では、表-1に示した各整備メニューに関して、観光客にとってそれぞれのメニューが整備される前と整備された後での満足度を、「低い、やや低い、普通、やや高い、高い」という5段階で評価をしてもらった。その集計結果を図-1に示す。整備メニュー別にみると、整備による評価が比較的高く認められるものとして、「案内情報サービス」（+0.88）があり、次いで、「周遊性サービス」、「駐車場サービス」の順となっている。また、「沿道景観サービス」について、唯一整備後の評価が下がっている（-0.12）。これは、「低い」あるいは「高い」といった両極の評価が整備後において増加しており、沿道景観向上にとって有効と考えられる施策であっ

表-1 非速度サービスの整備メニュー

評価項目	整備メニュー	サービス内容	基本軸	
			自由	演出
案内情報サービス	路車間情報提供システム	情報の入手	○	
駐車場サービス	駐車場の公園化	待ち時間の減少等、利便性向上		○
周遊性サービス	専用道路	周遊行動のサポート	○	
沿道景観サービス	緩行（観光）車線	道路の観光資源化	○	○

でも、必ずしも満足度の向上につながらない場合があることが理由として考えられる。（なお表-1では、本調査で設定した各評価項目に対応する整備メニューであるが、これらは聞き取り調査時点で被験者がイメージしや

すいものであると同時に当該地域への導入も実際上可能性が高いものを選定した。）

次に、観光客の来訪回数に着目したものが図-2である。これより、「案内情報サービス」は来訪回数によらず高い評価を得ている。そして、「駐車場サービス」と「周遊性サービス」については、来訪回数の増加に伴って整備に対する評価も上昇している。なお、「沿道景観サービス」についての整備メニューの展開は、前述のように全体としてマイナス効果になっており、特に、初めて来訪した人の評価が低い。これは、他の評価項目と異なり整備メニューそのものについての被験者の受けとめ方にバラツキがあったことが影響していると考えられる。

最後に、整備前後の意識評価が利用路線別にどのような特徴を有するかに着目する。これは、観光地道路のネットワーク上での機能によって、期待される非速度サービスのサービスレベルも異なり、その意味で対象圏域でのそれぞれの路線単位での評価を眺めていくべきだからである。図-3は、「非速度サービス」の評価を観光客の利用路線ごとで眺めた結果を示す。これより、「案内情報サービス」は全ての路線において高い評価を得ており、特に、移動性の性格を強く持つ「中央道」や「R358」については、他の整備メニューより「案内情報サービス」が期待されていることがわかる。それに対して、周遊の性格を強く持つ「R137」・「R138」・「R139」については、「案内情報サービス」とともに「駐車場サービス」・「周遊性サービス」の評価も高くなっている。

5. 結論 以上の分析より非速度サービスの4つの評価項目のうち、「案内情報サービス」については整備前後での満足度評価の変化が最も大きく、また、こうした整備への期待感は一様に来訪回数の多寡などに影響されずに強いことがわかった。

観光地道路の性質に応じて整備メニューを提供する場合、観光スポットへの移動性を主として担う道路に対しては、主として「案内情報サービス」の提供が望まれている。また、域内の周遊行動に関連する道路では、「案内情報サービス」とともに、「駐車場サービス」・「周遊性サービス」の提供が望まれていることがわかった。

また、今後の課題としては、非速度サービスの各評価項目と具体的整備メニューとの対応関係を明確にすることが挙げられる。

<参考文献>

- 1) 西井他：観光地の交通サービス条件の変化に着目した来訪機会の選好分析、交通工学研究・論文集vol.11, pp.65-68, 1991
- 2) 花岡・西井他：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分析、日本都市計画学会学術論文集 No.27, pp.391-396, 1992
- 3) 西井・花岡他：観光地における「非交通サービス」の設定とそれに基づく整備手法、日本都市計画学会学術論文集 No.28, pp.325-330, 1993

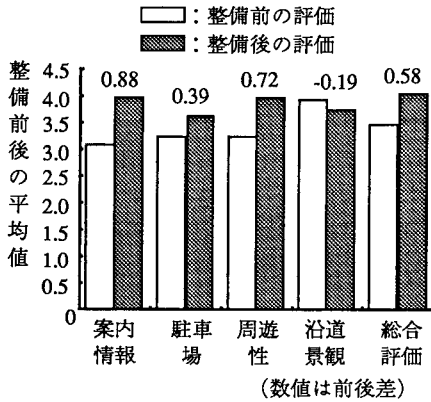


図-1 整備前後の非速度サービスの評価

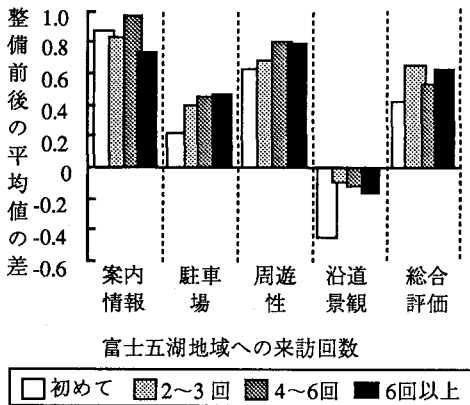


図-2 来訪回数別に見た整備前後における満足度評価の比較

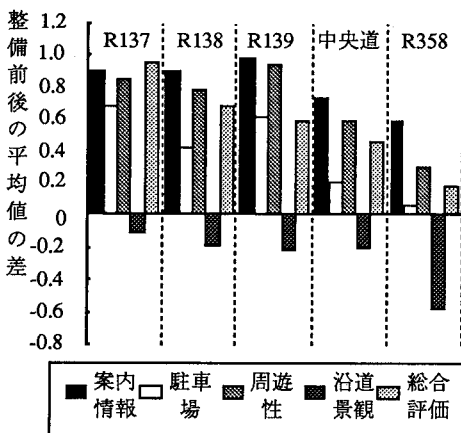


図-3 利用路線別非速度サービスの整備効果