

観光地におけるP&BR実施時の情報提供に関する研究*

—金沢市における事例研究—

A Study on Providing Traffic Information for Park and Bus-Ride System in Scenic Areas*

—A Case Study in Kanazawa City—

高山純一**、横山寛***、永田恭裕****、川上光彦**

By Jun-ichi TAKAYAMA, Hiroshi YOKOYAMA, Yasuhiro NAGATA and Mitsuhiro KAWAKAMI

1. はじめに

近年、平日の交通渋滞対策としてだけでなく、観光地において観光マイカーの迷走を防ぎ、所要時間の短縮、また旅行時の快適さの向上を目的とした交通対策の試行実験や研究がなされている。

一般に、観光地においては地理不案内な場合が多いことから、ドライバーは地図やガイドブック、道路標識などを頼りに駐車場を探す場合が多いが、地図や標識の不明確さなどから迷走する車もあり、それが交通流動の効率を下げたり、駐車車両が主要駐車場に集中することなどにより交通渋滞が発生したりする原因となっている。

観光地の交通特性としては、短い期間の交通需要の集中、マイカー利用率が高いこと、道路利用者の地理不案内などが挙げられる。このような交通特性は、逆に観光地における短期対策に利用することも可能である。短い期間の交通需要の集中については、短時間のみ集中的な暫定措置を取ることができ、また道路利用者の地理不案内については、外部から提供された情報を受け入れやすい状態にあるため、道路管理者側の誘導に従いやすいという特性を持つと考えられる¹⁾。

金沢市は有数の観光都市であるが、古くからの街路

網が現在も残っているため、一時期に集中する観光交通需要に対し道路網容量が不十分なこと、また観光地周辺の駐車場不足などから、観光シーズン、特にゴールデン・ウィーク(GW)の交通渋滞は大きな問題となっている。そこで、昭和63年からGWに限ってパーク・アンド・バスライド(P&BR)システムを導入し、交通渋滞を緩和しようという試みがなされてきている。しかし、このP&BRシステムが有効に機能するためにはできるだけ多くの観光マイカーにこのシステムを利用してもらう必要があり、そのためにはP&BRシステムの効率的なPR(情報提供)が必要不可欠である。

これらに関する従来の研究としては、駐車場選択のための情報提供に関する研究^{2) 3)}や観光地における駐車場の有効利用に関する研究⁴⁾、あるいはP&BRシステムそのものに関する研究^{1) 5) 6) 7)}などがなされているが、臨時の交通施策に対するPR方法に関する研究は行われていない。

本研究は観光客を対象としたアンケート調査により、あらかじめP&BRシステムの実施を知らない旅行者に対して、いかに情報を提供し、P&BRシステムへの誘導を促進させるか、言い換えればP&BRシステムのPR方法のあり方について明らかにすることを目的としている。

2. アンケート調査の概要

平成8年のGW期間中におけるP&BRシステムは5月4日(土)、5日(日)の2日間実施された。

他県から金沢市に流入する自動車交通の多くが、金沢市の北西部郊外を通る北陸自動車道または国道8号

* キーワード：交通情報、交通管理、P&BR

** 正員、工博、金沢大学工学部土木建設工学科

*** 学生員、金沢大学大学院工学研究科

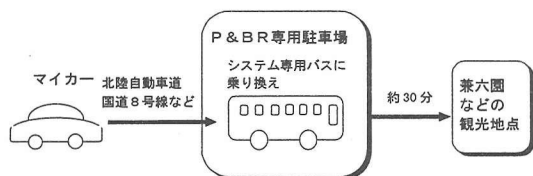
〒920 金沢市小立野2-40-20

TEL(0762)34-4650、FAX(0762)34-4644

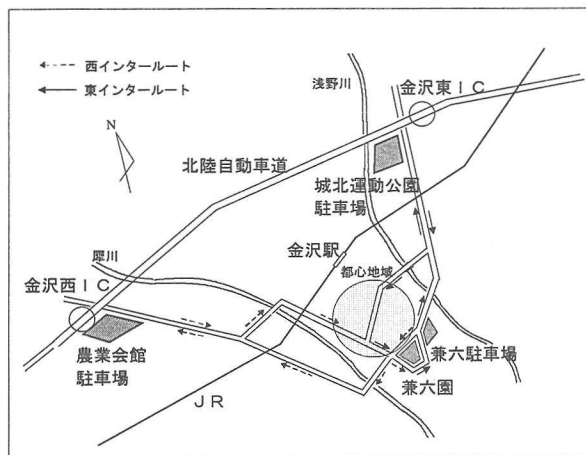
**** 正員、工修、(株)長大

〒550 大阪市西区新町2-20-6新町グレースビル

TEL(06)541-5793、FAX(06)541-5811



図－１ P & B R システム概略図



図－２ P & B R システム運行経路図

線を経由してくると考えられるため、P & B R システム実施のための専用駐車場としては、北陸自動車道の金沢西インター(西 I C)、金沢東インター(東 I C)付近にそれぞれ約 650 台収容可能な駐車場(公共施設)を借り上げて実施している。金沢の観光地は兼六園を中心に比較的狭い範囲にあること、また観光客のほとんどが兼六園を訪れることから、P & B R システムの循環バス(システム専用バス)は、兼六園を中心とした主要観光地を結ぶように選定され、西 I C ルート、東 I C ルートとも 5 分間隔で運行されている。なお、兼六園までの所要時間はどちらのルートも約 30 分である。P & B R システムの利用に際しては P & B R システム運行管理費(1000 円/台)が必要であるが、循環バスの利用には運賃を支払う必要はなく、何度でも乗り降り可能である。

兼六園周辺部では一方通行規制を、また都心部で循環バスの経路になっている道路はバスレーンを臨時の交通規制として設け、循環バスが渋滞の影響を大きく受けないようにしている。

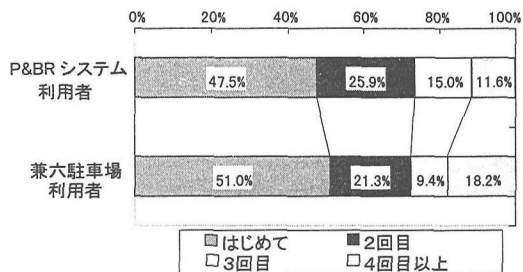
本研究は、P & B R システムが実施された平成 8 年 5 月 4 日、5 日にアンケート調査を実施し、その集計

表－１ アンケートの調査項目
(兼六駐車場利用者対象)

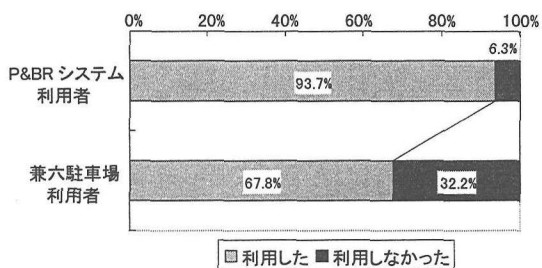
1. 観光目的で金沢に来られたのは何回目ですか。
2. 北陸自動車道の金沢西(東)インターを利用されましたか。
3. 今回の旅行の日程はどのようなものですか。
4. 郊外の駐車場(P & B R システム専用駐車場)に駐車しなかったのはなぜですか。
5. どのような情報提供があったらよかったですか。
6. P & B R システムについてどのように思われますか。
7. 運行管理費(1000 円/台)についてどのように思われますか。
8. もし将来ゴールデンウィークに金沢に再び訪れる機会があったならば、P & B R システムを利用したいと思いますか。
9. 車の種類はどのようなものですか。
10. どのようなグループでマイカーに乗って来られましたか。
11. お住まいはどちらですか(都道府県)。

結果から情報提供についてまとめたものである。調査方法としては次の 2 通りの方法を用いた。

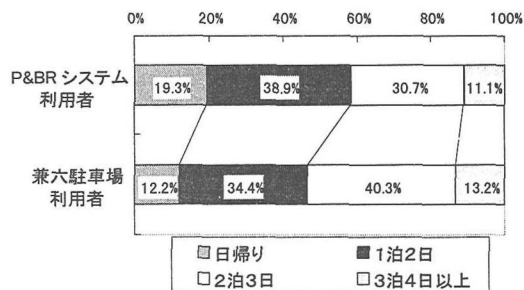
P & B R システムの利用者に対する調査は、観光地点から P & B R システム専用駐車場への帰りのバスに乗るときにアンケート用紙を配布し、バスからの降車時に回収する方法を用いた。また、P & B R システムを利用しなかった人を対象にした調査では、兼六園隣の兼六駐車場を利用した人に駐車場入口にてアンケート用紙を配布し、後日郵送にて回収する方法をとった。P & B R システムを利用した人の調査では、配布 763 票、回収 381 票(4 日配布分 263 票、5 日配布分 118 票、回収率 49.9%)、兼六駐車場の利用者を対象にした調査では、配布 2870 票、回収 288 票(4 日配布分 158 票、5 日配布分 130 票、回収率 10.0%)であった。この 2 通りの調査では、回収方法が異なっているため両者の回収率には大きな違いが現れた。特に P & B R システムを利用しなかった人を対象とした調査では、郵送による回収であったこと、また旅行中の観光客を対象とした調査であったことなどから回収率が低くなった。アンケート調査の回答者が P & B R システムに関心のある人に偏っている可能性はないとは言えないが、本



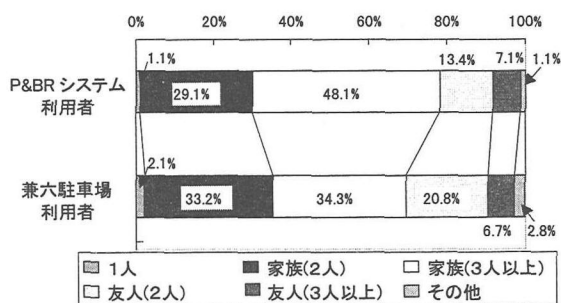
図－3 金沢訪問回数



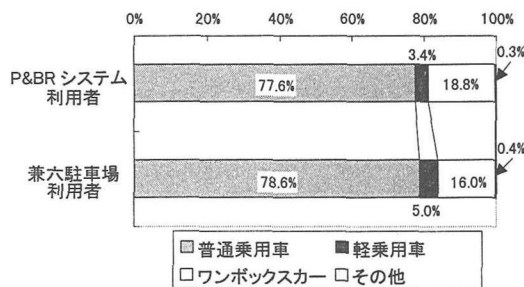
図－4 金沢西・東ICの利用状況



図－5 旅行の日程



図－6 マイカー乗車人員の構成



図－7 マイカーの種類

研究ではその偏りについて検討することができないので、回収したデータをそのまま利用している。

表－1にP&BRシステムを利用しなかった人を対象にしたアンケートの調査項目を示す。

なお、本研究では、今後のP&BRシステムの利用を促進させるという趣旨から、今回はP&BRシステムを利用しなかった人を対象としたアンケートの分析を中心に、今後の方策を探ることとしている。

3. 観光マイカーの特性分析

(1) 観光マイカーの属性分析

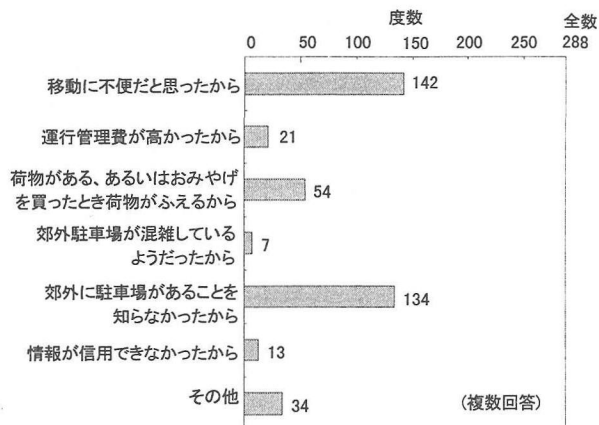
調査を行った5月4日、5日にP&BRシステムを利用した人と利用しなかった人（兼六駐車場を利用した人）の間の属性の違いを調べるために次のような集計を行った。結果を図－3～図－7に示す。

金沢訪問回数（図－3）について、誘導しやすい層といえる「はじめて」の人は約半数を占めている。「4回目以上」の人の割合は兼六駐車場の利用者で高く、金沢の地理に詳しい人はシステムを利用しない傾向がある。

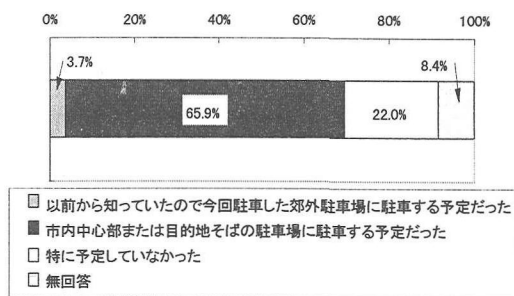
金沢西・東ICの利用状況（図－4）について、P&BRシステムの利用者は93.7%の人が金沢西・東ICを利用しているが、兼六駐車場の利用者では67.8%と低い傾向にある。このことより今回のP&BRシステムへの誘導は、IC利用者に焦点を当てたものであったことがはっきり現れているといえる。

旅行の日程（図－5）について、P&BRシステムの利用者の方が旅行日程が短い傾向にある。つまり、P&BRシステム利用者の方に「日帰り」客がやや多い傾向がみられる。P&BRシステムは2日間の実施のため、長期の滞在者には不便なシステムであることが現れているものと考えられる。

マイカーの乗車人員の構成（図－6）については、



図－８ P & B Rシステムを利用しなかった理由
(兼六駐車場利用者対象)



図－９ P & B Rシステム専用の郊外駐車場が
なかったらどこに駐車する予定だったか
(P & B Rシステム利用者対象)

表－２ 都心部の公共駐車場利用状況

	兼六駐車場 (普通車)	兼六駐車場 (バス)	金沢市役所 駐車場	観光会館 駐車場	丸の内 駐車場	計
駐車容量	572	66	143	94	100	975
駐車台数	5月4日	2057	149	355	414	3217
	5月5日	1526	124	467	227	2575

(単位：台)

表－３ P & B Rシステム利用状況

	西ICルート	東ICルート	計
5月4日	515	553	1068
5月5日	287	248	535

(単位：台)

P & B Rシステムの利用者で「家族」が多く、特に「家族(3人以上)」の割合が高い。

マイカーの種類(図－７)では、両者に大差はなく「乗用車」がほとんどを占めている。

(2) 駐車場選択に関する分析

P & B Rシステム利用者のための駐車場が金沢西・東ICを降りたすぐ近くの非常に便利なところに設けられているが、P & B RシステムのPR効果をみるために、P & B Rシステムを利用しなかった理由(兼六駐車場の利用者を対象としたアンケート調査より)をまず明らかにしたい(図－８)。

図－８より、「移動に不便だと思ったから」、「郊外に駐車場があることを知らなかったから」と答えた人が全体の約半数を占めており、大きな理由の一つとなっている。また、次いで「荷物がある、あるいはおみやげを買ったとき荷物が増えるから」が多い。これらのことより、観光地での移動の制約、さらに荷物を持つての移動がP & B Rシステムの利用に対して大きな抵抗になっていることがわかる。なお、「P & B R

システムを知らなかったから」という点については、今後のP & B RシステムのPRの強化やシステム専用駐車場への誘導方法の検討の必要性を示唆しているものといえる。

つぎに、P & B Rシステムの利用者を対象としたアンケート調査結果より、郊外の駐車場(P & B Rシステム専用駐車場)がなかったら、どこに駐車する予定だったかを聞いた(図－９)。選択肢のうち、「以前から知っていた」という回答は、質問からすると若干矛盾するが、この調査項目は、金沢に来た観光客のほとんどがP & B Rシステムの実施を事前に知ってはいなかったであろうことを想定しているため、その人たちにわかりやすいようにこのような質問のしかたをしたわけである。P & B Rシステムを「以前から知っていた」という人は、システム利用者全体の3.7%であり、それ以外のほとんどの人は、P & B Rシステムを利用する予定があらかじめなかった人である。このことは情報提供の重要性を表しており、システムへの誘導の方法によっては利用者数が大きく変わる可能性があることをうかがわせている。

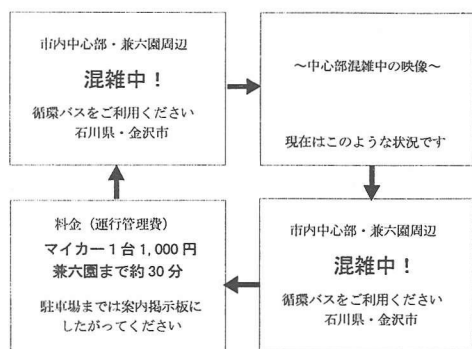


図-10 P & B Rシステム誘導のための電光掲示板の表示内容(一定時間ごとに切り替え)

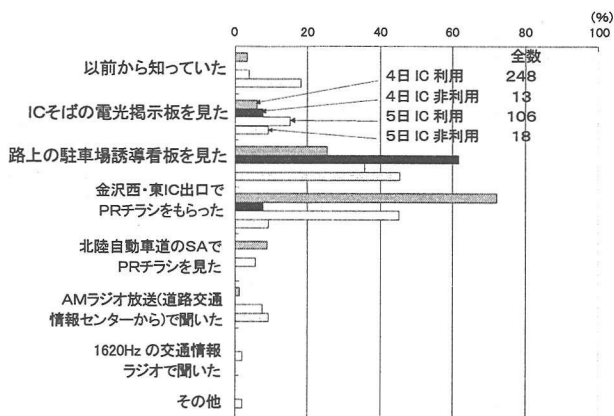


図-11 どのようにしてP & B Rシステムを知ったか

(3) 都心部における公共駐車場の利用状況ならびに P & B Rシステムの利用状況

P & B Rシステムを利用しなかった観光客は表-2に示すように、市内中心部の駐車場を利用している。また、表-3は、5月4日、5日のP & B Rシステムの利用状況を示したものである。5月4日の都心部の駐車場は過飽和状態にあり、駐車待ちのための渋滞が発生していた。P & B Rシステムの実施により、マイカーの都心部流入を1000台以上も減少させることができ、公共の駐車場の駐車容量が975台(駐車場利用台数は約3200台)であったことを考えると大きな効果があったものといえる。

4. P & B Rシステムについての情報提供手段

P & B Rシステムの実施にあたり、以下のような手段(方法)によりシステム駐車場への誘導を行った。

- ①金沢西IC及び東IC出口付近において、P & B Rシステム専用駐車場への誘導を目的に情報提供のための電光掲示板を、5月4日に西IC側、5日に東IC側にのみ設置した。図-10は、その表示内容の一例を表している。
- ②一般道路上にて、P & B Rシステム駐車場への誘導看板の設置を行った。(西ICルート：特大看板2箇所、大看板6箇所、小看板13箇所、東ICルート：特大看板2箇所、大看板7箇所、小看板20箇所)
- ③金沢西IC及び東IC出口において、P & B Rシステムへの誘導チラシの配布を行った。
- ④北陸自動車道の金沢方面へ向かう車線のサービスエ

リア(SA)にてチラシの配布を行った。

- ⑤道路交通情報センターよりAMラジオ放送を介して渋滞情報及びP & B Rシステムへの協力の呼びかけを行った。
- ⑥1620Hzの交通情報ラジオによる提供を行った。

P & B Rシステムについての案内はこのように複数の方法により提供されていたが、P & B Rシステムの利用者が実際にどのようにしてこのP & B Rシステムの実施を知ったのかについて分析を行った。日別、金沢西・東ICの利用・非利用別に集計したものを図-11に示す。

IC利用者は主にIC出口で配布したPRチラシによって、またIC非利用者は主に路上のシステム駐車場への誘導看板を見てP & B Rシステムの実施を知ったようである。P & B Rシステムの利用者は93.7%が金沢西・東ICを利用しているが、それに比べP & B Rシステムの非利用者の金沢西・東IC利用率は67.8%と低い結果となっている。PRチラシはICを降りた車1台1台に確実に配布されるものなので、誘導効果が大きく表れているものと考えられる。一方、国道8号線や能登有料道路を通ってきた人からの、「P & B Rシステムを知らせるものが何もなかった」という意見もあったため、P & B Rシステムをより利用してもらうには、路上の看板による誘導など、一般道の利用者を対象とした案内策を強化することが必要であると考えられる。

ラジオを介しての情報提供の効果は、道路交通情報センターからのもの、1620Hzの交通情報ラジオとも非常に小さい結果となっている。これは放送頻度、放送時

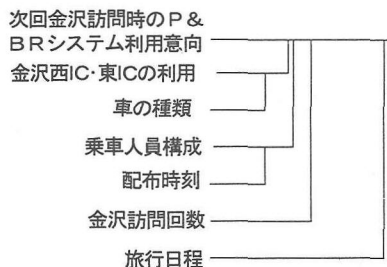


図-12 クラスタ分析による属性分析
(「P & B Rシステム利用意向」からの距離)



図-13 クラスタ分析による属性分析
(「循環バスについての情報提供の必要性」からの距離)

属性変数	選択肢	度数	ウェイト	レンジ	-2.0	-1.0	0.0	1.0	2.0
金沢訪問回数	はじめて 2回目以上	115 102	0.63239 -0.71299	1.34539					
金沢西・東ICの利用	金沢西・東IC利用 非利用	155 62	-0.05590 0.13976	0.19566					
旅行日程	日帰り 1泊2日以上	28 189	1.39932 -0.20730	1.60663					
車の種類	乗用車 ワンボックス	189 28	0.19277 -1.30120	1.49397					
乗車人員構成	2人 3人以上	124 93	-0.04259 0.05680	0.09939					
配布時刻 (金沢到着時刻)	午前 午後	113 104	-0.30835 0.33503	0.64339					

外的基準：P & B Rシステム利用意向 (相関係数：0.1767)

図-14 数量化理論Ⅱ類による属性分析(兼六駐車場利用者)

刻、受信できる範囲が観光客には不案内なことから、観光地に向かう場合においては、ラジオから交通情報を得る人はかなり少ないようである。

P & B Rというシステム自体の認知度はあまり高いことから、まずシステムの理解をしてもらう必要がある。観光マイカーの属性分析の結果、ほとんどの人は複数人数で訪れていることがわかり、同乗者が認知・理解しやすいような情報提供手段（PRチラシなど）に有効性が高いと考えられる。また、SA、PAにおいて車を止めて読むことができるPR方法も効果的と思われる。

5. 情報提供のターゲット

どのような人を情報提供の主な対象にするかを絞ることによって、情報提供の効率が向上すると考えられるため、ここではそのターゲットについて分析する。

図-12、図-13は、観光客(兼六駐車場の利用者)の

属性を変数として数量化理論Ⅲ類による分析を行い、その結果を重み付けすることにより、クラスタ分析を行って得たデンドログラムである。それぞれ「次回金沢訪問時のP & B Rシステムの利用意向」、ならびに「P & B Rシステム専用循環バスについての情報提供の必要性」からの距離を表している。観光客の属性としては、①これまでの金沢訪問回数、②金沢西・東ICの利用状況、③旅行の日程、④マイカーの種類、⑤マイカーの乗車人員構成、⑥アンケート用紙の配布時刻(金沢到着時刻)、をとっている。デンドログラムを比較すると、その形がよく似ていることがわかる。

またこれと同じ属性変数を説明変数として数量化理論Ⅱ類を用いて分析したものが図-14であり、外的基準に「次回金沢訪問時のP & B Rシステムの利用意向」をとっている。カテゴリーウェイトが正の値を示しているものが外的基準に対し「次回P & B Rシステムを利用したい」ことを表している。「旅行日程一日帰り」「金沢訪問回数一はじめて」「配布時刻一午

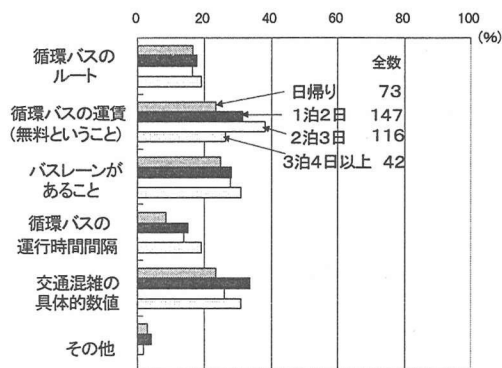


図-15 提供してほしい情報(P & B R利用者)

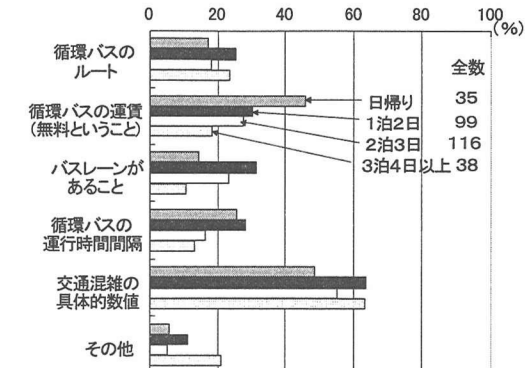


図-16 提供してほしい情報(兼六駐車場利用者)

後」で大きな正のカテゴリーウエイトが表れている。この分析では相関係数が低く、あまり明確なことは言えないが、大まかな傾向をつかむために数量化理論Ⅱ類による分析を行った。

つぎに、今回の旅行の日程別に集計したものを図-15、図-16に示す。

提供してほしい情報の種類として、5種類の情報を挙げ回答(複数回答可)してもらった。「循環バスのルート」、運行管理費のほかにバスの運賃がかからないことを知らせるための「循環バスの運賃(無料ということ)」、バスレーンがあることにより渋滞の影響をあまり受けないことを知らせる「バスレーンがあること」、「循環バスの運行時間間隔」、以上の4つは循環バスについての情報である。また、市内の交通混雑状況を知らせる「交通混雑の具体的な数値」も選択肢に加えている。

図-15、図-16より、兼六駐車場の利用者は旅行日程が短い人ほど循環バスあるいはバスレーンに関する情報を必要としているのに対し、P & B Rシステムの利用者は逆に旅行日程が長い人の方がそれらの情報を必要としている。これは、P & B Rシステムは当日金沢に宿泊しない人にとって都合のよいシステムであり、兼六駐車場の利用者(P & B Rシステム非利用者)で旅行日程の短い人に、システムに興味があったが、どのようなものかわからなかったため利用を見合わせた、という人が多かったものと考えられる。

これらの分析結果と図-6から判断すると、特に次のような観光客に情報提供を行うことが効果的と考えられる。

(1) 日帰りの人

(2) マイカーの乗車人員数の多い人

(3) 金沢西ICまたは東ICを利用しなかった人

(4) 午後に金沢市に到着した人

すなわち、現在行っている情報提供に加え、上記の観光客をターゲットとした情報提供をすることが有効であろう。

6. 情報提供の内容からの誘導

観光客はその土地に不慣れな人が多く、交通渋滞状況や駐車場待ち時間など多くの交通情報を必要としていると思われる。観光客が必要な情報は、そのときの交通状況、観光客各々の属性などにより異なると思われるため、ここではP & B Rシステムの利用・非利用別に、また利用時間帯別などにより、提供してほしい情報の内容について分析する。

図-17、図-18はP & B Rシステム実施の日別に、またIC利用・非利用別に、また図-19は次回の金沢訪問時のP & B Rシステムの利用意向別に、「提供してほしい情報」について集計したものである。

観光客は、P & B Rシステムの運行管理費については、1000円という金額を知ることができたが、システムバスの運賃がかかるかどうかについては今回の情報提供に関しては不明であったようである。これらのことから、以下のような特徴が挙げられる。

兼六駐車場の利用者に関しては、全体的に「4日」の方が回答数が多く、多くの情報が必要とされていたことがわかる。これは4日の方が交通量が多かったため、観光地へのアクセスに対する不安度が高かったためと考えられる。

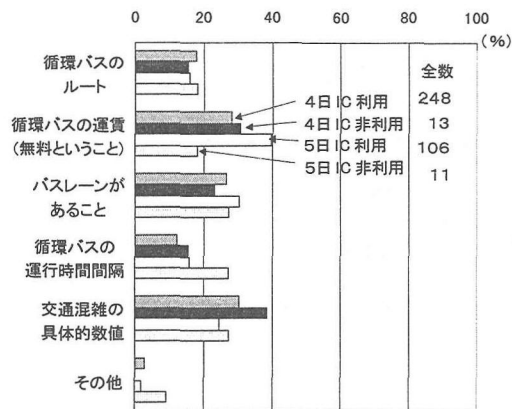


図-17 提供してほしい情報(P & B R利用者)

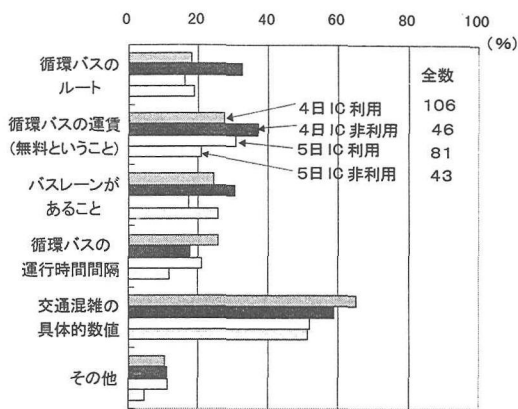


図-18 提供してほしい情報(兼六駐車場利用者)

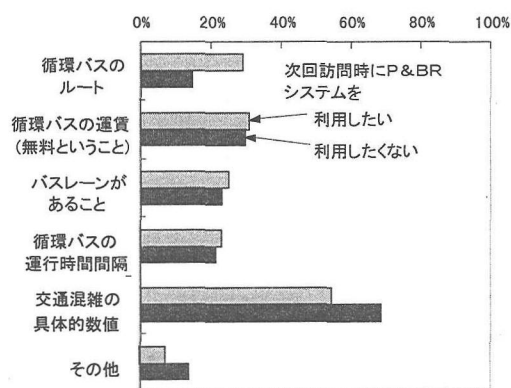


図-19 提供してほしい情報(兼六駐車場利用者)

兼六駐車場の利用者は「交通混雑の具体的な数値」を知りたいという人が特に多かったのに対し、P & B Rシステムの利用者は「交通混雑の具体的な数値」を知りたいという人と「循環バスの運賃(無料ということ)」や「バスレーンがあること」を知りたいという人が同程度の人数であった。

情報の内容からのP & B Rシステムへの誘導策についてまとめると次のようになる。

兼六駐車場の利用者(P & B R非利用者)は、交通混雑の具体的な数値を知りたいという人が多いことから、交通混雑の情報とP & B Rシステムを利用することのメリットを同時に提供することにより、P & B R利用への誘導が促進されるのではないかと考えられる。

兼六駐車場の利用者で、P & B Rシステムの循環バスについての各情報を知りたいという人が20%前後存在することから、循環バスについてのそれぞれの情報

とともにP & B Rシステムを利用することによって利用者が享受できるメリットについてもPRすることが有効であると考えられる。

7. まとめ

GWにはどこの観光都市においても交通需要が多く、特に鉄道等のマストラが発達していない中小都市においては交通手段としてマイカーが選択されることが多く、渋滞の発生は免れないような状況にある。しかも観光都市における行楽期の渋滞は終日続くこともあり、都市としての機能をマヒさせる可能性も非常に高い。

本研究より、観光客の属性、交通状況などにより提供してほしい情報の内容が異なることがわかった。また、観光地には特有の交通特性があり、それをうまく利用することが観光地における渋滞対策に役立つと同時に旅行者の快適度を向上させ、観光地としての魅力を高めることにつながるものと考えられる。観光地における交通情報の提供は、これらを実現するための方法の一つであり、P & B Rシステムへの効果的な誘導方法の検討や観光客がより快適に旅行できるようにするための方法の検討がこれから非常に重要になってくるものと考えられる。

一般に、P & B Rシステムの利用者は、時間的・経済的成本や利便性などを個人的な立場から考え、その人にとって最も効用の高い交通手段を選択するものと考えられる。しかし、P & B Rシステムはマイカー利用者にとって、必ずしも有効であると感じられるわけではない。なぜなら、交通渋滞が発生していない場

合には、所要時間についてのメリットもない場合があるからである。そのため、その誘導には単に情報を提供するだけではなく、この施策の社会的意義やその効果についても明確に示すことにより、マイカー利用者の理解を得るようにする必要があると考えられる。現在の情報提供システムにおいては、走行中の自動車に提供できる内容は、交通流の妨げにならないよう、また安全性から考えて、多くの情報を一度に提供することは難しい状況にある。そのため、SA・PAにおいてのPRや、旅行雑誌、あるいはインターネットなど出発前に、また観光地到着前にP&BRシステムの実施をを認知(理解)させる情報提供を併せて行うこともこれからの情報提供方法として有効ではないだろうか。

今後の課題としては、情報を提供する位置、手段、情報の内容と質(信頼性)の違いによる情報提供効果の大きさについて分析する必要があると考えている。

謝辞

本研究を行うにあたり、アンケート調査実施の協力ならびにP&BRシステムや駐車場に関する資料の提供をいただいたP&BRシステム実行委員会の方々に深く感謝いたします。

参考文献

- 1) 西岡誠治, 森地茂, 広島康祐; 観光地におけるP&BRシステムに関する研究, 交通工学, Vol. 30, No. 4, pp. 27-39, 1995
- 2) 室町泰徳, 原田昇, 太田勝敏; 駐車場案内システムの導入を中心とした駐車政策のモデル分析手法に関する研究, 土木計画学研究・論文集, No. 12, pp. 527-537, 1995年
- 3) 朝倉康夫, 柏谷増男, 坂本志郎; ネットワーク上での駐車場選択シミュレーションモデル, 土木計画学研究・論文集, No. 12, pp. 621-631, 1995年
- 4) 本橋稔, 永井護; 観光地における駐車場の有効利用政策の評価方法に関する研究, 土木計画学研究・論文集, No. 13, pp. 517-524, 1996年
- 5) 古屋秀樹, 西井和夫, 花岡利幸; 観光地における交通需要管理の基本的課題: 富士スバルラインP&BRの事例を踏まえて, 土木計画学研究講演集, No. 18(2), pp. 589-592, 1995
- 6) 湯沢昭, 須田熙; 冬期観光交通による交通渋滞対策としてのP&BRの適用可能性, 土木計画学研究・論文集, No. 13, pp. 949-955, 1996
- 7) 渡辺新三, 松井寛; 名古屋周辺部におけるパークアンド用駐車場計画のための調査研究, 都市計画, 86号, pp. 19-29, 1976

観光地におけるP&BR実施時の情報提供に関する研究

—金沢市における事例研究—

高山純一、横山寛、永田恭裕、川上光彦

近年、通勤時の交通需要管理施策(TDM)だけでなく観光期のTDMが注目されてきている。金沢市ではGWにP&BRシステムを実施しており、施策実施前に比べ所要時間が減少するなどの効果が現れている。本研究ではこのP&BRシステムをさらに多くの観光客に利用してもらうために情報提供に着目し、特に情報の提供手段、情報の内容、情報提供のターゲットについて分析するとともに、どのようにP&BRシステムに誘導するのがよいか検討している。

分析手法は、アンケート調査結果をもとに、クロス集計、P&BRシステム利用意向を外的基準とした数量化理論Ⅱ類などを用いている。

A Study on Providing Traffic Information for Park and Bus-Ride System in Scenic Areas

—A Case Study in Kanazawa City—

Jun-ichi TAKAYAMA, Hiroshi YOKOYAMA, Yasuhiro NAGATA and Mitsuhiro KAWAKAMI

In recent years they study on Transportation Demand Management not only for commuting but also in scenic areas. In Kanazawa city Park and Bus-Ride System is carried out in a succession of holiday beginning of May.

Introducing this system make modify traffic congestion and reduce travel time. We studied on providing traffic information for increasing to Park and Bus-Ride System user in scenic area, especially we paid attention to the method of providing information, type of information and the object of providing.

We analized the relation between the user generic character and using this system using by cross tabulation and quantification theory II .
