

D-1

アクアライン高速バスの利用実態に関する研究
A Study on Utilization of Aqua-Line Express Bus

指導教授 轟 朝 幸 6005 井内 孝 輔

1. はじめに

東京湾アクアラインが平成 9 年に開通し、これに合わせてアクアライン高速バスが開業した。これまで木更津から東京・横浜エリアに行く際は鉄道(JR 内房線)が主であったが、現在ではアクアライン高速バスが鉄道と並んで主要な公共交通手段としての機能を果たしている。アクアライン高速バス乗客数は、開業した平成 9 年度の約 35 万人から平成 20 年度の約 400 万人にまで乗客数が伸びている(図-1)。

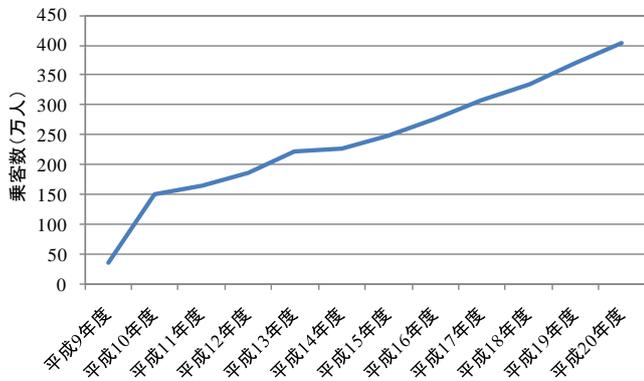


図-1 アクアライン高速バス乗客数の推移

しかしながら、アクアライン高速バスの乗客数が増加傾向にある状況下で、どのような人々が利用しているのか、またこれらの人々がどのような要因でアクアライン高速バスを利用しているのかについて、その実態は明らかになっていない。そこで本研究では、アクアライン高速バス利用者を対象としてアンケート調査を実施し、アクアライン高速バスの利用実態を明らかにする。また、これらの人々がどのような要因でアクアライン高速バスを使用しているのかについても明らかにする。

2. アクアライン高速バスの利用実態調査

(1) 対象路線と対象地点

本研究では、アクアライン高速バス路線の中でも、利用者数が最も多く、開業以来乗客数が特に増加している東京線を対象路線とした。

また、木更津金田バスターミナルと木更津駅西口乗り場の 2 つのバス停を対象地点とした。表-1 に 2 つのバス停における高速バス運行の概要を示す。

木更津金田バスターミナルについては、ピーク時間帯には 1 時間に 15 本と高頻度で運行されており、所要時間については東京駅まで 40 分である。

表-1 高速バス運行の概要

	木更津金田バスターミナル	木更津駅西口乗り場
東京行きのバスの本数	平日のピーク時間帯(7:00~8:00)には15本運行	一番多い時間帯で3本運行
日中の時間帯	1時間に5本~7本運行	1時間に1~2本運行
東京駅までの所要時間	40分	65分

(2) 利用実態調査の概要

アクアライン高速バスの利用実態を明らかにするために、アクアライン高速バス利用者を対象として、2009 年 12 月 8 日(火)に木更津金田バスターミナルと木更津駅西口乗り場の 2 地点でアンケート調査を実施した。利用実態調査に関する調査概要と調査項目について表-2 に示す。

表-2 利用実態調査の概要

項目	内容	
調査日時	2009年12月8日(火)6:00~17:18	
調査対象	アクアライン高速バス東京線の利用者	
回収方法	郵送回答方式	
回収状況	配布部数:636枚 (金田バスターミナル:477枚、木更津駅西口乗り場:159枚) 回収部数:263枚(回収率:41.4%)	
アンケート項目	個人属性	性別、年齢、職業、定期券利用について
	アクアライン高速バスの利用動向について	利用目的、利用頻度、使用開始年、アクアライン高速バス利用前の交通手段、アクアライン高速バス利用の一番の理由
	利用状況について	出発地、目的地、乗車したバス停、下車したバス停、時刻
	利用満足度について	アクアライン高速バスの利用満足度、鉄道(木更津-東京間)の利用満足度

3. アクアライン高速バスの利用動向

アクアライン高速バス利用者の利用動向の調査結果を図-2 に示す。

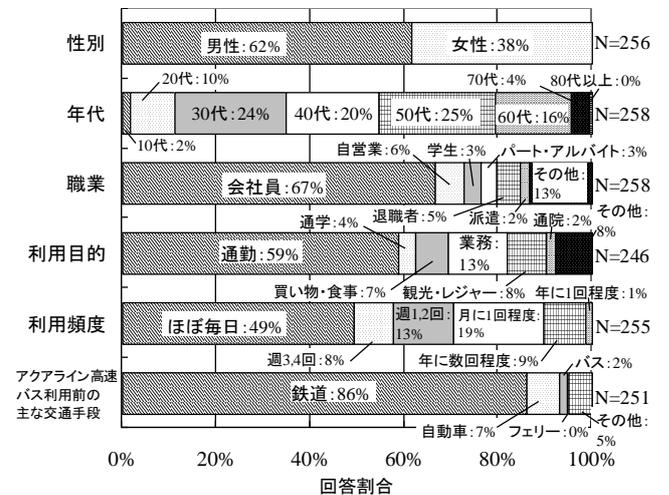


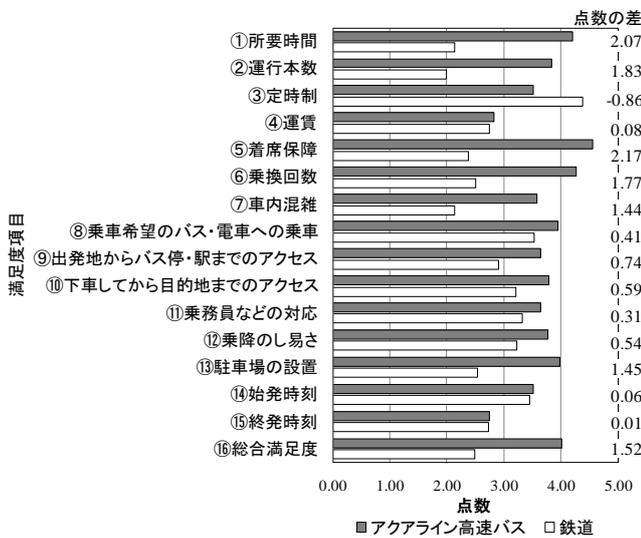
図-2 アクアライン高速バス利用者の利用動向

アクアライン高速バス利用者で、回答者の約 7 割が

30 代、40 代、50 代である。職業別に見ると 67%の利用者が会社員であり、利用目的別に見ると 59%が通勤目的である。また、86%の利用者が、鉄道から転換していることが明らかになった。

4. アクアライン高速バス利用者の利用満足度

アクアライン高速バス利用者を対象にして、高速バスと鉄道（木更津－東京間）、それぞれの利用満足度調査を行った。満足度項目について 5 段階評価で回答する形式で、満足度項目を全部で 16 項目とした。高速バスと鉄道それぞれの利用満足度の結果について、「満足」= 5、「やや満足」= 4、「どちらでもない」= 3、「やや不満」= 2、「不満」= 1 と点数化して平均を求めた。それぞれの利用満足度の平均を図－3 に示す。



図－3 利用満足度の比較

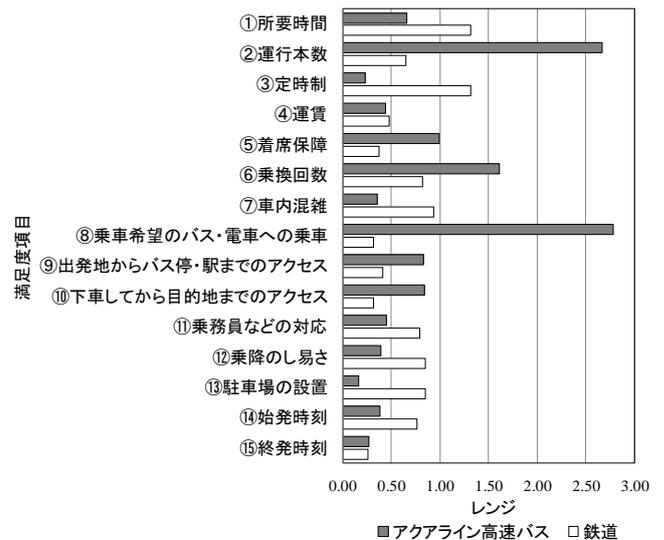
アクアライン高速バスと鉄道双方の利用満足度について、個々の満足度を比較すると、①所要時間、②運行本数、⑤着席保障、⑥乗換回数の満足度項目についてアクアライン高速バスの点数の方が特に高い結果となった。これは、アクアライン高速バスの方が、鉄道に比べて東京駅までの所要時間が 30 分～50 分短く、朝のラッシュ時間帯において運行本数が 7 本多く、確実に座ることができることが影響していると考えられる。加えて、アクアライン高速バスの場合、乗換をすることなく東京駅まで行くことができることから、この 4 つの項目に関してはアクアライン高速バスの満足度の結果が高いことが考えられる。

一方、③定時性については、鉄道の点数の方が高い結果となった。これはアクアライン高速バスの場合、渋滞などの道路事情によって定刻通りにバス停に着かないことがあるためである。

5. 総合満足度に及ばず要因分析

アクアライン高速バスと鉄道それぞれの総合満足度に及ばず要因を明らかにするために、数量化Ⅱ類を用いて分析を行った。数量化Ⅱ類とは、目的変数に影響を与える要因を分析する手法である。目的変数に⑯総合満足度を、説明変数に満足度項目①～⑮の 15 項目をとり、算出されたレンジを満足度項目別に示したものを図－4 に示す。

アクアライン高速バスについては満足度項目②運行本数と⑧乗車希望のバスへの乗車が影響の高い項目として、⑥乗換回数についてもやや影響の高い項目として挙げられる。鉄道については、満足度項目①所要時間と③定時性が影響の高い項目として挙げられる。これは、鉄道の評価に与える要因として影響が高いことが考えられる。これより、木更津から東京へ行くのに、アクアライン高速バスの方が鉄道より速達性があり、運行本数が多く、乗換回数の少ないことがアクアライン高速バス利用の要因と考えられる。



図－4 総合満足度の評価レンジ

6. おわりに

本研究では、アクアライン高速バス利用者の利用実態を明らかにした。利用動向については、特に通勤路線として機能していることを把握することができ、アクアライン高速バス利用者の多くが、鉄道から転換していることが明らかになった。また、利用満足度の結果から、アクアライン高速バスを利用する要因として、所要時間の短さ、運行本数の多さが、特に大きく関与していることがわかった。

今後の課題としては、平日だけではなく休日の利用実態も見えていく必要があると考えられる。