

主要交通拠点との距離から見る宿泊施設の立地動向 に関する研究：福岡県福岡市・愛知県名古屋市の2 都市を対象として

阿比留，大吉
九州大学大学院芸術工学府デザインストラテジー専攻

<https://doi.org/10.15017/2230513>

出版情報：芸術工学研究. 30, pp.25-35, 2019-03-20. 九州大学大学院芸術工学研究院
バージョン：
権利関係：

主要交通拠点との距離から見る宿泊施設の立地動向に関する研究

福岡県福岡市・愛知県名古屋市の2都市を対象として

A Research About Accommodations Location Trends the Distance Between Accommodations and Main Traffic Spots

Fukuoka City in Fukuoka Pref., Nagoya in Aichi Pref. As the Target

阿比留大吉¹

ABIRU Daikichi

Abstract

Foreign tourist is increasing and dramatic growth including increase in domestic trip year by year. The hotel room will run short 20,000 rooms nationwide. In the situations that accommodation facilities uses change sightseeing with decreasing market of business trip. It could be complex business decision how location they should make a facility. Because it's difficult to collect informations about that included city demand and existing facilities distribution. The researches about the usual location of accommodations have been considered based on the relation between the existing urban axis and the used areas. In this thesis, accommodations were analyzed by their location to the main traffic spots. The purpose of this thesis is to contribute to the basic research to what could be a guideline for the choice of the location to open and run accommodations in an urban area. In this thesis a multiple regression analysis was made on three types of building (hotel facilities, ryokan and flop houses) to understand how the distance from the main traffic spots impact them. We could observe that distance influence on capacity, room quantity, average price and price rate by each types. These discoveries were analyzed from a theoretical and practical point of view.

1. はじめに

外国人観光客や国内旅行の増加など劇的な成長を遂げる日本の観光業において、全国的に宿泊施設の建築着工床面積は年々増加傾向にある。2016年までの傾向によれば、一部地域で既存ホテルの淘汰が進むというシナリオを供給側に加えて試算を行うと、全国で合計二万室強の不足が発生するという結果となっている（宮島，平，2017）。また、宿泊施設の利用形態は、オンライン会議などの増加により、出張旅行市場が減少し観光に移行する状況である。宿泊施設の開業においては複雑な状況判断が求められている。

これまで一般的な企業における業務地の立地選択に関しては、ロジットモデルなどサプライチェーンや、ある領域の中に住む労働者数から需給を計算するものが存在したが、ビルディングタイプ・建築用途による場合分けが考慮された分析手法は都市経済モデルの系譜では語られてこなかった（小池，友國，山本，2016）。

本研究では、立地選択の基礎研究として、立地が宿泊施設の価値にどのような影響を及ぼし得るかということ、を、主要な交通拠点との距離によって分析することで、宿泊施設立地の性質や都市に纏う需給や構造について考察する。

福岡県福岡市と愛知県名古屋市を対象として、キャパシティ（収容人数，客室数），価値（平均宿泊価格，価格上昇率）という宿泊施設の開業や営業に関する項目を重要な指標として設定し，主要交通拠点からの距離がこれらにどのような量的影響を及ぼしているかということ、をホテル，旅館，簡易宿泊施設という3つのデータセットでその特性を明らかにすることを目的とする。

連絡先：阿比留大吉，bng.rep0920@gmail.com

¹九州大学大学院芸術工学府デザインストラテジー専攻
Department of Design Strategy, Graduate School of Design, Kyushu University

2. 先行研究レビュー

宿泊施設経営者にとって立地選択とは長期的リスク評価に繋がる。投資回収までの宿泊需要を見越すことや既存の供給から競合を避けることは重要な経営課題である一方で、大規模なイベント、開発計画、産業構造ビジョンなどに見られる政府の方針、消費者行動などを通して立地選択にまでこれらの情報を応用することは極めて困難である。

応用都市経済モデルやSCGEモデルに挙げられる都市モデルの分析手法は、あらゆる経済波及効果や政策評価などの計算に利用されている。この手法は一般的にマクロ経済の把握には機能することが知られているが、特定のビルディングタイプや特定の需要に対する分析には不向きであり、これを本研究に使用することは適切ではないと筆者は考えている。

2.1. 立地と観光行動

今井(2011)によると、長期的な経営リスクを軽減するためにホテルという資産の流動化が進行している傾向が窺え、資本と運営が分離しつつあるということである。宿泊施設の供給側の分析と同時に観光客の行動分析に基づいた宿泊客数予測のための方法論を開発することが必要であるとのことだが(岡田, 1998),それは観光客の行動が移動やアクティビティ、宿泊を観光体験としての一部として捉え直す必要に迫られていることを示唆しているのではないだろうか。観光価値として都市を構成する観光地や主要交通拠点、そして宿泊施設を捉えることでそれらの関係性について述べることは可能はずである。

松村(1996)はホテルの新規立地は基本的に都市の宿泊需要に対応しており、ホテルの集積過程にみられる地域的な時間差は、高速交通体系の革新による結節点の変化など地域の都市システムにおける都市の拠点性の変化を反映していると述べている。つまり、新規立地を考える上で評価指標となり得るものは宿泊施設と主要な交通拠点との距離に大きく関係していることが考えられる。

2.2. 都市構造と宿泊需要

人気な観光施設の周辺に観光を目的とした宿泊施設が建設されることがあっても自然である。これら観光地の近くに観光施設の利用客をターゲットとした宿泊施設を開業することは、長期的なリスクを考えると決断しにくい一方で、複数の観光施設とのハブになる地域では長期的リスクが小さく開業のハードルが比較的低いのではな

いだろうか。小池, 梶, 浮田(1990)が述べているように、観光を目的とした旅行者の行動は高速交通体系が整備されるにつれ、移動距離が延伸し、観光地の選択範囲も拡大すると同時に、現地における行動範囲も拡大する。それは時間距離は短縮しても経済距離が伸びるため、現地では金銭に見合った旅行行動をとるからである。時間距離の短縮により観光のあり方は複数の観光地を経由する余裕が生まれる。これにより宿泊施設の立地は宿泊施設から観光地との距離よりも、宿泊施設から交通拠点との距離関係がより強くなっていく傾向にある。このように交通便利性の向上に伴い宿泊施設の立地は都心部に集中し、都心部から観光地までの移動を行うという行動が主となっているとしたら、その分布やキャパシティ、宿泊価格は主要な交通機関からどのような影響を受けているのであろうか。観光行動は宿泊施設の立地と観光地との時間的距離や主要交通機関からの距離に大きく影響を受けることが考えられるが、そういった視点での研究はほとんど見当たらない。

3. 仮説・研究対象

これまで述べたように、従来の研究ではホテルの立地は都市の需要に対応し、高速交通体系が整備されるにつれ観光地の選択範囲も拡大していく。それでは宿泊施設経営者は、長期的な宿泊需要を見越した宿泊施設の立地選択をどのような指標で判断し得るのだろうか。本研究では宿泊施設の立地を宿泊施設と主要交通拠点との距離から分析を行い、その距離から一般的な宿泊施設の立地傾向を考察した。これまでの議論に基づき、本研究では「主要交通拠点と宿泊施設との距離は宿泊施設の価格など事後決定的な要素と関係がある。」という仮説をもって検証を行った。これにより、これまで語られることのなかった主要交通拠点と宿泊施設との距離を通して宿泊施設経営について重要な判断指標のひとつとして提示し、都市の構造についても示唆をもたらすものとなることを期待する。

日本の市町村で人口順位が2018年4月1日時点で上から10の都市を並べると東京特別区部・横浜市・大阪市・名古屋市・札幌市・福岡市・神戸市・川崎市・京都市・さいたま市である。この中で同様の比較ができる都市を研究対象とすると、条件として独立した経済圏を持つ都市であること、新幹線が停車する駅、空港、港などの主要交通拠点が市内に存在することこの2つを満たす都市は福岡市と名古屋市である。

東京特別区部・さいたま市・横浜市・川崎市、大阪市・神戸市・京都市の組み合わせは、都市の距離も近く連続した経済戦略があることから独立した経済圏とは言い難い。独立した経済圏を持つ都市としては、名古屋市、札幌市、福岡市が上げられる。しかし、札幌市に関して主要交通拠点である港が市内にないことから今回の研究対象からは除いた。

この福岡市・名古屋市における交通拠点と宿泊施設との距離について共通した結論を得ることができれば、他の大都市においても有用な結果を期待することができ、単純な構造から研究を進めることで経済的な関連が強い首都圏の都市や大阪・神戸・京都の経済圏などの複雑な都市についても発展させられるのではないかと考えた。

4. 研究方法

4.1. 調査

データセットについて、福岡県福岡市の「福岡市内旅館業営業許可施設一覧（平成30年9月30日現在）」、そして愛知県名古屋市の「旅館行法に基づき許可を受けた施設の一覧について」というページの旅館業施設一覧（平成30年7月末現在）を使用した。なお、ここに記載されている全ての宿泊施設463件（福岡市120件、名古屋市343件）のうち、レジャーホテル116件（福岡市20件、名古屋市96件）、web販売していない、もしくは営業が確認できない宿泊施設46件（福岡市19件、名古屋市27件、他機能が同じ建築に入っている複合施設12件（福岡市0件、名古屋市12件）が存在する。それを除いた全289件（福岡81件、名古屋208件）のサンプル、つまりweb販売しているもしくは営業が確認できる複合ではない宿泊施設を今回分析するサンプルとして取り扱う。主要交通拠点を最寄駅、最寄IC、新幹線が停車する駅（博多駅・名古屋駅）、空港（福岡空港・中部国際空港）、港（博多埠頭・名古屋港）という5つの場所から施設までの距離をgoogleマップを使用して計測した。最寄駅からの距離は徒歩移動での最短距離、それ以外の距離に関しては車移動での最短距離を取得した。さらに収容人数、客室数、平均価格、価格上昇率はwebサイト等で調査した。収容人数（名）とはその施設に宿泊することができる最大の人数であり、客室数（室）とは宿泊可能な客室の数、平均価格（円）とはその施設の二週間の販売価格を各OTAサイトで収集した平均値、価格上昇率（%）とは一週間の最低価格を基準として何倍上昇して最高価格となったかという上昇分の割合である。

表1 宿泊施設のデータサンプル

基礎情報	サンプル番号	1	
	名称	ホテルレオパレス名古屋	
	住所	〒464-0075 愛知県名古屋市千種区内山3丁目4-4	
	都市	名古屋市	
アクセシビリティ	施設タイプ	ホテル	
	最寄駅(m)	今池駅	450
	最寄インターチェンジ(km)	吹上東IC	2.5
	名古屋駅(km)		6
	中部国際空港(km)		46
キャパシティ	名古屋港(km)		13
	収容人数(名)		209
宿泊料金	客室数(室)		113
	月		7,172
	火		7,089
	水		7,167
	木		7,167
	金		7,207
	土		10,109
	日		6,805
	平均価格(円)		7531
価格上昇率(%)		0.33	

例えば、最低販売価格が3000円で最高販売価格が5000円の場合は0.67となり、価格上昇がない場合の数は0となる。それぞれの調査サンプルとしてその1つを表1に示す。本件の調査期間は2018年10月29日から2018年11月1日までの二週間実施した。なお、価格はシングルルームの1名1泊の価格のみとした。

4.2. 分析の概要

ホテル、旅館、簡易宿泊施設という3つの施設タイプにおいて、それぞれの施設について最寄駅、最寄IC、新幹線が停車する駅（博多駅・名古屋駅）、空港（福岡空港・中部国際空港）、港（博多埠頭・名古屋港）という5つの場所から施設までの距離を説明変数とした。さらに宿泊施設を経営する上で重要となる指標を「収容人数」、「客室数」、「平均価格」、「価格上昇率」の4つとし、これを目的変数として重回帰分析を行った。データセットのうちホテル227件（福岡：54件、名古屋：173件）、旅館36件（福岡18件、名古屋18件）、簡易宿泊施設26件（福岡9件、名古屋17件）を比較分析することでそれぞれの距離における立地特性の差異について述べる。これらのデータセットにおいて、あるパラメーターの数値を $X_{i,k}$ 、その平均値を μ_k 、標準偏差を σ_k 、 $X_{i,k}$ を正規化した数値を $Z_{i,k}$ とおくと、 $Z_{i,k}$ は以下のように式①で表される。

$$Z_{i,k} = \frac{X_{i,k} - \mu_k}{\sigma_k} \quad (i=1, \dots, n) \dots \textcircled{1}$$

パラメーターの数値における目的変数を Z_y , 説明変数を Z_k ($k=1, 2, \dots, n$), 標準偏回帰係数を β_k ($k=1, 2, \dots, n$), 定数項を β_0 と置くと, 重回帰分析により Z_y は以下のように式②で表される。

$$Z_y = \beta_1 Z_1 + \beta_2 Z_2 + \beta_3 Z_3 + \dots + \beta_n Z_n + \beta_0 \dots \textcircled{2}$$

このように正規化した行列の標準偏回帰係数の値が目

的変数の影響度を表す。この標準偏回帰係数の値を見ることで目的変数に影響を及ぼす要素が何であるかを特定し, その量的影響度を考察する。

目的変数は「収容人数 (capacity)」、「客室数 (room)」、「平均価格 (vave)」、「価格上昇率 (vrate)」の4種類, 説明変数は「最寄駅までの距離 (station)」、「最寄 IC までの距離 (ic)」、「新幹線が停車する駅までの距離 (shinkansensta)」、「空港までの距離 (airport)」、「港までの距離 (port)」の5種類, それぞれの標準偏回帰係数を β , 定数項を β_0 とし, 回帰式を表 2 に, 標準偏回帰係数については表 3 に示す。

表 2 主要交通拠点とキャパシティ (収容人数・客室数)・宿泊価格 (平均価格・価格上昇率) の回帰式

目的変数	施設タイプ	重回帰式	n	決定係数	調整済み決定係数	AIC値	p値
収容人数 (capacity)	ホテル	capacity = β station + β airport	173	0.01756	0.009197	1.78	0.1248
	旅館	capacity = β station + β shinakasensta	18	0.198	0.1494	-1.94	0.0262 **
	簡易宿泊所	capacity = β station + β ic + β airport	17	0.3106	0.2207	-2.04	0.0331 **
客室数 (room)	ホテル	room = β ic	173	0.01078	0.00659	1.42	0.1101
	旅館	room = β airport	18	0.1692	0.1448	-2.67	0.0127 **
	簡易宿泊所	room = β airport	17	0.04563	0.007454	2.74	0.2847
平均価格 (vave)	ホテル	vave = β station + β port	173	0.05787	0.04986	-8.19	0.0009 ***
	旅館	vave = β airport + β port	18	0.4015	0.3653	-12.48	0.0002 ***
	簡易宿泊所	vave = β airport	17	0.05276	0.01487	2.54	0.2491
価格上昇率 (vrate)	ホテル	vrate = β port	173	0.1308	0.1271	-29.37	0.0000 ***
	旅館	vrate = β airport	18	0.09229	0.06559	0.51	0.0717
	簡易宿泊所	vrate = β port + β ic + β station	17	0.4903	0.4238	-10.20	0.0012 **

p値: 0 **** 0.001 *** 0.01 ** 0.05 *

表 3 重回帰式における標準偏回帰係数一覧

施設までの距離(説明変数)	収容人数(capacity)			客室数(room)		
	ホテル	旅館	簡易宿泊所	ホテル	旅館	簡易宿泊所
最寄り駅	-0.093	0.822 **	-0.892			
最寄インターチェンジ			1.001 *	-0.104		
新幹線が停車する駅(名古屋駅,博多駅)		-0.608 *				
空港(中部国際空港,福岡空港)	-0.101		-0.369 *		-0.411 *	
港(名古屋港,博多埠頭)						0.214
定数項	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

p値: 0 **** 0.001 *** 0.01 ** 0.05 *

施設までの距離(説明変数)	平均価格(vave)			価格上昇率(vrate)		
	ホテル	旅館	簡易宿泊所	ホテル	旅館	簡易宿泊所
最寄り駅	-0.141 *					1.742 ***
最寄インターチェンジ						-1.114 **
新幹線が停車する駅(名古屋駅,博多駅)						
空港(中部国際空港,福岡空港)		-0.276			-0.304	
港(名古屋港,博多埠頭)	-0.199 **	0.689 ***	0.230	-0.362 ***		-0.295
定数項	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

p値: 0 **** 0.001 *** 0.01 ** 0.05 *

データ群は福岡市・名古屋市を同じ群として解析する。ホテル、旅館、簡易宿泊施設の3種類の施設タイプに対して4つの目的変数を求めるので12の回帰式を導出し、その標準偏回帰係数を求める。

重回帰係数のモデルは総当たり法によって評価し、AIC値が最も低いモデルを選択した結果を表2に示す。計算は統計解析ソフトRを使用した。

5. 結論・考察

表2に示すように重回帰分析について総当たり法により12のうち7の回帰式を有意性のあるものとして導出することができた。それぞれ調整済み決定係数の値は決して高くはなく、旅館、簡易宿泊施設に比べてホテルが低

い傾向にある。全体として立地から特性を考える上で関連性が低い傾向にあるということである。なお本研究では変数の影響の有無を主眼に置くものであり、重回帰のモデル自体を評価するものではないため決定係数を重視する必要はない。

表3は重回帰式における説明変数の標準偏回帰係数を一覧にしたものである。*の記載がないものはp値が0.05より大きく有意性がない値である。

5.1. 全ての宿泊施設について

結論として2都市に共通して明らかになった宿泊施設全体の傾向を以下に3点あげる。

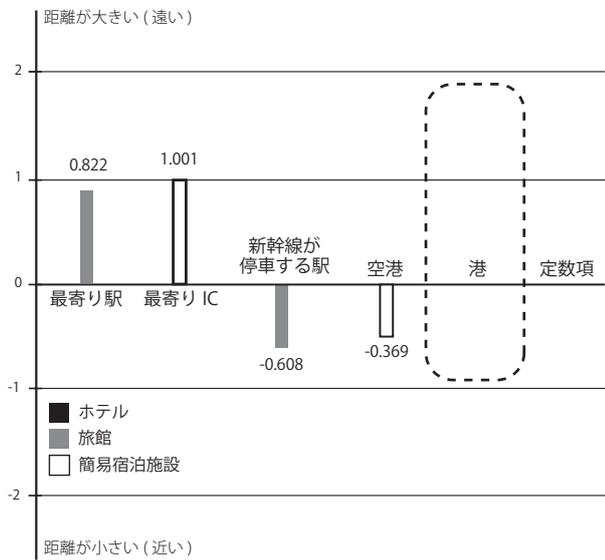


図1 収容人数の標準偏回帰係数

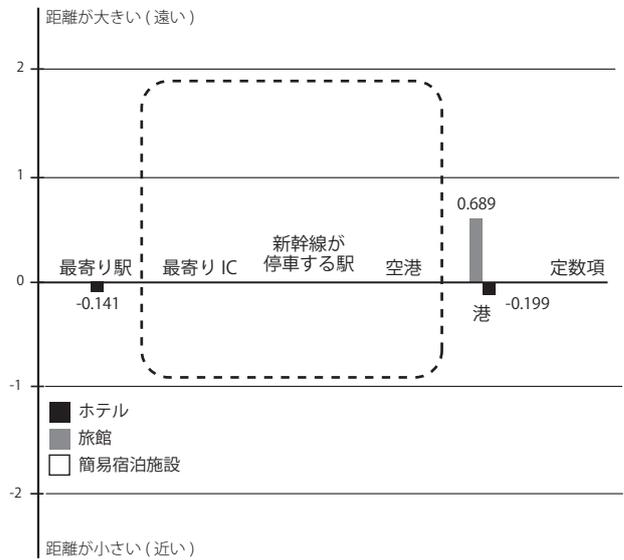


図3 平均価格の標準偏回帰係数

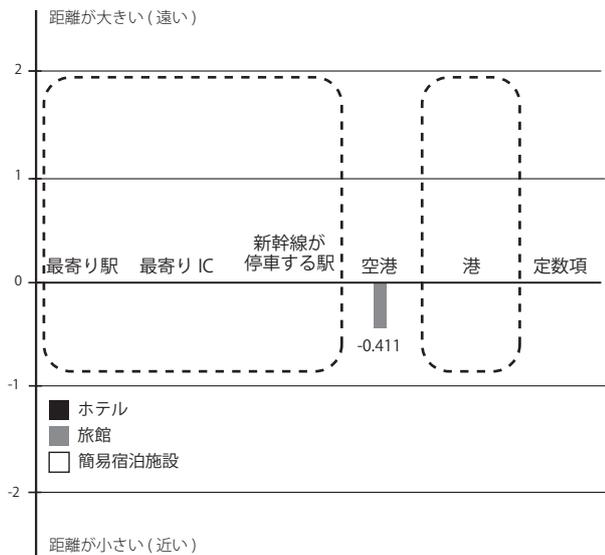


図2 客室数の標準偏回帰係数

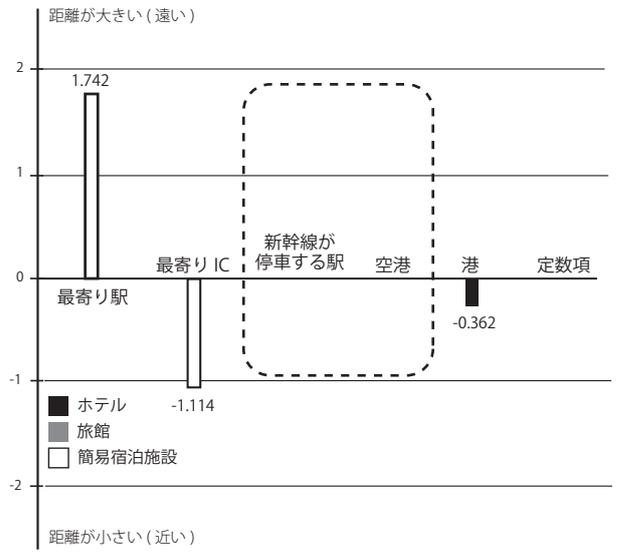


図4 価格上昇率の標準偏回帰係数

- ・最寄り駅と宿泊施設との距離，最寄り IC と宿泊施設との距離，新幹線が停車する駅と宿泊施設との距離は共に客室数に影響を及ぼさない。
- ・新幹線が停車する駅と宿泊施設との距離，空港と宿泊施設との距離は共に平均価格と価格上昇率に影響を及ぼさない。
- ・最寄り IC と宿泊施設との距離は平均価格に影響を及ぼさない。

最寄り駅と宿泊施設との距離，最寄り IC と宿泊施設との距離，新幹線が停車する駅と宿泊施設との距離は共に客室数に影響を及ぼさないという事実は，宿泊施設の立地密度が分析手法に含まれていないため，そのエリアの需要までを言及できるものではない。宿泊施設の単体の傾向としてキャパシティに言えることはそれぞれの立地における敷地面積と容積率に依存する可能性が考えられることである。新幹線が停車する駅と宿泊施設との距離，空港と宿泊施設との距離は共に平均価格と価格上昇率に影響を及ぼさないということに関して，宿泊施設の価格は都市の中心部と郊外における一週間の需要の変化が港との距離を除いて均質だということである。

最寄り IC と宿泊施設との距離は平均価格に影響を及ぼさないという結果に関して，平均価格が車移動における利便性と関係がないということである。これは宿泊需要が宿泊施設自体にあることが推測される。

さらに中心部と郊外における平均価格の変化が均質だということから，宿泊施設経営は主要交通拠点から見た立地選択よりも施設自体に大きな比重がある可能性が示唆された。

5.2. それぞれの施設タイプについて

偏回帰係数のうち有意性があるもののみを目的変数・都市別にまとめたものを図 1-4 に示し，福岡市・名古屋市に共通している事実を記述する。

ホテルの特性として，収容人数と客室数が主要交通拠点と関係がないことが明らかになった。これは用途地域も関係する話であるが，主要交通拠点との距離から見る立地が結果的に容積とは無関係ということである。平均価格，価格上昇率ともに港に近いほど高い値となる特性を持っている一方で，最寄り駅からの距離が近いほど平均価格は高くなる傾向が見られた。

旅館の特性として，平均価格と価格上昇率は共に港以外の主要交通拠点までの距離と関係しないことが明らか

になった。これも週末の需要と港を除いた交通の利便性に関係がないということである。旅館は現在の都市の形が成立する前から営業している場合もあるため，立地選択という話にはなりにくい。むしろ主要交通拠点は都市の移り変わりの中で変化してきたものなのではないだろうか。

一方で簡易宿泊施設の特性として平均価格と全ての主要交通拠点が関係せず，価格上昇率は新幹線が停車する駅，空港，港との距離が関係していない。新幹線が停車する駅と平均価格，価格上昇率が関係しないということは博多駅や名古屋駅などの地価が高い中心部の立地を選択することは単価も収容人数も低い簡易宿泊施設を経営する上で困難であり，低価格であるために価格上昇率や平均価格は立地の影響を受けにくいことが推測される。ホテルは3つの施設タイプの中で主要交通拠点からの距離と目的変数との関係が最も弱い。旅館は主要交通拠点との有意性があったとしてもその場所は古くからの交通要所であった場合，もしくは事後的に交通拠点が変化したということが考えられる。簡易宿泊施設は旅館やホテルと比較して最寄り駅や最寄り IC との距離には影響を受けているが，新幹線が停車する駅との距離には影響を受けていない。

6. 示唆と今後の課題

6.1. 本研究の意義

石澤（1991）が述べるように，宿泊施設は都心移動のメルクマールとなるものであり，旅館は高度経済成長期以前の核心地域に集中して立地し，それ以降に形成された新しい核心地域にはホテルが立地する傾向が強いのである。またわが国の宿泊施設においてホテルが急増している要因の一つは，このような都市における宿泊施設の立地変化によるところが大きいとされている。

今後 LCC やリニア鉄道など国際間，大都市間移動の低廉化や観光市場の増大によって変容する都市はそこに住む人やそれに関する産業のみで語ることはできない。これに見られるように，宿泊施設のキャパシティや価格というものと主要交通拠点との関係を見ることで低リスクな開業などの経営指標に寄与するだけでなく，観光機能としての都市を捉えることにも寄与することが期待できる。

6.2. 実務への示唆

図 5-9 に示すように，主要交通拠点の 5 つに関して，

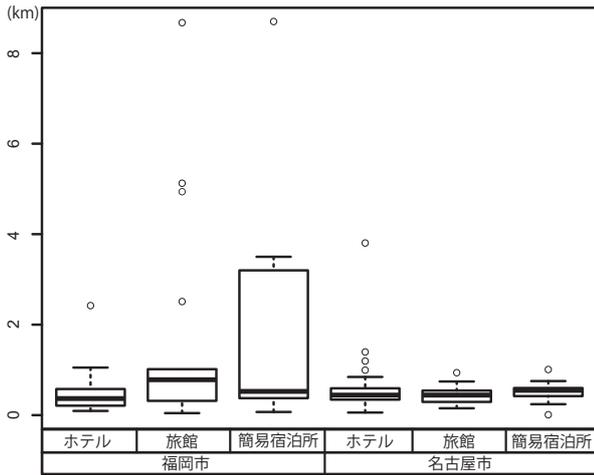


図5 最寄駅から宿泊施設までの距離

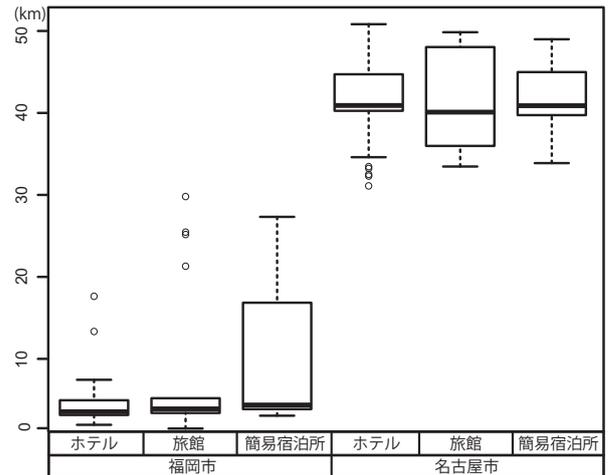


図8 空港から宿泊施設までの距離

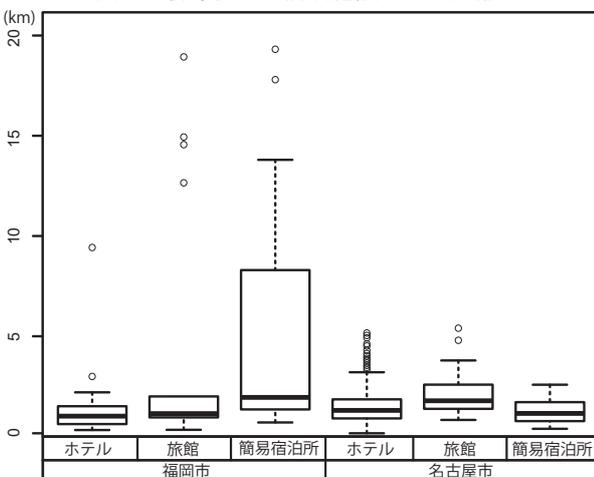


図6 最寄ICから宿泊施設までの距離

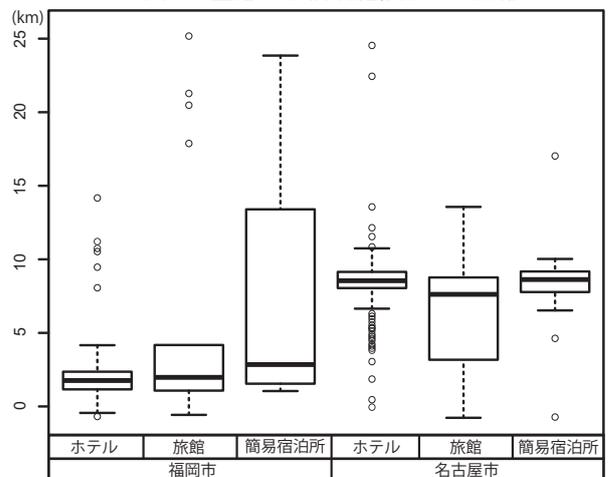


図9 港から宿泊施設までの距離

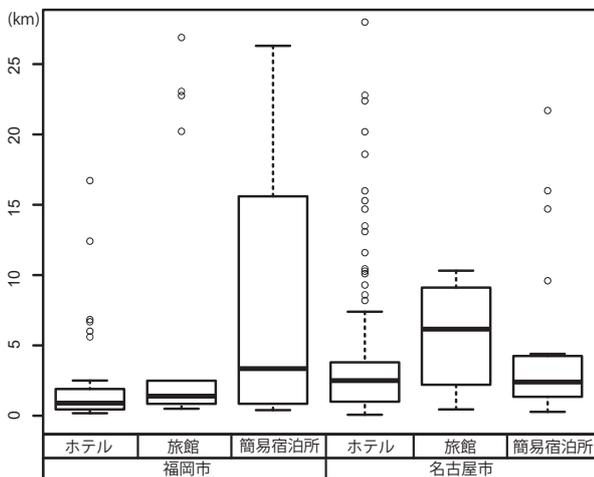


図7 新幹線が停車する駅から宿泊施設までの距離

それぞれの距離の分布をとってみたいところ最寄駅からの距離は1km以内、最寄ICまでの距離は5km以内、新幹線が停車する駅までの距離は5km以内にある程度は収まっており、これらは2都市で共通している。空港までの距離、港までの距離に関しては都市で分かれており、都市の構造の違いが現れている。結論で述べた3つの事

実はこの分布の範囲の中で語られていることを念頭に置くと、宿泊施設の立地選定において有益な示唆をもらたしているのではないだろうか。さらに2都市に共通して新幹線を停車する駅を中心部と仮定すると多くは5km以内に位置していることから、都市の宿泊需要が長期的に安定している範囲であることが考えられる。

なお、図10-13には2都市における最寄駅(1km範囲)、最寄りIC(5km範囲)、新幹線が停車する駅(5km範囲)を示した。今回調査した2都市に共通して、限定的な条件ではあるが宿泊施設と主要交通拠点との距離に関して港との距離がキャパシティ(収容人数・客室数)に関係しないこと、空港・新幹線が停車する駅との距離が宿泊価値(平均価格・価格上昇率)に関係しないことが明らかになった。立地の本質は宿泊者にとっての観光や出張体験に関する施設間移動の利便性であると考えられているが、一定の条件を考慮しても、特にホテルに関して主要交通拠点との距離よりもホテル自体に宿泊価格を決定する比重があることが考えられる。

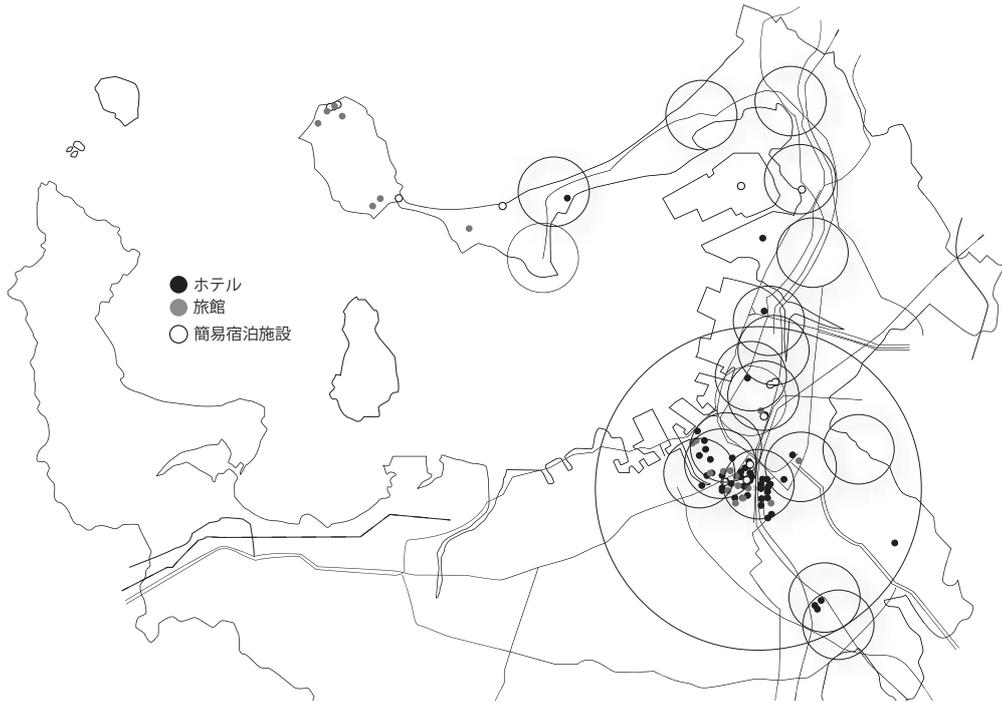


図 10 最寄駅から 1km の範囲と新幹線が停車する駅から 5km の範囲（福岡市）



図 11 最寄駅から 1km の範囲と新幹線が停車する駅から 5km の範囲（名古屋市）

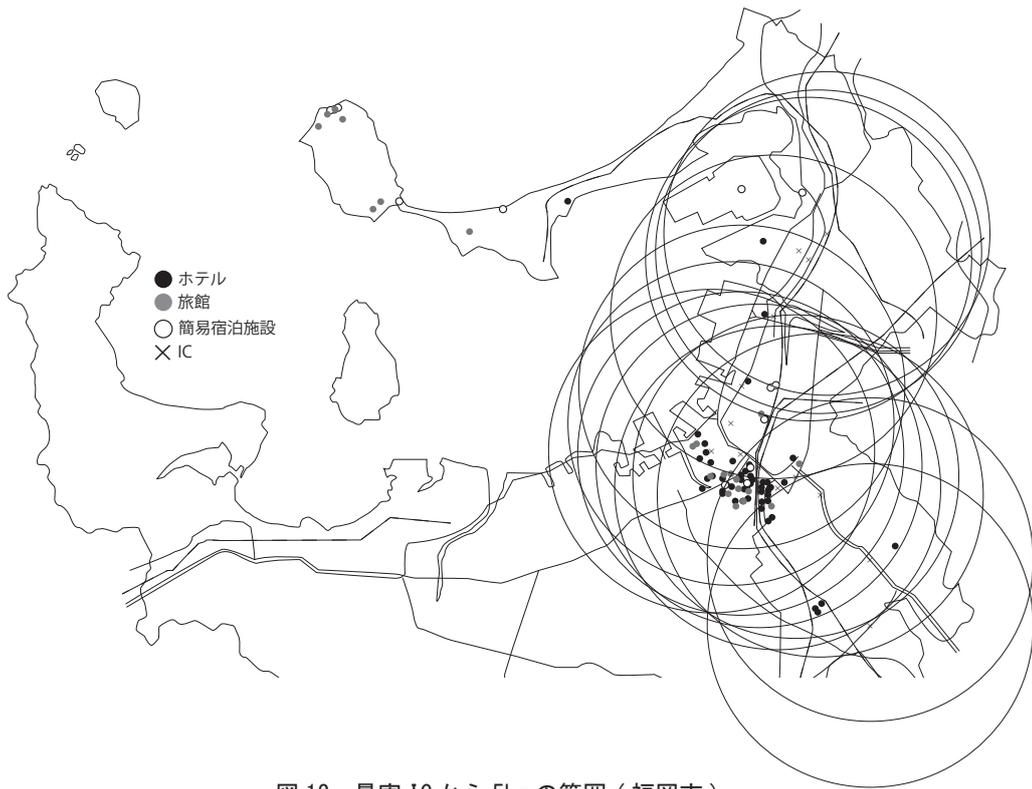


図12 最寄 IC から 5km の範囲 (福岡市)

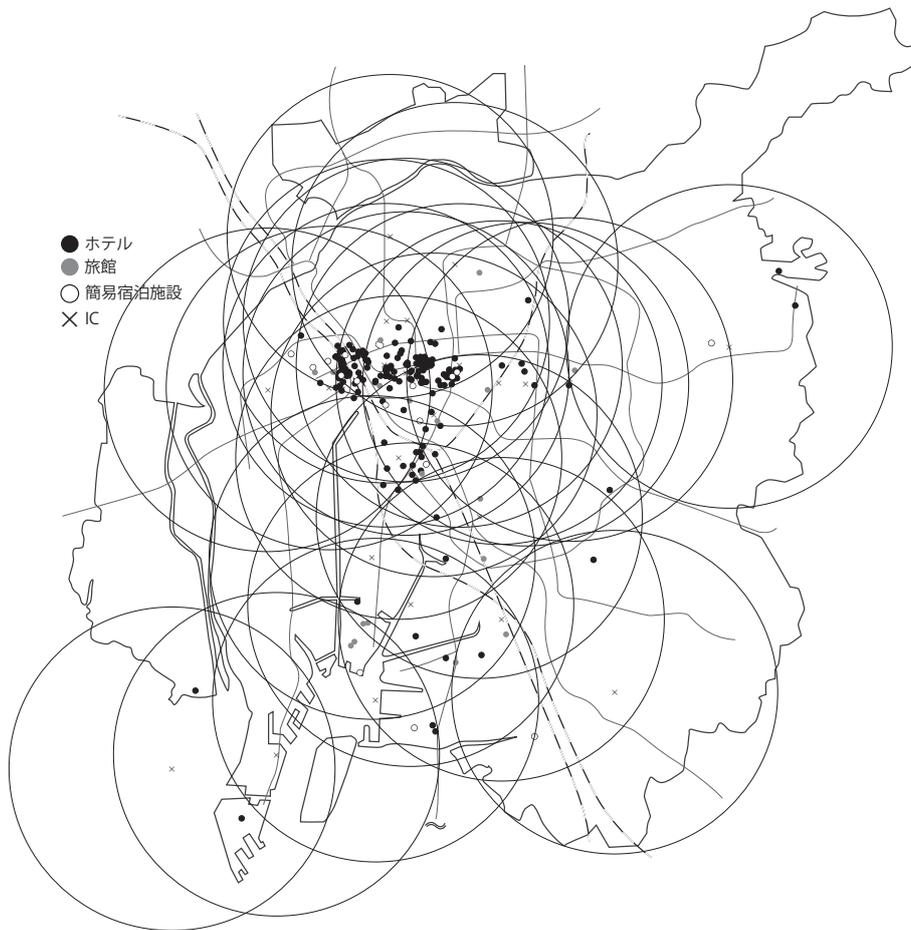


図13 最寄 IC から 5km の範囲 (名古屋市)

6.3. 今後の課題

本研究では宿泊施設の立地を主要交通拠点までの距離や分布図を併用して分析することで宿泊施設の交通拠点における立地特性を明らかにした。旅館の歴史は長い一方で簡易宿泊施設の歴史は短い。一部の旅館のように宿泊施設の開業が主要交通拠点の成立前である場合、宿泊施設と主要交通拠点との距離から立地特性を分析すると手法は、適切とは言えず現在の状況だけで評価せざるを得ない。開業年数をパラメーターとして追加することや交通拠点の経年変化などを追跡調査することによってより深く立地特性についての理解が深まるだろう。

本稿ではシングル1泊1名の価格のみを調査した。今後はホテルランクや客室タイプによっても平均価格帯は大きく異なることから販売価格の細分化を行い、より実質的な価格と交通拠点の関係について分析を進めたい。さらに最寄駅や最寄ICが比較的少ない都市について追加調査を行い、より広域に渡って示唆をもたらすような研究へと発展させていきたい。

今回の都市だけではなく多くの都市のデータセットをもって総合的な分析を行うことにより、都市の特質に関係しない立地特性の本質がより明確になるのではないだろうか。

参考文献

- 1) 津田博史, 多田舞, 山本俊樹, 一藤裕, 曾根原登, 椿広計, Web データを用いた京都市のホテル業界に関する応用研究, 情報知識学会誌, 2013, Vol. 23, No. 4, 442-451.
- 2) 白石秀壽, 三浦政司, マルチエージェントシミュレーションを用いたホテリングモデル拡張の試行, 2017 年秋季全国研究発表大会, 2017, E3-3, 309-312.
- 3) 加茂祐子, 外食価格の都市間および立地環境間格差に関する研究, 農林業問題研究 第73号, 1983年12月, 26-34.
- 4) 今井亜里紗, 橋本雄一, 札幌市における宿泊産業の立地変化—ホテルの営業許可・廃業申請データによるアプローチ, 地理学論集, 2011, No86, 10-23.
- 5) 岡田憲夫, 小林潔司, 後藤忠博, 収益リスクを考慮した小規模観光宿泊施設の経営成立性に関する研究, 土木計画学研究・論文集 No. 6, 1988, 129-136.
- 6) 石澤孝, 小林博, 都市における宿泊施設の立地と推移 - 長野市を事例として -, 東北地理 Vol. 43, 1991, 30-40.
- 7) 杉野尚夫, 特集名古屋を大都市にしたわけ—都市計画から考える—, 図夢 IN中部 Vol. 21, 2008, P. 21-29.
- 8) 後藤 寛, 喫茶店の立地分布と存立要, 日本地理学会発表要旨集a巻, 2012, 406.
- 9) 杉本興運, GIS によるマクロレベルでの宿泊施設の立地特性分析, 日本地理学会発表要旨集 2014s 巻, 2014, 307.

- 10) 松崎裕介, 十代田朗, 津々見崇, 外客誘致からみた東京の低廉宿泊施設に関する研究, 日本観光研究学会機関紙 2005. 3, Vol. 16, 2005, No. 2, 1-8.
- 11) 鈴木富之, 東京山谷地域における宿泊施設の変容 - 外国人旅行者およびビジネス客向け低廉宿泊施設を対象に -, 地学雑誌 120 巻 3 号, 2011, 466-485.
- 12) 川井千敬, 和泉汐里, 田中優大, 筈谷友紀子, 阿部大輔, 京都市三区 (中央区・下京区・東山区) における簡易宿所営業の立地の特徴に関する研究 - 地価と用途の変更に着目して -, 日本都市計画学会関西支部研究発表会講演概要集, 2018 年 16 巻, 2018, 41-44.
- 13) 山本正人, 大都市における宿泊施設について - 大阪市の例 -, 地理科学 1982 年 37 巻 1 号, 1982, 64.
- 14) 浅野敏久, フンクカロリン, 斎藤文士, 佐藤裕哉, 地方都市のホテル立地にみる都市の規模と機能 広島県東広島市を事例に, 地理科学 2005 年 60 巻 4 号, 2005, 45-65.
- 15) 砂本文彦, 1930 年代の国際観光政策により建設された「国際観光ホテル」について, 日本建築学会計画系論文集, 1998 年 63 巻 510 号, 1998, 235-242.
- 16) 浮田典良, 日本における宿泊施設 (旅館・ホテル等) の分布とその変化, 地理科学 1987 年 42 巻 3 号, 1987, 48.
- 17) 鶴田 英一, ホテルの立地展開と稼働率, 経済地理学年報 2000 年 46 巻 4 号, 2000, 58-72.
- 18) 勝木祐仁, 篠野志郎, 大正・昭和初期におけるホテルの概念の展開—都市施設としてみた日本のホテルの史的的研究—, 日本建築学会計画系論文集 1999 年 64 巻 520 号, 1999, 305-311.
- 19) 勝木祐仁, 明治・大正・昭和初期の都市におけるホテルの共用部の室構成の実態—都市施設としてみた日本のホテルの史的的研究 その 3—, 日本建築学会計画系論文集 2002 年 67 巻 559 号, 2002, 275-281.
- 20) 小池洋一, 榎幸雄, 浮田典良, 観光行動の変化と観光地の変貌—1989 年度秋季学術大会シンポジウム III—, 地理学評論 Ser. A 1990 年 63 巻 3 号, 1990, 194-201.
- 21) 勝木祐仁, 篠野志郎, 大正・昭和初期の著作に示されたホテル建築の計画理念—都市施設としてみた日本のホテルの史的的研究 その 2—, 日本建築学会計画系論文集 2000 年 65 巻 538 号, 2000, 211-218.
- 22) 戸所隆, 名古屋市における都心部の立体的機能分化—中高層建造物を中心に—, 地理学評論 1975 年 48 巻 12 号, 1975, 831-846.
- 23) 松村公明, 仙台市における宿泊機能の立地特性, 地学雑誌 1996 年, 105 巻 5 号, 1996, 613-628.
- 24) 金振暁, 経営戦略論的視点からみた宿泊特化型ホテルの特徴—ポジショニング・アプローチと資源ベース・アプローチを中心に—, 日本観光研究学会機関紙 2005 年 17 巻 1 号, 2005, 9-18.
- 25) 松村公明, 郡山市中心部における都心機能の分布と集積過程, 地理学評論 Ser. A 1992 年 65 巻 12 号, 1992, 889-910.
- 26) 門内輝行, 山口有次, 集客型施設の立地による波及効果簡易計測モデル作成に関する研究—集客施設整備による波及効果の測定手法—, 日本建築学会技術報告集 2002 年 8 巻 15 号, 2002, 410.
- 27) 富永透見, 外薮宏介, 谷口守, 立地政策に配慮した ポイントアクセシビリティ指標の開発と適用—集客施設等を対象としたケーススタディから—, 土木学会論文集 D3 (土木計画学) 2014 年 70 巻 5 号, 2014, I_755-I_761.
- 28) 西海重和, 外国人の日本での不動産活用の実態と課題—民泊を中心に—, 日本不動産学会誌, 2016 年 30 巻 第 2 号, 2016, 32-36.
- 29) 鈴木理孝, 森下英治, 松本安生, 原科幸彦, 観光地における土地利用変化の要因分析—鹿児島県屋久島を事例として—, 地域学研究, 2005 年 35 巻 3 号, 2005, 681-691.

- 30) 佐谷宣昭, 内田晃, 趙世晨, 萩島哲, ショッピングセンターの業種の組み合わせと立地動向に関する研究, 日本建築学会計画系論文集 2000年 65 巻 531 号, 2000, 163-170.
- 31) 阿部憲太, 姥浦道生, 自治体のラブホテル建築規制条例に基づくラブホテルの立地規制に関する研究, 都市計画論文集 2017 年 52 巻 3 号, 2017, 421-428.
- 32) 中村孝太郎, Tina Hedi Zakonjsek, 「おもてなし」型価値共創の視点(第4報)-スロベニアにおける宿泊・ツーリズムのイノベータータイプ事例研究より-, 年次大会講演要旨集 29 巻, 2014, 347-354.
- 33) 亀井啓一郎, メッシュ法による都市中心部の立体的土地利用形態の分析-福島市と郡山市の事例-, 地図 1997 年 35 巻 4 号, 1997, 1-12.
- 34) 酒井弘, 東徹, 西井和夫, 中村嘉次, 京都観光周遊行動の実態把握のための調査手法とその基礎分析, 土木計画学研究・論文集 1999 年 16 巻, 1999, 173-180.
- 35) 島崎勉, 建築基準法別表第2にみるサービス産業関連施設の用途地域別立地の実態, 日本建築学会計画系論文集 1994 年 59 巻 463 号, 1994, 123-132.
- 36) 山根格, 建築開発のプロジェクトマネジメント-ホテル開発プロジェクトにおける価値創造型プロジェクトマネジメント-プロジェクトマネジメント学会研究発表大会予稿集 2010 年 Spring 巻, 2010, 243-248.
- 37) 小池淳司, 友國純志, 山本浩道, 応用都市経済モデルにおける立地選択モデルの事後評価と発展方向, 土木学会論文集 D3 (土木計画学) 2016 年, 2016, 72 巻 5 号, I_695-I_705.
- 38) 名古屋市観光文化交流局, 名古屋市観光客・宿泊客動向調査(平成27年度)平成28年11月, 2015, 表3-1-1, 入込客数の推移 P.73
- 39) 観光庁, 「平成28年1月-12月分(年の確定値)」, 『宿泊旅行統計調査』, 2016.