

観光地における交通まちづくりの 評価に関する研究

名取 溪¹・久保田 尚²・小嶋 文³

¹非会員 埼玉県庁 都市整備部市街地整備課 (〒330-9301 埼玉県さいたま市浦和区高砂3-15-1)
E-mail: natori.kei@pref.saitama.lg.jp

²正会員 埼玉大学大学院教授 理工学研究科 (〒338-8570 埼玉県さいたま市桜区下大久保255)
E-mail: hisashi@dp.civil.saitama-u.ac.jp

³フェロー会員 埼玉大学大学院助教 理工学研究科 (〒338-8570 埼玉県さいたま市桜区下大久保255)
E-mail: kojima@dp.civil.saitama-u.ac.jp

観光地の一面と交通の拠点の一面を併せ持つ都市型観光地では、観光車両だけではなく、通過交通や地元住民の交通の存在も問題視されている。本研究では、主に観光車両を対象として実施された交通施策において、交通面と観光客の意識・行動の両者を比較検証し、都市型観光地で実施された交通まちづくりの有効性を評価することを目的とする。実施した施策はコミュニティサイクルとフリンジパーキング、フリンジパーキングへの誘導看板の設置である。結果として、川越市において実施された取組が交通面と観光客の行動・意識面の両方に効果があり、交通環境や移動利便性など交通面の影響が観光地の発展に関係があることが明らかとなった。

Key Words : *tourism , fringe parking , park&ride (P&R) , community cycle , consciousness of tourists*

1. 研究の背景と目的

現在、観光地では自動車で訪れる観光客によって慢性的な交通渋滞の発生が問題となっている地域がある。この交通渋滞による地元住民と観光客への影響は多大なものとなっている。その中でも観光地としての一面と交通の拠点としての都市部のような一面を併せ持つ都市型観光地では、単に観光車両が多いというだけではなく、観光を目的としない運搬車両や通勤車両などの通過交通や地元住民の交通の存在も問題視されている。室井ら¹⁾は、このような特徴を持つ「都市型観光地」においては、主に住民による日常的交通行動と観光客の影響が大きくなる非日常的の交通行動が混在することを示し、それぞれの交通行動では交通施策の受容性や要望に相違があることを明らかにし、地元住民と観光客両者のニーズに応える必要があると結論づけた。

そこで本研究では、対象地域として埼玉県川越市を取り上げ、主に観光車両を対象として実施された交通施策において、交通面と観光客の意識・行動にどのような変化をもたらすのか両者を比較検証し、都市型観光地で実施された交通まちづくりの有効性について評価することを目的とする。



写真-1 一番街の様子

2. 研究対象地域「埼玉県川越市」

埼玉県川越市は、前項で示した「都市型観光地」としての特徴を持つ観光地である。この地域では、交通問題改善・観光地の発展に向けた交通まちづくりが長期にわたり実施されている。近年、地域の委員会を中心に、蔵の町並みが並ぶ一番街(写真-1)を含む市街地内の交通

表-1 川越市内で実施された取組

①	通過交通の迂回を促す案内標識の整備	
②	大型車両の迂回誘導及び通行のあり方の検討	
③	送迎バス等のルートの見直し	
④	信号機の改善の検討	
⑤	コミュニティサイクルの実施 「川越市自転車シェアリング」	図1: ●
⑥	フリンジパーキングの設置 「市内観光用駐車場」	図1: ●
⑦	誘導看板設置による フリンジパーキングへの迂回誘導	図1: ●

表-2 本研究の流れと実施項目

日付	施策内容	調査項目
H25/9/23 (月・祝)		①交通量調査 【フリンジパーキング及び一般駐車場の利用台数把握調査・フリンジパーキング利用者へのヒアリング調査・中心市街地における交差点4地点の渋滞長調査・川越市内の交差点における交通量調査】
H25/11	フリンジパーキングへの誘導看板の設置	
H25/12/1 (月)	コミュニティサイクル(川越市自転車シェアリング)実施	
H25/12/6 (土)		②交通量調査 【①交通量調査と同様の調査項目を実施】
H26/4 ~	市内観光用駐車場による複合的P&R開始	
H26/9/13 (土)		③交通量調査 【①交通量調査と同様の調査項目を実施】・ ①アンケート調査
H26/11	フリンジパーキングへの誘導看板増設・デザインの改善	
H26/12/6 (土)		④交通量調査 【①交通量調査と同様の調査項目を実施】・ ②アンケート調査

量削減や渋滞緩和を目標として市街地全域で様々な交通施策を実施している。実施された取組は、主に表-1の項目である。本研究で注目した取り組みは⑤～⑦の取り組みである。



図-1 川越市内における施策の実施地点



写真-2 コミュニティサイクル(自転車シェアリング)

3. 研究方法

(1) 本研究の流れ

本研究で実施された交通施策と調査は表-2に示す通りであり、4回の交通量調査と2回のアンケート調査を実施した。また、実施された取組を川越市内の地図中に表すと図-1の通りである。コミュニティサイクルでは、市内の複数のポートで貸出・返却が可能となり、現在9地点にポート(駐輪場)が設置されている(写真-2)。



写真3 フリンジパーキング (市内観光用駐車場)

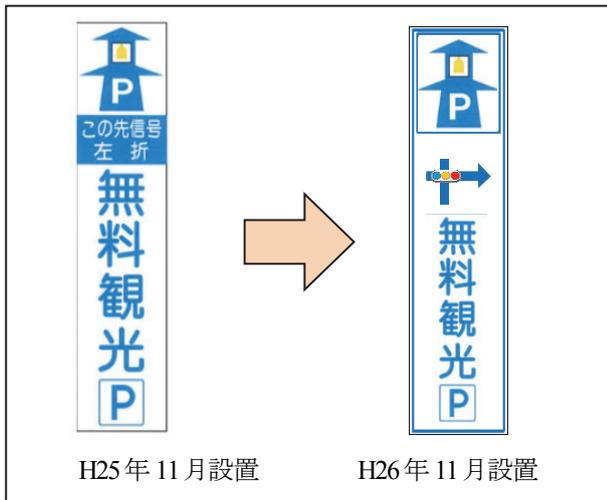


図2 フリンジパーキングへの誘導看板

また、フリンジパーキングを中心市街地から離れた場所に設定し、マイカーから別の手段で中心地に行くように誘致を図った(写真-3)。駐車場は店舗との共同駐車場であり、3つに分かれている。H26年4月から、路線バスとコミュニティサイクルに乗り換えを可能にし複合的なP&Rを開始した。なお路線バスについては、一番街や喜多院など観光名所を周遊する路線となっており、観光名所へのアクセスがしやすい周遊バスである。そして、フリンジパーキングへの誘致として誘導看板を川越市内に設置した。H25年には6箇所設置し、H26年にはデザイン改善と増設を行い計20箇所に設置あいた(図-2)。今回、川越市東側に重点を置いたものの、平成25年は予算や看板を設置する際の看板の構造的要因を考慮し、特に流入があると考えられるさいたま市等の人口密集地域からの流入が考えられる路線を選定し設置した。

また、交通施策と合わせて実施した交通量調査の調査項目については、交通量調査ではフリンジパーキング及び一般駐車場の利用台数把握調査、フリンジパーキング利用者へのヒアリング調査、中心市街地における交差点4地点の渋滞長調査、川越市内の交差点における交通量

表-3 アンケート回収状況

調査日	配布地点	配布部数(部)	回収部数(部)	回収率(%)
H26/9/13(土)	フリンジP	94	28	29.8
	一番街	500	176	35.2
H26/12/6(土)	フリンジP	62	13	21.0
	一番街	500	136	27.2

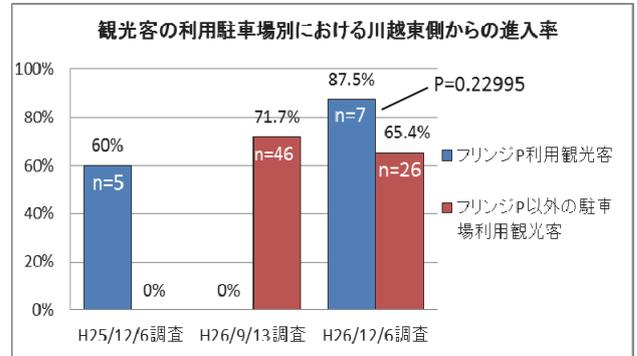


図3 観光客の利用駐車場別における川越東側の進入率

調査を実施した。そして、アンケート調査では、フリンジパーキング利用者と一番街に来訪した観光客を対象に配布した。アンケートの回収状況は、表-3の通りである。

今回の各調査に付随して、コミュニティサイクルの利用状況に関するデータを川越市から提供いただき、調査で得られた結果とあわせて分析を行った。

(2) 分析項目

本研究では主に3項目の分析・検証を行った。

まず、観光車両の市内流入からフリンジパーキングまでの利用ルート分析を行った。この分析から、誘導看板とフリンジパーキングの設置による誘致効果を見ることが出来る。2つ目に、フリンジパーキング及び一般駐車場、コミュニティサイクルの利用状況把握分析である。利用状況から観光客の交通行動などを明らかにする。最後に、川越観光における観光客の意識と交通面の関係性を検証する。これにより、交通面が観光客の意識などにどのような影響を与えているのかを明らかにする。

4. 分析結果

(1) 川越東側における観光車両の利用駐車場別進入率

市内へ入る道路を進入道路とし、今回重点的に設置した川越市東側地区と、そうではない川越市西側地区に分けた。図-3は、フリンジパーキング利用者のヒアリング調査と一番街のアンケート調査で得られたデータをもとに示した結果であり、利用した駐車場別で東側から進入した観光客の割合を進入率として表したものである。H26年12月の調査において有意な差は見られなかった

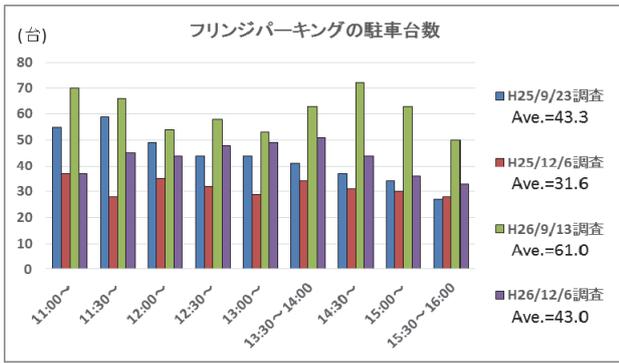


図4 フリンジパーキングの駐車台数

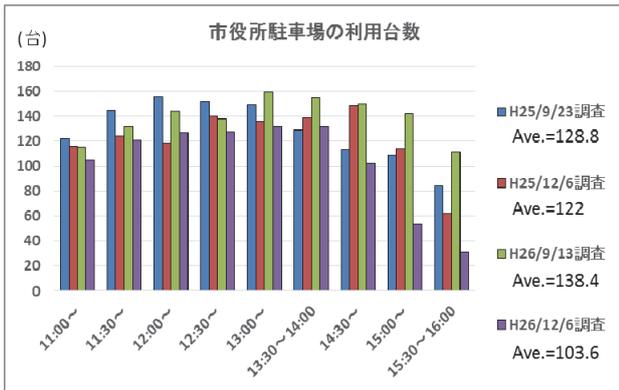


図5 市役所駐車場の利用台数

が、川越市東側地区からのフリンジパーキング利用増加またフリンジパーキング以外の駐車場利用減少の傾向が見られ、今後についても誘導看板の設置効果について図る必要がある。

(2) フリンジパーキングとコミュニティサイクルの利用状況把握調査

フリンジパーキングの利用状況は図4の通りである。H25年・H26年の9月調査と、H25年・H26年12月調査の同シーズン毎で比較を行うと、9月と12月ともに平均駐車台数は増加していることがわかった。フリンジパーキングの全容量は約150台であり、今後の駐車増加にも適応可能である。

次に、川越市役所の駐車場の駐車台数を示したグラフが図5である。市役所駐車場は、休日のみ観光車両にも無料で利用可能となっており、観光客の利便性や市内の交通環境改善に役立てられている。どの調査日においても利用台数は多く、今後フリンジパーキングとあわせて引き続き利用を促していく必要がある。

また、コミュニティサイクルの利用状況もフリンジパーキングと同様に増加傾向である。貸出・返却ポートの利用パターンについて代表して挙げたパターンが表4である。

実施当初よりも、約1年後の方が1日あたりの利用回数が増加しており、観光時の移動手段としても有効活用

表4 コミュニティサイクルの貸出・返却ポートの利用パターン

	貸出ポート	返却ポート	1日あたりの利用回数(回)	
			H25/12/1~H26/3/31	H26/10/1~H26/12/31
①	川越駅	市役所	4.9	13.5
②	まつり会館	川越駅	1.6	4.7
③	喜多院西	川越駅	1.5	5.9

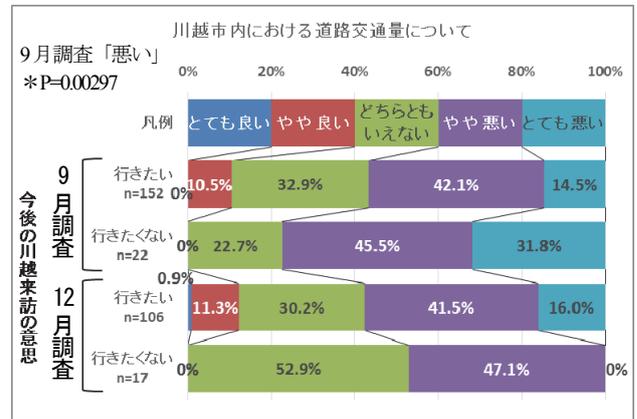


図6 川越への再来訪と市内交通量の関係性

されていることがわかった。よって、今後の観光客の新たな移動手段として期待できる結果となった。

(3) 川越観光と交通面の関係性検証

H26年実施したアンケート調査のデータをもとに、川越への再来訪の意思と市内交通量の関係性について表したのが図6である。9月調査における再来訪の意思別に見ると、「やや(とても)悪い」と答えた回答率に有意な差(P=0.00297【有意水準α=0.05】)が見られ、「行きたくない」と回答した観光客ほど川越市内の道路交通量に関して良い印象を持っていないことが見受けられる。この結果から、交通状況が川越の再訪意向に影響している可能性がある。また、9月調査の方が12月調査より市内の道路交通量について「やや(とても)良い」と回答した観光客の割合が小さく、「やや(とても)悪い」と回答した割合が大きいのは、9月調査の方が交通状況が悪いことが要因の1つとして考えられる。

また、同様にアンケートの結果を用いて、交通面と観光客の川越観光における意識の関係性について共分散構造解析を用いてモデル化した。用いたデータは、交通面に関する項目が「コミュニティサイクルや路線バス等による移動の利便性」、「P&Rによる市内の交通環境改善への期待」を用いて分析を行い、観光客の意識面に関する項目については「川越観光による印象の変化」、「今後の川越への再来訪意志」を用いた。以上の変数を観測変数としてモデル化したのが図7である。観光客の移動利便性とP&Rによる交通環境改善への期待が、川

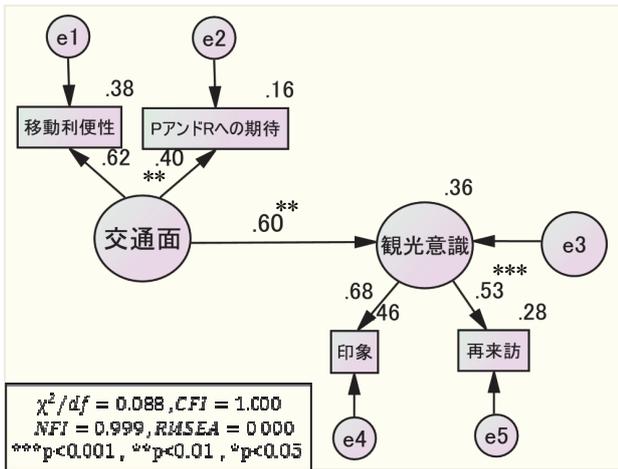


図-7 交通と観光の関係図(共分散構造解析)

越の印象や再来訪に関わっていることが明らかとなった。この結果より、現在実施している施策が川越における交通まちづくりの取組として有効であることが考えられる。

5. まとめと今後の課題

以上より、川越市において実施された交通まちづくりの取組が交通面と観光客の行動・意識面の両方に効果があることと、交通環境や移動利便性など交通面の影響が観光地の発展に関係があることが明らかとなった。本研究によって、観光地における交通まちづくりの取組が交通環境改善と観光地活性化に有効である事が評価できた。また、今後の課題として、以下の3つが考えられる。

まず、1 つ目に川越市西側を含めた広域的なまちづくりである。フリッジパーキング及び誘導看板の設置により、誘導看板を重点的に設置した川越市東側においてはある一定の効果が得られた。今後は、西側を含めた広域的な施策実施が必要と考えられる。2 つ目に、リアルタイムな情報を含めた情報提供である。フリッジパーキングや一番街付近の駐車場、市役所駐車場の空き情報を提供することで、市内のうろつき交通や待ち行列の発生を軽減する必要がある。最後に、地元住民や店舗顧客への合意形成である。本研究では、交通環境と観光客の2つに焦点を絞り評価を行った。しかし、今回の対象地区である川越は、住宅地と観光施設が隣接していること、またフリッジパーキングを利用している店舗顧客の中には観光客による駐車場利用者が増加することで駐車場の容量が足りなくなるのではという懸念の声も上がったことから、地元住民や店舗顧客への合意形成が重要である。今後は取り組みの結果や成果を地元住民の協議会や委員会で議論するなどして、常に住民と協働して実施していくことが重要であると考えられる。

謝辞: 本研究の実施にあたり、川越市役所のみなさまにご協力をいただいた。ここに謝意を表します。

参考文献

- 1) 室井佑介, 小嶋文, 札本太一, 田宮修, 久保田尚: 歴史的都市型観光地における交通まちづくりの受容性—川越一番街の取り組み, 第42回土木計画学研究発表会 (2015. 7. 31 受付)

A STUDY ON THE EVALUATION OF COMMUNITY DEVELOPMENT BY TRANSPORTATION POLICY IN TOURIST AREAS

Kei NATORI, Hisashi KUBOTA and Aya KOJIMA

In the urban tourist destination that combines the one side of the one side and the transportation hub of tourist destinations, not only tourist vehicle, also the presence of the traffic through traffic and local residents have been questioned. In this study, mainly in the practice has been traffic measures the tourist vehicle as a target, compares verification both the awareness and behavior of the traffic surface and the tourists, to evaluate the effectiveness of traffic town planning that has been carried out in the urban tourist destination I aims. The performed measures community cycle and fringe parking, is the installation of induction sign to the fringe parking. As a result, there is an effect in both initiatives that have been implemented in the behavior and consciousness surface of tourists and traffic surface in Kawagoe, impact of traffic surfaces such as traffic environment and move convenience is that there is a relationship tourist destination development It became clear.