

北海道大学 学生員○柳屋 勝久
 北海道大学 正 員 佐藤 馨一
 北海道大学 正 員 千葉 博正

1. はじめに

北海道・本州間の旅客輸送についての研究は、従来鉄道と航空機の分担(千人)が主な研究対象として考えられてきた。

(しかし、図-1から明らかなように、昭和49年以後、鉄道の旅客減少がそのまま航空機の増加につながっているのに対し、自動車航送船(以下フェリーと略す)は一定した旅客数を維持している。また、その割合をみると、フェリー旅客は北海道・本州間の旅客数の13~14%と高い割合を占めている。このことから、フェリー旅客は鉄道・航空機とは異なる性格を有していると推測される。それにもかかわらずフェリー旅客は、従来研究の対象となることは少なかった。そこで、本研究は北海道・本州間の旅客輸送に大きな役割を果たしているフェリー旅客輸送に注目し、その実態を明らかにするとともに、需要構造の把握を試みた。

なお、本研究は、運輸省北海道運局が実施した「自動車航送船利用動向調査」を用いて分析を進めた。本調査は、昭和57年10月に実施され、総サンプル数は2704票である。

2. フェリー旅客の交通目的

旅客輸送実績が比較的多く、北海道・本州間の旅客輸送において重要と考えられる、津軽海峡フェリー、苫小牧~八戸、苫小牧~仙台、小樽~敦賀、舞鶴に注目し、トラック、乗用車利用者について交通目的をみると以下のことを特徴として挙げることもできる。

トラックはどの航路においてもそのほとんどが業務交通であり、航路ごとに大きな差違は認められない。一方、乗用車利用者の交通目的をまとめたものが図-2である。これによると、津軽海峡フェリー、中・長距離フェリーいずれも観光・レジャー目的の多いことがわかる。また、来道観光客の利用交通機関の割合が鉄道とフェリーでほぼ等しいことを併わせて考えると、北海道・本州間のフェリー旅客において最も重要な層は観光客といえる。交通目的で他の航路と特に異なる傾向を示しているのが、中距離航路の苫小牧~八戸である。この航路では、観光・レジャー目的が他の航路に比べ少なく、帰省目的が多い。また、業務目的も比較的多く交通目的が多様である。この航路の利用者が近年増加していることを考えると、多様な交通目的に適した航路への需要が大きくなっていることがわかる。また、函館~野辺地航路は業務目的が著しく少なく、観光・レジャー目的の割合が高くなっている。同じ津軽海峡フェリーの函館~大間、函館~青森と比べても、乗用車利用者の交通目的が異なる傾向を示している。また、この航路は旅客数が減少しているにもかかわらず、乗用車航送台数が増加するという特異な傾向を示しているが、これらは野辺地の地理的、観光的条件によるものと考えられる。本調査は10月に実施されたものであるがフェリー旅客が著しく増加する夏期においては、利用目的の割合が異なっただものになると考えられる。

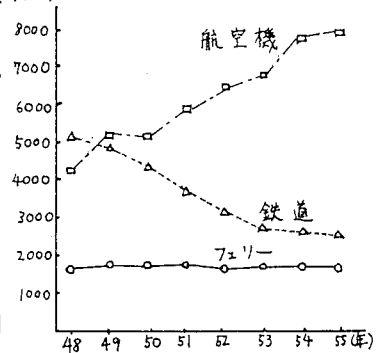


図-1 北海道・本州間機関別輸送人員の推移

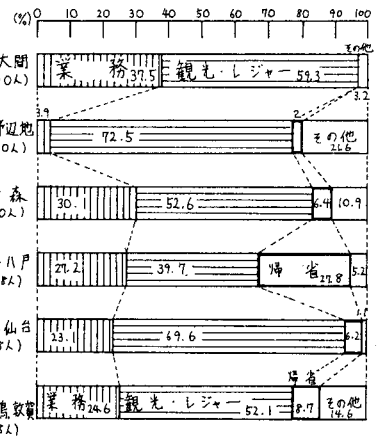


図-2 航路別交通目的(乗用車)

3. フェリー旅客の利用者特性

フェリー旅客かどのような交通手段によって乗船しているかを調べると、乗用車利用者、トラック運転者、バス利用者、自動二輪車利用者、及び一般旅客（乗用車、トラック、バス、自動二輪車を利用せずにフェリーに乗船している人）に分けることができる。図-3は、航路ごとにその割合を示したものである。この図をみると、乗用車利用者数が比較的少なく、一般旅客が最も高い割合を占めている航路が多い。さらに、フェリー旅客の利用者特性を津軽海峡フェリー、中距離フェリー、長距離フェリーについて比較すると次のような特徴がある。津軽海峡フェリーでは乗用車利用者が多いのに対して、中距離フェリーではトラック運転者の割合が高い。一方、長距離フェリーにおいては、一般旅客の割合が高く、50%以上を占める航路が多い。中距離フェリーでトラック運転者の割合が高いのは、トラック航送台数が多いのに対して、無人航送率が低いためである。近年、中距離フェリーの室蘭～八戸航路で旅客数が増加しているが、これはトラック航送台数の増加に起因するものである。また、長距離フェリーの中では小樽～敦賀航路の乗用車利用者数が多いが、これは敦賀から京阪神へ比較的短時間で行けるためである。

4. 発着地別動態分析

図-4、図-5はフェリー利用の乗用車、トラックについて発着地の分布を全航路にわたってまとめたものである。図から明らかなように、乗用車とトラックでは異なる傾向を示している。特に乗用車では札幌圏・道南地域～表東北間の旅行にフェリー利用が多いが、トラックでは表東北の割合が低下し、札幌圏、道北、道南地域～南関東間の輸送にフェリー利用が多い。

乗用車について、発着地別に利用航路をみると以下のようになる。表東北～札幌圏間では津軽海峡フェリー利用者が約50%を占め、次いで苫小牧～八戸航路利用者が40%となっている。どちらの航路も、表東北の中では青森、岩手両県からの利用が多い。また、表東北～道南地域間では、ほとんどが津軽海峡フェリー利用者である。南関東～札幌圏間では、津軽海峡フェリー利用者が70%、苫小牧～八戸航路利用者が20%となっている。津軽海峡フェリーでは、表東北～道南地域間に次いで南関東～札幌圏間の利用者が多く、表東北～札幌圏間の乗用車利用者について競合関係にある苫小牧～八戸航路と比較すると、利用者の陸上での移動距離が長いのが特徴的である。また、近畿、阪神～札幌圏間では、ほとんどの者が小樽～敦賀、舞鶴航路を利用している。

5. おわりに

本研究では、各航路における利用者特性の分析より、一般旅客がフェリー旅客の中で大きな割合を占めていることを明らかにすることができた。今後の課題としては、青函トンネル開通の影響を強く受けると考えられる一般旅客層も含めたフェリー利用実態及び利用者の意識の分析が必要とされる。

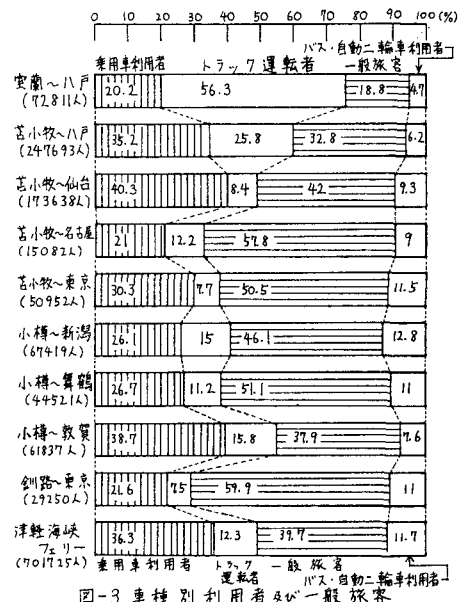


図-3 車種別利用者及び一般旅客

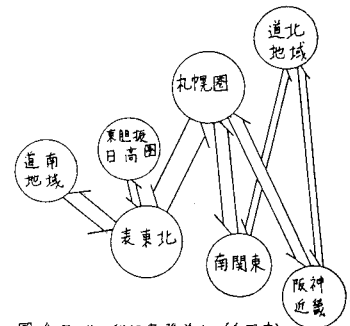


図-4 フェリー利用者発着地 (乗用車)

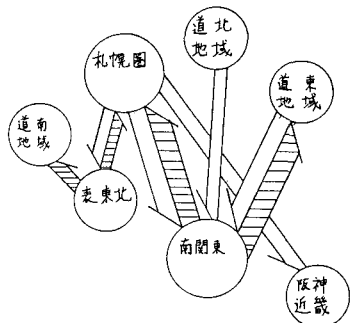


図-5 フェリー利用者発着地 (トラック)