

第IV部門

都市観光者の周遊経路の特性に関する研究 - 大阪都心部を対象として -

大阪工業大学工学部 学生員 ○原 広明
 大阪工業大学工学部 学生員 浦辺 康寛
 富田林市役所 正会員 北中 大輔
 大阪工業大学工学部 正会員 岩崎 義一

1. はじめに

都市来訪者は、買い物や観光など多様な目的で訪れており訪問スポットを含むエリア内での周遊行動をとる場合が多いと考えられる。都市再生が叫ばれるなか都市観光など

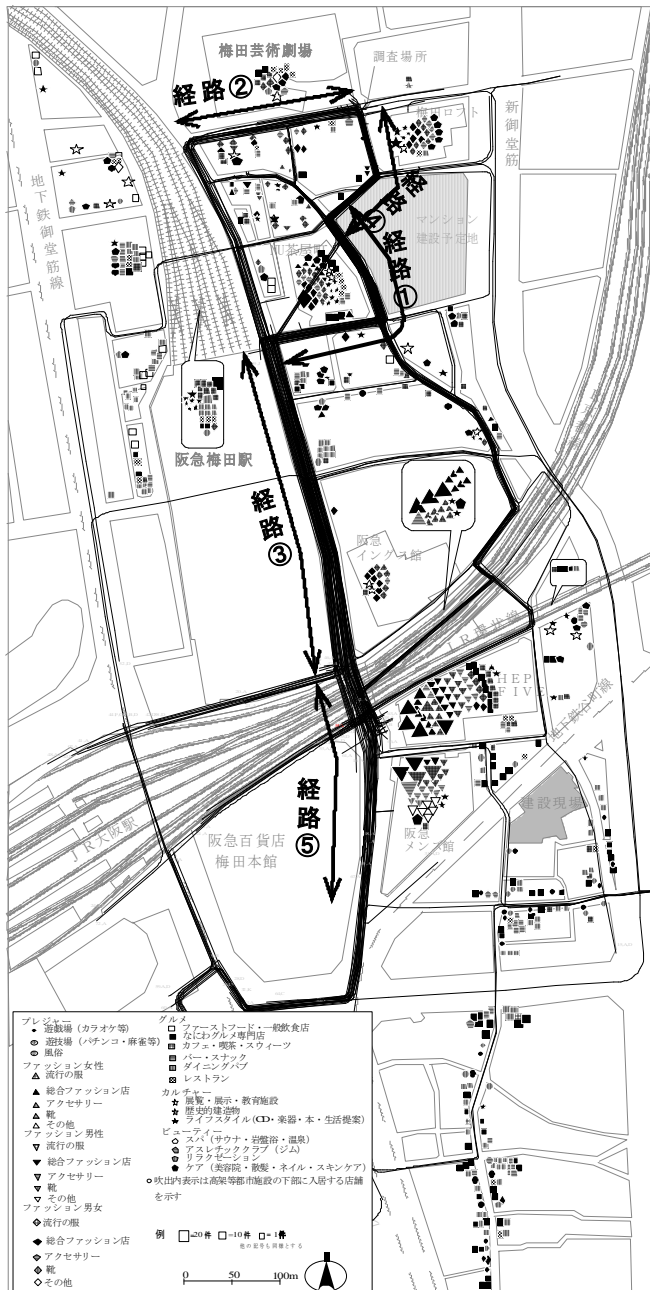


図-1 梅田の来訪者の周遊経路及び店舗集積の実態

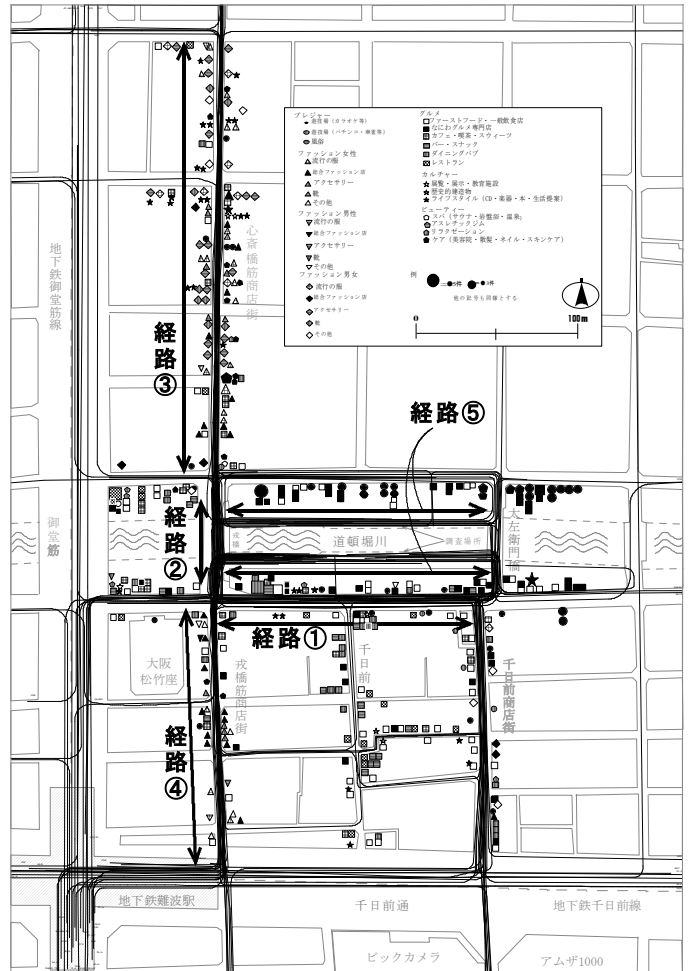


図-2 道頓堀の来訪者の周遊経路及び店舗集積の実態

の目的による来訪者の周遊行動特性が明らかになれば都市観光振興に向けた通りの環境の改善や都市整備の計画的な課題解決に資すると期待される。本研究では都市来訪者の来訪目的や経路に面する店舗の立地特性などを整理し、経路における来訪者の行動と都市集積との関係を明らかにする。方法は梅田(茶屋町、角田町、芝田、阪急東通り・曾根崎お初天神の各商店街)、道頓堀(心斎橋筋・道頓堀・戎橋筋・千日前の各商店街)の店舗の実態調査と来訪者へのアンケート調査を行なった。

2. 来訪者の周遊経路及び店舗集積の実態

来訪者の周遊経路及び店舗の立地分布を図-1(梅田)、

2(道頓堀)に示した。扱った5本の経路とその区間の選定は、来訪者の景観印象の程度や通路の結節状況、交通流などの関係から判断し設定した。なお経路番号は順不同である。両地区において利用される経路は、細街路を含め多くの通路が存在するにもかかわらず、大体決まっている(図-1, 2)。梅田の利用されている経路の殆どが、ファッション性の高い小売店舗やこれらが入居している大規模小売店舗が立地している(図-1)。また、道頓堀では飲食店が多く立地している経路①、店舗の集積は殆どみられないものの景観が比較的優れた散策通り(とんぼりバーウォーク)の経路⑤、ファッション店舗の多い残りの経路などと、多様な顔をもつ経路で構成される(図-2)。つまり、来訪者が利用する経路は店舗の集積が高く、景観が比較的優れた通りで来訪者の目的を満たす機能の集積が高い通りといえる。具体的には、梅田での経路①・②・④・⑤はファッション、ライフスタイル提案の専門店が多く、特に経路⑤はファッション性の高い小売店舗が入居する大規模小売店舗が複数立地し、店舗集積が著しく高い(図-3)。また、道頓堀の経路①は、相対的にたこ焼き、お好み焼きなど雑誌等で掲載されるなにわグルメの専門店の割合が高く、経路③・④は、ファッション、ライフスタイル提案の専門店が多い(図-3)。一方、経路②は大阪観光の有名なスポット(戎橋)であり、経路⑤は近年に道頓堀川沿いに栈橋(ウッドデッキ)が整備され水面が見渡せる観光者等が集う憩いの場となっている。

間訪問頻度が低く、平均旅行時間、平均滞在日数は高い。これらから、梅田の経路②は買い回り行動、道頓堀の経路①・⑤は観光行動のそれぞれに対応した通りとしての役割を担っているものと考えられる。

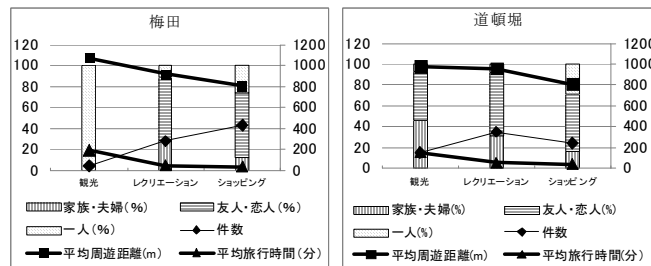


図-4 来訪者の目的別周遊距離等の特性



図-5 経路別の通行者特性 梅田(左)道頓堀(右)

4. 訪問地区選択要因の分析

梅田はショッピング中心で道頓堀は観光色が強い傾向にあることがみられたが、これらの地区の選択にどのような要因が働いているのか、離散選択(非集計ロジット)モデルにより分析を行った。結果、訪問地区への距離と利用期待の大きい店舗選択が大きく影響していることがわかる。特に、観光目的では、距離がプラスの符号となっており、遠距離の来訪者が都市観光訪問であることを示唆している。

表-1 訪問地区選択ロジットの分析結果

区分	結果	結果
距離	-0.13917867 [0.787]	0.66109253 [1.039]
利用期待の大きい店舗集積	0.03625864 [1.904]	0.00030957 [1.315]
ダミー変数	-0.91241874 [1.369]	-0.47059292 [0.810]
選中率	80.00%	70.00%
選中数	16	14
尤度比	0.745260047	0.689014148
サンプル数	20	20

$$P_{in} = \frac{e^{\lambda V_{in}}}{\sum_{j \in A_n} e^{\lambda V_{jn}}} = \frac{1}{\sum_{j \in A_n} e^{\lambda(V_{jn} - V_{in})}}, \quad (i \in A_n) \quad \Lambda \quad (式1)$$

$$V_{in} = \theta X_{in} = \sum_{k=1}^K \theta_k X_{ink}, \quad (j \in A_n) \quad \Lambda \quad \Lambda \quad (式2)$$

但し、
 A_n : 個人nの選択肢集合
 P_{in} : 個人nが選択肢*i*($i = 1, A, J_n$)を選択する確率
 J_n : 個人nの全選択肢数
 V_{in} : 個人nが選択肢*i*から受ける効用の確定項
 λ : 効用の確率項のパラメータを示すパラメータ
 $\theta' = [\theta_1, A, \theta_K]$: 未知パラメータベクトル
 $X_{inK} = [X_{inK1}, A, X_{inK1}]$: 個人nの選択肢*i*の特性ベクトル

5. まとめ

本研究では以下のことを明らかにした。①都市来訪者が利用する経路は大体決まっている。②各経路は来訪目的を反映した機能(店舗、観光スポット等)集積が展開している。③都市観光者は、観光スポットを含む経路で、しかも長い周遊経路を彷徨している場合が多い。

【補注】通行者に対してアンケート調査を行った。2009年10月3日、4日、10日、11日に実施した。梅田、道頓堀ともにサンプル数は72件であった。使用プログラム「EXCELアンケート太閤」「LIMDEP VERSION7.0」「花子2007」

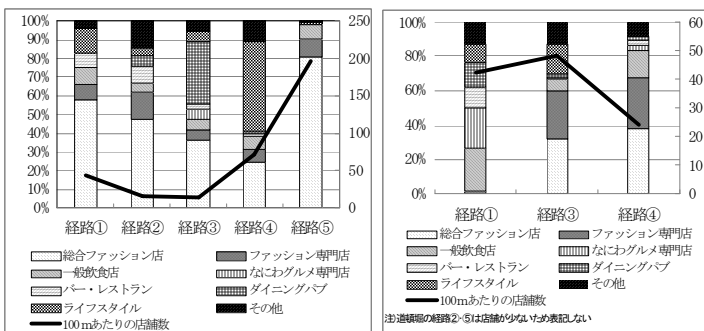


図-3 店舗機能集積 梅田(左)道頓堀(右)

3. 来訪者の行動等諸特性

来訪者の平均周遊距離をみると両地区ともに観光目的が長く、平均旅行時間も長い。遠方からの来訪者は非日常を体感するために来訪した都市観光者と考えられる(図-4)。次に、経路別に通行者の特性をみると、両地区ともに経路①～⑤の来訪目的、同行者構成の割合は類似している(図-5)。しかし、平均年間訪問頻度、平均旅行時間、平均滞在日数では若干の差がみられ、梅田の経路②では平均年間訪問頻度が高く、平均旅行時間、平均滞在日数は低い。また、道頓堀における経路①・⑤は平均年