

# 観光客の周遊行動に交通手段が与える影響

—大阪城公園を事例として—

安部 柊平・立松 快斗・毛内 峻太・田中 絵里子

(愛知教育大学・学)

- |                  |                 |
|------------------|-----------------|
| I はじめに           | IV 観光客の周遊行動パターン |
| II 大阪城公園の概観と交通手段 | V おわりに          |
| III 大阪城公園の観光客の特徴 |                 |

キーワード：観光客，周遊行動，交通手段，大阪城公園，大阪市

## I はじめに

観光客は通常、観光行動や目的地に応じて最も都合の良い交通手段を選択する。観光客が観光地に赴くための、あるいは観光地で周遊するための交通手段は、鉄道やバスなどの公共交通機関だけでなく、自動車やタクシー、自転車に至るまで幅広く存在しており、観光客はそうした多くの選択肢のなかから自身の目的に合致した交通手段を自由に選定するのである。しかしながら、国土交通省が行った『第 6 回（2015 年度）全国幹線旅客流動調査』によると、日本では平日休日ともに自動車による移動の割合が極めて高い。一因には、特に農村部に公共交通機関のみで移動することが難しい観光地が多数存在していることがあろう（小平 2014）。

その一方で、都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会（2019）<sup>1)</sup>によると、日本の都市型観光地には世界水準で公共交通機関が提供されているという。そのため、都市部では交通手段の選択が観光客の周遊観光の在り方にも影響を与えていることが予想される。たとえば西野ほか（2000）は、京都市を訪れる観光客のうち公共交通機関利用者は、都心部を中心に隣接地域間の目的地連関が自家用車よりも高くなることを明らかにした。また、若年層や外国人観光客の場合は公共交通機関の利用率が高まるなど、観光客の交通手段の選択は個人属性の違いにも左右される（小平ほか 2014）。

そこで本研究では、都市型観光地の一事例として大阪市に着目し、観光客の交通手段と周遊行動パターン

の関係性を明らかにする。

ここでは、奈良公園に来訪する観光客の交通手段に着目した古市ほか（2012）の研究が参考になる。古市ほかは、観光客の行動パターンが奈良公園や東大寺への周遊を中心にしつつも、駐車場や駅の位置によって他施設への訪問状況に差異があることを明らかにした。ただし、奈良公園への交通手段は JR・近鉄・自動車に限られ、都市型観光地に特徴的な多種の交通手段や複数駅の利用を前提とした議論はなされていない。本研究では、複数の交通手段や駅に囲まれた、大阪市を代表する都市型観光地である「大阪城公園」（図 1, 図 2）を調査対象地とし、交通手段の選択みならず、観光客の乗降する駅の違いが大阪市内を中心とした周遊行動パターンに及ぼす影響に着目するものである。



図 1 大阪城公園内の大阪城天守閣

(2021 年 3 月 17 日, 阿部亮吾氏撮影)

## Ⅱ 大阪城公園の概観と交通手段

大阪城公園は年間来場者数が 1000 万人を超える大規模都市型集客施設であり、入場料のかかる天守閣に限っても年間 200 万人以上の観光客を集めている<sup>2)</sup>。大阪城公園までの交通手段は徒歩や自転車、バイク、自家用車、タクシーを除いても、バス・鉄道・地下鉄・水道バスと多様であり、周囲には大阪城北詰駅・大阪ビジネスパーク駅・京橋駅・大阪城公園駅・森ノ宮駅、谷町 4 丁目駅・天満橋駅が立地し、バス停では大阪城大手前馬場町の利用も考えられる（図 1）。なかでも、大阪城公園へのアクセスには大阪城公園駅の利用者が最も多く、次に森ノ宮駅である。

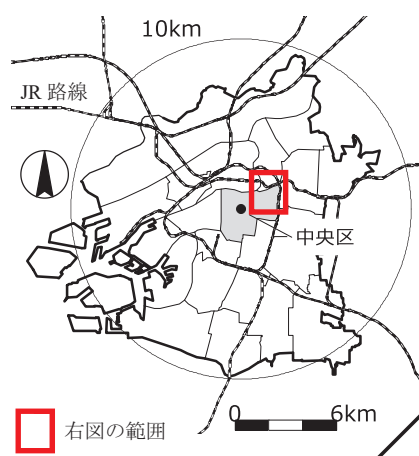
### 1. 駅とバス停の立地

「大阪城公園駅」は JR 大阪環状線の駅の 1 つであり、大阪駅・奈良駅・和歌山駅・関西空港など、遠方からの移動にも適した駅である。「大阪城公園駅」から大阪城天守閣までは徒歩約 15 分で、途中に商業施設の

ジョーテラス大阪もあり、天守閣に着くまでの移動も楽しむことができる。また、「森ノ宮駅」は同じく JR 大阪環状線と大阪メトロ中央線の駅であり、天守閣までの距離は徒歩 19 分となっている。

大阪城公園の北に位置する「京橋駅」は JR 大阪環状線や京阪本線、大阪メトロ長堀鶴見緑地線等の駅であり、兵庫県や京都府からのアクセスが可能であるものの、天守閣までの距離は徒歩 20 分以上とやや遠い。JR 東西線の「大阪城北詰駅」は徒歩 16 分であり、大阪メトロの「大阪ビジネスパーク駅」は徒歩 13 分で天守閣に着くが、車内アナウンスでは「大阪城ホール前駅」と案内されている。

一方、公園西側の「天満橋駅」は京阪本線や大阪メトロ谷町線の駅であり天守閣までは徒歩 19 分かかる。また「谷町 4 丁目駅」も徒歩 20 分の距離であるが、駅から天守閣までの間に大阪歴史博物館があり、難波宮跡の最寄り駅でもあることから、当駅は歴史観光を楽しむ人の利用が予測される。なお、大阪シティバスでは徒歩 14 分のバス停「大阪城大手前馬場町」がある。



大阪市中心部の位置



アンケート調査の様子

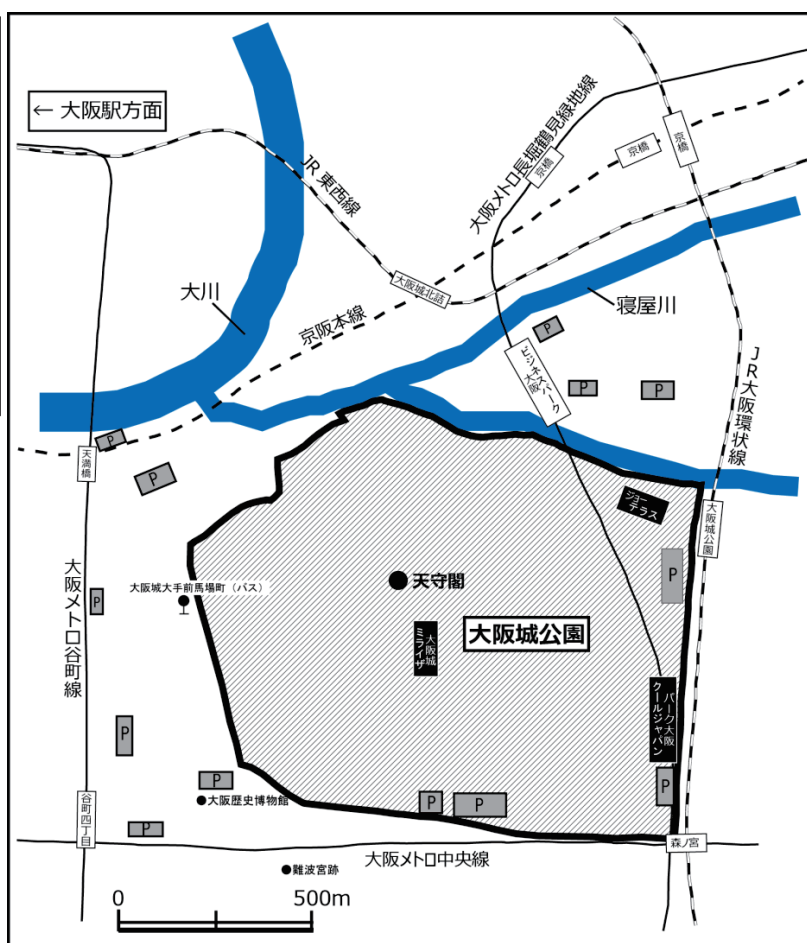


図 2 大阪城公園の概観

## 2. 大阪城公園周辺の駐車場

大阪城公園内の駐車場<sup>3)</sup>は、24 時間営業で普通車を 171 台駐車することができる公園東側の「大阪城公園前駐車場」(昼間料金が 1 時間 350 円、夜間料金が 150 円)、南東の「森ノ宮駐車場」(24 時間営業で普通車を 100 台駐車でき、昼間料金が 1 時間 350 円、夜間料金が 1 時間 150 円)、南側の「城南駐車場」(バスを 94 台駐車可能)の 3 か所が存在する。また、他にも近隣の駐車場が複数存在する。

## Ⅲ 大阪城公園の観光客の特徴

本研究では、大阪城公園における観光客の特徴をつかむため、大阪商工会議所ツーリズム委員会に対して聞き取り調査(2021 年 3 月 17 日)を行い、駅ごとの利用者割合やコロナ下における観光客の変化等について情報を得た。

聞き取り調査によれば、大阪城は、ユニバーサル・スタジオ・ジャパンや海遊館と並ぶ大阪市の一大観光拠点である。近年の大阪城天守閣は、2015 年度から 2019 年度まで毎年観光客が増加し続け、年間 250 万人を超える好況にあった。2015 年度より、大阪市からダイワハウス・読売テレビ・デンソーが共同出資して運営する「大阪パークマネジメント事業」に運営が移行された好影響が、その背景にはあるという。

一方で、もともとインバウンドの占める割合が高いこともあり、新型コロナウイルス感染症の蔓延に見舞われた 2020 年度は 20 万人程度と直近の 10 分の 1 にも満たない観光客数となった。遠方からの観光客も減少傾向にあり、代わって地元観光客の割合が高まっているという。実際に筆者らの調査中も、「観光客数が減少したことで気軽に訪れることができるようになった」との声や、「利用マナーが良くなったように感じる」との地元観光客からの声も聞かれ、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて、むしろ公園の利用環境は良くなっている部分もあるのかもしれない。

他方、近年の大阪城観光は全国的な傾向と同じく、団体旅行よりも個人旅行客が増加傾向にあるようである。ただし、西洋人観光客は個人旅行を好む一方で、アジア人は団体旅行を好むという特徴も全国的な傾向と一致している。

## Ⅳ 観光客の周遊行動パターン

つづいて、上記のように大阪城公園を訪れる観光客の「周遊行動パターン」と交通手段・駅選択とのあいだにある関係を探るため、天守閣周辺で観光客にアンケート調査を実施した(2021 年 3 月 17～18 日)。

### 1. 回答者の基本的特徴

調査で得られた回答者 188 人の性別は男性 92 人、女性 96 人とほぼ等しくなったものの、年齢層では 20 代が 101 人(53.7%)と半数以上を占め、10 代の 46 人(24.5%)と合わせれば 8 割弱が若年層となった(表 1)。これは、調査期間中が学生にとっての春休み期間であったことや、若年層は筆者らにとっても声のかけやすい年齢層であることによる。回答者の居住地は、33 人(17.6%)が大阪市内から、ほぼ同数が(大阪市内を除く)大阪府内からの来訪者で、残りの 6 割以上は府外からの観光客であった。そのため、訪問目的は「観光」が 126 人(67.0%)と圧倒的に多くなったが、なかには「散策」(28.7%)を目的とする者もいた。なお、大阪府外からの観光客は関東地方が 66 人と最多であった。

また回答者の大阪市内の滞在予定時間をみると、「半日程度」が 74 人(39.4%)と「1～2 時間」も含めて日帰り観光が多くなったが、宿泊をとまう観光客も半数以上いたため、滞在予定時間の傾向は二極化している。これは、大阪府外からの来訪者が 6 割にのぼることとも一致している。ただし、大阪城公園の滞在予定時間は「1 時間程度」と「2 時間程度」をあわせて 2 時間以内が 75.0%(141 人)に達しており、回答者らは見るべきものを見たら公園を離れて次の目的地に移動する傾向が読み取れる。

### 2. 到着駅と訪問先の関係性

次に、大阪城公園を経由する周遊行動パターンを分

表 1 回答者の年齢層・居住地・滞在予定時間

単位(人)

年齢層		居住地	大阪市内の滞在予定時間	大阪城公園の滞在予定時間
10代	46	大阪市内	33	1～2時間
20代	101	大阪府内	34	半日程度
30代	7	北海道	6	1泊2日
40代	7	大 関東	66	2泊3日
50代	5	阪 中部	14	それ以上
60代以上	15	府 近畿	20	
不明	7	外 中国・四国	2	
計	188	九州	11	

(アンケート調査より作成)



析するため、大阪城公園への来訪のために利用した直近の駅と交通手段を尋ねた（表2）。それによれば、公共交通機関以外の交通手段を使用した30人を除き、大半（154人、83.7%）がJR・大坂メトロ・京阪本線のいずれかの鉄道駅から来訪しており、回答者に路線バス利用者はいなかった。なかでも公園東側の「JR大阪城公園駅」で降り立った者が102人（55.4%）と突出しており、「森ノ宮駅」の15人を足せば6割以上が東方面から公園内にアクセスしていることになる。一方、公園の北側に位置する「京橋駅」と「大阪ビジネスパーク駅」の降車客が計24人（13.0%）おり、「西側の谷町四丁目駅」と「天満橋駅」からのアクセスは計13人（6.9%）と最も少なかった。

つづいて、大阪城公園に来る前に訪問した、あるいはこの後に訪問予定の観光地をみると、「道頓堀」（58人、31.5%）が最も多く、次に「通天閣（新世界）」（37人、20.1%）、「ジョーテラス大阪」（25人、13.6%）となっている。「心斎橋筋商店街」や「アメリカ村」、「あべのハルカス」、「なんばグランド花月」といった有名観光地はいずれも訪問率が10%以下であるため、大阪城公園を経由する観光客の周遊行動範囲はきわめて

狭い可能性が示唆された。なお、大阪城公園周辺にある施設としては、「ジョーテラス大阪」の利用が圧倒的であった。当該施設は飲食店が充実しているため、公園周辺の他施設よりも利用者が多くなったものと考えられる。

ここで、交通手段や駅の選択が周遊行動に及ぼす影響をみるために、交通手段・到着駅ごとの訪問先を整理すると、公共交通機関の利用者のうち、公演東側（大阪城公園駅、森ノ宮駅）からの来訪者の周遊行動範囲がもっとも広く、通天閣～道頓堀といったミナミ地区への訪問を中心に、「あべのハルカス」や「海遊館」、「百舌鳥古墳群」にいたるまで広範囲に及んでいる様子がうかがえる。また「その他」の29人のうち21人は「ユニバーサル・スタジオ・ジャパン」への訪問者である。「JR大阪城公園駅」で降りた102人のうち81人が大阪府外からの観光客であったことから、遠方からの来訪者が何よりも「JR大阪城公園駅」を利用し、その前後も比較的広い範囲を周遊していることが読み取れた。

他方、公園北側や西側からの来訪者の周遊行動はやや不活発であり、特に「谷町四丁目駅」の利用者11人のうち9人が大阪府外からの来訪者であったことに鑑

表2 到着駅と訪問先の関係性

		訪問先									単位（人）
到着駅	交通手段		ジョーテラス大阪	ミライザ大阪城	大阪歴史博物館	難波宮跡	通天閣（新世界）	心斎橋筋商店街	道頓堀	アメリカ村	
大阪城公園駅	JR	102	18	3			25	10	37	4	
森ノ宮駅	大坂メトロ	9					4	2	4		
	JR	6	2				2		2		
京橋駅	JR	9			2		2				
	京阪本線	5							2		
	大坂メトロ	2									
大阪ビジネスパーク駅	大坂メトロ	8									
谷町4丁目駅	大坂メトロ	11	1		1				3		
天満橋駅	京阪本線	2									
自家用車	公共交通機関以外	9					4		6		
自転車		6	2								
徒歩のみ		7	2	2	1	2					
その他		8						4	4	4	
計		184	25	5	4	2	37	16	58	8	
		訪問先									
到着駅	交通手段		なんばグランド花月	あべのハルカス	天神橋筋商店街	海遊館	万博記念公園	百舌鳥古墳群	関西国際空港	その他	
大阪城公園駅	JR	102	9	11	3	12		3			28
森ノ宮駅	大坂メトロ	9					2				
	JR	6									1
京橋駅	JR	9									3
	京阪本線	5		2					2		
	大坂メトロ	2									
大阪ビジネスパーク駅	大坂メトロ	8									
谷町4丁目駅	大坂メトロ	11				2					1
天満橋駅	京阪本線	2									
自家用車	公共交通機関以外	9									2
自転車		6									4
徒歩のみ		7									
その他		8									2
計		184	9	13	3	14	2	3	2		41

（アンケート調査より作成）

注：交通手段未回答者4人は数値から除外してある。また回答が0人の駅や交通手段、訪問先は表記していない。

みると、その周遊行動の狭さがより浮き彫りになる。詳細なインタビュー調査を行っていないため理由は定かではないが、わざわざ北側や西側の駅から大阪城公園にアクセスするような人は、観光以外に何か特定の目的を有していたり、観光行動が独特なのかもしれない。

なお、公共交通機関以外の観光客の大阪市内での周遊行動はあまりみられず、とりわけ徒歩に限ってはほとんどが大阪城公園周辺で行動が完結していた。

## V おわりに

本研究では、多様な交通手段の選択が予測され、かつ複数の駅からの来訪を期待することができる都市型観光地の事例として、大阪城公園を調査対象地とし、観光客の交通手段の選択と周遊行動パターンとの関係性を明らかにした。その結果、大阪城公園の東側に隣接する駅（特に JR 大阪城公園駅）を利用する者は遠方からの観光客が多く、周遊行動もミナミ地区を中心に広い範囲に及ぶ傾向にあったが、公園北側や西側の駅利用者や、公共交通機関以外の利用者の周遊行動は限定的であることが示唆された。

今後は、アンケート調査回答者の年齢層の偏りを解消するとともに、ポストコロナ時代のインバウンド観光や、個別観光客の周遊行動に対する詳細なインタビュー調査が課題として残された。

## 謝 辞

本研究の調査にあたり、お忙しいところ大阪商工会議所ツーリズム委員会の方々には聞き取り調査にご協力いただいた。また、大阪城公園を訪れていた観光客の皆様にはアンケート調査に快くお答えいただきました。この場をお借りして厚く御礼申し上げます。

## 注

- 1) 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会『中間とりまとめ』（2019 年 3 月 14 日）（<https://www.mlit.go.jp/common/001279833.pdf>）（最終閲覧日：2021 年 8 月 23 日）による。
- 2) 大阪城パークマネジメント共同事業体『大阪城公園パークマネジメント事業—平成 29 年度事業報告書』（[https://www.city.osaka.lg.jp/keizaisenryaku/cmsfiles/contents/0000020/20226/29\\_03b\\_houkoku.pdf](https://www.city.osaka.lg.jp/keizaisenryaku/cmsfiles/contents/0000020/20226/29_03b_houkoku.pdf)）（最終閲覧日：2021 年 8 月 23 日）による。
- 3) 大阪城天守閣ホームページの「駐車場について」（<https://www.osakacastle.net/sp-parking>）（最終閲覧日：2021 年 8 月 25 日）による。

## 文 献

- 国土交通省 2015. 『第 6 回(2015 年度)全国幹線旅客純流動調査：幹線旅客流動の実態—全国幹線旅客純流動データの分析—』国土交通省。
- 小平裕和・日比野直彦・森地 茂 2014. 自動車を使用した観光行動の観光統計および交通統計の個票データを用いた時系列分析. 土木学会論文集 D3（土木計画学）70-5：I\_423-I\_432.
- 西野 至・西井和夫・北村隆一 2000. 観光周遊行動を対象とした複数目的地の組合せ決定に関する逐次的モデル. 土木計画学研究・論文集 17：575-581.
- 古市英士・藤田素弘・永田史孝・三田村純 2012. アクセス交通と周遊行動分析による観光振興に向けた交通支援に関する研究. 土木学会論文集 D3（土木計画学）68-5：I\_453-I\_465, 2012.