

第 IV 部門

観光地へのアプローチに基づく非日常性の定量化

大阪工業大学工学部
大阪工業大学

学生員 ○梶田 祥之介
正会員 田中 一成

1. はじめに

「非日常性」は旅行の重要な目的の一つであり、日常空間から心理的にも距離的にも離れた空間ほど高いと考えられる。コロナ禍以降遠方への旅行の規制がなされており、非日常性を感じにくい環境に変わっていると考えられるが、この非日常性を定量化することで近場での旅行でも非日常を感じられる工夫ができるのではないだろうか。

2. 研究目的

非日常性には「場特有の性質（スポット）」と「その場所までの行程（アプローチ）」の2種類が存在すると考えられる。観光に関する研究の中でこの2種類を用いて観光地評価をおこなっている研究に鎌田の研究が挙げられる³⁾。ここでは、観光地の魅力を2種類に分け調査し、アプローチ性の重要さを示した。これは、アプローチ面における非日常性にも、観光の魅力等に影響することを示唆している。そこで本研究ではアプローチ面における非日常性の定量化を目的とする。

3. 研究方法

本研究では、アプローチ的非日常性と関係すると考えられる項目をもとに二つのアンケート調査を実施し、これらの結果から非日常性の定量化を進めた。

一度目のアンケート調査では、居住地から観光地への距離に着目し調査をおこなった。アンケートでは、各観光地への訪問頻度を問い、居住地のデータとの関係を可視化した。

二度目のアンケート調査では、交通利便性について調査をおこなった。この調査では非日常性をより詳細に定義し、交通利便性との関係を可視化した。この調査の結果を元に非日常性の分布を三次元化した。

3-1 調査 1

調査1では非日常性と距離との関係を明らかにするため、アンケート調査を行った。本調査では訪問頻度が低いほど非日常性が高いと仮定して、各観光地へ訪れる頻度を聞いた。結果より日常的、非日常的と考えられる観光地をGIS上に可視化した。利用した観光地は「全国観光資源台帳」⁴⁾に記載されている観光地から近畿圏を対象として選定した。図-1の左図に観光地の位置を示している。これらの観光地について、訪問頻度と属性を尋ねた。頻度は「週1回以上」を9として頻度が高い順に9~0の数値に変換した。これらの値を個々人の旅行頻度に影響されないようパーセント表示に変換し累計することで、非日常性を抽出した。

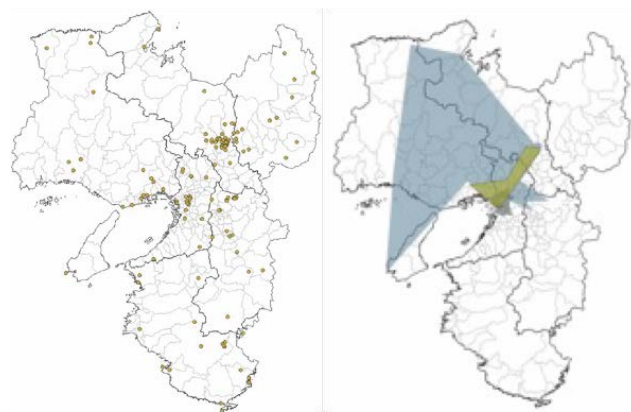


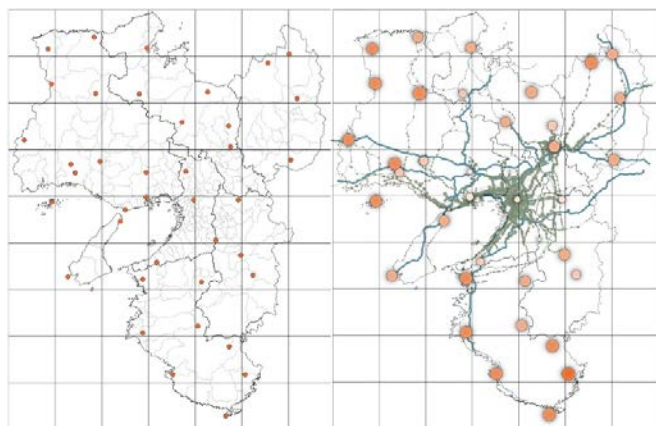
図-1 観光地の位置（左図）と観光頻度（右図）

この結果を用いて、これらの観光地を頻度の累計値の値で3グループに分類した。2%以上のものを「日常的観光地」、2%未満1%以上のものを「非日常的観光地」、1%未満のものを「非訪問観光地」とした。これらの観光地のうち、「日常的観光地」と「非日常的観光地」を居住地区と共にGIS上に示した。図-1の右図がその結果の一部である。被験者として大阪府在住者を抽出し、図中黄色で色付けたものが「日常的観光地」の範囲、青色で色付けたものが「非日常的観光

地」の範囲である。また、居住地域を灰色で示している。これらのデータより、非日常的観光地は日常的観光地より遠くに存在することが読み取ることができ、居住地からの距離は非日常性に影響を与えていると言える。

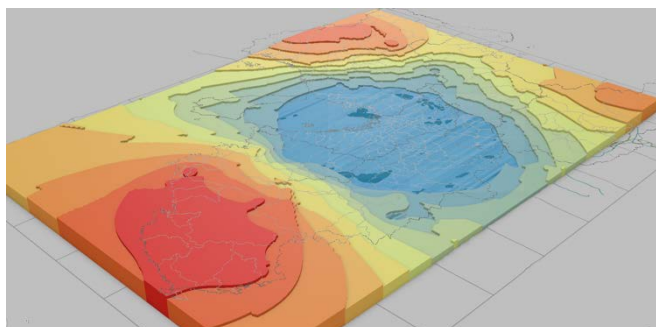
3-2 調査2

調査2では非日常性と交通利便性の関係を調べた。本調査では、非日常性を期待値と認知距離の和と定義した。ここでの期待値とは、各観光地に対する観光目的意識の高さを指し、余暇の三機能（休養・遊楽・創造）の目的意識の高さと捉え距離は心理的な要素である認知距離として調査を進めた⁵⁾⁶⁾⁷⁾。



図ー2 観光地の位置と非日常性と交通利便性の関係

観光地はできるだけ等間隔になるように、メッシュを考慮して選定した⁸⁾。図ー2の左図が観光地の位置である。それぞれの観光地について期待度、認知距離および属性等を聞いた。結果より非日常性を示した図が図ー2の右図である。円が大きさで濃さにより非日常性の高さを示している。合わせて交通インフラの鉄道路線と高速道路路線と共に地図上に示した。交通インフラの太さは、それぞれ乗降客数、車線数により示している。



図ー3 非日常性の三次元的広がり方

この結果を EBK (Empirical Bayesian kriging)を用いて分析し三次元化した図が図ー3のようになった。EBKをおこなうことで、選定した観光地以外の場所での非日常性の分布を推定することができる。図ー2, 3の結果より、非日常性と交通インフラの充実さは関連していることがわかる。

まとめ

本研究では、観光における非日常性とアプローチ面との関係を定量化することを目的とし、2回のアンケート調査を実施した。分析ではGISを用いて非日常性と関係する項目を可視化することで両者の関係性を調べた。結果として、非日常性の高さと距離の遠さ交通利便性の低さとの関連性が示唆された。ただし、距離が近く交通利便性が良い場所でも非日常性が高い場所があるなど、現段階の定義では示しきれていない非日常性も存在した。今後は、アプローチに基づいた非日常性をより詳細に可視化していく。

【参考文献】

- 1) 田所瑛梨 (2012)「ディズニーランドにおける非日常性の変容」, p. 66-84, コンテンツツーリズム論叢, 1
- 2) 和泉雅人 (2009)「Scalalogie(階段学)へのオマージュ」, 慶応義塾大学日吉紀要, p. 19-48, ドイツ語学・文学
- 3) 鎌田裕美 (2006)「交通アクセスを考慮した観光地の魅力度評価」, p. 149-158, 日本交通学会第65回
- 4) 日本交通公社, 美しい日本 全国観光資源台帳, 日本語, <https://tabi.jtb.or.jp/>, 最終閲覧 2023. 5
- 5) 田原万友美, 田村俊明 (1998)「非日常空間における心理的空間特性の研究-02」, p. 154-155, 日本デザイン学会
- 6) 鈴木秀雄 (2004)「余暇の機能」, p. 135-146 人間環境学会『紀要』創刊
- 7) 田中雅大 (2013)「日常的移動行動との関連でみた都市空間における認知距離の質的側面-金沢市の大学生の事例」, p. 47-62, 人文地理第65巻第1号
- 8) 朝日新聞出版 (2019)「今、行きたい! 日本の絶景大辞典 1000」, p.278-336, 朝日新聞出版。