

国内観光行動の時系列分析 *

A Time-series Analysis on Domestic Tourism Behavior *

日比野 直彦 **, 森地 茂 ***

By Naohiko HIBINO ** and Shigeru MORICHI ***

1. はじめに

観光行動は、各種キャンペーン、テレビ報道、ポスター、地方自治体の政策、交通サービス、社会情勢等の様々な要因により決定されるものであり、非常に移ろいやすく、流行、廃りといった波があるものである。また、この要因は、観光産業そのものに強く関係し、関連する主体の努力によって変えられるものと、人口、世帯構成等の観光産業に直接的に関係のないものとに大別できる。前者を政策として行う際に、後者の要因と重なり合えば、その政策は効果的なものとなり、また逆に、いくら良い政策を行っても、時代、地域、対象とする層等にあっていなければ、効果は得られなくなる。したがって、今後の観光政策を考える上では、流行・廃りという波を、分解・整理するという意味においても、短期のマーケティング分析と、長期の時系列分析を同時に行う必要がある。

商品購入行動や都市内交通行動については、パネルデータにより行動変化の追跡とその構造解明のための研究が積み重ねられてきた。しかしながら、低頻度の長距離観光行動についての時系列の行動変化は、データ、研究ともに蓄積が少なく未解明である。数年に渡るパネル調査も、過去の行動調査も困難であるため、断片的データを組み合わせ、このダイナミズムを構造化することは重要である。そこで、本研究では、既存の観光行動に関する調査の結果を使用し、観光行動の時系列変化を解明するための基礎的な分析を行う。各時代、各年代における傾向に加えて、世代という視点で、観光行動の時系列変化を整理することを本研究の目的とする。

* Keywords : 国内観光, 時系列分析, 性年齢層別観光動向

** 正員, 博(工), (財)運輸政策研究機構 運輸政策研究所
東京都港区虎ノ門 3-18-19 虎ノ門リビル3F
TEL 03-5470-8415, FAX 03-5470-8419

*** 正員, 工博, 政策研究大学院大学 教授
東京都港区六本木 7-22-1
TEL 03-6439-6217, FAX 03-6439-6010

2. 観光行動の性年齢層別時系列分析

(1) 分析データ

分析データとして、「国民の観光に関する動向調査」¹⁾の結果を用いる。「国民の観光に関する動向調査」とは、社団法人日本観光協会が調査主体となり、1964年から96年までは2年毎に、98年以降は毎年、国内観光の実態と志向を把握するために実施している調査である。本稿では、1970年から2000年までの10年おきの4回の調査結果を用い、30年間の国内観光動向を分析する。表-1に分析データの概要を示す。4回の調査とも、有効回収数は2,000票以上、回収率は70%以上である。なお、これら4回の調査において調査対象期間が異なるため、各年の4月1日が含まれる調査のデータを、その年のデータとする。また、本データの特徴の一つに、属性として性別、年齢層が記入されていることが挙げられる。この属性データを使用し、観光行動の性年齢層別時系列分析を行う。

(2) 分析方法

観光行動の性年齢層別分析は、各年における性年齢層別の棒グラフを項目別に作成、各グラフを「時代」、「年代」、「世代」別に分類、それぞれの分類から各項目の特徴を読み取り、「時代」、「年代」、「世代」が項目与える影響をグラフの形状から整理、といった3つの段階から成るものである。「時代」、「年代」、「世代」の概念を図-1に示す。例えば、「時代」の影響が強い場合は「年の行動だから」、「年代」の場合は「歳代になったから」、「世代」の場合は「年生まれの人たちだから」といったように、各項目の選択行動を解釈することになる。なお、影響力の強弱の判断は、本稿では、グラフの形状の類似度合いから行う。

(3) 分析対象項目

1970, 80, 90, 2000年の調査において共通の項目(質問)は、宿泊観光の「利用交通機関」、「旅行の回数」、「主な目的」、「同行者の人数」、「同行者

表-1 分析データ(第4,9,14,20回「国民の観光に関する動向調査」)の概要

| | 1970 | 1980 | 1990 | 2000 |
|--------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| 調査回 | 第4回 | 第9回 | 第14回 | 第20回 |
| 調査地域 | 全国 | 全国 | 全国 | 全国 |
| 調査対象 | 満18歳以上の男女 | 満18歳以上の男女 | 満15歳以上の男女 | 満15歳以上の男女 |
| 調査対象期間 | 1969年9月～ 1970年8月 | 1979年9月～ 1980年8月 | 1989年9月～ 1990年8月 | 2000年4月～ 2001年3月 |
| 調査時期 | 1970年8,9月 | 1980年9月 | 1990年10月 | 2001年6,7月 |
| 標本数 | 3,000 | 3,000 | 3,000 | 4,000 |
| 有効回収数 | 2,353 | 2,488 | 2,367 | 2,956 |
| 回収率(%) | 78.4 | 82.9 | 78.9 | 73.9 |

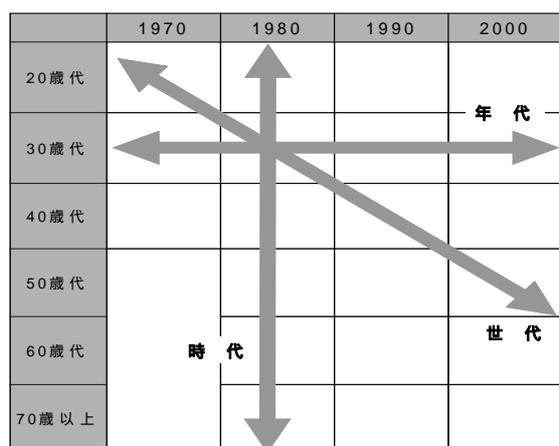


図-1 「時代」、「年代」、「世代」の概念図

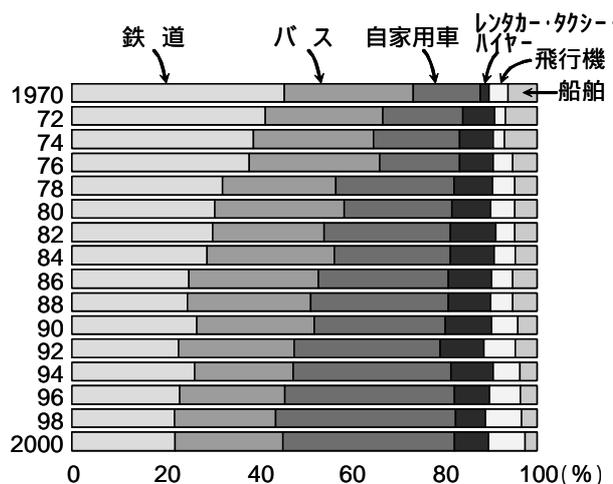


図-2 観光交通機関分担率の推移(1970～2000年)

の種類」、「宿泊数」、「費用総額」等である。これら7項目を、本分析の対象とする。

「利用交通機関」は、鉄道(JR(国鉄),私鉄,地下鉄等),バス(路線バス,貸切バス),自家用車,レンタカー・タクシー・ハイヤー,飛行機,船舶の6種類である。対象期間中(過去1年間)に行った国内宿泊観光旅行において使用したすべての交通機関について複数回答したものである。「旅行の回数」は,対象期間中に宿泊観光旅行をしたサンプルの回数である。「主な目的」の分類は,慰安旅行,スポーツ,興味・研究,見物・行楽,神仏詣,休養(湯治,避暑,避寒)等である。「同行者の種類」は,個人旅行(ひとり旅,家族・友人・知人等との旅行)と団体旅行(職場・学校等の団体,旅行業者の団体,地域・宗教・招待等の団体等)の2つに再分類して分析を行っている。また,「同行者の人数」、「宿泊数」、「費用総額」は,「旅行の回数」と同様で対象期間内に宿泊観光旅行をしたサンプルに対するそれぞれの値である。

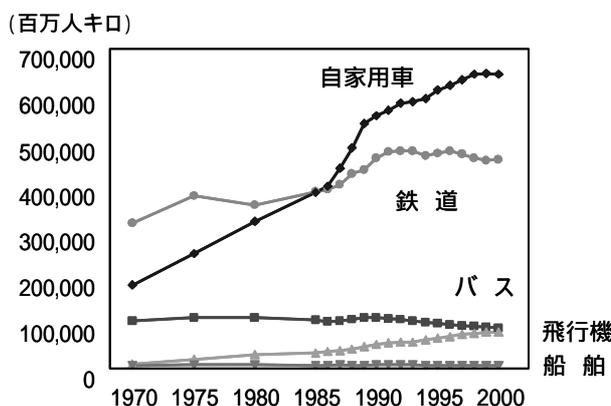


図-3 交通機関別旅客輸送人キロの推移(1970～2000年)

(4)分析結果

a) 利用交通機関

図-2に観光交通機関分担率の推移を示す。まず,全体傾向として,次の4点が読み取れる。第一に,鉄道は,40%強から20%強への30年間で分担率が約半分となった。第二に,バスは,分担率を緩やかに減少させ,30年間で10%減となった。第三に,自家用車は,分担率が2倍以上となった。第四に,飛行

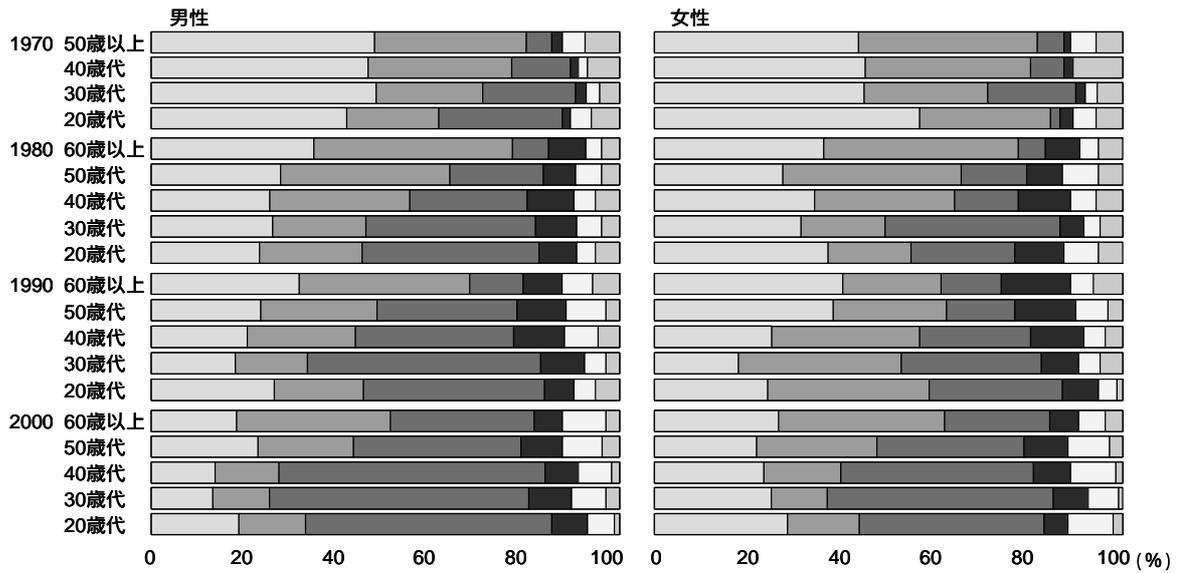


図-3 性年齢層別観光交通機関分担率の推移（「時代」別）

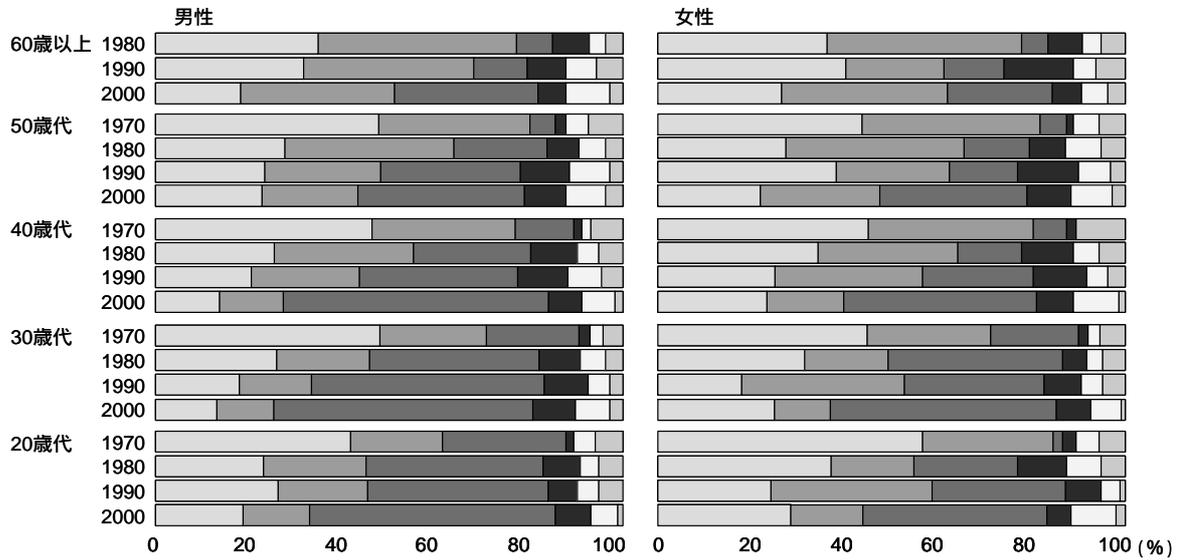


図-4 性年齢層別観光交通機関分担率の推移（「年代」別）

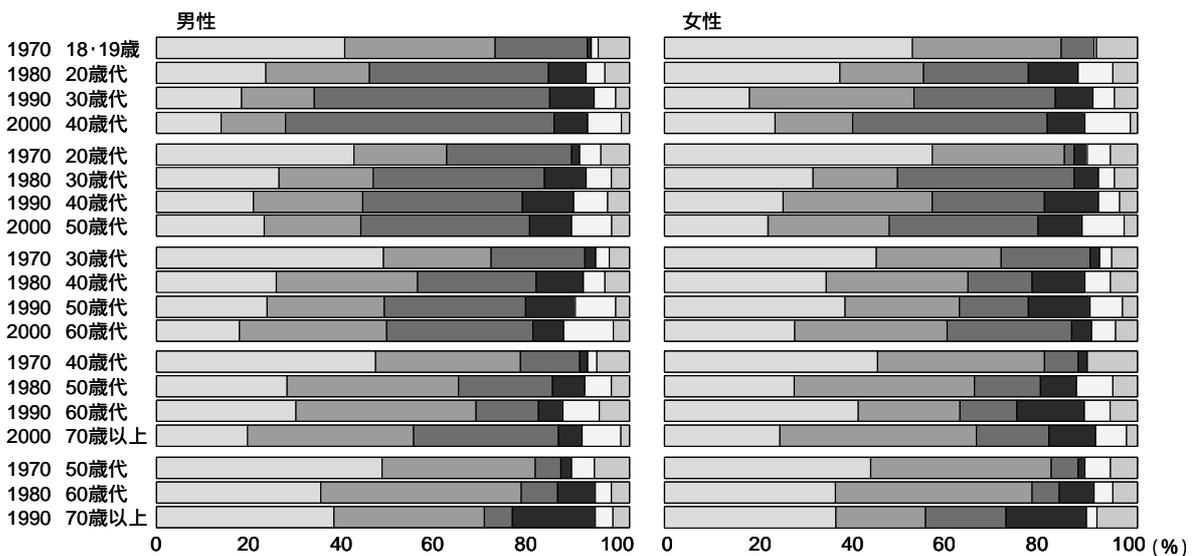


図-5 性年齢層別観光交通機関分担率の推移（「世代」別）

機、船舶は、あわせて10%程度で安定し、変化はほぼなしであった。この自家用車の増加、鉄道、バスの減少の傾向は、観光行動に限定されるものではなく、一般的な交通動向で説明可能である。例えば、高速道路延長は、1970年・697.5kmから2000年・6,806.1kmと30年間で10倍近くになっている²⁾。運転免許保有者数も1970年・2,645万人に対して2000年・7,469万人と大きく数を伸ばしている³⁾。また、自動車保有台数も1970年では727万台であったが2000年には5,122万台となっている⁴⁾。さらに、図-3に示す交通機関別の旅客輸送人キロでみると、1985年には自家用車が鉄道を追い越している⁵⁾。このような時代変化が影響していると言えるであろう。これらの傾向を踏まえ、図-4, 5, 6に示す性年齢別の観光交通機関分担率のグラフを考察する。なお、図-4, 5, 6ともに、凡例は図-2と同様、左から鉄道、バス、自家用車、レンタカー・タクシー・ハイヤー、飛行機、船舶である。

まず、時代別の図-4より、各年とも若年者層の方が、鉄道利用が少なく自家用車利用が多いことが見て取れる。また、1970年の20歳代の女性の自家用車利用が極端に少ないことが見て取れる。これは、1970年の女性の免許保有者数が477万人と少ないことに起因している³⁾。次に、年代別の図-5より、すべての年代において自家用車利用が増加していることが見て取れる。これは、先に述べた一般的な交通動向の影響であり、交通機関選択には時代の影響が強いことを意味している。最後に、世帯別の図-6より、時代、年代が変化しても、世代内では交通機関分担率があまり変化しないことが見て取れる。これら3分類を比較することにより、時代の影響を受けつつも、世代による影響が強いことが確認できる。

なお、他の6項目に関しては、紙面の制約上、グラフを載せることが不可能であるため、図は省略し、以下に得られた知見のみを列挙する。

b) 旅行の回数

時代、年代を問わず、すべてにおいて年間1, 2回程程度である。男性の方が女性と比べて安定している。本分析の結果のみでは断定できないが、結婚、育児等の女性への影響が強いことが理由として考えられる。

c) 主な目的

全体傾向として、年代による差は小さく、時代による影響が大きい。見物・行楽は、どの時代、年代においても女性の方が男性よりも比率が高い。年々、慰安旅行が減少している。またそれとは逆に、すべての年代においてスポーツが増加している。すべての世代で加齢に伴い休養の増加が見られる。

d) 同行者の人数

若年層の方が、高齢者層と比較して、少人数で旅行している。また、どの年代も、年々、少人数旅

行をする傾向にある。世代でみると時系列変化が小さく、旅行回数は世代の影響を強く受けていることが読み取れる。

e) 同行者の種類

1970, 80年は、高齢者層が団体旅行を、若年者層が個人旅行を多く行う傾向がある。時代の影響が強く、すべての年代において団体旅行が減少している。特に、1980年から90年の変化が大きく、2000年にはどの年代も団体旅行は10%以下となっている。また、女性の団体旅行は、男性よりも少なくなっている。

f) 宿泊数

すべての年代において、年々、宿泊数は減少している。時代の影響が最も強く、次いで世代の影響も見られる。

g) 費用総額

費用総額は、時代の影響を強く受け、1970年から90年までは増加し、2000年にすべての年代で減少している。これは、年間収入の推移とほぼ同じ動きである⁶⁾。

3. おわりに

本研究では、「国民の観光に関する動向調査」の結果を用いて、観光行動の性年齢層別時系列分析を行っている。各項目に対する特徴的な点を列挙するとともに、「時代」、「年代」、「世代」の中で、どの影響を受けているのかの整理を行った。「世代」という視点で時系列変化を分析していることは、本研究の特徴である。これらの分析より、どの項目も時代の影響を少なからず受けており、利用交通機関、同行者の人数等は世代の影響が強いことを確認している。また、年代の差は、どの項目においても少ないという結果となった。

なお、本稿で得られた知見は、先にも述べたとおり、各項目の性年齢層別の推移を「時代」、「年代」、「世代」の3点を基準にまとめたグラフの形状から読み取ったものである。これらの形状の類似性を客観的な数値として算出し、各項目の特徴だけでなく項目間の関係等も、それらの数値から分析していくことが今後の課題として挙げられる。また、性年齢層別だけでなく、例えば、大都市とその他の都市、旅行距離帯別等の分類も加えた、さらなる分析が必要であると考えている。

参考文献

- 1) 社団法人 日本観光協会：「観光の実態と志向 第4, 9, 14, 20回 国民の観光に関する動向調査」, 1971, 1981, 1991, 2001.
- 2) 全国道路利用者会議：道路整備の推移, 「道路統計年報」, 2003.
- 3) 警察庁：運転免許保有者数, 「運転免許統計」, 2004.
- 4) 国土交通省：自動車保有台数推移表, 「自動車保有車両数統計書」, 2004.
- 5) 国土交通省：交通機関別輸送人キロ, 「交通経済統計要覧」, (財)運輸政策研究機構, 2003.
- 6) 総務省：年間収入(全世帯), 「貯蓄動向調査」, 2003.