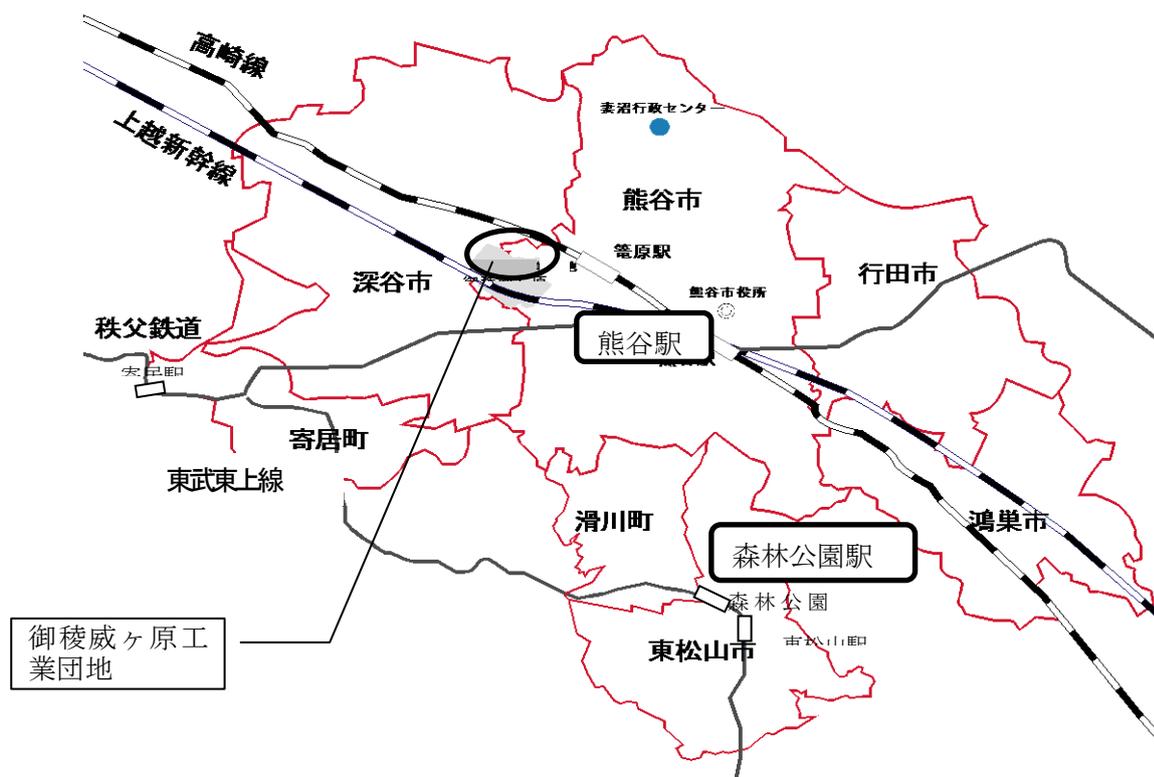


# 平成23年度公共交通利用転換促進調査の結果報告

## 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。

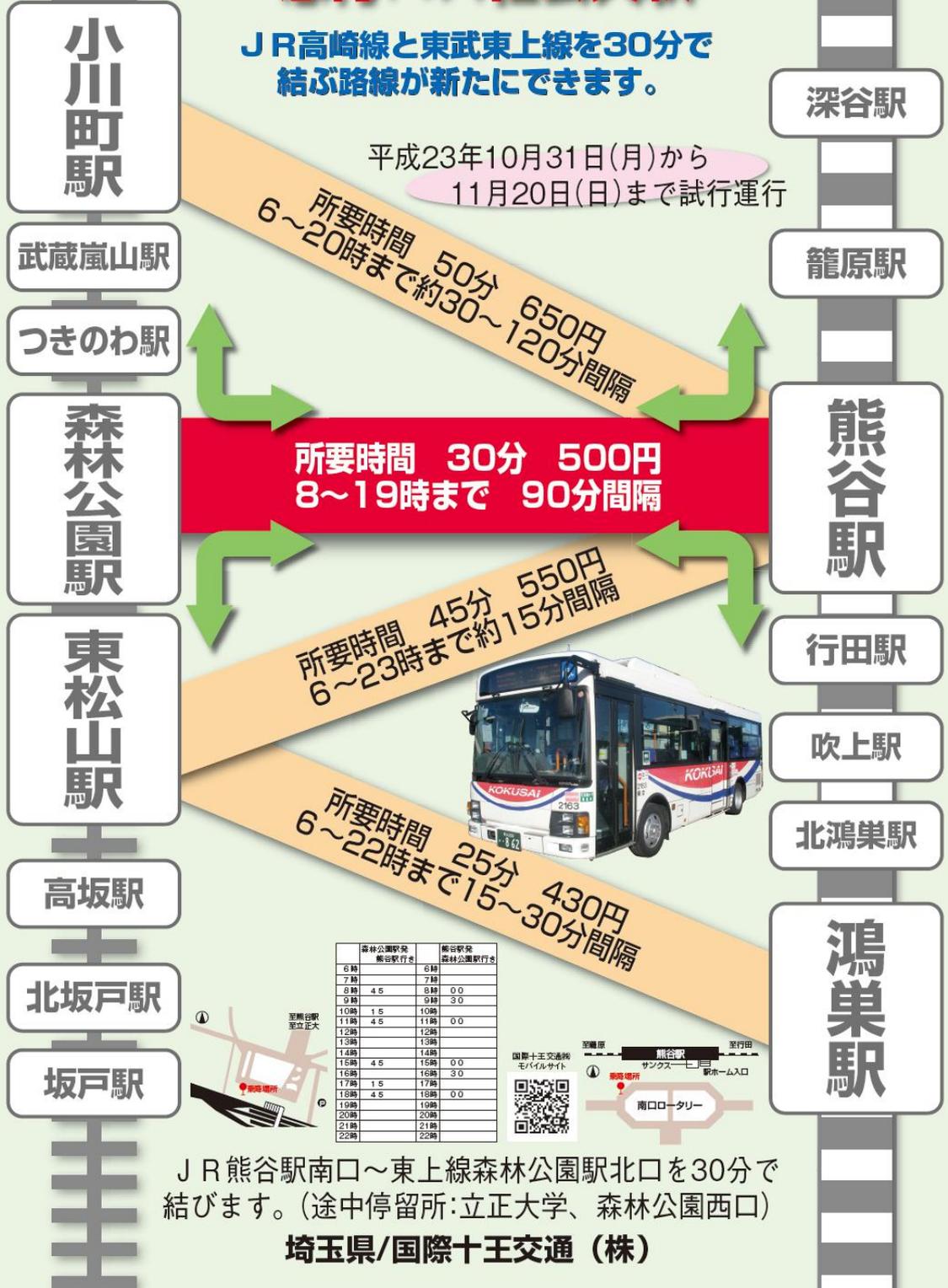
○自動車(バイク含む)の利用から急行バスへの転換は7%であったが、実験期間が比較的短かったことや、当該バス路線の利用者の7割が立正大学生であることを考えると、一定の成果があったと考える。

○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



森林公園駅発 熊谷駅行き		熊谷駅発 森林公園駅行き	
6時		6時	
7時		7時	
8時	45	8時	00
9時		9時	30
10時	15	10時	
11時	45	11時	00
12時		12時	
13時		13時	
14時		14時	
15時	45	15時	00
16時		16時	30
17時	15	17時	
18時	45	18時	00
19時		19時	
20時		20時	
21時		21時	
22時		22時	

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

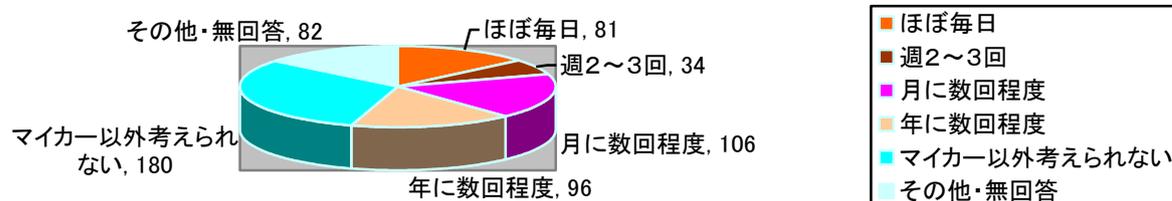
\*当該工業団地の選定理由：市町村と協議し、千人以上の従業員数の協力が得られる見込みがあることから選定。

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試してみても良い」と回答。



【どの程度までだったら、エコ通勤を試してみ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」（参加会社からの聞き取りから）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

みいずがはら  
御稜威ヶ原工業団地（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

みいずがはら  
御稜威ヶ原工業団地（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。