

関係団体アンケート結果概要

※ 本概要は、関係団体からいただいたご意見を事務局において整理したものです

関係団体アンケート実施概要

1. 目的

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検討するための資料として関係団体よりご意見を聴取

2. 対象

- ・一般社団法人 日本自動車連盟(JAF)
- ・公益社団法人 全日本トラック協会
- ・全国高速道路建設協議会

(敬称略)

3. 内容

- 1) 高速道路のSA・PAにおける確実な休憩機会の確保
- 2) カーボンニュートラルの実現に向けたEV充電器や水素ステーション等の設置促進
- 3) 将来の社会的要請への対応

問—1 高速道路のSA・PAにおける確実な休憩機会の確保に向けて

設問(1)

都市部近郊等の一部SA・PAにおいて、駐車エリアが混雑し、ドライバーの休憩機会が確保できない状況があります。この現状に対して、貴団体のご意見をお聞かせください。

主なご意見

【日本自動車連盟(JAF)】

○駐車エリアの混雑は、故障車のロードサービス救援における到着時間の遅延だけでなく、依頼車両の発見からサービスカーの駐車と作業に伴う周囲への安全配慮にも時間を要するなどの影響もあるため、休憩場所の確保はSA・PAの円滑な利用と安全確保の両面から効果あり

【全日本トラック協会】

○トラックドライバーは改善基準告示により、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)や休息期間(1日のうち継続8時間以上)等が義務付けられており、法令順守のためには高速道路のSA・PAで休憩、休息をとる必要がある

○都市圏周辺のSA・PAでは特に、夕方から夜間にかけて大型車の駐車スペースは満車状態で、ドライバーが満足に休憩・休息することが出来ない状況にあるため、オーバーフローしているSA・PAの「大型車マス」、「トレーラ用特大車マス」を拡大

【全国高速道路建設協議会】※

○駐車エリアの拡張が必要	51%	(24/47)
○その他(駐車場利用ルールの周知徹底等が必要)	17%	(8/47)
○意見無し	32%	(15/47)

※:全国高速道路建設協議会の会員から、複数回答あり

問—1 高速道路のSA・PAにおける確実な休憩機会の確保に向けて

設問(2)

特に大型車が長時間駐車をしていることで多くの車両が利用できず、大型車駐車エリアの混雑の一因となっており、課題と考えております。この現状に対して、貴団体のご意見をお聞かせください。

主なご意見

【日本自動車連盟(JAF)】

○大型車両によるクルマの死角が増える危険も考えられるため、混雑解消は重要であり、例えば大型車と入り口からエリア分けをするなどの完全分離も効果的

【全日本トラック協会】

○多くのトラックドライバーがSA・PAにおいて、適切に休憩・休息を取ることが出来るよう、10時間を超える長時間の駐車や駐車マスの適正利用を呼び掛けたい

【全国高速道路建設協議会】※

○駐車エリアの拡張が必要	36%	(19/53)
○料金変動(ロードプライシング)の導入が必要	9%	(5/53)
○駐車予約システムの整備を促進	8%	(4/53)
○その他(中継物流拠点の整備・一時退出の導入等)	15%	(8/53)
○意見無し	32%	(17/53)

※:全国高速道路建設協議会の会員から、複数回答あり

問—1 高速道路のSA・PAにおける確実な休憩機会の確保に向けて

設問(3)

高速道路の休憩施設同士の間隔が25km以上離れている空白区間が全国で約100区間存在しており、ドライバーの休憩機会が確保できない区間があります。この現状や今後の整備等に対して、貴団体のご意見をお聞かせください。

主なご意見

【日本自動車連盟(JAF)】

○適切な休憩がとれる環境がなければ、眠気や体調不良等を抱えながら運転し続ける可能性があり、安全、円滑な高速道路利用のために考慮すべき課題

【全日本トラック協会】

○トラックドライバーが必要な時に必要な時間の休憩がとれるよう、道の駅を対象とした高速道路からの一時退出を可能とする措置の拡大も含め、SA・PAの空白区間を解消

【全国高速道路建設協議会】※

○一時退出制度の更なる導入が必要	46%	(20/43)
○25km間隔の休憩施設の整備が必要	30%	(13/43)
○その他(駐車エリアの拡充・シャワー施設等の充実等)	10%	(4/43)
○意見無し	14%	(6/43)

※:全国高速道路建設協議会の会員から、複数回答あり

問—2 カーボンニュートラルの実現に向けたSA・PAのEV充電器や水素ステーション等の設置促進について

設問

電動車の普及に伴うSA・PAのEV充電器や水素ステーション等の設置について、現状の整備状況や今後の整備等に対して、貴団体のご意見をお聞かせください。

主なご意見

【日本自動車連盟(JAF)】

- 将来見込まれる電動車の普及に備えたエネルギー供給設備の充実は喫緊の課題
- SA・PAにEV充電器が設置されているが、数が少なく、故障により使用できない場合は、充電不可もしくは不十分で走行することで路上故障(電欠)につながる懸念あり

【全日本トラック協会】

- 地域内輸送における小型のEVトラックの導入が進む一方、今後の高速道路を利用する大型・中型トラックのEV化等の開発状況を見据え、計画的なEV充電器や水素ステーション等の整備が必要

【全国高速道路建設協議会】※

- | | | |
|-------------------------------|-----|---------|
| ○EV充電施設や水素ステーションの拡充及び整備が必要 | 76% | (45/59) |
| ○その他(充電施設数の地域差や地方自治体負担のない計画等) | 7% | (4/59) |
| ○意見無し | 17% | (10/59) |

問—3 将来の社会的要請への対応

設問

高速道路に直結する物流の中継地点やハブの整備、自動車の技術革新等の将来の社会的要請について、今後高速道路に求める役割等、貴団体のご意見をお聞かせください。また、その役割について検討する際に配慮すべき事項等がありましたら合わせてご意見をお聞かせください。

主なご意見

【日本自動車連盟(JAF)】

- 中継地点付近の渋滞では、安全面に懸念があり、自動運転車両の混在通行による交通環境変化に対応する技術導入は重要
- トラック専用レーンや路上滞留が問題となっている時間帯割引の見直しや安全対策の検討
- 災害派遣や緊急自動車のルート確保のため、災害時に優先する通行車両の設定（3車線化やトラック専用レーン）の検討

【全日本トラック協会】

- 新東名高速道路や新名神高速道路の全線6車線化など、自動運転の実施環境を整備
- 三大都市圏や地方都市圏相互の中間地点において中継物流拠点を整備
- ETC2.0の機能を活用し、気象状況の影響による通行状況等の情報提供など利用者サービス向上

【全国高速道路建設協議会】※

- 強靱な道路ネットワークの構築(ミッシングリンク解消、4車線化の実現等) 27%(13/48)
- 物流の効率化等を目的とした、中継物流拠点の整備や自動運転支援技術の導入 21%(10/48)
- 省人化を図る「ダブル連結トラック」や「トラック隊列走行」の実現 17%(8/48)
- その他(料金変動や一時退出の導入・EV充電器の整備促進等) 8%(4/48)
- 意見無し 27%(13/48)

※:全国高速道路建設協議会の会員から、複数回答あり

問—4 その他のご意見

主なご意見

【日本自動車連盟(JAF)】

- 一般道路からのSA・PA利用時の完全有料化などを視野に入れた検討
- 走行レーンの増加による緊急車両の通行確保や円滑な交通確保
- 路上停止車両への追突防止の観点から、後続車への車線誘導などの注意喚起や、ドライバー・同乗者が安全に避難できる退避場所の設置等の検討

【全日本トラック協会】

- 道路を賢く利用し渋滞対策に資するため、ETC2.0の機能やビッグデータを活用し、交通量の少ない高速道路における料金割引の導入により、一般道や混雑する高速道路からの交通転換を促進(例 山陽道から中国道へ)するなど、交通流動の最適化を目指す料金・割引制度を創設

【全国高速道路建設協議会】※

- | | |
|-----------------------|-----------------|
| ○EV充電器導入における補助金の継続等 | 5% (2 / 41) |
| ○安定的かつ長期的な高速道路サービスの確保 | 2% (1 / 41) |
| ○特になし | 93% (38 / 41) |

※:全国高速道路建設協議会の会員から、複数回答あり