

アンケート調査結果（分析）の概要

（分析の目的）

分析とは、単純集計では把握できない属性別の特徴や設問間における傾向を分析するものである。

【湾岸線割引額・神戸線割増額の特性把握】（P1～5）

湾岸線割引額は、「500円台」と回答した人が最も多く、次いで「700円台」、「1200円台」であった。

湾岸線の割引対象区間は、500円台では「西線～東線」「西線」、700円台では「西線～東線」「東線」、1200円台では「西線～東線」が、いずれも約9割を占めていた。

湾岸線割引額と通行区間長の関係について分析したが、相関は見られなかった。

神戸線割増額「100円台」と回答した人が最も多く、次いで「500円台」、「200円台」であった。

神戸線の割増対象区間は、100円台、200円台、500円台のいずれも、「西線」「西線～東線」の割合が8割～10割であった。

神戸線割増額と通行区間長の関係について分析したが、相関は見られなかった。

【パッケージ施策で通行ルートを変更する場合の効果分析】（P6～16）

パッケージ施策（国道43号規制＋湾岸線割引）により変更する人は、

- ・1車線規制＋湾岸線割引で459票（1車線規制の4.9倍、湾岸線割引の1.4倍、相乗効果は15%）
- ・2車線規制＋湾岸線割引で494票（2車線規制の2.6倍、湾岸線割引の1.5倍、相乗効果は10%）
- ・ナンバープレート規制＋湾岸線割引で549票（ナンバープレート規制の1.8倍、湾岸線割引の1.6倍、相乗効果は6%）

パッケージ施策（国道43号規制＋湾岸線割引）により変更する人は、

1車線規制（459票）＜2車線規制（494票）＜ナンバープレート規制（549票）の順であった。

パッケージ施策（国道43号規制＋湾岸線割引）の相乗効果は、

1車線規制（15%）＞2車線規制（10%）＞ナンバープレート規制（6%）の順で減少した。

国道43号規制単独で通行ルートを変更する人は、1車線規制を基準にすると、2車線規制では約2倍、ナンバープレート規制では約3倍となるのに対し、パッケージ施策では、1車線規制＋湾岸線割引を基準にすると、2車線規制で約1.1倍、ナンバープレート規制では約1.2倍と増加割合は少なかった。

1車線規制、2車線規制、ナンバープレート規制のいずれの国道43号規制の場合も、通行ルートを湾岸線へ変更する割合は、単独規制に比べパッケージ施策では約2割多くなっている。

神戸線割増とパッケージ施策（国道43号規制＋神戸線割増）の変更先路線の割合を比べると、

- ・国道43号が、1車線規制(-10%)、2車線規制(-12%)、ナンバープレート規制(-15%)
- ・湾岸線が、1車線規制(9%)、2車線規制(12%)、ナンバープレート規制(15%)となっている。

【「通行ルートを変更しない」「通行ルートを変更する」の特性把握】（P17～18）

各施策で「変更しない」理由及び「変更する」人の路線選択理由を比較したが、「車線規制」「ナンバープレート規制」「ロードプライシング」共に顕著な差は見られなかった。

各施策で「変更しない」理由は「変更する」人の路線選択理由に比べて、

- ・「沿道に用事があるから」の割合が高い。
- ・一方、「早く走れるから」、「所要時間が読めるから」、「安全で走りやすいから」の割合が小さい。