

『大型車の交通量低減に関するアンケート調査』
アンケート調査結果（分析）

平成17年9月

< 分析内容 >

1. 湾岸線割引額・神戸線割増額の特性把握
2. 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
3. 「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（国道43号利用者）

1. 湾岸線割引額・神戸線割増額の特性把握	1
1) 湾岸線割引額の特性把握（湾岸線に通行ルートを変更する場合）.	1
湾岸線割引額のピークと割引対象区間	2
湾岸線割引額と通行区間長との関係	3
2) 神戸線割増額の特性把握（神戸線から通行ルートを変更する場合）.	4
神戸線割増額のピークと割増対象区間	4
神戸増額と通行区間長との関係	5
2. 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	6
1) パッケージ施策（1車線規制＋湾岸線割引）の相乗効果	7
2) パッケージ施策（2車線規制＋湾岸線割引）の相乗効果	8
3) パッケージ施策（ナンバープレート規制＋湾岸線割引）の相乗効果	9
4) パッケージ施策の相乗効果の比較	10
5) パッケージ施策による変更先路線の変化（湾岸線割引）.	11
1車線規制＋湾岸線割引	11
2車線規制＋湾岸線割引	12
ナンバープレート規制＋湾岸線割引	13
6) パッケージ施策による変更先路線の変化（神戸線割増）.	14
1車線規制＋神戸線割増	14
2車線規制＋神戸線割増	15
ナンバープレート規制＋神戸線割増	16
3. 「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（国道43号利用者）	17
1) 「変更しない理由」の施策別の比較(国道43号利用者)	18

施策とは、「1車線規制」「2車線規制」「ナンバープレート規制」「環境ロードプライシング」のことである。
 パッケージ施策とは、国道43号が規制され、かつ環境ロードプライシングの試行内容が充実された場合のことである。

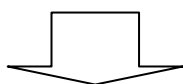
1. 湾岸線割引額・神戸線割増額の特性把握

分析するアンケート設問番号	湾岸線割引：問6 (1) 1) 神戸線割増：問6 (1) - 2)
分析対象	問6(1)で割引・割増額を回答したドライバー

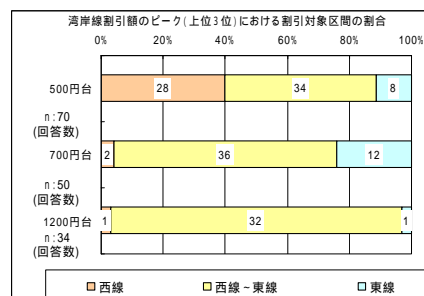
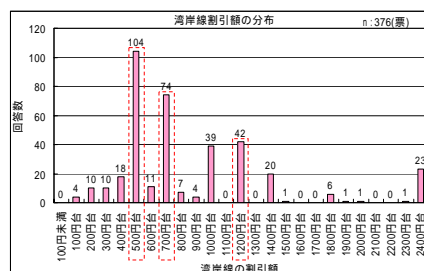
(分析の流れ)

< 割引・割増額のピークと割引・割増対象区間 >

環境ロードプライシングの割引・割増額について、最も多くのドライバーが回答した金額(以下割引・割増額の「ピーク」という)を抽出する。

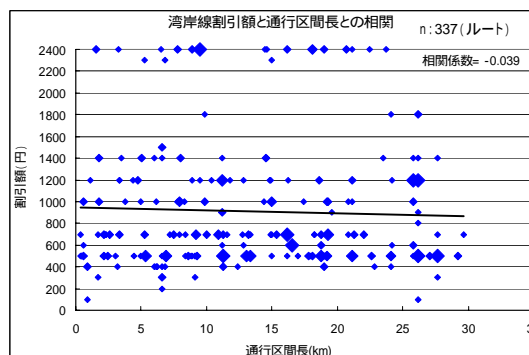


抽出した割引・割増額のピーク(上位3位)について、その金額の割引・割増対象区間の割合を見る。



< 割引・割増額の特性 >

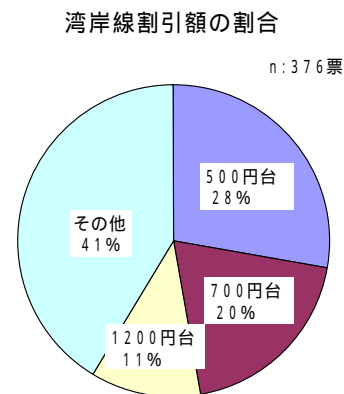
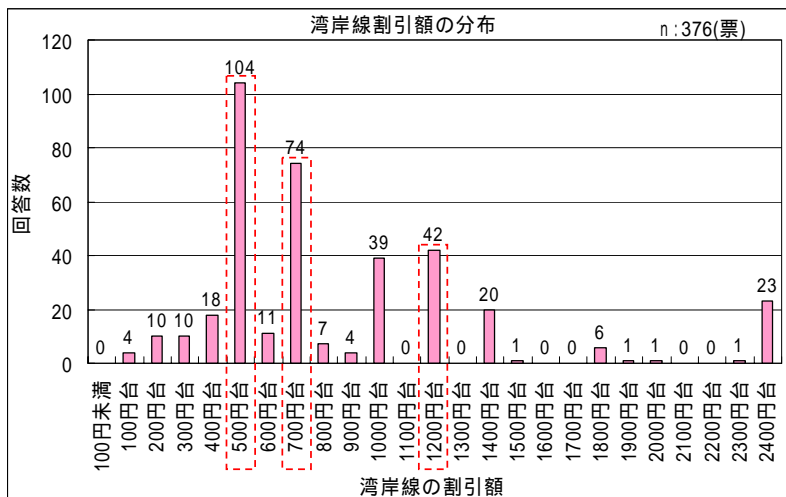
環境ロードプライシングの割引・割増額について、通行区間長との関係を見る。



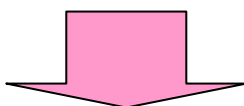
1 - 1) 湾岸線割引額の特性把握 (湾岸線に通行ルートを変更する場合)

湾岸線割引額のピークと割引対象区間

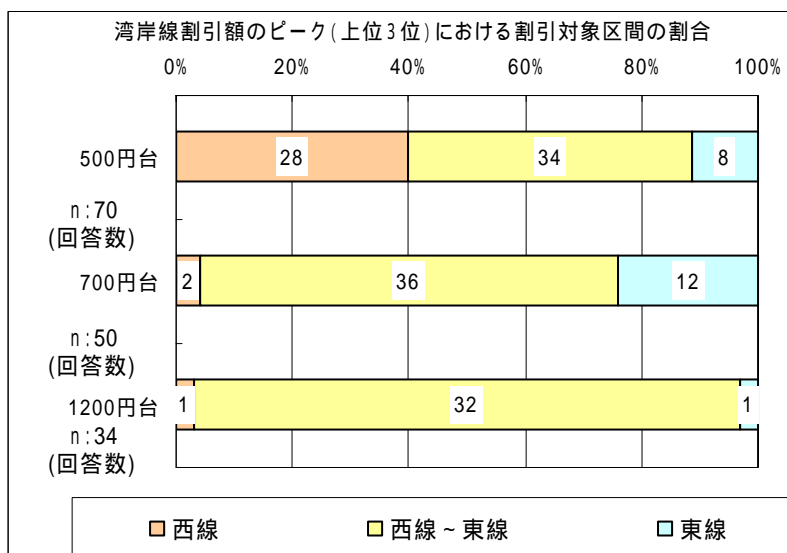
- (分析内容)
- 湾岸線割引額について、その分布を比較する。
 - 最も多くの方が回答した割引額の上位3位について、その割引対象区間の割合を分析する。



問6(1)1)で割引額を回答している票数を集計。



上位3位の割引額について割引対象区間の内訳を分析する(無回答を除く)。



問6(1)1)で割引額及び割引対象区間の両方に回答している票数を集計。

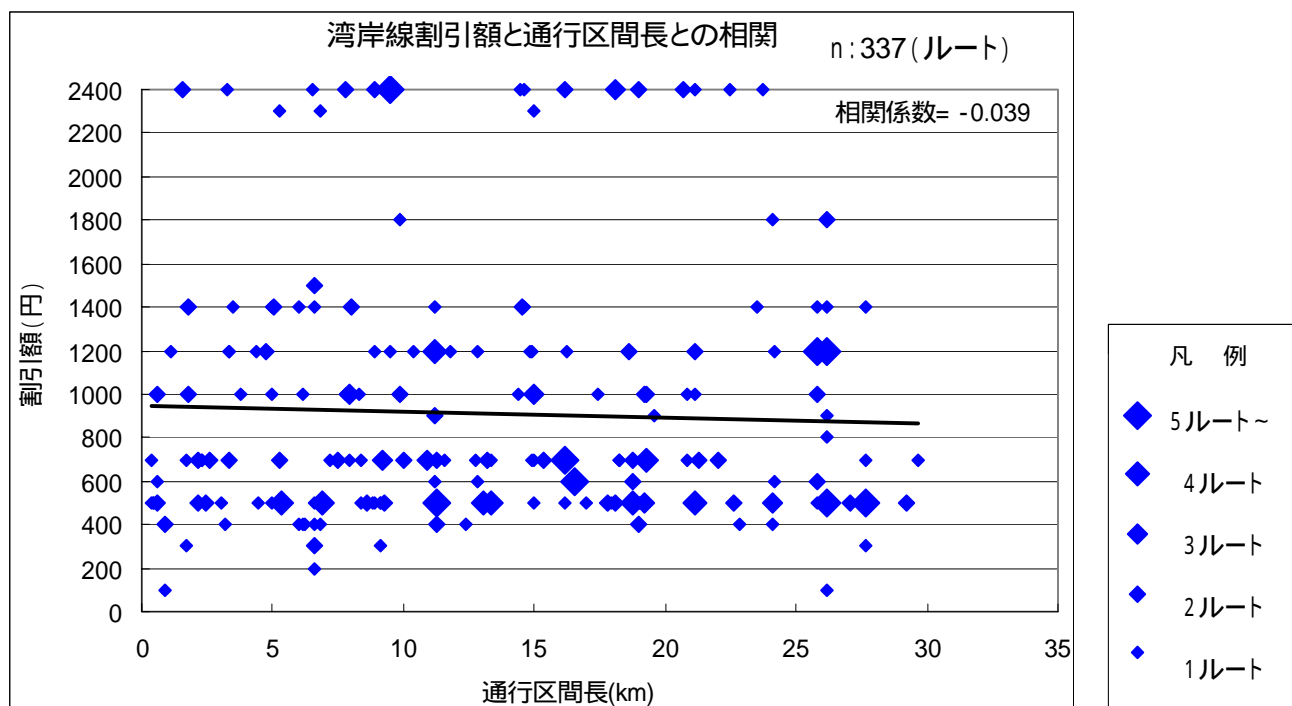
1 - 1) 湾岸線割引額の特性把握 (湾岸線に通行ルートを変更する場合)

湾岸線割引額と通行区間長との関係

(分析内容)

湾岸線割引額と通行区間長との関係を見る。

通行区間長：「問2」で記入されている通行ルート番号毎に、国道2号、国道43号の交差点番号、及び阪神高速神戸線のランプ番号間の距離を累計したもの



湾岸線割引額に回答している変更する通行ルート番号の通行区間長について集計。

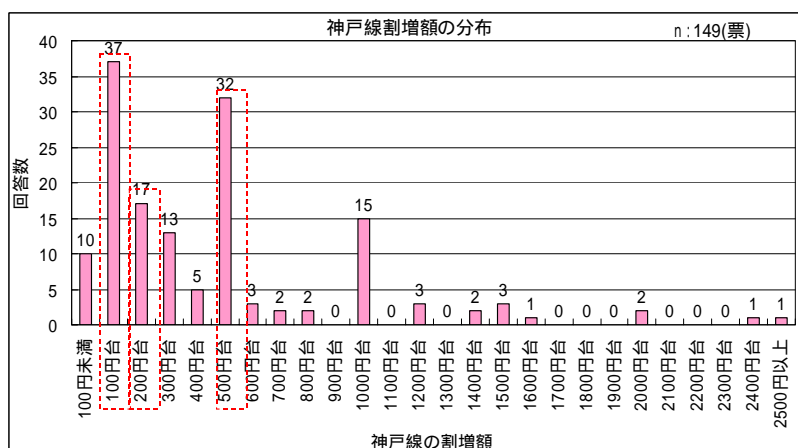
同額で同距離の回答数はドットの大きさで示す。

1 - 2) 神戸線割増額の特性把握 (神戸線から通行ルートを変更する場合)

神戸線割増額のピークと割増対象区間

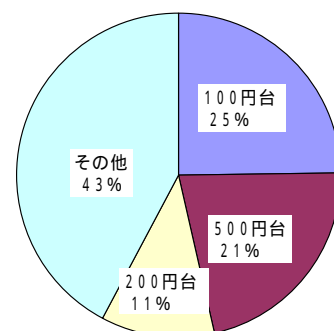
(分析内容)

- ・ 神戸線割増額について、その分布を比較する。
- ・ 最も多くの方が回答した割増額の上位3位について、その割増対象区間の割合を分析する。

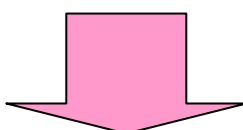


神戸線割増額の割合

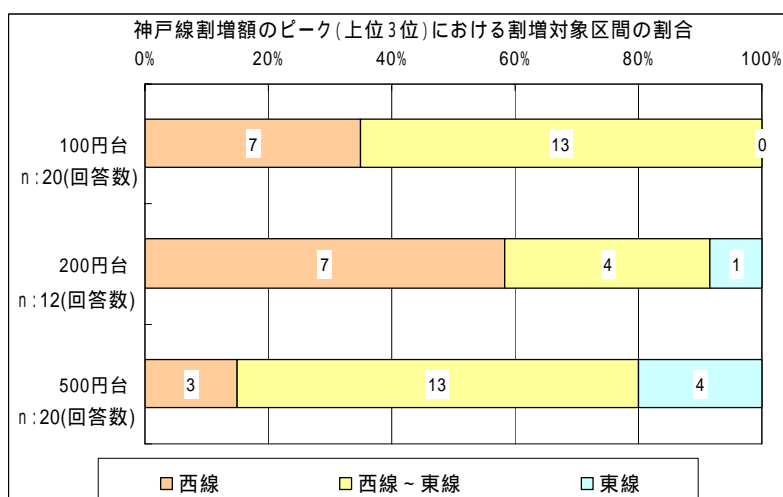
n: 149票



問 6(1)2) で割増額を回答している票数を集計。



上位3位の割増額について割増対象区間の内訳を示す(無回答を除く)。

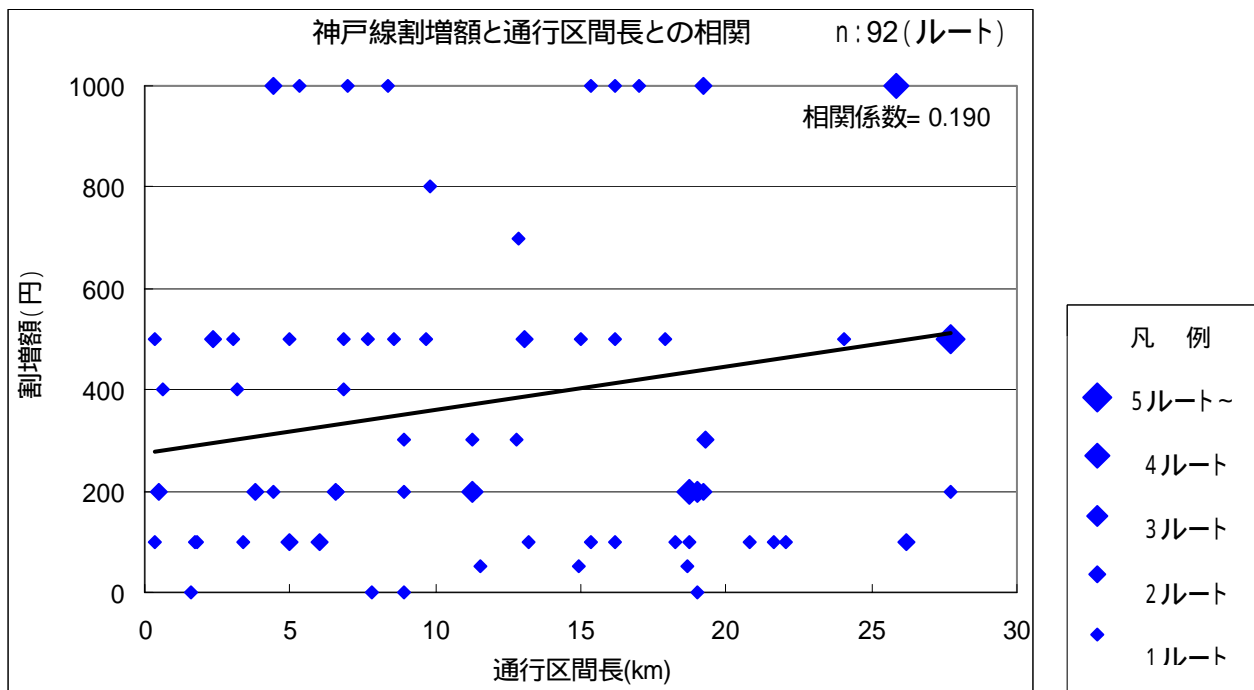


問 6(1)2) で割増額及び割増対象区間の両方に回答している票数を集計。

1 - 2) 神戸線割増額の特性把握 (神戸線から通行ルートを変更する場合)

神戸線割増額と通行区間長との関係

(分析内容)
 神戸線割増額と通行区間長との関係を見る。
 通行区間長:「問2」で記入されている通行ルート番号毎に、阪神高速神戸線のランプ番号間の距離を累計したもの



神戸線割増額に回答している変更する通行ルート番号の通行区間長について集計。

同額で同距離の回答数はドットの大きさで示す。

2. 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

分析するアンケート設問番号	国道43号通行規制 : 問4～問5 環境ロードプライシング : 問6 パッケージ施策 : 問7～8
分析対象	問4～問8で「変更する」と回答したドライバー

(分析の流れ)

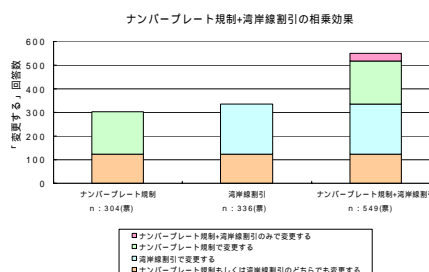
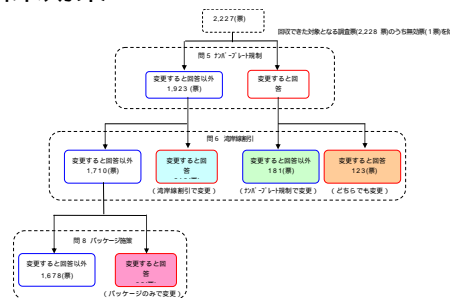
< パッケージ施策の相乗効果 >

単独施策及びパッケージ施策で、「変更する」と回答したドライバー（票数）を抽出する。



抽出した回答数を比較する。

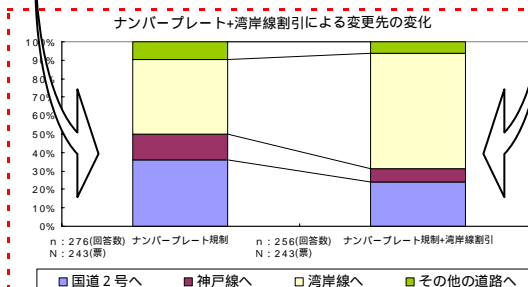
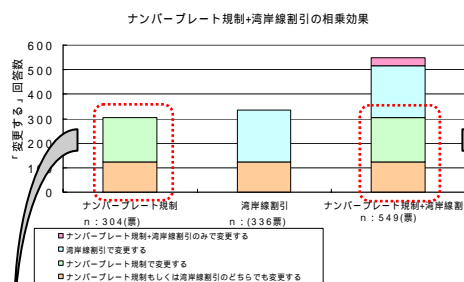
パッケージ施策では単独施策での変更意向も含まれるため、単独施策で変更すると回答した票も積み上げて比較する。



< パッケージによる変更先路線の変化 >

各パッケージ施策について、その相乗効果が存在するか調べ、その大きさを示す。

各パッケージ施策について、単独施策から変更先を変えるドライバーが存在するか調べる。

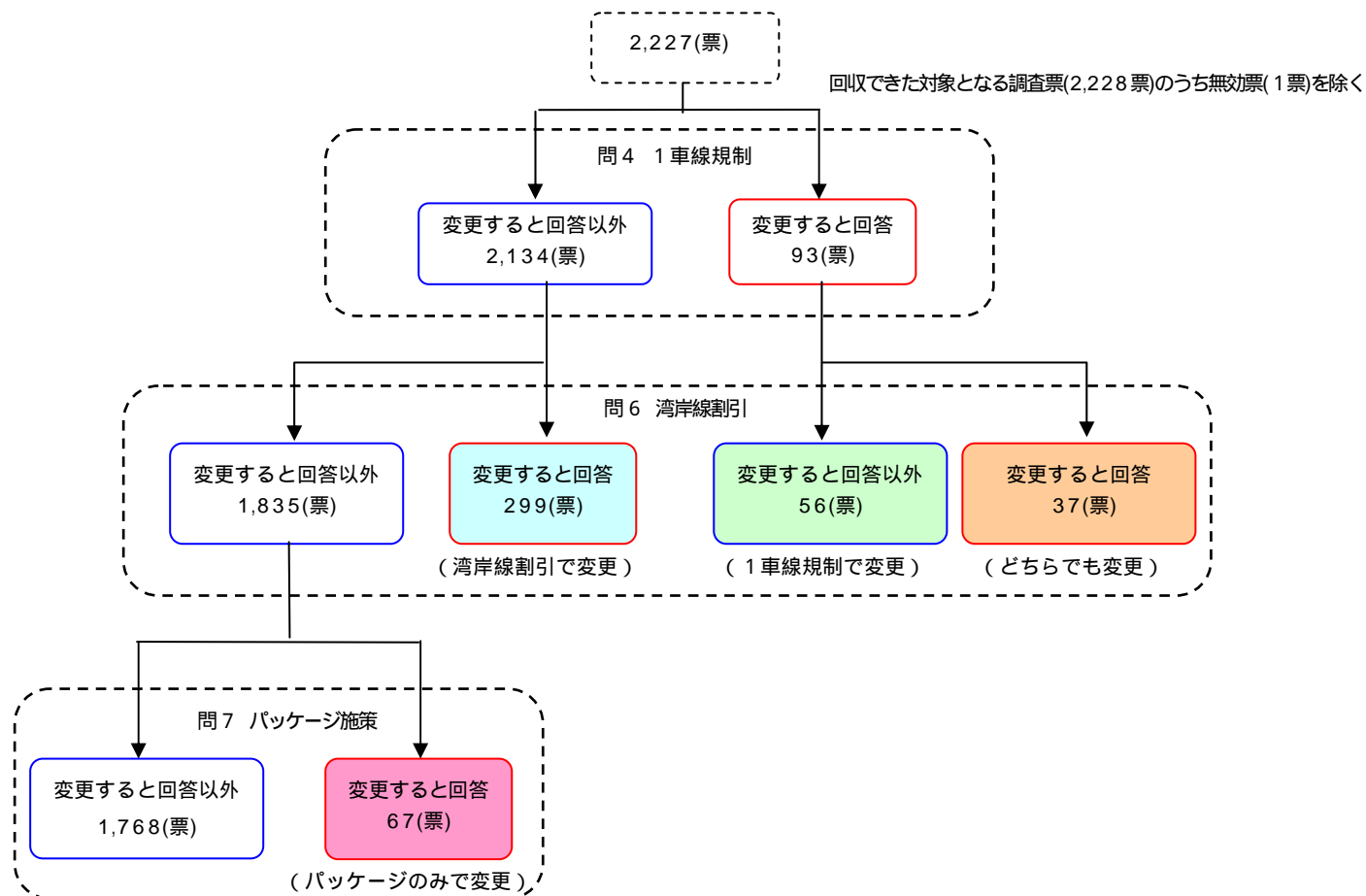


2. パッケージ施策で通行ルートを変更する場合の効果分析

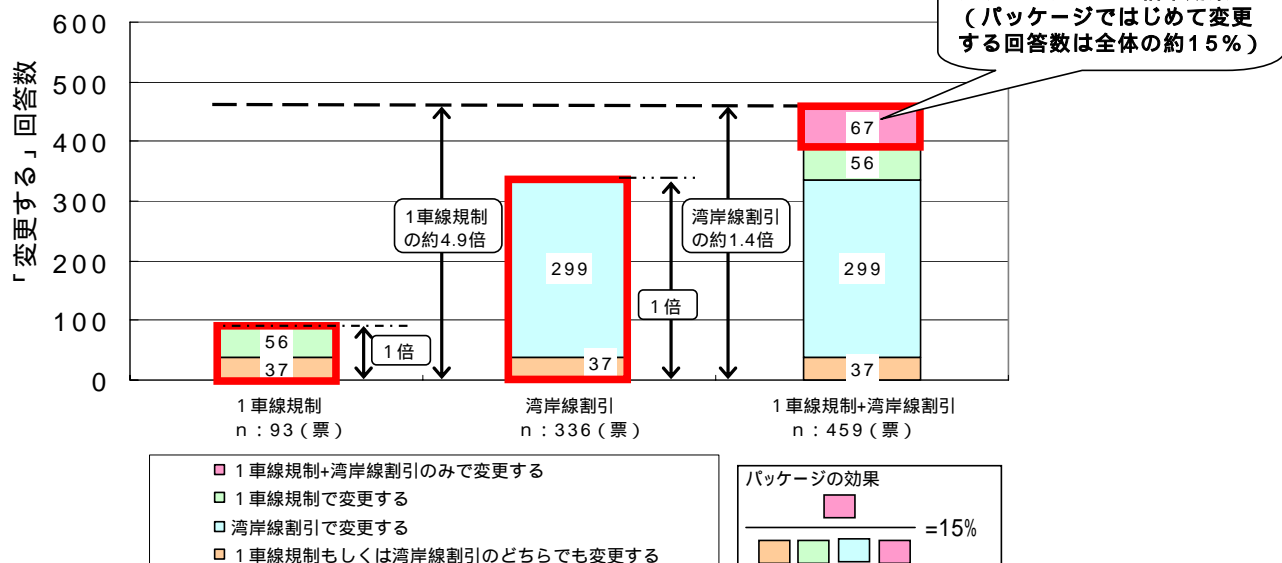
1) パッケージ施策(1車線規制+湾岸線割引)の相乗効果

(分析内容)

国道43号通行規制(1車線規制)、環境ロードプライシング(湾岸線割引)及びパッケージ施策で「変更する」と回答した人(票数)を抽出し、相乗効果を分析する。



1車線規制+湾岸線割引の相乗効果

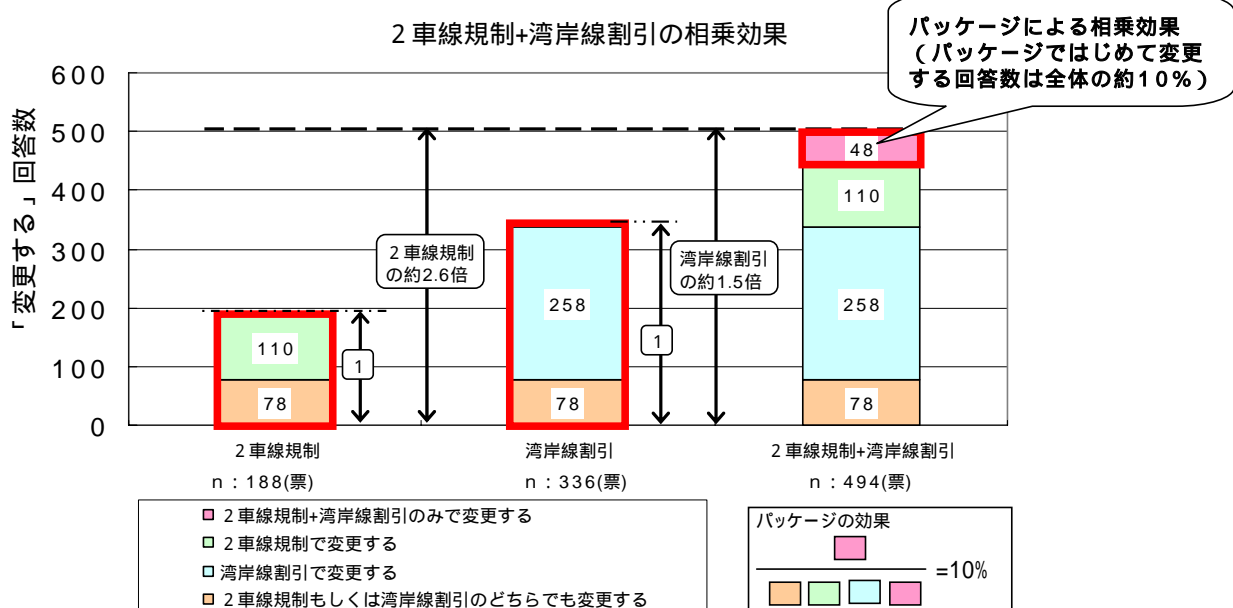
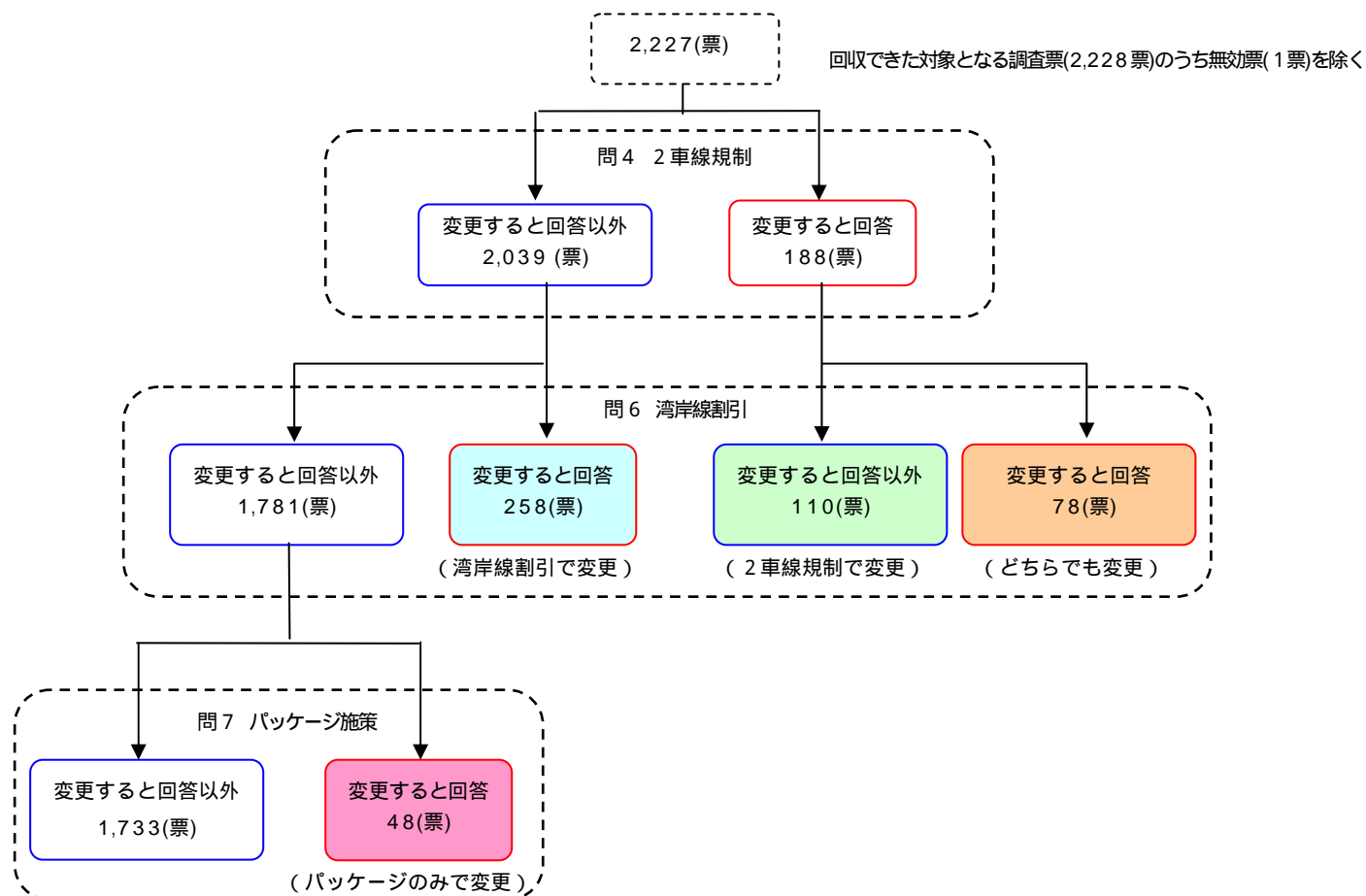


2. パッケージ施策で通行ルートを変更する場合の効果分析

2) パッケージ施策(2車線規制+湾岸線割引)の相乗効果

(分析内容)

国道43号通行規制(2車線規制)環境ロードプライシング(湾岸線割引)及びパッケージで「変更する」と回答した人(票数)を抽出し、相乗効果を分析する。

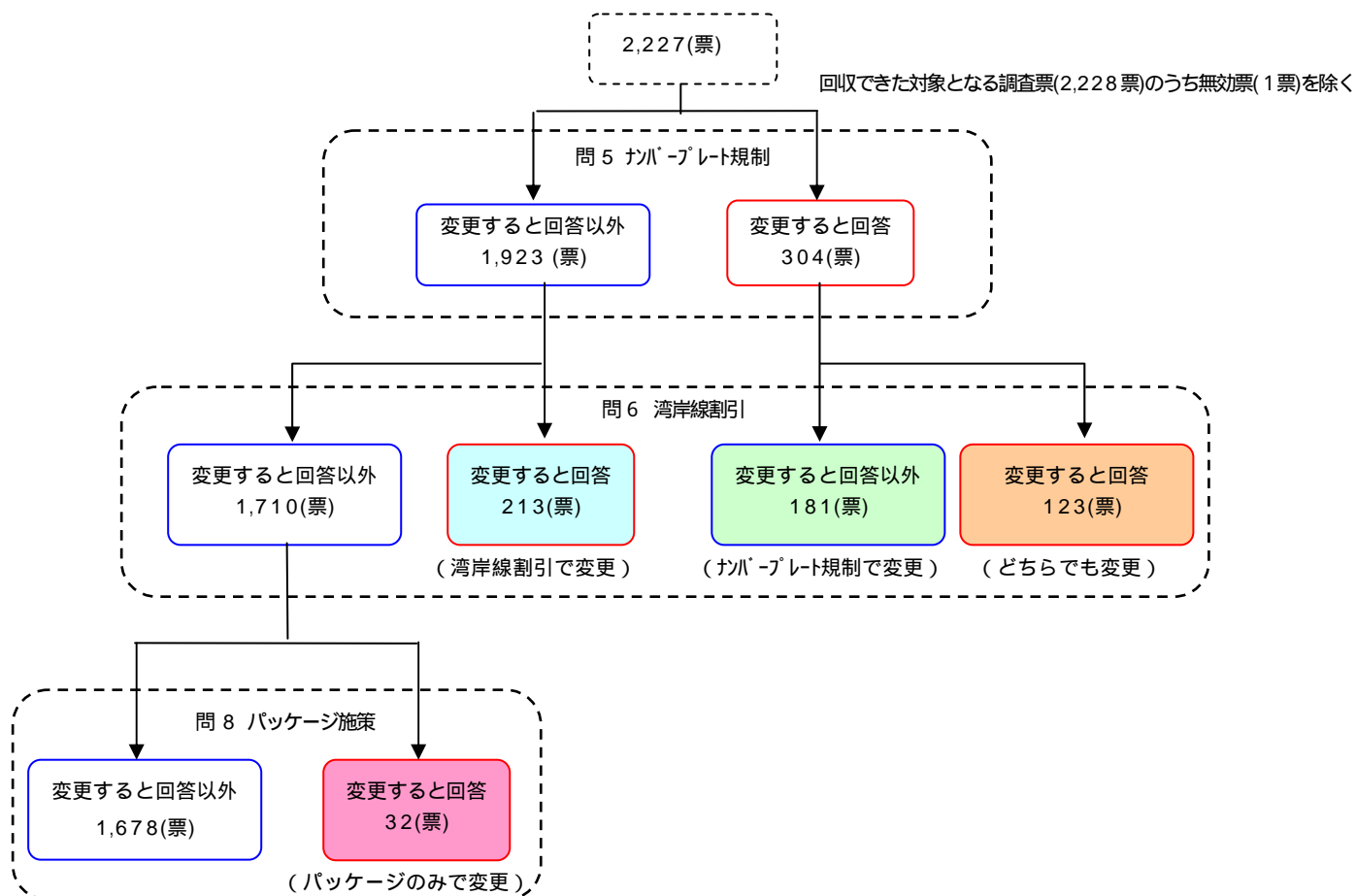


2. パッケージ施策で通行ルートを変更する場合の効果分析

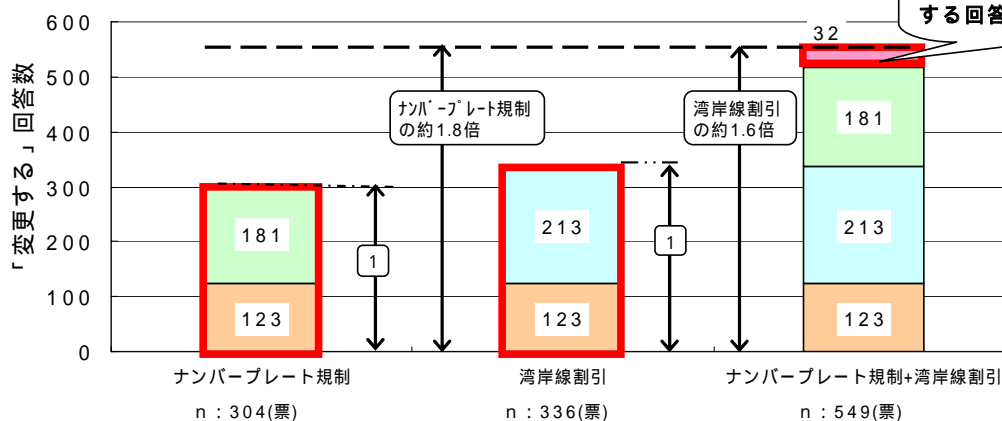
3) パッケージ施策(ナンバープレート規制+湾岸線割引)の相乗効果

(分析内容)

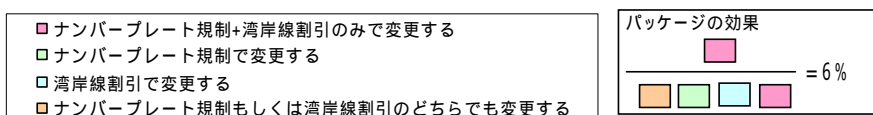
国道43号通行規制(ナンバープレート規制)、環境ロードプライシング(湾岸線割引)及びパッケージで「変更する」と回答した人(票数)を抽出し、相乗効果を分析する。



ナンバープレート規制+湾岸線割引の相乗効果



パッケージによる相乗効果
(パッケージではじめて変更する回答数は全体の約6%)

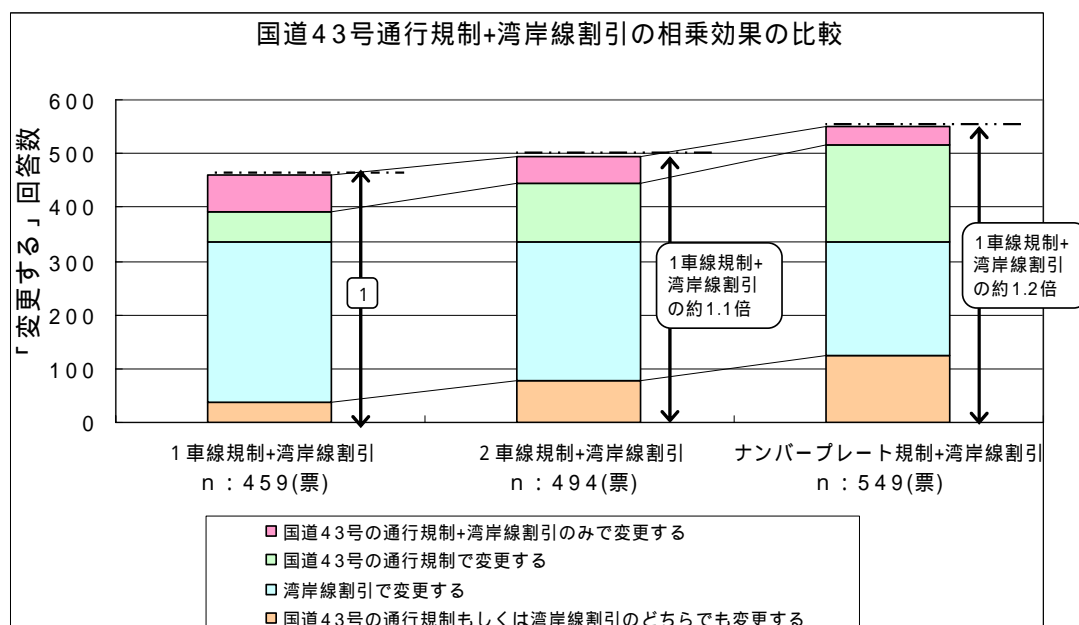
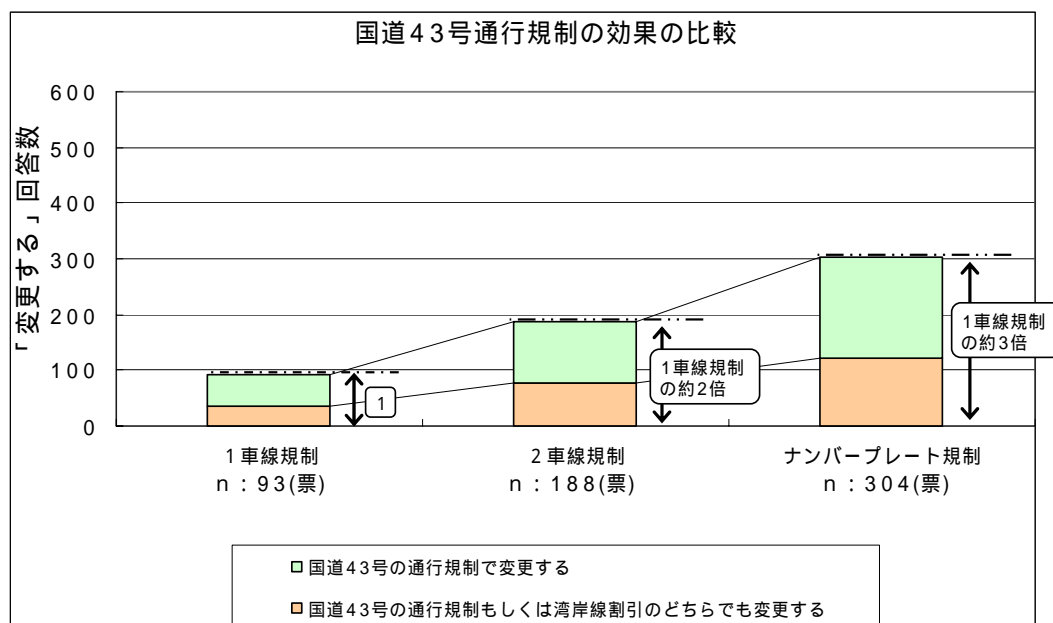


2. パッケージ施策で通行ルートを変更する場合の効果分析

4) パッケージ施策の相乗効果の比較

(分析内容)

国道43号の通行規制と環境ロードプライシング(湾岸線割引)のパッケージごとの相乗効果を比較する。



2. 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

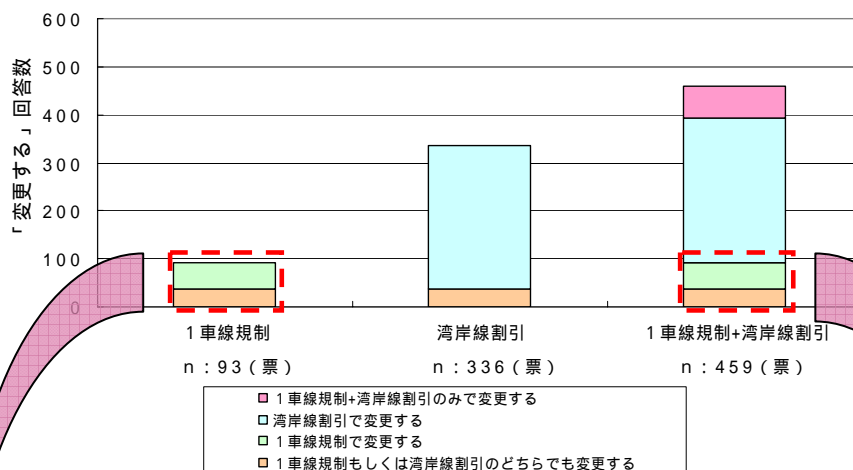
5) パッケージ施策による変更先路線の変化 (湾岸線割引)

1車線規制 + 湾岸線割引

(分析内容)

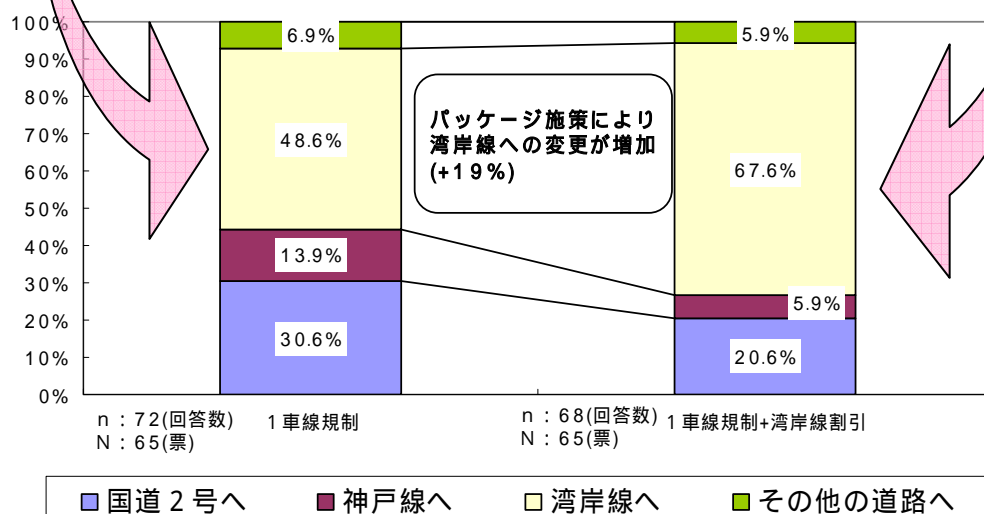
「1車線規制 + 湾岸線割引」を行ったときの変更先路線の変化を分析する。

1車線規制+湾岸線割引の相乗効果



1車線規制による通行ルートの変更先(国道2号、神戸線、湾岸線、その他の道路)が、パッケージ施策によりどのように変化したかを見る。(湾岸線割引では変更先が湾岸線のみで変化しないため対象外)

1車線規制+湾岸線割引による変更先の変化



1車線規制で「変更する」と回答した93票のうち、変更先の路線が明らかな65票について変更先路線の割合を見る。

2. 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

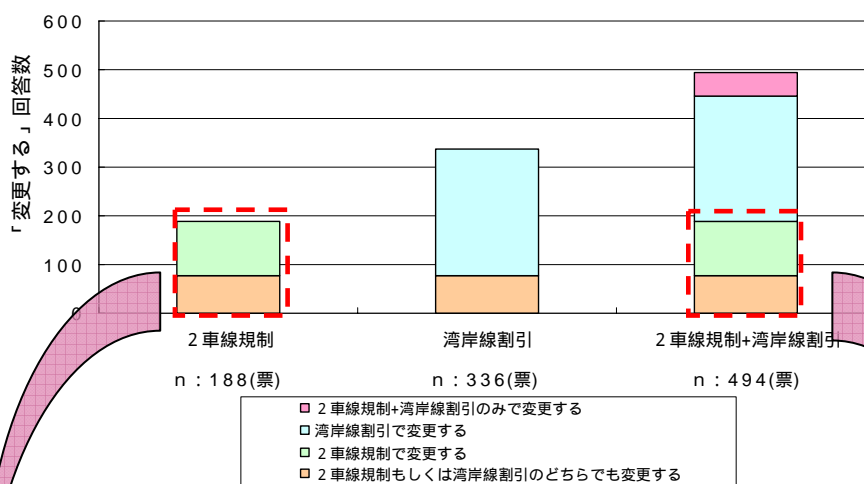
5) パッケージ施策による変更先路線の変化 (湾岸線割引)

2車線規制 + 湾岸線割引

(分析内容)

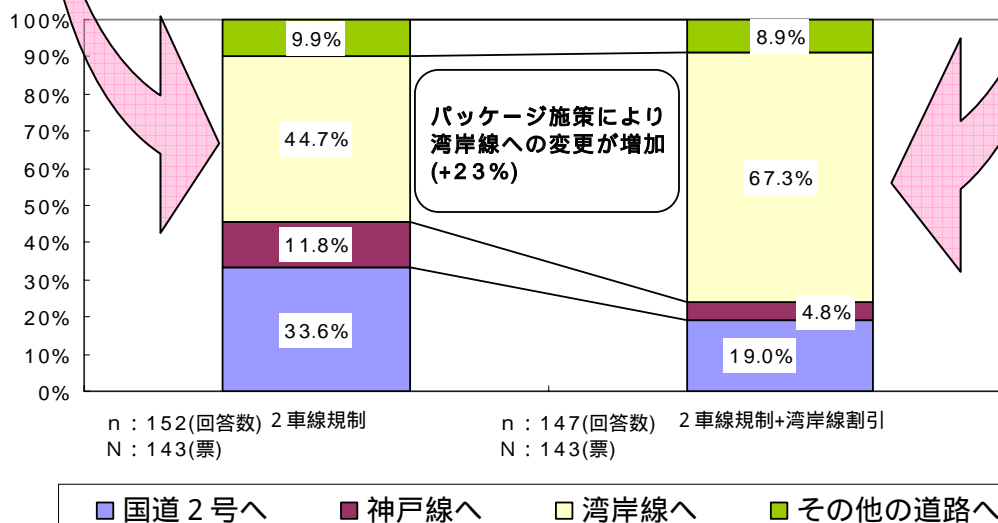
「2車線規制 + 湾岸線割引」を行ったときの変更先路線の変化を分析する。

2車線規制+湾岸線割引の相乗効果



2車線規制による通行ルートの変更先 (国道2号、神戸線、湾岸線、その他の道路) が、パッケージ施策によりどのように変化したかを見る。(湾岸線割引では変更先が湾岸線のみで変化しないため対象外)

2車線規制+湾岸線割引による変更先の変化



2車線規制で「変更する」と回答した188票のうち、変更先の路線が明らかな143票について変更先路線の割合を見る。

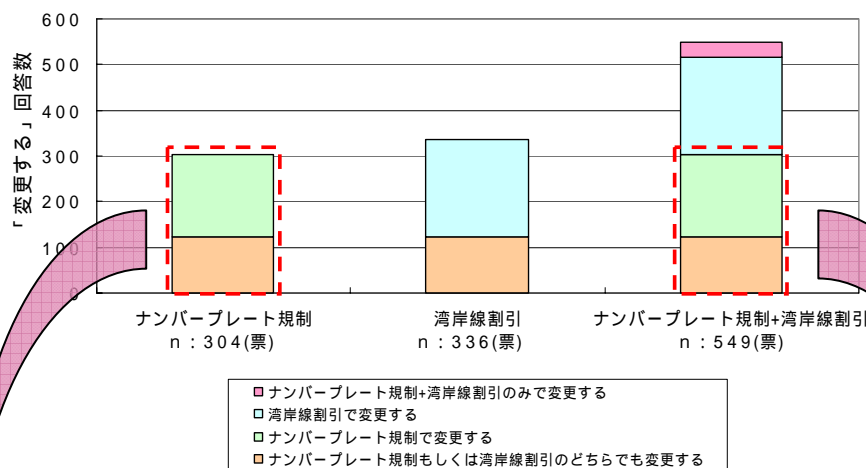
2. パッケージ施策で通行ルートを変更する場合の効果分析

5) パッケージ施策による変更先路線の変化 (湾岸線割引)

ナンバープレート規制 + 湾岸線割引

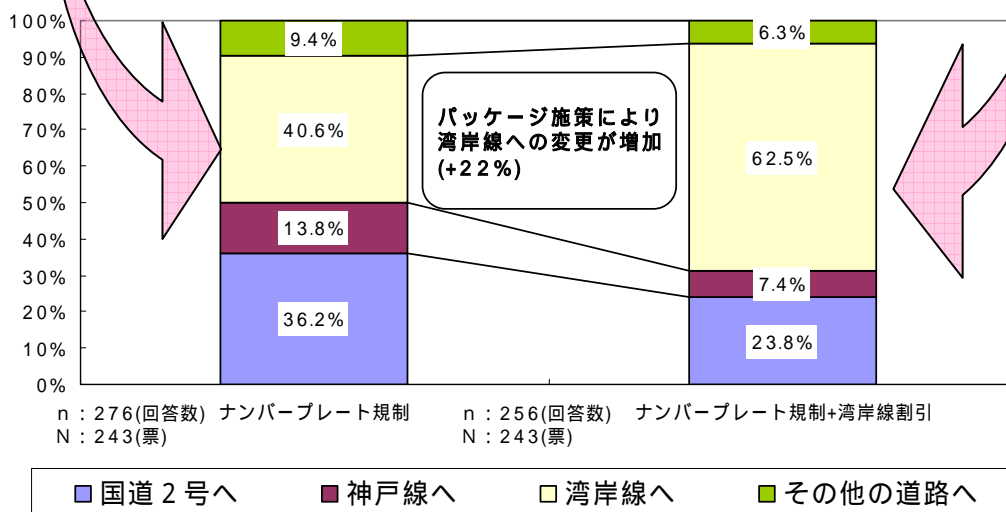
(分析内容)
「ナンバープレート規制 + 湾岸線割引」を行ったときの変更先路線の変化を分析する。

ナンバープレート規制+湾岸線割引の相乗効果



ナンバープレート規制による通行ルートの変更先 (国道2号、神戸線、湾岸線、その他の道路) が、パッケージ施策によりどのように変化したかを見る。(湾岸線割引では変更先が湾岸線のみで変化しないため対象外)

ナンバープレート+湾岸線割引による変更先の変化



ナンバープレート規制で「変更する」と回答した304票のうち、変更先の路線が明らかな243票について変更先路線の割合を見る。

2. 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

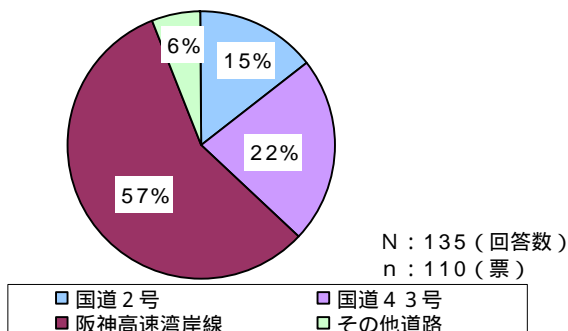
6) パッケージ施策による変更先路線の変化 (神戸線割増)

1 車線規制 + 神戸線割増

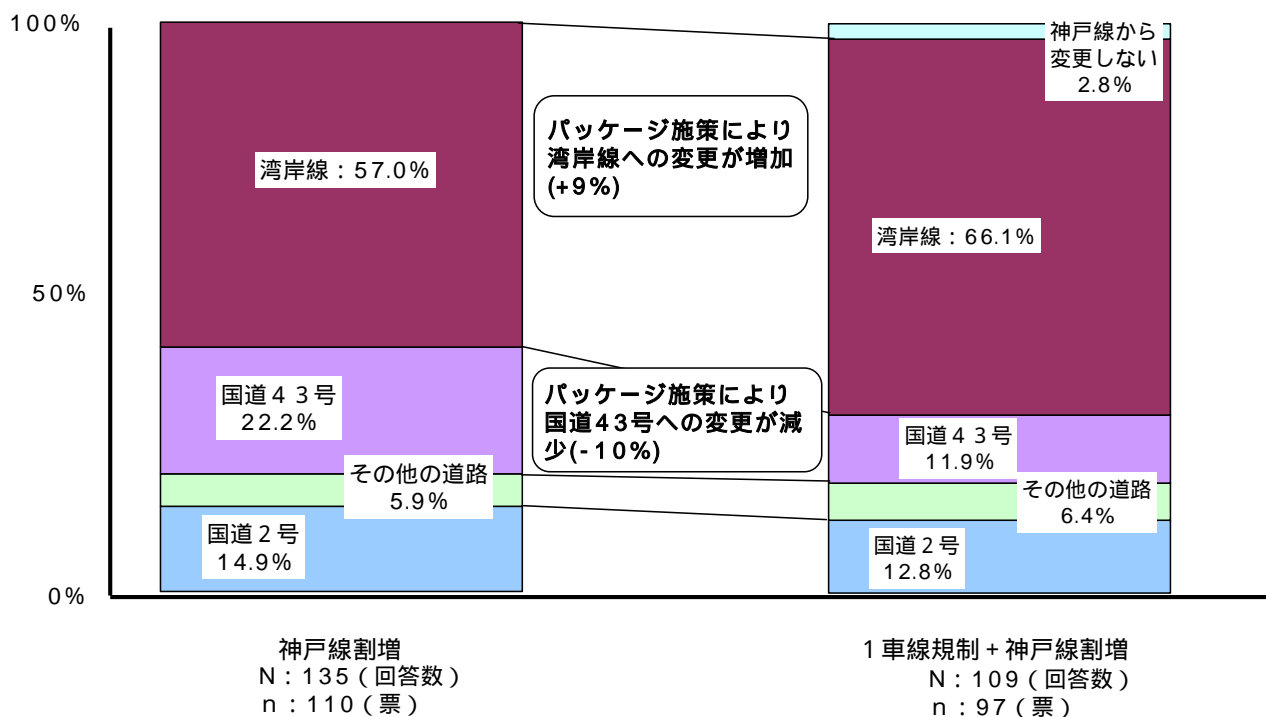
(分析内容)

「環境ロードプライシング (神戸線割増)」について、パッケージ施策「1 車線規制 + 神戸線割増」を行ったときの変更先路線の変化を分析する。

神戸線割増の変更ルート先



1 車線規制+神戸線割増による変更先の変化



神戸線割増で「変更ルート先」を回答した 110 票について、パッケージ施策による変更先の変化を分析 (無回答 13 票を除く)

2. 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

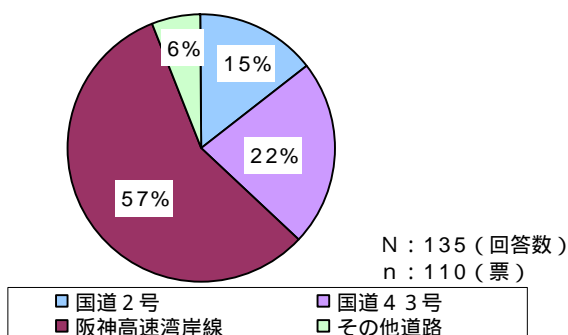
6) パッケージ施策による変更先路線の変化 (神戸線割増)

2車線規制 + 神戸線割増

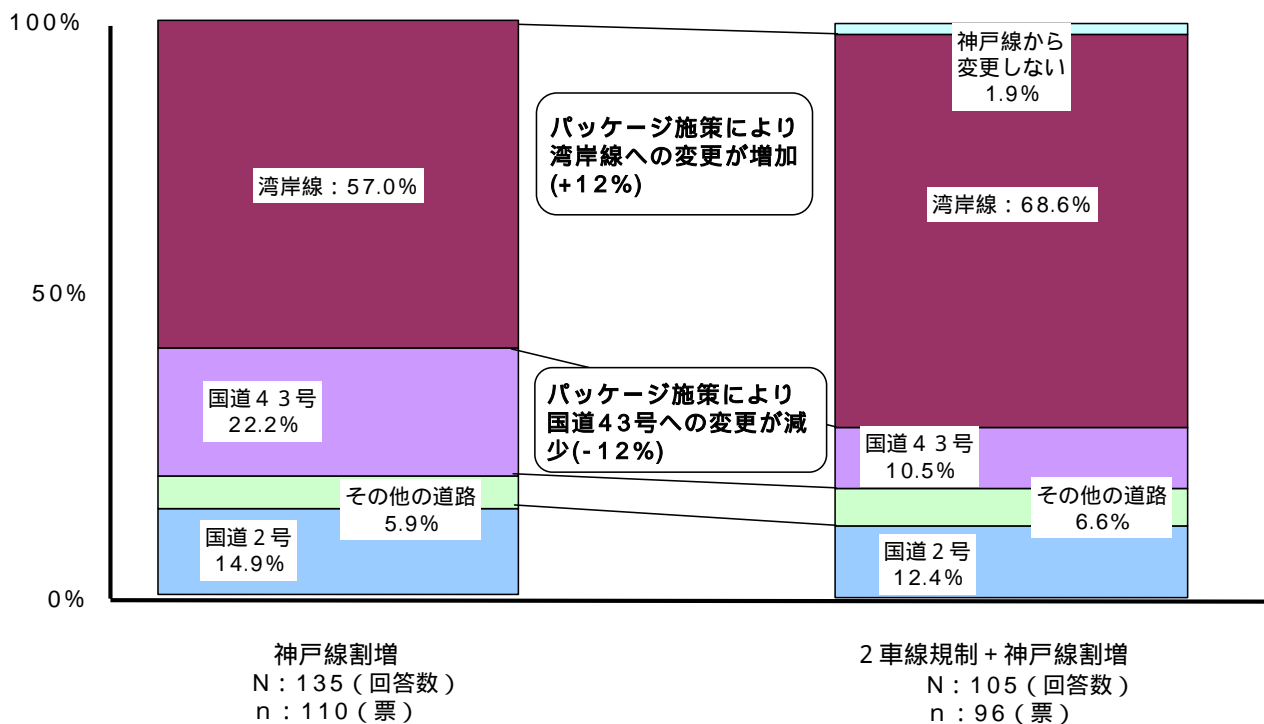
(分析内容)

「環境ロードプライシング (神戸線割増)」について、パッケージ施策「2車線規制 + 神戸線割増」を行ったときの変更先路線の変化を分析する。

神戸線割増の変更ルート先



2車線規制+神戸線割増による変更先の変化



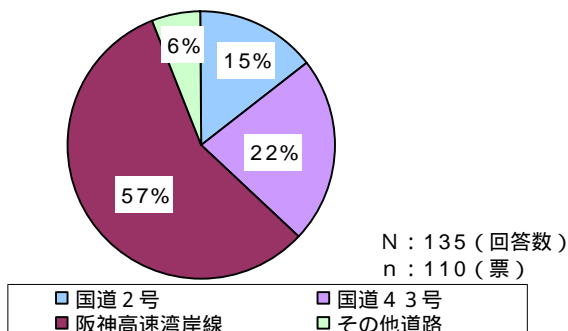
神戸線割増で「変更ルート先」を回答した 110 票について、パッケージ施策による変更先の変化を分析 (無回答 14 票を除く)

2 . 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
 6) パッケージ施策による変更先路線の変化 (神戸線割増)

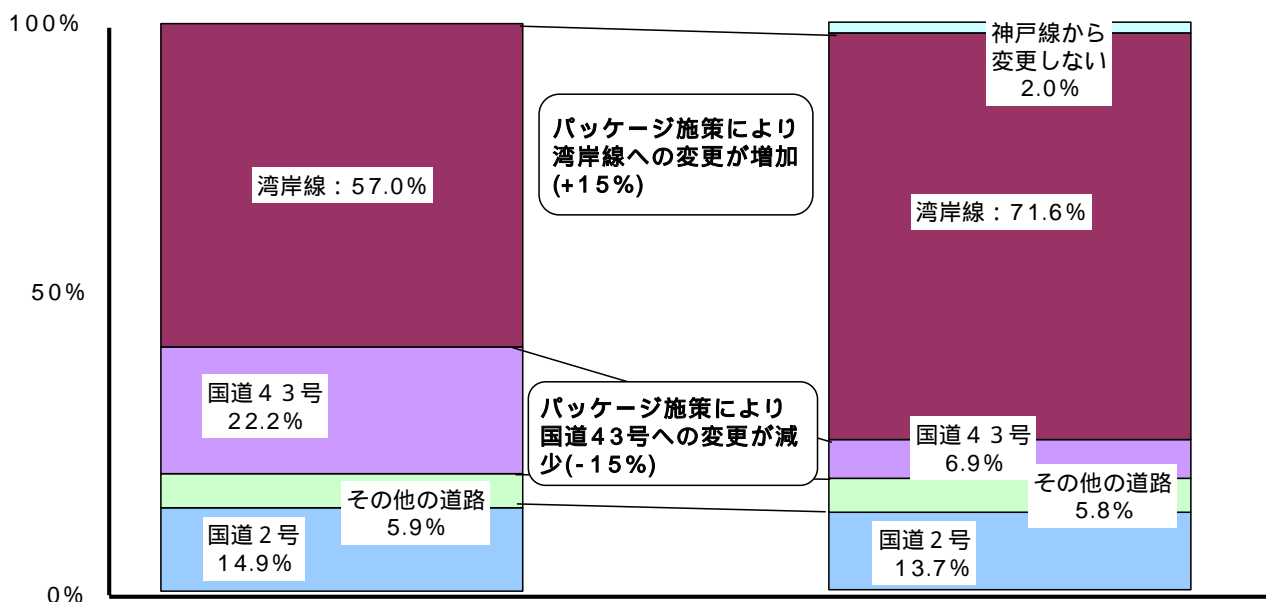
ナンバープレート規制 + 神戸線割増

(分析内容)
 「環境ロードプライシング (神戸線割増) 」について、パッケージ施策「ナンバープレート規制 + 神戸線割増」を行ったときの変更先路線の変化を分析する。

神戸線割増の変更ルート先



ナンバープレート規制+神戸線割増による変更先の変化



神戸線割増
 N : 135 (回答数)
 n : 110 (票)

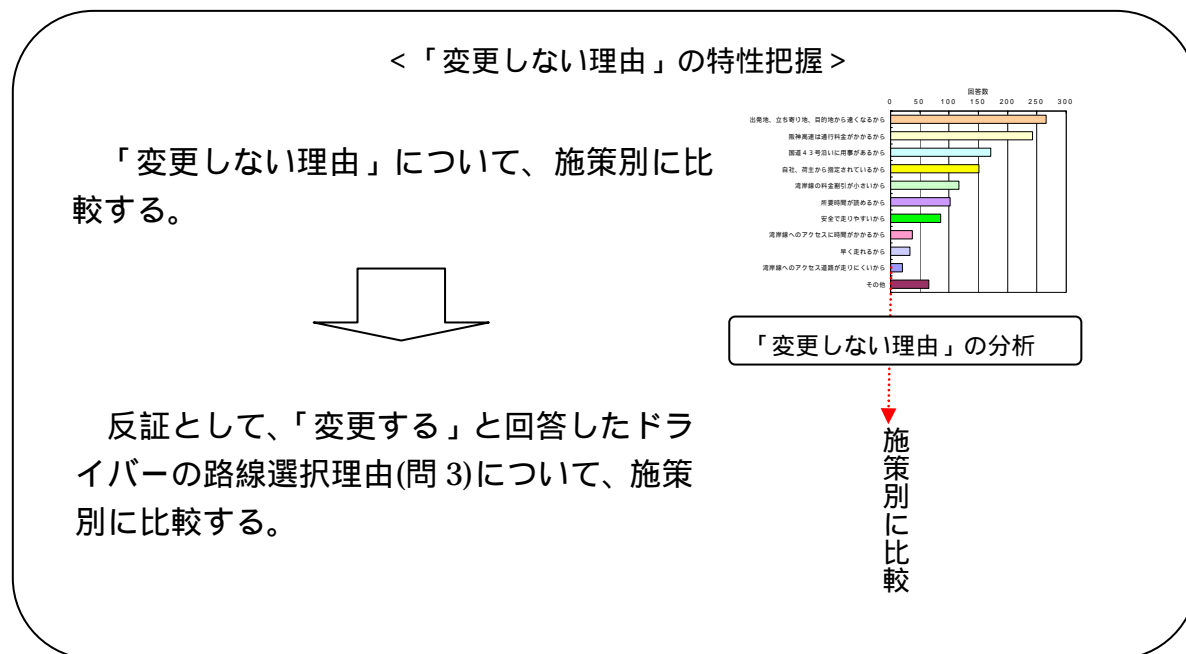
ナンバープレート規制 + 神戸線割増
 N : 102 (回答数)
 n : 93 (票)

神戸線割増で「変更ルート先」を回答した 110 票について、パッケージ施策による変更先の変化を分析 (無回答 17 票を除く)

3. 「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 (国道43号利用者)

分析するアンケート設問番号	国道43号の通行規制 : 問4 ~ 問5 環境ロードプライシング : 問6
分析対象	問4 ~ 問8で「変更する」・「変更しない」と回答したドライバー (国道43号利用者)

(分析の流れ)



3. 「通行料を変更しない」、「通行料を変更する」の特性把握(国道43号利用者)

1) 「変更しない理由」の施策別の比較(国道43号利用者)

(分析内容)

車線規制、ナンバープレート規制、環境ロードプライシングで「変更しない」理由を比較する。

また、反証として車線規制、ナンバープレート規制、環境ロードプライシングで「変更する」と回答したドライバーの路線選択理由を比較する。

