

SUMMARY

Introduction

The topics about decision-making process are critical to family vacation studies. However, typical research suggesting joint-decision style over simplified the settings in decision-making units. Literature identified sociocultural/ideological characteristics, household characteristics and travel characteristics as antecedents for alternative styles of overall or sub-decisions of family vacation. This provides a more comprehensive framework for gaining insight into the relevant phenomena and suggests opportunities for further development.

Of the sub-decisions for family vacation, transportation and destination are mostly basic and important for a family vacation plan because these two issues pertain to risk perception and control of vacation participants. Our purpose is to present data-mining models that identifies the relative importance of those determining characteristics in predicting the probability of the father's predominance in transportation decisions and the family's role structure for decision-making about the destination for family vacations.

Research Methods

Measures

We measured our dependent variable, the FDL of transportation means, by rating it on a binary scale: 1 = yes (i.e., by the father alone), 2 = no (i.e., not (just) the father). In addition, we measured the LDM of destination, by rating it on: 1 = father alone, 2 = mother alone, 3 = child(ren) alone, and 4 = other. There are three types of conditions used for the E-CHAID analysis, and their description and corresponding categories. They are (a) sociocultural/ideological characteristics—society (with SOC categorizing each case into China, Japan, South Korea, and Taiwan); (b) travel characteristics—status of travel (with STA categorizing each case into domestic vacation or foreign vacation), duration of the trip, by number of days (with DUR categorizing each case into 1~2 days, 3 days, or 4 or more days), and travel group size (with GS categorizing cases into 2~3 group members, 4 group members, or 5 or more group members); and (c) household characteristics—the number of children in the family (with CN categorizing each case into 1, 2, or 3 or more children) and the family's primary source of income (with INC categorizing each case into both parents, the father, the mother, or others). In addition, we investigated the respondents' demographics (i.e., gender, age, current stage of the family's life cycle, the highest educational level of the head of the household, and the occupation of the head of the household). We produced our original questionnaire in English and then used standard back-translation procedures to convert the questionnaire into each surveyed society's official language.

Sample

We collected 1,016 usable responses from adolescents at the campuses of senior high schools (i.e., the equivalent of grades 10 through 12 in the U.S. school system), from our four East Asia societies: China (n = 201), Japan (n = 262), South Korea (n = 268), and Taiwan (n = 285). Seventy percent of the participating adolescents were female, and most (87.4%) were currently living with both parents. In addition, our sampling criteria confined the age range of the participants (mean = 16.43 years,

standard deviation = 0.91) and thus attempted to avoid any significant variations in the family experience that would be explained by the adolescent respondents' age-related transitions in decision-making competence (Nanda, et al., 2007). The participants were asked to recall a family decision that had included them and that had been about a vacation during the previous year. They were then asked to report on the role distribution, within their cohabiting family, for making the decision about the vacation destination.

Analyses

To induce rules that explained the FDL and LDM based on the condition variables, the IBM SPSS Decision Trees 20 program was used to analyse the data. The SOC was forced as the first predictor, to split the overall sample, because this research was cross-society oriented. The stopping criteria for FDL were set at 60 cases before and 30 cases after the division of the (sub)sample (Rojas-de-Gracia & Alarcón-Urbistondo, 2019), at a significance level of 0.05 for predictor eligibility. The splitting process continued until either the split did not help to improve the predictive accuracy or a node contained fewer cases than the specified size.

Findings

It was found that the primary source of the family's income was the strongest predictor of the father-determined likelihood of decisions about vacation transportation. In addition, our results revealed that society, which represents people's sociocultural and ideological backgrounds, was the strongest predictor of the likely decision maker (LDM) for decisions about family travel destinations.

Discussion and Conclusion

Results obtained in this study relate findings from other recent research to strongly suggest that although a general knowledge of history and culture is very important, such knowledge by itself is not sufficient to predict familial interpersonal dynamics. Further research is needed that will apply a multilevel crossvergence perspective of regional, societal and individual influences to extend the understanding of the family decision-making about vacations. Such an approach is expected to help refine the research methods and to explain family travel behavior with greater validity. Therefore, continuing the survey used in this study could be worthwhile in providing data on the decision-making roles of other issues, so that further comparisons can be made. In addition, Confucianism-based norms of behaviour incorporate the distribution of roles of multiple generations within families. Thus, the future endeavours would do well to expand vacation cases from the nuclear family to the multigenerational family, thereby considering grandparents and other seniors, so that one can capture a complete overview of the family tourism market in East Asia. Finally, this study focused on "means of transportation" decision that is a general description rather than on each mode of transportation (e.g., rented vehicle versus private vehicle or energy efficient mode versus eco-efficient mode). We recommend that the future studies explore how fathers' predominance in arraying the modes of transportation is ruled by the condition variables.

要旨

序章

家族の休暇の過ごし方に関する研究において、その際意思決定過程に関連する議論は非常に重要である。ただし、既存の研究においては、意思決定単位の設定を単純化するよりも共同意思決定様式を提案する典型的な研究が一般的であり、社会文化的/イデオロギー的特徴や世帯の特徴、および旅行の特徴を家族での休暇の全体的もしくは副次的な決定の代替スタイルの前例として特定していることが多い。この手法を用いることで、関連する現象への理解を深めるためのより包括的な思考フレームワークを構築し、家族での休暇、交通機関、目的地に関する副決定 (sub-decisions) をさらに発展させ得る可能性を秘めている。なぜなら、これら2つの問題は休暇参加者のリスク認識と管理に関係しているためである。本研究の目的は、家族の休暇の過ごし方における交通機関の決定の際に父親が優位に立つ確率と、目的地決定のための家族の役割構造を予測する決定要因となる特性の相対的重要性を特定するデータマイニングモデルを提示することである。

研究手法

具体的手法

従属変数である輸送手段のFather-Determined Likelihood (FDL) を、二進法によって評価・測定した：1 = はい (意思決定者は父親のみ)、2 = いいえ (意思決定者は父親のみではない)。さらに、目的地の意思決定候補者 (Likely decision maker = LDM) を、1 = 父親のみ、2 = 母親のみ、3 = 子供のみ、4 = その他で評価し測定した。E-CHAID分析に使用される条件には3つのタイプがあり、それぞれの説明と対応するカテゴリーが存在する。まず (a) 社会文化的/イデオロギー的特徴-社会 (society=SOC) においては各標本を中国、日本、韓国、台湾の国籍ごとに分類した。そして (b) 旅行の特徴-旅行の状態 (status of travel= STA) においては各標本を国内休暇または海外休暇に分類し、旅行の期間、日数 (duration of the trip, in days= DUR) では各標本を1~2日、3日、または4日以上に分類、および旅行グループのサイズ (travel group size=GS) は標本を2~3のグループメンバー、4つのグループメンバーまたは5人以上のグループメンバーに分類した。さらに、(c) 世帯の特徴-家族内の子供の数 (number of children in family= CN) においては各標本を1、2、または3人以上の子供に分類し、家族の主な収入源 (main source of income for family = INC) は各標本を両親、父親、母親に分類した。そして、調査回答者の人口統計 (性別、年齢、家族のライフサイクルの現在の段階、世帯主の最終学歴、世帯主の職業) を調査した。その際用いた異なる言語への対応策として、まず英語で質問票を作成したのち、逆翻訳の手順を使用し、調査対象の各公用語に質問票を翻訳・変換した。

研究標本

中国 (n = 201)、日本 (n = 262)、韓国 (n = 268)、台湾 (n = 285) の4つの東アジアの国における高校の青年 (米国の学校制度では10年生から12年生に相当、以下回答者) から1,016件の有効回答を収集した。回答者の70%は女性であり、大部分 (87.4%) は現在両親と共に暮らしている。さらに、本調査のサンプリング基準において、回答者の年齢範囲を制限 (平均= 16.43歳、標準偏差= 0.91) した。これは異なる年齢の回答者間に見られる意思決定能力差による家族の経験の有意変動を回避するためのものである (Nanda, et al., 2007)。本調査において、回

答者には回答日から遡った一年間で、休暇における自身を含む家族の意思決定を思い出し、その目的地について意思決定する際の、同居家族内の役割分担について回答するように求めた。

分析

条件変数に基づいてFDLおよびLDMを説明するルールを誘導するべく、IBM SPSS Decision Trees 20プログラムを使用してデータを分析した。また、本調査は異なる複数の国家社会を横断したものであるため、SOCを最初の予測因子として標本全体を分割せざるを得なかった。FDLの停止条件(stopping criteria)は、予測因子の適格性の有意水準を0.05として(sub=副)標本の分割前に60件、分割後に30件とする(Rojas-de-Gracia&Alarcón-Urbistondo, 2019)。分割手順は、分割による予測精度の向上が見込めなくなるまで、もしくはノードに含まれる標本数が特定の数よりも少なくなるまで継続した。

調査結果

調査の結果は、「家族の主な収入源であるという事実こそが、休暇の交通手段の決定において父親の意思が優先される最たる予測因子である」ことが判明した。加えて、本研究の結果より、人々の社会文化的小よびイデオロギー的背景を表す社会そのものが、家族旅行の目的地に関する意思決定においてLDMを予測する上で最も強力な因子であることが明らかになった。

考察と結論

本研究で得られた結果は、歴史と文化の一般的な知識は非常に重要である反面、このような知識だけでは、家族規模での対人関係の変動を予測する上で不十分であるとする昨今の類似研究による発見に関連している。よって、休暇に関する家族の意思決定の理解を拡大すべく、地域規模、社会規模、そして個人規模の影響を複層的かつクロスバージェンスな視点から俯瞰するさらなる研究が求められる。このような取り組みは、より洗練された研究手法実現の助けとなること、また家族の休暇行動における開設に対してより高い妥当性をもたらすことが期待される。したがって、本調査で使用した調査を継続することで、その他諸問題における意思決定者の役割に関するデータを提供できる点に価値があり、さらに踏み込んだ比較を行うことができるだろう。さらに、東アジアに広く根付いている儒教に基づく行動規範のうちには、家族内の複数世代内での役割分担が含まれている。そのため、今後の研究においては、休暇を送る家族の規模を核家族から複数世代同居家族に拡大、つまり、祖父母やその他高齢者を考慮に入れることで、東アジアの家族規模での観光市場の概要を完全に把握できるだろう。

最後に本調査では、レンタカー対自家用車、またはエネルギー効率を重視した形式対環境効率を重視した形式、のように各移動形式で対立構造をとるのではなく、広義での「輸送手段」の決定に焦点を当てているという点を再度確認しておきたい。今後の研究では、交通手段の選択における父親の優位性が特定の条件変数によって如何に影響されるかという点に関してより踏み込んだ調査が求められる。