

# 会員制高速バスの持続可能性に関する研究

九州大学大学院 学生会員 新藤秀記  
九州大学大学院 正会員 外井哲志  
九州大学大学院 正会員 大枝良直  
九州大学大学院 正会員 松永千晶

## 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<sup>1)</sup>。

高速バスの発展に関する研究は多数行われている。井上<sup>2)</sup>はバスの新たな発展を目指し高速バストラジジットを構想し、その整備効果を分析している。蛭谷<sup>3)</sup>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。昨年までの研究によって地域活性化と深い関係があることが分かったが、制度変更やルート増設に伴う費用の変化などによって継続的な運行が課題となっている。

そこで本研究では、会員制高速バスの YOKARO バスを対象とし、会員数の変化、退会者の変化を調査することで継続的な運行が可能かどうか考察する。

## 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<sup>4)</sup>。これを平成 22 年に一般社団法人「YOKARO」が引き継ぎ、平成 26 年 10 月までは 8 ルートを運行していた(図 1)。各ルートの運行便数は午前と午後の 2 往復(4 便)であり、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。

年会費は 7000 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。また、平



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
ハウステンボスルート	西海橋～ハウステンボス～佐世保～伊万里

図1 YOKARO バス運行ルート(2013年10月)

成 26 年 8 月の新乗合バス制度の開始により非会員も空席があればバスを利用することができるようになった。

しかし、平成 26 年 10 月に収支状況の悪化により平戸ルートを除く 7 つのルートを運休することになった。

## 3.YOKARO バスの会員数変化

YOKARO バスは運行開始からルートを増やしており、そのたびに会員は増加し続け、2013 年 5 月には最大 49239 人の会員がいた。しかし、会費が 5000 円に値上げされた 2013 年 4 月以降から退会者が増加し、入会者は減少したことで会員数は 3 万人を下回るようになった(図 2)。

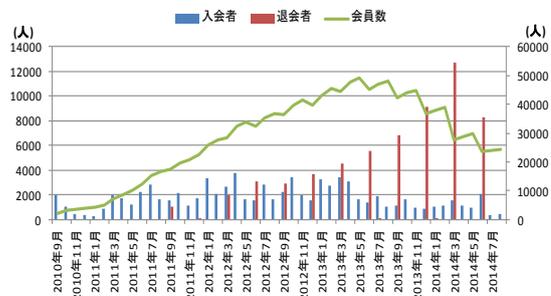


図2 会員数推移

表1 YOKARO バスルート増設時期

2010年9月	運行開始	2012年1月	佐世保ルート
2011年4月	竹田ルート	2012年4月	高千穂ルート
2011年7月	臼杵ルート	2012年7月	小浜ルート
2011年10月	阿蘇ルート	2013年1月	HTBルート

#### 4. 入退会状況

入退会状況をルートの始点と通りで比較するため、長崎県と佐賀県をみる。長崎県の場合、新ルート開始以外の月でもある程度の入会者がいたが佐賀県の場合、それ以外の月には入会者がほとんどいないということが分かった(図3、図4)。

利用状況と退会の関係を見ると、1度も利用せず退会した会員の割合が減り、何度か利用した人が退会する割合が増加していることが分かる(図5)。

#### 5. 会員の継続期間

退会者の約8割は1年間でYOKAROを退会していた。このことから入会者の多くは1度試みに入会し、翌年以降は継続しない傾向があると思われる。会員継続者の中では2年間継続している人が最も多く、3年目以降はその割合が半減していた(図6)。

居住地別でみると1年で退会する人の割合が最も低いのは3つのルートが通る長崎県の会員であり、最も高いのはその他の県の会員であった(図7)。

次に1ルート当たりの会員数と退会率を見ると、会員が多くなればなるほど退会率が高くなっていることが分かる(図8)。このことから、利用のしやすさと会員の継続に関係があることが予想される。

#### 6. まとめ

会員制高速バスを運行するには、会員の募集と定着が必要である。YOKAROバスの場合、ルートを増設していく段階では会員の募集は成功しているように思われたが、1年で退会する人が多く会員数の増加が止まってしまった。

今後は入会、退会の要因を分析し、運行ルート数や会費がどのくらいであれば収支状況を安定させることができたのかを考察していく。

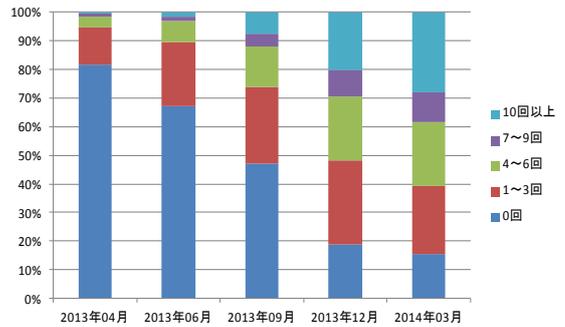


図5 退会者利用状況

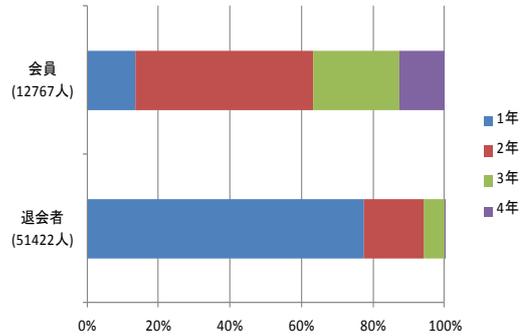


図6 会員継続期間

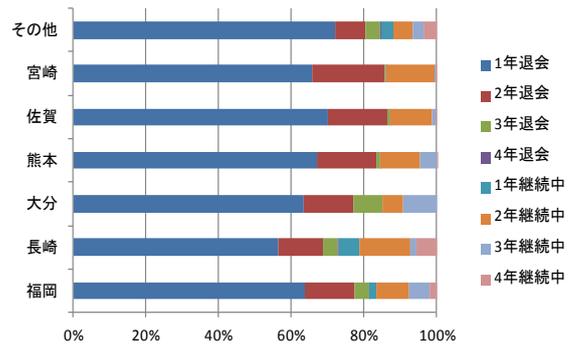


図7 会員継続期間(居住地別)

#### 佐賀県

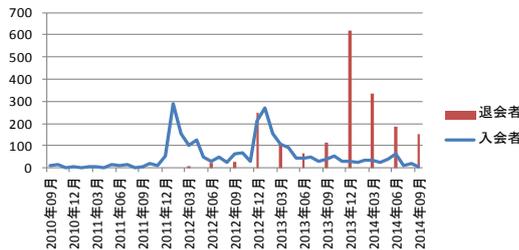


図3 入退会状況(長崎県)

#### 長崎県

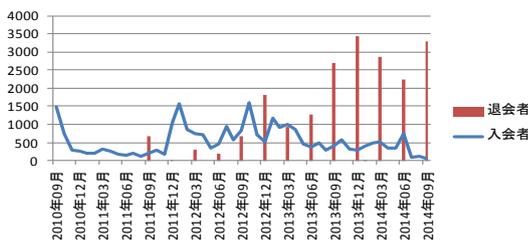


図4 入退会状況(佐賀県)

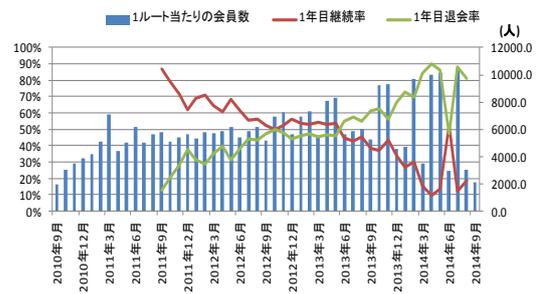


図8 会員数と退会率

#### 7. 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ンジット構想」九州技法第42号 2008.01  
[http://www.k-keikaku.or.jp/xc/modules/pc\\_ktech/index.php?content\\_id=1601](http://www.k-keikaku.or.jp/xc/modules/pc_ktech/index.php?content_id=1601)
- 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>