

IV-202

新宿-奈良間夜行高速バス利用者の意識調査について

日本大学理工学部 正員 大澤 厚彦

日本大学理工学部 正員 川北 米良

1. はじめに¹⁾

高速道路を利用する路線バスである「高速バス」が近年国内で増加している。この「高速バス」という用語については数種の定義がされているが、本研究においては、「一般乗合旅客運送事業免許もしくはそれに類する形態で、距離の如何を問わず高速自動車国道を運行するバス」とする。現状では高速バスの運行は利用者と運行事業者双方にとって概して利点が多いため、今後も増加が予想される。高速バスの利用は、高速道路を自ら自動車を運転する場合と比較して、安全性及び経済性の点で有利であり、交通計画の観点からも今後十分な活用が望まれる。

夜行高速バスに関しては今のところほぼ問題なく運行されている。しかし他車と道路空間を共有しているため、今のまま道路混雑が進行すると、将来遅延が生じるなど利用者の不便が生じる可能性がある。そこで本研究においては、将来の円滑な運行をはかるための基礎資料の一つとして、夜行高速バスの利用者の遅延に対する意識調査を行った。

2. 調査概要

調査は、関東バス株式会社と奈良交通株式会社が新宿-奈良間に共同運行する高速バス「やまと号」において実施した。この路線は表1に示す運行時刻で、1日夜行便1往復の運行である。調査期間は1990年9月1日新宿発から9月12日奈良発までの12日間で、この間の奇数日の新宿発2号車、偶数日の奈良発1号車で合わせて12回当該車両の全利用者を対象に実施した。

アンケートは質問紙形式で、利用者の属性に関する質問9問、利用者の意識に関する質問10問を設定した。回答は郵送回収を原則とし、乗車中に記入を完了して到着時に提出を希望する利用者に対しては車内回収を行った。配布は230票で、回収票は143票、回収率62.2%であった。

表1 対象路線運行設定時間

起終点停留所	下り	上り
新宿京王プラザホテル	23:00 ↓	6:20 ↑
近鉄奈良駅	6:50	22:30
所要時間	7:50	7:50

3. 調査結果

回答者の年齢などの属性は、過去に高速バス運行事業者によって実施された利用者アンケート²⁾と比較すると、途中天理駅にも停車するため宗教関係者の利用が多かったほかは、大きな差異は認められなかった。

主な項目の集計結果を以下に示す。

(1) 遅延容認時間

乗車したバスに遅延が生じた場合に、以後の予定行動に影響を生じない容認時間を質問した。

結果は図1に示す。45分から1時間までの遅延を許容範囲としている回答が最も多い。また発生した遅延が1時間までであれば、70%以上の利用者の行動予定に支障が生じないことがわかる。

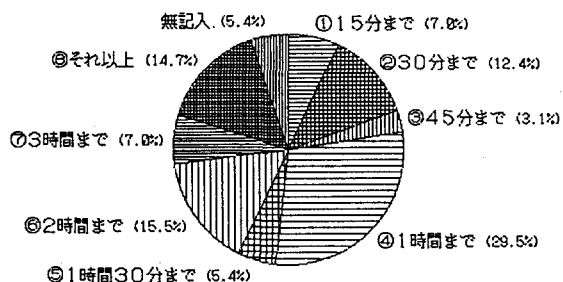


図1 遅延容認時間

(2) 到着後の行動

利用者が到着後午前中に予定していた行動を質問し、複数回答可とした。

結果は図2に示す。「③帰宅」記入者のうち、遅延容認時間の大きいと考えられる、この項目のみを記入した回答は33名中22名であった。これに対して、遅延容認時間の小さいと考えられる。「④登校」もしくは「⑤出社」のみを記入した回答者は合計20名中10名存在した。

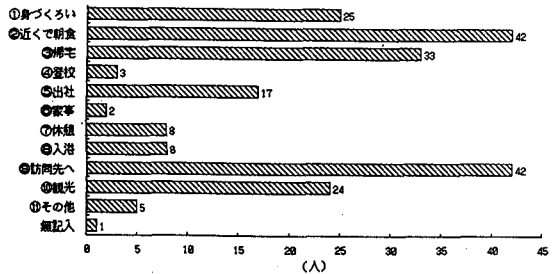


図2 到着後の行動

(3) 定時性意識

高速バス利用者の潜在意識を探るため、5つの交通機関を列挙して、実際に運行されているかに否かにかかわらず、関東対関西程度の距離の場合、運行時間が正確だと考える順位を質問した。

各交通機関別に、順位ごとの回答数を合計したところ、正確な順に鉄道、航空機、高速バス、フェリー、自家用車、とかなり明確な傾向が得られた。これより高速バス利用者は、運行定時性において鉄道及び航空機と比較して劣ると認識した上で選択している事実が認められる。

4. 考察

調査結果より遅延を1時間以内におさえることが、調査対象路線における遅延対策を検討する一つの目安となる。従って遅延が発生しても、例えば道路運用上でバス優先施策をとることによって、この範囲内で到着可能なシステムが望ましいと考えられる。

東名高速を利用して東京都内に到着する夜行高速バスにおいては、上り便で遅延が発生した場合、すでに首都高速道路で発生している渋滞によって、遅延が増幅する例が認められる。東名高速東京料金所～首都高速池尻ランプ間では、設定時刻までに通過していれば15分程度で運行可能であるが、平日において東京料金所通過がおよそ7時以降になった場合、対象路線以外も含めた5例の記録では、39～75分を要している。

この対策として、1つは新宿到着時刻をさらに早く設定することが考えられる。しかし同時に実施した設問においては現行の設定時刻でも新宿到着が早すぎるとする意見が上り便利用者の27.7%あり、これ以上早めることは利用者のニーズに合致しない。

2つ目として、東京に近いパーキングエリアに早めに到着して時間調整を行うことが考えられる。しかし候補となるエリアにおいては、現在でも混雑しており、必ずしも好ましくない。³⁾ また利用者に対する途中休憩の意識調査においても休憩停車を希望しないとする回答が61.2%と多かった。

3つ目としては、渋滞区間手前で鉄道駅に近いバス停留所で停車することが考えられる。東名高速に夜行高速バスを運行する他社においては、この条件を満たす東名江田バス停で降車扱いを行うダイヤとしている例がみられる。

最後に、今回の調査においては、アンケートの任意記入欄においても定時運行性に対する意見及び要望は無く、対象路線においては利用者の定時運行性に対する不満は比較的低いことが推測できる。

5. 終わりに

本研究の結果をまとめると次のようになる。

- (1)、対象路線の遅延を検討する場合には1時間が一つの目安となり、全体の7割が許容範囲となる。
- (2) 利用者は鉄道や航空機に比較して定時運行性が低いことを承知した上で利用している。

本研究では1路線のみを対象としたが、今後は昼間運行の高速バスも含めた多くの路線で実施し、遅延に対する利用者意識の路線別特性を把握したいと考える。

【参考文献】

- 1) 鈴木文彦：日本における高速バス(幹線バス)サービスの展開と確立，運輸と経済 47-5，pp 35-51，1987
- 2) 倉沢・藤下：休憩施設の混雑と改良，高速道路と自動車 33-12，pp 49-55，1990
- 3) 例えば、佐々木雅雄：関越高速バスの動向，運輸と経済 48-5，pp 27-36，1988