

歴史都市における観光客の行動特性からみた  
観光活性化方策とその効果に関する研究

2014年1月

片柳 澄明



## 目 次

第1章 序論	1
1.1 研究の背景	2
1.2 研究の目的	3
1.3 用語の定義	4
1.4 研究方法とフローチャート	5
1.5 論文の構成	7
第2章 観光交通に関する近年の動向と既往研究	9
2.1 観光に関する近年の動向	10
2.2 関連する既往研究	11
2.3 我が国における歴史資源を活かした観光都市の類型化	14
2.4 まとめ	17
第3章 観光交通に関する調査方法と概要	18
3.1 調査対象都市の設定	19
3.2 高山市の概況	20
3.3 京都市の概況	22
3.4 観光交通に関する調査	24
3.5 まとめ	24
第4章 高山における観光交通実態調査の詳細	25
4.1 概説	26
4.2 高山における観光交通実態調査	27
4.2.1 観光客の旅行経路パターン【平成18年調査】	27
4.2.2 交通手段転換の可能性【平成19年調査】	35
4.2.3 交通手段別観光客の行動特性【平成20年調査】	42
4.3 分析結果のまとめ・考察	48
4.4 観光活性化に向けての課題	54
4.5 まとめ	56
第5章 京都における観光交通実態調査の詳細	57
5.1 概説	58
5.2 京都における観光交通実態調査	59
5.2.1 自動車利用観光客の行動特性【平成23年調査】	59
5.2.2 公共交通利用観光客の行動特性【平成24年調査】	68
5.3 分析結果のまとめ・考察	79
5.4 まとめ	81

第6章 観光行動に関する新たな指標の提案	82
6.1 概説	83
6.2 移動・滞在時間分析	84
6.2.1 高山市における検討	84
6.2.2 京都市における検討	94
6.3 観光費用便益分析	98
6.3.1 時間価値に関する既往研究	99
6.3.2 高山市における検討	103
6.3.3 京都市における検討	111
6.3.4 観光費用便益比が示す一般的特性	124
6.3.5 観光費用便益分析結果から得られた知見	131
第7章 観光都市の活性化に向けて	133
7.1 概説	134
7.2 商業者からみた地域振興と観光活性化	135
7.3 観光活性化に影響を及ぼす要因	144
7.3.1 歴史都市の誘客力	144
7.3.2 旅行日程と立寄箇所数	146
7.3.3 歴史都市のリピーター率	147
7.4 「観光費用便益分析」の視点からみた観光活性化方策	149
7.4.1 「観光により享受できる便益（満足度）」を増大させる取組	149
7.4.2 「投資する費用」を減少させる取組	150
7.5 観光客の行動特性からみた観光活性化方策	151
7.5.1 インフラ整備による観光活性化のアプローチ	153
7.5.2 公共交通利用促進による観光活性化のアプローチ	155
7.5.3 地域連携による観光活性化のアプローチ	159
7.5.4 ホスピタリティ向上による観光活性化のアプローチ	164
7.6 交通手段転換による経済効果	165
第8章 結論	169
8.1 本研究の成果	170
8.1.1 各章のまとめ	170
8.1.2 研究結果のまとめ	173
8.2 今後の課題	177
参考文献	179
謝辞	183

## 第 1 章 序論



## 1.1 研究の背景

我が国の多くの地方都市では、1960年代から一貫して若者の三大都市圏への人口流出が続いてきた。その結果、東京、大阪、名古屋を中心とした三大都市圏では豊富な労働力を背景に著しい経済発展を遂げるが、その一方で多くの地方都市では人口が大きく減少した。これらの地方都市では、人口流出による後継者不足や労働力不足に加え、産業活動のグローバル化に伴う製造業の海外移転等により、産業が衰退し経済活力が次第に失われるという問題が生じている。

このような状況の中で、地方都市では定住人口を増やすのではなく、交流人口を増やすことで地域内での消費額の増大を図り、地域経済を活性化させようという取組みが進められている。地域の自然、歴史文化、町なみ景観等の個性を活用した「観光まちづくり」や地域住民が主体となって自らが観光資源を発掘し、観光商品として発信する「着地型観光」の取組み等がそれに該当する。

幸いにも、地方都市には江戸時代から昭和初期にかけての伝統的な建造物の町並みや祭りなどの伝統行事、朝市など、街道が生んだ風景と個性的な文化が残されている。都市部では失われつつあるこれらの歴史文化資源を活用することで、都市部から観光客を呼び込み、観光振興により地域を活性化する試みは、地方にとって最後の切り札ともいえる。

今後、観光振興による地域活性化を推進するためには、集客力を高め宿泊や周遊を促進する取組みや、地域の魅力度向上及びホスピタリティ向上等による観光客の満足度を高める取組みが重要であるが、これらの取組みを効率的に検討するうえで、来訪者の視点から観光客の意識や行動特性を把握するための研究が必要であるといえる。

旅行者行動に関する研究としては、旅行者心理分析により観光現象を理解するアプローチが行われており、その中心的なテーマとして旅行先の選択行動が挙げられる。前田<sup>1)</sup>は、観光行動の選択は大きく7つのステップで構成されると指摘している。すなわち旅行者は、まず初めに旅行をするかどうかを選択し、続いて旅行目的、同行者、旅行先等の選択を順次行っていくということである。

本研究では、既往研究成果を踏まえ、一連の行動選択の流れの中で、旅行日程（日帰り・宿泊）の選択及び交通手段選択に着眼し、観光活性化に影響を及ぼす要因を明らかにするとともに、観光客の行動特性からみた観光活性化方策について提案する。これらの提案は、地方都市において観光振興による地域活性化に取り組んでいる方々の一助となるものと考えられる。

## 1.2 研究の目的

地方都市における観光活性化を図るためには、観光客を増加させるだけではその目的は達成されないと考えられている。すなわち、観光客におけるリピーターの割合を高めることや、観光客と地域住民とのコミュニケーションを図ること、加えて滞在時間を長くさせることがその対応策として挙げられている<sup>2)</sup>。

しかしながら、観光客の旅行日程、旅行経路、滞在時間、交通手段等の観光行動は多種多様であるにもかかわらず、これまで研究は観光客の量的な評価に重点が置かれ、質的な評価が実施されてこなかったといえる。人は何が引き金となり観光行動を起こすのか。数多くの観光地の中で訪問地をどのように選択するのか。日帰り・宿泊等の旅行日程はどのように決められるのか。交通手段はどのように選択されるのか。このような旅行者の観光行動選択の仕組みを解明することができれば、観光活性化施策を立案するうえで大いに活用することができると考える。

観光 (tourism) とは「余暇社会における自由時間を利用して、一時的に日常生活圏を離れ、各地を周遊して、ふたたび出発地へ戻ってくる旅行行為をいう」<sup>3)</sup>。すなわち、観光は人の移動を伴うことから、観光行動を明らかにする上で、観光交通に着眼することが重要である。

前田<sup>1)</sup>は、観光行動の成立の条件として、①旅行することそのものの選択、②旅行目的の選択、③同行者等の選択、④旅行先の選択、⑤宿泊地の選択、⑥旅行形態の選択、⑦(旅行先での) 行為の選択を挙げている。

本研究では、地方の歴史都市の観光活性化について検討するうえで、観光レクリエーション交通の実態、とりわけ交通手段と高齢者に焦点を当て、交通課題を明らかにするとともに、観光振興策を推進する上での方策を探ることを目的とする。また、前田<sup>1)</sup>が指摘する観光行動における選択手順の中で、“交通手段選択条件”が各段階において大きく関係しているとの仮説のもと、居住地と観光地間の移動や観光地域内における観光拠点間の移動という形で発生する“観光交通”の実態を把握するとともに、公共交通利用者及び自動車利用者の観光行動特性の差異を明らかにする。また、旅行先の選択、旅行日程(日帰り・宿泊)選択及び交通手段選択と観光地における滞在時間との関係等を明らかにする。

### 1.3 用語の定義

#### ①観光

観光（tourism）とは「余暇社会における自由時間を利用して、一時的に日常生活圏を離れ、各地を周遊して、ふたたび出発地へ戻ってくる旅行行為をいう」<sup>3)</sup>。

#### ②観光交通

観光交通とは、観光を目的とする移動の総体をいう。

#### ③周遊観光

周遊観光とは、比較的広い範囲の中で、いくつかの観光名所を訪ね歩く線的な旅行形態をいう。また単独の目的地でなく、複数の目的地をめぐる旅行の総称ともいえる。

対語として滞在型観光がある。

#### ④リピーター

リピーターとは、当該観光地に繰り返し訪れる観光客のことをいう。

#### ⑤移動・滞在時間比

日帰り旅行及び宿泊旅行の特性を示す指標であり、次式で算出される。

$$\text{“移動・滞在時間比”} = \text{“滞在可能時間”} / \text{“移動時間（往復）”}$$

ここに、滞在可能時間：観光地における滞在時間－宿泊施設滞在時間

移動時間（往復）：出発地～観光地間の移動時間

(=出発地から観光地までのアクセス時間×2)

#### ⑥観光費用便益比

日帰り旅行及び宿泊旅行の特性を示す指標であり、次式で算出される。

$$\text{“観光費用便益比”} = \text{“観光地に滞在することにより享受できる便益”}$$

／ “観光地までの移動・宿泊に要する費用”

ここに、“観光地に滞在することにより享受できる便益”

：観光地における滞在時間×時間価値原単位

“観光地までの移動・宿泊に要する費用”

：出発地～観光地間の移動時間（=出発地から観光地までのアクセス時間×2）

×時間価値原単位+交通費+宿泊費



## 1.4 研究方法とフローチャート

観光客の観光行動の実態を把握するための手法としては、①広域の住民を対象としてアンケート調査を行い、過去一定期間における観光旅行の実態を把握する方法、②特定の観光地を訪問した観光客を対象としてアンケート調査を行い、観光旅行の実態を把握する方法が考えられる。

前者①の方法は非常に大規模の調査となるとともに、細部にわたる複雑な質問等が困難と予想される。一方、後者②の方法は、特定の観光地における単独の調査となるため、調査が容易であるとともに都市に応じた柔軟な設問の設定が可能である。よって、本研究では後者②の方法を採用するものとした。

後者②の方法は、特定の観光地における情報しか得ることができないが、複数年にわたり継続して実施することや高山市と京都市の2都市で同様のアンケート調査を実施することにより、年変動及び都市規模、都市の立地条件等を総合的に勘案して評価できるようにした。

アンケート調査では、観光行動全般の選択要因を把握するため、表 1.1 に示すアンケート調査項目を基本とした。

表 1.1 アンケート調査項目

前田による観光行動における選択	アンケート調査項目
①旅行することそのものの選択	旅行に駆り立てる要因
②旅行目的の選択	交通手段選択理由、訪問回数
③同行者等の選択	グループ構成
④旅行先の選択	立寄地
⑤宿泊地の選択	宿泊地
⑥旅行形態の選択	旅行日程（日帰り・宿泊）、交通手段
⑦（旅行先での）行為の選択	滞在時間、周遊

以上の調査結果を基に、高山市及び京都市における観光客の行動特性を明らかにした。

また、観光行動に関する新たな指標として、“観光費用便益比”を提案し、高山市・京都市における調査結果等を踏まえ、その有効性を評価した。

以上、研究のフローチャートを図 1.1 に示す。

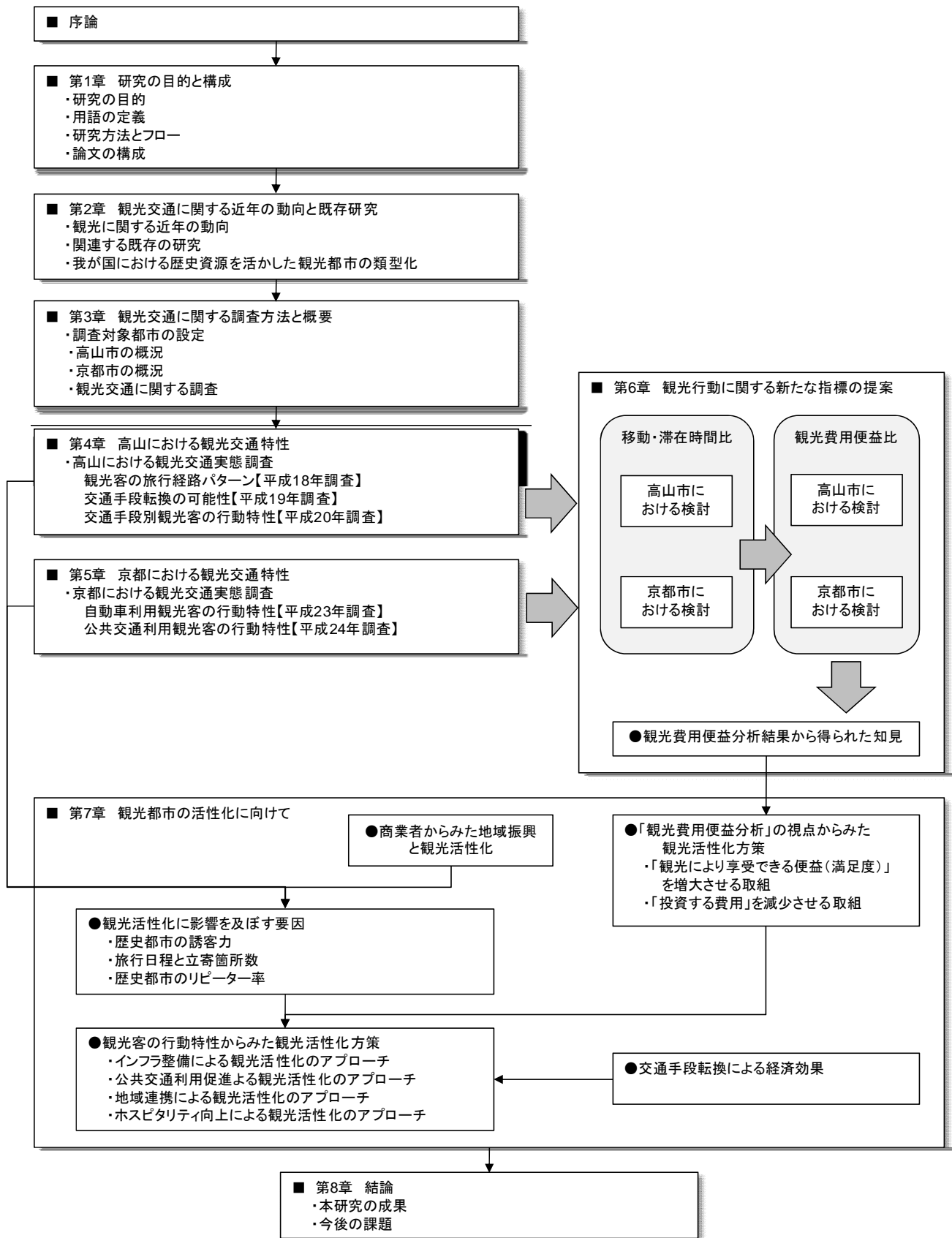


図 1.1 研究のフローチャート

### 1.3 論文の構成

本論文は、地域経済の再生が課題となっている地方の歴史都市の活性化を図るための方策を探るため、観光交通に着眼し、観光客の行動特性の分析から観光活性化方策とその効果について研究を行ったものである。

第1章「序論」では、本研究の背景及び目的について述べた。地方の歴史都市の観光活性化について検討するうえで、観光レクリエーション交通の実態、とりわけ交通手段と高齢者に焦点を当て、交通課題を明らかにするとともに、観光振興策を推進する上での方策を探ることを目的とした。

第2章「観光に関する近年の動向と既往研究」では、観光に関する近年の動向について整理した。また、観光交通に関する研究のレビューから、観光行動における「行動成立の条件」等を解明し、観光活性化方策など、具体的な取組みを立案するためのアプローチとして、「交通手段」、「旅行パターン」、「滞在時間」、「周遊行動」、「リピーター」の視点を提起した。さらに、我が国における歴史資源を活かした観光都市を類型化し、調査対象都市を選定するうえでの基礎資料として整理した。

第3章「観光交通に関する調査方法と概要」では、第2章で分類した我が国における歴史資源を活かした観光都市のなかから、調査対象都市として、高山市及び京都市を選定した理由について述べた。両都市において同様の調査を実施することで、観光客の行動特性の共通点や差異を把握するものとした。

第4章「高山における観光交通実態調査の詳細」では、高山をケーススタディとした調査結果について分析し、高山市における観光客の行動特性を明らかにした。

旅行経路パターンと居住地、旅行日程、交通手段との間には強い相関があり、自動車利用者よりも公共交通利用者の方が、宿泊観光の割合が高く滞在時間が長いことを明らかにした。このことから、観光による活性化を図るためには、「宿泊」観光客の増大を図ること、とりわけ「公共交通」利用観光客の増大を図ることが有効であることを指摘した。

また、アクセス道路の整備による時間短縮効果が観光活性化に大きく寄与していることを指摘するとともに、アンケート調査で得られた観光客の居住地の分布から、誘客圏域の推定手法を提案した。

第5章「京都における観光交通実態調査の詳細」では、京都をケーススタディとした調査結果について分析し、京都市における観光客の行動特性を明らかにした。また、第4章において提案した検討手法が他都市においても適用できることを検証した。

第6章「観光行動に関する新たな指標の提案」では、観光行動に関する新たな指標として“移動・滞在時間比”及び“観光費用便益比”を提案し、高山及び京都におけるアンケート調査結果から、指標の有効性を評価した。その結果、“観光費用便益比”はアンケート調査結果と比較的よく整合し、観光行動の実態を示す指標として活用できる可能性を示した。また、“観光費用便益比”を用いて、交通手段別に日帰り圏域及び宿泊圏域を定量化する手法を立案するとともに、“観光費用便益比”を増大させるための具体的取組案を提案した。

第7章「観光都市の活性化に向けて」では、地元事業者を対象として地域経済の振興と観光活性化、さらには交通環境の実態に関するアンケート調査を実施することにより、観光活性化が地域経済に及ぼす影響を事業者の視点から明らかにした。

また、観光活性化に影響を及ぼす要因について、「歴史都市の誘客力」、「旅行日程と立寄箇所数」、「歴史都市のリピーター率」の視点から考察するとともに、「観光費用便益分析」の視点からみた観光活性化

方策を踏まえ、観光活性化のためのアプローチとして、「①インフラ整備」、「②公共交通利用促進」、「③地域連携」、「④ホスピタリティの向上」を提案した。さらに、高山を事例として自動車から公共交通への交通手段転換による経済効果が、観光消費額の増大を通じて地域活性化に及ぼす影響が大きいことを指摘した。


第8章は結論であり、本研究で得られた結果を総括するとともに、今後の研究の方向性についてまとめた。

人口減少といった逆風の中で、競合する他の観光都市と競いながら活性化を推進するためには、誘客圏域の拡大を図るための取組みが重要であり、その効果を評価する指標として観光都市に訪れる観光客の居住地別割合から、観光都市の誘客圏域を推定する手法が有効であることを示した。

また、観光行動に“費用便益分析”の概念を導入することで、旅行日程（日帰り・宿泊）の選択と交通手段選択との関係性を明らかにした。この知見を活用して、ある特定の観光地に対して、“日帰り優位圏域”及び“宿泊優位圏域”を算定する手法を開発した。さらに、“旅行形態選択ジレンマゾーン”や“交通手段転換推進ゾーン”の存在を指摘し、これらのゾーンに該当する地域が、日帰り観光から宿泊観光への転換、自動車利用から公共交通利用への転換を推進するうえで活用できることを提案した。

さらに、規模の小さい地方の観光都市においては、単独で観光客の増大を図ることは困難であるが、性格の異なる周辺の観光都市と連携し、圏域として多様な魅力を保有することで、活発な周遊観光を期待することができることを指摘し、母都市と周辺都市間の連携の度合いを、立寄率で評価できることを示した。

## 第2章 観光交通に関する近年の動向と既往研究



## 2.1 観光に関する近年の動向

人口減少・少子高齢化が進む我が国において、観光は地域における消費の増加や新たな雇用の創出など幅広い経済効果をもたらしている。また、観光客にとってはレクリエーション効果や教育・自己啓発効果、精神的癒しの効果があり、観光客を受け入れる側においても地域資源の開発・保全等の活動等を通じて地域の人々が誇りと愛着を持つことができる活力に満ちた地域社会の実現などの効果が期待できることから、多くの地域で観光振興の取組が行われている。

また、近年において、さらなる社会のグローバル化が進む中で、成長するアジアの活力を我が国に取り入れていくといった観点からも、観光立国の実現は、21世紀の我が国経済社会の発展のため不可欠な重要課題となってきた。

そうした中で、2007年1月には「観光立国推進基本法」が施行されるとともに、同年6月には、観光立国に向けての総合的かつ計画的な推進を図るため「観光立国推進基本計画」が閣議決定された。

また、観光立国の実現のためには、国全体として官民を挙げて観光立国の実現に取り組む体制が必要となってきたことから、2008年10月に国土交通省に観光庁が設置された。

その後、観光をめぐる近年の情勢の変化を踏まえ、観光立国の実現に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、国民経済の発展、国民生活の安定向上及び国際相互理解の増進を図るため、2012年3月に、新たな「観光立国推進基本計画」が閣議決定された。なお、2012年7月に閣議決定された「日本再生戦略」でも、11の成長戦略の柱の一つとして観光立国戦略が掲げられている。

平成24年度からの新たな「観光立国推進基本計画」では、その方向性として、「観光の裾野の拡大」と「観光の質の向上」を掲げている。平成28年までに、(1)国内における旅行消費額を30兆円にする【平成21年実績：25.5兆円】、(2)訪日外国人旅行者数を1,800万人にする等の目標を掲げている。

地域経済は、少子・過疎化の進展、超高齢社会の到来、1次産業の衰退等の課題に直面しているが、観光振興による地域活性化の取組みは現在追い風の状況にあり、これらの施策は地方を再生する機会になると考えられる。

## 2.2 関連する既往の研究

### 2.2.1 観光交通に関する既往の研究

観光活性化による地域振興を実現するうえで、観光交通の実態を明らかにすることが重要である。

また、“観光交通”よりも広い概念として“観光行動”があるが、一連の観光行動の中で交通手段選択は観光行動を左右する重要な要素である。

前田 (1995)<sup>1)</sup> は、旅行者の観光行動について心理面からのアプローチを行い、図 2.1 に示すように、観光行動を①旅行優位型、②旅行先優先型、③目的優位型の3タイプに分類している。“①旅行優位型”とは、「旅行に出かけるか否か」の選択そのものを重視するタイプである。“②旅行先優先型”は、「どこへ行くのか」の選択を重視するタイプであり、さらに「どのような方法で行くか」を重視する“旅行形態型”及び「どこで宿泊するか」を重視する“宿泊地重視型”に分類している。“③目的優位型”とは、「旅行先でどのような行動をするか」に関する選択を重視するタイプである。また、近年における旅行に関する情報の飛躍的増大及び各種の利便性向上等によって旅行に対する選択の自由度が増大するにつれ、“②旅行先優先型”及び“③目的優位型”が増加していると指摘している。

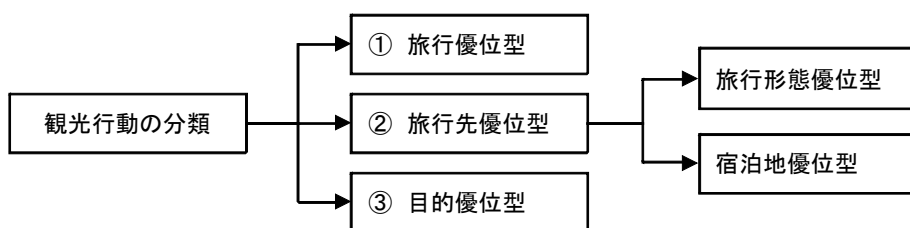


図 2.1 前田 (1995) による観光行動の分類

さらに、「観光行動は、様々な選択の“連続過程”である」と述べており、行動成立の条件として図 2.2 に示す7つの選択を挙げている。

ここで、前田<sup>1)</sup>の示す7つの選択と“交通手段”との関わりについて述べる。

“②旅行目的の選択”に関しては、「ドライブ」や「ツーリング」など、乗物に乗って移動すること自体を楽しむ旅行形態がある。この場合、旅行先等よりも交通手段が最優先される。

また、公共交通機関を利用して移動を楽しむ観光としては、立山黒部アルペンルートや箱根登山電車～ロープウェイなどが挙げられる。

立山黒部アルペンルートでは、信濃大町～富山間を路線バス～関電トンネルトロリーバス～黒部ケーブルカー～立山ロープウェイ～立山トンネルトロリーバス～高原バス～立山ケーブルカー～電車

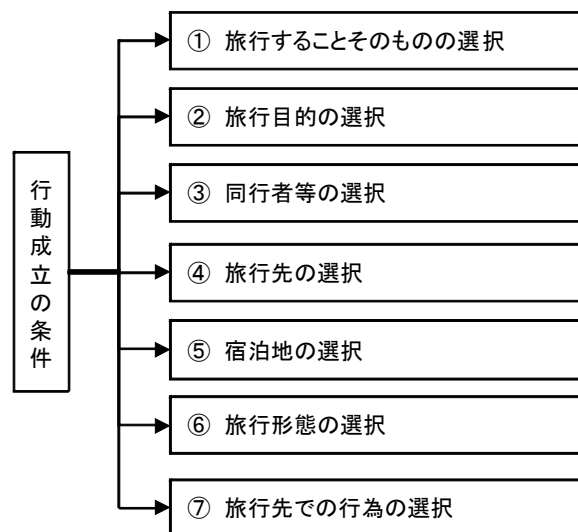


図 2.2 前田 (1995) による行動成立の条件

と数多くの交通手段を利用しながら移動中の景色等を楽しむことができる。

箱根登山電車～ロープウェイは、箱根登山電車～箱根登山ケーブルカー～箱根ロープウェイ等の公共交通機関を用いて箱根を周遊することができる。

上記の 2 事例は、雄大な自然資源があり、そのような環境の中で整備された多様な公共交通機関により生み出される観光地の魅力であり、かなり特殊な事例といえる。

一方、単独の公共交通機関を観光の売りとしている事例もある。たとえば和歌山県を走る紀勢本線では、車窓から見える広大な海岸風景が魅力であり、特急の先頭車は展望席となっている。また、群馬県を走る信越本線から見える山岳風景や長野県を走る八ヶ岳高原線から見える高原風景などは鉄道ならではの魅力である。

また、乗り物自体に工夫を施して観光の魅力を高めている事例がある。京都嵐山の嵯峨野観光鉄道では、山陰本線の嵯峨嵐山駅～馬堀駅間の旧線を活用してトロッキ列車を運行し、年間 100 万人程の乗客を集めている。東京の観光バス“はとバス”では、2 階建てオープンバスを運行し、これまで屋根に遮られ観ることができなかった、東京のダイナミックな都市景観を望むことができるようになった。

このように、公共交通機関自体に魅力アップを図ることで誘客に成功し、地域活性化に貢献している事例は数多い。

“③同行者の選択”に関しては、歩くことが不自由な高齢者や幼児がいる家庭では、交通手段選択が最優先の課題となるであろう。自動車利用にてドア to ドアで行けるような観光地が選択されやすいと考えられる。また、自動車利用の場合、乗車人員に制約があるため家族やカップルといった少人数の旅行形態に限定されること及び公共交通と比較すると同行者が多いほど移動コストが割安となるなどの特徴を有していると考えられる。

“④旅行先の選択”と交通手段選択との関係については、公共交通機関の利便性の高い地域へ訪問するのであれば公共交通利用と自動車利用の選択肢があり得るが、公共交通の利便性の低い地域であるならば、一般的に自動車利用を選択する傾向が強いのではないかと考えられる。また、交通手段選択は出発地から目的地までの距離と深い関係があると考えられる。すなわち、近距離であれば自動車が便利であるが、中・長距離になると公共交通利用の方が楽である。

“⑤宿泊地の選択”及び“⑥旅行形態の選択”と交通手段選択との関係については、日帰りが可能な近距離地域の旅行では自動車が便利であるが、宿泊を伴うような遠隔地地域の旅行では、自動車では移動に時間がかかるため鉄道（新幹線）等の利用が便利と考えられる。

“⑦旅先での行為の選択”と交通手段選択との関係については、訪問先の観光地域に観光施設が点在している場合などにおいては観光地域内の移動が発生するが、これらの観光施設間の公共交通網が充実していない場合には、誰もが自動車利用が便利であると考えられるであろう。

前述したとおり、前田の示す 7 つの選択と“交通手段選択”には深い関わりがあると考えられるが、それらの関係性については明らかになっていない。

旅行パターンについて、森地（1998）<sup>4)</sup>らは基本的に①往復、②地域内周遊、③広域周遊の 3 パターンがあることを指摘している。

米澤（2008）<sup>5)</sup>らは、「京都市観光客の動向調査」のデータを用い、滞在時間と出資金額の両要因と観光周遊行動との関係について分析した結果、訪問エリア数と滞在時間・移動時間に関する分析では、訪問エリア数増加に比例して総滞在時間・総移動時間が増加し、エリア 1 箇所での滞在時間・移動時間は



どのエリアにもほぼ均等に配分されていることを明らかにしている。したがって、地域活性化の視点からは、観光客に周遊してもらうことで、地域間の交流が活発となり、広い地域で観光消費が行われるようになることから、周遊観光をより推奨するべきであると考ええる。

また、長尾（2001年）<sup>6)</sup>は、観光周遊行動における公共交通利用者と自動車利用者の特性の違いに関して、公共交通利用者は自動車利用者と比較して、周遊行動についての制約が多いと考えられるが、どのような行動がどのように制約されるのかを明らかにし、公共交通利用者の周遊行動について、モビリティ向上のための基礎的考察を行っている。

佐藤（2010）<sup>7)</sup>は、国内旅行におけるリピーターの行動特性及び醸成要因に関する研究を行い、旅行経験が浅い旅行者とリピーターとの行動・意識の差異を明らかにすることと、その上で、リピーターの再訪行動を形成する要因として、どのような要因が影響を与えているかについて検証している。

### 2.3 我が国における歴史資源を活かした観光都市の類型化

地域固有の古い町並み等を活用した歴史的まちづくりが全国各地で行われている。重要伝統的建造物群保存地区は、我が国の文化財保護法に規定する文化財種別のひとつであり、その種類は、武家町・宿場町・商家町・港町・門前町・鉱山町・社家町などの町並み、山村・農村などの集落に分類される。平成25年8月現在、日本全国で41道府県84市町村の104地区が選定されており、岐阜県高山市三町、同県白川町萩町、福島県下郷村大内宿など当該観光地を代表する核施設として地域活性化に寄与している地区が少なくない。

本研究では、歴史都市として重要伝統的建造物群保存地区を有する都市を取り上げる。

図2.3及び図2.4は、横軸に「歴史都市の人口」を、縦軸に「観光入込客数」を示したものである。これらの図から「歴史都市の人口」と「観光入込客数」には正の相関が窺える。その要因としては大都市ほど観光資源の種類が多様で観光客を受け入れる施設等の規模も大きいこと及び潜在的な観光客が多いこと等が考えられる。

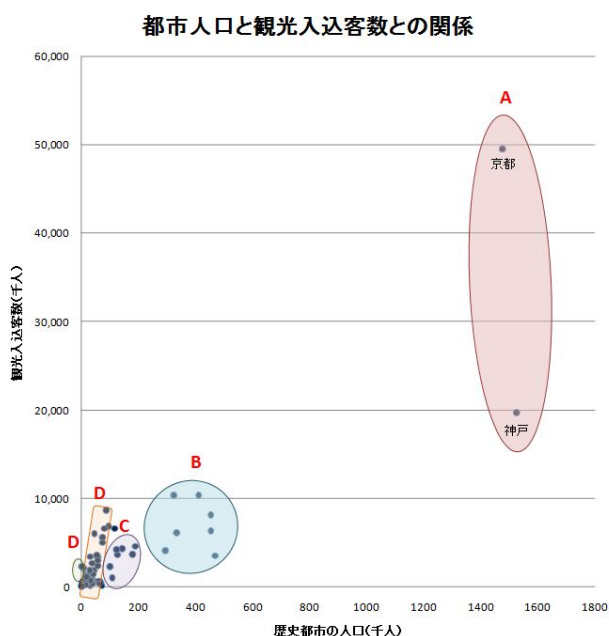


図 2.3 都市人口と観光入込客数

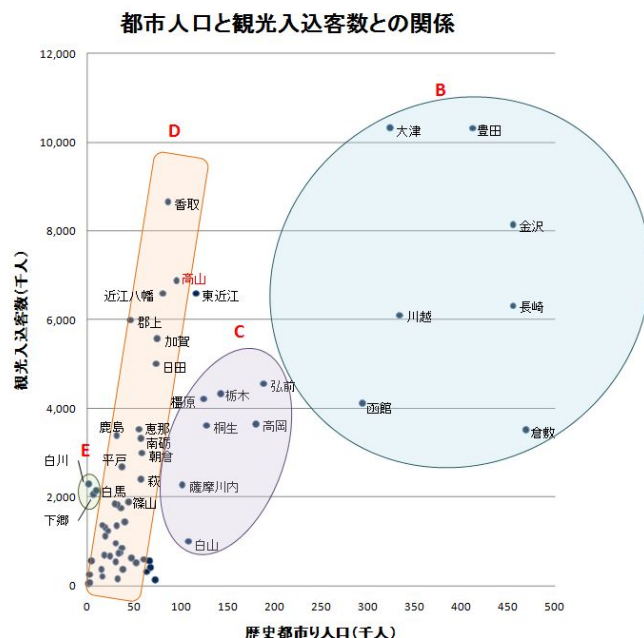


図 2.4 都市人口と観光入込客数（拡大）

図 2.5 及び図 2.6 は、横軸に「歴史都市の人口」を、縦軸に「観光入込客数／都市人口」を示したものである。また、図 2.7 は、「観光入込客数／都市人口」の値が大きい都市順に並べたものである。

都市人口が 20 万人程度以上の都市では「観光入込客数／都市人口」の値は 34 以下の低い値を示している一方で、白川（人口:2 千人）、下郷（人口:7 千人）、白馬（人口:10 千人）の都市人口の少ない都市では、「観光入込客数／都市人口」の値はそれぞれ 1143、293、213 と極めて高い値を示している。

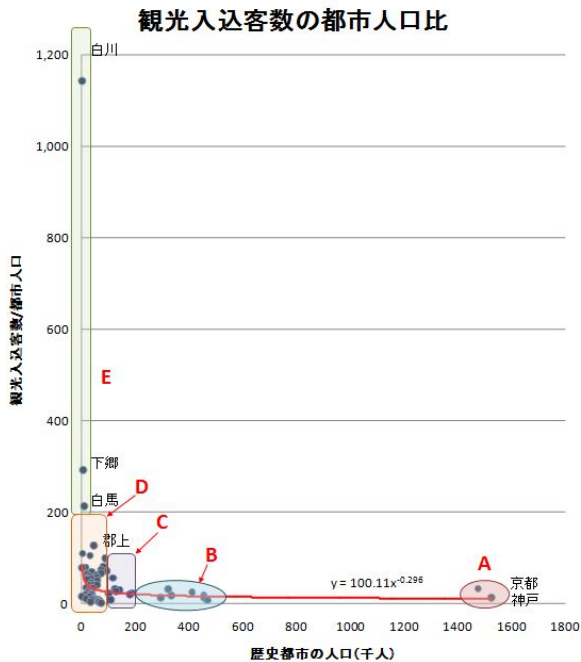


図 2.5 観光入込客数の都市人口比

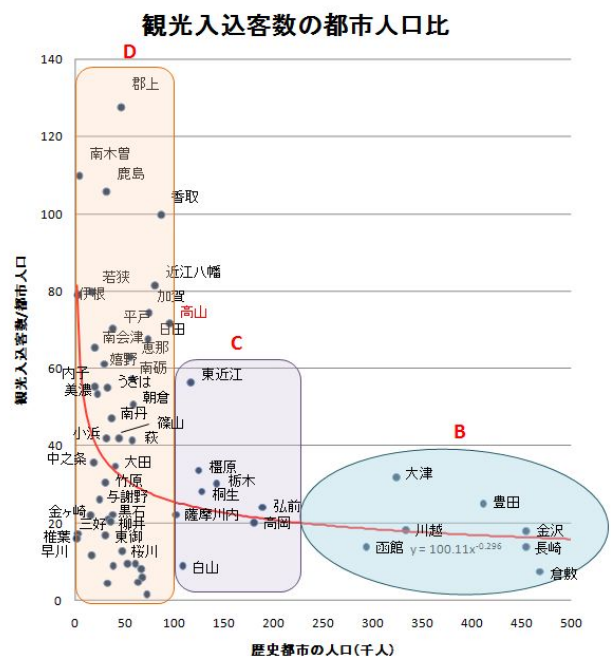


図 2.6 観光入込客数の都市人口比（拡大）

図 2.3～図 2.6 からこれらの歴史都市は大きく 5 つのグループ（A～E）に分類される。

A グループは京都市及び神戸市の大都市である。京都市は人口 147 万人に対して、観光入込客数は 4955 万人となっており、人口の約 34 倍もの観光客が訪れている。京都市は日本の古都であり、上賀茂神社、清水寺などの世界文化遺産をはじめとして多くの歴史的遺産を有し、我が国を代表する観光都市である。

神戸市は人口 152 万人に対して、観光入込客数は 1968 万人となっており、人口の約 13 倍の観光客が訪れている。港町としての歴史を有するとともに、六甲山、有馬温泉等の自然資源を活用したリゾート施設や開放的なウォーターフロントを活用した商業施設の整備等により、多面的な魅力を有する複合観光都市である。

B グループは、都市人口が 30～50 万人規模の都市であり、大津市や金沢市、長崎市、川越市、函館市など県庁所在地を含む地方中核都市で構成される。「観光入込客数／都市人口」の値は、大津市が 32 と最も高く、次いで豊田市（26）、川越市（18）、金沢市（18）、長崎市（14）、函館市（14）、倉敷市（8）の順となっている。

C グループは、都市人口が 10～20 万人程度の都市で構成される。弘前市、栃木市、橿原市などやや規模の大きい地方中心都市が含まれ、「観光入込客数／都市人口」の値は、20～34 に集中している。東近江市が 56 と突出して高く、白山市は 9 と低い。

## 観光入込客数/都市人口

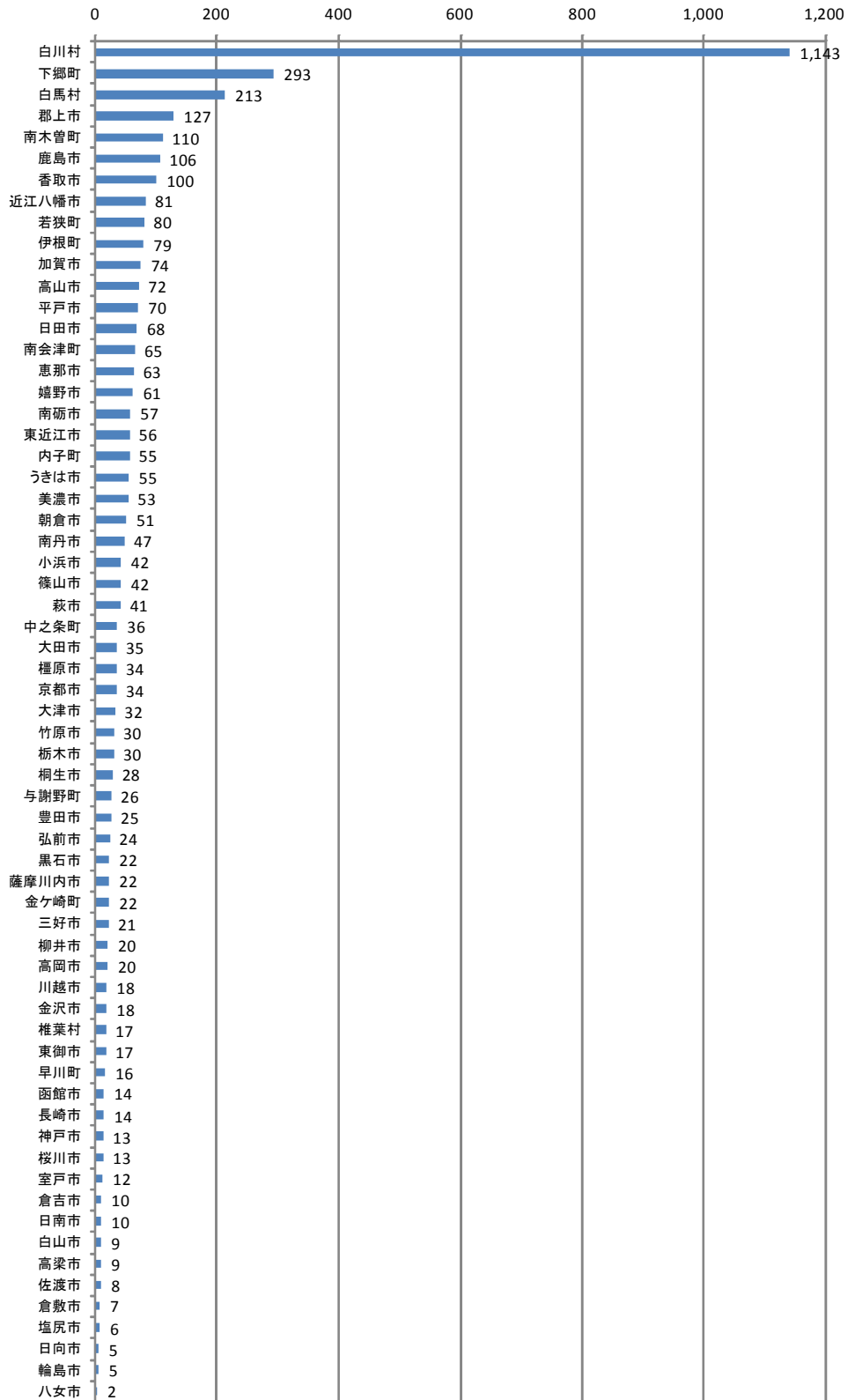


図 2.7 観光入込客数/都市人口比

Dグループは、都市人口が10万人程度以下の都市で構成される。高山市、近江八幡市などの地方中心都市や篠山市、小浜市などの地方中小都市が含まれ、「観光入込客数／都市人口」の値は、郡上市(127)、高山市(72)、篠山市(42)、与謝野町(26)等と非常にばらつきが大きい。

Eグループは、白川村(人口:2千人)、下郷町(人口:7千人)、白馬村(人口:10千人)と都市人口の極めて少ない都市で構成される。「観光入込客数／都市人口」の値は、白川村(1143)、下郷町(293)、白馬村(213)と極めて高い値を示している。これらの都市では白川村萩町(山村集落)、下郷町大内宿(宿場町)、白馬村青鬼(山村集落)の優れた古い町並み景観等の観光資源を保有していることが共通している。行楽シーズンにおいてはキャパシティの小さな山村集落に大勢の観光客が押し寄せるため、道路をはじめとする社会基盤施設や食堂・休憩所・トイレ等の施設の容量を超過し、渋滞・混雑等の問題が発生していることも共通している。

図2.5及び図2.6において、累乗近似曲線を示す。都市規模が大きいほど「観光入込客数／都市人口」は小さく、都市規模が縮小するに伴い「観光入込客数／都市人口」は加速度的に増加する傾向がうかがえる。

ほぼ累乗近似曲線上にある都市として、長崎市、川越市、高岡市、薩摩川内市、小浜市、内子町、伊根町が挙げられる。これらの都市と比較して、豊田市、大津市、東近江市、高山市、近江八幡市、香取市、郡上市等の都市は累乗近似曲線よりも上側に位置するため、都市規模からみて相対的に観光入込客数が多く、観光都市としての特性が強いあるいは観光産業のウェイトが高い都市とあることがうかがえる。一方、白山市、桜川市、金ヶ崎町などの都市は累乗近似曲線よりも下側に位置するため、都市規模からみて相対的に観光入込客数が少なく、観光都市としての特性が弱いことがうかがえる。

## 2.4 まとめ

観光交通に関しては、前述の通り様々な視点からの研究が行われているが、観光客の行動特性を踏まえたうえでの観光活性化方策など、具体的な取組みの提案に結びつくものは少ない。

地方の観光都市では、過疎化、少子高齢化が進展し、観光振興による地域活性化は喫緊の課題となっている。地域活性化に取り組んでいる地域住民等が、自らが収集したデータ等を基に分析し、観光まちづくり等の戦略立案に有効に活用できる研究成果が望まれる。

歴史的観光都市といっても、京都、奈良のように都市規模が大きく都市内に多くの観光資源が点在する都市から、高山、樫原のように古い伝統的な街並みが残っている都市、そして白川郷、大内宿のように小規模で昔の宿場の面影を残す集落など極めて多様である。そこで、本章では、我が国における歴史資源を活かした観光都市を類型化し、調査対象都市を選定するうえでの基礎資料として整理した。

### 第3章 観光交通に関する調査方法と概要



### 3.1 調査対象都市の選定

「2.3 我が国における歴史資源を活かした観光都市の類型化」では「歴史都市の人口」及び「観光入込客数」との関係から、歴史都市を表 3.1 に示す 5 つのグループに分類した。

表 3.1 重要伝統的建造物群保存地区を有する歴史都市の分類

分類	特徴	対象となる都市
A グループ	大都市	京都市、神戸市
B グループ	都市人口 30～50 万人規模	大津市、豊田市、川崎市、金沢市、長崎市、函館市、倉敷市
C グループ	都市人口 10～20 万人規模	東近江市、橿原市、栃木市、桐生市、弘前市、薩摩川内市、高岡市、白山市
D グループ	都市人口 10 万人程度以下	郡上市、 <u>高山市</u> 、篠山市、与謝野町など
E グループ	都市人口 1 万人程度以下	白川村、下郷町、白馬村

本研究では、以下の理由により“グループ D”及び“グループ A”を対象とすることにした。

- ・グループ D は地方の地方中心都市及び地方中小都市で構成され、該当する都市数が最も多い。
- ・グループ D に共通する特徴として、人口の減少と同時に高齢化の進展がより深刻な地方圏に多く、地域産業の活性化対策として観光振興に積極的に取り組んでいる都市が多い。
- ・地方都市であるグループ D の特徴を明らかにするため、大都市であるグループ A と比較する必要がある。

“グループ D”を代表して岐阜県高山市を、“グループ A”を代表して京都市を調査対象都市として選定した。

## 3.2 高山市の概況

### 3.2.1 高山市の観光施設

岐阜県高山市は、岐阜県北部の飛騨地域に位置している。2005年2月に周辺9町村（大野郡丹生川村・清見村・荘川村・宮村・久々野町・朝日村・高根村、吉城郡国府町・上宝村）を編入合併したことにより面積が合併前の139.57 km<sup>2</sup>から2177.67 km<sup>2</sup>と非常に広大な市域となった。

高山市の中心市街地は、江戸時代に城下町の中心として繁栄した箇所である。商人町として発達した上町、下町の三筋の町並みを合わせて「古い町並」と呼ばれ、江戸時代以降の城下町・商家町の姿が保全されており、高山観光の目玉となっている。これらの地区は、“三町地区”が昭和54年に、次いで“下二之町大新町地区”が平成16年に重要伝統的建造物群保存地区に選定されている。

写真3.1に高山市三町の歴史的な町並み風景を示す。



写真 3.1 高山市三町の歴史的な町並み



### 3.2.2 高山市へのアクセス

図 3.1 に高山市の位置図を示す。高山市は名古屋都市圏から約 150km 圏内に位置している。また、首都圏及び京阪神都市圏からも 250km 圏内に位置していることから、観光地としては比較的恵まれた立地条件にある。

高山市へのアクセスは、鉄道利用の場合は高山本線（名古屋～高山～富山）利用となる。大都市からのアクセス時間は、名古屋から 2 時間 20 分、大阪から 3 時間 20 分、東京から 4 時間 20 分程度である。

自動車利用の場合は、東海北陸自動車道利用及び中部縦貫自動車道（安房峠道路）利用がある。大都市からのアクセス時間は、名古屋から 2 時間 20 分、大阪から 4 時間 00 分、東京から 4 時間 50 分程度である。

平成 20 年 7 月に東海北陸自動車道が全線開通したため、高山市を含む飛騨地域への自動車利用の利便性が大幅に向上した。

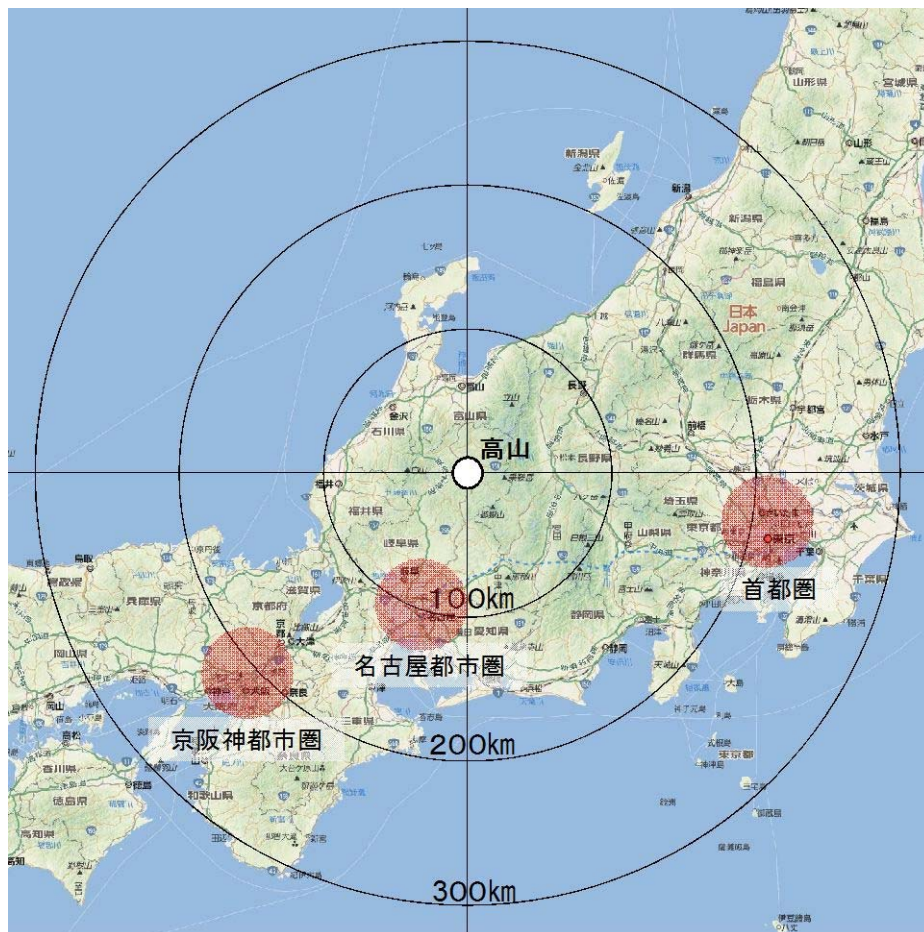


図 3.1 位置図

### 3.3 京都市の概要

#### 3.3.1 京都市の観光施設

794年の平安京遷都以降、明治天皇が東京に行幸するまでの間、我が国の都として繁栄した歴史があり、世界有数の観光都市である。日本の主要な都市の中では奈良市や金沢市などとともに、第二次世界大戦の戦災被害を免れた数少ない都市でもあり、古い史跡や寺社仏閣、町並み等が数多く保全されている。

1994年に日本で5件目の世界遺産として登録された“古都京都の文化財”は、京都府京都市・宇治市、滋賀県大津市にある寺社などから構成されるユネスコの世界遺産（文化遺産）である。このうち、京都市には、清水寺、上賀茂神社、鹿苑寺（金閣寺）、慈照寺（銀閣寺）など著名な寺社が集積しており、国内外から旅行者が多い。写真3.2に世界から多くの観光客が訪れる清水寺の風景を示す。



写真3.2 世界から多くの観光客が訪れる清水寺

### 3.3.2 京都市へのアクセス

京都は我が国の大動脈である東海道上にあるため、鉄道・道路ともに高速交通ネットワークが充実している。

鉄道では新幹線利用により東京から2時間18分、博多から2時間38分でアクセスが可能である。また、京都は大阪都市圏に含まれ、母都市である大阪とは、JR、阪急、京阪の3本の鉄道で結ばれている。JR（新快速）による大阪～京都間の移動時間はわずか28分である。

高速道路は名神高速道路や京滋バイパス、京都縦貫自動車道等があるが、行楽シーズン等においては交通集中により高速道路、一般道路ともに混雑が著しく、京都市では交通需要マネジメント施策等を積極的に推進している。

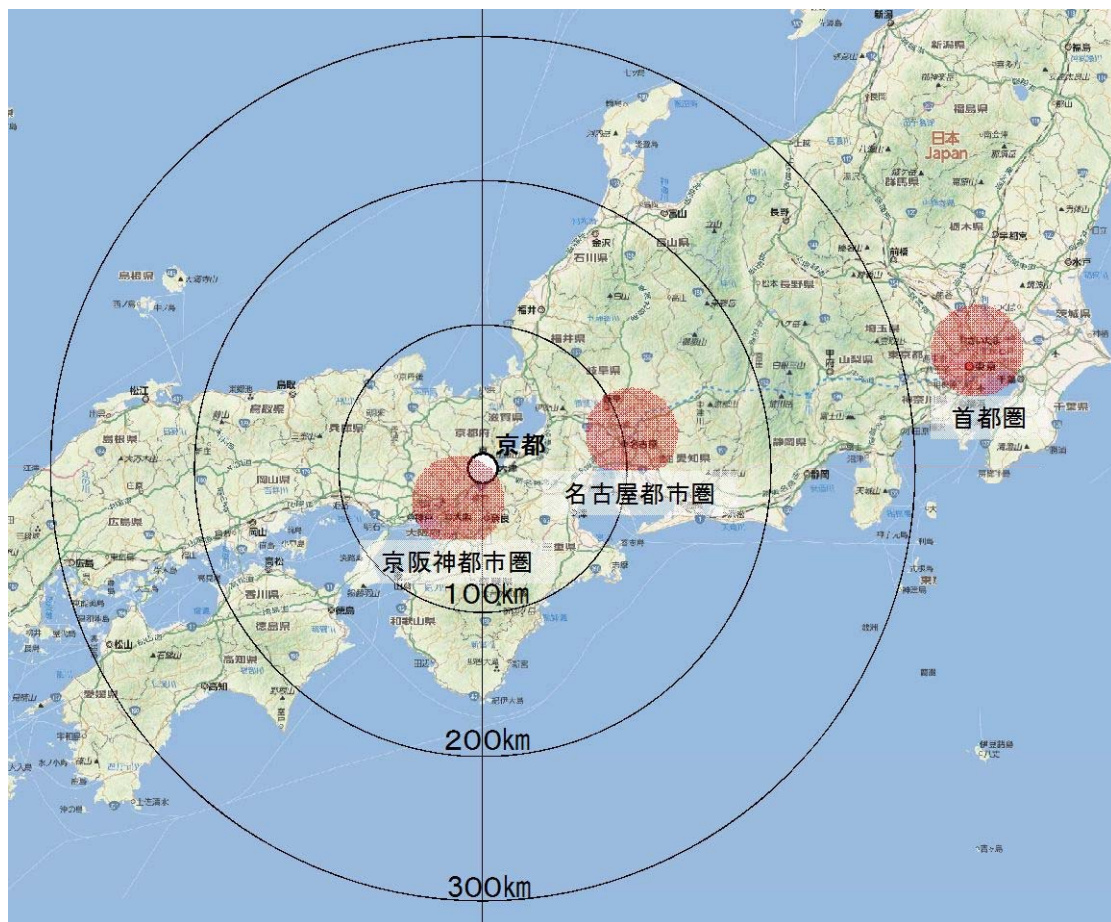


図 3.2 位置図



### 3.4 観光交通に関する調査

平成18年から平成22年に至る5ヶ年にわたり、高山市にて観光客を対象としてアンケート調査を実施した。平成23年及び平成24年においては、京都市において同様のアンケート調査を実施した。

### 3.5 まとめ

第3章では、第2章で分類した我が国における歴史資源を活かした観光都市のなかから、調査対象都市として、高山市及び京都市を選定した理由について述べた。観光行動は、観光都市の規模や施設、魅力度、観光都市までの交通インフラなど多くの周辺環境と関連しているものと考えられるが、それら高山市及び京都市において同様の調査を実施することで、観光客の行動特性の共通点や差異を把握するものとした。

## 第4章 高山における観光交通実態調査の詳細

## 4.1 概説

平成18年から平成22年までの5箇年（5回）にわたり、観光交通の実態把握を目的とする基礎資料収集のため、高山において観光客を対象としたアンケート調査を実施した。第4章では、これらのアンケート調査の方法及び分析結果について述べる。

表4.1にアンケート調査の調査内容を示す。

表4.1 調査内容

属性	旅行行動実態	その他
居住地	旅行形態（グループ構成）	交通手段転換に関する意向
年齢	旅行日程（日帰り・宿泊）	観光交通に関するニーズ
性別	高山への滞在時間	高齢などによる今後の自動車利用
高山への訪問回数	立寄観光地	
	交通手段／選択理由	

アンケート調査の方法は、いずれも直接配布・郵送回収とした。

平成18年調査では、高山市三町周辺において、観光客を対象として無作為にアンケートを配布したが、平成19年調査以降は、公共交通利用者と自動車利用者を分けて、公共交通利用者に対してはJR高山駅前広場及び隣接する高速バスターミナルにおいて配布、自動車利用者に対しては三町周辺の駐車場において配布した。

表4.2に各調査における調査票配布数、有効回収票数、有効回収率を示す。

表4.2 アンケート調査概要

調査日	調査場所	配布数	有効回収票数			備考
			有効回収票数	観光客		
		有効回収率	観光客	公共交通	自動車	
平成18年 7月21日(金) ～22日(土)	高山	配布数	600			
		有効回収票数	300			
		有効回収率	50.0			
平成19年 9月21日(金) ～22日(土)	高山 三町周辺駐車場	配布数			400	
		有効回収票数			183	
		有効回収率			45.8	
平成20年 9月26日(金) ～28日(日)	高山 JR高山駅前広場 三町周辺駐車場	配布数		400	400	
		有効回収票数		231	211	
		有効回収率		57.8	52.8	
平成21年 9月18日(金) ～19日(土)	高山 JR高山駅前広場	配布数		400		
		有効回収票数		191		
		有効回収率		47.8		
平成22年 10月1日(金) ～2日(土)	高山 JR高山駅前広場 三町周辺駐車場	配布数		260	209	
		有効回収票数		140	130	
		有効回収率		53.8	62.2	

## 4.2 高山における観光交通実態調査

### 4.2.1 観光客の旅行経路パターン【平成18年調査】

#### 1) 平成18年調査の目的

飛騨地域は岐阜県の北部に位置し、高山市、飛騨市、下呂市、白川村の3市1村からなる。周辺には中部山岳国立公園や白山国立公園、飛騨木曾川国定公園があり、優れた山岳景観と渓谷、温泉などの自然資源に恵まれている。また、飛騨高山の古い町並みや世界遺産に登録された白川郷の合掌集落など、地域性のある歴史文化資源もあり、岐阜県を代表する観光地となっている。

このように観光資源に恵まれた当該地域においても、過疎化、少子高齢化の進展が課題となっており、観光を中心とした一層の地域振興が求められている。そのための一方策として地域内に点在する多様な地域資源相互の連携を図り、広域的な周遊観光を推進し、観光客の滞在時間の延長を図る<sup>8)</sup>ことが重要と考える。

平成18年調査では、アンケート調査により飛騨地域における観光客の旅行経路パターンと滞在時間等について分析し、観光交流の拡大による地域活性化を推進するうえでの交通課題を把握するものである。

#### 2) 調査の概要

平成18年7月21日(金)及び22日(土)に岐阜県高山市三町周辺に訪れた観光客を対象として、アンケート調査を行った。アンケート内容は、旅行形態、訪問回数、高山への滞在時間、訪問目的の他、出発地、立寄地、宿泊地、移動中の交通手段、自由記述、個人属性(性別、年齢、居住地)である。

600票配布した結果306票回収し、有効回収票数は300票(回収率50.0%)であった。

##### (1) 旅行経路パターン

旅行経路パターンを図4.1に示すように、3タイプに分類した。

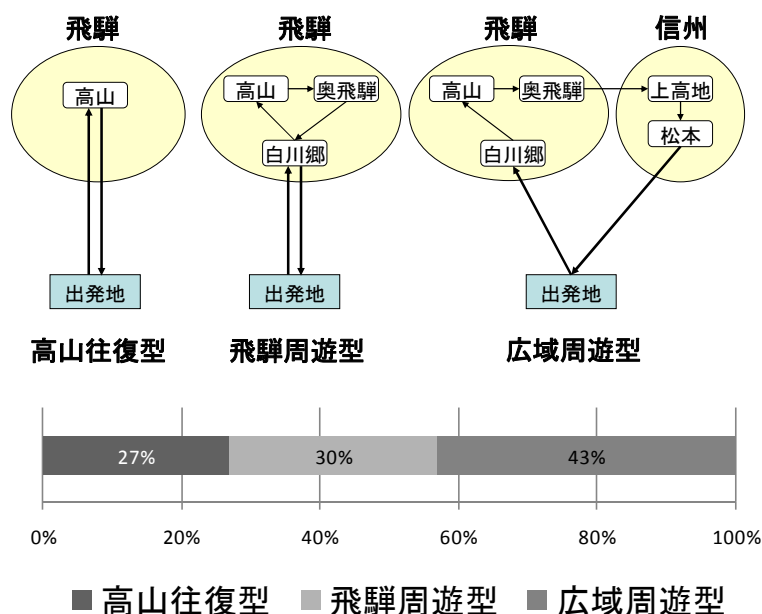


図4.1 旅行経路パターン

「高山往復型」は、高山観光のみを目的とする観光アクセス交通のみの経路パターンである。

「飛騨周遊型」は、観光アクセス交通に加えて飛騨地域内の観光拠点間を移動する周遊交通が発生する経路パターンである。主な拠点として、「高山」を中心に「下呂温泉」、「白川郷」、「飛騨古川」、「奥飛騨温泉郷」などが挙げられる。

「広域周遊型」は、「信州」など他の観光地域も併せて周遊する広域な経路パターンである。

「広域周遊型」が43%と最も多く、「飛騨周遊型」30%、「高山往復型」27%となっている。

## (2) 旅行経路パターンとアクセス交通

### a) 回答者の居住地

回答者の居住地は図4.2に示すとおりであり、東海が39%と最も多い。これには岐阜県の11%も含まれている。また、飛騨地域は首都圏と京阪神都市圏との間に位置し、これらの都市圏から4～5時間でアクセスできるため、関東22%、関西21%とこれらの都市圏からの来訪も多い。

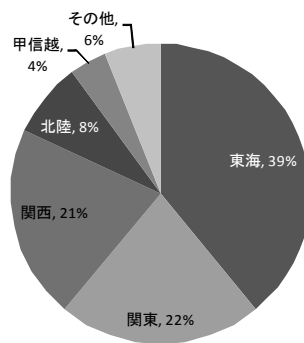


図 4.2 回答者の居住地

### b) 旅行経路パターンと居住地

図 4.3 は、旅行経路パターンと居住地の関係を示したものである。北陸、東海では半数近くが「高山往復型」であるのに対し、関東や関西、甲信越では「飛騨周遊型」及び「広域周遊型」が大半を占めている。

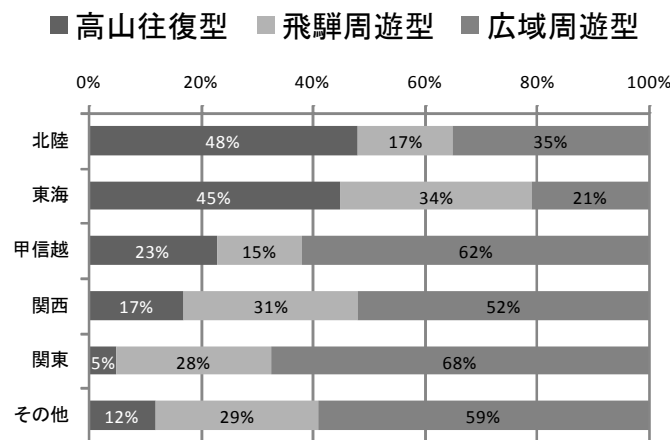


図 4.3 旅行経路パターンと居住地



### c) 観光アクセス交通の主な経路

図4.4に、飛騨地域への主要なアクセス経路の模式図を示す。飛騨地域における交通網は、南北に東海北陸自動車道、国道41号、同156号、JR高山本線が縦貫し、東西には松本市と福井市を結ぶ国道158号(中部縦貫自動車道)が横断して当該地域への主要なアクセス路としての役割を果たしている。

アクセス交通の内訳は、中京や京阪神都市圏から東海北陸自動車道を利用したアクセスが最も多く43%を占めている。次いで首都圏や甲信越地域から松本を経てアクセスする国道158号利用が22%と多い。公共交通機関としてJR高山本線があるが、利用者は18%と少なく、観光客の飛騨地域へのアクセス手段としては自動車交通に大きく依存しているといえる。

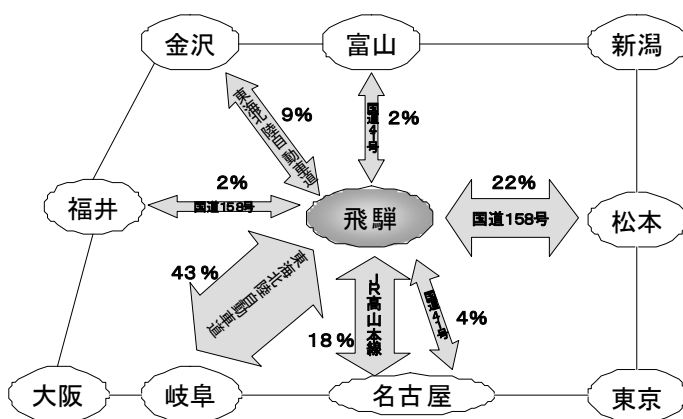


図 4.4 飛騨地域への主要なアクセス

### (3) 飛騨地域内の周遊経路と立寄率

図4.5は「飛騨周遊型」及び「広域周遊型」グループの飛騨地域内の周遊経路と立寄率(高山を訪れた被験者の他の観光拠点に立ち寄った人の割合)を示したものである。

ホテルや旅館が集積する奥飛騨温泉郷や下呂温泉は当該地域における主要な滞在型リゾート地となっている。両拠点への立寄率はそれぞれ23%、12%となっているが、これらの値は宿泊地の割合と近似している(図4.7)。すなわち、これらのリゾート地の宿泊客が高山へも立ち寄ったとみなす方が妥当であろう。一方、優れた文化的景観が保全され世界遺産に登録された白川郷の立寄率も23%と高く、高山とともに周遊観光の目玉となっていることがうかがえる。

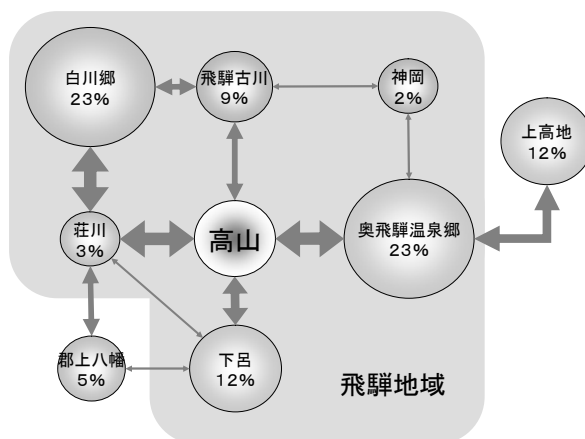


図 4.5 飛騨地域内の周遊経路と立寄

#### (4) 旅行経路パターンと旅行日程・宿泊地

図4.6は、旅行日程を示したものである。「1泊2日」が71%と過半数を占めており、次いで「2泊3日」が19%となっている。図4.7は宿泊地別に分類したものである。「高山」が48%と約半数を占めており、「奥飛騨温泉郷」22%、「下呂温泉」13%と続いている。

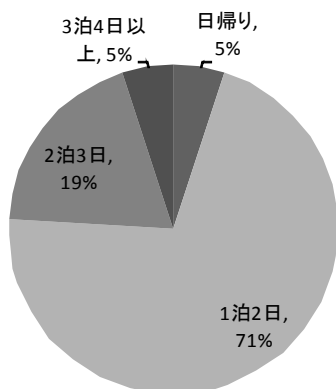


図 4.6 旅行日程

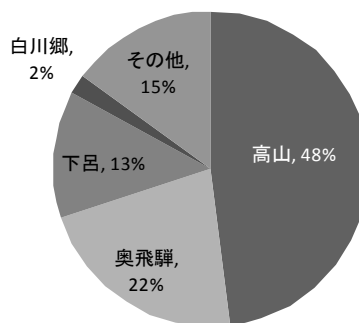


図 4.7 宿泊地

図4.8は、旅行経路パターンと旅行日程の関係を示したものである。日帰り及び1泊2日では「高山往復型」が約1/3存在するのに対し、2泊3日以上では、「飛騨周遊型」及び「広域周遊型」が大半を占めている。

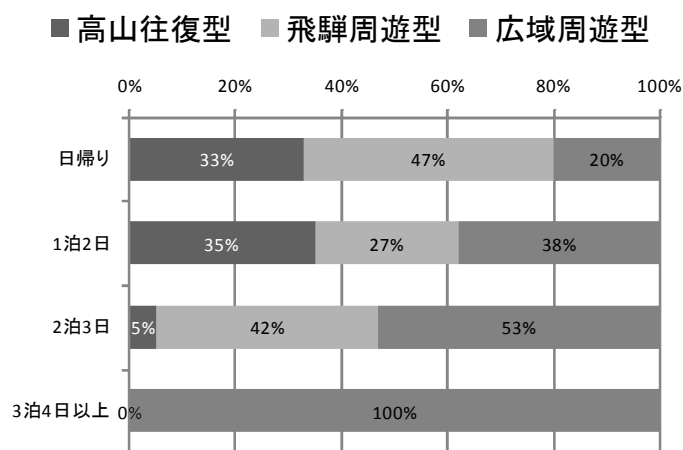


図 4.8 旅行経路パターンと旅行日程

#### (5) 旅行経路パターンと高山での滞在時間

観光客が増加し、地域の活性化を図るためには観光客におけるリピーターの割合を高めることや滞在時間を長くすることがその成否に大きく寄与していると考えられている。

ここでは滞在時間について、旅行経路パターン及び交通手段との関係について分析した。

### a) 高山での滞在時間

高山での滞在時間を図4.9に示す。「1泊2日」が32%と最も多く、「半日程度」29%、「2時間以内」18%、「丸1日」15%と続いており、多様な観光客が訪れていることがうかがえる。しかしながら「2泊3日以上」の長期滞在型観光客は6%と少ない。

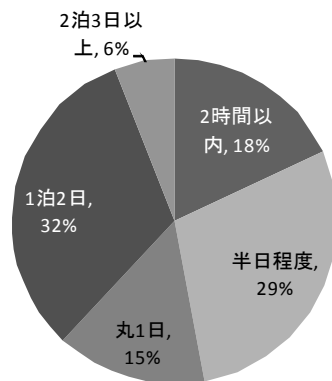


図 4.9 高山での滞在時間

### b) 旅行経路パターンと滞在時間

図4.10は、旅行経路パターンと高山での滞在時間の関係を示したものである。

「高山往復型」では、1泊2日及び丸1日の滞在時間が大半を占めており、高山観光に目的を定めてゆっくり観光していることがうかがえる。

一方、「飛騨周遊型」及び「広域周遊型」では2時間以内～半日程度の短時間観光が多いという特徴がある。

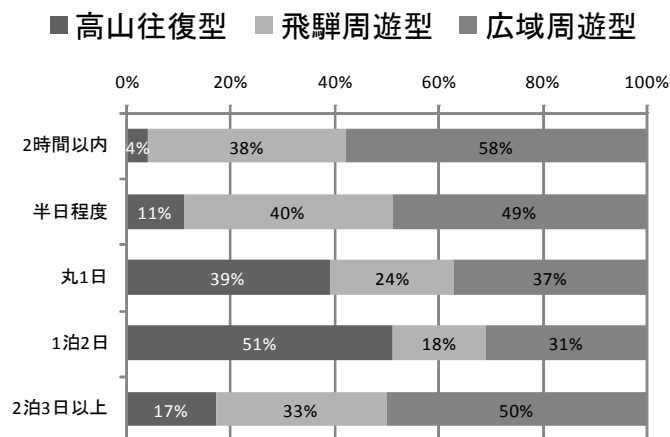


図 4.10 旅行経路パターンと高山での滞在時間

c) 旅行経路パターンと交通手段

図4.11は、居住地から飛騨地域までのアクセス交通の主な交通手段別割合を示したものである。

自動車（自家用車、社用車、レンタカー）が56%と過半数を占めており、次いで、貸切バスが27%、鉄道・路線バスが17%であった。

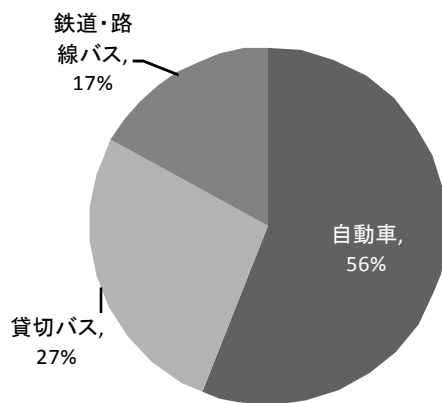


図 4.11 居住地から飛騨地域までの主な交通手段

図4.12は、旅行経路パターンと交通手段の関係を示したものである。自動車及び貸切バスの利用者では「周遊型」観光が大半を占めているのに対し、公共交通機関である鉄道・路線バスの利用者では「高山往復型」が60%と過半数を占めている。

アクセス交通に公共交通機関を利用した観光客の地域内移動の手段としては、鉄道、路線バス、タクシー等があるが、あまり利用されていないことを示している。

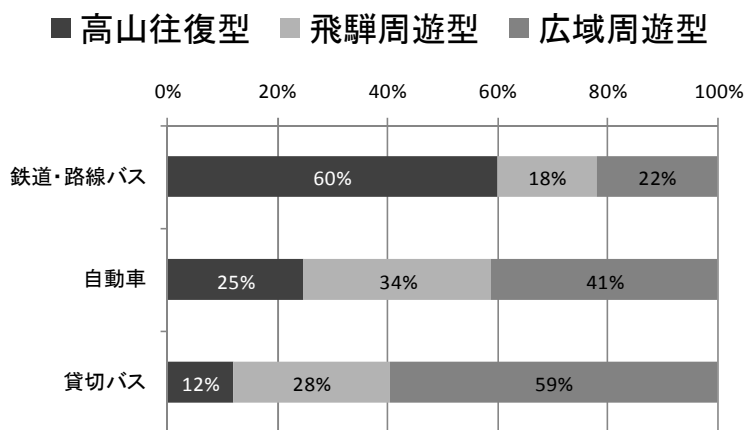


図 4.12 旅行経路パターンと交通手段

d) 旅行経路パターンと交通手段別滞在時間

図4.13～図4.15は、旅行経路パターンと交通手段別滞在時間（高山での滞在時間）の関係を示したものである。

「高山往復型」では「自動車」、「鉄道・路線バス」とともに1泊2日の滞在に約半数が集中しているのに対して、「貸切バス」では1泊2日～半日程度に分散している。

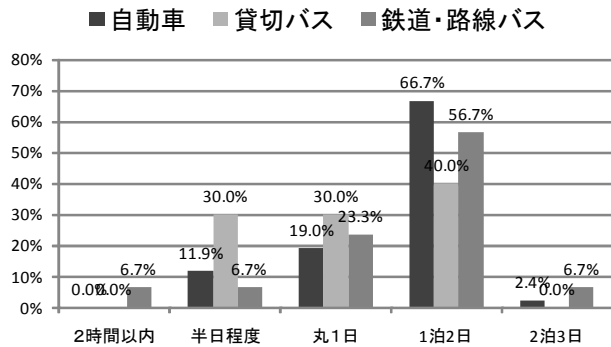


図 4.13 高山往復型と滞在時間

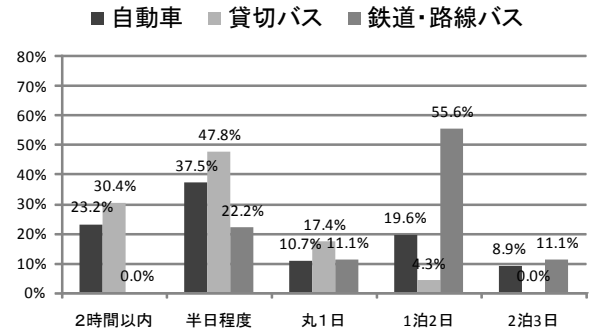


図 4.14 飛騨周遊型と滞在時間

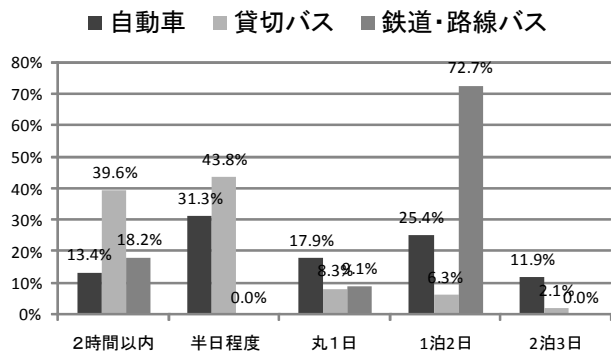


図 4.15 広域周遊型と滞在時間

「飛騨周遊型」と「広域周遊型」は、類似した分布を示しており、「自動車」及び「貸切バス」が半日程度の短時間観光が中心であるのに対し、「鉄道・路線バス」では、1泊2日の滞在が約半数を占めている。

## (6) 旅行経路パターンと訪問頻度

図 4.16 は、旅行経路パターンと訪問頻度の関係を示したものである。初めての観光客の旅行経路パターンは「広域周遊型」が多いのに対し、リピーターでは「高山往復型」がやや増加している。

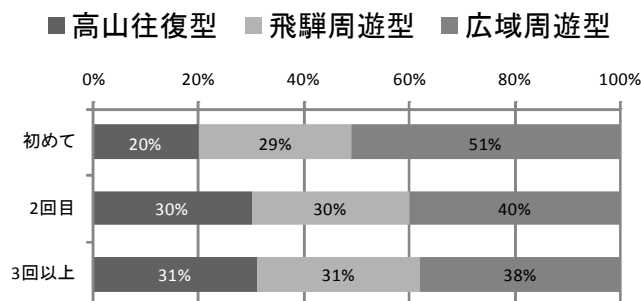


図 4.16 広域周遊型と訪問頻度

## 4) まとめ

本研究は飛騨地域への観光客を対象として、旅行経路パターンと高山での滞在時間等を分析し、観光活性化への方策の方向性を探ろうとするものである。本調査を通して、次のような知見を得ることができた<sup>9)</sup>。

### a) 飛騨地域における旅行経路パターン

- ・ 飛騨地域における観光交通は、旅行者の行動パターンから「高山往復型」、「飛騨周遊型」、「広域周遊型」に分類できる。
- ・ 飛騨地域への交通手段では、自動車と貸切バス利用が大半を占め、鉄道・路線バス利用は17%と少ない。

### b) 「高山往復型」観光交通の特性

- ・ このグループは、①東海・北陸などの高山近郊の人、②公共交通機関利用者、③高山をじっくり味わいたいリピーターに大別される。

### c) 「飛騨周遊型」及び「広域周遊型」観光交通の特性

- ・ 関東や関西、甲信越など比較的遠方からの観光客が多い。
- ・ 高山、奥飛騨温泉郷、下呂温泉を宿泊地とし、白川郷をはじめ、飛騨地域内あるいはより広域な観光地を周遊している。
- ・ 高山での滞在時間は2時間以内～半日程度と短い。
- ・ 高山往復型と比較して初めて訪れる方の割合が高い。

また、今回の調査で公共交通機関利用者の周遊行動が活発でないことや、各観光拠点への立ち寄りに偏りがあることなどが明らかになった。

## 4.2.2 観光客の交通手段転換の可能性【平成19年調査】

### 1) 平成19年調査の目的

飛地方都市における観光活性化を図るためには、観光客を増加させるだけではその目的は達成されないと考えられている。すなわち、観光客におけるリピーターの割合を高めることや、観光客と地域住民とのコミュニケーションを図る<sup>8)</sup>こと、加えて滞在時間を長くさせることがその対応策として挙げられている。

そこで、これら地方都市における観光活性化に向けての課題を探るため、数年来、岐阜県高山市を対象として調査・研究を進めてきた。

平成18年7月に行った観光客へのアンケート調査の結果、飛騨高山へのアクセス交通は自家用車利用が56%、貸切バスが27%と自動車利用が大半を占める一方、鉄道・路線バスなどの公共交通機関利用は17%と少なく、自動車交通に大きく依存していることがわかった<sup>9)</sup>。

また、同年2月に地元事業者へのアンケート調査の結果、観光客を受け入れる側の地元事業者は、「町を歩いて観光して欲しい」、「地元経済（店舗、タクシーなど）が潤う」などの理由から、観光客の公共交通機関利用を強く望んでいることがわかっている<sup>10)</sup>。

そこで、飛騨高山へ自動車で訪れた人を対象としてアンケート調査を行い、観光旅行における交通手段選択に関する意識について分析し、今後の公共交通への手段転換の可能性について考察するものである。

### 2) 調査の方法と概要

調査は平成19年9月21日（金）および22日（土）の二日間をかけて、高山市内の伝統的建造物群保存地区に指定されている三町およびその周辺の公営、私営の駐車場において、入庫・出庫時の他府県ナンバーの自動車の運転手を対象としてアンケート調査を実施した。配布票数は400票であり、回収票数は183票（回収率45.8%）であった。なお、配布方法は手渡し配布で、回収方法は郵送により行った。

### 3) 回答者の属性

回答者の性別・年齢構成は図4.17に示すとおり、男性の30歳代から60歳代の中高年がほぼ7割を占めており、とくに50歳代が全体の3割にもものぼっている<sup>11)</sup>。なお、利用自動車の93%が自家用車で、残りがレンタカーであった。

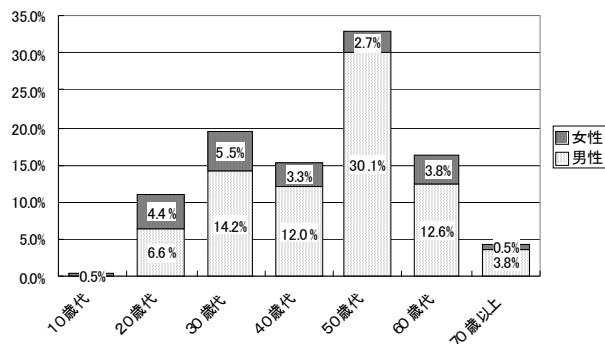


図4.17 回答者の性別・年齢構成

#### 4) 観光行動の実態

##### (1) 旅行日程

旅行日程の内訳を図4.18に示す。回答者の旅行の全体日程は、一泊二日が44%と最も多く、次いで日帰りが27%、二泊三日が19%となっている。

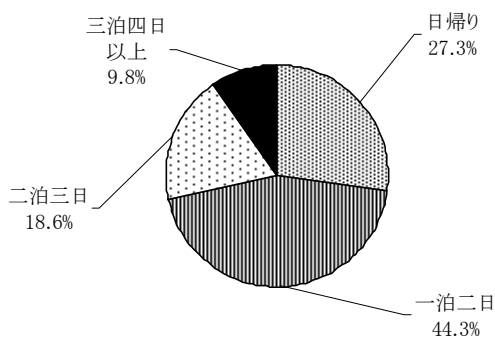


図4.18 旅行日程

##### (2) 高山への訪問回数

回答者の高山への訪問回数について、過去の調査も含め図4.19に示す。平成17・18年調査は、公共交通や団体バス利用も含まれているため、回答者の属性が若干異なるが、自動車利用者のみを対象とした今回の調査結果は、ほぼ同様の傾向を示している。

3回以上が約5割、2回目が約2割で、合わせると約7割がリピーターとなっている。

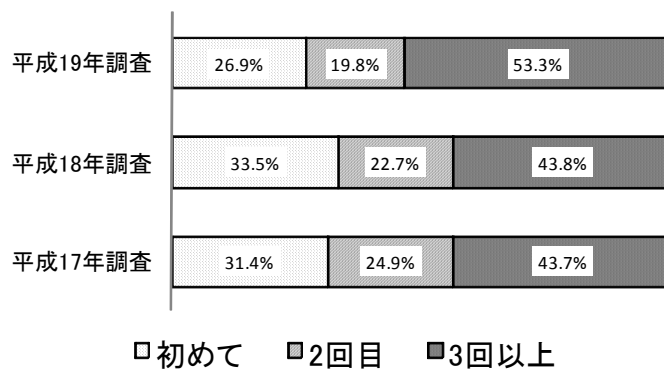


図4.19 高山への訪問回数



### (3) 高山での滞在時間

回答者の高山での滞在時間を図4.20に示す。「半日程度」が過半数を占めており、「2時間以内」を含めると7割弱が短時間の観光を行っていることがわかる。旅行の全体日程と重ね合わせると、日帰りもしくは1～2泊程度の短期間の旅行で高山周辺の観光地に宿泊し、半日程度高山に立ち寄るといった形態が多いことがうかがえる<sup>12)</sup>。

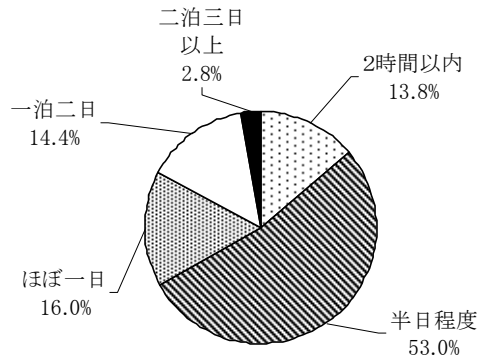


図4.20 高山での滞在時間

### (4) 旅行経路パターン

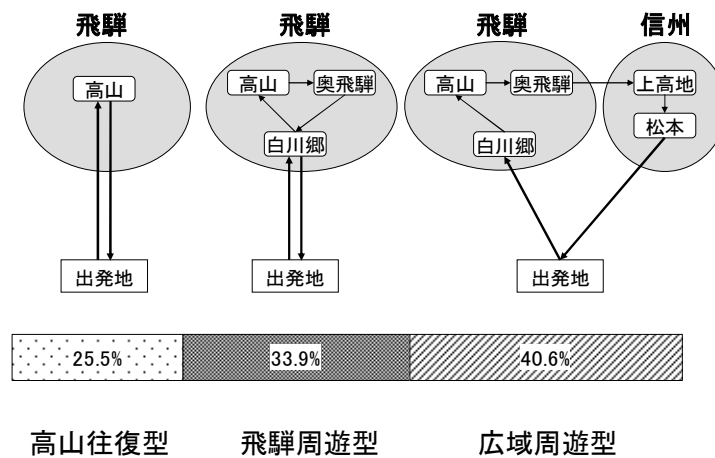
図4.21は、平成18年調査を基に、自動車利用者の旅行経路パターンを3タイプに分類したものである。

「高山往復型」は、高山観光のみを目的とする観光アクセス交通のみの経路パターンである。

「飛騨周遊型」は、観光アクセス交通に加えて飛騨地域内の観光拠点間を移動する周遊交通が発生する経路パターンである。

「広域周遊型」は、飛騨地域以外の観光地域も併せて周遊する広域な経路パターンである。

「広域周遊型」41%、「飛騨周遊型」34%と自動車で訪れる観光客の旅行経路パターンは周遊型が多い。



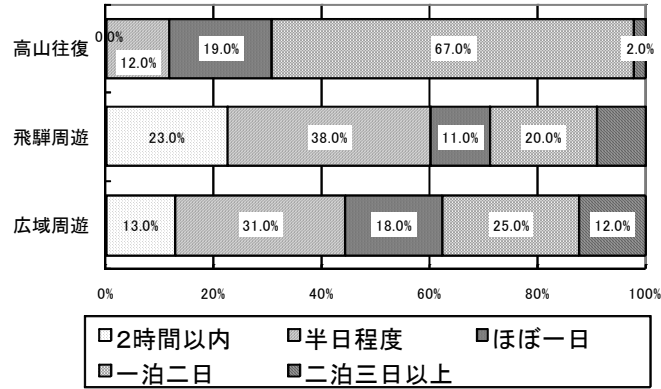
〈※自動車利用者を対象〉

図4.21 旅行経路パターン (H18調査)

(5) 旅行経路パターンと高山での滞在時間

図4.22は、自動車利用者の旅行経路パターンと高山での滞在時間について示したものである。

「広域周遊型」及び「飛騨周遊型」は半日程度までの短時間観光が主流であるのに対し、「高山往復型」は滞在型が多い。



〈※自動車利用者を対象〉

図4.22 旅行経路パターンと高山での滞在時間 (H18調査)

(6) 交通手段と高山での滞在時間

図4.23は、平成18年調査を基に、交通手段と高山での滞在時間について示したものである。

貸切バス及び自動車利用者は、「半日程度」までの短時間の滞在が半数程度占めるのに対して、公共交通機関利用者は、丸一日～一泊二日が約8割を占めている。

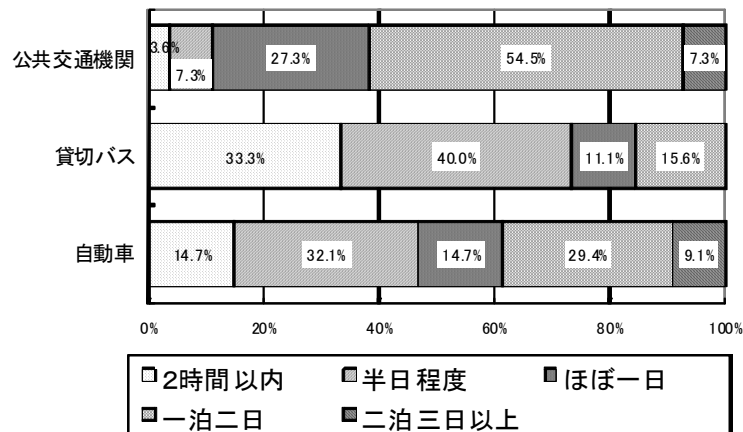


図4.23 交通手段と高山での滞在時間 (H18調査)

## 5) 交通手段転換の可能性

### (1) 自動車利用の理由と手段転換

図4.24は、交通手段に自動車を選択した理由について示したものである。「出発・到着時間が自由」と回答している回答者の割合が71%、「経路の選択が自由で、周辺の観光地を周遊できる」が57%、「目的地での観光移動が便利である」が33%と高い数値を示しており、上位3項目まで車の長所である随時性・機動性の高さが挙げられている<sup>13)</sup>。

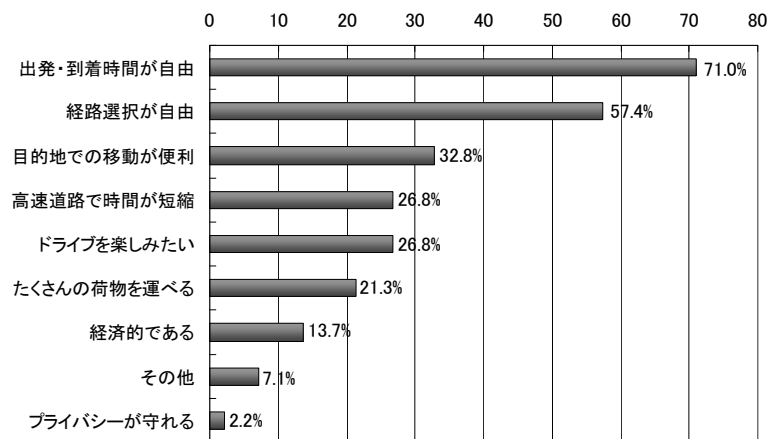


図4.24 交通手段に自動車を選択した理由（3つまで）

また、今回の旅行に際して、他の交通手段への検討の有無について尋ねたところ、大半の93%が「検討しなかった」と回答している。

しかし一方で、将来、居住地から飛騨地域への公共交通の利便性が向上した際の、自動車から公共交通機関への転換に対する検討可能性については、図4.25に示すように「検討しない」が半数を占めているものの、37%もの回答者が「検討する」と回答している。

周遊型観光を選択する自動車利用者が75%程度存在するが、これらの観光客はアクセス交通だけでなく観光拠点間の公共交通の利便性も向上しない限り、転換の可能性は低く、一方、高山への滞在型観光を選択する25%程度の観光客は転換の可能性があるとと思われる（図4.21）。

また、今後の観光旅行の交通手段のあり方について尋ねたところ、48%が「地球環境を考えて自動車利用を控えるべきである」の意見に賛同している。

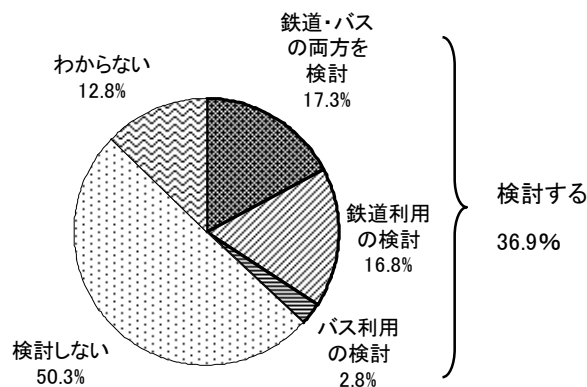


図4.25 将来の公共交通機関の利便性向上による交通手段転換の可能性

## (2) 高齢などによる今後の自動車利用

「高齢などによって自家用車の運転を控えるようになった場合、観光旅行をどのような交通手段で行うか」については、図4.26に示すように、鉄道・バスを含めた公共交通機関が約7割を占め、バスツアーを意識した団体貸切バスが約2割となっており、自家用車に同乗すると回答した回答者は4%にすぎない<sup>14)</sup>。

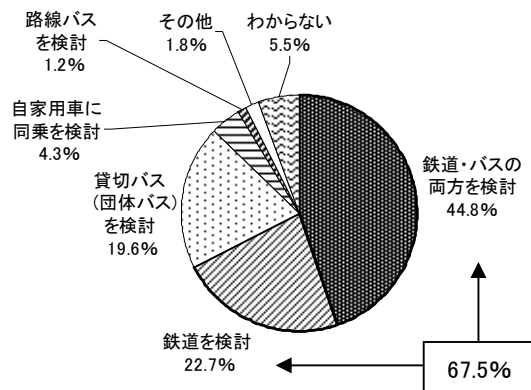


図4.26 自車運転を控えた場合の代替交通手段

図4.27は、観光旅行で自ら自動車を運転したいと思う年齢について示したものである。

「観光旅行で何歳になるまで自ら自家用車を運転して出かけたと思うか」の質問に対して、年齢層によりばらつきはあるが、全体では「70歳程度まで」が37%と最も多く、次いで「65歳程度まで」が21%、「75歳程度まで」が15%となっている。

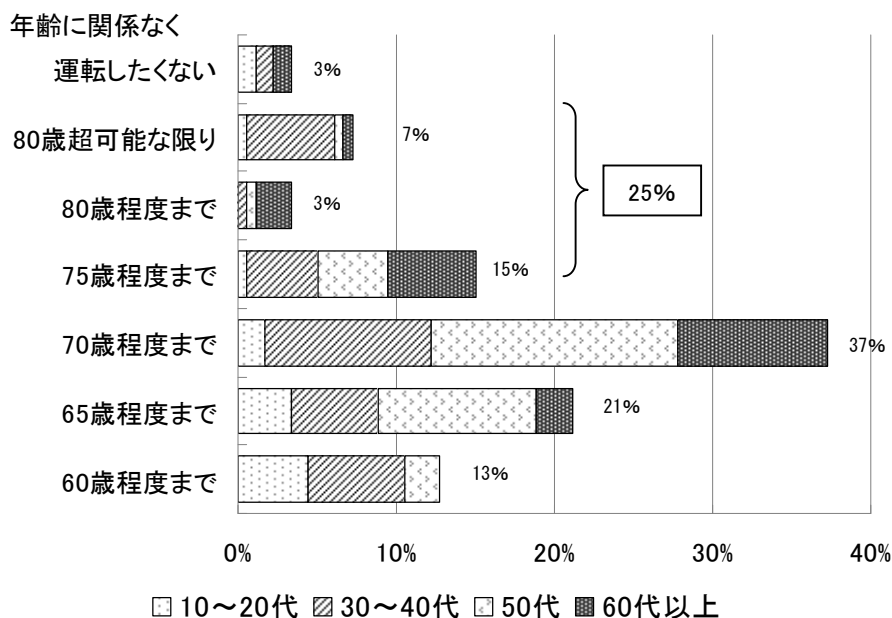


図4.27 観光旅行で自ら自動車を運転したいと思う年齢

## 6) まとめ

本研究では、高山へ訪れる観光客の交通手段選択と旅行経路パターン及び滞在時間の関係、自動車利用者の交通手段を選択する際の意識と公共交通への転換の可能性等について、次のような知見を得ることができた<sup>15)</sup>。

### (1) 交通手段と滞在時間

- ・周遊型観光の旅行者は、交通手段として随時性・機動性など公共交通機関にはない利便性を備えている自動車交通を選択する。複数の観光地を廻ることができるが、観光都市あたりの滞在時間は短い。
- ・交通手段として公共交通機関を選択する旅行者の観光都市あたりの滞在時間は自動車利用者よりも長い。
- ・自動車から公共交通機関へと交通手段の転換を進めることにより、観光都市における滞在時間の増加を図ることが可能と思われる。また、滞在時間の増加により地域住民と触れ合う機会が増えて、リピーターの育成にもつながるものと考えられる。

### (2) 公共交通への転換の可能性

- ・観光旅行における交通手段の選択にあたっては、大半の人が自動車利用を前提としており、他の交通手段の利用については考えていない。
- ・地球環境保全に対する道德意識の高い方が半数程度存在している。
- ・70歳以上になっても自らの運転で観光地に出かけたいと考えている方が3割程度存在する。
- ・「公共交通の利便性が向上すれば、自動車から公共交通への転換についても検討したい」という潜在的な転換候補層が4割弱存在している。
- ・高齢等で自動車運転をやめる際には、約7割が鉄道やバスなどの公共交通機関を利用したいとしている。

#### 4.2.3 交通手段別観光客の行動特性【平成20年調査】

##### 1) 平成20年調査の目的

過疎化・高齢化の進行とともに、世界不況の中で地域経済が低迷する地方都市においては、地域の活性化が大きな課題となっている。これらの対応策として景観、自然、歴史、文化等の地域資源を活かした魅力的な地域づくりと交流人口の増大による観光活性化が注目を浴びている。

しかしながら、観光活性化を図るためには、「単に観光客の増加だけではその目的が達成されず、観光客におけるリピーターの割合を高めることや滞在時間を長くすることがその成否に大きく寄与している<sup>2)</sup>」といわれており、観光客の交通実態やニーズを把握し、道路空間整備や交通システム、まちづくり等の計画に反映させることが重要と考える。

世界に例を見ない高齢社会を迎えるなかで、「高齢者の余暇問題は、従来あまり注目されてこなかった。(中略)長寿社会の今日、元気な高齢者の余暇も、併せて大切な課題である<sup>17)</sup>」と指摘されているように、今後、観光活性化を推進していく上で、その成否は経済力と豊富な余暇時間を有するシニア世代の余暇活動に大きく左右されると考えられる。

そこで、本研究では、飛騨高山を事例として観光レクリエーション交通の実態、とりわけ交通手段と高齢者に焦点を当て、交通課題を明らかにするものである。

##### 2) 調査の概要

2008年9月26日(金)から28日(日)の3日間、高山市内において公共交通利用者及び自動車利用者を対象としてアンケート調査を実施した。

公共交通利用者に対しては、JR高山駅及び隣接する高速バスターミナルにおいて、鉄道・高速バス利用の観光客を対象とした。調査方法はアンケート調査票の直接配布・郵送回収とした。400票配布して、有効回収数は231票(有効回収率:57.8%)であった。

一方、自動車利用者に対しては、高山市の伝建地区に指定されている三町及びその周辺の駐車場において、入庫・出庫時の他府県ナンバーの自動車が無作為に抽出して、その運転者を対象とした。調査方法は公共交通利用者と同様で、400票配布して、有効回収数は214票(有効回収率:52.8%)であった。

アンケート内容は、旅行形態、旅行日程、高山への訪問回数と滞在時間、交通手段選択理由、個人属性(性別、年齢、居住地)などである。

##### 3) 調査結果

###### (1) 回答者の属性

回答者の交通手段別年齢構成を図4.28に示す。

公共交通利用者は50代が33%と最も多く、次いで60代が21%と多い。70代以上の11%を加えると60代以上は32%となっており、比較的高齢者が多い。一方、自動車利用者では30代から50代で全体のほぼ7割を占めており、60代以上は16%と少ない。

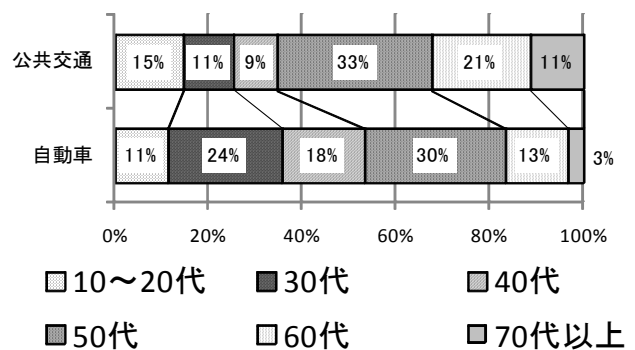


図 4.28 交通手段別年齢構成

## (2) 居住地

回答者の交通手段別居住地を図4.29に示す。自動車利用者では「岐阜県内」及び「東海・北陸」の近距離地域が67%を占めるのに対し、公共交通利用者では、「関東・甲信越」、「近畿」などの遠距離地域の割合が過半数を占めている。

公共交通利用者の居住地を年代別に整理したものを図4.30に示す。30代では「関東・甲信越」及び「近畿」など遠距離地域の割合が8割程度を占めているのに対し、高齢になるに従い、「岐阜県内」及び「東海・北陸」の割合が増加している。このことから、加齢とともに観光の行動圏が狭まっている実態がうかがえる。一方、自動車利用者では居住地の年代別特徴は認められなかった。

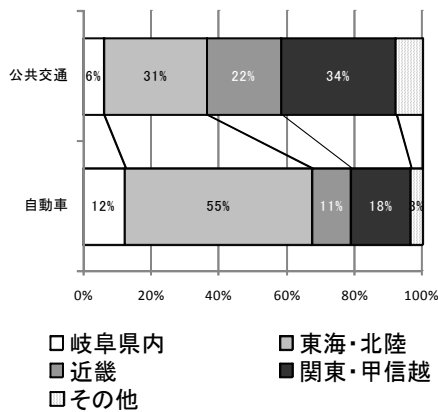


図 4.29 交通手段別居住地

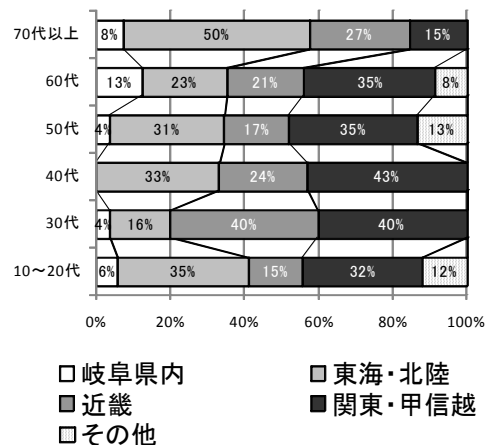


図 4.30 公共交通利用者の年齢別居住

## (3) 旅行日程と高山での滞在時間

公共交通利用者と自動車利用者の旅行日程を比較したものを図4.31に示す。自動車利用者では「日帰り」が38%を占めているのに対し、公共交通利用者では大半が「宿泊」であり、「日帰り」は少ない。

次に、公共交通利用者と自動車利用者の高山での滞在時間を比較したものを図4.32に示す。高山での滞在時間は、自動車利用者では「半日程度」以下の短時間滞在が過半数を占めるのに対し、公共交通利用者では6割強が1泊2日以上となっている。

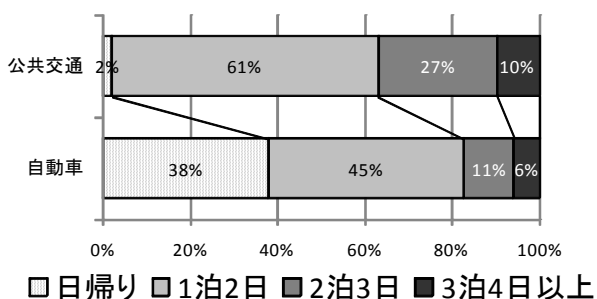


図 4.31 交通手段別全旅行日程

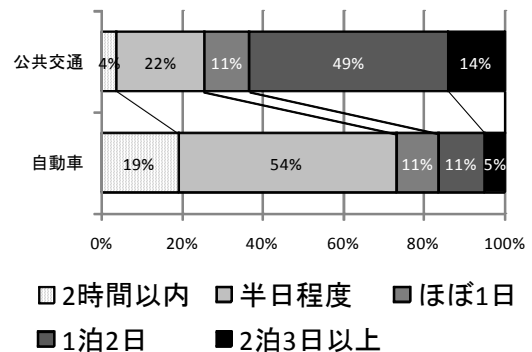


図 4.32 交通手段別高山滞在時間

(5) 立寄観光地

公共交通利用者及び自動車利用者の周遊ネットワークを図4.33及び図4.34に示す。

高山へ訪れる観光客が立寄る観光地としては、奥飛騨や下呂などの温泉郷やユネスコ世界遺産に登録された白川郷、高山同様の古い町並みが残る飛騨古川などが上位にあげられる。

高山以外の観光拠点間を結ぶ矢線は、高山を含む3箇所以上の周遊交通の回答数を示しており、公共交通利用者では、「奥飛騨温泉郷」と「上高地」、自動車利用者では、「奥飛騨温泉郷」と「白川郷」を廻る観光客が多い。なお、周遊ネットワークは主要な観光地のみを表示しており、「その他」の観光地に立寄った方も数多く存在していることから、実際にはより多様な周遊活動が行われているものと推察される。

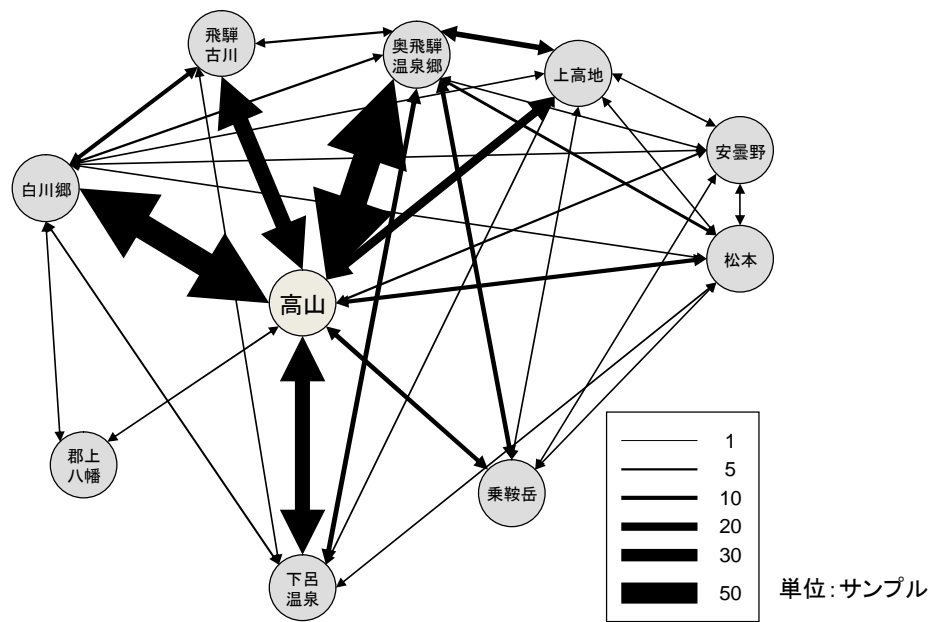


図 4.33 公共交通利用者の周遊ネットワーク

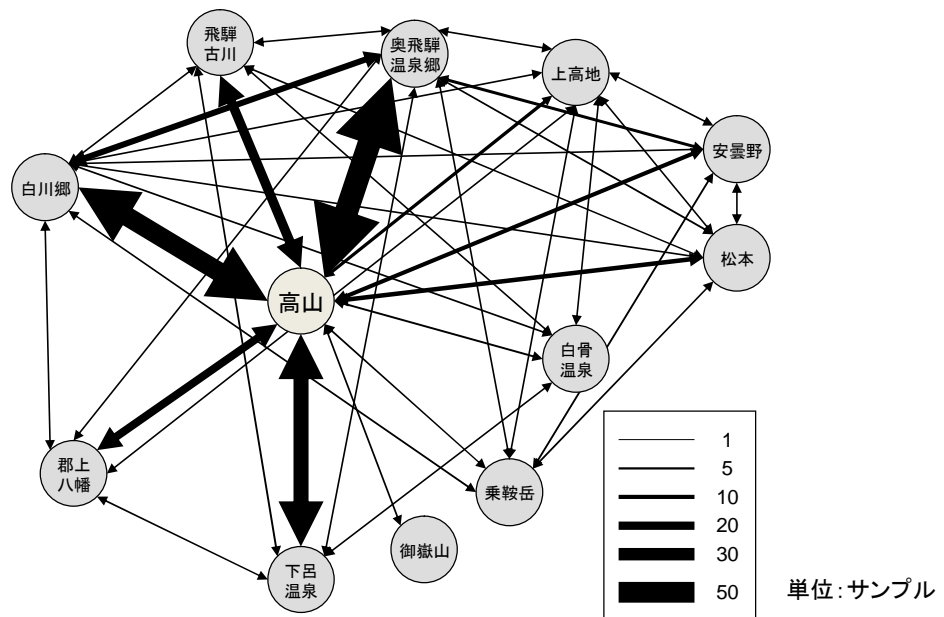


図 4.34 自動車利用者の周遊ネットワーク



公共交通利用者の周遊行動は鉄道やバスの運行経路や時刻表等に大きく制約されるが、近年の高速道路網の整備やそれに伴うバス路線の充実等が活発な周遊観光を支えているものと推察される。

公共交通利用者及び自動車利用者の「旅行日程」と「立寄箇所数」との相関を図4.35及び図4.36に示す。公共交通利用者、自動車利用者ともに、かなりの正の相関があり、公共交通利用者では、「1泊2日」で高山を含め2箇所の観光地を訪れる人が多い。また、自動車利用者では「日帰り」で2箇所、「1泊2日」で2～3箇所を周遊している人が多い。

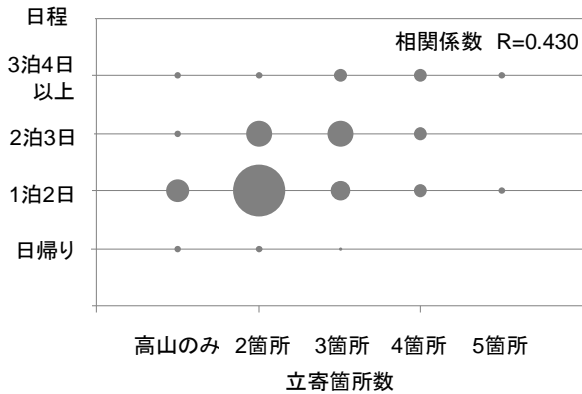


図 4.35 公共交通利用者の日程・立寄箇所

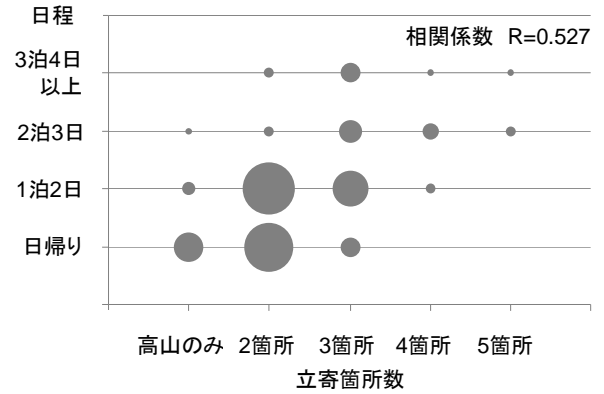


図 4.36 自動車利用者の日程・立寄箇所

### (6) 高山への訪問回数

公共交通利用者及び自動車利用者の年代別訪問回数を図4.37及び図4.38に示す。

高山への訪問回数は、公共交通利用者、自動車利用者ともに加齢とともにリピーターの割合が増加している。60代以上では、公共交通利用者の8割以上、自動車利用者の9割以上がリピーターとなっている。

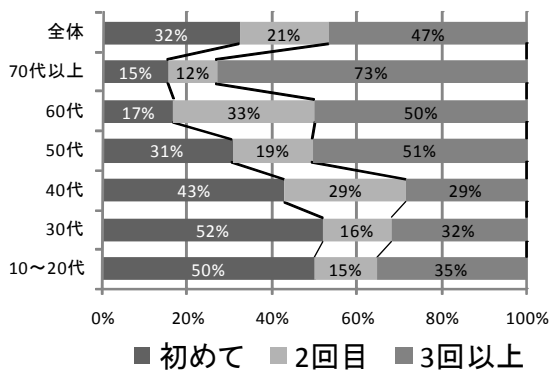


図 4.37 公共交通利用者の年代別訪問回数

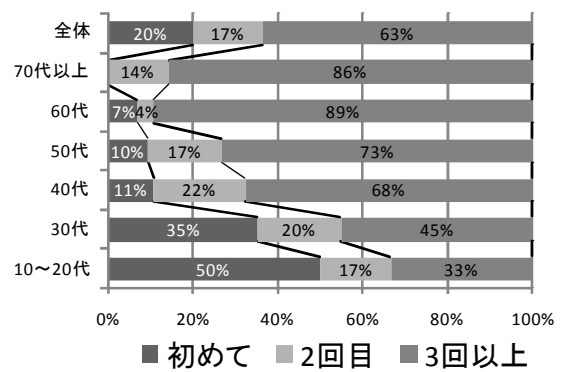


図 4.38 自動車利用者の年代別訪問回数

(7) 公共交通機関を選択した理由

交通手段に公共交通機関を選択した理由を図4.39に示す。運転免許の保有別・年代別にみると、「出発・到着時刻が正確である」がいずれの属性においても最も多い。

70代以上の特徴としては、運転免許非保有者では「公共交通で十分である」及び「公共交通自体を楽しみたい」がそれぞれ24%、15%と多く、一方、運転免許保有者では、「交通事故の心配が無く安心である」が17%と多い。

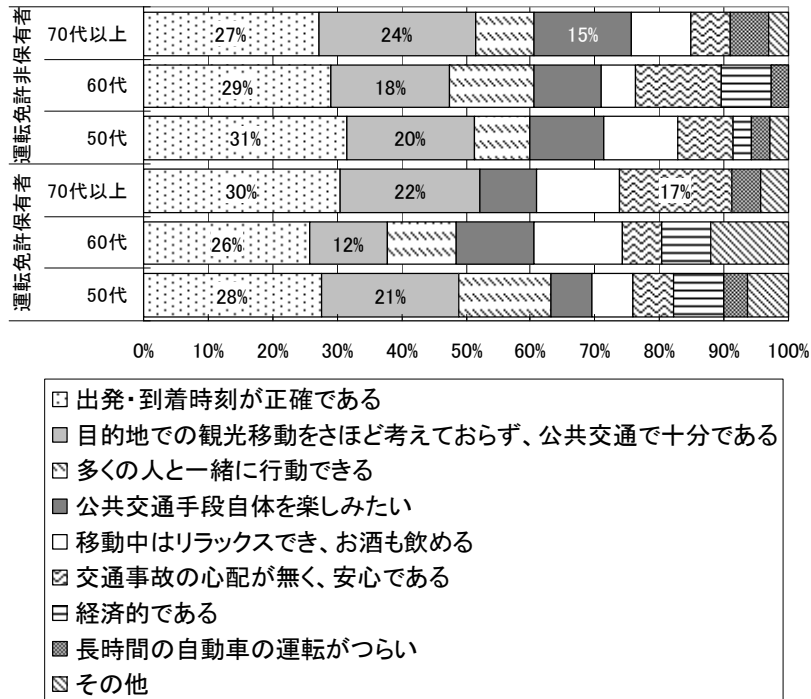


図 4.39 公共交通機関を選択した理由 (3 つまで)

#### 4) 観光レクリエーション交通の特性

今回の調査により、観光レクリエーション交通における公共交通利用者及び自動車利用者の交通特性に関して以下の知見を得ることができた<sup>19)</sup>。

- ①高山は全国的な誘致力を有しているものの、宿泊観光の主な圏域としては、「東海・北陸」を中心に東は「関東・甲信越」まで、西は「近畿」までと考えられる。
- ②自動車利用者は近場から、公共交通利用者は比較的遠距離地域からの割合が高くなっており、長距離のドライブは敬遠されている。
- ③公共交通利用者においても、70代以上では「岐阜県」を含む「東海・北陸」が過半数を超え、「関東・甲信越」及び「近畿」の割合が減少していることから、高齢者が長い移動時間を敬遠しているものと推察される。
- ④自動車利用者は「夫婦・カップル」や「家族旅行」など少人数の旅行形態が多いが、公共交通利用者では「友人達とのグループ」が最も多い。
- ⑤公共交通利用者の50代及び60代においては、「家族」や「親しい友人」との旅行が多いが、70代以上においては、旅行形態や人数が極めて多様化している。
- ⑥自動車利用者では日帰り観光が4割程度存在するが、公共交通利用者ではほとんどが宿泊観光である。
- ⑦高山での滞在時間は自動車利用者は半日程度が最も多いが、公共交通利用者は1泊2日が多い。
- ⑧公共交通利用者、自動車利用者ともに、約9割が高山以外の観光地を訪れており、高山のみの観光は少ない。この背景としては、高速道路ネットワーク整備の進展等により、高山と周辺の観光拠点間を運行するバス交通の利便性が飛躍的に向上したためと思われる。一方、70代以上では比較的近距离の観光拠点の周遊に留まっており、高齢者が長時間の周遊移動を敬遠しているものと推察される。
- ⑨公共交通利用者よりも自動車利用者の方がリピーター率が高い。高齢になるほどリピーター率は増加し、シニア世代では大半がリピーターとなっている。
- ⑩公共交通利用者は鉄道等の定時性を高く評価する一方で、周遊観光を目的としない観光客などは「公共交通で十分である」と旅行目的に応じて交通手段を選択している実態がうかがえる。

### 4.3 分析結果のまとめ・考察

本章「高山における観光交通調査実態調査の詳細」では、高山市に訪れた観光客を対象としたアンケート調査結果を基に、観光客の行動特性を、年齢別、居住地別、交通手段別、旅行日程別等の観点から明らかにしてきた。ここで、本章で得られた分析結果についてまとめる。

地方の観光都市である高山をケーススタディとした観光客アンケート調査は、平成 18 年から平成 22 年までの 5 箇年にわたり継続して実施された。この間、平成 20 年 7 月には東海北陸自動車道が全線供用し、飛騨地域までのアクセスや地域内周遊の利便性が飛躍的に向上するなど、観光交通を取り巻く外部環境も大きく変化している。本章ではそれらの外部環境の変化も踏まえた考察を行う。

本章で明らかとなった知見を項目ごとに整理する。

#### (1) 旅行経路パターン別の特性

平成 18 年調査において、高山を訪れた観光客の旅行経路パターンは、「高山往復型」、「飛騨周遊型」、「広域周遊型」の 3 タイプに分類される<sup>9)</sup>。

これらの旅行経路パターンを居住地別にみると、近距離地域からの観光客は「高山往復型」が多いのに対して、遠距離地域からの観光客はむしろ「広域周遊型」が多い。

また、旅行日程別にみると、「日帰り」観光客は「高山往復型」が多いのに対して、「宿泊」観光客は「広域周遊型」が多い。

さらに、交通手段別にみると、「公共交通利用」観光客は「高山往復型」が多いのに対して、「自動車」利用観光客は「広域周遊型」が多い。

これらのことから、旅行経路パターンと居住地、旅行日程、交通手段との間には、図 4.40 に示す相関があることがわかった。

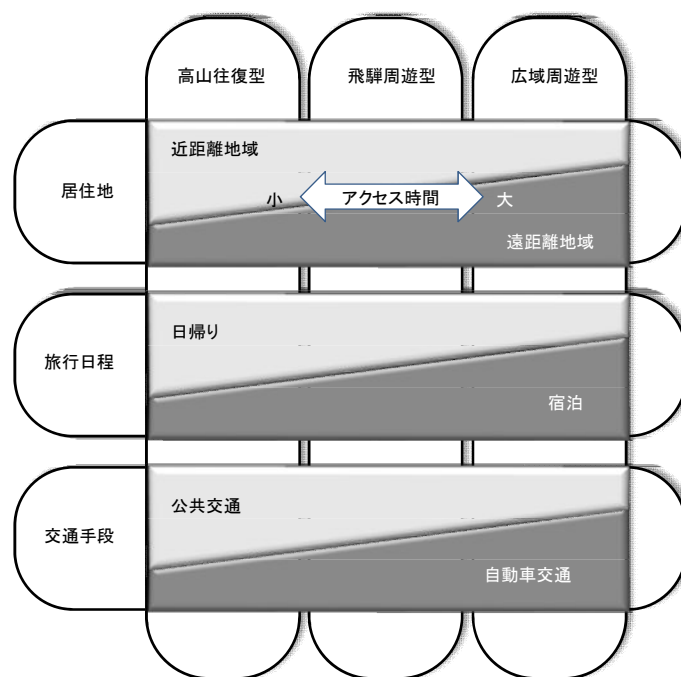


図 4.40 旅行経路パターンと居住地、旅行日程、交通手段との関係

## (2) 交通手段別特性

平成 20 年調査結果を基に、自動車利用者と公共交通利用者の立寄り地域数別割合を示したものを図 4.41 及び図 4.42 に示す。いずれも、2 地域に立寄る観光客が 50%以上と最も多く、次いで 3 地域が 20% 台、1 地域（高山のみ）が 10% 台と非常に近似した分布を示している。すなわち、立寄る地域数は、自動車利用者と公共交通利用者としてほとんど違いがないことを示している。

しかし、旅行日程別の内訳をみると、1 地域のみ立寄る自動車利用者では「日帰り」が多いのに対して、公共交通利用者では「1泊2日」の宿泊者が多い。また、2 地域に立寄る自動車利用者では「日帰り」と「1泊2日」が半々程度であるのに対して、公共交通利用者では「1泊2日」の宿泊者が多い。このように、自動車利用者よりも公共交通利用者の方が相対的に時間をかけて周遊観光を行っている実態がうかがえる。

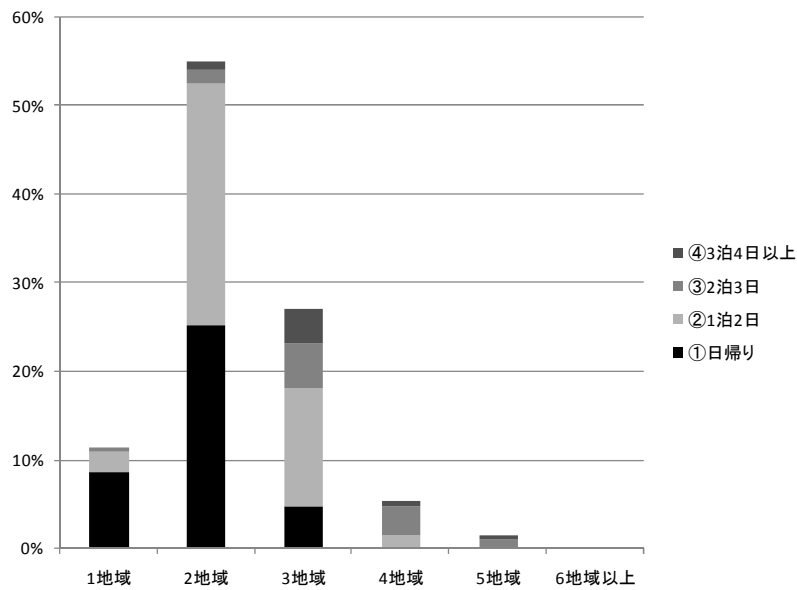


図 4.41 自動車利用者の立寄り地域数別割合 (全体を 100%とする)

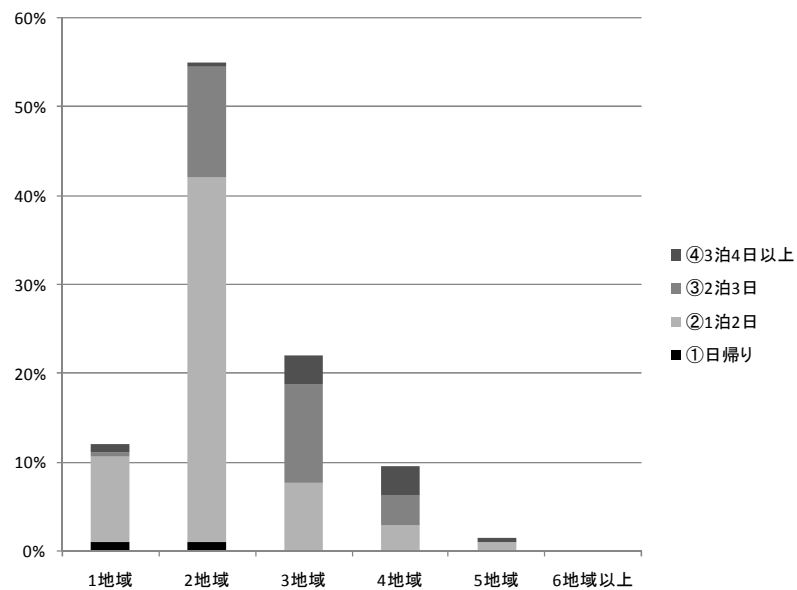


図 4.42 公共交通利用者の立寄り地域数別割合 (全体を 100%とする)

上記の特性を定量的に把握するために、グラフの縦軸を滞在時間に換算して比較する。観光客の飛騨地域における滞在時間を「日帰り：8時間」「1泊2日：21時間」「2泊3日：35時間」「3泊4日：49時間」と仮定して試算した<sup>24)</sup>。この結果を図4.43～図4.44に示す。

累積滞在時間で比較すると、自動車利用者の19.2時間に対して、公共交通利用者の方は27.0時間となり、後者の方が7.8時間長い。累積滞在時間は、一人当たりの平均滞在時間を示している。したがって、公共交通利用者は、自動車利用者よりも飛騨地域に長く滞在することから、観光消費へ及ぼす影響はより大きいと考えられる。

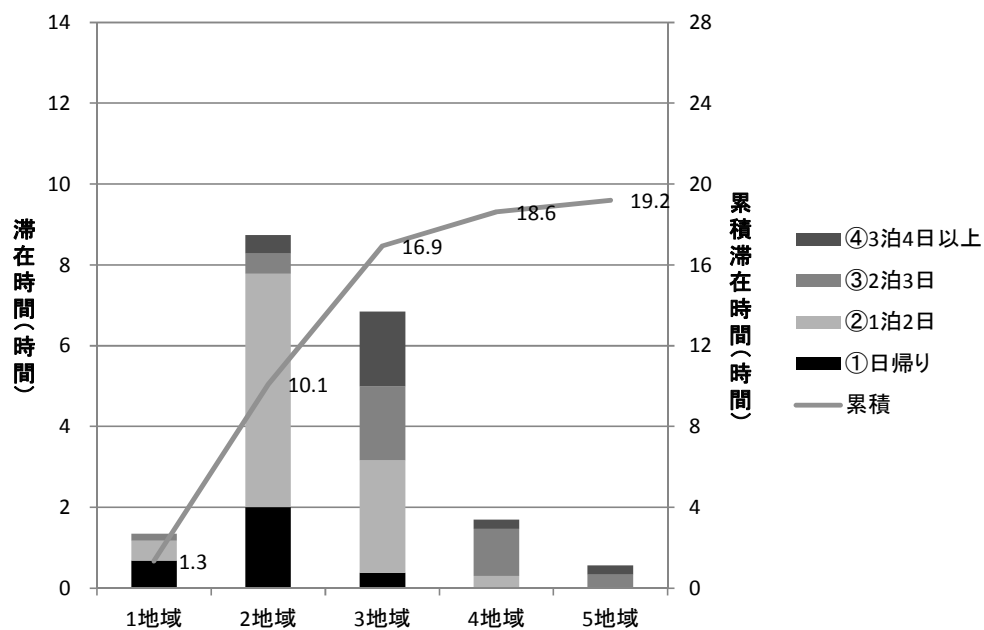


図 4.43 自動車利用者の立寄り地域数

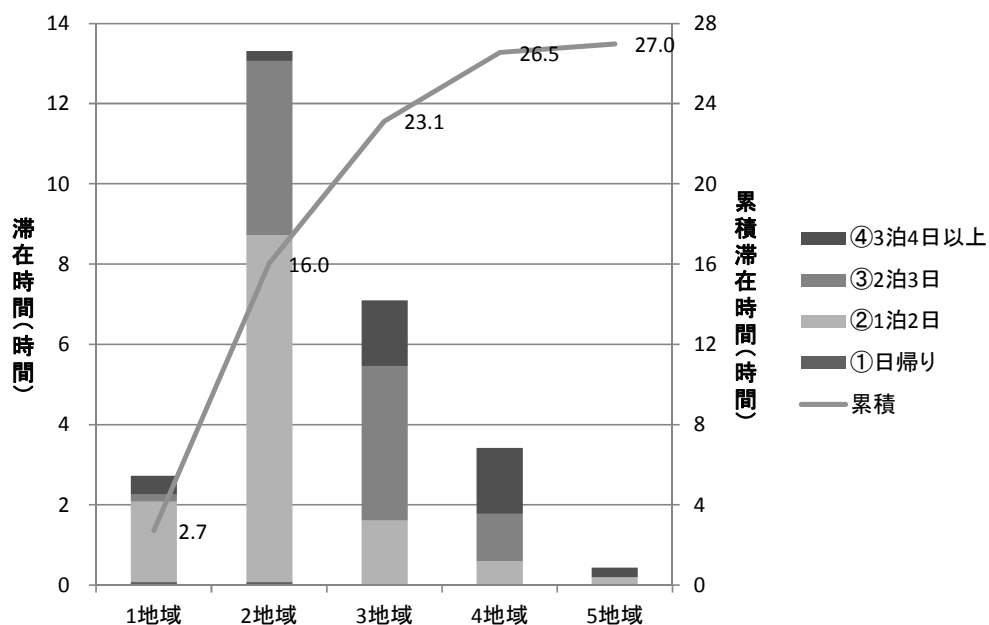


図 4.44 公共交通利用者の立寄り地域数

観光による活性化を図るためには、観光地域内における滞在時間の増大を図ることが重要であるが、これらの試算結果から、このためには「宿泊」観光客の増大を図ること及び「公共交通」利用観光客の増大を図ることが有効であることがわかった。

### (3) アクセス時間の短縮と観光活性化

東海北陸自動車道及び中部縦貫自動車道等の整備により、中京都市圏及び京阪神都市圏等からのアクセス時間が大幅に短縮した。また、平成 20 年 7 月の東海北陸自動車道全線供用により、高山及び白河郷といった主要観光拠点間の移動に高速道路を利用できるようになった。

これらの高速道路網の整備は、飛騨地域の観光活性化を図るうえで以下の効果があると考えられる。

- ① 中京都市圏、京阪神都市圏及び金沢・富山市等の大都市からのアクセス時間が短縮した。アクセス時間の短縮の間接効果として、誘客圏域の拡大が期待できる。
- ② 飛騨地域内の観光拠点間の移動時間が短縮した。特に、世界遺産である白河郷～高山間の移動時間が従来の約 1 時間 35 分から約 1 時間に短縮し、飛騨地域内における周遊観光を支えるメインルートが形成された。二つの魅力度の高い観光地が連携することで、しいては飛騨地域全体の魅力度向上につながっているものと考えられる。
- ③ 高速道路網の整備により、自動車利用者だけではなく、高速バスネットワークの充実を通じて公共交通利用者の利便性が向上した。高山を訪れた観光客のうち、白川郷に立寄った観光客の割合は、平成 18 年では 23%（高速バス+自動車）であったが、平成 20 年には 26%（高速バス）<sup>19)</sup>、平成 21 年には 28%（高速バス）<sup>20)</sup>と増大している。

### (4) 居住地の分布からみた誘客圏域

図 4.45 は、平成 20 年調査<sup>19)</sup>における鉄道利用観光客を対象として、横軸にアクセス時間、縦軸に居住地別割合を示したものである。

図 4.46 は、平成 19 年調査<sup>15)</sup>及び同 20 年調査<sup>19)</sup>における自動車利用観光客を対象として、同様の分布を示したものである。

これらの分布は、アクセス時間が短い地域から多くの誘客があり、アクセス時間が長くなる地域ほど限りなく 0 に近づくことから、指数関数の近似式で表すことができる。

図 4.46 をみると、平成 19 年調査<sup>15)</sup>及び翌 20 年調査<sup>19)</sup>におけるそれぞれの近似式は極めて類似していることから、観光都市のアクセス時間と誘客圏域との関係を適切に表現しているものと判断される。これらの近似式を継続的に調査・分析することで、観光都市における誘客圏域の変化を把握し、観光需要を創出するための対応策の立案等に活用することができると考える。

これらの近似式において、「関東・甲信越」など、近似式よりも上方にある地域は、東京などの大都市が含まれていること、アクセス交通の利便性が相対的に高いことなどの原因が想定される。一方、近似式よりも下方にある地域は、アクセス交通に課題がある地域、あるいは潜在的な需要が期待できる地域であると考えられ、前者の場合、アクセス交通の改善、後者の場合、観光キャンペーン等により需要を誘発する戦略等が有効と考えられる。

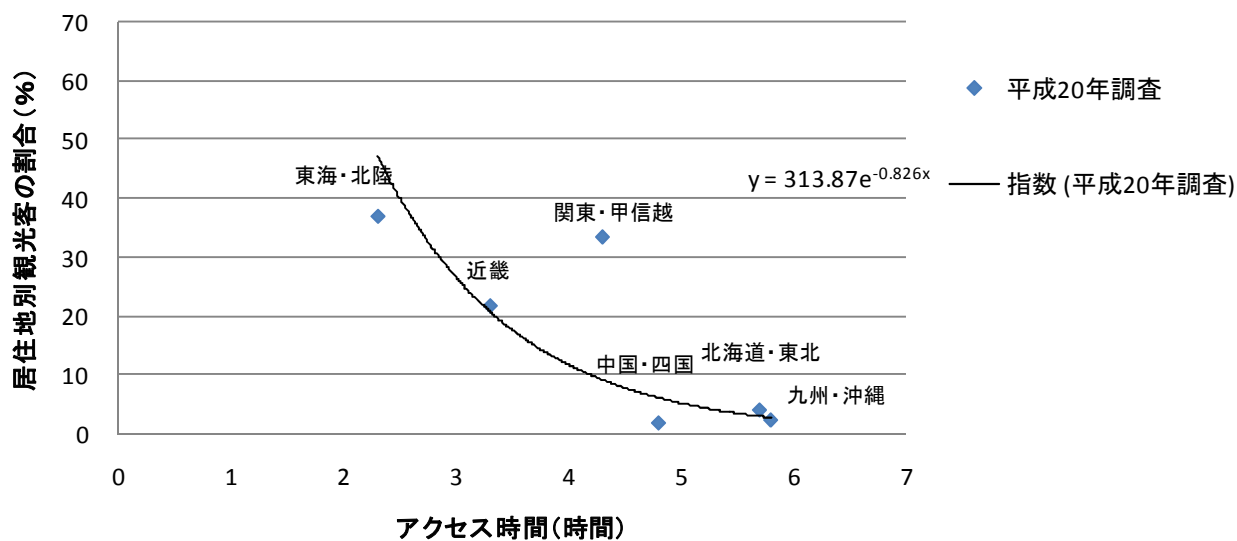


図 4.45 【高山 公共交通利用者】アクセス距離・居住地別観光客の割合

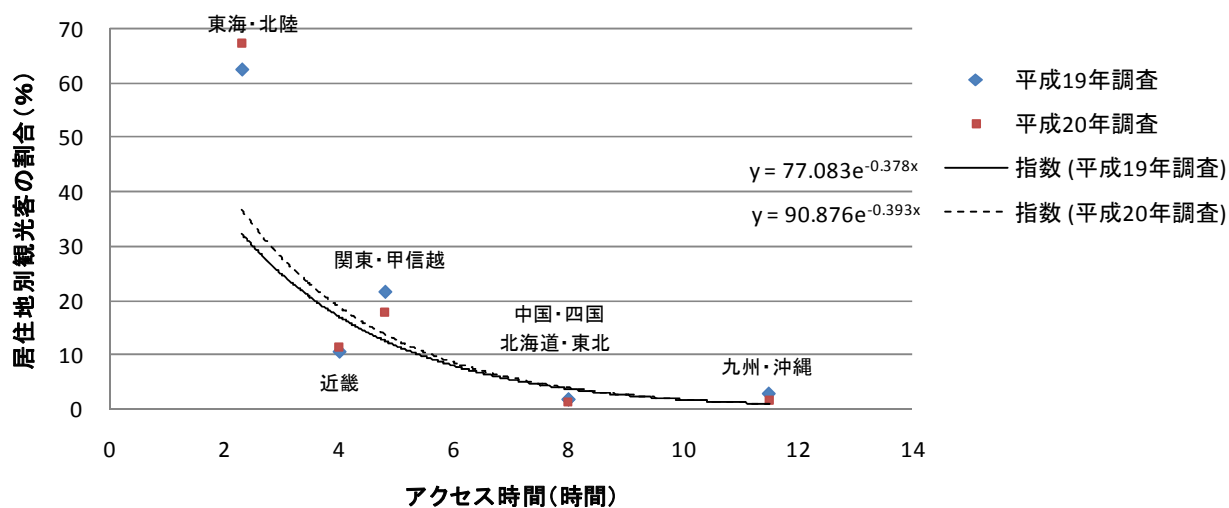


図 4.46 【高山 自動車利用者】アクセス距離・居住地別観光客の割合



図 4.47 は、図 4.45 及び図 4.46 を重ねあわせたものである。鉄道利用の特徴としては、新幹線等を利用することで遠方からも比較的短時間でアクセスできる。一方、自動車利用の場合は、高速道路を利用しても鉄道よりもアクセス時間は長くなり、遠方になるほど鉄道との差は大きくなっている。

このような交通特性から、アクセス時間からみた場合、「東海・北陸」などの近距離地域では、自動車利用が優れており、遠距離地域では鉄道利用が優れていると判断される。

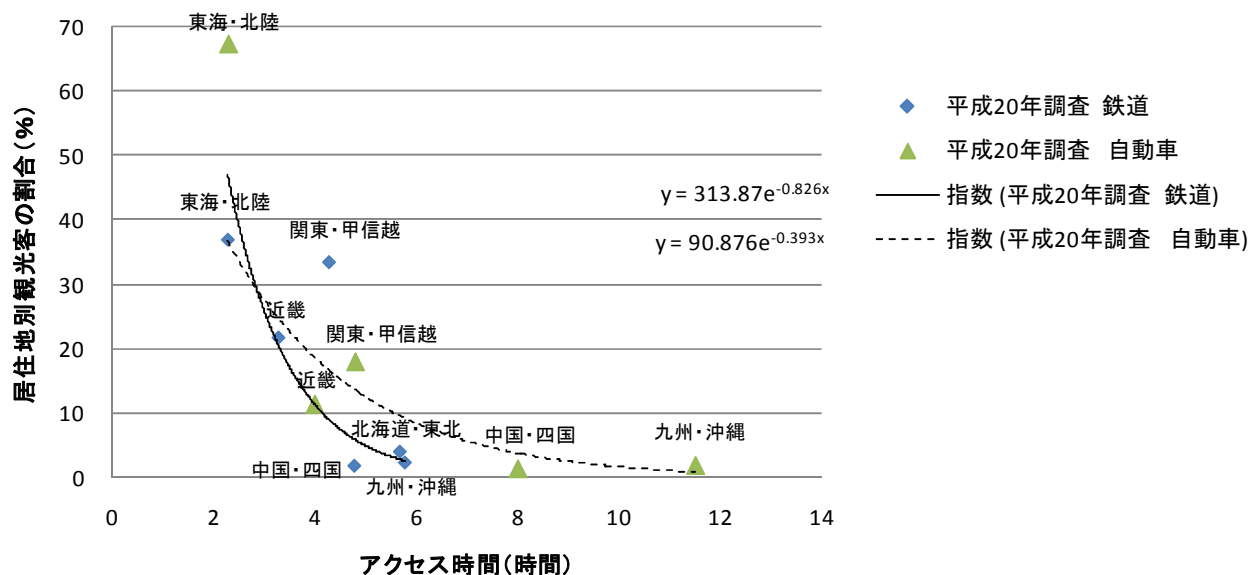


図 4.47 【高山 鉄道・自動車利用者】アクセス距離・居住地別観光客の割合

## 4.4 観光活性化に向けての課題

### (1) 交通手段に関する課題

#### (a) 自動車交通の課題

##### ①魅力的な観光ルートの形成

マイカーで高山へ訪れる観光客の大半は、周遊型観光を行っており、奥飛騨温泉郷や白川郷、上高地など周辺の観光拠点にも立ち寄っていることが明らかとなった。

それぞれの観光拠点に強い個性があり、これら趣の異なる複数の観光資源を周遊できることが、高山観光の大きな魅力となっている。また、周遊パターンを選択肢の多さは、リピーターを飽きさせない要因の一つとなっているものと推察される。

東海北陸自動車道や中部縦貫自動車道等の交通基盤整備の進展により、飛騨地域の自動車交通環境は比較的恵まれた環境にあるが、「日帰り観光客が多い」ことや、これに起因して「各観光拠点における滞在時間が極めて短い」、「飛騨地域内のミニ周遊が多い」ことなどが課題としてあげられる。

自動車利用者の滞在時間を増やす方策として、より魅力的な観光ルートづくりが考えられる。高山周辺には、都から飛騨国府へ至る古代官道をはじめとして、近世においては野麦峠越えの江戸街道や北陸へ通じる越中東街道などの交通路が放射状に存在していた。

長い時の流れの中で人々に利用されてきた街道周辺には隠れた歴史資源が豊富に点在していると考えられる。これらの資源を発掘し観光資源として磨き上げることで、個性のある魅力を引き出し、観光客の立ち寄り・滞在を促すことができるであろう。こうした観光スポットを連続的に配置することで、ゆったりとした周遊が可能となり、地域の人々との触れ合う機会も増大するものと考えられる。

高速道路網の整備は、観光客の誘致力増大及び公共交通利用者の周遊利便性向上に大きく寄与しているが、今後はこれらのメリットを活かし、より広域的な視点から観光地間の交流連携を推進する必要がある。飛騨地域においては越前や加賀、越中、信濃などの周辺地域と連携することで、新たな観光需要の誘発や滞在時間の増大が期待できると考えられる。

##### ②高齢者に配慮した道づくり

高齢になっても自らの運転で観光したいという方が少なからず存在することから、高齢ドライバーの安全対策、快適性向上が重要な課題である。地理に詳しくない来訪者を想定して案内板を設置したり、景色を眺めながらゆっくりと周遊したい高齢ドライバーなどを想定し、ポケットパークやトイレの整備を行うなど高齢者に配慮した道づくりが必要であろう。

##### ③周遊型観光におけるホスピタリティの向上

周遊ルートとして動線が大きい高山～白川郷・奥飛騨温泉郷などについては、「予測される移動時間」、「車窓のビューポイント」、「食事・休憩のポイント」等を明示した地図・パンフレット、案内図などの整備が望まれる。

#### (b) 公共交通の課題

今回の調査で、来訪者の居住地や旅行日程等に差異はあるものの、公共交通利用者が自動車利用者と比べてほとんど遜色のない周遊観光を行っている実態が明らかになった。

高山を中心とする飛騨地域の公共交通ネットワークはJR高山本線ならびに高山をハブとする高速バ

ス・一般バス路線等で構成されている。高速バス路線は、東京、名古屋、大阪、金沢等の大都市から高山へのアクセス交通を担うとともに、一般バス路線と連携して白川郷や奥飛騨温泉郷などの飛騨地域内観光拠点を結び、観光客の地域内周遊を支えている。

今後、高齢でマイカー運転を控えたい方や自動車を利用できない方の受け皿として、観光交通における公共交通機関の役割は一層重要となるものと思われる。

高齢者が安全に安心して観光地を訪れ、廻りたい観光拠点を自由に周遊できるモビリティの確保は、観光地に具備すべき最も基本的なホスピタリティであると考えられる。

## (2) シニア世代の観光活動に関する課題

わが国の総人口が2005年をピークに減少するなかで高齢者人口は増加を続け、2050年には高齢化率が40%に達して、国民の2.5人に1人が65歳以上の高齢者となる社会が到来すると推計されている<sup>16)</sup>。

木戸(2009)<sup>17)</sup>は、「世界に例を見ない高齢社会を迎えるなかで、高齢者に関する主な課題は長らく福祉であり、高齢者の余暇問題は、従来あまり注目されてこなかった。しかし、長寿社会の今日、元気な高齢者の余暇も併せて大切な課題である」と指摘している。

高齢者が健康でいきいきと余暇を過ごせる社会の構築が望まれる。余暇の過ごし方は様々であるが、“観光”は他地域の自然・歴史・文化などに触れあうことで知的探究心を満たす質の高い余暇活動といえる。また、同行する仲間や旅先で出会った“ひと”との交流は、充足感をもたらす日常生活においても好影響を及ぼすものと考えられる。

余暇時間の多い高齢者は滞在型観光を行いやすい環境にあると思われるが、今回の調査では日帰り・宿泊などの旅行日程については年代別の顕著な差異は認められなかった<sup>20)</sup>。

今後、高齢者の滞在型観光を促進するためには、観光客を迎える側としては以下の視点で検討を行う必要がある。

### ①地域の人々とのふれあいの場の創出

観光交通に関するニーズとして、「地域の人々とのふれあいの場」を選んだ方は少人数ではあるが、シニア世代のリピーターに特化した意見であった。観光地の自然や歴史文化に触れるだけではなく、これらを培ってきた地域の人々とコミュニケーションを図ることでより深く地域や歴史等を知りたいというニーズの現れと読み取れる。これらのニーズに応えるためには、ふれあいの場の創出を図るとともに、迎える側一人ひとりのホスピタリティが重要といえる。

### ②旅行タイプの多様性の確保

高山を訪れる観光客は周遊型観光が多く、観光拠点あたりの滞在時間が短いことがわかった。今後、滞在時間の増大、リピーターの増加を促進する方策として体験型観光など新しいタイプの受け入れ態勢の充実を図る必要がある。農村生活体験やガイドツアーによる歴史文化体験等が考えられる。

### ③高齢者の料金割引制度の導入

一部の交通機関や宿泊施設等で既に導入されているが、料金割引等により高齢者の費用負担を軽減することは観光行動を誘発する大きなインセンティブになると考えられる。時間に余裕のある高齢者が、集中する特定の“時期”や“地域”を避けたり、“交通手段”を変えたりすることで観光需要の平準化が図られ、迎える側のコスト削減も可能となるものと思われる。

一口に高齢者といってもライフスタイルは千差万別であり、特に就労の有無や家族・仲間の存在など

は高齢者の観光行動に大きな影響を及ぼしているものと考えられる。これら的高齢者の余暇活動を左右する影響要因に関して、「高齢者の余暇活動の実態は、基本的には高齢者の個人属性と、その行動に影響を与える外界条件との違いからみることが必要<sup>21)</sup>」との指摘がある。

高齢者の来訪を促進するためのホスピタリティの高い交通サービスを実現するためには、上記の指摘を踏まえ、個人属性と外界条件を収集するとともに、シニア世代の観光行動の実態やニーズをさらに調査する必要がある。

## 4.5 まとめ

### (1) 交通手段選択

高山への自動車利用の観光客に対して、今回の旅行に際して、他の交通手段への検討の有無について尋ねたところ、大半の93%が「検討しなかった」と回答している（平成19年調査）。このことから、旅行を企画するにあたり、“自動車利用”を大前提としている方が多いことがうかがえる。

自動車を選択した理由としては、「出発、到着時間が自由」、「経路選択が自由で、周辺の観光地を周遊できる」、「目的地での観光移動が便利である」が上位を占めている。

### (2) 旅行経路パターン別の特性と観光活性化


旅行経路パターンと居住地、旅行日程、交通手段との間には相関があることが明らかとなった。観光振興による地域活性化を図るためには、遠距離地域から広域周遊型を選択する宿泊観光客の誘客を図ることが有効である。

### (3) 交通手段別特性と観光活性化

公共交通利用者と自動車利用者の観光行動を比較すると、立寄る地域数については両者にほとんど違いがないが、公共交通利用者の方が自動車利用者よりも相対的に時間をかけて周遊観光を行っている実態が浮き彫りとなった。

観光振興による地域活性化を図るためには、観光地域内における滞在時間の増大を図ることが重要であるが、このためには「宿泊」観光客の増大を図ること及び「公共交通」利用観光客の増大を図ることが有効である。

## 第5章 京都における観光交通実態調査の詳細



## 5.1 概説

第4章では、地方の観光都市における観光交通の実態を把握するため、高山へ訪れた観光客を対象としたアンケート調査を実施し、観光客の観光行動を把握するとともに、交通手段転換の可能性等について考察した。

第5章では、歴史都市という点では共通するが都市規模や都市構造の異なる京都市をケーススタディとして高山と同様のアンケート調査を実施し、観光客の観光行動について分析・考察した結果について述べる。

平成23年9月には、自動車利用者の交通特性を把握するため、京都清水坂観光駐車場及び京都二条城駐車場において、自動車利用の観光客を対象としてアンケート調査を実施した。

翌平成24年9月には、主として公共交通利用者の交通特性を把握するため、京都二条城内において観光客を対象としてアンケート調査を実施した。

調査内容を表5.1に示す。

表 5.1 調査内容

属性	旅行行動実態	その他
居住地	旅行形態（グループ構成）	交通手段転換に関する意向
年齢	旅行日程（日帰り・宿泊）	観光旅行の優先度
性別	京都への滞在時間	今後の観光旅行の交通手段
京都への訪問回数	立寄観光地	
	交通手段／選択理由	

アンケート調査の方法は、いずれも直接配布・郵送回収とした。

各調査における配布数、有効回収票数、有効回収率を表5.2に示す。

表 5.2 アンケート調査概要

調査日	調査場所	配布数	有効回収票数			備考	
			有効回収票数	観光客			
				観光客	公共交通		自動車
平成23年 9月23日(金) ～24日(土)	京都 清水坂観光駐車場 二条城駐車場	配布数			400		
		有効回収票数			174		
		有効回収率			43.5		
平成24年 9月21日(金) ～22日(土)	京都 京都二上城内	配布数		500			
		有効回収票数		205	39		
		有効回収率		48.8			

## 5.2 京都における観光交通実態調査

### 5.2.1 京都における自動車利用観光客の行動特性【平成23年調査】

#### 1) 平成23年調査の目的

日本の伝統的な町並みを有している歴史都市には、多くの観光客が国内外から訪れる。近年、高速道路の整備、エコカーの導入など自動車交通に関する事情が改善されている。そこで、京都を対象として、自動車で来訪している観光客に着目し、自動車利用観光客の行動特性を把握するとともに公共交通機関への転換の可能性を探ることとした。

本研究では、京都市内に自動車で来訪する観光客を対象にアンケート調査を実施し、観光客の行動特性と公共交通機関への転換の可能性について明らかにするものである。

#### 2) 調査の概要

調査は、京都市営清水坂観光駐車場及び二条城駐車場において、平成23年9月23日（金）、24日（土）の2日間行った。調査方法としては、市営駐車場に京都ナンバー以外の自動車で来訪している観光客を対象にアンケート調査票を手渡しで配布し、回収は郵送とした。各駐車場で200票配布、合計400票配布した。回収数は175票であり、有効回収数は174票（有効回収率:43.5%）であった。アンケート内容は、個人属性、訪問回数、滞在時間、全旅行日程及び他の交通手段への転換の可能性である。

#### 3) 調査結果

##### (1) 回答者の属性

回答者の総数は173人でこれらの年齢構成を図5.1に示す。

30代～50代が多く、これらの年代で76%を占めている。10代及び70代の回答者はゼロであった。

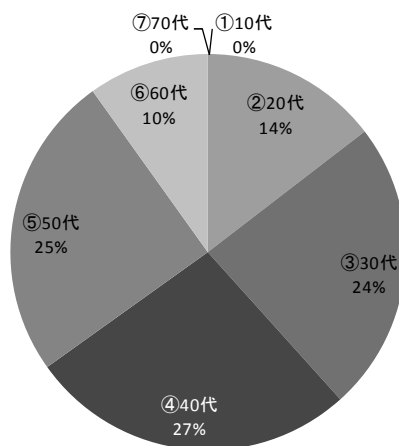


図 5.1 回答者の年齢構成 (n=173)

### (2) 居住地

回答者の居住地を図5.2に示す。「近畿」が36%と最も多く、次いで「東海・北陸（30%）」、「中国・四国（17%）」、「関東・甲信越（12%）」と続いている。

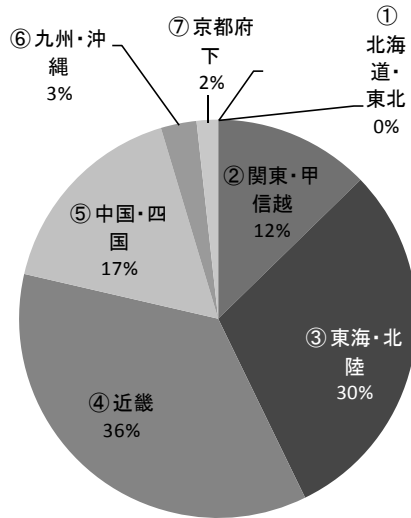


図 5.2 回答者の居住地 (n=173)

### (3) 旅行日程

旅行日程と京都での滞在時間を図5.3に示す。

旅行日程は、「日帰り」が55%と過半数を占めている。次いで、「1泊2日」が27%、「2泊3日」が15%と急激に減少し、「3泊4日」に至ってはわずか2%に過ぎない。

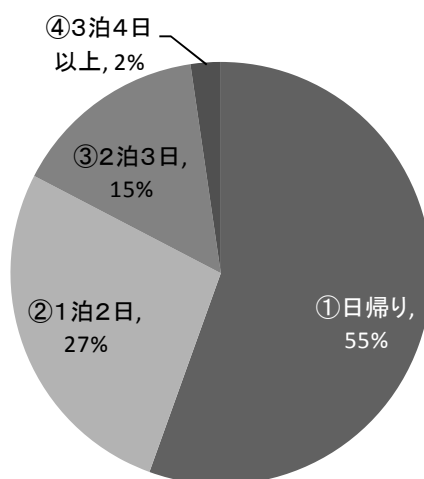


図 5.3 交通手段別日程 (n=173)



居住地別の旅行日程を図5.4に示す。「京都府下」では100%、「近畿」では87%が「日帰り」観光を行っている。「東海・北陸」も「日帰り」が58%と過半数を占めている。

一方、京都から比較的遠い「関東・甲信越」では「日帰り」は9%と少なく、「九州・沖縄」に至ってはゼロであった。

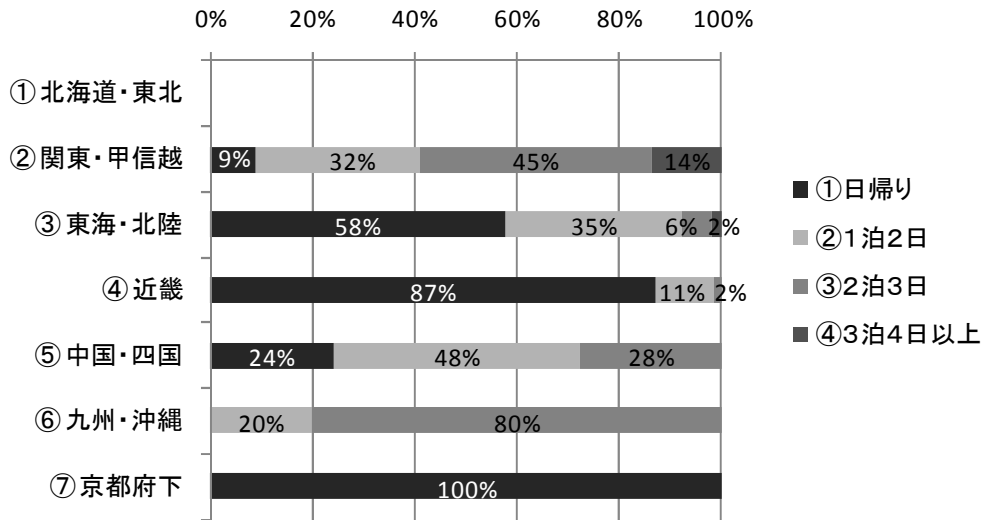


図 5.4 居住地別日程 (n=173)

(5) 立寄観光地

観光客の周遊行動を把握するため、立寄った観光地について質問した。

立寄観光地区分図を図5.5に示す。京都市内を5地区に分割し、それ以外の地域は府県単位とした。

図5.6は京都市内を拡大したものである。

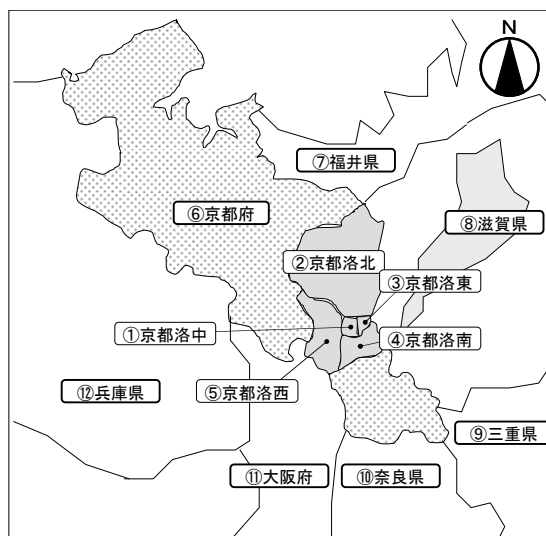


図 5.5 立寄観光地区分図

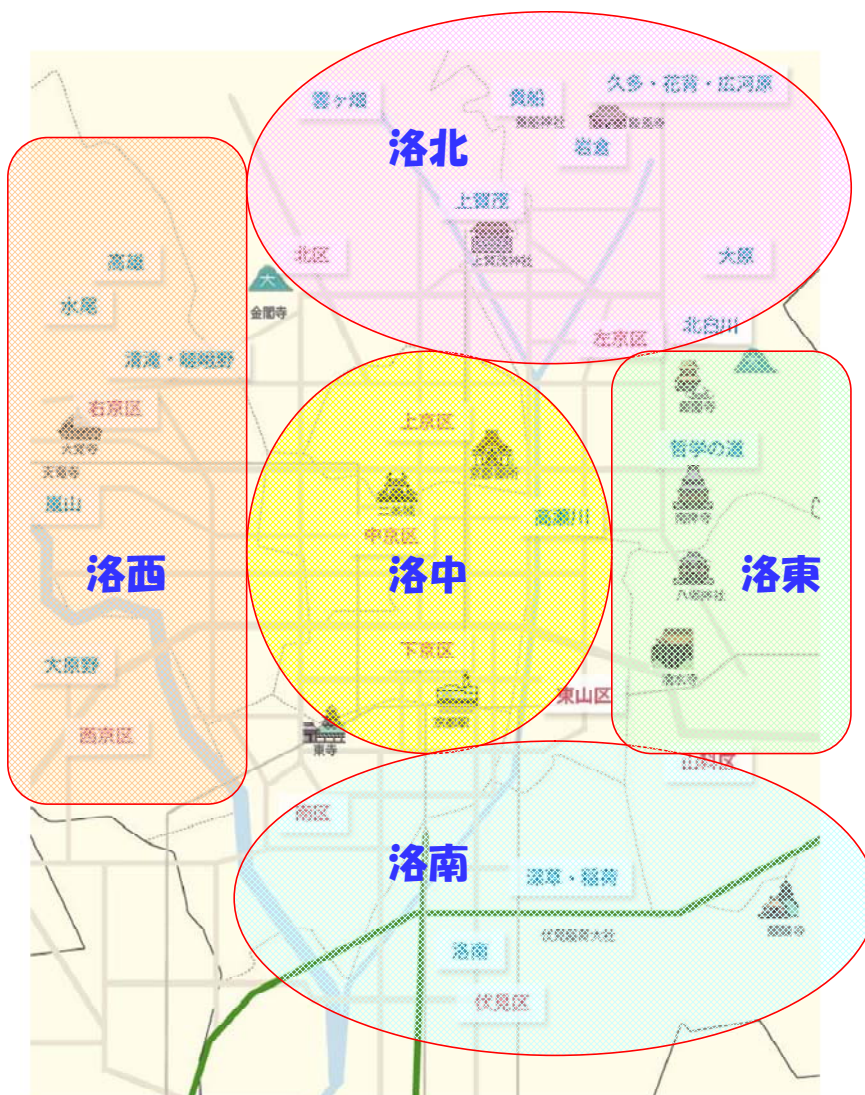


図 5.6 立寄観光地区分図（市内拡大）

旅行日程別立寄地域数の分布を図 5.7 に示す。それぞれの日程における最頻値をみると、「日帰り」1地域 (50.0%)、「1泊2日」3地域 (38.3%)、「2泊3日以上」4地域 (26.7%) となっている。

旅行日程別平均立寄地域数は、「日帰り」2.5 地域、「1泊2日」3.0 地域、「2泊3日」3.9 地域、「3泊4日以上」4.7 地域となっており、旅行日程が長くなるほど、立寄地域数は増加している。

旅行日程が長くなるに従い、立寄り地域数の最頻値は増大するが、その割合は減少する傾向が認められる。すなわち、旅行日程の増大に伴い、立寄り地域数は増大する傾向にあるが、そうでない方もいるため、全体的にはばらつきが大きくなっているものと推察される。

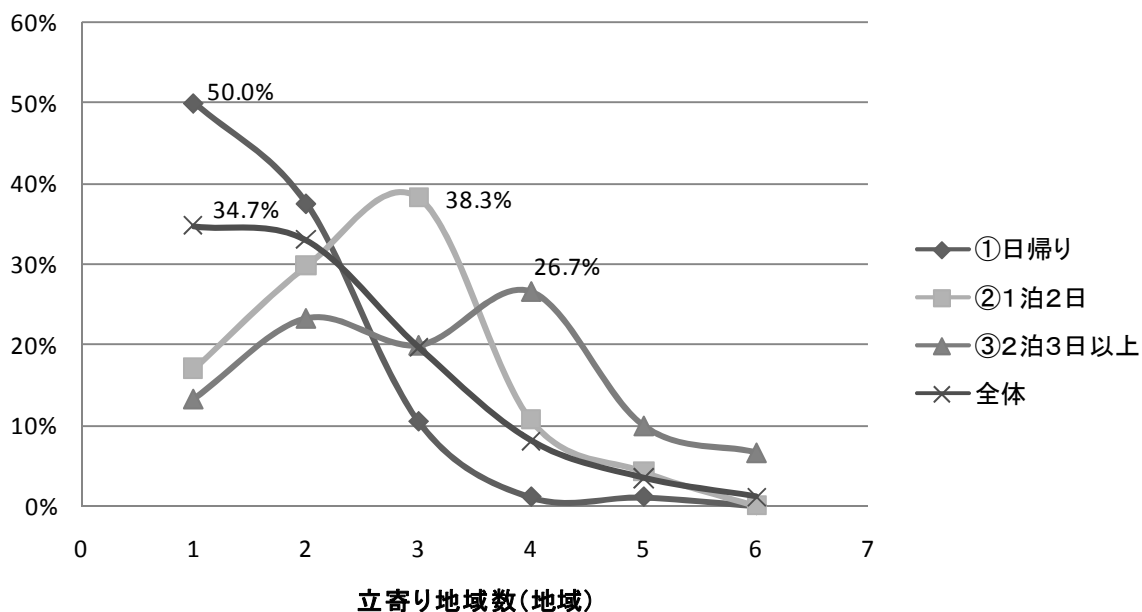


図 5.7 旅行日程別立寄り地域数 (n=173)

※ 「3泊4日以上」はサンプル数が少ないため、「2泊3日以上」に含めている

立寄率を図 5.8 に示す。

立寄率は、次の式で表すことができる。

$$\text{立寄率 (\%)} = \frac{\text{当該観光地へ立寄った人数 (サンプル)}}{\text{観光客数 (サンプル)}}$$

ここで、アンケート調査票を配布したのは、京都市営清水坂観光駐車場及び二条城駐車場であることから、「京都洛東」及び「京都洛中」へ訪れた観光客の影響を強く反映していると考えられる。

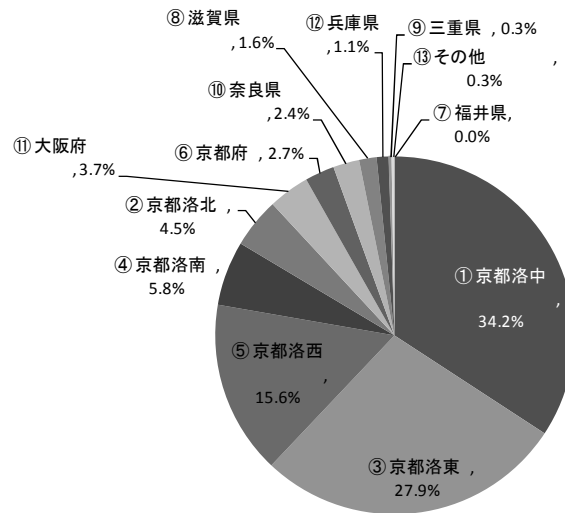


図 5.8 立寄率

### (6) 京都への訪問回数

京都への年代別訪問回数を図 5.9 に示す。「初めて」は全体のわずか 4% であり、「2 回目」が 15%、残りの 81% は「3 回以上」のリピーターとなっている。

年代別にみると、「初めて」は各年代ともに数%程度となっており、極めて少ない。この背景としては、平安京遷都の 8 世紀末から明治の到来まで常に都であり続けた京都には歴史文化資源が豊富であり、修学旅行等で中学生や高校生のときに来訪していることが原因として挙げられる。

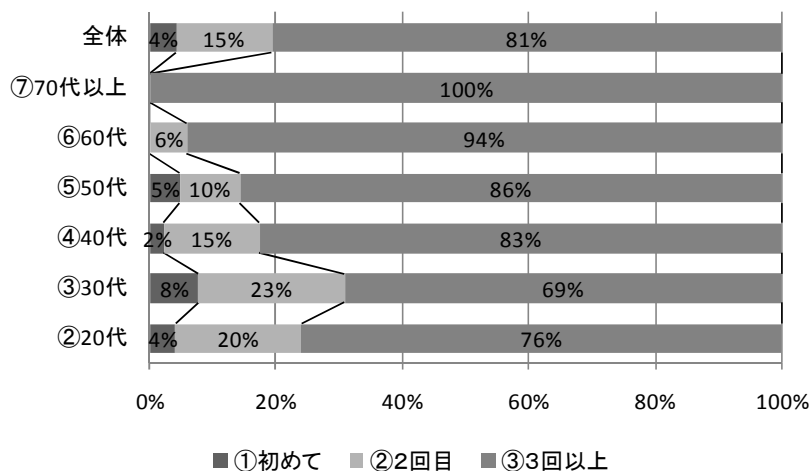


図 5.9 年代別訪問回数

### (7) 自家用車を選択した理由

自家用車を選択した理由を図5.10に示す。「出発・到着が自由」が30%と最も多く、次いで「経路選択が自由で周辺の観光地を周遊できる」及び「目的地での観光移動が便利である」が17%、「経済的である」及び「高速道路等の整備により、目的地に早く着けるようになった」が8%と続いている。

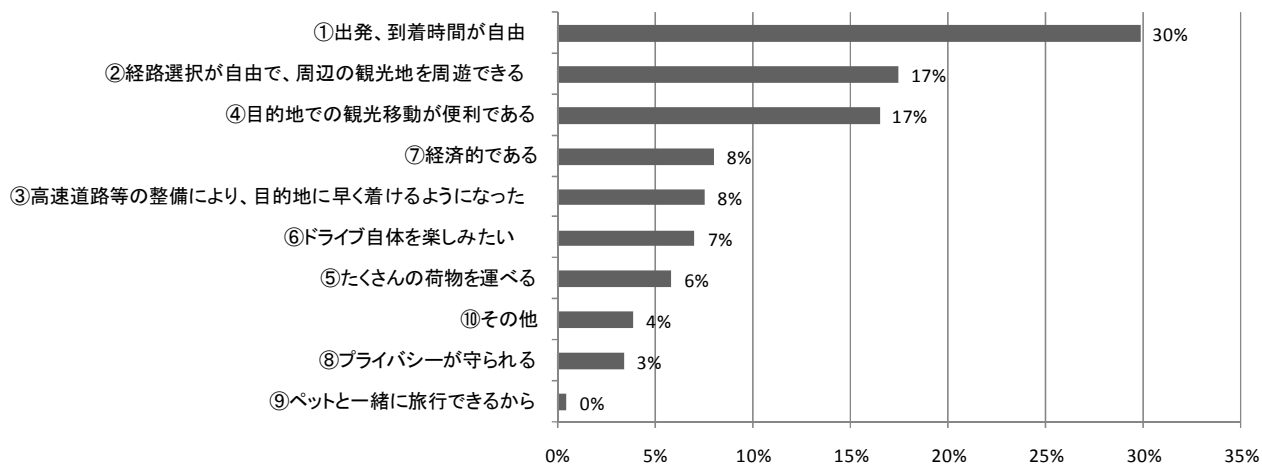


図 5.10 自家用車を選択した理由（3 つまで）

### (8) 他の交通手段の検討の有無

今回の旅行の交通手段として、他の交通手段の利用についての検討の有無についての結果を図 5.11 に示す。検討した方は、14.5%と少ない。

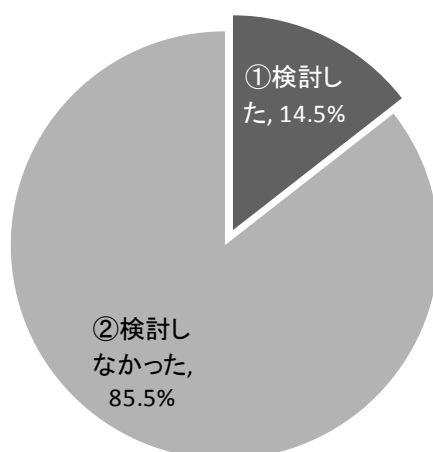


図 5.11 他の交通手段の検討の有無

次に、図 5.12 は「検討した」方の割合を地域別に示したものである。

「東海・北陸」や「京都府下」の割合が低いのは、京都から比較的近距离であるため自動車利用が圧倒的に有利と判断されたためと考えられる。一方、「近畿」においては近距离ではあるものの、公共交通機関が充実しているため、交通手段選択について検討されたものと考えられる。「関東・甲信越」、「九州・沖縄」、「中国・四国」は中長距離であるため、鉄道・高速バス等と比較したものと考えられる。

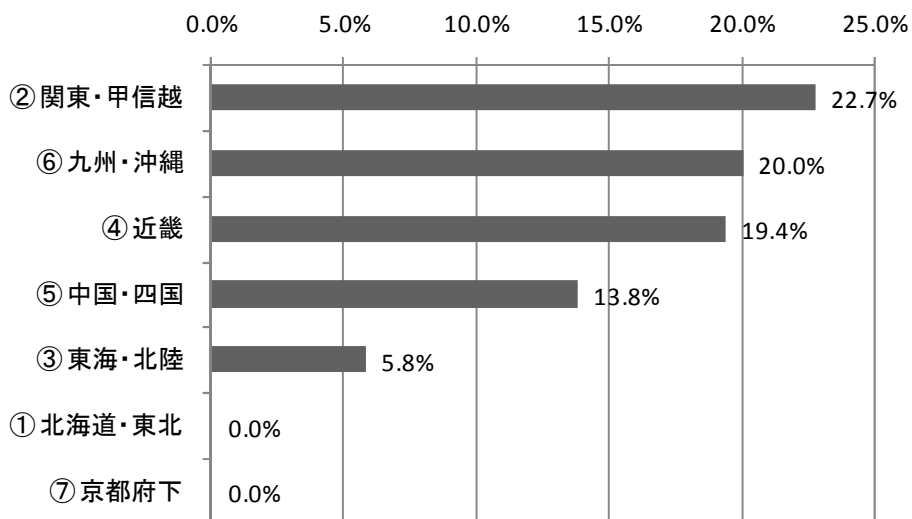


図 5.12 地域別他の交通手段を「検討した」割合

### (9) 交通手段の転換

「居住地からの公共交通機関による利便性（バス・鉄道の増便や情報提供、パッケージツアーの充実、割引等）が向上すれば、自動車から公共交通機関に転換されますか？」の質問に対する回答結果を図 5.13 に示す。「転換しない」の 29%に対して、約半数の 47%が「検討する」と答えている<sup>25)</sup>。

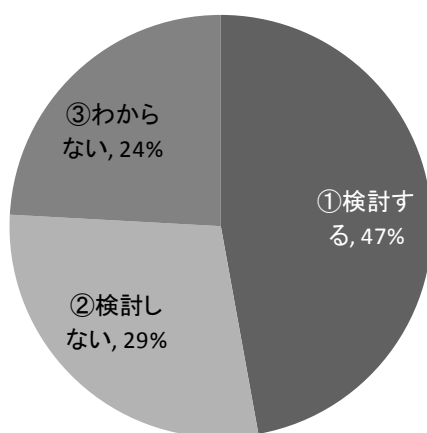


図 5.13 公共交通機関への転換について

#### 4) 京都における自動車利用観光客の行動特性

今回の調査により、京都における自動車利用観光客の行動特性に関して以下の知見を得ることができた<sup>26)</sup>。

##### (1) 日帰り・宿泊に関する特性

- ・京都への自動車利用による来訪は、比較的近距离地域である「近畿」及び「東海・北陸」からが過半数を占めているが、「中国・四国」や「関東・甲信越」などやや中長距離地域からの来訪客も存在している。
- ・近距离地域からの来訪客の大半は、日帰り観光を行っている。
- ・上記から、京都への来訪客は、近距离地域からの日帰り観光客と中長距離地域からの宿泊観光客に大別される。以降、前者の近距离地域を“日帰り圏域”、後者の中長距離地域を“宿泊圏域”と呼ぶ。
- ・“日帰り圏域”及び“宿泊圏域”は、1本の線で明確に区分されるのではなく、両者の境界付近のエリアでは“日帰り”を選択する人及び“宿泊”を選択する人が混在している。

##### (2) 交通手段選択

- ・京都への観光に自動車を選択した主な理由としては、「出発、到着時間が自由」、「経路選択が自由で、周辺の観光地を周遊できる」、「目的地での観光移動が便利である」が挙げられている。
- ・他の交通手段について検討した人の割合は約15%と低いが、それらの地域別内訳をみると、比較すべき公共交通手段が存在していることがわかる。

##### (3) 交通手段転換の可能性

- ・潜在的な公共交通機関への転換意思が47%の方に存在している。前述した「他の交通手段について検討した人」約15%は現況においても交通手段を考える際に選択肢が存在している人たちである。したがって、47%と15%の差である32%は、現況における公共交通機関利用環境では、自動車利用が明らかに有利であるため比較検討は行わないが、公共交通機関の利便性が向上すれば検討に値すると考える人たちを示していると推察される。

##### (4) 周遊行動特性

- ・立寄り地域は、「京都洛中」、「京都洛東」、「京都洛西」、「京都洛南」、「京都洛北」の5地域で約9割を占めていることから、京都市内における周遊行動が大半であることがうかがえる。
- ・立寄り地域数は旅行日程と大きな相関があり、旅行日程が長くなるほど立寄り地域数は増加している。
- ・「日帰り」では1地域の訪問が最多であるのに対して、「1泊2日」では3地域、「2泊3日」では4地域が多く、「日帰り」観光と「宿泊」観光では立寄り地域数に大きな開きが生じている。
- ・旅行日程が長くなるほど立寄り地域数は増加しているが、宿泊者でも滞在型観光を選択する人も存在するため、立寄り地域数のばらつきは増大する傾向にある。

## 5.2.2 京都における公共交通機関利用観光客の行動特性【平成24年調査】

### 1) 平成24年調査の目的

平成23年調査では、京都へ自動車で来訪している観光客を対象にアンケート調査票を実施し、自動車利用観光客の行動特性を把握するとともに、公共交通機関への転換の可能性について考察した。

平成24年調査においては、自動車利用観光客の行動特性と比較を行うため、公共交通機関利用観光客の行動特性を把握することを目的とする。

### 2) 調査の概要

2012年9月21日(金)から22日(土)の2日間、京都二条城内において公共交通利用者及び自動車利用者を対象としてアンケート調査を実施した。

調査方法はアンケート調査票の直接配布・郵送回収とした。500票配布して、有効回収数は244票（有効回収率:48.8%）であった。

アンケート内容は、旅行形態、旅行日程、京都への訪問回数と滞在時間、交通手段選択理由、個人属性(性別、年齢、居住地)などである。

### 3) 調査結果

#### (1) 回答者の属性

回答者の総数は244人でこれらの年齢構成を図5.14に示す。

各年代ともに12～25%の構成となっており比較的バランスの取れたサンプル数が得られている。

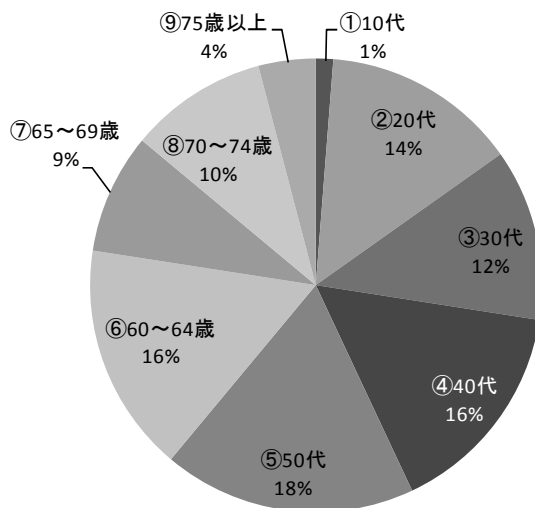


図 5.14 回答者の年齢構成 (n=244)



交通手段別構成を図5.15に示す。JRが52%と約半数を占め、次いで自家用車が16%、以下私鉄（10%）、観光バス（8%）、飛行機（7%）、高速バス（6%）の順となっている。

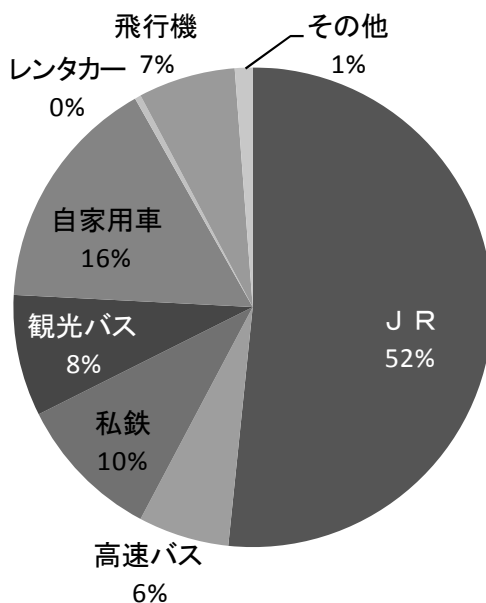


図 5.15 交通手段別構成 (n=244)

## (2) 居住地

回答者の居住地を図5.16に示す。「近畿」が29%と最も多く、次いで「関東・甲信越（28%）」、「東海・北陸（14%）」、「中国・四国（11%）」、「北海道・東北（8%）」、「九州・沖縄（7%）」と続いている。誘客圏域はほぼ全国にまたがっており、我が国を代表する観光地であることがうかがえる。

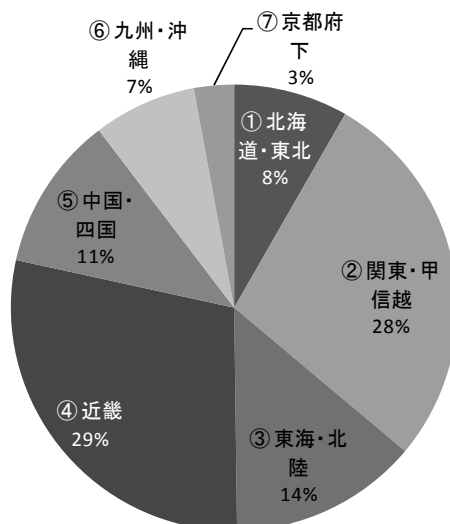


図 5.16 回答者の居住地 (n=244)

### (3) 立寄観光地

観光客の周遊行動を把握するため、平成23年調査同様、立寄った観光地について質問した。立寄り地区については、平成23年調査同様、京都市内を5地区に分割し、それ以外の地域は府県単位とした。

旅行日程別立寄地域数の分布を図5.17に示す。それぞれの日程における最頻値をみると、「日帰り」1地域（61.9%）、「1泊2日」3地域（43.4%）、「2泊3日」4地域（40.7%）、「3泊4日以上」4地域（34.3%）となっている。

平成23年調査と同様、旅行日程が長くなるに従い、立寄り地域数の最頻値は増大するが、その割合は減少する傾向が認められる。

旅行日程別平均立寄地域数は、「日帰り」1.5地域、「1泊2日」2.5地域、「2泊3日」3.4地域、「3泊4日以上」3.6地域となっており、旅行日程が長くなるほど、立寄地域数は増加している。

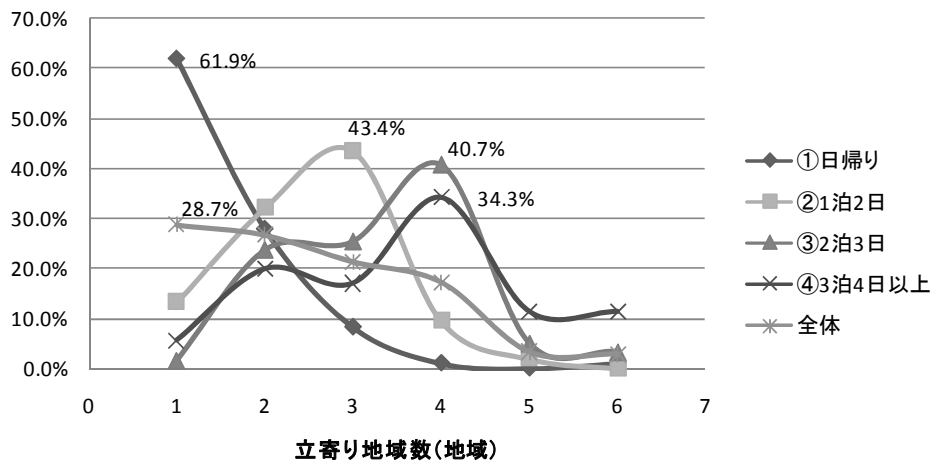


図 5.17 旅行日程別立寄地域数

旅行日程別立寄率を図 5.18 に示す。

京都洛中（二条城）を訪れた観光客の旅行日程別の立寄り先の上位 5 地域とその立寄率を表 5.3 に示す。

立寄率 (%) = 当該観光地へ立寄った人数 (サンプル) / 観光客数 (サンプル)

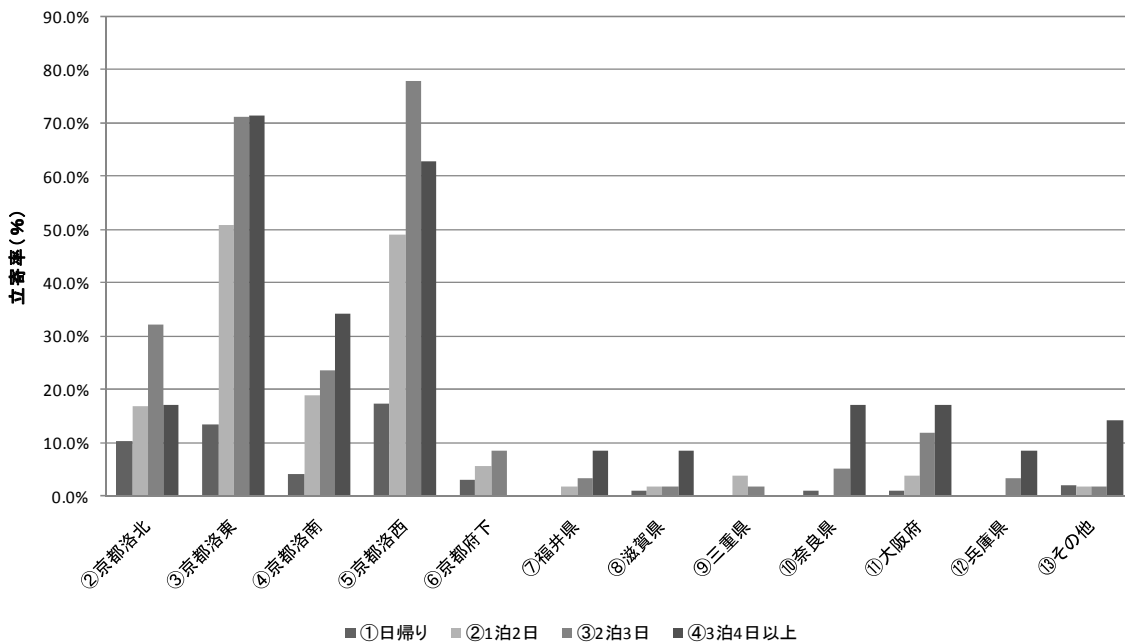


図 5.18 旅行日程別立寄率

表 5.3 旅行日程別立寄り先の上位 5 地域とその立寄率

旅行日程	1 位	2 位	3 位	4 位	5 位
日帰り	京都洛西 (17.5%)	京都洛東 (13.4%)	京都洛北 (10.3%)	京都洛南 (4.1%)	京都府下 (3.1%)
1泊2日	京都洛東 (50.9%)	京都洛西 (49.1%)	京都洛南 (18.9%)	京都洛北 (17.0%)	京都府下 (5.7%)
2泊3日	京都洛西 (78.0%)	京都洛東 (71.2%)	京都洛北 (32.2%)	京都洛南 (23.7%)	大阪府 (11.9%)
3泊4日以上	京都洛東 (71.4%)	京都洛西 (62.9%)	京都洛南 (34.3%)	京都洛北 (17.1%) 大阪府 (17.1%) 奈良県 (17.1%)	

※「京都洛中」以外の立寄地を示す

いずれの旅行日程においても立寄り地の1位及び2位は「京都洛西」及び「京都洛東」となっている。「1泊2日」以上の宿泊観光客のこれらの地域への立寄率は50%程度以上となっており、京都市内における活発な周遊行動の実態が窺える。3位及び4位には「京都洛南」及び「京都洛北」となっているが、「1泊2日」以上の宿泊観光客のこれらの地域への立寄率は17~34%程度となっている。

「2泊3日」の宿泊観光客では大阪府への立寄率が11.9%、「3泊4日以上」の宿泊観光客では大阪府、奈良県への立寄率が17.1%認められるなど、旅行日程が長くなるほどより広域な周遊観光を行っている実態がうかがえる。

旅行日程別立寄り地区数を図5.19に示す。

「日帰り」の立寄り地区数は、62%が「1地区」であるのに対して、「1泊2日」では「3地区」が45%と最も多い。さらに、「2泊3日」では「4地区」が40%、「3泊4日」では「4地区」が37%となっている。すなわち、旅行日程が長くなるほど立寄り地区数が増加する傾向にあり、滞在型ではなく周遊型の観光が行われていることがうかがえる。

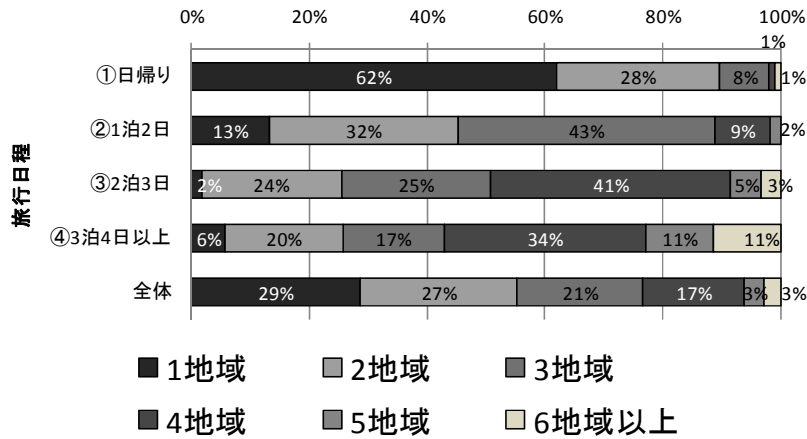


図 5.19 旅行日程別立寄り地域数

京都洛中(二条城)を訪れた観光客の2地域以上の周遊を抽出した周遊ネットワークを図5.20に示す。それぞれの観光地域間を結ぶ矢線は、それらの観光地を周遊したサンプル数を示している。

「京都洛中」は京都市のほぼ中心に位置していることから、周辺の観光地への立寄りが多いことがわかる。特に、「京都洛西」及び「京都洛東」との結びつきが強い。

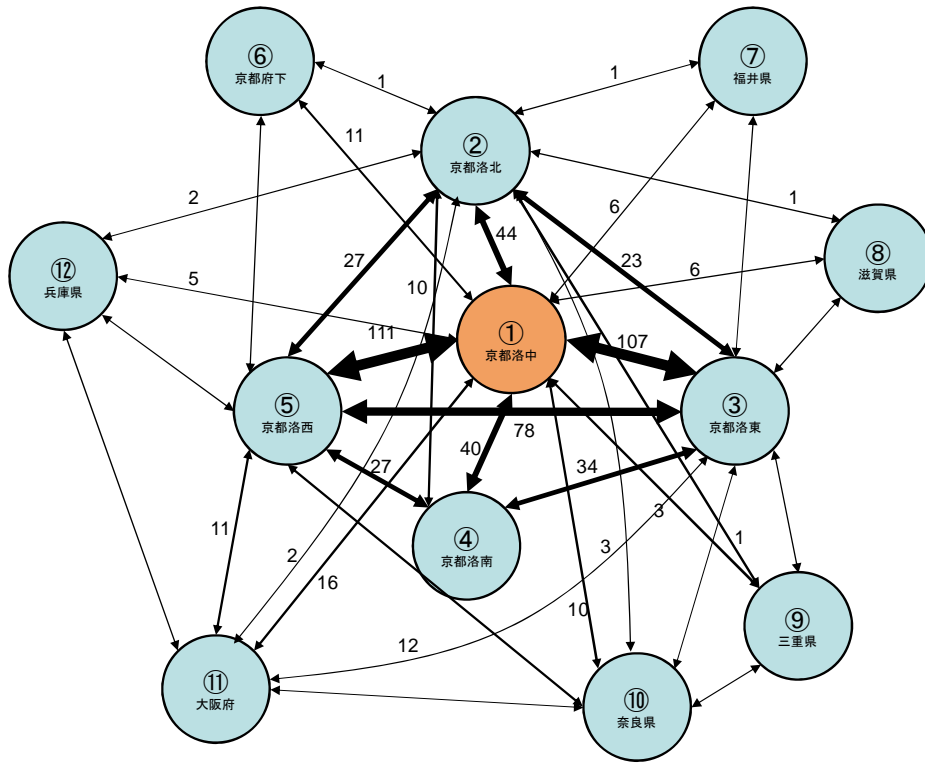


図 5.20 周遊ネットワーク (2 地域以上の周遊)

次に、京都洛中（二条城）を訪れた観光客の 3 地域以上の周遊を抽出した周遊ネットワークを図 5.27 に示す。

244 サンプルのうち、78 サンプル (32%) が「京都洛西」～「京都洛中」～「京都洛東」を訪れており、これらの東西軸が主要な観光ルートとなっていることがうかがえる。

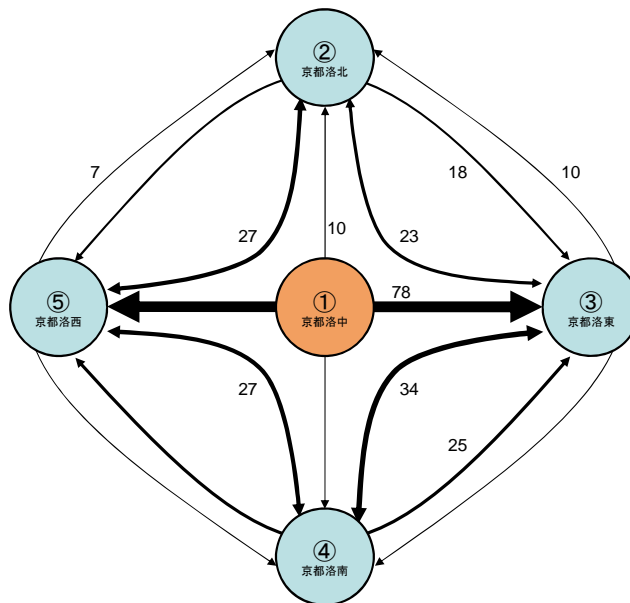


図 5.21 周遊ネットワーク (3 地域以上の周遊)

居住地別立寄地を図5.22に示す。

「京都洛中」においてアンケート調査票を配布したため、「京都洛中」が多いのは当然であるが、「京都洛東」や「京都洛西」にも立寄っている観光客が多い。

「京都府下」や「近畿」では「京都洛中」が過半数を占めている。これらの地域においては日帰り観光が大半であるため、「京都洛中」を主目的の一つとして来訪した観光客が多いためと推察される。

一方、「北海道・東北」、「関東・甲信越」、「九州・沖縄」等では日帰りはなく、京都に滞在して「京都洛西」～「京都洛中」～「京都洛東」等を周遊していることがうかがえる。

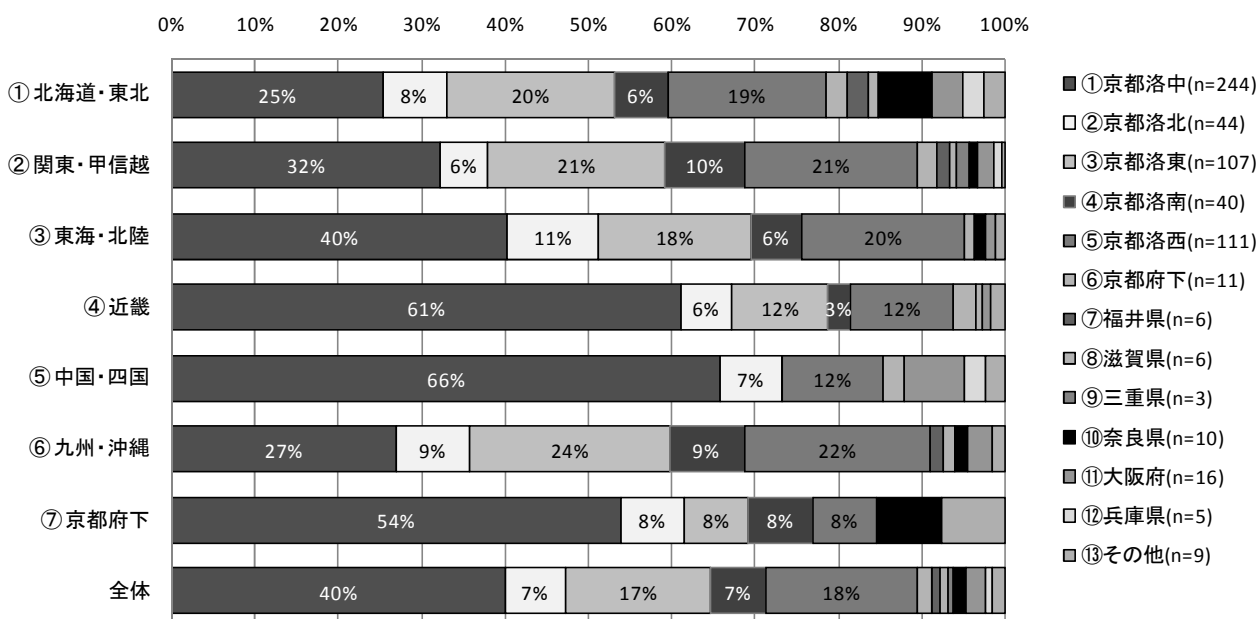


図 5.22 居住地別立寄地

### (5) 京都への訪問回数

京都への年代別訪問回数を図5.23に示す。「初めて」は全体のわずか3%であり、「2回目」が14%、残りの83%は「3回以上」のリピーターとなっている。

年代別にみると、「20代」ですでに85%がリピーターであり、加齢とともにリピーターの割合が増加し、「50代」以上ではほぼ全員がリピーターとなっている。この背景としては、平安京遷都の8世紀末から明治の到来まで常に都であり続けた京都には歴史文化資源が豊富であり、修学旅行等で中学生や高校生のときに来訪していることが原因として挙げられる。

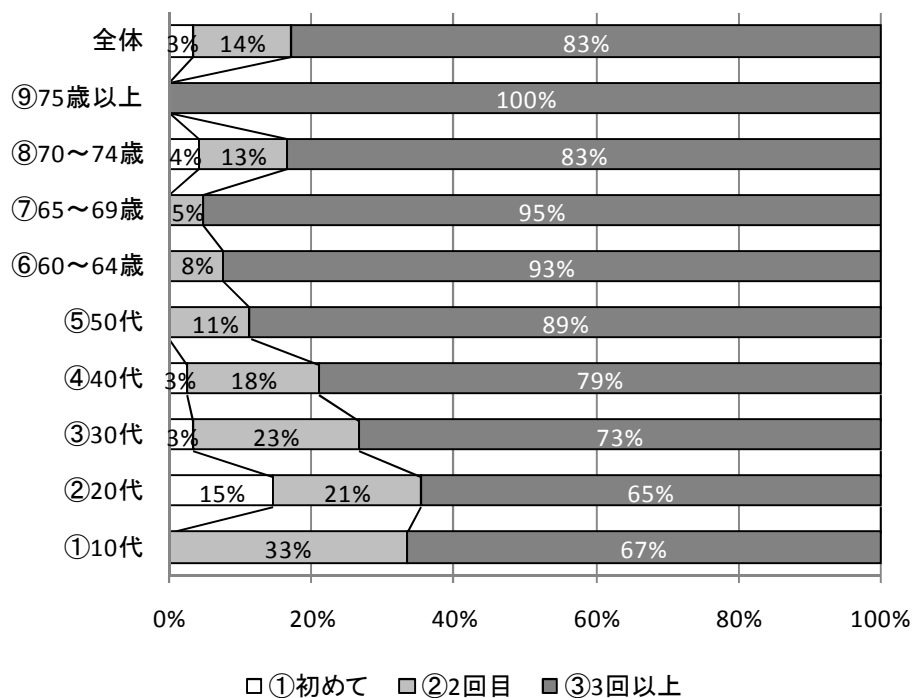


図 5.23 年代別訪問回数

(6) 交通手段の転換

(a) 公共交通利用者

「居住地からの道路がさらに整備されれば、自動車（自家用車など）へ転換されますか？」の質問に対する結果を図 5.24 に示す。「自動車に転換する」はごくわずかであり、大半が「転換しない」、「わからない」を選択している。

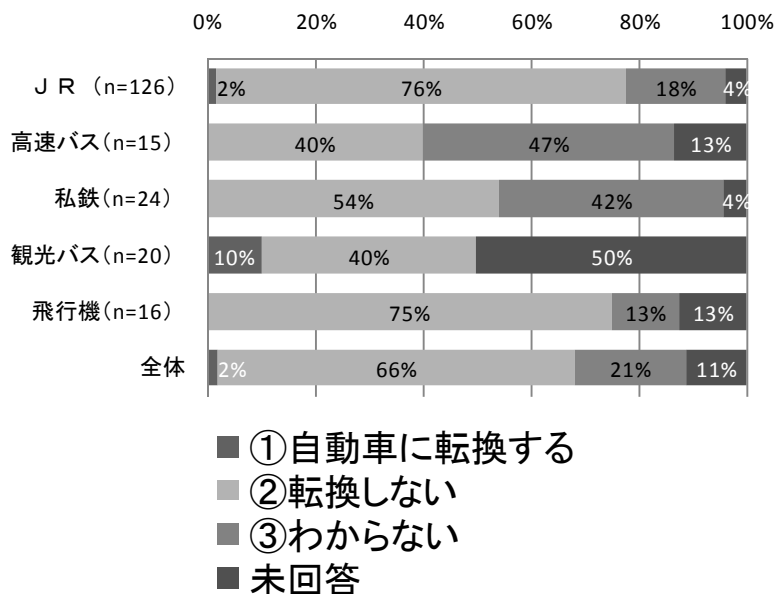


図 5.24 自動車への転換について

(b) 自家用車利用者

「居住地からの公共交通機関による利便性（バス・鉄道の増便や情報提供、パッケージツアーの充実、割引等）が向上すれば、自動車から公共交通機関に転換されますか？」の質問に対する回答結果を図 5.25 に示す。「転換しない」の 23%に対して、「転換する」が 2 倍の 46%を占めている。

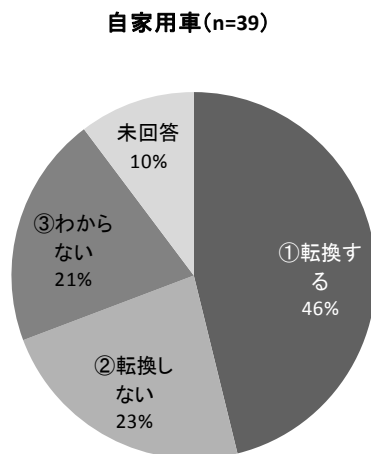


図 5.25 公共交通機関への転換について



#### 4) 京都における公共交通機関利用観光客の行動特性

平成 24 年調査は、アンケート調査票を駐車場で配布した平成 23 年調査と異なり、京都二条城の施設内で配布したため、交通手段に関しては無作為なサンプリングが得られたと考えられる。この結果、自家用車利用は、わずか 16%で大半が公共交通機関利用であった。

平成 24 年調査においては、公共交通機関利用観光客の行動特性に関して以下の知見を得ることができた。

##### (1) 日帰り・宿泊に関する特性

- ・京都への公共交通機関利用による来訪は、比較的近距離地域である「近畿」及び「東海・北陸」からが過半数を占めているが、「中国・四国」や「関東・甲信越」などやや中長距離地域からの来訪客も存在している。
- ・近距離地域からの来訪客の大半は、日帰り観光を行っている。
- ・上記から、京都への来訪客は、近距離地域からの日帰り観光客と中長距離地域からの宿泊観光客に大別される。以降、前者の近距離地域を“日帰り圏域”、後者の中長距離地域を“宿泊圏域”と呼ぶ。
- ・“日帰り圏域”及び“宿泊圏域”は、1本の線で明確に区分されるのではなく、両者の境界付近のエリアでは“日帰り”を選択する人及び“宿泊”を選択する人が混在している。

##### (2) 交通手段選択

- ・京都への観光に自動車を選択した主な理由としては、「出発、到着時間が自由」、「経路選択が自由で、周辺の観光地を周遊できる」、「目的地での観光移動が便利である」が挙げられている。
- ・他の交通手段について検討した人の割合は約 15%と低いが、それらの地域別内訳をみると、比較すべき公共交通手段が存在していることがわかる。

##### (3) 交通手段転換の可能性

- ・潜在的な公共交通機関への転換意思が 47%の方に存在している。前述した「他の交通手段について検討した人」約 15%は現況においても交通手段を考える際に選択肢が存在している人たちである。したがって、47%と 15%の差である 32%は、現況における公共交通機関利用環境では、自動車利用が明らかに有利であるため比較検討は行わないが、公共交通機関の利便性が向上すれば検討に値すると考える人たちを示していると推察される。

##### (4) 周遊行動特性

- ・立寄り地域は、「京都洛中」、「京都洛東」、「京都洛西」、「京都洛南」、「京都洛北」の 5 地域で約 9 割を占めていることから、京都市内における周遊行動が大半であることがうかがえる。
- ・立寄り地域数は旅行日程と大きな相関があり、旅行日程が長くなるほど立寄り地域数は増加している。
- ・「日帰り」では 1 地域の訪問が最多であるのに対して、「1泊 2日」では 3 地域、「2泊 3日」では 4 地域が多く、「日帰り」観光と「宿泊」観光では立寄り地域数に大きな開きが生じている。
- ・旅行日程が長くなるほど立寄り地域数は増加しているが、宿泊者でも滞在型観光を選択する人も存在するため、立寄り地域数のばらつきは増大する傾向にある。
- ・我が国を代表する観光地である京都の誘客圏域は広く、北海道から九州に至るまで全国各地から観光客が訪れている。
- ・居住地から京都までのアクセス交通の交通手段をみると鉄道利用が 62% (JR:52%、私鉄:10%) と過

半数を占めている。北海道・東北や九州など遠方からの来訪者も JR を利用しており、JR の新幹線を中心とする全国的な高速ネットワークの充実が背景にあると推察される。

- ・自家用車利用は東海・北陸（58%）及び京都府下（43%）からの来訪者においてやや多いものの、全体的には 16% と少ない。比較的近距离である近畿においては 13% と少ない。この背景としては、東山（洛東）や嵐山（洛西）等の観光地周辺地域や京都までのアクセス道路においてしばしば交通渋滞が発生しているため、自家用車利用を避けて鉄道利用を選択している人が多いものと推察される。

- ・京都市内での交通手段をみると市内バス（24%）、地下鉄（19%）、徒歩（19%）、タクシー（11%）の利用が多く、自家用車利用は全体のわずか 7% にすぎない。

- ・アクセス交通において自家用車を利用した人のうち、京都市内の移動においても自家用車を使い続けた方が 65% 存在する一方で、徒歩（19%）、タクシー（8%）、市内バス（4%）等で観光している人が存在する。

### 5.3 分析結果のまとめ・考察

前章「高山における観光交通調査実態調査の詳細」と比較するため、本章「京都における観光交通調査実態調査の詳細」では、高山市と同様、京都市に訪れた観光客を対象としたアンケート調査結果を基に、観光客の行動特性を、年齢別、居住地別、交通手段別、旅行日程別等の観点から明らかにしてきた。ここで、本章で得られた分析結果についてまとめる。

日本の古都であり我が国を代表する観光都市である京都をケーススタディとした観光客アンケート調査は、平成23年、翌24年と2箇年にわたり実施された。本章で明らかとなった知見を以下に整理する。

#### (1) 交通手段別特性

平成22年及び平成23年調査結果を基に、交通手段別の立寄り地域数別割合を示したグラフを作成し、高山と比較した。

図5.26は、自動車利用者について比較したものである。京都・高山ともに、立寄り地域数は最大でも数箇所程度と類似しているが、分布は大きく異なっている。

京都の場合、1地域のみを訪れる観光客の割合が最大で、2地域、3地域と立寄り地域数が増加するに従い、その割合は低下しているが、高山の場合は、1地域のみは少なく、2地域が突出して多くなっている。この原因としては、京都の場合、京阪神都市圏及び中京都市圏からの日帰り観光客が多いことや魅力ある観光資源が集積しているため、1地域のみでも時間がかかることなどが考えられる。

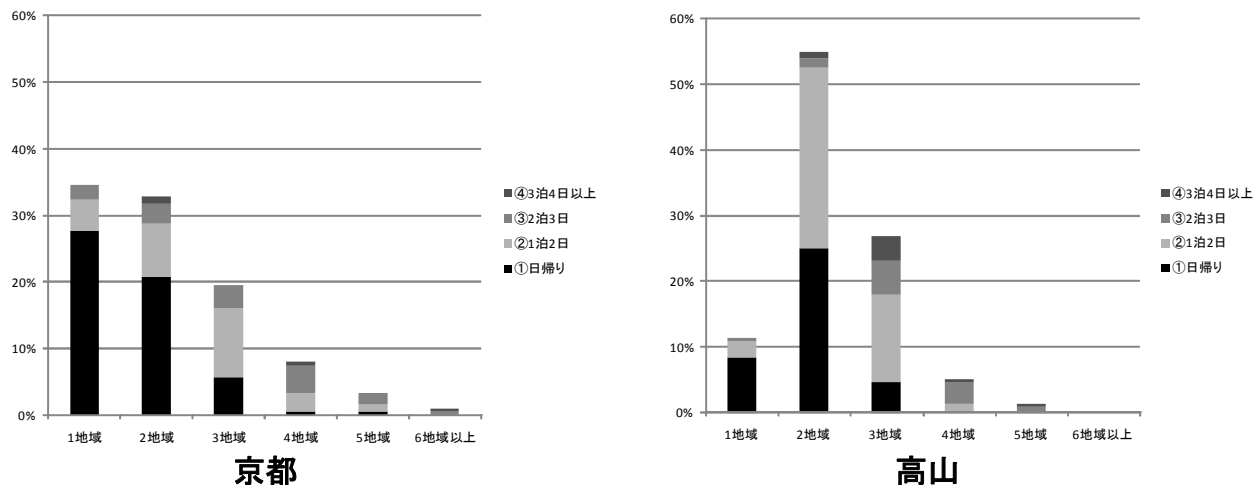


図 5.26 自動車利用者の立寄り地域数別割合の比較

図 5.27 は、公共交通利用者について比較したものである。京都・高山ともに、立寄り地域数は最大でも数箇所程度と類似しているが、自動車利用者同様、分布は大きく異なっている。

分布の特徴は、自動車利用者と全く同様である。

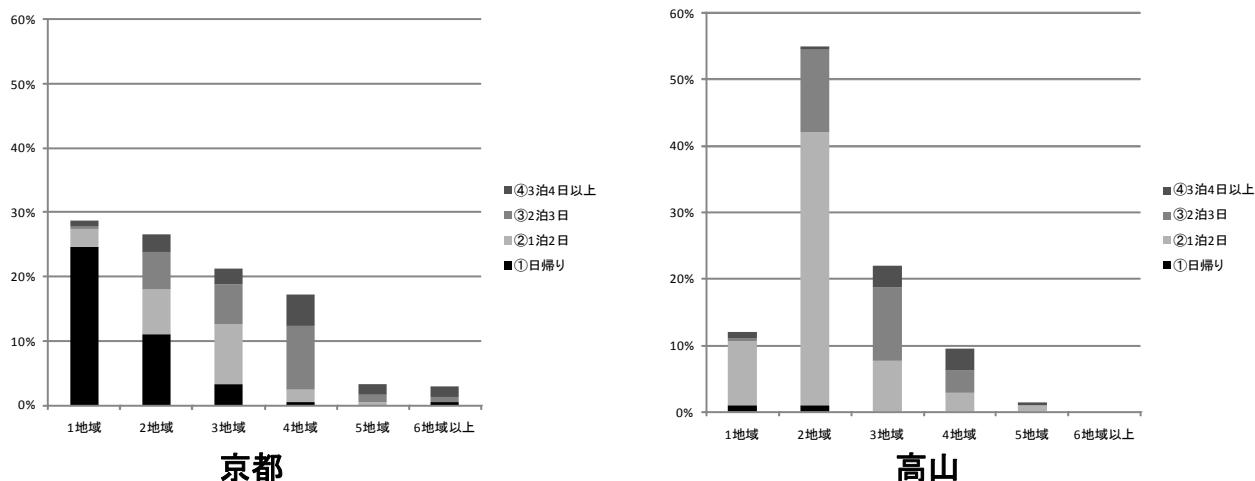


図 5.27 公共交通利用者の立寄り地域数別割合の比較

次に、グラフの縦軸を滞在時間に換算して比較した。観光客の京都における滞在時間を「日帰り：12時間」「1泊2日：26時間」「2泊3日：40時間」「3泊4日：54時間」と仮定して試算した<sup>27)</sup>。

自動車利用者の立寄り地域数の比較を図 5.28、公共交通利用者の立寄り地域数の比較を図 5.29 に示す。

累積滞在時間を比較すると、自動車利用者では高山の 19.2 時間に対して京都では 21.0 時間、公共交通利用者では高山の 27.0 時間に対して京都では 27.8 時間となり、京都と高山とでは滞在時間に大きな違いは認められない。また、公共交通利用者の方が自動車利用者よりも滞在時間が長いという点についても京都と高山とでは全く同様の特徴を有していることがわかった。

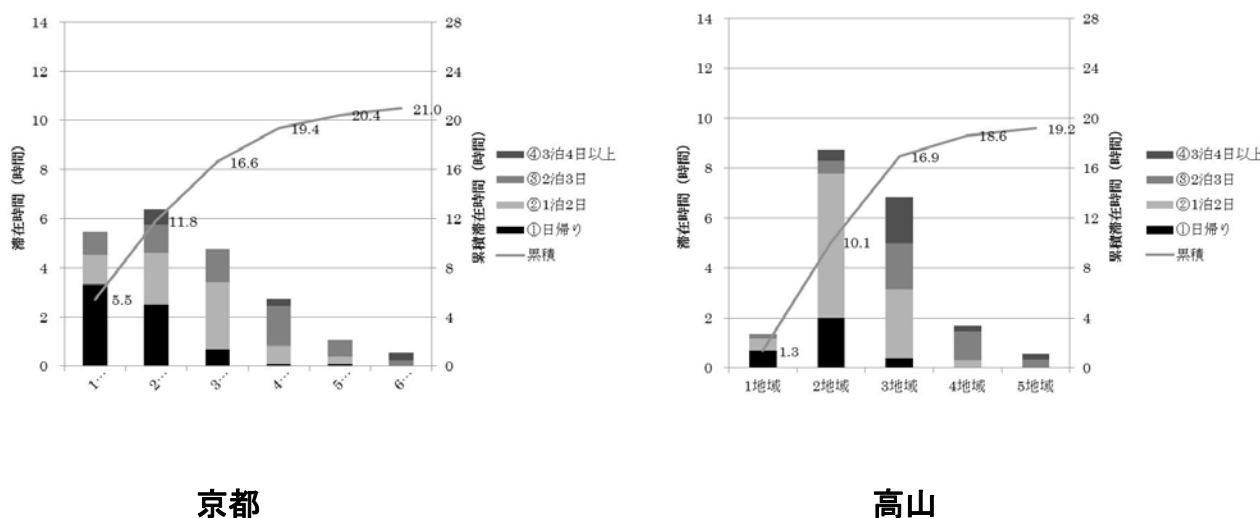


図 5.28 自動車利用者の立寄り地域数の比較

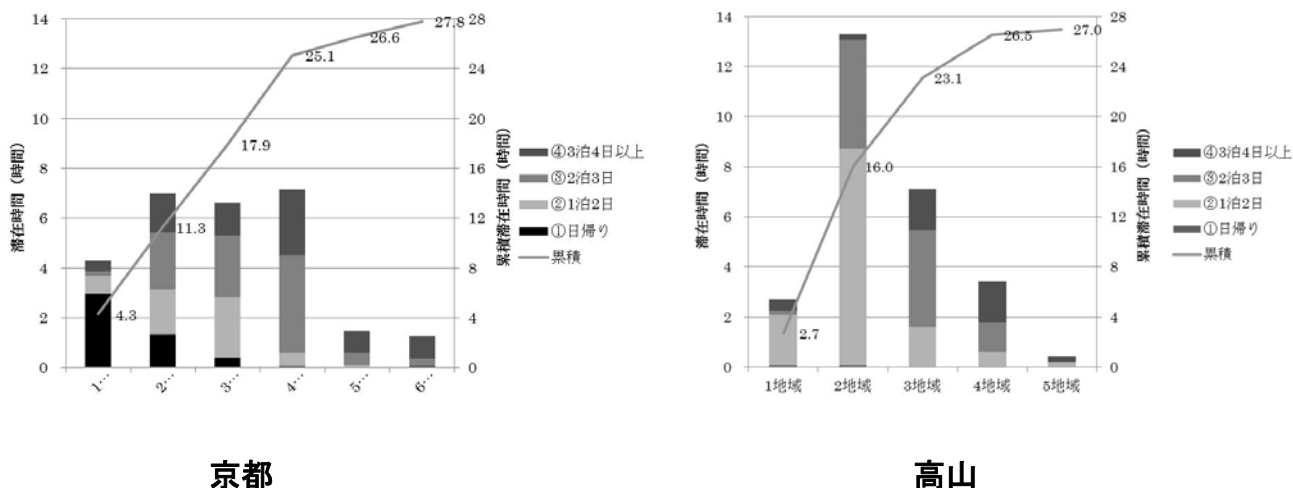


図 5.29 公共交通利用者の立寄り地域数の比較

以上の試算結果から、「宿泊」観光客の増大を図ること及び「公共交通」利用観光客の増大を図ることが観光都市の地域活性化を図る上で有効であることが検証された。

## 5.4 まとめ

### (1) 交通手段選択

京都への自動車利用の観光客に対して、今回の旅行に際して、他の交通手段への検討の有無について尋ねたところ、大半の86%が「検討しなかった」と回答している（平成23年調査）。このことから、旅行を企画するにあたり、“自動車利用”を大前提としている方が多いことがうかがえる。


自動車を選択した理由としては、「出発、到着時間が自由」、「経路選択が自由で、周辺の観光地を周遊できる」、「目的地での観光移動が便利である」が上位を占めている。

### (2) 交通手段別特性と観光活性化

公共交通利用者と自動車利用者の観光行動を比較すると、京都市においても高山市と同様の結果が得られた。すなわち、立寄る地域数については両者にほとんど違いがないが、公共交通利用者の方が自動車利用者よりも相対的に時間をかけて周遊観光を行っているという特徴が認められた。

以上のことから、「宿泊」観光客の増大を図ること及び「公共交通」利用観光客の増大を図ることが観光都市の地域活性化を図る上で有効であることが検証された。

## 第6章 観光行動に関する新たな指標の提案



## 6.1 概説

第4章「高山における観光交通実態調査の詳細」及び第5章「京都における観光交通実態調査の詳細」において、両観光都市における観光客の行動特性が明らかとなった。

旅行形態は、“日帰り観光”と“宿泊観光”に大別されるが、観光地における消費額を比べると、後者の方が明らかに大きい。たとえば平成24年度の高山における一人当たりの消費額を比べると、日帰りが8175円/人に対して、宿泊は25,938円/人となっており、3倍程度の差がある<sup>28)</sup>。したがって、日帰り観光客を増やすよりも、宿泊観光客を増やす方が、地域活性化を図るうえで効果が大きい。

「2.2.1 観光交通に関する既往の研究」において、前田<sup>1)</sup>の示す行動成立の条件における7つの選択と“交通手段”との関わりについて述べたが、“⑤宿泊地の選択”、“⑥旅行形態の選択”に関しては、“日帰り観光”と“宿泊観光”の差異を明らかにする必要がある。これらを明らかにすることにより、宿泊客を増大させるための取組みの糸口が見えてくると考える。

そこで、第6章では、観光行動に関する新たな指標として、“移動・滞在時間比”及び“観光費用便益比”を提案し、これらの指標の有効性について評価する。

## 6.2 移動・滞在時間分析

### 6.2.1 高山市における検討

#### (1) 高山市へのアクセス

高山市へのアクセスは、鉄道利用の場合は高山本線（名古屋～高山～富山）利用となる。自動車利用の場合は、東海北陸自動車道利用及び中部縦貫自動車道（安房峠道路）利用がある。

東海北陸自動車道が平成 20 年 7 月に全線が開通したため、高山市への自動車利用の利便性が飛躍的に向上した。“関東”、“近畿”、“東海”及び“北陸”の中心部から高山までの交通手段別の所要時間（2013 年 8 月現在）を表 6.1～表 6.4 に示す。

表 6.1 関東から高山までのアクセス時間

交通手段	区 間	経 路	所要時間
鉄道	東京～名古屋	東海道新幹線	1:50
	名古屋～高山	高山本線	2:20
	合計		4:10
高速バス	新宿～平湯	高速（安房トンネル経由）	4:30
	平湯～高山	国道 158 号	1:00
	合計		5:30
自動車	調布～松本	中央道	2:30
	松本～平湯	国道 158 号 安房トンネル	1:00
	平湯～高山	国道 158 号	0:50
	合計		4:20

表 6.2 近畿から高山までのアクセス時間

交通手段	区 間	経 路	所要時間
鉄道	新大阪～名古屋	東海道新幹線	0:50
	名古屋～高山	高山本線	2:20
	合計		3:10
	大阪～高山	ワイドビューひだ号（高山直通） 東海道本線、高山本線	4:10
高速バス	大阪なんば～大阪駅前	阪神高速	0:25
	大阪駅前～京都駅前	名神高速	1:05
	京都駅前～郡上八幡	名神高速、東海北陸道	2:50
	郡上八幡～高山	東海北陸道、中部縦貫道	1:15
	合計		5:25
自動車	豊中～一宮 JCT	名神高速	2:00
	一宮 JCT～飛騨清見 IC	東海北陸道	1:30
	飛騨清見 IC～高山 IC	中部縦貫道	0:20
	高山 IC～高山	国道 41 号	0:10
	合計		4:00



表 6.3 東海から高山までのアクセス時間

交通手段	区 間	経 路	所要時間
鉄道	名古屋～高山	高山本線	2:20
	合計		3:00
高速バス	名古屋～高山	高速バス	2:35
自動車	一宮 IC～飛騨清見 IC	知多半島道路、名古屋高速	3:00
	飛騨清見 IC～高山 IC	東海北陸道	
	高山 IC～高山	中部縦貫道	
	合計	国道 41 号	

表 6.4 北陸から高山までのアクセス時間

交通手段	区 間	経 路	所要時間
鉄道	富山～高山	高山本線	1:30
高速バス	富山～神岡	国道 41 号	1:20
	神岡～高山	国道 41 号	1:10
	合計		2:30
自動車	富山～高山	国道 41 号	2:00

## (2) 高山市での滞在可能時間

関東、近畿、東海、北陸の4地域から高山市へ「日帰り」及び「宿泊（1泊2日）」で訪れる場合を想定し、それぞれのケースにおける観光可能時間を算出した。

観光可能時間の算出に当たっての条件は次のとおりとした。

- ・ 関東、近畿、東海、北陸の出発地は、新宿、大阪、名古屋、富山とする。
- ・ 旅行者は高山のみに訪れるものとする。
- ・ 鉄道は、東海道新幹線（のぞみ）及び高山本線（特急ワイドビューひだ号）を利用するものとする。
- ・ 高速バスは、既存の路線・ダイヤを利用するものとする。
- ・ 鉄道及び高速バスは、行きは出発地における出発時刻が最も早いもの、帰りはその日のうちに出発地に到着できる最も遅いものを利用するものとする。
- ・ 自動車は、鉄道との比較を容易にするため、出発地における出発時刻・到着時刻をと当該地域の鉄道の場合と同一とする。
- ・ 宿泊の場合は、18:00にチェックイン、翌日の8:00にチェックアウトするものとする。
- ・ 宿泊観光におけるチェックインから就寝までの時間は、宿泊者のみが享受できる時間で、場合によっては観光の主目的の一つであるが、日帰り観光と比較するため観光可能時間には含まないものとする。

「日帰り」及び「宿泊（1泊2日）」における観光可能時間の算出結果を図6.1及び図6.2に示す。

また、「宿泊（1泊2日）」における観光可能時間の「日帰り」に対する割合を表6.5に示す。

東海、北陸では2.1～2.3の値を示しており、「宿泊（1泊2日）」することによる観光可能時間の増大率は軽微である。一方、関東及び近畿（高速バス）は、3.1～4.1と比較的大きな値を示しており、「宿泊（1泊2日）」することによる観光可能時間の増大率は大きい。

前者は宿泊することにより得られる価値（満足度）が低く、一方後者は比較的高いといえる。

表 6.5 「宿泊（1泊2日）」における観光可能時間の「日帰り」に対する割合

地域	交通手段	高山での滞在可能時間		
		①日帰り	②宿泊：1泊2日	②/①
関東	鉄道	4:40	14:30	3.1
	高速バス	3:30	13:30	3.9
	自動車	3:20	13:20	4.0
近畿	鉄道	7:50	16:40	2.1
	高速バス	3:20	13:30	4.1
	自動車	6:30	16:30	2.5
東海	鉄道	8:40	18:40	2.2
	高速バス	8:50	18:50	2.1
	自動車	8:30	18:30	2.2
北陸	鉄道	9:00	19:00	2.1
	高速バス	7:40	17:40	2.3
	自動車	8:40	18:40	2.2

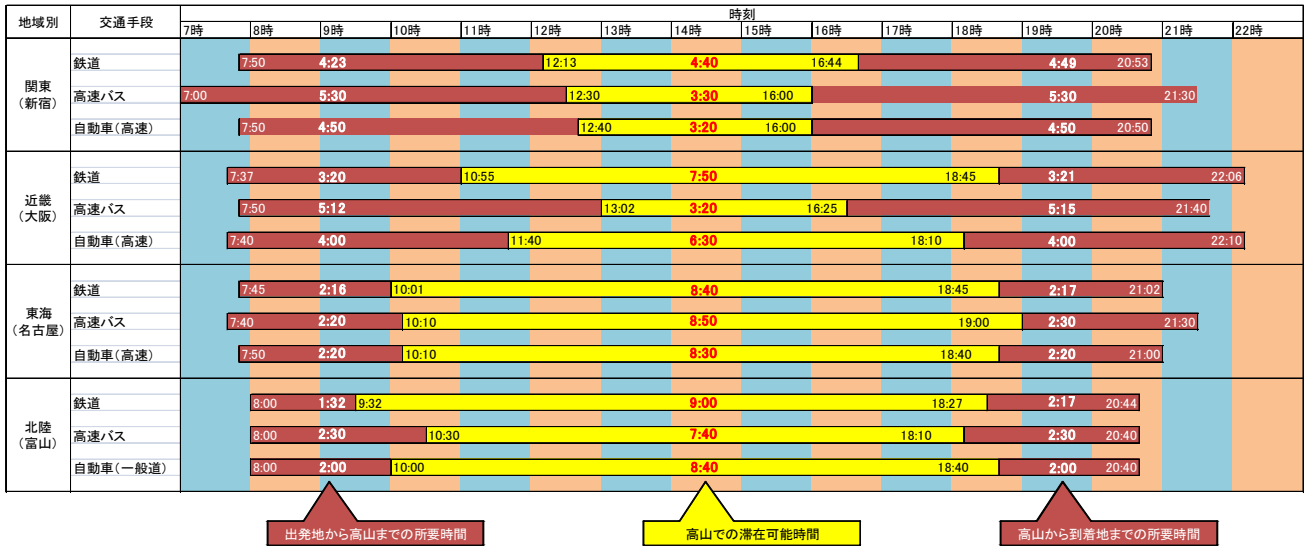


図 6.1 日帰りにおける滞在可能時間



図 6.2 宿泊(1泊2日)における滞在可能時間

### (3) 移動・滞在時間比

日帰り旅行及び宿泊旅行の特性を示す指標として、“移動・滞在時間比”を算出する。

“移動・滞在時間比”は次式(6a)で算出される。

$$\text{“移動・滞在時間比”} = \text{“滞在可能時間”} / \text{“移動時間(往復)”} \quad (6a)$$

ここに、滞在可能時間：観光地における滞在時間－宿泊施設滞在時間

移動時間(往復)：出発地～観光地間の移動時間

(=出発地から観光地までのアクセス時間×2)

“滞在可能時間”は、観光地での自由時間であり、観光資源を堪能し、地域の方々とふれあうなど満足を享受できる時間(楽しい時間)に相当する。一方、“移動時間(往復)”は、観光地での満足を享受するために投資する移動時間(つらい時間)に相当する。

“移動・滞在時間比”は、イメージ的には(楽しい時間) / (つらい時間)を示していると考えられる。したがって、“移動・滞在時間比” $\geq 1.0$ であれば、(楽しい時間)の方が(つらい時間)より長いことを示しており、満足度はプラスとなる。“移動・滞在時間比”は1.0以上で大きい値であるほど観光により大きな満足度が得られ価値が高いと判断される。逆に“移動・滞在時間比” $< 1.0$ の場合には、(つらい時間)の方が(楽しい時間)より長くなるため、満足度は得られにくい。

高山における“移動・滞在時間比”の試算結果を表6.6に示す。

表 6.6 移動・滞在時間比

滞在可能時間(日帰り)

	北陸	関東	東海	近畿
鉄道	9:00	4:40	8:40	7:50
高速バス	7:40	3:30	8:50	3:20
自動車	8:40	3:20	8:30	6:30

移動・滞在時間比

滞在可能時間(日帰り)/移動時間

	北陸	関東	東海	近畿
鉄道	3.0	0.5	1.9	1.2
高速バス	1.5	0.3	1.9	0.3
自動車	2.2	0.3	1.8	0.8

※移動時間=アクセス時間×2

滞在可能時間(宿泊:1泊2日)

	北陸	関東	東海	近畿
鉄道	19:00	14:30	18:40	16:40
高速バス	17:40	13:30	18:50	13:30
自動車	18:40	13:20	18:30	16:30

移動・滞在時間比

滞在可能時間(宿泊:1泊2日)/移動時間

	北陸	関東	東海	近畿
鉄道	6.3	1.7	4.0	2.5
高速バス	3.5	1.2	4.0	1.3
自動車	4.7	1.4	4.0	2.1

※移動時間=アクセス時間×2

また、交通手段別のアクセス時間と移動・滞在時間比との関係を図 6.3～図 6.5 に示す。

これらの結果から、以下の事項が読み取れる。

- ・“北陸”、“東海”では、移動・滞在時間比が 1.0 以上であることから、日帰り旅行でも満足が得られる。
- ・一方、“関東”、“近畿”では、近畿（鉄道）を除き 1.0 未満であることから、日帰り旅行では満足が得られない。
- ・宿泊（1泊2日）の場合には、全ての地域で、移動・滞在時間比が 1.0 以上となることから、満足が得られる。

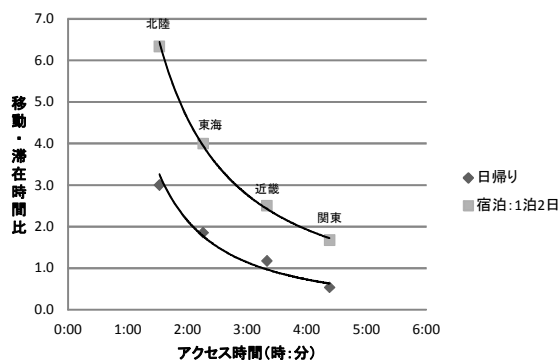


図 6.3 【鉄道】移動・滞在時間比

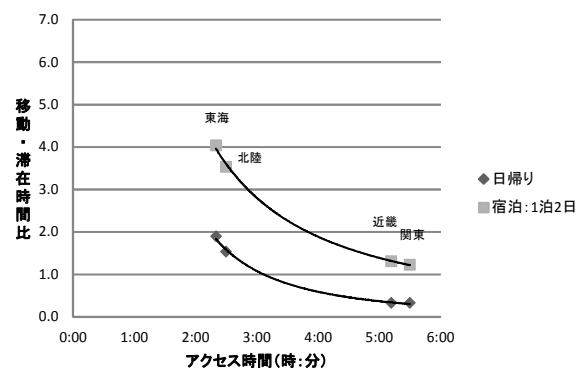


図 6.4 【高速バス】移動・滞在時間比

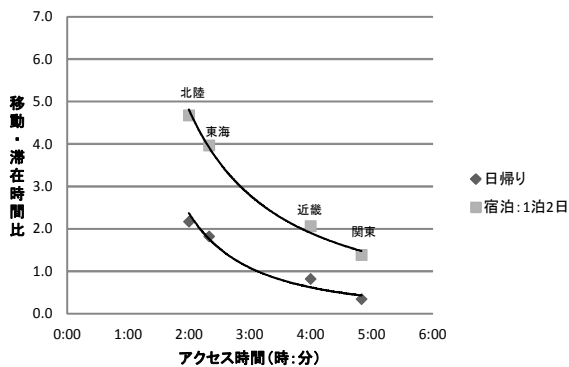


図 6.5 【自家用車】移動・滞在時間比

#### 4) 平成 22 年調査結果を用いた検証

平成 22 年の調査結果における公共交通利用者の日帰り率・宿泊率を図 6.6 に示す。また、自動車利用者の日帰り率・宿泊率を図 6.7 に示す。公共交通利用者の日帰り率は、岐阜県内で 56%、東海・北陸で 6%、それ以外の地域では 0%であった。一方、自動車利用者の日帰り率は、岐阜県内で 55%、東海・北陸で 65%、関東・甲信越で 31%、近畿で 14%であった<sup>30)</sup>。

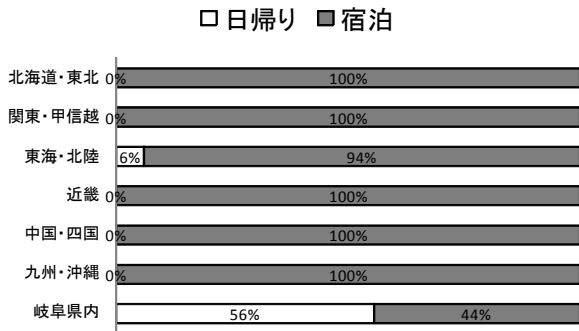


図 6.6 日帰り率・宿泊率【公共交通】

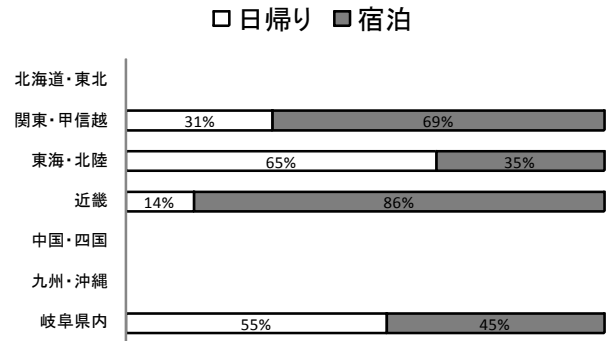


図 6.7 日帰り率・宿泊率【自動車】

公共交通利用の移動・滞在時間比と日帰り率との相関を図 6.8 に示す。両者には強い相関が認められる。

移動・滞在時間比が 2.0 以上においても日帰り率はわずか数%程度であり、大半の観光客は日帰り旅行を選択していないことがわかる。

次に、自動車利用の移動・滞在時間比と日帰り率との相関を図 6.9 に示す。両者には強い相関が認められる。

移動・滞在時間比が 1.0 において日帰り率は約 37%、2.0 になると日帰り率は約 62%と増加している。

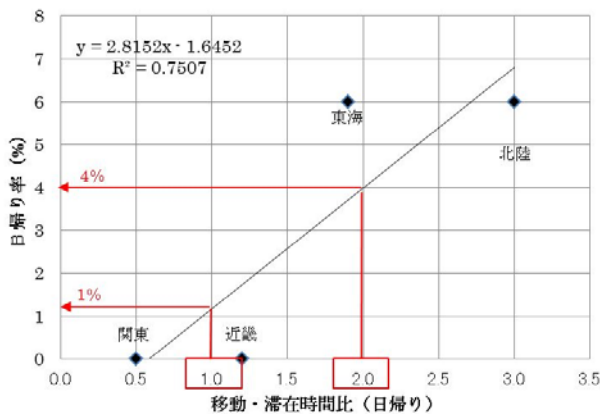


図 6.8 移動・滞在時間比—日帰り率  
【公共交通】

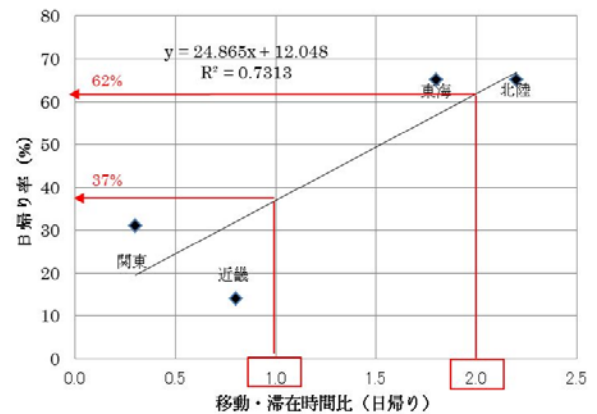


図 6.9 移動・滞在時間比—日帰り率  
【自動車】

これらの結果から自動車利用の場合、移動・滞在時間比（日帰り）が 1.0 を超えると約 3 人に 1 人が日帰りを選択し、2.0 を超えると約 3 人に 2 人が日帰りを選択しているものと考えられる。

これらの関係式は高山における日帰り圏域の想定に活用できる。

図 6.10 は、高山における自動車利用の日帰り圏域のイメージを示したものである。高山を中心にして、横軸に周辺都市の移動・滞在時間比（日帰り）、縦軸に日帰り率をとると、移動・滞在時間比（日帰り）が 1.0 のエリア、そしてその内側に移動・滞在時間比（日帰り）が 2.0 のエリア等のラインを描くことができる。

このように日帰り圏域は明確な 1 本のラインで描けるものではなく、約 3 人に 1 人が日帰りを選択する確率のエリア〔(移動・滞在時間比（日帰り）が 1.0)〕、約 3 人に 2 人が日帰りを選択する確率のエリア〔(移動・滞在時間比（日帰り）が 2.0)〕等、円錐状の分布として表現できる。

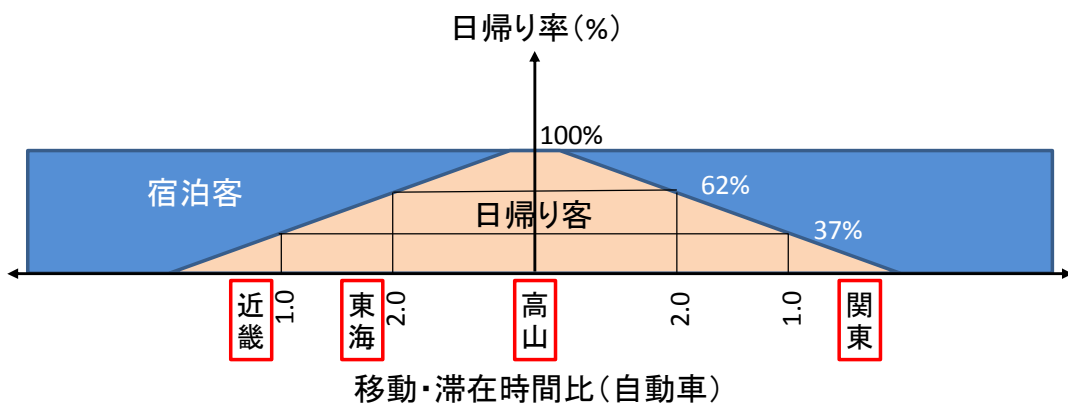


図 6.10 日帰り圏域のイメージ【自動車】

図 6.11 は、道路等の整備による日帰り圏域の拡大イメージを示したものである。東海北陸自動車道の整備により、東海及び近畿から高山までのアクセス時間が大幅に短縮したが、これにより、東海及び近畿における各都市の移動・滞在時間比（日帰り）は全般的に増大したため、日帰り圏域は拡大したと考えられる。

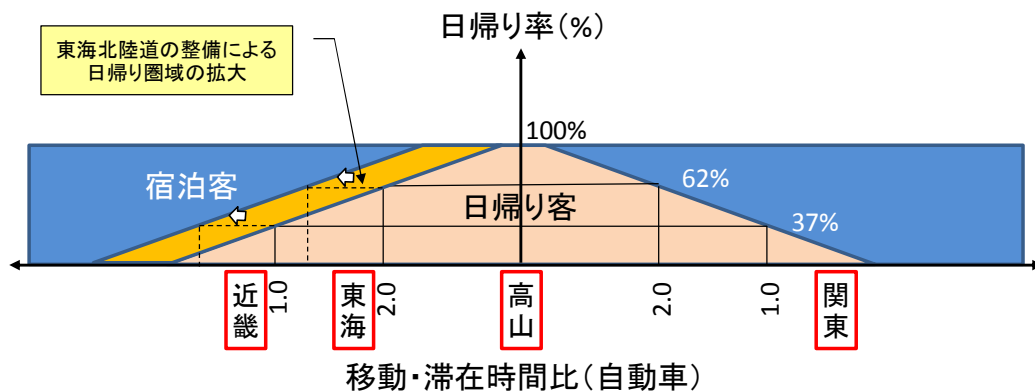


図 6.11 日帰り圏域の拡大イメージ【自動車】

一方、鉄道利用の場合の移動・滞在時間比と日帰り率との関係は図 6.12 のように示される。すなわち、日帰りを選択するのは比較的高山に近い岐阜県内住民が大半を占め、県外からの旅行者は極めて少ない。

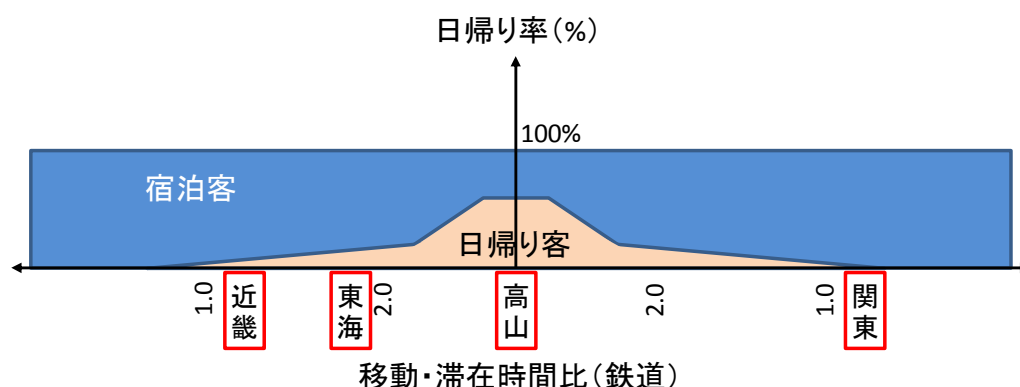


図 6.12 日帰り圏域のイメージ【鉄道】

このように、自動車利用と鉄道利用では日帰り圏域の分布に大きな差異があることが判明した。これらの差異の原因を解明するため、自動車利用と鉄道利用の日帰り観光客の行動を比較する。

図 6.13 は、交通手段別立寄り人数【日帰り】を示したものである。横軸に鉄道利用者、縦軸に自動車利用者の立寄り人数を示している。鉄道利用者のサンプル数が少ないということもあるが、道路利用者が高山以外の観光地に立寄っているのに対して、鉄道利用者はほぼ高山のみの観光となっている。

一方、図 6.14 は交通手段別立寄り人数【宿泊】を示したものである。こちらは、立寄り地がほぼ直線状に分布し、強い正の相関があることがわかる。すなわち、宿泊旅行の場合には、立寄り先に大きな差異はないことがうかがえる。

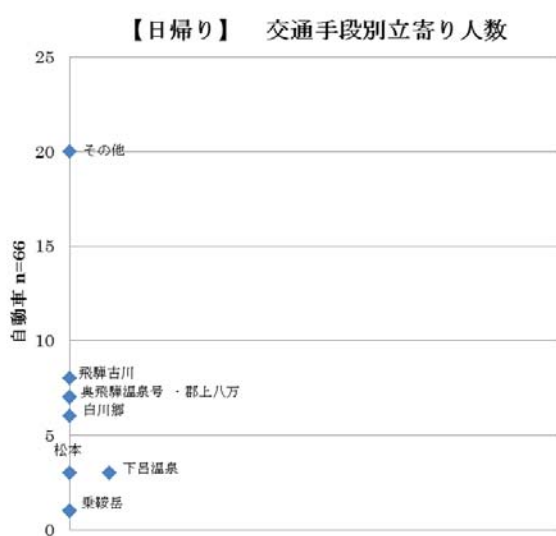


図 6.13 交通手段別立寄り人数【日帰り】

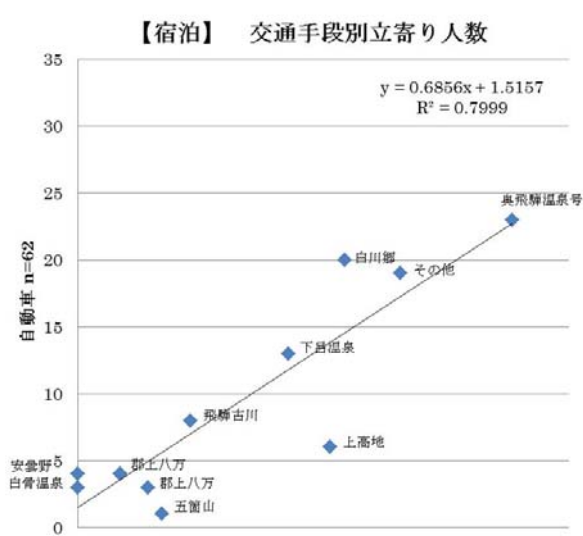


図 6.14 交通手段別立寄り人数【宿泊】



図 6.15 は、自動車で高山を訪れた観光客の平均立寄り箇所数を示したものである。日帰り旅行では、高山を含め 2 か所程度立寄っているのに対し、宿泊旅行では、いずれの地域においても立寄り箇所数は日帰り旅行よりも増加している。

図 6.16 は、公共交通機関を利用して高山を訪れた観光客の平均立寄り箇所数を示したものである。日帰り旅行では、東海北陸で 2 箇所、岐阜県内で 1.6 箇所であるのに対して、宿泊旅行では、いずれの地域においても 2 箇所以上から 3 箇所程度となっている。

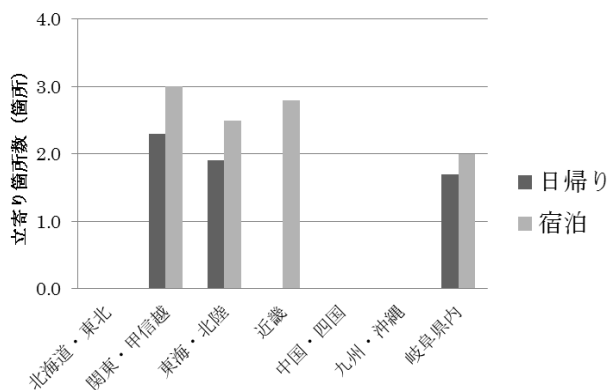


図 6.15 立寄り箇所数【自動車】

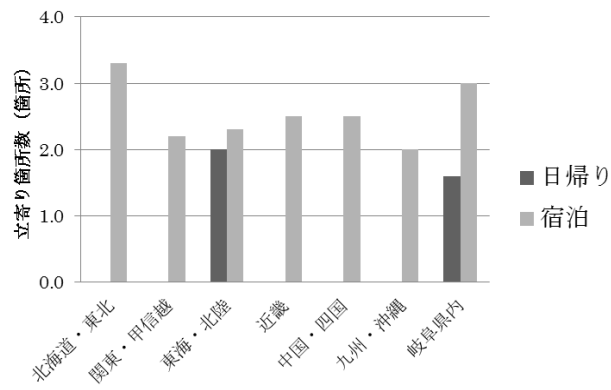


図 6.16 立寄り箇所数【公共交通】

## 6.2.2 京都市における検討

### (1) 京都市へのアクセス

京都市へのアクセスは、鉄道利用の場合は東海道新幹線利用となる。自動車利用の場合は、東名、名神、新名神高速道路利用及び北陸自動車道利用がある。

“関東”、“近畿”、“東海”及び“北陸”の中心部から高山までの交通手段別の所要時間（2013年8月現在）を表6.7～表6.10に示す。

表 6.7 関東から京都市までの所要時間

交通手段	区 間	経 路	所要時間
鉄道	東京～京都	東海道新幹線・のぞみ	2:20
高速バス	東京～京都	東名・名神高速	6:50
自動車	東京～京都	東名・名神高速	6:00

表 6.8 近畿から京都市までの所要時間

交通手段	区 間	経 路	所要時間
鉄道	大阪～京都	東海道本線・新快速	0:30
高速バス	大阪～京都	該当無し	
自動車	大阪～京都	名神高速	0:50

表 6.9 東海から京都市までの所要時間

交通手段	区 間	経 路	所要時間
鉄道	名古屋～京都	東海道新幹線・のぞみ	0:40
高速バス	名古屋～京都	該当無し	2:30
自動車	名古屋～京都	名神高速	1:50

表 6.10 北陸から京都市までの所要時間

交通手段	区 間	経 路	所要時間
鉄道	富山～京都	北陸本線・サンダーバード	2:00
高速バス	富山～京都	北陸自動車道、名神高速	5:20
自動車	富山～京都	北陸自動車道、名神高速	4:20

## (2) 京都市での滞在可能時間

「日帰り」及び「宿泊（1泊2日）」における滞在可能時間の算出結果を図6.17及び図6.18に示す。また、「宿泊（1泊2日）」における滞在可能時間の「日帰り」に対する割合を表6.11に示す。関西（鉄道、自動車）、関東（高速バス）、中部（鉄道）では2.0未満の低い値となっている。また、一方、関東（自動車）及び北陸（自動車）は、3.4～11.0と比較的大きな値を示しており、「宿泊（1泊2日）」することによる滞在可能時間の増大率は大きい。前者は宿泊することの価値が低く、後者は宿泊することの価値が高いといえる。

表 6.11 「宿泊（1泊2日）」における滞在可能時間の「日帰り」に対する割合

地域	交通手段	京都での滞在可能時間		
		①日帰り	②宿泊：1泊2日	②/①
関東	鉄道	8:00	18:20	2.3
	高速バス	17:20	27:20	1.6
	自動車	1:00	11:00	11.0
関西	鉄道	11:50	21:50	1.8
	高速バス	運行無し	運行無し	
	自動車	11:10	21:10	1.9
中部	鉄道	11:40	21:40	1.9
	高速バス	7:50	17:50	2.3
	自動車	9:10	19:10	2.1
北陸	鉄道	7:00	17:00	2.4
	高速バス	6:20	16:20	2.6
	自動車	4:10	14:10	3.4

■京都（日帰り）

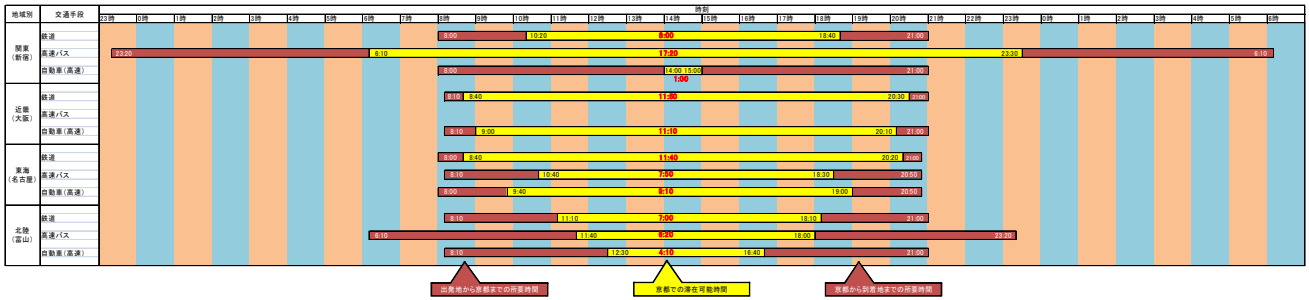


図 6.17 日帰りにおける滞在可能時間

■京都（1泊2日）

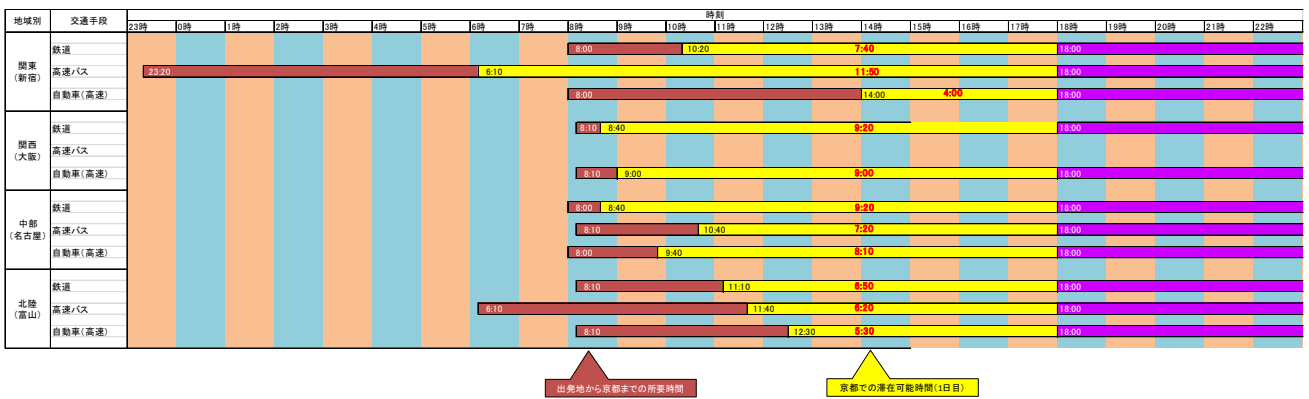
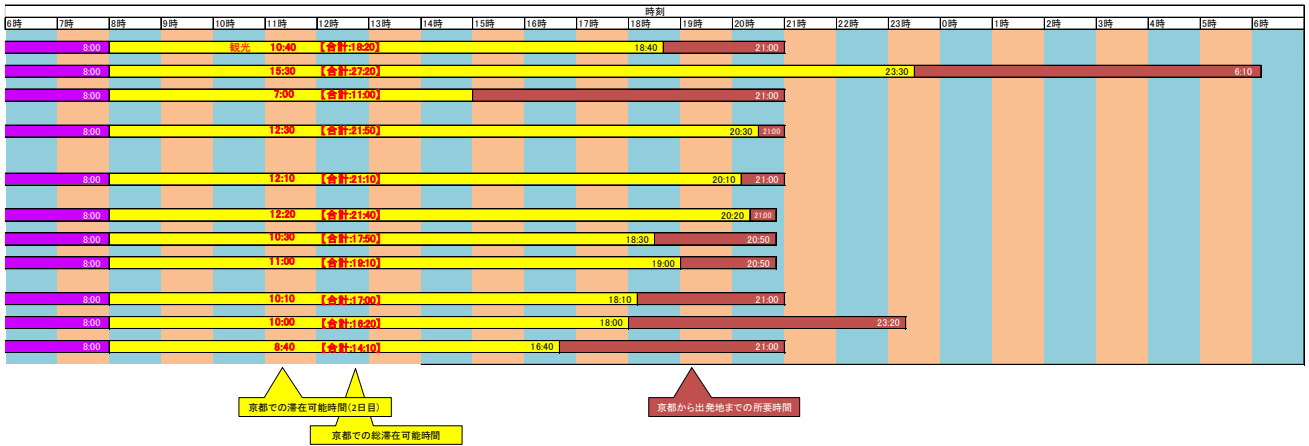


図 6.18 宿泊（1泊2日）における滞在可能時間

### (3) 移動・滞在時間比による評価

移動・滞在時間比の試算結果を表 6.12 に示す。また、交通手段別のアクセス時間と移動・滞在時間比との関係を図 6.19～図 6.21 に示す。

これらの結果から、以下の事項が読み取れる。

- ・鉄道では全ての地域において「日帰り」で満足が得られる結果となった。新幹線を利用すれば東京からでも 2 時間 20 分で京都に到達するため、時間的には十分日帰りが可能である。しかしながら、関東から日帰りの観光客は少なく実態と乖離があると判断される。
- ・この原因としては、移動や宿泊等の費用を反映していないためと考えられる。

表 6.12 移動・滞在時間比

滞在可能時間(日帰り)

	北陸	関東	東海	近畿
鉄道	7:00	8:00	11:40	11:50
高速バス	8:20	17:20	7:50	
自動車	4:10	1:00	9:10	11:10

移動・滞在時間比

滞在可能時間(日帰り)/移動時間

	北陸	関東	東海	近畿
鉄道	1.2	1.7	8.8	11.8
高速バス	0.8	1.3	1.6	
自動車	0.5	0.1	2.5	6.7

※移動時間=アクセス時間×2

滞在可能時間(宿泊:1泊2日)

	北陸	関東	東海	近畿
鉄道	17:00	18:20	21:40	21:50
高速バス	16:20	27:20	17:50	
自動車	14:10	11:00	19:10	21:10

移動・滞在時間比

滞在可能時間(宿泊:1泊2日)/移動時間

	北陸	関東	東海	近畿
鉄道	2.8	3.9	16.3	21.8
高速バス	1.5	2.0	3.6	
自動車	1.6	0.9	5.2	12.7

※移動時間=アクセス時間×2

【鉄道】 移動・滞在時間比

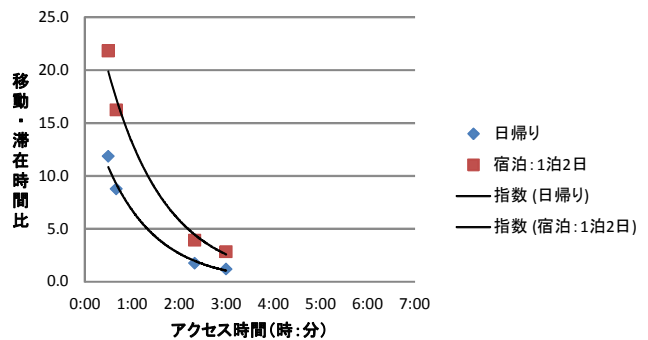


図 6.19 【鉄道】 移動・滞在時間比

【高速バス】 移動・滞在時間比

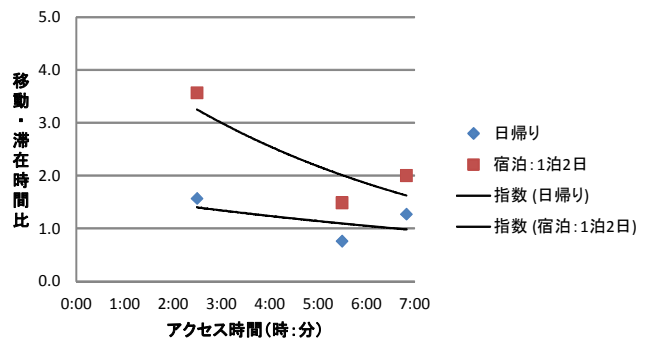


図 6.20 【高速バス】 移動・滞在時間比

【自動車】 移動・滞在時間比

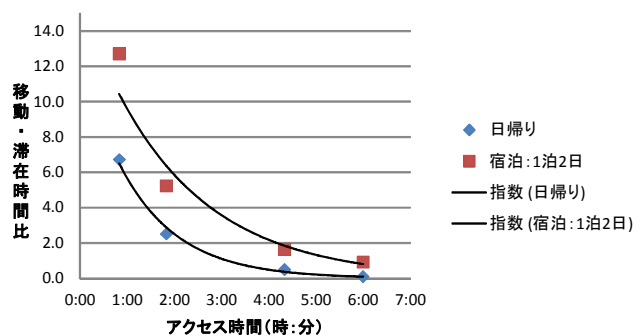


図 6.21 【自家用車】 移動・滞在時間比

### 6.3 観光費用便益分析

「6.2 移動・滞在時間比」では、「観光地までの移動に要する時間」と「観光地に滞在できる時間」を用いた指標について検討した。しかしながら、この指標には、交通や宿泊に要する費用が反映されていない。旅行を計画するにあたって、一般的に交通費や宿泊費等の費用は大きな関心事であり、交通時間や交通費用及び宿泊費用のいずれも少ない方が、旅行者にとって魅力が高まると考えられる。そこで、「観光地までの移動・宿泊に要する費用」と「観光地に滞在することにより享受できる便益」により算定される「観光費用便益比」について検討する。

“観光費用便益比”は次式(6b)で算出される。

$$\text{“観光費用便益比”} = \frac{\text{“観光地に滞在することにより享受できる便益”}}{\text{“観光地までの移動・宿泊に要する費用”}} \quad (6b)$$

ここに、“観光地に滞在することにより享受できる便益”

：観光地における滞在時間×時間価値原単位

“観光地までの移動・宿泊に要する費用”

：出発地～観光地間の移動時間 (=出発地から観光地までのアクセス時間×2)  
×時間価値原単位+交通費+宿泊費

“観光費用便益比”は、「観光によって得られる満足度」の「観光に投資する費用」に対する割合を示している。したがって、“観光費用便益比” $\geq 1.0$ であれば、投資に見合った満足度が得られ、“観光費用便益比” $< 1.0$ の場合には、投資の割には満足度が得られないことを示す。

“観光地までの移動・宿泊に要する費用”としては、交通費、宿泊費、飲食費、土産物費が挙げられるが、飲食費及び土産物費については個人差が大きいと考えられることから本検討では対象としない。すなわち、誰もが必ず消費する交通費、宿泊費を取り上げるものとする。また、居住地から観光地間の移動に要する時間に時間価値原単位をかけて時間便益として計上する。

“観光地に滞在することにより享受できる便益”は、基本的に個人差があるものと考えられる。すなわち、CVM手法の考え方で言うならば、観光で得られる満足度に対しての支払い意思額は個人によって異なる。たとえば、京都の祇園祭や高山の高山祭には、遠方からでも大勢の観光客が押し寄せている。これらの人たちは、年1回の祭りを見ることに大きな価値を感じているからに他ならない。また、春の桜のシーズンや秋の紅葉シーズンは、行楽シーズンと呼ばれるように多くの観光客が観光行動を起こす。これは桜や紅葉を見ることに對して他のシーズンにはない価値を感じている人たちが存在することに起因している。

このように、“観光地に滞在することにより享受できる便益”は、観光地の魅力度をはじめとして季節、イベントの有無、旅行日程、個人属性等と深い関係があると考えられるが、本検討では万民共通の普遍的な価値として、観光地に滞在することによる“時間価値”のみを計上するものとする。したがって、本検討において算出する“観光地に滞在することにより享受できる便益”は、最も低めに見積もった額といえる。

### 6.3.1 時間価値に関する既往研究

観光費用便益比の算定においては、時間価値原単位の値が重要となる。本検討においては、時間価値に関する既往研究をレビューするとともに、それらの研究成果の中から代表的な値を用いて試算するものとする。

#### (1) 日本における交通の時間価値の分析に関する既往研究

近年における「時間価値」に関する既往研究として、加藤<sup>29)</sup>(2014)らによる「道路交通の時間価値に関する研究」がある。この研究は、旅客目的で道路を利用する自家用車およびその利用者の交通の時間価値を対象としており、研究成果を取りまとめた「道路政策の質の向上に資する技術研究開発成果報告レポート No.21-1(平成 24 年 6 月)」では、交通の時間価値の基礎理論の整理や既往の研究成果のレビュー、実データを用いた交通の時間価値の分析結果や我が国や他国におけるガイドライの事例等の基礎的な情報が詳しく示されている。

以下では、上記の報告書に基づき、旅行者の行動実績あるいは表明選好に関するデータを用いた交通の時間価値推定の考え方と方法、時間価値推定結果を紹介する。

加藤らは、旅行者の行動実績あるいは表明選好に関するデータを用いた交通の時間価値の推定方法として、以下の①～③に示す 3 つの方法について分析し、考察している。

#### ① 道路交通センサデータを用いた我が国の RP ベースの交通の時間価値推定

本分析は、平成 17 年度道路交通センサスのオーナーインタビュー調査データを用いて、我が国の道路交通の時間価値を実証的に推定したものである。発地と着地を所与とした場合の個人の経路選択行動を対象として、個人の選択実績データから時間価値を推定している。経路選択行動の分析に当たっては、高速道路を用いる経路と一般道路のみを用いる経路の 2 選択肢から、利便性(効用水準)の高い経路が合理的に選択されているものと仮定している。

#### ② 我が国の交通行動分析に関わる研究のデータベースをもとにした交通の時間価値に関するメタ分析

本分析は、我が国の既往の交通行動分析に関する研究成果を用いて、旅客交通の時間価値の特性を分析したものである。メタ分析とは、統計的分析のなされた複数の研究を収集し、いろいろな角度からそれらを統合したり比較したりする分析研究手法の 1 つである。本分析では、調査方法や推定されたモデルの統計的有意性等の設定した条件を満足する論文として、1979～2003 年に発表された 68 論文を抽出し、これらに含まれる 261 の交通の時間価値をデータとして利用している。

#### ③ SP データを用いた我が国の交通の時間価値推定の事例分析

本分析は、交通の時間価値推定を目的とした SP 調査設計方法を検討し、平成 22 年 12 月に厚木市居住者を対象として、紙ベースの調査及び Web ベースの調査を実施している。紙ベースの調査では 387 票、Web ベースの調査では 306 票の回答が得られている。本調査では、RP-off-SP タイプの調査を実施している。すなわち、まず実際の行動選択結果について質問をした後に、行動結果をベースに人々の表示選好を問うという方法である。

加藤<sup>29)</sup>らの分析により得られた交通目的別の交通の時間価値推定結果の比較を表 6.13 に示す。

表 6.13 交通目的別の交通の時間価値推定結果の比較(単位：円/分・人)

交通目的	業務	通勤	私事
①RP 分析	33.9	24.5	21.0
②メタ分析	42.4	39.2	20.2
③SP 分析	36.7	25.8	23.8

1 人当たりの業務交通の時間価値推定値は、34～42 円/分、通勤交通は 25～39 円/分、私事交通は 20～24 円/分となっている。2005 年の賃金率(現金給与総額/総労働時間、事業所規模 5 人以上)の全国平均値は、39.9 円/分となっていることから、業務交通の時間価値推定値は、ほぼ同一の値となっていることを指摘している。

これらの分析結果によると、私事交通の一種である観光交通の時間価値は、おおよそ 20～24 円/分であり、業務交通の 48～65%程度となっていることがわかる。

## (2) 我が国の道路事業における時間価値の考え方

我が国の道路事業においては、効率的かつ効果的な遂行を図るため、新規事業採択時評価、再評価、事後評価の各段階において、費用便益分析が実施されている。費用便益分析は、道路等交通プロジェクトの投資に必要な費用と、投資によって得られる社会的便益との比較によって、科学的にプロジェクトの投資効率性を評価する手法である。

道路整備により、時間短縮が図られる場合、1 人当たりの交通時間短縮便益は、(短縮交通時間) × (交通の時間価値) で計算することができる。

我が国の道路事業における時間価値の算出方法については、平成 20 年 11 月 25 日に開催された「道路事業の評価手法に関する検討委員会」第 4 回委員会の参考資料 1「時間価値原単位および走行経費原単位(平成 20 年価格)の算出方法」<sup>30)</sup> に詳述されている。

以下では、上記の報告書に基づき、我が国の道路事業の時間価値の算出方法を紹介する。

### ①時間価値原単位計測の基本的な考え方

#### 【“時間価値原単位”の定義】

道路事業においては、「時間価値原単位は、自動車 1 台の走行時間が 1 分短縮された場合におけるその時間の価値(機会費用)を貨幣評価したもの」として時間価値が定義されている。

#### 【“機会費用”の概念】

「機会費用とは、ある選択肢を取る際に犠牲とされる費用(コスト)であり、実際に選ばれたもの以外の選択肢の中で、最も高い収益が得られる選択肢を選んだ場合の収益で測定される」と機会費用の概念が示されている。

#### 【機会費用を考慮する項目】

「時間価値原単位を算出するに当たり、機会費用を考慮すべき項目は、自動車のトリップの構成要素のうち、例えば 1 分間の時間が与えられた場合にその時間の使途(行動選択肢)を考えることができるものである」と示されている。



すなわち、自家用乗用車等のドライバーや同乗者、バス等の乗客は、業務目的であれば時間短縮を新たな別の生産活動（労働）に、非業務目的であれば時間短縮を余暇に充てたときに得られる便益が機会費用となる。

## ②1人あたりの時間価値設定の方法

### 【非業務目的のドライバー及び同乗者の時間当たり機会費用】

非業務目的の自家用乗用車ドライバーの時間当たり機会費用は、労働者平均月間実労働時間当たり現金給与総額（すなわち賃金率）から、所得税、住民税所得割引および消費税を控除することによって推定されている。

「労働者平均月間実労働時間当たり現金給与総額」の推定式を（6c）に示す。

$$\begin{aligned}
 & \text{(労働者平均月間実労働時間当たり現金給与総額)} \\
 &= \frac{\text{(労働者平均月間現金給与総額)}}{\text{(労働者平均月間実労働時間)}} \\
 &= \frac{\text{(常用労働者 A 平均月間現金給与総額)}}{\text{(常用労働者 A 平均月間実労働時間)}} \times \text{(集計対象労働者に占める常用労働者 A の割合)} \\
 &+ \frac{\text{(常用労働者 B 平均月間現金給与総額)}}{\text{(常用労働者 B 平均月間実労働時間)}} \times \text{(集計対象労働者に占める常用労働者 B の割合)} \\
 &+ \text{(臨時労働者平均 1 時間当たり現金給与額)} \times \text{(集計対象労働者に占める臨時労働者の割合)} \\
 &= \frac{331,077 \text{ (円/人・月)}}{150.6 \text{ (時間/人・月)} \times 60 \text{ (分)}} \times \frac{4,228 \text{ (万人)}}{4,744 \text{ (万人)}} \\
 &+ \frac{208,368 \text{ (円/人・月)}}{151.9 \text{ (時間/人・月)} \times 60 \text{ (分)}} \times \frac{240 \text{ (万人)}}{4,744 \text{ (万人)}} \\
 &+ \frac{1,672 \text{ (円/人・時)}}{60 \text{ (分)}} \times \frac{56 \text{ (万人)}}{4,744 \text{ (万人)}} \\
 &= 35.66 \text{ (円/人・分)} \text{ [平成 20 年価格]} \tag{6c}
 \end{aligned}$$

「非業務目的の自家用車ドライバーの時間当たり機会費用」の推定式を（6d）に示す。

$$\begin{aligned}
 & \text{(非業務目的の自家用車ドライバーの時間当たり機会費用)} \\
 &= \text{(労働者平均月間実労働時間当たり現金給与総額)} \times \frac{\text{(1-所得税・住民税所得割)}}{\text{(1+消費税)}} \\
 &= 35.66 \text{ (円/人・分)} \times \frac{0.85}{(1+0.05)} \\
 &= 28.87 \text{ (円/人・分)} \text{ [平成 20 年価格]} \tag{6d}
 \end{aligned}$$

「非業務目的の自家用車同乗者の時間当たり機会費用」の推定式を（6e）に示す。

(非業務目的の自家用車同乗者の時間当たり機会費用)

$$= (\text{非業務目的の自家用車ドライバーの時間当たり機会費用}) \times \frac{(\text{15歳以上人口}) \div (\text{総人口})}{(\text{総人口})}$$

$$= 24.94 \text{ (円/人・分) [平成 20 年価格]} \quad (6e)$$

非業務目的の同乗者の機会費用は、選択可能な行動の中で、最も高い収益が得られるもので計算されている。14歳以下の個人は勉強と余暇の二通りの選択肢しかなく、収益が得られる選択肢がない。したがって、機会費用はゼロとなっている。15歳以上の個人は、勉強、余暇、労働の三通りの選択肢があり、この中で労働が最も収益性が高いと考えられることから、機会費用は労働への対価である賃金率に基づき計測されている。

### (3) 既往研究からみた観光交通における時間価値

「(1)日本における交通の時間価値の分析に関する既往研究」及び「(2)我が国の道路事業における時間価値の考え方」の既往研究から得られた自家用乗用車を利用した私事交通の時間価値を表 6.14 に示す。

表 6.14 既往研究に基づく時間価値

項 目	時間価値 (単位：円/分・人)
(1)日本における交通の時間価値の分析に関する既往研究	
①RP 分析 (私事)	21.0
②メタ分析 (私事)	20.2
③SP 分析 (私事)	23.8
(2)我が国の道路事業における時間価値の考え方 時間価値原単位および走行経費原単位(平成 20 年価格)の算出 方法(非業務目的の自家用車同乗者の時間当たり機会費用)	24.94

既往研究において様々なアプローチにより交通の時間価値が算定されているが、私事を目的とする交通の場合、大凡 20~25 円/分・人の範囲にあると考えられる。

本研究においては、費用便益分析マニュアル<sup>31)</sup>に用いられていることから信頼性が高いと考えられる「(2)我が国の道路事業における時間価値の考え方」に示した手法を採用するものとする。したがって、観光交通の時間価値は 25 円/分・人とする。

「時間価値原単位および走行経費原単位(平成 20 年価格)の算出方法」では、乗合バス及び貸切バスの乗客の時間当たり機会費用は、自家用乗用車の同乗者の時間当たり機会費用を適用している。本検討においては、高速バス及び鉄道の乗客の時間当たり機会費用が必要となるが、これらの交通手段に対しても同様に、自家用乗用車の同乗者の時間当たり機会費用を適用するものとする。

また、“観光地に滞在することにより享受できる便益”については、観光地までの移動時間が短縮することにより、短縮時間を観光に充てることが可能となることから、便宜上、観光交通の時間価値同様、25 円/分・人とする。

### 6.3.2 高山市における検討

#### (1) 高山までの移動・宿泊に要する費用

表 6.15 は、北陸、関東、東海、近畿の各地域から高山へ訪問するために必要となる各種費用を交通手段別に整理したものである。

表 6.15 高山までの移動・宿泊に要する費用

アクセス時間						
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考	
鉄道	1:30	4:20	2:20	3:20		
高速バス	2:30	5:30	2:20	5:10		
自動車	2:00	4:50	2:20	4:00		
移動に要する時間コスト(片道)						
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考	
鉄道	2,250	6,500	3,500	5,000	時間価値原単位 <sup>31)</sup> =25円/人・分	
高速バス	3,750	8,250	3,500	7,750		
自動車	3,000	7,250	3,500	6,000		
移動に要する交通費(片道)						
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考	
鉄道	2,770	13,540	3,260	7,560	乗車券+特急券	
高速バス	4,250	6,500	2,900	4,540	乗車券	
自動車	距離(km)	123	297	156	312	
	①走行費用	1,230	2,970	1,560	3,120	走行費用原単位 <sup>31)</sup> =10円/台・km
	1人当たり	492	1,188	624	1,248	平均乗車人員:2.5人/台
	②通行料金	2,500	6,600	4,250	8,500	ETC利用なし
	1人当たり	1,000	2,640	1,700	3,400	平均乗車人員:2.5人/台
	①+②	3,730	9,570	5,810	11,620	
1人当たり	1,492	3,828	2,324	4,648	平均乗車人員:2.5人/台	
移動に要する費用(片道)						
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考	
鉄道	5,020	20,040	6,760	12,560		
高速バス	8,000	14,750	6,400	12,290		
自動車	4,492	11,078	5,824	10,648		
移動に要する費用(往復)						
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考	
鉄道	10,040	40,080	13,520	25,120		
高速バス	16,000	29,500	12,800	24,580		
自動車	8,984	22,156	11,648	21,296		

(2) 観光費用便益比（ケース1）

ケース1の「日帰り」、「1泊2日」、「2泊3日」、「3泊4日」の各ケースにおける観光費用便益比の試算結果を表6.16～表6.19に示す。

①日帰りの場合

表 6.16 日帰りにおける観光費用便益比

滞在可能時間(日帰り)					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	9:00	4:40	8:40	7:50	
高速バス	7:40	3:30	8:50	3:20	
自動車	8:40	3:20	8:30	6:30	
滞在により享受できる便益(日帰り)					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	13,500	7,000	13,000	11,750	
高速バス	11,500	5,250	13,250	5,000	
自動車	13,000	5,000	12,750	9,750	
移動に要する費用(往復)					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	10,040	40,080	13,520	25,120	
高速バス	16,000	29,500	12,800	24,580	
自動車	8,984	22,156	11,648	21,296	
観光費用・便益比 = 滞在により享受できる便益(日帰り)/移動に要する費用					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	1.3	0.2	1.0	0.5	
高速バス	0.7	0.2	1.0	0.2	
自動車	1.4	0.2	1.1	0.5	

②1泊2日の場合

表 6.17 1泊2日における観光費用便益比

滞在可能時間(宿泊:1泊2日)					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	19:00	14:30	18:40	16:40	
高速バス	17:40	13:30	18:50	13:30	
自動車	18:40	13:20	18:30	16:30	
滞在により享受できる便益(宿泊:1泊2日)					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	28,500	21,750	28,000	25,000	
高速バス	26,500	20,250	28,250	20,250	
自動車	28,000	20,000	27,750	24,750	
移動・宿泊に要する費用(往復、1泊2日)					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	20,040	50,080	23,520	35,120	宿泊費:10,000円/人・日
高速バス	26,000	39,500	22,800	34,580	//
自動車	18,984	32,156	21,648	31,296	//
観光費用・便益比 = 滞在により享受できる便益(日帰り)/移動に要する費用					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	1.4	0.4	1.2	0.7	
高速バス	1.0	0.5	1.2	0.6	
自動車	1.5	0.6	1.3	0.8	

③2 泊3日の場合

表 6.18 2泊3日における観光費用便益比

滞在可能時間(宿泊:2泊3日)					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	29:00	24:30	28:40	26:40	
高速バス	27:40	23:30	28:50	23:30	
自動車	28:40	23:20	28:30	26:30	
滞在により享受できる便益(宿泊:2泊3日)					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	43,500	36,750	43,000	40,000	
高速バス	41,500	35,250	43,250	35,250	
自動車	43,000	35,000	42,750	39,750	
移動・宿泊に要する費用(往復、2泊3日)					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	30,040	60,080	33,520	45,120	宿泊費:10,000円/人・日
高速バス	36,000	49,500	32,800	44,580	〃
自動車	28,984	42,156	31,648	41,296	〃
観光費用・便益比 = 滞在により享受できる便益(日帰り)/移動に要する費用					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	1.4	0.6	1.3	0.9	
高速バス	1.2	0.7	1.3	0.8	
自動車	1.5	0.8	1.4	1.0	

④3 泊4日の場合

表 6.19 3泊4日における観光費用便益比

滞在可能時間(宿泊:3泊4日)					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	39:00	34:30	38:40	36:40	
高速バス	37:40	33:30	38:50	33:30	
自動車	38:40	33:20	38:30	36:30	
滞在により享受できる便益(宿泊:3泊4日)					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	58,500	51,750	58,000	55,000	
高速バス	56,500	50,250	58,250	50,250	
自動車	58,000	50,000	57,750	54,750	
移動・宿泊に要する費用(往復、3泊4日)					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	40,040	70,080	43,520	55,120	宿泊費:10,000円/人・日
高速バス	46,000	59,500	42,800	54,580	〃
自動車	38,984	52,156	41,648	51,296	〃
観光費用・便益比 = 滞在により享受できる便益(日帰り)/移動に要する費用					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	1.5	0.7	1.3	1.0	
高速バス	1.2	0.8	1.4	0.9	
自動車	1.5	1.0	1.4	1.1	

### (3) 観光費用便益比（ケース 1）試算結果の考察

ケース 1 における観光費用便益比の試算結果を表 6.20 に示す。また、交通手段別のアクセス時間と観光費用便益比との関係を図 6.22～図 6.24 に示す。

ケース 1 の場合においては、「宿泊（1泊2日）」及び「宿泊（2泊3日）」において、「関東」及び「関西」の観光費用便益比が 1.0 を下回る結果となった。しかしながら、実際には「宿泊（1泊2日）」及び「宿泊（2泊3日）」の観光客が存在することから、実態と合っていない。

その原因としては、“観光地に滞在することにより享受できる便益”として、観光地に滞在する時間の“時間価値”のみを計上したが、これが過小評価と原因となっているものと判断される。

表 6.20 観光費用便益比（ケース 1）試算結果

鉄道	北陸	関東	東海	近畿
アクセス時間	1:32	4:23	2:16	3:20
日帰り	1.3	0.2	1.0	0.5
宿泊:1泊2日	1.4	0.4	1.2	0.7
宿泊:2泊3日	1.4	0.6	1.3	0.9
宿泊:3泊4日	1.5	0.7	1.3	1.0

高速バス	北陸	関東	東海	近畿
アクセス時間	2:30	5:30	2:20	5:12
日帰り	0.7	0.2	1.0	0.2
宿泊:1泊2日	1.0	0.5	1.2	0.6
宿泊:2泊3日	1.2	0.7	1.3	0.8
宿泊:3泊4日	1.2	0.8	1.4	0.9

自動車	北陸	関東	東海	近畿
アクセス時間	2:00	4:50	2:20	4:00
日帰り	1.4	0.2	1.1	0.5
宿泊:1泊2日	1.5	0.6	1.3	0.8
宿泊:2泊3日	1.5	0.8	1.4	1.0

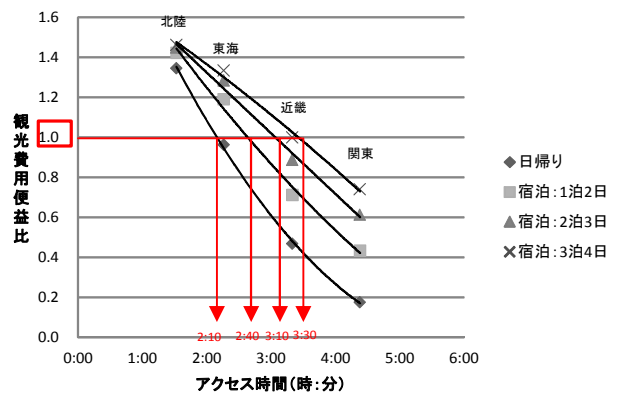


図 6.22 【鉄道】観光費用便益比

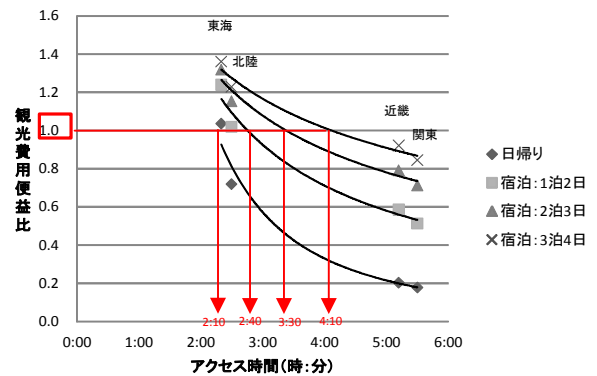


図 6.23 【高速バス】観光費用便益比

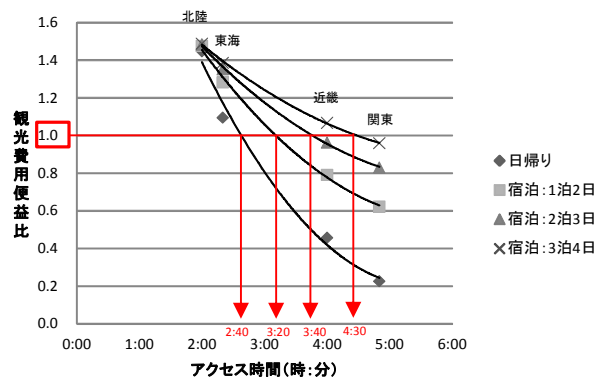


図 6.24 【自家用車】観光費用便益比

#### (4) 観光費用便益比（ケース2）

ケース1に対して、“観光地に滞在することにより享受できる便益”を高く評価するため、ケース2では、宿泊日の18:00～22:00の4時間分を便益として計上するものとした。ケース2の「日帰り」、「1泊2日」、「2泊3日」、「3泊4日」の各ケースにおける観光費用便益比の試算結果を表6.21～表6.24に示す。

##### ①日帰りの場合

表 6.21 日帰りにおける観光費用便益比

滞在可能時間(日帰り)					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	9:00	4:40	8:40	7:50	
高速バス	7:40	3:30	8:50	3:20	
自動車	8:40	3:20	8:30	6:30	
滞在により享受できる便益(日帰り)					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	13,500	7,000	13,000	11,750	
高速バス	11,500	5,250	13,250	5,000	
自動車	13,000	5,000	12,750	9,750	
移動に要する費用(往復)					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	10,040	40,080	13,520	25,120	
高速バス	16,000	29,500	12,800	24,580	
自動車	8,984	22,156	11,648	21,296	
観光費用・便益比 = 滞在により享受できる便益(日帰り) / 移動に要する費用					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	1.3	0.2	1.0	0.5	
高速バス	0.7	0.2	1.0	0.2	
自動車	1.4	0.2	1.1	0.5	

##### ②1泊2日の場合

表 6.22 1泊2日における観光費用便益比

滞在可能時間(宿泊:1泊2日)					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	23:00	18:30	22:40	20:40	
高速バス	21:40	17:30	22:50	17:30	
自動車	22:40	17:20	22:30	20:30	
滞在により享受できる便益(宿泊:1泊2日)					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	34,500	27,750	34,000	31,000	
高速バス	32,500	26,250	34,250	26,250	
自動車	34,000	26,000	33,750	30,750	
移動・宿泊に要する費用(往復、1泊2日)					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	20,040	50,080	23,520	35,120	宿泊費:10,000円/人・日
高速バス	26,000	39,500	22,800	34,580	〃
自動車	18,984	32,156	21,648	31,296	〃
観光費用・便益比 = 滞在により享受できる便益(日帰り) / 移動に要する費用					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	1.7	0.6	1.4	0.9	
高速バス	1.3	0.7	1.5	0.8	
自動車	1.8	0.8	1.6	1.0	

③2 泊3日の場合

表 6.23 2泊3日における観光費用便益比

滞在可能時間(宿泊:2泊3日)					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	37:00	32:30	36:40	34:40	
高速バス	35:40	31:30	36:50	31:30	
自動車	36:40	31:20	36:30	34:30	
滞在により享受できる便益(宿泊:2泊3日)					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	55,500	48,750	55,000	52,000	
高速バス	53,500	47,250	55,250	47,250	
自動車	55,000	47,000	54,750	51,750	
移動・宿泊に要する費用(往復、2泊3日)					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	30,040	60,080	33,520	45,120	宿泊費:10,000円/人・日
高速バス	36,000	49,500	32,800	44,580	〃
自動車	28,984	42,156	31,648	41,296	〃
観光費用・便益比 = 滞在により享受できる便益(日帰り)/移動に要する費用					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	1.8	0.8	1.6	1.2	
高速バス	1.5	1.0	1.7	1.1	
自動車	1.9	1.1	1.7	1.3	

④3 泊4日の場合

表 6.24 3泊4日における観光費用便益比

滞在可能時間(宿泊:3泊4日)					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	51:00	46:30	50:40	48:40	
高速バス	49:40	45:30	50:50	45:30	
自動車	50:40	45:20	50:30	48:30	
滞在により享受できる便益(宿泊:3泊4日)					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	76,500	69,750	76,000	73,000	
高速バス	74,500	68,250	76,250	68,250	
自動車	76,000	68,000	75,750	72,750	
移動・宿泊に要する費用(往復、3泊4日)					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	40,040	70,080	43,520	55,120	宿泊費:10,000円/人・日
高速バス	46,000	59,500	42,800	54,580	〃
自動車	38,984	52,156	41,648	51,296	〃
観光費用・便益比 = 滞在により享受できる便益(日帰り)/移動に要する費用					
交通手段	北陸	関東	東海	近畿	備考
鉄道	1.9	1.0	1.7	1.3	
高速バス	1.6	1.1	1.8	1.3	
自動車	1.9	1.3	1.8	1.4	



(5) 観光費用便益比（ケース 2）試算結果の考察

ケース 2 における観光費用便益比の試算結果を表 6. 25 に示す。また、交通手段別のアクセス時間と観光費用便益比との関係を図 6. 25～図 6. 27 に示す。

鉄道においては、アクセス時間が 2 時間 10 分のエリアがほぼ日帰り圏域と考えられる。東海及び北陸がそのエリア内に入っている。一方関東や近畿では宿泊しないと十分な満足が得られないと判断される。

高速バスにおいては、東海及び北陸さえも日帰り圏域に含まれない。

自家用車においては、アクセス時間が 2 時間 20 分のエリアがほぼ日帰り圏域と考えられ、東海及び北陸がそのエリア内に入っている。近畿では 1 泊 2 日以上、関東では 2 泊 3 日以上の日程でないとな十分な満足が得られないと判断される。

表 6. 25 観光費用便益比（ケース 2）試算結果

鉄道	北陸	関東	東海	近畿
アクセス時間	1:32	4:23	2:16	3:20
日帰り	1.3	0.2	1.0	0.5
宿泊: 1泊2日	1.7	0.6	1.4	0.9
宿泊: 2泊3日	1.8	0.8	1.6	1.2
宿泊: 3泊4日	1.9	1.0	1.7	1.3

高速バス	北陸	関東	東海	近畿
アクセス時間	2:30	5:30	2:20	5:12
日帰り	0.7	0.2	1.0	0.2
宿泊: 1泊2日	1.3	0.7	1.5	0.8
宿泊: 2泊3日	1.5	1.0	1.7	1.1
宿泊: 3泊4日	1.6	1.1	1.8	1.3

自動車	北陸	関東	東海	近畿
アクセス時間	2:00	4:50	2:20	4:00
日帰り	1.4	0.2	1.1	0.5
宿泊: 1泊2日	1.8	0.8	1.6	1.0
宿泊: 2泊3日	1.9	1.1	1.7	1.3
宿泊: 3泊4日	1.9	1.3	1.8	1.4

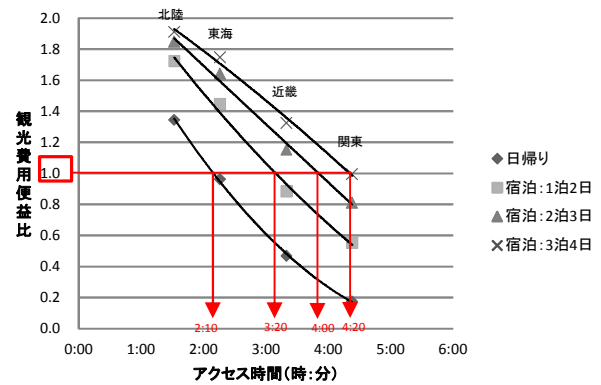


図 6. 25 【鉄道】観光費用便益比

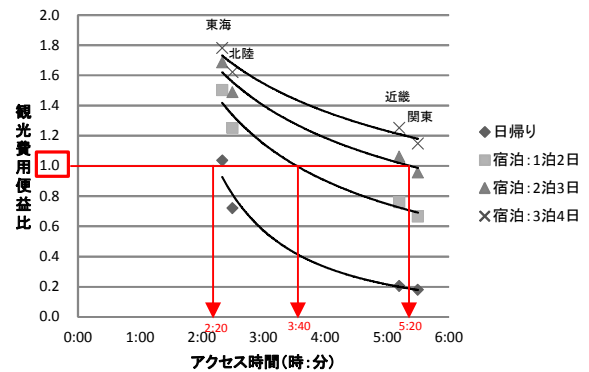


図 6. 26 【高速バス】観光費用便益比

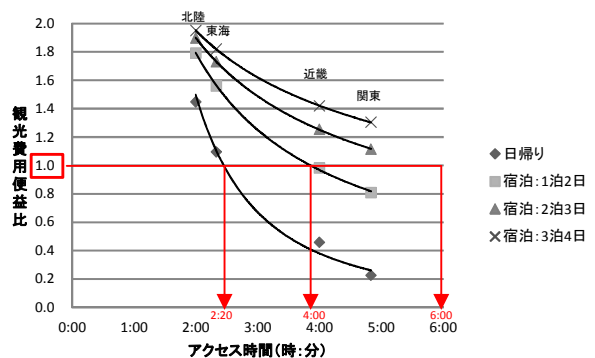


図 6. 27 【自家用車】観光費用便益比

## (6) 平成 22 年調査結果を用いた検証

平成 22 年の調査結果では、公共交通利用者の日帰り率は、岐阜県内で 56%、東海・北陸で 6%、それ以外の地域では 0%であった。一方、自動車利用者の日帰り率は、岐阜県内で 55%、東海・北陸で 65%、関東・甲信越で 31%、近畿で 14%であった<sup>32)</sup>。

鉄道利用の観光費用便益比と日帰り率との相関を図 6.28 に示す。両者には強い相関が認められる。観光費用便益比が 1.0 以上においても日帰り率はわずか数%程度であり、大半の観光客は日帰り旅行を選択していないことがわかる。

次に、自動車利用の観光費用便益比と日帰り率との相関を図 6.29 に示す。両者には強い相関が認められる。観光費用便益比が 1.0 における日帰り率は約 52%となり、約半数の方が日帰りを選択していることがうかがえる。

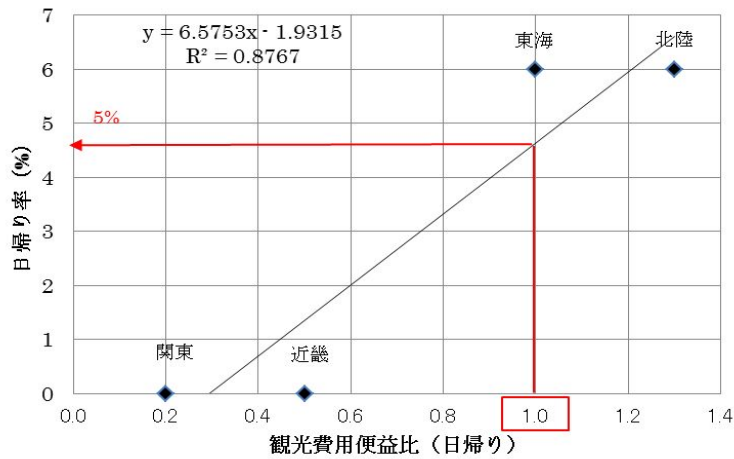


図 6.28 移動・滞在時間比—日帰り率 【鉄道】

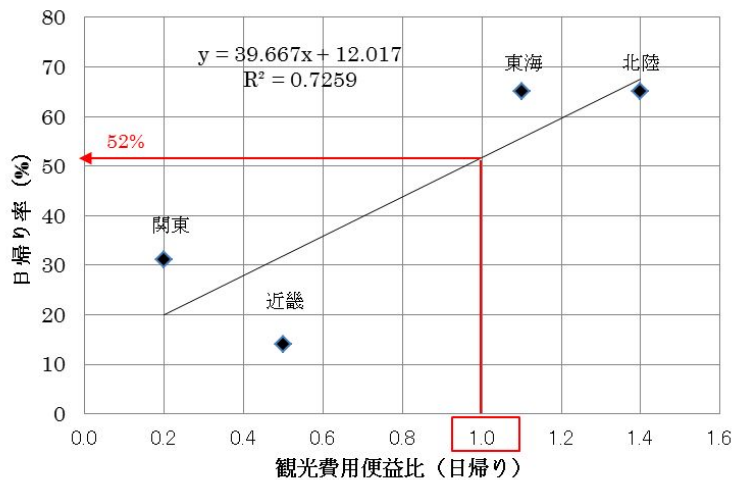


図 6.29 移動・滞在時間比—日帰り率 【自動車】

### 6.3.3 京都市における検討

#### (1) 京都市までの移動・宿泊に要する費用

表 6.26 は、北陸、関東、東海、近畿の各地域から京都へ訪問するために必要となる各種費用を交通手段別に整理したものである。

表 6.26 京都市までの移動・宿泊に要する費用

アクセス時間						
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考	
鉄道	3:00	2:20	0:40	0:30		
高速バス	5:20	6:50	2:30	-		
自動車	4:20	6:00	1:50	0:50		
移動に要する時間コスト(片道)						
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考	
鉄道	4,500	3,500	1,000	750	時間価値原単位 <sup>31)</sup> =25円/人・分	
高速バス	8,000	10,250	3,750	-		
自動車	6,500	9,000	2,750	1,250		
移動に要する交通費(片道)						
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考	
鉄道	7,250	12,710	4,930	540	乗車券+特急券	
高速バス	5,700	7,500	2,500	-	乗車券	
自動車	距離(km)	321	459	131	55	
	①走行費用	3,210	4,590	1,310	550	走行費用原単位 <sup>31)</sup> =10円/台・km
	1人当たり	1,284	1,836	524	220	平均乗車人員:2.5人/台
	②通行料金	6,850	10,750	3,950	2,100	ETC利用なし
	1人当たり	2,740	4,300	1,580	840	平均乗車人員:2.5人/台
	①+②	10,060	15,340	5,260	2,650	
1人当たり	4,024	6,136	2,104	1,060	平均乗車人員:2.5人/台	
移動に要する費用(片道)						
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考	
鉄道	11,750	16,210	5,930	1,290		
高速バス	13,700	17,750	6,250	-		
自動車	10,524	15,136	4,854	2,310		
移動に要する費用(往復)						
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考	
鉄道	23,500	32,420	11,860	2,580		
高速バス	27,400	35,500	12,500	-		
自動車	21,048	30,272	9,708	4,620		

(2) 観光費用便益比（ケース1）

ケース1の「日帰り」、「1泊2日」、「2泊3日」、「3泊4日」の各ケースにおける観光費用便益比の試算結果を表6.27～表6.30に示す。

①日帰りの場合

表 6.27 日帰りにおける観光費用便益比

滞在可能時間(日帰り)					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	7:00	8:00	11:40	11:50	
高速バス	8:20	17:20	7:50	-	
自動車	4:10	1:00	9:10	11:10	
滞在により享受できる便益(日帰り)					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	10,500	12,000	17,500	17,750	
高速バス	12,500	26,000	11,750	-	
自動車	6,250	1,500	13,750	16,750	
移動に要する費用(往復)					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	23,500	32,420	11,860	2,580	
高速バス	27,400	35,500	12,500	-	
自動車	21,048	30,272	9,708	4,620	
観光費用便益比 = 滞在により享受できる便益(日帰り)/移動に要する費用					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	0.4	0.4	1.5	6.9	
高速バス	0.5	0.7	0.9	-	
自動車	0.3	0.0	1.4	3.6	

②1泊2日の場合

表 6.28 1泊2日における観光費用便益比

滞在可能時間(宿泊:1泊2日)					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	17:00	18:20	21:40	21:50	
高速バス	18:20	27:20	17:50	-	
自動車	14:10	11:00	19:10	21:10	
滞在により享受できる便益(宿泊:1泊2日)					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	25,500	27,500	32,500	32,750	
高速バス	24,500	41,000	26,750	-	
自動車	21,250	16,500	28,750	31,750	
移動・宿泊に要する費用(往復、1泊2日)					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	33,500	42,420	21,860	12,580	宿泊費:10,000円/人・日
高速バス	37,400	45,500	22,500	-	
自動車	31,048	40,272	19,708	14,620	
観光費用便益比 = 滞在により享受できる便益(日帰り)/移動に要する費用					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	0.8	0.6	1.5	2.6	
高速バス	0.7	0.9	1.2	-	
自動車	0.7	0.4	1.5	2.2	

③2 泊3日の場合

表 6.29 2泊3日における観光費用便益比

滞在可能時間(宿泊:2泊3日)					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	27:00	28:20	31:40	31:50	
高速バス	28:20	37:20	27:50	-	
自動車	24:10	21:00	29:10	31:10	
滞在により享受できる便益(宿泊:2泊3日)					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	40,500	42,500	47,500	47,750	
高速バス	39,500	56,000	41,750	-	
自動車	36,250	31,500	43,750	46,750	
移動・宿泊に要する費用(往復、2泊3日)					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	43,500	52,420	31,860	22,580	宿泊費:10,000円/人・日
高速バス	47,400	55,500	32,500	-	
自動車	41,048	50,272	29,708	24,620	
観光費用便益比 = 滞在により享受できる便益(日帰り)/移動に要する費用					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	0.9	0.8	1.5	2.1	
高速バス	0.8	1.0	1.3	-	
自動車	0.9	0.6	1.5	1.9	

④3 泊4日の場合

表 6.30 3泊4日における観光費用便益比

滞在可能時間(宿泊:3泊4日)					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	37:00	38:20	41:40	41:50	
高速バス	38:20	47:20	37:50	-	
自動車	34:10	31:00	39:10	41:10	
滞在により享受できる便益(宿泊:3泊4日)					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	55,500	57,500	62,500	62,750	
高速バス	54,500	71,000	56,750	-	
自動車	51,250	46,500	58,750	61,750	
移動・宿泊に要する費用(往復、2泊3日)					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	53,500	62,420	41,860	32,580	宿泊費:10,000円/人・日
高速バス	57,400	65,500	42,500	-	
自動車	51,048	60,272	39,708	34,620	
観光費用便益比 = 滞在により享受できる便益(日帰り)/移動に要する費用					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	1.0	0.9	1.5	1.9	
高速バス	0.9	1.1	1.3	-	
自動車	1.0	0.8	1.5	1.8	

### (3) 観光費用便益比（ケース 1）試算結果の考察

ケース 1 において、観光費用便益比が 1.0 を上回るために必要となるアクセス時間を表 6.31 に示す。また、交通手段別のアクセス時間と観光費用便益比との関係を図 6.30～図 6.32 に示す。

表 6.31 観光費用便益比（ケース 1）試算結果

交通手段	観光費用便益比 $\geq 1.0$ となるアクセス時間		
	日帰り	宿泊（1泊2日）	宿泊（2泊3日）
鉄道	1時間20分以内	1時間40分以内	2時間10分以内
高速バス	1時間30分以内	3時間20分以内	4時間40分以内
自動車	1時間40分以内	2時間30分以内	3時間00分以内

ケース 1 の場合においては、「宿泊（1泊2日）」及び「宿泊（2泊3日）」において、「関東」及び「北陸」の観光費用便益比が 1.0 を下回る結果となった。しかしながら、実態ではこれらの地域から「宿泊（1泊2日）」あるいは「宿泊（2泊3日）」の観光客が存在することから、実態と表していないと判断できる。

その原因として、高山の検討同様“観光地に滞在することにより享受できる便益”が過小評価となっていることが考えられる。

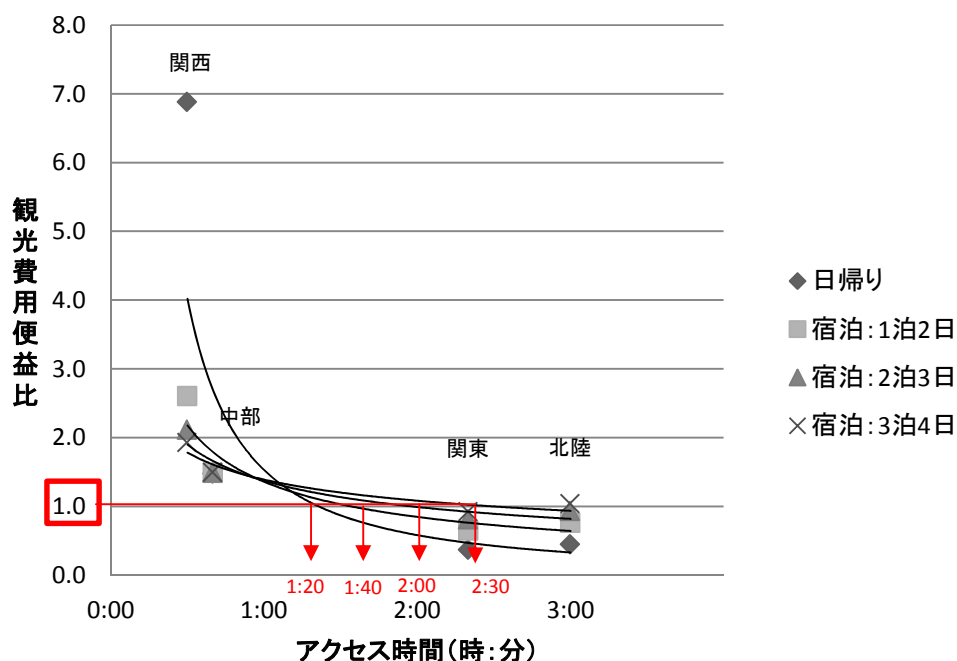


図 6.30 【鉄道】観光費用便益比

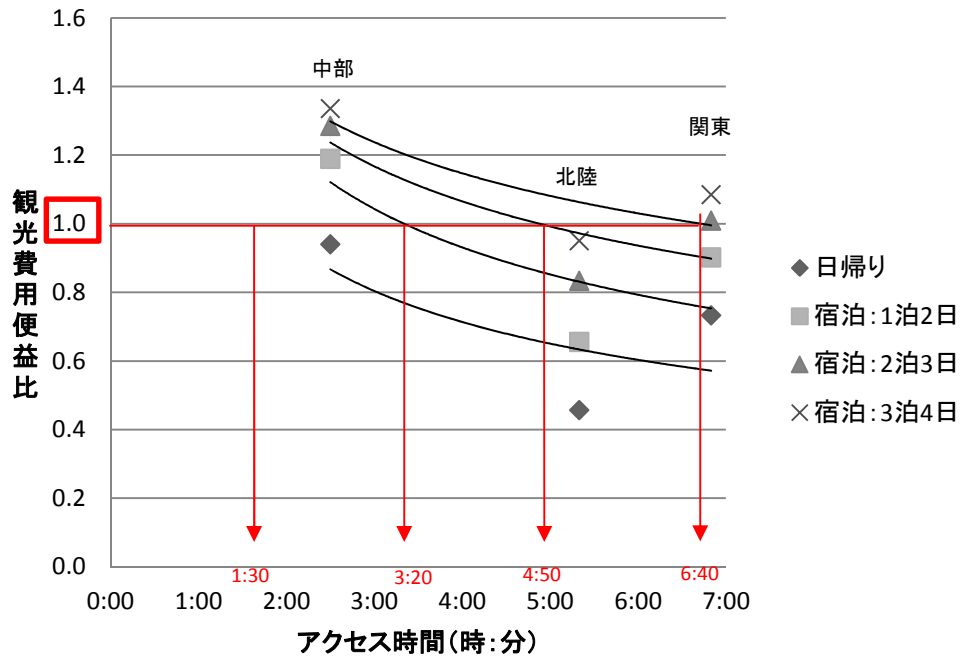


図 6.31 【高速バス】観光費用便益比

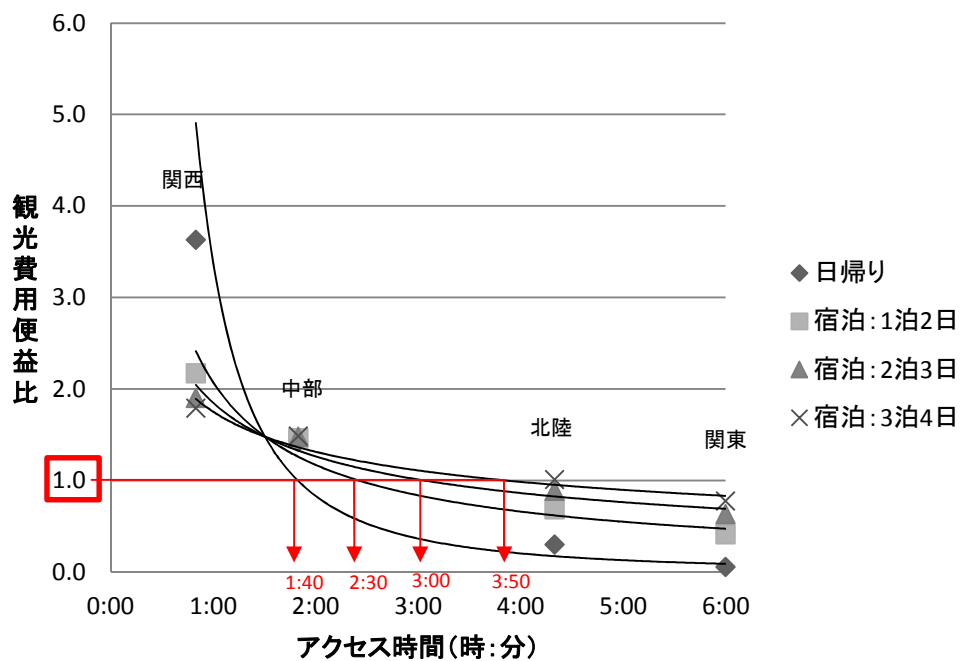


図 6.32 【自動車】観光費用便益比

(4) 観光費用便益比（ケース2）

ケース1に対して“観光地に滞在することにより享受できる便益”を高く評価するため、ケース2では宿泊日の18:00～22:00の4時間分を便益として計上するものとした。ケース2の「日帰り」、「1泊2日」、「2泊3日」、「3泊4日」の各ケースにおける観光費用便益比の試算結果を表6.32～表6.35に示す。

①日帰りの場合

表 6.32 日帰りにおける観光費用便益比

滞在可能時間(日帰り)					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	7:00	8:00	11:40	11:50	
高速バス	8:20	17:20	7:50	-	
自動車	4:10	1:00	9:10	11:10	
滞在により享受できる便益(日帰り)					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	10,500	12,000	17,500	17,750	
高速バス	12,500	26,000	11,750	-	
自動車	6,250	1,500	13,750	16,750	
移動に要する費用(往復)					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	23,500	32,420	11,860	2,580	
高速バス	27,400	35,500	12,500	-	
自動車	21,048	30,272	9,708	4,620	
観光費用便益比 = 滞在により享受できる便益(日帰り)/移動に要する費用					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	0.4	0.4	1.5	6.9	
高速バス	0.5	0.7	0.9	-	
自動車	0.3	0.0	1.4	3.6	

②1泊2日の場合

表 6.33 1泊2日における観光費用便益比

滞在可能時間(宿泊:1泊2日)					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	21:00	22:20	25:40	25:50	
高速バス	20:20	31:20	21:50	-	
自動車	18:10	15:00	23:10	25:10	
滞在により享受できる便益(宿泊:1泊2日)					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	31,500	33,500	38,500	38,750	
高速バス	30,500	47,000	32,750	-	
自動車	27,250	22,500	34,750	37,750	
移動・宿泊に要する費用(往復、1泊2日)					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	33,500	42,420	21,860	12,580	宿泊費:10,000円/人・日
高速バス	37,400	45,500	22,500	-	
自動車	31,048	40,272	19,708	14,620	
観光費用便益比 = 滞在により享受できる便益(日帰り)/移動に要する費用					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	0.9	0.8	1.8	3.1	
高速バス	0.8	1.0	1.5	-	
自動車	0.9	0.6	1.8	2.6	



③2 泊3日の場合

表 6.34 2泊3日における観光費用便益比

滞在可能時間(宿泊:2泊3日)					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	35:00	36:20	39:40	39:50	
高速バス	34:20	45:20	35:50	-	
自動車	32:10	29:00	37:10	39:10	
滞在により享受できる便益(宿泊:2泊3日)					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	52,500	54,500	59,500	59,750	
高速バス	51,500	68,000	53,750	-	
自動車	48,250	43,500	55,750	58,750	
移動・宿泊に要する費用(往復、2泊3日)					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	43,500	52,420	31,860	22,580	宿泊費:10,000円/人・日
高速バス	47,400	55,500	32,500	-	
自動車	41,048	50,272	29,708	24,620	
観光費用便益比 = 滞在により享受できる便益(日帰り)/移動に要する費用					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	1.2	1.0	1.9	2.6	
高速バス	1.1	1.2	1.7	-	
自動車	1.2	0.9	1.9	2.4	

④3 泊4日の場合

表 6.35 3泊4日における観光費用便益比

滞在可能時間(宿泊:3泊4日)					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	49:00	50:20	53:40	53:50	
高速バス	48:20	59:20	49:50	-	
自動車	46:10	43:00	51:10	53:10	
滞在により享受できる便益(宿泊:3泊4日)					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	73,500	75,500	80,500	80,750	
高速バス	72,500	89,000	74,750	-	
自動車	69,250	64,500	76,750	79,750	
移動・宿泊に要する費用(往復、2泊3日)					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	53,500	62,420	41,860	32,580	宿泊費:10,000円/人・日
高速バス	57,400	65,500	42,500	-	
自動車	51,048	60,272	39,708	34,620	
観光費用便益比 = 滞在により享受できる便益(日帰り)/移動に要する費用					
交通手段	北陸	関東	中部	関西	備考
鉄道	1.4	1.2	1.9	2.5	
高速バス	1.3	1.4	1.8	-	
自動車	1.4	1.1	1.9	2.3	

(5) 観光費用便益比（ケース 2）試算結果の考察

ケース 2 において、観光費用便益比が 1.0 を上回るために必要となるアクセス時間を表 6.36 に示す。また、交通手段別のアクセス時間と観光費用便益比との関係を図 6.33～図 6.35 に示す。

表 6.36 観光費用便益比（ケース 1）試算結果

交通手段	観光費用便益比 $\geq 1.0$ となるアクセス時間		
	日帰り	宿泊（1泊2日）	宿泊（2泊3日）
鉄道	1時間20分以内	2時間00分以内	2時間30分以内
高速バス	1時間30分以内	5時間20分以内	7時間00分以内
自動車	1時間40分以内	3時間20分以内	5時間20分以内

鉄道及び自動車のケースにおいて、以下に示すような特徴が認められる。

- ・「観光費用便益比:y」は、「アクセス時間:x」を用いて次式 (6c) に示す累乗関数で表すことができる。

$$f(x)=ax^{-b} \quad (a,b \text{ は係数}) \quad (6c)$$

すなわち、観光費用便益比  $f(x)$  は、 $b$  がマイナスであるためアクセス時間  $x$  が増加するにつれて単調減少関数として表すことができる。

- ・「日帰り」の場合、「宿泊」よりも  $b$  が大きくなるため、観光費用便益比  $f(x)$  はアクセス時間  $x$  の増加に伴い、急激に減少する。
- ・「日帰り」及び「宿泊」の両ケースのグラフを描くと、交差するポイントがある。このポイントを境に、アクセス時間が短い側は日帰りの観光費用便益比の方が大きく、アクセス時間が長い側は宿泊の観光費用便益比の方が大きい。すなわち、観光費用便益比からみた場合、前者は日帰りの方が満足度が高くなり、後者は宿泊の方が満足度が高くなるポイントといえる。このポイントは、観光客が「日帰り」もしくは「宿泊」を決定するうえで重要な指標と考えられる。本検討では、以降、前者を「日帰り優位圏域」、後者を「宿泊優位圏域」と呼ぶ。
- ・「日帰り」及び「宿泊」に関する重要な指標として、「観光費用便益比=1.0」のポイントにおけるアクセス時間が挙げられる。観光客は一般的に「観光費用便益比 $\geq 1.0$ 」の条件で初めて観光行動をとると考えるからである。
- ・交通手段が同一の場合、「観光費用便益比=1.0」のポイントにおけるアクセス時間は、「日帰り」が最も小さく、以降「宿泊（1泊2日）」、「宿泊（2泊3日）」と宿泊が長くなるに従い増加する傾向にある。本検討では、以降、日帰りの「観光費用便益比 $\geq 1.0$ 」の範囲を「日帰り圏域」、日帰りの「観光費用便益比 $< 1.0$ 」で宿泊の「観光費用便益比 $\geq 1.0$ 」の範囲を「宿泊圏域」と呼ぶ。

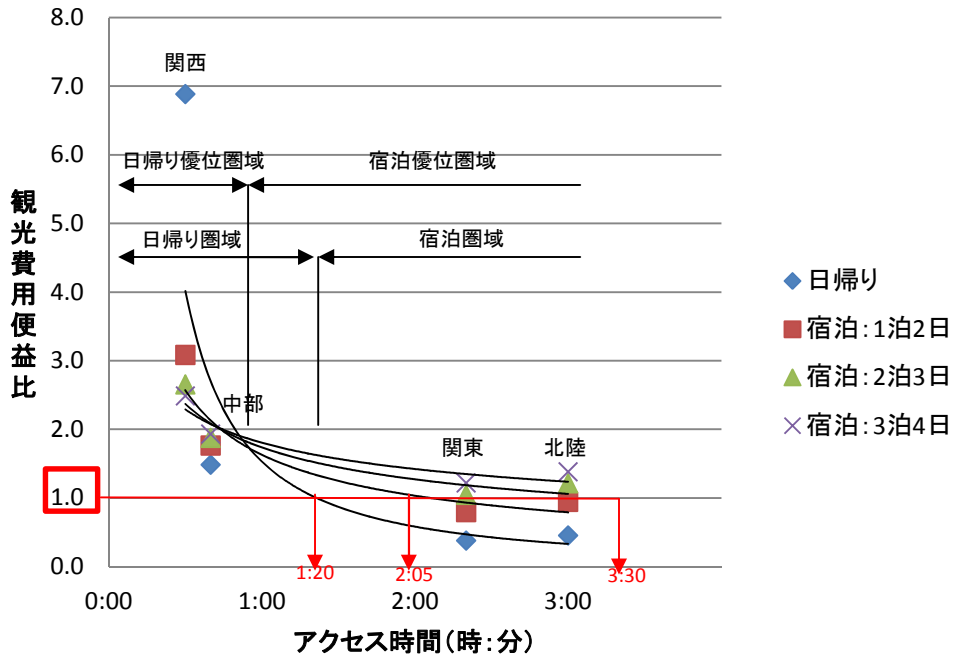


図 6.33 【鉄道】観光費用便益比

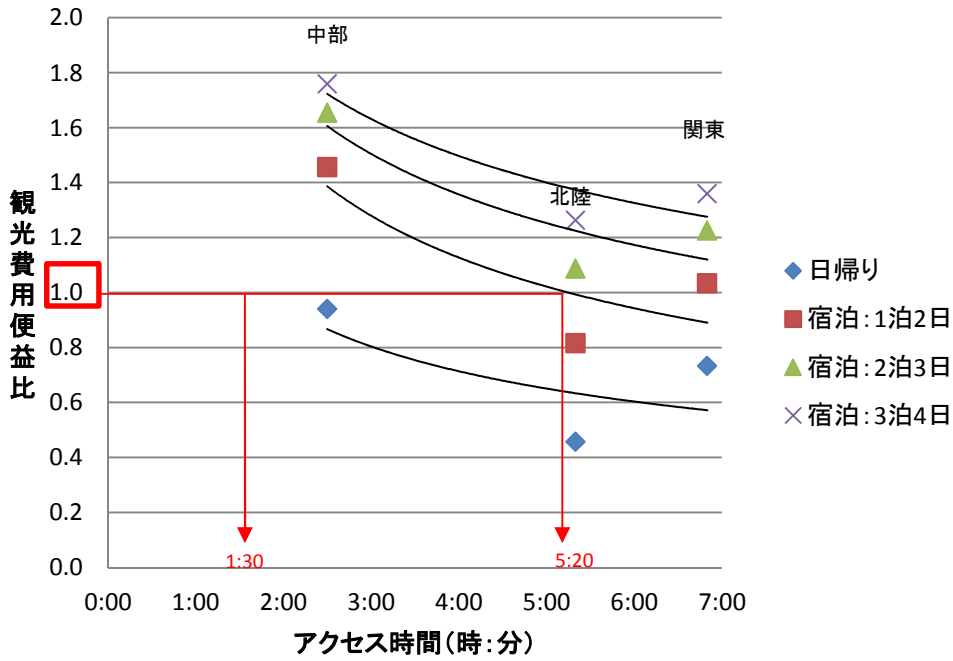


図 6.34 【高速バス】観光費用便益比

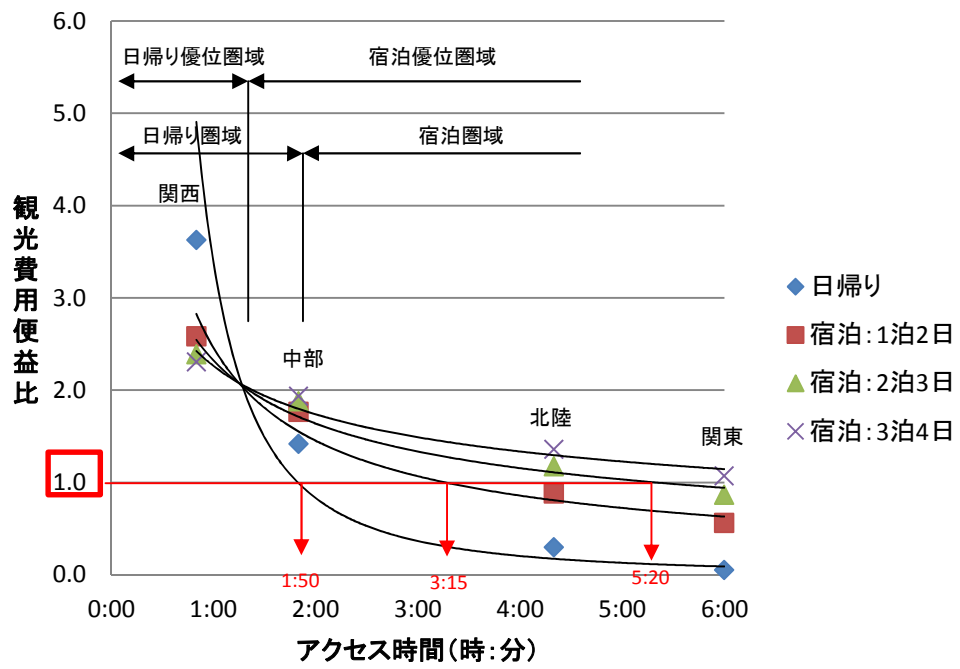


図 6.35 【自動車】観光費用便益比

## (6) 平成 24 年調査結果を用いた検証

平成 24 年アンケート調査結果における交通手段別の旅行日程割合とケース 2 の観光費用便益比とを比較する。

### 【鉄道】

鉄道利用者の居住地別観光費用便益比の試算結果を図 6.36～図 6.38 に示す。

- ・「関東・甲信越」は「東海・北陸」や「近畿」と比べると京都から比較的遠い地域にあたる。移動時間が長い上、交通費もかさむため、「日帰り」及び「1泊2日」の観光費用便益比は、それぞれ「0.4」及び「0.8」と1.0未滿となる。「2泊3日」でようやく「1.0」となり、「3泊4日」では「1.2」となっている。すなわち、観光費用便益比は長期間滞在する方が大きくなる。アンケート結果では「2泊3日」が51%と最も多く、次いで「1泊2日」が34%となっている。
- ・「東海・北陸」の観光費用便益比は、日帰りで「1.5」と1.0を大きく上回っている。「1泊2日」では「1.8」とさらに増大するが、「2泊3日」及び「3泊4日」では「1.9」と横ばい状態となる。アンケート結果では「1泊2日」が80%と大半を占め、「日帰り」が20%となっている。
- ・「近畿」の観光費用便益比は、「日帰り」が「6.9」と突出して高い値を示している。「1泊2日」では「3.1」、「2泊3日」では「2.6」、「3泊4日」では「2.5」となっており、長期間になるほど減少する傾向を示している。アンケート結果では「日帰り」が88%と大半を占めており、「1泊2日」は12%に過ぎない。

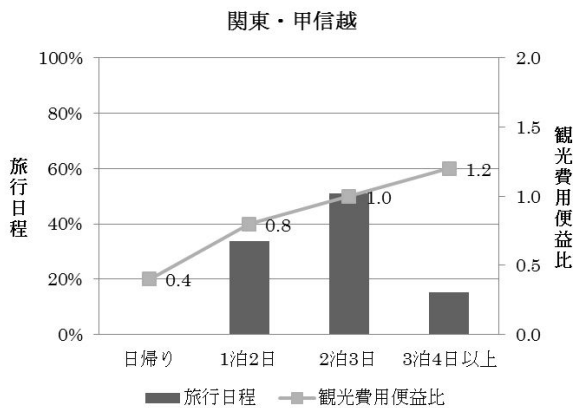


図 6.36 旅行日程別観光費用便益比 (関東・甲信越)

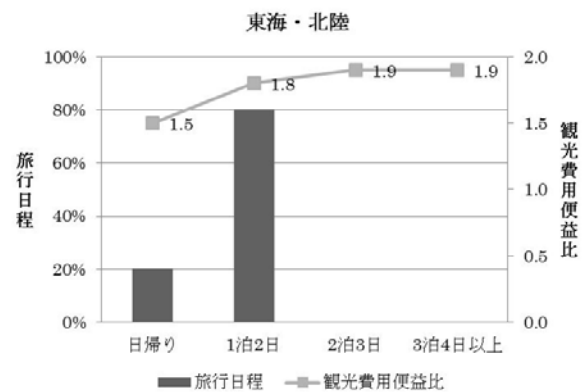


図 6.37 旅行日程別観光費用便益比 (東海・北陸)

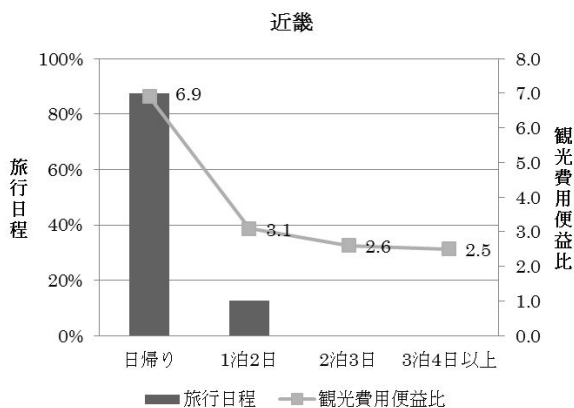


図 6.38 旅行日程別観光費用便益比 (近畿)

## 【高速バス】

高速バス利用者の居住地別観光費用便益比の試算結果を図 6.39～図 6.40 に示す。

- ・「関東・甲信越」は、「日帰り」では「0.7」と1.0未滿となっている。「1泊2日」で「1.0」、「2泊3日」で「1.2」、「3泊4日」で「1.4」と長期間滞在ほど観光費用便益比は増大する傾向にある。アンケート結果では、「1泊2日」及び「2泊3日」がそれぞれ40%、「3泊4日以上」が20%となっている。
- ・「東海・北陸」の観光費用便益比は、「日帰り」では1.0未滿であるが、「1泊2日」以上の滞在では「1.5」以上となっている。

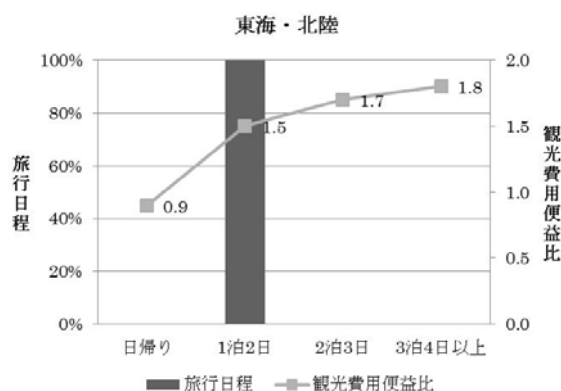
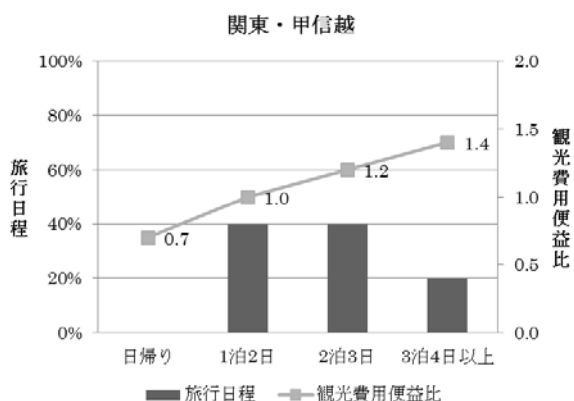


図 6.39 旅行日程別観光費用便益比 (関東・甲信越) 図 6.40 旅行日程別観光費用便益比 (東海・北陸)

## 【自家用車】

自家用車利用者の居住地別観光費用便益比の試算結果を図 6.41～図 6.43 に示す。

- ・「関東・甲信越」における観光費用便益比は、「3泊4日」でようやく「1.0」以上となる。アンケート結果では、「関東・甲信越」の自家用車利用者はいなかった。
- ・「東海・北陸」の観光費用便益比は、日帰りで「1.4」と1.0を上回っている。「1泊2日」では「1.8」とさらに増大するが、「2泊3日」及び「3泊4日」では「1.9」と横ばい状態となる。アンケート結果では「1泊2日」が58%と大半を占めている。
- ・「近畿」の観光費用便益比は、「日帰り」が「3.6」と突出して高い値を示している。「1泊2日」では「2.6」、「2泊3日」では「2.4」、「3泊4日」では「2.3」となっており、長期間になるほど減少する傾向を示している。アンケート結果では「日帰り」が78%と大半を占めており、「1泊2日」は22%に過ぎない。

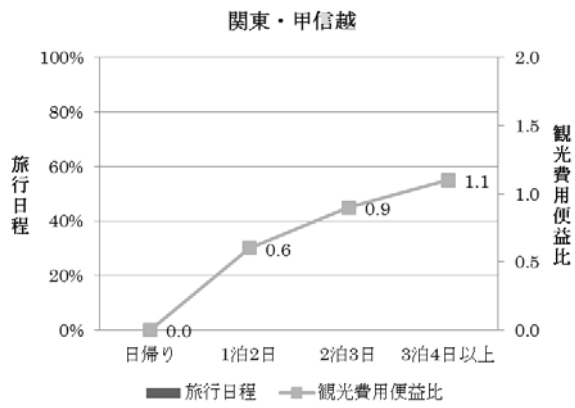


図 6.41 旅行日程別観光費用便益比 (関東・甲信越)

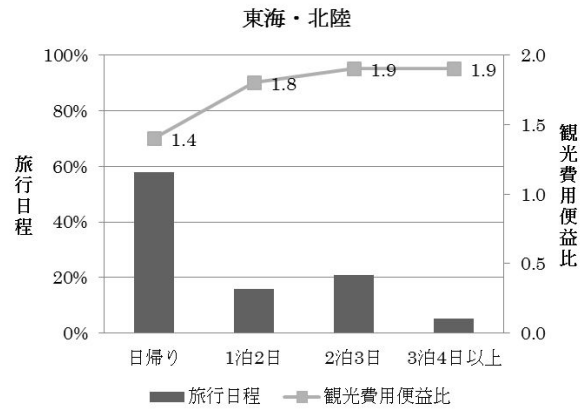


図 6.42 旅行日程別観光費用便益比 (東海・北陸)

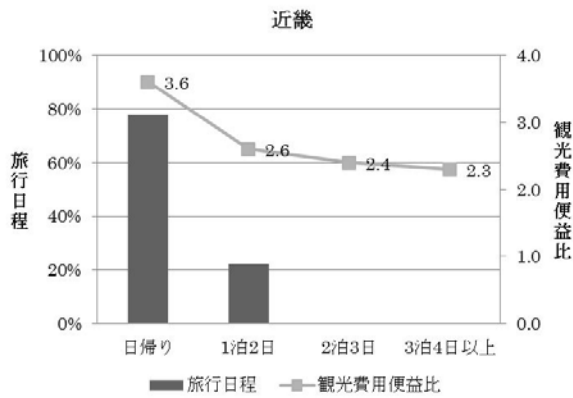


図 6.43 旅行日程別観光費用便益比 (近畿)

#### 6.3.4 観光費用便益比が示す一般的特性

観光費用便益比が示す特性を明らかにすることを目的として、ケーススタディとして鉄道を利用して京都市へ訪れる観光客の観光費用便益モデルを作成し、「アクセス時間の短縮」や「観光地の魅力度向上」が「観光費用便益比」に及ぼす影響を検証する。

観光費用便益比を算定にあたり、旅行の基本モデルの条件は以下のとおりとする。

##### 【旅行形態】滞在時間の考え方

- ・京都市より東側の新幹線駅（米原～仙台）を出発地として京都市へ訪れるケースを想定する。
- ・旅行者は京都市のみに訪れるものとする。
- ・旅行者は交通手段として、東海道新幹線及び東北新幹線を利用するものとする。
- ・行きの出発地における出発時刻は 8 時、帰りの到着地（＝出発地）における到着時刻は 21 時とする。
- ・日帰り観光における京都市での滞在時間は、京都駅へ到着してから帰宅のために京都駅を出発する時間までとする。
- ・宿泊観光における京都市での滞在時間は、出発日は京都駅へ到着してから 22 時までとする。2 日目以降の宿泊日の滞在時間は 8 時から 22 時までとする。帰宅日の滞在時間は、8 時から帰宅のために京都駅を出発する時間までとする。

##### 【京都市までの移動・宿泊に要する費用】

- ・交通費として、出発地の新幹線駅から京都駅までの鉄道料金（乗車券＋特急券・往復）を計上する。
- ・宿泊の場合には、宿泊費として「10,000 円/人・日」を計上する。
- ・移動に要する時間コストとして「25 円/人・分」を計上する。<sup>30)</sup>

##### 【滞在により享受できる便益】

- ・京都に滞在する時間価値として「25 円/人・分」を計上する。<sup>30)</sup>



## (1) 現状における観光費用便益比の算定

現状における観光費用便益比の試算結果を表 6.37 及び図 6.44 に示す。

観光費用便益比の示す全般的な傾向として、以下の特徴が挙げられる。

- ・観光費用便益比は、旅行日程に係らず、アクセス時間が短い近距離地域ほど大きく、アクセス時間が長い遠距離地域ほど小さくなる。
- ・「アクセス時間別観光費用便益比」のグラフは、アクセス時間が大凡 60 分以上になると緩やかになる曲線となっている。
- ・「アクセス時間別観光費用便益比」のグラフにおいて、旅行日程別のグラフが交差するポイントがある。このポイントよりアクセス時間が短い地域における観光費用便益比は、「日帰り」の方が「宿泊」よりも大きく、長く滞在するほど観光費用便益比は減少する傾向にある。一方、このポイントよりアクセス時間が長い地域における観光費用便益比は、「宿泊」の方が「日帰り」よりも大きく、長く滞在するほど観光費用便益比は増加する傾向にある。
- ・観光客にとっては、観光費用便益比が大きいほど満足度も大きくなると考えられることから、前者の地域では「日帰り」を選択する傾向があり、後者の地域では「宿泊」を選択する傾向があると考えられる。そこで、前者の地域を「日帰り優位圏域」、後者の地域を「宿泊優位圏域」と呼ぶ。
- ・旅行形態は大きく「日帰り観光」と「宿泊観光」に大別されるが、「日帰り」における観光費用便益比が 1.0 以上確保できる地域は「日帰り観光」が可能な地域と考えられる。そこで、これらの地域を「日帰り圏域」と呼ぶ。
- ・「日帰り圏域」と「宿泊優位圏域」が重なる地域が存在する。これらの地域は、「日帰り」及び「宿泊」のいずれの旅行形態でも満足度が得られる地域であると考えられる。そこでこれらの地域を「旅行形態選択ジレンマゾーン」と呼ぶ。

次に、上記に示した特徴を基本モデルにおける試算結果で示すと以下のとおりである。

- ・旅行日程別のグラフが交差するポイントが「岐阜羽島」よりも京都寄りに存在する。したがって、「米原」は「日帰り優位圏域」、「岐阜羽島」以東の地域は「宿泊優位圏域」となる。
- ・「岐阜羽島」から「豊橋」にかけての地域は、「宿泊優位圏域」であるが「日帰り圏域」でもある。したがって、これらの地域は「旅行形態選択ジレンマゾーン」に該当する。

表 6.37 京都観光における観光費用便益比

出発地	所要時間(分)	日帰り	宿泊(1泊2日)	宿泊(2泊3日)	宿泊(3泊4日)
米原	19	3.63	2.61	2.41	2.32
岐阜羽島	39	1.65	1.87	1.94	1.98
名古屋	36	1.51	1.78	1.88	1.93
豊橋	64	0.96	1.38	1.58	1.69
浜松	83	0.79	1.24	1.46	1.59
掛川	97	0.68	1.14	1.37	1.51
静岡	121	0.53	0.98	1.23	1.39
三島	141	0.45	0.89	1.14	1.31
小田原	170	0.35	0.78	1.04	1.21
新横浜	117	0.45	0.86	1.11	1.27
東京	137	0.39	0.79	1.04	1.21
宇都宮	203	0.21	0.57	0.81	0.99
福島	237	0.15	0.48	0.71	0.89
仙台	241	0.14	0.44	0.67	0.84

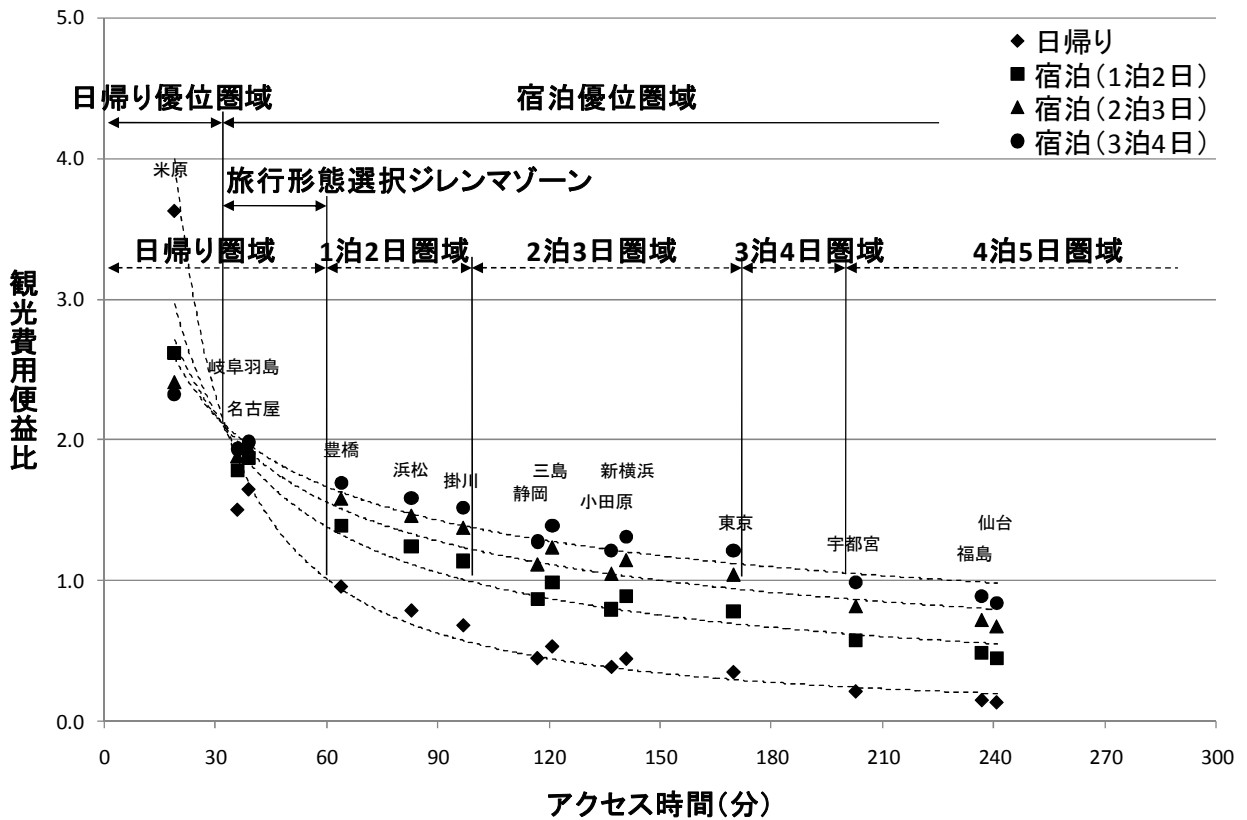


図 6.44 京都観光における観光費用便益比

## (2) アクセス時間短縮が観光費用便益比に及ぼす影響

アクセス時間短縮が観光費用便益比に及ぼす影響について検討する。基本モデルにおいて、各出発地から京都駅までの所要時間が20%短縮した場合を想定した。本ケースにおける観光費用便益比の試算結果を表6.38及び図6.45に示す。

アクセス時間が短縮することによって、移動時間が減少するとともに京都での滞在時間が増加することから、アクセス時間短縮の影響を受ける地域における観光費用便益比は増大する。

各地域における観光費用便益比の変化をみると、豊橋では、「日帰り」における観光費用便益比が「0.93」から「1.01」に増加するため、「宿泊圏域」から「日帰り圏域」に転じている。また、静岡では、「1泊2日」における観光費用便益比が「0.98」から「1.05」に増加するため、「2泊3日圏域」から「1泊2日圏域」に転じている。さらに、宇都宮では、「3泊4日」における観光費用便益比が「0.99」から「1.04」に増加するため、「4泊5日圏域」から「3泊4日圏域」に転じている。

これらのことから、アクセス時間の短縮は、「日帰り圏域」や「1泊2日圏域」等を拡大する効果があり、全体として誘客圏域の拡大につながると考えられる。

表 6.38 京都観光における観光費用便益比【アクセス時間が20%短縮した場合】

出発地	所要時間(分)	日帰り	宿泊(1泊2日)	宿泊(2泊3日)	宿泊(3泊4日)
米原	15	3.81	2.66	2.44	2.34
岐阜羽島	31	1.75	1.92	1.98	2.01
名古屋	29	1.58	1.83	1.91	1.96
豊橋	51	1.04	1.44	1.62	1.73
浜松	66	0.87	1.30	1.51	1.63
掛川	78	0.76	1.21	1.43	1.56
静岡	97	0.61	1.05	1.29	1.44
三島	113	0.52	0.96	1.21	1.36
小田原	136	0.43	0.85	1.11	1.27
新横浜	94	0.51	0.92	1.16	1.32
東京	110	0.45	0.85	1.10	1.26
宇都宮	162	0.27	0.63	0.87	1.04
福島	190	0.21	0.54	0.77	0.95
仙台	193	0.19	0.50	0.72	0.89

本検討においては、アクセス時間短縮が観光費用便益比に及ぼす影響をみるために、所要時間が20%短縮という大きな時間短縮効果を設定した。このような大きな時間短縮効果は、リニア中央新幹線の整備や高速道路の新規路線の供用等によってのみしか得られないが、小規模な交通インフラ整備においても、誘客圏域の拡大等の効果自体は小さくなるが同様の効果があると考えられる。

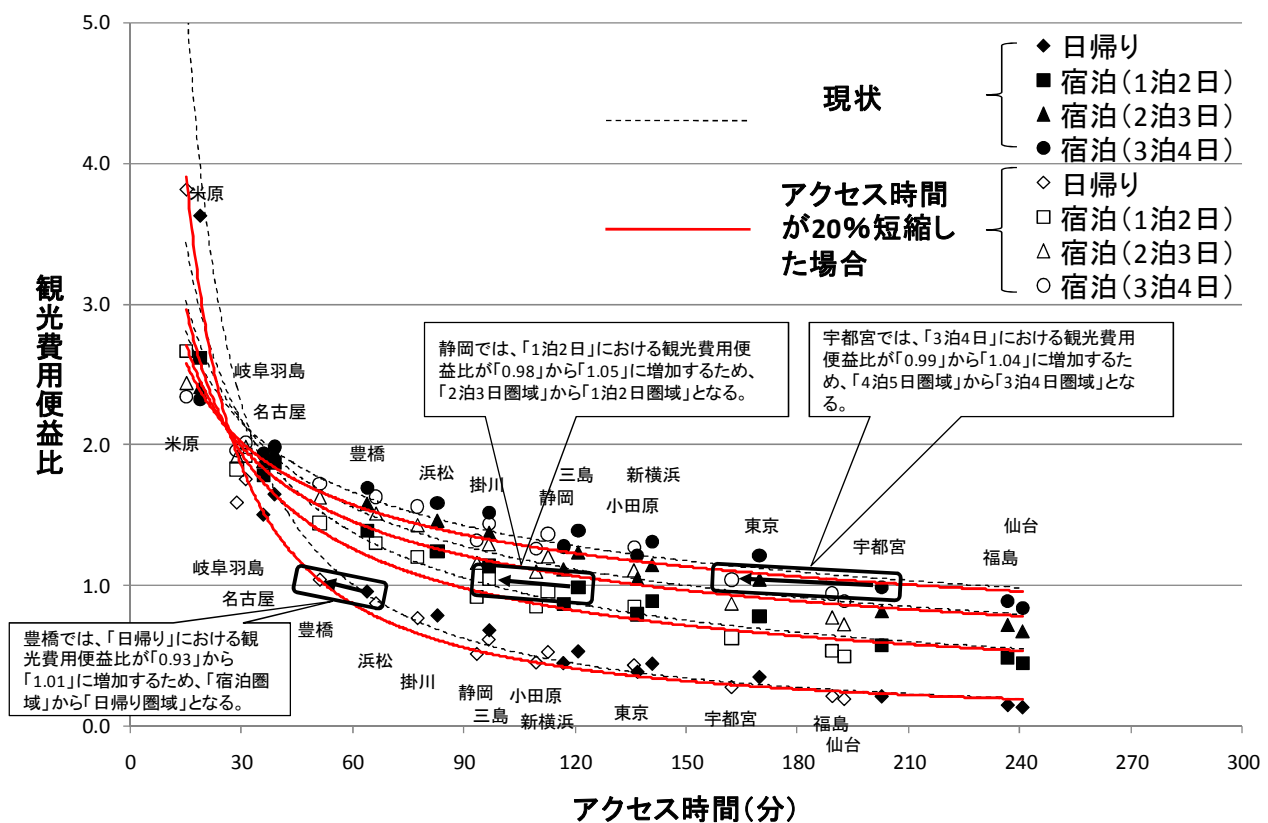


図 6.45 京都観光における観光費用便益比【アクセス時間が 20%短縮した場合】

### (3) 観光地の魅力度が観光費用便益比に及ぼす影響

観光地の魅力度が観光費用便益比に及ぼす影響について検討する。基本モデルにおいて、観光地の魅力度が向上することにより、滞在時間における時間価値が 20%増大した場合を想定した。

基本モデルでは、観光地に滞在する時間価値として「25 円/人・分」を計上したが、これは「費用便益分析マニュアル」における時間価値原単位(交通の時間価値)を準用したものである。<sup>31)</sup>

観光地に滞在する時間価値とは、観光地における時間の変化に対する支払意思額を示したものであり、1分増えることに対して、最大でいくらまで支払うことができるかを表したものが、1分あたりの時間価値である。したがって、本来、観光地に滞在する時間価値は観光地の魅力度や旅行者の関心度により大きく左右されると考えられる。

本検討では、観光地の魅力度が向上した場合を想定し、観光地に滞在する時間価値を基本モデルの「25 円/人・分」に対して 20%の割り増しを行い「30 円/人・分」とした場合について試算した。

観光地の魅力度が向上した場合は、たとえば、祭りやイベント開催時、春の花見シーズン、秋の紅葉シーズン、体験型観光への参加などがそれに該当すると考えられる。これらを観るために旅行者は追加的な費用を払ってでも滞在したいと考えるであろう。また、地域住民による当該地域ならではの自然、歴史、文化を活用した観光まちづくりなども観光地の魅力度が向上した場合に該当すると考えられる。

本ケースにおける観光費用便益比の試算結果を表 6.39 及び図 6.46 に示す。

観光地の魅力度が向上することによって、京都に滞在する時間価値が増加することから、すべての地域における観光費用便益比が増大する。

各地域における観光費用便益比の変化をみると、豊橋では、「日帰り」における観光費用便益比が「0.93」から「1.15」に増加するため、「宿泊圏域」から「日帰り圏域」に転じている。また、三島では、「1泊2日」における観光費用便益比が「0.98」から「1.06」に増加するため、「2泊3日圏域」から「1泊2日圏域」に転じている。さらに、仙台では、「3泊4日」における観光費用便益比が「0.84」から「1.01」に増加するため、「4泊5日圏域」から「3泊4日圏域」に転じている。

これらのことから、観光地の魅力度向上は、「日帰り圏域」や「1泊2日圏域」等を拡大する効果があり、全体として誘客圏域の拡大につながると考えられる。

表 6.39 京都観光における観光費用便益比【観光地の魅力度が20%向上した場合】

出発地	所要時間(分)	日帰り	宿泊(1泊2日)	宿泊(2泊3日)	宿泊(3泊4日)
米原	19	4.36	3.14	2.89	2.79
岐阜羽島	39	1.98	2.24	2.33	2.38
名古屋	36	1.81	2.14	2.26	2.32
豊橋	64	1.15	1.66	1.89	2.03
浜松	83	0.95	1.48	1.75	1.90
掛川	97	0.82	1.36	1.64	1.82
静岡	121	0.64	1.18	1.48	1.67
三島	141	0.53	1.06	1.37	1.57
小田原	170	0.42	0.93	1.24	1.45
新横浜	117	0.54	1.03	1.33	1.53
東京	137	0.46	0.95	1.25	1.45
宇都宮	203	0.26	0.68	0.97	1.19
福島	237	0.18	0.58	0.86	1.06
仙台	241	0.16	0.53	0.80	1.01

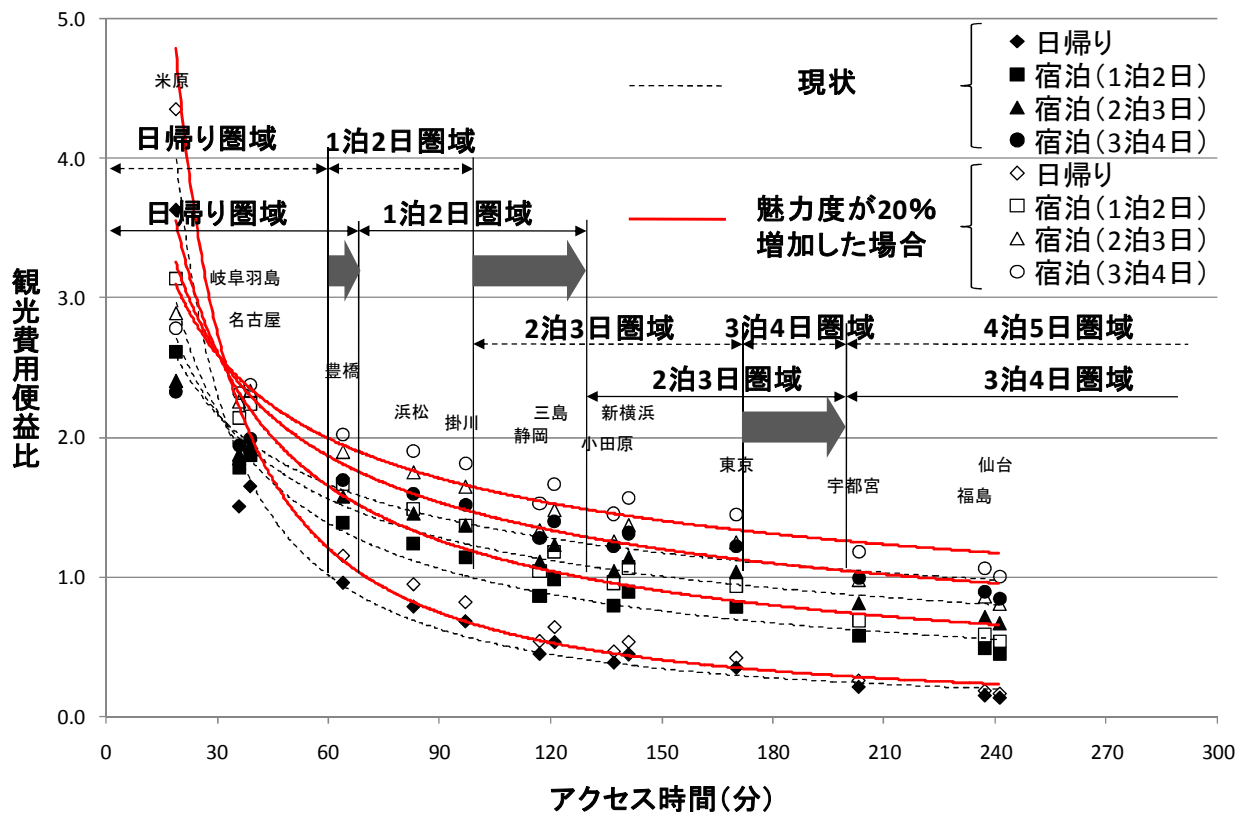


図 6.46 京都観光における観光費用便益比【観光地の魅力度が20%向上した場合】

### 6.3.5 観光費用便益分析結果から得られた知見

「6.3.1 高山における検討」、「6.3.2 京都における検討」および「6.3.3 観光費用便益比の特性」における検討結果から、以下の事項が明らかとなった。

#### (1) 『観光費用便益比』の算定方法及び新たな指標としての可能性

- ・既往の研究において、観光行動における行動成立の条件として図 2.2(p. 11)に示す7つの選択が挙げられているが、これらの条件に加え、「観光により享受できる便益(満足度)」が「投資する費用」を上回ることが観光行動への動機づけとして重要であると考えられる。そこで、「観光により享受できる便益(満足度)」と「投資する費用」を比較するための新たな指標として、『観光費用便益比』を提案した。
- ・観光地における“時間価値”の算定方法が明らかになっていない中で、“旅行者は『観光費用便益比』が1.0以上の場合に観光行動を起こす”との仮説を立て、『観光費用便益比』=「観光により享受できる便益(満足度)」/「投資する費用」に関するいくつかの試算を行い、高山及び京都における観光行動の実態と照らして、旅行者の観光行動を定量的に説明する指標として活用できる可能性を示唆した。
- ・「観光により享受できる便益(満足度)」は、観光地に滞在する時間の“時間価値”で表現することができる。観光は楽しい余暇の時間であるため、増える方が望ましい価値である。すなわち、観光地に長時間滞在するほど便益は増大する。
- ・「投資する費用」は、「移動に要する時間価値」、「移動に要する交通費用」及び「宿泊費用」の合計で表現することができる。「移動に要する時間価値」は、出発地から観光地間の移動時間の価値であり、一般的に短い方が望ましい価値である。すなわち、出発地～観光地間の移動に長時間かかるほど時間価値(損失)は増大する。
- ・「移動に要する交通費用」は交通手段により異なる。鉄道利用の場合、乗車券及び特急料金が交通費用に該当する。自動車利用の場合、燃料費、高速道路の通行料金、駐車料金等が交通費用に該当する。また、自動車利用の場合は、同乗する人数が増えるほど一人当たりの交通費用が減少するという特徴がある。

#### (2) 『観光費用便益比』から得られる知見及び活用方法

- ・観光振興により地域の活性化を図るうえで、宿泊客の増大を図ることが有効と考えられるが、「アクセス時間別観光費用便益比」のグラフを作成することにより、「日帰り圏域」、「宿泊圏域」、「日帰り優位圏域」、「宿泊優位圏域」を予測できる可能性がある。
- ・観光費用便益比は、旅行日程に係らず、アクセス時間が短い近距離地域ほど高く、アクセス時間が長い遠距離地域ほど低くなる。
- ・「アクセス時間別観光費用便益比」のグラフは、アクセス時間が大凡60分以上になると緩やかになる曲線となっている。
- ・「アクセス時間別観光費用便益比」のグラフにおいて、旅行日程別のグラフが交差するポイントがある。このポイントより近距離地域における観光費用便益比は、「日帰り」の方が「宿泊」よりも大きく、長く滞在するほど観光費用便益比は減少する傾向にある。一方、このポイントより遠距離地域

における観光費用便益比は、「宿泊」の方が「日帰り」よりも大きく、長く滞在するほど観光費用便益比は増加する傾向にある。

- ・観光客にとっては、観光費用便益比が大きいほど満足度も高くなると考えられることから、前者の地域では「日帰り」を選択する傾向があり、後者の地域では「宿泊」を選択する傾向があると考えられる。そこで、前者の地域を「日帰り優位圏域」、後者の地域を「宿泊優位圏域」と呼ぶ。
- ・旅行形態は大きく「日帰り観光」と「宿泊観光」に大別されるが、「日帰り」における観光費用便益比が1.0以上確保できる地域は「日帰り観光」が可能な地域と考えられる。そこで、これらの地域を「日帰り圏域」と呼ぶ。
- ・「日帰り圏域」と「宿泊優位圏域」が重なる地域が存在する。これらの地域は、「日帰り」及び「宿泊」のいずれの旅行形態でも満足度が得られる地域であると考えられる。そこでこれらの地域を「旅行形態選択ジレンマゾーン」と呼ぶ。
- ・観光客の行動特性、とりわけ交通手段選択及び旅行日程(日帰り・宿泊)選択との関係を明らかにすることで、誘客のための広報を行うべきターゲットの抽出等に活用できる。

### (3) アクセス時間短縮が観光費用便益比に及ぼす影響

- ・アクセス時間が短縮することによって、移動時間が減少するとともに観光地での滞在時間が増加することから、アクセス時間短縮の影響を受ける地域における観光費用便益比は増大する。アクセス時間短縮が観光費用便益比に及ぼす影響について試算した結果、アクセス時間の短縮は、「日帰り圏域」や「1泊2日圏域」等を拡大する効果があり、全体として誘客圏域の拡大につながることを明らかにした。


### (4) 観光地の魅力度が観光費用便益比に及ぼす影響

- ・観光地の魅力度が向上することによって、観光地に滞在する時間価値が増加することから、すべての地域における観光費用便益比が増大する。観光地の魅力度が観光費用便益比に及ぼす影響について試算した結果、観光地の魅力度向上は、「日帰り圏域」や「1泊2日圏域」等を拡大する効果があり、全体として誘客圏域の拡大につながることを明らかにした。

以上述べた観光費用便益分析結果から得られた知見は、高山及び京都の2都市における観光客を対象としたアンケート調査からのみ検証したものであり、図2.6(p.15)に示す、BグループやCグループ等の都市における観光交通に対しては変更すべき点もあり得る。今後、Bグループの金沢市やCグループの東近江市等において、同様の調査を実施することによって、より精度が高く信頼性のある結果を得ることが今後の課題である。



## 第7章 観光都市の活性化に向けて



## 7.1 概説

高山及び京都における観光客の観光行動は、第6章「観光行動に関する新たな指標の提案」において述べた“観光費用便益分析”により説明できること、及びそれらの分析結果を観光都市の地域活性化に有効に活用できることを明らかにした。

第7章では、地元事業者を対象として地域経済の振興と観光活性化、さらには交通環境の実態に関するアンケート調査を実施することにより、観光活性化が地域経済に及ぼす影響を事業者の視点から把握し、考察する。

さらに、観光活性化に影響を及ぼす要因から、観光活性化のためのアプローチとして、以下の4つのアプローチを提案する。

- ① インフラ整備による観光活性化のアプローチ
- ② 公共交通利用促進による観光活性化のアプローチ（クルマから公共交通利用へ）
- ③ 地域連携による観光活性化のアプローチ
- ④ ホスピタリティ向上による観光活性化のアプローチ

## 7.2 商業者からみた地域振興と観光活性化

### 1) 調査の目的

歴史的街並み、とりわけその中でも文化財保護法における伝統的建造物群保存地区（以降「伝建地区」という）は、伝統的建造物群およびこれと一体をなしてその価値を形成している環境を保存するために市町村が定める地区であり、この指定によって地域の価値が高まり、質の高い街並みが保存できることとなる。この指定によって地域の価値が高まり、質の高い街並みが保存できることとなる。この結果として観光客が増加し、地域経済の活性化が図られることになる。

しかしながら、これらの歴史都市の観光活性化を図るためには、単に観光客の増加だけではその目的が達成されないことがわかっている。すなわち観光客におけるリピーターの割合を高めることや滞在時間を長くすることが、その成否に大きく寄与していると考えられ、加えて地域住民と観光客とのコミュニケーションの醸成の可否についても、観光活性化に影響しているといわれていることから、各歴史都市ともこれらの諸方策の実現に力を注いでいる。

そこで本研究では、地元事業者を対象として地域経済の振興と観光活性化、さらには交通環境の実態に関するアンケート調査を実施することにより、歴史都市である高山の観光活性化に向けての糸口を探ろうとするものである。

### 2) 調査の方法と結果

調査は平成 19 年 2 月に高山商工会議所の観光部会および交通運輸部会に所属する会員を対象として、アンケート調査票を郵送で配布し、郵送で回収した。この調査を行うにあたり、事前に高山商工会議所の担当者と調査方法および調査項目を打ち合わせ、各部会長の了解のもとで実施した。調査の結果は表 7.1 に示すとおりである。配布票数はそれぞれの部会の会員数の割合に合わせて配布し、回収数は全体で 195 票（回収率 65%）であった。また、各部会の回収数の合計が 180 と合計回収数の 195 と異なるのは、部会回答がされていない結果である。

表 7.1 調査票の配布・回収数

	会員数	配布数	回収数	
観光部会	394 (72.2%)	216 (72.0%)	195	121 (67.2%)
交通運輸部会	152 (27.8%)	84 (28.0%)		59 (32.8%)
計	546 (100%)	300 (100%)	195 (65.0%)	180 (100%)

### 3) 商業者からみた地域経済と観光

#### (1) 回答者の属性

性別による年代別比較をみると、図 7.1 に示すように商工会議所の会員を対象としていることから、概ね男性の 50 代、60 代の割合が高くなっている一方で、40 代と 70 歳以上の男性が 1 割を占めている。

図 7.2 は、部会別の業種・業態を示したものであるが、観光部会員の飲食業や観光関連サービス業の割合が高く、交通運輸部会員ではサービス業（観光関連以外）と小売業が高くなっている。

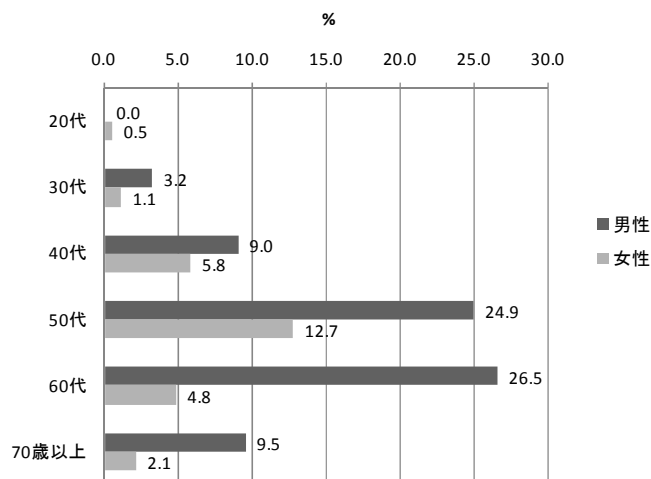


図 7.1 性別と年代

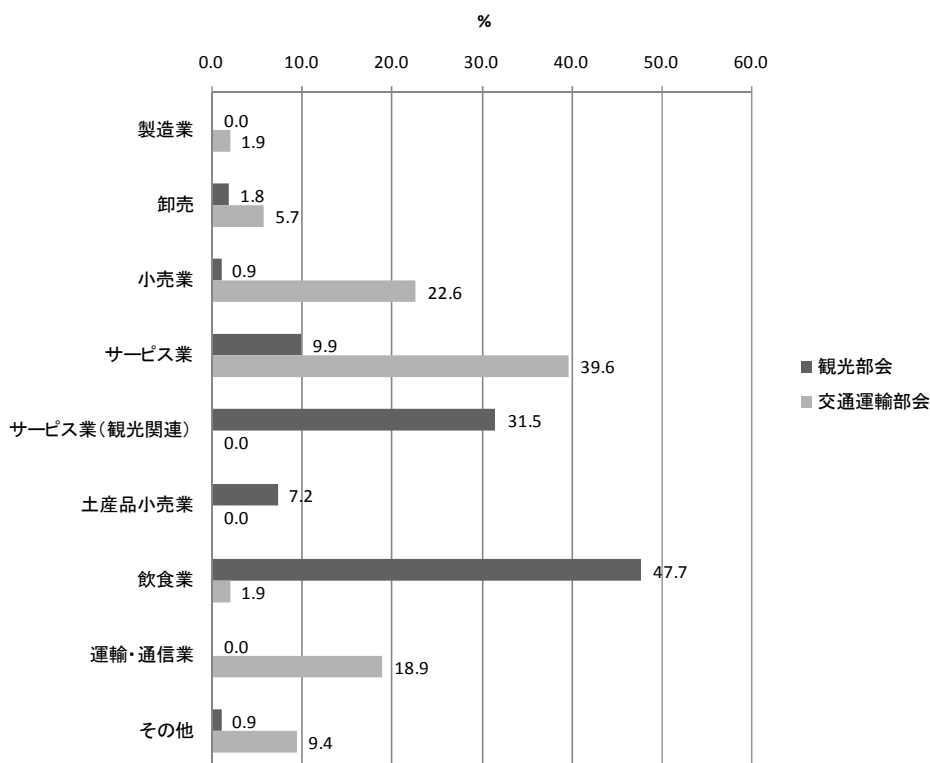


図 7.2 部会別の業種・業態

## (2) 高山経済の状況認識と観光への期待

高山の現在の経済状況を部会別にみたものが図 7.3 である。これによると、双方の部会員とも地元経済が停滞していると回答している。特に、交通運輸部会の方がより深刻に捉えていることがうかがえる。

図 7.4 は、観光客の増減と売り上げの関係を示したものである。売り上げに対して観光客の増減が影響を及ぼしているかどうかの質問に対しては、観光部会員の影響度合いが大きく、交通運輸部会員はほとんど影響していないと 4 割が回答している。しかし、一方で、観光を活性化させることが、地域経済に影響を及ぼすかどうかについては、図 7.5 に示すように、交通運輸部会員も一転、影響すると回答しており、事業者の観光活性化に対する期待が大きいことがうかがえる。

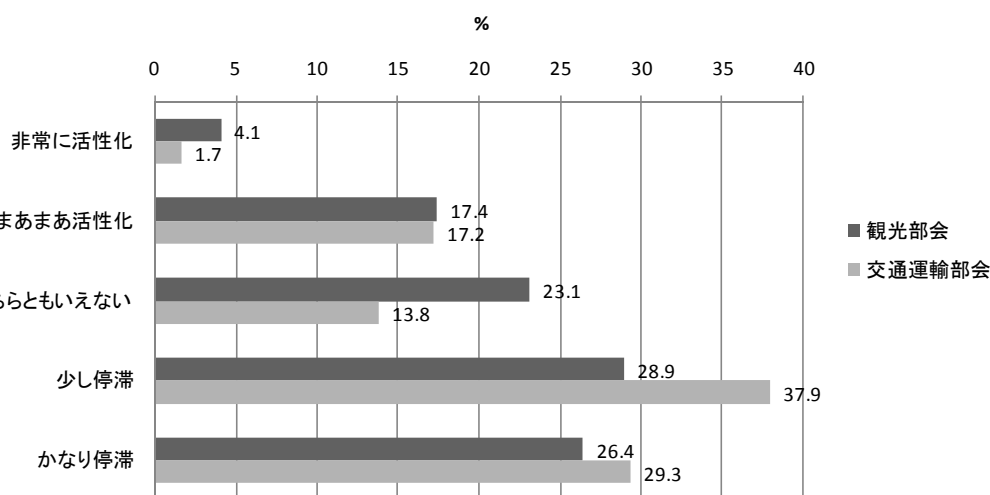


図 7.3 部会別の高山の経済動向

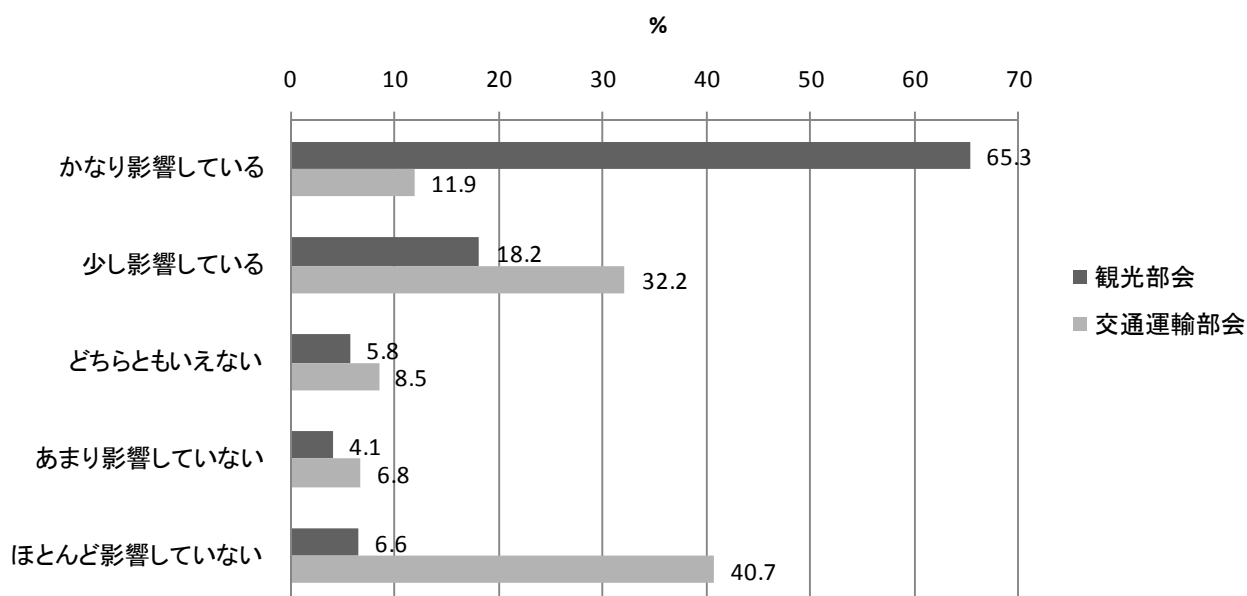


図 7.4 観光客の増減と売り上げの関係

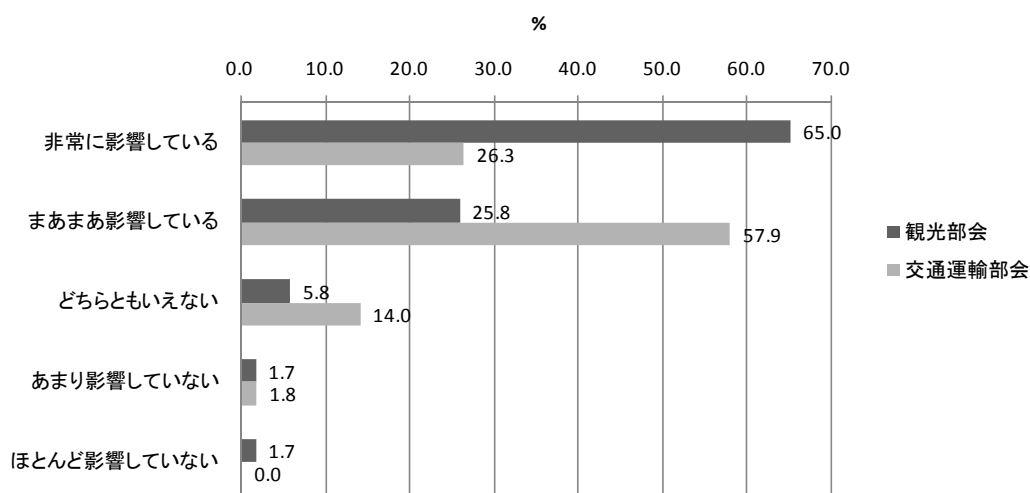


図 7.5 観光客が地域経済に及ぼす影響

#### 4) 商業者からみた観光活性化

##### (1) 観光客の増加に対する賛否

観光客の増加に対する部会別の賛否意見は、図 7.6 に示すように観光部会の方が 95%とほとんどの会員が賛同している<sup>33)</sup>。一方、交通運輸部会では 20%の会員が増えてほしくないと回答している。さらに、増えてほしくないと回答した回答者の意見をみると、図 7.7 に示すとおり、「道路が渋滞する」、「ゴミが増える」あるいは「騒がしくなる」といった意見が出されている。これらのほとんどが交通運輸部会員から出された意見であり、現時点での観光客の増加に対するメリット、すなわち売り上げ等に影響していないことの裏返しであろう。

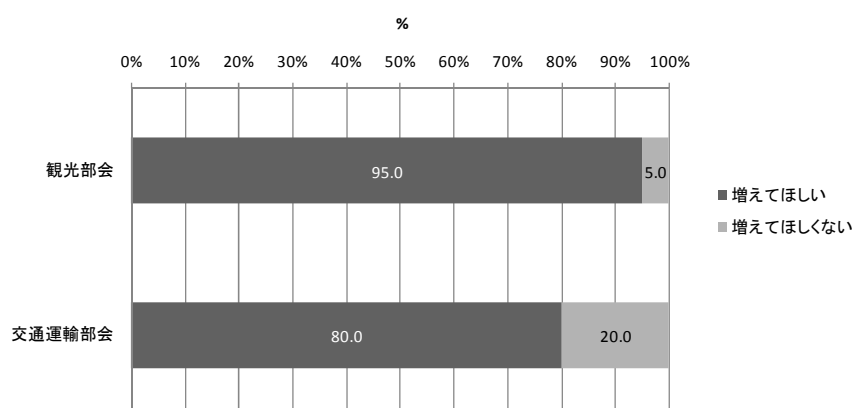


図 7.6 観光客の増減に対する賛否

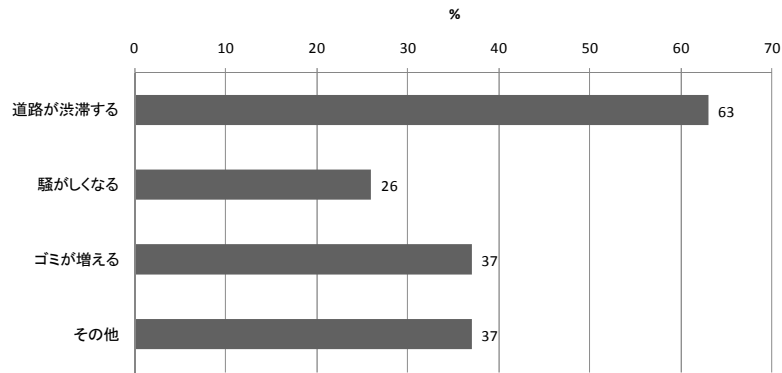


図 7.7 観光客増加の反対理由

## (2) 住民と観光客との住み分け

回答者が今後とも高山に住み続けたいかどうか、すなわち継続居住の意向をみたものが図 7.8 である。この図から、観光部会の「ぜひ住み続けたい」と回答した強い継続居住の意向は 65.5%で、交通運輸部会員の 51%を大きく上回っていることがわかる。一方で、観光客の行動範囲と住民の生活範囲の重なりを質問した結果が図 7.9 である。すなわち、住民の生活圏に観光客が入ってくることに拒否反応は、あまり強くないものの、交通運輸部会員では半数以上が分離を望んでいる。これとは逆に、観光部会員では約 56%が自分たちの生活圏と観光客の行動範囲が同じである方が望ましいと回答している。さらに、高山の観光活性化のために地元住民と観光客とのふれあいの大切さを認識しているのは観光部会員であることがわかる。特に強く望んでいる会員の割合は 53%を占めており、まあまあ必要と答えた割合を加えると、9 割の会員がその必要性を認識していることがわかる (図 7.10 参照)。

これらの一連の調査結果をみると、観光部会のほとんどの会員は高山の観光活性化のためには観光客とのふれあいが重要と考えており、そのためにはお互いの生活行動圏が重なり合った方が都合が良いと考えていることがわかった。さらにこれらの結果から、このような観光客と地元住民の重なりあった行動圏としての場所であっても、将来にわたってもぜひ住み続けたいと願っていることがわかった。

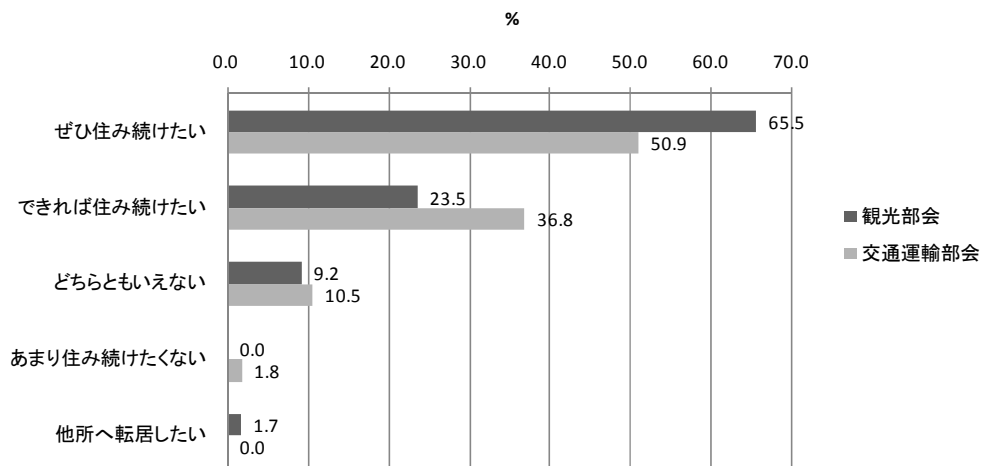


図 7.8 部会別居住継続の意向

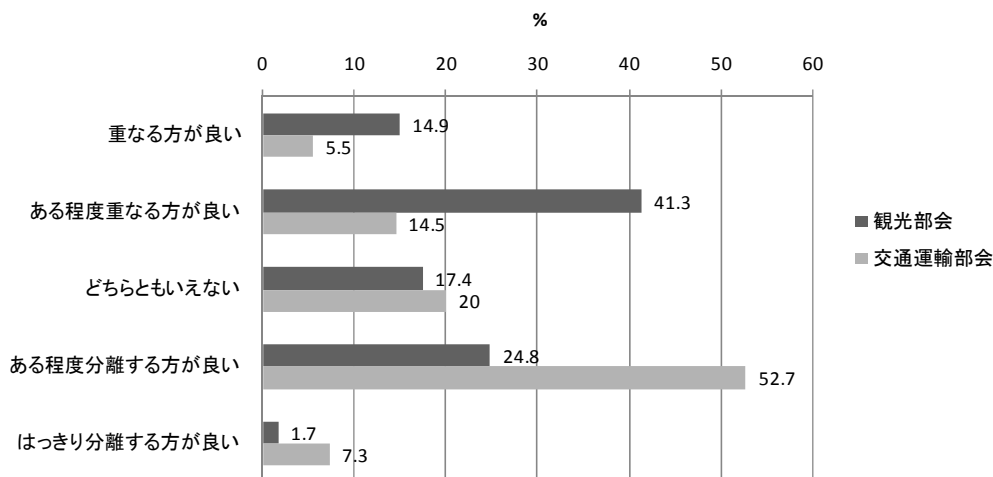


図 7.9 観光客の行動範囲と住民の生活範囲

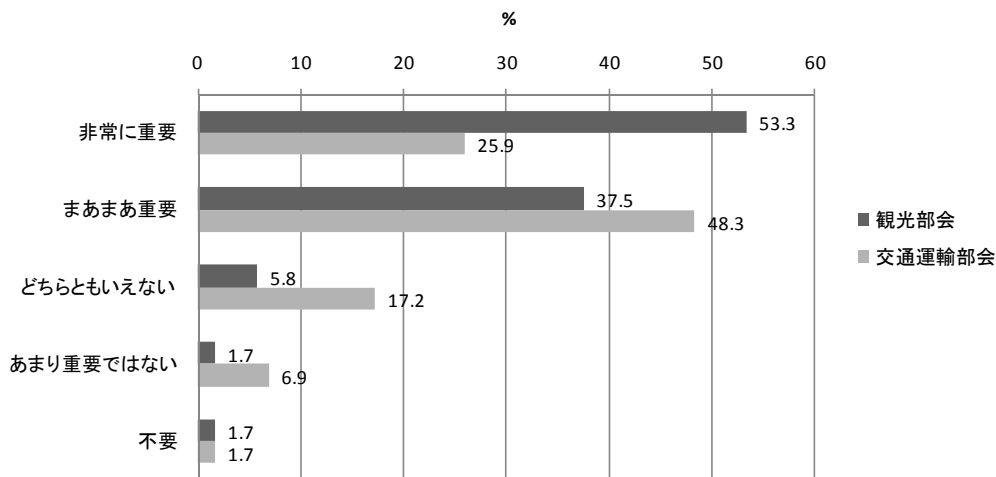


図 7.10 観光客と地元住民のふれあいの重要性

## 5) 事業者による望ましい交通環境

### (1) 事業者からみた観光客の望ましい交通手段

地元住民にとって高山に来訪する観光客の望ましい交通手段を把握するため、複数回答を可能として質問を行った。この結果が図 7.11 である。これによると JR 線は 7 割近い高い評価を得ており、続いて観光バスと自家用車（レンタカーを含む）が続いている。しかし、バイクについては評価が低く、その他についても高速道路運行の路線バスや自転車などの記述が見受けられたが、いずれにしても低率であった。

この利用交通手段に対する選択理由を明らかにするため、この質問では選択した交通手段の理由を記述する欄を設けている。この理由欄に記述した回答者は 68 名であり、多種多様な意見が寄せられた。これらの意見をいくつか代表的な意見をもとにくくり、まとめたものが表 7.2 である。これらをみると、「JR 線」「観光バス」「JR 線と観光バス」と「自家用車」「全手段」の 2 つのグループに分類された。す



なわち、前者の JR 線を中心としたグループでは、地元住民の意向を主な理由として選択したものであり、一方の自家用車のグループでは観光客側に軸足を置いた考えによるものであった。特に、JR 線グループの理由では、歩行による町の観光やそのための買い物やタクシー利用など、観光行動による地元経済への貢献に期待していることが読み取れる。

また、観光客用の駐車場が少ないとの意見が出されているが、事業者からみた観光用駐車場の供給状況は図 7.12 に示すとおりであり、不足していると回答している回答者は全体の三分の一に達している。このことから、交通手段として JR 線や観光バスを挙げている理由の一部を占めていることがわかる。

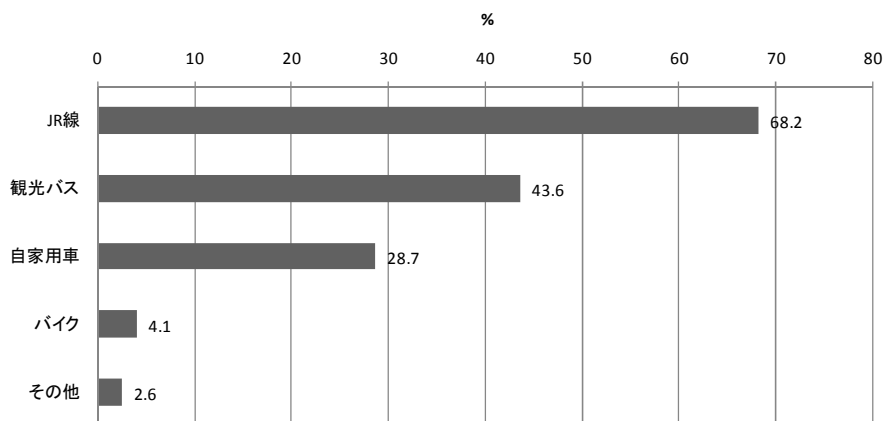


図 7.11 事業者からみた観光客の望ましい交通手段

表 7.2 交通手段選択の理由

理由	交通手段	自家用車
	JR 線 観光バス JR 線+観光バス	全手段
町を歩いて観光してほしい	11	0
交通渋滞の緩和になる	13	0
市街地の駐車場が少ない	12	0
地元経済が潤う	6	0
環境に寄与する	5	0
観光行動が制約されない	0	7
観光客自身の選択である	0	11

その他を除いて集計

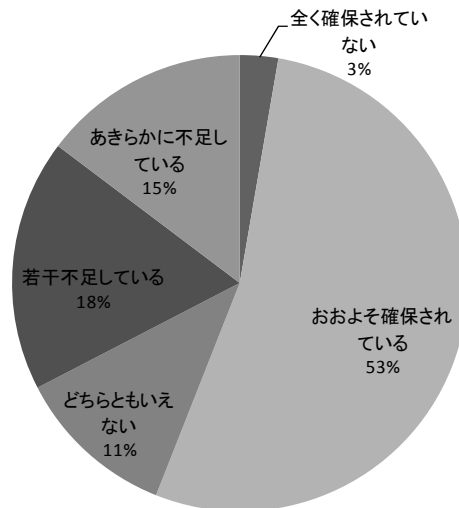


図 7.12 観光客用駐車場の供給状況

## (2) 事業者からみた観光客の福祉バス利用

高山市では、高齢者を中心とした市民の足を確保するため、高山市と濃飛乗合自動車株式会社による福祉バス（愛称：のらマイカー）が平成 9 年 8 月より運行されている。事業主体は高山市で、濃飛乗合自動車株式会社が運行委託を受けている。この導入の背景には、高山は歴史都市であるがゆえに極めて市街地の道路幅員が狭く、路線バスの運行に不適であった。さらに、福祉施設や公共施設の郊外への移設に伴い、高齢者のモビリティに支障をきたすようになっていた。

このように、市民の足として導入された福祉バス、いわゆるワンコインバスに対して、観光客の利用の賛否について質問した結果が図 7.13 である。すなわち、本来市民のために運行されている福祉バスが観光客に利用されることに対して約 66%の回答者が容認していることから、寛容な意見を持っていることがわかる。

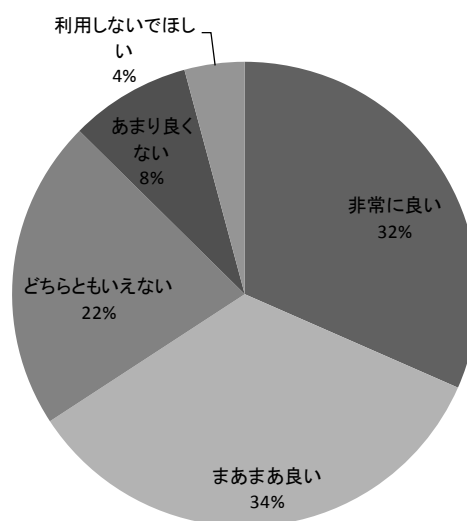


図 7.13 観光客の福祉バス利用の賛否

## 6) まとめ

歴史都市であり観光都市である高山において、観光活性化が地域経済に及ぼす影響を事業者の視点から把握した。これにより、次のことが明らかになった<sup>10)</sup>。

事業者は現在の高山の経済が停滞していると考えており、業種によっては観光客の増加が必ずしも売り上げに寄与していないとしている。しかし一方で、観光が地域経済に及ぼす影響についてはほとんどの回答者が認めており、観光に期待していることがわかる。

また、事業者全体としては観光客と地域住民のふれあいが必要と考えているものの、交通運輸部会では生活範囲と観光客の行動範囲が重なることへの違和感があり、観光部会員の過半数が容認していることとの違いを示している。

一方、観光客が高山を訪問する場合の望ましい交通手段は、観光客が町中を歩くことによる経済への寄与、さらには道路混雑の回避や駐車場の供給不足により JR 線と観光バス利用に対して多くの回答者が支持している。

さらに、市民の足として導入されているワンコインバスである福祉バスの利用についても、事業者の多くが容認していることがわかった。

### 7.3 観光活性化に影響を及ぼす要因

観光による地域の振興を図るためには、多くの観光客を誘客し、当該地域内で消費してもらうことが重要である。調査結果から観光活性化に影響を及ぼす要因としては、観光地までのアクセス時間、交通手段、日帰り・宿泊等の旅行形態、周遊パターン、リピーターなどが挙げられる<sup>9) 15) 34)</sup>。

「2.3 我が国における歴史資源を活かした観光都市の類型化」では「歴史都市の人口」及び「観光入込客数」との関係から、歴史都市を表3.1に示す5つのグループに分類した。

また、“グループD”を代表して岐阜県高山市を、“グループA”を代表して京都市を調査対象都市として選定し、調査を実施した。観光活性化に影響を及ぼす要因、高山市と京都市における調査結果を比較しながら考察する。

#### 7.3.1 歴史都市の誘客力

高山市及び京都市における各調査では、回答者の居住地について質問している。図7.14は、横軸にアクセス時間、縦軸に居住地別観光客の割合を示したものである。

高山市・京都市ともに、両者の関係は下記(7a)の近似式で表すことができる。

$$f(x)=ae^{bx} \quad (a,b \text{ は係数}) \quad (7a)$$

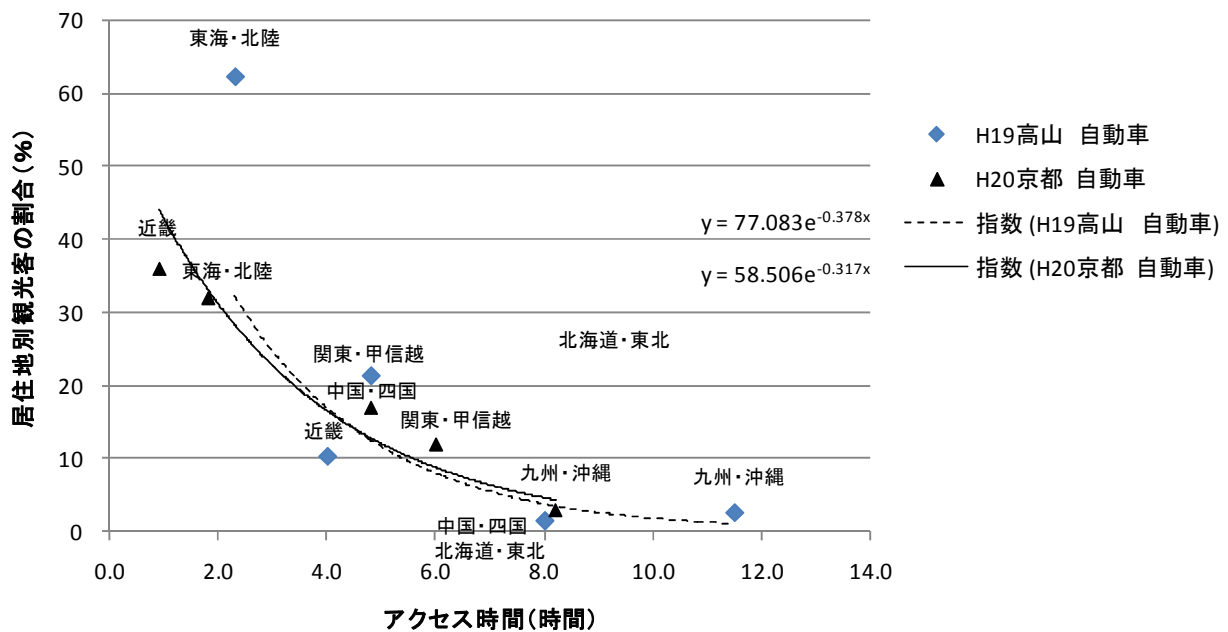


図 7.14 アクセス時間・居住地別観光客の割合【自動車】

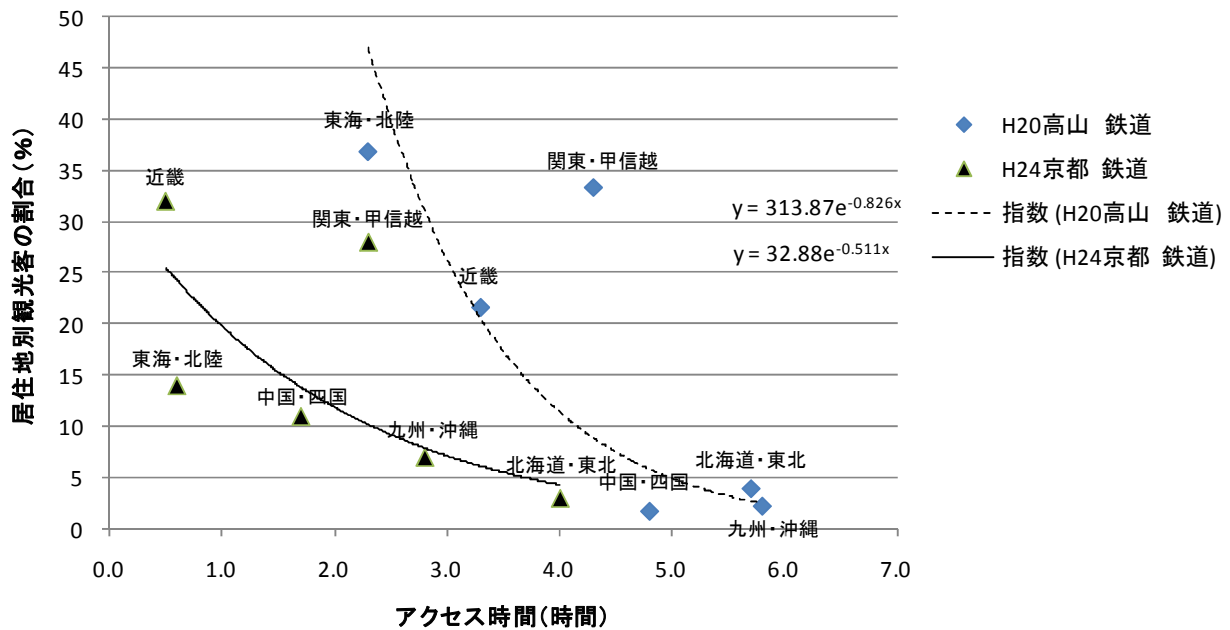


図 7.15 アクセス時間・居住地別観光客の割合【鉄道】

係数 a は、y 軸の切片を示している。すなわち、アクセス距離が 0km の地域 (=当該観光地を含む地域) の観光客の割合を示しており、高山では東海・北陸地域、京都では近畿地域に該当する。

居住地別観光客の割合は、アクセス距離の増大に伴い、指数関数的に減少していくが、係数 b はその度合いを示している。係数 b は、マイナスの値であるが、絶対値が大きいほど減少率が大きく、絶対値が小さいほど減少率が小さく、緩やかに減少するといった特徴を有している。

高山と京都を交通手段別に比較する。自動車利用の場合を図 7.14 に示すが、近似式に大きな差異は認められない。自動車利用の場合のアクセスには高速道路が利用されるが、両都市ともに高速道路網が整備され、アクセスに大差がないことがうかがえる。

一方、鉄道利用の場合は、図 7.15 に示すように、高山と京都で大きく異なっている。この大きな要因としては新幹線駅の有無が影響しているものと考えられる。高山は京都よりも係数 a・係数 b ともに値が大きいため、誘客圏域の分布はアクセス時間の短い近隣地域が突出しており、アクセス距離の長い地域からの来訪客は少ないといった特徴がわかる。一方、京都は、近畿から中国・四国、九州・沖縄、北海道・東北に至るまで緩やかに減少しており、誘客圏域としては極めて裾野が広いといった特徴がうかがえる。

観光都市の誘客力を示す指標として“観光入込客数”があるが、この指標では誘客圏域の分布がわからない。そこで、アクセス距離・居住地別観光客の割合のグラフから得られる係数 a・b にて、誘客圏域の分布を推定し、観光都市の誘客力を評価することが可能となる。

また、係数 a・b は誘客力と相関のある係数であることから、“観光費用便益比”算定において重要となる観光地の魅力度を表す指標として活用できると考えられる。

### 7.3.2 旅行日程と立寄箇所数

高山市及び京都市における旅行日程と立寄箇所数との関係について比較する。

図 7.16 及び図 7.17 は、高山における公共交通及び自動車の旅行日程と立寄箇所数との関係について示したものである。いずれもかなりの正の相関がある。すなわち、旅行日程が長くなるほど立寄箇所数が増加し、観光客の消費活動に伴う恩恵を受けるエリアが拡大する<sup>19)</sup>。

図 7.18 は、京都における旅行日程と立寄地域数との関係について示したものである。高山の立寄地が都市単位で分割しているのに対して、京都の立寄地は、洛中、洛東など京都市内を 5 分割しているため、高山と同条件で比較はできないが、京都においても、旅行日程が長くなるほど立寄地域数は一貫して増加しており、相関が認められる。

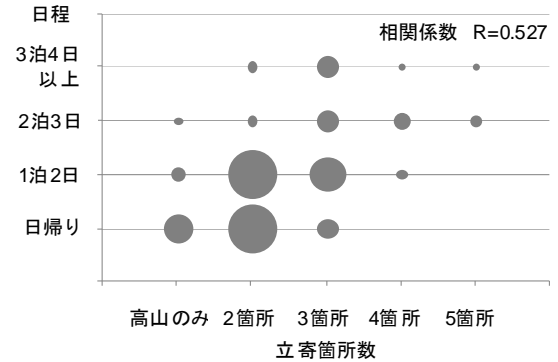
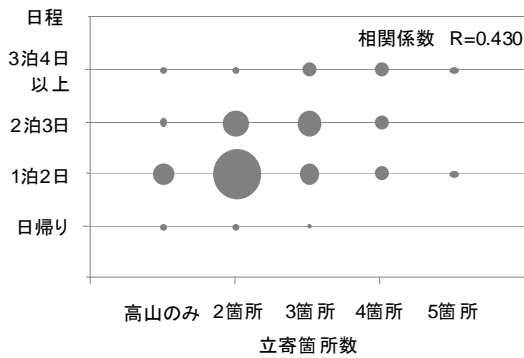


図 7.16 【高山・公共交通】旅行日程別立寄箇所数

図 7.17 【高山・自動車】旅行日程別立寄箇所数

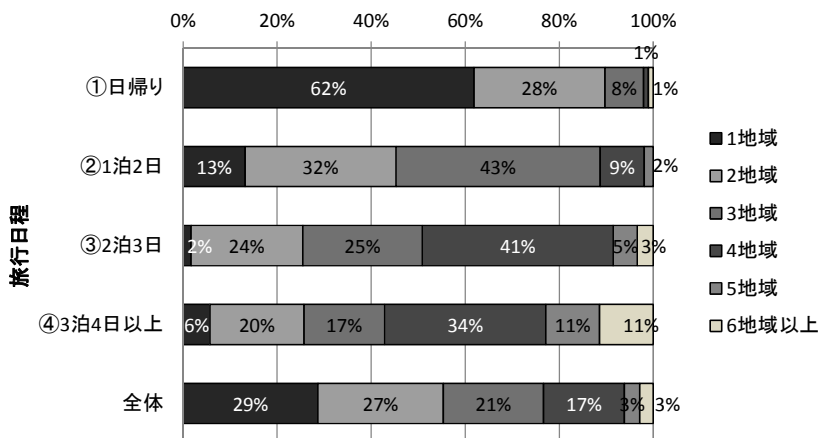


図 7.18 【京都】旅行日程別立寄地域数

### 7.3.3 歴史都市のリピーター率

高山及び京都におけるリピーター率について比較する。

図 7.19 及び図 7.20 は、高山における公共交通利用者及び自動車利用者の年代別訪問回数を示したものである。高山への訪問回数を年代別にみると、公共交通利用者、自動車利用者ともに加齢とともにリピーターの割合が増加している<sup>19)</sup>。

60代以上では、公共交通利用者の8割以上、自動車利用者の9割以上がリピーターとなっている。

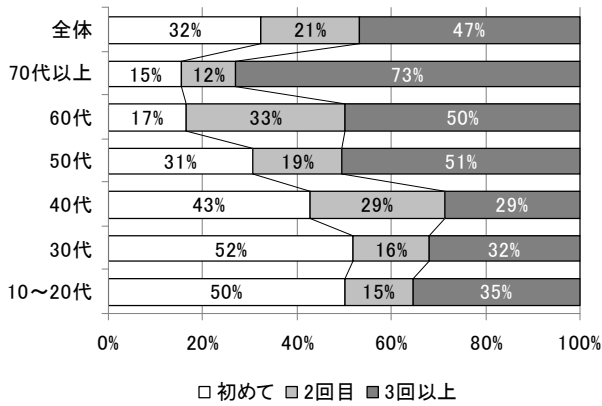


図 7.19 交通利用者の年代別訪問回数

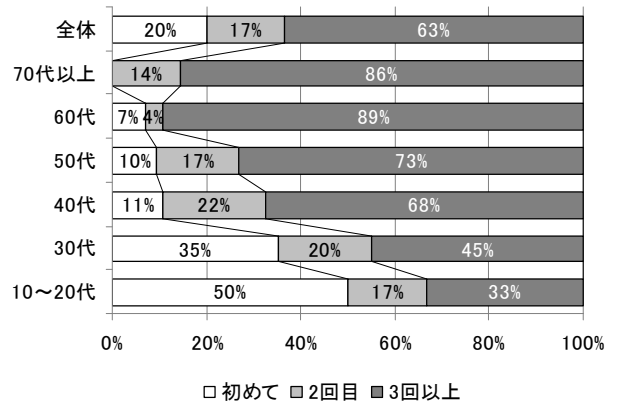


図 7.20 自動車利用者の年代別訪問回数

一方、図7.21における観光客の年代別訪問回数を示したものである。高山よりもさらにリピーターの割合が高く、「初めて」は全体のわずか3%であり、「2回目」が14%、残りの83%は「3回以上」のリピーターとなっている。

年代別にみると、「20代」ですでに85%がリピーターであり、加齢とともにリピーターの割合が増加し、「50代」以上ではほぼ全員がリピーターとなっている。

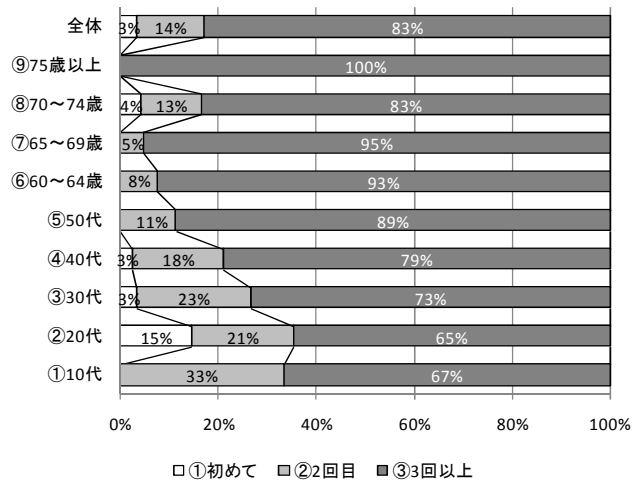


図 7.21 年代別訪問回数

京都においては、いずれの年代においてもリピーター（2 回目以上）が大半を占めている。このため、高山との比較は、3 回目以上のリピーターを比較する。

図 7.22 は、横軸に年齢層、縦軸に 3 回目以上のリピーター率を示したものである。京都は全ての交通手段を示しているのに対して、高山は「自動車」と「鉄道」の交通手段別に示している。

高山、京都ともに、強い正の相関があり、加齢とともにリピーター率が上昇している。

京都の場合には 10～20 代で既に 3 回目以上のリピーター率が 60%を超えており、しかも加齢とともにリピーター率が上昇していることから、京都の観光はリピーターにより支えられているといっても過言ではない。

高山においても加齢とともにリピーター率が上昇し、40 代以上では過半数をリピーターが占めている。

競争する観光地が多い中で、リピーターは、自らの観光体験に満足したことから再訪行動を起こすと考えられている<sup>7)</sup>。したがって、リピーター率の高い観光都市ほど魅力度が高いと判断される。また、リピーターは安定的な消費をもたらす固定客ともいえ、高いリピーター率を継続的に維持することが重要である。

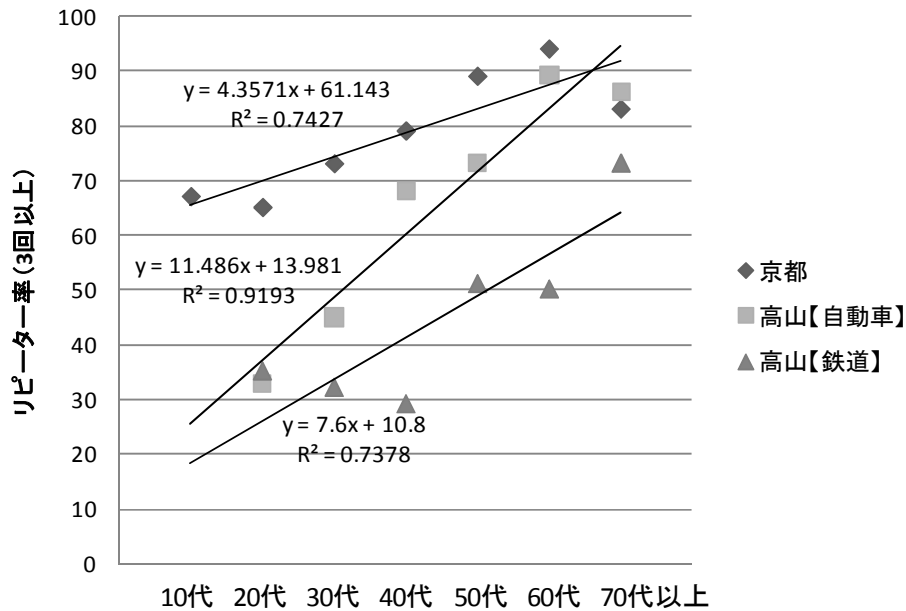


図 7.22 年齢別リピーター率（3 回以上）



## 7.4 「観光費用便益分析」の視点からみた観光活性化方策

観光需要を誘発するためには、“観光費用便益比”を1.0以上とする取組が重要である。

“観光費用便益比”は次式で算出されることから、“観光費用便益比”を増加させる取組としては、分子の“観光地に滞在することにより享受できる便益”を増加させる取組及び分母である“観光地までの移動・宿泊に要する費用”を低減する取組みに大別される。

$$\text{“観光費用便益比”} = \frac{\text{“観光地に滞在することにより享受できる便益”}}{\text{“観光地までの移動・宿泊に要する費用”}} \quad (7b)$$

### 7.4.1 「観光により享受できる便益(満足度)」を増大させる施策

「観光により享受できる便益(満足度)」を増大させる施策案を表7.3に示す。

表 7.3 「観光により享受できる便益(満足度)」を増大させる施策案

施 策 案	備 考
<p>●滞在時間の増大</p> <p>①交通基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路及び鉄道等の整備により、観光地までのアクセス時間の短縮を図ることができる。</li> <li>・高速道路や新幹線等の高速交通体系の整備は、都市と観光地を短時間で結び、観光圏域の拡大を図るうえで有効である。</li> <li>・観光地間を結ぶ交通網の整備は周遊観光を推進するうえで重要である。</li> </ul> <p>②公共交通機関の便数の増大（アクセス交通）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道や高速バス等、公共交通機関のダイヤの改善により利用者の利便性向上を図る。特に、大都市から観光地への朝出発の直通便、観光地から大都市への夜出発の直通便が有効である。</li> </ul> <p>③夜間の観光スポットの充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・夜間営業の店や施設の増大。</li> <li>・歴史的建造物等のライトアップ</li> <li>・ナイトツアーの企画</li> </ul> <p>④朝方の観光スポットの充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・朝市</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東海北陸自動車道が全線つながることにより、飛騨地域、北陸地域の観光客が増大。 35)36)</li> <li>・JR大阪～高山間の特急ワイドビューひだ号は、乗り換え無しで行ける。</li> <li>・大内宿など多数の都市で実施</li> <li>・星座観察</li> <li>・高山市の朝市は朝6時～8時まで毎日行われている。</li> </ul>

施 策 案	備 考
<p>●観光地の魅力度向上</p> <p>①観光地の魅力を構成する以下の要素の魅力度向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・賦存資源</li> <li>・活動メニュー</li> <li>・宿泊施設</li> <li>・空間快適性</li> </ul> <p>②観光地のアクセス道路における渋滞解消</p> <p>③観光地内の駐車場における駐車場待ち車両による渋滞解消</p>	<p>・観光地の魅力は、①雄大な山、美しい海、由緒ある神社仏閣等観光地にもともと存在する【賦存資源】、②温泉、ゴルフ、遊園地、美術館、イベントなど当該観光地が提供可能な【活動メニュー】、③滞在拠点であり、サービス、ホスピタリティが凝縮した形であられる【宿泊施設】、④個々の資源ではなく、観光地の面的、空間的なアメニティとしての【空間快適性】の4つの大項目から構成される<sup>37)</sup>。</p>
<p>●観光地間の連携による魅力度向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺の観光地が連携することで自然系資源、人文系資源など多様な資源が集積した観光地の形成</li> </ul>	
<p>●観光地における公共交通機関の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光の移動手段として自動車交通に依存している地方都市では特に重要</li> <li>・パーク&amp;ライド、パーク&amp;バスライド</li> </ul>	<p>・飛騨地域では高山をハブとする高速バスネットワークが充実している<sup>38)</sup>。</p>
<p>●徒歩・自転車利用の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地等における徒歩・自転車利用の推進</li> <li>・フリンジパーキング</li> <li>・レンタサイクルシステム</li> </ul>	

#### 7.4.2 「投資する費用」を減少せる施策

「投資する費用」を減少せる施策案を表 7.4 に示す。

表 7.4 「投資する費用」を減少せる施策案

施 策 案	備 考
<p>●交通費の減少</p> <p>①交通インフラの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路整備による観光地までのアクセス時間の短縮は、走行費用の減少に寄与。</li> </ul> <p>②料金割引</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路のETC料金割引</li> <li>・公共交通機関の割引切符</li> <li>・レール&amp;レンタカー</li> </ul>	<p>・高山では、「レール&amp;奥飛騨パスコース」及び「レール&amp;タクシーコース」の割引切符があり、認知度は高いが利用率は低い<sup>32)</sup>。</p>

## 7.5 観光客の行動特性からみた観光活性化方策

図 7.23 は、観光振興による地域活性化のためのアプローチを示したものである。“地域活性化”という最終目的を達成するために必要となる手段の流れを示している。

- ➡ “地域活性化”を図るためには、“観光消費額の増大”を図るための取組みが必要である。
- ➡ このためには、“観光入込客数の増大”、“滞在時間の増大”を推進するとともに、“日帰り観光から宿泊観光への転換推進”が有効である。
- ➡ “観光入込客数の増大”を図るためには、“観光需要の創出”や“リピーターの確保”の取組みが重要である。
- ➡ “観光需要の創出”を図るためには、“誘客圏域の拡大”、“周遊観光の推進”、“高齢者にやさしい”観光地づくり等の取組みが重要である。

このように、“地域活性化”という最終目的を達成するために必要となる手段を並べていくと、以下に示す 4 つのアプローチが浮かび上がる。

### ① インフラ整備

- ・大都市と観光地間の所要時間短縮に寄与する道路や鉄道等の交通基盤整備は、滞在時間の増大や誘客圏域の拡大を通じて観光消費額の増大を招く。

### ② 公共交通利用促進

- ・観光地への交通手段としてマイカー利用から公共交通利用への転換を推奨することで、旅行形態の見直しが生じ、しいては日帰り観光から宿泊観光への転換に波及する。
- ・高速道路の整備により、高速バスのネットワークが充実し、バス利用が増大する。

### ③ 地域間連携

- ・個性の異なる複数の観光地が連携することで、相乗効果により魅力度の高い観光周遊ルートが形成される。

### ④ ホスピタリティの向上

- ・観光地の魅力度を高めることは、観光地の持続的発展を図るうえで最も重要な取組みである。

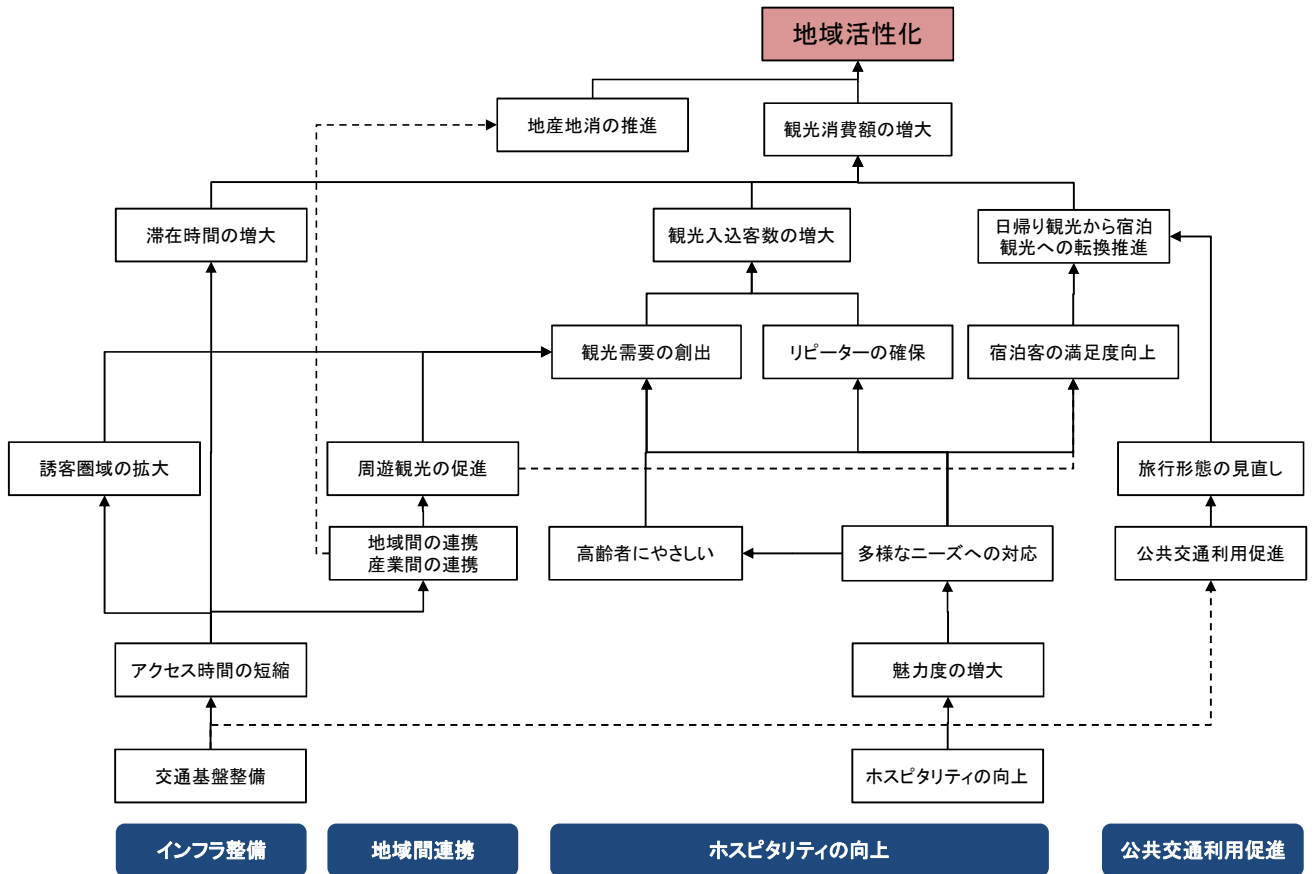


図 7.23 観光振興による地域活性化のためのアプローチ

### 7.5.1 インフラ整備による観光活性化のアプローチ

インフラ整備による観光地までのアクセス時間の短縮は、移動時間が短縮するとともに、観光地における滞在時間が増加するため、観光費用便益比の増大に大きく寄与する。これは、誘客圏域の拡大につながりするため、滞在時間の増加のみならず、観光需要の増大が期待できる<sup>32)</sup>。

仮に、リニヤモーターカー等の整備により、東京から京都までの移動時間が1時間短縮した場合の観光費用便益比を試算する。ただし、交通費は変わらないものとする。

#### (a) 京都市までの移動・宿泊に要する費用

京都市までの移動・宿泊に要する費用を表7.5に示す。

表7.5 京都市までの移動・宿泊に要する費用

アクセス時間			
交通手段	整備前	整備後	備考
鉄道	2:20	1:20	
移動に要する時間コスト(片道)			
交通手段	整備前	整備後	備考
鉄道	3,500	2,000	時間価値原単位 *16 =25円/人・分
移動に要する交通費(片道)			
交通手段	整備前	整備後	備考
鉄道	12,710	12,710	乗車券+特急券
移動に要する費用(片道)			
交通手段	整備前	整備後	備考
鉄道	16,210	14,710	
移動に要する費用(往復)			
交通手段	整備前	整備後	備考
鉄道	32,420	29,420	

#### (b) 観光費用便益比

##### ①日帰りの場合

日帰りの場合における観光費用便益比の試算結果を表7.6に示す。

表7.6 日帰りの観光費用便益比

滞在可能時間(日帰り)			
交通手段	整備前	整備後	備考
鉄道	8:00	10:00	
滞在により享受できる便益(日帰り)			
交通手段	整備前	整備後	備考
鉄道	12,000	15,000	
移動に要する費用(往復)			
交通手段	整備前	整備後	備考
鉄道	23,500	29,420	
観光費用便益比 = 滞在により享受できる便益(日帰り)/移動に要する費用			
交通手段	整備前	整備後	備考
鉄道	0.37	0.51	

②1 泊2日の場合

1 泊2日の場合における観光費用便益比の試算結果を表7.7に示す。

表7.7 1泊2日の観光費用便益比

滞在可能時間(宿泊:1泊2日)			
交通手段	整備前	整備後	備考
鉄道	22:20	24:20	
滞在により享受できる便益(宿泊:1泊2日)			
交通手段	整備前	整備後	備考
鉄道	33,500	36,500	
移動・宿泊に要する費用(往復、1泊2日)			
交通手段	整備前	整備後	備考
鉄道	42,420	39,420	宿泊費:10,000円/人・日
観光費用便益比 = 滞在により享受できる便益(日帰り)/移動に要する費用			
交通手段	整備前	整備後	備考
鉄道	0.79	0.93	

検討の結果を表7.8に示す。観光費用便益比は、「日帰り」、「宿泊(1泊2日)」ともに、0.14増大する。

表7.8 インフラ整備の観光費用便益比に及ぼす影響

	観光費用便益比		
	整備前	整備後	増減
アクセス時間	2:20	1:20	-1:00
日帰り	0.37	0.51	+0.14
宿泊(1泊2日)	0.79	0.93	+0.14

また、インフラ整備による時間短縮効果は、それらを利用する住民の観光費用便益比を増大させるだけでなく、観光圏域の拡大に寄与する。整備前は日帰り観光が困難だった地域でも日帰り観光が可能になるなど、観光需要を誘発する効果が期待できる。

“観光費用便益分析”にて、インフラ整備による日帰り圏域や宿泊(1泊2日)圏域の変化を把握することが可能となるため、観光需要誘発効果を算定することも可能となる。

## 7.5.2 公共交通利用促進による観光活性化のアプローチ

高山での観光客を対象としたアンケート結果（平成19年9月）<sup>15)</sup>によると、交通手段に自動車を選択した理由として、「出発・到着時間が自由（71%）」、「経路の選択が自由で、周辺の観光地を周遊できる（57%）」、「目的地での観光移動が便利である（33%）」となっており、上位3項目まで車の長所である随時性・機動性の高さが挙げられている<sup>39)</sup>。

公共交通機関の利便性が劣り、自動車交通に依存せざるを得ない地方都市においては、自動車交通は便利であり、今後も観光交通の中心的な役割を担っていくものと思われる。全国的な人口減少が進展する中で、整備新幹線を除き今後鉄道等の大幅な利便性向上施策は期待できない。そこで、これに代わるものとして地方部の高速道路網を活用した高速バスネットワークの充実が望まれる。

岐阜県飛騨地域においては、東海北陸自動車道及び中部縦貫自動車道等の高速道路整備と相まって高山をハブとする高速バスネットワークが整備され、観光客の足として活用されていることが明らかとなった（平成20年調査）<sup>19)</sup>。

大都市と高山間のアクセス交通を担う路線として、東京、名古屋、大阪、金沢を結ぶ高速バスが運行されている。また、高山と周辺の観光地である白川郷、飛騨古川、奥飛騨温泉郷、上高地等を結ぶ路線も運行され、公共交通のみでも十分に周遊観光ができる環境が整っている。さらに、高山市内では循環バスが密なダイヤで走り、市内観光拠点めぐりをする観光客の足を支えている。

表3.1において、Eグループに分類された岐阜県白川村白川郷、福島県下郷村大内宿などの観光地は、かつて自動車交通の過度の集中により、渋滞、環境悪化等の外部不経済が問題になった<sup>40)</sup>。駐車場整備やパーク&バスライドをはじめとする交通需要マネジメント施策等が実施され、現在では往時の混雑は見られないが、このような小規模な歴史都市の観光等においては、本来公共交通機関を利用して観光できるような交通システムを構築するべきであろう。

高山の事業者を対象としたアンケート調査においては、事業者からみた観光客の望ましい交通手段について質問した。その結果、JR線が68%と最も高く、次いで高速バスが44%と続き、事業者は公共交通機関での来訪を望んでいることが明らかとなった。その理由としては、歩行による町の観光やそのための買い物やタクシー利用など、観光行動による地元経済への貢献に期待している他、渋滞や事故のない安全な観光都市を目指したいという声があった<sup>10)</sup>。

利便性の高い自動車交通から、公共交通機関へ一気に転換させること容易ではないと思われるが、たとえば高山においては高速バスネットワークを活用するなど、自動車交通から地域の特性を活かした公共交通機関への転換を進めるべきである。市街地の周辺に駐車場（フリンジパーキング）を整備して、観光地内の移動は公共交通機関を活用してもらうなどの施策が有効と考える。

また、公共交通機関での来訪を推進することで、観光客の観光地における滞在時間の増大を招き、しいては地域の活性化が期待できる。宿泊客の増大を推進する意味でも公共交通機関での来訪を推進する取組みが重要である<sup>25)</sup>。

観光費用便益分析の結果、宿泊より日帰りの方が観光費用便益比が大きくなるエリアとその逆で日帰りより宿泊の方が大きくなるエリアが明確になった。以下は、観光費用便益分析の結果を用いて、交通手段及び旅行形態の転換の可能性について考察する。

「鉄道」及び「自動車」における「日帰り」及び「宿泊（1泊2日）」のアクセス時間・観光費用便益比グラフを図 7.24 に示す。

「鉄道」及び「自動車」を同一のグラフに示しているが、横軸のアクセス時間は、それぞれの交通手段を用いた場合の時間であるため、アクセス時間は同じでもアクセス距離に換算すると全く異なることに注意が必要である。

「鉄道」及び「自動車」の観光費用便益比の特性を把握することで、「日帰り」観光から「宿泊（1泊2日）」観光への転換を促す施策について検討する。

図 7.25 は、鉄道における「日帰り」と「宿泊（1泊2日）」のアクセス時間・観光費用便益比グラフを示したものである。

「日帰り圏域」のアクセス時間は「1:20」であるが、「0:55」以上では宿泊の方が観光費用便益比は優位となる。

すなわち、アクセス時間が「0:55」以上、「1:20」未満の地域では、日帰りが可能だが、宿泊すればより多くの満足度が得られる地域と解釈できる。

これらの「旅行形態選択ジレンマゾーン」の住民を対象に、宿泊により得られるメリットを PR することで、「日帰り」から「宿泊（1泊2日）」への転換を推進することが可能と考える。

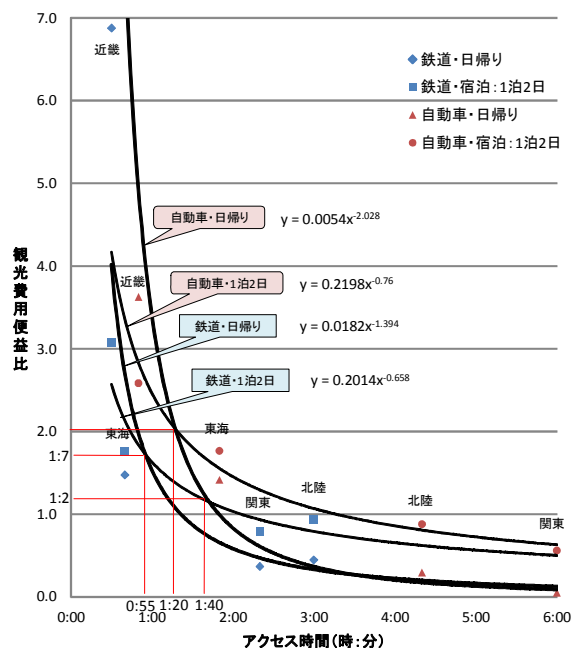


図 7.24 アクセス時間・観光費用便益比グラフ

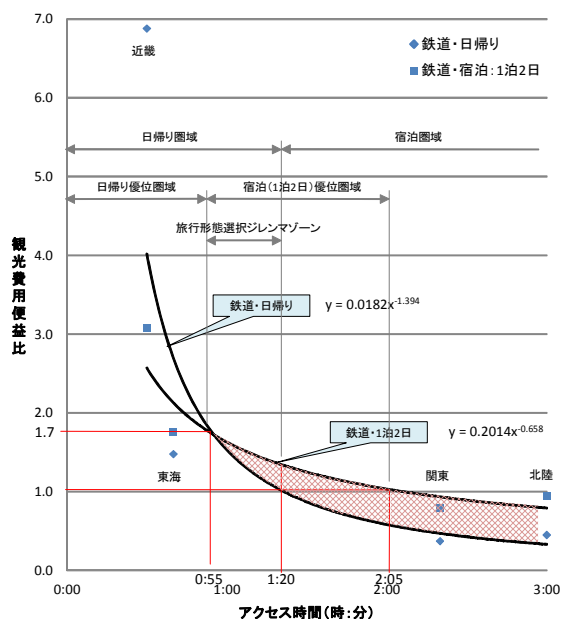


図 7.25 アクセス時間・観光費用便益比グラフ



図 7.26 は、自動車における「日帰り」と「宿泊（1泊2日）」のアクセス時間・観光費用便益比グラフを示したものである。

「観光費用便益比=1.0」の「日帰り圏域」のアクセス時間は「1:50」であるが、「1:20」以上では宿泊の方が優位となる。

したがって、アクセス時間が「1:20」以上、「1:50」未満の地域は、「旅行形態選択ジレンマゾーン」に該当するため、鉄道の場合と同様、これらの地域を対象に、宿泊により得られるメリットを PR することで、「日帰り」から「宿泊（1泊2日）」への転換を推進することが可能と考える。

京都の場合では、名古屋都市圏がジレンマゾーンに該当するため、対象となる人口は極めて多い。

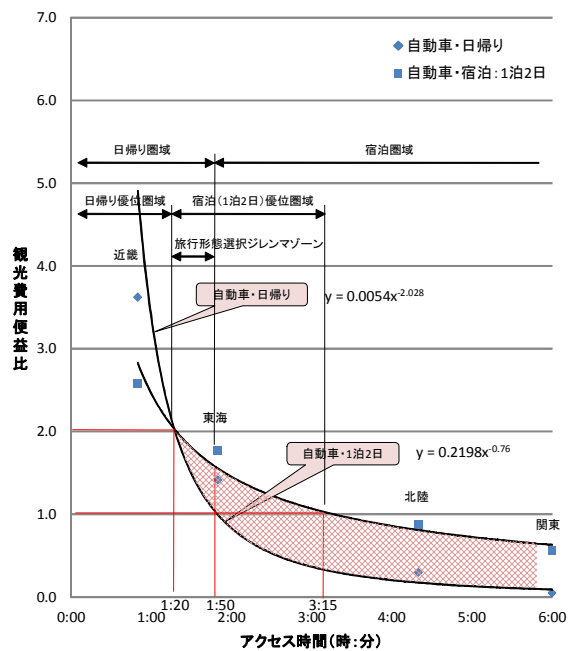


図 7.26 アクセス時間・観光費用便益比グラフ

図 7.27 は、鉄道における「日帰り」及び自動車における「日帰り」のアクセス時間・観光費用便益比グラフを示したものである。

「観光費用便益比=1.0」の鉄道・日帰りのアクセス時間は「1:20」であるが、自動車・日帰りのアクセス時間は「1:50」である。

鉄道・日帰りのアクセス時間は「1:20」は、静岡県掛川市付近に該当し、自動車・日帰りのアクセス時間は「1:50」は名古屋市中心部に該当する。したがって、名古屋市中心部から掛川市に至るゾーンは、自動車利用による日帰り旅行では満足度は得られないが、鉄道利用による日帰り旅行では満足度が得られる地域と解釈できる。

これらのゾーンに該当する方々は、自動車利用から鉄道利用への転換に対して抵抗が少ない地域と考えられることから、以降、この範囲を「交通手段転換推進ゾーン」と呼ぶ。

「交通手段転換推進ゾーン」の住民を対象に、鉄道により得られるメリットを PR することで、「自動車」利用から「鉄道」利用への転換を推進することが可能と考える。「鉄道」利用へ転換することにより、京都での滞在時間が約 1 時間増大するため、消費行動機会の増大により地域活性化が期待できる。

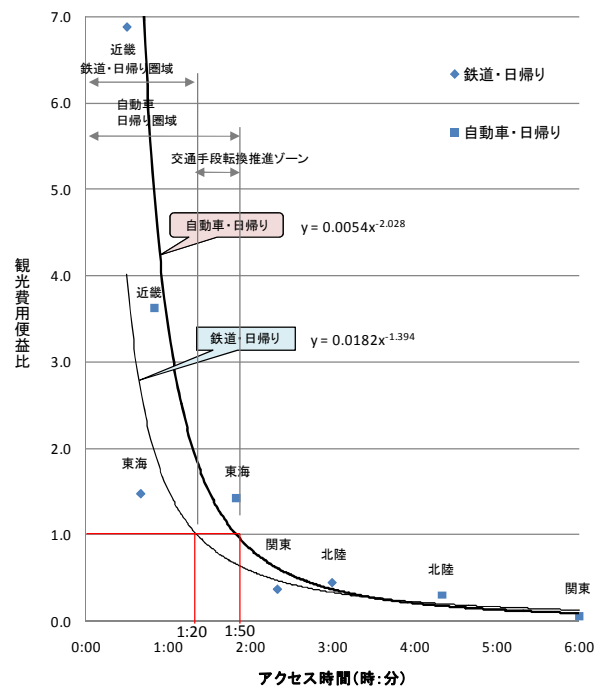


図 7.27 アクセス時間・観光費用便益比グラフ

図 7.28 は、鉄道における「宿泊（1泊2日）」及び自動車における「宿泊（1泊2日）」のアクセス時間・観光費用便益比グラフを示したものである。

鉄道・宿泊（1泊2日）のアクセス時間は「2:05」であるが、自動車・宿泊（1泊2日）のアクセス時間は「3:15」である。

「観光費用便益比=1.0」の鉄道・宿泊（1泊2日）のアクセス時間は「2:05」は、神奈川県横浜市に該当し、一方、自動車・宿泊（1泊2日）のアクセス時間「3:15」は静岡県磐田市に該当する。したがって、静岡県磐田市から神奈川県横浜市に至るゾーンは、自動車利用による宿泊（1泊2日）旅行では満足度は得られないが、鉄道利用による宿泊（1泊2日）旅行では満足度が得られる地域と解釈できる。

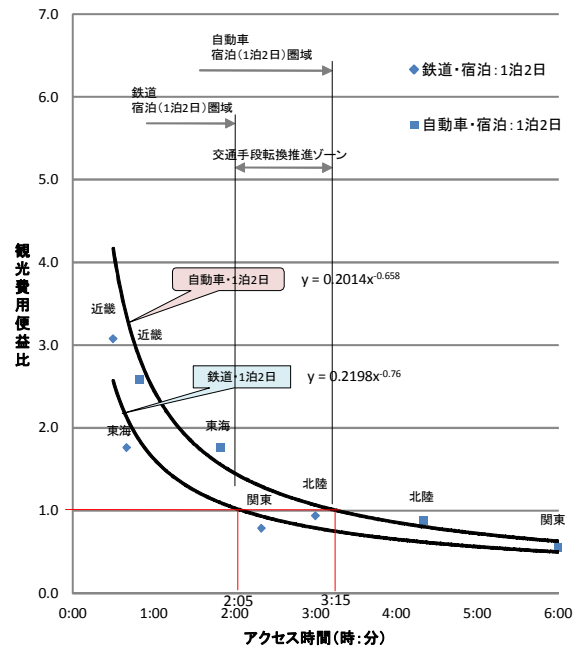


図 7.28 アクセス時間・観光費用便益比グラフ

図 7.29 は、鉄道における「宿泊（1泊2日）」及び自動車における「日帰り」のアクセス時間・観光費用便益比グラフを示したものである。

「観光費用便益比=1.0」の鉄道・宿泊（1泊2日）のアクセス時間は「2:05」であるが、自動車・日帰りのアクセス時間は「1:50」である。

鉄道・宿泊（1泊2日）のアクセス時間は「2:05」は、神奈川県横浜市に該当し、一方、自動車・日帰りのアクセス時間「1:50」は名古屋市中心部に該当する。したがって、名古屋市中心部から神奈川県横浜市に至るゾーンは、自動車利用による日帰り旅行では満足度は得られないが、鉄道利用による宿泊（1泊2日）旅行では満足度が得られる地域と解釈できる。

「交通手段転換推進ゾーン」の住民を対象に、鉄道を利用した宿泊（1泊2日）旅行により得られるメリットをPRすることで、「自動車」利用から「鉄道」利用への転換を推進することが可能と考える。「鉄道」利用へ転換することにより、京都での滞在時間が約10時間増大するため、消費行動機会の増大により地域活性化が期待できる。

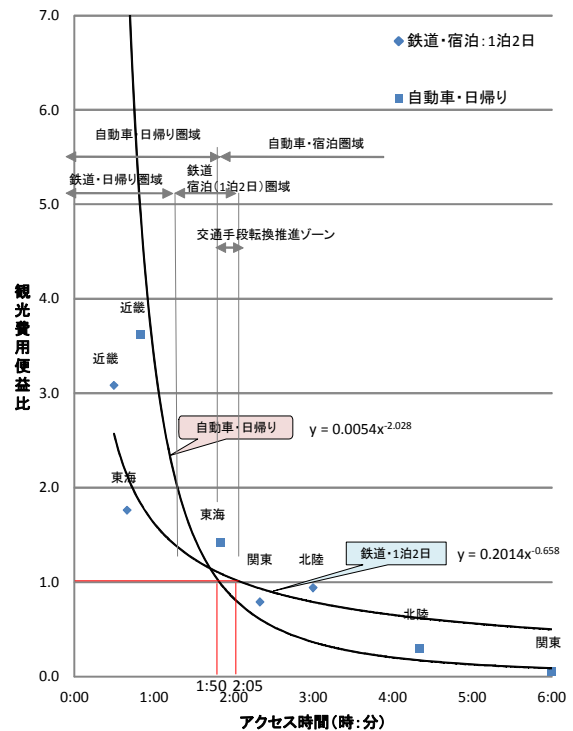


図 7.29 アクセス時間・観光費用便益比グラフ

### 7.5.3 地域連携による観光活性化のアプローチ

観光による地域活性化を図るためには、都市部あるいは海外等から多くの観光客を呼び込むことが重要であり、このためには魅力的な観光地の形成を図る必要がある<sup>19)</sup>。魅力的な観光地の形成を図るための施策を検討するにあたり、“魅力的な観光地”とはどういうことかについて整理する。

観光地の魅力度評価及び観光地の魅力と観光行動との関係については、これまで多くの研究がおこなわれている。

1970年前後から観光地の魅力度について客観的な評価が試みられるようになった。「東北地域観光開発の構想計画と開発の指針」（1968, (社)日本観光協会）及び「中国地域観光開発の構想計画と開発の指針」（1971, (社)日本観光協会）等がその代表例である。

「観光地の評価手法」（1971, (社)日本交通公社）では、観光資源や観光地の魅力度を、数量的・客観的な尺度から導き出そうという試みが行われている。また、現在でも用いられている特A級・A級・B級・C級といった観光地の評価基準は「観光交通資源調査」（1972, 建設省道路局）及び(財)日本交通公社の研究等で使われている。(表7.9)

表 7.9 観光資源の評価基準<sup>41)</sup>

ランク	基準・内容	代表資源名
特A級	わが国を代表する資源で、かつ世界にも誇示しうるもの、わが国のイメージ構成の基調となりうるもの。	富士山、摩周湖、法隆寺、 姫路城、祇園祭 阿蘇山と外輪山
A級	特A級に準じ、その誘致力は全国的で、観光重点地域の原動力として重要な役割をもつもの。	芦ノ湖、天橋立、清水寺 高山の街並み
B級	地方スケールの誘致力をもち、地方のイメージ構成の基調となりうるもの。	筑波山、浜名湖 有田陶器市
C級	主として、県民および周辺地域住民の観光利用に供するもの。	身延山、石神井池 広島城跡
以下D級～	地域住民の利用	

上記の評価方法によると、高山の街並みが「A級」に該当し、観光地としての魅力度は高く評価されているが、平成18年調査で明らかのように、高山への来訪客で高山観光のみを目的としているのはわずか27%に過ぎず、30%は飛騨地域内の周遊観光、残りの43%は飛騨地域外の観光地も含めた広域観光を行っている実態が明らかになっている。

したがって、観光地の魅力を考える場合、もちろん個々の観光地の魅力度は重要であるが、広域観光圏としての魅力度も同様に重要である。

「観光地の魅力度評価」（1998, (財) 運輸政策研究機構）では、観光地の魅力の評価体系を図 7.30 に示すとおり提唱している。

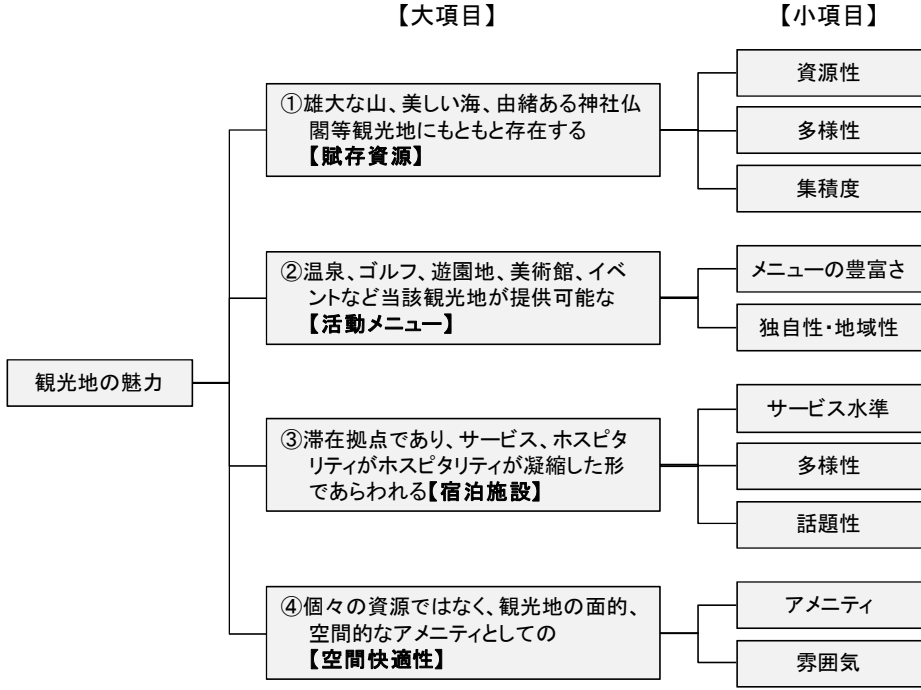


図 7.30 魅力の評価体系<sup>37)</sup>

上記の評価項目で、飛騨地域の魅力を評価したものを表 7.10 に示す。

表 7.10 飛騨地域の魅力

①賦存資源	・高山、飛騨古川、白川郷の古い街並み ・上高地、乗鞍岳等の雄大な自然
②活動メニュー	・奥飛騨温泉郷、下呂温泉などの温泉、高山祭
③宿泊施設	・高山市内、奥飛騨温泉郷、下呂温泉
④空間快適性	・重要伝統的建造物群保存地区（高山市三町、白川村萩町）

飛騨地域は、表 7.10 から明らかなように、各地域の独自性・地域性のある観光地が一体となることによって、地域全体として多様な魅力を保有することになり、その相乗効果も相まって多くの観光客を誘客しているものと推察される。

たとえば、白川郷を例にあげると、合掌造りの山村集落の景観は「賦存資源」であり、非常に魅力的であるが、もし白川郷が単独の観光地であるならば「宿泊施設」がないため、日帰り客しか誘客できず、誘客圏域は非常に限定されたものになってしまうであろう。また、下呂温泉や奥飛騨温泉郷は温泉資源に恵まれ、「活動メニュー」及び「宿泊施設」の魅力は充実しているが、それ以外の魅力については十分とはいえない。

平成 20 年調査において、高山を訪問した観光客の他の観光地への立寄りについて調査した<sup>19)</sup>。その結果を表 7.11 及び図 7.31～図 7.32 に示す。多くの観光客は高山や白川郷にて地域の歴史資源にふれあい、下呂温泉や奥飛騨温泉郷にて温泉に入り、上高地や乗鞍岳の自然を堪能するといった多様な魅力を満喫

するための周遊行動を行っている実態が読み取れる。

自動車利用者と公共交通利用者の合計の立寄率をみると、奥飛騨温泉郷が27.8%と最も多く、次いで白川郷が23.8%、下呂温泉16.3%、飛騨古川14.0%と続いている。

表 7.11 高山への来訪客の他の観光地への立寄率

【立ち寄った観光地】	車利用者		公共交通利用者		合計	
奥飛騨温泉郷	56	26.5%	67	29.0%	123	27.8%
飛騨古川	23	10.9%	39	16.9%	62	14.0%
白川郷	46	21.8%	59	25.5%	105	23.8%
郡上八幡	19	9.0%	2	0.9%	21	4.8%
下呂温泉	36	17.1%	36	15.6%	72	16.3%
上高地	8	3.8%	20	8.7%	28	6.3%
白骨温泉	5	2.4%	0	0.0%	5	1.1%
乗鞍岳	4	1.9%	11	4.8%	15	3.4%
松本	11	5.2%	10	4.3%	21	4.8%
安曇野	10	4.7%	5	2.2%	15	3.4%
御嶽山	1	0.5%	0	0.0%	1	0.2%
その他	56	26.5%	60	26.0%	116	26.2%
未回答	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%

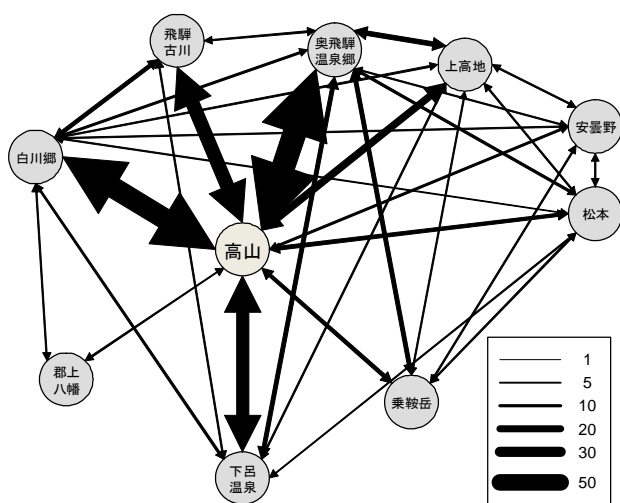


図 7.31 公共交通利用者の周遊ネットワーク

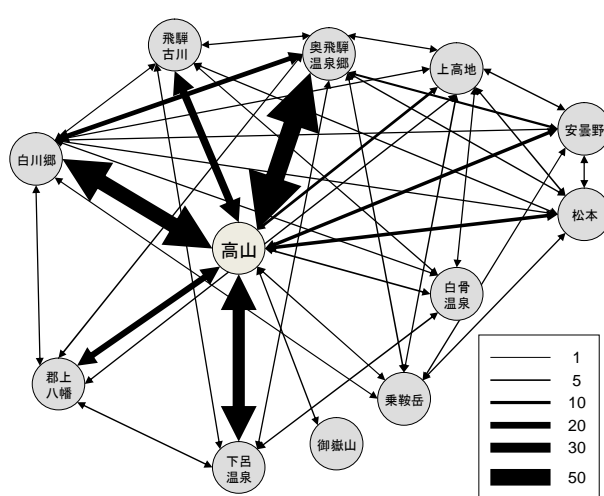


図 7.32 自動車利用者の周遊ネットワーク

表 7.11 に示した「高山への来訪客の他の観光地への立寄率」は観光圏域の広がり、規模を示す指標として活用できると考える。

立寄り率は次式 (7c) で算定できる。

$$\text{立寄り率 (\%)} = \frac{\text{ある観光圏域の中心都市へ訪問した観光客のうち周辺の観光地へ立寄った人数 (人)}}{\text{ある観光圏域の中心都市へ訪問した観光客総数 (人)}} \quad (7c)$$

奥飛騨温泉郷、白川郷、下呂温泉、飛騨古川など、立寄率が10%を超えるような地域は、同じ観光圏域といってよいであろう。観光圏域を立寄率5%以上とした場合においては上高地も含まれる。

観光圏域の形成は、圏域全体として観光客の滞在時間を長くするといった面でも有効と考えられる。

図7.33及び図7.34は、平成20年調査結果を基に、公共交通利用者及び自動車利用者の「旅行日程」と「立寄箇所数」との相関を示したものである<sup>19)</sup>。

「旅行日程」と「立寄箇所数」は、公共交通利用者、自動車利用者ともに、かなりの正の相関がある。すなわち、旅行日程が長い観光客ほど多くの観光地を訪問している。

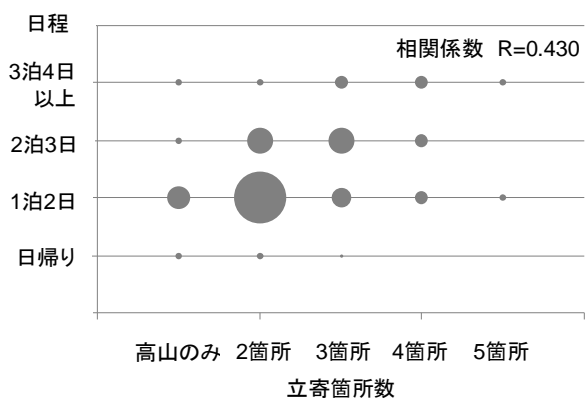


図 7.33 公共交通利用者の日程・立寄箇所

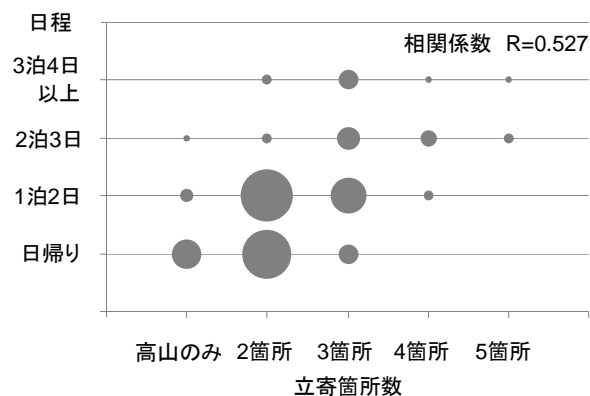


図 7.34 自動車利用者の日程・立寄箇所数

観光費用便益比を用いて、旅行形態別の得失について検証する。

北陸、東海、関東、近畿から高山を訪問する場合において、次の3ケースについて観光費用便益比を比較した。

- ケース① 日帰りを3回行うケース
- ケース② 宿泊（1泊2日）を2回行うケース
- ケース③ 宿泊（2泊3日）を1回行うケース

試算結果を表7.12に記す。

観光費用便益比は、北陸地域からの自動車利用のみがケース②が最大となるが、それ以外は全てケース③が最大となった。すなわち、小旅行を多頻度行うよりも、宿泊を伴う滞在型観光を1回行う方が満足度が高くなることを示している。

表 7.12 旅行形態別観光費用便益比

ケース①: 日帰り 3回		北陸	関東	東海	近畿
鉄道	便益	40,500	21,000	39,000	35,250
	費用	30,120	120,240	40,560	75,360
	B/C	1.3	0.2	1.0	0.5
高速バス	便益	34,500	15,750	39,750	15,000
	費用	48,000	88,500	38,400	73,740
	B/C	0.7	0.2	1.0	0.2
自動車	便益	39,000	15,000	38,250	29,250
	費用	26,952	66,468	34,944	63,888
	B/C	1.4	0.2	1.1	0.5

ケース②: 1泊2日 2回		北陸	関東	東海	近畿
鉄道	便益	69,000	55,500	68,000	62,000
	費用	40,080	100,160	47,040	70,240
	B/C	1.7	0.6	1.4	0.9
高速バス	便益	65,000	52,500	68,500	52,500
	費用	52,000	79,000	45,600	69,160
	B/C	1.3	0.7	1.5	0.8
自動車	便益	68,000	52,000	67,500	61,500
	費用	37,968	64,312	43,296	62,592
	B/C	1.8	0.8	1.6	1.0

ケース③: 2泊3日 1回		北陸	関東	東海	近畿
鉄道	便益	55,500	48,750	55,000	52,000
	費用	30,040	60,080	33,520	45,120
	B/C	1.8	0.8	1.6	1.2
高速バス	便益	53,500	47,250	55,250	47,250
	費用	36,000	49,500	32,800	44,580
	B/C	1.5	1.0	1.7	1.1
自動車	便益	55,000	47,000	54,750	51,750
	費用	36,000	49,500	32,800	44,580
	B/C	1.5	0.9	1.7	1.2

#### 7.5.4 ホスピタリティ向上による観光活性化のアプローチ

「飛騨高山における観光振興とホスピタリティに関する考察」(2005, 和田)<sup>8)</sup>では、『観光客が増加し、地域の活性化を図るためには観光客におけるリピーターの割合を高めることや滞在時間を長くすることがその成否に大きく寄与している』と指摘している。

また、「国内旅行におけるリピーターの行動特性及び醸成要因に関する研究」(2010年, 佐藤友里子)<sup>7)</sup>では、清水(2008)が観光地の成長過程を4つに分け、『ある程度成長が進んだ観光地においては、持続的な成長と他の観光地との競合において優位性を保つことが重要だ』と示唆していること、及びButler(1991, 2004)、Hovinen(2002)も同様に、『成熟期を迎えた観光地が、再び成長へと歩いていくためにはリピーターを呼び寄せ続けていけるかどうかを鍵を握る』こと等の研究を踏まえ、『リピーターは、観光地にとっては、経済的・経営的収益の安定的な基盤を構成する重要な旅行者といえる』と指摘している。

したがって、観光都市が持続的発展を遂げるためには、リピーターを増やしていくことが重要である。我が国では高齢化が進展しているため、今後、観光客の年齢構成も高齢化していくことは明らかである。加齢とともに、アクセス時間の長い旅行を敬遠する傾向があること、観光バス等による団体行動を選択する傾向があることなどがわかっている。今後、高齢者のニーズに対して十分対応できるかどうかのリピーター率を増大させるための重要な要件である<sup>19)</sup>。



## 7.6 交通手段転換による経済効果

### 7.6.1 交通手段転換による経済効果の試算

高山における観光交通に関する調査の結果、交通手段選択に関して以下の事項が明らかとなった。

- ・観光地の商業者は、渋滞緩和及び地域活性化への期待等から公共交通による来訪を望んでいる。(平成19年2月 高山商工会議所へのアンケート調査)<sup>10)</sup>
- ・公共交通利用者高山への滞在時間は自動車利用者の滞在時間よりも長い。(平成19年9月 高山市内における観光客へのアンケート調査)<sup>15)</sup>
- ・居住地から飛騨地域までの公共交通の利便性が向上すれば、公共交通利用について検討したいと考える人が37%存在している。(平成19年9月 高山市内における観光客へのアンケート調査)<sup>15)</sup>
- ・高齢により運転を控えたいと考える人の受け皿として公共交通機関は重要である。
- ・飛騨地域においては高速道路の整備に伴い、高速バスネットワークが充実している。公共交通利用者はこれらの公共交通網を利用して自動車利用者と同様の周遊観光を行っている実態が明らかとなった。(平成20年9月 高山市内における観光客へのアンケート調査)<sup>19)</sup>
- ・観光費用便益分析の結果、自動車利用から公共交通利用への転換の可能性は大いにあり得ることがわかった。

以上のことから、地域活性化施策として自動車利用から公共交通利用への転換を推進することが重要であり、合わせて日帰り観光から宿泊観光への転換を推進し、滞在時間の増大を図ることが重要である。

高山市における交通手段転換による経済の波及効果について試算した。

## 7.6.2 前提条件

### (1)高山市における宿泊・日帰り別観光客数

平成 24 年観光統計(高山市商工観光部観光課)より、表 7.13 に示すとおりとする。

表 7.13 高山市における宿泊・日帰り別観光客数<sup>28)</sup>

項 目	宿泊客 (千人)	日帰り客 (千人)	計 (千人)	備 考
平成 24 年 観光客数	1,961 ※外国人を含む 延べ宿泊者数	1,808	3,769	

### (2)高山市における観光消費額

平成 24 年観光統計(高山市商工観光部観光課)より、表 7.14 に示すとおりとする。

表 7.14 高山市における観光消費額<sup>28)</sup>

観光消費額	宿泊客 (円/人)	日帰り客 (円/人)	備 考
宿泊費	12,465	—	
飲食費	3,924	2,709	
土産品費	5,002	3,165	
交通費	2,608	1,288	
見学費	1,076	611	
その他	863	402	
支出総額	25,938	8,175	

### (3)交通手段別宿泊率・日帰り率

交通手段別宿泊率・日帰り率については、2008 年 9 月 26 日～28 日の調査において、表 7.15 に示す値が求められている。

表 7.15 交通手段別宿泊率・日帰り率<sup>19)</sup>

観光消費額	宿泊 (%)	日帰り客 (%)	備 考
公共交通	98	2	
自動車	62	38	

しかしながら、上表の値を用いた場合、宿泊客の割合が日帰り客の割合を大幅に上回るため、「(1)高山市における宿泊・日帰り別観光客数」の調査結果と矛盾が生じる。そこで、公共交通の宿泊率・日帰り率については表 7.15 の値を用い、自動車交通の宿泊率・日帰り率については、「(1)高山市における宿泊・日帰り別観光客数」の調査結果と整合が図れるよう、逆算により算出した。この結果、交通手段別宿泊率・日帰り率は表 7.16 のとおりとした。

表 7.16 試算に使用する交通手段別宿泊率・日帰り率

交通手段別 宿泊・日帰り率			
項目	公共交通(人)	自動車(人)	備考
宿泊率	97.8%	26.15%	
日帰り率	2.2% 注1	73.85% 注2	
合計	100.0%	100.0%	
宿泊・日帰り別 交通手段別入込み数			
項目	公共交通(千人)	自動車(千人)	計(千人)
宿泊客数	1,331	630	1,961 注3
日帰り客数	30	1,778	1,808 注3
合計	1,361	2,408	3,769 注3
	36.12% 注3	63.88% 注3	
宿泊客・日帰り客別 交通手段別割合			
項目	公共交通(%)	自動車(%)	計(人)
宿泊客	67.9%	32.1%	1,961 注1
日帰り客	1.7%	98.3%	1,808 注1

注1：平成20年調査

注2：逆算により算出（平成20年調査では、38.4%）

注3：平成24年観光統計 高山市商工観光部観光課

### 7.6.3 自動車利用の公共交通利用への転換率と観光消費額との関係

自動車利用の公共交通利用への転換率と観光消費額との関係を表 7.17 に示す。

自動車利用者が公共交通利用に転換することにより、「旅行日程」や「経路」等の見直しが行われる。高山を訪れる公共交通利用者の「旅行日程」は宿泊が大半を占めることから、日帰り客が減少し、宿泊客が増加となる。

平成 24 年観光統計（高山市商工観光部観光課）によると、観光消費額は日帰り客が 8,175 円/人に対して、宿泊客が 25,938 円/人である。したがって、日帰り客が宿泊客に転換することにより、一人当たり 17,763 円の増加となる。

高山へ訪れる自動車利用観光客の 5%（87 千人）が公共交通利用に転換した場合、観光消費額の増加分は 16 億円となる。同様に 10%（173 千人）の転換で 31 億円、20%（346 千人）の転換で 62 億円の増加が期待できる結果となる。

高山における年間観光消費額は 656 億円（平成 24 年）であることから、転換による増加分の年間観光消費額に対する割合をみると、5%の転換で 2.4%の増、10%の転換で 4.7%の増、20%の転換で 9.5%の増加となり、地域活性化に大きな影響を及ぼすことがわかる。

表 7.17 自動車利用の公共交通利用への転換率と観光消費額との関係

■観光消費額									単位：百万円
	現況	自動車利用の公共交通利用への転換率							
	0.0%	1.0%	2.0%	3.0%	5.0%	10.0%	20.0%	30.0%	
宿泊	50,864	51,331	51,772	52,213	53,121	55,352	59,839	64,300	
日帰り	14,780	14,633	14,494	14,363	14,077	13,366	11,960	10,554	
合計	65,645	65,965	66,267	66,577	67,198	68,718	71,799	74,854	
■観光消費額（指数）									単位：%
	現況	自動車利用の公共交通利用への転換率							
	0.0%	1.0%	2.0%	3.0%	5.0%	10.0%	20.0%	30.0%	
宿泊	100	100.9	101.8	102.7	104.4	108.8	117.6	126.4	
日帰り	100	99.0	98.1	97.2	95.2	90.4	80.9	71.4	
合計	100	100.5	100.9	101.4	102.4	104.7	109.4	114.0	
■観光消費額（増減）									単位：百万円
	現況	自動車利用の公共交通利用への転換率							
	0.0%	1.0%	2.0%	3.0%	5.0%	10.0%	20.0%	30.0%	
宿泊	0	467	908	1,349	2,257	4,487	8,975	13,436	
日帰り	0	-147	-286	-416	-703	-1,414	-2,820	-4,226	
合計	0	320	622	933	1,554	3,073	6,154	9,209	
■観光客数									単位：千人
	現況	自動車利用の公共交通利用への転換率							
	0.0%	1.0%	2.0%	3.0%	5.0%	10.0%	20.0%	30.0%	
宿泊客数	1,961	1,979	1,996	2,013	2,048	2,134	2,307	2,479	
日帰り客数	1,808	1,790	1,773	1,757	1,722	1,635	1,463	1,291	
合計	3,769	3,769	3,769	3,770	3,770	3,769	3,770	3,770	
■観光客数（指数）									単位：%
	現況	自動車利用の公共交通利用への転換率							
	0.0%	1.0%	2.0%	3.0%	5.0%	10.0%	20.0%	30.0%	
宿泊客数	100	100.9	101.8	102.7	104.4	108.8	117.6	126.4	
日帰り客数	100	99.0	98.1	97.2	95.2	90.4	80.9	71.4	
合計	100	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
■観光客数（増減）									単位：千人
	現況	自動車利用の公共交通利用への転換率							
	0.0%	1.0%	2.0%	3.0%	5.0%	10.0%	20.0%	30.0%	
宿泊客数	0	18	35	52	87	173	346	518	
日帰り客数	0	-18	-35	-51	-86	-173	-345	-517	

## 第 8 章 結論



本章では、これまでの各章で得られた分析、考察結果を基に、研究の総括的なまとめを行う。そして、本論文において得られた結論を基に、観光行動と交通手段選択との関係、観光費用便益分析結果から得られた日帰り・宿泊圏域の設定方法についての知見を述べる。

また、これらの研究結果から、地方観光都市の活性化についての問題点を論じ、得られた知見を活用した地域活性化のあり方、今後の課題について述べる。

## 8.1 本研究の成果

### 8.1.1 各章のまとめ

研究結果のまとめを行うにあたって、第4章以降各章で得られた結論について以下にまとめる。

第4章では、高山における観光交通実態調査から、以下に示す観光交通特性を明らかにした。

#### (1) 旅行経路パターン別の特性

高山を訪れた観光客の旅行経路パターンは、「高山往復型」、「飛騨周遊型」、「広域周遊型」の3タイプに分類され、これらの旅行経路パターンと居住地、旅行日程、交通手段との間には、図8.1に示す相関があることがわかった。

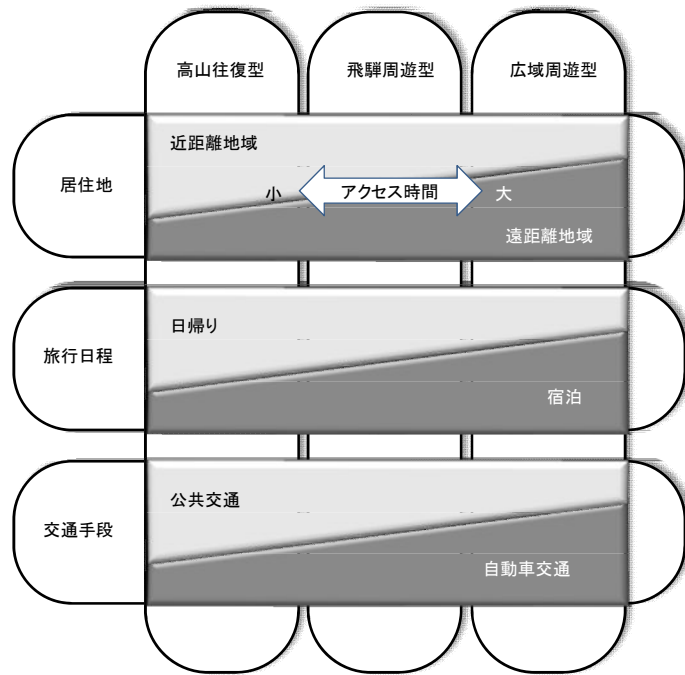


図 8.1 旅行経路パターンと居住地、旅行日程、交通手段との関係

#### (2) 交通手段別特性

自動車利用者と公共交通利用者の立寄り地域数には、ほとんど差異がないことがわかった。

しかし、旅行日程別内訳の分析から、自動車利用者よりも公共交通利用者の方が相対的に時間をかけて周遊観光を行っている実態が判明した。

また、観光地の周遊特性及び滞在時間特性を把握するため、立寄り地域数と滞在時間との関係を示すグラフを考案した。高山における一人当たりの平均滞在時間は、自動車利用者の19.2時間に対して、公共交通利用者の方は27.0時間となり、自動車利用者よりも平均で7.8時間、飛騨地域に長く滞在するこ

とから、観光消費へ及ぼす影響が大きい傾向が明らかになった。

観光による活性化を図るためには、観光地域内における滞在時間の増大を図ることが重要であるが、このためには「宿泊」観光客の増大を図ること及び「公共交通」利用観光客の増大を図ることが有効であることがわかった。

### (3) アクセス道路の整備による所要時間短縮と観光活性化

観光地へのアクセス道路の整備は、アクセス時間の短縮により、“観光費用便益比”算出式の分子の増加及び分母の減少に寄与することから、観光誘発効果があることが推察される。また、アクセス時間短縮の間接効果として、誘客圏域の拡大が期待できることがわかった。

### (4) 居住地の分布からみた誘客圏域

横軸にアクセス時間、縦軸に居住地別割合にて描かれる近似式は観光都市の交通手段別アクセス時間と誘客圏域との関係を適切に表現していることを示した。これらの関係式は、交通手段別の誘客圏域をほぼ特定することができることから、観光活性化のためのインフラ整備や観光地域づくりなどの戦略立案に有効に活用できることを提案した。

第5章では、京都における観光交通実態調査から、高山と同様の分析を行い、考案した分析手法や得られた知見が、高山だけでなく、他都市においても有効に活用できることを検証した。また、分析の結果は、都市間の比較や観光客の行動を把握するうえで有効であることがわかった。

第6章では、観光行動に関する新たな指標として“移動・滞在時間比”及び“観光費用便益比”を提案し、高山及び京都におけるアンケート調査結果から、指標の有効性を評価した。その結果、満足度を“滞在可能時間”の“移動時間”に対する割合で示そうとした“移動・滞在時間比”は実態と乖離がみられ、観光行動をうまく説明できないことがわかった。“移動・滞在時間比”の改善案である“観光費用便益比”は、移動時間・滞在時間等を便益に換算して旅行者の満足度を評価しようとしたものである。こちらの指標は高山及び京都におけるアンケート調査結果と整合し、観光行動の実態を精度よく表現できる指標として活用できる可能性があることがわかった。

また、“観光費用便益比”を用いて、交通手段別に日帰り圏域及び宿泊圏域を定量化する手法を立案するとともに、“観光費用便益比”を増大させるための具体的取組案を提案した。

第7章では、地元事業者を対象として地域経済の振興と観光活性化、さらには交通環境の実態に関するアンケート調査を実施することにより、観光活性化が地域経済に及ぼす影響を事業者の目線から把握し、以下に示す知見を明らかにした。

- ・事業者は現在の高山の経済が停滞していると考えており、業種によっては観光客の増加が必ずしも売り上げに寄与していないとしている。しかし一方で、観光が地域経済に及ぼす影響についてはほとんどの回答者が認めており、観光に期待していることがわかる。
- ・観光客が高山を訪問する場合の望ましい交通手段は、観光客が町中を歩くことによる経済への寄与、さらには道路混雑の回避や駐車場の供給不足により JR 線と観光バス利用に対して多くの回答者が支持

している。

さらに、観光活性化に影響を及ぼす要因から、観光活性化のためのアプローチとして、以下の4つのアプローチを提案した。

- ① インフラ整備による観光活性化のアプローチ
- ② 公共交通利用促進による観光活性化のアプローチ（クルマから公共交通利用へ）
- ③ 地域連携による観光活性化のアプローチ
- ④ ホスピタリティ向上による観光活性化のアプローチ



## 8.1.2 研究結果のまとめ

第4章から第7章までの結果を踏まえ、研究の総括的なまとめを述べる。

### (1) 『観光費用便益比』の算定方法及び新たな指標としての可能性

- ・既往の研究において、観光行動における行動成立の条件として図2.2(p.11)に示す7つの選択が挙げられているが、これらの条件に加え、それぞれの選択段階において交通手段選択が深く関わっていることを示した。また、「観光により享受できる便益(満足度)」が「投資する費用」を上回ることが観光行動への動機づけとして重要であるとの認識から、「観光により享受できる便益(満足度)」と「投資する費用」を比較するための新たな指標として、『観光費用便益比』を提案した。

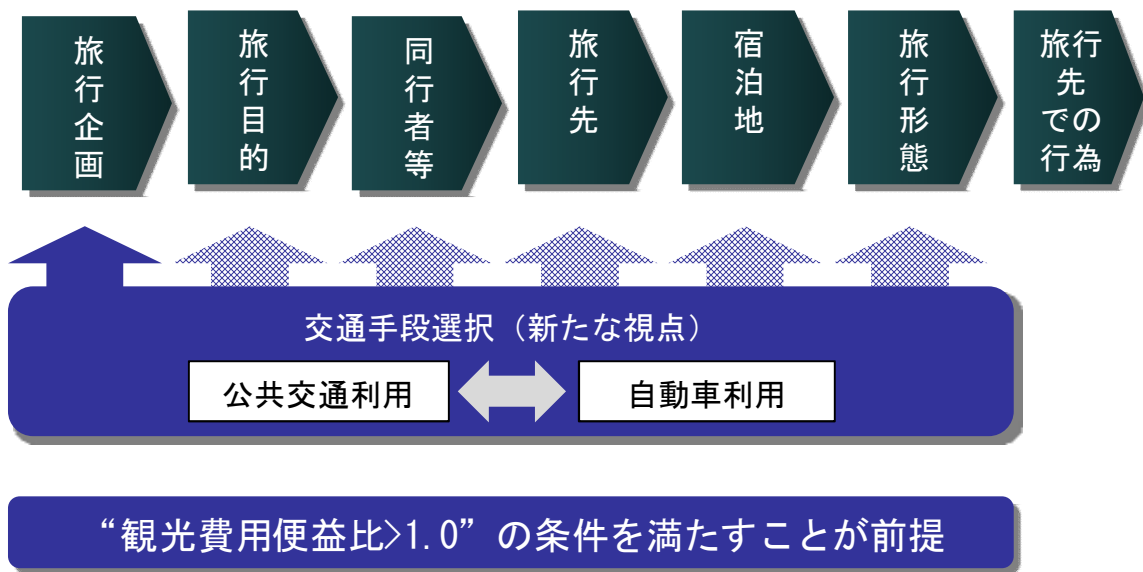


図 8.2 観光行動における行動成立の条件

- ・“旅行者は『観光費用便益比』が1.0以上の場合に観光行動を起こす”との仮説を立て、“『観光費用便益比』=「観光により享受できる便益(満足度)」/「投資する費用」に関するいくつかの試算を行い、高山及び京都における観光行動の実態と照らして、旅行者の観光行動を定量的に説明する指標として活用できる可能性を示唆した。
- ・「観光により享受できる便益(満足度)」は、観光地に滞在する時間の“時間価値”で表現することができる。観光は楽しい余暇の時間であるため、増える方が望ましい価値である。すなわち、観光地に長時間滞在するほど便益は増大する。
- ・「投資する費用」は、「移動に要する時間価値」、「移動に要する交通費用」及び「宿泊費用」の合計で表現することができる。「移動に要する時間価値」は、出発地から観光地間の移動時間の価値であり、一般的に短い方が望ましい価値である。すなわち、出発地～観光地間の移動に長時間かかるほど時間価値(損失)は増大する。
- ・「移動に要する交通費用」は交通手段により異なる。鉄道利用の場合、乗車券及び特急料金が交通費用に該当する。自動車利用の場合、燃料費、高速道路の通行料金、駐車料金等が交通費用に該当す

る。また、自動車利用の場合は、同乗する人数が増えるほど一人当たりの交通費用が減少するといった特徴がある。

## (2) 『観光費用便益比』から得られる知見及び活用方法

- ・観光振興により地域の活性化を図るうえで、宿泊客の増大を図ることが有効と考えられるが、「アクセス時間別観光費用便益比」のグラフを作成することにより、「日帰り圏域」、「宿泊圏域」、「日帰り優位圏域」、「宿泊優位圏域」を予測する手法を提案した。
- ・本研究において提案した「観光費用便益比」は、旅行日程に係らず、アクセス時間が短い近距離地域ほど大きく、アクセス時間が長い遠距離地域ほど小さくなる特徴を有していることがわかった。
- ・「アクセス時間別観光費用便益比」のグラフは、アクセス時間が大凡 60 分以上になると緩やかになる曲線となっている。すなわち、アクセス時間が短い地域ほど、アクセス時間の差異が「観光費用便益比」に大きく影響を及ぼしていることを示している。
- ・「アクセス時間別観光費用便益比」のグラフにおいて、旅行日程別のグラフが交差するポイントがある。このポイントより近距離地域における観光費用便益比は、「日帰り」の方が「宿泊」よりも大きく、長く滞在するほど観光費用便益比は減少する傾向にある。一方、このポイントより遠距離地域における観光費用便益比は、「宿泊」の方が「日帰り」よりも大きく、長く滞在するほど観光費用便益比は増加する傾向にある。観光客にとっては、観光費用便益比が大きいほど満足度も大きくなると考えられることから、前者の「日帰り優位圏域」では「日帰り」を選択する傾向があり、後者の「宿泊優位圏域」では「宿泊」を選択する傾向があると考えられる。
- ・旅行形態は大きく「日帰り観光」と「宿泊観光」に大別されるが、「日帰り」における観光費用便益比が 1.0 以上確保できる地域は「日帰り観光」が可能な地域（「日帰り圏域」と考えられる。また、「日帰り圏域」と「宿泊優位圏域」が重なる地域（「旅行形態選択ジレンマゾーン」）が存在することが推察された。これらの地域は、「日帰り」及び「宿泊」のいずれの旅行形態でも満足度が得られる地域であると考えられる。
- ・「観光費用便益比」の指標を導入することで、観光客の行動特性、とりわけ交通手段選択及び旅行日程（日帰り・宿泊）選択との関係の傾向が明らかとなった。「日帰り優位圏域」や「宿泊優位圏域」、「旅行形態選択ジレンマゾーン」を予測することで、観光客の潜在的な需要予測や誘客のための広報立案等を効率よく行うことが可能になると考えられる。

## (3) アクセス時間短縮が観光費用便益比に及ぼす影響

- ・アクセス時間が短縮することによって、移動時間が減少するとともに観光地での滞在時間が増加することから、アクセス時間短縮の影響を受ける地域における観光費用便益比は増大する。アクセス時間短縮が観光費用便益比に及ぼす影響について試算した結果、アクセス時間の短縮は、「日帰り圏域」や「1泊2日圏域」等を拡大する効果があり、全体として誘客圏域の拡大につながる傾向があることが明らかになった。

#### (4) 観光地の魅力度が観光費用便益比に及ぼす影響

- ・観光地の魅力度が向上することによって、観光地に滞在する時間価値が増加することから、すべての地域における観光費用便益比が増大する。観光地の魅力度が観光費用便益比に及ぼす影響について試算した結果、観光地の魅力度向上は、「日帰り圏域」や「1泊2日圏域」等を拡大する効果があり、全体として誘客圏域の拡大につながる傾向があることが明らかになった。

#### (5) 観光都市の誘客圏域

観光都市の地域活性化を図るためには、地域の観光関連産業を養っていくに見合った観光客を継続的に呼び込んでいくことが重要である。我が国の人口は2010年をピークに人口減少社会に突入し、国内における観光需要の拡大は見込みにくい状況にある。人口減少といった逆風の中で、競合する他の観光都市と競いながら活性化を推進するためには、まず誘客圏域の拡大を図るための取組みが重要である。

この取組みを推進するにあたっては、現状の誘客圏域を正確に把握するとともに、取組みによる効果を評価するための指標を設定する必要がある。

本研究では、観光都市に訪れる観光客の居住地別割合から、観光都市の誘客圏域を推定する手法を提案した。高山と京都の誘客圏域を比較した場合、京都においては全国からの誘客が図れているのに対して、高山は東海・北陸、近畿、関東からの誘客に留まっている実態が明らかとなった。

観光都市に訪れる観光客の居住地別割合は、無作為サンプリング調査にて比較的容易に推定することが可能である。これらの調査を定期的実施することにより現状の誘客圏域を把握し、改善策の立案、計画の見直し、計画の実行といったPDCAサイクルのスパイラルアップに活用できることを示した。

#### (6) 立寄率による地域間連携の評価

飛騨地域においては、高山、飛騨古川、白川郷の古い街並み及び上高地、乗鞍岳等の雄大な自然に代表される①賦存資源、奥飛騨温泉郷、下呂温泉などの温泉、高山祭などの②活動メニュー、高山市内、奥飛騨温泉郷、下呂温泉に集積する③宿泊施設、そして、重要伝統的建造物群保存地区（高山市三町、白川村萩町）等の④空間快適性が一体となって飛騨地域の魅力となっていることがわかった。

規模の小さい地方の観光都市においては、単独で観光客の増大を図ることは困難であるが、性格の異なる周辺の観光都市と連携し、圏域として多様な魅力を保有することで、活発な周遊観光を期待することができる。

周辺の観光都市と連携状況や観光圏域の広がり、規模を示す指標として、次式に示す「立寄率」の活用を提案した。

$$\text{立寄率 (\%)} = \frac{\text{ある観光圏域の中心都市へ訪問した観光客のうち周辺の観光地へ立寄った人数 (人)}}{\text{ある観光圏域の中心都市へ訪問した観光客総数 (人)}}$$

観光圏域の形成は、周遊観光を促すことにより、圏域全体として観光客の滞在時間を長くする効果や、日帰り観光から宿泊観光への転換を推進する効果が期待できる。「立寄率」は観光振興による地域活性化を推進する上で「誘客圏域」同様、重要な指標であることを示した。

### (7) リピーター率によるホスピタリティの評価

高山、京都の各観光都市においては、いずれもリピーター率が高いことが明らかとなった。また、年代別リピーター率には強い正の相関があり、観光都市の魅力度評価に活用できることを提案した。

リピーター率の高い観光都市ほど魅力度が高いと判断される。また、リピーターは安定的な消費をもたらす固定客ともいえ、高いリピーター率を継続的に維持することが重要である。

### (8) 交通手段転換による経済効果

高山及び京都における観光交通に関する調査の結果、交通手段別交通特性に関して以下の傾向が明らかとなった。

- ・観光地の商業者は、渋滞緩和及び地域活性化への期待等から公共交通による来訪を望んでいる。(平成 19 年 2 月 高山商工会議所へのアンケート調査)<sup>10)</sup>
- ・公共交通利用者と自動車利用者の交通特性を比較した結果、立寄り地域数についてはほぼ同程度であるにもかかわらず、滞在時間は公共交通利用者の方が自動車利用者よりも長いことが明らかとなった。したがって、観光消費額の増大を図る視点からは、公共交通の利用促進が望ましいといえる。
- ・居住地から観光地までの公共交通の利便性が向上すれば、公共交通利用について検討したいと考える人が 37%存在するなど、公共交通の潜在的な需要は高いと考えられる。(平成 19 年 9 月 高山市内における観光客へのアンケート調査)<sup>15)</sup>
- ・高齢により運転を控えたいと考える人の受け皿として公共交通利用環境の充実が重要である。
- ・飛騨地域においては高速道路の整備に伴い、高速バスネットワークが充実している。公共交通利用者はこれらの公共交通網を利用して自動車利用者と同様の周遊観光を行っている実態が明らかとなった。(平成 20 年 9 月 高山市内における観光客へのアンケート調査)<sup>19)</sup>
- ・観光費用便益分析の結果、「交通手段転換推進ゾーン」の存在が推察され、自動車利用から公共交通利用への転換の可能性が示唆された。

以上のことから、地域活性化施策として自動車利用から公共交通利用への転換を推進すること、合わせて日帰り観光から宿泊観光への転換を推進し、滞在時間の増大を図ることが重要であること指摘するとともに、高山市における交通手段転換による経済の波及効果について試算し、自動車から公共交通への 30%の転換で、年間観光消費額は 92 億円 (14%) の増加が期待できることを示した。

## 8.2 今後の課題

### (1) 観光都市の誘客圏域算定手法の精度向上

「アクセス距離・居住地別観光客の割合」のグラフから、観光都市の誘客圏域を把握する手法を提案した。図 8.3 は、横軸にアクセス時間、縦軸に居住地別観光客の割合を示した模式図である。この 2 軸により、観光都市を類型化することができると考えられる。

以下はイメージであり、今後検証が必要である。

「A タイプ」：大都市で誘客圏域が極めて広い観光地（京都、東京、大阪など）

「B タイプ」：地方中核都市レベルで「A タイプ」な次ぐ誘客圏域を持つ観光地（神戸、金沢など）

「C タイプ」：地域を代表する観光地（高山など）

「D タイプ」：県レベルで著名な観光地

「E タイプ」：市町村レベルで著名な観光地

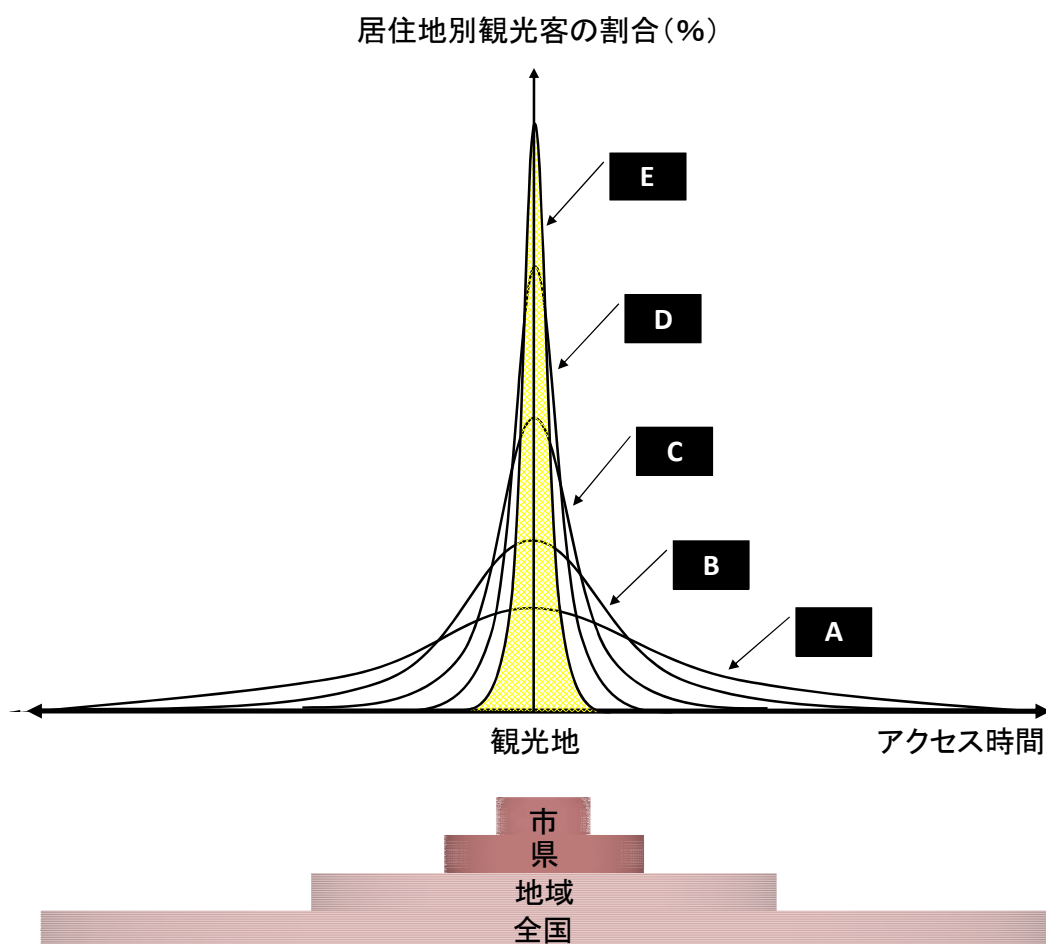


図 8.3 アクセス時間・居住地別観光客の割合による観光都市の類型化イメージ

### (2) 観光費用便益比算定における精度向上

観光費用便益分析結果から得られた知見は、高山及び京都の 2 都市における観光客を対象としたアンケート調査からのみ検証したものであり、図 2.6(p. 15)に示す、B グループや C グループ等の都市におけ

る観光交通に対しては変更すべき点もあり得る。今後、Bグループの金沢市やCグループの東近江市等において、同様の調査を実施することによって、より精度が高く信頼性のある結果を得ることが今後の課題である。

本検討により得られた観光費用便益比とアクセス時間との関係を示すグラフは、所要時間、滞在時間、交通費、宿泊費といった最低限の変数のみを用いて描いているため、アクセス時間が長くなると指数関数的に減少するグラフとなっている。

観光費用便益比の算定において“観光地に滞在することにより享受できる便益”として“交通の時間価値”の値を準用したが、観光地の魅力度や個人属性など他の要因の影響があることは明らかであり、今後これらの他の要因も含めた時間価値の評価方法について研究が必要である。

旅行者が旅行日程や交通手段を選択する際には、観光に充てられる余暇時間や予算等が大きな制約条件となっているものと推察される。したがって、旅行者は、旅行を企画するに当たり、余暇時間や予算等の制約条件の中で、観光によって得られる効用が最大となる形態を選択しているものと考えられる。

以上のことから、観光費用便益比の指標を有効に活用していくためには、観光地の魅力度（観光地の視点）及び個人属性（旅行者の視点）を考慮したものに改善していく必要があると考える。

また、本研究において、「日帰り圏域」、「宿泊優位圏域」、「旅行形態選択ジレンマゾーン」等の存在が推察されたが、これらの概念が正しいのかどうかを実証していく必要がある。

さらに、“観光費用便益比”を算定するに当たり、関東、東海、近畿等の広いブロック単位で検討を行ったが、今後、個別に検討する場合においては都道府県レベルで検討を行うことにより精度向上が期待できる。この場合、検証のためのアンケート調査においても、居住地を都道府県単位で質問する必要がある。

### **(3) 地域間連携の評価手法の検討**

本研究では、飛騨地域の中心都市である高山におけるアンケート調査により、周辺観光地への立寄率を算出し、飛騨地域内における周遊観光の実態を把握しようとした。しかしながら、本調査における母数は、高山を訪問した観光客であるため、それ以外の観光客の実態はよくわかっていない。“白川郷”や“奥飛騨温泉郷”など、周辺の観光地においても同様のアンケート調査を実施することにより、周遊観光の実態をより精度良く把握できると考える。

### **(4) 地域全体が活性化するための周遊モデルコースの開発**

観光地間の地域連携を強化し、観光客の周遊を促す取組として、日本風景街道やモデルコースづくり等の取組が挙げられる。これらの取組は、観光地間の移動を楽しい時間に変えるという点において非常に有効である。“観光費用便益比”の計算手法から明らかなように、観光地域内にいる間は、たとえ移動時間であっても楽しんでもらえるような工夫が必要である。

これらの取組は、“それぞれの観光地により多くの観光客が訪問すること（地元事業者の視点）”及び“観光客が最大限の満足度を得られること（観光客の視点）”の2つの視点から検討することが重要である。

## 参考文献



- 1) 前田勇：観光とサービスの心理学 観光行動学序説 学文社，1995年
- 2) 和田章仁：飛騨高山における観光振興とホスピタリティに関する考察  
日本ホスピタリティ・マネジメント学会誌、第12号、pp.13～19、2005
- 3) 観光旅行用語辞典 北川宗忠編著
- 4) 森地茂・伊藤誠・毛塚宏：「観光地交通計画の体系化プロジェクト」魅力ある観光地と交通  
地域間交流活性化への提案，技報堂出版，1998
- 5) 米澤悠二：京都市観光調査における観光周遊行動の基礎的考察と消費行動のモデル推定  
第38回土木計画学研究発表会（秋大会），2008年
- 6) 長尾尊光：観光周遊行動における公共交通利用者と自動車利用者の特性の違いに関する考察，2001年
- 7) 佐藤友里子：国内旅行におけるリピーターの行動特性及び醸成要因に関する研究  
筑波大学大学院博士課程システム情報工学科修士論文，2010年
- 8) 和田章仁：飛騨高山における観光振興とホスピタリティに関する考察  
日本ホスピタリティ・マネジメント学会誌、第12号、pp.13～19、2005
- 9) 片柳澄明・和田章仁：観光客の旅行経路パターンと交通課題に関する考察—飛騨高山を事例として  
土木計画学研究・講演集、Vol.36、CD-ROM，2007年11月
- 10) 和田章仁・片柳澄明・源野武尚：飛騨高山の商業者からみた地域振興と観光活性化に関する考察  
土木計画学研究・講演集、Vol.36、CD-ROM，2007年11月
- 11) 和田章仁・片柳澄明：飛騨高山における自動車利用観光客の実態  
日本ホスピタリティ・マネジメント学会第17回全国大会発表講演集、pp.35～36，2008年6月
- 12) 和田章仁・片柳澄明：飛騨高山における観光客の自動車利用の実態  
土木学会第63回年次学術講演会、IV-345、pp.689～690，2008年9月
- 13) 和田章仁・片柳澄明：飛騨高山における観光活性化に向けた交通課題に関する研究  
日本ホスピタリティ・マネジメント学会誌第16号、pp.43～48，2009年3月
- 14) 片柳澄明・和田章仁：観光交通における手段選択に関する考察—飛騨高山を事例として  
土木学会第63回年次学術講演会、IV-344、pp.687～688，2008年9月
- 15) 片柳澄明・和田章仁：高山市における観光客の交通手段転換の可能性に関する考察  
土木計画学研究・講演集、Vol.38、CD-ROM，2008年11月
- 16) 内閣府「高齢化の状況」『平成21年版高齢社会白書』 2009年
- 17) 木戸伴雄：シニアライフは余暇の過ごし方次第、人と車、pp.36～37，2009年
- 18) 片柳澄明・和田章仁：シニア世代における公共交通利用観光客の実態  
日本ホスピタリティ・マネジメント学会第18回全国大会発表講演集、pp.26～27，2009年9月
- 19) 片柳澄明・和田章仁：観光活性化に向けた交通課題に関する研究—飛騨高山を事例として  
日本ホスピタリティ・マネジメント学会誌第17号、pp.75～83，2010年7月
- 20) 片柳澄明・和田章仁：シニア世代における自動車利用観光客の実態  
土木学会第64回年次学術講演会、IV-121、pp.241～242，2009年9月
- 21) 木戸伴雄「シニア世代の生活と余暇活動」『シニア社会のよりよい環境づくりの研究』  
日本交通政策研究会 2009年
- 22) 片柳澄明・和田章仁：公共交通機関の利用実態に関する考察  
日本ホスピタリティ・マネジメント学会第19回全国大会発表講演集、pp.54～55，2010年7月
- 23) 上松清治・片柳澄明・和田章仁：2.観光交通における交通手段に関する考察—飛騨高山を事例として  
日本ホスピタリティ・マネジメント学会誌第18号、pp.203～208，2011年7月
- 24) 第6章 観光行動に関する新たな指標の提案  
6.3 観光費用便益分析 6.3.1 高山市における検討 (4) 観光費用便益比（ケース2）



近畿からの観光客の滞在可能時間を使用した。

- 25) 喜田将伍・片柳澄明・和田章仁：観光活性化に向けた交通手段転換の可能性に関する研究 福井工業大学研究紀要第42号、pp.259~264, 2012年6月
- 26) 喜田将伍・片柳澄明・和田章仁：京都における自動車利用観光客の行動特性 土木学会第67回年次学術講演会、IV-054、pp.107~108, 2012年9月
- 27) 第6章 観光行動に関する新たな指標の提案
  - 6.3 観光費用便益分析 6.3.2 京都市における検討 (4) 観光費用便益比(ケース2)
 近畿からの観光客の滞在可能時間を使用した。
- 28) 平成24年観光統計 高山市商工観光部観光課
- 29) 加藤浩徳・上田孝行・加藤一誠・谷下雅義・毛利雄一：道路交通の時間価値に関する研究 道路政策の質の向上に資する技術研究開発成果報告レポート No.21-1(平成24年6月) 新道路技術会議
- 30) 時間価値原単位および走行経費原単位(平成20年価格)の算出方法 道路事業の評価手法に関する検討委員会 第4回委員会 参考資料1, 2008年11月25日
- 31) 費用便益分析マニュアル 平成20年11月(国土交通省 都市・地域整備局)

(2) 車種別の時間価値原単位( $\alpha_j$ )

時間価値原単位については、地域によって差が生じることも考えられる。各地域によって独自に設定されている数値がある場合、それらを用いてよい。車種別の時間価値原単位( $\alpha_j$ )の例を表-1に示す。

表-1 車種別の時間価値原単位( $\alpha_j$ )

車種(j)	時間価値原単位
乗用車	55.82
バス	496.03
乗用車類	67.27
小型貨物車	89.52
普通貨物車	101.39

注:平成11年価格

一般道(山地)

速度(km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
5	26.65	63.34	27.60	33.58	47.55
10	17.59	52.03	18.49	24.86	34.92
15	14.44	47.79	15.31	21.89	30.35
20	12.78	45.38	13.62	20.36	27.83
25	11.73	43.76	12.56	19.42	26.19
30	11.00	42.56	11.82	18.79	25.01
35	10.46	41.65	11.27	18.35	24.13
40	10.29	41.28	11.09	18.35	23.89
45	10.18	41.03	10.98	18.40	23.77
50	10.14	40.91	10.94	18.50	23.76
55	10.16	40.91	10.96	18.66	23.86
60	10.24	41.04	11.04	18.86	24.08

高速・地域高規格

速度(km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
30	7.79	30.08	8.37	12.02	17.62
35	7.48	29.49	8.05	11.89	17.16
40	7.25	29.04	7.82	11.82	16.83
45	7.09	28.71	7.66	11.79	16.60
50	6.99	28.50	7.55	11.80	16.47
55	6.94	28.40	7.49	11.85	16.43
60	6.93	28.40	7.49	11.93	16.49
65	6.97	28.51	7.53	12.06	16.64
70	7.06	28.74	7.62	12.23	16.90
75	7.20	29.08	7.77	12.45	17.26
80	7.40	29.54	7.97	12.72	17.75
85	7.66	30.14	8.25	13.07	18.37
90	8.00	30.90	8.60	13.51	19.15

注1)平成11年価格。  
注2)設定速度間の原単位は直線補完により設定する。  
注3)90km/hあるいは60km/hを超える速度については、90km/hあるいは60km/hの値を用いる。

(2) 車種別の走行経費原単位( $\beta_j$ )

走行経費原単位を、各地域で独自に設定している数値がある場合、それらを用いてもよい。

車種別の走行経費原単位( $\beta_j$ )の例を表-3に示す。

(3) 休日の考慮

休日の状況については、3.「走行時間減少便益」の計測と同様に考慮してよい。

表-3 車種別走行経費原単位( $\beta_j$ )

- 32) 吉田貴利・片柳澄明・和田章仁：観光行動の変遷と観光活性化—飛騨高山を事例として  
福井工業大学研究紀要第41号、pp.249~256, 2011年6月
- 33) 源野武尚・片柳澄明・和田章仁：飛騨高山における地域の活性化と観光振興に関する考察  
日本ホスピタリティ・マネジメント学会誌第15号、pp.123~129, 2008年3月
- 34) 吉田貴利・片柳澄明・和田章仁：飛騨高山における公共交通手段利用観光客の意識実態  
土木学会第64回年次学術講演会、IV-120、pp.239~240, 2009年9月
- 35) 堀 尚紀、焼田 聡、澁別 光：東海北陸自動車道開通による地域への影響調査報告
- 36) 中川 雅允、杉 浩行、山本 貴司：東海北陸自動車道の全線開通1年後における地域への影響調査報告
- 37) 室谷正裕：観光地の魅力度評価 —魅力ある国内観光地の整備に向けて—, 1998年
- 38) 濃尾バスホームページ



- 39) 片柳澄明・和田章仁：観光地の交通課題に関する考察—飛騨高山を事例として  
日本ホスピタリティ・マネジメント学会第17回全国大会発表講演集、pp.33~34, 2008年6月
- 40) 久保田 尚、坂本 邦宏、吉田 豊、鈴木 裕暁：  
世界遺産・白川郷への駐車場情報・予約システムの導入効果
- 41) 観光読本[第2版] (財)日本交通公社 2004年

## 謝 辞

本論文は、福井工業大学及びいであ株式会社が共同で行った研究をベースにまとめたものです。

まず、和田章仁教授には、平成 18 年から今日に至るまで長きにわたり、歴史都市の観光交通と地域活性化の研究の道に導びいていただきました。また、査読論文や学会発表などで丁寧なご指導を賜ったことに対して衷心より感謝申し上げます。

また、本論文の審査の労に当たってくださった福井工業大学池田岳史教授ならびに福井工業大学竹田周平准教授には、学長補佐という要職にありご多忙にもかかわらず、本論文をご精読頂き、多くのご助言・ご指摘を賜り、深く感謝申し上げます。

交通工学の研究に道筋をつけていただいた元福井工業大学教授の森康男先生、ならびに観光振興、高齢者の余暇問題等について数多くの示唆に富んだご助言をいただいた日本大学非常勤講師の木戸伴雄先生に深謝致します。

本論文は、高山市において 5 回及び京都市において 2 回実施された観光客を対象としたアンケート調査の分析結果がベースとなっています。これらの調査・分析にあたっては、源野武尚氏、上松清治氏、吉田貴利氏、喜田将伍氏をはじめとする和田研究室の歴代OB諸氏に多くのご協力をいただきました。これらの貴重なデータなしでは本研究は成し得なかったことを記すとともに、深甚の謝意を表します。

また、各種調査の実施においては、一般財団法人高山市施設振興公社、高山商工会議所、東海旅客鉄道株式会社東海鉄道事業本部、濃飛乗合自動車格式会社、一般財団法人京都市都市整備公社、京都市文化市民局元離宮二条城事務所の協力をいただきました。ここに衷心より謝意を表します。

本論文は、福井工業大学及びいであ株式会社の共同研究がベースとなっていますが、このような研究環境を与えていただきました学校法人金井学園及びいであ株式会社に深く御礼申し上げます。

本研究に関して、様々なご助言をいただきましたいであ株式会社の関係者の皆様、調査や解析等に献身的に協力していただいた陸圏部の皆様に心より感謝申し上げます。

平成 26 年 1 月  
片柳 澄明