

## 観光地交通計画の体系化

森地 茂\*  
 岡本直久\*\* 轟 朝幸\*\*\*

観光地にとっての交通は、①観光地演出軸、②観光資源、③観光資源の景観場、視点、④利便性向上、⑤需要のコントロール手段、⑥土地利用コントロール手段としての六つの役割を担っており、その果たす役割はきわめて大きい。換言すれば交通を如何に計画するかは魅力ある観光地づくりに欠かせないものであるといえよう。本稿は、都市交通とは異なり、特有の問題を抱える観光地交通計画のあり方を論じ、体系化することを試みた研究成果の概要である。

### Systemization of Transport Planning in Tourism Regions

Shigeru MORICHI\*  
 Naohisa OKAMOTO\*\* Tomoyuki TODOROKI\*\*\*

Transport in tourism regions performs six roles. Its functions as the pivotal point of tourism activities, as a tourism resource, as a part of and focal point for tourism resources, as a means of improving accessibility, as a means of controlling demand and as a means of controlling land use. These roles are extremely significant and, consequently, transport planning is essential for creating an attractive tourism region. This paper discusses transport planning in tourism regions surrounded by inherent problems as opposed to urban transport and provides an overview of research results into systemization.

#### はじめに

観光旅行に行こうとしてまず考えることは、行き先と移動方法（交通）であろう。あの鉄道に乗ってみたい、あの道路を通ってみたいという、交通自体が旅行動機の場合も多い。観光地でのひととの出会いは車中や散策中の機会、すなわち交通の場が多い。

観光地に行って失望したのも、交通混雑であったり、車窓や道路から見た風景であったという経験を誰もが持っている。ほとんどの子どもが乗り物が好きなように、交通の魅力は大きい。一方、観光地の側では、便利にして観光客を増やせないか、どういうふうに戻遊してもらえばいいか、観光地の駅や空港等玄関に当たるところの第一印象はどう演出すればいい

\* 東京大学大学院工学系研究科社会基盤工学専攻教授  
 Professor, Dept. of Civil Engineering,  
 University of Tokyo

\*\* 財運輸経済研究センター運輸政策研究所研究員  
 Researcher,  
 Institute for Transport Policy Studies

\*\*\* 高知工科大学工学部社会システム工学科助教授  
 Associate Professor, Dept. of Infrastructure  
 Systems Engineering,  
 Kochi University of Technology

原稿受理 1997年7月18日

●この論文は財国際交通安全学会研究調査プロジェクトH831「観光交通計画手法の体系化—地域保全からみた交通システムに関する研究—」をもとにまとめられた。

いか、道路やターミナルの混雑、駐車場の確保をどうするか、ドライブや散策中の景観は魅力的か等々、交通に関わる諸課題に日々頭を悩ませている。

観光にとって交通はこのように重要なものであるにもかかわらず、観光交通を体系的に論じた書物は筆者らの知る限り世界的に存在しない。本研究の目的は、都市交通と異なる固有の問題を有する観光地の交通のあり方を論じ、その成果を一冊の出版物としてまとめることにある。

観光地といっても都市、温泉、山岳あるいは、海浜リゾート等々千差万別である。そもそも観光地交通計画なる統一的ジャンルが存在し得るのが当初問題であった。そのため、本研究では、世界の観光地の興味深い交通計画の事例を可能な限り収集し分析を行った。さらに、いくつかの観光地について、計画のケーススタディをプロジェクトメンバー数人ずつで手分けして行い、その思考過程を共有した上で、観光地交通計画論とは何かを求めて、討議を重ねた。

ここでは、その成果出版物の内容構成を紹介するとともに、骨格を形成する考え方、議論を通じて得られた新たな知見、さらには興味深い施策事例を整理し、章ごとに解説する。

第1章は観光地交通計画の基本概念を解説し、第2章は観光交通の現象論、第3章は計画論をまとめたものであり、具体的施策については第4章に示した。この4章を観光地の交通施策を立案するためのツールボックスとして利用されることを意図している。第5章はそれら施策を組み合わせた適用事例として、上記ケーススタディの内容を記述している。

## 1. 観光地づくりと観光交通

### 1-1 観光地づくりと交通

観光地づくりとは「観光の対象となりうる資源を保全あるいはつくり出すとともに、観光地を演出する」ことである。その演出に際し、交通は大きな役割を担う。「旅」という語に代表される旅行行動は本来的に移動すなわち交通を前提としており、一つの地域に滞在する観光活動においても地域内の交通そのものが観光資源になったり、来訪時あるいは地域内の移動時の快適性や風景が観光の魅力を引き出す上で重要な要素となるからである。

観光地の交通問題がモータリゼーションとともに深刻化したのは都市交通と同様であり、第4章で示すとおり、世界の観光地交通計画の事例はその目的、

手段において都市交通と多くの共通点を有している。東アジア諸国の経済成長に伴って観光市場が大きく拡大する状況下で、日本の観光地を国際的にみてより魅力あるものとするためにも、上記世界の経験をふまえ、観光地を交通の面から再構成することの意義は大きい。

### 1-2 観光地交通計画の課題

#### 1) 観光交通とは

「観光地交通計画論」として体系的に整理するために、まず基本的概念としての「観光」「観光交通」「観光地」に関する定義をしておく。

「観光」とは、「余暇時間の中で、日常生活圏を離れて行うさまざまな活動であって、触れ合い、学び、遊ぶことを目的とするもの」と定義される。

「観光旅行」とは観光を目的として自宅から出発し自宅に戻るまでの移動をいう。これに対し「観光交通」とは、出発地から観光地までの移動や、観光地間の移動、観光地から出発地までの移動など、それぞれのトリップも全体のトリップチェーンも含め、観光を目的としている移動を意味する。

観光地に関しては空間的広がりにより用語を、一つの観光資源は「観光地点」、歩けることを目処とした範囲は「観光地区」、交通機関で移動する広がりを持つが一つの観光的まとまりとして旅行者に意識される範囲は「観光地域」と定義する。これらを総称して「観光地」と呼ぶ。例えば、伊豆は観光地域であり、伊東は観光地である。ただし、東京の居住者から見れば北海道は観光地域であり、阿寒国立公園も観光地域であるが、札幌居住者から見れば前者は一つの観光地域ではないというように、意識される空間単位が異なる。ここでは観光地域をその資源的まとまりとおおよそイメージできる程度の範囲を目処として観光地域と定義する。

「観光交通」とは居住地と観光地域間の交通（観光を目的とする観光地域外の交通）と観光地域内の交通（観光地域交通）と観光地内の交通（観光地交通）に分類する。本書の対象は後二者を対象とし、以下まとめて「観光地交通」と呼ぶ。

#### 2) 観光地にとっての交通の役割

観光地にとっての交通は、①観光地演出軸としての交通、②観光資源としての交通、③観光資源の景観場、視点としての交通空間、④利便性向上のための交通、⑤観光需要のコントロール手段としての交通、⑥観光地の土地利用コントロール手段としての交通、の六つの役割を担っていると言える。一般に

交通計画の目標は円滑（効率）と快適の二点であるが、観光地交通計画の場合、これらの役割を個別観光地にあわせて如何に調整し、目標設定するかが大きな課題となる。また、交通施設そのものによる観光資源や自然の破壊、自動車による騒音、排気ガス、交通事故、景観上の問題等が大きな課題である。特に交通容量以上の需要の到来による混雑に加え、交通利便性の向上が観光資源の有する容量以上に需要をもたらす、魅力を低減させる場合も多いことに留意する必要がある。なお、観光地の交通施設は、観光旅行者のみならず、地域に居住する人々の生活交通や物流のための役割をも果たしていることに留意しておく必要がある。

### 3) 観光交通問題発生メカニズムと課題

観光地交通問題には、

- ①一般交通問題としての混雑、利便性欠如、快適性欠如、安全性不足
- ②観光地の演出上の失敗としての観光地の魅力低減（観光者の満足度の低減）、観光者の減少
- ③観光地の資源破壊としての交通施設による自然破壊、自動車公害による環境破壊

が挙げられ、直接的には、

- ①交通施設やサービスの供給不足
- ②交通施設やサービスあるいは規制による需要誘導の失敗
- ③交通施設のおさまりやデザインの失敗に起因する。

観光地交通問題を起こさないよう計画する基本は、

- ①観光地容量の見極めと、②適切な観光地の整備・演出の構想にあり、その上で、③前項で述べた六つの役割等の調整を如何に行うかにある。ここで観光地容量としては、①来訪者、来訪車両に対する観光資源容量限界、②交通施設導入に対する空間的な限界、③来訪者、来訪車両に対する交通施設容量限界の3種の限界を指す。

観光地の各種活動が基本的には市場メカニズムで動いているものであることから、これら観光地容量を設定したとしてもその完全な制御は一般に不可能である。地域住民の利便性向上のための交通施設整備欲求や観光地活性化に対する欲求等の各種容量増加欲求（需要増加欲求）と需要抑制策の間にコンフリクトが存在することをまず認識する必要がある。

これらの欲求と観光地資源容量を考慮した需要抑制・誘導策のバランスを地域社会の合意を得て、如何に達成するかが、計画者にとって、魅力的観光地

を実現する上での大きな課題である。しかも、仮に施設立地制限策や供給抑制策を導入できたとしても、その結果として、容量に見合う需要抑制が実現できないことによる諸問題、および上記施策の結果として競争原理が働かなくなり、サービス低下や価格上昇という問題が発生する。

このように、観光地が潜在的に需要圧力を受けている限り、存在するこれらの問題発生メカニズムを如何に的確に把握し、合意を形成して計画案としてまとめ、実施するかが計画者に問われている。

すなわち、①観光地の魅力向上と観光者の満足度の向上、②観光資源容量内での需要増加、観光地内での滞留時間と周遊性の拡大、③交通問題（混雑、事故、快適性、環境問題）の改善、を図ることが観光地交通計画の課題である。

### 1-3 観光市場の特性

観光交通市場は一般的な財の市場、交通市場と比較して特徴を有しており、計画に際してはこの特性を理解しておくことが必要である。観光交通市場特性は観光市場の特性と重複するため、ここでは観光市場特性をも含めて記述する。

#### ①市場構成主体相互の関わり

観光市場を構成する主体には、旅行業者、交通事業者、宿泊業者、物販業者、デベロッパー、土地所有者、地域住民、各種観光者など多種多様な主体がある。これらは、相互に複雑に関連し合い、一つの市場を形成している。これら主体と観光資源が全体として観光地の魅力を構成するものであり、この関連性に観光市場の特徴がある。

#### ②需要の波動による恒常的供給不足

観光需要は季節や曜日、時間などによる波動が大きく、また、観光資源に季節性を持つものも多い。年間の収益に対応する供給がなされるため、高価格対応では限界があり、サービスの質的低下やピーク時の供給が不足する。特に初期投資が大きく集団消費性の高い交通施設は、ピーク時需要に合わせた整備投資が困難である。

#### ③一見客に対する価格・サービス設定

観光地選択の要因として、一度は行ってみたいという新規性が強く、観光地を何度も定期的に訪れる旅行者は少ないのが一般である。その上、来訪者の居住地は地域的に拡散している。それらの来訪者による評価に対して市場は鈍感となりやすく、またその評価の情報が広範囲に伝わりにくいため、低質なサービス供給や高価格設定がなされることになりが

ちである。

#### ④時間による変動

同一の観光資源であっても、季節や曜日、時間、イベント等の有無によって観光者が享受する効用が大きく異なる。それに伴って需要変動が大きく、また不規則な波動を示す場合も多々ある反面、季節等その時々の魅力が市場価値を持ち、需要を拡大する。

#### ⑤効用から見た混雑の二面性

一般の交通市場では、混雑はサービスの水準低下や環境問題をもたらす。観光交通においても、混雑は交通問題のみならず、自然景勝地の環境破壊や、歴史的・文化的雰囲気の魅力低下等の問題をもたらす。その反面、ある程度の混雑すなわち「にぎわい」があることが観光地の魅力(観光者にとっての効用)を増加させる場合もある。閑散とした海水浴場や遊園地の問題はこの例である。

#### ⑥来訪距離による認識単位としての観光地空間の相異

観光地として認識する大きさは、観光活動のみならず来訪距離によって大きく異なる。欧米からの観光者は日本を一つの観光地とみなし、東京の居住者は北海道を一つの観光地とみるが、札幌の居住者は北海道全域を観光地域と認識することはない。このような認識の相違は旅行者の周遊ルート選択行動に大きく関わり、観光地や旅行業等供給側は地域固定的な観光資源を需要層に応じて演出し提供することとなる。

#### ⑦観光資源の属地性

自然資源や、歴史的資源等観光資源の多くは属地的であり、しかも一般の交通と異なり、移動の短縮が必ずしもサービス向上にならない。また移動を楽しませることがサービス向上となる。観光地域の演出のために、人為的に立地可能な資源や魅力を配置する場合も、属地的資源の魅力を減じないための制約が大きい。

#### ⑧属地的価値の希少性と公有性

文化財や自然資源のような観光資源の多くは属地的で希少な資源であり、代替性が薄いため魅力に有している。その多くは公有であり、それ故、通行や入域を有料化したり、需要者の容量を規制することの合意を得ることが難しい場合が多い。また、たとえ私有の場合でも希少性の故にその変更や利用に関しては、公共的制約を伴う場合が多い。一方、先に述べたように資源保護等を目的として地域的利用制限をした場合は、観光事業者の独占・寡占の弊害に

よるサービスの低下や不当に高い料金設定などを招く恐れがある。

#### ⑨空間制約、地域社会特性からくる市場の閉鎖性

観光資源の多くは属地的であるが故に地理空間的制約をもち、さらに歴史・文化・風習などの地域性が強いのが一般である。それ故、観光市場への域外資本の新規参入を受け入れにくく、独占・寡占の弊害を生じさせやすい。

#### ⑩地域社会と観光地の空間的、機能的重複性

多くの観光地域は居住地域などと重複あるいは隣接し、道路などの基盤施設を共用している。観光来訪者は居住者の生活空間へ踏み入ることとなり、交通混雑による居住者への影響やプライバシーの問題などを起こすことにもなる。

また、日本の観光地では、観光客に見せる地区と生活空間としての地区を分離して計画している場合が多く、生活空間を含めて観光地として演出するという意識が薄い。このことが日本の観光地の魅力を減じており、特に全国的都市空間の個性喪失傾向もあって都市観光の魅力を損ねている。

### 1-4 観光交通政策の歴史的推移

観光交通政策の歴史的変遷を、特に戦後の政策について特徴的出来事を中心に整理する。

#### 1) 戦後の観光道路整備

昭和30年代にはいと所得増大、余暇増加、自動車の普及を背景として次々と観光道路整備がなされてきた。この当時各県の市町村別所得レベルを比較すると、ほとんどの県で観光地がもっとも高く、観光が地域の主要産業であったこともあって、有料道路整備も観光地を対象に展開された。これにより観光地へのアクセス交通条件の改善、観光周遊ルートの開発、新たな展望地点の創出、観光地の魅力創出等の効果を通じ、来訪者の増大をもたらした。

その一方で観光地における都市計画や集落計画、施設地区計画等面的整備が立ち遅れたことや交通計画の不十分さのために、多くの問題を発生させ、現在までそれを引きずっているケースも多く存在する。この時期、観光地計画は主として造園学分野で研究がなされており、土木工学分野では昭和30年に鈴木忠義らの「観光道路」<sup>1)</sup>が出版されている。さらに鈴木忠義現東京工業大学名誉教授を中心とする研究グループが観光地計画、需要分析を中心とする観光交通研究、道路設計を出発点とする景観工学研究等を開始していた。それぞれ原重一現日本交通公社理事、花岡利幸現山梨大学教授、中村良夫現東京工業

大学教授らがその創設期の担い手であった。

2) 観光政策の総合化の欠如

観光行政は運輸省(観光振興、旅行業、交通事業)に対応する行政)、環境庁(公園行政、自然保護行政)、農水省・林野庁(農村集落、国有林行政)、建設省(河川、道路、都市計画、建築行政)他多くの省庁にまたがり、政策の総合性の欠如が指摘されてきた。即ち、観光地を面的かつ統合的に整備する都市計画的政策手段が欠如し、地域として交通システムを計画するという面でも十分であったとはいえない状況にあった。

それでも前記のごとく「観光」が多くの地域で最大の産業であった時代、海洋レクリエーションが脚光を浴びた新全総の時代、自然環境が重視された三全総の時代、リゾート法を核とする大規模レクリエーション基地開発が熱を帯びた時代、テンミリオン計画に始まる海外旅行ブーム、と振り返ってみればその時代時代に「観光」は人々の生活やビジネス対象および地域開発にとって重要なテーマとして認識されてきた。また、観光計画や観光政策等に関する図書<sup>2-5)</sup>も次々と出版された。

現在策定中の次期全国総合開発計画においても、誇りの持てる国土の再構築、中山間地の振興、地域の国際化という三つの課題に共通する重要なテーマとして、観光に大きな役割が期待されている。また、日本を縦断する高速道路に加え、横断する高速道路の整備の時代に入っていること、地方空港の国際航空路線の開設が進んでいること、アジアの高度経済成長に伴う来訪外国人の増加傾向等からも、日本の「観光」は新たな展開の時期を迎えているといえよう。今後の観光開発には広域観光への対応、都市観光への対応、住観一体化、国際観光へのマーケティングを重視する必要がある。

このような時代を迎え、総合的観光政策をもって現代的課題に対応することが必要である。

3) 観光交通データ、計画技法、および計画コンセプトの拡充

観光交通データの不備と観光交通分析技法の不備(都市交通計画技法の適用)とは長年、鶏と卵の関係にあった。しかし、近年、各種観光交通データの整備と公開、観光交通に適した非集計交通行動分析技法の適用、さらに独自の分析技法の開発がなされてきた。観光交通を対象とする博士論文が、高橋(北大1992年)<sup>6)</sup>、岡本(東工大1996年)<sup>7)</sup>、古屋(東大1996年)<sup>8)</sup>と続出していることは、新しい時代の始まりを

感じさせる。

都市交通計画において、1970年代のTSM(交通管理計画)、1980年代のTDM(交通需要管理)への志向から続々と新しい交通空間や計画コンセプトが生み出され、交通政策オプションを飛躍的に多様化させた。これらの多くは観光地に適用可能であり、また、観光地特有の計画コンセプトや交通空間を生み出す素地をつくったといえよう。金沢市の観光来訪者に対するP&Rや鎌倉市のTDM、上高地の低公害バス導入と自家用車乗り入れ規制、トマムの鉄道駅とバスのデザインを始め、各地の自然環境を考慮した駐車場設計、電気自動車の導入計画等々、観光地交通計画は明らかに新たな展開を見せつつある。

以上、観光地交通計画をとりまく環境変化を考えたとき、観光地の再構成を志向し、観光地交通計画を考え直すことの意義は大きい。

2. 観光交通の特性

2-1 観光交通の特性

観光交通は、①周遊性、②発生・集中における時間変動特性(季節変動、日変動、時間)、③移動経路と移動手段、④魅力要因等の特性を有しており、交通計画重要要因である。

Table 1 観光交通計画の視点から見た観光地の分類軸

1) 観光資源の特性
a) 自然的環境依存型
b) 歴史文化的環境依存型
c) 温泉などの保養型
d) イベント型
2) 容量制約の現れ方
a) 観光需要 < 交通容量 & 観光需要 < 活動空間容量
b) 観光需要 > 交通容量 & 観光需要 < 活動空間容量
c) 観光需要 > 交通容量 & 観光需要 > 活動空間容量
3) 滞在型観光地と日帰り型観光地
4) 需要の絶対量と時間変動
a) 通年的観光需要
b) 季節的観光需要：スキー、マリンスポーツ
c) 短期的観光需要：GW、お盆
d) イベント
5) 道路ネットワーク形状
a) 行き止まり型
b) 通過型・回遊型
6) 公共交通への依存度
a) 軌道系システム
b) バスサービス
c) 水上交通
d) 航空機
7) 道路ネットワーク形状

## 2-2 観光地がかかえる交通問題

観光地が実際に抱えている交通問題を、

- ①交通渋滞や交通の不確実性、サービス水準の低下などの交通サービス上の問題
- ②自然や生活環境など地域社会への影響
- ③運営効率の低下や需給ギャップの大きさなどによる交通関連企業の経営問題

にわけて、成果出版物の中では具体的事例とともに示している。

## 2-3 観光交通問題と観光地タイプとの関係性

観光地の対象空間のスケール（観光地点、観光地域）や観光地の環境的資質、観光地の立地条件などの観光地を分類する軸を設定し（Table 1）、そのタイプ別に発生が懸念される観光交通問題についてまとめている。

## 3. 観光地交通計画の理論

### 3-1 観光地交通計画の計画要素

観光地交通計画に関わる計画要素として以下のものを挙げ、その特性を整理した。

- ・計画の主体（観光者、地域住民、事業者）
- ・観光対象としての観光資源（交通施設）
- ・観光行動（交通行動）
- ・観光開発（交通施設）
- ・観光地（施設）の管理運営・経営（交通施設・交通管理）

Fig.1は、観光地交通計画が観光地に与える影響を、関わる主体とその関係要素を中心に示している。

### 3-2 観光地交通計画の理論<sup>9-11)</sup>

観光地交通計画は、観光客にとっての観光体験の質的・量的な向上への貢献と地域にとっての振興の拡大への貢献をめざしており、それらが持続する状態を保つようにしなければならない。それには、一見トレードオフ関係にある開発と保全がともに必要であるが、それらの共生は可能であり、それなくして持続的発展はありえない。このような理念に基づき観光地交通計画の目標をネガティブな目標（影響の最小化）、ポジティブな目標（効果の最大化）の

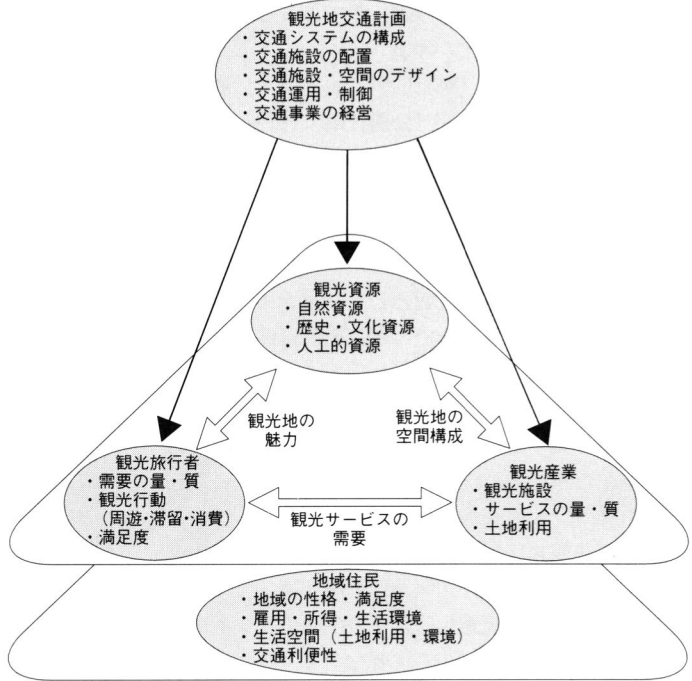


Fig.1 観光地交通計画が観光地に与える影響

二つの側面から整理した(Table 2)。

### 3-3 観光地交通計画の基礎的事項

観光地交通計画を策定するにあたり留意すべき観光の原理・原則、行動の規則性、メルクマールの事項などについて述べている。

- ①観光行動と観光地構造に関わる基礎的事項：行動論、圏域論
- ②目標設定に関わる基礎的事項：資源論、容量論、需要論、開発論、効果論
- ③交通施設のロケーションとデザインに関わる基礎的事項：調和・おさまり論、施設配置論
- ④観光ルートづくりと演出に関わる基礎的事項：周遊論、演出論
- ⑤交通施設・手段の運営・経営に関わる基礎的事項：維持管理論、運営論、経営論
- ⑥事業実施に関わる基礎的事項：合意形成論、事業展開論

### 3-4 観光地交通計画のシステム

観光地交通計画は①観光地域、②観光地、③観光地区で、それぞれ中心的課題が①幹線とフィーダ路線の処理、②車と歩行の組み合わせ方、③歩かせ方と駐車処理、というように異なっている。しかも、都市交通においてはODを一般化費用最小で流すことに目標があり、流し方は手段であるのに対し、観

観光地交通においては流し方が目標であり、観光魅力最大になるようODやルートが決められるという側面を有する。つまり、目標と手段が逆転している。そのプロセスを通じて、計画の空間的連続性（広域計画から地区計画までの整合性）、目的手段の総合性、事業プロセスおよび合意形成からみた計画の実効性が保証されなければならない。このような観光地交通の特性から都市交通計画プロセスとは異なるプロセスが採用されるべきである。

成果出版物の中では、観光地交通計画における与件と制約、分析対象、評価等の組み立て方についてまとめている。

4. 観光地交通計画の手法

本章では観光地交通計画のツールボックスとしての各種手法の事例、導入の条件、留意点、効果、デザインなどを次の分類で整理している。事例としては、世界各地の観光地の計画を、写真とともに紹介している。本編では各節の要約を示すが、紙枚の制約により事例写真等は4枚の紹介にとどめる。

4-1 環境にやさしい観光地づくり

観光客の利便性や観光地としての発展を重視するあまり、環境の資質を無視した観光地づくりも少な

くない。観光地として持続的発展をしていくためには、保全すべき自然環境の対象および望ましい観光地環境の目標を設定し、環境の保全や再生に配慮したきめ細かな対応が望まれる。環境容量（自然環境容量、社会環境容量）の設定、ゾーニング（ロードレスエリア、カーレスエリアなど）の設定（Fig.2、3）、アクセスのコントロール、利用誘導（利用の分散）、環境にやさしい交通手段の導入、エコアップ・ピオトープ（野生生物生息圏）の確保がその手法として有効である。

4-2 楽しくめぐれる観光地づくり

観光客の体験を豊かにするには、観光ルート、乗り物などの魅力を高め、移動の時間を快適で楽しいものとし、観光客の行程全体として満足度を高めて、観光地をめぐれる楽しさを印象づけていくことが重要である。

楽しくめぐれる観光地づくりの手法には、観光地の玄関口や交通結節点での対応（Photo 1）、魅力ある観光ルートづくり、観光地をめぐれるネットワークづくり等がある。移動の時間に無駄を感じさせないような工夫と観光客を楽しませ観光地を印象づける演出がポイントとなる。

Table 2 観光交通計画の目標

目標の領域	影響(-)の最小化	効果(+)の最大化
①自然環境	・自然環境の保全に配慮した交通施設の整備 ・利用の増加に伴う自然環境への影響の軽減	・交通施設の整備と合せた低質な環境の改善
②景観	・景観の保全や景観との調和に配慮した交通施設の整備	・沿道修景等による景観の質の向上 ・添景、ランドマークとしての交通施設の活用 ・視点場としての交通施設の活用
③観光資源	・資源の持続的な活用に配慮した交通施設の整備	・資源の有効活用 ・潜在資源の顕在化 ・新たな観光資源の創出（乗り物、橋、並木など）
④観光地環境	・入込みや観光流動のコントロールによる混雑の軽減 ・交通の不便さの解消 ・安全性の確保	・交通の利便性の向上 ・快適な移動手段の確保 ・滞在空間の快適性の向上
⑤観光活動	・無駄な移動時間の解消	・多様な観光活動の導入 ・移動の楽しみの創出 ・移動手段の選択機会の増加
⑥観光地イメージ	・陳腐化の回避	・アイデンティティの確立
⑦地域経済	・地域負担の軽減（交通施設の管理・運営、利用者増に伴うごみ処理等の負担）	・交通施設、関連施設での雇用 ・交通施設、関連施設での収入 ・入込み増に伴う観光地収入の増加 ・沿線での開発機会の増加
⑧地域社会および地域環境	・交通混雑による地域活動の阻害の回避 ・住民のプライバシーの確保 ・安全性の確保	・交流人口の増大に伴う活性化 ・知名度の向上 ・交通施設整備による交通環境の改善 ・道路整備等に伴う沿道環境の改善

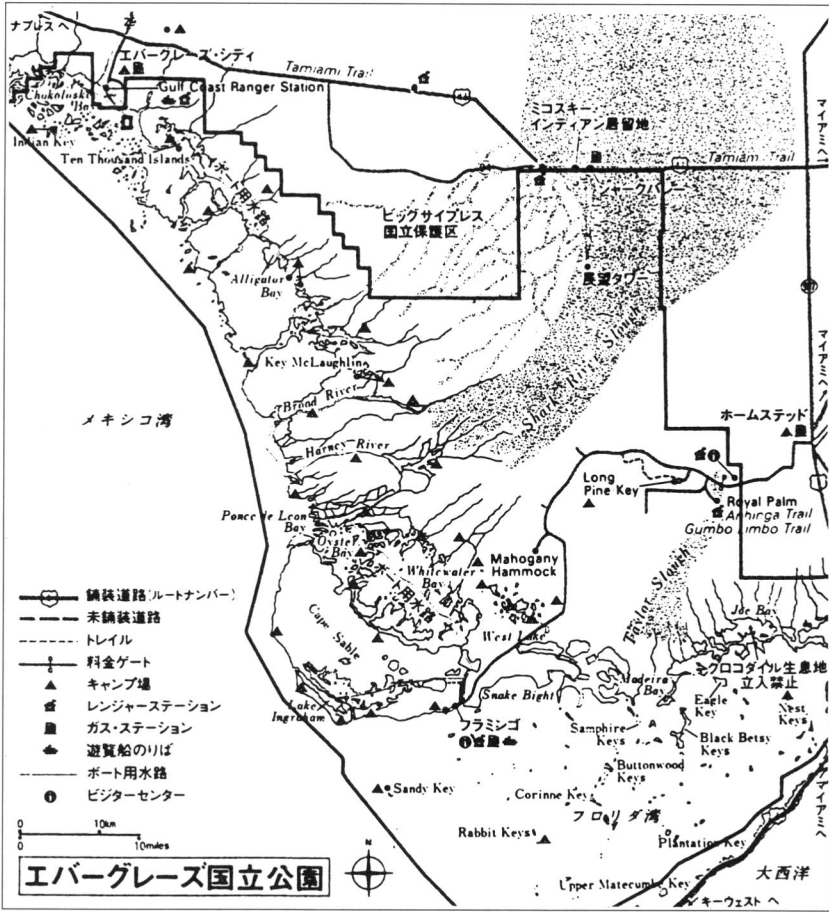


Fig.2 ロードレースエリア設定の例 (エバークレース国立公園)



Fig.3 ロードレースエリアの設定 (フランス・アポリア)

### 4-3 歩きたくなる観光地づくり

観光地鑑賞の基本は、歩行、散策であり、歩きたくなる観光地づくりは観光地のサイトプランの原点である。その演出は、①車から降りる場所の配置、②車から降りた後の導線計画、③歩行空間の環境整備、の組合せである。歩行者優先ゾーン、パーク&

バスライド、駐車場対策、歩行者ネットワーク、五感の情報化・バリアフリー対策 (空間処理、サービス) 等の施策が有効な手段である。

### 4-4 景観と調和した交通施設のおさまり

交通施設は、その形状、大きさ、テクスチャー等の故に、自然風景となじみにくい。道路や鉄道等は、その線形条件のために地形変形を伴う。駐車場はその施設のみならず、大量の自動車自体が景観破壊要因となる。

このような施設を景観と調和させ納める方策は、①交通施設のロケーション、②交通施設のデザイン、の二種である。計画に当たっては、まず、見せる交通施設と隠す交通施設を明確に意識することが重要である。また計画案は、それが使われた状況、特にピーク時とオフピーク時の両方について、さまざま



な視点場からの景観を、シミュレートして評価することが必要である。その結果に応じて計画案は修正される。

#### 4-5 公共交通の利用促進

鉄道、バス、ロープウェイ等の公共交通の整備が進んでいる観光地は、交通渋滞、排気ガスに悩まされることが少なく快適なものが多い。観光地の交通問題を解決し魅力ある観光地づくりを行うために、観光客が利用しやすい公共交通とすることが必要である。利用しやすくするためには、まず観光客のニーズに合った、種々の公共交通サービスを向上することが必要である。魅力ある車両も大切である。また観光客はその大半が初めてその地を訪れる人であるので、観光客にサービスの内容を十分理解してもらうための情報提供も不可欠であろう。

#### 4-6 季節変動の大きな観光地の交通対応

一般に観光地では、交通施設整備に対する地理的・空間的制約が多い。特にスキー場や海水浴場など、需要の季節変動が大きな観光地において、オン・シーズンのピーク需要に合わせて交通施設の整備をすることは極めて困難である。このため、オン・シーズンには超過需要による著しい混雑を生じ、オフ・シーズンには閑古鳥が鳴くといった状況が生じることとなり、安定した観光施設の経営や効率的な交通施設の計画・運用などの問題への対処が問題となる。このような観光地においては、既存の道路や駐車場を可能な限り有効利用するとともに、需要を適切にコントロールすることが必要となる。また、オフ・シーズンにおける需要の促進をはかることにより、年間を通しての需要を平準化する方向へ誘導することが望ましい。

#### 4-7 集客力のあるイベント時の交通対応

4-6で示した既存施設の有効利用や臨時駐車場の確保などの施策は、イベント時の交通対応策として有効である。特にイベントや、ある特定期間に大量の交通需要が集中する場合に限定した交通対策案として①予約制、②道路情報提供、③公共交通の臨時運行による容量拡大策の事例を紹介している。

#### 4-8 乗り物の名物化

観光地の魅力にとっての乗り物の役割は、次のように各種レベルがある。多くの場合観光客にとって魅力的な乗り物は、これらの効果を併せ持っている。

- ①観光地の主たる魅力要素としての乗り物
- ②観光地の景観鑑賞手段としての乗り物
- ③観光地内の回遊性を高める手段としての乗り物

④観光地での遊びの多様化、滞在時間延長

⑤風景要素としての乗り物

観光客にとって、乗り物が名物化するのには、①交通手段や乗り物からの展望等の機能に加え、②乗る楽しみあるいは運転する楽しみ、③乗り物を見る楽しみ、④乗っているのを見られる楽しみ、⑤体験の話題性、によるものである。

乗り物の演出には、これらの効果の種類と、目標レベルを設定し、乗り物・コース・容量の設定を行い、ターミナル、車両、ルートの演出を施す必要がある。また、経営安定化のための方策など、の検討も別途行わなければならない。

#### 4-9 沿線開発

観光交通にとって移動の楽しみは目的の一つであり、その意味で沿道土地利用をいかに演出するかが重要な課題である。道路利用者の休憩、風景鑑賞、道路整備による自然環境、雑然とした土地利用の誘発、街づくりとしての道路整備のあり方等、沿道土地利用の課題は多様である。

#### 4-10 スムースな地域の合意づくり

観光地の交通政策には多くの人々や行政の協力が不可欠であり、それらの人々の間での合意形成が必

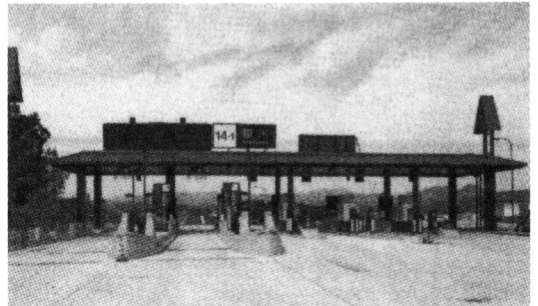


Photo 1 城下町の霧囲気に合わせたインターチェンジ (掛川市)



Photo 2 ヤシの木による個性的な修景の例 (宮崎市)

要となる。合意を計るために、政策の内容と計画づくりに関して行政・企業・住民のパートナーシップ(資金やサービスの持ち合い、空間提供など)、合意のプロセス、実験的な試み(ステップ・バイ・ステップ)等の方策に特に留意すべきである。

### 5. 観光地づくりの試み

本章では、ケーススタディとしていくつかの既存観光地における交通計画案の提案を試みた。先に述べたように、これら異なる観光地についてコンセプトデザインを行うことを通して、観光地交通計画体系の一般化の可能性を追求することが作業上の目的であった。また、本書の読者には、4章に示した多様な政策オプションを組み合わせて、具体的に適用する事例を示すことを意図している。ここでは、①行き止まり型観光地としての上高地、②文化遺産保存が必要となる白川村、③幹線道路が縦貫する日光、④都市内に資源が分散配置されている函館、⑤歩きたくなる観光地を目指す京都、⑥門前町としての伊勢、⑦滞在観光機能の向上を図るべき草津を対象として計画案を提示している。

### おわりに

本書は国際交通安全学会の自主研究としての2年間の成果をとりまとめたものである。この研究に先立ち平成6年度、観光計画の専門家の参加をお願いし、財団法人運輸経済研究センターの「観光地における交通体系のあり方に関する調査」<sup>12)</sup>を実施している。また、平成7、8年度文部省の科学研究費を受けて、交通工学の専門家の参加を得て観光交通の分析技法の共同研究を実施することができた<sup>13)</sup>。これらのメンバーとの議論も本書の作成に大いに役立った。ここに記して感謝の意を表する次第である。

### 参考文献

- 1) 加藤誠平、鈴木忠義『観光道路』(社)全日本観光連盟、1955年
- 2) 財団法人交通公社調査部編『観光読本』東洋経済新報社、1994年
- 3) 足羽洋保編著『新・観光学概論』ミネルヴァ書房、1994年
- 4) 塩田正志、長谷政弘編著『観光学』同文館、1994年
- 5) 長谷政弘編著『観光マーケティング—理論と実際—』同文館、1996年
- 6) 高橋清『地域観光行動モデルの構築とその適用に関する研究』学位論文(北海道大学)、1992年
- 7) 岡本直久『観光交通計画のための調査および分析手法に関する研究』学位論文(東京工業大学)、1996年
- 8) 古屋秀樹『観光交通計画の方法論的研究—需要分析と政策影響分析技報の開発—』学位申請論文(東京大学)、1996年
- 9) 鈴木忠義編『現代観光論』有斐閣双書、1974年
- 10) ラック計画研究所『観光・レクリエーション計画論』技報堂、1975年
- 11) 鈴木忠義、毛塚宏、永井護、渡辺貴介『土木工学体系30、観光・レクリエーション計画』彰国社、1984年
- 12) 森地茂、他『観光地における交通体系のあり方に関する調査報告書』(財)運輸経済研究センター、1995年
- 13) 森地茂、他「観光交通計画—観光地域の交通問題への対応—」土木学会ワンデーセミナー論文集、1996年