

東京工業大学 正員 森 地 茂

1. はじめに

観光交通については、その重要性にもかかわらず、データの不足、要因の複雑さなどのため、ほとんど解明されていない。発生量のデータについては、最近、優れた調査結果がいくつか発表されたが、流動状況、特に日帰り観光も含めた、広範囲の調査は非常に乏しい。ここでは、貸切バス実態調査データからの、貸切バスを中心とする観光交通の特性についての考察結果の一部を報告する。なお、貸切バス実態調査は、首都圏整備委員会が実施され、東京工大鈴木忠義研究室でデータの検討、分析をおこなったものである。

2. 貸切バス実態調査の概要

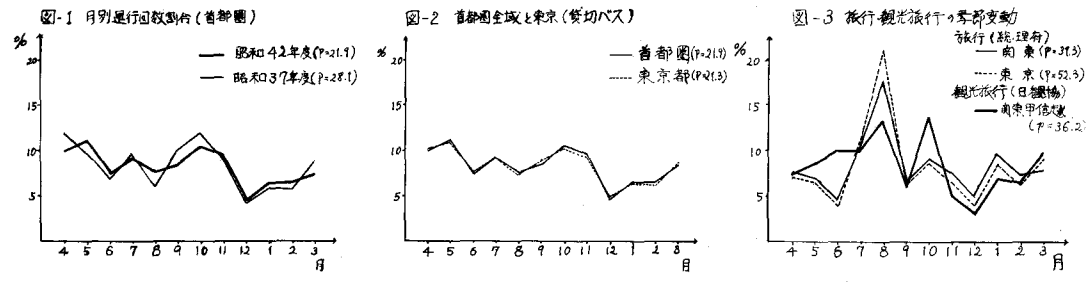
調査対象は、首都圏8県内から抽出された貸切バス営業所(946営業所)において、昭和42年度の毎月オ2土曜日及びこれに続く日曜日、祭日を出発日とする貸切バスの運行である。運転日報を参考とし、抽出間隔は東京が10、他は2~4と17いる。サンプル数は、17,413 運行であり、このうち観光を目的とするものは、62.5%、10,887 運行である。なお、同時に全営業所の運行数を同年度り全土、日曜、祭日について調査し、上記調査日りに全運行数に補正拡大している。流動把握のためゾーンニングは、首都圏8県を45ゾーンに、周辺の福島、新潟、長野、静岡を合計11ゾーンに、これより以北、以南を各1ゾーンに、合計58ゾーンに分割している。

3. データの分析

ここでは、貸切バス旅行発生量の季節変動特性、旅行距離特性、流動特性について報告する。

(1) 貸切バス旅行発生量の季節変動特性

観光交通の最大の特色は季節変動であるが、これは利用交通機関によっても異なる。既に、乗用車保有世帯と非保有世帯で季節変動パターンに相違がある事が明らかにされているが、貸切バス旅行についてもいくつかの特性が見られた。勿論これは、旅行者側の要因だけでなく、バス事業者の営業活動にも要因がある。変動を見る指標として、月別変動図と、変動係数 $P = \sqrt{\frac{\sum (x - \bar{x})^2}{n}} / \bar{x}$ を用いる。オ1の特性は、時系列的変化、即ち変動の減少である。図-1は、運輸省による昭和37年の調査結果との対比であるが、Pについても、28.1%から21.9%に減少している。



オ2は図-2,3に示すように、旅行及び観光旅行全体に比して、変動の小さい事である。東京についてみると、旅行一般では $\gamma=52.3\%$ 、観光旅行では 63.4% であるのに対し、貸切バス旅行については、 21.3% にすぎない。オ3に、変動の地域差の少ない事である。図は関東地域と東京の対比を示しているが、本調査結果と他の調査結果では、明らかな差異が認められる。

(2) 旅行距離特性

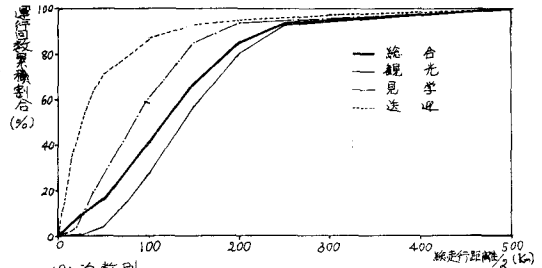
貸切バス旅行の行動圏は図-4に示すとおりである。運行回数累積割合80%圏を行動圏の目安とするならば、貸切バスの行動圏は190kmである。目的別には、観光200km、見学140km、送迎95kmであり、泊数別では、日帰り圏125km、1泊圏は230kmとなっている。日帰り圏は、観光地側で他の調査結果(貸切バス以外を含む)とほぼ一致している。

(3) 流動特性

観光交通における季節変動の重要性は先に述べたが、流動パターンにもそれが顕著に表れている。図-5は、東京23区発生の季節別方向別運行回数であるが、他の調査結果から推定される観光旅行の値に比して東海道方面の少なさ、千葉水戸方面、中仙道方面の多さが貸切バス流動の特色として出ている。季節別の相違の理由は、春秋の行楽、夏の海水浴、冬のスキーと、各季節の中心となる観光活動の相違によると考えられ、このことは、観光交通が一般に狭義の sight-seeing として一括して扱われがちな事の問題点を指摘している。即ち、観光交通については、観光活動別に分離し、季節変動に対する十分な考慮をして、予測、計画作業を進めなければならない。流動に関する詳細の分析は当日報告する。

図-4 貸切バスの行動圏

(1) 目的別



(2) 泊数別

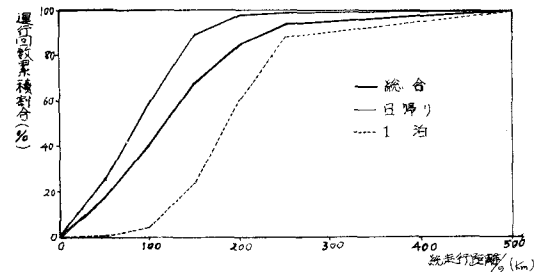
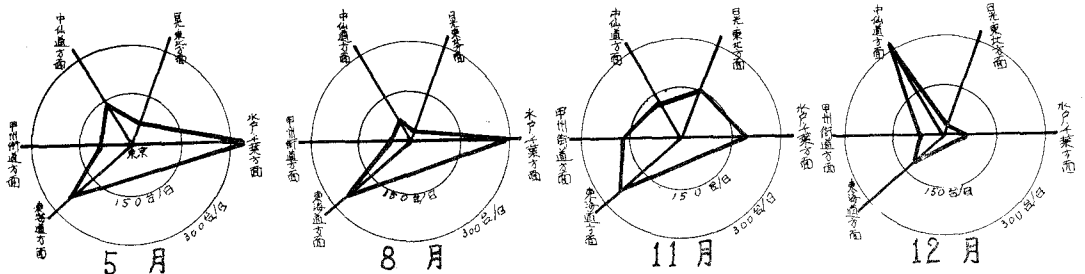


図-5 東京23区発生の方向別貸切バス利用



4. 今後の課題

本調査は貸切バス流動を把握する為に実施されたものであり、観光流動自体を目的としたものではない。従って観光流動の観点から分析に対しては種々の問題を含んでいる。今後調査を実施する事により、観光交通の分析要因に関し研究を進めたい。