

京都大学工学部 正員 天野光三
 京都大学工学部 正員 柳原和彦
 京都大学大学院 学生員 川島茂樹

①はじめに；京都市においては、昭和48年11月に「観光マイカー拒否宣言」がなされ、これに伴って、新たな観光交通体系の整備が緊急の課題となっている。京都市における観光交通体系の基本的方向として、私的交通手段を排し、公共交通手段によるべきこと、徒歩を重視すべきことは、既に指通した。⁽¹⁾そして新たな観光交通手段として周回観光バスを提案した。これに加えて、観光市電を設け、合わせて公営的観光交通手段として、観光交通体系の基幹とすることを改めて提案する。これらのルート計画、実施に関しては、種々の課題、問題点があるが、ここでは、京都市内における観光客の流動状況に基づいて、ルート計画、その評価、問題点などについて考察を加える。

②京都市内の観光客流動；

京都市内における観光客の流動状況を把握するために京都市文化観光局が毎年行っている観光客アンケート調査から観光経路に関する部分(図-1)を取り出し、これに分析を加えた。

①観光OD：昭和44年度～47年度のデータについて、観光経路をODトリップに分解して、観光地80ヶ所、ターミナル3ヶ所の起終点をOD表に集計した。表-1に、このOD表をゾーン毎にまとめたものを示す。これからわかるように、東山、嵐山地区は、ともに大量のトリップが発生しており、ゾーン内内のトリップ、他ゾーン間とトリップが少なく、二大観光地区になっている。次いでトリップが多いのは大原・鞍馬地区であるが、他の観光ゾーンとの関連は少なく独立した観光ゾーンを形成していると思われる。これに次いで金閣寺、高雄地区にトリップが多いが、他地区との関連が強いことに注目すべきであろう。

②観光行動パターン：47年度の資料から、観光客の経路をパターンに分類し、その割合を表-2に示す。東山地区のみを訪ずれるパターンが40.7%と非常に多く、またNo.5,6,7のように広い行動範囲を有するパターンは割合も23.5%と大きいものであることがわかる。

③ルート試案；

上記の分析をもとに、周回観光バス及び観光市電の幾つかのルート試案を制作したが、ここで2例を示す。ルート設定においては、①観光客の需要に応じたものであること、②観光客が利用しやすいよう単純明快なネット

図-1. 観光経路の調査項目

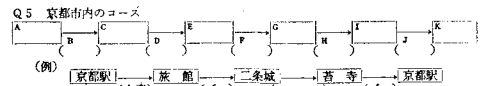


表-1. ゾーン間観光OD表

D O	京都駅	三条京阪	名神	東西本願寺	東山	洛北	大原鞍馬	金閣寺	嵐山	高雄	二条城	御所	繁華街	洛南	その他	合計
京都駅		2	5	33	187	22	54	27	59	68	17	10	20	14	1	440
三条京阪	2		1		162	21	70	17	34	14	9	1	23	7		361
名神	3			2	28	1	9	8	21	1	4	1	10	1	1	99
東西本願寺	20	2	4	10	15	1		4	2	6	2	2	2			70
東山	24	127	38	11	462	14	12	49	16	3	16	6	69	2	2	951
洛北	21	15	5	1	17	18	7	9	2			1	9			105
大原鞍馬	38	67	6		10	9	91	4	8	1	2	13				209
金閣寺	37	15	16	7	47	5	1	43	32	3	6		4		1	277
嵐山	61	39	22	1	9		1	21	129	25	2		23	2	2	335
高雄	50	16	1			1	2	10	31	36	1		8			156
二条城	16	11	3	2	11	1	1	15	3			2	5	1		71
御所	6	1	2	1	2	5		1	1	3			1			24
繁華街	48	37	7	1	33	5	1	2	3	2	4	1	10			158
洛南	10	9	3	1	7	1	1	2	1		2		1	4		42
その他	2	1	2					2								29
合計	438	382	115	70	950	144	251	214	382	154	72	24	198	42	9	3318

表-2. 観光客の行動パターン

パターン	経路	割合	割合
No.1	ターミナル ↔ 大原・鞍馬 ↔ ターミナル	19	8.8%
No.2	ターミナル ↔ 高雄 ↔ ターミナル	16	7.4%
No.3	ターミナル ↔ 高尾 ↔ 嵐山 ↔ ターミナル	12	5.6%
No.4	ターミナル ↔ 嵐山 ↔ ターミナル	20	9.3%
No.5	ターミナル ↔ 東山 ↔ 嵐山 ↔ ターミナル	18	8.3%
No.6	ターミナル ↔ 御所・二条城 ↔ 東山 ↔ ターミナル	15	6.9%
No.7	ターミナル ↔ 東山 ↔ 金閣寺 ↔ ターミナル	18	8.3%
No.8	ターミナル ↔ 洛北 ↔ ターミナル	8	3.7%
No.9	ターミナル ↔ 東山 ↔ ターミナル	88	40.7%
No.10	ターミナル ↔ 洛南 ↔ ターミナル	2	0.9%
合計		216	100%

ワークであること、③早急に実現可能な案であること、などを考慮したが、殊に③に関しては、既得路線権の調整、設備・付帯施設の整備などの課題があるため、段階的にルートと構成するものとした。Ⅰ案(図-2)は、第一段階のことで、周回観光バスを市バス均一区間内に、観光市電と東山に設定したものである。Ⅱ案は、Ⅰ案のルートに、周回観光バスについては均一区間外のルート、観光市電については、嵐山-京都駅間のルートを加えたものである。

④ルート試案に関する考察;

①で得られた観光OD表をもとにして、ルート試案の評価、問題点などについて考察する。

①観光需要への対応：主要観光地間の全ODの数に対する割合と到達性の良さを指標、また全発生トリップ数に対する到達可能なOD間の発生トリップ数の割合と需要への対応の程度の指標と考え得る。これを表-3に示すが、これから、Ⅰ案は、到達性は良くないが、総トリップ数の48.2%をカバーし、観光需要にはかなり応じていると言える。Ⅱ案は、到達性が高く、総トリップ数の71.6%をカバーし、観光需要に応じたものと考えられる。

②周回観光バス利用パターンと運行上の問題点：京都駅と三条京阪に1,000人/日の観光客が到着し、②で求めたODパターンを取って流動した時の、Ⅰ案のルートにおける各区分1日当りの需要の大きさを表わしたものが図-3である。各区分の利用パターンにはかなりの差が見られ運行上の問題点は多い。一律の周回運行、需要にみあった区分運行、あるいはデマンド運行など、観光需要への対応、観光客の要求の満足、運行者の経営の成立などがマッチした運行方式を考えることが今後の課題である。

③採算上の問題点：図-3をもとにして、Ⅰ案における採算性について試算を行ない、採算上の問題と考察したが、詳細については講演時に発表する。

⑤まとめ;

公共的観光交通手段のルート計画、およびそれに関わる種々の問題について、京都市内における観光客の市内流動をもとにして考察を加えたが、より精密な考察のためには、観光流動、観光需要のより正確な把握が必要であり、これが今後の課題であろう。

1)天野光三：京都市の観光交通に関する提案、才26回土木学会年次学術講演会概要集才IV部(昭和46年)

図-2. ルート試案Ⅰ

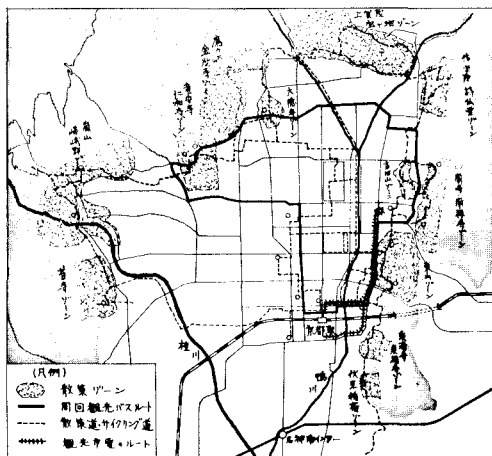


図-3. ルート試案Ⅱ

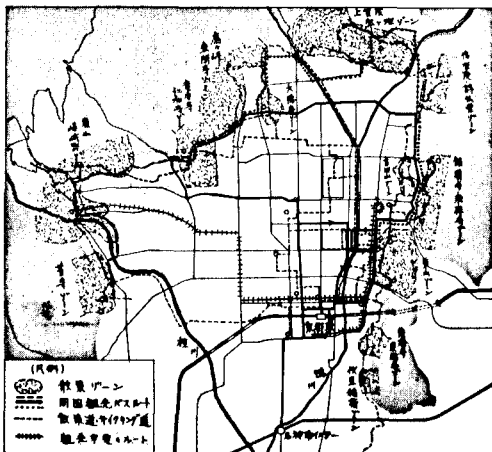


図-4 Ⅰ案における周回観光バスの利用パターン

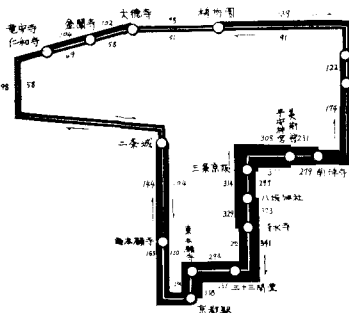


表-3. 周回観光バスがカバーするODトリップ

	O.D.の種類		発生トリップの数	
	全数	割合	全数	割合
全トリップ	6806	100%	8318	100%
Ⅰ案でカバーできるトリップ	1048	15.5%	1602	48.2%
Ⅱ案でカバーできるトリップ	3040	44.7%	2377	71.6%