

N-73

地方都市における平休日別購買行動の実態分析*

山梨大学工学部 正会員 古屋秀樹**

山梨大学工学部 正会員 西井和夫

山梨大学工学部 正会員 大山 勲

1. はじめに 近年、地方都市において中小小売り商店街の衰退が顕著である。商店街は、商品販売等の商業集積機能に加え、コミュニティー機能も兼ね備えており、都市施設として重要な役割を有する。しかしながら、これら商店街では、駐車場対策やモール化など様々な施策を行っているにもかかわらず、商業振興上解決すべき多くの問題点を抱えている。この原因の1つとして、近年の消費者ニーズや購買行動実態と店舗形態・経営が十分マッチしていないことが考えられる。また、今後高齢化社会や女性の社会進出、免許保有・自家用車保有の一層の拡大など商店街を取り巻く環境の変化は著しいと予想され、商業振興のためには、これらを考慮しながら購買行動の実態把握を行う必要性が高いと考えられる。

そこで本研究では、購買品目、同伴者など購買行動が大きく異なると考えられる平日と休日の差異に着目し、平日・休日に分類した購買行動の実態把握を目的とする。

2. 調査ならびにサンプル概要 購買行動実態を把握するために消費者を対象としたアンケート調査を平成8年10、11月に実施した。調査は、以下の2つの方法で行っている（表-1）。

調査項目は(1)品目別購買行動について（店舗選択理由、購買頻度など）、(2)平休日別購買行動について（購入品目、同伴者、来店時刻、利用交通手段など）、(3)個人属性、以上の3項目である。得られたサンプル

表-1 アンケートの概要

	調査1	調査2
調査方法	家庭訪問配布・郵送回収形式（二段無作為抽出）	消費者団体を經由した配布・回収方式
調査対象地域	甲府市全域	山梨県全域
サンプル数(人)	455	1617
回収率(%)	22.8	80.8

* Keywords：購買行動、交通発生、曜日変動

** 〒400 甲府市武田4-3-11、Tel.0552-20-8532、

Fax.0552-20-8773、E-mail：hfuru@yu-gate.yamanashi.ac.jp

ル（調査1・2の合計サンプル）の概要を以下に示す。

性別：男性5.7%、女性89.9%

年齢：10-20代3.9%、30-40代27.8%、50-60代50.8%

職業：専業主婦41.0%、兼業主婦19.0%、会社員10.6%

農業など10.5%、自営業7.1%

家族構成：単身5.9%、夫婦2人24.5%、親と子37.4%

3世代家族20.0%

サンプル全体では、女性や50代以上、3世代家族の占める割合が高くなっている。これは、消費者モニターを中心とする調査2のサンプリングに依るものと考えられる。また、免許保有率は61.0%となっており、全国平均の58.4%より若干高い値を示す。

3. 購買行動実態の平休日比較 平休日それぞれ1日における購買行動を、(1)購入品目、(2)来店時刻、(3)同伴者、(4)利用交通手段などに着目してその実態把握を行った。

まず表-2は、1日における購買品目の組み合わせ（上位5位のパターン、購入した品目に○印）を示しており、右欄の割合は平日、休日それぞれ購買を行ったサンプル数に占める割合を示している。平日についてみると、「食料品のみ」が56.8%と高い割合を占める。一方、休日においては、「食料品のみ」が減少し、衣類単独や食料品、衣料と他の購入品目との組合せといった購買形態が上位を占めていることが分かる。これは、(i)就業者は、平日に複数品目を購入するのに十分な自由時間を確保することが難しく、食料品単品購買パターンとなりやすいこと、(ii)世帯構成員との

表-2 曜日別購入品目の組合せについて

購買パターン	食料品	日用雑貨	衣類	医薬品	家電類	割合
平日 1	○					56.8%
2	○	○				8.5%
3	○		○			4.8%
4	○			○		4.1%
5	○	○		○		2.4%
休日 1	○					25.4%
2			○			9.6%
3	○	○				6.8%
4			○		○	5.8%
5	○		○			5.0%

関係（平日では、同伴者無しのケースが多く、その場合に他の世帯構成員の意向を踏まえにくくなり、世帯単位の購買を差し控える）、(iii) 利用交通手段の制約（徒歩や自転車を利用する場合、買回りを容易に行えない）などに依ると考えられる。

この中で来店時刻についてみると、休日では職業別に大きな差異が見られないのに対して、平日では兼業主婦・会社員の来店時刻が「17-22時」の遅い時間帯で約50%を占めるのが特徴である（兼業主婦・会社員の約53%が帰宅時に購買行動を行う）。そして、これら「兼業主婦・会社員」層の平日における購買品目は、「食料品のみ」の割合が高くなっている。また、同伴者についてみると、平日では同伴者なしで購買行動を行う割合が60%強を占めるが、休日ではその割合が減少し、「家族」の割合が増加する（図-1）。そして、同伴者が「なし」に対して「あり」の場合では、複数品目を購入する割合の高さが特徴となっている。

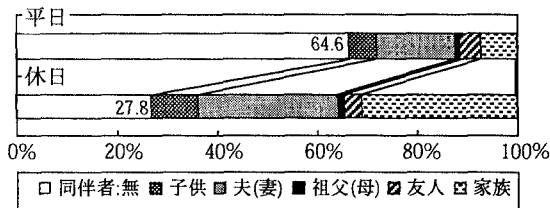


図-1 曜日別同伴者について

このように購買品目は、同伴者や来店時刻によって変化する結果が導かれ、これらは相互に影響を与えていると推察できる。そして、購買行動における同伴者や来店時刻に対して、曜日特性が大きな規定要因となっているため、平休日別に購買行動に差異が生じるものと考えられる。

4. 購買行動における利用交通機関の特性 上で述べたように購買行動は、家族構成員が相互に影響を及ぼし、世帯単位として行われていることが考えられたが、その影響は交通機関の利用形態にも見られる。

図-2は、平休日別に購買行動における自家用車利用率を免許保有別に示したものである。平日は、徒歩、自転車、バイクなどが比較的选择される傾向であるため、いずれの免許保有形態でも休日の自家用車利用率が増加している。特に免許非保有者で、休日において自家用車利用率が高くなる傾向を示している。これは、免許非保有者が同乗によって購買行動を行って

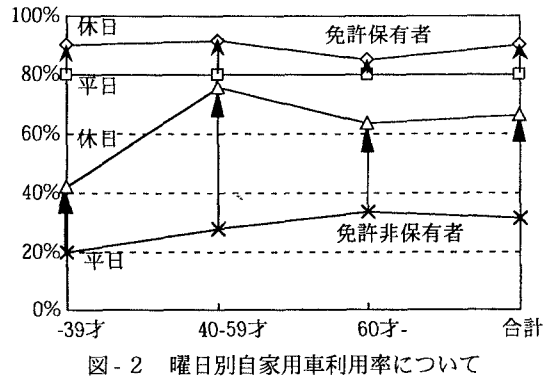


図-2 曜日別自家用車利用率について

いるものであり、世帯単位の購買行動特性としてとらえられる。この休日における自家用車利用率の増加（約33ポイント）は、免許非保有者が平休日では利用交通機関を使い分けていることを示している。

一方、免許保有者は平日と休日との間で利用交通機関の差異はほとんどない。これは、天候に左右されない、同伴者や荷物がある場合でもトリップに大きな負担がかかりにくい、運行ネットワーク・時間など公共交通機関利用に際してかかる制約がない、など自家用車の持つ利便性の高さが重視されているためと考えられ、免許保有者は利用交通機関の選択を行うことが少なく、自家用車のみを利用する選択固定層となる傾向にある。

また、図-2に示すように年齢別の自家用車利用率に関しても差異は小さく、加齢した場合でも自家用車利用率が高く推移するものと予想される。今後の免許保有者増加による影響を考えた場合、平日においても自家用車利用による購買行動形態が増加するものと考えられる。

5. おわりに 本稿は、曜日別の購買行動に着目したものであり、一連の分析を通じて購買品目、同伴者、利用交通機関などに関して差異がみつめられた。特に、平日の食料品単独購買行動の特化と来店時刻などの特徴、休日の家族同伴・自家用車利用の多品目購買行動の特徴などが抽出できた。今後、地方都市における商業振興策を考える上で、このような世帯単位の交通行動に着目した購買行動の意思決定構造分析をさらに深めていくことが研究課題としてあげられる。

最後に、本論文の作成にあたり協力いただいた山梨大学学生成松亮一氏（現 片山ストラテック（株））に感謝の意を表します。