

会員制高速バスYOKAROの利用実態と 地域活性化に関する研究

新藤 秀記¹・外井 哲志²・

¹正会員 九州大学大学院 工学府都市環境システム工学専攻 (〒819-0395 福岡市西区元岡744番地)

E-mail:shinto@doc.kyushu-u.ac.jp

²正会員 九州大学大学院 工学研究院環境社会部門 (〒819-0395 福岡市西区元岡744番地)

E-mail:toi@doc.kyushu-u.ac.jp

近年、福岡市への交通手段が未発達である北部九州地域の中小都市と福岡市とを結ぶ会員制高速バスが新たな事業形態として運行を開始したが、運行期間が短いためその利用実態が明らかになっていない。

そこで本研究では会員制高速バスの中でも多くのルートを持つYOKAROバスに着目し、会員制高速バスの現状(会員数、乗車人数)の把握、地域活性化との関係(宿泊日数、旅行費用)について考察した。その結果、1)会員数、乗車人数ともに増加を続けており、YOKAROバスは交流人口の増加に影響を与えていること、2)利用回数が少ない会員にも会員継続意思があり、バスに対する評価も低くないこと、3)宿泊日数、旅行費用ともに大きな影響を与えていることが分かった。

Key Words : high speed bus, a membership system, regional vitalization, usage condition

1. はじめに

九州では福岡と周辺地域を結ぶ高速バスが多数運行されている。高速バスは、輸送量やそのスピードの面で航空や新幹線と同じレベルで比較することはできないが、これらに比べて運賃が安いこと、比較的小さな輸送需要に対しても機動的に対応できること、都市の中心部での発着が可能であること等のメリットを活かして、これらの高速交通機関を補完するサービスを提供している¹⁾。

高速バスの発展に関する研究は多数行われている。井上²⁾はバスの新たな発展を目指し高速バストラジットを構想し、その整備効果を分析している。蛭谷ら³⁾は高速バスのネットワーク化を踏まえてバスの発展と利用者利便向上の施策の提言を試みている。いずれも高速バスの成長はバス産業の重要な課題であるとしている。

近年、福岡市への交通手段が未発達である北部九州地域の中小都市と福岡市とを結ぶ会員制高速バスが新たな事業形態として運行を開始したが、運行期間が短いためその利用実態が明らかになっていない。

そこで本研究では会員制高速バスの中でもYOKAROバスに着目し、会員制高速バスの現状(会員数、乗車人数)の把握、地域活性化との関係(宿泊日数、旅行費用)について考察する。

2. 高速バスについて

(1) 高速バスの現状

これまで高速バス事業は、適用される法律の違いなどから高速乗合バスと高速ツアーバスの2種類に分けられ、ともに高速道路を経由する地点間の移動サービスを提供していた(表-1)。しかし、平成24年に起きた関越自動車道での事故などから、安全面に問題があるとして2013年8月から新高速乗合バス制度が開始され、制度上は高速乗合バスへと一本化されることになった。

表-1 高速バス比較(2013年7月以前)

	高速乗合バス	高速ツアーバス
事業内容	都市間を結ぶ長距離サービス	
営業主体	乗合バス事業者 (道路運送法の乗合)	旅行会社 (旅行業法の募集型企画旅行)
運行主体		貸切バス会社 (道路運送法の貸切)
営業面の規制	路線の新設:許認可 ダイヤ・運賃:届出	個別の申請届出は不要

(2) 会員制高速バスについて

会員制高速バスは、会費を支払った会員向けに一定期間乗り放題等の形態で提供される、高速道路を経由する2地点間の移動サービスのために運行される貸切バスのことであり、2013年7月までは制度上は表-1の高速ツアー

ーバスに分類されていた⁴⁾。運行形態は、旅行企画者が会員を集め、バスの運行はバス会社に依頼するといった形であったが、新制度からはバス会社が会員を集めバスの運行も行う形となった。現在九州では YOKARO バスが会員制高速バスとして運行中である。

3. YOKAROバスの概要

(1) 運行内容

平戸観光協会が福岡からの観光客の獲得、バス運行による博多・平戸間のアクセス改善を目的に、平成 21 年度内閣府の「地方の元気再生事業」の補助金を受け、会員制高速バスの運行を開始した⁵⁾。YOKARO バスは、一般社団法人 YOKARO が会員を募集し、バスの運行を株式会社 SOUDA に委託するという形で運行されている。現在、



平戸ルート	平戸～平戸口～松浦～唐津～博多
佐世保ルート	平戸～佐世保～有田～嬉野～博多
小浜ルート	小浜温泉～諫早～長崎空港～博多
高千穂ルート	高千穂～高森～熊本空港～グランメッセ～博多
阿蘇ルート	阿蘇～大津～菊池～山鹿～博多
竹田ルート	竹田～久住～黒川～小国～玖珠～博多
臼杵ルート	臼杵～大分(光吉)～湯布院～博多
西海ルート	西海橋～ハウステンボス～佐世保～伊万里

図-1 YOKARO運行ルート

九州内の 8 ルートを運行している(図-1)。各ルートの運行便数は午前と午後の 2 往復(4 便)である。各便の出発時刻は平戸ルート为例にとると 1 便 6:50 平戸発、2 便 10:10 博多発、3 便 13:50 平戸発、4 便 17:00 博多発となっており、YOKARO バスを往復で利用する場合、平戸からの利用者は日帰りが可能であるが、福岡からの利用者は、降車場所によっては宿泊が必要となる。これは YOKARO バスが、九州各地で福岡からの宿泊客の増加を狙った時刻設定である。各便の特徴は、1 便、4 便は主に博多への日帰り客が利用しており、2 便、3 便は主に博多を出発し各地で宿泊した会員が利用している。会員は年会費 5000 円を支払い前日 17 時までに予約をすれば、このバスを利用することができる。

(2) YOKARO 会員

YOKARO バスの入会申し込み者数の累計は調査当時(2012 年 12 月)で 52013 人(会員継続者 40890 人、退会者 11123 人)である。その推移は図-2 に示すように運行開始から増加を続けており、県別で見ると長崎県、福岡県、大分県を中心に増加している。その他の九州各県では、

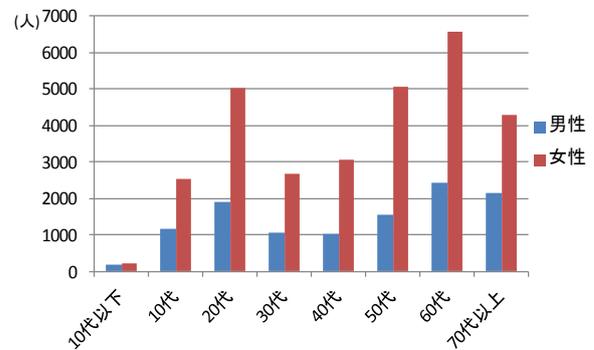


図-3 YOKARO会員年齢、性別

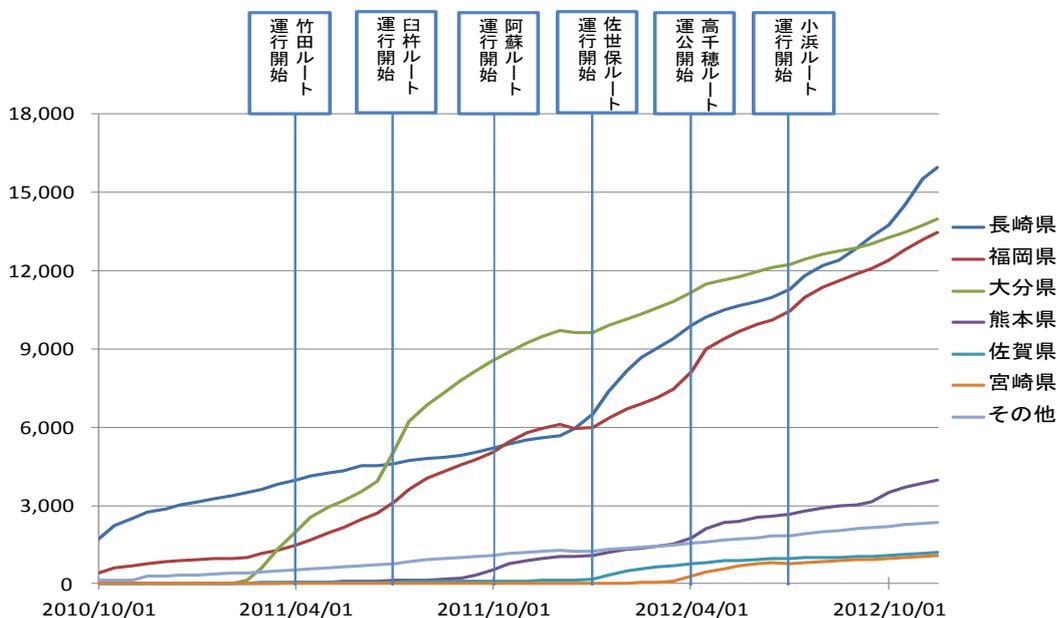


図-2 YOKARO県別入会申し込み者数推移

新ルート開設ごとにそのルートの通過県で入会者が増加していることが分かる。会員の構成は、性別では女性が72%、年齢では50歳代以上が半数を超えており、図-3のように、20代、50代、60代の女性の割合が非常に高いことが分かる。

4. 利用状況

(1) 年間利用者数

YOKAROバス提供の2012年1～11月の乗車記録から、乗車人数の総計は214666人であり、1往復を一回の利用とすると、会員は一人当たり、平均で約2.9回/年バスを利用していることが分かった。

(2) ルート別平均乗車人数

図-4にルート別の1便当たりの平均乗車人数を示す。長崎県、大分県を通るルートでは毎月1便当たり30人程度の会員が利用している。会員数の少ない熊本、宮崎を通るルートでは乗車人数はそれほど多くなかった。このように各ルートによって乗車人数の違いがみられるが、乗車人数には一定の伸びがみられる。

(3) 便別乗車人数

図-5に便別乗車記録を示す。全てのルートで1、4便と2、3便はほぼ同じ乗車人数となっており、会員はYOKAROバスを往復で利用していることが推測される。

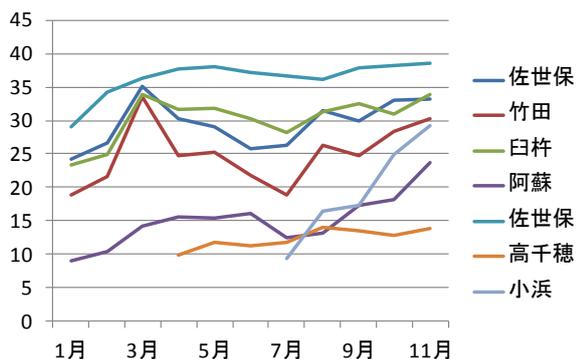


図-4 YOKAROルート別乗車人数

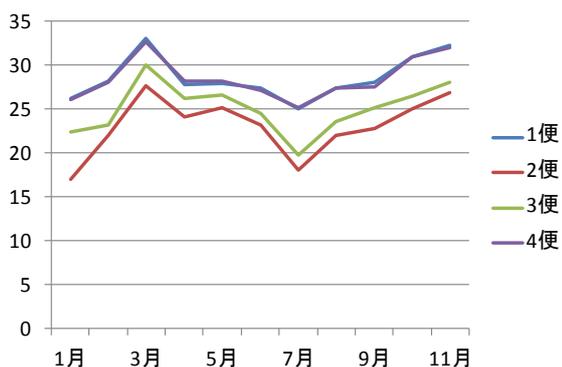


図-5 YOKARO便別乗車人数

特に1、4便ではほぼ完全に重なっており、この傾向が顕著である。また、2便と3便を比べると、3便の乗車人数が少し多くなっている。これは、福岡からの利用者が往路ではYOKAROバスを使い、復路には他の交通手段を使ったためと考えられる。

5. 利用実態調査

(1) 利用実態調査概要

YOKAROバスの利用実態を把握するために会員に対し、アンケート調査を行った。調査の主な目的は、最近一回の利用について質問し、どのような使い方があるかを明らかにする、会員の利用歴を把握する、YOKAROバスに対する評価と継続意思を調査することの3つである。

調査期間は2013年1月15日から1月25日、調査対象者はYOKARO会員から年代別に無作為に抽出した2157人で、配布方法はYOKAROから会員にメールを配信し、HP上で回答してもらう方法とした。その結果、77（有効回答数71）の回答を得た。表-2にアンケート調査での質問項目を示す。

(2) 最近一回の利用

a) 最近の利用ルート

表-2 アンケート調査内容

対象者	YOKAROバス会員		
配布方法	YOKAROネット会員にメールを配布		
配布期間	2013年1月15日～2013年1月25日		
調査項目	個人属性	会員番号(性別、年齢)	
	最近一回の利用	最近利用した行きルート	
今までの利用歴	乗り継いだ場合、もう一つのルート		
	最初の乗車場所		
	最後の降車場所		
	利用ルートの最終目的地での主な目的		
	誰と一緒にいったか		
	目的地で宿泊したか		
	利用ルートでの旅行費用		
	入会時のバス期待利用回数		
	YOKAROバスの評価 (満足度評価)	入会后、1年間のバス利用回数	
		目的地で最も多く行った場所	
その目的地に行った回数			
目的地で2番目に多く行った場所			
その目的地に行った回数			
目的地までの所要時間			
定時性			
会費の安さ			
1日当たりの運行回数			
各ルート乗降場所でのバス停車位置について			
乗り心地			
予約の取りやすさ			
会員継続意思			

最近一回の利用では図-6のように竹田ルート、小浜ルートがともに 22.5%と最も多くの人に利用されていた。次に多く利用されていたのは臼杵ルートであり、運行開始時期が早かった長崎県、大分県を通るルートで多くの利用者がいた。

b) 利用目的

利用目的では図-7のように、観光、買物を目的とした利用は合わせて 40%弱であり、親戚知人訪問、帰省の合計は 30%を超えていた。また、仕事目的の利用も 10%ほどあり、目的は様々なものがあつた。アンケート実施日が1月中旬で、回答者の最近一回の利用が年末年始に集中していた可能性もあり、他の時期ではこの割合が変わることも予想される。

c) 宿泊日数

宿泊日数は図-8のように日帰りでの利用が最も多く約半数を占めていた。しかし、全体でみると宿泊を伴う利用の方が多かった。

d) 旅行費用

旅行費用は図-9のように使っていない人は少なく 27%程度であり、半数程度は 5000 円以上の旅行費用であつた。

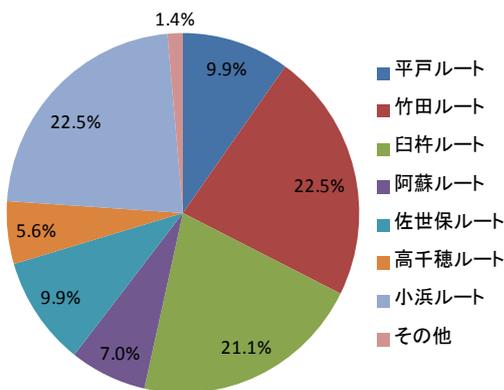


図-6 利用ルート

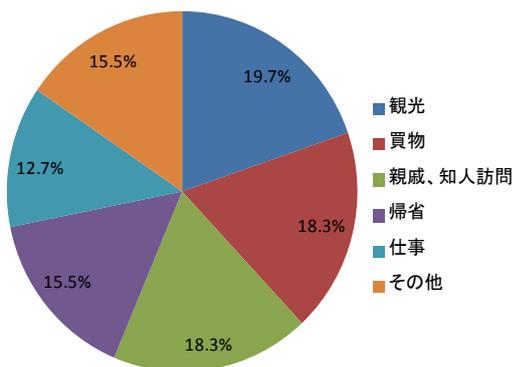


図-7 利用目的

(3) 利用回数

a) 期待利用回数

入会時に、1年間に何回利用しようかと期待したかを尋ねたところ、図-10のように3~4回、5~6回という回答が最も多かった。10回以上利用したいと考えていたという回答も少なくなかつた。平均の期待利用回数は 7.4回だった。

b) 実際の利用回数

入会后 1年以内に実際に YOKARO バスを利用した回数は、1~2 回という回答が最も多かった。平均の利用回数は 5.8 回で、期待していた回数以上に利用した人は半数以下であつた。これは、休日のバス利用者数が多いことから、休日に利用したいと考えていた会員がバスの予約を取れなかつたことなどが原因として考えられる。

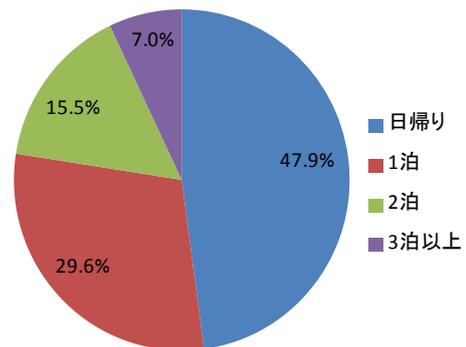


図-8 宿泊日数

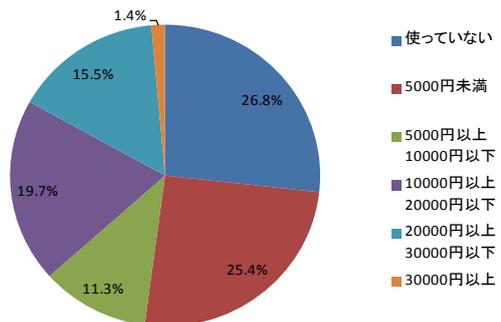


図-9 旅行費用

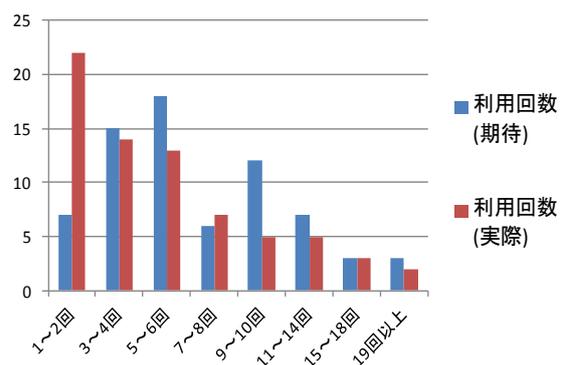


図-10 利用回数

(4) YOKAROバス評価

アンケートで調査したバスに関する満足度を5段階で点数化し、回答者全体の平均と継続意思のない人の平均を求めた(図-11)。会員全体では、1日の運行回数と乗り心地を除いた各項目で4点を超えており、回答者はYOKAROのサービスに対しある程度満足している。特に会費に対しては全員が満足と回答しており、会費に対する満足度が高かった。継続しないと回答した人ではバスの停車場所、乗り心地に対する評価が低かった。全体的に見ても、乗り心地に対する評価は低かった。

(5) 乗降場所

回答者の乗降場所を見ると表-3のように、博多を目的地とした利用の方がその他の場所より多かった。また、博多で複数ルートを使い継ぐ利用が1件あった。博多からの利用では、湯布院や黒川などのYOKAROバスで日帰りができる観光地への利用が多かった。博多を目的地とした利用では、竹田、諫早からの利用者が多かった。

(6) 乗降場所と利用目的

図-12のように、博多以外を目的地とした利用(博多

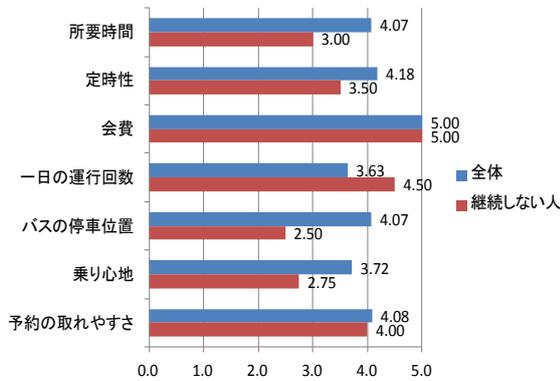


図-11 YOKARO便別乗車人数

表-3 乗降場所

目的地(博多以外)		目的地(博多)	
博多→平戸	2	平戸→博多	3
博多→松浦	2	竹田→博多	7
博多→竹田	3	小国→博多	3
博多→黒川	2	臼杵→博多	4
博多→臼杵	2	大分(光吉)→博多	2
博多→湯布院	6	湯布院→博多	2
博多→佐世保	1	阿蘇→博多	3
博多→嬉野	2	山鹿→博多	1
博多→高森	2	大津→博多	1
博多→小浜	1	佐世保→博多	3
博多→諫早	1	嬉野→博多	1
総計	24	高千穂→博多	1
その他		グランメッセ→博多	1
有田→博多→黒川	1	小浜→博多	3
総計	1	諫早→博多	8
		長崎空港→博多	3
		総計	46

発)では観光を目的とした利用が40%ほどあったが、買物を目的とした利用はなかった。また帰省と親戚、知人訪問を合わせると観光より割合が大きくなった。これは、アンケート実施時期が1月であり、回答者の最近一回の利用が帰省に集中していたことが考えられる。

一方、博多を目的地とした利用(博多着)では、買物を目的とした利用が最も多かった。しかし、それ以外の目的には大きな差がなく、目的は多様で、博多発が宿泊を伴う観光、帰省が多く、博多着では買物が多いなど方向によって目的には大きな違いがみられる。

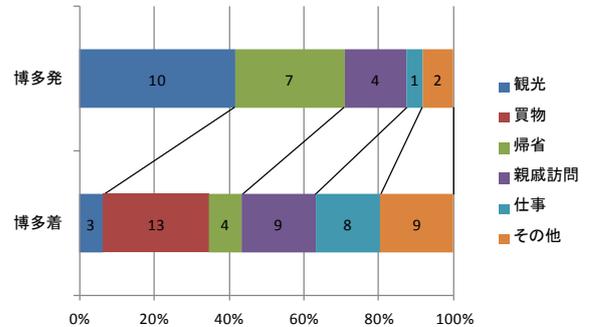


図-12 利用目的(発着地別)

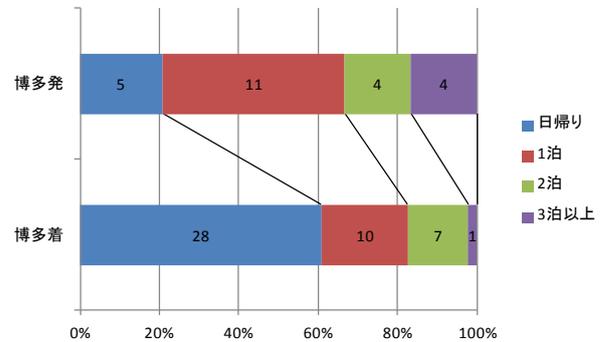


図-13 宿泊日数(発着地別)

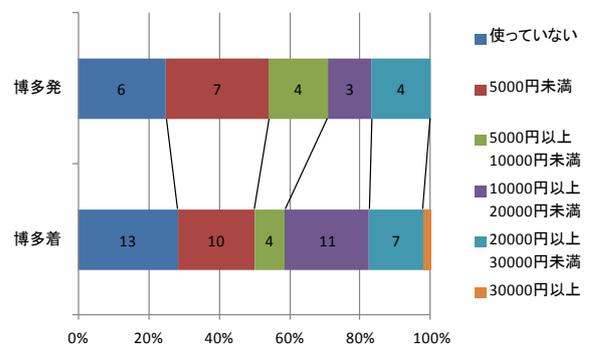


図-14 旅行費用(発着地別)

表-4 旅行費用、宿泊日数

		博多発	博多着
		一回の利用(全体)	宿泊数
	旅行費用	8020円	9200円
一回の利用(観光、買い物)	宿泊数	0.5泊	0.13泊
	旅行費用	8500円	14000円
年間(全体)	旅行費用	8億6000万円	9億9000万円

(7) 乗降場所と宿泊日数

図-13 のように、博多以外を目的地とした利用(博多発)では 80%の利用者が宿泊をしていた。日数では 1泊が最多であった。回答者の宿泊日数を平均すると、1.29泊であった。

一方、博多を目的地とした利用(博多着)では、日帰りでの利用が 60%を超えており、宿泊日数も少なかった。回答者の宿泊日数を平均すると、0.59泊であった。

(8) 乗降場所と旅行費用

図-14 に発着地別の旅行費用を示す。回答者の旅行費用を平均したところ、博多発で 8020 円、博多着で 9200 円となった。博多着での旅行費用が大きくなったのは、博多発の利用目的で帰省が多かったことや、博多着の利用目的で買物が多かったことが影響していると思われる。

また、この結果に博多発と博多着の便の年間利用者数を乗じて YOKARO バスによって生まれた年間の旅行費用を計算したところ、博多発で約 8.6 億円、博多着で約 9.9 億円となった(表-4)。

7. 結論

本研究では高速バス事業の種類を確認し、YOKARO バスの運行概要を述べた後、アンケート調査の結果を分析した。

YOKARO バスの入会申し込み者数は増加を続けており、会員数は 4 万人を超えている。県別にみると運行期間が長いルート上の県の会員が多く、乗車人数を見てもそこを通るルートの利用率が高い。会員の平均利用回数は 2.9 回/年であり、いずれのルートでも乗車人数は増加していることから、YOKARO バスは福岡と九州各県間での交流人口の増加につながっていることが分かる。

アンケート調査の結果からは、多くの会員は YOKARO のサービスに満足しており継続意思も高いと

ということが分かった。このことから YOKARO バスの会員数も増加を続けていくことが予想される。

地域活性化との関係について、博多以外を目的地とした利用では、8 割の利用者が宿泊をしていた。また、YOKARO バスの会費が 5000 円で、約 4 万人の会員がいることを考慮すると、約 2 億円規模の事業から表-4 のような結果が生まれており、地域活性化に十分大きな効果があったといえる。

今後の課題として、今回のアンケートでは回答数が少なくデータが偏っている可能性があるため、より多くのデータを得る必要がある。また利用者の行動パターンと地域活性化との関係を詳しく分析する必要がある。

謝辞：本研究を進める上で、調査資料の提供、アンケート調査へのご協力等、多大なるご支援をいただきました株式会社 SOUDA の早田圭介様に対し、深く感謝の意を表します。また、お忙しいところアンケート調査に回答して頂いた YOKARO バス会員の皆様にも感謝の意を表します。

参考文献

- 1)国土交通省：「平成 4 年度運輸白書」
- 2)井上信明：「九州縦貫自動車道基山パーキングエリアにおける高速バストランジット構想」九州技法第 42 号 200801
http://www.k-keikaku.or.jp/xo/modules/pc_ktech/index.php?content_id=1601
- 3)嵯谷憲治、山本雄吾：「高速バスのネットワーク戦略,九州地区における取組から、運輸政策研究 12(2), pp.33-40, 2009
<http://www.jterc.or.jp/kenkyusyo/product/tpsr/bn/pdf/no45-04.pdf>
- 4)国土交通省自動車局：「高速ツアーバス等の高速乗合バスへの移行のための高速バス停留所調整ガイドライン」
- 5)地域活性化統合本部会合：「平成 21 年度地方の元気再生事業」
<http://www.toshisaisei.go.jp/genki/data/ppt/shin169.pdf>

(原稿受理日?)

Research on the actual usage of a membership system high speed bus

Hidenori SHINTO, Satoshi Toi

Recently, the membership system high speed bus that connects the minor city of northern Kyushu and Fukuoka started operation as new corporate structure. However, the actual usage of a membership system high speed bus is not clear because its period from the start of operation is short. So the purpose of this research is to consider the characteristic which the traffic system of a membership system has and the possibility of the contribution to regional vitalization by clarifying the actual usage. Therefore I conducted the hearing investigation and a questionnaire to YOKARO which has the longest operation period and the largest scale of operation in the membership high speed bus.

In this research, the following things were revealed about YOKARO which is one of the membership high speed buses system. 1) The number of YOKARO members and bus users is increasing and YOKARO bus affects the increase in exchange population. 2) Many members are satisfied with service and think that they will continue a member. 3) YOKARO bus affects the stay days and travel cost.