

シーニックバイウェイを構成する観光要素の評価 - 「シーニックバイウェイ北海道」を例として -

日本大学 学生会員 ○田平 将大
日本大学 正会員 藤井 敬宏
日本大学 正会員 伊東 英幸

1. はじめに

2005年3月、観光振興および地域振興、資源保全を目的とした、国土交通省の施策を推進する機関として、「シーニックバイウェイ(以下、SBW)北海道推進協議会」が設立された。SBW北海道は、地域と行政が連携し、景観や自然環境に配慮した上で、地域の魅力を道でつなぐ施策のことである。2017年11月現在、13の指定ルートと1つの候補ルートが認定され、約400団体が活動を行っている。図1に各ルートの位置を示す。また、全国的にもシーニックバイウェイ(仮称)として同様の施策が進められてきたが、2007年1月より正式名称として日本風景街道(Scenic Byway Japan)が決定し、2017年12月現在、141ルートが登録されている。

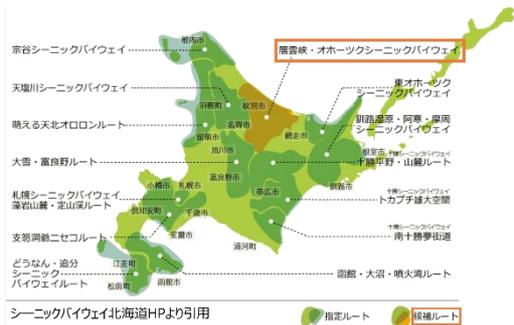


図1 SBW 北海道のルート

2. 既往研究の整理

宮武ら¹⁾は米国と北海道のSBW制度を比較し、SBW北海道を推進するための課題を整理している。浅田ら²⁾は大雪山・富良野ルートにおいて、画像解析によりシーケンス景観を定量評価している。田平ら³⁾はトラベルコスト法を用いて大雪山・富良野ルートにおける冬季の経済効果を推計している。

しかし、研究対象がScenic(景観)とByway(寄り道)のいずれかの構成要素の分析に限定されておらず、観光目的がSBW指定施設であるかの棲み分けられていない。また、基本的な構成要素に関する位置づけも十分になされていない。

3. 研究目的と研究方法

本研究は、SBW北海道の13の指定ルートにおける指定要素に着目し、道路でつなぐ景観や自然環境等の構成要素により、各ルートがどのように位置づけられているかの基本事項を明らかにすることを目的とする。

3.1 分析概要

SBW北海道の「ルートのおすすめポイント」は、公式HP上で5つの構成要素(表1の①~⑤)に分けられ、全210ヶ所が紹介されている。

本研究では、これらの5つの構成要素に加え、

- ・ SBWを認知したうえで来訪できるような情報が観光情報冊子に掲載されているか
- ・ 「ルートのおすすめポイント」が道路でつなぐByway(寄り道)として利用できるか、またどのような沿道状況に位置しているかを構成要素の検討事項に追加し、表1に示す7つの構成要素と施設の分類10項目で比較分析を行った。

表1 構成要素と分類項目の対照表

分類項目	① 情報拠点	② シーニックカフェ	③ シーニックロード	④ シーニックデッキ	⑤ シーニックポイント	観光情報	施設立地状況	略称
シーニックバイウェイの情報が得られる	◎	○	-	-	△	-	-	ルート情報
レストラン、飲食等が楽しめる	○	◎	-	○	○	-	-	食
走行する車両から見る景観	-	-	◎	-	-	-	-	シーケンス景観
展望台・木製展望台等が設置されている	-	-	-	◎	-	-	-	展望台・高台
駐車場が設置されている	○	○	-	○	○	-	-	駐車場
歩くまたはたずんで見る景観	△	○	-	○	◎	-	-	シーン景観
楽しむ景観の対象が水辺である	△	○	-	○	◎	-	-	水辺の景観
楽しむ景観の対象が緑である	△	○	-	○	◎	-	-	緑の景観
旅行ガイドブックシリーズ「まっふる」で紹介されている沿道から施設が100m以内である	○	○	-	○	○	-	◎	100m以内

3.2 分析方法について

因子分析とクラスター分析を用いて、13の指定ルートの施設の分類10項目の構成要素によるSBWの位置づけを行った。

SBW北海道公式HPで紹介されている、13の指定ルートの「ルートのおすすめポイント」の施設が、表1における施設の特徴10項目と合致しているか否かを判断し、0・1データへと変換を行い、原票を作成した。

キーワード シーニックバイウェイ, 構成要素, ルートのおすすめポイント, 連絡先 〒274-8501 千葉県船橋市習志野台 7-24-1 日本大学大学院理工学研究科交通システム工学専攻 TEL: 047-469-6476 E-mail: csma17010@g.nihon-u.ac.jp

4. 分析結果と考察

4. 1 因子分析による分析の結果

因子分析結果の累積寄与率と固有値を表2に示す。因子分析によって得られたデータから因子1, 因子2のそれぞれの因子負荷量を図2に示す。なお, 13の指定ルートのうち, 「天塩川シーニックバイウエイ」, 「どうなん・追分シーニックバイウエイ」は「ルートのおすすめポイント」が存在しないため, これらを除いた11の指定ルート, 210施設で分析を行った。

表2 各因子の分析結果

	累積寄与率	固有値
因子1	21.4%	2.14
因子2	41.7%	2.04
因子3	53.4%	1.17

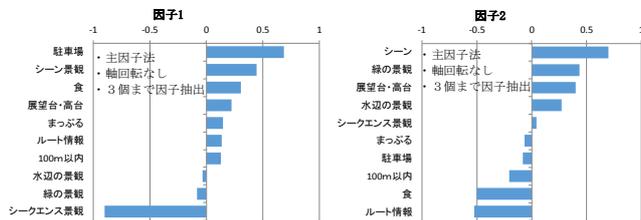


図2 因子負荷量の結果

因子1は, 正の値が駐車場の有無, シーンを対象とした景観となり, 負の値がシークエンスを対象とした景観となった。この結果より, 「道路でつなぐ景観や自然環境等を楽しむ」というSBWの設立の趣旨そのものを表す因子であると解釈できる。

また, 因子2は, 正の値が景観, 負の値がルート情報, 食となった。この結果より, 「観光の楽しみ方」を表す因子であると解釈できる。

4. 2 11ルートの構成要素に基づく位置づけ

ルートごとの特徴を分析するため, 11の指定ルートの因子得点の散布図で図3に示す。また, 各因子得点を用いたクラスター分析の結果を図4に示す。

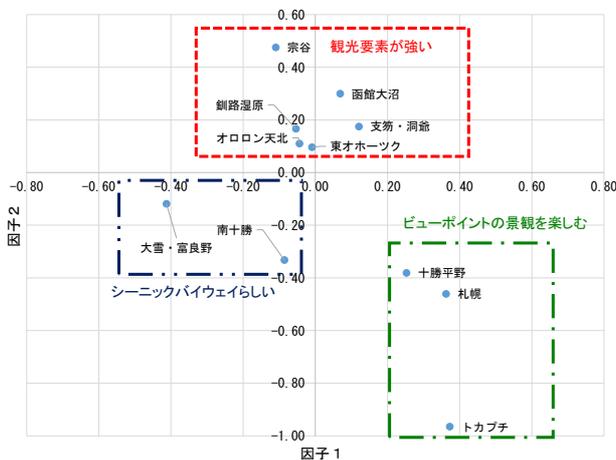


図3 各ルートの散布図

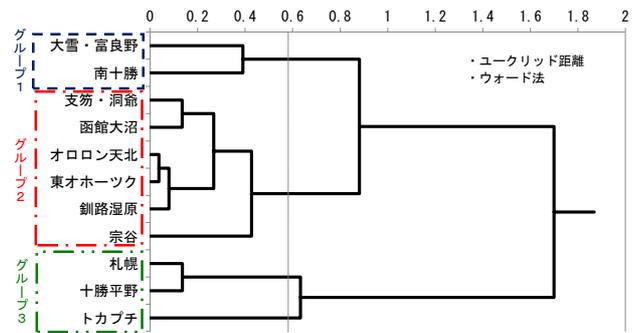


図4 各ルートの樹形図

この結果, グループは3つに大別でき, それぞれの特徴を整理すると次のとおりである。

- ① グループ1として「SBWらしいルート」, グループ2として「観光要素が強いルート」, グループ3として「ビューポイントの景観を楽しむルート」に分類できた。
- ② 「SBWらしいルート」は, 大雪・富良野ルートが特化して位置づけられており, 単なる通行機能の観点から道路を利用するのではなく, 連続的に提供されるシークエンス景観を享受できるルートといえる。
- ③ 「観光要素が強いルート」は最も多い6ルートが位置づけられた。旅行ガイドブック「まっぷる」に紹介されるような施設が多く, 新しい視点場の創作ではなく, 既存の観光ポイントを軸に形成されているルートといえる。
- ④ 「ビューポイントの景観を楽しむルート」は, 大半がシーニックカフェを中心とするルート, もしくは, ルート情報を得られる施設の設定となっており, その場に留まりながらルート情報を取得し, 食と景観を同時に楽しめるルートといえる。

5. おわりに

本研究から, SBWらしさとは, 単なる通行機能の観点から道路を利用するのではなく, 連続的に提供されるシークエンス景観を享受できるルートと位置づけることができた。今後は, 大雪・富良野ルートで全季節型の調査を行うことで, SBWによる整備効果を明らかにしていく必要がある。

参考文献

- 1) 宮武清志ら: 「シーニックバイウエイ制度に関する比較研一米国と北海道」, 土木計画学研究・講演集, Vol.33, No.202, 2006.
- 2) 浅田拓海ら: 「シーニックバイウエイ北海道」指定ルートのシークエンス景観の定量的評価に関する研究, 土木学会第64回年次学術講演会講演概要集, pp.135-136, 2009.
- 3) 田平将大ら: 「トラベルコスト法を用いたシーニックバイウエイの経済効果の推計ー冬季のシーニックバイウエイ北海道の大雪・富良野ルートを例としてー」第72回土木学会年次学術講演会IV-016, 2017.