

中国・四国・九州地域の観光周遊行動分析

広島大学大学院国際協力研究科 学生会員 ○讃良 純一
 広島大学大学院国際協力研究科 正会員 藤原 章正
 広島大学大学院国際協力研究科 正会員 張 峻屹

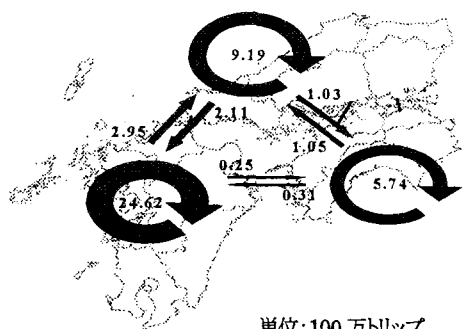
1. はじめに

2002年に実施された世論調査によると、国民の36.2%が生活の中で今後特に重要視したいという分野として「レジャー・余暇活動」を挙げている。人々の関心が高まる中、レジャー・余暇活動の中核となる観光産業は地域活性化に大きく貢献するものとして期待されている。

本研究では、中国・四国・九州地方を訪問した観光旅行者を対象としたアンケート調査により、広域にわたる観光周遊行動の実態を把握することを目的とする。

この三地方間はそれぞれ海域で隔たり、数本の連絡ルート（道路及び鉄道）や、航路で結ばれている。地方間のアクセス条件は、この限られた手段に依存するという特異な地域である。それゆえに「地方間の移動」が、同地域での観光行動の制約になっているとも考えられる。

図1は中国・四国・九州地方における観光目的純流動ODを地方内、地方間の移動に集計して示したものである。地方内に比べ地方間の移動は少なく、地方間の移動をいかに増加させるかが、同地域活性化の重要な視点であることが分かる。



第3回幹線旅客純流動調査データ(2000)をもとに作成

図1 中国・四国・九州地方における観光流動

2. アンケート調査の概要

本研究では、国土交通省九州幹線道路調査事務所が2002年夏期に行なったアンケート調査を用いて、観光周遊行動の実態を分析した。表1に調査概要を示す。

表1 アンケート調査概要

調査主体	国土交通省 九州地方整備局 九州幹線道路調査事務所
調査時期	2002年7月27日～8月18日
調査対象者	中国・四国・九州地方を訪れた観光旅行者
調査方法	インタビュー調査
調査場所	中国・四国地方は1県につき1カ所、九州地方は1県につき2～5カ所、合計29カ所の各県代表観光地にて調査
回答数	2497

アンケート調査項目には以下のようなものがある。

- ①観光地域選択について（項目別魅力度評価、観光地域の認知度、来訪履歴など）
- ②交通機関選択について（観光地域への利用交通機関、交通費など）
- ③観光地域滞在について（旅行日数、訪問観光スポット数、滞在時間、旅行費用など）
- ④個人属性について（旅行メンバー・人数、車・運転免許の保有、家族構成、所得、旅行会社の利用など）

3. 観光周遊行動分析

a. 行動の特徴

アンケート調査の全データより観光周遊行動の実態を分析した。訪問先については概ね1県1ゾーンに区分し（鳥取・島根県、香川・徳島県は各1ゾーン）、利用交通機関は旅行者が利用した交通機関で代表的なものを対象とした。図2に調査結果を示し、行動の特徴を述べる。

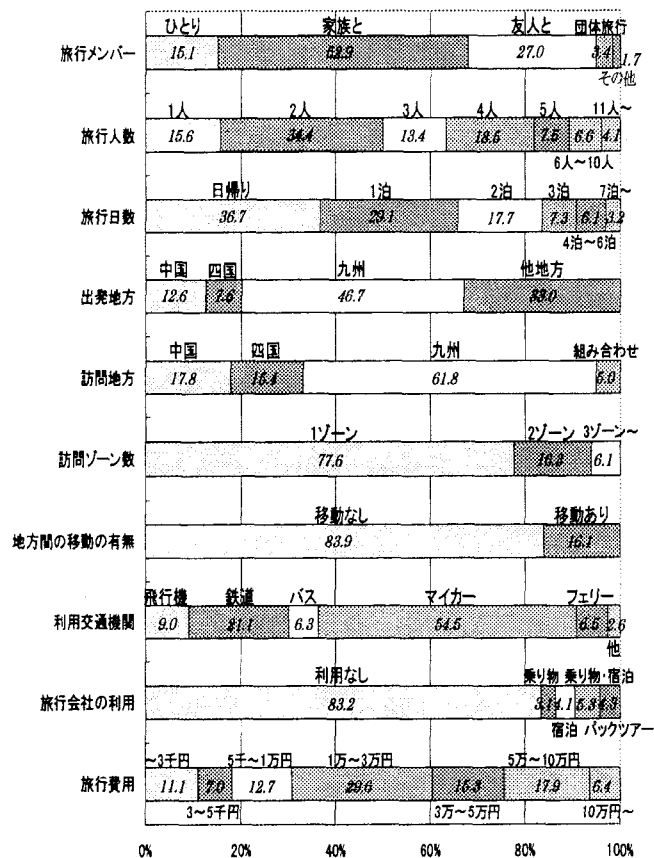


図2 調査結果

- ・ 日帰り旅行者が 30%以上を占める一方で、夏期休暇中の調査のために長期旅行者も多い。
- ・ 複数地方や複数ゾーンを組み合わせて訪問する旅行者は非常に少ない。周遊型ではなく滞在型観光への嗜好の高まりがうかがえる。
- ・ 約 16%の旅行者のみが地方間を移動している。
- ・ マイカー利用の旅行者が多くを占める。
- ・ 旅行会社を利用した旅行者はごくわずかであり、パッケージツアー利用の旅行者は全体の 5%にも満たない。団体ではなく個人での旅行が好まれている。
- ・ 旅行費用は低額から高額まで様々である。幅広い旅行形態が存在していると考えられる。

b. 利用交通機関・地方間の移動に関する分析

次に、調査で得られたデータから利用交通機関を公共交通、公共交通と車(レンタカーなど)、車(主にマイカー)に分類し、旅行形態との関係を分析した。また、地方間の移動の有無と旅行形態の関係についても分析した。

【利用交通機関と旅行形態の関係】

- ・ 運転免許やマイカーを持っていないために公共交通を利用せざるを得ない制約層が存在する。(図 3)

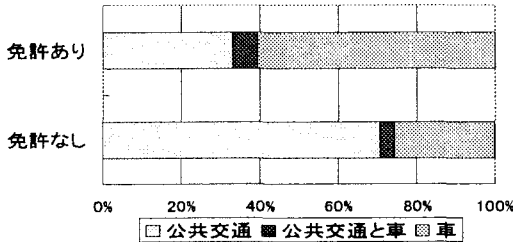


図 3 運転免許の有無と利用交通機関

- ・ 旅行人数が増加するほどマイカー利用が多い。しかし、平均的なマイカー1台の定員を超える6人以上の団体になると公共交通利用が増える。(図 4)

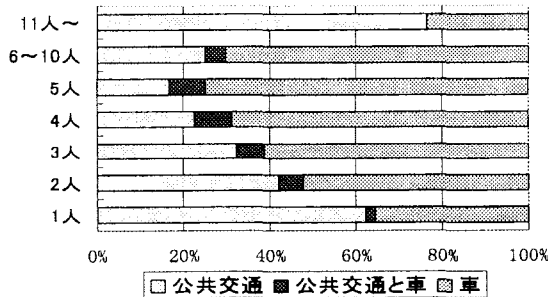


図 4 旅行人数と利用交通機関

- ・ 旅行日数が増えるほどマイカー利用が減る。
- ・ 公共交通利用に比べ、マイカー利用の旅行は費用が安くなっている。
- ・ 30 歳代が最もマイカー利用が多い。高齢者、若者は公共交通利用が多くなる。

【地方間の移動の有無と旅行形態の関係】

- ・ 地方間を移動する旅行にはマイカーよりも公共交通

が利用されている。

- ・ 出発地方によって地方間の移動をする割合は異なる。中国地方出発では割合が高いが、九州地方出発では地方内の観光が好まれ、地方間の移動の割合は低い。(図 5)

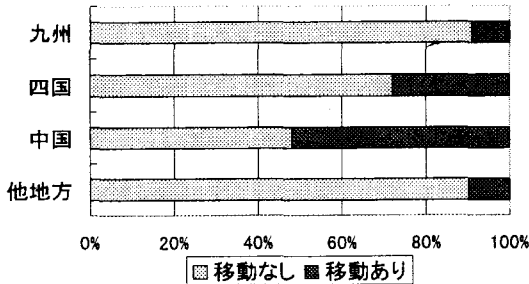


図 5 出発地方と地方間の移動の有無

4. 旅行者の観光地魅力度評価の分析

各ゾーンの魅力度評価の項目別上位 3 ゾーンを表 3 にそれぞれ示す。観光資源の各属性に関しては九州地方のゾーンが高く評価され、多くの項目で上位を占めている。しかし、交通条件に関しては中国や四国地方のゾーンも高く評価されている。

表 3 項目別魅力度評価(上位 3 ゾーン)

	見物・鑑賞	保養	体験	運動	観光資源総合
1	長崎	大分	熊本	熊本	熊本
2	熊本	熊本	宮崎	宮崎	大分
3	大分	愛媛	大分	高知	長崎
	宿泊施設	飲食店	土産物	交通条件	総合
1	福岡	福岡	長崎	福岡	福岡
2	岡山	長崎	福岡	岡山	大分
3	愛媛	広島	鹿児島	愛媛	長崎

次に、各地方の魅力度総合評価を出発地方別に平均をとり、表 4 に示す。同一の目的地であっても、出発地により評価が異なることが分かる。また、出発地方ごとに評価の特性が見られる。

表 4 出発地方別魅力度総合評価

		目的地			平均
		中国	四国	九州	
出発地	他地方	3.80	3.73	3.84	3.81
	中国	3.62	3.59	3.85	3.72
	四国	3.84	3.59	3.96	3.75
	九州	3.64	3.75	3.85	3.83
	平均	3.72	3.68	3.85	3.80

5. まとめ

本研究では、アンケート調査により広域にわたる観光周遊行動の実態を把握することが出来た。分析結果の通り、個人の目的地選択や交通機関選択には様々な要因が影響する。今後、この要因を考慮に入れた上で、個人の選択行動をモデル化する予定である。

謝辞

今回の研究にあたり、国土交通省九州地方整備局九州幹線道路調査事務所の方々にはデータを提供して頂きました。ここに記して謝意を表します。