

IV-43

入込み調査と家庭訪問調査による観光交通の分析 —道央圏観光を中心として—

室蘭工業大学大学院 学生員 岡田成礼
室蘭工業大学 正 員 田村 亨
苫小牧高等専門学校 正 員 榎谷有三
室蘭工業大学 正 員 斉藤和夫

1. はじめに

これまで、観光交通の需要推計を行うのに必要なデータは、量・質両面において十分に整備されているとはいえない状況にあった。そこで、建設省土木研究所が中心となって、平成4年度に全国観光交通実態調査を実施した。この調査は全国22都市における家庭訪問調査と、9つの観光地における入込み調査が基本であり、観光に関する調査としてはこれまでで最大規模の調査である。この調査から観光交通の特性把握に必要なデータを全国各地で収集できたこととなりその分析が急がれている。

本研究の目的は、道央圏を対象とした比較的大規模で、全国比較が可能な観光調査データを用いて、その特性を把握することである。具体的には、全国各地で収集したデータのうちの北海道ブロックの入込み調査1,569票と家庭訪問調査3,172票について分析し、その特性を把握する。

2. 調査データ

調査データである入込み調査と家庭訪問調査のデータについて説明する。

1) 観光地入込み調査データ

この調査は観光交通の目的地選択、経路選択及び周遊行動モデル作成のための調査で、観光地に流入（流出）する自動車利用の観光客（ドライバー）にアンケート票を配布し、後日郵送回収を行ったものである。調査地点は6か所であり、アンケート票配布数と配布合計数に対する割合は次の通りである。

- ①札幌自動車道札幌西料金所、 5,180票(41.8%)
- ②札幌自動車道朝里バリア、 2,431票(19.6%)
- ③道央自動車道登別東料金所、 1,105票(8.9%)
- ④国道230号中山峠駐車場、 2,126票(17.2%)
- ⑤国道230号ルスツリゾート駐車場、660票(5.3%)

⑥登別マリパーク駐車場、 883票(7.1%)
調査日は平成4年8月23日（日）、調査時間は8時～21時の13時間。回収数は配布合計数12,385票に対して1,569票（回収率12.7%）であった。

2) 家庭訪問調査データ

この調査は、過去1年間の観光実績を18歳以上の世帯構成員にアンケート票で質問し、活動目的・季節別発生頻度の変動特性および目的地選択特性の把握を目的とするものである。調査は訪問配布、訪問回収である。調査対象都市は、札幌市（西区、北区、東区）、苫小牧の2市。調査時期は、平成4年8月20日～9月10日。アンケート個人票の有効回収数は、西区577票、北区524票、東区555票（札幌市合計1,656票）、苫小牧市1,516票、合計3,172票である。

3. 分析手順

分析手順は図3-1に示す通りである。入込み調査の分析は、立ち寄り地点と滞在時間に着目して分析した。立ち寄り地点分析では、道内居住者、道外居住者、宿泊観光、日帰り観光、高速道路使用者、高速道路未使用者の場合、どのような所に多くの人が立ち寄るか、またその地点にはどのような特性があるのかを分析した。滞在時間分析では日帰り観光に着目して、高速道路を使用した人、使わなかった人について滞在時間をからめて分析した。

家庭訪問調査の分析は、宿泊観光と日帰り観光の年間、月別の旅行回数について性別、年齢、旅行目的、年収、職業から分析した。そして、宿泊観光、日帰り観光、入込み調査のあった日ではどのような所に多くの人が行くのか、またそのエリアにはどのような特性があるのかを分析した。

観光交通実態調査

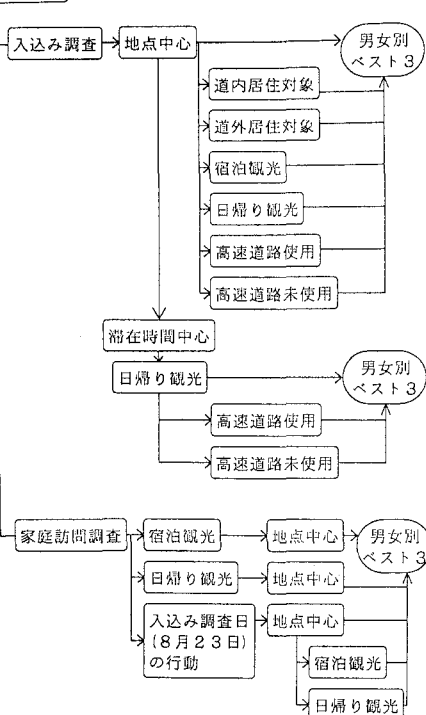


図3-1 分析手順のフローチャート

4. 入込み調査分析

入込み調査分析は、観光（観光、観光を兼ねた出張・業務、観光を兼ねた帰省・訪問）目的の1人の複数立ち寄りデータを複数人のデータとして分析した。ここでは立ち寄り地点全体で最も立ち寄り数の多かった地点についてと、北海道での入込み調査のアンケート票全配布数に対して、70.3%が高速道路で配布されていることから、高速道路使用者の立ち寄り地点での滞在時間について分析した結果を示す。

表4-1は地点全体での立ち寄り数順位である。中山峠は男性の9.7%、女性の9.4%が立ち寄りしており、男女とも最も多かったのも、以下では中山峠に立ち寄った人々の観光特性を示す。①立ち寄り者の出発地は男性の60.5%、女性の79.5%が札幌市であった。中山峠にきた人の旅行出発時間と到着時間（図4-1、4-2）は、男性の場合7～10時に出発して来た人が59.1%、到着時間は9～11時で41.9%であった。女性場合7～11時に出発して来た人が71.9%、到着時間は9～11時で36.0%、15～17時で33.4%であった。②高速道路を使用しなかった人は、男性82.4%、女性92.3%であった。図4-3～4-6は、高速道路使用・未使用につ

表4-1 地点全体立ち寄り数順位

立ち寄り数 順位	地 点 全 体	
	男 性	女 性
N O . 1	中 山 峠	中 山 峠
N O . 2	札 幌 市	小 樽 市
N O . 3	小 樽 市	札 幌 市

出発・到着時間割合（%）

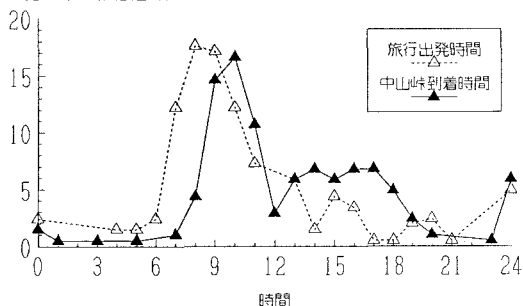


図4-1 男性の出発時間と到着時間

出発・到着時間割合（%）

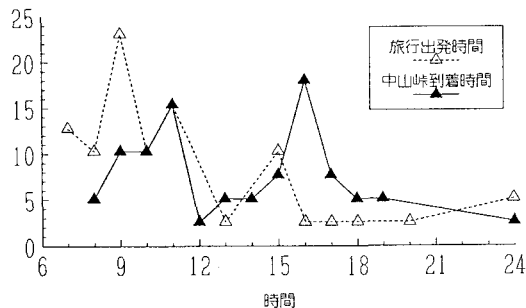


図4-2 女性の出発時間と到着時間

いての年齢層別割合を示した図である。③ここでは図表にしていないが、中山峠にきた人の内最初に立ち寄った地点で最も多かったのが中山峠であった。④旅行形態は、男性では日帰り56.1%、1～2泊32.6%、女性では日帰り59.0%、1～2泊35.9%であった。男性の場合の活動内容は、休息を含む活動57.6%、特産品などの買物・飲食を含む活動36.6%、女性の場合は休息を含む活動41.0%、特産品などの買物・飲食を含む活動48.7%であった。⑤中山峠にきた人の最重要目的地で多かったのが表4-2に示す地点である。

以上のことから中山峠に立ち寄る人は、札幌市に住んでいる人が多く、高速道路を使用しない20～40

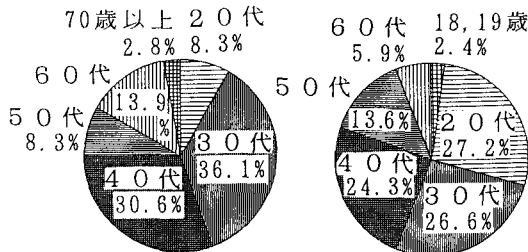


図4-3 高速道路使用(男性)

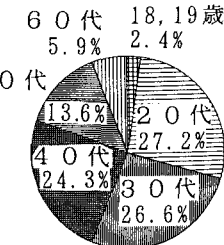


図4-4 高速道路未使用(男性)

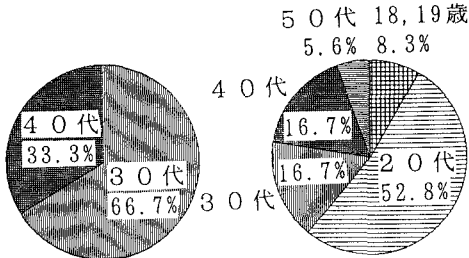


図4-5 高速道路使用(女性)

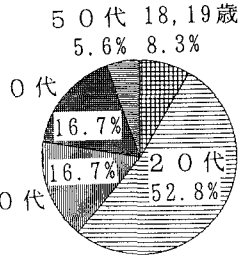


図4-6 高速道路未使用(女性)

表4-2 最重要目的地

男 性		女 性	
京 極 町	9.3%	昭和新山	20.5%
洞 爺 湖	9.3%	洞 爺 湖	12.8%
昭和新山	9.3%	ルスツリゾート	10.3%
札 幌 市	7.8%	京極ふきだし公園	10.3%
合 計	35.7%	合 計	53.9%

歳代の人が、ルスツ、京極、洞爺湖、昭和新山方面に日帰り観光をするのに休息を取るために立ち寄ることが多い地点であるといえる。また、図4-2の到着時間の2つ目のピークは、ルスツ、京極、洞爺湖、昭和新山方面に日帰り観光をした女性が、帰りに休息を取るため立ち寄ったためと考えられる。

次に、日帰り観光に〈高速道路を使用した場合〉・〈使用しなかった場合〉の立ち寄り地点での滞在時間について分析する。表4-3は〈高速道路を使用した場合〉・〈使用しなかった場合〉の立ち寄り数順位である。

ここでは、小樽市に立ち寄った男性が、日帰り観光に高速道路を使用した場合、使用しなかった場合で滞在時間がどのように変化するか分析をした。図4-7は高速道路使用、未使用の男性が小樽市に立ち寄った滞在時間を累積時間で示したものである。滞在時間が短い人が多い場合曲線が起き、滞在時間が長い人が多い場合曲線が寝ることから、高速道路を使って小樽市に立ち寄った男性は、高速道路を使わなかった男性より滞在時間が長くなるといえる。

表4-3 高速道路使用・未使用立ち寄り数順位

立ち寄り数 順 位	高 速 道 路 使 用		高 速 道 路 未 使 用	
	男 性	女 性	男 性	女 性
N O . 1	小 樽 市	小 樽 市	中 山 峠	中 山 峠
N O . 2	伊達町代村	札幌市	小 樽 市	ルスツリゾート
N O . 3	札幌市	伊達町代村	札幌市	洞爺湖、昭和新山 登別マリンパーク

サンプルシェア(%)

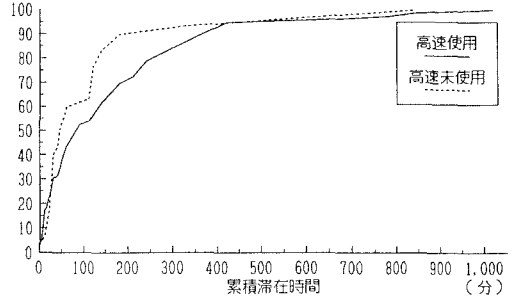


図4-7 小樽市累積滞在時間(男性)

5. 家庭訪問調査分析

家庭訪問調査のうち宿泊観光と日帰り観光の月別観光回数について分析する。本研究では、観光(レジャー、レクリエーションを含む)、観光を兼ねた出張・業務、観光を兼ねた帰省・訪問を観光として分析をした。

図5-1は1人当たりの月別宿泊観光回数を示した図である。ここで、『観光白書推計値』とは総理府の『観光白書』²¹⁾で、総理府内政審議室が推計した対象年(平成3年8月～平成4年7月)の宿泊観光回数である。『実態と志向全国』とは、日本観光協会が出版している『平成4年度観光の実態と志向』²²⁾の全国合計値から計算した値である。この図から『観光白書推計値』と『家庭訪問調査』の月別宿泊観光回数の変動パターンが類似していて、8月と5月にピークが存在することがわかる。また、家庭訪問調査対象地(札幌市、苫小牧市)では、他のデータに比べて宿泊観光回数が少ないこともわかる。

図5-2は1人当たりの月別日帰り観光回数を示したものである。『家庭訪問調査』を他のデータと比較すると日帰り観光回数についても宿泊観光と同様に旅行回数が少ないことがわかる。また、変動パターンは『実態と志向の全国』と類似していることがわかる。

図5-3は『家庭訪問調査』の月別宿泊観光回数と月別日帰り観光回数を同じ縮尺で示したものである。

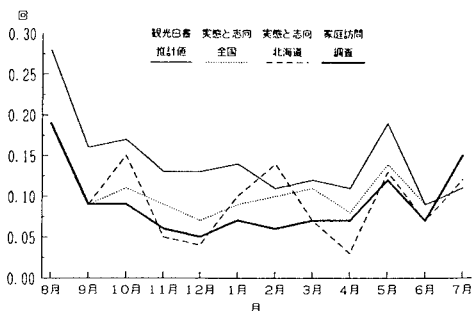


図5-1 月別宿泊観光回数

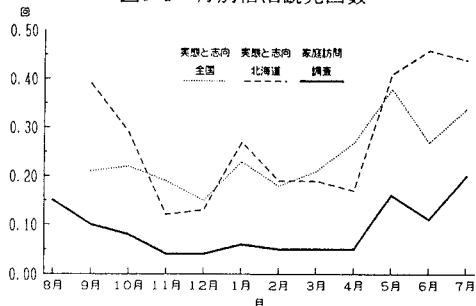


図5-2 月別日帰り観光回数

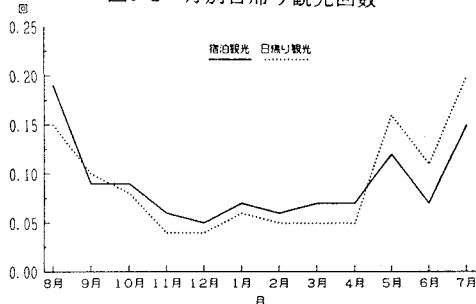


図5-3 月別宿泊・日帰り観光回数

8月と10月～4月では、日帰り観光より宿泊観光回数の方が多く、9月と5月～7月では逆に日帰り観光より宿泊観光回数の方が少なくなっている。ピークは宿泊観光も日帰り観光も8月、5月、7月に生じ7月、5月に日帰り観光回数が年間を通して多くなる。宿泊観光回数は8月が最も多くなった。

6. まとめ

本研究の成果をまとめると次の通りである。

- ①今回は本研究の一部しか載せることができなかったが、観光交通実態調査の入込み調査と家庭訪問調査から道央圏観光の特性を把握することができた。
- ②入込み調査データの道内在住者の男性は92.2%、女性は92.6%であり、この圏内に於ける自動車観光交通の多くが北海道在住者によるものであることが

わかった。

③入込み調査分析から、自動車を用いた観光交通に於いて、中山峠、札幌、小樽等に明確な出発・到着パターンがみられた。

④家庭訪問調査による宿泊・日帰り観光回数は、1年間を通して全国の宿泊・日帰り観光回数より少ないことがわかった。しかし、『実態と志向』のデータは全国で2,455サンプル、北海道で113サンプルしか取っていないので、データの扱いと把握には注意が必要である。また、北海道と全国の観光回数を比較する場合、『観光』に対する分類基準(例えば室蘭の人が登別温泉へ、日帰りで行くことを観光と考えていないことが多い等)が違うことも予想されるので、これも注意しなければならない。

⑤観光交通を予測する目的は、それが道路交通量ひいては道路設計基準に関係してくるためである。この需要予測のための調査体系は、まだ十分に整っているとは言えない。試案ではあるがその体系化を考えると以下の通りである。例えば中山峠を例に考えてみると、中山峠に到る国道230号の下藤野には交通量常時観測地点があり、札幌方面から中山峠に到る量的データを年間を通して把握することができるが、質的データの把握は四季観測による車種構成が限界であろう。そこで、入込み調査で得られる性別、年齢、職業、周遊行動等の質的データが、その地域の交通を把握する手助けになると考えられる。そして、対象地域が限られてしまうが、家庭訪問調査からその対象地域での年間の観光の変動特性等を把握することができると考えられる。即ち、今までの道路設計は量的データを用いて行われてきたが、これからの道路設計は、質的データ(入込み調査や家庭訪問調査)も考慮して行う必要があるのではないかと考える。

【謝辞】

本研究をまとめるにあたり、建設省土木研究所の山田晴利氏、中村英樹氏からはデータの提供を頂いた。ここに記して感謝の意を表します。

【参考文献】

- 1) 北海道開発局札幌開発建設部:休日観光調査業務報告書,平成4年11月
- 2) 総理府編:観光白書, pp. 31, 平成5年6月1日
- 3) 財団法人日本観光協会:平成4年度観光の実態と志向, pp. 84, pp. 200, 平成5年3月20日