

これまで頂いた議論のポイントについて
高速道路SA・PAの現状と課題のまとめ

令和5年1月23日

高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する検討会

高速道路SA・PAの現状と課題のまとめ(1)

【駐車容量・駐車効率の向上、大型車長時間駐車への対応】 SA・PAにおける確実な休憩・休息機会の確保

① 駐車マスの不足

・全国的に駐車マスが不足

- 全国852カ所のうち、
最大飽和度1.0以上1.2未満が151カ所（全体の18%）、1.2以上が505カ所（全体の59%）
大型車の駐車マス不足：（平日）全体の5～7割、（休日）全体の1～2割
小型車の駐車マス不足：（平日）全体の1～2割、（休日）全体の1～2割

・大型車駐車マスの拡充を行ってきているが、それ以上に増加傾向にあり、更なる対策が必要

- SA・PAにおける駐車マス拡充の取組で、H30～R3の4年間で約3,000台分※を増設
※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

・都市圏に近くなるほどSA・PAは混雑する傾向

・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、特定のSA・PAでは混雑

・SA・PA敷地外への拡大や空間的な容量の活用が必要

② リアルタイムな混雑状況の把握と情報提供

・混雑状況について満空情報板等により情報提供し、SA・PA相互の駐車場利用の平準化を図る

・正確かつリアルタイムな混雑状況把握のためには高精度で安価な技術が必要

③ 不適切な駐車マス等の利用

・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ことや、車種に見合った駐車マスに駐車しないことなど不適切な利用により本来駐車できる車両が駐車できない状況が発生

・駐車マスの適正利用について、広報等を行っているが、不適切な利用は依然として発生

・行動変容につながる広報内容の検討、伝達方法の改善が必要

高速道路SA・PAの現状と課題のまとめ(2)

【駐車容量・駐車効率の向上、大型車長時間駐車への対応】 SA・PAにおける確実な休憩・休息機会の確保

④労働環境改善への対応

- 物流事業者と高速道路会社がコネクトエリア浜松にて中継拠点の協業を実施
- シャワーブースや店舗24時間化等のニーズが高い
- トラックドライバーの「休息」への対応、ニーズの高い施設の整備が必要

⑤大型車の長時間駐車

- 長時間駐車（8時間以上）には走行距離の短い車両が含まれる
- 長時間駐車（8時間以上）は深夜時間帯に多い
 - 大型車の長時間駐車は、概ね17～19時頃から増加し、翌朝6～8時頃に減少
 - 長時間駐車は台数では全体の約10%、時間占有率では全体の約60%のSA・PAが全国的に存在
- 都市近郊部では、深夜時間帯に5分未満の短時間立寄り車両が多く存在
 - 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%）
- 時間調整と推察される長時間駐車が存在
 - 200～400km走行し、SA利用後、100km未満走行する車両は、8時間以上の駐車のうち55%、4～8時間の駐車のうち43%を占める
- 「休息」や「待機」といった利用実態を踏まえ、車種や駐車時間に着目した対策が必要

⑥確実な駐車機会の確保

- 2019年4月に豊橋PA（下り）で駐車場予約システムの社会実験を実施
- 2021年5月から有料に切替え、切替え後は利用台数が減少
- 無料、有料の期間いずれも、空予約が3割程度存在
- 駐車場予約システムの空予約、利用の偏り（無料SA・PAへ流出）への対応が必要

高速道路SA・PAの現状と課題のまとめ(3)

【休憩施設空白区間の解消】 SA・PAにおける確実な休憩・休息機会の確保

- **休憩施設の空白区間が存在し、休憩機会が確保できていない**
 - 休憩施設間隔25km以上の区間：212区間（SA・PAから端末ICまでの距離も含める）
 - 休憩施設間隔35km以上の区間：66区間（生理的欲求が許容できる最大間隔を超過）
- **SA・PAの新設やETC2.0搭載車を対象に一時退出を可能とする社会実験を実施**
 - SA・PAの新設では用地取得が困難な場合やコストがかかることが課題
 - 休憩以外の目的で一時退出を利用する車両を確認
 - 一時退出可能時間を3時間から2時間に変更するも休憩以外の目的で利用する車両は存在
- **SA・PAの新設にかかる用地取得やコスト問題、休憩以外の目的で一時退出する車両への対応が必要**

【カーボンニュートラルへの対応】 新たな需要への対応

- **国内では、2035年までに、乗用車新車販売で電動車※100%を目標**
 - 高速道路上のSA・PAの急速充電器は398カ所、412基設置（R4.3時点）
 - ※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）
- **SA・PAにおける水素ステーションは東名足柄SA（下り）が全国初の事例**
- **EV充電器や水素ステーションの設置スペースの確保や充電待ちの削減への対応が必要**
- **次世代自動車の普及に向けた関係機関の連携が必要**

高速道路SA・PAの現状と課題のまとめ(4)

【将来の社会的要請への対応】 新たな需要への対応

① 中継物流拠点の整備

- ・2018年9月より物流事業者と高速道路会社がコネクティア浜松にて中継拠点の協業を実施
- ・2022年2月に民間事業者がIC直結の物流施設を計画を発表
- ・物流事業者のニーズに沿った立地や整備スキーム等のあり方の検討が必要

② 自動運転の支援

- ・国・高速道路会社・民間企業が路車間通信技術等に関する共同研究・実証実験を実施
- ・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が必要
- ・自動運転支援に必要な道路環境の整備が必要

③ MaaSへの対応

- ・JCT周辺のSA・PAでの高速バスの乗継拠点の整備、SA・PAから鉄道への乗換等を実施
- ・自治体、交通事業者のニーズの把握が必要
- ・MaaSやモビリティ・ハブ（高速バスとの乗り継ぎ拠点等）に必要な設備・施設や敷地の確保、運用スキームなどが必要