【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**

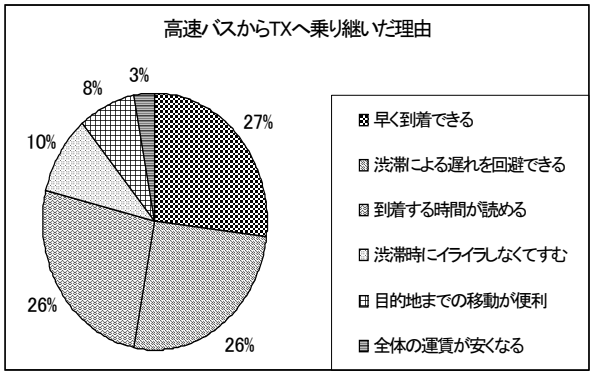
考えられる要因：首都高速加平付近で朝方（8 時過ぎ、9 時過ぎ、10 時前）事故による渋滞が発生

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%**