平成２３年度公共交通利用転換促進調査の結果報告

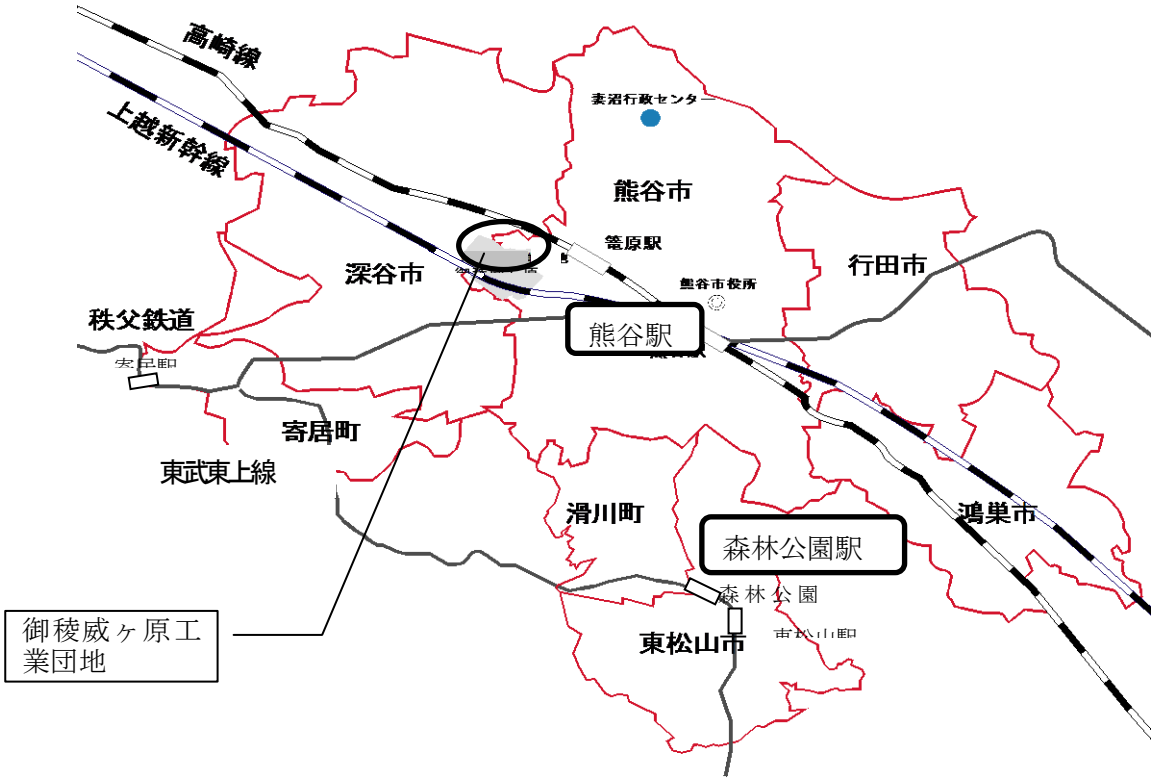
Ⅰ　広域的な公共交通導入（急行バス）の取組について

1　実施概要

○目的：広域交通ルートにおける急行バスの実験運行を実施し、速達性向上等による新路線導入の可能性について効果検証した。

○期間：平成２３年１０月３１日（月）～１１月２０日（日）２１日間

○区間：熊谷駅南口→立正大学→森林公園西口→森林公園駅北口（約１０km）



○運行ダイヤ：　片道所要時間３０分　森林公園駅行６本、熊谷駅行６本
（６本／日＋６本／日）×２１日＝２５２本

○運賃：実験運行　熊谷駅南口～森林公園駅北口　５００円
（現行の熊谷駅北口～森林公園駅北口[立正大学で乗換]２７０円＋３４０円＝６１０円）
（現行の熊谷駅北口～森林公園駅北口[乗継券使用]５２０円）

○利用状況調査：国際十王交通による利用者数の集計とアンケート調査

２　実施結果

○利用状況

有料利用者（定期券以外の利用者）は、２１日間で延べ７７２名
１日平均３６．８人、１便当たり平均３人

○利用者推計

定期券利用者も含めた急行バスの利用者数は、延べ２，４１３名
（約１１５人／日）

○アンケート結果

回収数：１８０

・「大変満足」「やや満足」をあわせると７割近い利用者が評価
・８割近い利用者が「今後も継続してほしい」と要望
・普段、自動車(バイク含む)の利用者が急行バスに乗り換えたのは１８０人中１２人（７％）

３　取組の効果

○急行バスの利用者は、アンケート結果からも「今後も継続してほしい」と好評だったことから意義があったと考える。

○自動車(バイク含む)の利用から急行バスへの転換は７％であったが、実験期間が比較的短かったことや、当該バス路線の利用者の７割が立正大学生であることを考えると、一定の成果があったと考える。

○バス事業者は、本格実施を検討いただいているが、採算面から実現は難しいようである。


東武東上線 急行バス社会実験 JR高崎線
ＪＲ高崎線と東武東上線を30分で
結ぶ路線が新たにできます。
平成23年10月31日(月)から
11月20日(日)まで試行運行
小川町駅
武蔵嵐山駅
つきのわ駅
森林公園駅
東松山駅
高坂駅
北坂戸駅
坂戸駅
深谷駅
籠原駅
熊谷駅
行田駅
吹上駅
北鴻巣駅
鴻巣駅
所要時間 50分 650円
6～20時まで約30～120分間隔
所要時間 30分 500円
8～19時まで 90分間隔
所要時間 45分 550円
6～23時まで約15分間隔
所要時間 25分 430円
6～22時まで15～30分間隔
ＪＲ熊谷駅南口～東上線森林公園駅北口を30分で
結びます。(途中停留所:立正大学、森林公園西口)
埼玉県/国際十王交通（株）

図　Ｂ２版ポスター

Ⅱ　工業団地従業員へのエコ通勤の呼び掛けについて

１　内　容

ア　取組：御稜威ヶ原（みいずがはら）工業団地（熊谷市）５社の従業員を対象にエコ通勤の呼び掛け及びアンケート調査（事業所ＭＭ）を実施。

→　通勤における交通行動等に関するアンケート調査を通じて、マイカー通勤を見直すきっかけとする。

＊エコ通勤：バス、鉄道などマイカー以外の利用による通勤

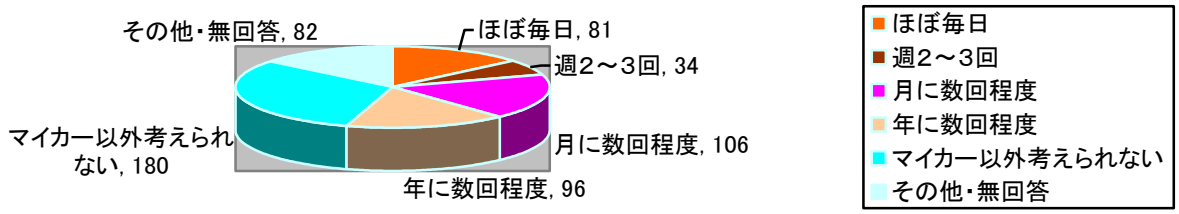
＊当該工業団地の選定理由：市町村と協議し、千人以上の従業員数の協力が得られる見込みがあることから選定。

イ　実施期間：平成 23 年１１月２１日（月）～平成 24 年１月２７日（金）

ウ　対象人員：５社の全従業員１，７９７名

エ　取組結果：①１，０３３名が参加。うち１５５名（１５％）がエコ通勤を達成（エコ通勤を１０回以上行った）。

②アンケート調査では、５７９名がアンケート調査に回答し、３１７名（５５％）が「マイカー以外の通勤をしてみても良い」と回答。



【どの程度までだったら、エコ通勤をしても良いと考えるか】　n=579名

２　取組の効果

○　各事業所で従業員に対し、エコ通勤の呼び掛けやアンケートを実施したことで、県としては、できるだけ地域公共交通を利用するという意識付けはできたと考える。

○　当該工業団地周辺には、マイカーに代わる鉄道やバスが無いので、全体的にエコ通勤への転換は実際のところ難しい。しかしながら、そういう中でも「自転車などへ転換した者も１０名くらいはいる。会社としてもマイカー通勤よりバス通勤の方が交通事故のリスクも少ないので、バス通勤を推奨したい」（参加会社からの聞取りから）との声もある。

Ⅲ　エコ通勤（通勤貸切バスへの同乗）について

１　内　容

ア　取　組

御稜威ヶ原（みいずがはら）工業団地（熊谷市）２社の従業員を対象として、通勤用に２台の社有車を使用しているＢ社の従業員が、Ａ社の使用している通勤用貸切バスへ同乗する。

これにより、通勤バスの乗車効率の向上及び通勤バス経費の縮減を図る。

イ　期　間

平成２３年１２月１２日～２３日（１０日間）

ウ　対　象

通勤貸切バスを使用しているＡ社及び通勤用社有車を使用しているＢ社の該当従業員

エ　結　果

期間中、社有車通勤を行っていた従業員延べ23人が、通勤貸切バスに同乗した。（延べ総利用人数は93人）

月日	H23.12.12	13	14	15	16	19	20	21	22	23	
曜日	月	火	水	木	金	月	火	水	木	金	
乗車定員	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	延利用人数
A社	5	9	7	6	13	4	6	8	7	5	70
B社	3	2	1	2	1	4	2	4	3	1	23
乗車人数	8	11	8	8	14	8	8	12	10	6	平均乗車率
乗車効率	27%	37%	27%	27%	47%	27%	27%	40%	33%	20%	31%
共同通勤無しなら	17%	30%	23%	20%	43%	13%	20%	27%	23%	17%	23%

【通勤貸切バスの実績】

２　取組の効果

○　Ａ社：乗車効率が向上するなどの同乗の成果があり、実施上の問題も特に無かった。

○　Ｂ社：通勤用社有車１台を減車することが可能となり、経費節減効果が見込めるとして、取組を評価している。

Ⅳ　エコ通勤（通勤貸切タクシーへの同乗）について

１　内　容

ア　取　組

御稜威ヶ原（みいずがはら）工業団地（熊谷市）の通勤用にタクシーを借り上げている２社の従業員を対象として、Ｂ社の従業員が、Ａ社の借り上げているタクシーへ同乗する。

これにより、通勤タクシーの乗車効率の向上及び通勤タクシー経費の縮減を図る。

イ　期　間

平成２３年１１月２８日～１２月９日（１０日間）

ウ　対　象

通勤用にそれぞれタクシーを借り上げている２社の、タクシー通勤をしている従業員。

エ　結　果

期間中、Ｂ社の従業員延べ７人が別会社の通勤貸切タクシーに同乗した。（延べ総利用人数は24人）

月日	H23.11.28	29	30	1	2	5	6	7	8	9	
曜日	月	火	水	木	金	月	火	水	木	金	
乗車定員	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	延利用人数
A社	3	3	2	3	2	2	2	2	3	2	24
B社		1	1	1	1		1	1		1	7
乗車人数	3	4	3	4	3	2	3	3	3	3	平均乗車率
乗車効率	75%	100%	75%	100%	75%	50%	75%	75%	75%	75%	78%
共同通勤無しなら	75%	75%	50%	75%	50%	50%	50%	50%	75%	50%	60%
運行費（参考）	¥1,430	¥1,880	¥1,790	¥1,880	¥1,880	¥1,520	¥1,880	¥1,880	¥1,430	¥1,880	

【通勤タクシー同乗の実績】

２　取組の効果

○　（同乗したＢ社は）タクシーの借上げ台数を減らせた（２台→１台）ので、経費縮減効果があった。

○　（Ａ社、Ｂ社とも）従業員の勤務シフト、休暇取得等の出勤状況や交通機関の遅延状況の確認が必要となるため、会社の窓口担当者の業務負担が大きい。