

高速道路SA・PAにおける 利便性向上の方向性

中間とりまとめ

令和5年 2月 3日

高速道路SA・PAにおける
利便性向上に関する検討会

<目 次>

はじめに.....	P 1
1. 高速道路を取り巻く現状.....	P 2
(1) 高速道路の整備状況.....	P 2
(2) 物流輸送における高速道路の利用状況.....	P 2
(3) 三大都市圏の物流施設の立地の動き.....	P 2
(4) 労務環境改善への対応.....	P 3
(5) 高速道路に対する社会的要請.....	P 3
2. 高速道路SA・PAにおける現状と課題.....	P 5
(1) SA・PAにおける確実な休憩・休息機会の確保.....	P 5
1) 駐車容量・駐車効率の向上、大型車長時間駐車への対応.....	P 5
① 駐車マスの不足.....	P 5
② リアルタイムな混雑状況の把握と情報提供.....	P 6
③ 駐車マスの適正な利用.....	P 6
④ 労働環境改善への対応.....	P 6
⑤ 大型車の長時間駐車.....	P 7
⑥ 確実な駐車機会の確保.....	P 8
2) 休憩施設空白区間の解消.....	P 8
(2) 新たな需要への対応.....	P 9
1) カーボンニュートラルへの対応.....	P 9
2) 将来の社会的要請への対応.....	P10
① 中継物流拠点の整備.....	P10
② 自動運転の支援.....	P10
③ M a a Sへの対応.....	P10
3. 課題解決に向けた方向性と具体的な対策.....	P11
(1) SA・PAにおける確実な休憩・休息機会の確保.....	P11
1) 駐車容量・駐車効率の向上、大型車長時間駐車への対応.....	P12
① 駐車マスの拡充.....	P12
② 情報技術を活用したSA・PA混雑状況の把握・情報提供.....	P12
③ 適正利用の効果的な広報の実施.....	P13

④物流効率化の支援、労働環境改善への対応.....	P13
⑤車種・駐車時間を限定した駐車マス等の整備.....	P14
⑥駐車マスの予約・有料化.....	P14
2) 休憩施設空白区間の解消.....	P15
(2) 新たな需要への対応.....	P15
1) カーボンニュートラルへの対応.....	P16
2) 将来の社会的要請への対応.....	P16
①高速道路におけるトラック輸送の効率化.....	P16
②自動運転の支援.....	P17
③M a a S への対応.....	P17
(3) 具体的な対策の進め方.....	P17
あとがき.....	P18

はじめに

国土幹線道路は、我が国の国土の骨格をなす重要な施設であると同時に、国民生活や社会経済活動を支える基盤施設である。このうち高速道路については、戦後から整備が始められ、モータリゼーションの進展を背景にネットワークの充実が図られてきたとともに、公害問題の顕在化による環境対策の必要性の高まりや甚大な被害が生じた事故・災害の発生を踏まえた安全対策の強化などの社会の要請、また、情報通信技術の進歩などの技術開発に応じて、段階的かつ継続的に進化・改良を積み重ねてきたところである。

社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会 中間答申（2021年8月4日公表）においては、これまで積み重ねられてきた歴史を振り返るとともに、健全な道路ストックを次世代に残しつつ、国土幹線道路が新たな時代に合わせて進化し続けるための改革の方向性についてとりまとめられた。

今後も高速道路が、社会・経済の変革をリードし、より快適で活力に満ちた社会の創造に貢献していくため、高速道路を取り巻く国土・経済社会の現状や技術開発の動向等を踏まえつつ、進化・改良に取り組んでいく必要がある。

近年、社会・経済情勢の変化や国民の価値観、ニーズの多様化に対応するため、高速道路のサービスエリア（SA）、パーキングエリア（PA）（以下「SA・PA」という。）は単に休憩するだけの機能だけでなく、観光、防災、地域連携等、多機能化が進んでいる。更に、日本の社会経済活動においては、高速道路とSA・PAは物流ネットワークの一部として大きな役割を担っている。

しかしながら、高速道路の幹線路線のSA・PAでは、深夜帯を中心に駐車場が混雑しており、大型車の駐車マスが不足しているため、駐車場所がなく休憩ができない、駐車マスでない箇所に駐車しているため車路が阻害され危険である等の問題が生じている。これまでも、SA・PAの駐車マス増設などの整備を進めてきているところではあるが、依然、これらの課題の解決には至っていないのが実態である。

今後、高速道路が社会的ニーズの変化に対応した進化・改良を遂げていくためには、利用者のニーズや物流事業における課題、技術革新や環境改善、産業政策の中でSA・PAが求められる機能などを考慮し、適時適切な対策を実施していく必要がある。これらを背景に、SA・PAの混雑解消等の現時点で明らかになっている社会的な要請に加え、高速道路の社会的ニーズの変化に対応した適切な進化・改良の方向性について、高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する検討会を設置し2022年8月3日以降4回にわたって、幅広い専門的見地から検討を重ねてきた。今般これらの議論を踏まえ、本検討会としてSA・PAにおける利便性向上の方向性について中間とりまとめを行い、提言するものである。

1. 高速道路を取り巻く現状

(1) 高速道路の整備状況

- ・我が国の高速道路会社が管理する高速道路の延長は、2022年3月末時点で10,423kmとなっている。
- ・高速道路ネットワークの構築が進展する中、三大都市圏の環状道路をはじめとした高速道路において、沿線での物流施設等の企業立地が進展し、また、地方部においても、広域的な観光交通等の利用が増加するなどにより、当面つなぐことを主眼として整備されてきた暫定2車線区間においては、各方面からその機能強化が要請されている。

(2) 物流輸送における高速道路の利用状況

- ・全ての輸送機関における流動量は、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る。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る。
- ・近年、EC（電子商取引）の普及に伴い、EC市場規模や宅配便取扱個数が継続的に増加している。
- ・輸送の多頻度化などにより、全国の大規模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）している。
- ・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ている。
- ・三大都市圏を東西につなぐ東名・名神高速道路、新東名・新名神高速道路は、全国の高規格幹線道路の開通延長の約7%であるが、トラック輸送の約半数が当該路線を利用しており物流において重要な役割を担っている。
- ・ダブルネットワークの区間における交通量の分担は、中枢拠点都市圏を結ぶ路線（山陽道・九州道など）や線形が良い路線（新東名・山陽道など）を選択する傾向にあり、山陽道や九州道では特に顕著に表れている。

(3) 三大都市圏の物流施設の立地の動き

- ・首都圏では、東名高速道路等の放射状の高速道路を相互に結ぶ圏央道の整備に伴い、神奈川、埼玉等の圏央道沿線の大型物流施設数が約4倍に増加し、集積が急速に進んでいる。（2012年→2015年：7件→27件）
- ・中京圏の物流施設は、従来の臨海部への立地に加えて、東名・名神高速道路や東海環状自動車道などの高速道路沿線への新規立地がめざましい。
- ・近畿圏では、従来は大阪湾ベイエリアに大型物流施設が集積していたが、最近

では、近畿圏の道路ネットワークの整備に伴い、内陸部の土地利用の高度化が目立っており、新名神高速道路の沿線など床面積 10 万㎡ を超える大型物流施設の立地が見られる。

(4) 労務環境改善への対応

- ・トラックドライバーは、長時間労働等を背景として担い手の不足が顕著であり、貨物自動車運転手の有効求人倍率は 1.88 倍と全職種の 0.94 倍に比べ約 2 倍の高い水準となっている。(2021 年 5 月現在)
- ・年齢構成についても、50 歳以上が約 4 割を占めるのに対して、30 歳未満が約 1 割であり、若年層が少ない状況となっている。(2020 年労働力調査)
- ・トラックドライバーの労働時間等基準※1 では、連続運転時間は 4 時間(限度)に対して、運転開始後 4 時間以内または 4 時間経過直後に運転を中断して 30 分以上の休憩等を確保、休息期間については、1 日の拘束時間は 13 時間以内を基本とし、これを延長する場合であっても 16 時間が限度であり、1 日の拘束時間に対して、休息期間は継続 8 時間以上が必要とされている。
- ・なお、2024 年 4 月から適用されるトラックドライバーの労働時間等の改善基準告示の改正※2 では 1 日の休息期間は「継続 11 時間以上与えるよう努めることを基本とし、9 時間を下回らない」と見直されることから休息場所の確保は更に重要な課題となってくる。また、「SA・PA等に駐車または停車できないことにより、やむを得ず連続運転時間が 4 時間を超える場合には、30 分まで延長することができるものとする。」との見直しがされたが、これは駐車マズ不足等の問題を背景としている。

※1：トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント (2022.2) 厚生労働省

※2：「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の一部を改正する件」

(令和 4 年厚生労働省告示第 367 号) (2022.12.23 改正、2024.4.1 適用)

(5) 高速道路に対する社会的要請

- ・2021 年 8 月 4 日の社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会 中間答申によれば、高速道路を取り巻く国土・経済社会の現状および未来について次のとおり整理されている。
- ・2015 年のパリ協定をはじめ、温室効果ガスの排出削減に向けた国際的な取り組みが急速に拡大している。
- ・我が国においても、2050 年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目標としており、積極的に地球温暖化対策を行うことが、産業構造や経済社会の変革をもたらし、大きな経済成長につながるという発想の転換により、経済と環境の好循環をつくり出していくことが求められている。

- ・新たな物流システムや自動車の技術革新、MaaSなどの高速道路を取り巻く社会・経済システムの進化と連携し、高速道路が新たな価値やサービスを生み出し、進化することで社会・経済の変革やパラダイムシフトをリードしていくべきである。
- ・未来の我が国を取り巻く環境や社会情勢がより厳しくなると想定される中、我が国が世界の第一線であり続けるためには、高速道路の継続的な進化により、世界最先端の道路交通サービスを提供し、より快適で活力に満ちた新たな社会の創造に貢献することが必要であり、ためらうことなく積極的に進化に挑戦し続けるべきである。

2. 高速道路SA・PAにおける現状と課題

(1) SA・PAにおける確実な休憩・休息機会の確保

1) 駐車容量・駐車効率の向上、大型車長時間駐車への対応

① 駐車マスの不足

(現状)

- ・ 高速道路（全国路線）の全国のSA・PA852カ所のうち、駐車マスの最大飽和度※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。大型車は、平日で全体の約5～7割で駐車マスが不足し、休日で全体の約1～2割の箇所で駐車マスが不足している。

※最大飽和度：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

例) 最大飽和度1.2：休憩施設の駐車マスが全て埋まり、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、駐車マス内に駐車：10台、駐車マス以外に駐車：2台）

- ・ 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る。特に、東京方面の混雑が顕著で、都市圏に近づくほど休憩施設は混雑している。
- ・ 小型車は、全国のSA・PA852カ所のうち、平日・休日とも全体の約2割の箇所で駐車マスが不足し、特定のSA・PAで混雑がみられる。

(これまでの対策)

- ・ これまでSA・PAにおいて、駐車マスの増設や、小型車・大型車駐車マスの「兼用化」などのレイアウト変更により、H30～R3の4年間で約3,000台分※を増設し、駐車マスの拡充を行ってきているが、駐車需要がそれを上回っており、駐車マスが依然として足りていない状況で、今後も混雑状況が続くことが懸念される。

※普通車マス数と兼用マスを含んだ大型車マス数の合計

出典：2019.4.26、2020.6.18、2021.4.28、2022.4.20 NEXCO3 社記者発表

(課題)

- ・ SA・PAの敷地は限られており、単純な駐車マスの増設やレイアウト変更には限界があり、敷地外への拡大や空間的な容量の活用が必要となっている。

②リアルタイムな混雑状況の把握と情報提供

(現状・これまでの対策)

- ・混雑が慢性的に発生している一部のSA・PAの混雑状況について、満空情報板等により情報提供を行い、SA・PA相互の駐車場利用の平準化を図っている。

(課題)

- ・混雑が発生するSA・PAにおいて、正確かつリアルタイムに混雑状況を把握するためには、面的かつ広範囲にカメラ等を整備しなければならない、コスト面に課題がある。今後、高精度で安価な技術が必要である。

③駐車マスの適正な利用

(現状・これまでの対策)

- ・車種に見合った駐車マスに駐車しないことや、高速道路を短距離しか利用していないにも関わらず長時間駐車する等により、本来駐車できる車両が駐車できない状況が発生している。高速道路会社においては、駐車マスの適正利用について、広報等を行っているが、依然として課題がある。

(課題)

- ・ドライバーに、適正利用の広報が確実に伝わっていないこと、また、行動変容につながるような広報内容となっていないこと等が課題であり、広報内容・伝達方法を改善する必要がある。

④労働環境改善への対応

(現状・これまでの対策)

- ・長時間労働等が問題化しているトラックドライバーの労働環境改善のため、中継拠点では物流事業者（遠州トラック株）と高速道路会社が協業により 2018 年 9 月にコネクトエリア浜松の運営を開始するなど中継輸送による輸送効率の向上の取組みを実施している。
- ・また、一部のSA・PAにおいてシャワーブース等トラックドライバーのニーズの高い施設を整備している。

(課題)

- ・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厳格化されていく中で、「休息」への対応が十分ではないため、実施可能な支援策について、関係者と連携して検討していく必要がある。

- ・シャワーブースや店舗 24 時間化等のトラックドライバーのニーズが高い施設が十分ではないため、必要な施設を整備する必要がある。

⑤大型車の長時間駐車

(現状)

- ・全国の大型車トリップ数は 1 日あたり約 126 万台／日※であるが、このうち約 2 万 2 千台／日（推計）が途中の SA・PA で 8 時間以上の長時間駐車をしている。この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。

※ NEXCO3 会社の ETC データから集計した 2020 年 11 月 10 日～12 日の 3 日の平均値

- ・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ある。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る。
- ・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割合が高くなっている。
- ・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※が多く存在しており、本来の休憩ができず、SA・PA を退出していると考えられる。

※山陽道～九州道（下り方面）22 時～5 時：5 分未満の短時間立ち寄り車両

下松 SA：184 台（61%）、美東 SA：123 台（58%）、吉志 PA：90 台（51%）

- ・長時間駐車となる理由を、豊田上郷 SA（大阪方面）の例で考察すると、入口インターチェンジ（以下、「IC」という。）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 時間駐車の車両のうち 43%を占めていることから、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る。
- ・こうした状況が発生する背景・原因として、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厳格化し「休息」のニーズが高まっていることや、時間調整等の「待機」する車両が存在していることなどがあげられる。

(これまでの対策)

- ・大型車の長時間駐車に対しては、本章①で述べたように駐車マスの増設や、レイアウト変更による対策を行っているが、駐車マスは依然として足りていない状況である。

(課題)

- ・大型車による「休息」や「待機」といった利用実態を考慮した上で、車種や駐

車時間に着目した効果的な対策が必要である。

⑥ 確実な駐車機会の確保

(現状・これまでの対策)

- ・労働生産性の向上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)で実施している。
- ・当初、無料で実施しており、利用台数は経過とともに増加し、無料実験終了直前は、ほぼ満車状態であった。
- ・2021年5月から有料に切替え、切替え後は利用台数が減少したが、継続して利用しているユーザーも存在している。
- ・無料、有料の期間いずれも、予約したが利用しない(空予約の)ユーザーが3割程度存在した。

(課題)

- ・駐車場の予約システムは一定程度の空予約が発生するため、駐車効率の観点から課題がある。
- ・有料化に抵抗を感じる利用者が近隣の無料のSA・PAへ流出することが想定されるため、「有料化」の導入にあたっては、近隣のSA・PAを含め確実な駐車機会が確保可能となるよう、利用の偏りに留意した十分な検討が必要である。

2) 休憩施設空白区間の解消

(現状)

- ・連続高速走行の疲労と緊張を解きほぐし、運転者の生理的欲求を満たすとともに自動車に対する給油、適宜の整備点検等を行うため、高速道路にあっては、休憩施設を適当な間隔をもって設置するものとしている。
- ・1989年9月28日建設省の事務連絡によれば「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達でき、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ものと思われる。」とされている。
- ・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、212区間存在している。また、35km以上の区間は66区間存在している。

(これまでの対策)

- ・このような区間に対して、SA・PAの新設や一時退出を可能とする社会実験を実施している(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)。

(課題)

- ・SA・PAの新設については、用地取得が困難な場合があることやコストがかかることが、課題となっている。
- ・一時退出を可能とする社会実験については、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た。その対策として令和4年7月より一時退出可能時間を3時間から2時間に変更したが、引き続き休憩以外の目的で一時退出する車両が確認されており、抑制効果は十分でない。
- ・SA・PA空白区間の解消方法について、これら用地取得やコスト、休憩以外の目的で一時退出することに関する課題を解決すべく、その他の解消方法も検討する必要がある。

(2) 新たな需要への対応

1) カーボンニュートラルへの対応

(現状・これまでの対策)

- ・国内では、2035年までに、乗用車新車販売で電動車※100%を目標としている。
- ・高速道路上のSA・PAの急速充電器は398カ所、412基(429口)整備済(2022年3月末時点)であり、充電事業者が高速道路会社と連携し、機器の更新に合わせ増設を計画している。
- ・足柄SA(下り)で、水素ステーション事業者が高速道路会社と連携し、2023年の開業を目指して高速道路のSA・PAで全国初となる水素ステーションを整備中である。

※電気自動車(EV)、燃料電池自動車(FCV)、プラグインハイブリッド自動車(PHV)、ハイブリッド自動車(HV)

(課題)

- ・次世代自動車の普及促進に伴い、EV充電器や水素ステーションの更なるインフラ整備が求められ、SA・PAでの設置スペースの確保や充電待ちの削減等への対応が必要である。
- ・次世代自動車の普及については、関係省庁、自動車メーカー、充電事業者、高速道路会社などが連携して進めていくことが重要である。

- ・次世代自動車への移行によるガソリン車の減少に伴い、ガソリンスタンド網の維持が課題である。

2) 将来の社会的要請への対応

①中継物流拠点の整備

(現状・これまでの対策)

- ・トラックドライバーの労働環境改善や生産性向上を目的とした中継拠点として物流事業者（遠州トラック株）と高速道路会社が協業により2018年9月にコネクトエリア浜松の運営を開始した。
- ・2022年2月に宇治田原IC（仮称）で民間事業者がIC直結の基幹物流施設の計画を発表した。

(課題)

- ・自動運転、隊列走行などを見据えた拠点整備には、物流事業者のニーズに沿った立地や設備、運営事業者、整備スキームのあり方について整理が必要である。

②自動運転の支援

(現状・これまでの対策)

- ・自動運転の実現に向け車両の開発・普及が進む一方、さらなる普及拡大には自車位置特定補助情報（区画線や路面標示等）や先読み情報（車両センサでは検知できない前方の状況、例えばトンネル出口付近の風速、路面状況等）など道路からの支援の必要性が高まっている。
- ・国・高速道路会社・民間企業が連携して、路車間通信技術等に関する共同研究・実証実験等を実施している。

(課題)

- ・自動運転支援のためには、自動車と道路インフラの役割分担の明確化、及び路車間通信に関する仕様の統一に課題がある。
- ・官民連携による共同研究等を進めるとともに、自動運転支援（路車間協調システム等）に必要な道路環境の整備に向けた検討、整備、検証等が必要である。

③MaaSへの対応

(現状・これまでの対策)

- ・労働生産性の向上や物流の効率化、観光振興による地域創生等につながるよう、高速道路の様々な利用者がストレスなく快適に利用できる環境を整えることが求められている。

- ・高速道路ではJCT周辺のSA・PAにおける高速バスの乗継拠点の整備、高速道路のSA・PAから鉄道への乗り換えなどを実施している。

(課題)

- ・自治体、交通事業者のニーズの把握が必要であるとともに、Maasやモビリティ・ハブ（高速バスとの乗継拠点等）に必要な設備・施設や敷地の確保、運用スキームなどが課題である。
- ・Maasに関する地域のニーズを把握しながら、引き続き、移動の選択肢の多様化や移動の利便性向上に向けた対応や地域社会の活性化や暮らしの向上に向けた対応が必要である。

3. 課題解決に向けた方向性と具体的な対策

(1) SA・PAにおける確実な休憩・休息機会の確保

- ・これまで述べてきたように、高速道路のSA・PAの駐車マスは全体的に混雑しており、特に大型車駐車マスについてはその傾向が強い。
- ・その大きな要因は大型車の長時間駐車によるものであり、その背景には改善基準告示の改正等により、トラックドライバーの拘束時間や休息期間などの時間管理が厳格化され、従来の利用形態である「休憩」に加えて「休息」の需要が増加していることなどが考えられる。
- ・これらの課題に対して、これまで高速道路会社が進めてきたレイアウト変更などによる駐車マス拡充対策だけでは対応できなくなっており、既設SA・PAの敷地外の活用、車種や駐車時間に着目した対策、有料化や予約といった付加価値の活用に加え、物流の効率化を支援する取組みも検討する必要がある。
- ・こうした対策を行い、課題を解決することで、SA・PAが高速道路利用者全体にとって、より快適に、より利用しやすいものになると考える。
- ・なお、時間調整など休憩・休息目的以外の「待機」については、現在、休憩施設空白区間の解消のために行っている一時退出の社会実験が対策の一つとして考えられるが、一時退出の仕組み作りに加えて、高速道路外に受け入れ可能な施設があるか等の課題があり、今後、関係者と一体的な協力のもと、連携して検討していく必要がある。
- ・以下、課題解決に向けた具体的な対策について説明する。

注) 拘束時間：始業時刻から終業時刻までの時間で、労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む）の合計時間

休息期間：勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間

※出典 トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント（厚生労働省）

1) 駐車容量・駐車効率の向上、大型車長時間駐車への対応

① 駐車マスの拡充

- ・ SA・PAの敷地は限られており、単純な駐車マスの増設やレイアウト変更には限界があり、課題解決のためには、敷地外への拡大や空間的な容量を活用する必要がある。

(具体的な対策)

- ・ 小型車駐車マスと大型車駐車マスの兼用化や、V字配列などの駐車場レイアウト変更などこれまで実施してきた対策については、継続すべきである。【継続】
- ・ SA・PA敷地内に園地部等活用可能な土地が存在する場合、駐車マスを増設すべきである。SA・PA敷地内に活用可能な土地が存在しない場合は、高速道路本線の遊休地（本線遊休バスストップ（以下「BS」という。）や本線料金所）を活用した駐車マスなど、既存区域内で駐車場の駐車容量を増加させるべきである。SA・PAに隣接する土地において取得可能な土地があるか検討し、存在する場合は、その土地を活用して駐車マスを増設すべきである。なお、整備に際しては、現状の駐車場との位置関係や安全な動線が確保可能かなどを検討すべきである。【継続】
- ・ 新たな手法として、駐車場の立体構造化に取り組むべきである。【新規】
- ・ 混雑しているSA・PAの抜本的な対策として、次の2つの対策を実施すべきである。
 - i) 混雑しているSA・PA近傍において、高速道路に隣接し、かつ広範な土地が取得可能な場合、必要に応じて、新たにSA・PAを整備。【継続】
 - ii) IC周辺の高速道路の区域外に遊休地等活用可能な土地がある場合は、ランプや一般道の安全な動線が確保可能かなどを検討し、必要に応じて、路外SA・PAを整備。【継続】

② 情報技術を活用したSA・PA混雑状況の把握・情報提供

- ・ 混雑が発生するSA・PAにおいて、正確かつリアルタイムに混雑状況を把握するためには、面的かつ広範囲にカメラ等を整備しなければならず、コスト面に課題があり、課題解決のためには、高精度で安価な技術を導入する必要がある。

(具体的な対策)

- ・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、混雑状況を把握する
これまでの対策は継続して進めるべきである。さらに、東名や新東名などの一部の路線において導入されているが、ETCフリーフローアンテナから得られるETCデータを活用した満空判定技術も継続すべきである。【継続】
- ・より正確な混雑状況を把握するための技術(画像処理技術や赤外線レーザーなど)の向上を図り、全ての駐車マスの利用状況把握を検討すべきである。【新規】
- ・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すべきである。【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べきである。【新規】

③適正利用の効果的な広報の実施

- ・車種に見合った駐車マスに駐車することや、高速道路を短距離しか利用していない場合は長時間駐車を自粛するなど、適正利用の広報が確実に伝わっていないこと、また、行動変容につながるような広報内容となっていないことなどが課題であり、課題解決のためには、広報内容・伝達方法を改善する必要がある。

(具体的な対策)

- ・駐車容量が低下している実態や安全上の課題等を訴求できるような広報資料を作成し、利用者団体の広報誌などユーザーに直接伝達可能な媒体を活用するなど、関係者と一体となり適正利用の広報を進めるべきである。【改善】

④物流効率化の支援、労働環境改善の取組み

- ・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厳格化される一方で、「休息」利用への対応が十分ではない、また、トラックドライバーのニーズの高い施設の整備が十分ではないという課題があり、これらの課題解決のためには、関係者と連携して「休息」を確保する取組みを支援することに加え、必要な設備を整備する必要がある。

(具体的な対策)

- ・道路区域内での中継輸送やダブル連結トラック用駐車マスの整備など輸送を効率化する取組みを関係者と連携して実施することで、トラックドライバ

一の確実な休憩・休息機会の確保と、長時間労働の負担軽減を図るべきである。

【継続】

- ・ドライバーのニーズを踏まえ、必要な設備・施設の設置を検討すべきである。その際には、シャワーブースや24時間営業店舗などドライバーの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べきである。それにより、利用の平準化が図られ、混雑の緩和につながると考えられる。【改善】

⑤車種・駐車時間を限定した駐車マス等の整備

- ・大型車の長時間駐車に対して、単なる駐車マスの拡充のような対策では限界があり、課題解決のためには、大型車による「休息」や「待機」といった利用実態を考慮した上で、車種や駐車時間に着目した効果的な対策を講じる必要がある。

(具体的な対策)

- ・既設のSA・PAにおいて、休憩の機会を逸している車両が確実に駐車し、休憩できるように、大型車駐車マスの一部を短時間限定として整備する取組みを行うべきである。【新規】
- ・現状混雑しているSA・PAにおいては、「休憩」と「休息」を目的とした車両が混在し、エリア内全体の駐車効率が低下しているため、高速道路に隣接し、かつ広範な土地が取得可能な場合、「休息」を目的とした大型車専用のSA・PAを新たに整備すべきである。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すべきである。【新規】

⑥駐車マスの予約・有料化

- ・これまで確実な休憩機会確保のために実施してきた予約システムや有料化などにおいて、「空予約」や、有料化を避けるため近隣のSA・PAへの流出をいかに防ぐかという課題があり、課題解決のためには、できる限り駐車効率が向上するように対象の設定や運用を行うことを通じ、確実な休憩・休息機会の確保を図るべきである。

(具体的な対策)

- ・混雑しているエリアに、分散駐車を促し、確実な休憩・休息機会を確保するために、法的整理を行ったうえで、有料駐車マスを順次導入し、最終的には混雑する路線の休憩施設はすべてを有料化することを検討すべきである。その際には、一定時間(例えば2時間)までの駐車は無料とし、また、休息が必要な長距離利用者は、長時間(例えば10時間まで)無料とすることも検討してい

く必要がある。【改善】

- ・通常の駐車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（車両運搬車）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すべきである。【改善】

2) 休憩施設空白区間の解消

SA・PAの新設については、用地取得が困難な場合があることやコストがかかることが課題であり、課題解決に向けては、コストをかけずに既存施設を活用する必要がある。

（具体的な対策）

- ・沿道の土地利用やコスト縮減（4車線化等の新規事業化に合わせて同時整備するなど）を踏まえて、新設SA・PAを検討すべきである。【継続】
- ・IC周辺の高速道路の区域外に遊休地等活用可能な土地がある場合は、ランプや一般道の安全な動線が確保可能かなどを検討し、必要に応じて、路外SA・PAを整備すべきである。【継続】（再掲示）
- ・上記2つの対策は抜本的な解決策ではあるが、整備箇所が限定されることやコストがかかるなどの課題も残るため、高速道路本線の遊休地（本線遊休BS等）を活用して新たに数台程度が駐車できるミニPA（トイレのみ設置）を整備することやICの内側駐車場を活用して短時間の休憩（料金所トイレ等を活用）を可能とする方策による解消を検討・実施すべきである。【新規】
- ・これら方策によっても空白区間が存在する場合は、道の駅等の高速道路外の休憩施設の活用を検討すべきである。なお、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る等、休憩以外の目的外利用を抑制する方策を検討すべきである。【改善】

（2）新たな需要への対応

- ・高速道路に対する社会的要請の変化が明らかになった時点において、求められる機能を速やかに把握し、遅れることなく高速道路を適切に進化・改良していくことが重要である。
- ・現在の高速道路においては、カーボンニュートラルの推進や自動運転の普及など、多様なニーズが存在しており、SA・PAにおいても多様なニーズに対応するため、機能高度化が求められている。

1) カーボンニュートラルへの対応【継続・新規】

SA・PAにおけるEV充電器等の設置スペースの確保や充電待ちの削減等への対応が課題であり、課題解決に向けては、関係者が協力して対策を行う必要がある。

(具体的な対策)

- ・次世代自動車の普及について、関係省庁、自動車メーカー、充電（充填）事業者、高速道路会社などが連携して進めるべきである。【継続】
- ・EV充電事業者がEV利用者のニーズに即して出力の大きい急速充電器をSA・PAに円滑に設置・増設できるよう、高速道路会社が関係者と協力して設置スペースの確保を進めるべきである。【継続】
- ・SA・PAにおける水素ステーションの整備に向け、高速道路会社が関係者と協力して設置スペースの確保や運営事業者の確保に取り組むべきである。【新規】
- ・高速道路近傍のEV充電器等を利用しやすくする方策について、国、高速道路会社及び充電事業者等が連携し、高速道路からの一時退出等を検討すべきである。【新規】
- ・次世代自動車への移行によるガソリン車の減少に伴い、ガソリンスタンド網の維持に向けた方策について検討すべきである。【新規】

2) 将来の社会的要請への対応

①高速道路におけるトラック輸送の効率化

物流事業者のニーズに沿った拠点の整備が課題であり、課題解決に向けては、関係者が協力して対策を行う必要がある。

(具体的な対策)

- ・物流拠点や中継拠点の整備や自動運転、隊列走行への対応に向け、物流事業者のニーズに沿った立地や設備、運営事業者、整備スキームのあり方について整理を進めるべきである。【継続】
- ・高速道路会社が関係者と協力して物流拠点または中継拠点と大型車の駐車マス拡充を併せた新たな拠点の整備に取り組むべきである。【新規】
- ・敷地の確保が困難なエリアでは、高速道路会社、関係省庁、事業者が連携して、民間事業者等が保有する土地の借地、ノウハウを保有する民間事業者との協業、適用条件を整理したうえで、高速道路外での活用を検討すべきである。【新規】

②自動運転の支援【継続・新規】

自動車と道路インフラの役割分担、道路環境の整備が課題であり、課題解決に向けては、関係者と協力して以下の対策を行う必要がある。

これらを踏まえ、SA・PAの役割分担についても引き続き検討する必要がある。

(具体的な対策)

- ・「自動運転の普及・促進に向けた道路側からの支援」に関する官民連携による共同研究等を推進すべきである。【継続】
- ・次世代高速道路の実現に向けた実証実験や自動運転時代に向けた路車間通信協調実証実験等を実施すべきである。【継続】
- ・自動運転支援に必要な道路環境整備方法について検討すべきである。(例えば、交通管理のノウハウを有する高速道路会社にて高速道路の道路管制センターを活用した運行管理面も含めた自動運転支援等)【新規】

③MaaSへの対応【新規】

地域のニーズに沿った対応が課題であり、課題解決に向けては、関係者と協力して以下の対策を行う必要がある。

(具体的な対策)

- ・MaaSに関する地域のニーズを把握しながら、地域社会の発展・暮らしの向上に向けたMaaSの可能性を検討すべきである。【新規】
- ・モビリティ・ハブ整備等に向け、自治体、交通事業者などの関係機関との調整、実証実験の実施などを検討すべきである。【新規】
- ・モビリティ・ハブの実証実験において、敷地的な制約等がある場合は、一般道側との接続(ロータリー等の設置)を高速道路側で支援することも検討すべきである。【新規】

(3) 具体的な対策の進め方

- ・これら具体的な対策については、新たなスキームの導入や運用上の課題解決などが必要なものも含まれるため、それぞれの対策に応じた進め方を検討し、実施すべきである。
- ・また、具体的な対策を進めるにあたっては、必要な財源の確保と負担のあり方について、検討すべきである。

あしがき

本検討会では、高速道路 SA・PA の混雑解消等の現時点で明らかになっている社会的な要請に加え、高速道路の社会的ニーズの変化に対応した適切な進化・改良の方向性について議論を重ね、高速道路 SA・PA における利便性向上の方向性について中間とりまとめとして提言を行った。今後も、残された課題に対して、本検討会として社会的ニーズの変化を踏まえつつ議論を深化させ、関係者との一体的な協力のもと、連携して検討を進めていくこととする。