

温泉観光地における観光客のタクシー利用時のトリップ分析

日本大学 学生会員 ○西田 慎太郎 日本大学 正会員 藤井 敬宏
 日本大学 正会員 伊東 英幸 日本大学 非会員 田中 絵里子

1. はじめに

わが国の観光動向は鉄道を利用した少人数旅行の増加や、ICT の急速な発展に伴い従来の観光経路に含まれない施設に注目が集まるなど、観光客の求めるニーズが多様化しつつある。また、温泉旅行の人気は依然高い傾向にあるが、起伏の激しい地形に位置していることが多いことから、周辺の観光施設への二次交通手段の確保が重要な課題となっており、個々のニーズに対応可能なタクシーの果たす役割が大きくなっている。

しかし、タクシー事業は2008年のリーマンショックによる景気の悪化により利用者が低迷しており、廃業する事業者も増加している。そのため、タクシー適正化・活性化法の改正などの取り組みが行われたが、労働環境の改善に過ぎず、利用者の増加には至っていない。既往研究では、タクシー事業を維持するためには、利用実態に基づいたタクシーサービスの提供¹⁾、利用者の需要に応じたタクシー車両の運用²⁾を行う必要があることが指摘されている。

そこで本研究では、温泉観光地におけるタクシー車両の運用の検討に向け、観光客がタクシーを利用した際のトリップを分析し、利用特性を明らかにした。

2. 運行日報の調査

2. 1 調査概要

観光客利用時のタクシーの移動特性を明らかにするため、温泉観光地である静岡県伊東市で最も多くのタクシー車両を保有する伊豆交通株式会社にご協力をいただき、運行日報調査を行った。調査概要を表-1に示す。

表-1 調査概要

データの取得元	伊豆交通株式会社 (44台)
調査期間	2018年8月5日～8月30日
データの詳細	運転手ID, 利用日時, 発着地点, 利用料金, 乗車人数
取得件数	7,126件

2. 2 観光客利用時のデータの抽出

運行日報は紙媒体で記録しており、運転手ごとに発着地点名の表記が異なったため、デジタルデータに変換する際に表記ゆれ統一と欠損データの除去を行った。次に、観光協会HP、宿泊予約サイト「じゃらんnet」に記載されている観光施設、宿泊施設を発着する利用を観光客利用時と定義し、データの抽出を行った。定義した発着地点の組み合わせと、抽出件数を表-2に示す。本研究では、抽出した2,004件(28.1%)のデータを対象に分析を行った。

表-2 観光客利用時の輸送回数

着地点 発着地点	鉄道駅	観光施設	宿泊施設	その他施設
鉄道駅		310 (15.5%)	572 (28.5%)	
観光施設	197 (9.8%)	100 (5.0%)	111 (5.5%)	
宿泊施設	224 (11.2%)	131 (6.5%)	27 (1.3%)	173 (8.6%)
その他施設			159 (7.9%)	

2. 3 利用特性

表-2より利用の多い発着地点の組み合わせは、鉄道駅から宿泊施設への利用(28.5%)、次いで観光施設への利用(15.5%)であり、いずれも鉄道駅を起点とした利用であるため、イグレス交通としての役割を担っているといえる。伊東駅前には常にタクシー車両が待機しているため、列車を降りてきた観光客が配車の手続きを行うことなく、すぐに乗車できることが影響していると考えられる。

目的地別の利用料金分布を図-1に示す。

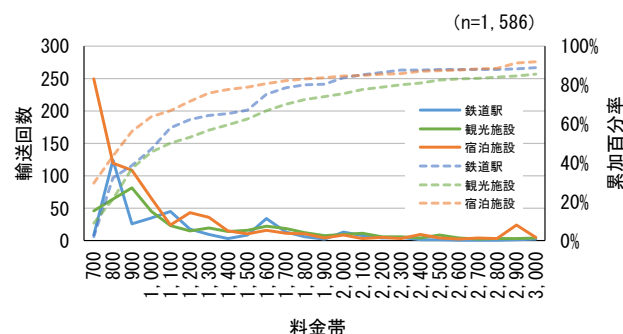


図-1 目的地別利用料金分布

キーワード 温泉観光地, 観光客, タクシー, 運行日報, トリップ

連絡先 〒274-8790 千葉県船橋市習志野台 7-24-1 日本大学理工学部 TEL:047-469-6476 E-mail:cssh18010@g.nihon-u.ac.jp

50 パーセンタイル値では、鉄道駅が 1,050 円、観光施設が 1,100 円、宿泊施設は最も低い 900 円である。

宿泊施設は 44% が伊東駅より 2km 圏内に位置しているため、2km 未満の近距離利用が約 65% を占める結果となった。観光施設は鉄道駅周辺に加えて、駅から離れた箇所にも多く位置するため、50 パーセンタイル値で宿泊施設より 150 円高い 1,100 円となった。

伊東市の行政区域を 1km メッシュに区切り、区域ごとのトリップを流量図としてまとめた結果を図-2 に示す。

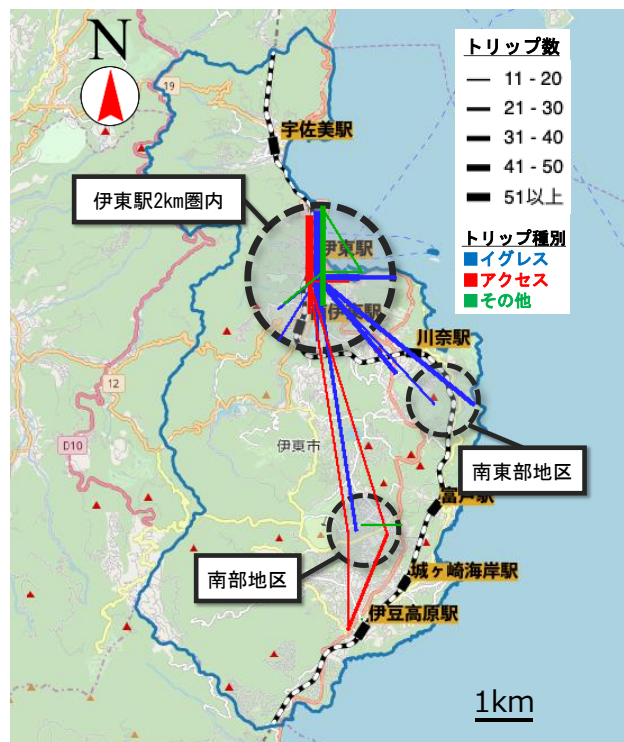


図-2 トリップ種別ごとの流量図

利用トリップは、伊東駅を起点に道の駅や宿泊施設が多く位置する伊東駅 2km 圏内の近距離利用、リゾートホテルが位置する南東部地区への 4~6km の中距離利用、観光施設が位置する南部地区間との 7km 以上の長距離利用の 3 つに集中している。また、伊東駅 2km 圏内利用と伊東駅と南部地区間では、往復でタクシーを利用していることが想定される。

3. 観光回遊時におけるタクシーの利用実態調査

3.1 調査概要

観光回遊時におけるタクシーの利用実態を把握するため、伊東駅を利用した観光客を対象に、立ち寄り施設と使用交通手段を問う調査を 2019 年 11 月 15~17 日と 22~24 日に行った。本研究では、タクシーを 1 回以上利用していると回答した 57 件の回遊行動を対象に分析を行った。

3.2 観光行動におけるタクシーの利用状況

得られた回遊行動の中でタクシー利用が集中していた地区を整理すると、先に示したトリップ種別と一致した。タクシーの利用回数を「複数回」と「1 回」に分けた利用状況を表-3 に示す。

表-3 地区別タクシー利用回数毎の利用件数

回遊地区	タクシー利用回数	利用件数
伊東駅2km圏内	複数回	16 (28.1%)
	1回	17 (29.8%)
南東部地区	複数回	2 (3.5%)
	1回	1 (1.8%)
南部地区	複数回	12 (21.1%)
	1回	9 (15.8%)

伊東駅 2km 圏内の利用は、複数回利用の多くが伊東駅と観光施設、伊東駅と宿泊施設との往復利用であった。1 回利用は鉄道駅から観光施設、または宿泊施設へタクシーを利用しており、復路では徒歩または宿泊施設の送迎バスを利用して伊東駅へ戻る利用が半数を占めていた。

南部地区の利用は、複数回利用の多くが伊東駅と南部地区の観光施設との往復利用であった。1 回利用は鉄道駅から南部地区へ往路でタクシーを利用した後、復路では路線バスを利用して伊東駅へ戻る利用が約 8 割を占めていた。

4. おわりに

温泉観光地の伊東市における観光客のタクシー利用時のトリップを分析した結果、伊東駅からのイグレス交通としての利用が多いこと、伊東駅を起点として駅から 2km 圏内、または 2 つの地区間を結ぶ利用がなされていることが明らかとなった。また、伊東駅からタクシーを利用して目的地へ向かった利用者の半数以上が他の交通手段を利用して伊東駅へ戻っていることが明らかとなった。

利用の需要が高い 3 つの地区にタクシー車両を配置することでタクシー利用の機会増加が期待できるため、今後は適正な車両の配置に向けたタクシー車両の運用実態の分析する必要がある。

参考文献

- 1) 本田勝：タクシー事業の適正化及び活性化に向けた取り組みについて、運輸政策研究，Vol12，No.1，pp.071-074，2009。
- 2) 塚田悟之，高田邦道：公共交通システム構築へのタクシー 交通の運用のあり方 - 無線配車管理システム動態データの GIS 処理-，交通工学，Vol.41，No.4，pp.73-83，2006。