

IV-6 交通不便地域における高速バスの役割について

秋田大学 学生員 ○石井 洋平
 秋田大学 フェロー 清水浩志郎
 秋田大学 正 員 木村 一裕
 秋田県バス協会 小玉 慶

1. はじめに

秋田県内では平成9年11月に秋田自動車道が全線開通し、さらに日本海沿岸自動車道においても本荘～能代間で順次整備が進められており、今後高速道路を利用した都市間交通はますます盛んになるものと思われる。高速道路を利用したバス交通の普及は、鉄道等がカバーできない区間の交通サービスを提供できるという点において優れた交通手段であるといえる。

そこで、本研究では秋田県内の鉄道交通が不便な地域において、高速バスがどのような役割を果たしているかを考察する。なお、現在秋田県を運行する高速バスは、昼行5系統、夜行4系統の全9系統で、運行路線と概要はと表-1の通りである。

表-1 高速バスの運行状況

路線		所要時間	片道運賃	本数
秋田-仙台	昼行	3時間30分	4,000円	7便
大館-仙台	昼行	4時間20分	4,800円	2便
大曲-仙台	昼行	3時間35分	3,900円	2便
湯沢-仙台	昼行	3時間25分	3,770円	2便
大館-盛岡	昼行	2時間20分	2,310円	19便
秋田-新宿	夜行	8時間30分	9,450円	2便
能代-池袋	夜行	10時間40分	10,300円	1便
本荘-東京	夜行	9時間30分	9,170円	1便
田沢湖-横浜	夜行	10時間40分	8,860円	1便

2. 研究の概要

秋田県の高速バスの実態を把握するために、表-2に示すようなアンケート調査を実施した。

本研究では、テーマにもある「交通不便地域」を便宜上「新幹線を利用するのに乗換が必要となる地域」と定義する。高速バスの運行している区間で、新幹線を利用した場合の料金と所要時間を高速バスの場合と比較して、料金の増加に見あった所要時間の短縮を期待できない地域を交通不便地域とし、この地域において高速バスのどのようなメリットがどの程度あるのかを分析する。

表-2 高速バス利用実態調査の概要

調査時期	平成11年12月から平成12年1月
調査対象	秋田県内の都市間高速バス利用者
調査項目	利用状況（旅行区間、利用区間、利用理由等）
	利用頻度（仙台、首都圏への旅行頻度）
	代替手段（高速バス不使用時について）
	高速バス（考慮事項、満足度、利用意向等）
	個人属性（性別、年齢、職業、住所等）
回収票	535票
回答者数	秋田-仙台 140人、大館-仙台 37人、大曲-仙台 18人、湯沢-仙台 18人、大館-盛岡 106人、秋田-新宿 43人、能代-池袋 78人、本荘-東京 52人、田沢湖-横浜 43人

3. 高速バス利用者の実態

アンケート調査の結果の概要は表-3の通りである。10代と20代の利用者で約4割を占めている。高速バスを利用した理由は、「料金の安さ」が45%と最も多いが、「運行時間が便利」16%、「乗換がない」14%という評価の人も少なくない。図-1には昼行、夜行別の所要時間に対する考慮の程度を示している。関東方面へ向かう夜行利用者では、所要時間を考慮する割合は昼行に比べ低くなっている。交通目的についてみると、調査期間が年末年始だったため、全体的に帰省や親戚訪問の目的で利用する人の割合が多い結果となった。

表-3 アンケート調査結果概要

個人属性	性別	男性 47%、女性 53%
	年齢	10代 16%、20代 26%、30代 12%、40代 17%、50代 18%、60代 8%、70歳以上 3%
	職業	会社員・公務員 43%、自営業 7%、学生 24%、主婦 13%、無職 7%、その他 8%
	住所	秋田県内 75%、県外 25%
	免許	持っている 72%、持っていない 28%
	車	持っている 57%、持っていない 43%
旅行日数	1-3日 65%、4-7日 19%、8日以上 16%	
交通目的	帰省・知人訪問 44%、ビジネス・出張 23%、ショッピング・娯楽 22%、その他 11%	
利用理由	料金が安い 45%、休憩できる 18%、運行時間が便利 16%、乗換がない 14%、その他 8%	
利用形態	往復利用 71%、片道利用 29%	

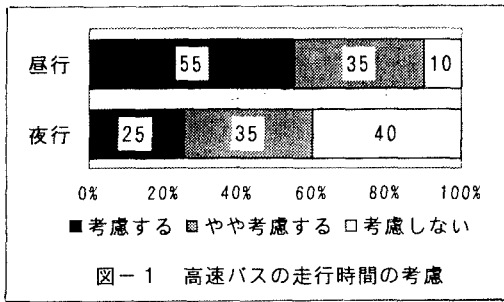
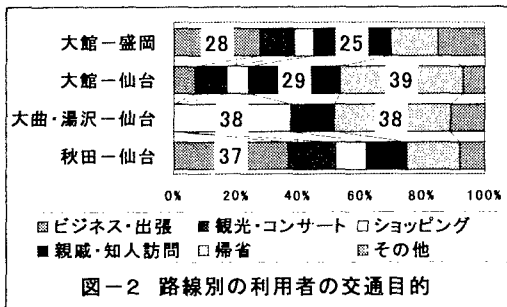


図-2には、各路線別の利用者の交通目的を示している。これを見ると、秋田-仙台間と大館-盛岡間でビジネス利用が多い。大館-盛岡間の利用者の約7割は盛岡で他の交通機関に乗り換えており、そのうち9割が新幹線であり、この路線は新幹線へのアクセス機能が高いといえる。また、大曲・湯沢-仙台間ではショッピング利用が多くなっている。

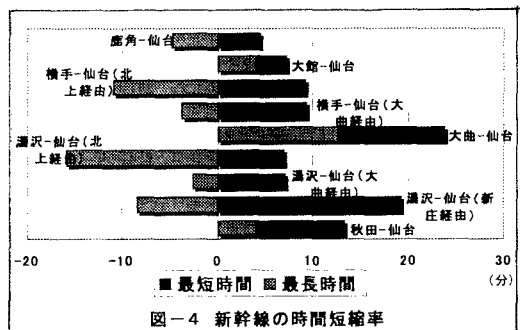
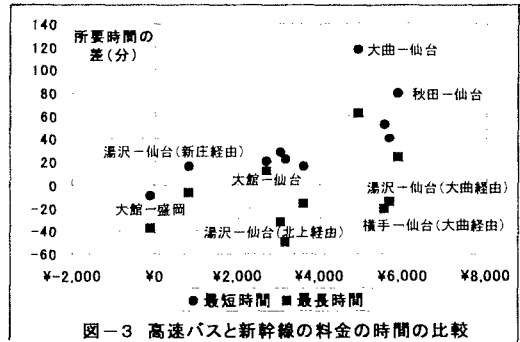


4. 代替手段からみた交通不便地域の分析

天候や予約の都合で高速バスが利用できない場合の代替手段についてたずねたところ、仙台線利用者の74%は新幹線を利用すると答えている。他の交通手段としては自動車利用が若干みられた。また夜行バス利用者での寝台列車利用はほとんどみられなかった。

図-3は高速バス利用から新幹線利用に移行した場合の料金と所要時間の差を表したものである。新幹線は最短時間のときと、最長時間のときの2通りのデータを用いた。乗換が必要な場合は待ち時間を考慮した。また、図-3のデータを用いて千円当たりの短縮時間を示したものが図-4である。この結果から、大曲-仙台間の新幹線を利用した場合、料金が大きく増えるが、その分所要時間も大きく短縮されている。秋田-仙台間も同様な形になっている。湯沢-仙台間をみると、路線の選択肢選が多く、乗

る列車によっては高速バスのほうがはやく着くこともある。横手にも湯沢と同様のことがいえる。また、図-3から大館-仙台間は大館-盛岡間のスーパー便のように所要時間を20分減らすことができれば、鉄道-新幹線を利用した場合よりも短い時間、安い料金になることがわかる。



5. まとめ

以上の分析の結果、高速バス利用者にとって料金が安さはすでに定着しており、次に求めているものは所要時間の短さであることが分かった。また、新幹線による時間短縮率の高い大曲-仙台間はアンケートの結果(図-5)でも満足度の低い結果となった。今後の課題としては、高速バス停へのアクセスの問題を含めた分析を行いたいと考えている。

