

京都観光周遊行動の実態把握のための調査手法とその基礎分析*

Surveying and Analysis of Activity and Travel Behaviors by Tourists to Kyoto *

酒井 弘**, 東 徹***, 西井 和夫****, 中村 嘉次*****

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

1 はじめに

(1)本研究の背景

a)増大する観光交通需要

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。

観光地を都市に限定してみると、つまり都市型観光地においては、自然景勝地を対象とした観光交通問題に対する場合とは、異なる問題の捉え方、理解の方法が必要といえる。都市型観光地における休日交通問題を考える上では次のような視点が必要といえる。

- ・一定の都市規模を想定した観光都市では、平日において大量の交通需要があり、従来からそれへの対応として交通基盤整備が進められてきているが、こうした交通基盤は大量に集中する休日交通に対してどのように関連づけて活用できるかを考えていく必要がある。
- ・特に、1都市内に多数の観光施設を有する場合には、多様で複合的な活動形態から派生する交通需要は、本来、観光行動が持っている、移動目的や時間の自由性により、極めて特徴的な周遊行動特性を持っている。
- ・観光交通需要は魅力ある観光地づくりと密接に関係するとともに、観光の時代とも言われる21世紀における都市型観光地においては、それ自体が都市全体の将来のまちづくりに直接的で密接に関わってくる。

b)観光交通調査

観光交通は増大の一途をたどり、交通問題も深刻化しているが、観光地への入り込み客数の調査は実施されても、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、観光交通行動に着目した実態調

査手法および分析手法の確立が求められている。

実態調査の例としては、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「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、一定規模のある都市型観光地について、観光交通行動を把握するための実態調査を実施する場合には、観光客の出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現実的に困難であり、この場合には、目的地側である観光地での調査を実施する必要がある。

c)京都市の現状

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都市型観光交通計画の課題を整理した上で、観光交通行動を把握する実態調査の計画・設計を行い、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章において都市型観光地における計画課題を従来の観光交通計画の考え方にもとづき明らかにする。

つぎに、第3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、都市型観光地の実態調査としての特徴を浮き彫りにしつつ、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。

つづいて第4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、利用交通手段による特性、観光地別にみた観光客の周遊行動特性、観光客の意識と今後の京都の交通施策を明らかにしていく。

*キーワード：調査論、交通行動分析、観光交通

**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
(〒400-0016 山梨県甲府市武田 4-3-11 Tel&Fax:055-220-8533)

*****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)

2 都市型観光地の交通計画

(1)都市型観光地の交通計画課題

最近の休日交通への関心度の高まりとともに、観光交通計画に関する調査分析手法を研究する事例が増えつつある。しかしながら、こうした取り組みは主として自然景勝地を観光資源とする地域が対象であり、本研究で取り上げたような都市型観光地においては、多くの共通点を持つとともに多くの相違点も持っている。

以下では、観光交通計画として共通的な課題について整理しつつ、一方で都市型観光地に固有な交通計画課題を浮き彫りにする。

西井²⁾は、観光交通計画における基本的課題として以下の3点を挙げている。

- ・観光交通計画の理念とフレームの確立
- ・観光周遊特性の実態把握のための調査手法の開発
- ・観光交通計画手法（調査・分析・評価）の体系化

これらの基本的課題は、対象とする観光地のタイプに関わらず共通的なものとみなすことができる。

これらに対して、都市型観光地における固有の交通計画課題とは何であろうか。ここで言う都市型観光地とは、ある一定水準以上の人口集積規模と広がりをもつ都市でその内部あるいは近郊に観光スポットを持つ場合を想定している。このとき都市型観光地を特徴づける基本的要件は次の5つと言える。

- ・活動主体の多様性（観光地や都心では住民と観光客が混在する）
- ・観光資源の多様性（都市の観光地には歴史性、文化性、イベント性など様々な資源が存在する）
- ・活動形態の多様性（観光客は多様な観光資源をそれぞれの目的と方法で周遊する）
- ・都市の面的広がり高密度性（交通ネットワーク整備水準・モビリティが周遊を規定する）
- ・都市交通インフラのサービス水準（都市住民のための交通インフラが観光交通需要や流動をどれだけ支えられるか）

(2)都市型観光地の交通計画の全体フレーム

ここでは、前項で述べた都市型観光交通計画における基本的な課題そして都市型観光地に固有な要件についての議論を踏まえ、これを観光交通計画策定のための一連の計画プロセスの中でどのように反映させていくべきかを考えてみる。

そこで図-1に示すように、通常交通計画手法における計画プロセスの各ステップ（調査－分析－予測・評価）に関して、都市型観光地への対応をはかっていくことにした。この中で、都市型観光地を特徴づけるいくつかの要件との関連性を挙げると、まず調査ステップでは、実態把握の対象として周遊行動のみならず都心部交通に着目している点などがある。これは、都市活動の多様性や都市の活性化問題（都心部エリア）あるいは高密度問題を休日交通・観光交通の面から取り上げていくことに大いに関係してく

る。

表-1は、これらへの対応を具体的にどのように行っているかについて、特に「調査」のステップにおける対応方法を整理したものである。なお、表中に示した下線部は、従来の自然景勝地を対象とした場合と比べて、都市型観光地にとって特徴的とみなせる諸点である。

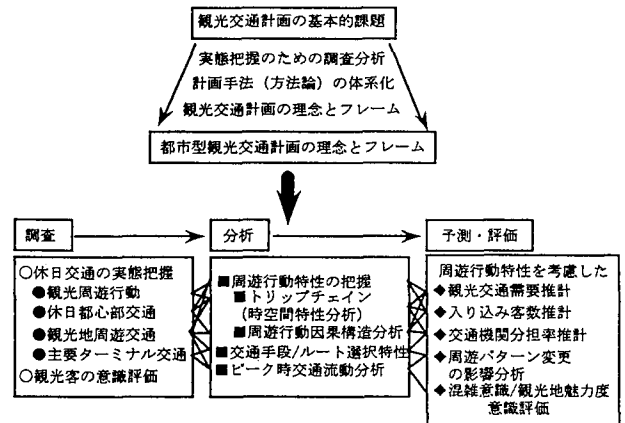


図-1 都市型観光交通計画策定のための全体フレーム³⁾

また、分析ステップでは、やはり多様な活動形態と周遊行動形態との関係が観光トリップチェーン分析における最重要テーマに位置づけられている。

そして、予測・評価ステップでは、観光交通需要予測手法の開発とともに、自動車利用に関する交通需要管理・調整施策や交通システムの体系化のための政策評価分析などの実証性の高い方法論の開発が求められてくる。また、この段階では単に交通問題の解決だけでなく、都市間・地域間の交流拡大といった計画課題とも整合性を有する必要がある。

3 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）

b)観光地のゾーン設定⁴⁾

京都市では、嵯峨野、東山などに見られるように、多数の観光スポットが集積しているエリアが存在するため、観光客の立ち寄りエリアによって、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観光地として回答したりするなど、観光客の認識差による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として設定し、そのゾーンの名称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。

表-1 都市型観光交通計画の計画課題への対応を考慮した調査手法の特徴の整理

検討項目	問題の所在・課題点	具体的対応方法	備考
調査の目的	●活動・交通パターンの多様性 ・活動主体（観光客／市民） ・観光資源（歴史資源、文化資源など） ・活動形態（宿泊、日帰り） ・交通手段 ●都市（圏）構造との関連性 ・空間的広域性 ・集積量の高密度性 ・交通ネットワーク整備水準 ●公共交通機関の利用促進 ・マイカー観光抑制のためのTDM	＜観光交通への対応＞ 空間特性：京都市以外の来訪地、旅行日程の全体像 京都市内における周遊特性 時間特性：出発時刻・滞在時間特性 手段特性：利用交通手段、アクセス手段、経路選択 活動形態：各スポットでの詳細な活動内容 個人属性：来訪履歴、居住地、観光地魅力度意識評価 ＜都心部休日交通への対応＞ 都心部来訪者の交通行動特性：来訪場所、時間特性、個人属性、利用交通手段、活動内容	関連調査の実施： 主要交差点： ・自動車交通量 ・渋滞長 ・信号現示 現場状況ビデオ 渋滞情報FAX
調査票設計	●旅行日程の全体把握 ●周遊性への対応 ●多様性への対応	京都市域への出入方法 ・京都へは何日目の来訪か？ 地理的情報による補完（カラーマップの添付） ・利用経路の地図上記録 来訪地のチェーンの記述方法の工夫 ・記入例によるわかりやすい指示 ・記入表の色分け 調査項目・カテゴリー設定への配慮 活動形態・活動主体属性・旅行形態の詳細把握	旅行ガイドマップ資料 既存観光交通調査資料
サンプリング	●多様性への対応 ・調査票配布場所の種類 ・配布形態 ・配布枚数 ・配布時間 ●拡大処理への対応	観光スポット、宿泊施設、ターミナルでの配布数確定のための収容数・利用者数データの入手 来訪者時間分布に合わせる為の事前調査 配布地点別の配布・回収状況の確認 拡大係数処理方法の検討 関連する交通量データや利用者数データの入手	関連調査： ・既存の観光客入込み調査 ・乗降客調査 ・来訪時間分布調査
調査実施方法	●有効なサンプルの回収 ●回収率の向上策 ●コーディングの事前作業 ●データ管理 ●コーディングの工夫	回答バイアス(non-response)への対応 ・インセンティブの付与 →粗品の進呈、協力依頼、回答しやすい質問の設定 ・回答へのリスク軽減 →カラー化、調査票レイアウトの工夫（カラーマップ、多色刷り、文字サイズ、調査票サイズ） →調査票の構成（旅行全体、来訪経験、当日の行動、京都観光の意識評価） 原票の不明箇所を少なくなるように補足記入 マッチング、ロジカルチェック、データベース化をするための諸工夫 26ゾーン（スポット）以外の来訪スポットのコード化	・コーディング用関連データ ・ネットワークデータ

注）下線部は都市型観光交通調査でとくに特徴的な諸点

ゾーン設定の考え方は、以下のである。

観光地は、基本的には個別の観光施設・スポットを単位とするが、次のような場合には集約的に扱い、ある空間の広がり（ゾーン）で捉える。すなわち、

- いくつかの観光施設が隣接して立地し、観光客にとっては一体的なゾーンとみなされている場合、
- 散策等の活動形態のように必ずしもスポットへの来訪でなく、空間的に狭く滞留行動を行う場合。

なお、実際上ゾーンとして集約する範囲を定めることが難しいときには、分析の目的と照らし合わせて判断するか、個別のスポット単位で扱うことにする。

(2)調査日

観光交通は年間変動が大きいので、調査の実施日に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府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-2に示す。

「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 3) 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。

表-2 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%

(4)配布する時間帯

「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、調査箇所のうち事前に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-3に示す。

表-3 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	日本道路公団資料

(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、トリップチェイン、移動目的等を把握する目的で、別途、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。さらに調査日には、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の取得等により、調査日の状況を詳細に記録した。

(6)交通行動と休日交通施策との関連

京都市におけるこれからの休日交通施策 ②に関する基本的認識としては、自動車交通問題への対応を如何に進めて

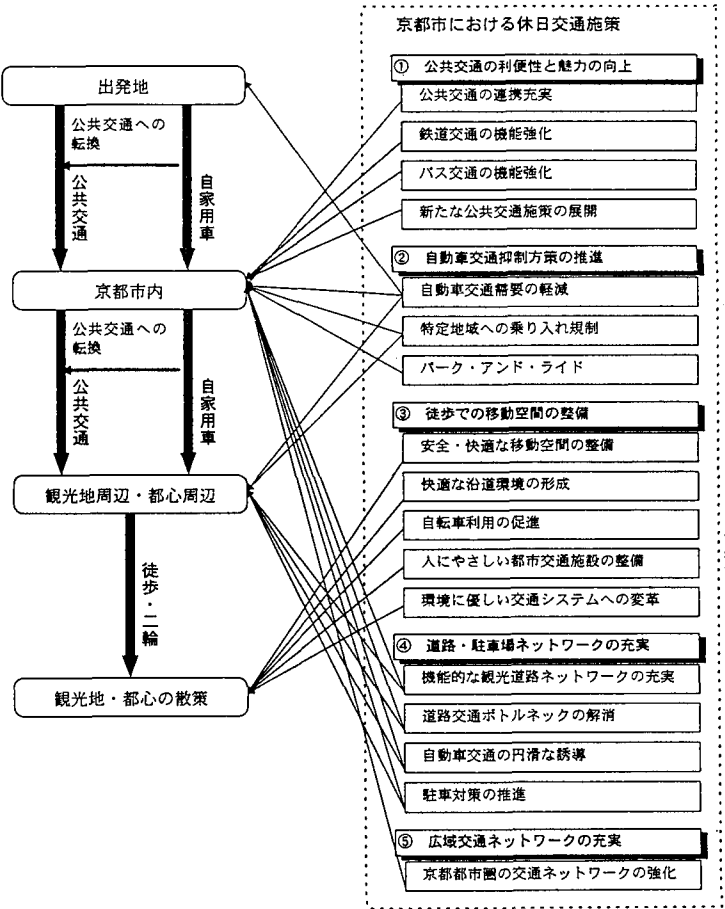


図-2 京都周遊行動と休日交通施策の対応

いくつかということである。そのため、観光客の自家用車利用から公共交通機関への転換を促進する必要があるとともに、公共交通機関に転換できない交通の円滑化を図るために、情報提供による適切な誘導や駐車場の有効活用等、既存施設の利用効率の向上も重要である。換言すれば京都市の休日交通施策は、市民と観光客が快適に歩ける環境づくりが求められているといえる。

図-2 は、こうした休日交通施策が、京都へ来訪する観光客の周遊行動形態や休日の都心部来訪者の活動形態において、どのような段階に組み込まれるべきものかを示している。例えば、自動車交通抑制のためのいくつかのメニューは、自宅ベースの交通発生、京都市内へのアクセス、観光地周辺へのアクセス・移動の各レベルに関連することが読みとれる。また、この図では、利便性・快適性の向上施策及び公共交通の組み合わせを、観光客及び京都市民の出発地から京都市内の観光地もしくは都心の商業施設にいたるまでの休日行動の段階別に整理したものである。

4 京都市に訪れる観光客の交通行動特性

(1)観光客の属性

表-4 は今回の調査データにおける観光客の基本プロフィールを示している。

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。

表-4 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 3 位
	「50 代」 26.2%
	「40 代」 23.7%
	「60 歳以上」 18.6%
	女性の年齢別上位 3 位
	「20 代」 30.7%
主な目的	「40 代」 23.6%
	「50 代」 17.6%
	「名所・寺社見物」 69.1%
	「家族」 57.3%
同伴者	「友人・知人・会社の同僚」 29.0%
	「ひとり」 9.1%
	「団体（親睦会）」 3.7%
居住地	「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%
旅行日程	「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%

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。

旅行日程は、日帰り型が全体の約 5 割を占め、次いで、宿泊型の 1 泊 2 日と 2 泊 3 日の 2 タイプがほぼ同じ割合の各 2 割となっている。

(2)観光地別の立ち寄り箇所数および滞在時間⁶⁾

立ち寄り箇所のカウントは、調査当日の京都市内での周遊行動で来訪した観光地（上述の定義）の数を指す。平均滞在時間については、調査日当日のトリップチェーン当たりの京都市内立ち寄り先での総滞在時間である。

平均滞在時間（図-3 参照）の長い観光地は、都心部や他の観光地から離れて立地する「大原・八瀬」「鞍馬」「醍醐寺」といった観光地と、京都市西部の「高雄」「嵯峨野」「太秦」「嵐山」といった観光スポットが、ある広がりの中で存在するところがあげられる。

これらの観光地は平均立ち寄り箇所数（図-4 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なっており、少数の観光地をじっくり観光する人が多いと言える。観光地別に滞在時間と立ち寄り箇所数をプロットすると（図-5 参照）タイプⅠ～Ⅴに大別される。ここでは、図中の全体に右下がりのばらつきに対して、平均以上／以下および中央部分の領域を占めるものとして 5 グループとした。したがって、それほど厳密な根拠はないが、観光地特性の抽出を意図した分類となっている。

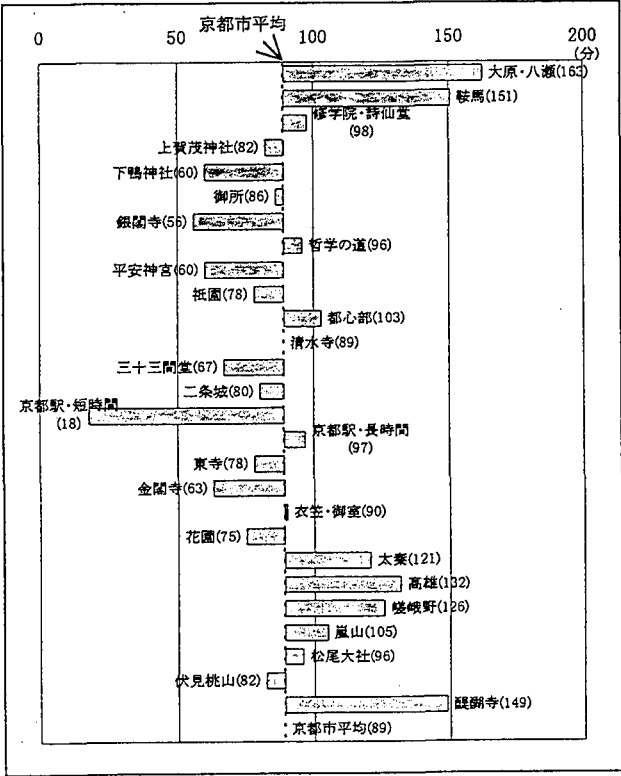


図-3 平均滞在時間数

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で、交通利便性の高いところが多い。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。

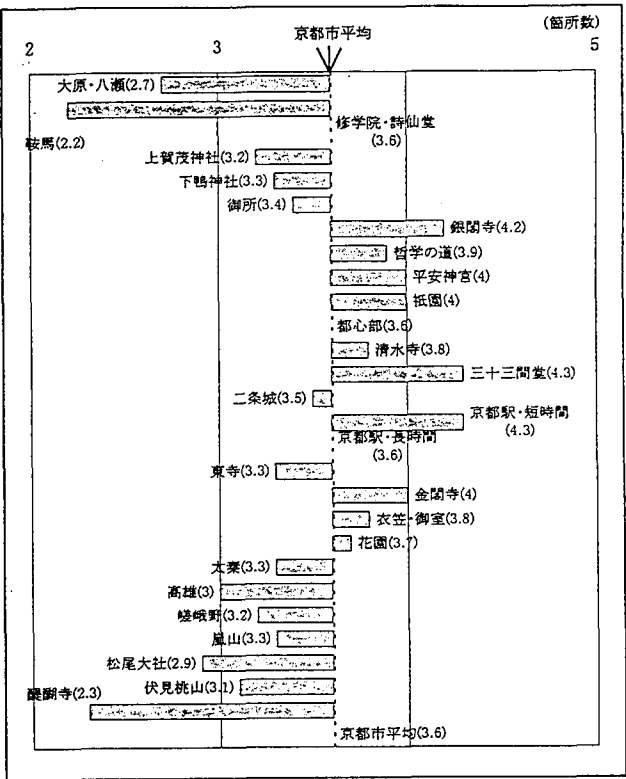


図-4 平均立ち寄り箇所数

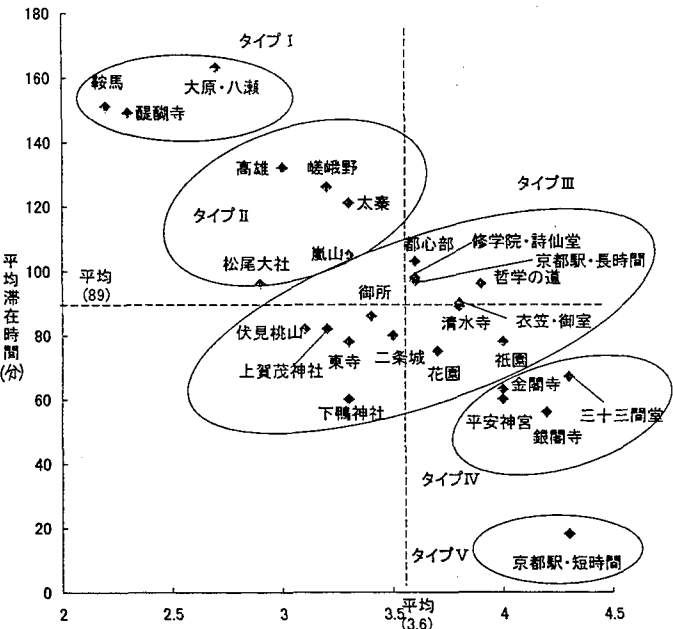


図-5 滞在時間と立ち寄り箇所数

(3) 自家用車利用者の周遊特性

観光客の交通行動特性を観光地周遊に利用した交通手段別にみると（図-6 参照），自家用車利用者の立ち寄り箇所数は，周遊コースが決められている貸切観光バスや機動性の高いタクシー利用にくらべて少ないのはもちろんであるが，路線バス利用に比べても，立ち寄り観光地が少ないという結果が得られている。

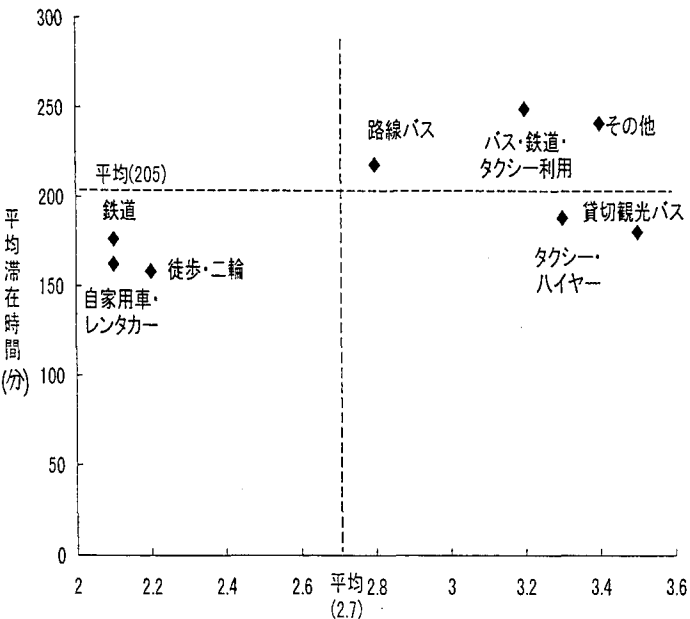


図-6 自家用車利用者の周遊特性

今，京都までのアクセス手段の内訳を見ると，自動車利用は近畿圏内の近距離居住者が多く，京都市以外の広域な周遊行動を行っているとは見なし難い。

また，観光地周辺での道路交通渋滞からも明らかなように，自動車の走行速度低下や駐車場探しに時間を要するものと推察され，これらより自動車利用者における立ち寄り箇所数の減少が余儀なくされていると考えられる。

(4) 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，次の4グループに区分できる。

- 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

また，観光地周辺の交通施設の状況により，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に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-7 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「バス路線がわかりにくい」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。

(5) 自家用車利用者が望む交通施策

自家用車利用者は，京都観光を快適にするために進めべき交通施策として，駐車場整備，P & R駐車場整備を上位に，次いで情報案内の充実を挙げている。（図-8 参照）これは集中する交通に対する受け入れる側の駐車場の量と

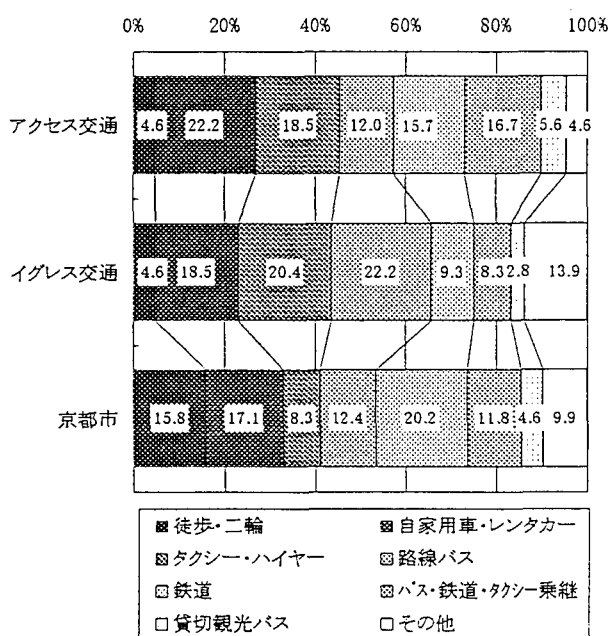


図-7 交通手段分担（修学院・詩仙堂）

案内情報の不足を反映している。ここからは、京都への観光を公共交通に転換させることは重要な施策ではあるが、観光客の様々な状況を考えた場合、転換が容易でない自家用車利用者に対しては何らかの交通サービス水準向上策が必要と言える。

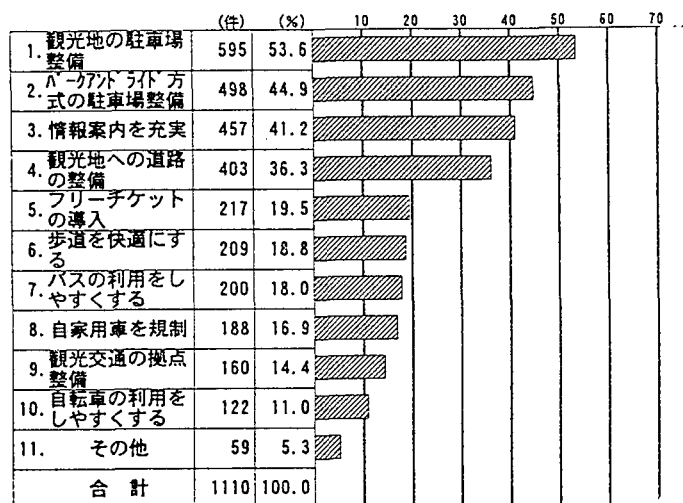


図-8 自家用利用者が望む交通施策

5 おわりに

本稿では、最初に、都市型観光地における交通計画課題を明らかにし、続いて、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について触れた。また、京都市観光交通行動調査データを用いて、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、自家用車利用者の周遊特性、観光地別のアクセス・イグレス交通の変化、自家用車利用者が望む交通施策について考察した。

その中で、本稿の前半部の議論では、とくに都市型観光地に固有な計画課題への対応方法として調査手法上の具体的な特徴点を整理できた。また、後半部で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、来訪頻度（リピーターかどうか）による周遊行動や交通施策への意識、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さらに進めた上で、都市型観光地における観光交通施策のあり方を検討する必要がある。またこれに関して、全体の量的な議論を行っていく上では、サンプルの拡大処理方法を検討する必要がある。これについては、今回の観光交通調査が京都への入口、立ち寄り観光地、宿泊施設でのサンプリング調査であることから、それぞれの抽出率を計算した上で、京都市内のトリップデータを利用してサンプルの拡大を行う方法を考えている。なお、この方法の有効性は今後の実証分析によって具体的に検討する予定であり機会を改めて報告したい。

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) 西井：これからの観光交通計画の課題, 交通工学, pp3-8, vol.31, No.5, 1996.
- 3) 西井：京都市観光交通調査と分析, 第34回土木計画学シンポジウム「地域間交流活性化と観光」, pp.15-24, 1998.
- 4) 京都市産業観光局「京都市観光調査年報」毎年実施
- 5) 京都市総合企画局政策企画室：京都の休日交通を考える, 1998.
- 6) 西井他：京都観光トリップチェーンにおける活動箇所に着目した時間利用特性分析, 土木計画学研究・講演集 21(2), pp.599-602, 1998.
- 7) 酒井：京都の観光交通の実態と政策, パリ・京都歴史都市交通シンポジウム講演記録, 1998.

京都観光周遊行動の実態把握のための調査手法とその基礎分析

酒井 弘, 東 徹, 西井 和夫, 中村 嘉次

本研究は、京都観光の周遊行動の実態把握のための調査手法と解析を目的としたものである。京都市はわが国で最も有名な観光都市であり、交通問題はますます重要になってきており、精度の高い交通需要予測手法の開発が必要である。そのためには、観光周遊行動を的確に把握できる調査手法が必要であり、本論文では、新たな着地ベースの観光客への調査手法を提案した。さらに、実証的な分析事例として京都観光周遊トリップチェーンデータに関する基礎的な交通特性を報告する。

Surveying and Analysis of Activity and Travel Behaviors by Tourists to Kyoto

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

This paper aims to represent a survey technique and analysis of activity and travel behaviors by tourists to Kyoto. This city is one of the most famous sightseeing cities in Japan, while the problem of traffic congestion has become increasingly serious. It is necessary to develop a transport survey technique to accurately estimate travel demand in the future. In this paper, a new activity-based tourist's interviewed survey method is proposed. An empirical analysis is also carried out to identify the basic properties of Kyoto sightseeing trip chains.