

熊本県観光道路のドライブ時における道路景観の評価に関する研究

日本文理大学 学生会員 ○平井 伸之
正会員 中西 章敦

1.はじめに

近年、コロナ禍の影響で自動車の利用者が増加傾向にある。市場調査会社であるJ.D.パワーが行った「コロナ禍でのカーライフやクルマの意向」に関するアンケート調査によると、若い世代での自動車の利用者が増加傾向にあることがわかっている¹⁾。

我が国では、美しい国づくり政策大綱の策定や景観緑三法の公布などにより、景観に配慮した整備が進められている。美しい国づくり政策大綱では、地域の個性ある美しさを重視することが重要であり、地域住民だけではなく、そこを訪れる人々の評価も踏まえることでより確かなものとなるということを基本的な考え方としている²⁾。景観の評価手法は評価尺度を用いる選択法やSD法、評価尺度を用いない想起法などがあるが、被評価景観としてドライブ時の景観について対象としているものは多くないのが現状である。景観は静止した視点から対象を捉えるシーン景観と、移動する視点から対象を捉えるシーケンス景観の2つに分類されるが、シーケンス景観は訪れた観光客の地域に対するイメージの形成に大きく影響を及ぼすといわれている³⁾。既往研究では動画やCGアニメーションを用いてシーケンス景観を定性的に評価する研究が報告されている⁴⁾。

本研究では、ドライブ時の道路景観を若い世代の人々がどのように捉えて評価しているのかを明らかにすることを目的とする。

2.研究対象とするフィールド

研究対象とする道路はドライブ時の景観を想定しているため観光道路とした。本研究において観光道路とは、俗称があり周辺に観光地のある道路と定義し、図-1に示す6カ所の観光道路を選定した。やまなみハイウェイは大分県にも跨がる道路であるが、本研究では阿蘇市内の区間を対象とし、熊本県の観光道路として選定した。

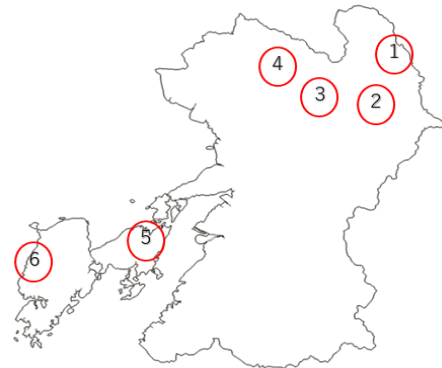


図-1 研究対象道路(番号は表-1と対応)

3.研究方法

対象ルートのドライブ時の景観の撮影を行った。撮影にはiPhoneを使用し、カメラのフレームレートは画質を考慮して30fpsとした。iPhoneを助手席ダッシュボードにホルダーで固定し、前方車両との距離を十分にとり、法定速度である時速40～60kmで撮影を行った。表-1に示す観光地を目的地と設定し、目的地までの両側から15kmを各ルートの撮影区間とした。撮影は晴天日の午前10時から12時までとした。天草パールラインは全長が20km程しかなく片側からのみのアプローチのため片側からのみの撮影とした。撮影した11つの動画を被験者に見せ、アンケート調査を行った。自由記述についてはテキストマイニングを行い、被験者が評価する際の評価基準を明らかにした。テキストマイニングにはKH Coder⁵⁾を用いた。被験者は、若い世代での自動車の利用者を想定し、20代男女の21名とした。

表-1 各道路の俗称と目的地とする観光地

| 番号 | 俗称 | 観光地 |
|----|------------|-------------|
| 1 | やまなみハイウェイ | 城山展望所 |
| 2 | ミルクロード | 大観峰展望所 |
| 3 | 阿蘇パノラマライン | 草千里ヶ浜 |
| 4 | 菊池阿蘇スカイライン | 菊池溪谷 |
| 5 | 天草パールライン | 海中水族館シードーナツ |
| 6 | サンセットライン | 鬼海ヶ浦展望所 |

4. 結果と考察

各動画の道路景観の快適さを5段階で評価させ、視聴した道路にドライブに行きたいと思うかとその理由を記述させた。各道路の項目ごとの平均を表-2に示す。最も評価の高い道路景観は阿蘇パノラマライン2となった。快適性の5段階評価では開放感が最も評価が高く、他道路の平均と比較すると安心感以外の全ての項目で最も高い評価となった。最も評価の低い道路景観は菊池阿蘇スカイライン1となり、同様に開放感の項目で最も評価が低い。他道路の平均と比較すると安心感と調和以外の全ての項目で最も低い評価となった。

表-2 各道路の項目別5段階評価の平均

| 道路 | 項目 | 道路景観の快適さの5段階評価平均 | | | | | |
|---------|----|------------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| | | 楽しさ | 安心感 | 開放感 | 印象的 | 調和 | 総合 |
| サンセット1 | | 3.5 | 3.3 | 3.9 | 3.5 | 3.2 | 3.5 |
| サンセット2 | | 2.8 | 2 | 2.3 | 2.4 | 3 | 2.5 |
| ミルクロード1 | | 3.2 | 3.8 | 3.7 | 3.1 | 3.3 | 3.4 |
| ミルクロード2 | | 2.7 | 3 | 3.6 | 2.6 | 3.1 | 3 |
| やまなみ1 | | 3.1 | 3 | 3 | 3 | 3.3 | 3.1 |
| やまなみ2 | | 2.6 | 2.8 | 2.1 | 2.6 | 2.6 | 2.6 |
| 阿蘇パノラマ1 | | 3.6 | 3.2 | 3.8 | 3.5 | 3.3 | 3.5 |
| 阿蘇パノラマ2 | | 3.9 | 3.3 | 4.1 | 3.8 | 3.7 | 3.8 |
| 菊池阿蘇1 | | 2.5 | 2.3 | 2 | 2.4 | 3 | 2.4 |
| 菊池阿蘇2 | | 2.7 | 3 | 2.4 | 2.5 | 3 | 2.7 |
| 天草パール | | 3.4 | 3.5 | 3.3 | 3.2 | 3 | 3.3 |

平均点で最高の阿蘇パノラマライン2と最低の菊池阿蘇スカイライン1において、動画を視聴後にドライブに行きたいと思うかのアンケート結果を図-2に示す。両道路の行きたいと思う人と行きたいと思わない人の数が対称的な結果となった。

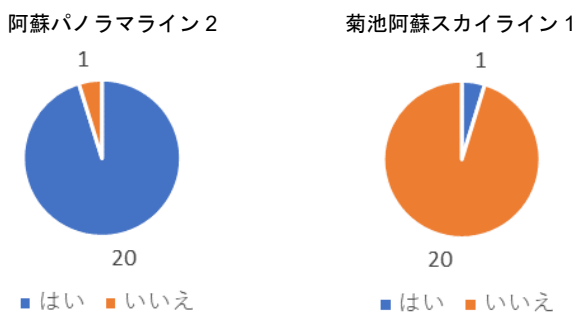


図-2 ドライブに行きたいと思うかについての結果

ドライブに行きたいかについての理由を自由記述で回答させ、テキストマイニングで得た頻出語の上

位10単語を表-3に示す。評価の高かった阿蘇パノラマライン2は開放、山、開けるなどの頻出語から開放的要素が高く評価されていると考えられる。評価の低かった菊池阿蘇スカイライン1は道、ガタガタ、狭い、などの頻出語から道路の状態や広さが関係していることが考えられる。

表-3 自由記述内の頻出語句

| 阿蘇パノラマライン2 | | 菊池阿蘇スカイライン1 | |
|------------|---|-------------|---|
| 景色 | 9 | ない | 9 |
| 開放 | 5 | 道 | 7 |
| 山 | 5 | あまり | 4 |
| ある | 5 | ある | 4 |
| 綺麗 | 3 | 悪い | 4 |
| する | 3 | 景観 | 4 |
| 良い | 3 | ガタガタ | 3 |
| 見える | 3 | 道路 | 3 |
| いい | 3 | 狭い | 2 |
| 開ける | 2 | 空 | 2 |

5. 結論と今後の課題

本研究で観光道路における道路景観の評価が開放感や道路の状態などの要素で大きく差が出ることが明らかになった。

今回の研究ではドライブ時を想定したことにより運転者目線である前方のみの動画となったため、左右の景観も含めた撮影を行うことが必要であると考えられる。研究方法の改善と詳細な道路の分析をし、20代の若い世代のみではなく幅広い世代で実験を行うことが今後の課題である。

参考文献

- 1) J.D.パワー：「コロナ禍でのカーライフやクルマの意向」に関するアンケート、グーネットマガジン、2021
- 2) 国土交通省：美しい国づくり政策大綱 2003. 7
- 3) (財)道路環境研究所・道路景観研究会編著：道路のデザイン-道路デザイン(案)とその解説、大成出版社、2005.
- 4) 星子隆、齋藤潮、岡田一天、：沖縄自動車道のシークエンス景観構造に関する研究、景観・デザイン研究論文集、No.779, pp.88-94, 2005
- 5) 樋口耕一：社会調査のための計量テキスト分析 内容分析の継承と発展を目指して、ナカニシヤ出版、2014.