

(6) 短距離利用・長時間駐車の実態

長時間駐車車両の中には、高速道路の短距離利用の車両が存在することが確認されている。こうした高速道路の短距離利用・長時間駐車車両の実態を把握した。

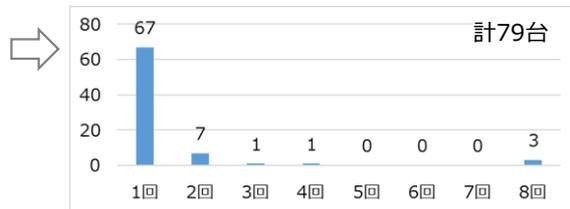
1) 東名・海老名 SA（東京方面）の実態

高速道路の短距離利用・長時間駐車車両の特性を把握するため、利用頻度に関する FF データを用いた分析結果を図 3-76 に示す。東名・厚木 IC から高速道路に入り、海老名 SA で 8 時間以上駐車する車両の台数は、延べ利用台数にすると 112 台/月となっているが、複数回利用も多く、車両数にすると 79 台となっている。

車両の起終点 (OD) が分かる商用車プローブデータ（厚木 IC で高速道路に乗り、海老名 SA に長時間駐車する延べ利用台数は 23 台/月、車両数では 15 台）を分析すると、図 3-77 に示すとおり、出発地は静岡県域が一部あるものの厚木 IC 周辺が多い。また、到着地は圏央道内側（藤沢付近）や臨海部が多い。出発地周辺（磐田・浜松付近、御殿場付近、厚木付近）、到着地（藤沢付近）の企業立地の状況を確認すると、物流施設やメーカーの工場等が多く存在しており、これらの業種に関連するトラックが高速道路の短距離利用で長時間駐車していると考えられる。

■ 8時間以上滞在車両の流入IC

順位	入口料金所名	台数	割合	累積割合	都道府県
1	亀山	398	11%	11%	三重県
2	海老名	155	4%	15%	神奈川県
3	西宮	122	3%	18%	兵庫県
4	厚木	112	3%	21%	神奈川県
5	みえ川越	97	3%	24%	三重県
6	甲賀土山	86	2%	26%	滋賀県
7	豊明第二	85	2%	29%	愛知県
8	音羽蒲郡	69	2%	31%	愛知県
9	名古屋	64	2%	32%	愛知県
10	小牧	63	2%	34%	愛知県



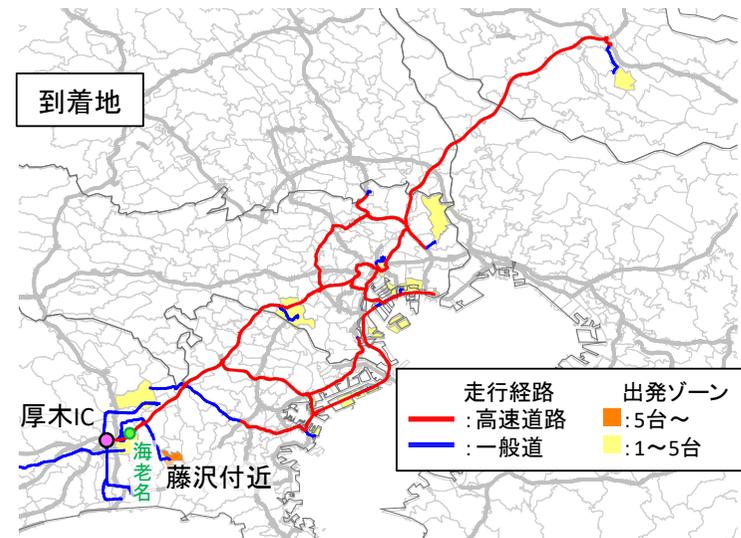
出典：2022/4/1～30 平日（FF アンテナ通信履歴分析）

※ 2 回以上の利用割合 12 台 ÷ 79 台 = 15%

※ 車両数 ÷ 利用台数 【FF】 79 台 ÷ 112 台 = 71% 【商用】 15 台 ÷ 23 台 = 65%

※ 商用車プローブの捕捉率は FF に比べ低い状況

図 3-76 海老名 SA（東京方面）の 8 時間以上滞在（駐車）車両の流入 IC、厚木 IC を利用する台数



※2022年4月1日～30日平日（商用車プローブデータ）

図 3-77 海老名 SA（東京方面）の8時間以上滞在（駐車）車両であり、厚木 IC を利用する車両の出発地・到着地（N=23）

さらに、2022年4月の1ヶ月におけるFFデータを用いて、海老名SA（東京方面）で8時間以上の長時間駐車車両のうち、同一IC間を4回以上/月利用している車両を抽出した。対象となる車両は14台あり、これらのIC流入時刻、流出時刻、及び駐車時間を集計した結果を、表3-78に示す。流入時刻と流出時刻は最も早い時刻と遅い時刻、駐車時間は最小値と最大値から、それぞれ時間差を算出した。

表3-78を見ると、高速道路の短距離利用・長時間駐車で、かつ多頻度利用の車両は、高速道路の流入・流出時刻及び駐車時間がほぼ一定となっている。このことから、高速道路の短距離利用・長時間駐車は、決められた運行計画のもとで行われている可能性が推察される。

また、トラックドライバーの労働環境基準の休息期間は、勤務終了後、連続した8時間（480分）以上（2024年4月から、改善基準告示が改正され、「勤務終了後、継続11時間以上」となっているが、分析時点では、「勤務終了後、継続8時間以上」）であるが、海老名SAの駐車時間に着目すると8時間（480分）を大きく上回る駐車実態も見られ、休息以外に待機場所として利用している可能性が推察される。

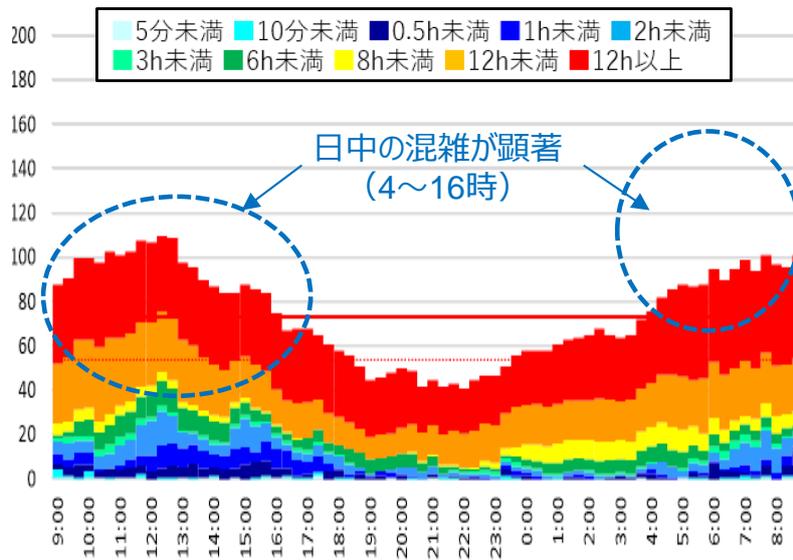
表 3-78 海老名 SA（東京方面）に 8 時間以上駐車する車両のうち同一 IC 間を多頻度で利用する車両の特徴

車両	利用回数	入口IC			海老名SA(東京方面)		出口IC		
		名称	時間帯	差(分)	駐車時間(分)	差(分)	名称	時間帯	差(分)
A	4	海老名	9:36 ~ 9:42	6	1,068 ~ 1,071	3	綾瀬	3:33 ~ 3:37	4
B	4		1:52 ~ 2:11	19	722 ~ 772	50	東京	14:37 ~ 15:13	36
C	8		6:04 ~ 7:31	87	1,000 ~ 1,089	89	綾瀬	0:16 ~ 0:27	11
D	4		10:05 ~ 10:15	10	526 ~ 565	39	横浜町田	19:14 ~ 19:45	31
E	4		9:18 ~ 9:51	33	991 ~ 1,012	21	綾瀬	2:02 ~ 2:39	37
F	5		9:05 ~ 9:58	53	984 ~ 1,030	46	綾瀬	2:14 ~ 2:38	24
G	4		9:08 ~ 9:59	51	977 ~ 1,041	64	綾瀬	2:23 ~ 2:40	17
I	4		1:35 ~ 2:12	37	641 ~ 794	153	東京	13:00 ~ 15:13	133
J	4		8:52 ~ 9:31	39	695 ~ 729	34	横浜青葉	20:46 ~ 21:55	69
L	4		10:01 ~ 10:15	14	523 ~ 537	14	横浜青葉	19:18 ~ 19:19	1
M	4		4:02 ~ 4:09	7	707 ~ 718	11	綾瀬	16:01 ~ 16:07	6
N	5		9:16 ~ 9:58	42	993 ~ 1,021	28	綾瀬	2:23 ~ 2:41	18
O	4		8:52 ~ 10:42	110	583 ~ 685	102	横浜青葉	20:12 ~ 21:13	61
P	7		10:40 ~ 10:55	15	508 ~ 531	23	横浜町田	19:23 ~ 19:53	30
平均	4.6			37		48			34

※海老名ICで流入し海老名SA（東京方面）に8時間以上駐車している車両のうち、同一IC間を4回以上/月（2022/4/1~30のFFデータ）利用している車両を抽出し、そのIC流入時刻、流出時刻、及び駐車時間を集計
 ※流入・流出時刻は最も早い時刻と遅い時刻、駐車時間は最小値と最大値から、それぞれ時間差を算出

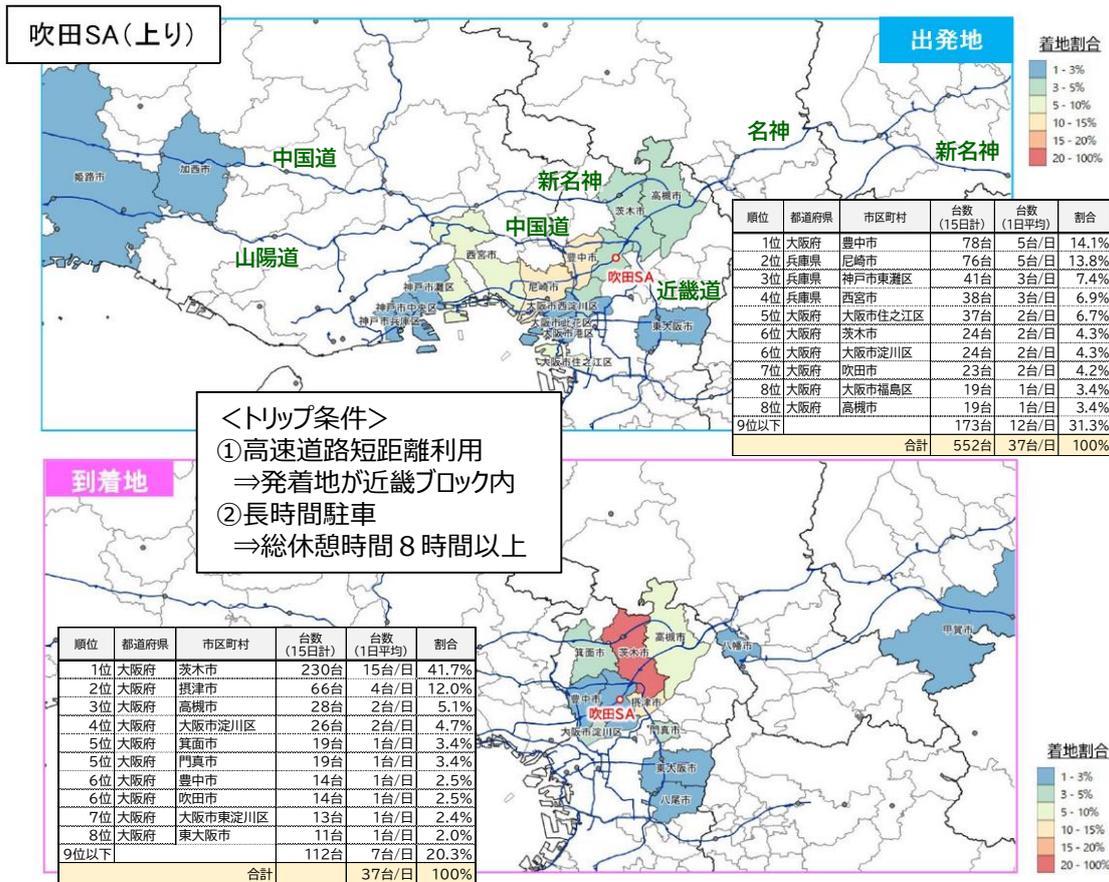
2) 名神・吹田 SA（上り；名古屋方面）の実態

ETC2.0 データの分析により、吹田 SA（上り；名古屋方面）は、図 3-79 に示すとおり、長時間駐車が終日発生しているものの、全国の混雑傾向とは異なり、日中の混雑状況が顕著であった。高速道路の短距離利用・長時間駐車にクローズアップすると、出発地・到着地ともに、図 3-80 に示す吹田 SA のごく近郊の地域に広く分布している。これらの地域には大型物流施設等、多くの集荷ポイントが存在しており、大型物流施設の立地が SA・PA の長時間駐車にも影響していると考えられる。



出典：ナンバープレート調査（2021）

図 3-79 吹田 SA（上り；名古屋方面）における大型車混雑状況

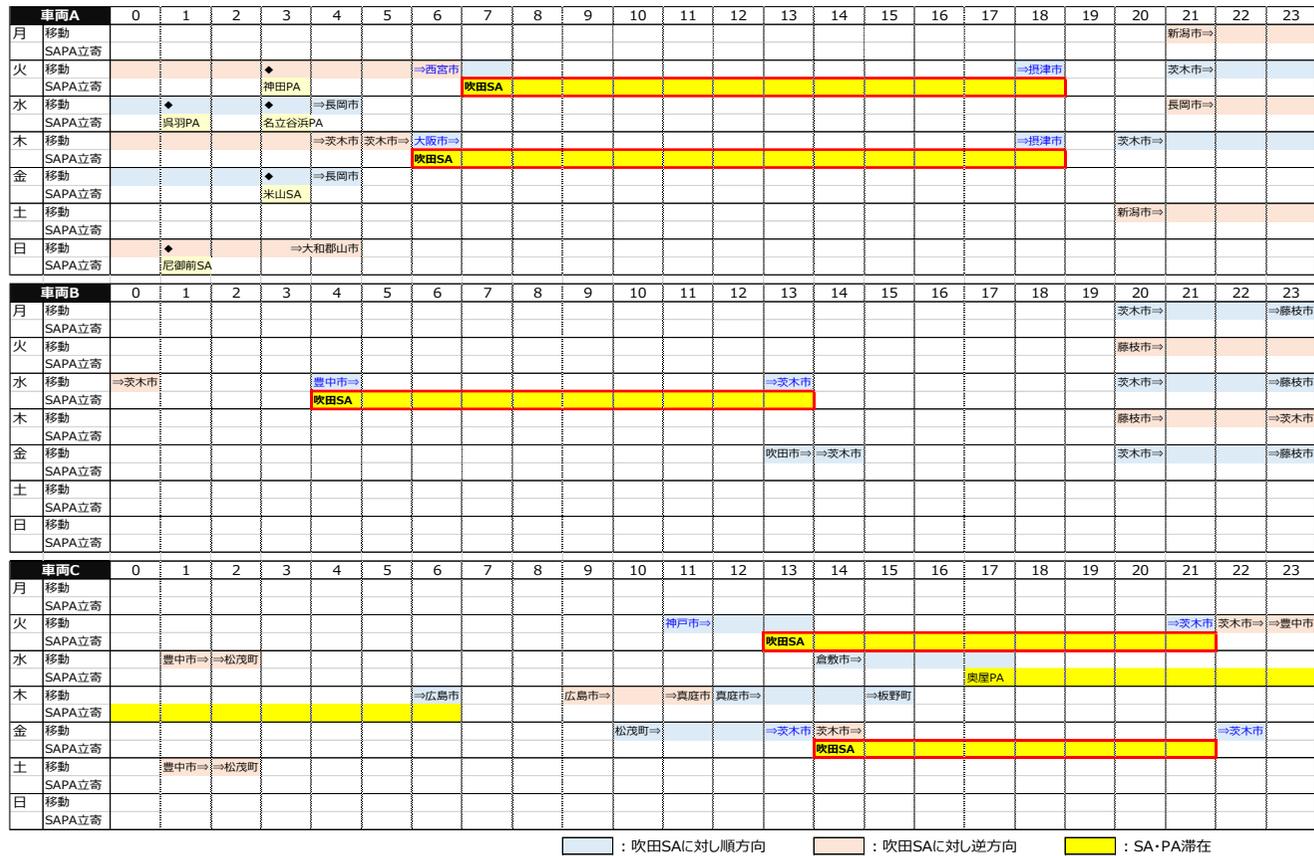


出典：ETC2.0 プローブデータ分析（2020.11 の平日 15 日間）

図 3-80 吹田 SA（上り；名古屋方面）における起終点ゾーン（高速道路の短距離利用・長時間駐車車両）

ETC2.0 プローブデータを用いて、名神・吹田 SA（上り；名古屋方面）に長時間駐車する車両について、高速道路の短距離利用・長時間駐車トリップ（以下の 3 トリップ）を抽出し、図 3-81 に示す車両の 1 週間の動きをみると、遠方（新潟、静岡、広島）に移動する比較的同じ運行パターンである。吹田 SA 周辺で荷卸し後、同 SA で長時間駐車し、再度、同 SA 周辺で荷受けしている。

週単位で見ると吹田 SA の流入時刻にバラツキが見られるが、流出時刻は同じであり、吹田 SA を荷卸し後の休息（業務外）、または、荷受け前の待機場所として利用している可能性が推察される。



<トリップ条件>
 ①高速道路短距離利用
 ⇒発着地が近畿ブロック内
 ②長時間駐車
 ⇒総休憩時間 8 時間以上

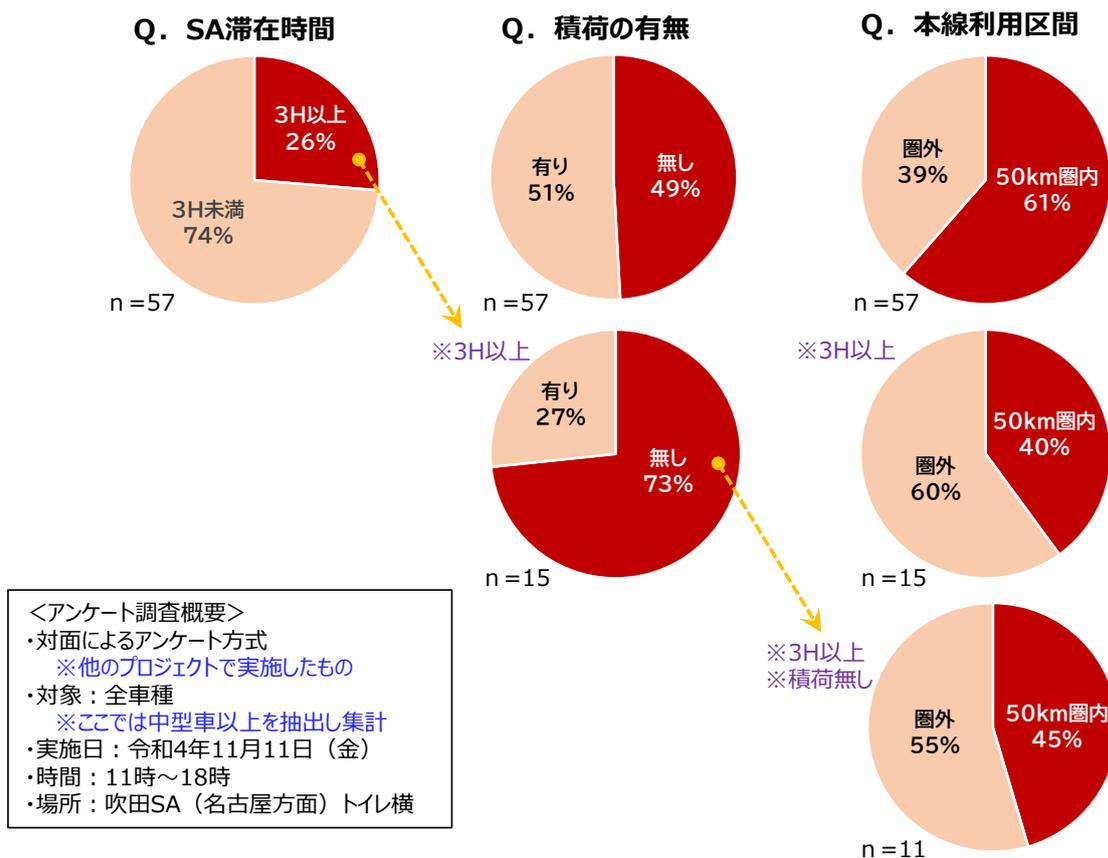
- ・大和郡山市…奈良県
- ・松茂町…徳島県
- ・真庭市…岡山県
- ・板野町…香川県

出典：ETC2.0 プローブデータ分析（2020.11）、ランダムに3トリップ抽出

図 3-81 特定車両の1週間の行動パターン

名神・吹田 SA（名古屋方面）で実施したトラックドライバーへのアンケート調査の結果を見ると、積荷無し（勤務外／待機）、短距離（長時間休息不要）の長時間駐車車の存在が確認できる。

積荷の有り・無しに関わらず、物流施設などにおける受入れ時間の厳格化によって、トラックドライバーの運行形態が影響を受けていることが推察される。



出典：吹田 SA で実施したアンケート調査

図 3-82 SA での滞在時間別にみたトラックの積荷の有無、本線利用区間の距離

表 3-83 3時間以上滞在車両の高速道路利用区間・積荷有無

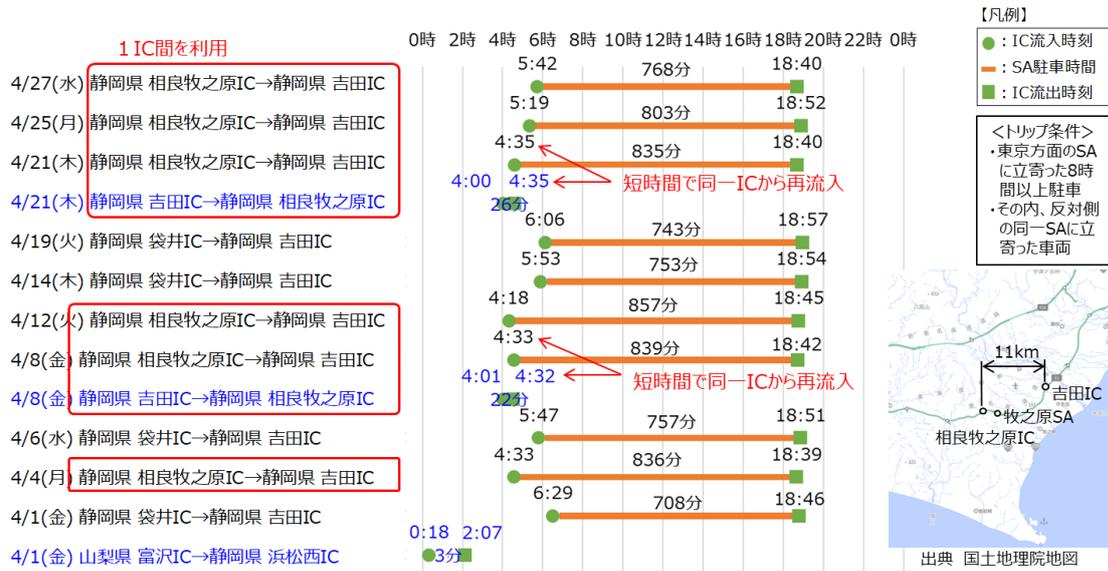
流入IC	流出IC	積荷
尼崎	門真	無し
尼崎	茨木	無し
西宮	大山崎	無し
豊中	吹田	無し
西宮	門真	無し
尼崎	京都東	有り
西宮	さいたま	無し
西宮	福岡	無し
鳴門	茨木	無し
青森	京都	無し
鳴門北	茨木	無し
徳島	摂津北	無し
生田川	小杉	有り
吹田	浜松	有り
熊本	吹田	有り
50km圏内		
吹田SA近傍		

出典：吹田 SA で実施したアンケート調査

3) 東名・牧之原 SA（東京・名古屋方面）の実態

東名牧之原 SA における長時間駐車の実態を図 3-84 に示す。隣接 IC（袋井 IC）からの利用もみられるが、1IC 間（相良牧之原～吉田）の短距離利用を基本とし、大半が長時間駐車となっている。高速道路流出後、短時間で同一 IC（相良牧之原 IC）から再流入し、長時間駐車する場合もあった。

相良牧之原 IC からの流入時刻にバラツキが見られるが、吉田 IC 流出時刻は一定で推移しており、休息以外に待機場所として利用している可能性が推察される。



出典：国土地理院地図

※2022/4/1～30 平日 FF アンテナ通信履歴データ

図 3-84 長時間駐車の実態（東名・牧之原 SA【東京・名古屋方面】）

前頁の FF アンテナ通信履歴データと同じ動きをする車両を、ETC 明細データから抽出し、各 IC ペアトリップを繋ぎ合わせた。その結果を図 3-85 に示すが、この車両は、夜間に 100km 以上を走行して、複数施設に立ち寄った後、昼に牧之原 SA で休息している。さらに、翌日の夕方から複数施設に立ち寄った後、深夜に塩尻 IC 付近に到着していた。

一見、高速道路の短距離利用に見えるトラックであっても、各 IC ペアトリップを繋ぎ合わせた走行実態を見ると、この例のように高速道路の長距離利用である場合もあるため、方策を検討する上では、IC ペアトリップを繋ぎ合わせてトラックの運行全体を捉える必要性が示されている。



※IC の OUT と IN の時間が空いている場合を施設立寄りとみなす

出典：国土地理院地図

図 3-85 長時間駐車の実態（東名・牧之原 SA【東京・名古屋方面】）

(7) 車両に着目した複数日に跨る運行トリップの実態

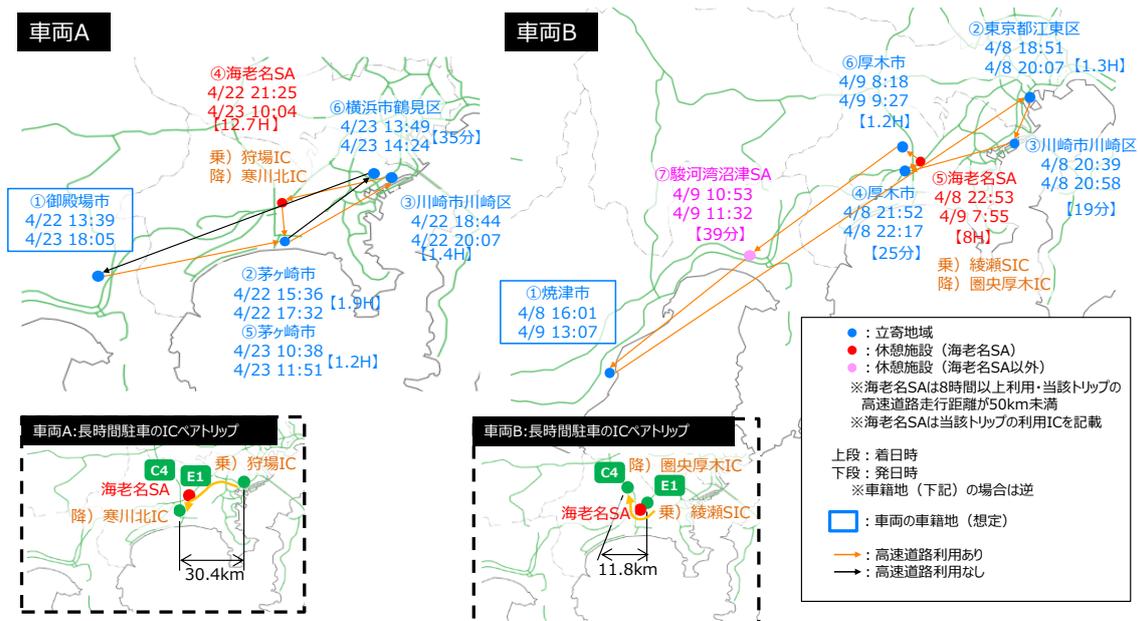
高速道路の短距離利用・長時間駐車車両の各 IC ペアトリップを繋ぎ合わせると複数地点を経由しており、必ずしも高速道路の短距離利用ではない車両も見られたことから商用プローブを使用し、発着地からの走行実態と休息行動を確認した。

図 3-86 は、東名・海老名 SA (名古屋方面) において 8 時間以上の長時間駐車を行っている車両を対象として、当日・翌日の運行実態を確認したものである。

車両 A は、複数地点を経由している中で、高速道路を短距離利用し、SA で休息していた。一般道を多く利用している。

車両 B は、複数地点を経由している中で、高速道路を短距離利用し、SA で休息していた。各 IC ペアトリップを繋ぐと走行距離は長い。

このように、各地点を経由した運行の中に SA における長時間駐車が組み込まれている。



出典: 2022/4/1~30 平日 商用車プローブデータ (海老名 SA【名古屋方面】) で 8 時間以上駐車した各 IC ペアトリップ 50km 未満
 ※同一 Bゾーン内の移動は集約

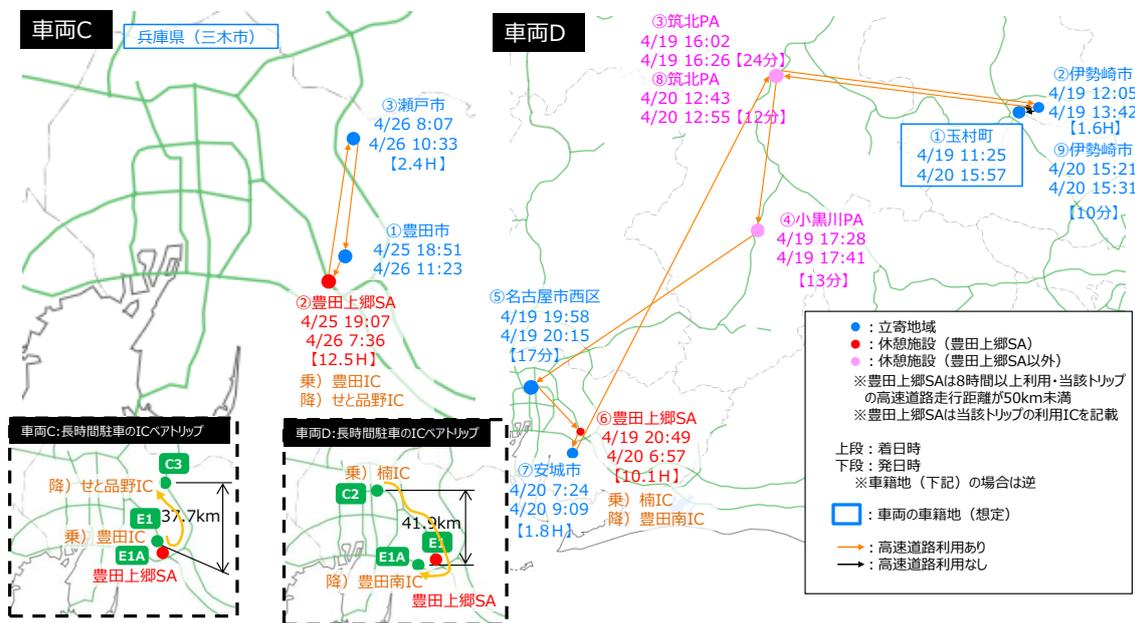
図 3-86 長時間駐車車両の運行の実態 (東名・海老名 SA【名古屋方面】)

図 3-87 は、東名・豊田上郷 SA（東京方面）において 8 時間以上の長時間駐車を行っている車両を対象として、同様に運行実態を確認したものである。

車両 C は、高速道路を短距離利用し、SA で休息していた。次頁に前後の利用実態を示す。

車両 D は、複数地点を経由している中で、高速道路を短距離利用し、SA で休息していた。各 IC ペアトリップを繋ぐと走行距離は長い。

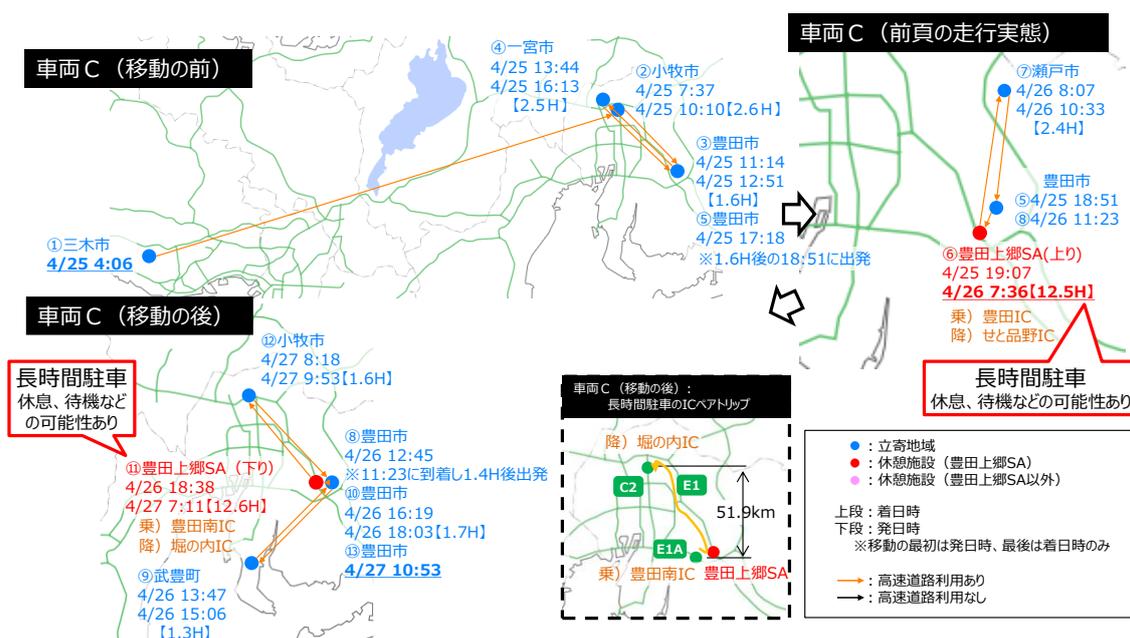
以上のことから、各地点を経由した運行の中に SA における長時間駐車が組み込まれていることが分かる。



出典: 2022/4/1~30 平日 商用車プローブデータ(豊田上郷 SA【東京方面】)で 8 時間以上駐車した各 IC ペアトリップ 50km 未満
※同一 B ゾーン内の移動は集約

図 3-87 長時間駐車車両の運行の実態(東名・豊田上郷 SA【東京方面】)

ここで、車両 C について、更にその前後の利用状況も合わせて確認する。車両 C は、比較的短い距離の高速利用であったが、移動前後の走行経路を確認すると、4/25 は、4 時頃に三木市から愛知県内を移動し、SA で休息した後、愛知県内を移動している。4/26 は、SA で休息した後、愛知県内を移動し、4/27 の 10 時頃に豊田市に到着している。すなわち、図 3-88 では、高速道路を短距離利用で長時間駐車していると思われたが、起点は遠方にあり、その一連の運行計画の中で、SA・PA に長時間駐車している実態が分かる。



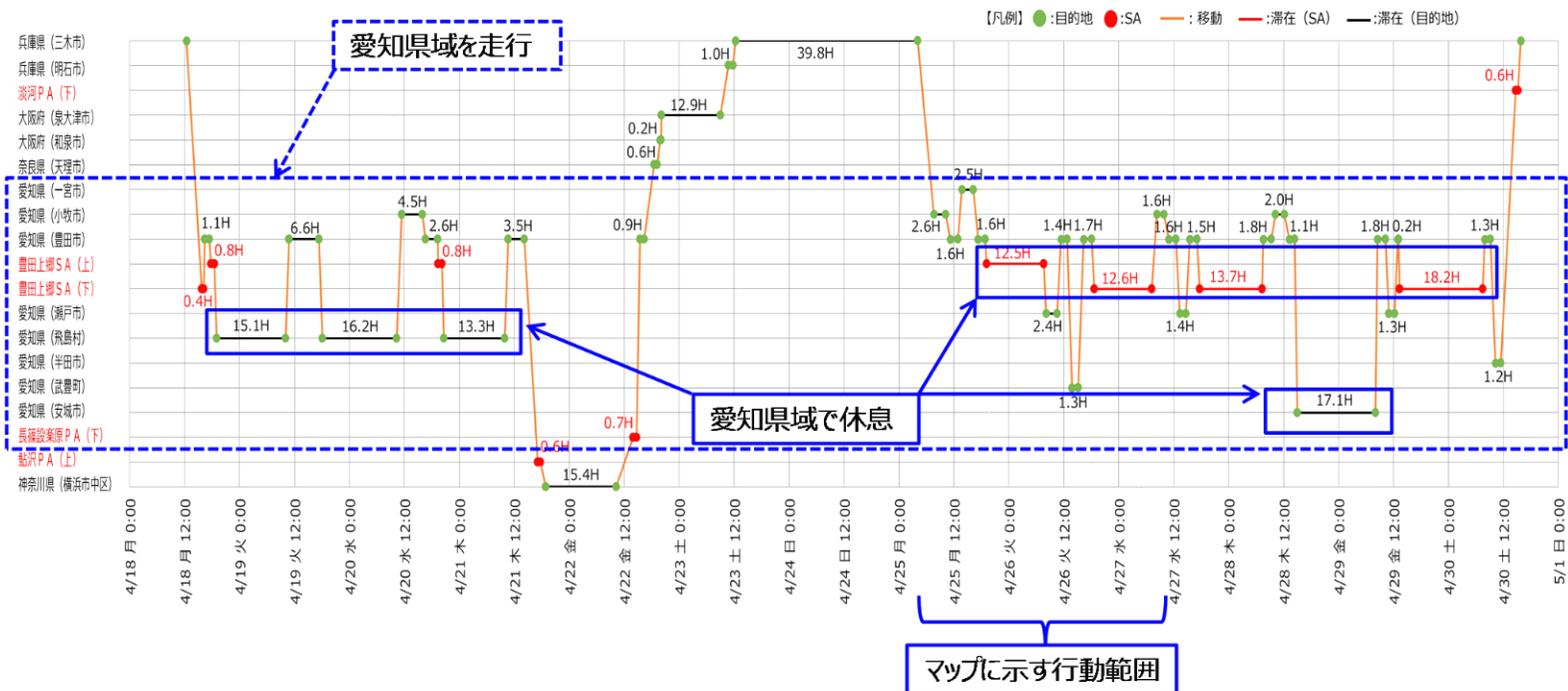
出典：2022/4/1～30 平日 商用車プローブデータ（豊田上郷 SA【東京方面】で 8 時間以上駐車した各 IC ペアトリップ 50km 未満）
※同一 B ゾーン内の移動は集約

図 3-88 長時間駐車車両の運行の実態（車両 C の詳細）

車両 C の走行実態を見ると同一県域での移動や休息が多く見られたことから 2 週間の行動実態を図 3-89 に示すダイヤグラムで整理した。

平日の大半は、愛知県内を走行しており、週に 1 回、三木市へ帰着している。それ以外の休息地点は、愛知県内が多く、週の前半・後半の一部は高速道路外、後半は豊田上郷 SA で延べ 4 日間休息している。運行経路に SA が休息や待機場所として組み込まれていることが、SA の長時間駐車の一要因と推察される。

車両C (2週間のダイヤグラム)



出典：2022/4/1～30 平日 商用車プローブデータ（豊田上郷SA【東京方面】）で8時間以上駐車した各ICペアトリップ50km未満

図 3-89 長時間駐車車両の運行の実態（車両Cの詳細）

(8) 高速道路の短距離利用・長時間駐車車両における運行実態を反映したトリップの把握

表 3-90 は、表 3-38 の再掲であるが、この表に示す高速道路利用距離については、これまで、高速道路の1回の流入・流出に係わる走行距離で評価してきた。一方で、商用プローブを用いた高速道路の短距離利用・長時間駐車車両の走行実態分析の結果、インターチェンジを複数乗り継いで（一度 IC を流出し、同一 IC や近隣 IC から再流入）走行しており、走行履歴を繋ぎ合わせると必ずしも高速道路の短距離利用とはならない走行車両も確認されたところである。

よって、1日当りの1台毎の走行実態を確認することを目的に高速道路の短距離利用・長時間駐車車両の100km未満を代表的な対象として、8時間以上の休息地点をトリップエンドと仮定し、走行実態を把握することとした。

表 3-90 高速道路利用距離別トリップ数と長時間駐車台数の推計（再掲）

高速利用距離	大型車 (台/日) [A]	長時間駐車 (台/日) [B]	台数割合 [B/A]
100km未満	1,048,711	3,978	0.4%
100～200km	112,646	2,235	2.0%
200～300km	38,759	2,675	6.9%
300～400km	23,371	3,769	16.1%
400～500km	16,077	3,448	21.4%
500～600km	10,420	2,451	23.5%
600km以上	12,781	3,789	29.6%
合計	1,262,766	22,345	1.8%
300km未満 計	1,200,117	8,889 (39.8%)	0.7%
300km以上 計	62,649	13,456 (60.2%)	21.5%

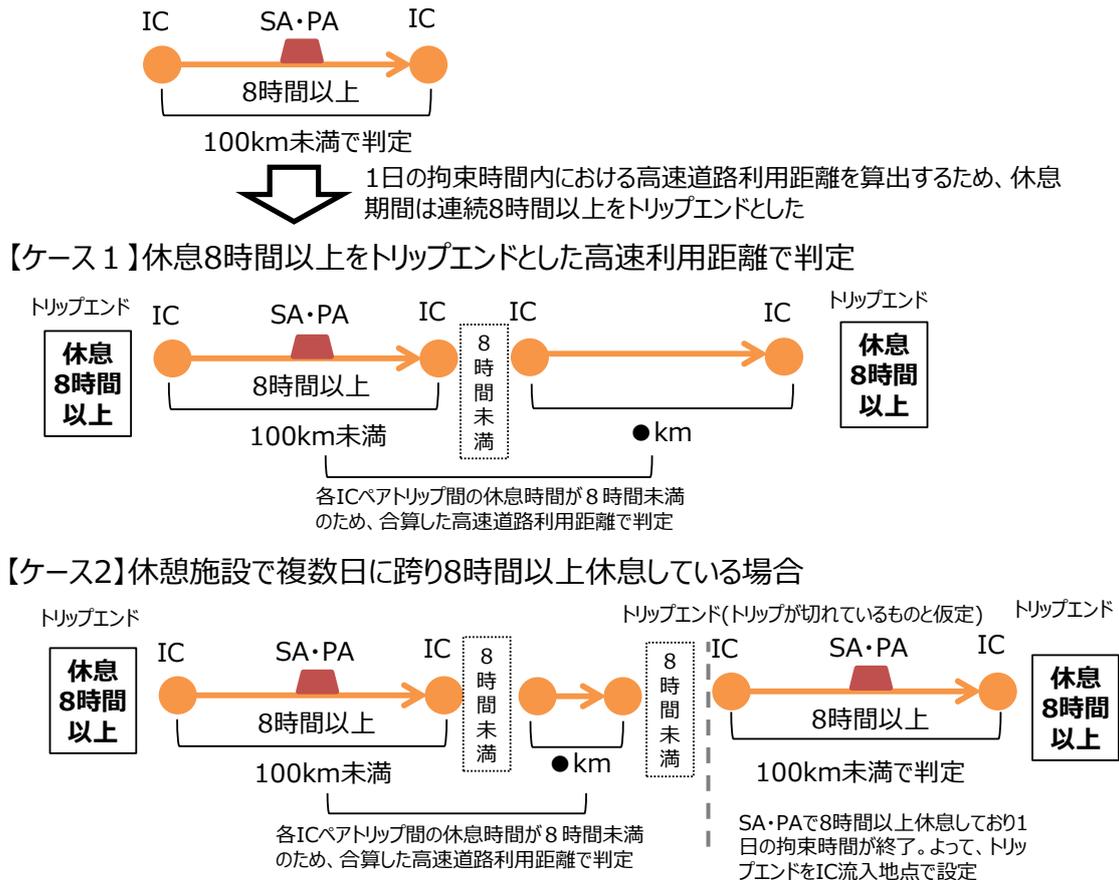
※各ICペアトリップ(距離・時間)について、70km/hで走行した場合の残時間が8h以上となるものを長時間駐車として計上

※長時間駐車の数()内は長時間駐車合計に対する割合

※ETC データ(2020年11月10～12日)による1日平均

1) 高速利用距離 100km 未満の分析方法

従来の算出方法は、各 IC ペアトリップについて、高速道路利用距離 100km 未満 70km/h 走行した場合の残時間が 8 時間以上であるものを長時間駐車と整理していた。今回の算出方法は、従来の算出方法の抽出レコードを対象に、休憩時間 8 時間以上をトリップエンドとして高速道路利用距離を算出した。



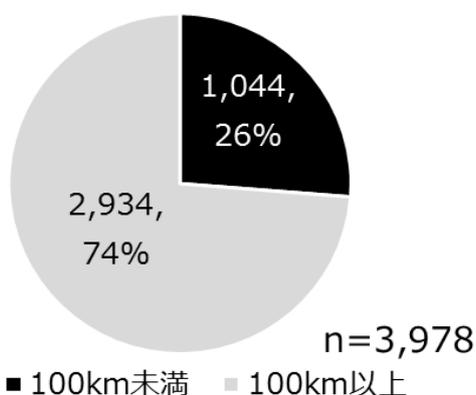
出典：NEXCO3 社 ETC データ:IC ペア交通量より作成・分析（2020 年 11 月 10 日（火）～12 日（木）の 3 日間の 1 日平均）

図 3-91 高速利用距離 100km 未満の分析イメージ

2) 今回の算出方法による分析結果

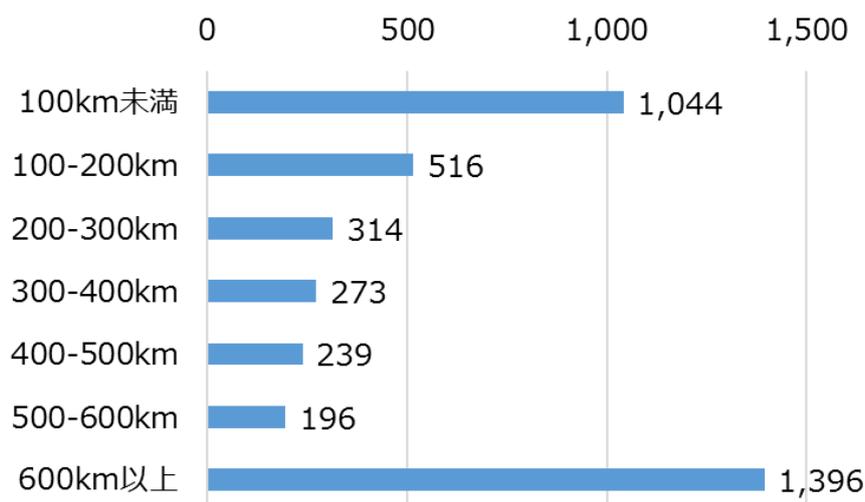
今回改めて算出し直すと 100km 未満の長時間駐車車両は 3,978 台から 1,044 台となり、2,934 台が 100km 以上の走行となった。その結果を図 3-92 に示す。

100km 以上をさらに細かく見ると、図 3-93、図 3-94 のとおりである。600km 以上が 35% と最も多い。この結果は、SA・PA で 8 時間以上駐車した大型車の中に、複数の IC ペアトリップを乗り継ぎ倉庫等に立ち寄って荷積みや荷下ろしをしながら、1IC 間のみなど高速道路を短距離利用して休息（長時間駐車）している車両が一定程度存在していることを示している。



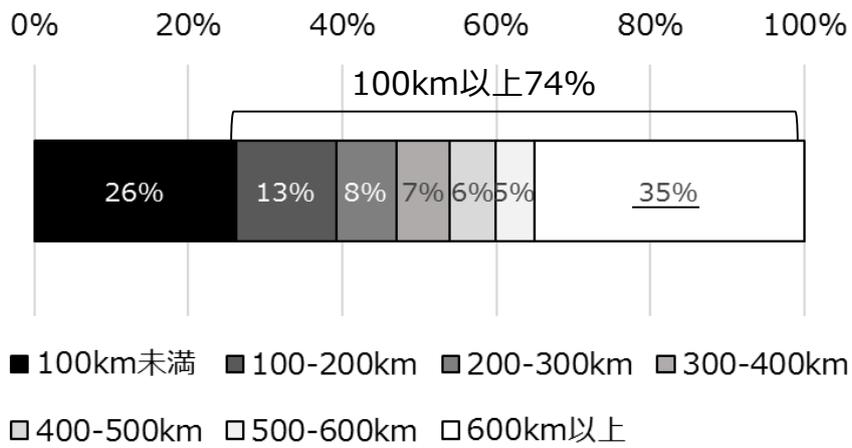
出典：NEXCO3 社 ETC データ:IC ペア交通量より作成・分析（2020 年 11 月 10 日（火）～12 日（木）の 3 日間の 1 日平均）

図 3-92 各 IC ペアトリップ 100km 未満を対象に休息 8 時間以上をトリップエンドとした場合の高速道路利用距離帯別の利用台数



出典：NEXCO3 社 ETC データ:IC ペア交通量より作成・分析（2020 年 11 月 10 日（火）～12 日（木）の 3 日間の 1 日平均）

図 3-93 各 IC ペアトリップ 100km 未満を対象に休息 8 時間以上をトリップエンドとした場合の高速道路利用距離帯別の利用台数



出典：NEXCO3社 ETC データ:IC ペア交通量より作成・分析（2020年11月10日（火）～12日（木）の3日間の1日平均）

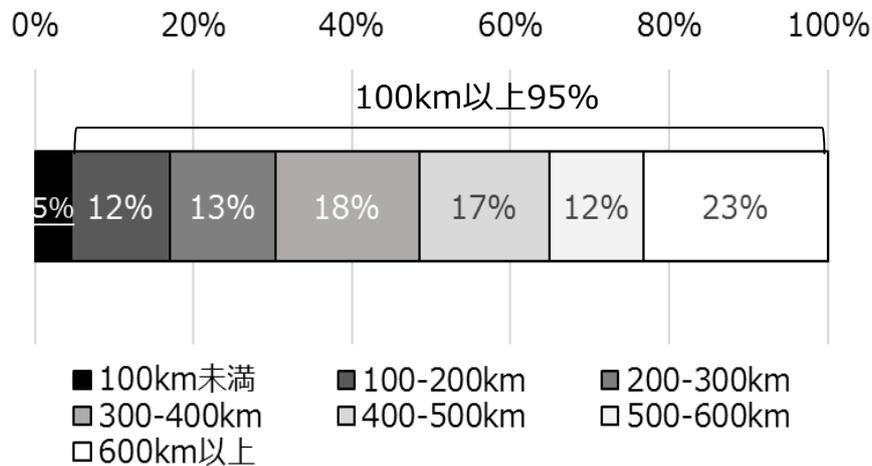
図 3-94 各 IC ペアトリップ 100km 未満を対象に休息 8 時間以上をトリップエンドとした場合の高速道路利用距離帯別の利用台数の構成比

前頁の 100km 未満の見直し結果を、表 3-95 の高速利用距離別の利用台数の 100km 未満に反映した。8 時間以上駐車した大型車利用台数のうち、高速利用距離 100km 未満の割合は、図 3-96 に示すとおり、全体の約 5%程度であった。

表 3-95 各 IC ペアトリップ 100km 未満の高速利用距離の分析結果を反映

高速利用距離	長時間駐車（台/日）			
	第4回委員会資料	100km未満の見直し	100km未満の見直し反映	台数割合
100km未満	3,978	1,044	1,044	5%
100-200km	2,235	516	2,751	12%
200-300km	2,675	314	2,989	13%
300-400km	3,769	273	4,042	18%
400-500km	3,448	239	3,687	17%
500-600km	2,451	196	2,647	12%
600km以上	3,789	1,396	5,185	23%
合計	22,345	3,978	22,345	100%

※100km 未満の見直し結果を反映し、200km 以上に見直し後の利用台数を表 3-90 に加算



出典：NEXCO3 社 ETC データ:IC ペア交通量より作成・分析（2020 年 11 月 10 日（火）～12 日（木）の 3 日間の 1 日平均）

図 3-96 各 IC ペアトリップ 100km 未満の高速利用距離の分析結果を反映

(9) 長時間駐車の実態とその影響に関するまとめ

ETC データをもとに推計すると、全国の SA・PA では約 2.2 万台/日が長時間駐車しているものと考えられ、その中の 4 割に相当する約 9 千台/日が 300km 未満の高速道路利用であった。高速道路上で最後に休息（8 時間以上）を行った SA・PA から目的地までは、概ね 1 時間程度の範囲内であり、目的地近傍で時間調整のために長時間駐車している可能性が考えられた。これらの車両は高速道路利用距離が短いにも関わらず長時間駐車を行う車両もあるが、前後トリップを含めた数日間の運行を確認すると、実際には、高速道路の乗り継ぎも含め長距離走行している例も存在した。

このように短距離利用の長時間駐車の中でも長距離走行している車両もあるが、待機の実態があることも事実であり、その結果、SA・PA の混雑により駐車したい車両が駐車できず、休憩・休息機会が確保できない問題が発生している。

3.3 ステークホルダーの認識

これまで述べてきたように、SA・PAの混雑は、長時間駐車に伴う占有率が高いことや、待機や高速道路の短距離利用の長時間駐車といったことから、駐車機会の逸失にもつながっている。そこで、本項では、高速道路沿線の物流施設の立地の進展などもあることから、ステークホルダーとなる会社に対してヒアリングを実施した。

(1) 運行ルート策定支援サービス会社

トラックの運行ルートを策定するサービスを提供している会社（2社）に対し、ヒアリングを実施した。物流事業者は荷主の受入れ時間厳守のために目的地近傍で時間調整を行っていること、運送事業者は連続運転時間の上限を超えない地点で駐車スペースを確保しやすいSA・PAを利用していることが確認された。

<項目>	<ヒアリング結果>
① サービスの特徴	<ul style="list-style-type: none"> -1.改善基準告示に則り、連続運転時間・拘束時間を考慮したルートや休憩・休息地点を案内するサービスを提供 -2.サービスを利用される会社の特徴は、 <ul style="list-style-type: none"> ・長距離輸送が多く、行先が不特定 ・「運行指示書」の作成が必要な2泊3日以上運行が多い社 ・ドライバーの労働時間遵守 ・引越しや建設資材輸送等
② SA・PA8時間以上の駐車利用	<ul style="list-style-type: none"> -1.運行ルート策定支援サービス会社の顧客となる運送事業者全般の見解として、以下を認識 <ul style="list-style-type: none"> ・荷主の受入れ時間厳守のために目的地近傍で時間調整 ・深夜割引を受けるための時間調整 ・SA・PAは設備が充実し、休息し易い -2.運行ルート策定支援サービスでは、勤務終了後、原則11時間以上の休息、少なくとも連続8時間以上の休息のため、SA・PA、道の駅、トラックステーションを案内するケースあり
③ 休憩・休息地点の傾向	<ul style="list-style-type: none"> -1.運送事業者は、以下の点からSA・PAを休憩・休息地点として選定 <ul style="list-style-type: none"> ・連続運転時間の上限を超えない最適地点で、駐車スペースが確保可能 ・食事・シャワー等の設備が充実 -2.往路は、荷主の受入れ時間厳守による時間調整もあり長時間駐車となり易い。復路は、空車と次の配送に備えるためや早めに帰路に着きたいため、駐車時間が短くなる
④ 荷卸し地点の到着指定時刻の厳格化	<ul style="list-style-type: none"> -1.業界動向として、2024年問題による荷主の時間指定の緩和が想定される。一方で、大手荷主のジャストインタイムの要請は益々高まるため、二極化が進展すると推察 -2.目的地近傍のSA・PAに早めに到着し、時間調整する傾向は、益々高まると予想 -3.物流施設のバス予約システムとの連携は、費用負担の問題もあり今は、実装していない
⑤ 2024年問題	<ul style="list-style-type: none"> -1.長距離輸送は、運送事業者1社で完結が困難となるため、以下の進展を予想 <ul style="list-style-type: none"> ・チャーター便(一車貸切)は、フェリー乗船へのシフトにより休息時間カウントが可能 ・トレーラ化や中継輸送への転換 ・グループ会社に留まらず異なる会社間での配送シェアリングの推進 -2.ドライバー交替は、地域による荷物の偏りと採算性の確保、車両・車載機器の操作性の違い、有事の際の責任の所在や相手との信頼関係の確保から敬遠されやすい面もある
⑥ 要望	<ul style="list-style-type: none"> -1.多くのドライバーにご利用いただくための配慮すべき事項として、 <ul style="list-style-type: none"> ・満空情報の提供 ・新たな費用負担が生じないことが望ましい ・食事・シャワー等の設備が充実 ・IC一時退出時の一般道利用に際し、特車申請に影響を与えないことが望ましい
⑦ 自由意見	<ul style="list-style-type: none"> -1.運送事業者のニーズも弊社で汲み取る事も出来るため、意見交換の機会を設けて頂き、様々な提案をさせていただきたい -2.民間事業者間では、費用負担の問題が進まない面もあるため、公的な性格を持つ高速道路会社による施設整備等に期待したい

出典：2社へのヒアリング調査結果より整理

図 3-97 運行ルート策定支援サービス会社の認識、将来ニーズへの対応

(2) 物流施設運営者等

時間調整等の実態を把握するために、大型物流施設運営者（3社）にヒアリングを実施した。近年、物流施設ではバース予約システムの普及が進んでいるが、物流施設に定時に到着するための時間調整に SA・PA を利用しているとの認識を把握している。物流施設内での待機場所・待機時間の削減、荷物受入時間の厳格化を目的としてバース予約システムの普及が進んでおり、大型車の待機場所の確保が首都圏ほど厳しいことから、SA・PA での待機が増加している可能性が示唆されている。

<項目>	<ヒアリング結果>
① 大型車の 待機場所	<ul style="list-style-type: none"> 施設の立地条件次第（敷地面積3万㎡超の大規模施設でも、短時間用に30台程度しか確保困難） 首都圏ほど場所確保は厳しく、更なる拡大は困難 施設側で別途外部に待機場所を用意することはない バース増設・バース回転効率向上が、待機抑制対策としては重要。但し増設が容易ではないことも事実 待機場所として、SA・PAを利用している事は認識 施設内に、ドライバー利用可能な仮眠スペース・シャワー設備が整備されている所はごく僅か（大企業数社程度）
② 荷物の受入 時間	<ul style="list-style-type: none"> バース予約システムが普及。トラック到着時間を分散させ、施設内での待機場所・待機時間の削減、受入時間の厳格化を目的。システム普及は今後も伸びると予想 業種により、24時間受入れ（EC系）、AM入荷・PM出荷（製造業系）など異なる 施設内作業後、車両は速やかに退出
③ 受入時間 変更状況	<ul style="list-style-type: none"> 到着遅延は道路状況によるものが多く、荷主・運行管理者・ドライバー間の連絡で対応 時間変更連絡は携帯電話が基本。車両位置情報から捕捉するケースはごく一部 バース予約システムが浸透しており、時間変更を施設側からは行っていない
④ その他	<ul style="list-style-type: none"> トラックの集配送の効率化のため、大規模物流施設のニーズが高まっている 深夜割引時間帯の拡大を希望 確実な休憩・休息機会確保のために、予約制も注視 短トリップの長時間駐車は、一般道を輸送経路として利用し、輸送コストを削減している車両が、SA・PAで駐車するために高速道路を短区間利用していると推察

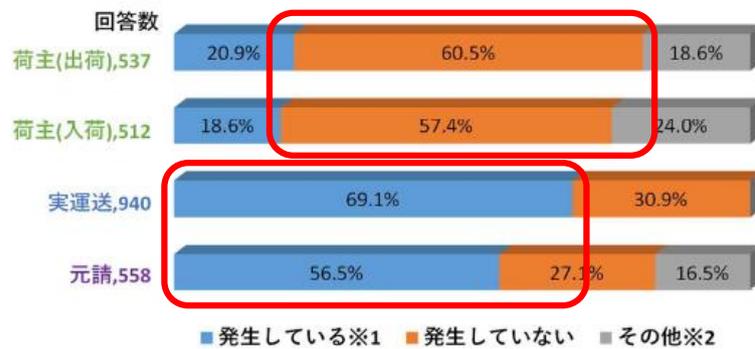
出典：物流施設運営者（3社）へのヒアリング調査結果より整理

図 3-98 物流施設運営者等の認識

(3) 荷主および運送事業者等

国土交通省が実施しているトラック輸送状況の実態調査の結果を見ると、荷待ち時間の発生有無、改善基準告示の認知度・遵守について、荷主側と実運送・元請側との回答傾向が異なり、認識の違いが存在していることが分かる。

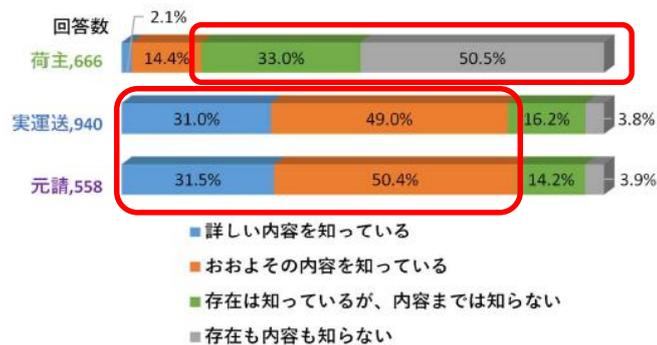
荷主側は、ドライバーの労働環境に対する意識が物流事業者に比べて低く、その結果、物流トラックが高速道路 SA・PA において時間調整していること等につながっている可能性がある。



※1：荷主調査では「時間までは把握していない」を含む
 ※2：荷主調査では「把握していない」を含む、事業者調査（元請）では「不明」を含む

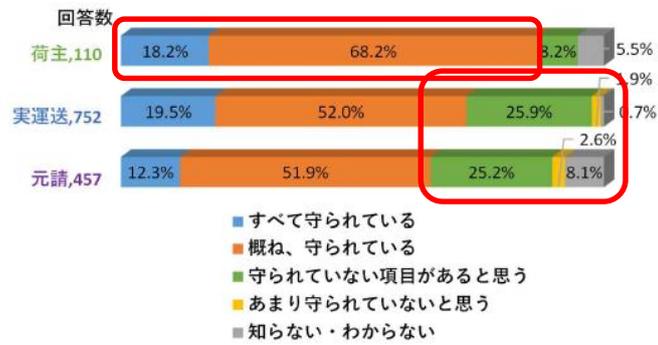
出典：トラック輸送状況の実態調査結果（概要版）（国土交通省）（令和4年1月～2月）

図 3-99 荷待ち時間の発生有無



出典：トラック輸送状況の実態調査結果（概要版）（国土交通省）（令和4年1月～2月）

図 3-100 改善基準告示の認知度



出典：トラック輸送状況の実態調査結果（概要版）（国土交通省）（令和4年1月～2月）

図 3-101 改善基準告示が守られていると思うか

(4) トラックドライバー

トラックドライバーの認識を確認するため、アンケート調査を実施した。調査は、各エリアのトイレ前で、2022年5月10日(火)と11日(水)のそれぞれの16時～翌2時に行った。5月10日に実施した足柄SA(東京方面)では164名、鮎沢PA(東京方面)では90名、中井PA(東京方面)では59名のサンプルを取得した。また、5月11日(水)に実施した、海老名SA(東京方面)では93名、港北PA(東京方面)では23名のサンプルを取得した。

1) 法令上の休憩・休息の必要性

図3-102に示すSA・PAで実施したトラックドライバーへのアンケート調査から、休憩時間が長時間となる理由として36%が「法令上の休憩・休息」と回答している。そのうち、図3-103に示すとおり、駐車予定時間が10時間以上の割合が約3割を占めており、8時間以上の休息が法令で定められている中、休息時間が長めとなっている可能性がある。

会社規模で見ると、図3-104に示すとおり、100人未満の割合が半数以上を占めているが、200人以上の企業比率も高まっている。また、図3-105に示すとおり、輸送形態別では顕著な傾向が見られない。企業規模によらず、トラックドライバーの認識も含め、適切に法令上必要な休憩・休息をとっていただくことが重要である。

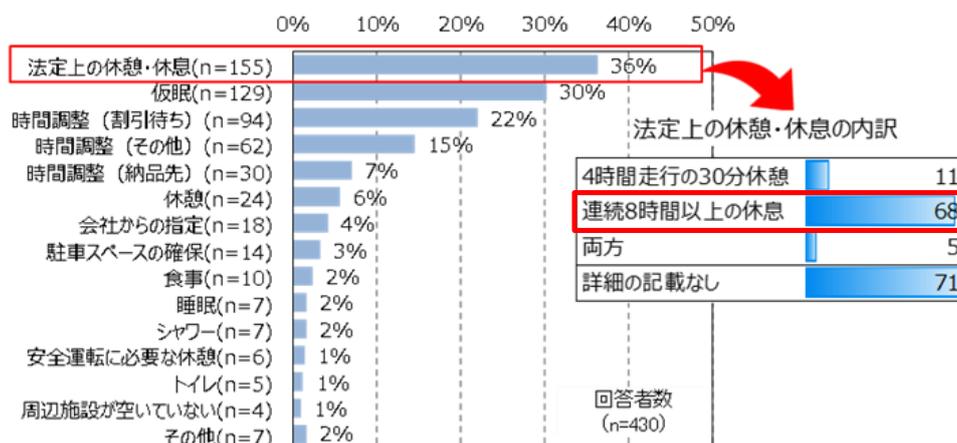
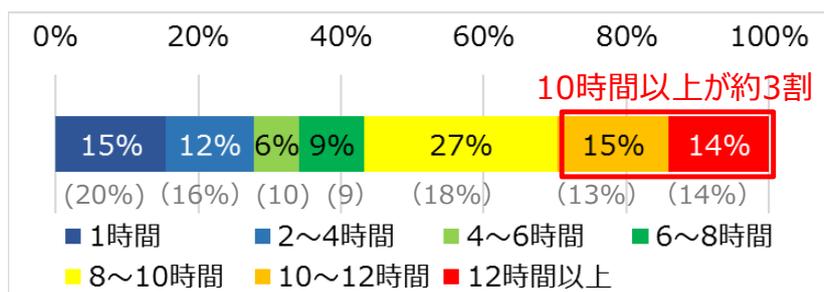
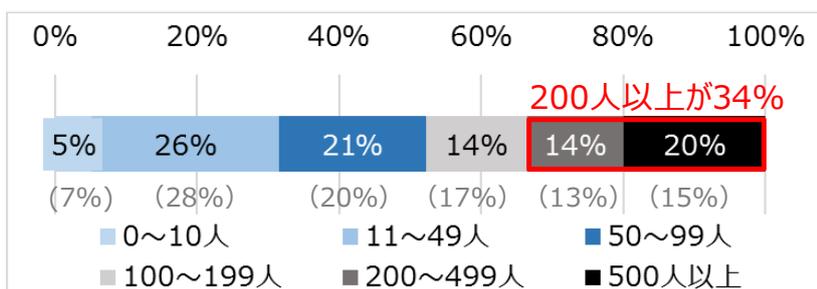


図 3-102 休憩時間が長時間になってしまう理由



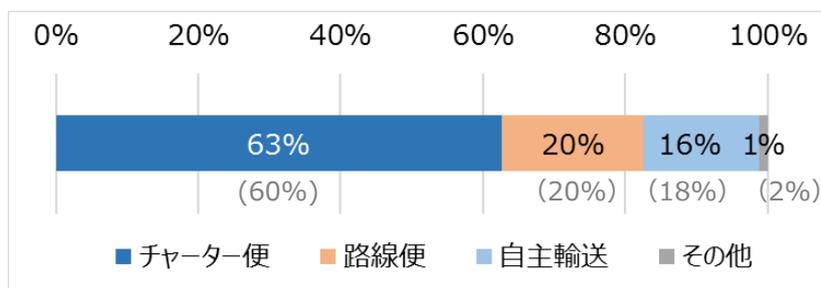
※ () は、全サンプルの比率

図 3-103 駐車予定時間



※ () は、全サンプルの比率

図 3-104 会社規模（総社員数）



※ () は、全サンプルの比率

図 3-105 輸送形態

2) 夜間割引待ち車両の影響

長時間駐車抑制に必要な要素として、図 3-106 に示す「夜間割引の時間帯拡大」を望むトラックドライバーが多い理由を分析した。

図 3-107 に示すとおり、「夜間割引の時間帯拡大」を望むトラックドライバーのうち、駐車予定時間 8 時間以上が 45%を占めるが、これらの大半は既に深夜割引を受けていると考えられる。

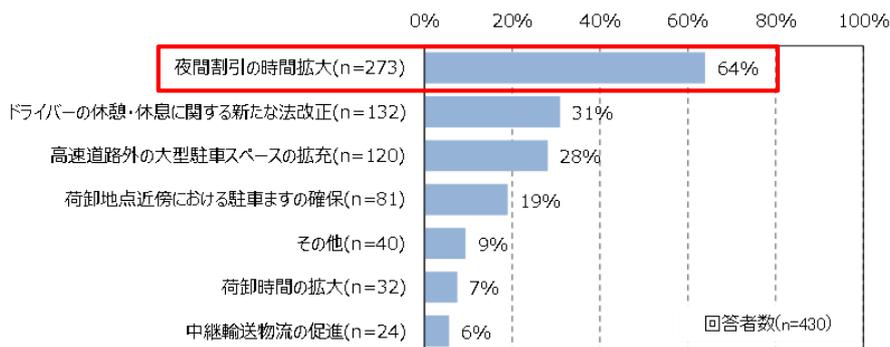


図 3-106 長時間駐車抑制に必要な要素

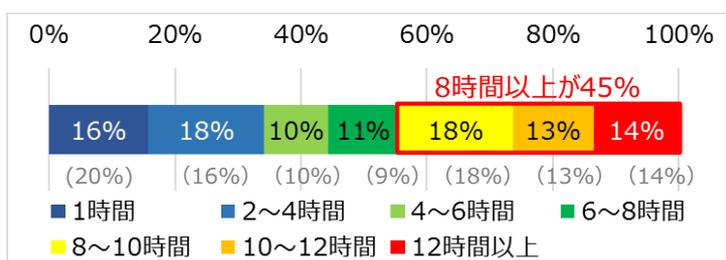


図 3-107 夜間割引の時間帯拡大を望むトラックドライバーの駐車予定時間

アンケート結果（東京方面）から 8 時間以上駐車する車両の SA・PA での休憩時間と流入時刻から、図 3-108 に示す深夜割引待ち台数を集計し、その割合を算出した。

8 時間以上駐車する大型車は、夕方に SA に立寄り、朝方に流出する割合が多く、12 時間以上の駐車も見られ、その大半は深夜割引を適用されていると考えられる。そのため、混雑の要因が深夜割引適用時間にあるとの認識が多く、夜間割引の時間帯拡大を望む方が多かったものと思料される。ただし、深夜割引待ちとなっている可能性がある台数は 17 台で、8 時間以上駐車車両の約 14%にすぎない。

深夜割引待ちのために長時間駐車になっている車両は一定程度存在していると思われるが、その台数は決して多くはないため、本調査の結果を踏まえ、こうした事実を広く周知し理解を求めていくことが必要である。

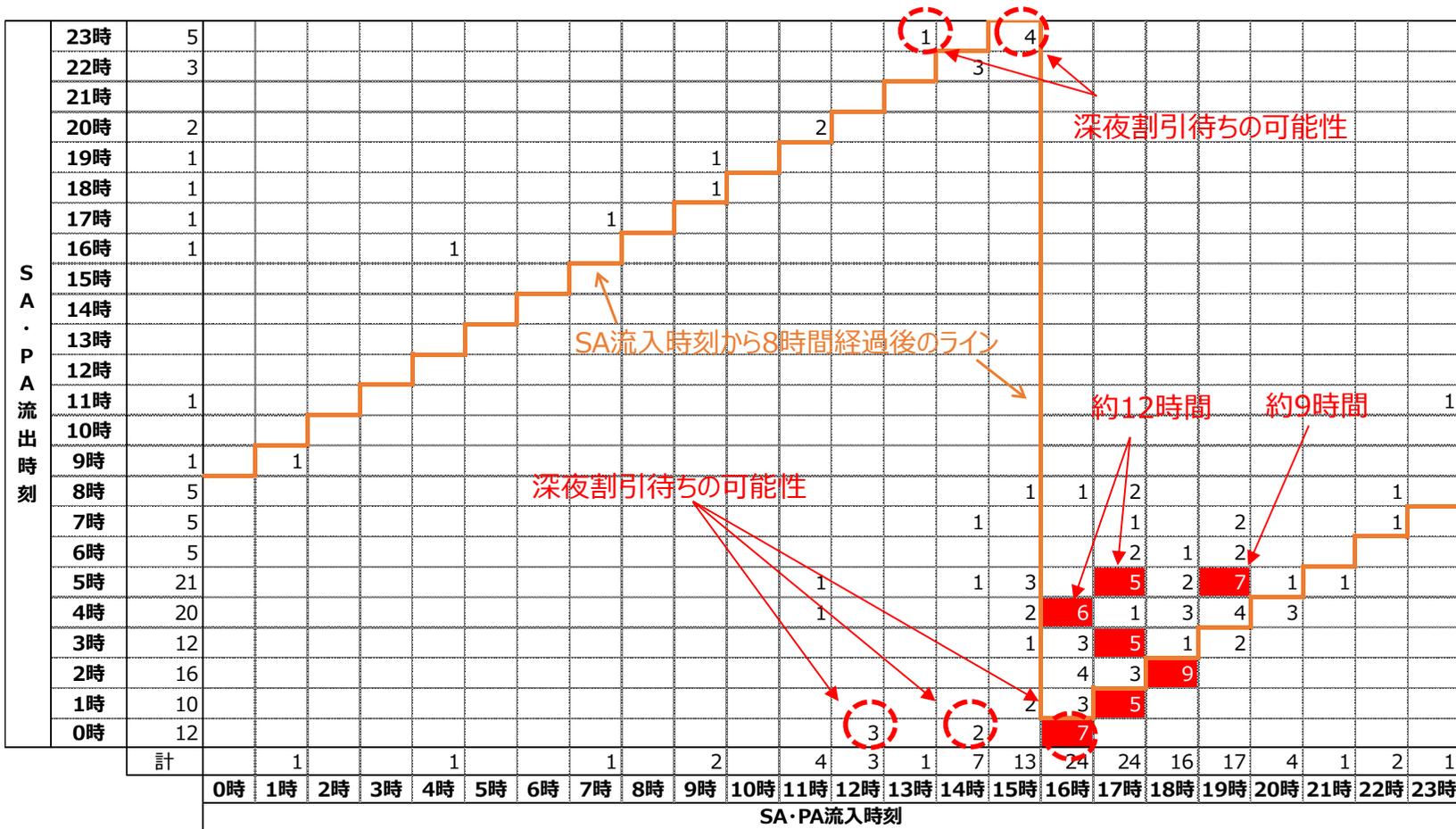


図 3-108 8 時間以上駐車車両の SA・PA 流入・流出時刻

3) 駐車マス、シャワー、店舗・コンビニ等の設置ニーズ

休憩施設に関する自由意見を図 3-109 に示す。休憩施設の充実に関する要望が 118 件と多く、次いで、駐車マス増設が 110 件となっている。休憩施設の充実に関する 118 人のトラックドライバーからの意見 (141 件) の内訳 (図 3-110) をみると、「シャワーの設置・増設」に関する意見が 63 件と最も多く、次いで、「コンビニ・売店の設置」に関する意見が 25 件と多くなっている。

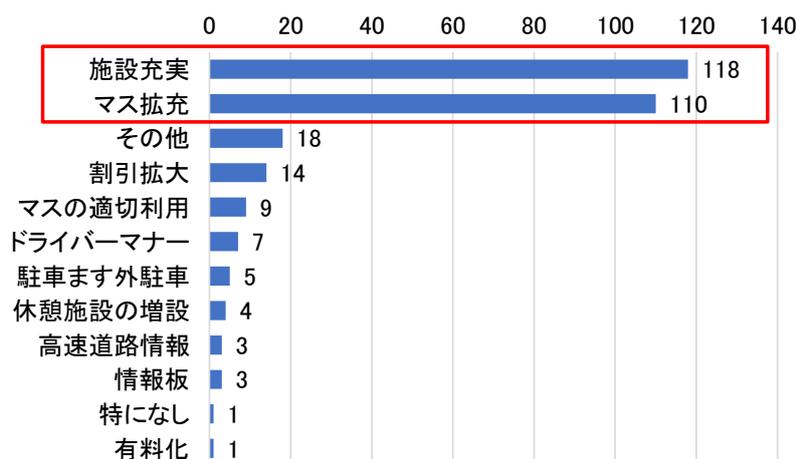
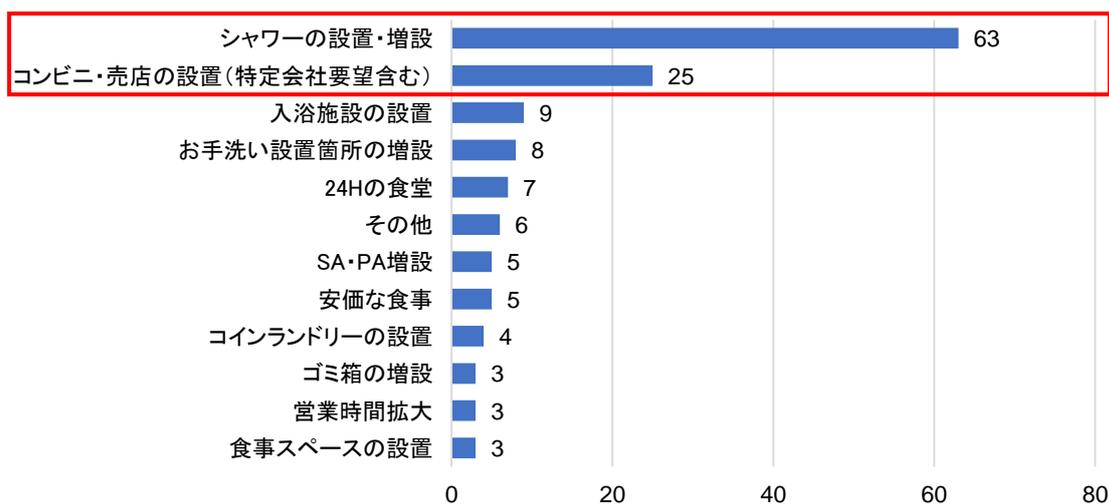


図 3-109 休憩施設に関する自由意見の分類別件数

休憩施設の充実に関する意見 (n=141)



※回答数 118 件をいただいた意見毎に集計、1 件の意見はその他に集約

図 3-110 休憩施設の充実に関する意見 (分類別件数)

3.4 課題の整理

これまで SA・PA は、連続運転で疲労したドライバーに休憩やサービスを提供するための施設であり、本来機能として、燃料補給や休憩をするための機能を担ってきた。

民営化を契機にカフェや専門店など新規業態導入によるショッピングの充実、テーマパーク化、地域連携イベントの充実など、全年代層に対する付加価値の向上に努めてきており、SA・PA が通過点ではなく目的地の一つとして位置づけられるようになってきた。また災害発生時における防災拠点として、自衛隊等の前線基地、備蓄品保管場所や避難場所としての活用も進められてきている。

NEXCO3 社では、これまで大型車駐車場の混雑対策として、駐車マス拡充を進めてきた。全国の SA・PA における大型車駐車マス数は、2017 年度末から 2021 年度末の 4 年間で約 2,700 台分増加（約 10% 増加）し、2022 年度末までの 5 年間で約 3,000 台分増加（約 11% 増加）している。しかし、改良前後の駐車台数については、全国的にも、改良後に駐車台数が増加している傾向が見られ、混雑解消に至っていない。また、駐車時間では 8 時間以上の長時間駐車が多数を占めており、また、経年的にはその割合が増加傾向にある。路線を通して混雑状況を整理すると、主要路線においては、どの SA・PA も夜間時間帯は混雑しており、都心等の主要目的地に近くなるほど、8 時間以上の長時間駐車の割合も高くなっている。このような状況から、今後も駐車マス拡充は必要と考えられるが、駐車マス拡充後に更に需要が増加している現状を踏まえると、拡充以外の取組みの必要性も示唆される。

これまでの駐車マス拡充以外の取組みとしては、コネクトエリア浜松の中継輸送の取組みや、豊橋 PA の駐車場予約システムを併用した有料制の社会実験、ダブル連結トラックの駐車マスを予約制にする社会実験などが行われている。輸送効率化のためのダブル連結トラックの増加など、これらの取組みにおける利用状況の推移を踏まえ、駐車マス拡充以外の方策を検討する必要があると考えられる。

また、駐車場以外の観点でも、ドライバーの労働環境改善の観点からトラックドライバーに対するサービス（シャワーブース及び 24 時間営業店舗）について整理すると、地方部など採算性の悪い場合もあり、全国一律のサービスが提供されていないことが明らかとなった。

このような現状のもと、長時間駐車の実態を把握した。ETC データをもとに推計すると、全国の SA・PA では約 2.2 万台/日が長時間駐車しているものと考えられ、その中の約 4 割に相当する約 9 千台/日が 300km 未満の高速道路利用であったことから、長時間駐車の中には、高速道路の短距離利用の車両が多いことが分かった。駐車時間の特徴として、SA・PA に夕方流入し、朝方流出する車両が多く、必ずしも深

夜割引待ちで混雑しているものではない。更に滞在時間別の走行距離を集計すると、滞在時間別の特徴が見られず、特に長時間駐車車両の走行距離の中央値も 400km 未満であるなど、比較的短走行距離で長時間駐車となっている実態が分かり、これらのことから、法令で定められた休憩・休息以外の理由で駐車していることが示唆される。

この駐車場の混雑に起因して、休憩・休息機会の逸失している車両の実態も明確となった。東名の海老名 SA では、駐車場が混雑する時間帯に、5 分未満しか滞在していない車両の割合が増加し、それらの車両は下流側の SA・PA に移るが、他の SA・PA を利用せずに、目的地に至っている実態も確認された。この状況は、首都圏だけに限らず、山陽道や東北道でも確認された。

8 時間以上駐車している車両の荷卸し地点を分析すると、海老名 SA（東京方面）では、関東臨海部が多いことに加え、荷卸し地点の滞在時間が中央値で 80 分程度に対して海老名 SA（東京方面）での滞在時間が中央値で 690 分程度であり、明らかな乖離があることから、長時間駐車の要因が、法令上の休憩・休息の遵守だけでなく、「待機」が一定程度あることが確認された。この傾向も、近畿圏や九州圏でも見られ、最後に立ち寄った SA・PA で 8 時間以上駐車した後、最終目的地まで約 1 時間程度の範囲となっている。更に、他の SA・PA でも長時間駐車している実態も確認された。

そして、これらの長時間駐車を分析する中、大きな課題と考えられたのが、高速道路の短距離利用にもかかわらず長時間駐車している車両の存在である。海老名 SA（東京方面）では高速道路の短距離利用の長時間駐車が、定められた運行計画のもと、多くの頻度で行われていることが明らかとなった。名神高速の吹田 SA（名古屋方面）では、プローブデータやアンケート結果により、荷受前の待機場所として利用している可能性も推察された。

更に、トリップを詳しく確認すると、高速道路の複数回利用、及び一般道との組合せ利用など、実際は『長距離』での移動を行っている状況も確認した。多くの車両が、長距離移動を行っている事実の元、適切な休憩・休息の機会が必要なことが認識できた。

ステークホルダーの認識を確認したところ、運行ルート策定支援サービス会社からは、バース予約システムの普及により物流施設に定時に到着するための時間調整を行うため、SA・PA での駐車が増加している可能性が指摘された。また、ドライバーの労働関連法令に関する意識は、荷主と物流事業者との乖離が存在し、SA・PA の利用のされ方に影響を及ぼしている可能性が考えられた。また、トラックドライバーのアンケートからシャワーや 24 時間営業店舗等の施設の充実などのニーズが確認された。

何らかの理由で、高速道路を乗り継ぎ利用する車両や、一般道との組合せ利用により、結果的に『高速道路の短距離利用』となる車両にとって、高速道路の SA・PA で

の休憩・休息は『必須』ではなく、一般道側にトラックステーションなど大型車用の休憩・休憩のための施設が整っていれば、その場所の利用を行うべきものと考えられる。しかし、2章で述べたとおり、一般道側のトラックステーションは減少しており、道の駅についても駐車マス数が限定的となっており、一般道での大型車の駐車容量は十分とは言い難い。

近年、長距離運転を行うトラックドライバーによる労働条件遵守のための『休息』に対する需要が高まるとともに、時間調整による『待機』という新たな利用形態も確認されるなど、SA・PAの利用形態が変化してきていることから、期待されている機能が多様化している。

大型車に関しては、確実な駐車機会の確保のために、大型車駐車スペースの確保が求められるが、走行距離の長短やSA・PA利用時間の長短の組合せにより、利用形態が異なっており、それぞれに対応した機能を有した駐車スペース及び施設を整備する必要がある。これらの、高速道路SA・PAの本来機能と期待されている新たな機能の概念を整理すると、図3-111のようになる。

働き方関連法の施行に伴い、自動車運転者を対象にした労働環境改善に向けた制度の見直しが行われ、2024年度からは時間外労働の上限規制が適用された。また、労働関係法令の見直しもあり、トラックドライバー不足といった社会的な課題も生じている。今後は更に大型車を中心としたSA・PAでの休憩・休息の需要が高まることが想定される。

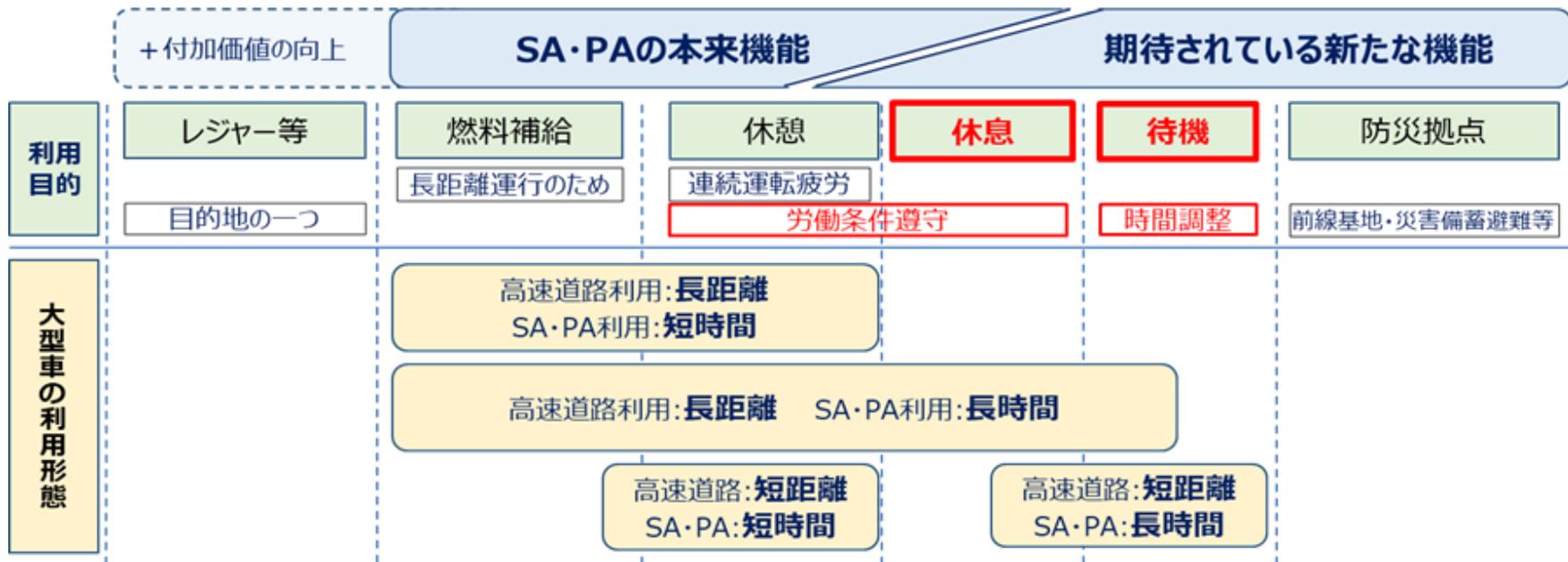


図 3-111 高速道路 SA・PA の本来機能と期待されている新たな機能

第4章 解決に向けた対応と方策

4. 課題解決に向けた対応と方策

4.1 課題解決のための着眼点

社会経済の発展に不可欠な物流機能を継続的に発揮していくためには、雇用者側、荷主側、関係機関との一体的な協力を図りつつ、高速道路会社として、「トラックドライバーの労働環境改善のために可能な範囲で確実な駐車機会の確保」に取り組むことが必要である。

第2章及び3章で述べたSA・PAでの大型車長時間駐車の状態、背景とステークホルダーの認識から、今後取るべき対応について、図4-1に整理した。

また、第3章で整理した課題を解決するための着眼点を、以下の7つに整理した。

- (1) 休憩等の需要増加への対応として、駐車回転率向上を図ることで、休憩が必要なドライバーが確実に駐車できるようにする必要がある。
- (2) 休息や待機の需要の増加に対応するために、駐車回転率向上と駐車容量を増加させるべきである。また、駐車容量の最大化及び最適化を図るべきである。
- (3) 特定SA・PAへの集中を防ぐために、SA・PA相互の利用平準化を図り並行路線へも転換させるべきである。
- (4) ダブル連結トラックは、車両数が増加していることに加えて、駐車できる場所が限定されるため、確実な駐車機会を確保する必要がある。
- (5) トレーラー等の特殊車両も駐車場所が限定されるため、確実な駐車機会を確保する必要がある。
- (6) トラックドライバー不足への対応として、輸送効率を向上させる支援を行うことを検討する必要がある。
- (7) 休息・待機需要に合わせて生じるドライバーからの新たなニーズに対応する施設を充実する必要がある。

(1)現状

- ・東北から九州にかけて主要なSA・PAは概ね混雑
- ・駐車マス増設後も混雑状況は改善されていない
- ・都心（主要目的地）に近くなるほど長時間駐車が増加
※地方都市を含む
- ・最終目的地近くのSA・PAで長時間駐車が顕著
- ・短距離利用の長時間駐車が見られる
→物流倉庫，工業関係事業所が多いエリアを発着
- ・休憩機会を逸失している車両を一定数確認
→休憩機会の逸失は混雑時間帯に高くなり、下流側に休憩施設が少ない場合、相当数の車両が休憩できていない
- ・長距離トリップは、複数エリアで8時間以上駐車している実態もあり

(2)背景

- ・総物流量に占める高速道路利用の割合が増加傾向
- ・EC市場規模、宅配便取扱が増加
- ・高速道路ネットワーク整備によりIC周辺の大型物流施設の立地が進み、輸送経路の多くが高速道路に転換
- ・労働関連法令の見直しが進み、トラック運転手の休憩・休息に関する時間管理が厳格化
- ・トラックステーション閉鎖等、一般道での駐車機会が減少

(3)物流施設運営者等の認識

- ・バス予約システムの普及により、荷物の受け入れ時間はより厳格化
- ・物流施設側で外部に待機場所の確保は難しく、SA・PAを待機場所として利用していることを認識
- ・物流施設など配送先における待機時間削減・荷卸し作業の効率化の観点から、施設内の時間管理手法（バス予約など）が普及し、待機場所がSA・PAに転換

(4)ドライバーの認識

- ・法令順守のためにも休憩・休息の機会は必須
- ・一般道側に待機場所が無い
- ・仮眠場所としてSA・PAを活用
- ・駐車マス確保のため、早い時間にSA・PA到着
- ・納品・荷卸時間に合わせた時間調整の待機場所として活用
→データからも「待機」が一定程度あることを確認
- ・駐車場の確保、シャワー施設・コンビニ設置のニーズあり
→企業規模によらずドライバーの認識を含めた理解醸成が必要

★取るべき対応

社会経済の発展に不可欠な物流機能を継続的に発揮していくためには、雇用者側、荷主側、関係機関との一体的な協力を図りつつ、高速道路会社として、「トラックドライバーの労働環境改善のために可能な範囲で確実な駐車機会の確保」に取り組むべき

図 4-1 課題解決に向けて取るべき対応

4.2 具体的な方策

改めて、高速道路を取り巻く動向、大型車長時間駐車の状態・課題、課題解決のための着眼点、具体的な方策を図 4-2 に整理した。

具体的な方策について、以下の(1)～(6)に整理し、以降ではそれらの具体的な方策について詳しく述べる。

- (1) これまで行ってきたレイアウトの工夫や園地部活用等による駐車マス拡充に加えて、最近の取組みとして、更なる駐車容量の増加に資する V 字型レイアウトの採用や遊休スペースの活用、路外駐車場も新設されており、今後もこれらの取組みの継続的な実施が必要である。また、駐車容量を増加するため隣接地の拡張や、SA・PA の新設、大型車専用 SA・PA 等の新設、立体構造化とともに、駐車容量の最大化・最適化を目指した複数縦列式駐車場（コラム式）の採用等、新規の方策に取り組むことが必要である。
- (2) ダブル連結トラックの駐車マス拡充と駐車場予約システムの導入を進め、キャリアカー等の特殊車両にも対応することが必要である。
- (3) SA・PA 相互の利用平準化や並行路線への転換を図るため、混雑情報の提供に取り組むことが必要である。
- (4) より確実な休憩機会を確保するため、駐車回転率を向上させ、短時間限定駐車マスの導入に取り組むことが必要（2023 年 11 より実験開始）。駐車回転率向上のため SA・PA の適正利用を啓発する活動の継続が必要である。
- (5) 確実な駐車機会を確保するため、回転率向上や SA・PA 相互の利用平準化を図る手法の発展形として、混雑した SA・PA において一定時間を超えた車両を対象とした有料化が必要である。
- (6) トラックドライバー不足に対する輸送効率向上支援のための中継輸送の拡充に取り組むことやトラックドライバーニーズの高いシャワー・24 時間営業店舗等の施設の充実に取り組むことが必要である。

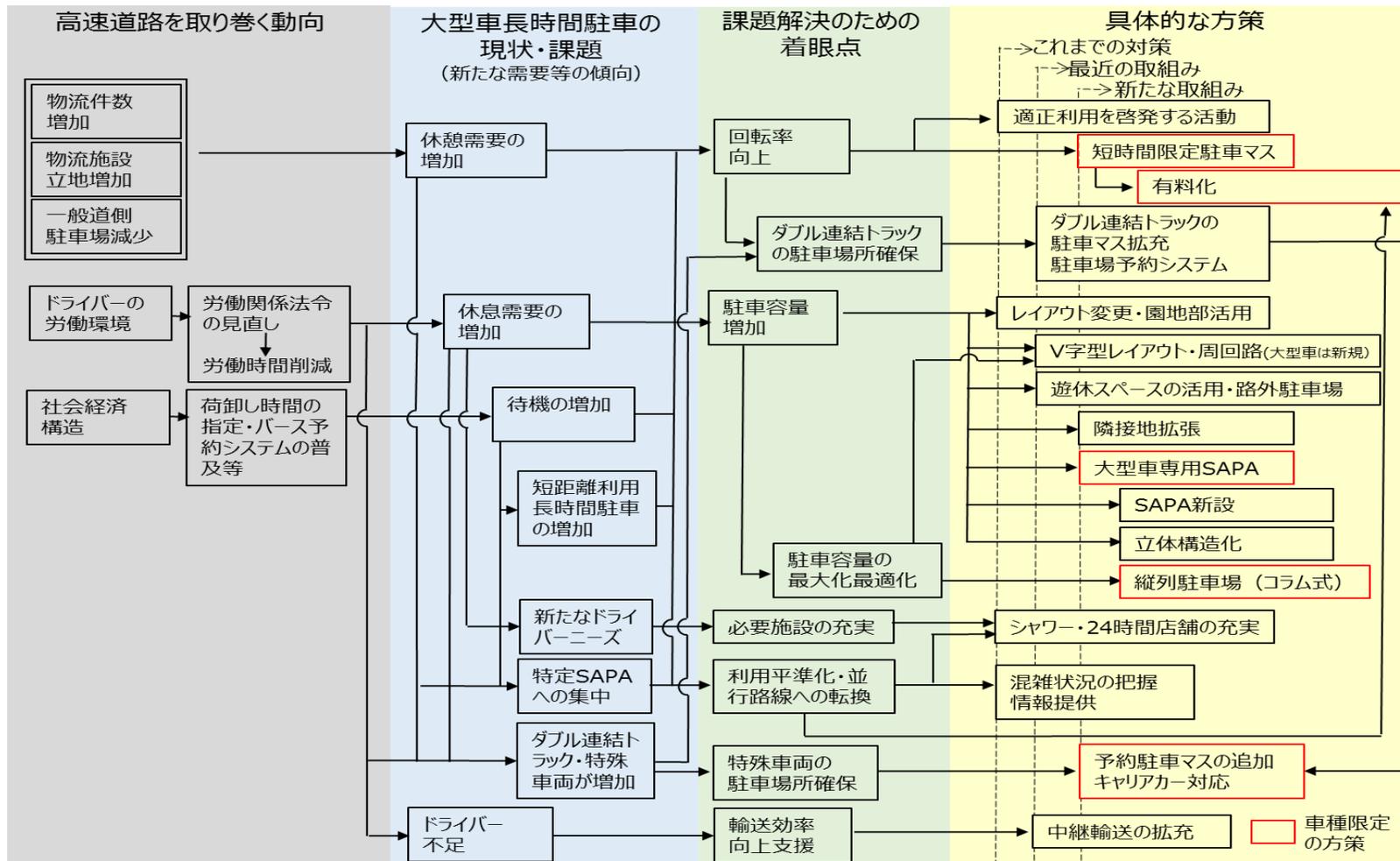


図 4-2 高速道路を取り巻く動向、大型車長時間駐車現状・課題、課題解決のための着眼点、高速道路会社として取り組むべき具体的な方策の関係整理

(1) 駐車容量の増加

1) 従来や最近の取組みの継続

これまで行ってきたレイアウトの工夫や園地部活用等による駐車マス拡充に加えて、最近の取組みとして、更なる駐車容量の増加に資する V 字型レイアウトの採用や遊休スペースの活用、路外駐車場も新設されており、今後もこれらの取組みの継続的な実施が必要である。

a. レイアウトの工夫

小型車と大型車の混雑のピーク時間帯が異なる場合に活用している小型・大型兼用マスの採用、周回機能を追加し駐車効率を更に向上させる方策など、レイアウトの工夫により、駐車マス拡充を継続する（図 4-3、図 4-4）。

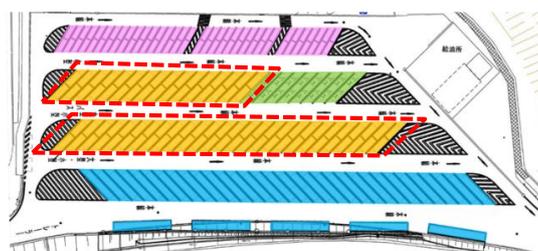


図 4-3 兼用マス（車種ごとの混雑ピークに対応）

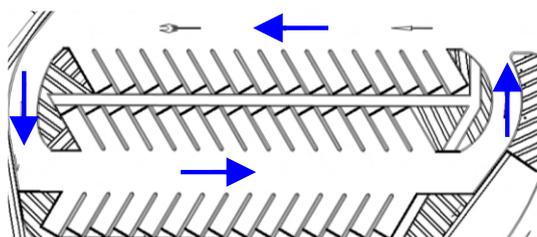


図 4-4 周回路（駐車効率の更なる向上）

b. 園地部・遊休スペースの活用

駐車エリアの外側には園地部が存在している。また、高速道路区域内には未利用のバスストップや、本線料金所の跡地など、遊休スペースが存在している。これらの園地部・遊休スペースが駐車エリアとして活用可能な場合は、積極的に駐車場化するなど拡充対策を継続する（図 4-5、図 4-6）。

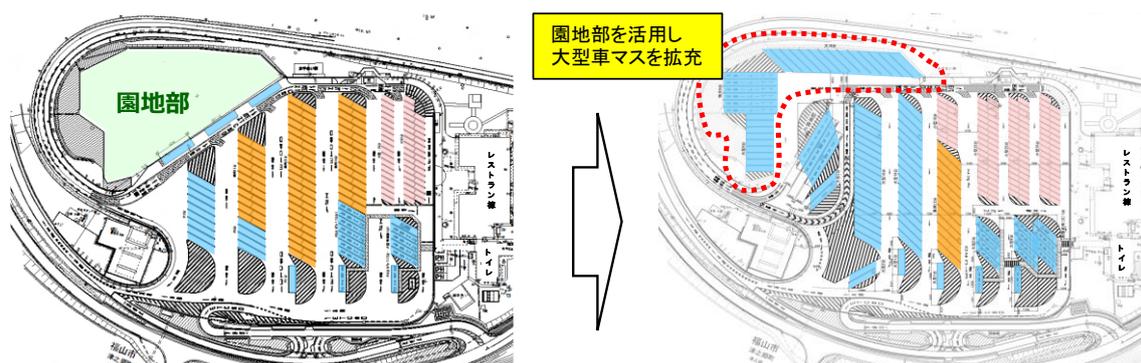


図 4-5 SA・PA 園地部や遊休スペースを活用した大型車駐車マスの拡充の事例
（山陽道・福山 SA【九州方面】）



図 4-6 本線料金所跡地を利用し駐車場を確保した事例
（東名阪道・鈴鹿臨時駐車場【伊勢方面】）

c. V字型レイアウトの採用

駐車マスをV字型に配列して通路数を減らすことにより、駐車容量を増加させる方策である(図4-7)。

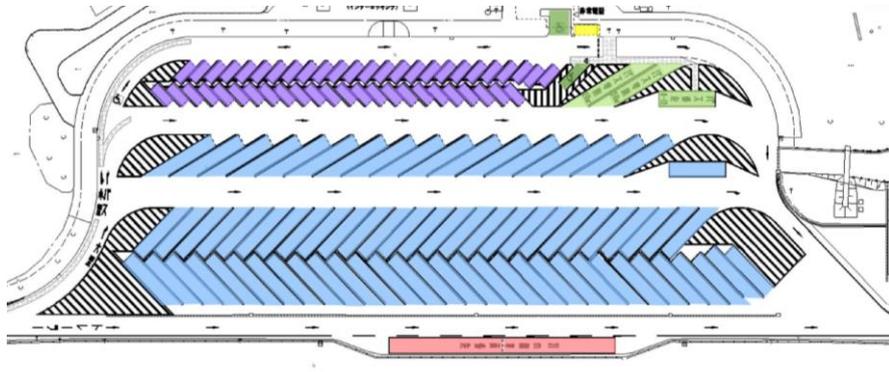


図4-7 V字配列(車路スペース削減による駐車容量向上)の事例
(山陽道・佐波川SA【東京方面】)

d. 路外駐車場の新設

一時退出を前提として、路外の遊休地等を活用して路外に駐車場を整備することで駐車容量を増加させる方策である(図4-8)。

高速道路から一旦料金所を流出した先にも利用可能な遊休スペースが存在している。最近はこの遊休スペースを活用し、駐車マスを整備する動きも始まっている。未利用の遊休スペースについて、引き続き駐車マスとして活用可能か検討を進め、駐車マス拡充に取り組む。



図4-8 浜松いなさIC路外駐車場(新東名引佐連絡路)の事例

e. 留意事項

これまでに既にレイアウトの工夫による駐車マス拡充を実施した SA・PA についても、上記対応による更なる拡充の余地がある場合は、再変更も検討していく必要がある。

2) 新たな取組み

a. SA・PA 隣接地の拡張

既存 SA・PA 区域内での駐車容量増加が困難な場合には、隣接地の用地取得が可能であれば、SA・PA 区域を拡張し、駐車マス拡充を行う方策である（図 4-9）。

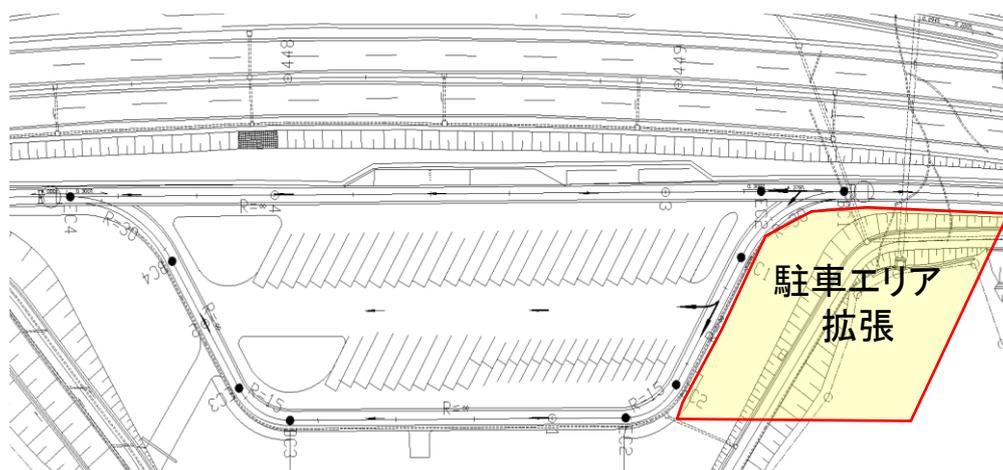


図 4-9 SA・PA 隣接地の拡張のイメージ

b. 大型車専用 SA・PA の新設

用地買収を含めて本線直結型休憩施設を新設することによって、駐車容量を増大させる方策である（図 4-10）。

既存 SA・PA 隣接地にとどまらず、本線接続が可能であれば、新規に SA・PA を整備することも含め検討する。

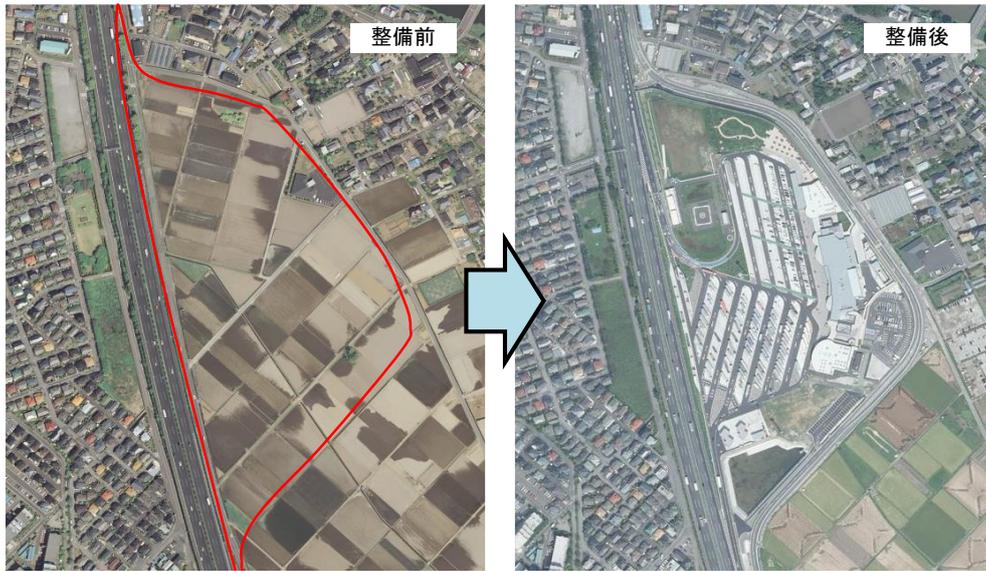


図 4-10 新設のイメージ
 (写真は移転により整備した東北道 蓮田 SA【東京方面】)

c. 立体構造化

駐車マスの立体構造化という立体的な駐車マス拡充の方策である (図 4-11)。



図 4-11 駐車マスの立体構造化のイメージ

d. 複数縦列式駐車場 (コラム式)

SA・PA の混雑状況を改善するためには、駐車マスの拡充を行っていくことが基本的な対策である。しかし、大型車の利用状況に関しては、夜間時間帯を中心にほぼ大型車に占有されている状況であり、長時間駐車混雑要因となる一方、短時間の利用も一定数いること、SA・PA によっては流入 (到着) 時間帯・流出 (出発) 時間帯が一定時間帯に集中している状況が見受けられることなど、利用形態に特徴があることが認められている。そのため、これまでの対策や最近の取組みに加え、これらの特徴に応じた新たな取組みを行っていくことで、より効率的・効果的に駐車容量を向上させ、確実な休憩・休息機会の確保を行っていく方策が必要である。

複数縦列式駐車場（コラム式）は、出発時刻別に縦列駐車することで、駐車容量の最大化・最適化を図る方策である（図 4-12、図 4-13）。

ただし、採用にあたっては、従来の SA・PA の使われ方とは大きく異なり、利用可能な車種、駐車時間等が限定されることから、利用者が混乱し事故等を誘発することが無いように、本線における標識や、各種媒体を用いた事前広報など確実な周知を行う。また利用できない車両が誤って流入してきた場合の対応（退避路等の整備）など安全を確保するための検討についても並行して実施していく必要がある。

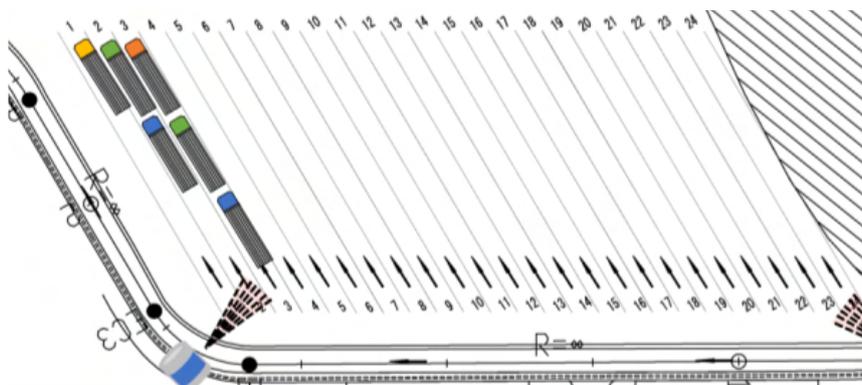


図 4-12 複数縦列駐車場（コラム式）のイメージ

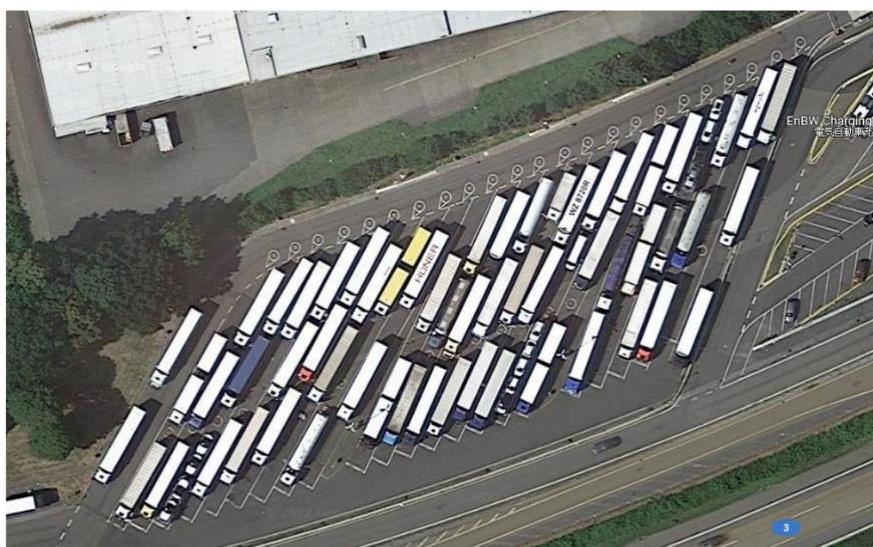


図 4-13 ドイツ モンタバウアー休憩施設の事例

(2) 特殊車両等の駐車機会の確保（駐車マス拡充と駐車予約システムの導入）

ダブル連結トラックは、車両数が増加していることに加えて、駐車できる場所が限定されるため、確実な駐車機会を確保する必要がある。また、トレーラー等の特殊車両も駐車場所が限定されるため、確実な駐車機会を確保する必要がある。

こうした状況を踏まえて、ダブル連結トラックの駐車マス拡充と駐車場予約システムの導入を進め、キャリアカー等の特殊車両にも対応する方策が必要である（図 4-14、図 4-15）。



図 4-14 ダブル連結トラック駐車マスの整備状況（東北道・黒磯 PA【東京方面】）

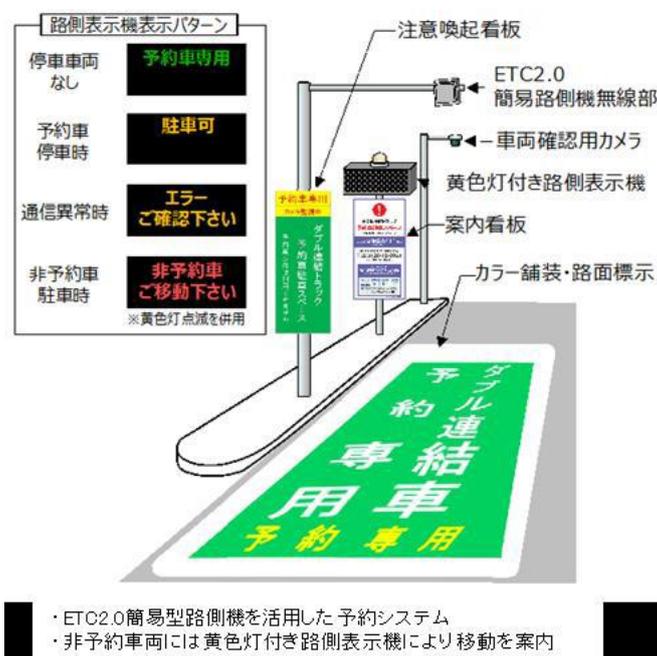


図 4-15 ダブル連結トラックの駐車場予約システムの導入イメージ

(3) 利用平準化・並行路線への転換

各 SA・PA における正確かつリアルタイムな混雑状況を提供することで、同じ路線内の隣接 SA・PA や並行路線の SA・PA で混雑していない SA・PA をドライバーが選択することにより、混雑した SA・PA 相互の利用平準化を図る方策である。

各 SA・PA の混雑状況の把握手段として、従来使用されている CCTV カメラやフリーフローアンテナ（FFA）に加え、先進技術を用いた新たな監視手法の開発・検討を進め、混雑状況の把握・提供の高度化に取り組む必要がある。

a. 新たな監視技術を活用した SA・PA 混雑状況の把握

現在、駐車場内に設置した監視カメラからの画像データを処理して、混雑状況を把握している。東名や新東名などの一部の路線において、フリーフローアンテナを設置し、得られる ETC データを活用した満空判定技術も導入されている（図 4-16～図 4-18）。

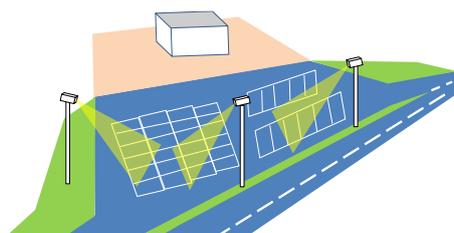


図 4-16 休憩施設の監視カメライメージ



図 4-17 フリーフローアンテナ

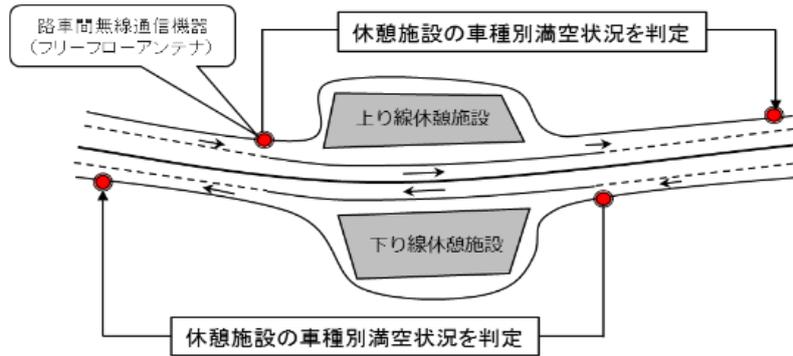


図 4-18 フリーフローデータ活用による満空判定（流入・流出の差分による判定）

駐車列ごとの詳細な混雑状況を把握するために、監視技術（画像処理技術や赤外線レーザーなど）の向上を図る（図 4-19、図 4-20）。



図 4-19 監視技術の例（画像処理）

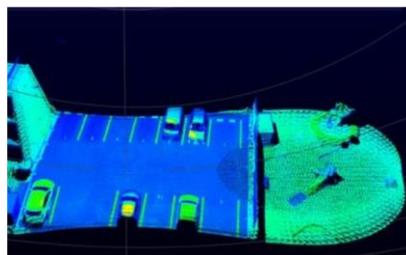


図 4-20 監視技術の例（赤外線レーザー）

b. SA・PA 混雑情報の提供

監視技術を用いて収集した混雑情報を、高速道路本線での満空情報板や、休憩施設内の場内案内板（エリア内での駐車誘導）、ETC2.0、スマホアプリ等により提供し、並行路線も含めた SA・PA 相互の利用平準化により確実な休憩・休息機会を確保する方策である（図 4-21～図 4-24）。



図 4-21 本線満空情報板



図 4-22 場内案内板



図 4-23 スマホアプリの例

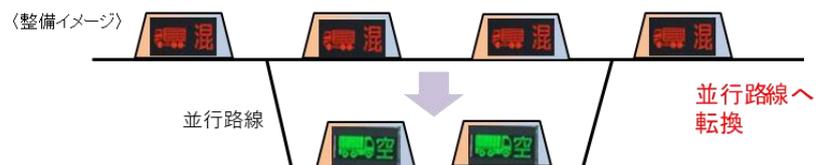


図 4-24 並行路線転換のイメージ

(4) 回転率向上

a. 短時間限定駐車マスの整備

短時間限定駐車マスを整備することで回転率を向上させ、休憩が必要なトラックドライバーに対して、より確実な休憩機会を確保する方策である(図 4-25、図 4-26)。

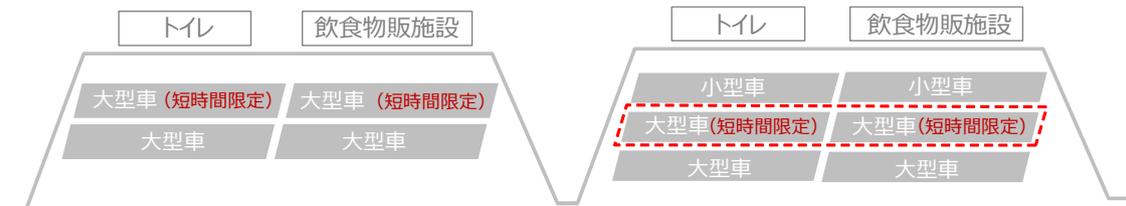


図 4-25 短時間限定駐車マスのイメージ
(左：新設 SA・PA、右：既設 SA・PA)



図 4-26 短時間限定駐車マスの設置状況 (東名・足柄 SA【東京方面】)

(5) 回転率向上・利用平準化等の発展

a. 有料化

混雑した SA・PA において一定時間を超えた車両を対象として有料化するなどの手法を用いて、駐車場の回転率向上や SA・PA 相互の利用平準化を図る（図 4-27、図 4-28）。

一定時間以上とすることで駐車料金の負担に配慮しつつ、長時間駐車の場合は混雑していない SA・PA をご利用いただくことにより、多くの車両が安心して休憩できる仕組みとなるようにする。なお、具体的な方策に関する基礎検討については 4.4 で述べる。

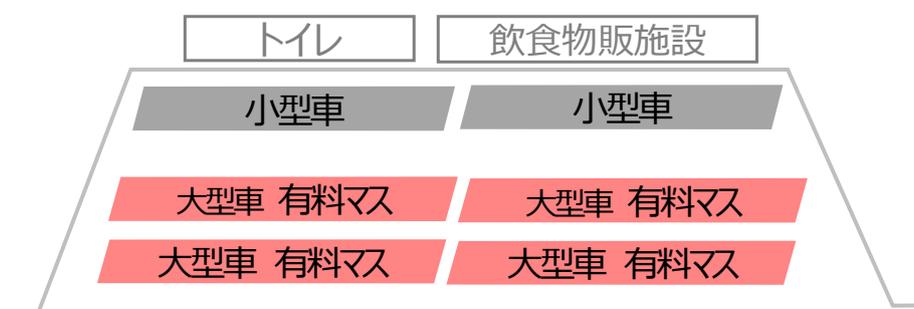


図 4-27 1つのエリア内で大型車を有料化するイメージ図

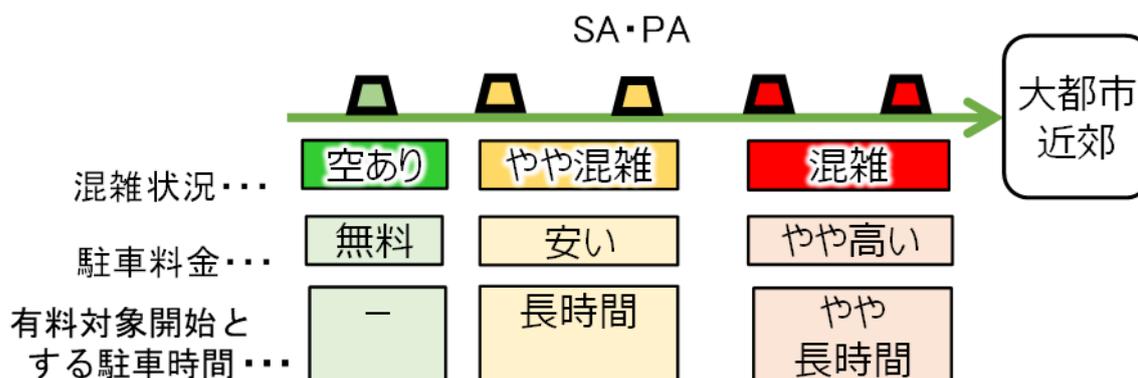


図 4-28 複数のエリアに対する有料化のイメージ図

※混雑状況に応じて、駐車料金、有料対象開始とする駐車時間を変えることで、休息・待機は空きのある SA・PA で行っていただき、現況で混雑している SA・PA でも確実に休憩できるようにするもの

(6) 輸送効率の向上に向けた支援、ドライバーニーズに応じた必要施設の充実

トラックドライバーの労働時間等の基準を定めた改善基準告示の改正等により、トラックドライバーの時間管理がより厳格化され、トラックドライバーの労働時間が実質的に短縮されることになる中、EC市場規模の拡大、物流業界での人手不足などの課題もあり、物流事業者により効率的な輸送事業構造の検討・取組みが進められている。道路側でも取組みの支援を行うことで、関係者と連携した課題解決を図っていく必要がある、最近の取組みとして一部で実施されている中継輸送の取組みを継続的に進める方策が必要である。

また、トラックドライバーのニーズが高いシャワーブースや24時間営業店舗等をSA・PAに整備していくことで、より質の高い休憩・休息機会を提供するとともに、比較的混雑していないSA・PAにも整備することで、SA・PA相互の利用分散化に繋げるなど、道路側にもメリットのある取組みとなるように整備対象箇所の検討を行う必要がある。

a. 輸送効率の向上に向けた取組み

<中継輸送>

同一休憩施設の上り線、下り線で、ドライバーが途中交替することで、日帰り運行も可能となり、結果として長時間労働を低減させる効果が期待される方策である（図4-29）。

なお、「コネクタエリア浜松」の事例は、3章図3-27に掲載している。

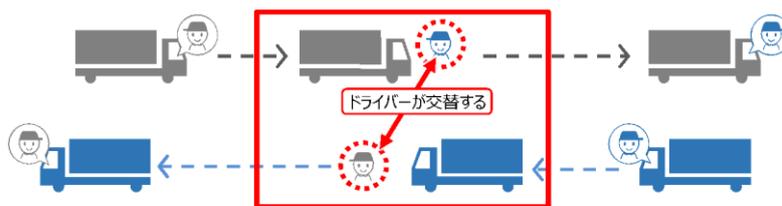


図 4-29 中継輸送のイメージ

b. トラックドライバーニーズに応じた必要施設の整備

＜シャワーブース・24時間営業店舗の整備＞

トラックドライバーニーズの高いシャワー・24時間営業店舗等の施設を充実させる方策である（図 4-30、図 4-31）。



図 4-30 シャワーブースの整備



図 4-31 24時間営業店舗の整備

第5章 まとめ

5. まとめ

本委員会では、高速道路の SA・PA が夜間時間帯を中心に慢性的に混雑している状況に対し、高速道路を取り巻く動向を整理し、各種データを分析することで、現状と課題について把握した。その上で、課題解決に向けた方向性を示すとともに、具体的な方策の検討を行った。

近年の貨物車の物流量の推移を見ると、件数ベースでは増加、重量ベースでは減少している。それゆえ、一方、高速道路を利用する貨物車の物流量は、件数・重量ともに増加傾向にあり、貨物車の高速道路利用割合が高まっている。特に、首都圏や近畿圏などでは、高速道路ネットワークの整備に伴い、大型物流施設の高速道路沿線への立地が進展しており、貨物車の高速道路への利用転換が促進されていると考えられる。

トラックドライバーに対しては、2024年4月から時間外労働の上限規制が適用され、1日の休息期間はこれまで勤務終了後継続8時間以上であったものが、継続11時間を基本とすることに変更になるなど、確実な休憩・休息機会の確保が求められている。

高速道路の SA・PA の駐車場は、8時間以上の長時間駐車を行う大型車が駐車マスの大部分を占有し、その傾向は年々顕著になっている。NEXCO 各社では駐車マス拡充を進めているが、駐車マス拡充後には、長時間駐車車両が一層増加するなど、混雑緩和に至っていない。なお、一般道路のトラックステーションや道の駅における駐車スペースの供給量は減少傾向にあり、大型車の駐車需要の受け皿として十分とはいえず、高速道路の SA・PA の駐車場の利用を助長している面がある。また、こうした現象は、首都圏などの交通量が多い区間だけでなく、地方部などでも同様な傾向にある。大都市、地方都市を含めて目的地に近い SA・PA における駐車ニーズの高まりや、待機と考えられる時間調整を含む長時間駐車の高割合も高くなっている。

ETC データをもとに推計すると、全国の SA・PA では約 2.2 万台/日が長時間駐車しているものと考えられ、その中の約 4 割に相当する約 9 千台/日が 300km 未満の高速道路利用であったことから、長時間駐車の中には、高速道路の短距離利用の車両が多いことが分かった。さらに、これらの車両は、休憩・休息のみならず、荷卸し地点に近い位置で待機している実態や、一連の運行の中で短距離の高速道路利用で長時間駐車している実態が明らかとなった。また、SA・PA の混雑の影響により、休憩・休息機会を逸失している実態も見られ、ステークホルダーであるトラックドライバーや物流施設運営者等からは、確実に休憩・休息できる駐車場の必要性が示された。

このように、確実な休憩・休息が求められるとともに、待機といった新たな利用の

され方が見られ、SA・PAに求められる機能に変化してきていることから、確実な休憩機会を確保するための短時間駐車可能なスペースや、休息のための長時間駐車が可能なスペースが求められていると考えられる。

そこで本委員会では、大型車長時間駐車に対応すべく高速道路会社が取り組むべき以下に挙げる方策をとりまとめた。

- ・これまで、駐車マスの拡充が進められてきたが、レイアウトの工夫や園地部・遊休スペースの活用、V字型レイアウトの採用、路外駐車場の新設による駐車容量を更に増加させる方策に加え、今後は、隣接地の拡張や、SA・PAの新設、大型車専用SA・PAの新設、駐車場の立体構造化、複数縦列式駐車場（コラム式）の導入により、駐車容量の増加とともに最大化・最適化を図るべきである。
- ・ダブル連結トラックやキャリアカーなどの特殊車両の確実な駐車機会を確保すべきである。
- ・SA・PA相互の利用平準化や並行路線への転換を図るための方策を進めるべきである。
- ・実証実験中の短時間限定駐車マスといった方策により、駐車回転率を向上させ、より確実な休憩機会を確保すべきである。
- ・短時間限定駐車マスの実験結果を踏まえ、有料化の手法も用いて、駐車回転率向上とSA・PA相互の利用平準化を図ることも検討すべきである。
- ・トラックドライバー不足に対する輸送効率向上支援のため、中継輸送の拡充に取り組むとともに、トラックドライバーのニーズが高いシャワー・24時間営業店舗等の施設の充実に取り組むべきである。

本委員会では、高速道路のSA・PAの大型車の長時間駐車に関する問題に焦点を当て、様々な分析を行った上で、高速道路会社が取り組むべき方策の提案を行った。しかし、この問題は、高速道路会社だけで解決できる問題ではないことにも留意が必要である。つまり、社会経済の発展に不可欠な物流機能を継続的に発揮していくためには、高速道路会社が雇用者側、荷主側、関係機関との一体的な協力を図りつつ、「トラックドライバーの労働環境改善のために可能な範囲で確実な駐車機会の確保」に取り組むべきである。

また、労働関係法令の見直しや深夜割引の適用時間帯の見直しと適用時間帯での実走行分の割引適用によって、今後のSA・PAの利用状況が変化する可能性があり、それらの動向を注視する必要がある。

本委員会での成果が、今後の高速道路の進化に寄与し、我が国の社会経済の発展に貢献することを期待する。