

会員制高速バスの利用実態に関する研究

九州大学工学部 学生会員 新藤秀記

九州大学大学院 正会員 外井哲志

1.はじめに

九州では福岡と周辺地域を結ぶ高速乗合バス、高速ツアーバスが多数運行されている。高速バスは多様な路線設定が可能で、運賃が安価であることから地域間交流の支えとなっている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ンジットを構想し、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。会員制高速バスとは、会費を払い、席の予約をすれば一定期間バスを自由に利用できるというものである。

現在九州では、「YOKARO バス」、「よへほ号」、「大福クラブ」の3つの会員制高速バス(表1)が運行中であり、利用者の数も増加しつつあるが、会員制高速バスは運行開始からの期間が短く、その利用実態はほとんど明らかになっていない。

そこで本研究は、会員制高速バスの利用実態を明らかにすることにより会員制の交通システムが持つ特性を分析し、交通システムとしての定着と地域活性化への貢献の可能性について考察することを目的とする。本研究では会員制高速バスの中でも事業開始が最も早く、事業規模も最大である「YOKARO バス」を調査対象とし、運営する事業法人へのヒアリング調査、会員に対するアンケート調査を行った。以下、事業概要、利用状況について報告する。

2.YOKARO バスの概要

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⁴⁾。これを平成22年に一般社団法人「YOKARO」が引き継ぎ、現在は7ルートを運行している(図1)。いずれのルートも人口50万人以下の都市と福岡を結んでいる。

年会費は4000円/人で、前日17時までに予約をすれば全ルートにおいて所定の停車場所で自由に乗降が可能である。バスの席数は各便で高千穂ルートが20席、その他のルートは45席と

表1 運行中の会員制高速バス

	YOKAROバス	よへほ号	大福倶楽部
運行開始	H21年9月	H23年4月	H23年5月
会費	4000円/年	4900円/年	5000円(4ヵ月)
ルート	7ルート	福岡・山鹿間	福岡・大分間
便数	2往復/日	2往復/日	1往復/日

	停車地	人口(人)
①平戸ルート	福岡市	1494172
②佐世保ルート	平戸市	33588
③小浜ルート	松浦市	24434
④高千穂ルート	唐津市	125471
⑤阿蘇ルート	佐世保市	258430
⑥竹田ルート	西松浦郡	20645
⑦臼杵ルート	嬉野市	28301
平戸ルート	平戸～松浦～唐津～博多	雲仙市 45883
佐世保ルート	平戸～佐世保～有田～嬉野～博多	諫早市 139861
小浜ルート	小浜温泉～諫早～長崎空港～博多	大村市 91620
高千穂ルート	竹田～高千穂～高森～熊本空港～グランメッセ～博多	竹田市 23499
阿蘇ルート	阿蘇～菊池～山鹿～博多	西臼杵郡 21704
竹田ルート	竹田～久住～黒川～小国～玖珠～博多	上益城郡 86750
臼杵ルート	臼杵～湯布院～博多	阿蘇市 27779
		菊池市 49554
		山鹿市 54057
		阿蘇郡 38999
		玖珠郡 26586
		臼杵市 40408
		由布市 34237

図1 YOKARO バス運行ルート

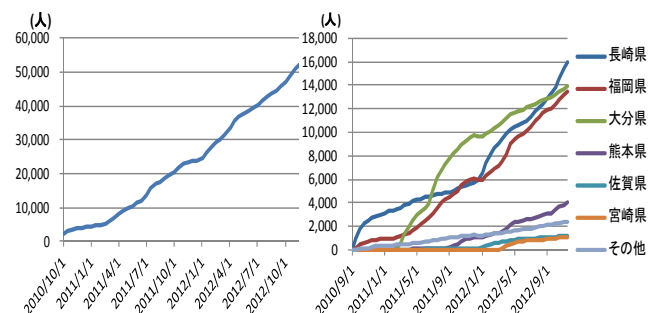


図2 入会申し込み者数

図3 県別入会申し込み者数

なっている。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を例にとると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宿泊が必要となる。

入会申し込み者数の累計は、長崎県、大分県、福岡県を中心に毎年増え続けており、その他の九州各県でも新ルート開設ごとに会員が増加している(図2、図3)。

3. 利用状況

2012年の平戸ルート、佐世保ルートの便別平均乗車人数と曜日別平均乗車人数を示す(図4、図5)。この2ルートの大きな違いは、平戸にはYOKARO以外的高速バス路線がなく佐世保には競合するバス路線があること、平戸ルートは2009年9月から、佐世保ルートは2012年1月からという運行開始時期の違いがあげられる。

平戸ルートでは1、4便と2、3便はそれぞれ似た乗車人数となっており、利用者の多くは往復でバスを利用していることが推測され1、4便の方が2、3便より乗車人数が多いことから、平戸→博多→平戸の利用者が多いことが分かる。また3便の利用者が2便の利用者よりも多く、博多を目的地とした利用者の方が若干多いことがわかる。

佐世保ルートは2012年1月から運行を開始した路線であるが、どの便の利用者も増加していることから、便による乗車人数の差はより小さくなっていくことが予測される。

図6、図7はそれぞれ2012年の平戸、佐世保ルートの曜日別、便別の乗車人数を示している。平戸線は、1、4便では利用者数に違いは少ないが、2、3便では平均で10人ほどの違いがみられる。このことから、福岡から平戸に出かける場合は日帰りができないことで平日の利用者数に影響が出ていることが推測される。佐世保ルートでは曜日による乗車人数の違いは各便でほとんど見られず、利用者の多い路線は曜日に関係なく利用されている。

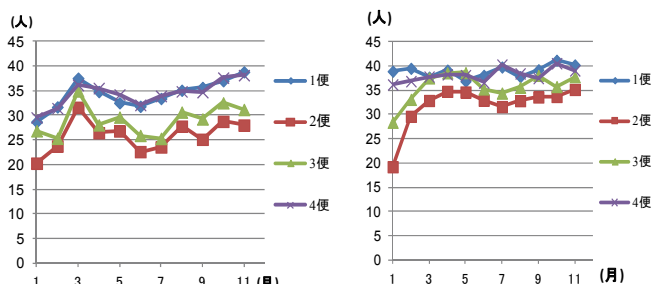


図4 便別平均乗車人数
(平戸ルート)

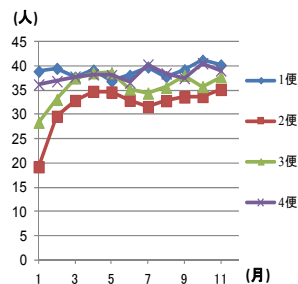


図5 便別平均乗車人数
(佐世保ルート)

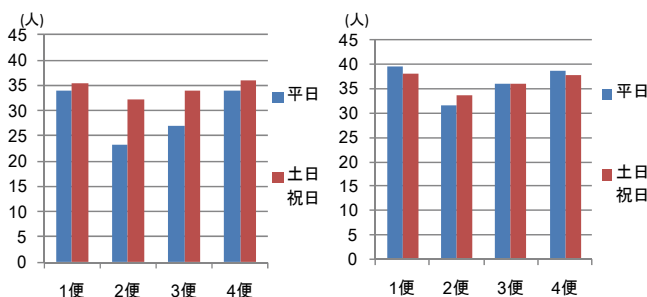


図6 曜日別平均乗車人数
(平戸ルート)

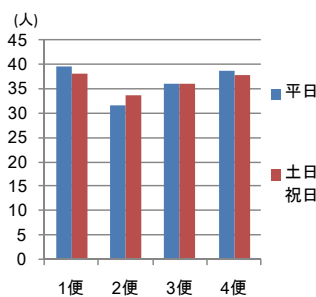


図7 曜日別平均乗車人数
(佐世保ルート)

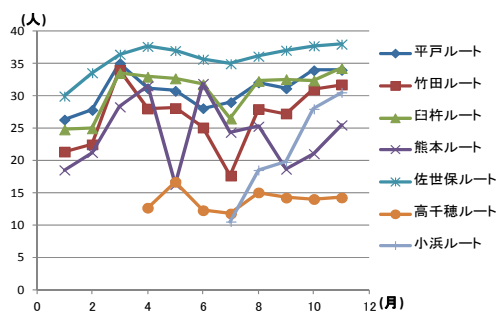


図8 全ルート月別乗車人数(2012年度)

表2 アンケート調査概要

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	～2012年12月25日		
調査項目	最近利用した行きのルート 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	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 乗降場所でのバス停車位置 乗り心地 予約の取りやすさ 会員継続意思	評価尺度 Y O K A R O 満 足 度 評 価 ス ー の
利用歴	入会時のバス期待利用回数 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		

図8は、2012年の全ルートの月別平均乗車人数を示したものである。全ルートをみると平戸、臼杵、佐世保ルートは乗車人数が比較的安定している。竹田、熊本ルートなど月によってばらつきの見られるルートもあるが、殆どのルートで年間の平均乗車率は60%を超えている。

4. 利用実態調査

停車場別旅行目的、宿泊の有無、目的地で使った金額、入会時の期待などに関するデータを集めるために、事業主体(YOKARO)に協力してもらい会員にアンケート調査を実施した。調査内容を表2に示す。

5. まとめ

本稿では九州内で福岡と中小都市を結ぶ会員制高速バスの実態を調査した。YOKAROバスはルートによって乗車率の違いも見られるが、利用人数には一定の伸びがみられる。現在、会員に対する利用実態調査を実施中であり、その結果は発表時に報告する。

6. 参考文献

- 国土交通省：「バス事業のあり方検討会」報告書、2012.3.30
<http://www.mlit.go.jp/common/000207284.pdf>
- 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ジック構想」九州技法第42号 2008.01
http://www.k-keikaku.or.jp/xc/modules/pc_ktech/index.php?content_id=1601
- 蛸谷憲治、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.jtrc.or.jp/kenkyusyo/product/tpsr/bn/pdf/no45-04.pdf>
- 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>