

．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。

【通行ルートを変更する場合の湾岸線割引額・神戸線割増額の特性把握】（P 44～48）

湾岸線割引額は、「500 円台」の回答が最も多く、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。

神戸線割増額は、「100 円台」の回答が最も多く、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】（P 49～62）

パッケージ施策（国道 43 号規制＋湾岸線割引）で変更すると回答した内訳は、

- ・ 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）で変更すると回答した内訳は、

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 号規制で通行ルートを変更する回答数は、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 20 ポイント多くなっている。

パッケージ施策（国道 43 号規制＋神戸線割増）で変更すると回答した内訳は、

- ・ 1 車線規制＋神戸線割増で 153 票（1 車線規制の 2.0 倍、神戸線割増の 1.4 倍）
- ・ 2 車線規制＋神戸線割増で 211 票（2 車線規制の 1.4 倍、神戸線割増の 1.9 倍）
- ・ ナンバープレート規制＋神戸線割増で 308 票（ナンバープレート規制の 1.1 倍、神戸線割増の 2.8 倍）

神戸線割増に対して、パッケージ施策（国道 43 号規制＋神戸線割増）の変更先の割合は、

- ・ 国道 43 号が、1 車線規制(10 ポイント減)、2 車線規制(12 ポイント減)、ナンバープレート規制(15 ポイント減)
- ・ 湾岸線が、1 車線規制(9 ポイント増)、2 車線規制(12 ポイント増)、ナンバープレート規制(15 ポイント増)

となっている。

【変更意向と路線選択理由】(P 6 3 ~ 6 4)

各施策で「変更しない」理由及び「変更する」場合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」「環境ロードプライシング」共に顕著な差は見られなかった。

【現況交通における変更割合の推計とその影響】(P 6 5 ~ 9 3)

国道 43 号規制の場合

尼崎市区間の路線毎の増減率に着目すると、

- ・ 国道 43 号は、1 車線規制 < 2 車線規制 < ナンバープレート規制の順で交通量の減少率が大きい。
(尼崎市区间で最大約 20% 減少)
- ・ 国道 2 号及び湾岸線は、1 車線規制 < 2 車線規制 < ナンバープレート規制の順で交通量の増加率が大きい。(国道 2 号尼崎市区间で最大約 25% 増加、湾岸線尼崎市区间で最大約 10% 増加)

湾岸線割引の場合

- ・ 湾岸線の割引額が 500 円、700 円の場合、割引区間が西線、西線～東線、東線にかかわらず、国道 2 号、国道 43 号、神戸線それぞれの減少率は最大約 5% であり、湾岸線の増加率は最大約 10% である。
- ・ 割引額を 1200 円とし、割引区間が西線～東線の場合は、国道 2 号の減少率が最大約 20% であり、湾岸線の増加率が最大約 20% である。

パッケージ施策 (国道 43 号規制 + 湾岸線割引) の場合

尼崎市区間の路線毎の増減率に着目すると、

- ・ 国道 43 号で減少率が最も大きいのは、ナンバープレート規制 + 湾岸線割引である。
(尼崎市区间で最大約 30% 減少)
- ・ 国道 2 号は、
 - ・ 1 車線規制との組合せの場合、湾岸線の割引額が 500 円、700 円、1200 円いずれであっても割引区間が西線、西線～東線、東線にかかわらず交通量が減少 (尼崎市区间で最大約 15% 減少)
 - ・ 2 車線規制との組合せの場合、湾岸線の割引額が 500 円、700 円の場合、割引区間が西線、西線～東線、東線にかかわらず交通量が増加 (尼崎市区间で最大約 10% 増加)
- ・ 湾岸線の割引額を 1200 円とし、割引区間が西線～東線の場合は、交通量が減少
(尼崎市区间で最大約 10% 減少)
- ・ ナンバープレート規制との組合せの場合、湾岸線の割引額が 500 円、700 円、1200 円いずれであっても割引区間が西線、西線～東線、東線にかかわらず交通量が増加 (尼崎市区间で最大約 20% 増加)
- ・ 神戸線は、湾岸線の割引額が 500 円、700 円、1200 円いずれであっても割引区間が西線、西線～東線、東線にかかわらず交通量が減少 (尼崎市区间で最大約 5% 減少)

神戸線割増の場合

- ・ 神戸線の割増額が 500 円で、割増区間を区分せずに集計した場合、神戸線の減少率は最大約 10%、湾岸線の増加率は最大約 5% である。

パッケージ施策 (国道 43 号規制 + 神戸線割増) の場合

尼崎市区間の路線毎の増減率に着目すると、

- ・ 国道 4 3 号は、1 車線規制 < 2 車線規制 < ナンバープレート規制の順で交通量の減少率が大きい。
(尼崎市区间で最大約 20% 減少)
- ・ 神戸線は、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場合でも減少率に違いはほとんど見られない。(尼崎市区间で最大約 10% 減少)
- ・ 国道 2 号及び湾岸線は、1 車線規制 < 2 車線規制 < ナンバープレート規制の順で交通量の増加率が大きい。(国道 2 号尼崎市区间で最大約 25% 増加、湾岸線尼崎市区间で最大約 15% 増加)