

IV-57 観光を考慮した道路計画に関する一考察

株式会社 コサカ技研 正 員 ○佐藤 陽
八戸工業大学 正 員 長谷川 明
株式会社 コサカ技研 正 員 淵沢 智秀

1.はじめに

これまで、道路のルート選定は、経済性や技術的な評価を主とした計画が行われてきた。しかし、観光道路としての評価という視点からのルート選定については、それほど明確化されていない。

本文では、ある地域をモデルに、道路利用の現状や、将来の発展動向、観光資源等を整理したうえで、観光を考慮したルートの選定を行い、主に、ルート案と観光資源の関連性に着目して、それらの問題点について考察を行った。

2.モデル地区の概要と道路計画

2.1 モデル地区の概要

モデル地区の概要は、図-1 に示すように、現道の北側には A,B 集落、南側には展望台、観光物産センター、牧場、さらに南側には湖が位置する地区である。また、地形的特長として、湖岸と牧場との高低差が約 40m と丘陵地形を示している。現道は、主要幹線として、産業道路、生活道路として利用されているが、最小曲線半径 $R \approx 40\text{m}$ 、縦断勾配 $I \approx 10\%$ であり、平面および縦断線形が悪く、交通の円滑化、冬季交通の確保等の点から、新たな道路計画が検討される地域である。

2.2 道路計画の設計条件

ルート選定の設計条件は、道路区分 3 種 2 級、設計速度 60km/h、最小曲線半径 $R=150\text{m}$ 、最急縦断勾配 $i=4\%$ 、計画交通量 4200 台/日とした。

2.3 観光資源の整理

モデル地区の観光資源は、写真-1 に示すような自然景観等が挙げられ、表-1 に、モデル地区の観光資源について整理を行った。自然景観についてはⅠ、観光拠点となる既設施設、特産物についてはⅡ、構造物等によって景観性を造ることが出来る資源についてはⅢ、として整理した。

表-1 モデル地区の観光資源一覧

項 目	分 類	項 目
Ⅰ		湖 牧場
Ⅱ		観光物産センター 展望台 湖からの水産物
Ⅲ		人工建築物 (橋梁、トンネル)

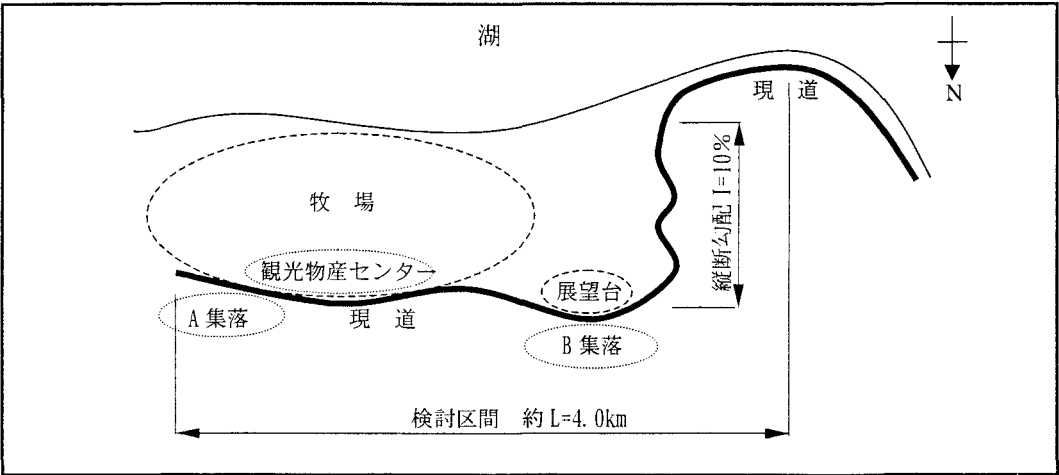


図-1 モデル地区の概要図

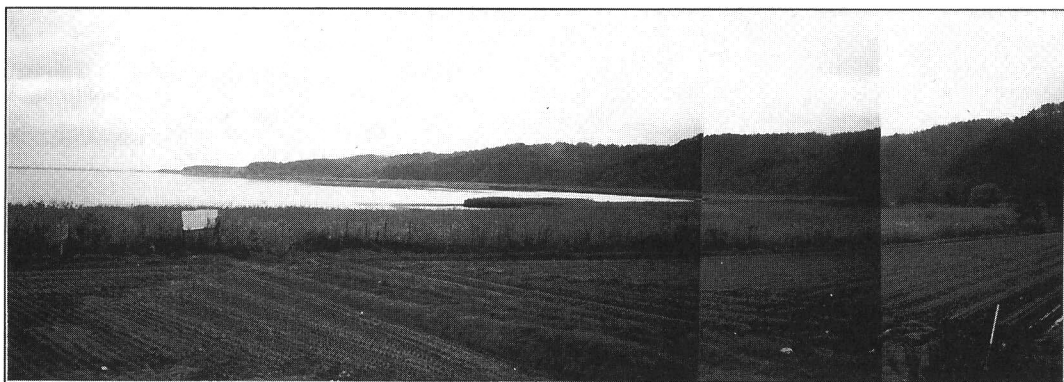


写真-1 モデル地区全景図

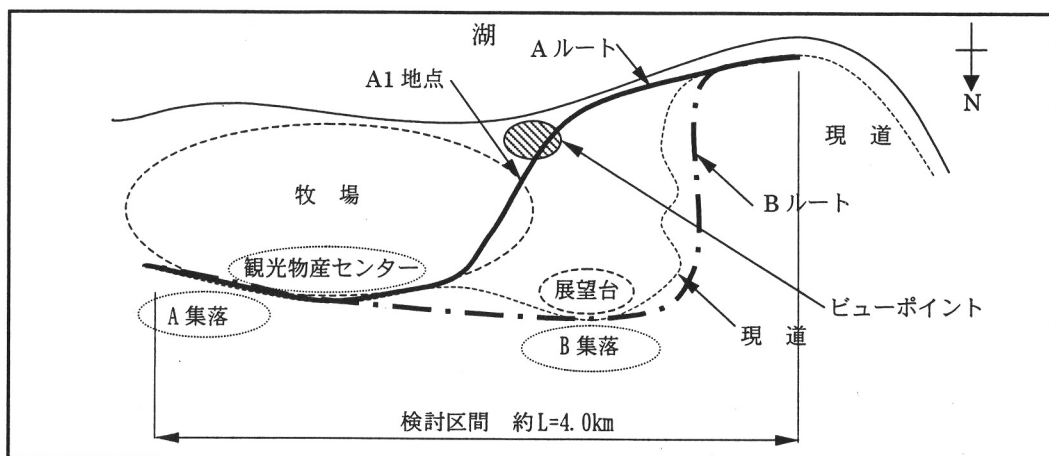


図-2 ルート選定図

3. 計画ルート案の評価

図-2 に計画ルート案を示す。A ルートは、湖岸側から牧場内を通過し、観光物産センターにアクセスするルートである。また、ルート中間の A1 地点には、地形上の制約から橋梁(L=200m)が想定される。したがって、この橋梁設計の際は、周辺の景観と調和したデザインが要求され、観光のポイントの一つとなり得る。さらに、湖を展望できるビューポイントを設置することで、観光客の利便を図ることができ、表-1 の観光資源Ⅰ,Ⅱ,Ⅲを考慮したルート案になる。

一方、B ルートは、従来型のルート選定案で、現道を重視し、展望台、観光物産センターにアクセスするルートで、観光資源Ⅱを考慮した案となる。

以上、A ルートは B ルートに比べ、観光資源を有効に利用できる利点を持っている。ただし、これらのルート案は、産業道路、生活道路、観光道路の要素が複合された状態で利用されると予測されるため、道路構造(設計速度、幅員等)の検討、また、地形条件から、大きなり面(切土・盛土)が発生するため、自然環境への配慮が必要である。

4. まとめ 以上のことをまとめると、次のようになる。

- (1) A ルートは B ルートに比べ、観光資源を有効に利用できる。
- (2) 設計速度、幅員等の道路構造上の検討、および自然環境への配慮が必要となる。

今回は、特に観光道路の道路機能に着目してルート選定を行ったが、経済性や自然環境の保全等の整理も重要な要素と考えられる。したがって、これらの要素を定量的に比較検討する手法の開発が今後の課題である。