

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ニーズ—

Questionnaire Investigation Report about Road Construction in the future : The needs of the nation for the road business

大橋昭宏* 富田雄一** 山田邦博***
Akihiro OHASHI*, Yuichi TOMITA **, Kunihiro YAMADA ***

It is argued from various angles for directionality of the road maintenance after change of government of last September in the Diet in our country. This study is questionnaire survey to investigate what the nation expects for road maintenance truly.

About 2,000 votes were distributed proportionally with population in each prefecture by WEB Questionnaire Technique, and it was carried out in an every prefecture.

It is a basic document thinking about expecting for Road Maintenance in the future and whether you are necessary, when we heard an opinion about The No Charge of The Highway and a demand, dissatisfaction, an opinion.

Keywords: Questionnaire survey, Expressway toll, Road maintenance, Attitude to the road maintenance
アンケート調査, 高速道路料金, 道路整備, 道路整備に対する意識

1. 調査の目的

わが国においては2009年(平成21年)9月に政権が交代したこともあり,これまでの国の事業に対して仕分け作業等が行われ,道路整備のあり方や道路事業の進め方についても大きく変わろうとしている。高速道路料金については,既に休日割引等が試行されているが,将来的には無料化を含む料金施策についても議論されている。高速道路無料化は地方と経済の活性化が期待される一方,高速道路の渋滞が激しくなることや,排気ガスが増えることによる環境汚染や地球温暖化への影響など,様々な問題も懸念される。

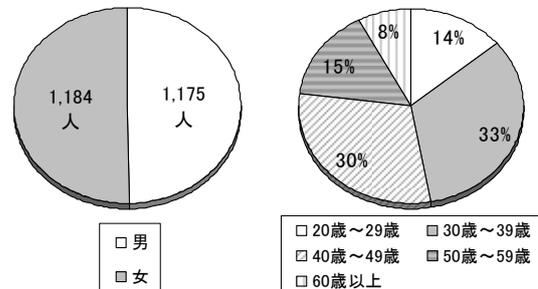
また,財源を効率的に活用していくために各事業の見直しが行われており,採算性の悪い道路事業の必要性も疑問視されている。慢性的な渋滞,交通事故の多発,大規模災害時における道路ネットワーク上の問題など,道路の抱える課題はまだ多く残っているが,限られた財源の中でこれらの課題に対応していくためには,真に必要でかつ緊急的な道路事業を見極めつつ,新たな道路のあり方や道路施策の方向性を見出すことが必要である。

産業活動や人々の生活の基盤となる道路は,現在においても国民にとって重要な社会資本であることに変わりなく,今後の道路整備を考えていく上では,国民が感じている本当の気持ちや意見を把握することが重要である。本アンケート調査は,急激に社会経済情勢が変化する中で,道路を利用する方々が,現在の道路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,道路のあり方や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。

このようなアンケート調査の継続的实施により,国民意識の変化を把握していきたいとも考えており,2008年(平成20年)11月のアンケート調査⁽¹⁾に引き続き今回の調査を実施した。

2. 調査の方法

本調査は,2010年(平成22年)1月25日~31日に,沖縄を除く20歳以上の約2,300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,前回調査⁽¹⁾と同様にWEBアンケートを実施したものである。男女比はほぼ1:1,年齢構成は20歳~29歳;14%,30歳~39歳;33%,40歳~49歳;30%,50歳~59歳;15%,60歳以上;8%となった【図1】。



【図1】男女比及び年齢構成

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

3. 調査の内容

3-1. 調査項目の設定

急激に変化する社会経済情勢の中、2009年(平成21年)3月に試行された高速道路の料金割引施策(休日料金1,000円等)や今後の高速道路料金のあり方、これからの道路整備の方向性に対して、国民がどのように感じているかを調査するため、以下に記す質問を設定した。

(1) 高速道路の利用料金施策について

高速道路の休日料金1,000円(大都市圏では3割引)施策が試行され、今後の料金施策が議論される中、国民がどのように考えているかを把握するために、高速道路の料金引き下げによる利用頻度の変化や無料化に対する意見について調査した。“高速道路の休日1,000円化(大都市圏では3割引)による利用頻度の変化について”、“高速道路の休日料金1,000円についての感想”、“高速道路の無料化についての意見”について質問した。

(2) これからの道路整備の方向性について

今後の道路事業および道路政策の方向性を見出すために、国民が道路を利用している中で感じる問題点や道路整備に対する国民のニーズを調査した。“日常生活で道路を利用して感じる問題点”、“これからの道路事業の必要性について”、“既に始まっている公共事業の中断についての意見”、“重点を置くべきこれからの道路事業・政策について”、“住んでいる地方の満足度”について質問した。

3-2. 調査結果の集計

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、地方毎の国民意識の違いを把握するために、集計結果は、【表1】に示す地方毎に集計した。

【表1】 地方分類と各地方におけるサンプル数

地方分類	定義	人口 ^① ; 万人 (20歳以上)	サンプル数
北海道地方	北海道	461	110
東北地方	青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島	777	170
関東地方	茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨、長野	3,628	851
北陸地方	新潟、富山、石川	382	89
中部地方	岐阜、静岡、愛知、三重	1,202	260
近畿地方	福井、滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山	1,746	418
中国地方	鳥取、島根、岡山、広島、山口	619	140
四国地方	徳島県、香川、愛媛、高知	333	80
九州地方	福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島	1,068	241
合計		10,218	2,359

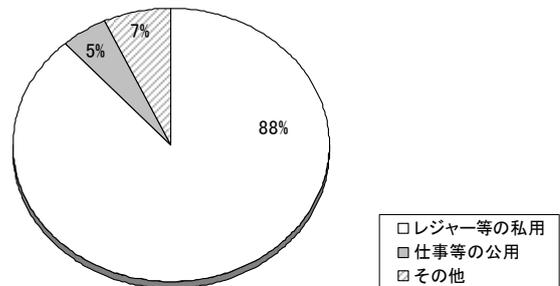
4. 調査結果の概要

4-1. 高速道路料金について

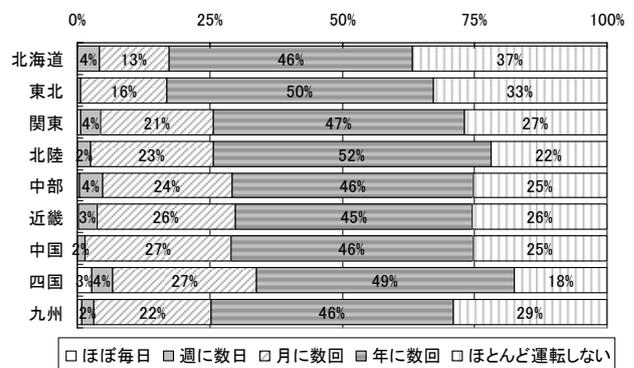
(1) 高速道路の休日料金1,000円(大都市圏では3割引)による利用頻度の変化について

高速道路の休日料金1,000円(大都市圏では3割引)が試行された後の高速道路の利用頻度については、レジャー等の私用が大半(約9割)を占め、仕事等の公用は僅か5%であった【図2】。私用での利用頻度について地方毎に見ると、月に数日以上の利用頻度と答える割合は、最も利用頻度が高い四国地方では34%、最も利用頻度が低い北海道地方では17%であり、地方によって差が見られた【図3】。

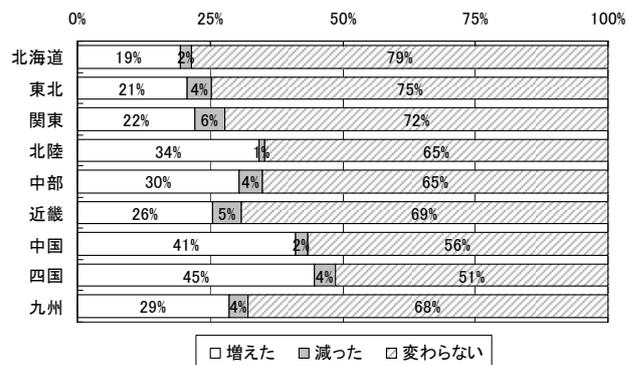
高速道路の休日料金1,000円(大都市圏では3割引)による私用での利用頻度の増減を地方別に見ると、利用頻度が増えたという意見の割合が最も高い地方は四国地方であり、次いで、中国、北陸地方の割合が高い【図4】。一方、利用頻度が増えたという意見の割合が最も低い地方は北海道地方であり、次いで、東北、関東地方となっており、関東以北の地方でその傾向が見られる。



【図2】 休日料金1,000円の試行後における道路の利用頻度



【図3】 私用での利用頻度 (地方別)



【図4】 私用での利用頻度増減 (地方別)

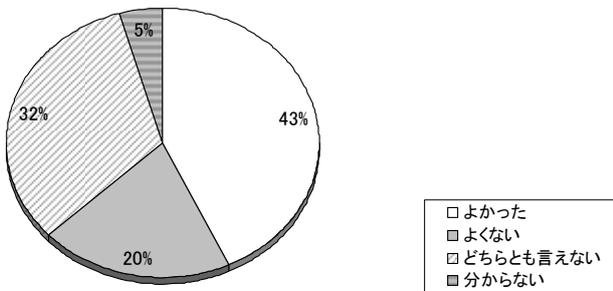
(2) 高速道路の休日料金1,000円(大都市圏では3割引)についての感想

高速道路の休日料金1,000円(大都市圏では3割引)について、“よかった”という意見が最も多い【図5】。その理由としては、“安価でいけるようになったため”を挙げる人の割合が最も高くなった【図6】。

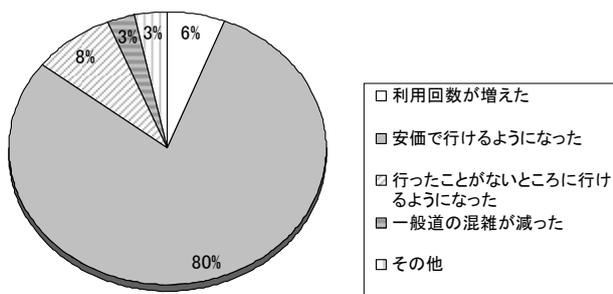
一方、“よくないと思う”と“どちらとも言えない”という意図合わせると半数を超える【図5】。その理由は“高速道路の渋滞が増えたため”を挙げる人が最も多い【図7】。自由意見では、料金割引の対象がETC利用者及び休日に限定されていること等がよくないと思う理由に挙げられていた。

地方別では、私用での利用頻度が増加した割合が高い四国、中国及び北陸地方において、“よかった”という意見が多くなっており全体の半数以上を占める【図8】。

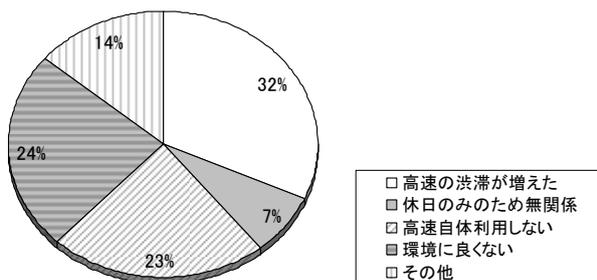
その他の地方では“よかった”と答えた割合が全体の半数以下であり、特に3大都市圏を含む関東、中部、近畿地方において利用頻度が増加した割合が低い【図8】。



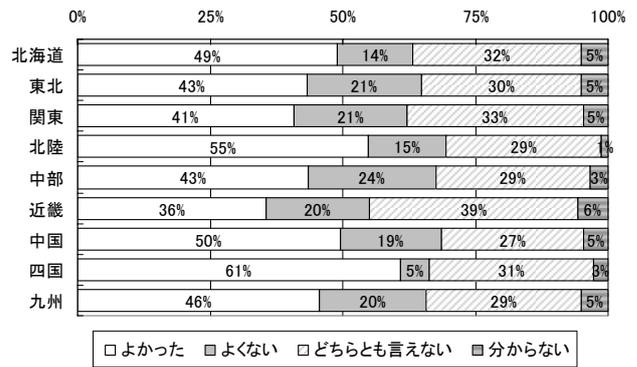
【図5】 休日料金1,000円についての感想



【図6】 休日料金1,000円について“よかった”と思う理由



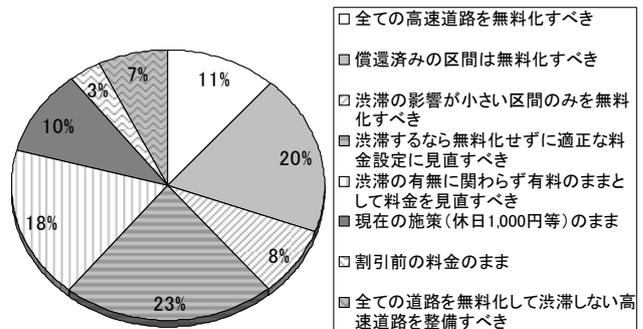
【図7】 休日料金1,000円について“よくない”と思う理由



【図8】 休日料金1,000円についての感想(地方別)

(3) 高速道路の無料化に対する意見

高速道路の無料化に対して、“全ての高速道路を無料化すべきである”という意見は全体の1割程度と少数である。割引設定などの料金施策を求める意見が多い。中でも“渋滞するなら無料化せずに適正な料金設定に見直すべきである”という意見が最も多い【図9】。



【図9】 高速道路無料化についての意見

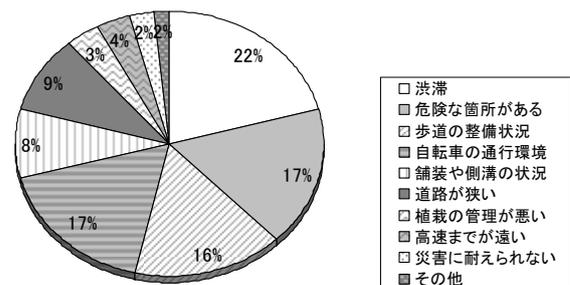
4-2. これからの道路整備の方向性について

(1) 日常生活で道路を利用して感じる問題点

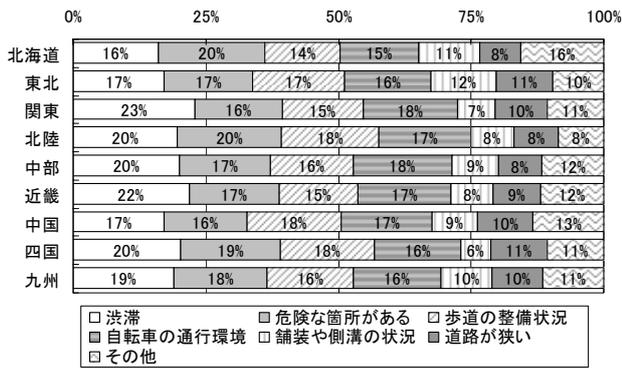
“渋滞”, “危険に感じる箇所がある”, “歩道の整備状況”, “自転車の通行環境”に問題点を感じている意見が多く、中でも“渋滞”を問題点として挙げる意見が最も多い【図10】。

また, “歩道の整備状況”と“自転車の通行環境”に問題点を感じている意見を合わせると最も割合が高くなり, 自動車利用以外の歩行者・自転車利用についての問題意識が高いことが分かる。

地方別に見ると, 北海道地方において, “危険に感じる箇所がある”が“渋滞”を上回る結果となっている【図11】。



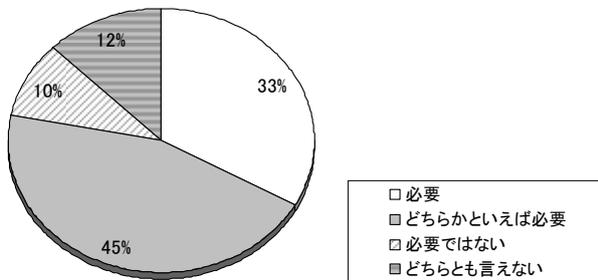
【図10】 日常生活で感じる道路の問題点



【図11】 日常生活で感じる道路の問題点 (地方別)

(2) これからの道路事業の必要性について

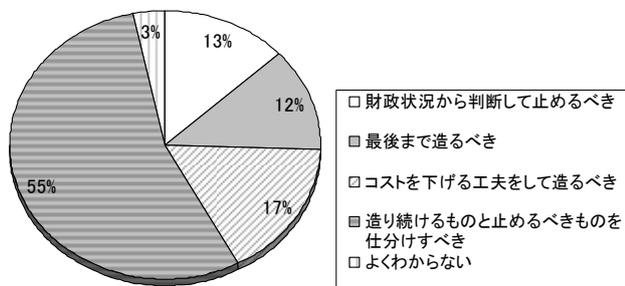
これからの道路事業について、“必要”と“どちらかといえば必要”を合わせた肯定的な意見が大半(8割程度)を占め、必要ではないと答えた人は1割程度と少数であった【図12】。



【図12】 道路事業の必要性に対する意見

(3) 既に始まっている公共事業の中断に対する意見

最も多かった意見は“必要性などをよく検討した上で、造り続けるものと止めるべきものを仕分けすべきである”であり半数以上(55%)を占める。“最後まで造るべき”及び“工事費などのコストを下げる工夫をして造り続けるべき”という造り始めたものは最後まで造り続けるべきであるという意見は合わせて3割程度となる。“現状の財政状況から判断して止めるべきである”は1割程度であり少数である【図13】。



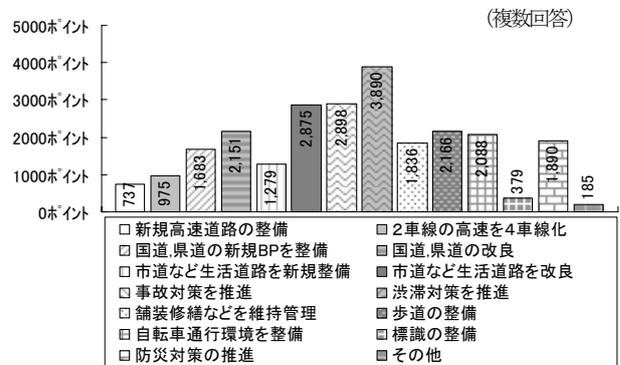
【図13】 既に始まっている公共事業の中断に対する意見

(4) 重点を置くべきこれからの道路事業・政策について

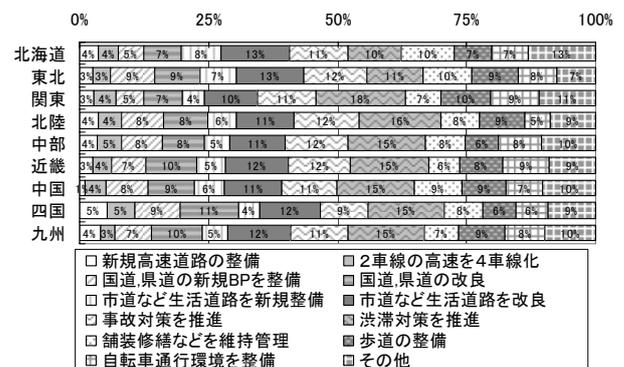
重点を置くべきこれからの道路事業・政策に対しては、1位~5位に重み付け(1位:5点, 2位:4点, 3位:3点, 4位:2点,

5位;1点)して集計した結果、第1位は“渋滞対策”である。次いで、“事故対策”, “市道などの生活道路の改良”の順となった【図14】。歩行者・自転車空間に関する“歩道の整備”及び“自転車通行環境の整備”の意見を合わせると最も高い割合となる。

地方別に見ると、その傾向はどの地方もほぼ同様であるが、北海道及び東北地方においては“事故対策”及び“市道などの生活道路の改良”が“渋滞対策”を上回る結果となっている【図15】。



【図14】 重点を置くべきこれからの道路事業・道路政策

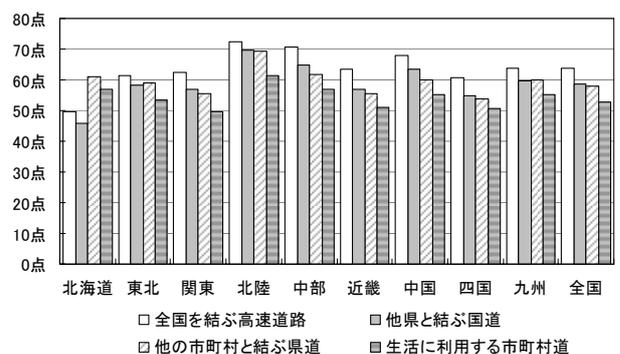


【図15】 重点を置くべきこれからの道路事業・道路政策 (地方別)

(5) 住んでいる地方の満足度

道路整備に対する全体的な評価は60点前後である。全国的には、満足度が最も高いのは“全国を結ぶ高速道路”であり、最も低いのは“生活に利用する市町村道”である。

しかし、地方別に見ると、北海道地方においては“他の市町村と結ぶ県道”及び“生活に利用する市町村道”の満足度が“全国を結ぶ高速道路”を上回る【図16】。



【図16】 住んでいる地方の道路の満足度評価 (平均点)

5. まとめ

道路整備に対する国民のニーズは、渋滞対策、交通安全(事故)対策、自転車道・歩道の整備、高速道路の料金施策、地方の実情に応じた道路整備にあると考えられる。それぞれの内容については以下の通りと考える。

(1) 高速道路の料金施策

高速道路の休日料金1,000円(大都市圏では3割引)の試行について“よかった”と感じている意見は半数に満たず、その理由として渋滞や環境への影響等が挙げられている。さらに、高速道路の無料化についての意見として、全ての高速道路を無料化すべきであると答えた割合は全体の1割程度であり、必ずしも国民は高速道路の完全な無料化を望んでいるわけではないことが分かる。したがって、渋滞予測等により料金と交通量の適正な均衡が図れた料金形態を検討していくことが重要であると考ええる。

高速道路の利用頻度や休日料金1,000円(大都市圏では3割引)の試行についての感想は地方毎に差が出ている。これは、地方によって高速道路の整備状況、利便性に格差があるためと捉えることができる。受益と負担の公平性の観点からも、高速道路利用については地方や個人での偏りを無くすことが求められる。料金施策と合わせて新規高速道路の整備を必要に応じて進めることも重要であるといえる。

(2) 渋滞対策

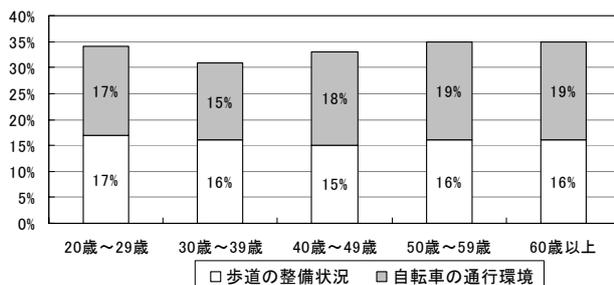
国民は日常生活で道路を利用している中で様々な問題点を感じている。中でも“渋滞”に最も問題意識を持っており、重点を置くべき道路事業として“渋滞対策”を第1位に考えている。高速道路では料金割引により渋滞問題が顕在化した。高速道路だけではなく、国道、県道、生活道路においても渋滞対策を優先とした道路事業が望まれる。

(3) 交通安全(事故)対策

“交通安全(事故)対策”は“渋滞対策”に次いで意識が高く、特に北海道及び東北地方においては“事故対策”が最も重点を置くべき道路事業として考えられている。交通安全(事故)対策についても優先すべき道路事業であると考ええる。

(4) 自転車道・歩道の整備

歩行者・自転車利用についての問題意識も高く、50歳以上の高齢者においてはその傾向が強くなる【図17】。渋滞及び交通安全の問題や高齢化社会への対応に密接に関連して自転車道・歩道の整備は重要な取り組みの一つであると考ええる。



【図17】 日常生活で感じる道路の問題点のうち歩道の整備状況・自転車の通行環境の占める割合(年齢層別)

(5) 地方の実情に応じた道路整備

今後の道路事業・道路政策については、国民は現状の道路整備状況に必ずしも満足しているわけではないことが見出せる。特に“生活に利用する市町村道”に対する満足度が低い。重点を置くべき道路事業・道路政策については、どの地方においても、渋滞対策や事故対策、市道などの生活道路の改良、歩行者・自転車空間の整備を挙げる意見が多いが、その順位は地方毎に異なる。

今後は、限られた財源の中で、現状の問題点を改善していくためには、地方毎に異なるニーズを的確に把握し、地方の実情に応じた道路整備を展開していくことが必要であると考ええる。地方や地域毎に道路の技術基準を定めることを可能にする法整備等も望まれる。

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質問に対して回答者がどのように感じているかについて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) 平成17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