

平成22年度(5)

県政モニター アンケート報告書

テーマ「多文化共生社会」
「名古屋高速道路の料金制度」

平成23年 1 月

も く じ

調査の概要	1
-------------	---

調査結果

多文化共生社会

1 「多文化共生」という言葉の認知度	3
2 本県に外国人が多いことをどう思うか	5
3 在住外国人への期待	8
4 外国人との共生のためにできること	10
5 外国人雇用企業の責任	12
6 外国人の子どもへの不就学等に必要の対応	14
7 多文化共生への行政の取り組み	16
8 自由意見	18

名古屋高速道路の料金制度

1 名古屋高速道路の利用状況	24
2 建設費用についてのご理解	26
3 通行料金の決め方	28
4 料金水準について	30
5 重点実施事項	32
6 料金引下げなどに必要な財源確保の手法	34
7 自由意見	36

質問と回答	43
-------------	----

調査の概要

1 調査のテーマ

多文化共生社会

名古屋高速道路の料金制度

2 調査の趣旨

多文化共生社会

(調査の趣旨)

愛知県においては、約21万人の外国人が暮らし、地域の経済活動を支える大きな力となっています。そのため、国籍や民族などのちがいににかかわらずすべての県民が安心して暮らせることはもとより、その能力を十分発揮して活躍することができ、更にその多様な価値観を地域の活力として生かすことができる、多文化共生の県づくりが求められています。

こうした状況を踏まえ、平成20年3月に多文化共生社会の形成による豊かで活力ある地域づくり」を基本目標とした「あいち多文化共生推進プラン」を策定したところですが、このプランは、平成20年度から平成24年度までの5年間を計画期間としており、今年度は、その推進プランの中間評価の年度に当たります。

また、社会・経済情勢の変化に伴う急速な雇用環境の悪化等により外国人を取り巻く状況も大きく変化していることから、多文化共生に関する今後の施策の検討や見直しを行うため、県政モニターの皆様にご意見をお聞きしました。

名古屋高速道路の料金制度

(調査の趣旨)

愛知県では、名古屋市及び名古屋高速道路公社と共同して『名古屋高速道路の料金とサービスのあり方の検討会』を設置し、利用者の方々と地域にとって最善となる料金とサービスのあり方について、検討しているところです。

この検討会では、料金引下げのメリット・デメリット、料金徴収期間の延長の課題などの検討を重ね、平成22年6月には、これまでの検討概況を公表しました。

現在、名古屋高速道路では、愛知県及び名古屋市が国の交付金を活用して、平成21年7月から23年3月までの期間限定で、地域の活性化を目的に料金割引の社会実験を実施しています。

一方、国の高速道路（NEXCO）の一部の区間では、平成22年6月28日から無料化社会実験（愛知県内には対象区間はありません。）が始まるなど高速道路の料金のあり方に大きな変化が生じています。

こうした状況の中で、今後の名古屋高速道路の料金とサービスのあり方を検討するに際しての参考とするため、県政モニターの皆様にご意見をお聞きしました。

3 調査対象

県政モニター 497人 (平成22年10月20日現在)

内訳

区 分	計		名古屋地域	尾張地域	三河地域	
	人 員	構 成 比				
総 数	497人	100.0%	153人	187人	157人	
性 別	男 性	240	48.3	78	89	73
	女 性	257	51.7	75	98	84
年 代 別	20 代	78	15.7	25	28	25
	30 代	106	21.3	31	42	33
	40 代	92	18.5	29	35	28
	50 代	81	16.3	23	32	26
	60 代 以上	140	28.2	45	50	45

4 調査期間

平成22年10月4日から平成22年10月20日まで

5 調査方法

郵送・インターネット (選択)

6 回答者数

481人 (回収率96.8%)

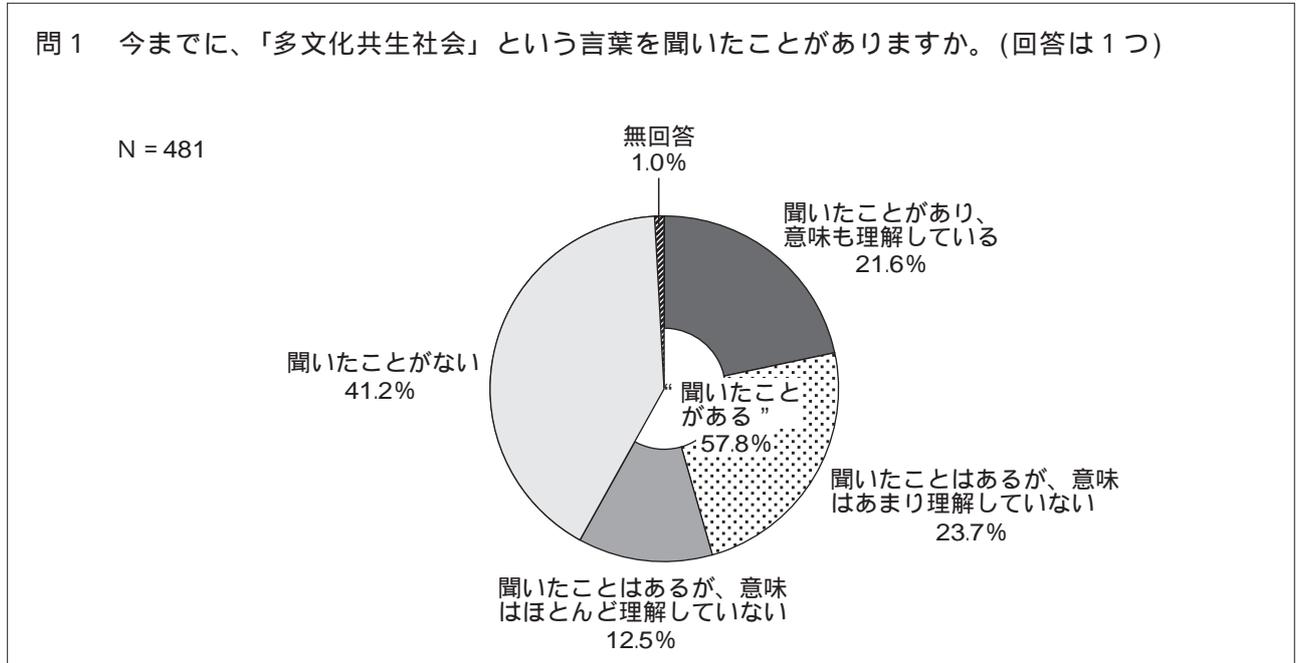
【記号・符号・用語の説明】

- (1) N (Number of Cases の略) は比例算出の基数であり、100%が何人の回答者に相当するかを示す。
- (2) M.T. (Multiple Total) は複数回答を認める質問に対する回答の比率の合計を示す。(無回答者の数値は含まない。)
- (3) 回答が1つの質問であっても、小数第2位を四捨五入して割合を求めているため、合計が100%にならないことがある。

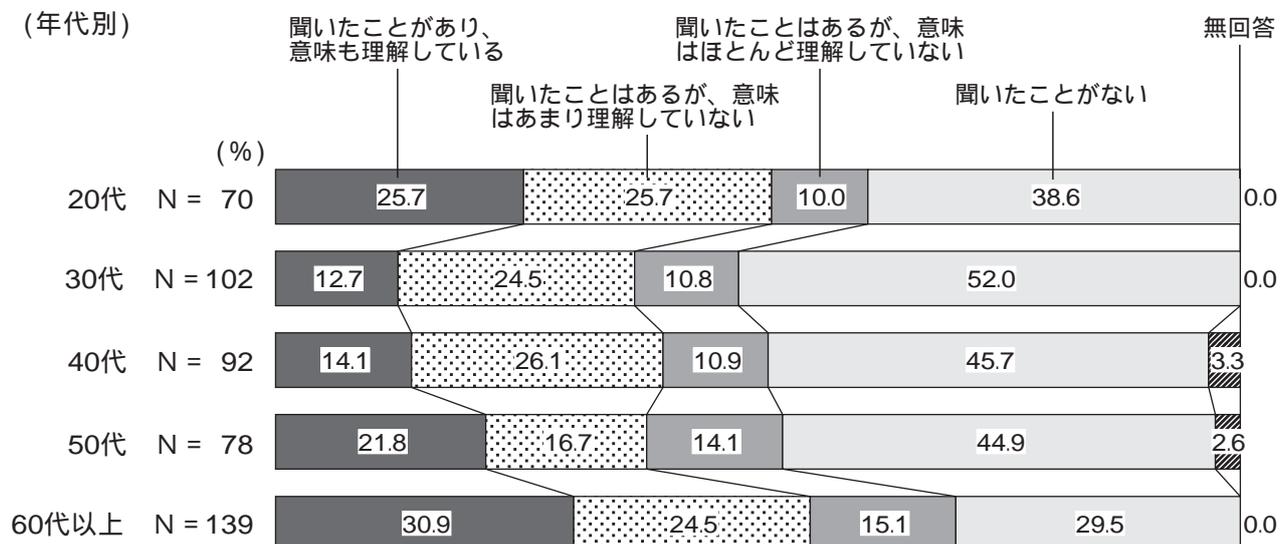
調査結果

多文化共生社会

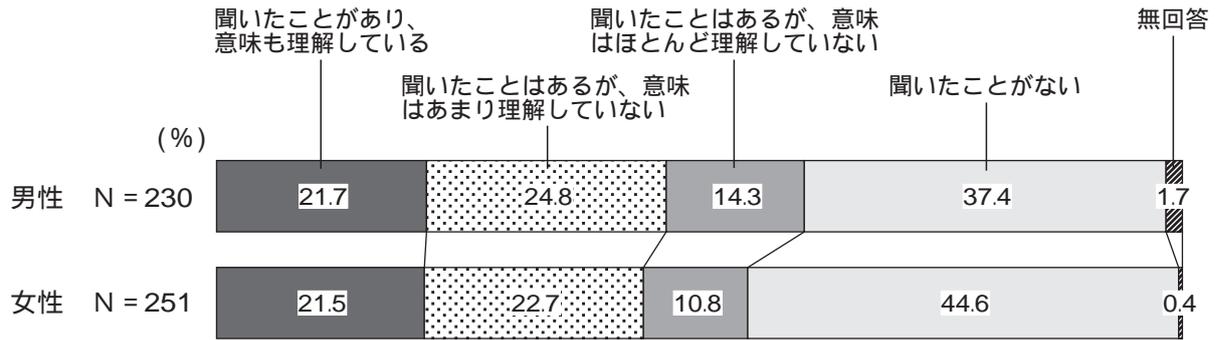
1 「多文化共生」という言葉の認知度



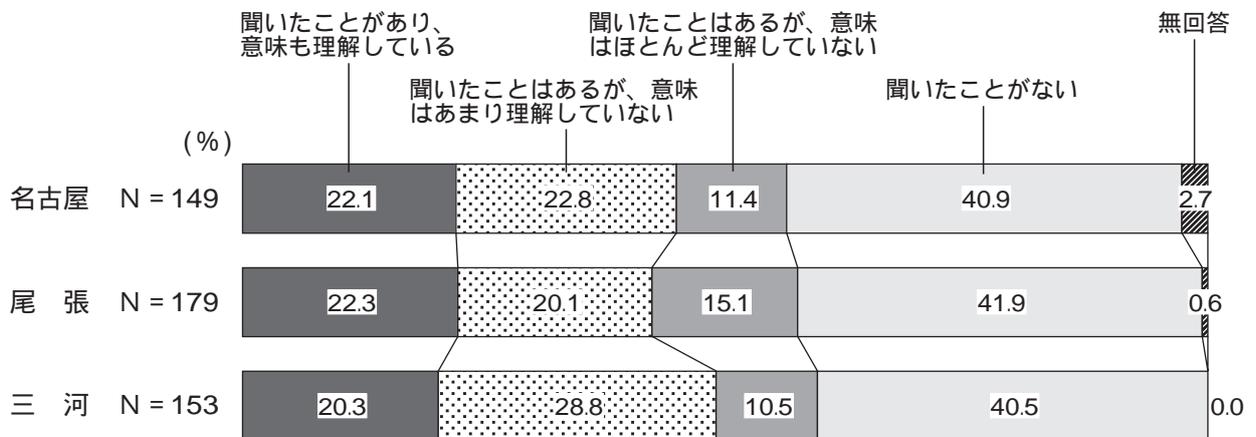
今までに、「多文化共生社会」という言葉を聞いたことがあるかを尋ねたところ、「聞いたことがあります、意味も理解している」21.6%、「聞いたことはあるが、意味はあまり理解していない」23.7%、「聞いたことはあるが、意味はほとんど理解していない」12.5%であった。「意味を理解している」と「意味はあまり理解していない」を合わせると45.3%、またこれに「意味はほとんど理解していない」を合わせた「聞いたことがある」と答えた人は57.8%であった。それに対し「聞いたことがない」は41.2%となっている。



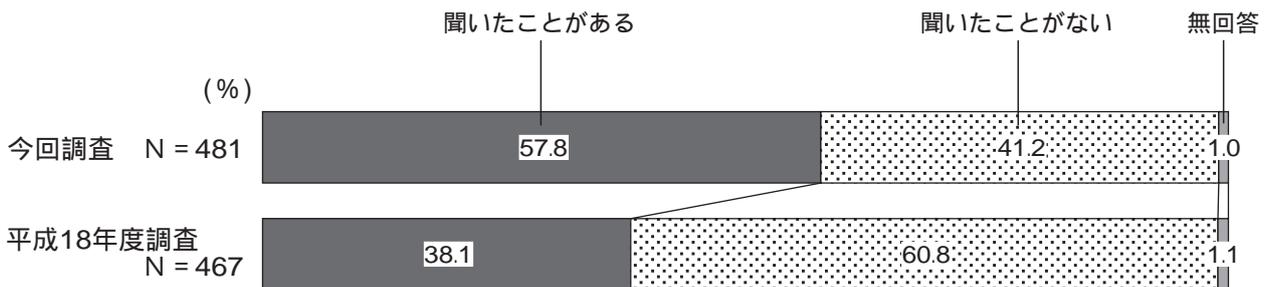
(男女別)



(地域別)



(「多文化共生」という言葉の認知度 (時系列比較))

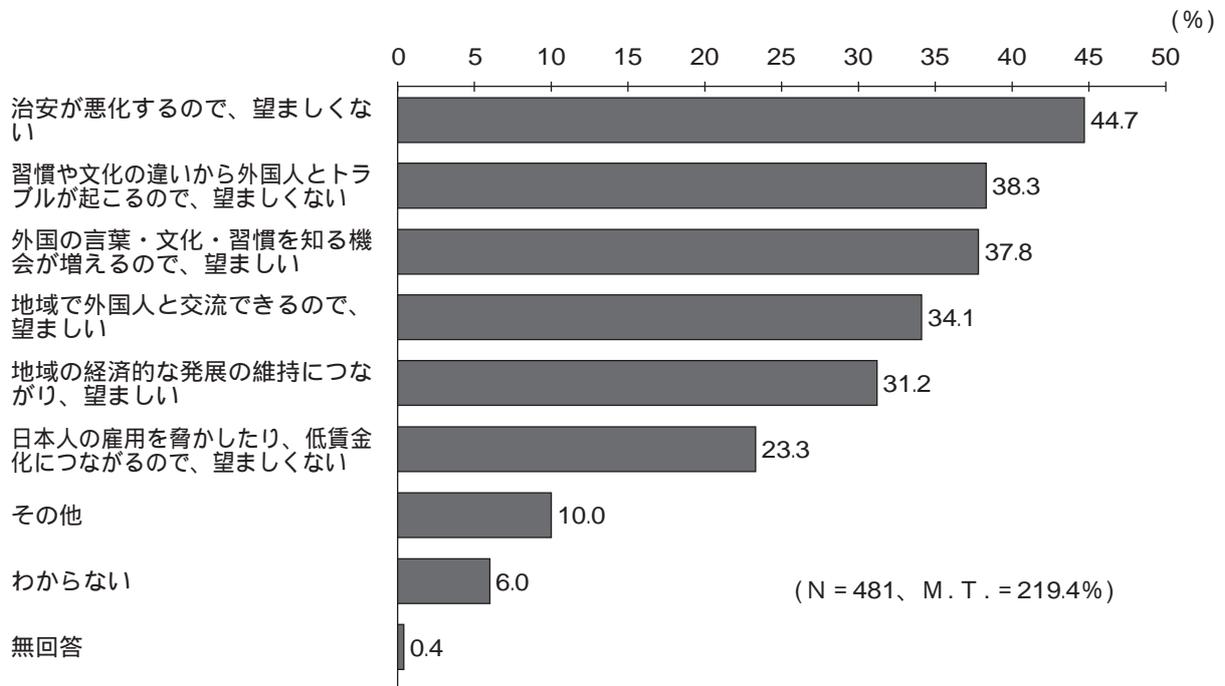


平成18年10月に行った調査では、「多文化共生社会」という言葉を聞いたことがある人は38.1%でした。4年前より、「多文化共生社会」という言葉の認知度は高まっていますが、より広く認知されるように引き続き積極的にPRしていきたいと考えています。

(地域振興部国際課多文化共生推進室)

2 本県に外国人が多いことをどう思うか

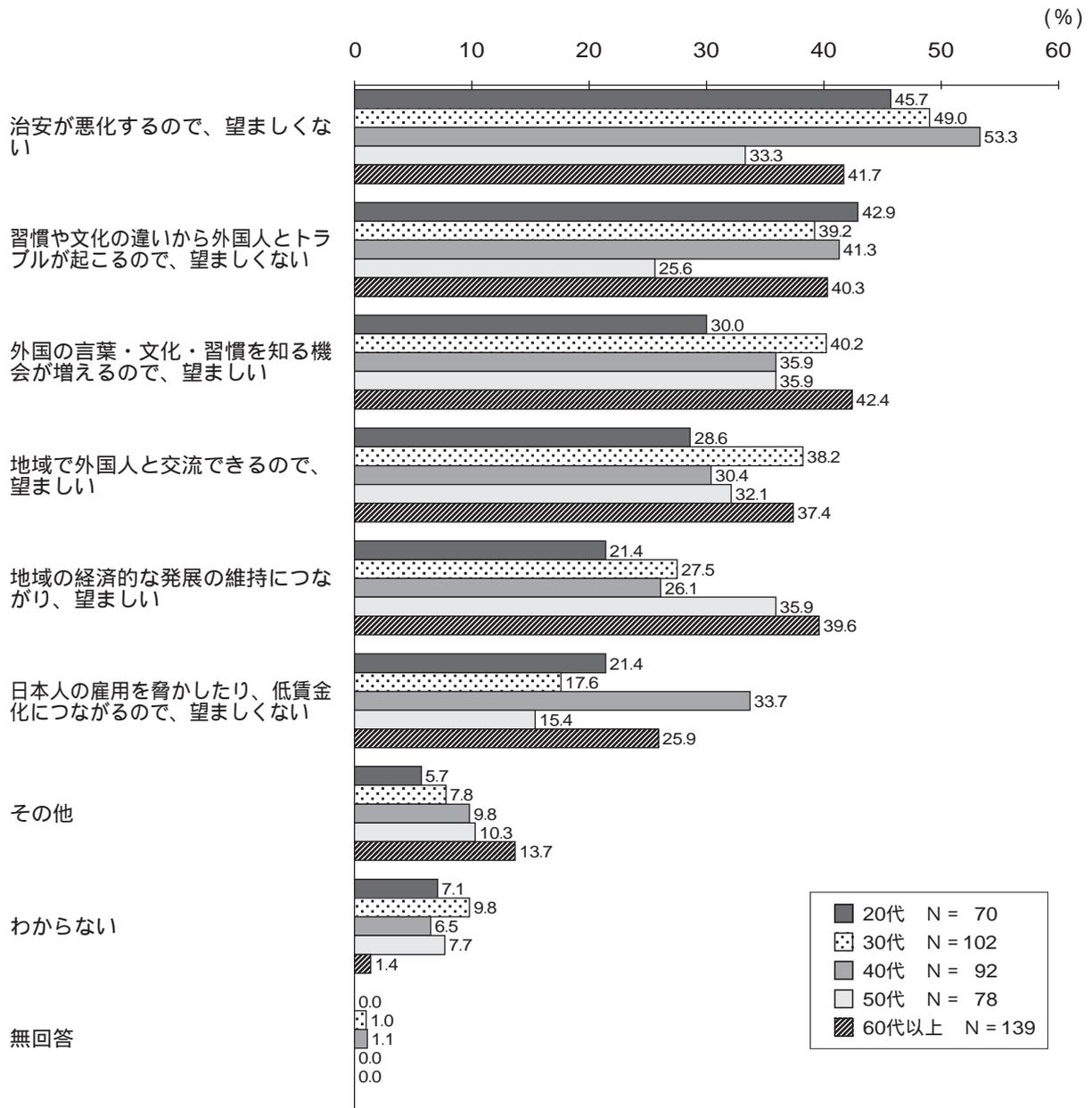
問2 本県に在住している外国人は現在約21万人で、東京都に次いで全国で2番目に多い県となっていますが、外国人が多いことについてどう思いますか。(回答はいくつでも)



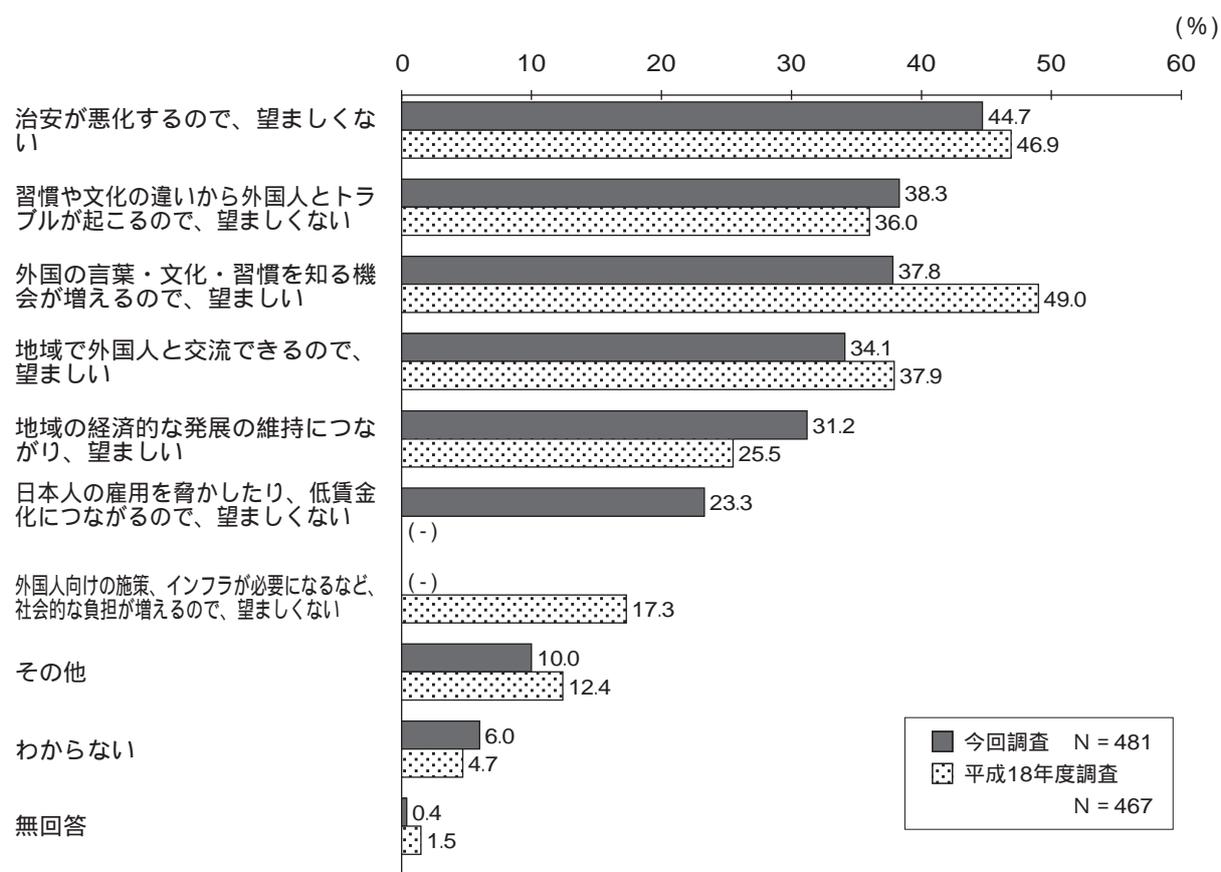
外国人が多いことについてどう思うかを尋ねたところ、「治安が悪化するので、望ましくない」が44.7%、「習慣や文化の違いから外国人とトラブルが起こるので、望ましくない」が38.3%、「外国の言葉・文化・習慣を知る機会が増えるので、望ましい」が37.8%、「地域で外国人と交流できるので、望ましい」が34.1%、「地域の経済的な発展の維持につながり、望ましい」が31.2%、などとなっている。

年代別にみると、20代、30代、40代では「治安が悪化するので、望ましくない」が、50代では「外国の言葉・文化・習慣を知る機会が増えるので、望ましい」と「地域の経済的な発展の維持につながり、望ましい」が、60代以上では「外国の言葉・文化・習慣を知る機会が増えるので、望ましい」がそれぞれ最も高くなっている。

(年代別)



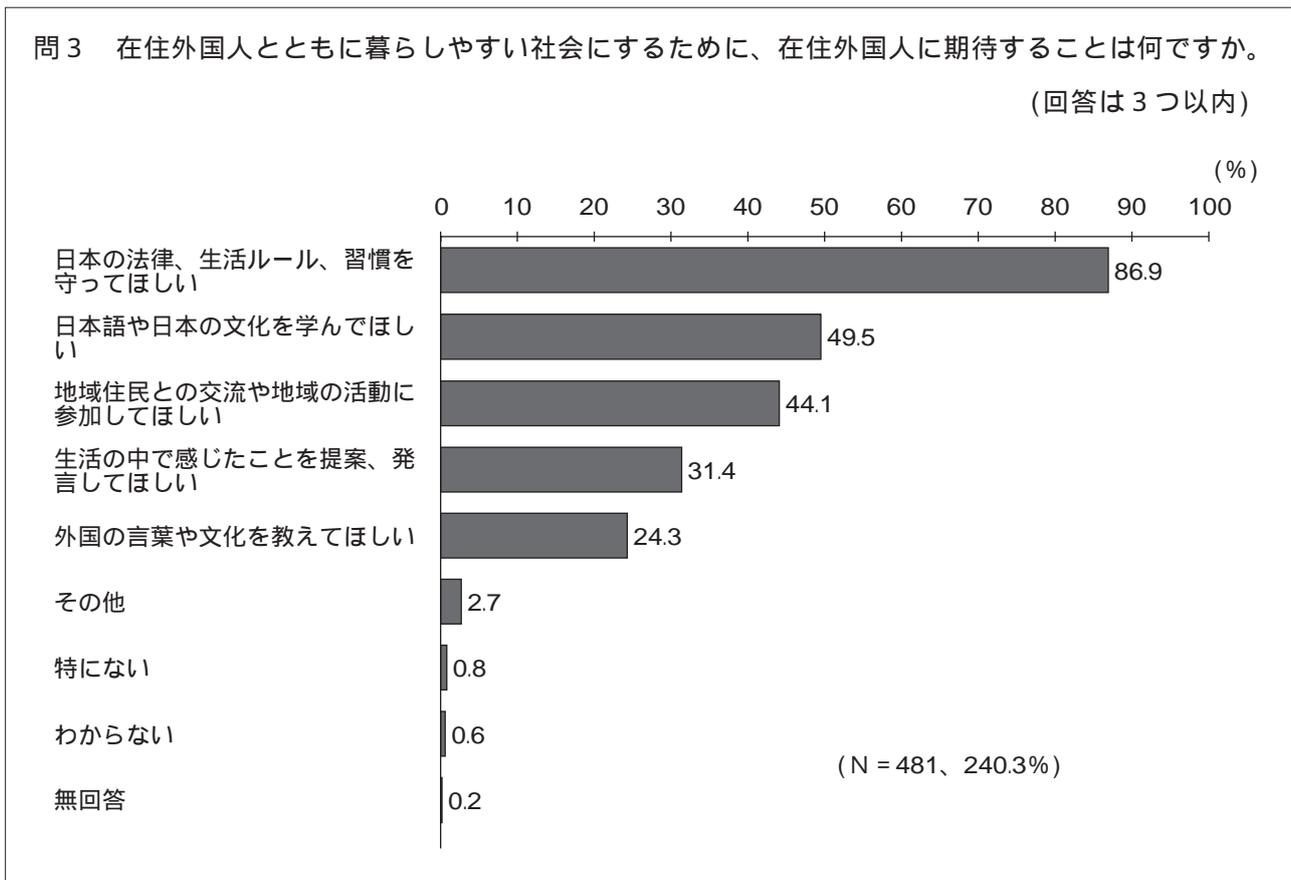
(本県に外国人が多いことをどう思うか (時系列比較))



平成18年10月に行った調査では、「外国の言葉・文化・習慣を知る機会が増えるので、望ましい」が49.0%と一番高くなっていました。今回の調査では、外国人が地域に増えることを望ましくない、と考える人が多くなっており、最近の社会情勢を反映しているものと考えられます。これまで以上に多文化共生社会づくりに対する普及啓発を行い、理解を深めていただくよう取り組んでまいります。

(地域振興部国際課多文化共生推進室)

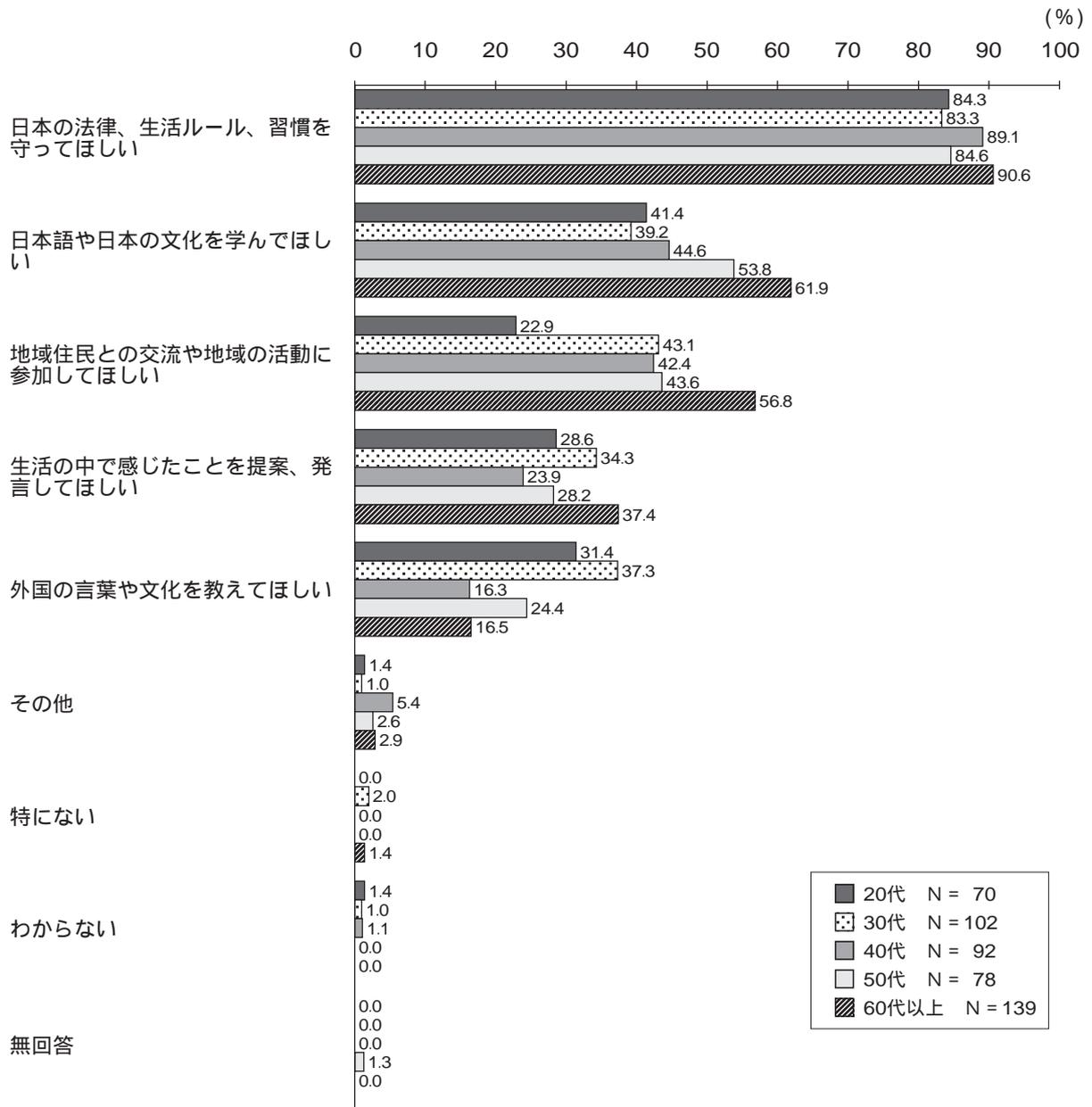
3 在住外国人への期待



在住外国人とともに暮らしやすい社会にするために、在住外国人に期待することは何かを尋ねたところ、「日本の法律、生活ルール、習慣を守ってほしい」が86.9%、「日本語や日本の文化を学んでほしい」が49.5%、「地域住民との交流や地域の活動に参加してほしい」が44.1%、「生活の中で感じたことを提案、発言してほしい」が31.4%、などとなっている。

年代別にみると、「日本の法律、生活ルール、習慣を守ってほしい」と答えた人の割合はすべての年代で最も高く、「日本語や日本の文化を学んでほしい」と「地域住民との交流や地域の活動に参加してほしい」は、概ね年代が上がるほど高くなっている。

(年代別)



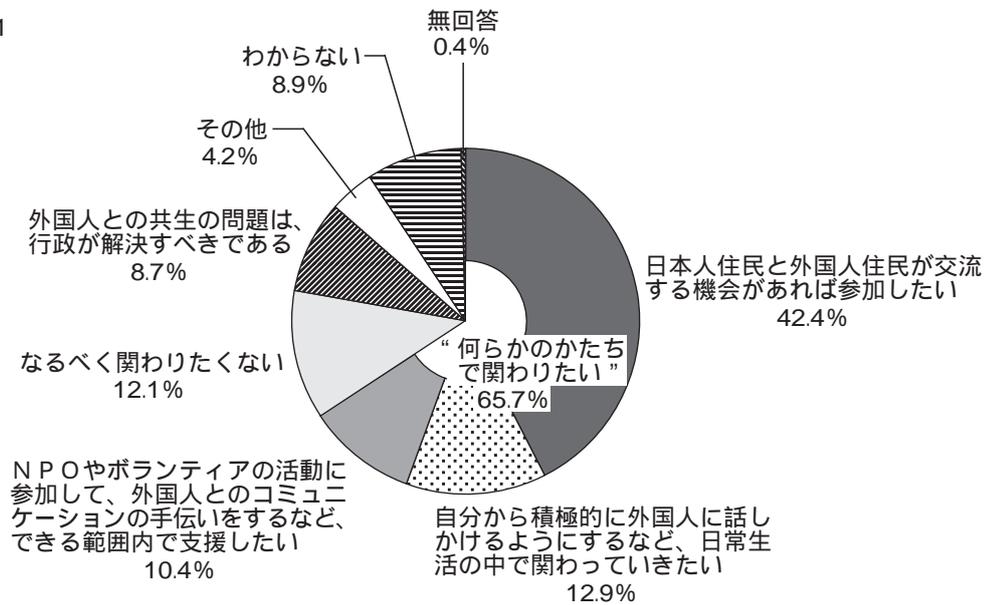
外国人にルールを守ってほしい、と思っている人がとても多く、60代以上では9割以上の方がルールを守ることを期待しているという結果になりました。現在、愛知県では日本の文化や習慣、生活に密着した日本語を学習する「多文化共生促進教室」などの事業を実施していますが、外国人住民が地域で生活していくための支援を引き続き充実させていきたいと考えています。

(地域振興部国際課多文化共生推進室)

4 外国人との共生のためにできること

問4 今後、外国人が安心して暮らせ活躍できる地域社会にしていくために、あなたはどのようにしたいと思いますか。(回答は1つ)

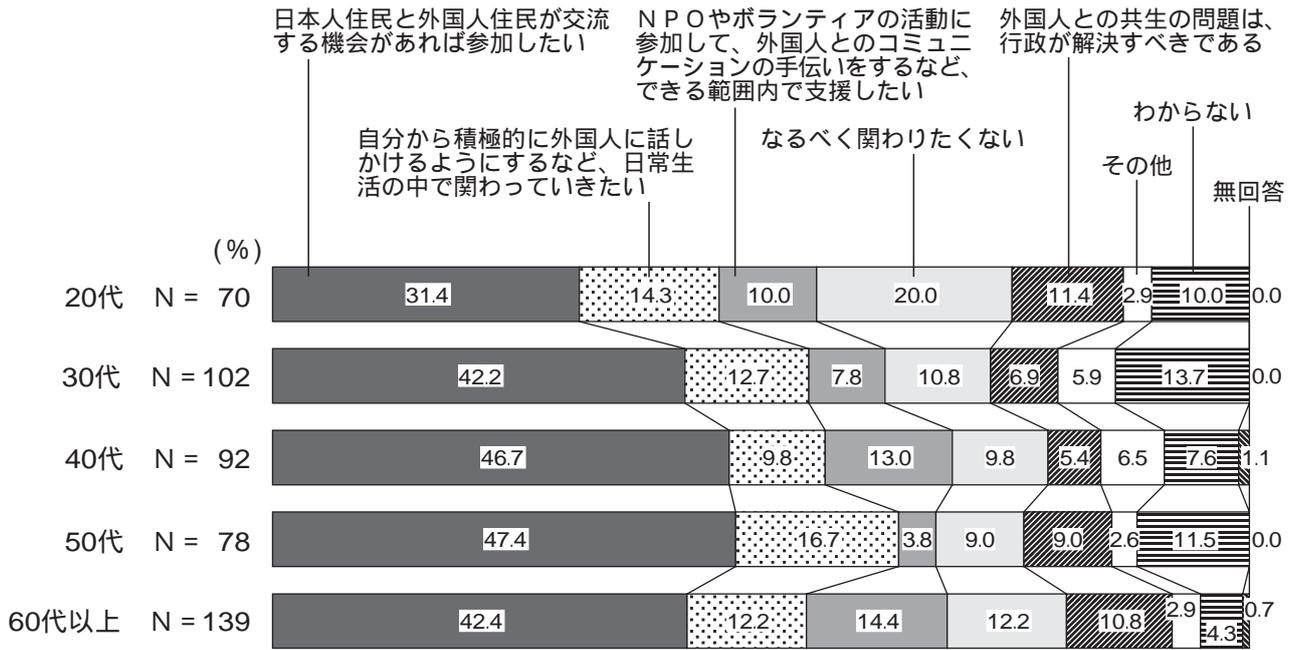
N = 481



今後、外国人が安心して暮らせ活躍できる地域社会にしていくために、どうしたいと思うかを尋ねたところ、「日本人住民と外国人住民が交流する機会があれば参加したい」が42.4%、「自分から積極的に外国人に話しかけるようにするなど、日常生活の中で関わっていききたい」が12.9%、「NPOやボランティアの活動に参加して、外国人とのコミュニケーションの手伝いをするなど、できる範囲内で支援したい」が10.4%となっている。一方、「なるべく関わりたくない」は12.1%、「外国人との共生の問題は、行政が解決すべきである」は8.7%となっている。

年代別にみると、「なるべく関わりたくない」と「外国人との共生の問題は、行政が解決すべきである」と答えた人の割合はいずれも20代で最も高くなっている。

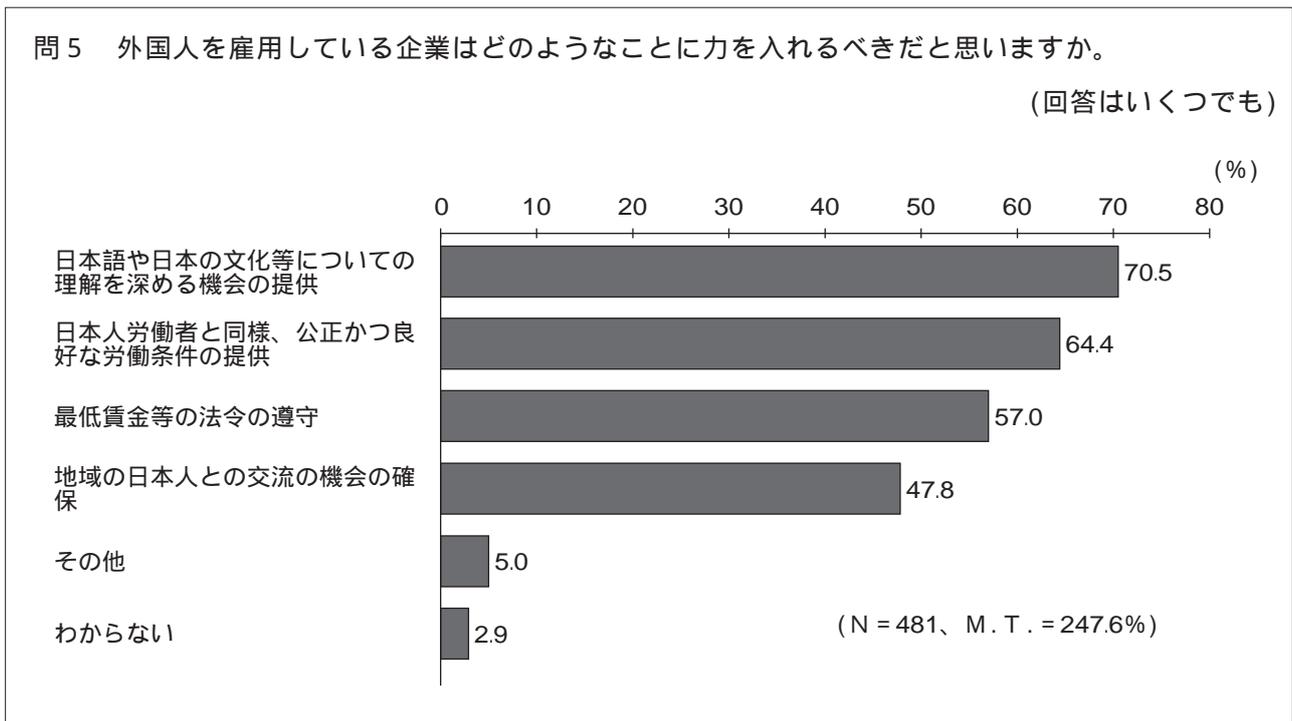
(年代別)



外国人が安心して暮らせ、活躍できる地域社会にしていくために、“何らかのかたちで関わりたい”と考える人が6割を超えています。関わっていくことに消極的な考えを持つ人も2割程度います。多文化共生社会づくりを推進するためには、県民の方の協力が不可欠と考えており、日本人住民と外国人住民の交流する機会を設けたいと考えています。

(地域振興部国際課多文化共生推進室)

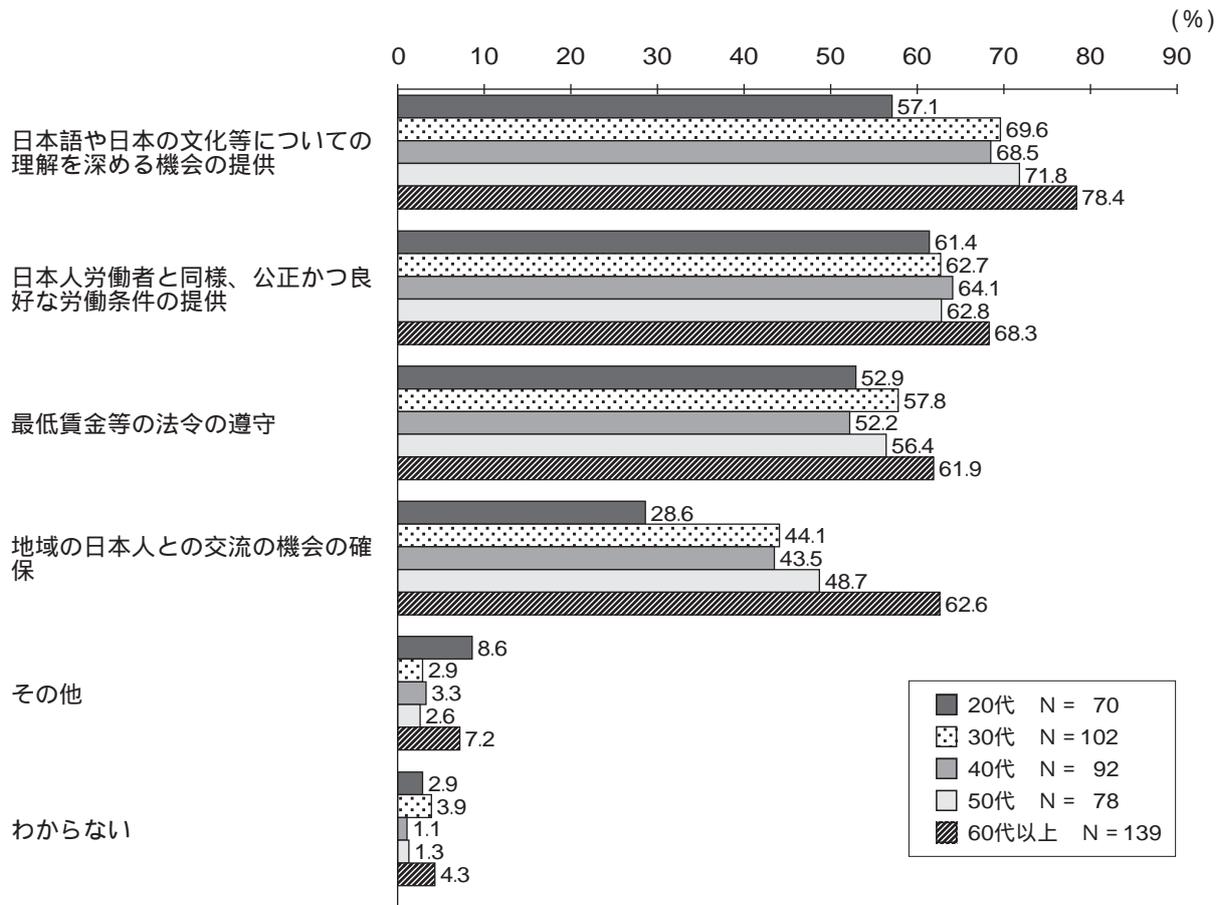
5 外国人雇用企業の責任



外国人を雇用している企業は、どのようなことに力を入れるべきかを尋ねたところ、「日本語や日本の文化等についての理解を深める機会の提供」が70.5%、「日本人労働者と同様、公正かつ良好な労働条件の提供」が64.4%、「最低賃金等の法令の遵守」が57.0%、「地域の日本人との交流の機会の確保」が47.8%などとなっている。

年代別にみると、すべての選択肢で答えた人の割合は、60代以上の人が最も高くなっている。

(年代別)

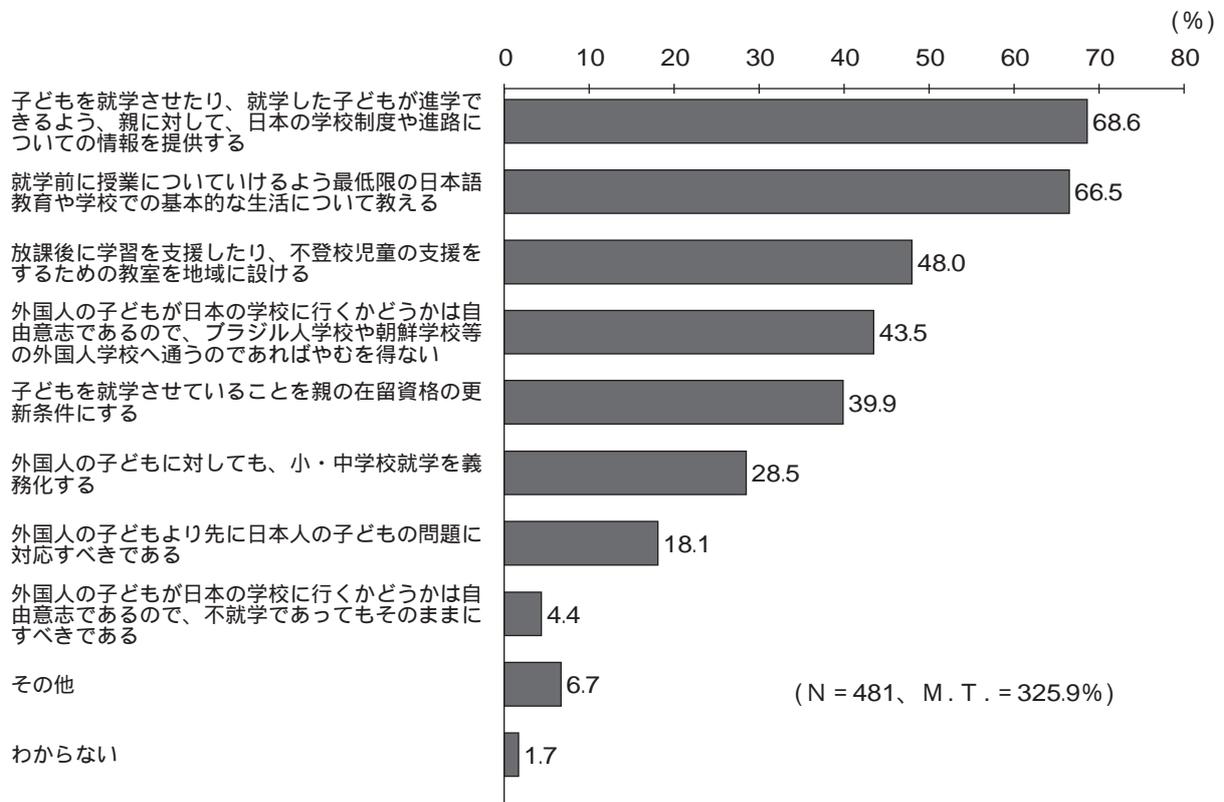


外国人を雇用していることに対し、企業は一定の責任を果たすべき、と考える人が多いことがうかがわれます。県としても、「外国人労働者の適正雇用と日本社会への適応を促進するための憲章」を企業に対して普及したり、「日本語学習支援基金」への寄付などを企業に求めています。今後も企業や経済団体等に関わっていただきながら、多文化共生社会づくりをすすめていきたいと考えています。

(地域振興部国際課多文化共生推進室)

6 外国人の子どもの不就学等に必要な対応

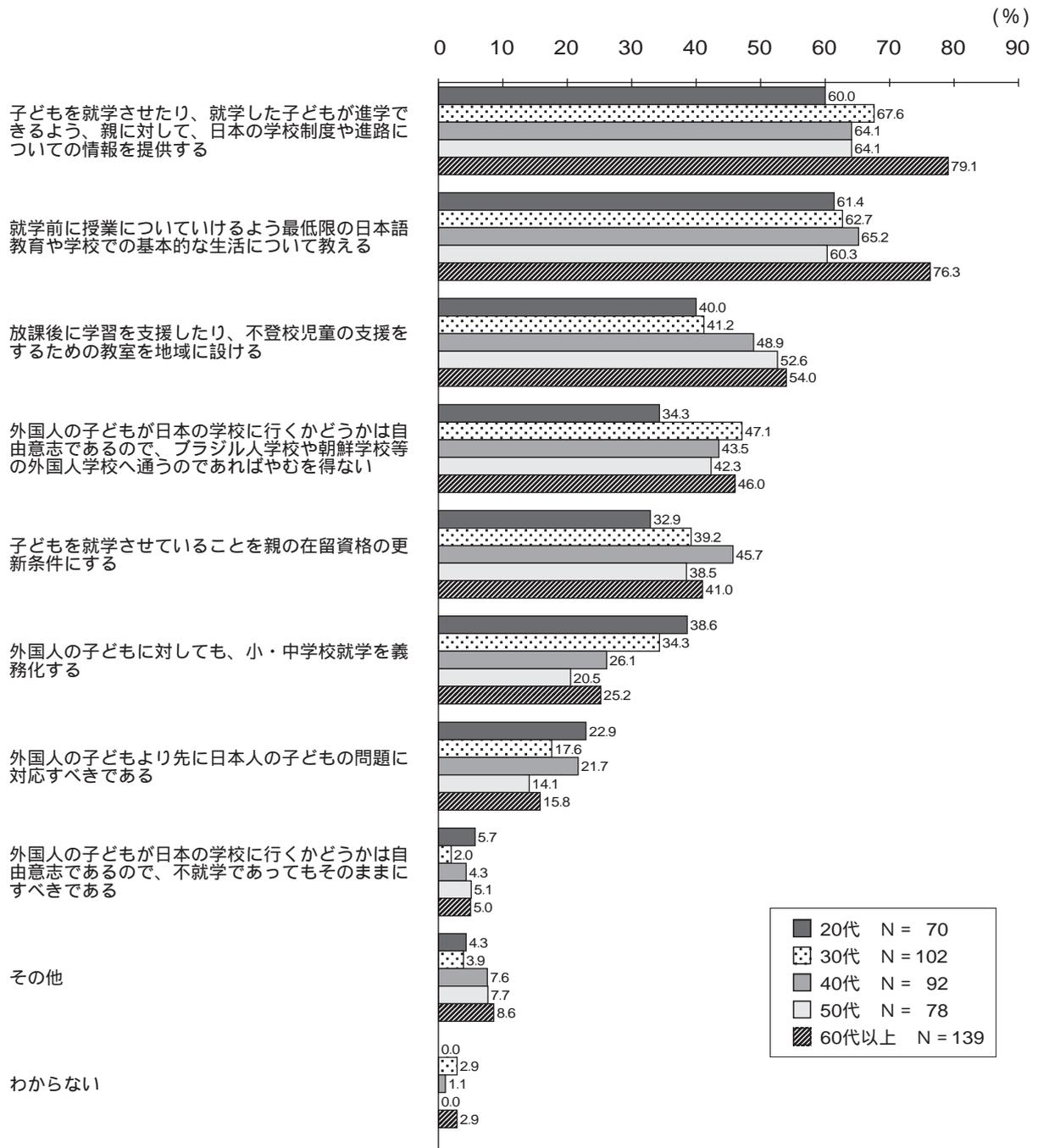
問6 外国人の子どもで、日本の小学校や中学校に通わなかったり、通っていても勉強について行けず、進学できないなどの問題が起きています。こうした問題に対して、あなたはどのように思いますか。(回答はいくつでも)



外国人の子どもで、日本の小学校や中学校に通わなかったり、通っていても勉強について行けず進学できないなどの問題が起きていることに対してどう思うか尋ねたところ、「子どもを就学させたり、就学した子どもが進学できるよう、親に対して、日本の学校制度や進路についての情報を提供する」が68.6%、「就学前に授業についていけるよう最低限の日本語教育や学校での基本的な生活について教える」が66.5%、「放課後に学習を支援したり、不登校児童の支援をするための教室を地域に設ける」が48.0%、「外国人の子どもが日本の学校に行くかどうかは自由意志であるので、ブラジル人学校や朝鮮学校等の外国人学校へ通うのであればやむを得ない」が43.5%、などとなっている。

年代別にみると、「外国人の子どもに対しても、小・中学校就学を義務化する」と答えた人の割合は概ね年代が下がるほど高くなっている。

(年代別)

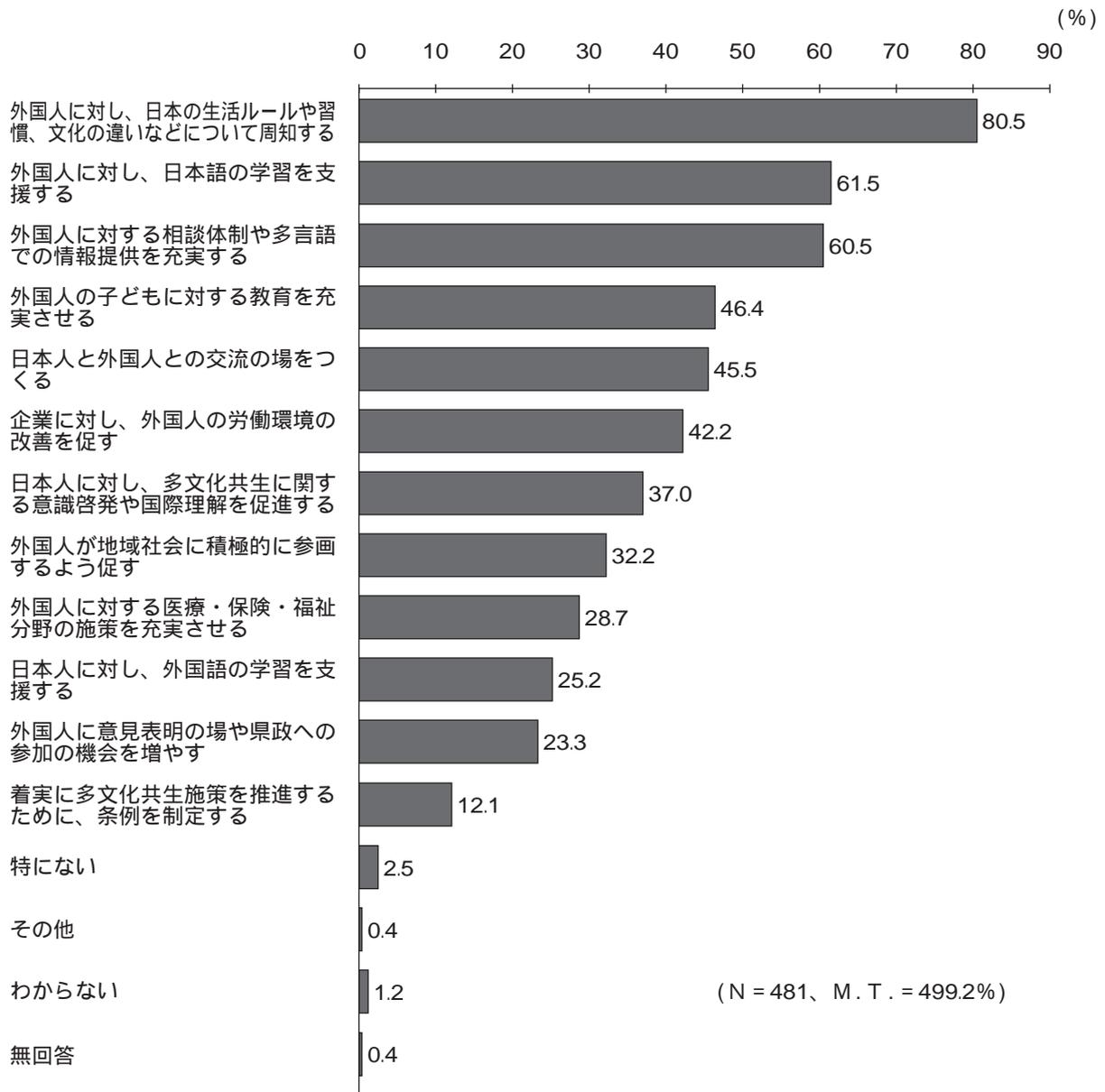


子どもたちの教育について、何らかの支援や対応が必要である、と考える人が多いことがうかがわれます。県としても、日本語学習の機会をつくることなどにより、子どもたちが日本での生活に適応でき、夢や目標を持てるような環境を整える支援をしていきたいと考えています。

(地域振興部国際課多文化共生推進室)

7 多文化共生への行政の取り組み

問7 今後、日本人住民と在住外国人がともに暮らしやすい社会にしていくために、県や市町村など行政は、どのような取組みに力を入れるべきだと思いますか。(回答はいくつでも)

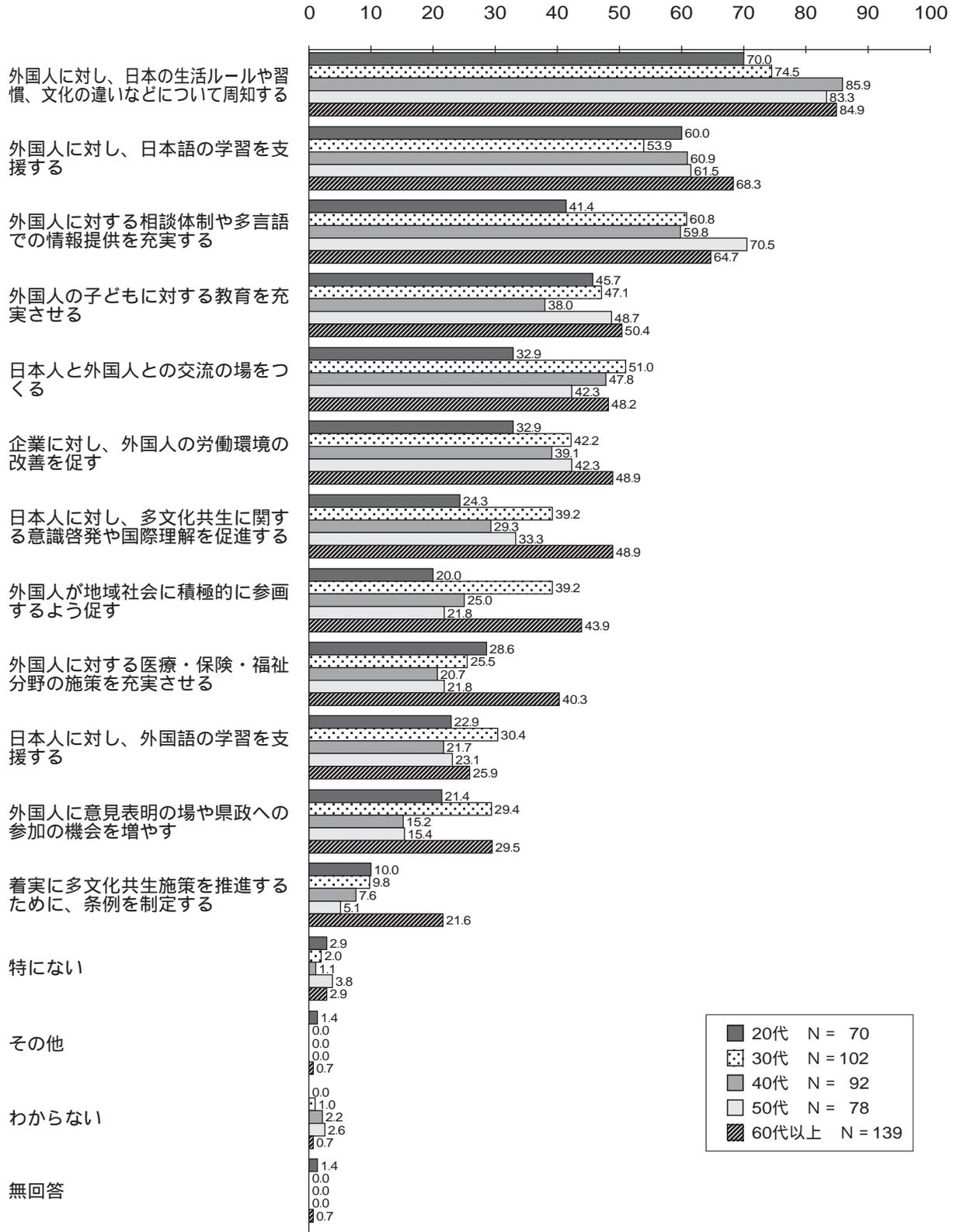


日本人住民と在住外国人がともに暮らしやすい社会にしていくために、県や市町村など行政は、どのような取組みに力を入れるべきか尋ねたところ、「外国人に対し、日本の生活ルールや習慣、文化の違いなどについて周知する」が80.5%、「外国人に対し、日本語の学習を支援する」が61.5%、「外国人に対する相談体制や多言語での情報提供を充実する」が60.5%、「外国人の子どもに対する教育を充実させる」が46.4%、「日本人と外国人との交流の場をつくる」が45.5%、などとなっている。

年代別にみると、「外国人に対し、日本の生活ルールや習慣、文化の違いなどについて周知する」と答えた人の割合は、40代以上ではいずれも8割を超えている。

(年代別)

(%)



外国人に対する情報提供、日本語の習得、子どもの教育など多岐にわたる取組みが必要と考える人が多いことがうかがわれます。今後も関係機関と連携し、多文化共生社会づくりを推進していきたいと考えています。

(地域振興部国際課多文化共生推進室)

8 自由意見

問8 多文化共生社会について、ご意見・ご提案等があれば、自由にお書きください。

多文化共生社会について、自由に意見を記入していただいたところ、275件の意見が寄せられた。それらを大別すると次表のとおりであり、以下、その意見の要旨をいくつか例示した。

項 目	件 数
1 多文化共生社会づくりを目指すべきである	31
2 日本人と外国人の交流やコミュニケーションを図るべきである	47
3 お互いが理解し合うことが大切である	23
4 外国人に対する偏見や排他的な考えをなくすべきである	11
5 子どもへの教育や学校の体制を充実させるべきである	11
6 多文化共生の理解を深めるための取り組みをすべきである	11
7 外国人に対する支援を行政が行うべきである	14
8 多文化共生社会の実現はすぐには難しいのではないか	16
9 外国人が増えると怖い。治安の悪化が心配である	20
10 外国人は日本社会の文化やルールに従いマナーを守る（らせる）べきである	55
11 外国人に対する支援は不要である	6
12 その他	30
合 計	275

1 多文化共生社会づくりを目指すべきである

今後の日本社会にとって多文化共生社会は必須項目だと思う。これを実施するのは働き手として雇っている企業が、よりいっそうの努力をした上で行政が手助けする形があるべき姿だと思う。外国人が愛知県に多く居るのであれば、外国人との交流を前向きに捉えたい。そして、愛知県が世界に開かれた地域となることを期待したい。

日本の国は少子高齢化が進み労働（生産者）人口が減ることが確実視されている。一方で国際的（地球規模）な経済、製品、サービス、人などの交流は益々盛んになる。多文化共生社会はこれから避けて通ることができない。これが上手く運営できるかどうかは日本の国の発展（世界に置ける日本の位置）に繋がる非常に重要な課題。世界の人が集まって住みやすい国でなければ、この国（日本）の発展はないと思う。

2 日本人と外国人の交流やコミュニケーションを図るべきである

多文化共生社会は、様々な人々の出会いから多くの可能性が広がるものだと思う。そのためには、まずお互いの違いを理解するために、交流する機会を増やすことが大事だと思う。資料やニュースではわからない人どうしの交流による発見は、未知の文化に対する偏見を減らし、お互いに暮らしやすい安心感を得られると思う。日本対外国ではなく、まず人対人であることを基本にして交流する機会を少しずつひろげることで、違いも個性としてお互いに理解できると思う。そのように小さい規模から交流できる機会を作り出していただけたらありがたいと思う。

地域の事業者に外国人を採用（派遣社員受入れを含む）する条件として地域行事（季節のお祭り、体育行事）に自主参加させる指導をさせる。一方で行政や地域では参加しやすい環境や風土を作る工夫（事業主ごと、外国人ことのブース設営、多言語によるPR資料、看板設置）が肝要である。

日本人と外国人の交流の場をつくるため、毎月1回定期的に料理教室を市町村の主催で行ってはどうか。講師、アシスタントは（その月の）他国の人。今月はブラジル、来月はフランス、次はベトナム・・・中国・フィリピン・・・毎月いろいろな国の独特の料理が学べて楽しそうなのであったらよいと思う。

3 お互いが理解し合うことが大切である

自分から声掛けをしたほうがよいとはわかっているがなかなか言葉の壁があったり考え方の違いで上手く交流ができていないのが現実。お互いの文化、言葉を学ぶ努力がお互いに必要な気がする。

多文化共生社会を実現するには、そこに参加する皆が安心して暮らせる環境づくりが必要であり、生活習慣・文化を相互に理解し合う努力と行政からの支援が求められる。街中に存在する海外の料理店のように人・もの・文化は融合していけると思う。

違った文化で、考え方も違う日本人と外国人がともに暮らしやすい社会にするためには、まずはお互いを理解し合い思いやることが大切。

4 外国人に対する偏見や排他的な考えをなくすべきである

国籍や人種の差別、偏見は絶対避けるべきでみな平等であることを一人ひとりが意識的に心がけるべき。

外国人というだけで治安が悪化するとか、日本の文化が損なわれるようなことを言う人々がいるのは確かだ、そういった人々にはもっと広く温かい目で外国人の人々を見守って欲しい。偏見や差別は今に始まったことではないが、一人ひとりがもっと他国の文化を認め合い共存していこうという姿勢が必要だと思う。

「外国人は犯罪を起こす」という偏見を無くすよう日本人の子どもに教育していくべきだと思う。マイノリティーによる犯罪をいかにも特殊なようにとりあげるマスコミにも問題があるが、日本人自身が正しい理解をしていくことが必要である。

5 子どもへの教育や学校の体制を充実させるべきである

外国人の子どもが学校で生活するには親の日本語力がとても大切。子どもは普段から日本語を使い、日本語を勉強しているのである程度は理解できているが、外国人の親は学校からの手紙や連絡が日本語で説明してあっても理解できないと思う。もっと地域や先生たちの親切な行動が必要。各学校に愛知県から指導して欲しい。日本語のわからない外国人の親にもっと親切なケアをお願いして欲しい。そうすることで、外国人の子どもも日本人の子どもと同じ扱いができるようになり、その後の子どもたちの将来や治安の悪化などのリスクも少なくなると思う。差別を受けた子どもが大人になるのはとても怖いことだと思う。外国人が多くなっている今、注意が必要だと思う。

外国人家庭の子どもが一時地域の学校に就学していたが、親が他県に働き場所を変えた時を境に、その子どもがその地で就学したかどうか皆目分からないということがあった。外国人の子どもの就学の徹底を図ることは、これからの健全な共生をめざすうえからも大切だと思う。

6 多文化共生の理解を深めるための取り組みをすべきである

愛知県民や外国人が安心して暮らしやすい社会にするため、行政や企業が協力し多文化共生に関する意識啓発や国際理解を促進して欲しい。

なぜ外国人との共生が重要なのか、その点をもっと認知してもらう必要がある。そのためには、外国人労働者がどれだけ我が国の産業に貢献しているか、などの情報をわかりやすくデータ化して発信していく必要がある。

7 その他、外国人に対する支援を行政等が行うべきである

日本国内で生活している限りは、国籍、民族、人種に関わらず、行政は個人が孤立しない様に生活のための多角的な支援が必要。

外国人労働者が低賃金労働を強いられている現状を改善する必要がある。言語的な障害が低賃金を正当化している要因のひとつと考えられるが、言語的障害を理由に低賃金雇用を認めるべきではない。また言語的障害が、外国人の労働および地域生活にマイナス影響をもたらすことについては、積極的に日本語および文化等についての学習の機会を提供するべきである。その際、諸外国の文化

について地域の人たちと共に語り合い、相互のバックグラウンドについて知るべきである。また、外国人の子どもが、日本で長期にわたって滞在する場合は、やはり日本語の習得を支援する必要がある、外国人学校などに進学する場合も、日本語の純粹言語教育がカリキュラムに含まれるようにすることも検討してよいと思われる。ただし、文化や倫理観などについては日本語教育と称して他国文化を否定的に捉えるナショナリスティックな教育介入は避けられるべきであり、外国人としてのアイデンティティが蹂躪されることのないように配慮が必要となる。

8 多文化共生社会の実現はすぐには難しいのではないか

理想は語れるが、実施していくのは長期的視野が必要。経済状況の影響も大きい。

共生、というのはどこまでか幅が難しい。それぞれ文化を理解するのは難しい。

低賃金で働く外国人労働者は企業の業績悪化に伴い、まっさきに解雇対象になることが想定されるので不安定な状況におかれている。また低収入の状況が犯罪の増加につながりやすいことなどもあり、正直なところ共生社会の確立は日本では難しいと感じている。

何よりも優先されるのは景気の回復であって、日本人ですら雇用がままならない状態では、多文化共生への芽を摘みかねない。企業に対する負担や個人への協力を期待するのは、余裕のない現状では難しいと思う。

9 外国人が増えると怖い。治安の悪化が心配である

近年の外国人の犯罪率の高さは異常である。日本人がすべて善人ではないが、外国人は犯罪を犯す可能性が高いと考え、排他的にならざるを得ないのでは。

外国人といえば「犯罪」「就労困難により生活の不安定」というイメージがすぐに思い浮かぶ。入国する時点でもっと厳しくし、入国し、住む許可を与えたあとは、本人の努力が実るような環境を与えることが大切だと思う。

外国人にもまともな人もいれば犯罪に絡んでいる人もいるため一概には言えないが、共生の前にもう少し外国人の管理をしっかりして欲しい。現状では外国人の習慣や文化を理解しようと思っても、近づきたくない（関わりたくない）と言う気持ちが強い。犯罪者や怪しい商売をしている人たちがいなくなれば自然と共生社会になっていくと思う。

外人が暗い夜にたむろしていると恐怖を感じる。警察はパトカーなどで頻繁に外人地域を巡回し、犯罪の防止に努めて欲しい。必要に応じて職務質問をされたい。民間人でもパスポート、永住証明の確認ができるとよい。

治安を乱す（親 = 外国人）ようなことがあれば、規制を厳しくして欲しいし、かわいそうだけど、国外退去にすべきという法律を作って欲しい。

10 外国人は日本社会の文化やルールに従い、マナーを守る（らせる）べきである

私の近所でもブラジル人が増加しているが、生活習慣の違いから窓を開けっ放しでかなり大きな音で音楽を流したり、近隣への迷惑となっている。行政が把握していない部分でこのような問題が多く起きており、今後の火種となる。多文化共生の前に、正しく日本の文化を理解することが何より望まれる。

日本文化を否定する外国人には在留資格はない。日本文化を理解する努力をして、自分が日本に住んでいる事を自覚した上での異文化の保持は認める。外国多文化に日本人が迎合して日本文化をゆがめるまで、外国文化に付き合う必要はない。日本は日本なりに、外国人は外国なりに自分たちの文化を大切に、相手の文化を尊重して理解し合わねばならないが、外国人による日本文化の批判は許せない。

外国人を非常に多くみかける。日本でのルール、生活でのルールは最低でも守って共生して欲しい。例えばゴミ処理。ゴミ出しでルールを守らない（わからない）人があるように思う。また、納税でも義務を果たさないことのないように。

異国に来て、自分たちが固まって自分たちだけのコミュニティを作って日本になじもうとしない姿勢に問題がある。子ども時代から住んでいて普通に言語を覚えれないのはおかしい。自分たちのルールでやっていることでトラブルのもととなるのは当然。治安が悪くなると困るので行政が手助けしてやるのも必要と思うが正直甘えすぎている外国人が多い。

日本で生活する以上、日本の生活習慣やルールを周知させることが必要であると考え。もしできないのならば行政措置による退去の必要もあると思う。ルールはどこにでもあるし、それに従うのはそこで生きるための義務だと思う。

11 外国人に対する支援は不要である

トヨタ系をはじめ、お金を稼ぎにきていて現状に満足していると思うので、日本としてあまり手を差し伸べることはしなくてよいと思う。

治安や雇用状況が悪化するので外国人をできるだけ減らすようにするべきである。入国就労の条件を厳しくしたり不法滞在、在留資格に対して厳しくすべき。帰国資金を援助したり、子ども手当を支給したりするのは税金の使い方として不適切でやめるべき。

12 その他

日本人（一般人）に外国語の学習を低料金又は無料で、簡単にできるシステムを作って欲しい。（英会話だけでもよい。）言葉の壁がネックで交流はできない。

景気がよければ殆どの問題は解決すると考える。

在住外国人にも暮らしやすい社会づくりは必要だと思う。でも、自分から積極的に話し掛けることは難しい。

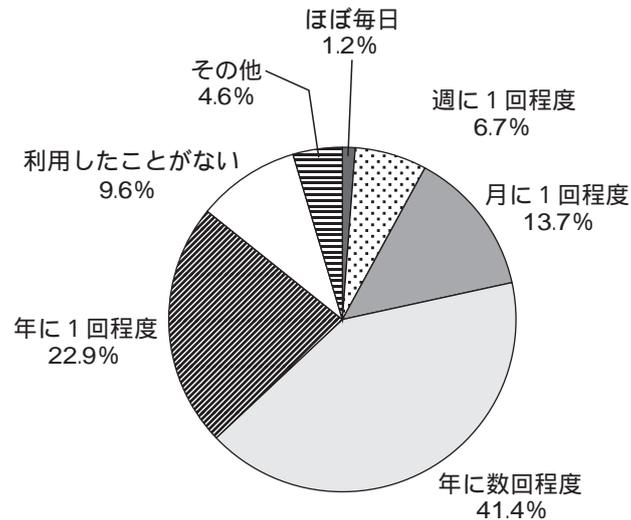
名古屋高速道路の料金制度

1 名古屋高速道路の利用状況

問9 名古屋高速道路をどのくらいの頻度で利用しますか。最も近いものを一つ選んでください。

(回答は1つ)

N = 481

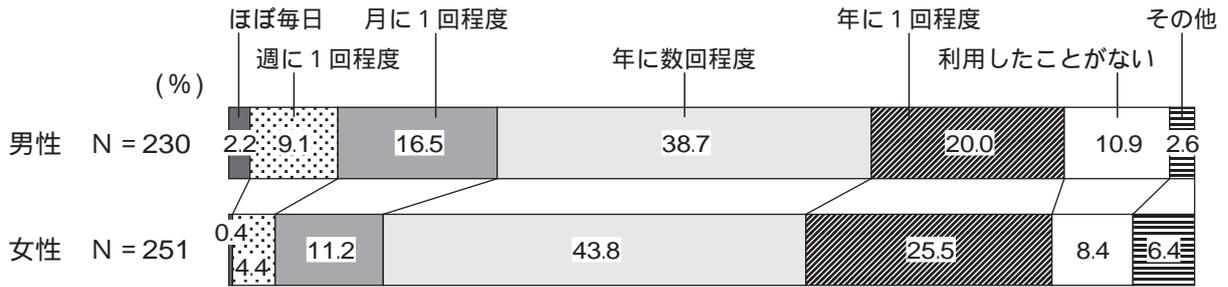


名古屋高速道路をどのくらいの頻度で利用するかを尋ねたところ、「ほぼ毎日」が1.2%、「週に1回程度」が6.7%、「月に1回程度」が13.7%、「年に数回程度」が41.4%、「年に1回程度」が22.9%などとなっている。一方、「利用したことがない」は9.6%となっている。

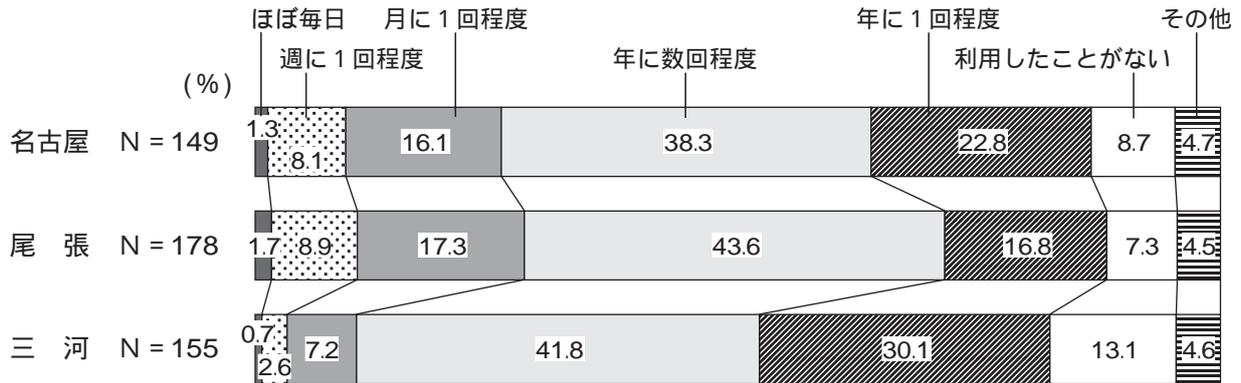
男女別にみると、「ほぼ毎日」、「週に1回程度」、「月に1回程度」と答えた人の割合はいずれも男性で高くなっている。

地域別にみると、「ほぼ毎日」、「週に1回程度」、「月に1回程度」と答えた人の割合はいずれも尾張地域で最も高くなっている。

(男女別)



(地域別)



名古屋高速道路の利用頻度は、年に1回以上の人が85.9%となっており、県民の方々にとって重要な広域幹線道路であることが分かります。

地域別では、月に1回以上の方が、名古屋地区では25.5%、尾張地区では27.9%となっており、生活・業務などに密接関連した高速道路であることが分かります。

(建設部道路維持課)

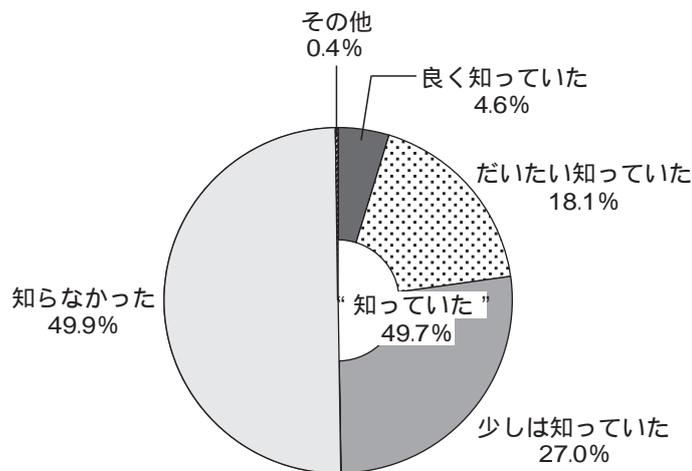
2 建設費用についてのご理解

問10 名古屋高速道路は、整備計画延長81.2kmのうち、現在72kmが供用されており、今後、平成24年度までに全線が開通する予定です。

この道路の総建設費は約1兆6千9百億円となり、その費用は下表のとおり借入金等で賄われており、受益者負担の原則に基づき、利用者による通行料金で返済することとしております。

このように、愛知県が名古屋市とともに名古屋高速道路の建設費用の一部を負担していたことをご存知でしたでしょうか。(回答は1つ)

N = 481

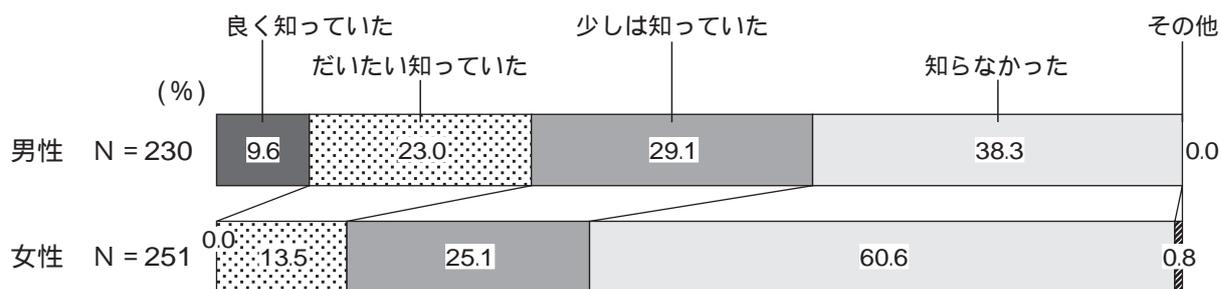


愛知県が名古屋市とともに名古屋高速道路の建設費用の一部を負担していることを知っているか尋ねたところ、「良く知っていた」4.6%、「だいたい知っていた」18.1%、「少しは知っていた」27.0%で、合わせた“知っている”が49.7%に対し、「知らなかった」は49.9%となっている。

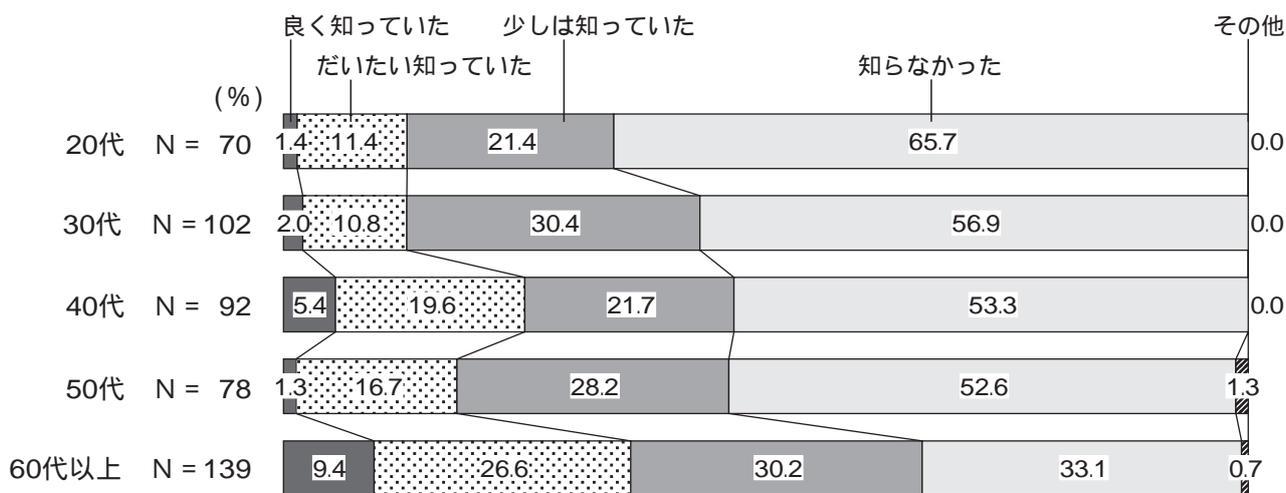
男女別でみると、“知っている”と答えた人の割合は男性で高くなっている。

年代別でみると、“知っている”と答えた人の割合は60代以上で高くなっている。

(男女別)



(年代別)



愛知県が名古屋市とともに名古屋高速道路の建設費用の一部負担していたことを知っていた方と、知らなかった方がほぼ半々となっております。

今回のアンケートで初めて有料道路事業制度の仕組みを知られた方も多く、今後とも広報・情報公開を進め、事業へのご理解をいただく必要があると考えております。

(建設部道路維持課)

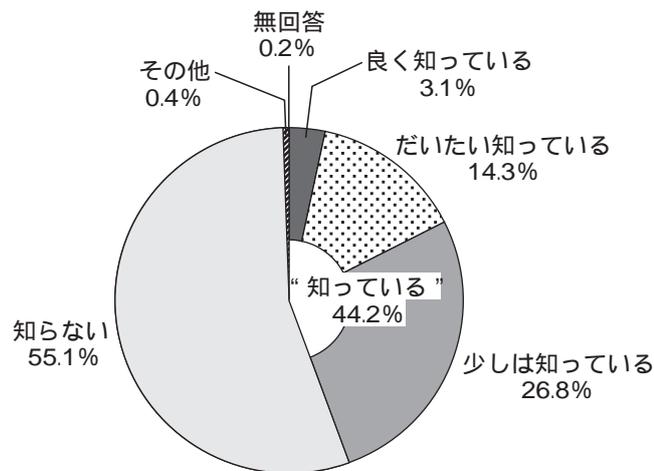
3 通行料金の決め方

問11 名古屋高速道路の料金は、「問10」の建設費用に充当した借入金等の返済のほかに、維持管理費及び借入金利息など必要な費用の全てを料金收受期間の通行料金で賄うこととする『償還主義』と鉄道などの交通機関や他の有料道路の料金、物価水準等に比較し、社会的経済的に妥当と認められることとする『公正妥当主義』で決められています。

名古屋高速道路の通行料金が上記のように決められていることを知っていますか。

(回答は1つ)

N = 481

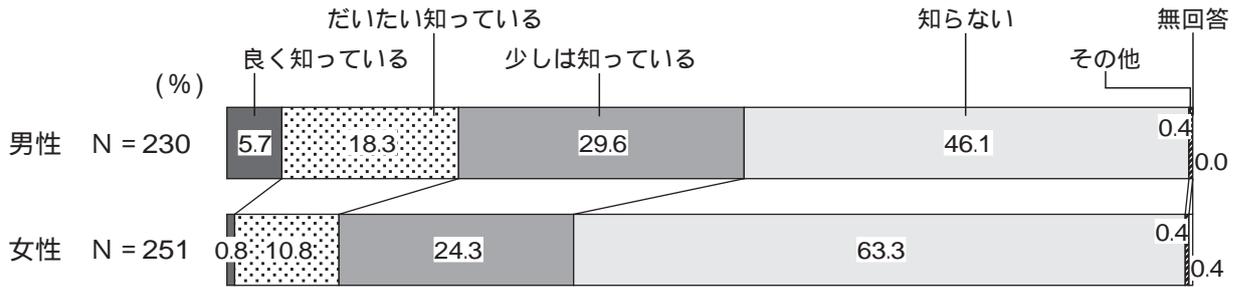


名古屋高速道路の通行料金が、借入金等の返済のほかに、維持管理費及び借入金利息など必要な費用の全てを料金收受期間の通行料金で賄うこととする「償還主義」と鉄道などの交通機関や他の有料道路の料金、物価水準等に比較し、社会的経済的に妥当と認められることとする「公正妥当主義」で決められていることを知っているか尋ねたところ、「良く知っている」3.1%、「だいたい知っている」14.3%、「少しは知っている」26.8%で、合わせた“知っている”が44.2%に対し、「知らない」は55.1%となっている。

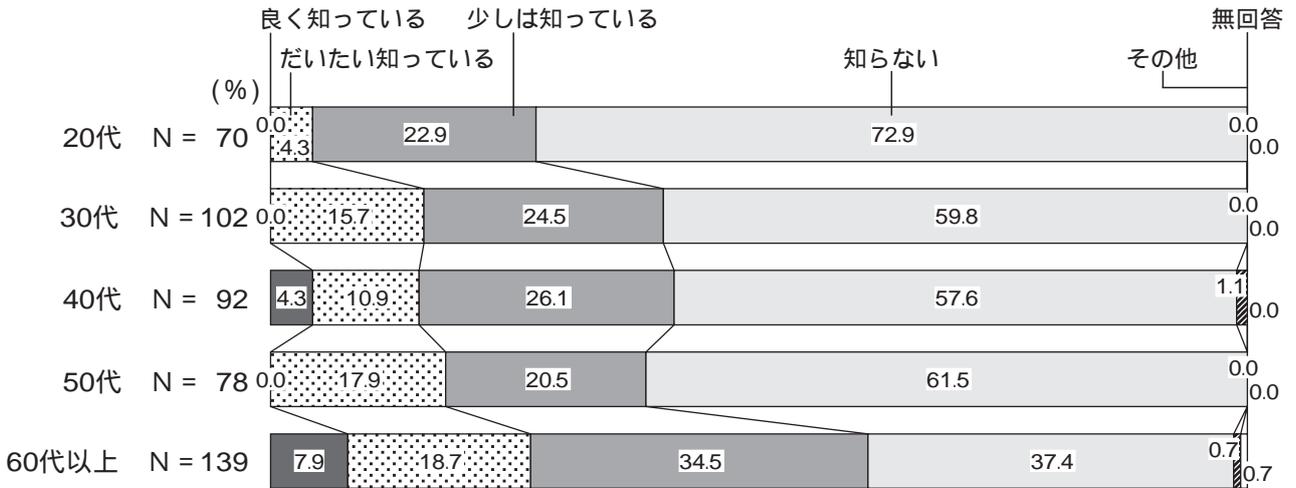
男女別にみると、“知っている”と答えた人の割合は男性で高くなっている。

年代別にみると、“知っている”と答えた人の割合は60代以上で高くなっている。

(男女別)



(年代別)



料金の決め方が、「償還主義」と「公正妥当主義」で決まっていることを“知っている (44.2%)”と回答した方よりも“知らない (55.1%)”と回答した方が多くなっております。

問10と同様に、今回のアンケートで初めて有料道路事業での料金の決め方を知られた方も多く、今後とも広報・情報公開を進め、利用者の方々のご理解をいただく必要があると考えております。

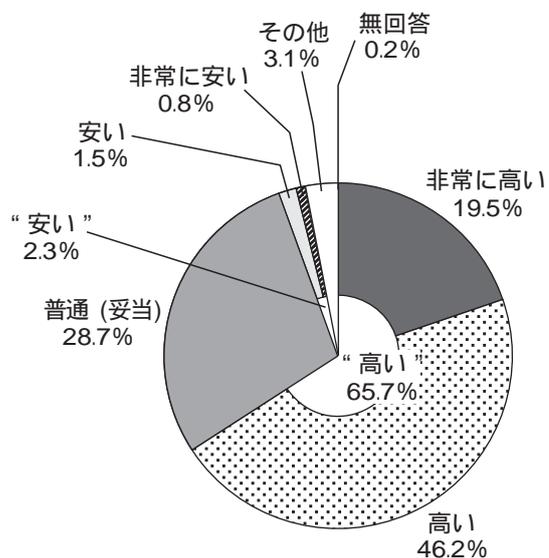
(建設部道路維持課)

4 料金水準について

問12 名古屋高速道路の現在の料金は下表のとおりですが、どのように思われますか。

(回答は1つ)

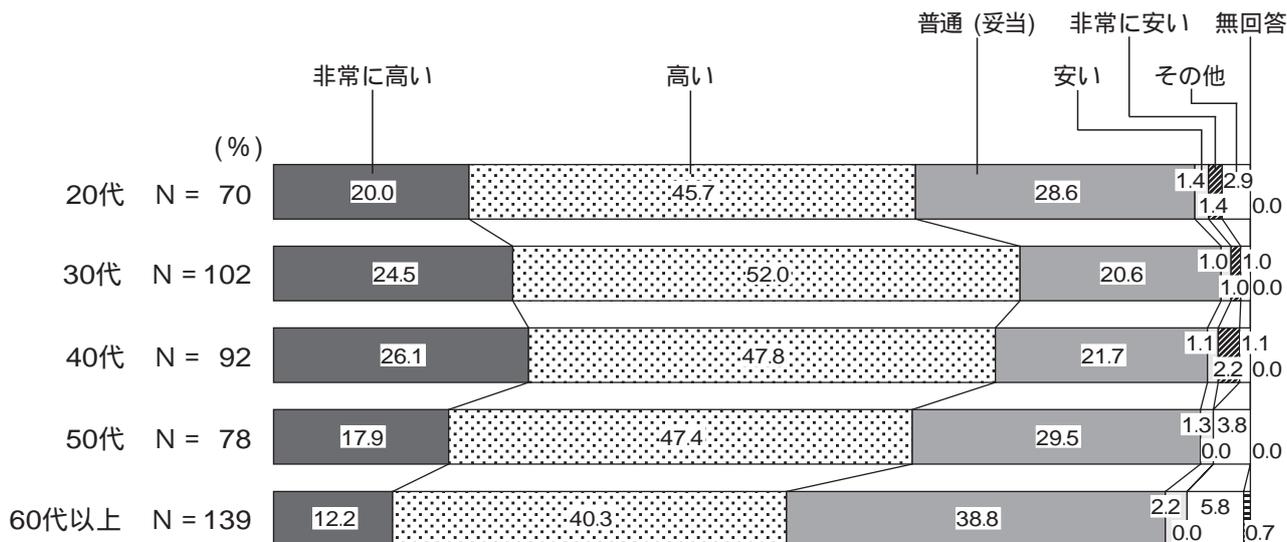
N = 481



名古屋高速道路の現在の料金についてどのように思うか尋ねたところ、「非常に高い」19.5%、「高い」46.2%で、合わせた「高い」が65.7%に対して「普通 (妥当)」が28.7%、「安い」1.5%、「非常に安い」0.8%で、合わせた「安い」は2.3%となっている。

年代別にみると、「高い」と答えた人の割合は30代で最も高くなっている。

(年代別)

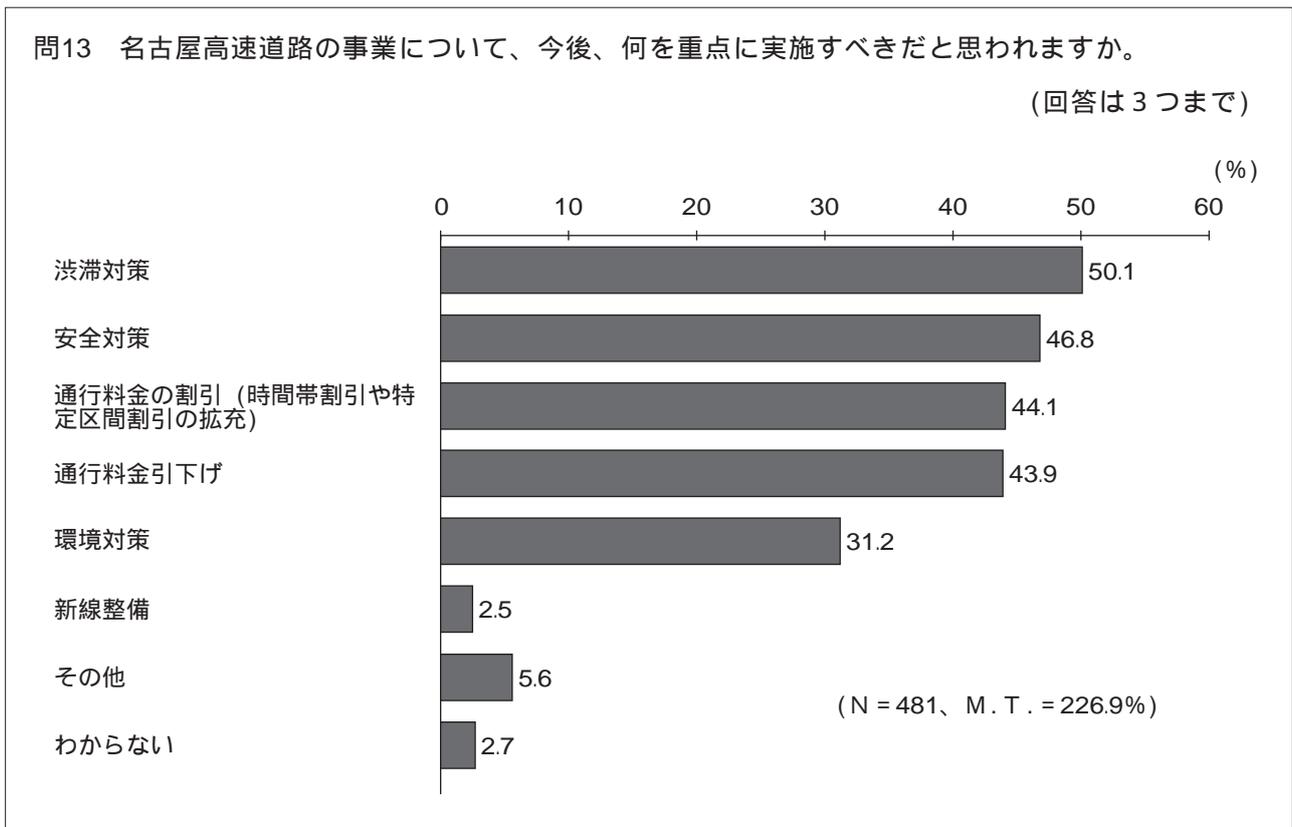


料金については、問11の質問文のとおり、法律に基づき償還主義と公正妥当主義により決められているところですが、多くの方が“高い”と回答(65.7%)されております。

県では、名古屋市や名古屋高速道路公社と共同で「料金とサービスのあり方」の検討を行っており、引き続き、利用者の方々と地域にとって最善となる施策を図ってまいります。

(建設部道路維持課)

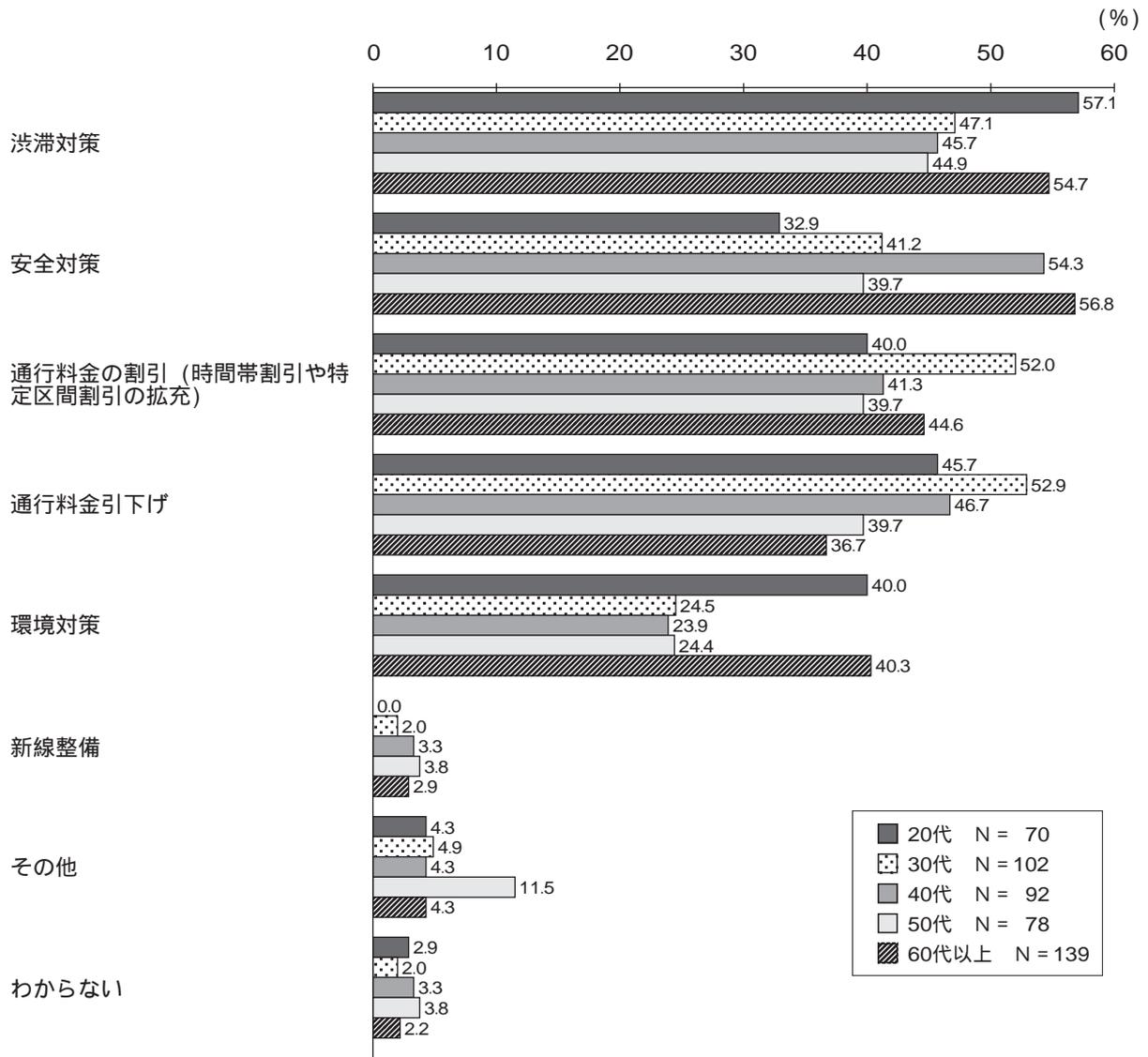
5 重点実施事項



名古屋高速道路の事業について、今後、何を重点に実施すべきかを尋ねたところ、「渋滞対策」が50.1%、「安全対策」が46.8%、「通行料金の割引 (時間帯割引や特定区間割引の拡充)」が44.1%、「通行料金引下げ」が43.9%、などとなっている。

年代別にみると、20代と50代では「渋滞対策」が、30代では「通行料金引下げ」が、40代と60代以上では「安全対策」がそれぞれ最も高くなっている。

(年代別)



朝夕の時間帯の混雑が激しいことから、「渋滞対策」が一番の重点実施事項として回答があったものと考えられます。名古屋高速道路公社では、渋滞緩和を図るため大高線の渋滞対策事業（平成23年度供用予定）を行っているほか、東海線の全線供用（平成24年度末予定）による交通分散も期待されます。

また、安全対策、料金割引、料金引下げ、環境対策にも多くの回答をいただいております。今後の施策検討に活かしてまいります。

(建設部道路維持課)

6 料金引下げなどに必要な財源確保の手法

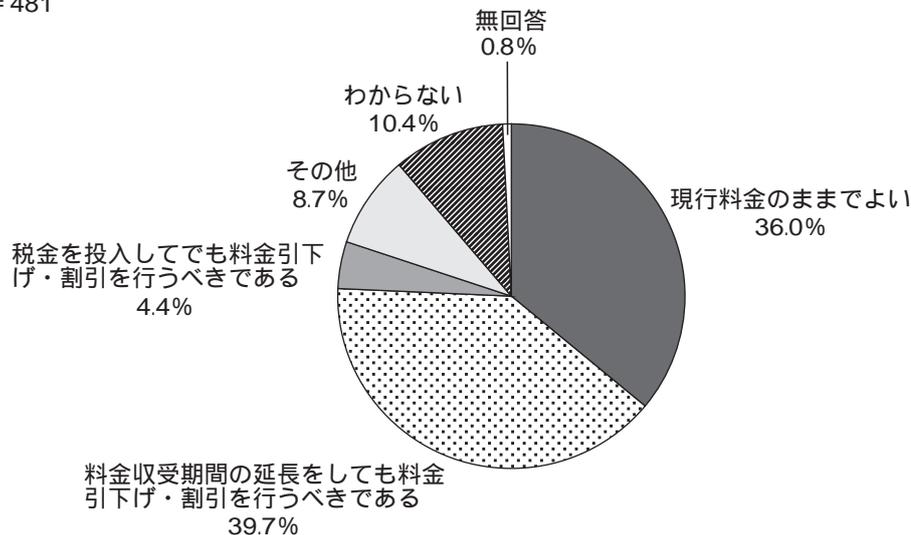
問14 愛知県では、名古屋市及び名古屋高速道路公社と協力して、地域活性化を図ることを目的に、名古屋高速道路の料金割引の社会実験（土日祝日、E T C無線通行車、普通車3割引）を期間限定で実施しています。

この社会実験では、料金引下げによる減収分を、県・市が国の交付金を活用し、負担しています。（一般的に、料金引下げに見合う交通量の増加が見込めないため、減収となります。また、国が実施している高速道路の社会実験も税金が投入されています。）

今後、継続的な料金引下げや新たな割引などを実施するためには、税金投入や料金收受期間の延長など、利用者や県民の方々の負担も必要と考えますが、どのように思われますか。

（回答は1つ）

N = 481

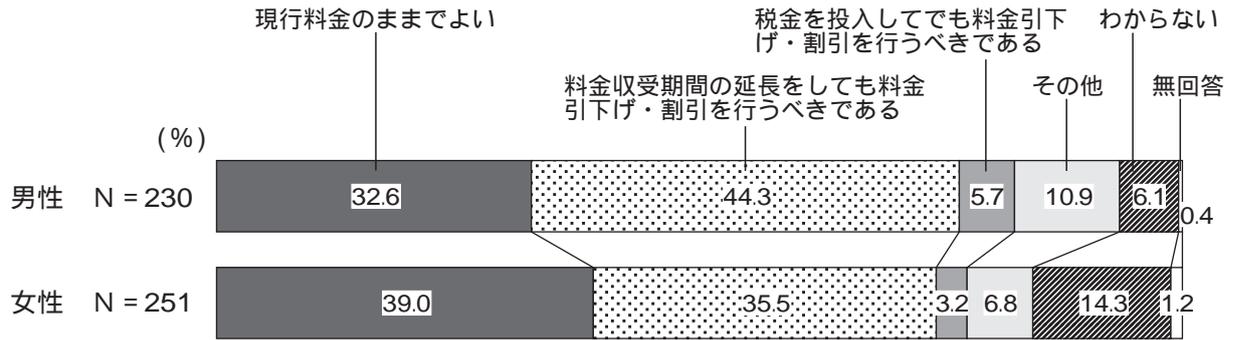


今後、継続的な料金引下げや新たな割引などを実施するためには、税金投入や料金收受期間の延長など、利用者や県民の方々の負担も必要との考えに対してどのように思うか尋ねたところ、「現行料金のままでよい」が36.0%、「料金收受期間の延長をしても料金引下げ・割引を行うべきである」が39.7%、「税金を投入してでも料金引下げ・割引を行うべきである」が4.4%、などとなっている。

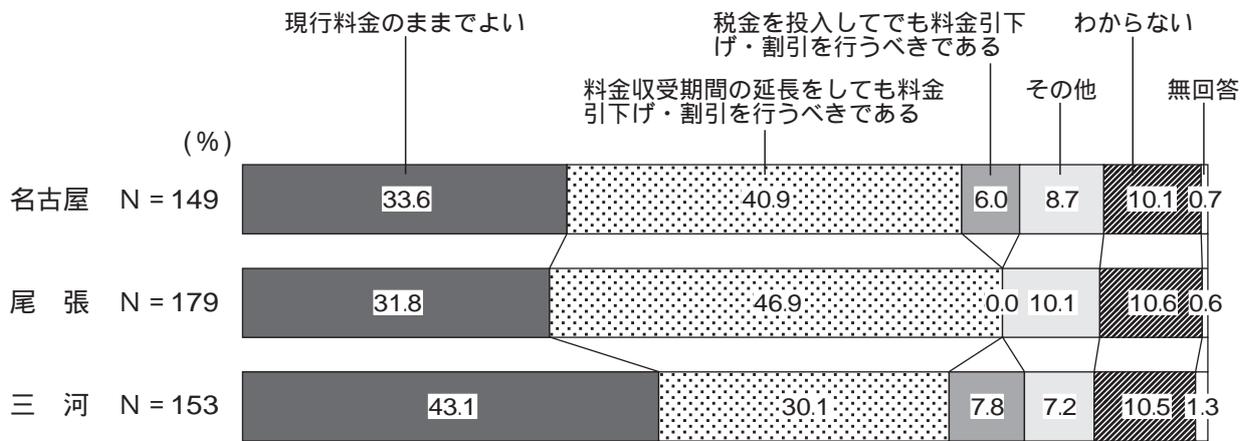
男女別にみると、「現行料金のままでよい」と答えた人の割合は、女性で高くなっている。

地域別にみると、「現行料金のままでよい」と答えた人の割合は、三河地域で高くなっている。

(男女別)



(地域別)



先の問12で、名古屋高速道路の料金水準をお尋ねしたところ、“高い”という回答（65.7%）が多くありました。

本問で、「料金引き下げや新たな割引などを実施するための財源として、税金投入や料金収受期間の延長など、利用者や県民の方々の負担も必要と考える」ことについてお尋ねしたところ、「現行料金のままでよい（36.0%）」と「料金収受期間の延長をしても料金引き下げ・割引を行うべきである（39.7%）」とする回答がほぼ同程度で、「税金等の投入による料金引き下げ等（4.4%）」はわずかでした。

財源については「受益者負担」とする考えの方が多いたことが分かります。

(建設部道路維持課)

7 自由意見

問15 参考資料の『名古屋高速道路の料金とサービスのあり方に関する検討会』検討状況（平成22年6月7日）をご覧になって、ご意見・ご要望等があれば、自由にお書きください。

参考資料の『名古屋高速道路の料金とサービスのあり方に関する検討会』検討状況をご覧いただき、自由に意見・要望等を記入していただいたところ、245件の意見が寄せられた。

それらを大別すると次表のとおりであり、以下、その意見の要旨をいくつか例示した。

項	目	件数
1 名古屋高速の料金水準等について	(1) 料金が低い・引き下げ	33
	(2) 料金は適当・現状が良い	16
	(3) 料金を引き上げる	6
	(4) 料金の無料化	1
	(5) その他（料金関係）	40
2	料金引き下げ等に要する財源について	22
3	社会実験・料金割引について	19
4	道路施策・整備・渋滞等について	19
5	検討会への意見・要望について	30
6	名古屋高速道路公社への要望等について	9
7	情報公開・広報について	4
8	その他	46
	合計	245

1 名古屋高速道路の料金水準等について

(1) 料金が低い・引き下げ

名古屋高速は、利用できる距離に比べて、料金が低すぎると思う。首都高速を利用した経験からすると、あまり名古屋高速を利用しようという気にならない。

料金については今の料金は他の高速道路と比較し割高と思うので、償還期間が増えても安くすべきだと思う。

なかなか難しいことだが、まずは料金を引下げしてみてもどうか。意外と問題が起こらないこともあると思う。

750円は高すぎる。経費節減の努力をもっとして、料金を下げて欲しい。

名古屋高速は使うと便利なのですがかなり高いイメージがありあまり使わない。もう少しの値下げがあるともっと利用者数も増えると思う。一般道路の渋滞緩和も望んでいる。

総合的に考えて、税金を投入しても引き下げを希望。

平成52年の無料開放時は、高齢で運転していないかもしれない。今、運転している人に負担が多いから料金引下げして償還期間を延長した方がよいと思う。

(2) 料金は適当・現状で良い

料金等は今のままでよいと思う。その代わり渋滞・環境面をしっかりと考慮して運用して欲しいと思う。

現行料金は償還主義、公正妥当主義に則り認可を受けてその額が定められているものなので妥当だと思う。借入金残高が料金収入で全て返済終わったら妥当な料金まで値下げすればよいと思う。安全対策、整備事業に無駄がないようにして欲しい。

利用者に偏りがあるのに、税金の投入はどうかと思い値下げには反対である。地域活性化するとは思えない。

高速道路は、時間を買うために作られていると考えているので、料金の引き下げにより、交通量が増え、渋滞するようでは、高速道路の存在が否定されてしまう。料金の引き下げによる弊害を招くべきではないと思う。

どちらにしても私たちが負担しなければいけないような感じなので、このままでよい気がする。お金を払ってまで渋滞していたら高速に乗る気がしない。

料金引下げや割引は、税として県民に跳ね返ってくるので、現行どおりでよい。ただし、グリーンナンバー車は下げるべきだと思う。

(3) 料金を引き上げる

料金の引き下げでなく、引き上げを検討すべき。環境問題から脱車社会を検討して欲しい。またアンケートの中に料金引き上げの項目をつくるべきである。

維持をするにも改善するにもコストがかかる事は明らかだと思った。経済面と環境面から最も折り合いがよい地点というのは難しいが、値上げを断行しても未来への経済面・環境面両方の負債は少なくするべきではないかと思う。

無料化や割引等をする環境が悪化するし、財政面でも厳しいのであればむしろ料金を上げるべきである。まったく使わない人も多く存在するので税金などは使わずに利用者が自ら負担するべきである。

(4) 料金の無料化

デメリットよりもメリットの方が大きいように思う。料金の無料化をすすめたい。

(5) その他（料金関係）

原資が無く、現下財政状況が難しいのであれば、目先のことを考えて料金引下げはしなくてもよいと思う。メリットよりもデメリットを考えるべきと思う。その他の所できちんと無駄がないかを調べて、削れるところは削っていき、その上で引下げを考える時期と思う。

通行料金の決め方は、総収入と総費用が均衡なのに、料金引下げとか割引・無料などは不可能ではないのか。地方税収が減っている今昔。

料金の引下げは賛成であるが、引き下げれば現在の経済状況では原資がない。税金を投入しなければならぬ。現時点では現状の儘で経済状況が好転した時点で再度検討すればよい。

やっぱり気になるのは料金です。名古屋線と尾北線の料金が分かれていることが私は気に入らない。同じ線にして800円くらいならば、便利だし利用する機会も増えると思う。

料金設定をもっと細かくしてもっと利用しやすくして欲しい。例えば、東山線だけ利用したいけれど750円は高すぎる。東名のように距離に応じた料金制度ならもっともっと利用するのに。高すぎて利用できないからお金が回収できないと思う。

高速道路を使うのは、一般道よりも速く快適に通行できることに価値があり、価値のために料金を負担するのは当然のこと。この先地球温暖化防止のためにも、車使用を推奨するようなことは避けるべき。料金値下げで交通渋滞が増えるなら高速道の意味がなくなる。メリットを得るにはそれなりの負担が必要であることを忘れた議論は間違い。

名古屋高速を利用したことは、40年間県に在住していて、今までに1～2度あるかないかです。利用することが無い人の分まで税金を多額投入して、料金値下げは反対です。使用する人々の負担である程度財源を賄い、税金を県民全体のためになるようなものを使って欲しい。

2 料金引き下げ等に要する財源について

現状（国費充当のスキーム無し。原資負担が難しい）状況では、料金引下げによって、収入が減少し、無料開放時期の先送り、金利負担増などのデメリットが多いように思える。NEXCOと同じく、国費が得られるように働きかけをすべきであると思う。（引下げを実施するのなら）

高速道路の料金とサービスのあり方については、料金を引下げれば道路の整備やサービス等にかかる費用の捻出が問題となり、結果として増税という形で我々に返ってくることになると思うので、受益者負担の原則でよいと思う。

財源がないなら無理に料金を引き下げる必要はないと思う。車に乗る人が払っていく事が重要で乗らない人から税金としてとるべきでないと思う。高速道路は高い料金を払ってスピードがでて速く目的地へ着くというのが売り。

財源確保のために税金を投入するという選択肢はおかしい。車を所有していない県民にとっては何のメリットも無く、不公平だと思う。

NEXCOは国からの補助金で料金の割引を行うのに、都市高速は国の補助が受けられないのは明らかに不公平であると思う。都市高速は市民や県民だけが利用するものではなく、県民が税負担を強いられるのは納得がいかない。扱いに差をつけないよう、しつこく訴えて国からの補助を受けるよう努力して欲しい。

高速道路は利用する人に負担してもらうことが妥当だと思う。税金投入は、利用しない人には不公平に思う。財源不足は利用者負担が妥当だと思う。

3 社会実験・料金割引について

料金割引の社会実験をするならば、土日祝日・ETC無線通行車・普通車の3割引でなくても、例えば、全車輦を750円から700円にするとか、ETC無線通行車でない車も利用しやすい料金にして、利用車を増やした方が、財政状況にとってはメリットが大きいと思う。

ある程度高額であることはしかたないかと思うが、割引で「530円」など中途半端な金額にせず「500円」「550円」などすっきりさせてしまう英断も必要と思う。いくら財源がひっ迫しているとはいえ、せせこましい印象を感じている。加えて渋滞緩和も重要な問題である。高額を支払っても毎回同じポイントで大渋滞を引き起こしているのはよろしくないのではないかと。いずれにしてもいろいろな形での財源の調達や運用で、もう少し低価格にしてもらえると、消費者としては大変有り難い。(軽自動車割引も導入して欲しい。)

日頃、名古屋高速道路の料金が割高であり、利用の意欲が削がれていたが、社会実験による割引を機に利用機会が増した。資料を目にし、検討がしっかりと行われていることに安心した。

メリット・デメリット共に現時点でははっきりしている訳ではないので、の土日祝日割引を続けて検討すべきではないかと思う。

日中、渋滞しない時間は、もっと大幅に値下げしてもよいと思う。使いたいと思っても、この値段ではなかなか利用できない。土日祝日、夜間(午後11時から午前6時)は安くすべきだと思う。

4 道路施策・整備・渋滞等について

高速道路も大切だが、まず一般道路の整備をしっかりと行って欲しい。

参考資料は、とてもよく理解できました。自分の生活の中では、高速道路は身近なものではなく、

建設に莫大な費用がかかるのは想像できることで、本当に必要な道路のみ建設し、利用の少ないところは縮小するという方法はどうか。

渋滞が非常に多いので無料化には反対である。まずは渋滞がなくなる方法を検討して欲しい。

高速道路のメリットは早い、信号が無くスムーズに走行できることだ。よって「交通渋滞」を回避することが、まず第1条件だと思う。それにより、利用車も増え、増収につながるのではないか。

これ以上の税金投入を避けて、料金収入以外の収益や利用向上を推進すべきである。高速バスや名古屋市周辺部の路線バスに高速道路を利用してもらうよう施策すれば、渋滞緩和やCO₂削減に繋がる。

エコへの対策として、自動車利用を促すようなことは避けて欲しい。

5 検討会への意見・要望等について

値上げや新規建設中止を一切検討していないのはおかしい。

料金引下げのデメリットに対し、メリットが弱い印象をうけた。今後のより明確な検証を望む。

検討会になぜ「市民・企業代表」を入れないのか。このあたりの考え方が、官僚的と言われることに早く気がつくべき。利用者は、県・市・公社ではない。

普段、名古屋高速を使わないのでわからないが、「料金の引下げには、多額の前資が必要。(例100円引下げには年間100億円が必要)」とあるが、どうしてそんなにかかるのか、説明不足であり納得できない。また、名古屋高速を使わなくても、十分に名古屋の道路は空いている。にもかかわらず、上を見上げると高速の延長を何年にもわたってしている。

土日の割引は普通車のみ、平日は商業車のみ等、一律でない方法を検討して欲しい。

維持費他にかかる経費の見直しなど出て行くお金についての検討・報告が欠けている。

名古屋高速の料金が適正かは他の都市高速と比べてなぜ割高と言われるのか、運営は他とどのように異なるのか、ムダは無いのかという視点から検討する必要があると思う。

道路網の発達が発達の産業には不可欠だ。庶民も仕事関係の車も利用しやすい料金を願っている。料金引下げのメリット・デメリットについて、現状を詳しく知る人は少ないから、より多くの庶民に理解してもらうべき施策(テレビ・新聞・ラジオ・チラシ等で広報)をし、最善策でいけばよいと思う。

愛知県道路公社との連携が必要と思う。その辺をどのように進めようとしているか知りたい。

国による高速道路無償化などの社会情勢を反映しての検討かと察するが、料金引き下げは事業者への影響(特に公共交通機関)、環境への配慮など総合的に勘案すべきで、情勢に流されないよう的確な判断をされることを望む。私としては、公共交通機関との比較からは、現料金でも十分安価かと思う。安易に車社会を加速化させることのないように。

6 名古屋高速道路公社の経営等について

公社を含め人件費の見直しをして欲しい。民間は利益が下がれば支出も減少させます。企業努力・改善には痛みをもって取り組んで欲しい。

名古屋高速道路公社の内部改革を根本的に行い、企業努力の中で、高速料金を安価な価格にして欲しい。公社はすべてに恵まれている。

高速道路は、受益者負担の原則で建設費の償還のみではなく、舗装更新等将来的メンテナンス費用も調達すべきで、料金收受期間の延長もしくは廃止の検討が必要である。また道路行政及び管理運営する公社のスリム化等純民間的改革の推進が不可欠であるとする。

税金の投入・料金徴収期間延長などがありきの議論ではなく、運営主体公社の無駄があればそれを省く努力がまずは必要と思う。公社の体制・財政状態などの公表も同時に行って欲しい。

料金の値下げも必要だが、業務の経費を下げ、維持費を安くする努力が必要である。人件費や資材のコストを下げる。

7 情報公開・広報等

「高速道路は有料が当たり前」と思っている人も多い。料金引下げによりどの程度減収になるのか、收受期間を何年延長する必要性が生じるのか、詳細な情報公開を毎年行い、広く周知して欲しい。(ホームページの「新着情報」だけでなく、記者発表等しっかりと行って欲しい。)

名古屋高速は、他の高速道路に比べて高いという声を良く聞く。もっと広く実情を県民に知らせる必要があると思う。

料金値下げならもっと高速を利用すると思っていたが、別添の検討状況を拝見してビックリした。100円値下げで100億円とは。考えを改めたい。これ以上の高速建設は必要ない。そもそも高速建設当初の算段はどのようなシミュレーションであったのか。そして現状はどうかの情報公開を望む。あまりにも情報が少なすぎて、新聞には「値上げします」の一言しか載っていないのでは、住民・利用者は納得しない。

8 意見・その他

安易に税金投入する考え方がわからない。もっとやりくり出来ると思ってしまう。また、何故このように多額の費用や経費が理解できない。

全県民が高速道路を利用するとは限らず、利用頻度により、維持管理費を支払うべきだと思う。税金を投入することを抑えて高速道路の運営をして欲しい。

現状の高速料金が適正かも分からない。必要なところに税金を使うことに理解するつもりだが、

不透明では納得できない場合もある。

鉄道、バスの便が利用しやすい地域であり、これらの活用促進を図るべきである。例えば税金を投入しても料金引下げ、割引を行う。

借入金の残高が約1.3兆円とは気が遠くなりそうな金額です。平成52年に完済と言われてもピンとこない。果たして本当にあと約30年後には無料となるのか。

もともと、高速道路無料化にも反対だ。車社会を助長するだけである。CO₂削減の対極になってしまう。料金を割り引く必要も無い。この料金で使用できる人が使えばよい。それよりも、もっと電車かバスを整備して、利用しやすくして、CO₂を減らすべきだ。車はこれ以上必要ない。道路もこれ以上、いらぬ。温暖化に拍車をかけるだけである。

質問と回答 (単位...「総数」：人、「総数」以外：%、四捨五入により合計は必ずしも100%にならない)

I 多文化共生社会

1 「多文化共生」という言葉の認知度

問1 今までに、「多文化共生社会」という言葉を聞いたことがありますか。(回答は1つ)

	全体	男性	女性	名古屋	尾張	三河	20代	30代	40代	50代	60代以上
総数	481	230	251	149	179	153	70	102	92	78	139
1 聞いたことがあり、意味も理解している	21.6	21.7	21.5	22.1	22.3	20.3	25.7	12.7	14.1	21.8	30.9
2 聞いたことはあるが、意味はあまり理解していない	23.7	24.8	22.7	22.8	20.1	28.8	25.7	24.5	26.1	16.7	24.5
3 聞いたことはあるが、意味はほとんど理解していない	12.5	14.3	10.8	11.4	15.1	10.5	10.0	10.8	10.9	14.1	15.1
4 聞いたことがない	41.2	37.4	44.6	40.9	41.9	40.5	38.6	52.0	45.7	44.9	29.5
無回答	1.0	1.7	0.4	2.7	0.6	0.0	0.0	0.0	3.3	2.6	0.0

2 本県に外国人が多いことをどう思うか

問2 本県に在住している外国人は現在約21万人で、東京都に次いで全国で2番目に多い県となっていますが、外国人が多いことについてどう思いますか。(回答はいくつでも)

	全体	男性	女性	名古屋	尾張	三河	20代	30代	40代	50代	60代以上
総数	481	230	251	149	179	153	70	102	92	78	139
1 外国の言葉・文化・習慣を知る機会が増えるので、望ましい	37.8	34.3	41.0	39.6	38.5	35.3	30.0	40.2	35.9	35.9	42.4
2 地域で外国人と交流できるので、望ましい	34.1	34.3	33.9	36.2	36.3	29.4	28.6	38.2	30.4	32.1	37.4
3 地域の経済的な発展の維持につながり、望ましい	31.2	40.0	23.1	29.5	36.9	26.1	21.4	27.5	26.1	35.9	39.6
4 治安が悪化するので、望ましくない	44.7	45.7	43.8	42.3	45.8	45.8	45.7	49.0	53.3	33.3	41.7
5 習慣や文化の違いから外国人とトラブルが起こるので、望ましくない	38.3	36.5	39.8	43.0	33.0	39.9	42.9	39.2	41.3	25.6	40.3
6 日本人の雇用を脅かしたり、低賃金化につながるので、望ましくない	23.3	29.1	17.9	22.8	24.6	22.2	21.4	17.6	33.7	15.4	25.9
7 その他	10.0	9.6	10.4	11.4	9.5	9.2	5.7	7.8	9.8	10.3	13.7
8 わからない	6.0	6.1	6.0	4.7	5.6	7.8	7.1	9.8	6.5	7.7	1.4
無回答	0.4	0.4	0.4	0.7	0.0	0.7	0.0	1.0	1.1	0.0	0.0

3 在住外国人への期待

問3 在住外国人とともに暮らしやすい社会にするために、在住外国人に期待することは何ですか。

(回答は3つ以内)

	全体	男性	女性	名古屋	尾張	三河	20代	30代	40代	50代	60代以上
総数	481	230	251	149	179	153	70	102	92	78	139
1 日本の法律、生活ルール、習慣を守ってほしい	86.9	89.1	84.9	84.6	88.3	87.6	84.3	83.3	89.1	84.6	90.6
2 日本語や日本の文化を学んでほしい	49.5	51.7	47.4	51.7	49.2	47.7	41.4	39.2	44.6	53.8	61.9
3 地域住民との交流や地域の活動に参加してほしい	44.1	43.0	45.0	38.3	48.0	45.1	22.9	43.1	42.4	43.6	56.8
4 外国の言葉や文化を教えてほしい	24.3	20.4	27.9	26.8	25.1	20.9	31.4	37.3	16.3	24.4	16.5
5 生活の中で感じたことを提案、発言してほしい	31.4	31.3	31.5	32.2	36.3	24.8	28.6	34.3	23.9	28.2	37.4
6 その他	2.7	2.2	3.2	3.4	2.8	2.0	1.4	1.0	5.4	2.6	2.9
7 特にない	0.8	0.9	0.8	1.3	0.0	1.3	0.0	2.0	0.0	0.0	1.4
8 わからない	0.6	0.4	0.8	1.3	0.0	0.7	1.4	1.0	1.1	0.0	0.0
無回答	0.2	0.0	0.4	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	1.3	0.0

4 外国人との共生のためにできること

問4 今後、外国人が安心して暮らせ活躍できる地域社会にしていくために、あなたはどのようにしたいと思いますか。(回答は1つ)

	全体	男性	女性	名古屋	尾張	三河	20代	30代	40代	50代	60代以上
総数	481	230	251	149	179	153	70	102	92	78	139
1 自分から積極的に外国人に話しかけるようにするなど、日常生活の中で関わっていききたい	12.9	10.0	15.5	9.4	15.6	13.1	14.3	12.7	9.8	16.7	12.2
2 日本人住民と外国人住民が交流する機会があれば参加したい	42.4	45.2	39.8	46.3	40.8	40.5	31.4	42.2	46.7	47.4	42.4
3 NPOやボランティアの活動に参加して、外国人とのコミュニケーションの手伝いをするなど、できる範囲内で支援したい	10.4	11.3	9.6	11.4	9.5	10.5	10.0	7.8	13.0	3.8	14.4
4 なるべく関わりたくない	12.1	11.3	12.7	11.4	11.2	13.7	20.0	10.8	9.8	9.0	12.2
5 外国人との共生の問題は、行政が解決すべきである	8.7	10.0	7.6	8.7	9.5	7.8	11.4	6.9	5.4	9.0	10.8
6 その他	4.2	3.9	4.4	3.4	4.5	4.6	2.9	5.9	6.5	2.6	2.9
7 わからない	8.9	8.3	9.6	8.7	8.4	9.8	10.0	13.7	7.6	11.5	4.3
無回答	0.4	0.0	0.8	0.7	0.6	0.0	0.0	0.0	1.1	0.0	0.7

5 外国人雇用企業の責任

問5 外国人を雇用している企業はどのようなことに力を入れるべきだと思いますか。

(回答はいくつでも)

	全体	男性	女性	名古屋	尾張	三河	20代	30代	40代	50代	60代 以上
総数	481	230	251	149	179	153	70	102	92	78	139
1 最低賃金等の法令の遵守	57.0	53.9	59.8	63.1	58.7	49.0	52.9	57.8	52.2	56.4	61.9
2 日本人労働者と同様、公正かつ良好な労働条件の提供	64.4	65.2	63.7	65.8	65.4	62.1	61.4	62.7	64.1	62.8	68.3
3 日本語や日本の文化等についての理解を深める機会の提供	70.5	68.7	72.1	71.8	67.6	72.5	57.1	69.6	68.5	71.8	78.4
4 地域の日本人との交流の機会の確保	47.8	51.7	44.2	52.3	45.3	46.4	28.6	44.1	43.5	48.7	62.6
5 その他	5.0	4.8	5.2	6.0	6.1	2.6	8.6	2.9	3.3	2.6	7.2
6 わからない	2.9	3.0	2.8	4.7	0.6	3.9	2.9	3.9	1.1	1.3	4.3
無回答	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

6 外国人の子どもの不就学等に必要な対応

問6 外国人の子どもで、日本の小学校や中学校に通わなかったり、通っていても勉強について行けず、進学できないなどの問題が起きています。こうした問題に対して、あなたはどのように思いますか。

(回答はいくつでも)

	全体	男性	女性	名古屋	尾張	三河	20代	30代	40代	50代	60代以上
総数	481	230	251	149	179	153	70	102	92	78	139
1 就学前に授業についていけるよう最低限の日本語教育や学校での基本的な生活について教える	66.5	64.3	68.5	67.8	68.2	63.4	61.4	62.7	65.2	60.3	76.3
2 子どもを就学させたり、就学した子どもが進学できるよう、親に対して、日本の学校制度や進路についての情報を提供する	68.6	67.8	69.3	68.5	70.4	66.7	60.0	67.6	64.1	64.1	79.1
3 放課後に学習を支援したり、不登校児童の支援をするための教室を地域に設ける	48.0	47.4	48.6	53.0	45.3	46.4	40.0	41.2	48.9	52.6	54.0
4 子どもを就学させていることを親の在留資格の更新条件にする	39.9	42.6	37.5	39.6	40.2	39.9	32.9	39.2	45.7	38.5	41.0
5 外国人の子どもに対しても、小・中学校就学を義務化する	28.5	31.3	25.9	31.5	25.7	28.8	38.6	34.3	26.1	20.5	25.2
6 外国人の子どもが日本の学校に行くかどうかは自由意志であるので、ブラジル人学校や朝鮮学校等の外国人学校へ通うのであればやむを得ない	43.5	40.9	45.8	45.0	43.6	41.8	34.3	47.1	43.5	42.3	46.0
7 外国人の子どもが日本の学校に行くかどうかは自由意志であるので、不就学であってもそのままにすべきである	4.4	4.3	4.4	7.4	4.5	1.3	5.7	2.0	4.3	5.1	5.0
8 外国人の子どもより先に日本人の子どもの問題に対応すべきである	18.1	16.1	19.9	19.5	14.5	20.9	22.9	17.6	21.7	14.1	15.8
9 その他	6.7	7.0	6.4	8.7	8.4	2.6	4.3	3.9	7.6	7.7	8.6
10 わからない	1.7	1.3	2.0	2.0	1.1	2.0	0.0	2.9	1.1	0.0	2.9
無回答	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

7 多文化共生への行政の取り組み

問7 今後、日本人住民と在住外国人がともに暮らしやすい社会にしていくために、県や市町村など行政は、どのような取組みに力を入れるべきだと思いますか。(回答はいくつでも)

	全体	男性	女性	名古屋	尾張	三河	20代	30代	40代	50代	60代以上
総数	481	230	251	149	179	153	70	102	92	78	139
1 外国人に対し、日本の生活ルールや習慣、文化の違いなどについて周知する	80.5	79.6	81.3	83.2	81.6	76.5	70.0	74.5	85.9	83.3	84.9
2 外国人に対する相談体制や多言語での情報提供を充実する	60.5	58.7	62.2	63.8	56.4	62.1	41.4	60.8	59.8	70.5	64.7
3 外国人に対し、日本語の学習を支援する	61.5	59.6	63.3	69.1	55.9	60.8	60.0	53.9	60.9	61.5	68.3
4 企業に対し、外国人の労働環境の改善を促す	42.2	44.3	40.2	47.0	43.0	36.6	32.9	42.2	39.1	42.3	48.9
5 外国人の子どもに対する教育を充実させる	46.4	47.4	45.4	47.0	48.6	43.1	45.7	47.1	38.0	48.7	50.4
6 日本人と外国人との交流の場をつくる	45.5	50.4	41.0	46.3	46.9	43.1	32.9	51.0	47.8	42.3	48.2
7 外国人に対する医療・保険・福祉分野の施策を充実させる	28.7	31.3	26.3	34.2	25.7	26.8	28.6	25.5	20.7	21.8	40.3
8 日本人に対し、多文化共生に関する意識啓発や国際理解を促進する	37.0	41.3	33.1	36.2	34.6	40.5	24.3	39.2	29.3	33.3	48.9
9 外国人が地域社会に積極的に参画するよう促す	32.2	35.7	29.1	32.9	29.1	35.3	20.0	39.2	25.0	21.8	43.9
10 外国人に意見表明の場や県政への参加の機会を増やす	23.3	23.0	23.5	24.8	22.3	22.9	21.4	29.4	15.2	15.4	29.5
11 日本人に対し、外国語の学習を支援する	25.2	27.0	23.5	27.5	23.5	24.8	22.9	30.4	21.7	23.1	25.9
12 着実に多文化共生施策を推進するために、条例を制定する	12.1	13.5	10.8	15.4	10.1	11.1	10.0	9.8	7.6	5.1	21.6
13 特にない	2.5	3.5	1.6	2.7	3.9	0.7	2.9	2.0	1.1	3.8	2.9
14 その他	0.4	0.4	0.4	0.7	0.0	0.7	1.4	0.0	0.0	0.0	0.7
15 わからない	1.2	2.2	0.4	1.3	1.7	0.7	0.0	1.0	2.2	2.6	0.7
無回答	0.4	0.4	0.4	0.7	0.0	0.7	1.4	0.0	0.0	0.0	0.7

名古屋高速道路の料金制度

1 名古屋高速道路の利用状況

問9 名古屋高速道路をどのくらいの頻度で利用しますか。最も近いものを一つ選んでください。

(回答は1つ)

	全体	男性	女性	名古屋	尾張	三河	20代	30代	40代	50代	60代 以上
総数	481	230	251	149	179	153	70	102	92	78	139
1. ほぼ毎日	1.2	2.2	0.4	1.3	1.7	0.7	0.0	1.0	2.2	2.6	0.7
2. 週に1回程度	6.7	9.1	4.4	8.1	8.9	2.6	1.4	4.9	12.0	6.4	7.2
3. 月に1回程度	13.7	16.5	11.2	16.1	17.3	7.2	12.9	13.7	12.0	10.3	17.3
4. 年に数回程度	41.4	38.7	43.8	38.3	43.6	41.8	40.0	38.2	45.7	42.3	41.0
5. 年に1回程度	22.9	20.0	25.5	22.8	16.8	30.1	28.6	30.4	19.6	24.4	15.8
6. 利用したことがない	9.6	10.9	8.4	8.7	7.3	13.1	12.9	4.9	5.4	11.5	12.9
7. その他	4.6	2.6	6.4	4.7	4.5	4.6	4.3	6.9	3.3	2.6	5.0
無回答	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

2 建設費用についてのご理解

問10 名古屋高速道路は、整備計画延長81.2kmのうち、現在72kmが供用されており、今後、平成24年度までに全線が開通する予定です。

この道路の総建設費は約1兆6千9百億円となり、その費用は下表のとおり借入金等で賄われており、受益者負担の原則に基づき、利用者による通行料金で返済することとしております。

このように、愛知県が名古屋市とともに名古屋高速道路の建設費用の一部を負担していたことをご存知でしたでしょうか。(回答は1つ)

	全体	男性	女性	名古屋	尾張	三河	20代	30代	40代	50代	60代 以上
総数	481	230	251	149	179	153	70	102	92	78	139
1. 良く知っていた	4.6	9.6	0.0	4.7	6.1	2.6	1.4	2.0	5.4	1.3	9.4
2. だいたい知っていた	18.1	23.0	13.5	20.1	22.9	10.5	11.4	10.8	19.6	16.7	26.6
3. 少しは知っていた	27.0	29.1	25.1	31.5	25.7	24.2	21.4	30.4	21.7	28.2	30.2
4. 知らなかった	49.9	38.3	60.6	43.0	45.3	62.1	65.7	56.9	53.3	52.6	33.1
5. その他	0.4	0.0	0.8	0.7	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	1.3	0.7
無回答	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

3 通行料金の決め方

問11 名古屋高速道路の料金は、「問10」の建設費用に充当した借入金等の返済のほかに、維持管理費及び借入金利息など必要な費用の全てを料金収受期間の通行料金で賄うこととする『償還主義』と鉄道などの交通機関や他の有料道路の料金、物価水準等に比較し、社会的経済的に妥当と認められることとする『公正妥当主義』で決められています。

名古屋高速道路の通行料金が上記のように決められていることを知っていますか。(回答は1つ)

	全体	男性	女性	名古屋	尾張	三河	20代	30代	40代	50代	60代以上
総数	481	230	251	149	179	153	70	102	92	78	139
1. 良く知っている	3.1	5.7	0.8	2.7	3.9	2.6	0.0	0.0	4.3	0.0	7.9
2. だいたい知っている	14.3	18.3	10.8	16.8	15.6	10.5	4.3	15.7	10.9	17.9	18.7
3. 少しは知っている	26.8	29.6	24.3	26.8	30.7	22.2	22.9	24.5	26.1	20.5	34.5
4. 知らない	55.1	46.1	63.3	53.0	49.7	63.4	72.9	59.8	57.6	61.5	37.4
5. その他	0.4	0.4	0.4	0.7	0.0	0.7	0.0	0.0	1.1	0.0	0.7
無回答	0.2	0.0	0.4	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7

4 料金水準について

問12 名古屋高速道路の現在の料金は下表のとおりですが、どのように思われますか。(回答は1つ)

	全体	男性	女性	名古屋	尾張	三河	20代	30代	40代	50代	60代以上
総数	481	230	251	149	179	153	70	102	92	78	139
1. 非常に高い	19.5	21.7	17.5	24.8	19.0	15.0	20.0	24.5	26.1	17.9	12.2
2. 高い	46.2	46.1	46.2	45.6	48.6	43.8	45.7	52.0	47.8	47.4	40.3
3. 普通(妥当)	28.7	26.5	30.7	25.5	23.5	37.9	28.6	20.6	21.7	29.5	38.8
4. 安い	1.5	2.2	0.8	0.0	3.4	0.7	1.4	1.0	1.1	1.3	2.2
5. 非常に安い	0.8	1.7	0.0	0.7	1.1	0.7	1.4	1.0	2.2	0.0	0.0
6. その他	3.1	1.7	4.4	2.7	4.5	2.0	2.9	1.0	1.1	3.8	5.8
無回答	0.2	0.0	0.4	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7

5 重点実施事項

問13 名古屋高速道路の事業について、今後、何を重点に実施すべきだと思われますか。

(回答は3つまで)

	全体	男性	女性	名古屋	尾張	三河	20代	30代	40代	50代	60代以上
総数	481	230	251	149	179	153	70	102	92	78	139
1. 通行料金引下げ	43.9	47.4	40.6	47.7	46.4	37.3	45.7	52.9	46.7	39.7	36.7
2. 通行料金の割引(時間帯割引や特定区間割引の拡充)	44.1	43.0	45.0	49.0	44.7	38.6	40.0	52.0	41.3	39.7	44.6
3. 渋滞対策	50.1	50.0	50.2	48.3	52.5	49.0	57.1	47.1	45.7	44.9	54.7
4. 環境対策	31.2	30.0	32.3	30.9	30.7	32.0	40.0	24.5	23.9	24.4	40.3
5. 安全対策	46.8	44.3	49.0	49.7	44.1	47.1	32.9	41.2	54.3	39.7	56.8
6. 新線整備	2.5	4.3	0.8	2.0	3.4	2.0	0.0	2.0	3.3	3.8	2.9
7. その他	5.6	7.8	3.6	5.4	6.7	4.6	4.3	4.9	4.3	11.5	4.3
8. わからない	2.7	2.6	2.8	1.3	1.1	5.9	2.9	2.0	3.3	3.8	2.2
無回答	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

6 料金引下げなどに必要な財源確保の手法

問14 愛知県では、名古屋市及び名古屋高速道路公社と協力して、地域活性化を図ることを目的に、名古屋高速道路の料金割引の社会実験(土日祝日、ETC無線通行車、普通車3割引)を期間限定で実施しています。

この社会実験では、料金引下げによる減収分を、県・市が国の交付金を活用し、負担しています。(一般的に、料金引下げに見合う交通量の増加が見込めないため、減収となります。また、国が実施している高速道路の社会実験も税金が投入されています。)

今後、継続的な料金引下げや新たな割引などを実施するためには、税金投入や料金收受期間の延長など、利用者や県民の方々の負担も必要と考えますが、どのようにと思われますか。(回答は1つ)

	全体	男性	女性	名古屋	尾張	三河	20代	30代	40代	50代	60代以上
総数	481	230	251	149	179	153	70	102	92	78	139
1. 現行料金のままでよい	36.0	32.6	39.0	33.6	31.8	43.1	44.3	32.4	29.3	37.2	38.1
2. 料金收受期間の延長をしても料金引下げ・割引を行うべきである	39.7	44.3	35.5	40.9	46.9	30.1	34.3	43.1	43.5	35.9	39.6
3. 税金を投入してでも料金引下げ・割引を行うべきである	4.4	5.7	3.2	6.0	0.0	7.8	2.9	6.9	2.2	2.6	5.8
4. その他	8.7	10.9	6.8	8.7	10.1	7.2	7.1	8.8	10.9	11.5	6.5
5. わからない	10.4	6.1	14.3	10.1	10.6	10.5	11.4	8.8	13.0	11.5	8.6
無回答	0.8	0.4	1.2	0.7	0.6	1.3	0.0	0.0	1.1	1.3	1.4

平成22年度第5回県政モニターアンケート報告書

「多文化共生社会」
「名古屋高速道路の料金制度」
平成23年1月発行
愛知県知事政策局広報広聴課
名古屋市中区三の丸三丁目1番2号
電話(052)954-6169(ダイヤルイン)

この冊子は、再生紙を使用しています。

