

# 高速道路の有効活用に関する個人向けアンケート調査について

## 調査レポート

高速道路は、平常時は人流・物流を支える大動脈として、緊急時は被災地への救援物資の輸送などを支える「命の道」として、経済の活性化のみならず、国民の安全・安心を守るインフラであり、その機能を最大限に発揮するには、ミッシングリンク（未開通区間）の解消に加え、利用しやすい高速道路料金施策も必要である。

近年、高速道路料金については、ETCを活用した時間帯割引、休日上限1,000円、無料化社会実験など様々な取り組みが行われてきた。また、平成24年11月からは、「国土幹線道路部会」（国土交通省）において「利用者にとって分かりやすく、かつ、経済活動を支え、既存ストックの有効活用を図るなどの今後の料金制度のあり方」などについて、議論が行われているところである。

こうしたなか、中国地域でも、地域の一体的な発展に資する高規格幹線道路ネットワークの実現や既存ストックの有効活用などが求められており、エネルギー総合研究所では、中国経済連合会と共同でアンケート調査を実施し、高速道路の整備や料金施策等に関する個人利用者の課題を整理した。そこで本稿では、アンケート調査結果の概要について紹介する。

## 1. アンケート調査の目的および方法

### (1) 調査目的

高速道路の日頃の利用実態、整備状況等のハード面、料金等のソフト面などに関する意識を把握し、道路整備や料金施策等の課題を探る。

### (2) 調査要領

#### ①調査方法

(株)日本能率協会総合研究所マーケティング・データ・バンク(MDB)を活用したインターネットによるアンケート調査。

#### ②調査対象

MDBネットの登録モニター。

#### ③調査実施期間

2012年8月22日(水)～8月24日(金)。

#### ④回答者数・回答者の属性

回答者は414人。回答者の属性は図表1のとおり。

図表1 性別・年齢・居住地域別の回答者数と構成比

(性別)			(年齢)			(居住地域)		
	回答者数 (人)	構成比 (%)		回答者数 (人)	構成比 (%)		回答者数 (人)	構成比 (%)
男性	217	52.4	20代	113	27.3	首都圏	204	49.3
女性	197	47.6	30代	102	24.6	近畿圏	76	18.4
合計	414	100.0	40代	99	23.9	東日本	31	7.5
			50代以上	100	24.2	中日本	57	13.8
			合計	414	100.0	西日本	46	11.1
						合計	414	100.0

注：居住地域の区分は次のとおりである。

首都圏：茨城県 栃木県 群馬県 埼玉県 千葉県 東京都 神奈川県 山梨県 長野県

近畿圏：滋賀県 京都府 大阪府 兵庫県 奈良県 和歌山県

東日本：北海道 青森県 岩手県 宮城県 秋田県 山形県 福島県

中日本：新潟県 富山県 石川県 福井県 岐阜県 静岡県 愛知県 三重県

西日本：鳥取県 島根県 岡山県 広島県 山口県 徳島県 香川県 愛媛県 高知県 福岡県 佐賀県 長崎県 熊本県 大分県 宮崎県 鹿児島県 沖縄県

## 2. 調査結果

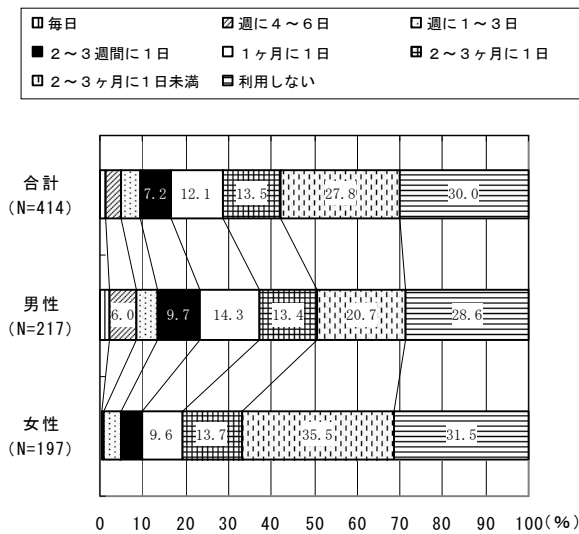
### (1) 高速道路の利用状況について

#### ①高速道路の利用頻度 (図表 2)

高速道路の利用頻度については、週に1日以上利用している人の割合が10%未満となっている。

男女別では、男性で週に1日以上利用している人の割合が10%以上となっているのに対し、女性の週に1日以上利用している人の割合は5%程度となっている。

図表 2 高速道路の利用頻度 (男女別)



#### ②高速道路を利用する際の主な形態 (図表 3)

高速道路を利用する際の主な形態については、過半数が「自ら運転する」と回答している。

男女別では、男性の約80%が「自ら運転する」と回答、一方、女性は約70%が「家族・知人等が運転している自動車に乗車」と回答している。

#### ③高速道路の利用目的 (図表 4, 5)

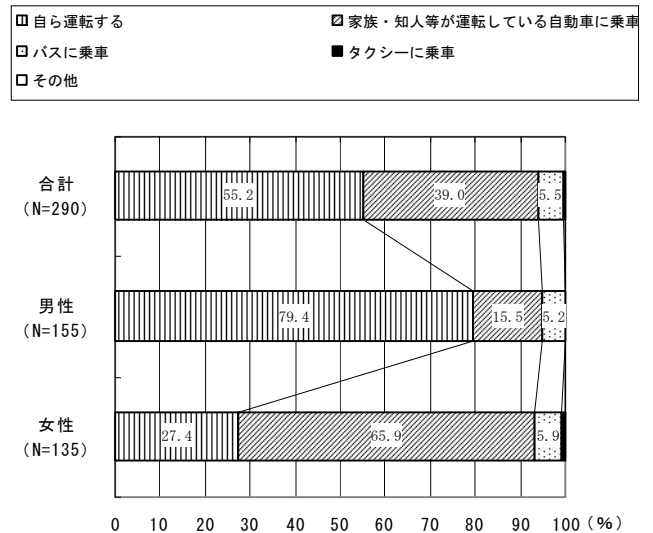
高速道路の利用目的については、80%以上が「観光・行楽・レジャー」と回答している。

その他の目的については、「親戚・友人訪問」などの回答があった。

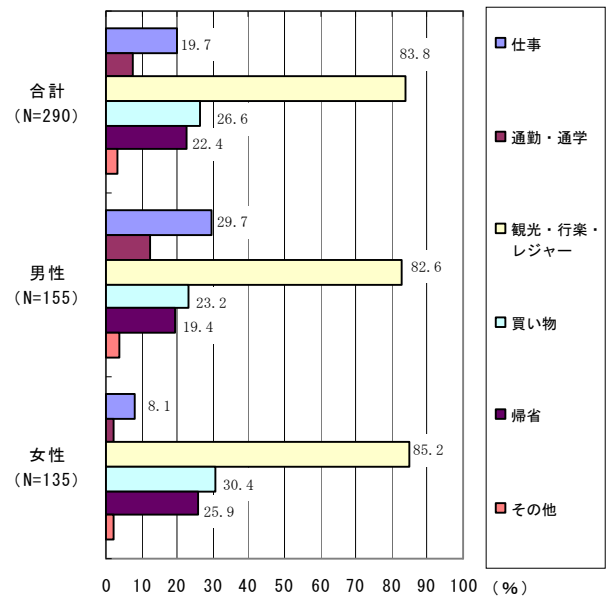
男女別では、男性で「仕事」と回答した人が約30%、女性では「買い物」と回答した人が30%以上となっている。

居住地域別では、東日本や中日本で「仕事」と回答した人が約30%と他地域より回答割合が高くなっている。

図表 3 高速道路を利用する際の主な形態 (男女別)

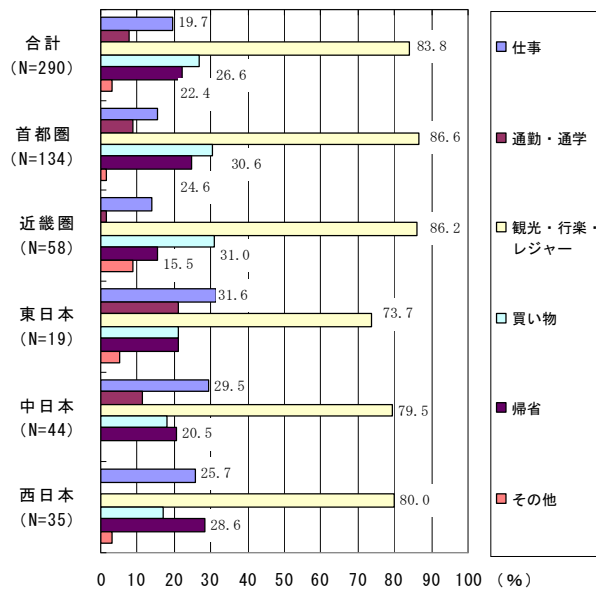


図表 4 高速道路の利用目的 (男女別)



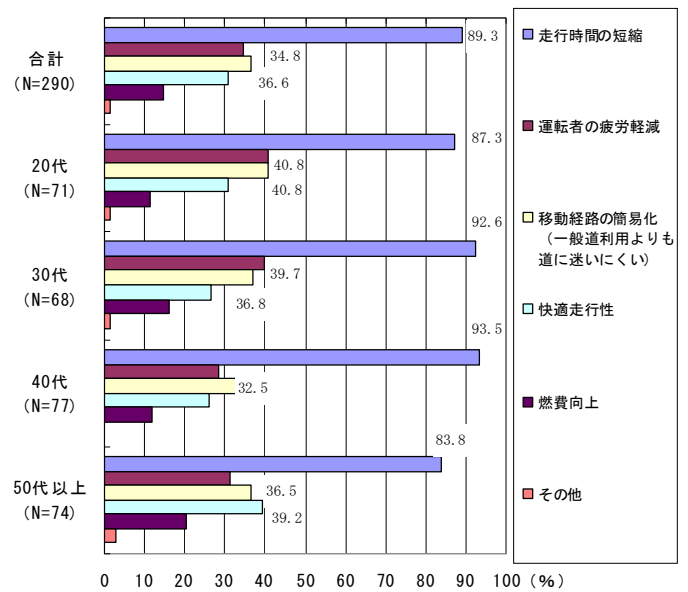
注：複数回答

図表 5 高速道路の利用目的（居住地域別）



注：複数回答

図表 6 高速道路を利用する理由（年齢別）



注：複数回答

④高速道路を利用する理由（図表 6）

高速道路を利用する理由については、「走行時間の短縮」と回答した人の割合が約 90%と最も高く、次いで「移動経路の簡易化（一般道利用よりも道に迷いにくい）」、「運転者の疲労軽減」の順に回答割合が高くなっている。

その他の理由については、「新幹線よりも安い高速バスを利用するため」や「SA・PA での楽しみ」などの回答があった。

年齢別では、50 代以上で「快適走行性」と回答した人が約 40%と、他の年代よりも回答割合が高くなっている。

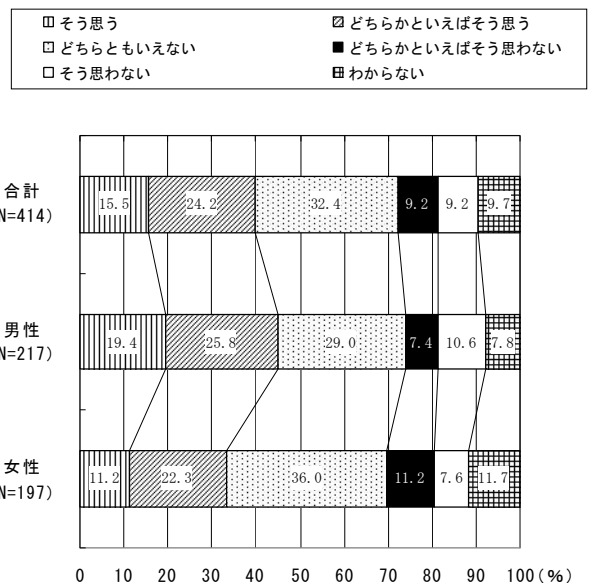
（2）高速道路の整備・拡充（図表 7）

高速道路の整備・拡充については、整備・拡充してほしいと思う、あるいはどちらかといえばそう思う人の割合が約 40%となっている。逆に、どちらかといえばそう思わない、あるいはそう思わない人の割合は約 18%であり、整備・拡充を希望する割合が 2 倍となっている。

男女別では、男性で整備・拡充を希望する人の割合が 40%以上となり、女性よりも高くなっている。

整備・拡充を希望する人の理由については、かなりの人が渋滞の解消や緩和を挙げている。一方、整備・拡充を希望しない人の理由については、十分整備されていると回答した人が多かった。

図表 7 高速道路の整備・拡充（男女別）



（3）高速道路、国道、県道の使いやすさや整備状況等に対する満足度

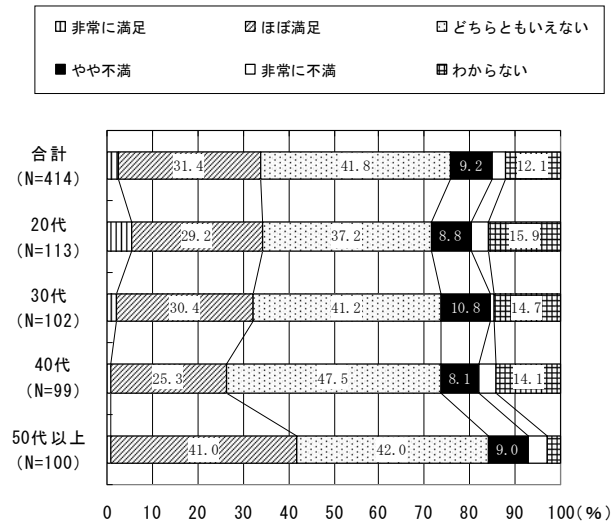
①高速道路の使いやすさや整備状況等に対する満足度（図表 8, 9）

高速道路の使いやすさや整備状況等に対する満足度については、3 人に 1 人が「非常に満足」あるいは「ほぼ満足」と回答している。

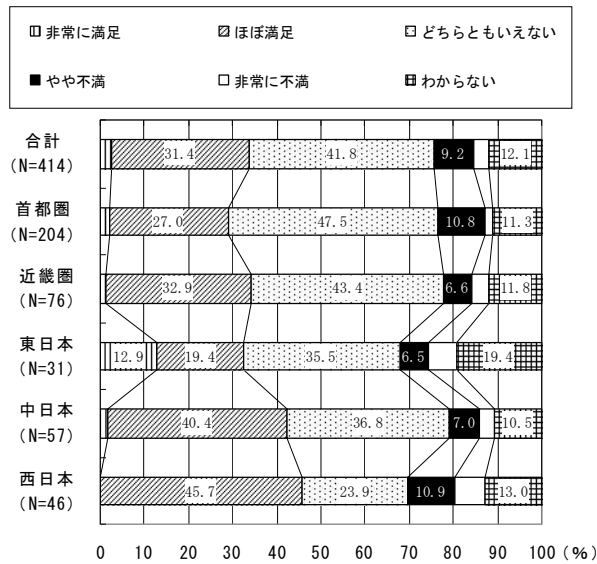
年齢別では、50 代以上で満足度が高くなっている。居住地域別では、西日本で「非常に満足」と回答した人はいなかったものの、「ほぼ満足」の回答割合

が40%を超えるなど、他地域よりも満足度が高くなっている。

図表 8 高速道路の使いやすさや整備状況等に対する満足度（年齢別）



図表 9 高速道路の使いやすさや整備状況等に対する満足度（居住地域別）



②国道や県道の使いやすさや整備状況等に対する満足度（図表 10, 11）

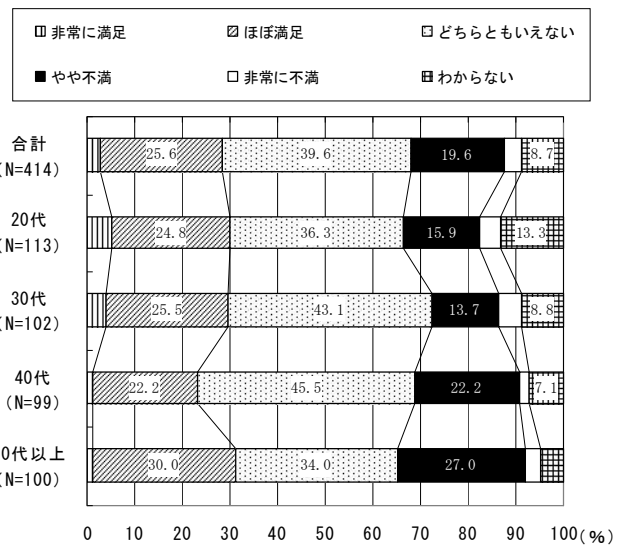
国道や県道の使いやすさや整備状況等に対する満足度については、30%弱が「非常に満足」あるいは「ほぼ満足」と回答し、25%弱が「やや不満」あるいは「非常に不満」と回答している。

年齢別では、50代以上で「非常に満足」あるいは

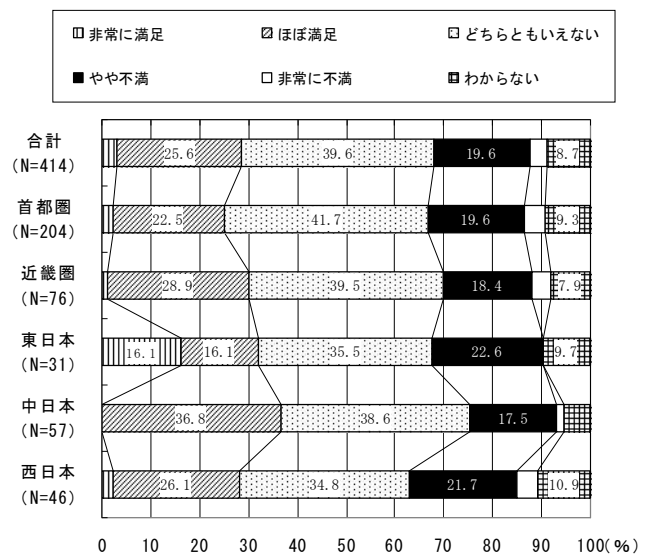
「ほぼ満足」と回答した人の割合が30%以上と最も高くなっているが、一方で「やや不満」あるいは「非常に不満」と回答した人の割合も30%と最も高くなっている。

居住地域別では、中日本で、「非常に満足」と回答した人はいなかったものの、「ほぼ満足」の回答割合が30%を超えるなど、他地域よりも満足度が高くなっている。

図表 10 国道や県道の使いやすさや整備状況等に対する満足度（年齢別）



図表 11 国道や県道の使いやすさや整備状況等に対する満足度（居住地域別）



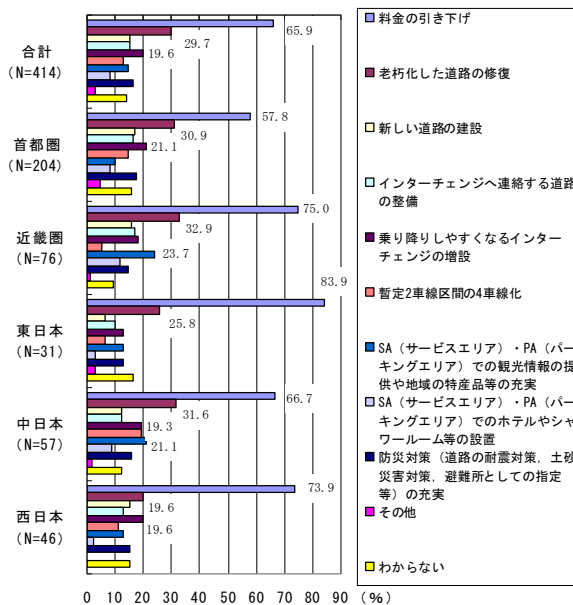
**(4) 今後の高速道路に求めること (図表 12)**

今後の高速道路に求めることについては、60%以上が「料金の引き下げ」と回答し、次いで「老朽化した道路の修復」の回答割合が約30%と高くなっている。

その他については、「渋滞多発箇所のトイレ設置」や「人を集めることができるSAの建設」などがあつた。

居住地域別では、近畿圏で「SA・PAでの観光情報の提供や地域の特産品等の充実」や「SA・PAでのホテルやシャワールーム等の設置」と回答した人の割合が他地域よりも高くなっている。

**図表 12 今後の高速道路に求めること (居住地域別)**



注：複数回答

**(5) 高速道路の料金や整備方式**

**①ETC料金割引制度のあり方 (図表 13)**

現在、高速道路で行われている ETC 料金割引制度のうち、地方部休日5割引や平日昼間3割引等は、高速道路利便増進事業という国の税金を使って、平成26年3月までの予定で実施されている。

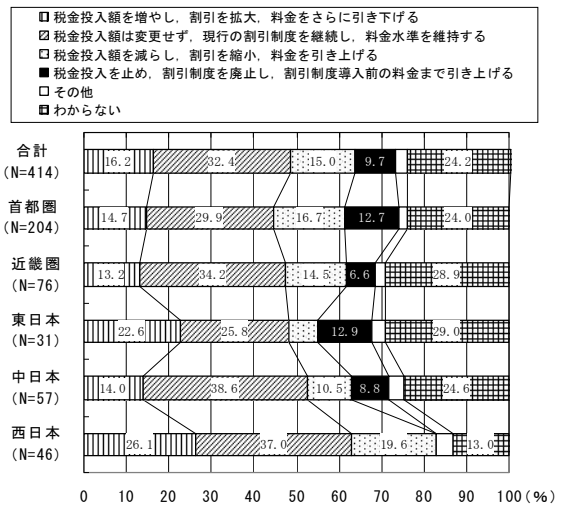
平成26年4月以降のこの割引制度のあり方については、「税金投入額は変更せず、現行の割引制度を継続し、料金水準を維持する」と回答した人の割合が約30%と最も高くなっている。

その他については、「税金を投入しないで料金を引き下げる」、「効率化を推進して、税金投入を縮小しつつ、値下げする」、「税金投入以外で料金引き下げ

の方法を考えてほしい」などの回答があつた。

居住地域別では、西日本で「税金投入額を増やし、割引を拡大、料金をさらに引き下げる」と回答した人の割合が他地域より高くなっている一方で、「税金投入額を減らし、割引を縮小、料金を引き上げる」の回答割合も他地域より高くなっている。

**図表 13 ETC料金割引制度のあり方 (居住地域別)**

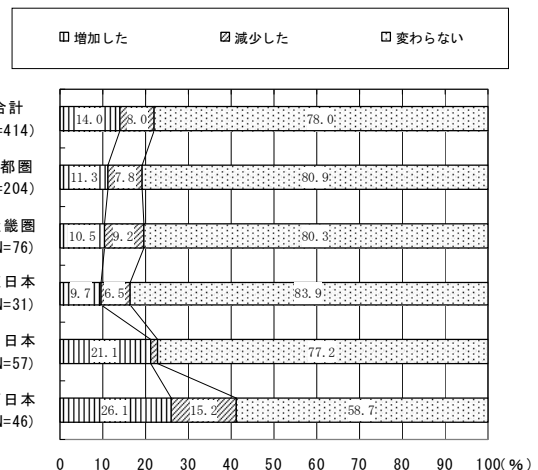


**②割引制度適用後の高速道路の利用回数 (図表 14)**

現在の割引制度適用後の高速道路の利用回数については、80%弱が「変わらない」と回答しており、「増加した」と回答した人の割合が「減少した」と回答した人の割合をやや上回っている。

居住地域別では、中日本や西日本で「増加した」と回答した人の割合が他地域より高くなっている。

**図表 14 現在の割引制度適用後の高速道路の利用回数 (居住地域別)**

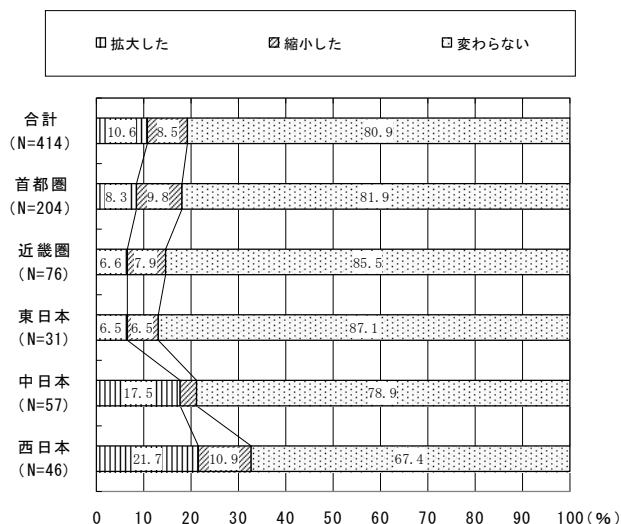


### ③割引制度適用後の高速道路の利用範囲 (図表 15)

現在の割引制度適用後の高速道路の利用範囲については、80%以上が「変わらない」と回答しており、「拡大した」と回答した人の割合が「縮小した」と回答した人の割合をやや上回っている。

居住地域別では、中日本や西日本で「拡大した」と回答した人の割合が他地域より高くなっている。

図表 15 現在の割引制度適用後の高速道路の利用範囲 (居住地域別)



### ④割引制度で改善してほしい点 (図表 16)

現在の高速道路の割引制度で改善してほしい点については、「割引制度が複雑すぎる」、「いくら割引になるかがわからない」の順に回答の割合が高くなっている。

居住地域別では、西日本で「いくら割引になるかがわからない」と回答した人の割合が40%を超え、他地域より高くなっている。

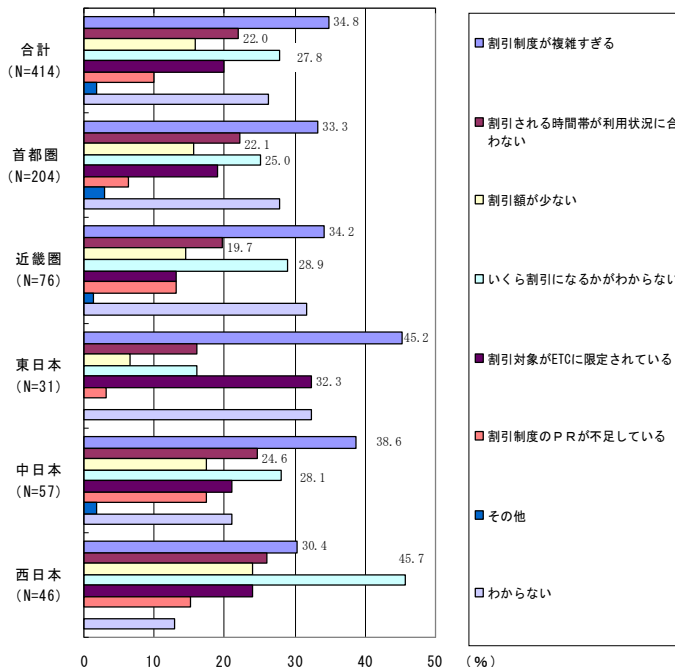
### ⑤高速道路の利用頻度を増やすと思われる制度 (図表 17)

高速道路の利用頻度を増やすと思われる制度については、「往復割引(JRの往復割引のような割引)」、「複数の高速道路の乗り継ぎ割引(料金体系の異なる会社間での距離を合算)」の順に回答割合が高くなっている。

居住地域別では、西日本で「交通量の少ない高速道路の利用割引(交通量の多い路線から少ない路線へ誘導するために安く設定)」や「一般道路が渋滞する区間に並行する高速道路の利用割引(渋滞緩和の

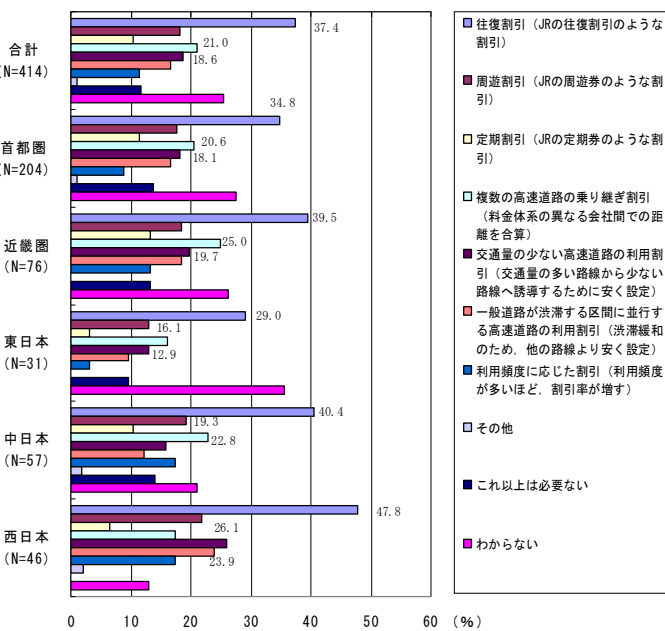
ため、他の路線より安く設定)」と回答した人の割合が他地域より高くなっている。

図表 16 現在の高速道路の割引制度で改善してほしい点 (居住地域別)



注：複数回答

図表 17 高速道路の利用頻度を増やすと思われる制度 (居住地域別)



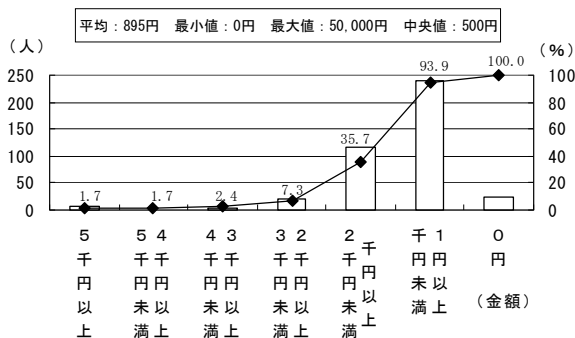
注：複数回答

### ⑥時間短縮に対して支払ってもよいと考える金額（図表 18, 19）

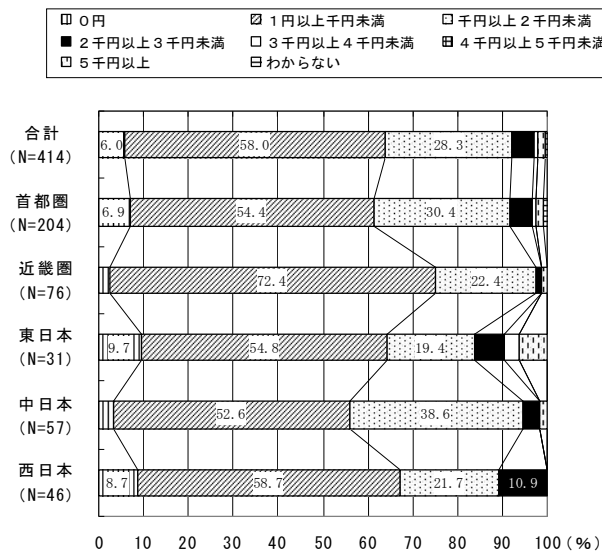
国道を利用した場合と高速道路を利用した場合を比較して、仮に、走行時間が2時間から1時間に短縮される場合に支払ってもよいと考える金額については、千円以上2千円未満まで下がってくると3人に1人が、1円以上千円未満まで下がると90%以上が支払ってもよいと回答している。

居住地域別では、中日本で千円未満の回答割合が他地域よりやや低くなっている。

図表 18 時間短縮に対して支払ってもよいと考える金額



図表 19 時間短縮に対して支払ってもよいと考える金額（居住地域別）



### ⑦高速道路の無料開放（図表 20）

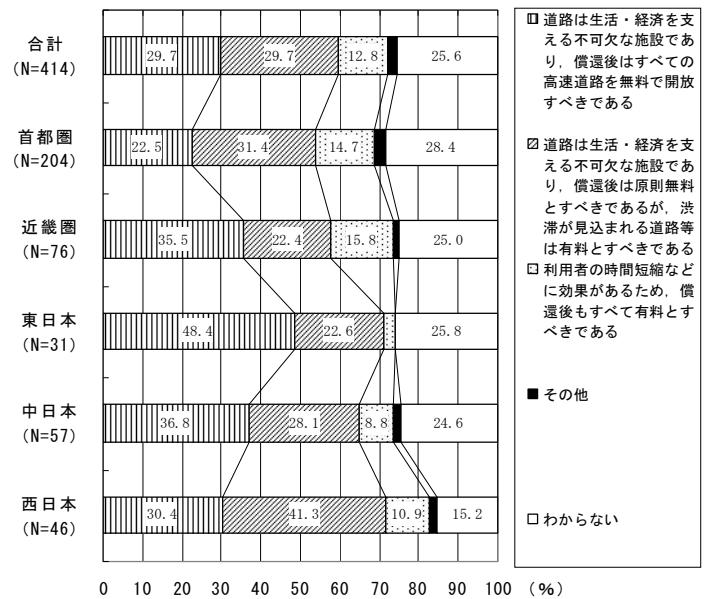
高速道路は、有料道路方式で整備され、全国一律料金となっており、料金収入による償還が完了した後は、無料で開放することになっている。

この無料開放については、「道路は生活・経済を

支える不可欠な施設であり、償還後はすべての高速道路を無料開放すべきである」と「道路は生活・経済を支える不可欠な施設であり、償還後は原則無料とすべきであるが、渋滞が見込まれる道路等は有料とすべきである」の回答割合がいずれも30%弱と最も高くなっている。

居住地域別では、首都圏と西日本で「道路は生活・経済を支える不可欠な施設であり、償還後はすべての高速道路を無料開放すべきである」よりも「道路は生活・経済を支える不可欠な施設であり、償還後は原則無料とすべきであるが、渋滞が見込まれる道路等は有料とすべきである」の回答割合が高くなっているが、他の3地域では、「道路は生活・経済を支える不可欠な施設であり、償還後はすべての高速道路を無料開放すべきである」の回答割合の方が高くなっている。

図表 20 高速道路の無料開放（居住地域別）



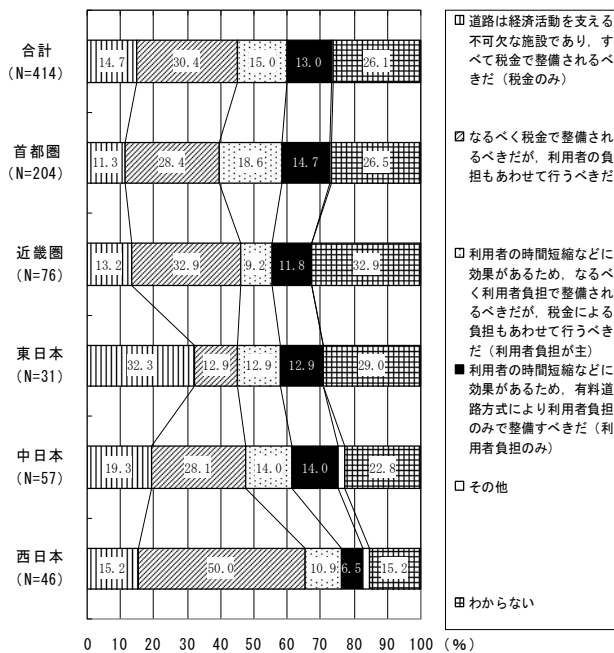
### ⑧高速道路の整備方式（図表 21）

高速道路にはこれまでの有料道路方式による整備ではなく、税金により整備され、無料で走行できる高速道路（例：山陰自動車道、松江自動車道の一部など）がある。

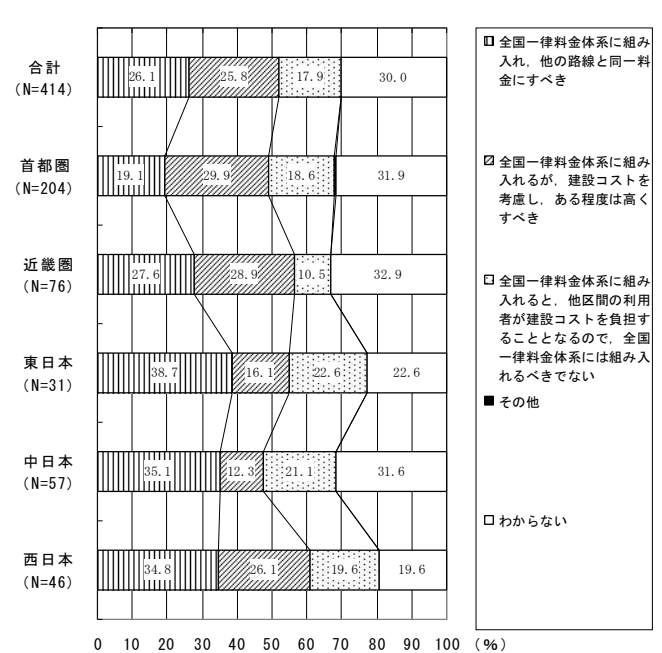
このような整備方式については、「なるべく税金で整備されるべきだが、利用者の負担もあわせて行うべきだ」の回答割合が約30%と最も高くなっている。

居住地域別では、東日本のみ「道路は経済活動を支える不可欠な施設であり、すべて税金で整備されるべきだ」の回答割合が最も高くなっている。

図表 21 高速道路の整備方式（居住地域別）



図表 22 本州四国高速道路料金（居住地域別）



⑨本州四国高速道路料金（図表 22）

本州四国高速道路（明石海峡大橋，瀬戸大橋，しまなみ海道）は、架橋のため建設コストが著しく高いため、全国一律料金体系には含まれておらず、別枠で料金が決められている。このため、他の高速道路料金と比較し、海峡部は単価比較で10～16倍の設定となっている。

この本州四国高速道路料金については「全国一律料金体系に組み入れ、他の路線と同一料金にすべき」、「全国一律料金体系に組み入れるが、建設コストを考慮し、ある程度は高くすべき」、「全国一律料金体系に組み入れると、他区間の利用者が建設コストを負担することとなるので、全国一律料金体系には組み入れるべきでない」の回答が20%前後で三分している。

居住地域別では、首都圏や近畿圏で「全国一律料金体系に組み入れるが、建設コストを考慮し、ある程度は高くすべき」が「全国一律料金体系に組み入れ、他の路線と同一料金にすべき」の回答割合を上回っているが、他の3地域では、「全国一律料金体系に組み入れ、他の路線と同一料金にすべき」の回答割合の方が高くなっている。

（6）高速道路があつて良かったと感じたこと

高速道路があつて良かったと感じたことについては、移動時間の関係で、「移動時間が短縮できる」や「移動時間が見積もりやすい」などの意見があった。移動範囲の関係では、「地方への移動手段が増える」、「旅行範囲が広がった」、「日帰り旅行が楽しめるようになった」などの意見があった。

また、運転のしやすさの関係では、「信号がないことで運転が楽である」、「目的地まで安全に歩行者を気にせず運転できる」、「交差点がないので事故を起こす確率が低くなる」などの意見があった。

この他には、「遠方へのドライブへの際に道がわかりやすい」、「車の燃費が良くなる」、「電車のように乗り降りがなくて良い」、「車が分散化するので、国道の渋滞が減る」、「道に迷わない」、「遠くの知らない土地に行く時も行きやすい」などの意見があった。

（7）高速道路全般や料金制度などについての意見

高速道路全般については、「渋滞を減らす工夫が必要」、「渋滞情報が伝わりにくい」、「採算性の低い道路の建設は止めるべき」、「電灯がなくて暗いところがあるので、もっと電灯を増やしてもらいたい」などの意見があった。

料金については、「高速料金は全体的に高すぎると思う」、「他の国に比べて高すぎ」、「極力税金は使っ



てほしくない」、「無料にしてほしい」、「料金を安くしてほしい」、「基本的には受益者負担が望ましいと思う」などの意見があった。

料金制度については、「いろいろな制度が複雑すぎると感じる」、「ETC だけに割引制度が限られているので改善してほしい」、「料金体系は全国一律にすべきだ」などの意見があった。

### 3. まとめ

#### (1) 時間短縮を最も期待

高速道路は、主として「観光・行楽・レジャー」を目的に利用されており、その理由については、ほとんどの人が「走行時間の短縮」と回答している。

また、高速道路があつて良かったと感じたことについても、「移動時間が短縮できる」、「旅行範囲が広がった」、「日帰り旅行が楽しめるようになった」などに加え、走行時間の短縮による行動範囲の拡大など、時間短縮による回答が多かった。

#### (2) 今後も高速道路の整備・拡充は必要

高速道路の整備・拡充については、整備・拡充してほしいと思う、あるいはどちらかといえばそう思う人の割合が約 40% となっており、逆に、どちらかといえばそう思わない、あるいはそう思わない人の割合は約 18% であり、整備・拡充を希望する割合が 2 倍となっている。

#### (3) わかりやすい割引制度を望む

高速道路の割引制度については、「割引制度が複雑すぎる」、「いくら割引になるかがわからない」など、もっと簡素化してほしいとの回答が多かった。

#### (4) 料金水準は現行の割引制度を維持

現在実施されている料金割引制度については、「税金投入額は変更せず、現行の割引制度を継続し、料金水準を維持する」と回答した人の割合が約 30% と最も高くなっている。

#### (5) 利用頻度・距離に応じた料金の引き下げを望む

今後の高速道路に求めることについては、「料金の引き下げ」の回答割合が 60% を超えるなど、他の選択肢よりも圧倒的に高くなっている。

また、利用頻度を増すと思われる割引制度につい

ては、「往復割引」、「複数の高速道路の乗り継ぎ割引」の順に回答の割合が高かった。

#### (6) 償還後の無料開放や本州四国高速道路料金のあり方は意見が分かれる

償還後の高速道路の無料開放については、「償還後はすべての高速道路を無料開放すべきである」と「償還後は原則無料とすべきであるが、渋滞が見込まれる道路等は有料とすべきである」の回答割合がいずれも 30% 弱と高くなっており、また、本州四国高速道路料金については、「全国一律料金」、「建設コストを考慮し、ある程度は高くすべき」、「全国一律料金体系には組み入れるべきでない」の回答が 20% 前後で三分している。

以上を踏まえ、今後とも高速道路を有効に活用するためには、さらなる高速道路の整備・拡充、利用者負担と税金負担のバランスを考慮した負担のあり方検討などに加え、現行の割引制度全体の簡素化を図りつつ、利用促進に効果があると考えられる以下の割引制度の検討が望まれる。

- ・利用距離に応じた割引制度（「往復割引」、「複数の高速道路の乗り継ぎ割引」など）
- ・地域の特性に応じた割引制度（「地域連携による周遊型割引制度」の充実など）
- ・交通需要管理という視点での割引制度（「交通量の少ない高速道路の利用割引」など）

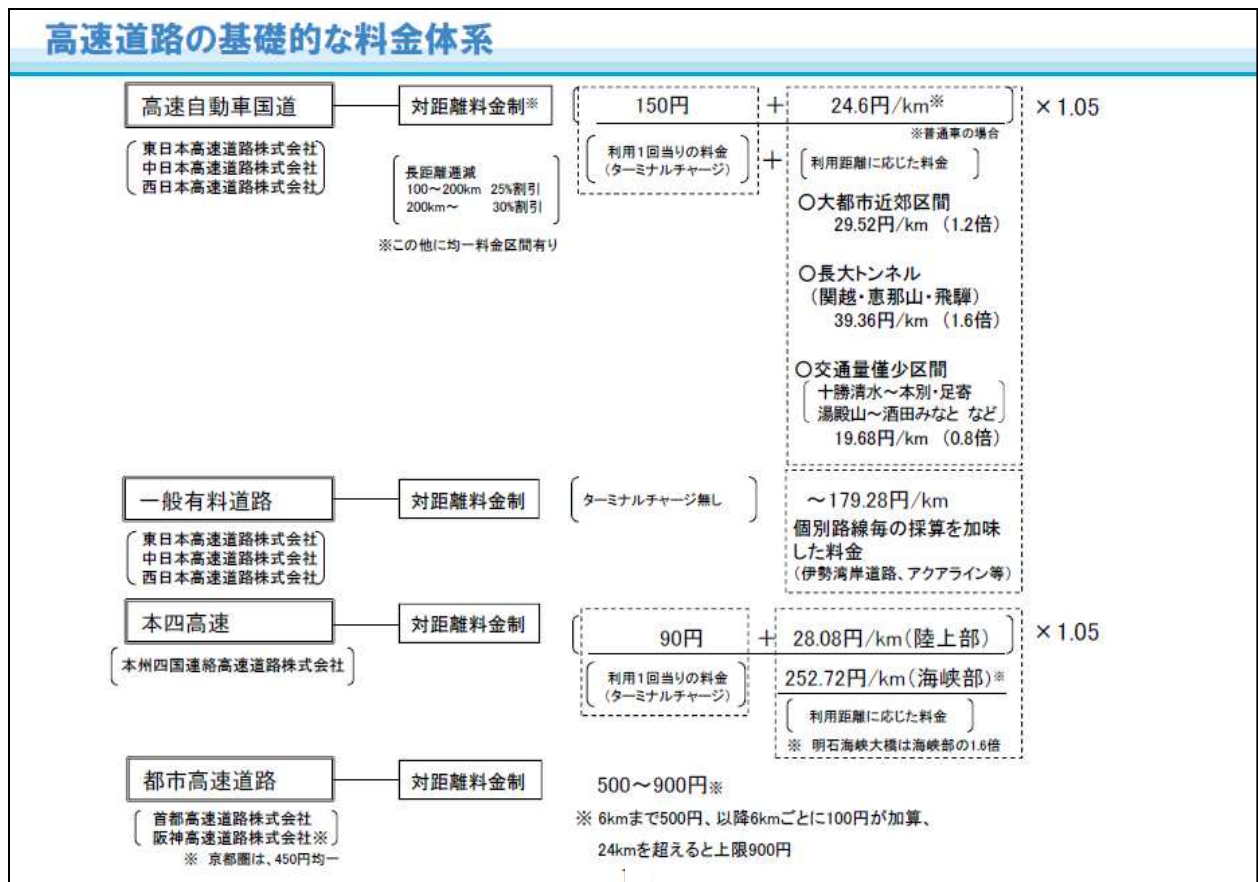
中国経済連合会 藤井 幹人  
(中国電力株式会社より出向)  
経営調査担当 小出 修司

## (参考) 高速道路の基礎的な料金体系

高速自動車国道の料金は、対距離料金制となっており、原則150円(ターミナルチャージ) + 24.6円/km(普通車)である。ターミナルチャージは、インターチェンジに要する費用として、走行距離に関係なく一様に負担すべき費用として徴収されるものである。また、走行距離によって長距離通減割引が適用される。

なお、大都市近郊区間(1.2倍)や、建設費・維持管理費が高い長大トンネル(1.6倍)、交通量僅少区間(0.8倍)などは、特別単価が設定されている。

また、本州四国連絡道路(本四高速)の料金も対距離料金制であるが、海峡部の建設費が莫大であったため、陸上部と海峡部に分けて設定されている。



資料：国土交通省 第1回国土幹線道路部会 H24. 11. 20