東京近郊における都心直結型近距離高速バスの利用実態に関する研究

東京大学大学院　学生会員　○幸谷勇作
東京大学大学院　正会員　高見淳史
東京大学大学院　正会員　大森宣暁
東京大学大学院　正会員　原田　昇

1. 研究の対象と目的

「マイタウン・ダイレクトバス（以下、MDB とする）」（図 1）は千葉県内の住宅地と東京駅を結ぶ都心直結型近距離高速バスである。並行する鉄道経路を使う場合と比べると運賃はやや高く、所要時間はやや長いが（表 1）、着席が保証され、端末路線バスとの乗り換えが不要な点が利用者にとってメリットと言える。

図 1　MDB 路線図

	運行本数		運賃(円)		所要時間(分)		乗り換え回数
	平日	休日	MDB	鉄道	MDB	鉄道	鉄道
新浦安線	38	22	700	430	43	40	1
千葉北線	21	16	1000	850	71	65	1
ユーカリが丘線	26	17	1100	890	85	75	2
千城台線	21	18	1100	1010	71	65	1
ベイエリア線	17	12	800	780	72	55	1

表 1　MDB と並行鉄道経路の比較

都心直結型近距離高速バスについては既往研究[1),2)]があるが、MDB は並行する鉄道との所要時間や運賃の面での差が小さく、目的や状況に応じた使い分けがしやすいと考えられる。本研究は、MDB のこうした利用の実態を利用者アンケートから明らかにすることを目的とする。

2. アンケート調査の概要

2012 年 12 月 16 日（日）、19 日（水）の両日、対象路線が全便停車する東京駅八重洲口バス停で利用者に手渡しで調査票を配布し、後日郵送回収した。

アンケートでは乗り換えの無いことや乗車時の着席性・快適性、渋滞時の定時性悪化や鉄道との費用・所要時間の違い等の MDB の特質が利用にどう影響しているかに着目し、大きく分けて、個人属性、当日の利用手段とその選択理由、普段の利用頻度と利用のメリット、改善点・その他の 4 つの質問項目を設定した。

2 日間で計 1,101 部を配布し、383 部を回収、有効回答は 298 部であった。有効回収率は約 27%である。

3. MDB の利用実態の分析

(1) 当日の移動目的と目的地

調査当日の MDB を利用した移動の目的は、平日は通勤が多く、休日は買物、観光、私用が多い（図 2）。MDB を利用した移動の目的地については、平日、休日ともに東京都区内が多いが、休日は首都圏外へ向かった人も 16%いた（図 3）。

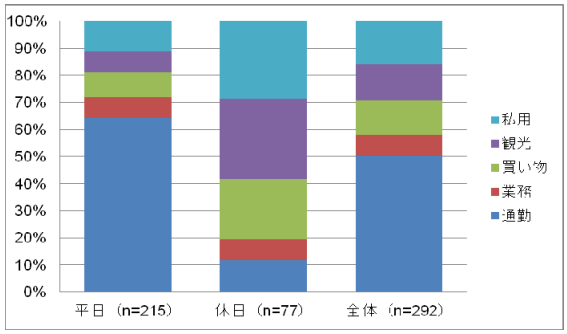

図 2. 調査当日の移動目的

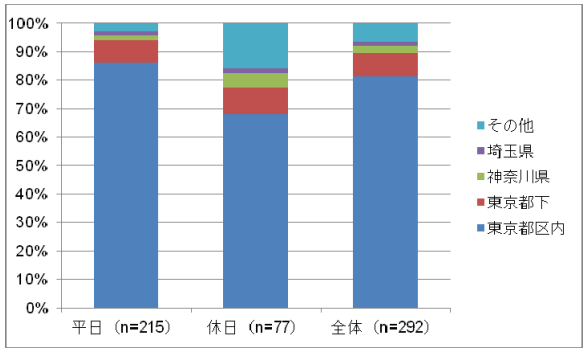

図 3. 調査当日の目的地

キーワード：近距離高速バス、利用実態
連絡先：〒113-8656 東京都文京区本郷 7-3-1 東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻
E-mail: kotani@ut.t.u-tokyo.ac.jp

(2) 往復利用と片道利用

調査当日、約 7 割の人が往復で MDB を利用していた。片道利用では行き（千葉→東京、11%）より帰り（東京→千葉、21%）の利用が多い。また、非通勤目的より通勤目的で往復利用の割合が大きく、いずれの目的でも帰りのみの利用が行きのみよりも多い。鉄道定期券の有無で比較すると、定期券を持つ人は往復で利用する割合が小さく、片道のみ、特に帰りのみで利用している人が多い（図 4）。

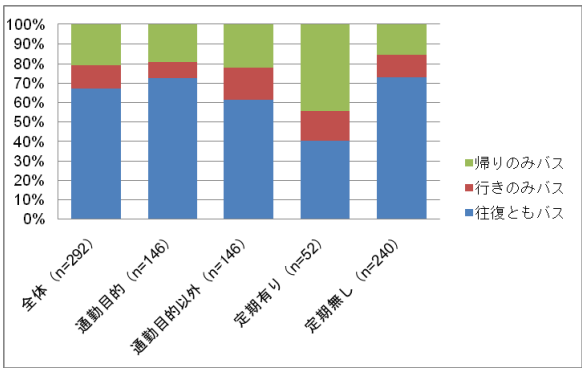

図 4. 往復の利用手段

(3) MDB の選択理由と評価する点

当日 MDB を利用した人の選択理由としては、「乗り換えが無い」「自宅の近くから乗れる」「必ず着席できる」が行き、帰りとも多く挙げられている（図 5）。行きのみ利用する人は「仕事・読書ができる」を、帰りのみ利用する人は「所要時間が短い」「寝られる」を挙げる割合が大きいことも明らかになった。これは、朝ラッシュの鉄道が夕方より混雑すること、帰りの利用者は勤務後で疲れていること等が要因と考えられる。

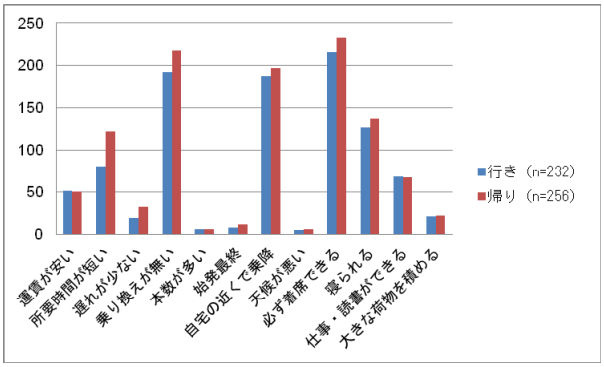

図 5. MDB 利用者の選択理由

一方、普段 MDB を評価している点に関しては、当日の選択理由と同様、「乗り換えが無い」「自宅の近くから乗れる」「必ず着席できる」が多く挙げられていたほか、「所要時間が短い」「寝られる」も挙げられていた。

(4) 鉄道定期券の有無と利用パターン

MDB の利用頻度について、鉄道定期券の保有の有無に着目して比較する。図 6 は職場が東京都内にある利用者の普段の平日の MDB 利用頻度（往復合計値）であり、鉄道定期券を持っている人は持たない人より利用頻度が全体的に少ない。鉄道定期券を持たない人はほぼ毎日 MDB を利用している人が多く、そのような利用形態の人は鉄道定期券を購入していないと推測される。鉄道定期券を持っている人は、週 1、2 回帰りのみで利用している人（23%）等利用頻度が往復で偏っている人が多いほか、ほぼ毎日往復で利用している人（21%）もいる。鉄道定期券を持っている人は、調査当日の移動についても MDB を往復のどちらか片方でのみ利用している人が多い。

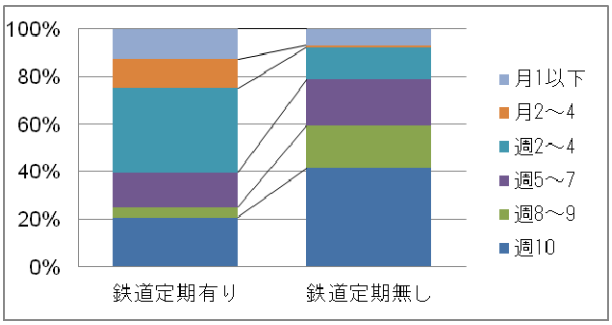

図 6. 鉄道定期券の有無による MDB 利用頻度の違い

5. 結論と今後の課題

本研究では利用者アンケートから MDB の利用実態を分析し、以下のことを明らかにした。

- 乗り換えが無い、必ず着席できる、車内で寝たり仕事･読書をしたりできる等の理由で選択されている。
- 往復とも利用する人が多数派だが、どちらか片道のみの利用者も少なからずいる。
- 鉄道定期券の有無により利用頻度に差がある。鉄道定期券を持っている人は、帰りのみで利用している人が多い。

今後の課題として、利用者と非利用者の手段選択意識の比較、都心直結型近距離高速バスにより快適な移動を行うことができると思われる潜在的利用者の発掘、路線導入に適した地域の提案等が考えられる。

参考文献

1) 荒谷太郎，西内裕晶，轟朝幸，佐藤航大：都心直通バス利用満足度向上のための要因分析―京成マイタウンダイレクトバス千葉北ＩＣ線を事例として―，土木計画学研究・講演集，Vol. 44 ，No. P13，2011.
2) 荒谷太郎，西内裕晶，轟朝幸：アクアライン高速バスが利用満足度に及ぼす影響に関する研究，交通工学研究発表会論文集，Vol. 32，No. 87，2012.