

平成29年7月24日

【総務課長】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第28回国土幹線道路部会を開催させていただきます。皆様、本日はご多忙の中ご参集いただきまして、まことにありがとうございます。

進行を務めさせていただきます、道路局総務課長の山本でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の石川よりご挨拶申し上げます。

【道路局長】 道路局長の石川でございます。本日は、寺島部会長をはじめ委員の先生方におかれましては、大変お忙しい中、また大変暑い中お集まりをいただきまして、まことにありがとうございます。

前回6月23日でございますけれども、徳島県、日本バス協会、NEXCOからヒアリングをさせていただいたところでございます。高速道路の安全安心というテーマにつきまして、本日も関係団体等にお越しをいただきましてご意見をいただくこととしております。

本日は、高速道路ネットワークを活用した企業誘致や観光振興等により地域の活性化を進めているという自治体といたしまして長崎県、きょうは中村知事もお越しいただいております。また、高速道路を利用するトラック事業者として日本トラック協会、きょうは小幡副会長、栢野理事長にお越しをいただいております。それから、高速道路の一般利用者として、日本自動車連盟、JAF、久米専務及び全日本レンタカー協会、縄野会長にもお越しいただいております。さらには、車両の安全性向上に対する技術的な取り組みにつきまして、自動運転技術の開発・普及を図る団体といたしまして、自動車工業会からご説明を受けることとしております。

限られた時間ではございますけれども、活発な議論をお願いいたします。どうぞよろしくお願い申し上げます。ありがとうございました。

【総務課長】 それではまず最初に、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。上から、配席図、議事次第のほか、資料1として委員名簿、資料2としましてヒアリングについて、資料3としまして、長崎県ご提出資料、資料4としまして、全日本トラ

ック協会ご提出資料、資料5として、日本自動車連盟ご提出資料、資料6として、全国レンタカー協会ご提出資料、資料7として、日本自動車工業会ご提出資料、参考資料として今後のスケジュールがございます。

漏れている資料がございましたら、お知らせくださいますようお願い申し上げます。

よろしゅうございますか。

また、本日の部会の議事につきましては、運営規則第7条第1項により公開といたしております。本日は、天野委員、太田委員、小幡委員、小林委員、羽藤委員、山下委員におかれましてはご欠席との連絡をいただいております。また、竹内委員におかれましては、所用により途中からのご出席との連絡をいただいております。

本日ご出席いただきます委員の方は、委員総数15名の3分の1以上でございますので、社会資本整備審議会令第9条第1項による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、ご協力をお願いします。

本日は、資料2にありますとおり、ヒアリングの後半でございます。

それでは、これからの議事の進行を寺島部会長にお願いしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【寺島部会長】 それでは、議事を進めさせていただきたいと思っております。本日の議題は、前回に引き続きまして、ヒアリングといたします。関係団体の方々からお話を伺います。長崎県知事の中村法道様、公益社団法人全日本トラック協会副会長の小幡銀伸様、一般社団法人日本自動車連盟専務理事の久米正一様、一般社団法人全国レンタカー協会会長の縄野克彦様、一般社団法人日本自動車工業会自動運転検討会副主査の加藤昌彦様にお越しいただいております。ご多忙の中、まことにありがとうございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは初めに、長崎県、中村知事、よろしくお願いいたします。

【中村長崎県知事】 長崎県知事の中村法道でございます。皆様方には日ごろから道路行政についてさまざまなご指導、ご助言を賜っておりますことに深く感謝申し上げます。また本日は、長崎県の幹線道路に関しましてご説明、ご提案を申し上げる機会を賜りましたことに重ねて感謝を申し上げます次第でございます。

それでは、大変貴重な時間を頂戴しておりますので、座らせていただいて、長崎県資料に沿ってご説明をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

まずごらんいただいております表紙の大きな写真でございますが、本県佐世保市の中心部の状況でございます。港にはクルーズ船が入港しており、その左側に高架で西九州自動車道が走っております。近年は特に幹線道路の整備が観光振興や産業振興に直結する課題としてますますその重要性が高まりつつあることを実感しているところであります。

では、1ページをお開きください。本日お話をさせていただく内容であります。本県の概要と幹線道路の状況をご説明し、その後、西九州自動車道の現状と課題についてご説明した後、課題解決に向けた施策の提案をさせていただきます。

では、2ページをお開きください。長崎県は、ご承知のとおり、国土の西端に位置しており、県土の7割以上を離島や半島地域が占め、山地や丘陵地が全体の8割に及ぶなど厳しい条件下にあります。また、全国に先駆けて人口減少と高齢化が進んでおり、交流人口の拡大や企業進出などによる良質な雇用の場の確保が地方創生に向けた喫緊の課題となっているところであります。

本県の幹線道路網であります。青色でお示ししております高規格幹線道路の九州横断自動車道を軸に、県の北部地域を西九州自動車道が周回する形でその骨格を形成しており、これを補完する形で緑色の地域高規格道路が半島地域のネットワークを構築しております。西九州自動車道においては、伊万里松浦道路の本県区間が平成30年度末までに開通予定であり、また、松浦佐々道路では、昨年、事業化3年目にして工事に着手していただくなど、着実に事業を推進していただいております。本県としても、関係市町と協力して用地取得の支援を行っております。しかしながら、この地図をごらんいただいておりますとおり、本県の幹線道路の整備はまだまだ道半ばの状況であり、先の課題を解決するまでには至っておりません。

3ページをお開きください。西九州自動車道に関連した企業誘致や観光振興についての取り組みについて説明をさせていただきます。まず西九州自動車道につきましては、青色の区間が無料で、緑色の区間が有料道路で供用中であり、武雄南インターから佐々インターまでは暫定二車線での整備となっております。

左側に示しております企業誘致活動につきまして左側の図やグラフを見ていただきますと、西九州自動車道の整備・延伸に伴いまして沿線地域においては企業団地の整備が進み、企業の立地も着実に伸びていることがわかりますが、高速道路の空白地帯であります平戸・松浦地区では、企業立地が遅れており、新たな雇用の創出につながっていないのが現状であります。左下の円グラフを見ていただきますと、新たな雇用の9割は開通区間の沿

線であり、平戸・松浦地区の雇用はわずか1割にとどまっていることがわかります。また、下に示す新聞記事は、佐々インターに近接する工業団地に進出した自動車関連企業が事業拡張を計画しているものでありますが、沿線企業の連携を促し、物流の効率化を図り、付加価値を高めて地域経済の発展を目指してまいりますためには、早期のミッシングリンクの解消が求められているところであります。

次に、右側に示します観光振興でございます。県北地域には、ハウステンボスをはじめ、来年の世界遺産登録を目指しております潜伏キリシタン関連資産など魅力ある観光資源が豊富にあります。観光客数のグラフを見てもおわかりのとおり、西九州自動車道の整備に伴い県北地域への観光客が着実に増加する一方で、ミッシングリンクとなっております平戸・松浦地区では観光客が伸び悩んでいるという状況であります。また、近年、佐世保港のクルーズ観光が急増する中で、寄港中の周遊観光には定時性が重要となってきますけれども、暫定二車線区間の渋滞などの影響によりクルーズ観光のツアー企画が制限されることもありまして、平戸・松浦地区を訪問するクルーズ客は全体の1%にも満たないなど、地域の持つポテンシャルを十分に発揮できていない状況にあります。今年1月には佐世保港が官民連携による国際クルーズ拠点港に選定されており、今後もクルーズ客の大幅な増加が期待される中で、ミッシングリンクの解消と暫定二車線区間の渋滞解消が喫緊の課題となっているところであります。

4ページをお願いします。ここから、現在、本県が抱えております西九州自動車道の暫定二車線区間の状況についてご説明をさせていただきます。現在開通しております佐々インターから武雄南インターまでのうち、青色の佐々インターから佐世保中央インターまでは無料で、国が管理しており、緑色の佐世保中央インターから武雄南インターまでは有料で、NEXCO西日本が管理しております。また、佐世保大塔インターから武雄南インター間には付加車線が一部設置されております。

各区間の交通量を見ますと、佐々インターと佐世保大塔インター間では、1日当たりの設計基準交通量を大きく超える約2万から3万台が通行しており、混雑時の速度が著しく低下し、日常的に渋滞が発生している状況となっております。また、事故の状況を見ますと、交通量が多く、速度が低下している佐々インターから佐世保大塔インター間で多発しており、その死傷事故率は全国の平均と比べて著しく高い状況となっております。加えて、当該区間には長いトンネルもありますことから、ひとたび事故が発生すると重大事故につながることも懸念されているところであります。

暫定二車線区間の混雑状況であります。写真①は、相浦中里インター付近の朝の通勤時間帯の状況であり、車が渋滞し、ランプにも車が数珠つなぎになっているところをご理解いただけたと思います。写真②、③の状況を見ていただいてもおわかりのとおり、渋滞がひどく、常に徐行状態で、一部の車は停止するほど渋滞をきたしております。こうした状況にありますことから、高速性・定時性が極めて重要であります急患搬送においては、佐世保中央インターの近くにありますが第三次救急医療機関への搬送の際には、西九州自動車道の渋滞を避けて、あえて一般道を走行する場合もあると聞いております。このように、西九州自動車道の暫定二車線区間においては、本来、高規格幹線道路が担うべき役割であります高速性・定時性が渋滞によって阻害され、地域にとって大きな損失となっております。特に安全性の観点からも、佐々インターから佐世保大塔インター間の事故リスク低減は何としても早急に解決すべき課題であると考えております。

5ページをお願いします。こうした現状を踏まえて、本県からの施策提案をさせていただきます。西九州自動車道としてまず最優先すべき課題はミッシングリンクの早期解消であります。あわせて、暫定二車線区間の渋滞解消、事故リスクの低減が極めて重要な課題となっております。限られた予算の中こうした課題を克服してまいりますため、本県としては、無料区間の四車線化に有料事業を活用していただくことによって、佐々インターから佐世保大塔インター間の四車線化を早期実現することを提案させていただいております。

もう1枚おめくりいただきたいと思います。今回、佐々インターから佐世保大塔インター間の四車線化にあたり、無料区間の有料事業による四車線化について具体的な提案とお願いをさせていただきます。まず提案①といたしまして、佐々方面と佐世保市街地を結んでおります佐々インターと佐世保中央インター間においては、通勤や通学、買い物など日常生活での利用が主なものとなっており、地域の生活環境を確保するため、この区間のみの利用は無料のままとし、ETC技術を活用し、広域的に利用する交通のみからの料金徴収という手法をご検討いただければと考えております。

次に、提案②といたしまして、料金の設定であります。高速道路と同程度の料金水準としていただきたいというものであります。現在の有料区間は約30キロメートルで、普通車で980円かかっております。新たな四車線化区間を含めると約38キロメートルとなりますので、高速道路での対距離制による料金設定も踏まえてご検討をいただければ大変ありがたいと考えているところであります。

今回、本県の喫緊の課題であります西九州自動車道の四車線化について、無料区間の有料化も含めた事業の早期実現を提案させていただいたところであります。どうぞ実現に向けたご検討を賜りますよう、よろしく願い申し上げます。本日はありがとうございました。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの知事の説明につきまして、ご意見、ご質問のある方、よろしくお願ひします。

はい、どうぞ。

【根本委員】 最後のページですけれども、無料区間の有料化はもちろん賛成ですけれども、広域交通からだけお金をとるといのはちょっと違和感を感じます。いわば関所をつくって、外の人からお金をいただくというような形に見えるわけですけれども、やっぱり道路に限らずいろいろなインフラをほかの地域の人たちにも使ってもらって財源を調達していく、交流人口をふやして施設を維持していこうという考え方からすれば、域外の人にできるだけ使ってもらわなきゃいけない。観光客は特に料金に敏感に反応しますから、むしろ少し安くするぐらいの配慮があってもいいぐらいじゃないかなと思っています。以上です。

【寺島部会長】 今の点につきましては、知事は何かお考えでしょうか。

【中村長崎県知事】 先ほどもご説明を申し上げましたけれども、佐々から佐世保中央間は無料で整備をしております、ほとんどお買い物とか通学・通勤等に移動されている地域の方々の移動が大半であります。もちろん地域住民の皆様方もそれを超えて有料区間まで走行されるということであれば、当然ながら料金負担をしていただくということを想定してご提案をさせていただいているところであります。

【寺島部会長】 いかがでしょうか。何かありますか。

【家田委員】 大丈夫です。

【寺島部会長】 どうでしょうか。

じゃ、私のほうから、先ほどご発言のあった観光のポテンシャルに関して、この機会に世界遺産への認定を進めておられる例のキリスト教関係の施設に関しての展望と申しますか、我々の理解ですと、いわゆる隠れキリシタン伝説等というのはカトリックですよね。キリスト教全体ということから考えたときに、どういう展開を考えておられるか非常に興味があるところなんですけれども、確かに今後、平戸、それから、こっち方面の松浦方面

の展開ということになると、やっぱり観光というのが非常に大きな狙いになってくると思う。そのあたりいかがなんでしょうか。

【中村長崎県知事】 ご指摘のとおり、来年度の世界遺産登録実現に全力を注いでいるところではありますが、外からお見えになられる皆様方は、カトリック関係の皆様だけではなく、そのほかの観光資源もあわせて周遊をしていただくということでご提案を申し上げます。確かにインバウンドのお客様方は諸外国からも数多く巡礼団という形でお見えいただいておりますけれども、面的な観光資源を有効に活用しながら、しかも地域連携を強化する形で周遊型観光のご提案をさせていただこうと考えているところでもあります。

【寺島部会長】 なるほど。ありがとうございます。

その他、どなたかいらっしゃいますか。

どうぞ、朝倉委員。

【朝倉委員】 若干技術的なことなので、知事にお伺いする話じゃないかもしれないんですけども、この現在無料区間のところの生活交通のところだけを無料にするということなんですが、実は通過する交通が激しく、一旦おりてまた乗るという行為をすると、普通の交通と技術的に区別できなくて、インターの周辺での乗りおりの交通だけが発生してしまうということもあり得るかと思うので、本当にそういったことが技術的に可能かどうかということとはちょっと慎重に検討したほうがいいんじゃないかなと思います。以上です。

【岩見部長】 県の土木部長でございます。確かに今、朝夕が非常に混んでいる状況がございます、どういうふうに分離するかという問題がございます。我々の提案としましては、E T Cを活用して、それでできないかというふうに考えております。ただ、今、E T Cの普及率でいきますとこの地域は6 7%ぐらいですので、今後さらにそれをアップしていく必要があると考えています。

【寺島部会長】 確かに我々この部会で今まで1つずつ進めてきているんですけども、シンガポール方式じゃないですけども、E T Cの義務化とかこの技術基盤を活用するというのがこれからの鍵だというふうに我々も思っています。その義務化のプロセスというのは今後課題ではありますけれども、この6 7%が仮に何らかの形で助成措置やさまざまな形で1 0 0になれば、生活道路としてここを利用する人たちの管理効率というのかな、飛躍的に高められると思うので、E T C型の技術をどう活用するかというのは確かに我々にとって大きな材料というか資料、今後の基盤だというふうに認識しているところです。

はい、どうぞ。

【家田委員】 今、朝倉先生と、それから、その前に根本先生から問題提起された料金のところなんですけれども、県のお立場からすれば、今無料だといういわば既得権のようなものを維持しつつ、いい道路にしたいねという気持ちはもちろんわかるんです。だけど、高速道路を無料で作りたいと、そういう方式を編み出した理由というのは、交通量が少ないところでは料金とるといっても大変でしょうと。そしたら、交通量減っちゃって全然高速道路の役に立たないじゃないですかということからやっているわけですよ。だけど、無料でやってみたら非常に幸いなことにこんなにたくさんの方が使ってもらえる。需要がたくさんあるということは、やっぱり有料にして、しかるべき負担をしながらやっていくのが筋ではないかという考えもあろうかと思うんです。

したがって、県の考えというのはわかるんだけど、県は何も県として孤立して日本にあるわけじゃなくて、日本の、しかも開国をしてきた長崎県というのは、世界の標準を考えたっていいぐらいのところを考えると、やっぱり正義とは何なのかということまで考えて、さらにご検討されてやっていくといいんじゃないかなと。僕は暫定二車をやっぱり四車にすべきだと思うし、そのためにはやっぱり使っている人がしかるべき負担もしながらいいのにしようじゃないか、俺たちも負担するんだから、ぜひ別のところからもお金欲しいよねと、こういうのじゃないとやっぱり全体としてお金が苦しい中では難しいというふうに率直に感想を持ちましたけれども、ぜひ継続してご検討、お考えを詰めていただけたらと思います。特にお答えは結構です。

【寺島部会長】 いかがでしょうか。こちら何かございますか。

それじゃ、どうぞ。

【岩見部長】 すみません、先ほどのちょっと訂正でございます。ETCの普及は68.7%でございました。

【寺島部会長】 ああ、そうですか。

ありがとうございました。それでは、知事、どうもご苦労さまでした。

【中村長崎県知事】 どうもありがとうございました。

【岩見部長】 よろしく申し上げます。

【寺島部会長】 それでは次に、全日本トラック協会、小幡副会長、榊野理事長、よろしく願いいたします。

【小幡副会長】 皆さん、こんにちは。ご紹介をいただきました、全日本トラック協会副会長の小幡でございます。高速道路の担当委員長をしております。本日はよろしくお願

いたします。このような機会をつくっていただいて、大変うれしく思っております。また、国土交通省の石川道路局長さんをはじめ、道路局の皆様には日ごろ大変お世話になっております。心からまた厚く御礼申し上げます。それでは、座って説明をさせていただきますので、よろしく願いいたします。

それでは、まず第1ページをごらんいただきたいと思います。トラック運送業界の現状について報告させていただきます。平成2年の規制緩和以来、4万社ぐらいあった運送会社が1.5倍、今、6万2,000社ぐらいにふえております。そして、貨物につきましては、平成2年とほぼ横ばいということであります。この業界の規模といたしますのは、99%が中小企業でありまして、非常に小さい規模、特に規制緩和以来、小規模な業者がたくさんふえております。業績についても大変悪く、赤字企業の割合が大体50%ぐらいという形で推移をしておるのが現状であります。

次の2ページをごらんいただきたいと思います。トラックドライバーの賃金、労働時間について説明させていただきます。トラックドライバーの年間所得は、全産業平均と比較しまして、大型トラックの運転者は約1割、それから、中小型の運転者は約2割ほど低い状態にあります。そして、年間の労働時間につきましては、大型トラックの運転者が全産業平均と比較して480時間、また中小型トラック運転者では360時間長いという、そういった長時間労働で低賃金という非常に厳しい労働環境にあります。

次に、3ページをごらんいただきたいと思います。これは働き方改革実行計画についてであります。実は自動車運転者の時間外労働については、年720時間という一般的な適用の5年後には年960時間以内という上限規制が適用されることになりました。この上限時間を超過した場合には罰則が適用されるというような、そういった状況下に今進みつつあります。

この時間をどれだけ短縮するかという問題でありますけれども、これは2つの方法があると思います。1つは、荷主さんのお力をかりなкやできない待ち時間の短縮、それから、荷役時間の短縮、それから、荷役分離をすること、それから、やっぱり輸送の効率を上げる。これは車を大型化するかトレーラー化するかそういうことで解消していく問題と、もう1つは走行時間の短縮。これは後ほどまた詳しく説明いたしますけれども、やっぱり渋滞だとか、高速道路料金がなくて高速道路に乗れないというようなことで走行時間が非常に長くなっております。そういうことで、荷待ち時間の短縮と拘束時間の短縮をどれだけするかということが今後の課題だと思っております。

私、愛知県のトラック協会の会長もしておりますが、愛知県では、荷主との研究会というところで、今までは荷主さんと話をしようと思っても話が運賃の値上げというようなところに行っちゃいましてなかなか相談に乗ってこないということで、そういう方向からじゃなくて、いかにコストを安くするかと、荷主さんもプラスになって、我々業界もプラスになるような方法を一緒に考えましょうということで研究会をつくりまして、実際に荷主の皆さんと具体的な話を進めていくような準備が進みました。この秋から具体的な委員会で、委員会というよりも研究会というような名前で、今までない形で荷主さんと具体的な話をしながらこの問題について解決する方向で今検討しております。

それから次に、トラック運送業界の高速道路の重要性についてであります。これは以前にも私、国会の先生方の前でお話をさせていただいたんですけれども、高速道路に乗る率は、距離じゃなくて率ですけれども、日本が約16%、欧米が32%というような話を聞いております。16%を欧米並みの32%にしたときに、死亡事故が15%ぐらい減る。それから、負傷事故も20%ぐらい減る。それから、燃料が400万キロリットル、これは四国の4県が使っておるぐらいの燃料の使用量が減る。それから、渋滞による損失が減ることによって、金額に換算しますと1兆5,000億円ぐらいの効果があると、こういうような資料をいただいたことがあります。

いずれにしても高速道路を使わせていただいて、ここの下のほうにも書いてありますけれども、いろいろな実験の中で一般道から高速道路に乗りかえたときに、生産性が10%向上したというような例もあります。そして、長距離だけでなく、近距離につきましても、時間のことを考えますとかなりの効果があるということが証明されておりますので、ぜひ高速道路を使って走らせていただきたい。そのためには料金の問題も十分考えていただきたいと、こういうふうに思います。

それから、次の5ページの高速道路の積極的な活用に向けた諸政策に係る要望ということです。ちょっと話がそれますけれども、実は十四、五年前に、私、豊田市に住んでおまして、豊田にトヨタスタジアムというのができました。これは4万5,000人収容の、2019年にはラグビーのワールドカップを予定しておるスタジアムの社長を実はお受けしたんです。

そのときにNEXCO中日本の社長さんと話をして、高速道路というのは点じゃないの、それを線にして面にしたいと。どういうことかといいますと、高速道路をどれだけ速く走っても、例えばトヨタスタジアムには一般の駐車場がないわけでありますから、どこかに

車を置かなきゃいけない。なかなかスタジアムの周囲には駐車場がないということで、実は高速道路のスタジアムに一番近いところのインターに、市にこれはつくっていただいたんですけれども、1,500台の車が置ける駐車場をつくりました。どういうことかということ、自宅から車に乗って高速道路を走ってきました。駐車場はスタジアムにありませんということですから、インターでおりにいただいて、すぐ近くのところに駐車場をつくって、そこからシャトルバスでスタジアムまで人を送り込むということで、これで1つは点から線につながりました。

もう1つ、面ということ考えた。面というのはどういうことかということ、試合が終わったら、そこからすぐシャトルバスで駐車場まで帰るんじゃなくて、中心市街、これはスタジアムから近いところにありますので歩いていっていただいたり、別な足で中心市街地に行っていただいて、買い物したり、食事をしたりして、そして、シャトルバスを今度はスタジアムから出すんじゃなくて、中心市街からもとの駐車場に出すというようなことで、そういったことを考えてやるからぜひNEXCOさん協力してください、それについては途中で駐車場の情報を流していただけませんか、というような話をしておったんです。

この話はまだ実現しておりませんが、いずれにしても、そういうようなことで高速道路を線でもうまく使うような、幹線道路、高速道路に結ぶ道路が渋滞にならないような仕組みをつくっていただくとか、いろいろな方法でもって、今申し上げたのは、1つはシャトルバスということもありますけれども、そういうようなことをぜひしてほしいなということでもあります。

それから、今、高速道路の約30%が暫定二車線ということになっておりますけれども、二車線というのは大変危険であります。ぜひこの30%の二車線の道路を何とか早く四車線化していただきたいなと、こんなふうに思っております。

それから、渋滞対策につきましては、これはこういうことを今考えております。これも愛知県の例になって恐縮ですけれども、愛知県で交通実験、渋滞の実験をやっています。トラックがタコグラフをつけているので、実際に道路を走って、そして、この道路ならどれぐらい時間がかかる、どうしたらいいかというようなことの実証実験をやろうということで、国土交通省の中部整備局、それから、中部運輸局、そして、県とトラック協会でもって、まず実証実験をやって、そして、そこから今の道路を効率的に使う方法を見出していこうということで、今年の終わりごろから実際にテストをしていこうと、こんなことを考えております。

もう1つは、ETC 2.0のビッグデータを活用することによって、ピンポイントの渋滞対策や主要幹線道路の整備をぜひ、これはさっき申し上げたことと同じ話になりますけれども、対策を推進していただきたいなど、こんなふうに思っております。

それから、隊列走行や自動運転の実現、ダブル連結トラックの導入など、物流効率化のためにこういった問題についても今、国のほうでいろいろ取り組んでいただいておりますけれども、ぜひ早期に、実験もなかなか厳しい問題がたくさんあると思っておりますけれども、実現できるような方向に進めていただければ大変ありがたいと思っております。

それから、最後の6ページになります。サービスエリア・パーキングエリア、それから、道の駅における駐車スペースの整備・拡充、スマートインター事業の活用等をお願いしたいということでもあります。トラックドライバーの連続運転時間は、改善基準告示により4時間までとされておりますけれども、一般道路及び高速道路において休憩する場所が大変不足しておりますので、ぜひサービスエリア・パーキングエリア、道の駅における駐車スペースの拡大をお願いしたいなど、こんなふうに思っております。

実は、公益法人で貨物自動車運送事業振興センターという法人がありまして、ここで約30カ所のトラックステーションを運営しております。これも随分長く使っておりまして、老朽化したり、十分な価値が与えられないようなところまで出てきております。この振興センターは今までトラック協会とは別法人でありましたけれども、来年のうちにはトラック協会と合併いたしまして、もっと効率的なサービスのあり方を、今申し上げた道の駅やサービスエリア、パーキングエリア等含めまして一緒に考えさせていただいて、効率的な休憩所をつくっていききたいな、我々もそういう努力をしていきたいなど、こんなふうに思っております。

それから、その後、7枚目に書いてあります高速道路のさらなる利用促進のための施策。これは高速道路、最初に名神ができたときには、償還期間が40年で、それが終わったら無料になるというような話を聞いておりました。公団から民間に変わったときに、償還期間が45年になりました。そして、あのトンネルの事故のときに老朽化の問題が出てきたということで、償還期間が60年ということになっております。何年とかどうということではなくて、要するに、償還期間を延ばすようにしていただいて、いずれにしても高速道路の料金を安くしていただきたいなど。今、大口・多頻度割引の最大割引率を50%にいただいておりますけれども、これは平成30年3月末までとなっております。ぜひこれにつきましては、最小限この割引率の継続をお願いしたいと思っております。

大変勝手なことばかり申し上げましたけれども、我々トラック業界としても一生懸命努力をいたしますけれども、今申し上げたような大変人手不足の中での労働時間の短縮ということで大変厳しい状況に直面しておりますので、ぜひ先生方のお知恵をいただき、何とかこの問題を解消して、スムーズな輸送ができるように頑張っていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

以上で終わります。

【寺島部会長】 ありがとうございます。ただいまのご説明につきまして、ご意見、ご質問ございましたら、お願いします。

どうぞ。

【石田委員】 ありがとうございます。石田でございます。一番最後のページにETC 2.0に言及しておられます。トラックがETC 2.0の普及に非常に貢献をしていただいております、ありがとうございます。データを提供する本人がそのデータをきちんと使い尽くすというか、そういうことが極めて重要だと思っております、運行管理支援のさらなる充実ということには全く同意でございます。そのときに、トラックの個々の企業として、あるいは業界として、こんな使い方したいとか、あるいは現にこういう使い方をして役に立っているとか、あるいはこういう障害があるからうまく使えないので、その辺の改善、修正を考えてほしいというような意見がございましたらお聞かせください。

【小幡副会長】 まだまだ十分使い切っていないところがありますので、これを我々も十分勉強しながら、有効に使わせていただくように努力いたします。

【榎野理事長】 理事長でございます。ETC 2.0は非常にいいことがあるという認識を持っておりまして、私どものほうも、助成金を使ってできるだけ広げてきました。そういう意味では、返ってくるもの、ETC 2.0を使っていると何かいいことがあるものというものも、これはご当局も一緒に考えていただきたいと思っております。そういう意味では、こんなことがあるんだよと出てくればもっと広げられるものですから、私ども業界も一緒になってやっていきたいなと思っております。

【石田委員】 ありがとうございます。

【寺島部会長】 はい、どうぞ。

【児玉委員】 駐車スペースがサービスエリア・パーキングエリアで不足している件について、ご存じだったら教えていただきたいんですけども、日本の製造業って、かんばん方式といってジャスト・イン・システムというのをやっていて、今、在庫を持たない。

経営効率のためには非常に優れていると思うんですけども、昔ある自動車会社の人から、このかんばん方式というのが実は高速道路を倉庫にしているようなものだという話を聞いたことがあるんです。ということで、駐車スペースが不足しているのに関連して、例えばパーキングエリアとかサービスエリアのパーキングスペースがかんばん方式のウエーティングに使われているんじゃないかなという可能性もあると思うんですが、そのあたりの状況はどのようにお感じになっておられるか、ご存じだったら教えてください。

【榊野理事長】 先生のご質問が、かんばん方式みたいにパーキングエリアを使って物流がそこで待機している、逆に言うとそれは道路に負担をかけているのではないかというご質問かと思います。私ども、パーキングエリア・サービスエリアを使いたいというのは、先ほど副会長の小幡から申し上げましたように、労働関係の問題が一番でございます。ただ、パーキングエリアに行ったときに、そこで人が乗りかえて、あるいはそこで実際上荷物のやりとりをして効率化につながる道があるのではないかということは今研究しようと思っています。具体的にそこで滞留して、本来ならすぐ行けるのに、そこで時間調整をして、送り主の荷主に間に合うようにしているという実態がたくさんあって問題になっているという認識は、私どもとしては特に持っておりません。

【寺島部会長】 いかがでしょうか。

どうぞ。

【井伊委員】 先ほど、日本の場合の高速道路の利用率と欧米の利用率が倍ぐらい違うという話を指摘されておりました。その理由として、高速道路料金を運送料金のほうに転嫁できないからということに多分なるんでしょうけれども、先ほど来ずっと一番最初のほうご指摘されていた業界の過当競争体質というか、そここのところはそここのところで価格の転嫁というのが必要ですけども、一方で業界内でたたき合いをずっとやっていたら、やはりそれは競争条件は決して改善しませんので、その辺の業界としての取り組みはどうなってるんでしょうか。

【小幡副会長】 これは今、私が申し上げた、高速道路料金が高いから乗れないということと、今の運賃の競争と確かに関係はありますけれども、いずれにしても、この前も日本テレビか何かで特集番組でやっけていまして、四国から東京に行くのに、高速道路料金が会社から出してもらえないから自分で払うとか、そういうような確かに非常に厳しい中で高速道路を走るということで、だから、我々も今、理事長から話がありましたように、2日運行で長距離を走るとかそうじゃなくて、乗り継ぎをして、なるべくうちへ帰って寝ら

れるようなそういう運行体系を何とかしたいんです。大きい荷主の場合はそれがコンスタントに荷物があってできるんですけども、荷物が少ない、1週間に1回とか、一月に3回とかしか出ないようなそういうところでそういうシステムをつくるというのは大変難しいんです。そんなことで、今、ここで一番申し上げたいのは、高速道路料金を少しでも安くしていただいて、そして、長時間労働を少なくすると、ここを重点的にしていきたいなというふうに思っております。

【井伊委員】 いや、お言葉ですけれども、もちろん高速道路料金を安くしてもらいたいというのはわかるんですけども、だから、その競争体質を、高速道路料金のところにそのまま持ってこられたら、それは切りがない競争になってしまうので、やはり業界の競争体質は競争体質で改善していただきたいし、きょうは道路の場なんですけれども、物流業界は本当に今、大変な状況にあって、日本経済が物流のほうからだめになっていくんじゃないかと、今、それぐらい危機感を持っているんですけども、その危機感、国交省さんも物流大綱とかいろいろまとめられているんですけども、その割にはというか、業界としての危機感というか、是正意識というところがもうちょっと打ち出されてもいいんじゃないかなという感じはするんです。

【梶野理事長】 先生おっしゃることは、私ども非常に認識として持っています。ただ、釈迦に説法、申し訳ございませんが、これは営業として自由なところ、自由な中で運賃を提示して運んでいるというところがあります。ただ、一番問題なのが、再生可能な運賃をいただいて、きちんとした業が継続していけるかどうかということについて、あまりにも激しい競争をしてしまうと、高速道路には乗れないし、継続できない。そういうことはやっぱり産業として問題ではないかという認識は非常に持っています。

そういう意味では非常に劣悪な業者は退場していただくような、そういうような産業になっていくためにはどうしたらいいか、これは国土交通省、道路局、自動車局ともに考えていただきたいと思っている問題でございます。産業界、私どもとしてもどうすればそういう形の運賃をとる、もっと言えば、その運賃の中から高速道路に乗れる、そういうような好循環になっていくかどうか研究していきたいと思っています。問題意識は持っております。

【寺島部会長】 はい、どうぞ。

【家田委員】 どうもご苦労さまでございます。家田です。サービスエリア、パーキングエリアでのトラックドライバーを主たる対象にした施設整備あるいは機能の充実という

ことについてお話を伺おうと思います。何しろ有料で高速道路を走っていただくという場合においては、何も途中で走っているところだけのお金じゃなくて、サービスエリアやパーキングエリアだって料金に入っているわけですから、それはやっぱり道路管理者側のある部分の責任として機能を充実していくべきだと思うんです。一方で、トラック協会等のいろいろなご努力のおかげで、一般道沿道にも、トラックステーションとかいうのでしたっけ、ありますよね。一時期よりちょっと数が減ったと伺うんですけども、とにかく、どのぐらいですか。全国で10とかそのぐらい？ ちょっと正確な数字じゃありませんが。

【梶野理事長】 現時点では30弱ぐらいで、私どもとしては20強、20幾つにしていこうと。

【家田委員】 30弱？ そのぐらいかな、ありますよね。高速道路がそれなりのネットワークになってきた現代としては、そういった既存のトラックステーションのうちのどのようなものを継続的に使って、しかもその施設の機能や能力も変えていかなきゃいけないだろうし、高速道路上のサービスエリアにトラック用の機能を充実させるとともに、トラック業界で一生懸命やってこられたそういったものが相まって、全体のネットワークとしていい物流環境をつくっていくということが望まれると思うんです。そうすると、こちら辺は1つ、サービスエリアはどうしましょうかねという、それだけの孤立した話じゃなくて、トラックステーションとセットにしたような将来のあり方とかその辺を考えていくべきだなと思うんですけれども、その辺について少しお考えをいただけましたら。

【小幡副会長】 さっき申し上げましたように、実際トラックステーションが30ぐらいありますので、これをやっぱりよく、今ある高速道路のサービスエリア、道の駅なんかも含めまして有効に使えるようなことをですね。今まで独立した財団でしたけれども、トラック協会がいろいろこれから方策を考えていくということで、そういう手はこれから国土交通省さんともお話ししながら打っていきたいなと、そんなふうに思っています。

【家田委員】 特に伺おうと思ったのは、効率化のほうの方面の充実ももちろんあるんですけども、さっきのドライバーの人たちの労働環境の充実ということを通じてよりよい作業環境にしていくというためにも、走行環境そのものよりも、むしろ休憩環境とかそっちのほうが必要な感じもしまして伺った次第でございます。ぜひ今後もご検討いただけたらと思います。ありがとうございます。

【寺島部会長】 はい、どうぞ。

【根本委員】 高速道路の大型車の最高速度についてお伺いしたいと思います。道路局の会議ですけれども、やっぱり高速道路の安全にかかわると思うのでご意見をお伺いしたいんですが、私見では、日本の高速道路を走っているトラックは大体単車で25トンが多いわけですけれども、それだったら、車の性能も上がっていて、100キロに規制緩和してもいいんじゃないかと。セミトレーラーとかダブル連結は80キロでいいんですけれども、規制緩和は可能ではないかと思っていますけれども、トラック協会のご見解はいかがでしょうか。

【梶野理事長】 私ども非常におもしろい観点というふうには実は思っています、いろいろ内部的に勉強させていただきます。当然ながら、バスとトラックでも若干バスのほうが速度が出て運んでいます。トラックでも今、80だと認識していますが、もう少し上げればそれだけ効率がよくなるということは事実でございます。ただ、本当に事故がどのぐらいのところできているのかについてももう少し慎重に検討しなきゃならないと思っています、興味ある課題として、効率化の課題として勉強していきたいなと思っています。

【寺島部会長】 1つだけ。この間大阪で、去年だったと思うんですけれども、トラック協会の方の話聞いていたら、働き方改革のプレッシャーの中で、例えば日本列島を分けて、さっきのセンターじゃないけれども、中間点で、つまり、業者を超えて協会として、例えば九州から運んできているやつを、静岡がいいのかどうか、そこでもって運転手を、分業というのかな、乗りかえて、すみ分けて、同一の企業の中だったらそんなことは可能かもしれないけれども、企業を超えてそういうことをやる方向を検討しているんだなんてことを言っておられた方がいたんですけれども、現実にそういうことというのは起きているんですか。

【小幡副会長】 実は私どもの会社では、自分のところのドライバーだけじゃなくて、愛知から九州に走っているんですけれども、3カ所で乗り継ぎをしていきながら、他の業者の方にもやっていただいたりしております。そういうことを今はまだ実験中ですが、僕はそういうことを絶対やるべきだと。やっぱりできるだけ長距離を減らしていく。そして、今、同じ企業ならできますけれども、さっき申し上げたように零細企業が多いものですから、なかなか共同で乗り継ぎで運行するというのは今の時点では難しいですが、それをせざるを得ないというような形にだんだんなってくると思いますので、そういうこ

ともトラック協会としては、まず我々が実験をしながら、将来皆さんにそのような形になるような指導をしていきたいなど、こんなふうに思っております。

【寺島部会長】 ありがとうございます。

じゃ、よろしいでしょうか。どうもご苦労さまでございました。

【小幡副会長】 ありがとうございます。

【寺島部会長】 それでは次に、日本自動車連盟の久米専務理事、稲垣部長、全国レンタカー協会、縄野会長、甲田専務理事、よろしく願いいたします。

【久米専務理事】 JAF専務理事の久米でございます。本日はよろしく願いいたしますと思います。

資料5に基づいてご説明させていただきたいと思いますが、資料のページ数が1ページから8ページまでは右下に、9ページ以降は下の真ん中に打ってありますので、少し見にくくなっているかもしれませんが、よろしく願いいたします。

まず、1ページをごらんいただきたいと思います。私どもの組織でございますが、1963年にスタートして大体54年ほどの歴史がございます。会員数が、基本的にマイカーユーザーでございますが、1,888万人ということで、対前年で約38万人増加しております。また、主な活動といたしましては、ロードサービスあるいは会員優待サービス、モータースポーツ、それから交通安全関係、といった活動をしている組織でございます。

次に、2ページをごらんいただきたいと思います。第2パラグラフのところがございますように、私どもユーザー団体といたしまして、全国で地方自治体とか、あるいは道の駅とか、あるいはNEXCOさん等とも連携しながら、JAF会員がドライブに出かけて地域の活性化につながるような活動といったことを積極的に行っているところでございます。このヒアリングに際しましては、ユーザーが非常に多様でございますので、高速道路を利用する3,090名のドライバーにアンケートを実施いたしまして、その結果を今回ご報告させていただくという形で説明させていただきたいと思います。

なお、料金については特に今回はアンケートをとっておりません。過去2回ほどこちらでもご説明させていただきましたけれども、料金の関係が非常に多いので、その関係でアンケートをとりますとそこに集中しますので、今回は安全とか安心とか、あるいは使いやすさといった点に集中してアンケートをとらせていただいているということでございます。

アンケートの属性につきましては、9ページをごらんいただきたいと思います。まず調査期間でございますけれども、これは7月7日から8日で実施しております。性別で、男

性が67%、女性が33%。年代別で、60歳以上がほぼ25%ということで、以下、50歳から59歳が21.5%、40歳から49歳が21.1%と比較的年齢が高めの方に回答していただいたということです。地域別では、関東、中部、近畿、九州という順で、ほぼ人口比例の状況になっていると思っております。

次に10ページをごらんいただきたいと思えます。このアンケートの回答者の車の運転の頻度ですけれども、これは一般道路を含んでですが、ほぼ毎日の方が40%、週に2日から4日程度が21%、週に5日から6日程度が16.9%ということでございまして、週に2日以上運転するという方が80%近くと、車そのものについてはかなり使われているということです。

次に11ページをごらんいただきたいと思えます。こちらは高速道路の利用がどのぐらいの頻度があるかということですが、2カ月から3カ月が25.3%、半年に1日程度が22%、月に1日程度が16.1%、1年に1日程度が13.5%ということで、月に1回以下がほぼ80%と、高速道路についてはあまり使用していないということです。

12ページをごらんいただきたいと思えます。高速道路を利用する目的ですが、レジャー・ドライブ、これが65.7%、それから、仕事が15.4%、日常生活、買い物、通院などが10.2%ということで、日常生活あるいはレジャー・ドライブというのがほとんどということです。仕事ということになりますと、多分高速道路料金を払うのは会社負担とかいう格好が多いと思えますから、ほとんどポケットマネーで高速料金等を払っている方、これが日常生活とレジャーという格好になってくると思えますので、そちらがほとんどだというような属性になっていると思えます。

以上がアンケートの属性ということでして、そういう方の意見だということをご理解いただいた上で、アンケート結果についてご説明させていただきます。

まず3ページでございすけれども、高速道路についての重要な課題は何かということです。多い順から申しますと、安全への取り組み、それから、2番目が渋滞の緩和、3番目が快適な走行という順番です。

次に4ページをごらんいただきたいと思えます。それでは、安全への取り組み、この中身は何かということです。まず暫定二車線全区間での早期改善が必要だろうというご意見が多かったということです。2つ目は、逆走事故の防止対策、これはわかりやすい構造や表示にしてほしいということでございます。3番目は、これは高速道路に関するものなのか、ここのところはちょっと微妙なところがございすけれども、自動運転技術に対する

ドライバーの過信、これが懸念されるというのが安全への取り組みで特にアンケートで多かった回答でございます。

次に5ページをごらんいただきたいと思います。渋滞の緩和ということでございますけれども、やはり高速道路全体の課題に対して渋滞の緩和対策を望む声が29%ということで、あとは、慢性的な渋滞箇所の改善や渋滞した場合は通行料金の無料もしくは割引を求める意見が多いというようなことでございます。

次に、高速道路の情報は十分かどうかという点でございます。高速道路の、これは14ページをごらんいただきたいと思いますが、結局、情報量と、それから、情報の提供、これがそれぞれ十分かどうかということで質問してございます。一番多いのは、情報量は十分であるが、情報の提供方法が不十分である。それから、2番目に多いのが、情報量、情報提供の方法ともに十分である。情報量、情報提供の方法ともに不十分であるというのが3番目ということで、逆に両方とも十分であるというのが13.7%というようなことで、あえて言うとしたら、情報の提供の方法がまだまだ十分ではないのではないかとというのがドライバーの感触だということでございます。

次に、制限速度についてですが、上げるべきもしくは柔軟に変えるべきと答えた方が57.3%で、特に男性かつ若い世代が制限速度の引き上げを求める声が多いという状況でございます。

次に、快適な走行についてということでございますけれども、まず防音壁の問題がございます。景色が遮断される防音壁については、62.8%の方が透明な防音壁へのつけかえを要望している。理由としては、若い世代は眠気を誘う、一方、中高年世代は閉塞感を訴えるというようなことで、防音壁で遮断された中で運転するというのは結構ストレスがたまるというのがマイカーユーザーの意見だというようなことでございます。

次にパーキングエリア・サービスエリアに期待することは、休憩・駐車スペースの確保ということでございます。17ページにパーキングエリア・サービスエリアでどういうことを期待するかということが書いてございますが、先に19ページをごらんいただきたいと思います。19ページに、高速道路に対して最も改善してほしいことは何ですかということがございます。1番目に多いのと2番目に多いのが、先ほどご説明させていただきましたけれども、逆走事故の防止対策とか、暫定二車線区間での対策というのを先ほどご説明させていただきましたけれども、3番目にパーキングエリア・サービスエリアの混雑の緩和というのが出てきております。やはりこれはパーキングエリア・サービスエリアとい

うのは、休憩をとるとかトイレに行くとかいうことで、これは安全施設ということですから、ですから、安全対策ということが必要なことだろうと。ですから、パーキングエリア・サービスエリアの混雑緩和が確保された上で、17ページにある、ゆったりくつろげる休憩スペースとかトイレ設備の充実とか、あるいはグルメ・ショッピング施設の充実というのが入ってくるであろうと思っております。

あとは、快適な走行について、これは安全にもかかわると思えますけれども、案内標識がわかりづらいということが出ているということで、ここら辺の改善が必要だろうと思っております。

以上が、アンケートの回答よりユーザーの方は大体こういうことを高速道路に期待しているということでございます。

最後に、アンケートに、その他フリーコメントというのをつけてございます。ここではやはり高速道路の料金というものがフリーコメントでは出てきているということで、この比率がかなり高いということがございますけれども、料金についてのアンケートは今回特にとっておりませんので、そういう状況だったということがございます。以上、JAFからのご説明とさせていただきます。

【寺島部会長】 どうぞ。

【縄野会長】 それでは引き続き、レンタカー事業の現状につきまして、レンタカー協会会長でございますが、説明させていただきます。資料6が私どもからの説明資料でございます。レンタカーの私どもの現況でございますけれども、1ページにありますように、自家用車を有償で貸し渡す事業、即ち、レンタカー事業は、道路運送法で許可制度になっております。有償で貸し渡す事業は許可制になっておりまして、その登録台数は62万台でございます。その下にグラフがございますけれども、20年前と比較して2.5倍、10年前と比較して1.7倍ということで、急速に増加をしております。

この絵にもありますように、乗用車が半分以上を占めておりますけれども、トラックも4割を占めています。これは運送事業には用いられませんが、自家用の貨物の運送、これは運送事業ではない利用に使われるということでございます。それで、その他の区分は、道路を走る建設機械という車両もレンタカーとして使われております。

それで、この資料にはございませんけれども、よくレンタカーというと、観光・レジャーというふうに使われがちですが、データはないですけれども、企業のコスト削減、それ

から、支社の集約、そういうこともあって、ビジネスにレンタカーを使うことが、急速に増えていると認識しています。

それから、これは鉄道への悪口になりますけれども、東京以外の人あるいは外国の人から見ると、東京の鉄道は世界一複雑であるということ、路線の名前、行き先、相互乗り入れが非常に多くなっているものですから、もちろんスマホでわかることはわかるんですけども、逆に言えば、昔は車を使うというのは、高速道路の渋滞とか、方向がわからなくて不便だと言われておりましたけれども、今は、初めての人でも首都高あるいは高速道路を使って首都圏の中を自由に、特に都内を自由に行き来できるという評価は高まっております。ただ、課題が空港についてはありますので、後で申し上げます。

それから、外国人のレンタカー利用の状況ですが、2ページ、3ページでございます。これは後で申し上げますけれども、外国人が全て日本で運転できるわけではないんですが、そこにありますように、利用される人数が多いのは、北海道では、香港、台湾、韓国、その他のアジアの方ですね。それから、沖縄ですと、韓国、台湾、香港の方。これはそのこの表の一番右下にもありますように、対前年比で5割増しとか4割増しと急速に増えております。

特に沖縄や北海道は、道路がそんな渋滞をしておりませんで、タクシーで行くと料金が高い。貸し切りバスで行くと好きなのところに行けない。今、外国の方も、FITといいまして、旅行社を通さずに自分でネットで行きたいところを探して、それをカーナビに入力するとルートがわかりますから、レンタカーが便利な関空あたりでレンタカーを借りて、中国地方は高速道路がすいていますから、厳島神社、それから、出雲大社、石見銀山とか、自分の好きなのところに行きたいというニーズが高まっているようでございます。

それから、そういう中でちょっと課題は、4ページにありますけれども、レンタカーの事故ですが、これはレンタカーを使いなれていないから事故が多いんじゃないかと言われておりますけれども、レンタカー全体としてはこの数年減少しております。ただ、外国人の事故がこの2年ぐらい増えておりまして、これは私どもとしても課題でございまして、後から申し上げます。

5ページにありますのは、これは大手でございまして、各大手がホームページに英語等でレンタカーの案内をして、予約もネットでできるという仕組みでございまして。

それで、先ほど申し上げました、外国人だけじゃないんですが、空港でレンタカーを使える状況がどうかということが6ページにございます。これはアメリカ等でレンタカーを

利用された方はご存じだと思いますけれども、公共交通機関がそんなに便利じゃないから、逆に言うと、空港ビルのそばにレンタカーがすぐ乗れるようにあるところが多いのですが、日本はやはり空港というのは1にバス、2にタクシー、それで、大きな空港だと鉄道ということで、レンタカーというのは歴史のある大規模な空港ほど重要視されておりました。

それで、ここにありますのは、地方空港で一番便利な青森空港です。このほかに山口宇部空港等も便利ですが、空港ビルのそばにレンタカーターミナルがあって、歩いて荷物を持って、そこで受付をして手続きをして、そこから乗れます。それから、レンタカーの洗車場等もそこにあってメンテができる。これに似た大規模な空港としては、資料にありませんけれども、中部空港セントレア、それから、関西空港、こういう新しくつくられた大規模空港はレンタカーを意識して設計しております。セントレアは、ご存じかと思いますが、飛行機をおりた人がすぐ階段をおりればレンタカーのカウンターがあって、そこから乗れるという状況でございます。

逆に言うと、羽田空港とか、まあ、成田空港も少しは改善しているんですが、伊丹空港や、それから、那覇空港はバスで送迎されないとレンタカーを利用できない。特に那覇は空港全体の敷地が狭いものですから、送迎車に乗るだけでも、送迎車も行列になりますし、送迎車に乗る人も行列になって、ひどい状況でございます。これは空港関係機関のところの理解を得て、何とか改善しようということは取り組んでおります。何とか中部空港や青森空港のようにしていきたいと思っております。

それで、7ページでございますが、外国人の利用についての課題と取り組みです。これは、データが古くて申しわけないですが、カバー率は26年ですと7割弱になっておりますが、今、相当な、多言語でのカーナビで大手事業者はカバーしていると聞いております。

それで、レンタカーの利用の課題は、まず1つは道路の走り方が右左逆の国がかなりありますし、ということは、運転席も右左逆となります。レンタカーそのものに慣れていないので擦ったりするのに、右左逆で大丈夫かという心配がもともとございます。イギリス系のところ、香港、それから、イギリス系じゃないんですけども、タイ、それから、オーストラリア、ニュージーランドは右左が日本と一緒になんですけれども、それ以外、特にお客が大勢来る韓国や台湾は右左逆でございますので、そういうことについてのインプットが必要です。それから、道路ですが、カーナビがありますから、道路の通行は昔に比べ

れば相当楽になっておりまして、NEXCOの各社とレンタカー会社が共同して、ETCで高速道路を乗り放題になるようなサービスを全国で取り組んでおります。

そういうことと、後で参考資料のほうで申し上げますけれども、課題としては、12ページに、まずレンタカーを使うときに、日本の交通標識はどうであるかというような注意、それから、高速道路を利用する際に、ETCバーが上げ下げされますけれども、それはどうかというような注意書きをしております。これは改善が示されまして、「止まれ」というところに例えば「STOP」と入れる取り組みを警察庁のほうでご理解いただきまして、これから進めていくということでございます。

それから、その次の13ページにありますように、これが現物でありますけれども、外国の人全て日本で運転できるわけではなくて、中国の本土の人は、ジュネーブ条約に入っていないものですから、日本に来る外国の方としては一番多いんですけれども、日本で運転ができません。運転できる国際免許証というのはどういうものかということを経営者やレンタカー会社の社員に確認してもらうためにこのパンフレットをつくりました。これをほとんどのレンタカー、少なくとも会員のところには、社員が、パスポートと国際免許証と一緒に確認すれば、利用することについての確認ができるということで取り組んでおります。

それで、あとは14ページにありますように、それぞれの地域ごとのドライブマップについてもそれぞれのレンタカー会社だけではなくて、運輸局、観光推進機構、それから、道路関係の機関等と一緒に、英語、韓国語、中国語、ただし本土の人はまだ運転できないので台湾の人を念頭において繁体字で作成配布しております。

それから、一番最後のページは、カーナビを使うと、観光地のマップコードシステムを活用して、目的地を入力すると行き先へのルートがわかるようになるということももちろん大手を中心にやっております。

それで、私どもとしての要望・課題でございますけれども、9ページですが、レンタカーは形式的には自家用車という扱いなんですけれども、これだけ利用が増えて、車の利用の効率からいうといいものだというふうに私どもは評価をしております。そういう意味で、専用の駐車スペースを確保していただければありがたい。それから、先ほども話に出ましたが、渋滞対策の情報伝達です。ラジオ放送で情報発信をやっていただいているんですが、外国人ドライバーにリアルタイムな事故・渋滞の情報発信というものに取り組んでいただければと思います。

それから、警察庁の方で道路標識について取り組み始めていただいておりますけれど、外国人向けの交通案内はマップだけじゃなくて、電光板とか固定板、そういうものについても英語表記を少しずつ、多いところからで結構なんですけど、やっていただければと思います。高速道路マップも多言語で作成をして、いろいろな配布の仕方があると思いますけれども、配布をしていただければありがたいということでございます。

以上でございます。

【寺島部会長】 ご苦労さまでした。JAF、レンタカー協会の説明につきまして、ご意見、ご質問のある方。どうぞ。

【大串委員】 済みません、JAFさんにまずお聞きしたいんですけども、今回いろいろなデータをとっていただいておりますが、非常に関心が高いのは、やはりサービスエリア・パーキングエリアが混雑するということを気にしてらっしゃるんですけども、例えば30分を超えたら課金しますよとか、1時間を超えたら課金しますよとか、3,000円買った人はというようなよくあるような仕組み、そういったものを導入することの是非というのは今までお聞きになったこととかあるでしょうか。

【久米専務理事】 そこについてはございません。もしもそういう話があるとすれば、また別途いろいろ私どもとしても調査しなくてはけないと思いますけれども、今日の説明でも全体でお話したのですけれども、非常にコストと申しますか、負担については、自動車ユーザーは結構厳しいのですよね。ですから、課金するというような話になると、もともと高速道路料金が高いじゃないかという、まずそこから入っているわけなので、そこからさらに駐車との関係にまた別枠で、長くいるとお金がとられるというような話というのは多分、反対のほうが多いのかなという感じはします。

【大串委員】 ありがとうございます。いろいろなクロスデータについてよくわからないところがあって、例えばサービスエリア・パーキングエリアのところ非常に不満な人がほかにどういったところとクロスしているのかというところがもう少しわかると、もうちょっと効果的な対策ができるかなと思いました。データの利用の公開、研究者向けには無料で使わせていただけるとかそういったことがありましたら、ぜひ教えていただければありがたいです。

【久米専務理事】 そこについてはいろいろ検討させていただきます。

【大串委員】 ありがとうございます。

【寺島部会長】 はい、どうぞ。

【朝倉委員】 ありがとうございます。日本自動車連盟さんの、これ、アンケート調査ですね。

【久米専務理事】 はい。

【朝倉委員】 このときの選択肢の設定というのはどういうふうにして設定されたんですか。というのも、改善を望むことが19ページにあります。幾つか項目が上がっているんですが、暫定二車線区間の正面衝突事故の防止対策、これはわかるんですけども、暫定二車の四車線化という希望はないんですね。つまり、選択肢をどういうふうに与えたかということがこの結果と関係しているんじゃないかと思うんですけども、具体的にどうやって選択肢を与えられたんですか。

【久米専務理事】 これは特段、学術的に詳しくやったというわけではなくて、我々で大体想定できるような選択肢を並べたというような形です。

【朝倉委員】 わかりました。そうすると、高速道路に対して最も改善してほしいこと何ですかと聞いたときに、例えば未開通区間の早期整備というのがないと、これ答えないわけですね。

【久米専務理事】 ええ。ですから、そののところはその他のところで括弧書きでもって、その他を選択してそこに内容、例えば、レジャーだとか何かという高速道路の利用目的がありますけれども、そうすると、帰省だとかそういうのがその他のところに入ってきたりしています。ですから、その他のところで拾うような格好で組み立てています。

【朝倉委員】 わかりました。いずれにしてもあくまで選択肢の中で選んでいるので、ないものについてどういうふうに見ていくかということがすごく重要だと思います。それから、この結果というのも、おそらく日本全国で平均化されているので、エリア、地域によってはそれぞれ違うと思うんですね。ですから、そういったことも見ていただくと、どういう地域でどういうニーズがあるかということはある程度わかるんじゃないかと思いました。これは感想です。

済みません、続けてもう1個。

【寺島部会長】 どうぞどうぞ。

【朝倉委員】 あともう1つは、レンタカーのほうなんですけれども、外国人の方の事故率、件数/100人とか、件数/走行マイルとか、これがわかるとどれぐらいリスクがあるかわかるんですけども、そういった数値というのはお持ちなんですか。

【縄野会長】 すみません、4ページにありますように事故の件数をやと示せるようになってきているんですが、走行距離というところまで拾い切れておりません。そういう意味での事故率が、日本人との比較も含め、どのぐらいあるのかということについては把握しておりません。申し訳ありません。

【朝倉委員】 もし、それには少し確かに距離は時間がかかるかもしれないんですけども、貸し出した件数当たりの事故率であればすぐ出ると思うんです。この間、沖縄かどうかで聞いたところによると、結構ワンオーダー違うぐらい事故率が高いとおっしゃったこともあったかと思うので、そのことは非常に重要な評価の指標なんじゃないかと思いません。

【縄野会長】 事故件数自身をようやく把握しており、1台当たり年に何件ぐらいの想定はできますので、検討させてください。

【朝倉委員】 よろしくお願いします。

【寺島部会長】 どうぞ。

【家田委員】 いいですか。どうもご説明ありがとうございました。レンタカーについて伺います。私自身は自分の車よりレンタカーに乗っている距離のほうが多分長くて、だから、うちの車やめようかなと思っているんですけども、レンタカー実に便利でね。やっぱりさっきのグラフにもあったように、10年前から1.7倍、20年前から2倍という、これが如実に示しているように、いい傾向だと思うんです。必ずしも保有するわけじゃなくて、適材適所で使って。私の場合は、空港もしくは新幹線の駅から使うということが圧倒的に多いんです。

それからすると、ちょっと伺いたいのは、距離帯みたいなものなんです。多分データは把握してらっしゃらないんじゃないかと思うんですけども、例えば10年前、20年前の我が国の高速道路ネットワークの充実度というのは今に比べると全然低いんです。それからまた、新幹線の整備率も断然低いんです。だから、おそらくはレンタカーユーザーがこうやってふえると同時に、より広く動くことができるようになってきているはずで、多分高速道路に乗っている距離の率も高まっているんじゃないかなと思うんです。これは観光促進の面でも結構なことなんですよ。

そこで伺いたいのは、やっぱり乗り捨てという制度が、県の中でほとんどの場合はクローズしている。北海道は幾つか分離しているけれども。昔だったらそれもリーズナブルな広域観なんだけれども、今の高速道路の充実感からすると、県の中というのはいかにも狭

くて、2つ3つの県を越えても乗り捨てオーケーとなると多分観光のスタイルが相当変わってくると思うんだけど、その辺というのはどんな感触なのかなと思って、伺いたいと思います。

【縄野会長】 私ども、指摘を受けている課題でございます。私どもの実情からいうと、特に日本の都道府県というのはそんなに広くないんじゃないかと言われるんですが、乗り捨てた車をどういうふうに次に使うかということは、結局、利用の実態に合わせて、もとの店舗に戻すということが必要なんです。必ず乗り捨てたところで同じような需要がある訳ではないので、レンタカー事業者の社員あるいは下請を使ってでも戻さないといけません。例えば大阪で、広島で乗り捨てられたときに、大阪の台数をやはり維持しておかないと需要に応えられない。結局、運び戻すコストをレンタカー事業者の負担でやるということがなかなか難しく、都道府県の範囲ならばそのコストを見るかということでやっているんです。

【家田委員】 現状はそうなんだけど、外国の例を見ると、時代がもうそういう時代じゃないんじゃないかという感じがもうするんです。

【縄野会長】 レンタカーの事業のレンタカーの料金を全体に上げれば、乗り戻し、運び戻しのコストも償えるわけですが、今、ほかの商売も同じなんですけれども、安全を守っていない恐れがあるような格安のレンタカーとも料金での競争にもなっておりまして、そこを安全を守りながら商売に勝っていかなければならないところで苦悩しているところでございます。

【家田委員】 ありがとうございます。

【寺島部会長】 レンタカーのことにに関して最後に。私が、日本総合研究所を率いていて、観光立国でいろいろ調べている中で、これはもう世界的な趨勢なんですけれども、パーヘッドGDPが5,000ドルを超すと、海外旅行に対する指向がまずぐんと加速するんです。1万5,000ドルをパーヘッドGDPが超すと、ここに出されている資料がまさに的確だなと思うんですけれども、個人旅行という段階に一気に海外旅行が入ってくるんですね。今、アジアのパーヘッドGDPを見ると、シンガポールはトータルに小さい国だから数字あんまり出ていませんけれども、台湾、香港、シンガポール、まあ、香港、シンガポールは日本よりもパーヘッドGDPが上に行っちゃいましたから、台湾、韓国が後ろに迫ってきていて、2万5,000とか3万のゾーンに入ってくるから、見事にこの数字は当てはまるなど。

今、中国が1万ドルに迫ってきて、タイがやはりインドネシアとともに1万ドル台に迫ってくるということになると何がポイントかというところ、これ、レンタカーというのが今後、個人旅行との関連で一気にふえてくる。それに対して、先ほどから出ているようないろいろなシステム設計を変えなきゃいけない局面がもう迫ってきているんじゃないかなという気がするんです。この資料がかなり重要な指標も暗示しているなというふうに僕は受けとめたんですけども、その方向感ですね。これ、4,000万人ということになると、我々の推計ですと、大体8割がアジアからですから、そうすると、3,000万人を超す人がやってきて、それが個人旅行の段階に入ってくるなんていうことになると、パラダイムがまるく変わっちゃうなというふうに思っているんです。準備の必要な段階に入ったのかなと思います。

【縄野会長】 シンガポールについては、私どもとしても驚いたんですけども、ここにデータはありませんけれども、各国ごとの平均的な利用日数を調べましたら、シンガポールからの利用者は1週間ぐらい平均で乗るぐらいですね。やっぱり非常にお金持ちなのか、日本の観光旅行を長くやりたいのかあれなんですけれども、そういう意味では非常に注目すべき対象だと思います。

それから、タイは今のところ非常に少ないんですが、日本だと車をこんなに気持ちよく運転できるよというようなPRを今、大手が一生懸命やっております。

それから、中国は、もちろんよだれが出そうなすごい人数が来るんですが、ジュネーブ条約に何で入らないのかということを知りましたら、やはり中国国内で外国人が車を運転するということについてはテロ対策、安全対策という観点から国の方針として慎重であるということで、ジュネーブ条約への加入という動きは見えないようであります。

【寺島部会長】 ありがとうございます。それじゃ、どうもご苦労さまでございました。

それでは次に、日本自動車工業会の加藤副主査、自動運転に関係しまして、よろしくお願いたします。

【加藤副主査】 ご紹介いただきました、日本自動車工業会自動運転検討会の副主査をしております加藤と申します。きょうは、自動運転の実用化と普及に向けて、道路、インフラとの連携ということでご紹介をさせていただきます。

まず1ページ目を開いていただいて、自動車工業会の活動でございます。豊かな車社会の実現ということで、「進化するクルマが、人、街、社会を支える」ということでこれまで

活動してまいりました。その中には、環境への取り組みとか、日常の安全の取り組み、それから、協調・標準化への取り組みといった大きな柱があったのでございますけれども、昨今、自動運転に関しては非常にホットな話題となっております。

次のページをごらんください。自動車工業会の自動運転のビジョンです。世界で最も安全で効率的で自由なモビリティ社会を実現したいということでビジョンを掲げております。昨今、昨年4,000人という交通事故死者の数を下回ったわけですが、いまだに多くの方が交通事故でお亡くなりになっているという実情を踏まえて、これを限りなく我々としてはゼロにしたいという方向でやっております。さまざまな諸策が行われた結果でございますが、昨今やはり低下の傾向が鈍化しているという危機感を持っております。こういった中で新たに自動運転技術が導入されますと、この低下傾向の鈍化を何とかワンステップ、より安全な形にできるのではなかろうかということを考えておまして、とりわけ安全に対してはこの自動運転技術をしっかりと活用したいと思っております。

次のページをお願いいたします。自工会で自動運転のビジョンをつくっておりますけれども、その中で展開シナリオを具体的に定めております。この絵は、横軸が時間軸で、どの時期にこういった技術が出てくるかということを示しております。

ここにご覧のように、2010年代は、予防安全とか運転支援といったシステムの普及の時期だと考えています。これはもうほとんどの車にこれから装備される自動ブレーキだとか、そういった予防安全の技術を示しております。

2020年代になりますと、非常に限定的な自動駐車車の普及とか、まずは高速道路及び自動車専用道、こういったところの限定的な自動運転の導入を考えております。それから、一般道、都市内の少し限定的な自動運転の試験運用が始まると考えております。さらには、運転支援システムによる高齢運転者のサポート、こういった技術もどんどん普及してくる時期かと思っております。

2030年代になると、市街地とか一般道路の限定的な自動運転の普及、あるいは大型車の高速道路での隊列走行、あるいは過疎地域の限定的な自動運転、こういったものがどんどんふえてくる時期だと考えておまして、こういったことの技術の積み重ねで、社会的負荷ゼロだとか、社会を支える車のさらなる進化を狙っております。それに伴いまして、下にありますような、道路環境の整備とか、通信だとか、そういったデータの提供インフラ、あるいは法的な整備が必要になってくるだろうと考えております。

次のページをお願いいたします。自動運転に関する自工会の活動の少し具体的な事例を示しております。横軸は時間軸で、左側に項目が書いてございますけれども、自動運転のユースケースというのは具体的にどういうシーンで自動運転をするのかといったこととか、法的な整備、道路交通法あるいは車両法といったところの改正がどう必要であるか。技術の観点で参りますと、特にデジタルマップと言われる高精度地図、それをどう整備するかとか、通信技術、セキュリティ技術、それから、安全性といったところの課題。あるいは、車と人間がどう連携するかというヒューマン・マシンインターフェース、こういった技術の開発が必要になってまいります。その下が、本日の議論になります道路交通環境ということで、後ほど詳しく説明したいと思います。それに加えて、あと、社会的受容性ということで、どういうふうにユーザーの方に使っていただくか、あるいは理解を促進させるかということが必要になってまいります。

次のページをお願いいたします。このページでは具体的に、自動運転になった場合にどういったことがインフラで必要になるかということをし電波の観点で書いてございます。左上は、道路からの先読み情報ということで、車自身のセンサーで検出できない場所、そういった先の情報を道路から取得することによって、円滑な自動運転ができるだろうと考えています。そこにある絵は、高速道路の合流地点とかジャンクションのところの、車をどういったふうにかすかといったところでそういった技術が必要になるということがございます。

右に行ってください、同じように合流、車線変更といった観点でも、路車間であったり、車車間も含めて情報の共有が必要になるだろうと考えています。

左下は緊急ハザード情報ということで、特に高速道路の急な落下物、こういったものに対してはまだまだ先読みの情報がないと安全な自動運転走行ができない可能性があるものですから、インフラからの情報があったりだとか、車車間が、先の車がそういった落下物があるぞということを後方の車に伝達するといったような技術が非常に有効になってくるだろうと考えています。

それから、右下が、先ほどもありました隊列走行です。これは車車間通信を使って、電子的な車両連結を実現し、いかに輸送効率を上げるかということで開発が進められておりますが、この観点におきましても、道路の第三車線の話とか、隊列を組む場所のスペースだとかといった課題が今考えられております。

次のページをお願いします。こういった道路インフラに求められるさまざまな要求がございますけれども、そこにありますように、人の認識性と運動行動に着目した道路設計とか、関連設備の開発・整備、あるいはITSのところにありますように、そういったインフラを関連サービスとどう関係させて開発させるかといったようなさまざまな要求がございます。現在、実用段階にある車載センサーによって周りの状況を検出するわけでございますけれども、その認識性というのが自動運転の性能に対して非常に大きなウェイトを持っておりまして、そのあたりで道路メンテナンスに起因する話とか、運転者の認識性向上に対して機械はどうなのかといったような課題とか、道路構造、それから、設備材料特性に起因するものといったような具体的な課題が今見え始めておりますので、少し次のページでご説明をしたいと思っております。

次のページをお願いします。まず自動運転の車にどんなセンサーがついているかということを示しておりますのが上の絵であります。カメラであったり、ミリ波レーダー、これは電波を使って距離をはかるセンサーであります。それから、レーザーレンジファインダーというのは、レーザー光を使って、距離、それから、形状を認識するといったものが取りつけられておりまして、それぞれのセンサーに今特徴がございます。

簡単にご説明しますと、まずカメラは、主には白線あるいは路肩の認識、それから、標識の認識といったようなものを担っておるセンサーでございます。視界の悪化に対しては特性が弱いだとか、遠距離が少し苦手だという特性がございます。それから、レーザーレンジファインダーというのは、先ほど申しましたように、レーザー光を使って、周囲360度の障害物の位置とか速度あるいは路肩といった、形状も含めて非常に検出をしやすいという特徴がありますが、これもやや天候に弱く、距離が短いという特性がございます。それから、3つ目のミリ波レーダーは、これは電波レーダーを発射して、その反射によって速度とか相対速度を計測するというものでございます。割合遠くまで飛ぶという特性がございますが、形だとかそういうものの認識は非常に苦手だという特性がございます。

次のページをごらんください。こういったセンサーをつけて今いろいろな開発を行っている中で、主には道路をどうセンシングするかという観点でこれから連携をさせていただきたいということを思っている項目がございます。例えば1番から4番に、白線のかすれとか、分岐線のラインの引き方、あるいは車線数の増加部で白線がなく広がっている場所、それから、路肩の部分で、草木とか土砂だとか汚れといったようなところで少し認識が難しいようなところがございます。これは全て車線の中を車線に沿って走るためにステアリ

ングの制御を行うために、路肩がどこにあるか、あるいは自動車がこれからどこに進んでいくかということを決めるためのセンサーでございます。我々としては、いろいろな状況においてもセンサーがしっかりと認識できるような技術開発はどんどん進めるわけでございますけれども、一定のところではやはりエラーが出ますので、そういったものができるだけ少なくなるような可能性のあるようなインフラとの連携をさせていただきたいと考えております。

次のページをごらんください。次のページも同じようなことが書いてございます。1番のオプティカルドットというのは、車速を抑制する効果があると言われる太い点線がございますけれども、具体的に申しますと、白線からこういうものが出てきても、人間は車線の中心がどこかは容易にわかるんですけれども、カメラはどこが中心かというのは一瞬迷ってしまうというのがあるものですから、こういったものの、どういう標準化でやるかというのは相談させていただきたいと思っています。同じようなことが書いてございますが、いずれにしても今の道路構造は人間にとってよりよい安全性を確保するために描かれているものです。一方、機械でも同じような傾向にあるものと、機械が逆に苦手なものがありますから、そういったところを少しご相談をこれからさせていただきたいと考えています。

最後のページをごらんください。自動運転2020年とありますけれども、そこにございますような、通信を利用したりとか、高速道路、それから、自動車専用道で限定的な自動運転が多分始まるだろうと考えております。まさしく東京オリンピックが行われる時期に自動車業界としてはこんなようなことを実現させて、より安全な社会づくりに貢献したいと思っておりますが、今後ともさまざまな面で連携をさせていただきたくお願いを申し上げる次第でございます。

以上でございます。

【寺島部会長】 ありがとうございます。それでは、時間も迫っておりますけれども、ただいまの説明に関してご意見。どうぞ、竹内さん。

【竹内委員】 竹内でございます。どうもご説明ありがとうございました。自動運転の展開シナリオのところを拝見して、私は個人的には2020年あたりの実用化導入期が一番危ない時期だと思っています。その時期に予想される自動運転の車とそうでない車の混在を私は心配しております。つまり、ドライバーから見ると、前の車が自動運転かそうじゃないかわからない、あるいは自分の後ろに来ている車がどちらかわからない。ひょっとして、後ろの車が自動運転だろうから、多少急ブレーキを踏んでも向こうは勝手にとまる

だろうとか、そういうようなことでお互いに相手がわからないということによる事故の危険があるわけです。

もしそうだとするならば、例えば両方を棲み分けするということも考えられます。具体的に言うと、例えば高速道路の車線が片側三車あるとするならば、一車のほうを自動運転専用レーンにするとか、そういう両者を分けるということをしたほうが事故の危険性が減るようなものなのか、あるいはそんなことをしても意味がないのか、違うタイプの車両が混在するときの危険性というものをどういうふうに認識していらっしゃるのか、それに対して道路が何ができるかということについてお考えがあれば拝聴したいんですが、いかがでしょうか。

【加藤副主査】 ありがとうございます。同じような懸念は当然我々も思っております。まずその前にお話をさせていただかなければいけないのは、自動運転のレベルという考え方がございます。皆さんご存じのように、今、1から5までのレベルの定義をしております。レベル2まではあくまで運転者が責任を持つ。ですから、サブタスクはやってはならないというような形で定義されています。ですから、2のレベルまでですと、これまでの運転支援とかそういった関係で、ある程度人間は監視しつつ、自動運転が非常に危うくなったときはすぐに人間がかわるといようなシステムがございますので、このあたりのシステムですと、専用にするというところまでは必要ないのではなかろうかと思っております。

ただ、本当に人間がある時間運転タスクから離れてもいいよというようなレベルになりますと、それに対する信頼性だとか安全性を確保するには、もちろんそういった環境を整備するというのも1つの手段だと思っておりますし、社会全体がそういう車をどう受け入れるかということをもまず考えた上で、どういうインフラの手を打つかというような議論をさせていただきたいと考えております。

【寺島部会長】 はい、どうぞ。

【家田委員】 簡単に。先ほどJAFの方がおっしゃっていたアンケートの中で一番出たのが、お聞きになっていたかと思うんですけども、自動運転もしくはその、レベル2でもいいんですけども、支援するシステムが整っていく、あるいは整ってきているということ自身がドライバーの緊張感のある意味楽にしてくれるんだけど、抜けて、ポカ運転をやりやすくなる、そういう主体的な安全管理の概念が減るんじゃないかという感じが出ていましたよね。

もう1つは、さっきの道路の白線なんていうのは、大体曖昧でいいや、あるほうがいいのか、なくたって走れるというふうにつくってあるんです。要するに、ほどほどのメンテナンスで済むようにつくってきたのが道路なんですね、でこぼこにしても何にしても。それが非常に厳密なものを要求されたり、それから、搭載している機器についても、それが誤動作した場合の問題というのはやっぱり気になるんです。つまり、うまくいっているときにはばっちりだけでも、そこからちょっとでもフラクチュエーションが生じたときへの配慮、あるいは人間のほうの概念が変わってくる、考えが変わってくる。こここのところはどんなふうに取り入れつつ、実用化を図ってらっしゃるんでしょうか。

【加藤副主査】 まず、どう過信してしまうかということに対しては相当我々も気を使っております、どんどん支援のレベルが上がってきて楽になると当然人間ちょっと怠惰になるという傾向がありますので、まずは使っていただく方に、どういうシステムだよ、こういう特性がありますというのをしっかり訴求するということをやりたいと思っています。これまでの運転支援システムというのは、割と限界が低かったりとか、そんなに任せられなかったんですけれども、そういった特性があるよということを踏まえて商品を販売していきたいというふうに考えています。

それから、どんどん支援化のレベルが上がったときの考え方ですけれども、これはまだ検討中でございますけれども、これからの大きな課題だと思っております。

【家田委員】 ありがとうございます。

【寺島部会長】 今の件で、僕、例のタカタのシートベルトの件にちょっと絡んで話を聞いていたことがあって思うんですけれども、あれもある意味では安全に作動する装置だということであったわけですが、責任という問題になったときに、ものすごい微妙な問題が急速に見えてきたという部分があってですね。さっきおっしゃっていた1から5までのレベルで支援レベルを上げると同時に、その支援レベルの中で起こった事故とか事象に対して責任をどういうふうに並走して決めていくのかなんていうルールづくりも当然必要になってくると、そういうふうに考えておられますか。

【加藤副主査】 先ほど申しましたレベル2から3に移ったときには、それをどういうふうに考えるかというのは、もう既にいろいろな業界の方と議論を始めさせていただいています。ただ、自動運転に向けた認識技術というのはまだまだ発展途上の技術でありまして、我々も確実に働かなければいけないときに働く性能と、不要なときに絶対作動させないという2つをどう高めるかというところで日々大変苦勞をしております、更なる信頼

性向上を進めることが必要ですので、そういったところの信頼性が上がった段階で、やはり車に対してどれだけの役割を持たせるかというところを並行して考えていきたいと思っています。

【寺島部会長】 ということですが、ほかにございますでしょうか。

じゃ、なければ、事務局にお返しいたします。どうもご苦労さまでした。ありがとうございました。

【総務課長】 長時間にわたるご議論ありがとうございました。本日の内容につきましては、後日皆様方に議事録の案を送付させていただき、ご同意をいただいた上で公開したいと思います。また、近日中に、速報版としまして簡潔な議事概要をホームページにて公表したいと考えております。

本日の会議資料は、そのまま置いていただければ、追って郵送させていただきます。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日はまことにありがとうございました。

— 了 —