

第3回 国道357号社会実験推進協議会

- 社会実験結果の中間報告 -

平成16年12月14日(火)



目次

1. 広報活動の認知度調査の結果

P2

1-1. 認知度調査概要

1-2. サンプルの属性

1-3. 調査結果

2. 交通状況の調査結果(速報)

P9

2-1. 実験地域の今年の交通量の傾向

2-2. 平日の交通状況の変化(速報)

2-3. 休日の交通状況の変化(速報)

2-4. 実験効果の分析方針

1. 広報活動の認知度調査の結果

1-1. 認知度調査概要

調査実施日

- ・事前: 実験直前のH16年10月28日(木)
- ・事後: 実験開始直後のH16年11月1日(月)、12月1日(水)

調査箇所

- ガソリンスタンド(GS) (3店舗)
- ・千葉日石(株)湾岸習志野インターSS
- ・秋谷商事(株)DD船橋湾岸通り給油所
- ・出光ユアサフナシヨク(株)BAYSIDE日の出
- トラックステーション(TS) (習志野トラックステーション)
- ショッピングセンター(SS) (カルフル幕張)

調査方法

- ・面接調査(1箇所につき調査員2名配置)

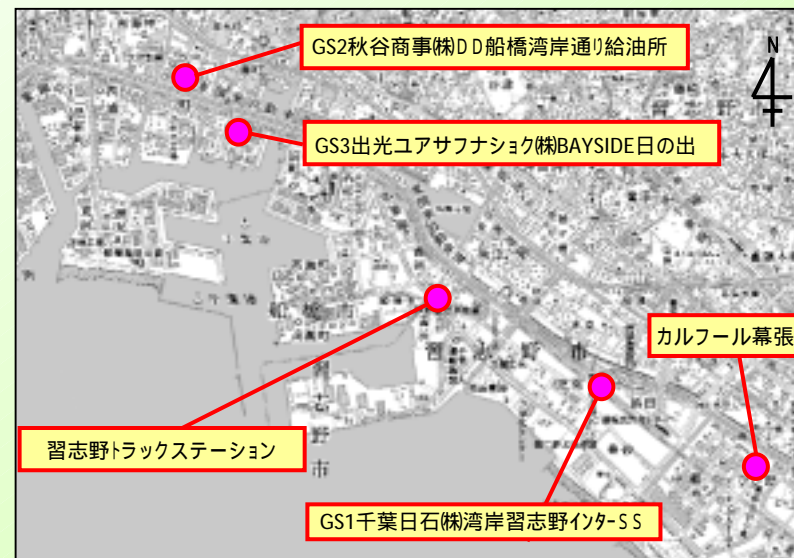


図. 調査箇所

*この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の数値地図200000(地図画像)及び数値地図50000(地図画像)を複製したものである。(承認番号 平16総複、第292号)



図. 調査状況(トラックステーション・10月28日)

1-1.認知度調査概要

広報活動の内容

調査実施日 広報活動		事前	事後
		(10月28日時点)	(11月1日以降)
1	新聞折込チラシ		
2	PA等のチラシ		
3	ポスター		
4	新聞記事		
5	自治体広報誌		
6	横断幕		
7	路上看板		
8	テレビ		
9	ラジオ		
10	インターネット(HP)		

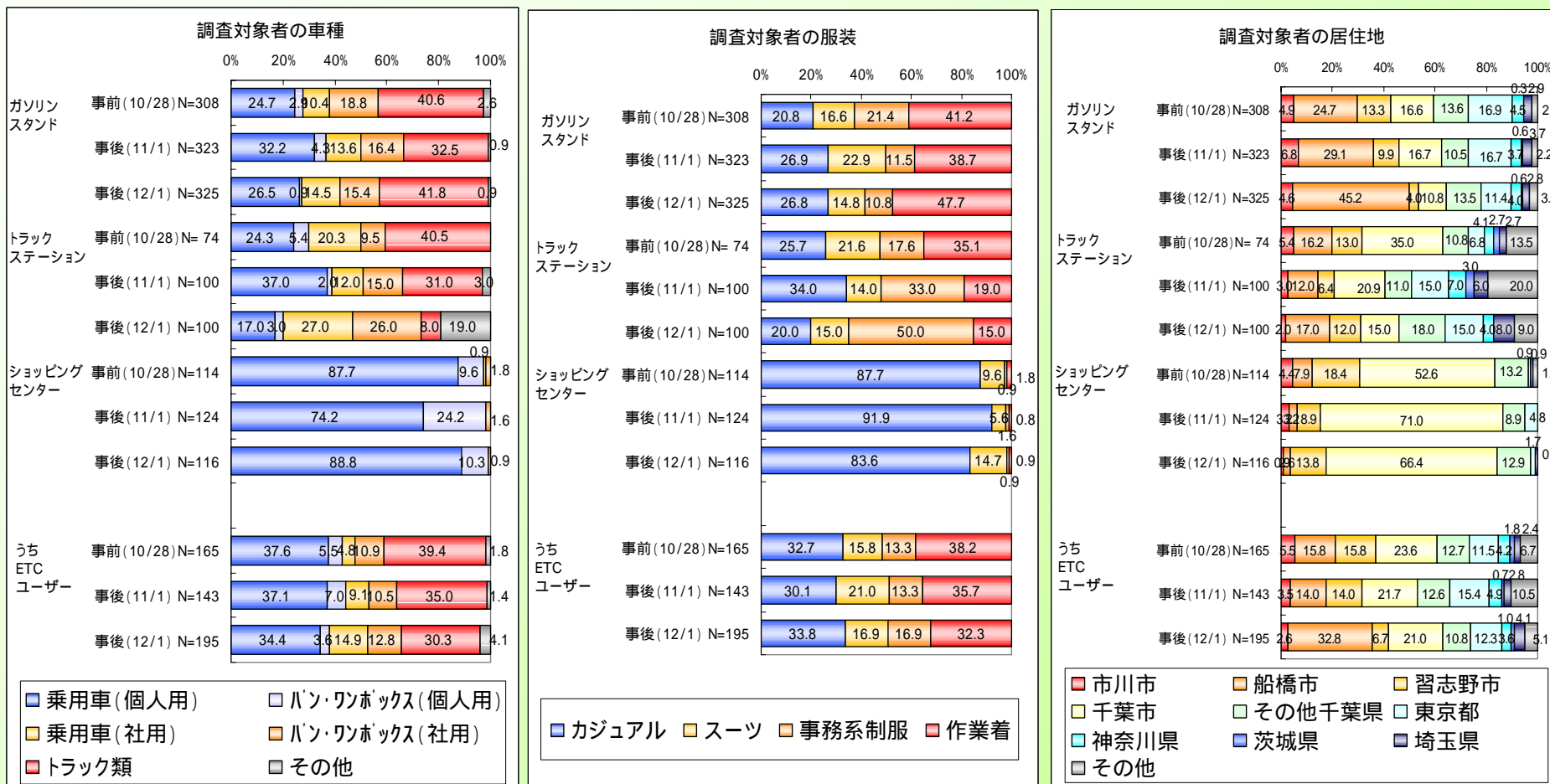
回収数

調査場所	事前 10月28日	事後1 11月1日	事後2 12月1日
合計	496	547	541
ガソリンスタンド小計	308	323	325
GS1	103	105	110
GS2	102	115	108
GS3	103	103	107
トラックステーション	74	100	100
ショッピングセンター	114	124	116

1-2. サンプルの属性

ガソリンスタンド(GS)及びトラックステーション(TS)は、車種や服装から業務系の人の利用が7割前後を占めているとみられる。利用者の居住地は、東京都や神奈川県など県外が4～5割と比較的多い。

ショッピングセンター(SS)は、私的な利用が約9割を占めていると思われる。利用者の約8割が千葉市、船橋市、習志野市、市川市などで、多くが近隣から来ている。

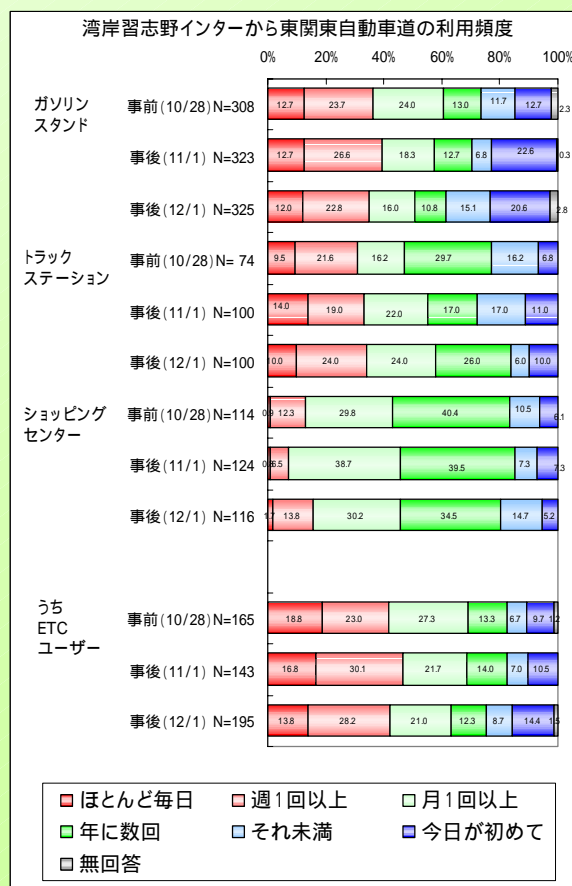
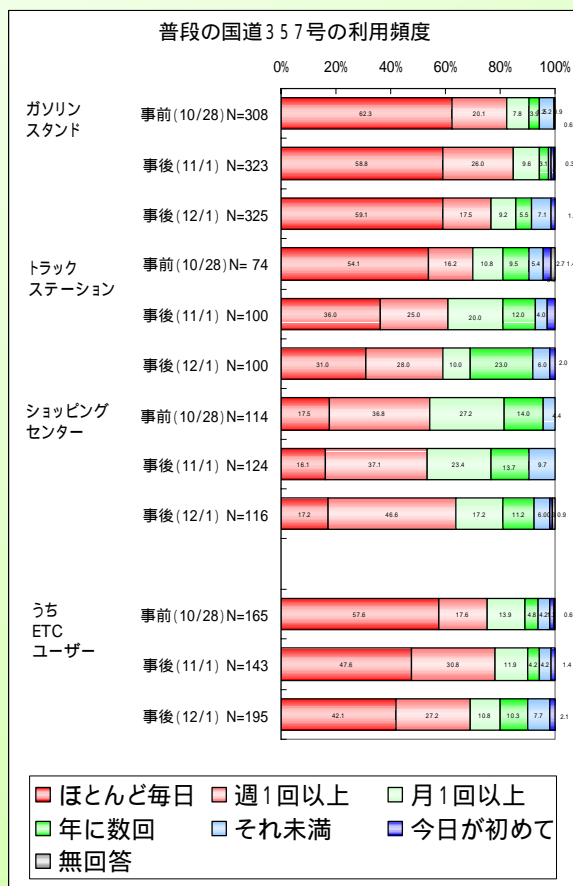
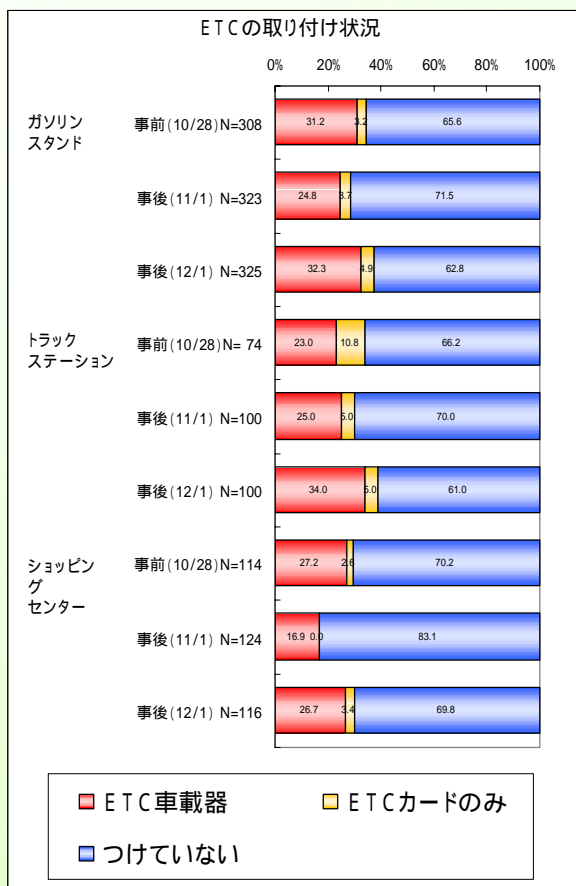


1-2. サンプルの属性

ETC車載器の普及率は、各調査箇所とも約2～3割である。

国道357号を日常的に利用している人(ほとんど毎日及び週1回以上の利用)は、各箇所とも半数を超え、利用頻度は高い。

一方、湾岸習志野インターから東関東自動車道を日常的に利用している人(ほとんど毎日及び週1回以上の利用)は、GS・TSで約3～4割、SSでは約1割と利用頻度は低い。



1-3. 調査結果 - 認知状況 -

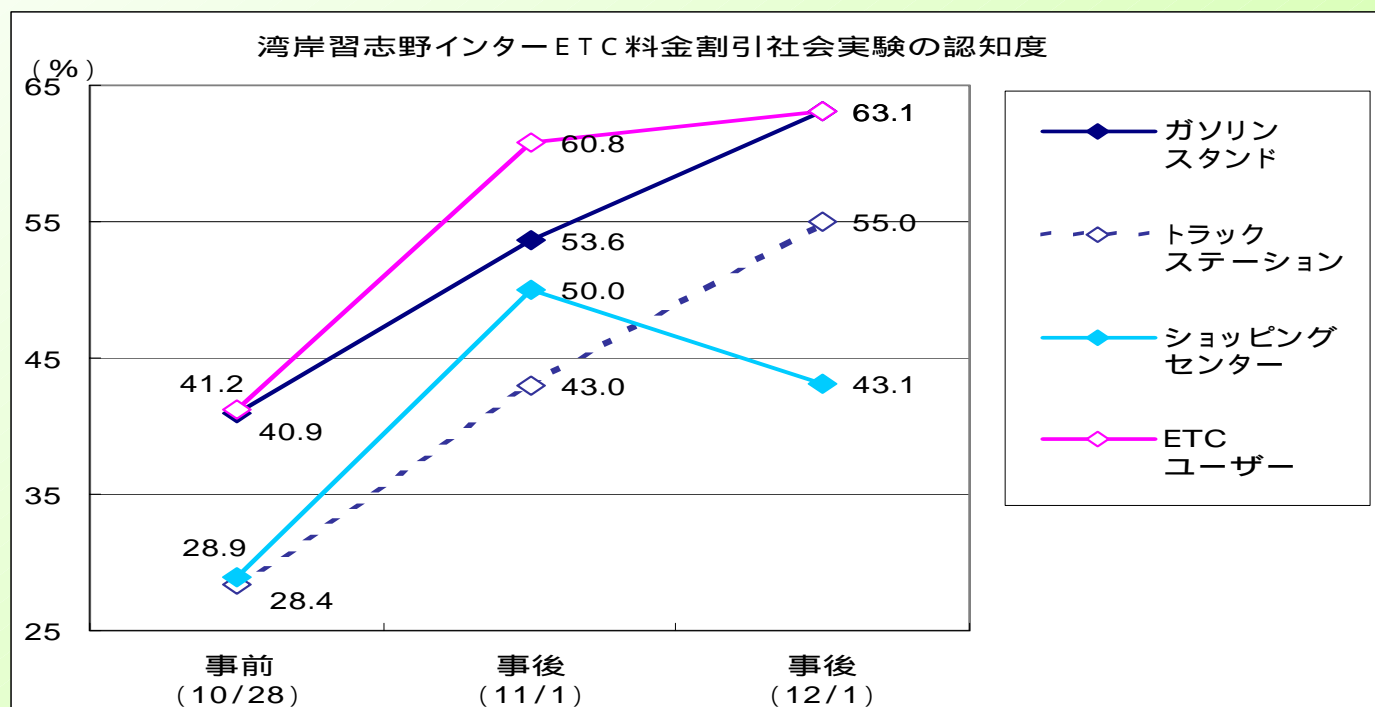
認知度は、実験前は3～4割、開始直後には4割～5割、1ヵ月後には4割～6割まで向上している。

GS、TSでは認知度が向上しているが、SSでは実験直後より認知度が落ちている。

ETCユーザーに着目すると認知度は向上しており、6割以上となっている。

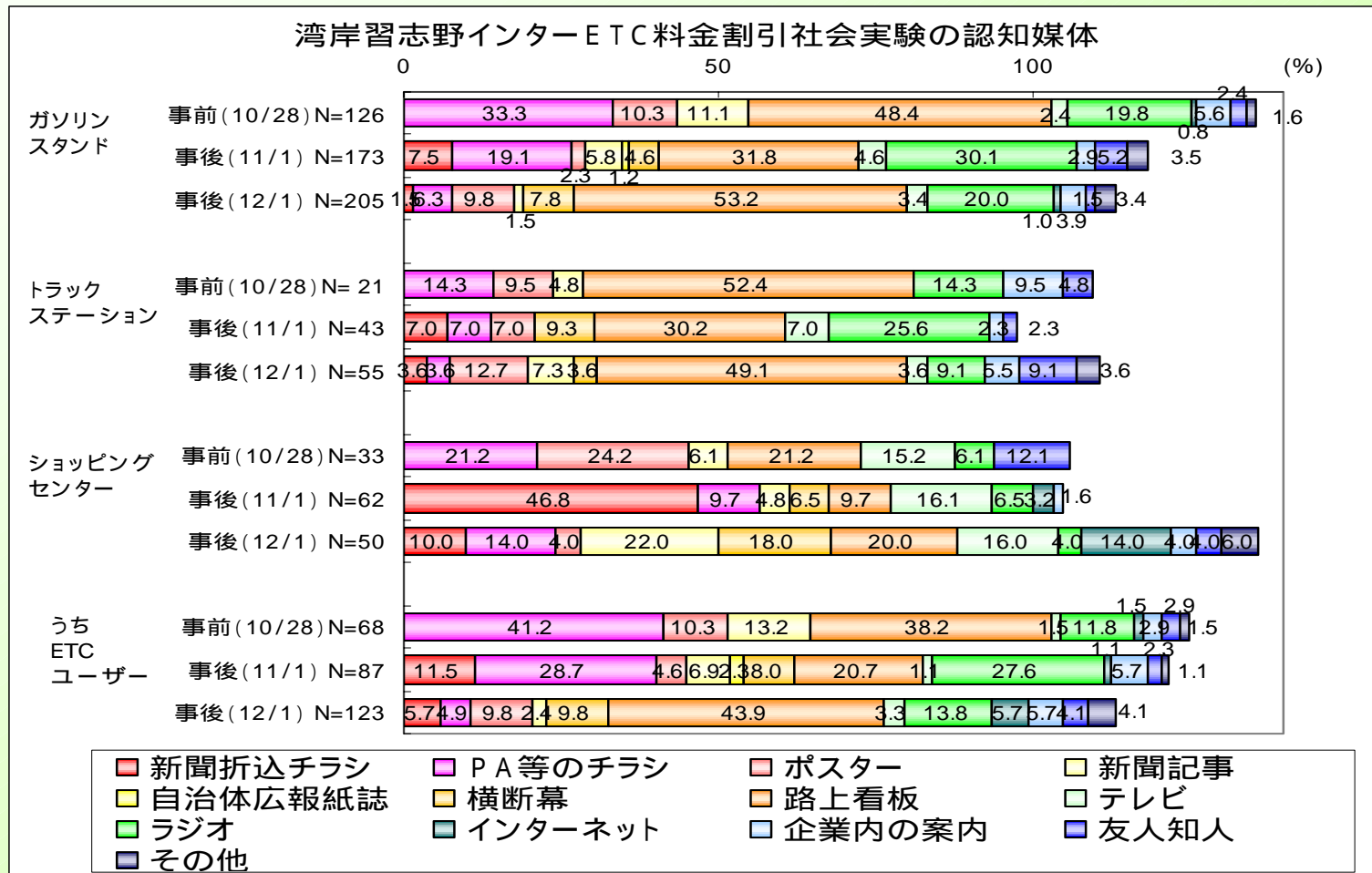
SSで認知度が落ちた理由として、次の点が考えられる。

- ・効果の大きかった新聞折込広告配布から1ヶ月経過したことでその効果が薄れたこと
- ・SSへのアクセスルートが多様で路上看板設置箇所を経由しない人が多かったこと



1-3. 調査結果 - 認知媒体 -

GS、TS では、路上看板による認知が最大で、PA等のチラシやラジオも有効であった。
 SSでは、新聞折込による認知が最大で、テレビ・ポスター・PA等のチラシ・路上看板も有効であった。
 ETCユーザーは、PA等のチラシ、路上看板による認知のほか、ラジオも有効であった。
 実験開始後1ヶ月後も認知媒体として広報効果が持続しているのは、路上看板とラジオである。



2. 交通状況の調査結果(速報)

2-1. 実験地域の今年の交通量の傾向 - 平日 -

実験地域の幹線道路の交通量は、10月から11月にかけて、全体的に**1～2%増加傾向**。

【一般道路】

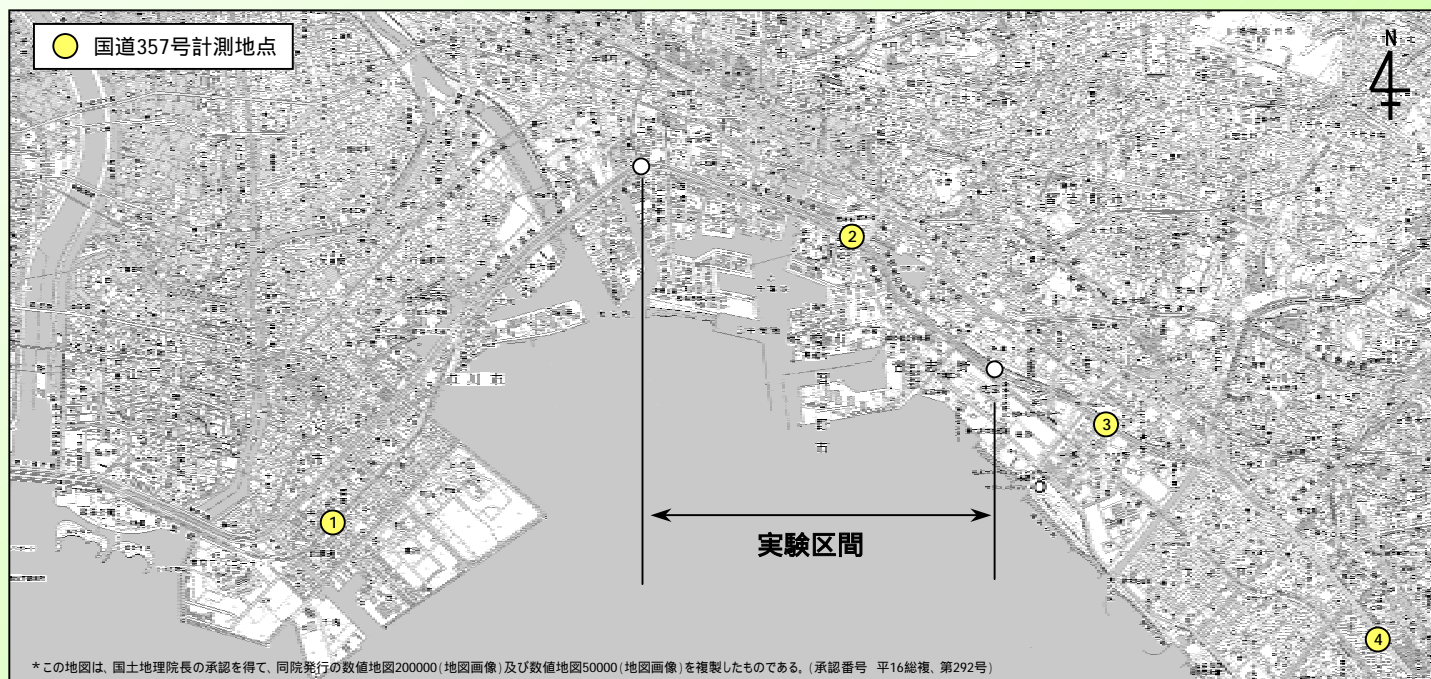
路線	No.	観測地点	断面合計(台/日)			
			10月平均	11月平均	増減台数	増減率
国道357号	1	浦安市富岡地先	63,621	64,764	1,142	1.8%
	2	船橋市若松地先	49,723	50,017	295	0.6%
	3	千葉市若葉地先	52,167	52,793	626	1.2%
	4	千葉市登戸地先	58,362	58,679	317	0.5%

【使用データ】

JH・千葉国道トラカンデータ : 10月平均は10/1～31、11月平均は11/1～11/28の月～金曜日の平均値

【高速道路】

路線	No.	観測区間	断面合計(台/日)			
			10月平均	11月平均	増減台数	増減率
東関東自動車道	5	市川JCT～湾岸市川IC	89,328	90,619	1,291	1.4%
	6	湾岸市川IC～湾岸習志野IC	106,279	107,188	908	0.9%
	7	湾岸習志野IC～湾岸千葉IC	78,369	78,438	69	0.1%
	8	湾岸千葉IC～宮野木JCT	93,854	94,978	1,125	1.2%
京葉道路	9	京葉口～市川IC	137,304	139,462	2,157	1.6%
	10	市川IC～原木IC	126,667	129,169	2,501	2.0%
	11	原木IC～船橋IC	126,903	129,329	2,426	1.9%
	12	船橋IC～花輪IC	113,724	116,182	2,457	2.2%
	13	花輪IC～幕張IC	109,849	112,058	2,209	2.0%
	14	幕張IC～武石IC	100,417	102,476	2,059	2.0%



2-1. 実験地域の今年の交通量の傾向 - 休日 -

平日同様、幹線道路の交通量は増加傾向。特に高速道路は**4～8%増加**。

【一般道路】

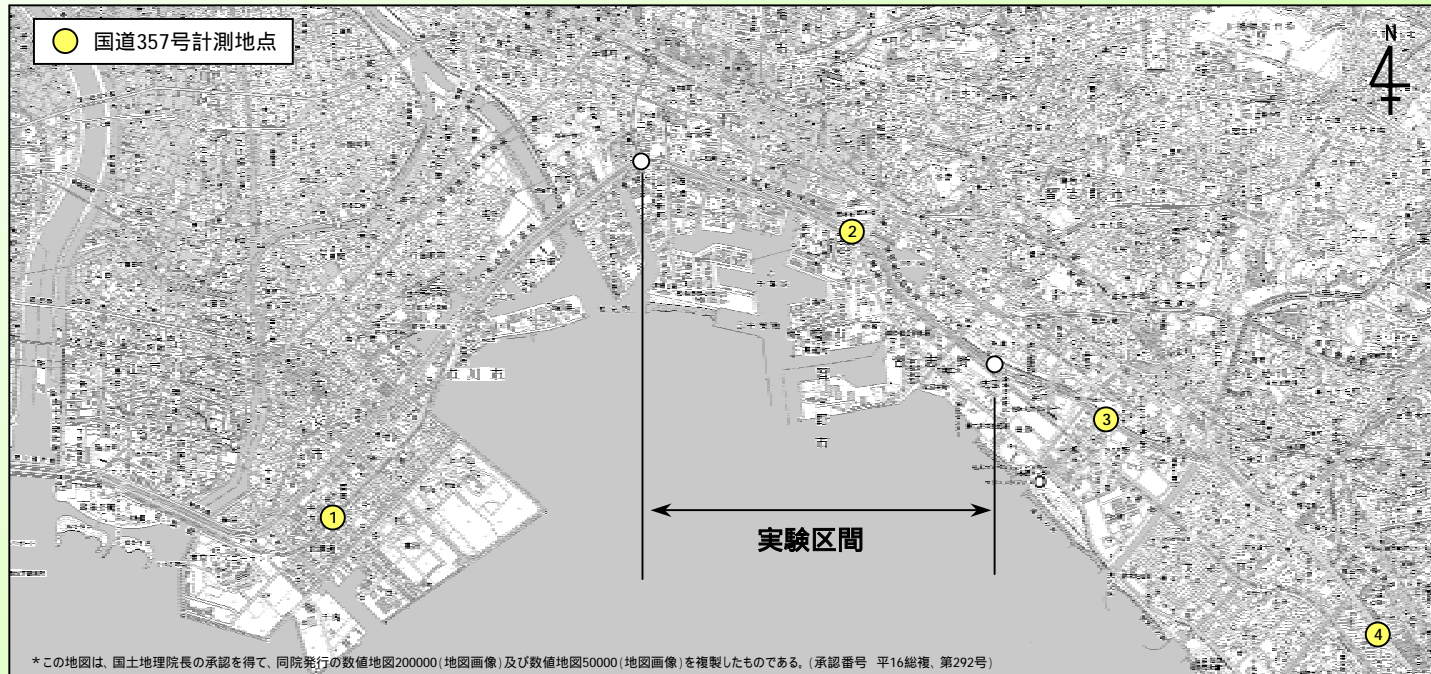
路線	No.	観測地点	断面合計(台/日)			
			10月平均	11月平均	増減台数	増減率
国道357号	1	浦安市富岡地先	61,682	63,986	2,305	3.7%
	2	船橋市若松地先	53,495	54,824	1,329	2.5%
	3	千葉市若葉地先	45,987	52,336	6,348	13.8%
	4	千葉市登戸地先	56,721	57,580	859	1.5%

【使用データ】

JH・千葉国道トラカンデータ : 10月平均は10/1～31、11月平均は11/1～11/28の日曜日・祝日の平均値

【高速道路】

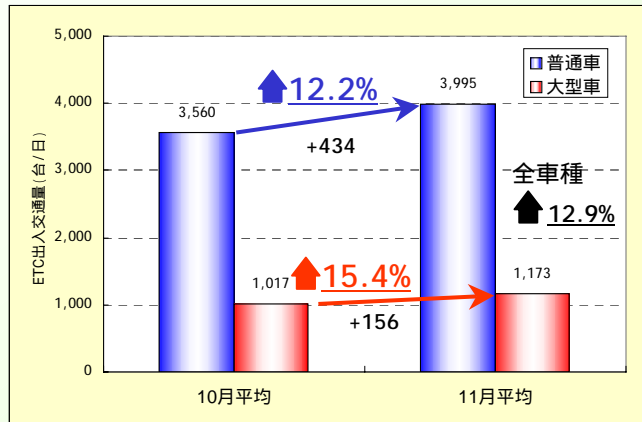
路線	No.	観測区間	断面合計(台/日)			
			10月平均	11月平均	増減台数	増減率
東関東自動車道	5	市川JCT～湾岸市川IC	81,402	87,852	6,451	7.9%
	6	湾岸市川IC～湾岸習志野IC	95,165	102,943	7,778	8.2%
	7	湾岸習志野IC～湾岸千葉IC	74,198	79,406	5,209	7.0%
	8	湾岸千葉IC～宮野木JCT	86,860	92,703	5,843	6.7%
京葉道路	9	京葉口～市川IC	118,283	125,988	7,705	6.5%
	10	市川IC～原木IC	109,600	116,164	6,563	6.0%
	11	原木IC～船橋IC	113,202	119,114	5,912	5.2%
	12	船橋IC～花輪IC	103,909	108,965	5,057	4.9%
	13	花輪IC～幕張IC	101,585	106,248	4,663	4.6%
	14	幕張IC～武石IC	92,609	96,479	3,870	4.2%



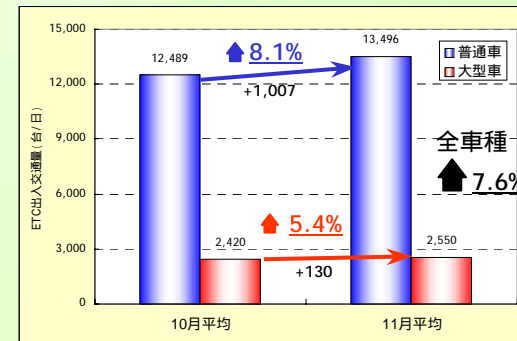
2-2. 平日の交通状況の変化 - 湾岸習志野ICのETC出入交通量 -

湾岸習志野ICの11月のETC出入交通量は、10月に比べておよそ10～20%増加。
湾岸習志野ICで出入した全車両の交通量変動(10月 11月)と比べても、ETC利用車の増加率は大きい。
(今後、他ICのETC出入交通量の増減なども分析し、実験効果の有無を確認する予定。)

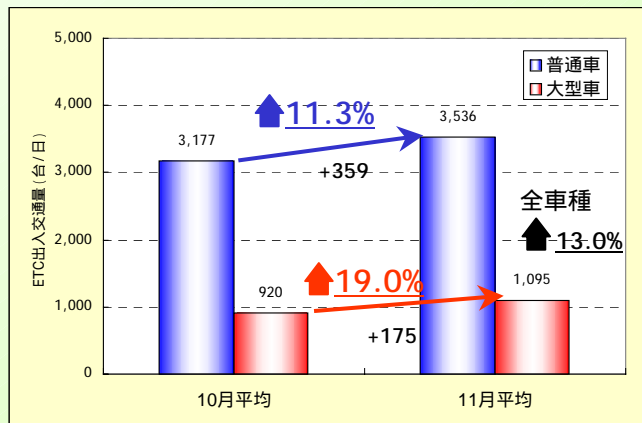
湾岸習志野IC出口(千葉方面行き)



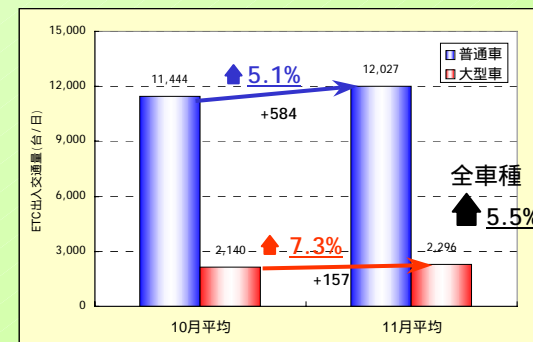
<参考> 湾岸習志野IC全車両の出入交通量



湾岸習志野IC入口(東京方面行き)



<参考> 湾岸習志野IC全車両の出入交通量

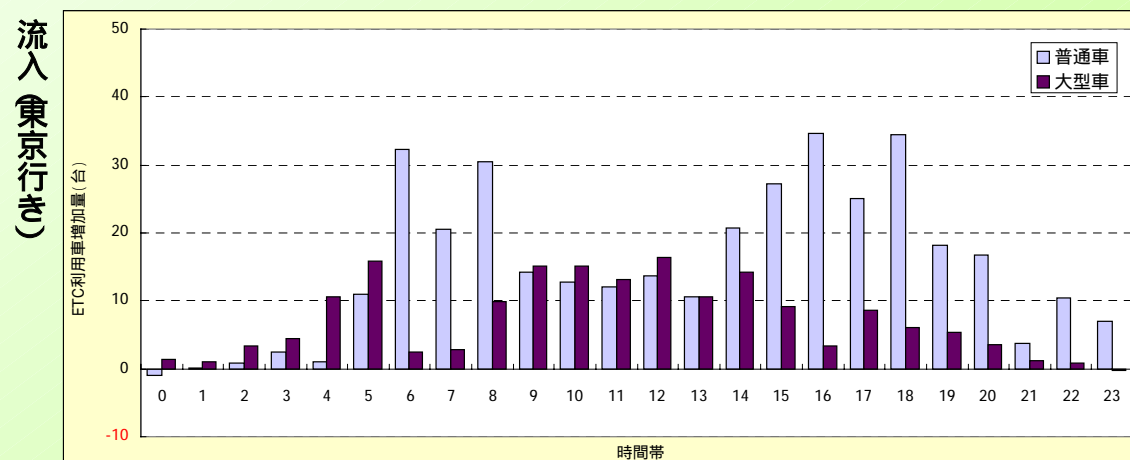
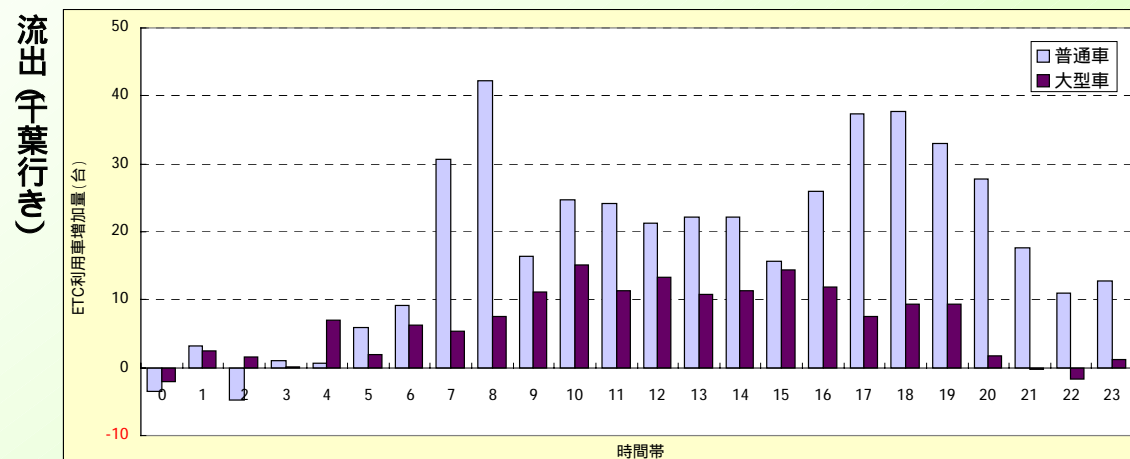


【使用データ】 JHデータ。10月(10/1～31)及び11月(11/1～11/30)の月～金曜日のデータを使用。

2-2. 平日の交通状況の変化 - 湾岸習志野ICのETC出入交通量 -

普通車は、千葉行き・東京行きともに、朝夕の時間帯（7～8時前後、18時前後）のETC利用増加量が多い。
 大型車は、日中を通じて概ね昼間の時間帯でETC利用が増加している。

湾岸習志野ICでのETC利用車の増減量(10月 11月)



【使用データ】 JHデータ。10月(10/1～31)及び11月(11/1～11/30)の月～金曜日のデータを使用。

2-2. 平日の交通状況の変化

- 国道357号・東関道の断面交通量 -

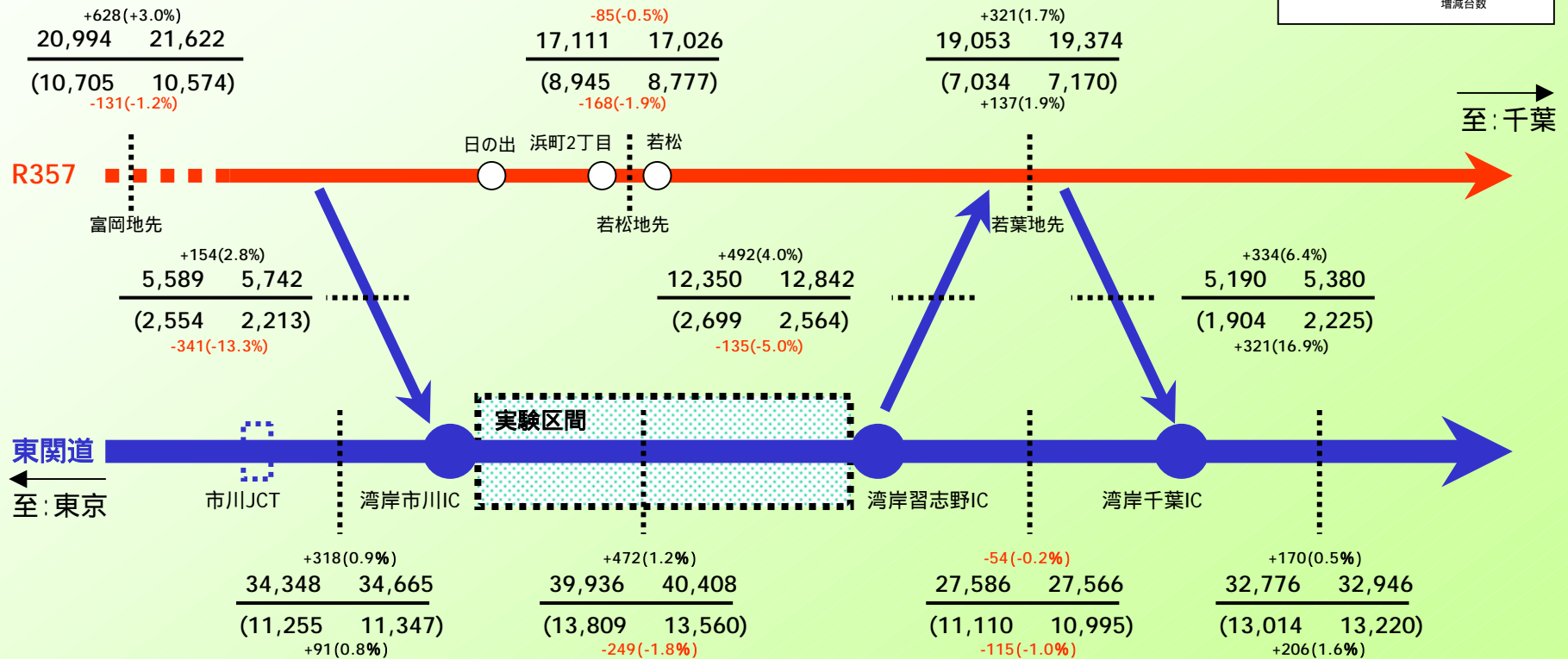
千葉行きの普通車は、実験区間の国道357号若松断面では、交通量が減少。これは、湾岸市川ICの利用増加に伴うものと思われる。

若松断面では大型車も減少しているが、手前区間の富岡断面、湾岸市川ICや湾岸習志野ICの出入交通量も減少しており、効果とは言い難い。

千葉行きの断面交通量

凡例

	増減台数
普通車	10月 11月
大型車	10月 11月
	増減台数



月平均の日交通量(台/日)
日本道路公団、国土交通省のトラカンデータを使用。
10月1日～11月28日までの平日のデータ(月曜日～金曜日)

2-2. 平日の交通状況の変化

- 国道357号・東関道の断面交通量 -

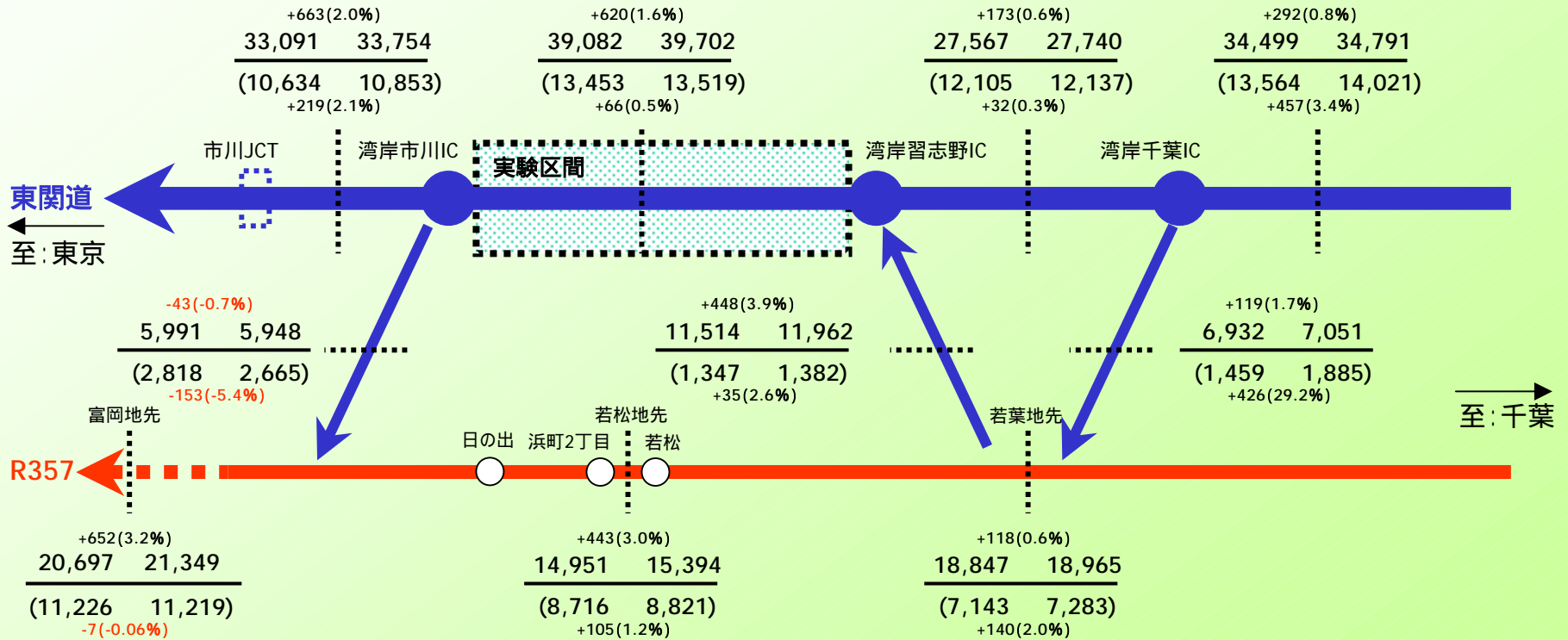
湾岸習志野ICから東関道を使用し、東京方面へ向かう交通が増加。

湾岸習志野ICでの東関道への流入交通が増加しているが、若松断面も増加している。この区間沿道の埠頭の工場や物流会社などからの需要が増加していることが要因と考えられる。

東京行きの断面交通量

凡例

	増減台数	
普通車	10月	11月
大型車	10月	11月
	増減台数	

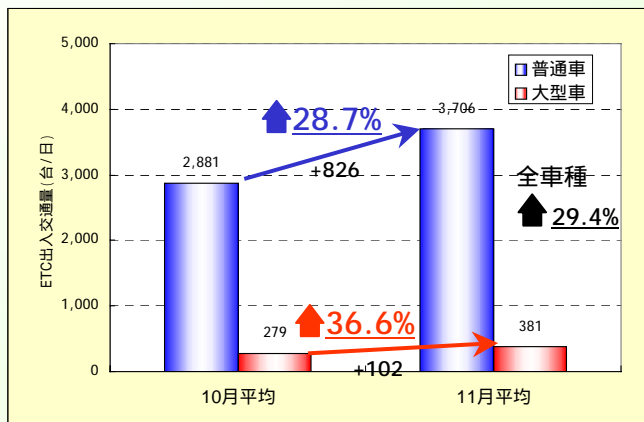


月平均の日交通量(台/日)
日本道路公団、国土交通省のトラカンデータを使用。
10月1日～11月28日までの平日のデータ(月曜日～金曜日)

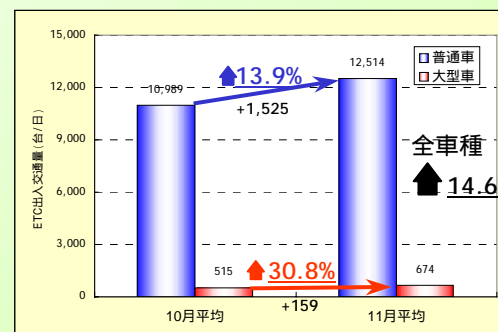
2-3. 休日の交通状況の変化 - 湾岸習志野ICのETC出入交通量 -

湾岸習志野ICの11月のETC出入交通量は、10月に比べておよそ**28～36%増加**。
湾岸習志野ICで出入した全車両の交通量変動(10月 11月)と比べても、ETC利用車の増加率は若干大きい。
(今後、他ICのETC出入交通量の増減なども分析し、実験効果の有無を確認する予定。)

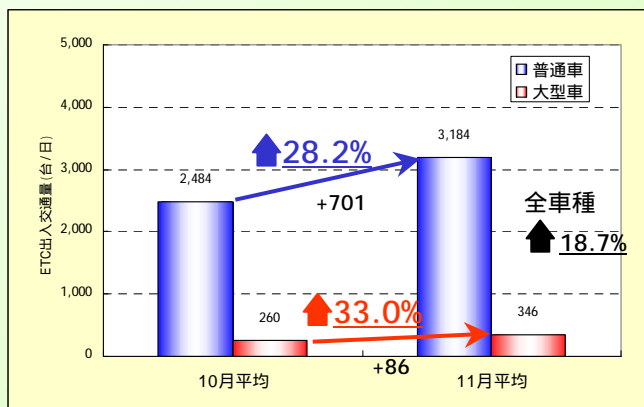
湾岸習志野IC出口(千葉方面行き)



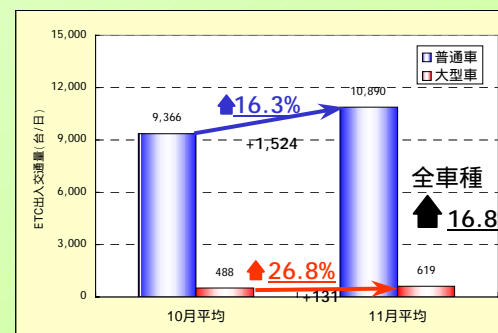
<参考> 湾岸習志野IC全車両の出入交通量



湾岸習志野IC入口(東京方面行き)



<参考> 湾岸習志野IC全車両の出入交通量

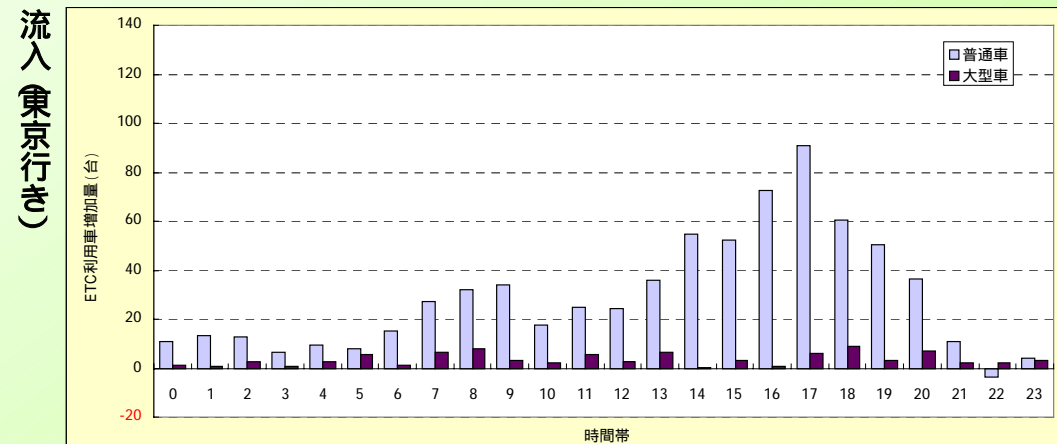
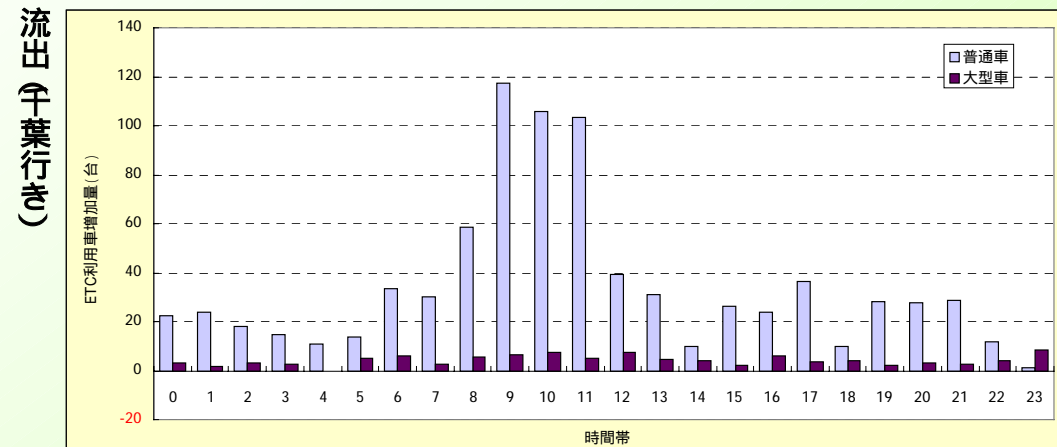


【使用データ】 JHデータ。10月(10/1～31)及び11月(11/1～11/30)の日曜日・祝日のデータを使用。

2-3. 休日の交通状況の変化 - 湾岸習志野ICのETC出入交通量

普通車は、千葉行きは午前中、東京行きは夕方の増加量が多い。

湾岸習志野ICでのETC利用車の増減量(10月 11月)



【使用データ】 JHデータ。10月(10/1~31)及び11月(11/1~11/30)の日曜日・祝日のデータを使用。

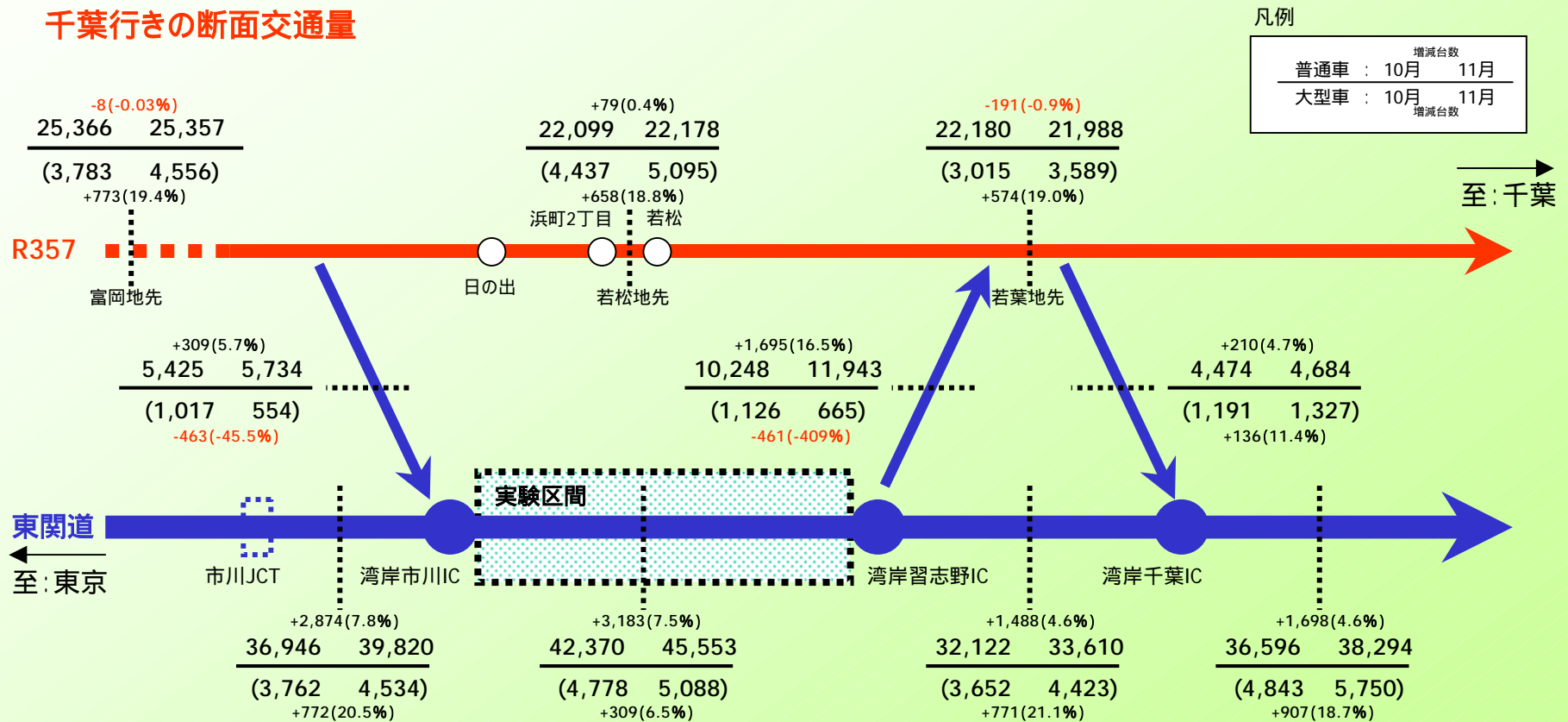
2-3. 休日の交通状況の変化

- 国道357号・東関道の断面交通量 -

千葉行きの普通車は、湾岸市川IC、湾岸習志野IC利用者は増加したが、国道357号若松断面の交通量は増加。これは、沿道からの需要が多かったことが要因と思われる。

大型車も、国道357号若松断面の交通量は増加。これは、富岡断面交通量が増加し、IC出入り交通量が減少した結果と思われる。

千葉行きの断面交通量



月平均の日交通量(台/日)
 日本道路公団、国土交通省のトラカンデータを使用。
 10月1日～11月28日までの休日のデータ。休日は日曜日・祝日とした。

2-3. 休日の交通状況の変化

- 国道357号・東関道の断面交通量 -

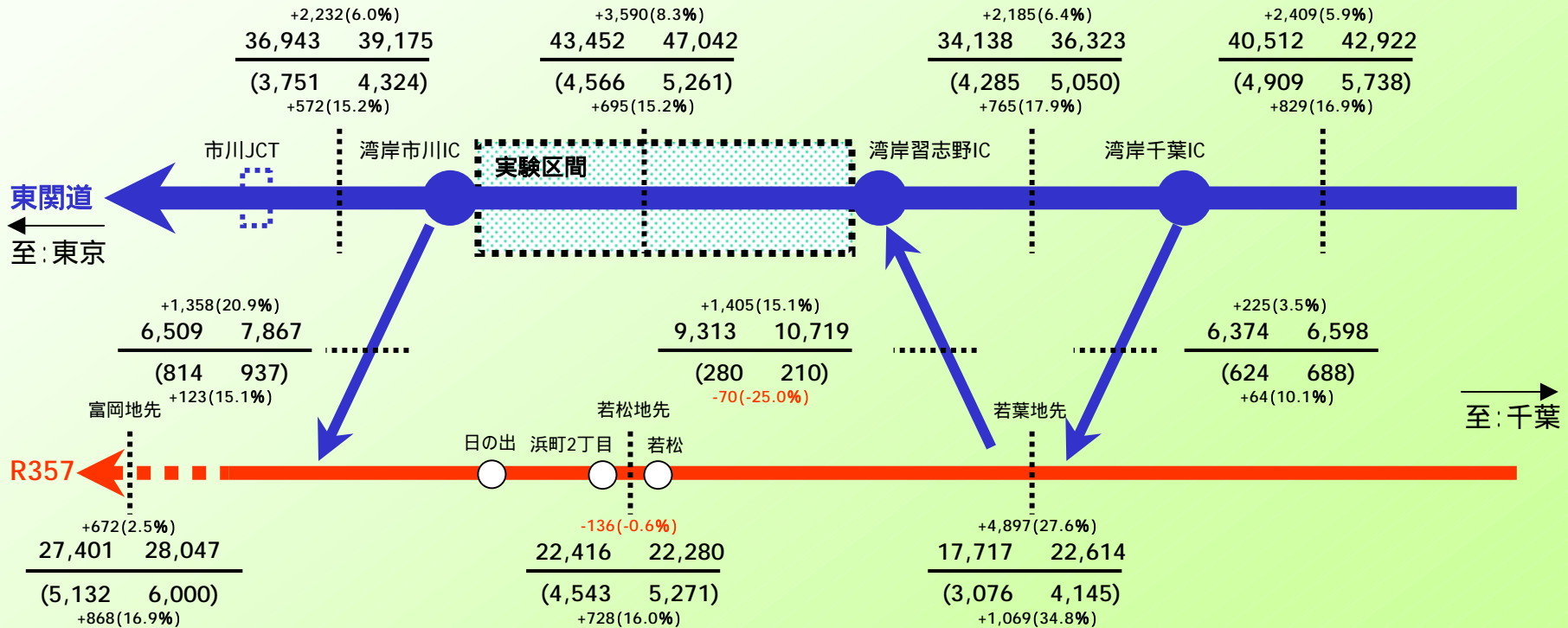
東京行きの普通車についてみると、国道357号若松断面の交通量はわずかに減少。これは、手前区間の幕張断面交通量が増加しているが湾岸習志野IC利用も増加した結果と思われる。

大型車は国道357号若松断面の交通量は増加。これは、手前区間や沿道からの交通量が増加するも、湾岸習志野IC利用交通量が減少した結果と思われる。

東京行きの断面交通量

凡例

	増減台数	
普通車	10月	11月
大型車	10月	11月
	増減台数	



月平均の日交通量(台/日)
 日本道路公団、国土交通省のトラカンデータを使用。
 10月1日～11月28日までの休日のデータ。休日は日曜日・祝日とした。

2-4 . 実験効果の分析方針

交通状況調査結果の速報を踏まえて、下記の方針で今後の分析を実施。

【方針】時間帯別交通量による分析

- ▶ 湾岸習志野ICのETC利用台数は増加しているが、当該地域の全体交通量が大きいため、国道357号の断面交通量減少という形では顕在化していない。一方、湾岸習志野ICにおける時間帯別のETC利用車の増加量を見ると、午前と夕方に特に利用が増加している。
- ▶ 時間単位で交通の変化を捉え、効果が出ていると思われる時間帯について、詳細な分析を行う。
(イメージ)朝夕の通勤時間帯の国道357号の交通量減少を分析、またはピークの分散 等

【方針】交通事故、イベント時の交通挙動を分析

- ▶ 月単位の平均的な傾向や効果では見られない、交通事故やイベント時の東関道へ迂回行動などの局所的な効果も生じている可能性も考えられる。
- ▶ 交通事故などの突発事象発生時の交通挙動に着目して、詳細な分析を行う。
(イメージ)交通事故は発生直後の時間帯に東関道利用者が増加 等

【方針】アンケート調査結果の活用

- ▶ 交通量や渋滞長などの交通事象のみでは把握できない効果もあると考えられる。
- ▶ 利用者の意識の変化をアンケート調査結果で捕捉する。
(イメージ)実験区間周辺住民は、当該区間での混雑が緩和したと感じている
地域の人は通勤での東関道の使用頻度が増加したと回答 等