

---

# 論点整理に関する意見把握結果の 属性分析について

平成19年2月19日  
国土交通省道路局

# 1. 分析の概要と使用データ

---

## アンケート結果の属性分析

---

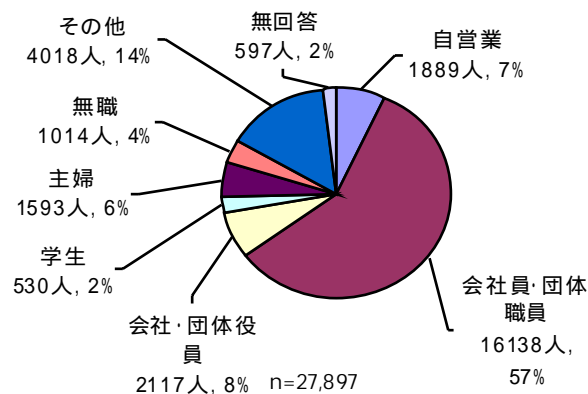
アンケートの回答結果より、次の4つの属性別に、属性の違いとテーマ毎の回答割合の違いを分析した。

- 1) 「政令指定都市」・「県庁所在地」・「その他」の区別
- 2) 「運転頻度が高い」・「運転頻度が低い」の区別
- 3) 「公務員」・「公務員以外」の区別
- 4) 「男性」・「女性」の区別

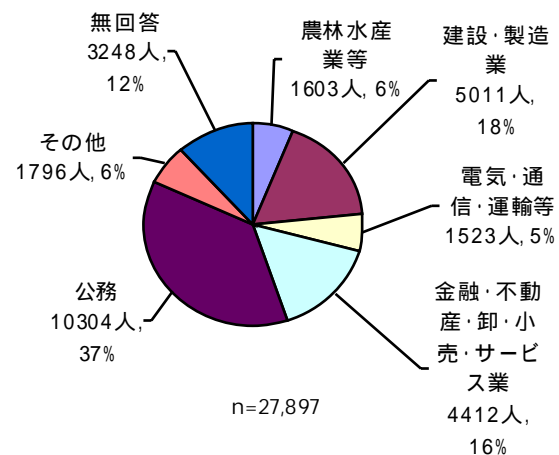
# 使用データ (アンケート回答者属性)

パンフレットアンケート用紙による回答者数(1月31日現在)  
 27,897人 (インターネット:1,296人 FAX:245人 郵送:26,356人)

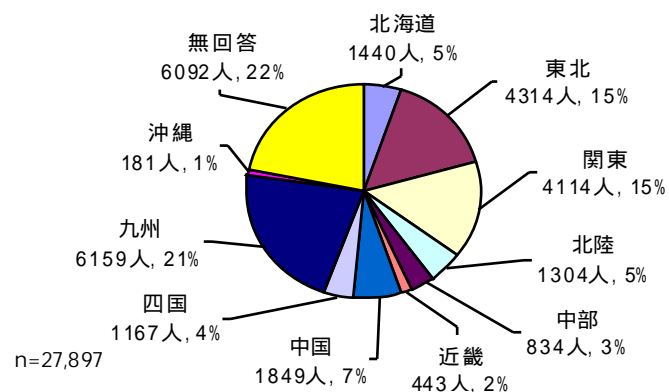
## 職業



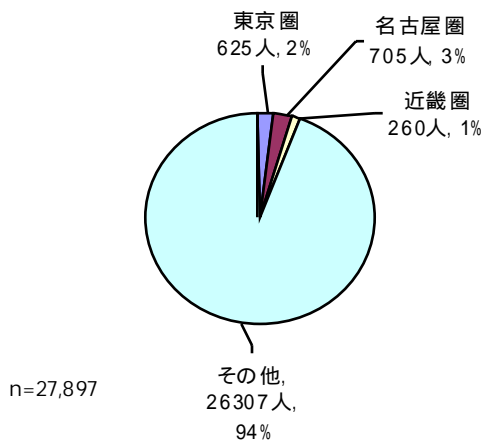
## 業種



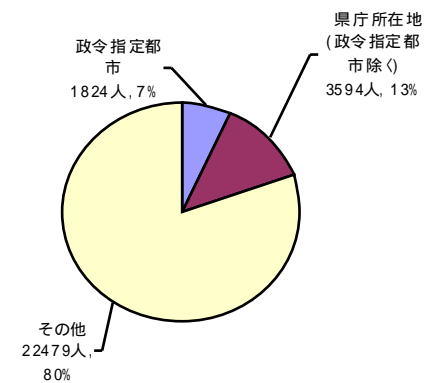
## 地域別



## 三大都市圏とその他



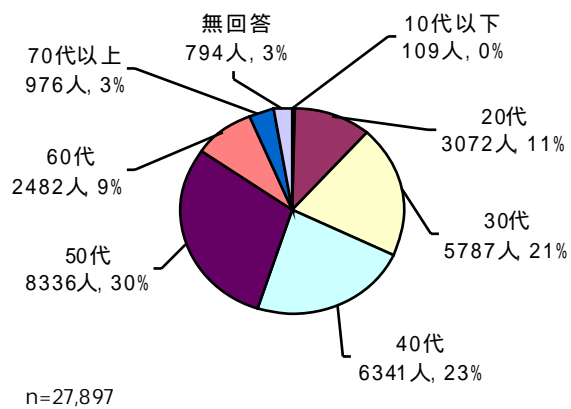
## 都市種別



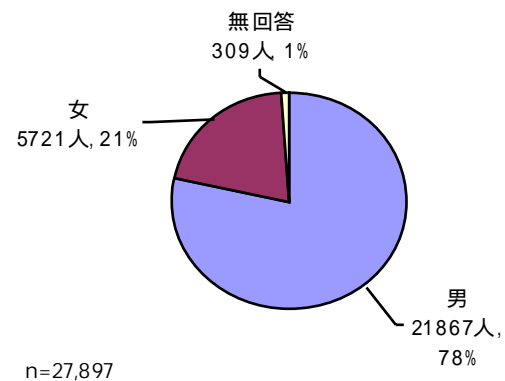
東京圏: 埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県、名古屋圏: 岐阜県・愛知県・三重県、近畿圏: 京都府・大阪府・兵庫県・奈良県として算出。

# 使用データ (アンケート回答者属性)

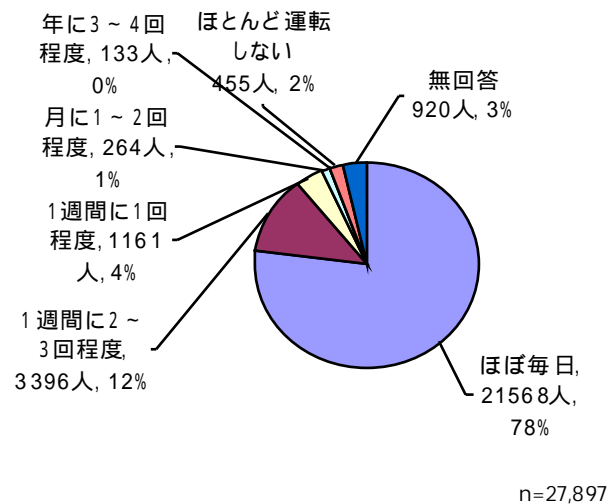
## 年齢



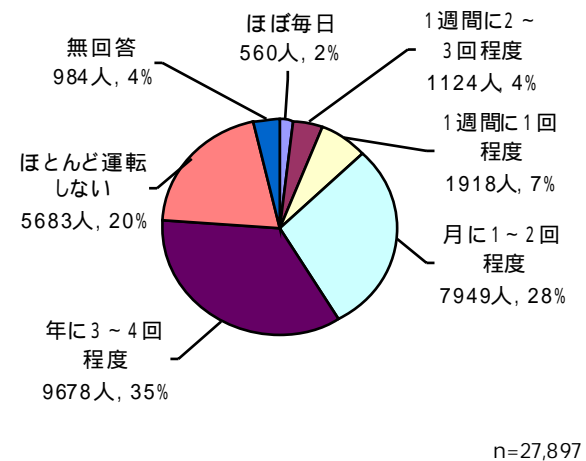
## 性別



## 運転頻度



## 高速道路運転頻度

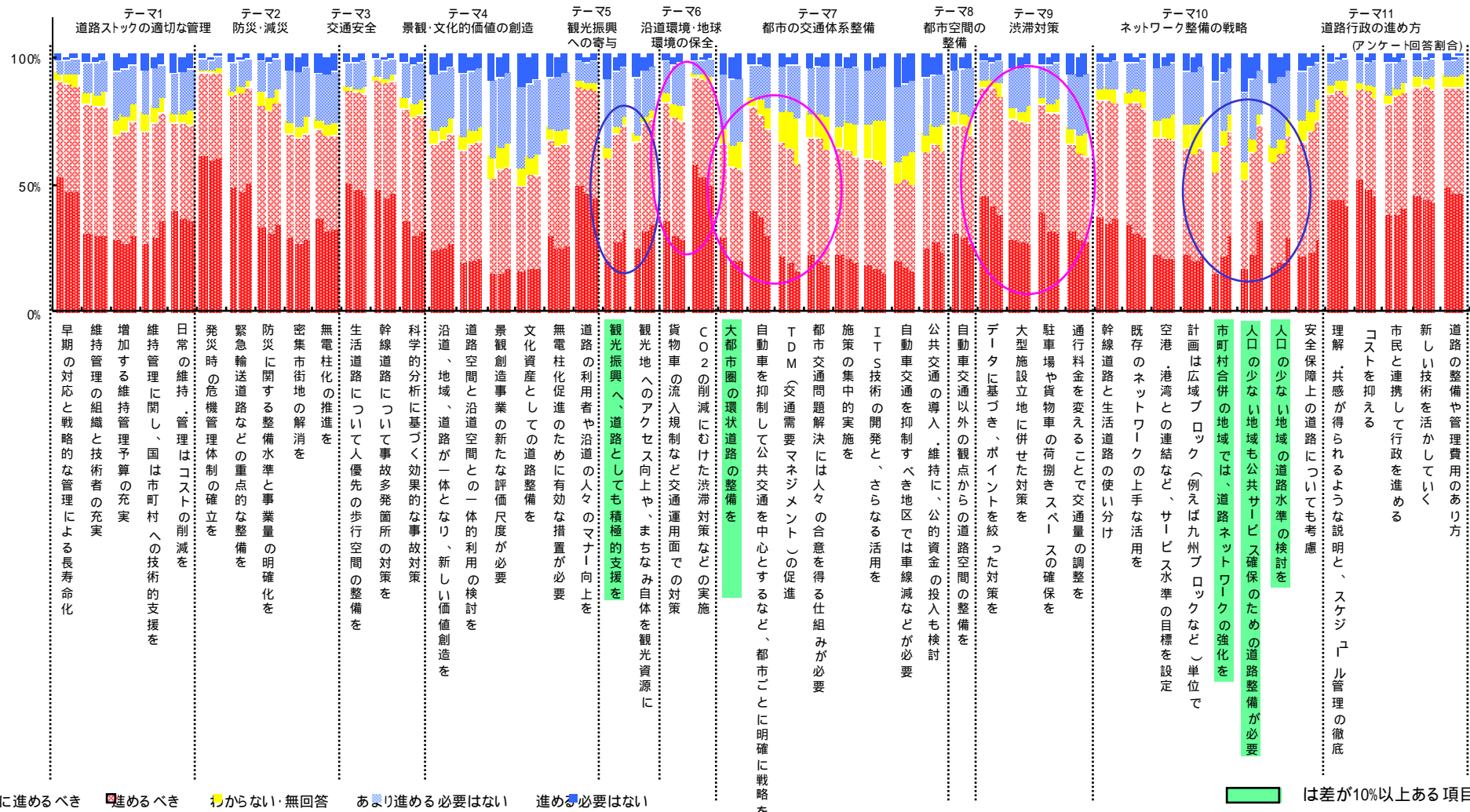


## 2-1 「政令指定都市」・「県庁所在地」・「その他の地域」でのアンケート回答結果の比較

テーマ6「沿道環境・地球環境の保全」やテーマ7「都市交通の整備」、テーマ9「渋滞対策」などでは、政令指定都市 > 県庁所在地 > その他の地域の順で「積極的に進めるべき」「進めるべき」という意見が多いのに対し、テーマ5「観光振興への寄与」やテーマ10「ネットワーク整備の戦略」のネットワーク整備を求める項目などでは、その他 > 県庁所在地 > 政令指定都市の順で多い傾向がみられる。

今後の道路政策の内容及び優先度を検討する場合には、政策の対象となる地域の特性を踏まえる必要がある。

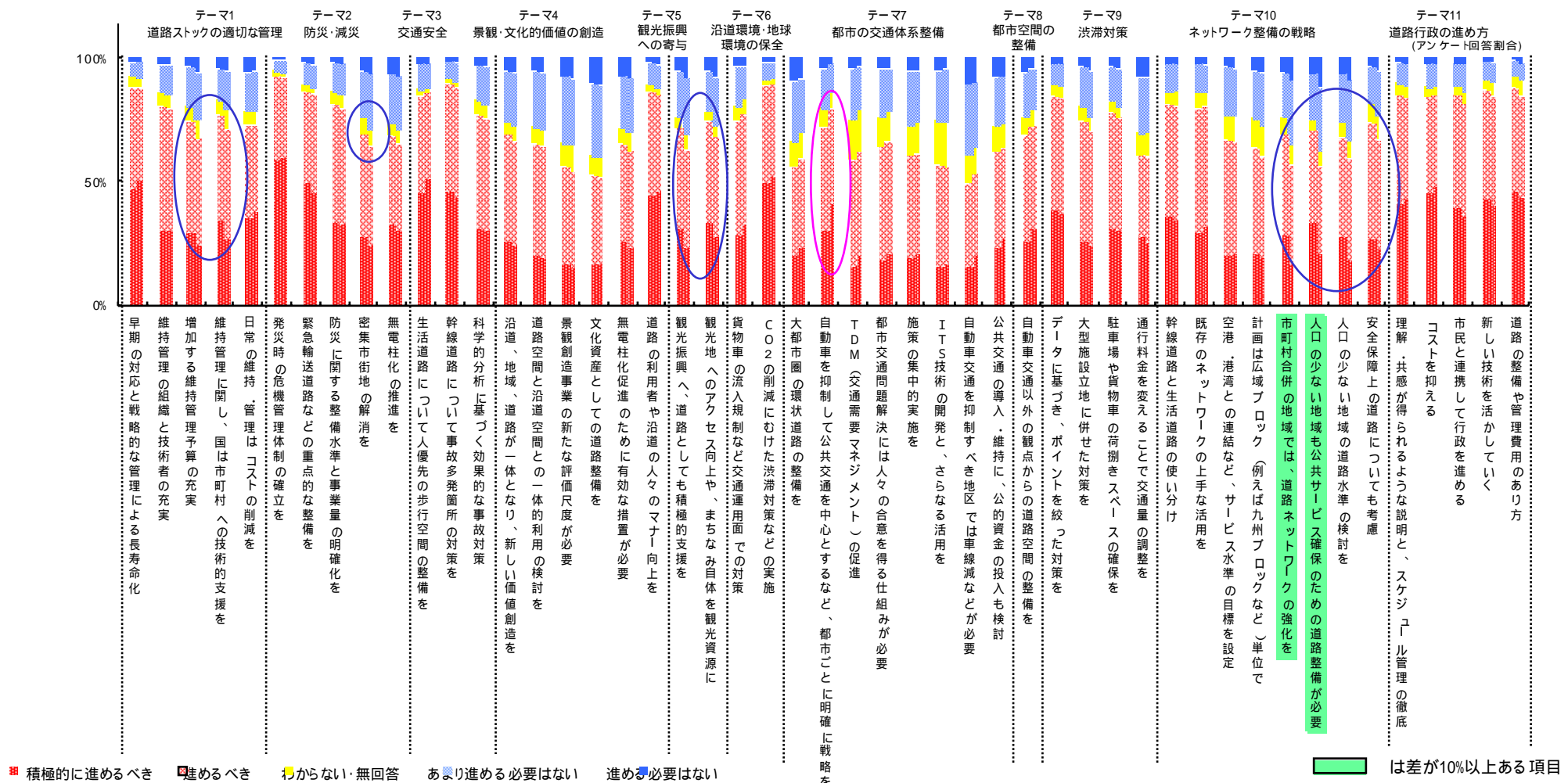
アンケート調査の回答結果の比較(左:政令指定都市 | 中:県庁所在地 | 右:その他)



## 2-2 「運転頻度が高い」・「運転頻度が低い」でのアンケート回答結果の比較

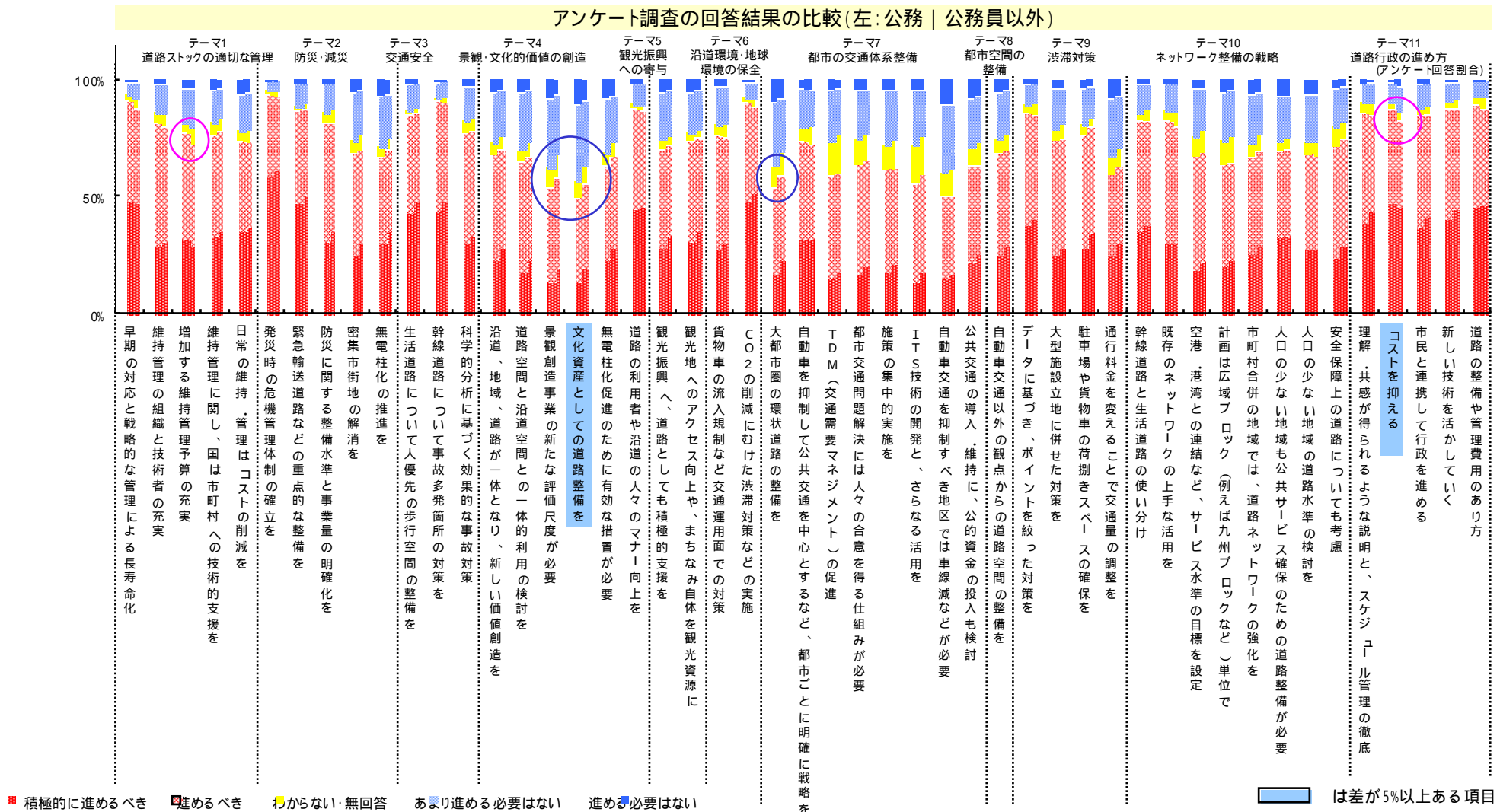
運転頻度の違いによる意見傾向を把握するため、「ほぼ毎日運転する・週に2～3回運転する」とそれ以外を比較。運転頻度の高い層の方が、「増加する維持管理予算の充実」「維持管理に関し、国は市町村への技術的支援を」、「密集市街地の解消を」、テーマ5「観光振興への寄与」、テーマ10「ネットワーク整備の戦略」のネットワーク整備を求める項目について「積極的に進めるべき」「進めるべき」という意見が多い傾向がみられる。逆に、「自動車を抑制して公共交通を中心とするなど、都市ごとに明確な戦略を」については、運転頻度の低い層が「積極的に進めるべき」「進めるべき」という意見が多い傾向がみられる。今後の道路政策の検討にあたっては、車を運転しない人の視点にも引き続き留意する必要がある。

アンケート調査の回答結果の比較(左:運転する | 右:運転しない)



## 2-3 「公務員」・「公務員以外」でのアンケート回答結果の比較

公務員の方が「景観創造事業の新たな評価尺度が必要」「文化資産としての道路整備を」「大都市圏の環状道路整備を」などについて、「積極的に進めるべき」「進めるべき」という意見が若干少ない(4~5%)傾向がみられる。一方、公務員の方が「積極的に進めるべき」「進めるべき」という意見が若干多い項目(4~5%)としては、「増加する維持管理予算の充実」、「コストを抑える」などがあげられる。道路計画を担当する者が、景観や文化資産などに関する道路政策についてニーズの把握に、より努める必要がある。



## 2-4 「男性」・「女性」でのアンケート回答結果の比較

全体として、女性よりも男性の方が「積極的に進めるべき」「進めるべき」という意見が多い傾向がみられ、特にテーマ7の「都市の交通体系整備」やテーマ10の「ネットワーク整備の戦略」などでその傾向が顕著。幹線道路ネットワークの整備や、TDM、ITSなどに関する道路政策について、より国民に幅広く説明していく必要がある。

