

高速道路の現状の分析と課題について  
～ SA・PAにおける確実な休憩機会の確保 ～

令和4年11月17日

高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する検討会 事務局

## ～ SA・PAにおける確実な休憩機会の確保 ～

### ○高速道路SA・PAの現状

- ・ 駐車容量・駐車効率の向上に関する課題
- ・ 休憩施設の空白区間の解消に関する課題
- ・ 大型車 長時間駐車の問題

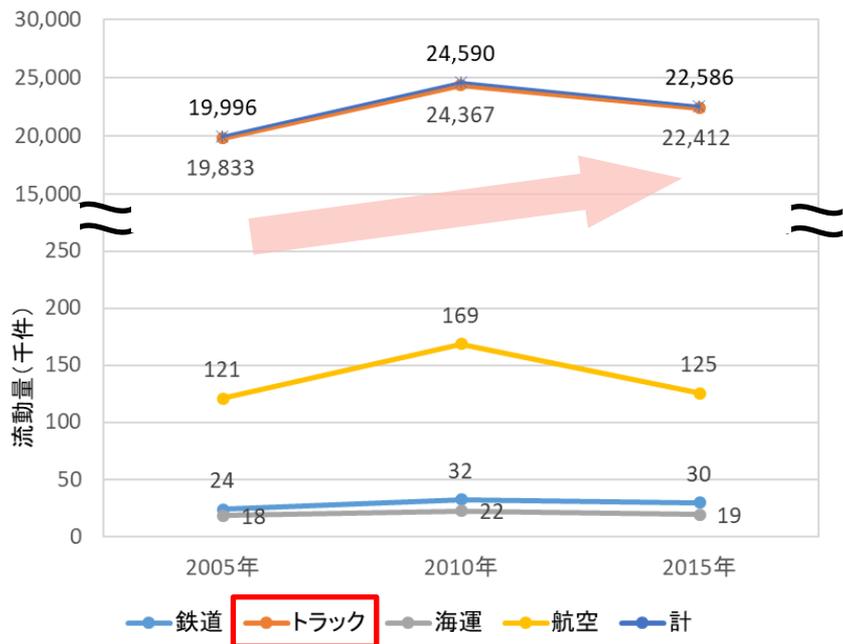
### ○本日は議論いただきたい論点

# 高速道路SA・PAの現状

# 物流の現状①

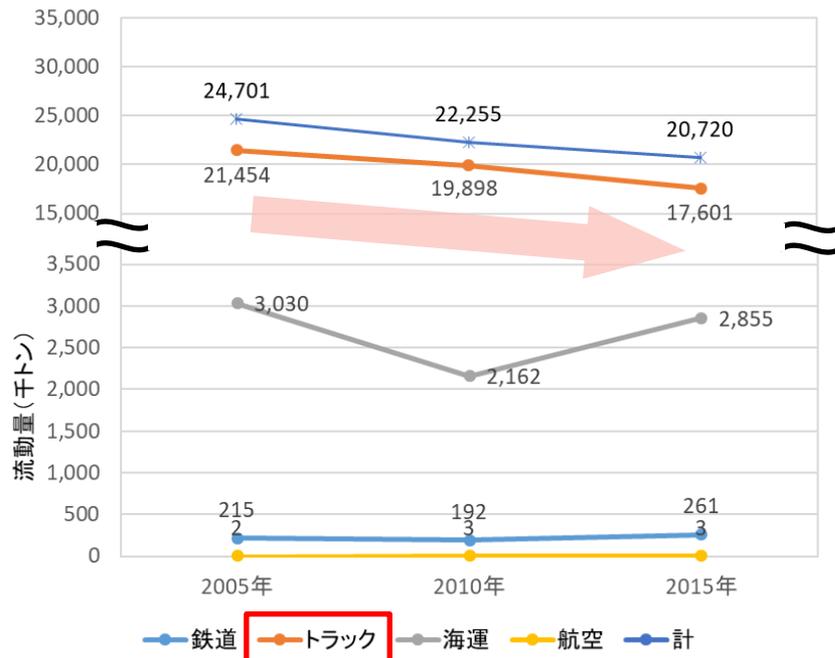
- 全ての輸送機関において、輸送機関の流動量は2005年から2015年まで、件数ベースで増加しており、重量ベースでは、鉄道を除き減少しています
- 輸送機関の中では「トラック」が最も多くの割合を占めています

## ■ 流動量(件数)の推移



※出典：物流センサス（2005年、2010年、2015年）

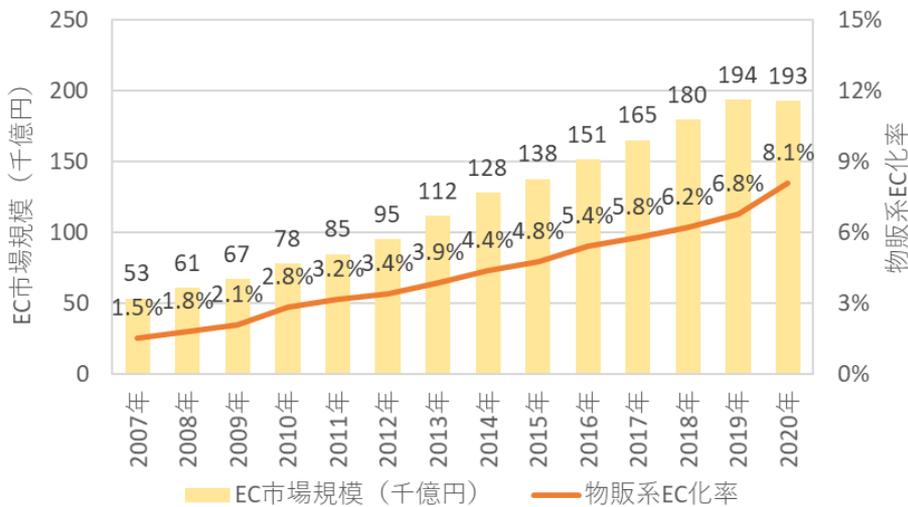
## ■ 流動量(重量)の推移



※出典：物流センサス（2005年、2010年、2015年）

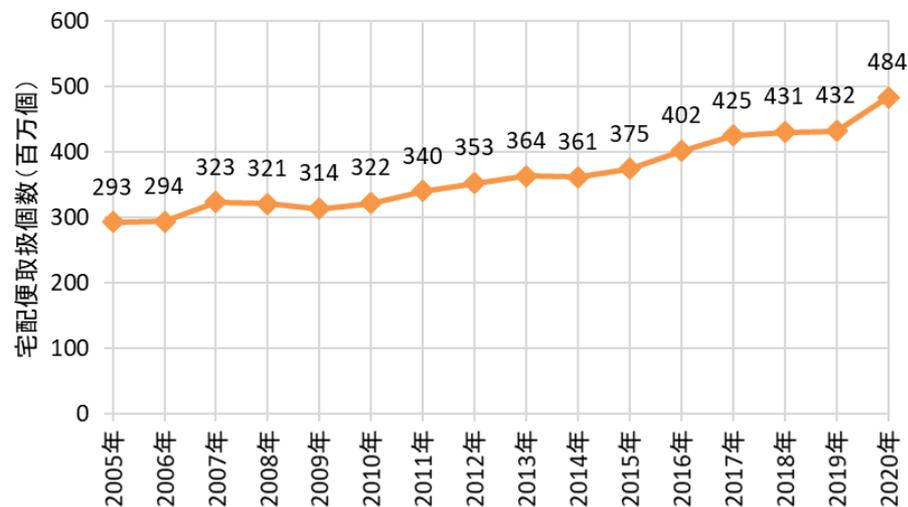
■近年、E C（電子商取引）の普及に伴い、E C市場規模や宅配便取扱個数が継続的に増加しています

## ■EC市場規模



※出典：経済産業省「電子商取引実態調査」(2007年～2020年)

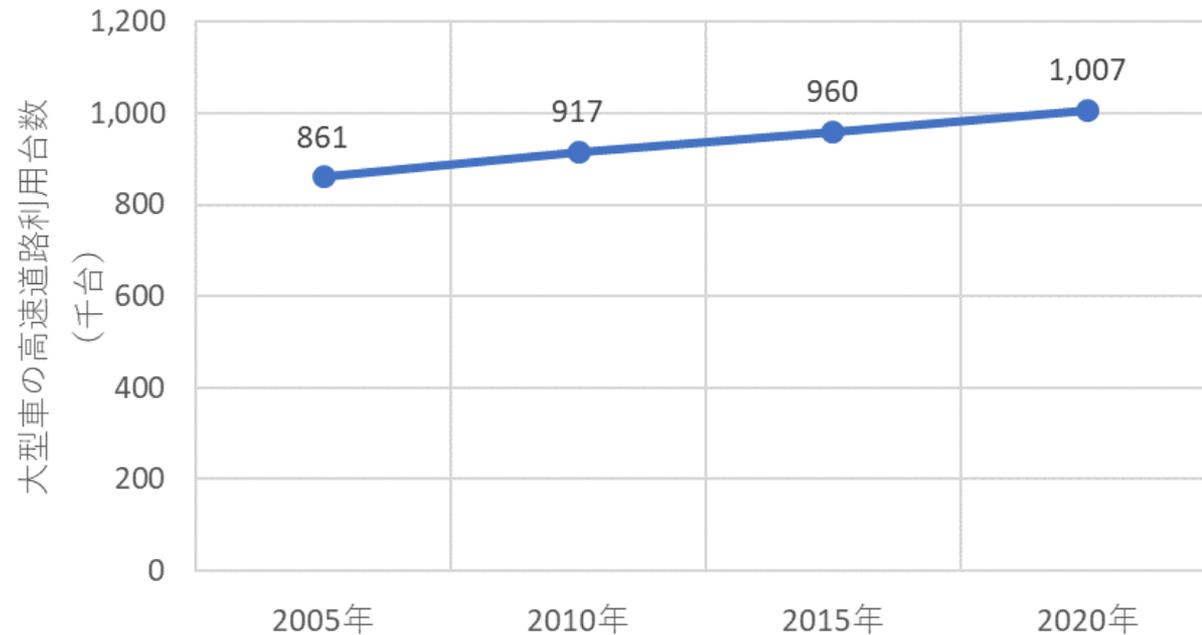
## ■宅配便取扱個数



※出典：国土交通省「宅配便等取扱個数の調査」(2005年～2020年)

■ 輸送の多頻度化など社会的要請の変化により、全国の大型車の高速道路利用台数は、2005年から2020年まで、約15万台増加（17%増）しています

## ■ 大型車の高速道路利用台数



※高速道路便覧（2006、2011、2016、2021）の日平均道路別利用台数車種構成より作成  
※車種は中型車、大型車、特大車が対象

# 高速道路SA・PAの現状①

■ 高速道路（全国路線）の休憩施設（SA・PA）は、全国で852カ所※1整備されています

■ 休憩施設における駐車マスの最大飽和度※2が1.0以上1.2未満の箇所は、全国で151カ所（全体の18%）、1.2以上※3の箇所は、全国で505カ所（全体の59%）と全国的に駐車マスが不足している状況です

■ 大型車は、平日で全体の約5～7割で駐車マスが不足、休日で全体の約1～2割の箇所で駐車マスが不足し、小型車は、平日・休日とも全体の約1～2割の箇所で駐車マスが不足しています。

高速道路（全国路線）における休憩施設（SA・PA）の駐車マスの最大飽和度

<表-1> (単位:箇所)

<表-2> (単位:箇所)

|                            | 全車  | 終日   |
|----------------------------|-----|------|
| 休憩施設全体                     | 852 | 100% |
| うち<br>最大飽和度<br>1.0以上 1.2未満 | 151 | 18%  |
| うち<br>最大飽和度<br>1.2以上       | 505 | 59%  |

|                            | 小型車 |      |     |      | 大型車 |      |     |      |
|----------------------------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|
|                            | 平日  |      | 休日  |      | 平日  |      | 休日  |      |
| 休憩施設全体                     | 852 | 100% | 852 | 100% | 852 | 100% | 852 | 100% |
| うち<br>最大飽和度<br>1.0以上 1.2未満 | 81  | 10%  | 86  | 10%  | 143 | 17%  | 94  | 11%  |
| うち<br>最大飽和度<br>1.2以上       | 66  | 8%   | 98  | 12%  | 436 | 51%  | 76  | 9%   |

<表-3>

主要な路線の休憩施設（SA・PA）の駐車マスの最大飽和度

| 路線名  | 休憩施設数 | 全施設数に対する指定飽和度以上施設数の割合 |                |                |                | 延長/施設数<br>(km/箇所) | 利用台数※4<br>(台/日) | 延長※5<br>(km) |
|------|-------|-----------------------|----------------|----------------|----------------|-------------------|-----------------|--------------|
|      |       | 最大飽和度<br>1.0以上        | 最大飽和度<br>1.2以上 | 最大飽和度<br>2.0以上 | 最大飽和度<br>3.0以上 |                   |                 |              |
|      |       |                       |                |                |                |                   |                 |              |
| 東名   | 45    | 84%                   | 53%            | 2%             | 0%             | 15                | 528,900         | 692.8        |
| 名神   | 23    | 78%                   | 57%            | 4%             | 0%             | 17                | 466,974         | 386.2        |
| 東北道  | 82    | 84%                   | 67%            | 11%            | 0%             | 17                | 377,022         | 1,359.0      |
| 中央道  | 41    | 95%                   | 95%            | 32%            | 2%             | 18                | 332,256         | 729.8        |
| 山陽道  | 44    | 95%                   | 80%            | 0%             | 0%             | 20                | 301,860         | 897.4        |
| 九州道  | 36    | 83%                   | 53%            | 6%             | 0%             | 19                | 294,485         | 690.8        |
| 関越道  | 32    | 91%                   | 66%            | 22%            | 3%             | 15                | 282,639         | 488.8        |
| 東京外環 | 1     | 100%                  | 100%           | 0%             | 0%             | 67                | 277,590         | 67.4         |
| 常磐道  | 30    | 90%                   | 63%            | 7%             | 0%             | 20                | 245,078         | 600.4        |
| 近畿道  | 2     | 100%                  | 50%            | 0%             | 0%             | 30                | 242,850         | 59.4         |

※1：NEXCO東・中・西日本管内における休憩施設（SA・PA）の総数

東京湾アクアライン「海ほたる」は便宜上、上下線2施設として計上

※2：特定の1日（24h）において確認された休憩施設（SA・PA）の駐車マス数に対する駐車車両の最大需要率

※3：最大飽和度1.2

休憩施設の駐車マス全て埋まり、駐車できない車両が駐車マス以外の場所に

車両を止めている状態  
 駐車マス数 : 10 マス  
 駐車車両 : 10 台  
 駐車マス以外で駐車 : 2 台

※4：利用台数は、高速道路便覧2021より抽出

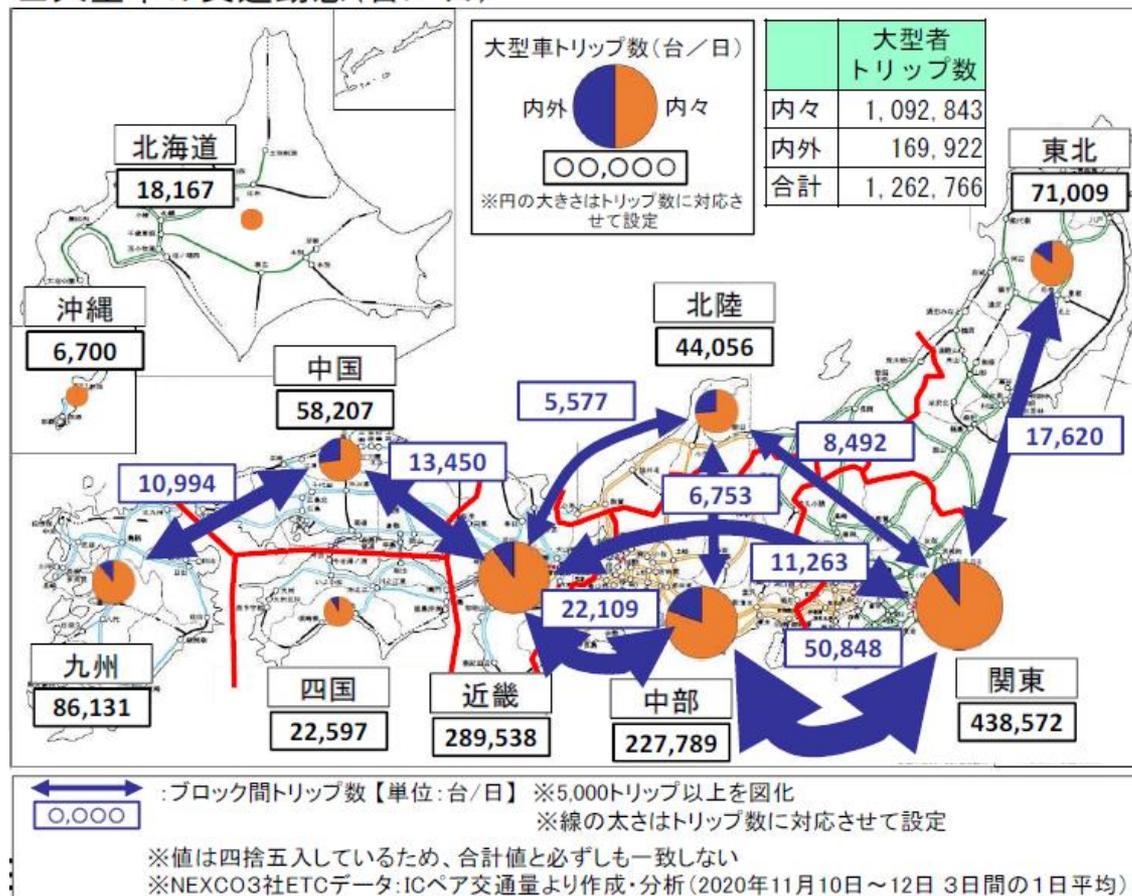
※5：延長は、高速道路便覧2021より抽出し上下線の合計値として算出

# 高速道路SA・PAの現状②

- 全国のSA・PAにおける長時間駐車の実態を分析
- 全国の大型車トリップ数は1日あたり約126万台/日※1であるが、このうち途中のSA・PAで長時間駐車していると推計される大型車は約2万2千台/日
- 長時間駐車の中には、高速道路の走行距離が短い(300km未満)車両も多く(約40%)含まれている

※1: うちトリップ数300km以上の交通量は約6万台/日

## ■ 大型車の交通動態(台/日)



## ■ 長時間駐車台数の推計

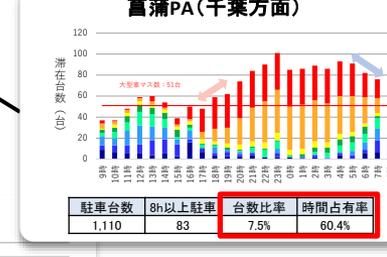
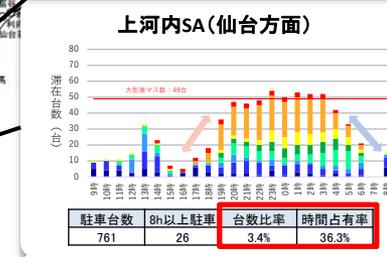
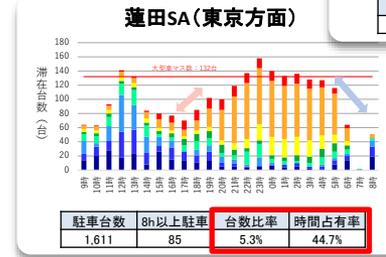
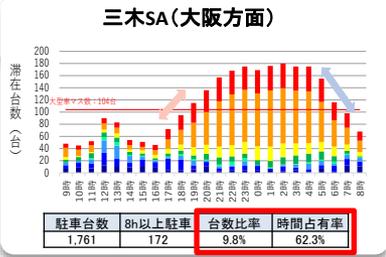
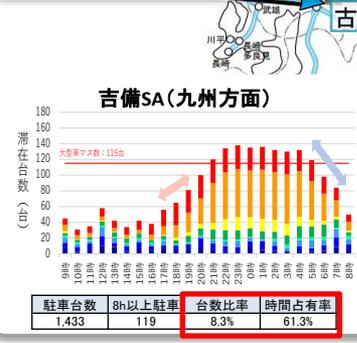
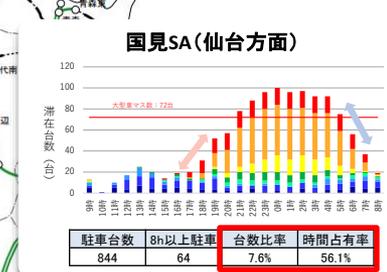
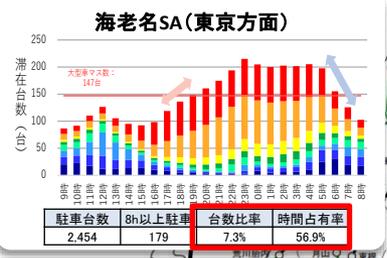
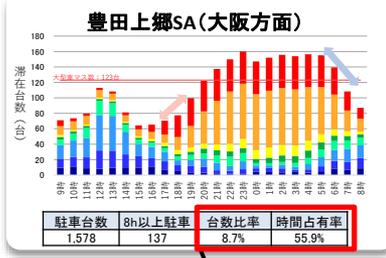
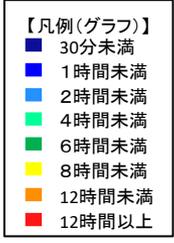
| 高速利用距離    | 大型車(台/日) [A] | 長時間駐車(台/日) [B]    | 台数割合 [B/A] |
|-----------|--------------|-------------------|------------|
| 100km未満   | 1,048,711    | 3,978             | 0.4%       |
| 100~200km | 112,646      | 2,235             | 2.0%       |
| 200~300km | 38,759       | 2,675             | 6.9%       |
| 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<br>(39.8%)  | 0.7%       |
| 300km以上 計 | 62,649       | 13,456<br>(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  
 ※長時間駐車の内は長時間駐車合計に対する割合

# 駐車容量・駐車効率の向上に関する課題

# 駐車容量・駐車効率の向上に関する課題①

- 全国の主なSA・PAについて、大型車の長時間駐車をみると、概ね17～19時頃から増加し、翌朝6～8時頃に減少しており、深夜時間帯に多い状況です
- 8時間以上の長時間駐車が台数では約10%であるのに対して、時間占有率では約60%のSA・PAが全国的に存在しています

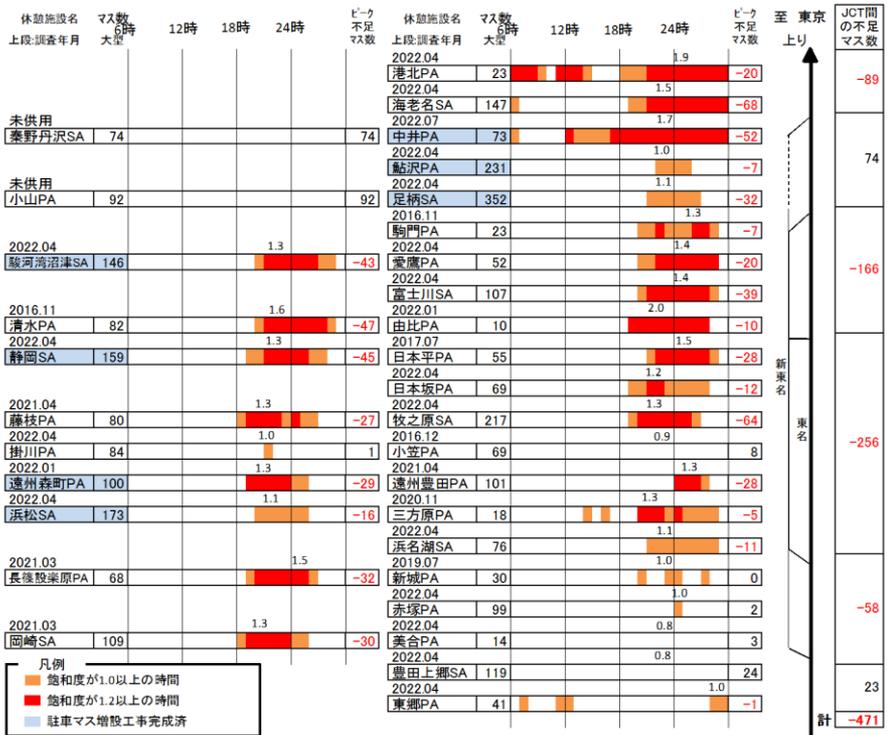


# 駐車容量・駐車効率の向上に関する課題②- 1

## 【各地区の混雑状況 東名・新東名】

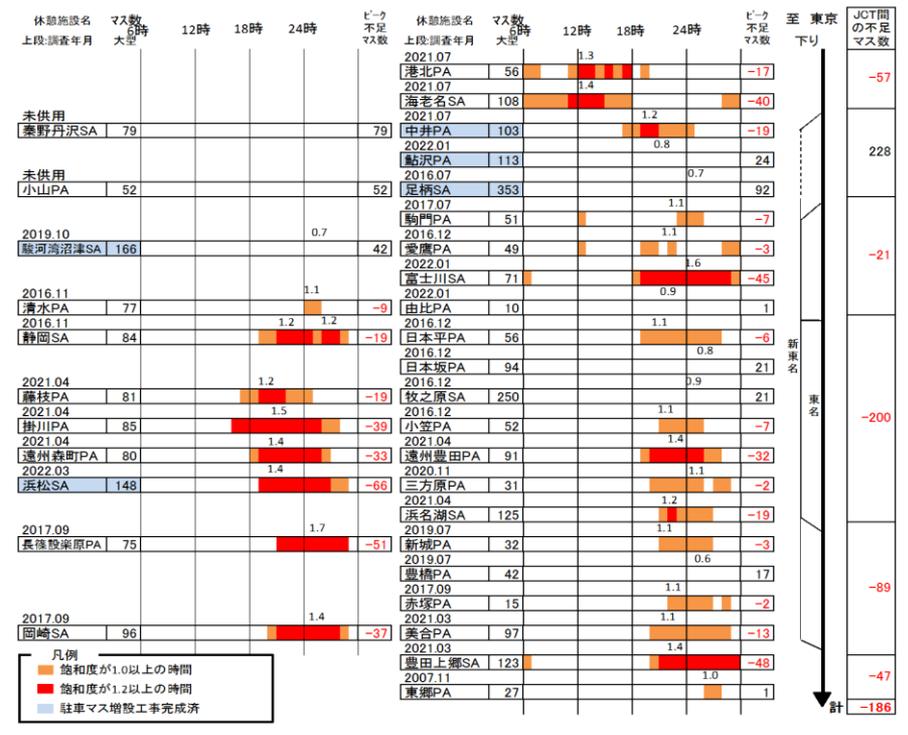
- 東京方面は首都圏近郊、名古屋方面は名古屋都市圏に近づくにつれ、深夜時間帯を中心に混雑しており駐車マスが不足しています。特に、東京方面の混雑が顕著な状況です
- 都市圏に近づくほど休憩施設は混雑しており、スポット的な対策では混雑が解消されず、路線全体としての対策が必要となります。

### <東京方面>



※：利用実態調査データ＋一部FFアンテナ通信履歴データより抽出  
東京方面は、秦野丹沢SA・小山PAの開業含む

### <名古屋方面>

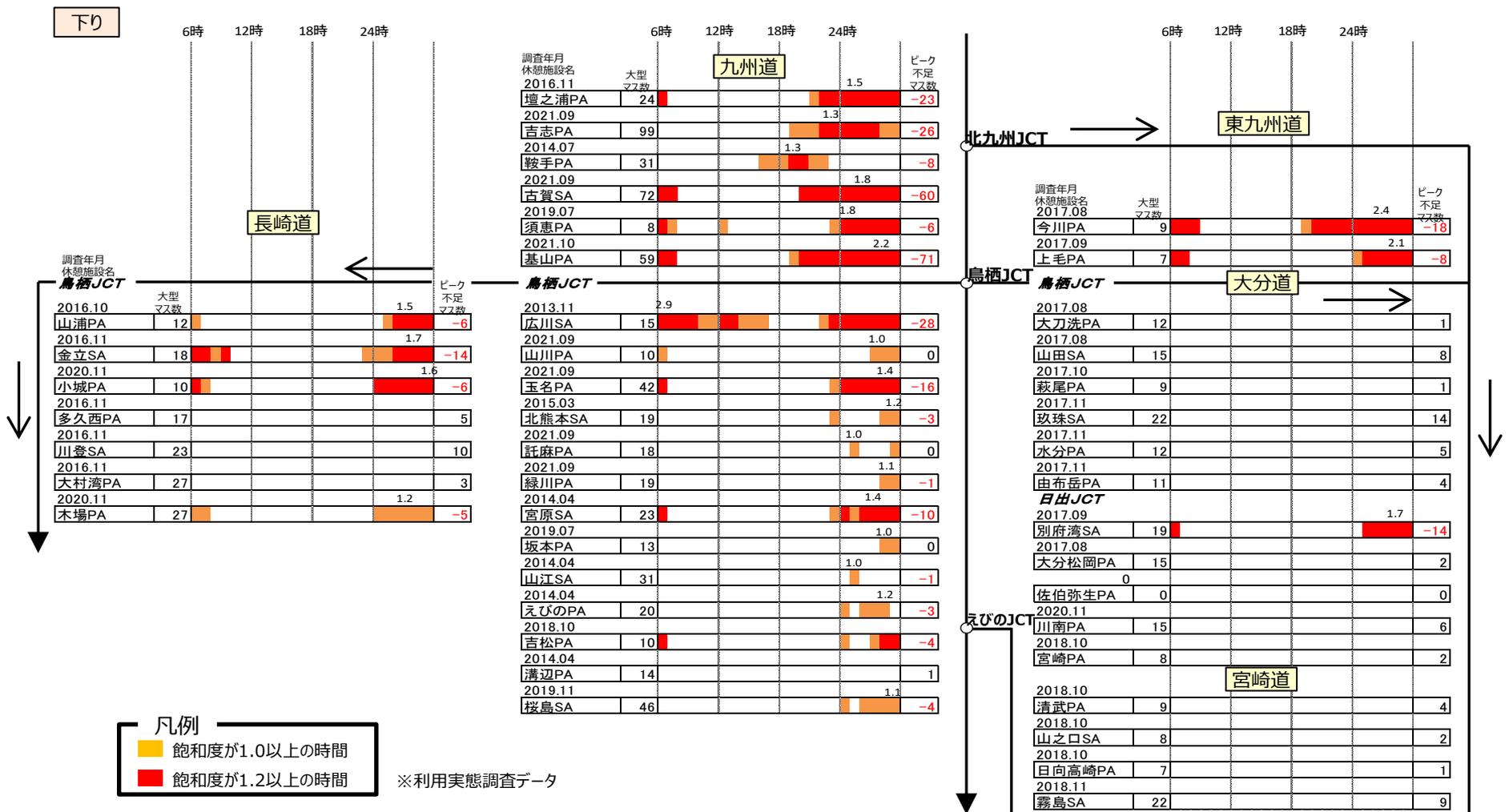


※：利用実態調査データ＋一部FFアンテナ通信履歴データより抽出

# 駐車容量・駐車効率の向上に関する課題②-2

## 【各地区の混雑状況 九州地区（鹿児島島方面）】

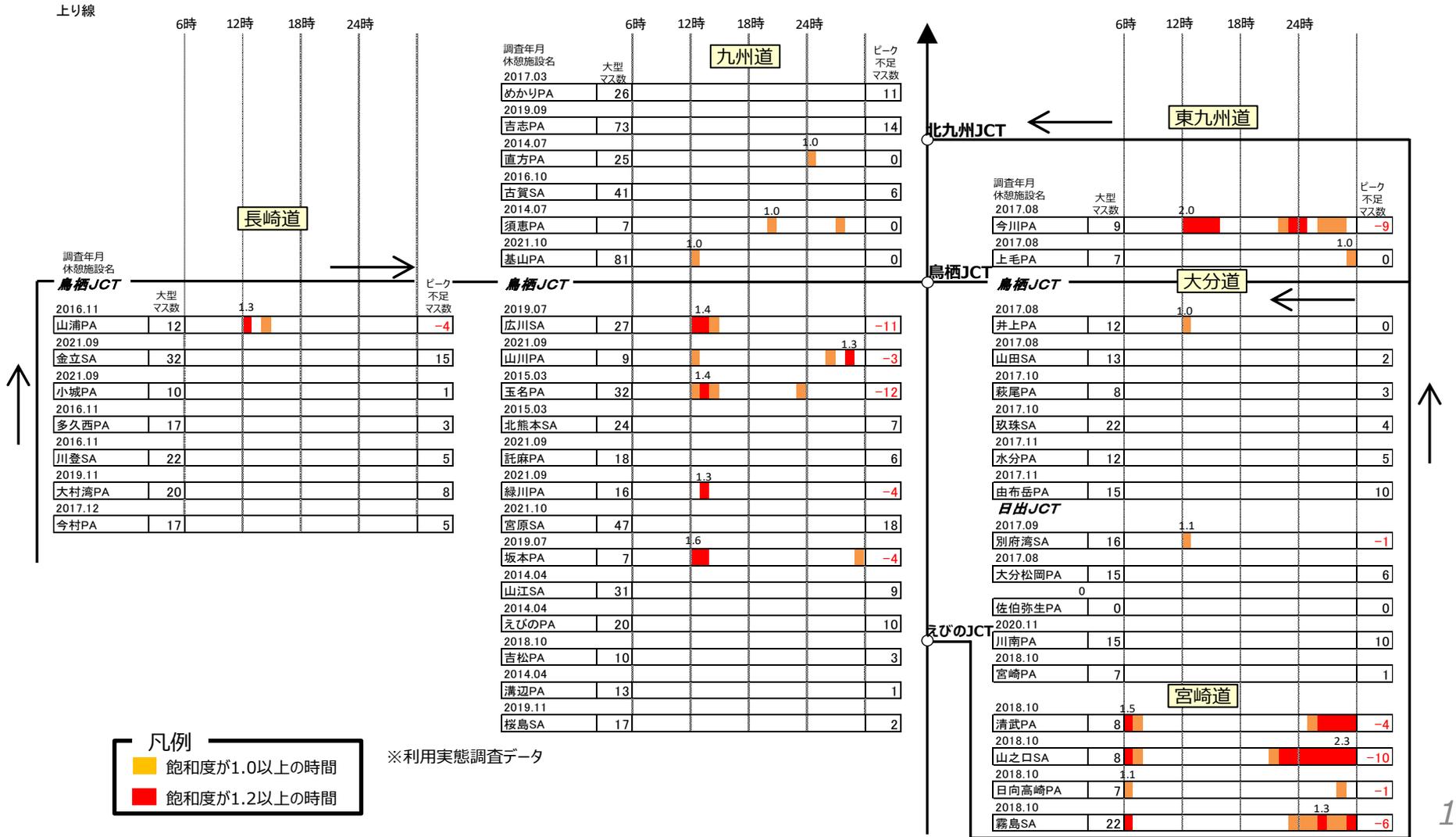
- 九州地区（下り線：鹿児島島方面）における混雑状況は、概ね北部地域に限定されています。
- 混雑時間帯が夜間に顕著である点は他の地域と同様です。



# 駐車容量・駐車効率の向上に関する課題②-3

## 【各地区の混雑状況九州地区（福岡方面）の混雑状況

■ 鹿児島方面向きと比較し、福岡方面向きについては、一部のSA・PAで混雑が見られるも、全体的には混雑は軽微です。

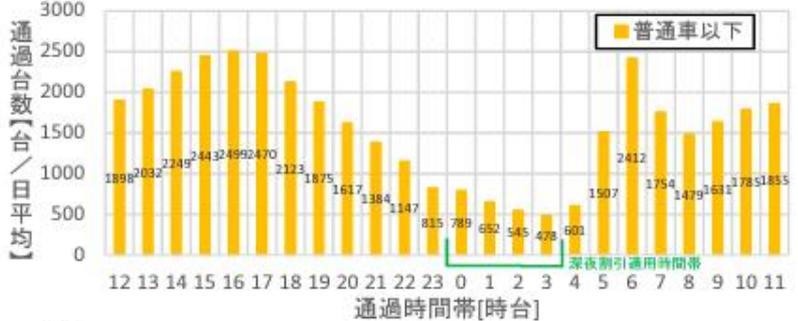


# 駐車容量・駐車効率の向上に関する課題③

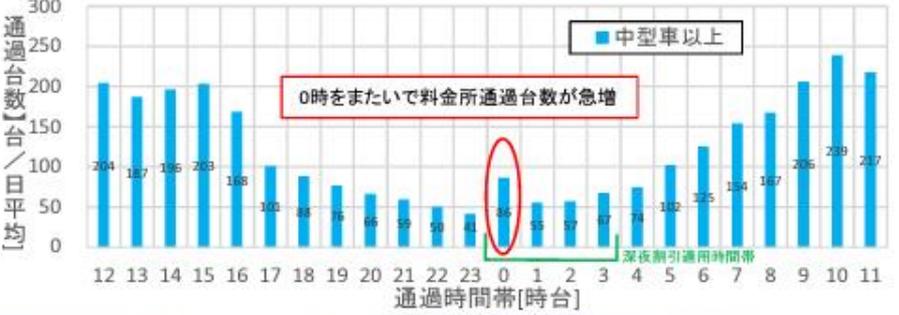
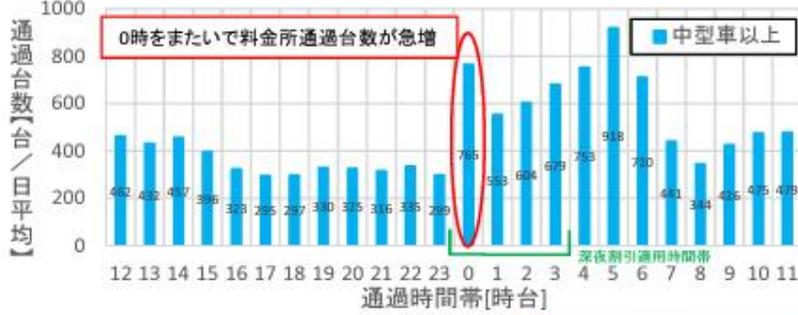
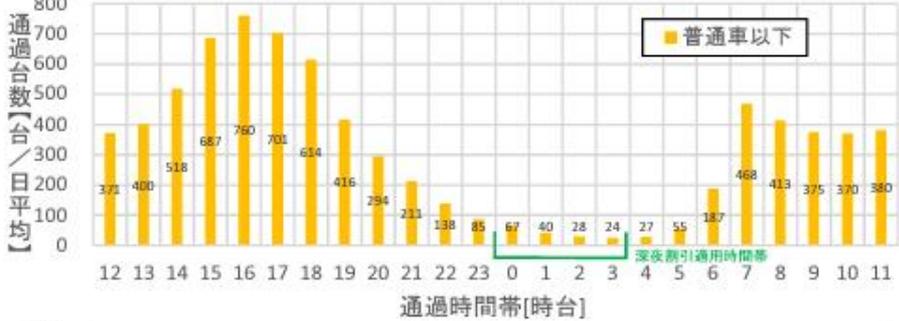
■ 深夜時間帯について、0時前に深夜割引適用待ちの車両が本線料金所前で滞留し、車線を閉塞しています

## ○料金所通過台数(R元年度実績)

### <東京本線料金所(東名・出口)>



### <吹田本線料金所(中国道→近畿道・出口)>



## ○東京本線料金所前の滞留状況 (R2.9.17(木)撮影)



出典：第44回国土幹線道路部会 (2020年11月4日) 資料6 料金体系の評価

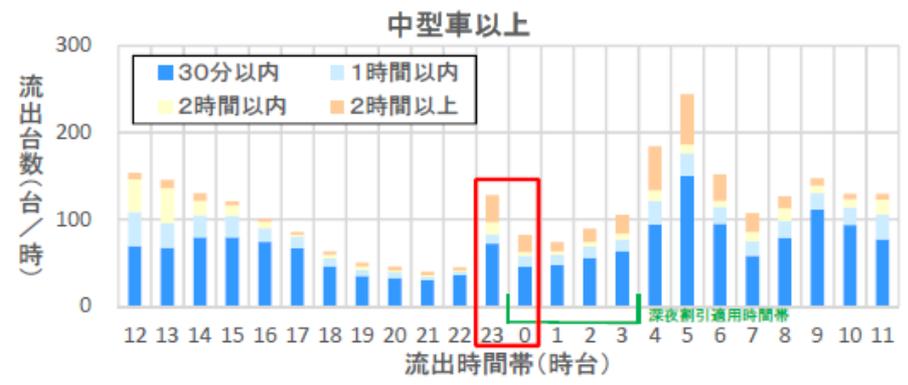
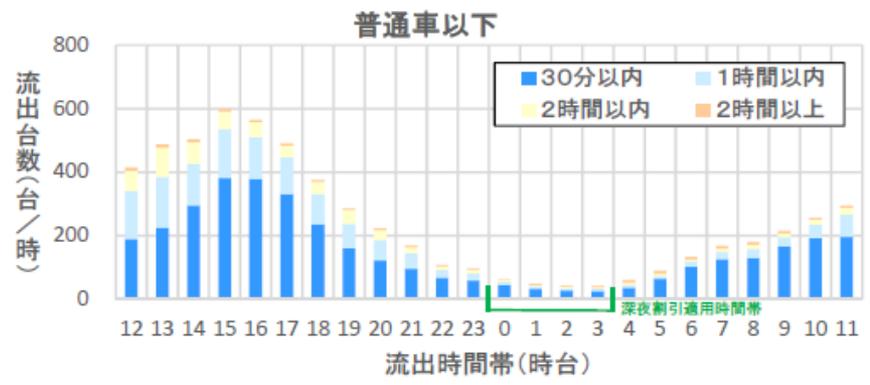
# 駐車容量・駐車効率の向上に関する課題④-1

## ■ 深夜割引適用待ちの車両が本線料金所付近のSA・PAに滞留しています

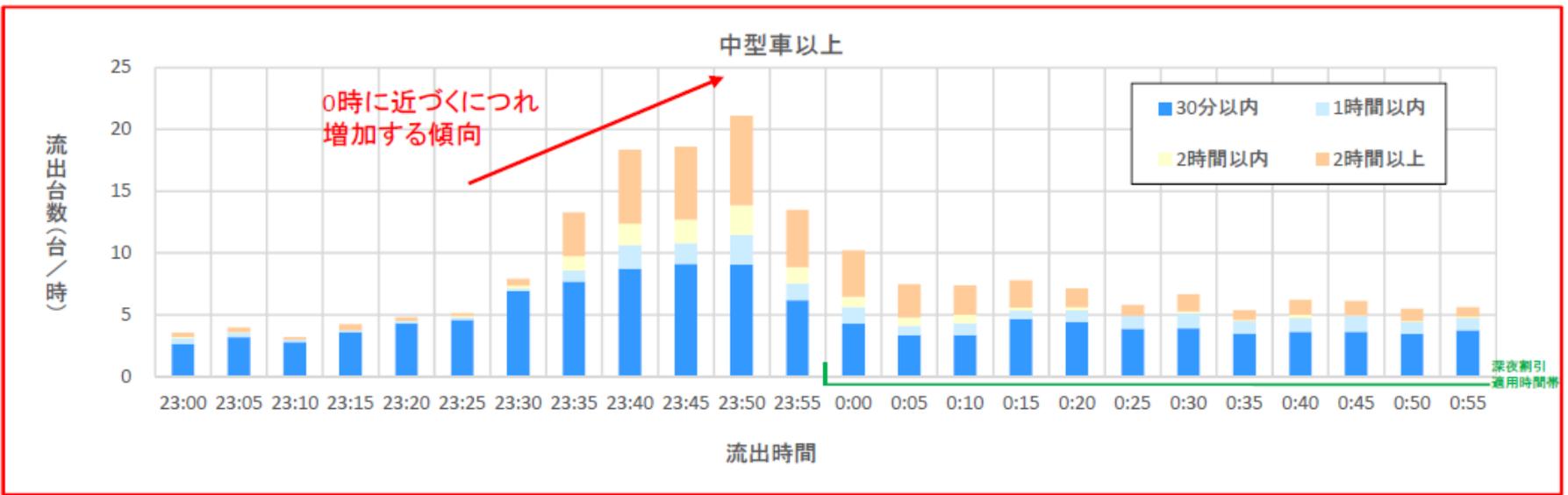
<海老名SA(上)の例>

出典：第44回国土幹線道路部会（2020年11月4日）  
資料6 料金体系の評価

○時間帯別流出台数(R元.6実績)



↓ 5分ごと集計



# 駐車容量・駐車効率の向上に関する課題④-2

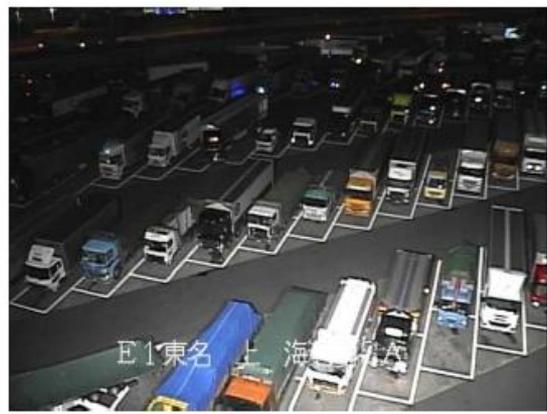
■ 物流車両については、深夜割引適用待ちの車両が2 3時過ぎ頃からSA・PAに滞留しています

＜海老名SA(上)の例＞

OSA内駐車状況 (R2.10.22(木)撮影)

出典：第4 4回国土幹線道路部会 (2020年11月4日)  
資料6 料金体系の評価

(23:00)



(23:30)



(24:00)



OSA出口ランプ状況 (R2.10.22(木)撮影)

(23:15)



(23:45)



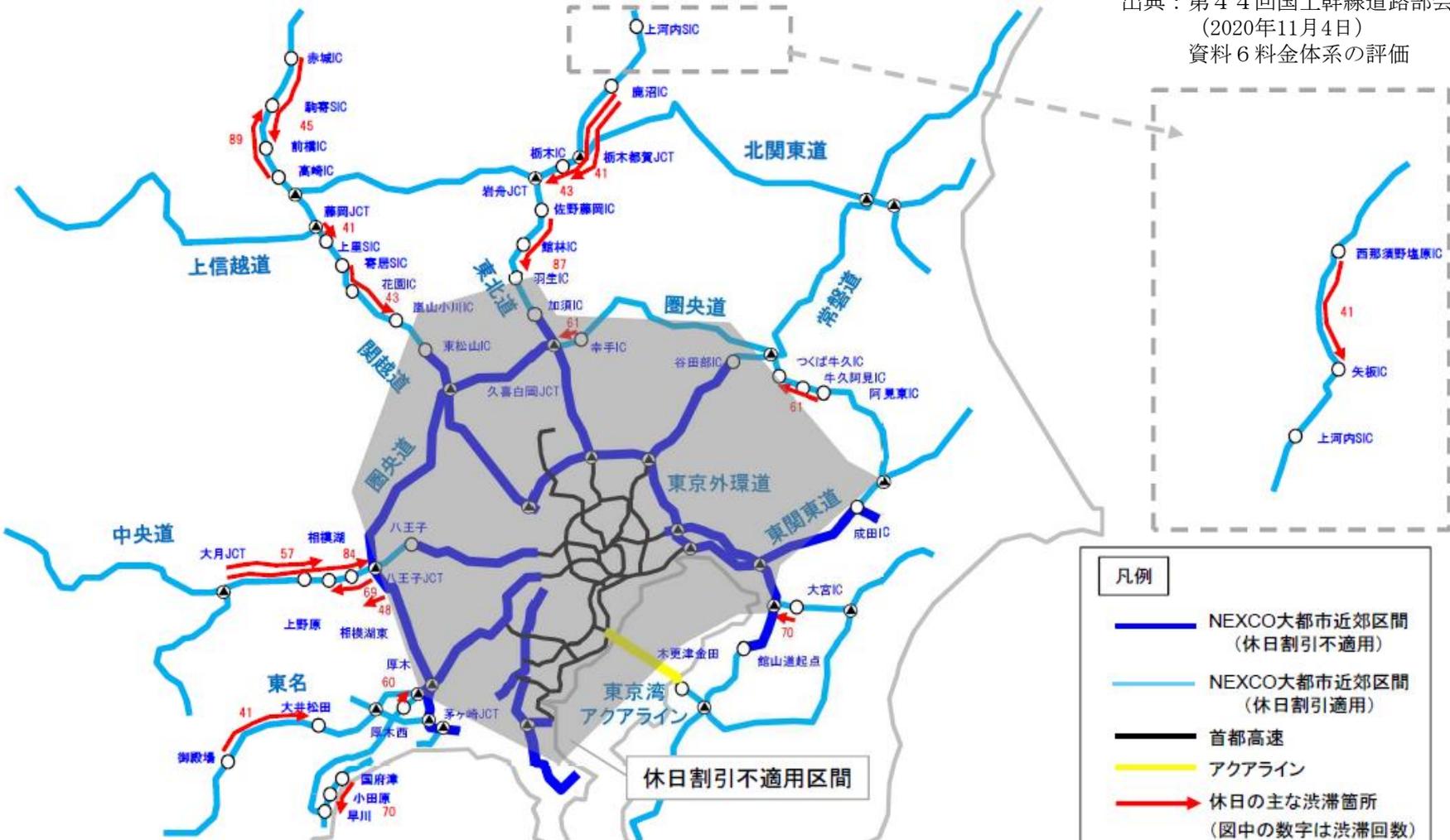
(24:30)



# 駐車容量・駐車効率の向上に関する課題⑤

- 休日には大都市圏（首都）において、中央道、東北道、東名高速等の放射高速道路の上り方向を中心に、高速道路が渋滞しています。
- この他、中京圏、近畿圏においても同様の渋滞が発生しています。

出典：第44回国土幹線道路部会  
(2020年11月4日)  
資料6 料金体系の評価

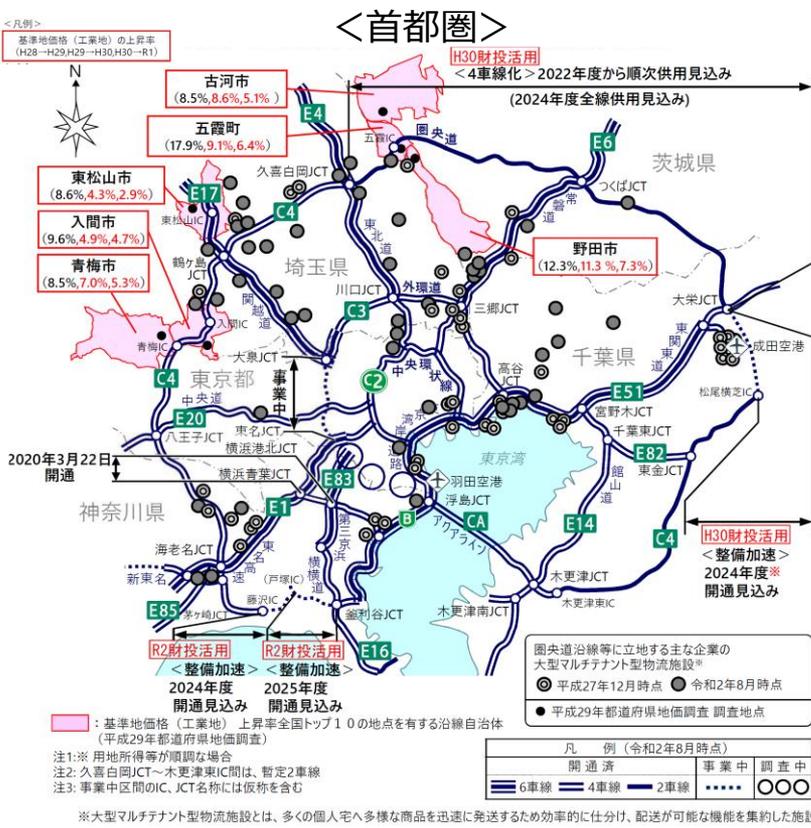


OR元年(1月～12月)における休日の渋滞実績(交通集中に伴う渋滞)について、渋滞回数40回/年以上を集計



# 駐車容量・駐車効率の向上に関する課題⑦

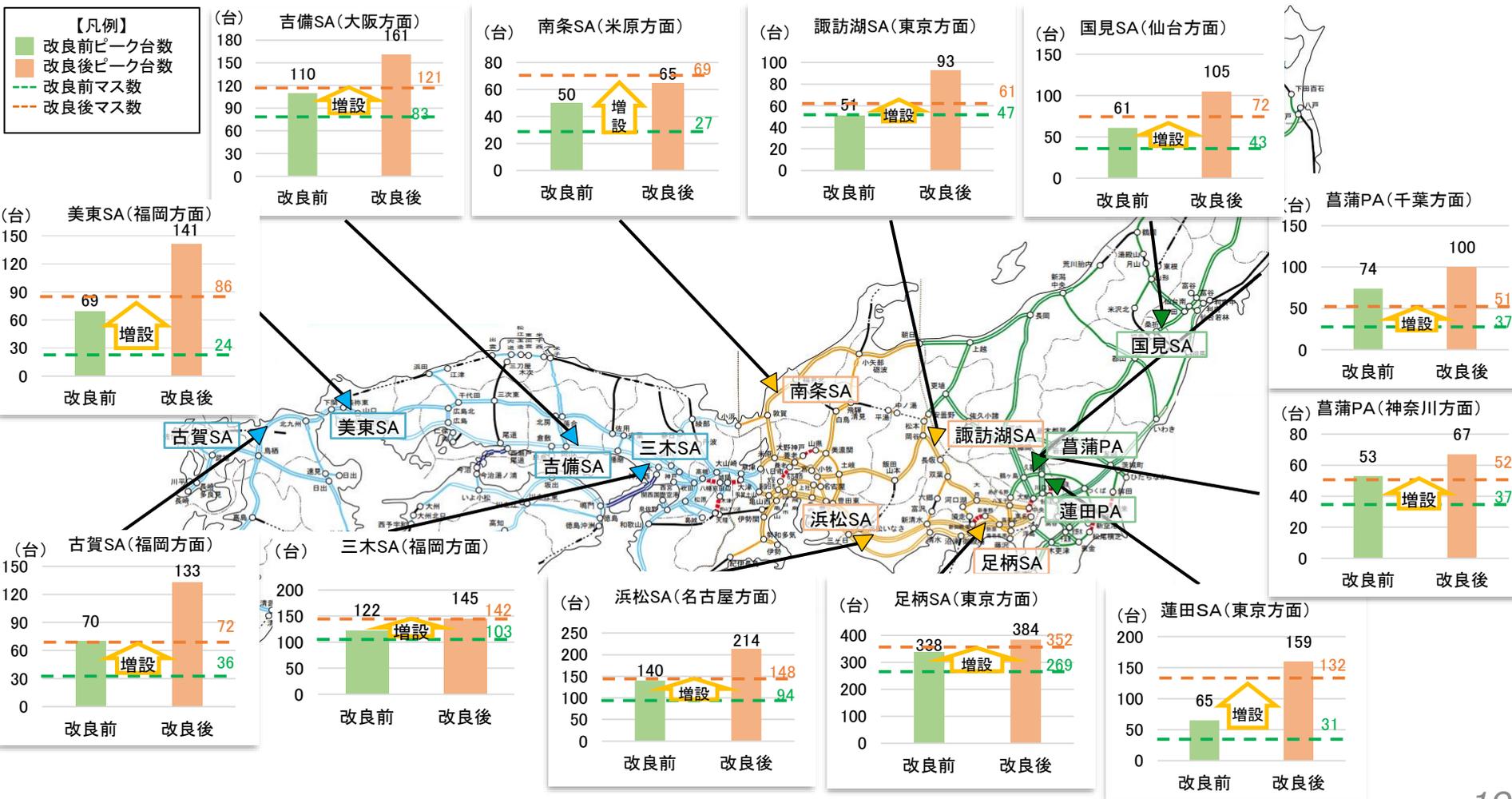
■都市圏において、高速道路ネットワークの整備に伴い、高速道路沿線での大型物流施設の立地が進んでおり、沿線立地により、輸送経路の高速道路転換が促進されることとなります



出典：第21回物流小委員会（2020年11月30日）【資料3-2】道路関係物流施策の概要抜粋[国土交通省]  
 新しい物流システムに対応した高速道路インフラの活用の方角性中間とりまとめ参考資料抜粋（2019年8月9日）[国土交通省]

# 駐車容量・駐車効率の向上に関する現状の対策①

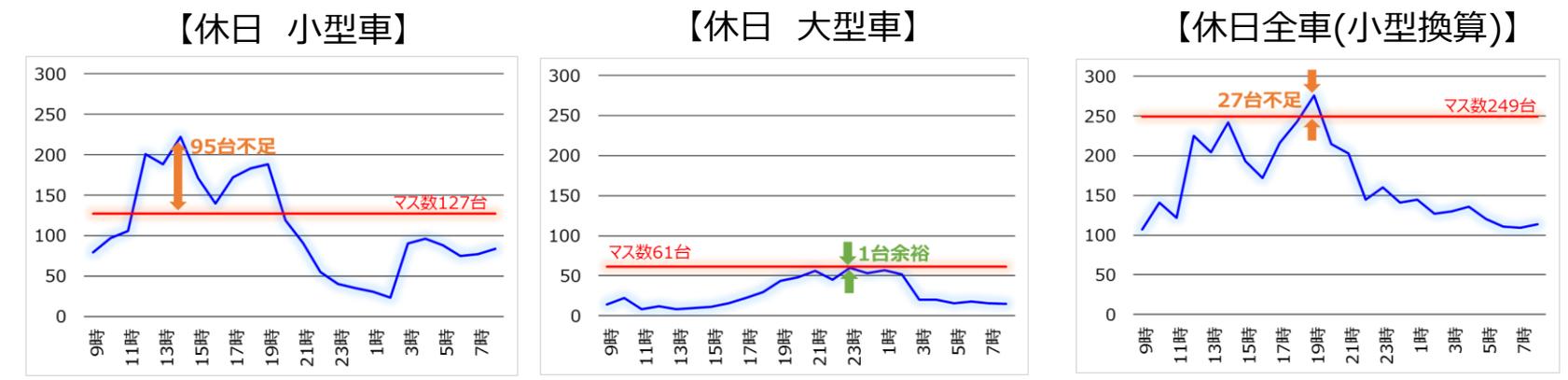
■多くのSA・PAにおいて、混雑の解消・軽減のため大型車駐車マスの拡充を行ってきているが、駐車台数がそれ以上に増加傾向にあり、駐車マスが足りていない状況です



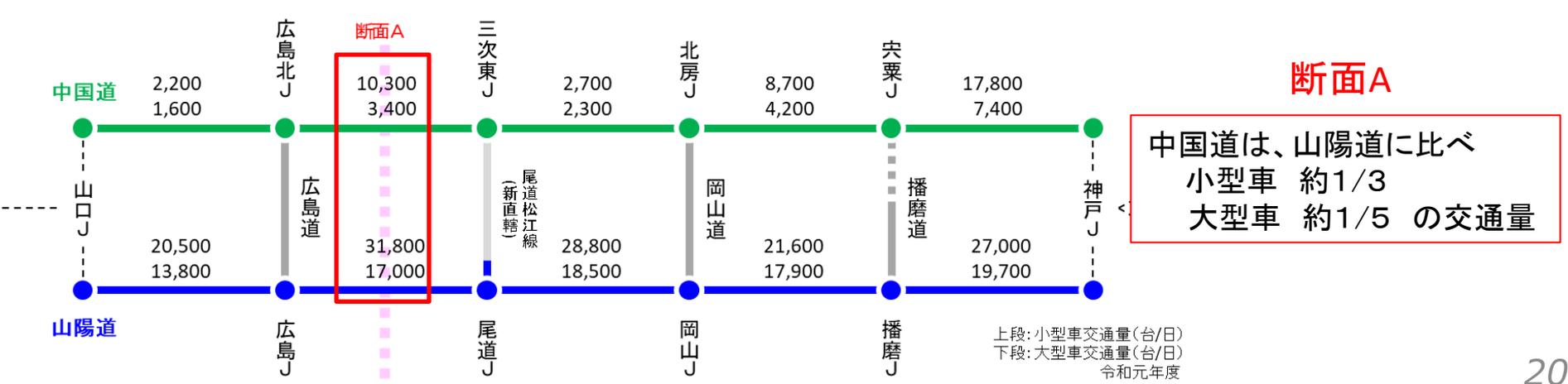
# 駐車容量・駐車効率の向上に関する現状の対策②-1

- 車種ごとの混雑ピークは重複していないため、小型車・大型車の駐車マスを「兼用化」し、効率的に駐車スペースを活用することで、最小限のマス増設により、必要マス数の確保が可能となります
- 代替路線の駐車マスに余裕がある場合は、代替路線への迂回を促進することで、利用の平準化が可能となります

■ 駐車マスの兼用化 中央道（東京方面）諏訪湖SAの休憩施設利用実態調査（調査日：休日 令和3年9月20日）



■ 代替路線の検討（山陽道に比べ中国道は交通量に余裕がある）



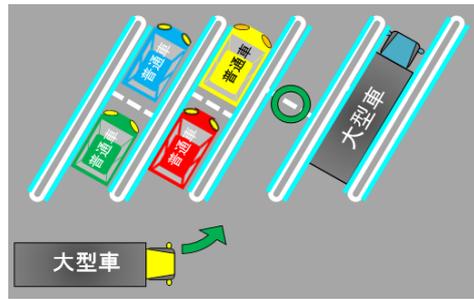
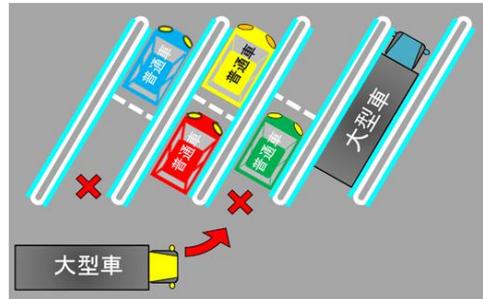
# 駐車容量・駐車効率の向上に関する現状の対策②-2

- 兼用マスは、普通車・大型車それぞれの駐車マスを優先的に利用して頂き、それぞれの駐車マスが満車の場合には、兼用マスをご利用頂くものです
- SA・PA相互の駐車場利用の平準化を図るために、車種別（大型・小型）の混雑状況を表す満空表示板による情報提供を行っています
- 駐車状況の把握は、全マス監視しているエリアがありますが、コスト面に課題があるため、より安価で多くのエリアに展開でき、正確な混雑状況を把握するエリア監視技術の導入が必要です

## 【兼用マスのイメージ】



「兼用マス」を青色ラインで明示

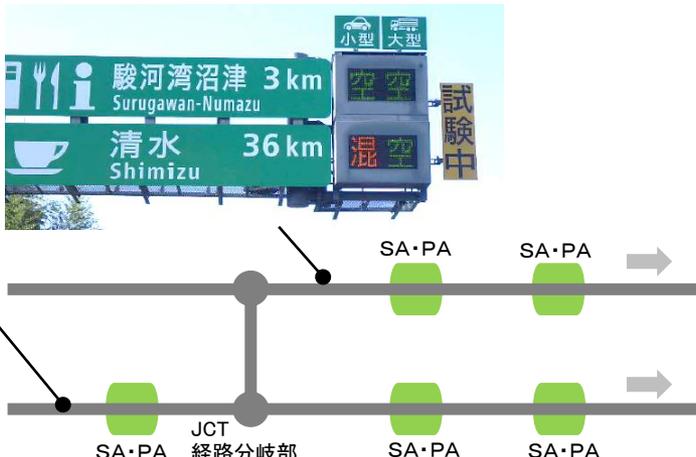


普通車が1台駐車している場合、大型車は駐車することができません

## 【満空表示板のイメージ】



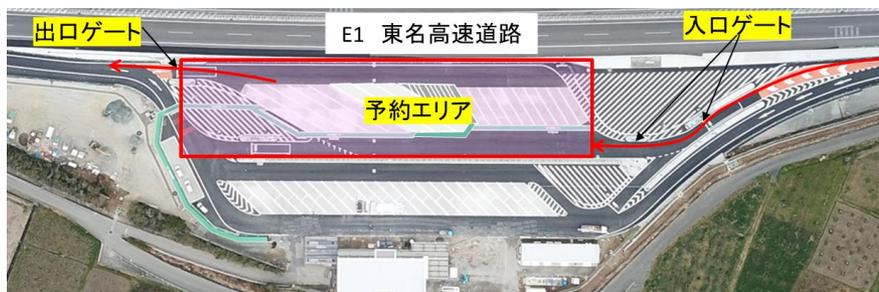
経路分岐部の車種別満空表示板



# 駐車容量・駐車効率の向上に関する現状の対策③

- 労働生産性や働き方の改善を推進するため、ドライバーの確実な休憩機会の確保を目的とした駐車場予約システムの社会実験を2019年4月から豊橋PA(下り) で実施しています
- 2021年5月から実施している、有料実験では導入後に利用が減少した実績がありますが、継続して利用しているユーザーも存在します
- 有料化の導入は非有料エリアへの転換等、利用の偏りに留意することが必要です
- 確実な駐車機会確保に向け、「有料化」の導入については十分な検討が必要です

## 【 E1東名 豊橋PA（下り）の事例 】

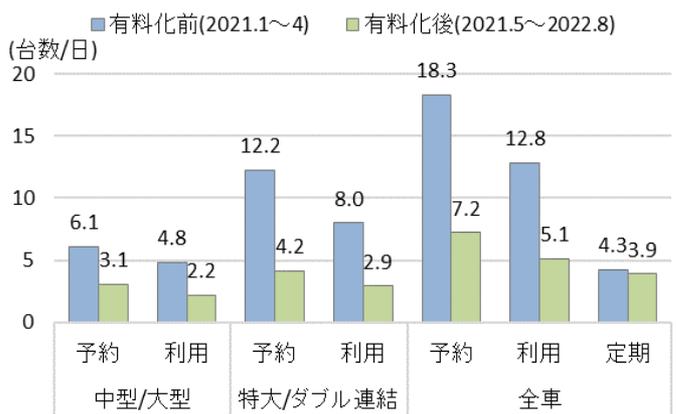


<特大車マス駐車状況>



出典：令和4年度道路関係予算概要（令和4年1月19日公表） 高速道路における安全・安心基本計画（令和元年9月10日公表）

## 【有料化前後の予約・利用状況】



## 【有料化後の利用変化】

※無料時に豊橋PA利用をしていた会社(48社)の有料化後の内訳



# 休憩施設の空白区間の解消に関する課題

# 休憩施設の空白区間の解消に関する課題

- 休憩施設相互の配置間隔は、運転者の生理的要求を満たし、連続高速走行の疲労と緊張を解きほぐし、自動車に対する給油給水や適宜の整備点検の必要性を満足するように計画されています
- 高速道路では、他路線（JCT）経由を含む、休憩施設から休憩施設または端末ICまでの距離25km以上の区間が、222区間存在しています
- 高規格幹線道路幾何構造基準（案）によれば、休憩施設相互の間隔が25～35kmであれば、疲労を感じた場合、あるいは、生理的欲求が生じた場合、無理なく受け入れられるとされています

## ■ 休憩施設の設置間隔（単位：km）

|            | 標準間隔 | 最大間隔 |
|------------|------|------|
| すべての休憩施設相互 | 15   | 25   |
| サービスエリア相互  | 50   | 100  |

※休憩施設相互の位置関係のほか、提供するサービス内容、本線交通特性、道路構造等を総合的に考慮し配置

## ■ 休憩施設の全体規模の算定

将来交通量から算定された駐車マス数をもとに、休憩施設の全体規模（駐車場、トイレ施設など）を設定。

## ■ 主な休憩施設の規模

| 道路名 | 休憩施設名 | 上下 | SAPA | 有人<br>無人 | 施設<br>総面積 |     |     |    | 大型マス<br>占有面積 | 大型車<br>マス数 |
|-----|-------|----|------|----------|-----------|-----|-----|----|--------------|------------|
|     |       |    |      |          | 万㎡        | 万㎡  | 万㎡  | マス |              |            |
| 東名  | 海老名   | 上  | SA   | 有人       | 4.7       | 2.0 | 0.4 | 54 | 68           |            |
|     |       | 下  |      |          | 5.9       | 2.8 | 0.5 |    |              |            |
| 東名  | 上郷    | 上  | SA   | 有人       | 4.7       | 0.9 | 0.6 | 78 | 73           |            |
|     |       | 下  |      |          | 3.2       | 0.8 | 0.5 |    |              |            |
| 東名  | 港北    | 上  | PA   | 有人       | 1.0       | 0.4 | 0.1 | 14 | 51           |            |
|     |       | 下  |      |          | 1.6       | 0.8 | 0.4 |    |              |            |
| 新東名 | 浜松    | 上  | SA   | 有人       | 10.9      | 2.0 | 0.6 | 83 | 83           |            |
|     |       | 下  |      |          | 19.5      | 1.8 | 0.6 |    |              |            |
| 新東名 | 遠州森町  | 上  | PA   | 有人       | 13.6      | 1.0 | 0.5 | 75 | 75           |            |
|     |       | 下  |      |          | 10.0      | 1.0 | 0.5 |    |              |            |

出典：2019年1月30日

第2回 新しい物流システムに対応した高速道路インフラの活用に関する検討会6. SA/P Aの配置・設計の考え方 より抜粋

## 高速道路における休憩施設の空白区間

|                  | 区間数 |      |
|------------------|-----|------|
| 休憩施設の空白区間        | 222 | 100% |
| 25～35km未満        | 153 | 69%  |
| うち一時退出<br>社会実験区間 | 13  | 6%   |
| 35km以上           | 69  | 31%  |
| うち一時退出<br>社会実験区間 | 22  | 10%  |

※：NEXCO東・中・西日本管内における他路線（JCT）経由を含む休憩施設から休憩施設または端末ICまでの区間を抽出

## <参考> 高規格幹線道路幾何構造基準（案）について

- ・ 休憩施設相互の間隔が25～35kmであれば、所要時間30分程度で次の休憩施設に到着でき、疲労を感じた場合、あるいは、生理的な欲求が生じた場合、無理なく受け入れられるものと思われる。

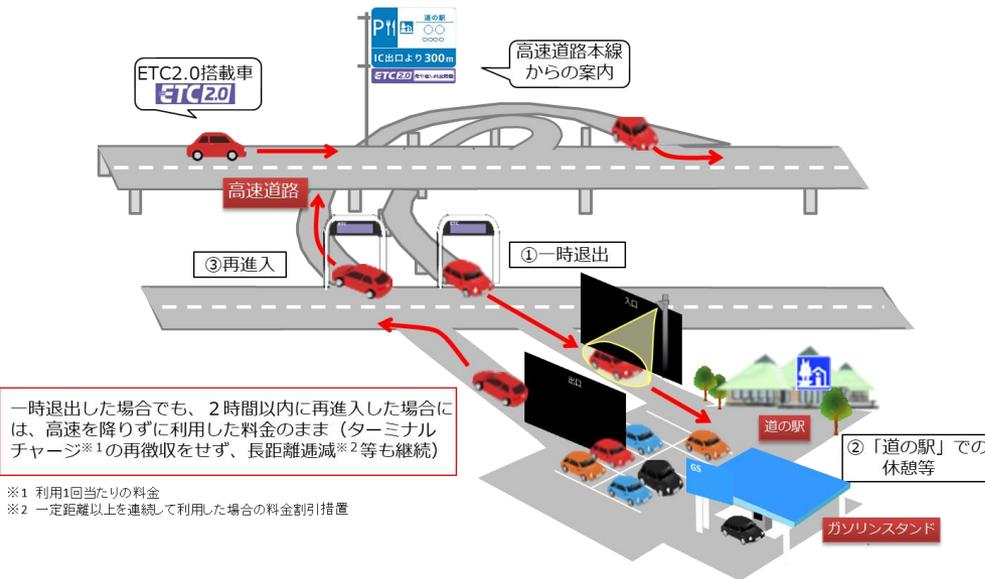
出典：H1. 9. 28事務連絡

建設省道路局企画課 道路事業調整官・道路計画調整官

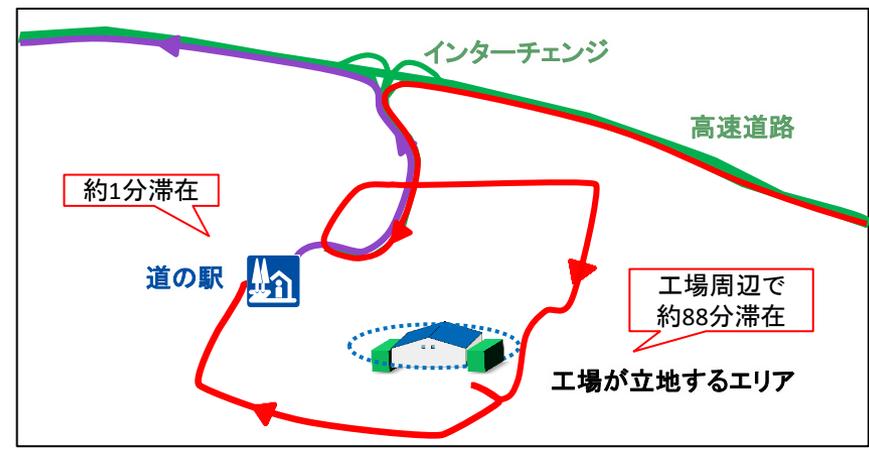
# 高速道路の休憩施設の不足解消に向けた社会実験（一時退出）の概要と課題について

- 休憩施設等の不足を解消し、良好な運転環境を実現することを目的に、休憩施設間隔が概ね25km以上、ICからの距離が2km以内の道の駅29箇所で、ETC2.0搭載車を対象として、一時退出を可能とする社会実験を実施しています
- 休憩以外の目的で一時退出したと思われる車両が確認され、その対応が課題となっており、令和4年7月より一時退出可能時間を3時間から2時間に変更しました

## <実験イメージ>



## <目的外利用イメージ図>



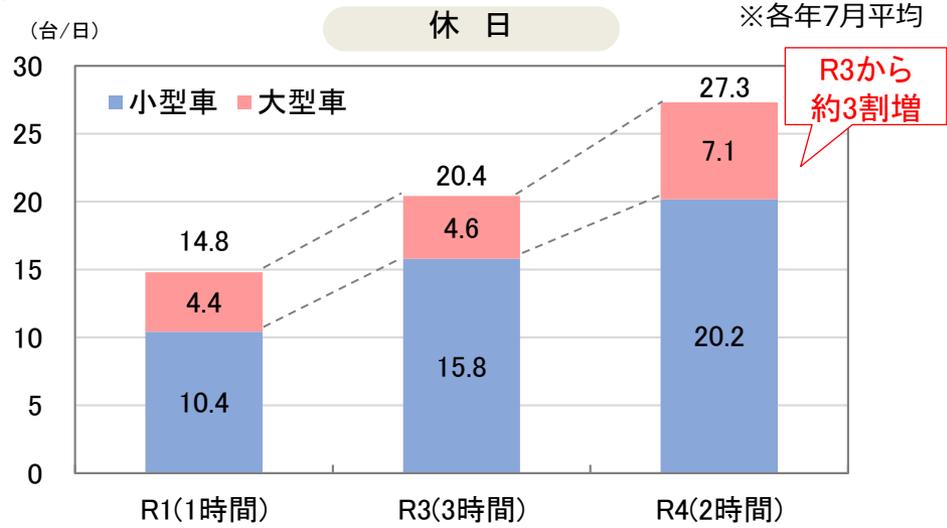
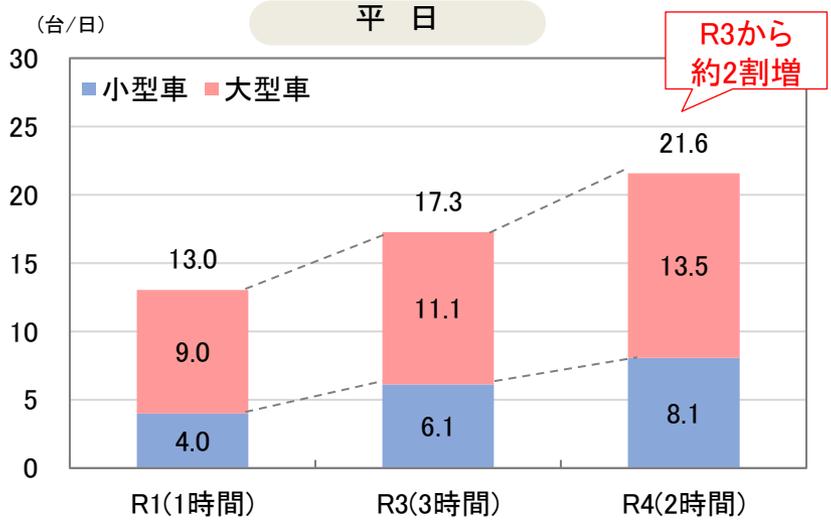
大型車両において、対象となる道の駅にはほとんど滞在せず、工場が立地するエリアに約88分滞在して、再度流入していることから、明らかに休憩の目的外の利用を行っている。

出典：高速道路の休憩施設の不足解消に向けた社会実験より（令和4年4月15日公表）

# 高速道路の休憩施設の不足解消に向けた社会実験（一時退出）の利用状況について

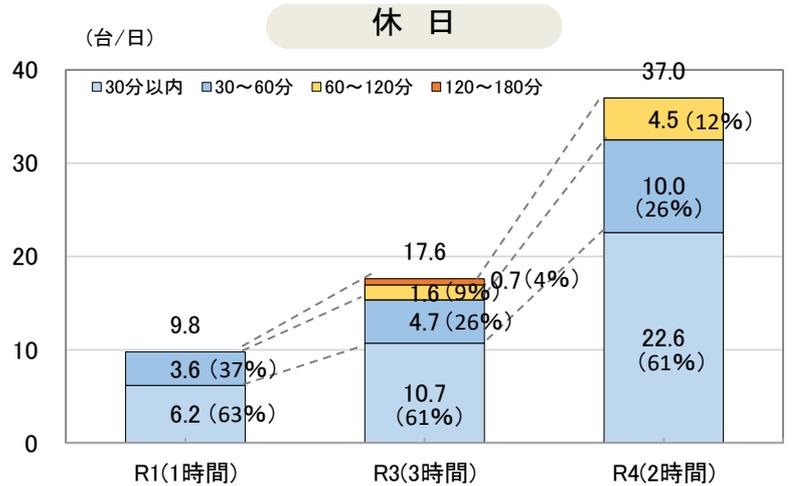
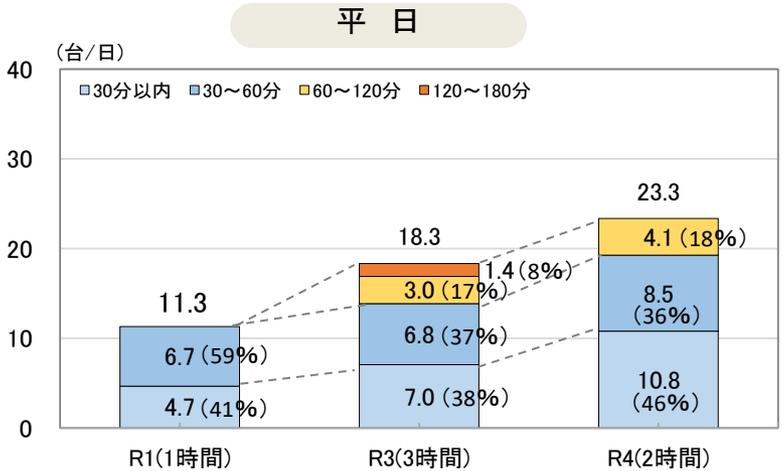
■ 過去の退出車両の利用実態や目的外の利用を防ぐ目的から、令和4年7月より、一時退出可能時間を3時間から2時間へ変更したが、一時退出の利用台数は約2～3割増加しています  
 ■ 一時退出時間の3時間から2時間への変更による、各滞在時間の割合は大きく変わっていません

## ■一時退出の日別利用台数の推移(1箇所当たり、車種別)



出典：一時退出利用台数 (R1.7,R3.7,R4.7)

## ■一時退出の滞在時間の変化(平休別・車種別)

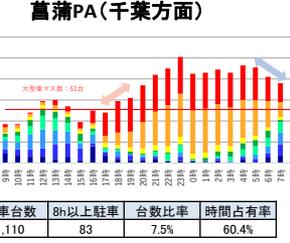
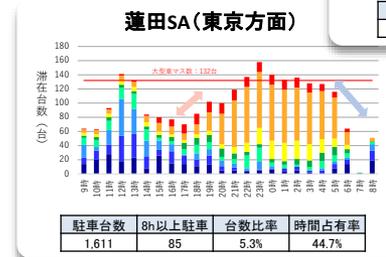
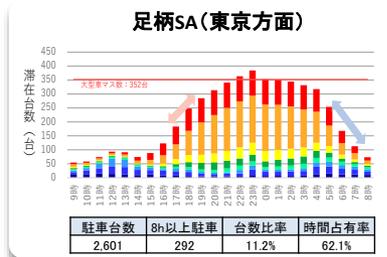
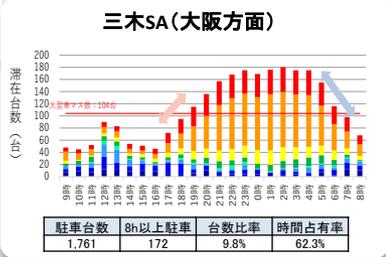
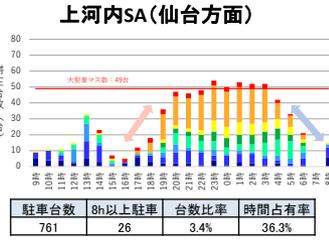
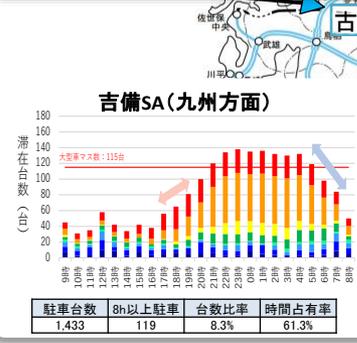
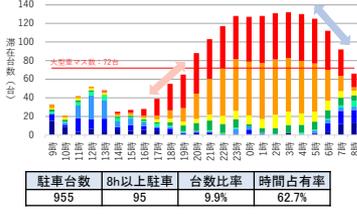
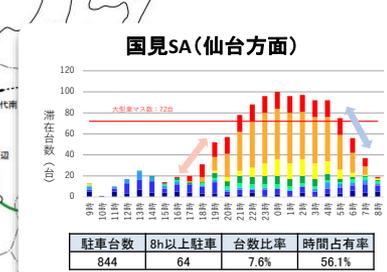
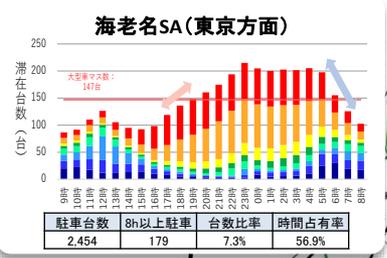
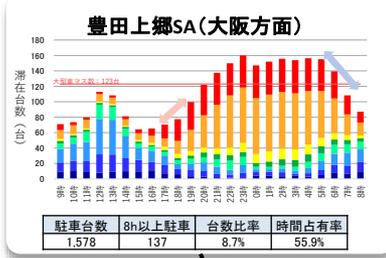


出典：一時退出滞在時間 (平日：R1.7.18(木),R2.7.16(木),R3.7.15(木), R4.7.21(木) 休日：R1.7.21(日),R2.7.19(日),R3.7.18(日),R4.7.17(日))

# 大型車 長時間駐車に関する課題

# 大型車 長時間駐車に関する課題①

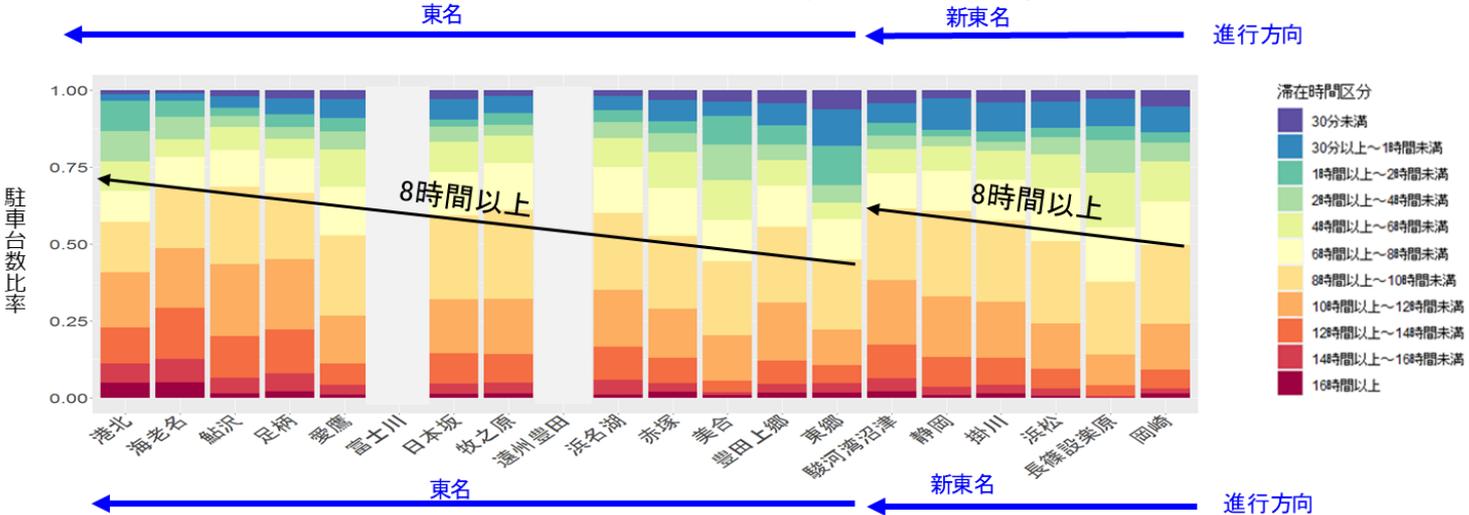
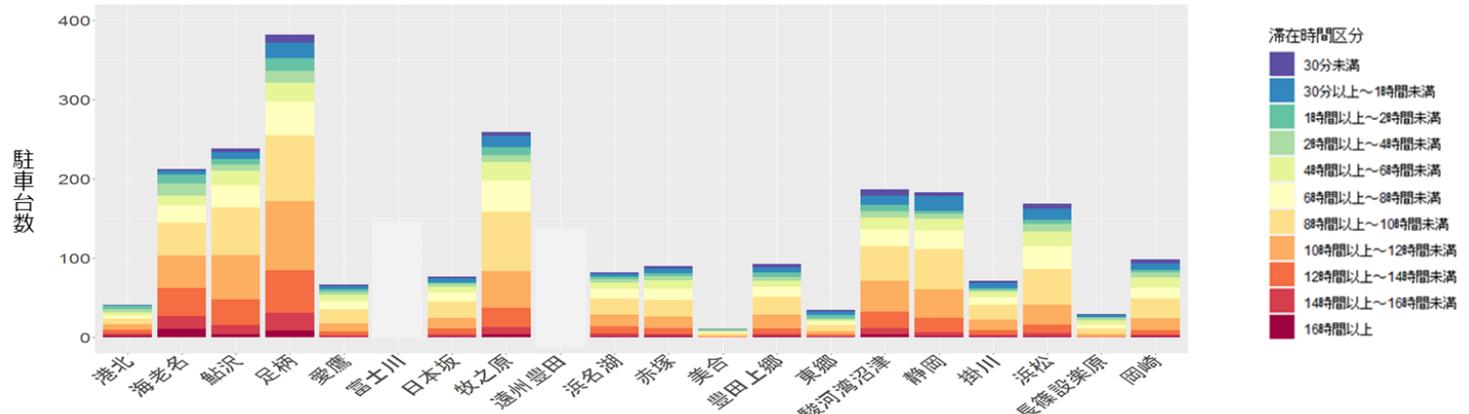
- 全国の主なSA・PAについて、大型車の長時間駐車をみると、概ね17～19時頃から増加し、翌朝6～8時頃に減少しており、深夜時間帯に多い状況です
- 8時間以上の長時間駐車が台数では約10%であるのに対して、時間占有率では約60%のSA・PAが全国的に存在しています



# 大型車 長時間駐車に関する課題②

■ 多くのSA・PAで夜間の混雑状況が激しく、首都圏に近くなるほど8時間以上の長時間駐車の高くなっています

◇ 23時台の大型車の滞在状況 東名・新東名（東京方面）

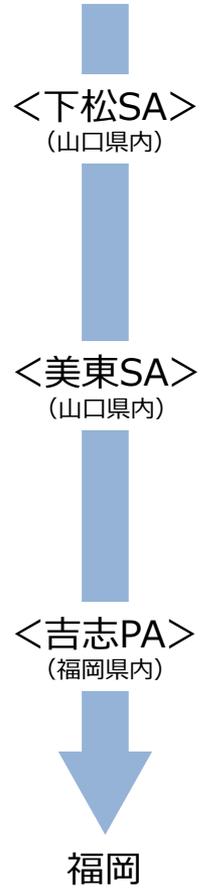


※2022年4月1日～30日 平日(23時)

# 大型車 長時間駐車に関する課題③

- 都市近郊部において、深夜時間帯に5分未満の短時間立寄り車両が多く存在しています
- 本来の休憩ができず、SA・PAを退出しており、確実な駐車機会の確保が必要です

山陽道（下り）の事例



<下松SA>  
(山口県内)

<美東SA>  
(山口県内)

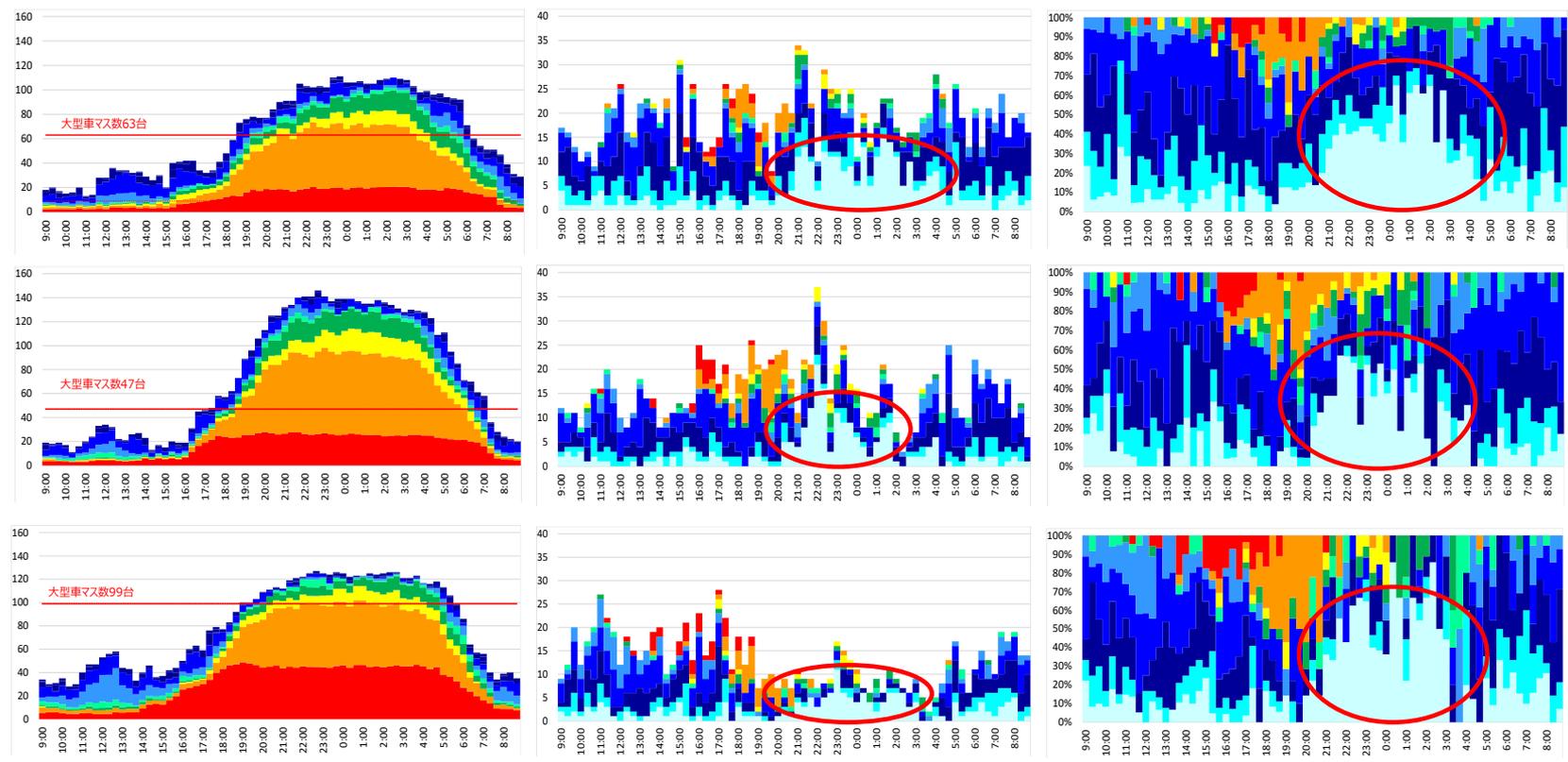
<吉志PA>  
(福岡県内)

福岡

【滞在台数】

【立寄台数】

【立寄台数率】



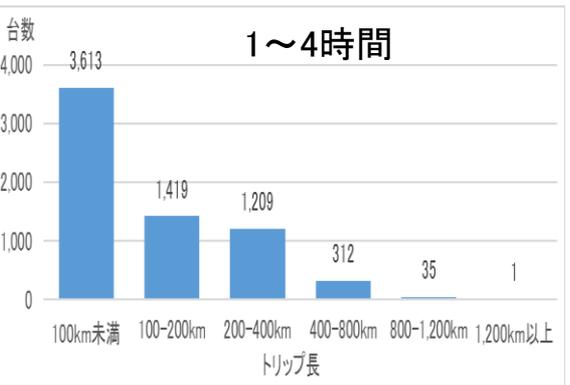
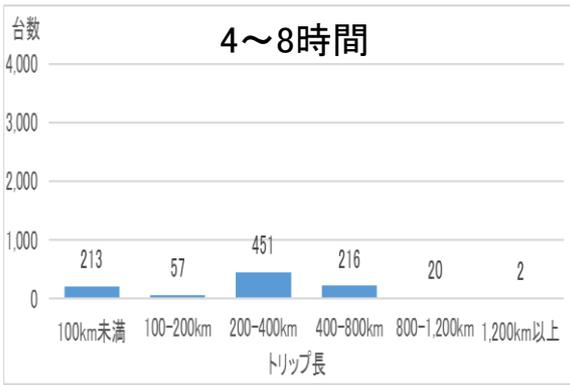
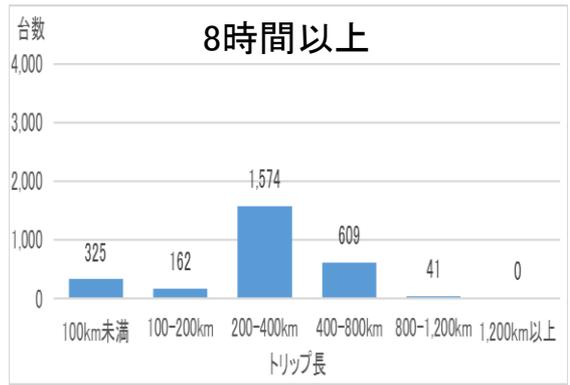
夜間・深夜帯の発生が顕著・・・22時台～5時台(8時間)において全体の5～6割を占める  
 《 下松SA:184台(61%)、美東SA:123台(58%)、吉志PA:90台(51%) 》 ナンバープレート調査(2021年実施)

滞在区分 ( 5分未満 10分未満 0.5h未満 1h未満 2h未満 3h未満 6h未満 8h未満 12h未満 12h以上 )

# 大型車 長時間駐車に関する課題④

■ 入口ICから200km～400km走行し、豊田上郷SAに立寄り後、出口ICまで100km未満の距離を走行する車両が、8時間以上駐車のうち55%、4～8時間駐車車両のうち43%を占めており、荷卸し地点に近い同SAで時間調整を行っているものと推察されます

豊田上郷SAを利用した入口IC・出口IC間の高速道路利用距離



豊田上郷SAを起点とした入口IC・出口ICまでの利用距離

| 項目                | 当該施設から出口ICまでの利用距離 |           |           |           |         |      |
|-------------------|-------------------|-----------|-----------|-----------|---------|------|
|                   | 100km未満           | 100-200km | 200-400km | 400-800km | 800km以上 |      |
| 入口ICから当該施設までの利用距離 | 100km未満           | 373 14%   | 19 1%     | 9 0%      | 6 0%    |      |
|                   | 100-200km         | 183 7%    | 26 1%     | 17 1%     | 6 0%    | 1 0% |
|                   | 200-400km         | 1,494 55% | 164 6%    | 31 1%     | 20 1%   | 1 0% |
|                   | 400-800km         | 336 12%   | 7 0%      | 2 0%      | 1 0%    |      |
|                   | 800km以上           | 15 1%     |           |           |         |      |
|                   | サンプル数             | 2,711台    |           |           |         |      |

| 項目                | 当該施設から出口ICまでの利用距離 |           |           |           |         |      |
|-------------------|-------------------|-----------|-----------|-----------|---------|------|
|                   | 100km未満           | 100-200km | 200-400km | 400-800km | 800km以上 |      |
| 入口ICから当該施設までの利用距離 | 100km未満           | 234 24%   | 11 1%     | 4 0%      |         |      |
|                   | 100-200km         | 54 6%     | 7 1%      | 4 0%      | 2 0%    |      |
|                   | 200-400km         | 412 43%   | 100 10%   | 15 2%     | 7 1%    | 3 0% |
|                   | 400-800km         | 98 10%    | 3 0%      | 1 0%      | 1 0%    |      |
|                   | 800km以上           | 2 0%      |           |           |         |      |
|                   | サンプル数             | 959台      |           |           |         |      |

| 項目                | 当該施設から出口ICまでの利用距離 |           |           |           |         |      |
|-------------------|-------------------|-----------|-----------|-----------|---------|------|
|                   | 100km未満           | 100-200km | 200-400km | 400-800km | 800km以上 |      |
| 入口ICから当該施設までの利用距離 | 100km未満           | 4,051 61% | 47 1%     | 6 0%      | 5 0%    |      |
|                   | 100-200km         | 1,079 16% | 23 0%     | 9 0%      | 3 0%    | 5 0% |
|                   | 200-400km         | 1,011 15% | 116 2%    | 40 1%     | 14 0%   | 3 0% |
|                   | 400-800km         | 149 2%    | 14 0%     | 1 0%      | 1 0%    |      |
|                   | 800km以上           | 12 0%     |           |           |         |      |
|                   | サンプル数             | 6,589台    |           |           |         |      |

8時間以上

4～8時間

1～4時間

※2022/4/1～30平日平均 (FFアンテナ通信履歴分析)

# 大型車 長時間駐車に関する課題⑤

- 長時間利用の実態を把握するために、SA・PAで1時間以上駐車する大型車ドライバー430名を対象にアンケート調査を実施しました
- 休憩・休息時間は、「8時間以上」が約45%を占めています
- 「時間調整」も、一定程度あり、着荷主の時間指定や荷待ちに対する調整を、SA・PAで行っているものと考えられます

＜アンケート調査概要＞

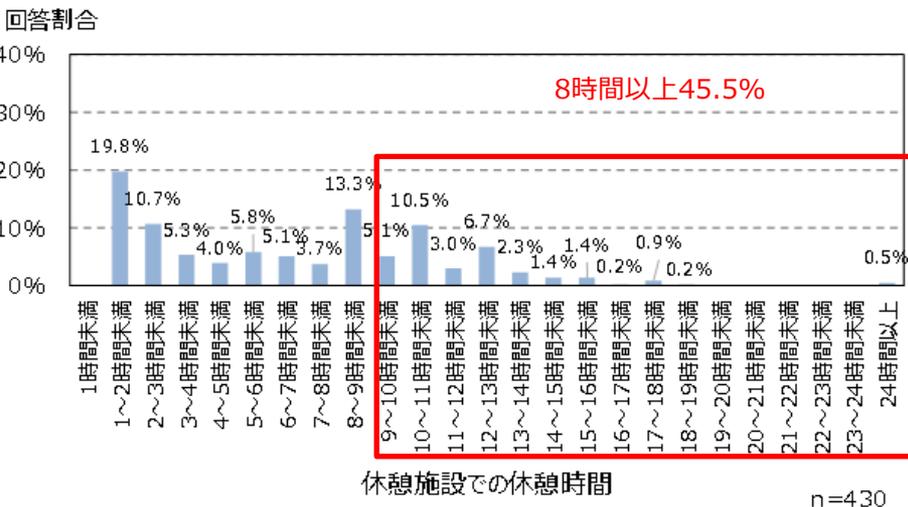
- ・対象：1時間以上休憩する大型車ドライバー  
対面によるアンケートを基本
- ・実施日：令和4年5月10日（火）  
（足柄SA⑤、鮎沢PA⑤、中井PA⑤）  
令和4年5月11日（水）  
（海老名SA⑤、港北PA⑤）
- ・時間：16時～翌2時
- ・場所：各休憩施設のトイレ前

法定の労働時間、休憩、休日

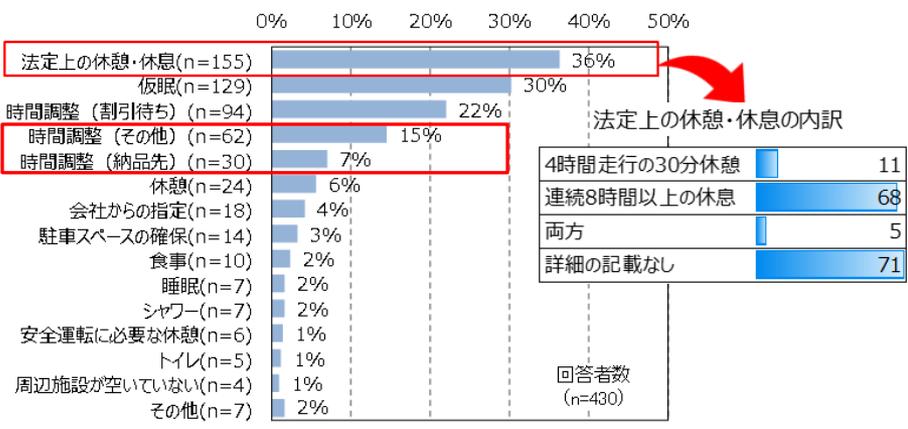
- ・使用者は、原則として、1日に8時間、1週間に40時間を超えて労働させてはいけません
- ・使用者は、労働時間が6時間を超える場合は45分以上、8時間を超える場合は1時間以上の休憩を与えなければいけません
- ・使用者は、少なくとも毎週1日の休日か、4週間を通じて4日以上の日を休ませなければなりません

＜出典＞ 厚生労働省HPより抜粋

## ■ 休憩時間について



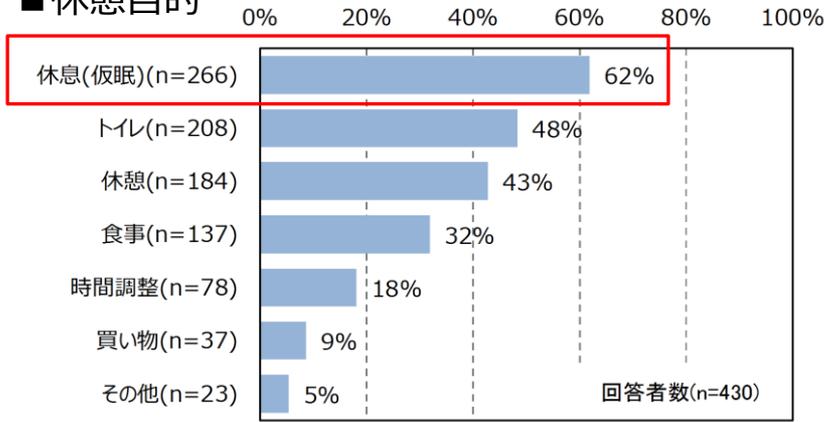
## ■ 休憩時間が長時間になってしまう理由（全体）



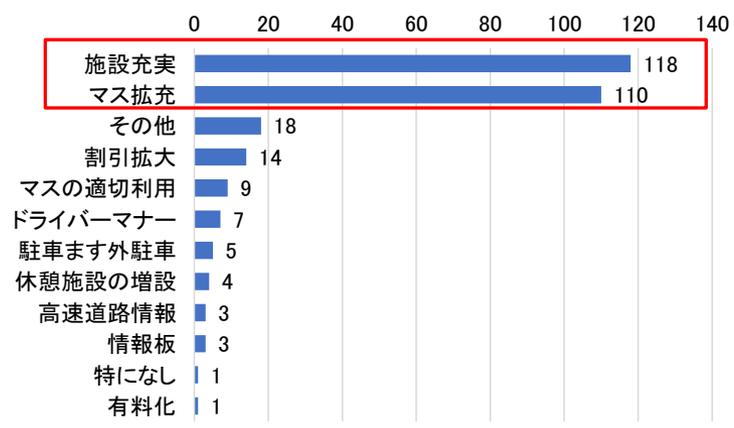
# 大型車 長時間駐車に関する課題⑥

■また、アンケート結果では、休憩目的は「休息（仮眠含む）」が最も多く、「シャワーブース」や、「店舗の24時間化」などの整備を求める声が多く寄せられました

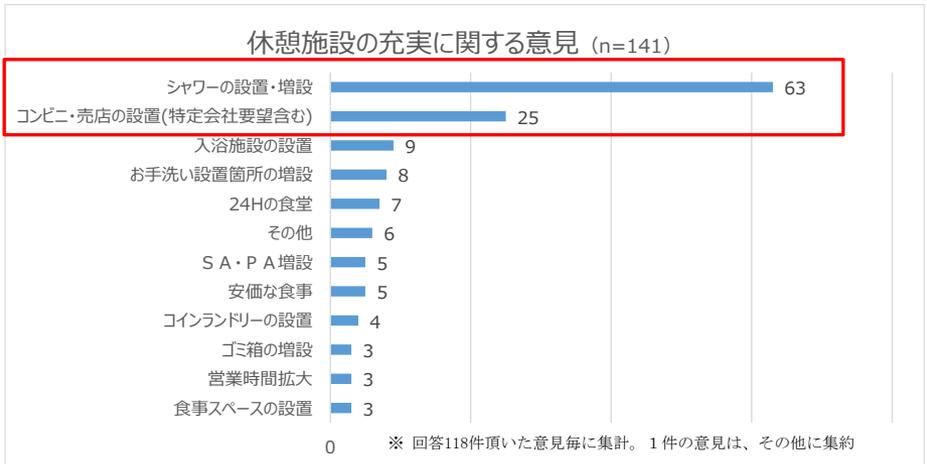
## ■ 休憩目的



## ■ 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(分類別件数)



## <参考> 休憩施設におけるサービスの状況

|                        |              | 施設数 |      |
|------------------------|--------------|-----|------|
| 全SA・PA ※1              |              | 851 | 100% |
| うち<br>レストラン・食堂・売店・コンビニ |              | 559 | 66%  |
|                        | うち<br>24時間営業 | 301 | 35%  |
| うち<br>シャワーブース          |              | 41  | 5%   |

※1：NEXCO東・中・西日本管内における休憩施設（SA・PA）の総数  
東京湾アクアライン「海ほたる」は1施設として計上



# 論点のまとめ

■ 本来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施設であるが、近年、物流ドライバーの『休憩』が増加するとともに、『待機』という新たな利用もみられます。

|           |                                 | SA・PAの本来機能                         |   |  |  | 利用のされ方の変化                |
|-----------|---------------------------------|------------------------------------|---|--|--|--------------------------|
| + 付加価値の向上 |                                 | 燃料補給                               | 休憩  | 休息   | 待機   | 防災拠点                     |
| 利用目的      | レジャー等<br>目的地の一つ                 | 燃料補給<br>長距離運行のため                   | 休憩<br>連続運転疲労<br>労働条件遵守                              | 休息   | 待機<br>時間調整   | 防災拠点<br>前線基地・災害備蓄避難等     |
| 大型車の利用形態  |                                 | 高速道路利用:長距離<br>SA・PA利用:短時間          | 高速道路利用:長距離 SA・PA利用:長時間                              |  | 高速道路:短距離<br>SA・PA:長時間<br><small>※望まれない利用形態</small> |                          |
| 必要施設(※)   | ショッピング、<br>テーマパーク、<br>地域連携イベント等 | ガソリンスタンド、<br>EV充電スタンド、<br>水素ステーション | 駐車場<br>(休憩・短時間)<br>トイレ、<br>軽食、レストラン<br>短時間駐車が可能スペース | 駐車場<br>(休息・長時間)<br>コンビニ<br>シャワー<br>長時間駐車可能なスペース※<br>休息のための必要最小限の施設 | 駐車場<br>(待機場所)<br>※待機用スペースの<br>駐車容量は検討の<br>必要あり     | 復旧部隊の前線基地、<br>災害備蓄、避難場所等 |

(※) 必要施設には、整備主体、整備手法等今後検討が必要なものを含んでいる

## ●本日ご議論いただきたい論点

### 【駐車容量・駐車効率の向上】

- ①: 高速道路SA・PAの拡張には限界がある中で、どのように駐車容量・効率を上げていくべきか
- ②: さまざまな利用者の駐車機会の確保のため、どのような仕組みや制度が必要か

### 【休憩施設の空白区間の解消】

- ③: 高速道路の休憩施設間隔が25km以上ある区間をいかに解消していくべきか。
- ④: 道の駅における一時退出の社会実験はどのように進めていくべきか。

### 【大型車長時間駐車への対応】

- ⑤: SA・PAにおける大型車長時間駐車にいかに対応していくべきか。
- ⑥: トラックドライバーのニーズにいかに対応していくべきか。