

課題解決に向けた新たな対策（案）について
～ SA・PAにおける確実な休憩機会の確保 ～

令和4年12月20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

駐車容量・駐車効率の向上

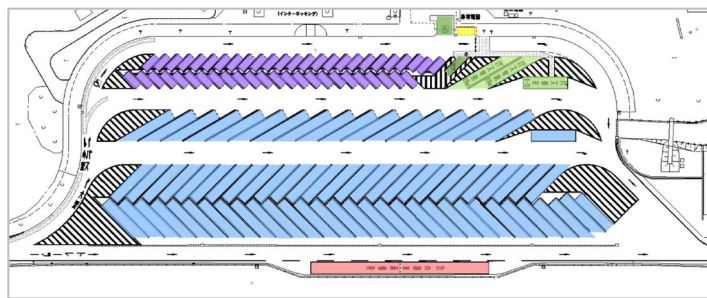
新たな対策（案）

駐車マスの拡充（既存SA・PAを活用した対応）

- 休憩施設駐車マスのレイアウト変更や、園地部の駐車場化など、既存区域内で駐車場の駐車容量を増加
- 上記でも駐車マスが不足する場合は、用地取得によるSA・PA隣接地の拡張も視野に検討
- 駐車容量を向上させる新たな手法として、駐車マスの高層化の検討に着手

<①駐車場レイアウト変更> [継続]

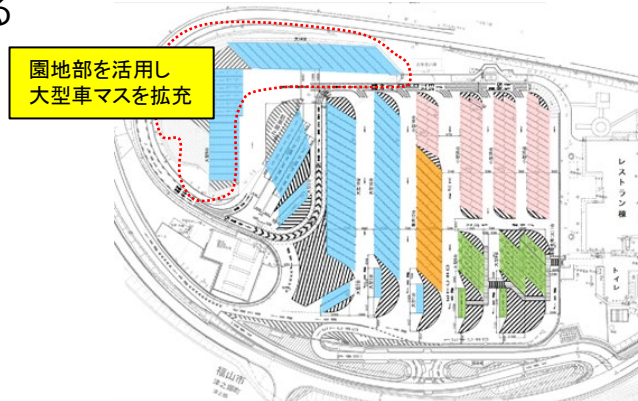
- 駐車スペースを有効活用するため、兼用マス採用やV字配列などのレイアウト変更を実施する。実施に当たっては、小型車・大型車の混在解消にも配慮する。



V字配列による増設事例(山陽道 佐波川SA上り) 増設後 (+23台)

<②SA・PA園地部や遊休スペースの活用> [継続]

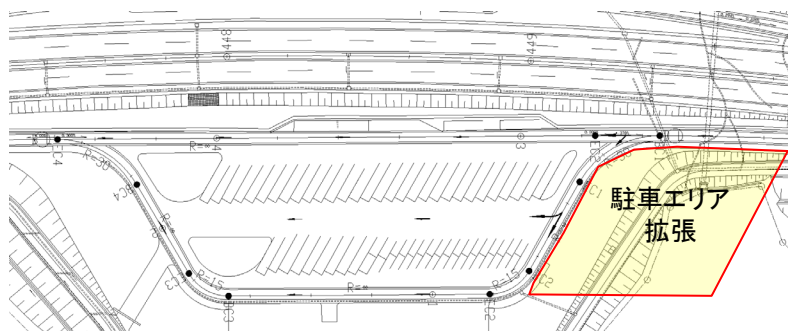
- 休憩施設内の園地部も活用し、新たな駐車スペースを確保する



園地部を活用した増設事例(山陽道 福山SA下り) 増設後 (+17台)

<③SA・PA隣接地の拡張> [継続]

- 既存区域内で駐車容量増加が困難な場合は、新たに用地取得による休憩施設の拡張も視野に検討



イメージ図

<④駐車マスの高層化> [新規]

- 駐車容量を向上させる新たな手法として、駐車マスの高層化の検討に着手



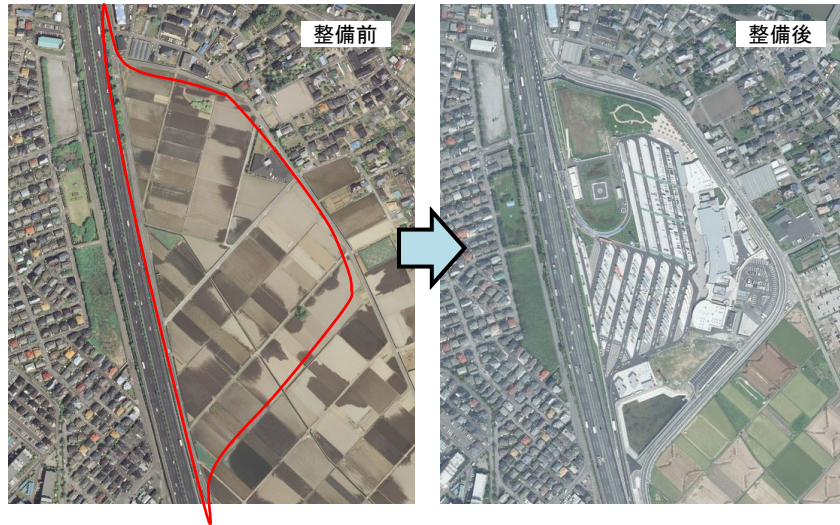
イメージ図

駐車マスの拡充（新設SA・PA設置の対応）

- 抜本的な駐車マス不足対策として、本線隣接地を用地買収し、新設SA・PAを設置（混雑しているSA・PAの近傍かつ用地取得、本線接続が可能な箇所に設置）
- 加えて、路外SA・PAの設置も検討

＜SA・PAの新設＞

- 用地買収を含む本線直結型休憩施設を新設



事例（東北道 新蓮田SA（上り線））

＜路外SA・PAの設置＞

- 料金所周辺の遊休地等を活用し休憩施設を新設



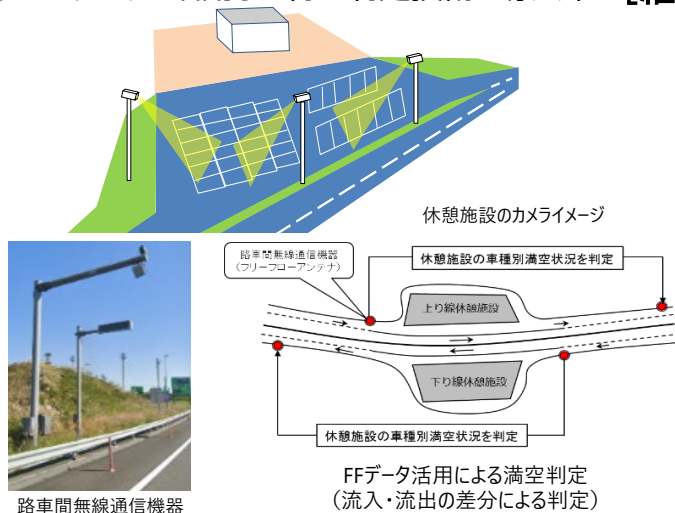
事例（新東名 引佐連絡路 浜松いなさIC路外駐車場）

情報技術を活用したSA・PA混雑状況の把握・分散

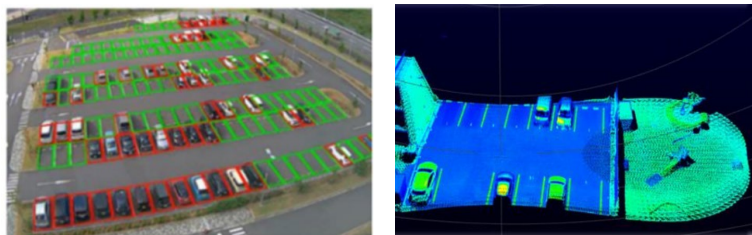
- CCTVやFFAに加え、新たな技術を活用したSA・PAの混雑状況の把握・提供を行う
- 正確かつリアルタイムな混雑情報を提供することで、並行路線への交通転換など利用平準化を図る

＜新たな技術を活用したSA・PA混雑状況の把握＞

- 現在、駐車場内に設置したカメラからの画像データを処理して、混雑状況を把握。 **【継続】**
- 東名や新東名などの一部の路線において、FFAを設置し、FFAから得られるETCデータを活用した満空判定技術も導入中。 **【継続】**



- より正確な混雑状況を把握するために、技術（画像処理技術や赤外線レーザーなど）の向上を図り、全マス把握を実施予定。 **【新規】**



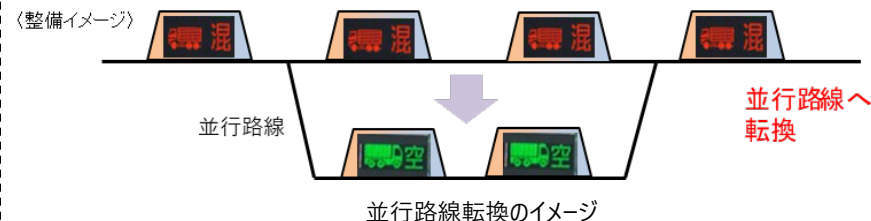
技術の例 (左:画像処理、右:赤外線レーザー)

＜SA・PA混雑情報の提供＞

- 得られた混雑情報を、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）、またはETC2.0やスマホアプリ等による情報提供に活用し、並行路線も含めた利用平準化に伴う確実な休憩・休息機会を確保する。 **【継続】**



- さらに、混雑情報の提供を路線単位で行うことで、並行路線のSA・PAへ利用の転換を図る **【新規】**



■ SA・PAにおける確実な休憩機会の確保のため、有料駐車マス、予約駐車マスを利用状況に応じて整備

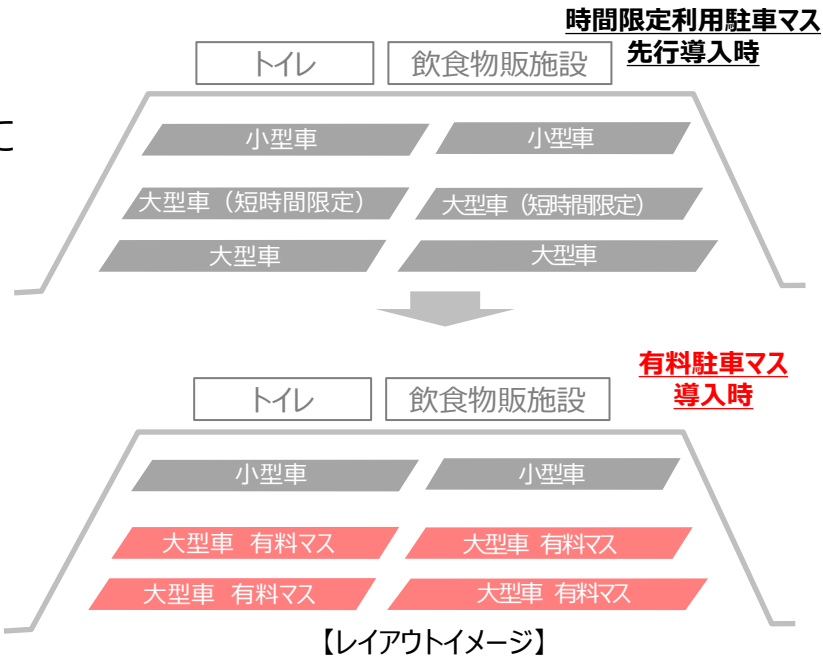
■ 時間限定駐車マス（大型車） P7掲載

短時間利用車両の駐車機会を確保するため、利用時間に応じた駐車マスを整備。

■ 有料駐車マス

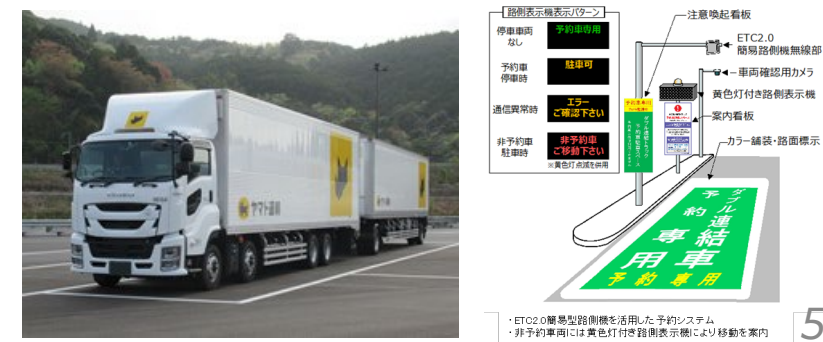
混雑する休憩施設で一定時間（例えば2時間）以上の駐車を有料化。ただし、休息が必要な長距離利用者は、長時間（例えば10時間まで）無料

- ・混雑しているエリアに、短時間利用駐車マスを先行導入
- ・法的整理を行ったうえで、有料マスを順次導入し、最終的には混雑する路線の休憩施設はすべて有料化



■ 予約駐車マス

通常のマスには駐車できない車両（ダブル連結トラックやキャリアカー等）が確実に駐車できるよう、特殊な車両を対象とした予約駐車マスとして整備

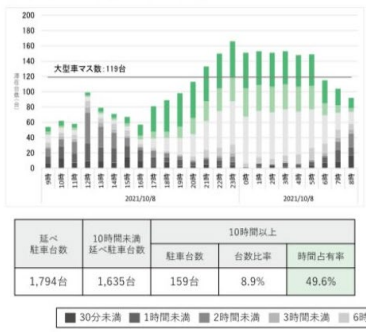


不適切な駐車マス利用への対応

- 大型駐車マスに普通車が駐車する、または普通車マスに大型車が停車するなどの不適切な利用のために、本来駐車できる車両が駐車できない状況が発生
- 不適切な駐車状況を示し、適正利用を促進

「広報とらつく(令和4年7月5日号)」(発行:公益社団法人 全日本トラック協会) ※記事抜粋

図3 SA・PAにおける大型車駐車マスの混雑状況
名神高速道路 草津PA (大阪方面)



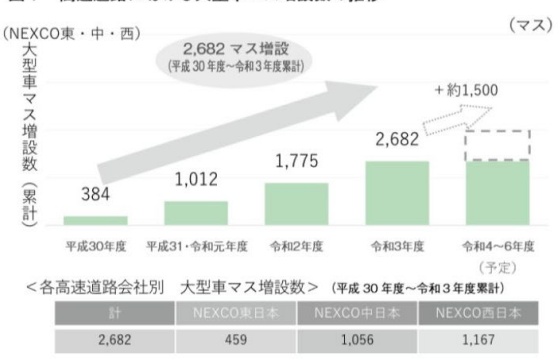
九州自動車道 吉志PA (福岡方面)



出典: 西日本高速道路株式会社

駐車スペースの整備・拡充を要望。トラック運送業界からの強い要望に応え、NEXCO3社では、約3,000マスを増設。現在、SA・PAでの大型車駐車マスの拡充を進めている。平成30年度から令和3年度までの間に、約3,000マスを増設。また、4年度から6年度

図1 高速道路における大型車マス増設数の推移



大型車駐車マスの適正な利用を！
ドライバーの休憩・休憩時間確保のために
NEXCO3社が協力を呼びかけ
東日本高速道路(株)(NEXCO東日本)、中日本高速道路(株)(NEXCO中日本)、西日本高速道路(株)(NEXCO西日本)の3社が協力して、サービスエリア(SA・パーキングエリア(PA))の大型車駐車マスの適正な利用を呼びかけている。トラックドライバーは、

図2 大型車駐車マス改良前後のピーク台数



改善基準告示など法令上の規制において、連続運転時間(4時間以内、その後30分以上の休憩等が必要)、1日当たり運転時間(2日平均9時間以内)、休憩期間(連続8時間以上)等が義務付けられている。
全日本トラック協会では、トラックドライバーの休憩・休息スペースの確保を図るため、NEXCO3社に対して高速道路のSA・PAにおける

<枠外駐車事例>



小型車マスに大型車が駐車
ランプへの駐車
NEXCO3社では、多くのトラックドライバーがSA・PAで休憩・休息を取る事ができるよう、長時間駐車の利用を呼びかけている。また、SA・PAの混雑状況を確認した上で、混雑の少ないSA・PAで休憩を取ったり、混雑の少ない時間帯に利用するなど、分散利用も呼びかけている。

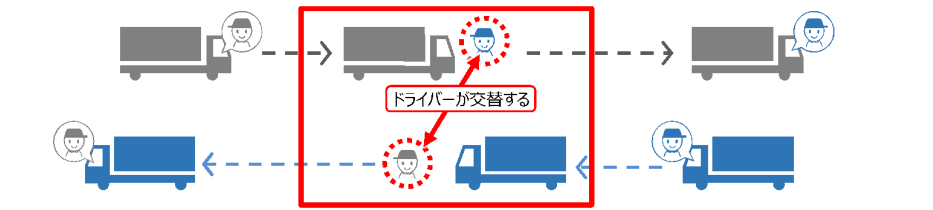
までの3か年で、大型車駐車マス約1,500台の拡充を計画している(図1)。
一方で、都市圏周辺のSA・PAでは平日の夜間を中心に大型車駐車エリアの混雑がより顕在化しており、大型車駐車マスを増設しても大幅な改善効果が発揮されていない状況となっている。
特に、平日の夕方から夜間にかけては、トラック

- 改正労働基準法により、トラック運転手の休憩・休息時間管理が厳格化
- 輸送を効率化する取り組みを道路側で実施することで、駐車時間の短縮、ドライバーの負担軽減を図る
- シャワーブースや24時間営業店舗などドライバーニーズが高い設備を比較的混雑していない休憩施設に整備することで、利用の分散を図る

＜輸送効率の向上による取り組み＞ [継続]

○道路区域内での中継輸送

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。



○ダブル連結トラック用駐車マスの整備

ダブル連結トラック優先駐車マスを路線拡充に合わせて整備



25mダブル連結

ダブル連結トラック駐車マスの整備状況 (E4東北道黒磯PA (上))

＜ドライバーニーズを踏まえた設備整備＞ [改善]

○シャワーブース・24時間営業店舗の整備

比較的混雑していない休憩施設に、道路事業にてシャワーブース等を整備することで、休憩施設間の利用平準化を図る。



(外 観) (内 部)

シャワーブースの整備



(店 舗) (販売機)

24時間営業店舗の整備

大型車長時間駐車への対応

新たな対策（案）

車種・駐車時間を限定した駐車マス等の整備

- 既存のSA・PAの混雑状況を踏まえて、車種や駐車時間に限定した駐車マスやSA・PAを整備
また、複数縦列式(コラム式)などの採用も含め駐車容量を最大化・最適化する取組みを検討

<①時間限定駐車マス（大型車）【既設】>

- 短時間利用車両の駐車機会を確保するため、利用時間に応じた駐車マスを整備。



- ・大型車マスにおいて、短時間利用用の駐車マスを整備
- ・監視カメラ等により時間管理

<②大型車専用SA・PA【新設】>

- 「休息」目的に長時間駐車する大型車などを対象とした休憩施設を整備することで、利用の平準化・混雑解消を図る。

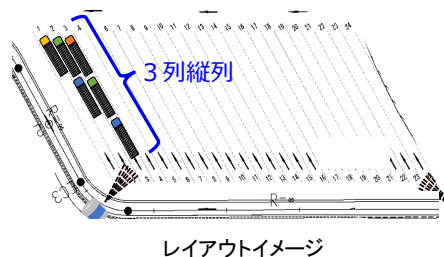


- ・トラックドライバーのニーズに合わせた施設整備
- ・時間限定駐車マスも併用

<③大型車専用SA・PA（出発時間別）【新設】>

- 出発時間別に複数縦列式（※コラム式）に配列するなど、駐車容量を最大化・最適化する取組みを検討

※複数縦列式採用の場合、休憩施設退出時刻毎に縦列駐車させるなどの駐車制御が必要



休憩施設の空白区間の解消

新たな対策（案）

新たなSA・PAの設置（ミニPA、ICの内側駐車場を活用した休憩）

- 休憩施設間等の間隔が長い区間（空白区間）が存在し、適正間隔の確保が求められている。
- 遊休地（本線遊休BS等）を活用して新たにミニPAを整備することやICの内側駐車場を活用して休憩をする方策による解消を検討・実施し、休憩機会の確保を進めていく。

<ミニPA>

本線遊休BS等の事業用地がある区間にて、駐車マス・トイレを整備

【整備イメージ】

駐車場部分 L: 70m

歩道: 3.0m 仮設トイレ

3.25*6.0 3.25*13.00 3.25*6.0 3.25*13.00 3.25*8.0 【特大】 3.25*17.00 3.25*8.0

大型車マス 大型車マス 特殊大型車マス

車路幅員: 6.0m

本線幅員 10.75m
(第一3.50m+第二3.75m+追越3.5m)

現況BS部分

現況BS部分

<ICの内側駐車場を活用した休憩>

ICの内側にある駐車場および料金所のトイレを活用し、ドライバーの休憩機会を確保

内側駐車場

料金所建屋 (トイレあり)

料金所

一般道側でUターン (5分程度一時退出)

至 高速

至 一般道

- 休憩施設の空白区間における更なる対応として、用地取得、本線接続が可能な箇所においては、新設SA・PAの設置も検討
- 本線隣接地に用地取得可能な土地が存在しない場合、路外SA・PAの設置も検討

＜SA・PAの新設＞

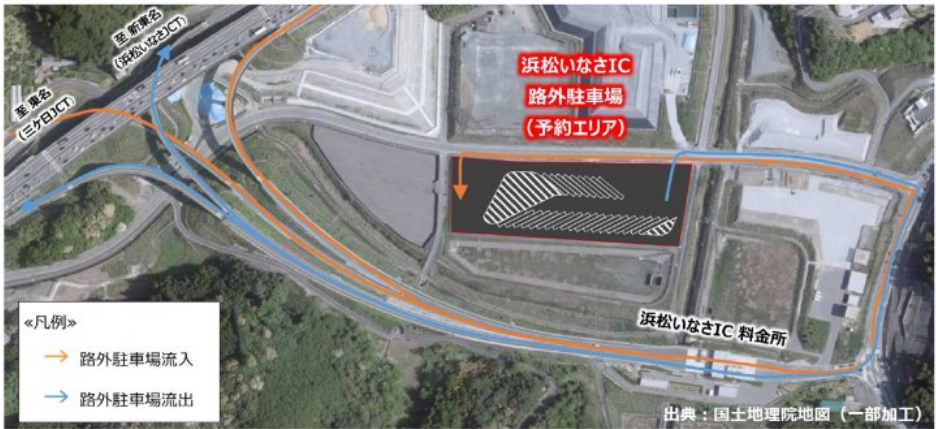
- 駐車マスレイアウト変更などの既存の対策は実施しているが、抜本的な駐車マス不足は解決しておらず、用地買収を含む本線直結型休憩施設を新設



事例（東北道 新蓮田SA（上り線））

＜路外SA・PAの設置＞

- 本線直結の休憩施設整備が困難な場合は、料金所を流出した周辺の遊休地等を活用し休憩施設を新設



事例（新東名 引佐連絡路 浜松いなさIC路外駐車場）

道の駅一時退出の改善

- 道の駅への一時退出実験において、休憩以外の目的で利用している車両への対応として、高速道路のICから道の駅 までの移動時間に上限時間を設ける

<課題>

空白区間において、ドライバーの休憩施設の確保を目的に、実験を実施しているところであるが、休憩以外の目的で一時退出を利用している車両が確認されており、その対応が課題

<現在の対策と状況>

休憩以外の目的で通行している車両を抑制するため、令和4年7月より高速道路ICからの退出時間を3時間から2時間に変更したが、変更後も目的外の車両が確認されており、抑制効果は十分でない

<改善方針>

高速道路のICと道の駅の間の移動時間を把握する手法を導入、移動時間に上限を設け、休憩以外の目的外利用を抑制することで対応

※今後、移動時間の正確な把握方法とICと道の駅の間の移動時間の上限時間について検討

■ 改善方針イメージ

