

今後の道路整備に関するアンケート調査報告

—都市規模毎における道路整備に対する意識調査—

The questionnaire survey about Japanese road maintenance in the future

: Attitudes of citizens to the road maintenance and improvement each city scale in Japan

大橋昭宏* 山田邦博** 横江和彦***

Akihiro OHASHI*, Kunihiro YAMADA**, Kazuhiko YOKOE***

Recently, the necessity of the road business is doubted in our country. When we see current transportation from the resident's load and convenience, it might be felt that there are differences in the city and the local. On the other hand, the road maintenance and improvement are necessary for the local populace's life and the regional promotion, the support of industry.

This questionnaire survey shows how to think of the road maintenance in a present condition and the future by people who live in the city and the local, and clarifies the difference of the opinion about the road in the city and the local (Each city scale).

This study aimed to assume basic material to search for what should be and the method of the business of the road maintenance in the future.

Keywords: The questionnaire survey, Road maintenance in the future, Attitude to the road maintenance, Each city scale

アンケート調査 (WEB アンケート), 今後の道路整備, 道路整備に対する意識, 都市規模毎

1. 調査の目的

近年、財政上の理由から公共投資に歯止めを掛けようとする論議が湧き起こり、中でも道路事業の必要性が疑問視されている。道路整備のために道路使用者から徴収するガソリン税について、それをどのような用途に使っても良いとする一般財源化はその典型である。果たして日本の道路整備はそれほど完成度の高い現状と言えるのだろうか。都市部ではバイパスや環状道路等の整備が一定程度進んできてはいるが、渋滞や事故、沿道環境悪化等、解決すべき課題は山積している。地方部では、採算性が悪いことを理由として鉄道やバス路線等の交通機関が廃止され、地域住民の生活は自家用車に頼らざるを得ない状況にある。しかし、地域住民の足となる生活道路の整備・改良の遅れは著しく、地方においても渋滞・事故、沿道環境悪化は看過できない。こうした中、現状の交通状況を住民の負担と利便性という面からみた場合、都市と地方の格差は徐々に拡大していると感じてしまうことは否定できない。

一方、人口密集地と過疎地では、道路の利用目的・方法に違いがあるため、“道路幅員や歩道の設置方法、交差点計画の考え方等も地域によって異なっているのではないか”、高速道路が果たす役割は、都市と地方では相違があり、同じ時間に掛けるコスト意識も違うため、例えば“インターチェンジ間隔なども地域によって異なっても良いのではないか”とも考えられる。これまで全国一律の規格で整備されてきた道路であるが、今や生活環境の変化や地域の特性に合わせた整備ができるように規格を見直す時期に来ていると考えられ、平成16年の道路構造令の改定も行われてきた。

昨今のマスメディアの報道からは、“日本の道路整備はこれ以上必要ない”という風潮も感じられるが、国民は本当にそう

思っているのだろうか。確かに一部には必要性が疑わしい道路があることも認めざるを得ないが、必要性のある道路全体からみれば少数であり、その多くは産業の振興や地域住民の生活にとって必要不可欠なものであると思われる。

本調査は、都市や地方に住む人々が、それぞれ現在の道路の状況や将来の道路整備について、どのように考えているのかを把握し、今後の道路整備のあり方や事業の方向性を模索していくための基礎的資料とすることを目的としている。

2. 調査の方法

本調査は2008年(平成20年)11月14~21日に沖縄を除く全国、20歳以上の1,980人を対象に地方毎⁽¹⁾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。男女比は41:59、職業は会社員が約50%、主婦(主夫)約30%、アルバイト・フリーター約10%の構成比率となった。

今回調査において採用したWEBアンケートは、以前から民間のマーケティング調査等で広く採用されてきており、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メリットが多く、近年、中央官庁・自治体でも採用されている。

アンケート票数としての本調査の信頼度は(1)式⁽¹⁾にて検定し、3%未満の誤差内に収まっているので社会調査としての精度を保っていると判断した。

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

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, $k = 1.96$)

* 正会員 (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 (株式会社 中日コンサルタント Chunichi Consultant co. ltd.)

3. 調査内容について

3-1. 調査項目の設定

生活環境が急速に変化している中で、現在の道路状況、今後の道路整備に対して、国民がどのように考えているのかを調査するため、以下に記すアンケート項目を設定した。

(1) 生活環境の変化について

ここ数年、市町村合併による公共施設の統廃合、郵政民営化による郵便局の統廃合、採算性が悪いバス路線・鉄道の廃止、地方部への商業施設の進出等が取り上げられている。このような状況の中で、生活活動に影響を与える公共施設、交通機関や店舗等の整備状況の変化、それに伴う交通手段の変更について調査した。

(2) 交通手段について

都市部と地方部では、公共交通機関、道路の整備状況に格差がある。また、日常生活におけるスーパー等の立地状況や、通勤における距離・時間など都市部と地方部では生活スタイルが大きく異なる。このような背景の中で、買い物等の日常生活や通勤の移動に利用する主な交通手段や、その選択理由について調査した。

(3) 現在の道路整備状況について

「もう道路整備は不要」という意見が一部で取り上げられているが、本当に国民全体がそのように考えているのかを把握するため、現在の道路整備状況（高速道路、国道、県道、市町村道の別）に対する満足度や現在整備されている道路の改善点に対する意見を調査した。

(4) 現在の道路整備に対する認識について

無駄な道路を整備しているという報道が取り上げられている中で、実際に利用している国民がどのように感じているのかを把握するため、無駄かと思っている道路の有無やそれを知り得た認知媒体、無駄な道路とはどのような道路かについて問うとともに、過疎地域対策に関する意見を調査した。

(5) 今後の道路整備について

現在および今後に対する公共事業への考え方や道路整備財源について、どのように国民が考えているのかを把握するため、国の政策における現在の公共事業の重要性の順位と今後の推移に対する考え、道路特定財源の一般財源化に対する賛否、自分が住んでいる地域外の整備に対する考え方について調査した。

(6) 今後の道路整備の方法について

今後の道路整備に対して、道路整備のあり方や道路に求めるニーズを調査した。併せて都市部と地方部の住民の高速道路料金に対する意向を把握するため、1時間に対する価値観について調査した。

3-2. 調査結果の集計

調査結果は、【表1】に示す都市の規模毎に分類して集計した。

【表1】 都市規模の分類方法及び各都市規模におけるサンプル数

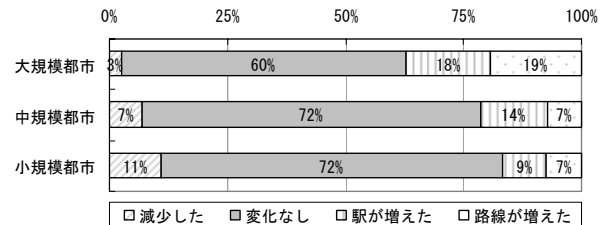
分類	定義	人口の目安	サンプル数
大規模都市	特別区、政令市(八王子市を含む)	50万人～	699
中規模都市	中核都市、特例市	10～50万人	440
小規模都市	その他市町村	～10万人	841
全体	全国(沖縄を除く)	—	1,980

4. 調査結果の概要

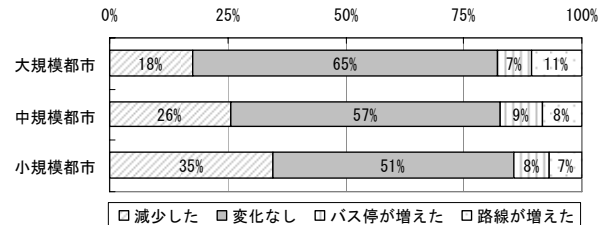
4-1. 生活環境の変化について

(1) 交通機関の整備状況

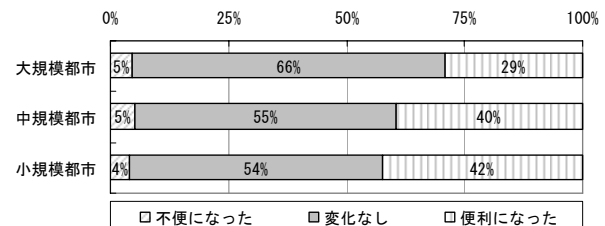
鉄道の整備状況は全国的に大幅に変化していないが、中・小規模都市で減少したという意見が大規模都市に比べて多くなっている【図1-1】。バス路線は全国的に減少傾向にあり、小規模都市ほどその割合は高い【図1-2】。逆に道路状況に関しては、全体的に“便利になった”と感じている。また、大規模都市よりも中・小規模の都市において、その傾向は強くなっている【図1-3】。



【図1-1】 鉄道整備状況の変化 (n=1,980)



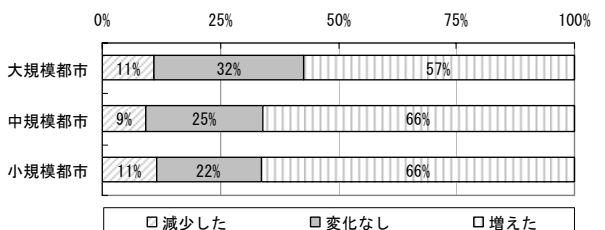
【図1-2】 バス路線整備状況の変化 (n=1,980)



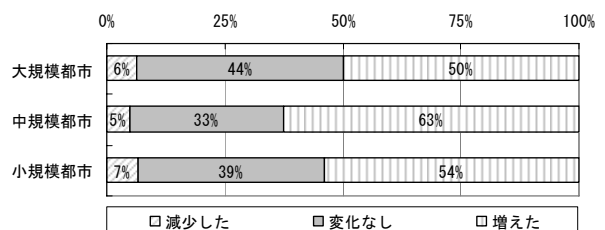
【図1-3】 道路整備状況の変化 (n=1,980)

(2) 施設状況

全体的にコンビニエンスストア（コンビニ）、大型店舗、スーパーが増加している。特に、これらは中規模都市で増加してきている【図2-1】【図2-2】。



【図2-1】 コンビニの状況 (n=1,980)

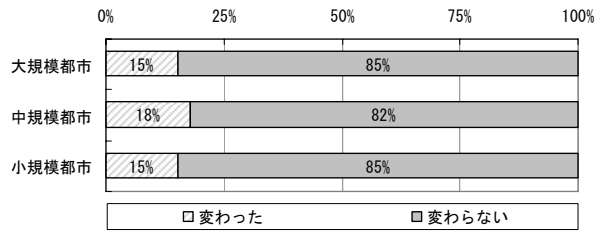


【図2-2】 大規模店舗の状況 (n=1,980)

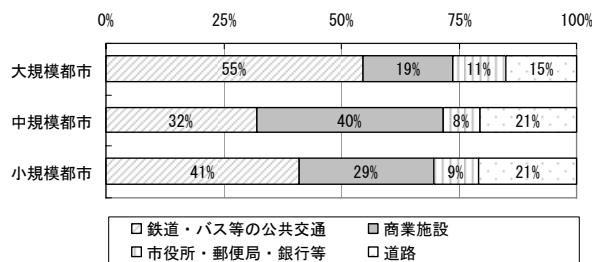
4-2. 交通手段について

(1) 交通手段の変化

地域状況の変化に伴って利用する交通手段が変わったという人は15%程度である【図3-1】。その理由としては、大規模都市、小規模都市では“鉄道やバス等の公共交通状況”を挙げる人が最も多く、中規模都市では商業施設を挙げる人が多い【図3-2】。



【図3-1】この10年で交通手段が変わった人の割合 (30歳以上; n=1,728)

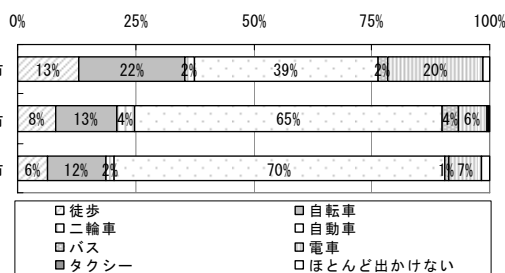


【図3-2】交通手段の変化の原因になったもの (30歳以上 n=316)

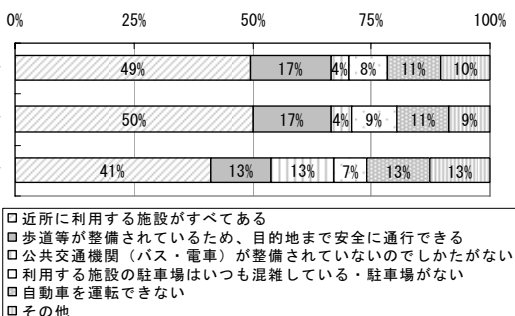
(2) 休日の交通手段

主に休日に利用する交通手段は、中・小規模都市では自動車(二輪車含む)が約7割となっており、大規模都市でも約4割となっている。いずれの都市においても、第2位は徒歩・自転車であり、その割合は、大規模都市では3割を超える【図4-1】。

徒歩・自転車の理由は、大規模都市では約7割の人が“近所に利用する施設がすべてあるから”であるが、小規模都市では、“公共交通機関が整備されていないから仕方ない”という意見も多い【図4-2】。



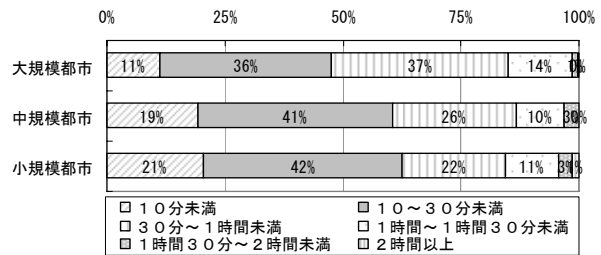
【図4-1】休日の交通手段 (n=1,980)



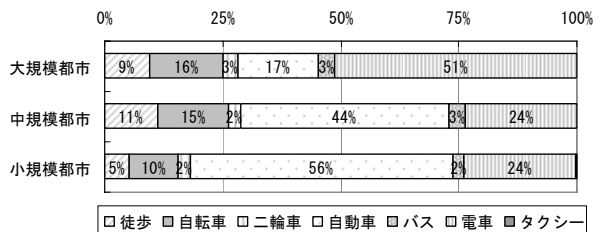
【図4-2】休日に徒歩・自転車を利用する理由 (n=497 複数回答)

(3) 通勤時間と通勤手段

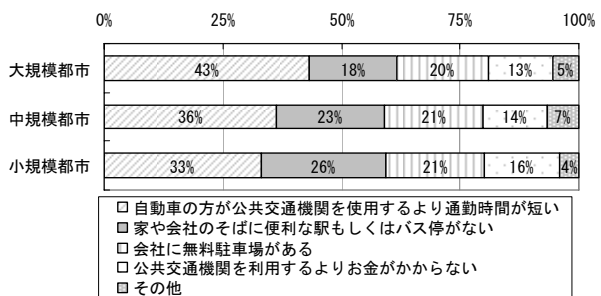
通勤時間は大規模都市で長くなっている【図5-1】。全国的に通勤時の交通手段として多いのは自動車(約4割)、次いで電車(約3割)である。小規模都市では6割弱の人が自動車通勤であるのに対し、大規模都市では約半数の人が電車通勤である。大規模都市では徒歩・自転車通勤が25%程度となっており、自動車通勤を上回る【図5-2】。その理由としては、どの都市規模においても“自動車の方が公共交通機関を利用するよりも通勤時間が短い”とするものが最も多いが、中・小規模都市では、“家や会社の近くに駅やバス停がない”といった意見も多い【図5-3】。



【図5-1】通勤時間 (通勤者; n=1,728)



【図5-2】通勤手段 (通勤者; n=1,728)

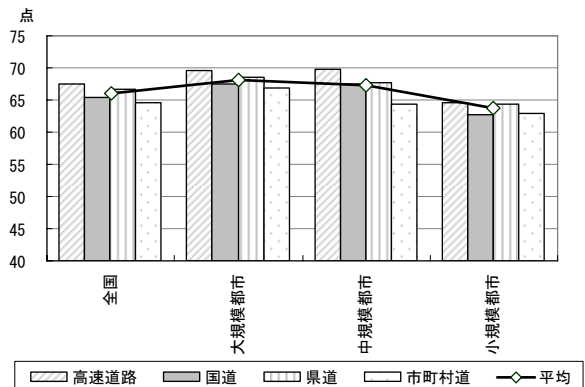


【図5-3】通勤に自動車・二輪車を利用する理由 (n=538 複数回答)

4-3. 現在の道路整備状況について

(1) 住んでいる地域の道路の満足度

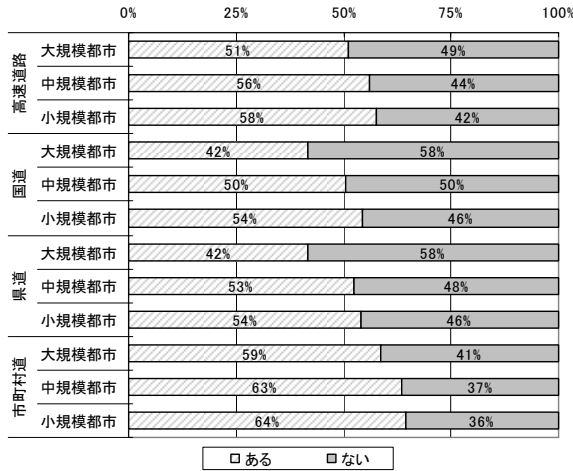
道路整備に対する全体的な評価は65点前後である。全体的に小規模都市で評価が低くなっている【図6】。



【図6】住んでいる地域の道路の満足度評価の平均点 (n=1,980)

(2) 道路整備の改善点

道路整備の改善点としては、市町村道に対して“改善点がある”と答えた人が最も多く、次いで高速道路である。国道、県道に対しても約半数の人が“改善点がある”と答えている。また、どの道路においても小規模都市で改善要望が高い【図7】。

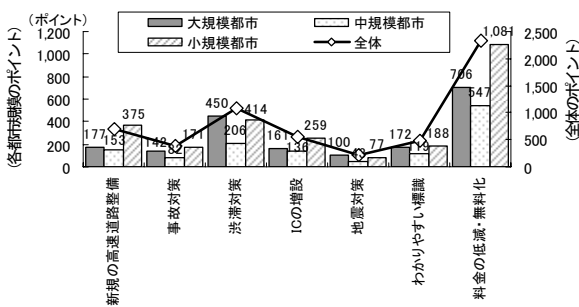


【図7】各道路の改善点の有無 (各道路 n=1,980)

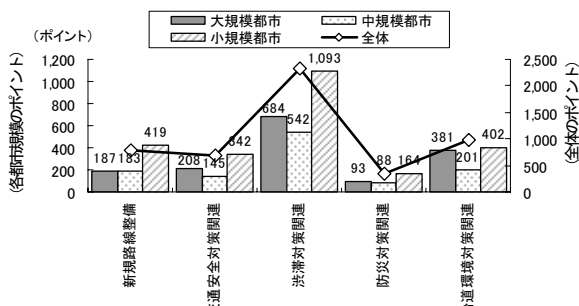
改善要望の1位~3位に重み付け(1位;3ポイント, 2位;2ポイント, 3位;1ポイント)して集計した結果、高速道路の改善要望の第1位は料金の低減・無料化である。次いで渋滞対策、新規高速道路整備となっている。小規模都市では、料金の低減・無料化や新規高速道路整備を求める声が他の都市規模と比べて大きい【図8-1】。

国道の改善要望で最も高いものは渋滞対策であり、次いで沿道環境対策である。小規模都市では、他の都市に比べ渋滞対策や新規路線整備を求める声が多い【図8-2】。

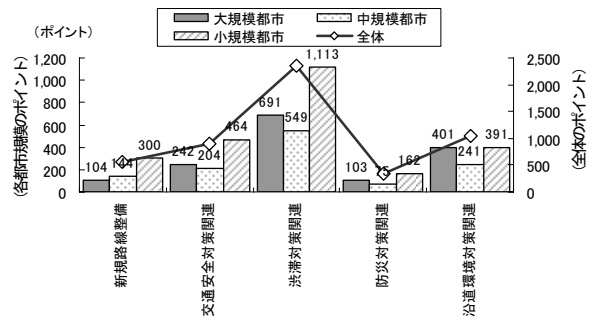
県道の改善要望は、国道とほぼ同様の傾向となった。【図8-3】。市町村道の改善要望で最も高いものは渋滞対策であるが、次いで事故対策、沿道環境対策を挙げる声が国道、県道に比べ非常に大きいことが特徴的である【図8-4】。



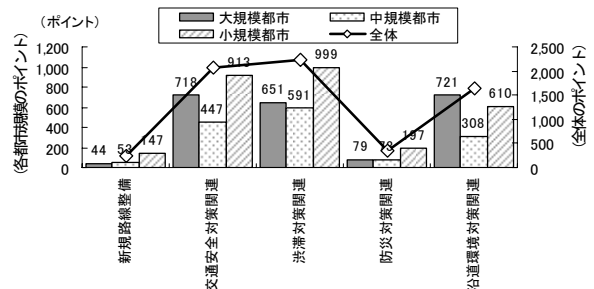
【図8-1】高速道路に対する改善要望 (n=1,090 複数回答)



【図8-2】国道に対する改善要望 (n=971 複数回答)



【図8-3】県道に対する改善要望 (n=979 複数回答)



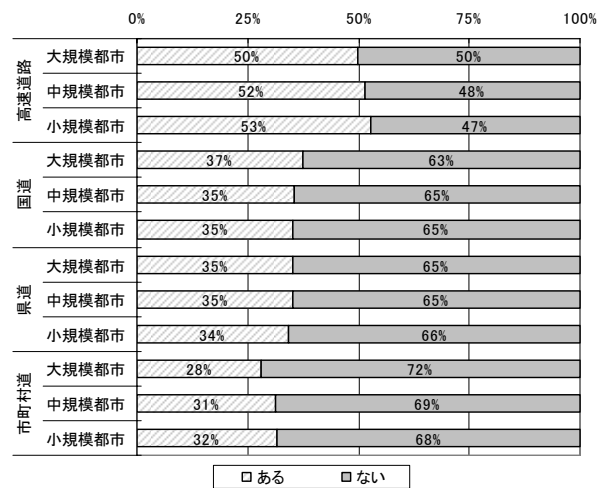
【図8-4】市町村道に対する改善要望 (n=1,231 複数回答)

4-4. 現在の道路整備に対する認識

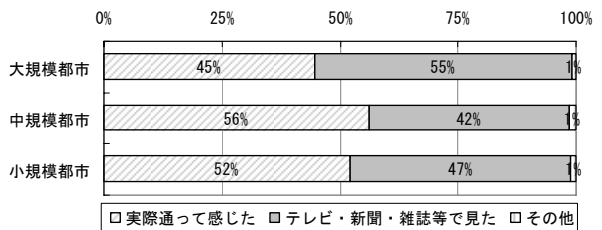
(1) 無駄に建設されたと感じる道路について

無駄に建設されたと感じる道路は、高規格な道路ほどその割合が高い(高速道路で約半数)【図9-1】。それらが無駄に建設されたと感じさせた認知媒体は、“テレビ・新聞等のマスコミ”と答えた人が半数を占め、大規模都市でその傾向が強い【図9-2】。

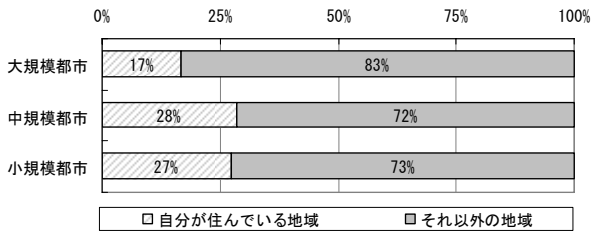
また、全体で7割以上の人が“無駄に建設された道路は自分が住んでいる地域外にある”と答えている(特に大規模都市では8割を超える)【図9-3】。道路の立派さの割りに交通量が少ない道路に対して無駄な道路であると感じている【図9-4】。



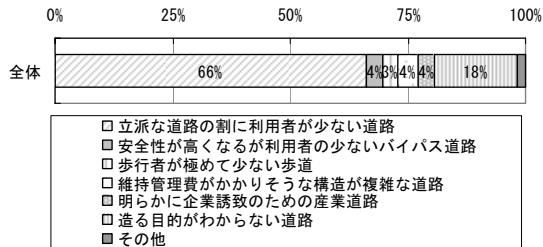
【図9-1】無駄に建設されたと感じる道路の有無 (各道路 n=1,980)



【図9-2】無駄に建設されたと感じさせた認知媒体 (n=1,208)



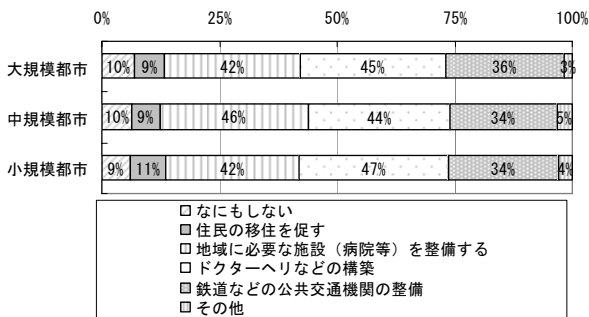
【図9-3】無駄に建設されたと感じる道路があると感じる地域 (n=1, 208)



【図9-4】無駄に建設されたと感じた理由 (n=1, 208)

(2) 過疎地域へのサービス提供方法について

過疎地域へのサービス提供方法としては、ドクターヘリなどの地域サービス体制を構築すること、必要な施設を整備することがよいと考える人が多く、公共交通機関を整備することがよいとする人も比較的多い【図10】。

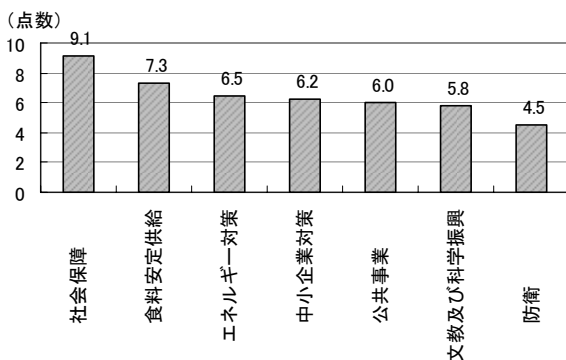


【図10】過疎地域へのサービス提供方法 (n=1, 980 複数回答)

4-5. 今後の道路整備について

(1) 国の施策の重要度について

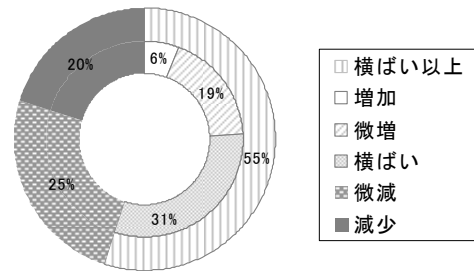
国の施策の重要度を点数に表すと、社会保障が最も高く、次いで食料安定供給、エネルギー対策、中小企業対策、公共事業の順であるが、3~5位の間には大きな差はない【図11】。



【図11】国の施策の重要度 (点数, n=1, 980)

(2) 今後の公共事業費について

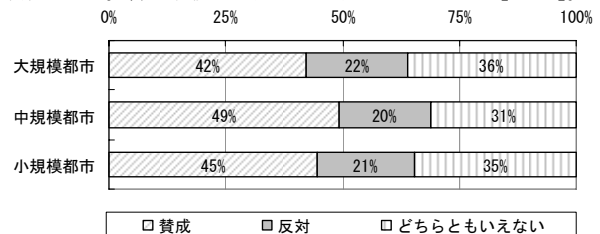
公共事業費については、全体の半数以上 (55%) の人が横ばい以上を望んでいる【図12】。



【図12】今後の公共事業費 (n=1, 980)

(3) 道路特定財源の一般財源化についての賛否

全体的に、道路特定財源の一般財源化については賛成が最も多いが、一方で“反対”と“どちらとも言えない”を合わせると過半数となる。都市規模毎に見ても同様の傾向にある【図13】。

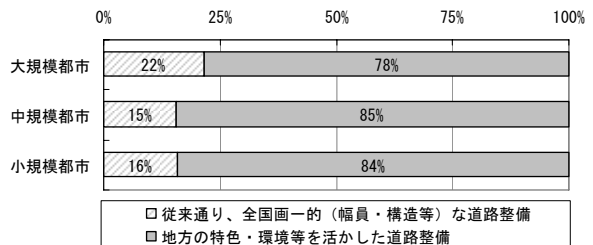


【図13】道路特定財源の一般財源化についての賛否 (n=1, 980)

4-6. 今後の道路整備の方法について

(1) 今後の道路整備方法

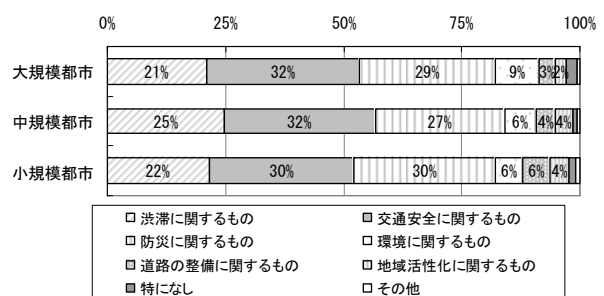
これからの道路整備方法については、どの都市規模においても地方の特色を活かした道路整備を求める声が高い【図14】。



【図14】これからの道路整備方法 (n=1, 980)

(2) 自分が住んでいる地域の道路に対する要望

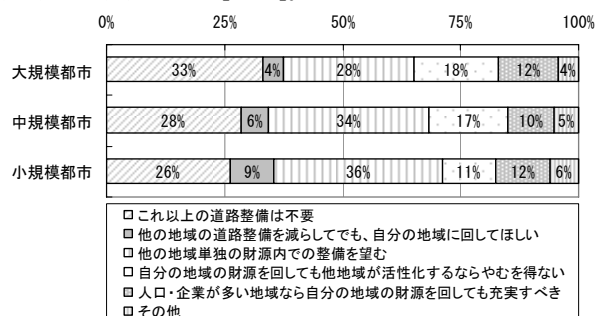
自分が住んでいる地域の道路に対する要望は“交通安全に関するもの”、“防災に関するもの”が高い。次いで“渋滞に関するもの”になっており、全国的に同様の傾向にある【図15】。



【図15】自分が住んでいる地域における道路に対する要望 (n=1, 980)

(3) 自分が住んでいる地域外の道路整備について

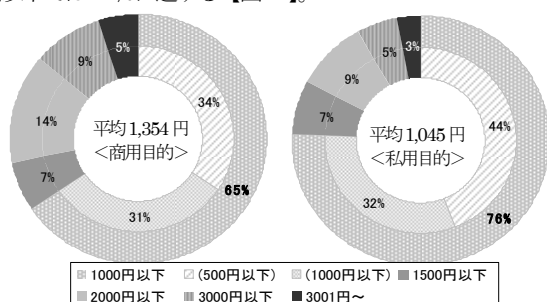
自分が住んでいる地域外の道路整備については、“地域単独の財源内での整備を望む”、“これ以上の道路整備は不要”と考える人がいずれも約3割となっている。小規模都市では“他の地域の道路整備を減らしてでも自分の地域に財源を回して欲しい”という意見が1割程度ある【図16】。



【図16】自分が住んでいる地域外での道路整備方法について (n=1,980)

(4) 高速道路料金について

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利用料金(支払意思額)は、全国平均で商用目的の場合:1,364円、私用目的の場合:1,045円であった。商用目的では500円/時間以下を求める割合が34%、1,000円/時間以下では65%である。私用目的では500円/時間以下を求める割合が44%、1,000円/時間以下では76%に達する【図17】。



【図17】高速道路で走行時間1時間短縮に対する支払い意思額 (n=1,980)

5. まとめ

昨今のわが国の交通事情は、全国的に自動車への依存度が依然高いものになっている(ただし、大規模都市では電車利用の割合が高い)。大・中規模都市では、徒歩・自転車の割合も高いが、コンビニ等の便利施設の増加等が起因していると考えられる。

国民の道路整備に対する満足度は、全体として辛うじて合格点を上回る状況にあると言えるが、小規模都市ほど評価が低くなる。

全国的には自分が住んでいる地域以外に無駄な道路があると感じている。無駄な道路があるという認識は“マスコミの報道による”とする意見が半数を占め、“高速道路のような高規格な道路ほど無駄なものがある”と感じている傾向にあるが、一方で市町村道のような身近な道路にはあまり無駄を感じていない。これらのことは、全体として自分が住んでいる地域以外の道路整備状況について、正確に把握できていないと捉えることもできる。

公共事業費はこれまでと比べ横ばい以上を求める声が半数を超え、道路特定財源の一般財源化については“反対”と“どちら

とも言えない”を合わせると過半数となることから、今後の公共(道路)事業に対して、国民全体としては慎重な姿勢が伺える。

今後の道路整備の方法としては、地域の特色を活かした道路整備を求める声が高い。また、自分が住んでいる地域の道路に対しては交通安全対策、渋滞対策、防災対策が求められている。

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、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⁾との間に乖離が見られた。

相対的に小規模都市の道路で改善要望が多く、全体としては市町村道のような生活に近い道路の渋滞対策、交通安全対策、沿道環境対策を求めている傾向がみられる。

以上から、今後の道路整備の方向性を以下のように考える。

- ・大規模都市では、市町村道の交通安全、渋滞、沿道環境対策を優先とした道路整備が望まれる。また、歩道、自転車道の整備を進めていくことも考えねばならない。
- ・中規模都市では、市町村道の交通安全、渋滞、沿道環境対策を最優先として、国道、県道の渋滞対策も合わせて進めることが望ましい。適宜、歩道、自転車道整備の促進も望まれる。
- ・小規模都市では、市町村道の交通安全、渋滞、沿道環境対策を最優先として、国道、県道についても同様の対策を講ずるとともに、新規路線整備も進めていく必要があると考えられる。
- ・高速道路については、全体として低料金化・無料化が望まれていることや、高速道路料金に対するアンケート結果から、料金施策の見直しが必要と考えられる。さらに、渋滞対策や、小規模都市における新規高速道路の整備も必要に応じて進めることも必要と考えられる。
- ・いずれの道路整備においても防災面への配慮が必要である。

総括して、都市規模毎に道路整備に求めるものは微妙に異なるが、全体の道路事業規模としてはこれまでと同水準程度のものが求められている。今後は、地域ニーズを正確に把握し、地域の特色を活かした道路整備を地域毎の財源で推進できる仕組みを構築していくとともに、住民に十分な事業に対する説明責任(アカウントビリティ)を果たしていく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、本調査はアンケートの設問に対して回答者がどのように感じているかについて聞いているものであり、例えば交通機関や設備の整備状況等についての回答では、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) 8 地方区分:北海道, 東北, 関東, 中部, 近畿, 中国, 四国, 九州(沖縄を除く)

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/>)