

1. 委員会の問題意識・目的

近年、全国の高速道路SA・PAにおいて、深夜帯を中心に、慢性的な混雑が顕在化している状況を踏まえて、あるべき高速道路SA・PA等の利用形態に関する議論を深め、その実現に向けた制度・施策を検討する

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

高速道路SA・PAにおける大型車長時間駐車の実状、背景等を、データ分析、ヒアリング・アンケート調査結果等から把握・確認した

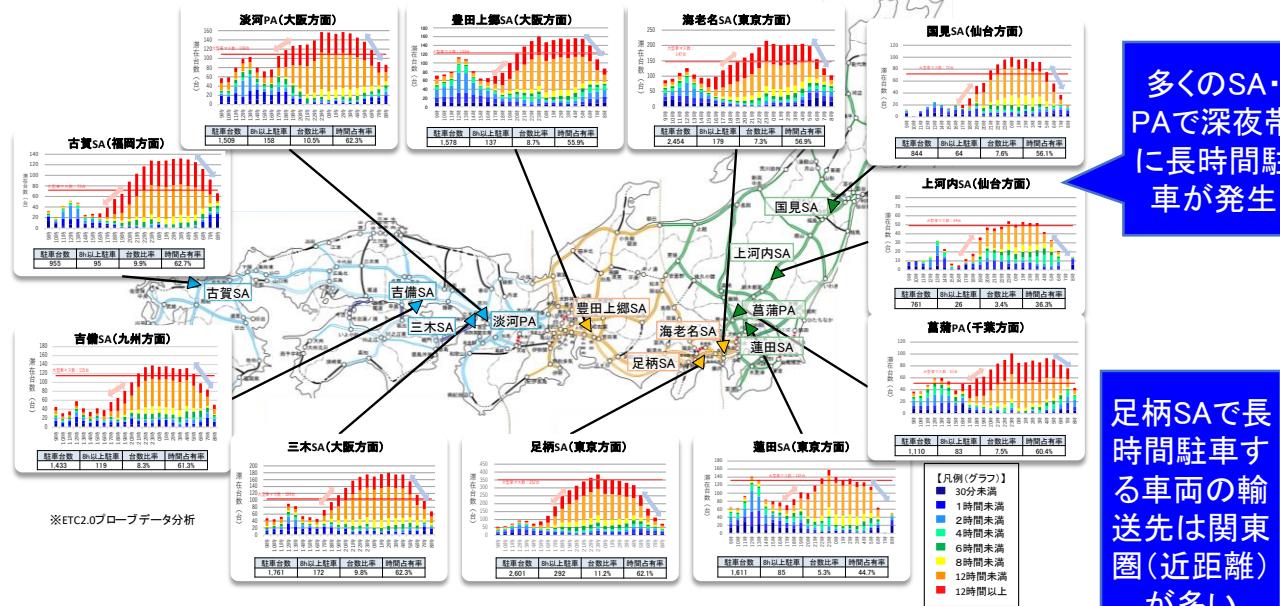
(1) 現状

- 多くのSA・PAにおいて、深夜帯を中心に、長時間駐車が発生。駐車マス拡充後も改善していない
- 大都市、地方都市を含めて、都心(目的地)に近いSA・PAほど混雑している。荷卸し地点に近いSA・PAにおいて長時間駐車を行っている車両が多い
- 高速道路の利用は短距離だが、SA・PAに長時間駐車する車両も存在している。こうした車両の多くは、物流施設や工場が多いエリアを発着している
- SA・PAでは、長時間駐車する車両の存在によって、休憩の機会を逸失する車両も生じている

(2) 背景

- 大型車の高速道路利用が増加している
- EC市場規模、宅配便取扱個数が増加傾向にあり、物流量が増加している
- 高速道路ネットワークの整備により、インターチェンジ周辺に大型物流施設の立地が進み、高速道路を利用する物流トラックも多く存在している
- 労働環境改善のため、法体系の整備が進み、トラック運転手の休憩・休息時間の管理が厳格化している
- トラックステーションが閉鎖するなど、一般道路でのトラックの駐車機会が減少している

＜全国の主要なSA・PAにおける大型車長時間駐車の実状＞



＜大型車の高速道路利用台数＞



出典) 高速道路便覧(2006、2011、2016、2021)の日平均道路別利用台数車種構成より作成
※車種は中型車、大型車、特大車が対象

＜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)の主な内容＞

項目	内容
拘束時間	○1ヶ月293時間 (年3,516時間の範囲内で6ヶ月320時間まで延長可) ○1日 13時間 (最大16時間まで延長可。但し15時間超は週2回迄)
休息期間	勤務終了後、 連続した8時間以上
運転時間	○2日平均1日 9時間 ○2週間平均1週間 44時間
連続運転時間	○4時間 ○運転の中断 合計30分以上(1回連続10分以上)
時間外労働	一定期間は2週間及び1ヶ月以上3ヶ月以内の期間を協定
休日労働	2週間に1回を超えない、かつ、1年・1ヶ月・1日の拘束時間の範囲内

出典) トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント(厚生労働省)(2022年10月時点)より作成

(3) 物流施設管理者等の認識

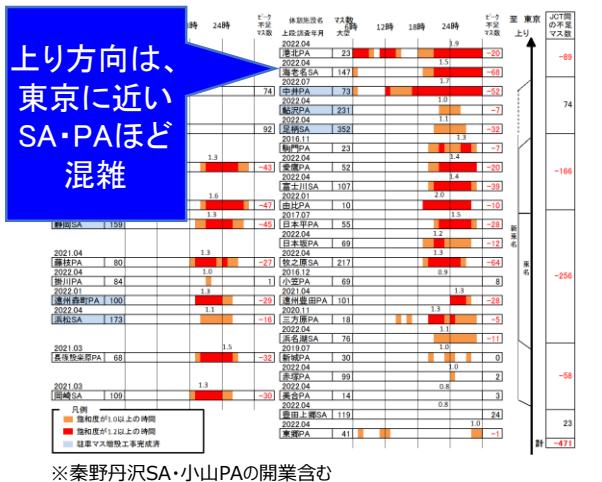
- 物流施設などの輸送先では、待機時間の削減や荷卸し作業の効率化のため、施設内に時間管理手法(パス予約など)が普及しており、これによって、荷物の受け入れ時間の厳格化、待機場所のSA・PAへの転換が進んでいる側面もある

＜大型物流施設運営者へのヒアリング結果＞

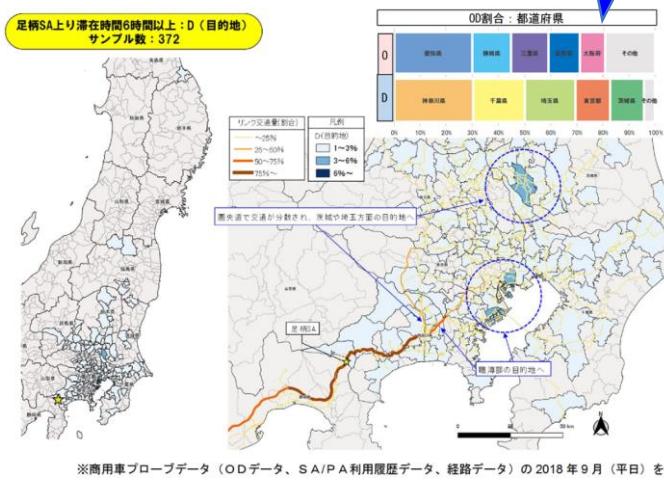
- ① 大型車の待機場所について
 - ・敷地面積3万㎡超の大規模施設でも、短時間内に30台程度しか確保困難
 - ・首都圏ほど場所確保は厳しく、更なる拡大は困難
 - ・施設側で別途外部に待機場所を用意することはない
 - ・待機場所として、SA・PAを利用している事は認識
 - ・施設内に、ドライバー利用可能な仮眠スペース・シャワー設備が整備されている所はごく僅か(大企業数社程度)
- ② 荷物の受入時間について
 - ・パス予約システムが普及。トラック到着時間を分散させ、施設内での待機場所・待機時間の削減、受入時間の厳格化することが目的。今後も普及が進むと予想
 - ・施設内作業後、車両は速やかに退出

物流施設側の荷物の受け入れ時間が厳格化している

＜東京方面の高速道路のSA・PAにおける混雑状況＞



＜足柄SAで長時間駐車する大型車の到着地＞

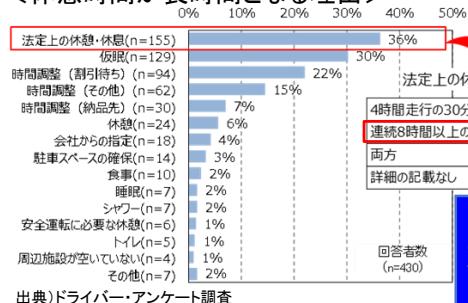


2. 大型車長時間駐車の実状・課題(つづき)

(4)ドライバーの認識

- 労働環境改善のための法体系の整備により、法令順守のための休憩・休息の確保が必須となっている
- 長時間駐車する車両のドライバーは、休息(仮眠)や、納品・荷卸時間に合わせた時間調整の待機も目的として、SA・PAを利用している
- SA・PAを利用するドライバーから、駐車マスの拡充、シャワー・24時間営業店舗の設置のニーズがある

<休憩時間が長時間となる理由>



<SA・PAに駐車するトラックの滞在時間、積荷の有無、高速道路利用距離>



長時間駐車になる理由は法定上の休憩の確保が多い

空車の長時間利用も存在

以上の現状・課題を踏まえた、大型車長時間駐車への取るべき対応

物流業界を取り巻く現在の社会経済環境を背景に、ドライバーの労働環境改善に対して、**雇用者側、荷主側、関係機関と一体的な協力を求めつつ**、「高速道路において、物流ドライバーの労働環境改善のために可能な範囲でできる対応」を行うことにより、社会経済の発展に不可欠な物流の持続的な機能の発揮を支援する

3. 高速道路の利用のされ方の変化

高速道路SA・PAは、本来、連続運転で疲労したドライバーに休憩やサービスを提供するための施設であるが、近年、物流ドライバーの『休憩』が増加するとともに、『待機』という新たな利用のされ方もみられる

<高速道路SA・PAの本来機能と利用のされ方の変化>

	SA・PAの本来機能		利用のされ方の変化			
利用目的	レジャー等 目的地の一つ	燃料補給 長距離運行のため	休憩 連続運転疲労	休息 乗り継ぎ・中継輸送の拠点	待機 労働条件遵守	防災拠点 前線基地・災害備蓄避難等
大型車の利用形態	高速道路利用:長距離 SA・PA利用:短時間	高速道路利用:長距離 SA・PA利用:長時間	高速道路:短距離 SA・PA:短時間	高速道路:短距離 SA・PA:長時間		
必要施設(※)	ショッピング、テーマパーク、地域連携イベント等	ガソリンスタンド、EV充電スタンド、水素ステーション	駐車場(休憩・短時間) トイレ、軽食、レストラン	駐車場(休息・長時間) コンビニ、シャワー	駐車場(待機場所)	復旧部隊の前線基地、災害備蓄、避難場所等

(※) 必要施設には、整備主体、整備手法等今後検討が必要なものを含んでいる

4. 対応の方向性・対策

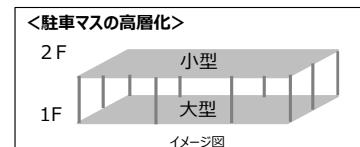
課題解決に向けて、路線・エリア別の特徴に応じて、これまでの対策を継続するとともに、新たな取組みを検討し進めていくことも必要である

<大型車長時間駐車への対応の方向性や対策>

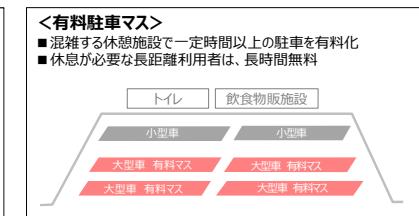


<新たな取組みの例、イメージ>

●駐車マス拡充



●付加価値設定の駐車マスの整備



●混雑状況の把握・情報提供



●車種・駐車時間を限定した駐車マスの整備

