

高速道路 S A ・ P A における 利便性向上の方向性

中間とりまとめ（R5.2.3） 参考資料（抜粋）

令和 5 年 9 月 1 3 日

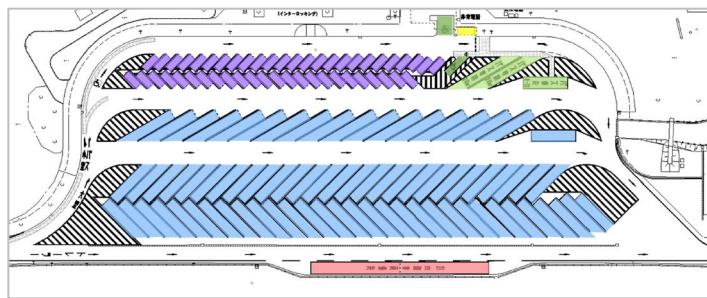
高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する検討会

3. 課題解決に向けた方向性と具体的な対策 駐車マスの拡充

- 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
- 新たな手法として、駐車マスの立体構造化に取り組む

<①駐車場レイアウト変更> [継続]

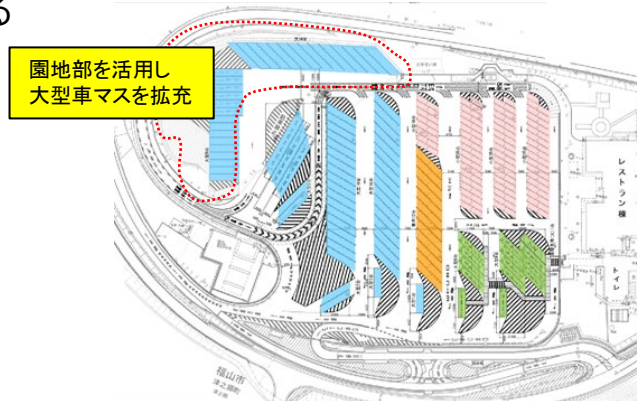
- 駐車スペースを有効活用するため、兼用マス採用やV字配列などのレイアウト変更を実施する。実施に当たっては、小型車・大型車の混在解消にも配慮する。



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]

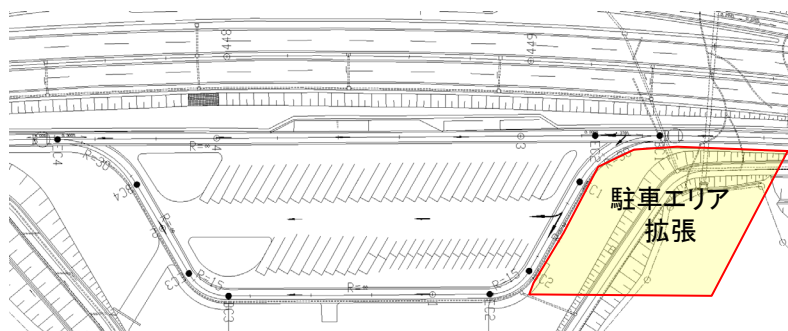
- 休憩施設内の園地部も活用し、新たな駐車スペースを確保する



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]

- 新たな手法として、駐車マスの立体構造化に取り組む



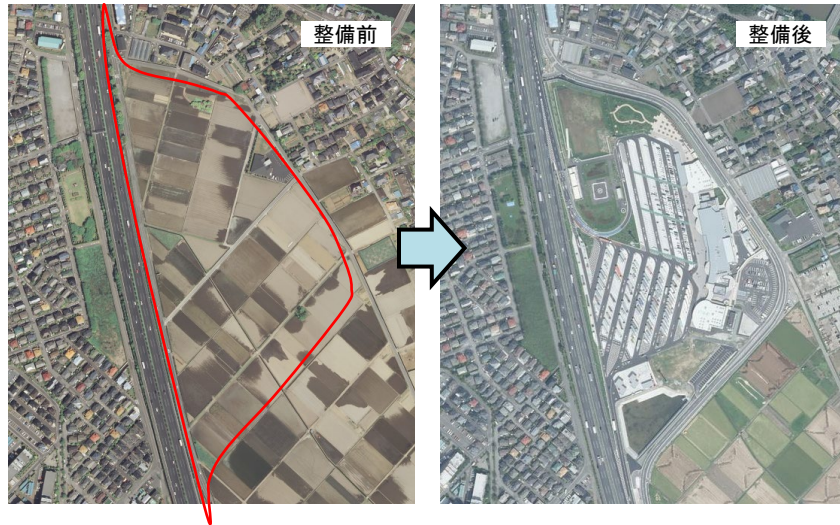
イメージ図

3. 課題解決に向けた方向性と具体的な対策 駐車マスの拡充

- 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＞

- I C 周辺に休憩施設を新設



事例（新東名 引佐連絡路 浜松いなさIC路外駐車場）

3. 課題解決に向けた方向性と具体的な対策

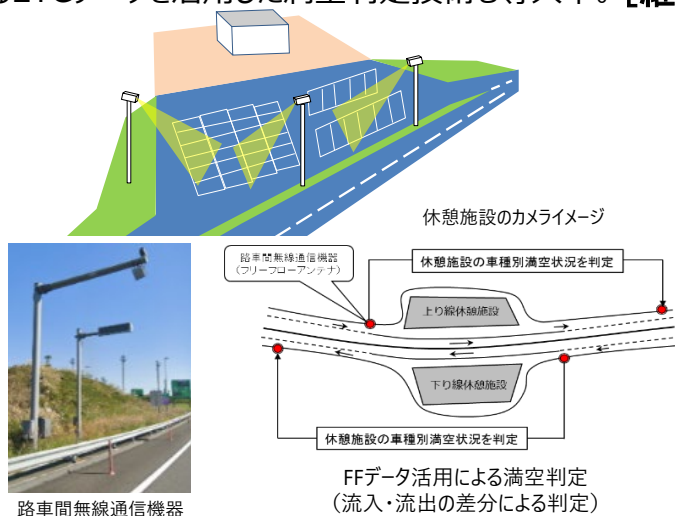
情報技術を活用したSA・PA混雑状況の
把握・情報提供

継続・新規

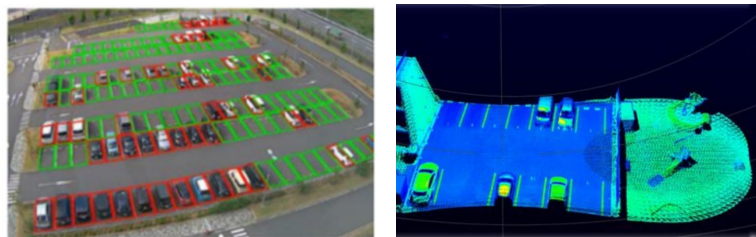
- CCTVやFFAに加え、新たな技術を活用したSA・PAの混雑状況の把握・提供を行う
- 正確かつリアルタイムな混雑情報を提供することで、並行路線への交通転換など利用平準化を図る

＜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、全駐車マス利用状況を把握予定



画像処理技術の例 (左:画像処理、右:赤外線レーザー)

【新規】

＜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】

＜整備イメージ＞



3. 課題解決に向けた方向性と具体的な対策 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
- 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、ユーザーに直接伝達可能な媒体を活用して、適正利用の広報を進める

「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

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マスを増設し、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マスを増設し、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)では、トラックドライバーは、SA・PAの大型車駐車マスの適正な利用を呼びかけている。

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

また、3か年、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、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、トラックドライバーの休憩・休息スペースの確保が図るため、NEXCO3社では、SA・PA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マスを増設し、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マスを増設し、また、4年度から6年度

■ 労働基準監督署による荷主要請について

出典：厚生労働省HP

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）

荷主・元請運送事業者の皆さまへ

STOP!
長時間の荷待ち

- 長時間の恒常的な荷待ちは、
自動車運転者の長時間労働の要因
となります。
- 物流を支える自動車運転者の健康のためにも
長時間の荷待ちの改善に向けて
ご理解とご協力をお願いします。
- トラック運送事業者とも相談し、
ぜひ**前向きに検討をお願いします。**



厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署

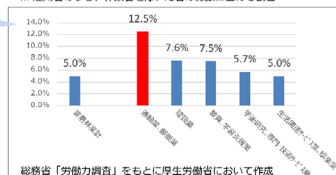
道路貨物運送業の実態

▲ 他の業種に比べて長時間労働、過労死等の労災支給決定件数が最多

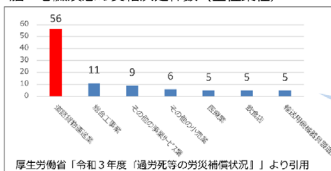
道路貨物運送業は、
他の業種に比べて
長時間労働の実態にあります

月末1週間の就業時間が60時間以上の雇用者の割合※（上位業種）

※ 雇用者のうち、休業者を除いた者の総数に占める割合



脳・心臓疾患の支給決定件数（上位業種）



過労死等の労災支給決定件数も
最も多い業種です

このような状況もあって、改善基準告示※が定められており
道路貨物運送業はこれを遵守しなければなりません

※自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第7号）
トラック運転者の拘束時間などを定めたもの。



しかし、長時間労働の要因には
昔からの取引慣行など事業主の努力だけでは
見直しが困難なものもあります

社会インフラである「物流」の現状

▲ このままでは国民生活や経済活動を支える社会インフラの維持が困難

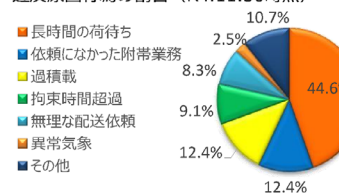


国民生活や経済活動に不可欠な
社会インフラである「物流」

担い手不足の深刻化や荷待ち時間の非効率の
発生などにより危機的状況との指摘もあります



国土交通省による「働きかけ」等における
違反原因行為の割合（R4.11.30時点）



国土交通省は
違反原因行為※が疑われる荷主に
「働きかけ」等を行っています

※ 貨物自動車運送事業法等の違反の原因となるおそれのある行為

「働きかけ」の中で
荷主都合による長時間の荷待ちが
約半数を占めています

■ 労働基準監督署による荷主要請について

出典：厚生労働省HP
自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）

発荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへのお願い

1 長時間の恒常的な荷待ちを改善しましょう

トラック運転者の長時間労働や過労の要因となるため、
長時間の荷待ちを発生させないよう努めましょう。

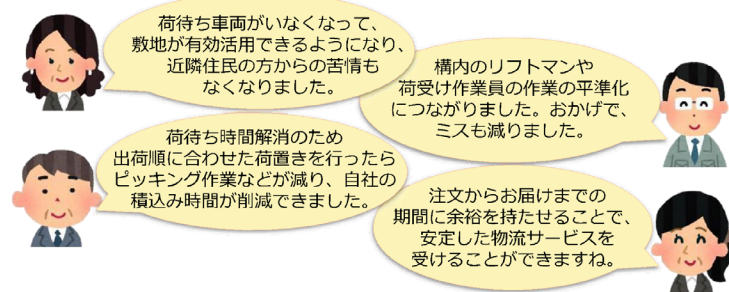
取り組み例

- ・納品時間の指定を柔軟にする
- ・納品を特定の曜日・時間帯に集中させない
- ・積込場所を分散し1か所当たりの車両台数を減らす
- ・パレットを用いるなどで荷役作業の時間を短縮する
- ・注文からお届けまでの期間に余裕をもたせる



「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」
(厚生労働省・国土交通省・公益社団法人全日本トラック協会（2019/08）)

改善した現場の声



2 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

発注担当者にも改善基準告示を知ってもらい、
トラック運転者が告示を守れる着時刻などを設定しましょう。
また、改善基準告示に違反して安全な運転を確保できない
ような発注を行うことはやめましょう。



改善基準告示の内容は、最寄りの労働基準監督署や裏面の労働時間管理適正化指導員へお問い合わせください。

3 事前通知のない荷役作業の依頼はやめましょう

トラック運転者に事前通知なく荷役作業を行わせてはいけません。
労働災害防止のため、トラック運転者に荷役作業をお願いする
場合でも、事前によく相談して決めましょう。



「陸上貨物運送事業者における荷役作業の安全対策ガイドライン」

「荷主」って誰のこと？



いえいえ。
荷主というのは、
荷物の出し手である発荷主だけではなく、
荷物の受け取り手である着荷主も該当します。
また、会社の規模なども関係ありません。
皆さんの行動も、トラックドライバーの方の
長時間労働の削減のためにとても大切です。

お問い合わせ

荷待ち時間の見直しに当たっては、
都道府県労働局労働基準部監督課の「労働時間管理適正化指導員」にご相談ください。
ご希望があれば、個別に訪問して、取組事例やメリットなどを説明いたします。

労働局	電話番号	労働局	電話番号	労働局	電話番号
北海道	011-709-2057	石川	076-265-4423	岡山	086-225-2015
青森	017-734-4112	福井	0776-22-2652	広島	082-221-9242
岩手	019-604-3006	山梨	055-225-2853	山口	083-995-0370
宮城	022-299-8838	長野	026-223-0553	徳島	088-652-9163
秋田	018-862-6682	岐阜	058-245-8102	香川	087-811-8918
山形	023-624-8222	静岡	054-254-6352	愛媛	089-935-5203
福島	024-536-4602	愛知	052-972-0253	高知	088-885-6022
茨城	029-224-6214	三重	059-226-2106	福岡	092-411-4862
栃木	028-634-9115	滋賀	077-522-6649	佐賀	0952-32-7169
群馬	027-896-4735	京都	075-241-3214	長崎	095-801-0030
埼玉	048-600-6204	大阪	06-6949-6490	熊本	096-355-3181
千葉	043-221-2304	兵庫	078-367-9151	大分	097-536-3212
東京	03-3512-1612	奈良	0742-32-0204	宮崎	0985-38-8834
神奈川	045-211-7351	和歌山	073-488-1150	鹿児島	099-223-8277
新潟	025-288-3503	鳥取	0857-29-1703	沖縄	098-868-4303
富山	076-432-2730	島根	0852-31-1156		

3. 課題解決に向けた方向性と具体的な対策

物流効率化の支援、
労働環境改善への対応

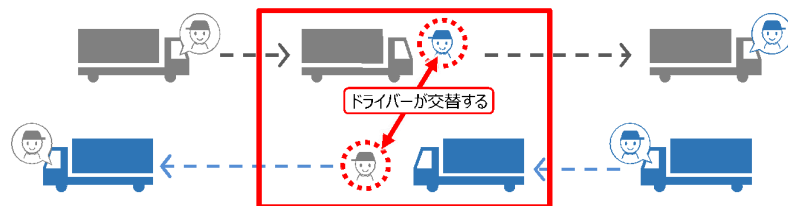
継続・改善

- 改善基準告示の改正等により、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、利用の平準化が図られ、混雑の緩和につながることを目指す

<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



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

3. 課題解決に向けた方向性と具体的な対策

車種・駐車時間を限定した
駐車マス等の整備

新規

- 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】>

- 短時間利用車両の休憩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
- ・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。

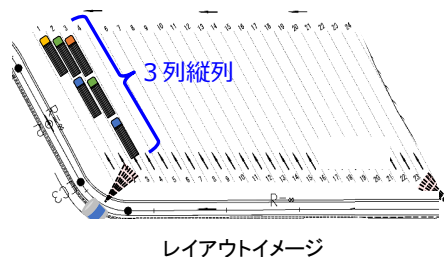


- ・トラックドライバーのニーズ
に合わせた施設整備
- ・時間限定駐車マスも併用

<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



■時間限定駐車マス（大型車）

■有料駐車マス

・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、短時間利用駐車マスを先行導入

時間限定駐車マス
先導入時

トイレ 飲食物販施設

小型車 (短時間限定) 小型車

大型車 (短時間限定) 大型車 (短時間限定)

大型車 大型車

有料駐車マス
導入時

トイレ 飲食物販施設

小型車 有料マス 小型車 有料マス

大型車 有料マス 大型車 有料マス

大型車 有料マス 大型車 有料マス

【レイアウトイメージ】

■ 予約駐車マス

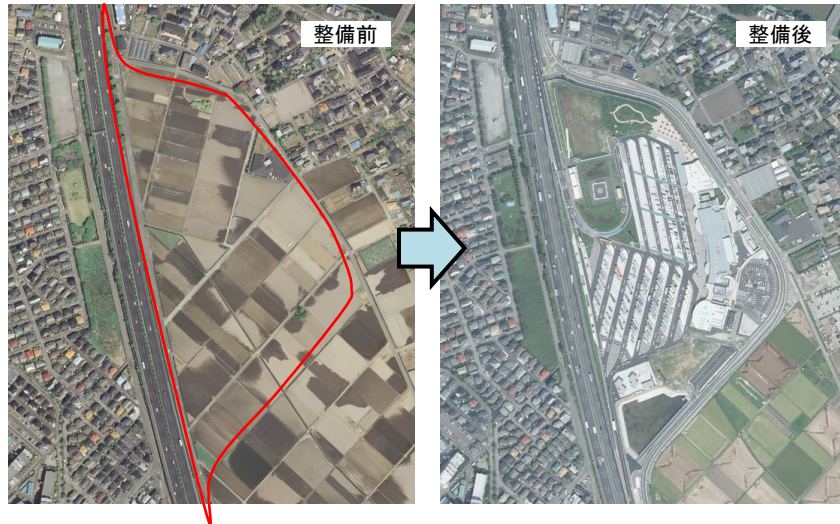


休憩施設空白区間の解消（新設SA・PA設置の対応）

- 沿道の土地利用やコスト縮減を踏まえて、新設SA・PAを検討
（4車線化等の新規事業化に合わせて同時整備することによりコスト縮減を図るなど）
- インターチェンジ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

＜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＞

- 本線直結の休憩施設整備が困難な場合は、I C周辺に休憩施設を新設



事例（新東名 引佐連絡路 浜松いなさIC路外駐車場）

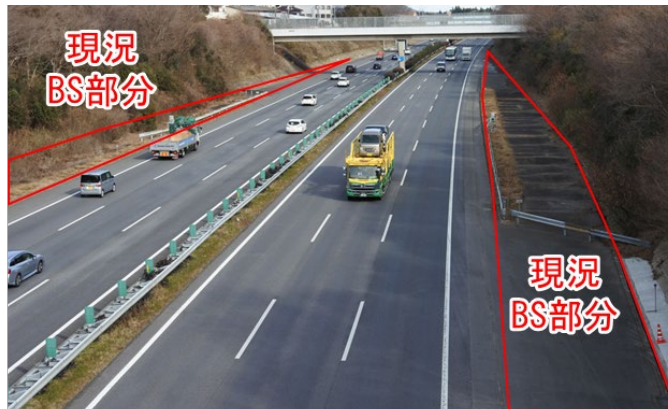
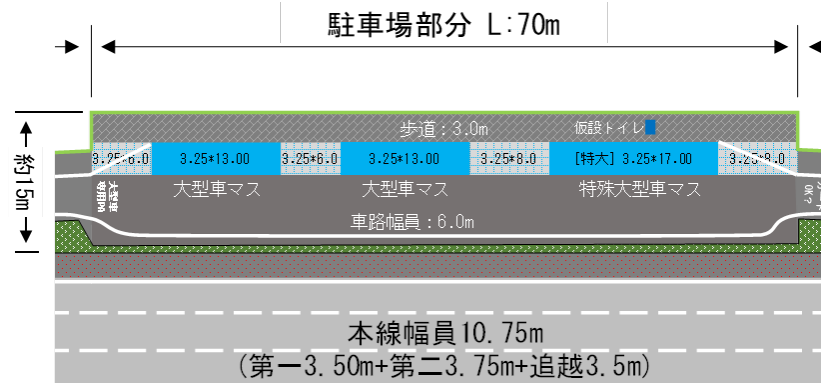
休憩施設空白区間の解消（ミニPA、ICの内側駐車場を活用した休憩）

- 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
- 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

<ミニPA>

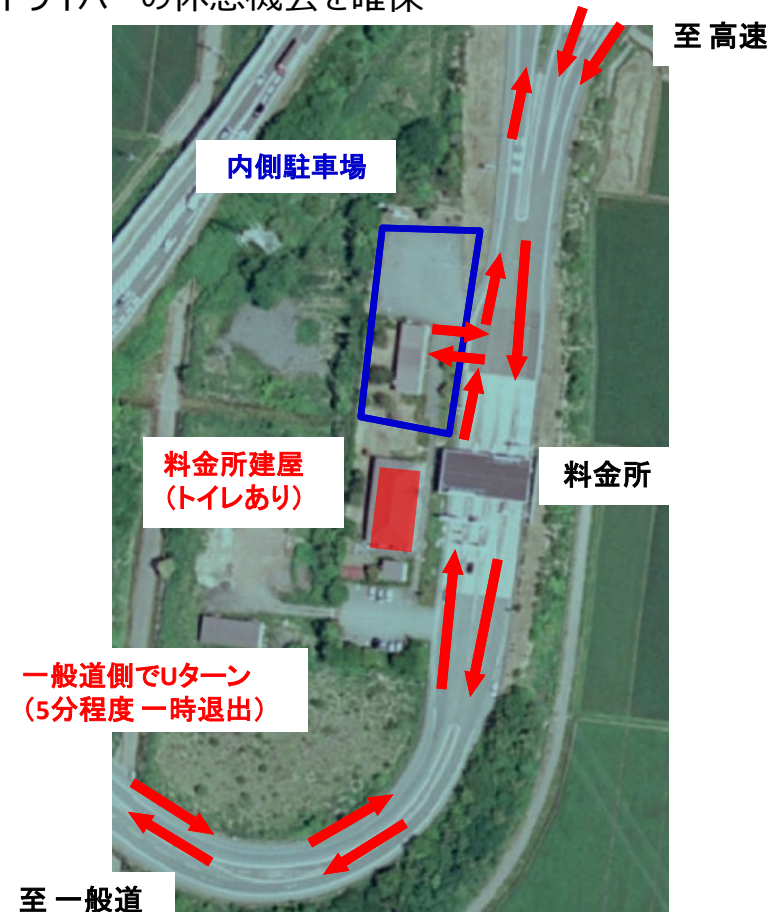
本線遊休BS等の事業用地がある区間にて、駐車マス・トイレを整備

【整備イメージ】



<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等を活用し、ドライバーの休憩機会を確保



休憩施設空白区間の解消（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

<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

