

京阪神都市圏における休日の観光地間回遊行動パターンに関する基礎的分析*

A basic analysis of inter-area tourist patterns on non-workday
using 2005 midterm Keihanshin Metropolitan Person Trip Survey Data*

高尾秀樹**・末祐介**・山本清二***

By Hideki TAKAO**・Yusuke SUE**・Seiji YAMAMOTO***

1. はじめに

京阪神都市圏では、平成17年度からパーソントリップ（以下、PT）調査を補完する中間年次調査（京阪神都市圏交通計画協議会中間年次調査委員会《委員長：飯田恭敬京都大学名誉教授》）を実施しているところである。

中間年次調査では、物の動きを捉える物流関連調査に加えて、休日の観光地における人の動きを捉えることを目的とした回遊行動調査を実施し、分析を進めている。

本稿は、実態調査で得られた回遊データを活用して、観光地間の回遊行動パターンに関する分析の結果を報告するものである。

なお、京阪神都市圏中間年次調査の中で、徒歩によるまちなか回遊調査については別稿で報告している。

2. 調査の概要

(1) 調査対象場所

回遊行動調査として、表1に示す27箇所で行ったアンケート調査および来訪者数カウント調査を行った。実施時期は、平成17年10月・11月の土曜日・日曜日である。

表1 回遊行動調査の調査対象場所

府県市	調査対象場所
滋賀県	石山寺、日吉大社、大津港
京都府 (京都市を除く)	平等院、光明寺、長岡天満宮
京都市	四条河原町、四条烏丸、烏丸三条
大阪府 (大阪市を除く)	近つ飛鳥博物館、箕面公園、千里中央駅
大阪市	OCAT、新橋交差点、なんばパークス
兵庫県 (神戸市を除く)	姫路城、大正ロマン館、宝塚駅周辺
神戸市	旧居留地、メリケンパーク、ハーバーランド
奈良県	東大寺、法隆寺、薬師寺
和歌山県	和歌山マリーナシティ、高野山、紀ノ川万葉の里

*キーワード：パーソントリップ調査、観光交通

**正員、工修、中央復建コンサルタンツ株式会社
(大阪府大阪市東淀川区東中島4-11-10,
TEL06-6160-4140, FAX06-6160-1230)

***国土交通省近畿地方整備局広域計画課
(大阪府大阪市中央区大手前1-5-44,
TEL06-6942-1141, FAX06-6942-7463)

(2) 集計対象データ

本回遊行動調査におけるアンケートの有効回収サンプル数は8,359人、来訪者数カウント結果は271,877人であった。

本稿の分析では、来訪者数のカウント調査結果をもとにして、アンケート有効サンプルを拡大した結果を用いている。これは、調査対象場所の来訪者の総量を再現するとともに、各調査対象場所の回収率の差を適切に補正し、集計結果を総量ベースで比較分析できるようにするねらいで実施している。表2はサンプル率を示す。

表2 集計対象データ数とサンプル率

調査対象施設	有効サンプル数 (人)	1日の来訪者数 (人/日)	サンプル率
石山寺	356	3,333	10.7%
日吉大社	238	3,343	7.1%
大津港	381	6,984	5.5%
平等院	274	7,680	3.6%
光明寺	423	5,146	8.2%
長岡天満宮	240	1,149	20.9%
四条河原町	230	23,613	1.0%
四条烏丸	227	15,726	1.4%
烏丸三条	132	4,348	3.0%
近つ飛鳥博物館	188	353	53.3%
箕面公園	500	6,054	8.3%
千里中央駅	551	45,007	1.2%
OCAT	230	14,496	1.6%
新橋交差点	331	27,303	1.2%
なんばパークス	358	20,866	1.7%
姫路城	202	2,979	6.8%
大正ロマン館	250	2,463	10.2%
宝塚駅周辺	522	6,251	8.4%
旧居留地	306	11,056	2.8%
メリケンパーク	185	3,979	4.6%
ハーバーランド	411	21,739	1.9%
東大寺	456	12,255	3.7%
法隆寺	261	5,174	5.0%
薬師寺	242	2,520	9.6%
マリーナシティ	238	7,655	3.1%
高野山	393	7,222	5.4%
紀ノ川万葉の里	234	3,183	7.4%
合計	8,359	271,877	3.1%

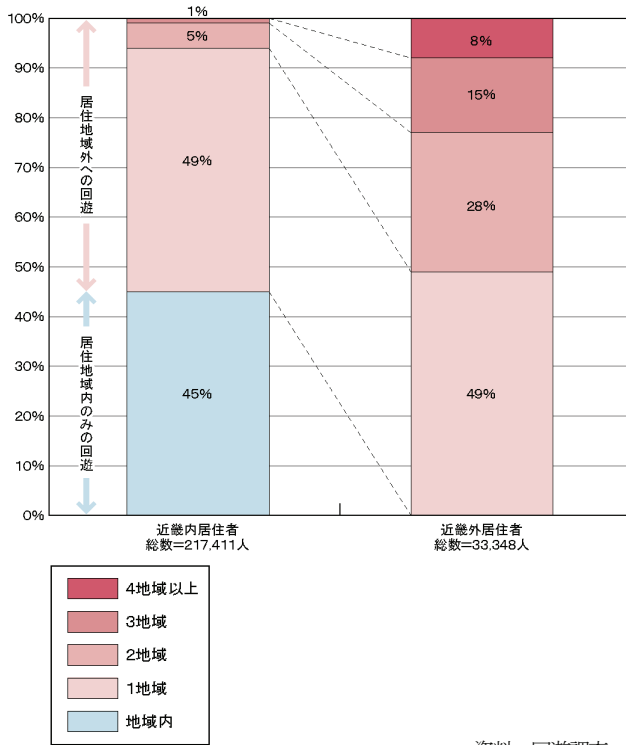
3. 観光地間回遊行動パターンの実態分析

(1) 広域的な回遊状況

ここでは、複数の観光地を跨る広域的な回遊行動を行っている観光客の立ち寄り観光地数等を分析し、広域的な回遊行動パターンの実態を明らかにする。

a) 立ち寄り観光地とその箇所数分布

近畿内居住者は、立ち寄り地が居住地域内であつ立ち寄り箇所数が1観光地である回遊がほとんどを占めている。一方、近畿外居住者は2箇所以上の回遊が半数を占め、より多訪問地型の回遊を行っていることがわかる。

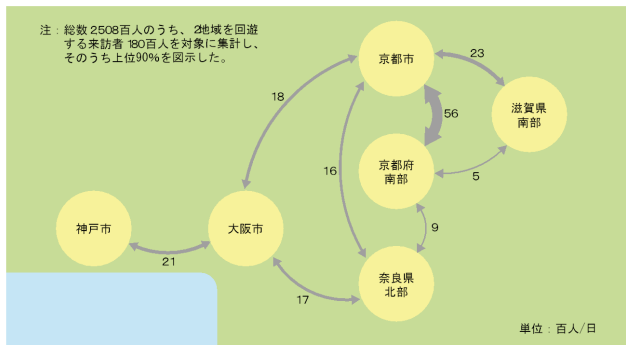


資料：回遊調査

図1 立ち寄り観光地とその箇所数の内訳

b) 観光地間の広域的な回遊状況

2箇所の観光地を来訪する人のうちの60%以上が京都市を来訪している。京都市は京阪神都市圏の広域観光を推進する上で欠くことのできない重要なエリアであるといえる。



資料：回遊調査

図2 2箇所の地域を来訪する人のパターン

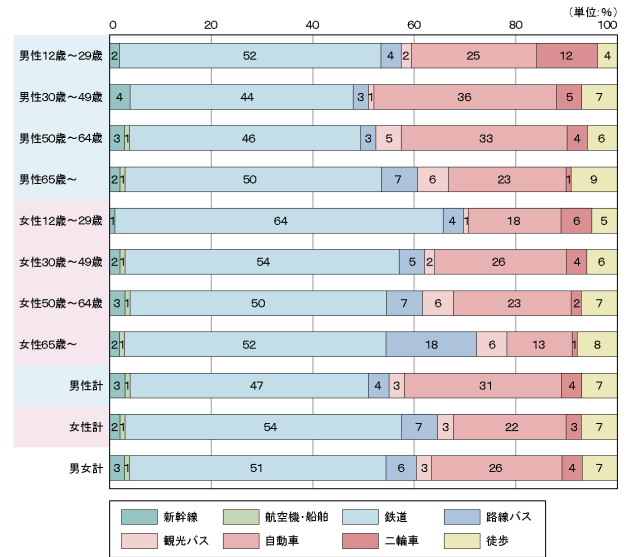
(2) アクセス交通手段の利用状況

以下では、個人属性や同行者の違いによる交通手段の違いを分析し、交通手段の選択要因を把握する。

a) 個人属性と交通手段選択との関係

第一番目の立ち寄り先までのアクセス交通手段を男女別に見ると、女性は男性よりも自動車の利用割合が低く、路線バスの利用割合が若干高い傾向がみられる。

年齢階層別にみると、高齢になるにつれて自動車の利用割合が下がり公共交通が高まる傾向がある。

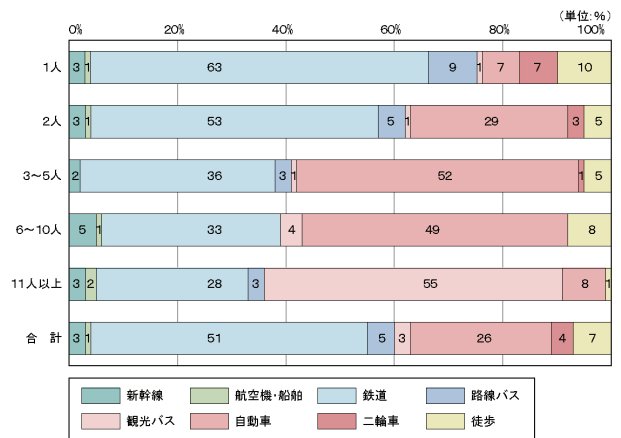


資料：回遊調査

図3 性年齢階層別アクセス代表交通手段 (日帰り客)

b) 同行者数と交通手段選択との関係

1人あるいは2人の少人数で来訪する場合は、鉄道が最も良く使われており、過半数を占めている。一方、3~10人のグループになると、自動車の利用が最も多く、11人以上の団体ではやはり観光バスの利用割合が過半数を占めている。



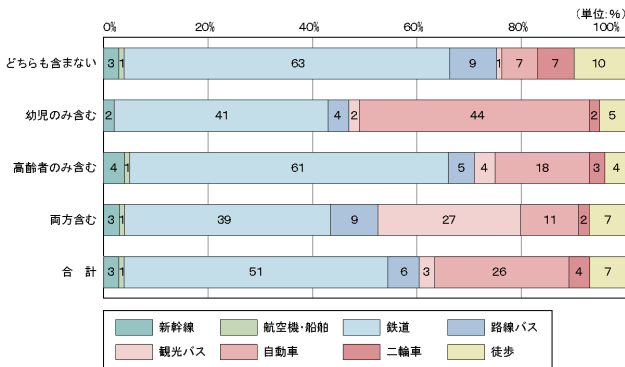
資料：回遊調査

図4 同行者数別アクセス代表交通手段 (日帰り客)

c) 幼児、高齢者の同行による影響

同行者に幼児が含まれる場合は、他のいずれの場合よりも自動車利用が多くなり、過半数を占めている。

高齢者のみを含み幼児は含まない場合は、どちらも含まない場合に比べて手段分担率は大きく変わらない。



資料：回遊調査

図5 幼児・高齢者の同行者有無別アクセス代表交通手段 (日帰り客)

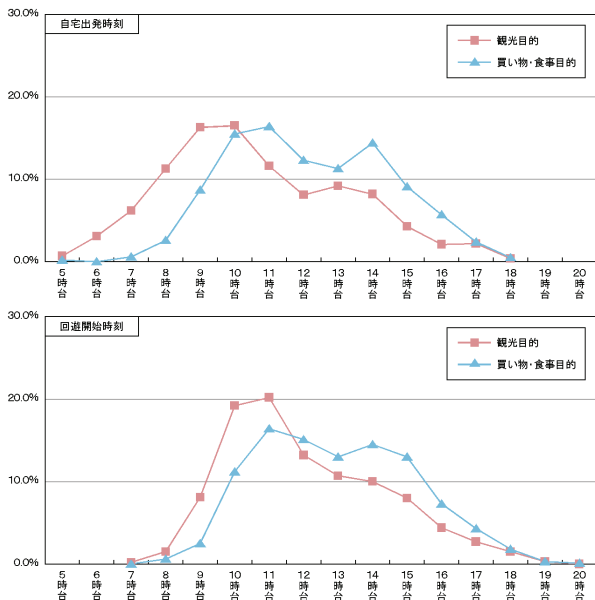
(3) 時間利用パターン

目的や目的地までの距離による出発時刻や滞在時間の違いを分析し、時間利用パターンの決定要因を探る。

a) 出発時刻、回遊開始時刻

観光を主目的とする来訪者と、買物・食事を主目的とする来訪者とは、回遊開始時刻の分散に違いがみられ、時間利用パターンが異なっていることがわかる。

観光の場合は、自宅出発、回遊開始時刻のピークが午前中であるのに対し、買物の場合は広く分散している。



注) 観光を主目的とする来訪者：その人の全トリップのうち、一度でも観光目的のトリップがあった来訪者
 買物・食事を主目的とする来訪者：上記を除いた人のうち、買物・食事のトリップがあった来訪者

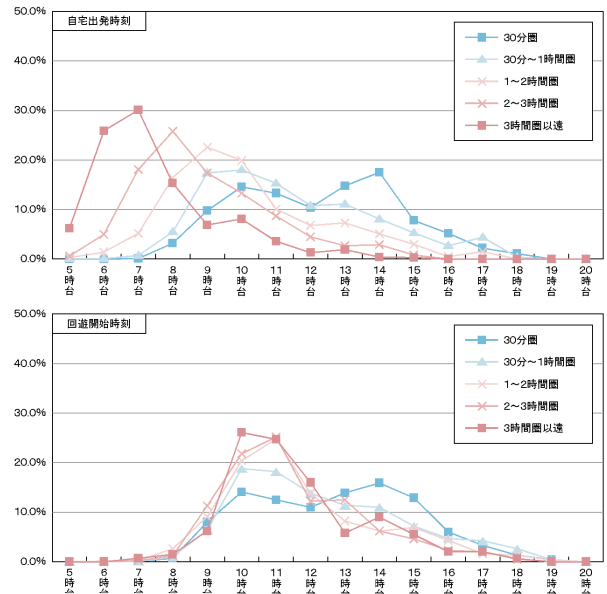
資料：回遊調査

図6 回遊の出発時刻・回遊開始時刻の分布 (日帰り客)

b) 回遊時間

自宅の出発時刻・自宅到着時刻は、アクセス所要時間と相関があり、アクセス所要時間が長い来訪者ほど、早い時刻に出発し、遅い時刻に帰宅する傾向がみられる。

観光が主目的の来訪者の回遊開始時刻は、アクセス所要時間が長い来訪者ほど、そのピークが集中している。



資料：回遊調査

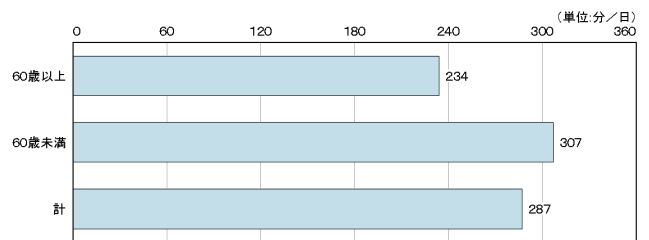
図7 自宅からのアクセス所要時間別出発時刻・回遊開始時刻の分布 (観光主目的：日帰り客)

(4) シニア層 (60歳以上) の回遊行動パターン

団塊世代の退職時期を迎え、今後マーケットが増大すると想定されるシニア層の回遊行動の特性を分析する。

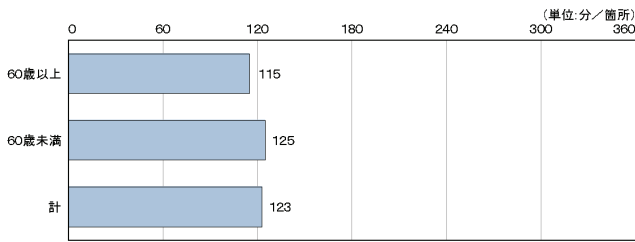
a) 立寄り箇所数と滞在時間

60歳以上の来訪者は、60歳未満の来訪者と比べると1日の延べ滞在時間が少ない。これは、60歳未満の来訪者と比べて1箇所あたりの滞在時間はほぼ同じであるが、1日の立寄り箇所数が少ないためである。



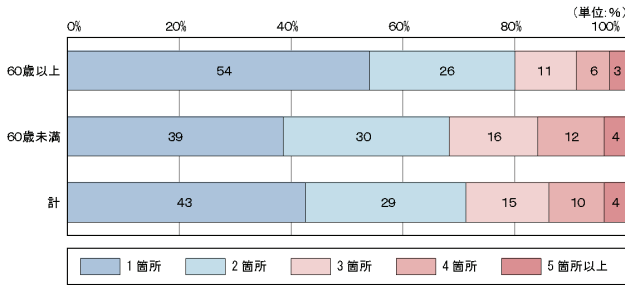
資料：回遊調査

図8 年齢階層別1日あたり平均滞在時間



資料：回遊調査

図9 年齢階層別立寄り箇所あたり平均滞在時間



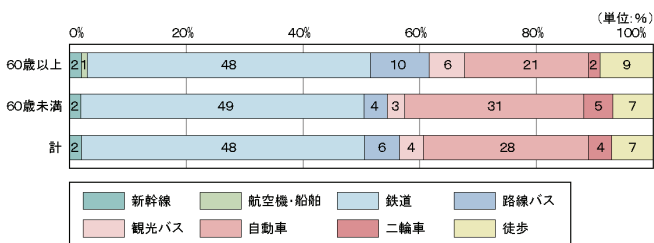
資料：回遊調査

図10 年齢階層別1日あたり立寄り箇所数

b) 交通手段選択特性

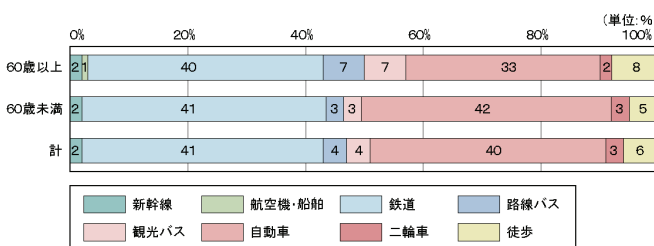
60歳以上の来訪者のアクセス交通手段は、60歳未満の来訪者と比べて自動車の分担率が低くなっている。

自動車を保有している場合にも、60歳以上では自動車の分担率が低くなっており、運転による身体的な負担を避けているものと推測される。



資料：回遊調査

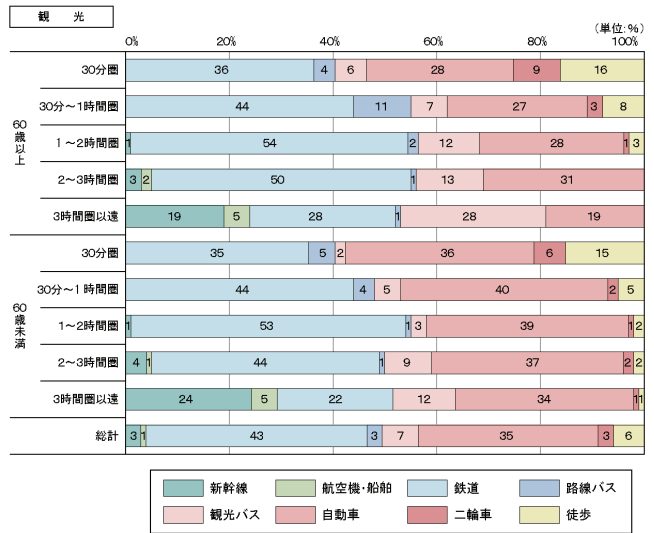
図11 年齢階層別アクセス代表交通手段



資料：回遊調査

図12 自動車保有者の年齢階層別アクセス代表交通手段

アクセス所要時間別に交通手段をみると、3時間圏以上の遠距離から来訪する場合、60歳以上では自動車の利用割合が低く、観光バスの利用割合が高い。これは、長時間の運転が大きな身体的負担になるものと考えられる。



資料：回遊調査

図13 アクセス所要時間別年齢階層アクセス代表交通手段(観光目的)

4. おわりに

今回の調査結果から、休日の観光トリップは平日のトリップに比べてより細かな属性が影響を与えている可能性があることがわかった。

このように非日常的で、括ることができない性質を持つ観光トリップに対しては、現状に追随する需要予測型のアプローチではなく、需要を創出するマーケティングの視点から検討を進めることが有効と考えられる。

今後は、京阪神都市圏における観光を促進するために、交通弱者の回遊性向上や環境負荷の低減に配慮しつつ、広域的な回遊促進や滞在時間増加、さらに著名施設の集客力を周辺施設へ波及させる等の需要創出施策を検討する予定としている。

また、観光の振興は、経済面のみならず交流人口の増加、地域の魅力の発掘・育成等を通じて、地域の活性化に大きく寄与するものであり、すでに各地で様々な取り組みがなされている。さらには、観光分野のマーケットはこれまでは民間任せであったが、国土形成計画との連携も踏まえ、行政が主体的に地域間回遊の現状を把握し、活性化を図る必要性が高まってきている。これらを十分踏まえた上で、京阪神都市圏の今後の望ましい休日・観光交通体系の確立に向けた諸施策の具体的検討を進める必要がある。

謝辞 本稿は京阪神都市圏中間年次調査で検討した結果をもとに、筆者らがまとめたものである。検討にあたっては、PT補完部会(会長：北村隆一京都大学大学院教授)の西井和夫先生(流通科学大学)、倉内文孝先生、菊池輝先生(ともに京都大学)をはじめとする関係者にご指導いただいた。特に、西井先生には本稿のとりまとめに際して貴重なアドバイスをいただいた。ここに記して感謝したい。