

世代の特徴に着目した国内観光行動の時系列分析 *

A Time-series Analysis on Domestic Tourist Behavior by Generation *

日比野 直彦 **, 森地 茂 ***

By Naohiko HIBINO ** and Shigeru MORICHI ***

1. はじめに

ハッピーマンデー法の施行, 学校完全週休二日制の導入, 「秋休み」キャンペーンの実施等により, 近年, 国民の余暇機会は増加傾向にある。これに伴う観光需要の増加を, さらに, 観光消費による他産業への波及効果¹⁾を期待し, 政府, 地方自治体は, 観光施策を一つの柱として, 「活き活きとした地域」, 「持続可能な地域」を目指した地域整備を展開している²⁾。しかしながら, これらの施策に対して成功をおさめている観光地と成果をあげられない観光地とに二極化しているのが現状である。

観光行動は, 地方自治体の施策だけでなく, 各種キャンペーン, テレビ報道, ポスター, 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る。それゆえに, いくら精力的に施策を行ったとしても, 他産業との連携がなされていない場合や, その施策が時代, 地域, 対象とする層等に合っていない場合には, 効果が得られないばかりか無駄な投資となってしまう危険性がある。したがって, 今後の観光施策を考える上では, 時代変化, 性別, 年齢層といった観光旅行者の属性等を考慮することは重要であり, 短期のマーケティング分析に加えて, 長期の時系列分析も行い, それらを組み合わせた総合的な検討が必要不可欠である。

一方, 都市内交通行動や商品購入行動については, パネルデータを利用した行動変化の追跡やその構造解明のための研究が積み重ねられてきた³⁾。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ることで, このダイナミズムを構造化することは重要である。

本研究では, 観光行動に関する既存の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。今後の高齢時代の観光施策の検討に向けて, 観光行動の時系列変化を把握するとともに, 各世代の特徴を整理することは, たいへん重要である。そこで, 各時代, 各年代における傾向に加えて, 世代の特徴という視点から1970年以降の国内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。なお, 本研究は地方自治体等が観光施策を検討する際の一助となるための基礎的研究として位置づけている。

2. 1970年以降の観光動向³⁾

1970年から2000年における観光動向を, 幾つかの統計データ⁴⁾を用いて説明する。この期間, 総人口は右肩上がりに増加し, 世帯数も増加している。また, 年間収入, レジャー活動時間も増加している。さらに, 図-1のとおり, 生活の力点も食生活, 住生活を抜いてレジャー・余暇生活に移っている。これらの統計データから, この30年間で宿泊観光旅行は増加すると推測できる。

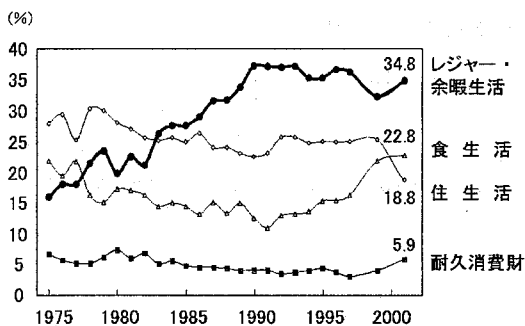
しかしながら, 国内宿泊観光旅行の参加回数, 宿泊数, 費用総額の推移を見ると, いずれもほぼ変化なく横ばいであり, むしろ1995年あたりからは減少している。この理由として, 図-2, 図-3より, 増加した収入, 時間が他の活動に使われていることが挙げられる。特に, 外食, パソコン, 携帯電話等への支出が多く, 国内観光旅行が伸び悩んでいることが見て取れる。また, 観光旅行関係では, 国内宿泊観光旅行の減少とは逆に, 日帰り観光旅行, 海外旅行は参加者数を伸ばしており, 新たな傾向が生まれている。

次に, どこにどのような交通手段で観光旅行をしているのかを図-4, 図-5に示す。図-4は, 首都圏(東京都, 神奈川県, 千葉県, 埼玉県)から各道府県への旅行者数の推移を表したものである。1990年から2000年の10年間で, 移動範囲が広がっていること, 特に交通網が整備された東北方面, 長野方面が増加していることが見て取れる。関東・甲信越といった近い

* Keywords: 国内観光, 時系列分析, 性年齢層別観光動向

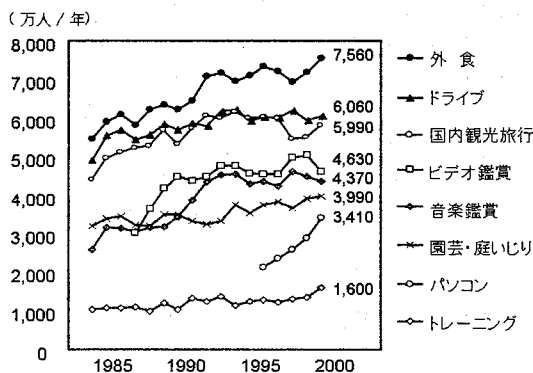
** 正員, 博(工), (財)運輸政策研究機構 運輸政策研究所
東京都港区虎ノ門 3-18-19 虎ノ門サンプラザ 3F
TEL 03-5470-8415, FAX 03-5470-8419

*** フェロ員, 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



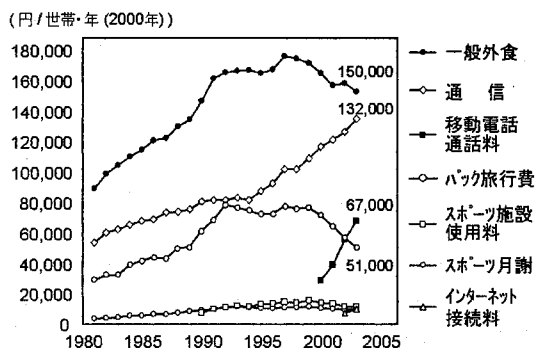
内閣府大臣官房政府広報室「国民生活に関する世論調査」(14年6月)より作成

図-1 今後の生活の力点の推移



財団法人 余暇開発センター「余暇活動に関する調査」より作成

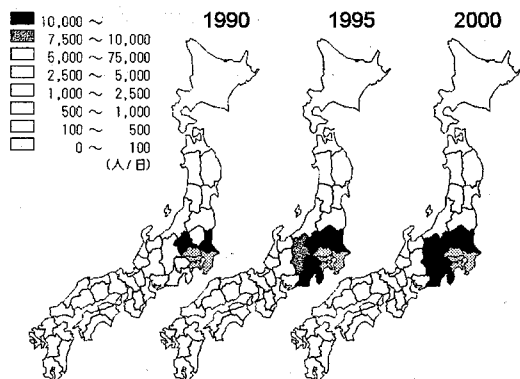
図-2 余暇時間使用項目別の参加者の推移



総務省「家計調査年報」より作成

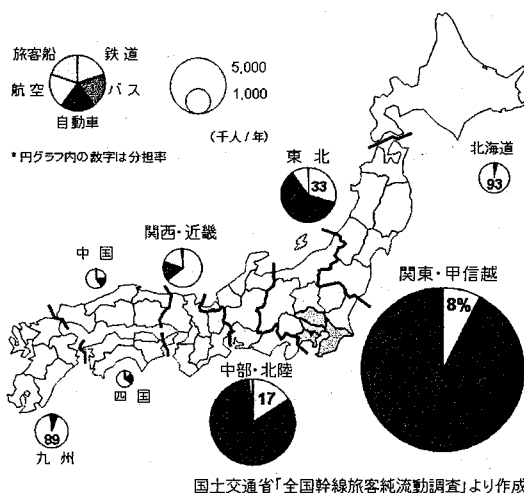
図-3 1世帯当たり年間品目別支出金額の推移

場所への旅行が著しく増加していることも見て取れる。また、1990年を基準とし、この間の伸びを見ると、山口県、香川県への旅行者数は約半分に、福島県、山形県、新潟県への旅行者数は約6倍になっていることが見て取れる。図-5は、首都圏から各地方への旅行者数と交通機関分担率を表したものである。北海道、九州へは飛行機で、関東・甲信越、中部・北陸、東北へは、自動車が多く移動していることが見て取れる。中部・北陸へは「1990年・鉄道38%、自動



国土交通省「全国幹線旅客純流動調査」より作成

図-4 首都圏発の観光旅行者数の推移



国土交通省「全国幹線旅客純流動調査」より作成

図-5 首都圏発の目的地別間交通機関分担(2000年)

車56%」から「2000年・鉄道17%、自動車80%」へと、また、東北へは「1990年・鉄道76%、自動車19%」から「2000年・鉄道33%、自動車61%」へと、分担率は、鉄道利用が減少し、自動車利用が増加している。関東・甲信越への分担率の変化は見られなかったが、自動車利用者数の多さは特徴的である。

以上より、1970年以降の特徴として次の3点が挙げられる。第一に、安い費用で、近い場所へ、短い期間の旅行(安・近・短の旅行)を自動車で行っている。第二に、増加した収入、時間は、違う目的に使用している。第三に、長期の休暇は、海外旅行をしている。これらにより、大都市圏から離れた観光地では、余暇機会が増加したからといって安心できる状況ではなく、むしろ今後適した観光施策を講じなければ、来訪者の減少は免れない危機的な状況であることを本研究では明らかにしている。

表-1 分析データ(「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

表-2 分析データ(「余暇活動に関する調査」)の概要

	1979 ('80)	1985 ('86)	1990 ('91)	1995 ('96)	2000 (2001)
調査回	第4回	第10回	第15回	第20回	第25回
調査地域	全 国	全 国	全 国	全 国	全 国
調査対象	満15歳以上男女	満15歳以上男女	満15歳以上男女	満15歳以上男女	満15歳以上男女
調査時期	1979年12月	1985年12月	1990年12月	1995年12月	2000年12月
標 本 数	3,000	3,000	4,000	4,000	3,000
有効回収数	2,328	2,476	3,313	3,294	2,421
回収率(%)	77.6	82.5	82.8	82.4	80.7

3. 観光行動の性年齢層別時系列分析^{3), 4)}

(1) 概説

同じ年代(年齢層)であったとしても世代によって観光行動は異なることが考えられる。例えば、「10年前の60歳」、「現在の60歳」、「10年後の60歳」では観光行動が異なるといったことは容易に推測できる。つまり、今までの観光動向に対して「時代」、「年代」、「世代」といった視点を持ち、性年齢層別の時系列分析を行うことは、団塊の世代が定年を迎え、新たな観光施策を検討していかなくてはならない今、たいへん重要なことである。そこで、本研究では、1970年以降の全体の観光動向を踏まえつつ、性年齢層別時系列分析を試みる。

(2) 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」および「余暇活動に関する調査」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。本研究では、1970年から2000年までの10年おきの4回の調査結果⁵⁾を用い、30年間の国内観光動向を分析する。

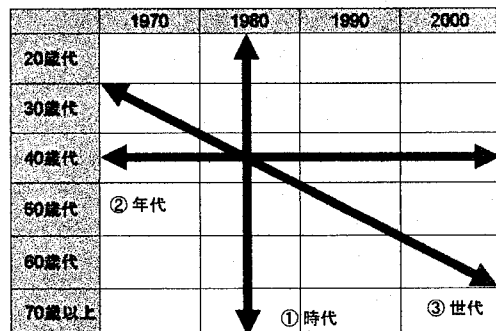


図-6 「時代」、「年代」、「世代」の概念図

表-1に分析データ（「国民の観光に関する動向調査」）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。

「余暇活動に関する調査」とは、財団法人 社会経済生産性本部（財団法人 余暇開発センター、財団法人 自由時間デザイン協会）が調査主体となり⁶⁾、1976年から毎年、余暇活動および余暇関連産業の現状を把握するために実施している調査である。本研究では、1979年から2000年までの約5年おきの5回の調査

結果^{6),7)}を用い、20年間の動向を分析する。表-2に分析データ（「余暇活動に関する調査」）の概要を示す。5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、第5回（1980年）の調査⁸⁾は、首都圏に居住する者を対象としたものであり、標本数は1,500となっている。また、本調査は性年齢層別の集計がなされていない。調査地域が全国ではなく標本数が少ないこと、年代別の分析ができないこと等を理由に第5回の調査結果を用いず、第4回の調査結果を代理として使用する。

(3) 分析方法

観光行動の性年齢層別時系列分析は、① 各年における性年齢層別の棒グラフを項目別に作成、② 各棒グラフを「時代」、「年代」、「世代」別に分類、③ 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」が項目に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-6に示す。例えば、「時代」の影響が強い場合は「〇年の行動だから」、「年代」の場合は「〇歳代になったから」、「世代」の場合は「〇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。

(4) 分析対象

「国民の観光に関する動向調査」の第4、9、14、20回における共通の調査項目は、国内宿泊観光の「利用交通機関」、「旅行の回数」、「主な目的」、「同行者の人数」、「同行者の種類」、「宿泊数」、「費用総額」である。これら7項目を本分析の対象とする。さらに、近年参加者が増加している「宿泊温泉旅行」、「登山」の2つの行動を分析対象として加える。

なお、「利用交通機関」は、① 鉄道（JR（国鉄）、私鉄、地下鉄等）、② バス（路線バス、貸切バス）、③ 自家用車、④ レンタカー・タクシー・ハイヤー、⑤ 飛行機、⑥ 船舶の6種類のうち、対象期間内（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を複数回答したものである。「旅行の回数」は、対象期間内に国内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）、その他（新婚旅行、祭り、イベント、博覧会、交流等）の7つである。「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」と同様に対象期間内に国内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。

(5) 分析結果

(a) 利用交通機関

図-7に国内宿泊観光旅行の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、45.6%から22.2%へ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5%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⁹⁾。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¹⁰⁾。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¹¹⁾。

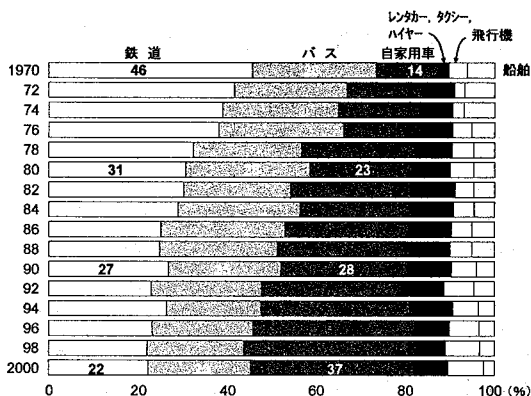


図-7 国内宿泊観光旅行の交通機関分担率の推移

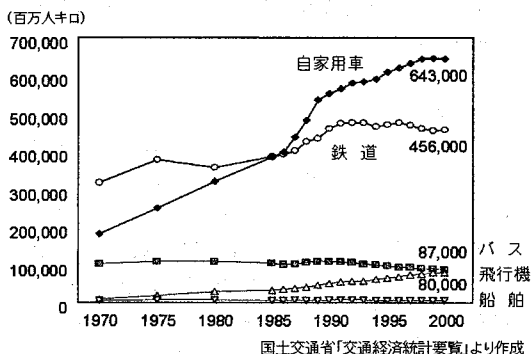


図-8 交通機関別旅客輸送人キロの推移

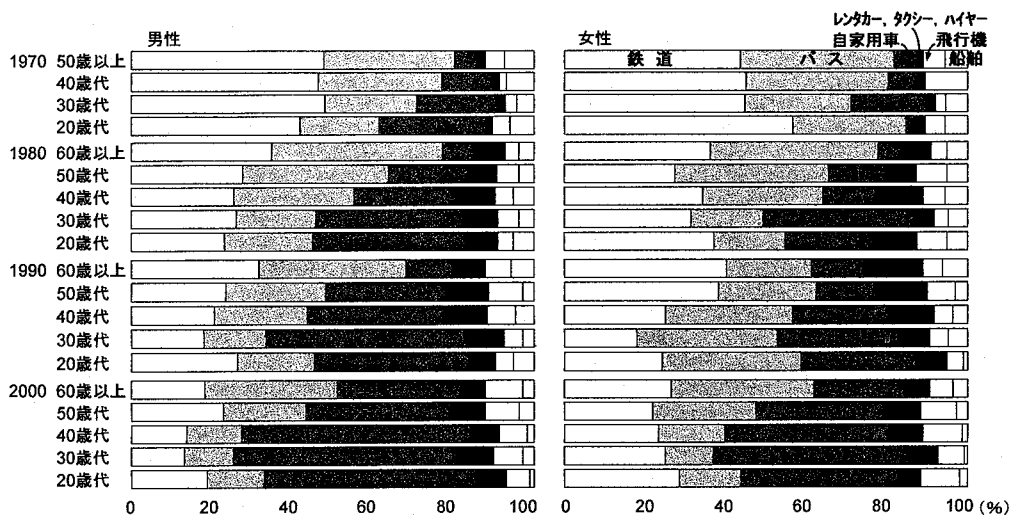


図-9 時代別 宿泊観光交通機関分担率の推移

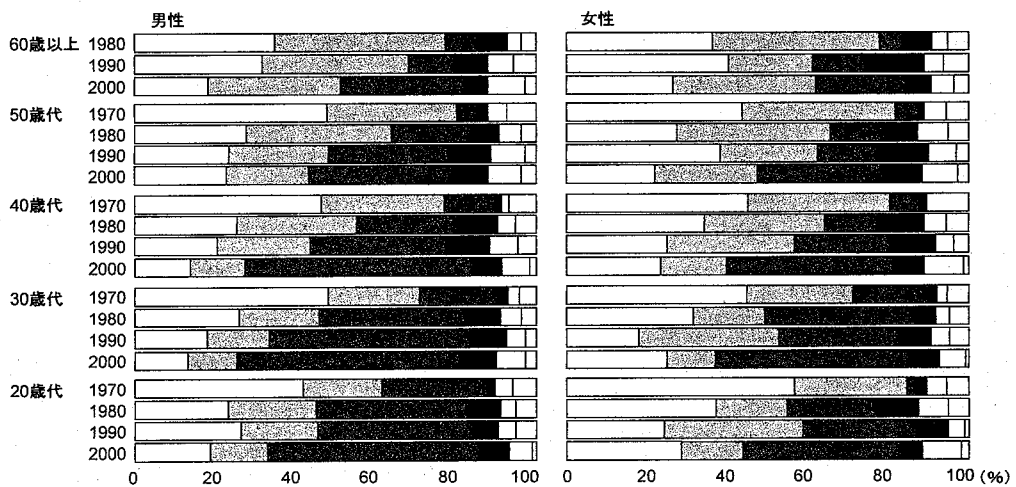


図-10 年代別 宿泊観光交通機関分担率の推移

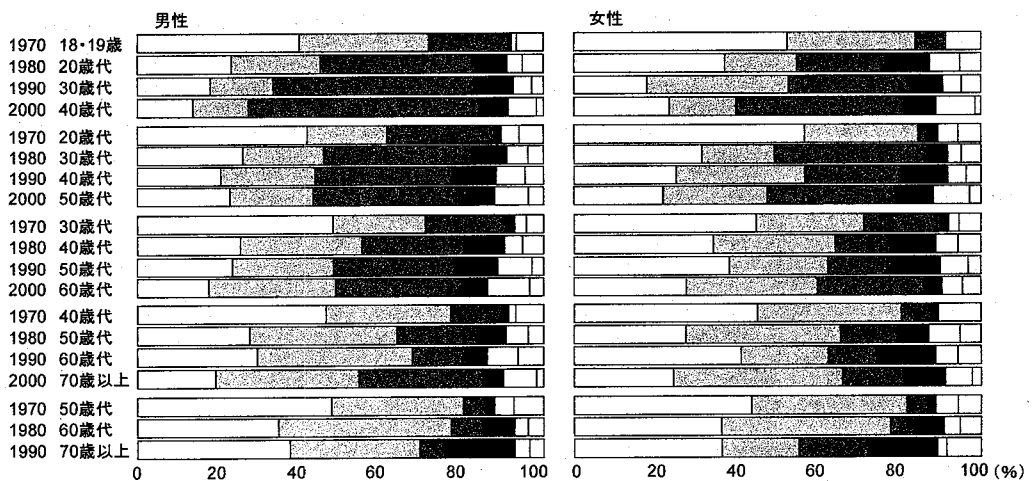


図-11 世代別 宿泊観光交通機関分担率の推移

そして、交通機関別の旅客輸送人キロで見ると、図-8のとおり1985年には自家用車が鉄道を追い越している¹⁹。これらの傾向を踏まえ、図-9、10、11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。なお凡例は、図-9、10、11ともに図-7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-9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¹⁰。次に、年代別の図-10より、全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-11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変わ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。

他の6項目に関しても同様の分析を行っている。得られた知見を以下に記載する。

(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、いずれの時代、年代においても女性の方が男性よりも比率が高い。また、年々、慰安旅行が減少している。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

若年齢層の方が、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、同行者の人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

時代の影響が強く、全ての年代において、年々減少している。その中で、団塊の世代（2000年、50歳代）・男性の場合は、世代の影響が強く、宿泊数減少傾向の中、1980年から2000年までほぼ変化がない。

(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、年間収入とほぼ同じ動きである¹⁸。ただし、宿泊数と同様、団塊の世代・男性の場合は、世代の影響が強く、1990年から2000年にかけてはほぼ変化がない。

次に、宿泊温泉旅行および登山の参加者数について分析を行う。ここまでの分析は、百分率のグラフを作成し、シェアの変化を見ているが、ここでは推計した参加者数のグラフを作成することにより、参加者数（量）そのものの変化を分析する。なお、性年齢層別の参加者数は、各調査から得られる性年齢層別の参加率（参加者数 / サンプル数）に国勢調査の各人口を乗じて推計している。

(h) 宿泊温泉旅行

時代別の宿泊温泉旅行参加者数の推移を図-12に示す。図-12において同色で示している部分が同一世代である。ここでは、特に、「1931～40年生」、「1941～50年生」、「1951～60年生」、「1961～70年生」の4つの世代に着目している。まず、全体傾向として、多くの年代において時代とともに参加者が増加していること、各時代で特徴が異なり、男女の差が大きいことが見て取れる。また、一見時代とともに参加者が増加しているように見えるが、世代毎で見ると1990年から2000年ではほぼ変化しておらず、団塊の世代・女性だけが大きく数を増やしていることが確認できる。

(i) 登山

宿泊温泉旅行と同様に4つの世代に着目すると、登山も1990年から2000年ではほぼ変化しておらず、団塊の世代・女性だけが増えていることが見て取れる。また、団塊の世代・女性以外で数の多い世代は、1980年、1990年も多く、過去の経験が強く影響していると推測できる。

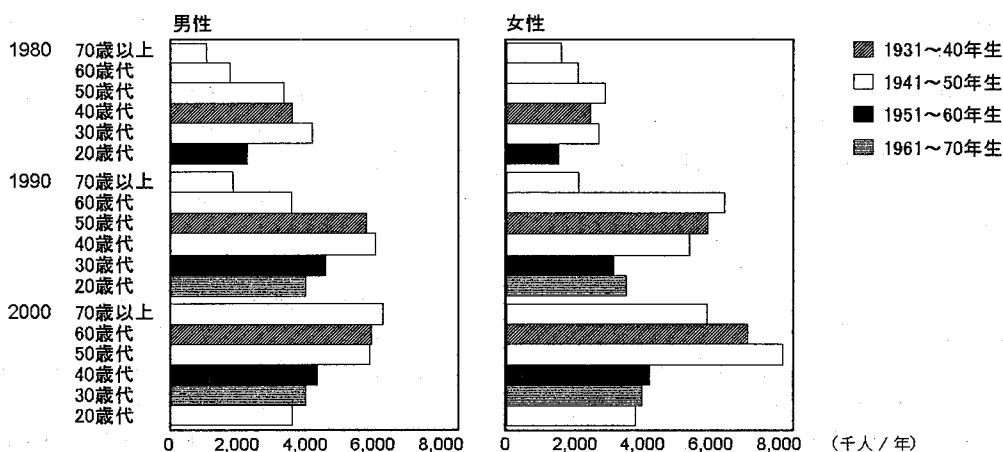


図-12 時代別 宿泊温泉旅行参加者数の推移

4. おわりに

本研究では、既存の統計データを組み合わせ1970年以降の国内観光動向を整理している。また、この結果を踏まえ、「国民の観光に関する動向調査」、「余暇活動に関する調査」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。特に「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。

これらの分析により、例えば、今後の高齢社会の観光行動を団塊の世代の特徴から読み取ることが可能としている。一例ではあるが、宿泊温泉旅行に関して、多くの年代に対するサービス、施策を展開するのではなく、数の多い層（団塊の世代・女性）にターゲットを絞り、重点的なサービスを行うことが効果的である可能性を示唆している。

本研究で得られた知見は、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。コーホートモデル¹⁴⁾等を適用し、「時代」、「年代」、「世代」の影響を定量的に計測することや、これらの分析結果を踏まえ、詳細なマーケティング分析と関連付けていくことが、今後の課題として挙げられる。

また、このような分析を行う上では、性、年齢層、所得等といった個人属性を有した観光行動データを継続的に取得していく必要がある。しかしながら、これらの性・年齢層別のデータが十分に整備されていないばかりか、入込客数、宿泊者数等の観光研究において

重要とされるデータですら統一基準で整備されていないのが現状である。特に、所得と観光行動を分析することは非常に困難であると言わざるを得ない。先にも述べたとおり、低頻度の長距離観光行動に関するデータ整備は困難であると思われるが、今後の観光施策を検討する上では必要不可欠なデータであり、政府を中心にこれらの調査に取り組んでいくことを期待する。

補注

[1] 国土交通省の調査¹⁵⁾を基に、観光消費の我が国経済への貢献は表-3のように推計されている。

表-3 観光消費の我が国経済への貢献（推計）

	観光消費	経済効果
雇用創出	約181万人	約393万人 (総雇用約6,661万人の5.9%)
売上高	約206兆円	約48.8兆円 (国内生産額約906兆円の5.4%)

国土交通省調査（2000）より作成

[2] 総務省「国勢調査」、「貯蓄動向調査」、労働省「賃金労働時間制度等総合調査」、NHK放送文化研究所「国民生活時間調査」、内閣府「国民生活に関する世論調査」等。

[3] 「財団法人 余暇開発センター」は、2000年5月に「財団法人 自由時間デザイン協会」に名称を変更し、またその後、2003年3月に解散している。解散に伴い「余暇活動に関する調査」は、「財団法人 社会経済生産性本部」に引き継がれ実施されている。

参考文献

- 1) 国土交通省：平成 16 年度版 国土交通白書，ぎょうせい，2004.
- 2) 例えば，藤井聡：行動意図法 (BI 法) による交通需要予測の検証と精緻化，土木学会論文集 No.765 / IV64, pp.65-78, 2004.
- 3) 日比野直彦：世代による国内観光行動の変化に着目した今後の観光施策の検討，運輸政策研究 Vol.8 No.4, pp.64-68, 2006.
- 4) 日比野直彦，森地茂：国内観光行動の時系列分析，土木計画学研究・講演集 No.32, 4 pages, 2005.
- 5) 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).
- 6) 財団法人 余暇開発センター：レジャー白書 '80, '86, '91, '96, (1980, 1986, 1991, 1996).
- 7) 財団法人 自由時間デザイン協会：レジャー白書 2001, 2001.
- 8) 財団法人 余暇開発センター：レジャー白書 '81, 1981.
- 9) 国土交通省：道路整備の推移，道路統計年報，全国道路利用者会議，2003.
- 10) 警察庁：運転免許保有者数，運転免許統計，2004.
- 11) 国道交通省：自動車保有台数推移表，自動車保有車両数統計書，2004.
- 12) 国土交通省：交通機関別輸送人キロ，交通経済統計要覧，財団法人 運輸政策研究機構，2003.
- 13) 総務省：年間収入 (全世帯)，貯蓄動向調査，2003.
- 14) 例えば，Nakamura, T. : Bayesian Cohort Models for General Cohort Table Analyses, Annals of the Institute of Statistical Mathematics, 38 (2, B), pp.353-370, 1986.
- 15) 国土交通省：観光消費の我が国経済への貢献 (推計)，観光白書，2003.

世代の特徴に着目した国内観光行動の時系列分析 *

日比野 直彦 **, 森地 茂 ***

本研究では，既存の統計データを組み合わせ1970年以降の国内観光動向を整理している。また，この結果を踏まえ，「国民の観光に関する動向調査」，「余暇活動に関する調査」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举するとともに，「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。特に「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。以上の分析を通して，今後の観光施策を検討する上では，世代毎の特徴を考慮し，それらを踏まえたマーケティング分析が重要であることを示唆している。

A Time-series Analysis on Domestic Tourist Behavior by Generation *

By Naohiko HIBINO ** and Shigeru MORICHI ***

Average individual time allocation for leisure has increased in recent years in Japan. A time-series analysis considering tourists' characteristics such as gender, age, generation is very important in order to suggest efficient tourism policies. This study focuses on: (1) the domestic tourist behavior by generation; (2) tourism trend from 1970 using data such as household census, person trip survey, and tourist behavior survey; (3) tourists' behavior using time-series analysis of Age-Period-Cohort profile data; and (4) effects of 'Age', 'Period' and 'Birth Cohort' on tourism demand.