

仕事帰りの余暇の寄り道の 要因分析

Factor analysis of **stopovers**
for leisure after work

日本人個人参加者合同チーム
秋山久人(東大), 別府正太郎(東大), 溝口哲平(筑波大)

2 背景(1/2) Background

- ・外出・移動が減少しており¹⁾, 健康への悪影響²⁾やまちの賑わい減少³⁾が懸念されている

There is a decrease in going out and traveling, and there are concerns about the negative impact on health and a decrease in the liveliness of the city

- ・解決策として, 仕事帰りの寄り道の促進が着目されている⁴⁾

As a solution, promotion of **stopovers after work** is attracting attention⁴⁾

- ・ 仕事帰りの余暇の寄り道を促進することで、外出・移動の活発化は無論、**個人のQOL向上**や、**消費金額up**というまち側のメリットも期待される

By promoting stopovers for leisure after work, it goes without saying that they will be more active in going out and traveling, and it is expected to have **the merit of improving the quality of life of individuals** as well as **increasing the amount of money spent in the city**

仕事帰りの余暇の寄り道の要因を
把握することで、
その促進に向けた政策的示唆を得る

Understanding the factors of **stopovers
for leisure after work** to obtain policy
implications
for its promotion

5 使用データ(1/3) Data used

- 豊洲のプローブパーソン調査を使用
Using the Toyosu probe person survey
- 分析単位: 一つの移動
Analysis unit: One trip

6 使用データ(2/3) Data used

- ・分析対象：以下を満たす移動

Analysis target: Trips that meet the following

1) **直前の移動が、その日最後の業務関連目的*の移動であった**

The most recent trip was the last one of the day for a work-related purpose*

2) **目的が帰宅, 買物(60分以上), 食事(60分以上), 娯楽, 観光, 散策である**

Purpose is going home, shopping (more than 60 min.), eating (more than 60 min.), entertainment, sightseeing, or strolling

※通勤・通学, 業務, 帰社・帰校

*commuting, work, returning to work or school

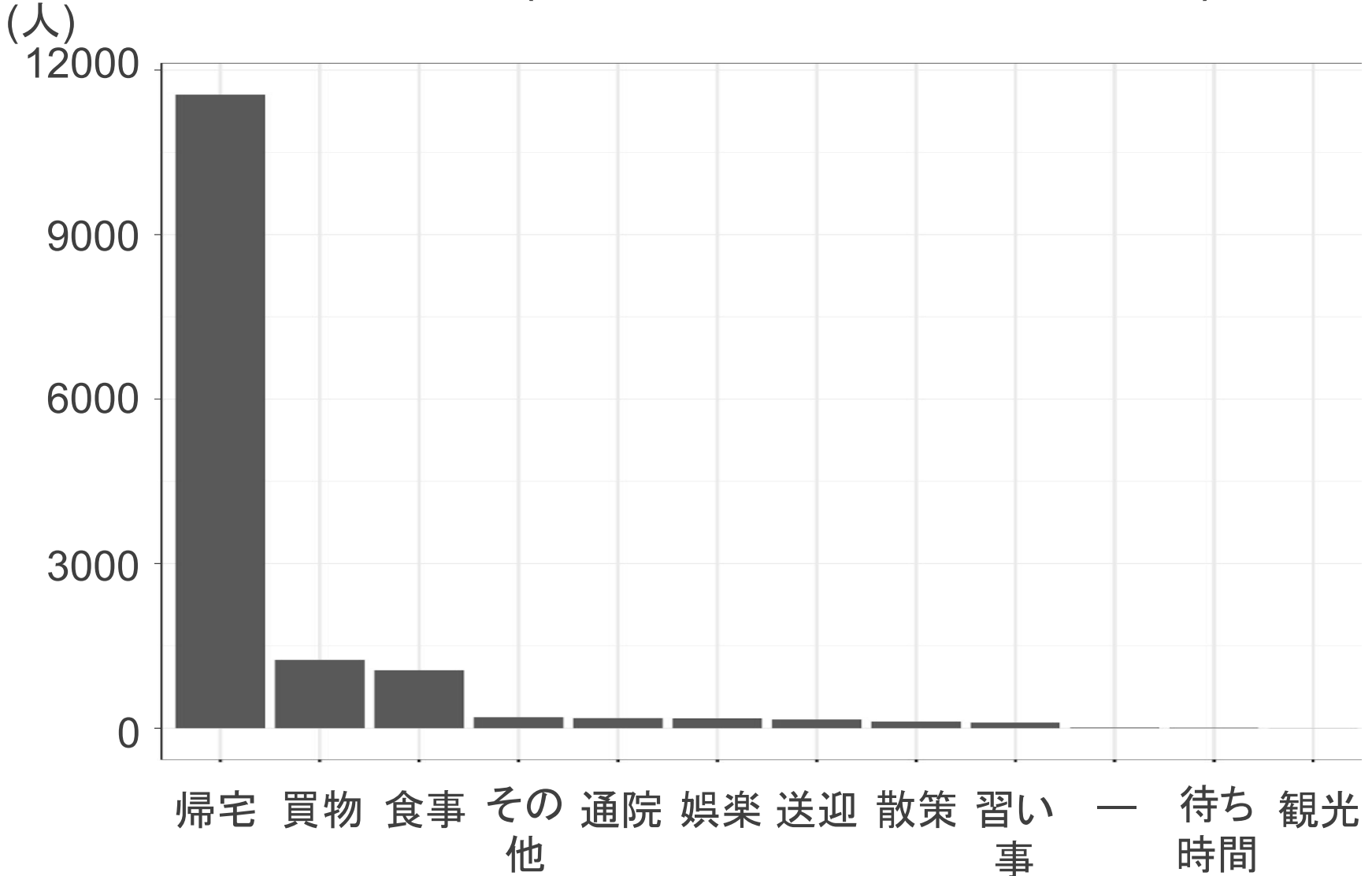
7 使用データ(3/3) Data used

- ・本発表では、分析対象である移動の目的が、**買物(60分以上)**、**食事(60分以上)**、**娯楽**、**観光**、**散策**の場合、余暇の寄り道が行われたと判断

In this presentation, in case the purpose of the analysis target trip is shopping (more than 30 min.), **eating (more than 60 min.)**, **entertainment**, **sightseeing**, or **strolling**, it is judged as a stopover for leisure

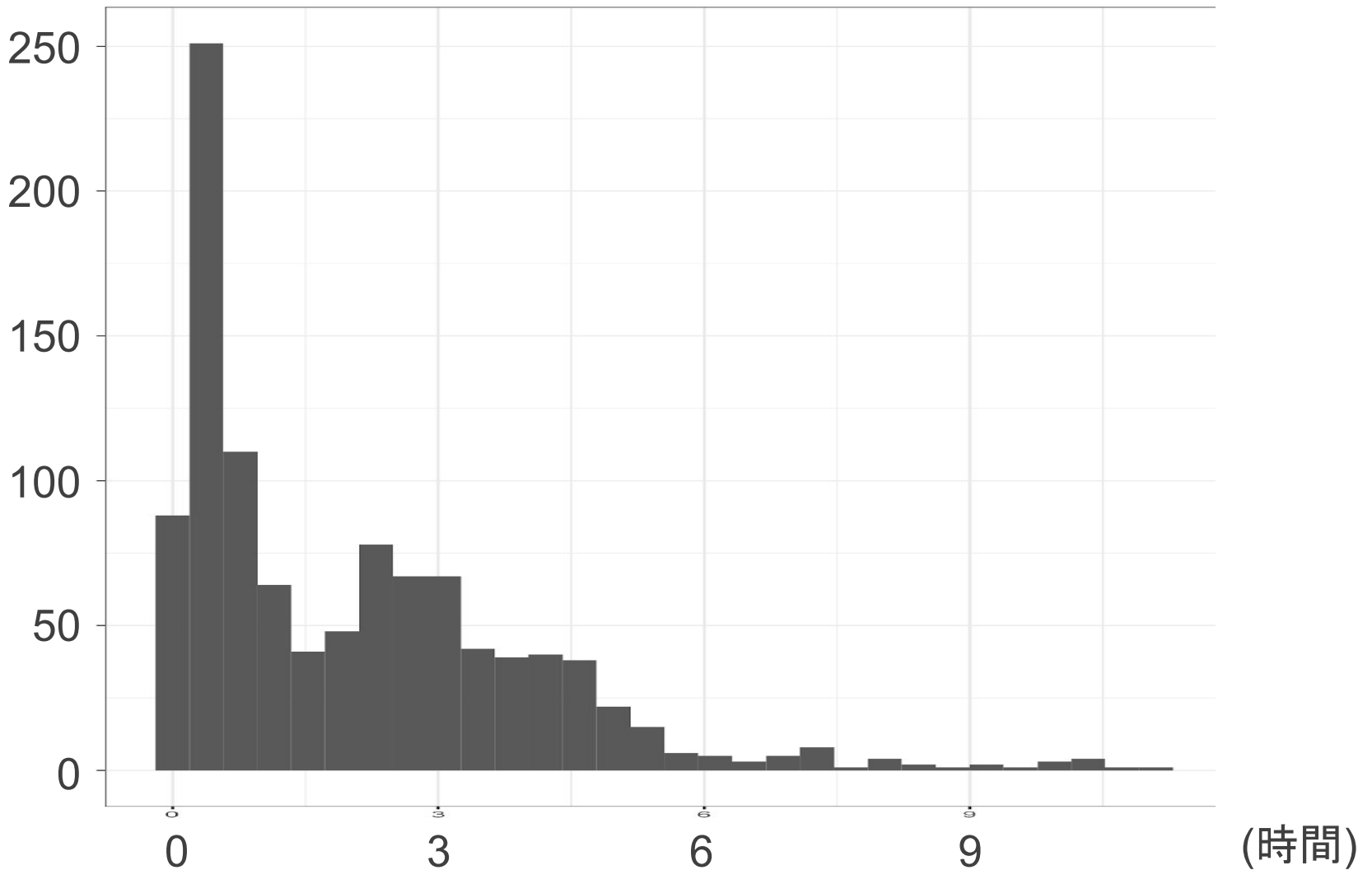
8 基礎分析 Basic analysis

・仕事終わりの行き先(分析対象である移動の目的)



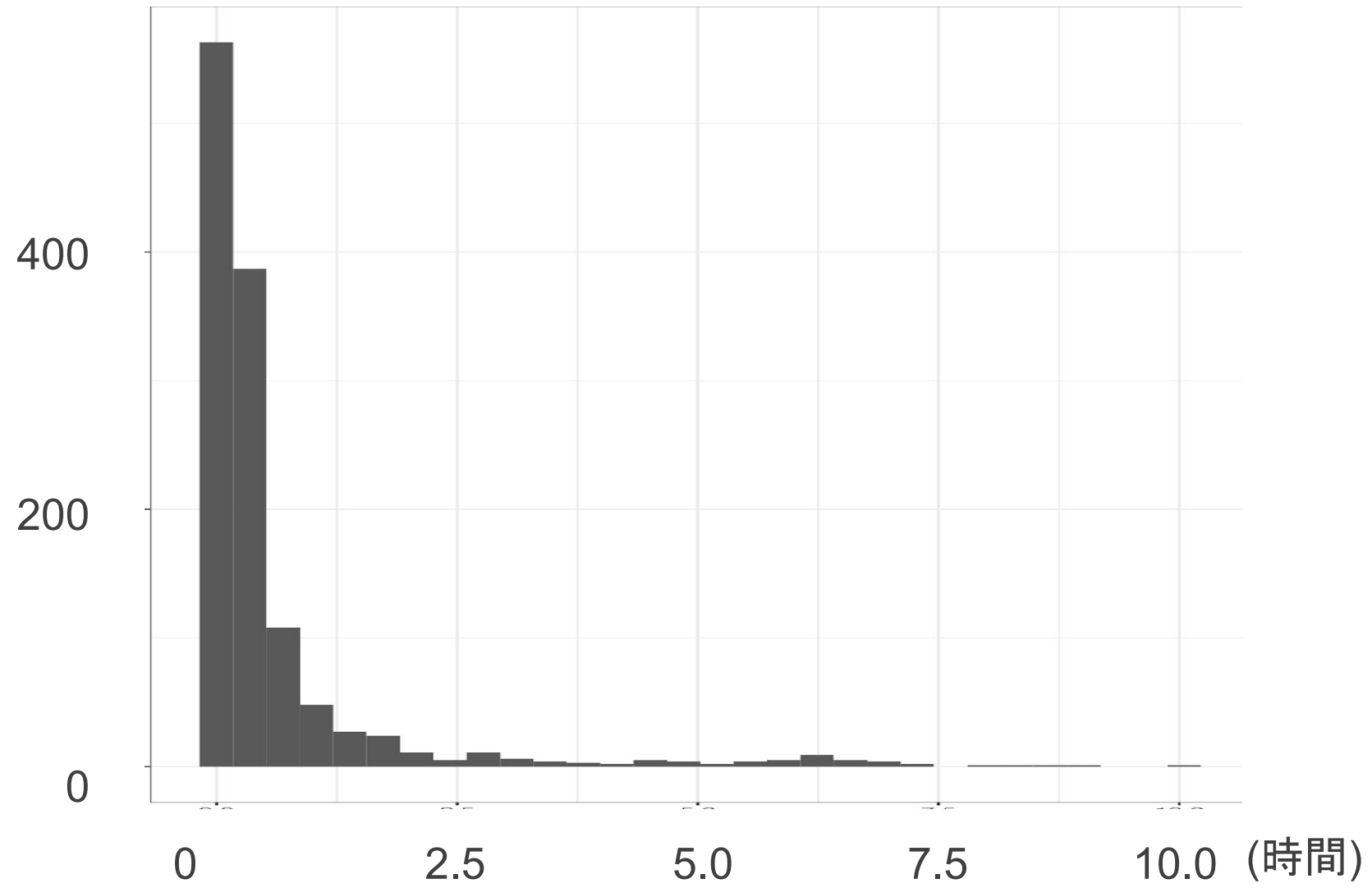
9 基礎分析 Basic analysis

・寄り道に費やした時間(食事)
(人)



基礎分析 Basic analysis

・寄り道に費やした時間(買物)
(人)



モデル推定 Model estimation

- 寄り道するか否かの二項選択を二項選択ロジットモデルにより説明
- 寄り道する: 分析対象である移動の目的が,
買物(60分以上), 食事(60分以上), 娯楽, 観光, 散策である
- 寄り道しない: 分析対象である移動の目的が帰宅

推定結果

Estimated result

| | Estimate | Std. Error | z value | Pr(> z) | |
|----------------------|-----------|------------|---------|----------|-----|
| (Intercept) | -4.38333 | 0.67240 | -6.519 | 7.08e-11 | *** |
| 性別2 | 0.38343 | 0.25431 | 1.508 | 0.131619 | |
| 性別3 | 1.27975 | 1.31267 | 0.975 | 0.329602 | |
| 年齢2 | -0.02068 | 0.48505 | -0.043 | 0.965992 | |
| 年齢3 | 0.31348 | 0.47477 | 0.660 | 0.509077 | |
| 年齢4 | 0.06896 | 0.50674 | 0.136 | 0.891754 | |
| 年齢5 | 0.43008 | 0.64005 | 0.672 | 0.501617 | |
| 職業3 自営業・会社経営者 | -1.21566 | 0.64163 | -1.895 | 0.058142 | . |
| 職業5 | 0.38080 | 0.41795 | 0.911 | 0.362230 | |
| 職業6 | -12.08902 | 441.37183 | -0.027 | 0.978149 | |
| 収入3 500万円以上999万円以下 | 0.72515 | 0.29985 | 2.418 | 0.015590 | * |
| 収入4 1000万円以上1499万円以下 | 0.64467 | 0.35357 | 1.823 | 0.068254 | . |
| 収入5 1500万円以上 | 1.01465 | 0.40341 | 2.515 | 0.011896 | * |
| 同居人数 | 1.39439 | 0.40462 | 3.446 | 0.000569 | *** |
| 自分の子ども | 0.91580 | 0.35054 | 2.613 | 0.008988 | ** |
| バイク・原付保有 | -1.02563 | 0.73856 | -1.389 | 0.164929 | |
| 自転車保有 | 0.09115 | 0.22380 | 0.407 | 0.683790 | |
| 移動手段2 | 0.20582 | 0.67983 | 0.303 | 0.762074 | |
| 移動手段3 | -1.25202 | 0.73581 | -1.702 | 0.088839 | . |
| 移動手段4 | 1.34107 | 1.05198 | 1.275 | 0.202379 | |
| 移動手段5 | -0.74305 | 0.43541 | -1.707 | 0.087904 | . |
| 移動手段6 | 0.30318 | 0.42454 | 0.714 | 0.475138 | |
| leave_hour_work | -0.02472 | 0.03198 | -0.773 | 0.439671 | |

自営業(会社員より)
は寄り道しにくい

収入が高いほど寄り道しやすい

家族人数が多いほど
寄り道しやすい

職場の帰りが遅くても変わらない

- 高所得者が寄り道をする傾向にあるため、寄り道が増える/増えないという議論だけではなく、その背景要因である貧困問題から取り組む必要性があるかもしれない
- 退勤時間を早めることを奨励しても寄り道が増えるとは限らないことを、為政者は留意すべき

- 寄り道したかだけでなく, どんな寄り道だったかをネステッドロジットモデル等で検討
Considering Not only did they make stopover, but also what kind of stopover was it

- 1) 東京都市圏交通計画協議会：新たなライフスタイルを実現する人中心のモビリティネットワークと生活圏 ―転換点を迎えた東京都市圏の都市交通戦略―，https://www.tokyo-pt.jp/static/hp/file/publicity/Toshikoutsu_1.pdf, 2021
- 2) 石橋澄子，安藤慎悟，谷口守：COVID-19流行下での交通行動変化と健康への影響 ―ポストコロナの健康まちづくりを考える―，土木計画学研究・講演集(CD-ROM), Vol.65, 2022
- 3) 谷口守，武田陸，小松崎諒子：かしこいオンラインの使い方を考える ―「ゆっくり来る津波」回避のための外出 MM のすすめ―，実践政策学, Vol.7, No.1, pp.71-78, 2021
- 4) 田淵景子，福田大輔：都市型MaaSの導入が生活行動に与える影響とサブスクリプションプランの評価：東京都市圏におけるシミュレーション分析，土木計画学研究・講演集(CD-ROM), Vol.65, 2022