

リニア中央新幹線全線開通後の三重県内観光地間の関連と交通重視項目の把握

名城大学 学生会員 ○伊藤 寛太
 名城大学 学生会員 小林 佑也
 名城大学 正会員 松本 幸正

1. はじめに

リニア中央新幹線は 2027 年に東京～名古屋間、最短で 2037 年に名古屋～大阪間が開通予定となっており、中間駅として三重県駅の建設が予定されている。開通後には、三重県駅まで東京方面から約 60 分、大阪方面から約 20 分で移動可能となり、アクセス性が大幅に向上する。特に、観光においては時間的余裕が生まれることで訪問箇所が増え、観光範囲の広域化も予想される。既存研究でも、リニア開通により観光消費の増加¹⁾や周遊範囲の広域化²⁾が見込めることを明らかにしており、リニア開通と中間駅の建設による観光客の増加に期待が集まっている。

そこで本研究では、まず、前段階として現在の三重県内の人気エリアを SNS 投稿データより抽出する。次に、WEB アンケート調査により、リニア中央新幹線全線開通後の観光地間の関連を明らかにするとともに、交通に関する三重県来訪者の重視項目を把握する。

2. 研究対象

2.1 人気エリアの抽出

SNS で投稿されたデータを用いて三重県内の人気エリアを特定するための集計を行った。集計には、共有型で写真投稿のユーザー情報や投稿のキーワードを取得することが可能である flickr と、SNS の中で普及率が高く短文の投稿が主であり、拡散力の高い Twitter を用いることとする。flickr は日本人よりも外国人の投稿が多いことから三重県内の投稿数が多い地域を日本人と外国人で比較することができる。Twitter は、投稿数が多く時系列順に最新情報が取得でき、現在の三重県内の注目度や認知度の高いエリアを特定することが可能である。

図-1 は flickr のエリアごとの投稿数を日本人と外国人別で地図上に表示した図である。この図から日本人、外国人ともに三重県の代表的な資源がある伊勢や鈴鹿での投稿が多いことがわかる。日本人の場

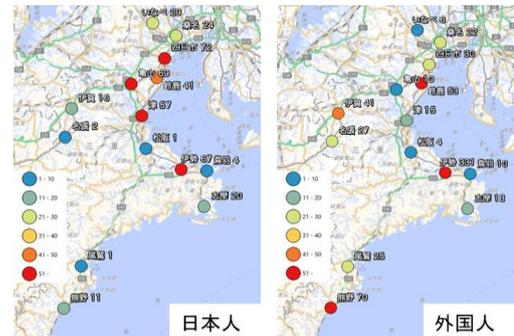


図-1 日本人と外国人の flickr 投稿件数の比較

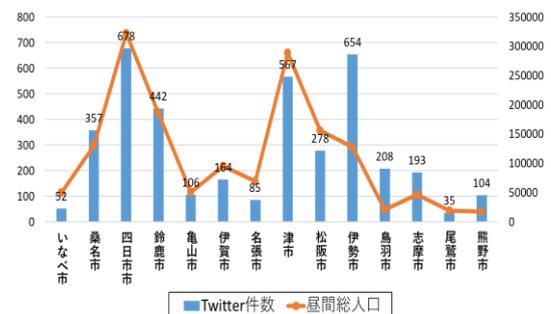


図-2 Twitter 投稿件数と昼間総人口

表-1 WEB アンケートでの主な質問項目

交通利便性	自宅からの移動時間は短い
観光エリアの評価	このエリアのことをよく知っているか
	このエリアをよく訪れるか
	食べる場所としての魅力があるか
	見る場所としての魅力があるか
	知る場所としての魅力があるか
	買う場所としての魅力があるか
	体験する場所としての魅力があるか
	安らぐ場所としての魅力があるか
泊まる場所としての魅力があるか	
来訪意欲	来訪したい

合は津や四日市など人口が多い都市での投稿が多いこともわかる。外国人の場合は熊野や伊賀の投稿が多く、日本の伝統的な観光資源が外国人にとって人気が高いと考えられる。

図-2 は、Twitter の投稿数と三重県内の昼間総人口を示した図である。Twitter の投稿件数は県内の人口に概ね比例していることがわかる。人口に対して投稿件数が多いエリアは人気の観光地と思われる。

2.2 WEB アンケートの概要

リニア中央新幹線が東京から大阪まで全線開通した場合の関東及び関西在住者の三重県への観光行動を把握するため WEB アンケートを実施した。対象者は大阪延伸に伴い、中間駅の建設が予定されている

三重県への来訪増加が見込まれる東京23区の在住者と大阪市の在住者で、サンプル数は計600名である。

表-1にWEBアンケートの主な質問項目を表す。WEBアンケートでは、対象者に「交通利便性」、「観光エリアの評価」、「来訪意欲」などの項目について6段階で評価をしてもらった。

3. 分析手法

3.1 アソシエーション分析

リニアが開通した場合の県内観光ルートと広域観光ルートに関する選好調査を行い、三重県来訪者の観光行動とリニア開通による観光地間の関連を把握する。図-3は、アソシエーション分析により、リニアが開通した際の東京在住者と大阪在住者の広域観光におけるエリア間のつながりをそれぞれ示した図である。エリア間の距離は確信度、丸の大きさは支持度、色の濃淡はリフト値を表している。分析の結果、東京在住者の場合では、リニア開通に伴い観光範囲が広域化した場合、三重県へ来訪する際に大阪、奈良、京都にも観光へ行く可能性が示唆された。大阪在住者の場合は、名古屋、奈良にも行く可能性が示唆された。県内観光ルートでは東京、大阪在住者共に伊勢、鳥羽、志摩のつながりがあるという結果が得られ、この3つのエリアを同時に観光する可能性が高いと思われる。

3.2 コンジョイント分析

リニア開通による交通状況の変化が三重県への来訪意欲に及ぼす影響を把握するため、コンジョイント分析を行った。表-2にリニア開通による交通状況の属性およびその水準を示す。この表より、実験計画法によって11種類の組合せを作成し、対象者には来訪意欲を7段階で評価してもらった。

図-4は、「リニア三重県駅を使用する」と回答した東京在住者における「津駅までの交通手段」、「観光地までのフィーダー手段」、「三重県駅と津駅の所要時間」、「観光エリア間の鉄道所要時間」に対する効用値を示した図である。これらの図から東京在住者は、アクセスやイグレスにおいて、路線バスの効用が低い傾向にあり、レンタカーやタクシーなど自由に移動できる手段の効用が高いことがわかる。三重県駅から津駅まで移動する際の所要時間において「60分」の効用が最も高くなっている。その原因の一つとして、WEBアンケートでは三重県駅の場所を明確に示

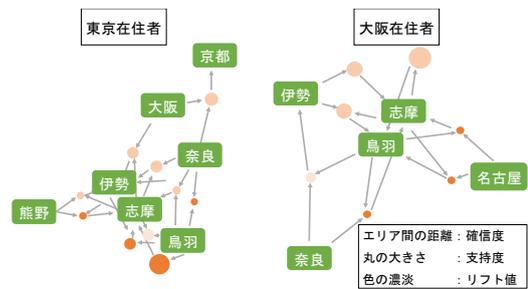


図-3 広域観光におけるエリア間のつながり

表-2 属性及び水準

属性	水準1	水準2	水準3
リニア三重県駅と津駅の交通手段	タクシー	路線バス	鉄道
リニア三重県駅と津駅の所要時間	30分	45分	60分
観光エリア間の鉄道所要時間	現状と同じ	現状の90%	現状の75%
最寄り駅から観光地までの交通手段	レンタカー・カーシェア	タクシー	路線バス

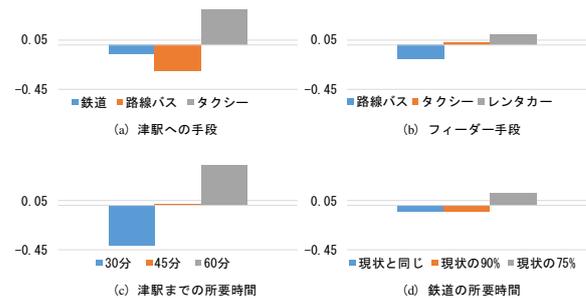


図-4 東京在住者の分析結果

さなかったため、回答者によって想定する場所が違ったことによると考えられる。鉄道の所要時間は短くなるほど効用が高くなっていることも見て取れる。

4. おわりに

本研究では、リニア中央新幹線全線開通による三重県来訪者が訪れたい観光地間の関連と交通に関する重視項目を把握した。その結果、リニア開通に伴い観光範囲が広域化した場合、大阪や奈良、京都まで観光行動が広がることがわかった。交通においては、路線バスの効用が低い傾向にあり、自由に移動できる手段の効用が高いことがわかった。

今後は、リニア開通による時間短縮に応じた来訪者数の変化等を把握する必要がある。

謝辞

本研究は名城大学鈴木温教授、大同大学樋口恵一講師、豊橋技術科学大学松尾幸二郎助教との共同研究の成果の一部である。ここに記して、謝意を表す。

参考文献

- 1) 奥田隆明(2017): 高速鉄道投資による外国人観光消費の変化～周遊型観光消費モデルを用いて～, 第57回土木計画学研究発表会・講演集(CD-ROM)
- 2) 道井祥太, 岸邦宏 (2018): 新幹線開業による北海道周遊観光促進に関する研究, 第58回土木計画学研究発表会・講演集(CD-ROM)