

リゾート地域における交通計画と交通施設整備計画に関する研究

A Study on Transport Planning and Transport Facilities' Planning
in Resort Area

秋 村 成一郎 *

By Seiichiroh AKIMURA

This study is on principles for transport planning and transport facilities' planning in resort area. It is necessary to use "Travel Supply Analysis" in resort area, instead of Travel Demand Analysis, generally using in urban area. This study also proposes to utilize plants and lay of the land in order to increase amenity of resort facility users in resort area.

1. まえがき

現在わが国においてはリゾート開発が活発であるが、リゾート地域の特性に応じた土地利用や交通施設整備に関する具体的な計画・整備手法が十分研究されていない状況にある。

本稿は、この様なことから、リゾート地域における交通計画と交通施設整備計画の構築の第1段階として、そのあり方をフランスの事例を参考にしながら提案するものである。

2. 「リゾート」の定義

リゾートとは、総合保養地域整備法、いわゆるリゾート法によれば、「良好な自然条件を有する土地を含む相当規模の地域で、国民が休暇等を利用して滞在しつつ行うスポーツ、レクリエーション、教養

文化活動、休養、集会等の多様な活動に資するための総合的な機能を備えた地域」ということになる。

他方、語義の上では、リゾートには「しばしば訪れること、またその対象地」という意味が含まれるとされるが、この点についてわが国では今のところ意識が薄いようである。

以下にレジャー、レクリエーション、スポーツ及び観光の関連を表した模式図を示す。

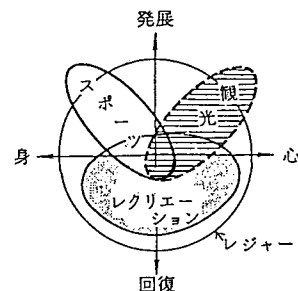


図-1 レジャー・レクリエーション・スポーツ・観光の関連を示す模式図²⁾

*正会員 建設省中国地方建設局都市調査課長
(〒734 広島市南区東雲2丁目 16-41-107)

なお、わが国においては、「リゾート」と従来用いられてきた「観光」とは区別して考える必要がある。リゾートにおいては観光に比べ、滞在・生活のための諸機能（都市的機能）が重視されるからである（下表を参照）。

表-1 観光地とリゾート地との比較

内 容	観 光 地	リ ゾ ー ト 地 域
目 的	好奇心、探検、発見	くつろぎ、心地よさ、快適さ、保養、気分転換
場所との関係	見物、観光、宿泊、旅人	滞在、定住、転居、準住民
形 態	周遊、単泊、一回限り	滞在（中・長期）、再訪
単 位	一人、団体	家族、友人
空 間	観光資源（自然資源、遺跡等）	主：非日常的環境（自然環境、施設環境） 副：観光資源（自然資源、遺跡等）
時 間	時間を超越したもの（非日常）	主：現時点に根づくもの（日常） 副：時間を超越したもの（非日常）
必要な施設	・旅館、ホテル ・土産物屋 ・旅館・ホテルの食事、郷土料理 ・観光ルート、観光交通機関 ・観光情報	・住宅（過渡的賃貸、分譲）、別荘、安宿、ホテル、オートキャンプ場 ・日用品店、スーパー・マーケット、市場 ・自炊施設、レストラン、喫茶店 ・都市型交通機関 ・生活、施設、娯楽等の各種情報 ・コミュニティ空間、パブリックスペース、繁華街、文化施設、各種レジャー施設、医療機関、銀行等の各種都市施設

3. リゾート地域での自動車交通の区分と特徴
リゾート地域における利用交通手段の多くは自動車であるが、リゾート地域における自動車交通を考える場合には、従来の都市交通とは別の視点から捉える必要がある。

リゾート地域における自動車交通は、その目的、性質及び行動により次の様に2つに大別できる。

- a) 目的地が決まっている交通
所定のレジャー施設や宿泊場所への到達を目的とする交通であり、より速くそこに着こうとする性質を持つとともに、その目的地になるべく長時間滞在するという行動をとる。
- b) 散策または特に目的地を決めていない交通
散策やドライブを楽しむことに特徴のある交通で、レジャー施設での滞在時間は短い。
これら2つのカテゴリーに交通及び利用者を分けることは、交通計画に重要である。
- a)の目的地が決まっている交通の多い道路は、何よりもまず交通需要を考える必要がある。この道路の目的は、交通をスムーズに流すことにあることから、b)よりも設計速度を高くすることが肝要であり、したがって散策客を引きつける様な特別な施設を設ける必要はない。
- 一方、b)の方については、移動のためというよりもむしろレジャーの場として道路は利用され、散策客は趣のある場所でいくばかりかの時を過ごすために

立ち止まり、したがって移動スピードは遅くなりがちである。車での散策客が多く利用する道路には、スポット等散策のための付帯施設が必要である。

4. リゾート地域における交通計画のあり方

以上の様なことから、リゾート地域における交通計画は次の2点に留意する必要がある。

- a) リゾート地域における道路網の体系は、従来の都市交通道路網のそれとは異なったものとするのが望ましい。
- b) リゾート地域内の各種レジャー施設、都市施設等は、それぞれの最大可能利用者数（原単位）を予測することが比較的容易であり、汎用性もあることから、従来の交通需要予測（例えば、4段階推定法）ではなく、各種施設の利用者容量の把握に基づくいわば交通供給予測を行い、交通計画を立案するのが望ましい。

5. 交通計画に関するフランスの事例

4.について、リゾート先進国であるフランスの事例を見てみることにする。

- (1)リゾート地域における道路網の体系
沿岸域のリゾート開発に際して、レジャー施設や宿泊場所へのアクセス機能上考えるべき基盤施設は大別して次の3つである。
- ①道路、②駐車場、③歩行者専用道路、サイクリング道路、公共交通機関関連施設等
このうち、①の道路は機能上次の3つに分けられる。
- a)主要幹線道路：交通量が多く長距離トリップ交通の割合が高い道路で、都市間高速道路(autoroute de liaison)、急行道路(voies express)あるいは交通量の多いその他の道路がこれに該当する。一般に制限速度が高く、レジャーそのものに供するものではない。
- b)地域幹線道路：地方ないしは県レベルで捉えられる道路で、国道あるいは県道が該当する。一部の観光客は目的地へ向かうために利用し、レジャーとしてのドライブを楽しむ向きもある。
- c)連絡道路および沿岸域アクセス道路：海浜、修景地、モニュメント等へのアクセスに供する道路で、レジャー目的の交通が大部分である。

a)またはb)を利用することが多い重量車および通過交通は、c)の沿岸域への連絡およびアクセス道路網の外側に設置する必要がある、また沿岸道路や海岸に直結する道路は設置しないのが肝要である。

これを整理すると次の様になる。

- a)特徴の異なる交通の混在を避ける（機能分担）。
- b)リゾート区域内では、高速交通のための空間の浪費を避ける。すなわち、容量の問題を解決するための道路の拡幅、安全性を高めるための交差点の拡張、あるいは一定の設計速度を得る観点から道路の線形や縦断勾配をよくし過ぎることは避ける（重量車、通過交通の排除と自然環境の保護）。

なお、b)の背景には次の様な理由がある。

- a)年に2カ月間しか利用されない道路により沿岸域が分断されまた破壊されるのを避けるなくてはならない。
- b)一時的な利用のためには、既存の道路を改良等を含め、有効に利用することが望ましい。
- c)宿泊施設からレジャー施設への距離が300mないしは400mを越えるとほとんど車が使われている。一方、普通500mから5kmへ海浜からの距離が伸びたとしても、アクセス道路が適切ならば、時間的にはそれほど大きな差はない。このことから、海浜へ連絡する道路を大容量として整備することは、時間短縮効果に対し、整備費用及び貴重な環境の破壊を勘案すれば、望ましいことではない。

（C I A T）は1974（昭和49）年12月12日の会議で以下の事項を決定している。

- a)通過交通に供する道路は2km、連絡道路は300mそれぞれ海岸から最低この距離を置く。
- b)海岸に沿って断続的に存在する道路がある場合、それらをつなぎ沿岸道路をつくることはしない。
- c)最も望ましい道路は、したがって、連絡道路から櫛状に、海岸線に対して垂直に複数のアクセス道路を主要な海岸等とそれぞれ結ぶために配置したものである（右上図を参照）。^{6), 7)}
- d)一方、地形の制約（例えば崖縁や砂洲の様なところ）により海岸沿いにしか建設できなかった道路が存在するが、今後は景観の非常に良い場所のスポット的整備以外は整備を行わない。したがって、海岸に直結する崖縁または砂洲の道路の国による設置または補助を行わないものとする。

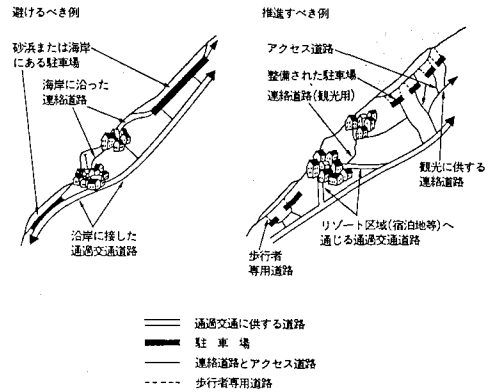


図-2 沿岸域における道路の機能分担と配置⁷⁾

このC I A Tの決定に基づきリゾート地域の道路網が整備され始め、それから10余年を経た1986（昭和61）年1月に「沿岸域の開発、保全および改善に関する法律」が制定され、体系化された。⁵⁾

なお、これは、従来国の事業として行ってきたリゾート開発が、1981（昭和56）年から社会党政権により実施された地方分権化以降、権限の委譲により原則として市(commune)により行われることになったことが主たる理由である。⁴⁾

(2)交通供給予測の例

フランスにおける交通供給予測は、体系的に行われているわけではないが、一例として海水浴場における駐車場の収容可能台数の算定方法を挙げる。

海水浴場に来る人数の上限は、砂浜の容量により左右され、場所により様々であるが、簡便的には次の様にそれを求め、また駐車場の収容可能台数を算定できる。

- a) 航空写真による計測に基づいて、かなり正確な砂浜における人の平均混雑度を把握できる。砂浜1㎡当たりの平均混雑度をdとすると、一般に、
$$d = 0.1 \sim 0.2 \text{ 人/㎡}$$
である。
- b) 他方、訪問客の分布は駐車場の位置と砂浜までの距離に直接左右され、駐車場の正面部分で最大であり、両側に向かって減少して行く。距離が300mを越えると、無視できる程度になる。

駐車場と砂浜との適度な距離は、基本的に地形に左右されるが、一般に 200～250m である。

したがって、海岸線に平行に測定した駐車場の長さを L とすると、駐車場から行ける海浜の距離の上限は、

$$L + (2 \times 300\text{m}) = L + 600\text{m}$$

である。この区域内の人の分布は海岸からの距離によって均一ではないが、平均をとることはできる。この場合、砂浜の「有効」幅は 30～50m、また浜辺だけでなく水中にも留まっていられる様であれば、それ以上となる（下図参照）。

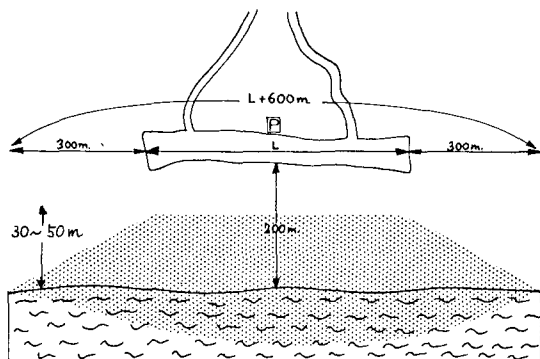


図-3 海水浴場と駐車場の関係¹⁾

c) 駐車場の収容台数と砂浜の訪問客数の関係は次の様に考えることができる。

海水浴場に来る人の80%は自動車を利用する。公共交通機関や自転車、また宿泊施設があまり遠くなければ、徒歩で来ることできる。

夏期における訪問客数を考えると、

①自動車には1台当たり平均 3.5人乗車

②1台当たり必要駐車面積は、通行路も含めて 25m^2 (= 400台/ha)

③海水浴場 (= 砂浜) の面積を S とすると、海水浴場単位面積当たりの車両数は、

$$(S \times d) / 3.5 \times 0.8$$

となる。したがって、必要駐車面積は、

$$(S \times d) / 3.5 \times 0.8 \times 25 = S \times d \times 5.7$$

となる。

したがって、海水浴場面積 (S) が 1 ha の場合平均混雑度 $d = 0.1$ 人/ m^2 ならば 0.57ha、夏によく見られる $d = 0.2$ 人/ m^2 ならば 1.14ha の駐車場が必要となる。

以上をまとめると、海水浴場 1 ha について約 0.6～1 ha の駐車スペースが必要であり、このためピーク時 (7～8月の週末) 用に臨時駐車エリアを手当てしておくほか、20%の植樹空間を加える必要があるとしている。

5. リゾート地域における交通施設整備計画のあり方

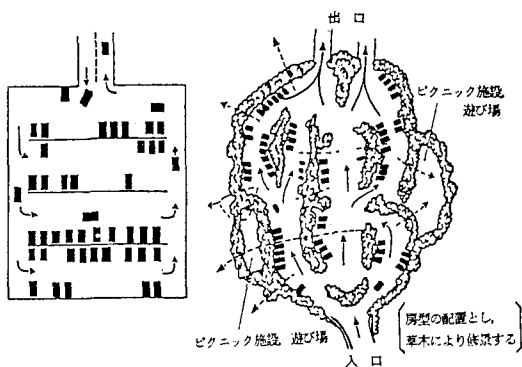
リゾート地域における交通施設整備計画を考える場合、留意すべき点は次の通りである。

- a) リゾート地域においては、非日常的環境の形成を図ることが重要であり、道路交通施設においても植栽等の配慮による、非日常空間の創出に努める必要がある。
- b) レジャー施設等への連絡道路やアクセス道路について、整備し過ぎることはかえって交通混雑を招いたり、環境を阻害することがあるので、既存の道路等交通施設を有効に活用するとともに、整備は必要最小限に留める必要がある。

6. 交通施設整備計画に関するフランスの例

5.について、フランスでは定量的あるいは定性的研究に基づいて交通施設整備計画を立案しているわけではないが、沿岸域における駐車場を例として以下に示す。

- a) 夏のピークは数日間であり、混雑が生じるのはこの期間のみである。したがって、通常の期間に合わせて駐車場の規模を決め、ピーク時の需要には必要に応じて臨時駐車スペースで対応すべきである。また、収容面積は、前述の通り常に海水浴場等のレジャー施設の受入れ能力と整合が取れていなくてはならない。
- b) 空港型、すなわち広い面積を美観の悪いアスファルト舗装をし、白線でマーキングした駐車場は避ける必要がある。また必要に応じて可変できる複数の小規模な駐車ユニットをつくるべきである。
- c) 収容台数については、約 400台以下が望ましい。これは、1人で監視できる限界である。
- d) 来訪者に快適感を与えるため、土地の起伏や段差または植栽を利用して歩行者の目から自動車を隠す工夫をするほか、舗装材にはアスファルトよりレンガ、敷石、砂利、草等を使用すべきである。



(1) 避けるべき例 (2) 推奨例

図-4 駐車場の整備(1)⁶⁾

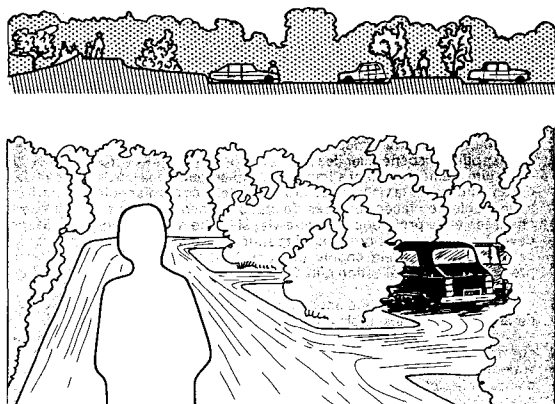


図-5 駐車場の整備(1)¹⁾

e) 駐車場へのアクセス道路は、道路での駐車を排除するため、一方通行とし上下車線を分離するとともに、車道を土手、生け垣または側溝で区切るのが良い。なお、故障車に対処するため、約 200m 毎に駐車スペースを設ける必要がある。

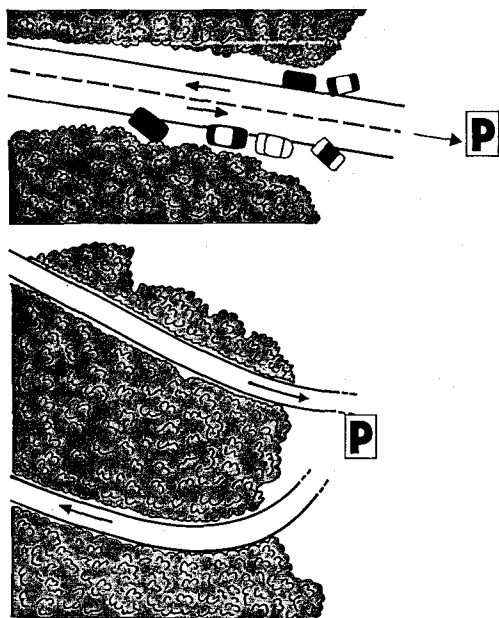


図-6 駐車場へのアクセス道路¹⁾

f) 以上の目的を補完するとともに、利用者の利便性の向上に資するため、案内標識等の情報伝達システムを工夫する必要がある。

7. あとがき

本稿においては、フランスの例等を参考に、リゾート地域における交通計画及び交通施設整備計画の必要性並びに構築に当たっての留意点を取りまとめそのあり方を提案したが、今後は定量的・定性的討を行う一方、具体的にケース・スタディを行いその有用性について研究を進めることにしている。

参考文献

- 1) Ministère de la Qualité de la Vie : Les accès au littoral-Propositions d'aménagement
- 2) 日本道路公団審議室：高速道路が観光レクリエーション活動におよぼす影響、昭和57年2月
- 3) 財団法人西情報センター：リゾート開発研究
- 4) 秋村：変容するフランスの都市・地域開発(2)、「地域開発」、1987年8月号、財団法人地域開発センター
- 5) Loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, Journal Officiel de la République Française, 1986年1月4日号
- 6) 秋村：大規模リゾート開発と道路、「道路」、1987年6月号、財団法人日本道路協会
- 7) 秋村：フランスのリゾート開発と道路、「自動車とその世界 from TOYOTA」、1988年 NO. 230
- 8) 秋村、フランスの国土整備と道路等の基盤施設整備に関する調査報告書、昭和63年12月