

半島観光における周遊の価値に関する研究

杉澤 奏¹・栗原 剛²

¹ 学生非会員 東海大学 観光学部 (〒151-8677 東京都渋谷区富ヶ谷 2-28-4)

E-mail: 7bps2126@mail.u-tokai.ac.jp

² 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@toyoy.jp

わが国の半島地域では、しばしば周遊型の観光促進政策が採用されている。しかしながら、半島における観光政策といえば周遊というイメージが形成されており、必ずしも周遊を促進することが半島の観光政策として有効とは限らないのではないだろうか。そこで本研究では、半島観光における周遊の価値を明らかにすることを目的とし、伊豆半島と三浦半島を対象に実証分析を行った。周遊の価値は、一般的な観光満足度や再訪意向の指標では測れないと考え、観光心理の分野から援用した新たな指標を用いた。検証の結果、半島の周遊は、観光客と観光地双方にとって価値があることが明らかになった。他方、複数の指標において伊豆と三浦半島とで有意差が認められる項目が異なり、その要因を考察することで半島の観光地としての特性を浮き彫りにすることができた。

Key Words: Excursion behavior, Peninsula, Secondary traffic

1. はじめに

観光形態には、単一の観光施設のみを訪れ帰宅するような往復型とは異なり、観光地域内にある観光資源や宿泊施設などをめぐる周遊型が存在する(森地ら¹)。そして半島では、この周遊型観光が推進される傾向にある。半島の行き止まりであるという形状が、半島内を巡るような周遊型観光を促しているのかもしれない。

実際に、三浦半島や伊豆半島などでは、周遊や一周に関する観光政策が散見される。例えば三浦半島では「三浦半島魅力最大化プロジェクト」を掲げ「点から線へ、さらに線から面へと広げて観光の周遊化を図る」としている²。また、伊豆半島の美しい伊豆創造センターも同様に「来遊客周遊性向上事業」として伊豆半島をサイクリングで一周するイベントの継続実施や、道の駅の周遊促進を掲げている³。さらに、近年では半島の周遊に観光型 MaaS を活用しようとする動きもみられる。

このように、半島においては周遊というキーワードが多用され、政策に反映されている。しかし、これまで半島における周遊の価値に着目した研究は存在しない。要するに、観光を受け入れる側は、半島は周遊した方が良かったらう、半島は一筆書きで回るべきだというようなイメージに基づいて政策を進めてきたと考えられる。このようなイメージのみに頼った政策は論理的とはいえず、

本来ならば半島において周遊観光は価値がある、そのため周遊を促進するというロジックが示されるべきである。

以上を踏まえ、本研究では半島における周遊観光の価値を明らかにすることを目的とする。本研究の全体構成は、図-1の通りである。まず周遊と観光の価値に関する先行研究レビューを行った後、半島観光の現状を文献を用いて調査する。次に、伊豆半島と三浦半島への訪問者を対象に行ったアンケート調査の結果を分析する。周遊の有無による観光の価値への影響を各半島ごとに比較検証し、最後に半島における今後の周遊政策について考察する。

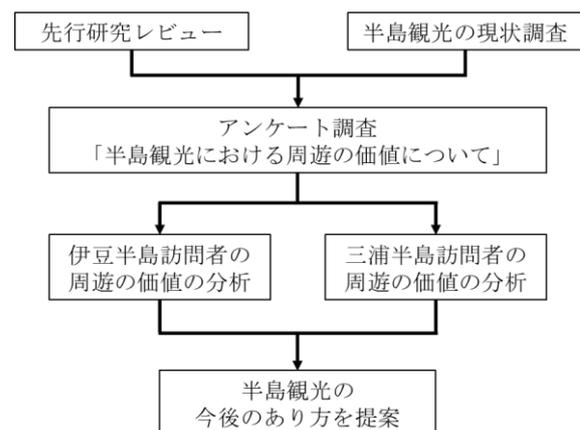


図-1 研究の流れ

2. 先行研究レビュー

本研究は半島観光を対象とし、半島を周遊旅行することによる価値の検証に主眼を置いている。本章では、「周遊」と「観光の価値」に関する先行研究をレビューし、本研究の位置づけを明らかにする。

(1) 周遊に関する先行研究

周遊の根源的な背景をたどると、心理学や民俗学で引き着く(橋本⁴⁾、岩井⁵⁾、千田⁶⁾。というのも、円やうずまき、めぐる動作というのは、「精神的な意味で新たな次元を獲得する(心理的に生まれ変わる)という意味」になり、観光においては完遂したという満足感、達成感達成感が得られるという。また、合理的かつ効率的に観光対象を巡ることができるという効果もあるという。

上記の点から、周遊もしくは一筆書き観光するという行動に、どこか人間行動の理想形としてのイメージがあるということが想像できる。

一方、土木計画学の分野では、主に旅行者行動の観点から周遊観光が分析されてきた。

例えば、森地ら⁷⁾の研究では、観光周遊行動を時間軸上で把握することを目的として、観光地での滞在時間モデルが提案されている。西野ら⁸⁾は、京都観光の周遊行動データを用いたハザード関数滞在時間モデルを検証した。その結果、トリップチェーン内の活動箇所数が多いほど1箇所あたりの平均滞在時間が短くなることや、観光地での平均滞在時間は来訪者の周遊パターンと共に施設立地や観光資源の量に影響を受けることを明らかにした。また、西野ら⁸⁾は京都市を対象に観光客の複数目的地の組み合わせ問題を検証した。目的地選択について遠方から来た人や初めて来訪する人は著名な観光地を訪れるが、リピーターは選択の幅が多様であることを示した。

近年ではWiFiパケットセンサーやGPS、Flickrなどのビッグデータを用いて、旅行行動を定量的にかつ視覚的に検証する研究が多くみられる(例えば中西ら¹⁰⁾、Önder¹¹⁾、Ferrante *et al.*¹²⁾、Park *et al.*¹³⁾。ただし、周遊に関する研究は一貫して滞在時間や訪問スポット数、目的地選択、周遊パターン等の旅行者行動の解明を目指して展開しているといえる。

(2) 観光の価値に関する先行研究

観光の価値の検証を試みる際、観光客の満足度や再訪意向を指標とすることが一般的である。例えば、近年観光地形成の中核的な組織として期待されている日本版DMOでは、来訪者満足度とリピーター率を必須KPIの項目とすることが求められている¹⁴⁾。また、多くの自治体が観光調査で満足度とリピーター率を把握している。例えば神奈川県では、毎年発表している「神奈川県観光

客消費動向等調査」において、満足度と再来訪意向を把握している¹⁵⁾。

確かに旅行者へのアンケート調査で、満足度や再訪意向のような指標は尋ねやすい設問であるが、概して満足度は高くなる傾向がある。例えば、先の神奈川県では、2019年度の日帰り三浦半島(鎌倉を除く)来訪者の満足度は96%、再訪意向も99%となっている。以上のことから、周遊の価値の検証を試みる際、仮に周遊の有無と満足度との関係を分析したとしても、満足度やリピーター率では統計的な有意差が表れないことが懸念される。

以上の点を踏まえ、観光の価値を多面的に検証できる方法論をレビューしたところ、心理学の分野で研究の蓄積がある。その一つが、佐々木の示す観光の5次元体系である¹⁶⁾。佐々木は、旅行目的地での活動や経験が、緊張解消、娯楽追求、関係強化、知識増進、自己拡大の5つに集約できるとした。そしてこの5次元体系を応用して、林は観光での経験の評価がどのように観光満足度に影響するのか、モデル分析を行った¹⁷⁾。その結果、健康回復・関係強化・新規体験の3つの因子が旅行満足度に直接的に関与することが明らかとなった。本研究ではこれらの佐々木の5次元体系と林のモデル分析から援用して周遊の価値の測定を試みる。

またPan *et al.*¹⁸⁾は、シニア旅行者の観光による人生の満足度の関係性をSEM(構造方程式モデリング)を使用して検証している。ここでは、旅行動機(travel motivations)、旅行制約(travel constraints)、旅行満足度(travel satisfaction)、レジャー満足度(leisure life satisfaction)、と人生満足度(overall life satisfaction)の潜在変数の関係性を検証しており、本研究ではいくつかの設問を参考にする。

以上の先行研究から、観光の価値に関わる測定指標およびその検証結果がみられた。しかしながら、本研究で着目する周遊観光についてその価値を検証された事例はみられない。そのため、本研究は周遊型観光の価値の検証を試みる点に独自性がある。

(3) 仮説と検証方法

周遊の価値を計測する指標として、前節で示した林とPan *et al.*¹⁸⁾の研究を援用する。指標及び設問は表-1の通りである。表-1の質問項目は、主に観光客にとっての周遊の価値を測る際に使用する。

本研究では、理論仮説を「半島における周遊観光は、観光客と観光地にとって価値がある」とする。操作仮説は、観光客にとっての価値として仮説H1からH16を設定し、観光地にとっての価値として仮説H17からH24を設定した。

観光地にとっての周遊の価値の仮説は、観光客の回答結果から間接的に、観光地にも価値があるといえる項目

から設定した。すなわち、観光消費額と関連すると考えられる観光客の滞在期間や、同じく旅行者数の増加という経済的な効果の観点で再訪意向や他者への推薦意向がこれに該当する。

検証方法は、三浦半島、伊豆半島ごとに旅行行動をもとに回答者を周遊と非周遊とに分類し、それぞれの仮説についてカイ二乗検定を行う。

また、一般的に観光の評価方法として使用される観光満足度と再訪意向も仮説に加えることで、実際にそれらが周遊の価値の検証に利用できる指標であるのかを同時に検証する。

【観光客にとっての周遊の価値の仮説】

- H1：日常生活から脱することができた
- H2：のんびりリラックスすることができた
- H3：面倒なことや心配事を忘れることができた
- H4：変化に富んだ生活を送ることができた
- H5：その場所でしかできない経験ができた
- H6：新しい人々に出会い、交流することができた
- H7：現地の人たちと仲良くなることができた
- H8：同行者と今まで以上に仲良くなった
- H9：現地の歴史や文化を学ぶことができた
- H10：いろいろな場所について知識を増やすことができた
- H11：自分の生活や生き方について考えなおすことができた
- H12：自分の新たな一面を発見できた
- H13：旅行中、新しいことに挑戦することができた
- H14：観光したことで、その後の人生が有意義で充実したと思う
- H15：観光での経験は、人生を豊かにする忘れられないものだった
- H16：観光全体を通してどれくらい満足できたか

【観光地にとっての周遊の価値の仮説】

- H17：宿泊日数はどれくらいか
- H18：当時の観光を通して、訪れた半島の印象はどのように変化したか
- H19：当時の観光を経て、友人や家族等に訪れた半島への観光を勧めたいと思ったか
- H20：当時の観光を通して、これまで知らなかった半島の一面を発見したと思うか
- H21：現地の人たちとより仲良くなることができた
- H22：現地の歴史や文化を学ぶことができた
- H23：いろいろな場所について知識を増やすことができた
- H24：当時の半島観光を経て、また訪れたいと思ったか

表-1 質問項目の一部と参考文献

潜在変数	質問項目（観測変数）	参考文献
緊張解消	日常生活から脱することができた	Pan et al.(2020)
	のんびりリラックスすることができた	林(2013)
娯楽追求	面倒なことや心配事を忘れることができた	
	変化に富んだ生活を送ることができた	Pan et al.(2020)
関係強化	新しい人々に出会い、交流することができた	
	現地の人たちと仲良くなることができた	
	同行者と今まで以上に仲良くなった	
知識増進	現地の歴史や文化を学ぶことができた	林(2013)
	いろいろな場所について知識を増やすことができた	
自己拡大	自分の生活や生き方について考えなおすことができた	Pan et al.(2020)
	自分の新たな一面を発見できた	
	旅行中、新しいことに挑戦することができた	
人生満足度	観光したことで、その後の人生が有意義で充実したと思う	Pan et al.(2020)
	観光での経験は人生を豊かにする忘れられないものだった	

3. 半島観光の現状

(1) 半島の観光政策

日本の半島のうち、知床半島、三浦半島、房総半島、伊豆半島、能登半島、紀伊半島、志摩半島の7地域を取り上げて、表-2にそれぞれの特徴をまとめた。

表の半島振興対策実施地域とは、半島における人口減少や高齢化などの各種課題や観光産業などを支援するために、国土交通省が都道府県の申請に基づいて指定した半島地域のことである。2021年3月時点で、23地域（22道府県 194市町村）が半島振興法にもとづいて指定されており、税制、財政、金融などの支援措置が講じられている。

周遊関連事業では、自転車による半島周遊や、鉄道バスの周遊きっぷなどが知床半島を除く半島で広く行われていることがわかる。伊豆半島を例に挙げると、自転車周遊事業では「伊豆半島一周サイクリング」というイベントがある。これは、一般社団法人美しい伊豆創造センターが2020年度に「来遊客周遊性向上事業」の1つとして、今後も継続実施していくと掲げたものである。また、伊豆半島を走る東海バスは、半島を周遊できる「東海バス全線フリー切符」を販売している。HP上には周遊モデルコースを4つ提案するなど、観光客に半島の周遊観光を促していることが窺える。

また、半島の地域振興に関わる部分では、日本版DMOがある。日本にはいくつかの地域が登録されているが、7半島の中では三浦半島、伊豆半島、志摩半島が

表-2 半島観光政策

半島	半島範囲	半島振興対策実施地域 ¹⁹⁾	周遊関連事業			観光型MaaS	
			自転車	鉄道	バス	MaaS推進・支援事業 ²⁰⁾	実証実験など
知床半島	3町	—	—	—	「知床周遊キップ」 ²¹⁾	—	ひがし北海道におけるMaaS実証実験 ²²⁾
三浦半島	3市1町	—	マイルストーン巡りなど ²⁾	「三浦半島まるごときっぷ」 ²³⁾		三浦半島観光MaaS実証事業	観光型MaaS「三浦Cocoon」 ²⁴⁾
房総半島	16市10町1村	南房総の6市3町	※ ¹⁾ 「千葉県サイクルーツーズム」 ²⁵⁾	期間限定の「サンキュー・ちばフリー乗車券」 ²⁶⁾		—	千葉県房総エリア「観光需要喚起型MaaS」実証事業 ²⁷⁾
伊豆半島	7市6町	伊豆中南部の3市5町のみ	「伊豆半島一周サイクリング」 ³⁾	※ ²⁾ 「伊豆ドリームバス」 ²⁸⁾	「東海バス全線フリー切符」 ²⁹⁾	伊豆における観光型MaaS「Izuko」実証実験Phase3	観光型MaaS「Izuko」実証実験 ³⁰⁾³¹⁾
能登半島	4市5町	富山県の一部を含む6市7町	「ツール・ド・のと」 ³²⁾	※ ³⁾ 「奥能登まるごとフリーきっぷ」 ³³⁾	「定期観光バス能登めぐりコース」 ³⁴⁾	—	—
紀伊半島	3県	3県のうち15市33町9村	「京奈和自転車道」の整備 ³⁵⁾	「伊勢・熊野・和歌山エリア周遊きっぷ」 ³⁶⁾		—	—
志摩半島	3市3町	志摩半島全域	「伊勢志摩ぐるっと周遊サイクリングコース」 ³⁷⁾	期間限定「伊勢・鳥羽・志摩スーパーパスポート“まわりゃんせ”」 ³⁸⁾		—	「志摩MaaS」実証実験 ³⁹⁾

※¹⁾房総半島の部分的なサイクルコースを紹介

※²⁾電車だけでなく「駿河湾フェリー」, 「東海バス」, 「伊豆箱根バス」も含む

※³⁾能登半島南部のみのバスと電車のフリーバス

主にその半島を構成する市町村が主体となって観光政策に取り組んでいる⁴⁰⁾。これは、半島としての一体感や、半島全体で観光振興を図ろうとする意識が高いと捉えることができる。

また、近年はMaaS事業が目立つようになってきた。表-2にある「MaaS推進・支援事業」とは、国土交通省が令和2年度に発表した日本版MaaSのモデルプロジェクト³⁸⁾事業のことである。その事業のうち、半島として選ばれているのは三浦半島と伊豆半島のみである。

三浦半島のMaaS事業は、京浜急行電鉄が主体となっており、観光MaaSで半島内の周遊化を図ろうとしている。また、伊豆半島の観光型MaaSは「Izuko」と呼ばれ、「公共交通機関の利用促進と周遊の最大化」を目指し、2021年3月時点で3度目の実証実験が行われている。

その他、房総半島や志摩半島においてもMaaSの実証実験が行われていることから、半島単位でMaaSを活用した観光政策が進んでいることがわかる。

このように、半島の観光政策では周遊やそれに関連する「巡る」、「一周」というキーワードが多く使われていることが分かった。また、MaaS事業においては周遊化を実際に目指しているなど、半島と周遊は密接な関係があることが分かった。

(2) 研究対象半島の選定背景

本研究では、研究対象の半島を伊豆半島と三浦半島に選定した。その理由は2つある。1つ目は、両半島とも国土交通省のMaaS推進・支援事業として唯一半島として選ばれているからである。2つ目は、両半島とも東京都心や首都圏からのアクセスが良く、観光客のターゲットが同じためである。

4. 半島観光における周遊の価値

(1) 調査概要

表-3は本研究の調査概要である。調査対象は、三浦半島もしくは伊豆半島を観光目的で訪れたことのある15～89歳の男女である。どちらの半島も首都圏が主なターゲットであることから、一都三県の居住者を対象とした。ただし、神奈川県在住者にとって三浦半島は生活圏に含まれる可能性があることから、神奈川県を除く東京都、埼玉県、千葉県在住者とした。また、両半島ともに定期的に訪れるリピーターが一定数存在することが考えられ、本研究の主眼である周遊の価値検証にあたっては比較的来訪経験の少ない旅行者が適切と判断したため、本研究では半島への訪問回数が3回以内の人を対象とした。さらに、最近訪れた時期が新型コロナウイルスの流

表-3 調査概要

調査対象	伊豆半島もしくは三浦半島を観光目的で訪れた15歳～89歳の男女
条件	①東京都・埼玉県・千葉県在住
	②伊豆半島・三浦半島の訪問回数が3回以内
	③最近訪れた時期が1年以内と10年より前を除く
調査方法	WEBアンケート調査
本調査期間	2020年11月25日～27日
サンプルサイズ	824人

表-4 半島訪問者の内訳

		三浦半島		
		非訪問者	訪問者	総計
伊豆半島	非訪問者	0	339	339
	訪問者	301	184	485
	総計	301	523	824

行していた過去1年以内と、旅行の記憶が曖昧になりうる10年より前の訪問者は調査対象から除外した。調査はWEB上で2020年11月25日から27日にかけて行い、有効回答数は824であった。

(2) 基礎集計結果

伊豆、三浦半島への訪問に関して、回答者によってはどちらの半島へも訪問経験があるため、両半島に対する回答を得ている。そのため、本調査の回答者824人を半島ごとに集計したところ、伊豆半島の訪問者は485人、三浦半島の訪問者は523人であった(表-4)。

表-5は、基礎集計結果を表にしたものである。ここから、伊豆半島、三浦半島ともに年代では中年層が比較的多いことが分かる。居住地は東京都が、職業に関しては会社員の割合がそれぞれ全体の半数以上を占めている。また、滞在日数は伊豆半島訪問者は約10%が日帰りであるのに対し、三浦半島訪問者は約60%が日帰りである。移動手段は、単一回答である半島までのアクセス交通と複数回答の半島内移動手段がある。どちらにおいても、自家用車と鉄道が大半を占めていることが分かる。

(3) 周遊の定義と周遊判定方法

森地ら¹⁾は、観光地域内にある観光資源や宿泊施設などをめぐることを周遊の定義としているが、それでは例えば横須賀市内の主要な観光資源を巡るだけでも周遊となる。しかしながら、本研究では半島の周遊を対象としていることから、理想的には半島を一周、またはそれに準じる半島観光を周遊とすることが望ましいと考えた。加えて、両半島ともにMaaS実証実験において広域での周遊観光を目指していることも踏まえた周遊の定義をすることが求められるだろう。

本研究での周遊判定方法は、まず伊豆半島、三浦半島

表-5 基礎集計結果

項目		伊豆半島	三浦半島
性別	男性	48%	51%
	女性	52%	49%
年代	10代	1%	0%
	20代	9%	4%
	30代	20%	16%
	40代	26%	26%
	50代	27%	28%
	60代	10%	16%
	70代	7%	9%
	80代	1%	2%
居住地	埼玉県	22%	21%
	千葉県	21%	20%
	東京都	57%	58%
職業	公務員	2%	3%
	経営者・役員	2%	3%
	会社員(事務系)	24%	21%
	会社員(技術系)	11%	11%
	会社員(その他)	13%	14%
	自営業	5%	6%
	自由業	2%	2%
	専業主婦(主夫)	17%	18%
	パート・アルバイト	12%	11%
	学生	2%	1%
	その他	2%	2%
	無職	8%	9%
訪問回数	1回	28%	42%
	2回	33%	30%
	3回	39%	27%
訪問時期	5年以内	61%	56%
	10年以内	39%	44%
同行者	一人旅・夫婦/パートナー	33%	40%
	家族旅行	44%	35%
	その他	23%	25%
滞在日数	日帰り	11%	57%
	宿泊	89%	43%
半島までのアクセス交通	自家用車	54%	53%
	鉄道	32%	38%
	新幹線	6%	1%
	団体ツアーバス	4%	5%
	その他	5%	2%
半島内移動手段(※複数回答の結果を母数とする)	自家用車	41%	44%
	鉄道	38%	34%
	公共バス	6%	11%
	団体ツアーバス	4%	4%
	タクシーまたはハイヤー	4%	3%
	レンタカー	5%	2%
	自転車・レンタサイクル	1%	0%
	その他	2%	2%

ごとに主要観光地を地図上に落とし込み、それらの位置関係から伊豆半島は計 6 エリア、三浦半島は計 3 エリアに分類した (図-2, 図-3)。例えば、三浦半島の横須賀エリアは、横須賀市を中心に三笠公園やヴェルニー公園等が含まれ、伊豆半島の伊東エリアには伊豆ぐらんぱる公園や熱川バナナワニ園等が含まれる。

そして、訪問者の訪れた観光スポットからエリア数を集計し、その数を基準に周遊もしくは非周遊の判別を行う。周遊判定の手順は、図-4 の通りである。

まず、訪問エリア数が 1 以下の場合には自動的に非周遊とし、訪問エリア数が 4 エリア以上 (三浦半島は 3 エリア) の場合は広域移動であるため自動的に周遊とする。一方で、2~3 (三浦半島は 2 エリア) の場合は半島内のアクセス性から判断する。

アクセス性は、半島内の鉄道および高速道路ネットワークをもとに判断する。回答者が自動車等を利用して

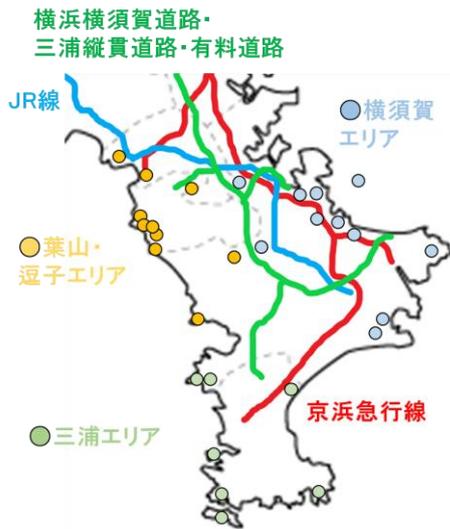


図-2 三浦半島の交通と観光スポット



図-3 伊豆半島の交通と観光スポット地図

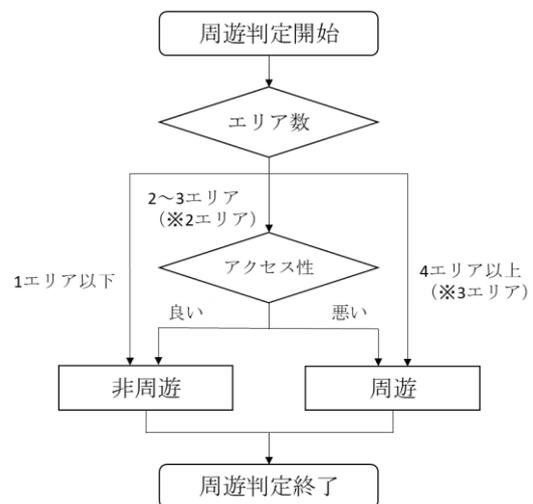
れば高速道路ネットワークを、公共交通機関を利用してれば鉄道ネットワークを参照する。回答者の利用交通手段については、半島までのアクセス交通手段と半島内の移動手段の回答を踏まえ、自動車 (自家用車, レンタカー等), 公共交通機関 (鉄道, バス, タクシー等), その他 (団体ツアーバス等) の 3 種類に分けた。半島内の移動手段については複数回答であるため、2 種類以上回答し、その組み合わせに自動車が含まれる場合は自動車移動とする。また、自動車を含まない組み合わせは公共交通機関移動とする。

以上の移動手段ごとに、図-2 または図-3 の道路ネットワークによって結ばれているエリア間の訪問であればアクセスが良いことから非周遊とし、ネットワークがない場合は周遊と判断する。

(4) 周遊の価値の検証

独自の周遊判定方法に基づき各半島の訪問者を周遊者、非周遊者に分けたところ表-6 のようになった。図-4 より、訪問エリア数が 0~1 エリアの人は非周遊 (表内の×) とされ、伊豆半島では 4 エリア以上、三浦半島では 3 エリアの人は周遊者 (表内の○) となる。その他のエリア数の場合は、一例ずつ訪問者の移動手段別にアクセスの良し悪しから、周遊判定を行った。

例えば、三浦半島の三浦エリアと葉山・逗子エリアの訪問者のうち車移動の場合、高速道路等の交通網が 2 エリアを結んでいるためアクセスしやすく、非周遊となる。一方、同エリア間の公共交通機関利用者は、2 エリアを直接的に結ぶ鉄道路線が存在しないため、周遊となる。以上のような周遊判定をした結果、周遊者、非周遊者の人数は表-7 のようになった。伊豆半島では、全体の 485 人のうち 39% に当たる 187 人が周遊となり、三浦半島では 11% に当たる 56 人が周遊と判断された。本研究の



(※は三浦半島の場合)

図-4 周遊判定フローチャート

表-6 周遊判定結果

エリア数	伊豆半島		三浦半島	
	自動車	公共交通機関	自動車	公共交通機関
0~1	x		x	
2	熱海-伊東/ 修善寺-三島はx	熱海-伊東/修善寺-三島/熱海-修善寺/伊東-下田/熱海-下田/熱海-三島はx	x	三浦-葉山・逗子のみ○
3	○	熱海-修善寺-三島のみx	○	
4	○		-	
5	○		-	
6	○		-	

表-7 訪問エリア数と周遊判定結果

エリア数	伊豆半島			三浦半島		
	非周遊	周遊	総計	非周遊	周遊	総計
0エリア	32	0	32	23	0	23
1エリア	232	0	232	288	0	288
2エリア	33	72	105	156	13	169
3エリア	1	57	58	0	43	43
4エリア	0	35	35	-	-	-
5エリア	0	13	13	-	-	-
6エリア	0	10	10	-	-	-
総計	298	187	485	467	56	523
構成比	61%	39%	100%	89%	11%	100%

目的である周遊の価値については、これらの周遊、非周遊者の回答結果を比較分析する。

周遊の価値に関する仮説の検証結果を表8に示す。

まず、伊豆半島でのみ有意差が確認された仮説は、H4とH8であった。一方、三浦半島のみで有意差が認められた仮説は、H1、H2、H6、H11であった。また、どちらの半島においても有意差が認められなかった仮説は、H5、H18、H23となった。

両半島の検定の結果に差異が生まれた原因として、各半島の大きさとそれに伴って移動に要する時間が関係していると考えられる。つまり、伊豆半島は三浦半島よりも面積が大きいので、旅行全体に占める移動時間が長い可能性がある。よって伊豆半島では、移動に長い時間を取られてしまい、日常生活から脱することができた(H1)や、のんびりリラックスすることができた(H2)とは感じにくかった可能性が示唆される。また、H11についても同様と考えられる。

H4の差異について、観光地での体験内容の平均種類数を周遊と非周遊で比較してみたが、両半島において周遊の方が平均体験数が高い結果となった。そのため、単純に体験内容の多様さは関係ないということが言える。その他に考えられる原因として、首都圏観光客から見る

表-8 仮説の検証結果

仮説番号	潜在変数	質問項目	伊豆半島	三浦半島
観光客にとっての価値				
H1	緊張解消	日常生活から脱することができた		**
H2		のんびりリラックスすることができた		***
H3		面倒なことや心配事を忘れることができた	**	**
H4	娯楽追求	変化に富んだ生活を送ることができた	**	
H5		その場所でしかできない経験ができた		
H6	関係強化	新しい人々に出会い、交流することができた		**
H7		現地の人たちと仲良くなることができた	*	***
H8		同行者と今まで以上に仲良くなった	**	
H9	知識増進	現地の歴史や文化を学ぶことができた	***	***
H10		いろいろな場所について知識を増やすことができた	***	**
H11	自己拡大	自分の生活や生き方について考えなおすことができた		***
H12		自分の新たな一面を発見できた	***	***
H13		旅行中、新しいことに挑戦することができた	**	***
H14	人生満足度	観光したことで、その後の人生が有意義で充実したと思う	***	***
H15		観光での経験は、人生を豊かにする忘れられないものだった	**	***
H16	観光満足度	当時の観光全体を通しての満足度はどのくらいでしたか	**	*
観光地にとって価値				
H17	-	宿泊日数を選んで下さい。	*	**
H18	-	日帰りか答えたい場合、滞在時間を選んで下さい。		
H19	-	当時の観光を通して、訪れた半島の印象はどのように変化しましたか。	***	**
H20	-	当時の観光を経て、友人や家族等に訪れた半島への観光を勧めたいと思いましたか。	***	**
H21	-	当時の観光を通して、これまで知らなかった半島の一面を発見したと思いますか。	***	***
H22	-	現地の人たちとより仲良くなることができた	*	***
H23	再訪意向	当時の半島観光を経て、また訪れたいと思いましたか。		

***1%有意水準、**5%有意水準、*10%有意水準

半島のイメージが挙げられる。調査対象者である東京都、千葉県、埼玉県在住の人からすると、同じ首都圏に含まれる三浦半島は伊豆半島よりも身近な存在であり、あまり特別な観光地としてのイメージがない可能性が考えられる。

H5（その場所でしかできない経験ができた）について、林内では旅行先については制約を設けない形で過去の旅行経験についての評価を回答してもらっているのに対し、本研究では伊豆と三浦半島と限定していることより、周遊の有無という分類では有意差が認められなかったと考えられる。

H6は、H1やH2と同様に、移動に時間を要したため、伊豆半島訪問者の新しい出会いや交流の機会が少なかった可能性が考えられる。また、周遊、非周遊別にみた移動手段の構成割合は、伊豆半島においてのみ周遊者の自動車移動の割合が高く、有意差が認められた。このことから、公共交通機関よりも自動車が多い伊豆半島では、より出会いの機会が減少した可能性もある。

伊豆半島が大きく移動に時間を要するという特徴は、H8 ではプラスに転じている。移動時間の長さから、同行者との親睦がより深まった可能性がある。

H18 の結果から、周遊の有無と日帰りの人の滞在時間の関係性がないことが分かった。また、周遊の価値を判断できないと予測していた H16 の観光満足度だが、両半島において有意差が認められたため、周遊の価値の判断に有効であることが分かった。一方で、H23 の再訪意向については有意差がなかったことから、単純に再訪意向を指標とするだけでは周遊の価値を評価するには不十分であることが示唆された。

4. おわりに

本研究では、これまで研究されてこなかった半島における周遊の価値について、伊豆半島と三浦半島を対象に実証した。

周遊の定義は、アクセス性を考慮した 2 エリア以上の訪問を条件とした。分析の結果、両半島において観光客にとっての周遊の価値は、緊張解消の H3、関係強化の H7、知識増進の H9、H10、自己拡大の H12、H13、人生満足度の H14、H15、観光満足度の H16 に対する仮説が支持された。また、観光地にとっての周遊の価値の仮説は、H17、H19、H20、H21、H22 について支持された。そのことから、半島における周遊観光は、単独の市町村内の観光スポット巡りではなく、複数エリアに跨るより広範囲な移動であり、かつ京急線や JR 線等で容易に行き来ができないようなエリア間での移動が、観光による価値の生み出す周遊であることが示唆された。

一方、半島によって異なる結果となった項目を考察することで、それぞれの半島の観光政策にいかせる特性を考察することができる。伊豆半島は、変化に富んだ生活を送ることができ(H4)、同行者との親睦が深まる(H8)可能性があることが示唆された。一方三浦半島周遊観光では、日常生活から脱すること(H1)やリラックス(H2)効果が期待でき、また新しい人との交流(H6)から自分の生活や生き方を考え直す(H11)きっかけがうまれることが示唆された。

以上より、伊豆半島や三浦半島では、本研究の周遊の定義を踏まえ、今後の周遊政策の範囲を想定する必要があるといえるだろう。また、今回明らかとなった観光客の周遊観光で得られる価値の半島ごとの特性を、周遊観光プロモーションに活用することが有効であろう。

謝辞：本研究は JSPS 科学研究費助成（課題番号：19K12546、20H04436）を受けて実施したものです。ここに記して謝意を表します。

参考文献

- 1) 森地茂, 毛塚宏, 伊東誠: 魅力ある観光地と交通, p.24, 技報堂出版, 1998.
- 2) 神奈川県: 三浦半島魅力最大化プロジェクト, 2020, (2021年3月6日閲覧: https://www.pref.kanagawa.jp/documents/58742/miurapj_202003.pdf)
- 3) 美しい伊豆創造センター: 令和 2 年度 (一社) 美しい伊豆創造センター事業計画, 2020, (2021年3月6日閲覧: <http://izu-trip.com/office/wp-content/uploads/2-jigyokeikakuan.pdf>)
- 4) 橋本俊哉: 観光回遊論—観光行動の社会工学的研究一, pp.301-302, 風間書房, 1997.
- 5) 岩井寛: 色と形の深層心理, 日本放送出版協会, 1986.
- 6) 千田稔: うずまきは語る—迷宮への求心性, 福武書店, 1991
- 7) 森地茂, 浜藤哲朗, 岡本直久: 時間軸を考慮した観光周遊行動に関する研究, 土木計画学研究論文, No. 10, pp.63-70, 公益社団法人土木学会, 1992.
- 8) 西野至, 西井和夫: 京都観光周遊行動データを用いたハザード関数滞在時間モデル, 都市計画論文集, No.35, pp.727-732, 2000.
- 9) 西野至, 西井和夫, 北村隆一: 観光周遊行動を対象とした複数目的地の組み合わせ決定に関する逐次的モデル, 土木計画学研究, 論文集, No17, pp.575-581, 2000
- 10) 中西航, 小林巴奈, 都留崇弘, 松本拓朗, 田中謙大, 菅芳樹, 神谷大介, 福田大輔: Wi-Fi パケットセンサーによる観光周遊パターンの把握可能性: 沖縄・本部半島における検討, 土木学会論文集D3 (土木計画学), Vol.74, No.5, pp.I_787-I_797, 2018
- 11) Önder, I.: Classifying multi-destination trips in Austria with big data, *Tourism Management Perspective*, 21, pp.54-58, 2017
- 12) Ferrante, M., Abbruzzo, A., Cantis, S.: Graphical models for estimating network determinants of multi-destination trips in Sicily, *Tourism Management Perspective*, 22, pp.109-119, 2017.
- 13) Park, S., Xu, Y., Jiang, L., Chen, Z., Huang, S.: Spatial structures of tourism destinations: A trajectory data mining approach leveraging mobile big data, *Annals of Tourism Research*, 84, 102973, 2020.
- 14) 観光庁: 観光地域づくり法人(DMO)登録要件の充足状況に係る判断基準, (2021年3月6日閲覧: <https://www.mlit.go.jp/common/001344090.pdf>)
- 15) 神奈川県: 観光客消費動向等調査 (2021年3月6日閲覧: <https://www.pref.kanagawa.jp/docs/ya3/cnt/f80022/p1185401.html>)
- 16) 佐々木土師二: 旅行者行動の心理学, 関西大学出版部, 2000.
- 17) 林幸史: 観光旅行者の行動過程についての社会心理学的研究 (学位論文), 関西学院大学大学院, 2013.
- 18) Yu Pan, Xiaoxiao Fu, Youcheng Wang: How does travel link to life satisfaction for senior tourists?, *Journal of Hospitality and Tourism Management*, Vol. 45, pp.234-244, 2020.
- 19) 国土交通省: 半島振興対策の推進 (2021年3月6日閲覧: https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/chisei/crd_chisei_tk_000013.html)

- 20) 国土交通省：日本版 MaaS の取組を加速！～新たな MaaS の構築を牽引するモデルプロジェクト 38 事業を選定～ (2021 年 3 月 6 日閲覧, https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000190.html)
- 21) 斜里バス株式会社：知床周遊キップ (2021 年 3 月 6 日閲覧, http://www.sharibus.co.jp/s_kip.html)
- 22) WILLER 株式会社：ひがし北海道における実証と MaaS の可能性 (2021 年 3 月 6 日閲覧, <https://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/bunyabetsu/tiikikoukyoukoutsuu/symposium20/200204/03jirei02.pdf>)
- 23) 京急電鉄：三浦半島まるごときっぷ (2021 年 3 月 6 日閲覧, <https://www.keikyu.co.jp/visit/otoku/marugoto/>)
- 24) 京急電鉄：観光型 MaaS 「三浦 Cocoon」サービス開始 (2021 年 3 月 6 日閲覧, https://www.keikyu.co.jp/company/news/2020/20201022HP_20094IT.html)
- 25) 千葉県：千葉県サイクルツーリズム (2021 年 3 月 6 日閲覧, <https://maruchiba.jp/osusume/cycle-tourism/index.html>)
- 26) JR 東日本：いよいよ発売開始！「サンキュー・ちばフリー乗車券」で首都圏からの「房総近場たび」を応援します！ (2021 年 3 月 6 日閲覧, https://www.jreast.co.jp/chiba/news/pdf/pre2010_thankyou2020.pdf)
- 27) TB 総合研究所：千葉大学・地方創生戦略研究推進プラットフォーム参画メンバー3 社による「観光需要喚起型 MaaS」実証事業 千葉県房総エリアで 1/18～1/19 実施 (2021 年 3 月 6 日閲覧, <https://www.tourism.jp/news/2020/01/maas-chiba-experiment/>)
- 28) 伊豆ドリームパス (2021 年 3 月 6 日閲覧, <http://www.izudreampass.com/index.html>)
- 29) 東海バス：伊豆半島路線バスの旅モデルコース (2021 年 3 月 6 日閲覧: <https://www.tokaibus.jp/izu-rosenbusnotabi.html/>)
- 30) 東急株式会社, 東日本旅客鉄道株式会社, 伊豆急行株式会社：観光型 MaaS 「Izuko」Phase3 を 11 月 16 日から開始 (2021 年 3 月 6 日閲覧, https://www.jreast.co.jp/press/2020/20200904_ho01.pdf)
- 31) 東急株式会社：伊豆における観光型 MaaS 実証実験について (2021 年 3 月 6 日閲覧, <https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000164463.pdf>)
- 32) ツール・ド・のと 400 実行委員会 (2021 年 3 月 6 日閲覧, <http://tour-de-noto.com/>)
- 33) 北陸鉄道株式会社：奥能登まるごとフリーきっぷ (2021 年 3 月 6 日閲覧, <http://www.hokutetsu.co.jp/tourism-bus/okunoto-freekippu>)
- 34) 北陸鉄道株式会社：金沢・能登定期観光バス (2021 年 3 月 6 日閲覧, http://www.hokutetsu.co.jp/bus/higaei/pamph_2020_autumn.pdf)
- 35) 奈良県：奈良県自転車活用推進計画, p.14 (2021 年 3 月 6 日閲覧, <http://www.pref.nara.jp/55969.htm>)
- 36) JR 東海・JR 西日本：伊勢・熊野・和歌山エリア周遊きっぷ (2021 年 3 月 6 日閲覧, https://touristpass.jp/ja/ise_kumano/)
- 37) 伊勢志摩観光ナビ：伊勢志摩ぐるっと周遊サイクリングコース (2021 年 3 月 6 日閲覧, <https://www.iseshima-kanko.jp/course/1847/>)
- 38) 近畿日本鉄道：伊勢・鳥羽・志摩スーパーパスポート “まわりゃんせ” (2021 年 3 月 6 日閲覧, <https://www.kintetsu.co.jp/sendin/Railway/Ticket/mawaryanse/>)
- 39) 近鉄グループホールディングス：志摩 MaaS 実証実験について (2021 年 3 月 6 日閲覧, <https://www.city.shima.mie.jp/ikkrweb/Browse/material/files/group/13/20200817maassiryu111.pdf>)
- 40) 観光庁：登録観光地域づくり法人「登録 DMO」と観光地域づくり候補法人「候補 DMO」 (2021 年 3 月 6 日閲覧, https://www.mlit.go.jp/kankochu/page04_000054.html)

(Received?)
(Accepted?)