

京都市における観光交通行動の実態調査手法および分析*

An Analysis of Activity and Travel Patterns by Tourists to Kyoto*

酒井 弘**, 東 徹***, 西井 和夫***, 中村 嘉次****

By Hiromu SAKAI** and Tooru HIGASHI*** and Kazuo NISHII*** and Yoshitsugu NAKAMURA ****

1 はじめに

(1)本研究の背景

a)観光交通

余暇時間の増大とライフスタイルの変化に伴って観光交通は年々増加する傾向にある。特に自動車交通においてこの傾向が顕著にみられ、主要観光地の周辺では交通集中、交通渋滞など、深刻な交通問題を招いており、この対策が求められている。

しかしながら、観光客の周遊行動や交通施策に対する意識を把握した実態調査の実施事例は少なく、観光交通の実態調査手法および分析手法の確立が求められる。

観光目的のトリップチェーン等を把握することを目的として実施された実態調査の事例としては、「全国観光交通実態調査」¹⁾がある。これは、建設省土木研究所を中心に全国規模で実施されたものであり、家庭訪問調査と観光地入り込み調査から構成される。これにより地域間の特性の比較分析などが可能である。しかしながら、特定の観光地についての実態調査を設計する場合には、観光客の発地が広範にわたることから家庭訪問調査を実施することは困難であり、その場合には、着地側の観光地での調査を中心に実態調査を設計する必要がある。

b)対象地域の状況

本研究の対象地域である京都市は、豊富な歴史・文化資源を有し、多数の観光客が訪れる国内有数の観光都市である。京都市においても他の観光都市の

例に漏れず、観光シーズンには市内の主要観光地とその周辺での観光目的の自動車交通が、交通渋滞、生活道路への進入、緊急車両の走行阻害、歩行者・自転車との輻輳による安全上の問題などを引き起こして、観光地の魅力を低下させる要因にもなっている。一方、京都市は146万人の市民が活動する大都市でもあり、観光交通と市民の休日交通の混在が問題をより深刻化しており、休日交通への対応の必要性が求められている。

(2)本研究の目的と構成

本研究は、京都市を対象として、観光交通のトリップチェーン、交通手段分担、観光客の満足度等を把握する実態調査を計画・設計し、この結果に基づき京都市における観光客の交通行動の特性を把握することを目的とする。

本稿では、まず第2章において休日交通行動を把握する実態調査の手法について考察する。ここでは、京都市において実施した「休日交通行動調査」の調査項目の検討、調査日の選定および、調査箇所を選定等について考察する。

つぎに第3章において、「休日交通行動調査」の結果について分析する。ここでは集計分析を中心に、京都の観光地別の観光客の周遊行動の特性を明らかにしていく。

2 実態調査の手法の検討

(1)調査項目

a)調査目的と調査項目

京都市の観光地別の観光交通特性の把握、属性別・交通手段別の周遊行動特性の把握を目的として、調査項目は大別して次の4項目から構成した。

①回答者の属性（個人属性）、②旅行の属性（同伴者、京都以外の立ち寄り先）、③京都市内の移動（トリップチェーン）、④観光客の評価（施策等に対する）

*キーワード：調査論、交通行動分析

**正会員 社団法人 システム科学研究所

***正会員 修(工) 社団法人 システム科学研究所
(〒600-8492 京都市下京区四條烏丸西 住友生命ビル 8F
Tel:075-221-3022 Fax:075-231-4404)

****正会員 博(工) 山梨大学工学部土木環境工学科
(〒400 山梨県甲府市武田 4-3-11 Tel&Fax:0552-20-8533)

*****正会員 修(工) 京都市総合企画局政策企画室
(〒604-8571 京都市中京区河原町御池上る
Tel:075-222-3035 Fax:075-212-2902)

b)観光地のゾーン設定

京都市は観光スポットが連担しているため、観光客の立ち寄り観光地によって、広い範囲を一つの観光地として回答したり、個々の社寺それぞれを回答したりするなど、回答精度のばらつきが予想される。このため調査では、京都市内の主要な観光地を、あらかじめ 26 地区に区分してゾーン設定し、ゾーン名を回答する形式とした。本稿の分析で用いる「観光地」は、このゾーン単位で定義されている。

(2)調査日

観光交通は年間変動が大きいため、調査の実施日より結果が大きく異なることが予想される。観光交通特性の違いから調査日を「①平均的な週末の休日」「②観光シーズンの休日」の二つに大きく分けて考えることができる。本研究では、観光客による混雑問題が著しいという京都市の状況を考慮して後者の観光シーズンの休日を調査日とした。具体的には、秋の観光シーズン中の三連休の中日にあたる平成 8 年 11 月 3 日を調査日として設定した。なお、調査形態は、調査員による調査票の手渡し配布・郵送回収方式とした。

(3)調査箇所

観光客の目的地である「①主要観光地（金閣寺、銀閣寺など）」、交通手段別の出入口である「②鉄道ターミナル（JR、私鉄駅）」「③高速インター」および、「④宿泊施設（ホテル、旅館など）」の 4 種類の調査箇所を対象とした。各調査箇所別に個々の配布箇所を選定して調査票を配布した。配布数および回収数を表-1 に示す。

表-1 配布箇所および配布状況

調査箇所	配布箇所 (箇所)	配布数 (件)	有効回答数 (件)	回答率 (%)
①主要観光地	23	11,640	2,983	26%
②鉄道ターミナル	12	6,500	1,085	17%
③高速インター	2	5,000	809	16%
④宿泊施設	66	3,548	815	23%
合計	103	26,688	5,692	21%

「主要観光地」における箇所別配布数は、京都市観光調査年報²⁾による観光地別の入り込み客数の比率を用いて決定した。同様に「鉄道ターミナル」では配布箇所の駅別乗車客数、「高速インター」ではインター利用台数、「宿泊施設」では定員数をそれぞれ按分比率として配布箇所別の配布数を決定した。「鉄道ターミナル」および「高速インター」では、有効回答率の向上を目的として、配布時に観光客であるか口頭で確認しながら配布した。

(4)配布時間帯

「主要観光地」「鉄道ターミナル」および「高速インター」では、時間帯別の配布数を先決し、回収後の調査票に配布時間帯が特定できるようにして配布した。

時間帯別の配布数は、調査箇所のうち代表地点で実施した歩行者交通量調査の結果および関係機関から収集したデータを用いて算定した。調査箇所別の配布時刻および時間帯分布を特定したデータを表-2 に示す。

表-2 時間帯別配布枚数決定のための事前調査

調査箇所	配布時刻	時間帯分布データ
主要観光地 代表地点	10～17 時	観光客数調査 96年9月 15 日(日)
鉄道ターミナル 代表駅	10～17 時	利用者数調査 96年9月 15 日(日)
高速インター	13～17 時	道路公団資料

(5)同時に実施したその他の調査

京都市の都心部への来訪者を対象として、トリップチェーン、移動目的等を把握する目的で、別途調査票（都心部調査票）を作成して調査を実施した。調査日は、観光客を対象とした調査と同じ日であり、調査形態も同様に、都心部の 2 箇所での調査票の手渡し配布・郵送回収方式である。

また調査日には、京都市内の観光地周辺の交差点（19 箇所）において、12 時間交差点方向別自動車・歩行者交通量、渋滞長、信号現示の調査を実施した。さらに、調査状況写真およびビデオ撮影、警察渋滞情報 FAX 取得等により、調査日の状況を記録した。

3 観光地別の交通行動特性

(1)観光客の属性

京都市を訪れる観光客の性別・年齢では、男性では50代、女性では20代が多い。

観光客の居住地は全都道府県にわたっている。この割合をみると、近畿圏では「大阪府」が21.4%で最も多く、近畿圏外では「関東」が20.1%と高い割合を占めている。

過去5年の来訪回数をみると「今回が初めて」が15.7%にとどまっており、何度も京都を訪れるいわゆるリピーターの割合が高いことがうかがわれる。

表-3 京都市の観光客の属性

項目	調査結果
性別・年齢	男性の年齢別上位三位
	「50代」 26.2%
	「40代」 23.7%
	「60歳以上」 18.6%
	女性の年齢別上位三位
	「20代」 30.7%
主な目的	「名所・寺社見物」 69.1%
	「家族」 57.3%
	「友人・知人・会社の同僚」 29.0%
	「ひとり」 9.1%
同伴者	「団体（親睦会）」 3.7%
	「大阪府」 21.4%
	「関東」 20.1%
	「中部・北陸」 13.9%
来訪回数 (過去5年)	「今回が初めて」 15.7%
	「5年に2～3回」 24.9%
	「1年に1回程度」 15.5%
	「1年に2～3回程度」 22.5%
	「1年に4～6回以上」 18.1%
滞在日数	「日帰り」 51.0%
	「1泊2日」 20.5%
	「2泊3日」 19.8%
	「3泊4日以上」 6.6%

(2)観光地別の立ち寄り箇所数および滞在時間

平均滞在時間（図-1 参照）の長い観光地は、「大原・八瀬」「鞍馬」「醍醐寺」といった都心部や他の観光地から離れて立地する観光地と、「高雄」「嵯峨野」「太秦」「嵐山」といった京都市西部の観光スポットの集中する地域の観光地があげられる。こ

れらの観光地は平均立ち寄り箇所数（図-2 参照）が2.2～3.3箇所と市全体の平均3.6箇所と比較して少なくっており、少数の観光地をじっくりみる者が多いと言える。観光地別に滞在時間と立ち寄り箇所

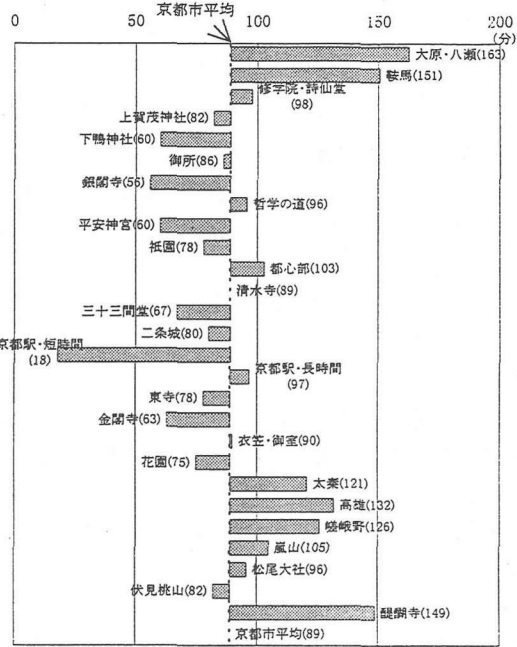


図-1 平均滞在時間数

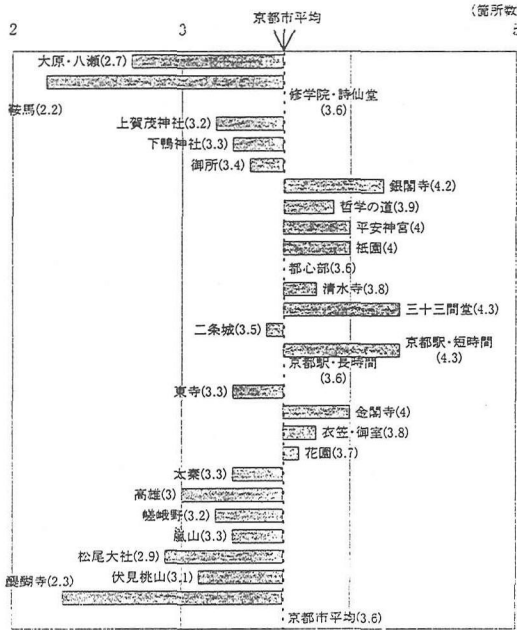


図-2 平均立ち寄り箇所数

数についてプロットすると（図-3 参照）タイプⅠ～Ⅴに大別される。

逆に平均滞在時間の短い観光地は、「銀閣寺」「金閣寺」「三十三間堂」といった著名な観光地が多い。これらの観光地は立ち寄り箇所数も4.0～4.3箇所と市全体の平均より多くなっており有名観光地を駆け足で多数みてまわる周遊行動であることを反映したものと考えられる。

(3)観光地別の交通手段分担

京都市の観光地別のアクセス交通手段は、観光地の交通施設の状況を反映して、①「徒歩・二輪」の割合が低い、②「徒歩・二輪」の割合が高い、③「鉄道」と「路線バス」の割合の高い、④「貸切観光バス」の割合が高いの4グループに区分することができる。

また、観光地へのアクセス交通手段と観光地からのイグレス交通手段の分担率が変化する観光地がみられた。この例として「修学院・詩仙堂周辺」（図-4 参照）をみると、鉄道がアクセスの15.7%からイグレスでは9.3%に減少し、逆に路線バスが12.0%から22.2%に増加している。この理由として、観光客の要望に「バス路線が分かりにくい」という意見が多くみられることから、修学院・詩仙堂周辺への来訪にどのバス路線を利用すればよいかわかりにくいためにアクセスでは路線バスの分担率が低く、イグレスでは観光地からバス停が近いために路線

バスの分担率が増加することが理由に考えられる。

4 おわりに

本稿では、京都市において実施した観光交通行動を把握する実態調査を設計する際の検討事項を整理した。また、調査結果に基づき京都市の観光交通行動について分析を行い、京都市への観光客の属性、京都市の観光地の滞在時間と立ち寄り箇所数の特性、観光地別のアクセス・イグレス交通の変化について考察した。これより、本論文の結論としては、観光客の周遊特性（滞在時間／立ち寄り箇所数）と観光地の特性（LOCATION／交通利便性／観光資源）との間に関係があることが、集計分析より明らかとなった。

今後の課題としては、観光客の混雑意識や観光地の評価と周遊特性の関連との分析、交通行動特性を踏まえた施策に対する評価の分析を進めた上で観光交通に対する施策の検討が必要である。

謝辞：最後に、研究遂行に有益なご助言をいただきました京都大学の北村先生に深謝の意を表します。

参考文献

- 1) 建設省土木研究所「全国観光交通実態調査」1994年2月
- 2) 京都市産業観光局「京都市観光調査年報」毎年実施

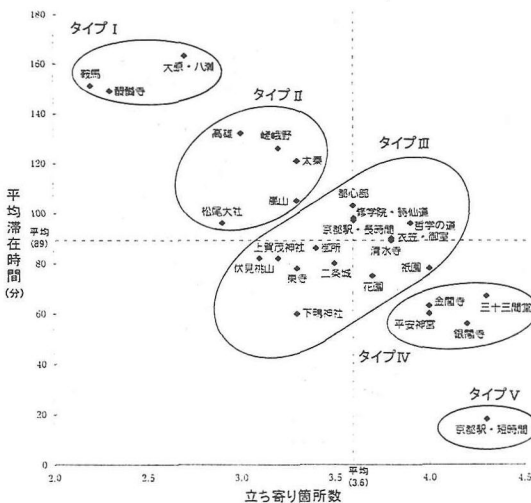


図-3 滞在時間と立ち寄り箇所数

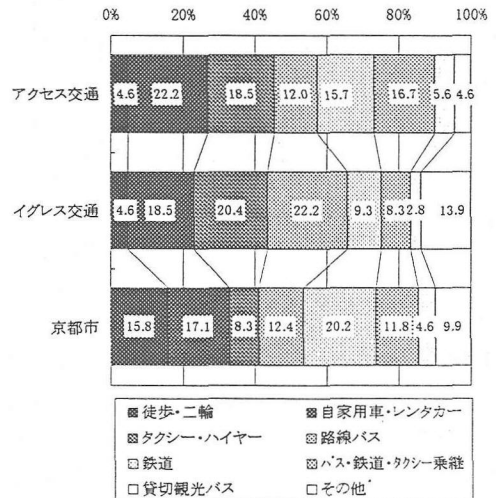


図-4 交通手段分担（修学院・詩仙堂）