

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

高速道路（全国路線）における休憩施設駐車マスの最大飽和度

◆高速道路（全国路線）における休憩施設（S A・P A）の駐車マスの最大飽和度

<表-1>

(単位:箇所)

| | 全車 終日 | |
|----------------------------|----------|------|
| 休憩施設全体 | 872 | 100% |
| うち 最大飽和度 1.0以上 1.2未満 | 155 | 18% |
| うち 最大飽和度 1.2以上 | 516 | 59% |

<表-2>

(単位:箇所)

| | 小型車 | | | | 大型車 | | | |
|----------------------------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|
| | 平日 | | 休日 | | 平日 | | 休日 | |
| 休憩施設全体 | 872 | 100% | 872 | 100% | 872 | 100% | 872 | 100% |
| うち 最大飽和度 1.0以上 1.2未満 | 81 | 9% | 86 | 10% | 148 | 17% | 94 | 11% |
| うち 最大飽和度 1.2以上 | 67 | 8% | 102 | 12% | 442 | 51% | 77 | 9% |

※1：NEXCO東・中・西日本、本四高速管内における休憩施設（S A・P A）の総数
東京湾アクアライン「海ほたる」は便宜上、上下線2施設として計上

※2：特定の1日（24h）において確認された休憩施設（SA・PA）の駐車マス数に対する駐車車両の最大需要率

※3：最大飽和度1.2とは、休憩施設の駐車マス全て埋まり、駐車できない車両が駐車マス以外の場所に車両を止めている状態

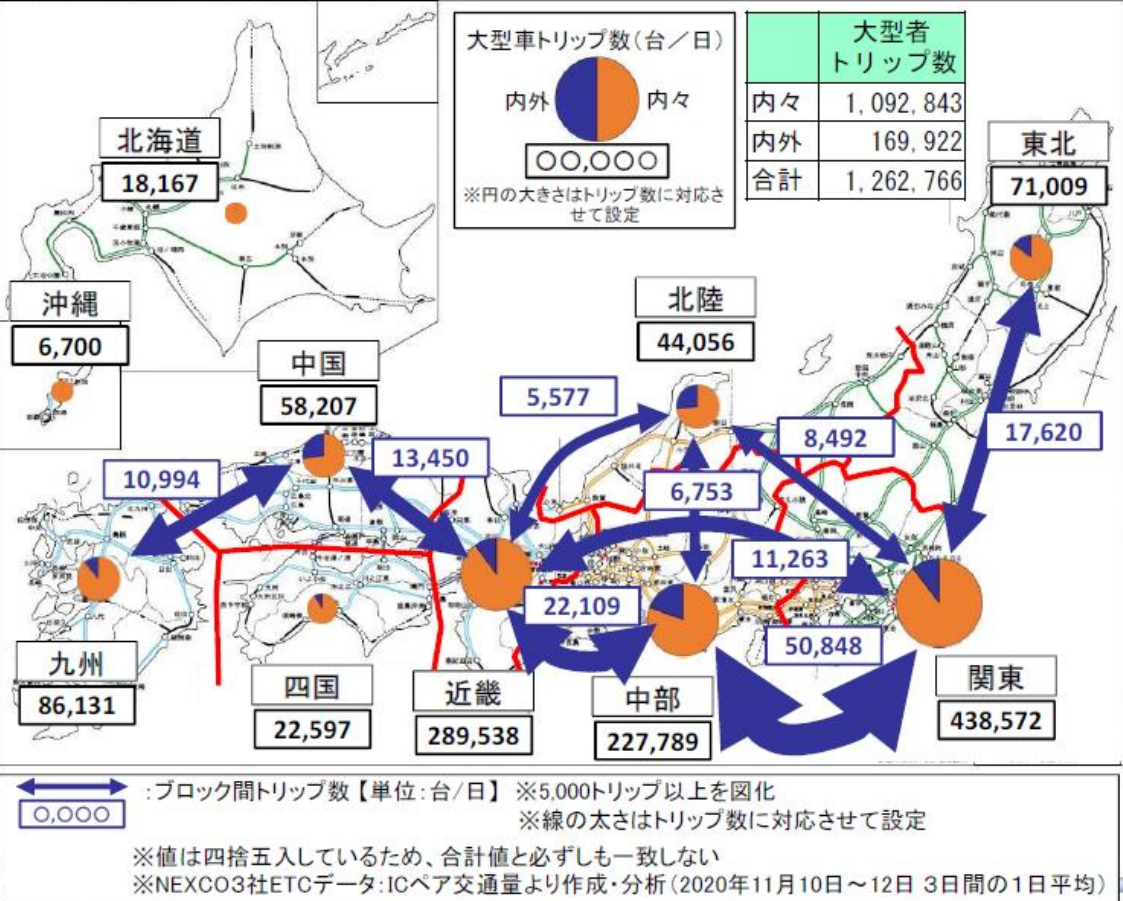
駐車マス数 ： 10 マス
駐車マスに駐車 ： 10 台
駐車マス以外に駐車 ： 2 台

高速道路 S A・P Aにおける現状と課題 大型車の長時間駐車

- 全国の S A・P Aにおける長時間駐車の実態を分析。
- 全国の大型車トリップ数は 1 日あたり約 1 2 6 万台／日※1であるが、このうち途中の S A・P Aで長時間駐車していると推計される大型車は約 2 万 2 千台／日。
- 長時間駐車の中には、高速道路の走行距離が短い（300km未満）車両も多く（約40%）含まれている

※1：うちトリップ数 3 0 0 k m以上の交通量は約 6 万台／日

■ 大型車の交通動態(台／日)



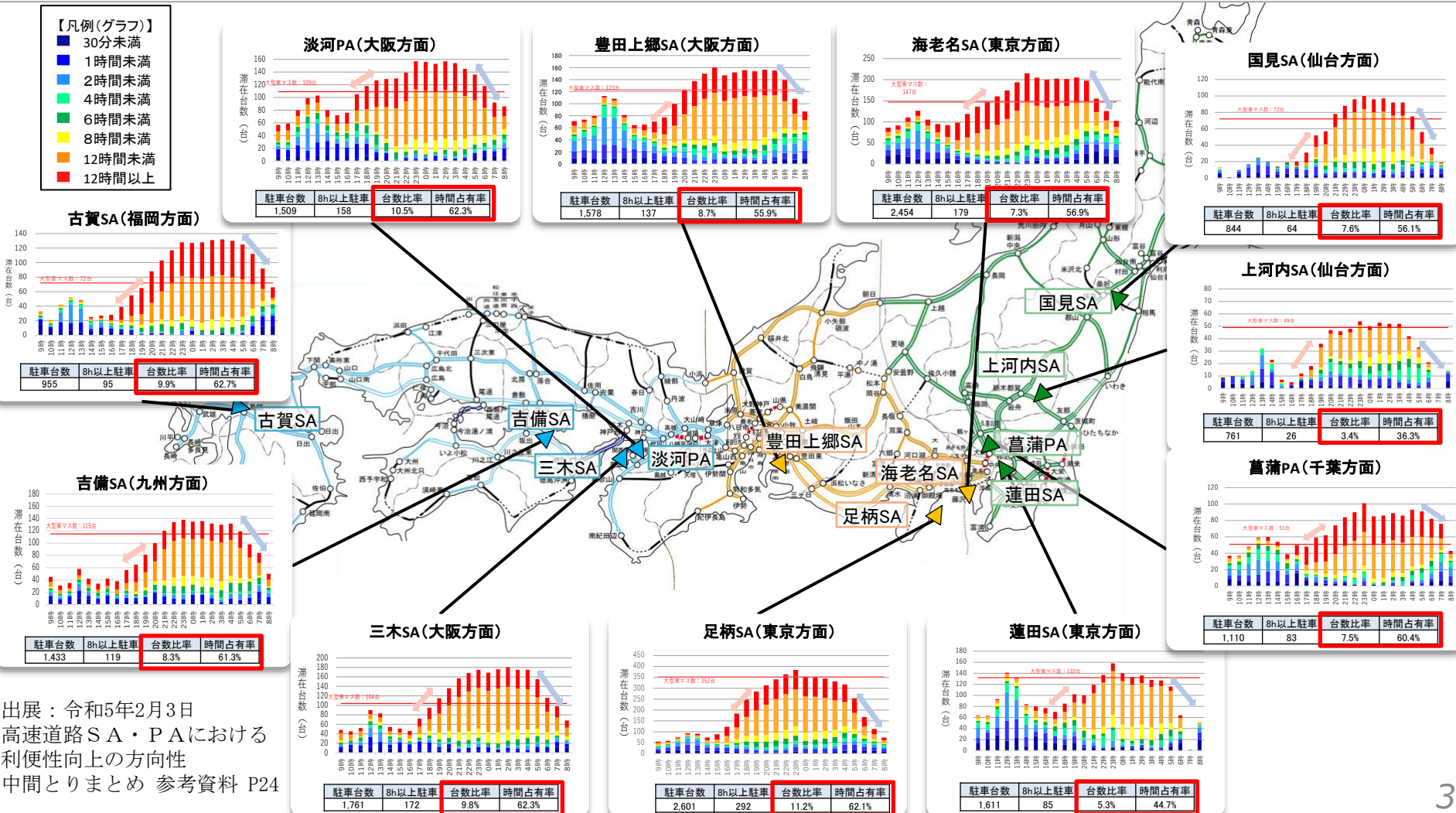
■ 長時間駐車台数の推計

| 高速利用距離 | 大型車 (台／日) [A] | 長時間駐車 (台／日) [B] | 台数割合 [B/A] |
|-----------|---------------------|-----------------------|---------------|
| 100km未満 | 1,048,711 | 3,978 | 0.4% |
| 100～200km | 112,646 | 2,235 | 2.0% |
| 200～300km | 38,759 | 2,675 | 6.9% |
| 300～400km | 23,371 | 3,769 | 16.1% |
| 400～500km | 16,077 | 3,448 | 21.4% |
| 500～600km | 10,420 | 2,451 | 23.5% |
| 600km以上 | 12,781 | 3,789 | 29.6% |
| 合計 | 1,262,766 | 22,345 | 1.8% |
| 300km未満 計 | 1,200,117 | 8,889 (39.8%) | 0.7% |
| 300km以上 計 | 62,649 | 13,456 (60.2%) | 21.5% |

※各ICペアトリップ(距離・時間)について、70km/hで走行した場合の残時間が8h以上となるものを長時間駐車として計上
※長時間駐車の内は長時間駐車合計に対する割合

高速道路SA・PAにおける現状と課題 大型車の長時間駐車

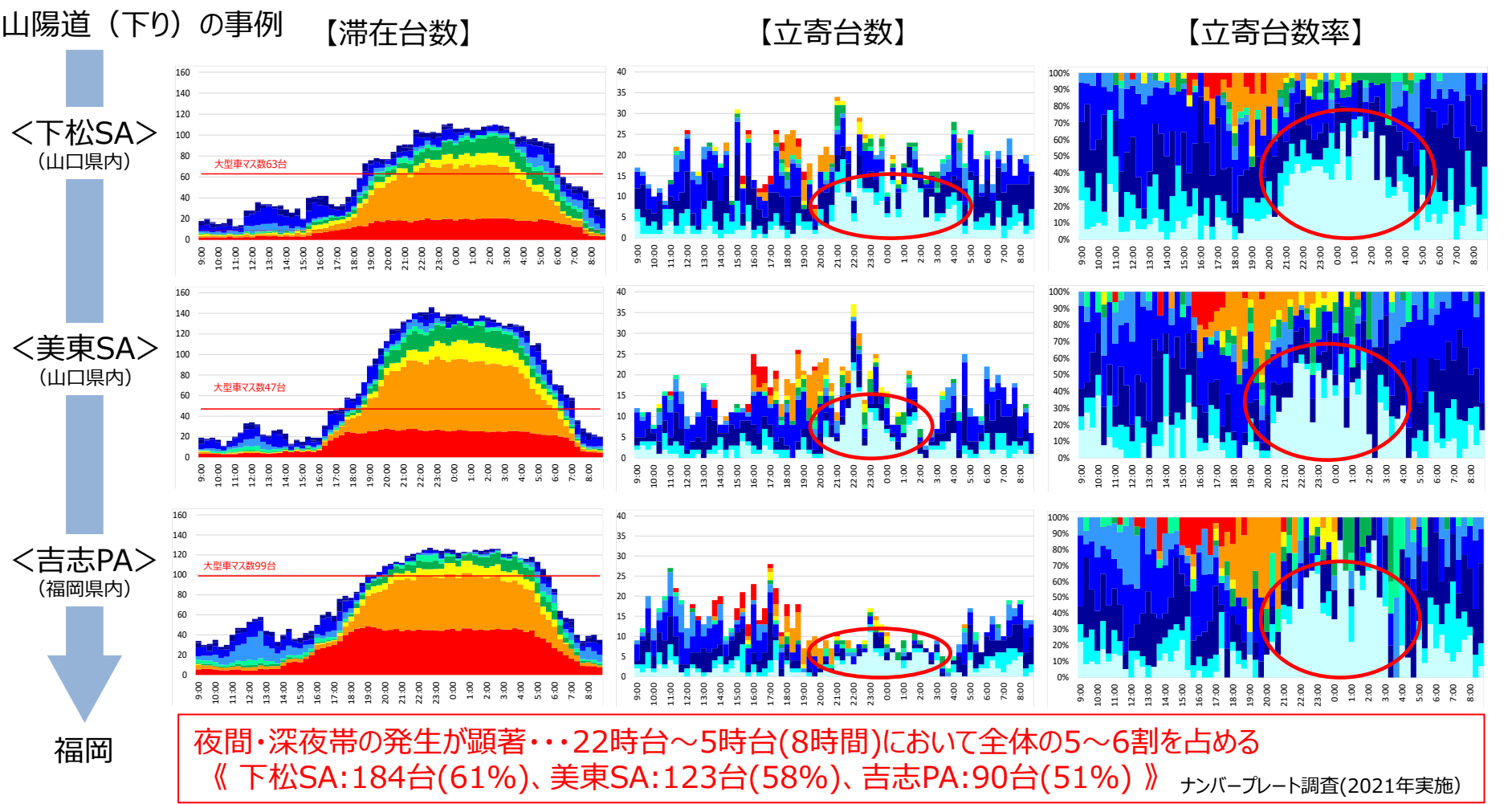
- 全国の主なSA・PAについて、大型車の長時間駐車をみると、概ね17～19時頃から増加し、翌朝6～8時頃に減少しており、深夜時間帯に多い状況です。
- 8時間以上の長時間駐車が台数では約10%であるのに対して、時間占有率では約60%のSA・PAが全国的に存在しています。



出展：令和5年2月3日
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 参考資料 P24

高速道路SA・PAにおける現状と課題 大型車の長時間駐車

- 都市近郊部において、深夜時間帯に5分未満の短時間立寄り車両が多く存在しています。
- 本来の休憩ができず、SA・PAを退出しており、確実な駐車機会の確保が必要です。

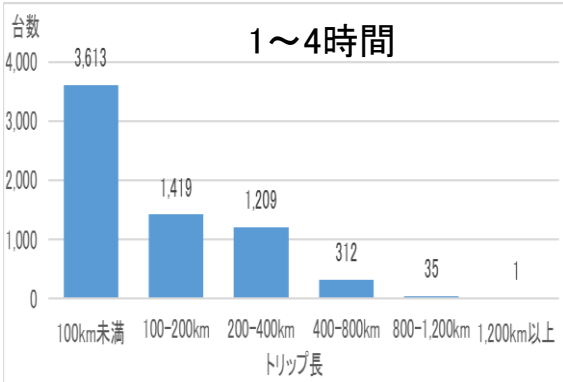
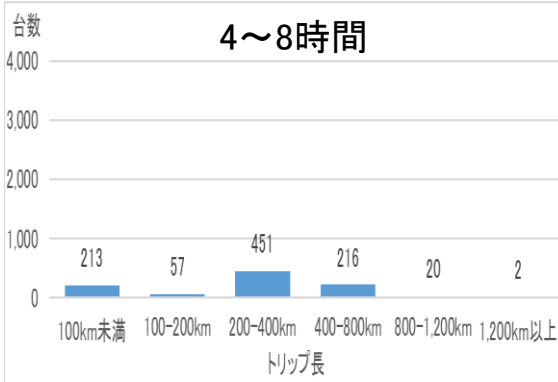
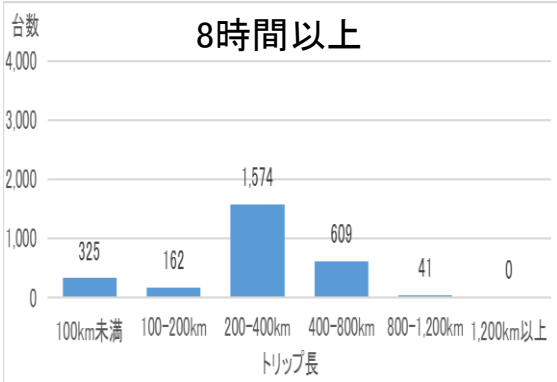


滞在区分 (5分未満 10分未満 0.5h未満 1h未満 2h未満 3h未満 6h未満 8h未満 12h未満 12h以上)

高速道路 S A・P A における現状と課題 大型車の長時間駐車

■ 入口ICから200km～400km走行し、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 時間以上駐車のうち 5 5%、4～8時間駐車車両のうち43%を占めており、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されます。

豊田上郷SAを利用した入口IC・出口IC間の高速道路利用距離



豊田上郷SAを起点とした入口IC・出口ICまでの利用距離

| 項目 | 当該施設から出口ICまでの利用距離 | | | | | |
|-------------------|-------------------|-----------|-----------|-----------|---------|------|
| | 100km未満 | 100-200km | 200-400km | 400-800km | 800km以上 | |
| 入口ICから当該施設までの利用距離 | 100km未満 | 373 14% | 19 1% | 9 0% | 6 0% | |
| | 100-200km | 183 7% | 26 1% | 17 1% | 6 0% | 1 0% |
| | 200-400km | 1,494 55% | 164 6% | 31 1% | 20 1% | 1 0% |
| | 400-800km | 336 12% | 7 0% | 2 0% | 1 0% | |
| | 800km以上 | 15 1% | | | | |
| | | | | | | |

8時間以上

サンプル数 2,711 台

| 項目 | 当該施設から出口ICまでの利用距離 | | | | | |
|-------------------|-------------------|-----------|-----------|-----------|---------|------|
| | 100km未満 | 100-200km | 200-400km | 400-800km | 800km以上 | |
| 入口ICから当該施設までの利用距離 | 100km未満 | 234 24% | 11 1% | 4 0% | | |
| | 100-200km | 54 6% | 7 1% | 4 0% | 2 0% | |
| | 200-400km | 412 43% | 100 10% | 15 2% | 7 1% | 3 0% |
| | 400-800km | 98 10% | 3 0% | 1 0% | 1 0% | |
| | 800km以上 | 2 0% | | | | |
| | | | | | | |

4～8時間

サンプル数 959 台

| 項目 | 当該施設から出口ICまでの利用距離 | | | | | |
|-------------------|-------------------|-----------|-----------|-----------|---------|------|
| | 100km未満 | 100-200km | 200-400km | 400-800km | 800km以上 | |
| 入口ICから当該施設までの利用距離 | 100km未満 | 4,051 61% | 47 1% | 6 0% | 5 0% | |
| | 100-200km | 1,079 16% | 23 0% | 9 0% | 3 0% | 5 0% |
| | 200-400km | 1,011 15% | 116 2% | 40 1% | 14 0% | 3 0% |
| | 400-800km | 149 2% | 14 0% | 1 0% | 1 0% | |
| | 800km以上 | 12 0% | | | | |
| | | | | | | |

1～4時間

サンプル数 6,589 台

※2022/4/1～30平日平均 (FFアンテナ通信履歴分析)

（6）道路分野における物流支援

- 総合物流施策大綱に沿って、「簡素で滑らかな物流」「担い手にやさしい物流」「強くてしなやかな物流」の実現に向けた道路関係の取組を推進します。
- 物流の2024年問題に対応するため、令和5年6月にとりまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づきドライバーの労働環境改善等のための取組を実施します。

【トラックドライバーの確実な休憩機会の確保】

＜背景／データ＞

- ・ 高速道路において、大型車の駐車マス不足が問題化
- ・ トラック運転者の労働時間等の改善基準では、運転4時間毎に休憩が必要

○ 駐車マス数の拡充に加え、普通車・大型車双方が利用可能な兼用マスを導入

【NEXCO 3社の大型車駐車マスの拡充数】

| 令和3年度整備 | 令和4年度整備 | 令和5～6年度整備計画 |
|---------|---------|--------------|
| 約900台増 | 約400台増 | 約1,100台増(予定) |

令和4年度までに全国合計約30,000台分の大型車駐車マスを確保



兼用マスイメージ

【中継輸送の普及促進】

○ 実証実験や拠点の整備等により中継輸送の実用化・普及を推進

【中継輸送のイメージ】



令和5年度よりコネクティング宮島を事業化

【省人化のためのダブル連結トラックの利用促進】

＜背景／データ＞

- ・ 運行企業15社、許可台数270台(のべ)（R5年6月末時点）
- ・ ダブル連結トラック優先駐車マス:269台（R5年6月末時点）

○ 運行状況や事業者ニーズを踏まえ路線拡充等を検討、ダブル連結トラックに対応した駐車マスの整備

【その他物流の効率化等に向けた取組】

○ 働き方改革等の実現のため、特殊車両通行制度に関する通行時間帯条件の緩和を行う

○ 特殊車両通行手続き期間短縮のため、道路情報の電子化の推進等による利便性向上を図る
(重点的に電子化すべき経路について令和8年度までに電子化概成)

○ 大口・多頻度割引の拡充措置の継続や、新東名・新名神の6車線化を推進

○ 道路空間(中央帯・地下等)の利活用の可能性を含め、新たな物流形態の導入について検討

我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議（物流革新に向けた政策パッケージ）

- 荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、関係行政機関の緊密な連携の下、政府一体となって総合的な検討を行うため、「**我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議**」が2023年3月31日に設置・開催された。
- 6月2日には、同会議において、①**商慣行の見直し**、②**物流の効率化**、③**荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「**物流革新に向けた政策パッケージ**」として決定。

具体的な施策（道路局関係）

物流の効率化

<物流DXの推進>

- ・自動運転トラックの実用化に向けた対応（自動運転車用レーンの設定等）
- ・高速道路上の車道以外の用地や地下を活用した物流専用の自動輸送の調査

<物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援>

- ・三大都市圏環状道路等の高規格道路整備による物流ネットワークの強化
- ・T D M施策など交通容量を有効活用する取組の推進
- ・SA・PAや道の駅における大型車駐車マスの拡充
- ・SA・PAにおける有料による駐車マス予約制度の導入
- ・PPP手法等による休憩施設や仮眠施設の拡充
- ・スマートICの整備推進
- ・地方公共団体が行うアクセス道路の整備に対する支援
- ・中継輸送の実用化・普及に資する拠点の整備等の推進

<労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現>

- ・大口・多頻度割引の拡充措置を継続、割引制度の厳格な運用

<特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上>

- ・通行時間帯条件の緩和、道路情報の電子化の推進等

<ダブル連結トラックの導入促進>

- ・運行路線の拡充等に向けた調整、ダブル連結トラックに対応した駐車マスの整備

我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

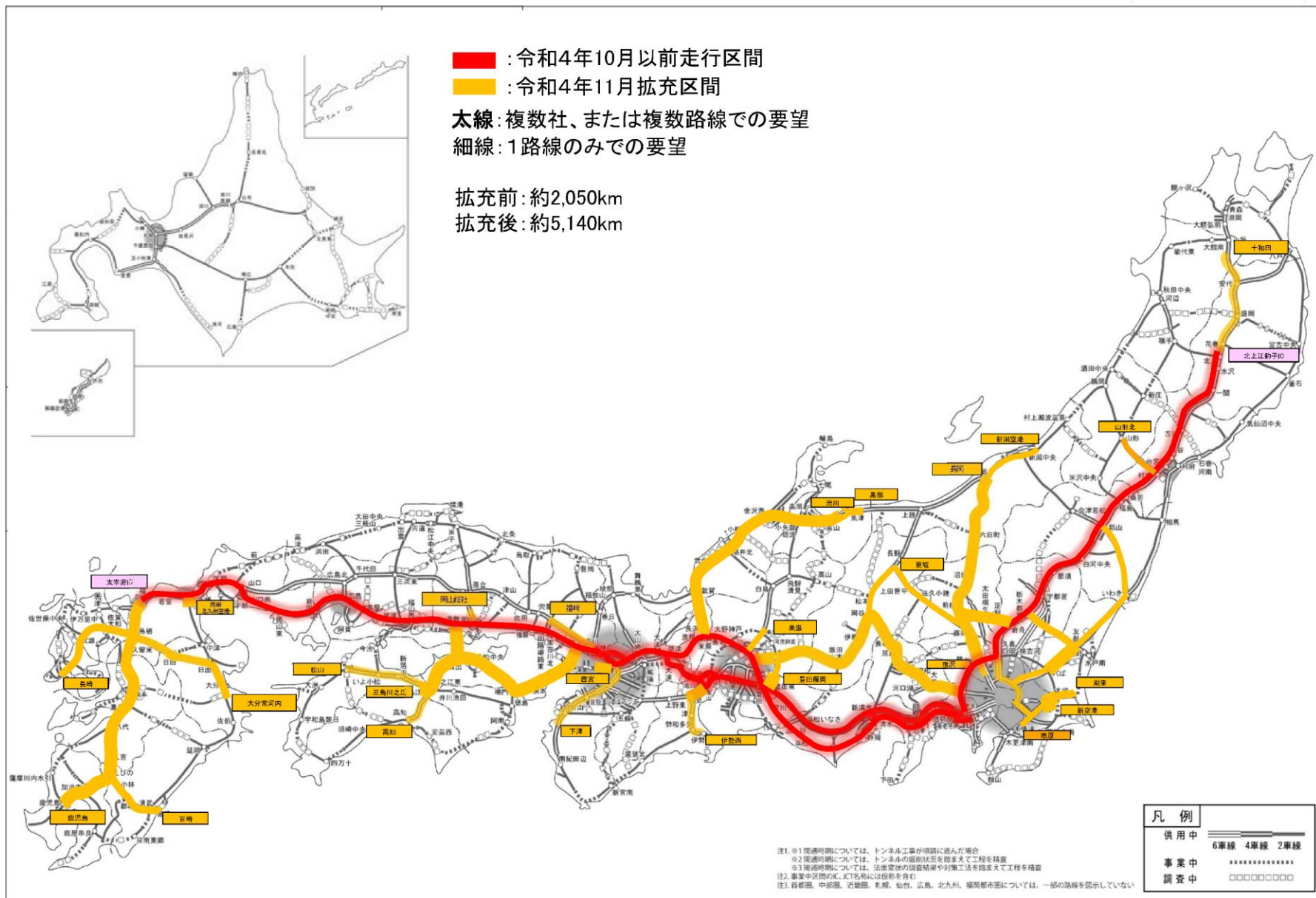


<構成員>

| | |
|-----|--|
| 議長 | 内閣官房長官 |
| 副議長 | 農林水産大臣 経済産業大臣 国土交通大臣 |
| 構成員 | 内閣府特命担当大臣 （消費者及び食品安全担当） 国家公安委員会委員長 厚生労働大臣 環境大臣 |

※上記のほか、公正取引委員会委員長の出席を求めるものとする。 7

ダブル連結トラックの通行区間について



4. SA・PAにおける休憩施設の拡充



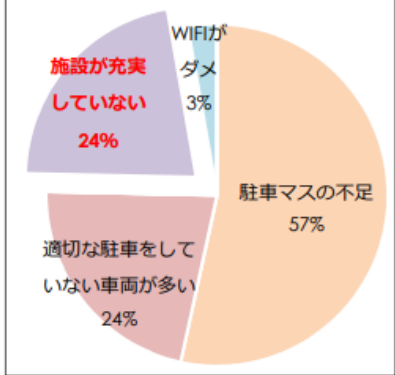
○全ト協の調査では、シャワー、コインランドリー、コンビニエンスストアの設置を望むドライバーが多いという結果。（図1、2）



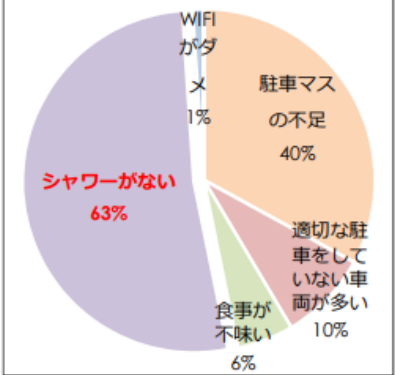
○シャワー、コインランドリー、コンビニエンスストア等ドライバー施設を充実していただきたい。

<図1> SA・PAの利用で困ったこと

<山陽自動車道・吉備SA>



<中国自動車道・勝央SA>



SA・PAのシャワー施設設置数（出典：国土交通省道路局資料）

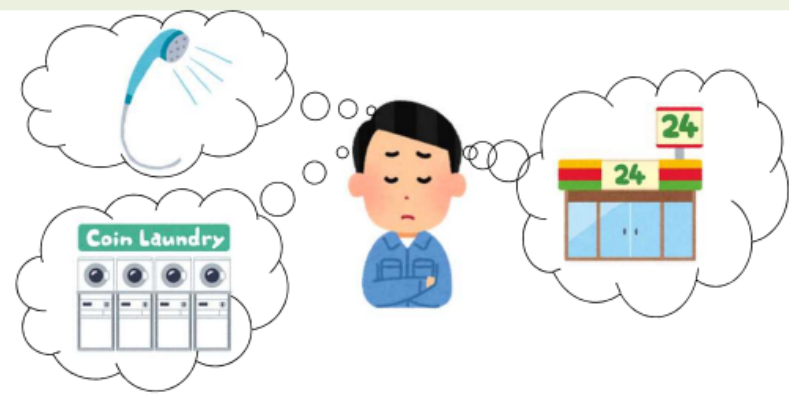
| | 施設数 | 室数 |
|-----|-----|-----|
| 東日本 | 10 | 46 |
| 中日本 | 19 | 133 |
| 西日本 | 9 | 39 |
| 計 | 38 | 218 |

令和5年4月1日現在

(男：153室、女：61室、兼用：4室)

<図2> SA・PA施設の課題（ヒアリング）

- 車中泊するドライバーは、シャワー、コインランドリー、コンビニエンスストアの設置など、施設充実を望む声が多かった。
- SAは観光客向けの商品、価格帯が多く、ドライバーにとっては、利用しづらい。
もっとドライバーに目を向けた施設の充実を切に望む。
- 中国自動車道のSAはレストラン、コンビニエンスストアなど施設整備が十分でないため、**大変不便**を感じる。



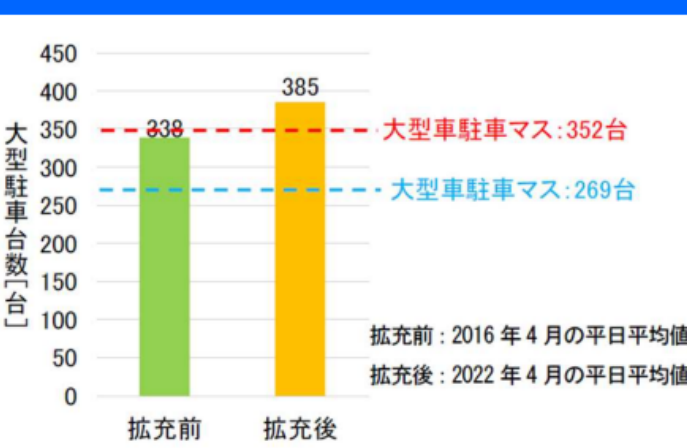
3. SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充等



○NEXCOや全ト協の調査では、大型車駐車マスは、まだまだ不足しているとの結果。（図1、2）

- 大都市圏周辺のSA・PAは、立体構造化により、オーバーフロー度合いが著しい箇所から直ちに着手していただきたい。
- SA・PAの大型車駐車マス不足を補完するため、道の駅を対象とした「高速道路の休憩施設の不足解消に向けた社会実験」に、トラックステーション（TS）を加えていただきたい。（図3）
- 大型車駐車マスの幅は3.25mが多く、隣の車両にサイドミラーやドアが接触する等の問題が生じていることから、幅3.5mにしていいただきたい。

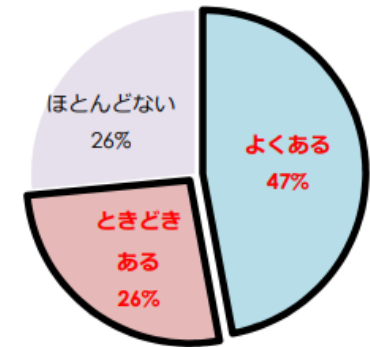
<図1> 東名 足柄SA（上り）駐車マス拡充前後の駐車台数



出典: NEXCO3社発表資料

<図2> 駐車マス不足で困ったことがあるか？

- ・約7割のドライバーが駐車マス不足で困っている。
- ・「ほとんどない」と回答したのは深夜時間帯にSAを利用しない運転者。



(R5年3月山陽道 吉備SAヒアリング調査結果)

<図3> 全ト協運営のトラックステーション

| TS名 | 駐車台数 | | | 計 |
|---------|--------------------------|-------|-----|-------|
| | トレーラ | 大型 | 普通 | |
| 1 札幌 | 39 | 17 | 56 | |
| 2 苫小牧 | 30 | 50 | 11 | 91 |
| 3 仙台 | 8 | 31 | 15 | 54 |
| 4 白河の関 | 15 | 30 | 73 | 118 |
| 5 茨城 | 30 | 10 | 40 | |
| 6 矢板 | 10 | 36 | — | 46 |
| 7 大宮 | 4 | 37 | 14 | 55 |
| 8 東神 | 21 | 76 | 22 | 119 |
| 9 新潟 | 6 | 46 | 28 | 80 |
| 10 金沢 | 9 | 47 | 10 | 66 |
| 11 浜松 | 13 | 103 | 14 | 130 |
| 12 名古屋 | 39 | 58 | 21 | 118 |
| 13 亀山 | 38 | 44 | 48 | 130 |
| 14 彦根 | 7 | 38 | 29 | 74 |
| 15 大飯 | — | 80 | 22 | 102 |
| 16 奈良・針 | — | 60 | 25 | 85 |
| 17 岡山 | 2 | 33 | 20 | 55 |
| 18 尾道 | 6 | 31 | 13 | 50 |
| 19 三次 | — | 30 | 19 | 49 |
| 20 北九州 | — | 70 | 37 | 107 |
| 21 鳥栖 | — | 48 | 32 | 80 |
| 22 諫早 | 40 (トレーラ・大型車) 5 (中型車) | 29 | 74 | |
| 23 大分 | 17 | 26 | 29 | 72 |
| 合計 | | 1,354 | 538 | 1,851 |

5. SA・PAの機能高度化について

- 高速道路内における物流車両の自動運転普及やカーボンニュートラルの推進のため、自動運転車両の拠点整備やEV充電施設の整備の促進等、高速道路SA・PAにおける機能高度化が必要。
- 自動運転車両の拠点施設など利用者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費用の一部について支援を行う。

（高速道路機構が、国からの補助金を財源として、駐車場の主体整備となる高速道路会社へ無利子貸付をおこなうことができる制度を創設）



高速道路における大型車混入率

| 道路名 | 車種別 構成比 (大型車:%) | 道路名 | 車種別 構成比 (大型車:%) | 道路名 | 車種別 構成比 (大型車:%) | 道路名 | 車種別 構成比 (大型車:%) |
|-----------|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------|-----------------------|-----------|-----------------------|
| 道央自動車道 | 18.2 | 館山自動車道 | 18.8 | 名古屋第二環状自動車道 | 22.1 | 山陰自動車道 | 15.4 |
| 札幌自動車道 | 15.1 | 東関東自動車道 | 32.2 | 東名阪自動車道 | 38.6 | 岡山自動車道 | 22.6 |
| 道東自動車道 | 21.2 | 新空港自動車道 | 26.4 | 伊勢自動車道 | 18.5 | 松山自動車道 | 22.6 |
| 東北自動車道 | 37.6 | 北関東自動車道 | 31.3 | 西名阪自動車道 | 44.4 | 高松自動車道 | 27.1 |
| 八戸自動車道 | 38.6 | 東京外環自動車道 | 29.8 | 近畿自動車道 | 25.8 | 高知自動車道 | 20.5 |
| 青森自動車道 | 25.1 | 東名高速道路 | 44.4 | 阪和自動車道 | 22.7 | 徳島自動車道 | 26.9 |
| 釜石自動車道 | 18.4 | 中央自動車道富士吉田線 | 26.5 | 舞鶴若狭自動車道 | 30.5 | 関門橋 | 51.4 |
| 秋田自動車道 | 24.9 | 中央自動車道西宮線 | 37.7 | 関西空港自動車道 | 24.6 | 九州自動車道 | 31.9 |
| 山形自動車道 | 23.2 | 名神高速道路 | 41.8 | 播磨自動車道 | 12.9 | 宮崎自動車道 | 24.5 |
| 磐越自動車道 | 31.6 | 新東名高速道路 | 58.8 | 中国自動車道 | 43.9 | 長崎自動車道 | 22.5 |
| 日本海東北自動車道 | 26.2 | 長野自動車道 | 32.2 | 米子自動車道 | 30.2 | 大分自動車道 | 20.4 |
| 東北中央自動車道 | 15.5 | 北陸自動車道 | 36.0 | 浜田自動車道 | 23.5 | 東九州自動車道 | 18.0 |
| 関越自動車道 | 30.0 | 中部横断自動車道 | 28.3 | 松江自動車道 | 17.2 | 沖縄自動車道 | 8.7 |
| 上信越自動車道 | 36.1 | 東海北陸自動車道 | 25.6 | 広島自動車道 | 27.3 | 紀勢自動車道 | 16.3 |
| 常磐自動車道 | 30.6 | 伊勢湾岸自動車道 | 47.7 | 山陽自動車道 | 49.4 | 新名神高速道路 | 54.3 |
| | | | | | | 全道路平均（合計） | 36.1 |

出展：高速道路便覧2022 P. 238 道路別車種別交通量（平成27年度道路交通センサス平日調査） より抜粋