

2. 所要時間短縮効果の検証

2-1 まとめ

【実施計画で想定した効果】

○秋葉区役所から、最も通勤動態の多い旧新潟市（注1）の主な就業地である「新潟県庁」「新潟市役所」「新潟駅」周辺へのピーク時所要時間（注2）は、スマートIC利用により、それぞれ短縮される。

新潟県庁：約13分（約31分 → 約18分）新潟市役所：約8分（約33分 → 約25分）

新潟駅：約4分（約31分 → 約27分）

注1：平成13年1月1日の黒埼町（当時）との合併前の新潟市。

注2：平成17年道路交通センサスの混雑時旅行速度から計算。



【検証結果】

○一般道路ユーザーアンケートから通勤利用者の実感として所要時間の短縮を確認。

評価：実施計画で想定した効果と同程度の効果を確認

2-2 効果の検証

検証①：通勤時の所要時間短縮効果の検証（アンケート調査）

・通勤利用者の8割を超える方が所要時間の短縮を実感し、そのうち約88%の方が10分以上短縮したと回答しました。

・「短くなった」と回答している方の居住地と目的地を整理すると、秋葉区から新潟県庁で約10分、新潟市役所および新潟駅で約8分程度の短縮効果を感じていることがわかった。

・このことから、新津西スマートICの開通が通勤時の所要時間短縮につながっていると考えられる。

□一般道路ユーザーアンケートの所要時間短縮効果

■通勤利用時の通勤時間の変化について



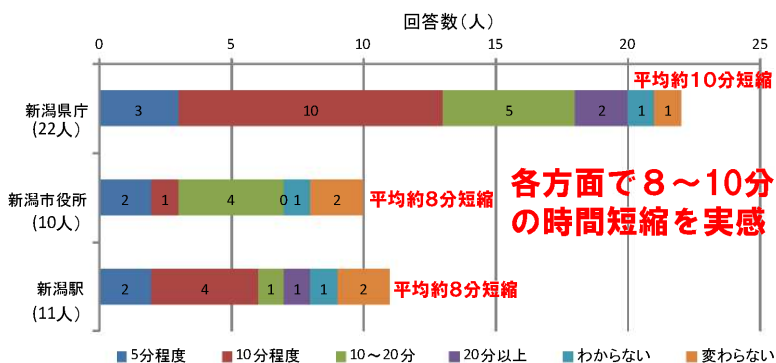
※通勤利用があると回答した159名の回答の内訳

■通勤時間短縮の程度



※時間変化が短くなった137名の回答の内訳

□秋葉区から新潟県庁、新潟市役所、新潟駅方面の時間短縮効果



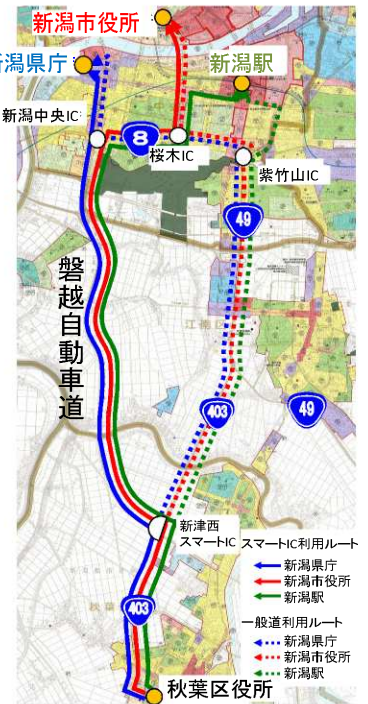
各方面で8～10分の時間短縮を実感

※勤務先を県庁、市役所、新潟駅周辺に限定し分析した結果。勤務先は、上記以外に新潟市各区、県内他市町村がある。

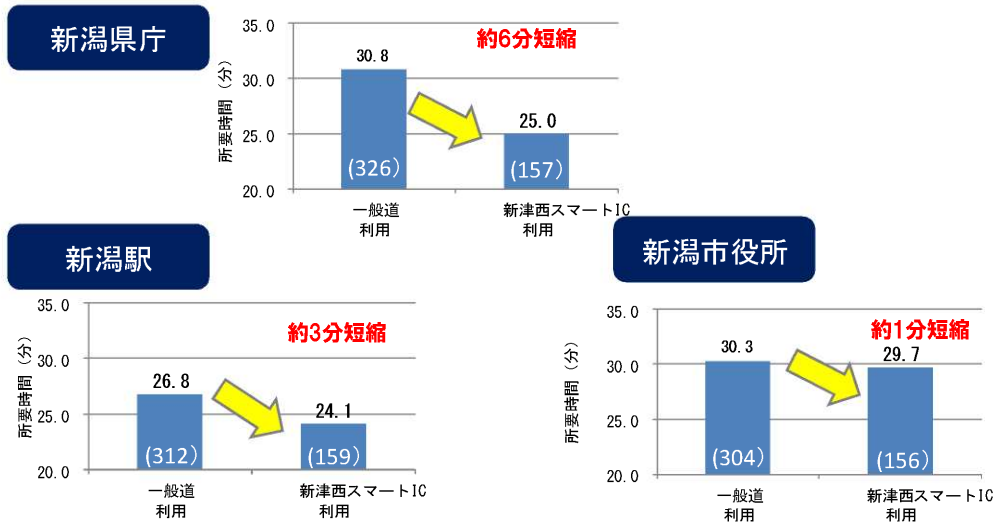
参考：民間プローブデータ（一般車の走行データ）による検証

・民間プローブデータにより所要時間の短縮効果を算定すると、ピーク時において秋葉区役所から新潟県庁で約6分、新潟市役所で約1分、新潟駅で約3分の所要時間の短縮が確認できた。

・新津西スマートICが開通する以前に行った、一般国道403号の市中心部に向けた2車線化工事の効果（旅行速度の向上）により、実施計画で想定した効果との相違はあるものの、一定の効果が確認できた。



民間プローブデータによる所要時間短縮効果



※H24. 7月の朝ピーク時平均所要時間。グラフ内括弧の数字は、解析に用いたデータ数（1ヶ月間平日）を示す。

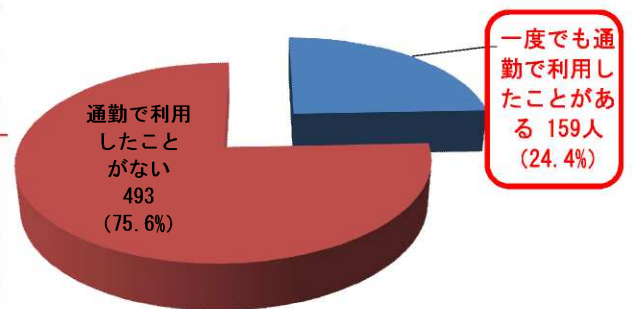
検証②：通勤利用状況の検証（アンケート調査）

- ・新津西スマートICの朝ピーク時（7時から9時）の月別利用台数は、降雪期に利用台数が多い。
- ・通勤での利用状況を見ると、1度でも新津西スマートICを利用したことがある方のうち、通勤で利用したことがある方は約24%と少ない。

新津西スマートIC月別利用台数（平日7時から9時の平均）



通勤での新津西スマートICの利用状況



※1度でも新津西スマートICを利用したことがある652人の通勤利用に関する分析結果

検証③：通勤利用形態の検証（アンケート調査）

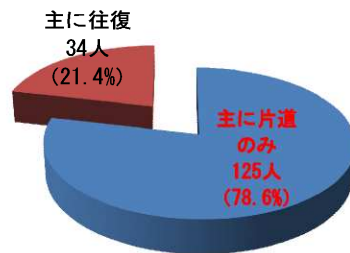
※一度でも通勤で利用した方を対象

・通勤における利用形態については、「片道だけ高速道路を利用」と回答している方が、約79%を占めている。

・片道利用は「降雪等天候の影響を受けにくいから」が多いのに対し、往復利用は「最寄りICになったから」が多くなる。

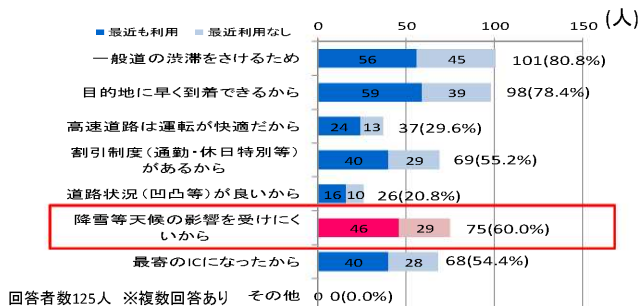
・前述の検証②で降雪期の利用台数が多いことを踏まえると、片道利用の方は降雪時など通常より所要時間の増大が予想されるときに高速道路を利用している方が多いと考えられる。

□通勤利用時における利用形態



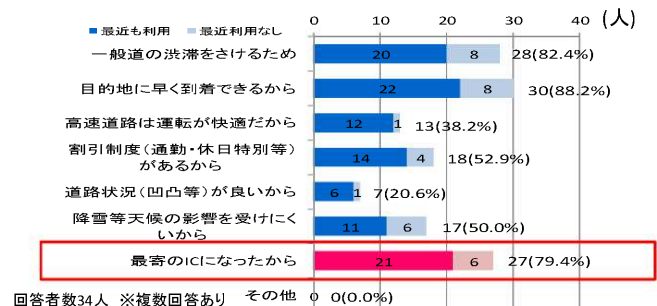
1度でも通勤利用した159人の分析結果

□片道のみ利用する方の利用する理由



片道利用は「降雪の影響」の割合が高い

□往復利用する方の利用する理由



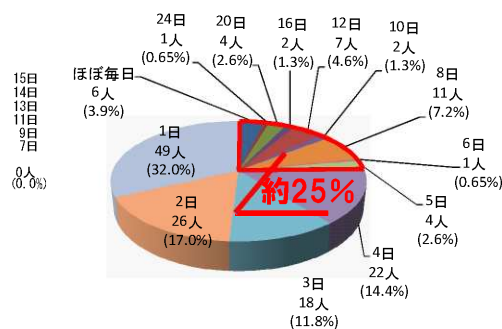
往復利用は「最寄りIC」の割合が高い

検証④：通勤利用頻度の検証（アンケート調査）

※一度でも通勤で利用した方を対象

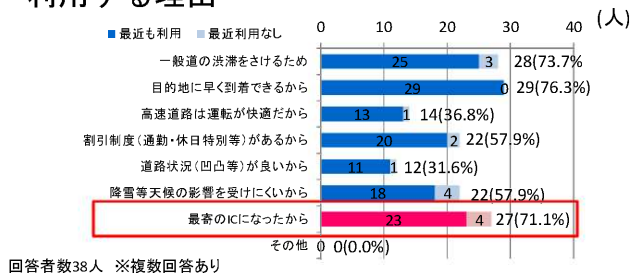
- ・ 高速道路の利用頻度については、一度でも通勤で利用した方のうち「月に5日以上」（週に1日以上）と回答しているのは全体の約25%である。
- ・ 「月に5日以上」（週に1日以上）と回答した方と、それ以外の方の利用する理由を確認すると、「最寄りのICになったから」と回答した割合で差があり、週に1日以上利用の方は約71%を占めるのに対して、それ以下の方は約51%に留まっている。

□通勤での新津西スマートICの利用頻度（1ヶ月あたり）



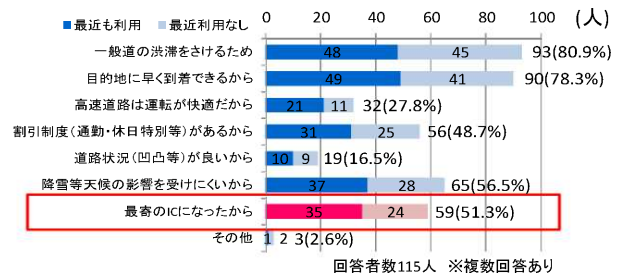
1度でも通勤利用した159人の分析結果(未回答者あり)

□月に5日以上（週1日以上）利用している方の利用する理由



比較的利用頻度が高い方の回答は「最寄りIC」の割合が高い

□左記以外の方の利用する理由



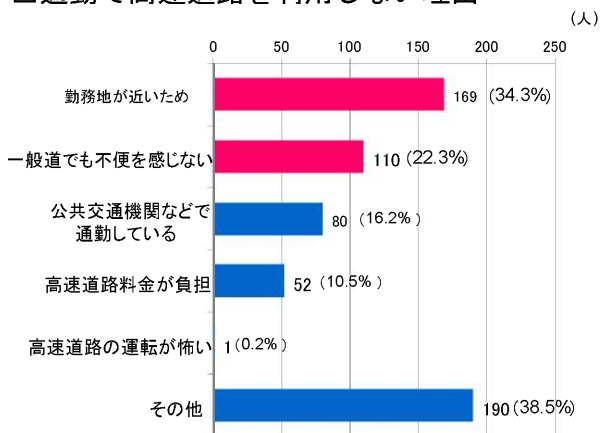
「最寄りIC」の割合が利用頻度が高い回答と比べ低い

検証⑤：通勤で高速道路を利用しない理由の検証（アンケート調査）

※通勤で一度も高速道路を利用したことがない方

- ・通勤で一度も高速道路を利用したことがない方は、利用しない理由として「勤務地が近いため」(34.3%)、「一般道でも不便を感じない」(22.3%)の順に多い。
- ・「高速道路料金が負担」といった料金抵抗を理由にしている方は10%程度と上記に比べ少ない。
- ・「その他」の理由の内訳では、「福島方面など利用方向の違い」(36.3%)「無職」(40.5%)といった回答が多い。

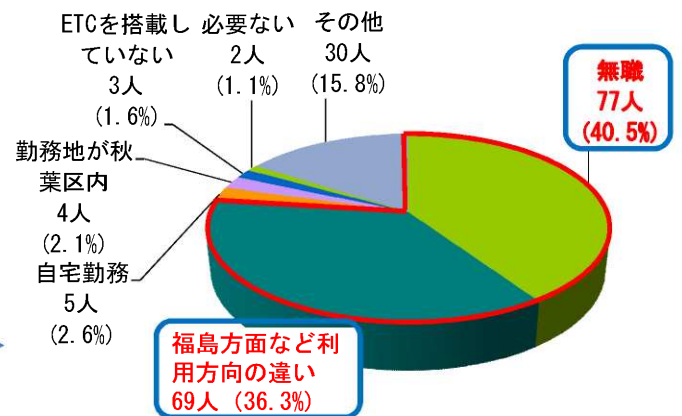
□通勤で高速道路を利用しない理由



※新津西スマートICの利用者で1度も通勤利用したことがない493人の分析結果

※複数回答あり

□「その他」の内容



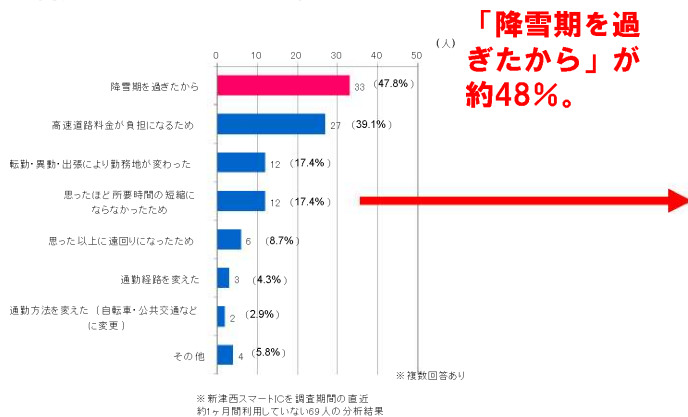
回答者数190人

検証⑥：通勤利用状況変化の検証（アンケート調査）

※通勤で利用しなくなった方の検証

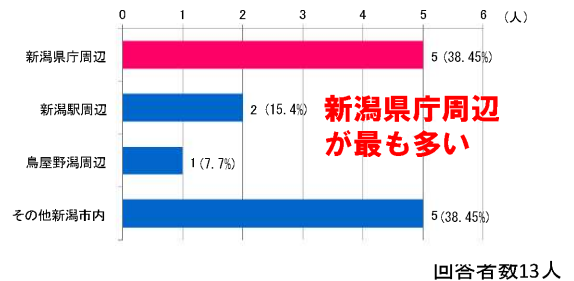
- ・通勤で新津西スマートICを利用したことがある方で、現在は利用していない方の利用しなくなった理由は、「降雪期を過ぎたから」と回答する方が約48%と最も多い。
- ・新津西スマートICの利用台数をみても2月など降雪期に利用台数が増加している。（検証②、下記、参考資料を参照）
- ・「思ったほど時間短縮にならなかった」と回答している方も約17%存在し、その目的地は「新潟県庁周辺」と回答している方が多い。

□利用しなくなった理由



「降雪期を過ぎたから」が約48%。

□「思ったほど所要時間短縮にならなかったため」と回答した方の目的地

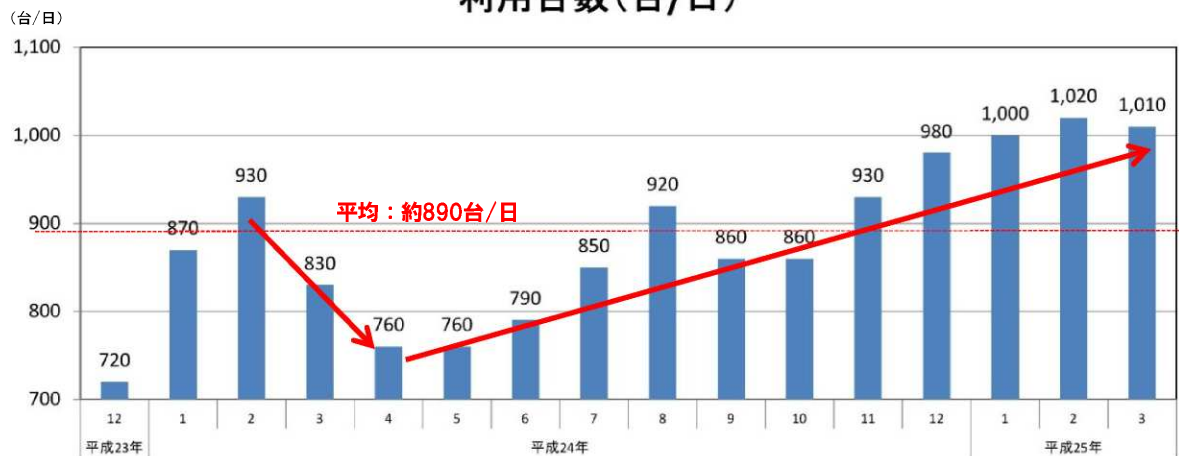


新潟県庁周辺が最も多い

参考資料：平日の日平均利用台数の推移（平成24年1月から平成25年2月まで）

- ・平日の利用台数は、平成24年2月から4月に減少するが、6月以降は増加している。
- ・平成25年1月、2月は、前年同時期の平成24年1月、2月と比べ増加している。

利用台数(台/日)



出典：NEXCO東日本資料