

用賀パーキングエリアにおける高速バス&レールライド実証実験

首都高速道路株式会社 計画・環境部 計画調整グループ

1. 施策概要

(1) 施策のねらい

高速バスから鉄道への乗り換えを誘導することで、都心部でのマルチモード施策の可能性を検証する。これまで高速バスは拠点駅での乗り換えはあるものの、都心地域との境界地域での乗り換えは例がない。そこで、こうした場所での交通機関の選択肢を提供することで、既存ストックを活用した新たな交通施策の展開が可能となる。

(2) 施策のメリット

乗り継ぎにより、渋滞時におけるお客様の到着時刻の定時性が確保されることで、首都高にとってはお客様サービスの向上、バス事業者にとっては信頼性の向上によるお客様の増加、鉄道事業者にとっては乗り継ぎ者による駅勢圏外のお客様の増加となり、各事業者にとってWIN-WINの関係が構築される（図-1）。

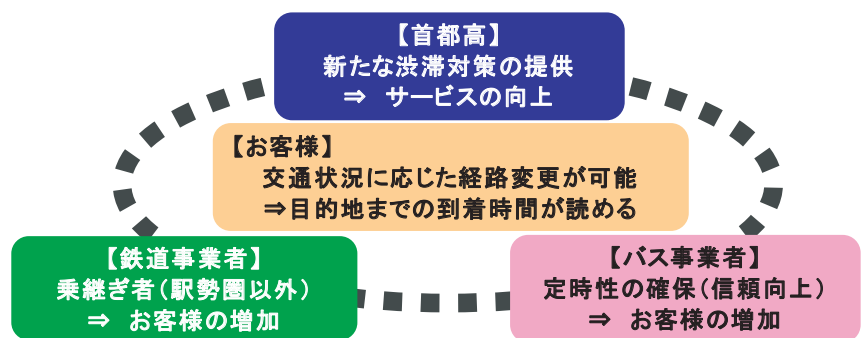


図-1 施策による事業者のメリット

2. 実証実験

(1) 目的

東名高速道路から首都高3号線へ入る高速道路バスのお客様へ向けて、高速バスから東急田園都市線への乗り継ぎの実証実験を平成22年5月21日より実施している。

実験では、お客様サービス向上の一環として、首都高の渋滞時に用賀パーキングエリア（以下：用賀PA）降車専用バス停を利用し、電車への乗り継ぎをすることによる遅延回避を目的としている（図-2）。

(2) 実証実験

乗り継ぎを希望するお客様には、田園都市線用賀駅から渋谷駅までの乗り継ぎ引き換え券を高速バス車内で100円（通常190円）にて発券している。対象バス路線は128便であり、鉄道の運行時間での乗り継ぎから、夜行バスは対象外としている。

(3) 実験に向けた調整

実証実験に向けて『用賀 PA を活用した高速バス&レールライド検討委員会』を組織。関係者により対象バス路線や運用手法等について調整を図った。

【用賀 PA を活用した高速バス&レールライド検討委員会】

国土交通省関東運輸局、国土交通省関東地方整備局東京都、世田谷区、神奈川県、東急電鉄(株)、東京バス協会、京王電鉄バス(株)、小田急箱根高速バス(株)、富士急行(株)、JRバス関東(株)、首都高速道路(株)

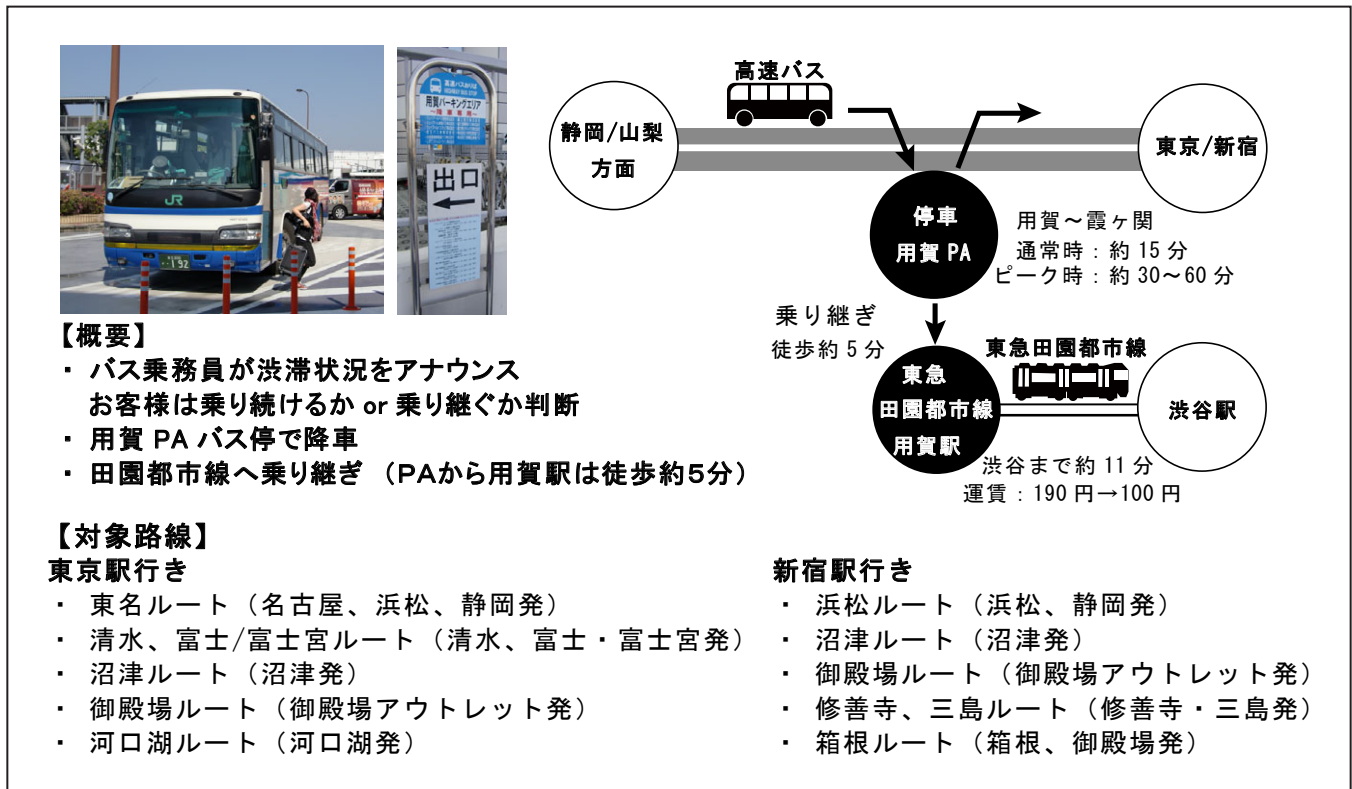


図-2 施策イメージと概要

(4) 利用見込み

平成 22 年 3 月 28 日に首都高山手トンネル(首都高 3 号線～4 号線)が開通したことで、朝ピーク(11 時台)の東京線渋滞長は開通前に比して約 2 割減少しているが、ピーク時は用賀から霞が関まで 30 分以上(通常時：約 15 分)かかる場合があることから、道路状況によっては多数の乗り継ぎ利用者が見込まれる。

3. 用賀 PA 駐車場利用状況調査

用賀 PA は狭隘なうえ、立寄り数が約 1,000 台/日と多いことから、恒常的な混雑状況にある。また、今回の実験では、用賀 PA 内に降車専用バス停を設けることから、一般のお客様に対する利用障害が懸念される。そこで、実験の初期段階において、一般のお客様車両の駐停車状況について確認するとともに、バス停への駐停車車両の有無について調査することで、PA 内の安全性について確認する。なお、調査日は乗り継ぎ利用者が多い土曜日とする。

(1) 調査時間

高速バスの始発 7:30 から終発 22:30 までの 15 時間。

(2) 調査内容

駐車区画線内 / 外の駐車台数および占有時間。

(3) 調査結果

【PA 内状況 ～ バスの運行】

・降車が集中した場合でもバスはPA内に待機可能な3台以内で収まっており、PA内の安全性に支障はない。

【PA 内状況 ～ バス停への駐車】

・バス停への駐車時間は概ね短くバスが来た際は即座に移動、降車の支障となることはない。

【PA 内状況 ～ 混雑状況】

・瞬間的に一般のお客様車両が集中した場合、(一般のお客様車両の)車路上での滞留、枠外駐車が生じていたが、PA内の安全性に支障はない。

【降車状況】

- ・48便(37.5% : 48/128)が停車。
- ・始発から13時までに75%以上が降車。
- ・行先別では東京行きが約65%、新宿行きが約35%が停車。
- ・3号線混雑時に降車人数が多い。
- ・ピーク時は1台あたり20人程度が乗り継ぎ。

【その他】

- ・乗り継ぎ券の発券作業によりバスの停車時間が伸びるケースがあった。
- ・1日で150人以上が乗り継ぎ、利用ニーズが高いことが確認された。

4. アンケート調査

高速バスの利用傾向およびお客様サービスの向上効果を定量的に把握し、本格実施に向けた判断材料とするため、高速バスおよび乗り継ぎ利用者に対するアンケート調査を実施する。

(1) 調査方法

【バス利用者】

バス車内で調査票を配布、降車時に乗務員が回収。

【乗り継ぎ利用者】

PAに降車した乗り継ぎ利用者へ調査票を配布、郵送回収。なお、高速バス利用者への調査日は除く。

(2) 調査事項

設問は「属性(性別・年齢)」「高速バス利用目的」などから、「乗り継ぎ理由」「乗り継ぎ割引の必要性」などについて調査する。

- | | |
|-----------------|-------------|
| ・属性(性別、年齢) | ・高速バス利用目的 |
| ・高速バス利用頻度 | ・高速バス利用理由 |
| ・施策によるバス利用頻度の変化 | ・乗り継ぎの経験 |
| ・乗り継ぎ理由 | ・乗り継ぎ割引の必要性 |

(3) 回収状況

【バス利用者】

配布：3,150 通／回収：509 通（回収率 16.2%）

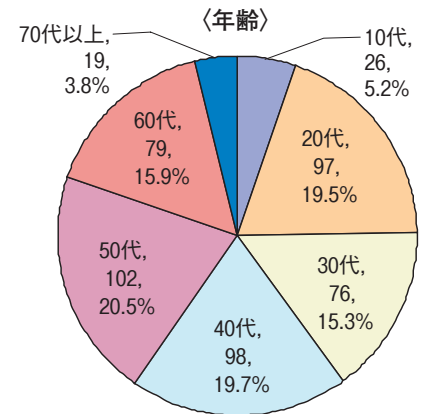
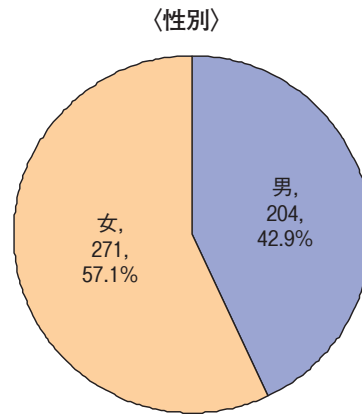
【乗り継ぎ利用者】

配布：620 通／回収：272 通（回収率 43.9%）

(4) 結果概要

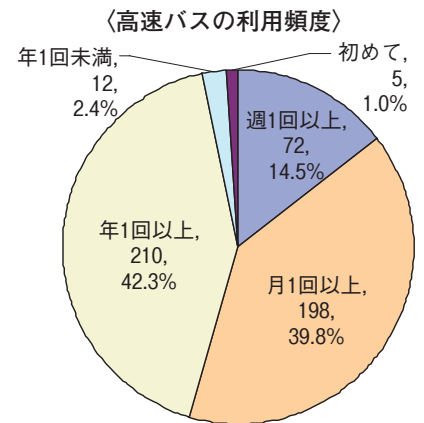
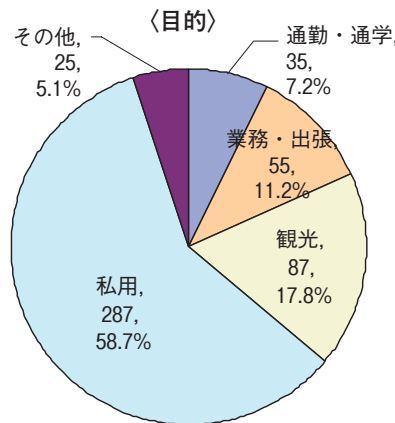
【属性】

- ・性別は女性の比率がやや高く、年齢層は20代から60代まで同程度（約15～20%）
- ・下車地は東京駅（40.4%）が多く、次いで新宿駅（36.1%）。



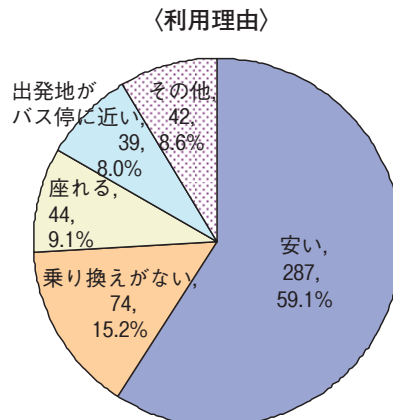
【利用目的／頻度】

- ・利用目的は私用が約6割を占め、次いで観光、業務／出張、通勤／通学の順。
- ・利用頻度は週1回以上が14.5%、月1回以上が約40%を占め年1回以上（42.3%）を合わせると全体の95%以上が年1回以上利用。

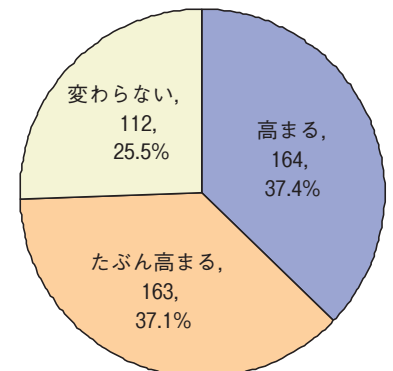


【利用理由／意向】

- ・利用理由は運賃が安いことを挙げる利用者が約6割。
- ・施策により利用頻度が高まるかについては約75%が「高まる」「たぶん高まる」と回答。

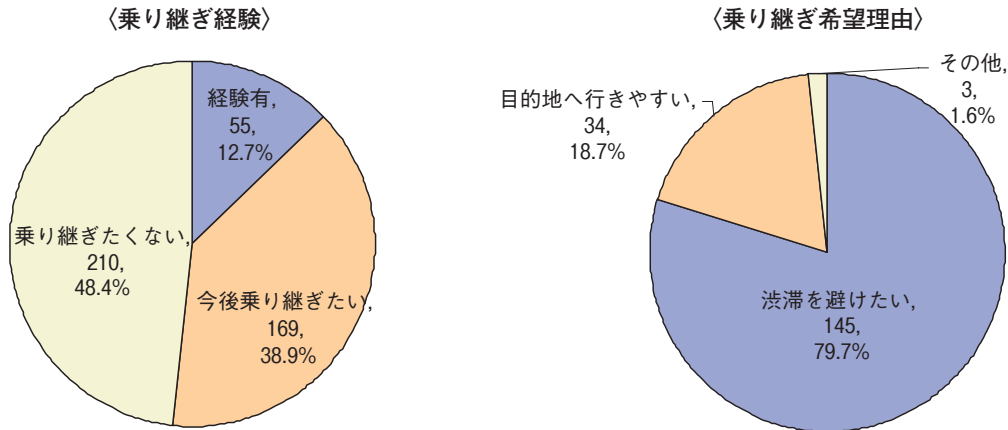


〈乗り継ぎ施策による利用頻度の意向〉



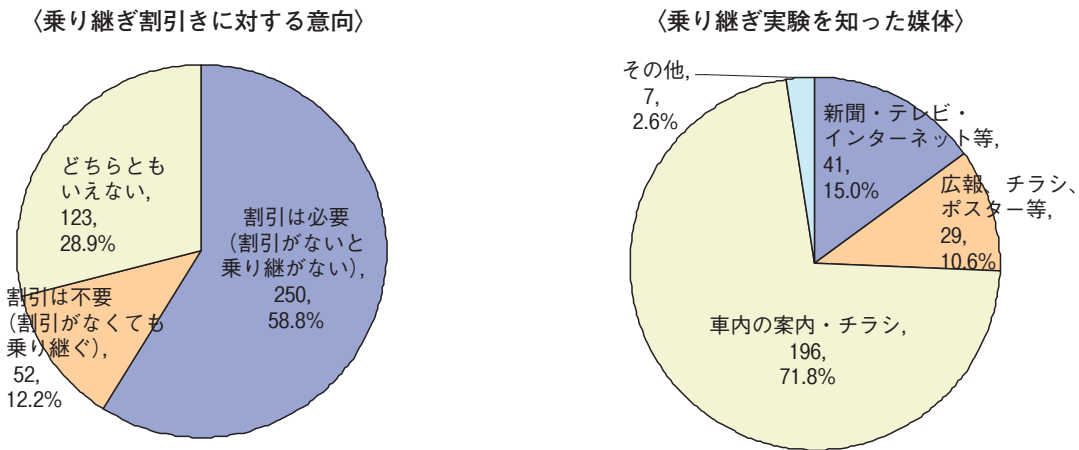
【乗り継ぎ経験 / 乗り継ぎ理由】

- ・ 乗り継ぎは 12.7% が経験済み。今後乗り継ぎたいも 38.9% ある。
- ・ 乗り継ぎを希望する理由は渋滞を避けたいが約 8 割を占めている。



【乗り継ぎ割引きの必要性 / 認知媒体】

- ・ 乗り継ぎ割引きに対する意向は約 6 割が必要（割引きがないと乗り継がない）と回答。
- ・ 実証実験を知った媒体は車内の案内、チラシが 7 割強を占めている。



【主な肯定的意見】

- ・ 全体を通して 61% (133/216) が肯定的な意見であり、過半数が好意的に受け止めている。
- ・ 乗り継いでいない者も混雑時の選択肢が増えることを歓迎する意見がみられた。

【主な否定的な意見】

- ・ PA での停車による終着地までの所要時間増や乗り継ぎ券の発券処理時間への不満がみられた。

5. 乗り継ぎ利用実績

平成 22 年 5 月 21 日の実験開始から 2 月末までの約 9 ヶ月間に約 16,000 人の利用があった。また、1 日の平均利用者は約 60 人、最大利用者は約 341 人である。傾向としては、渋滞の多い土曜日の利用が多くなっている (図 - 3)。

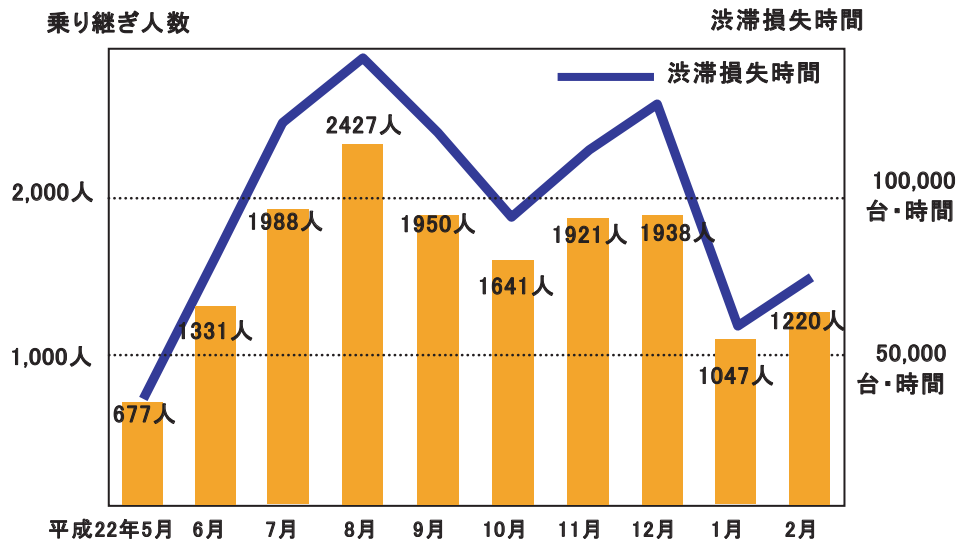


図-3 乗り継ぎ人数と渋滞状況の関係

6. 課題と解決策

アンケート結果より、乗り継ぎ引換え券の発券処理による終点到着時刻の遅れについてご意見が寄せられた。また、関係者間の定例会議において、駅有人改札における乗り継ぎ引換え券から乗車券への交換手続きについても時間を要していることが判明。

そこで、乗り継ぎにより終点到着時刻の遅れが生じないように運用方法の改善を図る。

(1) 発券処理時間の短縮

乗り継ぎ引換え券は、降車時に100円で発券されるが、路線バスと異なり、料金自動処理装置が装備されていないため、乗務員(=運転手)がつり銭などの精算している。そこで、車内アナウンスにて予め、つり銭が無いよう依頼することで、円滑な発券処理を実現した。

(2) 用賀駅における処理時間の短縮

企画乗車券(当該施策用の磁気券)を車内販売することで、用賀駅における処理時間が短縮、所要時間の増加が抑制される。なお、企画乗車券の発券にあたり、現在、関係機関と協議を実施しているところである。

【現状】

- ・車内にて乗車券の引換え券を販売/用賀駅にて乗車券と引き換え

【改善策】

- ・車内にて乗車券を販売

7. 今後の展開

実証実験ではアンケートにより施策の満足度の高さが確認された。また、利用実績からも有効性が裏付けられている。一方、手続きに要する処理時間など運用上の課題も抽出されたが、関係者間の綿密な調整により、解決策を見出すことが出来た。

今後の予定は、平成23年夏頃より本格実施に移行する方向で調整中である。