

今後の道路事業に対するアンケート調査報告

—道路整備に対する国民意識の変化—

Investigative Report on a Result of Questionnaire on Future Road Works : Change in Consciousness of the Public towards Road Improvement

富田雄一* 鈴木健嗣** 出口忠義*** 渡井恭周**** 大橋昭宏*****

Yuichi TOMITA *, Kenji SUZUKI **, Tadayoshi DEGUCHI ***, Chikanori WATAI ****, Akihiro OHASHI*****

Authors conducted an online survey in November 2008 for the purpose of understanding public consciousness towards current road conditions and future road improvement works. 5 years since, authors conducted a similar survey to study the change in public consciousness against the backdrop of changes in social situation during the last half decade.

The questionnaire was conducted through an online survey, against the total of 2,000 people, distributed by population pro rata to each prefecture in Japan. The result revealed that public awareness on public works has been growing, and demand for road improvement has remained. Interests for the improvement were concentrated on daily issues in road use such as traffic congestions and road safety. At the same time, it was also revealed that, although the number was few, awareness on natural disaster mitigation and maintenance were growing.

Keywords: Questionnaire Survey, Road Improvement, Public Consciousness towards Road Improvement, Awareness on Expressway, by-Prefecture

アンケート調査, 道路整備, 道路整備に対する意識, 高速道路に対する意識, 地方毎

1. 調査の目的

我々は2008年(平成20年)11月に、道路の状況や将来の道路整備について、国民がどのように考えているのかを把握するためにWEBアンケート調査^①を実施した。また2010年(平成22年)1月にも、高速道路の無料化に対する意見や身近な道路に対する要望や不満、意見についてWEBアンケート調査^②を行っている。平成20年の調査から5年が経過しているが、2011年(平成23年)3月の東日本大震災や2012年(平成24年)11月に発生した笹子トンネルの天井板落下事故等を経て、道路を取り巻く環境は大きく変化している。

東日本大震災では“くしの歯作戦”と称し、高速道路とそれに繋がる道路が復旧・復興に大きな役割を果たした。また、中央自動車道笹子トンネルの天井板落下事故においては道路通行者が人身被害を受け、老朽化が進む道路構造物の維持管理面の課題が浮き彫りになった。さらに、社会情勢面では、2000年代には低迷する経済情勢の中、財政上の理由から公共投資に歯止めを掛けようとする声が高まり、道路事業に対してもその必要性が疑問視されてきたが、2012年(平成24年)12月に政権が交代し“日本経済再生に向けた緊急経済対策”が打ち出され、その中で道路施策に関しても“事前防災・減災のための国土強靱化の推進、災害への対応体制の強化等”が謳われており、災害に強い広域ネットワークの構築に向けた全国ミッシングリンクの整備や道路構造物の老朽化対策が示されている。

本調査は、基本的に前述の2008年(平成20年)11月^②に実施したアンケート調査と対比するものであるが、一部高速道路の無料化に対する意見や、身近に感じている道路に対する要望や不満、意見などを調査した2010年(平成22年)1月のアンケートの結果についても対比することで、大規模災害や人災とも言える道路

の維持管理面に起因する人身事故、社会情勢の変化等により道路整備に対する国民意識がどのように変化しているのかを分析する。それらにより道路整備に対して今の国民ニーズはどこにあるのかを把握し、道路のあり方や今後の道路事業の進め方等を検討するための基礎的資料とすることを目的とする。

2. 調査の方法

2-1. 調査の方法

本調査は2013年(平成25年)3月9日～22日に、前回と同様、沖縄を除く20歳以上の2,000人を対象に都道府県毎の人口按分でインターネットにて質問票を配布し、WEBアンケートを実施したものである。

WEBアンケート集計数は、男女比はほぼ1:1、年齢構成は20歳～29歳;9%、30歳～39歳;24%、40歳～49歳;30%、50歳～59歳;21%、60歳以上;16%となった(図-1)。

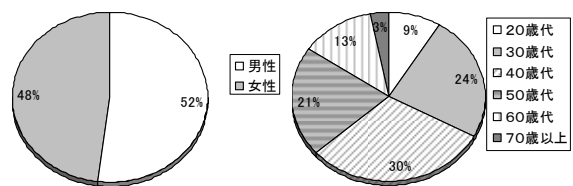


図-1 男女比・年齢構成比

WEBアンケート調査は短期間での実施が可能であること、目標回収数の確実な確保が可能であること、限定設問等への誤回答が防げること、回答者の属性情報を確実に把握できること等の利点が多いため採用している。

アンケート票数(約2,000票)は(1)式^①にて検定し、3%未満

* 非会員(パシフィックコンサルタンツ株式会社 Pacific Consultants co., ltd.)
** 非会員(パシフィックコンサルタンツ株式会社 Pacific Consultants co., ltd.)
*** 非会員(パシフィックコンサルタンツ株式会社 Pacific Consultants co., ltd.)
**** 非会員(パシフィックコンサルタンツ株式会社 Pacific Consultants co., ltd.)
***** 正会員(パシフィックコンサルタンツ株式会社 Pacific Consultants co., ltd.)

の誤差内に収まっていることから、社会調査としての精度は確保されていることを確認した。

$$b = k \times \sqrt{\frac{N-n}{N-1} \times \frac{P(1-P)}{n}} \quad \text{————— (1)}$$

b; 標本誤差, N; 母集団数, n; 回答者数,
 P; 回答の比率, k; 信頼度係数 (信頼度 95% の場合, k=1.96)

2-2. 調査結果の集計方法

道路を取り巻く環境は地方毎に違うため、道路の問題点や意識も地方毎に異なってくると推測し、地方毎の意識の違いを把握するために、アンケート票数 (約 2,000 票) を県毎に人口按分して表-1 に示すように集計した。

3. 調査項目の内容

3-1. 今後の道路整備の必要性について

2013 年度予算で公共事業は前年度比約 7 千億円増となり、道路事業については幹線道路ネットワーク整備を中心に推進される方針である。このように公共事業が拡大される中、公共事業や道路整備の必要性についての国民の考えがどのように変化しているかを把握するために、“国の政策の重要度”、“今後の公共事業費”、“今後の道路整備の必要性”について質問した。

3-2. 国民の道路整備に対するニーズ

道路の機能は、直接的に人々の日常生活を支える交通機能や都市の骨格形成・ライフラインの収容などの空間機能があり、その役割は社会・経済の発展、国民生活の向上など多岐に亘る。さらに、東日本大震災やトンネル天井板の落下事故を受け、そのあり方が見直されている。また、交通渋滞や交通事故、沿道環境の悪化など、解決すべき課題も多く残っている。そこで、日頃道路を利用している国民の道路整備に対するニーズがどのように変化しているかを把握するために、“現在の道路に対して感じる改善要望の有無”、“改善要望の内容”について質問した。

表-1 地方分類と各地方におけるアンケート票数

地方分類	定義	20歳以上人口 ^① ; 千人 (構成比)	アンケート回収票数 (構成比)
北海道地方	北海道	4,582 (4.4%)	89 (4.5%)
東北地方	青森 岩手 宮城 秋田, 山形 福島	7,636 (7.4%)	150 (7.6%)
関東地方	茨城 栃木 群馬 埼玉, 千葉 東京 神奈川, 山梨 長野	37,351 (36.2%)	680 (34.3%)
北陸地方	新潟 富山 石川	3,794 (3.7%)	79 (4.0%)
中部地方	岐阜 静岡 愛知 三重	12,166 (11.8%)	231 (11.7%)
近畿地方	福井 滋賀 京都 大阪, 兵庫 奈良 和歌山	17,567 (17.0%)	359 (18.1%)
中国地方	鳥取 島根 岡山 広島, 山口	6,138 (5.9%)	120 (6.1%)
四国地方	徳島県 香川 愛媛, 高知	3,254 (3.2%)	65 (3.3%)
九州地方	福岡 佐賀 長崎 熊本, 大分 宮崎 鹿児島	10,671 (10.3%)	207 (10.5%)
合計		103,159	1,980

3-3. 高速道路について

東日本大震災では高速道路が防災・減災面においても重要な役割を果たしたが、全国的には未だミッシングリンク区間が存在し、高速道路をはじめとする広域ネットワークの早期構築が課題となっている。国土交通省にて設置された“高速道路のあり方検討有識者委員会”でまとめられた“今後の高速道路のあり方中間とりまとめ(平成 23 年 12 月)”においては、ネットワーク機能の早期確保のために、完成 2 車線や走行性の高い国道の活用等が新たな整備の考え方として導入されている。一方で供用されている対面 2 車線の高速道路においては、車線のみ出しによる正面衝突事故等、その安全性が問題視されている。高速道路の役割が見直されている中、国民が高速道路整備についてどのように考えているかを把握するために、“無駄と感じる既に建設された高速道路の有無”、“対面 2 車線の高速道路の安全性”について質問した。

4. 調査結果の概要

4-1. 今後の道路整備の必要性について

1) 国の施策の重要度について

全国的にみると、平成 25 年における最も重要と考える国の政策については、第 1 位が社会保障である。次いで公共事業、エネルギー対策となっている。平成 20 年に比べて公共事業は 10 ポイント程度増加している (図-2)。

地方別においても全国とほぼ同様の傾向となっている (図-3)。

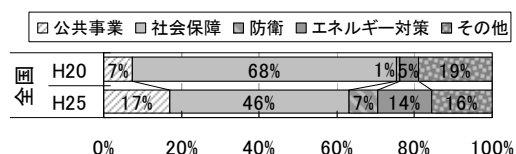


図-2 最も重要と考える国の施策 (全国)
 (H20:n=1,980, H25:n=1,979)

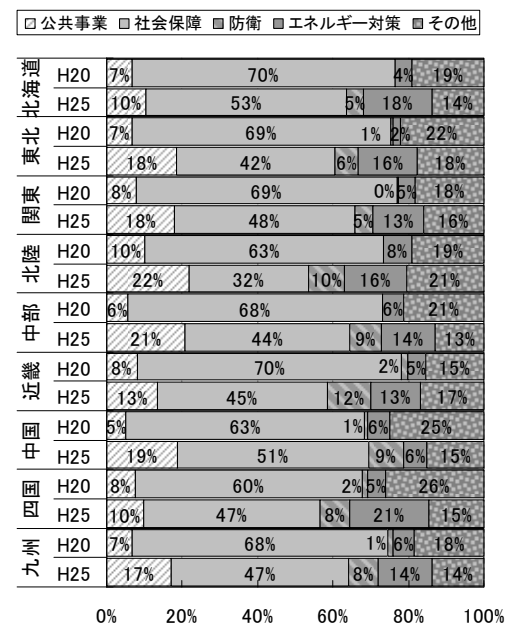


図-3 最も重要と考える国の施策 (地方別)
 (H20:n=1,980, H25:n=1,979)

2) 今後の公共事業費について

全国的にみると、平成 25 年で公共事業費については“増加”または“微増”と答えた増加傾向を示す意見が約 5 割を占める。平成 20 年から比べて増加傾向を示す意見は 20 ポイント高くなっている (図-4)。

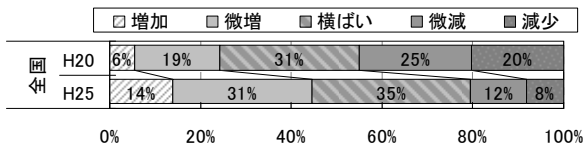


図-4 今後の公共事業費の増減 (全国)
(H20:n=1,980, H25:n=1,979)

地方別に見ると、東北地方が“増加+微増”の回答率が最も高く 56%となっており、次いで九州地方(50%)、北陸地方(48%)である。東北地方では平成 20 年から比べても 33 ポイント増加(23%→56%)している (図-5)。

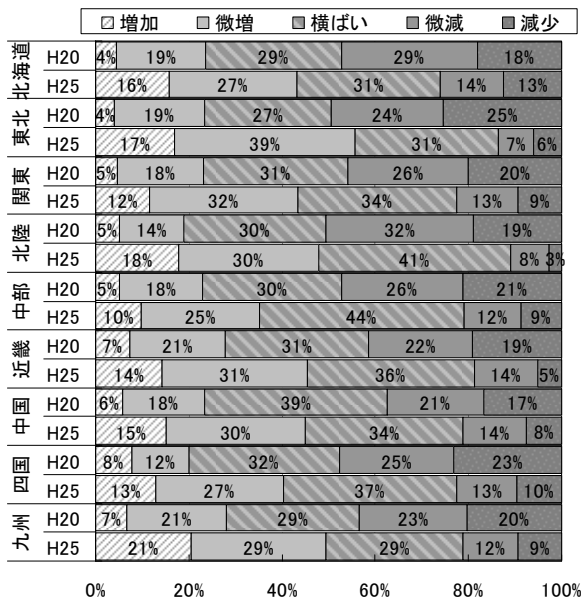


図-5 今後の公共事業費の増減 (地方別)
(H20:n=1,980, H25:n=1,979)

3) 今後の道路整備の必要性について

全国的にみると、平成 25 年において“必要である”または“どちらかといえば必要”といった肯定的な意見は約 7 割である。平成 25 年と平成 22 年では微減 (-5 ポイント) しているが、大きな変化は見られない (図-6)。

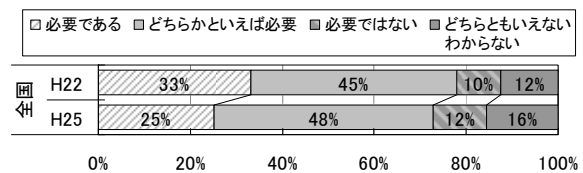


図-6 今後の道路整備の必要性 (全国)
(H22:n=2,089, H25:n=1,979)

地方別にみても全国とほぼ同様の傾向となっている。特に、中国地方では“必要+どちらかといえば必要”と答える人が平成 22 年に引き続き 80%を超えている (図-7)。

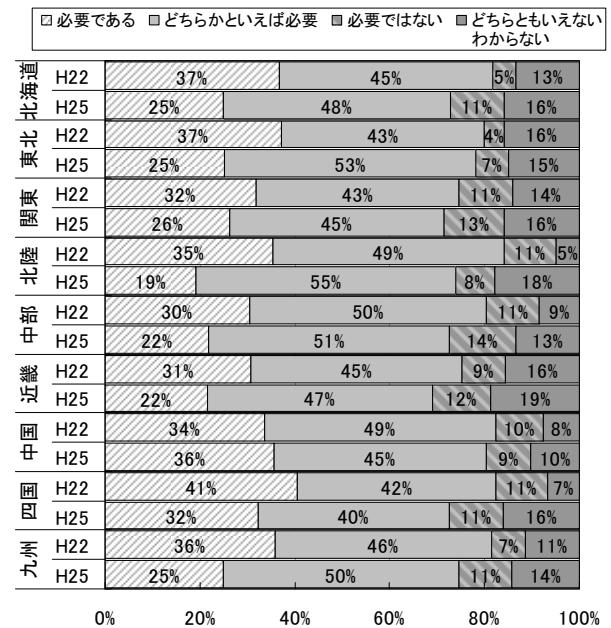


図-7 今後の道路整備の必要性 (地方別)
(H22:n=2,089, H25:n=1,979)

4-2. 国民の道路整備に対するニーズ

1) 道路整備の改善要望の有無

全体で見ると、平成 25 年で半数以上が“改善してほしい点がある”と答えており、平成 20 年に比べて 12 ポイント増加している。道路種別毎では、市町村道が“改善してほしい点がある”と答えた割合が高速道路、国道、県道に比べて高くなっている。

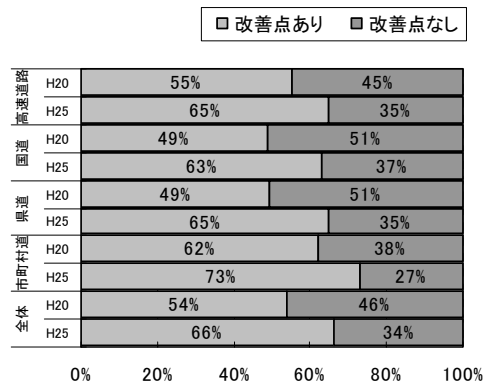


図-8 住んでいる地域の道路の満足度
(H20:n=1,280, H25:n=1,279)

2) 高速道路の改善要望について

全国的にみると、平成 25 年で高速道路の改善要望の第 1 位は料金の低価格化・無料化である。次いで渋滞対策、新規高速道路整備となっている。平成 20 年と平成 25 年で上位における順位の変動は無いが、平成 25 年において料金の低価格化・無料化につ

いては24ポイント減少した。また、橋梁等の老朽化対策は平成20年では改善点として意見が無かったが、平成25年で10%が“最も改善して欲しい点”として挙げている。また、防災対策については平成20年に比べて約3倍に増加した。

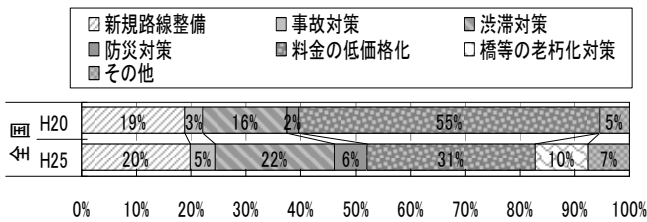


図-9 高速道路で最も改善してほしい項目 (全国)
 (H20:n=1,090, H25:n=1,284)

地方別にみると、三大都市圏である関東地方、中部地方、近畿地方において渋滞対策を望む意見の割合が高く約3割である。防災対策については北陸地方、中国地方以外の地方において増加した倍率が高い。

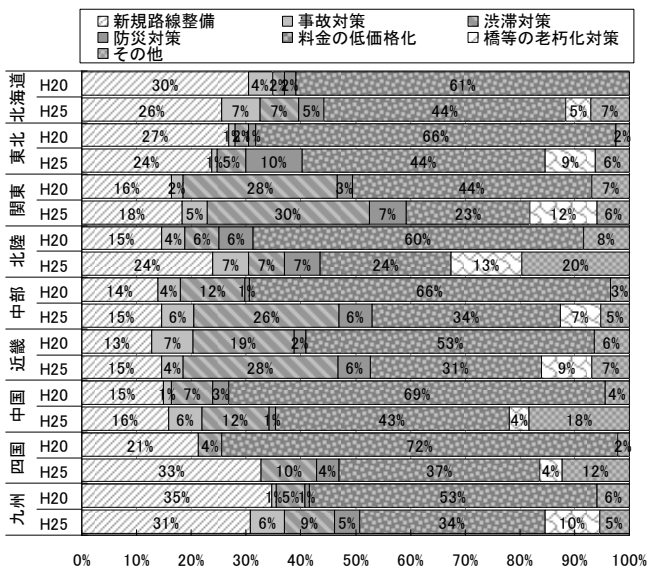


図-10 高速道路で最も改善してほしい項目 (地方別)
 (H20:n=1,090, H25:n=1,284)

3) 高速道路の通行料金について

高速道路利用において、走行時間が1時間短縮される(“3時間が2時間に短縮される”)場合に支払ってもよいと考える料金(支払意思額)は、平成25年では全国平均で商用目的の場合:1,135円、私用目的の場合:940円であり、ともに平成20年と比べて、200円程度減少している。

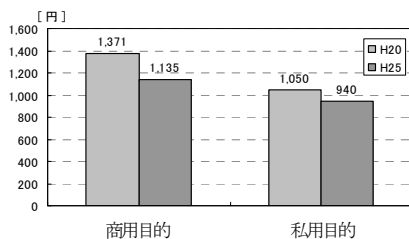


図-11 走行時間が1時間短縮される場合の支払い意思額
 (H20:n=1,980, H25:n=1,979)

4) 国道・県道の改善要望について

全国的にみると、平成25年で国道及び県道の改善要望の第1位は渋滞対策である。次いで新規道路整備もしくは交通安全対策が挙げられている。平成20年と平成25年で上位3項目は同じ項目である。橋梁等の老朽化対策を含む維持管理は平成20年では改善点として意見が無かったが平成25年で約1割が最も改善して欲しい点として挙げている(図-12, 図-13)。

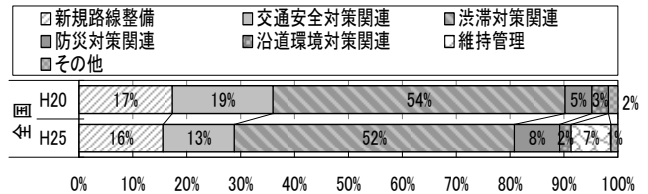


図-12 国道で最も改善してほしい項目 (全国)
 (H20:n=971, H25:n=1,245)

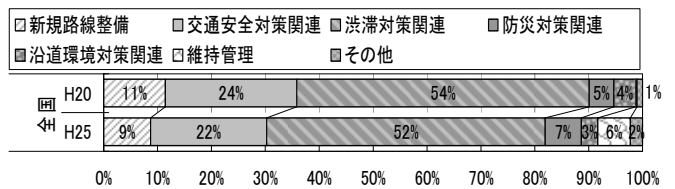


図-13 県道で最も改善してほしい項目 (全国)
 (H20:n=979, H25:n=1,285)

地方別にみると、全国的に渋滞対策を求める割合が高いが、北海道、東北、中部、中国、九州地方で新規路線整備を求める割合も高くなっている。北陸、中部、近畿以外の地方において防災対策を求める割合が高い傾向にある。また北陸、東北、近畿地方で維持管理を求める割合が高い(図-14, 図-15)。

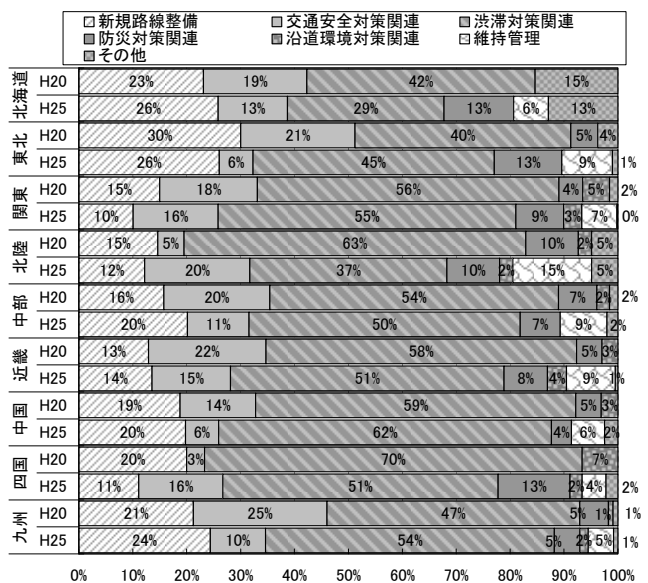


図-14 国道で最も改善してほしい項目 (地方別)
 (H20:n=971, H25:n=1,245)

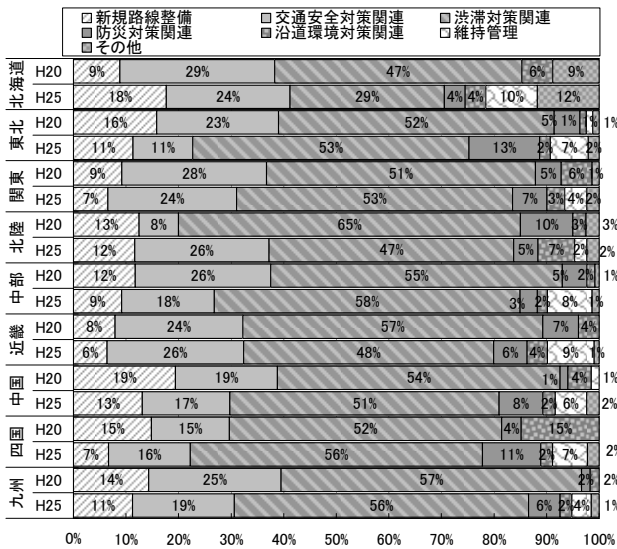


図-15 県道で最も改善してほしい項目（地方別）
(H20:n=979, H25:n=1, 285)

5) 市道の改善要望について

全国的にみると、平成 25 年で市道の改善要望の第 1 位は渋滞対策である。次いで交通安全対策、沿道環境対策となっている。国道・県道と比べて交通安全対策を要望する意見の割合が約 20～30 ポイント高い。平成 20 年と平成 25 年で上位 3 項目は同じ項目である。橋梁等の老朽化対策を含む維持管理が増加した倍率が約 8 倍と高い。地方別にみても全国とほぼ同様の傾向となっている。

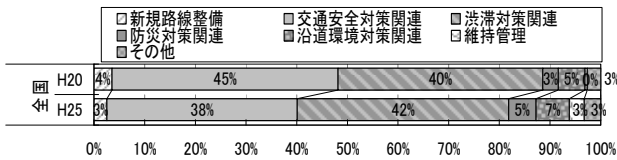


図-16 市道で最も改善してほしい項目（全国）
(H20:n=1, 231, H25:n=1, 443)

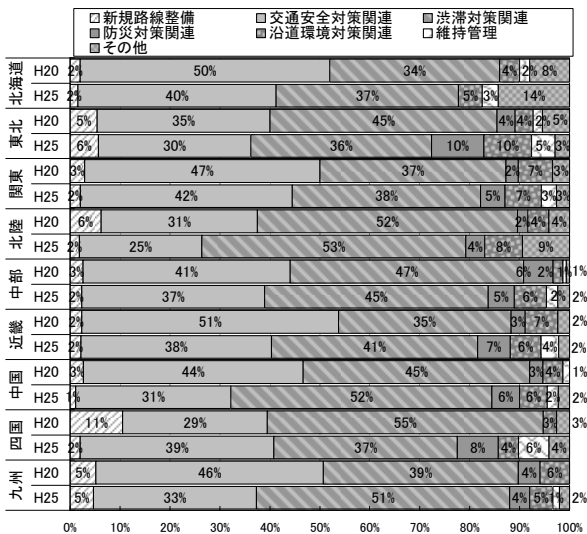


図-17 市道で最も改善してほしい項目（地方別）
(H20:n=1, 231, H25:n=1, 443)

4-3. 高速道路について

1) 無駄に建設された高速道路について

平成 25 年では、約 6 割が“無駄に建設された道路がある”と考えており、その理由は“利用者数が少ない”との意見が約 6 割である。平成 20 年に比べて“無駄に建設された道路がある”との意見が 10 ポイント増加した(52%→62%)。

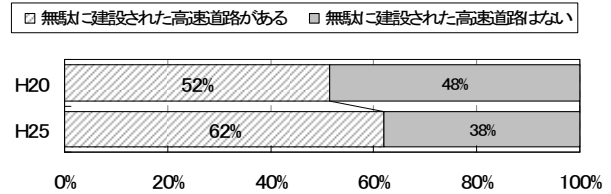


図-18 無駄に建設された高速道路の有無
(H20:n=1980, H25:n=1, 979)

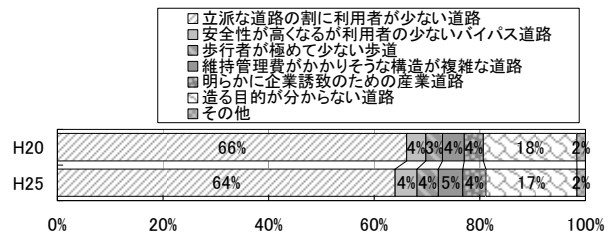


図-19 無駄な道路と感ずる理由
(H20:n=1208, H25:n=1, 424)

2) 対面 2 車線の高速道路の安全性について

対面 2 車線の高速道路の安全性については危険、やや危険と答える意見が約半数である。

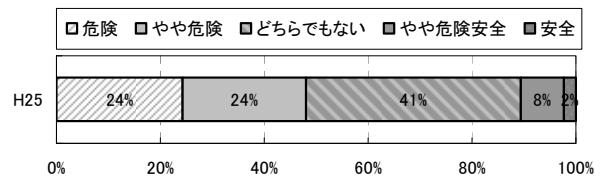


図-20 対面 2 車線の高速道路の安全性(H25:n=1, 979)

3) 対面 2 車線の高速道路の安全対策について

対面 2 車線の高速道路の安全対策については“2 車線のままで中央分離帯を設置する”が最も多い(469 票)が、次いで“4 車線に拡幅して中央分離帯を設置する”が 331 票となっている。

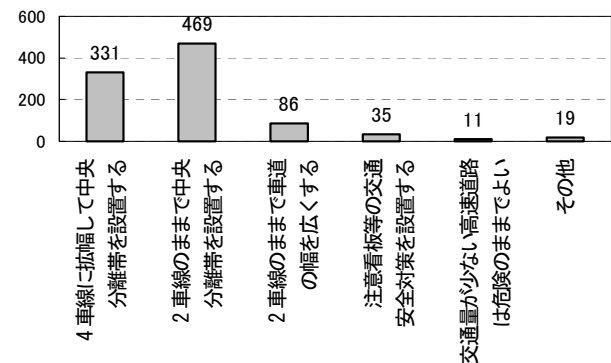


図-21 対面 2 車線の高速道路の安全対策(H25:n=951)

5. まとめ

5-1. 今後の道路整備の必要性

国民の公共事業を重要視する考えは高まっており、国民は今後も公共事業費を増加させるべきと考えている傾向にある。これは、東日本大震災を踏まえ、国民が社会インフラの重要性を再認識した現われと捉えることができる。今後の公共事業においては、地震をはじめとした自然災害に対して国民の安全を守るための強靱な国土形成が重要な課題の一つである。東北地方では、今後の公共事業費を増加させるべきとの意見が特に多い。集中的な投資による早期復興を図ることも必要である。道路整備については依然として今後も必要であるという傾向にある。

5-2. 道路整備に対する国民ニーズ

国民は道路に対して改善要望を感じており、改善要望の内容として上位に挙げられた項目は道路種別毎に異なるが、主に日常的に道路を利用する中で感じる問題点に集中している。具体的には、高速道路では料金の低価格化、渋滞対策。国道・県道では渋滞対策、交通安全対策、新規路線整備。市道では渋滞対策、交通安全対策、沿道環境対策が挙げられている。これらの項目は 5 年前の調査と同様の結果であり、道路整備に対する国民ニーズの主たる内容は大きく変化していないと捉えることができる。これらは継続的に事業推進していく必要があると考える。

一方で、少数意見ではあるが、防災対策や維持管理については 5 年前の調査から見ると大幅に意識が向上している。防災・減災対策や橋梁等の道路構造物の老朽化対策をはじめとした維持管理についても今後の重要な取り組みの一つといえる。

地方別で見ると北陸地方以外の地方において防災対策を要望する意見が増加している。これは東日本大震災の被害が大きかった東北地方、関東地方、北海道地方に加え、南海トラフの巨大地震である東海・東南海・南海地震への備えを国民が望んでいることが伺える。

また、高速道路の改善要望として最も意見の多い“高速道路利用料金の低価格化”については平成 20 年に比べて 24 ポイント (55%→31%) 減少している。これは、防災対策や橋梁等の老朽化対策を求める意見が増加したことや、2008 年から実施されている高速道路利用料金の割引施策の効果が影響していることとも考察できる。また、利用者の 1 時間の時間短縮に対して支払ってもよいと考える高速道路料金は、平成 20 年から商用目的及び私用目的ともに 200 円程度下がっており、現行の高速道路料金 (ETC 割引等を除く) や道路事業の費用対効果を算出する際に用いられる時間価値原単位 (乗用車: 40.10 円/分・台等)²⁾ との間にはさらなる乖離が見られた。

5-3. 高速道路について

高速道路を含む高規格幹線道路網計画 14,000km に対して、現在は約 7 割の 9,855km が整備済みである (平成 23 年 4 月時点)。未整備区間については利用交通量の見込みが少ない区間であるが、災害に強い広域ネットワークの構築が喫緊の課題である。

高速道路の改善要望として第 3 位に新規路線の整備が挙げら

れているが、一方で既に整備済みの高速道路について利用者交通量が少ないために無駄に感じている国民も少なくはない。一方で橋等の老朽化対策を求める声が高くなっている。

今後、災害に強い広域ネットワークの構築に向けて、交通需要予測の精度向上と多面的な整備効果検証等により、完成 2 車線整備も踏まえて道路整備形態を吟味する必要があると考える。対面 2 車線の高速道路についてはその交通安全性に不安を感じており、4 車線化や 2 車線供用時の中央分離帯の設置など交通安全対策が必要であると考えられる。さらに首都高速道路に見られるように老朽化した高速道路の対策も喫緊の課題である。

5-4. 総括

公共事業に対する国民意識が高まっている。これは、東日本大震災や政府による経済対策の影響と考えることもできる。また、道路の現状については、国民は依然として満足している状況にはなく、今後も道路整備は必要であると考えている傾向にある。道路整備に対する改善要望の主要な内容は渋滞対策や交通安全対策など 5 年前の調査と同様の項目が挙げられた。防災対策や維持管理等の意識は高まっているものの、国民のニーズは日頃道路を利用する中で感じる日常的な問題点の改善に集中しているといえる。一方で、既に建設された高速道路について無駄と感じるとの意見も挙げられている。

公共事業に対して国民意識が高まっている中、国民ニーズを的確に捉えた道路施策を推進しつつ、防災対策や維持管理についても確実に取り組んでいく必要があると考える。道路事業に対して国民の理解を得ていくためには、真に必要な道路事業を計画的に吟味することが重要であると考えられる。

おわりに

本アンケート調査に協力いただいた方々に深く感謝し、お礼を申し上げます。また、本アンケート調査は回答者がどのように感じているかを質問しているものであり、必ずしも実際の状況に合致するものではないことを申し添えます。

補注

- (1) 大橋昭宏+山田邦博+横江和彦(2009), 「今後の道路整備に関するアンケート調査報告」, 社団法人日本都市計画学会, 都市計画報告
- (2) 富田雄一+山田邦博+大橋昭宏(2010), 「今後の道路事業に対するアンケート調査報告」 社団法人日本都市計画学会
- (3) 平成 22 年国勢調査

参考文献

- 1) 石村貞夫+デズモンド・アレン(1997), 「すぐわかる統計用語」, 東京図書
- 2) 国土交通省道路局都市・地域整備局 (2008), 「費用便益分析マニュアル」, 国土交通省 HP (<http://www.mlit.go.jp/>)