

社会資本整備審議会 道路分科会
国土幹線道路部会 説明資料

平成26年10月9日

一般社団法人日本自動車連盟

サポート・ユア・カーライフ



目次

- 1. 一般社団法人日本自動車連盟(JAF)について ……P1
- 2. はじめに ……P2
- 3. 要望事項 ……P3
 - (1) 高速道路の利用促進のため、料金割引等の施策を図るべき。 ……P4-12
 - (2) 料金制度の根拠をわかりやすく理解できるようにし、積極的な情報の発信を図るべき。
……P13-15
 - (3) 「道路を賢く使う」取組を推進するべき。 ……P16-19



1.一般社団法人日本自動車連盟(JAF)について

設立：1963年(昭和38年)4月1日

定款(第3条)

本連盟は、交通知識の向上と交通安全並びに環境改善の推進を図り、自動車ユーザーの権益を擁護し、かつ各種便益を提供すると共にあわせて自動車を通じて国際親善と自動車スポーツの健全な発展に努め、もって公共の福祉に寄与することを目的とする。

活動拠点：1本部 8地方本部 52支部

会員数：17,958,855名(2014年7月末日現在) 個人会員 11,933,228名
家族会員 5,362,292名
法人会員 663,335名

主な活動：

ロードサービス業務	一般道路救援作業件数	2,417,347件
	高速道路救援作業件数	101,057件
会員優待業務	会員割引施設等利用者数	32,527,563名
モータースポーツ業務	ライセンス発給数	67,431件
公益活動業務	交通安全活動等参加者数	954,402名
広報活動業務	JAF Mate誌発行部数	11,753,750部(1号あたり)

サポート・ユア・カーライフ



※各数値は2013年度のものです。

2.はじめに

我が国の経済分野においてサービス産業の比率が高まる中、人の流れを活発化することが一層重要となってきています。特に自家用車交通は、観光における旅行利用交通機関で最大のものであり、人の流れを地方の隅々へと向ける特色があり、都市への一極集中を解決する極めて重要な役割を担っています。高速道路はその基幹的なネットワークと位置付けられます。

高速道路料金が高いまま維持されれば、自動車が必要品である地域の観光に重大な影響を与え、都市部から地方への人の流れを阻害することになります。

最近では、高速道路料金の割引見直しに加え、ガソリン価格の上昇、自動車保険料の引き上げ等により自動車ユーザーの負担はこれまで以上に大きくなっています。一方、レジャー、観光の分野では、グローバル化が進展し、競争の激化は一層進んできています。

その様な観点を踏まえ、今夏、JAFは「ドライブ旅行に関するアンケート」を実施し、12,826名より回答を得ました。その中で「費用の中で負担に感じるものは」の質問に対し、実に76.2%のドライバーが「高速道路・有料道路の通行料」が最も負担に感じている」という結果となりました。高速道路の総延長は約1万kmに達し、全国に整備されています。このまま高速道路料金の値下げがされなければ今後の地方創生にも大きな障害となるでしょう。

JAFが今年9月に実施し、4,700名から回答を得ました「高速道路に関するアンケート」では、「高速道路の利便性が向上することによって、どのような地域活性化につながるか」の質問に対し、「観光やレジャーで地方を訪れる人が増える」という回答が圧倒的でした。過去には高速道路料金を下げた場合に利用者は増えています。

現在JAFでは、全国231の地方自治体と連携して、JAF会員の方がドライブに出かけ、地域の活性化に繋がる活動の促進を図っているところです。今回JAFは、自動車ユーザーに実施した「ドライブ旅行に関するアンケート」、「高速道路に関するアンケート」の結果を踏まえながら、意見を述べさせていただきます。

また「道路を賢く使う」取組については、最近の自動車に採用されている新技術を自動車ユーザーが使いこなすことで色々な効果が期待できるのではないかと考えます。

3.要望事項

(1) 高速道路の利用促進のため、料金割引等の施策を図るべき。

- ・ 自動車ユーザーは高速道路料金を高いと感じており、かつ負担に感じている。
- ・ 高速道路の利用促進を図ることで地域活性化(地方創生)が期待できる。
- ・ もともと諸外国と比較して通行料金の設定が高い。
- ・ 時間距離・価格距離の比較でドライブ旅行は、例えばLCCに対して競争力を失いつつある。

(2) 料金制度の根拠をわかりやすく理解できるようにし、積極的な情報の発信を図るべき。

- ・ 料金割引の見直しが行われたこと等、料金制度に関する情報の認知度が低い。
- ・ 自動車ユーザーは料金設定に敏感である。
- ・ ユーザーが理解しやすく、納得できる料金体系の構築が必要。

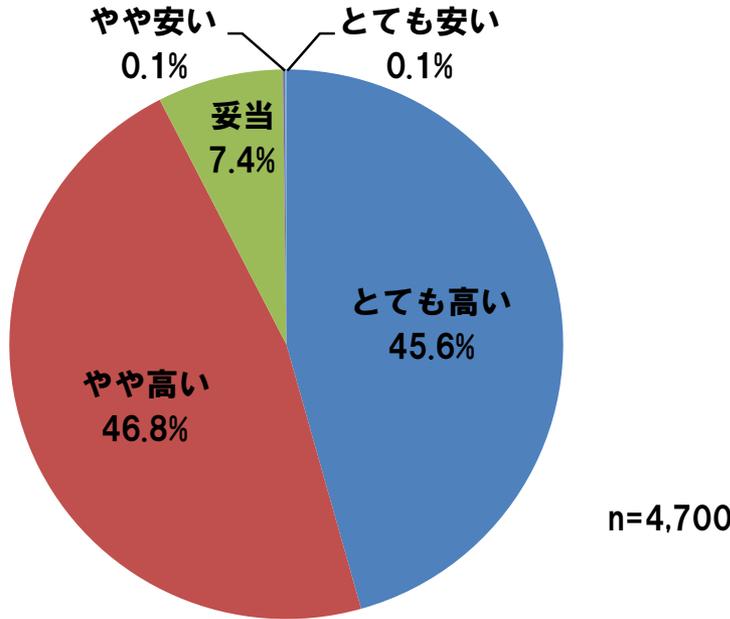
(3) 「道路を賢く使う」取り組みを推進するべき。

- ・ 道路側の渋滞緩和策・・・路肩の走行車線への転用については、今後も安全に配慮しつつ推進するべき。
- ・ 車両側の渋滞緩和策・・・先進技術の積極的活用を推進するべき。⇒JAFではACCの積極的な活用推進を呼びかけている。

(1) 高速道路の利用促進のため、料金割引等の施策を図るべき。

自動車ユーザーは通行料を負担に感じている①

Q: 高速道路の料金は高いと思いますか。



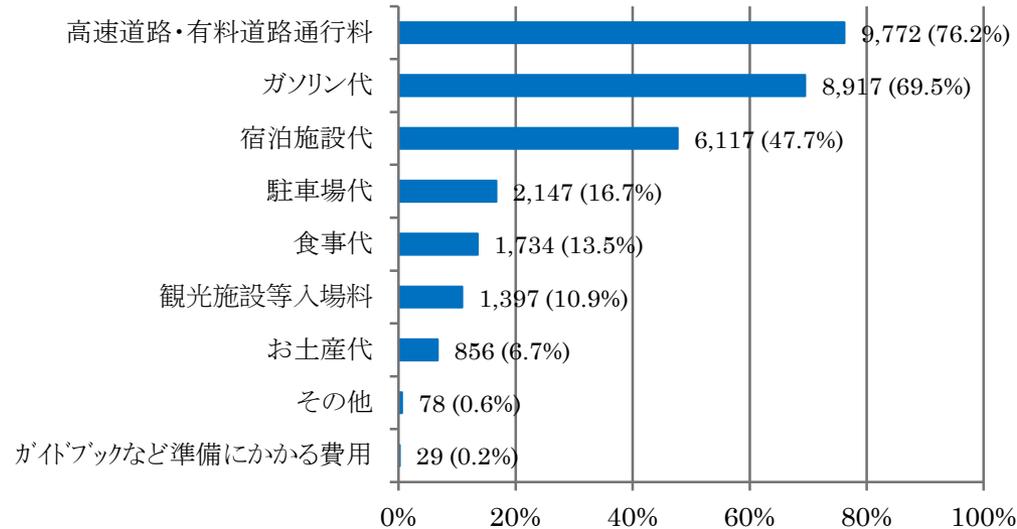
出典: JAF「高速道路に関するアンケート調査」(2014)より

	とても高い	やや高い	妥当	やや安い	とても安い
北海道	50.0	40.0	10.0	0.0	0.0
青森県	46.0	48.0	6.0	0.0	0.0
岩手県	51.0	39.0	9.0	1.0	0.0
宮城県	49.0	48.0	3.0	0.0	0.0
秋田県	45.0	53.0	1.0	0.0	1.0
山形県	47.0	46.0	7.0	0.0	0.0
福島県	42.0	50.0	8.0	0.0	0.0
茨城県	47.0	46.0	6.0	0.0	1.0
栃木県	44.0	47.0	9.0	0.0	0.0
群馬県	52.0	38.0	10.0	0.0	0.0
埼玉県	52.0	42.0	6.0	0.0	0.0
千葉県	56.0	39.0	5.0	0.0	0.0
東京都	51.0	42.0	7.0	0.0	0.0
神奈川県	43.0	47.0	10.0	0.0	0.0
新潟県	41.0	49.0	10.0	0.0	0.0
富山県	40.0	53.0	6.0	1.0	0.0
石川県	47.0	50.0	3.0	0.0	0.0
福井県	51.0	41.0	8.0	0.0	0.0
山梨県	47.0	46.0	6.0	1.0	0.0
長野県	47.0	42.0	11.0	0.0	0.0
岐阜県	53.0	42.0	5.0	0.0	0.0
静岡県	45.0	46.0	9.0	0.0	0.0
愛知県	50.0	47.0	3.0	0.0	0.0
三重県	46.0	49.0	4.0	1.0	0.0
滋賀県	39.0	50.0	11.0	0.0	0.0
京都府	56.0	39.0	5.0	0.0	0.0
大阪府	41.0	52.0	7.0	0.0	0.0
兵庫県	50.0	43.0	6.0	1.0	0.0
奈良県	45.0	50.0	5.0	0.0	0.0
和歌山県	48.0	48.0	4.0	0.0	0.0
鳥取県	48.0	39.0	13.0	0.0	0.0
島根県	50.0	39.0	10.0	0.0	1.0
岡山県	44.0	47.0	9.0	0.0	0.0
広島県	49.0	46.0	5.0	0.0	0.0
山口県	37.0	55.0	8.0	0.0	0.0
徳島県	51.0	45.0	3.0	1.0	0.0
香川県	45.0	50.0	5.0	0.0	0.0
愛媛県	45.0	46.0	9.0	0.0	0.0
高知県	40.0	54.0	6.0	0.0	0.0
福岡県	41.0	54.0	5.0	0.0	0.0
佐賀県	39.0	56.0	5.0	0.0	0.0
長崎県	42.0	45.0	13.0	0.0	0.0
熊本県	45.0	47.0	8.0	0.0	0.0
大分県	42.0	52.0	6.0	0.0	0.0
宮崎県	42.0	51.0	7.0	0.0	0.0
鹿児島県	35.0	48.0	17.0	0.0	0.0
沖縄県	29.0	54.0	17.0	0.0	0.0

■: 各都道府県で最も構成比の高い項目

自動車ユーザーは通行料を負担に感じている②

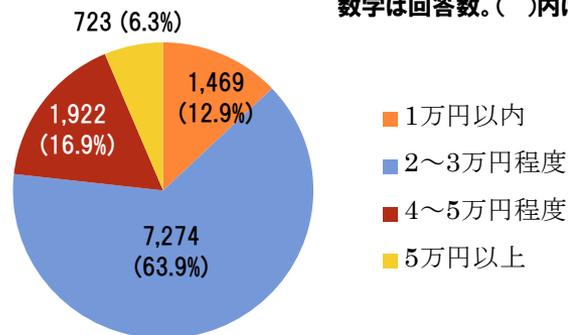
Q:ドライブ旅行をする時、費用の中で負担に思うものは何ですか。(複数回答、n=12,826)



・アンケート調査によると、ドライブ旅行の費用の中で最も負担に思うものは高速道路・有料道路通行料が76.2%、次いでガソリン代が69.5%と負担に感じている割合が高い。

数字は回答数。()内は回答割合。

Q:1泊2日の宿泊ドライブの場合、1人当たりの予算はおいくらですか。(n=11,388)

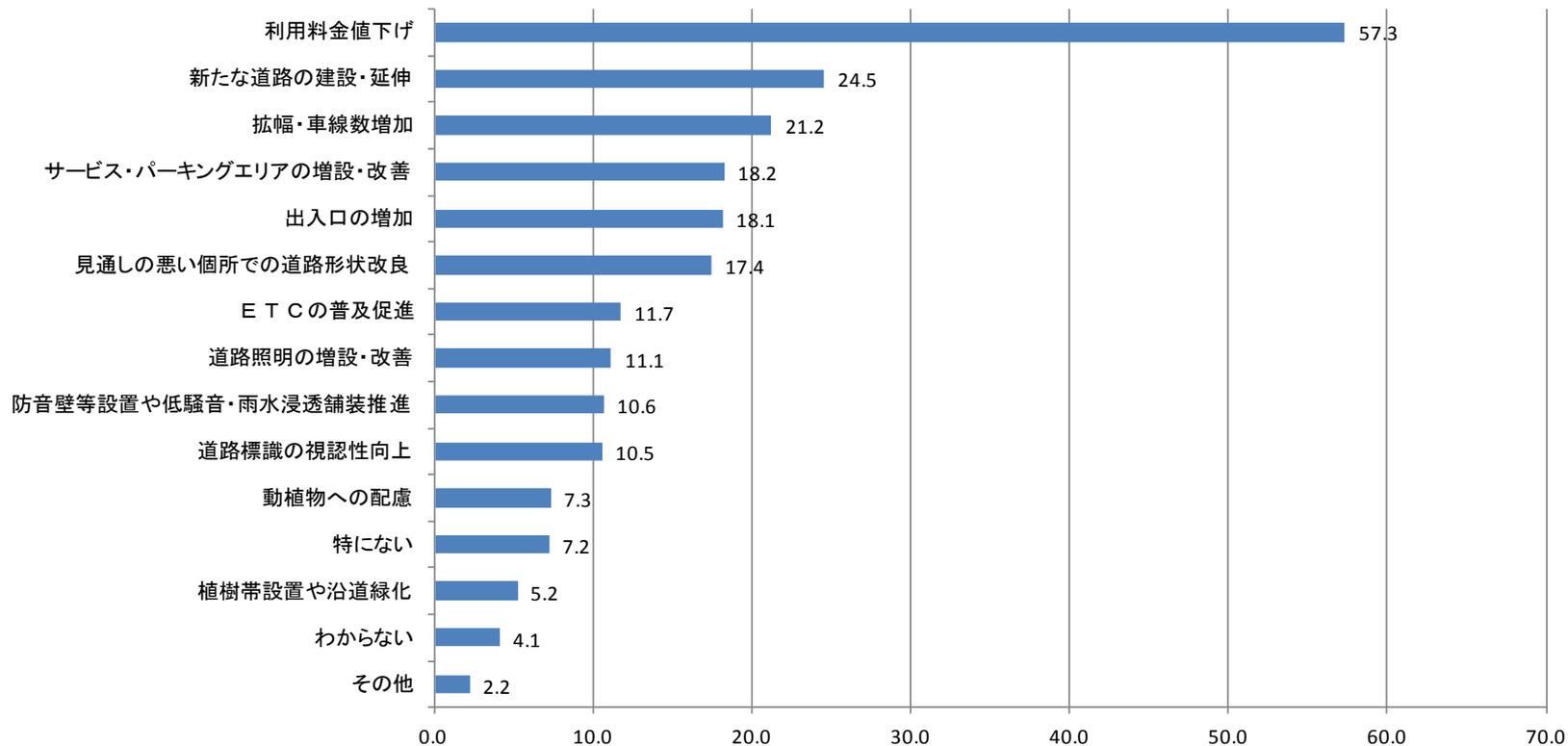


数字は回答数。()内は回答割合。

・1回の宿泊ドライブ旅行にかかる予算は一人2~3万円程度の方が63.9%と最も多い。

ユーザーの高速道路利用を推進するためには、通行料金の値下げが最も重要である。

Q:あなたの居住地周辺の高速道路について、進めてほしいと思う施策は何ですか。(複数回答)

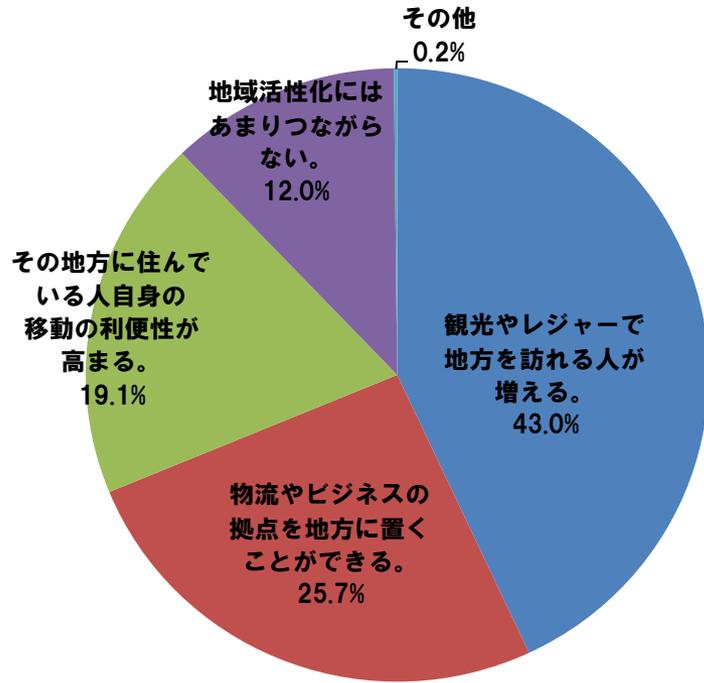


n=4,700 単位:%

出典: JAF「高速道路に関するアンケート調査」(2014)より

高速道路を活用することで地域活性化が期待できる。

Q: 高速道路の利便性が向上することによって、どのような地域活性化につながるとお考えですか。



n=4,700

出典: JAF「高速道路に関するアンケート調査」(2014)より

【都道府県別 回答割合】 単位: %

	観光やレジャーで地方を訪れる人が増える。	物流やビジネスの拠点を地方に置くことができる。	住んでいる人の移動の利便性が高まる。	地域活性化にはあまりつながらない。	その他
北海道	36.0	36.0	18.0	10.0	0.0
青森県	41.0	25.0	13.0	19.0	2.0
岩手県	37.0	26.0	26.0	11.0	0.0
宮城県	38.0	26.0	26.0	10.0	0.0
秋田県	30.0	34.0	25.0	11.0	0.0
山形県	50.0	24.0	14.0	12.0	0.0
福島県	47.0	24.0	18.0	11.0	0.0
茨城県	46.0	28.0	17.0	8.0	1.0
栃木県	56.0	18.0	12.0	14.0	0.0
群馬県	41.0	28.0	15.0	14.0	2.0
埼玉県	49.0	34.0	8.0	9.0	0.0
千葉県	44.0	29.0	14.0	13.0	0.0
東京都	41.0	35.0	9.0	14.0	1.0
神奈川県	43.0	27.0	24.0	6.0	0.0
新潟県	43.0	27.0	17.0	13.0	0.0
富山県	46.0	18.0	26.0	10.0	0.0
石川県	51.0	20.0	18.0	11.0	0.0
福井県	47.0	26.0	14.0	13.0	0.0
山梨県	50.0	23.0	17.0	10.0	0.0
長野県	44.0	23.0	23.0	10.0	0.0
岐阜県	51.0	24.0	16.0	9.0	0.0
静岡県	36.0	32.0	20.0	12.0	0.0
愛知県	40.0	27.0	20.0	13.0	0.0
三重県	52.0	20.0	15.0	13.0	0.0
滋賀県	43.0	35.0	9.0	13.0	0.0
京都府	52.0	17.0	18.0	13.0	0.0
大阪府	44.0	19.0	24.0	13.0	0.0
兵庫県	43.0	30.0	17.0	10.0	0.0
奈良県	40.0	33.0	17.0	10.0	0.0
和歌山県	46.0	25.0	18.0	11.0	0.0
鳥取県	48.0	22.0	19.0	11.0	0.0
島根県	38.0	20.0	29.0	13.0	0.0
岡山県	48.0	24.0	13.0	15.0	0.0
広島県	46.0	19.0	19.0	16.0	0.0
山口県	36.0	27.0	21.0	16.0	0.0
徳島県	42.0	29.0	19.0	10.0	0.0
香川県	46.0	19.0	24.0	11.0	0.0
愛媛県	43.0	21.0	22.0	13.0	1.0
高知県	42.0	21.0	24.0	13.0	0.0
福岡県	42.0	33.0	19.0	6.0	0.0
佐賀県	37.0	24.0	23.0	16.0	0.0
長崎県	43.0	22.0	22.0	13.0	0.0
熊本県	45.0	21.0	16.0	18.0	0.0
大分県	42.0	25.0	21.0	12.0	0.0
宮崎県	32.0	26.0	28.0	13.0	1.0
鹿児島県	32.0	32.0	24.0	12.0	0.0
沖縄県	34.0	31.0	26.0	9.0	0.0

各都道府県で最も構成比の高い項目

旅行は同行者の人数や関係により交通手段が分かれる。

Q:ドライブ旅行は誰と一緒にいきますか。

回答(3つまで複数選択)	回答数	回答率	内 訳	
			男性	女性
家族	7,081	55.2%	53.9%	62.2%
配偶者・パートナー	6,620	51.6%	52.6%	46.5%
友人・知人	2,087	16.3%	14.5%	25.2%
ひとり	1,497	11.7%	12.3%	8.5%
その他	94	0.7%	0.6%	1.3%

出典：JAF「ドライブ旅行に関するアンケート調査」(2014)より

・女性はドライブのパートナーに「友人・知人」を選択するケースが多い。

・「自家用車」の利用はアウトドアレクリエーション(77.4%)、スポーツ活動(60.5%)、避暑・避寒(59.3%)、慰安旅行(54.9%)で特に多くなっている。

・目的別や同行者の間柄や人数により、交通手段の特徴が見られる。

同行者の人数及び関係と交通手段について

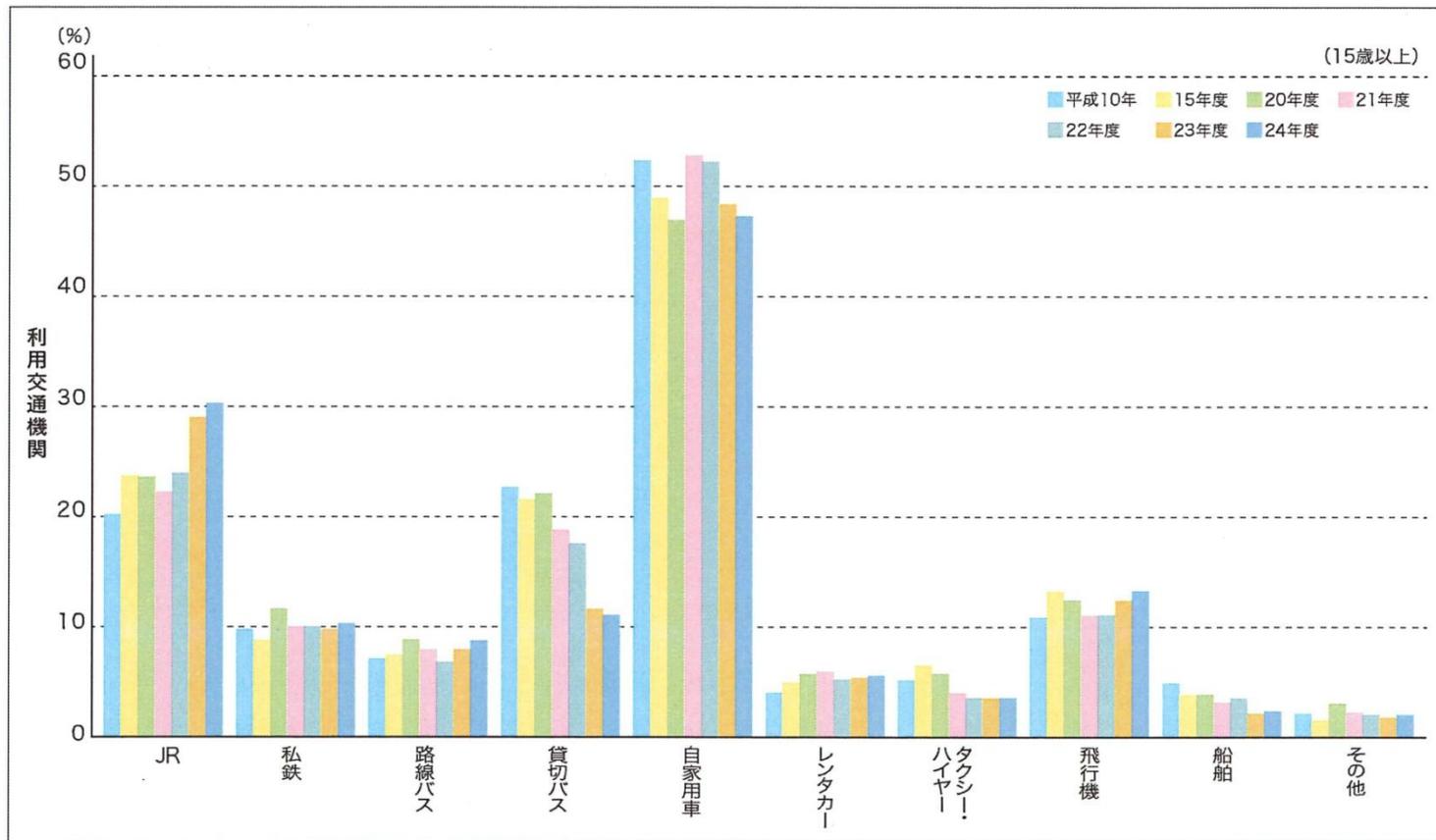
同行者の人数	最も利用が多い交通機関
1人	JR (52.7%)
2人～3人	自家用車(49.5%)
4人～5人	自家用車(61.7%)
6人～10人	自家用車(52.6%)
11人～14人	自家用車(49.5%)
15人～30人	貸切バス(49.6%)
31人～50人	貸切バス(82.5%)
51人以上	貸切バス(75.7%)

同行者	最も利用が多い交通機関
自分ひとり	JR (53.9%)
家族	自家用車(58.7%)
友人・知人	自家用車(38.4%)
家族と友人・知人	自家用車(50.6%)
職場・学校の団体	貸切バス(39.5%)
地域などの団体	貸切バス(64.6%)

出典：日本観光協会「観光の実態と志向」(平成25年度版)より

旅行で利用する交通機関として、自家用車は圧倒的な需要を有している。

■利用交通機関 ※複数回答



公益社団法人日本観光振興協会発行 平成25年度版「観光の実態と志向」
「第32回 国民の観光に関する動向調査」より抜粋

もともと諸外国と比較して通行料金の設定が高い。

【日本と諸外国の高速道路料金比較】

為替レート:2013年1月

	日本	フランス	イタリア	韓国
高速道路料金	24.6円/km +150円	13.1円/km	7.6円/km	3.3円/km
路線	NEXCO各社 高速自動車国道 (普通車)	COFIROUTE社の 代表的な路線 (普通車)	Autostrade社 平均(平地) (普通車)	(普通車)
為替レート		1ユーロ=119円	1ユーロ=119円	1ウォン=0.08円

出典:国土交通省資料(2013.1)

【参考】原則無料だが一部有料事業を行っている国 為替レート:2013年1月

	米国	英国	ドイツ
有料道路料金	3.3円/km	9.9円/km	16.8~34.3円/km
路線	Indiana Toll Road (普通車)	M6 平日06:00-23:00 (普通車)	トラック料金 (普通車は無料)
為替レート	1USDル=89円	1ポンド=143円	1ユーロ=119円

出典:国土交通省資料(2013.1)

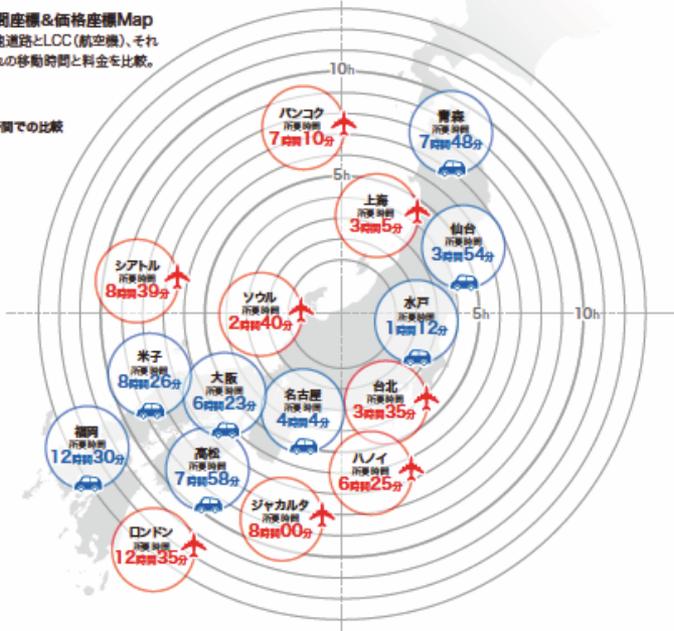
時間距離・価格距離でドライブ旅行は競争力を失いつつある。

◆有料道路を利用した国内ドライブと格安航空会社(LCC)を利用した旅行の例(東京発)

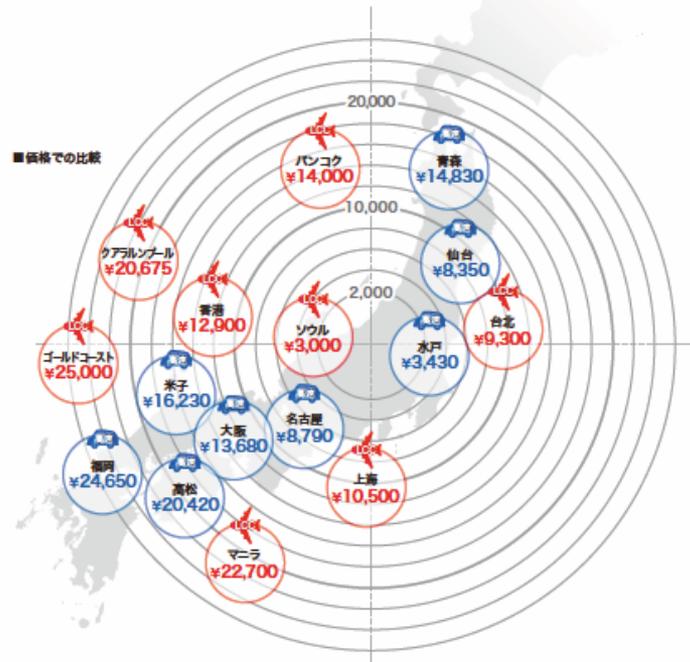
グローバル観光競争時代を迎えて
自動車 vs LCC(ローコストキャリア)

時間座標&価格座標Map
高速道路とLCC(航空機)、それ
ぞれの移動時間と料金を比較。

■時間での比較



■価格での比較



自動車による移動は、道路元標である東京日本橋を起点に、最寄り首都高速として室町ICからの料金、距離時間を計算。
 なお、ETC割引なしの通常料金で計算。NEXCO東日本のインターネットサービス「E-NEXCO」による検索。渋滞など非考慮。2014年9月時点での料金に基づく。
 航空機による移動は、東京=成田空港を起点に、待ち時間などを考慮しない「飛行時間」。価格は2014年9月期の片道航空券価格。
 なお、燃料・サーチャージ、ならびにチケット購入手数料、支払方法などによる購入諸条件による追加料金などは含まない。
 金額、飛行時間はいずれも目安。
 *2014年9/10時点のインターネット調べによる。

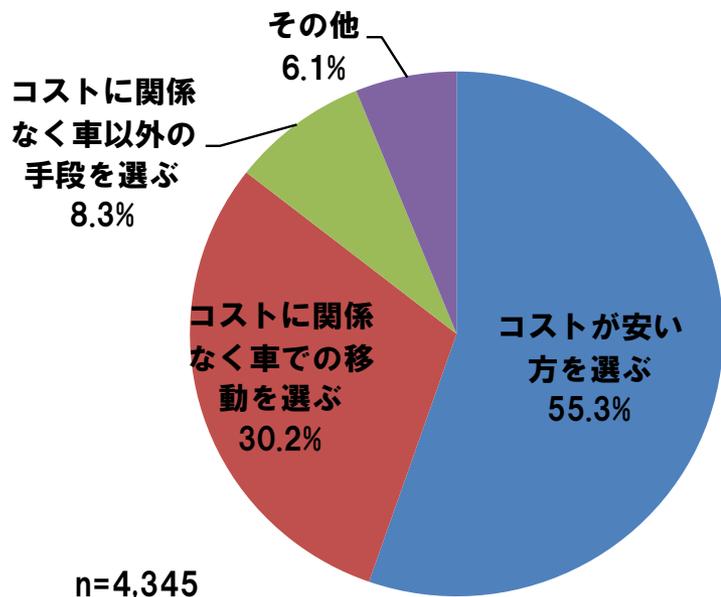
サポート・ユア・カーライフ



時間距離・価格距離でドライブ旅行は競争力を失いつつある。

◆通行料が移動手段の選択に与える影響は小さくない。

Q: A地点からB地点まで長距離移動するとして、高速道路等を使って車で移動する方法と、車以外の手段(鉄道や飛行機等)で移動する方法がある場合、あなたはどちらを選びますか。



(p4の料金に関する質問で「とても高い」「やや高い」と回答した人)

出典: JAF「高速道路に関するアンケート調査」(2014)より

	コストが安い方を選ぶ	コストに関係なく車での移動を選ぶ	コストに関係なく車以外の手段を選ぶ	その他
北海道	47.8	37.8	8.9	5.6
青森県	59.6	25.5	12.8	2.1
岩手県	60.0	26.7	5.6	7.8
宮城県	56.7	32.0	9.3	2.1
秋田県	60.2	20.4	10.2	9.2
山形県	57.0	25.8	10.8	6.5
福島県	57.6	23.9	13.0	5.4
茨城県	47.3	39.8	8.6	4.3
栃木県	57.1	27.5	8.8	6.6
群馬県	50.0	34.4	6.7	8.9
埼玉県	51.1	28.7	13.8	6.4
千葉県	47.4	29.5	16.8	6.3
東京都	46.2	37.6	8.6	7.5
神奈川県	51.1	31.1	8.9	8.9
新潟県	54.4	32.2	8.9	4.4
富山県	55.9	25.8	12.9	5.4
石川県	54.6	29.9	7.2	8.2
福井県	58.7	23.9	7.6	9.8
山梨県	62.4	24.7	8.6	4.3
長野県	51.7	34.8	6.7	6.7
岐阜県	58.9	29.5	4.2	7.4
静岡県	59.3	26.4	7.7	6.6
愛知県	37.1	46.4	10.3	6.2
三重県	51.6	35.8	10.5	2.1
滋賀県	56.2	24.7	9.0	10.1
京都府	61.1	18.9	11.6	8.4
大阪府	47.3	29.0	16.1	7.5
兵庫県	59.1	31.2	3.2	6.5
奈良県	61.1	28.4	8.4	2.1
和歌山県	53.1	36.5	5.2	5.2
鳥取県	49.4	32.2	12.6	5.7
島根県	56.2	37.1	4.5	2.2
岡山県	57.1	29.7	4.4	8.8
広島県	56.8	28.4	10.5	4.2
山口県	56.5	27.2	7.6	8.7
徳島県	56.3	33.3	6.3	4.2
香川県	58.9	33.7	3.2	4.2
愛媛県	60.4	30.8	3.3	5.5
高知県	43.6	44.7	5.3	6.4
福岡県	66.3	26.3	3.2	4.2
佐賀県	53.7	24.2	11.6	10.5
長崎県	57.5	26.4	6.9	9.2
熊本県	67.4	25.0	3.3	4.3
大分県	53.2	28.7	9.6	8.5
宮崎県	65.6	25.8	6.5	2.2
鹿児島県	53.0	34.9	6.0	6.0
沖縄県	56.6	33.7	3.6	6.0

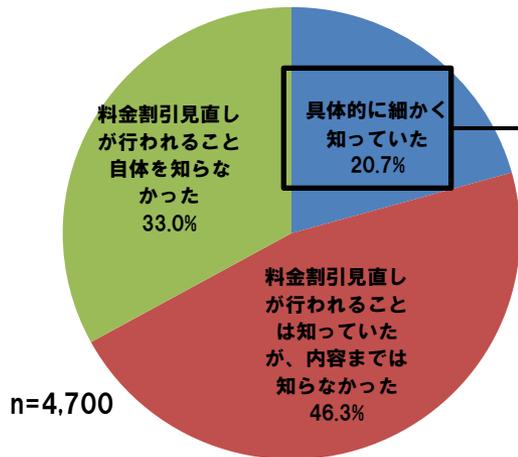
■: 各都道府県で最も構成比の高い項目

(2) 料金制度の根拠をわかりやすく理解できるようにし、積極的な情報の発信を図るべき。

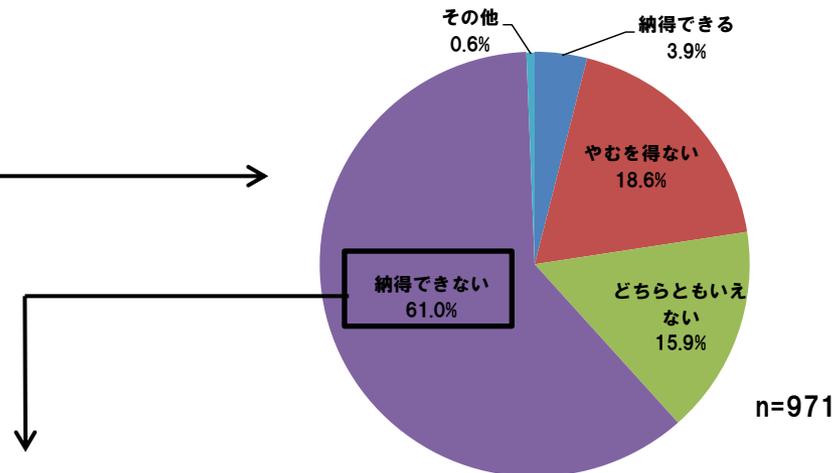
料金割引の見直しが行われたこと等、料金制度に関する情報の認知度が低い。

◆ 高速道路通行料金の「休日5割引」「深夜5割引」等の割引制度が2014年7月から「休日3割引」「深夜3割引」となったことについて

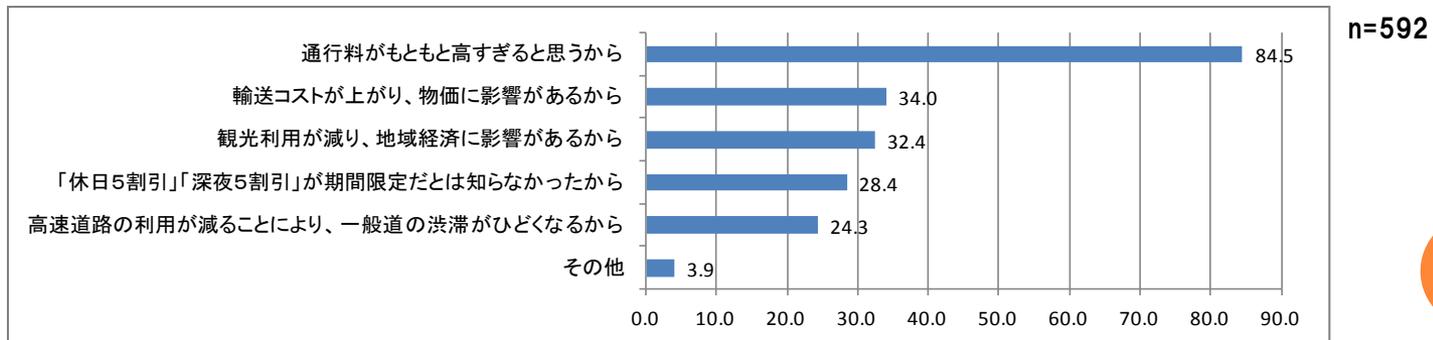
Q: 高速道路通行料金の割引制度の見直しが行われたことをご存知でしたか。



Q: 高速道路通行料金の割引制度の見直しが行われたことについて、どのように思いますか。

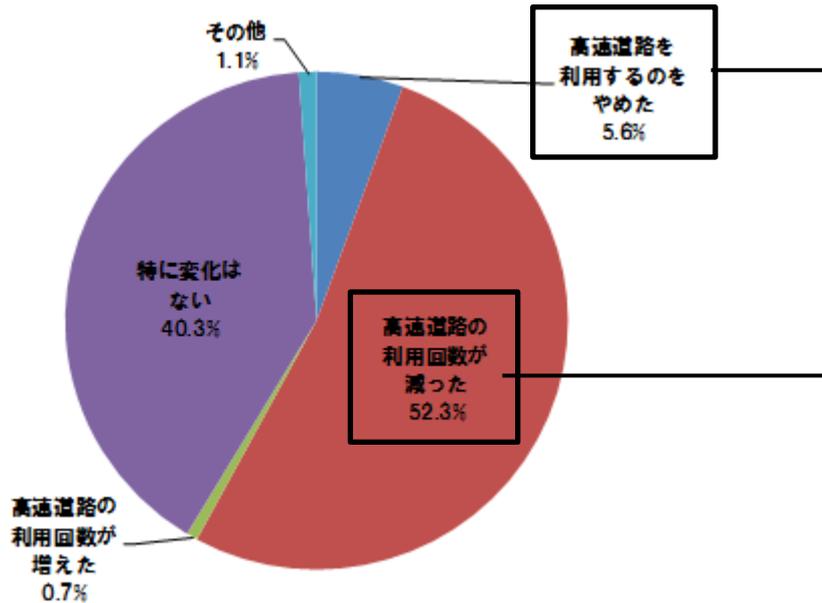


Q: 高速道路通行料金の割引制度の見直しが行われたことについて、「納得できない」とする理由は何ですか。(複数回答、単位: %)



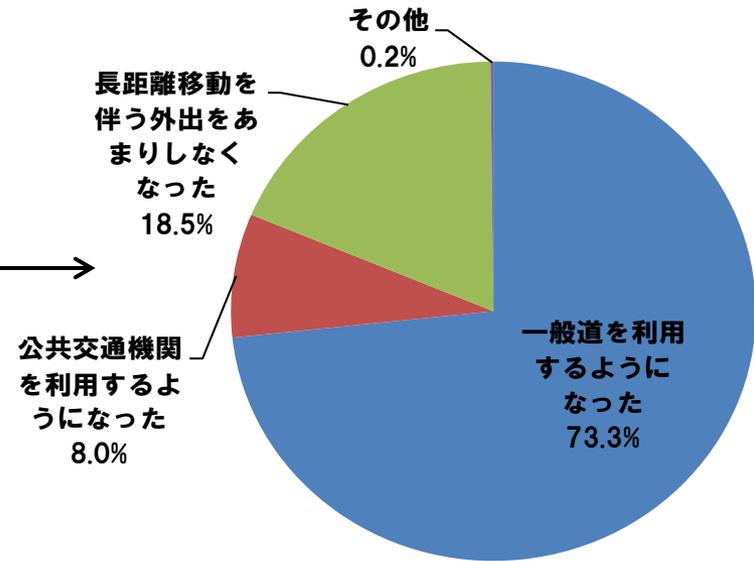
自動車ユーザーは料金設定に敏感である。

Q: 高速道路通行料金の割引制度が見直されたことで、高速道路の利用にどのような変化がありましたか。



n=971

Q: 高速道路の代わりにどのような通行手段を利用するようになりましたか。

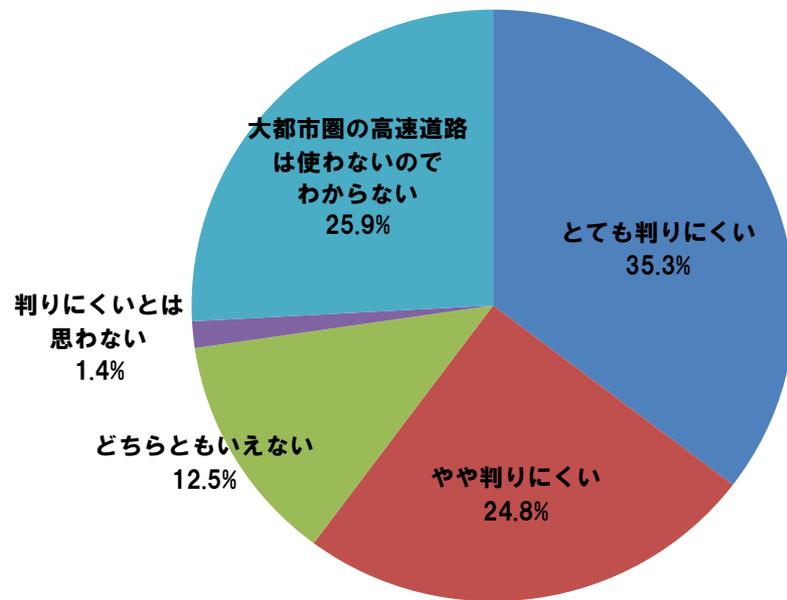


n=562

出典: JAF「高速道路に関するアンケート調査」(2014)より

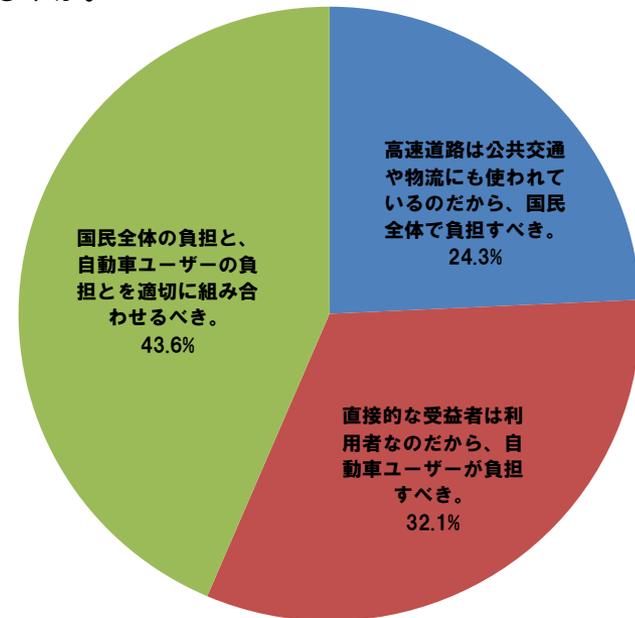
ユーザーが理解しやすく納得できる料金体系の構築が必要。

Q: 大都市圏における現行の料金体系は判りにくいと思いますか。



n=4,700

Q: 高速道路の整備や維持費用は利用者である自動車ユーザーが負担すべきだとの考えについて、どう思いますか。

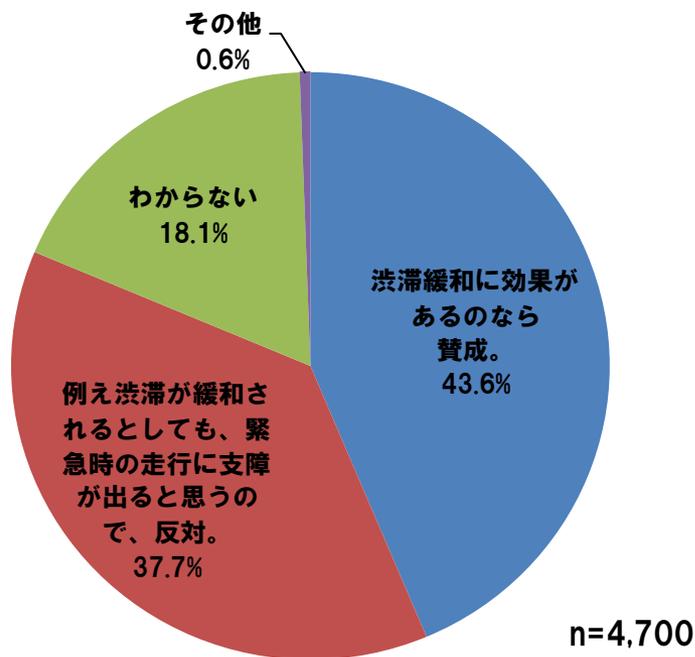


n=4,700

(3)「道路を賢く使う」取り組みを推進すべき。

道路側の渋滞緩和策・・・路肩の走行車線への転用については、今後も安全に配慮しつつ推進すべき。

Q: 高速道路の渋滞を緩和するため、一部区間に限って路肩を走行車線として転用する計画があります。これについてどう思いますか。



出典：JAF「高速道路に関するアンケート調査」(2014)より

	渋滞緩和に効果があるのなら賛成。	緊急時の走行に支障が出ると思うので、反対。	わからない	その他
北海道	32.0	47.0	21.0	0.0
青森県	39.0	38.0	23.0	0.0
岩手県	36.0	39.0	25.0	0.0
宮城県	45.0	36.0	17.0	2.0
秋田県	45.0	29.0	26.0	0.0
山形県	35.0	41.0	24.0	0.0
福島県	40.0	46.0	14.0	0.0
茨城県	43.0	44.0	13.0	0.0
栃木県	55.0	29.0	16.0	0.0
群馬県	41.0	48.0	11.0	0.0
埼玉県	60.0	33.0	7.0	0.0
千葉県	50.0	43.0	7.0	0.0
東京都	51.0	37.0	11.0	1.0
神奈川県	43.0	46.0	11.0	0.0
新潟県	37.0	47.0	15.0	1.0
富山県	37.0	45.0	17.0	1.0
石川県	40.0	44.0	16.0	0.0
福井県	45.0	36.0	18.0	1.0
山梨県	42.0	40.0	16.0	2.0
長野県	38.0	46.0	15.0	1.0
岐阜県	39.0	45.0	16.0	0.0
静岡県	41.0	40.0	18.0	1.0
愛知県	50.0	33.0	15.0	2.0
三重県	56.0	27.0	17.0	0.0
滋賀県	39.0	46.0	14.0	1.0
京都府	47.0	39.0	14.0	0.0
大阪府	54.0	31.0	15.0	0.0
兵庫県	51.0	34.0	14.0	1.0
奈良県	57.0	31.0	11.0	1.0
和歌山県	50.0	30.0	20.0	0.0
鳥取県	43.0	35.0	21.0	1.0
島根県	36.0	33.0	30.0	1.0
岡山県	46.0	36.0	18.0	0.0
広島県	40.0	31.0	28.0	1.0
山口県	39.0	47.0	13.0	1.0
徳島県	52.0	30.0	17.0	1.0
香川県	43.0	37.0	20.0	0.0
愛媛県	38.0	38.0	24.0	0.0
高知県	34.0	39.0	24.0	3.0
福岡県	45.0	35.0	19.0	1.0
佐賀県	45.0	33.0	22.0	0.0
長崎県	39.0	38.0	21.0	2.0
熊本県	47.0	28.0	25.0	0.0
大分県	38.0	37.0	24.0	1.0
宮崎県	47.0	27.0	26.0	0.0
鹿児島県	37.0	44.0	19.0	0.0
沖縄県	44.0	33.0	23.0	0.0

：各都道府県で最も構成比の高い項目

車両側の渋滞緩和策・・・先進技術の積極的活用を推進すべき。

◆JAFはACCの装着・使用の推進を呼びかけている。

ACC(アダプティブ・クルーズ・コントロール)

車両前方に装備されたレーダーやカメラを用いて先行車との車間距離を一定に保つように速度を制御し(追従機能)、先行車がない場合は設定した速度を維持して走行する(定速走行機能)装置



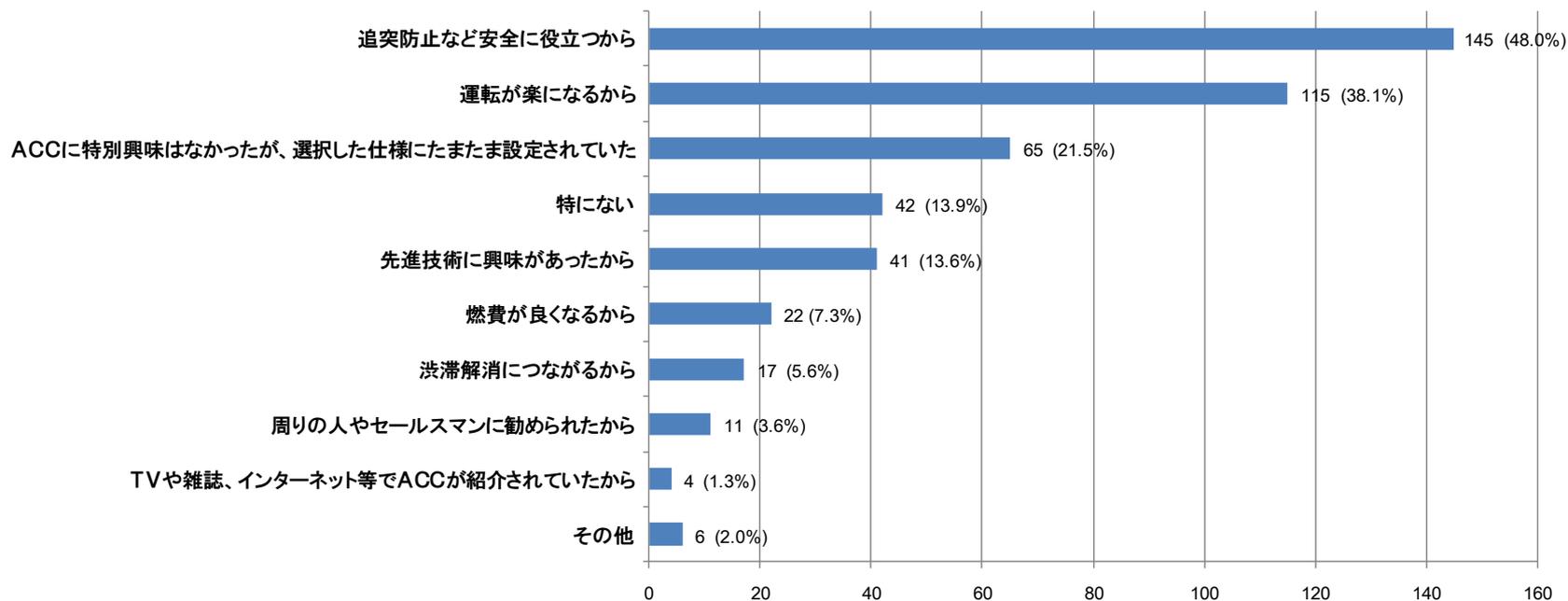
ACCのメリット

- ・・・ ACCは安全運転支援システムの1つであり、衝突被害軽減ブレーキやレーンキープアシストなどとセットで装着されることが多く、装着車両も増えてきている。
- ・・・ ACCの利用者が増えれば、ドライバー個人の**疲労軽減**だけでなく、**追突事故の予防**や**渋滞緩和**など、広く交通社会全般に対するメリットも期待できる。
- ・・・ ACCは特に高速道路で効果を発揮するため、JAFは「**高速に乗ったらACCをON**」にすることを呼びかけている。

JAFホームページにACC特設サイト開設中 ⇒ <http://jaf-acc.jp/>

JAFにおけるACC推進キャンペーンについて

Q: ACCを装着している方にお聞きます。ACC装着車を選択した理由は何ですか？（複数回答， n=302）



数字は回答数。()内は回答割合。

出典：JAF「ACCに関するアンケート調査」(2014)より

ACCの装着率 …… 約8.8%（乗用車の平成25年度総生産台数におけるACC装着車の割合。国土交通省資料より）

JAFにおけるACC推進キャンペーンについて

◆JAF Mate誌に特集記事を掲載・・・高速道路サグでの渋滞緩和効果を紹介



上/ACCは、レーダーを照射するなどして、前の車との距離を測り、車間を自動調整する(写真はイメージ)。中/ACCのコントロールスイッチは、ハンドル周りに装着されていることが多い。下/前車との車間は3段階に調整できるのが一般的。写真は2段階目に設定。

より簡単に実践できる。ACCは、センサーやカメラで自車の前方を監視して、ドライバーが設定した速度で走行するのに加え、前を走る車を検知したときは、定の車間を保持して走行してくれるシステムで、先進安全自動車(A-SV)の技術のひとつに位置付けられている。ドライバーは基本的にハンドル操作だけに集中できるため、疲れにくいという効果があるが、ACC



Cはさらに、渋滞緩和にも効果がある。「前車との車間時間と速度を一定に保つACCの特性は、渋滞吸収走行にうってつけです。ドライバーの操作による運転では、車間時間や速度にばらつきが出てしまい、それが渋滞の原因になります。それがありません。ACCをオンにすれば、そうしたばらつきを防げます。また、サグの上り坂やトンネルの入口では、ドライバーの運転では自然と速度幅が下がり、それが渋滞車を増幅して伝わって渋滞を引き起こすことがあります。ACCを使えばこれも起こりにくくなります(西成教授)」。西成教授はまた、渋滞の車列にはゆっくり加わり、渋滞

の先頭に来たら速やかに速度を上げる「スロロイン・フラストアット」が、渋滞解消には重要なポイント。スロロインの効果は前述のとおりだが、フラストアット側でも、ACCは効を發揮する。「ドライバーは、渋滞が起きたら焦りますが、いったん渋滞に入るとあらかめの境地に入ってしまう。前車の動きに促す時間が極端に遅れる。そのため、渋滞が解消する場所での速度回復が遅れ、ひいては渋滞全体の解消も遅れる原因になります。しかし、ACCなら、これが「どっぴり」(西成教授)」。JAFが今年行ったアンケートでは、ACC装着車に乗っている人のうち、4割超が

「高速道路や自動車専用道路」で使うを答えているが、ほとんど使わない、または使ったことがない」という人も割合以上いた(上図を参照)。ACCを使うことが、渋滞予防と緩和につながることを覚えておこう。一方、ACCには注意もある。停止まで前車に追いつるものもあれば、低速で作動しなくなるものもあり、作動条件は車種によって異なる。また、ブレーキが間に合わない場合もある。ACCは、あくまでドライバーの運転を支援するシステムだ。他利用時もドライバーは常に周囲に注意を配り、万が一に備えよう。

安全で疲れにくい。でも、それだけじゃない!

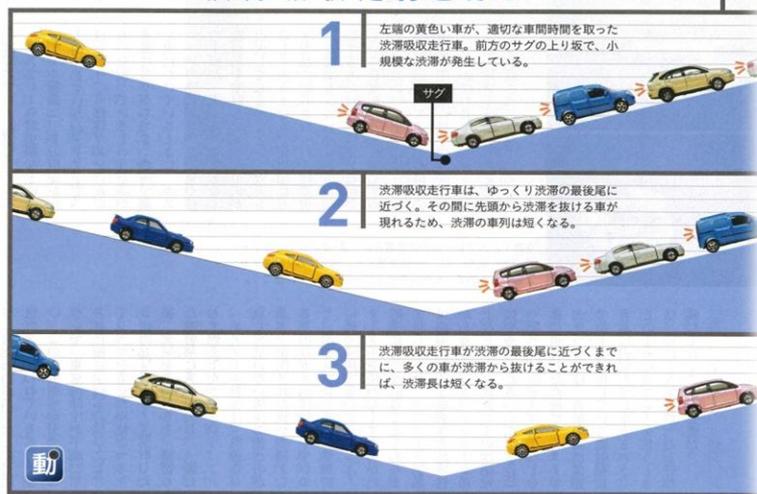
渋滞解消に、ACC

ACC(Adaptive Cruise Control)は、安全な車間を保ち、ドライバーの負担を軽減する先進安全装置だ。そのうえ、渋滞を防ぐ効果もある。

ゆっくり走ると、渋滞解消に効果あり

工事や事故といった明らかな原因がないのに、渋滞が起こる地点がある。こうした交通集中による渋滞(自然渋滞)は、サグ(緩やかな下り坂と上り坂が続く場所)やトンネル入口付近で多発し、高速道路の渋滞の発生原因の6〜7割を占める。この渋滞は、運転方法を工夫することで緩和できる可能性があるという。渋滞に詳しい西成浩祐(東

渋滞吸収走行とは?



「動フォト」対応(P5)

安全な車間を保つACCで渋滞を緩和

この渋滞吸収走行は、ACCという車の装備を使うと、

「高速道路や自動車専用道路」で使うを答えているが、ほとんど使わない、または使ったことがない」という人も割合以上いた(上図を参照)。ACCを使うことが、渋滞予防と緩和につながることを覚えておこう。一方、ACCには注意もある。停止まで前車に追いつるものもあれば、低速で作動しなくなるものもあり、作動条件は車種によって異なる。また、ブレーキが間に合わない場合もある。ACCは、あくまでドライバーの運転を支援するシステムだ。他利用時もドライバーは常に周囲に注意を配り、万が一に備えよう。

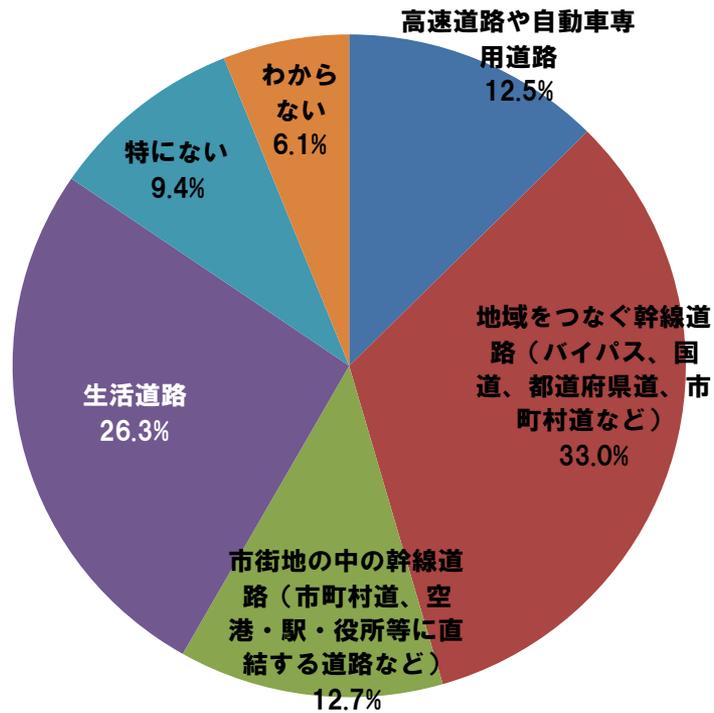
ACCのホームページも要チェック!

JAFは、安全な車間を保ち、疲労軽減やさらには渋滞緩和にも役立つACCの普及を進めるため、ホームページ「選ぼう! 使おう! ACC」を開設しました。ACCの基礎知識や最新ニュースを紹介するだけでなく、ユーザーからの投稿も掲載します。ぜひご覧ください。



http://jaf-acc.jp (画像は開発中のものです)

Q: 整備拡充や維持補修を最優先で進めてほしい道路はどれですか。



n=4,700



【都道府県別 回答割合 単位:%】

出典: JAF「高速道路に関するアンケート調査」(2014)より

n=4,700

2014年調査(単一回答)

	高速道路 や自動車 専用道路	地域をつ なく幹線 道路	市街地の 中の幹線 道路	生活道路	特にな い	わか らない
北海道	10.0	29.0	11.0	30.0	12.0	8.0
青森県	13.0	33.0	6.0	33.0	10.0	5.0
岩手県	14.0	35.0	12.0	25.0	8.0	6.0
宮城県	5.0	35.0	23.0	26.0	7.0	4.0
秋田県	20.0	31.0	9.0	27.0	7.0	6.0
山形県	15.0	41.0	6.0	21.0	7.0	10.0
福島県	8.0	44.0	12.0	24.0	9.0	3.0
茨城県	12.0	39.0	9.0	20.0	13.0	7.0
栃木県	12.0	32.0	15.0	28.0	7.0	6.0
群馬県	14.0	31.0	8.0	31.0	12.0	4.0
埼玉県	11.0	31.0	16.0	29.0	7.0	6.0
千葉県	9.0	37.0	19.0	25.0	8.0	2.0
東京都	18.0	24.0	13.0	29.0	11.0	5.0
神奈川県	14.0	28.0	18.0	24.0	15.0	1.0
新潟県	10.0	37.0	11.0	28.0	7.0	7.0
富山県	12.0	33.0	14.0	20.0	17.0	4.0
石川県	12.0	25.0	13.0	29.0	16.0	5.0
福井県	14.0	42.0	5.0	23.0	8.0	8.0
山梨県	14.0	27.0	11.0	28.0	13.0	7.0
長野県	12.0	39.0	11.0	28.0	7.0	3.0
岐阜県	14.0	29.0	10.0	28.0	9.0	10.0
静岡県	13.0	32.0	13.0	24.0	13.0	5.0
愛知県	9.0	37.0	14.0	22.0	10.0	8.0
三重県	7.0	42.0	7.0	29.0	6.0	9.0
滋賀県	7.0	32.0	19.0	32.0	4.0	6.0
京都府	13.0	34.0	6.0	32.0	7.0	8.0
大阪府	10.0	22.0	15.0	26.0	18.0	9.0
兵庫県	11.0	27.0	18.0	29.0	9.0	6.0
奈良県	10.0	33.0	15.0	28.0	7.0	7.0
和歌山県	18.0	32.0	8.0	25.0	15.0	2.0
鳥取県	29.0	35.0	8.0	14.0	6.0	8.0
島根県	24.0	31.0	5.0	21.0	9.0	10.0
岡山県	8.0	32.0	22.0	26.0	10.0	2.0
広島県	11.0	31.0	12.0	30.0	8.0	8.0
山口県	13.0	31.0	10.0	29.0	11.0	6.0
徳島県	10.0	37.0	14.0	19.0	9.0	11.0
香川県	11.0	28.0	11.0	31.0	11.0	8.0
愛媛県	11.0	36.0	10.0	34.0	3.0	6.0
高知県	19.0	29.0	11.0	26.0	6.0	9.0
福岡県	9.0	31.0	17.0	32.0	5.0	6.0
佐賀県	11.0	31.0	12.0	30.0	11.0	5.0
長崎県	9.0	31.0	17.0	27.0	11.0	5.0
熊本県	13.0	33.0	14.0	26.0	9.0	5.0
大分県	15.0	31.0	21.0	24.0	4.0	5.0
宮崎県	20.0	39.0	12.0	16.0	10.0	3.0
鹿児島県	4.0	43.0	15.0	21.0	11.0	6.0
沖縄県	10.0	29.0	20.0	28.0	8.0	5.0

2013年調査(複数回答)

	有料道路	地域をつ なく幹線 道路	市街地の 幹線道路	生活道路	特にな い	わか らない
北海道	10.0	39.0	25.0	46.0	12.0	6.0
青森県	14.0	54.0	37.0	56.0	10.0	2.0
岩手県	17.0	49.0	30.0	55.0	6.0	6.0
宮城県	24.0	58.0	32.0	32.0	11.0	8.0
秋田県	17.0	49.0	40.0	53.0	7.0	6.0
山形県	17.0	51.0	28.0	49.0	12.0	2.0
福島県	18.0	65.0	40.0	41.0	7.0	6.0
茨城県	20.0	43.0	38.0	48.0	11.0	9.0
栃木県	10.0	37.0	27.0	42.0	15.0	15.0
群馬県	11.0	40.0	34.0	41.0	18.0	12.0
埼玉県	26.0	50.0	33.0	47.0	5.0	12.0
千葉県	22.0	38.0	40.0	43.0	12.0	6.0
東京都	29.0	40.0	32.0	38.0	10.0	9.0
神奈川県	31.0	45.0	41.0	37.0	13.0	8.0
新潟県	14.0	38.0	34.0	40.0	16.0	6.0
富山県	21.0	48.0	33.0	49.0	9.0	4.0
石川県	12.0	50.0	41.0	47.0	14.0	8.0
福井県	21.0	55.0	32.0	47.0	8.0	7.0
山梨県	17.0	48.0	35.0	42.0	10.0	9.0
長野県	20.0	45.0	34.0	50.0	8.0	9.0
岐阜県	20.0	42.0	30.0	40.0	12.0	12.0
静岡県	25.0	47.0	37.0	47.0	10.0	4.0
愛知県	23.0	39.0	30.0	38.0	12.0	9.0
三重県	16.0	44.0	29.0	48.0	14.0	3.0
滋賀県	23.0	44.0	34.0	40.0	12.0	7.0
京都府	19.0	49.0	25.0	36.0	10.0	10.0
大阪府	26.0	36.0	34.0	45.0	13.0	6.0
兵庫県	24.0	45.0	33.0	42.0	15.0	2.0
奈良県	16.0	52.0	39.0	49.0	13.0	8.0
和歌山県	26.0	57.0	31.0	41.0	11.0	6.0
鳥取県	20.0	55.0	36.0	39.0	13.0	7.0
島根県	29.0	51.0	28.0	45.0	6.0	4.0
岡山県	16.0	43.0	31.0	49.0	10.0	13.0
広島県	20.0	44.0	37.0	45.0	11.0	7.0
山口県	18.0	45.0	29.0	41.0	14.0	8.0
徳島県	18.0	48.0	41.0	36.0	9.0	11.0
香川県	22.0	40.0	25.0	40.0	15.0	8.0
愛媛県	12.0	43.0	35.0	39.0	17.0	9.0
高知県	20.0	49.0	27.0	43.0	19.0	7.0
福岡県	19.0	50.0	31.0	44.0	10.0	7.0
佐賀県	16.0	43.0	28.0	33.0	16.0	14.0
長崎県	18.0	49.0	29.0	45.0	12.0	7.0
熊本県	23.0	50.0	32.0	43.0	7.0	9.0
大分県	26.0	47.0	36.0	34.0	11.0	8.0
宮崎県	24.0	57.0	31.0	40.0	11.0	4.0
鹿児島県	17.0	48.0	38.0	42.0	9.0	8.0
沖縄県	13.0	48.0	41.0	44.0	14.0	7.0



：各都道府県で最も構成比の高い項目

