

九州地方建設局 正員 神田九思男
九州地方建設局 正員 藤井達也
福岡山コンサルタント 正員 〇井田徹

1 はじめに

観光交通は、最近著しく伸びており、今後さらに増加と続けるであろうから、将来交通量の推計において、ますます重要な要素になるものと思われる。このような増加傾向は、消費水準の上昇に起因することは言うまでもないが、自動車の普及、とくに家庭用乗用車の普及によってもなうされているところが大きいと考えられる。その意味で、観光交通における車種構成の変化を分析することは、重要であろう。

今後、観光交通の実態を把握するため、比較的調査しやすい観光貸切バスについて、離島を除く九州内バス会社全38社を11社に代表させて、標本調査を行なった。その調査結果をまとめた「観光バス動態調査」を本に全車種にわたる観光交通の将来推計に関連があると思われる事項について考察する。なおこの「観光バス動態調査」は、現在解析の途中であるので、本報告は中間結果であることとお断りしておきたい。

2 観光交通量に影響する要因の考察

2.1 車種構成の変化

観光客が利用する車種を、日本道路公団福岡支社が昭和38年および39年の11月の連休に九州内の代

表 1. 利用車種別観光客数および自動車数

道路区間	車種	観光客数 (単位:人)							自動車数 (単位:台)						
		乗用車	軽自動車	トラック	新自動車	貸切バス	路線バス	計	乗用車	軽自動車	トラック	新自動車	貸切バス	路線バス	計
西酒橋	38	626	207	33	264	1,682	571	2,381	287	175	1	57	75	26	441
	39	1,639	566	69	198	2,110	533	5,115	376	196	20	127	84	26	839
島原	38	240	29	22	20	1,944	1,337	3,602	100	24	16	7	20	161	408
	39	2,242	331	28	32	2,366	2,510	8,509	528	117	8	21	91	78	840
雲仙	38	1,563	266	61	143	2,896	2,572	7,501	282	202	97	163	146	118	1,795
	39	4,415	726	46	343	5,112	5,560	16,202	1,025	215	16	823	124	150	2,353
阿蘇	38	1,835	237	48	125	4,672	3,196	10,115	899	183	26	83	244	68	1,533
	39	8,338	1,027	76	63	7,240	5,764	22,508	1,796	268	29	55	226	57	2,531
霧島	38	947	206	22	125	2,085	2,662	6,098	526	108	21	137	106	75	983
	39	2,739	590	205	220	2,237	5,006	11,997	671	176	52	153	89	96	1,237
合	38	5,231	947	196	697	13,289	10,347	30,707	2,814	822	151	447	661	455	5,339
	39	21,771	3,031	2,006	2,023	2,442	2,337	1,000	2,528	2,151	2,028	2,084	2,124	2,085	1,000
計	38	12,373	2,240	424	956	21,065	19,973	64,331	4,326	1,072	125	1,179	614	414	7,800
	39	23,011	3,050	2,007	2,013	2,328	2,301	1,000	2,563	2,138	2,016	2,151	2,079	2,053	1,000
別府阿蘇	38	14,142	2,293	228	159	7,776	9,226	33,624	1,822	270	26	732	267	241	2,470
	39	2,619	342	216	119	1,558	1,88	297	1,56	134	289	264	2,920	2,910	1,46
別府阿蘇	38	17,156	1,392	152	107	19,432	2,523	40,762	2,825	560	68	61	450	62	5,026

日本道路公団福岡支社「観光道路利用実態調査

昭和38年 PP 48 ~ 49

昭和39年 PP 84 ~ 85

表的観光有料道路で行なった調査によると、表1に示すとおりとなる。僅か1年の間の調査なので、時系列的な変化傾向は、かならずしも明確に現われているわけではないが、次のような実が認められるであろう。

観光交通は全体として目立って増加しており、観光客人数が2.09倍、自動車台数が1.46倍になった。しかし観光交通は9年10月初旬に全線開通した別府阿蘇道路に集中し、かなりの交通量が吸収されたと見られるから、その伸びはもっと大きいと思われる。

自動車台数の増加は2370台であるが、そのうち1522台、約67%は乗用車の伸びである。その結果、乗用車の車種構成は52.8%から56.3%に高まった。伸び率の最も高いのは、乗付自動車で、2.64倍となっているが、その増加台数722台のうち、660台は雲仙道路におけるもので、観光客数に比べてアンバランスな伸びであり、雲仙道路における一般交通量の実績から見ても、考えられない数字である。したがって乗付自動車を除いた乗用車の構成比を求めると、98年57.6%、99年66.4%となり、かなり大きな増加傾向を認めることができるであろう。

このような乗用車利用の増大はここへ4年の乗用車の普及、とくに家庭用乗用車のめざましい普及ぶりを反映したものと考えられる。家庭における乗用車の保有そのものが、観光トリップの誘因となり得るが、観光交通は、道路や駐車場の容量から生ずる制約がもっとも弱いため、家庭用乗用車のもっとも主要な用途と言えるであろう。またバスから乗用車への転換は、自動車台数の増加を伴うので、この点からも、乗用車の普及は観光交通量増大の原因である。

表1によると、観光客がもっともよく利用している車種は貸切バスで、台数構成比は9年現在8%弱にすぎないが、全人数の約5%の利用者をもっている。しかしその構成比は、前年に比べて3と10%減少し、もっとも減り方の大きい車種である。このような傾向は路線バスにも見られるが、貸切バスほど顕著ではない。

表2 1泊以上の形態別旅行実績

貸切バス以外の車種は、個人または小グループの観光旅行に利用されるのに対して、貸切バスが利用される場合は、団体旅行に限られる。そこで旅行形態の推移を、表2に掲げた経済企画庁の「消費者動向予測調査」により見ると、団体旅行は、旅行世帯数の割合でも旅行回数でも98年にピークに達し、99年には僅かながら減少に向う傾向が認められる。旅行世帯数の割合は、都市・非農家で98年の49.3%から、99年の62.2%に、農家で46.7%から54.3%に増加し、旅行回数も同様にそれぞれ、0.4回および0.6回増加している。このうち、都市・非農家では家族同伴、団体以外のそ

調査年月		旅行に占める割合(%)				旅行回数(回)			
旅行形態		36.2	37.2	38.2	39.2	36.2	37.2	38.2	39.2
都市・非農家	家族同伴	28.2	32.4	31.4	31.5	1.0	0.9	0.9	0.9
	団体								
	その他	31.3	32.9	36.4	36.2	1.6	1.2	1.4	1.2
	計	49.3	57.8	62.2	62.2	2.6	2.8	3.0	3.0
農家	家族同伴	11.5	12.4	12.0	10.7	0.3	0.4	0.3	0.3
	団体								
	その他	40.2	39.3	42.6	44.2	1.3	1.2	1.4	1.4
	計	46.7	54.2	54.6	54.3	1.6	2.2	2.2	2.2

修学旅行、招徠旅行、公社商用旅行を除く。
旅行回数は旅行した世帯についての平均
(経済企画庁「消費と貯蓄の動向」昭和99年上期版P.33)

の他の旅行形態の旅行世帯数の伸びが著しく、97年から99年にかけて7.3%増えている。農家では同じ期間に、団体旅行が1.9%、その他の旅行が同じく1.9%伸びているが、団体旅行の旅行世帯数の割合が、98年にもっとも高いことから判断すると、やはり今後の伸びの中心は、団体旅行ではないと思われる。消費水準の上昇にもとづいて、将来むしろ団体旅行は減少し、小グループの旅行がとくに伸びて

行く可能性がある。このような旅行形態の変化によって、観光貸切バスのウエイトは下がって行くと言えるであろう。

2.2 観光日程の延長

かりに観光旅行に出かける回数に変化がなかったとしても、観光に費す日程が長くなれば、観光交通量が増加することは言うまでもない。表3は、観光貸切バスにおける38年から40年までの3年間の日程別運行台数の推移を示している。なおこの日程は、観光バスを利用した行程における日数であり、観光旅行の全期間を含む日程ではない。

運行台数の推移は、ほぼ旅行者の人数を表わすと考えよう。貸切バスによる観光客数は、3年間に僅か4%しか増えていないことになる。しかし、6日以上行程を除いて日程の長い旅行は伸び率が高くなっている。1日行程は40年には38年の94%まで減少している。5日行程の旅行はもっとも増加し

、40年には38年の2.86倍になっている。その結果として、1日行程が、全行程中に占める割合が圧倒的に大きいとは変わらないが、38年の78.4%から、40年の68.6%まで低下している。2日行程以上の構成比はいずれも増えている。また延運行台数の伸び16%が、運行台数の伸び4%を上回り、平均日程が1.94日から、1.51日に延びたのである。

日帰り旅行と1泊旅行とは、経費的にも、訪れることが出来る観光地の範囲の面でも、質的な差があると考えられる。貸切バス旅行において、観光客数が僅かながら増えているのに対して、1日行程の旅行者の絶対数が減少し、それだけ1泊以上の観光客が多くなっていることは、最近の根強いレジャーブームを物語っていると言えるであろう。

2.3 走行距離の増大

貸切バスのトリップ数および走行距離の推移については、表4に示すとおりである。1日1台当り2トリップ余りという値は、やや少ないと思われるが、これは通常定期観光バスで、スヘイ時間のコースを1トリップとして、マフロダ観光から集計した結果である。

一般に都市内交通の場合においては、トリップ数の増加が交通量の増加を示すと考えられるが、観光交通においては、トリップ数よりも、走行距離が交通量を表わすと思われる。観光交通は、都市間または観光地間の交通のウエイトが大きい。広い

表3. 観光貸切バス日程別運行台数の推移

日程	運行台数			延運行台数			伸び率		
	38	39	40	38	39	40	38	39	40
1	164,294	156,869	154,610	164,294	156,869	154,610	1.00	0.95	0.94
	75.4	70.3	68.6	56.1	49.2	45.5			
2	41,024	48,881	47,454	82,048	97,762	94,908	1.00	1.19	1.15
	18.8	21.9	21.0	28.1	30.7	28.0			
3	7,563	9,293	11,545	22,689	27,879	34,575	1.00	1.23	1.53
	3.5	4.2	5.1	7.8	8.7	10.2			
4	3,119	5,113	7,209	12,476	20,452	28,836	1.00	1.64	2.32
	1.4	2.3	3.2	4.3	6.4	8.5			
5	852	1,391	2,447	4,260	6,945	12,235	1.00	1.63	2.86
	0.4	0.6	1.1	1.5	2.2	3.6			
6以上	1,076	1,470	2,366	6,456	8,820	14,196	1.00	1.37	2.19
	0.5	0.7	1.0	2.2	2.8	4.2			
合計	217,938	223,017	225,611	382,223	488,737	589,360	1.00	1.03	1.04
	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	1.00	1.03	1.04
平均日程(日)	1.94	1.43	1.51	1.00	1.07	1.13			

上段：台数

下段：合計に対する構成比(%)

「観光バス動態調査」による。

伸び率(計画)

上段：運行台数

下段：延運行台数

表4. 観光貸切バストリップ数および走行距離

年次	総トリップ数	1日1台当りトリップ数	総走行距離(km)	1日1台当り走行距離(km)	トリップ長(km)
38	688,446	2.35	347,025	118.5	50.5
	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
39	773,128	2.42	418,725	131.8	54.1
	1.12	1.03	1.20	1.11	1.07
40	853,878	2.51	464,530	137.0	54.6
	1.24	1.07	1.35	1.16	1.08

上段：台数

下段：38年基準伸び率

「観光バス動態調査」による。

地域に分散して行なわれるからである。したがって貸切バスの総走行距離の伸びが、貸切バス全体の交通量の伸びを表わす。表4によくと交通量は2年間に35%増えたことになる。

1日1台当りの走行距離も同様に、16%増加しているのであるから、1台のバスが引きおこす交通量も増大している。その原因は道路の開発、改良にあると考えられる。この3年間の主な道路の開発改良として、39年10月に開通した別府阿蘇道路、40年5月に改築された国道3号線の八代川内川の三太郎峠などを挙げることができる。このような道路の改良は、より高速で走行することを可能にし、日走行距離を延長するばかりでなく、観光旅行への誘因となるからである。道路の改良が新たな観光交通を生み出すのである。

道路の開発、整備は、観光交通に利用される自動車の運行形態に対しても、変化を与える。表4において、2年間は1日1台当り走行距離が16%増え、トリップ数の伸び率が上まわり、トリップ長が8%増加したことは、観光行程のうちで貸切バスを利用する区間が増大したことを意味している。

観光地から観光地へのトリップのみに、貸切バスが利用されている限り、トリップ長には変化がないと見てよいであろう。トリップ長が延びたのは、観光旅行のうちでも比較的長いトリップ、たとえば当初の本拠地から観光地へのトリップなどに利用されるようになったためであろう。

道路、とくに幹線道路の整備は、鉄道から自動車への転換を促進すると考えられる。このような効果は、貸切バスだけでなく、家庭用乗用車に対してより強いと言えるであろう。貸切バスは必要な区間だけ利用することができる。これに反して、レンタカー利用を除けば、乗用車は全行程を通して使うか、使わないかの二択である。ところが現在乗用車利用が比較的近距离への観光に限られているのは、遠距離への観光に利用することが、日程の延長など困難な問題をひきおこすからである。幹線道路の整備は、家庭用乗用車のトリップを引き延ばし、交通量における乗用車中心への移行を、一層促進すると思われる。

3. まとめ

以上述べた要因は観光交通量を規定するものではあるが、観光交通量をもっとも直接的に増大させる要因は、観光旅行の回数と自動車利用率の増加である。

観光旅行回数は、明らかに消費水準によって決定されるが、観光旅行に対する消費支出あるいはレジャー支出が大きな所得弾力性をもっていることは、国民生活に関する経済統計が示している。しかし、「観光バス動態」調査によれば、所得水準と観光貸切バス交通発生量との相関が明確に現れていない。そこで述べたように消費水準と団体旅行の量とが、かならずしも増加関係にないためであろう。

自動車利用率は、2.3で述べたように道路の整備によっても高められるが、もちろん基本的には自動車の普及と関連づけて考察すべきである。とくに観光交通に使用される車種は、家庭用乗用車に他ならないのであり、家庭用乗用車については、消費水準の上昇につれて、あらゆる車種のうちで最も大きな保有台数の増加がみ込まれているため、観光交通量はますます増大の傾向を述べるものと思われる。

したがって、このような交通需要に対応した道路計画が重要となるであろう。観光道路は、交通の消費的側面を充足する道路として、国民の消費水準の象徴となるであろう。