

余暇社会と観光交通体系整備

花岡利幸*

西井和夫**

居住地（発地側）および観光地（着地側）で捉えた過去と現在の観光統計に基づいて、大都市周辺の観光レクリエーション活動の特徴を日帰り活動、宿泊活動別に示す。そして、交通機能面に加え、快適性を増大するための交通サービスは、観光交通がより重要な課題であるので、把握された観光現象に基づいて、その交通体系整備の視点を述べ、快適性サービスにアプローチするための方法について言及する。

Leisure-oriented Society and Equipments of Its Corresponding Transport Facilities

Toshiyuki HANAOKA *

Kazuo NISHII **

We first analyze tourism and recreation activities through comparison between the present and the past from the viewpoint of large city dwellers, and elucidate the characteristics. Then the frequency of visits to the sightseeing areas in the natural land is historically analyzed in order to understand the current situation of tourism and recreation activities. This is a qualitative evaluation of a general impression through the use of statistics relating tourism. With this approach we discuss the transport facilities and improvement of transport system needed by the people in terms of leisure-oriented society.

1. まえがき

余暇時間の増大、所得の増大、生活意識の変化が、観光レクリエーション活動の量の増加と質の多様化をもたらすが、その他にも、高齢化、交通の発達などの社会的、経済的要因の変化が観光レクリエーション活動に影響を及ぼす。これらの諸要因が変化しているので観光レクリエーション活動も変化しており、近年、大都市周辺の週末の観光地は混雑し、高速道路は慢性的な渋滞が発生している。

本論では、発生側から捉えた大都市住民（東京）の観光レクリエーション活動を過去と現在で比較し、

その特徴を捉える。次に、諸活動の内、自然環境地での観光地の利用実態を経年的に捉える。これにより、観光レクリエーション活動の最近の特徴を把握する。定性的に、肌で感じている現象を、観光統計の収集によって捉えたものである。これに基づいて観光交通体系整備について考察する。

2. 観光レクリエーション需要の動向

過去約15年間で、日帰り・宿泊観光レクリエーション活動の変化を見るために、日本観光協会が隔年で実施している「大都市住民の観光レクリエーション調査」の資料を基にFig.1を作成した。その結果をまとめれば次のようである。

2-1 日帰り観光レクリエーション

(H. 3 / S. 52)

①15年前

そのころの実態は、見る・遊ぶが都市・人工的環境地で行われ、自然的環境地ではスポーツ、釣り・○○狩り、ドライブが行われた。その年間量は人口の1.48倍で、65%が自然環境地で、35%が都市的環境

* 山梨大学工学部土木環境工学科教授
Professor, Dept. of Civil and Environment
Engineering, Faculty of Engineering,
Yamanashi University

** 山梨大学工学部土木環境工学科助教授
Associate Professor, Dept. of Civil and
Environment Engineering, Faculty of
Engineering, Yamanashi University
原稿受理 1993年4月21日

地で行われた。

②現在

15年前に比べ、都市的環境地での各活動の増大が見られたが、特に見る・聞く・学ぶ(3.75倍)、都市観光、遊ぶ・休む(2.9倍)の活動の増加が見られた。一方、自然的環境地での「する」活動もよく行われている(2.35倍)。これは都市部で、見る施設、遊ぶ施設などの観光レジャー施設の整備が進められたことと、都市環境そのものが観光の対象になって都市的活動が増大してきたこと、および自然地での「する」活動などの観光レジャー施設の施設整備がすすめられ自然に親しむ活動が増大したことを物語っている。

2-2 宿泊観光レジャーエーション(H.3/S.52)

①15年前

そのころの観光実態は、自然の風景や名所旧跡を見る観光、自然の中でのスポーツ、温泉浴などの遊ぶ・休む観光が主体であった。

②現在

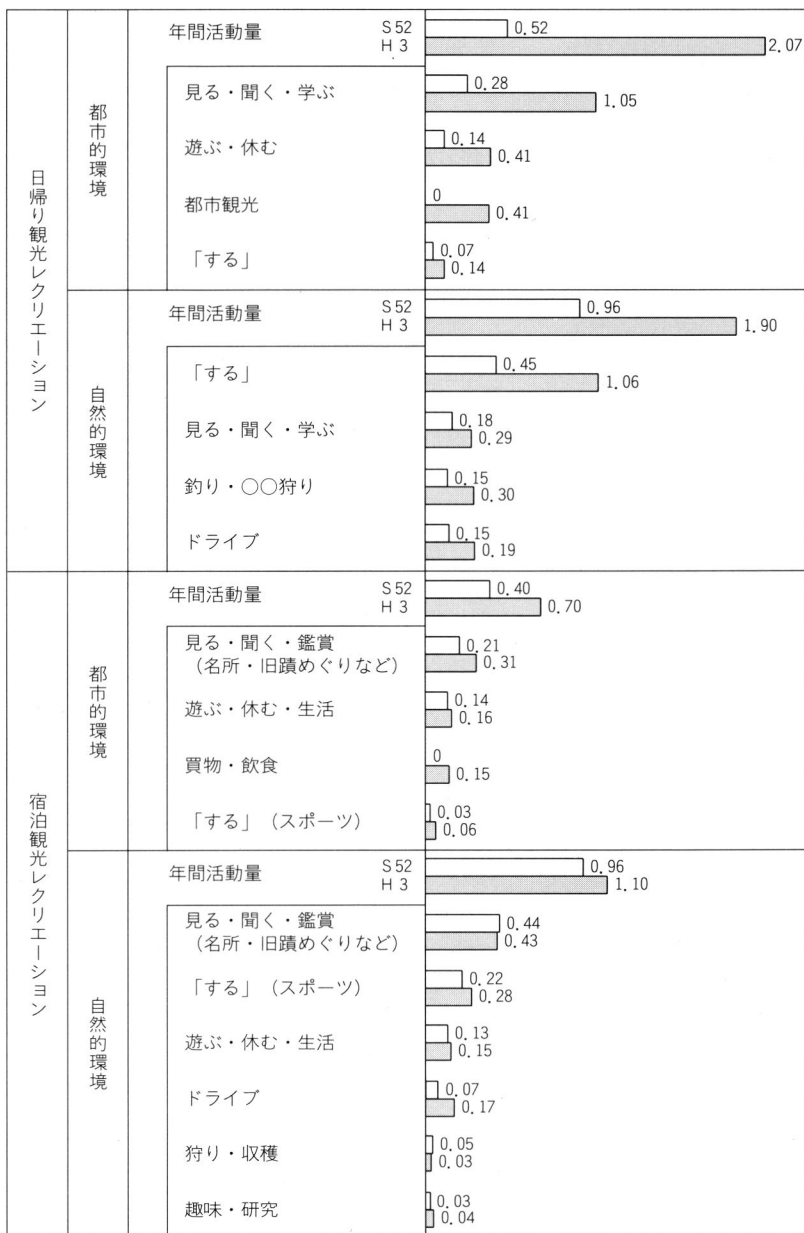
近年の実態は、従来の見る観光、「する」スポーツ、遊ぶ・休む・生活する、釣り・収穫の他に、趣味・研究、買物・飲食が加わっている。特に、買物・飲食観光が、見る観光、遊ぶ・休む観光に続く主要観光になってきている。

2-3 日帰り・宿泊観光レジャーエーション活動の最近の傾向

(1) 普段の生活では得られない、そこでなければ得られない、泊まりがけの体験を自然環境地および都

市的・人工的環境地の両方で求めるようになってきたことを示している。感性を刺激する楽しみの活動など、その内容に多様化が見られるが、要するに魅力がなければ行かないというように、余暇時間の増大によって宿泊旅行にはそれにふさわしい旅をするようになってきた。

(2) 泊まりがけの自然環境地での「する」活動は大きな変化はないが、その分、日帰りの方で大きく伸



注) 数字は人口当たりの活動量(回/年・人)。
Fig.1 大都市住民(東京)の観光レジャーエーション活動量の変化

びている。これは交通の発達によって、以前は泊まりがけでなければ行けなかった自然環境地が居住地に近づいたことを示していると理解したい。観光レクリエーション活動は観光活動とレクリエーション活動に分化して、レクリエーション活動は特定の観光資源でなくとも条件のよい代替適地が選択されるようになると思われる。

(3)自然に親しむ、芸術・文化にひたる、都市散策、食を楽しむなどのように、ひとつひとつを十分な時間をかけてじっくり味わい、驚きや感激を得るような活動が多くなっている。

(4)リラックス、休養の活動も増大している。

3. 大都市周辺の自然環境地における観光レクリエーション活動からみた観光客のライフスタイル

3-1 概要

最近、大都市周辺の自然環境地における観光レクリエーション活動が活発になっている。観光地側から観光活動を捉えるために、東京100km圏にある秩父多摩国立公園内の観光地の利用動態とその変化を調査した。

調査対象観光地として、①昇仙峡、②西沢渓谷、③荒川ダム、④金桜神社を選んだ。これらは当該国立公園の山梨県側にあつて、J R中央本線や中央自動車道からアプローチされる観光地である。昇仙峡は約4kmの渓谷美を有する全国的な知名度を持つ景勝地、西沢渓谷はV字型の渓谷の底に美しい自然の造形をみせ、比較的最近、大衆化した自然度の高い観光地である。荒川ダムは昭和60年に完成した新しい観光地、金桜神社は当公園の主峰、金峰山の里宮として歴史の古い神社である。

調査の方法は、観光地の主要離散集合地点において、来訪客に対するインタビュー調査を、昭和55年、昭和60年、平成3年に3回実施した。ただし、昭和55年については、昇仙峡と西沢渓谷のみ実施した。

3-2 大都市周辺の自然環境地内の観光地の利用動態と経年的変化

1) 発地別観光客割合

(1)誘致圏の広い順に観光地を示せば、昇仙峡・西沢渓谷・金桜神社・荒川ダムの順である。

(2)各観光地において経年的に誘致圏の拡大がみられる。国土的にみた経年的な交通施設整備が、交通のモビリティを改善したことがその第一の理由であると考えられる。経年的な観光客の志向の変化や観

光地の宣伝の浸透などにより、観光地によっては、その知名度が上がったことがその第二の理由だと考えられる。

(3)東京圏(東京、神奈川、埼玉、千葉)の割合を経年でみると、昇仙峡が73.5%、56.3%、66.8%、西沢渓谷が70.2%、73.0%、76.4%、荒川ダムがー%、33.4%、44.1%、金桜神社がー%、55.2%、41.0%であった。西沢渓谷が70%以上で経年的にその数値を上げているのが注目される。これは2章で述べたように、最近、日帰り観光レクリエーションにおいて自然環境地での「する」活動が大きく増加している事実とも符合する。

2) 年齢

(1)昇仙峡では、20代～40代が昭和55年、昭和60年に主流を占めていたが、平成3年には40～50代へと主流が高齢化している。西沢渓谷でも、20～40代が、30～40代へ、そして40～50代へと主流が徐々に高齢化している。

(2)ローカルな観光地、荒川ダムでは20～40代が、金桜神社では30代～50代が主流を占め、経年的な変化は余りみられない。荒川ダムは比較的若者向き、金桜神社は中年向きといえそうである。

3) 旅行形態

(1)昇仙峡では、以前に団体が54.2%を占めていたのが13.5%に減り、家族づれが23.6%から60.7%へ増加した。

(2)西沢渓谷では家族づれと友人と一緒にが大勢を占めるが、団体も15%ほどある。

(3)荒川ダム、金桜神社では家族づれと友人と一緒にが大半を占め、他は僅かである。

4) 滞在時間

(1)昭和60年から平成3年にかけて、昇仙峡で2時間21分から2時間43分へ、西沢渓谷で3時間48分から4時間18分へ、荒川ダムで19分から28分へ、金桜神社で18分から26分へと増加した。

(2)どの観光地も、経年的に滞在時間が増えている後述の、他の観光地への立ち寄り、との関連でみれば分かるように、一ヶ所にじっくり時間をかける観光活動の傾向を増大していることを示している。また、交通モビリティの改善も、滞在時間の増加に寄与しているものと考えられる。

(3)観光地によって滞在時間に大きな差がある。主要観光地は滞在時間が長く、立ち寄り観光地は短い。滞在時間の短い観光地に、長時間化の可能性が無いかどうかの検討が、観光計画として必要となる。

5) 動機

(1)「よいところだから」は再訪客が訪問理由としてあげたものであるが、昇仙峡では経年的に3.0%、23.9%、21.6%と昭和60年以後は2割強を保っているが停滞気味である。西沢渓谷では12.0%、13.7%、18.1%と上昇傾向にある。荒川ダムも評価が高まっている。金桜神社は評価が低下している。

(2)「よいところだと聞いて」はなんらかの形で情報を得て、行ってみたいと思った観光客である。平成3年、昇仙峡で40%弱、西沢渓谷で50%強、荒川ダムで24%弱、金桜神社で23%弱であった。

(3)「よいところだから」「具体的行動目標があった」「よいところだと聞いて」を併せて積極的動機とすれば、平成3年、昇仙峡70.5%、西沢渓谷77.1%、荒川ダム57.6%、金桜神社30.4%であった。知名度の高い観光地はそれだけ魅力があることが分かる。

(4)「交通条件がよい」ことを理由にしている観光客は平成3年で、どの観光地でも10%前後で、年を経るごとに、減少している。交通条件は到達の手段そのもので、便利になればなるほど観光者にとって、それは意識の視野から消えて行くものかも知れない。

(5)“団体旅行のルートに乗って”“ついでに”などの「積極的で無い理由」は、平成3年、昇仙峡で20%弱、西沢渓谷で12%弱、荒川ダムで31%強、金桜神社で60%強であった。特に、昇仙峡は知名度に引かれて行くような部分をもつ歴史のある観光地、西沢渓谷は自然探索の発展途上にある目的観光地、荒川ダム・金桜神社は“ついで”の要素の強い観光地であるといえる。

6) 過去の来訪

(1)初めての来訪が、昇仙峡で45%強であるのに対し、他の観光地では60%ないしそれ以上となっている。

(2)昇仙峡がリピーターが多いのに対し、他の観光地は少ないということでもある。

7) 宿泊数

(1)日帰りに関し、昇仙峡と西沢渓谷で一時期そのパーセンテージが上昇し、現在60%台に下降している。一つの解釈として、東京100キロ圏にある当地域において、交通モビリティの向上により日帰り率を上げたが、所得の上昇、余暇時間の増大によって、再び宿泊率が上がってきている。

(2)宿泊客に関し、西沢渓谷は1泊がほとんどであるのに対し、昇仙峡は2泊以上が9.1%あり、上昇の兆しが見える。ただし、宿泊客はほとんどが付近

の宿泊地に泊まっている。

8) 他の観光地への立ち寄り

(1)パーセンテージの違いはあるが、どの観光地でも、他への立ち寄りは減少している。これは1回の限定された時間の中で、数少ない場所を時間をかけて堪能するということであり、その背後に年間余暇時間の増大や所得の増大という、ゆとりをもって行動することができる条件ができつつあること、高齢化により忙しく動き回ることを嫌う傾向にあることなどが考えられる。回遊型観光から滞在・滞留型観光への現象的側面かも知れない。

(2)このうち、昇仙峡では宿泊客の比率が比較的高いためか他への立ち寄り率は高い。西沢渓谷では日帰り率が比較的高いためか、他への立ち寄り率は低い。荒川ダム、金桜神社は立ち寄りのための観光地の性格が強いため当然立ち寄り率は高い。

9) 服装

(1)西沢渓谷のみにおいて、服装の変化を調べた。軽装化がみられる。

3-3 分析結果から得られる需要の現象からの観光地計画課題

1) 需要増対応

自然環境地での観光需要が増加している。自然環境地は東京100~200km圏に豊富に分布しているが、そこにある観光地は限定的であり、しかも各々の観光地は収容力が限定されている。すでにみたように、観光地における魅力の差が観光客の誘致に差を生じ、魅力のある観光地はますます観光客が訪れ、収容力超過を来す状況がみられる。それ故、自然環境地の適正利用の上から問題を生じる恐れがある。そこで、一ヶ所に集中する観光客を適度に分散させるために、未利用の自然環境地を新たな観光地として育成し、併せて増大する観光客を適切に収容する必要がある。

2) 高齢化対応

観光客の高齢化がみられる。観光地の整備計画をゆとりのあるものにする必要がある。

3) 家族向き対応

家族づれ、小グループの形態が主流になっているので、観光地計画をそれに合わせる必要がある。

4) 滞在の長時間化対応

ゆっくり時間をかけて楽しむ傾向があるので、滞留型の観光地整備が必要である。

5) 日常化対応

服装の軽装化は、普段の都会の日常生活を自然環境地の中に持ち込む傾向を示す一つの現象のように

思える。一つの活動についてその行動のされ方は多様化、都市化、日常生活化される傾向にある。これを「日常化」と呼べば、安全確保と共に、これに対応するサービス提供のための観光地整備が必要である。

4. 交通体系整備

4-1 観光交通の特徴

労働時間の縮小、余暇時間の増大が本格的に進行しつつあり、現在の年間労働時間2000時間から1800時間に向けての努力が傾けられている。

1974年度以来、2100時間前後で推移していた労働者一人当たり平均年間総労働時間は1991年度の2006時間に減少したが、ドイツの1598時間、フランスの1683時間、米国の1948時間など、欧米諸国に比べ、まだ劣位にある。しかし、1994年度から週40時間制にする労働基準法改正案のまともりは、週40労働時間の達成が至近のものとなっていることを示している。

これは、週末の余暇時間と、季節の長期休暇が爆発的に増大することを意味している。これが観光交通の増加の原因となって、今後ますます、観光交通の増加傾向を強めて行くことが予想される。

このとき、いつ・どこに・どんな交通が増大するかが問題になるので、まず観光交通の特徴を整理してみる。

1) 時間的集中変動

a) 時刻変動

一日の行動予定の中で、自宅から目的地までの到達、目的地における活動、目的地から自宅への帰宅が基本的な行動パターンになる。それ故、午前中に自宅から目的地へ向けての交通の集中、昼間の観光地内での移動、そして午後から夜にかけての目的地から自宅へ向けての交通の集中現象がみられる。

b) 曜日変動

休日交通が顕著な現象として起こるのは休日の始まりと、休日の終わりである。週末の場合は、週休2日制が一般化することにより、金曜日の夜から土曜日の朝、午前中にかけて観光地向けの出発交通が集中発生し、日曜日の午後から夜にかけて帰宅交通が集中発生する。

観光客は思い思いの観光地に分散するので、観光地が沢山あって、それが均等に空間分散していれば観光地での交通はそれに応じて分散するはずであるが、実際は観光地そのものが限定的で空間分散に偏

りがあるので、観光地は土曜日から日曜日にかけて過度な混雑に見舞われる。

c) 季節変動

観光はシーズンがある。シーズンに合わせた、まとまった休日が、春の芽ぶき・新緑時期、夏の7・8月の暑中、秋の紅葉時期、冬の正月・厳寒期に取られる傾向が強いので、この観光シーズンに交通の集中現象がみられる。

2) 空間的集中変動

時間的に起こる休日の集中変動はそれが起こる場所を伴っている。それ故、発生・集中交通の時間と場所に関して、今度は場所に注目して記述する。

a) 居住地と観光地を結ぶ交通

休日交通の発生は居住地から観光地へ向けての出発交通と、観光地から居住地へ向けての帰宅交通に分かれる。シーズンと週末と時刻の重なりの中で、ある時間帯に出発交通と帰宅交通が、居住地／観光地間で発生・集中する。最近ではシーズンに限らず、年中慢性的に週末の観光交通の集中発生現象が居住地と観光地を結ぶ道路上でみられる。

b) 観光地での交通

観光地は観光スポットの集まりとして捉えられる。観光地の主要スポットを中心として、いくつかの他のスポットがまとまって一つの観光地が形成されるとすれば、観光客はまず主要観光スポット（観光拠点）に至って、そこから他の観光スポットに分散する。

しかし、実際の観光地は観光拠点があって、その周りに観光スポットが分散しているというのは稀で、一観光スポット一観光地になっている。そして、そういう観光地の広域的なまとまりとして一つの観光地域が形成されている場合が一般である。それ故、収容能力の小さい一観光スポット一観光地に交通が集中することとなり、観光地と観光地を結ぶ道路が混雑することになる。これは、観光地の収容力の小ささとそこへ押し寄せる大量観光交通の大きさを、道路上の渋滞によって調整を取っている結果となっている。

3) 観光行動の不規則性に起因するその他の特徴

そのほかに、観光行動は日常生活圏を離れた非日常的な生活行動であるため、観光交通自体が日常交通とは異なる側面をいくつか持っている。

a) 目的的交通

交通は、一般には必要悪と見なされているが、観光行動には移動それ自体に意味があって、移動を快

適なものとして楽しむ傾向を強める。周辺の風景を楽しむながらの交通となる。

b) コースやルート選択の自由性・回遊性

それ故、目的地への到達も最短経路を採るとは限らず、行ったことのないコースを選んだり、異なるルート選択により観光地間を結んでみたりする。

c) 不案内・不慣れ

このような観光交通の不規則性は、新しい体験、行ったことのない場所への訪れ、を意図したものであるから、当然不案内・不慣れな交通となる。

d) 観光行動形態と交通手段選択

観光への出発は、一人の旅から数人の旅、団体の旅まで、いくつかのグループ編成とその旅にかける日数による旅行規模からなるいくつかの旅行形態を取る。一方、交通手段はその得意とする守備範囲を持つから、旅行形態に対応する交通手段が選択されることになる。最近の家族旅行志向、100～300キロ内の日帰り、一泊旅行という旅行形態と乗用車の持つ特性が組合わさって、乗用車による観光行動が主流を占めている。

4) 観光交通の問題点

以上2、3で述べた観光需要の動向、及び上に述べた観光交通の特徴とから、一般的に顕著になっている2つの現象が観光交通上の問題として現れることになると考えられる。

(1)週末の大都市周辺部で慢性的な交通渋滞が発生している。特に、時間を限られた大都市向けの帰宅交通の渋滞が問題である。

(2)シーズンにおける一観光スポット一観光地への集中の結果、観光地内道路が混雑している。

これら観光交通上の問題点は、いくつかの要因が絡まった結果として起こってくるものと考えられるので、それをまとめると次のようになる。

- ①観光需要の量的増大
- ②観光交通特性
- ③人口分布の大都市への偏り
- ④観光地の問題(量、分布、配置)
- ⑤観光交通手段の整備上の問題

①②③は観光交通の発生・集中に関する現象的事項、④⑤は観光交通に関する政策事項である。ここでは前者を踏まえながら後者について言及する。

4-2 観光交通体系整備

1) 交通混雑の解消と快適交通へ向けての考え方

前項でまとめた観光交通上の問題は居住地／観光地間の交通と観光地内での交通問題として指摘した

ものであるので、政策的展望もそれに則して考えるのが適当である。

a) 居住地／観光地間交通の大量輸送化の必要

居住地／観光地間の観光交通を日帰り圏や1～2泊圏の、比較的トリップ長の短い大都市からの出入り交通に置き換えて検討すれば、大都市周辺の観光交通集中激化への対応は大量輸送によって行うことが妥当だと思われる。

しかし、使われている交通手段は個人交通手段と公共交通手段があるので、観光活動における交通手段としてその特徴を挙げてみる。

[乗用車による個人交通の特性]

車の持つ自力性(ドライブを楽しむ)、便利性(ドアツードア)、居住性(個人的空間占有)、カジュアル性(荷物運搬の手軽さ、普段着の旅立ち)などの特性と観光行動の目的と形態との対応において、乗用車の持つ有利性は他をもって替えがたいものがある。しかし、乗用車の輸送能力の小ささが道路上の慢性的交通渋滞を引き起こしている。

[鉄道・バス等の公共交通機関特性]

他力性(乗り物を楽しむ)、利便性(乗り換えの煩わしさ)、居住性(公共空間的占有)、カジュアル性(荷物運搬の煩わしさ、非日常ファッションの旅立ち)など、乗用車とは異なる特性が、観光行動の目的や形態に合うとき、公共交通機関の利用につながる。一般には輸送能力の大きさが交通手段として優れているが、観光行動の目的、形態にマッチしないとき敬遠されがちである。しかし、観光行動の多様化によって公共交通機関の有利性が見直される可能性がある。

[大量輸送化への方向性]

このように、大量輸送化の必要があっても交通手段の特性がそれを許さない事情もあるが、公共的輸送機関の便利な使い方の再発見、交通システムの再構築を総合的に行い、観光者にとって、便利で快適な交通手段として見直されるような政策としての方向性が必要である。

b) 観光地内道路の混雑緩和

観光地内道路の混雑が、わが国の観光地構造のあり方に起因して、一観光スポット一観光地に大量な観光交通が集中するので、そこへの道路が大量交通波の衝撃緩和の役割をしていることを先に述べた。

そして、自然環境地の観光需要の増大に対して、自然発生的な観光地形成を基底とする収容力の小さい観光地が、自動車時代へ向けてなしくずしの対応

をしながら、そこだけに自動車を受け入れる努力を払って現在に至っている。

これらは、観光地における交通サービスのインフラ整備が観光地計画（地区計画）で欠けていることを示している。

2) 交通基盤整備

観光交通の政策上の方向性に対して、その具体化のために観光交通基盤の整備、充実が必要である。ここではハードな交通施設建設以外に、観光交通サービスの運用まで含めてシステム化されたものを、“基盤”と呼ぶことにする。

a) 居住地／観光地の構成と観光交通

観光地を観光拠点とそこを中心に周辺分散する観光スポットの集合であると定義すれば、観光交通は、

- a. 居住地と観光拠点間の交通
- b. 観光拠点相互間の交通
- c. 観光拠点と観光スポット間の交通

の三つから成り立っていると考えられる。

観光交通問題は、この三つのa/b/c観光交通をいかに一貫性を持たせつつ大量化、多様化に対応させるかに帰着する。現在、乗用車を中心とする個人交通手段が観光交通の一貫性に答えてくれる唯一便利な交通手段としての認識が強いものだから、乗用車中心の観光交通が第一義的であり、そこから観光交通問題が発生しているとみても差し支えない。

b) 大量輸送交通基盤の確立

a/b/c観光交通の一貫性を保ちつつ、aを大量輸送化することである。一般には向こうの鉄道駅までは比較的容易に到達できても、そこから観光地までの交通サービスはタクシーか数少ない路線バスまたは宿泊の場合は宿舎からの出迎えに頼るしかなく、極度に交通サービスが落ちる。それ故、交通サービスの一貫性を欠き、公共交通機関を敬遠することとなる。

〔路線バスの充実政策〕

特に観光地は地方都市の周辺僻地に相当するところに立地する機会が多いから、そこは路線バスの経営の成り立たない地域となっており、1日3回位の過疎バスがやっと通る位のところである。それでも、登山客やハイキング客のように現地での行動開始点と終了点が異なるような場合は乗り捨てる形を取れる公共交通が利用されることとなり、サービスの悪い路線バスを唯一の交通手段として観光活動をするという有様である。

人口の都市集中および乗用車の発達の結果として、

それとの競合による路線バスの経営悪化から、現在の路線バスのサービス水準の低下は利用者の要求を満たす交通手段としての役割を殆ど放棄した状況であり、日常交通の問題としても大きな課題とされている。スイスの山間僻地の観光地における1日10回以上の郵便バス（P T T）が通う公共交通サービスの政策をみると、乗用車を使わなければ観光地へ行けないと言い得るわが国の公共的観光交通サービスの低水準を改善する必要がある。そのための施策として地方都市の末端にある観光地へ通ずる路線バスのサービス頻度を付近のローカル鉄道のサービス水準に合わせる施策を、国レベルで、または、広域市町村単位、県単位で、取る視点が必要である。
〔レンタカーシステムのサービス向上〕

a/b/c観光交通の一貫性確保において、大量公共交通手段と個人交通手段との組合せとして、b/c部分のサービスレベル向上のためにレンタカーをやすく手軽に乗り捨て利用できるようにすることである。レンタカーによるa/b/cの一貫性を確保するシステムの確立と、レンタカーを観光客が手軽に使えるように改良する必要がある。

c) 地域内観光交通基盤の整備

わが国の観光地構造は先述のように一観光スポット一観光地型であるため、b/cは明確に区別されていないのが一般である。そして、わが国を代表するような観光地においてもその傾向がみられる。しかも、その基底をなす交通手段は個人交通としての乗用車、貸切りバスである。そのためシーズンの観光地周辺の道路は車で埋まり交通渋滞となる。その対策として、

〔観光地構造の再編〕

観光基地（拠点）を育成して、観光拠点間を結ぶbと、観光拠点と観光スポットとを結ぶcに分かれるよう観光地構造を再編する観光地計画、観光地交通計画が必要である。これはリゾート計画の一環として位置づけされると考える。

〔観光地内交通システムの整備〕

cは収容力の小さな観光スポットへ行く毛細血管に相当する交通である。しかし、これも先述のように車を奥へ奥へと入れることによって対応してきた。観光スポットは各々特色のある観光資源から成り立っており、そこへの近づき方は、その資源との関係において徒歩によるか、車によるか、索道・電車・シャトルバスなどの交通手段によるかなど最もふさわしい近づき方がある。これらの視点で地域内観光

交通のインフラ整備をして行く整備計画が必要である。

4-3 観光道路

1) 安全・快適な道路整備

観光交通の特徴として、先に目的的交通、コース・ルート選択の自由性・回遊性、不案内・不慣れを挙げた。観光先進国の例として、スイスの一般道路をドライブして感心することをいくつか挙げてみると、

(1)道路の切盛りの擁壁部の仕上げが、地元の石材を利用した積み石、石垣でできていること。周囲の風景にだけ込ませていること。コンクリート擁壁やモルタル吹き付けは殆ど見あたらないこと。

(2)ガードレール、柵類は目立たない灰色の亜鉛メッキ鉄板で統一して周囲の風景に馴染ませていること。

(3)何キロかおきに駐車場が道路に並行して、帯状に設置され、景色の開ける反対側に設けられていること。

(4)道路標識は、行く先地名、距離など必要最小限に押えながら、何メートル先に駐車場ありの標識、緊急用の電話ボックスとその位置を示す標識がちゃんとしてあり、ドライバーに不安を与えないこと。

(5)都市内の駐車場は1時間100円程度の低料金有料制であるが、パーキングメーター式、あるいは自動販売切符使用式を採用する駐車場に自主的にお金を払う方式であること。

これらを安全で快適な交通サービスのあり方の技術的対策の視点から点検すると次の解釈になる。

(1)道路建設に当たって、化粧部分は周辺の風景にそぐう材料を使ってデザインしている。設計基準としてきちんと数量化したマニュアル化したものではないかもしれないが、設計時に周りの風景にマッチした道路建設を行うよう義務づけすれば、これは可能である。

(2)ガードレールや柵類はペンキを使わない亜鉛メッキ鉄板を使い、周囲にでしゃばらず控え目で、車から外を見るときに妨げにならないように高さにも

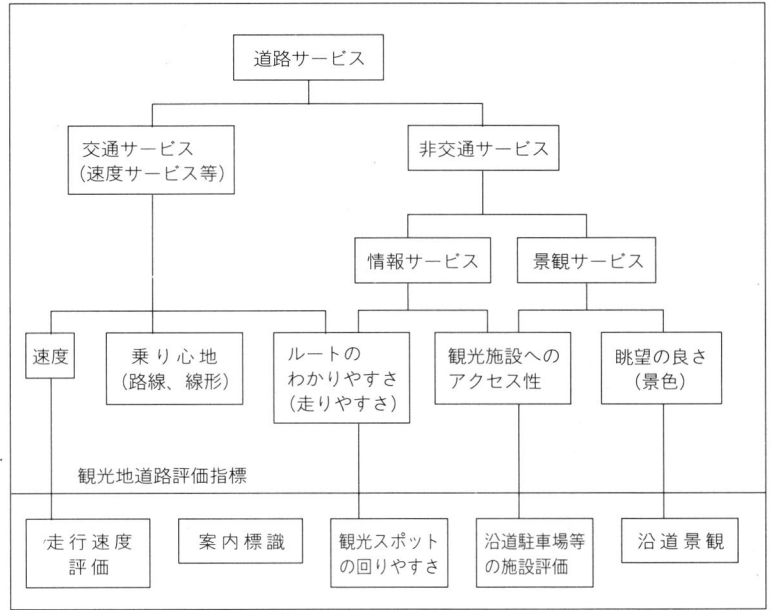


Fig.2 観光地に関連する道路サービスの評価構造

配慮がしてあるようだ。

(3)駐車場の設置は不慣れ、不案内の運転者には必要不可欠であり、景色の良いところは停車して風景を楽しむために必要である。これも周囲の状況によって異なるがおおよその目安として何キロに一カ所は設置すること、または景色の良いところは密度濃く、帯状に設置することなどの設置義務を設計基準の中に組み込めば可能である。

(4)何キロ先に駐車場ありの標識は運転者に安心感を与えることは、すでに高速道路で私たちも経験済みである。これが一般道路で実施されている。緊急電話連絡の電話設置についても同様である。

(5)観光地へ行って駐車場の無いのは困る。安い駐車料金を支払うよう観光客に義務づけし、それを交通サービスに役立てるようシステムを確立すべきである。わが国の場合、料金徴収となると、水も漏らさぬような徴収方法を採用し、その一方で、もともと無料の公共用地は徹底して無料を続け、維持管理サービスがおろそかになる傾向にある。利用者へのサービス向上、美しい観光地創造、周囲の環境保全をするために、観光客から無理のない使用料を徴収するシステムが必要である。

以上、安全、快適の道路整備として述べたことは、要するに交通施設整備を閉じたシステムの中で考えるてはならないことで、観光地の美しさを守り、環境保全を考えて行う開いたシステムでの適正開発の一

環として交通を考えることを意味している。それ故、交通施設整備に当たって、従来とられてきた交通需要対応の計画に加えて、必ずしも数量的には捉えられないかも知れないが、安全(環境保全を含む)や快適を確保するための交通施設整備の考え方を計画・設計の理念の中に位置づけ、それを実施の中に反映させる取り組みの姿勢が必要である。

私たちは、前者を交通サービス部分、後者を非交通サービス部分と命名して、後者の考え方を計画・設計の中に取り込む検討をしている。

2) 道路整備における非交通サービス概念

そこで、道路整備の場合の非交通サービスの考え方を概説すれば次のようである。

観光地に関連する道路では、速度以外の要因もサービス水準を規定している。一般道路のサービス水準を決める走行速度は客観性を有するため、計画側も利用者側も同じ尺度を持つと考えられる。これに対し観光地における道路サービス水準は、利用者の主観的な判断への依存度が大きく、従来通りの方法では、計画者がみたサービス水準と利用者が感じたサービス水準の間にギャップが生じる恐れが出てくる。従って、観光地の道路整備に当たっては利用者側からみた道路サービスの構成要素を明らかにし、観光地の道路に対応した道路サービス水準を設定す

る必要がある。

これらの観点から、観光地に関連する道路サービスについて、Fig.2の構成の下に交通サービスと非交通サービスに区分して、検討している。

参考文献

- 1) 花岡、大山「経年的データからみた大都市周辺部の自然環境地における観光レクリエーション地整備についての考察」『ダム湖周辺の観光レクリエーション需要と供給対策報告書』1993年
- 2) 花岡、西井、古屋、坂井「観光地における道路整備計画手法に関する基礎的考察—非交通サービスの捉え方と整備メニュー」1993年土木学会、第48回年次学術講演会発表予定
- 3) 古屋、西井、佐藤、花岡「観光地における幹線道路整備のための交通特性分析」『土木計画学研究・論文集』No.9、pp.109~116、1991年
- 4) 西井、花岡、佐藤「観光地における交通特性分析にもとづく幹線道路整備手法」『第19回日本道路会議・特定課題論文集』pp.294~296、1991年
- 5) 花岡、西井、徐「観光地の道路整備におけるサービス水準の評価構造に関する基礎的分析」『第27回日本都市計画学会学術研究論文集』pp.391~396、1992年