

D-1

観光鉄道の魅力度評価に関する研究

A Study on Evaluation of Sightseeing Railway Attractiveness

指導教授 轟 朝 幸 4003 秋 山 智

1. はじめに

近年、わが国では旅行ニーズの多様化が急速に進み、それに伴い、個性、魅力ある観光地づくりに取り組む必要が高まっている。その理由としては、観光による経済効果が非常に大きいことが挙げられ、観光鉄道においても例外ではない。観光地の魅力度評価に関する研究は散見されるが、観光鉄道そのものの魅力度評価に関する研究、事例は見当たらない。魅力度評価法が確立すれば、個々の観光鉄道の特徴をより鮮明に認識することができ、観光鉄道の発展に大きく貢献することが可能となる。

そこで本研究では、観光鉄道の魅力度評価法を提案し、その評価法によって観光鉄道の評価、分析を試行することを目的とする。

2. 分析手順

本研究の分析手順としては、まず観光鉄道の魅力度評価項目を検討し、評価法を確立する。次に魅力度評価項目のウエイト付け及び観光鉄道の魅力度アンケートを実施し、それらの結果を集計し、評価、分析をする。

評価法はできる限り客観的であることが重要なため、階層化意思決定法（以下、AHP 手法）の絶対評価法を用いることとした。

3. 観光鉄道の魅力度評価項目及び評価法

室谷¹⁾の観光地の魅力度評価項目を参考にして、観光鉄道の魅力度評価項目及びその構成を検討した。

まず、観光鉄道の魅力度を評価する大項目の第1を「鉄道資源」とした。鉄道資源は観光鉄道にとって必要不可欠なものであり、この大項目には「立地・自然資源」と、「車両・施設資源」の2つの中項目を設定した。移り変わりの風景を楽しむ車窓からの景色及び車内や駅での接客サービスも重要な要素であり、これを評価する「快適性」を第2の大項目とした。この大項目には「車窓（景観）度」と「接客サービス度」の2つの中項目を設けた。鉄道の本来の役割である観光目的地へのアクセスのしやすさや、沿線観光地内での移動のしやすさ（周遊性）を評価する「交通利便性」を

第3の大項目とした。この中項目として「アクセス度」と「周遊度」を設定した。鉄道沿線に珍しい、貴重な観光施設が豊富に存在することは非常に魅力的なことであり、第4の大項目として「周辺観光施設」を考えた。アクセス度を除くそれぞれの中項目には資源の質（珍しさ、貴重性、独創性など）を評価する「希少性」と量（種類、数など）を評価する「多様性」の2つの小項目を設けるなどし、合計13個の評価項目とした(図-1参照)。

代替案評価は各評価項目0～3点（合計39点）でスコア（点数）化によるアンケートを実施し、そのスコア値に評価項目のウエイト付けアンケートにより得られるウエイト値を乗じて算出される魅力値により総合評価する。

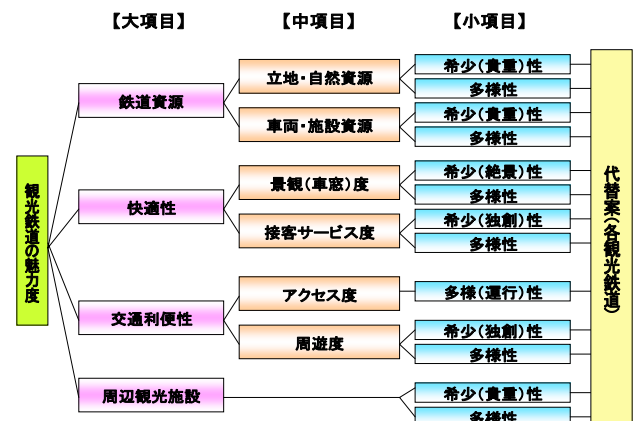


図-1 観光鉄道の魅力度の評価体系図

4. 魅力度評価項目のウエイト付け

魅力度評価のウエイト決定にあたってはAHP手法の対比較法を用いた。ウエイト付けのアンケートは合計22人(学科教員:8人、院生:4人、卒研生:10人)に依頼し、表-1は22人のウエイト付けアンケート結果の平均値及び魅力度評価の各項目における重要度を示す。各評価項目の重要度は、大項目のウエイトと中項目のウエイトと小項目間で対比較したウエイトを乗じたものである。

各項目間のウエイトを求めた結果、大項目では鉄道資源(0.316)が最も重要視されていることが明らかとなった。小項目では希少性と多様性を比べたところ、

どの項目においても多様性（量）よりも希少性（質）の方が重要視されていることが分かった。

魅力度評価項目の重要度については、大項目：周辺観光施設の小項目：希少（貴重）性（0.160）が最も重要視されていることが明らかとなった。

表－1 魅力度評価項目のウエイト及び重要度

【大項目:ウエイト】	【中項目:ウエイト】	【小項目:ウエイト】	重要度
鉄道資源:0.316	立地・自然資源:0.596	希少(貴重)性:0.682	0.110
	車両・施設資源:0.404	多様性:0.318	0.060
快適性:0.266		景観(車窓)度:0.711	希少(貴重)性:0.734
	多様性:0.266		0.040
	接客サービス度:0.289	希少(絶景)性:0.685	0.140
		多様性:0.040	0.040
交通利便性:0.167	アクセス度:0.377	希少(独創)性:0.516	0.050
		多様性:0.484	0.040
	周遊度:0.623	多様(運行)性: -	0.070
周辺観光施設:0.251	合計	希少(独創)性:0.645	0.060
		多様性:0.355	0.030
		希少(貴重)性:0.606	0.160
		多様性:0.394	0.090
		合計	1.000

5. 観光鉄道のスコア付け

本研究の対象路線の選定にあたっては、可能な限りより多くの鉄道評価の魅力度アンケートが得られることが望ましく、また乗車経験のある人を対象とすることが望ましい。そのため、関東近郊の箱根登山鉄道、大井川鉄道本線、秩父鉄道、真岡鉄道の4路線を対象とした。魅力度評価は、鉄道や交通に造詣がある合計24人（学科教員：4人、鉄道愛好会・研究会の会員：20人）に13個の評価項目からなる魅力度アンケートを実施した。各鉄道のサンプル数は箱根登山鉄道:22人、大井川鉄道本線：12人、秩父鉄道：15人、真岡鉄道：8人となった。

6. 観光鉄道の魅力度評価の分析結果

観光鉄道の魅力度評価（魅力値）の比較結果を図－2に示す。箱根登山鉄道の魅力値の合計点は1.827点、大井川鉄道本線1.536点、秩父鉄道1.487点、真岡鉄道0.723点と、箱根登山鉄道が最も高い値を示した。いずれの鉄道においても、立地・自然資源の希少性、車両・

施設資源の希少性、車窓（景観）度の希少性及び周辺観光施設の希少性が高い値を示し、これらの項目が観光鉄道の魅力度評価の重要な要因となっていることが分かった。

個々の鉄道の特徴を示すと、箱根登山鉄道は他路線と比べても特に周辺観光施設の希少性（0.300）及び多様性（0.200）が高い値を示した。これは、強羅温泉や彫刻の森美術館などの珍しい施設が沿線に数多く存在することによるものと考えられる。同様に、大井川鉄道本線と真岡鉄道は車両・施設資源の希少性（0.257、0.206）が高い値を示したが、これはこれらの鉄道が保有する歴史あるSL列車への魅力度を重要視した結果と考えられる。秩父鉄道に関しては車窓（景観）度の希少性（0.233）が最も高い値となったが、これは国指定の名勝・天然記念物である長瀨溪谷の車窓からの景観（絶景）美が高く評価された結果と考えられる。

魅力値の合計点が最も低い真岡鉄道の0.723に対し、最も高い箱根登山鉄道は1.827と約2.5倍で大きな差を示し、本評価法により定量的な比較が可能となった。

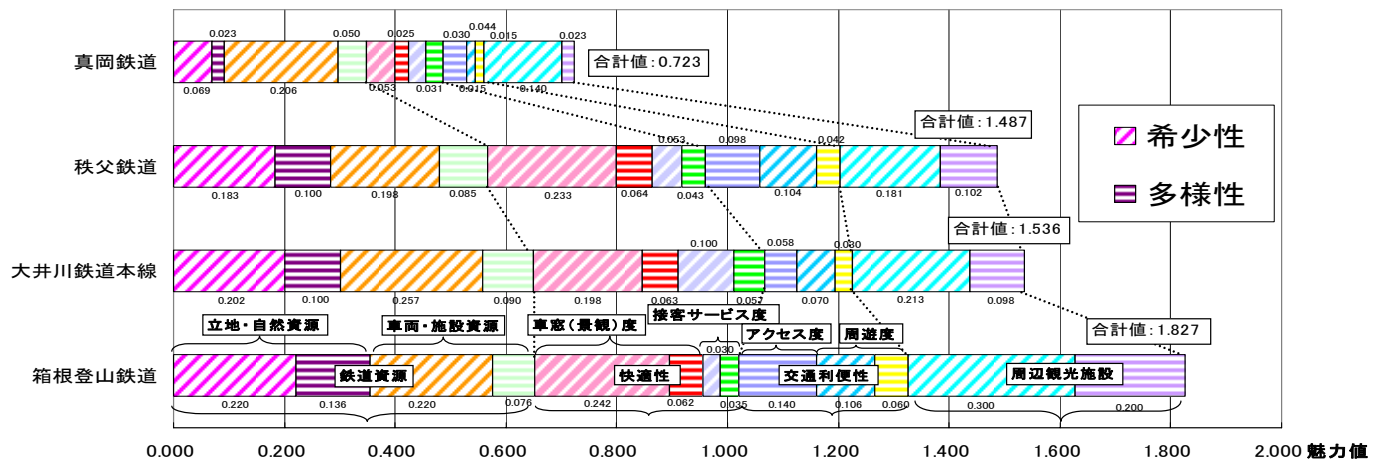
7. おわりに

観光鉄道の魅力度の評価法を提案し、関東近郊の4つの観光鉄道を対象に魅力度評価を実施した。図－2のように各観光鉄道の魅力度の特徴を目に見える形で明確に示すことができた。従って、本魅力度評価法により各観光鉄道の魅力度を一定の基準により定量的・視覚的に評価することが可能となった。

今後の課題としては、対象路線を全国の観光鉄道に拡大することや、魅力度アンケート対象者の要因（年齢、性別など）による分析・解析などが挙げられる。

<参考文献>

- 1) 室谷正裕：観光地の魅力度評価、運輸政策研究 Vol. 1、No. 1、pp.14-24、1998年。



図－2 観光鉄道の魅力度評価（魅力値）比較図