

AD 調査データを用いた都市間夜行高速バス利用特性分析

山梨大学工学部 正 員 西井 和夫
 山梨大学工学部 正 員 佐々木邦明
 山梨大学大学院 学生員○小野田直子

1. はじめに

近年低迷を余儀なくされているバス事業で経営安定に向けた市場の拡大策として、都市間高速バス（運行系統キロの2分の1以上で高速道路を用いる路線バス）運行は有望な施策の一つであると考えられている。また都市間高速バスは、大都市部と直結した交通サービスの提供により、地方中核都市にとっての交流圏の拡大が図られるとともに、生活行動における時間利用の効率化も期待できる。そこで、安定した利用者数の確保は大前提であり、そのためには利用者意識ならびに需要構造の把握が的確になされる必要がある。

本研究では、AD(Activity Diary)調査を通じて、2000年9月30日に開通した甲府—大阪・京都間都市間夜行高速バスの利用実態とその基本的特性を明らかにすることとする。

2. AD 調査の概要

この夜行高速バスは、甲府駅前を¹発着し市内1ヶ所と韮崎駅前を経由して京都駅八条口、大阪近鉄上本町駅までの数ヶ所を結ぶルートを一¹日1往復、往復料金15,300円（甲府—京都間は13,500円）で運行するものである。座席は独立した3列シートとリクライニング機能を備え、1台の乗客定員は27人もしくは28人であり、予約数が多い場合増発されることもある。

実施されたAD調査の概要は表1に示す。調査項目としては、A～Eの5つである。また本調査の特徴は、甲府—京都・大阪間を移動する日の1日の活動内容を往復ともに設問しているだけでなく、高速バス乗降前後日の行動にまで着目してい

る点である。また高速バス開通以前の同区間の移動状況について、どのような交通手段を用い、どのようなルートで移動していたかを設問することにより、都市間移動の手段転換特性を取上げていること、そして本高速バスに対する利用者意識評価構造の把握を意図していることである。

調査対象高速バス	甲府—大阪・京都間高速バス
調査対象	上記高速バス利用者（甲府駅前乗降者）
調査期間	2000年11月15日～12月6日
調査・回収方法	手渡し配布・郵送回収
調査項目	A. トリップ特性 B. 高速バス開通以前の移動状況、 C. 高速バスに対する意識評価・ニーズと意向 D. AD形式による高速バス利用日（移動日） 及び前後最大4日間の生活行動 E. 個人属性・世帯属性
調査期間中の乗客実績	1322人
配布率	49.55%（配布部数655通）
回収率	34.20%（有効サンプル224）

表1 アンケート調査の概要

3. AD 調査データを用いた基礎分析

(1) 利用実態

調査回答者の性別構成は男41.1%、女58.0%であり、年齢比率は多い順に20代(25.9%)、40代(22.3%)、50代(18.3%)であった。また、就業者が6割を超え、非就業者は専業主婦・学生で4分の3を占めた。現住所分布を見てみると、山梨県在住者が63.8%、大阪府在住者19.6%、京都府在住者4.9%という順になっていた。現住所以外での山梨県・大阪府・京都府内での居住経験の有無は居住経験がないと回答した者が圧倒的多数を占めた。

移動日の利用者行動特性をみると、甲府発バス利用者の降車バス停は京都府内72.1%、大阪府内24.7%、また甲府着バス利用者の乗車バス停は京都府内68.8%、大阪府内29.4%となっており、乗

キーワード: アクティビティ・ダイアリー調査
 連絡先: 〒400-8511 甲府市武田4-3-11
 TEL&FAX 055-220-8533

降ともに京都府内が圧倒的に多い事がわかる。これは、後でも述べるが、京都観光目的で高速バスを利用している利用者が多いからである。

(2) 利用者の選択理由

意識評価において、移動交通手段として高速バス選択時に重要視する項目は、運賃が第一位(27.6%)、次いで順に発車時刻(13.8%)、座席の座り心地(13.5%)、到着時刻(13.5%)という結果となった。それぞれの評価については、夜行高速バスの最大の利点である運賃の低廉性、また発着時刻が利用者に評価されている一方で、座席の座り心地についての評価はあまり高くなかったのが特色であった。

高速バスを利用した主な目的は、図1に示すように、観光・娯楽・レジャーが4割を超えており、次いで私用(17.2%)、社交(12.6%)の順の結果となった。また山梨への来訪目的の第2位(22.9%)が帰省となっている。

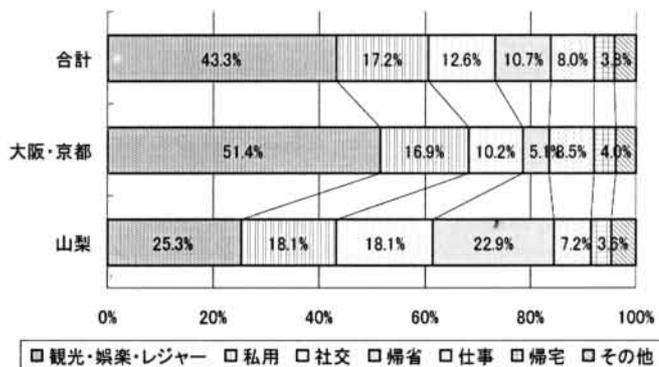


図1 来訪地別来訪の目的

(3) 開業以前の利用手段

高速バス開業以前の甲府—京都・大阪間の移動状況を見ると(図2)、移動交通手段としては鉄道利用者が半数以上を占めている。

また表2は、開業以前における同区間の移動目的を示す。これにより、帰省目的(28.6%)、友人・知人への訪問(19.9%)で約半数を占める。これは、図1で示した高速バス利用時の移動目的の結果と相違が見られる。さらに、開業前の移動経験がまったくなかった利用者は約4分の1を占め、これらは高速バス開業による新規需要の可能性も高い

と考えられる。

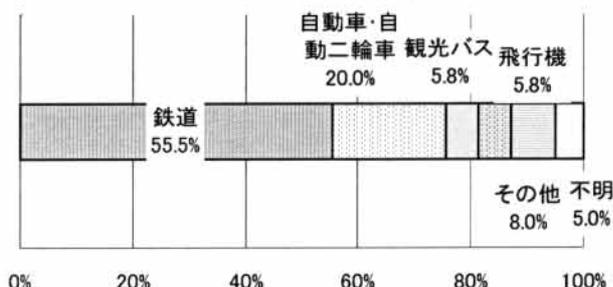


図2 開業以前移動時の移動交通手段

移動目的	人数	割合
帰省	106	28.6%
友人・知人への訪問	74	19.9%
その他	70	18.9%
ビジネス	61	16.4%
不明	31	8.4%
観光・レクリエーション	29	7.8%
合計(延べ数)	371	100.0%

表2 開業以前移動時の移動目的

4. おわりに

これらの分析結果から、都市間夜行高速バス利用者の特徴は、高速バスの特色である運賃の低廉性、発着時刻を重要視し、観光目的利用者が多いという利用者特性が導かれた。しかし一方、座席の座り心地など車内の快適性についての問題点の指摘もあり、サービス水準改善の必要性もある。また、開業前の移動経験があった利用者の移動目的の変化や移動経験がなかった利用者の誘発需要に着目することによって、今後高速バス利用者の需要構造分析の手がかりとなり得るものと考えられる。

なお、本調査のもう1つの特色であるAD調査データに関する分析の詳細は講演時に発表する。

本研究の遂行にあたり、山梨交通(株)兩宮正英氏に調査実施に関する協力依頼を快諾いただき、また基礎データの収集に尽力頂いたことに紙面を借りて感謝致します。

参考文献:

- 1) 小野田直子、都市間夜行高速バスの利用者特性とその需要構造に関する分析、山梨大学卒業論文、2001