

第IV部門

訪日観光客の交通手段における選択肢集合形成要因の分析

大阪大学工学部 学生員 ○中村 拳

大阪大学大学院工学研究科 正会員 土井健司

大阪大学大学院工学研究科 正社員 猪井博登

大阪大学大学院工学研究科 学生員 葉 健人

1. 研究の目的・背景

近年、我が国の訪日観光客のリピーターの割合が高くなってきている。¹⁾ 加えてネットの普及が進んだことから、過去の来日経験とネットにより得られた情報を生かし、従来の定番であった買い物や名所を訪問するだけでなく、体験型の観光の需要も増えており、観光形態の多様化が起こっている。これまでの主な交通手段は鉄道やバス、タクシーであったがレンタカー等が新たな交通手段として選択されてきている。このことから観光形態および交通手段選択の多様化を念頭に、今後の更なる訪日観光客の増加に対応した安全かつ快適なモビリティサービスを提供するために訪日観光客が利用を検討する段階の交通手段、つまり交通手段選択肢集合の把握が必要である。

現状の訪日観光客の動態調査には国土交通省が作成する FF-Data(Flow of Foreigners-Data)²⁾ がある。このデータの分析により訪日観光客の実際の交通手段は明らかとなるが、交通手段の選択肢集合までは分析できない。よって本研究の目的を訪日観光客の交通手段の選択肢集合の把握しその形成要因を分析することとする。

2. 分析の方針

関西国際空港でのアンケート調査を実施する。調査対象は日本に到着した訪日観光客であり、調査内容は個人属性、主観的重視度ならびに交通手段選択肢集合である。個人属性は性別、年齢等 16 項目について、また主観的重視度については交通手段の選択肢集合を考える際に何を重視したのかという手段選択因子を 17 種類作成し、0~6 の 7 段階評価で観測したものとする。これらの集計結果から選択肢集合に影響を与える要因を分析する。表-1 にアンケート調査の概要、表-2 に観測した主観的重視度の例を示す。

表-1 アンケート調査の概要

実施日	平成 29 年 10.22(日), 11.11(土), 11.12(日), 11.25(土), 11.26(日)
実施時間	土曜日 10:00~18:00 日曜日 10:00~15:00
実施場所	関西国際空港第一ターミナル 1 階国際線到着口付近
対象者	関西国際空港に到着し入国した外国人
調査内容	個人属性、主観的重視度、交通手段の選択肢集合(web で回答)

表-2 観測した主観的重視度の例

指標	調査票での表現
速達性	目的地に早く着くこと
廉価性	交通費用が安いこと

3. 分析結果

選択肢集合としては鉄道、バス、レンタカー、タクシー・ハイヤー、国内線飛行機、知り合いの車等から多様な組み合わせを把握できた。

各要因の重視度と観測した 17 要因の主観的重視度の平均値との差を相対的重視度として、選択肢カテゴリ別に相対的重視度の平均値を算出したところ、国籍ごとに有意な差が見られたものを図-1 に示す。

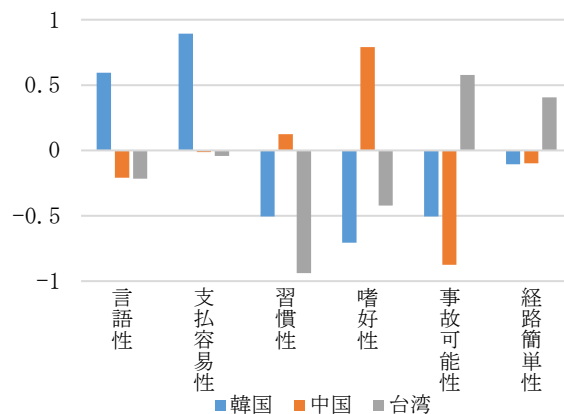


図-1 国籍別の相対的重視度

この結果より韓国では言語性と支払容易性、中国では習慣性と嗜好性、台湾では事故可能性と経路簡単性が重視され、選択肢集合が形成されていることが明らかとなった。この理由として韓国では漢字の文化に馴染みのない若い観光客が多いこと、中国では富裕層が多いため、趣味嗜好を重視すること、台湾ではリピーターの割合が高く日本の交通事情を熟知しているため、事故が起こりにくく、アクセスの簡単な手段選択をすること等が考えられる。

次に個人属性と交通手段の選択肢集合についての分析を行う。今回観測を行った中でも特に選択肢集合に影響を与えていると思われる同行者数と年齢についての集計結果をそれぞれ図-2、図-3に示す。

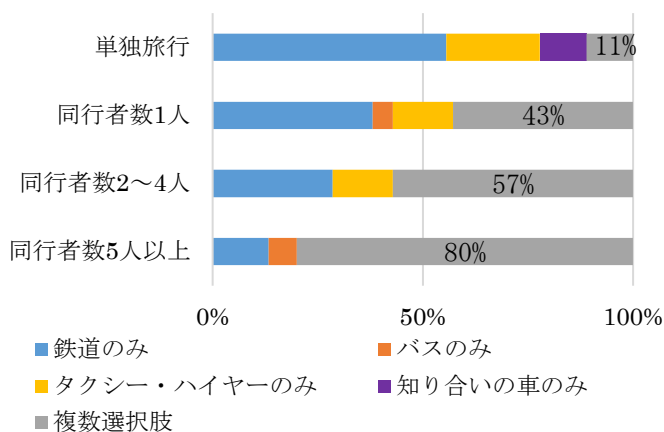


図-2 同行者数と選択肢集合の関係

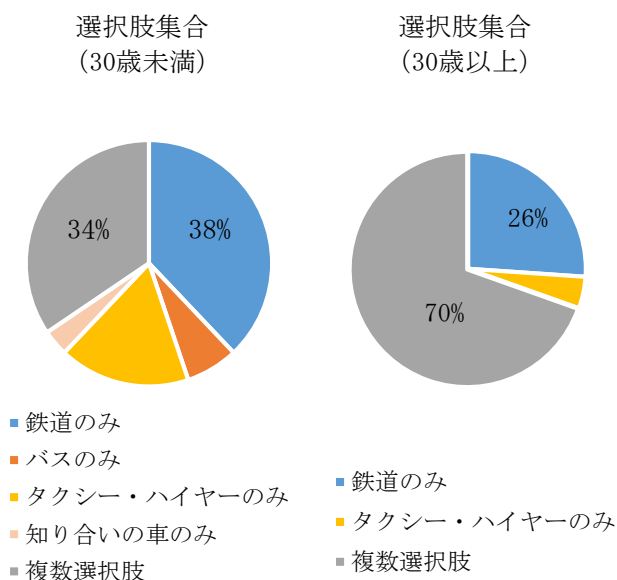


図-3 年齢と選択肢集合の関係

結果を見ると、同行者数が増えるにつれ、また年齢が上がるにつれ交通手段について複数の選択肢を持つ傾向があることが明らかとなった。この理由として、同行者の数が増えることや年齢を重ねることにより

交通手段についての情報量が増えるため、選択肢が増えるのではないかと考えられる。つまり、同行者が多い旅行者や比較的年齢の高い旅行者は多様な交通手段の選択肢から実際に利用する交通手段を選んでいく傾向にあるといえる。

4. 結論

本研究では交通手段の選択肢集合に影響を与える要因として主観的重視度の影響、個人属性の影響を考慮して分析を行った。主観的重視度の観点から見ると韓国では言語性と支払容易性、中国では習慣性と嗜好性、台湾では事故可能性と経路簡単性を想起して選択肢集合を選んでいることが判明した。これは国籍ごとの文化・慣習の違いが影響を与えていると思われる。また個人属性の観点から見ると同行者数と年齢が交通手段の選択肢集合に影響しており、同行者数が増えると旅行者は複数の交通手段を選択肢として考えること、また年齢が比較的高い旅行者は複数の交通手段を選択肢集合として考えることが明らかとなった。これは、同行者の数や年齢を重ねるにつれて交通手段に関する情報量が増えるからだと思われる。

本研究は訪日外国人の交通手段に対するニーズ変化をとらえるためのプロトタイプ調査を設計し、実施・分析したに過ぎない。今後、選択肢集合に関する調査結果を時系列に捉えるために大規模調査と連携し、本研究の調査範囲まで大規模調査内容を反映させていく必要がある。

謝辞:本論文の執筆にあたり、国土交通省 総合政策局 総務課様には FF-Data ならびに貸出用データを快く提供していただいた。ここに感謝の意を表す。

参考文献

- 1) 国土交通省観光庁 HP：訪日外国人消費動向調査集計表，
<http://www.mlit.go.jp/kankocho/siryou/toukei/syouthityousa.html> (最終訪問日 2018.1.30)
- 2) 国土交通省：FF-Data（訪日外国人流動データ），
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/sogoseisaku_soukou_fr_000022.html（最終訪問日 2018.2.23）