

高速道路の建設に関する基準等世論調査 (クロス集計結果)

平成 15 年 8 月 5 日

道路関係四公団民営化推進委員会事務局

目 次

調査の概要.....	1
本報告書を読む際の注意.....	3
クロス集計結果.....	6
1 高速道路に関する基本的な意識について	7
Q 1 高速道路料金について	7
2 これからの高速道路建設の優先順位を決める基準について	11
Q 2 高速道路ができることによる便益で重要なこと	11
Q 3 費用対便益に基づき高速道路を建設することについて	15
Q 4 費用対便益のほかに高速道路を建設するかどうかの判断要素の範囲を さらに広げていくことについて	19
Q 5 採算の合わない高速道路の建設について	23
Q 6 採算の合わない高速道路の建設について	27
Q 7 高速道路ができることによる波及的影響で重要と思うもの（集計 A ）	31
ア 1 位に挙げられた波及的影響の項目.....	31
イ 2 位に挙げられた波及的影響の項目.....	35
ウ 3 位に挙げられた波及的影響の項目.....	39
エ 4 位に挙げられた波及的影響の項目.....	43
オ 5 位に挙げられた波及的影響の項目.....	47
カ 6 位に挙げられた波及的影響の項目.....	51
Q 7 高速道路ができることによる波及的影響で重要と思うもの（集計 B ）	55
ア 住民生活.....	55
イ 地域社会.....	59
ウ 地域経済.....	63
エ 環境.....	67
オ 安全.....	71
カ その他.....	75
3 集中投資	79
Q 8 工事の進捗率により高速道路建設の優先順位をつけることについて	79
Q 9 進捗段階と建設続行の可否の関係について（集計 A ）	83
ア 10%未満	83
イ 10%以上 30%未満.....	87
ウ 30%以上 50%未満.....	91
エ 50%以上 80%未満.....	95
オ 80%以上	99

Q 9 進捗段階と建設続行の可否の関係について（集計 B）	103
ア 無条件に、優先的に集中投資して早く開業すべき	103
イ 無条件に、今と同じ通常のペースで建設を進めるべき	107
ウ 採算性や費用対便益、外部効果を考慮しながら凍結（中止）を 含めて再検討すべき	111
エ 無条件に凍結（中止）すべき	115
Q 1 0 二巡目の路線にハンディをつけることについて	119

<< 抜粋 >>

4 重み付け	123
Q 1 1 「費用対便益」、「採算性」、「波及的影響」の3指標の重み付けについて	123
Q 1 2 「費用対便益」、「採算性」、「波及的影響」の3指標の重み付けについて	127
ア 費用対便益	127
イ 採算性	131
ウ 波及的影響（その他外部効果）	135
調査票	138
	147」

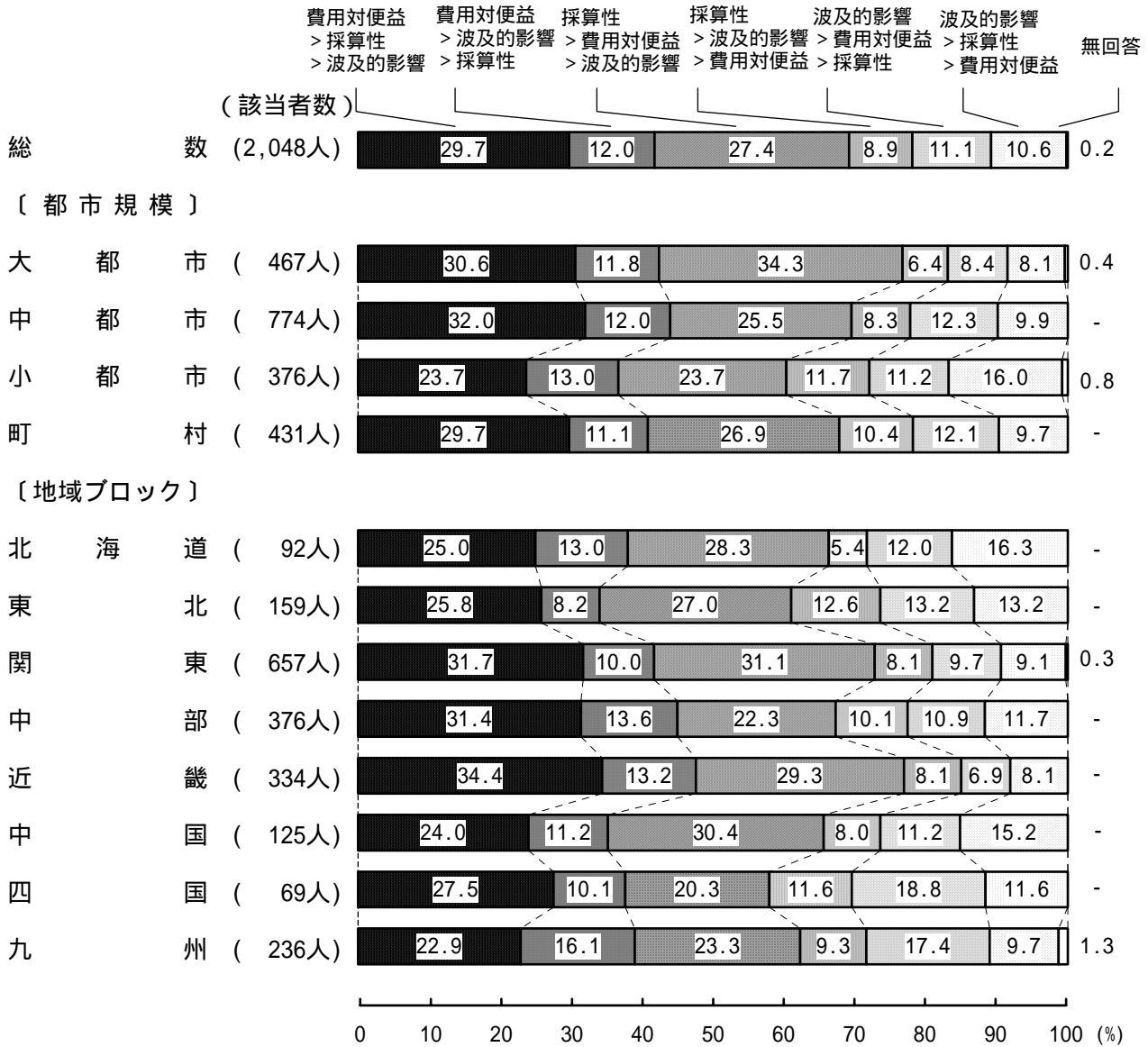
4 重み付け

Q11 「費用対便益」、「採算性」、「波及的影響」の3指標の重み付けについて (表)

	該 当 者 数	費用対便 益 > 採算性 > 波及的影響	費用対便 益 > 波及的影響 > 採算性	採算性 > 費用対便 益 > 波及的影響	採算性 > 波及的影響 > 費用対便 益	波及的影響 > 費用対便 益 > 採算性	波及的影響 > 採算性 > 費用対便 益	無回答
	人	%	%	%	%	%	%	%
〔総都大中小町地〕	2,048	29.7	12.0	27.4	8.9	11.1	10.6	0.2
〔市都都都〕	467	30.6	11.8	34.3	6.4	8.4	8.1	0.4
〔市市市市〕	774	32.0	12.0	25.5	8.3	12.3	9.9	-
〔町都都都〕	376	23.7	13.0	23.7	11.7	11.2	16.0	0.8
〔地域ブ口ッ〕	431	29.7	11.1	26.9	10.4	12.1	9.7	-
〔北海道〕	92	25.0	13.0	28.3	5.4	12.0	16.3	-
〔北東関中近中四九〕	159	25.8	8.2	27.0	12.6	13.2	13.2	-
〔道北東部畿国国州〕	657	31.7	10.0	31.1	8.1	9.7	9.1	0.3
〔畿国国州〕	376	31.4	13.6	22.3	10.1	10.9	11.7	-
〔性〕	334	34.4	13.2	29.3	8.1	6.9	8.1	-
〔男〕	125	24.0	11.2	30.4	8.0	11.2	15.2	-
〔女〕	69	27.5	10.1	20.3	11.6	18.8	11.6	-
〔年〕	236	22.9	16.1	23.3	9.3	17.4	9.7	1.3
〔20歳～29歳〕	994	27.0	12.5	29.4	9.0	11.9	10.2	0.2
〔30歳～39歳〕	1,054	32.3	11.5	25.6	8.9	10.4	11.0	0.3
〔40歳～49歳〕	347	32.3	14.7	27.7	6.9	9.8	8.4	0.3
〔50歳～59歳〕	362	29.3	14.6	26.0	9.4	13.3	7.5	-
〔60歳～69歳〕	319	31.0	12.9	29.2	7.5	11.3	8.2	-
〔70歳以上〕	394	28.9	10.2	28.9	7.9	11.4	12.7	-
〔性・年齢〕	327	28.1	9.2	27.8	11.3	10.4	12.8	0.3
〔(男)20歳～29歳〕	299	28.4	10.0	24.7	11.0	10.4	14.4	1.0
〔(女)20歳～29歳〕	175	31.4	19.4	25.7	7.4	8.6	6.9	0.6
〔(女)30歳～39歳〕	187	25.7	16.6	25.7	10.2	13.9	8.0	-
〔(女)40歳～49歳〕	158	27.2	8.9	36.7	6.3	10.1	10.8	-
〔(女)50歳～59歳〕	196	27.0	9.2	28.6	7.7	17.3	10.2	-
〔(女)60歳～69歳〕	155	23.9	7.7	32.3	11.6	12.3	12.3	-
〔(女)70歳以上〕	123	26.0	12.2	28.5	11.4	6.5	14.6	0.8
〔職業〕	172	33.1	9.9	29.7	6.4	11.0	9.9	-
〔(営業主)〕	175	33.1	12.6	26.3	8.6	12.6	6.9	-
〔(家族従業者)〕	161	34.8	16.8	21.7	8.7	12.4	5.6	-
〔(管理・専門技術・事務)〕	198	30.8	11.1	29.3	8.1	5.6	15.2	-
〔(無職)〕	172	32.0	10.5	23.8	11.0	8.7	13.4	0.6
〔(その他)〕	176	30.1	8.5	22.2	10.8	13.1	14.2	1.1
〔(無職)〕	249	22.1	10.4	30.5	7.2	17.3	12.4	-
〔(自営業)〕	98	29.6	14.3	16.3	11.2	11.2	17.3	-
〔(家族従業者)〕	874	27.9	14.1	28.7	8.5	10.8	10.0	0.1
〔(管理・専門技術・事務)〕	444	26.4	13.1	29.5	7.7	13.7	9.5	0.2
〔(無職)〕	430	29.5	15.1	27.9	9.3	7.7	10.5	-
〔(主婦)〕	827	33.9	9.9	26.5	9.7	9.7	9.9	0.5
〔(その他)〕	504	34.9	9.5	27.4	9.7	10.1	7.7	0.6
〔(無職)〕	323	32.2	10.5	25.1	9.6	9.0	13.3	0.3
〔(無職)〕	293	24.6	11.6	30.0	7.5	14.3	11.9	-
〔(自営業)〕	1,195	29.2	13.1	28.4	9.0	10.7	9.5	0.1
〔(無職)〕	560	33.4	9.8	24.1	9.5	10.4	12.1	0.7
〔(無職)〕	145	29.7	10.3	32.4	6.2	16.6	4.8	-
〔(無職)〕	1,480	29.3	12.3	27.2	8.7	11.5	10.9	0.1
〔(無職)〕	423	31.0	11.3	26.5	10.6	8.0	11.6	0.9

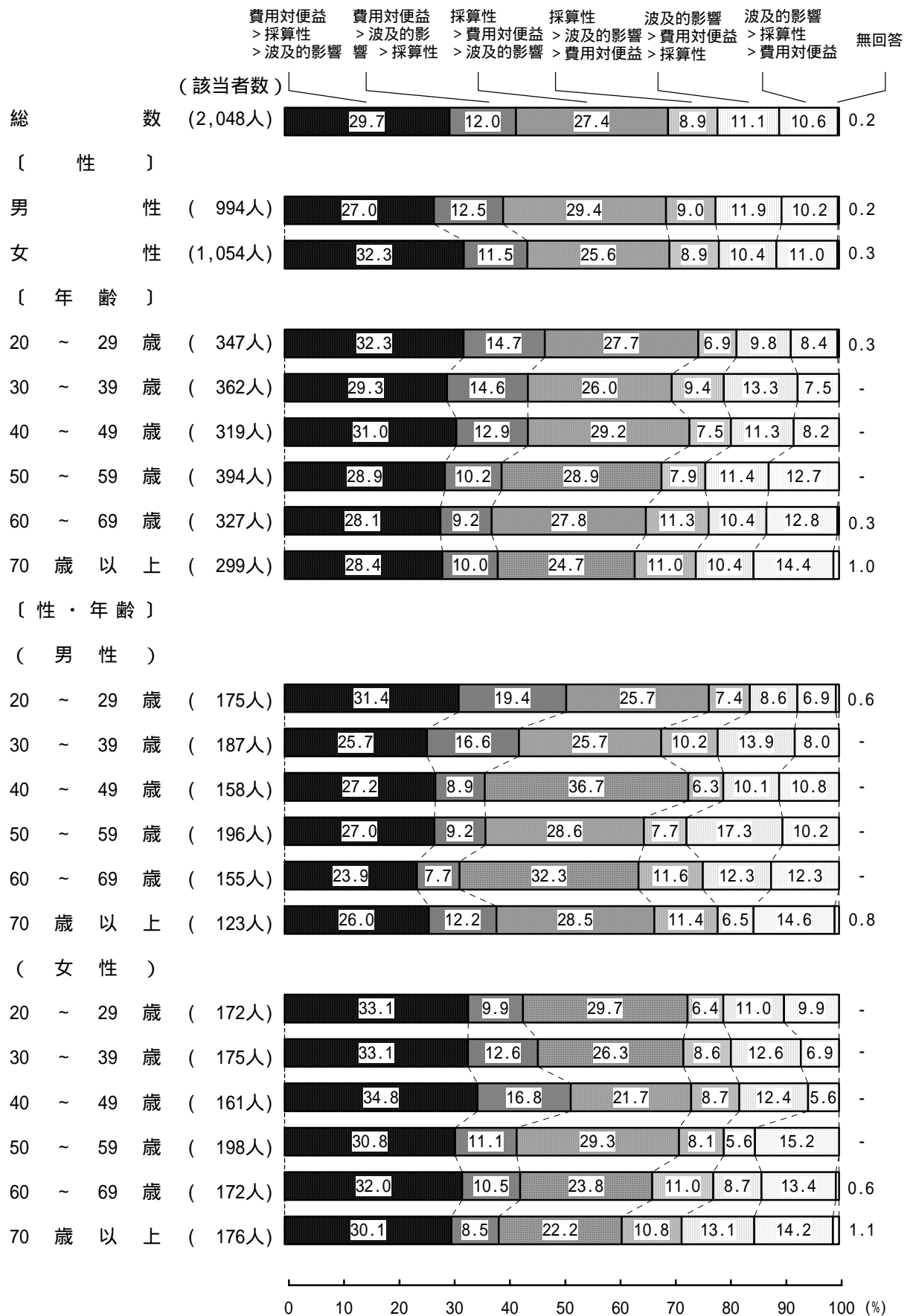
Q11 「費用対便益」、「採算性」、「波及的影響」の3指標の重み付けについて

(図1 都市規模、地域ブロック別)



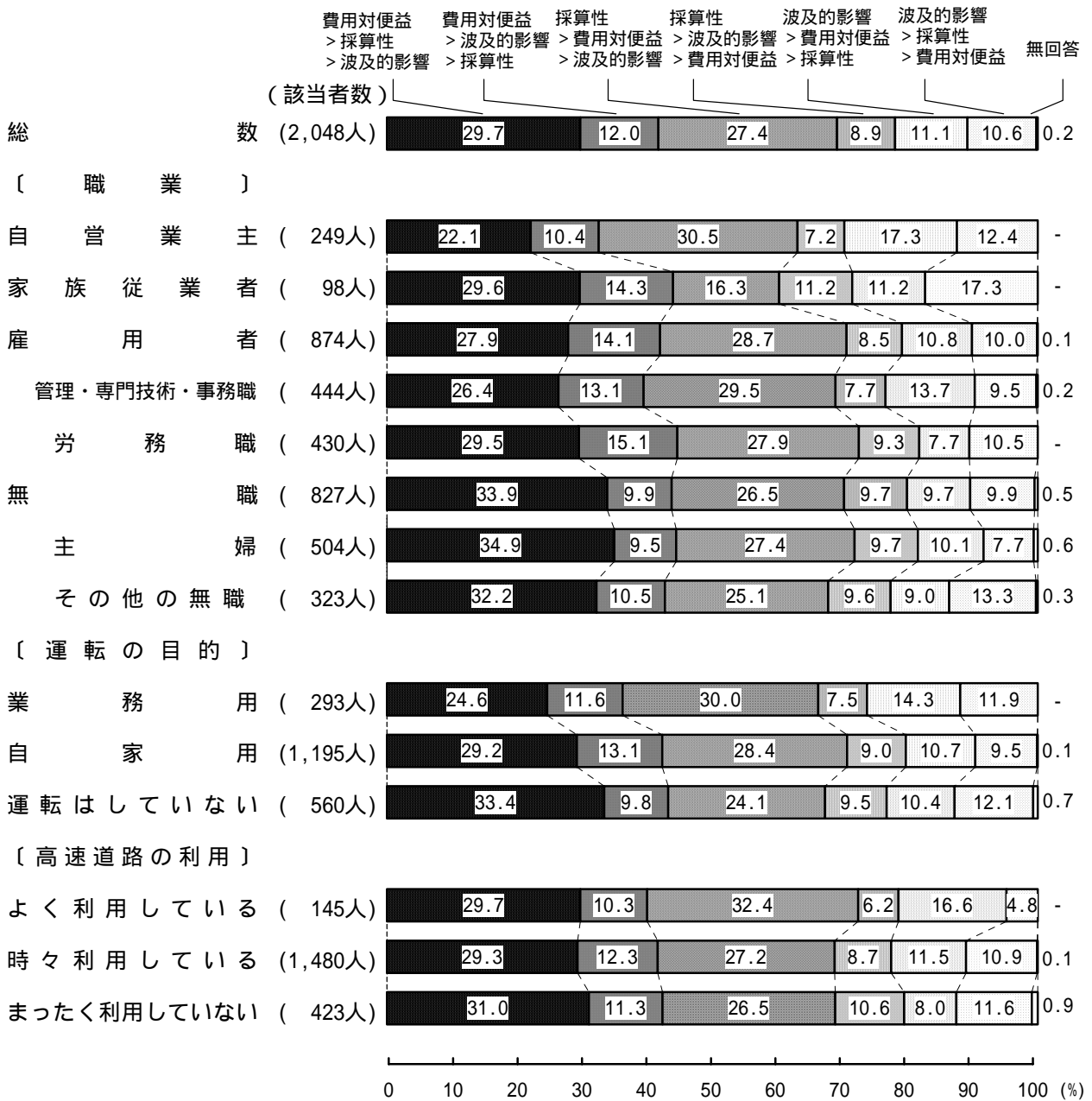
Q 1 1 「費用対便益」、「採算性」、「波及的影響」の3指標の重み付けについて

(図2 性、年齢、性・年齢別)



Q11 「費用対便益」、「採算性」、「波及的影響」の3指標の重み付けについて

(図3 職業、運転の目的、高速道路の利用別)



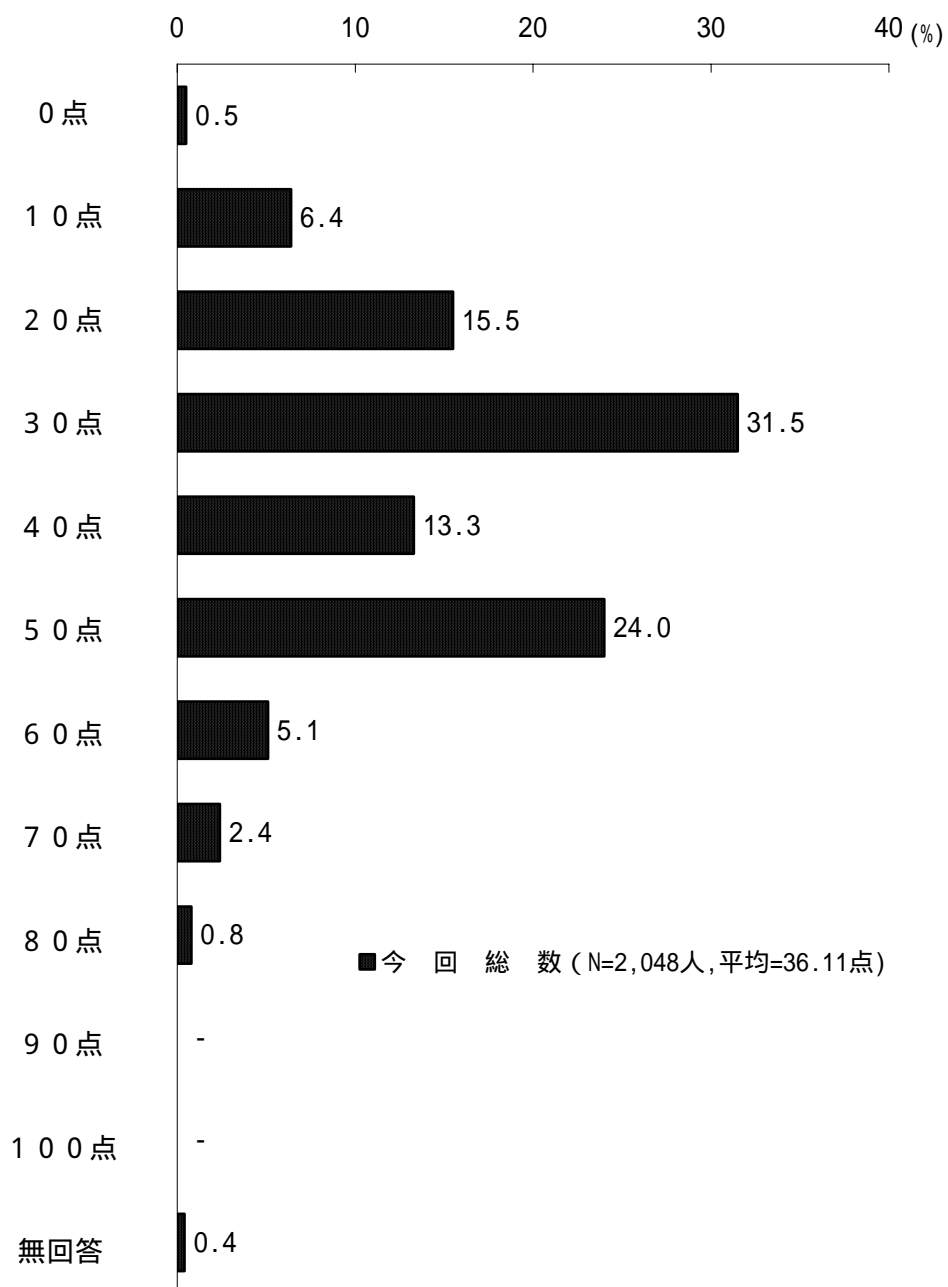
Q12 「費用対便益」,「採算性」,「波及的影響」の3指標の重み付けについて

(表 費用対便益)

	該 当 者 数	0 点	1 点	2 点	3 点	4 点
	人	%	%	%	%	%
〔総市規模〕	2,048	0.5	6.4	15.5	31.5	13.3
〔大都市〕	467	0.2	5.8	11.8	33.6	16.7
〔中都市〕	774	0.8	5.6	15.1	30.0	12.3
〔小都市〕	376	-	9.0	19.9	30.6	11.4
〔町村〕	431	0.7	6.3	16.5	32.9	13.0
〔地域〕						
〔北海道〕	92	3.3	12.0	15.2	28.3	9.8
〔東北〕	159	0.6	8.2	23.3	30.2	8.8
〔関東〕	657	0.2	4.6	13.1	35.3	16.1
〔中部〕	376	1.1	6.1	17.6	26.6	14.9
〔近畿〕	334	-	3.9	13.8	29.0	13.2
〔中国〕	125	-	12.8	12.8	36.8	8.8
〔四国〕	69	1.4	7.2	27.5	24.6	8.7
〔九州〕	236	-	8.5	14.4	33.9	11.0
〔性別〕						
〔男性〕	994	0.8	6.8	15.9	32.4	13.3
〔女性〕	1,054	0.2	6.0	15.2	30.7	13.3
〔年齢〕						
〔20～29歳〕	347	0.3	5.2	13.8	28.5	13.5
〔30～39歳〕	362	0.3	5.2	13.3	30.4	18.5
〔40～49歳〕	319	0.3	3.8	14.7	32.9	13.5
〔50～59歳〕	394	1.0	8.4	15.0	33.5	12.9
〔60～69歳〕	327	0.3	7.3	20.5	30.6	12.5
〔70歳以上〕	299	0.7	8.4	16.4	33.4	7.7
〔性別・年齢〕						
〔男性〕						
〔20～29歳〕	175	0.6	5.7	13.7	24.0	16.0
〔30～39歳〕	187	0.5	5.9	15.5	29.9	16.6
〔40～49歳〕	158	0.6	3.2	17.1	36.1	13.9
〔50～59歳〕	196	1.5	8.7	13.3	36.2	12.8
〔60～69歳〕	155	0.6	7.7	19.4	36.8	10.3
〔70歳以上〕	123	0.8	10.6	17.9	31.7	8.1
〔女性〕						
〔20～29歳〕	172	-	4.7	14.0	33.1	11.0
〔30～39歳〕	175	-	4.6	10.9	30.9	20.6
〔40～49歳〕	161	-	4.3	12.4	29.8	13.0
〔50～59歳〕	198	0.5	8.1	16.7	30.8	13.1
〔60～69歳〕	172	-	7.0	21.5	25.0	14.5
〔70歳以上〕	176	0.6	6.8	15.3	34.7	7.4
〔職業〕						
〔営業者〕	249	1.2	7.2	18.5	36.5	10.8
〔家族従業者〕	98	-	7.1	23.5	22.4	10.2
〔雇用者〕	874	0.3	6.4	14.9	31.2	14.1
〔管理・専門技術・事務職〕	444	0.2	6.8	14.0	33.1	13.5
〔労働職〕	430	0.5	6.0	15.8	29.3	14.7
〔無職〕	827	0.5	6.0	14.4	31.4	13.5
〔主婦〕	504	0.2	5.2	13.5	31.2	16.3
〔その他無職〕	323	0.9	7.4	15.8	31.9	9.3
〔業種〕						
〔運輸業〕	293	1.7	7.5	17.1	34.1	11.9
〔自家用車〕	1,195	0.3	6.4	14.8	31.1	14.3
〔運転していない〕	560	0.2	5.9	16.3	31.1	11.8
〔高速道路の利用〕						
〔よく利用している〕	145	0.7	3.4	16.6	32.4	15.2
〔時々利用している〕	1,480	0.5	6.6	15.5	31.4	13.6
〔まったく利用していない〕	423	0.2	6.6	15.4	31.7	11.3

5 0 点	6 0 点	7 0 点	8 0 点	9 0 点	1 0 0 点	無 回 答	平 均 点
%	%	%	%	%	%	%	%
24.0	5.1	2.4	0.8	-	0.0	0.4	36.11
23.6	4.1	2.8	1.1	-	-	0.4	36.88
25.1	7.2	2.8	0.6	-	0.1	0.4	37.13
21.3	4.0	1.9	1.1	-	-	0.8	34.10
24.8	3.5	1.6	0.7	-	-	-	35.20
19.6	5.4	3.3	3.3	-	-	-	34.57
25.8	3.1	-	-	-	-	-	32.83
22.5	5.0	2.1	0.6	-	-	0.5	36.54
25.8	4.0	2.4	1.3	-	0.3	-	36.36
29.0	8.1	2.4	-	-	-	0.6	38.40
20.0	5.6	2.4	0.8	-	-	-	34.08
18.8	2.9	7.2	1.4	-	-	-	34.49
22.0	4.7	3.0	1.3	-	-	1.3	35.67
21.5	5.9	2.1	0.9	-	0.1	0.2	35.59
26.3	4.4	2.7	0.8	-	-	0.6	36.60
26.8	8.6	1.7	0.9	-	-	0.6	37.97
24.3	5.0	2.2	0.6	-	-	0.3	36.93
27.0	4.7	2.2	0.9	-	-	-	37.18
21.6	3.3	3.0	1.0	-	0.3	-	35.03
21.7	3.7	2.8	0.3	-	-	0.3	34.36
22.7	5.7	2.3	1.3	-	-	1.3	35.19
25.7	11.4	1.1	1.1	-	-	0.6	38.56
20.9	6.4	3.2	1.1	-	-	-	36.68
20.9	5.7	0.6	1.9	-	-	-	35.95
19.9	3.6	3.1	0.5	-	0.5	-	34.64
21.3	2.6	1.3	-	-	-	-	32.90
20.3	5.7	3.3	0.8	-	-	0.8	34.18
27.9	5.8	2.3	0.6	-	-	0.6	37.37
28.0	3.4	1.1	-	-	-	0.6	37.18
32.9	3.7	3.7	-	-	-	-	38.39
23.2	3.0	3.0	1.5	-	-	-	35.40
22.1	4.7	4.1	0.6	-	-	0.6	35.67
24.4	5.7	1.7	1.7	-	-	1.7	35.90
16.9	3.6	4.4	0.8	-	-	-	34.06
29.6	4.1	1.0	2.0	-	-	-	35.82
24.1	5.7	1.7	1.0	-	0.1	0.3	36.38
23.2	5.2	2.3	1.1	-	-	0.7	36.24
25.1	6.3	1.2	0.9	-	0.2	-	36.53
25.3	5.1	2.7	0.5	-	-	0.6	36.48
25.6	4.2	2.8	0.4	-	-	0.8	36.92
24.8	6.5	2.5	0.6	-	-	0.3	35.81
20.5	3.8	2.4	1.0	-	-	-	34.16
24.4	5.1	2.4	0.8	-	0.1	0.3	36.42
24.8	5.9	2.3	0.9	-	-	0.9	36.49
24.1	6.2	0.7	0.7	-	-	-	36.28
23.2	5.3	2.6	0.9	-	-	0.3	36.07
26.5	4.3	2.1	0.7	-	0.2	0.9	36.21

Q 1 2 「費用対便益」,「採算性」,「波及的影響」の3指標の重み付けについて
 (図 費用対便益)



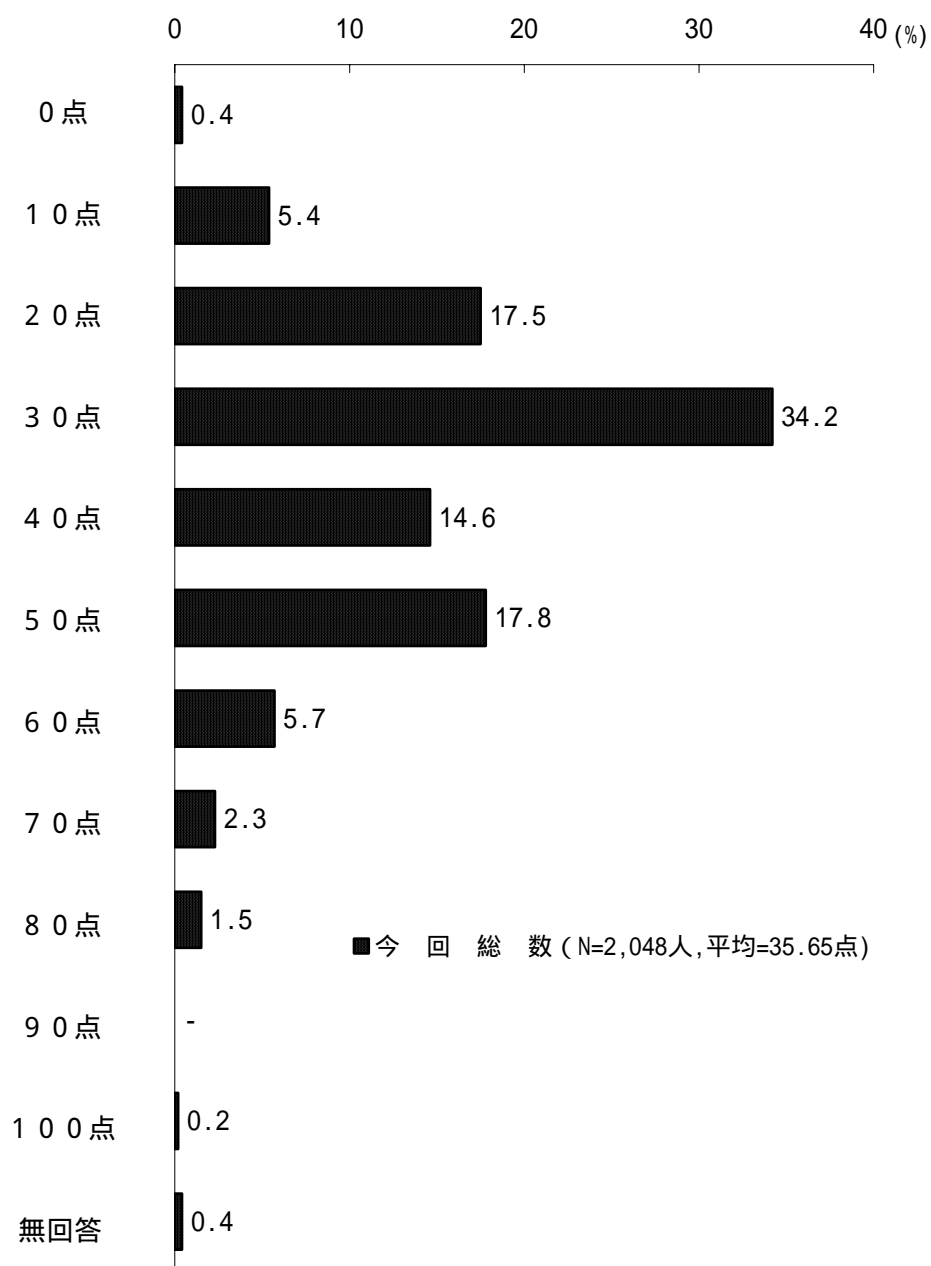
Q12 「費用対便益」,「採算性」,「波及的影響」の3指標の重み付けについて

(表 採算性)

	該 当 者 数	0 点	1 点	2 点	3 点	4 点
	人	%	%	%	%	%
〔総都市場規模〕	2,048	0.4	5.4	17.5	34.2	14.6
〔大都市〕	467	0.2	4.1	16.1	31.7	16.7
〔中都市〕	774	0.6	6.6	18.0	35.3	13.6
〔小都市〕	376	-	5.1	19.1	33.5	15.2
〔町村ク〕	431	0.5	5.1	16.7	35.7	13.5
〔地域〕						
〔北海道〕	92	3.3	12.0	16.3	30.4	13.0
〔東北〕	159	0.6	3.8	15.1	37.1	11.9
〔関東〕	657	-	3.3	14.9	34.7	17.5
〔中部〕	376	1.1	6.4	17.8	36.7	14.4
〔近畿〕	334	-	5.1	16.8	32.0	18.0
〔中国〕	125	-	5.6	19.2	34.4	8.0
〔四国〕	69	-	5.8	24.6	37.7	2.9
〔九州〕	236	-	8.5	24.2	30.5	11.0
〔性別〕						
〔男性〕	994	0.6	5.7	17.8	31.8	13.9
〔女性〕	1,054	0.2	5.1	17.2	36.5	15.2
〔年齢〕						
〔20～29歳〕	347	0.3	5.2	19.0	34.3	15.0
〔30～39歳〕	362	0.6	5.5	18.0	35.1	15.5
〔40～49歳〕	319	-	4.7	18.8	33.5	16.0
〔50～59歳〕	394	0.8	5.8	16.5	34.0	14.0
〔60～69歳〕	327	-	5.2	15.9	33.0	13.8
〔70歳以上〕	299	0.7	6.0	16.7	35.5	13.0
〔性別・年齢〕						
〔男性〕						
〔20～29歳〕	175	0.6	6.3	20.0	29.7	18.3
〔30～39歳〕	187	1.1	6.4	19.8	32.1	12.8
〔40～49歳〕	158	-	3.8	15.2	34.2	13.3
〔50～59歳〕	196	1.5	7.1	18.9	30.6	12.8
〔60～69歳〕	155	-	4.5	13.5	32.3	14.8
〔70歳以上〕	123	-	5.7	18.7	32.5	10.6
〔女性〕						
〔20～29歳〕	172	-	4.1	18.0	39.0	11.6
〔30～39歳〕	175	-	4.6	16.0	38.3	18.3
〔40～49歳〕	161	-	5.6	22.4	32.9	18.6
〔50～59歳〕	198	-	4.5	14.1	37.4	15.2
〔60～69歳〕	172	-	5.8	18.0	33.7	12.8
〔70歳以上〕	176	1.1	6.3	15.3	37.5	14.8
〔職業〕						
〔自営業者〕	249	0.4	8.0	21.7	28.1	13.7
〔家族従業者〕	98	-	9.2	15.3	42.9	10.2
〔雇員〕	874	0.6	4.9	18.4	32.7	15.0
〔管理・専門技術・事務職〕	444	0.5	4.7	20.0	31.1	15.5
〔労務職〕	430	0.7	5.1	16.7	34.4	14.4
〔無職〕	827	0.2	4.7	15.5	36.6	14.9
〔主婦〕	504	0.2	4.4	15.7	35.9	16.1
〔その他の無職者〕	323	0.3	5.3	15.2	37.8	13.0
〔業種〕						
〔運輸業〕	293	0.7	6.8	18.4	31.4	15.7
〔自家用車〕	1,195	0.3	4.9	18.0	34.0	14.2
〔運転していない〕	560	0.4	5.9	15.9	36.3	14.6
〔高速道路の利用〕						
〔よく利用している〕	145	1.4	5.5	19.3	30.3	13.1
〔時々利用している〕	1,480	0.2	5.6	17.8	34.7	14.5
〔まったく利用していない〕	423	0.7	4.7	15.6	33.8	15.4

5 0 点	6 0 点	7 0 点	8 0 点	9 0 点	1 0 点	無 回 答	平 均 点
%	%	%	%	%	%	%	%
17.8	5.7	2.3	1.5	0.0	0.2	0.4	35.65
18.4	7.3	3.2	1.7	-	0.2	0.4	37.38
16.4	5.3	2.1	1.3	0.1	0.4	0.4	34.76
17.8	4.3	2.4	1.9	-	-	0.8	35.36
19.5	6.0	1.6	1.2	-	0.2	-	35.61
16.3	3.3	2.2	3.3	-	-	-	33.04
20.1	5.7	3.8	1.3	-	0.6	-	37.04
18.6	7.2	1.8	1.2	0.2	0.2	0.5	37.02
15.4	4.3	1.6	1.9	-	0.5	-	34.36
19.8	5.1	2.1	0.6	-	-	0.6	35.75
20.0	6.4	5.6	0.8	-	-	-	36.32
11.6	7.2	4.3	4.3	-	1.4	-	36.09
16.1	5.1	1.7	1.7	-	-	1.3	33.30
18.9	5.4	3.4	1.7	0.1	0.4	0.2	36.27
16.7	6.0	1.2	1.2	-	0.1	0.6	35.06
16.4	6.1	2.6	0.3	0.3	-	0.6	34.96
18.0	3.9	1.9	1.4	-	-	0.3	34.71
17.2	6.3	2.2	1.3	-	-	-	35.61
18.5	5.3	2.5	1.8	-	0.8	-	36.09
18.7	7.3	3.7	1.8	-	0.3	0.3	37.30
17.7	5.7	0.7	2.3	-	0.3	1.3	35.22
16.0	4.0	3.4	0.6	0.6	-	0.6	34.83
19.3	3.2	3.2	2.1	-	-	-	34.87
23.4	6.3	3.8	-	-	-	-	37.15
17.3	5.6	3.1	2.0	-	1.0	-	35.61
19.4	7.7	5.2	1.9	-	0.6	-	38.90
18.7	6.5	1.6	4.1	-	0.8	0.8	37.05
16.9	8.1	1.7	-	-	-	0.6	35.09
16.6	4.6	0.6	0.6	-	-	0.6	34.54
11.2	6.2	0.6	2.5	-	-	-	34.10
19.7	5.1	2.0	1.5	-	0.5	-	36.57
18.0	7.0	2.3	1.7	-	-	0.6	35.85
17.0	5.1	-	1.1	-	-	1.7	33.93
18.1	4.0	2.8	2.4	-	0.8	-	35.18
16.3	4.1	-	2.0	-	-	-	33.16
17.7	5.4	2.9	1.9	0.1	-	0.3	35.87
16.9	5.6	2.7	2.0	0.2	-	0.7	35.80
18.6	5.1	3.0	1.9	-	-	-	35.93
17.9	6.8	1.8	0.6	-	0.4	0.6	35.85
18.8	6.0	1.4	0.6	-	0.2	0.8	35.70
16.4	8.0	2.5	0.6	-	0.6	0.3	36.09
16.0	4.4	3.1	2.4	-	1.0	-	35.84
18.2	6.0	2.6	1.3	-	0.2	0.3	35.85
17.7	5.7	1.3	1.3	0.2	-	0.9	35.12
17.9	6.9	2.8	2.8	-	-	-	36.00
17.7	5.3	2.3	1.2	0.1	0.3	0.3	35.42
18.0	6.9	2.1	1.9	-	-	0.9	36.32

Q12 「費用対便益」、「採算性」、「波及的影響」の3指標の重み付けについて
 (図 採算性)



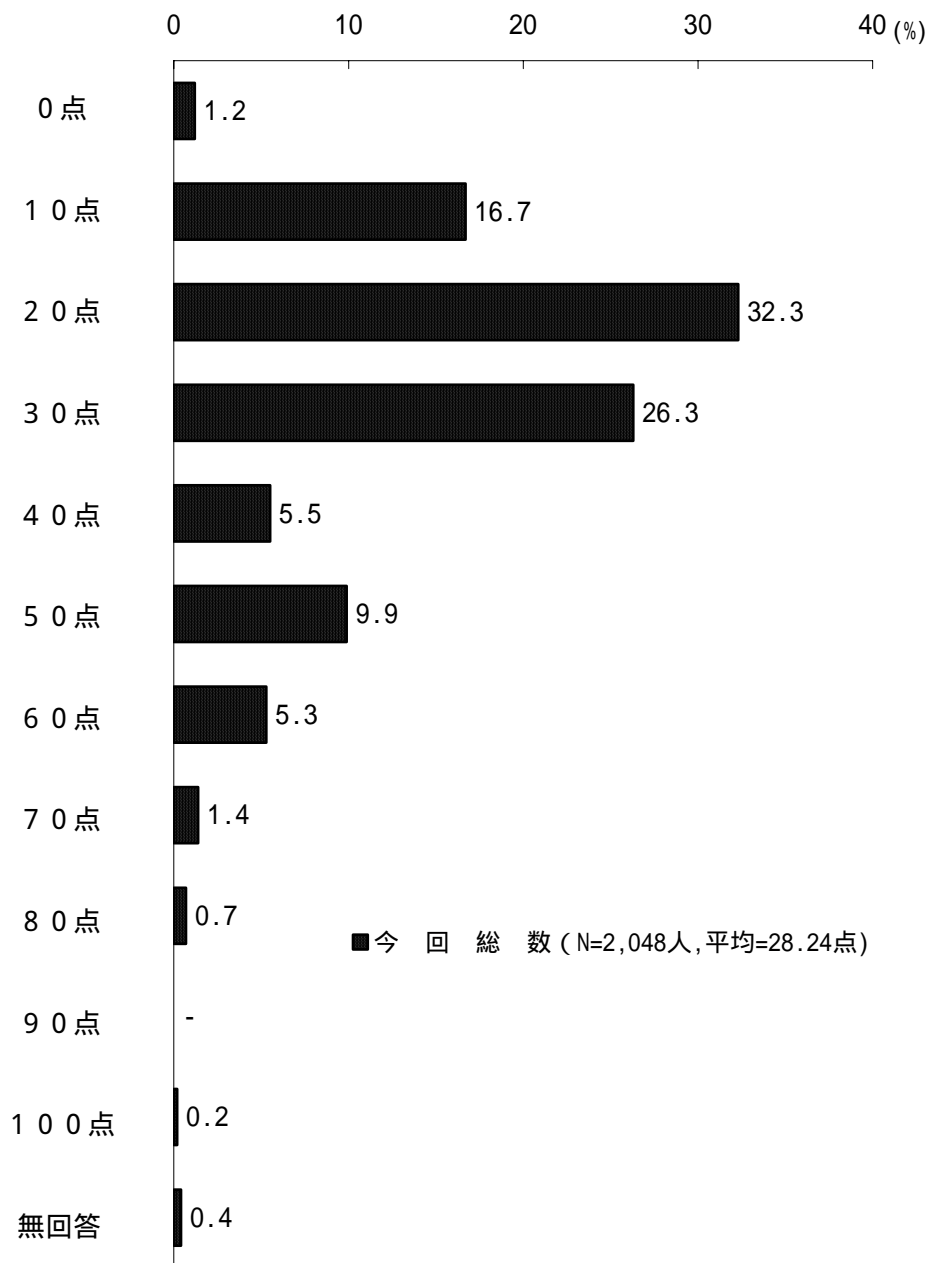
Q12 「費用対便益」,「採算性」,「波及的影響」の3指標の重み付けについて

(表 波及的影響)

	該 当 者 数	0 点	1 点	2 点	3 点	4 点
	人	%	%	%	%	%
〔総都市場規模〕	2,048	1.2	16.7	32.3	26.3	5.5
〔大都市〕	467	0.4	22.1	33.8	25.7	4.9
〔中都市〕	774	1.7	18.6	31.1	24.5	5.4
〔小都市〕	376	1.6	12.2	29.5	27.4	6.1
〔町村ク〕	431	0.9	11.4	35.3	29.2	5.8
〔地域〕						
〔北海道〕	92	2.2	18.5	26.1	21.7	3.3
〔東北〕	159	1.9	13.2	31.4	25.2	6.3
〔関東〕	657	1.1	18.6	33.9	26.3	6.1
〔中部〕	376	1.9	14.6	30.1	28.7	5.9
〔近畿〕	334	1.5	17.1	37.4	27.2	4.5
〔中国〕	125	-	17.6	32.8	23.2	4.8
〔四国〕	69	1.4	21.7	26.1	20.3	5.8
〔九州〕	236	-	14.0	28.8	27.1	5.5
〔性別〕						
〔男性〕	994	1.4	17.9	32.4	24.7	5.0
〔女性〕	1,054	1.0	15.6	32.3	27.8	6.0
〔年齢〕						
〔20～29歳〕	347	0.3	19.9	32.9	26.8	4.6
〔30～39歳〕	362	0.3	14.9	32.9	30.1	5.2
〔40～49歳〕	319	0.6	17.9	36.1	25.1	4.7
〔50～59歳〕	394	2.8	15.5	30.7	24.9	6.9
〔60～69歳〕	327	2.4	17.1	28.7	27.2	5.2
〔70歳以上〕	299	0.7	15.1	33.1	23.4	6.4
〔性別・年齢〕						
〔男性〕						
〔20～29歳〕	175	0.6	21.7	31.4	28.0	3.4
〔30～39歳〕	187	-	16.6	33.2	27.8	4.3
〔40～49歳〕	158	0.6	19.0	38.6	20.3	5.1
〔50～59歳〕	196	3.1	17.3	26.5	23.0	8.7
〔60～69歳〕	155	3.2	18.1	30.3	23.9	3.2
〔70歳以上〕	123	0.8	13.8	36.6	25.2	4.9
〔女性〕						
〔20～29歳〕	172	-	18.0	34.3	25.6	5.8
〔30～39歳〕	175	0.6	13.1	32.6	32.6	6.3
〔40～49歳〕	161	0.6	16.8	33.5	29.8	4.3
〔50～59歳〕	198	2.5	13.6	34.8	26.8	5.1
〔60～69歳〕	172	1.7	16.3	27.3	30.2	7.0
〔70歳以上〕	176	0.6	15.9	30.7	22.2	7.4
〔職業〕						
〔自営業者〕	249	1.6	15.7	28.9	22.1	7.2
〔家族従業者〕	98	3.1	7.1	28.6	31.6	8.2
〔雇員〕	874	1.1	18.2	31.2	27.1	5.4
〔管理・専門技術・事務職〕	444	1.4	18.0	31.8	24.1	6.3
〔労務職〕	430	0.9	18.4	30.7	30.2	4.4
〔無職〕	827	1.0	16.6	34.9	26.1	4.8
〔主婦〕	504	0.8	15.1	36.1	28.2	4.8
〔その他無職〕	323	1.2	18.9	33.1	22.9	5.0
〔運転業務〕						
〔自家用運転はしていない〕	293	1.7	15.0	30.0	25.9	5.5
〔自家用運転はしている〕	1,195	1.1	17.2	32.6	27.2	5.4
〔高速道路の利用率が高い〕	560	1.3	16.6	32.9	24.6	5.7
〔高速道路の利用率が低い〕						
〔よく利用している〕	145	0.7	20.0	33.1	23.4	4.1
〔時々利用している〕	1,480	1.1	16.0	32.6	26.6	5.7
〔まったく利用していない〕	423	1.9	18.0	31.0	26.5	5.4

5 0 点	6 0 点	7 0 点	8 0 点	9 0 点	1 0 0 点	無 回 答	平 均 点
%	%	%	%	%	%	%	%
9.9	5.3	1.4	0.7	0.0	0.2	0.4	28.24
7.5	3.9	1.1	0.2	-	-	0.4	25.74
10.3	5.3	1.2	1.0	-	0.4	0.4	28.11
12.8	6.9	1.6	1.1	-	-	0.8	30.54
9.3	5.6	1.9	0.2	0.2	0.2	-	29.19
12.0	8.7	2.2	3.3	-	2.2	-	32.39
12.6	6.3	1.3	1.9	-	-	-	30.13
8.7	4.3	0.5	0.2	-	-	0.5	26.44
10.9	4.8	1.6	0.8	0.3	0.5	-	29.28
7.8	2.1	0.6	1.2	-	-	0.6	25.84
7.2	12.8	1.6	-	-	-	-	29.60
14.5	7.2	2.9	-	-	-	-	29.42
12.3	7.2	3.8	-	-	-	1.3	31.03
10.9	4.7	1.4	0.9	0.1	0.3	0.2	28.14
9.0	5.9	1.3	0.5	-	0.1	0.6	28.34
8.1	5.2	1.2	0.3	-	0.3	0.6	27.07
10.2	4.4	0.8	0.3	0.3	0.3	0.3	28.37
8.2	5.6	1.6	0.3	-	-	-	27.21
10.7	5.8	1.3	1.3	-	0.3	-	28.88
11.0	6.1	0.9	0.9	-	-	0.3	28.34
11.4	4.7	2.7	1.0	-	0.3	1.3	29.59
8.0	4.0	1.1	0.6	-	0.6	0.6	26.61
12.8	3.7	-	0.5	0.5	0.5	-	28.45
9.5	5.1	1.3	0.6	-	-	-	26.90
12.2	5.1	2.0	1.5	-	0.5	-	29.74
12.3	6.5	1.9	0.6	-	-	-	28.19
9.8	4.1	2.4	1.6	-	-	0.8	28.77
8.1	6.4	1.2	-	-	-	0.6	27.54
7.4	5.1	1.7	-	-	-	0.6	28.28
6.8	6.2	1.9	-	-	-	-	27.52
9.1	6.6	0.5	1.0	-	-	-	28.03
9.9	5.8	-	1.2	-	-	0.6	28.48
12.5	5.1	2.8	0.6	-	0.6	1.7	30.17
13.7	6.0	4.0	0.8	-	-	-	30.76
15.3	3.1	1.0	2.0	-	-	-	31.02
9.5	5.6	0.8	0.2	0.1	0.3	0.3	27.75
10.6	6.1	0.5	0.2	0.2	0.2	0.7	27.96
8.4	5.1	1.2	0.2	-	0.5	-	27.53
8.6	5.1	1.2	1.0	-	0.1	0.6	27.66
7.3	5.2	1.2	0.6	-	-	0.8	27.38
10.5	5.0	1.2	1.5	-	0.3	0.3	28.11
13.0	3.8	3.8	1.0	-	0.3	-	30.00
9.0	5.9	0.6	0.5	0.1	0.2	0.3	27.73
10.2	5.0	1.8	0.9	-	0.2	0.9	28.40
13.1	2.8	1.4	0.7	-	0.7	-	27.72
9.5	5.9	1.4	0.7	0.1	0.1	0.3	28.51
10.2	4.0	1.4	0.5	-	0.2	0.9	27.47

Q 1 2 「費用対便益」,「採算性」,「波及的影響」の3指標の重み付けについて
 (図 波及的影響)



調 査 票

(付 : 単純集計結果)

高速道路の建設に関する基準等世論調査（単純集計結果速報）

（標本数：2,048人）

平成15年7月

結果数値（％）は小数点第二位を四捨五入している。

F 1〔性〕

(48.5)	(51.5)
男 性	女 性

F 2〔年 齢〕あなたのお年は満でいくつですか。

(6.6)	20～24歳	(10.0)	50～54歳
(10.3)	25～29歳	(9.3)	55～59歳
(8.7)	30～34歳	(8.5)	60～64歳
(8.9)	35～39歳	(7.5)	65～69歳
(7.7)	40～44歳	(14.6)	70歳以上
(7.9)	45～49歳		

F 3〔本人職業〕あなたのご職業は何ですか。

職業の内容を具体的に記入してから、下の該当する項目にひとつをつける。

自営業主(12.2)			家族従業者(4.8)			雇用者(42.7)			無 職(40.4)			
(2.2)	(8.8)	(1.1)	(1.5)	(3.3)	(3.5)	(0.8)	(17.4)	(21.0)	(24.6)	(2.2)	(13.6)	
農	商	自	農	商	自	管	専	事	労	主	学	そ
林	工		林	工		理	門	務	務	婦	生	の
漁	サ	由	漁	サ	由	職	技	職	職			他
業	ー		業	ー			術					の
	ビ			ビ			職					無
	ス			ス								職
	業			業								
				業								

F 4〔運転の目的〕あなたが自動車を運転する主な目的は何ですか。

(3.0)	業務（長距離の配達・集荷など）	(28.2)	自家用（買い物・送り迎え）
(11.3)	業務（短距離の配達・集荷など）	(9.0)	自家用（レジャー・その他）
(21.2)	自家用（通勤・通学）	(27.3)	運転はしていない

F 5〔高速道路の利用〕あなたは、どのくらい高速道路を利用しますか。この中で一番近いものをひとつ選んでください。

- | | |
|-----------------------|-----------------------|
| (2.5) ほとんど毎日利用している | (53.5) 年に数回程度利用している |
| (4.5) 週に一回以上利用している | (20.7) まったく利用していない |
| (18.8) 月に数回程度利用している | |

[高速道路に関する基本的な意識について]

Q 1 あなたが日ごろ利用している高速道路料金についてどう思いますか。

- | | |
|---------------------|--------------|
| (50.0) 高 い | (0.1) やや安い |
| (25.1) やや高い | (0.2) 安 い |
| (23.3) ふつう (適当) | (1.2) 無回答 |

[これからの高速道路建設の優先順位を決める基準について]

費用対便益について

費用対便益とは一般に B/C と呼ばれる指標で、かけたコストに対して発生する便益の大きさが数値で示されます。高速道路の場合は、当該路線の費用(Cost：建設費、維持管理費等)と受益者(利用者等)側の便益(Benefit：効果を貨幣換算したもの)の比率のことを言います。

少ないコストで大きな便益が生じれば、B/C の数値が大きくなるし、多大なコストをかけても便益がわずかなら数値は小さくなります。高速道路ができて交通量が少なければ、B/C の数値は伸びません。

高速道路ができたおかげで移動時間が短縮される、ガソリン消費量が少なくてすむ、交通事故が減るなどの便益が生じます。

Q 2 高速道路ができることによる便益で、どれが重要と考えますか。次の中からあなたの考えをひとつ選んでください。

- | |
|-----------------------------------------|
| (53.1) 走行時間短縮便益 > 走行経費減少便益 > 交通事故減少便益 |
| (23.8) " > 交通事故減少便益 > 走行経費減少便益 |
| (8.1) 走行経費減少便益 > 走行時間短縮便益 > 交通事故減少便益 |
| (2.3) " > 交通事故減少便益 > 走行時間短縮便益 |
| (9.2) 交通事故減少便益 > 走行時間短縮便益 > 走行経費減少便益 |
| (3.2) " > 走行経費減少便益 > 走行時間短縮便益 |
| (0.2) 無回答 |

(説明)

走行時間短縮便益とは、高速道路により移動時間が短縮するメリットを言います。

走行経費減少便益とは、高速道路によりガソリン使用量が減少するメリットを言います。

交通事故減少便益とは、高速道路により交通事故が減少するメリットを言います。

Q3 費用と便益の関係について、当該路線の費用（Cost：建設費、維持管理費等）と受益者（利用者等）側の便益（Benefit：効果を貨幣換算したもの）の比率を表す数値が大きい高速道路から順に建設することを基本的な方針とすべきであるという考え方についてどう思いますか。

(36.1) 賛成

(6.6) 反対

(36.5) どちらかという賛成

(10.8) わからない

(10.0) どちらかという反対

Q4 当該路線の費用（Cost：建設費、維持管理費等）と受益者（利用者等）側の便益（Benefit：効果を貨幣換算したもの）の比率を表す数値が大きい高速道路の中でも、その数値が相対的に小さい高速道路については建設しないなど、何らかの足切りラインを設ける必要があるとか、建設費があまりに高額な路線については再考してみる場合もあるべきだなど、高速道路を建設するかどうかについての判断要素の範囲を更に広げていくべきだという考え方についてどう思いますか。

(43.2) 賛成

(5.4) 反対

(33.5) どちらかという賛成

(8.6) わからない

(9.2) どちらかという反対

採算性について

採算性とは当該路線の費用（Cost：建設費、維持管理費等）に対して料金収入としてどれだけ回収できるかの割合で判断される指標です。

Q5 これから建設する予定のA高速道路は、建設費がかさんでしまったため、将来、採算が合いません。しかし、高速道路の規格を下げて建設費を浮かせたり（例、4車線で整備するのではなく、2車線に変更する等）、維持管理コストを削減するなどの工夫をすれば、採算が合うことがわかりました。

採算割れのまま建設すれば、借金の返済は長引くことになり、通行料金も高止まりしたままになります。採算を確保しながら建設すれば、借金の返済は早まり、通行料金の値下げも早く実現します。このA高速道路の建設について、あなたはどう思いますか。

(5.7) 採算が合わなくても、計画通りに高規格の高速道路を建設すべきだ

(52.6) 採算が合うように、規格の見直しやコスト削減をした上で、建設を続けるべきだ

(38.5) 採算が合わない高速道路は建設すべきでなく、早く通行料金の値下げをすべきだ

(3.2) わからない

Q6 これから建設する予定のB高速道路は、建設費がかさんでしまったため、将来、採算が合いません。高速道路の規格を下げて建設費を浮かせたり(例、4車線で整備するのではなく、2車線に変更する等)、維持管理コストを削減するなどの工夫をしたとしても、採算が合う見込みがありません。

いままでと同じように借金でB高速道路を建設すれば、通行料金の値下げは望めないばかりか、道路公団の借金はさらに膨らみ、将来、破綻する恐れがあります。B高速道路を税金で建設するなら、借金で建設するのと違って金利の負担がない分、建設コストは低く抑えることができます。しかし、借金で建設するよりも整備にかかる時間は長くなります。このB高速道路の建設について、あなたはどのように思いますか。

- (4.7) 採算が合わなくても、これまでどおり借金で建設すべきだ
- (11.8) 採算が合わなくても、税金で建設すべきだ
- (76.8) 採算が合わない高速道路は建設すべきでなく、早く通行料金の値下げをすべきだ
- (6.8) わからない

波及的影響(その他外部効果)について
 波及的影響(その他外部効果)とは当該路線の供用により現状の便益計測技術では貨幣換算が困難な影響・効果のことを言います。例えば医療施設までのアクセス向上、産業立地の向上などがあります。

Q7 高速道路ができると高速移動の他に、住民生活の利便の向上や地域経済の振興などの波及的效果も生まれますが、そのうちあなたはどれが重要と考えますか。下の表に示す波及的影響の項目1~6に重要と思うものから順番をつけてください。

重要と思うものから順番に (, , , ,)

1	住民生活 (生活機会の拡大 公共サービスの向上)	高速バス等長距離自動車交通の利便性が高まる
		新幹線・空港等幹線交通網への利便性が高まる
		高度な医療施設までの搬送時間が短縮される
2	地域社会 (地域社会の安定化 地域文化の振興)	拠点都市間を連絡し、相互の連携が可能になる
		日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上する
		複数の主要観光地を連絡し、広域的な観光産業の発展に貢献する
3	地域経済 (生産の拡大 雇用の増加)	物流拠点へのアクセスが容易になり、産業立地を振興する
		高速道路へのアクセスが容易になり、農林水産品の流通の利便性が向上する
		高速道路の整備とあわせて地域振興計画が進められている

4	環境 (生活環境の保全 地球環境の保全)	自動車からのNOX、SPM排出量が削減される
		並行道路において騒音レベルが低減する
		自動車からのCO2排出量が削減される
5	安全 (事故・災害の減少 二次的影響の軽減)	並行する緊急輸送道路が通行止めになった場合の迂回路が長大である
		並行する緊急輸送道路で冬季交通障害や異常気象時に通行規制される区間がある
		並行する高速道路の代替路線を形成する
6	その他 地方公共団体の取り組み	地方の創意工夫による自主的な取り組み状況を評価する

(集計A)

1位に挙げられた波及的影響項目

住民生活(36.1) 地域社会(13.3) 地域経済(20.7) 環境(15.9) 安全(13.0)
その他(0.6) 無回答(0.3)

2位に挙げられた波及的影響項目

住民生活(18.9) 地域社会(25.5) 地域経済(19.7) 環境(17.6) 安全(17.0)
その他(0.8) 無回答(0.4)

3位に挙げられた波及的影響項目

住民生活(22.9) 地域社会(25.0) 地域経済(21.2) 環境(15.3) 安全(13.8)
その他(1.3) 無回答(0.4)

4位に挙げられた波及的影響項目

住民生活(12.5) 地域社会(21.3) 地域経済(15.7) 環境(23.2) 安全(23.2)
その他(3.7) 無回答(0.4)

5位に挙げられた波及的影響項目

住民生活(8.2) 地域社会(12.8) 地域経済(19.9) 環境(22.9) 安全(28.9)
その他(6.9) 無回答(0.4)

6位に挙げられた波及的影響項目

住民生活(1.1) 地域社会(1.6) 地域経済(2.4) 環境(4.6) 安全(3.6)
その他(86.2) 無回答(0.5)

(集計B) R=回答数

1 住民生活(R=2,041)

1位(36.3) 2位(19.0) 3位(23.0) 4位(12.5) 5位(8.2) 6位(1.1)

2 地域社会(R=2,039)

1位(13.4) 2位(25.6) 3位(25.1) 4位(21.4) 5位(12.9) 6位(1.6)

3 地域経済(R=2,039)

1位(20.8) 2位(19.8) 3位(21.3) 4位(15.7) 5位(20.0) 6位(2.4)

4 環境(R=2,039)

1位(15.9) 2位(17.7) 3位(15.4) 4位(23.3) 5位(23.1) 6位(4.6)

5 安全(R=2,039)

1位(13.1) 2位(17.1) 3位(13.8) 4位(23.3) 5位(29.0) 6位(3.6)

6 その他(R=2,038)

1位(0.6) 2位(0.8) 3位(1.3) 4位(3.7) 5位(6.9) 6位(86.7)

[集中投資]

Q 8 これから建設する高速道路について、費用対便益や採算性が同レベルの高速道路が複数ある場合、工事の進捗状況（進捗率）がより進んでいるものから優先的に集中投資すべきであるという考え方についてどう思いますか。

(35.4) 賛 成

(6.7) 反 対

(39.5) どちらかという賛成

(7.4) わからない

(11.0) どちらかという反対

Q 9 建設中の高速道路があります。建設にかかる全事業費のうち、いままでに投資した金額が a~e に示す割合の段階の場合、1~4 までのいずれの処置をとるべきだと思いますか。

1	無条件に、優先的に集中投資して早く開業すべき
2	無条件に、いまと同じ通常のペースで建設を進めるべき
3	採算性や費用対便益、外部効果を考慮しながら凍結（中止）を含めて再検討すべき
4	無条件に凍結（中止）すべき

() の中に 1~4 のいずれかの番号を記入してください。

a 10%未満…………… ()

b 10%以上 30%未満 …… ()

c 30%以上 50%未満 …… ()

d 50%以上 80%未満 …… ()

e 80%以上 …………… ()

(集計 A)

a 10%未満

(3.0) 「無条件に、優先的に集中投資して早く開業すべき」

(5.0) 「無条件に、いまと同じ通常のペースで建設を進めるべき」

(36.3) 「採算性や費用対便益、外部効果を考慮しながら凍結（中止）を含めて再検討すべき」

(53.7) 「無条件に凍結（中止）すべき」

(2.0) 無回答

b 10%以上 30%未満

(3.4) 「無条件に、優先的に集中投資して早く開業すべき」

(9.1) 「無条件に、いまと同じ通常のペースで建設を進めるべき」

(56.2) 「採算性や費用対便益、外部効果を考慮しながら凍結（中止）を含めて再検討すべき」

(29.7) 「無条件に凍結（中止）すべき」

(1.7) 無回答

c 30%以上 50%未満

- (5.7) 「無条件に、優先的に集中投資して早く開業すべき」
- (24.3) 「無条件に、いまと同じ通常のペースで建設を進めるべき」
- (59.3) 「採算性や費用対便益、外部効果を考慮しながら凍結(中止)を含めて再検討すべき」
- (9.0) 「無条件に凍結(中止)すべき」
- (1.7) 無回答

d 50%以上 80%未満

- (21.3) 「無条件に、優先的に集中投資して早く開業すべき」
- (44.5) 「無条件に、いまと同じ通常のペースで建設を進めるべき」
- (29.6) 「採算性や費用対便益、外部効果を考慮しながら凍結(中止)を含めて再検討すべき」
- (3.2) 「無条件に凍結(中止)すべき」
- (1.4) 無回答

e 80%以上

- (59.7) 「無条件に、優先的に集中投資して早く開業すべき」
- (20.9) 「無条件に、いまと同じ通常のペースで建設を進めるべき」
- (15.2) 「採算性や費用対便益、外部効果を考慮しながら凍結(中止)を含めて再検討すべき」
- (2.7) 「無条件に凍結(中止)すべき」
- (1.5) 無回答

(集計B) R = 回答数

「無条件に、優先的に集中投資して早く開業すべき」(R = 1,905)

(3.3) (3.6) (6.1) (22.9) (64.1)

10%未満	10%以上	30%以上	50%以上	80%以上
	30%未満	50%未満	80%未満	

「無条件に、いまと同じ通常のペースで建設を進めるべき」(R = 2,126)

(4.8) (8.7) (23.4) (42.9) (20.2)

10%未満	10%以上	30%以上	50%以上	80%以上
	30%未満	50%未満	80%未満	

「採算性や費用対便益、外部効果を考慮しながら凍結(中止)を含めて再検討すべき」(R = 4,027)

(18.5) (28.6) (30.2) (15.1) (7.7)

10%未満	10%以上	30%以上	50%以上	80%以上
	30%未満	50%未満	80%未満	

「無条件に凍結（中止）すべき」(R=2,013)

(54.6) (30.2) (9.2) (3.3) (2.7)

10%未満 10%以上 30%以上 50%以上 80%以上
30%未満 50%未満 80%未満

Q10 第二東名や第二名神などのように、既存の高速道路に並行する路線（二巡目の路線）をさらに整備する計画がある一方で、全国にはまだ高速道路の整備が進んでおらず、高速道路ができるのを待ち続けていた地域があります。そこで、二巡目の路線については、一巡目の路線に比べて、たとえば費用対便益が二倍以上なければ優先すべきでない等、なんらかのハンディをつけるべきだという考え方（A説）がある一方、二巡目といえども一巡目の路線と同じ基準の下で整備の進め方を判断すべきだという考え方（B説）がありますが、あなたはどのように考えますか。

(23.1) A説に賛成

(17.2) B説に賛成

(29.9) どちらかといえばA説に賛成

(11.9) わからない

(18.0) どちらかといえばB説に賛成

[重み付け]

これまでの設問をふまえたうえで、「費用対便益」、「採算性」、「波及的影響（その他外部効果）」という三つの指標について、あなたの考える重み付けをしてください。

Q11 「費用対便益」、「採算性」、「波及的影響（その他外部効果）」という三つの指標のうち、どれが重要と考えますか。次の中からあなたの考えをひとつ選んでください。

(29.7) 費用対便益 > 採算性 > 波及的影響

(12.0) 費用対便益 > 波及的影響 > 採算性

(27.4) 採算性 > 費用対便益 > 波及的影響

(8.9) 採算性 > 波及的影響 > 費用対便益

(11.1) 波及的影響 > 費用対便益 > 採算性

(10.6) 波及的影響 > 採算性 > 費用対便益

(0.2) 無回答

(説明)

費用対便益 (B/C)とは、当該路線の費用(Cost：建設費、維持管理費等)と受益者(利用者等)側の便益(Benefit：効果を貨幣換算したもの)の比率。そのような便益には、走行時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少がある。

採算性とは、当該路線の費用(Cost：建設費、維持管理費等)に対して料金収入としてどれだけ回収できるかの割合で判断される指標。

外部効果 (波及的影響)とは、当該路線の供用により現状の便益計測技術では貨幣換算が困難な影響・効果。例えば医療施設までのアクセス向上、産業立地の向上などがある。

Q12 「費用対便益」、「採算性」、「波及的影響(その他外部効果)」という三つの指標のうち、全部で100点満点をつけるとしたら、あなたはどの指標に何点をつけますか。それぞれの指標の重要度に応じて点数をつけてください。(次のページに回答例があります。)

「費用対便益」..... ()

「採算性」..... ()

「波及的影響(その他外部効果)」..... ()

(合計 100点満点)

[回答例]

	回答例 A	回答例 B	回答例 C
「費用対便益」	30	10	50
「採算性」	40	30	30
「外部効果」	30	60	20
(合計 100点満点)	100	100	100

上記の回答例のように、10点単位で採点し、端数が出ないように記入してください。

(得点結果)

	「費用対便益」	「採算性」	「外部効果」
0点	10人	8人	25人
10点	131人	111人	342人
20点	318人	358人	662人
30点	646人	701人	539人
40点	272人	298人	113人
50点	491人	364人	203人
60点	105人	117人	109人
70点	49人	47人	28人
80点	17人	30人	14人
90点	-	1人	1人
100点	1人	5人	4人
平均点	36.1点	35.7点	28.2点

N = 2,040 (無回答 8人を除く)