

IV-379 観光地における1日の観光周遊パターンに着目した時空間特性分析

山梨大学工学部 正会員 西井 和夫
 正会員 古屋 秀樹
 学生員 千賀 行
 学生員 上西 雅規

1. 研究の目的

富士五湖地域における交通問題として、交通量の時間的・空間的集中による域内経路の混雑があり、観光地の魅力の低下を引き起こしている。その対策として、道路ネットワークの整備や所要時間情報による経路誘導策などがあるが、その効果を把握する前段階として、域内を訪れる観光客の個人レベルの観光周遊行動の諸特性を的確に把握する必要があると考えられる。ここでは、個人ベースの観光周遊行動の基本的な特性としての空間軸および時間軸に着目した基礎分析の結果を報告する。

本研究で、まず空間軸に関しては流入経路及び立ち寄り地点に着目し1日の周遊パターンの実態および特徴を把握する。また時間軸に関しては、個人属性別の来訪時刻・滞在時間の分析を行い特に来訪目的の差異に伴う周遊行動パターンの時間特性を明らかにする。なお、分析データには、観光来訪者個人を対象とした観光交通アンケート調査を用いた。主なアンケート項目は、個人属性及び調査当日の観光行動経路などであり、総サンプル数は681である（表-1）。

2. 空間軸に関する集計分析

ここではまず、対象サンプルに対する域内の周遊パターンは、9通りの流入経路と20ヶ所の立ち寄り地点と立ち寄り順に着目して類型化した。その結果681のサンプルは全部で273種類のパターンに分類された。

表-2は、サンプル数の多い上位6の周遊パターンを示す。これより、山中湖または河口湖およびその周辺を周遊するサンプル、流入・流出経路が同一である往復型周遊のサンプルなどが多いことがわかる。

図-1は、周遊パターンの上位5つを地図上に表したものである。中央道から流入し、河口湖・山中湖を周遊するパターン（表-2の第2、3位のパターン）と、国道138号から流入し、同様に河口湖・山中湖を周遊するパターン（第1位のパターン）がともに最も多く、国道137号から流入し、同様の周遊パターンを示すサンプルも多い。また、富士宮方面からの流入サンプルは、国道139号から本栖湖周辺を周遊する（表-2の第4位のパターンが代表的である）。

また、往復型のサンプルの場合は、流入経路周辺の観光スポットを立ち寄る傾向が見られる。特に、流入経路から最も近い観光スポットに立ち寄り、同経路から流出する1ヶ所滞在の往復型パターンが多い（表-2のパターンはすべてこれに当てはまる）。

表-1 アンケート調査の概要

対象地域	富士山および富士五湖地域
調査名	富士五湖地域観光交通アンケート
実施日	1993年10月24日（日）
調査方法	面接聞き取り方式
実施場所	河口湖（2地点）・山中湖（2地点）・本栖湖の3カ所5地点
調査項目	個人属性・当日の周遊経路や立ち寄り地点など観光行動に関連する項目

表-2 頻出周遊パターン（上位6パターン）

No.	順位	流入経路	立ち寄り地点	流出経路	サンプル数
(1)	1	R138（御殿場）	山中湖	R138（御殿場）	53
(2)	2	R139・中央道	山中湖	R139・中央道	49
(3)	3	R139・中央道	河口湖	R139・中央道	34
(4)	4	R139（富士宮）	本栖湖	R139（富士宮）	15
(5)	5	R139・中央道	ハープ館	R139・中央道	14
(6)	5	R139・中央道	山中湖	R138（御殿場）	14

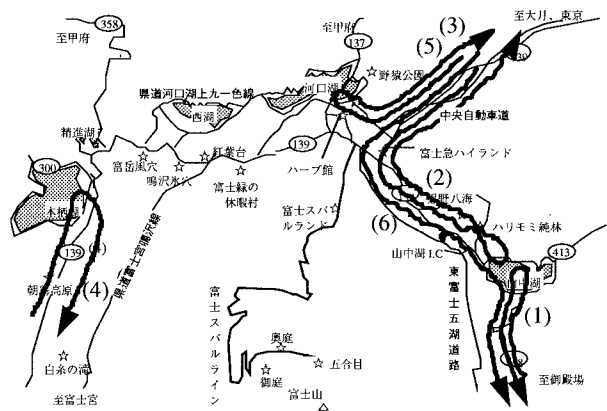


図-1 対象地域と主な周遊パターン

そのほか、図-2に示したように複数立ち寄りサンプルの第1立ち寄り地点について見ると、始めに最も近い目的地に立ち寄る傾向が見られる。

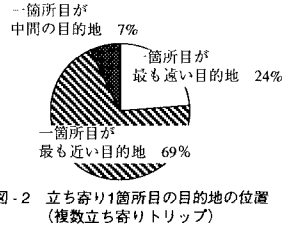


図-2 立ち寄り1箇所目の目的地の位置 (複数立ち寄りトリップ)

3. 時間特性に関する分析

図-3、表-3、図-4、図-5に来訪目的別の来訪時刻および滞在時間を示す。

図-3よりサンプル数の多い「見物・鑑賞」と「ドライブ・ハイキング」を比較すると、「ドライブ・ハイキング」の分布型は、「見物・鑑賞」に比べ、来訪時間が約1時間遅れて推移しているといえる。さらに、「ドライブ・ハイキング」は、午前中の10時～11時にかけてと、午後の13時～14時の時間帯の2つのピークがみられ、午前中の最初のピークが主であるが、午後のピークは、あまり時間的制約が強くない来訪者によるピーク形成ではないかと推察される。

次に、図-5の来訪目的別滞在時間の分布型を見ると、「ドライブ・ハイキング」は他の来訪目的と比較してバラツキがみられる。「見物・鑑賞」などの滞在型目的におけるサンプルの滞在時間は、3時間前後に集中するが、「ドライブ・ハイキング」のように周遊型目的と考えられるサンプルの場合は、比較的制約が少ないと考えられる。

4. 結論

(1) 空間特性に関して、代表的な周遊パターンでは首都圏寄りの流入経路から流入し、河口湖・山中湖周辺を周遊するパターンが抽出できた。また、全体としては往復型の周遊経路が多く、1箇所滞在型のパターンが目立つ。一方で2箇所以上立ち寄るサンプルも半数近くを占め、これらの立ち寄り地点や経路選択の特性をより詳しく把握することが必要である。

(2) また、観光スポットの立ち寄り順序に関しては、最も近い立ち寄り地点から最初に立ち寄る傾向を示した。つまり、観光地内における効用を周遊の早い段階から得ようとする行動原理が主であることがわかった。

(3) 時間特性に関しては、観光来訪目的別の来訪時刻や滞在時間の分布特性に有意な差があることがわかった。

参考文献

- 1) 山梨県土木部ほか：平成6年度観光地における交通体系のあり方に関する調査報告書、1995.3
- 2) 古屋、西井、千賀：日帰り観光客滞在時間に関する基礎的分析、第15回交通工学研究発表会論文報告集、1995.11

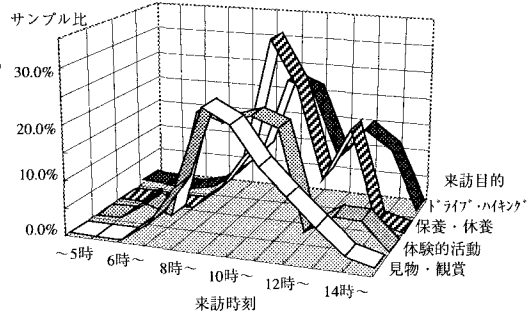


図-3 来訪目的別来訪時刻

表-3 来訪目的別来訪時刻

来訪目的	平均来訪時刻	標準偏差(時分)	80%タイル値(時分)
見物・鑑賞	10:38	1:40	11:35
体験的活動	10:16	1:47	11:05
保養・休養	11:19	1:25	12:24
ドライブ・ハイキング	11:36	1:55	13:03
その他	10:37	1:26	11:10

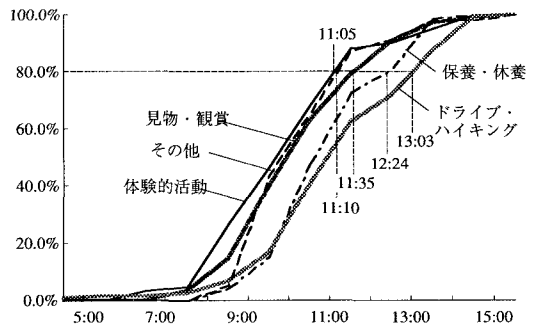


図-4 来訪目的別累積来訪時刻分布

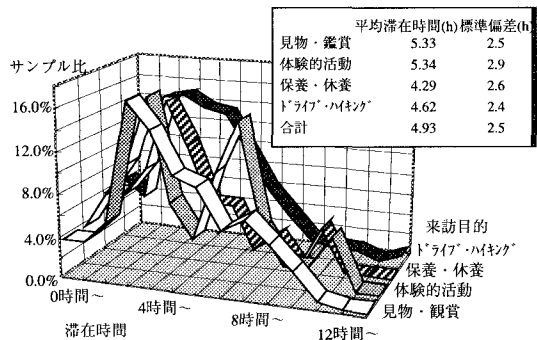


図-5 来訪目的別滞在時間