

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

—参考資料編—

令和5年6月

目 次

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

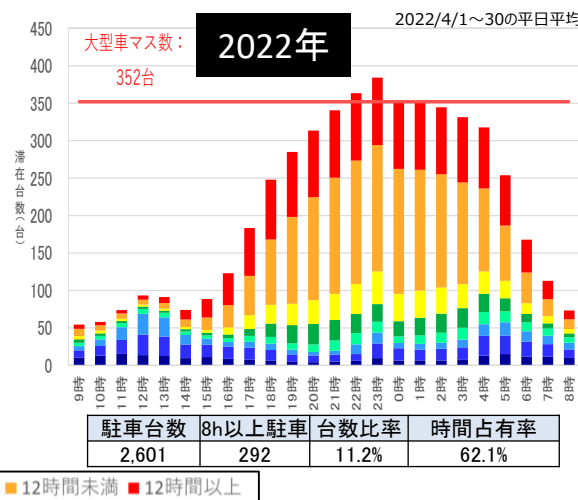
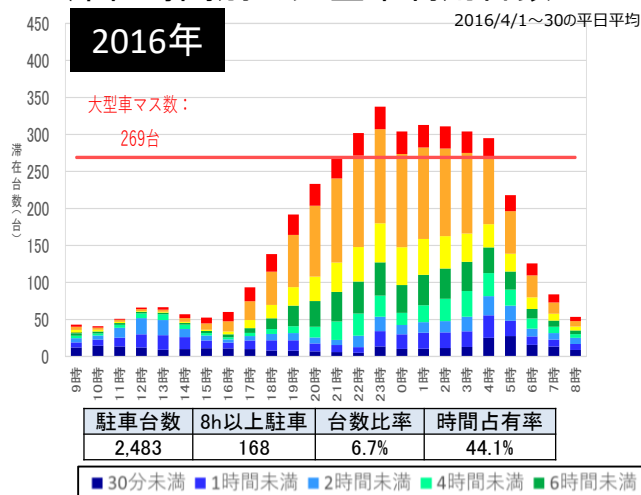
(1) 現状	PP.2～20
④混雑状況の変化	PP.2～5
⑨休憩機会の逸失	PP.6～7
⑩他のSA・PAでの長時間駐車	PP.8～17
⑪短距離利用長時間駐車	PP.18～20

2. 大型車長時間駐車の実態・課題

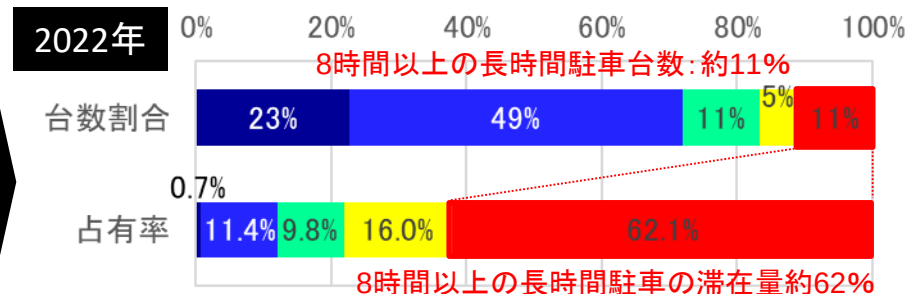
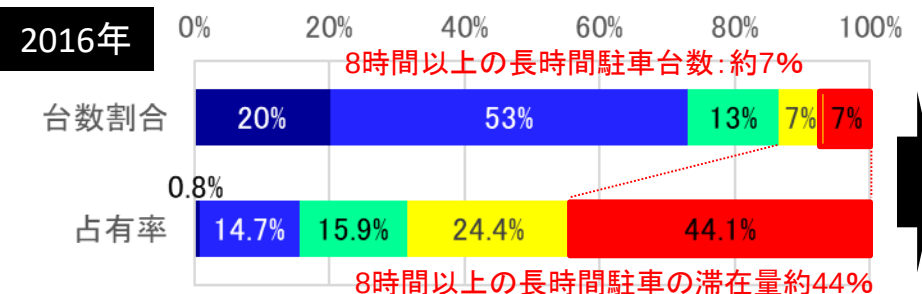
(1) 現状：④混雑状況の変化 1/4

- 東名・足柄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
- 東名・足柄SA（東京方面）では8時間以上の長時間駐車が近年増加。長時間駐車は、18時頃から増加し、翌7時には減少しており、深夜時間帯に多い。2016年に8時間以上の駐車の数率が約7%、占有率は約44%であったものが、2022年に台数比率が約11%、占有率が約62%に増加

■滞在時間別の大型車利用台数



■大型車利用台数・駐車占有率



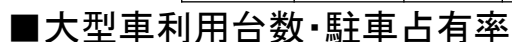
■ 10分未満 ■ 10分～1時間 ■ 1～4時間 ■ 4～8時間 ■ 8時間以上

■ 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

(1)現状:④混雑状況の変化 2/4

- ## ■滞在時間別の大型車利用台数

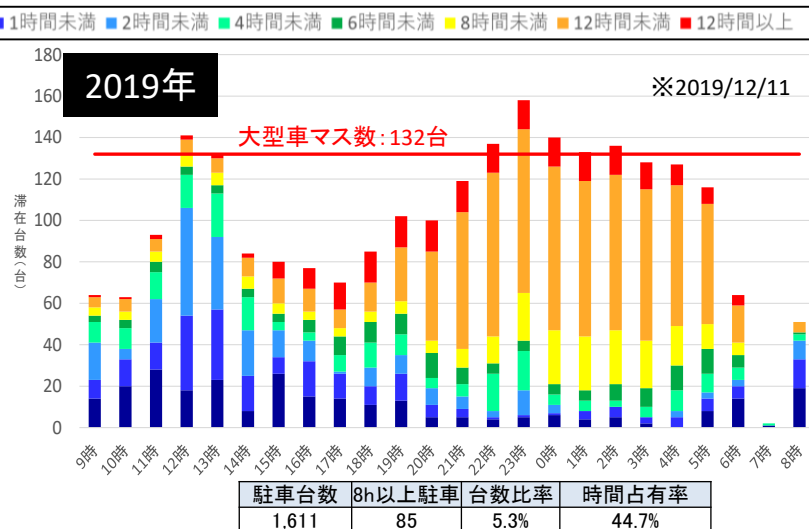
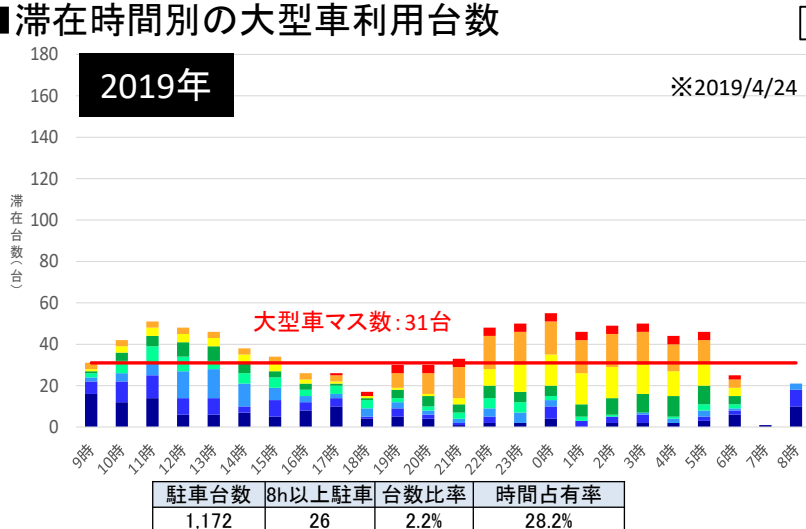


2. 大型車長時間駐車の実態・課題

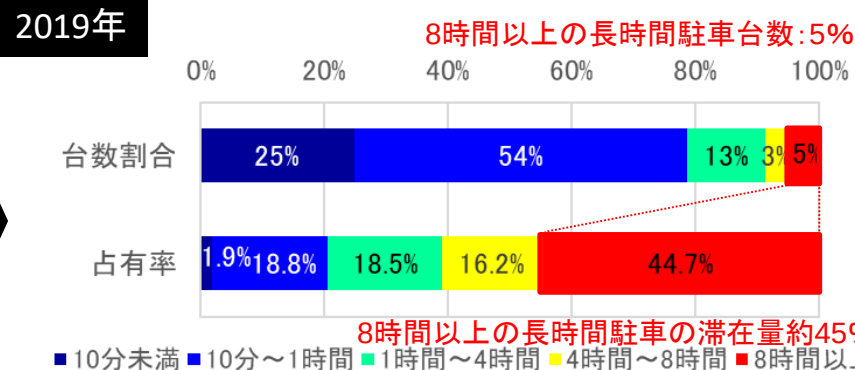
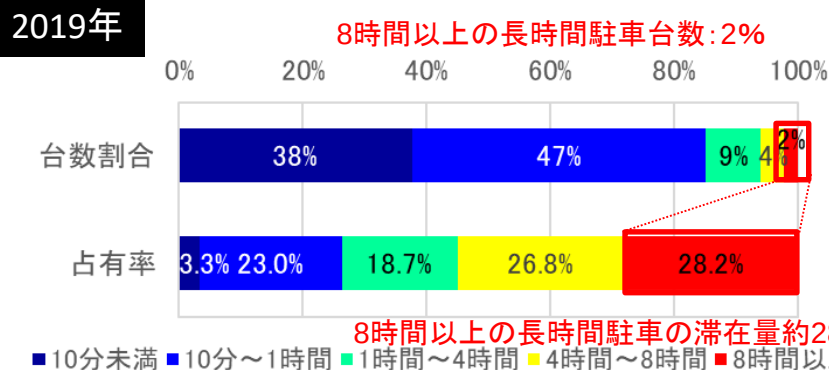
(1) 現状: ④混雑状況の変化 3/4

- 東北道・蓮田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
- 東北道・蓮田SA（東京方面）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6時頃には減少しており、深夜時間帯に多い。2019年4月に8時間以上の駐車の数比率が約2%、占有率が約28%であったものが、2019年12月に数比率が約5%、占有率が約45%へと増加

滞在時間別の大型車利用台数



大型車利用台数・駐車占有率



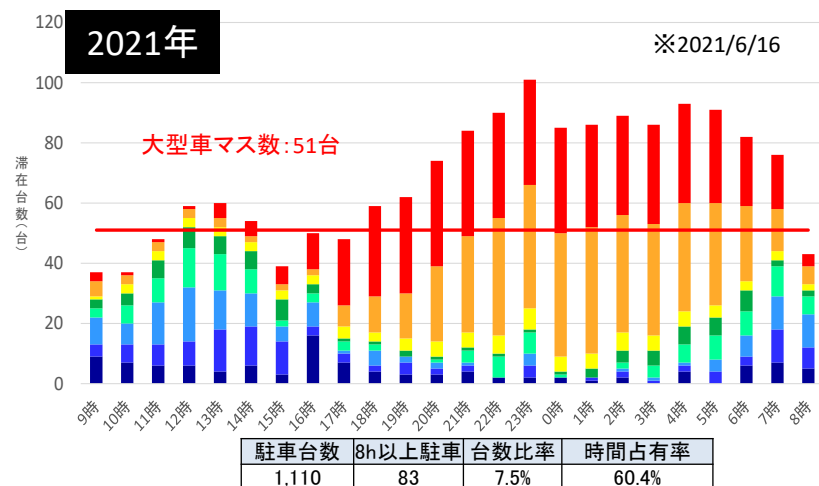
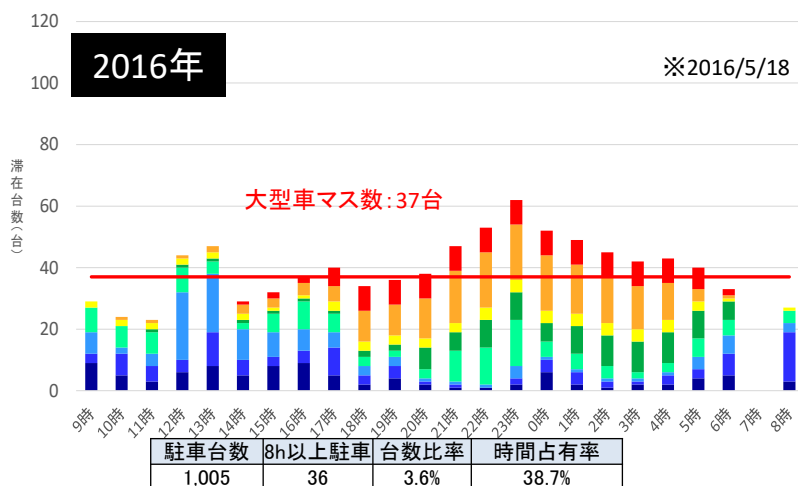
※値は四捨五入しているため、合計値と必ずしも一致しない

2. 大型車長時間駐車の実態・課題

(1) 現状: ④混雑状況の変化 4/4

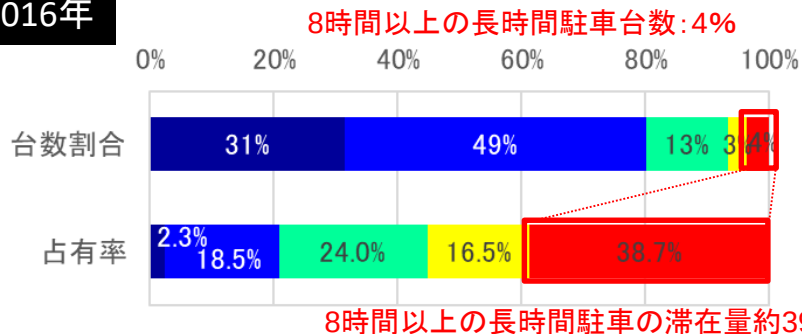
- 圏央道・菖蒲PA（千葉方面）の長時間駐車の実態をみると、全国と同様の傾向が確認される
- 圏央道・菖蒲PA（千葉方面）では8時間以上の長時間駐車が近年増加。長時間駐車は、17時頃から増加し、翌7時頃には減少しており、深夜時間帯に多い。2016年に8時間以上の駐車の数比率が約4%、占有率は約39%であったものが、2021年に台数比率が約8%、占有率が約60%へと増加

■滞在時間別の大型車利用台数

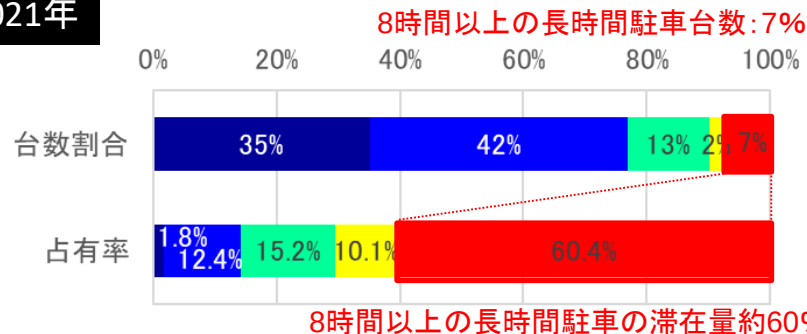


■大型車利用台数・駐車占有率

2016年



2021年

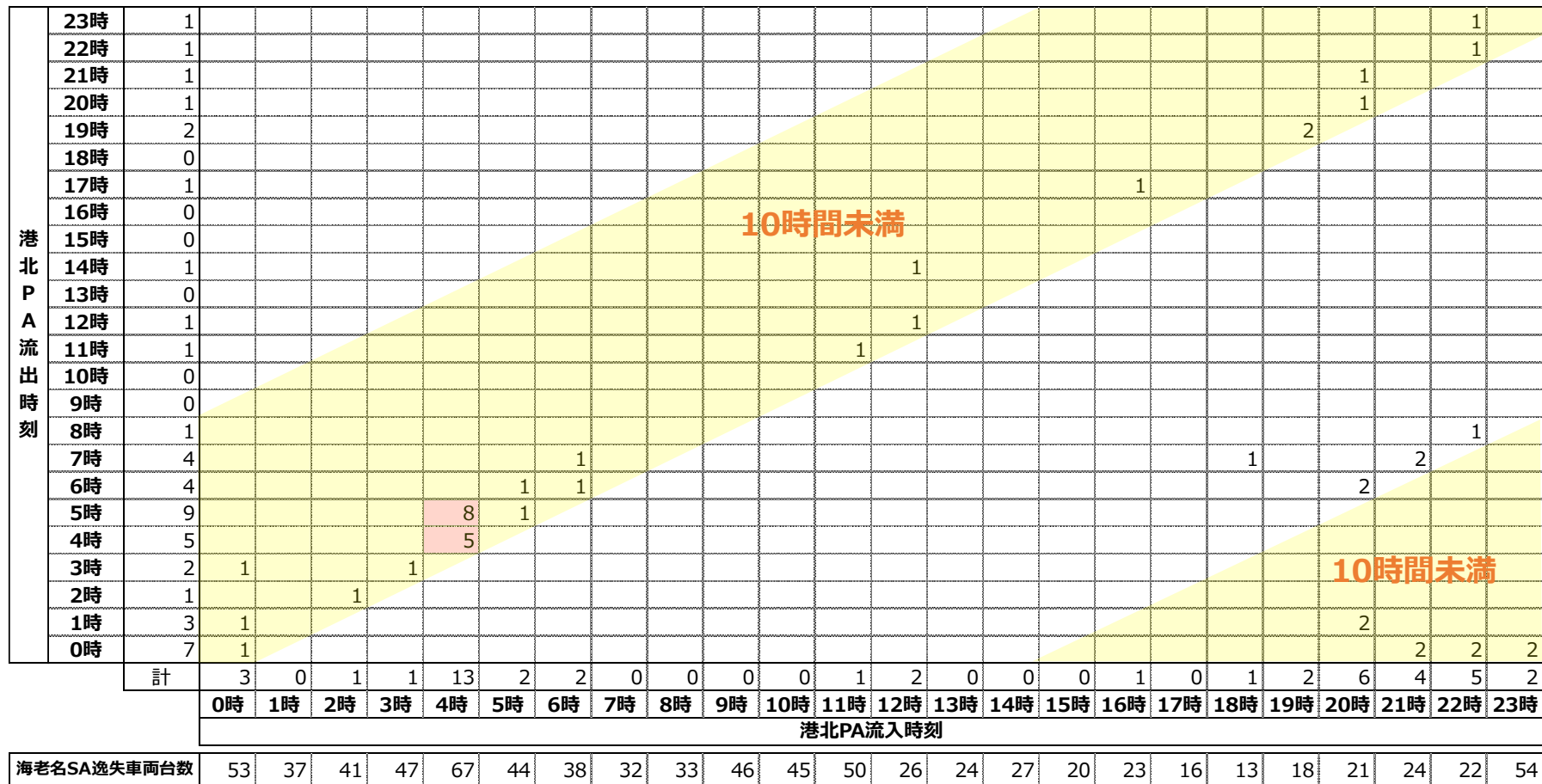


2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状: ⑨休憩機会の逸失 1/2

○海老名SA（東京方面）が混雑している時間帯に港北PAを利用している

■港北PAの流入・流出時刻



【凡例】

5台以上

N = 46 台

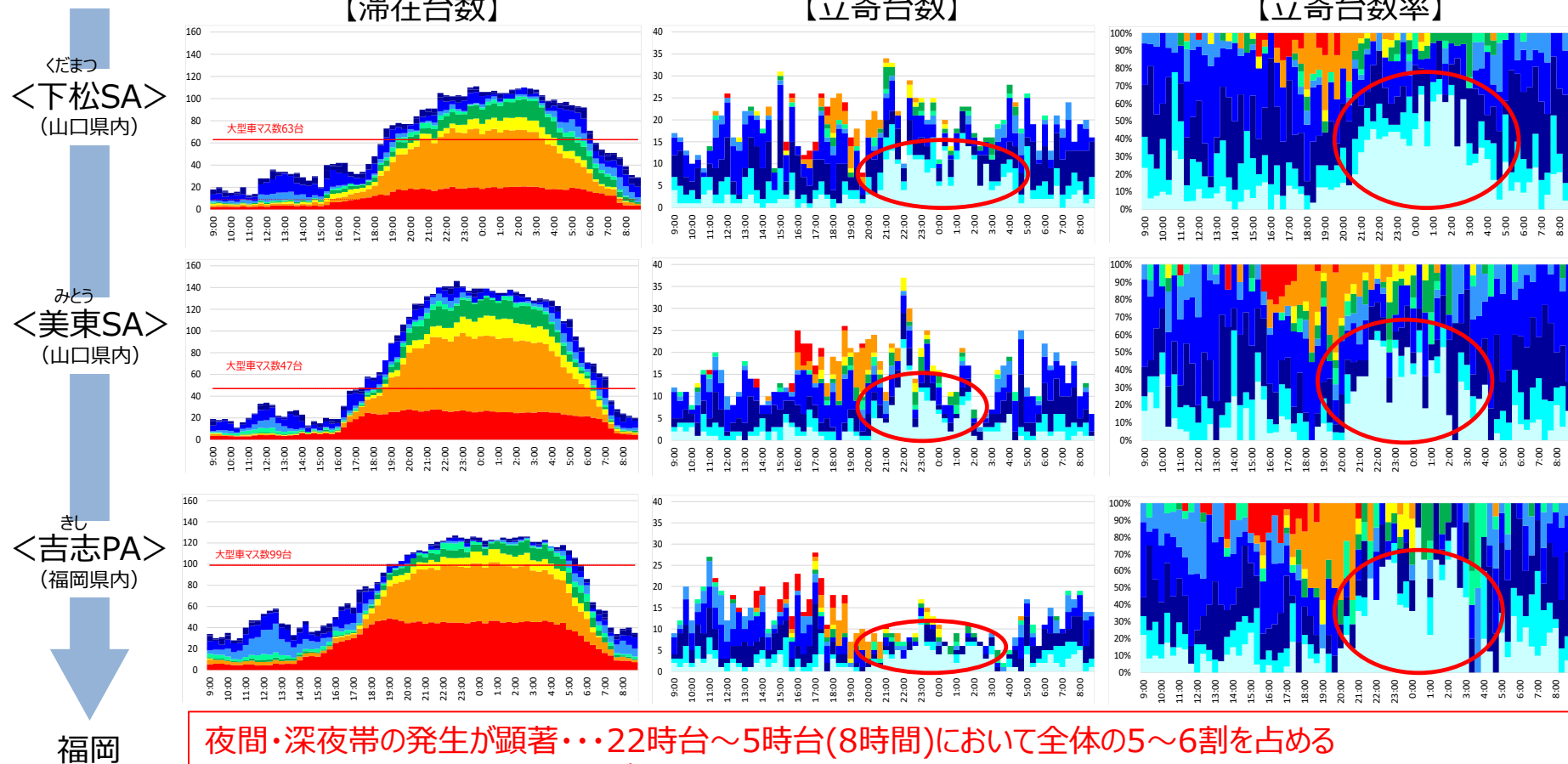
海老名SA逸失車両台数 = 821 台

※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 2/2

○山陽道下り線：福岡方面の都市近郊部でも同様に、深夜時間帯において5分未満の短時間立寄車両が多く存在



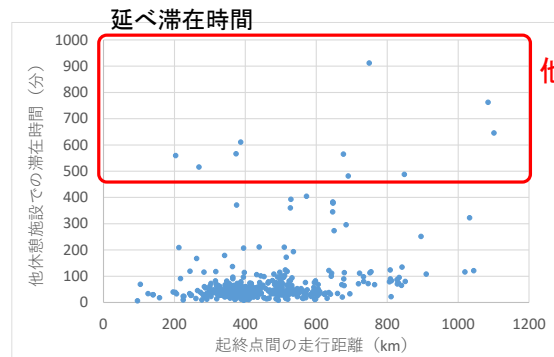
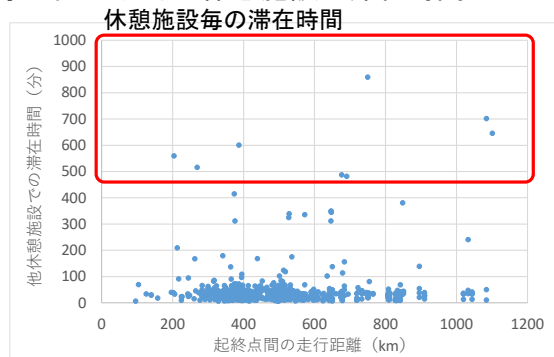
滞在区分 (5分未満 10分未満 0.5h未満 1h未満 2h未満 3h未満 6h未満 8h未満 12h未満 12h以上)

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状: ⑩他のSA・PAでの長時間駐車 1/10

○商用車プローブで見ると、海老名SAで8時間以上駐車する車両について、海老名SAの上流側の上位10位、下流側の上位3位では、比較的短い時間で休憩しているが、8時間以上滞在する車両も見られる。次頁以降で詳細を確認

海老名SA以外の休憩施設の滞在時間



他の休憩施設でも8時間以上滞在



※海老名SAの上流側は利用が多い上位10位、
下流側は上位3位（トリップ数が5以上）を対象
※○内の数値は滞在時間の中央値（分）

※2022/4/1~30 平日 商用車プローブデータ
(海老名SAに8時間以上滞在する車両)

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

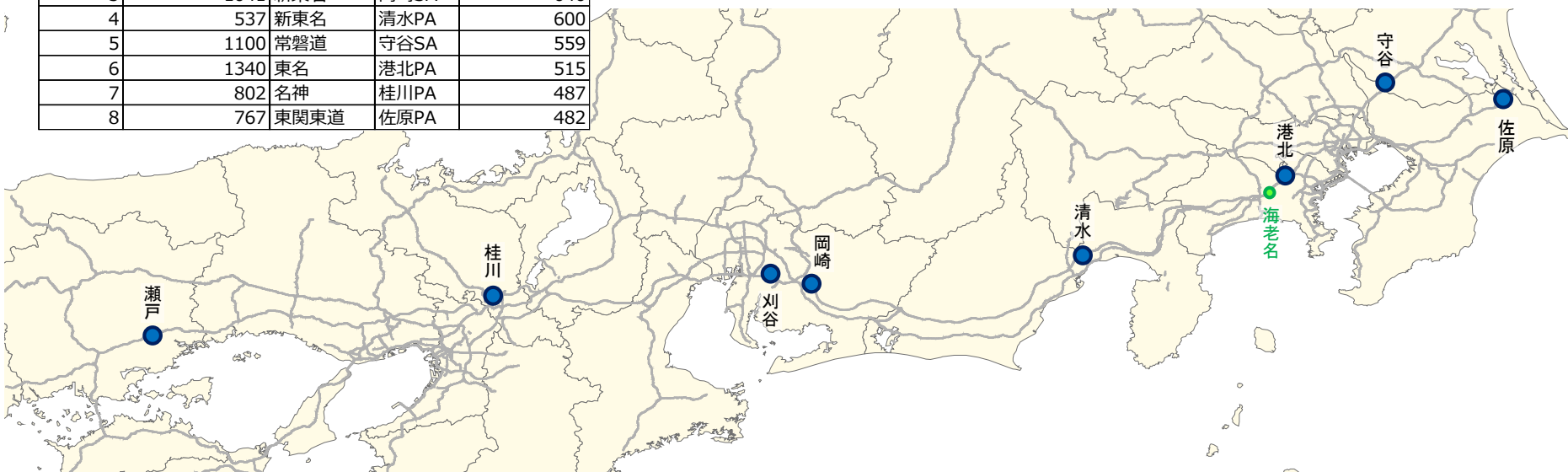
(1) 現状：⑩他のSA・PAでの長時間駐車 2／10

- ・海老名SAで、8時間以上滞在した車両を対象に他のSA・PAで8時間以上の駐車した利用台数は8台見られた
- ・各1台毎の行動特性を次頁以降に示す

- 海老名SA以外のもう1か所で長時間駐車を行っているが、その他エリアでの駐車時間は短い（車両1, 2, 3, 4, 7, 8）
- 車両2, 3は最初の休憩施設までの走行時間が4時間を超えている。（その手前で休憩機会を逸していたかは不明）
- 車両5の長時間駐車の原因は理解しがたいところ
- 車両6は、圏央道で降りる車でありながら海老名SA, 港北PAを利用、かつ両エリアでの長時間駐車

滞在時間が8時間以上の休憩施設（海老名SAの滞在時間も8時間以上）（N=8）

車両NO.	海老名SAでの滞在時間（分）	他の休憩施設	
		路線名	休憩施設 滞在時間（分）
1	751	伊勢湾岸道	刈谷PA 859
2	752	山陽道	瀬戸PA 702
3	1041	新東名	岡崎SA 646
4	537	新東名	清水PA 600
5	1100	常磐道	守谷SA 559
6	1340	東名	港北PA 515
7	802	名神	桂川PA 487
8	767	東関東道	佐原PA 482



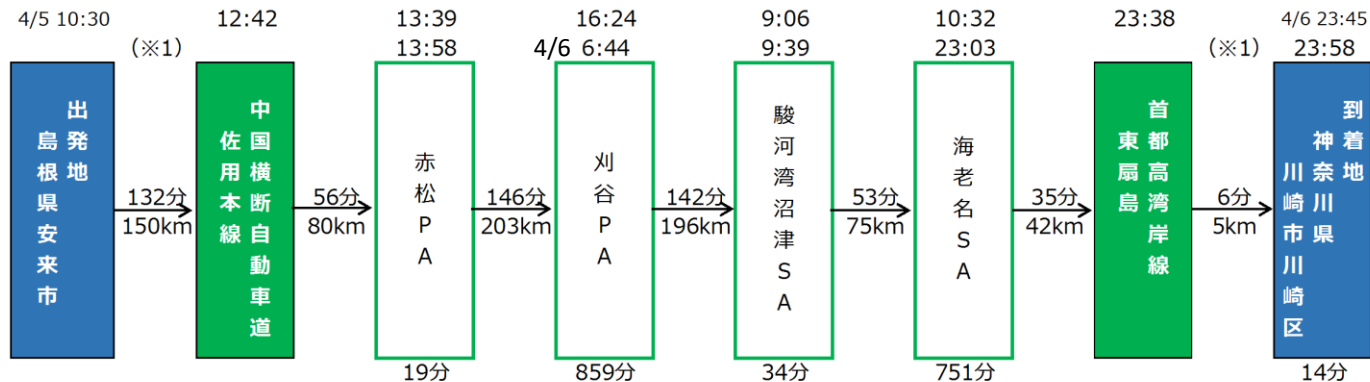
※2022/4/1～30 平日 商用車プローブデータ
（海老名SAに8時間以上滞在する車両）

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 3／10

滞在時間が8時間以上の休憩施設（海老名SAの滞在時間も8時間以上）

個別車両：車両1



※1：起終点～ICの時刻差と、その間の所要時間が一致しない。また、起終点～IC間の走行距離は短くなる



※2022/4/1～30 平日 商用車プローブデータ
（海老名SAに8時間以上滞在する車両）

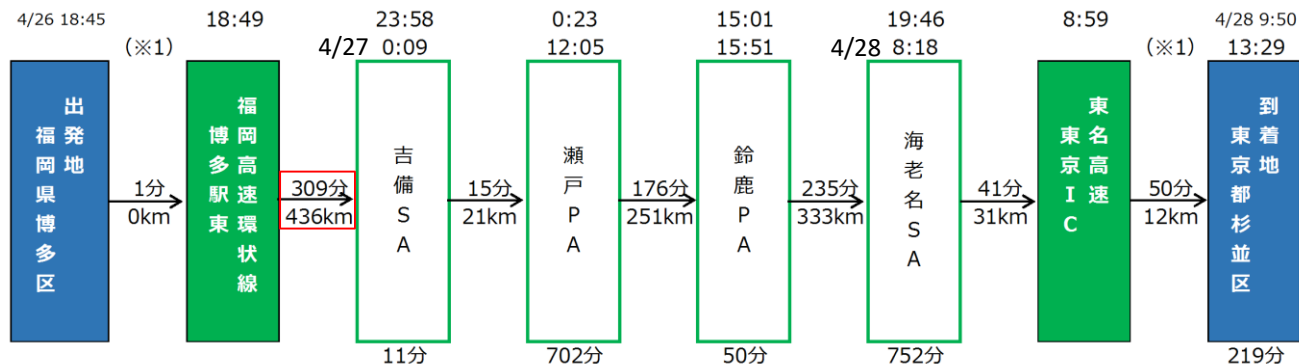
※○内の数値は滞在時間（分）

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

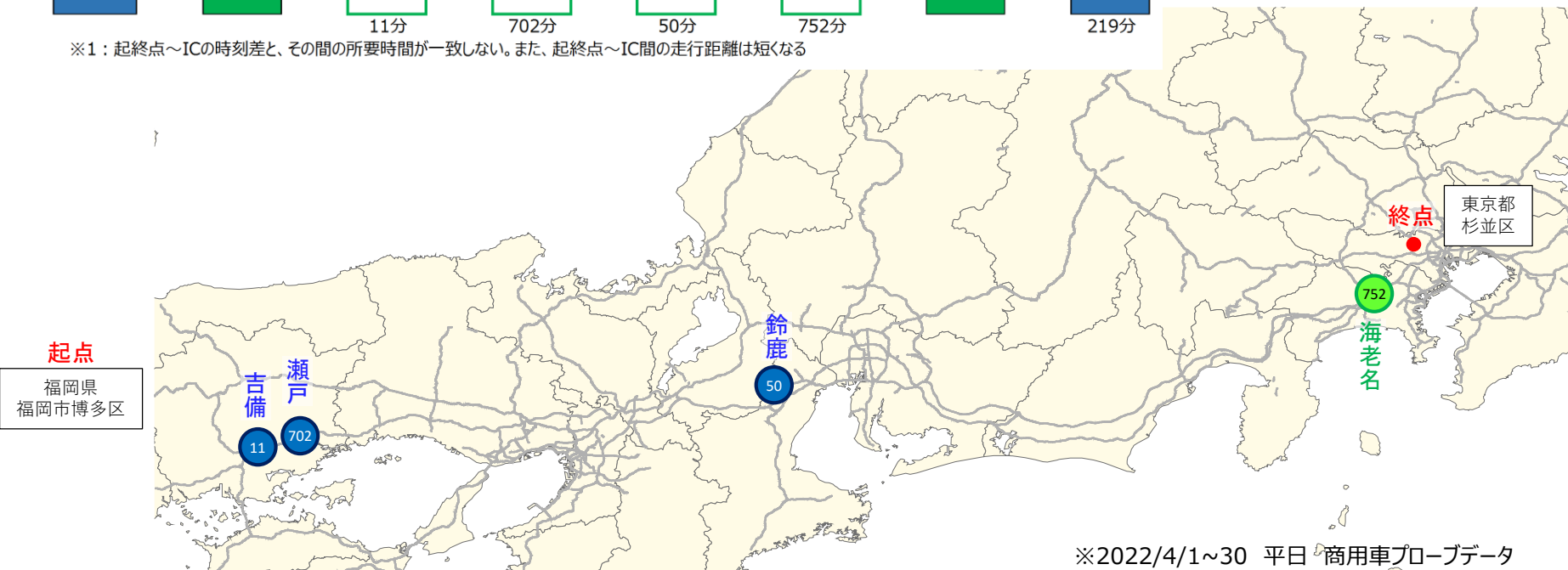
(1) 現状：⑩他のSA・PAでの長時間駐車 4／10

滞在時間が8時間以上の休憩施設(海老名SAの滞在時間も8時間以上)

個別車両：車両2



※1：起終点～ICの時刻差と、その間の所要時間が一致しない。また、起終点～IC間の走行距離は短くなる



※2022/4/1～30 平日 商用車プローブデータ
(海老名SAに8時間以上滞在する車両)

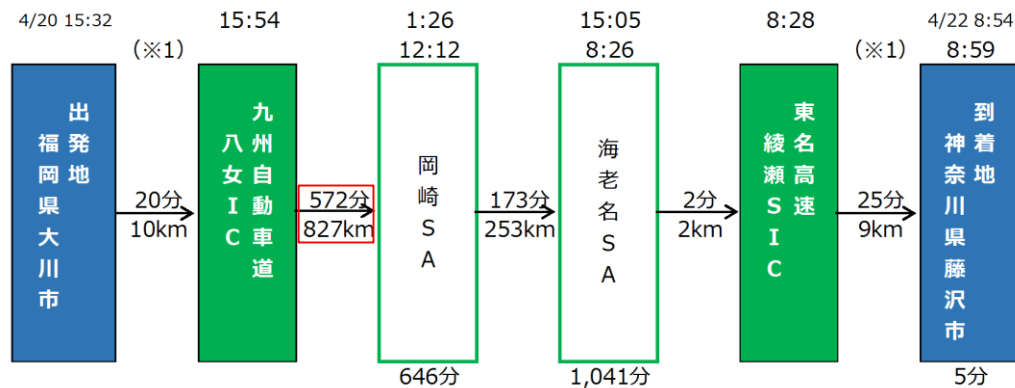
※○内の数値は滞在時間(分)

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

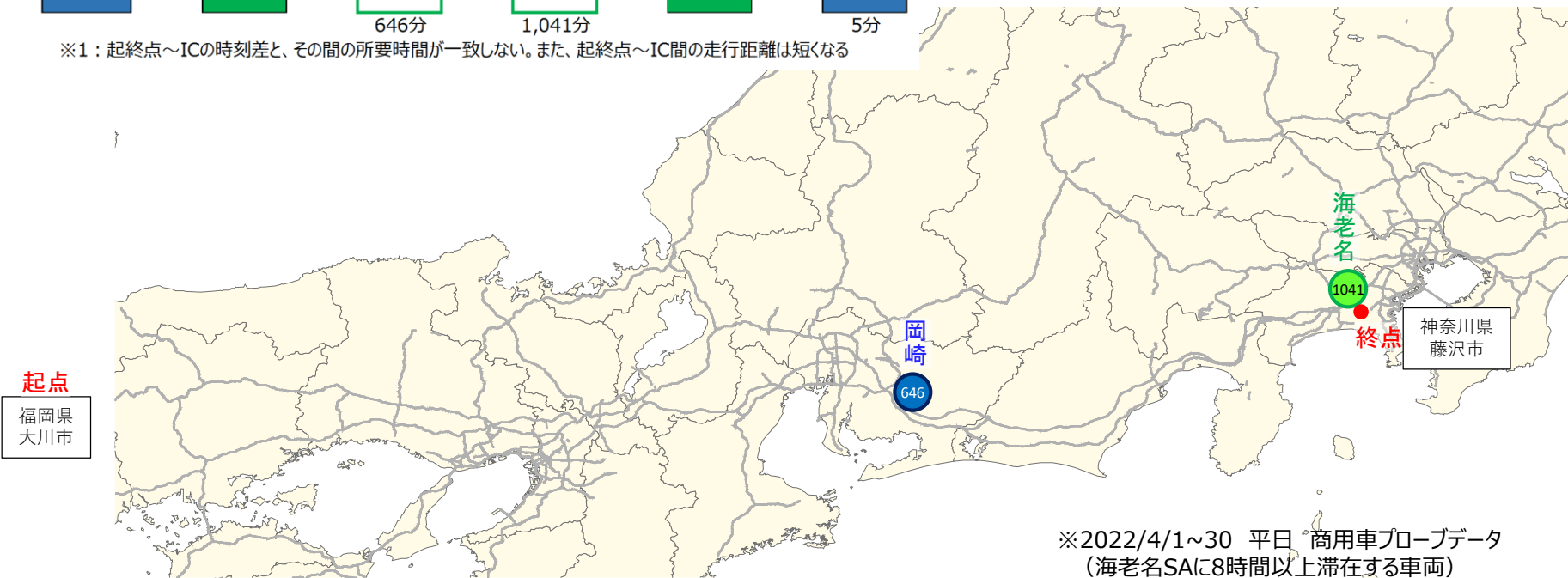
(1) 現状：⑩他のSA・PAでの長時間駐車 5／10

滞在時間が8時間以上の休憩施設(海老名SAの滞在時間も8時間以上)

個別車両：車両3



※1：起終点～ICの時刻差と、その間の所要時間が一致しない。また、起終点～IC間の走行距離は短くなる



※2022/4/1～30 平日 商用車プローブデータ
(海老名SAに8時間以上滞在する車両)

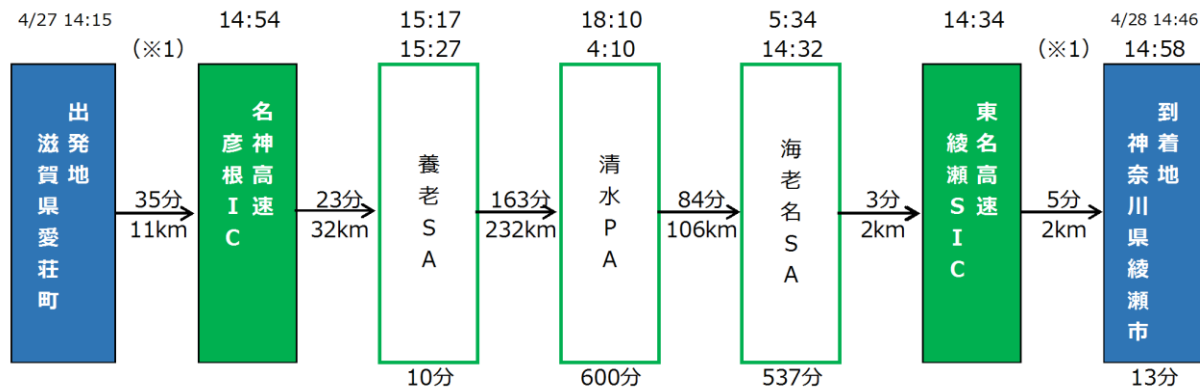
※○内の数値は滞在時間(分)

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

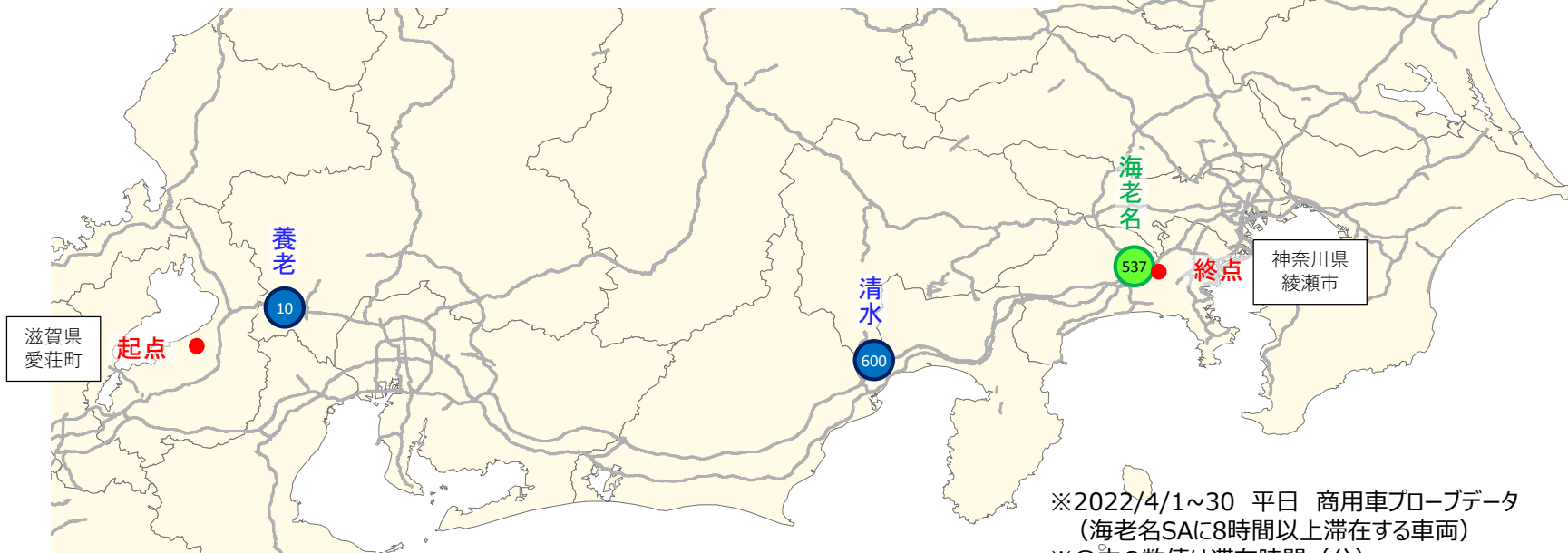
(1) 現状：⑩他のSA・PAでの長時間駐車 6/10

滞在時間が8時間以上の休憩施設（海老名SAの滞在時間も8時間以上）

個別車両：車両4



※1：起終点～ICの時刻差と、その間の所要時間が一致しない。また、起終点～IC間の走行距離は短くなる



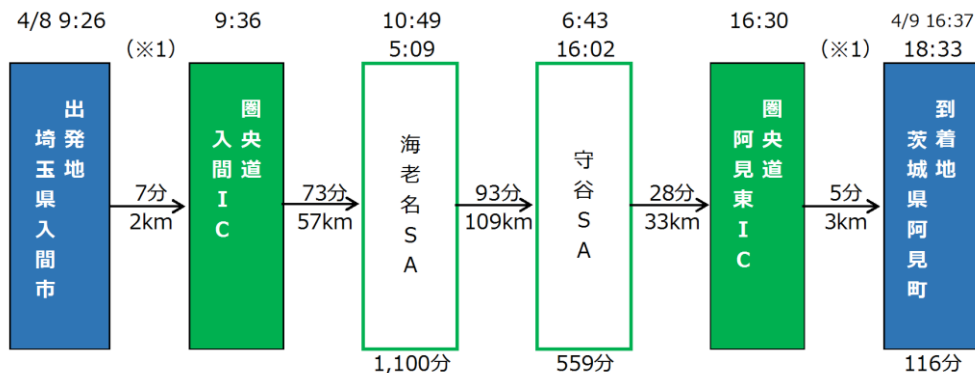
※2022/4/1～30 平日 商用車プローブデータ
(海老名SAに8時間以上滞在する車両)

※○内の数値は滞在時間（分）

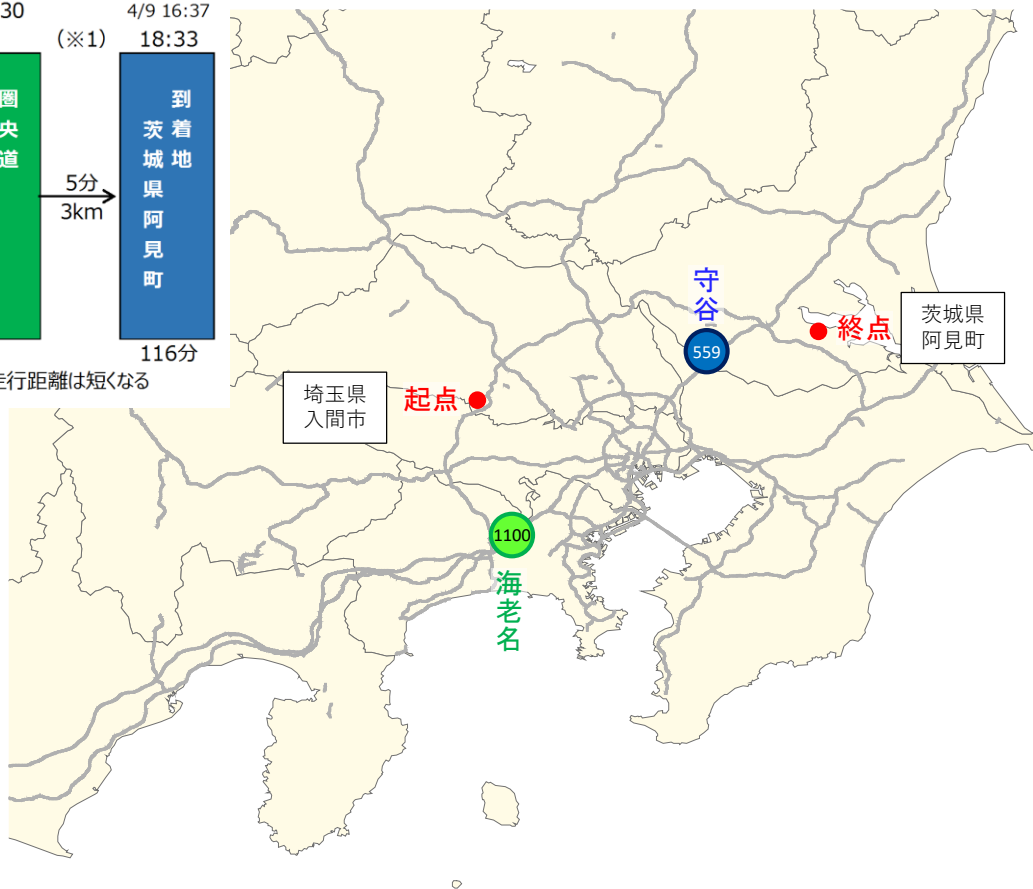
2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状：⑩他のSA・PAでの長時間駐車 7/10

滞在時間が8時間以上の休憩施設（海老名SAの滞在時間も8時間以上）
個別車両：車両5



※1：起終点～ICの時刻差と、その間の所要時間が一致しない。また、起終点～IC間の走行距離は短くなる



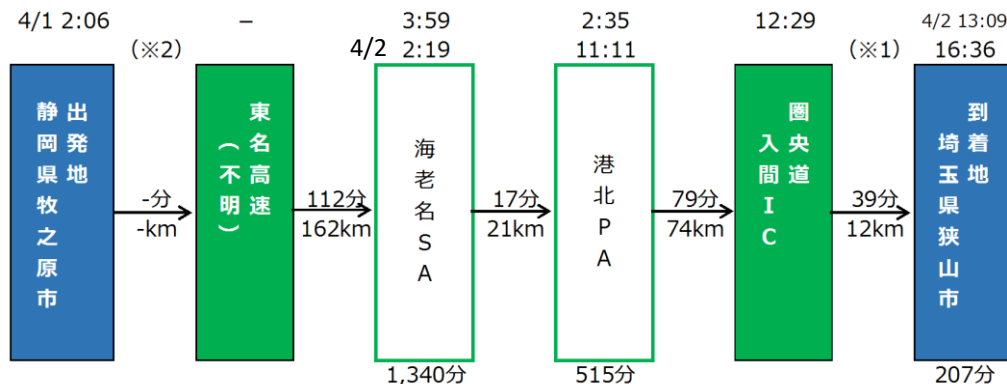
※2022/4/1～30 平日 商用車プローブデータ
(海老名SAに8時間以上滞在する車両)
※○内の数値は滞在時間（分）

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 8／10

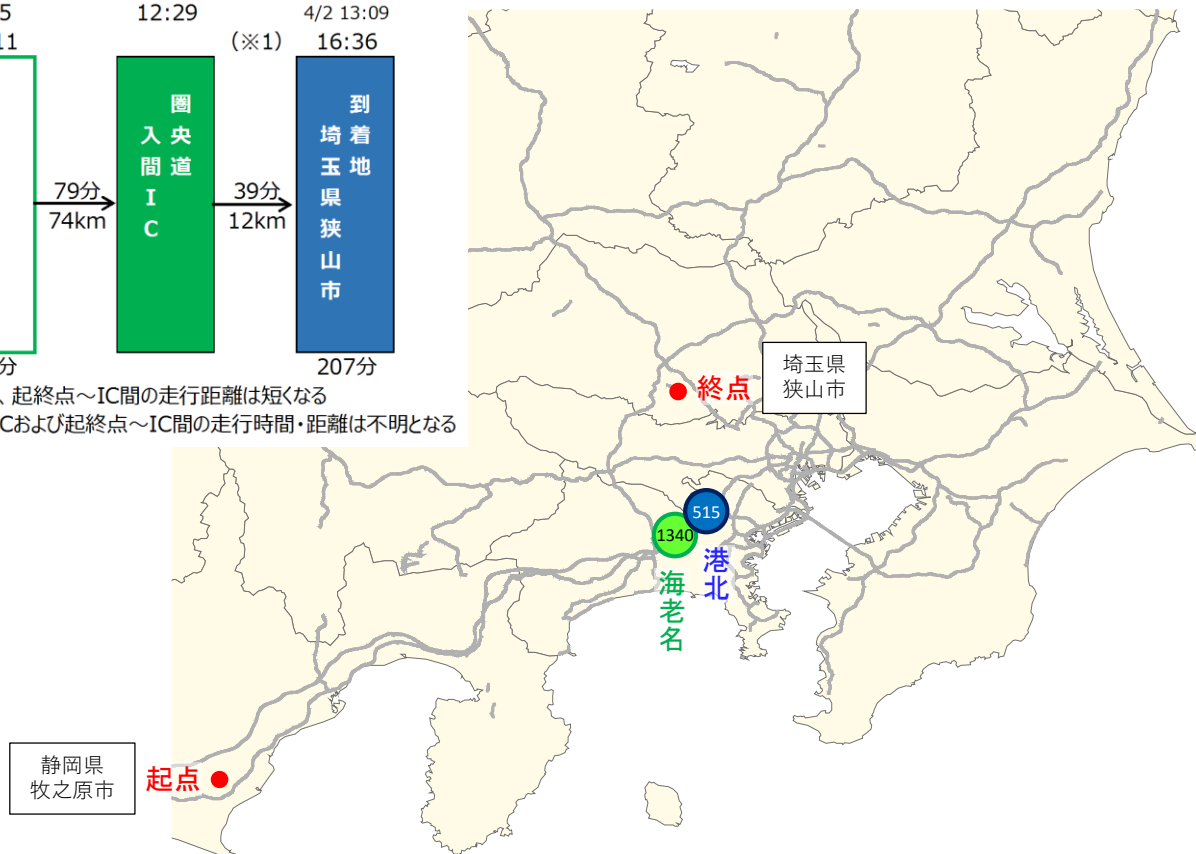
滞在時間が8時間以上の休憩施設(海老名SAの滞在時間も8時間以上)

個別車両：車両6



※1：起終点～ICの時刻差と、その間の所要時間が一致しない。また、起終点～IC間の走行距離は短くなる

※2：高速道路上からトリップが始まるものが存在し、その場合は利用ICおよび起終点～IC間の走行時間・距離は不明となる



※2022/4/1～30 平日 商用車プローブデータ
(海老名SAに8時間以上滞在する車両)

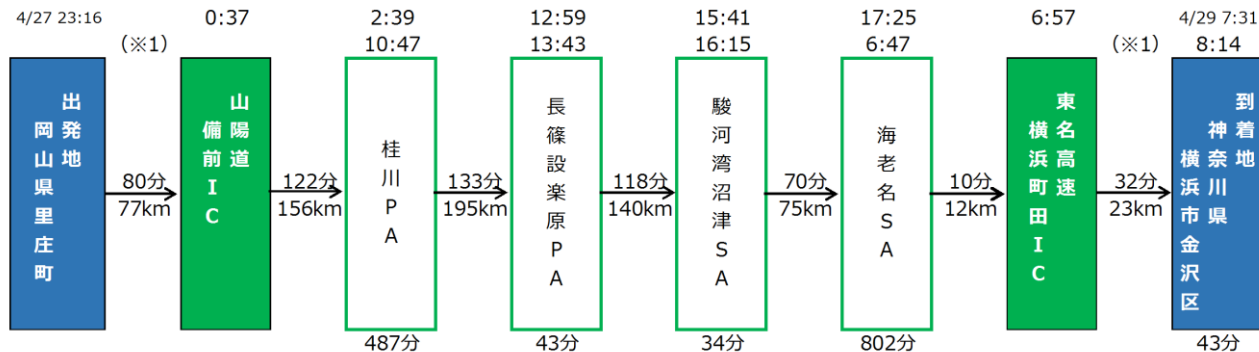
※○内の数値は滞在時間(分)

2. 大型車長時間駐車の実状・課題

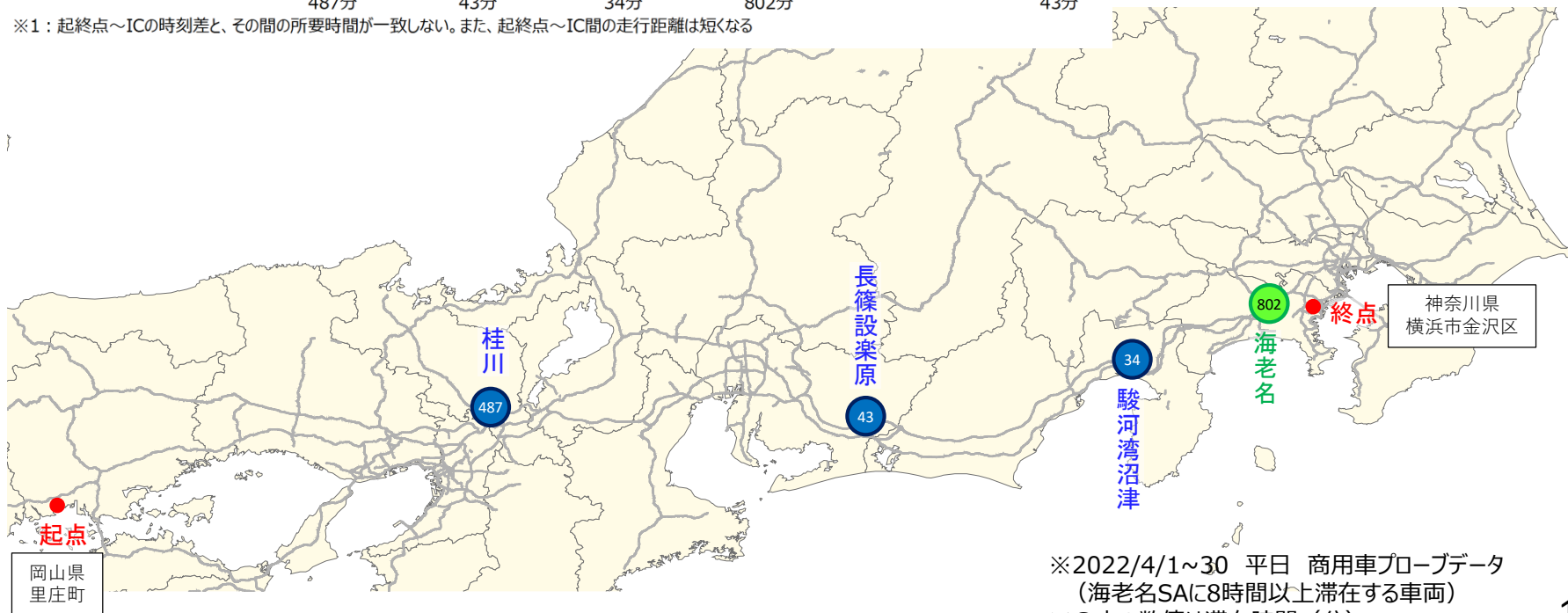
(1) 現状：⑩他のSA・PAでの長時間駐車 9/10

滞在時間が8時間以上の休憩施設（海老名SAの滞在時間も8時間以上）

個別車両：車両7



※1：起終点～ICの時刻差と、その間の所要時間が一致しない。また、起終点～IC間の走行距離は短くなる



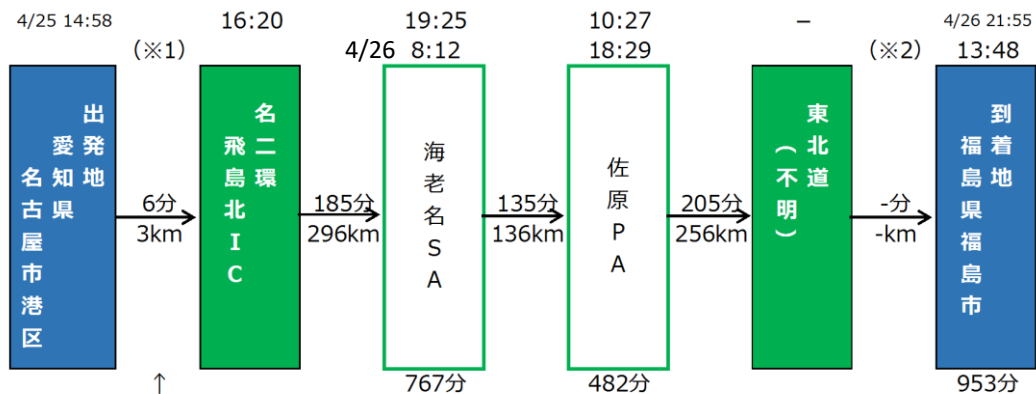
※2022/4/1～30 平日 商用車プローブデータ
(海老名SAに8時間以上滞在する車両)

※○内の数値は滞在時間（分）

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 10／10

滞在時間が8時間以上の休憩施設(海老名SAの滞在時間も8時間以上)
個別車両：車両8



途中、トラックステーションで滞在

※1：起終点～ICの時刻差と、その間の所要時間が一致しない。また、起終点～IC間の走行距離は短くなる

※2：高速道路上からトリップが始まるものが存在し、その場合は利用ICおよび起終点～IC間の走行時間・距離は不明となる



※2022/4/1～30 平日 商用車プローブデータ
(海老名SAに8時間以上滞在する車両)
※○内の数値は滞在時間(分)

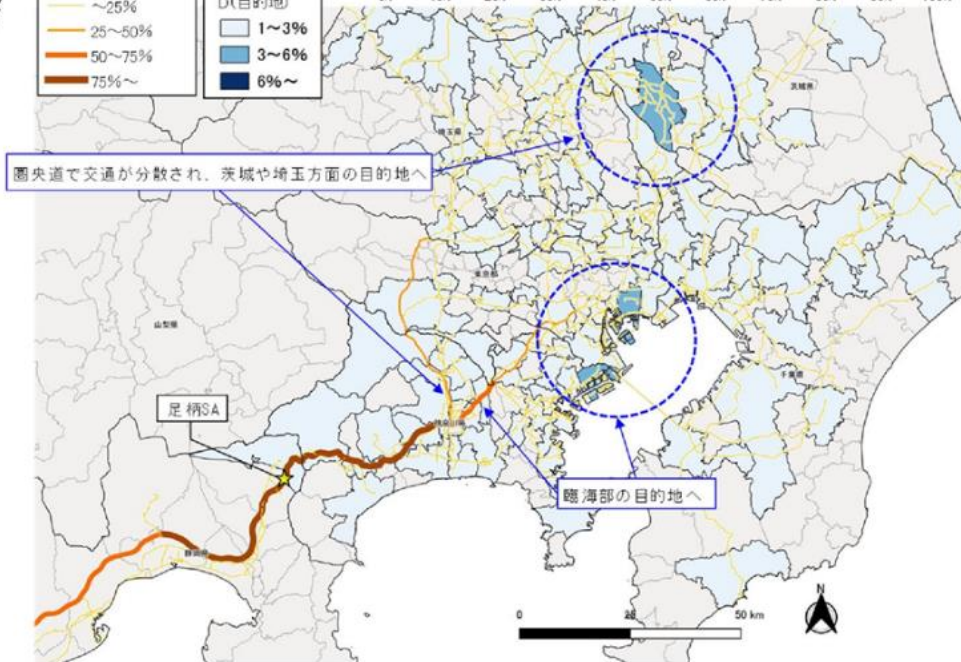
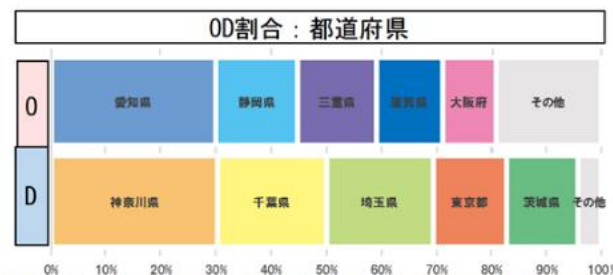
2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状：⑪短距離利用長時間駐車 1／3

○足柄SA(上り線)において、6時間以上駐車する車両の主な目的地は東京湾臨海部であり、9割以上が関東近郊である

⇒最終目的地付近のSA・PAで荷受時間までの時間調整を行っているものと推察される

足柄SA上り滞在時間6時間以上：D（目的地）
サンプル数：372



※商用車プローブデータ（ODデータ、SA/PA利用履歴データ、経路データ）の2018年9月（平日）を使用

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 2/3

短距離利用長時間駐車の実状を把握するため、利用頻度をFFデータにより分析。ODを商用車プローブデータにより分析。

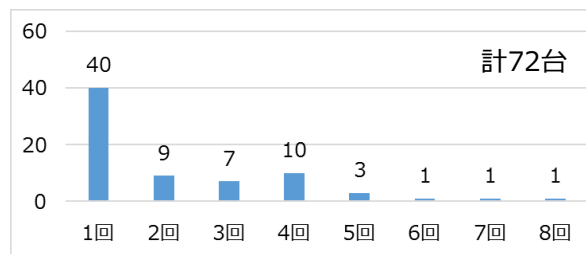
- 海老名ICから乗り、海老名SAに長時間駐車する車両（155台/月）は複数回利用も多く、車両単位で集計すると72台
- 商用車プローブで見ると、出発地は海老名IC周辺。到着地は、臨海部（市川・船橋付近、千葉付近）が多い（商用車プローブによると、海老名ICから流入し、海老名SAで8時間以上駐車する車両台数は12台/月があるが、同一車両を含んでおり、車両単位では3台。特定車両が多頻度で長時間駐車をしている。）

■8時間以上滞在車両の流入IC 第1回委員会資料

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



■8時間以上駐車かつ海老名IC流入の頻度別利用台数



2回以上の利用割合
32台÷72台=44%

車両数÷利用台数

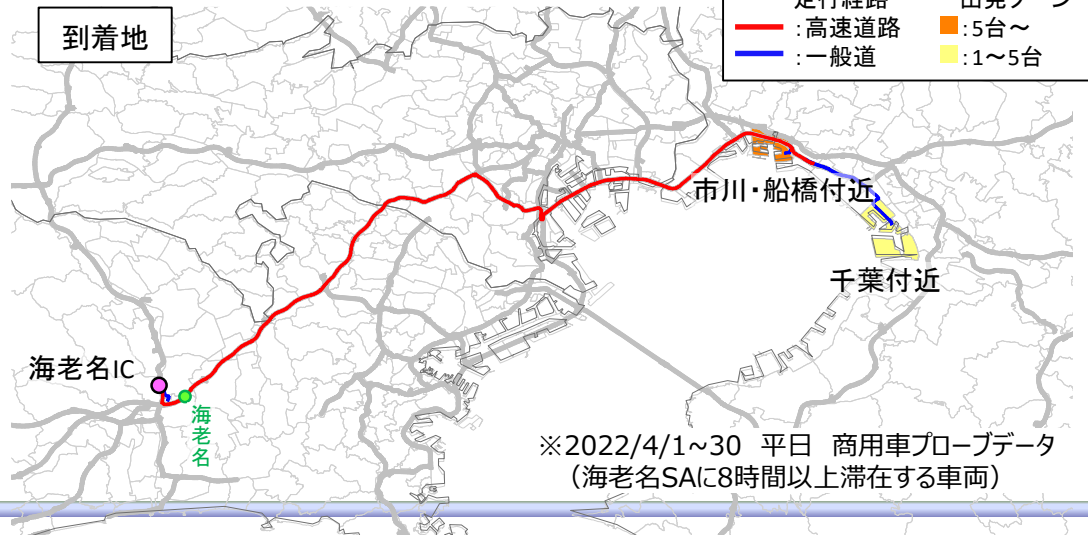
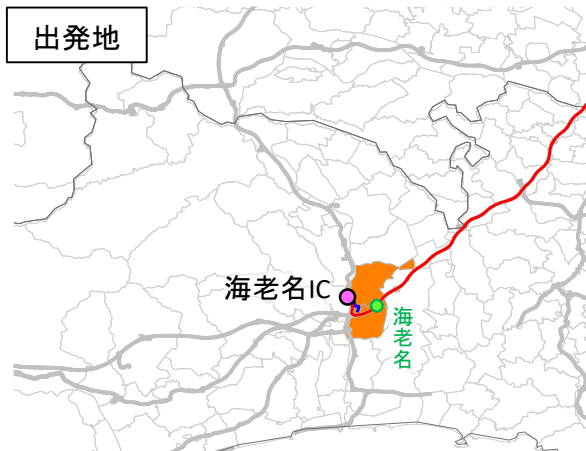
【FF】72台÷155台=46%

【商用】3台÷12台=25%

※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:海老名IC利用交通（N=12）



※2022/4/1~30 平日 商用車プローブデータ
（海老名SAに8時間以上滞在する車両）

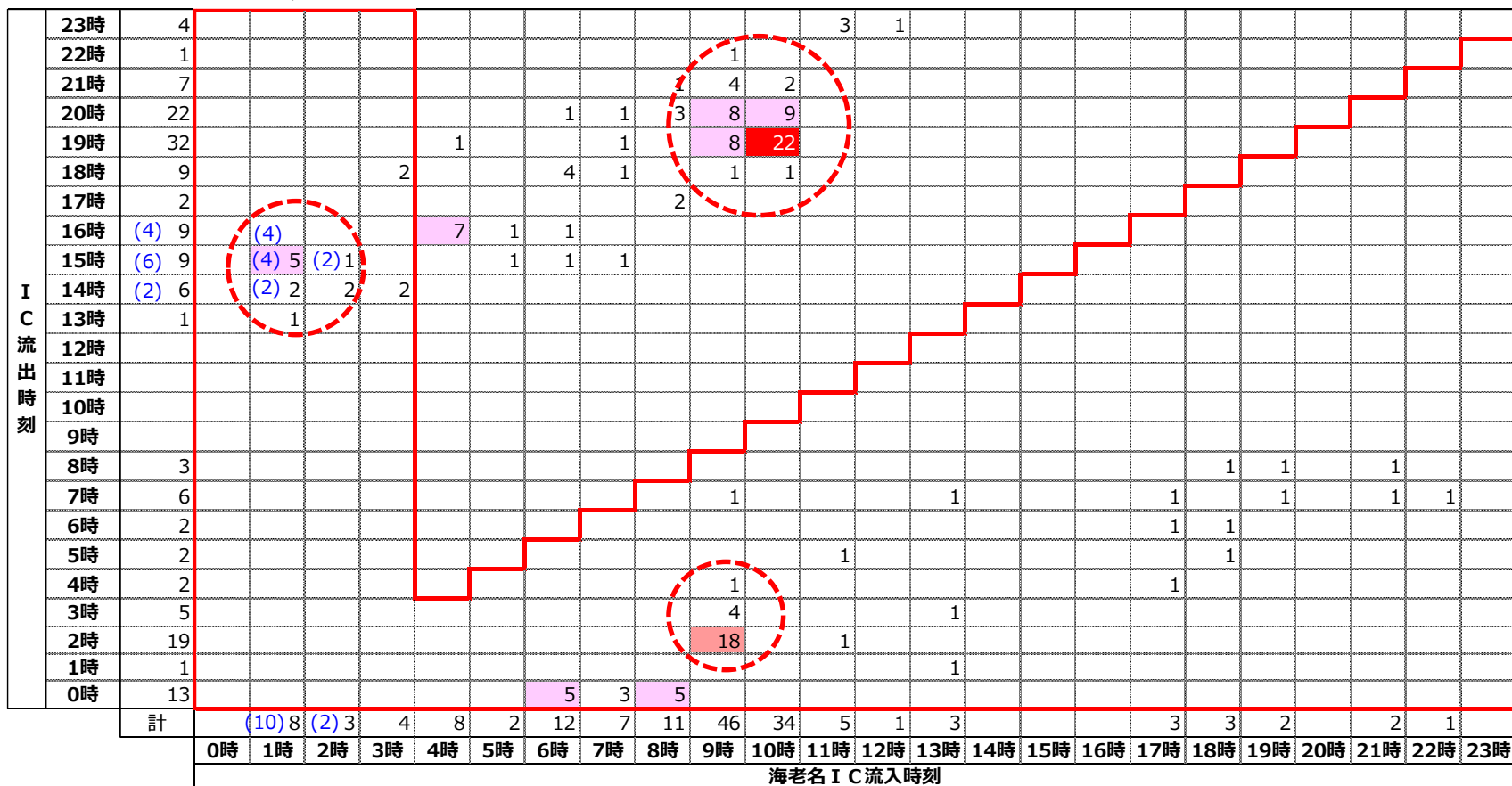
2. 大型車長時間駐車の実状・課題

(1) 現状: ⑪短距離利用長時間駐車 3/3

海老名ICで流入し海老名SA（東京方面）に長時間駐車する車両のIC流入・流出時刻を、FFデータと商用車プローブで比較

○商用車プローブによると、深夜時間帯（1～2時）に流入し14～16時に流出する車は捉えているが、朝方（9～10時）に流入し18～翌4時流出する車は捉えきれていないため、前述のOD分析には留意が必要

■時間帯別のIC流入・流出時刻



※ () 内は、商用プローブを示す。IC流入地点が異なる場合や、FFデータは、首都高走行分を対象外としているため時間帯別のサンプル数は一致しない

【凡例】 20台以上

10台以上

5台以上

深夜割引利用率= 68 ÷ 155 = 44%

※2022/4/1～30平日（FFアンテナ通信履歴データ・商用車プローブデータ）