

7.3 高規格幹線道路等の整備による観光振興効果に関する分析(関東地整)

7.3.1 背景及び目的

観光は、国民の生活にゆとりと潤いを提供するだけでなく、経済波及効果も高い。国土交通省でも「日本ブランドの海外への戦略的発信」と「魅力ある観光地・観光産業の創出」を柱として、観光立国の実現に向けて取り組んでいる。

本検討は、主要な観光地の観光客数と交流圏人口との相関関係に着目し、関東地域の幹線道路網の整備(図-7.21)が観光振興へもたらす効果について、交流圏人口の拡大の試算を通じて分析し、整備効果指標としての適用可能性の検証を行ったものである。

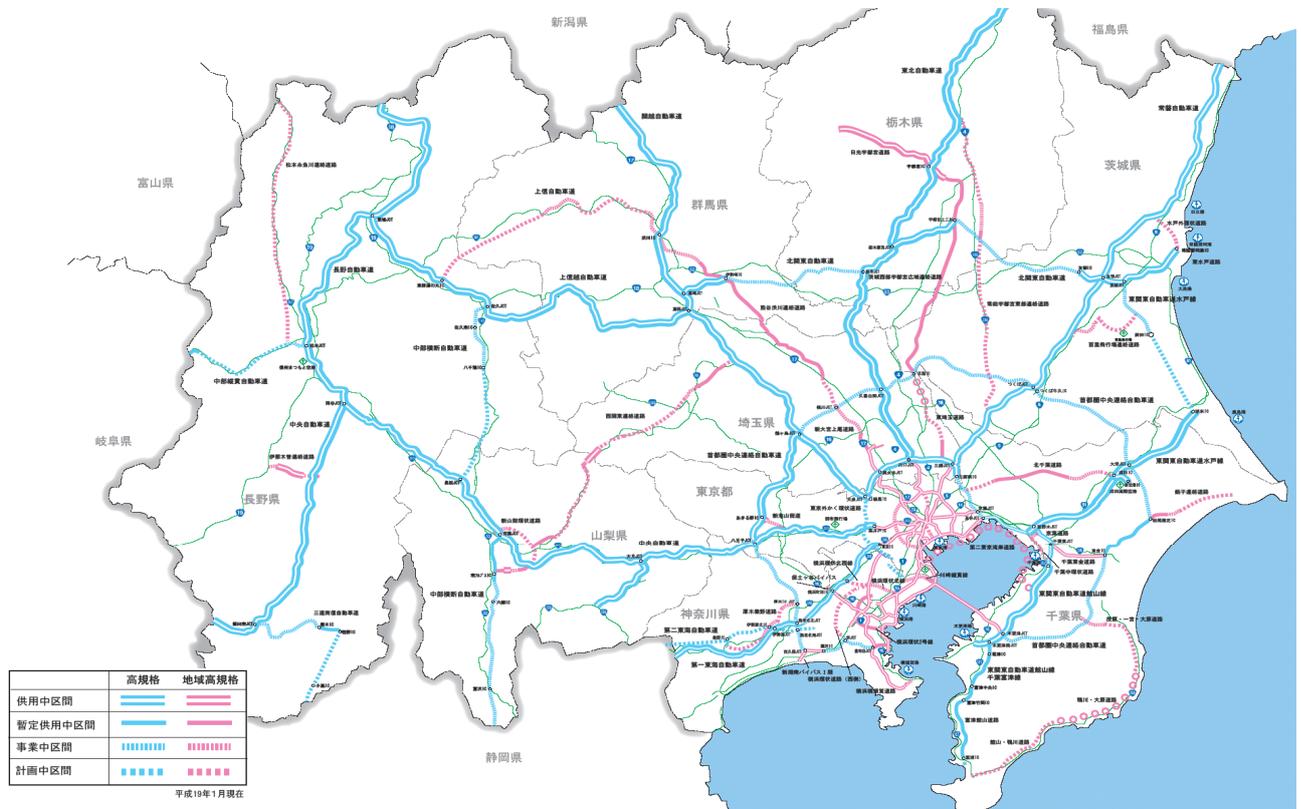


図-7.21 分析に用いた関東地方の道路ネットワーク

7.3.2 分析事項及び分析方法

① 分析事項

現況の交流圏人口は、平成17年道路交通センサスのピーク時旅行速度を用い、主要な観光地から10kmメッシュ中心までの最短時間経路による所要時間を算定し、3時間圏内にある平成17年国勢調査による10kmメッシュ別夜間人口を集計し、交流圏人口を算定した。

将来(整備後)の交流圏人口は、最短時間経路による所要時間を算定し、上記の平成17年国勢調査による10kmメッシュ別夜間人口を集計することで、道路整備による交流圏人口の拡大を算定している。

7.3.3 分析結果

① 相関分析

主要な観光地域における3時間交流圏人口と日帰り観光客数に、一定の相関関係があることが確認できた(図-7.22、図-7.23)。

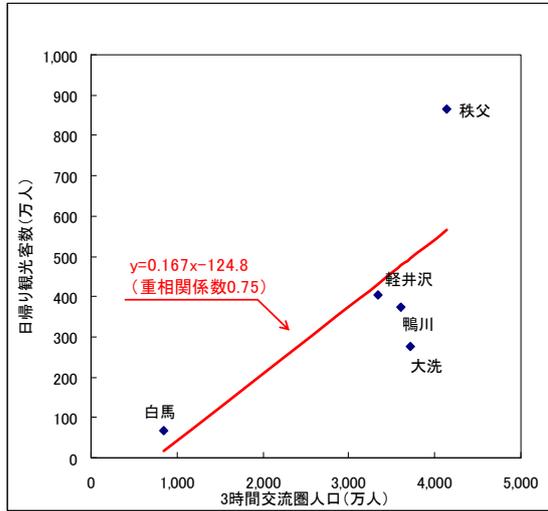


図-7.22

3時間交流圏人口と日帰り観光客数の相関

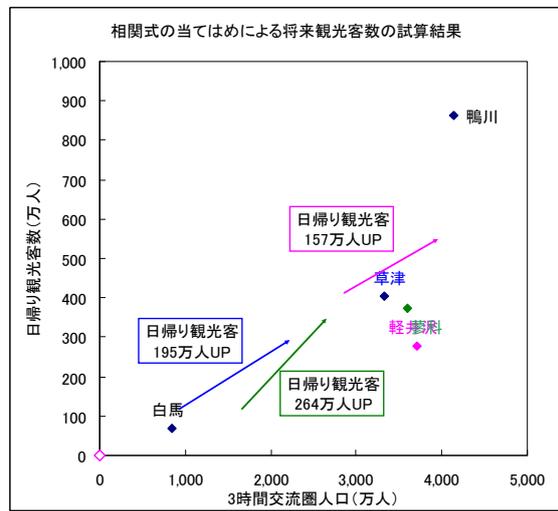


図-7.23

相関式の当てはめによる将来観光客数の試算

② 整備前後の3時間交流圏域

今後の幹線道路網の整備により、軽井沢、河口湖などの観光地において、3時間交流圏域が拡大する状況を図-7.24～図-7.30に示す。

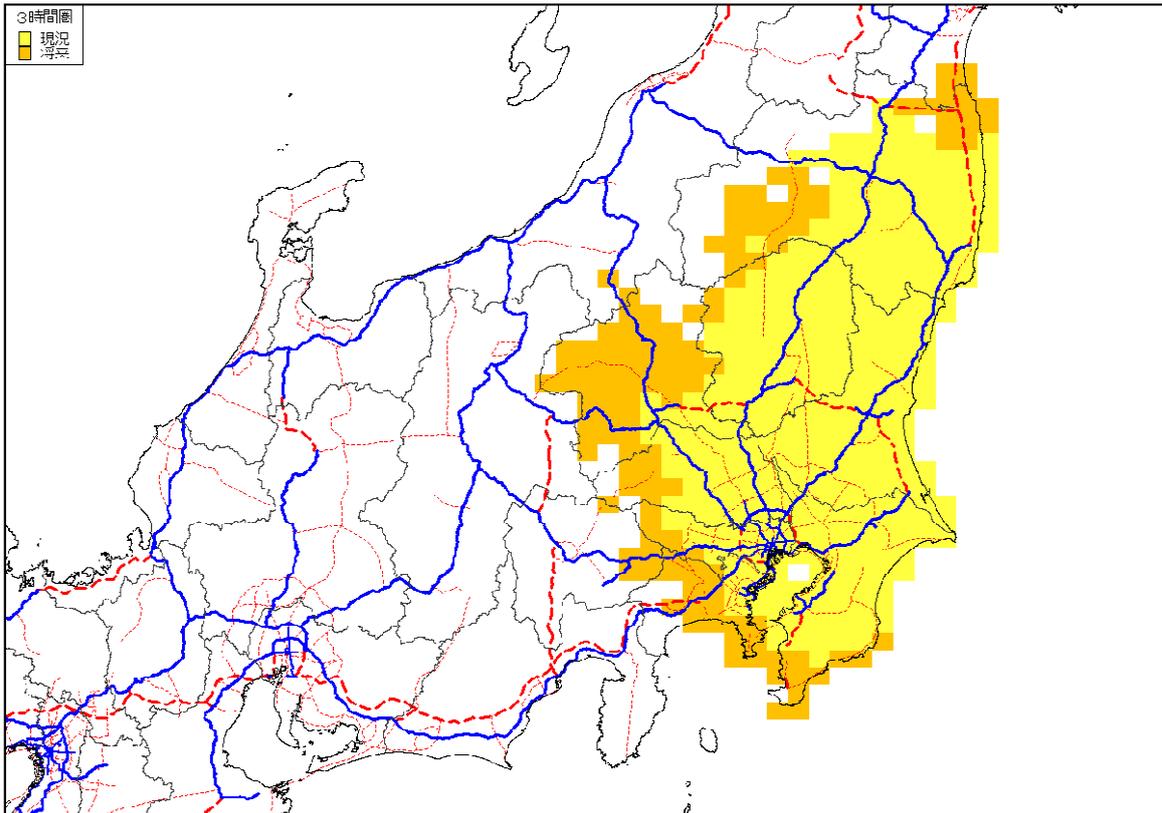


図-7.24 主要な観光拠点（大洗）からの3時間交流圏域

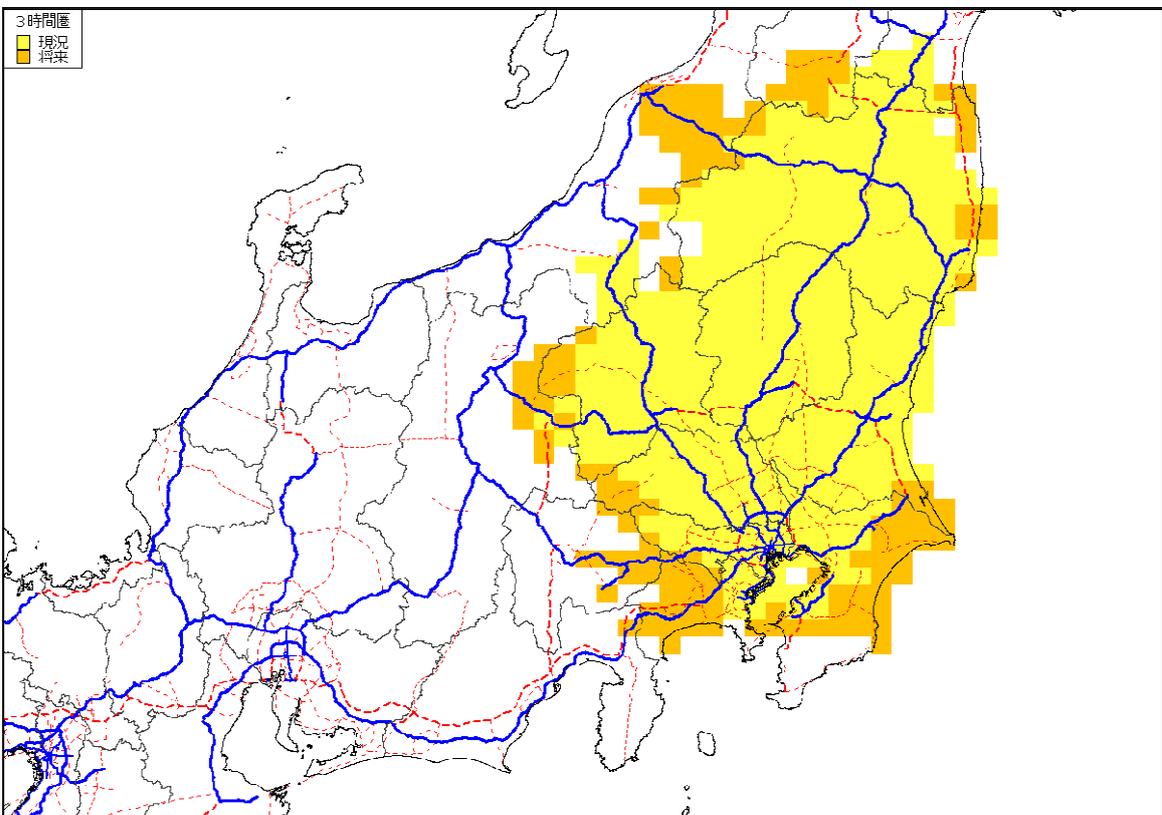


図-7.25 主要な観光拠点（日光）からの3時間交流圏域

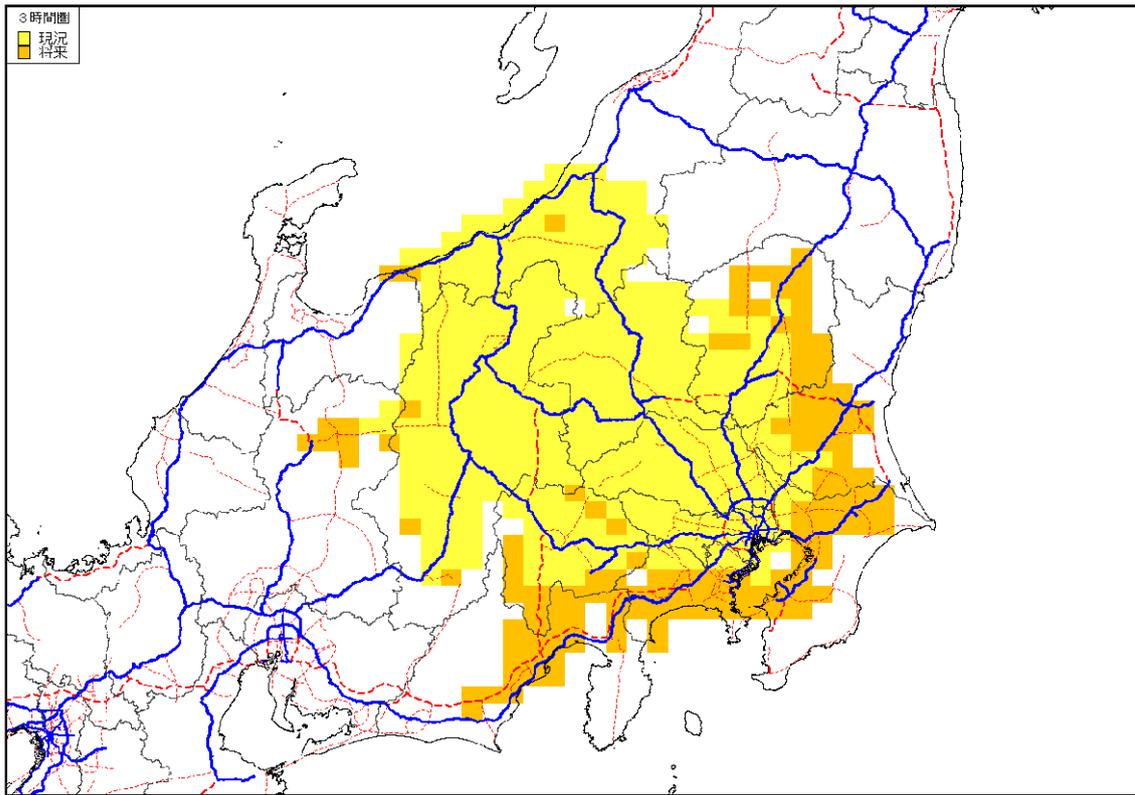


図-7.26 主要な観光拠点（軽井沢）からの3時間交流圏域

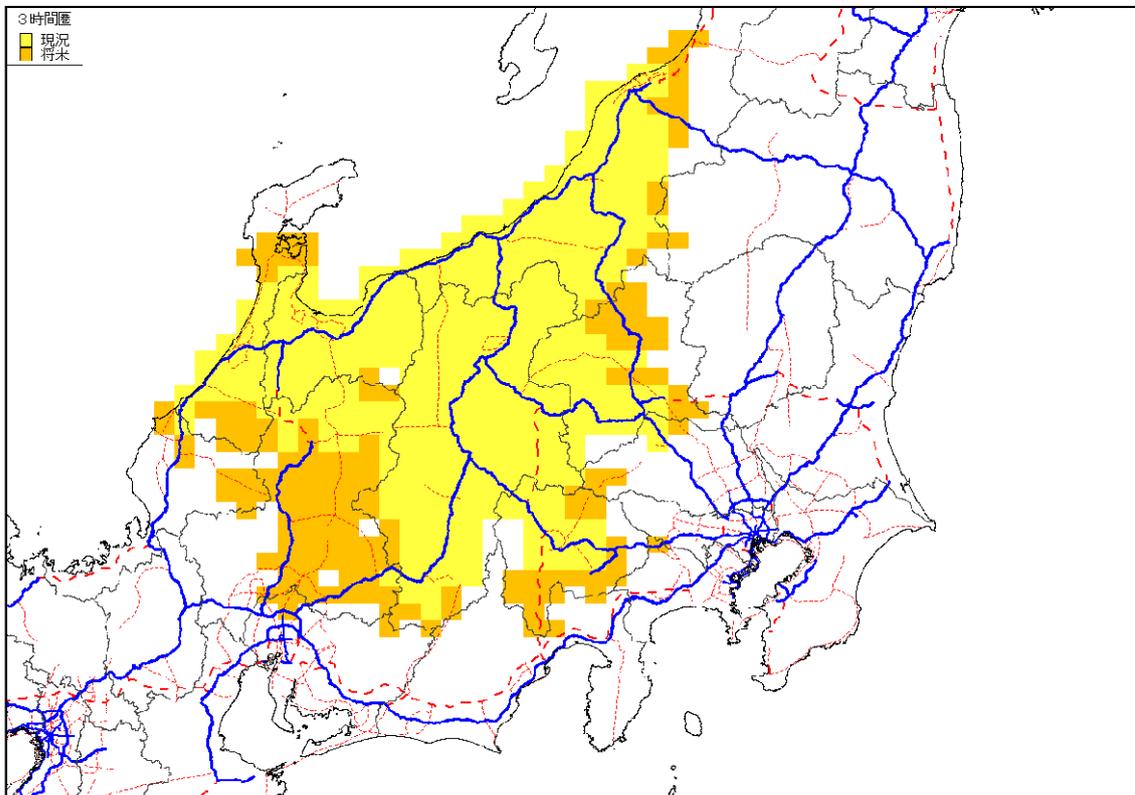


図-7.27 主要な観光拠点（白馬）からの3時間交流圏域

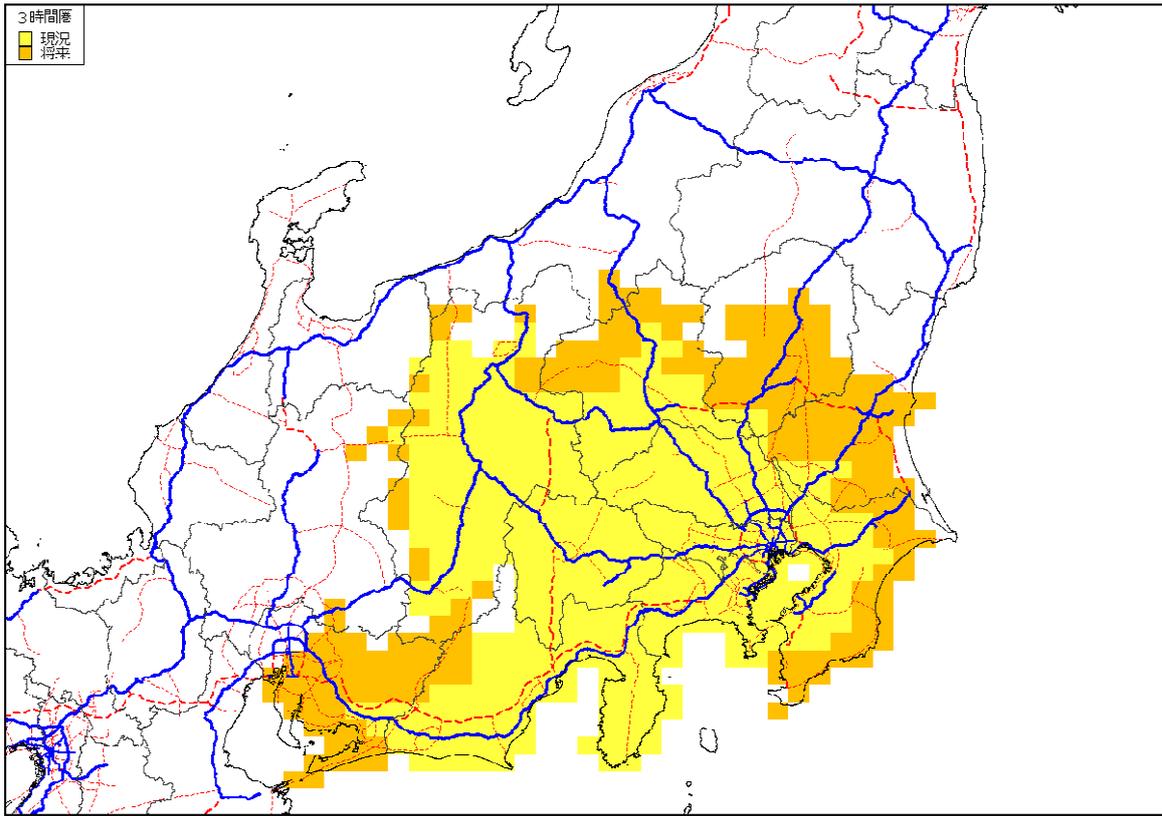


図-7.28 主要な観光拠点（河口湖）からの3時間交流圏域

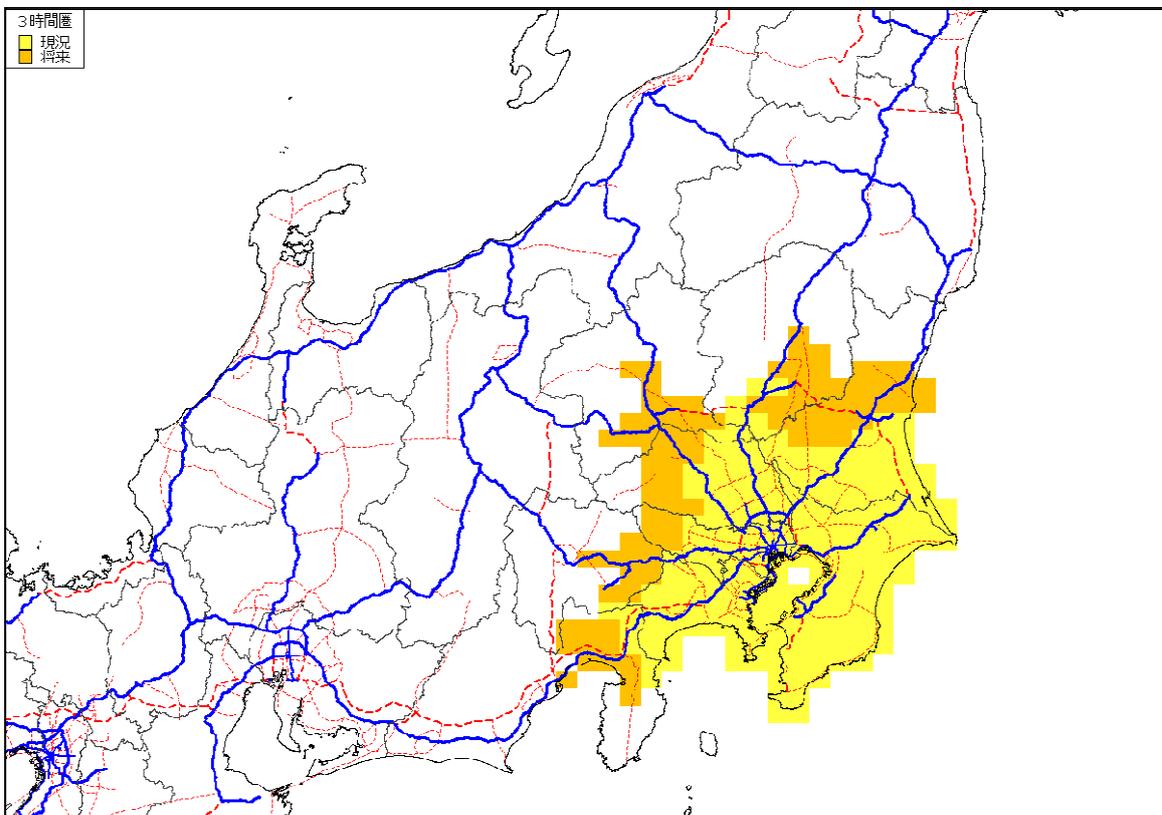


図-7.29 主要な観光拠点（鴨川）からの3時間交流圏域

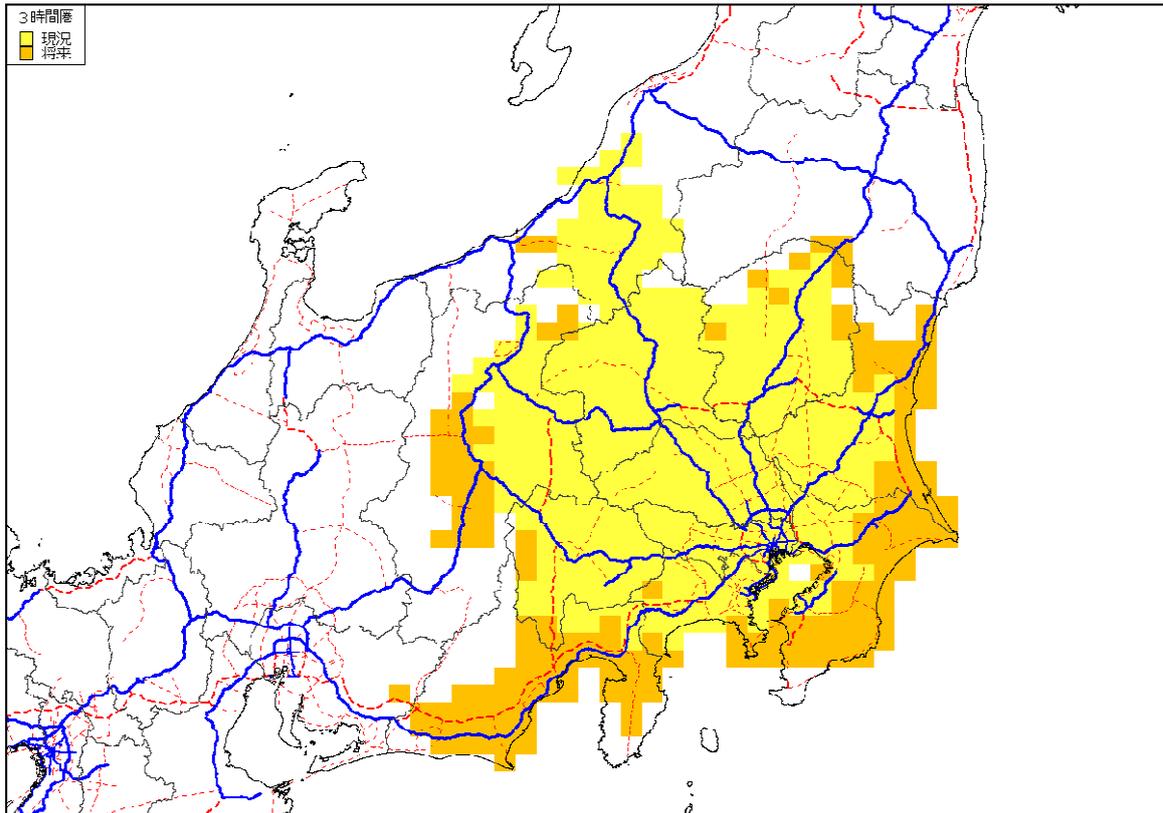
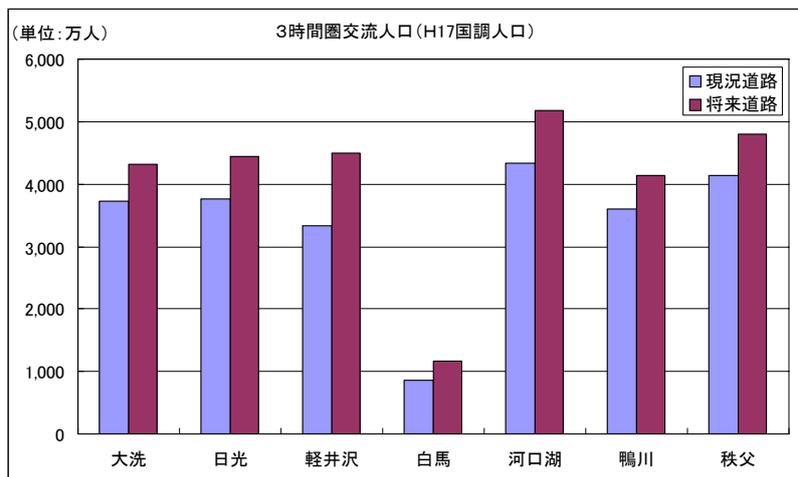


図-7.30 主要な観光拠点（秩父）からの3時間交流圏域

③ 整備前後の3時間交流圏人口

上記の各観光拠点毎に、交流圏域が広がることによる交流圏人口の増加数を算出した。



単位: 万人

	大洗	日光	軽井沢	白馬	河口湖	鴨川	秩父
現況道路	3,718	3,755	3,333	851	4,327	3,602	4,135
将来道路	4,316	4,436	4,493	1,159	5,173	4,141	4,797
将来／現況	1.16	1.18	1.35	1.36	1.20	1.15	1.16
将来－現況	598	682	1,159	308	847	539	663

図-7.31 整備前後の3時間交流圏人口の変化

7.3.4 分析を実施してわかったこと

交流圏域の拡大、それに伴う交流圏人口の変化を把握することにより、幹線道路の整備が広域的な交流圏の拡大を通じて観光振興に寄与する可能性が確認できた。

このことから、交流可能圏域の視点は、道路整備効果を表す指標として活用が可能と思われる。

しかしながら、今後活用していくための課題として、以下についてさらなる検討が必要とも考えられる。

- ・首都圏の放射状の高速道路における休日の行楽渋滞の影響を加味した交流圏人口算定方法の検討
- ・交流圏人口以外の要素(新幹線の有無、観光資源量など)を考慮した観光入込み客数の推計モデルの検討
- ・将来人口推計データのメッシュ単位での推計