

高速道路 S A・P A の現状と課題のまとめについて

令和4年12月20日

高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する検討会 事務局

【駐車容量・駐車効率の向上・大型車長時間駐車に関する課題】

① 駐車マスを拡充

・全国的に主要なSA・PAは概ね混雑。特に、平日に顕著な大型車の駐車需要への早急な対応が必要

- 全国852カ所のうち、
最大飽和度1.0以上1.2未満の箇所が151カ所（全体の18%）、1.2以上の箇所が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

・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も、特定のSA・PAでは混雑

- 新東名高速道路 駿河湾沼津SA（上り） 最大飽和度（平日）：0.81 最大飽和度（休日）：1.36

・都市圏に近くなるほどSA・PAは混雑する傾向

- 東名、新東名における深夜時間帯及び都市圏を中心とした混雑に対して路線全体としての対策が必要

② 満空情報板による混雑情報の提供

・満空情報板により車種別混雑状況を提供しても、全駐車マスの把握はコストがかかることから、より安価な技術の導入が必要

③ 予約駐車マス

・駐車場予約システム社会実験（有料化実験）では、導入後に利用が減少した実績があることから、有料化の導入については十分な検討が必要

④ 不適切な駐車マス利用への対応

・大型車マスに普通車が駐車する、または普通車マスに大型車が駐車する等の不適切な利用のために、本来駐車できる車両が駐車できない状況が発生しており対応が必要

【駐車容量・駐車効率の向上・大型車長時間駐車に関する課題】

⑤労働環境改善への対応

- ・改正労働基準法により、トラック運転手の休憩・休息時間管理が厳格化
- ・シャワーブースや店舗24時間化等のニーズが多く対応が必要

⑥大型車長時間駐車への対応

- ・8時間以上の長時間駐車は深夜時間帯に多く、時間占有率は約60%
 - 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
- ・長時間駐車により休憩できずSA・PAを5分未満で退出する車両が多く存在
 - 山陽道(下) 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%)
- ・最終目的地に近いSA・PAで時間調整しているものと推察される車両への対応が必要
 - 入口ICから200km～400km走行し、東名 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時間以上駐車する車両55%、4～8時間駐車する車両43%、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

【休憩施設の空白区間の解消に関する課題】

- ①SA・PA空白区間の解消 → 用地取得の問題やコストを掛けない範囲でその他の解消方法を検討する必要がある

②道の駅への一時退出社会実験

- ・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
 - SA・PAの距離が25km以上の区間(SA・PAから端末ICまでの距離も含める)は、全国で212区間存在
 - そのうち35km以上(生理的欲求が許容できる最大間隔)は66区間
- ・休憩以外の目的で利用する車両の対応として、退出時間を3時間から2時間へ変更したが、その後も目的外車両が確認されており、更なる対応必要

【カーボンニュートラルの実現に向けたEV車等の普及に関する課題】

①EV充電器の設置

- 全SA・PAでは398箇所、412基設置（R4.3時点）
- 次世代自動車の普及促進に伴い、EV充電器等の更なるインフラ整備が求められ、設置スペースの確保や充電待ちの削減への対応が必要

②水素ステーション※の設置 ※：以下、水素STと記載

- 水素STは、全国では161箇所設置（R4.9時点）
- SA・PAにおける水素STは東名足柄SA（下り）が全国初の事例

【将来の社会的要請への対応に関する課題】

③中継物流拠点の整備

- H30.9より高速道路会社と物流事業者が協業でコネクティア浜松の運営を開始
- R4.2に新名神で民間事業者が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検討が必要

④自動運転の支援

- 高速道路会社と民間企業において路車間通信技術等に関する共同研究を実施
- 政府目標2025年目途に高速道路上でレベル4の自動運転が実現
- 安全で円滑な自動運転の実現に向けて自動車の課題を踏まえた道路のあり方の検討が必要
- 自動運転支援に必要な道路環境の整備が必要

⑤MaaSへの対応

- 高速バス等を利用したSA・PAへの移動やSA・PAから路線バス等を利用した目的地への移動が可能となった
- 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が必要
- 地域社会の活性化や暮らしの向上に向けた対応が必要