

【論文】

旅行に際しての安全意識に関する研究  
—台湾の国内旅行における団体パッケージツアーの事例—  
Travel Safety Perception of Taiwanese Domestic Group Package Tour Tourists

藍 宜芳 (Lan Yifang) \*

【要旨】

本研究は台湾の国内旅行者の安全意識を探ることを目的に、団体パッケージツアーに参加する20歳以上の旅行者を対象として調査を行った。調査では、調査紙によるサンプリング法を用い、調査対象者数1000に対し、有効な回答数890をサンプルとしてSPSS(ver.12.0)で分析を行った。その結果、旅行者の安全意識は「旅行環境」、「救難救助」、「医療衛生」、「治安と法秩序」4つの因子に分類ができ、それぞれの因子間には深い関連性が見られ、対象者の年齢、職業、学歴等による差異は顕著に認められたが、性別と旅行回数による差異はみられなかった。本研究の成果は、関係する公的機関や今後の研究の参考として役立てることができるだろう。

**Keywords** : 台湾国内旅行、旅行安全意識、団体パッケージツアー

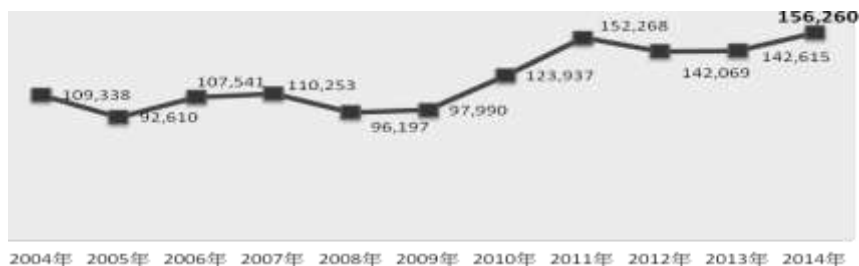
目次

- |               |           |
|---------------|-----------|
| I. 研究の背景と課題   | IV. 考察    |
| II. 既存研究レビュー  | V. 考察結果   |
| III. アンケート調査表 | VI. 今後の課題 |

I. 研究の背景と課題

今日の観光産業は、全世界でも注目される産業になりつつある。台湾政府は、観光消費を増やし、地域活性化に繋がる観光政策<sup>1</sup>を打ち出し、観光産業を推進してきた。そのことから、2014年には台湾への国際旅行者数が9,910,204人まで増加している。その中で中国本土からの中国人は、台湾の最大の市場となっている。さらに、2014年台湾人の国内旅行数は1億5626万回수에増加した(台湾観光局, 2015)。このように観光産業は、著しく発展してきている。

図1 2004年~2014年台湾人の国内旅行者回数の変化



単位：千回数

出所：台湾観光局(2015年)

しかし、著しく増加した旅行者数は観光環境に対して極めて大きな影響を及ぼすことになり、旅行の安全に関する問題は特に懸念される(WEF, 2011)。観光をめぐるさまざまな問題が顕在化してきた。例えば、旅行の安全が

\* 和歌山大学大学院観光学研究科研究生 Wakayama University/Graduate School of Tourism /research student

<sup>1</sup> 台湾観光局・観光政策「観光大國行動方案」(2015年-2018年)。

問題になった例として、2003年SARSの発生<sup>2</sup>、2004年九份バス転落事故<sup>3</sup>、2006年梅嶺のバス転落事故<sup>4</sup>、2009年八八水害<sup>5</sup>、2011年阿里山の列車横転事故<sup>6</sup>、2012年新竹県でのバス転落事故<sup>7</sup>がある。旅行安全において災害の発生の要因は天災だけではなく、旅行環境、交通事故、食の安全、観光政策などの人為的な要因もある。さらに、台湾が亜熱帯の気候区であり、山が雄大で、四方は海に囲まれている。しかし、豊富な自然には危険も多く内包している。そのため成長する観光産業の対応にも課題が出る。つまり「旅行の安全」は観光が発展する中で現在直面する重要な問題と言える。

また、観光事業が急速に発展する際、「旅行の安全」は考慮されるべきである。しかし、台湾へ訪れる外国人観光客の中でも大部分を占める中国本土からの旅行者は、台湾での旅行中に頻繁に事故に遭遇している。このことから旅行者に対する安全対策が早急に求められている。観光事業が急速に発展してきたが、安全問題はあまり省みられなかった。観光問題は観光産業にとって大きく影響していることを見逃すことができない(WTO, 2012)。

さらに、台湾の国内旅行における団体パッケージツアーの旅行者に対する安全意識に関する研究は、特に旅行にかかる安全教育と個々のサービス提供機関についての研究を除いて、まだ少ないのが現状である。以上のことから台湾の全体の観光環境に注目しながら、その中でも国内旅行における団体パッケージツアーの旅行者の観点から、「旅行の安全」に関する重要な問題を検討する。

## II. 既存研究レビュー

研究を進めて行くにあたり参考にした既存の研究について概観する。まず、知覚リスクと旅行の概念について議論を行い、その後台湾において旅行安全について研究を分類し、実証研究を基に考察していく。

### 1. 知覚リスクと旅行

知覚リスクとは「消費者が商品を購入し、消費、使用する際に主観的に感じる何らかの危険」を言う(青木, 2005)。知覚リスクは商品に対して十分な知識を保有していないことが原因で、起こりうる結果(危険度)と商品の不確実性(危険が発生する確率)という二つのことにより発生する(Cox, 1967; Cox and Rich, 1964; Dowling and Staelin, 1994)。

Tsaur et al.,(1997)は、旅行の安全とは「団体旅行者が旅の途中と目的地に滞在する際、不確定な事が起こる可

<sup>2</sup> 2003年台湾で新型肺炎SARS(重症急性呼吸器症候群)の発生で、686人が感染の恐れ、84人が死亡。国内、海外の観光客が減少し、経済に大きな影響を与えた。

<sup>3</sup> 2004年10月18日、台湾新北市の観光地の九份で、観光バスが崖から転落し、香港人観光客5人が死亡、33人が負傷した。

<sup>4</sup> 2006年12月3日、台湾台南市の楠西区の梅嶺山谷で午後、バスのブレーキの故障で、梅嶺山から降りる途中で観光バスが転覆し、20メートルほど下の谷に転落した。22人が死亡し、21人が重傷を負った。過去20年来、死傷者が最も多い交通事故である。

<sup>5</sup> 2009年8月8日、台湾南部で起こった大規模水害である。台風第8号がもたらした豪雨により、死者681人、行方不明18人などの被害が出た。高雄県小林村(現小林里)では、付近の山の崩壊による土石流で川沿いの集落の大部分が流され、天然ダムが発生、決壊して、結局集落全体が壊滅した。

<sup>6</sup> 2011年4月27日、台湾嘉義県の阿里山森林鉄道で線路脇の巨木が倒れぶつかり、脱線、横転した。中国人観光客5人が死亡、113人が負傷した。

<sup>7</sup> 2012年12月10日、台湾新竹県尖石郷の司馬庫斯につながる産業道路で、山道のすれ違いで、中型観光バスが谷底に転落し、13人が死亡、10人が重軽傷を負った。

能性で、リスクのタイプは身体(physical risk)と設備リスク(equipment risk)である」と述べた。外形的には知覚リスクは、交通(Transportation)、法律(Law and order)、衛生(Hygiene)、設備(Accommodation)、気候(Weather)、観光地(Sightseeing spot)、医療支援 (Medical support)の7タイプである。

## 2. 台湾の先行研究

一方、台湾国内旅行の研究を見ていくと、2005年から現在に至るまで「旅行の安全要因」に関する研究が見られるようになってきた。旅行の安全については「交通、観光地、設備、医療支援、衛生、食事、自然災害、法律、社会心理等」に分類して表1に示す。

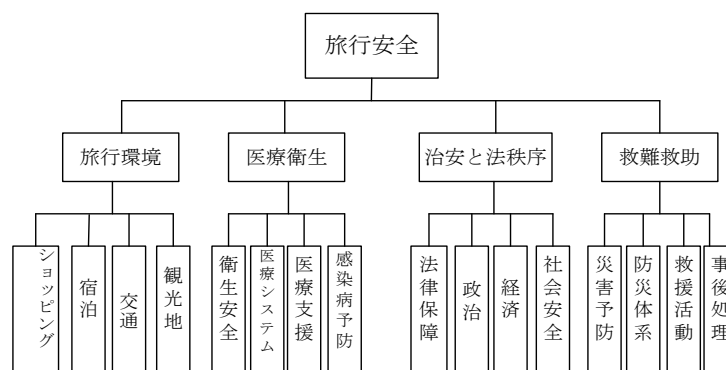
表1 台湾の旅行の安全の研究

著者/年	部分分類	研究内容
徐村和, 林凌仲/2005	設備, 社会心理, 機能	1.機能 2.財務 3.心理 4.実体 5.社会 6.時間
呂新發/2006	社会心理, 設備, 食事, 医療, 観光地, サービス	1.食事衛生 2.医療支援 3.宿泊施設 4.交通 5.ホスピタリティ 6.観光地
黃國平, 戴永家/2007	設備, 社会心理, 観光地, 食事, 医療, 治安	1.旅行争議行為 2.サービス品質 3.宿泊施設 4.時間 5.交通 6.金銭的 7.治安 8.観光地 9.テロリズム 10.医療
倪欣蘭/2008	設備, 社会心理, 観光地, 食事, 医療, 自然災害	1.食事衛生 2.医療支援 3.宿泊施設 4.交通 5.観光地 6.政治 7.治安 8.気候
Liu, Tzeng & Lee/2012	設備, 社会心理, 自然災害	1.観光資源 2.産業環境 3.社会経済 4.環境安全

出所：筆者作成(2012), 徐村和, 林凌仲 (2005)・呂新發(2006)・黃國平, 戴永家(2007)・倪欣蘭(2008)・Liu et al.,(2012)を基にして整理

以上を踏まえた上で、台湾の国内旅行の研究でいろいろな旅行安全の研究における因子を参考し、また、Tsauro et al.,(1997)が示した7つのリスクのタイプを抽出する。台湾の先行研究によると、国内旅行における「気候リスク」については、台湾が亜熱帯の気候であることと地域による気温の変化があまり見られない。また、旅行者においても気候については、服装等である程度の準備ができることから、あまり考慮されていなかったと思われる。このことから、本研究での気候リスクを削除した。2014年以降、国内旅行の人数は、1億5626万回数と増加している。(台湾観光局, 2015)。政府の政策により、本土からの中国人旅行者も増えてきた。頻繁に旅行事故が起こった中で、

図2 台湾国内旅行の旅行安全要素



出所：筆者作成(2012), Tsauro et al.,(1997)・陳建和(2008)・翁毓秀(2005)を基にして整理

被害に遭ったのは台湾人だけではなく、中国人も含まれている。台湾の旅行安全の課題を重視しなければならない。事故を減らすことは重要な課題である(Liu, Tzeng & Lee, 2012)。そして、本研究の救難救助(emergency assistance)リスクは翁毓秀(2005)の研究を参考に加えた。台湾の国内の団体旅行の旅行安全に関する研究をレビューし、抽出した結果は、図2で示す。

### Ⅲ. アンケートの調査表

これまでに触れた先行研究によって、旅行安全「交通・観光地・社会心理・設備・医療支援・衛生・食事・自然災害・法律等」に分類して、それらのリスクが高いこととその理由が明確にされた。しかし、これらの先行研究は台湾の国内旅行の実態に対し、適合しているかの検討余地がある。

さらに、団体パッケージツアーの旅行者の個人属性によって、旅行安全リスクに差異があるのかまだ明らかになっていない。そのため、現状分析から、台湾の国内団体パッケージツアーの旅行者に焦点を当てて実証検証を行っていこうと考える。

#### 1. 調査表の作成

本研究の調査にあたり調査表を作成した。調査表は四つの部分に分けている。「旅行環境」と「治安と法秩序」因子は、既存研究 Tsaur et al.(1997)の調査表を参考にして、作成した。「医療衛生」因子は、陳建和等(2008)の調査表を参考にして作成した。旅行事故前の予防することと事故中の対応対策と事故の前後処置の「救難救助」因子は翁毓秀(2005)の調査表を参考にして、作成した。

#### 2. 調査概要

本研究の調査は3段階で行った。第一段階には、先行研究を基にして安全意識の要素を抽出した。さらに、6名の専門家<sup>8</sup>の意見を伺い、最も適切な因子を抽出し、調整した。第二段階には、プレテスト調査を行った。第三段階には、本調査を実施した。

まず、調査表の項目は、台湾の先行研究を踏まえ、国内旅行安全に対する安全意識の要素を抽出し、調査表を作成した。5段階の Likert 尺度で回答を求めた。回答は「全く重要でない」、「重要でない」、「どちらともいえない」、「重要である」、「おおいに重要である」の5段階で求め、点数は1, 2, 3, 4, 5点で、点数が高いほど重要度が高いことを示す。そして、観光領域の産官学の専門家6名の意見を求め、調査項目に対する妥当性を検討し、調査表を調整した。

次に、第2段階として、2012年5月から6月にかけてプレテスト調査によって実施した。対象者は団体パッケージツアーに参加したことがある20歳以上の男女280人に対し、227人から有効回答を得た。回収率は81.1%であった。プレテストの結果は、信頼性コロンバック Cronbach's の  $\alpha$  係数は0.964、 $p$  値 $<0.05$ 、信頼性があると言

<sup>8</sup> 産官学の専門家6人は、大学教授が2名、観光公務機関で課長が2名、総合旅行会社のマネージャーが2名。

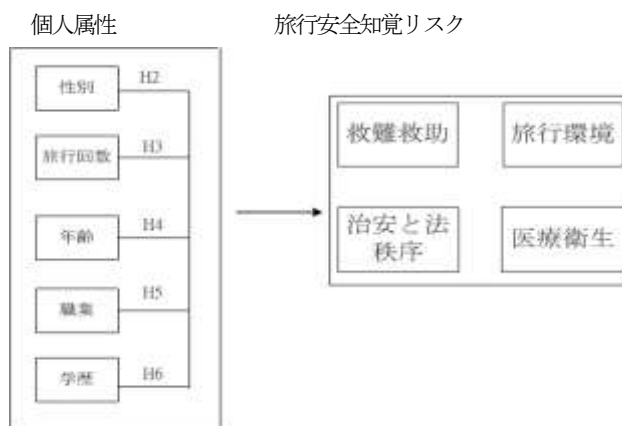
える。また、調査表の項目は理解しやすいように修正し、項目は28から26に削減して作成した。

第三段階には、本調査は2013年1月1日から2013年2月28日にかけて行った。本調査の目的は事前に運転手、添乗員に詳しく説明し、調査表の実施は、台湾の台北車站(台北駅)、野柳と花蓮の太魯閣地区と南投の日月潭地区と屏東の墾丁国家公園地区等で配り、1000人に依頼し、890人から有効回答を得た。対象者の特徴について旅行回数(1~2回, 3~5回, 6~8回, 9回以上)・性別(男性, 女性)・年齢(20~30歳, 31~40歳, 41~50歳, 51歳以上)・職業(学生, 公軍教<sup>9</sup>, 農林漁業, 販売業, サービス業, 自営自由業, その他)・教育背景(中学以下, 高校, 専門短大, 大学以上)の調査を行った。女性456人(51.2%), 男性434人(48.8%)。回収率は89.0%であった。有効な回答数をサンプルとしてSPSSで分析を行った。

### 3. 仮説設定

- 仮説1 国内旅行に対する団体旅行者独自の知覚リスクに特徴がある。
- 仮説2 団体旅行者の個人属性性別によって知覚リスクに差異がある。
- 仮説3 団体旅行者の個人属性旅行回数によって知覚リスクに差異がある。
- 仮説4 団体旅行者の個人属性年齢によって知覚リスクに差異がある。
- 仮説5 団体旅行者の個人属性職業によって知覚リスクに差異がある。
- 仮説6 団体旅行者の個人属性学歴によって知覚リスクに差異がある。

図3 仮説設定  
旅行安全知覚リスク



## IV. 考察

### 1. 仮説1の検証

仮説1を検証するため質問内容の26項目(表2)に対して因子分析を行った。まず、カイザー・マイヤー・オルキン(Kaiser-Meyer-Olkin)の妥当性の値が0.922である、KMOが1に近いときは、それらの観測変量を使って因子分析を進めてよい。従って、因子分析を行うことに妥当性があると言える。バートレット(Bartlett)の有意確率0.000である。項目間に相関があるので、共通要因を考えることに意味がある。次に、因子抽出の方法は主成分分析を採

<sup>9</sup> 公軍教は「公務員・軍人・教員」という職業である。

用した。因子間の相関関係を仮定した直交回転であるバリマックス(Varimax)回転を使用する。

各因子分析に高い負荷量を示した項目の内容から、旅行の安全の要因を四つに分けた。

第1因子は6項目で構成されており、危機的状況にある人物を捜索して救い出すこと等を表す項目が高い負荷量を示していた。そこで、「救難救助」因子と命名した。第2因子は7項目で構成されており、宿泊とショッピングの設備や交通手段や観光スポットの設備等を表す項目が高い負荷量を示していた。そこで、「旅行環境」因子と命名した。第3因子は8項目で構成されており、伝染病の予防と宣伝や当地の飲食の衛生や事故の発生の際、医療の連携システムと完備程度等を表す項目が高い負荷量を示していた。そこで、「医療衛生」因子と命名した。第4因子は5項目で構成されており、社会治安の安定や法律の保障程度等を表す項目が高い負荷量を示していた。そこで、「治安と法秩序」と命名した。以上の結果により、国内団体旅行者に対する知覚リスクは、「救難救助」、「旅行環境」、「医療衛生」、「治安と法秩序」四つ因子があることが明らかになった。以上の事から仮説1は立証された。

表2 因子分析の結果

項目内容	負荷量			
	因子1	因子2	因子3	因子4
23. 事故発生時に警察と住民が素早く救援活動を行える	.808	.268	.238	.240
22. 政府は実用的な災害予報システムを備えている	.780	.260	.261	.209
21. 政府は実用的な防災体系と一連の措置、対策に備えている	.760	.211	.249	.146
26. 事故発生後に政府と住民が事故について討論、反省することができる	.713	.180	.219	.148
25. 事故発生後に適切な事後処理と賠償が行われる	.677	.280	.239	.198
24. 事故発生時にメディアはスムーズに情報伝達が行え、さらに、救援活動を中継するシステムを持つ	.634	.239	.215	.232
6. 観光スポットにおける各施設が安全である	.194	.820	.135	.129
2. 購入する品物が安全である	.209	.817	.136	.167
1. ショッピングを行う環境が安全である	.205	.780	.247	.179
3. ホテルにセキュリティシステムが完備されている	.268	.707	.246	.126
4. ホテル、パブリックスペースなどに避難設備、及び消防設備が備わっている	.243	.704	.196	.159
7. 観光スポットから現地の交番、警察署及び病院との間に実用的な連絡システムがある	.244	.587	.199	.186
5. 交通機関が安全で且つ快適である	.216	.502	.379	.188
10. 医療機関が適切な処置を行える状態にある	.305	.183	.826	.239
9. 飲み物を含む各食品が安全で且つ衛生的である	.380	.172	.744	.233
14. 政府は十分な感染病予防対策と周知を行っている	.403	.189	.716	.178
8. 飲食を行う環境が安全で且つ衛生的である	.301	.225	.598	.138
11. 医療機関の分布が適切である	.299	.334	.557	.108
15. 政府に実用的な感染病報告、追跡、管制システムが備わっている	.195	.366	.549	.183
13. 観光の最中に突発の事故が発生した際、政府と住民が互いに協力を行える	.223	.281	.519	.270
12. 観光の最中に突発の事故が発生した際、素早く医療施設にたどり着ける	.240	.341	.480	.263
19. 物価が安定して、価格が適正である	.373	.399	.301	.766
20. 政府は旅客の身の安全を重視している	.243	.269	.217	.750
18. 地域の治安が良好な状態にある	.259	.273	.216	.742
17. 政治が安定している	.291	.299	.227	.724
16. 観光客の権益は法律によって保障されている	.284	.344	.158	.711
寄与率	19.293%	18.710%	16.033%	14.956%
累積寄与率	19.293%	38.003%	54.036%	68.992%
因子命名	救難救助	旅行環境	医療衛生	治安と法秩序

## 2. 仮説2～6の検証

アンケート記述分析の結果から、国内旅行の安全リスク意識は高得点 (M=3.406)であった。表3の中で、「旅行環境」(M=3.544)因子は、一番重視されている。次に「医療衛生」(M=3.462)、さらに「救難救助」(M=3.408)が重視されている。「治安と法秩序」(M=3.213)因子は、最も重視されていない。以上により、国内の団体旅行者は「治安と法秩序」を重視していない。一方、旅行の現場では実際に物を見て触れるため「旅行環境」に対する安全意識が高くなると考える。

全体的に、「旅行環境」における食・住・交通・娯楽・ショッピングが旅行者に直接関連性が高く、実際に物を見て触れるため安心感が高くなる。なお、その因子の中で、旅行者はホテルのセキュリティーシステムと安全な避難設備及び消防設備が備わっているか、を最も重視している。一方、観光スポットにおける各施設が安全であるか、は重視していない。「医療衛生」では、医療機関が適切な処置を行える状態にあるか、が最も重視されている。一方、感染病予防対策と周知を行うか、は重視されていない。「救難救助」では、事故発生時に救援活動を行えるか、が最も重視されている。一方、事故発生後に適切な事後処理と賠償が行われるか、は重視されていない。「治安と法秩序」では、観光客の権益は法律によって保障されているか、が最も重視されている。一方、物価が安定、適正であるか、は重視されていない。

表3 記述統計表

因子	変数	平均	標準差	序
旅行環境(M=3.544)	1-1 ショッピング	3.505	0.852	3
	1-2 宿泊	3.646	0.847	1
	1-3 交通	3.536	0.909	2
	1-4 観光地	3.479	0.903	4
医療衛生(M=3.462)	2-1 衛生安全	3.453	0.944	3
	2-2 医療システム	3.474	0.908	2
	2-3 医療支援	3.483	0.912	1
	2-4 感染病予防	3.437	0.948	4
治安と法秩序(M=3.213)	3-1 法律保障	3.446	0.999	1
	3-2 政治	3.201	1.102	3
	3-3 経済	2.917	1.121	4
	3-4 社会安全	3.237	1.017	2
救難救助(M=3.408)	4-1 災害予防	3.433	0.915	2
	4-2 防災体系	3.406	0.917	3
	4-3 救援活動	3.587	0.939	1
	4-4 事後処理	3.228	1.033	4
合計 (M=3.406)				

## 3. 仮説2の検証

旅行者の個人属性と旅行安全因子に関する差異性を検証するため、 $t$ 検定と分散分析を行った。男女差の検討を行うために、旅行安全の各下位尺度得点について $t$ 検定で分析をした。その結果(表4, 表5)、性差によるいずれの得点差についても有意な差は見られなかった。しかし、平均値を見ると、男性より女性の方が安全意識が高いということが見られた。以上の事から**仮説2**立証されない。

表4 性別と旅行安全因子分析  
独立サンプルの検定

		等分散性のための Levene の検定		2つの母平均の差の検定						
		F	有意 確率	t	df	有意確率 (両側)	平均値 の差	差の 標準誤差	差の95%信頼区間 下限 上限	
因子2	等分散が仮定されている	1.131	.288	-1.109	887	.268	-.05318	.04794	-.14727	.04091
	等分散が仮定されていない			-1.108	877.095	.268	-.05318	.04801	-.14741	.04104
因子1	等分散が仮定されている	.050	.823	-.699	887	.485	-.03155	.04511	-.12007	.05698
	等分散が仮定されていない			-.699	885.089	.484	-.03155	.04510	-.12006	.05697
因子4	等分散が仮定されている	2.944	.087	-1.521	887	.129	-.07776	.05111	-.17807	.02256
	等分散が仮定されていない			-1.518	871.579	.129	-.07776	.05122	-.17828	.02277
因子3	等分散が仮定されている	.500	.480	-1.044	887	.297	-.05711	.05473	-.16453	.05030
	等分散が仮定されていない			-1.043	880.304	.297	-.05711	.05478	-.16463	.05040

表5 男女別の平均値とSD及びt検定の結果

	男性		女性		t 値
	平均値	SD	平均値	SD	
救難救助	3.37	.79	3.45	.73	-
旅行環境	3.53	.67	3.56	.67	-
医療衛生	3.43	.73	3.48	.69	-
治安と法秩序	3.19	.83	3.24	.80	-

\* $p < 0.05$ ; \*\* $p < 0.01$ . - not significant 非有意

#### 4. 仮説3～6の検証

年齢と職業などの個人属性と旅行安全因子との関係を調べるために、因子分析の因子得点(回帰法)を対象に、分散分析(Analysis of Variance:ANOVA)を実行し、有意の差が見つかった場合は、post hoc 検定のTukeyのHSD検定(5%水準)を使用し、分析した。分散分析をした結果、旅行回数と因子に関係が見られなかった。年齢と職業、学歴と因子に関係があることが明らかになった。表6～表9では、因子と標本特徴間の有意差が見られるところだけを示す。

##### i. 旅行環境:

性別、旅行回数の間には有意差は見られなかった。年齢と学歴と職業の間には有意な差があった( $p < .001$ )。さらに、TukeyのHSD法による多重比較を行った結果、「ショッピング」群と「交通」群と「観光地」群との間に5%水準で有意差が見られ、いずれにおいても学歴は専門短大以上であるほど平均値が大きかった。職業は学生と農林漁業の平均値が大きかった(表6)。



表6 旅行環境分散分析表

変数	属性	N	平均値	標準差	F/t	p	HSD	
ショッピング	学歴	1. 中学以下	151	3.45	0.81	8.706**	0.000	3>1 3>2
		2. 高校	244	3.39	0.88			
		3. 専門短大	181	3.72	0.82			
		4. 大学以上	314	3.68	0.84			
	職業	1. 学生	100	3.74	0.719	3.112*	0.005	1>4 1>6
		2. 公軍教	81	3.60	0.970			
		3. 農林漁業	121	3.69	0.81			
	4. 販売	118	3.53	0.855				
	5. サービス	214	3.57	0.846				
	6. 自営自由業	100	3.28	0.975				
	7. なし(主婦・夫, 定年退職, その他)	156	3.57	0.804				
交通	学歴	1. 中学以下	151	3.49	0.85	5.271**	0.001	4>1 4>2
		2. 高校	244	3.36	0.98			
		3. 専門短大	181	3.61	0.87			
		4. 大学以上	314	3.64	0.88			
観光地	学歴	1. 中学以下	151	3.42	0.85	2.805*	0.039	3>2 4>2
		2. 高校	244	3.33	0.94			
		3. 専門短大	181	3.57	0.96			
		4. 大学以上	314	3.50	0.90			
	職業	1. 学生	100	3.68	0.79	5.028**	0.000	1>6 3>6
		2. 公軍教	81	3.49	0.98			
		3. 農林漁業	121	3.63	0.92			
	4. 販売	118	3.46	0.87				
	5. サービス	214	3.37	0.91				
	6. 自営自由業	100	3.08	1.04				
	7. なし(主婦・夫, 定年退職, その他)	156	3.51	0.85				

\*p<0.05 ; \*\*p<0.01。

ii. 医療衛生：

性別、旅行回数の間には有意差は見られなかった。年齢と学歴と職業の間には有意な差があった(p<.001)。さらに、TukeyのHSD法による多重比較を行った結果、「衛生安全」群と「感染病予防」群との間に5%水準で有意差が見られた。「衛生安全」群においては31~40歳の平均値が低かった。「衛生安全」群において職業は無職業と学生の平均値が大きかった(表7)。

表7 医療衛生分散分析表

変数	属性	N	平均値	標準差	F/t	p	HSD	
衛生安全	年齢	1. 20~30歳	228	3.50	0.92	4.142*	0.006	3>2 4>2
		2. 31~40歳	188	3.26	1.04			
		3. 41~50歳	208	3.54	0.90			
		4. 51歳以上	266	3.53	0.84			
	職業	1. 学生	100	3.59	0.93	2.771*	0.011	7>5 7>4 1>4 1>5
		2. 公軍教	81	3.58	0.80			
		3. 農林漁業	121	3.53	0.94			
	4. 販売	118	3.34	1.00				
	5. サービス	214	3.30	0.99				
	6. 自営自由業	100	3.49	0.89				
	7. なし(主婦・夫, 定年退職, その他)	155	3.61	0.79				
感染病予防	学歴	1. 中学以下	151	3.50	0.94	3.735*	0.011	1>2 3>2 4>2
		2. 高校	244	3.25	0.94			
		3. 専門短大	181	3.49	0.88			
		4. 大学以上	314	3.48	0.97			

\*p<0.05 ; \*\*p<0.01。

iii. 治安と法秩序：

性別、旅行回数、年齢の間には有意差は見られなかった。学歴と職業の間には有意な差があった( $p<.001$ )。さらに、Tukey の HSD 法による多重比較を行った結果、「法律保障」群と「政治」群と「経済」群と「社会安全」との間に 5%水準で有意差が見られ、学歴が高いほど平均値が大きくなる傾向にある。職業は販売と農林漁業と公軍教(公務員・軍人・教員)の平均値が大きかった。その中で、「経済」群では、学歴と職業いずれにおいても平均値が低かった(表 8)。

表 8 治安と法秩序分散分析表

変数	属性		N	平均値	標準差	F/t	p	HSD
法律保障	学歴	1. 中学以下	151	3.39	0.94	6.008**	0.000	3>2 4>2
		2. 高校	244	3.24	1.02			
		3. 専門短大	181	3.59	0.94			
		4. 大学以上	314	3.55	1.03			
政治	学歴	1. 中学以下	151	3.19	1.09	6.223*	0.000	4>2 4>1
		2. 高校	244	3.04	1.08			
		3. 専門短大	181	3.32	1.02			
		4. 大学以上	314	3.42	1.06			
	職業	1. 学生	100	3.49	1.04	3.739*	0.005	3>6 3>5
		2. 公軍教	81	3.28	1.18			
		3. 農林漁業	121	3.55	1.02			
		4. 販売	118	3.25	1.09			
		5. サービス	214	3.10	1.02			
		6. 自営自由業	100	3.07	1.10			
		7. なし(主婦・夫、定年退職、その他)	156	3.21	1.05			
経済	学歴	1. 中学以下	151	2.97	1.16	3.979*	0.008	4>2 4>1
		2. 高校	244	2.82	1.08			
		3. 専門短大	181	3.05	1.09			
		4. 大学以上	314	3.15	1.14			
	職業	1. 学生	100	3.15	1.14	4.019**	0.001	4>5 4>7 3>5 3>7
		2. 公軍教	81	3.14	1.18			
		3. 農林漁業	121	3.21	1.09			
		4. 販売	118	3.25	1.12			
		5. サービス	214	2.77	1.07			
		6. 自営自由業	100	2.92	1.07			
		7. なし(主婦・夫、定年退職、その他)	156	2.90	1.15			
社会安全	学歴	1. 中学以下	151	3.27	0.98	7.009**	0.000	4>2 4>3
		2. 高校	244	3.01	1.03			
		3. 専門短大	181	3.22	0.94			
		4. 大学以上	314	3.40	1.04			
	職業	1. 学生	100	3.11	1.08	2.567*	0.018	3>1 2>1 2>5 2>6
		2. 公軍教	81	3.49	1.22			
		3. 農林漁業	121	3.43	0.97			
		4. 販売	118	3.30	1.01			
		5. サービス	214	3.14	0.98			
		6. 自営自由業	100	3.11	0.99			
		7. なし(主婦・夫、定年退職、その他)	156	3.21	0.94			

\* $p<0.05$  ; \*\* $p<0.01$ .

iv. 救難救助：

旅行回数と年齢の間には有意差は見られなかった。学歴と職業の間には有意な差があった( $p<.001$ )。さらに、Tukey の HSD 法による多重比較を行った結果、「防災体系」群と「救援活動」群と「事後処理」群との間に 5%

水準で有意差が見られ、学歴は中学以下で平均値が大きかった。職業は学生と公軍教(公務員・軍人・教員)の平均値が大きかった。

その中で、「事後処理」群では、男性より女性の平均値(M=3.36)が高かった(表9)。

表9 救難救助分散分析表

変数	属性		N	平均値	標準差	F/t	p	HSD
防災 体系	学歴	1. 中学以下	151	3.52	0.82	2.672*	0.046	1>2 4>2
		2. 高校	244	3.28	0.98			
		3. 専門短大	181	3.39	0.94			
		4. 大学以上	314	3.46	0.89			
救援 活動	学歴	1. 中学以下	151	3.69	0.81	4.875*	0.002	4>2 4>3 1>2
		2. 高校	244	3.41	0.97			
		3. 専門短大	181	3.59	0.96			
		4. 大学以上	314	3.70	0.95			
	職業	1. 学生	100	3.71	0.96	3.014*	0.006	2>5 1>5
		2. 公軍教	81	3.77	0.90			
		3. 農林漁業	121	3.64	0.94			
		4. 販売	118	3.47	1.03			
		5. サービス	214	3.38	0.95			
		6. 自営自由業	100	3.65	0.89			
		7. なし(主婦・夫, 定年退職, その他)	156	3.63	0.84			
事後 処理	性別	1. 男性	434	3.21	1.04	4.646*	0.034	
		2. 女性	456	3.36	0.96			
	学歴	1. 中学以下	151	3.35	1.03	2.640*	0.048	1>2 1>4
		2. 高校	244	3.04	1.10			
		3. 専門短大	181	3.19	0.96			
		4. 大学以上	314	3.17	1.13			

\*p<0.05 ; \*\*p<0.01。

以上の分析から旅行者の個人属性によって旅行安全リスクに差異があり、**仮説3**は立証されないが、**仮説4, 5, 6**は立証された。

## V. 考察結果

まず、因子分析をして、旅行の安全を構成する因子を「救難救助」、「旅行環境」、「医療衛生」、「治安と法秩序」の4つに分類することができた。次に、性別と因子との関係について、*t*検定で調べた。その結果、性差による、差はほとんど見られなかったが、安全意識については、女性のほうが安全意識が高いということが分かった。さらに、年齢と職業などの個人背景と因子との関係を調べるために、分散分析をした結果、年齢、職業、学歴と因子の関係があることが明らかになった。

各分析の結果から、男性より女性は国内旅行の数が多く、台湾の旅行現状に符合している。旅行回数と因子に関係が見られなかった。その結果と謝淑芬(2000)の研究結果は同じである。旅行回数の多寡に関わらず、一回以上の旅行をすれば、旅行安全の意識が高くなるということが分かった。

「旅行環境」因子については、食、住、交通、娯楽、ショッピングなど実際の物に触れることにより、影響を強く受けることが分かり、職業は自営自由業より学生の旅行者の重視程度が高いことが分かった。また、「治安と法秩序」因子は重視されない傾向があり、その中で、「経済」群では、学歴と職業いずれにおいても重視されないことが分かった。旅行者が国内旅行政策、旅行者の権益と社会治安などの社会・政治・法律など大局的な議題への関心が

比較的に低いことを示している。

また、各変数群では、年齢と職業、学歴との間に有意差がみられ、多重比較を行った結果から、「衛生安全」群に対して、31~40歳の旅行者の重視程度が低いことが分かった。「旅行環境」・「医療衛生」・「治安と法秩序」において、学歴は専門短大以上の旅行者の重視程度が高いことが分かった。「救難救助」では、職業は学生と公軍教(公務員・軍人・教員)の旅行者の重視程度が高いことが分かった。

## VI. 今後の課題

本研究の成果と今後の課題及び本研究が導く三つの点を示す。

まず、本研究の成果は、旅行に際しての安全意識を構成する因子を「旅行環境」・「救難救助」・「医療衛生」・「治安と法秩序」の大きく4つに分類することができた。

しかし、本研究の研究対象は、台湾地域の台湾人の団体旅行者のみに限られており、その結果は、すべての旅行者の旅行の安全にまで及ばない。また、他の国籍、地域でのアンケートができなかった。また、旅行に際しての安全意識に影響する因子は多いため、今後の研究では分析する因子を限定することにより、今回の研究では見出せなかった重要な因子を探し出したり、独立変数を変更したりして、旅行安全の改善や評価モデルを創り出したい。

本研究から導かれる三つの点を示唆する。

### (1)現実的な基準をつくと安全意識が高まる。

ホテルやショッピング店など建物は、定期的検査を強化すること。また、台湾ではバス転落事故が多かった。バスについては、バスの使用年数にとらわれず、定期的に車検を行うことや運行についても旅行訪問地の数を減らして、運転手の勤務時間を一日8時間に労働時間を規定することが必要であると考えます。

### (2)安全教育を徹底すること。

高齢者と若者は、団体パッケージツアーに参加する頻度が高く、団体パッケージツアーの参加者には、安全教育を宣伝することが必要である。手段は、メディアだけでなく、旅行する前に説明会を行うことも欠かさないようにすべきだと考える。尚、冬・夏休みと長い連休を迎える前には、公的機関が旅行業者に対して、安全審査を実施することが重要であると考えます。

### (3)治安と法秩序の安全意識を高めること。

保険制度を知らせる一方で、小学・中学教育から旅行者に対して法秩序、旅行権益、義務を教えていくことが大切であると考えます。

本研究の因子分析の結果から、上記の示唆に対しては、台湾においては十分対応できていないと思われる。一部対応されているとしても、さらなる旅行安全リスクの軽減に対応する方策を考える必要がある。

【参考文献】

- Cox, D. F., and S. U. Rich. Perceived Risk and Consumer Decision Making-The Case of Telephone Shopping. *Journal of Marketing Research* 1(4)pp32-39. (1964)
- Cox, D. F. Risk Taking and Information Handling in Consumer Behavior. Boston: The Harvard University Graduate School of Business Administration. (1967)
- Dowling, G. R., and R. Staelin. A Model of Perceived Risk and Intended.(1994)
- Liu, C. H., Tzeng G. H., & Lee, M. H. Improving tourism policy implementation—The use of hybrid MCDM models. *Tourism Management*, 33, pp413-426. (2012)
- Tsaur, S. H., Tzeng, G. H., & Wang, K. C. Evaluating tourist risks from fuzzy perspectives. *Annals of Tourism Research*, 24(4), pp796-812. (1997)
- World Economic Forum (2011). The travel & tourism competitiveness report 2011: Furthering the process of economic development. [http:// www.weforum.org/](http://www.weforum.org/)最終アクセス 2012年12月21日
- World Tourism Organization (2012). *UNWTO tourism highlights edition 2012*, <http://mkt.unwto.org/en/content/tourism-highlights> 最終アクセス 2013年01月02日
- 青木均・インターネット通販と消費者の知覚リスク・地域分析・愛知学院大学経営研究所々報・44(1)・pp69-82・(2005)
- 台湾觀光局【行政資訊系統 2015 年度施政重點】<http://admin.taiwan.net.tw/>最終アクセス 2015年11月26日
- 台湾觀光局【國內旅遊定型化契約書範本】<http://admin.taiwan.net.tw/>最終アクセス 2015年11月26日
- 呂新發・旅行業旅遊安全管理系統建構與決策之探討—國民旅遊為例・台北護理學院・台北・(2006)
- 倪欣蘭・旅遊安全教育實施現況與發展之研究—以大學校院觀光旅遊科系為例・台北護理學院・台北・(2008)
- 徐村和, 林凌仲・應用模糊理論建立旅遊風險分析矩陣・中山管理評論・13(2)・pp479-509・(2005)
- 翁毓秀・我國災害救助體系運作及其優缺點・社區發展季刊・109・pp420-443・(2005)
- 陳建和, 呂新發, 吳世光, 吳珠枝・旅遊安全管理指標之探討以國民旅遊為例・旅遊健康學刊・1(7)・pp1-29・(2008)
- 黃國平, 戴永家・風險認知與辨識研究—統記集群分析與類神經網路之應用與比較: 以月眉主題樂園遊客為例・真理觀光學報・6・pp76-94・(2007)
- 謝淑芬・消費者之旅遊知識, 經驗對旅遊風險知覺程度影響之研究・觀光研究學報・6(2)・pp67-89・(2000)