

# 京阪神都市圏における 観光交通施策の立案について

川淵 孝之<sup>1</sup>・川島 隆宏<sup>2</sup>

<sup>1</sup>近畿地方整備局 企画部 広域計画課 (〒540-8586 大阪市中央区大手前1-5-44)

<sup>2</sup>近畿地方整備局 企画部 広域計画課 (〒540-8586 大阪市中央区大手前1-5-44)

広域的な観光行動の実態を把握するため、京阪神都市圏にて「パーソントリップ補完調査」を実施した。本調査結果と地域が持つポテンシャルを定量的に評価する「観光力」指標による分析を行い、各地域の課題を抽出し、観光交通施策を立案するための手法を提案した。

キーワード パーソントリップ補完調査, 観光力, 観光行動

## 1. はじめに

国土交通省近畿地方整備局、近畿運輸局、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、京都市、大阪市、堺市（平成18年より参加）、神戸市、西日本高速道路（株）、阪神高速道路（株）、都市再生機構により構成される京阪神都市圏交通計画協議会では、都市交通計画の策定のため、人の動きに着目した交通実態調査（パーソントリップ調査）を昭和45年に初めて実施し、その後10年間隔で4回実施してきた。また、パーソントリップ調査実施の5年後には中間年次調査として、パーソントリップ調査で捉えきれない人の動きを捉えるための「パーソントリップ補完調査」を実施している。本稿では、平成17年度に実施した、休日の観光に着目した補完調査結果を基に観光行動の分析と、観光交通施策を立案するための地域が持つポテンシャルを定量的に評価する「観光力」指標について報告する。

## 2. パーソントリップ補完調査について

これまでの観光計画は観光地単位や自治体単位で立案することが大半であり、基本となる観光実態調査は目的地において行うことが多く、広域的な調査はあまり行われていなかった。さらに、これまでの実態調査では、観光目的等の人の動きを十分に捉えられていない状況である。そこで、京阪神都市圏全域で以下の実態調査を実施した。

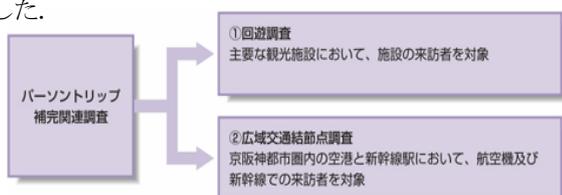


図-1 調査の体系

### (1) 回遊調査

- 目的 観光地・観光施設へのアクセス交通の実態や、周辺観光地との回遊実態、さらには都市圏内の広域的な回遊実態の把握
- 調査対象者 京阪神都市圏内の主要な観光地・観光施設への来訪者
- 調査時期 平成17年10、11月の土、日曜日
- 調査地点 27箇所（図-2）
- サンプル数 約8500

### (2) 広域交通結節点調査

- 目的 広域交通結節点のアクセス/イグレス交通を含めた利用実態を把握するとともに、広域交通結節点の利用者に多く含まれている近畿外居住者の都市圏内での回遊状況や交通施設ニーズの把握
- 調査対象者 新幹線駅・空港（国内線）の利用者
- 調査時期 平成17年10、11月の日曜日
- 調査地点 8箇所（図-2）
- サンプル数 約5500

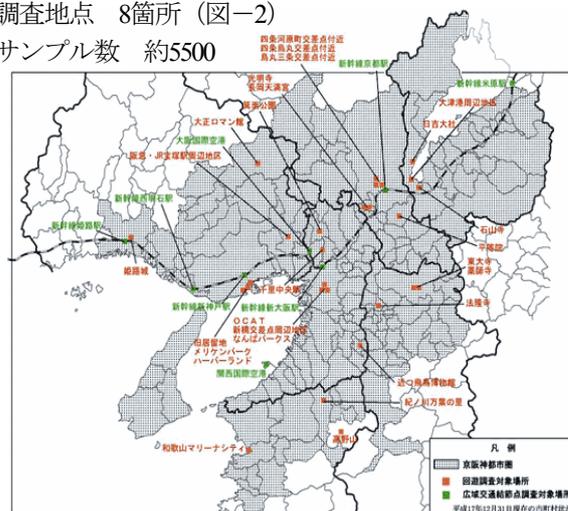


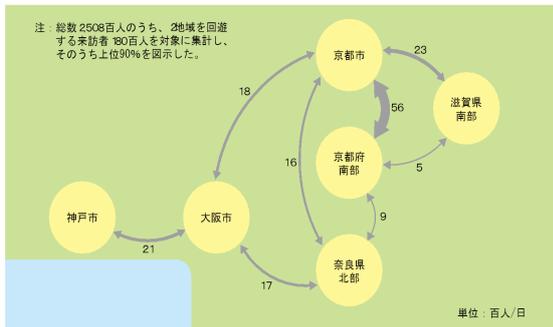
図-2 調査対象場所（回遊調査、広域交通結節点調査）

### 3. 京阪神都市圏への来訪者の観光行動・観光交通の特徴と課題

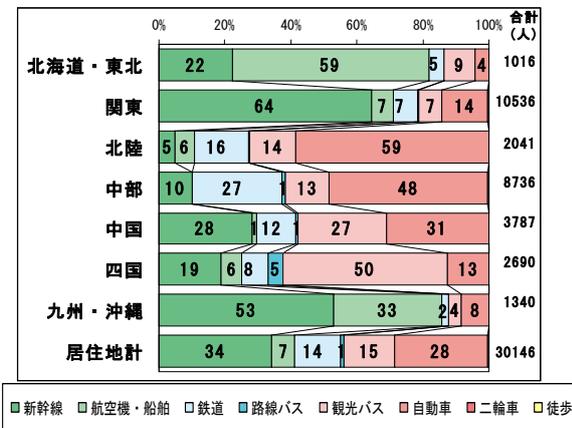
前段で述べた調査結果を基に、京阪神都市圏来訪者について分析を行った。以下では、その分析結果の一部を報告する。

#### (1) 主要観光地へのアクセスにおける特徴と課題

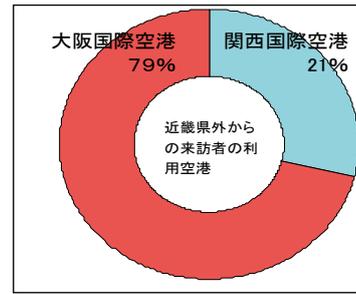
京阪神都市圏への来訪者の特徴として、2箇所の観光地を来訪する人のうちの60%以上が京都市を来訪している(図-3)。広域観光を推進するうえで「京都」を中心とした観光周遊圏の拡大を図ることが都市圏の活性化に繋がるといえる。また、大半が宿泊客で経済効果の非常に高いターゲットである北海道・東北や、九州・沖縄等遠方から来訪する観光客は、飛行機の利用率が高い(図-4)。しかし、近畿圏外からの来訪者の79%が利用する大阪空港(図-5)から京都市内の目的地までの移動時間は、総移動時間の35%を占め、不満の大きな要因となっている(図-6)。来訪者の交通手段は、鉄道を利用した方が空港バスの利用よりも安価で早く到着できるにもかかわらず、空港バスの利用率が高い現状である(表-1、図-7)。これは、乗り継ぎの少なさや、目的地までのわかりやすさを重視しているものと考えられる。



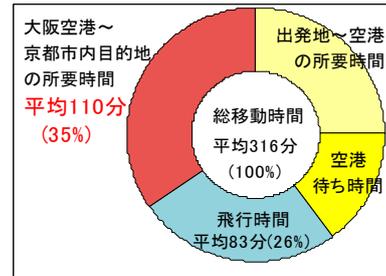
※回遊調査結果  
図-3 2箇所の地域を来訪する人のパターン



※回遊調査結果  
図-4 近畿外からの地域別アクセス代表交通手段



※交通結節点調査結果  
図-5 近畿圏外来訪者の利用空港

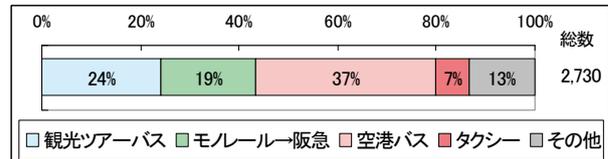


※交通結節点調査結果  
図-6 京都市来訪者の移動時間の内訳(大阪空港利用者)

表-1 大阪国際空港から京都駅までの空港バス・鉄道の比較

	利用時間※1 (空港～京都東山)	料金※2 (空港～京都駅)	乗り換え回数※1 (空港～京都東山)
空港バス	123分	1280円	0.5回
鉄道	96分	960円	2.8回

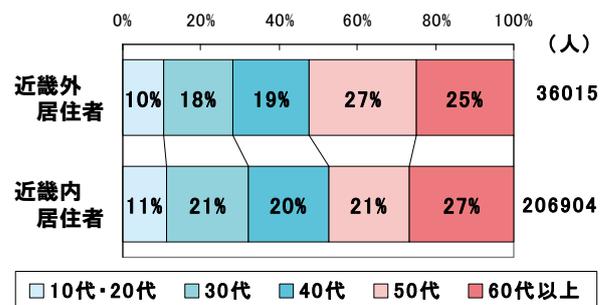
※1 交通結節点調査結果  
※2 YAHOO!路線情報大阪空港交通 交通リムジンバスHP



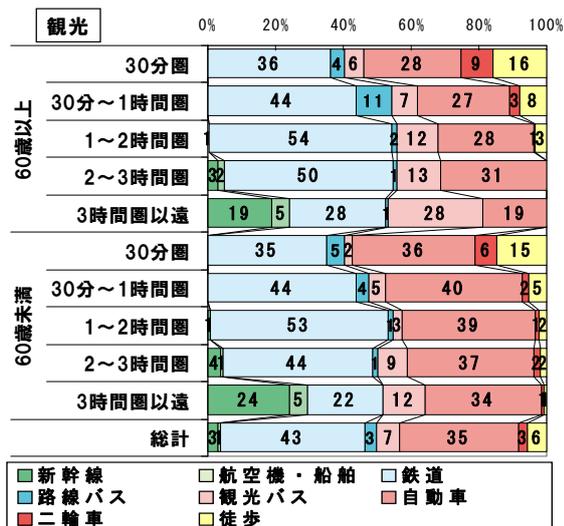
※交通結節点調査結果  
図-7 大阪国際空港から京都市へ向かう来訪者の交通手段

#### (2) シニア層の特徴と課題

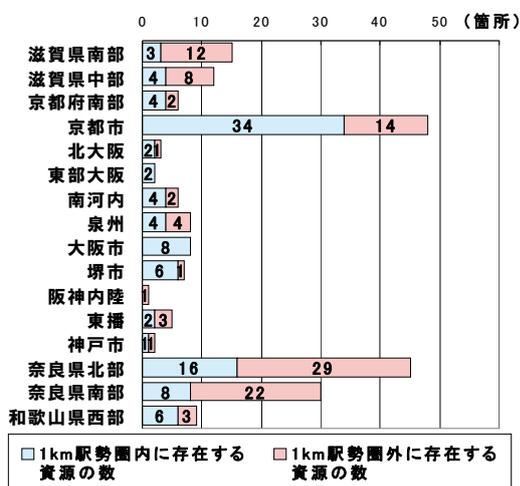
近畿内外からの来訪者の内、50歳以上の割合が約5割に達している(図-8)。今後さらに増加が予想され



※回遊調査結果  
図-8 近畿圏内への来訪者の年齢階層



※回遊調査結果  
図-9 アクセス所要時間別年齢層別アクセス代表交通手段



※(財)日本交通公社「観光資源台帳」  
図-10 1km 駅勢圏内外に存在する史跡・社寺・城跡の資源数

るシニア層（本協議会では60歳以上と定義）は観光交通施策を検討する上で非常に重要なターゲットである。

シニア層が利用する交通手段に着目すると、30分以上の移動について自動車の運転を避け、公共交通を利用する割合が高いことが伺える（図-9）。しかし、シニア層の立ち寄りが多い社寺等は駅から1km以上離れた箇所に多くある。図-10は、1km駅勢圏内外に存在する史跡・社寺・城跡の資源数を示したものであるが、奈良県北部や、奈良県南部等では、数多くの社寺等が存在するものの、鉄道駅から1km以上離れた箇所に観光資源が多い。このような地域では、公共交通によるイグレス交通の確保が重要である。

前述の結果以外にも様々な観光行動に関する特徴が分析できた。分析結果より抽出された京阪神都市圏における課題は以下のとおりである。

- ・京都を中心とした観光回遊圏の拡大
- ・都市圏外から主要観光地へのアクセス性の向上
- ・シニア層にやさしい回遊環境の整備
- ・豊かな自然を有する北近畿・南近畿との観光交流の促進
- ・魅力的なまちなか回遊環境の創出
- ・自動車に過度に依存しない観光スタイルの普及

#### 4. 各地域の「観光力」

観光施策を立案するためには、パーソントリップ補完調査で行った観光行動分析に加え、観光地が持つポテンシャルを評価することが不可欠であることから、各観光エリアが持つ観光ポテンシャルを表す「観光力」を設定した（図-11）。

観光力は、「観光資源力」「交通インフラ力」「受け入れ環境力」「地域競争力」「マーケティング力」の5

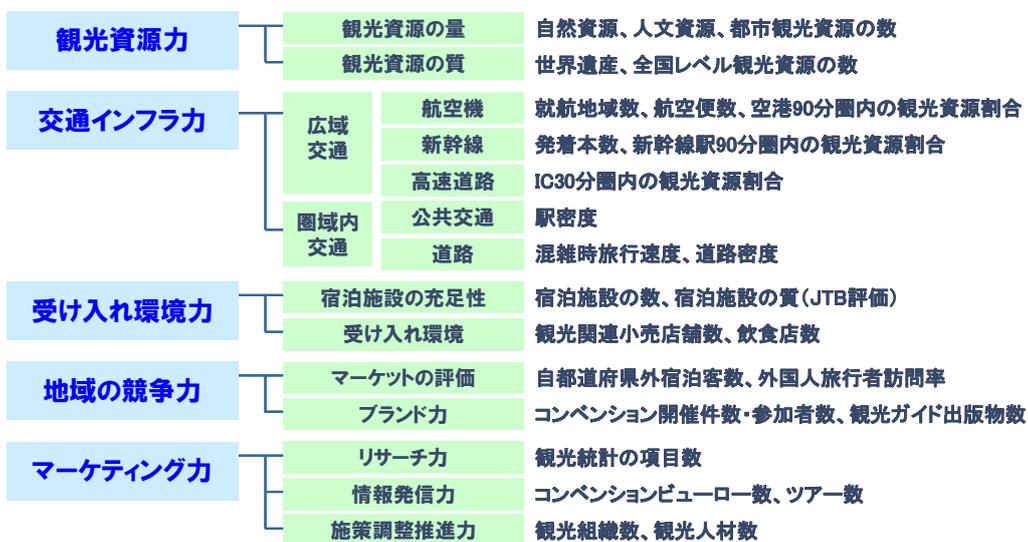


図-11 「観光力」評価項目・指標

つの指標を偏差値として基準化することにより、他地域との相対的な比較を定量的に評価することが可能となり、自地域が重点的に取り組むべき施策を見出せることが大きな特徴である。例として全国9地方の「観光力」評価の結果を示す（図-12）。

近畿地方では、他地方に比べ「観光資源力」が高いことがわかる。「交通インフラ力」「受け入れ環境力」「地域競争力」「マーケティング力」については、関東地方が他地域に比べ高いことが伺える。

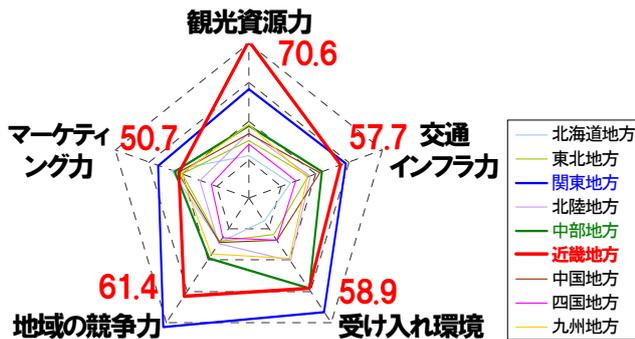


図-12 全国9地方の「観光力」評価結果

2つ目の例として、近畿2府4県の「観光力」を示す（図-13）。

福井県や滋賀県は観光資源力が比較的少ない状況であることから、エコツーリズム等の新たな資源の発掘・企画創出する等の施策が考えられる。また、奈良県や和歌山県では、高い観光資源力があるにもかかわらず、受け入れ環境が比較的少ないため地域のポテンシャルを活かしきれていない状況である。

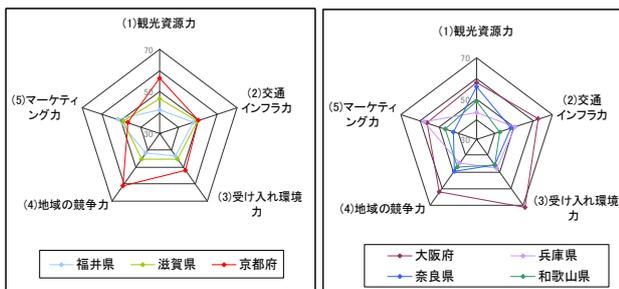


図-13 近畿2府5県の観光力総合評価結果

「観光力」評価は、対象エリアや範囲を変更することで様々な地域のポテンシャルを把握することが可能である。

## 5. まとめ

観光客の移動について、広域的に実態を捉える調査はこれまでになく、今回の調査により観光交通等に関する貴重なデータが得られた。また、観光エリアのポテンシャルを評価するための5つの指標による「観光力」を提案した。多様化する観光ニーズの動向を踏まえ、こうしたデータを活用して、観光交通施策を立案するための課題整理、目標設定が可能となる。ただし、景観やホスピタリティなど指標化しにくい重要な部分もあり、施策の立案に関しては、地域住民やまちづくりNPOなど様々な主体との連携や社会実験等による有効性の検証を行い、とりまとめていく必要がある。

## 6. 最後に

観光交流人口の増加、少子高齢化への対応等、これからのまちづくりや都市計画を立案するうえで個人の交通行動の把握はより重要となる。京阪神都市圏において平成22年度に実施を予定している第5回パーソントリップ調査に向けて、今回の補完調査で得られた課題を踏まえ今後の観光・都市施策に必要な調査内容や調査方法を検討していく予定である。