

# 中間とりまとめに関する意見募集の結果について

「新たな課題に対応した今後の有料道路のあり方について」（中間とりまとめ）  
に関する意見募集の結果について

実施期間及び方法

実施期間：平成19年9月3日（月）～9月18日（火）

実施方法：インターネットによるアンケート形式

質問項目

(1) 回答者属性（居住地、性・年齢、運転頻度、高速道路利用頻度 等）

(2) 中間とりまとめに関する自由記入

- ・料金によって交通を誘導し、高速道路ネットワークの有効活用を図ることについて
- ・高速道路をより利用しやすく安全なものにするための施策について
- ・その他意見

回答総数：6,070件

# 回答者の平均像

居住地は関東地方が約半数（46.9%）を占めており、次いで、近畿（17.5%）、中部（13.6%）地方となっている。  
 男性30歳代の給与所得者（会社員、公務員等）が多くなっている。

自動車の利用頻度は、「ほぼ毎日（毎週3回以上）」が最も多く64.1%を占めており、次いで「毎週1～2回」が24.6%となっており、利用目的も定常的に利用する「通勤」が41.7%と最も多く、次いで、「レジャー」が30.4%となっている。

高速道路の利用頻度は、「毎月1～3回」が47.9%と最も多く、利用目的も「レジャー」が最も多くなっている。

利用自動車のETC搭載率は62.9%となっている。

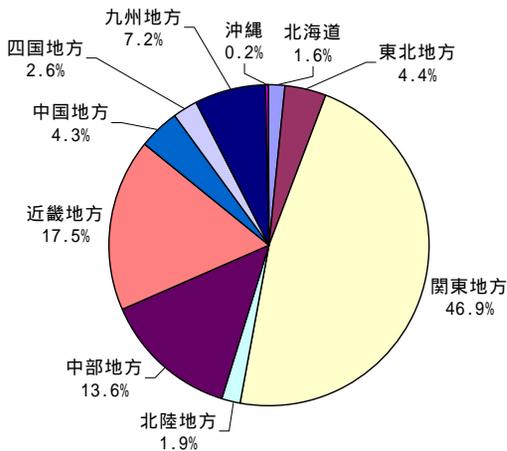


図 居住地分布

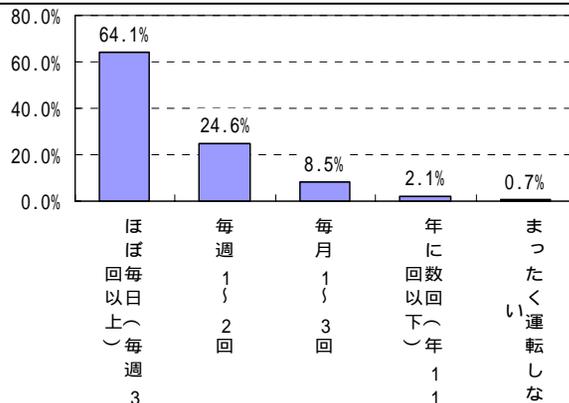


図 自動車の利用頻度

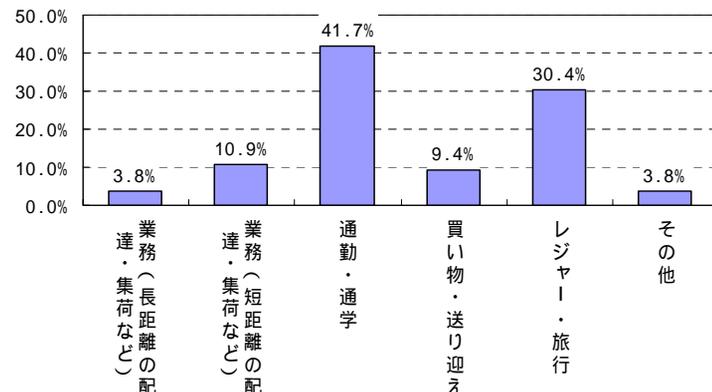


図 自動車の利用目的

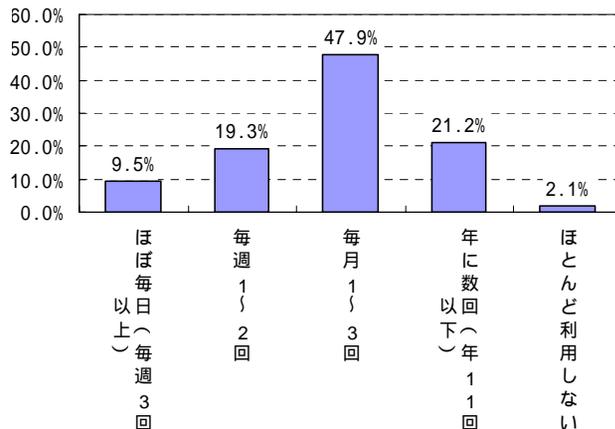


図 高速道路の利用頻度

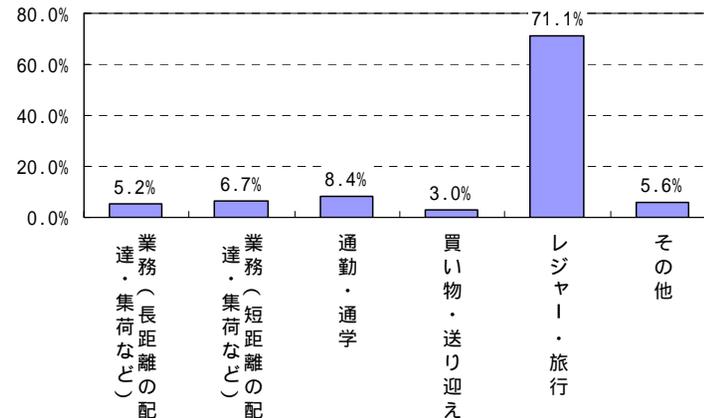


図 高速道路の利用目的

# 1. 高速道路ネットワークの有効活用のための料金のあり方

## (質問)

高速道路の料金を引き下げて、一般道路から高速道路へ利用の転換を図るなど、料金によって交通を誘導し、高速道路ネットワークの有効活用を図ることについて、どのように思いますか。(自由回答)

サンプル数	【カテゴリ】	【件数】	【割合】
サンプル数：6,070件	賛同	2,257件	42.9%
無回答：1,744件(28.7%)	反対(条件付き賛同を含む)	774件	14.7%
回答者数：4,326件(71.3%)	要望	400件	7.6%
意見数：5,267件	二輪関連	1,436件	27.3%
(回答者意見を右記カテゴリに分割)	その他	400件	7.6%

## 【賛同】

渋滞緩和、環境問題、事故等の安全性の面から有効である(同意見763件)

高速道路の利用促進及び有効活用には有効である(同意見511件)

(上記以外で)料金引下げには賛成である(同意見277件)

## 【反対(条件付き賛同を含む)】

料金の引下げにより高速道路の渋滞や安全性が損なわれる可能性がある(同意見285件)

料金引下げに合わせたICやアクセス道路の整備、代替道路となる環状道路の整備が必要ではないか(同意見112件)

料金引下げによる効果(一般道路からの誘導、安全面、環境面等)は限定的又は無いのではないか(同意見94件)

高速道路ネットワークを有効活用するためには、路線、地域、車種、時期などを見極め、限定的に行った方が良いのではないか(同意見73件)

## 【要望】

高速道路料金は高すぎる。根本的な料金の引下げを望む(同意見124件)

現行の割引制度に加え、時間帯の拡大や距離に応じた割引など様々な割引制度の充実を望む(同意見65件)

## 【二輪関連】

自動二輪の料金設定を再検討すべき（同意見1,207件）

無条件で搭載が可能な4輪車と異なり自動二輪車では構造上機器の搭載が不可能な場合があり（機会不平等）ETCを利用することにより料金割引を設定することは不公平である（同意見229件）

## 【その他】

高速道路の無料化に向けて進むべき（同意見149件）

「料金が高いため一般道を利用している」という事実がどの程度存在しているのか具体的なデータが示されないと、これをもってして「料金により交通を誘導する」という実現性は見えてこない

決定した料金について、利用者に対してその根拠が明確に伝わる透明性があることと、利用者からのフィードバックを積極的に受け入れる仕組みが整っていることが前提です

料金引下げも重要ですが、不正通行に関して断固たる対応を望みます。踏み倒した料金以上のコストがかかっても料金の徴収や法的対応を望みます。

## 2. 高速道路ストックの機能強化の方向性

(質問)

高速道路をより利用しやすく安全なものにするための施策について、どのように思いますか。

(自由回答)

サンプル数：6,070件

無回答：2,473件(40.7%)

回答者数：3,597件(59.3%)

意見数：3,877件

(回答者意見を右記カテゴリーに分割)

【カテゴリー】	【件数】	【割合】
スマートインターチェンジ	274件	7.1%
交通安全対策	239件	6.2%
4車線化	219件	5.6%
渋滞対策	171件	4.4%
道路交通情報	168件	4.3%
料金所・ETC	145件	3.7%
その他	2,661件	68.7%

その他

- ・速度規制、車線運用
- ・マナー
- ・SA・PA
- ・高速道路整備
- ・ストックマネジメント

### 【スマートインターチェンジ】

スマートICは利便性向上や渋滞緩和にも寄与すると考えられることから、積極的に導入してほしい(同意見169件)

場所さえ知っていれば便利だと思うが、場所が分かりづらく、降りてからの案内も不足している(同意見19件)

利用機会がなく、必要性に乏しいのではないか。(都市部にSA・PAが無い、設置場所が悪い)(同意見2件)

### 【交通安全対策】

特に地方部の高速道路の照明は暗すぎる。いくら交通量が少なくても非常に危険である(同意見41件)

安全に関する施策が少なすぎないか。利便性より、まずは安全であることではないか(同意見5件)

### 【暫定2車線区間の4車線化】

4車線化には賛成である(同意見116件)

暫定2車線区間を全区間4車線化する必要性は低い。一部拡幅や中央分離帯の設置、路側帯の充実により安全性は高まるのではないか(同意見23件)

## 【渋滞対策】 反対意見なし

高速道路上の渋滞よりも料金所等の出口や合流部での渋滞は非常に危険である（同意見61件）

渋滞は事故の危険性を高める高速道路の渋滞対策は急務である（同意見32件）

## 【道路交通情報】

高速道路の案内標識は非常に分かりにくい（同意見49件）

ジャンクションなどの分岐に関する情報を増やすとともに、分かりやすくして欲しい（同意見16件）

高速道路上でのリアルタイムな渋滞情報の充実を図るべき（同意見5件）

## 【料金所・E T C】

料金所のE T Cレーンの増設（完全E T C化を含む）（同意見24件）

E T Cレーンと一般レーンでは自動車の速度差が大きく危険である（E T Cレーンの速度規制含む）（同意見15件）

## 【その他】

最高速度制限の見直しや、車種や速度別のレーン規制（同意見419件）

使いやすく安全に利用できる高速道路とするためには、S A・P Aのサービス強化が必要（同意見126件）

高速道路にアクセスする一般道路の整備を推進（料金所付近の混雑解消、利便性向上等）（同意見20件）

環状道路の早期整備（混雑解消、都心流入抑制等）（同意見17件）

道路自体は、償還期間に関係なく、将来世代にも受益をもたらすものであるため、建設から長い年月が経過した高速道路の補修等を計画的、積極的に推進していく必要がある

### 3. その他自由意見

(質問)

その他、「新たな課題に対応した今後の有料道路のあり方について」(中間とりまとめ)に関して、ご意見がありましたらお書き下さい。

サンプル数：6,070件	【カテゴリー】	【件数】	【割合】
無回答：980件(16.1%)	料金(無料化含む)	272件	4.2%
回答者数：5,090件(83.9%)	高速道路整備等	108件	1.7%
意見数：6,490件	二輪関連	5,829件	89.8%
(回答者意見を右記カテゴリーに分割)	その他	281件	4.3%

#### 【料金】

原則無料化(同意見59件)

全国一律ではなく、地方の実情に応じたきめ細やかな政策が必要

#### 【高速道路整備等】

一般道では移動に不便な地区や、都市部の渋滞緩和策としての新規建設はぜひ積極的に推進していただきたいです(同意見4件)

高速道路の適切な補修を計画的に進めて欲しい(同意見2件)

今後、過疎が進む地域への高速道路の利用による、観光誘致などにも力を入れていただきたい

#### 【二輪関連】

軽自動車と自動二輪の料金が同じなのは納得できない(同意見4,456件)

無条件で搭載が可能な4輪車と異なり自動二輪車では構造上機器の搭載が不可能な場合があり(機会不平等)ETCを利用することにより料金割引を設定することは不公平である(同意見1,373件)

#### 【その他】

道路会社の経営支援ではないことを検証する仕組みが必要である

税金を投入するなら、国民全体で広く負担すべき

高速道路を使いたくなる誘引は、必ずしも料金施策だけとは限らないと考える

より多くの利用者の意見を収集し、反映すべき(同意見38件)