

建設省 九州地方建設局 正員 樽井常忠

同 “ 藤井達也

(株) 福山コンサルタント “ 三宅秀隆

1 はじめに

近年、消費水準の上昇にあいまって九州地方における道路交通に占める観光、レジャー交通の比重が増大している。このことは昭和39年10月供用開始の別府阿蘇道路、昭和41年9月供用開始の天草連絡道路等、供用開始時ににおける自動車交通の異状な集中度合いをみてもよくわかることである。

このような現象はこれら観光色の強い道路のみならず、経済活動のための道路とみられて一般の道路へも波及しているであろうことが予想されるのである。

われわれ道路の計画、建設に必ず工めるものとしては、このような道路交通の傾向変化に対処できるような道路建設計画の必要性が痛感されるのである。今回、九州のバス業者(鹿児島を除く)38社のうち11社を選び3年間(38、39、40)の運行の現状を調査したので、その結果の一部を報告する。

2. 貸切バスの推移

貸切バスの推移は表-1にみるとありである。

表-1 貸切バスの推移

年 度	保有 台数	延運行 台数	平均実 動日数	総トリッ プ数	平均トリッ プ数	平均 行程	行程別平均走行距離(Km)					
							1日行程	2日行程	3日行程	4日行程	5日行程	6日行程
38	1,266	292,223	23/日	638,446	2.35	1.34日	115	221	403	652	783	994
	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
39	1,440	318,747	22/日	770,128	2.42	1.43日	123	242	454	702	828	1,178
	1.14	1.09	0.96	1.12	1.03	1.07	1.09	1.12	1.07	1.05	1.18	1.18
40	1,588	339,260	24/日	853,878	2.51	1.51日	126	254	458	683	860	1,105
	1.25	1.16	0.98	1.24	1.07	1.13	1.10	1.15	1.14	1.06	1.10	1.11

注. 上段、実数、下段、昭和38年基準とした指数

表-1からわかるとおり九州内の貸切バス保有台数は昭和38年～昭和40年の2年間で約320台(昭和38年の25%増)増えているのに対し、延運行台数は38年の16%増にとどまっている。このことは貸切バス1台当りの年間実動日数が低下していることにはほかならぬ。これに対して貸切バス1日当りの平均トリップ数(立寄り観光地数)と行程別平均走行距離は漸増していく傾向をいしめている。このことは近年盛んに進められてきた道路の改良、新設が観光バス旅行の1日当りの走行距離の伸長を可能にしているのである。この傾向は道路網の整備の進展に伴い将来益々進んでいくものと考えられる。また、1回当りの平均旅行日数も昭和38年の1.34日から昭和40年の1.51日へと漸増しており、このような傾向も将来の消費水準の上昇と休日増加の必要性から将来増加していくものと考えられる。

3. 区間交通量

観光貸切バスの交通量の多い道路区間についてみると図-1のとおりである。

1日平均100台以上(旅客数500人)の交通量がある区間は熊本～阿蘇～別府～大分、長崎～雲仙の九州横断観光ルートにみられる

その他の区間では3号線福岡～鳥栖間、220号線喜望峯～日南間にみられる。

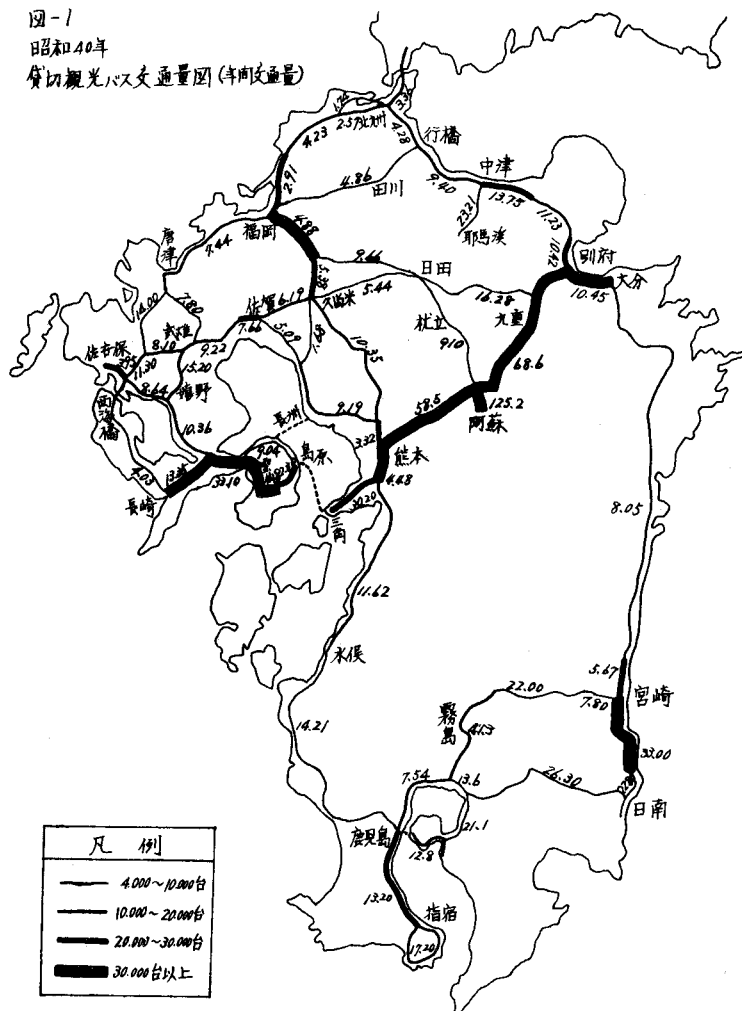
つぎに観光貸切バスの利用率の高い(観光道路としての性格強い)道路区間を総交通量に占める観光貸切バス交通量の比率からみると(図1参照)、100台中10台以上を占める区間に阿蘇登山道路、100台中5台以上を占める区間に島原豊後道路、別府阿蘇道路、57号線熊本～阿蘇間、3台以上を占める区間に西海橋、57号線雲仙～諫早間、熊本～三角間

223号線小浜～隼人間がある。これらの道路は一般に「観光道路」と呼ばれている区間であって、その特色が観光貸切バス交通量の混入率からみてもその性格がよく現われている。

九州全体の道路についてみると、南部九州の道路はいずれも観光貸切バス交通の混入率が比較的高く現われていて、この地方の道路交通の特色がうかがわれる。

つぎにこのように観光色の比較的高い道路における観光貸切バス交通量の3年間の推移をみると(表2参照)3号線については、北九州～熊本間では交通量の伸びの停滞もしくは減少を示しており、この区間の交通容量飽和がその原因であろう。これに対して、熊本～鹿児島間では25年間に1.5～

図-1
昭和40年
貸切観光バス交通量図(年間交通量)



註. 図中の数字は各区間平均総交通量に対する観光貸切バス交通量の比率(%)

2.5倍の伸長を示し、特に

昭和40年に改築の終った八代～川内間では2.5倍も増加している。このような現象は10号線佐伯～延岡間についてのみみられることであって、道路整備の交通量に及ぼす直接的な影響をみることはできる。昭和39年10月に供用開始した別府阿蘇道路では昭和38年2,000台に満たなかったものが昭和40年には3,200台に達するにいたっている。この交通量のほとんどが南発交通量であって、この交通量によって増大した関連道路区間に、57号線阿蘇長崎間の14～6.06台、210号線水分～別府間の2.39倍がある。これに反し、別府阿蘇道路への交通量転換によって道路の観光的地位が低下した区間に57号線阿蘇～犬飼間があり、更に2年間で9,200台から2,300台へと1/2の交通量へ低下している。

表-2 主要道路の観光貸切バス交通量の推移

路線	区間	昭和38	昭和39	昭和40
一般国道3号線	北九州市～福岡市	20,702	17,573	18,776
	福岡市～久留米市	100	84	80
	久留米市～熊本市	31,761	33,944	31,631
	熊本市～八代市	100	107	100
	八代市～川内市	14,191	14,720	15,726
	川内市～鹿児島市	100	104	111
	鹿児島市～大分市	12,755	17,427	24,141
	大分市～別府市	100	137	138
	別府市～中津市	4,066	5,761	9,975
	中津市～延岡市	100	141	246
一般国道10号線	延岡市～宮崎市	7,028	7,884	10,247
	宮崎市～都城市	100	109	141
	都城市～鹿児島市	12,248	13,215	17,712
	鹿児島市～中津市	100	108	144
	中津市～別府市	12,741	19,805	20,034
	別府市～大分市	100	145	146
	大分市～佐伯市	4,121	4,135	24,670
	佐伯市～延岡市	100	100	884
	延岡市～宮崎市	6,738	6,413	7,031
	宮崎市～都城市	100	88	104
一般国道210号線	都城市～鹿児島市	1,991	3,036	4,026
	鹿児島市～延岡市	100	152	222
	延岡市～宮崎市	7,727	9,815	14,247
	宮崎市～都城市	100	127	126
	都城市～鹿児島市	6,083	7,461	8,548
	鹿児島市～中津市	100	122	141
	中津市～別府市	8,891	2,028	9,540
	別府市～大分市	100	80	107
	大分市～佐伯市	14,936	18,854	15,232
	佐伯市～延岡市	100	106	102
一般国道57号線	延岡市～宮崎市	19,524	22,272	20,604
	宮崎市～都城市	100	114	105
	都城市～鹿児島市	12,944	14,777	15,320
	鹿児島市～中津市	100	106	114
	中津市～別府市	29,184	33,124	40,033
	別府市～大分市	100	110	138
	大分市～佐伯市	12,740	14,777	14,613
	佐伯市～延岡市	100	116	115
	延岡市～宮崎市	22,516	26,456	31,553
	宮崎市～都城市	100	117	140
一般国道210号線	都城市～鹿児島市	2,382	7,854	14,447
	鹿児島市～延岡市	100	117	140
	延岡市～宮崎市	10,676	17,168	22,496
	宮崎市～都城市	100	160	220
	都城市～鹿児島市	100	160	220
	鹿児島市～中津市	100	160	220
	中津市～別府市	100	160	220
	別府市～大分市	100	160	220
	大分市～佐伯市	100	160	220
	佐伯市～延岡市	100	160	220
一般国道57号線	延岡市～宮崎市	29,242	41,559	48,271
	宮崎市～都城市	100	142	165
	都城市～鹿児島市	9,188	7,555	2,333
	鹿児島市～中津市	100	82	82
	中津市～別府市	5,241	5,069	4,865
	別府市～大分市	100	97	93
	大分市～佐伯市	11,093	12,782	16,005
	佐伯市～延岡市	100	115	145
	延岡市～宮崎市	7,758	6,050	10,520
	宮崎市～都城市	100	87	136
一般国道210号線	都城市～鹿児島市	5,897	5,413	10,865
	鹿児島市～中津市	100	82	104
	中津市～別府市	11,708	17,082	17,981
	別府市～大分市	100	146	153
	大分市～佐伯市	6,452	7,785	6,247
	佐伯市～延岡市	100	111	105
	延岡市～宮崎市	11,468	12,543	18,813
	宮崎市～都城市	100	109	120
	都城市～鹿児島市	5,323	6,605	7,706
	鹿児島市～中津市	100	104	146
一般国道210号線	中津市～別府市	7,949	11,204	8,596
	別府市～大分市	100	141	108
	大分市～佐伯市	6,617	9,501	7,910
	佐伯市～延岡市	100	142	119
	延岡市～宮崎市	7,420	21,588	41,623
	宮崎市～都城市	100	121	239
	都城市～鹿児島市	6,303	10,878	8,255
	鹿児島市～中津市	100	172	133
	中津市～別府市	12,552	12,875	16,351
	別府市～大分市	100	102	130
一般国道57号線	大分市～佐伯市	4,945	4,994	6,540
	佐伯市～延岡市	100	101	120
	延岡市～宮崎市	22,293	24,707	23,980
	宮崎市～都城市	100	111	128
	都城市～鹿児島市	11,237	12,552	17,101
	鹿児島市～中津市	100	121	152
	中津市～別府市	6,207	7,289	9,087
	別府市～大分市	100	117	144
	大分市～佐伯市	6,507	6,470	7,719
	佐伯市～延岡市	100	83	110
一般国道210号線	延岡市～宮崎市	1,917	1,978	3,238
	宮崎市～都城市	100	84	174
	都城市～鹿児島市	38,860	48,307	51,332
	鹿児島市～中津市	100	124	132
	中津市～別府市	7,904	8,925	9,723
	別府市～大分市	100	113	128
	大分市～佐伯市	100	113	128
	佐伯市～延岡市	100	113	128
	延岡市～宮崎市	100	113	128
	宮崎市～都城市	100	113	128
一般国道57号線	都城市～鹿児島市	569,901	672,021	722,933
	鹿児島市～中津市	100	121	138
	中津市～別府市	100	121	138
	別府市～大分市	100	121	138
	大分市～佐伯市	100	121	138
	佐伯市～延岡市	100	121	138
	延岡市～宮崎市	100	121	138
	宮崎市～都城市	100	121	138
	都城市～鹿児島市	100	121	138
	鹿児島市～中津市	100	121	138

上段：交通量、下段：伸び率

4. 九州の主要観光地の特色

観光貸切バスの行程は両端に乗車および降車、中間に休憩および宿泊を含んでいる。これを観光地の側からみれば、観光地の利用される目的が行程のどの位置にあるかによって異なるということになる。昭和40年における九州の主要観光地14カ所の利用目的は観光バスに關する調査の結果によると表-3に示すとおりである。著名な観光地はすべて宿泊に利用される割合が高い。別府、雲仙も別格とすれば長崎、阿蘇、熊本、宮崎、指宿などがとくに目立っている。これに反して有名でありながら宿泊利用度の低い観光地には耶馬溪、日南、筑紫、唐津があげられる。大観光地や大都市の近傍にあるものか有名度がやや低いものである。前者については大観光地とともに観光地群が形成されているわけである。乗降車利用度は観光バス旅行行程の起終点となるが、とくに入込客の利用は交通の便

のよい観光地に集中している。交通量図から分かるように長崎、熊本、別府、宮崎、鹿児島などの観光地は観光コースの拠点と言えよう。

表-3 九州の主要観光利用目的 昭和40年度 (単位:台)

観光地	筑紫郡	唐津	長崎	雲仙	阿蘇	熊本	耶馬溪	別府	宮崎	日南	霧島	鹿児島	種子島	指宿
乗客	210	161	2744	4068	1023	6121	298	10261	2822	68	195	6469	23	1021
乗客総数	1014	2022	9077	5674	2180	14041	2874	11878	11085	180	228	11270	47	2682
乗客	557	297	6225	2805	1547	4205	456	16420	2420	217	595	6592	257	1028
乗客総数	1127	2231	11124	5411	2280	11509	2274	18074	10569	224	628	11128	282	2510
休憩	9722	10580	22342	25818	25677	20290	9790	10961	11765	26205	14521	22758	9124	9948
宿泊	431	1187	5282	17067	8629	8982	78	22318	9850	709	4630	4847	1077	5721
合計	11244	15980	47826	62970	52286	44222	16716	32221	40279	27278	20227	50225	10521	20722

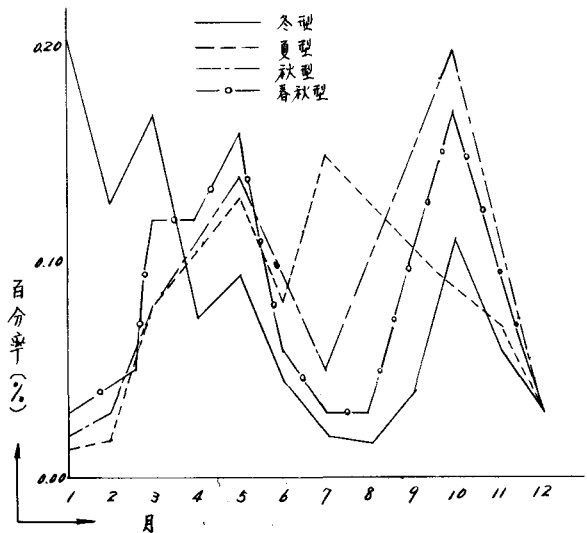
5. 観光地の季節的特性

観光地への観光客の集中量の月別分布からそれぞれの観光地の季節性を見ることで出来る。すなわち、月別分布のピーク交通量が発生する月により、冬型、夏型、秋型および最も一般的に春秋型に分類することによって出来るようである。

図-2 観光地の月別交通量分布

図-2はこのような季節性がみられる観光地の月別交通量分布を示したものであるが冬型に属するものに筑紫郡、夏型に属するものに唐津市、秋型に属するものに霧島、耶馬溪があり、このような観光地はその観光価値が一時期に限られる傾向にあることを示し、次のような春秋型に比べ観光客数は当然少なくなっている。春秋型に属する観光地は最も一般的に観光地であり、著名な観光地のほとんどは春秋型に属している。

九州においては長崎、雲仙、阿蘇、熊本、別府、宮崎、日南、鹿児島、種子島、指宿等が春秋型に属している。



6. 結語

以上の考察の結果を次のように要約することによって出来る。

- 観光貸切バスの混入率の大小をもとに、それぞれの道路の性格を明らかにすることができた。
- 道路網の整備の進展に伴い観光バス旅行の走行距離は長くなる傾向にある。
- 道路網の整備は観光交通量に直接的な影響を及ぼしている。
- 観光客の利用目的を知るによりその観光地の性格を知ることが出来る。
- 観光地にはそれぞれ季節的特性があり、冬型、夏型、秋型、春秋型に分類することが出来る。