

# 大分県内のバイクツーリング休憩スポットの施設およびコース周辺道路の特性に関する研究

日本文理大学 学生会員 ○釘宮 斗弥  
正会員 中西 章敦

## 1.はじめに

近年バイクを趣味や交通の手段として利用する人が警察庁の運転免許統計<sup>1)</sup>により増加傾向にある。バイクツーリング休憩スポットの利用客を増加させることができれば、各ツーリング休憩スポット周辺の地域活性化<sup>2,3)</sup>につながることも考えられている。

本研究では大分県内の各ツーリング休憩スポットと大分県大在駅を出発地点とする代表的なコースを対象に調査を行い、休憩スポットの施設や道路事情を明らかにすることを目的とする。

## 2.研究方法

研究対象は、大分県内の各ツーリング休憩スポットと大分県の大在駅から各ツーリング休憩スポットに向かうまでの代表的なコースとする。各ツーリング休憩スポットの選出は大分県に住むバイク利用者30人にヒアリングを行い選出した18地点とした。

選出した18地点を対象に、各ツーリングスポット内の施設と代表コースの道路に数量化Ⅲ類分析を行い、クラスター分析から各ツーリングスポットを分類した。

## 3.結果と考察

### (1) 数量化Ⅲ類による分析

サンプルは選出した18地点とする。アイテムは施設の充実度と道路の充実度の13の観点からカテゴリーは25とした。数量化Ⅲ類分析を行った第1軸、第2軸のカテゴリースコアを表-1に示す。

軸の解釈として、第1軸については、椅子、日陰、自動販売機がないと負の値が大きくなり、自動販売機、喫煙所、食べ物、休憩用の机があると正の値が大きくなることから、第1軸は<コースに休憩用の施設が多く整っているツーリング休憩スポットの充実度を表す軸>であり、カテゴリースコアが正の値を示すほど施設が整っているといえる。

第2軸については、沿岸部以外で、国道沿線以外の道路を含み、連続するカーブを有し、50km以上の長距離のコースの場合に負の値が大きくなり、沿岸部で、50km未満の短距離のコースの場合に正の

値が大きくなることから、第2軸は、<コースの特徴を表す軸>であり、カテゴリースコアが負の値を示すと長距離や連続するカーブで充実感を得るコース、正の値を示すと沿岸部を短距離走行し短時間で楽しむコースであるといえる。

表-1 数量化Ⅲ類分析カテゴリースコア

カテゴリー	1軸	2軸
自動販売機 有	1.20	-0.06
自動販売機 無	-1.84	0.06
喫煙所 有	1.99	-1.06
喫煙所 無	-0.97	0.51
沿岸部	-0.40	2.07
沿岸部以外	0.35	-1.68
記念に写真が撮れる看板 有	0.68	-0.88
記念に写真が撮れる看板 無	-1.03	1.36
食べもの 有	1.40	-0.83
食べもの 無	-1.37	0.81
椅子 有	0.42	0.40
椅子 無し	-2.00	-2.07
休憩用の机 有	1.17	0.76
休憩用の机 無	-0.91	-0.63
国道沿い	1.18	0.90
国道沿い以外	-0.43	-0.36
日陰 有	0.59	0.54
日陰 無し	-1.98	-1.95
門 有	1.90	0.84
門 無し	-0.71	-0.34
信号の平均距離が1.0km以上	-0.21	-0.07
信号の平均距離が0.5km未満	-0.51	0.69
コース距離が50km以上	0.03	-1.08
コース距離が50km未満	0.38	3.19
カーブ数(5連続以上)5個以上	-0.03	-0.46

### (2) クラスタ分析と各クラスターの特性

数量化Ⅲ類の結果を用いて ward 法によるクラスター分析を行い、得た樹形図を図-1に示す。結果として4個のクラスターを採用した。

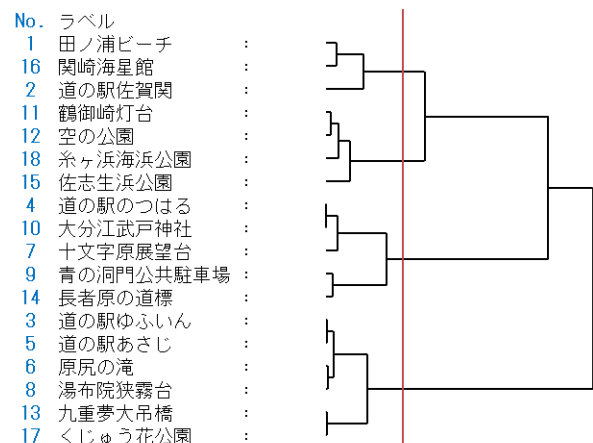


図-1 クラスタ分析による樹形図

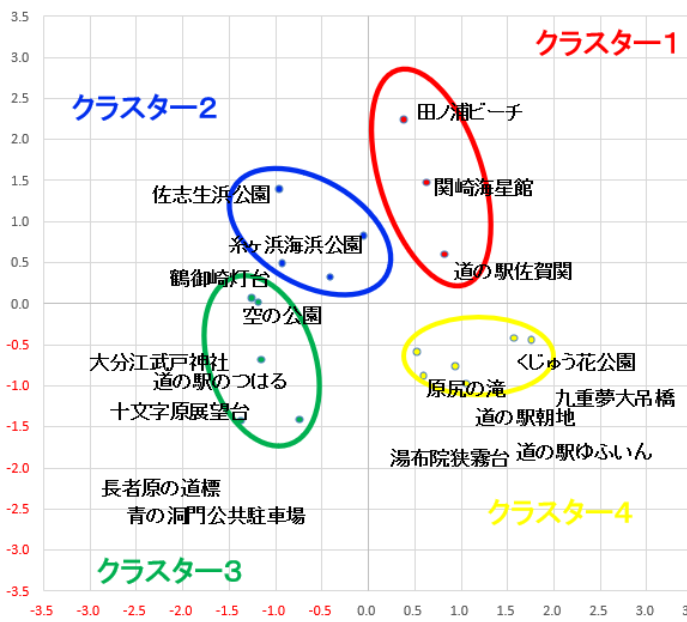


図-2 第1-2軸サンプルスコアプロット図

分類したクラスターを元に作成した第1軸、第2軸のサンプルスコアのプロット図を図-2に示す。4つのクラスターをそれぞれクラスター1～4とする。それぞれの代表的なツーリング休憩スポットの写真を写真1～4に示す。

クラスター1に属するコースと休憩スポットは、沿岸部で短距離のコースであり、自販機や椅子、日陰等休憩施設が充実している。

クラスター2に属するコースと休憩スポットは、沿岸部で短距離のコースであり、何らかの施設はあるが充実していないコースがメインである。

クラスター3に属するコースと休憩スポットは、施設が少なくカーブが多い長距離なコースである。

クラスター4に属するコースと休憩スポットは、沿岸部以外で長距離のコースであつが、自販機、椅子、日陰等の充実した休憩施設がある。



写真-1 クラスター1：田ノ浦ビーチ



写真-2 クラスター2：佐志生浜公園



写真-3 クラスター3：長者原の道標



写真-4 クラスター4：道の駅朝地

#### 4. 結論と今後の課題

分析結果から4つのクラスターに分類することができ、それぞれのクラスターの特徴を明らかにした。今後の課題として、バイクツーリング休憩スポット周辺の道路線形等の特徴を明らかにし、その特徴も考慮した分類を行う必要がある。

#### 参考文献

- 1) 警察庁：運転免許統計令和3年版，2022.4
- 2) 赤沢克洋，古安理英子：道の駅による地域活性効果の規定要因に関する定量分析，地域活性学会編8 134-143，2017
- 3) 平出純一：「道の駅」と地域づくり，日本道路協会，22-24，1999-02