Tadayosi SUZUKI*: Trip to and Stay in the Recreation
Area of Katase-Enosima Bathing Beach Ⅲ

I まえがき II 調 査 III 調査結果
IV 考察 I V 考察 II VI 摘 要

I まえがき

筆者はさき（造園雑誌20巻、第2号、5～9頁、1956および同22巻、第2号、13～17頁、1958）に、この地区についてI、IIのテーマで、1952～1957の6年間の調査結果について解析をこころみた。今回は、それ以後1958～1960の3年間について考察をとりまとめた。

この3年間は、わが国の好調な経済発展によりレクリエーション全般についての情勢が著しく進展し、この調査が夏の海水浴のみについておこなわれているが、その他のシーズンにおけるこの地のレクリエーション利用も進展し、各種施設の整備が進められた。これらの状況のもとに、この3年間の調査結果を前回のそれと比較解析をこころみた。

この調査は、前回同様、小田急電鉄KKならびに、江の島鎌倉観光KKの合同により行われたものである。現地調査その他の資料などについて、江の島鎌倉観光社長梶浦浩二郎氏に、多大のお世話をいただいた。ここに心からお礼を申し上げる。

II 調査

1 調査の対象となつた地区 片瀬西浜、江の島及び腰越の海水浴場で過去6年間と同様である。

2 調査日 1958年8月3日、1959年8月2日、1960年7月31日（いずれも日曜日、晴天）

3 調査方法と調査地点 過去4年間と同様（省略）

4 調査に対する吟味 過去6年間におけると同様、歩いてくる人、前日よりこの地区に宿泊している人に対する計数がおこなわれていないけれども、この地区の昼間滞留人員に対する影響はきわめて少い。

1958年は調査当日は晴天に恵まれはしたが気温の低下もあり、来訪者への影響もあった。1959年は、調査前の旬日は連日30℃を越える猛暑がつづき、調査当日の後半に曇天とはなつたが、恵れた調査日であつた。

III 調査結果

1 1958、1959、1960の年度別総輸送人員に対する、輸送機関別百分率（表一）

2 1958、1959、1960の輸送機関別、時間別入出人員、台数（図一1～図一4、表は省略）

3 1958、1959の時間別滞留総人員、貸切バス滞留台数乗用車滞留台数（図一5～図一7）

IV 考察 I この地区への集合離散

1 輸送機関と目的性

この地区への輸送機関は、表一1の通り、鉄道2、自動車4に分けることができる。ルートとしては、鉄道3自動車4である。

集まる人々は、大部分が海水浴を目的とするか、ドライブその他をも兼ねてくる人々も多く、それらは輸送機関やルートなどにより、比較的明らかに、特色が認められる。しかし、それらの目的による特色は、過去6年間（1952～1957）のものとはほとんど変わらない。しかし貸切バスの午後の入、午前の出および入出の集中度からして貸切バスが海水浴のみの単目的化していることが、決定的になつてきたことが目立っている。

注 前回までの報告では、鉄道及び定期バスは海水浴
表一1 輸送機関別輸送量の百分率

年 次	鉄 道		自 動 車				参 考
	小田急	江の電	定期バス	貸切バス	乗用車	オートバイ	
1958	62.3		37.7				322,977
	45.1	17.2	8.5	10.0	19.2	—	
1959	63.0		37.0				370,218
	47.5	15.5	6.1	8.7	18.2	3.9	
1960	51.2		48.8				265,049
	40.0	11.2	8.4	12.9	23.5	4.0	
1958～60 の平均	58.8		41.4				319,648
	44.2	14.6	7.7	10.5	23.2	—	
1952～60 の平均	63.1		36.9				268,783
	45.6	17.5	7.1	13.5	16.3	—	

のみの単目的性が強く、貸切バスがややその傾向を示してきており、乗用車は多目的性が強いことをのべた。

2 集中する時刻

*東京大学農学部造園学教室：Lad, Landscape Architectur, Fac. Agr., Tokyo Univ.

一一

定期バス
1958

3-☒

定期バス
1959

3-☒

1958 兼用車

4-☒

二一

□—2

3
—
☒ 4-

9-1

5-1

2-1-☒

- 図一 1 鉄道利用者の時刻別入出人数
図一 2 定期バス利用者の時刻別入出人数
図一 3 貸切バスの時刻別入出台数
図一 4 乗用車の時刻別入出台数

a 鉄道 入のピークが1956、57より1時間早くなりそれ以前の時刻と同じになつてきた。しかしここに注目すべきは、小田急線において8〜9時の輸送人員が59年のぞいで56〜60の間11,000人前後であり、これ以後の出入の多少が著しく異なることで、59のように8〜9時の輸送の増強により9〜10のピークが下つていることは、輸送力をより増強すればピークがより早くなることが推測される。

b 定期バス 国電藤沢、鎌倉の各駅と、周辺集落との連絡をする定期バスは、年ごとに鎌倉経由の旅客が増加し、そのため電車より30分〜1時間のピークのズレが生じ、そのピークの立上りが次第にするどくなつてきており、目的性も完全に電車と同様になつてきている。また京浜方面からの中距離バスの影響も目立ってきている。

c 貸切バス 1957年以降の傾向として、午後の入、午前の出のピークが下り、鉄道のカーブと類似してきており、単目的への傾向があらわれてきている。その傾向が強い年ほど、貸切バスの輸送率（表一）が下つており、1954、55（15.9%、19.3%）のこの率の高い年ほど多目的貸切バスの来訪が目立っている。

3 集中性輸

輸送機関別に、入出別の1時間のピークを、入出別総

表一 1時間最大輸送量（入出別）の百分率（ピークの尖鋭度）とその順位

年次	鉄 道		定期バス		貸切バス		乗 用 車		オ ー ト バ イ	
	入	出	入	出	入	出	入	出	入	出
1958	24.6	17.2	18.1	20.3	22.6	39.4	10.2	15.0		
1959	23.2	16.8	22.2	25.2	31.7	34.6	10.4	14.8		
1960	21.4	19.0	23.8	25.2	41.6	36.0	11.4	13.3	12.7	12.9
1958〜60 の 平 均	23.1	17.7	21.4	23.6	32.0	36.7	10.7	14.4	12.7	12.9
平均による 順 位	2	3	3	2	1	1	5	4	4	5

人員との百分率を求めてみると、表一になる。

鉄道は入のピークに変化はあらわれていないけれども出のピークが単純化し、その尖鋭度が増し、1958〜60の平均がこれまでの最高15.7%（1955）のそれに比べて12%も上まわっているそれゆえ順位においても、乗用車をしのぎ第3位になつている。

オートバイ、スクーターによる来訪者の増加による調査の結果は乗用車と類似性が強く、入出において、その順位が入替っているほどである。しかし、オートバイ、スクーターの入出差がほとんどないのにくらべ、貸切バスの入出差

が大きいことは、その集中性の強いことを示している。

4 通過性

これまでの調査でも、通過性は乗用車、貸切バスに著しくあらわれていたが、1957年以後の貸切バスの結果はこの傾向の減少が著しく、表一3のピーク比が1953〜55の平均の2倍〜3倍になつている。これは絶対量の減少とこの通過性の減少とに関係が認められる。

乗用車、オートバイ、スクーターについては、目立つた変化は認められない。

5 回遊性

回遊性は通過性とも直接関係はあるが、海水浴目的をもちながら、朝夕の入出に、その傾向があらわれておりそれは貸切バス、乗用車、オートバイなどに著しい。全般としては京浜道、鎌倉道は入が過剰となり、海浜道では出が過剰である。海浜道の場合、乗用車で1958〜60の平均で528台の出過剰となり、入車台数の平均7,629台

表一3 貸切バスの午前午後のピークの比

入 出 別	1958	1959	1960
入	6.4 : 1	8.9 : 1	11.7 : 1
出	1 : 10	1 : 7.6	1 : 8.9

の6.9%、貸切バスで59台の出過剰となり、入車台数平均347台の17%の出過剰傾向となり、貸切バスがとくに高い。

6 直通性 直通性は乗用車、貸切バス、小田急線新宿行の利用者にその傾向があらわれ、定期バスの一部にも直通性は考えられるが調査結果にはあらわれない。

小田急線では、1958、59にお

表一4 貸切バスの年次別諸表

番号	種 目	1958	1959	1960
(1)	入 出 合 計 台 数	702	663	708
(2)	入出平均台数 (1)/2	351	332	354
(3)	最 高 滞 留 台 数	275	248	252
(4)	そ の 時 刻	12—1	1—2	1—2
(5)	(3)/(2) × 100	78.2	74.7	71.1
(6)	総 滞 留 時 間	1,833	1,618	1,683
(7)	平均滞留時間 (6)/(2)	5.21	4.86	4.77

いては出の利用者が減少しており(平均6,398人)1960年には出の利用者が増加している(2,685人)。この現象は、1957年にも出の減少が見られる。出の減少はいずれも小田急線の利用者数が入において、75,000人を越える年に生じており、過飽和な利用、すなわちレクリエーション交通としての快適性が完全に失われた場合に、帰途コースの変更が発生しているものと考えられ、小田急線の輸送量限界の一端が推測される。

V 考察 II この地区での滞留

1 利用者の地区内での滞留時間

滞留時間よりは全般として0.5~1時間の単縮が見られ、とくに乗用車の入のピークの複雑化が生じ、滞留時間も4~8時間と、複雑さが増加してきている。

鉄道利用者 8時間 定期バス利用者 6時間
貸切バス利用者 7時間 乗用車 4~8時間

また図9~11において、最高滞留人員の50%以上が滞留している時間を求めてみると、各年とも9a.m~5p.mで8時間である。この場合滞留時間には変化がないにしても、全体として、0.5~1時間早くなっている傾向がうかがわれる。

2 滞留人員とその密度 (図-5~7)

滞留人員の時間的分布は、全般に1p.m.を軸としているが、1958年は0.5~1時間の遅れがある。しかし、いづれにしても9~10時には最高滞留人員の50名を越えている。

この地区の利用面積は3つの海水浴場を合計して43.3haで、1958~60年の最高滞留時における密度は4.2m²/人、3.5m²/人、5.5m²/人で、いずれも過飽和な利用密度である。

3 滞留車 (数図-9~11)

a 貸切バス 貸切バスは、海水浴のみの目的と、ドライブを楽しむものと、その中間的なものがあり、その実態をつかむことが、困難である。

表-4から貸切バスの狭義の海水浴利用の傾向を求めることができる。(5)より1958年より次第にロングピークが目立ち、その率が下つてきており、また滞留時間も同じ傾向をたどつて、朝夕の回遊性が強まっている。1960年において典型的な海水浴型となつている。

b 乗用車 通過性、移動性の強いことは、図-4、8のカーブですぐにわかる。絶対数の増加が目立つにつれて(1957年以後)入出の合計台数により囲まれる型に平行四辺形に近づいてきている。これは一定数の滞留した車両の存在を示すものと考えられ、そのうえに移動性をもつた多目的乗用車が、12~2時にこの地に集り、滞留曲線のピークが生じているものと考えられる。

VI 摘要

今回の1958~1960の調査では、この地区の施設整備、周辺ルートの整備、一般の好景気にもとづくレクリエーション情勢などの変化から、これまでの最高339,000人(1957)を10%も上まわる370,000人(1959)の最高利用者を示したが、根本的な変化はみられない。しかし次の諸事項が変化として考察される。

1 定期バス、貸切バス、乗用車に海水浴目的が強くあらわれている。しかし、後2者は海水浴前後の回遊性が強い。

2 鉄道はピークの発生時刻が早くなり、出のピークがこれまでのロング・ピークよりするどくなつてきている。

3 通過性は貸切バスに減少が見られ、乗用車も、全体の増加から数の増加は見られるが、比率は減少の傾向にある。

4 全体として現象が0.5~1時間早くあらわれてきている。

5 乗用車の滞留時間が4~8時間と、複雑になつてきている。

6 最高滞留時における利用密度は3.5~5.5m²/人でこれまでと同様、高い密度を示している。

Summary

This is the summary of the analysis of the subject carried out there in summer, 1958-1960.

The results of the investigation can be condensed as follow;

1. When the social condition is good, the number of bather increases.

2. Great number of bather have object of bothing only though chartered bus and travel car make available of round-trip, befor and after bathing,

3. Through chartered bus decrease in number and travel car in pacentage.

4. In generally, all activity of bother make an earlier, 0.5hr-I hr

5. Travel car passenger enjoy staying there 4-8 hr, it is complex

6. In maximam staying hour, dencity of beach is 3.5-5.5m²/head