

九州地方における観光バス交通について

九州地方建設局

正員 神田九思男

同

道路計画課

正員

○藤井達也

1 はじめに

近年、消費水準の上昇にあいまって九州地方における道路交通に占める観光、レジャー交通の比重が増大している。このことは昭和39年10月供用開始の別府阿蘇道路、昭和41年9月供用開始の天草連絡道路等、供用開始時における自動車交通の異状が集中度合いをみても良くわかることである。

このような現象はこれらの観光色の強い道路のみならず、経済活動のための産業道路とみられていた一般の道路にも波及しているであろうことが予想されるのである。

われわれ道路の計画建設に際すまでものとして、このような道路交通の質的变化に対応できるような道路建設計画の必要性が痛感されるのである。

今回、九州のバス業者60余社のうち10社を選び3年間に538,394の運行の実態を調査した上で、その結果の一部を報告する。

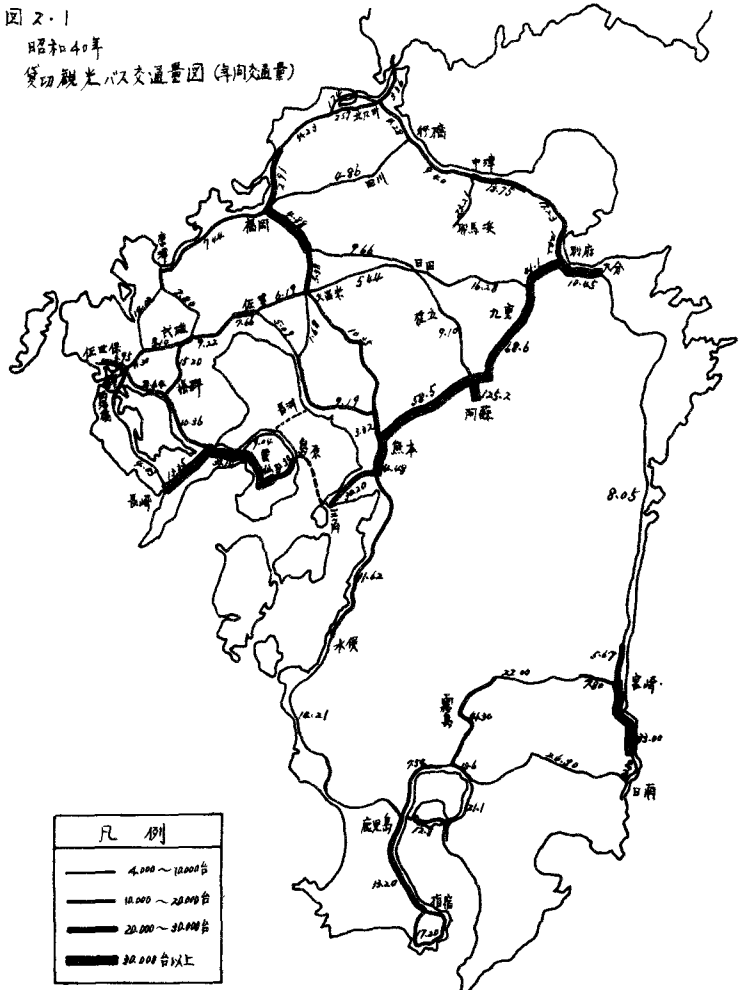
2. 区間交通量

観光貸切バスの交通量が多い道路区間についてみると、図2.1のとおりである。1日平均100台以上(旅客数5000)の交通量がある区間は熊本市～阿蘇～別府～大分市と長崎市～雲仙の九州の横断ルートに

図2.1

昭和40年

貸切観光バス交通量図(年間交通量)



註、図中の数字は各区間平均総交通量に30.3%観光貸切バス交通量の比率(%)

みられる。その他213号線
福岡～鳥栖間 220号線岩崎
～日南間にみられる。

つぎに観光貸切バスの交通
量の利用率の高い(観光道路
としての性格が強い)道路区
間と総交通量に占める観光貸
切バス交通量の比率からみま
す(図21)。100台中10台以
上を占める区間に阿蘇登山道
路、5台以上を占める区間に
島原～雲仙道路、別府～阿蘇
～熊本間、3台以上を占める
区間に西海橋、57号線雲仙～
諫早間、熊本～三角間、220
号線岩崎～日南間、223号線
小林～隼人間がある。これら
の道路は一般に「観光道路」
と呼ばれている区間であって
、その特色がよく現われている
と思う。九州全体の道路に
ついてみると九州の中部、
南部の道路はいずれも観光貸
切バス交通の混入率が比較的
高く現われていることから、この地方の道路の特色がうかがわ
れる。

表21 主要道路の観光貸切バス交通量の推移

路線	区間	昭28	昭29	昭40
一般国道	北九州市～ 福岡市	20,902	17,593	18,796
	福岡市～ 久留米市	1,00	084	090
	福岡市～ 久留米市	31,761	33,964	31,631
	久留米市～ 熊本市	1,00	107	100
	久留米市～ 熊本市	14,791	14,720	15,736
	熊本市～ 八代市	1,00	104	111
	熊本市～ 八代市	12,755	17,427	24,141
	八代市～ 川内市	1,00	137	159
	八代市～ 川内市	4,066	5,731	9,955
	川内市～ 鹿児島市	1,00	141	246
一般国道	北九州市～ 中津市	7,328	7,984	10,327
	中津市～ 別府市	1,00	109	141
	北九州市～ 中津市	12,248	13,215	17,712
	中津市～ 別府市	1,00	108	144
	別府市～ 大分市	12,741	19,335	20,234
	別府市～ 大分市	1,00	145	146
	別府市～ 大分市	41,221	41,254	34,690
	大分市～ 佐伯市	1,00	100	084
	大分市～ 佐伯市	6,738	6,413	7,031
	佐伯市～ 延岡市	1,00	095	104
10号線	佐伯市～ 延岡市	1,991	3,036	4,426
	延岡市～ 高崎市	1,00	152	222
	延岡市～ 高崎市	7,227	9,815	14,327
	高崎市～ 宮崎市	1,00	127	185
	宮崎市～ 都城市	6,083	7,441	8,548
	都城市～ 鹿耳島	1,00	122	141
	都城市～ 鹿耳島	8,891	8,029	9,540
	鹿耳島～ 鳥栖市	1,00	090	107
	鳥栖市～ 佐賀市	14,786	18,854	15,232
	佐賀市～ 武雄市	1,00	126	102
34号線	佐賀市～ 武雄市	19,524	22,272	20,604
	武雄市～ 諫早市	1,00	114	105
	武雄市～ 諫早市	12,924	14,777	15,820
	諫早市～ 諫早市	1,00	106	114
	諫早市～ 長崎市	29,164	33,124	40,033
	長崎市～ 武雄市	1,00	110	138
	武雄市～ 鳥栖市	12,940	14,777	14,613
	鳥栖市～ 諫早市	1,00	116	115
	諫早市～ 鳥栖市	22,536	26,466	31,553
	鳥栖市～ 三角	1,00	117	140
57号線	鳥栖市～ 三角	2,382	7,954	14,447
	三角～ 宇二町	1,00	334	606
	三角～ 宇二町	10,976	17,169	23,496

路線	区間	昭28	昭29	昭40
57号線	熊本市～ 阿蘇	2,9242	41,559	48,271
	阿蘇～ 大畑町	1,00	142	165
	阿蘇～ 大畑町	9,188	7,555	2,333
	大畑町～ 博多	1,00	082	025
	大畑町～ 博多	5,241	5,069	4,865
	博多～ 唐津市	1,00	097	093
	博多～ 唐津市	11,093	12,720	16,005
	唐津市～ 唐津市	1,00	115	145
	唐津市～ 唐津市	7,756	6,050	10,530
	唐津市～ 唐津市	1,00	078	136
220号線	唐津市～ 唐津市	5,897	5,443	10,845
	唐津市～ 唐津市	1,00	092	134
	唐津市～ 唐津市	11,709	12,092	17,961
	唐津市～ 唐津市	1,00	146	153
	唐津市～ 唐津市	6,452	7,185	8,877
	唐津市～ 唐津市	1,00	111	105
	唐津市～ 唐津市	11,489	12,543	12,813
	唐津市～ 唐津市	1,00	109	120
	唐津市～ 唐津市	5,388	6,605	7,706
	唐津市～ 唐津市	1,00	124	144
223号線	入道木市～ 日田市	7,987	11,204	8,596
	日田市～ 日田市	1,00	094	108
	日田市～ 水谷	6,627	9,501	7,910
	水谷～ 水谷	1,00	143	119
	水谷～ 別府	17,420	31,552	41,232
	別府～ 別府	1,00	181	208
	別府～ 別府	6,303	10,878	8,855
	別府～ 別府	1,00	172	132
	別府～ 別府	10,552	12,875	16,251
	別府～ 別府	1,00	102	130
228号線	別府市～ 日南市	4,985	4,994	6,540
	日南市～ 都城市	1,00	101	130
	都城市～ 鹿耳島市	22,282	24,707	20,980
	鹿耳島市～ 五位野	1,00	111	108
	五位野～ 五位野	11,237	13,552	17,131
	五位野～ 五位野	1,00	121	152
	五位野～ 五位野	6,307	7,389	9,087
	五位野～ 五位野	1,00	117	144
	五位野～ 五位野	6,537	6,070	7,179
	五位野～ 五位野	1,00	093	110
229号線	五位野～ 五位野	1,917	16,378	32,338
	五位野～ 五位野	1,00	8,544	17,440
	五位野～ 五位野	38,860	48,007	51,332
	五位野～ 五位野	1,00	124	132
	五位野～ 五位野	7,904	8,925	9,723
	五位野～ 五位野	1,00	112	123
	五位野～ 五位野	1,00	121	138
	五位野～ 五位野	1,00	121	138
	五位野～ 五位野	1,00	121	138
	五位野～ 五位野	1,00	121	138

上段：交通量 下段：伸び率

つぎにこのように観光色比較の濃い道路における観光貸切
バス交通量の3年間の推移をみると(表21参照)3号線については、北九州～熊本間は伸びの停
滞もしくは減少を示しており、この区間の交通容量飽和がその理由であろう。これに対し、熊本～鹿
児島間は27年間に15～25倍の伸長を示し、特に昭和40年に改築の終わった八代～川内間は25倍も
増加している。このような現象は10号線佐伯～延岡間にについてもみられることになって、道路改良の
交通量に及ぼす直接的な影響を示している。昭和39年10月に供用開始した別府阿蘇道路は27年間に
実に174倍の増加を示している。この交通量のほとんどが観光交通量であり、この交通量によ
って増大した区間に、57号線阿蘇長崎間の14～606倍、210号線水谷、別府間の209倍がある。これ
に反し、別府阿蘇道路への交通量転換によって道路の観光的地位が低下した区間に57号線阿蘇～大畑
町間があり、実に2年間に1/4の交通量となっている。

3. 九州の観光地の特色

貸切観光バスの行程は両端に「乗車」および「降車」の間に休憩および宿泊を含んでいる。これを観光地の側から見れば、観光地の利用される目的が行程のどの位置にあるかによって異なるということになる。昭和40年における九州の主要観光地14カ所の利用目的は観光バスに関する調査の結果によると表3-1に示すとおりである。

表3-1 九州主要観光地利用目的 (単位: 台)

観光地 利用目的	佐世保	西海橋	長崎	聖仙	阿蘇	熊本	耶馬溪	別府	宮崎	日南	霧島	鹿見島	檳島	指宿
乗入込客	1515	0	3744	4068	1083	6121	398	10261	7882	69	195	6449	23	1021
乗車人数	5026	0	9077	5674	3190	14041	3474	11978	11095	180	238	11272	47	2583
降入込客	1258	80	6225	3805	1547	4205	456	16430	2430	219	525	6523	259	1028
降車人数	4295	80	11134	5411	3390	11509	3374	18074	10569	284	638	11128	283	2510
休憩	8803	11811	22342	25818	25677	30290	9790	30961	11765	26205	14521	22758	9124	19948
宿泊	801	82	5282	17067	8629	8983	78	22318	9850	709	4630	4867	1077	5721
合計	18925	11973	47836	63970	50886	64823	16716	83331	43279	27378	20027	50005	10531	30762

著名観光地はいずれも宿泊に利用される割合が高い。別府、聖仙と別格とすれば、長崎、阿蘇、熊本、宮崎、霧島、指宿などとはぐくに目立つ。言うまでもなくとくに重要な観光地である。これに及して有名でありながら、宿泊の利用度の低い観光地は佐世保、西海橋、耶馬溪、日南にあげられる。尤の大観光地の近傍にあるものか有名度がやや低いものである。前者については大観光地とともに観光地群が形成されているわけである。乗降車利用度は観光バス交通の流れの起終点となるが、とくに入込客の利用は交通の便のよい観光地に集中している。交通量図からも分かるように長崎、熊本、別府、宮崎、鹿見島などの観光地は観光コースの拠点と言えよう。

4. 観光交通における旅行形態と車種構成

観光交通に使用される自動車とはどのような車種から成り立っているのだろうか。日本道路公団福岡支社が昭和38年11月に行った調査によると表3-2のとおりである。この表によると乗用車が圧倒的で50%あまりを占めていること、タクシーは僅か3%にすぎないこと、バスが合計20%を占めるがそのうち60%は貸切バスであることなどが分かる。自家用乗用車が半数以上を占めるからタクシーが少ないうのは注目すべき。都市内交通の場合より、はるかに自家用乗用車の利用度が高い。軽自動車のうちにも当然乗用車が含まれているから、乗用車の合計は60%に達すると考えてよいであろう。ただしこれは台数から見た車種構成についての話であって、観光客の人数から見た利用車種について考えると、数十人という

表3-2 観光客の利用車種構成 (単位: 台)

道路名	乗用車	軽自動車	トラック	原付自動車	貸切バス	路線バス	合計
西海橋	297	175	1	57	75	36	641
島原	100	34	16	7	90	161	408
聖仙	982	302	87	163	146	115	1795
阿蘇	855	183	26	83	244	68	1509
霧島	536	108	21	137	106	75	983
合計	2814	802	151	447	661	455	5330
	52.9%	15.0%	2.8%	8.4%	12.4%	8.5%	100.0%
秋吉台	乗用車 575	軽自動車 27	-	-	23	131	859
	520	28	-	-	27	131	859
	60.5%	3.2%	-	-	2.7%	15.2%	100.0%

日本道路公団福岡支社「観光道路利用実態調査」

昭和38年 RP 48 ~ 49

乗車定員をこつバス、この場合は貸切バスに圧制的な割合を占める。現在もっとも多数の観光客が利用している車種は貸切バスであると言える。

観光における車種構成の決定要因を考えると、個別的な旅行の場合には、自家用乗用車の普及状況、消費水準等から、自家用乗用車、タクシー、路線バスの選択を決定している。これに反して、貸切バスを利用する場合に団体旅行に限られる。しかしこの種の旅行形態は、消費水準の向上に伴うレジャーの個別化への志向によって小グループを単位とする旅行形態に分解して行くであろう。その傾向は、表4-1から読みとることが出来る。

表4-1 1泊以上の形態別旅行実績

昭和36年から39年にかけて旅行した世帯の割合は都市世帯で49%から62%に、農家で47%から54%に増え、旅行回数と同様にそれぞれ04回から06回増えている。このうちに特に増加した旅行形態は家族、団体以外のその他の旅行形態で、37年から39

調査年月	旅行形態	旅行した世帯の割合 (%)				旅行回数 (回)			
		36.2	37.2	38.2	39.2	36.2	37.2	38.2	39.2
都市世帯	家族同伴	28.2	30.4	31.4	31.5	1.0	0.9	0.9	0.9
	団体		32.9	26.4	26.2		1.2	1.4	1.2
	その他	31.3	15.5	16.4	22.8	1.6	0.7	0.7	0.9
	計	49.3	57.8	60.2	62.2	2.6	2.8	3.0	3.0
農家	家族同伴	11.5	13.4	12.0	10.7	0.3	0.4	0.3	0.3
	団体		39.3	42.6	41.2		1.2	1.4	1.4
	その他	40.2	15.5	13.5	17.4	1.3	0.6	0.5	0.6
	計	46.7	54.2	54.6	54.8	1.6	2.2	2.2	2.2

年にかけて都市の旅行世帯の伸びは4%対し7%、農家の伸びは0%に上り、これらに反して農家の旅行世帯は38年に最大値に達し、39年には再びやや減少の傾向を示している。このうち、特に増加した旅行形態は家族、団体以外のその他の小グループ、たとえば友達とか同僚とかいった単位にあると見るべきであろう。ただしこの観光バスに関する調査によると表4-2に見るとおり、学生団体は38年から40年に至る3年間に4%増え、全体の40%を占めるようになった。加えて、修学旅行の形態の変化は考えにくい。おそらく今後ますます団体旅行の王座を固め、貸切バス利用者として重要な存在になって行くと思われる。

表4-2 九州地方貸切バス利用団体の種類 (単位:台)

団体の種類	第1次産業	第2次産業	第3次産業	学生	会員	地域団体	宗教団体	招待	その他不明	合計
昭和38年	13,578	18,343	48,343	84,701	9,921	23,144	5,453	1,021	12,963	217,928
昭和39年	14,128	17,967	17,967	86,167	9,433	24,445	5,624	468	12,214	223,017
昭和40年	15,725	17,410	17,410	88,136	9,291	63,621	7,198	709	11,359	225,611
3年合計	43,431	53,720	53,720	259,004	28,645	71,210	18,275	2,198	36,536	666,556

他、小グループ単位の旅行は、消費水準の向上に伴い個別化した旅行形態として顕在化することがある。同時に近年急速に普及しつつあるファミリーカーはこの傾向に拍車をかけ、観光旅行には自家用車が大部分を占め、それに次いでバスが利用されるという現状に代って、車種構成のうえから利用人数のうえから自家用車が圧制的な状態が出現するであろう。1台のバスがかりに10数台の乗用車に分解するとして、それとともに観光ラッシュがおこる可能性は十分にある。したがって観光道路の整備、開発を積極的に進めることが重要になるであろう。