

『大型車の交通量低減のための総合的な調査』

第3編 アンケート調査結果（分析）

I. アンケート調査結果（分析）の概要	39
II. アンケート調査結果（分析）	41

I. 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と回答した票数は、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 63～64）

○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 65～93）

○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高い。
(尼崎市区間で最大約 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 号尼崎市区間で最大約 25%増加、湾岸線尼崎市区間で最大約 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。
(尼崎市区間で最大約 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（尼崎市区間で最大約 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（尼崎市区間で最大約 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
(尼崎市区間で最大約 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（尼崎市区間で最大約 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（尼崎市区間で最大約 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 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高い。
(尼崎市区間で最大約 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。(尼崎市区間で最大約 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 号尼崎市区間で最大約 25%増加、湾岸線尼崎市区間で最大約 15%増加)

Ⅱ. アンケート調査結果（分析）

＜分析内容＞

1. 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
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. 変更意向と路線選択理由
4. 現況交通における変更割合の推計とその影響

1. 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	44
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)	45
① 湾岸線割引額のピークと割引対象区間	45
② 湾岸線割引額と通行区間長との関係	46
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)	47
① 神戸線割増額のピークと割増対象区間	47
② 神戸線割増額と通行区間長との関係	48
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	49
1) パッケージ施策 (1車線規制+湾岸線割引) の相乗効果	50
2) パッケージ施策 (2車線規制+湾岸線割引) の相乗効果	51
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	52
4) パッケージ施策の相乗効果の比較	53
5) パッケージ施策による変更先路線の変化 (湾岸線割引)	54
① 1車線規制+湾岸線割引	54
② 2車線規制+湾岸線割引	55
③ ナンバープレート規制+湾岸線割引	56
6) パッケージ施策 (1車線規制+神戸線割増) の相乗効果	57
7) パッケージ施策 (2車線規制+神戸線割増) の相乗効果	58
8) パッケージ施策 (ナンバープレート規制+神戸線割増) の相乗効果	59
9) パッケージ施策による変更先路線の変化 (神戸線割増)	60
① 1車線規制+神戸線割増	60
② 2車線規制+神戸線割増	61
③ ナンバープレート規制+神戸線割増	62
3. 変更意向と路線選択理由	63
1) 「変更しない理由」の施策別の比較 (国道43号利用者)	64

4. 現況交通における変更割合の推計とその影響・・・・・・・・・・・・・・・・65

1)		各施策の変更交通による各路線のセブ入大型車増減率【1車線規制】	・・・・・・・・67	
2)	//		【2車線規制】	・・・・・・・・68
3)	//		【ナンバープレート規制】	・・・・・・・・69
4)	//	湾岸線割引（西線：500円）	・・・・・・・・70	
5)	//	湾岸線割引（西線～東線：500円）	・・・・・・・・71	
6)	//	湾岸線割引（西線～東線：700円）	・・・・・・・・72	
7)	//	湾岸線割引（西線～東線：1200円）	・・・・・・・・73	
8)	//	湾岸線割引（東線：700円）	・・・・・・・・74	
9)	//	【1車線規制＋湾岸線割引（西線：500円）	・・・・・・・・75	
10)	//	【1車線規制＋湾岸線割引（西線～東線：500円）	・・・・・・・・76	
11)	//	【1車線規制＋湾岸線割引（西線～東線：700円）	・・・・・・・・77	
12)	//	【1車線規制＋湾岸線割引（西線～東線：1200円）	・・・・・・・・78	
13)	//	【1車線規制＋湾岸線割引（東線：700円）	・・・・・・・・79	
14)	//	【2車線規制＋湾岸線割引（西線：500円）	・・・・・・・・80	
15)	//	【2車線規制＋湾岸線割引（西線～東線：500円）	・・・・・・・・81	
16)	//	【2車線規制＋湾岸線割引（西線～東線：700円）	・・・・・・・・82	
17)	//	【2車線規制＋湾岸線割引（西線～東線：1200円）	・・・・・・・・83	
18)	//	【2車線規制＋湾岸線割引（東線：700円）	・・・・・・・・84	
19)	//	【ナンバープレート規制＋湾岸線割引（西線：500円）	・・・・・・・・85	
20)	//	【ナンバープレート規制＋湾岸線割引（西線～東線：500円）	・・・・・・・・86	
21)	//	【ナンバープレート規制＋湾岸線割引（西線～東線：700円）	・・・・・・・・87	
22)	//	【ナンバープレート規制＋湾岸線割引（西線～東線：1200円）	・・・・・・・・88	
23)	//	【ナンバープレート規制＋湾岸線割引（東線：700円）	・・・・・・・・89	
24)	//	神戸線割増（500円）	・・・・・・・・90	
25)	//	【1車線規制＋神戸線割増（500円）	・・・・・・・・91	
26)	//	【2車線規制＋神戸線割増（500円）	・・・・・・・・92	
27)	//	【ナンバープレート規制＋神戸線割増（500円）	・・・・・・・・93	

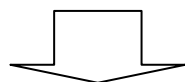
※施策とは、「1車線規制」「2車線規制」「ナンバープレート規制」「環境ロードプライシング」のことである。
 ※パッケージ施策とは、国道43号が規制され、かつ環境ロードプライシングの試行内容が充実された場合のことである。

1. 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

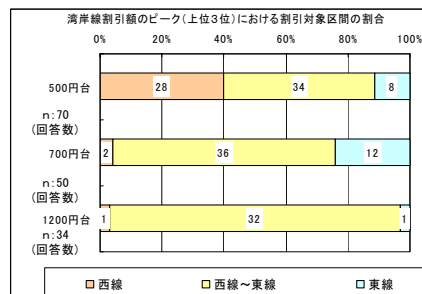
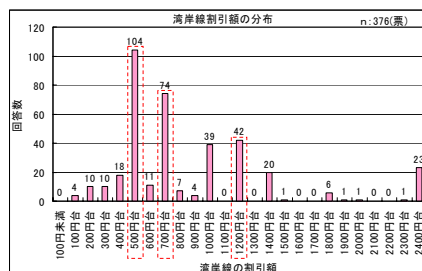
分析するアンケート設問番号	湾岸線割引：問6—(1)—1) 神戸線割増：問6—(1)—2)
分析対象	問6(1)で割引・割増額を回答したドライバー (分析の流れ)

<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。

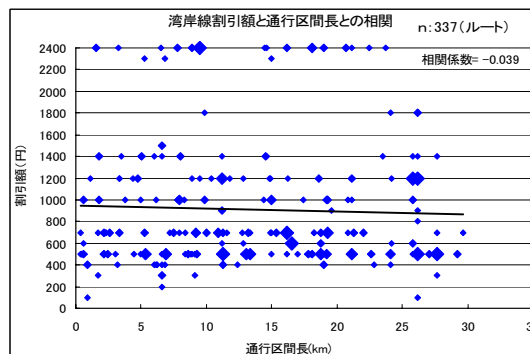


抽出した割引・割増額のピーク（上位3位）について、その金額の割引・割増対象区間の割合を見る。



<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。

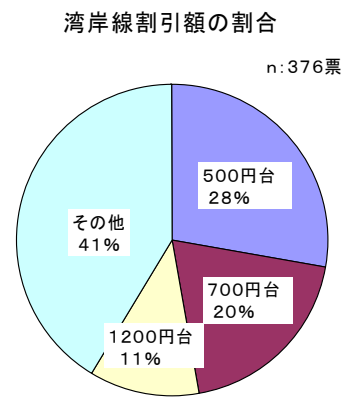
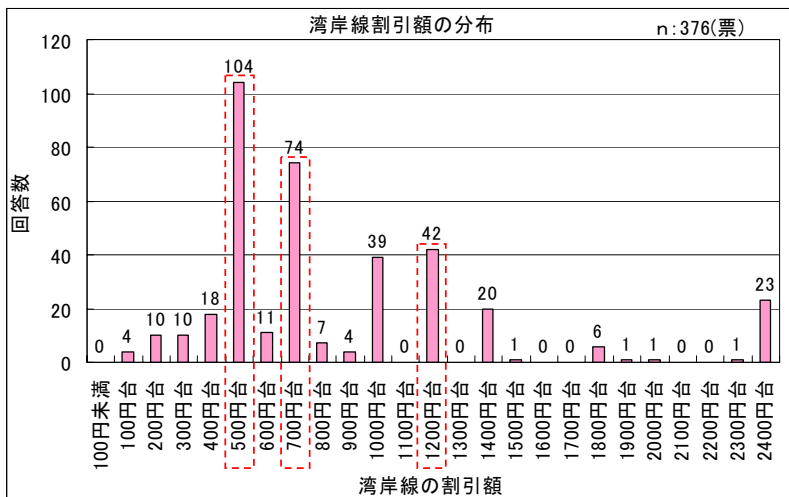


1-1) 湾岸線割引額の特性把握 (湾岸線に通行ルートを変更する場合)

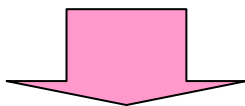
① 湾岸線割引額のピークと割引対象区間

(分析内容)

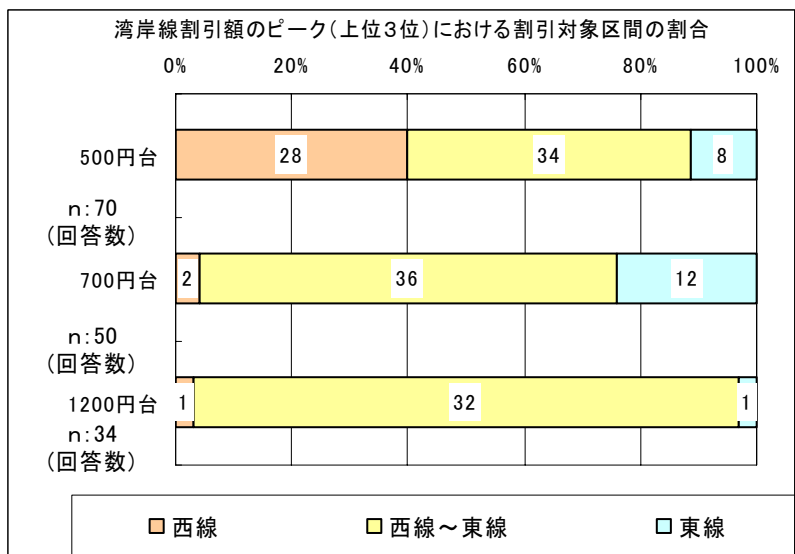
- 湾岸線割引額について、その分布を比較する。
- 最も多くの人々が回答した割引額の上位3位について、その割引対象区間の割合を分析する。



※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回答数を集計。

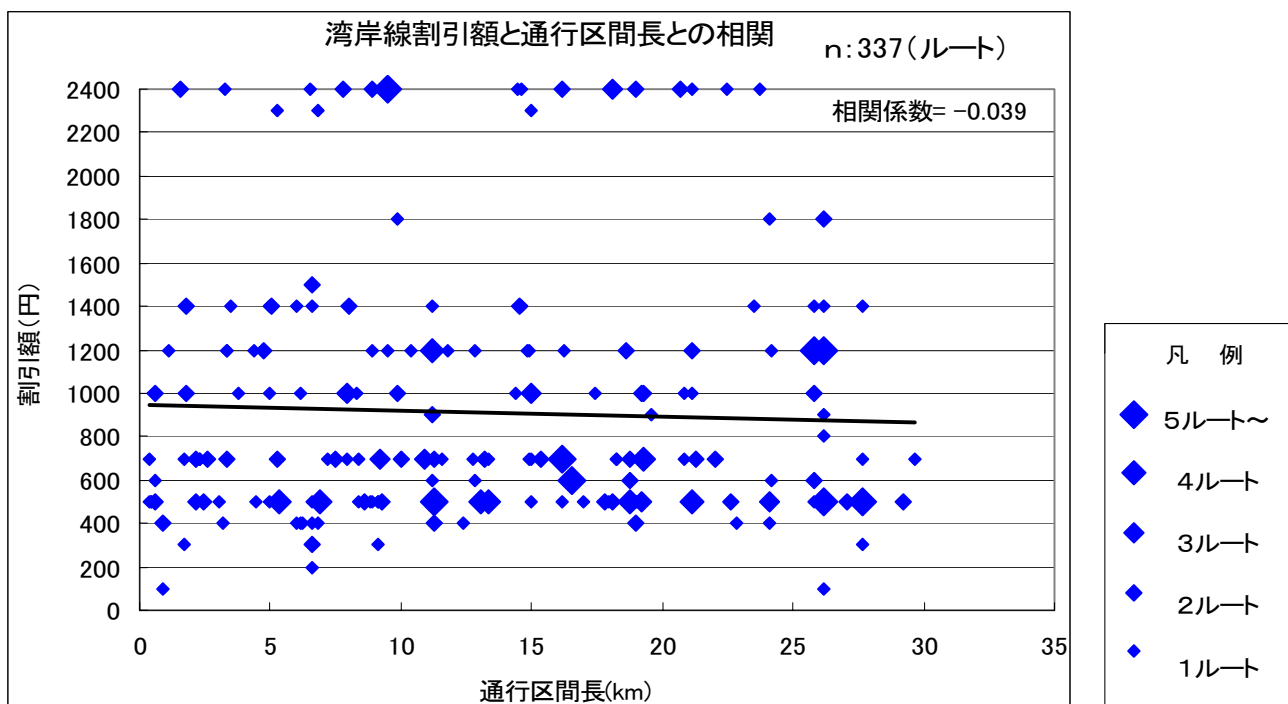
1-1) 湾岸線割引額の特性把握 (湾岸線に通行ルートを変更する場合)

② 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。

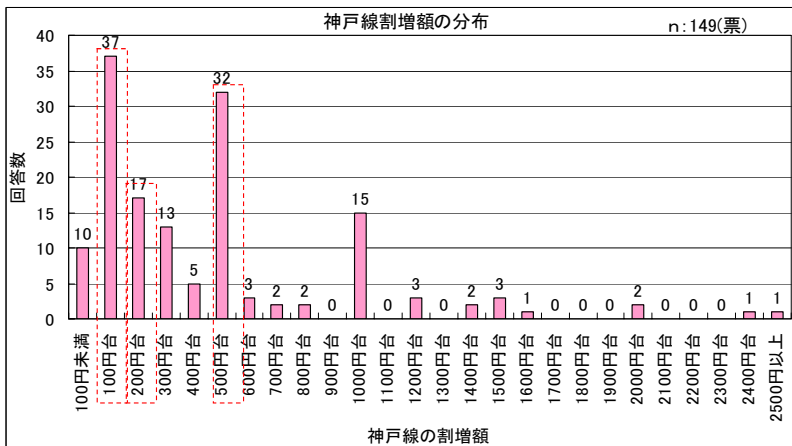
※ 同額で同距離の回答数はドットの大きさを示す。

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）

① 神戸線割増額のピークと割増対象区間

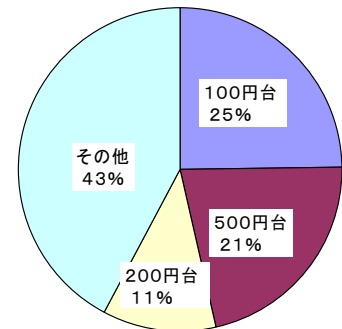
（分析内容）

- ・ 神戸線割増額について、その分布を比較する。
- ・ 最も多くの人々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。

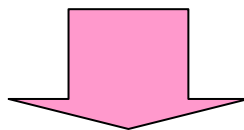


神戸線割増額の割合

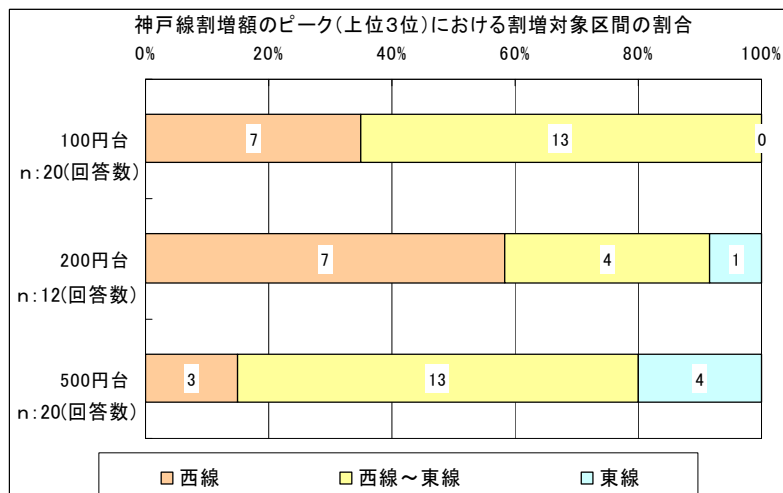
n:149票



※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回答数を集計。

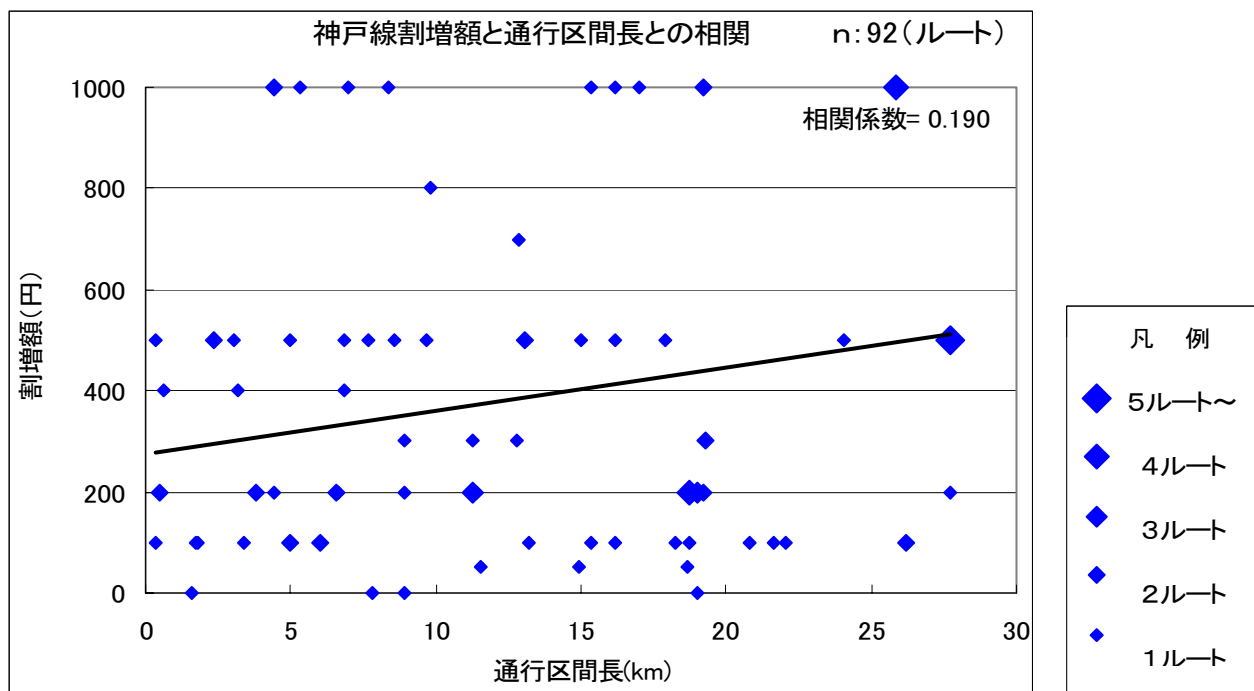
1-2) 神戸線割増額の特性把握（神戸線から通行ルートを変更する場合）

② 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、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。

抽出した票数を比較する。
※ 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。

※問4で「変更する」と回答した2,227名のうち問5にも「変更する」と回答した304名

※パッケージによる相乗効果（パッケージで追加して変更すると回答した票数は全体の6%）

ナンバープレート規制・湾岸線割引の相乗効果

施策	単独施策での変更	パッケージによる追加変更	合計
ナンバープレート規制	181	123	304
湾岸線割引	123	181	304
ナンバープレート規制+湾岸線割引	181	123	304

＜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。

ナンバープレート規制・湾岸線割引の相乗効果

施策	国道2号へ	神戸線へ	湾岸線へ	その他の道路へ
ナンバープレート規制	36.2%	13.8%	40.6%	9.4%
湾岸線割引	23.8%	7.4%	62.5%	6.3%
ナンバープレート規制+湾岸線割引	36.2%	13.8%	40.6%	9.4%

パッケージによる変更先の変化

パッケージ施策により湾岸線の変更割合が増加(+22%)

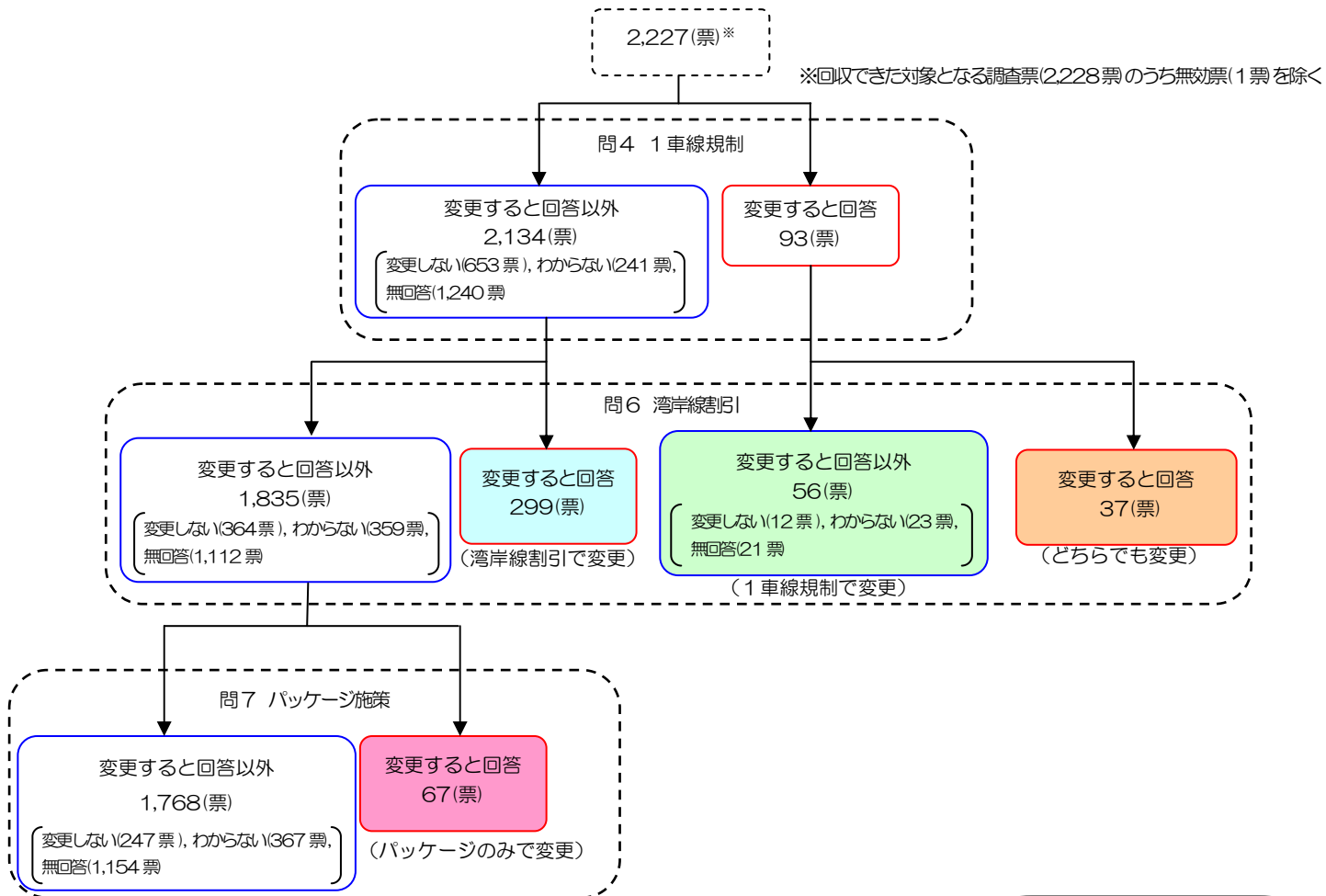
カバート規制による通行ルートの変更先（国道2号、神戸線、湾岸線、その他の道路）が、パッケージ施策によりどのように変化したかを見る。（※湾岸線割引では変更先が湾岸線のみで変化しないため対象外）

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

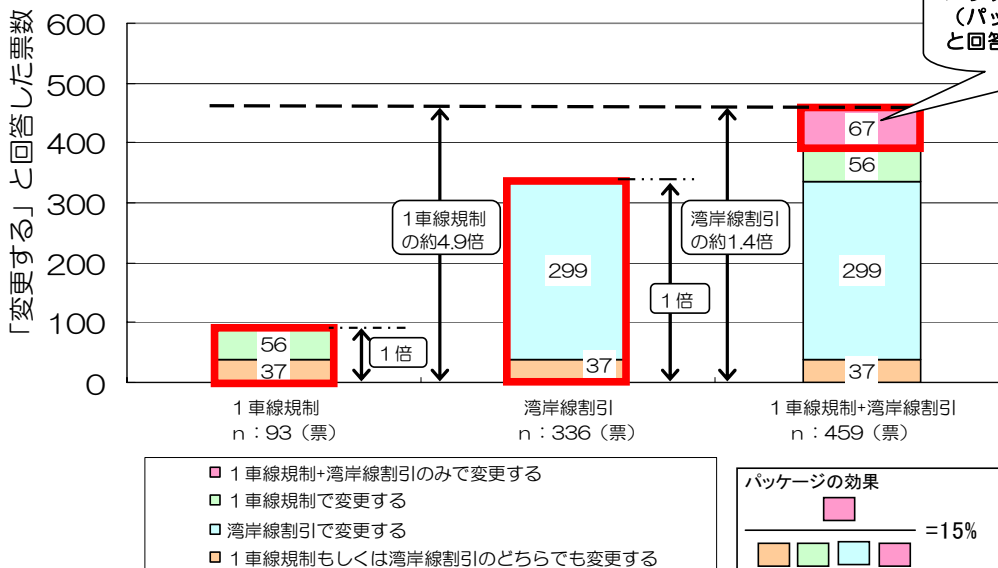
1) パッケージ施策（1車線規制+湾岸線割引）の相乗効果

(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

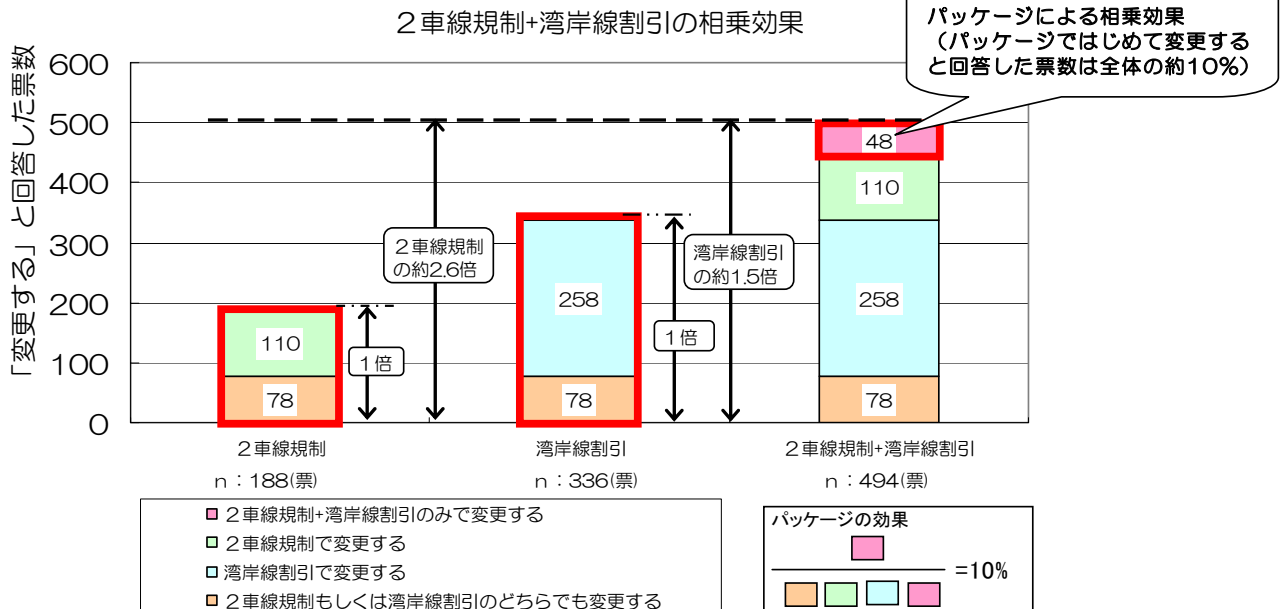
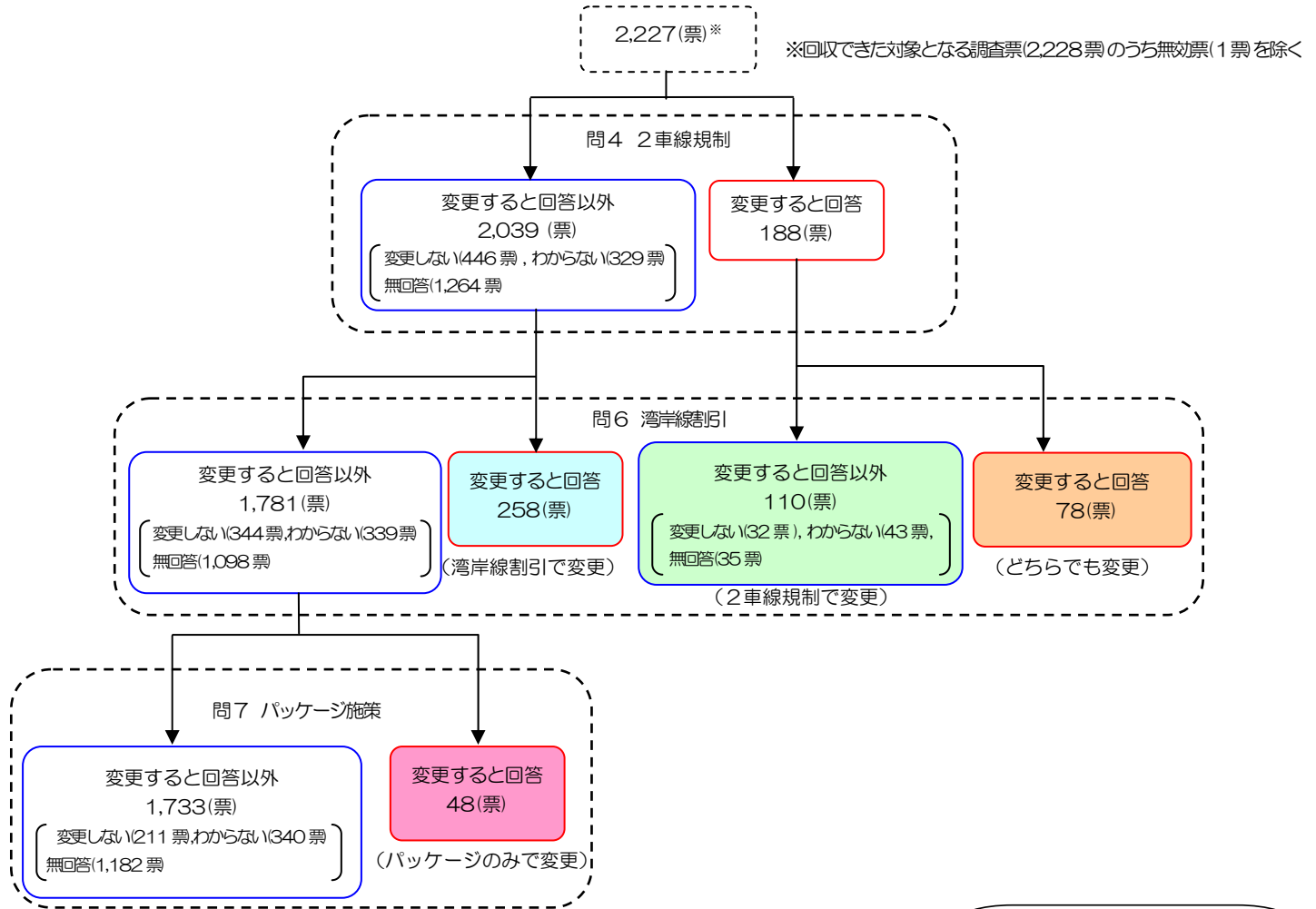


2. パッケージ施策で通行ルートを変更する場合の効果分析

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）

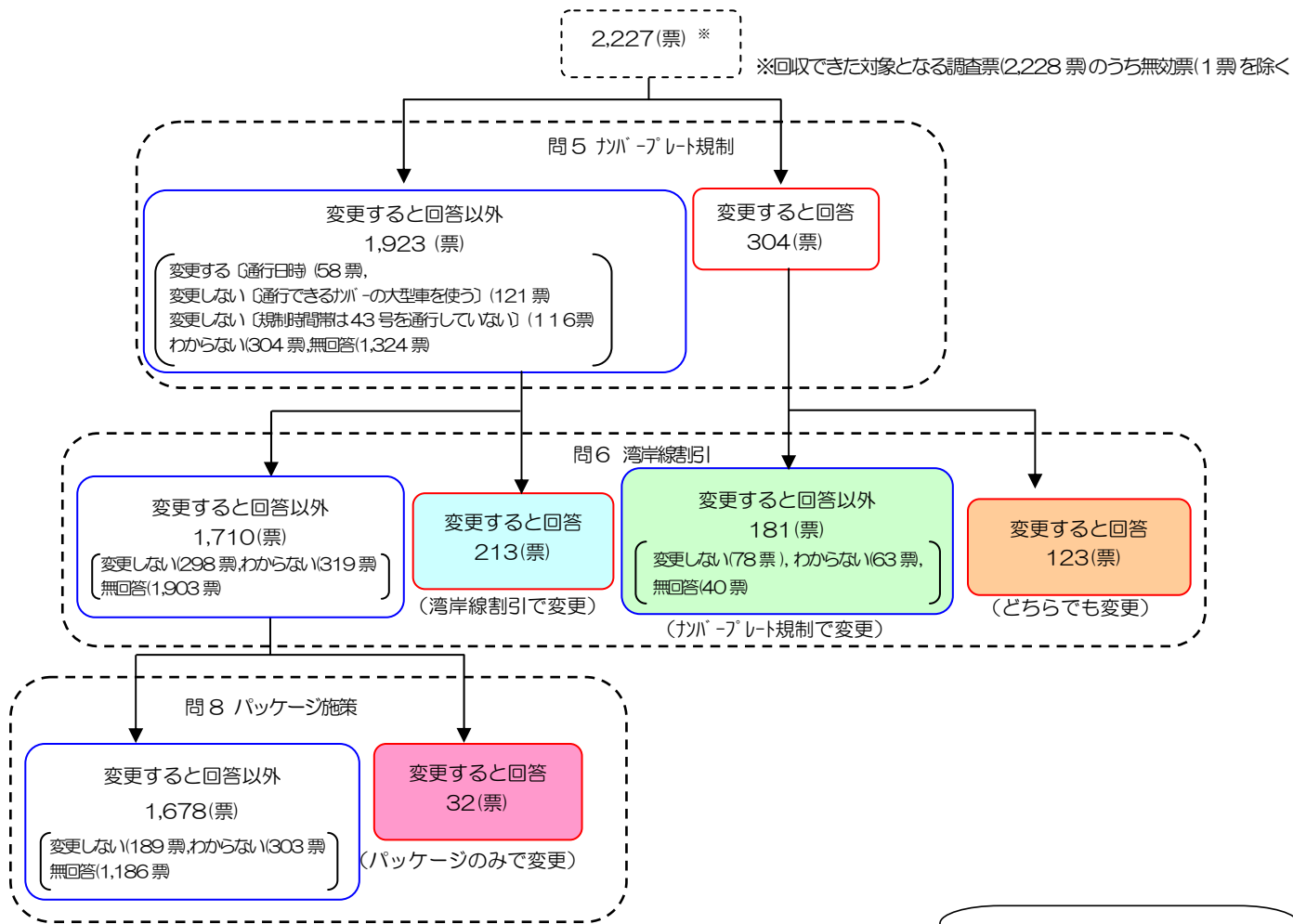
国道43号通行規制（2車線規制）、環境ロードプライシング（湾岸線割引）及びパッケージで「変更する」と回答した人（票数）を抽出し、相乗効果を分析する。



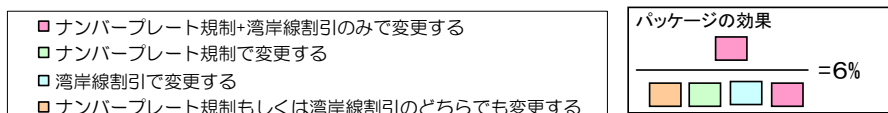
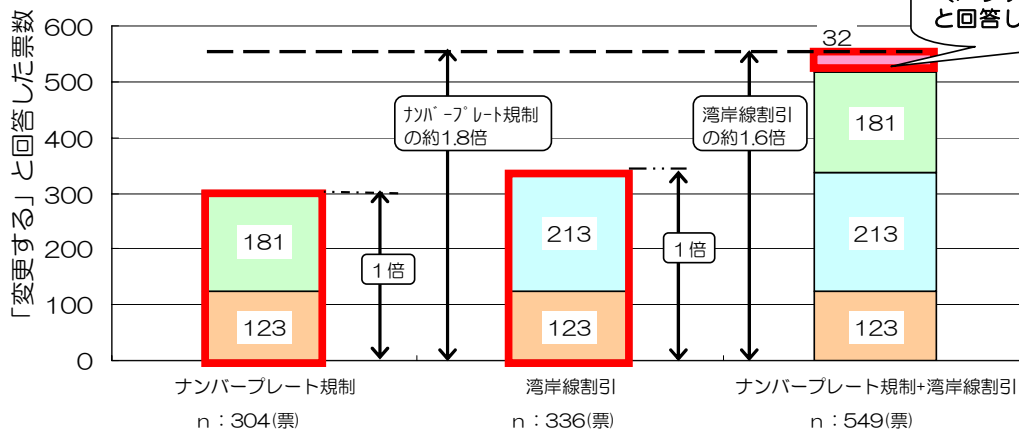
2. パッケージ施策で通行ルートを変更する場合の効果分析

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

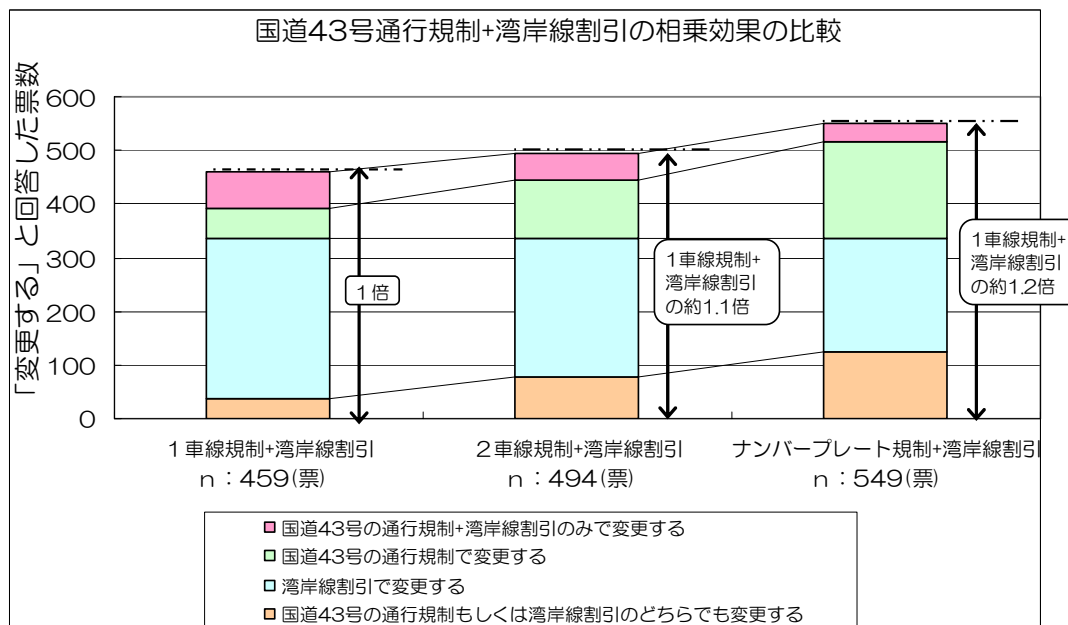
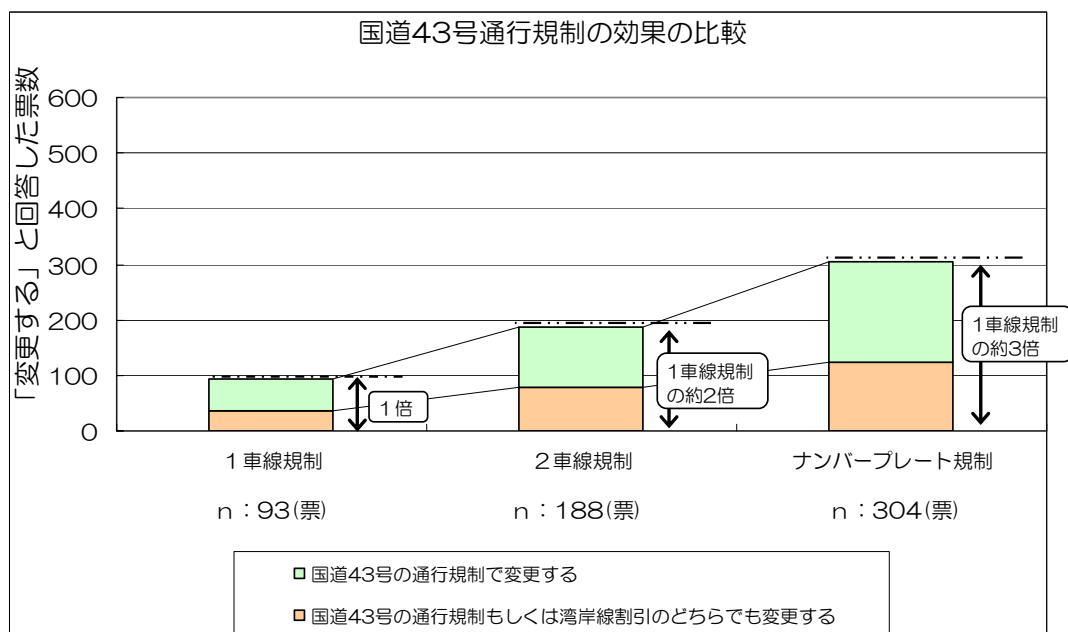


2. パッケージ施策で通行ルートを変更する場合の効果分析

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

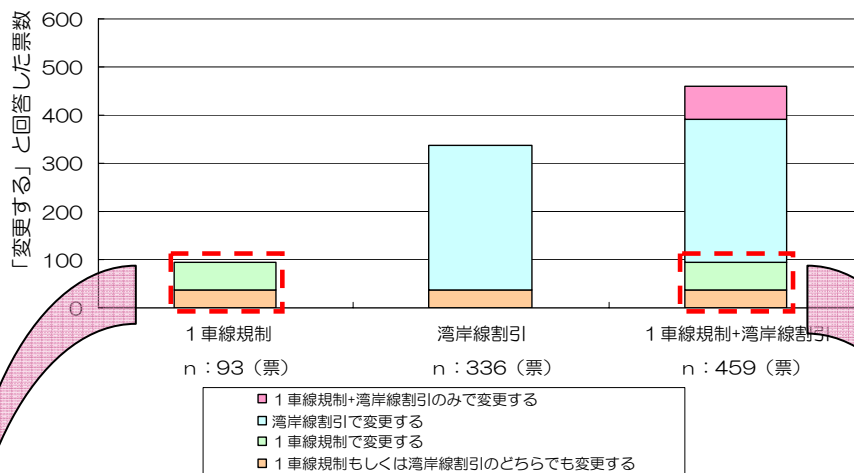
5) パッケージ施策による変更先路線の変化（湾岸線割引）

① 1車線規制+湾岸線割引

(分析内容)

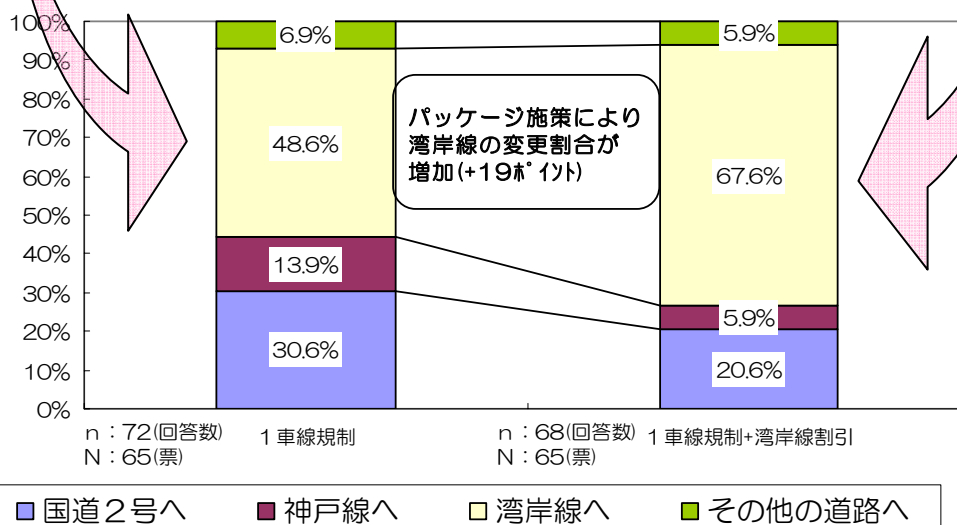
「1車線規制+湾岸線割引」を行ったときの変更先路線の変化を分析する。

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

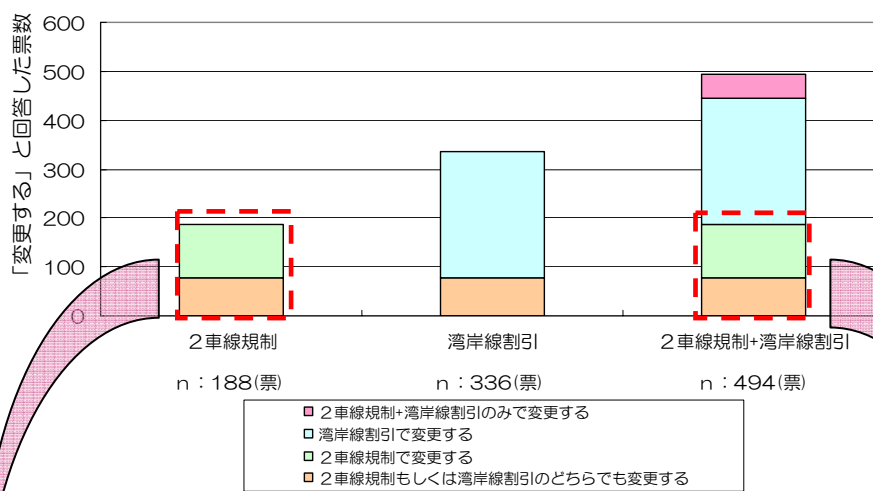
5) パッケージ施策による変更先路線の変化（湾岸線割引）

② 2車線規制+湾岸線割引

(分析内容)

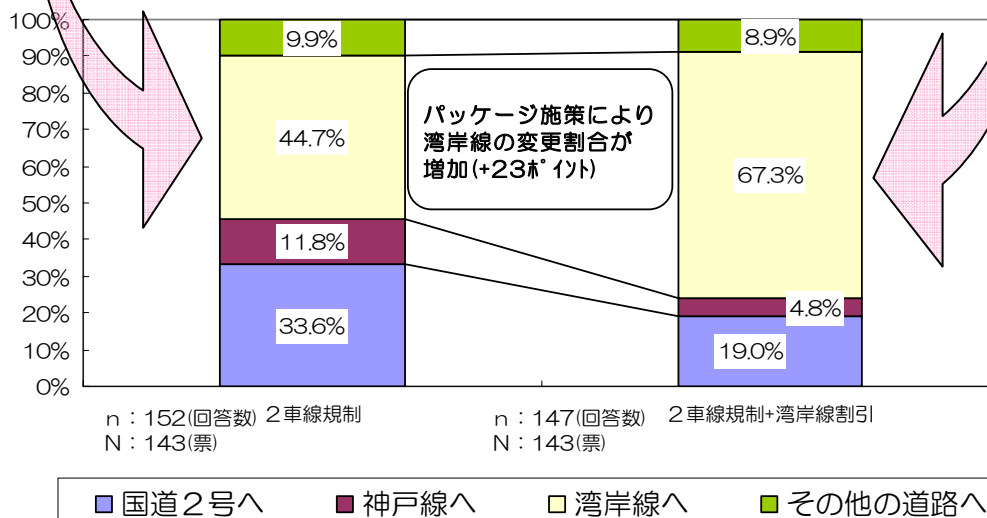
「2車線規制+湾岸線割引」を行ったときの変更先路線の変化を分析する。

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でない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

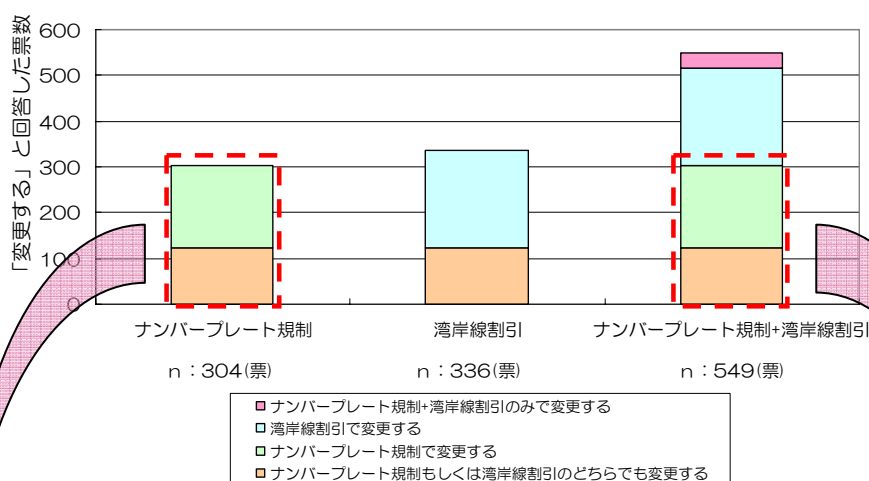
5) パッケージ施策による変更先路線の変化（湾岸線割引）

③ナンバープレート規制+湾岸線割引

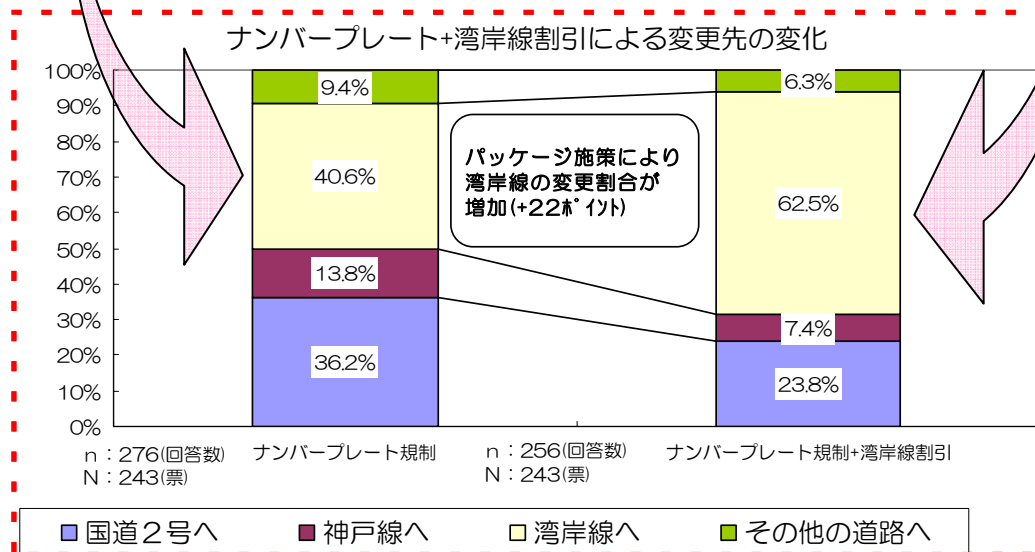
(分析内容)

「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）



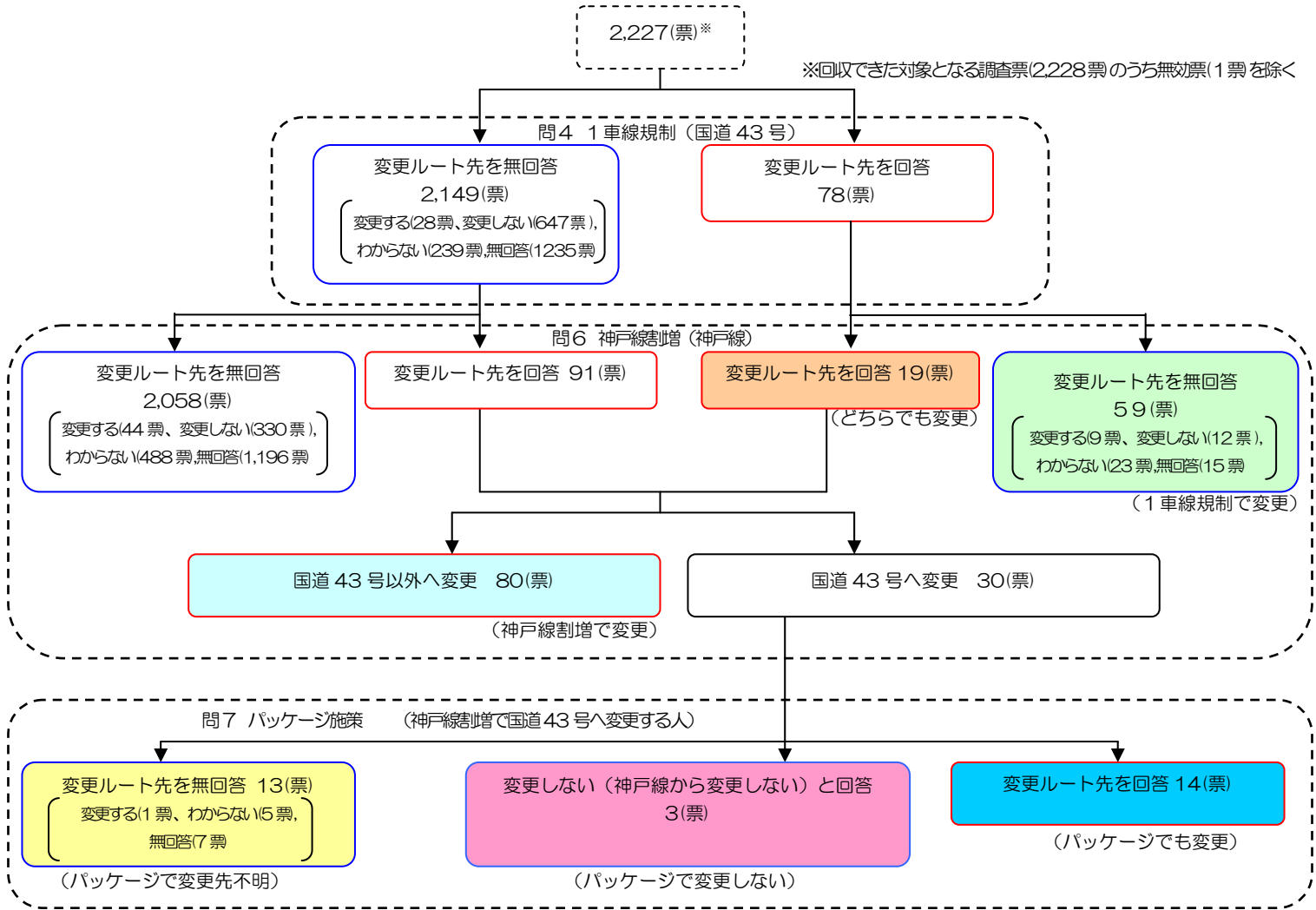
※ナンバープレート規制で「変更する」と回答した 304 票のうち、変更先の路線が明らかな 243 票について変更先路線の割合を見る。

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

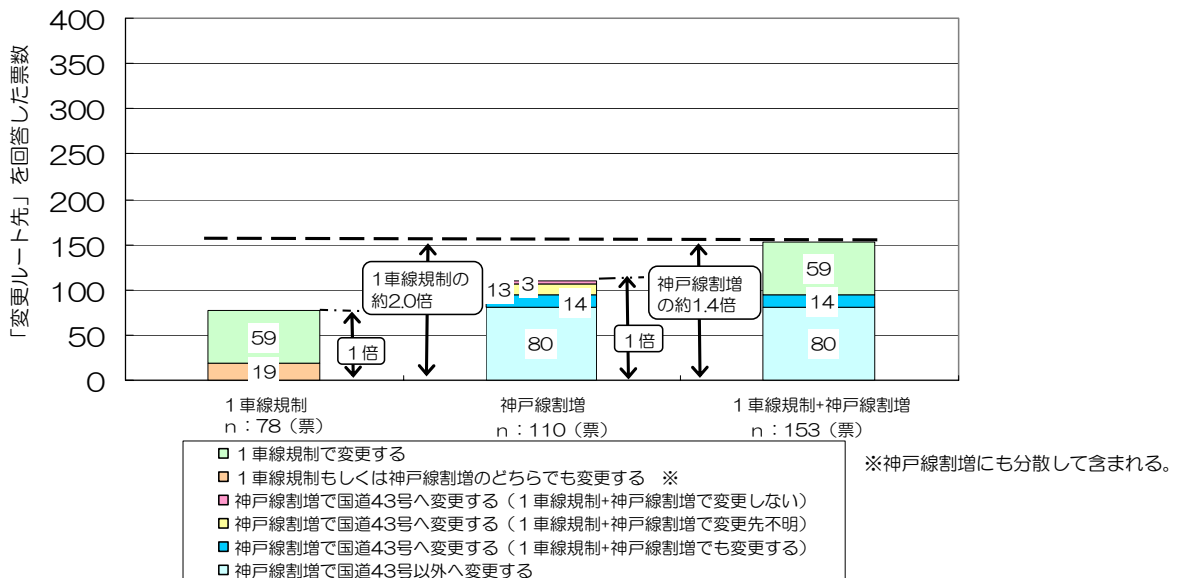
6) パッケージ施策（1車線規制+神戸線割増）の相乗効果

(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（神戸線割増）及びパッケージ施策で「変更する通行ルート先」を回答した人（票数）を抽出し、相乗効果を分析する。



1車線規制+神戸線割増の相乗効果

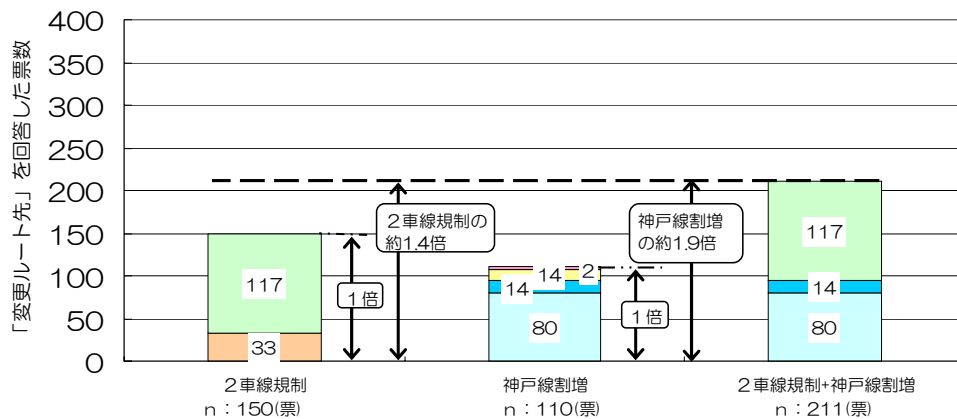
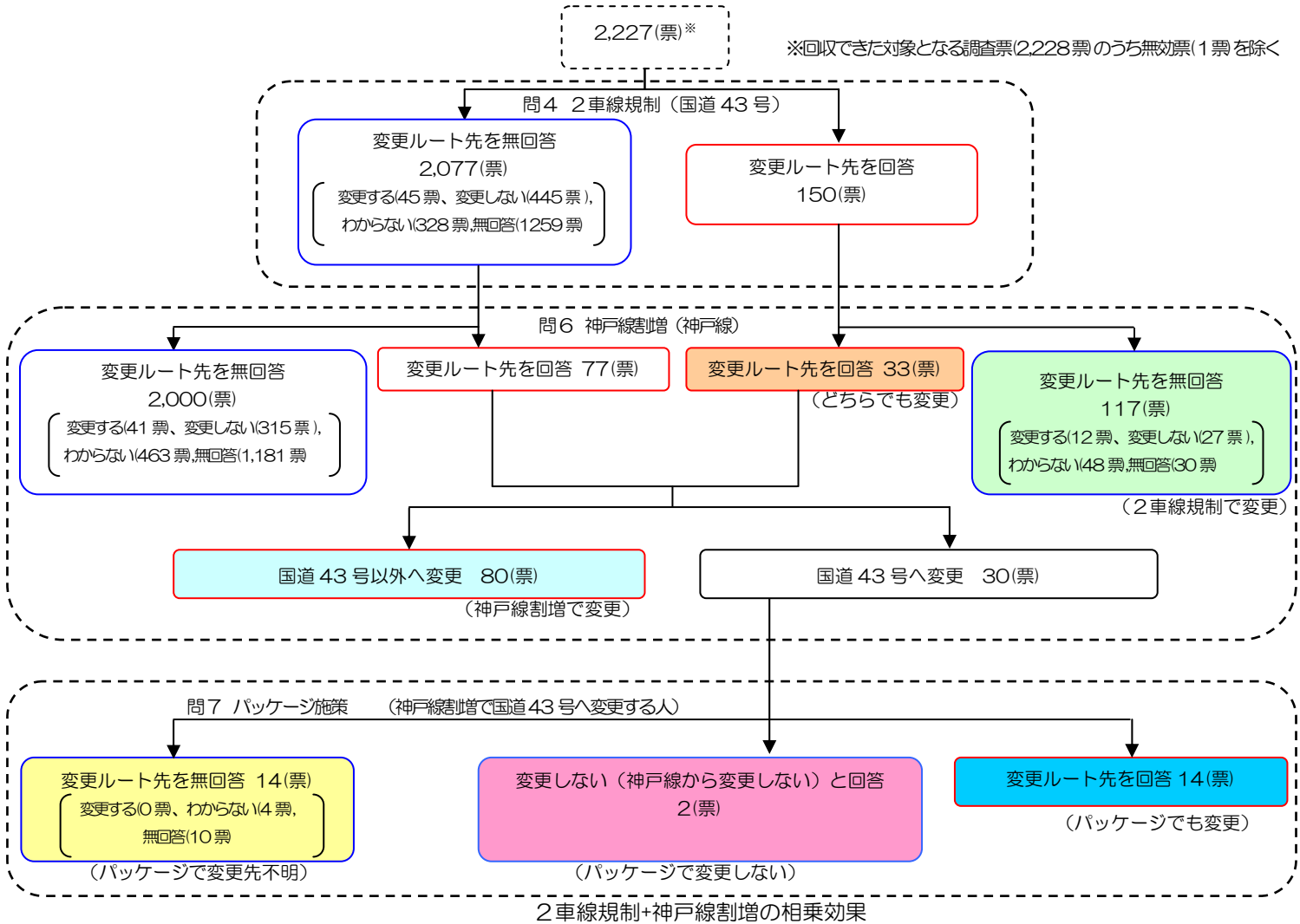


2. パッケージ施策で通行ルートを変更する場合の効果分析

7) パッケージ施策（2車線規制+神戸線割増）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（神戸線割増）及びパッケージ施策で「変更する通行ルート先」を回答した人（票数）を抽出し、相乗効果を分析する。



- 2車線規制で変更する
- 2車線規制もしくは神戸線割増のどちらでも変更する ※
- 神戸線割増で国道43号へ変更する (2車線規制+神戸線割増で変更しない)
- 神戸線割増で国道43号へ変更する (2車線規制+神戸線割増で変更先不明)
- 神戸線割増で国道43号へ変更する (2車線規制+神戸線割増でも変更する)
- 神戸線割増で国道43号以外へ変更する

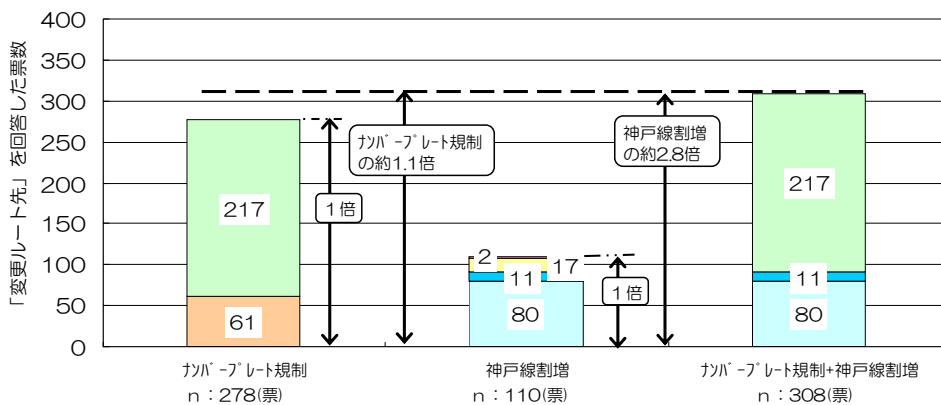
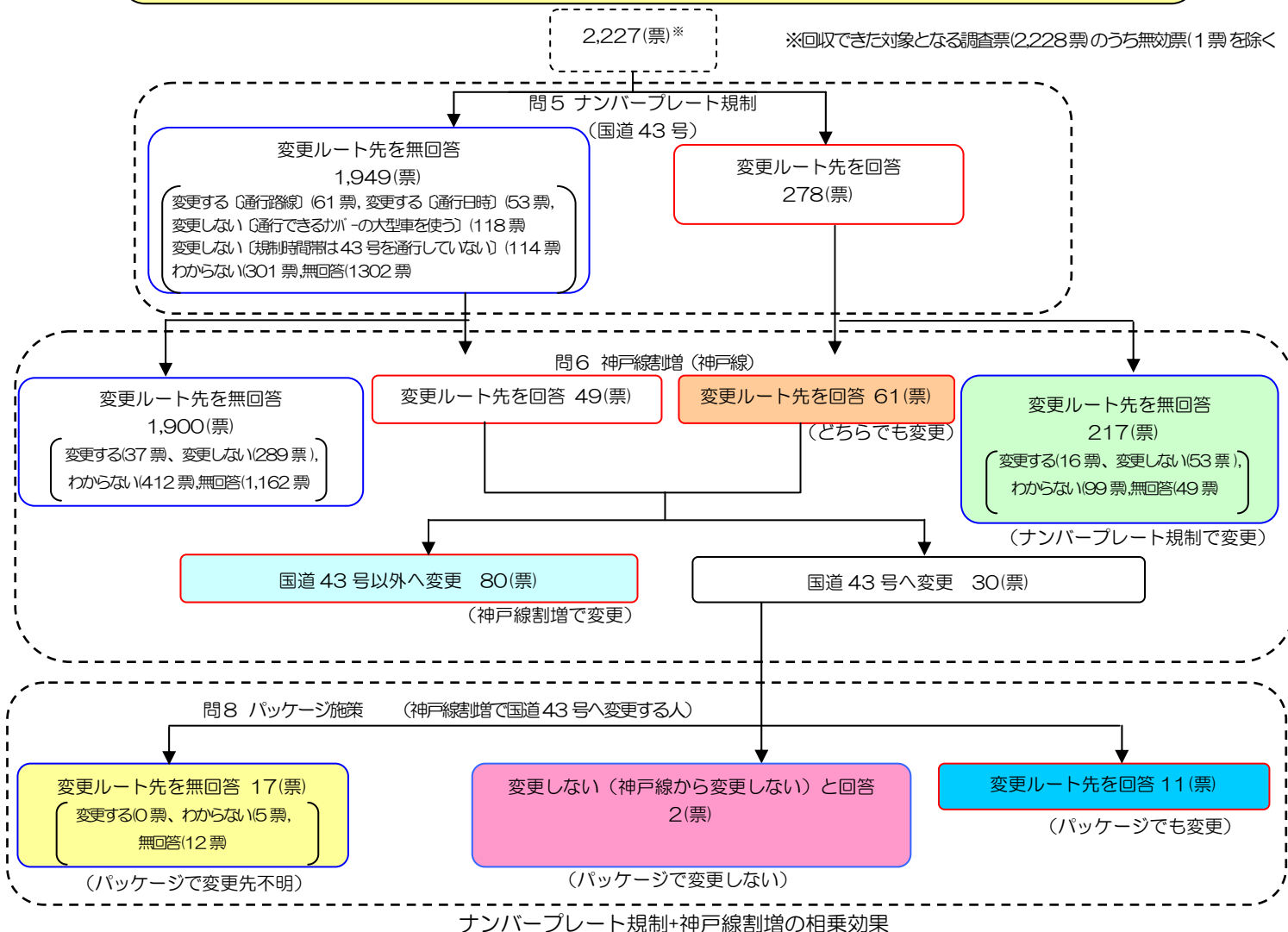
※神戸線割増にも分散して含まれる。

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

8) パッケージ施策（ナンバープレート規制+神戸線割増）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（神戸線割増）及びパッケージ施策で「変更する通行ルート番号」を回答した人（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で変更する
- ナンバープレート規制もしくは神戸線割増のどちらでも変更する ※
- 神戸線割増で国道43号へ変更する (ナンバープレート規制+神戸線割増で変更しない)
- 神戸線割増で国道43号へ変更する (ナンバープレート規制+神戸線割増で変更先不明)
- 神戸線割増で国道43号へ変更する (ナンバープレート規制+神戸線割増でも変更する)
- 神戸線割増で国道43号以外へ変更する

※神戸線割増にも分散して含まれる。

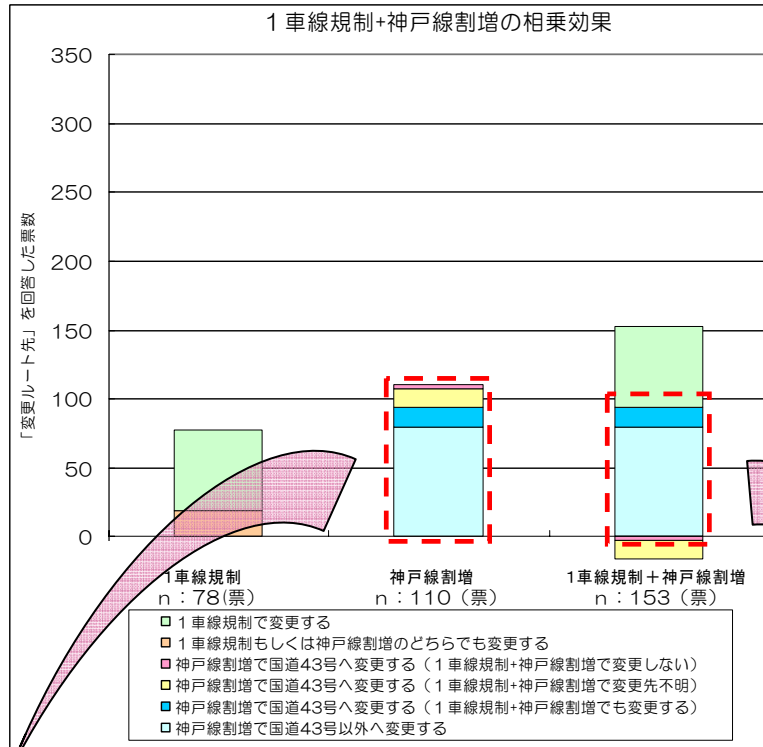
2. パッケージ施策で通行ルートを変更する場合の効果分析

9) パッケージ施策による変更先路線の変化（神戸線割増）

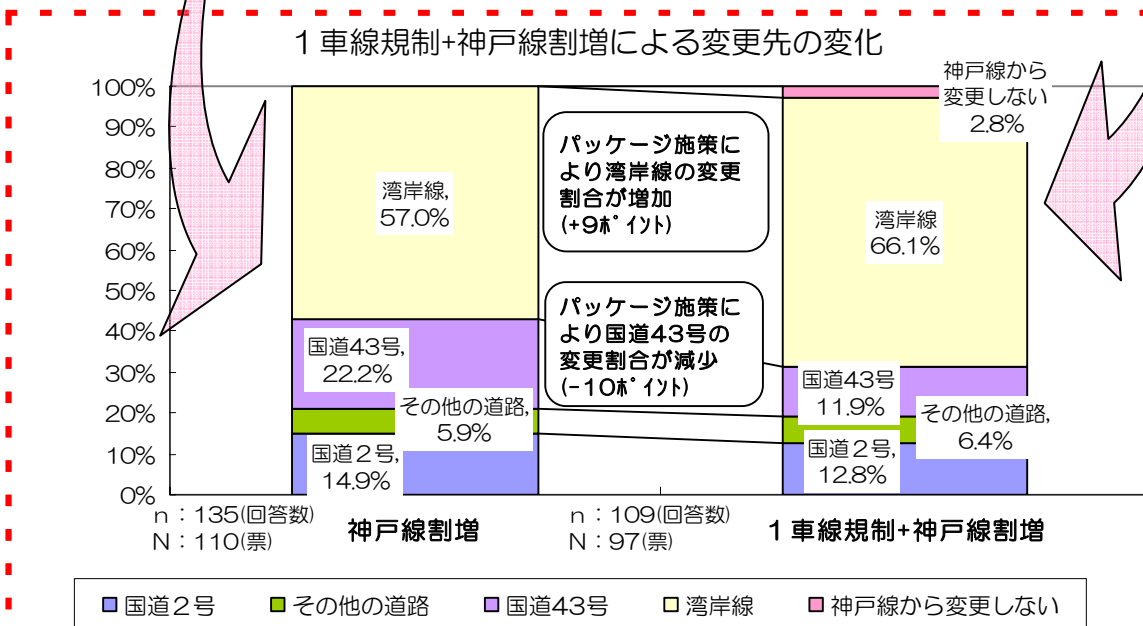
① 1車線規制+神戸線割増

(分析内容)

「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。



神戸線割増による通行ルートの変更先（国道2号、国道43号、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。



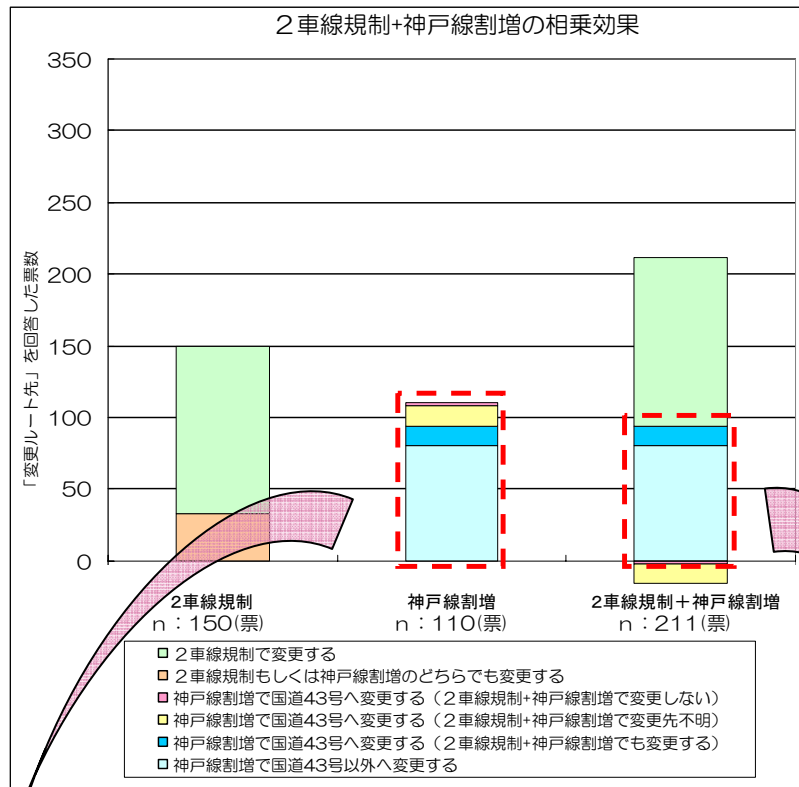
※神戸線割増で「変更ルート先」を回答した110票について、パッケージ施策による変更先の変化を分析（パッケージ施策で「変更ルート先を無回答」の13票を除く）

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

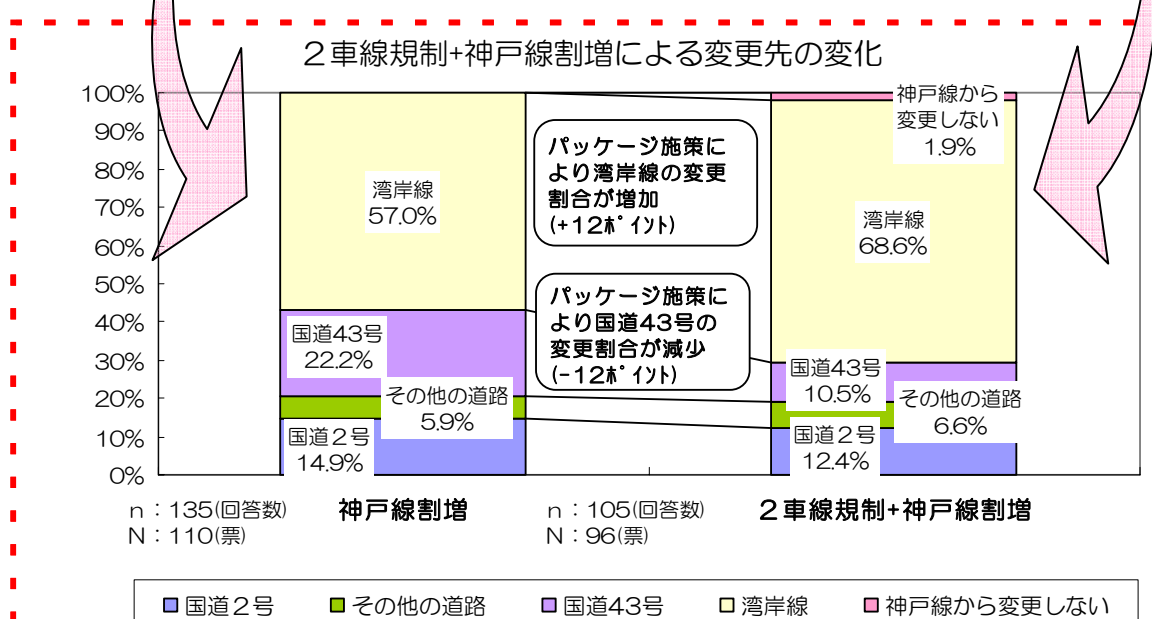
9) パッケージ施策による変更先路線の変化（神戸線割増）

② 2車線規制+神戸線割増

(分析内容)
「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。



神戸線割増による通行ルートの変更先 (国道2号、国道43号、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。



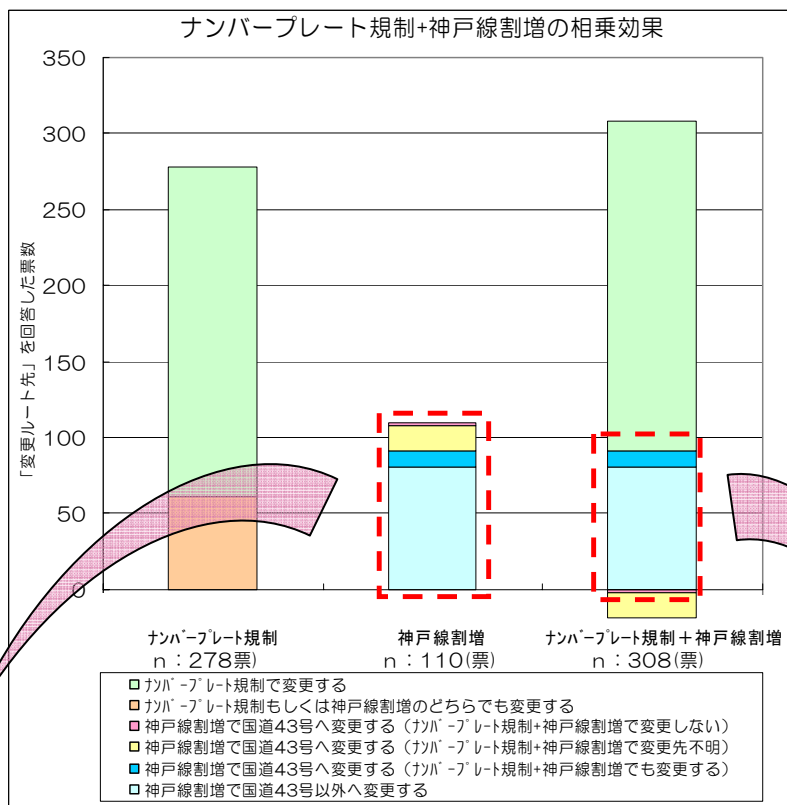
※神戸線割増で「変更ルート先」を回答した 110 票について、パッケージ施策による変更先の変化を分析 (パッケージ施策で「変更ルート先を無回答」の 14 票を除く)

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

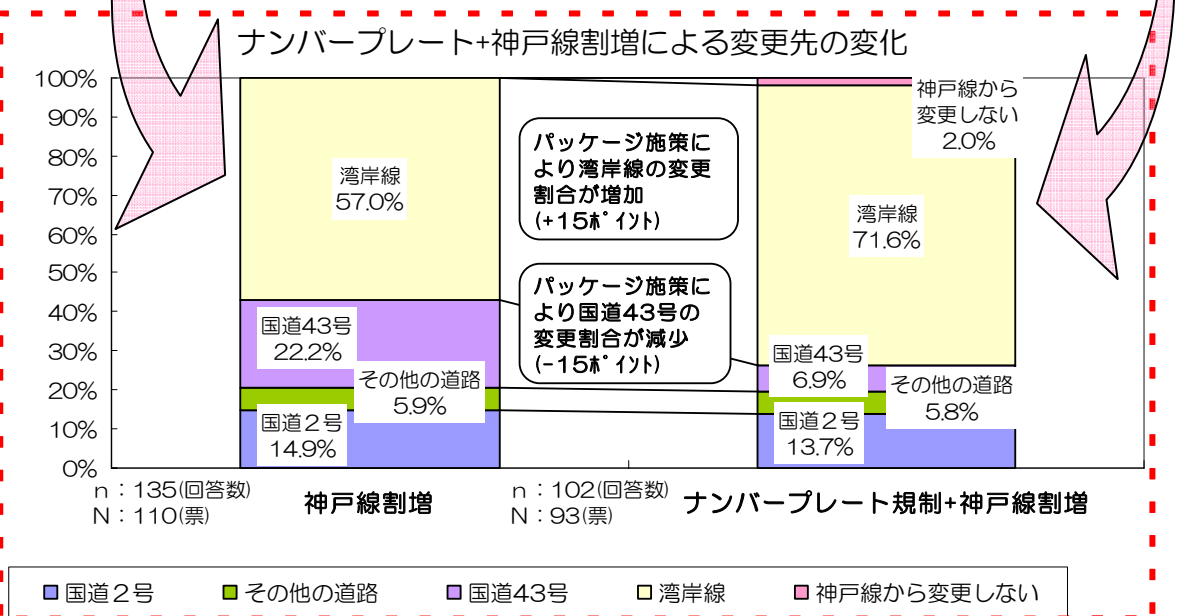
9) パッケージ施策による変更先路線の変化（神戸線割増）

②ナンバープレート規制+神戸線割増

(分析内容)
「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。



神戸線割増による通行ルートの変更先（国道2号、国道43号、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。



※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（パッケージ施策で「変更ルート先を無回答」の 17 票を除く）

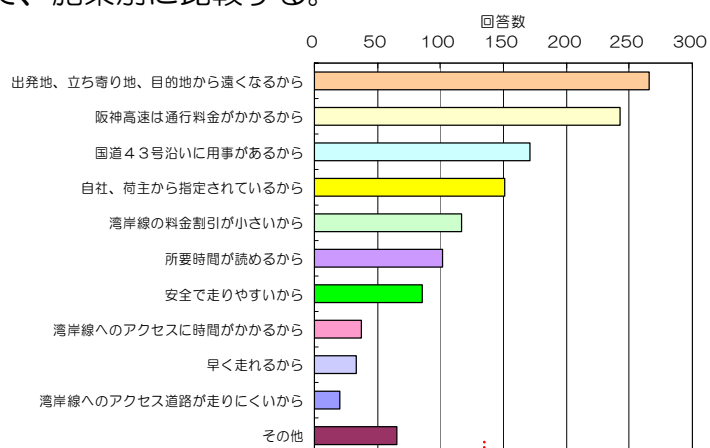
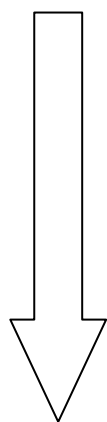
3. 変更意向と路線選択理由

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)

< 「変更しない理由」 の特性把握 >

「変更しない理由」について、施策別に比較する。



「変更しない理由」の分析

↓
施策別に比較

反証として、「変更する」と回答したドライバーの路線選択理由(問 3)について、施策別に比較する。

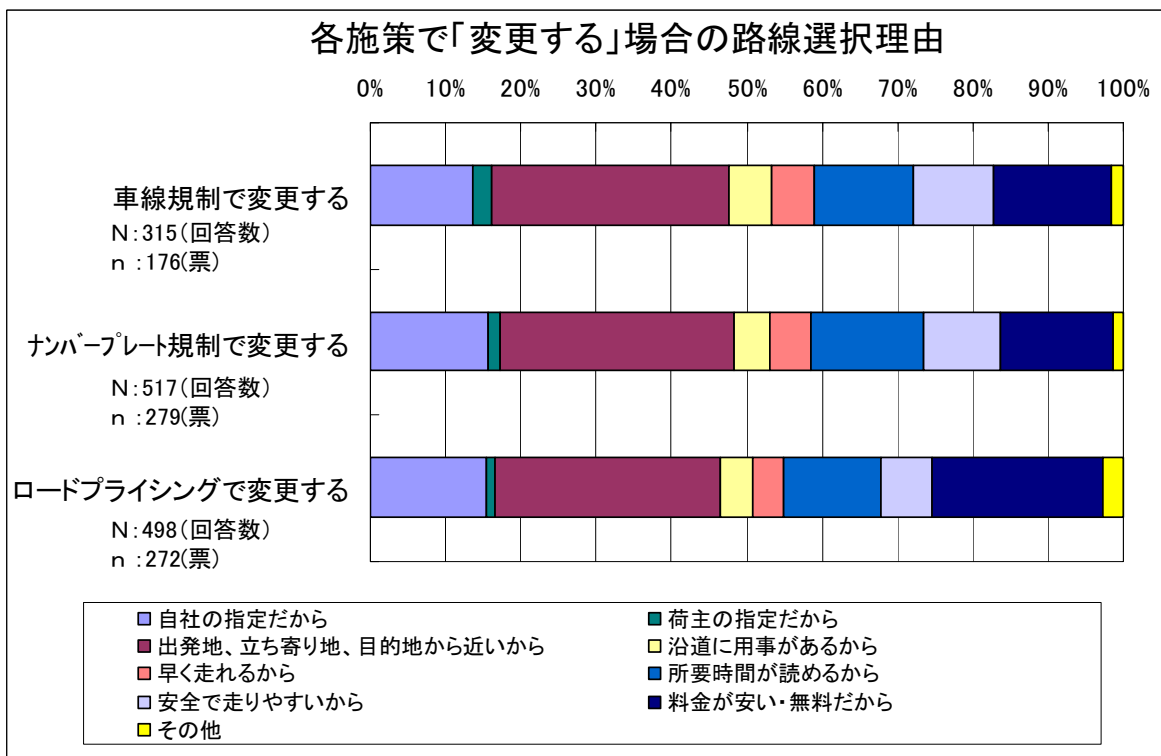
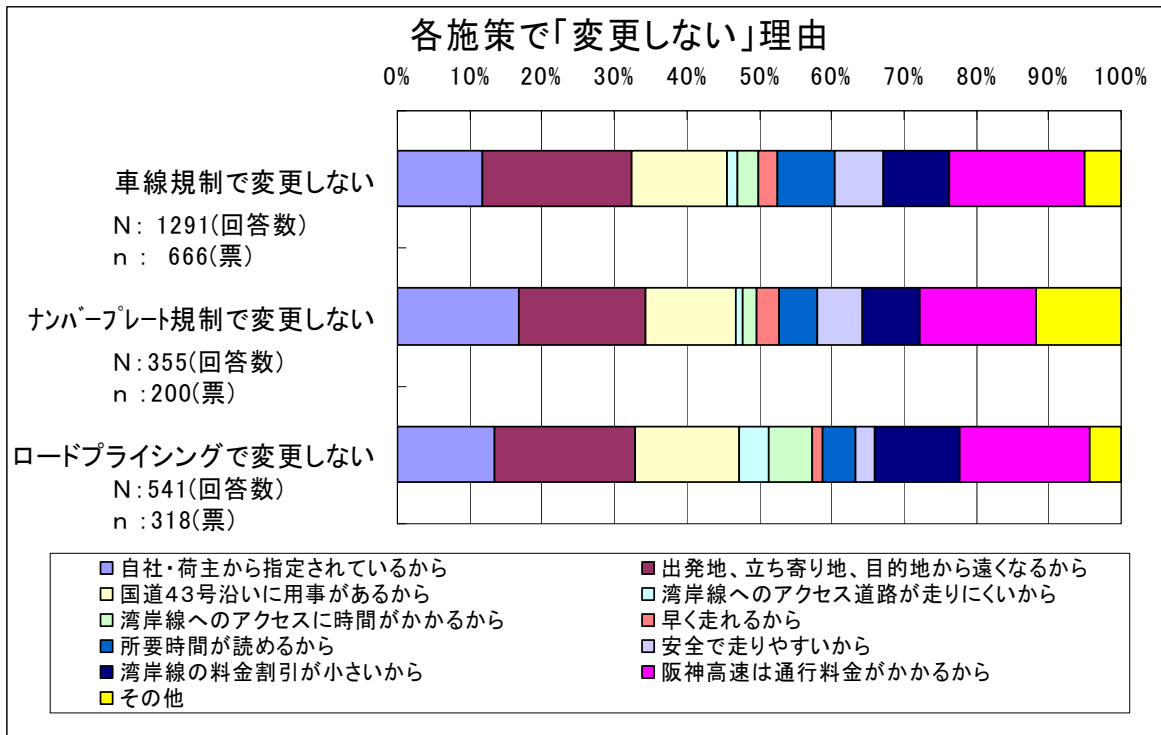
3. 変更意向と路線選択理由

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。



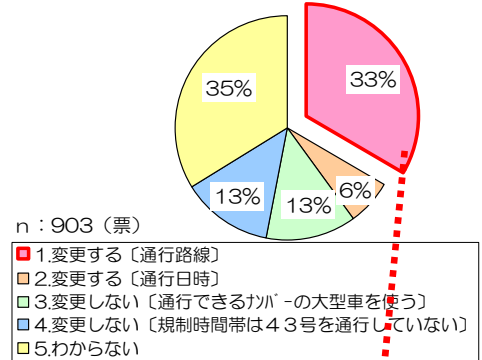
4. 現況交通における変更割合の推計とその影響

【これまでの分析 (P 44~P 64)】

単純集計 (P13~P37)
分析1~3 (P44~P64)

回答者の意向把握のため、単純集計結果 (票数) を用いて、分析を実施

単純集計結果
(ナンバープレート規制)



【これからの分析 (P 65~P 93)】

各路線の区間毎に、現況交通への影響を把握する。

- ① 尼崎市内を通行したルートに着目し、各施策毎の変更意向を集計。
- ② 「変更する」と回答した通行ルート数※1を現況交通量※2に換算し、増減率を图示。

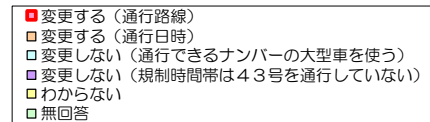
※1 「変更する」と回答し、変更先ルート等を回答した通行ルート数
※2 平成17年3月3日 (木) の現況交通量調査結果 (センサス大型車)

「変更する」と回答した通行ルートで集計

① 通行ルートに着目した変更意向 (ナンバープレート規制の場合)

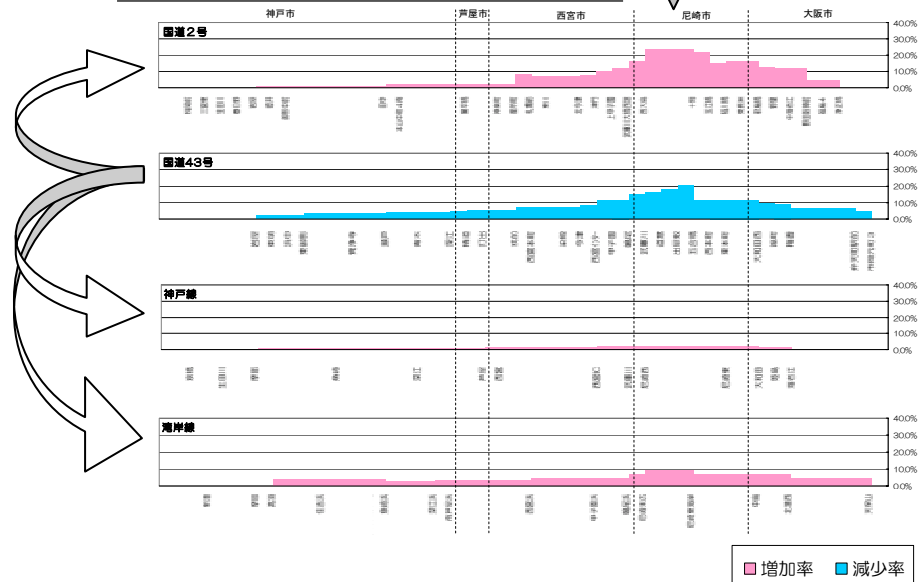
問2で回答された国道43号 (尼崎市内) を通行する総ルート数

n : 1126 (ルート)



変更ルート数を現況交通量に換算し、現況交通量に対する増減率を图示

② 現況交通量 (センサス大型車) の増減率



増減率図の算出ケース一覧

国道43号通行規制 環境ロードプライシング			1車線規制	2車線規制	ナンバープレート規制	国道43号 通行規制なし
湾岸線 割引	「西線」	500円割引	85	108	159	39
	「西線～ 東線」	500円割引	66	93	143	22
		700円割引	93	122	166	47
		1200円割引	136	161	212	85
「東線」	700円割引	111	137	181	63	
神戸線 割増	区間区分なし	500円割増	55	83	144	20
環境ロードプライシングなし			35	63	124	—

- : 国道43号通行規制+環境ロードプライシング
- : 国道43号通行規制
- : 環境ロードプライシング

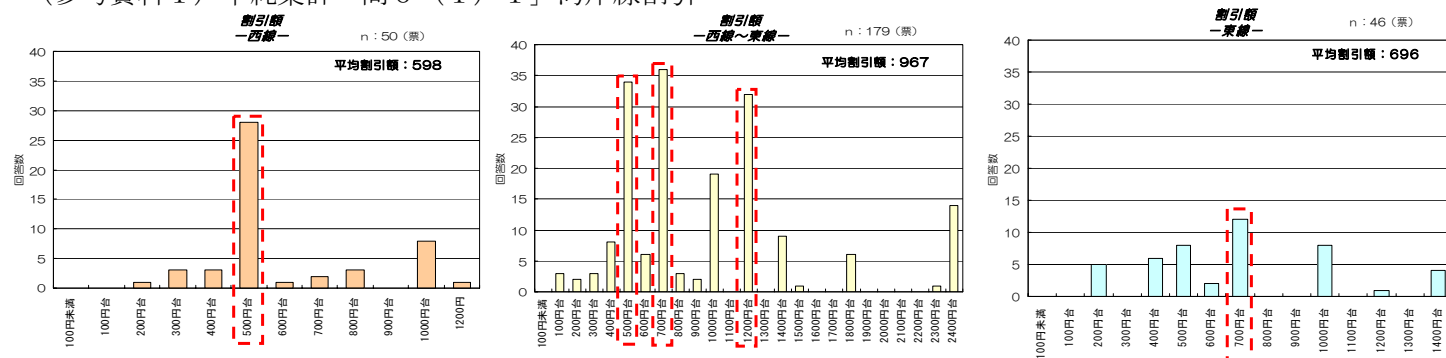
※ 表中の数値は、変更ルート数を示す。

(「変更する」と回答し、かつ変更するルート番号に記入されたルート(尼崎市を通行)を対象とする。)

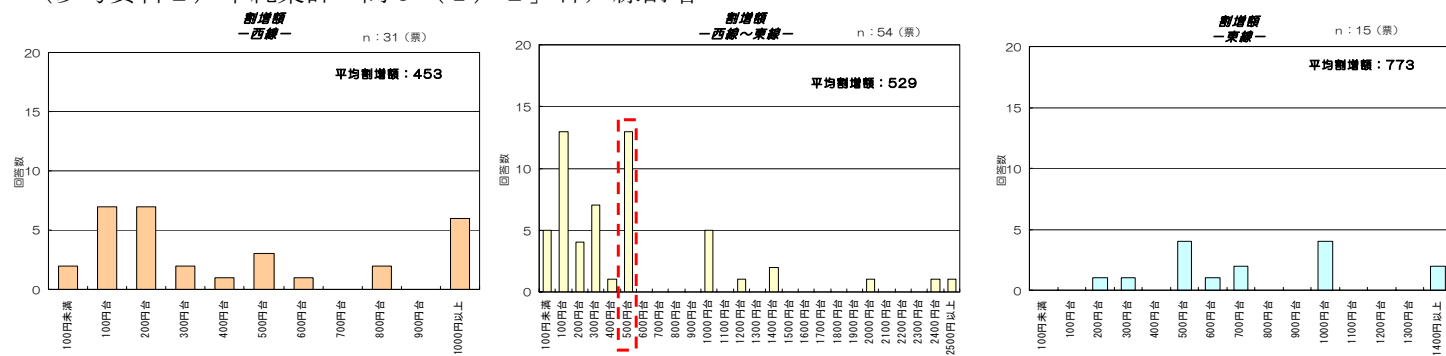
※ 湾岸線割引の算出ケースは、「西線～東線」で上位3つ(500円、700円、1200円)、「西線」で回答が突出している500円、「東線」で最も回答数の多い700円を選定した。

※ 神戸線割増の算出ケースは、「西線～東線」で最も回答数の多い100円・500円のうち、対象者が多い500円を選定した。但し、変更ルート数が少なくなるため、割増対象区間の区分はしない。(無回答を含む)

(参考資料1) 単純集計「問6(1)1」湾岸線割引



(参考資料2) 単純集計「問6(1)2」神戸線割増



1) 各施策の変更交通による各路線のセンサス大型車増減率【1車線規制】

(分析内容)

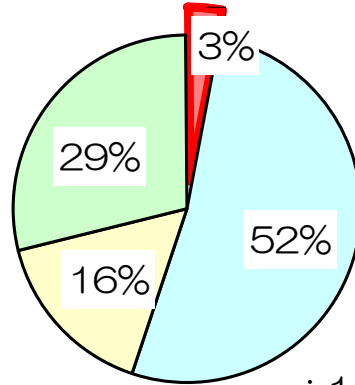
【1車線規制】における、各路線の増減率を見る。

(分析対象)

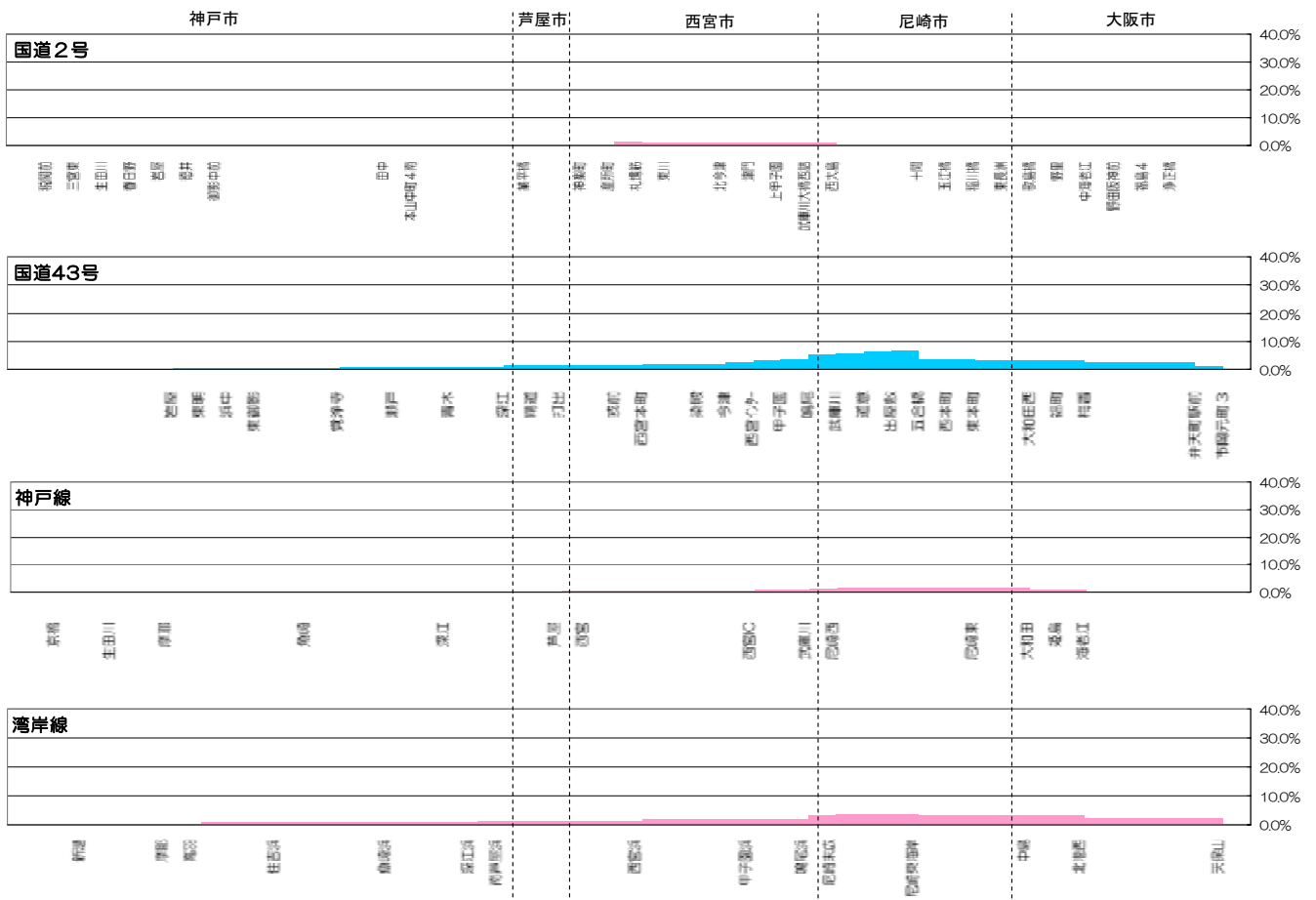
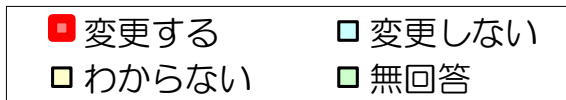
「問2」に記入された、尼崎市内の国道43号を通る通行ルート

(センサス大型車)【国道43号：1,126ルート】

1車線規制（国道43号利用者）



n : 1126(ルート)



※各施策の尼崎関連交通の変更による、各路線のH17 現況交通量（センサス大型車）の増減率を示す。



2) 各施策の変更交通による各路線のセンサス大型車増減率【2車線規制】

(分析内容)

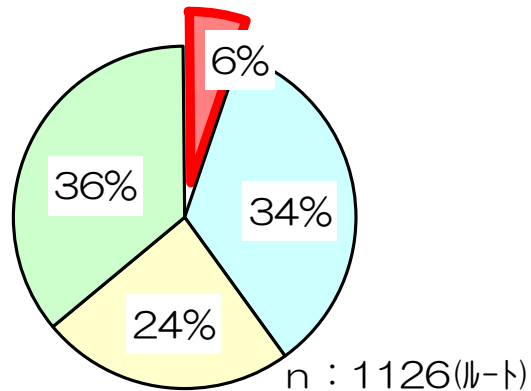
【2車線規制】における、各路線の増減率を見る。

(分析対象)

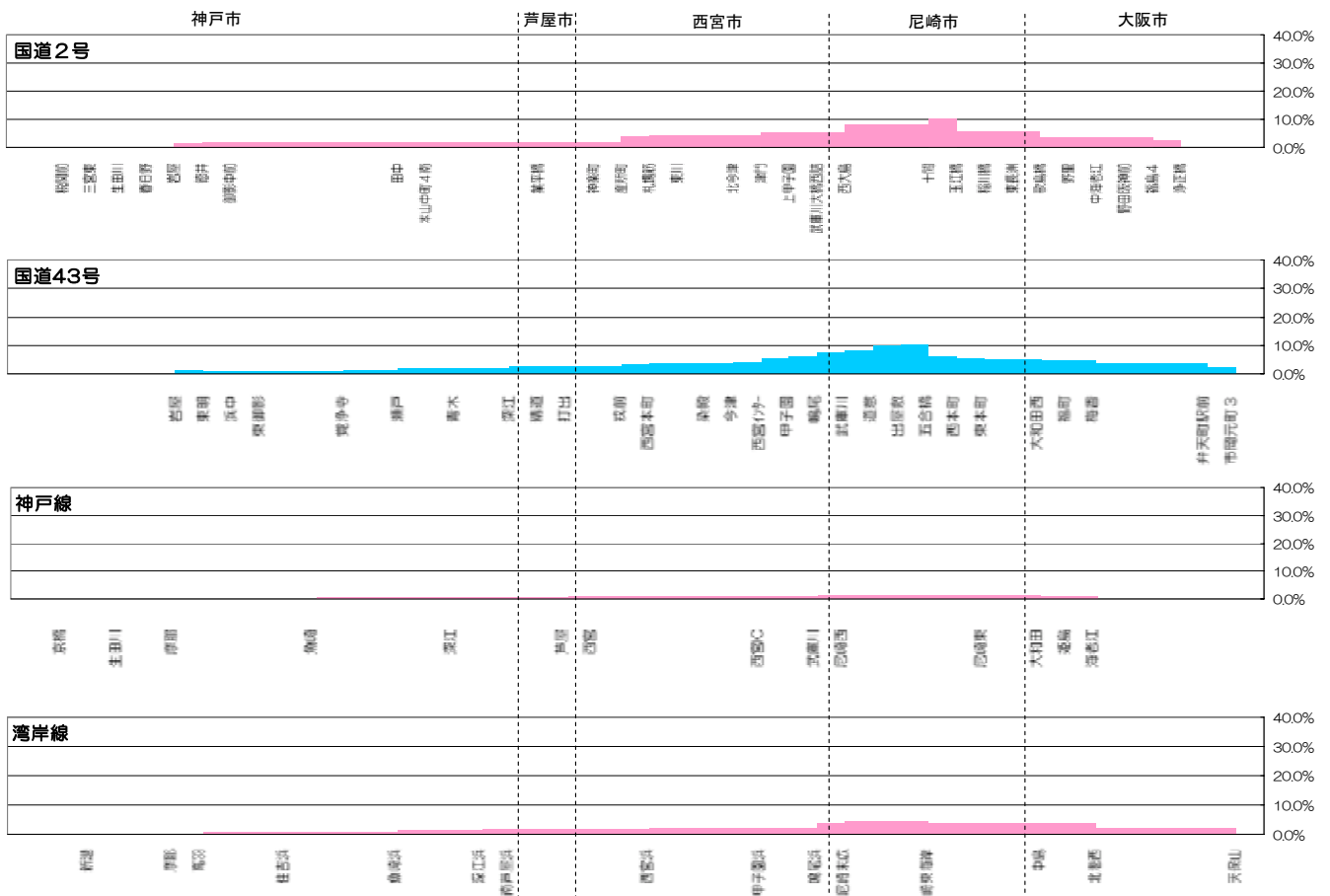
「問2」に記入された、尼崎市内の国道43号を通る通行ルート

(センサス大型車)【国道43号：1,126ルート】

2車線規制（国道43号利用者）



■ 変更する □ 変更しない
□ わからない □ 無回答



※各施策の尼崎関連交通の変更による、各路線のH17 現況交通量（センサス大型車）の増減率を示す。

■ 増加率 ■ 減少率

4) 各施策の変更交通による各路線のセクタ大型車増減率【湾岸線割引(西線:500円)】

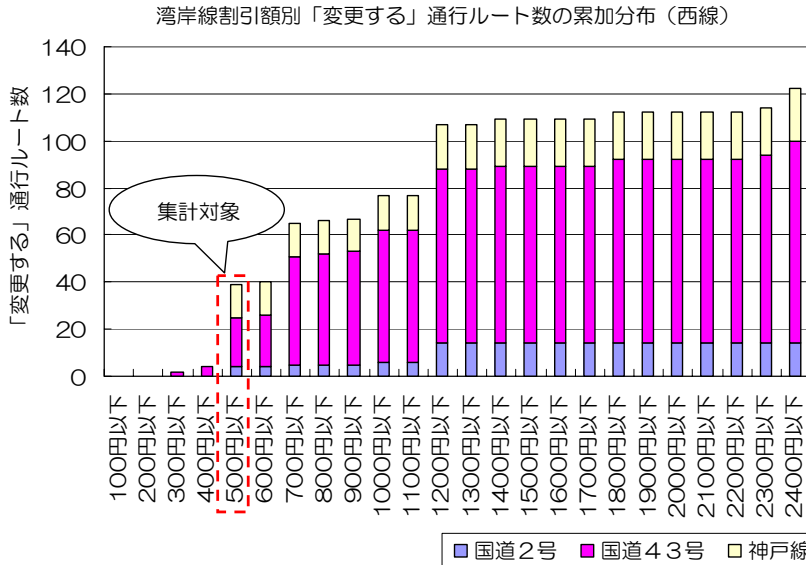
(分析内容)

環境ロードプライシング【湾岸線割引(西線:500円)】における、各路線の増減率を見る。

(分析対象)

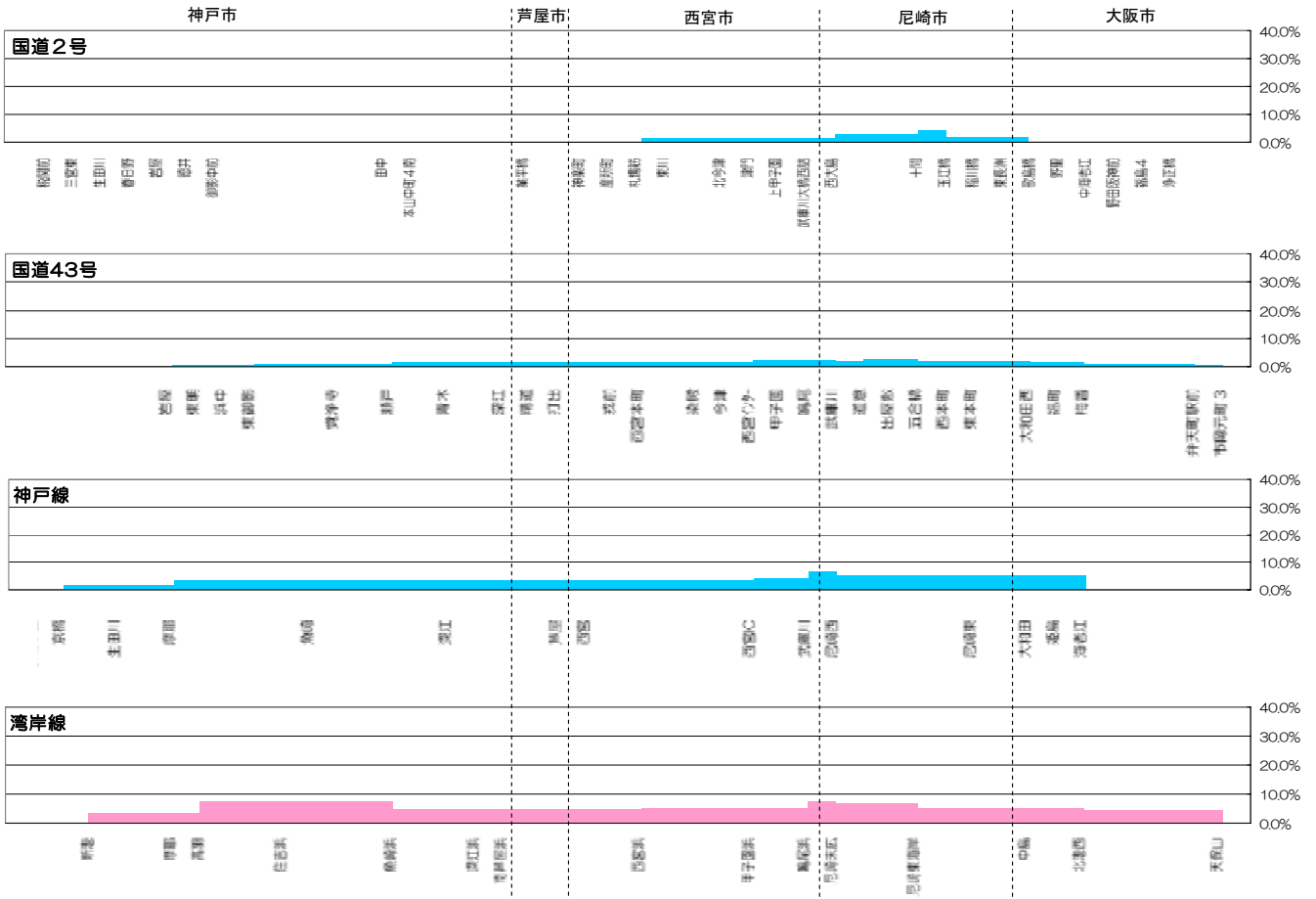
「問2」に記入された、尼崎市内の国道43号、国道2号、神戸線を通る通行ルート

(センサス大型車)【国道43号：1,126ルート、国道2号：192ルート、神戸線：256ルート】



※「変更する」通行ルート数は、「500円」より小さい割引額で変更するルートも累加している。

※割引対象区間を「西線」または「西線～東線」と回答したルートのみ集計。



※各施策の尼崎関連交通の変更による、各路線のH17 現況交通量(センサス大型車)の増減率を示す。

■ 増加率 ■ 減少率

5) 各施策の変更交通による各路線のセクタ大型車増減率【湾岸線割引(西線~東線:500円)】

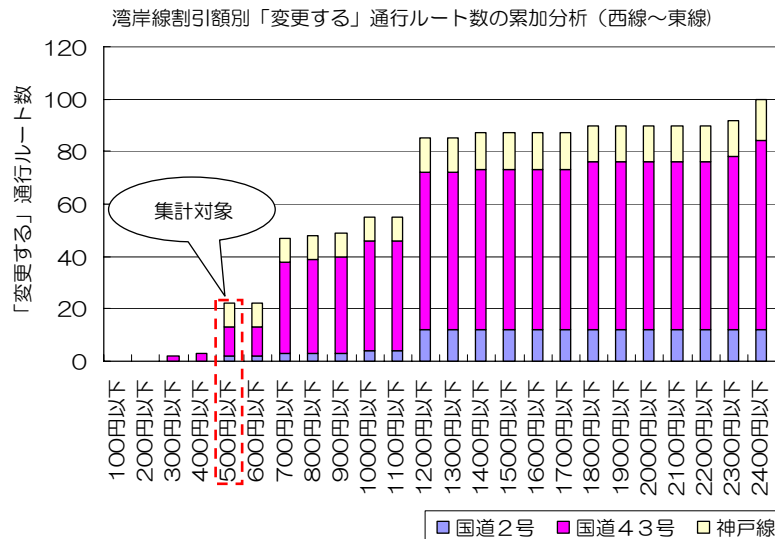
(分析内容)

環境ロードプライツグ【湾岸線割引(西線~東線:500円)】における、各路線の増減率を見る。

(分析対象)

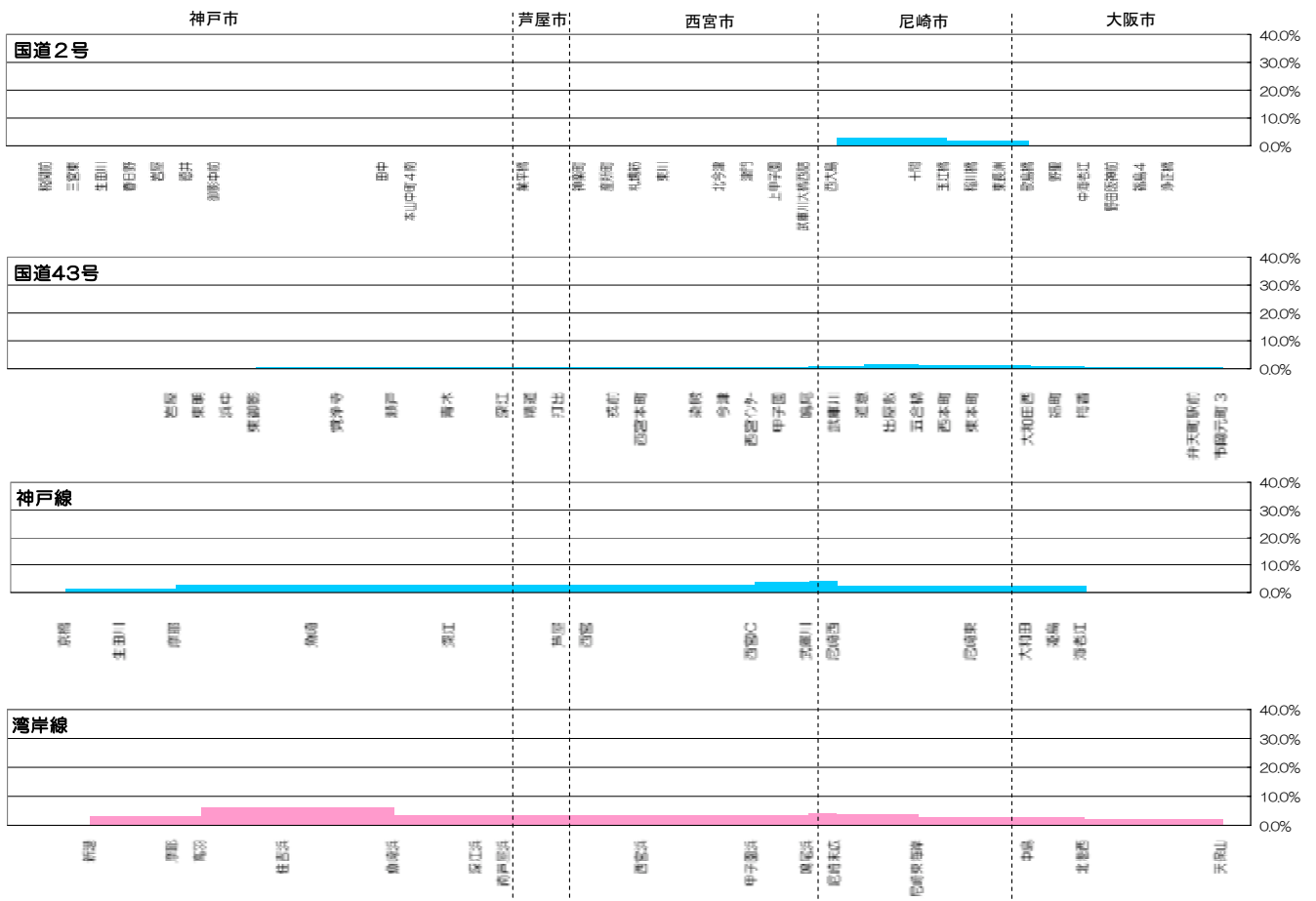
「問2」に記入された、尼崎市内の国道43号、国道2号、神戸線を通る通行ルート

(センサス大型車)【国道43号：1,126ルート、国道2号：192ルート、神戸線：256ルート】



※「変更する」通行ルート数は、「500円」より小さい割引額で変更するルートも累加している。

※割引対象区間を「西線~東線」と回答したルートのみ集計。



※各施策の尼崎関連交通の変更による、各路線のH17 現況交通量(センサス大型車)の増減率を示す。

■ 増加率 ■ 減少率

7)各施策の変更交通による各路線のセンサス大型車増減率【湾岸線割引(西線~東線:1200円)】

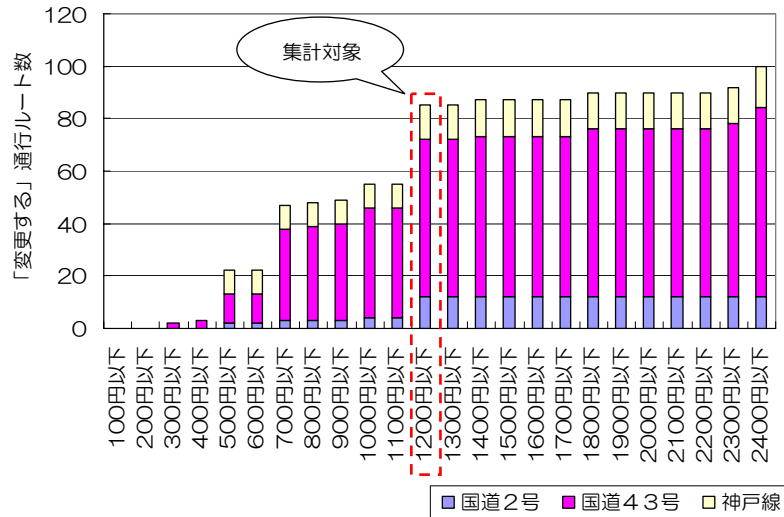
(分析内容)

環境ロードプライツグ【湾岸線割引(西線~東線:1200円)】における、各路線の増減率を見る。

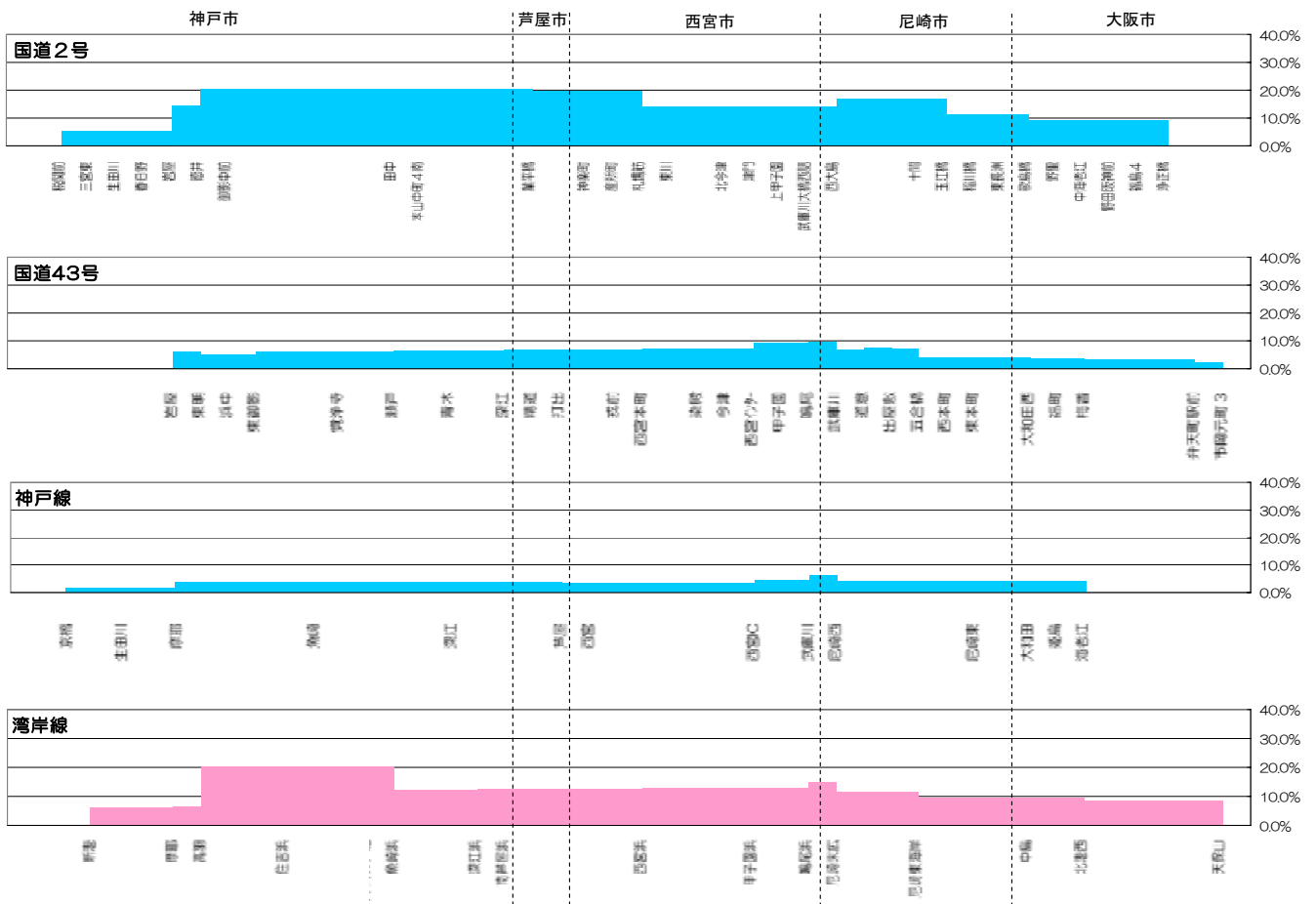
(分析対象)

「問2」に記入された、尼崎市内の国道43号、国道2号、神戸線を通る通行ルート
 (センサス大型車)【国道43号:1,126ルート、国道2号:192ルート、神戸線:256ルート】

湾岸線割引額別「変更する」通行ルート数の累加分析(西線~東線)



※「変更する」通行ルート数は、「1200円」より小さい割引額で変更するルートも累加している。
 ※割引対象区間を「西線~東線」と回答したルートのみ集計。



※各施策の尼崎関連交通の変更による、各路線のH17 現況交通量(センサス大型車)の増減率を示す。

■ 増加率 ■ 減少率

9)各施策の変更交通による各路線のセクタ大型車増減率【1車線規制+湾岸線割引(西線:500円)】

(分析内容)

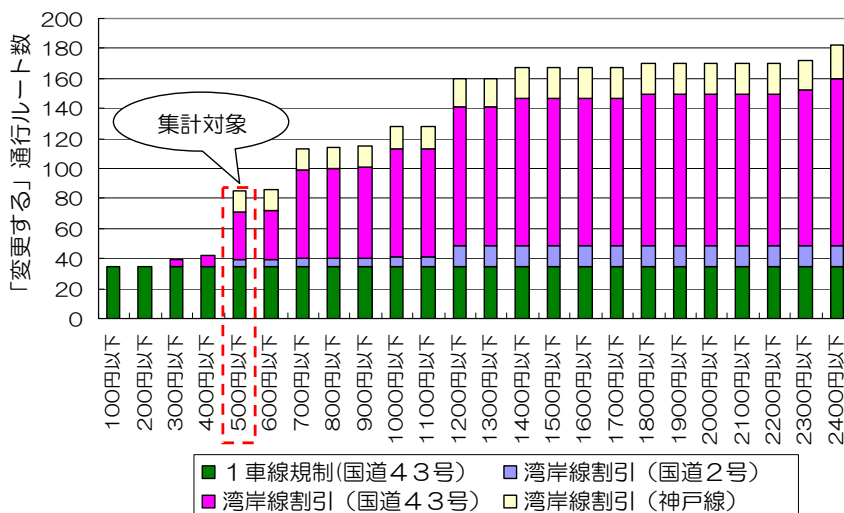
パッケージ施策【1車線規制+湾岸線割引(西線:500円)】における、各路線の増減率を見る。

(分析対象)

「問2」に記入された、尼崎市内の国道43号、国道2号、神戸線を通る通行ルート

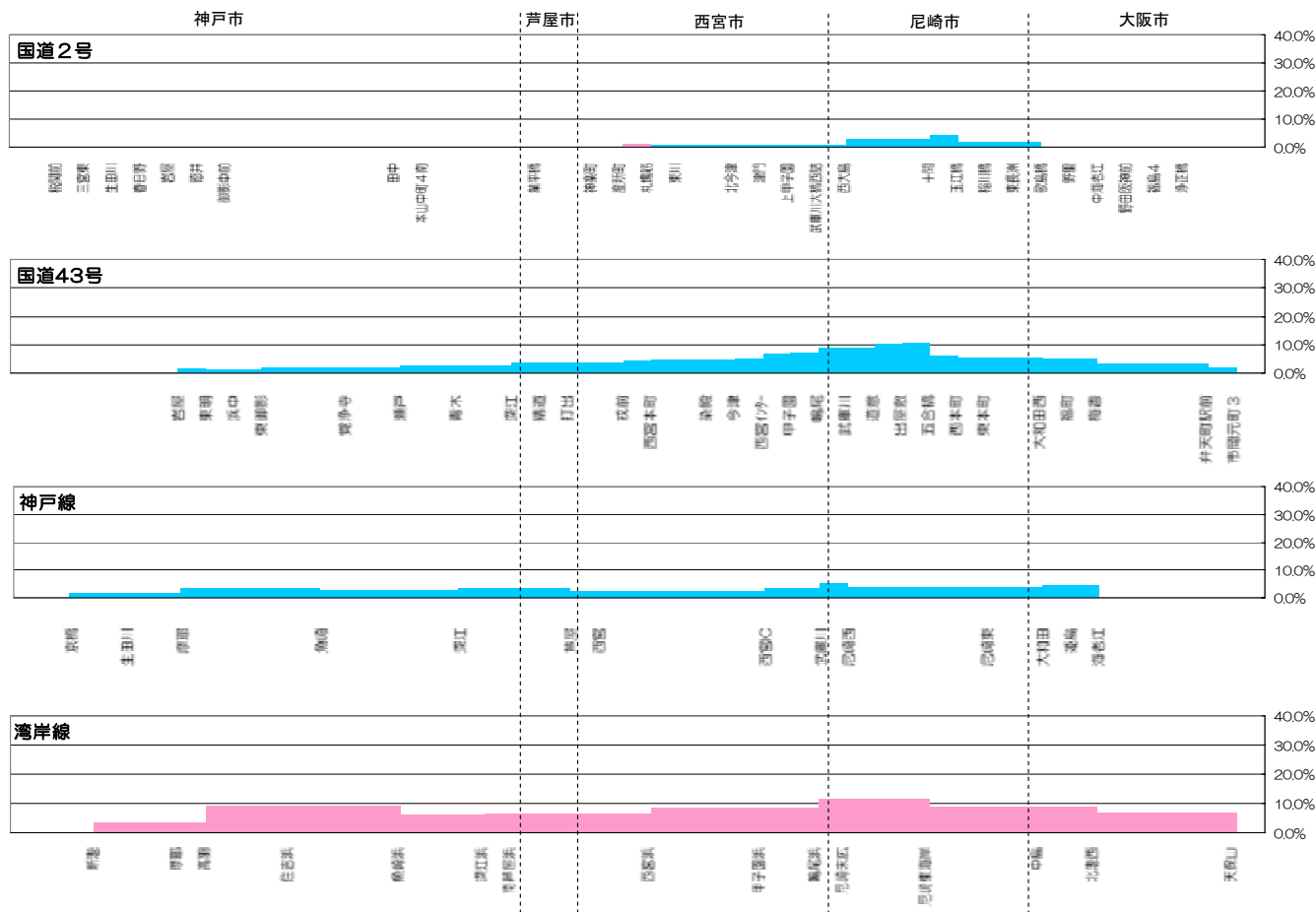
(センサス大型車)【国道43号：1,126ルート、国道2号：192ルート、神戸線：256ルート】

湾岸線割引額別「変更する」通行ルート数の累加分布(西線)



※「変更する」通行ルート数は、「500円」より小さい割引額で変更するルートも累加している。

※割引対象区間を「西線」または「西線～東線」と回答したルートのみ集計。



※各施策の尼崎関連交通の変更による、各路線のH17 現況交通量(センサス大型車)の増減率を示す。

■増加率 ■減少率

10)各施策の変更交通による各路線のセナ大型車増減率【1車線規制+湾岸線割引(西線~東線:500円)】

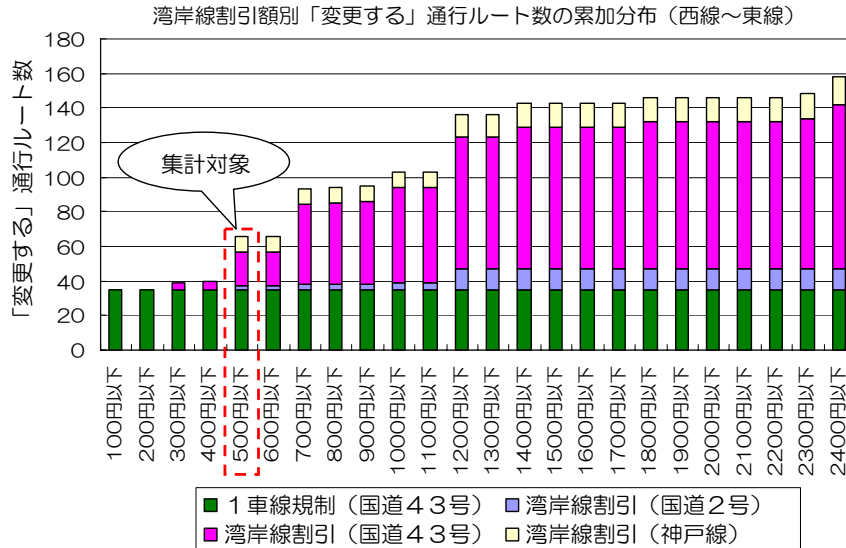
(分析内容)

パッケージ施策【1車線規制+湾岸線割引(西線~東線:500円)】における、各路線の増減率を見る。

(分析対象)

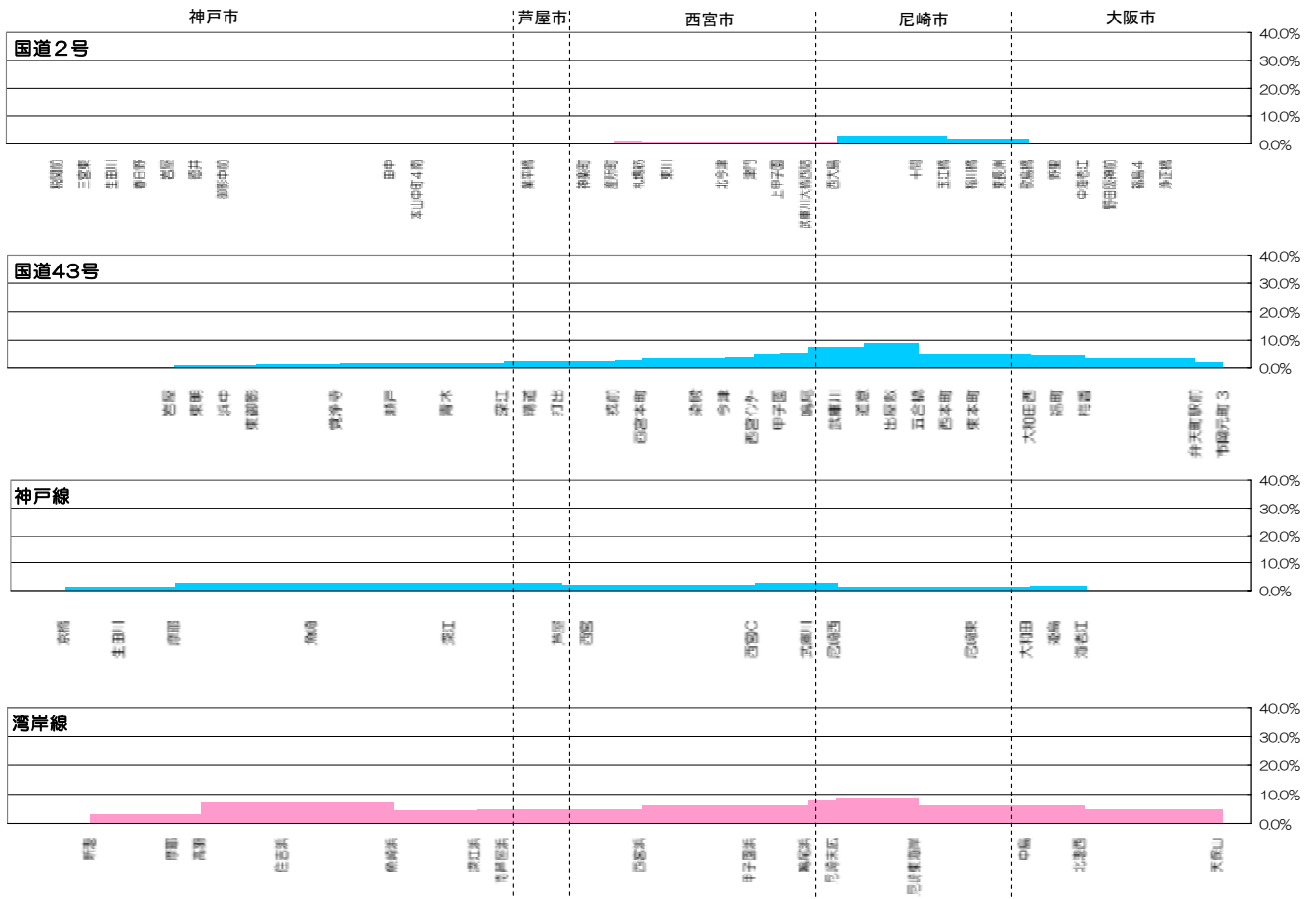
「問2」に記入された、尼崎市内の国道43号、国道2号、神戸線を通る通行ルート

(センサス大型車)【国道43号：1,126ルート、国道2号：192ルート、神戸線：256ルート】



※「変更する」通行ルート数は、「500円」より小さい割引額で変更するルートも累加している。

※割引対象区間を「西線~東線」と回答したルートのみ集計。



※各施策の尼崎関連交通の変更による、各路線のH17現況交通量(センサス大型車)の増減率を示す。

■ 増加率 ■ 減少率

11)各施策の変更交通による各路線のセクタ大型車増減率【1車線規制+湾岸線割引(西線~東線:700円)】

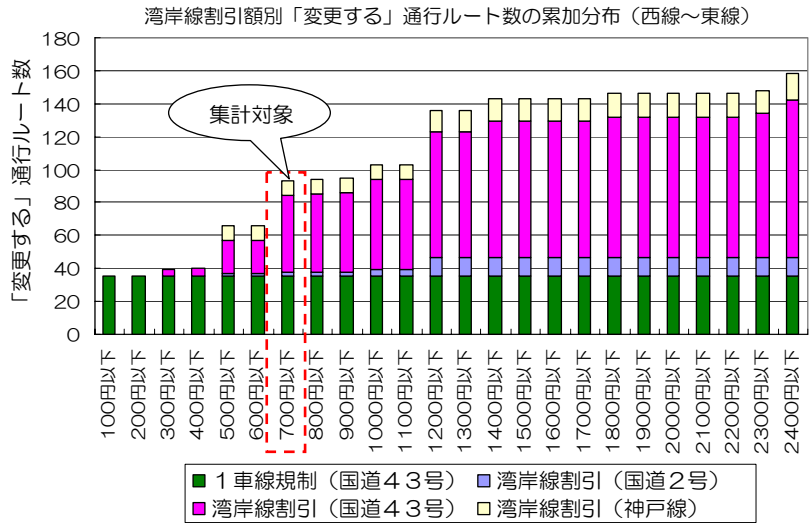
(分析内容)

パッケージ施策【1車線規制+湾岸線割引(西線~東線:700円)】における、各路線の増減率を見る。

(分析対象)

「問2」に記入された、尼崎市内の国道43号、国道2号、神戸線を通る通行ルート

(センサス大型車)【国道43号：1,126ルート、国道2号：192ルート、神戸線：256ルート】



※「変更する」通行ルート数は、「700円」より小さい割引額で変更するルートも累加している。
 ※割引対象区間を「西線~東線」と回答したルートのみ集計。



※各施策の尼崎関連交通の変更による、各路線のH17 現況交通量(センサス大型車)の増減率を示す。

■ 増加率 ■ 減少率

12) 各施策の変更交通による各路線のセンサス大型車増減率【1車線規制+湾岸線割引(西線~東線1200円)】

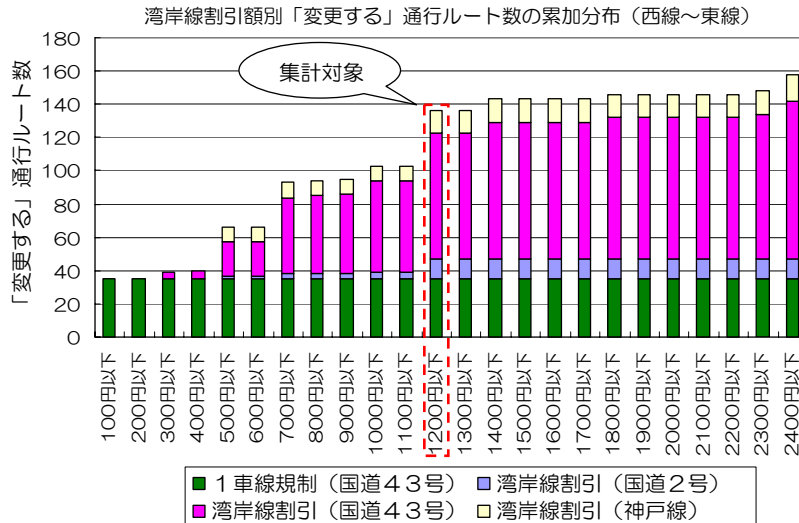
(分析内容)

パッケージ施策【1車線規制+湾岸線割引(西線~東線:1200円)】における、各路線の増減率を見る。

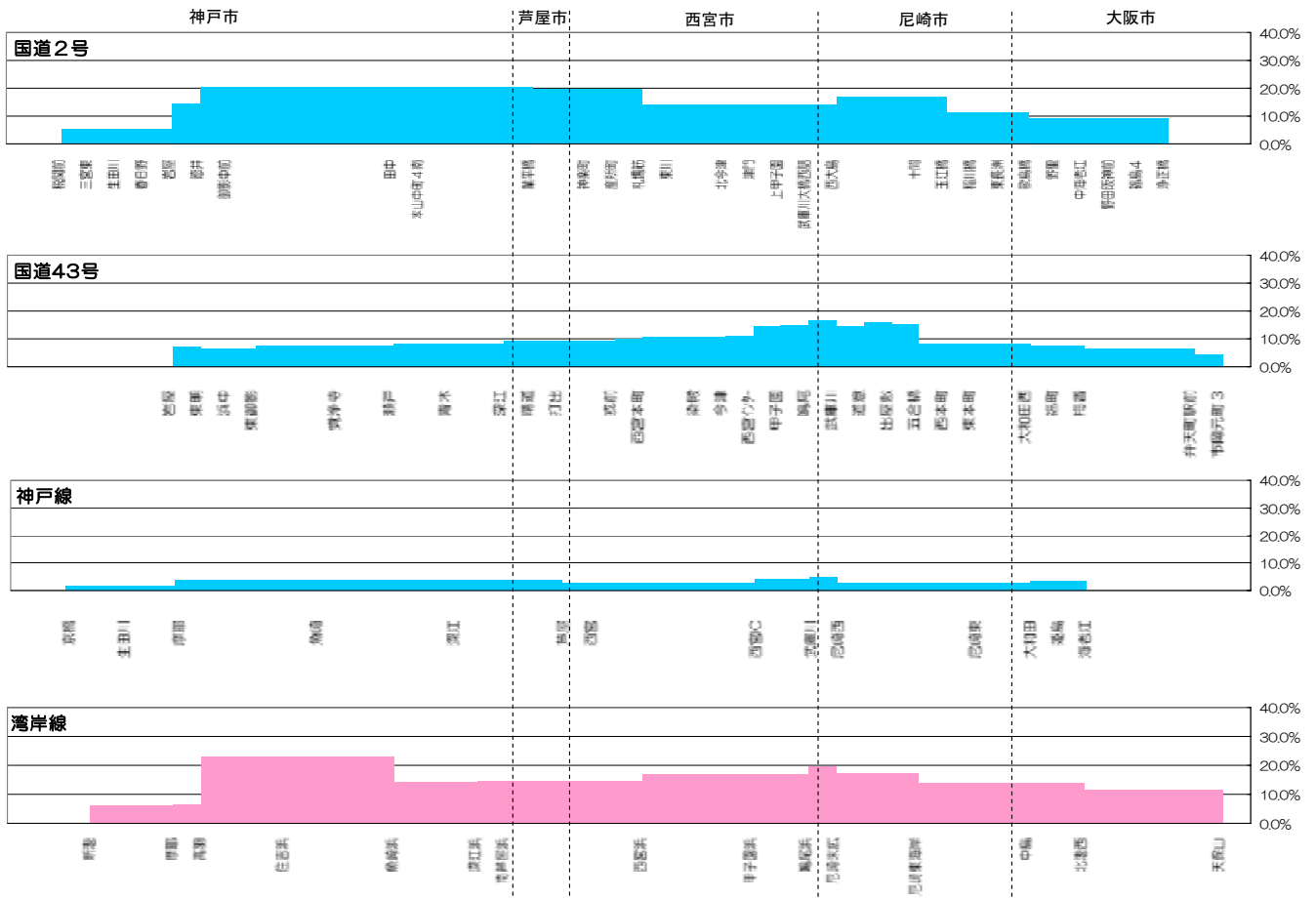
(分析対象)

「問2」に記入された、尼崎市内の国道43号、国道2号、神戸線を通る通行ルート

(センサス大型車)【国道43号：1,126ルート、国道2号：192ルート、神戸線：256ルート】



※「変更する」通行ルート数は、「1,200円」より小さい割引額で変更するルートも累加している。
 ※割引対象区間を「西線~東線」と回答したルートのみ集計。



※各施策の尼崎関連交通の変更による、各路線のH17 現況交通量(センサス大型車)の増減率を示す。

■ 増加率 ■ 減少率

13) 各施策の変更交通による各路線のセクタ大型車増減率【1車線規制+湾岸線割引(東線:700円)】

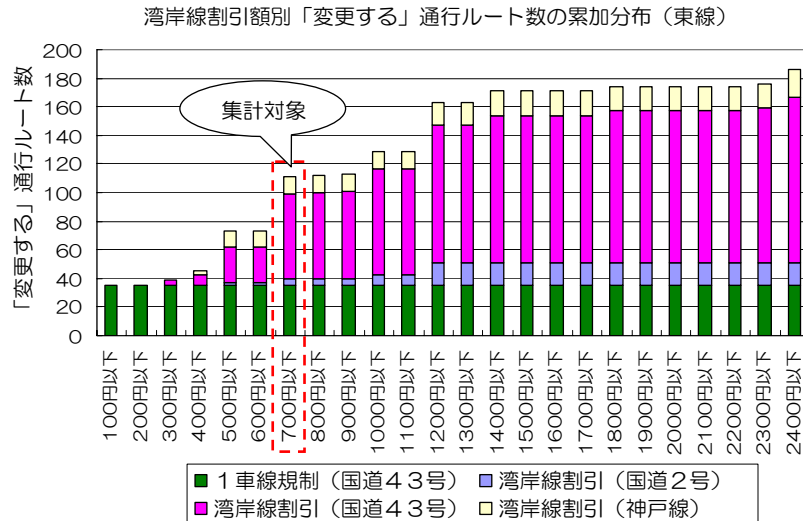
(分析内容)

パッケージ施策【1車線規制+湾岸線割引(東線:700円)】における、各路線の増減率を見る。

(分析対象)

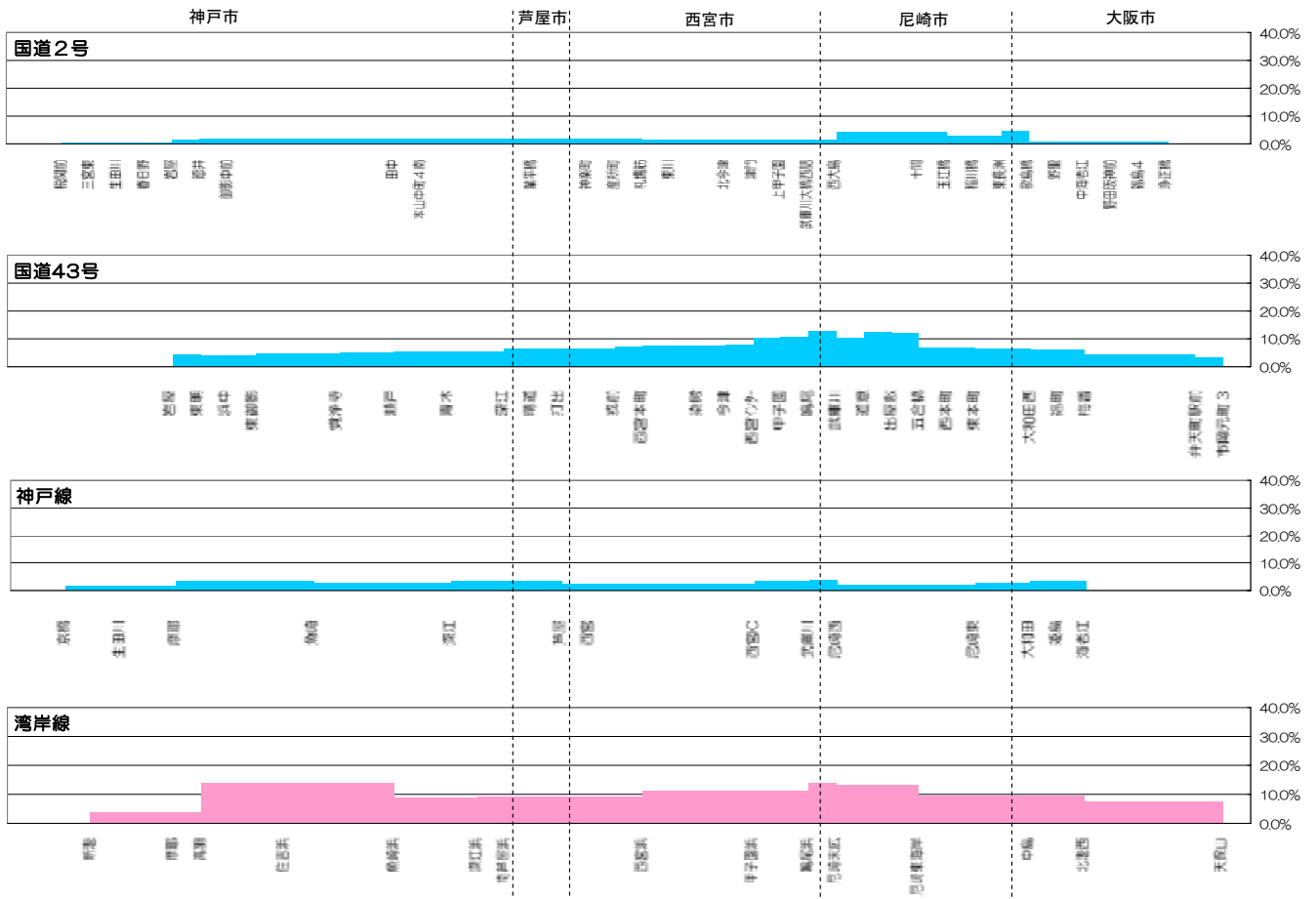
「問2」に記入された、尼崎市内の国道43号、国道2号、神戸線を通る通行ルート

(センサス大型車)【国道43号：1,126ルート、国道2号：192ルート、神戸線：256ルート】



※「変更する」通行ルート数は、「700円」より小さい割引額で変更するルートも累加している。

※割引対象区間を「西線～東線」または「東線」と回答したルートのみ集計。



※各施策の尼崎関連交通の変更による、各路線のH17 現況交通量(センサス大型車)の増減率を示す。

■ 増加率 ■ 減少率

14)各施策の変更交通による各路線のセバス大型車増減率【2車線規制+湾岸線割引(西線:500円)】

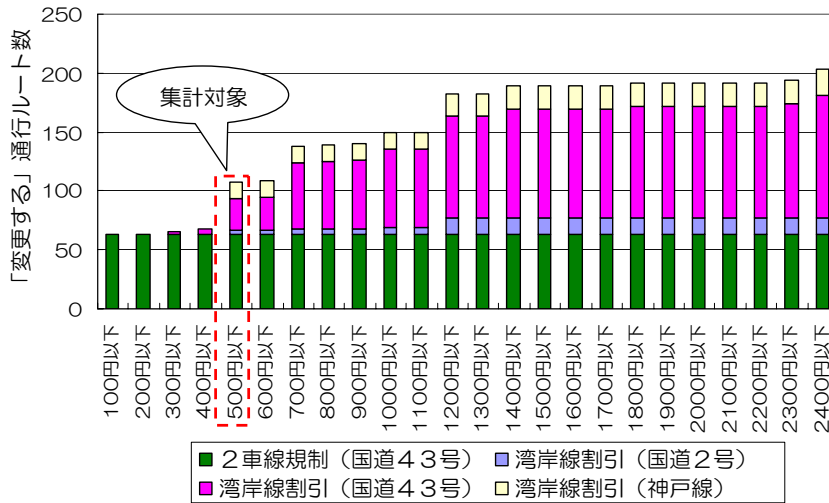
(分析内容)

パッケージ施策【2車線規制+湾岸線割引(西線:500円)】における、各路線の増減率を見る。

(分析対象)

「問2」に記入された、尼崎市内の国道43号、国道2号、神戸線を通る通行ルート(センサス大型車)【国道43号:1,126ルート、国道2号:192ルート、神戸線:256ルート】

湾岸線割引額別「変更する」通行ルート数の累加分布(西線)



※「変更する」通行ルート数は、「500円」より小さい割引額で変更するルートも累加している。

※割引対象区間を「西線」または「西線～東線」と回答したルートのみ集計。



※各施策の尼崎関連交通の変更による、各路線のH17 現況交通量(センサス大型車)の増減率を示す。

■ 増加率 ■ 減少率

15)各施策の変更交通による各路線のセナス大型車増減率【2車線規制+湾岸線割引(西線~東線:500円)】

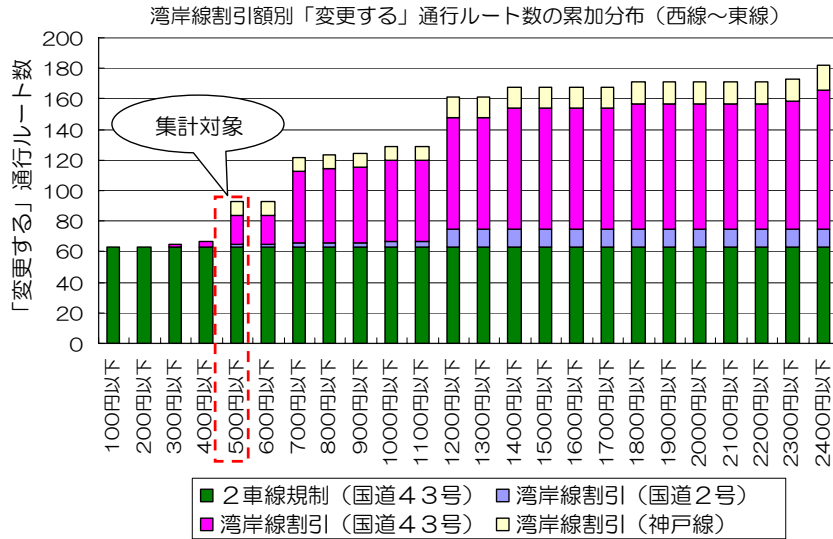
(分析内容)

パッケージ施策【2車線規制+湾岸線割引(西線~東線:500円)】における、各路線の増減率を見る。

(分析対象)

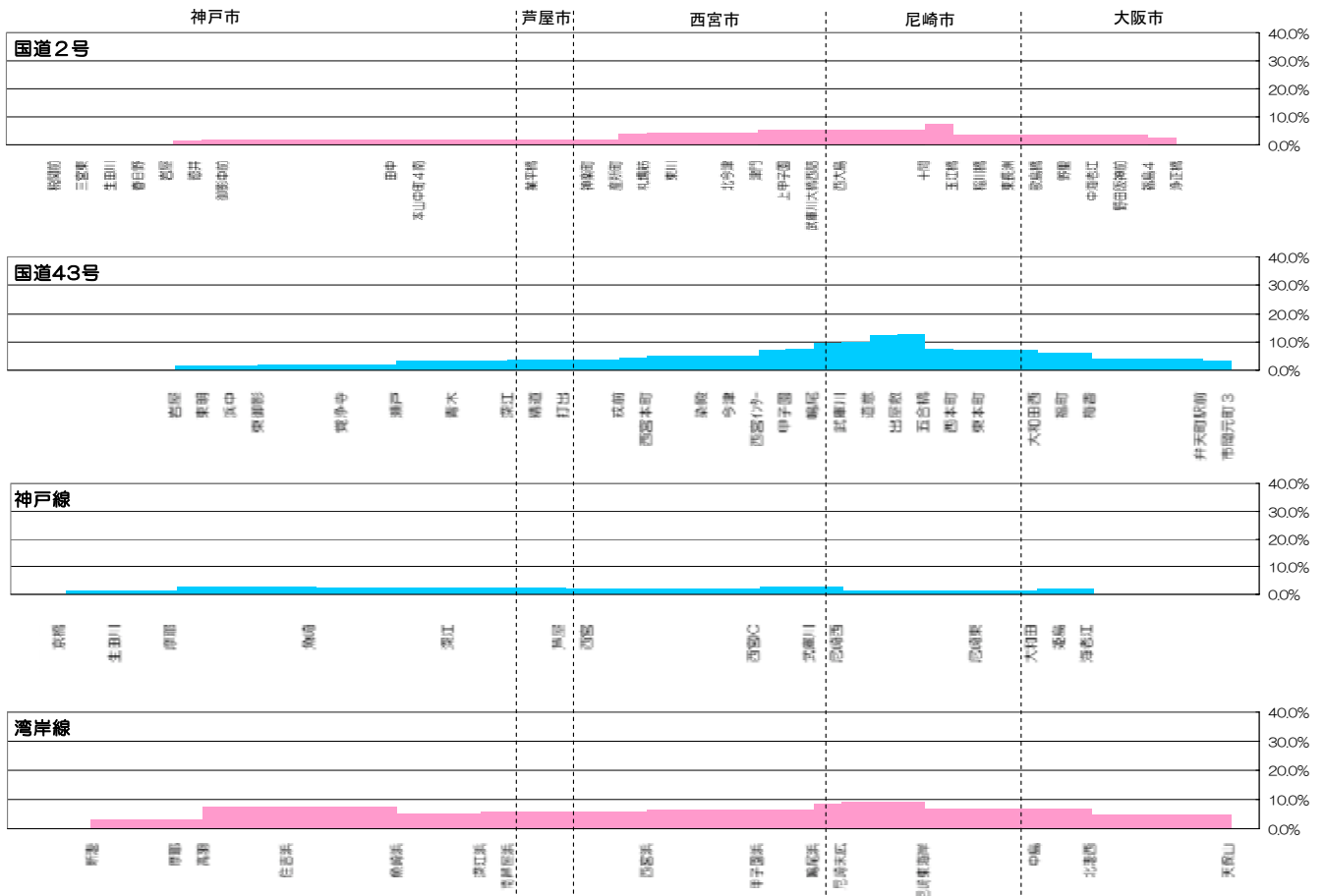
「問2」に記入された、尼崎市内の国道43号、国道2号、神戸線を通る通行ルート

(センサス大型車)【国道43号：1,126ルート、国道2号：192ルート、神戸線：256ルート】



※「変更する」通行ルート数は、「500円」より小さい割引額で変更するルートも累加している。

※割引対象区間を「西線~東線」と回答したルートのみ集計。



※各施策の尼崎関連交通の変更による、各路線のH17 現況交通量(センサス大型車)の増減率を示す。

■ 増加率 ■ 減少率

16)各施策の変更交通による各路線のセバス大型車増減率【2車線規制+湾岸線割引(西線~東線:700円)】

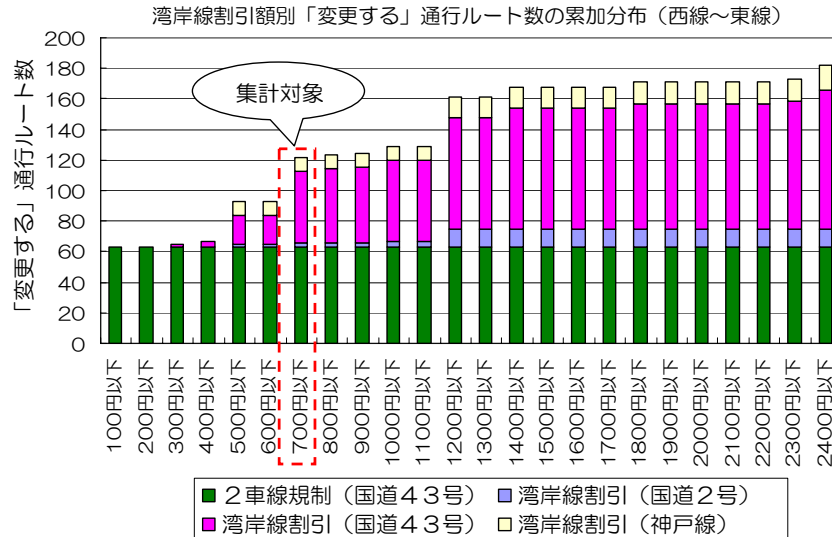
(分析内容)

パッケージ施策【2車線規制+湾岸線割引(西線~東線:700円)】における、各路線の増減率を見る。

(分析対象)

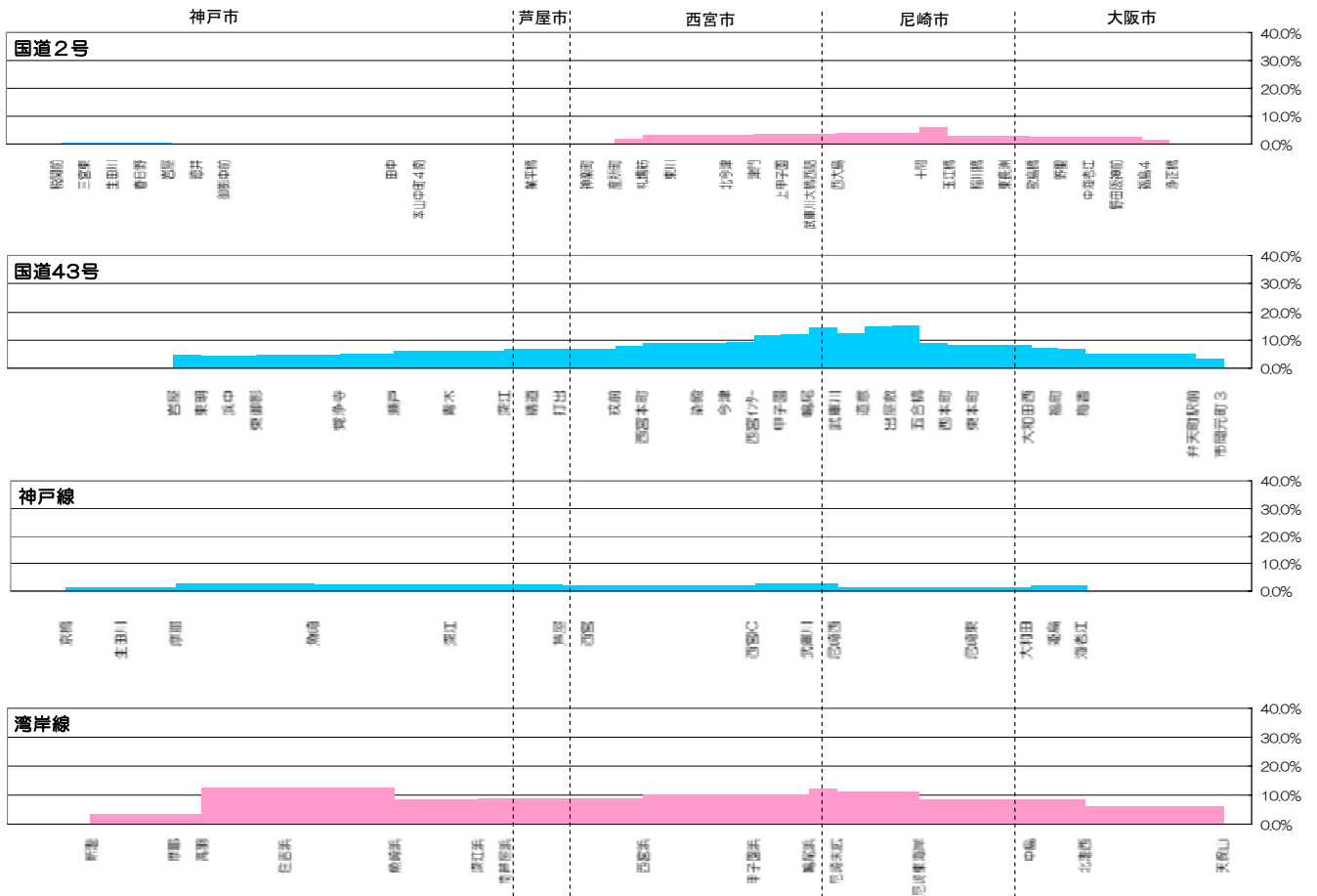
「問2」に記入された、尼崎市内の国道43号、国道2号、神戸線を通る通行ルート

(センサス大型車)【国道43号：1,126ルート、国道2号：192ルート、神戸線：256ルート】



※「変更する」通行ルート数は、「700円」より小さい割引額で変更するルートも累加している。

※割引対象区間を「西線~東線」と回答したルートのみ集計。



※各施策の尼崎関連交通の変更による、各路線のH17 現況交通量(センサス大型車)の増減率を示す。

■ 増加率 ■ 減少率

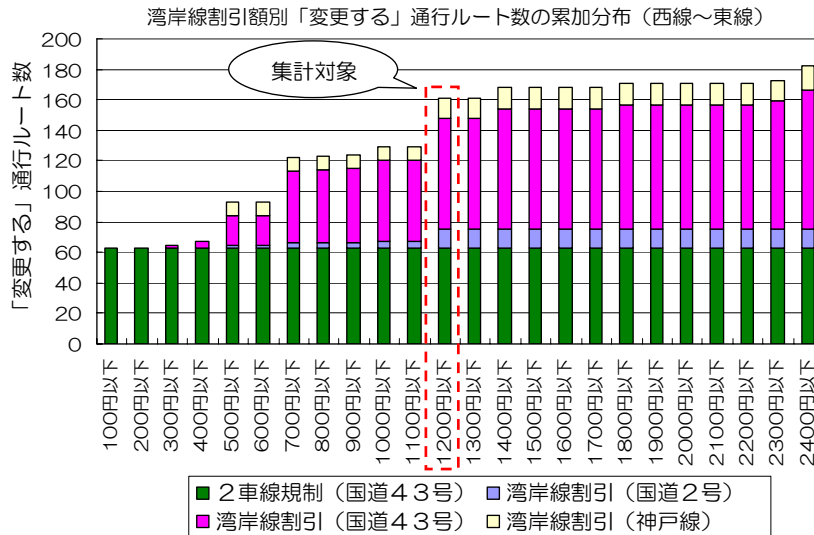
17) 各施策の変更交通による各路線のセンサ大型車増減率【2車線規制+湾岸線割引(西線~東線:1200円)】

(分析内容)

パッケージ施策【2車線規制+湾岸線割引(西線~東線:1200円)】における、各路線の増減率を見る。

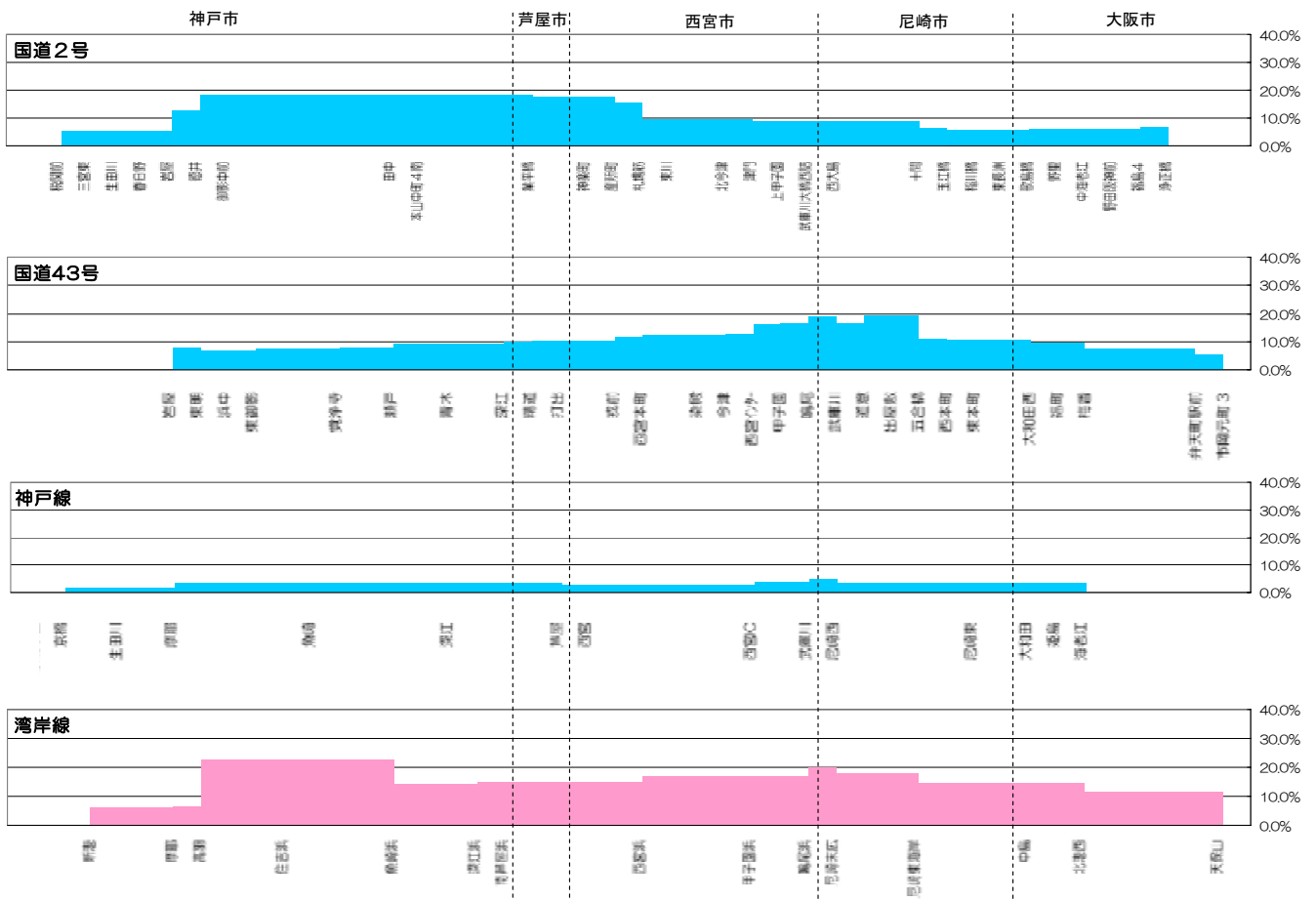
(分析対象)

「問2」に記入された、尼崎市内の国道43号、国道2号、神戸線を通る通行ルート(センサ大型車)【国道43号:1,126ルート、国道2号:192ルート、神戸線:256ルート】



※「変更する」通行ルート数は、「1,200円」より小さい割引額で変更するルートも累加している。

※割引対象区間を「西線~東線」と回答したルートのみ集計。



※各施策の尼崎関連交通の変更による、各路線のH17 現況交通量(センサ大型車)の増減率を示す。

18) 各施策の変更交通による各路線のセナ入大型車増減率【2車線規制+湾岸線割引(東線:700円)】

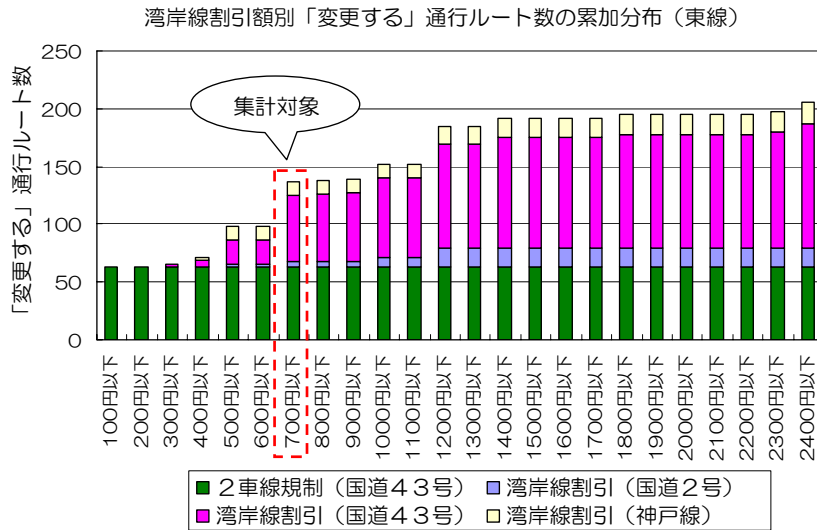
(分析内容)

パッケージ施策【2車線規制+湾岸線割引(東線:700円)】における、各路線の増減率を見る。

(分析対象)

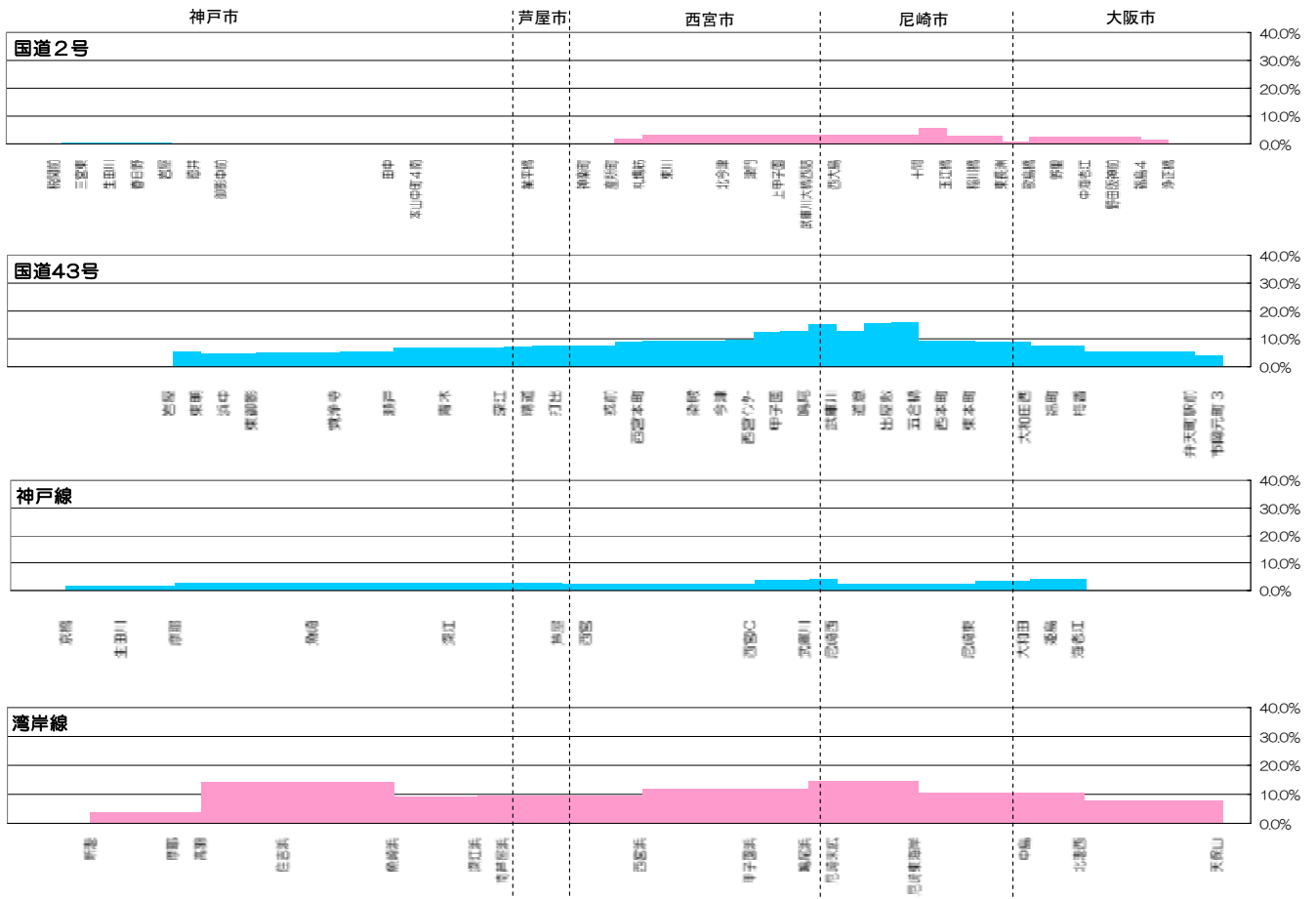
「問2」に記入された、尼崎市内の国道43号、国道2号、神戸線を通る通行ルート

(センサス大型車)【国道43号：1,126ルート、国道2号：192ルート、神戸線：256ルート】



※「変更する」通行ルート数は、「700円」より小さい割引額で変更するルートも累加している。

※割引対象区間を「西線～東線」または「東線」と回答したルートのみ集計。



※各施策の尼崎関連交通の変更による、各路線のH17 現況交通量(センサス大型車)の増減率を示す。

■ 増加率 ■ 減少率

19) 各施策の変更交通による各路線のセナ大型車増減率【ナンバープレート規制+湾岸線割引(西線500円)】

(分析内容)

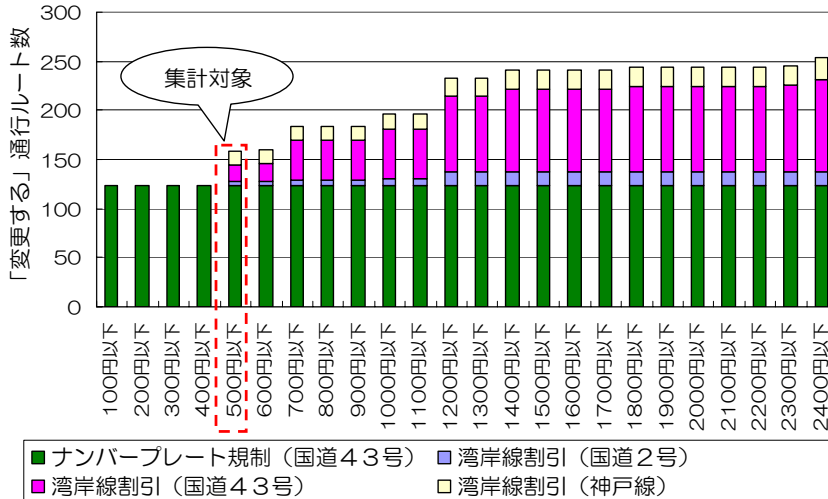
パッケージ施策【ナンバープレート規制+湾岸線割引(西線500円)】における、各路線の増減率を見る。

(分析対象)

「問2」に記入された、尼崎市内の国道43号、国道2号、神戸線を通る通行ルート

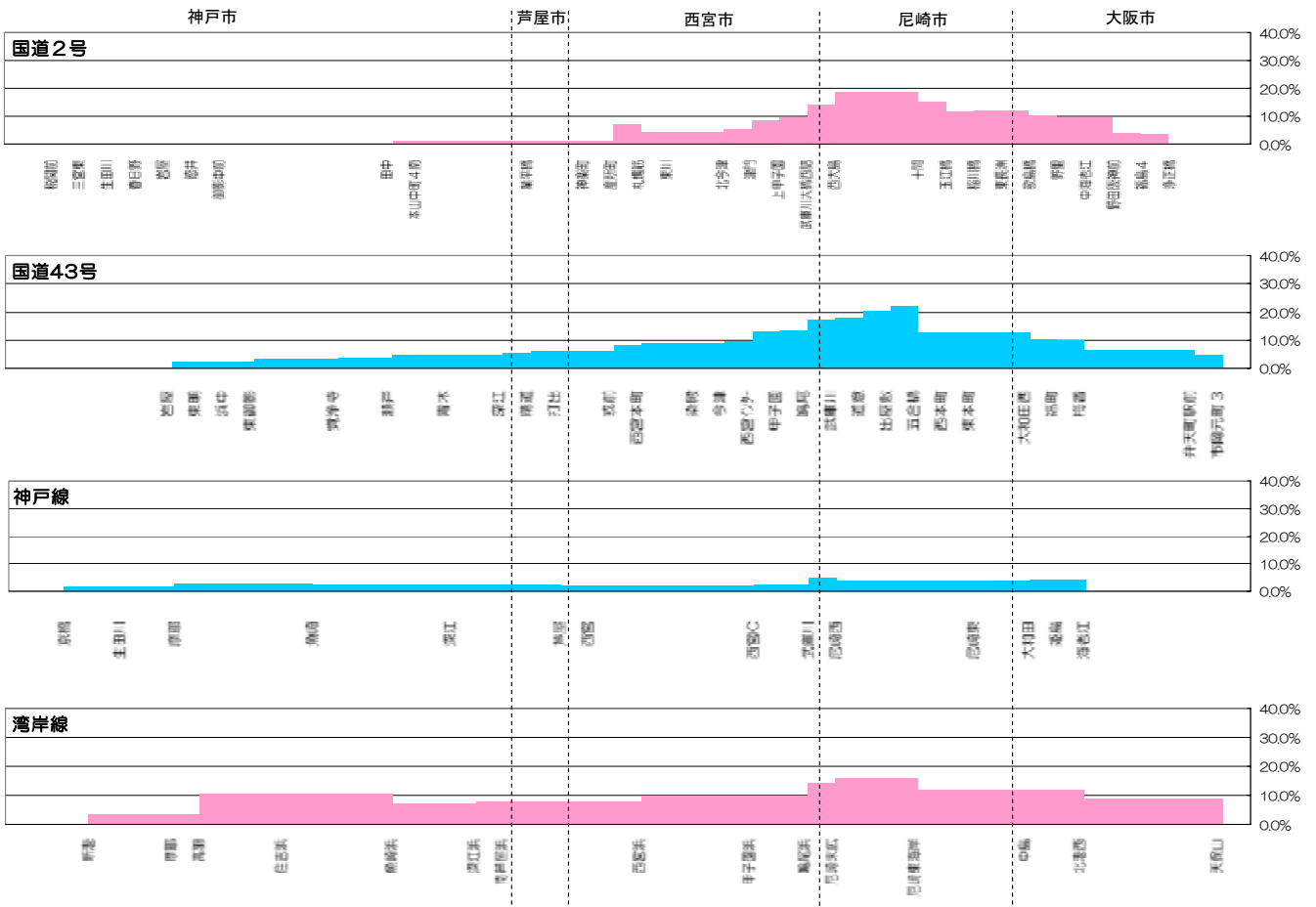
(センサス大型車)【国道43号：1,126ルート、国道2号：192ルート、神戸線：256ルート】

湾岸線割引額別「変更する」通行ルート数の累加分布(西線)



※「変更する」通行ルート数は、「500円」より小さい割引額で変更するルートも累加している。

※割引対象区間を「西線」または「西線～東線」と回答したルートのみ集計。



※各施策の尼崎関連交通の変更による、各路線のH17 現況交通量(センサス大型車)の増減率を示す。

■ 増加率 ■ 減少率

20)各施策の変更交通による各路線のセンサ大型車増減率【ナパ-プレート規制+湾岸線割引(西線~東線500円)】

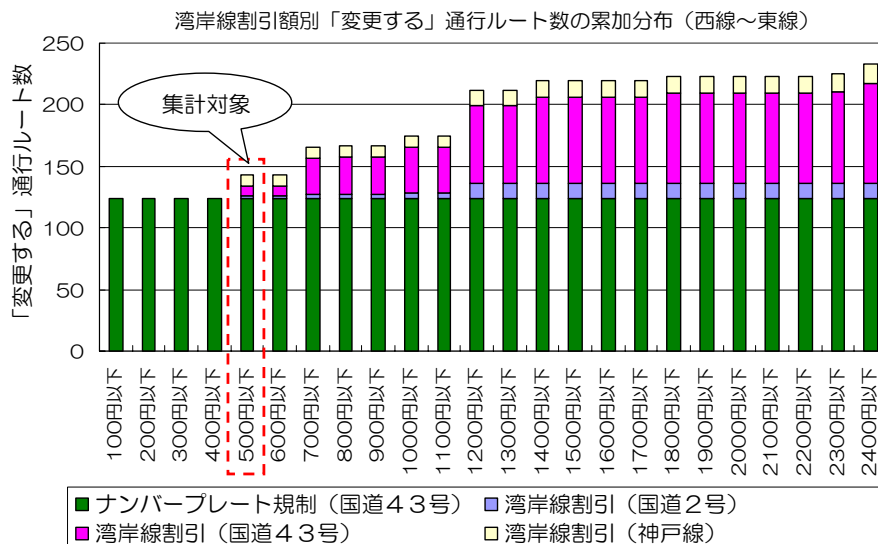
(分析内容)

パッケージ施策【ナパ-プレート規制+湾岸線割引(西線~東線500円)】における、各路線の増減率を見る。

(分析対象)

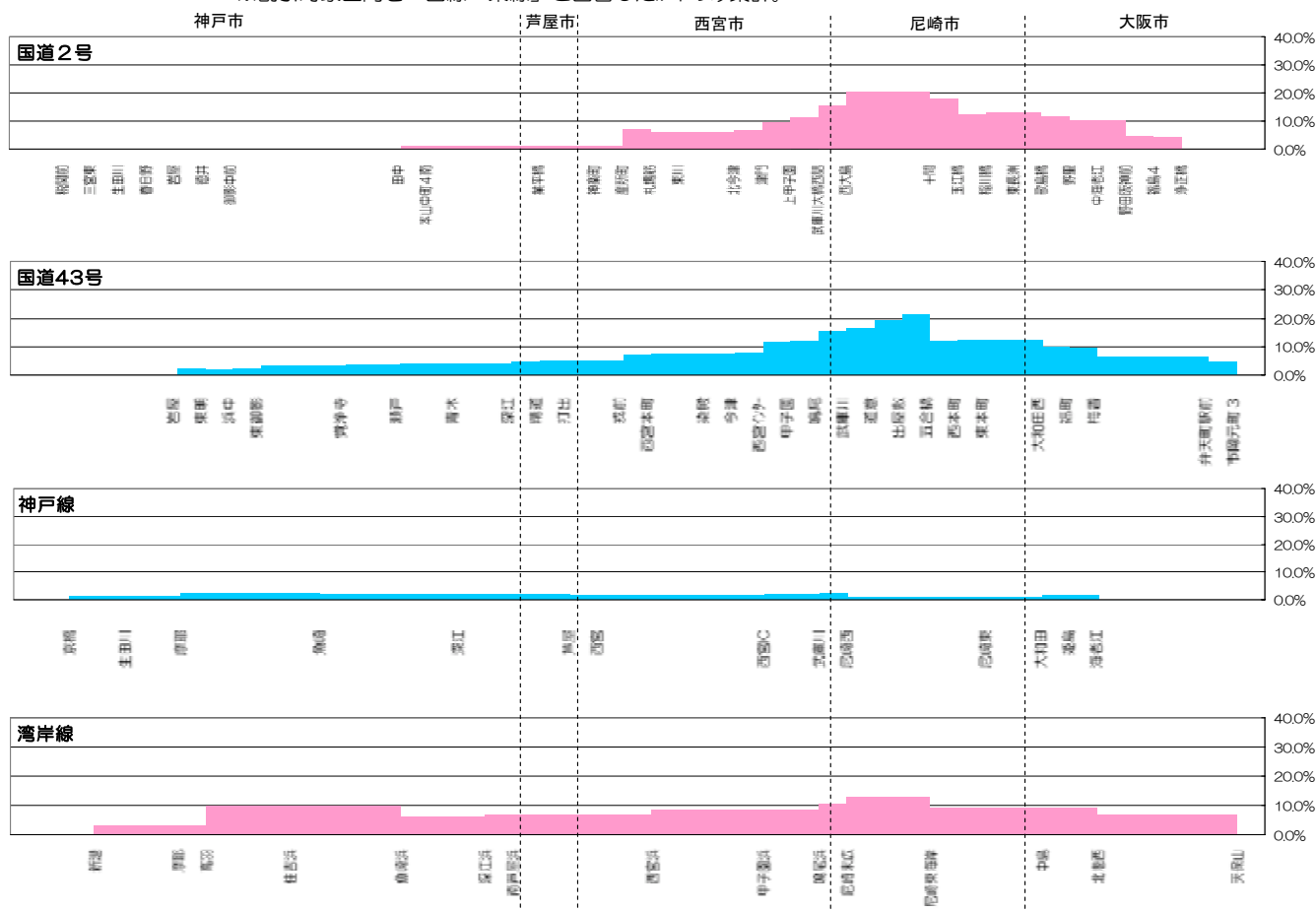
「問2」に記入された、尼崎市内の国道43号、国道2号、神戸線を通る通行ルート

(センサ大型車)【国道43号：1,126ルート、国道2号：192ルート、神戸線：256ルート】



※「変更する」通行ルート数は、「500円」より小さい割引額で変更するルートも累加している。

※割引対象区間を「西線~東線」と回答したルートのみ集計。



※各施策の尼崎関連交通の変更による、各路線のH17 現況交通量(センサ大型車)の増減率を示す。

21) 各施策の変更交通による各路線のセンサ大型車増減率【ナパ+プレート規制+湾岸線割引(西線~東線:700円)】

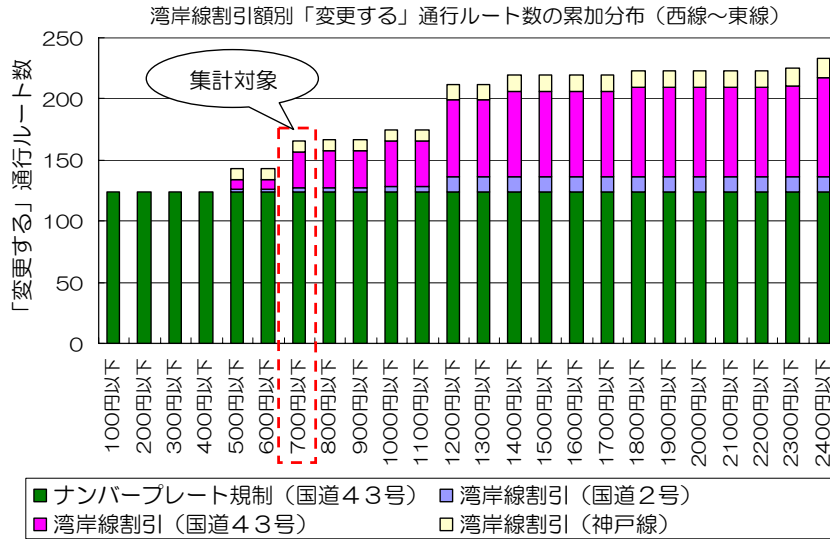
(分析内容)

パッケージ施策【ナパ+プレート規制+湾岸線割引(西線~東線:700円)】における、各路線の増減率を見る。

(分析対象)

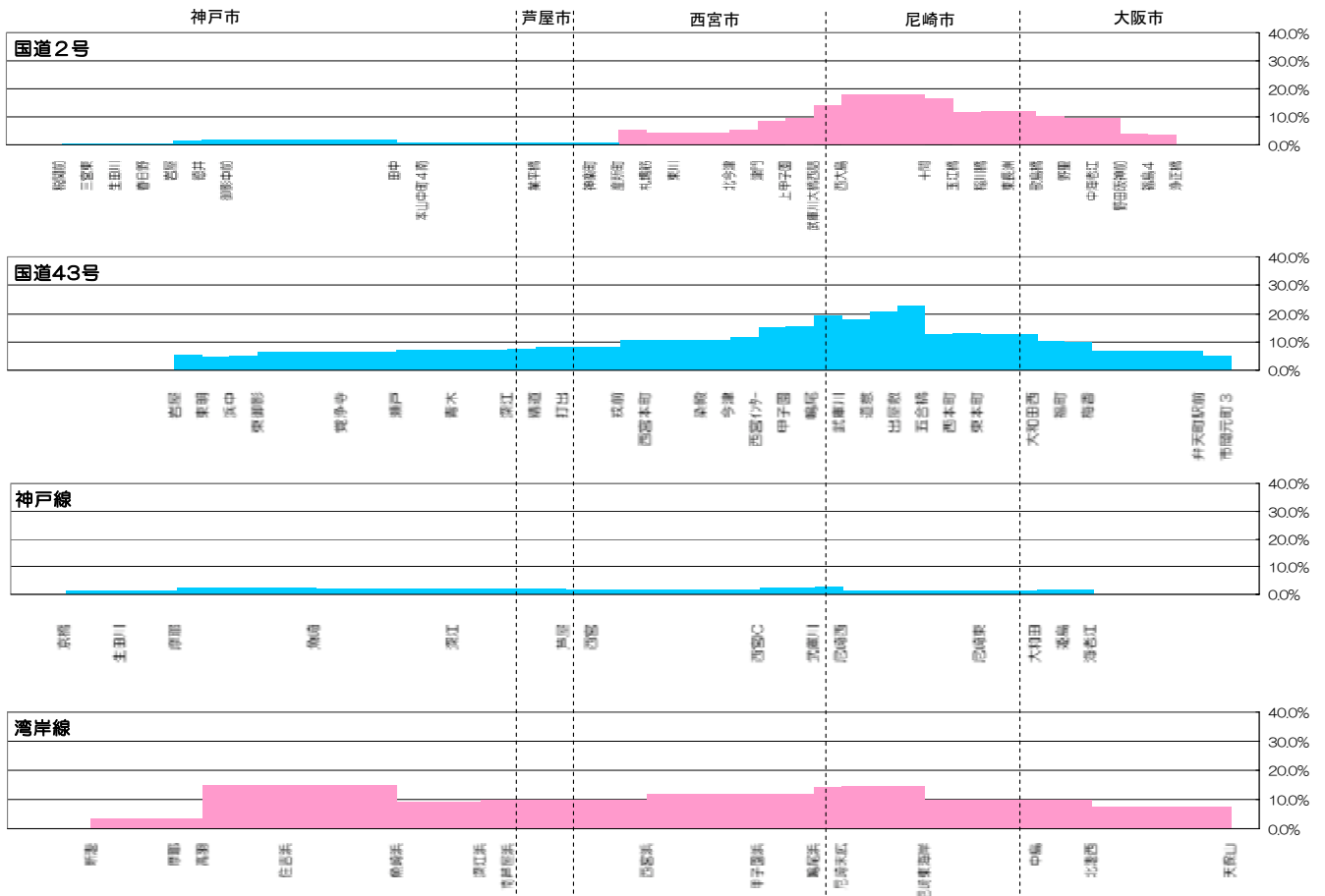
「問2」に記入された、尼崎市内の国道43号、国道2号、神戸線を通る通行ルート

(センサ大型車)【国道43号：1,126ルート、国道2号：192ルート、神戸線：256ルート】



※「変更する」通行ルート数は、「700円」より小さい割引額で変更するルートも累加している。

※割引対象区間を「西線~東線」と回答したルートのみ集計。



※各施策の尼崎関連交通の変更による、各路線のH17 現況交通量 (センサ大型車) の増減率を示す。

■ 増加率 ■ 減少率

22) 各施策の変更交通による各路線のセンサス大型車増減率【ナンバープレート規制+湾岸線割引(西線~東線:1200円)】

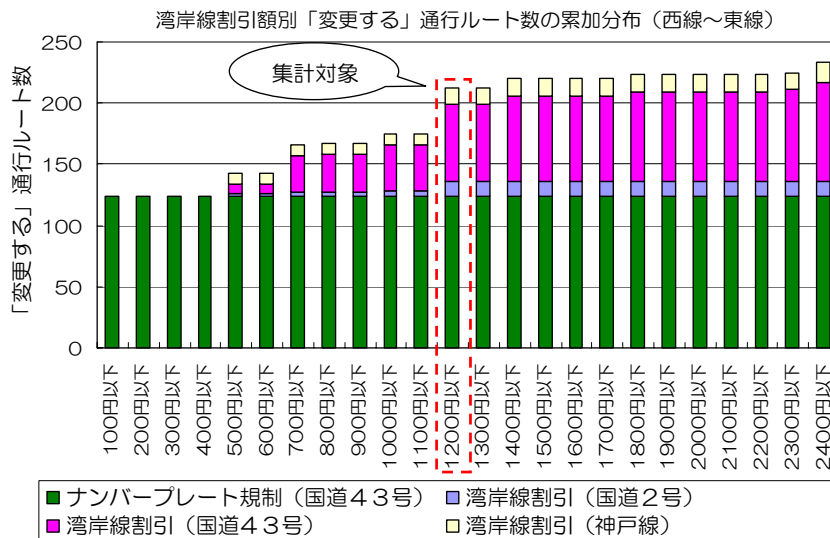
(分析内容)

パッケージ施策【ナンバープレート規制+湾岸線割引(西線~東線:1200円)】における、各路線の増減率を見る。

(分析対象)

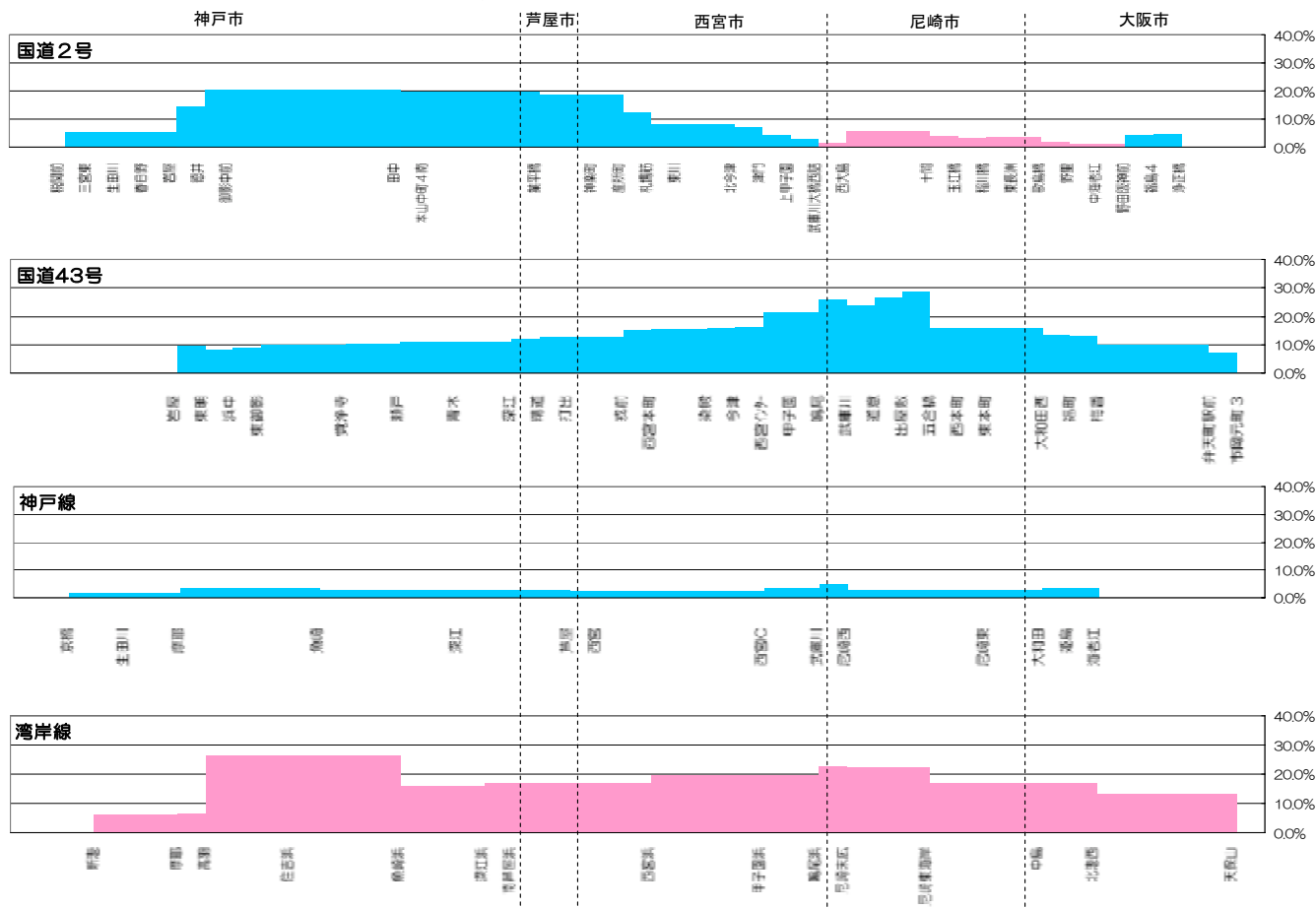
「問2」に記入された、尼崎市内の国道43号、国道2号、神戸線を通る通行ルート

(センサス大型車)【国道43号：1,126ルート、国道2号：192ルート、神戸線：256ルート】



※「変更する」通行ルート数は、「1,200円」より小さい割引額で変更するルートも累加している。

※割引対象区間を「西線~東線」と回答したルートのみ集計。



※各施策の尼崎関連交通の変更による、各路線のH17 現況交通量 (センサス大型車) の増減率を示す。

■ 増加率 ■ 減少率

23) 各施策の変更交通による各路線のセクタ大型車増減率【ナバ-プレート規制+湾岸線割引(東線700円)】

(分析内容)

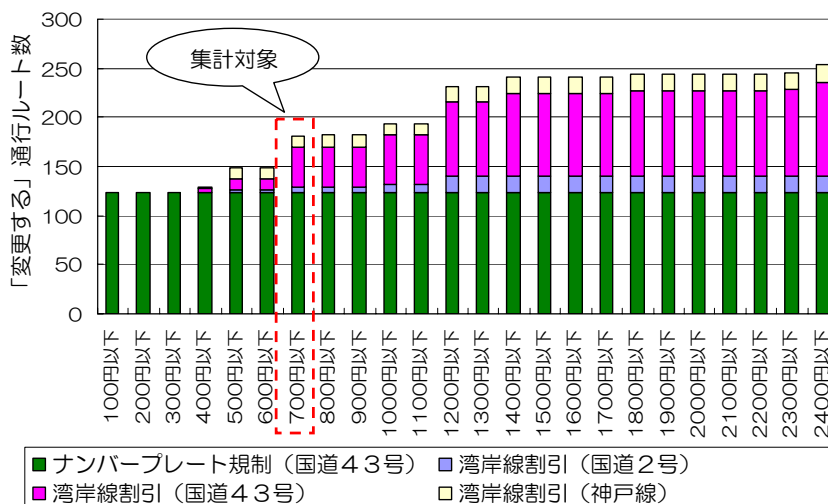
パッケージ施策【ナバ-プレート規制+湾岸線割引(東線:700円)】における、各路線の増減率を見る。

(分析対象)

「問2」に記入された、尼崎市内の国道43号、国道2号、神戸線を通る通行ルート

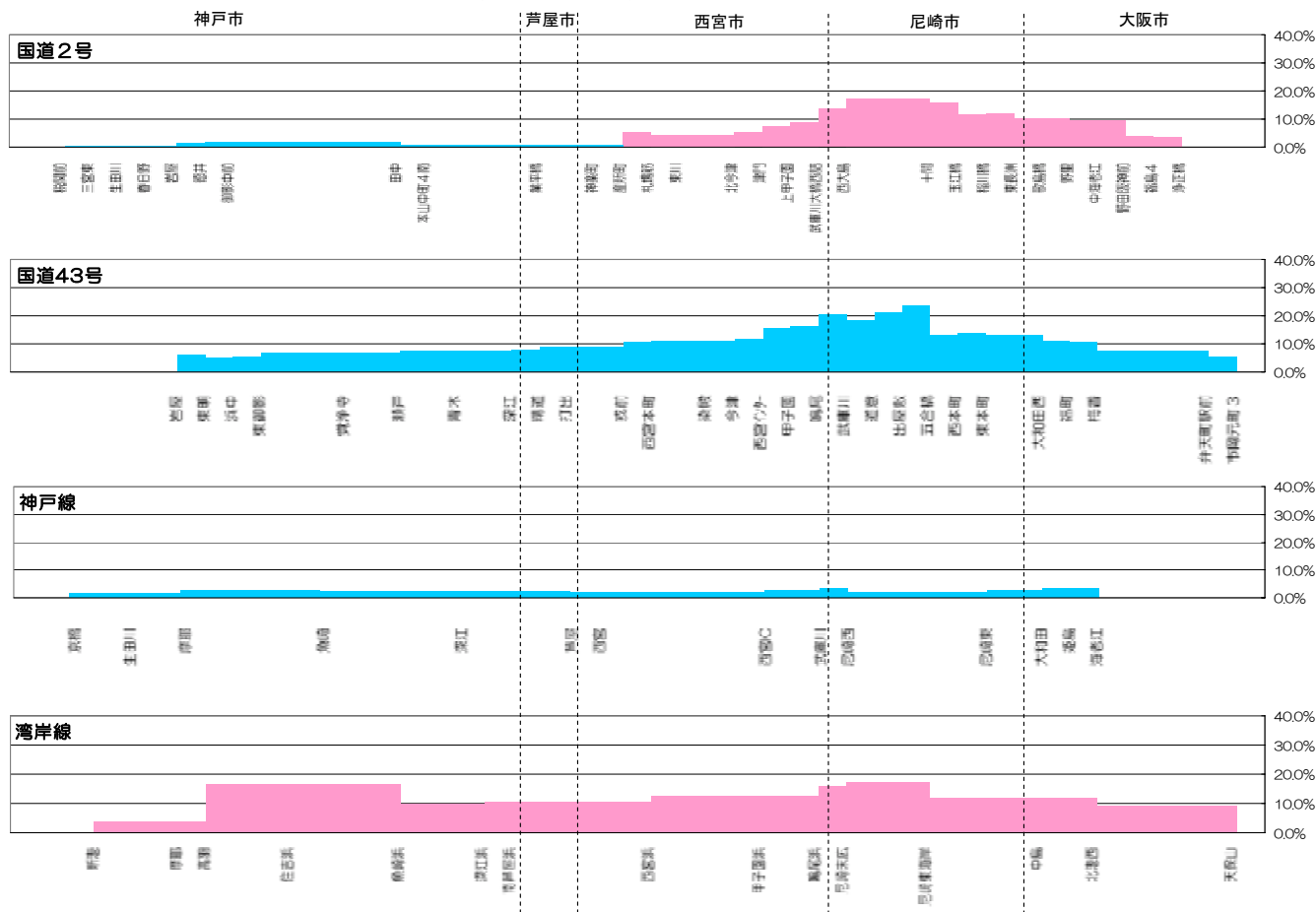
(センサス大型車)【国道43号：1,126ルート、国道2号：192ルート、神戸線：256ルート】

湾岸線割引額別「変更する」通行ルート数の累加分布(東線)



※「変更する」通行ルート数は、「700円」より小さい割引額で変更するルートも累加している。

※割引対象区間を「西線～東線」または「東線」と回答したルートのみ集計。



※各施策の尼崎関連交通の変更による、各路線のH17 現況交通量(センサス大型車)の増減率を示す。

■ 増加率 ■ 減少率

24) 各施策の変更交通による各路線のセナ大型車増減率【神戸線割増(500円)】

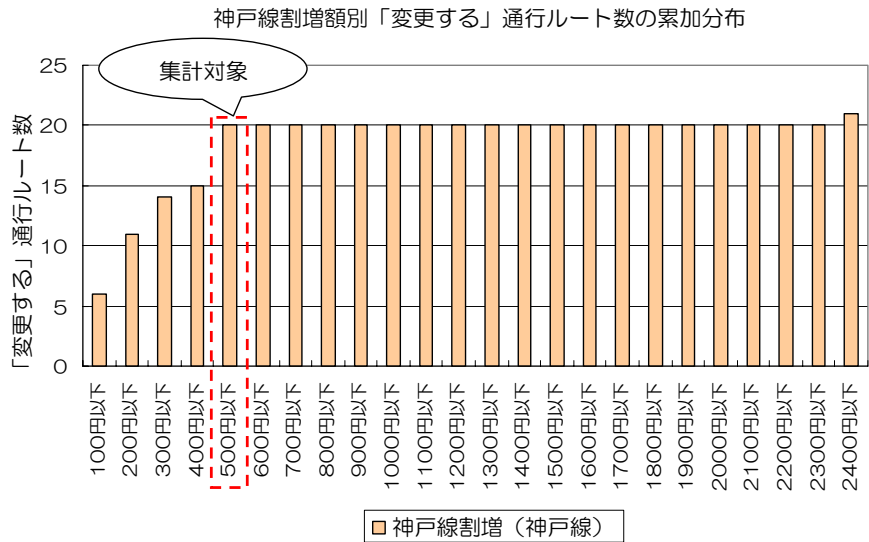
(分析内容)

環境ロードプライツグ【神戸線割増(500円)】における、各路線の増減率を見る。

(分析対象)

「問2」に記入された、尼崎市内の神戸線を通る通行ルート

(センサス大型車)【神戸線：256ルート】



※「変更する」通行ルート数は、「500円」より小さい割増額で変更するルートも累加している。

※割増対象区間の区分はしていない。(無回答を含む)



※各施策の尼崎関連交通の変更による、各路線のH17 現況交通量 (センサス大型車) の増減率を示す。

■ 増加率 ■ 減少率

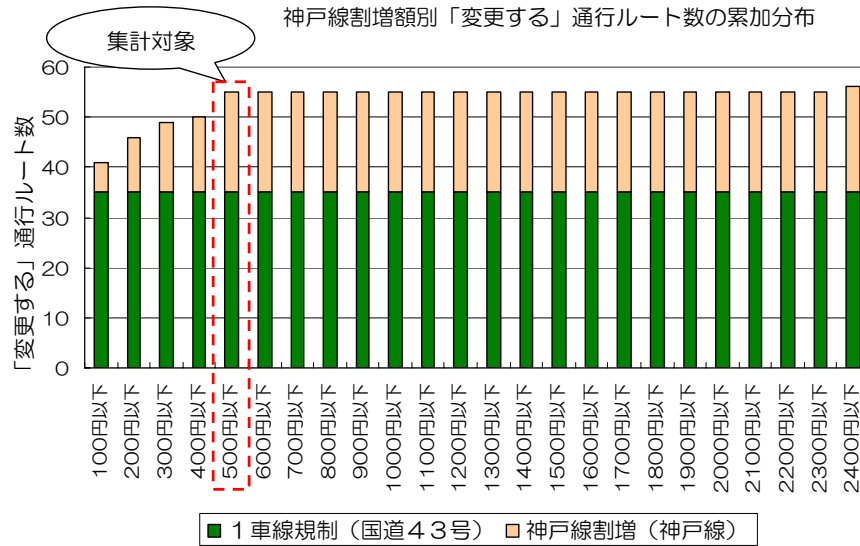
25) 各施策の変更交通による各路線のセナ入大型車増減率【1車線規制+神戸線割増(500円)】

(分析内容)

パッケージ施策【1車線規制+神戸線割増(500円)】における、各路線の増減率を見る。

(分析対象)

「問2」に記入された、尼崎市内の国道43号、神戸線を通る通行ルート
 (センサス大型車)【国道43号：1,126ルート、神戸線：256ルート】



※「変更する」通行ルート数は、「500円」より小さい割増額で変更するルートも累加している。
 ※割増対象区間の区分はしていない。(無回答を含む)



※各施策の尼崎関連交通の変更による、各路線のH17 現況交通量(センサス大型車)の増減率を示す。

■ 増加率 ■ 減少率

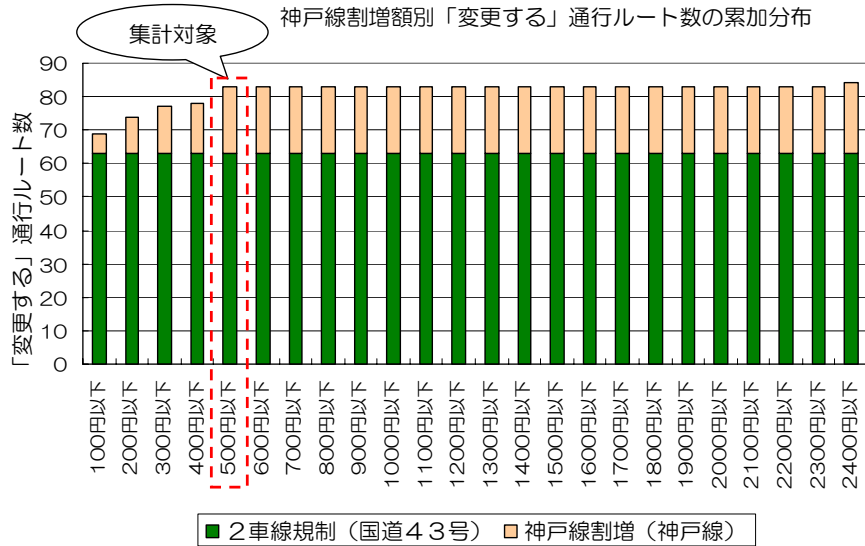
26) 各施策の変更交通による各路線のセブ入大型車増減率【2車線規制+神戸線割増(500円)】

(分析内容)

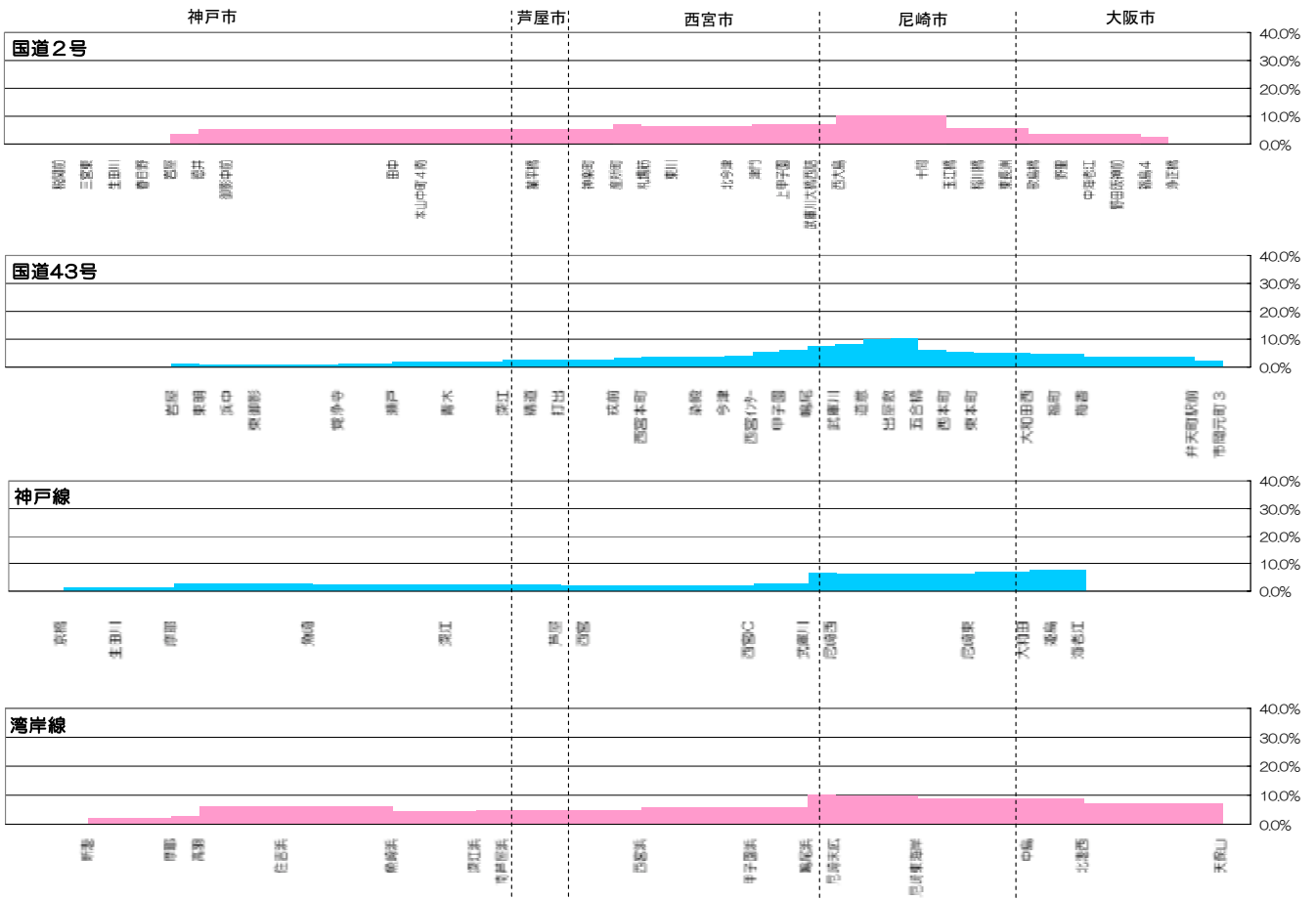
パッケージ施策【2車線規制+神戸線割増(500円)】における、各路線の増減率を見る。

(分析対象)

「問2」に記入された、尼崎市内の国道43号、神戸線を通る通行ルート
 (センサス大型車)【国道43号：1,126ルート、神戸線：256ルート】



※「変更する」通行ルート数は、「500円」より小さい割増額で変更するルートも累加している。
 ※割増対象区間の区分はしていない。(無回答を含む)



27) 各施策の変更交通による各路線のセブ入大型車増減率【ナンバープレート規制+神戸線割増(500円)】

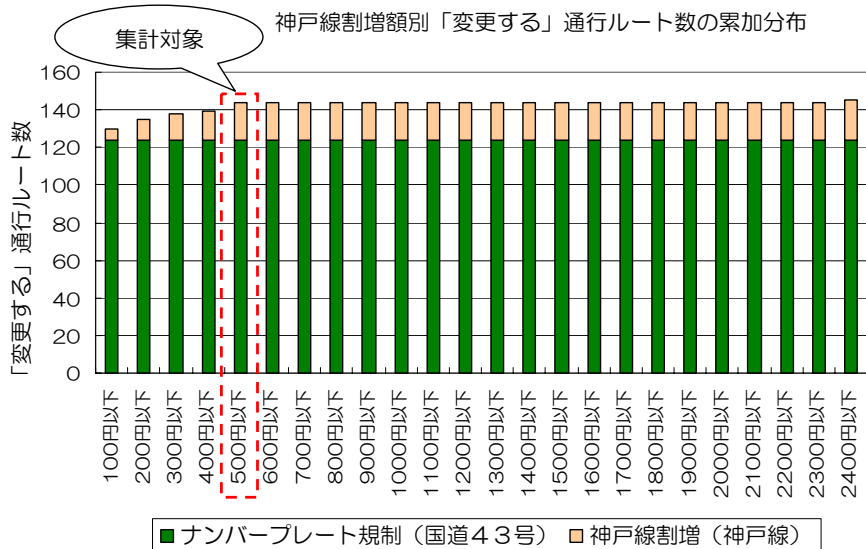
(分析内容)

パッケージ施策【ナンバープレート規制+神戸線割増(500円)】における、各路線の増減率を見る。

(分析対象)

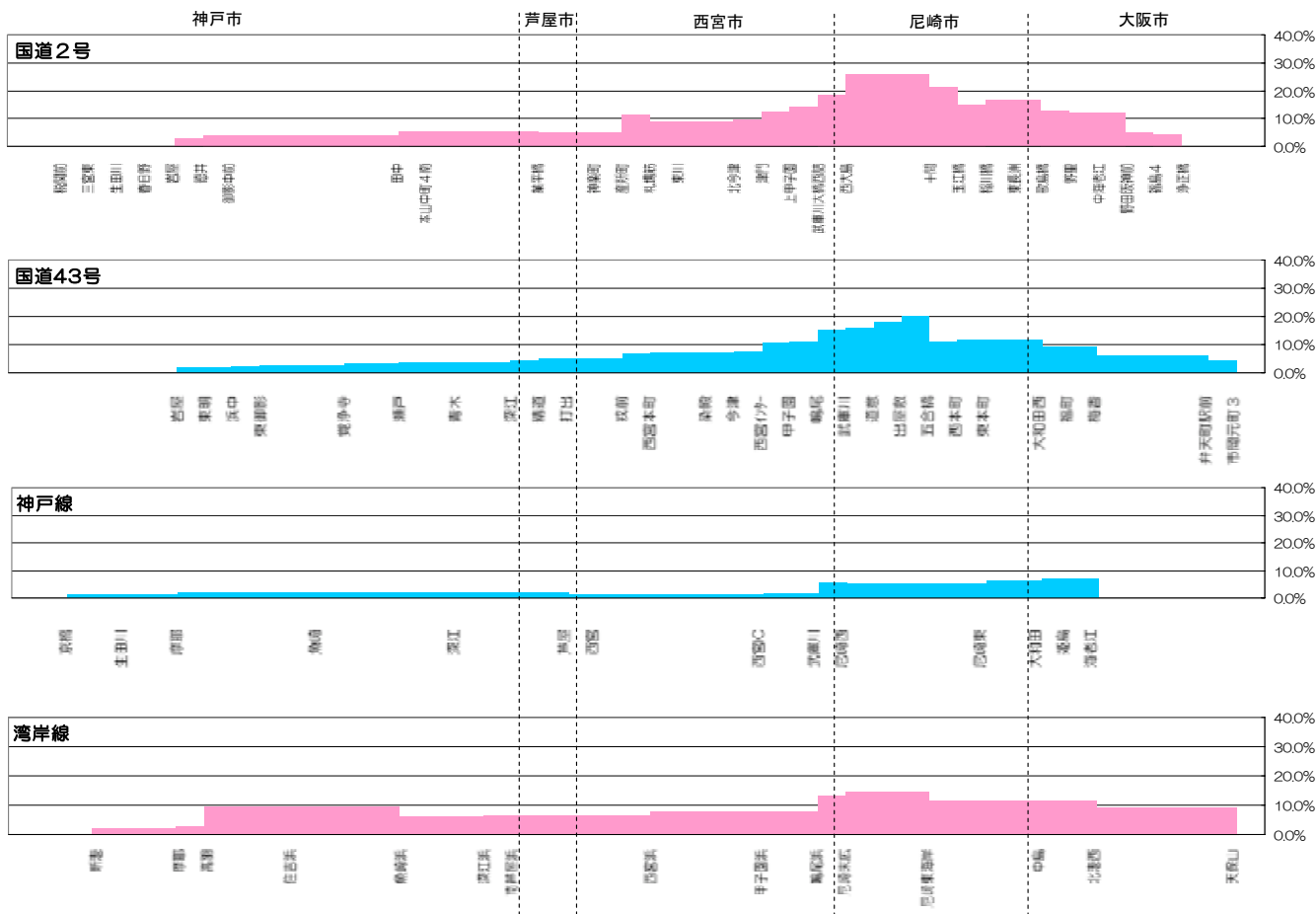
「問2」に記入された、尼崎市内の国道43号、神戸線を通る通行ルート

(センサス大型車)【国道43号：1,126ルート、神戸線：256ルート】



※「変更する」通行ルート数は、「500円」より小さい割増額で変更するルートも累加している。

※割増対象区間の区分はしていない。(無回答を含む)



※各施策の尼崎関連交通の変更による、各路線のH17 現況交通量(センサス大型車)の増減率を示す。

■ 増加率 ■ 減少率