

高速道路SA・PAにおける利便性向上の方向性 中間とりまとめ（案）概要（現状と課題）

1. 高速道路を取り巻く現状

- (1) 高速道路の整備状況**
 - ・高速道路の延長 10,423km (2022年3月末時点)
- (2) 物流輸送における高速道路の利用状況**
 - ・輸送の多頻度化
 - ・大型車の利用台数増加
- (3) 三大都市圏の物流施設の立地の動き**
 - ・圏央道沿線の大型物流施設数が約4倍に増加 (2012年→2015年)
- (4) 労務環境改善への対応**
 - ・2024年4月改善基準告示改正
 - ・トラックドライバーの労働環境が厳格化
- (5) 高速道路に対する社会的要請**
 - ・2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に貢献
 - ・EV充電器：2030年までに15万基設置
 - ・水素ステーション：2030年までに1,000基程度を整備

2. 高速道路SA・PAにおける現状と課題

- (1) SA・PAにおける確実な休憩・休息機会の確保**
 - 1) 駐車容量・駐車効率の向上** **【現状】**
 - ・大型車長時間駐車への対応
 - ① 駐車マスの不足
 - ・H30～R3の4年間で約3,000台分の駐車マスを増設
 - ・駐車マスは依然不足
 - 〔 高速道路（全国路線）のSA・PA：852カ所
 - ・駐車マスの最大飽和度
 - 1.0以上1.2未満：151カ所（18%）
 - 1.2以上：505カ所（59%）
 - ・大型車駐車マス不足状況
 - 平日：全体の約5～7割、休日：全体の約1～2割
 - ② リアルタイムな混雑状況の把握と情報提供
 - ・満空情報板等による情報提供
 - ・SA・PA相互の駐車場利用の平準化を図る
 - ③ 駐車マスの適正な利用
 - ・車種に見合った駐車マスに駐車しないことや、短距離走行長時間駐車などにより本来駐車できる車両が駐車できない状況が発生
 - ④ 労働環境改善への対応
 - ・コネクトエリア浜松にて物流事業者と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

- 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
 - ・大型車長時間駐車は深夜時間帯に多い
 - ・都市近郊区では深夜時間帯に短時間（5分未満）の立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
 - 〔 例：豊田上郷SAの調査結果
 - ・長時間駐車（8時間以上）における
 - 走行距離300km未満の割合：約40%
 - 時間占有率：約60%
 - ・時間調整の事例
 - 200～400km走行 → SA利用 → 100km未満走行
 - 8時間以上の駐車のうち 55%
 - 4～8時間の駐車のうち 43%
- 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、利用台数は減少
 - 2) 休憩施設空白区間の解消
 - ・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
 - 〔 休憩施設間隔25km以上の区間：212区間
 - ・休憩施設間隔35km以上の区間：66区間

- (2) 新たな需要への対応** **【現状】**
 - 1) カーボンニュートラルへの対応
 - ・2035年までに乗用車新車販売で電動車※100%を目標
 - ※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の急速充電器は398カ所、412基（429口）整備済
 - ・足柄SA（下り）に水素ステーションを整備中

- 2) 将来の社会的要請への対応 **【現状】**
 - ① 中継物流拠点の整備
 - ・2018年9月にコネクトエリア浜松を運営開始
 - ・2022年2月に民間事業者がIC直結の基幹物流施設の計画を発表
 - 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
 - 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

- (1) SA・PAにおける確実な休憩機会の確保** **【課題】**
 - ・SA・PA敷地外への拡大や空間的な容量の活用が必要
 - ・高精度で安価な技術が必要（正確かつリアルタイムな混雑状況把握）
 - ・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
 - ・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
 - ・利用実態を踏まえた車種や駐車時間に着目した対策
 - ・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
 - ・休憩以外の目的で一時退出する車両への対応

- (2) 新たな需要への対応** **【課題】**
 - ・充電（充填）施設の設置スペースの確保や充電待ち削減等
 - ・次世代自動車の普及に向けた関係機関の連携
 - ・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
 - ・自動運転支援に必要な道路環境の整備
 - ・モビリティ・ハブ等に必要な設備等の確保
 - ・移動の選択肢の多様化や利便性向上への対応

3. 課題解決に向けた方向性と具体的な対策

（1）SA・PAにおける確実な休憩・休息機会の確保

- 1) 駐車容量・駐車効率の向上、大型車長時間駐車への対応
- ① 駐車マスの拡充
- ・小型車駐車マスと大型車駐車マスの兼用化
 - ・V字配列（後進入庫、前進出庫）等のレイアウト変更
 - ・SA・PAの園地部等や本線遊休地（バスストップ・本線料金所）の活用
 - ・SA・PAの隣接地の活用（隣接地の土地取得が可能な場合）
 - ・駐車場の立体構造化の取り組み
 - ・沿道の土地取得が可能な場合、新たなSA・PAを設置
 - ・高速道路区域外で活用可能な土地（遊休地等）がある場合、路外SA・PAを設置
- ② 情報技術を活用した混雑状況の把握・情報提供
- ・ETC2.0データを活用した満空判定技術の継続
 - ・より正確な混雑状況を把握するための技術の向上、全駐車マスの利用状況の把握
 - ・満空情報板やETC2.0、スマホアプリ等を活用した混雑情報の提供
 - ・路線単位での混雑情報提供による並行路線SA・PAへの利用転換
- ③ 適切利用の効果的な広報の実施
- ・駐車容量が低下している実態や安全上の課題等が訴求できる広報資料の作成
 - ・ユーザーに直接伝達可能な広報媒体の活用

- ④ 物流効率化の支援、労働環境改善への取組み
- ・高速道路区域内での中継輸送支援やダブル連結トラック用駐車マスの整備
 - ・シャワーブースや24時間営業店舗等の整備
- ⑤ 車種・駐車時間を限定した駐車マス等の整備
- ・大型車駐車マスの一部を短時間限定として整備
 - ・休息を目的とした大型車専用のSA・PAの整備
 - ・複数縦列式（コラム式）の採用を含めた駐車容量の最適化の検討
- ⑥ 駐車マスの予約・有料化
- ・分散駐車を促し、確実な休憩・休息機会を確保するため、法的整理を行ったうえで、一定時間を超える駐車利用に対して有料駐車マスを導入
 - ・ダブル連結トラック等特殊な車両を対象とした予約駐車マスの整備
- 2) 休憩施設空白区間の解消
- ・沿道の土地利用やコスト縮減を踏まえた新設SA・PAの検討
 - ・高速道路区域外の土地を活用した路外SA・PAの整備
 - ・高速道路本線の遊休地を活用した数台程度が駐車可能なPAの整備（ミニPA）
 - ・IC内側駐車場を活用した短時間休憩を可能とする方策の検討
 - ・高速道路外の休憩施設の活用を検討

凡 例
下線部：新たな対策

（2）新たな需要への対応

- 1) カーボンニュートラルへの対応
- ・関係省庁、自動車メーカー、充電（充填）事業者、高速道路会社等の連携
 - ・EV充電器：設置スペースの確保や充電待ちの削減への対応
 - ・水素ステーション：設置スペースの確保や運営事業者の確保
 - ・高速道路近傍のEV充電器を利用しやすくする方策を検討
（ガソリン車減少に伴うガソリンスタンド網を維持する方策を検討）
- 2) 将来の社会的要請への対応
- ① 高速道路におけるトラック輸送の効率化
- ・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整理
 - ・物流拠点や中継拠点と大型車の駐車マス拡充を併せた拠点の整備
 - ・民間事業者との協業、適用条件を整理し、高速道路外の活用を検討

- ② 自動運転の支援
- ・官民連携による共同研究等の推進や路車間通信協調実証実験等の実施
 - ・自動運転支援に必要な道路環境整備方法の検討
- ③ Ma a Sへの対応
- ・地域ニーズを把握し、地域社会の発展に向けたMa a Sの可能性を検討
 - ・モビリティ・ハブ整備等に向け関係機関との調整、実証実験の実施を検討
（実証実験に敷地の制約等がある場合は高速道路側での支援を検討）

凡 例
下線部：新たな対策

（3）具体的な対策の進め方

- ・新たなスキームの導入や運用上の課題等を踏まえ、各対策に応じた進め方を検討
- ・対策に必要な財源の確保と負担の在り方について検討が必要

