

観光を目的とした都市間交通利用に関する基礎的研究 *

Tourist Behavior on Inter-Regional Transportation Network *

日比野 直彦 **

By Naohiko HIBINO **

1. はじめに

学校完全週休二日制の導入、ハッピーマンデー法の施行、「秋休み」キャンペーンの実施等により、近年、国民の余暇機会は増加傾向にある。この余暇機会の増加に伴い、図-1 のとおり観光目的で都市間を移動する旅客の数は増加している。また、2007 年から始まる団塊の世代の定年退職^{【補註】}等により、さらにそれが増加すると予測されている。都市間交通計画を行う上で、このような観光交通行動が、「どこからどこへ」、「どの程度」、「どのような属性の人によって」なされているのかを把握することは極めて重要なことである。

そこで、本研究では、観光目的のトリップを対象とし、性別、年齢層別、方面別等の違いにより都市間交通機関利用にどのような差があるのかについて、既存のデータ（全国幹線旅客純流動調査¹⁾、国内航空旅客動態調査²⁾、航空輸送統計年報³⁾）等を用いた基礎的な分析を行う。本稿は、高齢社会を迎える我が国の都市間交通計画の立案に向けて重要な情報を示すことを目的とする。

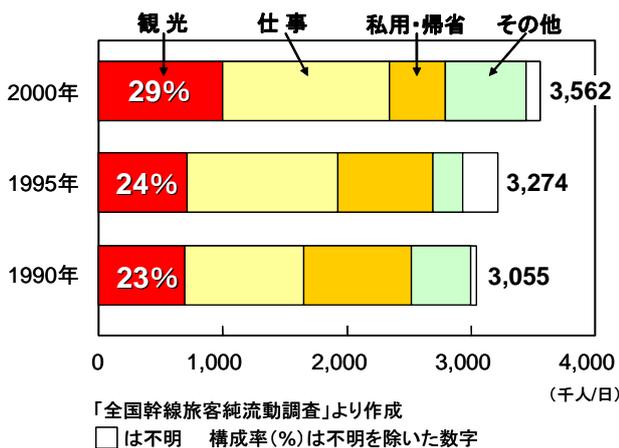


図-1 トリップ目的別の交通量

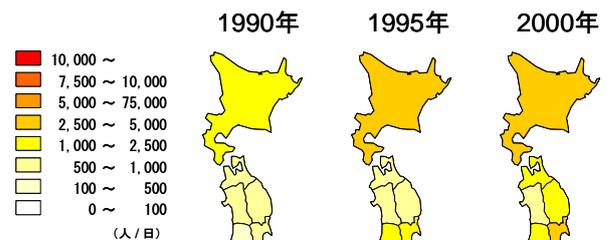
* Keywords : 国内観光, 都市間交通

** 正員, 博(工), (財)運輸政策研究機構 運輸政策研究所
東京都港区虎ノ門 3-18-19 虎ノ門マリビル 3F
TEL 03-5470-8415, FAX 03-5470-8419
E-mail hibino@jterc.or.jp

2. 観光目的の都市間交通旅客動態^{4, 5)}

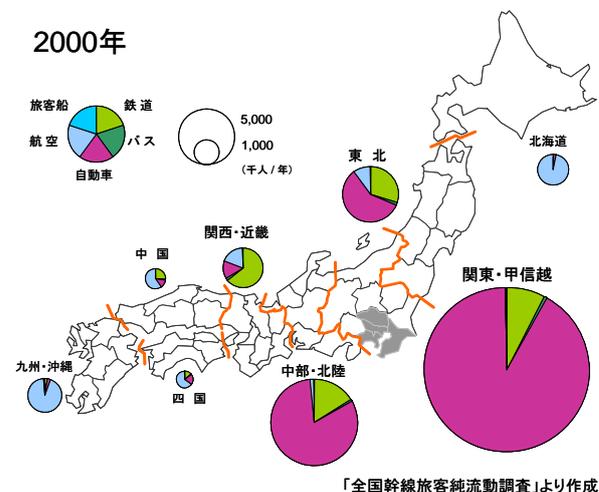
第 1 ~ 3 回 全国幹線旅客純流動調査の結果を用い、観光目的の都市間交通旅客が、どこにどのような交通手段で旅行をしているのかを 図-2, 図-3 に示す。

図-2 は、首都圏（東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県）から各道府県への旅客数の推移を表したものである。1990 年から 2000 年の 10 年間で、移動範囲が広がっていること、特に高速道路、新幹線といった交通



「全国幹線旅客純流動調査」より作成

図-2 首都圏発の観光旅客数の推移



「全国幹線旅客純流動調査」より作成

図-3 首都圏発の目的地別交通機関分担 (2000 年)

ネットワークが整備された東北方面、長野方面が増加していることが見て取れる。また、関東・甲信越といった近い場所への旅行が著しく増加していることも見て取れる。

図-3 は、2000年の首都圏から各地方への旅行者数と交通機関分担率を表したものである。近距離トリップが大部分を占めていることが見て取れる。また、北海道、九州・沖縄へは航空機で、関東・甲信越、中部・北陸、東北へは自動車が多く移動していることが見て取れる。特に、関東・甲信越への自動車旅行の多さは特徴的である。これらを通して、目的地までの距離と交通機関選択との関係について、近距離は自動車、中距離は新幹線、長距離は航空機を主に利用していることが確認できた。

3. 観光目的の航空旅客動態⁶⁻⁸⁾

国内航空旅客動態調査、航空輸送統計年報、時刻表等を用いて、国内航空旅客の時系列動向を分析する。ここでは、特にトリップ目的別、性別、年齢層別といった属性に焦点をあて、それらの特性を探る。

図-4、図-5、図-6 は、1983年からの国内航空旅客数の推移を表している。この期間は、航空規制緩和と政策の実施、空港の開港等により航空市場が大きく変化したときである。航空規制緩和と政策により、航空サービスの供給面では運賃の値下げ、路線網の段階的拡充等が起り、旅客数は年々増加し10年間で2倍以上となった。

観光目的および女性の旅客が増加していることは、この期間の特徴的な変化である。図-5 は、1985年を基準としてトリップ目的別の国内航空旅客の伸び率を

表したグラフである。仕事目的、私用目的と比較し、観光目的のトリップが著しく伸びていることが見て取れる。図-6 は、性別の国内航空旅客数の推移を表している（ただし、性別不明を除く）。男性女性ともに増加しているが、とりわけ女性の増加が大きく10年間で約3倍となっている。

次に、伸びの大きい観光目的のトリップに着目し、どの路線を多くしているのかを考察する。表-1 に観光目的の国内航空旅客が多い路線の1995～2003年の推移を示す。この期間に上位1～3位に入った路線は、「羽田←→福岡」、「羽田←→新千歳」、「羽田←→那覇」、「関西←→新千歳」の4路線のみであり、図-3からも読み取れるとおり首都圏から北海道、九州・沖縄に観光旅行をしている人の多さが窺える。表-2 に1985～2004年に乗客数の増加が多く見られた路線を示す。全目的においても「羽田←→福岡」、「羽田←→新千歳」、「羽田←→那覇」の3路線が1～3位に入り、

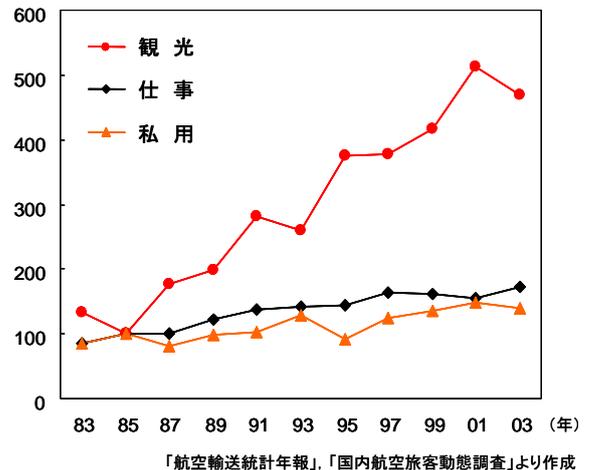


図-5 トリップ目的別国内航空旅客の伸び率

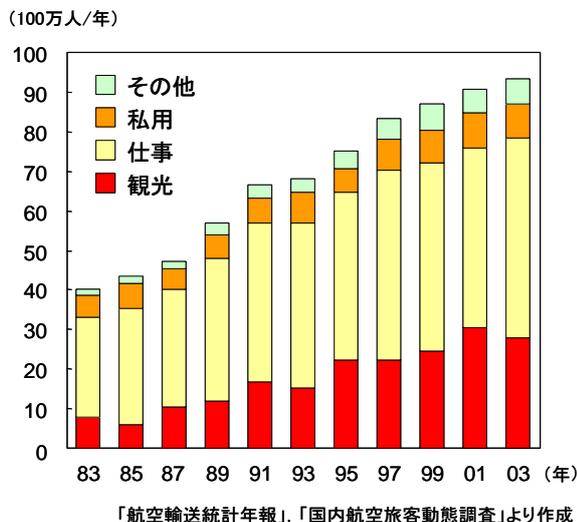


図-4 トリップ目的別国内航空旅客数の推移

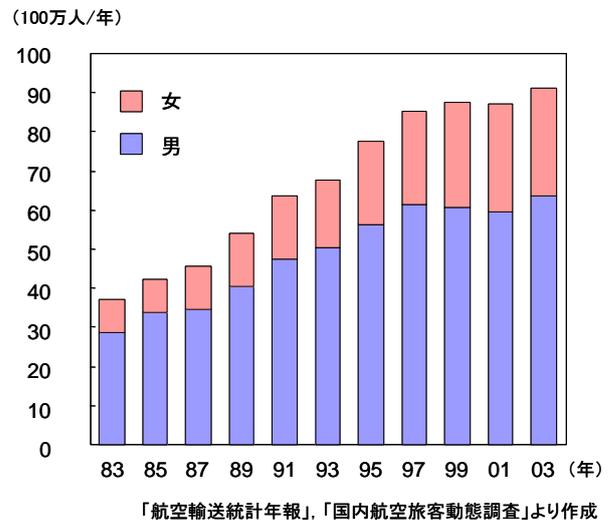


図-6 性別国内航空旅客数の推移

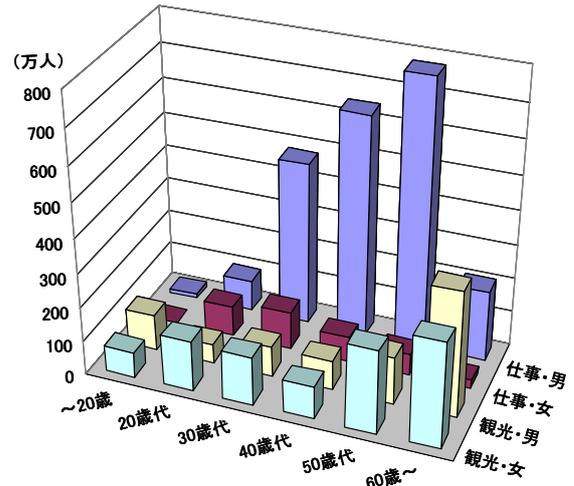
表-1 観光目的の国内航空旅客が多い路線の推移

順位	1995年	1997年	1999年	2001年	2003年
1	羽田↔新千歳 (→1)	羽田↔福岡 (↑3)	羽田↔新千歳 (↑2)	羽田↔新千歳 (→1)	羽田↔那覇 (↑9)
2	関西↔新千歳 (—)	羽田↔新千歳 (↓1)	羽田↔那覇 (↑3)	羽田↔福岡 (↑4)	羽田↔新千歳 (↓1)
3	羽田↔福岡 (↑4)	羽田↔那覇 (↑5)	関西↔新千歳 (↑4)	関西↔新千歳 (→3)	羽田↔福岡 (↓2)

()内は2年前の順位 関西空港の開港が1994年6月であるため 1993年の順位は「—」である

表-2 路線別乗客数増加ランキング
(1985年 → 2004年)

順位	路線名	旅客の増加数	旅客の増加率
1	羽田↔福岡	4,625,184	233%
2	羽田↔新千歳	4,557,795	200%
3	羽田↔那覇	3,046,240	299%
4	羽田↔関西・伊丹	3,003,257	193%
5	羽田↔広島	1,590,777	295%



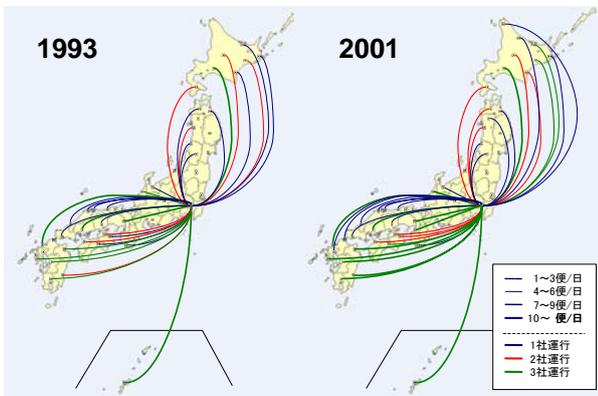
「国内航空旅客動態調査」より作成
1983年から2003年までの増加数

図-8 性・年齢層・トリップ目的別の国内航空旅客数の変化

いのは、「仕事目的の30～50歳代の男性」である。これは、団塊の世代を中心に国内出張を多くしてきたことによるものと判断できる。また、「観光目的の60歳以上の男性および50歳以上の女性」の増加も顕著に現れている。これらからも、ビジネス客だけでなくシニア層向けのサービスが重要であることが読み取れる。また、今後の生産年齢人口の減少、高齢者の増加を考えると、その重要性が高まることは必定であり、この層に焦点をあてた都市間交通計画、施策を実施していくことは必要である。

4. 高齢者の観光行動に焦点をあてたサービスの一例

JR各社は、大人の休日倶楽部、悠遊旅倶楽部、マイ・ウェイ・クラブ等といった高齢者の観光行動に焦点をあてたサービスを展開している。本稿では、JR東日本による大人の休日倶楽部の近年の動向について説明する。大人の休日倶楽部には、男性65歳以上、女性

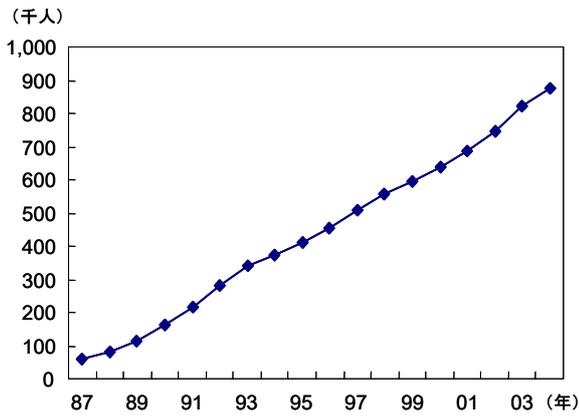


「時刻表」より作成

図-7 羽田空港発着の路線網、便数、運行社数の変化

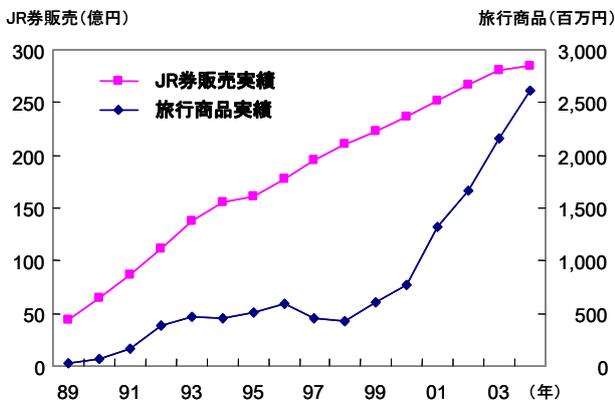
この20年間における観光目的トリップの増加が全体に及ぼした影響の大きさが読み取れる。また、図-7に1993年、2001年の羽田空港発着の路線網、便数、運行社数を示す。上述の3路線は共に3社運行しており便数も多くなっている。需要面でも、供給面でもこれらの路線が大きく変化したことが見て取れる。

図-8は、1983～2003年の国内航空旅客数の変化を、性別、年齢層別、トリップ目的別といった属性を重ね合わせて表したグラフである。旅客の増加量が多



「JR東日本 大人の休日倶楽部ジパング 実績データ」より作成

図-9 大人の休日倶楽部 ジパング 会員数 (JR東日本分) の推移



「JR東日本 大人の休日倶楽部ジパング 実績データ」より作成

図-10 大人の休日倶楽部 ジパング 実績 (JR東日本分) の推移

60歳以上を対象とした「ジパング会員」と50歳以上(男性64歳まで、女性59歳まで)を対象とした「ミドル会員」がある。図-9、図-10に、ジパング会員の会員数および実績の推移を示す。高齢者の増加に伴い会員数も増加している。また実績では、1990年代は旅行商品が伸び悩んでいたが、2000年以降その数を急速に増やし、JR券同様年々増加している。ここで示したものはほんの一例ではあるが、シニア層の需要を確実に掴んでいると言えるであろう。都市間交通計画を行う際には、このようなソフト面でのサービス展開、需要の変化を正しく把握しておくことは重要であると考えられる。

5. おわりに

本稿では、都市間交通計画の立案に向けて、全国幹線旅客純流動調査、国内航空旅客動態調査、航空輸送

統計年報等を用い、都市間交通旅客の動態に関する考察をしたものである。性別、年齢層別、トリップ目的別の移動を把握できる個票データを様々な視点から見ることにより、幾つかの特性を明らかにしている。

本稿での分析は、性・年齢層別での拡大ではなく、総量からの拡大であるため路線毎の性・年齢層別の旅客数を見ると必ずしも高精度な分析とは言えないが、本稿で扱ったような総量が多い路線では、属性別の傾向を見ることは可能であると考えている。ここでは、旅客動向の特性の一部を示したに過ぎないが、このように属性を考慮して詳細に見ていくことで、今後必要とされる項目が明らかとなり、都市間交通計画への重要な知見を与えることにつながるものと考えられる。

謝辞：本稿は、財団法人 運輸政策研究機構 運輸政策研究所で実施した国内観光行動に関する研究^{4, 5)}および国内航空旅客動向に関する研究⁶⁻⁸⁾を基にまとめたものである。各種データの整理、分析等を行う上で、森地 茂 運輸政策研究所長からご指導をいただいた。田邊 勝巳 前研究員(現千葉経済大学専任講師)、神田 佑亮 氏(株式会社 オリエンタルコンサルタンツ)からは、有益なコメントおよび作業協力をいただいた。また、本稿で使用した全国幹線旅客純流動調査および国内航空旅客動態調査の個票データは、それぞれ国土交通省 政策統括官付政策調整官室、国土交通省 航空局より提供していただいたものである。大人の休日倶楽部のデータは、東日本旅客鉄道株式会社より提供していただいたものである。ここに記して感謝の意を表す。

補注

団塊の世代(1947～49年の3年間に誕生した人々)が、2007年より順次定年退職を迎える。総務省の労働力調査では、男性が約248万人、女性が約86万人、合計334万人が定年退職をすると想定している。

参考文献

- 1) 国土交通省 政策統括官付政策調整官室「全国幹線旅客純流動調査」1990 - 2000.
- 2) 国土交通省 航空局「国内航空旅客動態調査」1983 - 2003.
- 3) 国土交通省 航空局「航空輸送統計年報」1983 - 2004.
- 4) 日比野 直彦：世代による国内観光行動の変化に着目した今後の観光施策の検討，運輸政策研究 Vol.8 No.4, pp.64-68, 2006.
- 5) 日比野 直彦，森地 茂：国内観光行動の時系列分析，土木計画学研究・講演集 No.32, 4 pages, 2005.
- 6) 神田 佑亮，森地 茂，日比野 直彦：我が国における航空規制緩和と政策の影響分析，土木計画学研究・講演集 No.31, 4 pages, 2005.
- 7) 田邊 勝巳，神田 佑亮，日比野 直彦：国内航空旅客の時系列動向，運輸政策研究，Vol.9, No.1, pp.69 - 74, 2006.
- 8) Kali Prasad NEPAL, Naohiko HIBINO, Yusuke KANDA and Shigeru MORICHI : Time Series Analysis of Domestic Aviation Passenger Travel Patterns in Japan, *Proceedings of the 10th Annual World Conference on Air Transport Research Society*, 12 pages, 2006.