

交通手段とお金の関連性

齋藤 拓耶(文教大学情報学部メディア表現学科)

1. はじめに

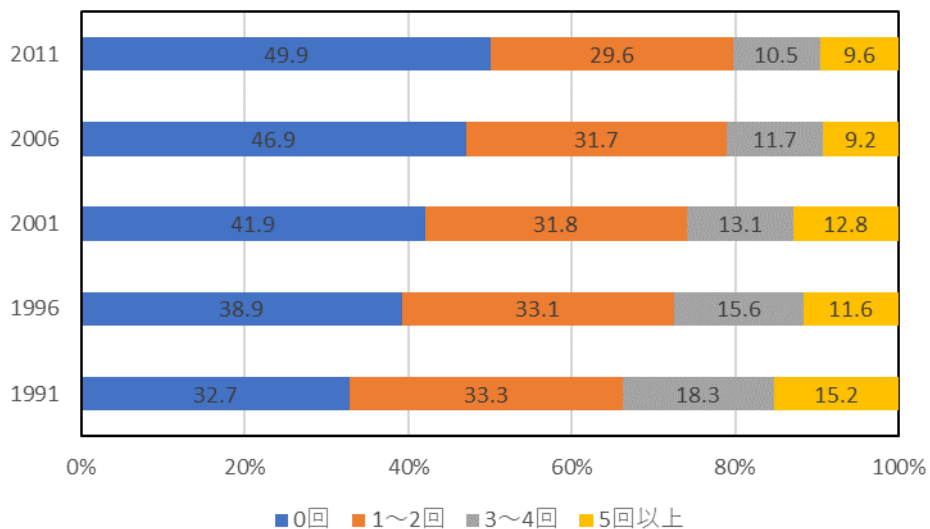
コロナ禍もあり近年、旅行に出かける人の増減はどのようになっているだろうか。日本経済研究所の森田によると、「若者の旅行者が近年減少しているように思う」と話す。この背景として、年々の物価の上昇およびそれに伴う宿泊費の上昇から若者は旅行に行きたくてもいけなくなっているのではないかという(森田、2020)。

実際に物価上昇から宿泊単価も上がっていることは事実である(週刊ホテルレストラン、2019)。この結果、年々旅行の予算も切り詰めざるを得ないなか、旅行へ赴く若者が年々減少していると考える。あるいは、それでも旅行に出かけているのであれば、宿泊場所のグレードが下がったり、安いプランに切り替えるなど旅行の満足度は宿泊単価の上昇とともに年々減少していることである(森田、2020)。

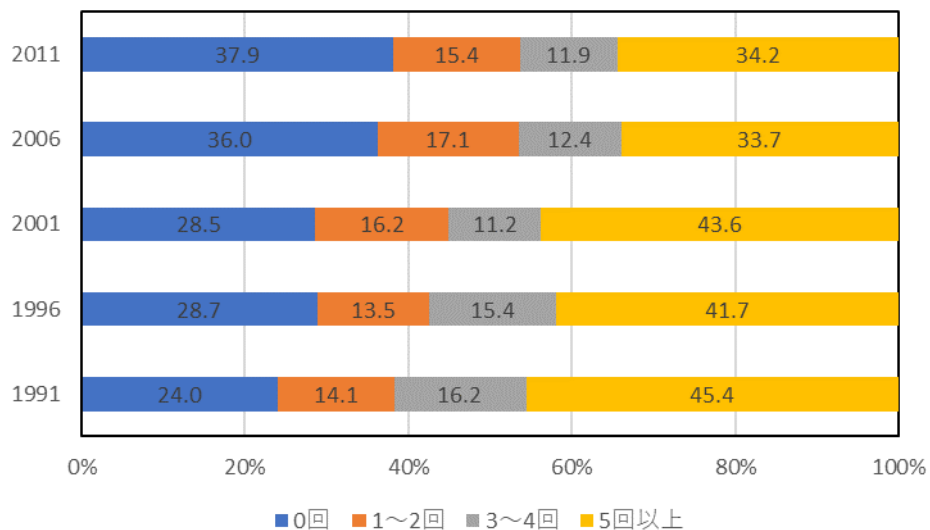
旅行といえども、同じ都道府県や地方といった近隣への旅行や全く別な地方など遠くに出かける旅行もあり、さまざまである。また、年間当たりの旅行回数の変化や宿泊数の変化もみられているのではないか。そこで、国土交通省によると、国内宿泊観光旅行・行楽ともに旅行の頻度が年間当たり0回の人が増加している一方で、5回以上の人が減少していることが読み取れる(図表1および図表2、国土交通省、2022)。

本稿は交通手段とお金の関連を対象にアンケート分析の方法を用いて、日々の交通手段と旅行時の交通手段でのお金の影響性について検討するものである。

NTTコムウェア株式会社によると、近年、「モノ」消費から「コト」あるいは「トキ」消費へと転換・増加している(NTTコムウェア、2019)。「コト」あるいは「トキ」消費へと転換していく背景として、「モノ」がますます消費されていくとともに、既存のものが世の中に溢れだし、商品の新鮮さが薄れていき、さらに新しいものを求めるようになる。この結果、消費者は旅行体験や文化的体験を求めるようになるという。しかし、SNSから他人が行う「コト」消費を疑似体験し満足できれば、改めて自分で体験する積極性を見失い、結果的に、「コト」消費への欲求も薄れはじめ、「今しかできない体験」の再現性を取り入れるため、新たに登場したのが「トキ」消費である。



図表1 国内宿泊観光旅行の回数別行動者率の推移



図表2 行楽の回数別行動者率の推移

しかし、近年、多様な「コト消費」や「トキ消費」のマンネリ化に伴い、学生の旅行事情やお金に対するイメージが変化してきているのではないかと。そこで、多様な「コト消費」や「トキ消費」のマンネリ化に伴い、学生の旅行事情やお金に対するイメージが変化してきているのではないかと。また、SNSやデジタル化・インターネットの進出もあり、さまざまな娯楽が登場し、旅行という娯楽も減少傾向にあるのではないかと。

これらのポイントをふまえ、本調査では旅行の日程や交通手段、支出金額の内訳な

どについて尋ね、それらによって大学生の「トキ」消費の現状を明らかにする。さらに、被験者内でも県内旅行と県外旅行で交通手段や支出金額などにも違いがみられるのか、またお金の価値観に対する意識とも関連付けて展開し、動向を明らかにしていきたい。

2. 研究の方法

【調査経緯】

- 4～5月 事前学習
- 6月 テーマ設定
- 7～8月 予備調査実施・集計
- 9～11月 本調査作成
- 12～1月 本調査実施・集計
- 1～2月 詳細分析・報告書作成

【調査概要】

- 調査時期：12月20日～1月13日
- 調査対象者：文教大学全キャンパスの学生
- 依頼件数：559件
- 有効回答数：72件(回答率12.9%)
- 調査方法：Googleフォームを利用した質問票、サンプリングで抽出した該当者に電子メールにて送付
- サンプリング方法：学部ごとに層化抽出法

【調査項目】

電車や車の利用頻度、コロナ禍での旅行状況、宿泊サービスの認知度と利用有無、県内旅行・県外旅行それぞれの交通手段や支出状況、お金に対する意識、デモグラフィック特性など

【各学部の割り当て】

表 1 学部別の割当数と割当率

キャンパス名	学部名	学科名	在学者数	対象者数(学部合計)	割合
越谷キャンパス	教育	学校教育 心理教育(4年) 発達教育(1-3年)	1492	107	18.3%
	人間科学	人間科学 臨床心理 心理	1730	124	21.2%
	文学	日本語日本文 英米語英米文 中国語中国文 外国語	1435	103	17.6%
東京あだちキャンパス	経営	経営	717	52	8.9%
	国際	国際理解 国際観光	1114	80	13.7%
湘南キャンパス	情報	情報システム 情報社会 メディア表現	1242	89	15.2%
	健康栄養	管理栄養	404	29	5.0%

※1 在学者数は 2022 年 5 月 1 日現在

※2 対象者のうち 25 名は送付エラー

※3 卒業年次以降生や、学籍番号が特殊な留学生は対象に含めず

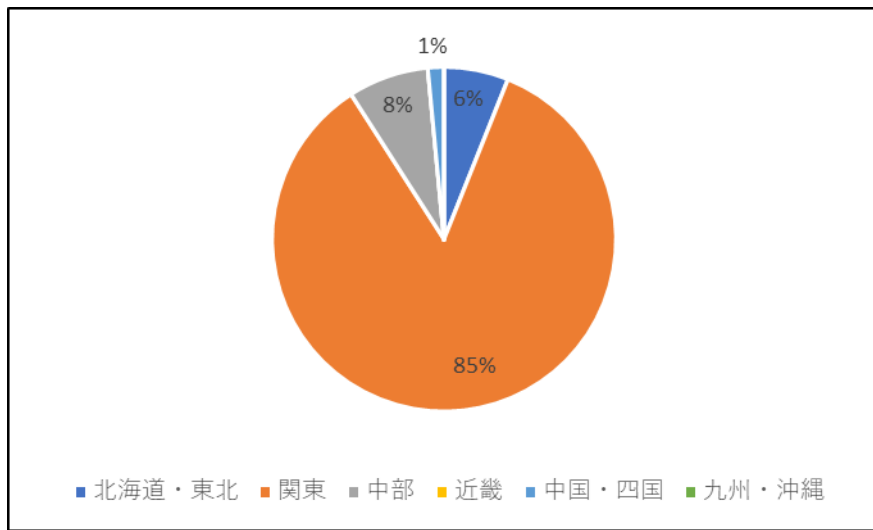
3. 調査結果

【回答者の属性】

回答者 72 名の内訳は、男性が 21 名(29.2%)、女性が 49 名(68.1%)、無回答が 2 名(2.8%)と女性の回答者が多数を占める割合となった。

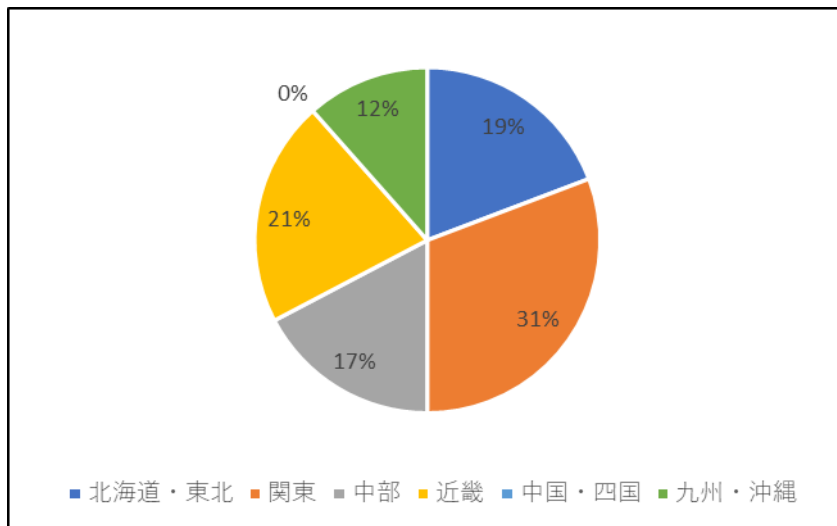
【回答者の出身地と旅行先について】

回答者の出身地を回答してもらったところ、「北海道・東北」は 4 名(6.1%)、「関東」が 56 名(84.8%)、「中部」が 5 名(7.6%)、「中国・四国」が 1 名(1.5%)であり、「近畿」と「九州・沖縄」の回答者はなく、関東が最も多い結果となった(図表 3)。



図表3 回答者の出身地

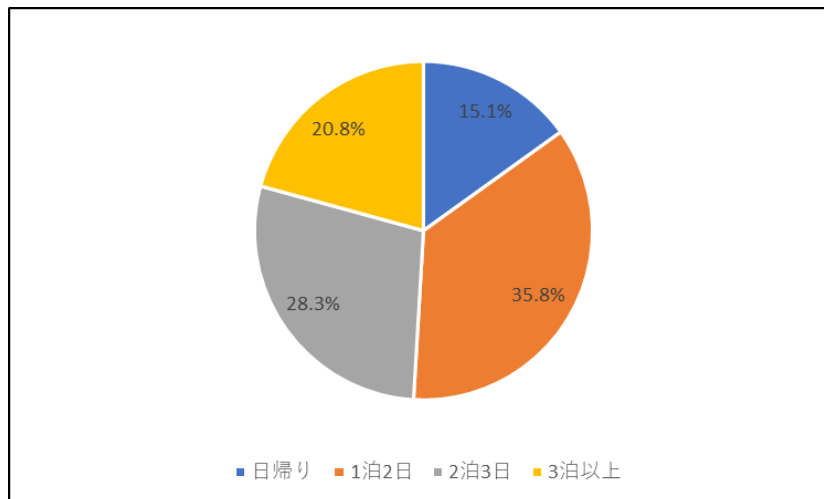
関東地方に回答者が集中している中、2020年4月以降、都県外への旅行(ここでは本大学の回答者の所属キャンパスを拠点に区分し調査)をしたかについて、質問したところ、52名(72.2%)が旅行をした。また、回答者の旅先の内訳として、「北海道・東北」が10名(19.2%)、「関東」が16名(30.8%)、「中部」が9名(17.3%)、「近畿」が11名(21.2%)、「九州・沖縄」が6名(11.5%)と「中国・四国」はいなかった(図表4)。



図表4 回答者の旅行先

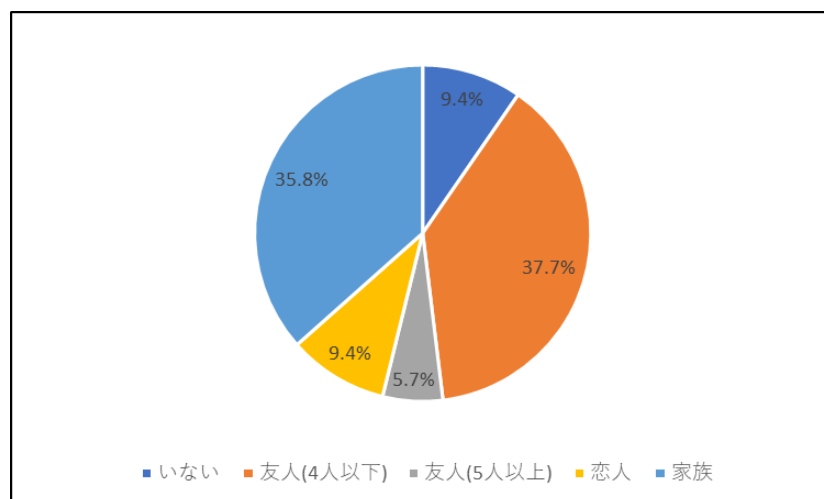
このように旅先が散らばっているなか、旅行した年月について伺うと、全48件の回答のうち、最も多い年月が2022年8月が14件(29.2%)、次いで2022年12月が8件(16.7%)と長期休みを活用して都県外へ旅行に出かけるということがわかった。

また、旅行期間についても尋ねたところ、「日帰り」が8名(15.1%)、「1泊2日」が19名(35.8%)、「2泊3日」が15名(28.3%)、「3泊以上」が11名(20.8%)であり、8割以上の方が宿泊を伴う旅行をしていることがわかった(図表5)。



図表5 回答者の旅行期間

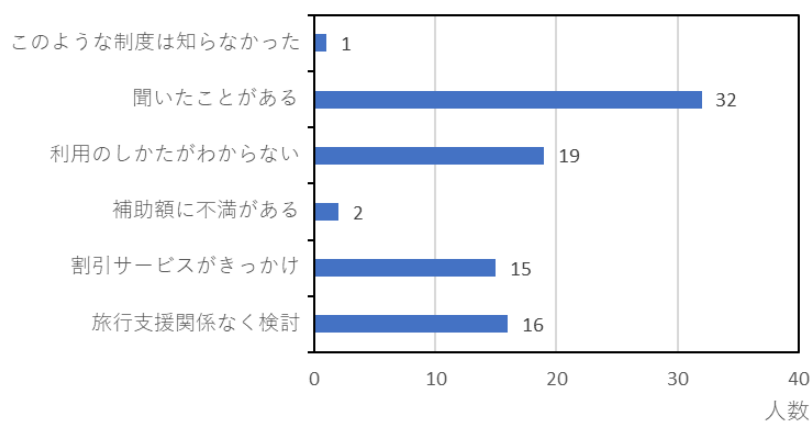
さらに、この都県外への旅行について、同伴者を尋ねたところ、「いない」(1人で旅行した)と回答した人が5名(9.4%)、「友人(4人以下)」と回答した人が20名(37.7%)、「友人(5人以上)」と回答した人が3名(5.7%)、「恋人」と回答した人が5名(9.4%)、「家族」と回答した人が19名(35.8%)という結果であった(図表6)。



図表6 旅行時の同伴者

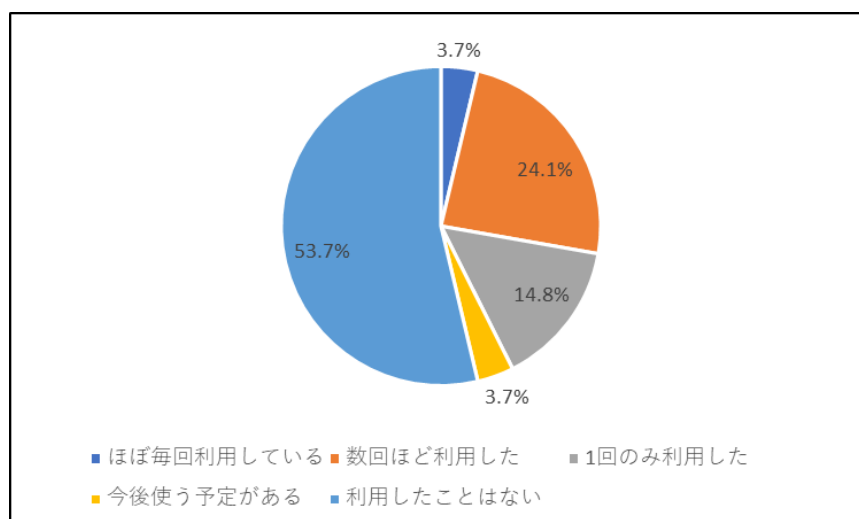
また、旅行に行く際にコロナ禍以降に発足した宿泊を伴うサービス(全国旅行支援など)の捉え方について複数回答で尋ねたところ、旅行支援にかかわらず初めから検討していた人は16名(22.2%)であり、割引サービスがきっかけになった人は15名

(20.8%)であった。さらに、このような旅行支援制度を知らなかった人はわずか1名(1.4%)にとどまり認知度は高い傾向にあることがわかった(図表7)。



図表7 全国旅行支援など宿泊を伴うサービスの捉え方

このように、図表7からも認知度は高いことがわかったが、都県外へ旅行をした人のうち、実際には利用しているかどうかを尋ねたところ、ほぼ毎回利用している人は2名(3.7%)、数回ほど利用した人は13名(24.1%)、1回のみ利用した人は8名(14.8%)、今後使う予定がある人は2名(3.7%)、利用したことはない人は29名(53.7%)という結果であった。認知度はあるものの実際には利用していない人が53.7%を占め、旅行支援にかかわらず初めから検討していた人も少なからずいることがわかった(図表8)。



図表8 2020年以降宿泊を伴うサービスの利用頻度

【コロナ禍と旅行】

2020年以降新型コロナウイルスの影響で旅行を断念したことがあるかについて尋ねたところ、複数回あったと答えた人は46名(63.9%)、1回のみと答えた人は16名(22.2%)、特に断念したことがなかったと回答した人は10名(13.9%)であり、ほとんどの人がコロナの影響で旅行を断念したことがあるという結果になった。

さらに、男女別で少なくとも1回以上旅行を断念したことがあるかについて、男性で「はい」と答えた人は16名(76.2%)、女性で「はい」と答えた人は45名(91.8%)であった。また、カイ二乗検定を実施した結果、有意な差はみられなかった(表2)。

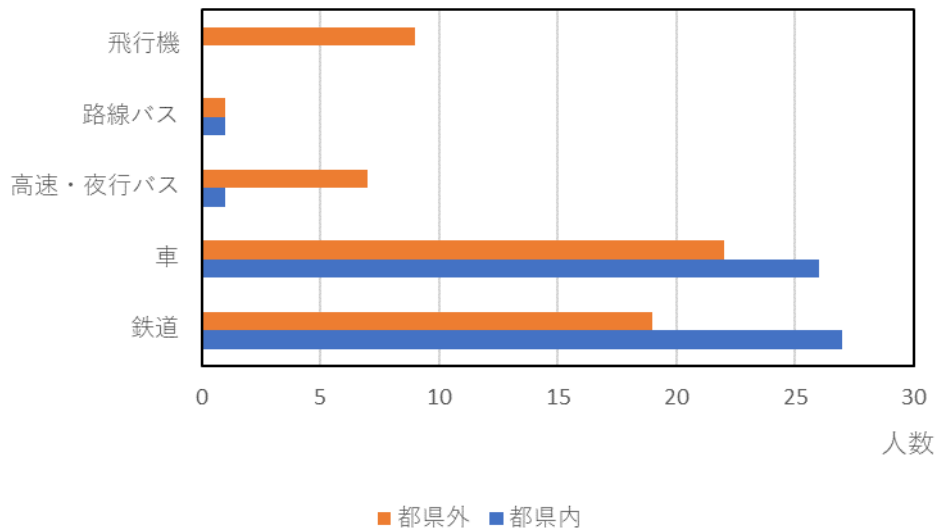
表2 旅行の有無と経済的支援の利用状況のクロス表

	コロナの影響で旅行を断念したことがあるか		
	はい	いいえ	合計
$\chi^2(1)=3.21, p<ns$			
男性	16 76.2%	5 23.8%	21 100.0%
女性	45 91.8%	4 8.2%	49 100.0%
合計	61 87.1%	9 12.9%	70 100.0%

【旅行の詳細】

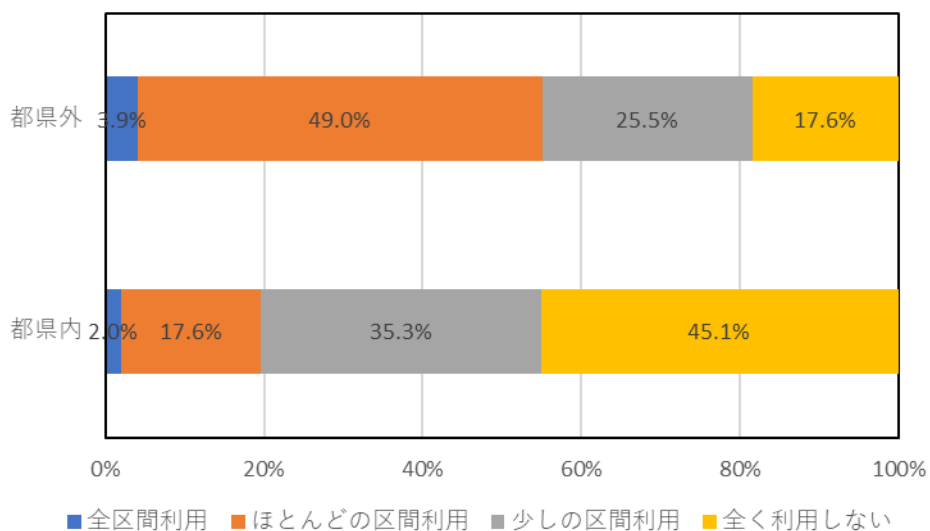
回答者の旅行時の移動手段について都県内旅行・都県外旅行それぞれ尋ねた。この結果、都県内の旅行時の移動手段について、鉄道と答えた人が27名(49.1%)、車と答えた人が26名(47.3%)であり、あわせて96.4%を占める割合であった。一方、都県外の旅行時の移動手段について、鉄道と答えた人が19名(32.8%)、車と答えた人が22名(37.9%)、あわせて70.7%であった(図表9)。

このことから、都県外旅行時の移動手段は都県内の移動手段より高速バスや飛行機など長距離タイプに分散する傾向にあり、これは、自分で運転する必要がなくアクセスに適しているためだと考えられる。これに対して、都県外旅行時でも車で移動する理由について、記述式で回答を得たところ、アクセスの利便性や家族や友人など複数人で行き、経済的負担軽減につながっていることがわかった。



図表9 旅行時の移動手段

また、上記の回答のうち、「鉄道」または「車」を選択した人には、「高速道路」や「新幹線・特急電車」等の利用について、都県内旅行・都県外旅行のそれぞれ尋ねた。都県内の旅行時の「高速道路」や「新幹線・特急電車」等の利用について、「全く利用しない」と答えた人が23名(45.1%)、「少しの区間利用する」と答えた人が18名(35.3%)であった。一方、都県外の旅行時の「高速道路」や「新幹線・特急電車」等の利用について、「全く利用しない」と答えた人が9名(17.6%)、「少しの区間利用する」と答えた人が13名(25.5%)、「ほとんどの区間利用する」答えた人が25名(49.0%)であった(図表10)。



図表10 有料道路・列車を使う度合い

この結果、「高速道路」や「新幹線・特急電車」等の利用について、都県内移動では利用しない傾向にあったが、都県外移動では利用する傾向が高いことが読み取れる。これは長距離移動にかけて時間がかかってしまうことや疲労など軽減するために、「高速道路」や「新幹線・特急電車」等の利用に切り替えていると考えられる。

また、旅行時に重点的にみるポイントを項目別で段階評定(1に近いほど重視しており、5に近いほど重視していない)して質問したところ、平均値においては表10のようになった。さらに、旅行期間(ここでは「日帰り」か「1泊以上」の2つに分けて換算)と旅行時にみるポイントについて、違いがあるかどうかを検討するために、対応のあるt検定を行った。その結果、都県内の「感染リスク」($t(42)=4.45, p<.01$)、「快適さ」($t(42)=5.91, p<.01$)および、都県外の「感染リスク」($t(42)=3.85, p<.05$)、「快適さ」($t(42)=3.85, p<.05$)に平均値の間に有意な差がみられ、都県外旅行時より都県内旅行時の方がより重要視していることがわかった(表3)。

表3

		平均値	t値	df	p値
都県内	値段	1.79	-0.56	42	<i>n.s.</i>
	旅行時間	1.95	0.49	42	<i>n.s.</i>
	感染リスク	2.67	4.45	42	$p<.01$
	快適さ	3.05	5.91	42	$p<.01$
都県外	値段	1.56	-2.47	42	<i>n.s.</i>
	旅行時間	1.91	0.14	42	<i>n.s.</i>
	感染リスク	2.53	3.85	42	$p<.05$
	快適さ	2.65	3.85	42	$p<.05$

図表9から旅行時の移動手段について、それぞれの移動手段の理由を尋ねたところ、都県内旅行では、「近場なので電車の方がアクセスしやすい」や「鉄道路線の交通網が発達していて利便性がよい」、「車だと他の人との接触がないため」、「安いから」といった回答結果が得られた。一方で、都県外旅行では、「車でないと目的地にいけないから」や「親の運転で旅行しているため」、「車だと他の人との接触がないため」、「深夜割引が効くため(高速道路)」といった回答結果が得られた。

また、これらの理由から、都県内旅行では「鉄道」移動だった人が都県外旅行では「車」に切り替えた人が多々みられたなか、共通する理由として、「鉄道」移動では利便性がよくアクセスしやすいが、都県外旅行での「車」移動では必ずしも駅の近くに目的地があるとは限らず、車の方が自由度が高いという傾向であった。

車の免許を持っている人の中で、電車と車の乗るかどうかについて、電車を月2回

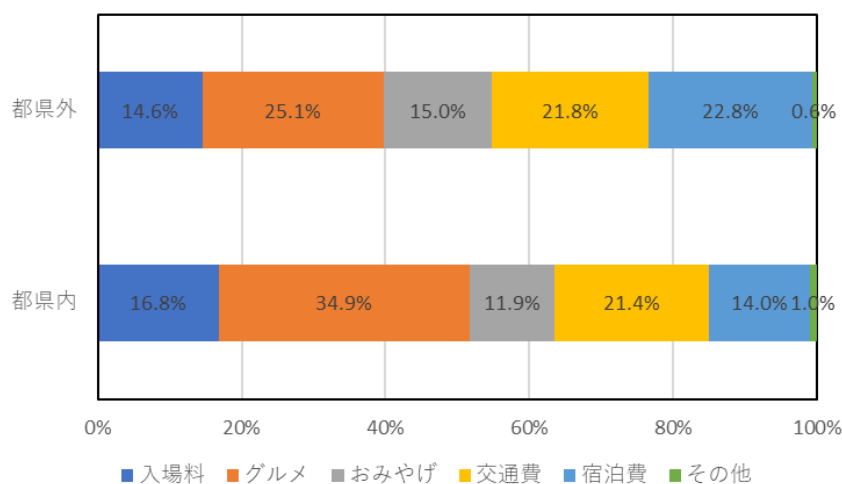
以上乗る人で同様に車も月2回以上乗ると答えた人は14名(42.4%)であった。また、カイ二乗検定を実施した結果、有意な差はみられなかった(表4)。車の運転をほとんどしない人でも電車には乗っている傾向にあり、また電車にほとんどならない人でも車の運転はする傾向にあり、いずれかの交通手段は日常的に利用しているということがわかった(電車の利用は通学時のみ除いて換算)。

表4 電車と車の利用頻度のクロス表

		車の運転するか		
		月2回以上はする	ほとんどしない	合計
$\chi^2(1)=3.40, p<n.s.$				
電車に乗るか	月2回以上は乗る	14 42.4%	19 57.6%	33 100.0%
	ほとんど乗らない	5 83.3%	1 16.7%	6 100.0%
合計		19 48.7%	20 51.3%	39 100.0%

旅行時の支出金額の内訳割合について、それぞれの平均値を算出したところ都県内旅行時は「グルメ」が全体の1/3を占める一方、都県外旅行時では「グルメ」次いで「宿泊費」など分散した傾向という結果であった(図表11)。

都県外旅行時では、宿泊費・交通費がともに上回る結果にはならず、交通費はほぼ横ばい状態であった。また、特に都県内時の「グルメ」に対する割合が多く、おみやげや宿泊費を抑えて「グルメ」に充てる金額が高くなったと考えられる。



図表11 旅行時の支出金額の内訳割合

また、旅行時に支出しても良いと考える金額について、都県内・都県外旅行時それぞれの尋ねたところ、平均値は都県内旅行時で 20,200 円、都県外旅行時で 51,600 円と約 2.5 倍で都県外旅行時の方が上回る結果となった。

【旅行時の経済的支援の利用状況の分析】

都県外への旅行をした人の中で、旅行支援など割引サービスがきっかけになったと答えた人が 14 名(93.3%)、きっかけにならなかった人が 37 名(66.1%)であり、支援によって旅行に行くという特徴がみられた。また、割引サービスがきっかけになった人と都県外への旅行をした人でカイ二乗検定を実施し、旅行者は経済的支援によっての旅行への動機はあるのか分析を行った。その結果、有意な差がみられ、割引サービスがきっかけで都県外への旅行に出かける人が多いことがわかった(表 5)。

表 5 旅行の有無と経済的支援の利用状況のクロス表

$\chi^2(1)=4.37, p<.05$		都県外への旅行		合計
		はい	いいえ	
割引サービスが きっかけ	はい	14	1	15
		93.3%	6.7%	100.0%
	いいえ	37	19	56
		66.1%	33.9%	100.0%
合計		51	20	71
		71.8%	28.2%	100.0%

【本大学生のお金に対する分類(因子分析)】

本大学生がお金の価値についてどのような意識があるのか分析するため、主成分分析による因子分析を行った。第 9 因子までの累積寄与率は 70.61%だった(表 6)。

この図表 12 の結果から、第 1 因子では「こまめに節電する方だ」、「お得商品やタイムサービス時はよく買う」、「安いものを買う」、「数カ月のおおよその収支状況を把握している」という日常のものに対する「節約意識」が抽出された。

第 2 因子では、「貯金が趣味・好きだ」、「効率を重視する」、「1 円でも無駄にしたくない」、「日頃から衝動買いはしないほうだ」、という「お金の管理・維持」が抽出された。

第 3 因子では、「クレジットカードをよく使う」、「1 万円単位の買い物は前もって考えている」、「一駅分なら歩くことがある」、「計画的に予定立てして行動している」という節約できる部分は節約し、行動も考えている「儉約意識」がみられた。

表6 因子抽出の結果

	節約	お金の管理	儉約	時には良 質なもの	支出状況 把握	生活行動	経済的満 足度向上	時間重視	お金の慣 性	平均値
こまめに節電するほうだ	.830	.231	-.041	.103	-.055	.026	-.070	-.090	-.053	2.37
お得商品やタイムサービス 時はよく買う	.763	.030	.263	-.007	-.039	-.134	.258	.014	-.091	2.35
安いものを買う	.640	-.057	-.035	-.208	-.217	.106	-.068	-.128	-.009	2.04
数か月のおおよその収支状 況を把握している	.587	.498	-.052	.039	.033	.097	-.062	.063	.099	2.34
貯金が趣味・好きだ	-.027	.731	.013	-.056	.146	-.033	-.395	-.101	-.165	2.63
1円でも無駄にたくない	.306	.699	.185	.024	-.014	-.044	.058	-.021	-.058	2.32
効率を重視する	.065	.595	.169	.307	-.111	.293	.198	.266	.132	2.22
日頃から衝動買いはしない ほうだ	.110	.561	-.133	-.060	-.133	.338	-.411	.135	.013	2.44
クレジットカードをよく使 う	.154	.203	.759	.055	.126	.046	.277	-.015	-.030	3.78
1万円単位の買い物は前 もって考えている	.203	.175	-.664	.133	-.107	.231	.154	-.353	-.078	1.63
一駅分なら歩くことがある	.055	.045	.627	-.092	-.242	.028	-.184	-.335	-.286	2.41
計画的に予定立てして行動 している	.429	.171	.476	-.078	-.109	.448	-.158	.255	.059	2.31
欲しいものは多少高くても 買う	-.049	-.018	-.037	.826	-.044	-.007	.060	-.004	-.040	2.16
私事以外での交通費は最安 を求めない	-.020	.054	-.040	.812	-.004	-.016	-.125	.084	.019	2.78
最短ルートのチェックを事 前にする	.258	-.007	.000	.308	-.740	.101	.032	-.149	.189	1.66
最安ルートのチェックを事 前にする	.208	.037	.080	-.036	-.714	.198	.077	-.274	-.224	1.65
家計簿をつけている	.248	.076	.332	.299	.587	.196	-.060	-.285	-.110	3.78
遅刻は少ないほうだ	.004	.000	.019	.055	-.076	.856	.023	.019	-.016	1.94
高いものが良いものとは限 らない	-.018	.360	-.234	-.258	-.019	.545	.060	-.067	-.390	1.93
お金の使い道が見当たらな い	.037	.170	.055	.068	.042	-.061	-.775	.008	.018	3.79
クーポンをよく使う	.358	.217	.238	-.013	-.294	-.088	.499	.189	-.303	2.29
多少時間はかかっても交通 費は抑えたい	.076	-.109	.014	-.071	-.145	-.049	-.062	-.756	-.028	2.09
タクシーによく乗る	.018	-.361	.185	.051	.012	.034	-.311	.504	-.457	4.68
買ったが使っていないもの がある	.050	.061	.060	.034	.024	.055	.080	-.032	-.874	2.34

第4因子では、「欲しいものは多少高くても買う」、「私事以外での交通費は最安を求めない」という時と場合によっては「安さよりも良いもの」を求めるようだ。

第5因子では、「最短ルートのチェックを事前にする」、「最安ルートのチェックを事前にする」、「家計簿をつけている」という支出に関する「下調べや状況把握」が抽出された。

第6因子では、「遅刻は少ない方だ」、「高いものが良いものとは限らない」という日頃の「生活行動とお金に対する慣性」が抽出された。

第7因子では、「お金の使い道が見つからない」、「クーポンをよく使う」というお

金でものを割り引いたりする「満足度」が抽出された。

第 8 因子では、「タクシーによく乗る」という「多少時間はかかっても交通費は抑えたい」が抽出された。

第 9 因子では、「買ったが使っていないものがある」という日頃意識している「お金と時間の慣性」が抽出された。

なお、それぞれの因子名は、図表 12 のとおり「節約」(第 1 因子)、「お金の管理」(第 2 因子)、「儉約」(第 3 因子)、「時には良質なもの」(第 4 因子)、「支出状況把握」(第 5 因子)、「生活行動」(第 6 因子)、「経済的満足度向上」(第 7 因子)、「時間重視派」(第 8 因子)、「お金と時間の慣性」(第 9 因子)とした(表 6)。

表 7 因子得点と速達タイプ利用状況のクロス表

		都県外旅行での高速道路・有料列車利用状況				合計
		全区間利用	ほとんどの区間利用	少しの区間利用	全く利用なし	
節約	はい	6.25	62.50	12.50	18.75	100
	いいえ	5.26	36.84	31.58	26.32	100
お金の管理	できる	6.25	25.00	31.25	37.50	100
	できない	0.00	72.22	22.22	5.56	100
儉約	はい	0.00	58.33	16.67	25.00	100
	いいえ	18.18	54.55	18.18	9.09	100
時には良質なもの	選ぶ	0.00	72.73	18.18	9.09	100
	選ばない	12.50	43.75	12.50	31.25	100
支出状況把握	している	10.00	50.00	10.00	30.00	100
	していない	0.00	31.58	42.11	26.32	100
生活行動	良い	15.38	23.08	38.46	23.08	100
	よくない	0.00	57.14	14.29	28.57	100
経済的満足度向上	している	0.00	37.50	37.50	25.00	100
	していない	5.88	64.71	5.88	23.53	100
時間重視	している	6.67	53.33	6.67	33.33	100
	していない	0.00	66.67	16.67	16.67	100
お金の慣性	ある	6.25	37.50	18.75	37.50	100
	ない	0.00	46.67	40.00	13.33	100

単位：(%)

また、表 7 のように、9 個のそれぞれ因子と都県外旅行での高速道路・有料列車利

用状況について有意な差があるかどうかを調査するためカイ二乗検定を実施した。その結果、「お金の管理」にのみ有意な差がみられた($\chi^2(3)=9.36, p<.05$)。また、「お金の管理」をしている人は「全く利用なし」の傾向にあり、管理をしていない人は「ほとんどの区間利用」している人の割合が高い結果となった。」なお、因子 9 個のうちそれぞれ、因子得点を出力し、因子得点が正の数だったものは「はい」、負の数だったものは「いいえ」として都県外旅行での高速道路・有料列車利用状況とクロス表を作成し、集計した。

4. まとめ

今回の調査では、「モノ」・「コト」消費から「トキ」消費に転換しつつある今日に、大学生の交通手段やコロナ禍もふまえ、旅行状況はどの程度ものであるのか、また多変量解析ではお金の価値についても触れた。

まず、回答者の出身地は関東一点集中傾向であったが旅行時には分散し全国各地に出かけていることがわかった。また、全国旅行支援等、コロナ禍で発足した経済的補助の利用については、認知はあるものの実際に利用している人は少数にとどまる結果となった。

旅行の移動手段については、鉄道あるいは車がともに多く、「楽だから」や「乗り合わせで行った方が安いから」等、費用対効果や時間対効果も気にしつつ計画を立てていることが実際の移動時の高速道路や有料列車利用状況からも読み取ることができた。

因子分析では、因子が 9 個にわかれ、バラつきがある結果となった。しかし、そのようななかで、お金に対する意識は高く、前もって計画を立てて日頃から節約に取り組むという回答結果が得られた。

観光庁の発表では、2023 年 3 月ごろまで全国旅行支援が継続予定とのことで近年旅行に行く若者が減少傾向にあると言われている中、割引率は下がるもののこの機会を活用して旅行に出かけ、コロナ禍でもある今日から日常を取り戻すような兆しをみせたい。

5. 参考文献

日本経済研究所 「日本の若者はなぜ旅をしないのか」

<https://www.jeri.co.jp/about/column/column-2222/>

総務省統計局 「社会生活基本調査」

<https://www.stat.go.jp/data/shakai/2021/index.html>

国土交通省観光庁 「旅行の動向」(図表2 および図表3 参考)

<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h24/hakusho/h25/html/n1236000.html>

EVERRISE CONTACT 「モノ消費からコト消費、さらにトキ消費へ。Z世代はイミ・エモ消費が増加」

<https://www.ever-rise.co.jp/dx-blog/consumption/>

NTTコムウェア株式会社 「モノ消費からコト消費。そしてトキ消費へ ～コト消費では満たされなくなった消費者たち～」

https://www.nttcom.co.jp/comware_plus/img/201907_time.pdf

観光庁 「年明け以降の全国旅行支援の実施について」

https://www.mlit.go.jp/kankocho/news_index.html