

長距離レジャートリップの出発時刻選択行動に関する分析

H99008 石黒大介
H99060 高村伸一
指導教員 岩倉成志

1. はじめに

観光における交通の分析は、目的地選択行動、周遊行動など様々な交通行動を明らかにしてきた。しかし観光行動特有の自由度の高さから、観光行動の始点である出発時刻選択についての議論は希薄である。

一方、観光は戦後もっとも発達した産業の一つであり、現在までに地方部の主要な産業となっている。地方部の地域活性化のためには渋滞による混雑の分散や、より遠方からの観光客に対しマーケットを広げることが重要である。

これらの問題を解決するためには、旅行者が観光における出発時刻をどのような理由で決定しているのかを把握することが必要である。そこで本研究では、旅行者の行動を時間軸に沿って把握し、特に出発時刻選択に大きく影響する1日目の行動について基礎分析をし、出発時刻の選択行動を把握することを目的とする。

2. 調査概要

本研究では旅行者が実際にとった行動を把握するためにアンケート調査を行った。調査の概要を表1に示す。対象地域は、首都圏から300km程度の距離にあり、調査日が紅葉の時期と重なる観光地という理由から山形県を選定した。

質問項目は、旅行者の個人属性、日常の習慣（就寝時刻、起床時刻、運転頻度）、今回の旅行について（費用、運転人数、同行者数、自宅から観光地までの交通、旅行先での周遊、観光地から自宅までの交通など）、AHS（自動車の自動運転化）導入時の車内での過ごし方、出発時刻の変更の可能性とその理由、他に周りたかった観光地などである。

アンケート調査より出発時刻を決定した理由の集計結果を表2に示す。多く見られた理由として「渋

表1 アンケートの調査概要

調査対象者	山形県外から自動車を利用して来ている観光客				
調査方法	調査員による手渡し配布郵送回収方式				
配布箇所	山形県内の主要観光地				
配布時間	10:00~16:30				
配布日	11月1日	11月2日	11月3日	11月4日	11月5日
天気	雨	曇/雨	雨	曇/雨	雪
配布件数	186件	310件	358件	312件	66件
総配布件数	1232件				
回収件数	415件				
回収率	33.7%				

表2 出発時刻の決定理由

	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	14時	総計
ツアー旅行のため		1	1			1					3
渋滞を避けるため	4	21	12	7	3	2	1		1	2	53
待ち合わせの時刻		2	3	2	1	3	2			2	15
ゆっくり観光をするため	3	7	4	4	3	1	3				25
宿のチェックインの時刻	1	1	1	5	4	2					14
列車等の予約		2	5	7				1			15
家族・友人の都合			1	5	4	3	5		1	2	21
自分の仕事や用事	2	1	1	2	1	1			2	4	14
天気予報		1			2		1				4
早起きがづらい				1		2	1				4
観光施設の時刻			2								2
その他		6	1	1	1	2	1		1	1	14
総計	9	42	31	30	20	19	16	1	5	11	184

滞を避けるため」、 「ゆっくり観光をするため」という理由が挙げられる。

3. 長距離トリップのパターン分類

観光における行動は制約条件が少なく、行動パターンが非常に多岐にわたるため、分析では傾向が見えづらい。そこで、旅行者の行動を時間軸に沿って被験者ごとに把握することで自由な行動の中に規則性を見つけたい。

アンケートの中から長距離トリップを伴うサンプルとして関東地域のデータを抽出した。それと対比させるために、山形県から近距離にあり同数程度の宮城県のサンプルを抽出した。両データのトリップパターンの図化例を図1に示す。

図1は、トリップ長、到着時刻、立ち寄り箇所数によって規定され、12のパターンに分けられる。表3は規定条件と分類したうちの主要パターンをまとめたものである。

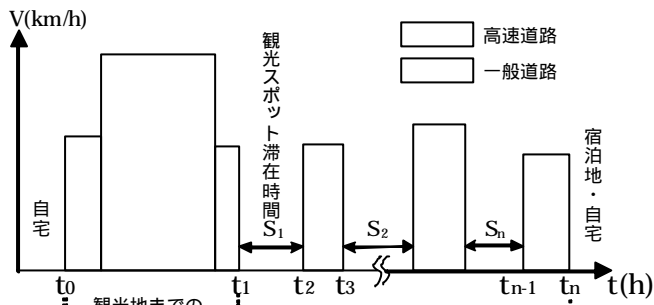


図1 トリップパターンの図化例

表3 トリップパターンとその規定条件

トリップパターン	地域	到着時刻 t_1	立ち寄り箇所数	サンプル数
A	関東	8 $t < 11$	2箇所以上	8
B		11 $t < 15$	2箇所未満	25
C		11 $t < 15$	2箇所以上	16
D		15 $t < 18.5$	2箇所未満	16
E	宮城	8 $t < 11$	2箇所未満	12
F		8 $t < 11$	2箇所以上	15
G		11 $t < 15$	2箇所未満	24
H		11 $t < 15$	2箇所以上	41

4. トリップパターンの規定要因の分析

(1) トリップ長の分析

自宅から観光地までの距離の差異による山形県内の総流動を図2, 3に示す。関東地域、宮城県のサンプル数は103, 108サンプルとほぼ同数であるにも関わらず、流動数の総和は宮城県が95であるのに対し、関東地域は半分程度の54にとどまっている。その理由として長距離トリップに伴う運転疲労が旅行者の行動に影響していると考えられる。旅行者の周遊は出発時刻と密接に関係していることから、長距離トリップによる運転疲労は出発時刻に影響していると考えられる。

(2) 到着時刻の分析

両地域からの旅行者が観光地へ到着する時刻を時間軸に沿って把握する。その結果、両地域とも午前11時にピークを迎えることがわかった。このことから旅行者は到着時刻を想定して出発時刻を決定していると考えられる。また、山形県を訪れた経験の有無によって到着時刻を見ていくと、関東地域では過去に来訪の経験がある人(N=58)は約40%が13時に到着し、経験がない人(N=31)は約30%が10時に到着している。このことから、来訪の経験の有無が到着時刻に影響を与えていることがわかる。

(3) 立ち寄り箇所数の分析

立ち寄り箇所数に着目して考えると、観光初日にいくつかの観光地を周遊する旅行者と観光初日移

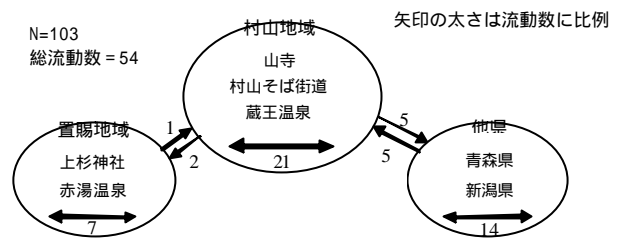


図2 関東地域からの旅行者の山形県内での総流動

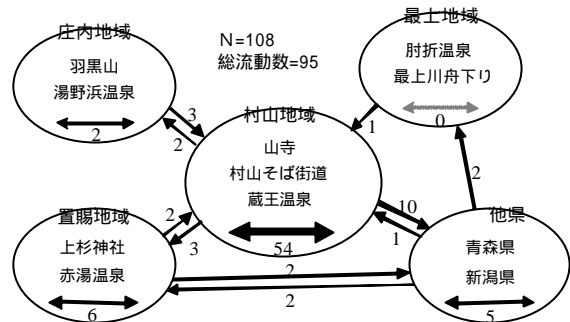


図3 宮城県からの旅行者の山形県内での総流動

動に充てる旅行者がいる。前者は時間の余裕を考慮して出発時刻を決定するが、後者は考慮せずに出発時刻を決定している。両者の違いは過去の訪問の有無などが起因していると考えられる。

そこで、関東地域・宮城県、過去の訪問の有無で立ち寄り箇所数を分けてみる。

訪問経験のある関東地域の人の中で23%が初日を移動に充てる傾向が見られる。このような人は観光地での周遊を考慮せずに出発時刻を決めるだろう。逆に、過去の訪問経験がない人は観光行動を意識して行動していると言える。

宮城県からの旅行者(N=91)について見てみると、訪問経験のある人はどこにも立ち寄らない割合が全体の11%と比較的少なく、立ち寄り箇所数1箇所, 2箇所の割合が27%, 36%と高くなっている。筆者らは過去の経験の有無で同じような傾向を示すだろうと予測していたが、それとは違う結果が見られた。この原因として、関東地域と宮城県からの旅行者の日帰り旅行の割合を見ると、関東地域の旅行者で9%, 宮城県の旅行者で67%となっている。

5. まとめ

出発時刻選択の決定理由として、運転による疲労、過去の訪問経験の有無、トリップ長、到着時刻、立ち寄り箇所数が出発時刻に影響を与えていることを示した。