

大阪工業大学 正員 金丸次男

1 まえがき

小グループ旅行の増大、乗用車の普及、道路網整備を背景として、マイカー観光は急速に増加してきたが、マイカー観光の急増は交通渋滞や駐車困難を招き、その便利さを減少させている一方、交通事故、排出ガス、騒音など沿線や観光地の生活環境破壊をひき起し、最近ではマイカー観光に対する規制の動きもでている。マイカー観光の増加は小グループ旅行の増加と密接な関係がある。小グループの観光レクリエーション活動においては、観光地、レクリエーション内容、ルートの選択、スケジュールの編成などが個人の嗜好にるとずいずい行なわれるので、小グループ旅行の増大は観光ルートや交通機関の利用時刻について多種多様な要求がだされることになるが、これに対し多くの観光地においては、現存の公共交通機関でその多様な要求に対応できなくなっている。これらに加え、マイカーでは座席の確保、グループのプライバシー保持等の有利さもあり、小グループ旅行におけるマイカーの利用率は高い。したがって、現在の小グループ旅行増大の傾向から見て、今後個別輸送機関に対する需要は増加すると考えられるが（マイカー観光の多少不利な点として、観光地への往復における運転者の疲労があるが、長距離フェリーが就航している場合にはこれも相殺される）、マイカー観光の抑制には、小グループ旅行を対称とした公共輸送システムの確立が必要であろう。

ここでは、伊勢志摩観光レクリエーション圏の観光交通に対する公共交通システムの試案と公共交通システムの一環としてのデマンドバスの導入を検討する。

2 伊勢志摩観光レクリエーションにおける観光交通の特性

昭和49年8月2日(金)、3日(土)、4日(日)、5日(月)の4日間行なわれた伊勢志摩観光レクリエーション実態調査によって観光客の流動状況を観察すると次のようである。

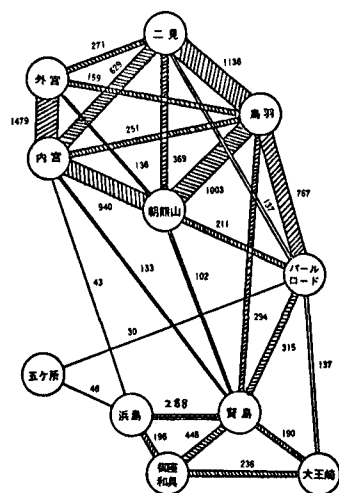
(1)立寄観光地数

表1にみるように、当圏域を訪れる観光客の平均立寄地点数は、宿泊観光で3.64所、日帰観光で2.84所であるが、マイカー観光客は、公共交通機関を利用する観光客に比べて、立寄観光地数が多い、このことは、観光交通に対する公共交通機関のサービスが向上すれば、観光客の立寄地数が増加することを暗示しているように思われる。

(2)観光客流動

伊勢志摩観光レクリエーション圏を訪れる観光客は伊勢または鳥羽を観光ルートの始点に選ぶものが非常に多く、図1にみるように、圏域北部の伊勢神宮～伊勢志摩スカイライン～鳥羽のコースに観光客が大量に集中している。一方、圏域南部は賢島を中心として観光客が流動しているものの、北部と異なり、各観光地にかなり分散して入り込んでおり、また、量的にも北部に比べて少ない。宿泊観光客の流動パターンを、①圏域北部（伊勢、二見、鳥羽）を流動するもの、②圏域南部内（賢島、浜島、大王崎、御座等志摩地方）を流動するもの、③全域（北部⇔南部）を動くものの3種に大別して観察すると、①

図1 伊勢志摩観光レクリエーション観光客流動図（宿泊観光）



（「伊勢志摩観光レクリエーション調査結果」
（昭和49年8月）より作成）
注 総数4,949

型は全体の49.6%、㊸型16.0%、㊹型34.4%で、北部内を流動する観光客が半数近くを占めている。

(3) グループの構成人数

グループの構成人数は4人があることも多く、2～5人で構成されるグループは宿泊観光で全体の63%、日帰観光で70%を占めている。ダイヤモンドバスを検討する際に、グループの構成人数の分布は見逃せない事項であるが、当圏域において、小人数のグループ旅行が多い傾向が現われている。

3 伊勢志摩地域における観光公共交通システムの試案

マイカー観光を公共交通システムに転換させる際に、公共交通システムに対して要求される条件としては、①ルートを選択範囲が広いこと、②スケジュールに対する自由度が大きいこと、③乗換えが便利であること、④座席が確保できること、⑤旅行用具、レジャー道具の運搬が楽であること等であろう。これらの要求にどの程度応えられるか、また、どのような方策でどうて対応してゆくかが、観光交通における公共交通システムの課題となる。

当圏域における観光交通のための公共交通システムは、観光客流動パターンからみて、㊴圏域北部内の交通、㊵圏域南部内の交通、㊶北部と南部とを結ぶ交通の3種に対してそれぞれ確立する必要がある。

㊴圏域北部は流動パターンが単純で、かつトリップ数も多いので、大型バス運行が有利である。公共交通システムとしては路線バス、定期観光バス、巡回バス（観光地とターミナル以外は停車しない）の運行の組合せとフリークーポン制度をとり入れることによって、スケジュール編成やコース選択にかなりの自由度を与えることが期待できる。

㊵圏域南部は観光地が点在しており、各観光地のトリップ発生数もさほど多くないので、この地ではマイクロバス利用によるダイヤモンドバスの導入が観光客サービスにかなり効果をあげるものと考えられる。運行経路はこの地域の幹線である近鉄と鶴方、賢島で接続することを考え、①賢島～鶴方～大王崎～和具～御座、②賢島～鶴方～合歡～浜島～五ヶ所、③鶴方～国府～安楽崎の3ルートが考えられるが、①のルートは観光客が非常に少ないので、このルートはマイクロバスの定時運行を行なうことを考え、①と③のルートについて、ダイヤモンドバスを導入することを提案する。ダイヤモンドバス導入に際して検討すべき事項は多々あるが、まず第一段階として観光客の交通需要に十分対応できるか、否かを、ダイヤモンドバス運行シミュレーションモデルによって検討中である（結果については講演時に発表）。なか、団体客については、伊勢志摩観光の場合、大型団体客は二見、鳥羽に宿泊し、そこから貸切観光バスで周遊する傾向が強く、志摩地方に宿泊するものは少ないので、次の㊶項で述べる観光バスの利用によって十分対応できるものと思われる。

㊶圏域北部と南部との交通は近鉄、定期観光バスと区間バスとで構成し伊勢志摩圏内フリークーポン制を採用する。

表-1 観光客の立寄観光地数

立寄地数	自家用車利用		総合	
	日帰	宿泊	日帰	宿泊
1	12.7%	2.2%	20.7%	19.9%
2	25.7	8.7	29.3	17.3
3	26.5	15.9	21.1	16.5
4	14.8	21.9	14.1	16.9
5	14.8	20.4	11.0	14.4
6	3.6	13.3	2.7	7.5
7	2.0	8.4	0.7	4.4
8		4.3	0.3	2.5
9		2.8		1.5
10以上		2.0	0.1	1.1
平均	3.12	4.77	2.8	3.6

表-2 グループの人員構成

人数	日帰	宿泊	人数	日帰	宿泊
1	3.9%	2.4%	8	1.3%	3.0%
2	21.3	17.3	9	1.2	2.2
3	15.3	12.2	10	2.3	3.1
4	19.9	22.4	11	1.5	5.1
5	13.3	10.9	12	0.3	4.0
6	4.1	5.6	21以上	12.0	8.6
7	3.6	3.3	60以上	60.9	36.5

図-2 デイモンドバス運行シミュレーションモデル

