

高速道路等における大型車長時間駐車対策 に関する調査研究委員会

中間報告書

一本 編一

令和5年6月

目 次

1. はじめに	
(1) 目的・問題意識	P.2
(2) 委員名簿	P.3
2. 大型車長時間駐車の実状・課題	
(1) 現状	PP.4～35
① 大型車駐車マス拡充の取組と今後の予定	P.4
② 駐車マス拡充前後の大型車駐車台数	P.5
③ 大型車の長時間駐車	P.6
④ 混雑状況の変化	PP.7～8
⑤ 大型車の長時間駐車台数(推計)	P.9
⑥ 大都市圏周辺の混雑状況	PP.10～13
⑦ 地方部の混雑状況	P.14
⑧ 深夜割引待ち車両	P.15
⑨ 休憩機会の逸失	PP.16～19
⑩ 他のSA・PAでの長時間駐車	PP.20～22
⑪ 短距離利用長時間駐車	PP.23～29
⑫ 中継輸送の取組み	P.30
⑬ 駐車場予約システム(有料制)の社会実験	PP.31～32
⑭ ダブル連結トラック予約制の社会実験	P.33
⑮ シャワーブース・24時間営業店舗の設置	PP.34～35
(2) 背景	PP.36～45
① 物流輸送の状況	PP.36～39
② 物流施設の立地の動き	P.40
③ 労働関連法令の見直し	PP.41～43
④ 一般道路での駐車機会の減少	PP.44～45
(3) 物流施設運営管理者等の認識	PP.46～47
① 物流施設の受入時間の厳格化	P.46
② 荷主の意識	P.47
(4) ドライバーの認識	PP.48～52
① 法令上の休憩・休息の必要性	P.48
② 夜間割引待ちの車両の影響	PP.49～50
③ 短距離長時間駐車の実態	P.51
④ 駐車マス、シャワー、店舗・コンビニ等の設置ニーズ	P.52
3. 課題解決に向けた方向性と具体的な方策	
(1) 概要	P.53
(2) 大型車長時間駐車への取るべき対応	P.54
(3) 高速道路SA・PAの利用のされ方の変化	P.55
(4) 対応の方向性や具体的な対策	PP.56～63
① まとめ	P.56
② 駐車マスの拡充	PP.57～59
③ 車種・駐車時間を限定した駐車マスの整備	P.60
④ 付加価値設定の駐車マスの整備	P.61
⑤ 混雑状況の把握・情報提供	P.62
⑥ 輸送効率向上・ドライバーニーズ	P.63

1. はじめに

(1) 目的・問題意識

問題意識

- 近年、幹線路線のSA・PAにおいては、深夜帯を中心に、慢性的な混雑が顕在化している
- 全国的に大型車駐車マスの拡充が行われているが、それ以上に駐車台数が増加し、改善効果が発現していない
- 最近の高速道路SA・PAの混雑の背景には、貨物車の高速道路利用率の増加、ECの普及に伴う宅配便取扱の増加、高速道路IC周辺の大型物流施設の立地進展、トラック運転手の労働環境改善のための法体系の整備、トラックステーションの閉鎖など一般道路での休憩機会の減少などがある
- 高速道路SA・PAに長時間駐車する大型車は、法令で定められた休息や、納品時刻に合わせた時間調整のための待機など、様々な理由でSA・PAに長時間滞在している。SA・PAにおいて、ドライバーに休憩の機会やサービスを提供するという本来機能のみならず、これらの新たな利用ニーズにどう対応していくか、を検討する必要がある



委員会の主旨・目的

物流トラックの長時間駐車の実態を踏まえ、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、混雑緩和の実現に向けた制度・施策を検討する

	実施時期	主な議題・論点
第1回	2022.8 (R4.8)	現状課題の認識 ・大型車長時間駐車の実態や現状生じている問題の確認 等
第2回	2022.10 (R4.10)	今後の休憩施設等のあり方に関わる議論 ・高速道路の本来機能であるドライバーの休憩に加えて物流トラックの長時間駐車にどのような対応をしていくべきか(ドライバーの休息、時間調整等) 等
第3回	2022.12 (R4.12)	対応の方向性や対策に係る議論・提案 ・高速道路SA・PAの拡張には限界がある中で、どのように駐車容量・効率を上げていくべきか ・さまざまな利用者の駐車機会の確保のため、どのような仕組みや制度が必要か 等

※2023(令和5)年度にも会議を実施予定

1. はじめに

(2) 委員名簿

	氏 名	所 属
委員長	内山 久雄	東京理科大学 名誉教授
委 員	根本 敏則	敬愛大学 経済学部 教授
委 員	兵藤 哲朗	東京海洋大学 海洋工学部 流通情報工学科 教授
委 員	松坂 敏博	東日本高速道路(株) 執行役員 経営企画本部 経営企画部長
委 員	中西 規祥	東日本高速道路(株) 管理事業本部 ITS推進部長
委 員	前川 利聡	中日本高速道路(株) 経営企画本部 経営企画部長
委 員	長浜 勲	中日本高速道路(株) 保全企画本部 保全担当部長
委 員	諸富 正和	西日本高速道路(株) 経営企画本部 経営企画部長
委 員	加治 英希	西日本高速道路(株) 保全サービス事業本部 保全サービス事業部長

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状: ①大型車駐車マス拡充の取組と今後の予定

- NEXCO 3社は、SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充を行っており、今後も拡充予定である
- NEXCO 3社計で、2017～21年度末の4年間に、大型車駐車マスが約2,700台拡充(2017年度末から10%増加)されている。また、2022～24年度の3年間に、約1,600台拡充予定(2017年度末から16%増加)である

■実績

	東日本	中日本	西日本	合計
2017年度末	7,920	10,540	8,350	26,810
2021年度末	8,380	11,600	9,500	29,480
増加マス数	+460	+1,060	+1,150	+2,670
増加率	+6%	+10%	+16%	+10%

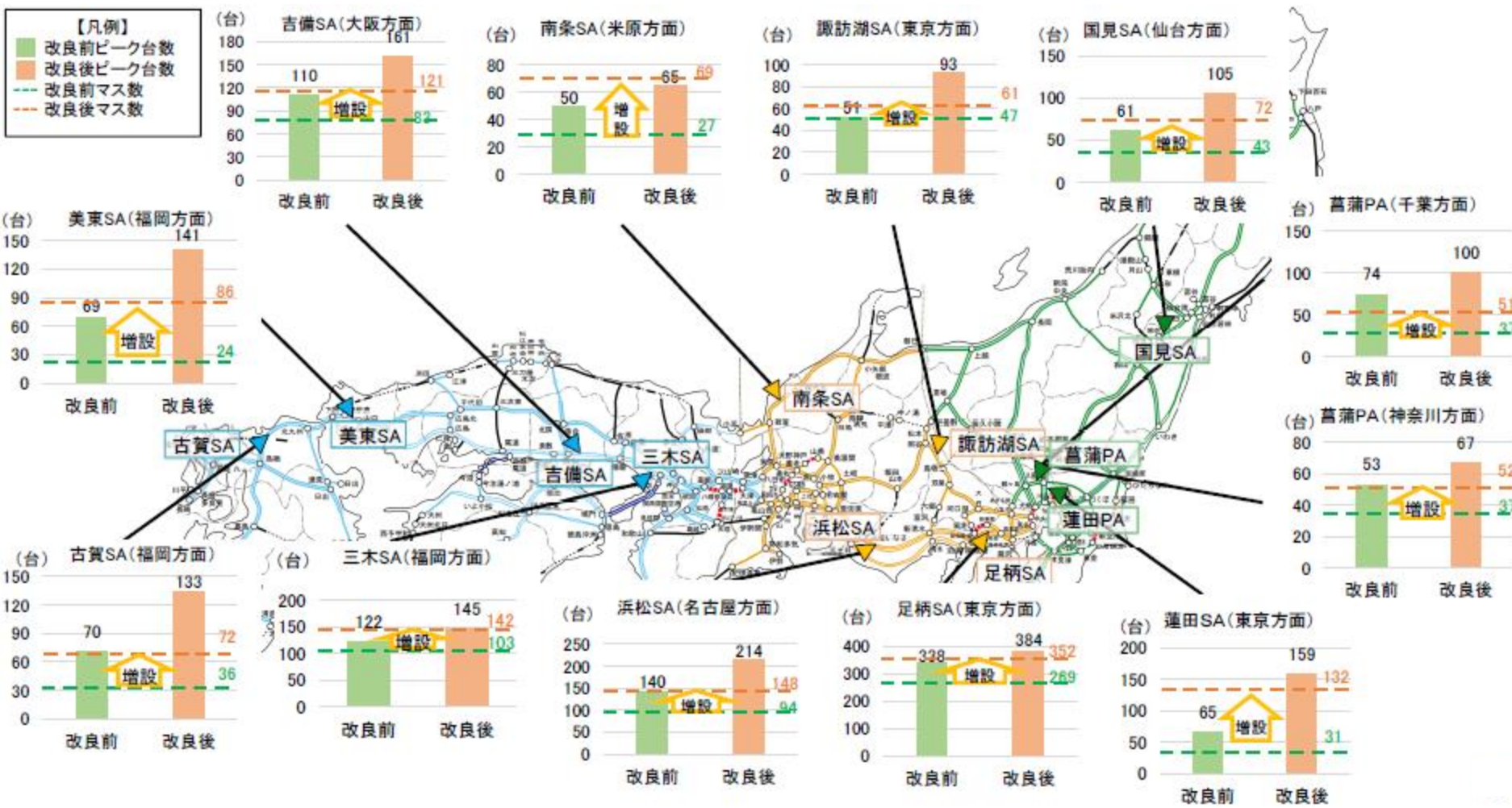
■今後の予定

	東日本	中日本	西日本	合計
2024年度末	8,830	12,300	9,940	31,070
増加マス数 ※2021年度末からの増加数	+450	+700	+440	+1,590
増加マス数 ※2017年度末からの増加数	+910	+1,760	+1,590	+4,260
増加率 ※2017年度末からの増加率	+11%	+17%	+19%	+16%

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状：②駐車マス拡充前後の大型車駐車台数

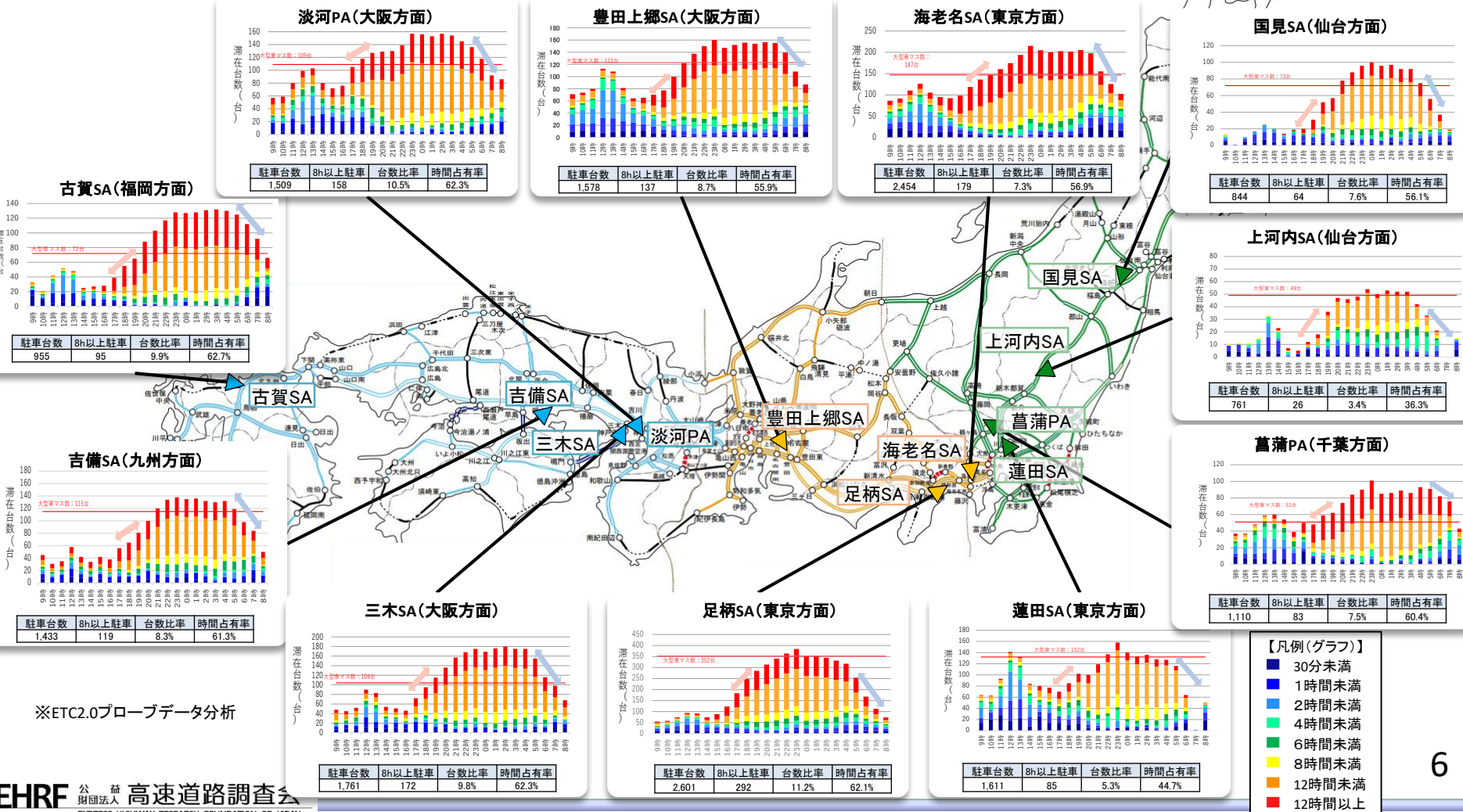
○SA・PAでは、全国的に大型車駐車マスの拡充が行われているが、それ以上に駐車台数が増加している



2. 大型車長時間駐車の現状・課題

(1) 現状: ③大型車の長時間駐車

- 全国のSA・PAでは大型車の長時間駐車が発生している。特に深夜時間帯に多い傾向がみられる
- SA・PAにおいて8時間以上の長時間駐車が占める割合は、台数ベースでは約10%だが、時間占有率では約60%である。大型車長時間駐車がSA・PAの混雑の要因となっていることを示している

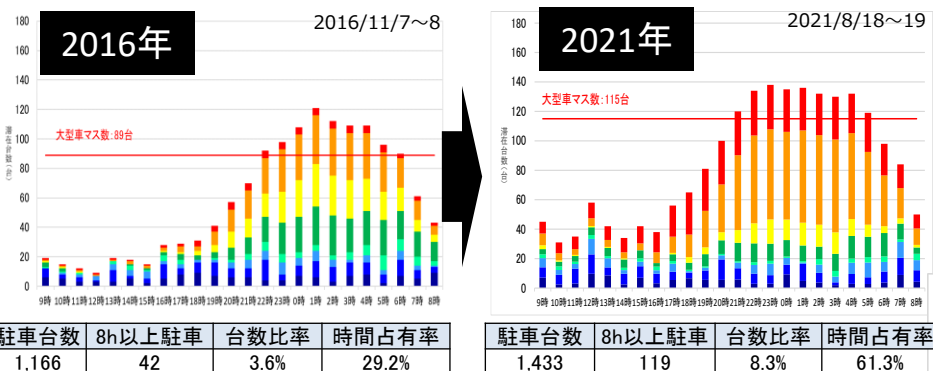


2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状: ④混雑状況の変化 1/2

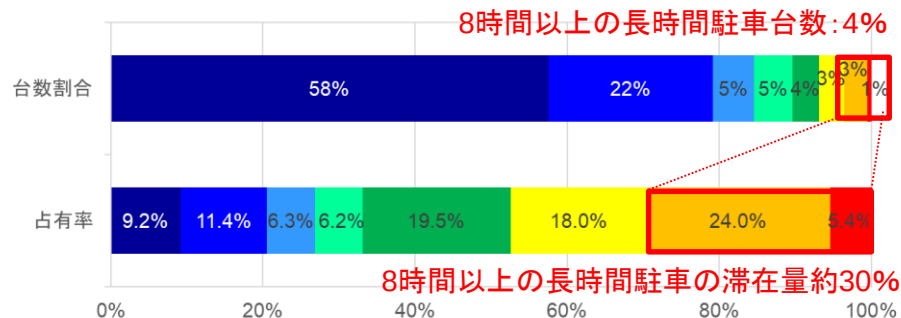
- 山陽道・吉備SA（九州方面）の長時間駐車の実態をみると、全国と同様の傾向が確認される
- 山陽道・吉備SA（九州方面）では8時間以上の長時間駐車が近年増加。長時間駐車は、19時頃から増加し、翌8時頃には減少しており、深夜時間帯に多い。駐車台数比率では約8%であるものの1日あたりの占有率は約61%
- 8時間以上の長時間駐車車両の中には、高速道路の走行距離が短い車両も多く存在（約44%）

■滞在時間別の大型車利用台数（九州方面）

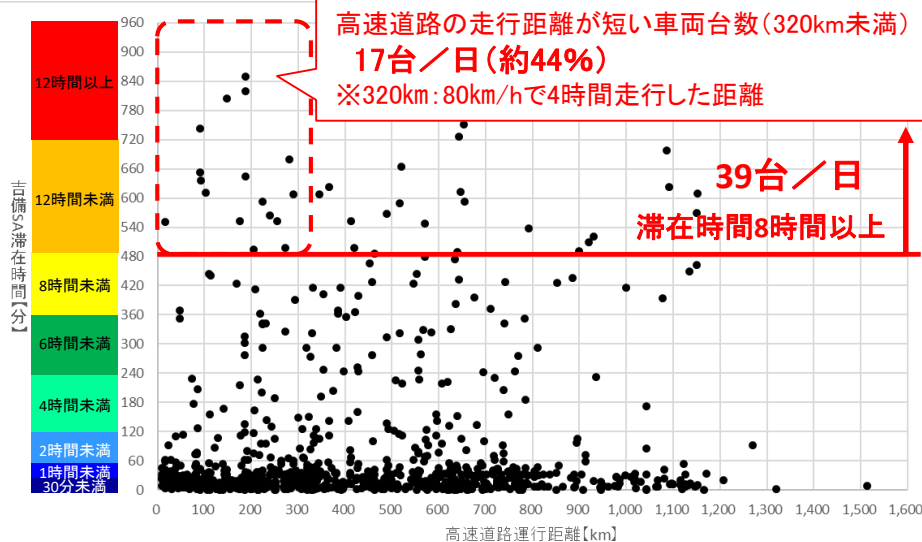


■ 30分未満 ■ 1時間未満 ■ 2時間未満 ■ 4時間未満 ■ 6時間未満 ■ 8時間未満 ■ 12時間未満 ■ 12時間以上

■大型車利用台数・駐車占有率（2016年）



■高速道路走行距離と吉備SA滞在時間（2016年）



【出典】NEXCO西日本利用実態調査（AVI調査、出入口ICペアマッチング、インターバルカメラ）データより作成（2016年11月7日（月））

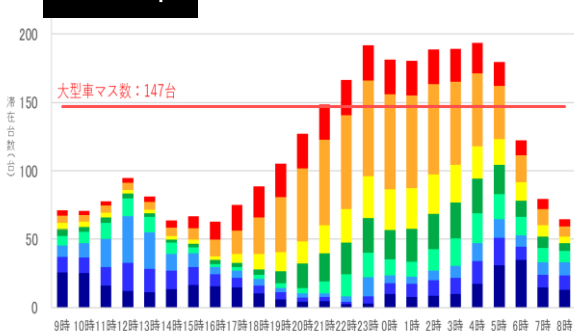
2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状: ④混雑状況の変化 2/2

- 東名・海老名SA（東京方面）の長時間駐車の実態をみると、全国と同様の傾向が確認される
- 8時間以上の長時間駐車が近年増加。長時間駐車は、16時頃から増加し、翌朝7時頃に減少しており、深夜時間帯に多い。2016年に8時間以上の駐車の数比率が約5%、占有率が約40%であったものが、2022年に数比率が約7%、占有率が約57%に増加

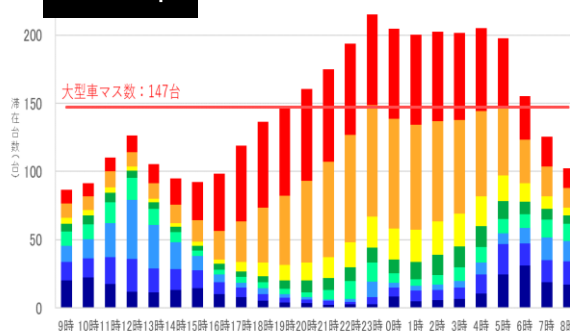
滞在時間別の大型車利用台数

2016年 2016/4/1～30の平日平均

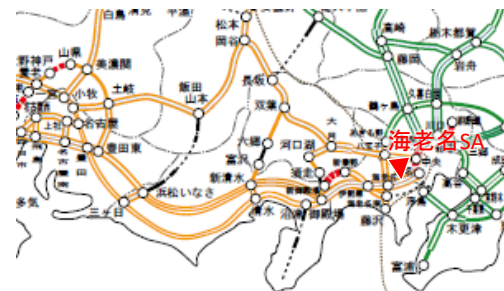


駐車台数	8h以上駐車	台数比率	時間占有率
2,367	107	4.5%	40.3%

2022年 2022/4/1～30の平日平均

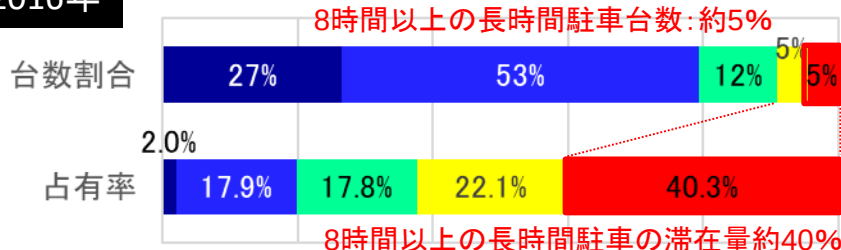


駐車台数	8h以上駐車	台数比率	時間占有率
2,454	179	7.3%	56.9%

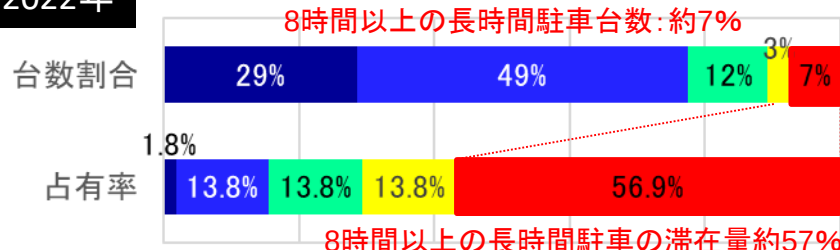


大型車利用台数・駐車占有率

2016年 0% 20% 40% 60% 80% 100%



2022年 0% 20% 40% 60% 80% 100%



■ 10分未満 ■ 10分～1時間 ■ 1～4時間 ■ 4～8時間 ■ 8時間以上

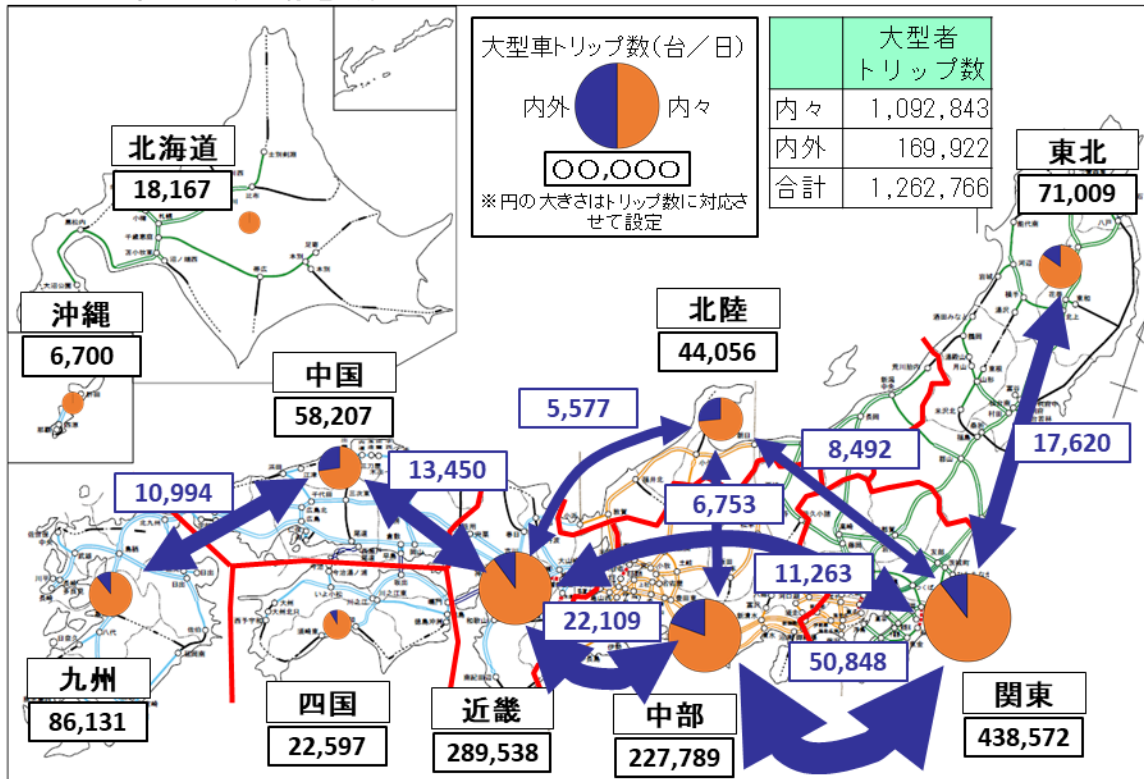
※値は四捨五入しているため、合計値と必ずしも一致しない

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状：⑤大型車の長時間駐車台数(推計)

- 全国のSA・PAの大型車長時間駐車の実状は約2.2万台/日と推計される。高速道路を利用する大型車のトリップ数の約2%に相当する
- 長時間駐車する車両の中には高速道路の走行距離が比較的短い(300km未満)車両も存在している(約40%)

■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

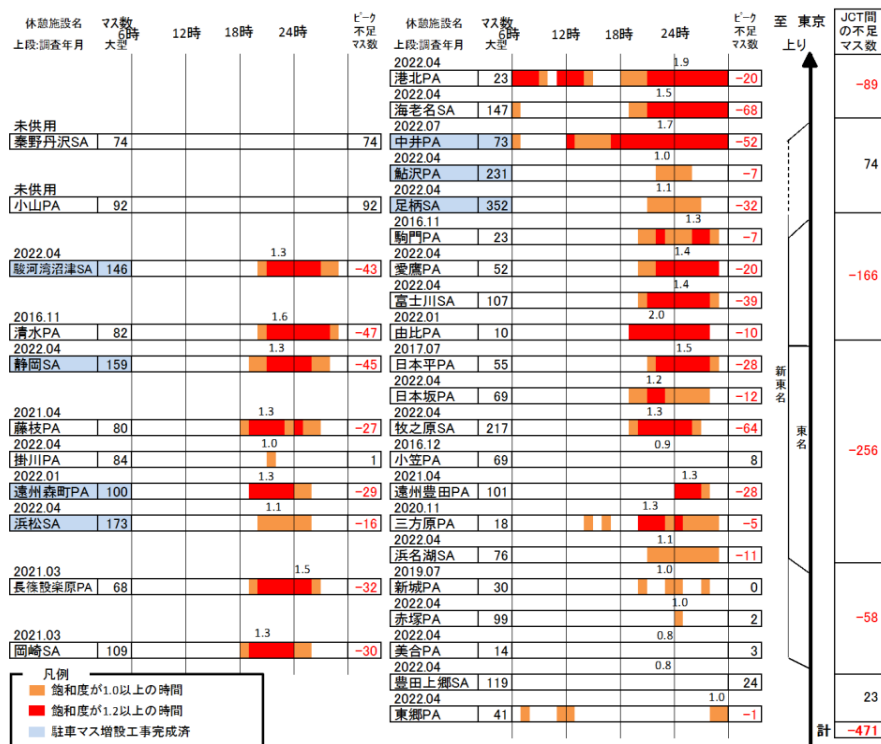
※長時間駐車()内は長時間駐車合計に対する割合

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状：⑥大都市圏周辺の混雑状況 1/4

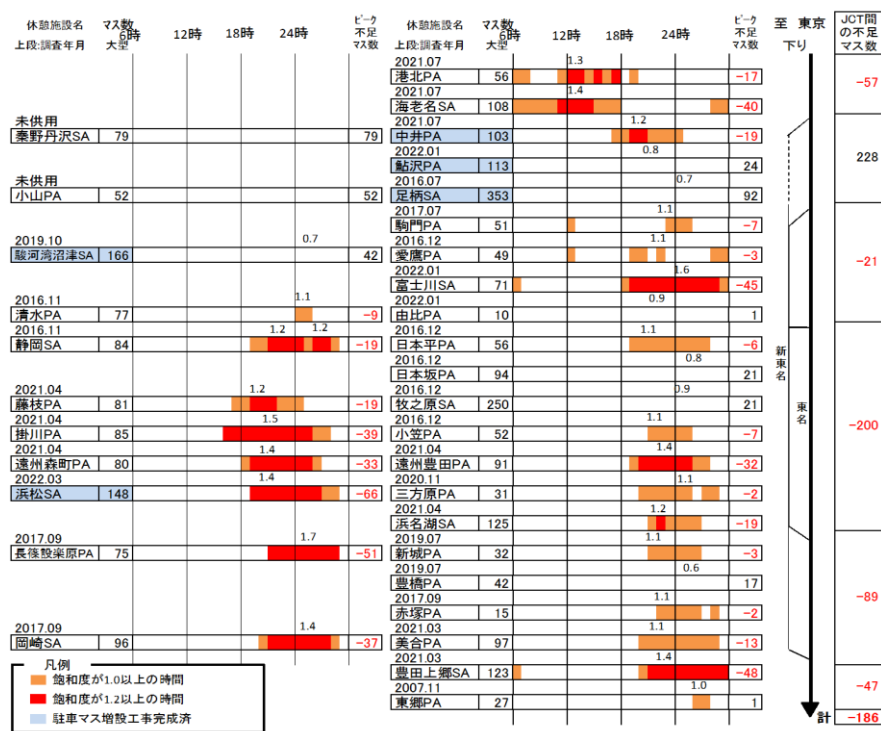
○大都市圏に向かう高速道路では、都心(主要目的地)に近いSA・PAほど、深夜時間帯を中心に混雑しており、駐車マスが不足している。特に東京方面の高速道路ではこの傾向が顕著である

<東京方面>



※秦野丹沢SA・小山PAの開業含む

<名古屋方面>



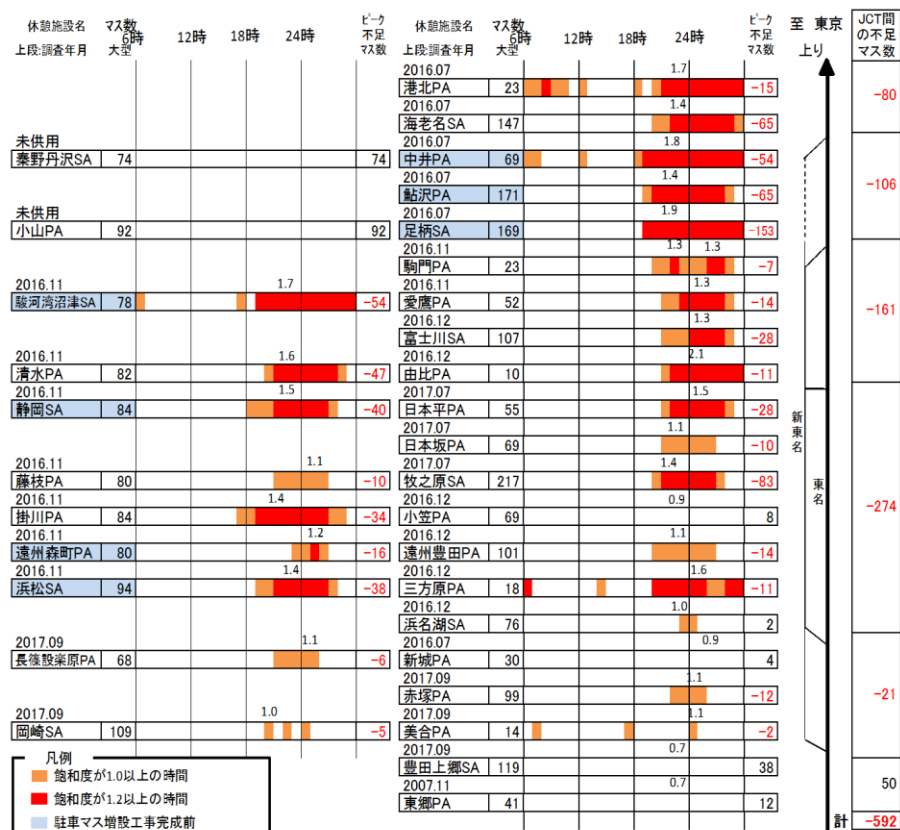
※利用実態調査データ+一部FFアンテナ通信履歴データ

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状：⑥大都市圏周辺の混雑状況 2/4

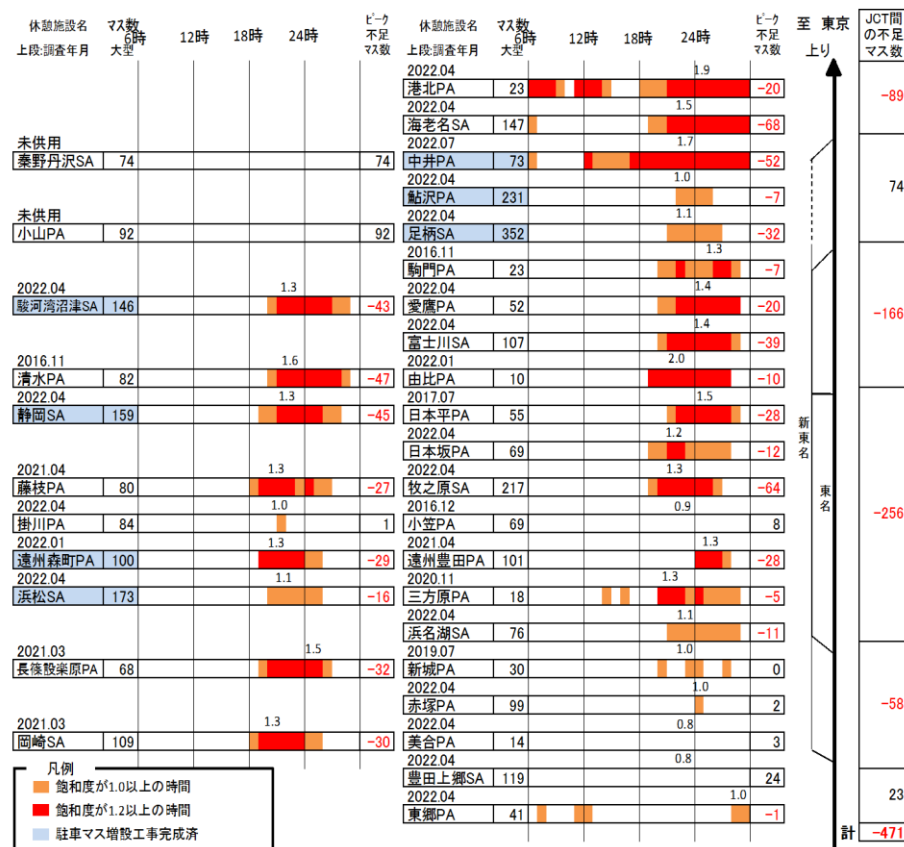
- 駐車マス増設後に混雑状況が軽減された休憩施設も存在するが、混雑解消には至っておらず、また、上流・下流の休憩施設の混雑緩和も見られていない
- 駐車マスを増設した休憩施設も含めて、ほぼ全ての休憩施設で依然として駐車マス不足の状態にある

<増設前>



※ 秦野丹沢SA・小山PAの開業含む

<増設後>



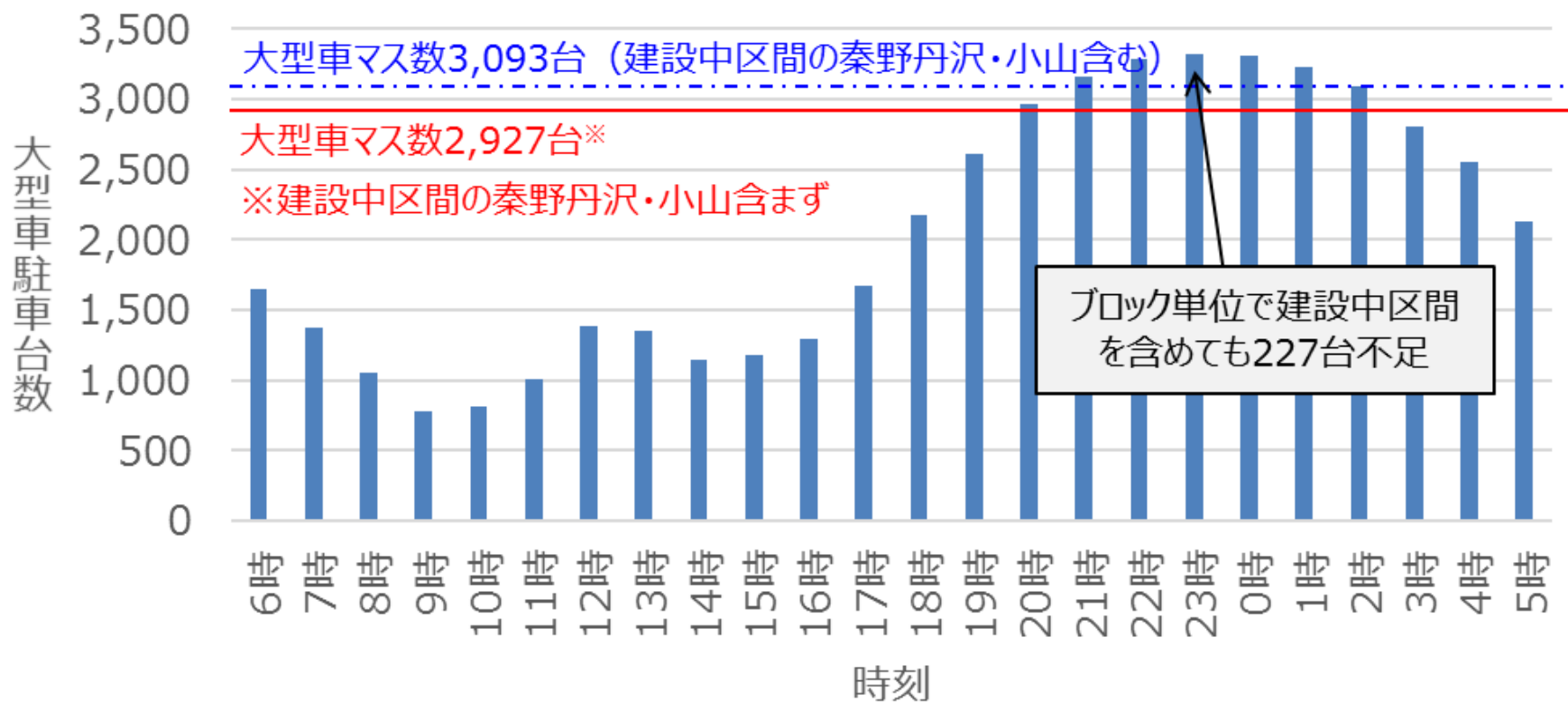
※ 利用実態調査データ+一部FFアンテナ通信履歴データ

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状：⑥大都市圏周辺の混雑状況 3／4

- 東名・新東名の東京方面の全休憩施設において、毎正時毎の大型車駐車台数を集計した結果、新東名建設区間で計画されている休憩施設（秦野丹沢・小山）の駐車マス数を加味しても、深夜帯を中心に駐車マスが不足するものと想定される

東名・新東名（東京方面）時間帯別大型車駐車台数

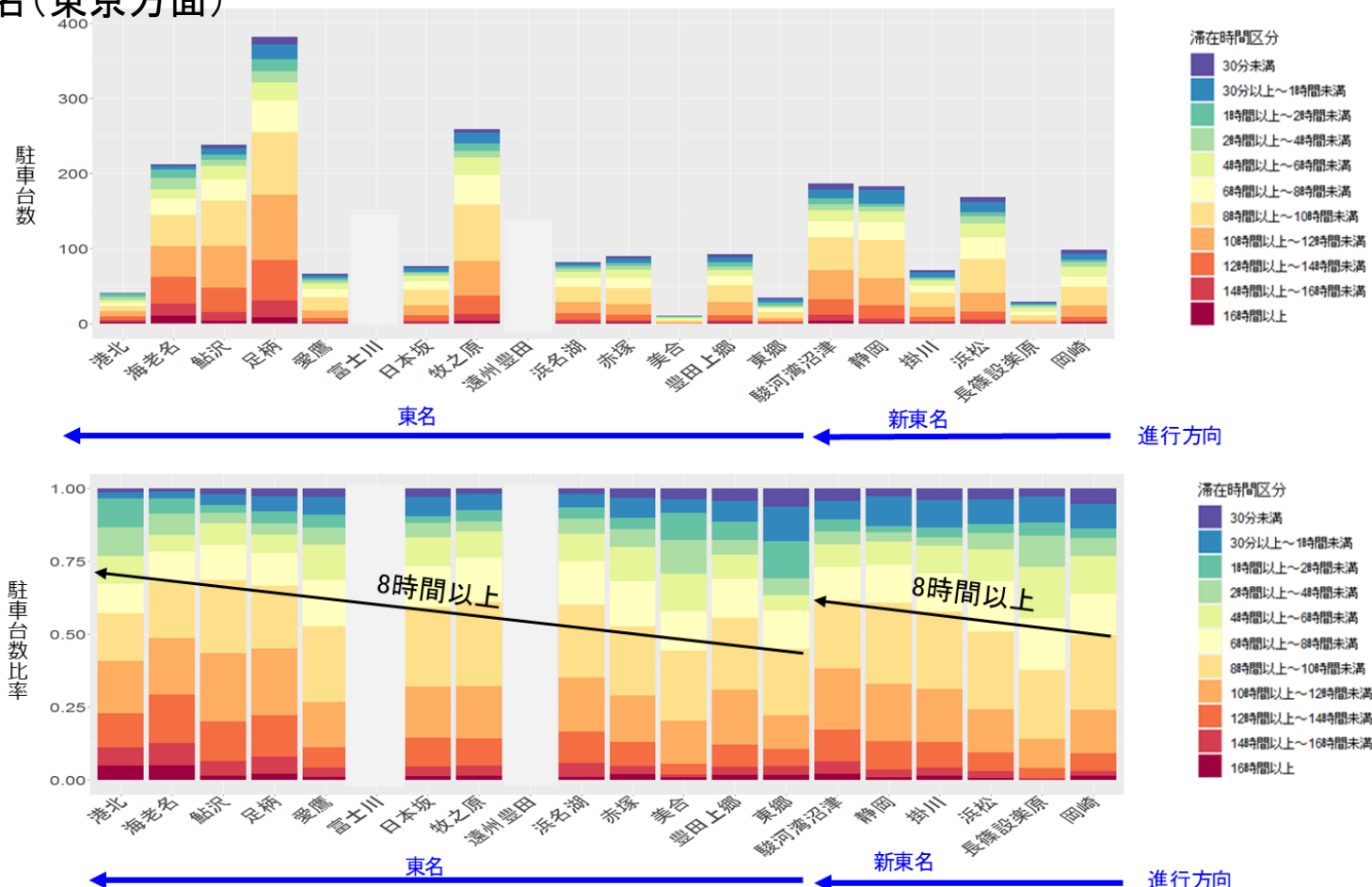


2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状: ⑥大都市圏周辺の混雑状況 4/4

○東名・新東名の東京方面のSA・PAは、夜間の混雑がピークとなる23時台において、首都圏に近くなるほど8時間以上の長時間駐車の高割合になっている
 ⇒最終目的地付近のSA・PAで休息・待機を行う車両が多いことを示している

東名・新東名(東京方面)



※2022年4月1日～30日 平日(23時)

※FFアンテナ通信履歴データ、富士川・遠州豊田：データ欠測

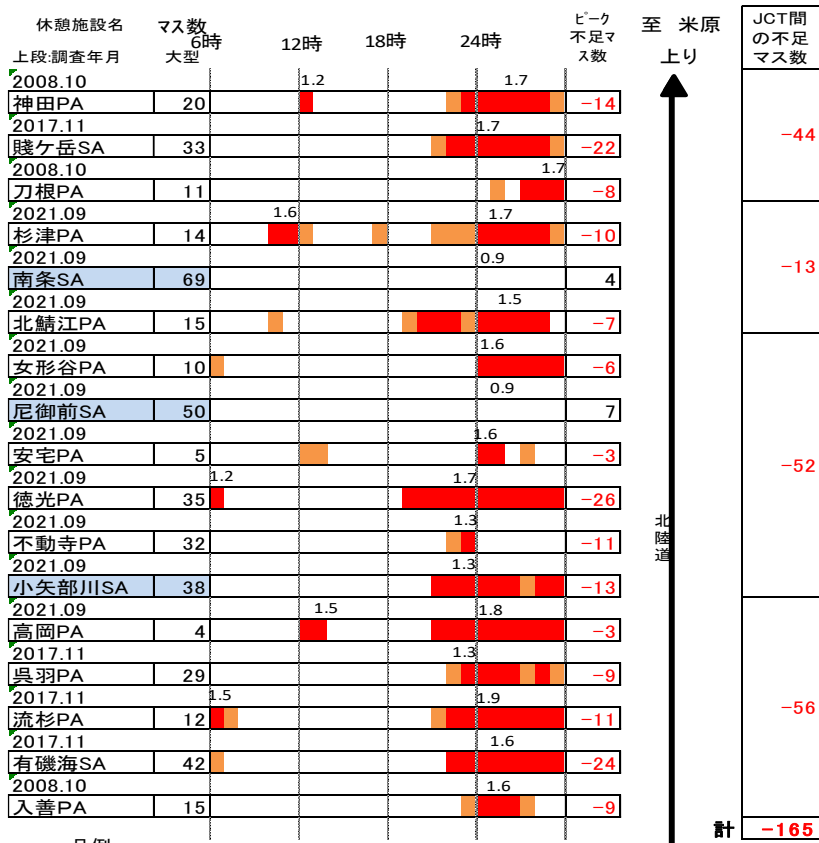
2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状：⑦地方部の混雑状況

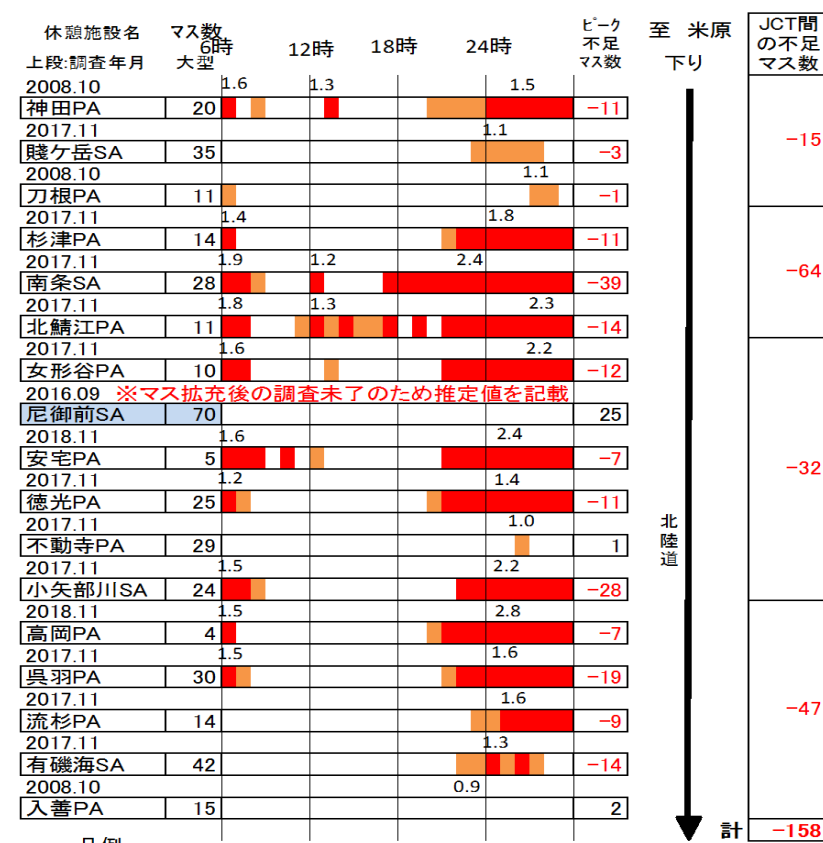
○大都市圏のみならず地方部でも深夜時間帯を中心に混雑しており、駐車マスが不足している

北陸地区の例

<米原方面>



<新潟方面>



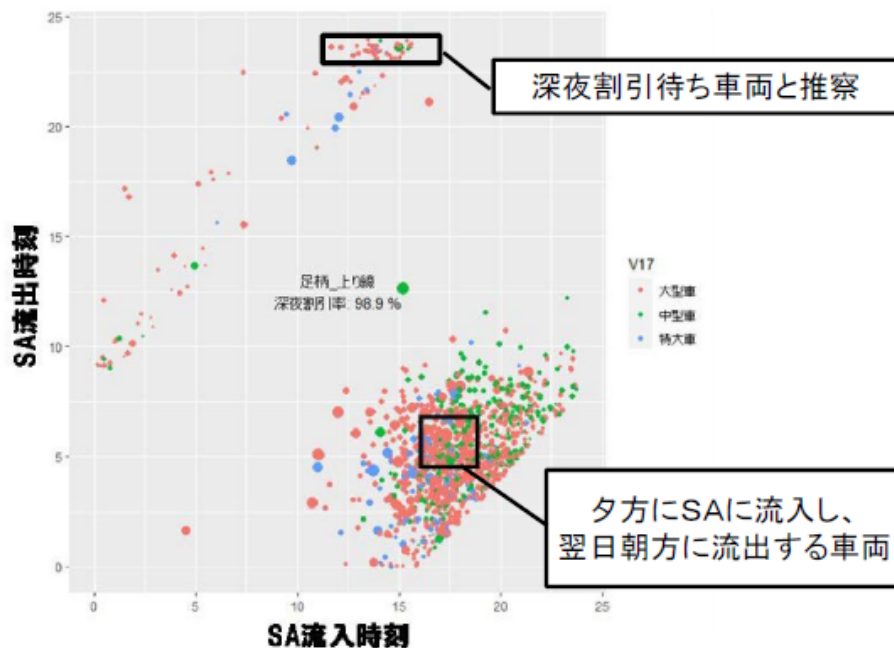
※利用実態調査データ

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状：⑧深夜割引待ち車両

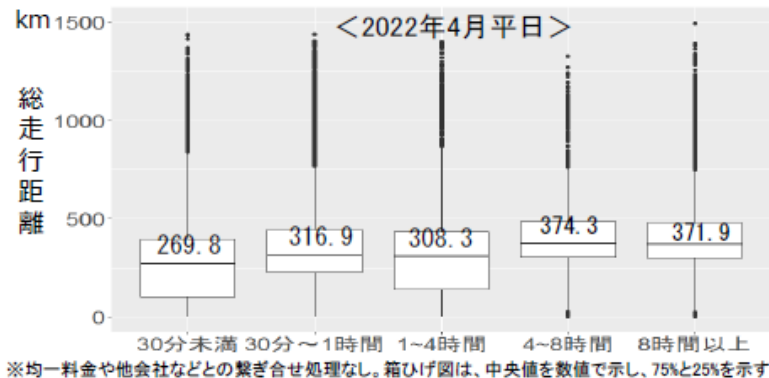
- 足柄SA(東京方面)の8時間以上駐車車両の多くは、夕方にSAに流入し、翌日朝方に流出している
- 左図の中央上部に示す深夜割引待ちの車両数は多くない
- 滞在時間別の高速道路の平均走行距離に大きな違いはない。法令で定められたドライバーの休憩・休息以外の影響があると思われる
- 8時間以上滞在した大型車の入口ICトップ10を見ると、三重県、愛知県、静岡県、滋賀県など比較的近い入口からの利用割合が多い

■足柄SAへの流入時間と流出時間の関係



出典：国土交通省第42回新道路技術会議 令和2年度中間評価・革新的研究調査(FS)評価結果
ダブル連結トラックおよび貨物車隊列走行を考慮した道路インフラに関する技術研究開発 研究代表 兵藤哲朗教授 研究状況報告書より抜粋

■滞在時間と走行距離の関係



■8時間以上滞在車両の流入IC

順位	入口料金所名	台数	割合	累積割合	都道府県
1	亀山	702	12%	12%	三重県
2	みえ川越	180	3%	15%	三重県
3	甲賀土山	159	3%	17%	滋賀県
4	音羽蒲郡	145	2%	20%	愛知県
5	東海第一	142	2%	22%	愛知県
6	豊明第二	139	2%	25%	愛知県
7	西宮	130	2%	27%	兵庫県
8	小牧	115	2%	29%	愛知県
9	清水	103	2%	30%	静岡県
10	御殿場東入口	99	2%	32%	静岡県

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

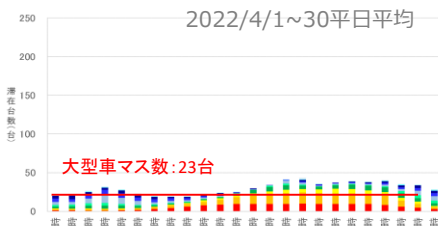
(1) 現状: ⑨休憩機会の逸失 1/4

○SA・PAに駐車できなかったと推察される5分未満の立寄りも発生している。特に夜間・深夜時間帯は5分未満の立寄り台数の割合が大きい
 ⇒夜間・深夜時間帯を中心に、駐車マスを長時間占有する車両の存在によって、SA・PAに駐車できずに休憩機会を奪われていることを示している

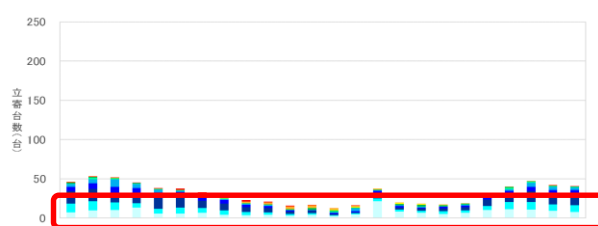
東京

＜港北PA＞
(神奈川県内)

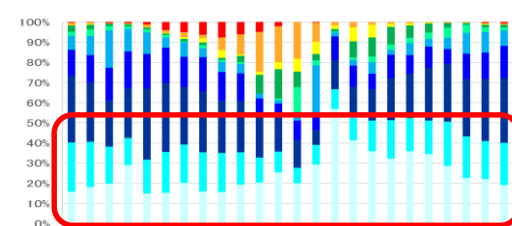
【滞在台数】



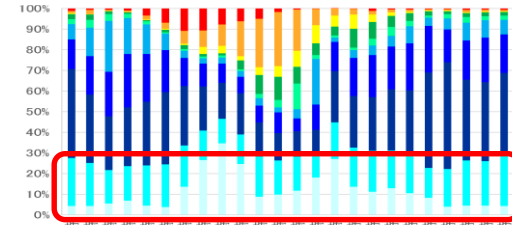
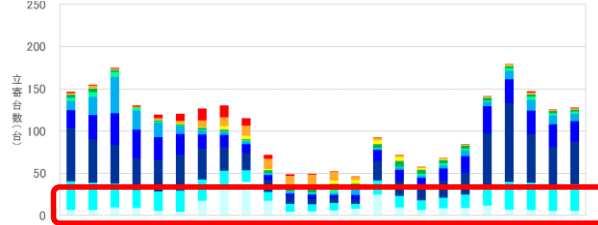
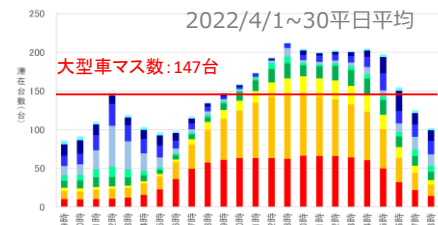
【立寄台数】



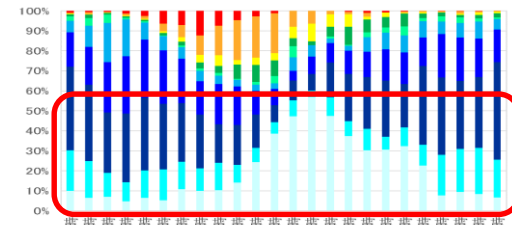
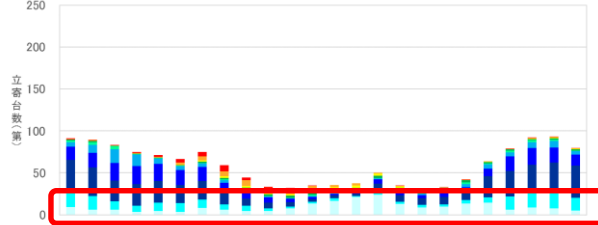
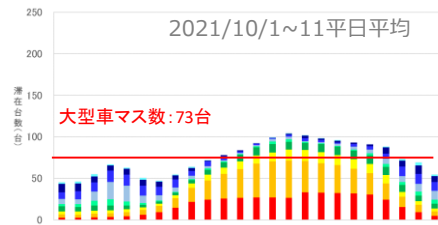
【立寄台数率】



＜海老名SA＞
(神奈川県内)



＜中井PA＞
(神奈川県内)



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)

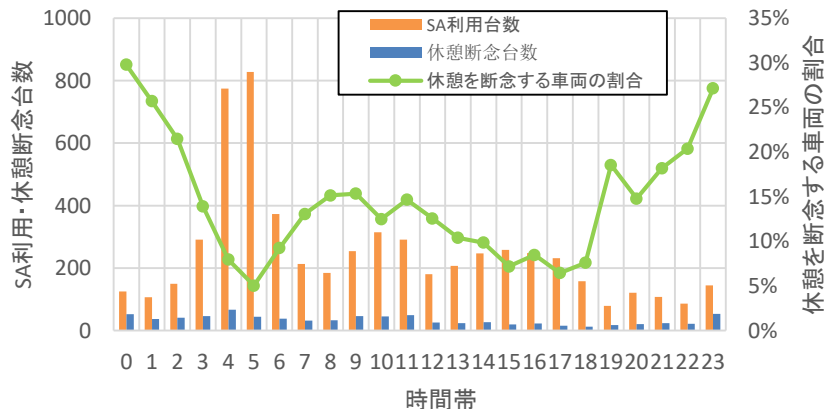
2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状: ⑨休憩機会の逸失 2/4

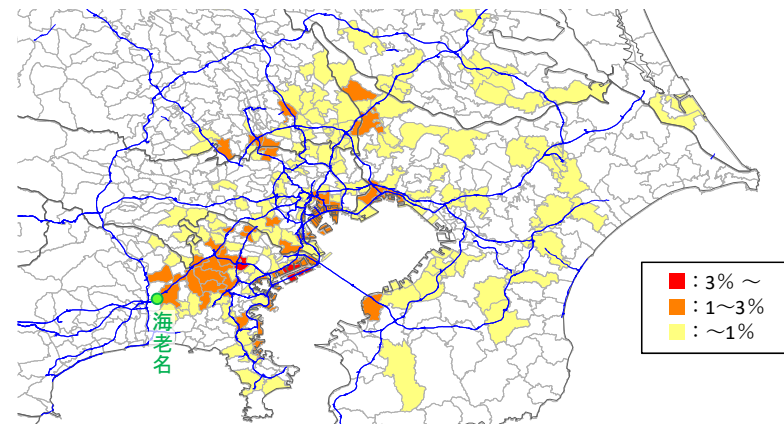
- 休憩を断念した車両の割合は夜間時間帯に高い傾向がみられる
- 海老名SAで休憩を断念した車両の87%は、その後も他の休憩施設を利用できていない
- 他の休憩施設を利用できていないトリップの到着地は、関東臨海部から関東北部まで点在しており、平均総走行距離は約50kmである(中央値は44km)

【休憩を断念する車両の判定方法】
商用車プローブデータにより、海老名SAには駐車しないが、海老名SA周辺リンクにおける走行時間が基準値を超過したものを駐車機会を逸した車両と定義
(基準値: 10分毎の平均走行時間+3σ)

■海老名SAの休憩機会を逸した車両数

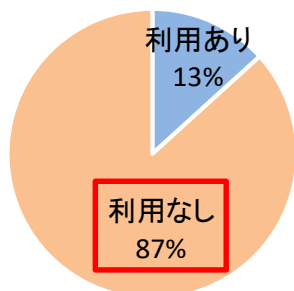


■他の休憩施設を利用しないトリップの到着地

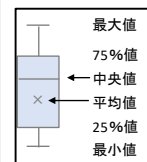
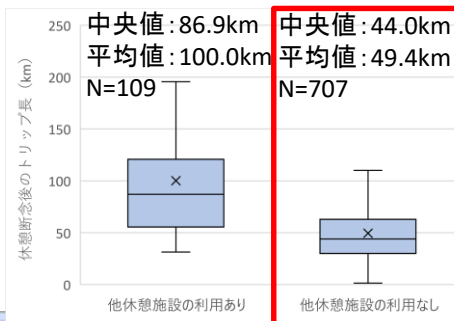


■海老名SAの休憩機会を逸した後の車両の行動パターン

他の休憩施設の利用有無



海老名SA下流側のトリップ長 ※海老名SAの下流側を対象



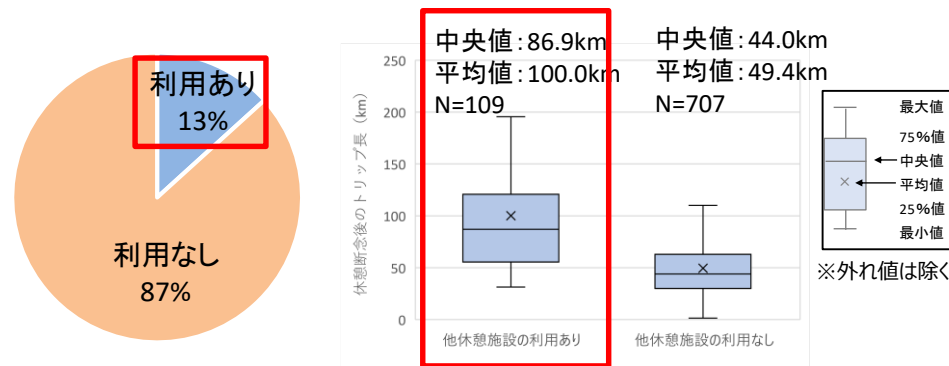
※外れ値は除く

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状：⑨休憩機会の逸失 3/4

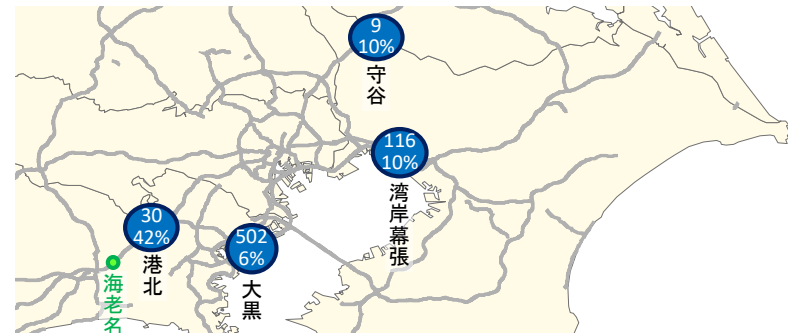
- 他の休憩施設を利用したトリップの到着地点は、利用できていない場合に比べて広い範囲に存在しており、平均総走行距離は約100km(中央値は87km)
- 駐車機会を逸失した車両の42%は、最も近い港北PAで駐車しており、駐車時間は30分(中央値)程度。この結果は、短時間利用できる駐車マス整備の必要性を示唆している
- 大黒PA、湾岸幕張PA、守谷SAで駐車する車両も存在している。これらのSA・PAの駐車時間は、サンプル数が少ないため、ばらつきが大きい

■ 海老名SAの休憩機会を逸した後の車両の行動パターン
他の休憩施設の利用有無 海老名SA下流側のトリップ長



※海老名SAの下流側を対象

■ 利用が多い休憩施設（海老名SAの下流側）



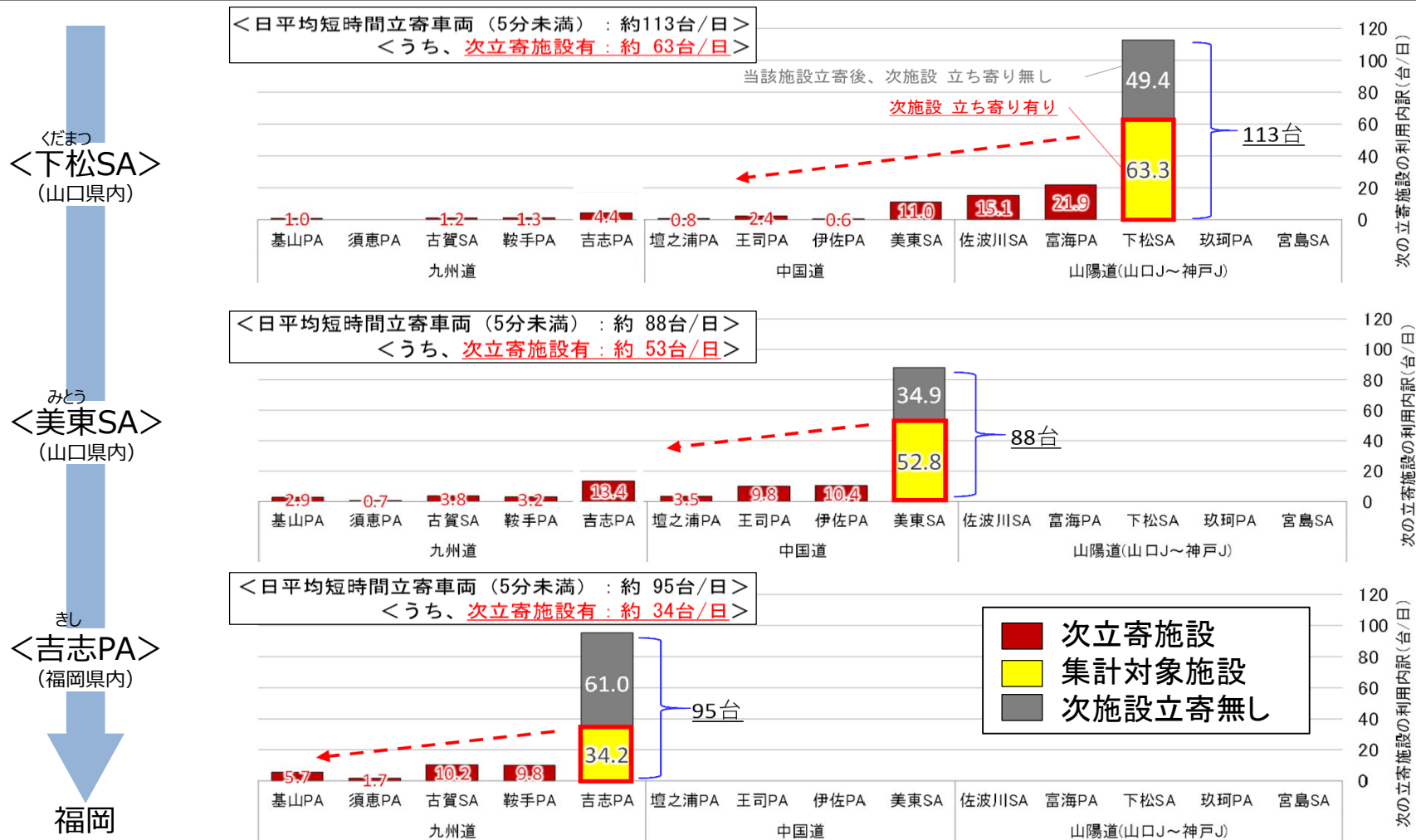
※海老名SAの休憩を断念した先の利用が多い休憩施設（全体の5%以上）を対象
※○内の数値は、上段は滞在時間の中央値（分）、下段は海老名SA断念トリップに対する休憩施設利用トリップの割合（%）

※2022/4/1～30 平日 商用車プローブデータ

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状：⑨休憩機会の逸失 4/4

○短時間立寄車両（休憩機会逸失と想定）の一定割合は、下流側のSA・PAに再度立寄り（駐車可否は不明）
⇒30分以上遠方への立寄り実績もあり、確実な休憩機会の確保が必要



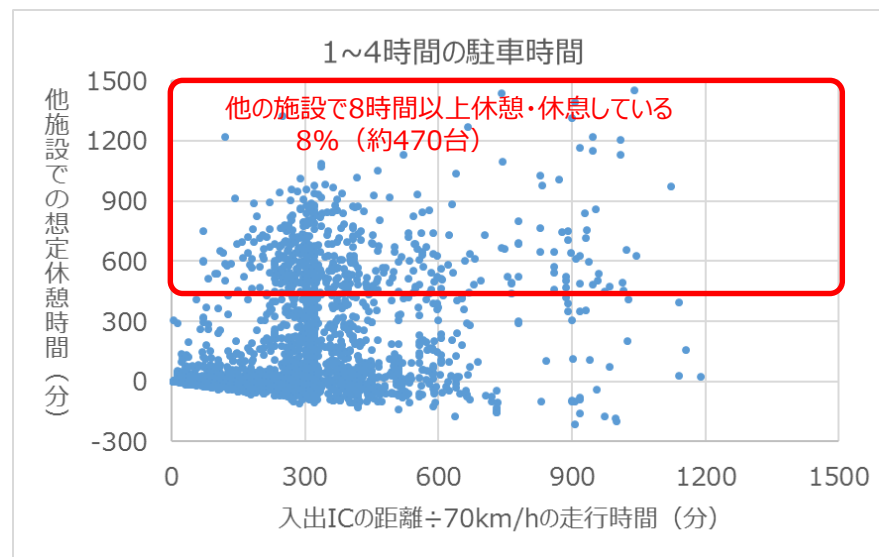
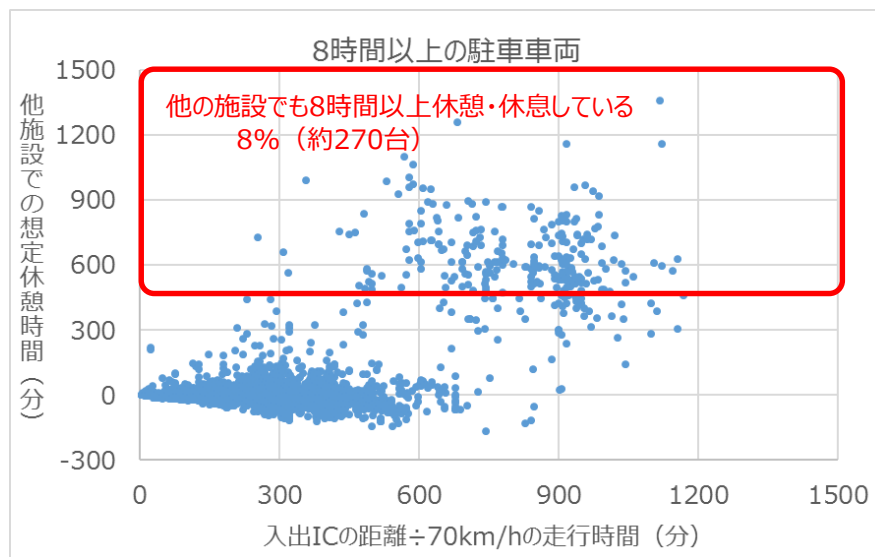
2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状：⑩他のSA・PAでの長時間駐車 1／3

- 海老名SAに8時間以上駐車する車両のうち、他の休憩施設でも8時間以上休憩・休息している台数は約8%を占める
- 海老名SA単独で有料化等の時間制約を設けたとしても、他のSA・PAにシフトする可能性があるため、混雑区間には統一した施策が必要となることを示唆している

【駐車時間の試算方法】

FFデータにより、海老名SA（東京方面）で8時間以上駐車している車両を対象に、高速道路への流入・流出時刻から、走行速度70km/hを仮定して他のSA・PAにおける駐車時間を試算



・横軸：高速道路走行距離÷70km/h×60分

・縦軸：（高速道路を出た時刻－高速道路に入った時刻）－（高速道路走行距離÷70km/h×60分）－海老名SA駐車時間

※2022/4/1～30平日（FFアンテナ通信履歴データ）

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状：⑩他のSA・PAでの長時間駐車 2／3

○海老名SA（東京方面）と同様な傾向が他のSAでも見られるが、首都圏近郊のSAほど、他のSAPAでも長時間駐車となる傾向

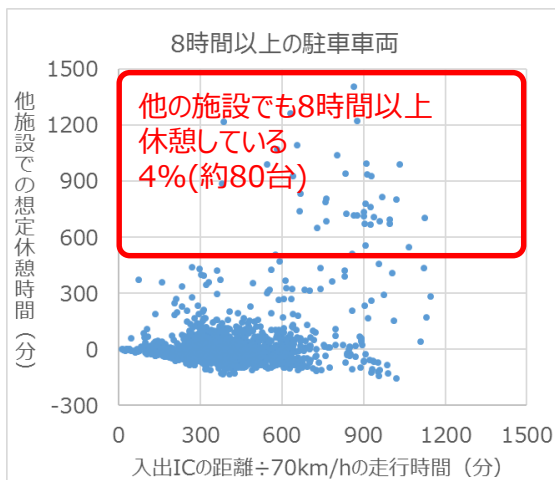
■分析箇所



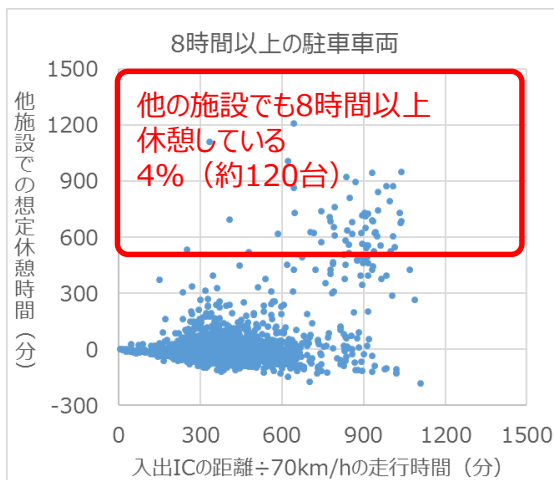
■他施設における大型車長時間駐車の実状

※2022/4/1～30平日（FFアンテナ通信履歴データ）

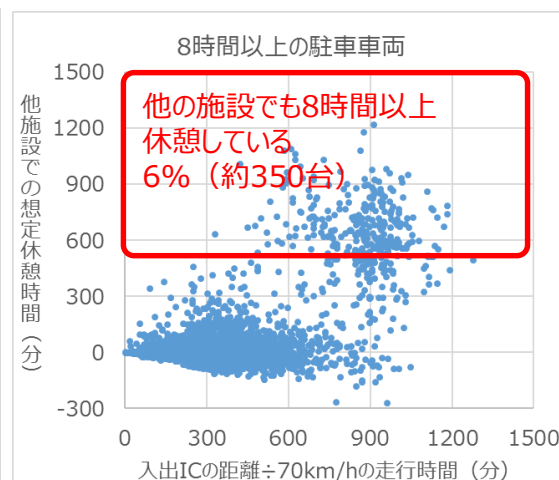
浜松SA



静岡SA



足柄SA



・横軸：高速道路走行距離÷70km/h×60分

・縦軸：（高速道路を出た時刻－高速道路に入った時刻）－（高速道路走行距離÷70km/h×60分）－当SA駐車時間

(1)現状:⑩他のSA・PAでの長時間駐車 3/3

各 S A で 8 時間以上駐車車両を対象に、他の SA でも 8 時間以上駐車している車両の入口 IC を分析

○九州地方を始めとした遠方が多数を占めており、これらの長距離トリップ^①に配慮した対応の検討が必要なことを示唆

[illegible][illegible]

No	人口IC領域	データの個数
1	福岡県	100
2	山口県	40
3	熊本県	32
4	広島県	26
5	佐賀県	23
6	大分県	18
7	鹿児島県	8
8	愛媛県	6
9	岡山県	6
10	長崎県	6
11	兵庫県	5
12	宮崎県	4
13	島根県	4
14	愛知県	2
15	高知県	2
16	三重県	2
17	滋賀県	2
18	香川県	1
19	徳島県	1
20	富山県	1
計		289

No	人口IC領域	データの個数
1	福岡県	72
2	山口県	43
3	広島県	27
4	愛媛県	13
5	熊本県	13
6	佐賀県	13
7	兵庫県	11
8	大分県	7
9	岡山県	6
10	宮崎県	3
11	鹿児島県	3
12	長崎県	3
13	島根県	3
14	三重県	2
15	愛知県	1
16	香川県	1
17	滋賀県	1
18	鳥取県	1
19	徳島県	1
	計	224

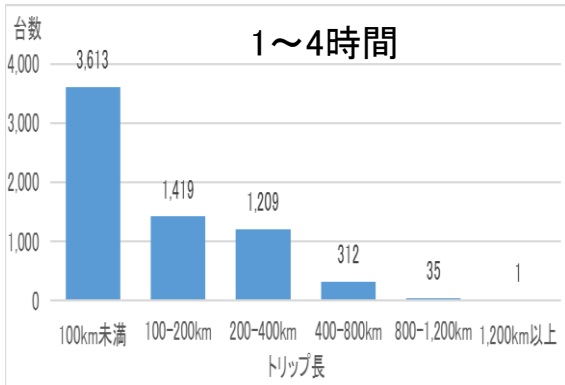
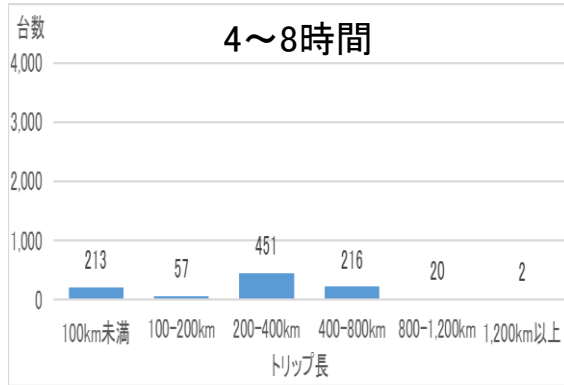
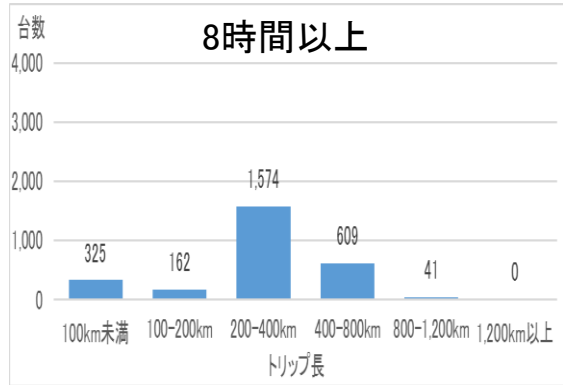
2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状：⑪短距離利用長時間駐車 1／7

○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55%、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る

豊田上郷SA（大阪方面）

豊田上郷SAを利用した入口IC・出口IC間的高速道路利用距離



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%				
	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%				
	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%				
	サンプル数 6,589 台					

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状: ⑪短距離利用長時間駐車 2/7

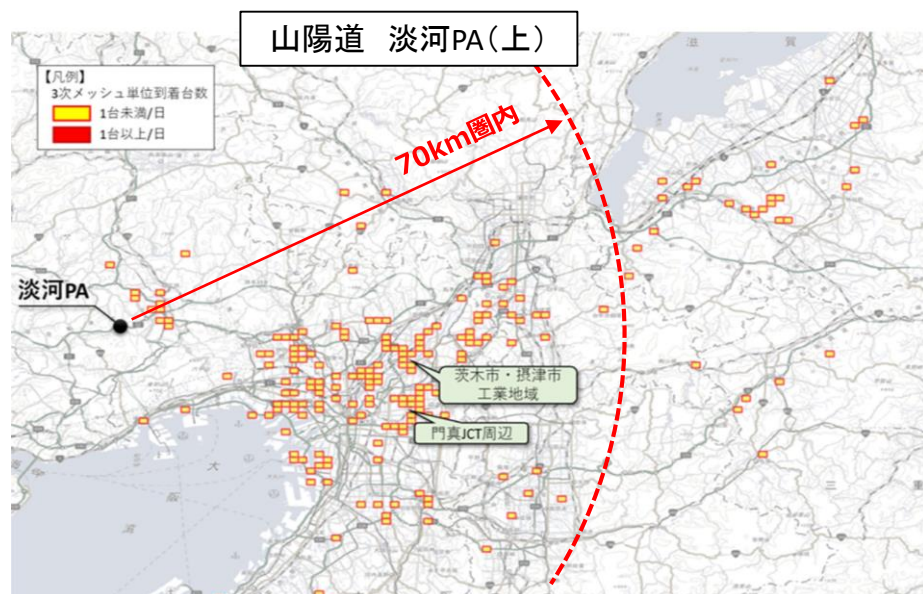
○ETC2.0データの分析により、高速道路での最終休憩(8時間以上)を行うSA・PAから目的地までは、概ね1時間程度の範囲内。目的地近傍で到着時間調整を行っている可能性が推察される

時間調整の長時間駐車の実態

到着時間調整のための長時間駐車車両の目的地分布(最終休憩 & 8hr以上 & 5:00~9:00IC 流出)

(平日 15 日間集計の一日平均台数 約1km四方表示)

大阪方面へのSA・PA



福岡方面へのSA・PA



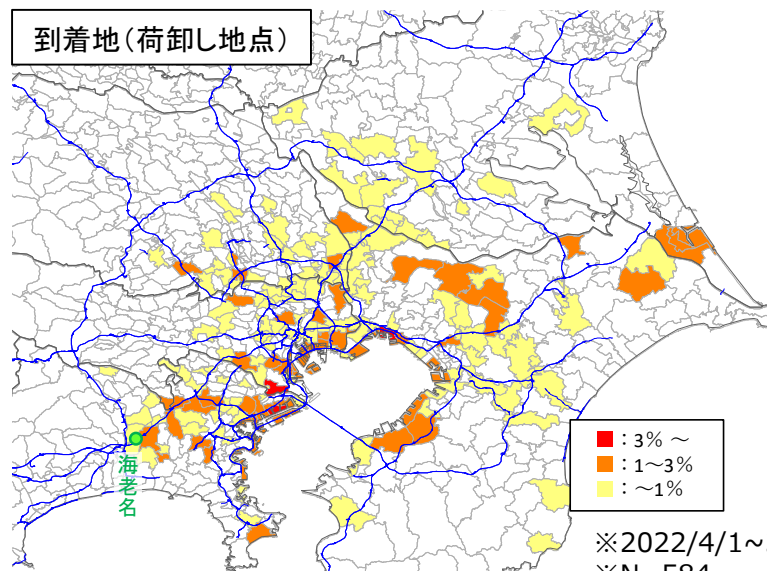
※ETC2.0プローブデータ分析
(2020.11 NEXCO西日本)
月曜日を除く平日にIC流出した車両のうち、
最終休憩施設で8時間以上駐車を行った車両を対象

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状: ⑪短距離利用長時間駐車 3/7

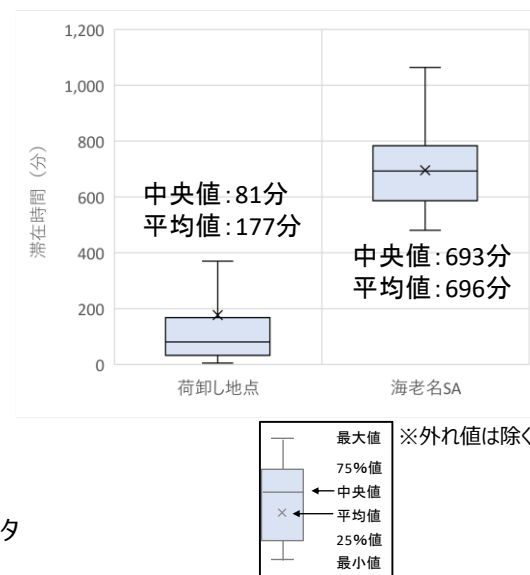
- 商用車プローブデータの分析により、東名・海老名SA（東京方面）に8時間以上駐車している車両の荷卸し地点が関東臨海部を中心に点在していることを把握
 - 3%以上を占めるゾーン（Bゾーン単位での集計）を確認すると、物流施設や工場が多いエリア
 - 8時間以上の駐車車両は、海老名SAで690分程度（中央値）に対し、荷卸し地点の滞在時間80分程度（中央値）
 - 荷卸し地点の滞在時間と海老名SA（東京方面）での駐車時間には明らかに差異があることや、荷卸し地点までの距離が短いことを踏まえると、荷卸し地点の滞在時間を短くするために海老名SA（東京方面）に長時間待機している可能性がある
- ⇒法令上の休憩・休息の遵守だけでなく、「待機」のために長時間駐車する車両が一定程度存在している可能性が推察される

■海老名SA（東京方面）での長時間駐車車両の荷卸し地点



※2022/4/1~30 平日 商用車プローブデータ
※N=584

■荷卸し地点での滞在時間と海老名SA（東京方面）の駐車時間



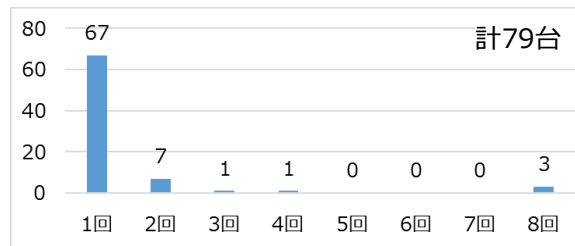
2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状: ⑪短距離利用長時間駐車 4/7

- FFデータを用い、厚木ICで高速道路に乗り、海老名SAに長時間駐車する車両の台数を集計すると、延べ利用台数では112台/月、車両数では79台である
- 商用車プローブデータを用い、このような車両のODを分析すると、出発地は厚木IC周辺、到着地は圏央道内側(藤沢付近)や臨海部が多い(商用車プローブデータでは、厚木ICで高速道路に乗り、海老名SAに長時間駐車する車両の台数は、延べ利用台数では23台/月、車両数では15台となっている)
- 出発地周辺(磐田・浜松付近、御殿場付近、厚木付近)、到着地(藤沢付近)の企業立地の状況を確認すると、物流施設やメーカーの工場等が多く存在している

■8時間以上滞在車両の流入IC

順位	入口料金所名	台数	割合	累積割合	都道府県
1	亀山	398	11%	11%	三重県
2	海老名	155	4%	15%	神奈川県
3	西宮	122	3%	18%	兵庫県
4	厚木	112	3%	21%	神奈川県
5	みえ川越	97	3%	24%	三重県
6	甲賀土山	86	2%	26%	滋賀県
7	豊明第二	85	2%	29%	愛知県
8	音羽蒲郡	69	2%	31%	愛知県
9	名古屋	64	2%	32%	愛知県
10	小牧	63	2%	34%	愛知県



2回以上の利用割合
12台÷79台=15%

車両数÷利用台数

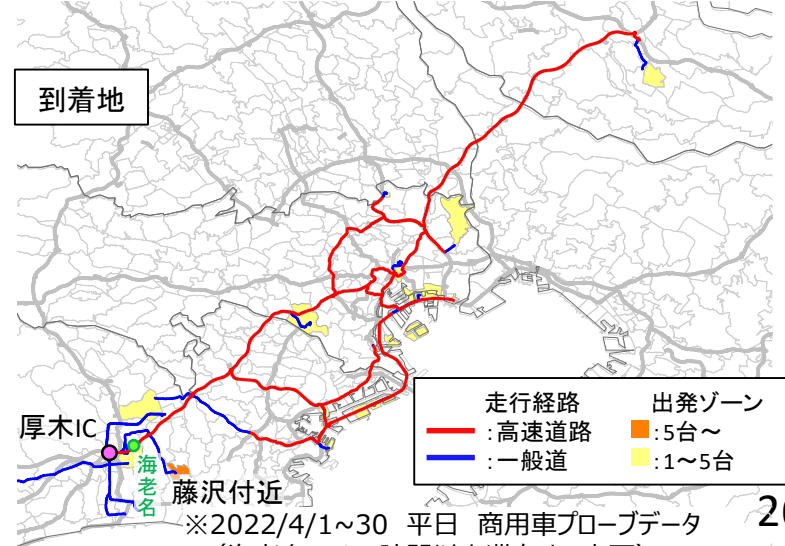
【FF】79台÷112台=71%

【商用】15台÷23台=65%

※商用車プローブの捕捉率はFFに比べ低い状況

※2022/4/1~30 平日 (FFアンテナ通信履歴分析)

■商用車プローブ:厚木IC利用交通 (N=23)

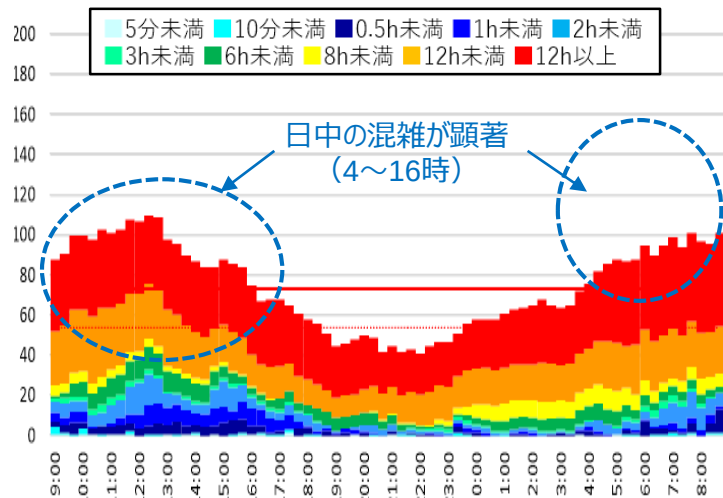


2. 大型車長時間駐車の現状・課題

(1) 現状: ⑪短距離利用長時間駐車 5/7

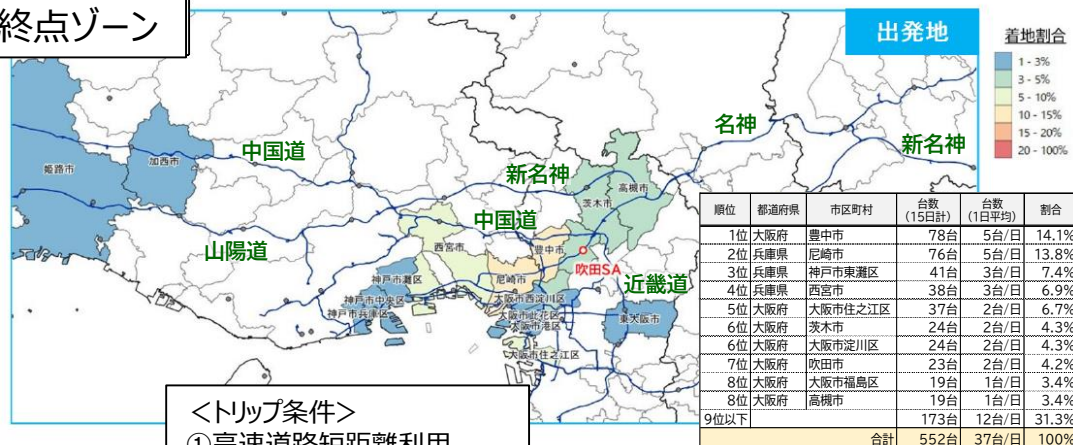
- ETC2.0データの分析により、吹田SA（上り）は長時間駐車が終日発生しており、全国の混雑傾向とは異なり、日中の混雑状況が顕著
- 短距離利用・長時間駐車にクローズアップすると、出発地・到着地ともに、吹田SAのごく近郊の地域に広く分布。これらの地域には大型物流施設等、多くの集荷ポイントが存在

吹田SA（上り）における大型車混雑状況及び起終点ゾーン



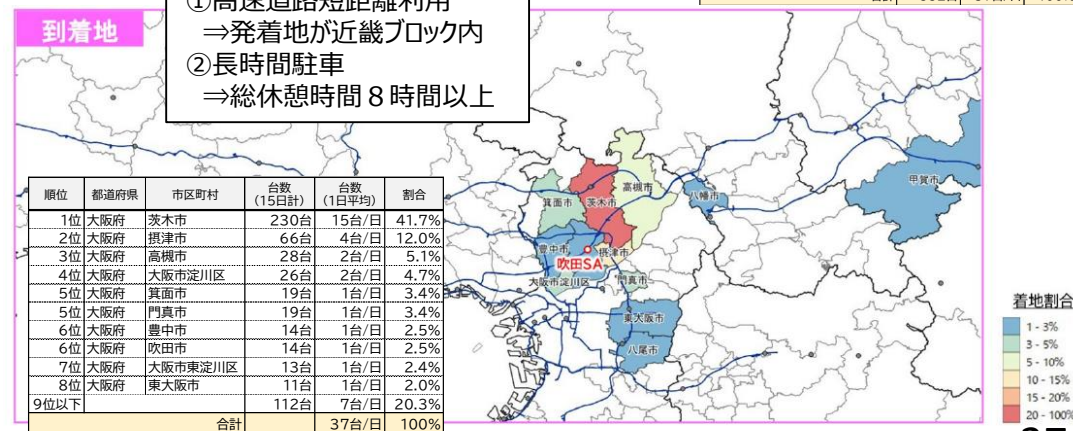
大型車混雑状況

※ナンバープレート調査 (2021)



<トリップ条件>

- ① 高速道路短距離利用
⇒ 発着地が近畿ブロック内
- ② 長時間駐車
⇒ 総休憩時間 8 時間以上



起終点ゾーン (短距離・長時間駐車車両)

※ETC2.0プローブデータ分析 (2020.11の平日15日間)

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状: ⑪短距離利用長時間駐車 6/7

○ETC2.0プローブデータを用いて、名神・吹田SA(名古屋方面)に長時間駐車する車両について、短距離利用・長時間駐車の実状(以下の3トリップ)を抽出し、車両の1週間の動きをみると、遠方(新潟、静岡、広島)に移動する比較的同じ運行パターンである。吹田SA周辺で荷卸し後、同SAで長時間駐車し、再度、同SA周辺で荷受けしている
⇒吹田SAを荷卸し後の休息(業務外)、または、荷受け前の待機場所として利用している可能性が推察される

車両A	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
月	移動																							
火	移動																							
水	移動																							
木	移動																							
金	移動																							
土	移動																							
日	移動																							
月	移動																							
火	移動																							
水	移動																							
木	移動																							
金	移動																							
土	移動																							
日	移動																							
月	移動																							
火	移動																							
水	移動																							
木	移動																							
金	移動																							
土	移動																							
日	移動																							
月	移動																							
火	移動																							
水	移動																							
木	移動																							
金	移動																							
土	移動																							
日	移動																							
月	移動																							
火	移動																							
水	移動																							
木	移動																							
金	移動																							
土	移動																							
日	移動																							

※ETC2.0プローブデータ分析
(2020.11)
ランダムに3トリップ抽出

<トリップ条件>

- ①高速道路短距離利用
⇒発着地が近畿ブロック内
- ②長時間駐車
⇒総休憩時間8時間以上

□ : 吹田SAに対し順方向 □ : 吹田SAに対し逆方向 □ : SA・PA滞在

特定車両の1週間の行動パターン

・大和郡山市・・・奈良県
・松茂町・・・徳島県
・真庭市・・・岡山県
・板野町・・・香川県

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状: ⑪短距離利用長時間駐車 7/7

○FFデータの分析結果より、短距離利用長時間駐車の高頻度利用は、高速道路の流入・流出時間、及び駐車時間がほぼ一定
⇒決められた運行計画のもとで、短距離利用長時間駐車となっている可能性が推察される

車両	利用回数	入口IC			海老名SA(東京方面)			出口IC		
		名称	時間帯	差(分)	駐車時間 (分)	差(分)	名称	時間帯	差(分)	
A	4	海老名	9:36 ~ 9:42	6	1,068 ~ 1,071	3	綾瀬	3:33 ~ 3:37	4	
B	4		1:52 ~ 2:11	19	722 ~ 772	50	東京	14:37 ~ 15:13	36	
C	8		6:04 ~ 7:31	87	1,000 ~ 1,089	89	綾瀬	0:16 ~ 0:27	11	
D	4		10:05 ~ 10:15	10	526 ~ 565	39	横浜町田	19:14 ~ 19:45	31	
E	4		9:18 ~ 9:51	33	991 ~ 1,012	21	綾瀬	2:02 ~ 2:39	37	
F	5		9:05 ~ 9:58	53	984 ~ 1,030	46	綾瀬	2:14 ~ 2:38	24	
G	4		9:08 ~ 9:59	51	977 ~ 1,041	64	綾瀬	2:23 ~ 2:40	17	
I	4		1:35 ~ 2:12	37	641 ~ 794	153	東京	13:00 ~ 15:13	133	
J	4		8:52 ~ 9:31	39	695 ~ 729	34	横浜青葉	20:46 ~ 21:55	69	
L	4		10:01 ~ 10:15	14	523 ~ 537	14	横浜青葉	19:18 ~ 19:19	1	
M	4		4:02 ~ 4:09	7	707 ~ 718	11	綾瀬	16:01 ~ 16:07	6	
N	5		9:16 ~ 9:58	42	993 ~ 1,021	28	綾瀬	2:23 ~ 2:41	18	
O	4		8:52 ~ 10:42	110	583 ~ 685	102	横浜青葉	20:12 ~ 21:13	61	
P	7		10:40 ~ 10:55	15	508 ~ 531	23	横浜町田	19:23 ~ 19:53	30	
平均	4.6				37		48			34

※海老名ICで流入し海老名SA(東京方面)に8時間以上駐車している車両のうち、同一IC間を4回以上/月(2022/4/1~30のFFデータ)利用している車両を抽出し、そのIC流入時間、流出時間、及び駐車時間を集計
※流入・流出時間は最も早い時間と遅い時間、駐車時間は最小値と最大値から、それぞれ時間差を算出

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状：⑫中継輸送の取組み

○トラック運転手の労働環境改善、働き方改革を支援するため、新東名高速道路浜松SAに中継物流拠点を整備し、物流事業者の中継輸送の促進を図っている

■中継物流拠点『コネクトエリア浜松』

■事業内容

新東名高速道路浜松サービスエリアに中継物流拠点を整備し、物流事業者の中継輸送の促進を図ることにより、もってトラックドライバーの労働環境改善および働き方改革を支援するもの

■事業概要

1. 名称 コネクトエリア浜松 (CA浜松)
2. 場所 新東名高速道路 浜松SA (下り線) 隣接地
3. 事業開始 2018年9月12日 (水)
4. 整備内容 敷地面積約8,000㎡、駐車マス30台 (予備2台)
5. 事業主体 NEXCO中日本・遠州トラック(株)



【位置図】



【利用時の経路】

※スマートICにて高速道路から一旦流出し、利用する。



■期待される効果

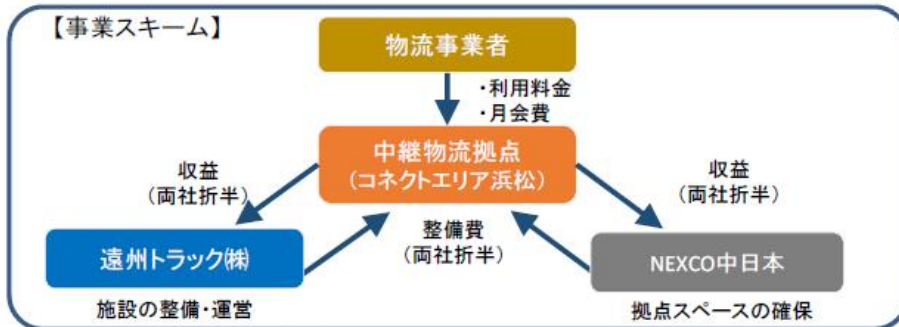
□労働時間の削減(労働環境改善)、ドライバー不足の解消

- ・東京(東京IC)、大阪(吹田IC)から約3時間の距離にあり、中継輸送を行うことで、日帰り運行が可能。 ※関東～関西間の従来の運行では、一般的に日を跨ぐ行程となる
- ・労働環境改善により、若手や女性など新たなドライバーの採用に繋がる。

□環境負荷の低減

- ・日帰り運行となることで、休息中に消費する燃料及びCO2排出量削減が期待される。

【事業スキーム】

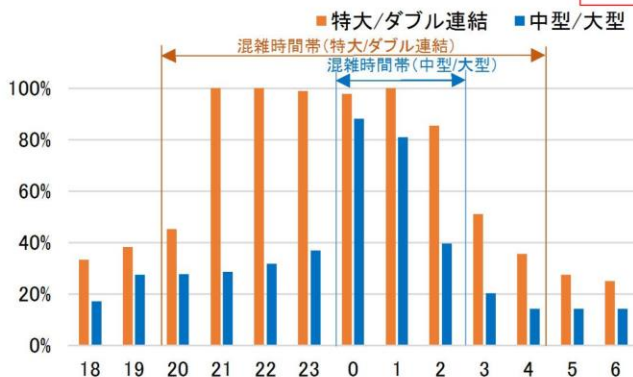


2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状：⑬駐車場予約システム(有料制)の社会実験 1/2

- ドライバーの確実な休憩機会を確保を目的とした駐車場予約システム（社会実験）を、2019年4月12日から豊橋パーキングエリア（下り）で開始。無料実験では、空予約や予約に対し利用時間が極端に短いなど、深夜時間帯での予約が困難になったことから、適正な予約と分散駐車を促すため、一部時間帯での有料実験を2021年5月1日から開始（継続中）

■ 予約有料制の社会実験(豊橋PA)



時間帯別予約率(2021年2月の平日平均)



時間利用	中型/大型	特大/ダブル連結トラック
	[0:00~3:00] のみ課金対象 120円 / 30分 ※予約開始時刻から60分無料	[20:00~翌5:00] のみ課金対象 250円 / 30分 ※予約開始時刻から60分無料
3:00~24:00	無料	5:00~20:00 無料
0:00~3:00	予約開始時刻から60分無料 60分以降30分120円	20:00~翌5:00 予約開始時刻から60分無料 60分以降30分250円 ※最大料金1,000円
定期利用	10,000円/月	20,000円/月

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状：⑬駐車場予約システム(有料制)の社会実験 2/2

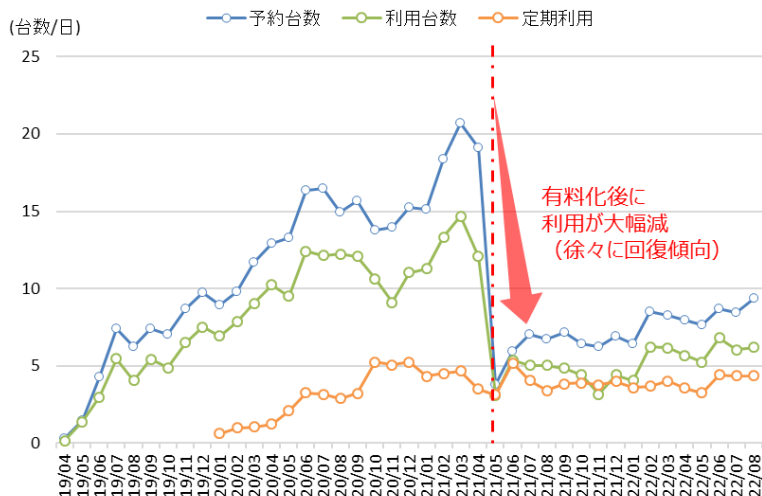
○有料化の導入は、非有料エリアへの転換等、利用の偏りが生じることが懸念される。スポット導入に対する課題として認識

○豊橋PAでは、有料化導入後に利用が大きく減少した実績があるも、継続して利用されていることも事実
⇒確実な駐車機会確保の対価として『有料化』が認知されることも期待。導入手法の十分な検討が必要

■豊橋PAの利用状況について(有料化前後)

第1回委員会資料(一部改訂)

【1日あたりの予約・利用台数(月平均)】



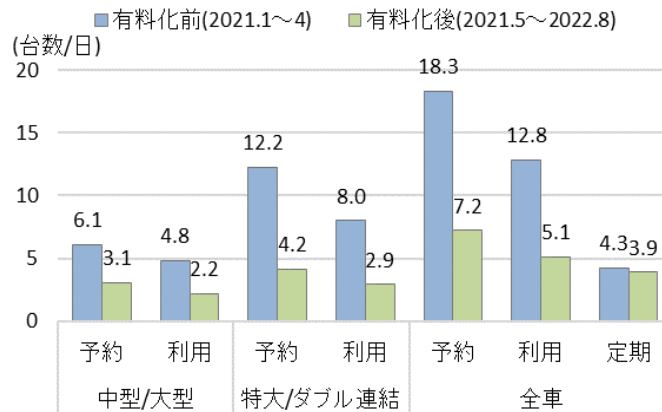
※集計対象：2019.4～2022.8(定期利用は2020.1～)

※2022年8月31日時点データより作成

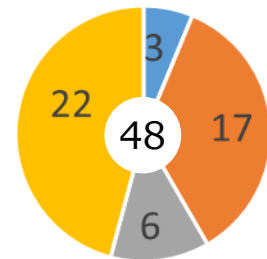
2021年4月より浜松いなさ路外駐車場が運用開始しており、その影響を含んでいる。

第1回委員会資料(一部改訂)

【有料化前後の予約・利用状況】



【有料化後の利用変化】



- 有料化後も利用
- 無料時間のみ利用
- 他のエリアへ利用変更
- 利用しなくなった

※無料時に豊橋PA利用をしていた会社(48社)の有料化後の内訳

【豊橋PA利用の物流事業者の声】

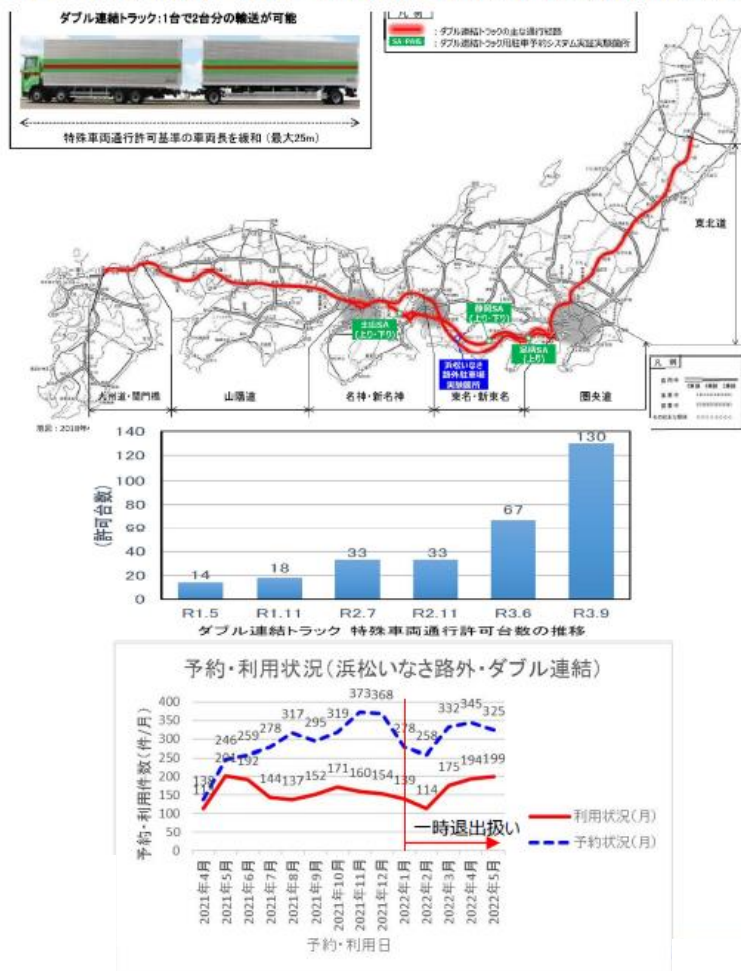
- ・確実に駐車できる仕組みが欲しい。
- ・ダブル連結トラックの駐車マス拡充を希望。
- ・確実に駐車できるのであれば、有料でも構わない。
- ・豊橋PAではクレジットカードしか使えないため利用を敬遠した

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状：⑭ダブル連結トラック予約制の社会実験

- 1台で2台分の輸送が可能なダブル連結トラックによる輸送を支援するため、東名・新東名・新名神において、ダブル連結トラックを対象とした予約制の駐車マスの社会実験を実施している

■ダブル連結トラックを対象とした予約制の社会実験



浜松いなさ路外駐車場



足柄SA（上）予約マス



静岡SA（上）予約マス



静岡SA（下）予約マス



土山SA（上）予約マス

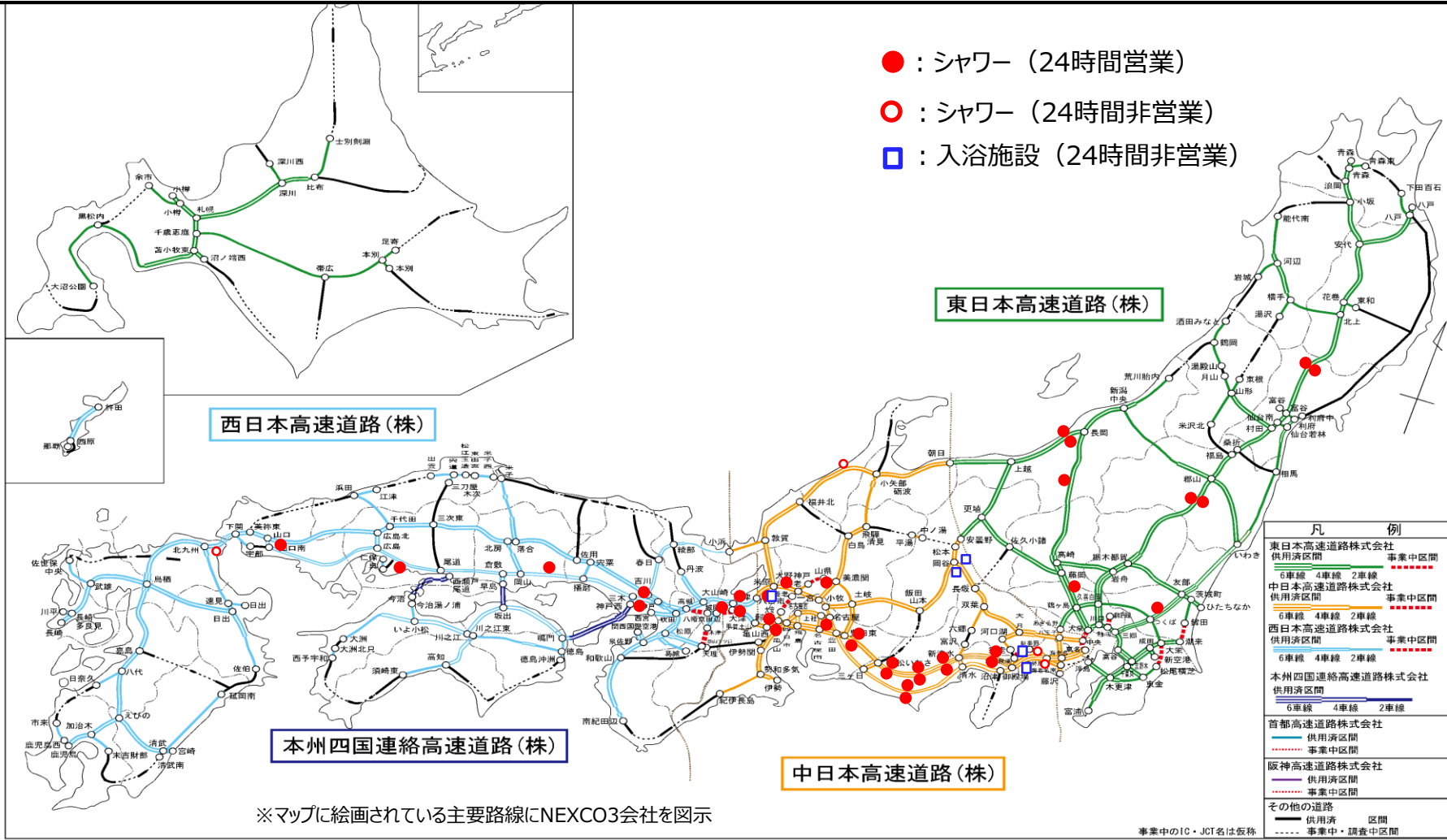


土山SA（下）予約マス

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状：⑮シャワーブース・24時間営業店舗の設置 1/2

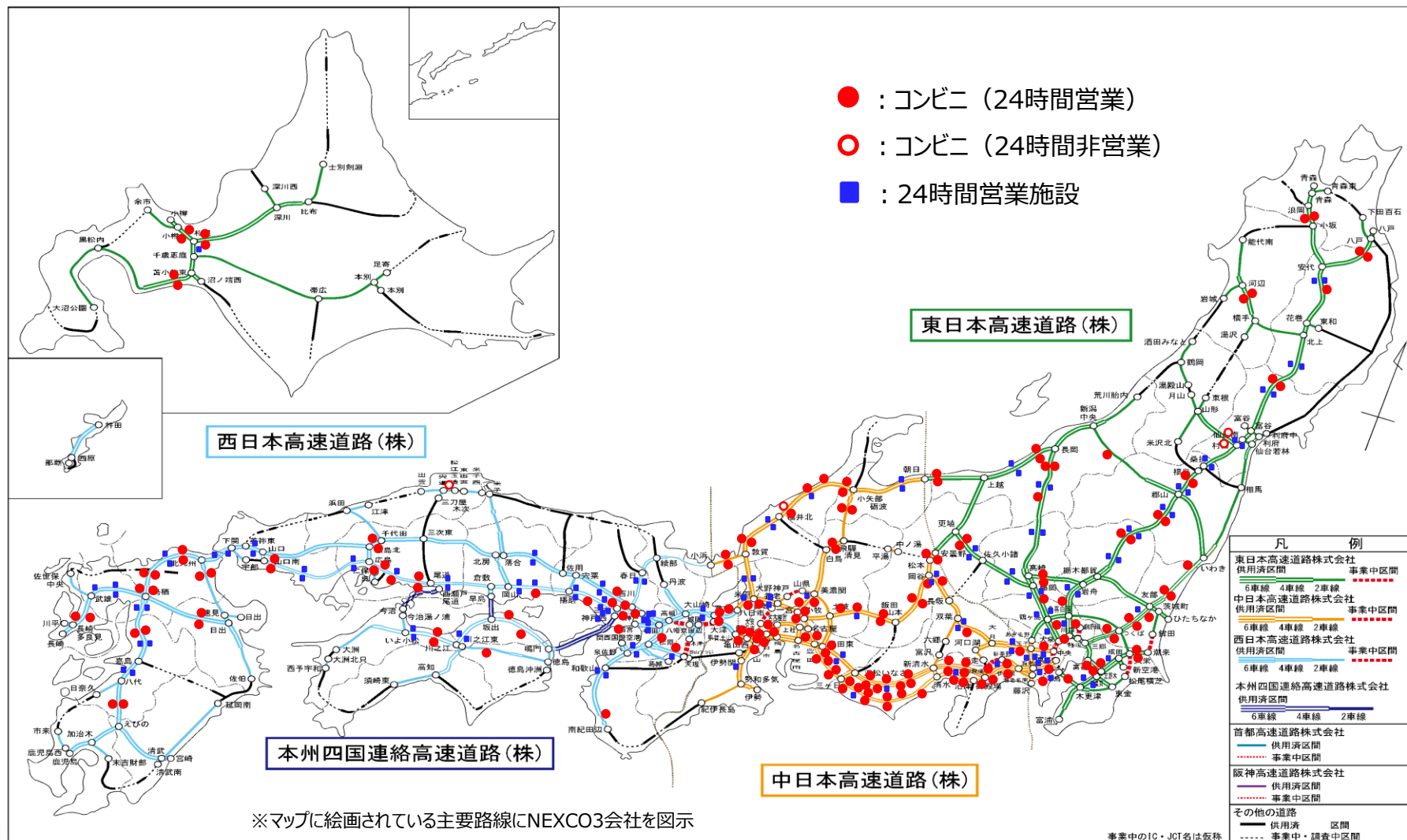
- 改正労働基準法により、トラック運転手に休憩・休息時間が厳格化している
- シャワー施設の整備を進められているが、地方部など採算性が悪い場合も多く、全国一律のサービスとはなっていない
- シャワーブースはドライバーニーズの高い施設でもあり、一律のサービス提供ができる仕組みが必要である



2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状：⑮シャワーブース・24時間営業店舗の設置 2/2

- 24時間営業店舗も各地に点在しているが、地方部など採算性が悪い場合も多く、全国一律のサービスとはなっていない
- 24時間営業店舗はドライバーニーズの高い施設でもあり、一律のサービス提供ができる仕組みが必要である

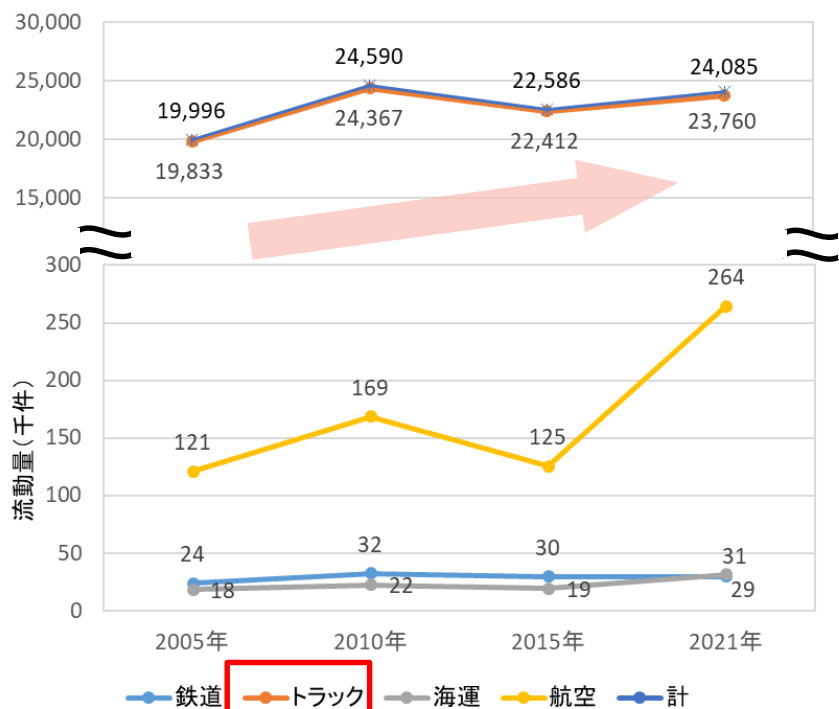


2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(2) 背景: ① 物流輸送の状況 1/4

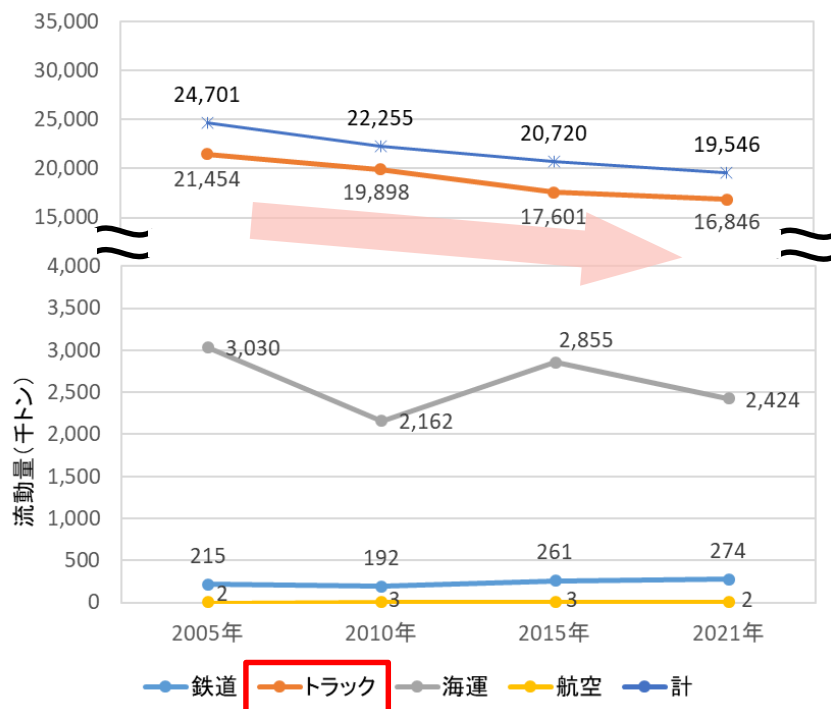
- 全ての輸送機関において、輸送機関の流動量は2005年から2021年まで、件数ベースで増加しており、重量ベースでは、鉄道を除き減少している
- 輸送機関の中では「トラック」が最も多くの割合を占めている

■ 流動量(件数)の推移



※出典: 物流センサス(2005年、2010年、2015年、2021年)

■ 流動量(重量)の推移



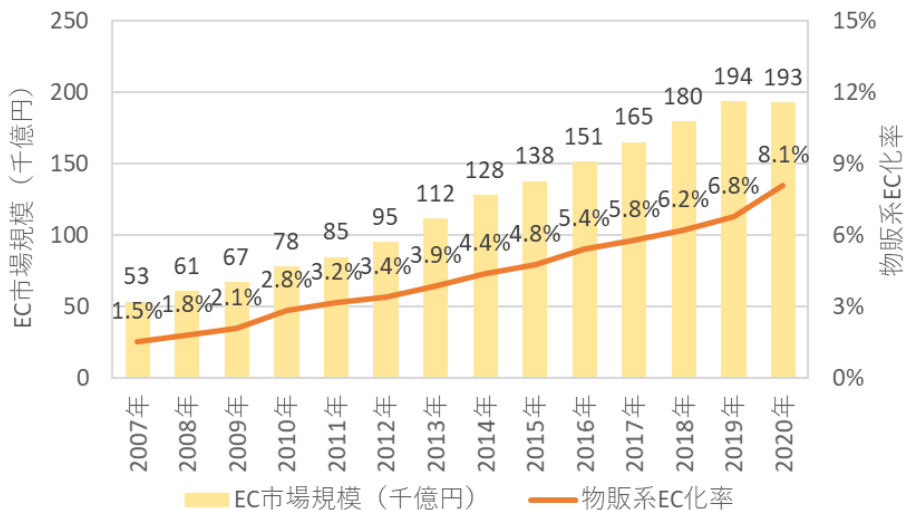
※出典: 物流センサス(2005年、2010年、2015年、2021年)

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(2) 背景: ① 物流輸送の状況 2/4

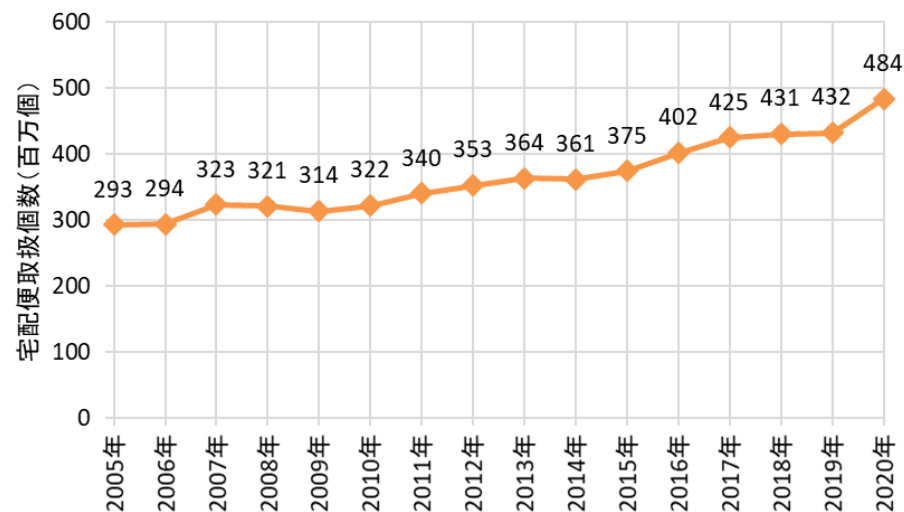
○近年、E C（電子商取引）の普及に伴い、E C市場規模や宅配便取扱個数が継続的に増加している

■ EC市場規模



※出典：経済産業省「電子商取引実態調査」（2007年～2020年）

■ 宅配便取扱個数



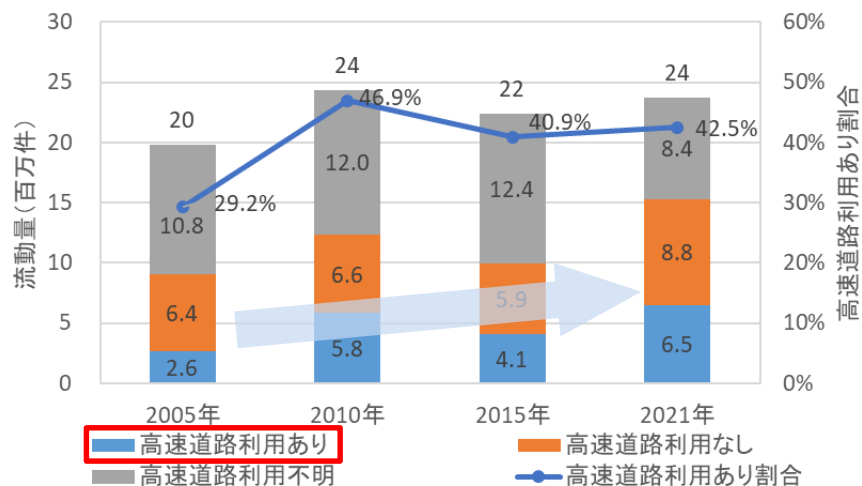
※出典：国土交通省「宅配便等取扱個数の調査」（2005年～2020年）

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(2) 背景: ① 物流輸送の状況 3/4

○ 高速道路を利用する貨物車に着目すると、件数・重量ともに2005年から2021年にかけて増加傾向にある。高速道路利用率も上昇傾向である

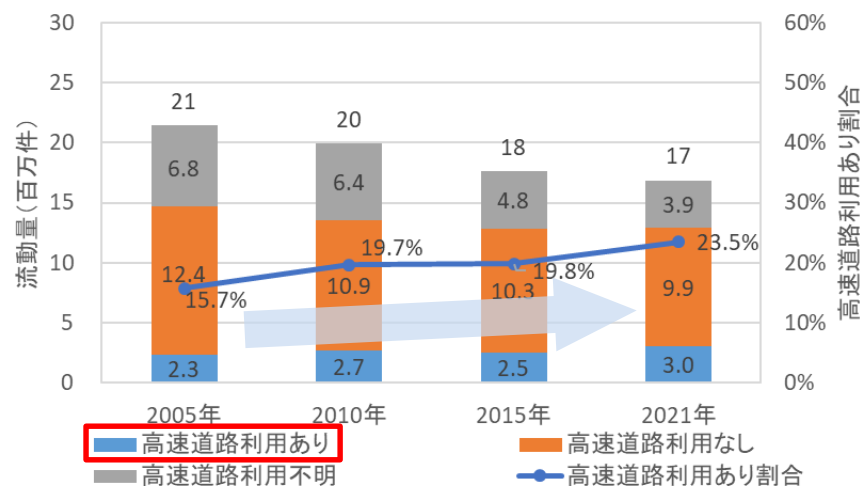
■ 貨物車の高速道路の利用有無(件数)



※高速道路利用あり割合は不明を除く

※出典: 物流センサス(2005年、2010年、2015年、2021年)

■ 貨物車の高速道路の利用有無(重量)



※高速道路利用あり割合は不明を除く

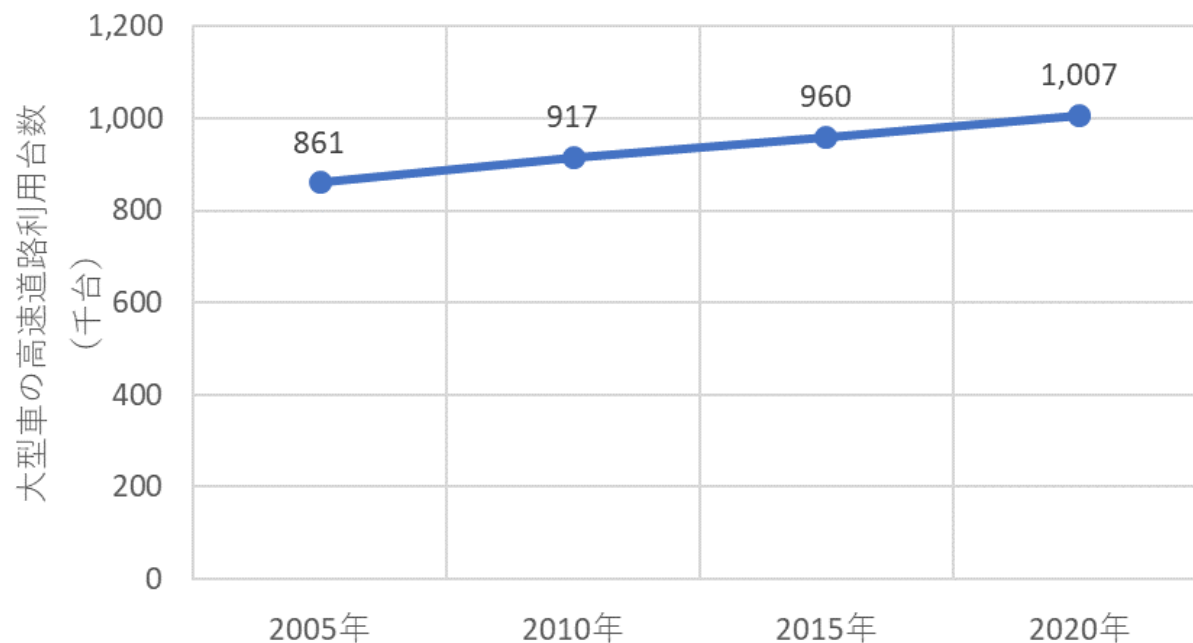
※出典: 物流センサス(2005年、2010年、2015年、2021年)

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(2) 背景: ① 物流輸送の状況 4/4

○ 輸送の多頻度化などにより、全国の大型車の高速道路利用台数は、2005年から2020年まで、約15万台増加（17%増）している

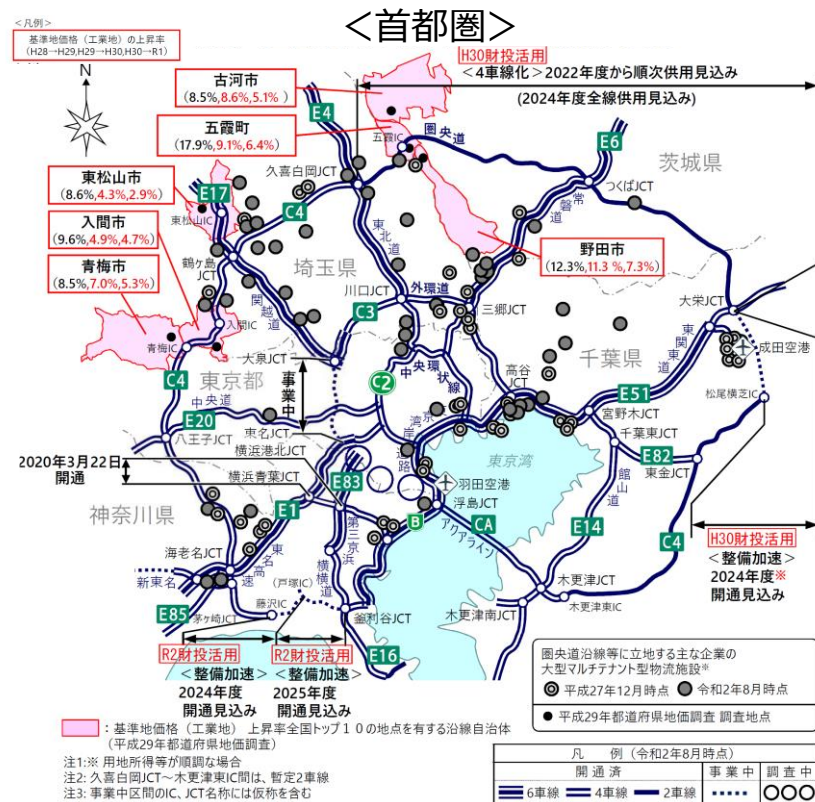
■ 大型車の高速道路利用台数



※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

(2) 背景: ②物流施設の立地の動き

○都市圏において、高速道路ネットワークの整備に伴い、高速道路沿線での大型物流施設の立地が進んでおり、沿線立地により、輸送経路の高速道路転換が促進されていると考えられる



※大型マルチテナント型物流施設とは、多くの個人宅へ多様な商品を迅速に発送するため効率的に仕分け、配送が可能な機能を集約した施設

出典:第21回物流小委員会(2020年11月30日)【資料3-2】道路関係物流施策の概要抜粋[国土交通省]

新しい物流システムに対応した高速道路インフラの活用の方
向性中間とりまとめ参考資料抜粋（2019年8月9日）「国土交通省」



2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(2) 背景: ③労働関係法令の見直し 1/3

○働き方改革関連法の施行に伴い、トラック運転手を含む自動車運転者を対象とした労働環境改善に向けた関連法制度の見直し等が行われている

■自動車運転者に関する働き方改革関連法等(抜粋)のスケジュール

法律等・内容		2018年度 (H30)	2019年度 (H31・R1)	2020年度 (R2)	2021年度 (R3)	2022年度 (R4)	2023年度 (R5)	2024年度 (R6)	2025年度 (R7)
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)	労働時間等の基準の運用 の見直し	7月1日から 改善基準告示 違反に対する 行政処分の強化							
	労働時間等の基準の内容 の見直し					12月頃に改善基 準告示改正 ※SA・PA混雑時に 連続運転時間を例 外的に4時間30分 まで延長可とするこ となど		4月から 改正後の 改善基準告示 施行	
労働基準法	時間外労働の上限規制 (年960時間)の適用 【自動車運転業務】							4月1日から 適用	
	時間外労働の上限規制 (年720時間)の適用 【一般則】		4月1日から 大企業に適用	4月1日から 中小企業に適用					
	月60時間超の時間外割 増賃金率引上げ(25%→50%) の中小企業への適用						4月1日から 適用		
	年休5日取得義務化		4月1日から 適用						
パートタイム労働 法・労働契約法	同一労働 同一賃金			4月1日から 大企業に適用	4月1日から 中小企業に適用				
労働者派遣法				4月1日から 適用					
労働安全衛生法	管理職の労働時間把握 義務化		4月1日から 適用						

出典: 働き方改革特設ページ(https://jta.or.jp/member/rodo/hatarakikata_tokusetsu.html; 2022年10月時点)より作成

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(2) 背景: ③労働関係法令の見直し 2/3

○トラックドライバーの労働時間等基準では、連続運転時間は4時間（限度）に対して、運転開始後 4 時間以内または4時間経過直後に運転を中断して30分以上の休憩等を確保、休息期間については、1日の拘束時間は13時間以内を基本とし、これを延長する場合であっても16時間が限度であり、1日の拘束時間に対して、休息期間は継続8時間以上が必要とされている

■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
※現行の基準の内容は1997年改正・発効

項目	内容	休息に関する基準
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	休憩に関する基準

■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)の違反に対する行政処分
※現行の行政処分は2018年改正・施行

▼(初)は初回の違反事業者に対する車両停止処分の日車数、
(再)は過去に違反実績ある違反事業者に対する車両停止処分の日車数

【乗務時間等告示の遵守違反】

- | | |
|--------------------|-----------------|
| ①未遵守計5件以下 | (初)警告 (再)10日車 |
| ②未遵守計6件以上
15件以下 | (初)10日車 (再)20日車 |
| ③未遵守16件以上 | (初)20日車 (再)40日車 |

【乗務時間等告示のなお書きの遵守違反】

- | | |
|-----------|-----------------|
| ④一運行の勤務時間 | (初)10日車 (再)20日車 |
|-----------|-----------------|



1ヶ月の拘束時間及び休日労働の限度に関する違反が確認された場合は、処分日車数は上記の件数と下記の件数を合算した日車数とする。

- | | |
|-----------|-----------------|
| ①未遵守計1件 | (初)10日車 (再)20日車 |
| ②未遵守計2件以上 | (初)20日車 (再)40日車 |

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(2) 背景: ③労働関係法令の見直し 3/3

- 2024年度から、自動車運転手の時間外労働の上限が年960時間に規制(現在、適用猶予中)される。
この規制が適用されると、トラック運転手の労働時間が短縮されることから、輸送時間を短縮すべく、輸送経路の高速道路転換が想定される
- 休憩・休息の厳格化も相まって、さらにSA・PAにおける利用の増加が想定される

■自動車運転の業務を対象とした時間外労働の上限規制

【適用時期】

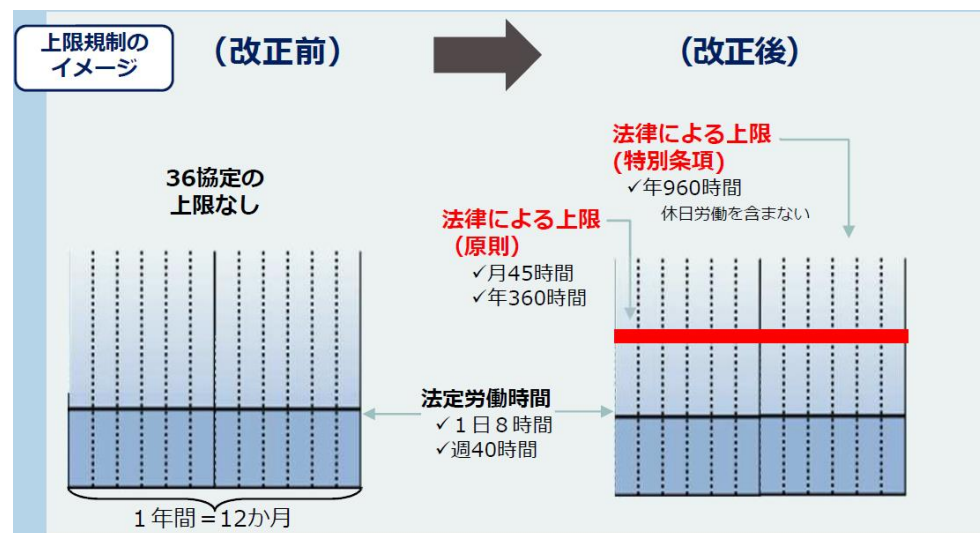
2024年4月1日～

【内容】

時間外労働の上限について、月45時間、年360時間を原則とし、臨時的な特別な事情がある場合でも**年960時間(休日労働を含みません)を限度に設定**(1か月の時間外・休日労働時間数、1年の時間外労働時間数)する必要あり

【その他】

- ・時間外労働と休日労働について「月100時間未満」「2～6ヶ月平均80時間以内」とする規制は適用されない。
- ・「時間外労働が月45時間を超えることができるのは年6ヶ月まで」の規制は適用されない。



出典: 厚生労働省千葉労働局HP

準備は進んでいますか? 自動車運転の業務にも上限規制が適用されます!!
パンフレット(2022年10月時点)

(<https://jsite.mhlw.go.jp/chiba-roudoukyoku/content/contents/000970586.pdf>)

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(2) 背景: ④一般道路での駐車機会の減少 1/2

- 全国のトラックステーション(34箇所)における大型車駐車マス数は約1,600台程度である
- トラックステーションは年々閉鎖が続いており、この10年で21箇所が閉鎖している
- ⇒今後も閉鎖は継続する見通しであり、高速道路のSA・PAへの利用増に繋がる可能性がある

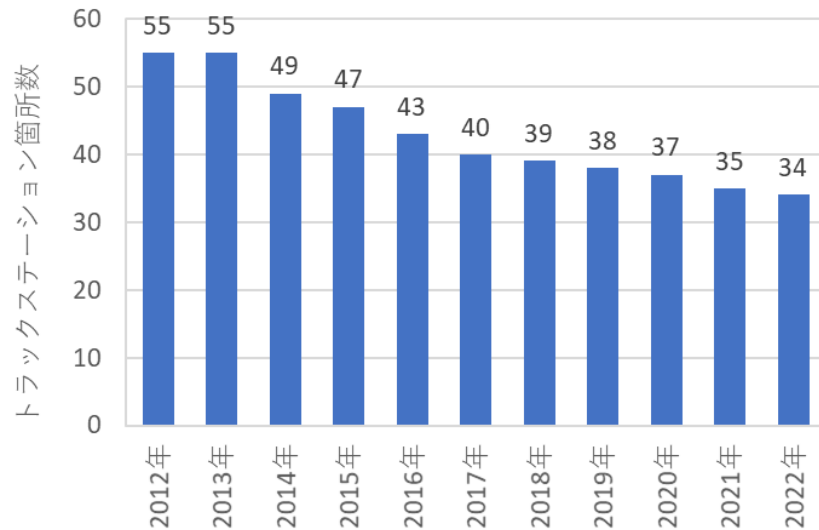
■トラックステーションと大型車駐車マス数

名称	大型車 駐車マス数
札幌	56
苫小牧	64
青森	31
仙台	42
白河の関	45
茨城	30
矢板	46
大宮	43
東神	97
新潟	53
金沢	60
浜松	116
名古屋	96
亀山	98
彦根	45
大阪	82
奈良・針	61
岡山	35

■ 全日本トラック協会運営
■ 都道府県トラック協会運営

名称	大型車 駐車マス数
尾道	41
三次	39
北九州	69
鳥栖	51
諫早	42
大分	48
いわき共同休憩所	20
会津方部共同休憩所	20
相馬方部共同休憩所	30
塩尻休憩所	15
碓氷休憩所	15
野中休憩所	15
東毛地区共同輸送 サービスセンター	20
北毛地区運転者共同休憩所 及び研修センター	30
鹿島トラック休憩所	50
県北トラック休憩所	20
計	1,625

■トラックステーションの箇所数の推移



※トラックステーション箇所数は現時点の箇所数(34箇所)と2012年以降の閉鎖箇所数から作成したもの

※閉鎖の情報はWeb等から調査(2022.9.16参照)

■主な閉鎖要因

- ・施設老朽化に伴う修繕費用負担増
- ・コンビニ普及、SA・PA等、休憩場所の選択肢の増
- ・携帯電話普及による情報入手の容易化 など

※WEB記事から整理

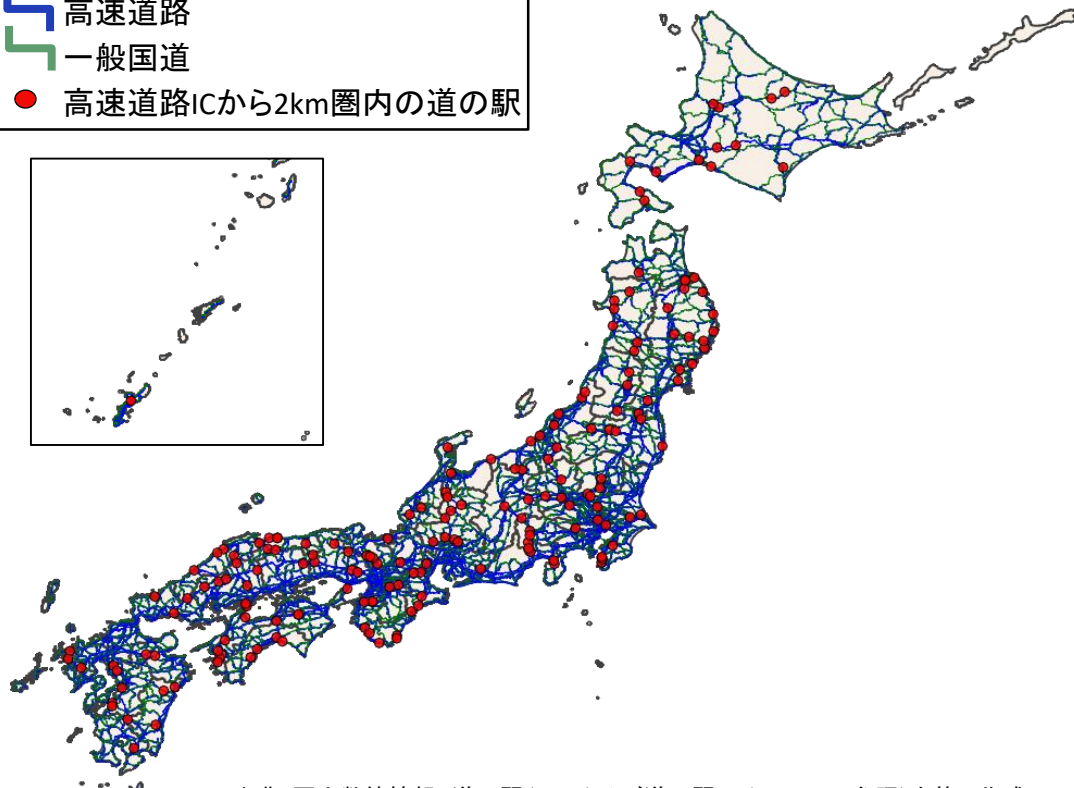
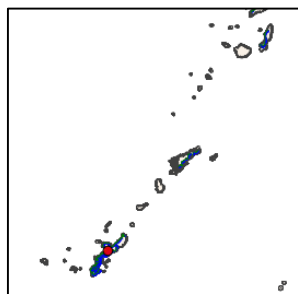
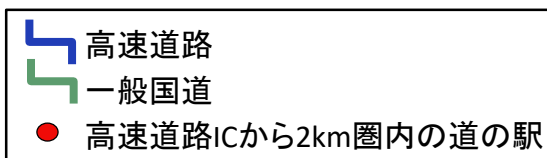
※駐車マス数については、HP等から調査、または航空写真からカウント(2022.9.22作成)

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(2) 背景: ④一般道路での駐車機会の減少 2/2

- 混雑するSA・PAが多い東北道等 7 路線を最寄りとする道の駅は179箇所ある。このうちICから 2 km圏内の道の駅は18箇所、10km圏内の道の駅は97箇所ある
- 179箇所の道の駅の駐車マス数は小型車が約 1 万 6 千台、大型車が約 2 千台。このうちICから 2 km圏内の18箇所は小型車が約 2 千台、大型車が約230台、ICから10km圏内の79箇所は小型車が約 9 千台、大型車が約 1 千台
⇒小型車中心に駐車マスが整備されており、大型車の駐車場所としては十分なマス数とは言えない

■高速道路ICから2km圏内の道の駅



■各路線を最寄りとする道の駅の箇所数、駐車マス数

最寄りの路線		箇所数	
		ICから 2km圏内	ICから 10km圏内
東北自動車道	56	6	32
東名高速道路	13	0	5
新東名高速道路	14	1	9
名神高速道路	42	1	20
新名神高速道路	4	1	4
中国自動車道	34	7	18
山陽自動車道	16	2	9
合計	179	18	97

ICからの 距離帯	駐車マス数 (累積)	
	小型車	大型車
～2km	2,086	235
～5km	6,056	639
～10km	9,171	1,135
～20km	15,009	1,787
～30km	16,133	1,920
全体	16,431	1,938

※出典: 国土数値情報 道の駅 (2018) 及び道の駅HP (2022.9.20参照) を基に作成

※箇所数は道の駅からみて最寄りとなる路線ごとに整理したもの。
※駐車マス数は上の表にある7路線を最寄りとする道の駅が対象。

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(3) 物流施設運営者等の認識: ①物流施設の受入時間の厳格化

- 時間調整等の実態を把握するために、大型物流施設運営者(3社)へのヒアリングを実施
- 物流施設での荷物受入時間の厳格化（バス予約システムの普及）がSA・PAの待機を増加させている可能性を示唆

<項目>

<ヒアリング結果>

① 大型車の 待機場所

- ・施設の立地条件次第（敷地面積3万㎡超の大規模施設でも、短時間用に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
- ・バス増設・バス回転効率向上が、待機抑制対策としては重要。但し増設が容易ではないことも事実
- ・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

- ・バ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、受入時間の厳格化を目的。システム普及は今後も伸びると予想
- ・業種により、24時間受入れ（EC系）、AM入荷・PM出荷（製造業系）など異なる
- ・施設内作業後、車両は速やかに退出

③ 受入時間 変更状況

- ・到着遅延は道路状況によるものが多く、荷主・運行管理者・ドライバー間の連絡で対応
- ・時間変更連絡は携帯電話が基本。車両位置情報から捕捉するケースはごく一部
- ・バス予約システムが浸透しており、時間変更を施設側からは行わない

④ その他

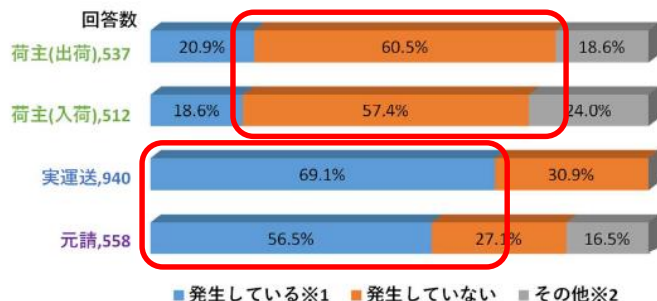
- ・トラックの集配送の効率化のため、大規模物流施設のニーズが高まっている
- ・深夜割引時間帯の拡大を希望
- ・確実な休憩・休息機会確保のために、予約制も注視
- ・短トリップの長時間駐車は、一般道を輸送経路として利用し、輸送コストを削減している車両が、SA・PAで駐車するために高速道路を短区間利用していると推察

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(3) 物流施設運営者等の認識: ② 荷主の意識

○ 荷待ち時間の発生有無、改善基準告示の認知度・遵守について、荷主側と実運送・元請側との回答傾向が異なり、認識の違いが存在
 ⇒ 荷主側は、ドライバーの労働環境に対する意識が物流事業者に比べて低く、結果として物流トラックが高速道路SA・PAにおいて時間調整していること等につながっている可能性がある

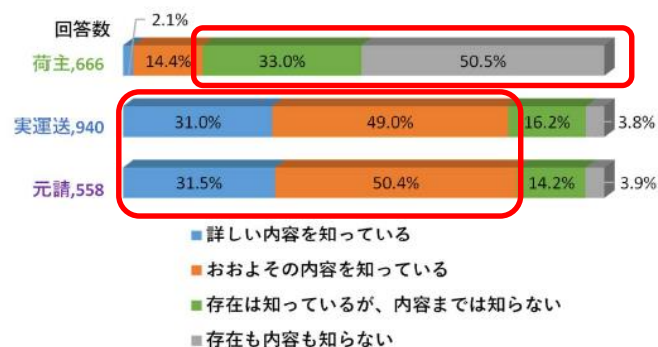
● 荷待ち時間の発生有無



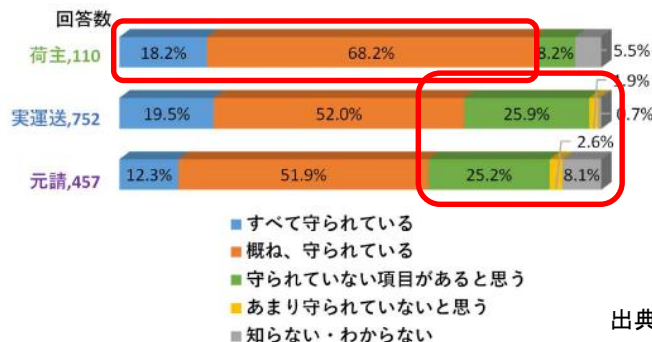
※1: 荷主調査では「時間までは把握していない」を含む

※2: 荷主調査では「把握していない」を含む、事業者調査(元請)では「不明」を含む

● 改善基準告示の認知度



● 改善基準告示を守られていると思うか



出典: トラック輸送状況の実態調査結果(概要版)
 (国土交通省)(令和4年1月~2月)

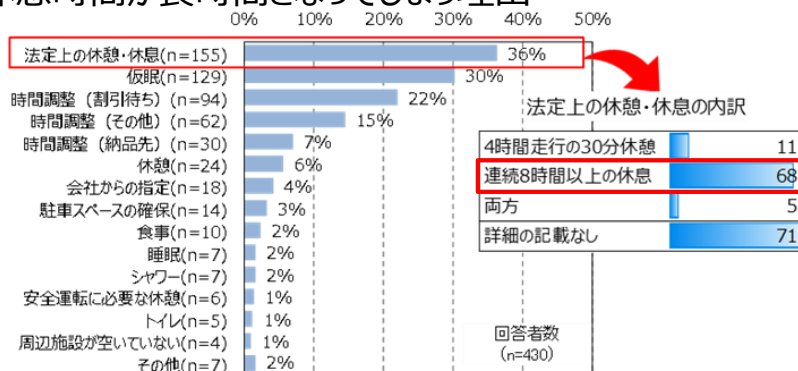
2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(4)ドライバーの認識: ①法令上の休憩・休息の必要性

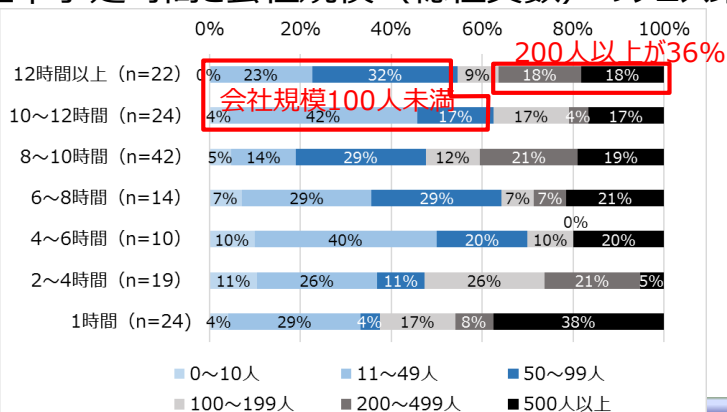
休憩時間が長時間となる理由として、「法令上の休憩・休息」を挙げるドライバーが多い理由を分析

- SA・PAで実施したドライバーへのアンケート調査から、休憩時間が長時間となる理由として、「法令上の休憩・休息」を回答した人のうち、10時間以上の駐車時間が約3割を占めている。8時間以上の休息が法令で定められている中、休憩時間が長めとなっている可能性がある
 - 会社規模で見ると100人未満の割合が半数以上を占めているが、200人以上の企業比率も高まっている。また、輸送形態別では顕著な傾向が見られない
- ⇒企業規模によらず、ドライバーの認識も含め、適切に法令上必要な休憩・休息をいただくことが重要

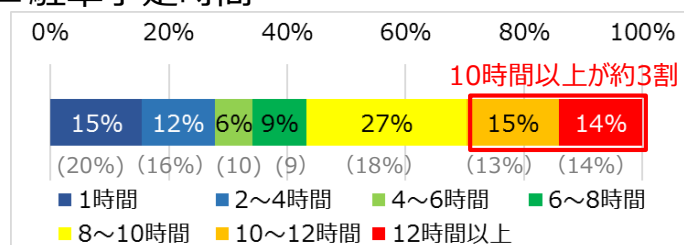
■ 休憩時間が長時間になってしまう理由



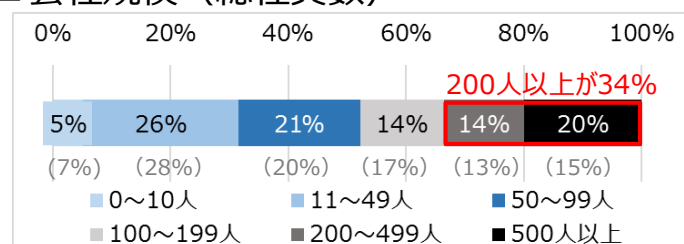
■ 駐車予定時間と会社規模 (総社員数) のクロス集計



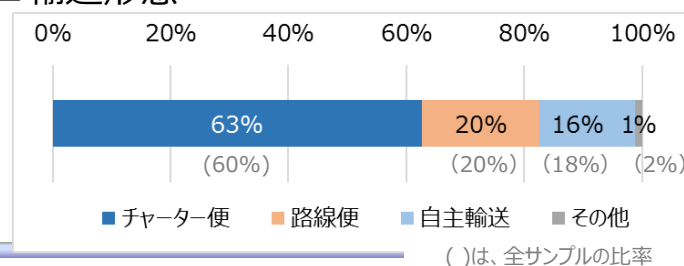
■ 駐車予定時間



■ 会社規模 (総社員数)



■ 輸送形態



2. 大型車長時間駐車の実状・課題

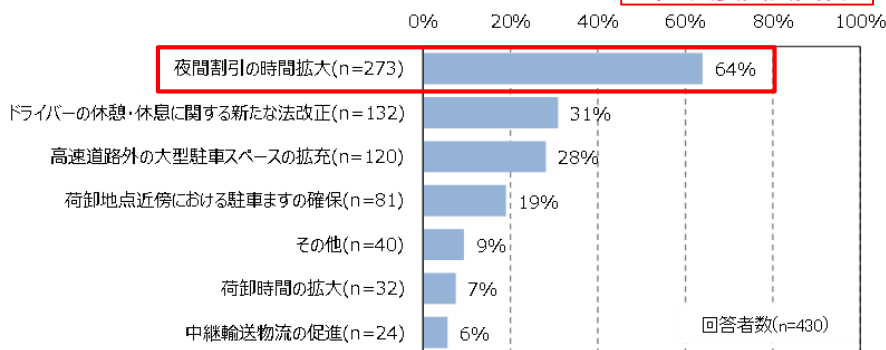
(4)ドライバーの認識:②夜間割引待ち車両の影響 1/2

長時間駐車抑制に必要な要素として、「夜間割引の時間帯拡大」を望むドライバーが多い理由を分析

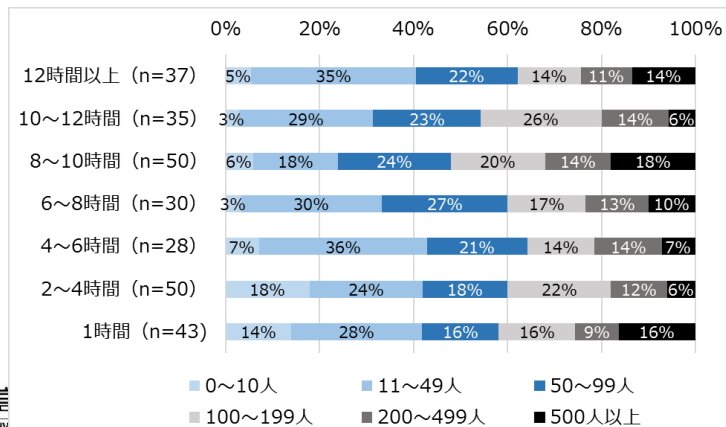
- 長時間駐車抑制に必要な要素として、「夜間割引の時間帯拡大」を望むドライバーのうち、8時間以上駐車している大型車は45%を占めるが、これらのお大半（海老名SA（東京方面）での実績では、約9割）は既に深夜割引を受けていると考えられる
 - そのため、混雑の要因が深夜割引適用時間にあるとの認識が多く、夜間割引の時間帯拡大を望む方が多かったものと思料
 - なお、深夜割引待ちのために長時間駐車になっていることも考えられるが、次ページで見るように少数である
- ⇒混雑の要因等、本研究成果を踏まえ、広く周知し理解を求めていくことが必要

■ 長時間駐車抑制に必要な要素

第2回委員会資料

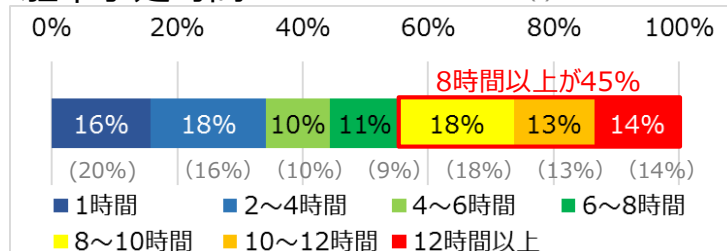


■ 駐車予定時間と会社規模（総社員数）のクロス集計



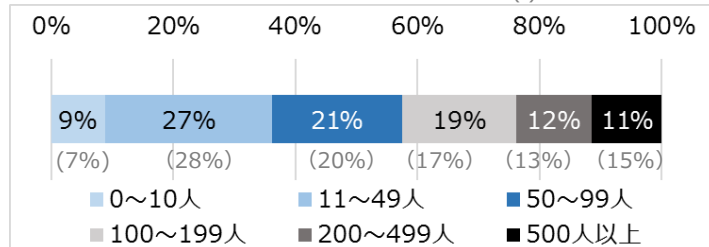
■ 駐車予定時間

()は、全サンプルの比率



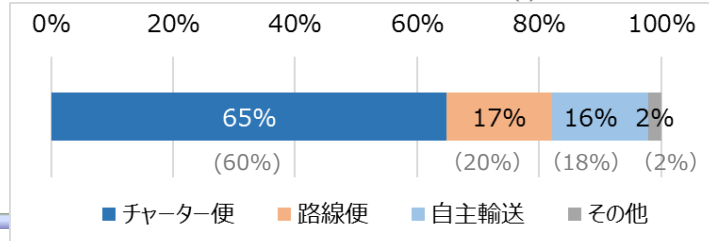
■ 会社規模（総社員数）

()は、全サンプルの比率



■ 輸送形態

()は、全サンプルの比率



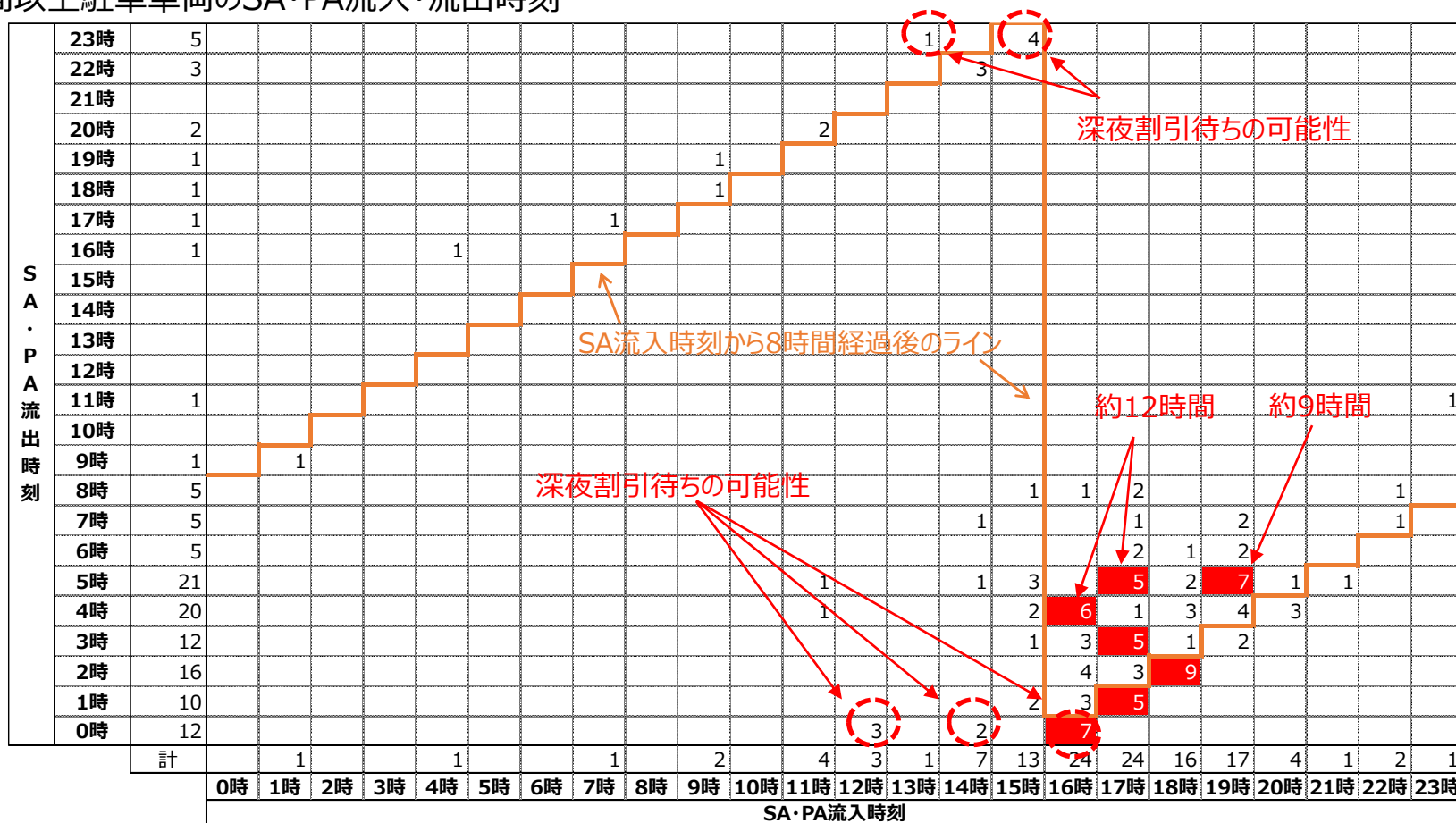
2. 大型車長時間駐車の現状・課題

(4)ドライバーの認識:②夜間割引待ち車両の影響 2/2

アンケート結果（東京方面）から8時間以上駐車する車両のSA・PA休憩時間と流入時間から、深夜割引待ち台数の割合を算出。

- 8時間以上駐車する大型車は、夕方にSAに立寄り、朝方に流出する割合が多く、12時間以上の駐車も見られ、大半が深夜割引を適用されていると考えられる
- 深夜割引待ちとなっている可能性がある台数は17台で、8時間以上駐車車両の約14%にすぎない

■8時間以上駐車車両のSA・PA流入・流出時刻

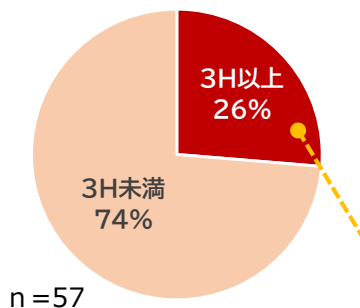


2. 大型車長時間駐車の実状・課題

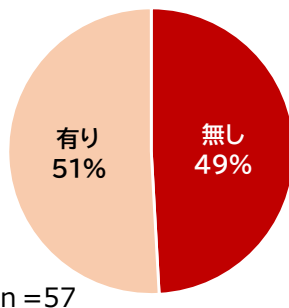
(4)ドライバーの認識:③短距離長時間駐車の実態

○アンケート調査からかも、積荷無し(勤務外／待機)、短距離 (長時間休息不要)の長時間駐車の実態が確認できる

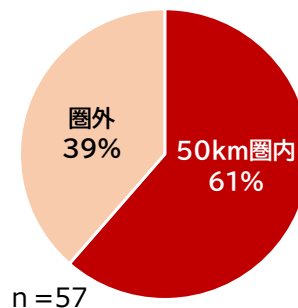
Q. SA滞在時間



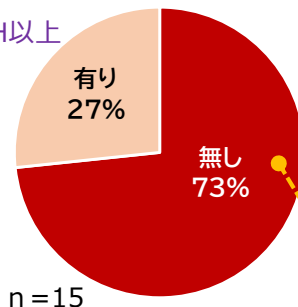
Q. 積荷の有無



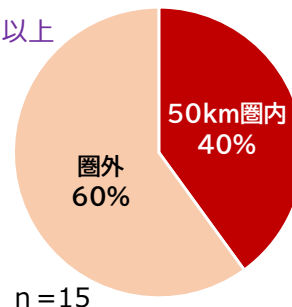
Q. 本線利用区間



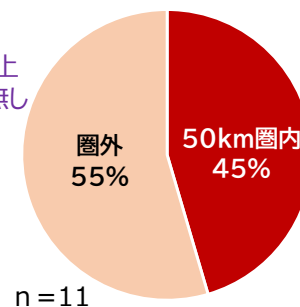
※3H以上



※3H以上



※3H以上
※積荷無し



3時間以上滞在車両の
高速道路利用区間・積荷有無

流入IC	流出IC	積荷
尼崎	門真	無し
尼崎	茨木	無し
西宮	大山崎	無し
豊中	吹田	無し
西宮	門真	無し
尼崎	京都東	有り
西宮	さいたま	無し
西宮	福岡	無し
鳴門	茨木	無し
青森	京都	無し
鳴門北	茨木	無し
徳島	摂津北	無し
生田川	小杉	有り
吹田	浜松	有り
熊本	吹田	有り

50km圏内

吹田SA近傍

<アンケート調査概要>

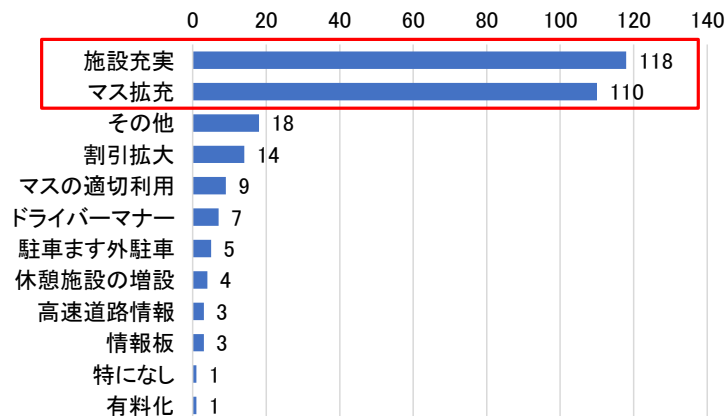
- ・対面によるアンケート方式
※他のプロジェクトで実施したもの
- ・対象：全車種
※ここでは中型車以上を抽出し集計
- ・実施日：令和4年11月11日（金）
- ・時間：11時～18時
- ・場所：吹田SA（名古屋方面）トイレ横

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(4)ドライバーの認識:④駐車マス、シャワー、店舗・コンビニ等の設置ニーズ

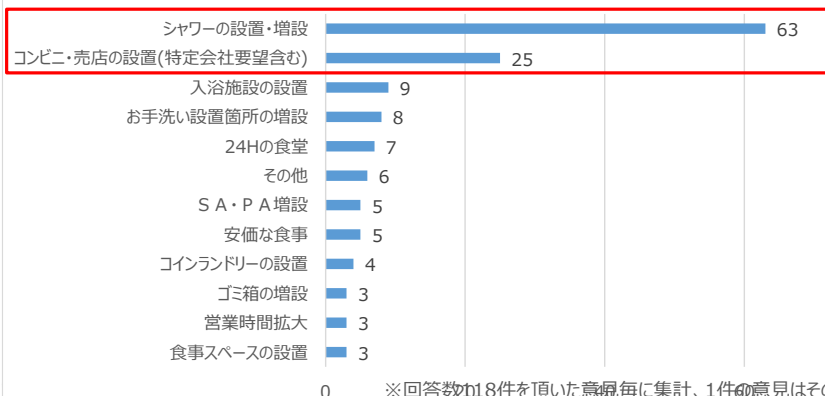
- 休憩施設に関する自由意見をみると、休憩施設の充実に関する要望が118件と多く次いで、駐車マス増設が110件を占める
- 休憩施設の充実に関する118人のドライバーからの意見(141件)の内訳をみると、「シャワーの設置・増設」に関する意見が63件と最も多く、次いで、「コンビニ・売店の設置」に関する意見が25件と多くなっている

■ 休憩施設に関する自由意見の分類別件数



■ 休憩施設の充実に関する意見(分類別件数)

休憩施設の充実に関する意見 (n=141)



※回答数2018件を頂いた意見毎に集計、1件の意見はその他に集約

■ 休憩施設に関する自由意見の抜粋

■ 休憩施設の充実に関する意見 (118件)

- ・ 全箇所、コインシャワーとコンビニを増やしてほしい
- ・ シャワー混雑しており、何回も様子見に来ています (鮎沢PA)
- ・ 近年女性ドライバーが増えていますシャワールームを他にも増やして欲しい
- ・ 全施設24時間営業にしてほしい ……他

■ 駐車マス増設に関する意見 (110件)

- ・ 最近、早い時間帯より(夕方) SAPA駐車場満車になるので、駐車できるか不安
- ・ トレーラーはますを2つ使わないと入れない
- ・ 駐車マスを増やして欲しい (24時間定額にしてほしい)
- ・ かぎられた駐車スペースしかないのなら、地下や上など、立体駐車場にして早急に駐車スペースを増やして欲しい ……他

3. 課題解決に向けた方向性と具体的な方策

(1) 概要

○大型車長時間駐車の実状・背景等を踏まえて、物流ドライバーの「休息」、時間調整のための「待機」といった、高速道路SA・PAの新たな利用のされ方に対応した、今後の方向性や対策を整理する

＜大型車長時間駐車の実状・背景等＞

- ・労働環境改善のための法体系の整備、一般道路での駐車機会の減少、総物流量に占める高速道路利用の割合の増加等を背景として、全国の主要なSA・PAでは混雑が常態化。駐車マス増設後も改善していない
- ・物流ドライバーは、法令順守のための休憩・休息が必須となっており、SA・PAの利用が増加。加えて、納品・荷卸時間に合わせた時間調整の待機場所としての利用も増加

＜SA・PAの利用のされ方の変化＞

- ・SA・PAでは、近年、連続運転で疲労したドライバーの休憩やサービス提供といった本来機能に加えて、物流ドライバーの休息、待機などの新たな利用のされ方も増加
- ・短距離の高速道路利用でSA・PAに長時間駐車する、利用形態も見られている

＜対応の方向性や対策＞

- ・課題解決に向け、路線・エリア別の特徴に応じて、対策を検討し、取組みを進めることが必要
- ・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

【これまでの対策（継続）】

- ・混雑状況の把握・情報提供
- ・駐車マス拡充（レイアウト変更・園地部活用等）

【最近の取組み（継続）】

- ・駐車マス拡充（遊休スペース活用）
- ・中継輸送

【新たな取組み（新規）】

- ・駐車マス拡充（高層化・隣接地拡張・新設）
- ・車種限定の駐車マスの整備（大型車専用SA・PA整備）
- ・出発時間制御マスの整備（コラム式駐車）
- ・駐車時間限定マスの整備（短時間専用）
- ・付加価値設定の駐車マスの整備（予約駐車マス・有料マスの導入）
- ・混雑状況の把握・情報提供（新たな監視技術活用）
- ・ドライバーニーズを踏まえた設備の整備（シャワー・24時間店舗）
- ・荷待ち・荷受け等の長時間駐車（待機目的）の抑制（啓発活動）

3. 課題解決に向けた方向性と具体的な方策

(2) 大型車長時間駐車への取るべき対応

○統計データ等の分析結果や、アンケート・ヒアリング結果などから、長時間駐車の原因を整理すると、以下のとおりである

(1) 現状

- ・東北から九州にかけて主要なSAPAは概ね混雑
- ・駐車マス増設後も混雑状況は改善されていない
- ・都心（主要目的地）に近くなるほど長時間駐車が増加
※地方都市を含む
- ・最終目的地近くのSA・PAで長時間駐車が顕著
- ・短距離利用の長時間駐車が見られる
→物流倉庫、工業関係事業所が多いエリアを発着
- ・休憩機会を逸失している車両を一定数確認
→休憩機会の逸失は混雑時間帯に高くなり、下流側に休憩施設が少ない場合、相当数の車両が休憩できていない
- ・長距離トリップは、複数エリアで8時間以上駐車している実態もあり

(2) 背景

- ・総物流量に占める高速道路利用の割合が増加傾向
- ・EC市場規模、宅配便取扱が増加
- ・高速道路ネットワーク整備によりIC周辺の大型物流施設の立地が進み、輸送経路の多くが高速道路に転換
- ・労働関連法令の見直しが進み、トラック運転手の休憩・休息に関する時間管理が厳格化
- ・トラックステーション閉鎖等、一般道での駐車機会が減少

(3) 物流施設運営者等の認識

- ・バス予約システムの普及により、荷物の受け入れ時間はより厳格化
- ・物流施設側で外部に待機場所の確保は難しく、SA・PAを待機場所として利用していることを認識
- ・物流施設など配送先における待機時間削減・荷卸し作業の効率化の観点から、施設内の時間管理手法（バス予約など）が普及し、待機場所がSA・PAに転換

(4) ドライバーの認識

- ・法令順守のためにも休憩・休息の機会必須
 - ・一般道側に待機場所が無い
 - ・仮眠場所としてSA・PAを活用
 - ・駐車マス確保のため、早い時間にSA・PA到着
 - ・納品・荷卸時間に合わせた時間調整の待機場所として活用
→データからも「待機」が一定程度あることを確認
 - ・駐車場の確保、シャワー施設・コンビニ設置のニーズあり
- ⇒企業規模によらずドライバーの認識を含めた理解醸成が必要

★取るべき対応（案）

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. 課題解決に向けた方向性と具体的な方策

(3) 高速道路SA・PAの利用のされ方の変化

○本来SA・PAは、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

	+ 付加価値の向上	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 労働条件遵守	休息 乗り継ぎ・中継輸送の拠点 時間調整	待機	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 短時間駐車可能なスペース	駐車場 (休息・長時間) コンビニ シャワー 長時間駐車可能なスペース※ 休息のための必要最小限の施設	駐車場 (待機場所) ※待機用スペースの 駐車容量は検討の 必要あり	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

3. 課題解決に向けた方向性と具体的な方策

(4) 対応の方向性や対策: ①まとめ

○路線・エリアの特徴別に施策を整理した上で、必要なシステム及び制度等を整理すると以下のとおり



3. 課題解決に向けた方向性と具体的な方策

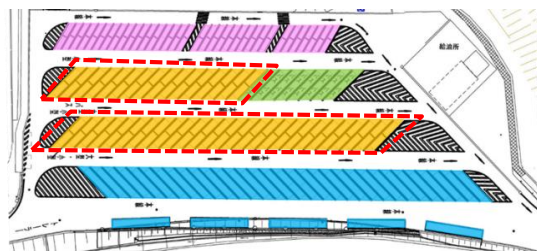
(4) 対応の方向性や対策: ② 駐車マスの拡充 1/3

継続対策

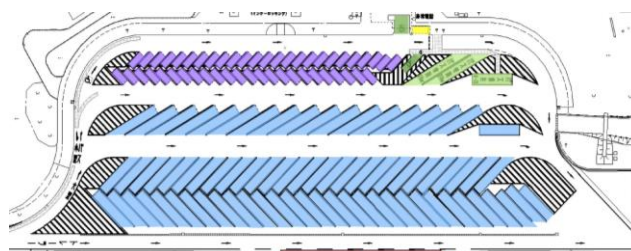
- これまでも実施してきているとおり、SA・PAの既存駐車エリア内において駐車マスのレイアウト変更による拡充を継続実施
- 園地部の駐車場化など、既存駐車スペース以外のSA・PA区域内における駐車マス拡充も積極的に実施

<レイアウト変更>

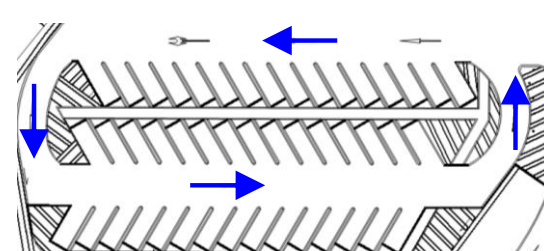
- 小型車の混雑にも配慮した兼用マス採用、駐車効率を向上させるためのV字配列や周回路設置など、レイアウトを工夫



兼用マス（車種ごとの混雑ピークに対応）



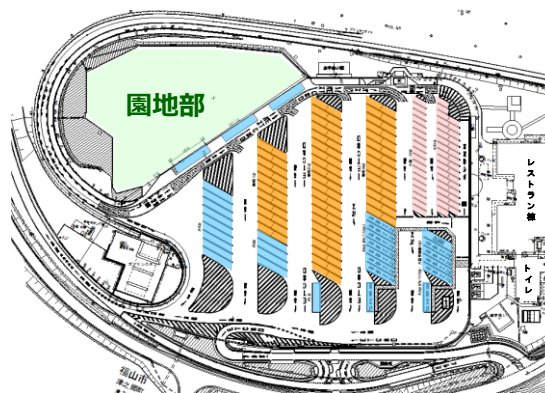
V字配列（車路スペース削減による駐車容量向上）



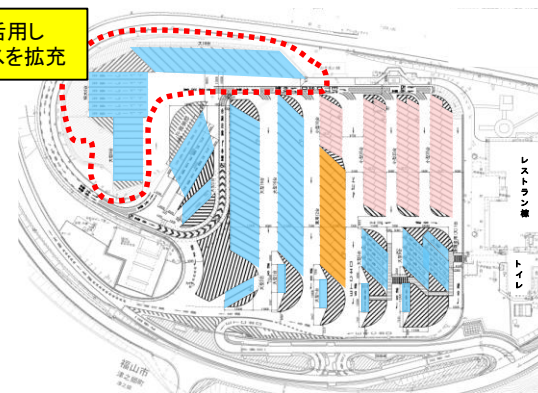
周回路（駐車効率の向上）

<園地部の活用>

- SA・PA内の園地部も活用し、新たな駐車スペースを確保。



園地部を活用し
大型車マスを拡充



■ 留意事項

既にレイアウト変更実施済のSA・PAにおいても、更なる拡充の余地がある場合、再変更も検討する

3. 課題解決に向けた方向性と具体的な方策

(4) 対応の方向性や対策：②駐車マスの拡充 2/3

継続対策

- 未利用のバスストップ、本線料金所跡地など遊休スペースを活用し、既存SA・PA以外で駐車マスを新規整備
- 料金所を流出した、高速道路外の遊休スペース等の活用による、駐車マス整備も検討

<遊休スペース活用：高速道路内>



鈴鹿臨時駐車場：本線料金所跡地

<遊休スペース活用：高速道路外>



浜松いなさIC路外駐車場（新東名 引佐連絡路）

■ 留意事項

比較的小規模なスペースでの整備検討となることから、道路構造令（幾何構造）や道路交通法（安全確保）等の規定を遵守可能な十分に確認を行う

3. 課題解決に向けた方向性と具体的な方策

(4) 対応の方向性や対策: ② 駐車マスの拡充 3/3

新規対策

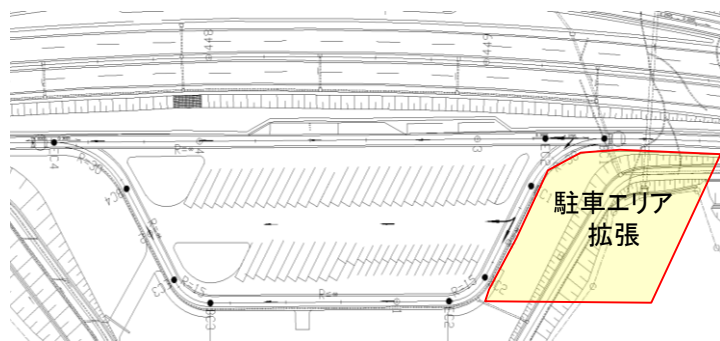
- 駐車マス拡充の新たな手法として、駐車マスの高層化の検討に着手
- 既存SA・PA区域内での駐車容量増加が困難な場合、用地取得による隣接地の拡張も視野に検討
- 混雑しているSA・PAの近傍、かつ用地取得、本線接続が可能な場合に限り、新規SA・PA設置を検討

<駐車マスの高層化>



イメージ図

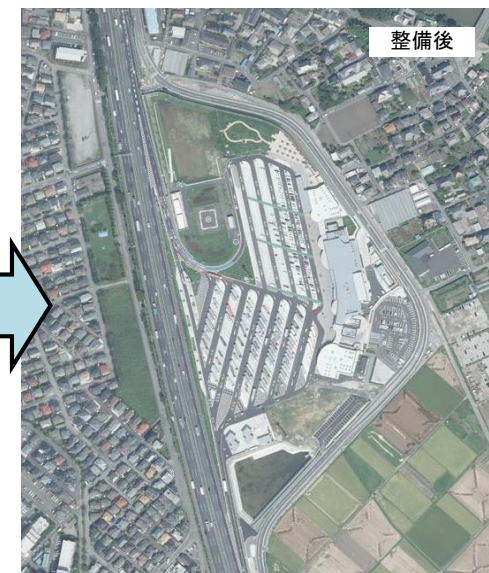
<SA・PA隣接地の拡張>



イメージ図

<SA・PAの新設>

- 用地買収を含む本線直結型休憩施設を新設



東北道 新蓮田SA (上り線)

■ 留意事項

- ・ 駐車マス拡充の検討ステップは、レイアウト変更・園地部活用・遊休スペース活用を優先的に実施
- ・ 他の施策に比べ、膨大な費用を要することから、実施にあたっては慎重な判断が必要

3. 課題解決に向けた方向性と具体的な方策

(4) 対応の方向性や対策:

③車種・駐車時間を限定した駐車マスの整備

新規対策

- 既存のSA・PAの混雑状況を踏まえて、車種や駐車時間を限定した駐車マスやSA・PAを整備
- 出発時間制御(コラム式)などの運用も考慮するなど、駐車容量を向上させる取組みも考慮

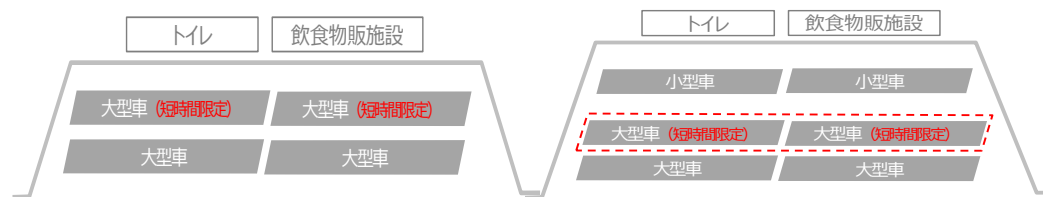
<大型車専用SA・PA>

- 長時間駐車傾向が高い大型車を対象とした休憩施設を新たに整備することで、既存SA・PAとの利用平準化や混雑解消を図る

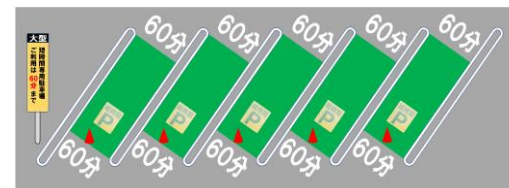


<駐車時間限定マス>

- 『休憩』目的が中心の『短時間利用車両』の駐車機会を確保するため、利用時間に応じた駐車マスを整備



イメージ (左: 新設SA・PA、右: 既設SA・PA)

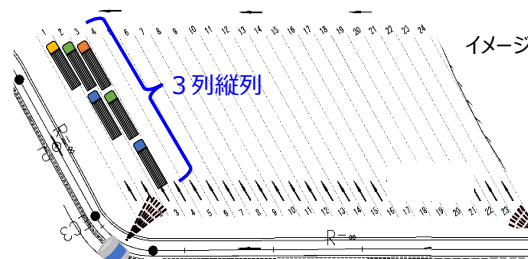


大型
短時間専用駐車場
ご利用は
60分
まで

路面標示・看板イメージ

<出発時間制御マス>

- 3列以上の複数縦列マスを配置し、出発時間別に整列駐車させる(※コラム式)ことで、駐車容量を向上



■留意事項

- ・利用可能な車種、駐車時間等限定されることから、確実な周知方法(本線案内、広報等)を検討
- ・誤進入車両に対するサポート(退避路等)を整備

3. 課題解決に向けた方向性と具体的な方策

(4) 対応の方向性や対策: ④付加価値設定の駐車マスの整備

新規対策

○SA・PAにおける確実な休憩機会の確保のため、利用状況に応じて、有料駐車マス・予約駐車マスを整備

<有料駐車マス>

- 混雑する休憩施設で一定時間以上の駐車を有料化
- 休息が必要な長距離利用者は、長時間無料

◆導入ステップ

- ・STEP 1 : 混雑しているエリアに、駐車時間限定マス（短時間専用）を先行導入
- ・STEP 2 : 法的整理を行ったうえで、有料マスを順次導入し、最終的には混雑する路線の休憩施設はすべて有料化

[STEP 1] 駐車時間限定マス 先行導入時



[STEP 2] 有料駐車マス 導入時



<予約駐車マス>

- 通常マスには駐車できない特殊車両（ダブル連結トラック）が確実に駐車できるよう、特殊車両を対象とした予約駐車マスとして整備



ダブル連結トラック



・ETC2.0簡易型路側機を活用した予約システム
・非予約車両には黄色灯付き路側表示機により移動を案内
予約システム（ネクスコ中日本試行中）

■留意事項

- ・有料マス：上述の法的整理に加え、非有料SA・PAへの転換等による利用の偏りが生じないように、導入範囲や手法を十分に検討
- ・予約マス：予約時間と実駐車時間との乖離（空予約含む）への対応を整理

3. 課題解決に向けた方向性と具体的な方策

(4) 対応の方向性や対策: ⑤混雑状況の把握・情報提供

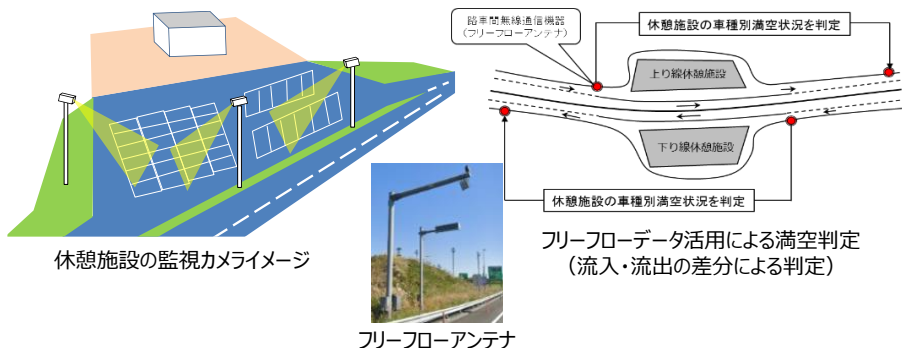
継続

新規

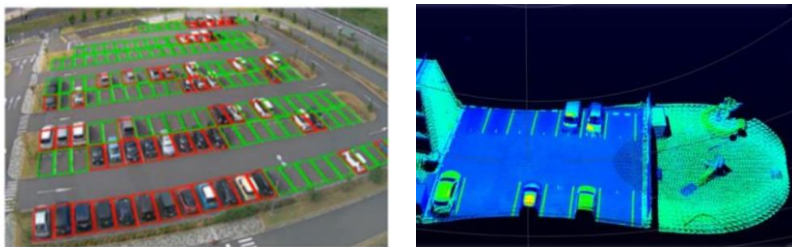
- 正確かつリアルタイムな混雑情報を提供することで、並行路線への交通転換など利用平準化を図る【継続】
- CCTVやFFAに加え、新たな監視技術を活用したSA・PAの混雑状況の把握・提供を行う【新規】

<新たな監視技術を活用したSA・PA混雑状況の把握>

- 現在、駐車場内に設置した監視カメラからの画像データを処理して、混雑状況を把握
- 東名や新東名などの一部の路線において、フリーフローアンテナを設置し、得られるETCデータを活用した満空判定技術も導入中



- より正確な混雑状況を把握するために、監視技術（画像処理技術や赤外線レーザーなど）の向上を図り、全マス監視を実施予定

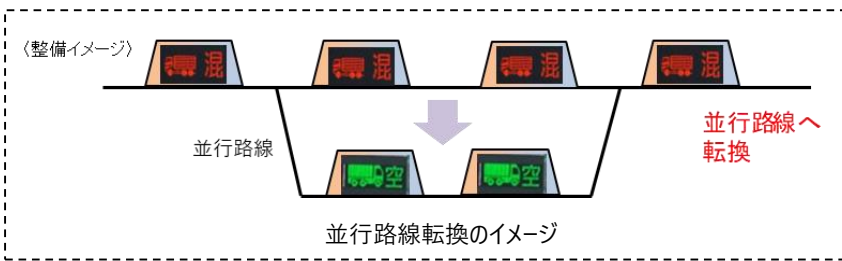


<SA・PA混雑情報の提供>

- 得られた混雑情報を、高速道路本線での満空情報板や、休憩施設内の場内案内板（エリア内での駐車誘導）、またはETC2.0やスマホアプリ等による情報提供に活用し、並行路線も含めた利用平準化に伴う確実な休憩・休息機会を確保する



- さらに、混雑情報の提供を路線単位で行うことで、並行路線のSA・PAへ利用の転換を図る



3. 課題解決に向けた方向性と具体的な方策

(4) 対応の方向性や対策: ⑥輸送効率向上・ドライバーニーズ

継続対策

- 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
- 輸送を効率化する取り組みを道路側で実施することで、駐車時間の短縮、ドライバーの負担軽減を図る
- シャワーブースや24時間営業店舗などドライバーニーズが高い設備を比較的混雑していない休憩施設に整備することで、利用の分散を図る

<輸送効率の向上による取り組み>

●中継輸送

■同一休憩施設の上り線、下り線で、ドライバーが途中交替することで、日帰り運行も可能となり、結果として長時間労働を低減させる効果が期待される。



●ダブル連結トラック用駐車マスの整備

■ダブル連結トラック優先駐車マスを路線拡充に合わせて整備



ダブル連結トラック駐車マスの整備状況
(東北道 黒磯PA(上り))

<ドライバーニーズを踏まえた設備整備>

●シャワーブース・24時間営業店舗の整備

■比較的混雑していない休憩施設に、道路事業にてシャワーブース等を整備することで、休憩施設間の利用平準化を図る



(外 観)



(内 部)

シャワーブースの整備



(店 舗)



(販売機)

24時間営業店舗の整備