

会員制高速バス YOKARO の利用実態に関する研究

九州大学工学部 地球環境工学科 学生会員 増田 莉佳
九州大学大学院 工学研究院 正会員 外井 哲志
九州大学大学院 工学研究院 正会員 大枝 良直
九州大学大学院 工学研究院 正会員 松永 千晶

1. はじめに

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 のみが会員制高速バスとして運行中であり、利用者の数も増加しつつある。

都市間バス交通に関する研究は多数行われており、路線バスの需要予測、採算性の分析をしたものや、バスの発展と利用者利便向上の施策の提言を試みたものなどがある^{1),2)}。しかし、会員制高速バスは運行開始からの期間が短いため研究がほとんどなく、その利用実態もほとんど明らかにされていない。

そこで、本研究で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。今回は YOKARO を調査対象とし、利用実態に関する調査を行った。以下、事業概要、利用実態について報告する。

2. YOKARO 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³⁾。これを平成22年に一般社団法人「YOKARO」が引き継ぎ、現在は8ルートを毎日運行している(図1)。いずれのルートも人口5万人以下の都市と福岡を結んでいる。

年会費は5000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、高千穂ルートが20席、その他のルートは45席となっている。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第1便6:35平戸発、第2便11:10博多発、第3便13:30平戸発、第4便18:10博多発となっており、YOKARO



ルート	停車地
平戸	博多～唐津～松浦～平戸口～平戸
竹田	博多～九重～小国～黒川～久住～竹田
阿蘇	博多～山鹿～菊池～大津～阿蘇
臼杵	博多～湯布院～大分～辻～臼杵
高千穂	博多～グランメッセ熊本～熊本空港～高森～高千穂
佐世保	博多～嬉野～有田～佐世保
小浜	博多～長崎空港～諫早～小浜温泉
ハウステンボス	博多～伊万里～佐世保～ハウステンボス

注)平成25年8月より、博多はキャナルシティとなっている

図1 YOKARO 運行ルート

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いる。平成22年12月現在で約6万人であり、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。

3. 利用実態調査

3.1 調査内容

利用者の属性、YOKARO の利用の仕方、YOKARO 入会前後の旅行における消費額の変化、および入会の際の判断基準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、利用者にアンケート調査を実施した。調査内容を表1に示す。

3.2 利用実態

アンケート結果から得られた YOKARO 利用者の属性を、福岡県居住者と他県の居住者に分けて示す。図2、図3、はそれぞれ利用者の性別、年齢の割合を示している。性別に関してはともに女性が7割を超える結果となり、居住地による大きな違いは見られないが、年齢に関しては、全体的に50代以上の割合が高く、特に福岡県に居住している利用者の年齢層が高いことがわかる。

表1 アンケート調査の概要

対象者	博多から各ルートのYOKAROバスに乗車する利用者		
配布方法	バス停(キャナルシティ)に並んでいる利用者に手渡し		
配布日	2013年11月17日(日)、18日(月)		
調査項目	個人属性	年齢、性別、職業、居住地、自家用車の有無	
	今回の利用	同伴者 片道利用か往復利用か 目的地へ向かうのか目的地から帰るのか 利用ルート(降車地) 宿泊日数 目的地での交通手段 目的地での交通費 旅行における交通費以外の費用	
		これまでの利用 年間利用回数 利用したことがあるルート	
		入会前後の旅行の変化 YOKARO停車地付近 YOKARO停車地以外 旅行回数 交通手段 交通費 交通費以外の出費	
調査項目	入会の際の判断基準	会費の安さ 停車地の数 年間利用可能回数 降車地での滞在時間	
		継続意思 会費上限	
	会員継続		

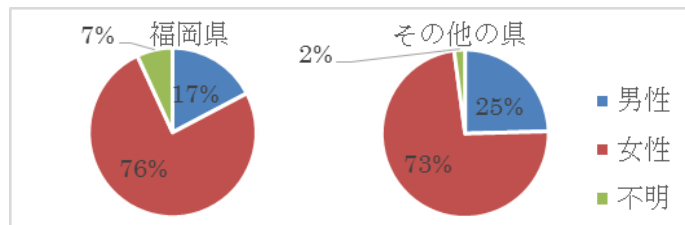


図2 利用者の性別

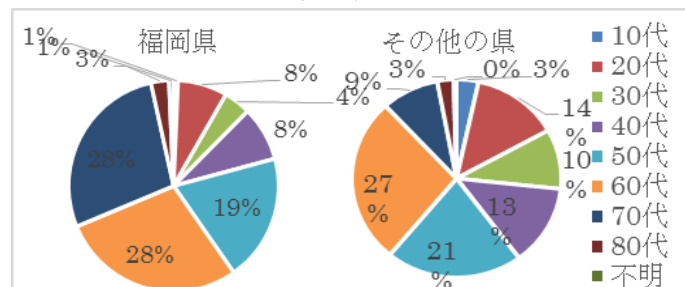


図3 利用者の年齢

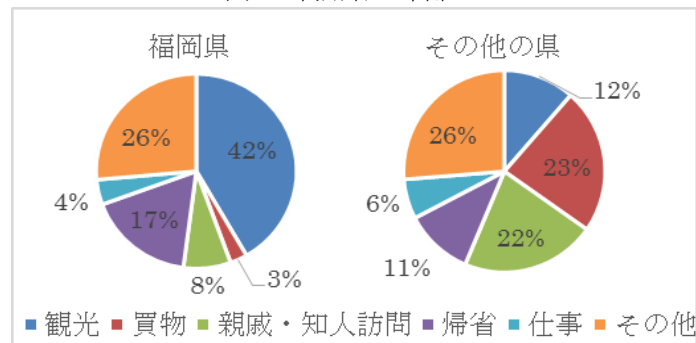


図4 利用目的

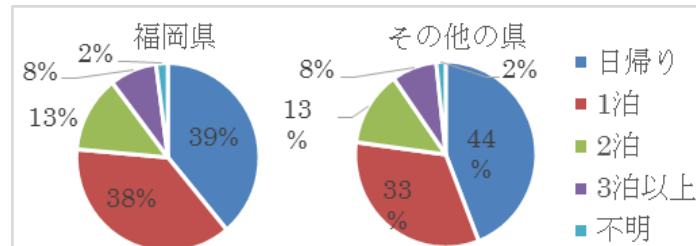


図5 宿泊日数

図4、図5はそれぞれYOKAROの利用目的、旅行での宿泊日数を示している。福岡県居住者は観光を目的、その

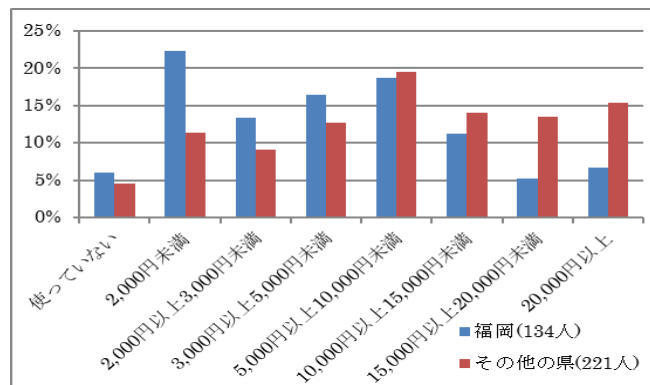


図6 YOKARO利用時の交通費以外の消費額

表2 消費額・旅行回数の変化

居住地	消費額(円/(年・人))		旅行回数(回/(年・人))	
	入会前	入会后	入会前	入会后
全体	101,883	128,677	10.5	14.2
福岡県	105,033	136,758	11.3	17.1
その他の県	100,930	125,948	10.2	12.5

注)YOKARO を利用していない北部九州圏内の旅行も含む

他の県の居住者は買物を目的とした利用が多い。これは、福岡県居住者とその他の県の居住者の最も大きな違いである。宿泊日数に関しては、YOKAROの時間設定から、福岡県居住者は宿泊が多く、その他の県の居住者は日帰りで利用する人が多いと予想していたが、居住地による差はほとんど見られないという結果が得られた。

図6は、YOKAROを利用した1回の旅行の交通費以外の消費額を示している。福岡県居住者よりも、その他の県の居住者のほうが交通費以外の消費額が多い。

3.3 消費額・旅行回数

YOKARO入会前後の交通費以外の費用と旅行回数の変化から、入会後の消費額、旅行回数ともに増加していることが分かった(表2)。

4. まとめ

本研究では、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の利用の仕方は、福岡県居住者と他県居住者の間で年齢層や旅行目的に大きな相違があること、YOKAROの入会前後で、1年間の旅行における消費額は増加していることなどがわかった。今後は、利用者を対象とした調査結果から、会員全体の経済効果を推計する。

5. 参考文献

- 1)井上信昭:「人口減少地域を含む地方都市圏のバス交通の展望と課題」土木計画学研究・論文集No.13
- 2)蛭谷憲治、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), 2009
- 3)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」