

京阪神都市圏における 休日の観光交通実態について

～京阪神都市圏中間年次調査 中間報告～



平成19年3月

京阪神都市圏交通計画協議会

1. はじめに

我が国ではゆとりや快適さといった生活の豊かさが重要になってくる中で、観光の意義がますます高まっているところです。京阪神都市圏交通計画協議会（注）では、京阪神都市圏内における主に観光を目的とした人の動きを捉えるために、平成17年の10月・11月

にかけて「パーソントリップ補完関連調査」（以下、PT補完関連調査）として下記の調査を実施しました。本パンフレットは、これらの調査結果からわかった都市圏全体の休日の人の動きの現状についてとりまとめたものです。

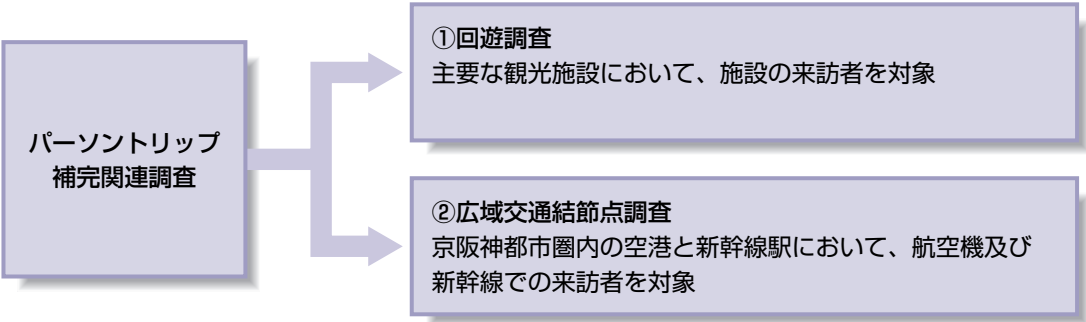


図1.1 調査の体系

目 次

1. はじめに	1
2. 調査の概要	3
3. 京阪神都市圏への来訪者の観光交通実態	6
3.1 調査対象場所への来訪者の特徴	6
3.2 調査対象場所へのアクセス交通手段	8
3.3 滞在時間	9
3.4 1日のトリップ数	9
3.5 新幹線・航空機の利用者の特徴	10
3.6 新幹線駅・空港への端末交通手段	11
3.7 新幹線・航空機を利用した近畿外からの来訪者の都市圏内での立ち寄り施設	12
3.8 新幹線・航空機を利用した近畿外からの来訪者の都市圏内での動き	13
4. 特徴的な観光交通実態の分析結果	14
4.1 地域間の広域的な回遊の実態	14
4.2 アクセス交通手段と個人属性の関連性	15
4.3 来訪する場所の種類による回遊行動の違い	16
4.4 時間の使い方と個人属性の関連性	17
4.5 シニア層の回遊実態	19
4.6 地区内の徒歩による回遊実態	21
＜京阪神都市圏交通計画協議会ホームページの紹介＞	25
＜調査データの貸し出しについて＞	26
＜今後の予定について＞	26



京阪神都市圏交通計画協議会の活動概要

京阪神都市圏は、京都市・大阪市・神戸市の大都市や、大津市・奈良市・和歌山市等の中核都市が連担する多核型の都市圏構造を持っています。このため、都市交通問題の解決のためには広範囲な地域の連携が不可欠です。

このような背景のもと、国土交通省近畿地方整備局と近畿内の2府4県4政令指定都市および関係機関では、京阪神都市圏交通計画協議会を組織しています。同協議会は昭和45年・昭和55年・平成2年・平成12年と4回にわたり、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)を実施するとともに、その中間年次に物資流動調査やPT補完関連調査をおこなひ、京阪神都市圏における総合的な都市交通体系について調査研究を重ねてきました。

平成17年度からの京阪神都市圏中間年次調査では、PT補完関連調査として、これまでのパーソントリップ調査では十分に捉えられていない休日の観光交通に着目し、京阪神都市圏への広域的なアクセス状況や、広域的な来訪者の回遊状況を把握する調査を実施しました。

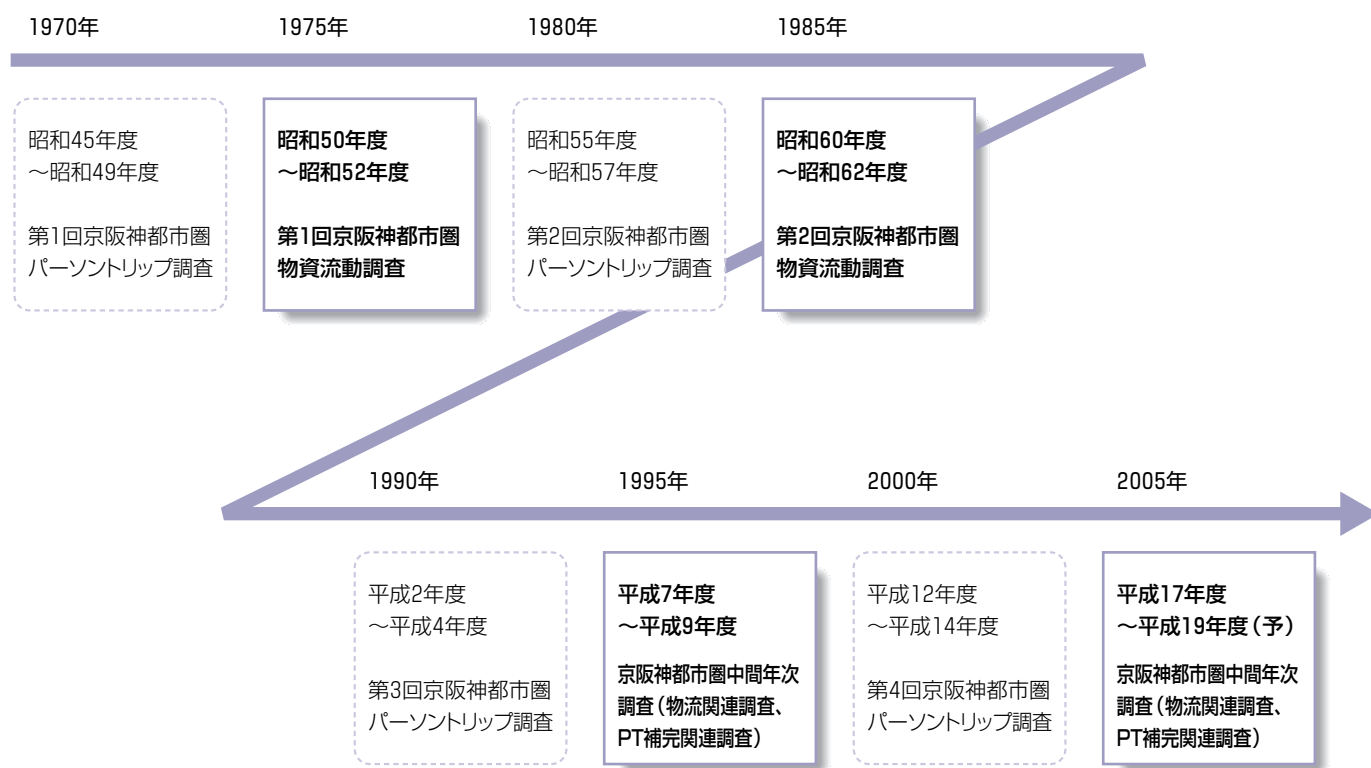


図1.2 これまでの京阪神都市圏交通計画協議会の活動内容

(注)

京阪神都市圏交通計画協議会とは、京阪神都市圏の望ましい交通体系の実現のため、国土交通省近畿地方整備局、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、神戸市、西日本高速道路(株)、阪神高速道路(株)、(独)都市再生機構により構成される組織です。

2. 調査の概要



調査の種類と内容

回遊調査

回遊調査では、京阪神都市圏内の主要な観光施設において、来訪者の動きの実態を把握するアンケート調査を実施しました。

- 調査時期：平成17年10月・11月の土・日曜日
- 調査箇所：2府4県3政令市（京都府・大阪府・滋賀県・兵庫県・奈良県・和歌山県・京都市・大阪市・神戸市）で各3箇所、計27箇所の主要な観光施設

- 調査対象：観光施設への来訪者。ただし、12歳未満の子供および外国人は対象外とする。
- 調査手法：手渡し配布・郵送回収
- 調査内容：京阪神都市圏内に滞在する間の移動先、移動の目的、利用交通手段などの移動実態及び対象観光施設に来訪する際の移動上の問題点や問題箇所



表2.1 回遊調査の回収結果

調査対象	有効サンプル数 (人)	1日あたり来訪者数 (人/日)	サンプル率
711) 石山寺	356	3,333	10.7%
712) 日吉大社	238	3,343	7.1%
713) 大津港	381	6,984	5.5%
721) 平等院	274	7,680	3.6%
722) 光明寺	423	5,146	8.2%
723) 長岡天満宮	240	1,149	20.9%
731) 四条河原町	230	23,613	1.0%
732) 四条烏丸	227	15,726	1.4%
733) 烏丸三条	132	4,348	3.0%
741) 近つ飛鳥博物館	188	353	53.3%
742) 箕面公園	500	6,054	8.3%
743) 千里中央駅	551	45,077	1.2%
751) O C A T	230	14,496	1.6%
752) 新橋交差点	331	27,303	1.2%
753) なんばパークス	358	20,866	1.7%
761) 姫路城	202	2,979	6.8%
762) 大正ロマン館	250	2,463	10.2%
763) 阪急・JR宝塚駅周辺	522	6,251	8.4%
771) 旧居留地	306	11,056	2.8%
772) メリケンパーク	185	3,979	4.6%
773) ハーバーランド	411	21,739	1.9%
781) 東大寺	456	12,255	3.7%
782) 法隆寺	261	5,174	5.0%
783) 薬師寺	242	2,520	9.6%
791) マリーナシティ	238	7,655	3.1%
792) 高野山	393	7,222	5.4%
793) 紀ノ川万葉の里	234	3,183	7.4%
合 計	8,359	271,877	3.1%



表2.2 広域交通結節点調査の回収結果

調査対象	有効サンプル数 (人)	1日あたり来訪者数 (人/日)	サンプル率
811) 米原駅	255	9,489	2.7%
812) 京都駅	923	69,847	1.3%
813) 新大阪駅	1,481	105,030	1.4%
814) 新神戸駅	527	17,101	3.1%
815) 西明石駅	229	3,408	6.7%
816) 姫路駅	353	11,003	3.2%
821) 関西国際空港	601	15,577	3.9%
822) 大阪国際空港	115	52,800	2.1%
合 計	5,484	284,255	1.9%

注：サンプル率＝有効サンプル数／1日あたり来訪者数

■本パンフレットをご覧くださいにあたっての留意点

今回の「回遊調査」、「広域交通結節点調査」は、各調査対象場所への来訪者の一部の方に調査票を配布したサンプル調査です。両調査では、回答が得られた13,843人のデータの拡大を行うことによって、得られたサンプルの動き

から来訪者全体の動きを推定しています。データの拡大は、得られたサンプル1票につき、拡大係数（来訪者総数／サンプル数）を乗じる作業です。すなわち、サンプル1人の動きを、拡大係数の人数ぶんの動きと考えることになります。



調査の種類と内容

広域交通結節点調査

広域交通結節点調査では、京阪神都市圏の玄関口にあたる新幹線駅と空港において、利用者の動きの実態を把握するアンケート調査を実施しました。

- 調査時期：平成17年10月・11月の日曜日
- 調査箇所：2空港（関西国際空港、大阪国際空港）
6新幹線駅（米原駅、京都駅、新大阪駅、
新神戸駅、西明石駅、姫路駅）

- 調査対象：航空機（国内線）・新幹線の利用者。ただし、12歳未満の子供および外国人は対象外とする。
- 調査手法：手渡し配布・郵送回収
- 調査内容：京阪神都市圏内に滞在する間の移動先、移動の目的、利用交通手段などの移動実態及び移動上の問題点や問題箇所

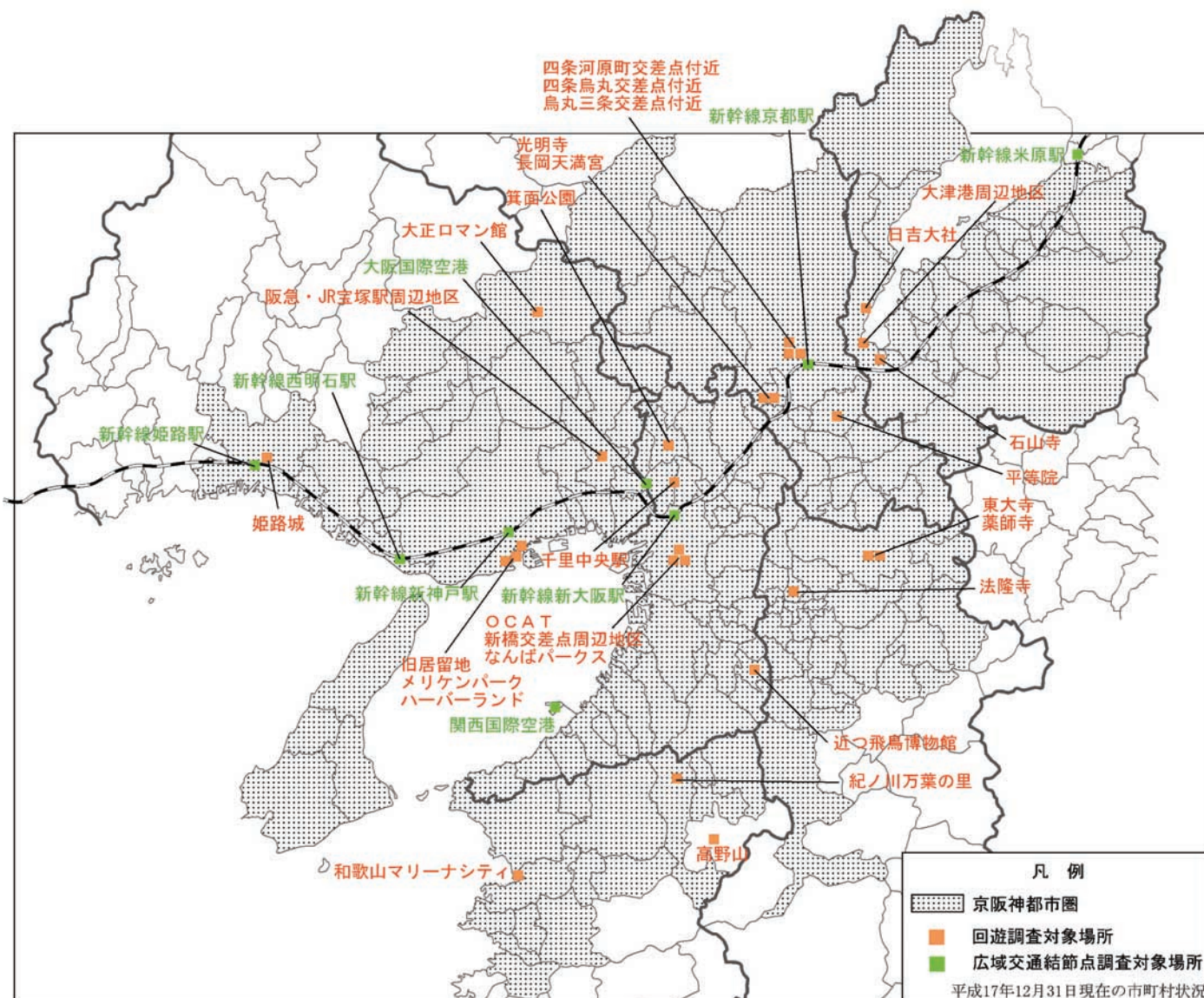


図2.1 調査対象場所（回遊調査、広域交通結節点調査）

■京阪神都市圏とは

本調査の調査対象圏域である京阪神都市圏は、大阪市、京都市、神戸市、堺市など87市67町5村（合計159市町村、平成17年12月31日現在）で構成され、その夜間人口は1,932万人、面積は12千km²、D I D面積は2千km²

の広がりを持っています。京阪神都市圏は近畿2府4県のうち、人口で90%、面積で44%、D I D面積では96%を占めています。



このパンフレットで用いる語句について

(1) トリップとは

人がある目的を持って、ある地点から別の地点へ移動する単位をトリップといいます。トリップは、移動の目的が変わるごとに（観光目的、食事目的、買い物目的ごとに）、1つのトリップと数えます。（ただし、移動の途中の駅やバス停は目的地とはみなしません。）

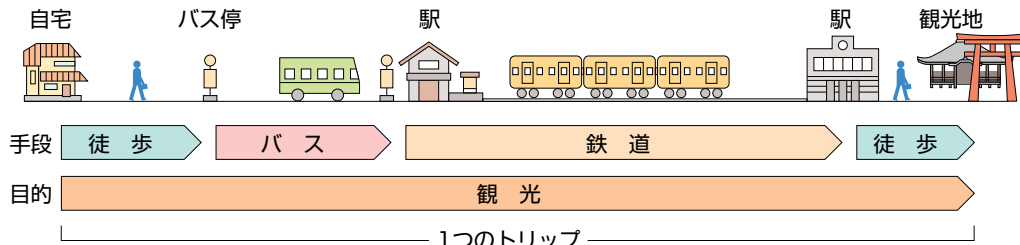


図2.2 トリップの考え方

(2) アクセスとは

本パンフレットでいうアクセスとは、到着施設からみた、前の立ち寄り先からの移動を指します。

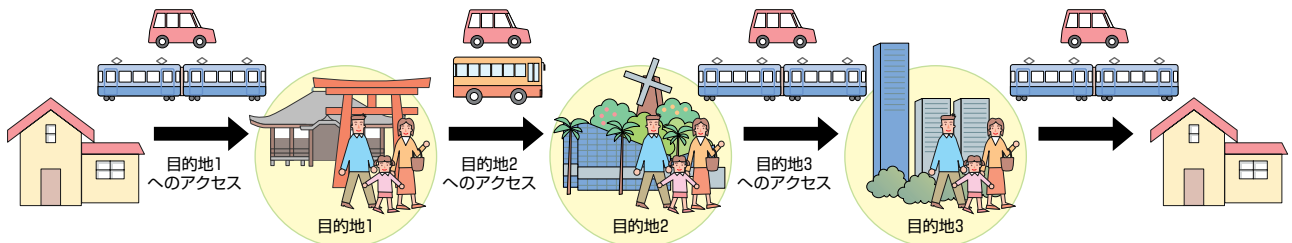


図2.3 アクセスの考え方

(3) 代表交通手段、端末交通手段とは

移動する際の交通手段としては、様々な手段があります。1つのトリップの中で複数の交通手段を組み合わせている場合、その中の主な交通手段を代表交通手段と言います。交通手段は、航空機→新幹線→鉄道→バス→自動車→二輪車→徒歩の順で、優先順位が高いものと判定します。

また、1つのトリップの中で利用する交通手段のうち、着目している施設に到着する際、出発する際に利用する交通手段を、当該施設の端末交通手段と言います。

(4) 観光目的、買い物・食事目的の来訪者とは

本パンフレットでは、来訪者のトリップの中に、観光・レジャー・ドライブ等を目的とするトリップが含まれる場合は、その来訪者の目的を観光目的とみなし、買い物あるいは食事目的のトリップのみの場合は、その来訪者の目的を買い物・食事目的とみなしています。

(5) 府下と県下とは

本パンフレットでは、京都市を除く京阪神都市圏内の京都府下の市町村を「京都府下」、大阪市を除く大阪府下の市町村を「大阪府下」、神戸市を除く京阪神都市圏内の兵庫県下の市町村を「兵庫県下」と呼んでいます。

3. 京阪神都市圏への来訪者の観光交通実態



3.1 調査対象場所への来訪者の特徴

(1) 来訪者の居住地

- 来訪者の居住地をみると、調査対象場所と同一市町村・同一府県からの来訪者が多く、全調査対象場所を平均すると6割を占めています。
- 一方、京阪神都市圏の歴史的資源を代表する平等院・姫路城・東大寺・法隆寺・薬師寺といった著名な施設では、近畿外からの来訪者の割合が高い傾向がみられます。

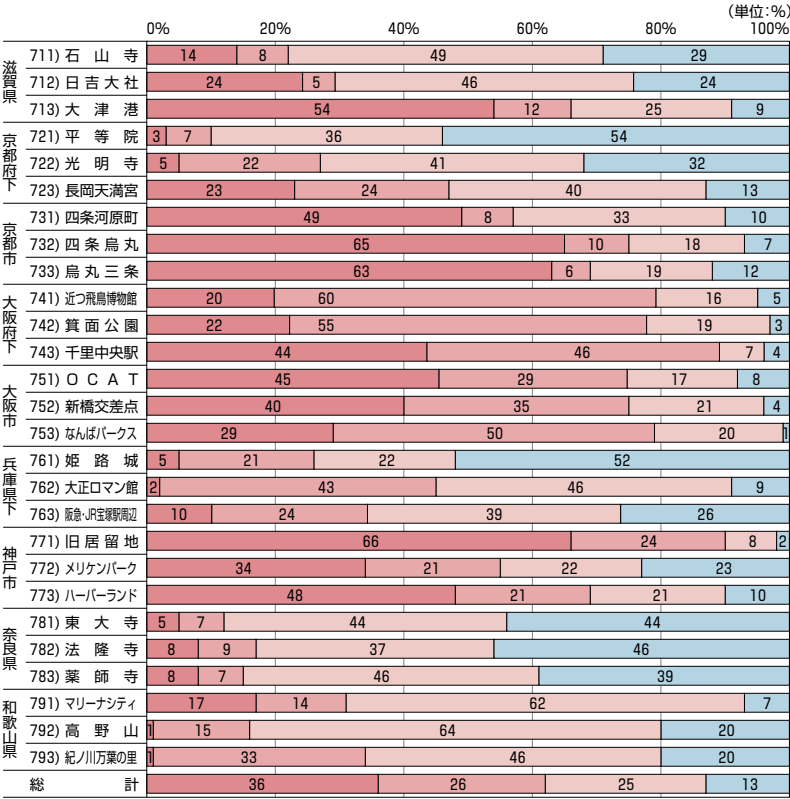


図3.1 来訪者の居住地

資料：回遊調査

(2) 来訪者の年齢階層

- 来訪者の年齢階層は、調査対象場所の特性によって異なります。京都市・大阪市・神戸市の都心部では若い層の来訪者の割合が高く、石山寺・日吉大社・平等院・光明寺・長岡天満宮・高野山といった寺社では50代以上の年輩層の来訪者の割合が高くなっています。

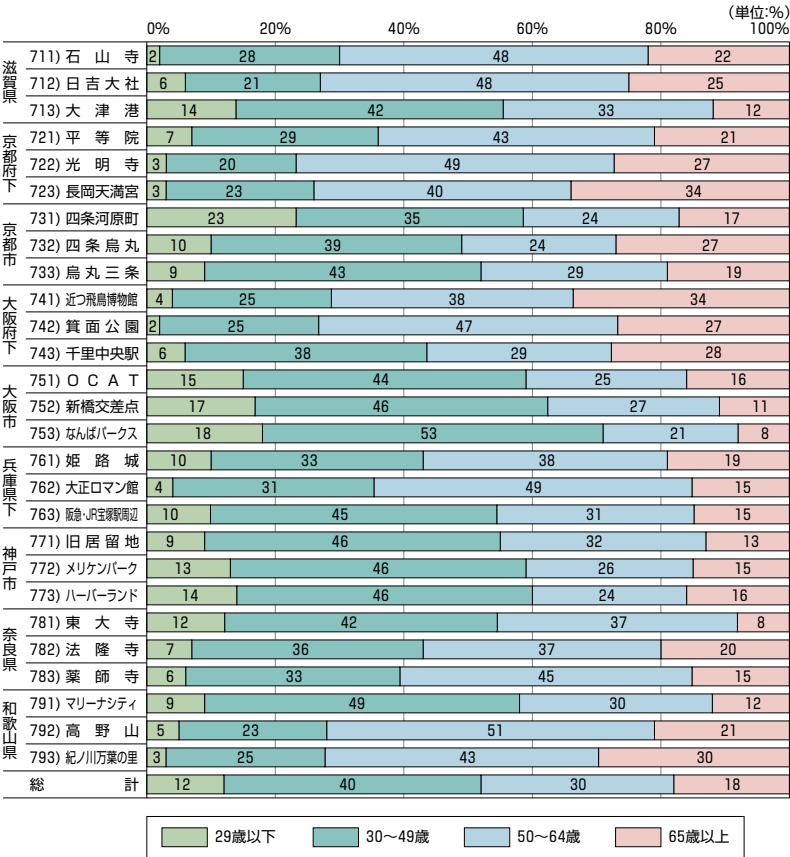


図3.2 来訪者の年齢階層

資料：回遊調査

(3) 来訪者の旅程

- 本調査の調査対象場所には、日帰りでの来訪者が多くみられます。
- 一方、近畿外からの来訪者の割合が高かった平等院・姫路城・東大寺・法隆寺・薬師寺といった施設では、宿泊旅行の来訪者の割合が高い傾向がみられます。

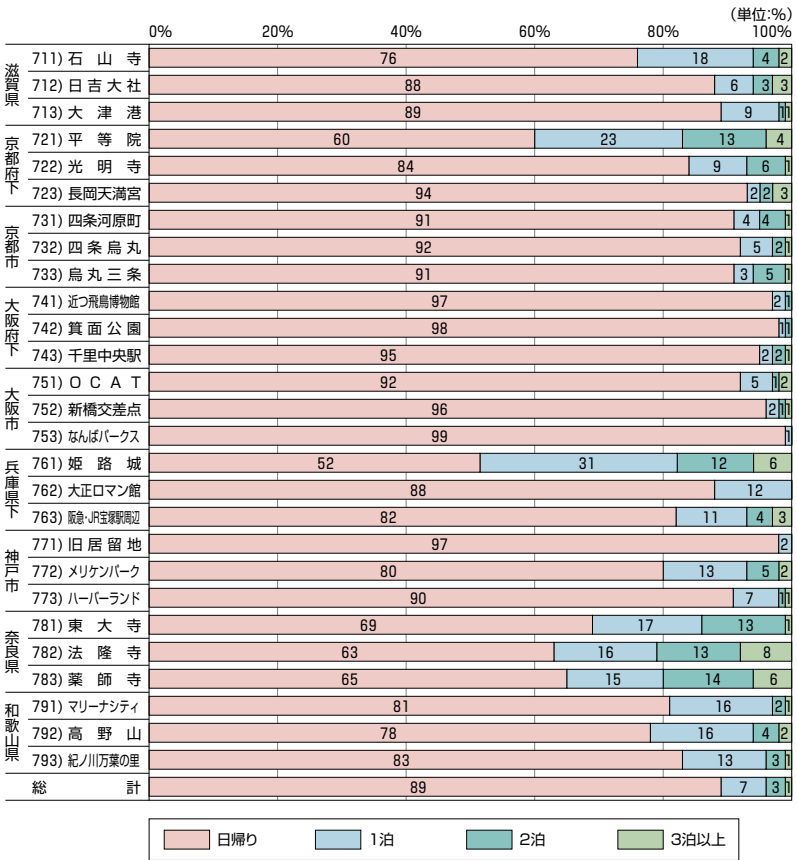


図3.3 来訪者の日程

資料：回遊調査

- 宿泊地としては、調査対象場所が立地する同一府県市が選ばれる割合がやはり高いですが、地域によってその選択率に差がみられます。
- 滋賀県、京都府下、奈良県の調査対象場所への来訪者は、京都市に宿泊する場合も多いことがわかります。

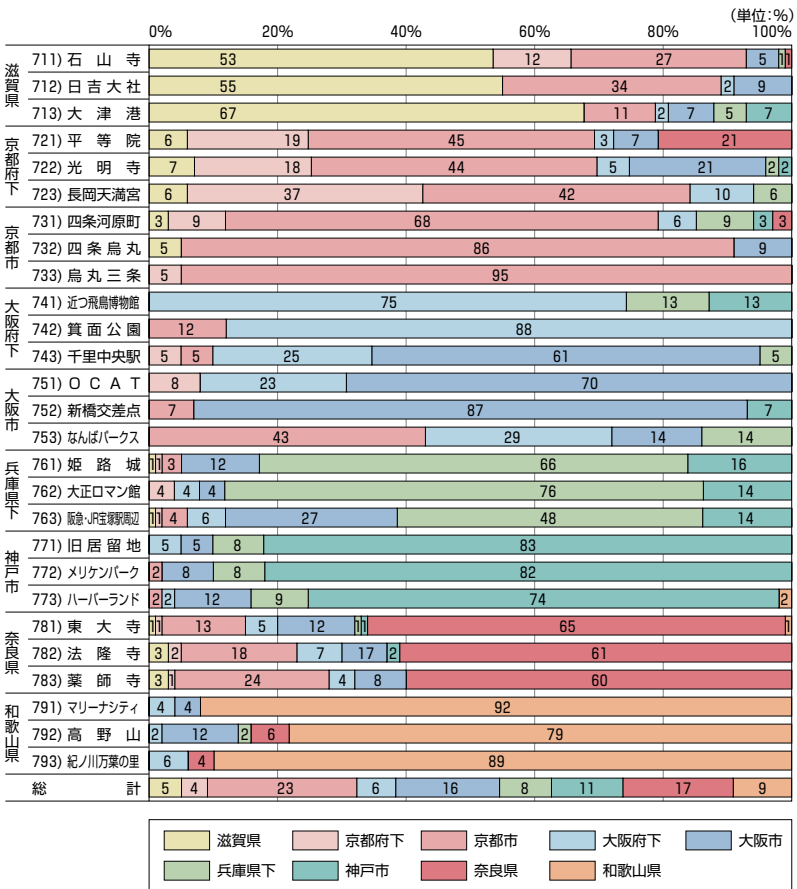


図3.4 来訪者の宿泊地

資料：回遊調査



(4) 来訪者の来訪頻度

- 来訪頻度をみると、平等院・姫路城・東大寺・法隆寺・薬師寺・マリーナシティでは、初めて来訪する人の割合が高く、8割を超えています。
- 京都市・大阪市・神戸市の都心部や千里中央駅、阪急・JR宝塚駅周辺では、来訪頻度が高い人の割合が高くなっています。

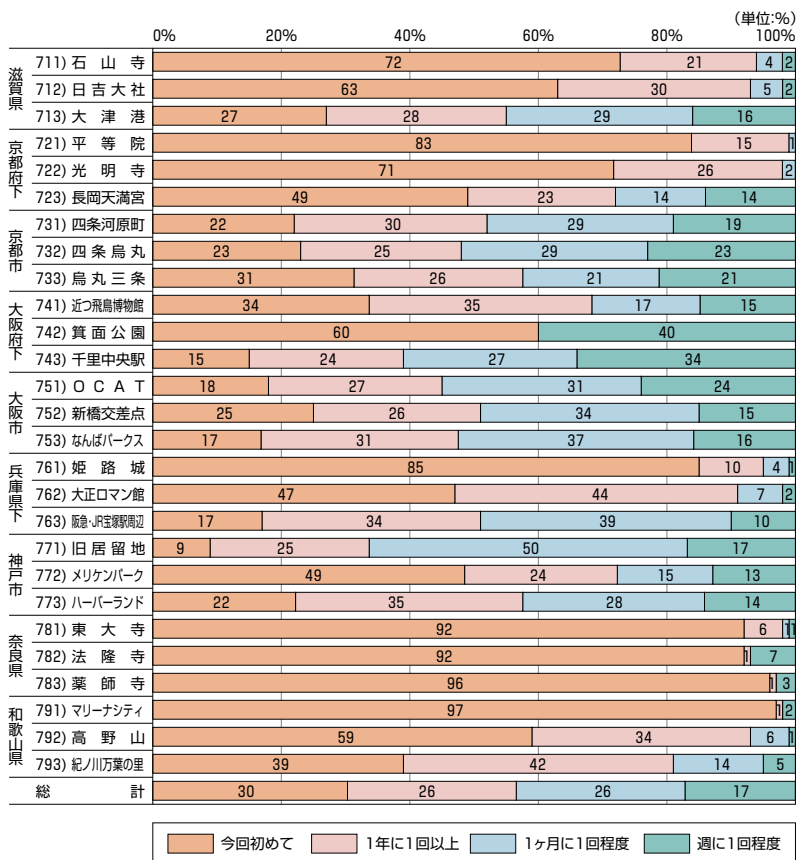


図3.5 調査対象場所への来訪頻度

資料：回遊調査

3.2 調査対象場所へのアクセス交通手段

- 都心部の調査対象場所（四条河原町、四条烏丸、烏丸三条、千里中央駅、O C A T、新橋交差点、なんばパークス、阪急・JR宝塚駅周辺、メリケンパーク）では、公共交通の利用割合が高い傾向がみられます。
- その他の調査対象場所では、自動車が主なアクセス交通手段となっている傾向がみられます。

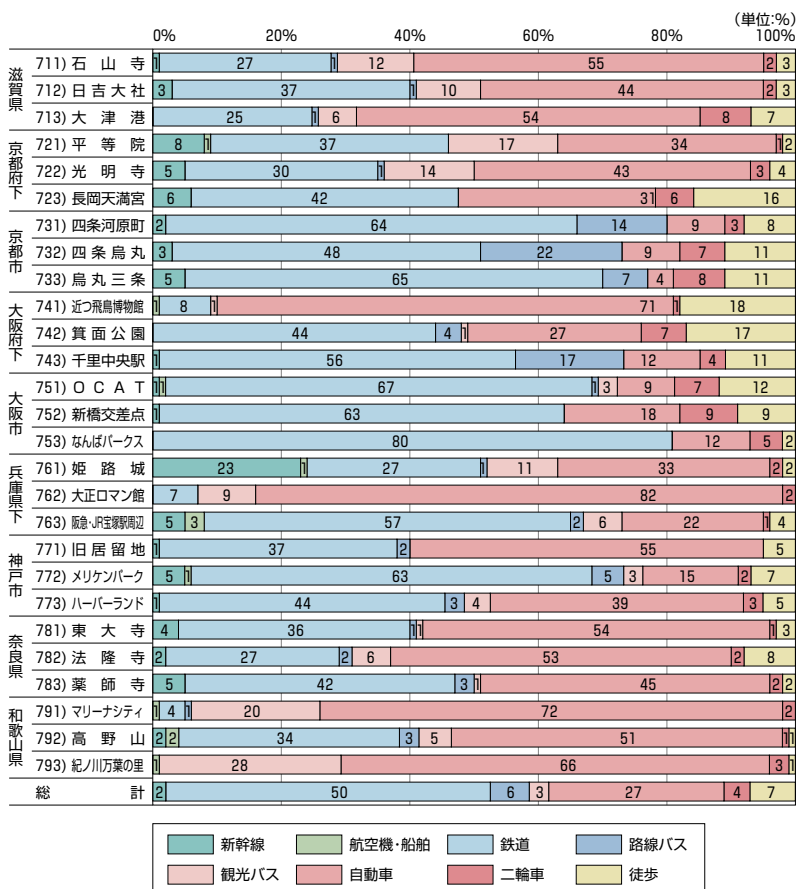


図3.6 調査対象場所へのアクセス代表交通手段

資料：回遊調査

3.3 滞在時間

- 阪急・JR宝塚駅周辺、マリーナシティでは滞在時間が長い傾向がみられます。
- また、都心部の調査対象場所（四条河原町、なんばパークス、ハーバーランド）での滞在時間が長い傾向がみられます。

注 ここでいう滞在時間には、調査対象場所から徒歩により移動した立ち寄り先での滞在時間、およびそこまでの徒歩での移動時間を含みます。

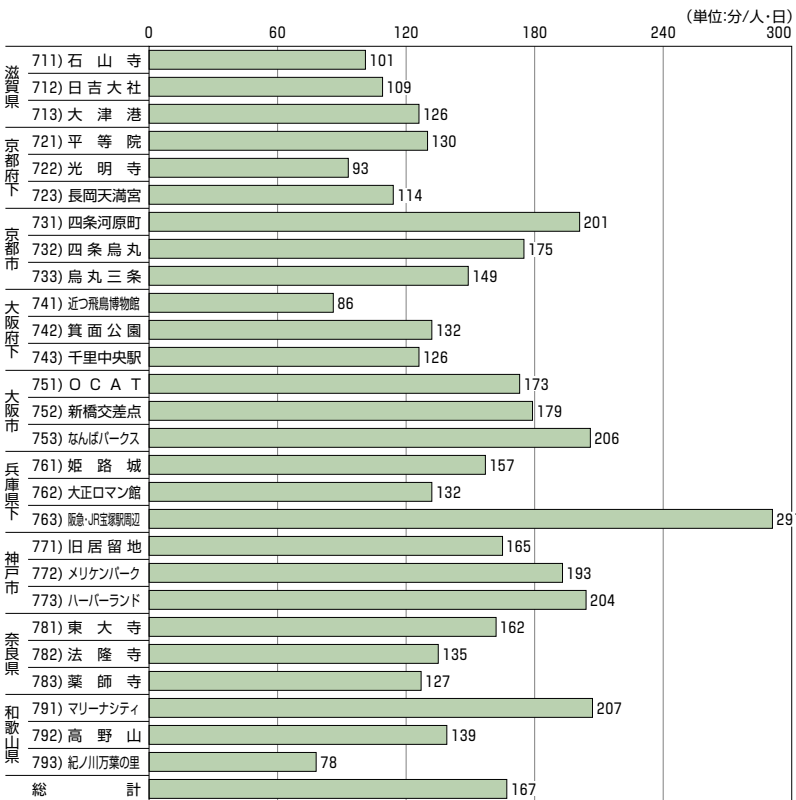


図3.7 調査対象場所での滞在時間

資料：回遊調査

3.4 1日のトリップ数

- 回遊調査を実施した27箇所の調査対象場所への来訪者の1日の平均トリップ数は3.0トリップ/人・日でした。
- このことから、京阪神都市圏への来訪者は、平均して1日に2箇所の施設に立ち寄っているとみられます。

注 調査対象場所に立ち寄った日の1日のトリップ数を集計しています。

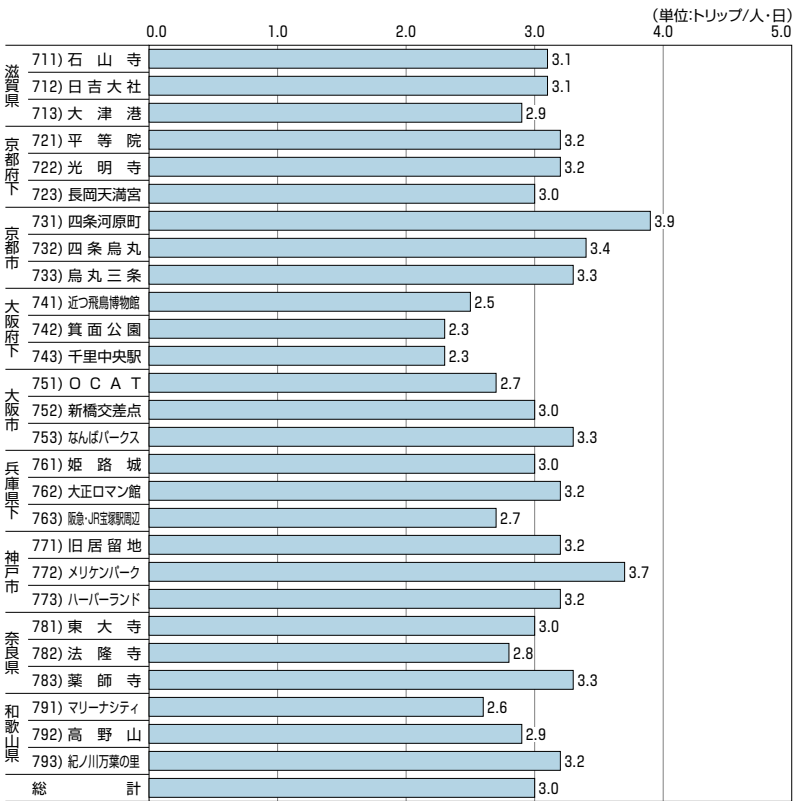


図3.8 調査対象場所への来訪者の1日のトリップ数

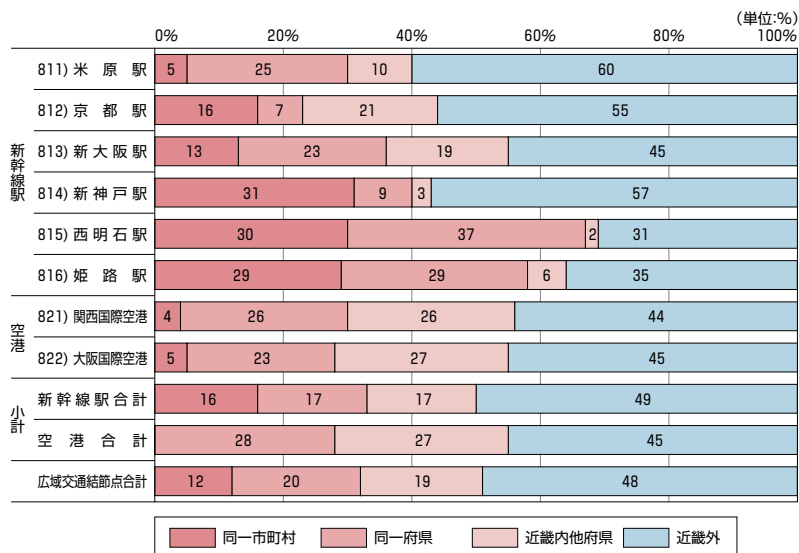
資料：回遊調査



3.5 新幹線・航空機の利用者の特徴

(1) 新幹線・航空機利用者の居住地

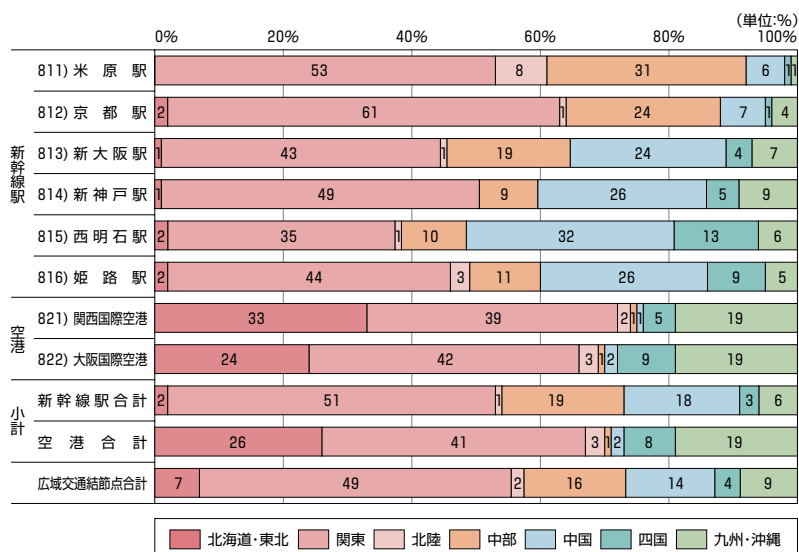
- 広域交通結節点調査を実施した7つの広域交通結節点の利用者の居住地をみると、近畿内居住者と近畿外居住者が半数ずつでした。



資料：広域交通結節点調査

図3.9 新幹線・航空機利用者の居住地

- 新幹線・航空機を利用して近畿外から来訪した人の居住地は東日本が大半を占めています。特に割合が高いのは、関東地方（49%）、中部地方（16%）、中国地方（14%）でした。

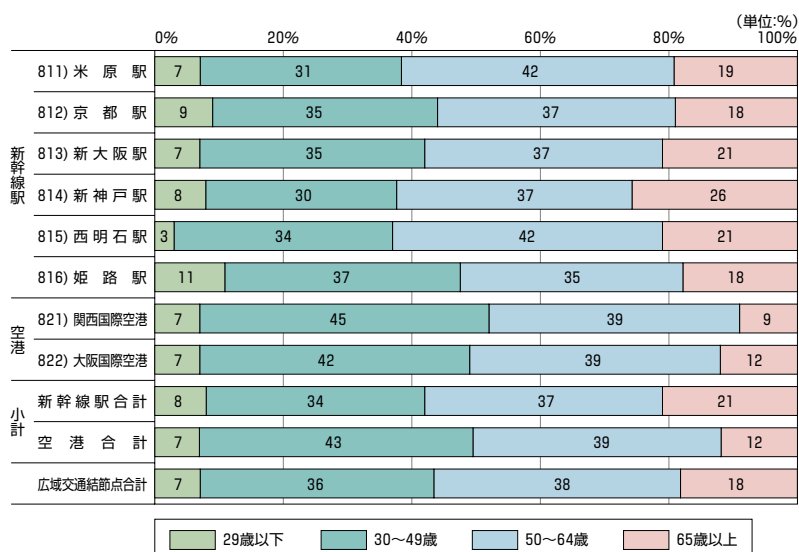


資料：広域交通結節点調査

図3.10 新幹線・航空機利用者の居住地（近畿外居住者）

(2) 新幹線・航空機利用者の年齢階層

- 年齢層別では、50歳～64歳の層が最も多く（38%）、30歳～49歳の層がこれに次いでいます（36%）。

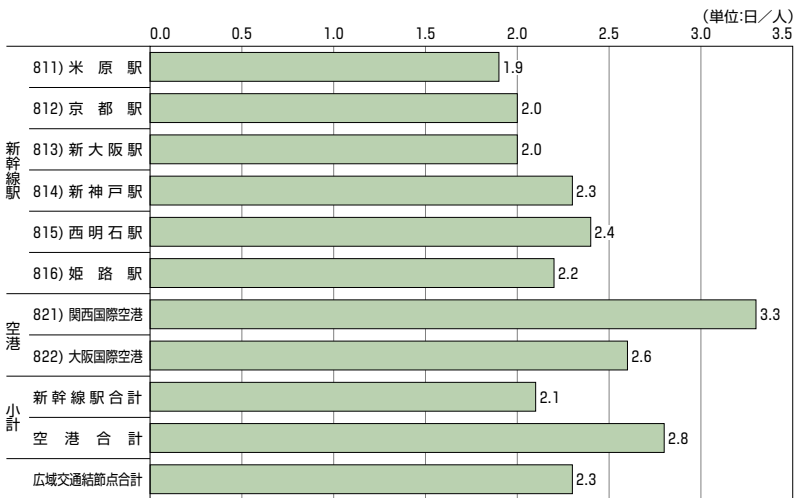


資料：広域交通結節点調査

図3.11 新幹線・航空機利用者の年齢階層

(3) 新幹線・航空機利用者の旅程

- 新幹線を利用して近畿を訪れた人の平均旅行日数をみると、2.1日/人です。航空機の利用者は、これよりも平均旅行日数が長く、2.8日/人です。

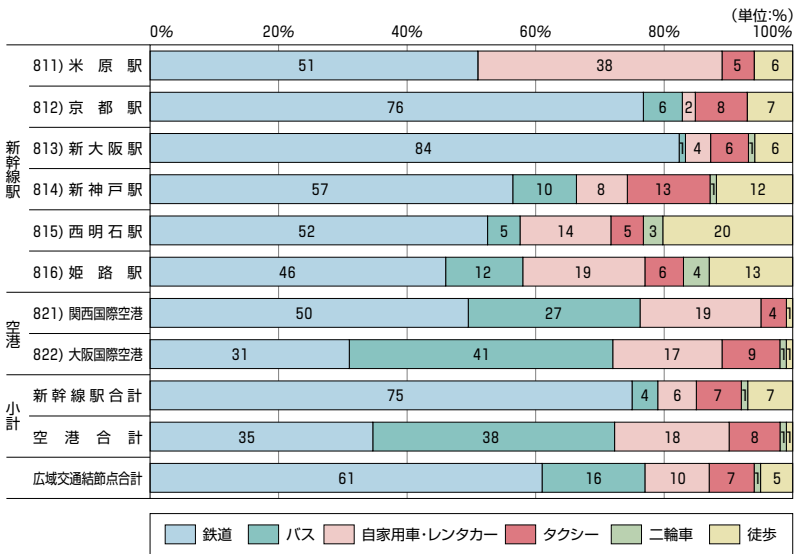


資料：広域交通結節点調査

図3.12 新幹線・航空機利用者の平均旅行日数

3.6 新幹線駅・空港への端末交通手段

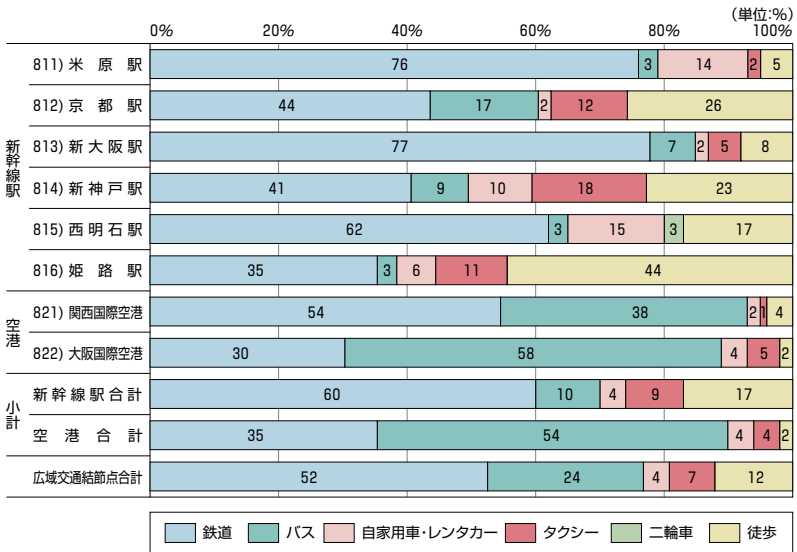
- 広域交通結節点調査を実施した7つの広域交通結節点の利用者のうち、近畿内居住者の端末交通手段分担率をみると、京都駅・新大阪駅では鉄道がよく利用されていますが、米原駅では自家用車・レンタカーがよく利用されています。
- 空港の端末交通手段としてはバスと鉄道がよく利用されています。



資料：広域交通結節点調査

図3.13 広域交通結節点の端末交通手段（近畿内居住者）

- 一方、近畿外居住者の場合、新幹線駅の端末交通手段としては、徒歩の割合が高くなっています。
- 空港の端末交通手段としては、近畿内居住者よりもさらにバスの利用率が高くなっています。



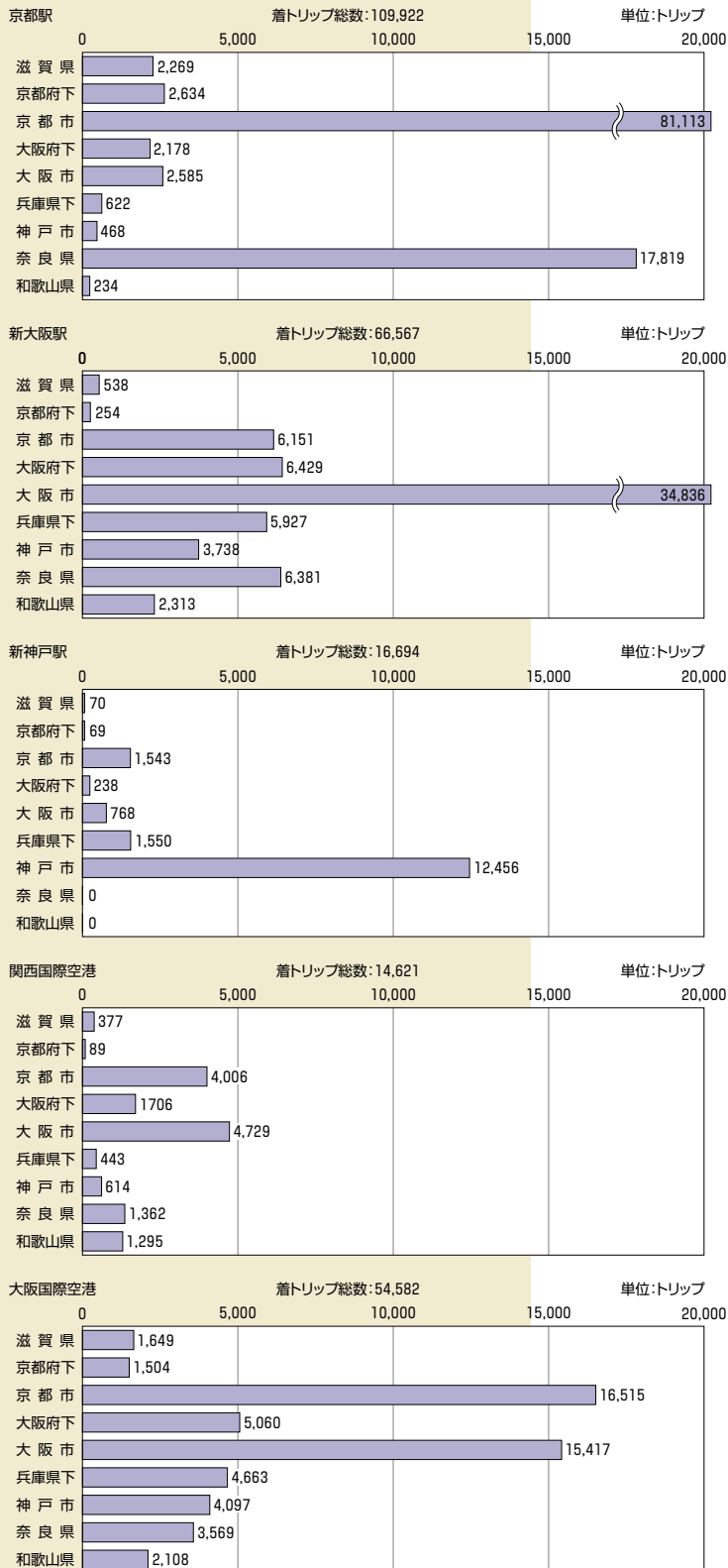
資料：広域交通結節点調査

図3.14 広域交通結節点の端末交通手段（近畿外居住者）



3.7 新幹線・航空機を利用した近畿外からの 来訪者の都市圏内での立ち寄り施設

- 新幹線京都駅・新大阪駅・新神戸駅と、関西国際空港・大阪国際空港は、近畿外から京阪神都市圏を来訪する際の玄関口となっている重要な広域交通結節点です。それぞれの結節点を利用した近畿外からの来訪者の主な立ち寄り先をみると、以下のような



資料：広域交通結節点調査

図3.15 広域交通結節点利用者の立ち寄り先府県市

っています。

- 注1 観光・行楽・レジャー、買い物、食事目的および宿泊目的のトリップを対象に集計しています。
- 注2 調査日（平成17年10月下旬～11月上旬の土日）が正倉院展の開催時期に重なったため、奈良国立博物館への来訪者が多い結果になっているとみられます。

京都駅利用者の立ち寄り先		トリップ数
奈良県	奈良国立博物館	4,250
京都市	清水寺	2,727
京都市	京都駅ビル	2,664
京都市	嵐山	1,963
京都市	冷泉家	1,943
京都市	知恩院	1,631
京都市	南禅寺	1,241
京都市	高台寺	1,235
京都市	京都国立博物館	1,168
京都市	青蓮院	1,158

新大阪駅利用者の立ち寄り先		トリップ数
大阪市	ユニバーサルスタジオジャパン(USJ)	1,897
奈良県	奈良国立博物館	1,531
兵庫県下	宝塚大劇場	1,125
大阪市	長居陸上競技場・長居球技場(スタジアム)	947
大阪市	阪神百貨店	810
奈良県	薬師寺	684
大阪市	心齋橋そごう	482
大阪市	海遊館	463
大阪市	阪急百貨店	415
奈良県	法隆寺	407

新神戸駅利用者の立ち寄り先		トリップ数
神戸市	北野異人館街	644
神戸市	南京町(神戸中華街)	470
神戸市	ハーバーランド(モザイク・キャナルガーデン)	404
神戸市	メリケンパーク	302
神戸市	布引公園・布引ハーブ園	301
兵庫県下	姫路城	206
神戸市	神戸ポートタワー	196
神戸市	六甲山	167
神戸市	そごう三宮店	134
神戸市	大丸神戸店	134

関西国際空港利用者の立ち寄り先		トリップ数
大阪市	ユニバーサルスタジオジャパン(USJ)	439
京都市	清水寺	334
京都市	嵐山	265
京都市	金閣寺	209
和歌山県	高野山	149
大阪市	大阪城	120
奈良県	東大寺	120
奈良県	奈良国立博物館	119
奈良県	法隆寺	117
大阪市	大阪ドーム	110

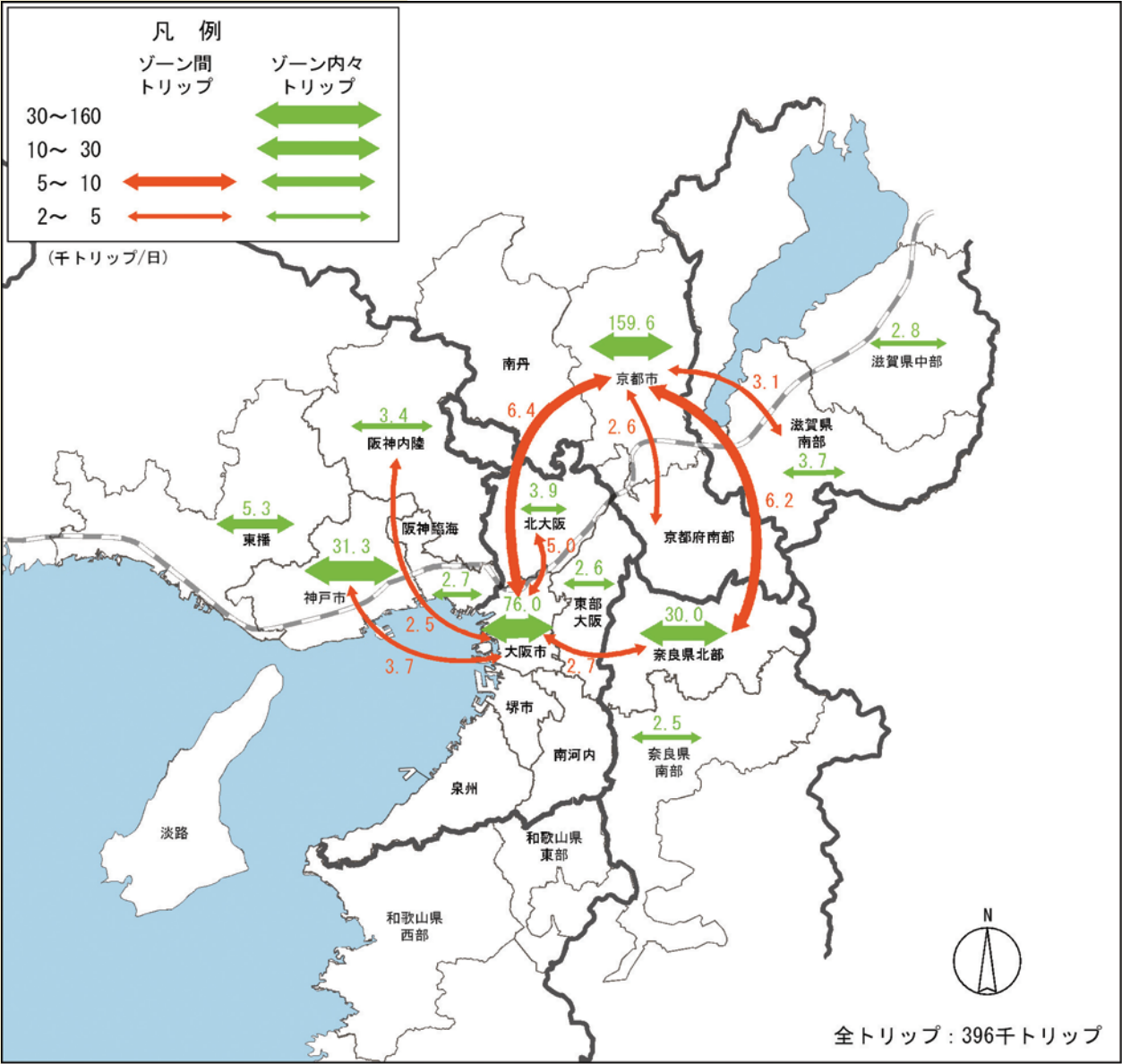
大阪国際空港利用者の立ち寄り先		トリップ数
京都市	嵐山	1,343
京都市	清水寺	930
大阪市	ユニバーサルスタジオジャパン(USJ)	904
京都市	東福寺	805
京都市	南禅寺	605
大阪府下	万博記念競技場	471
兵庫県下	姫路城	464
兵庫県下	宝塚大劇場	442
大阪市	阪神百貨店	361
奈良県	奈良国立博物館	345

資料：広域交通結節点調査

表3.1 広域交通結節点利用者の主な立ち寄り先（上位10箇所）

3.8 新幹線・航空機を利用した近畿外からの来訪者の都市圏内での動き

- 広域交通結節点調査を実施した7つの広域交通結節点の利用者のうち、近畿外からの来訪者の都市圏内でのトリップ分布状況をみると、京都市・大阪市・神戸市・奈良県北部のゾーン内々の動きが多くなっています。特に京都市の内々トリップは都市圏内トリップ全体の40%を占めており、京都市が京阪神都市圏の観光の一大拠点であることがわかります。
- ゾーン間トリップをみると、大阪市・京都市を起終点とするトリップが多くみられます。また、大阪市と京都市間、京都市と奈良県北部間のトリップが多いことがわかります。



注：調査票に記入があった2日間の都市圏内々トリップの上位80%を图示
資料：広域交通結節点調査

図3.16 新幹線・航空機利用者の京阪神都市圏内での動き（近畿外居住の来訪者）

4. 特徴的な観光交通実態の分析結果



4.1 地域間の広域的な回遊の実態

(1) 広域的な回遊の内訳

- 回遊調査を実施した27箇所の調査対象場所への来訪者のうち、近畿内居住者の回遊は、大半が居住地域内か居住地外の1地域だけの回遊です。
- これに対し、近畿外居住者の回遊の半数が2地域以上の回遊であり、回遊範囲が広いことがわかります。

注1 第4回PT調査(平成12年度)における1つの大ゾーンを1地域としています。

注2 調査票に記載された2日間のトリップのうち、1つでも自由目的のトリップが含まれている来訪者を集計対象にしました。

ここで、自由目的トリップとは、「①観光・レジャー・ドライブ、②買い物・食事、③その他私用」の目的のトリップのことです。

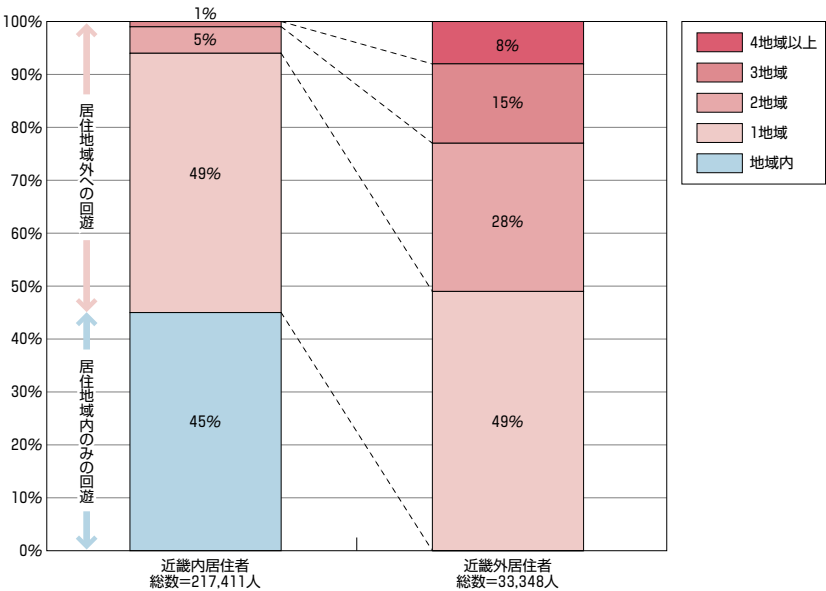


図4.1 広域的な回遊の内訳

資料：回遊調査

(2) 地域間の広域的な回遊状況

- 2地域を来訪する人のうちの60%以上、3地域を来訪する人のうちの90%以上が京都市を来訪しています。このことから、京都市は京阪神都市圏の広域観光における重要な地域であると言えます。

注 奈良県北部とは奈良市・生駒市・大和郡山市・天理市・香芝市・生駒郡・北葛城郡・磯城郡を指します。

京都府南部とは宇治市・城陽市・八幡市・長岡京市・向日市・京田辺市・乙訓郡・久世郡・綴喜郡・相楽郡を指します。

滋賀県南部とは大津市・草津市・守山市・栗東市・湖南市・甲賀市を指します。

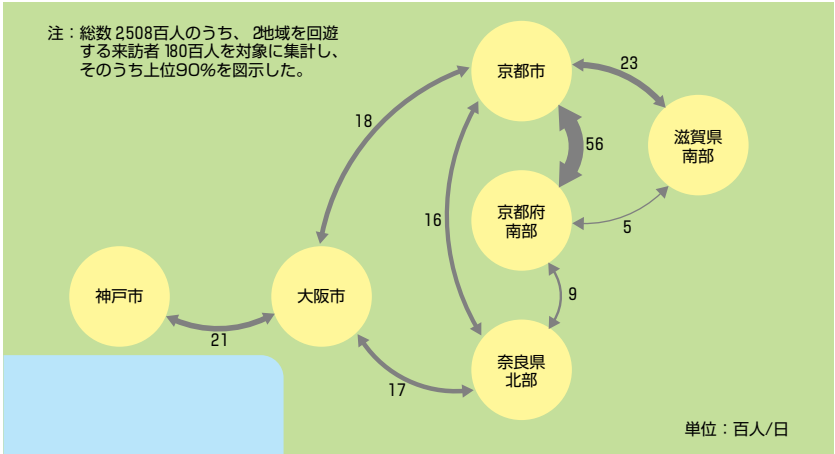


図4.2 2箇所の地域を来訪する人のパターン

資料：回遊調査

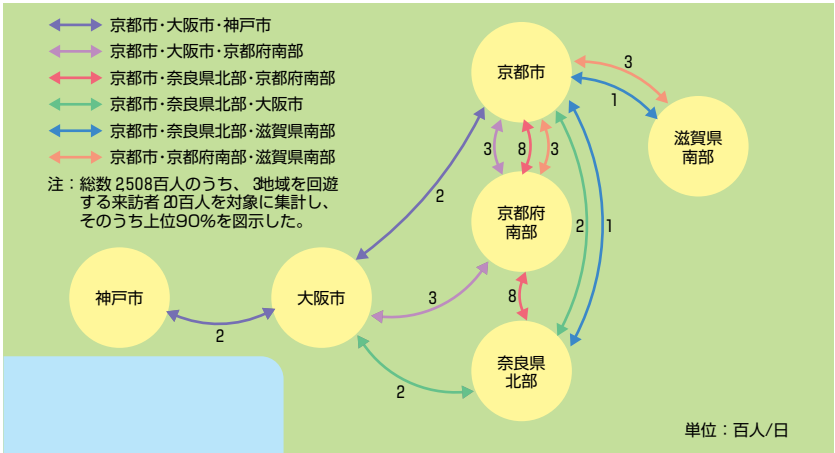


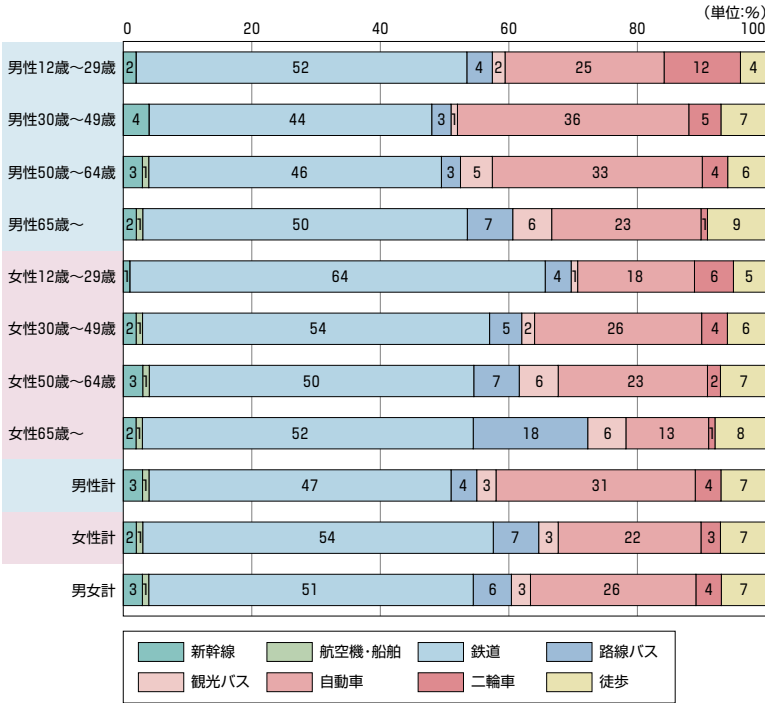
図4.3 3箇所の地域を来訪する人のパターン

資料：回遊調査

4.2 アクセス交通手段と個人属性の関連性

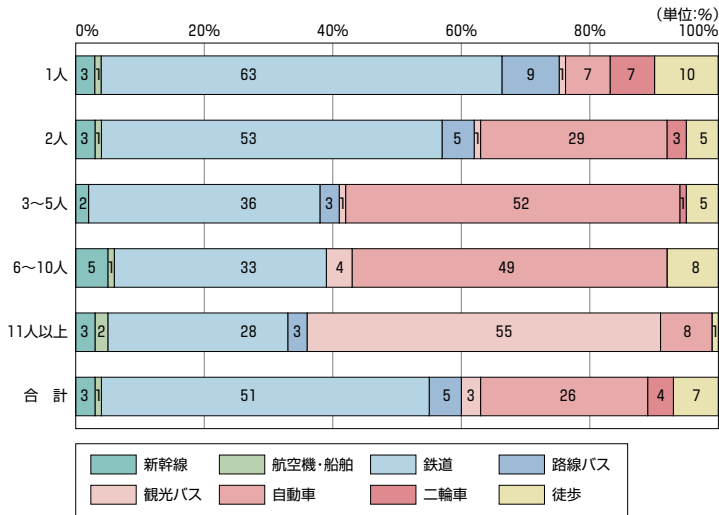
- 回遊調査を実施した27箇所の調査対象場所への来訪者のアクセス交通手段を男女別にみると、女性は男性よりも自動車の利用割合が低く、路線バスの利用割合が高い傾向がみられます。
- 年齢階層別にみると、高齢になるにつれて、自動車の利用割合が下がり、公共交通の利用割合が高まる傾向がみられます。
- 1人あるいは2人の少人数での来訪の場合には、鉄道が最もよく利用されており、過半数に達しています。3～10人のグループになると、自動車の分担率が半数を占め、鉄道の分担率を超えるようになります。
- 11人以上の大人数になると、半数以上が観光バスを利用しています。

- 同行者に幼児が含まれる場合は、自動車がよく利用される傾向がみられます。



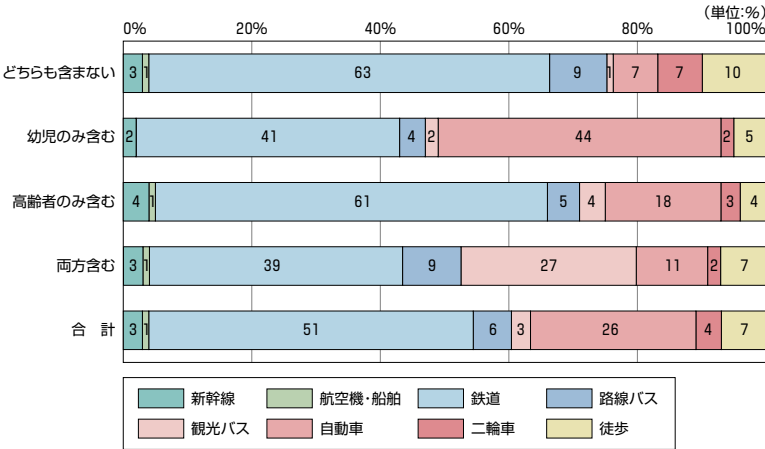
資料：回遊調査

図4.4 性年齢階層別アクセス代表交通手段



資料：回遊調査

図4.5 同行人数別アクセス代表交通手段



資料：回遊調査

注 幼児は4歳以下の同行者、高齢者は65歳以上の同行者を指します。

図4.6 幼児・高齢者の有無別アクセス代表交通手段



4.3 来訪する場所の種類による回遊行動の違い

(1) 総旅行時間

- 27箇所の調査対象場所をその性格によって「名所旧跡型」「まちなか型」「時間消費型」「その他」に類型化してみると、「名所旧跡型」の調査対象場所への来訪者は、総旅行時間（自宅・宿泊先の出発から自宅・宿泊先への到着までの時間）が長くなっています。
- この要因は、全立ち寄り先での総滞在時間が短い一方で、総移動時間が長いことにあります。

注1 調査対象場所に立ち寄った日の1日の総移動時間と総滞在時間を集計しています。

注2 総旅行時間、総移動時間、総滞在時間の定義は、17ページ参照

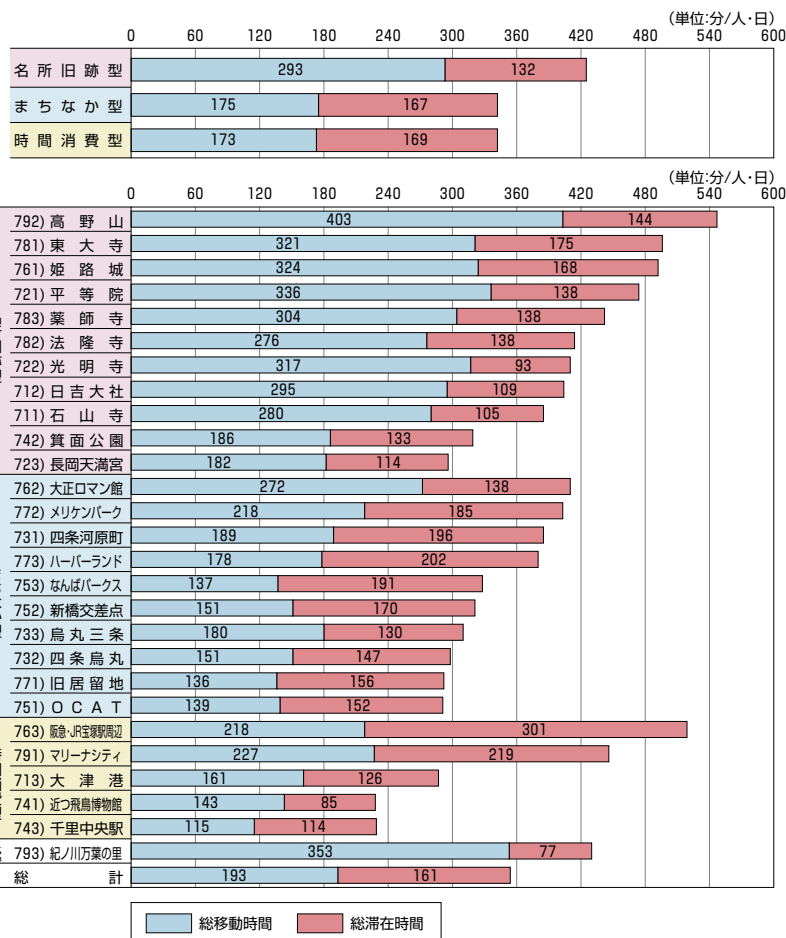


図4.7 調査対象場所の類型別総旅行時間

資料：回遊調査

(2) 立ち寄り箇所数

- 「時間消費型」の調査対象場所への来訪者は、立ち寄り箇所数が少なく、他の施設へ回遊することが少ないことがわかります。
- これに対し、「名所旧跡型」「まちなか型」の来訪者は、立ち寄り箇所数が多く、いろいろなところに立ち寄っている様子がうかがえます。

注 調査対象場所に立ち寄った日の1日の近畿内での立ち寄り箇所数を集計しています。

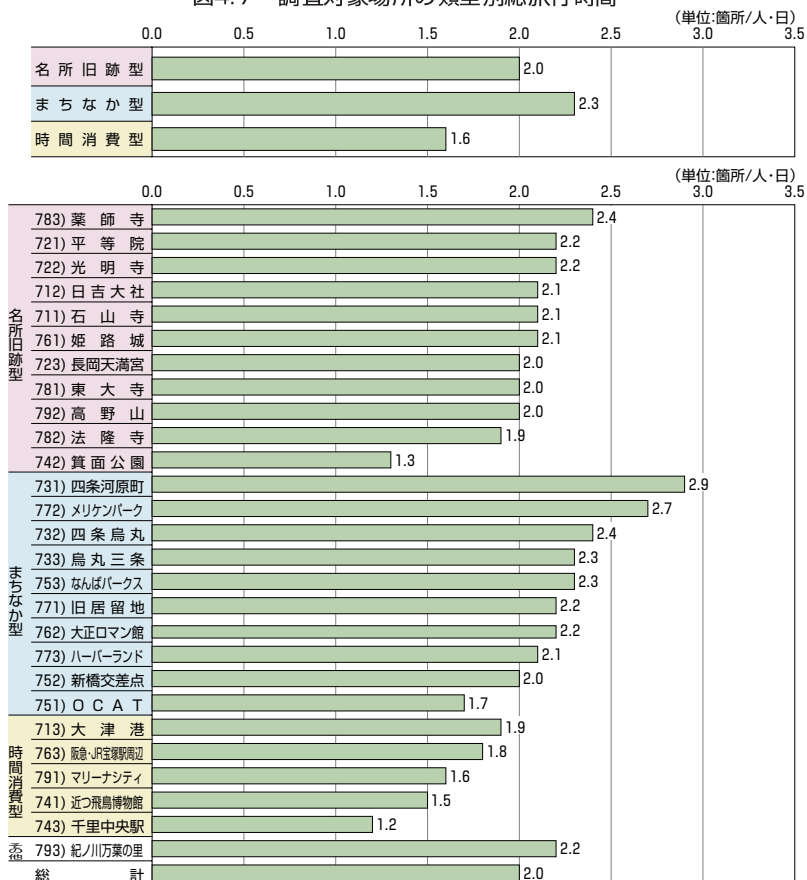


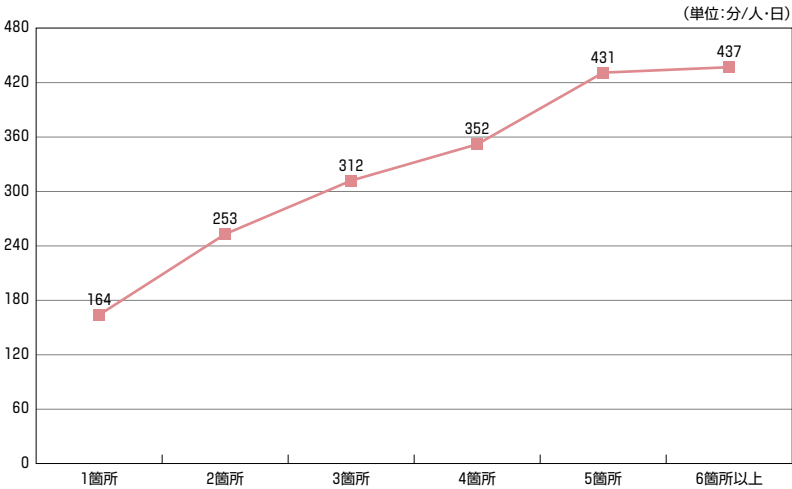
図4.8 調査対象場所の類型別平均立ち寄り箇所数

資料：回遊調査

4.4 時間の使い方と個人属性の関連性

(1) 立ち寄り箇所数別総回遊時間

- 日帰り来訪者の総回遊時間（回遊中の移動時間＋総滞在時間）をみると、立ち寄り箇所数が1箇所、2箇所と増えるにつれて増加しています。
- しかし、立ち寄り箇所数が5箇所を超えると、総回遊時間の増加率は逡減しています。これは、1日の回遊時間の上限に達していることによるものと考えられ、その上限は約7時間であると推測できます。

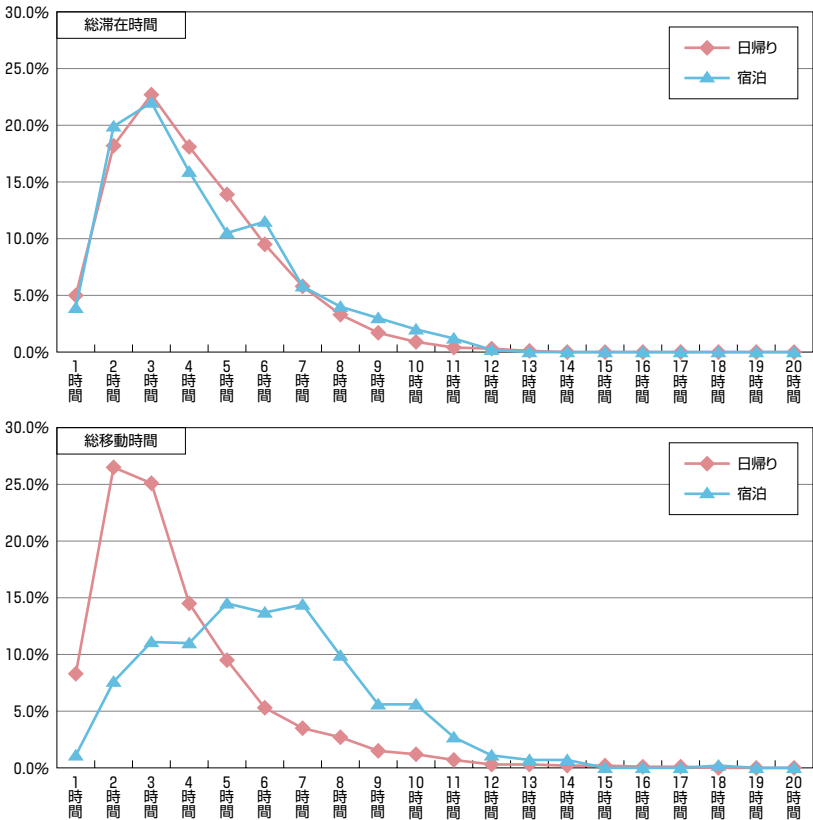


資料：回遊調査

図4.9 立ち寄り箇所数別総回遊時間（日帰り来訪者）

(2) 日帰り・宿泊別移動時間、滞在時間

- 全立ち寄り先での総滞在時間は、日帰り来訪者、宿泊来訪者で差はみられません。しかし、総移動時間は、宿泊来訪者のほうが日帰り来訪者より長いことがわかります。
- 日帰り来訪者は近場を選択し、宿泊来訪者は来訪に時間がかかる目的地を選択していることがうかがえます。

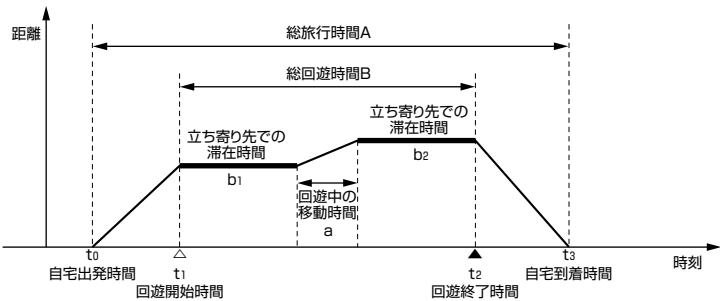


資料：回遊調査

図4.10 宿泊・日帰り別移動時間、滞在時間

◆移動時間と滞在時間の用語説明

総旅行時間A：自宅・宿泊先の出発時刻 t_0 と自宅・宿泊先の到着時刻 t_3 の差
総回遊時間B：回遊開始時刻 t_1 と回遊終了時刻 t_2 の差
ここで、 t_1 は第一立ち寄り先に到着した時刻、 t_2 は最終立ち寄り先を出発した時刻
総回遊時間Bは、回遊中の移動時間 a および立ち寄り先での滞在時間($b_1 + b_2$)の総和



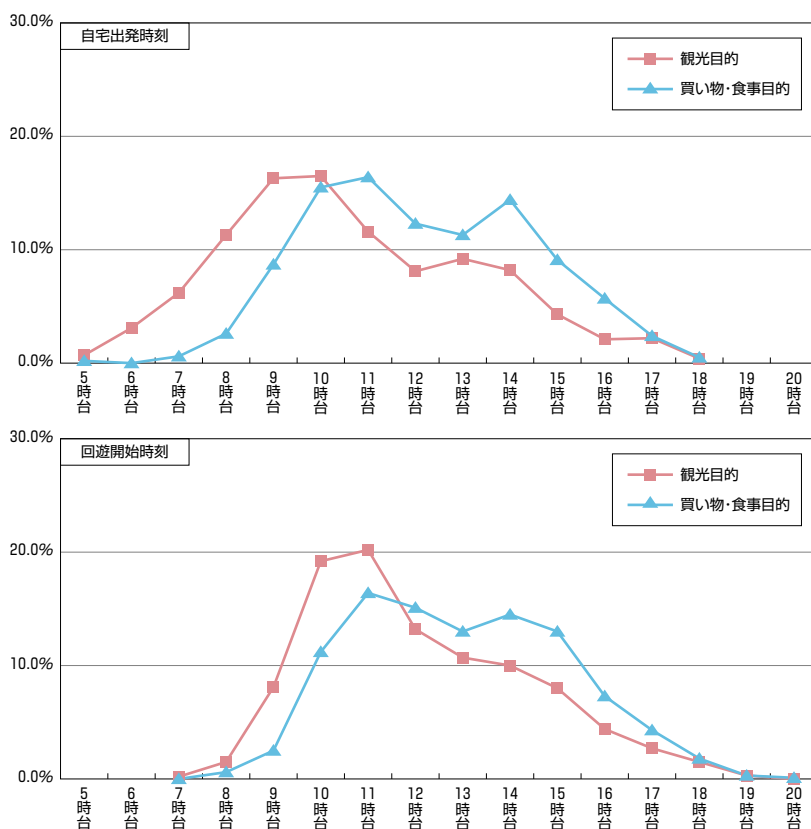


(3) 自宅からのアクセス所要時間の違いによる出発時刻、回遊開始時刻の差

- 回遊調査を実施した27箇所の調査対象場所への来訪者の自宅の出発時刻・回遊開始時刻をみると、来訪の目的によって、時間の使い方が異なっていることがわかります。
- 観光を主目的とする来訪者は、自宅出発時刻、回遊開始時刻のピークが午前中にあります。一方、買い物を主目的とする来訪者のピークは午前から午後にかけて広く分散しています。

注 自由目的のトリップが含まれている来訪者のうち、日帰りの21万7千人を集計対象にしました。

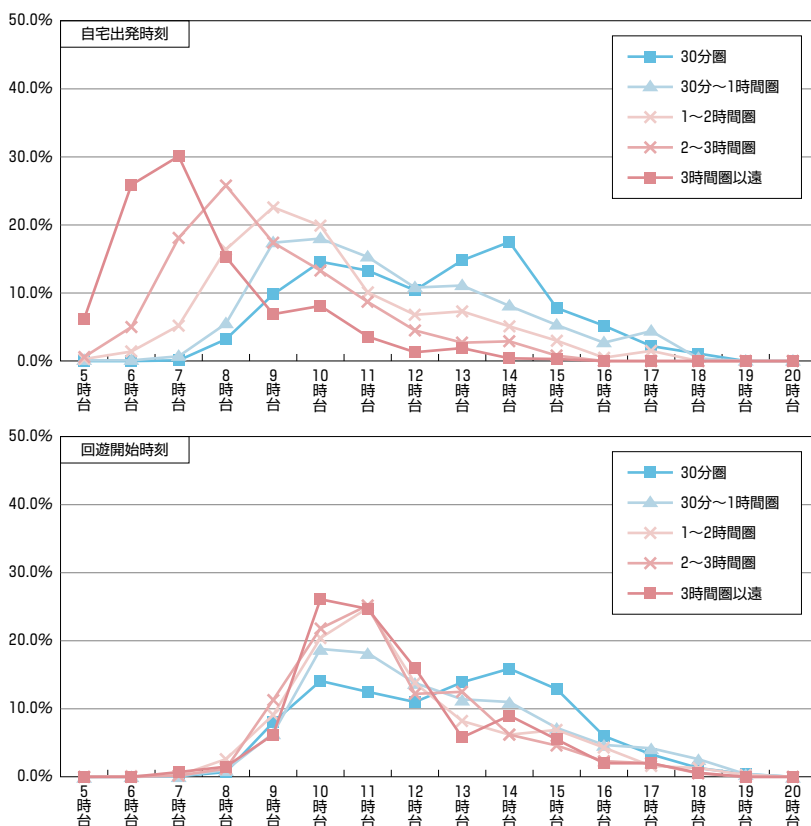
このうち、観光目的の来訪者は42%、買い物・食事目的の来訪者は39%でした。



資料：回遊調査

図4.11 回遊の主目的別出発時刻・回遊開始時刻の分布(日帰り来訪者)

- 観光を主目的とする来訪者に着目し、アクセス所要時間と時間の使い方の関連をみると、アクセス所要時間が長い来訪者ほど、早い時刻に出発する傾向がみられます。しかし、回遊開始時刻はアクセス所要時間と関係なく、同じ時刻帯にピークがみられます。
- すなわち、遠くの立ち寄り先に出かける場合には、早く自宅を出て回遊の時間をできるだけ確保しようとする傾向があることがわかります。



資料：回遊調査

図4.12 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、日帰り来訪者)

4.5 シニア層の回遊実態

(1) シニア層の立ち寄り箇所数と総滞在時間

● 回遊調査を実施した27箇所の調査対象場所への来訪者のうち、60歳以上のシニア層の来訪者は、60歳未満の来訪者と比べると一日の総滞在時間が少なくなっています。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、一日の立ち寄り箇所数が少ないためです。

注 ここでは今後の高齢者の動向をみるために、退職して余暇時間が増えると考えられる60歳以上の来訪者を『シニア層』として、その特性に着目した分析を行っています。

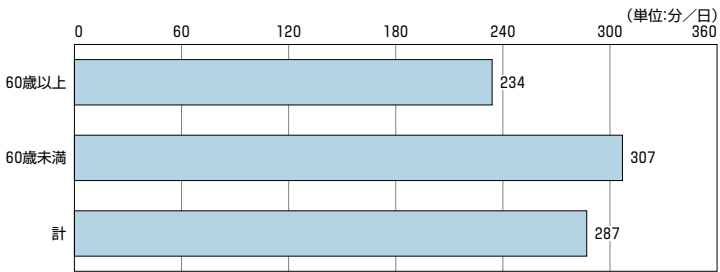


図4.13 年齢階層別一日の滞在時間

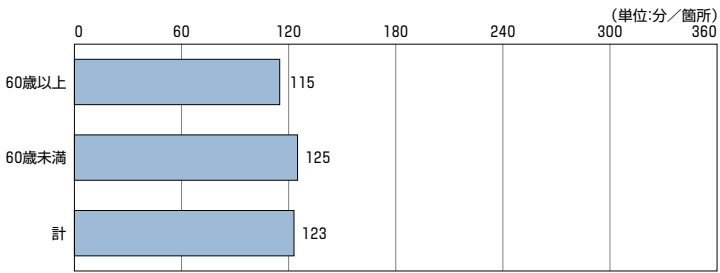


図4.14 年齢階層別一箇所あたり滞在時間

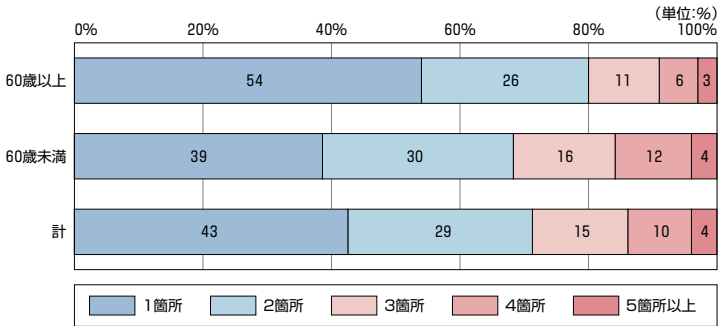
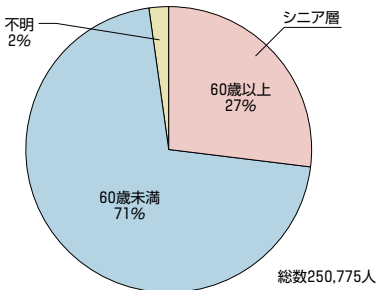


図4.15 年齢階層別一日あたり立ち寄り箇所数

◆シニア層の来訪者

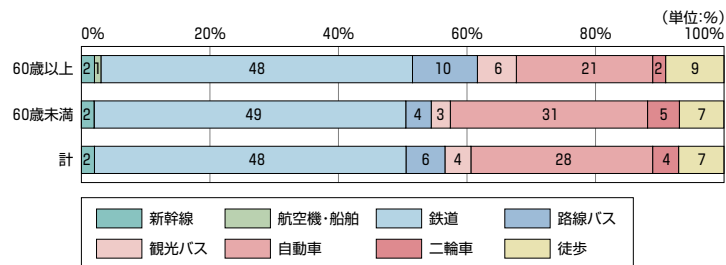
今回の回遊調査の調査対象場所への来訪者の中で、業務・通勤・通学等を除いた自由目的（観光・レジャー・買い物・食事・その他私用目的の来訪者）の来訪者は25万1千人でした。このうち、60歳以上のシニア層の来訪者は27%でした。





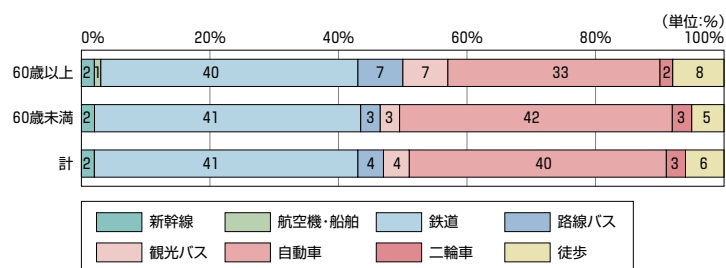
(2) シニア層のアクセス交通手段

- 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ます。
- 自動車を保有していても60歳以上の来訪者の自動車の分担率は低いことから、休日の観光の際には、自動車をあまり利用していない様子がうかがえます。



資料：回遊調査

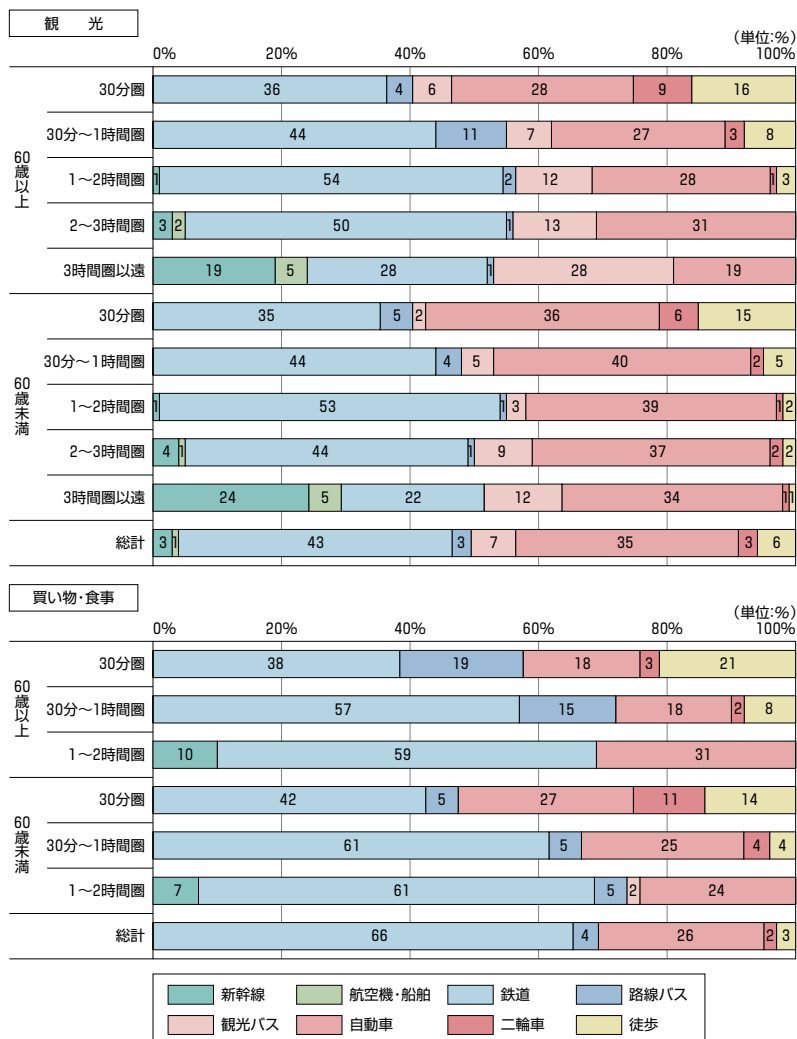
図4.16 年齢階層別アクセス代表交通手段



資料：回遊調査

図4.17 自動車を保有している人の年齢階層別アクセス代表交通手段

- 観光目的で長距離の移動を伴う場合、60歳未満の来訪者と比較して60歳以上の来訪者は、鉄道と観光バスの分担率が高く、自動車の分担率が低い傾向がみられます。
- 買い物・食事目的で短距離移動の場合は、60歳未満の来訪者と比較して60歳以上の来訪者は、路線バスの分担率が高く、自動車の分担率が低い傾向がみられます。



資料：回遊調査

図4.18 アクセス所要時間別年齢階層別アクセス代表交通手段

4.6 地区内の徒歩による回遊実態

(1) 徒歩による回遊の経路

● 京都市・大阪市・神戸市の調査対象場所への来訪者の地区内での移動経路をみると、特定の経路に通行量が集中していることがわかります。

注 本集計は回遊調査(ルート調査)を用いたものです。回遊調査(ルート調査)は、京都市・大阪市・神戸市の9つの調査対象場所(3ページ参照)および姫路城、阪急・JR宝塚駅周辺、大正ロマン館への来訪者に対して実施しています。

● 京都市の3つの調査対象場所(注1)への来訪者は、四条通(河原町通～烏丸通間)・河原町通をよく通行しています。

注1 四条河原町、四条烏丸、烏丸三条

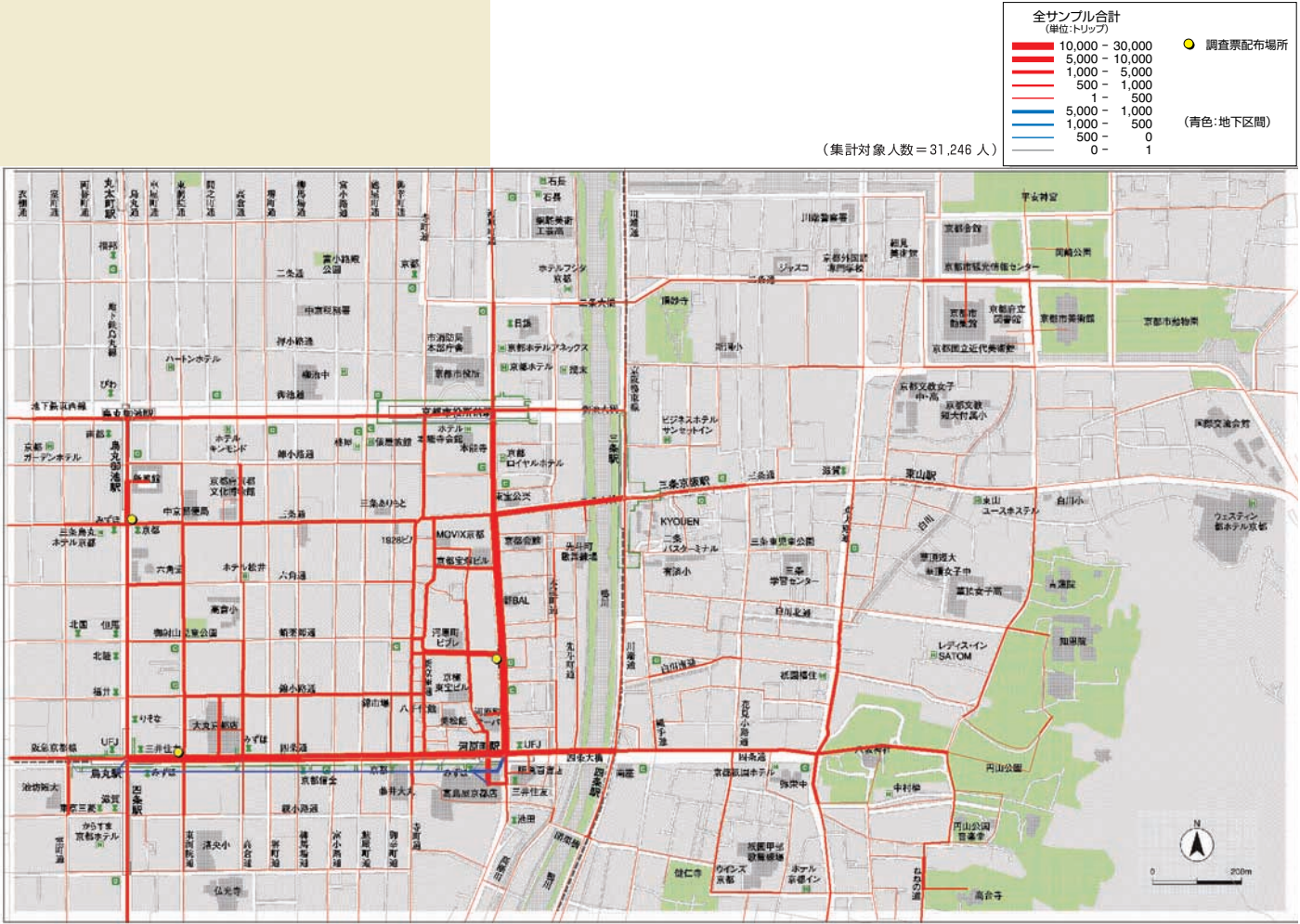
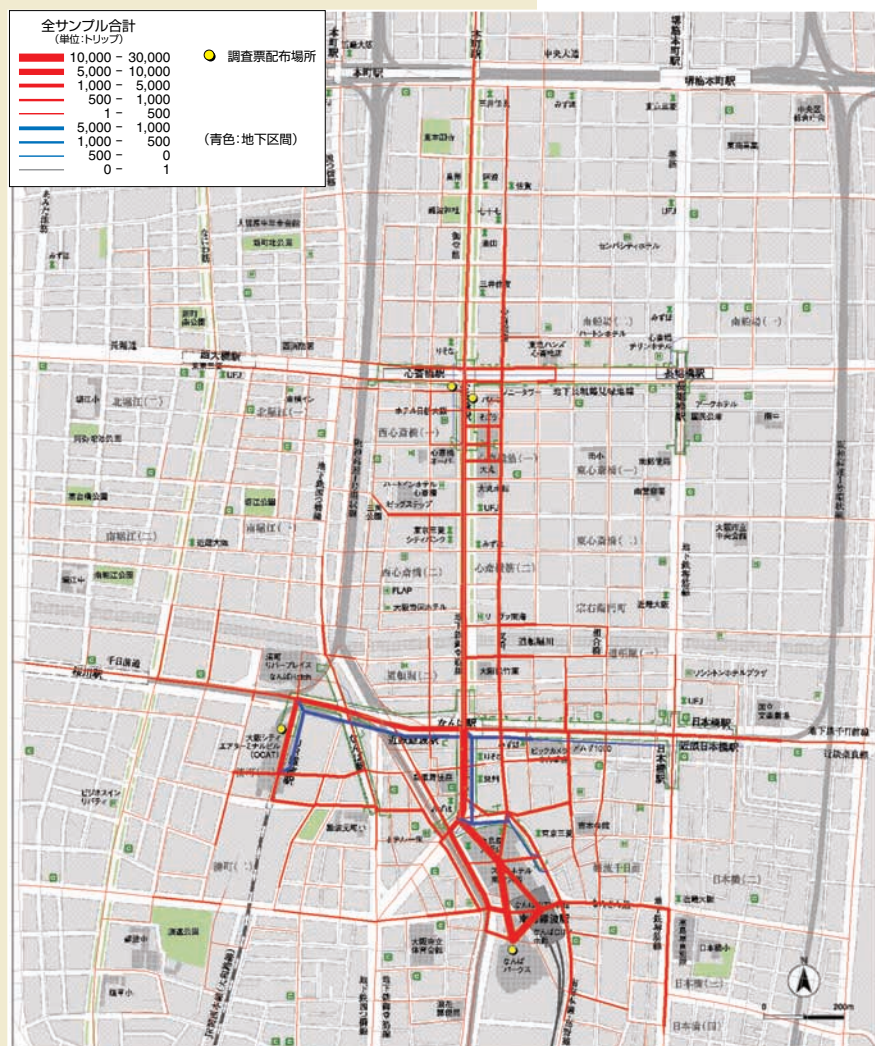


図4.19 来訪者の回遊ルート(京都市)

資料: 回遊調査(ルート調査)



集計対象人数：33,519人 資料：回遊調査（ルート調査）
図4.20 来訪者の回遊ルート（大阪市）

- 大阪市の3つの調査対象場所（注2）への来訪者は、御堂筋・心斎橋筋をよく通行しています。

注2 なんばパークス、OCAT、新橋交差点

- 神戸市の3つの調査対象場所（注3）への来訪者は、三宮センター街・元町商店街・旧居留地内・ハーバーランド内をよく通行しています。

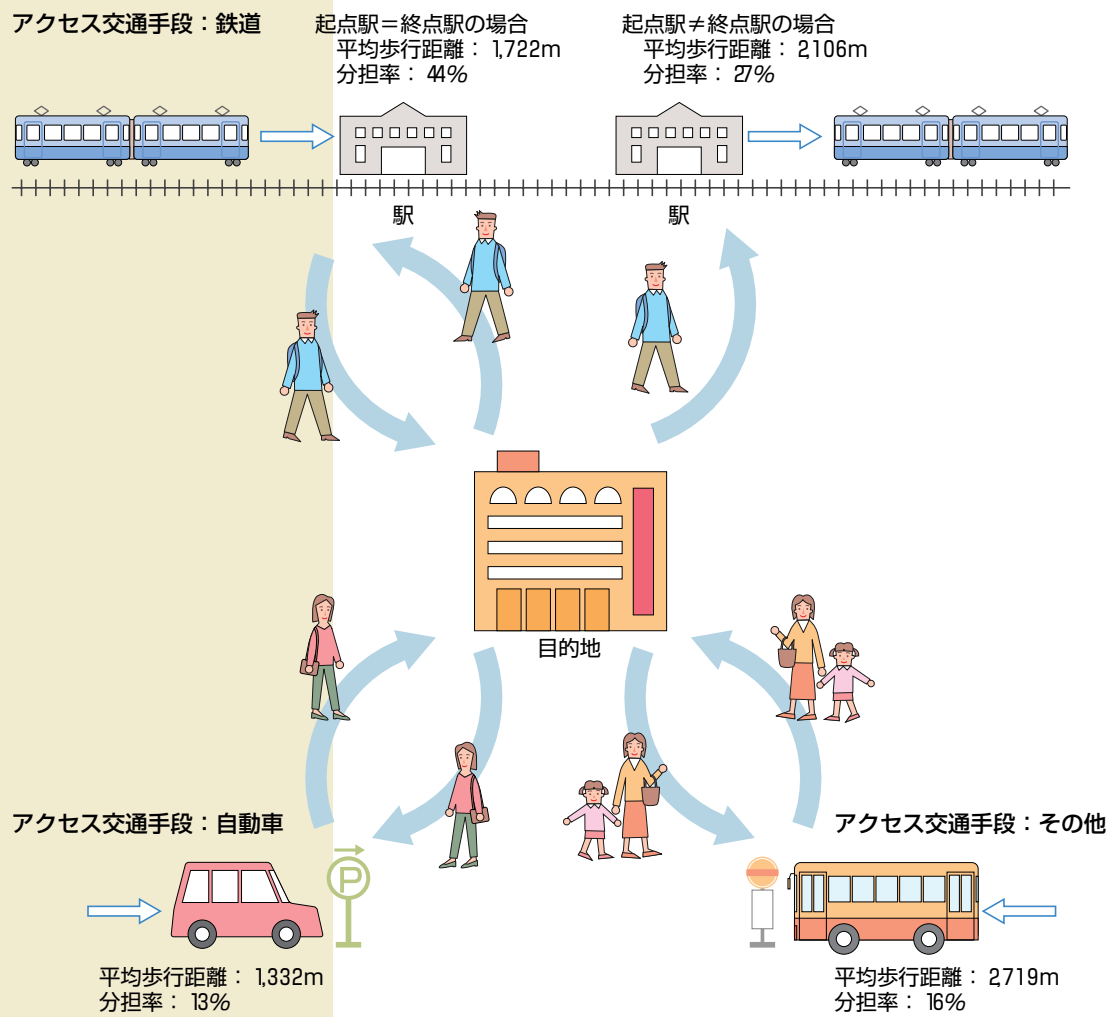
注3 旧居留地、ハーバーランド、メリケンパーク



集計対象人数：23,045人 資料：回遊調査（ルート調査）
図4.21 来訪者の回遊ルート（神戸市）

(2) アクセス交通手段別の歩行距離

- 回遊調査を実施した京都市・大阪市・神戸市の9つの調査対象場所への来訪者の動きから、アクセス交通手段別の平均歩行距離を求めると、自動車による来訪者の平均歩行距離は約1,300mであり、鉄道による来訪者よりも約2割～4割程度短い結果となっています。
- 鉄道による来訪者のうち、回遊の起点と回遊の終点で異なる駅を使っている来訪者は、回遊の起点と終点で同じ駅を使っている来訪者よりも、歩行距離が長くなっています。



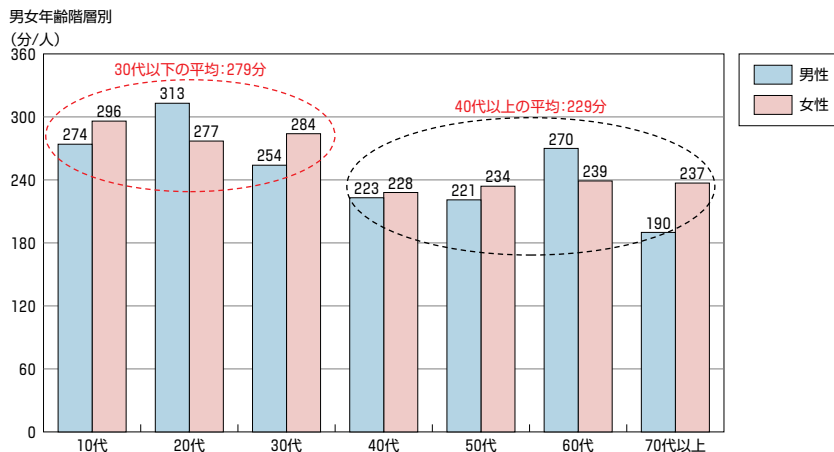
注 アクセス交通手段(その他)には、徒歩・バス・自転車が含まれます。
資料：回遊調査（ルート調査）のうち京都市・大阪市・神戸市の調査対象場所（3ページ参照）で得られたサンプルを集計

図4.22 アクセス交通手段別の平均歩行距離



(3) 来訪者の地区内での滞在時間

- 地区内での滞在時間をみると、30代を境にして、若い世代と年輩の世代の滞在時間に30分～1時間程度の差があり、若い世代のほうが滞在時間が長い傾向がみられます。



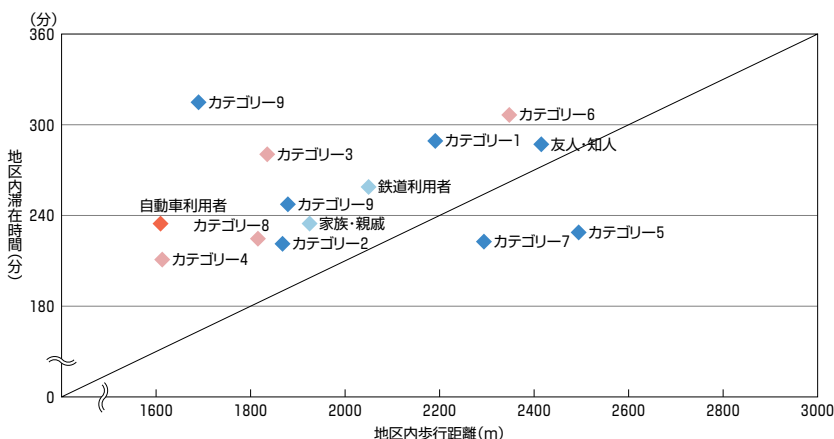
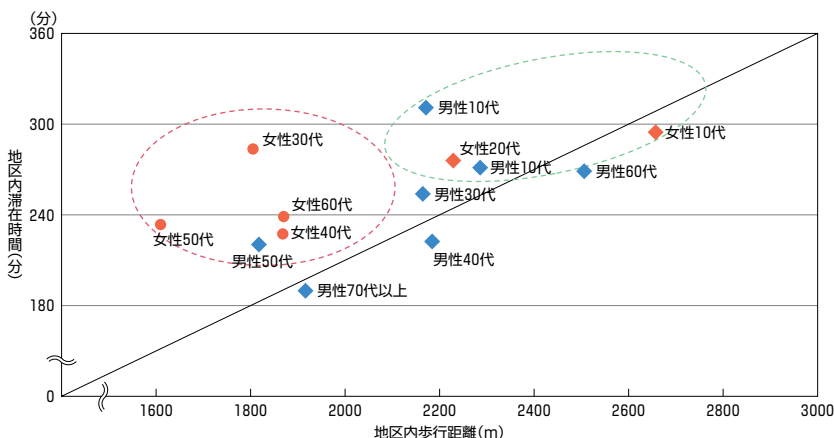
資料：回遊調査（ルート調査）のうち京都市・大阪市・神戸市の調査対象場所（3ページ参照）で得られたサンプルを集計

注 日帰りかつ各市以外に居住地がある来訪者を集計対象としています。

図4.23 地区内での性・年齢階層別滞在時間

(4) 来訪者の地区内での滞在時間と歩行距離の関係

- 来訪者の地区内での滞在時間と歩行距離の関係をみるために、滞在時間と歩行距離を座標軸上にプロットすると、個人属性ごとに特性がみられます。
- 男女とも10代・20代の若い層は、歩行距離・滞在時間とも長いことがわかります。
- 30代以上の女性は滞在時間が長い歩行距離が短く、じっくりと時間を過ごす傾向がみられます。これに対して、男性は歩行距離と滞在時間がおおむね比例しています。
- 人数が多い家族・親戚連れ（カテゴリー9）は、滞在時間が長い歩行距離が短いことがうかがえます。



資料：回遊調査（ルート調査）のうち京都市・大阪市・神戸市の調査対象場所（3ページ参照）で得られたサンプルを集計

注1 日帰りかつ各市以外に居住地がある来訪者を集計対象としています。

注2 カテゴリー1（男性30代以下、同行者なし）
カテゴリー2（女性30代以下、同行者なし）
カテゴリー3（男性40代以上、同行者なし）
カテゴリー4（女性40代以上、同行者なし）
カテゴリー5（男性、友人・知人、2人以上）
カテゴリー6（女性、友人・知人、2人以上）
カテゴリー7（男性、家族・親戚、2人づれ）
カテゴリー8（女性、家族・親戚、2人づれ）
カテゴリー9（家族・親戚、3～5人づれ）

図4.24 地区内での滞在時間と歩行距離の関係



<京阪神都市圏交通計画協議会ホームページの紹介>

京阪神都市圏交通計画協議会ではホームページを開設し、このパンフレットで紹介した調査結果をはじめとした協議会の取り組みを紹介しています。

このホームページから、各種の集計結果や調査票をダウンロードすることができますので、ぜひご活用ください。

京阪神都市圏交通計画協議会ホームページアドレス

<http://www.keihanshin-pt.com/>

◆ダウンロード可能な集計結果(例)

1. 回遊調査の集計結果

- (1) 来訪者に関する集計……………居住地別、性年齢階層別の来訪者数など
- (2) 移動内容に関する集計……………日帰り宿泊別、同行者数別の来訪者数など
- (3) トリップに関する集計……………代表交通手段別、同行者数別のトリップ数など
- (4) 回遊状況に関する集計……………到着施設別、目的別の分布交通量など
- (5) 滞在時間に関する集計……………性年齢階層別、同行者数別の滞在時間など
- (6) アクセス交通に関する集計……………出発地別、アクセス距離帯別の交通手段分担率など
- (7) 移動の満足度に関する集計……………鉄道利用区間別、道路利用区間別の満足度など

2. 広域交通結節点調査の集計結果

- (1) 来訪者に関する集計……………居住地別、性年齢階層別の利用者数など
- (2) 移動内容に関する集計……………日帰り宿泊別、同行者数別の利用者数など
- (3) トリップに関する集計……………性年齢階層別、出発時刻別のトリップ数など
- (4) 回遊範囲に関する集計……………居住地別、目的別の発生量など
- (5) 駅・空港へのアクセス交通・イグレス交通に関する集計……………交通手段分担率など
- (6) 移動予定と満足度に関する集計……………予定行動の成否、鉄道や道路利用上の問題など

<調査データの貸し出しについて>

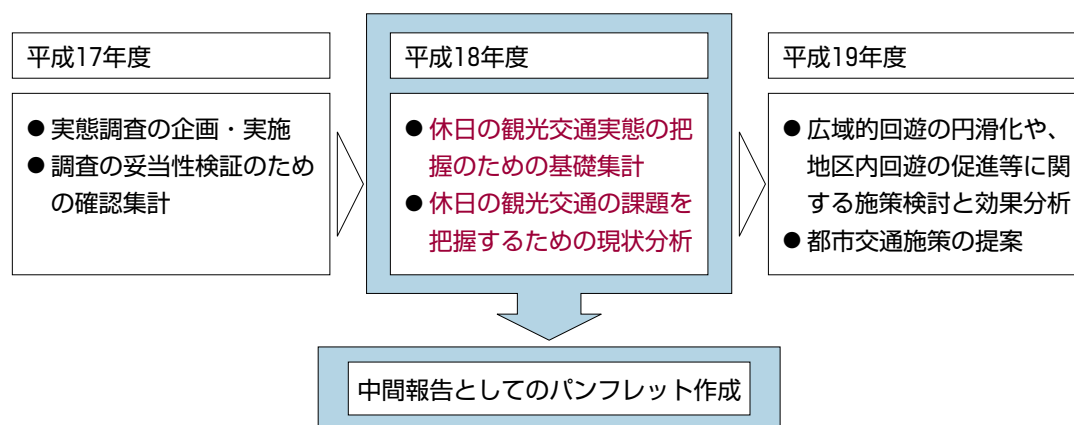
京阪神都市圏交通計画協議会では、ホームページからダウンロード可能な集計結果の他に、都市交通計画・都市計画の立案を目的とした利用については、調査データを広く活用していただけるよう、調査データの貸し出しも行っております。

ご利用を希望される場合は、下記の府・県・市・機関の窓口までお問合せください。調査データの使用条件や貸し出し手続きについてご説明いたします。

<今後の予定について>

本調査は平成17年度からの3ヶ年に渡って実施しております。平成18年度は中間報告としてこのパンフレットを作成いたしました。

平成19年度はこれまでの分析結果・検討内容を踏まえて、休日の観光交通に関する施策の提案を行う予定です。



このパンフレットについてのお問合せ先

国土交通省 近畿地方整備局 企画部 広域計画課
TEL：06-6942-1141（代）06-6942-4090（直）

滋賀県 土木交通部 都市計画課
TEL：077-528-4182（直）

京都府 土木建築部 道路総括室 道路計画室
TEL：075-451-8111（代）075-414-5331（直）

大阪府 都市整備部 交通道路室 道路整備課
TEL：06-6941-0351（代）06-6943-9445（直）

兵庫県 県土整備部 まちづくり局 都市計画課
TEL：078-341-7711（代）078-362-4307（直）

奈良県 土木部 都市計画課
TEL：0742-27-7521（直）

和歌山県 県土整備部 道路局 道路政策課
TEL：073-4321-4111（代）073-441-3116（直）

京都市 都市計画局 交通政策室
TEL：075-222-3483（直）

大阪市 計画調整局 計画部 交通空港政策課
TEL：06-6208-7844（直）

堺市 建設都市局 都市計画部 交通計画課
TEL：072-228-7549（直）

神戸市 都市計画総局 計画部 計画課
TEL：078-331-8181（代）078-322-5481（直）

西日本高速道路(株) 関西支社 総務企画部 企画調整グループ
TEL：06-6344-9218（直）

阪神高速道路(株) 計画部 調査グループ
TEL：06-6252-8121（代）06-4963-5449（直）

(独)都市再生機構 西日本支社 都市再生企画部
TEL：06-6969-9264（直）



京阪神都市圏交通計画協議会

国土交通省近畿地方整備局 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 神戸市 西日本高速道路株式会社 阪神高速道路株式会社 独立行政法人都市再生機構
ホームページ <http://www.keihanshin-pt.com/>

平成19年3月