

【配布先】

横浜海事記者クラブ、神奈川県政記者クラブ、関東運輸局記者会〔ハイタク等専門誌〕、都庁記者クラブ、埼玉県政記者クラブ、茨城県政記者クラブ

—記者発表資料—

平成21年3月23日
関東運輸局

バス運賃+100円・都心までスイスイ

～首都高・八潮PA 乗り継ぎ本格運行実現！～

平成21年4月1日から対象ルートを拡大(4ルート→6ルート)し、茨城方面の高速バスから、つくばエクスプレスの乗り継ぎによる東京方面への移動がもっと便利になります。

八潮パーキングエリアを活用したレール&高速バスライド検討委員会では、平成20年6月16日より**高速バス(首都高速・八潮PA)**と**鉄道(TX八潮駅)**を利用し、高速バス利用者の移動途中に低廉な運賃で鉄道へ乗り継ぐ機会を提供することで、途中の渋滞状況に左右されずに目的地まで到着できるという新たな交通施策についての効果検証を目的としての乗継ぎ実証実験を行って参りました。

実証実験期間中、約24,300人(※1)の方たちが乗継ぎを利用され、この間に各種データの蓄積、バス利用者・乗り継ぎ利用者・自家用車利用者へのアンケート調査等を実施し、本格運行へ向けた分析を行いました。

この結果、実証実験の効果が検証されたことから、新たに2ルートを加え、4月1日から各運行会社により本格運行をすることで各者合意となりました。

※1:平成20年6月16日(月)～平成21年2月28日(土)の乗り継ぎ利用者数

八潮パーキングエリアを活用したレール&高速バスライド検討委員会(構成員)

国土交通省関東運輸局、国土交通省関東地方整備局、埼玉県、茨城県、八潮市、首都高速道路(株)、首都圏新都市鉄道(株)、茨城交通(株)、日立電鉄交通サービス(株)、関東鉄道(株)、ジェイアールバス関東(株)

◎本格実施日

平成21年4月1日(水)～

(すべての平日、土日祝日実施) ※3月31日までは実証実験期間となります。

◎対象バス路線

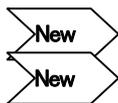
(以下の路線の上り(茨城県内→東京方面)便全便(1日あたり約90便))

常総ルート(水海道駅、岩井、猿島発東京駅行)、

水戸ルート(水戸駅発東京駅、新宿駅行)

常陸太田・常陸大宮・大子ルート(常陸太田、常陸大宮、大子発東京駅、新宿駅行)

日立ルート(日立駅発東京駅行)



江戸崎ルート(関鉄江戸崎発東京駅行)



東海・勝田ルート(原子力機構前・勝田営業所発東京駅行)

◎乗継運賃(実証実験期間中と同じ。)

100円(八潮駅～秋葉原駅までの各駅間)

※乗継運賃は大人・小児同額となります。

※通常運賃は450円(八潮駅～秋葉原駅間)

【問い合わせ先】

国土交通省 関東運輸局 自動車交通部 旅客第一課
担当 宮沢・尾崎・佐藤
電話 045-211-7245

以上

【乗り継ぎの内容と流れ】

首都高八潮PAに降車専用のバス停を設置し、高速バス利用者につくばエクスプレス（TX）八潮駅から電車に乗り継いで東京方面へ向かう選択機会を設けております。なお、これまでどおり高速バスに乗り続けて東京方面へ向かうことも可能です。このサービスの提供により、高速バス利用者は、渋滞を回避して都心に入ることができるようになります。ご利用の流れは下図（①～⑤）のとおり。

【乗継ぎが出来るルート】

常総ルート（水海道駅、岩井、猿島発東京駅行）

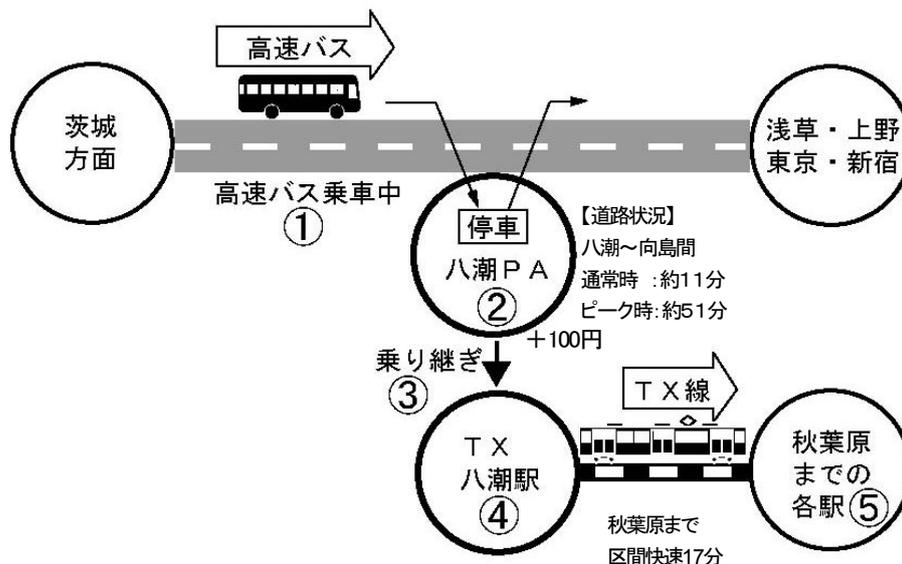
水戸ルート（水戸駅発東京駅、新宿駅行）

常陸太田・常陸大宮・大子ルート（常陸太田、常陸大宮、大子発東京駅、新宿駅行）

日立ルート（日立駅発東京駅行）

江戸崎ルート（関鉄江戸崎発東京駅行）・・・<< 新規追加 >>

東海・勝田ルート（原子力機構前・勝田営業所発東京駅行）・・・<< 新規追加 >>



①バス乗務員が高速道路の渋滞状況等の情報提供を行い、利用者自身で乗り継ぎを行うかどうかの判断をする。

②乗り継ぎする利用者がいる場合、八潮PAに停車。

③乗り継ぎする利用者には、八潮駅から乗車し、秋葉原駅までの各駅で降車可能な乗継割引券を100円（通常運賃450円（八潮駅～秋葉原駅間））で販売。

※ 乗継運賃は大人・小児同額となります。

※ 常総ルート「東京トク割回数券（上り専用）」は乗継割引の対象外となります。

八潮PAから八潮駅へは徒歩での移動（約6分程度）。

④八潮駅有人改札口から入場し、TXに乗車。

⑤降車区間は八潮から秋葉原までの各駅。各駅の有人改札口から出場。

【実験の効果】

1. 乗り継ぎ人員の状況

計24,317人、1日平均94人が乗り継ぎを利用。

1日の乗り継ぎ利用者数は、その日の道路状況等に応じ大きく異なっている。

乗継者数の推移

	月ごと 4ルート合計	1日の乗り継ぎ者数		
		平均	最大	最小
6月	762	48	115	20
7月	2,430	79	224	26
8月	4,704	152	391	16
9月	3,732	125	472	34
10月	2,637	86	279	34
11月	3,804	127	407	44
12月	2,611	85	269	22
1月	2,080	68	377	23
2月	1,557	51	169	24
合計	24,317	94		

※6月は6月16日(月)乗り継ぎ開始

(参考)

特に乗り継ぎ利用者数が多かった日と考えられる要因

=6月16日(月)~1月20日(火)間

●9月18日(木) 乗り継ぎ利用者数: 472名

考えられる要因: JR 常磐線上野~勝田間 7時頃~9時半頃の間運転見合わせ

により高速バスに転換、終日渋滞が発生

●11月13日(木) 乗り継ぎ利用者数: 407名

考えられる要因: 首都高速加平付近で朝方(8時過ぎ、9時過ぎ、10時前)

事故による渋滞が発生

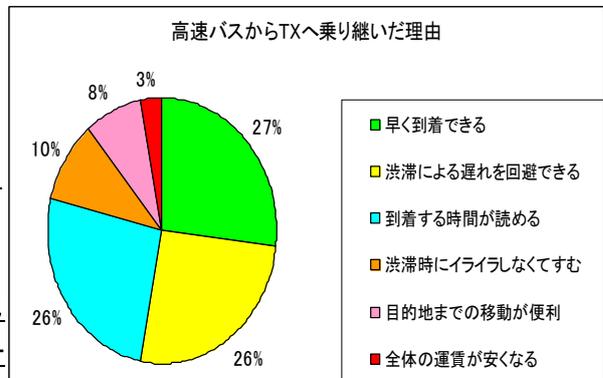
2. 乗り継ぎ利用者に対するアンケート(対象: 上り高速バス利用で八潮PA乗り継ぎ利用者)

乗り継いだ理由について

8割の方が「早く到着できる」等 時間的要因を挙げる



実験目的である“渋滞状況に左右されずに目的地まで到着できる”という定時性の確保と利用者ニーズが合致



3. 高速バスの利用状況

乗り継ぎシステムの対象である上り線の利用者数が乗り継ぎ実験開始後 3%UP

* 実験開始前も1月から利用者は増。実証実験を導入したことにより、更に利用者が増えたと考えられる。

高速バス利用者数

	【上り】利用者数(4ルート合計)			【下り】利用者数(4ルート合計)		
	平成19年	平成20年	前年度比	平成19年	平成20年	前年度比
1月~5月平均利用人員 (実験開始前)	39,982	44,566	111%	52,616	55,489	105%
7月~12月平均利用人員 (実験開始後)	42,140	47,878	114%	55,562	58,416	105%
実験開始前と開始後の差→			3%			0%