

新型コロナ禍における生活行動変容の観点から見た中国人旅行者の訪日意向分析：中国3都市 WEB調査実施データを用いて

西井 和夫¹・日比野 直彦²・栗原 剛³・岸野 啓一⁴

¹ 正会員 流通科学大学教授 経済学部 (〒651-2188 神戸市西区学園西町 3-1)
E-mail: Kazuo_Nishii@red.umds.ac.jp (Corresponding Author)

² 正会員 政策研究大学院大学教授 大学院政策研究科 (〒106-8677 東京都港区六本木 7-22-1)
E-mail: hibino@grips.ac.jp

³ 正会員 東洋大学准教授 国際観光学部 (〒112-8606 東京都文京区白山 5-28-20)
E-mail: kurihara039@toyo.jp

⁴ 正会員 流通科学大学特任教授 経済学部 (〒651-2188 神戸市西区学園西町 3-1)
E-mail: Keiichi_Kishino@red.umds.ac.jp

本研究では、まず with-corona 下における中国現地 WEB 調査 (2020 年 11 月実施) の概要を報告し、次いで本調査データを用いて、中国人旅行者の新型コロナ感染拡大に伴う生活行動や海外渡航に関する態度・行動変容等の実態を明らかにする。また、それらとの関連付けの中で、post-corona における訪日旅行意向に関連する SP データに関して、著者らが着目する統合型移動サービスの改善項目に関する旅行者ニーズの把握を行う。さらに、訪日意向創出に向けた統合型移動サービス改善効果に関する考察を試みる。

Key Words : *mobility services integration, Chinese tourists, intention to visit Japan, attitudinal changes, with/post-COVID-19*

1. はじめに

新型コロナウイルス感染症(COVID-19)は、2019年12月以降中国湖北省武漢市を中心に発生し、短期間で全世界に広がり、現時点(2021年3月)ではその第3波に見舞われている。いわゆる爆発的拡大(パンデミック)の期間を脱して with-corona の状況にあると言われているものの、全世界での感染者数約1億1400万人、死者数約250万人(2021年3月3日¹⁾)という数値は今更ながら COVID-19 の脅威のグローバルなスケールを我々に知らしめている。さらに、スーパー・スプレッダーや変異種の出現などの特性に起因する拡散スピード(第1波を越えた2020年7月時点の感染者数約1400万人、死者数約60万人と比べると、わずか半年間で感染拡大は10倍)も特筆すべき特性といえよう。一方、このように猛威を振る COVID-19 に対して、中国・欧米諸国での大規模な都市封鎖(ロックダウン・外出禁止)あるいはニュージーランド・台湾・ベトナムなどでの早期の入国(移動)制

限・検疫・検査(隔離)強化とその後の徹底した長期間都市封鎖、そしてわが国のような自粛要請・検査・隔離対応に至るまで、様々な COVID-19 感染拡大防止のための諸政策が実施されてきている。

これらの多様なタイプの公共政策は、国・地域によりその内容は大きく異なるものの、COVID-19 のパンデミック期・with-corona 期において個人・世帯レベルでの社会経済活動に大きな制限と変更を加え、個人の生活行動変容が様々な形で生じたこと、そして社会全体レベルにおいても制度・システムの変容として一定の定着化や post-corona 社会形成に向けて更なる加速化していくことも容易に想像できる。このような中で、官民学すべての分野において with/post-corona 社会に向けた地域・都市づくり/都市社会形成/DX といったテーマが取り上げられている^{2,3)}が、おそらくそこで重要な論点の一つとしては、COVID-19 を契機とした都市社会における変容・変革を如何に的確に捉え、それを踏まえて対象とする政

策・計画課題にどのように昇華させ得るかではないかと考える。

以上の問題意識をもとに、本研究では、著者らが2019年度からの継続課題としての「訪日外国人旅行者のための観光地における統合型移動サービスの導入要件」に関する研究の一環として、中国人旅行者の with-corona 期における生活行動変容実態を明らかにするとともに、それに関連づけて彼らの訪日意向および統合型移動サービス利用ニーズの把握を行うことを目的とする。

2. 2020 中国現地 WEB 調査の概要

本節では、昨年度(2019年度)からの継続研究の中で実施した2020中国現地WEB調査の概要を紹介する。この継続研究では、訪日外国人旅行者のための観光地における統合型移動サービスの導入要件を明らかにするとともに、現状の交通パスやOSAKA AMAZING PASSなどの観光地周遊パスをベースとした統合型移動サービスの改善による訪日中国人観光客の需要創出効果を定量的に分析することを意図している。

ここで、2019年度研究を簡単に振り返ると、昨年度は関空(KIX)での訪日中国人旅行者を対象とした調査を実施し、統合型移動サービスを構成する5つのサービス項目のそれぞれに関する利用意向や満足度評価、そしてそれらを含む観光目的地での各種サービス評価と訪日再訪意向との因果関係についてSEMモデルの構築を中心とした分析を行った。これらの分析結果の詳細については、2019年度研究成果報告書(2020)⁹、西井他(2020)⁹および栗原他(2020)⁹を参照されたい。

したがって本研究では、これらの成果を踏まえて、上述のようにインバウンド観光客のための観光地への統合型移動サービス導入に関する実装化を目指すことが主たる課題である。すなわち、より実現可能性があり、かつ訪日観光客にとっての統合型移動サービスニーズに適合し、結果的に新たな需要創出効果が期待できる政策提案のための定量的分析結果が求められている。

そこで、継続研究においては、2019年度KIX調査データとの比較分析についても念頭に置きながら、それらが訪日旅行後の帰国のための出国待ちの被験者(すなわち「訪日経験あり」のデータ)による訪日再訪意向分析に限定されていたため、「訪日経験なし」被験者を含めることにし、中国現地でのWEB-basedに基づくアンケート調査の実施することにした。これは、両者の統合型移動サービスに対する需要特性比較ができるとともに、潜在的な訪日観光客からのニーズや需要創出戦略効果(基本的には普及率拡大を指向するが、統合型移動サービスに関する市場開発や新規商品開発との融合戦略による誘発

需要効果)についても検証する必要があると考えたことによる。なお、誘発需要創出戦略とは、Ansoff Matrixにおける4-box戦略(Penetration, Product or Market Development and Diversification)(西井(2016)⁷、西井(2017)⁸参照)の考え方に基づいている。

2020中国現地WEB調査は、中国国内の浙江省(杭州市を中心とした省内周辺都市)、北京市、江蘇省(蘇州市を中心とした省内周辺都市)の3都市域内居住者を対象として、各調査地域において訪日経験有無の2セグメントでそれぞれ175個票、合計350個票/地域、全体で1,050個票のデータを収集している。調査項目については、表-1に示すように、2019KIX調査データとの比較を考慮した共通項目(訪日経験ありの被験者のみ対象の項目(C,等))とともに、with-corona期における生活行動変容実態や現状の訪日旅行態度・post-corona期における訪日旅行意向に関する追加項目(B,)、そしてインバウンド観光客のための観光地への統合型移動サービス導入に関する実装化検討のための調査項目(D,およびE,)から構成している。

ここで、追加項目(B.: with/post-corona期における生活行動変容)に関する設問を設計する際に、図-1に示すように、藤井(2002)⁹によって紹介された態度理論や佐々木(2002)⁹による意識データの識別化を参考にしながら態

表-1 2019KIX調査と2020中国現地WEB調査の調査項目

項目	2019	2020	主な調査項目
A.	●	●	個人属性*: 2020年調査では、年収・LCSについて追加一居住地(3都市域)×訪日経験有無でサンプルセグメント化
B.	-	●	日常生活行動実態と昨年同時期との比較(増/不変/減)
	-	●	観光(日帰り/宿泊)旅行実態と昨年同時期との比較(増/不変/減)
	-	●	現状訪日旅行態度とpost-corona期における訪日旅行意向
C.	●	●	訪日経験と直近訪日旅行の旅程および訪日再訪意向* →2020年調査では、C項目については訪日経験有りの被験者のみ回答
	●	●	訪日旅行における利用交通機関*(詳細)
	●	●	空港と最初/最後の訪問地との間の利用交通機関*
	●	●	訪日旅行における各種サービスの利用満足度評価*
D.	○	●	統合型移動サービス構成項目(現状/改善)への利用意向*(詳細)
	○	●	統合型移動サービス構成項目改善組み合わせの嗜好*
	-	●	OSAKA AMAZING PASS(OA-Pass)
E.	-	●	EXPO2025開催時訪日旅行に関する意向・想定旅程・移動サービス嗜好

注: 表中の*印は、2019年と2020年の両者に共通の項目だが、回答選択肢の詳細化等変更

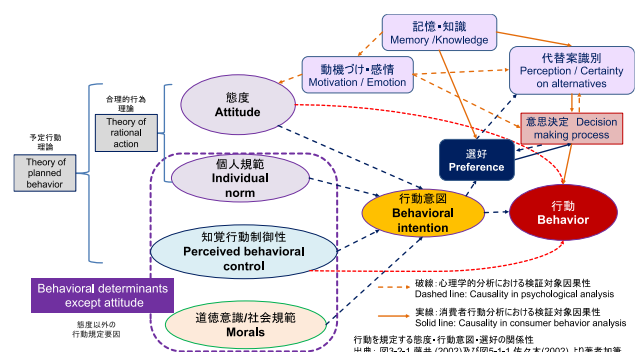


図-1 態度・行動意図・嗜好・行動の関係性

表-2 2020中国現地WEB調査の具体的な項目(AとB.)

調査実施期間	2020年11月22日～12月6日の2週間
調査方法	中国語版WEB調査票に基づくアンケート調査(対象地域:浙江省(杭州市)・北京市・江蘇省(蘇州市))
有効回答サンプル	1,050サンプル(3都市×訪日経験有無×175サンプル)
主な調査項目	具体的な項目
A. 個人属性:	性別・年齢層・居住地(省/県/市)・年収層・世帯規模・LCS・就業状況(会社員/自営業/学生/無職)
日常生活行動実態と昨年同時期の比較[増/不変/減]:	就業者:直近1週間勤務日数/0日理由/在宅勤務日数/利用交通機関と昨年同月1週間の就業状況比較(勤務日数/公共交通利用頻度/自家用車利用頻度/外出先会議頻度) 全体:直近1週間買物日数/0日理由/利用交通機関と昨年同月1週間の買物行動状況比較(買物日数/公共交通利用頻度/自家用車利用頻度/買物箇所数/買物滞在時間) COVID-19に対する日常的買物行動上の留意点(複数回答可)
B. 観光行動実態と昨年同時期の比較:	直近2ヶ月間での日帰り・宿泊を伴う旅行のそれぞれの実態:旅行回数/0回理由/旅行目的/旅行目的地/旅行距離/同伴者/同伴者数/利用交通機関と昨年同時期の日帰り・宿泊旅行比較(旅行頻度/公共交通利用頻度/自家用車利用頻度/訪問箇所数/滞在時間)
現状訪日旅行態度とpost-corona期における訪日旅行意向	現状での訪日旅行への態度・訪日旅行を考えるための要件(corona終息判断基準選択)・corona終息予見可能性・時期・corona終息判断をクリアしたときの訪日意向度(5段階評価:1)全く行きたくない~5.是非行きたい)・訪日意向度に対応したcorona終息後の旅行意向・態度選択

度・行動意図・選好・行動の関係性を整理してみた。これに基づき、本研究では、調査対象3都市域居住者(被験者)の新型コロナウイルス感染症とその拡大に対しての行動対応を規定する、どのような「態度」「行動意図」「選好」が存在するのか、そしてそれらに基づく意思決定の結果としての「(生活)行動の変容」(具体的には前年同月との比較として評価)が実際にどのように現れたかについての具体的な設問と回答選択肢を準備していくことにした。

表-2は、2020中国現地WEB調査の実施と、全調査項目のうちで本論文に関係する大項目(AとB.)の具体的な調査項目を示している。

本調査の実施にあたっては、中国側調査協力者からの現地のCOVID-19感染拡大とその対策状況に関する情報収集を得ながら、調査実施タイミングおよびB項目の設問・回答選択肢の文面(内容)について検討してきた。

中国では、2020年4月8日に武漢の都市封鎖が2ヶ月半ぶりに解除され、経済の立て直しとともに厳しい対策の継続を基本方針として打ち出され、その後5月22日には2ヶ月余り遅れて全人代も開催され、新型コロナウイルス感染症への対応について、「比較的短時間のうちに新型コロナウイルス感染症を効果的に抑制し、人民の基本的生活を保障することができた」としていた。さらに、7月時点では、「状況は落ち着いてきており、完全にコントロール可能となった」と発表、感染再拡大のリスクを約1カ月で封じ込めた、との見方を示した。これらの封じ込めの成功要因は、市民に普及している健康コードのアプリなどを通じ、迅速な感染経路の追跡(トレーシング)が可能で、大規模なPCR検査体制そしてエリアを限定した選択的封鎖といった政府主導の強い規

制対策と言われている¹¹⁾。その結果、本研究におけるWEB調査票設計段階時点(2020年8月)においては、調査対象都市域での外出規制や移動制限(省を跨ぐ広域な地域間移動の制限)などの大規模な行動規制を強いられている状況ではなかった。ただし、中国国内におけるCOVID-19の感染者数や重症患者数・死者数の客観的評価値が人々にリアルに伝えられていたわけでないために、新型コロナウイルス感染拡大とその対応と言っても、個々の人々のCOVID-19に対する態度や行動意図、さらには結果としての生活行動変容のパターンは多様であると言える。

そこで、本研究では、欧米での夜間外出規制・休業規制・マスク着用義務化などの制度的規制や政策的誘導によって派生した行動変容ではなく、基本的には個人レベルでのCOVID-19に対する態度や行動意図の観点からwith-corona期における生活行動パターンを捉え、またpost-corona期を想定した訪日意向について問いかけていくことにする。

具体的には、表-2に示すように、B項目は以下の3つの観点からの設問から構成されている。すなわち、

- (1)日常生活行動:就業者(会社員等と自営業者を区分)については、全面的な都市封鎖(休業)や外出禁止の解除後において新型コロナウイルス感染拡大防止対策としての在宅勤務(テレワーク)を中心に、直近1週間(2020年11月最終週)の勤務日数・在宅勤務日数そして通勤利用交通機関についての実態と昨年同時期の比較、また日常的な買物行動についても直近の1週間の実態と昨年との比較そしてCOVID-19に対する買物行動上の留意点を回答させている。また同様に、
- (2)観光行動:直近2ヶ月間の日帰り・宿泊旅行の実態(利用交通機関・訪問先・旅程等)と昨年との比較
- (3)訪日旅行態度・意向:現状での訪日旅行への態度や訪日旅行を考えられるようになるための要件、そしてCOVID-19終息予見可能性やその状況での訪日意向度を回答させている。

3. 基礎集計分析結果の紹介

以下では、中国現地WEB調査データに関する基礎集計結果の一部として、データの基本プロフィールと調査項目B.(新型コロナウイルス感染症への対応(行動)とそれを規定する態度・意向)の結果を紹介していく。

(1) WEB調査データの基本プロフィール

ここではまず、調査項目A.(個人属性・世帯属性)について紹介するが、以降で調査都市の都市規模や交通イン

表-3 本調査データの個人属性に関する基本特性

項目	属性	特徴 (全体サンプル)
A.1	性別	全体：女性：49.7%、男性：50.3%
A.2	年齢	25歳未満：15.7%、25-34歳：28.1%、35-44歳：25.4%、45-54歳：30.8%、55-64歳：0%、65歳以上：0%→非対象
A.3	現住所	浙江省データ：上位5位(杭州、寧波等)で64%
A.4	年収分布	全体平均年収：121,800元(約1,957,000円)→都市別差異有
A.5-2	世帯規模	世帯規模分布：一人(単身世帯)：1.5%、二人世帯：7.7%、 三人世帯：75.0% 、四人世帯：14.1%、五人(以上)世帯：1.7%
A.5-3	LCS	1位 ：全てが成人の世帯：27.9%、 2位 ：子供(最少年齢中学生以上)有り世帯：18.8%、 3位 ：子供(最少年齢就学前)有り世帯：18.6%、 4位 ：子供(最少年齢高校生以上)有り世帯：17.1%、 5位 ：3世代世帯：7%、 6位 ：子供なし(世帯主年齢35歳未満)世帯：5.8%→都市別差異有り
A.6	職業	会社員(公務員)・パート：79.8% 、 自営業：16.7% 、 学生：3.4% 、その他(無職・専業主婦・退職者)：0.1%

表-4 年収分布 (都市別比較)

Yearly_Income_Level	Zhejiang	Beijing	Jiangsu	Total
20,000 yuans and under	2.0%	1.4%	4.3%	2.6%
20,000-40,000 yuans	3.1%	2.6%	1.1%	2.3%
40,000-60,000 yuans	5.7%	2.0%	9.7%	5.8%
60,000-80,000 yuans	11.7%	17.4%	8.6%	12.6%
80,000-100,000 yuans	26.9%	27.4%	31.4%	28.6%
100,000-150,000 yuans	22.9%	15.1%	26.6%	21.5%
150,000-200,000 yuans	16.9%	17.7%	12.6%	15.7%
200,000-250,000 yuans	7.1%	10.0%	3.7%	7.0%
250,000-300,000 yuans	1.4%	4.3%	0.9%	2.2%
300,000 yuans and over	2.3%	2.0%	1.1%	1.8%
sub-total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
average(CPY)	123,686	131,086	110,629	121,800
JPY(@16.07円/元)				
	1,987,629	2,106,547	1,777,801	1,957,326
In China in 2015 (from heikinnenshu.jp)				
(employee) workers: 2,500,000JPY				
av. of total	7,470,000JPY=464,841CPY			

フラといった都市特性の違いに起因する基本特性の差異に関する分析との関係で、全サンプルの傾向と調査対象3都市のそれぞれの傾向とに着目しながら基本プロファイルを眺めていくことにする。

表-3は、全体サンプルでの個人属性に関する基本プロファイルを示す。表-3に示すように、WEB調査会社が確保した被験者分布の偏りに起因して、年齢層の55歳以上、また職業のうちで学生とその他の層の被験者の獲得状況が母集団分布と明らかに異なっていることに注意が必要である。また、年収分布および世帯属性としてのLCSに関しては、都市別差異が認められる(表4,表5)。

(2) 就業者の日常生活行動(勤務)の実態

次に、就業者の直近1週間の就業状況、とくに在宅勤務の日数と通勤時の利用交通機関分担について、基礎集計結果を紹介する。まず週就業日数は、週5回(60.2%)、週6回(26.0%)、週7回(6.6%)の順となり、これらで全体の92.8%(平均5.14日/週)を占める。そして、週在宅勤務日数については、週0回(57.6%)、週2回(15.1%)、週1回(13.6%)という結果であり、平均在宅勤務日数は0.95日/

表-5 LCS分布 (都市別比較)

Life_Cycle_Stage	Zhejiang	Beijing	Jiangsu	Total
1. Younger single	0.3%	1.7%	2.0%	1.3%
2. Younger childless couple	4.0%	6.9%	6.6%	5.8%
3. Three-generation family	6.0%	6.0%	8.9%	7.0%
4. Pre-school nuclear family	20.0%	14.3%	21.4%	18.6%
5. Young school nuclear family	18.6%	19.4%	18.3%	18.8%
6. Older school nuclear family	17.4%	15.4%	18.6%	17.1%
7. All-adults family	31.4%	32.6%	19.7%	27.9%
8. Single-parent family	0.0%	1.1%	1.4%	0.9%
9. Others	2.3%	2.6%	3.1%	2.7%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

表-6 通勤時利用交通機関分担率 (都市別比較)

Total_used modes_share	Zhejiang	Beijing	Jiangsu	Total
Walk (only)	13.2%	8.2%	15.2%	12.3%
Bicycle	9.1%	5.8%	8.5%	7.9%
Buses (including BRT)	21.3%	17.1%	22.7%	20.5%
Chartered buses	0.9%	1.3%	0.6%	0.9%
Subways	13.9%	25.5%	15.3%	18.0%
Railways	3.5%	2.5%	1.9%	2.6%
Street-cars	0.6%	0.7%	0.0%	0.4%
Taxi	12.3%	9.0%	11.7%	11.0%
Cars	25.2%	30.0%	24.2%	26.3%
Others	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
sub-total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

週と少なく、またこの傾向に都市間の差異はない。

With-corona 期における在宅勤務(テレワーク)制へのシフトは、この結果からは有意と言えないが、職種や会社規模等によってもともと差異があるために、一般的な結論づけをするのは早計であると考えられる。

また、表-6に示すように、通勤時利用交通機関については、全体サンプルベースでは自家用車(26.3%)、路線バス(20.5%)、地下鉄(18.0%)、徒歩のみ(12.3%)、タクシー(11.0%)、自転車(7.9%)の順になっている。しかしながら都市規模・ネットワーク整備等の違いから、Beijingが他の2都市と交通機関分担の傾向が異なることがわかる(Beijingでのモード分担率の順位で見ると、1位：自家用車30.0%、2位：地下鉄25.5%、3位：路線バス17.1%、4位タクシー9.0%、5位：徒歩8.2%となっている)。

(3) 就業者(会社勤め)の勤務状況の前年比較

就業者のうちで、会社員・公務員・パート従業員の勤務状況(週あたり在宅勤務日数と通勤時の公共交通利用と自家用車利用頻度)について、前年同時期との比較結果を見ると、以下の結果が得られた。

- ・週あたり在宅勤務日数の変化：全体サンプルでは、「減少」が26.9%、「変わらない」60.4%、そして「増加」が12.8%となった。また、他都市に比べて、Jiangsuの「減少」(33.1%)が高い(「変わらない」(53.5%)が低いこと)が、この理由についてはよくわからないが、製造業を中心とした地域の業種構成の差異が影響しているかもしれない。

表-7 会社員等の通勤時の利用交通機関の前年比較

B.1-3-2 公共交通利用頻度 (会社員等)				
Public_Transport	Zhejiang	Beijing	Jiangsu	Total
decreasing	47.0%	42.5%	60.2%	50.3%
unchanged	43.4%	50.2%	33.1%	41.9%
increasing	9.6%	7.3%	6.7%	7.8%
sub-total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

B.1-3-3 自家用車利用頻度 (会社員等)				
Car_Use	Zhejiang	Beijing	Jiangsu	Total
decreasing	17.3%	11.2%	11.3%	13.1%
unchanged	55.0%	62.9%	48.2%	55.2%
increasing	27.7%	25.9%	40.5%	31.7%
sub-total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

- ・公共交通利用頻度の変化：全体サンプルで、「減少」50.3%、「変わらない」41.9%、そして「増加」7.8%となっている。Beijingの「変わらない」(50.2%)、Jiangsuの「減少」(60.2%)が他都市に比べて高いのが特徴といえる。
- ・自家用車利用頻度の変化：全体サンプルで、「減少」13.1%、「変わらない」55.2%、「増加」31.7%となり、公共交通とは逆に自家用車利用が増加する傾向にある。ここでも3都市間の差異は明らかで、Beijingの「変わらない」(62.9%)とJiangsuの「増加」(40.5%)が他都市に比べて高い(表-7)。

(4) 観光・レジャー行動(日帰り)実態と前年比較

直近2ヶ月間の日帰り旅行の旅行頻度については、全体サンプルで0回21.2%、1回36.6%、2回28.0%、3回：9.9%となっていて、Jiangsuデータにおいて0回(14.6%)が少ないのが特徴的である。また、その中で「0回」の理由については、全体サンプルで「外出自粛のため」61.9%、「時間がなかった」35.0%となり、一方都市別では、Jiangsuデータのほとんどが「外出自粛」86.3%、他の2都市の「外出自粛」が理由の割合は、Zhejiangで63.3%、Beijingで45.1%と3都市でばらついている。このことは、都市によってコロナ対策のための自粛規制への反応が異なることを意味しているのかもしれない。また、日帰り旅行における利用交通手段は、全体サンプルで、1位Cars(35.5%)、2位～5位まで差異がなく、地下鉄(13.9%)、路線バス(13.6%)、タクシー(13.5%)、徒歩(12.4%)の順になっている。なお、上述の通勤利用交通機関分担率と同様に、都市によってモード分担率は異なる傾向が認められる。

そして日帰り旅行に関する頻度・交通機関利用パターンなどの前年比較では、自家用車利用の増減パターンが他と異なる傾向がわかる。例えば、自家用車の前年比較結果が「変化なし」が半分(51.4%)で、残りを「増加」・「減少」で二分しているのに対して、他の指標

表-8 宿泊旅行0回の理由の分布

Why_Not_Enjoy_B231	Zhejiang	Beijing	Jiangsu	Total
宿泊旅行を自粛(控えていた)	70.3%	68.0%	84.3%	72.8%
出かける時間がなかった	26.6%	29.9%	14.6%	25.0%
日常生活で精一杯	3.1%	2.0%	1.1%	2.2%
その他	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	100%	100%	100%	100.0%
宿泊旅行0回と回答した被験者数	128	147	89	364

(外出頻度・公共交通利用・訪問先数・滞在時間)はいずれも、「減少」が5割から6割、残りは「変化なし」で占められている。

(5) 観光・レジャー行動(宿泊)実態と前年比較

まず、直近2ヶ月間の宿泊を伴う旅行の頻度については、全体サンプルで0回34.7%、1回40.4%、2回18.7%、3回5%となっているが、日帰りのケースと同様に、Jiangsuでやはり0回(25.4%)が少なく、逆にBeijingでの0回割合(42.0%)が多い。したがって、宿泊旅行頻度に関して3都市間の差異が顕著であるといえる。また、0回の理由については、表-8に示すように、全体サンプルで「外出自粛のため」72.8%、次いで「時間がなかった」25.0%となっている。都市間の比較では、Jiangsuで0回理由のほとんどは「外出自粛のため」の割合(84.3%)が非常に高く、一方他の2都市間は大きな差異は見られない。

また、宿泊旅行の旅程に関しては、都市間の大きな差異は認められない。全体サンプルの傾向としては、訪問先では1位：近隣市以内、2位：省内、3位：市内の順である。旅行距離としては、50-100km帯～250-300km帯まで広く分布しており、同伴者は、家族・親戚(75.8%)が最も多く、次いで友人・知人が17.6%となっている。そして、旅行人数については2～3名で全体の81.3%を占め、宿泊日数は、1泊(12.8%)、2泊(31.2%)、3泊(31.8%)、4泊(12.1%)の順となっている。

宿泊旅行の前年比較では、やはり日帰り旅行と同様に車利用の増加パターンが異なる傾向(変化なしが半分(48.0%)、残りを増・減で二分)を示している。他の指標(外出頻度・公共交通利用・訪問先数・滞在時間)はいずれも、減少5割～6割、残りは変化なしで占められる。

(6) 観光・レジャー行動におけるコロナ対応の態度

本調査では、直近2ヶ月間の観光・レジャー行動においてどのように新型コロナウイルス感染症への対応していたかについて設問している。この設問への回答分布は以下のようである。

- ・日帰り観光旅行：1位；混雑場所回避(28.7%)、2位；混雑した公共交通機関利用回避(22.1%)、3位；目的地での滞在時間減少(21.3%)、4位；日帰り旅行自体を回避(15.3%)となっている。これより、被験者全体として

の新型コロナウイルス感染症への対応態度に関して言えば、5つの態度のタイプに満遍なくばらついていると言えよう(図-2)。

- ・ 宿泊観光旅行：1位；混雑場所回避(25.1%)、2位；宿泊旅行自体を回避(22.1%)、3位；混雑した公共交通機関利用回避(21.3%)、4位；目的地での滞在時間減少(19.5%)と、日帰り旅行と同様に、やはりコロナ態度の回答分布はばらついている。また、日帰り旅行との比較では、旅行自体を回避すると回答した割合が宿泊旅行の方が高くなっている(図-3)。

(7) 現状での海外渡航意向とその規定要件

次に、被験者自身の海外渡航(主として訪日旅行)に関する現状での旅行意向とともに、海外渡航を考えられるようになるにはどのような新型コロナウイルス感染症に対する要件が整える必要があるのかについて設問を問いかけている。まず現状の海外渡航意向については、全体サンプルでは、「現状では難しい」(37.7%)、「積極的な意向あり」(22.7%)、「現状では全く考えられない」(18.6%)、「海外旅行の機会を減らすだろう」(10.9%)、「現状では

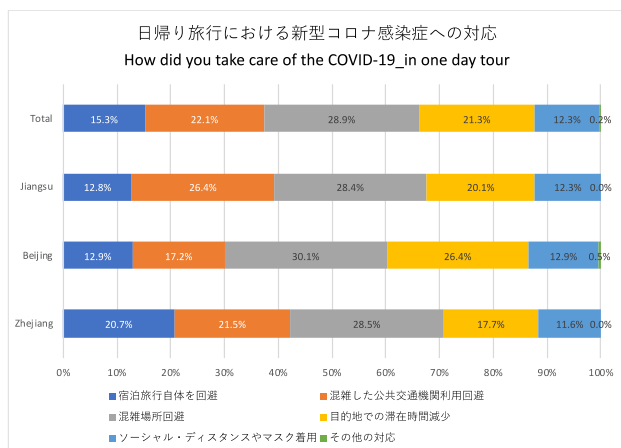


図-2 日帰り旅行におけるCOVID-19への態度分布

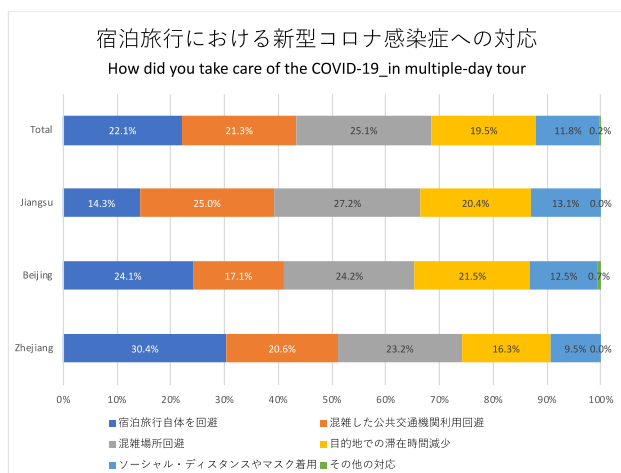


図-3 宿泊旅行におけるCOVID-19への態度分布

海外旅行を考える気がしない」(10.2%)の回答分布であった。これより、個人によって様々な意向レベルがあり、また都市によっても傾向が異なることがわかった。

その規定要件の回答分布は、1位が「効果的にワクチン接種できる」(31.2%)、次いで「渡航制限解除」(24.1%)と「COVID-19終息」(23.9%)とが同率2位、そして4位が「現時点ではわからない(回答困難)」(20.4%)となっている。これより、全体の傾向としては、4つの回答選択肢間でばらつき(かつ都市間の差異小さい)が特徴的といえる。

4. おわりに

本研究の本来の主題は、我が国のこれまでのインバウンド観光の牽引車としての訪日中国人観光客のための統合型移動サービスの提供による新たな需要創出効果を定量的に分析するものであるが、この1年の間にCOVID-19の爆発的感染拡大によって国際旅行客の訪日観光旅行に関する市場構造の再考がまさに喫緊の課題となっている。このような状況であるからこそ、観光需要構造やそれを規定する個々人の行動特性の定量的な分析を通じた観光政策効果の検証作業が求められるといえ、本研究においても、地道ではあるが、中国現地におけるデータ収集に基づく分析に着手したものである。

現時点では、分析の端緒に着いたばかりであり、今後知見を重ね、それらを含めて発表時に報告していきたい。

謝辞：本研究の遂行の中で中国現地WEB調査の調査実施設計の一部および調査票の中国語版作成にあたっては、浙江大学孫軼琳准教授、陳夢微助教、蘇州大学吳戈副教授、そして北京交通大学邵春福教授多大の労力と協力を賜ったことに対して、紙面を借りて謝意を表します。また、調査票作成の際に研究会メンバーに参画して協力をいただいた関係各位に対しても謝意を表します。

また本研究は、関西空港調査会2020年度調査研究助成における採択研究の一環として実施しているものであり、関西空港調査会よりの研究支援に対して厚く御礼申し上げます。

参考文献

- 1) NHK：特設サイト新型コロナウイルス、世界の感染者数、<https://www3.nhk.or.jp/news/special/coronavirus/world-data> (2021年3月3日閲覧)。
- 2) 森地茂：新型コロナウイルスが鉄道輸送と都市構造に及ぼす影響、基調講演、運輸総合研究所シンポジウム(2020.10.26)講演資料、2020。
- 3) 国土交通省都市局まちづくり推進課：新型コロナがも

- たらず「ニューノーマル」に対応したまちづくりに向けて, Press Release, 2020.8.31.
- 4) 関西空港調査会 2019 年度研究助成成果報告書: 空港アクセスと一体的な二次交通サービス改善が訪日・再訪意向へ及ぼす影響の因果構造分析 (研究代表者: 西井和夫), 76p, 2020.
 - 5) 西井和夫, 日比野直彦, 栗原剛, 岸野啓一: 空港アクセス・観光地二次交通のための移動サービスと再訪意向との因果構造分析—関空利用訪日中国人観光客を対象として, 土木計画学研究・講演集, No. 61, CD-ROM, 2020.
 - 6) 栗原剛, 西井和夫, 日比野直彦, 岸野啓一: 訪日外国人旅行者のための移動サービス統合化と再訪意向との因果構造に関する SEM 分析: 関空利用中国人旅行者行動調査データを用いて, 土木学会論文集 D3 特集号, 掲載決定, 2021.
 - 7) 西井和夫: 新たな需要を創出する交通施策: 対流促進型の国土の形成に向けて, 第 38 回総合的交通基盤整備連絡会議, 基調講演資料, 2016.
 - 8) 西井和夫: AMMA に基づく観光のマーケティングに関する基礎的考察, 流通科学大学論集-経済・情報・政策編, pp1-12, Vol. 25, No.2, 2017.
 - 9) 藤井聡: 交通行動分析の社会心理学的アプローチ, 第 3 章, 交通行動の分析とモデリング (北村隆一・森川高行編著), pp35-51, 2002.
 - 10) 佐々木邦明: 交通行動モデル推定のための調査法, 5.1 離散選択モデル推定のための調査項目, 交通行動の分析とモデリング (北村隆一・森川高行編著), pp69-74, 2002.
 - 11) JETRO ビジネス短信: 北京市、感染再流行を抑制、集中的検査と選択的封鎖が奏功, 2020 年 7 月 6 日付.

(?????.?? 受付)

A BASIC ANALYSIS OF CHINESE TOURISTS' INTENTION TO VISIT JAPAN
RELATING ATTITUDINAL CHANGES IN THEIR ACTIVITY AND TRAVEL
PATTERNS UNDER THE WITH-/POST-COVID-19:
USING THE WEB-BASED SURVEY DATA IN THREE MAJOR CITIES
(HANGZHOU, BEIJING AND JIANGSU)

Kazuo NISHII, Naohiko HIBINO, Takeshi KURIHARA and Keiichi KISHINO

In this paper, introducing the basic results of the Web-based survey targeted at Chinese individuals in China last November, we aim to identify changes in attitude of their activity and travel patterns under the with-corona society. Secondly using the SP data of intention to visit Japan under the post-corona period, we also aim to grasp their needs for mobility services integration and to quantitatively examine those improvement effect on the intention of visit to Japan under hypothesized circumstances such as, the improved OSAKA Amazing Pass and the tour to EXPO2025.