

## 高速道路と観光活動

—— 高速道路における観光目的交通の実態と高速道路が  
観光活動に及ぼしつつある影響 ——

村上 龍一\*

観光レクリエーション活動の自動車化が進展するなかで、高速道路は同活動に大きな影響を及ぼしつつある。その影響の実態を、「全国道路交通情勢調査」、「サービスエリアにおけるアンケート調査」等に基づく観光目的での高速道路の利用状況の分析、および高速道路が沿線地域に及ぼしている影響に関する諸調査に基づく高速道路の観光活動、地域の観光開発へのインパクトの把握を通じて明らかにした。

### Expressways and Sightseeing Activities

— *The Actual Conditions of Sightseeing-oriented Transportation on the Express ways and Effects on Sightseeing Activities Produced by Expressways* —

Ryuichi MURAKAMI\*

Expressways exert a great influence in the development of motorization of sightseeing recreational activities. The actual influences are pointed-up here through the analysis of actual expressway utilization for the purpose of sightseeing based on the “Nationwide Survey of Road Traffic,” and the “Questionnaire Distributed at Expressway Service Areas,” etc., and by grasping the impact of expressway on sightseeing activities or regional tourist developments on the basis of various surveys of the expressways’ influences upon the areas along them.

#### 1 はじめに

昭和55年12月末現在、わが国の高速道路は全体計画の3分の1強にあたる2,792km(19路線)が開通しており、2,623km(18路線)が建設中である。昭和54年度の高速道路の総利用台数は約435百万台、1日当り119万台で、自動車保有台数との関係でみると1台当り年に12回、1日当り30台に1台の割合で高速道路が利用されたことになる。

高速道路利用の経済的側面を貨物輸送という点からみてみると、国内総貨物輸送トン数の約6.9%(距離を加味したトンキロベースでは7.5%)、また、そのうち自動車で運ばれているものの7.8%(トンキロベースでは19.5%)が高速道路を利用している\*\*。

本稿では、このようにわれわれの経済活動、日常生活に大きな影響を及ぼしつつある高速道路が、観光活動に与えている影響に焦点をあててみたいと思う。

#### 2. 観光レクリエーション活動における自動車の役割

近年におけるレクリエーション需要の急増の要因の一つとして、モータリゼーション、モビリティの増大が挙げられる。自動車の所有は生活行動に機動性を与え、生活行動圏の広域化をもたらし、必然的に観光レクリエーション活動の増大と広域化をもたらした。このようなモータリゼーションの進行は、所得の増大、人々の意識の変化に基づくものであるが、その過程で果たした高速道路の役割は極めて大きいものがある。

わが国における乗用車時代は、まさに高速道路時代の幕開けとともに始まったといえる。高速道路の存在が乗用車の性能、安全性向上の原動力になり、また、人々は高速道路によってドライブの快適さを

\*\*「貨物輸送の実態及び沿線輸送企業の高速度道路利用状況調査」(54年2月)、日本道路公団  
52年当時の供用延長は約2,200kmであったから、最近ではこの比率はもっと高まっていると思われる。これについては、現在進められている55年全国交通情勢調査の分析により明らかにする予定。

\* 日本道路公団審議室主幹  
Deputy Head, Economic Research Section, Economic and Management Research Office, Japan Highway Public Cooperation 原稿受理 昭和56年3月27日

知ったといっても過言ではないと思う。Fig. 1は昭和35年以降の交通機関別の利用者の推移をみたものであるが、昭和40年代前半の高速道路時代の幕開けとともに、自動車の利用が急増していることがわかる。

観光レクリエーション活動が急増したもう一つの要因は、市街地の高密度化と居住環境の悪化である。都市への急速な人口集中によって、身近にあった周辺の緑地やレクリエーション空間が宅地化の波に蚕蝕され、また、都市内にあった宅地内緑地も宅地の細分化によって失われてきた。そういう状況の中であって、自動車は随時性、広域性などの優れた特性を持っているが故に、自らの居住空間におけるレクリエーション環境の欠落を埋めるための、都市近郊レクリエーション資源と居住地との結合手段として

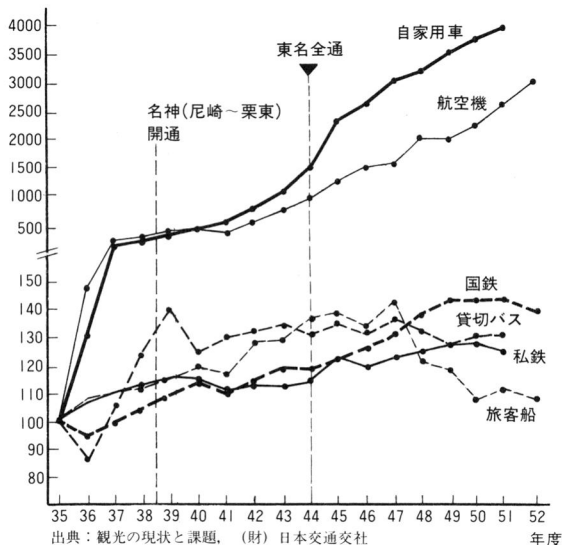


Fig. 1 各交通機関利用者数の推移(昭和35年度=100)  
Trend of number of tourists by modes of transportation

Table 1 宿泊観光旅行の利用交通機関の推移(複数回答)  
Mode of transportation used for over night trip (%)

交通機関	調査年	41年	45年	49年	53年
鉄 道		66.6	59.5	60.4	48.1
バ ス		44.0	36.3	40.2	36.1
自 家 用 車		10.8	18.9	28.7	37.7
営 業 車		1.9	2.5	11.3	12.2
飛 行 機		1.7	5.3	3.7	7.1
船 舶		14.3	8.1	10.8	7.1
そ の 他・忘 れ た		-	0.4	1.2	1.7

注) 49年、53年の鉄道は(国鉄+私鉄)、バスは(路線バス+貸切りバス)、営業車は(レンタカー+タクシー・ハイヤー)をまとめた。  
出典: 観光の実態と志向(53年度), (社)日本観光協会

利用されているといえよう。

それでは、観光レクリエーション活動における自動車の役割を、いくつかの視点から具体的にみてみよう。

2-1 観光活動における利用交通機関

観光レクリエーション活動において利用されている交通機関についてみると、自家用車の利用が増加し、鉄道のシェアは減少してきている(Table 1)。

また、宿泊、日帰り別に利用交通機関をみてみると、いずれも自家用車が高い比率を示しているが、特に日帰りにおいては自家用車が64.6%と2位以下を大きく引き離している(Fig. 2)。「観光の実態と志向」(55年度)によれば、国民1人当りの観光レクリエーション活動の回数は、宿泊が1.0回/年、日帰りが1.63回/年であるから、全観光レクリエーション活動のうち約5割強は自家用車と関係があるといえる。

2-2 自家用車の保有と観光活動

宿泊観光旅行とマイカー保有の関係を見ると、マイカー保有者の方が参加率、参加回数とも多くなっている(Table 2)。両グループとも第2次石油シ

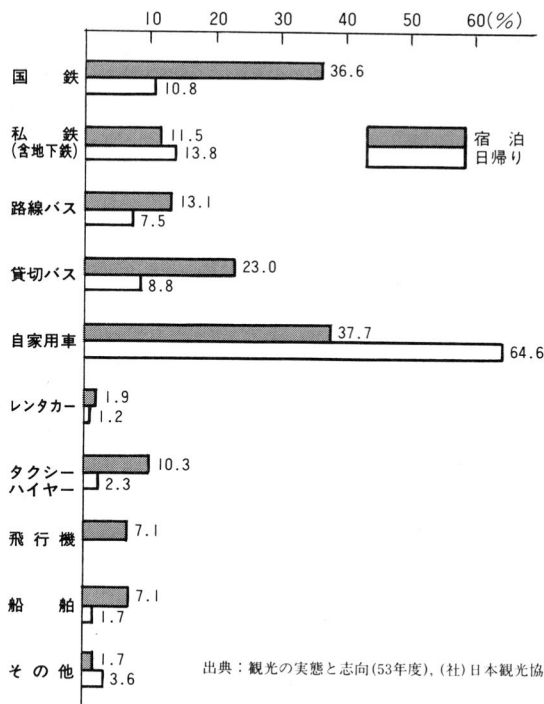


Fig. 2 観光旅行の利用交通機関(複数回答)  
Modes of transportation used on trips

出典: 観光の実態と志向(53年度), (社)日本観光協会

\* 観光活動における交通機関のうち自家用車の関与する割合  
 $(1.0 \times 0.377 + 1.63 \times 0.646) \div 2.63 = 0.544$

ックの影響もあって、活動水準は51年から53年にかけて低下しているが、両グループの活動水準の格差(保有者を100とした場合の非保有者の指数)は、参加率では87から75へ、参加回数では81から74へと開いている。

ただし平均宿泊日数では、逆にマイカー保有者の方が短くなっており、しかも51年から53年にかけてのマイカー保有者の平均宿泊日数の低下が著しい。すなわち、マイカー保有者は短い日数の宿泊観光を回数多く行っているといえる。

同様に日帰り観光旅行とマイカー保有の関係を見ると、保有世帯の参加率は46%、平均参加回数は、1.42回であるのに対して、非保有世帯のそれは34.2

1)<sup>1)</sup> %、0.97回となっており、マイカー保有者の活動水準が圧倒的に高くなっている。

### 2-3 観光旅行の同行者と利用交通機関

宿泊観光旅行の同行者の推移をみると、家族、友人知人等の小グループを単位とするものが増えてきており、団体旅行の比率は減少傾向にある(Fig. 3)。また、これらの小集団を単位とする観光旅行においては、乗用車の利用率が極めて高い。

すなわち、乗用車による宿泊旅行は、家族の場合が54.6%、友人・知人の場合が42.5%となっており、日帰りの場合はそれぞれ75.3%、69.3%と圧倒的に乗用車が多い。小グループによる旅行の増大は、モータリゼーションの進展と、人々の意識や価値観の変化の相互関連に起因するものであるといえ、今後、自家用車の保有率の高まるなかで、この傾向は一層進むものと予想される。

### 2-4 年齢階層別にみた利用交通機関

観光行動における利用交通機関を年齢別にみると、老年層の自家用車利用率は低くなっている(平均が39.1%に対して、60歳以上は17.5%\*)。これには種々の理由があろうと思われるが、その一つとして、老年層の免許保有率が低いことがあげられよう。

しかし、世代の交代に伴って、将来高齢者の免許保有率が著しく高まっていくことは確実であり、それとともに、老年層が観光活動において自家用車を利用する割合も高まっていくものと思われる。このように観光活動における自動車の役割は、極めて大きなものとなりつつあり、その傾向は将来ますます強まっていくことが予想される。

それでは次に、このような観光レクリエーション活動の自動車化の中にあつて、高速道路はどのように利用されているかをみてみたいと思う。

## 3. 観光レクリエーション目的での高速道路利用実態

### 3-1 高速道路利用の全体的動向

Table 3 は高速道路の供用延長と通行台数を年次別にみたものである。40年代を通じて急速に高度化していた利用密度は、二度にわたる石油ショックによる需要の減退、名神・東名主体の時代から東北道、中央道、中国道、九州道等を加えた縦貫道時代への突入によって、50年以降大幅に低下してきており、今後もこの傾向は強まる方向にあると思われる。

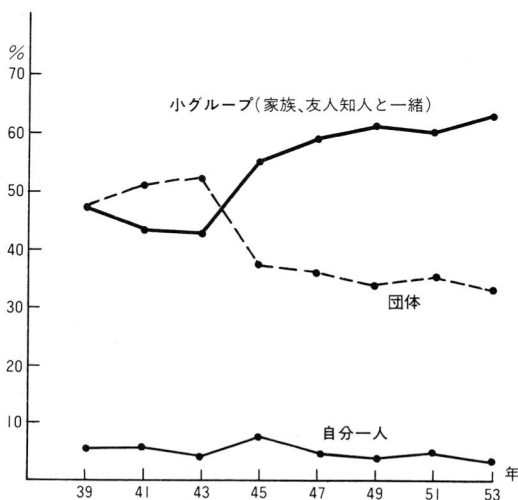
保有台数との関係でみると、高速道路延長の伸び

\*総理府「第4回全国旅行動態調査」(昭和51年)

Table 2 世帯の乗用車保有の有無による宿泊観光旅行量の差  
Differences of number of over night trips between passenger car owners and non-car-owners

項目	調査年		昭 51	53
	乗用車あり	乗用車なし		
参加率	総 合		54.7%	49.8%
	乗用車あり		57.8	55.0
	乗用車なし		50.5	41.2
参加回数(全体)	総 合		0.96回	0.92回
	乗用車あり		1.05	1.02
	乗用車なし		0.85	0.75
平均宿泊数 (参加者)	総 合		2.07泊	1.91泊
	乗用車あり		2.01	1.83
	乗用車なし		2.17	2.09

出典：観光の実態と志向(53年度)、(社)日本観光協会



出典：観光の実態と志向(53年度)  
(社)日本観光協会

Fig. 3 宿泊観光旅行の同行者の推移  
Types of group who travel on over night trip

に従って、1台当り年平均利用回数は着実に伸びてきているが、最近数年は停滞的である。また車種別にみても、名神・東名の初期の時代には約6割を占めていた乗用車が、最近では5割以下に減少してきており、高速道路の産業的利用が高まってきているといえる。

3-2 観光目的交通の動向(その1)——全国道路交通情勢調査に基づく分析——

全国道路交通情勢調査の結果に基づいて、高速道路における観光目的交通の動向とその特性を、東名・名神および東北道を例にとってみたいと思う。

i) 観光目的交通の割合

東名・名神を利用している自家用車の通行目的をみたのがTable 4である。観光を目的とする交通量の比率は、昭和46年以降徐々に低下してきている。これは主には、二度にわたる石油ショックによって観光活動が冷えたことを反映したものであるが、首都圏を中心に考えれば、観光的にみて競争関係になる東北道が延伸したことも多少は影響していると

Table 3 高速道路の供用延長と通行台数  
Length of expressways and volume of traffic

年度	供用延長 (A) km	年間通行台数 (B) 千台	乗用車の比率 %	利用密度 B/A	1台当り年間利用回数 B/保有台数
43	595.7	57,572	57.9	96.6	4.1
45	649.3	117,473	61.2	180.9	6.2
47	867.7	175,691	62.3	202.5	7.4
49	1,518.8	278,230	—	183.2	10.0
51	2,021.5	321,705	—	159.1	10.4
52	2,194.5	364,295	51.5	166.0	11.1
53	2,429.6	418,477	50.6	172.2	11.9
54	2,579.1	434,601	47.6	168.5	11.6

出典：年報 事業の概要と道路統計、昭和55年、日本道路公団  
高速道路車種別交通量調査 (53、54年度)、日本道路公団業務部

Table 4 高速道路(東名、名神、西中央道)を利用する目的(自家用車のみ)  
Purposes of using expressways (Tomei, Meishin and Nishichuo) (only for private cars) 単位：%

目的	年(昭和)		
	46年	49年	52年
業務	61.2	60.3	60.9
帰宅	15.7	8.3	11.6
観光レクリエーション	12.4	10.2	8.0
出勤・登校	7.7	17.7	17.0
家事・買物	3.0	3.5	2.5

注) 自家用車数は、46年235,429台、49年286,417台、52年346,225台  
出典：全国道路交通情勢調査報告書(昭和52年度)、日本道路公団審議室

考えられる。

東北道における観光目的交通の割合は、昭和52年には16.7%となっており、東名・名神に比べると2倍以上の割合になっている。最近、これらの割合がどのようになっているかは、55年10月に実施された全国道路交通情勢調査の分析をまたねばならないが、東北道についての速報値によると、観光目的は自家用車の約13% (対全車では10.3%) となっており、東北道においても観光目的交通の比率は低下しつつあるようである。

ii) 平均乗車人員

通行目的別の平均乗車人員をみると(Table 5)、観光レクリエーションを目的とする場合は東名・名神で6.9人、東北道で4.3人となっており、他の目的に比べて多くなっている。

ここでやや粗い計算ではあるが、高速道路利用による観光レクリエーション人口を算定し、それが全国の国内観光レクリエーション活動に占める割合を計算してみると、全体の約3割は高速道路と関係があるとの結果が得られる。

これは冒頭において紹介した貨物輸送における分担率を大幅に上回るものであり、高速道路が観光活

Table 5 運行目的別1台当り平均乗車人員  
Average number of persons in a car classified by purposes (単位：人/台)

運行目的	出勤・登校	業務	家事・買物	社交・娯楽・観光	レクリエーション	帰宅	その他不明	平均
東名	1.5	1.5	2.3	6.9	1.8	3.0	1.9	
東北道	1.5	1.6	2.1	4.3	1.9	4.0	2.4	

出典：全国道路交通情勢調査報告書(52年度)、日本道路公団審議室

\* データとしては西中央道を含むが、ここでは便宜上、東名・名神と表示しておく。

\*\* 計算は次の条件により行った。

{ (54年度高速道路総利用台数×観光目的交通量の比率×平均乗車人員) ÷ 2 } ÷ { 国民1人当りの平均観光旅行回数×総人口 }

1. 利用台数は東名・名神(165.8百万台)と東北道およびその他の高速道路(268.8百万台)に分けた。
2. 観光目的交通量率は東名・名神については6.4%、東北道等については10.3%とした。
3. 平均乗車人員は東名・名神については6.9人、東北道等については4.3人とした。
4. 高速道路を利用した観光回数は高速道路利用2回(観光活動では往復とも高速道路を利用する)をもって観光回数1回と仮定して2で除した。
5. 国民1人当り観光旅行回数は「観光の実態と志向」(55年度)によった(宿泊1.0回、日帰り1.63回)。
6. 人口は115.3百万人(地域経済総覧80年版)

動に果たす役割の大きさをうかがわせるものである。

iii) 利用の多いインターペアー

観光レクリエーション目的での利用交通量の多いインターペアーをみると、東名では東京～厚木、東京～御殿場、東北道では岩槻～宇都宮といった大都市周辺インターチェンジ(IC)と、周辺に観光地を有するIC相互間の交通量が多くなっている。

なお、観光目的交通の比率の高いのは、東名では東京～御殿場40%、東京～沼津17.4%、東北道では岩槻～宇都宮51.5%、岩槻～那須44.3%、那須～宇都宮53.6%、岩槻～西那須野・塩原33%等となっている。

iv) 利用の多いインターチェンジ

各ICにおける出入交通量の通行目的の構成をみると、東名・名神では御殿場ICの28%を筆頭に、土岐15.6%、駒ヶ根14.5%等が、また、東北道では宇都宮38.3%、那須34.6%、西那須野・塩原27.5%、二本松22.6%等の観光地が近くにあるICにおいて、観光目的交通の比率が高くなっている。

v) 平均利用距離

Table 6 は高速道路における通行目的別の平均利用距離を示したもので、観光レクリエーション目的の平均利用距離は他の目的のトリップに比べて比較

Table 6 通行目的別利用距離 (全車対象)  
Distances travelled classified by purposes

通行目的	出勤・登校	業務(A) (人流)	業務(B) (物流)	家事・買物	社交・娯楽	観光・レクリエーション	帰社 帰宅	
							帰社	帰宅
東名・名神	19.3	41.9	100.9	43.5	46.3	80.8	46.4	38.3
東北道	47.7	70.7	109.7	87.8	100.5	108.4	69.4	85.3

出典：全国道路交通情勢調査報告書（52年度）、日本道路公団審議室

Table 7 観光目的交通の利用距離帯分布  
Trip distances classified by percentage of tourists

利用距離帯	道路	
	東名・名神	東北道
50km未満	51.8%	28.0%
50～100 km	25.3	38.6
100～200 km	14.7	17.8
200～300 km	4.7	9.3
300 km以上	4.4	6.2

出典：全国道路交通情勢調査報告書（52年度）、日本道路公団審議室

的長距離になっている。

Table 7 は観光目的交通の高速道路利用距離の分布をみたもので、東名・名神では約半分が50km未満になっており、9割は200km未満である。東北道では50km未満は3割弱で、東名に比べて長距離になっている。これは主に、首都圏からみた場合の観光地の立地に影響されているものと思われる。

3-3 観光目的交通の動向(その2)——サービスエリアにおけるアンケート調査による分析——

3-2 における議論を補足する意味で、ここではサービスエリア（以下SAと記す）において、乗用車を対象に実施したアンケート調査に基づき、休日における高速道路を利用した観光目的交通の特性について述べることにする。

i) 高速道路利用者の特性

高速道路を利用している人の平均年齢は34.4歳で、分布をみてみても30代が36%、20代が34%となっており、全国の年齢別構成と比較してはるかに若年層にシフトしている。このことは車利用者、特に高速道路を利用する乗用車利用者の年齢が若いことを意味している。

職業別にみても、事務・技術系勤人が全体の63%を占め圧倒的に多く、次いで商工サービス自営業(10%)、自由業(6%)となっている。事務・技術系勤人をホワイトカラーと見なすならば、高速道路を利用した夏季レジャーは、圧倒的にホワイトカラーによって楽しまれているといえる。

また所得の面からみても、高速道路利用者の年間所得の平均は341万円、調査の中心となったホワイトカラーの所得は345万円で、たとえば、全国勤労者世帯の309万円と比較してかなり高くなっている。このことは、高速道路を利用して行われるレジャー活動が、平均より高い所得階層によって行われていることを意味している。

さらに、高速道路利用者の居住地については、各SAにおいてかなりの相違がある。すなわち、足柄SAでは首都圏の住民の割合が高いが(東京36.4%、神奈川34.0%、埼玉8.4%)、浜名湖SAでは東名沿線に沿って広く分布している(愛知23.6%、神奈川18.0%、東京11.6%、大阪8.0%など)。

駒ヶ岳SAでは、愛知県に在住する者が多く(46

\*昭和52年8月7日(日)10:00～18:00に、足柄SA、浜名湖SA、駒ヶ岳SA、那須SAで、「高速道路関連レクリエーション施設の需要動向調査」の一環として実施された。出典3)

.0%)、次いで長野(11.7%)、岐阜(8.7%)といった中央道の通過する県の住民が上位を占めている。那須SAでは利用者の9割近くが、神奈川県以北の人々によって占められている。その中でも首都圏が77%を占めているが、このことは東北道を利用しているレジャー活動がある方向性を持っており、首都圏からかなり離れた那須SAにおいても、東京方面からの圧力が強いことを物語っている。

各SAとも、総じて大都市圏からの入り込みが多く、高速道路が大都市圏からのレジャー流出を容易ならしめる機能を果たしていることを示している。

ii) 高速道路走行の実態

出発してからSAにおける休憩までの走行時間を見ると、60~120分が26.6%で一番多いが、平均では211分となっており、3時間以上の走行を行って休憩をとるとの結果が出ている。一般に個人の連続運転時間の限界は3時間といわれるが、高速道路の場合は、信号などの運転者の疲労を増す要因が少ないため、やや長めの結果が出ているのであろう。

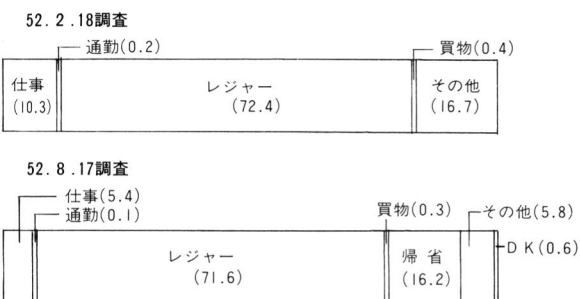
また、同乗者の人数は運転手を含めて4人が最も多く、全体の32%を占めている。平均では3.6人である。通行目的別にみると、仕事目的の場合は2.48人と少なく、レジャー目的では3.78人と多い。なお同乗者のタイプをみると、家族が全体の65%、友人が23%となっており、1人は5%にすぎない。休日における高速道路利用は圧倒的に家族同伴型であるといえる。

iii) 高速道路の通行目的の実態

Fig. 4は休日における乗用車の通行目的をみたもので、レジャー目的が最も多く全体の約70%を占めており、休日における高速道路利用の大半がレジャー目的であることを如実に物語っている。

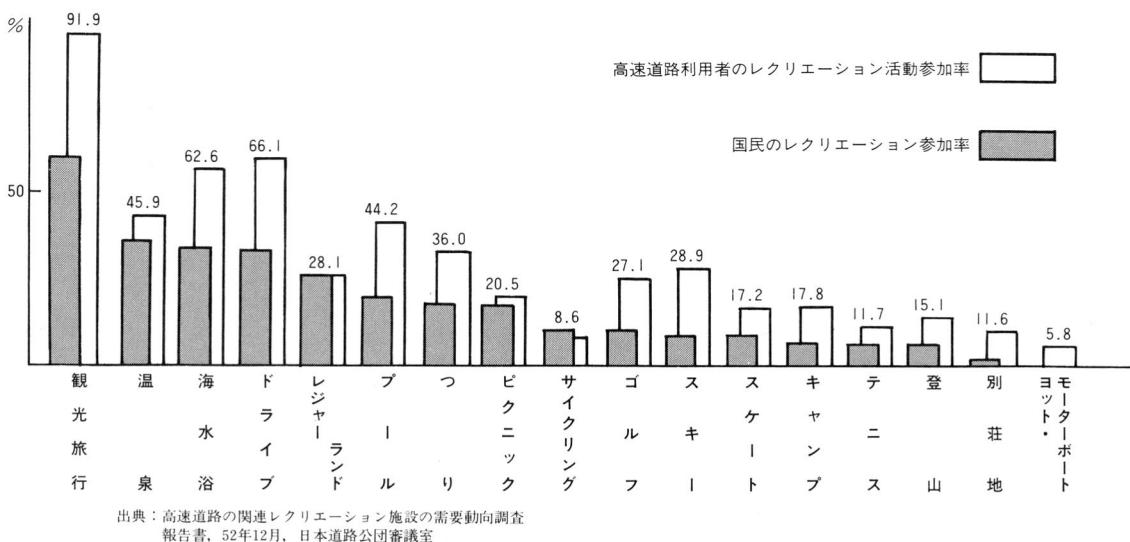
次に、これらの高速道路利用者のレジャーの目的地についてみると、足柄SAにおいては伊豆が30%を占めるなど、主として富士箱根・伊豆を対象としているのに対し、浜名湖では富士山(8.6%)から御前崎(5.2%)、京都(2.8%)と広域に分布しているなど、各SAごとに特色があるが、総じていえることは、レジャー目的地が広域に分散している点であり、高速道路を利用しているレジャー行動が、想像以上の広域性を持っていることを指摘できる。

さらに、レジャー目的地のタイプでは、最も多いのが観光タイプ(42%)で、有名観光地が主要な



出典：高速道路の関連レクリエーション施設の需要動向調査報告書、52年12月、日本道路公団審議室

Fig. 4 休日における乗用車の通行目的(%)  
Purposes of use of passenger cars on holidays



出典：高速道路の関連レクリエーション施設の需要動向調査報告書、52年12月、日本道路公団審議室

Fig. 5 レクリエーション活動参加率  
Percentages of people who participate in various recreational activities

レジャー対象地に選ばれていることがうかがえる。次に多いのはその他で、その内容は海とか山であり、これは自然の中で活動する夏季レジャーの特性を示したものである。今後伸びが期待されるスポーツタイプ、公園タイプの入り込みはまだ少ない。

iv) 高速道路利用者のレジャー活動の実態（国民一般との比較）

Fig. 5は高速道路利用者のレジャー活動水準（参加率）と国民一般のそれとを比較したものである。高速道路利用者の参加率があらゆる分野において大きく、国民一般を上回っていることが注目される。

このことは、高速道路利用者（おおむねマイカー保有者）がレクリエーション活動に対して積極的であることを意味している。もちろん、高速道路利用者の平均年齢が国民全体と比較して若いということも大きな原因であろうが、やはり自動車を保有し、自由かつ迅速に動くことができるということが、大きな条件になっているといえよう。

なお、高速道路利用者が今後どのようなレジャーを行いたいと思っているか、について若干みておこう。希望率の高いのはスキー(27%)、温泉(26%)、キャンプ(26%)、ドライブ(23%)、ゴルフ(22%)などとなっており、国民一般の希望率(①ゴルフ、②スキー、③テニス、④ヨット、温泉)と比較してみると、一応一致しているといえる。

今後、行いたいレクリエーションと現実に行っているレクリエーションを比較すると、スキー、キャンプ、ゴルフなど、現実には参加率が低いものが上位にランクされる傾向を示しているが、その中で、ドライブと温泉という現実に参加率の高いものが希望でも上位にランクされており、特に温泉が2位にランクされているのが特に注目される。

このようなニーズを考えると、今後開通が予定さ

れる高速道路沿線は、すぐれた温泉資源やスキー場等に富んだ所が多く、高速道路を利用したレクリエーション活動を一層高めることが予想される。

### 3-4 観光シーズンにおける最近の高速道路利用実態

観光目的交通が多いと思われる日曜・祭日、ゴールデンウィーク、お盆における最近の高速道路利用状況を東名、東北道を例にみてみよう。

Table 8に示すとおり、東名においても東北道においても、土曜、日曜・祭日の交通量が一貫して減少しつつあることがわかる。これは第2次石油ショック以降の所得の伸びの停滞、54年6月以降実施されている高速道路SA等での、日曜日のガソリン販売の休止、54年8月の料金値上げが料金弾力性の大きい観光目的利用に響いたこと等の理由によるものと思われる。

次にゴールデンウィーク、お盆などの観光交通が主体となる時期の傾向をみたのがTable 9である。

両時期の交通量を年平均値と比較してみると、両時期とも年平均を上回っているが、東北道においてその傾向は著しい。また、両時期を比較すると、お盆時が圧倒的に多く、これは国民のレクリエーション活動が月別にみた場合、8月に集中していることを反映したものである。

年次別にみた場合、両時期の交通量指数の変化の傾向を云々するのは困難であるが、概して両時期の指数が上昇する傾向を指摘できるのではないかと考える。これは日曜・祭日における行動が控えられる傾向の中にあって、この時期のレクリエーションが比較的堅調であることを示すものであろう。

また、53年度の各対象時期の交通量を100として、料金改定後の各対応時期の交通量をみると、料金改定前のゴールデンウィークには東名で110、東北で

Table 8 曜日別日平均交通量の推移  
Average daily traffic classified by week day, Saturday, and holiday

年	東 名			東 北 道		
	平 日	土 曜	日曜・祭日	平 日	土 曜	日曜・祭日
53	258,709 (100)	283,138 (109.4)	259,300 (100.2)	92,166 (100)	111,457 (120.9)	119,652 (129.8)
54	259,824 (100)	282,119 (108.6)	252,035 (97.0)	98,428 (100)	116,018 (117.9)	119,168 (121.1)
55	258,650 (100)	278,209 (107.5)	247,052 (95.6)	98,321 (100)	114,013 (116.0)	117,149 (119.1)

注) ( )内は平日を100とした他曜日の指数  
出典：日別、出入別交通量統計(52、53、54、55年度)、日本道路公団審議室

114と交通量は急伸していた。しかし、54年のお盆の時期は、料金改定の直後で、そのため両路線とも90弱に激減した。

その後料金改定の影響が薄れるにつれて、徐々に交通量は増加しつつあるが、増勢はにぶく、今後、これがどのように変化していくかを予想することは、極めて難しいといえる。

### 3-5 観光目的交通の事故率

ここでは、高速道路上における観光目的交通の事故率について考えてみたい。

Table 10は東名高速道路の東京～三ヶ日間における曜日別の事故率を示したもので、日曜日が一番多く、土曜日<sup>5)</sup>もかなり多いことがわかる。高速隊白書(1979)によると、神奈川県下全域における曜日別の

Table 9 観光シーズン（ゴールデンウィーク・お盆）の交通量の動向  
Traffic tourist season (Golden week, Bon Festival)

年度	東 名			東 北 道		
	ゴールデンウィーク	お 盆	年 平 均	ゴールデンウィーク	お 盆	年 平 均
52	257,207 ( 94.1) <102.2>	282,307 ( 90.9) <112.2>	251,544 ( 94.4) <100>	100,655 ( 74.8) <127.7>	133,688 ( 74.5) <169.6>	78,801 ( 75.8) <100>
53	273,123 (100) <102.5>	310,349 (100) <116.4>	266,404 (100) <100>	134,508 (100) <129.5>	179,336 (100) <172.6>	103,846 (100) <100>
54	301,832 (110.5) <117.1>	275,965 ( 88.9) <107.1>	257,659 ( 96.7) <100>	153,785 (114.3) <148.9>	159,413 ( 88.8) <154.4>	103,212 ( 99.3) <100>
55	277,386 (101.5) <106.0>	311,175 (100.2) <118.9>	261,534 ( 98.1) <100>	140,348 (104.3) <130.6>	183,844 (102.5) <171.0>	107,455 (103.4) <100>

注) ( ) 内は53年度を100とした経年変化の指数。 < > 内は各年度の年平均を100とした場合のゴールデンウィーク、お盆の指数。  
出典：日別、出入別交通量統計 (52、53、54、55年度)、日本道路公団業務部

Table 10 昭和51年区間別曜日別事故率  
Accident rate classified by area and day of week in 1976

(単位 件/億台・キロ)

区 間	曜 日							
	日 祭 日	月	火	水	木	金	土	計
東 京～東名川崎	81	64	67	60	54	57	48	62
東名川崎～横 浜	53	84	45	42	45	42	66	54
横 浜～厚 木	45	48	38	33	63	48	54	51
厚 木～大井松田	92	82	63	59	72	72	68	73
<b>大井松田～御 殿 場</b>	<b>142</b>	<b>110</b>	<b>48</b>	<b>71</b>	<b>79</b>	<b>70</b>	<b>112</b>	<b>96</b>
御 殿 場～沼 津	55	75	65	77	85	57	71	65
沼 津～富 士	32	46	51	43	55	43	46	45
富 士～清 水	44	56	41	21	56	40	55	45
清 水～静 岡	73	45	39	71	81	75	83	67
静 岡～焼 津	88	75	48	79	91	85	55	75
焼 津～吉 田	76	63	44	44	36	84	52	57
吉 田～菊 川	57	40	61	88	86	51	82	67
菊 川～袋 井	61	49	36	40	30	58	53	47
袋 井～浜 松	36	54	34	43	38	48	48	43
浜 松～浜 松 西	45	42	24	48	24	37	55	40
浜 松 西～三ヶ 日	44	62	48	37	59	48	43	48
計	71	67	51	53	65	58	66	63

出典：東名高速道路交通事故分析報告書、54年3月、日本道路公団東京第一管理局



交通事故発生状況をみた場合、各曜日ともほぼ同じ比率（各曜日の件数÷全件数）を示しているのに対して、高速道路では例外的に日曜日の比率が高く、これは平素高速道路に不慣れたマイカーの繰り出しによるものであるとしている。

高速道路上における通行目的別の事故率を直接取扱った資料はないので、ここでは曜日別の観光目的交通量の割合と、曜日別の事故率とを用いて、高速道路における観光目的交通の事故率を算出してみると、1億台キロ当り93.1件となり、これは同時に算定された他の目的の交通の事故率57.7件の約6割増しである\*。

このあたりの事情は、観光目的交通の特に多い大井松田～御殿場間の日祭日、土曜日の事故率が著しく高いことからもうかがえる（Table 10）。

このように観光目的交通の事故率が高いのは、運転が不慣れなこと、道路状況についての知識が少ないこと、観光目的地への道順を熟知していないこと、車両の整備状況等、種々の理由が挙げられよう。

観光レクリエーション活動における事故率を低下させていくためには、まず利用者の自覚が必要であるが、それとともに、乗用車による観光レクリエーション需要がますます増大することを考えるならば、道路供給サイドとしても、そのような利用者サイドの問題を考慮に入れた安全対策等を検討していくことが必要であると思う。

#### 4. 高速道路が観光に及ぼす影響

高速道路が観光活動に与える直接的効果としては、(イ)大量輸送機能、(ロ)時間短縮、(ハ)国土資源の有効利用の3点を挙げることができる。

すなわち、国土幹線交通網として整備される高速道路は、極めて卓越した輸送能力を有しており、多量のレクリエーション需要と各種レクリエーション資源、施設とを結び、効率的にその流動を処理する装置として非常に有効である。

高速道路は大量の自動車利用レクリエーション活動を吸収し、通過地域の一般道路に大量のレクリエーション関連交通が混入することを防ぐことによって、地域社会の環境の悪化を防ぐばかりでなく、限りある国土空間の中でのレクリエーション資源、施設の有効利用に大きな役割を果たす。

高速道路による時間の短縮は、観光レクリエーション活動においては、日帰り活動圏の拡大と広域活動圏の拡大という二面的効果を持つ。

レクリエーション需要の動向としては、三全総にも述べられているように、日常生活圏における身近なレクリエーション機会の持つ意味が大きくなっていく。その場合に高速道路による日帰り活動圏の拡大は、より優良な自然資源の利用を可能にし、それと一体となった良好な日常性レクリエーション環境の造成に役立つことになる。

高速道路による時間の短縮は、また従来、需要発生地から遠距離に位置していたために利用されていなかった良好なレクリエーション資源の利用、開発を可能にする。大需要地の近傍地域は、すでに開発がなされており、今後の施設利用、供給は次第に遠距離にならざるを得ないことを考えると、高速道路の役割は極めて大きいといえる。

さらに高速道路は、その沿道資源に対して交通条件の飛躍的向上をもたらし、資源利用の可能性を増大させ、増大する自然資源内立地型レクリエーションに対して供給の限界を拡大する。

このことは、一部優良な資源に集中しがちなこの種の需要を、広域に分散させることによって、特定地域における自然環境および地域生活環境の保存を容易にするとともに、従来開発の遅れていた地域に対しては、レクリエーション空間としての開発を通じて、各種の経済的波及をもたらすことになると思われる。

それではごく断片的であるが、高速道路が持つこのような効果が、現在どのように現れつつあるかを具体例によってみてみたいと思う。

##### 4-1 観光客の行動変化

高速道路は時間の短縮によって観光客の行動に大きな変化を及ぼしている。

Table 11 は中央道恵那山トンネルの開通前後における伊那谷地域への入り込み観光客の交通手段を比較したもので、高速道路の開通以降、乗用車の比率

\*観光目的交通の事故率  

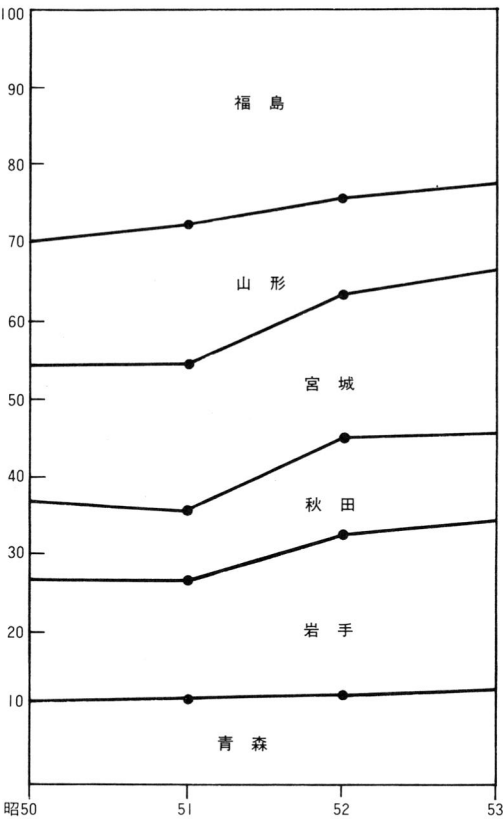
$$\left. \begin{aligned} x \cdot A + y(1-A) &= P_w \\ x \cdot B + y(1-B) &= P_s \end{aligned} \right\} \text{を } x \text{ と } y \text{ について解く}$$
 ただし  $x$  : 観光目的交通の事故率  
 $y$  : その他の交通の事故率  
 $A$  : 平日の観光目的交通の全交通に占める割合  
 $B$  : 休日の観光目的交通の全交通に占める割合  
 $P_w$  : 平日の平均事故率  
 $P_s$  : 休日の事故率  
 本計算においては次の数値を用いた  
 $A = 6.5\%$  (52年全国交通情勢調査、東名・名神の実績)  
 $B = 35\%$  (乗用車の比率を5割と仮定し、それに乗用車の休日におけるレクリエーション目的交通率70%を乗じた)  
 $P_w = 60/\text{億台キロ}$   
 $P_s = 70/\text{億台キロ}$  (Table 10)

が圧倒的に多くなっていることがわかる。このように、交通手段が自動車化することによって、行動の広域化、回遊型化が促進されることになる。また、高速道路の開通は当然のことながら、行動の遠方指向を高めている。

Table 11 観光入り込み客交通手段別構成  
Classification of the modes of transportation used by tourists (単位: %)

	46年	52年
乗 用 車	34.3	79.2
国 鉄	49.7	15.8
バ ス	15.4	5.0
そ の 他	0.6	0.0
合 計	100.0	100.0

出典：高速道路の開通が沿線観光地に及ぼす影響とその対策について、伊那谷開発公社



注) 昭53年は9月までの数字による。  
出典：福島県観光物産課

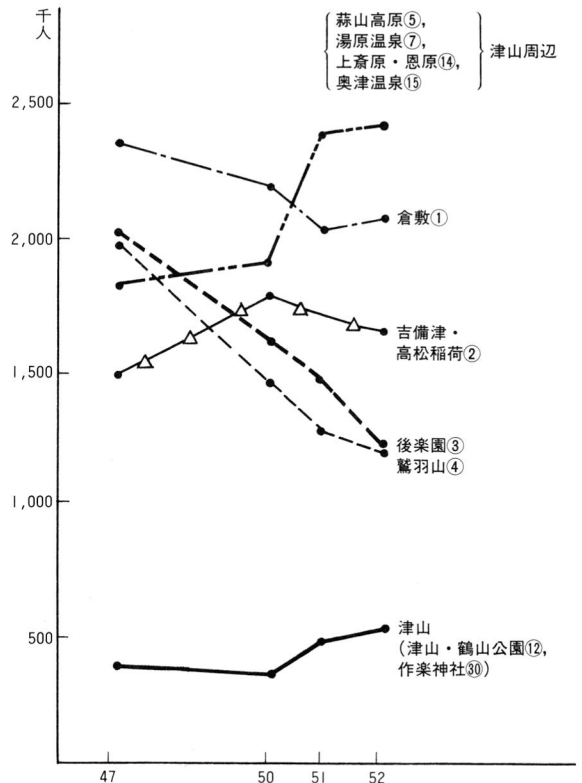
Fig. 6 東北6県観光案内所(東京)における観光案内者の推移 (東北6県全体を100とする)  
Chart showing yearly the number of tourists visiting travel bureau (in Tokyo) of each Pref. in Tohoku

東京所在の東北6県観光案内所における観光案内者の推移をみると、東北道が延伸するにつれて、岩手県等、遠方県への案内比率が高まっている(Fig. 6)。さらに、高速道路は行動の奥地化を進め、従来注目されなかった観光地の人気を高めている。

例えば、岡山県についてみると、昭和47年以降各有力観光地とも観光客が減少しているなかで、津山および津山周辺の観光客が、中国道の開通した昭和50年以降急激に増加していることが注目される(Fig. 7)。従来、阪神地域から自動車で約5時間を要した津山が、中国道の開通によって約3時間で行けるようになったことが、この結果をもたらしたといえる。

4-2 観光客誘致圏の拡大、入り込み観光客の増大

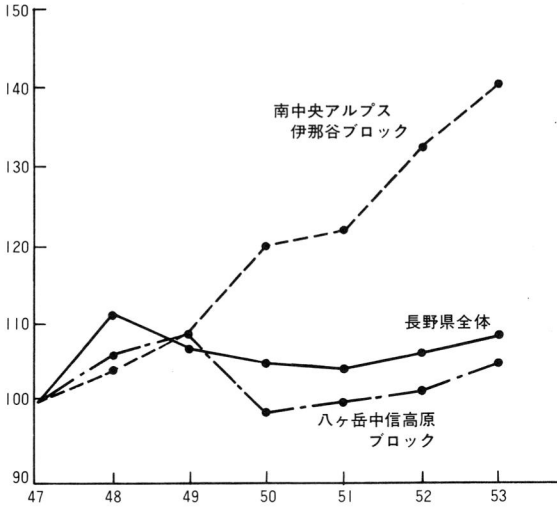
Table 12は中央道恵那山トンネルの開通前後における駒ヶ根高原への入り込み観光客を居住地別にみたもので、著しい特徴は、関東ブロックからの構成比が減少し、東海・近畿ブロックの構成比が増大し



(注) ○内は観光客数(52年)の県内順位。  
出典：観光客・その流れと傾向、昭和52年、岡山県商工部観光物産課

Fig. 7 岡山県有力観光地と津山周辺観光地の観光客数の比較  
Comparison of number of tourists between main tourist spots of Okayama pref. and those around Tsuyama

たことで、高速道路の開通に伴って、到達時間が大幅に短縮された地域からの来訪者が著しく増加する



出典：観光地利用者統計調査，長野県観光課

Fig. 8 観光地利用者数の推移（昭47=100とした指数）

Trend showing the number of tourists by year

Table 12 居住地別入り込み数

Number of tourists from each district

		46年	52年
関東	東	45.3	16.1
	(東京)	(26.9)	(8.6)
北陸		31.1	26.2
東海	海	15.0	47.6
	(愛知)	(9.2)	(35.0)
近畿		6.7	10.1
その他		1.9	0

出典：高速道路の開通が沿線観光地に及ぼす影響とその対応策について、52年8月調査、(社)伊那谷開発公社

Table 13 県外観光客（九州）の増加可能性

Potential increase of tourists from other prefectures

項目	地域	宿泊・日帰り		日帰り	
		宿 泊		日 帰 り	
		宮崎県	鹿児島県	宮崎県	鹿児島県
旅客数 (千人回)	開通前	748	795	184	225
	開通後	874	967	193	432
		1,543		409	
		1,841		625	
増加倍率		1.17	1.22	1.05	1.92
		1.19		1.53	

出典：九州縦貫自動車道経済調査（南九州）報告書、55年12月、日本道路公団審議室

ことを如実に示している。

また、同地区への入り込み観光客数は、高速道路の開通後Fig. 8 にみるごとく著しく増加した。長野県全体、八ヶ岳、中信高原ブロックの動向が停滞気味であるのに対して、伊那谷ブロックの利用者が急速に増加しており、高速道路によるインパクトは20%を超える大きなものとなっている。

ちなみに、Table 13は九州縦貫道が全線開通した場合に、同道路が宮崎、鹿児島両県の観光に及ぼす影響を予測したもので、そのインパクトは極めて大きく、特に日帰り観光に大きな影響を与える可能性があることを示している。

#### 4-3 インターチェンジ周辺等における新しいレクリエーション施設の立地

高速道路の開通は、インターチェンジ周辺や沿線に、人々のニーズに対応した新しいレクリエーション施設の立地をもたらしている。

東北道を例にとってみれば、東北地方におけるゴルフ場の立地はTable 14のとおり、東北道IC周辺および沿線において顕著であり、特に東北道が仙台までつながった50年以降が著しい。また、宮城県内における観光レクリエーション施設の立地をみると、50年に開設した菅生スポーツランド（村田IC）、52年7月開設の宮城勤労者いこいの村、52年12月の鬼首スキー場の拡張等、多くの施設が高速道路を前提として設置されていることがうかがえる。

このような傾向は、他の高速道路沿線においても顕著であり、東名高速道路の御殿場IC周辺（ドライブイン、レストラン、ゴルフ場、スケート場等）、三ヶ日IC周辺（みかん観光農園）、あるいは中国道の滝野社IC周辺（兵庫県によって53年8月に開設されたいこいの村、フラワーセンター、播磨中央公園等）など多くの事例をあげることができる。

なお、高速道路のサービスエリア自身が観光レクリエーションの対象となることも挙げておきたい。アンケート調査によると、浜名湖SAに立寄る人々のうち、3%がSA自体を観光対象としている<sup>3)</sup>。

\* 予測の方法：地域(i)と地域(j)の間の観光旅客数(T<sub>ij</sub>)は地域iの発生量(T<sub>i</sub>)にij間の流動比(R<sub>ij</sub>)を乗じたものとし、流動比(R<sub>ij</sub>)はj地域の観光魅力度(A<sub>j</sub>)に比例し、ij間の時間距離(d<sub>ij</sub>)のα乗に逆比例すると仮定し、これを現状の観光流動パターンにあてはめ、αすなわち地域間観光活動の時間感応度といったものを求める。その値を前提として、将来高速道路の全通によりd<sub>ij</sub>が短縮された場合のT<sub>ij</sub>を算出する。ちなみに、得られたαは3.168である。

Table 14 東北地方におけるゴルフ場の立地動向  
Number of golf courses constructed yearly in the Tohoku area

地区別	項目	年次				面積
		40年	45年	50年	53年	
I. C. 周辺の (片側10km) ゴルフ場	ゴルフ場数	7 (100)	16 (229)	30 (429)	45 (643)	6,760km <sup>2</sup>
	面積あたり個所数 (1,000km <sup>2</sup> 当り)	1.04	2.37	4.44	6.66	
上記以外の ゴルフ場	ゴルフ場数	13 (100)	18 (138)	37 (285)	48 (369)	65,925km <sup>2</sup> (東北6県の面積から上記 6,760km <sup>2</sup> を差し引いた面積)
	面積あたり個所数 (1,000km <sup>2</sup> 当り)	0.22	0.30	0.63	0.81	

注) ( ) 内数値は昭和40年を100とした時の指数  
出典：高速道路の経済性に関する調査（その7）、55年3月、（財）国土開発技術センター

4-4 観光農業の進展

高速道路の開通に伴う観光客の流入に刺激されて、それらの観光客を対象とした観光農業が発生してきている。その形態としては、ミカン園、イチゴ園、リンゴ園、オリーブ園等の果樹園や野菜園を入場料を取って開放し、収穫物の試食、販売を行うタイプ、農業団体や農業従事者が観光業者や旅館などへ契約販売するタイプ、農業者自身が販売するタイプなどいろいろである。

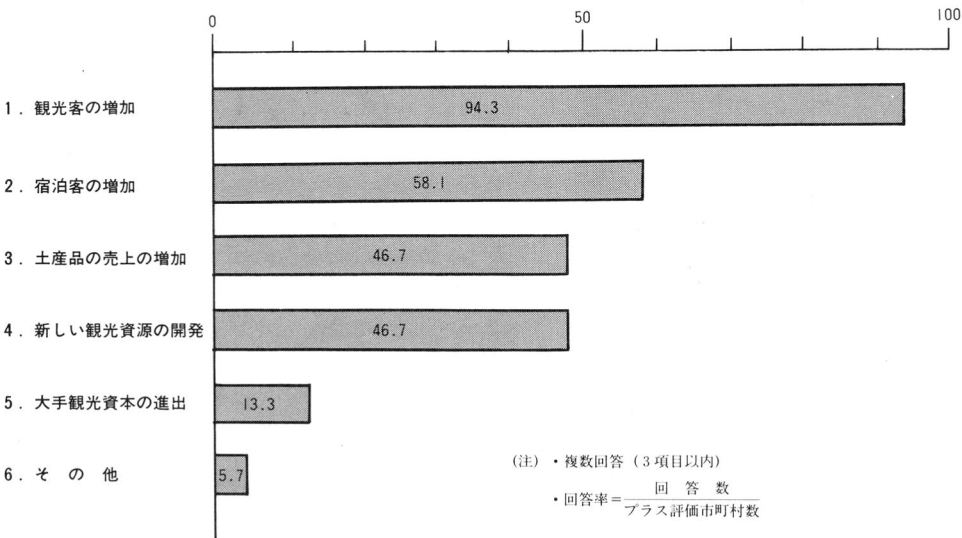
中央道の伊那、飯田地区のリンゴ園、中国道津山地区のクリ拾い、シイタケ狩り、東名・三ヶ日のミカン狩り、久能山(イチゴ狩り)、厚木(イチゴ狩り)

など、高速道路の開通は大都市の市民に新しい形態のレクリエーションを供給するとともに、沿線地域における新しい農業の進展に役立っているといえる。

4-5 高速道路が与えるマイナスの影響

以上のように、高速道路は地域の観光に多くのプラス効果を及ぼしており、その効果については沿線の自治体からも高く評価されている(Table 15、Fig. 9) わけであるが、半面、次のようなマイナス面も指摘されている。

すなわち、(イ)通過観光地化、(ロ)日帰り客の増加＝宿泊率の低下、(ハ)消費額の停滞、(ニ)観光客のシーズン、週末への片寄り、(ホ)地元の交通事情の悪化、(ヘ)



出典：高速道路の沿線土地利用等に関する実態調査報告書（その2）、55年1月、日本道路公団。

Fig. 9 観光についてのプラス評価の理由(105市町村)  
Reasons for the affirmative evaluation of sightseeing

観光開発に伴う自然の破壊、(ト)風紀上の問題、(チ)企業間の競争の激化、(リ)観光地内部における開発問題等についての意見の対立、等々である。

例えば、Table 16 にみるごとく、駒ヶ根高原における宿泊観光客の比率は、恵那山トンネルの開通後

減少し、平均宿泊日数も1.46日/人から0.56日/人へと減少し、これに伴って、観光客が増加した割には、消費額が伸びないといった現象が生じている。

また Fig. 10 にみるとおり、東北道の開通以降那須町における入り込み観光客数は、8月と10月にますます集中するようになったことがわかる。一般に、このような季節的な偏りは、応々にして繁忙時に合わせてつくられる施設の1年を通じての利用効率を低め、経営上の問題を惹起することになりやすいといえる。

しかし、ここに挙げた企業的、地域的にみたまイナスの影響といったものは、高速道路の開通に伴う国民のレクリエーション活動のダイナミック化の過程の当然の結果であり、地域としても駐車場や関連道路の整備をはじめとして、これに積極的に対処し、国民のニーズに対応していく必要があると思う。

Table 15 高速道路が観光に及ぼした影響の評価  
Expressways construction effect on tourist spots

発展させた	11 %
どちらかというど発展させた	25
目立った影響はなかった	58.9
どちらかというど不振にした	1.4
不振にした	0
無回答	3.7
計	100

出典：高速道路の沿線土地利用等に関する実態調査報告書（その2）、55年1月、日本道路公団

Table 16 駒ヶ根高原における宿泊日数の推移  
Tourists classified by number of days stopped over at Komagane Kogen

宿泊日数	昭和46年	昭和52年
	人数 (%)	人数 (%)
0泊 1日	264 (27.2)	202 (59.9)
1泊 2日	240 (24.7)	90 (26.7)
2泊 3日	217 (22.4)	37 (11.0)
3泊 4日以上	249 (25.7)	8 (2.4)
合計	970	337
平均宿泊日数	1.46日/人	0.56日/人
宿泊客平均宿泊日数	2.01日/人	1.39日/人

出典：インターチェンジ周辺地域の開発パターンに関する調査報告書、56年2月、日本道路公団審議室

5. あとがき

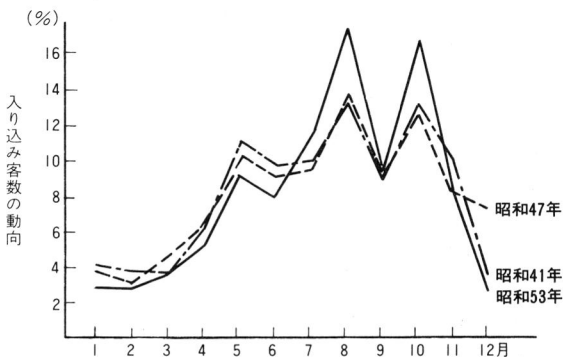
以上みてきたとおり、高速道路は国民の観光レクリエーション活動に大きな影響を及ぼしつつある。二度にわたる石油ショックを経て、わが国は安定成長時代を余儀なくされ、その影響もあって、最近の観光動向はあまりはかばかしいものではない。

しかし長期的にみれば、国民の観光レクリエーション需要は着実に増大していくものと考えられ、その中で高速道路の果たすべき役割なり効果は、一層大きなものとなっていくものと思われる。

そういう中で、今後、高速道路のサイドからも、観光活動に対して考慮していかなければならぬ問題も種々あろうと思われる。例えば、今後、自動車による観光活動においても、女性、高齢層の割合が増加していくことになるので、高速道路の施設においても、安全対策等それに対応する措置が必要であろう。場合によっては、高速道路と一体となったレクリエーション施設を供給することによって大量需要に対応するとか、現在のサービスエリアやパーキングエリアを沿線地域の観光拠点に活用することによって、地域内への自動車の進入を防ぎ、地域環境の保存をはかるといったことも必要となるかもしれない。

しかし、なによりも大切なことは、今後建設が予定されている高速道路が、比較的交通量も少なく、採算も良くない路線であり、その建設に疑問を持つ人々も多いかもしれないという事実への対応であろう。

高速道路の必要性を単に採算性の面だけから云々



出典：観光の概要、那須町

Fig. 10 那須町の月別観光入り込み客数の動向  
Trend showing the number of tourists visiting Nasu each month

するのは、あまりに一面的にすぎよう。しかし、高速道路の必要性についての、より広い立場からの総合的検討なくしては疑問を解消することはできまい。

そのような総合的考察の一環として、国民の観光活動なり、レクリエーション空間としての地域の開発といった視点に立った高速道路の役割なり、位置づけを明らかにしていくことが必要であろう。それは、今後、建設が予定されている区間においては、既供用区間における以上に、観光の占めるウエイトが大きくなっていくと思われるからである。

### 参考文献

- 1) 観光の実態と志向(53年度), (社)日本観光協会
- 2) 全国道路交通情勢調査報告書(52年度), 日本道路公団審議室
- 3) 高速道路の関連レクリエーション施設の需要動向調査報告書、日本道路公団審議室, 52年12月
- 4) 東名高速道路交通事故分析報告書, 日本道路公団東京第一管理局, 54年3月
- 5) 高速隊白書, 神奈川県高速道路交通警察隊, 1979
- 6) 恵那山トンネルが周辺地域の経済社会に及ぼす影響に関する調査報告書, 日本道路公団審議室, 54年1月
- 7) 中国(縦貫、横断)自動車道沿線経済調査報告書、日本道路公団審議室, 54年1月
- 8) 九州縦貫自動車道経済調査(南九州)報告書, 日本道路公団審議室, 55年2月
- 9) 高速道路の経済性に関する調査(その7), (財)国土開発技術研究センター, 55年3月
- 10) インターチェンジ周辺地域の開発パターンに関する調査報告書、日本道路公団審議室, 56年2月
- 11) 年報 事業の概要と道路統計 (55年度), 日本道路公団, 55年9月
- 12) 高速道路車種別交通量調査(53、54年度), 日本道路公団業務部
- 13) 日別、出入別交通量統計(52、53、54、55年度), 日本道路公団業務部
- 14) 経営相談ニュースNo.95 高速道路と観光, 八十二銀行経営相談所, 55年2月
- 15) 高速道路の沿線土地利用等に関する実態調査報告書—その2—, 日本道路公団, 55年1月