

# 論点に対する整備方針(案)

令和5年11月16日

高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する検討会

- どのようなエリア・路線で、どのような優先順位で対策を行えば、トラックドライバーの労働環境改善に有効か。
- 即効性のある対策と抜本的な対策をどのように組み合わせ、施策を実行すべきか。

## ◆現状

### ①SA・PAにおける混雑状況

- ・ 全SA・PA872箇所のうち、最大飽和度が1.0以上の施設は671箇所※1
- ・ 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
- ・ 大型車長時間駐車は深夜時間帯に多い
- ・ 都市近郊部では深夜時間帯に短時間（5分未満）の立ち寄り車両が多く存在
- ・ 時間調整と推察される長時間駐車が存在

### ②道路分野における物流支援※2

- ・ 物流の2024年問題に対応するためR5.6にとりまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」※3に基づき取り組みを実施
- ・ 駐車マス数拡充に加え、普通車・大型車双方が利用可能な兼用マスを導入
- ・ 実証実験や拠点の整備等により中継輸送の実用化・普及を実施
- ・ 省力化のためのダブル連結トラックの利用促進  
（ダブル連結トラックの通行区間は、5,140km※3）

### ③休憩施設相互の配置間隔

- ・ 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219区間存在※4

### ④労働環境改善（ドライバーニーズ）

- ・ 改善基準告知の改正等により、トラックドライバーの時間管理が厳格化される。
- ・ 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ない

※1：NEXCO東・中・西、本四高速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施設とし計上  
全SA・PA872箇所のうち、最大飽和度（全車終日）が1.0以上の休憩施設

※2：令和6年度 道路関係予算概算要求概要

※3：国土交通省 第23回物流小委員会 資料2 より

※4：NEXCO東・中・西日本、本四高速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

## ◆取組方針

現状を踏まえ、以下の条件等を勘案し、対策を行う

- ・ SA・PAの混雑状況（最大飽和度等）
- ・ 物流支援
- ・ 休憩施設相互の配置間隔
- ・ ドライバーニーズ

### <短期的な対策案> ※5

- ・ レイアウト変更、園地部の活用
- ・ 短時間限定駐車マス、予約マス、有料マス
- ・ ミニPA、ICの内側駐車場の活用
- ・ 路外施設（道の駅等）の活用
- ・ シャワーブース等の設備を設置
- ・ 新たな情報技術を活用した混雑状況の把握

### <中長期的な対策案> ※6

- ・ SA・PA隣接地の拡張
- ・ 駐車マスの立体構造化
- ・ SA・PAの新設、路外SA・PAの設置
- ・ 大型車専用SA・PAの設置
- ・ 中継拠点、ダブル連結トラック用駐車マス等の整備

※5：対策着手から完了までの期間が概ね5年以内の対策案

※6：対策着手から完了までの期間が概ね5年を超える対策案

# 論点【1. 駐車マスの拡充】

- 大型車駐車マスの拡充を路線毎にどのような箇所で進めるべきか。
- 既存SA・PAを活用した対策だけで駐車マス不足に対応できない場合、どのような考え方でSA・PAの駐車容量拡充を行っていくべきか。

## ◆これまでの取組み

・SA・PAにおいて顕在化している大型車駐車エリアの混雑に対し、大型車駐車マスの拡充の取組みを進めている。

- <駐車マスの拡充数>
  - ・2022年度～2024年度までに、大型車マス 約1500台の拡充を計画
- <2022年度の主な取組み>
  - ・大型車駐車マスの拡充
  - ・敷地拡幅による大規模な休憩施設レイアウトの変更

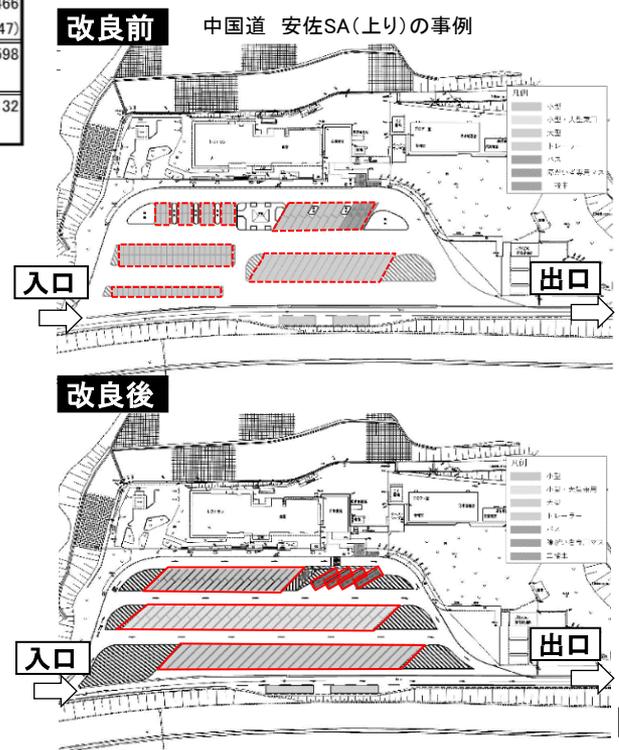
	2022年度実績 21箇所			2023年度予定 37箇所 ※3		
	工事前	工事後	増減	工事前	工事後	増減
普通車マス数 (台)※1	1,304 (1,446)	1,121 (1,903)	-183 (+457)	2,712 (3,344)	2,246 (3,297)	-466 (-47)
大型車マス数 (台)※2	706	1,079	+373	1,516	2,114	+598
NEXCO3社 合計	2,010	2,200	+190	4,228	4,360	+132

※1:( )は兼用マスを含んだマス数(兼用マス1台あたり普通車2台分としてカウント)  
 ※2:兼用マスを含んだ大型車マス数(兼用マス1台を大型車1台分としてカウント)  
 ※3:現時点での計画のため、完了時のマス数は変更の可能性があります

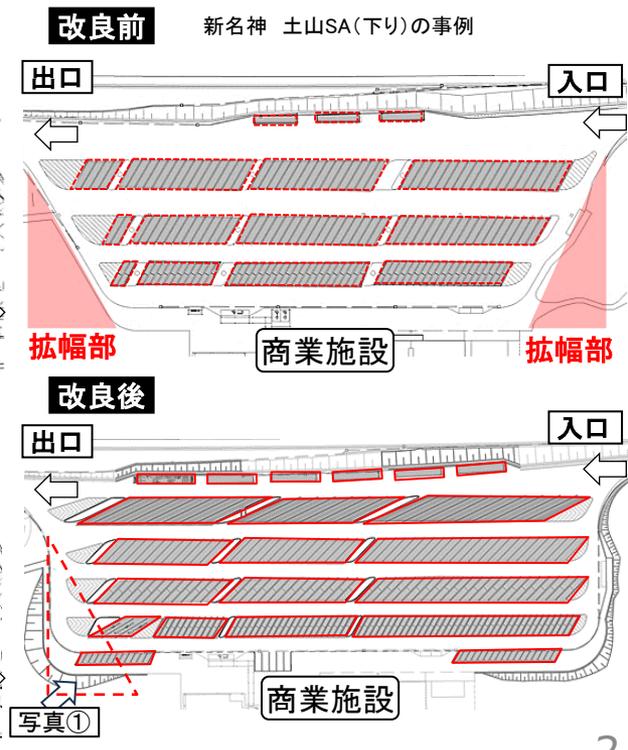


レイアウト変更後の状況 (新名神 土山SA(下))

### 駐車場内のレイアウト変更



### 敷地拡幅による大規模な休憩施設レイアウトの変更



# 論点【1. 駐車マスの拡充】

## ◆取組方針（全体）

- ・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。
- ・混雑している休憩施設のうち、敷地の再配置が可能な箇所においては、短期的な対策として「レイアウト変更」、「園地部の活用」を行う。
- ・敷地の再配置が困難な箇所においては、中長期的な対策（SA・PA隣接地の拡張、駐車場の立体構造化、SA・PAの新設、路外SA・PAの設置）を実施していく。

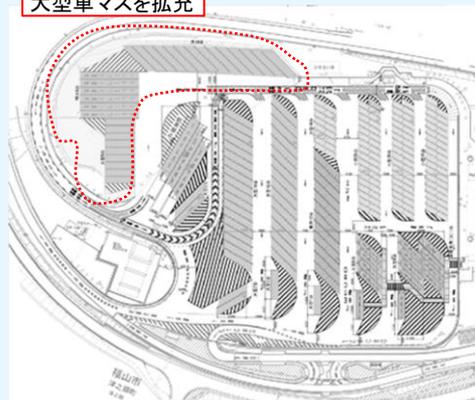
### 短期的な対策

レイアウト変更

園地部の活用

<代表事例>園地部を活用した増設

園地部を活用し  
大型車マスを拡充



(山陽道 福山SA下り)

### 中長期的な対策

SA・PA隣接地の拡張

SA・PAの新設

駐車場の立体構造化

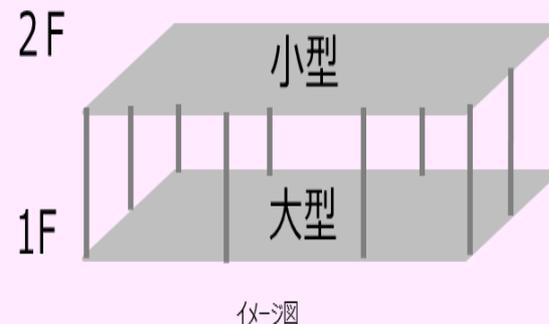
路外SA・PAの設置

<代表事例>SA・PAの新設



(東北道 新蓮田SA (上り線))

<代表事例>駐車場の立体構造化イメージ



# 論点【1. 駐車マスの拡充】

## ◆取組方針

### <大型車マスの拡充>

- S A・P A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限界があることから整備にあたっては、複数縦列式(コラム式)などの駐車容量を最大化・最適化する取り組みを検討する
- 現状混雑しているS A・P Aでは、大型車の長時間駐車等により、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、大型車専用の駐車場を新たに整備していく。

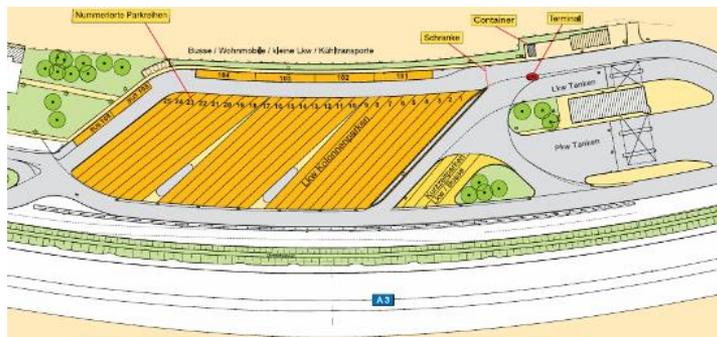
項目	事例①（隊列駐車場）	事例②（コンパクト駐車場）
仕組み	・入庫時に発券機でドライバーが出発希望時刻を選択することでシステムで駐車位置を指定する。	・表示された出発時刻の駐車位置をドライバーが選択
メリット	・ドライバーの希望に沿った出発希望時刻となるため、効率的な運用が見込まれる ・ゲートがあるため小型車との区分が明確	・ゲート及び発券機が不要
デメリット	・ゲート及び発券機が必要 ・システムの開発が必要	・不適切な駐車の可能性があり駐車容量の最適化に繋がらない恐れあり ・大規模なガントリー（表示板）が必要であり初期投資が高額

ドイツにおける縦列駐車場の展開 -高速道路の休憩施設における駐車マス不足問題の解決に向けて-（『高速道路と自動車』9月号 味水佑毅・稲庭暢・根本敏則）より作成

### 隊列駐車場



発券機 ※1



コラム式パーキング(ドイツ:Montabaur)※2

### コンパクト駐車場



コンパクトパーキング(ドイツ:Jura-West)※2

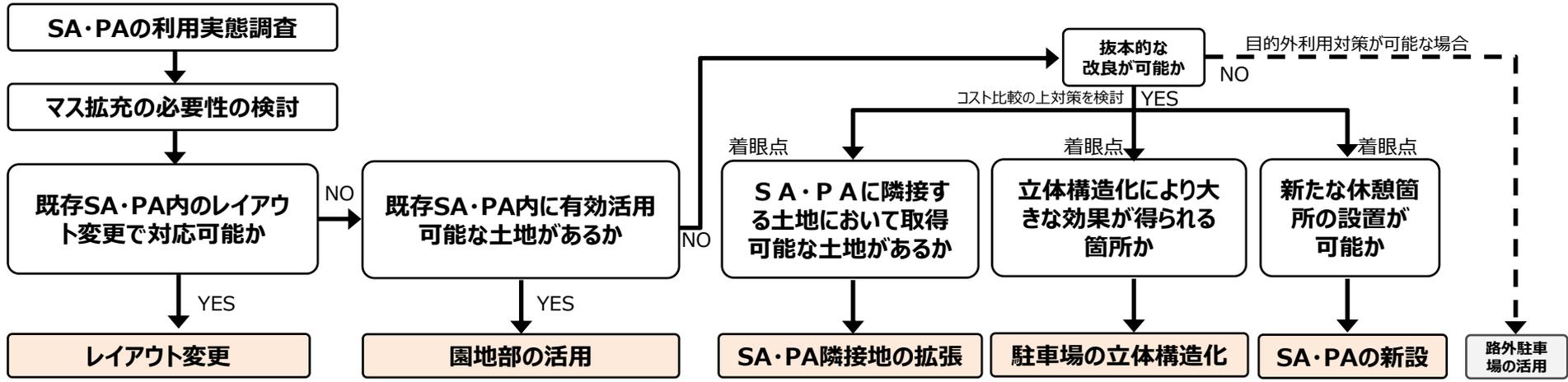
※1：ドイツにおける縦列駐車場の展開 -高速道路の休憩施設における駐車マス不足問題の解決に向けて-（『高速道路と自動車』9月号 味水佑毅・稲庭暢・根本敏則）より引用

※2：（公財）高速道路調査会 第62回海外道路調査団（ITS・交通安全）より引用

# 論点【1. 駐車マスの拡充】

## ◆整備箇所の考え方

### ■「駐車マスの拡充」に関する施策メニューの検討フロー及び整備方針のとりまとめ手法



#### 短期的な対策（即効性を期待）

- 【短期的な対策の実施優先箇所】
- ・路線特性を踏まえ、ブロック（広域）又はエリア（狭域）の飽和度が高い箇所
  - ・物流施策上、重要と考えられる路線に該当するエリア
    - ダブル連結トラック通行対象路線
    - 大型車混入率の高い路線
  - ・園地部等が広く、改良の効果が高い箇所

R5年度 整備箇所の選定

優先対策箇所を定めた上で、限られた財源を有効活用し、計画的に駐車マス拡充（レイアウト変更等）を進める

更なる進化に向けた取組み

レイアウト変更による更なる駐車容量の最大化・最適化に関して検討するため、**複数縦列式（コラム式）**の導入検討について令和6年度より進める。

#### 中長期的な対策（抜本的な改良）

- 【中長期的な対策の実施優先箇所】
- ・路線特性を踏まえ、ブロック（広域）又はエリア（狭域）の飽和度が高い箇所
  - ・物流施策上、重要と考えられる路線に該当するエリア
    - ダブル連結トラック通行対象路線
    - 大型車混入率の高い路線
  - ・限られた敷地内での短期的な対策には限界があることから、都心に近いSAPAや都市間中間地点で休憩需要の高いSAPAにおいて、上記のフローにより対策を検討

R5年度 整備箇所の選定

限られた財源を有効活用し、効果的な整備となるよう、対策箇所の選定を進める。

更なる進化に向けた取組み

限られた用地における駐車容量の最大化・最適化に関して検討するため、**駐車場の立体構造化**の導入検討について、令和6年度より進める。

# 論点【2. 確実な駐車機会の提供】

○ 確実な駐車機会の提供のため、駐車場予約システム、短時間限定駐車マスの取組を、いかに検証・評価し、さらなる対策を実施していくべきか。

## ◆これまでの取組み

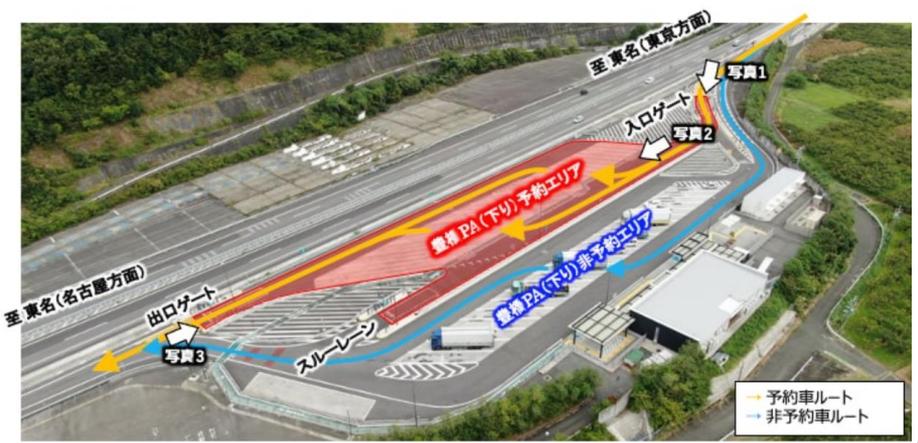
・ドライバーの確実な休憩機会の確保を目的とした駐車場予約システムの社会実験を2019年4月から豊橋PA（下り）で開始し、現在、全国7カ所で駐車場予約システム社会実験を実施している。

## <社会実験の概要>

- (1) 豊橋PA（下り）予約駐車マス  
台数：特大型／ダブル連結トラック専用駐車マス9台（事前予約制）  
          中型／大型トラック専用駐車マス          10台（事前予約制）
- (2) 浜松いなさIC路外駐車場  
台数：ダブル連結トラック専用駐車マス          30台（事前予約制）
- (3) 足柄SA（上り）予約駐車マス  
台数：ダブル連結トラック専用駐車マス          1台（事前予約制）
- (4) 静岡SA（上下）予約駐車マス  
台数：ダブル連結トラック専用駐車マス上下それぞれ1台（事前予約制）
- (5) 土山SA（上下）予約駐車マス  
台数：ダブル連結トラック専用駐車マス上下それぞれ1台（事前予約制）

豊橋PAの有料時間帯、料金体系

	中型／大型	特大／ダブル連結トラック
時間利用	 <p>[0:00~3:00]のみ課金対象 <b>60円／15分</b> ※予約開始から560分無料</p>	 <p>[20:00~翌5:00]のみ課金対象 <b>125円／15分</b> ※予約開始から560分無料</p>
	3:00~24:00	5:00~20:00
	0:00~3:00	20:00~翌5:00
定期利用	10,000円／月	20,000円／月



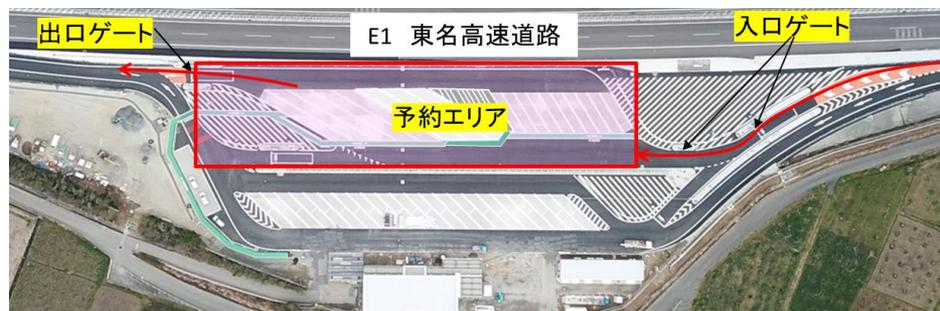
豊橋PA（下り）

# 論点【2. 確実な駐車機会の提供】

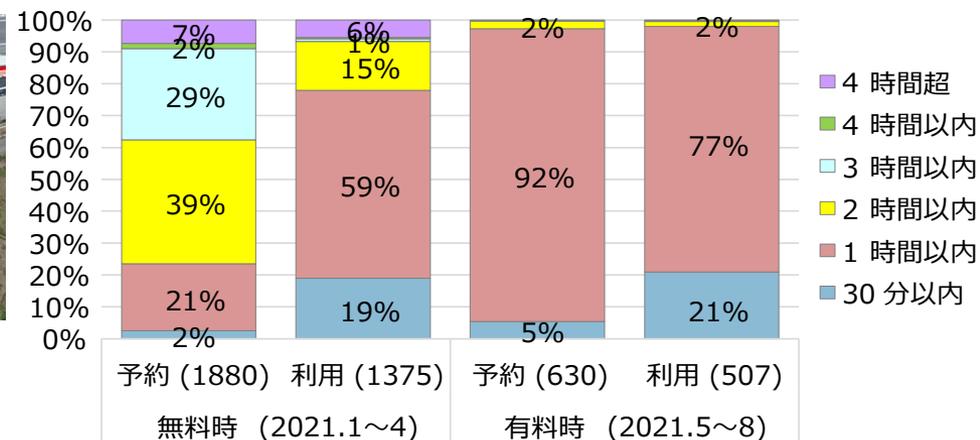
## ◆これまでの取組み

- 豊橋PA(下り)での社会実験は、2021年5月から有料化。利用は減少も継続利用のユーザーも存在
- 有料化実験後は、1時間以内の予約・利用が大半  
→短時間利用の休憩ニーズが存在していることから、短時間限定駐車マスを試行導入する。
- 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る →「論点4」にて整理

### 【E1東名 豊橋PA（下り）の事例】



### 【豊橋PAの予約時間と利用時間の時間構成（全車・平日）】



### 【豊橋PA（下り）予約・利用状況推移（詳細）】

※集計対象：2019.4~2023.6（定期利用は対象外）  
(台数/日)



※2021年8月31日時点データより作成  
※ ( ) 内の数値は利用台数  
※予約後利用なしデータは除く

# 論点【2. 確実な駐車機会の提供】

## ◆これまでの取組み

- ・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。
- ・車種に見合った駐車マスに駐車するなど、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。



大型車マスへの普通車の駐車



普通車マスや通路への駐車状況

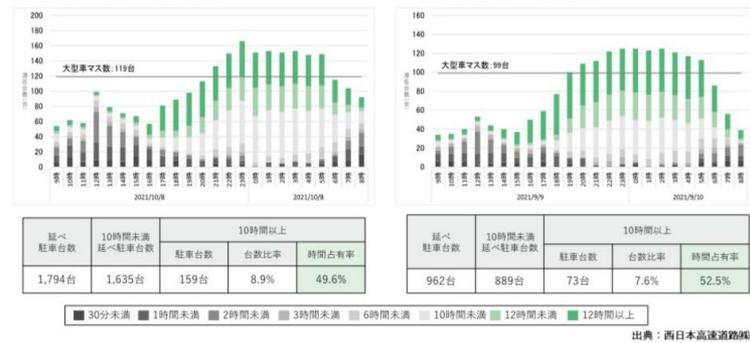


普通車マスへの大型車の駐車状況



駐車マス外への駐車状況

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)



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社は、現在、SA・PAでの大

**<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

さらに、大型車による小型車駐車マスへの駐車やランプ、通路などへの枠外駐車なども少なくない。NEXCO3社は、多くのトラックドライバーがSA・PAで休憩・休息を取ることができるよう、長時間駐車の自粛や駐車マスの適正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1500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

ク1台による駐車マスの占有時間が長くなっており、10時間以上の長時間駐車率が約5割を占めているSA・PAも全国各地でみられる(図3)。10時間以上の長時間駐車は他の車の駐車機会を大幅に奪うことによりトラックドライバーの改善基準告示遵守の妨げとなっている。

「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

# 論点【2. 確実な駐車機会の提供】

## ◆取組方針

・短時間利用者の多い休憩施設については、短時間限定駐車マスを試行的に導入し、効果を検証する。

### <短時間限定駐車マス 実証実験>

・1カ所の休憩施設（右図）において、大型車ドライバーのより確実な休憩機会を確保する実証実験を2023年秋から順次開始

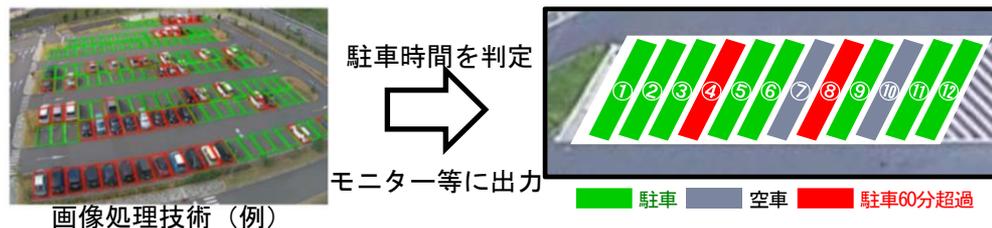
・長時間駐車車両の存在により、駐車ができずにSA・PAを出て行く大型車が多い休憩施設に「短時間限定駐車マス」を整備することで休憩機会の変化や、周辺休憩施設を含めた混雑状況、効果的な整備位置などを検証

・AIカメラ等画像処理技術の導入による情報提供、監視及び利用者への通知を実施

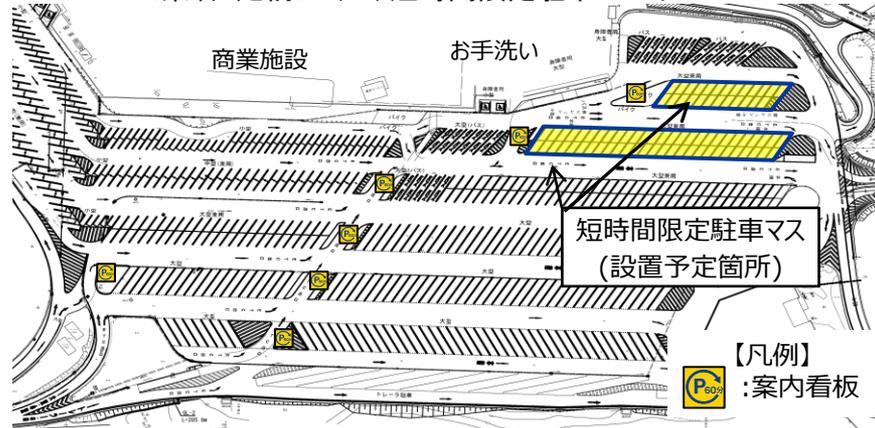
### <短時間限定駐車マス実証実験 実施箇所>



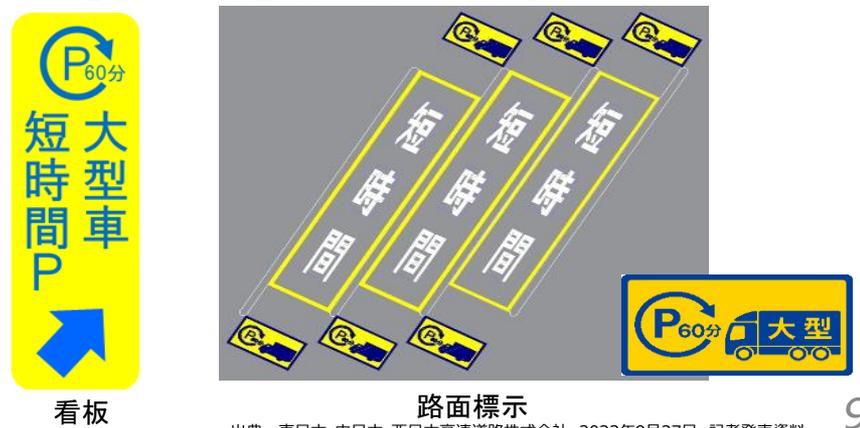
### <AIカメラ等による画像処理導入のイメージ>



### <東名・足柄SA(上)短時間限定駐車マスイメージ>



### <短時間限定駐車マス実証実験 看板、路面標示のイメージ>





## ◆取組方針

- 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。

### 従前の取組み

○高速道路利用者への啓発活動を実施

◀ポスター・リーフレット▶



◀会社のホームページ▶



### 理解度を高める工夫

- ドライバーが目にする道路情報（SNS）とともに適正利用の呼びかけを実施
- より興味が沸くよう動画（YouTube）を活用した呼びかけを実施（工夫・広報強化）
- 大型車ドライバーに特化した適正利用の呼びかけを実施

◀SNS▶



◀ YouTube ▶



◀大型車ドライバー▶

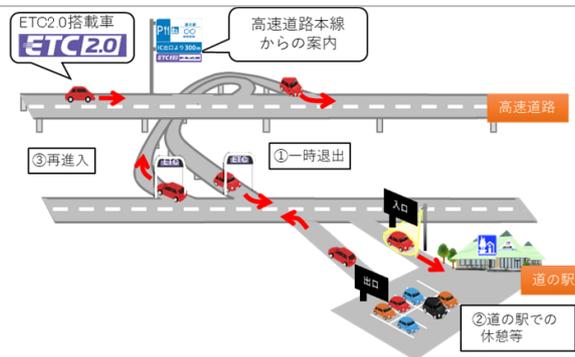


# 論点【3. 休憩施設空白区間の解消】

○ 混雑対策と休憩施設空白区間の解消をどのように組み合わせれば、ドライバーの労働環境改善に有効か。

## ◆これまでの取組み

- 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。
- 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。



## ◆取組方針

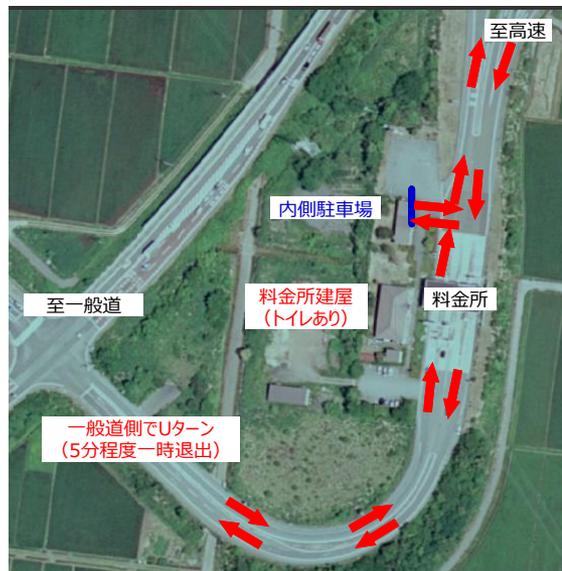
- 休憩施設空白区間の解消については、休憩施設間の距離が35km以上の区間を優先的に対策を進めていく。
- 25km以上35km未満は混雑度の高い区間から対策を進めていく。

## ◆取組イメージ

<代表事例>  
ミニPA



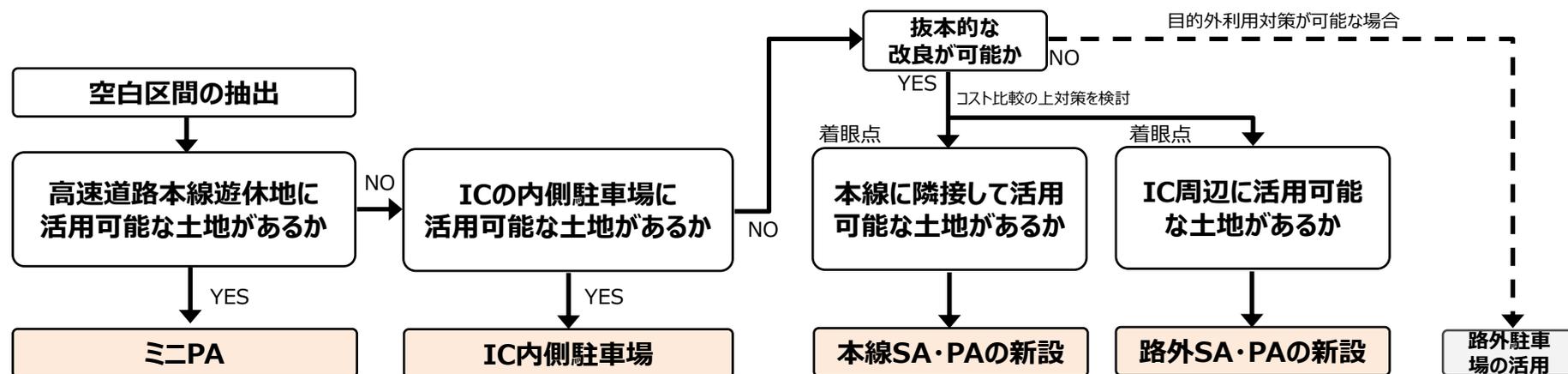
<代表事例>  
ICの内側駐車場を活用した休憩



# 論点【3. 休憩施設空白区間の解消】

## ◆整備箇所の考え方

○「休憩施設間の距離が35km以上」を優先し、以下のフローに基づき整備方針を検討



### 短期的な対策（即効性を期待）

- ・休憩施設間の距離が35km以上を優先
- ・路線特性を踏まえ、ブロック（広域）又はエリア（狭域）の飽和度が高い箇所
- ・物流施策上、重要と考えられる路線に該当するエリア
  - ・ダブル連結トラック通行対象路線
  - ・大型車混入率の高い路線
- ・高速道路本線遊休地の有無

R5年度 整備箇所の選定



高速道路本線に遊休地が存在する場合、対策箇所の選定を進める。

更なる進化に向けた取組み



ミニPA、ICの内側駐車場を活用した施設の導入検討を進める。

### 中長期的な対策（抜本的な改良）

- ・休憩施設間の距離が35km以上を優先
- ・短期的な対策による休憩施設整備が不可もしくは短期的な対策では効果が小さい場合
- ・路線特性を踏まえ、ブロック（広域）又はエリア（狭域）の飽和度が高い箇所
- ・物流重要路線に該当するエリア
  - ・ダブル連結トラック通行対象路線
  - ・大型車混入率の高い路線
- ・用地取得の可否



R6年度～ 実施方針

効果的な整備となるよう、対策箇所の選定を進める。

# 論点【4. 物流効率化・労働環境改善】

- 2024年問題の解決に向けて、物流効率化に資する対策をどこまで実現できるか。
- 物流効率化に向け、どのような路線・箇所で中継輸送のニーズがあるのか。
- 通常の駐車マスに駐車できない特殊な車両の駐車機会を、いかに確保していくべきか。
- 限られたSA・PA敷地で、ドライバーニーズに必要な設備・施設をいかに整備していくべきか。

## ◆これまでの取組み

ダブル連結トラックが駐車可能な休憩施設は125箇所（上り60箇所、下り64箇所、路外駐車場1箇所）  
2023.9末時点



## ◆これまでの取組み

### <コネクティア浜松>

トラックドライバーの日帰り運行を可能にする中継施設。新東名浜松SA（下り）に隣接して整備されており、スマートICを介して上下線から利用可能



### <浜松いなさIC路外駐車場>

ダブル連結トラックのドライバーの確実な休憩機会確保のため、料金所外に有する事業用地を活用して休憩できる駐車場を新たに整備し駐車場予約システムを導入



出典：R3.3.17  
浜松いなさ路外駐車場・足柄SA①予約駐車マース運用開始プレス公表

### <宇治田原IC（仮称）> 次世代基幹物流施設

新名神宇治田原ICに直結した国内初のIC直結の基幹物流施設（2026年完成予定）



### <ドライバーニーズを踏まえた設備整備>



(外観)



(内部)

シャワーブース



(店舗)

24時間営業店舗等



(販売機)

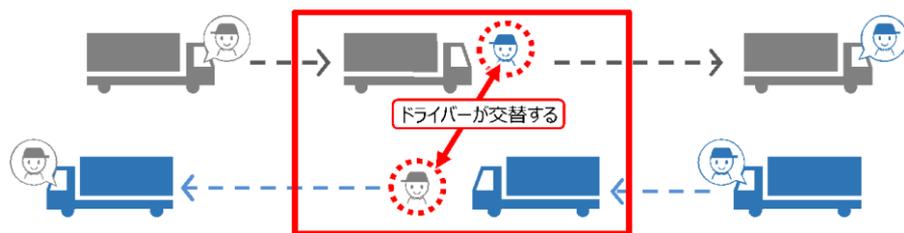
## ◆取組方針

- 中継拠点は、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を進める。
- ダブル連結トラックが駐車可能な休憩施設は125箇所存在するが、通常の駐車マスに駐車できない特殊な車両の駐車マスは、物流事業者へのヒアリングを踏まえ対象路線の拡大や整備箇所を設定していく。
- SA・PAにおけるドライバーのニーズ等を踏まえ、高速道路機構・高速道路会社が所有する資産について、一層の活用が図られるよう柔軟な運用を検討する。

※ドライバーニーズの施設等の設置は、サービス水準を確保するため、道路事業による整備等の方策も検討する必要がある

## ○道路区域内での中継輸送イメージ

同一休憩施設の上・下線で、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する。



## ○ドライバーのニーズを踏まえた施設の検討

ドライバーのニーズが高い設備（シャワー施設、24時間営業店舗）の整備を進める。



シャワーブースの整備



24時間営業店舗の整備

# 論点【4. 物流効率化・労働環境改善】

## ◆整備箇所の考え方

- ①：休憩機会を逸している利用者が多い箇所を優先し、通常の駐車マスには駐車できない特殊な車両（ダブル連結トラック・キャリアカー等）が確実に駐車できるよう予約駐車マスを整備していく【短期的な対策】
- ②：「最大飽和度の高い路線」、「ドライバーのニーズが高い路線」において、「ドライバーのニーズが高い設備」（シャワー施設、24時間営業店舗）を優先し整備していく【短期的な対策】
- ③：ダブル連結トラック通行指定路線等において、物流事業者のニーズの箇所を優先し、中継拠点の整備に着手する【中長期的な対策】

### 短期的な対策（即効性を期待）

#### 【短期的な対策の実施優先箇所】

- ・路線特性を踏まえ、ブロック（広域）又はエリア（狭域）の飽和度が高い箇所
- ・物流施策上、重要と考えられる路線に該当するエリア
  - ダブル連結トラック通行対象路線
  - 大型車混入率の高い路線
- ・ドライバーニーズの高い路線

R5年度 実施方針



- ・予約マスの追加箇所について対策箇所の選定を進める

更なる進化に向けた取組み



- ・予約駐車マスの追加を進めるとともに、キャリアカーへのダブル連結予約駐車マスの適用を進める。
- ・シャワー施設、24時間営業店舗の設置箇所の検討を進める

### 中長期的な対策（抜本的な改良）

#### 【中長期的な対策の実施優先箇所】

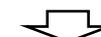
- ・物流事業者のニーズの高い箇所

R5年度 実施方針



- 物流事業者のニーズを把握する

R6年度～ 実施方針



- 物流事業者のニーズを踏まえ、中継拠点の導入検討を進める。

# 論点【5. 混雑状況の把握・情報提供】

○ SA・PAの利用平準化（並行路線への利用転換含む）に向け、どのような技術を用いて、どのような箇所で情報提供していくべきか。

## ◆これまでの取組み

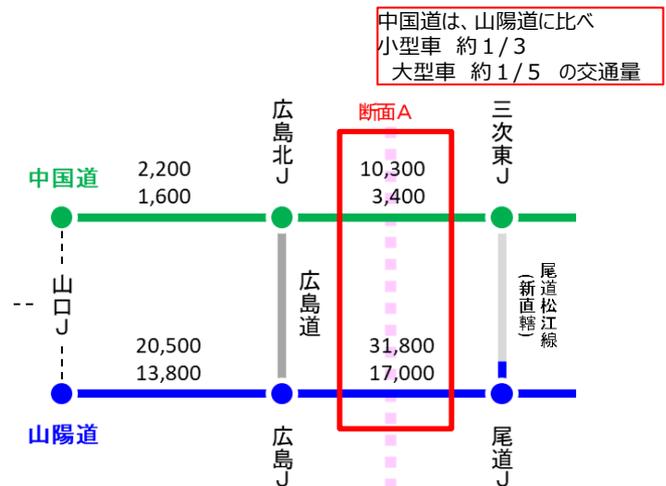
- SA・PA相互の駐車場利用の平準化を図るために、車種別（大型・小型）の混雑状況を情報提供。  
新東名 清水PA（上下）他、78箇所に設置



経路分岐部の車種別満空情報板



JCT SA・PA経路分岐部 SA・PA SA・PA



## ◆取組方針

- 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機会を確保する。
- さらに、混雑情報の提供を路線単位で行うことで、並行路線も含めた利用平準化を図る。



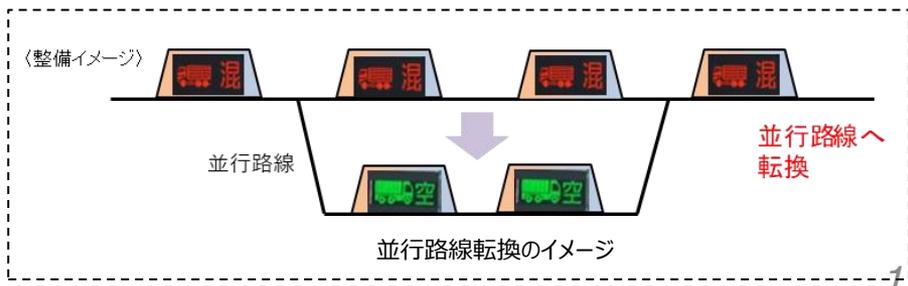
本線満空情報板



場内案内板



スマホアプリ



## ◆整備箇所の考え方

- ①：最大飽和度の大きい箇所（エリア）のうち並行路線がある箇所など利用の平準化につながる箇所を優先して、満空情報板を整備していく。  
 また、都市近郊部を中心とした混雑が著しい箇所についても、他の施設への誘導を強化するため満空情報板を整備していく。  
 整備にあたっては、新たな情報技術（画像処理技術や赤外線レーザー等）の活用を検討する。  
**【短期的な対策】**

### 短期的な対策（即効性を期待）

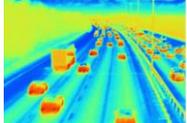
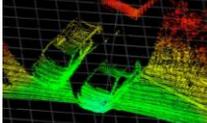
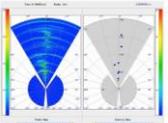
#### 【短期的な対策の実施優先箇所】

- ・路線特性を踏まえ、ブロック(広域)又はエリア(狭域)の 飽和度が高い箇所
- ・並行路線が存在し、利用の平準化につながる箇所

R5年度 実施方針

- ・満空情報板設置箇所(並行路線への利用平準、都市近郊部の混雑が著しい箇所)選定を進める  
(満空情報板以外による情報提供も含む)
- ・活用可能な情報技術の選定を進める

#### ■活用可能な情報技術

ビデオカメラ		赤外線サーモグラフ		LiDAR		ミリ波レーダー	
・太陽及び照明の可視光・近赤外光の物体での反射光を撮像		・物体の熱が発する赤外光を撮像		・デバイスから放たれたレーザー光が物体にあたって帰ってくる時間から距離を計測		・デバイスから放たれた電波の反射から物体の有無、位置を検知	
デバイス	取得データサンプル	デバイス	取得データサンプル	デバイス	取得データサンプル	デバイス	取得データサンプル
							

R6年度～ 実施方針

- ・新たな情報技術を活用した満空情報板の導入検討を令和6年度より進める

# 論点【EV充電器等】 高速道路を取り巻く最近の情勢について

- 充電インフラ整備促進に向けた指針について、パブリックコメントを経てR5.10.18に経産省よりリリース
- 整備口数・出力・間隔等、示された指針を踏まえて、経産省・国交省・充電事業者・高速道路会社による協議を進める

## 充電インフラ整備促進に向けた指針（概要）

- 充電インフラについては、グリーン成長戦略（2021年6月改定）において、**2030年までに「公共用の急速充電器3万基を含む充電インフラを15万基設置する」と**の目標を掲げ、これまで約3万基の整備を進めてきた。
- 電気自動車等の普及、充電インフラの整備に向けた動きが具体化している中で、関係者で方向性を共有し、取組を促進するため、**「充電インフラ整備促進に向けた指針」**を策定した。

## 「充電インフラ整備促進に向けた指針」

### （C）急速充電（公共用、主に経路充電）

- 高速道路
    - 原則、**1口の出力を90kW以上**とする。
    - **90kW以上を設置する場合には、複数口に対応した機器を設置し、設置数が増える場合には小型・分離型の充電器を設置する。**また、口数確保においては、設置スペースが限定的である場合にも対応できるよう、充電事業者や道路管理者のニーズを踏まえ、小型化や複数口化の開発・導入を充電事業者・充電器メーカーに促す。
    - **1か所に4口以上設置する場合には、原則、1口150kW**（150kWにアップデート可能な充電器も含む）**を1口以上は設置する。**
    - 30分で充電可能な充電量等も踏まえ、I C 付近の高速道路外のEV充電器の活用を含め、**概ね70km以上間隔が開かないようにしつつ、ユーザーを限定しない形で充電器を配備**する。なお、空白地域等の稼働状況等を踏まえ、ネットワーク維持の観点での設置の場合についても、50kW以上は確保する。
    - 高速道路会社と充電事業者は、高速道路のSA・PAにおいて、**今後2025年度までに1100口程度**まで整備を進める見込み。  
⇒まずはこの実現を目指しつつ、その後の高速SAPAの具体的な設置については、I C 付近の高速道路外のEV充電器の活用を含め、2030年2000～2500口を目安としつつ、経産省・国交省・NEXCOを交えて、ネットワーク維持の観点も含めた考え方を議論する。
  - 道の駅、公道、SS（Service Station）、コンビニ、ディーラー等
    - **駐車スペースに余裕がある場合や充電ニーズが高い箇所は、1口の出力が90kW以上で複数口に対応した充電器の設置を行い、難しい場合でも50kW以上の出力を確保**する。
- （設置目安）
- 道の駅 2022年 898口→2030年1000～1500口（道の駅約1200か所に対して、平均1口程度を想定）
  - SS 2022年 179口→ 2030年 1万口（SS約2.7万か所のうち2割程度のSSで1箇所平均1.5口程度を想定）
  - コンビニ2022年1086口→ 2030年5千～1万口（店舗数約5.7万のうち設置可能な有効面積を有する駐車場有店舗の10%を想定）
  - ディーラー・自動車OEM 2022年3124口→ 2030年7千～1万口（店舗数約2万のうち50%程度を想定）
- ※その他、**商業施設等**においては、**その施設の滞在時間や基礎充電を持たないユーザーの利用見込み等も踏まえ、急速充電に必要な出力を整備**する。

- 都市部・地方部含め、いかにEV充電器等、エネルギー供給網を構築していくべきか。

## ◆これまでの取組み

- ・ S A・P Aの急速充電器は、511口整備済み（R4年度末時点 R5.3.29高速道路における電動化インフラ整備加速化パッケージより）
- ・ 足柄S A ⑤に水素ステーションを整備
- ・ 50 k w以下の出力の充電器が大半
- ・ R4年度には90 k w以上を中心に高出力の充電器の設置や複数口の充電器の設置が進むも、更なる利便性向上が鍵

## ◆取組方針

- ・ 充電時間を短縮し、ユーザーにとってより利便性の高まる充電インフラを整備するため、充電器の大幅増加と高出力化・複数口化し、ユーザーがいつでも快適にEV充電できる環境を目指す
  - ・ 原則、1口の出力を90kW以上
  - ・ 90kW以上を設置する場合には、複数口に対応した機器を設置
  - ・ 1箇所に4口以上設置する場合には、原則、1口150kW（150kWにアップデート可能な充電器も含む）を1口以上は設置
- ・ 電欠の不安を緩和するため、30分で充電可能な充電量等も踏まえ、I C付近の高速道路外のE V充電器の活用含め、概ね70km以上間隔が開かないように充電器を配備する
- ・ より便利にEV充電器を利用いただけるように、料金調整により、高速道路の路外に設置されたEV充電器も利用していただくことができる制度や新たな課金・決済の導入について検討を進める
- ・ EV充電施設などユーザー利便の確保に資する機能高度化施設と一体となって整備される駐車場の整備を促進するため、整備費用の一部について支援する

## ◆整備箇所の考え方

- ・ 「充電インフラ整備促進に向けた指針（R5.10.18：経産省）」に基づき、高速道路におけるEV充電器について、取り組み方針に基づき整備を促進できるよう協議を進める。