

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

報 告 書

令和6年6月

公益財団法人 高速道路調査会
高速道路クオリティ研究部会
高速道路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

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
報告書

目 次

1. 研究の概要.....	1-1
1.1 目的・問題意識.....	1-1
1.2 委員名簿.....	1-3
2. 高速道路を取り巻く動向.....	2-1
2.1 物流輸送の状況.....	2-1
2.2 物流施設立地の動向.....	2-5
2.3 労働関係法令の見直し.....	2-8
2.4 一般道路側の駐車場の整備状況.....	2-13
2.5 高速道路を取り巻く動向のまとめ.....	2-18
3. 大型車長時間駐車の実態・課題.....	3-1
3.1 SA・PAの混雑状況の現状とこれまでの取り組み.....	3-1
3.2 長時間駐車の実態とその影響.....	3-33
3.3 ステークホルダーの認識.....	3-89
3.4 課題の整理.....	3-99
4. 課題解決に向けた対応と方策.....	4-1
4.1 課題解決のための着眼点.....	4-1
4.2 具体的な方策.....	4-3
5. まとめ.....	5-1

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
報告書

図表目次

表 1-1	委員会の実施時期、主な議題・論点	1-2
図 2-1	流動量（重量）の推移	2-1
図 2-2	流動量（件数）の推移	2-1
図 2-3	EC 市場規模の経年推移	2-2
図 2-4	宅配便等取扱個数の経年推移	2-2
図 2-5	貨物車の高速道路の利用有無（件数）	2-3
図 2-6	貨物車の高速道路の利用有無（重量）	2-3
図 2-7	大型車の高速道路利用台数	2-4
図 2-8	基準地価格（工業地）の上昇及び大型マルチテナント型物流施設の立地（首都圏）	2-6
図 2-9	近年の物流拠点の立地（近畿圏）	2-7
表 2-10	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 ..	2-9
図 2-11	自動車運転の業務を対象とした時間外労働の上限規制のイメージ ...	2-10
図 2-12	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	2-11
図 2-13	トラック運転者の改善基準告示の改正内容（2023年12月）	2-12
表 2-14	トラックステーションと大型車駐車マス数	2-13
図 2-15	トラックステーションの位置	2-14
図 2-16	トラックステーションの箇所数の推移	2-15
図 2-17	高速道路 IC から 2km 圏内の道の駅	2-16
表 2-18	各路線を最寄りとする道の駅の箇所数	2-17
表 2-19	各路線を最寄りとする道の駅の駐車マス数	2-17
表 3-1	大型車駐車マス拡充の取組み（これまでの実績）	3-1
表 3-2	大型車駐車マス拡充の取組み（今後の予定）	3-1
図 3-3	全国の主要な SA・PA における駐車マス拡充前後の駐車マス数とピーク時における駐車台数	3-3
図 3-4	全国の主要な SA・PA における時間帯別・駐車時間別の駐車台数	3-5
図 3-5	山陽道・吉備 SA（九州方面）の位置図	3-6
図 3-6	滞在（駐車）時間別の大型車利用台数（九州方面）	3-6

図 3-7	大型車利用台数割合と駐車占有率（2016年、2021年）	3-7
図 3-8	高速道路走行距離と吉備 SA（九州方面）の滞在（駐車）時間（2016年）	3-7
図 3-9	東名・海老名 SA（東京方面）の位置図	3-8
図 3-10	滞在（駐車）時間別の大型車利用台数（東京方面）	3-8
図 3-11	大型車利用台数割合と駐車占有率	3-9
図 3-12	路線単位でみた混雑状況（東名・新東名【東京方面】）	3-10
図 3-13	路線単位でみた混雑状況（東名・新東名【名古屋方面】）	3-11
図 3-14	路線単位でみた混雑状況（東名・新東名【東京方面】）：増設前	3-12
図 3-15	路線単位でみた混雑状況（東名・新東名【東京方面】）：増設後（図 3-12の再掲）	3-13
図 3-16	平日 23 時台の大型車滞在状況（東名・新東名【東京方面】）	3-14
図 3-17	平日 23 時台の大型車滞在状況（東名・新東名【名古屋方面】）	3-15
図 3-18	平日 23 時台の大型車滞在状況（山陽道【大阪方面】）	3-16
図 3-19	平日 23 時台の大型車滞在状況（山陽道【福岡方面】）	3-16
図 3-20	平日 23 時台の大型車滞在状況（東北道【東京方面】）	3-17
図 3-21	平日 23 時台の大型車滞在状況（東北道【東北方面】）	3-17
図 3-22	路線単位でみた混雑状況（左…中国道・山陽道【大阪方面】；右…中国道・山陽道【福岡方面】）	3-19
図 3-23	路線単位でみた混雑状況（左…東北道【東京方面】；右…東北道【青森方面】）	3-20
図 3-24	地方部の混雑状況（北陸道【米原方面】）	3-21
図 3-25	地方部の混雑状況（北陸道【新潟方面】）	3-22
図 3-26	東名・新東名（東京方面）における新設エリアを含めた時間帯別駐車台数と駐車マス数の関係	3-23
図 3-27	中継輸送拠点『コネクトエリア浜松』の概要	3-24
図 3-28	豊橋 PA（名古屋方面）における予約有料制の概要	3-25
図 3-29	1日あたりの予約・利用台数（月平均）（豊橋 PA【名古屋方面】）	3-26
図 3-30	有料化前後の予約・利用状況（豊橋 PA【名古屋方面】）	3-27
図 3-31	有料化後の利用変化（豊橋 PA【名古屋方面】）	3-27
図 3-32	トラックドライバーの年齢構成	3-28
図 3-33	ダブル連結トラックの運行企業数、許可台数の推移	3-28
図 3-34	ダブル連結トラックを対象とした予約制の実証実験（東名・新東名・新名神）	3-30
図 3-35	高速道路利用者を対象としたシャワー施設・入浴施設	3-31
図 3-36	高速道路利用者を対象とした 24 時間営業店舗	3-32

図 3-37	大型車の地域間トリップ数	3-34
表 3-38	高速道路利用距離帯別トリップ数と長時間駐車台数の推計	3-34
図 3-39	流入時刻と流出時刻の関係（足柄 SA【東京方面】）	3-36
図 3-40	滞在（駐車）時間と走行距離の関係（足柄 SA【東京方面】）	3-36
表 3-41	8 時間以上滞在（駐車）する車両の流入 IC のランキング （足柄 SA【東京方面】）	3-37
図 3-42	高速道路走行距離と滞在（駐車）時間（豊田上郷 SA【大阪方面】）	3-37
図 3-43	滞在（駐車）時間と入口 IC・出口 IC までの高速道路利用距離 （豊田上郷 SA【大阪方面】）	3-38
表 3-44	滞在（駐車）時間帯別の利用 IC（豊田上郷 SA【大阪方面】）	3-38
図 3-45	長時間駐車に伴う休憩・休息機会の逸失（東名【東京方面】）	3-40
図 3-46	海老名 SA（東京方面）の休憩・休息機会を逸した車両数	3-41
図 3-47	海老名 SA（東京方面）の休憩・休息機会を逸した車両のその後の行動パターン（他の休憩施設の利用有無）	3-42
図 3-48	海老名 SA（東京方面）の休憩・休息機会を逸した後に他の休憩施設を利用しないトリップの到着地	3-42
図 3-49	海老名 SA（東京方面）の休憩・休息機会を逸した車両の行動パターン（海老名 SA 下流側のトリップ長）	3-42
図 3-50	利用が多い休憩施設（海老名 SA【東京方面】の下流側）	3-43
図 3-51	長時間駐車に伴う休憩・休息機会の逸失（山陽道【福岡方面】）	3-44
図 3-52	短時間立寄車両の次の立寄施設の利用内訳（山陽道【福岡方面】） ..	3-46
図 3-53	長時間駐車に伴う休憩・休息機会の逸失（東北道・国見 SA【仙台方面】）	3-48
図 3-54	休憩機会逸失車両のその後の行動（東北道・国見 SA【仙台方面】）	3-50
図 3-55	海老名 SA（東京方面）での長時間駐車車両の荷卸し地点	3-51
図 3-56	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	3-52
図 3-57	淡河 PA（大阪方面）に 8 時間以上駐車した車両の最終目的地	3-53
図 3-58	吉志 PA（福岡方面）に 8 時間以上駐車した車両の最終目的地	3-53
図 3-59	海老名 SA（東京方面）に 8 時間以上駐車する車両の走行時間と他施設での駐車時間	3-54
図 3-60	海老名 SA（東京方面）に 1～4 時間駐車する車両の走行時間と他施設での駐車時間	3-54
図 3-61	分析箇所	3-55
図 3-62	他施設における大型車長時間駐車の状態（浜松 SA【東京方面】） ...	3-55
図 3-63	他施設における大型車長時間駐車の状態（静岡 SA【東京方面】） ...	3-56
図 3-64	他施設における大型車長時間駐車の状態（足柄 SA【東京方面】） ...	3-56

表 3-65	各 SA の 8 時間以上駐車車両の入口 IC	3-57
図 3-66	海老名 SA (東京方面) 以外の休憩施設の滞在 (駐車) 時間	3-58
図 3-67	海老名 SA (東京方面) に加えて他の SA・PA でも 8 時間以上の滞在 (駐車) した車両の概要	3-60
図 3-68	海老名 SA (東京方面) に加えて他の SA・PA でも 8 時間以上の滞在 (駐車) した車両 1 の詳細	3-61
図 3-69	海老名 SA (東京方面) に加えて他の SA・PA でも 8 時間以上の滞在 (駐車) した車両 2 の詳細	3-62
図 3-70	海老名 SA (東京方面) に加えて他の SA・PA でも 8 時間以上の滞在 (駐車) した車両 3 の詳細	3-63
図 3-71	海老名 SA (東京方面) に加えて他の SA・PA でも 8 時間以上の滞在 (駐車) した車両 4 の詳細	3-64
図 3-72	海老名 SA (東京方面) に加えて他の SA・PA でも 8 時間以上の滞在 (駐車) した車両 5 の詳細	3-65
図 3-73	海老名 SA (東京方面) に加えて他の SA・PA でも 8 時間以上の滞在 (駐車) した車両 6 の詳細	3-66
図 3-74	海老名 SA (東京方面) に加えて他の SA・PA でも 8 時間以上の滞在 (駐車) した車両 7 の詳細	3-67
図 3-75	海老名 SA (東京方面) に加えて他の SA・PA でも 8 時間以上の滞在 (駐車) した車両 8 の詳細	3-68
図 3-76	海老名 SA (東京方面) の 8 時間以上滞在 (駐車) 車両の流入 IC、厚木 IC を利用する台数	3-69
図 3-77	海老名 SA (東京方面) の 8 時間以上滞在 (駐車) 車両であり、厚木 IC を利用する車両の出発地・到着地 (N=23)	3-70
表 3-78	海老名 SA (東京方面) に 8 時間以上駐車する車両のうち同一 IC 間を多頻度で利用する車両の特徴	3-71
図 3-79	吹田 SA (上り; 名古屋方面) における大型車混雑状況	3-72
図 3-80	吹田 SA (上り; 名古屋方面) における起終点ゾーン (高速道路の短距離利用・長時間駐車車両)	3-73
図 3-81	特定車両の 1 週間の行動パターン	3-74
図 3-82	SA での滞在時間別にみたトラックの積荷の有無、本線利用区間の距離	3-75
表 3-83	3 時間以上滞在車両の高速道路利用区間・積荷有無	3-76
図 3-84	長時間駐車の実態 (東名・牧之原 SA【東京・名古屋方面】)	3-77
図 3-85	長時間駐車の実態 (東名・牧之原 SA【東京・名古屋方面】)	3-78
図 3-86	長時間駐車車両の運行の実態 (東名・海老名 SA【名古屋方面】) ...	3-79

図 3-87	長時間駐車車両の運行の実態（東名・豊田上郷 SA【東京方面】）	3-80
図 3-88	長時間駐車車両の運行の実態（車両 C の詳細）	3-81
図 3-89	長時間駐車車両の運行の実態（車両 C の詳細）	3-82
表 3-90	高速道路利用距離帯別トリップ数と長時間駐車台数の推計（再掲）	3-83
図 3-91	高速利用距離 100km 未満の分析イメージ	3-84
図 3-92	各 IC ペアトリップ 100km 未満を対象に休息 8 時間以上をトリップエンドとした場合の高速道路利用距離帯別の利用台数	3-85
図 3-93	各 IC ペアトリップ 100km 未満を対象に休息 8 時間以上をトリップエンドとした場合の高速道路利用距離帯別の利用台数	3-85
図 3-94	各 IC ペアトリップ 100km 未満を対象に休息 8 時間以上をトリップエンドとした場合の高速道路利用距離帯別の利用台数の構成比	3-86
表 3-95	各 IC ペアトリップ 100km 未満の高速利用距離の分析結果を反映	3-87
図 3-96	各 IC ペアトリップ 100km 未満の高速利用距離の分析結果を反映	3-87
図 3-97	運行ルート策定支援サービス会社の認識、将来ニーズへの対応	3-89
図 3-98	物流施設運営者等の認識	3-90
図 3-99	荷待ち時間の発生有無	3-91
図 3-100	改善基準告示の認知度	3-91
図 3-101	改善基準告示が守られていると思うか	3-92
図 3-102	休憩時間が長時間となってしまう理由	3-93
図 3-103	駐車予定時間	3-94
図 3-104	会社規模（総社員数）	3-94
図 3-105	輸送形態	3-94
図 3-106	長時間駐車抑制に必要な要素	3-95
図 3-107	夜間割引の時間拡大を望むトラックドライバーの駐車予定時間	3-95
図 3-108	8 時間以上駐車車両の SA・PA 流入・流出時刻	3-96
図 3-109	休憩施設に関する自由意見の分類別件数	3-97
図 3-110	休憩施設の充実に関する意見（分類別件数）	3-97
図 3-111	高速道路 SA・PA の本来機能と期待されている新たな機能	3-102
図 4-1	課題解決に向けて取るべき対応	4-2
図 4-2	高速道路を取り巻く動向、大型車長時間駐車の現状・課題、課題解決のための着眼点、高速道路会社として取り組むべき	4-4
図 4-3	兼用マス（車種ごとの混雑ピークに対応）	4-5
図 4-4	周回路（駐車効率の更なる向上）	4-5
図 4-5	SA・PA 園地部や遊休スペースを活用した大型車駐車マスの拡充の事例（山陽道・福山 SA【九州方面】）	4-6
図 4-6	本線料金所跡地を利用し駐車場を確保した事例	4-6

図 4-7	V字配列（車路スペース削減による駐車容量向上）の事例	4-7
図 4-8	浜松いなさ IC 路外駐車場（新東名 引佐連絡路）の事例	4-7
図 4-9	SA・PA 隣接地の拡張のイメージ	4-9
図 4-10	新設のイメージ	4-10
図 4-11	駐車マスの立体構造化のイメージ	4-10
図 4-12	複数縦列駐車場（コラム式）のイメージ	4-11
図 4-13	ドイツ モンタバウアー休憩施設の事例	4-11
図 4-14	ダブル連結トラック駐車マスの整備状況（東北道・黒磯 PA【東京方面】）	4-12
図 4-15	ダブル連結トラックの駐車場予約システムの導入イメージ	4-12
図 4-16	休憩施設の監視カメライメージ	4-13
図 4-17	フリーフローアンテナ	4-13
図 4-18	フリーフローデータ活用による満空判定（流入・流出の差分による判定）	4-14
図 4-19	監視技術の例（画像処理）	4-14
図 4-20	監視技術の例（赤外線レーザー）	4-14
図 4-21	本線満空情報板	4-15
図 4-22	場内案内板	4-15
図 4-23	スマホアプリの例	4-16
図 4-24	並行路線転換のイメージ	4-16
図 4-25	短時間限定駐車マスのイメージ	4-17
図 4-26	短時間限定駐車マスの設置状況（東名・足柄 SA【東京方面】）	4-17
図 4-27	1つのエリア内で大型車を有料化するイメージ図	4-18
図 4-28	複数のエリアに対する有料化のイメージ図	4-18
図 4-29	中継輸送のイメージ	4-19
図 4-30	シャワーブースの整備	4-20
図 4-31	24時間営業店舗の整備	4-20

はじめに

高速道路延長は、令和6年3月現在、10,436kmとなり、我が国の経済活動になくってはならないものとなっている。とりわけ、高速道路ネットワークの延伸に伴い、高速道路沿線には大型の物流施設が多くみられるようになり、Eコマースの発展などにより物流量も増加している。このような中、今後人口減少が予測されている我が国において、エッセンシャルワーカーとなるトラックドライバーの増加は期待できないことから、トラックドライバーへの負担増加も懸念される。近年、トラックドライバーの労働環境改善のため、ドライバーの労働時間が厳格に管理されるようになり、確実な休憩・休息機会の確保が求められている。この課題は、2024年問題と称し、その危機感も多数報道されている。

我が国の物流は、道路ネットワークや物流倉庫、ターミナルといった物流インフラによって支えられているが、トラックドライバーが休憩・休息を行うための施設も重要な物流インフラの一つであり、その代表例が高速道路のサービスエリア、パーキングエリア（以下「SA・PA」）である。しかし、そのSA・PAでは現在、夜間時間帯を中心に、トラック等の大型車の需要が、供給量となる駐車マス数を上回っているために混雑しており、問題となっている。その混雑要因として、大型車駐車の長時間化が顕著となっており、高速道路会社では長時間駐車を抑制するため啓発を進めるとともに、駐車マスの拡充を進めてきた。しかし、その駐車マス拡充を進めていく中で、需要量が供給量を超過する状況が続いており、混雑の解消には至っていない。

そこで本委員会は、高速道路会社が保有する各種データを用いて、大型車の長時間駐車に焦点を当て、その実態を把握し、具体的な方策を検討した。なお、本委員会と並行して、独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構を事務局とした「高速道路 SA・PA における利便性向上に関する検討会（以下、利便性向上検討会）」が同時に立ち上がった。本委員会と利便性向上検討会の主たる委員は同じであり、本委員会が、各種データをもとに実態を把握し具体的な方策を検討したことに対し、利便性向上検討会ではそれらの対策を施策として示した。

本委員会で、SA・PAの利用実態の分析を進めるにつれ、高速道路のSA・PAに求められる機能の変化とともに、トラックドライバーの過酷な労働環境も見えてきた。本委員会では、高速道路のSA・PAに対して取るべき方策を検討しているが、高速道路会社だけでなく、荷主や物流事業者、一般道路を含む道路事業者ら関係者が一体となって、トラックドライバーの労働環境改善のために確実な休憩・休息機会を確保できる対策を進めていくことが重要であると指摘させていただきたい。

本委員会での成果が、今後の高速道路の進化・改良に寄与し、ひいては、我が国の社会経済の発展に寄与することを期待する。

令和6年6月

高速道路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
委員長 内山 久雄

第1章 研究の概要

1. 研究の概要

1.1 目的・問題意識

(1) 問題意識

近年、幹線路線の SA・PA においては、夜間時間帯を中心に、慢性的な混雑が顕在化している。高速道路会社ではこれまで、全国的に大型車を中心とした駐車マスの拡充を行ってきたが、それ以上に駐車需要が増加しており改善効果が発現していない。そこで SA・PA の利用実態等について多面的な調査・分析を行ったところ、8 時間以上の長時間駐車を行う物流トラックが駐車マスの大部分を占有していることが SA・PA の混雑の原因であり、その傾向が年々悪化していることが判明している。また、混雑によって SA・PA に駐車できない車両が多く存在しているという問題が発生している。

本委員会では、これらの問題意識のもと、SA・PA において、トラックドライバーを含めて確実な駐車機会の確保やサービスを提供するという本来機能のみならず、長時間駐車という新たな利用ニーズにどのように対応していくかについて、検討を進めることとした。

(2) 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、混雑緩和の実現に向けた対応・方策を検討することを目的として、以下の表のとおり、2022～23 年度にかけて計 6 回の委員会を実施した。

表 1-1 委員会の実施時期、主な議題・論点

	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物流トラックの長時間駐車にどう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)	対応の方向性や方策に係る議論・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方策が必要か 等
第 4 回	2023.4 (R5.4)	今後の休憩施設等のあり方、対応の方向性や方策の確認 ・高速道路の短距離利用・長時間駐車や、休憩機会逸失車両等の存在を踏まえて、大型車長時間駐車に対してどのような対応をとっていくべきか
第 5 回	2023.12 (R5.12)	長時間駐車に対応した方策の議論 ・長時間駐車に対してどのような方策（有料駐車マス導入を想定した予備検討、複数縦列駐車（コラム式）を想定した予備検討）をとっていくべきか
第 6 回	2024.3 (R6.3)	報告書の確認

1.2 委員名簿

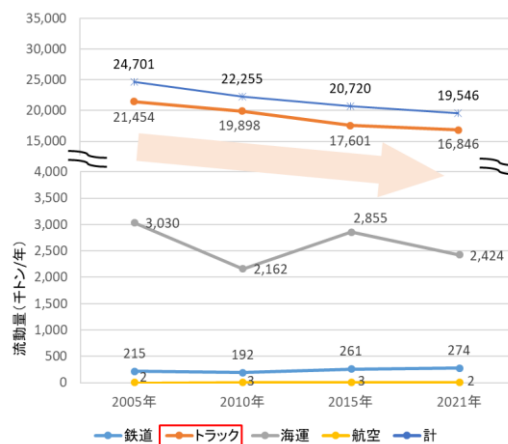
	氏名（敬称略）	所属機関並役職名	備考
委員長	内山 久雄	東京理科大学 名誉教授	
委員	根本 敏則	敬愛大学 経済学部 教授	
委員	兵藤 哲朗	東京海洋大学 海洋工学部 流通情報工学科 教授	
委員	松坂 敏博	東日本高速道路(株) 執行役員 経営企画本部 経営企画部長	
委員	中西 規祥	東日本高速道路(株) 管理事業本部 ITS 推進部長	
委員	前川 利聡	中日本高速道路(株) 経営企画本部 経営企画部長	
委員	長浜 勲	中日本高速道路(株) 保全企画本部 保全担当部長	～第4回
委員	村上 修一	中日本高速道路(株) 保全企画本部 保全担当部長	第5回～
委員	諸富 正和	西日本高速道路(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	～第4回
委員	本園 民雄	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	第5回～
オブザーバー	増田 博行	公益財団法人 高速道路調査会 理事	
事務局	八木 恵治	公益財団法人高速道路調査会 研究第二部長	
事務局	坂本 香	公益財団法人高速道路調査会 総括研究員	
事務局	永井 基博	公益財団法人高速道路調査会 研究第二部主幹	～第4回
事務局	市岡 隆興	公益財団法人高速道路調査会 研究第二部担当部長	第5回～

第2章 高速道路を取り巻く動向

2. 高速道路を取り巻く動向

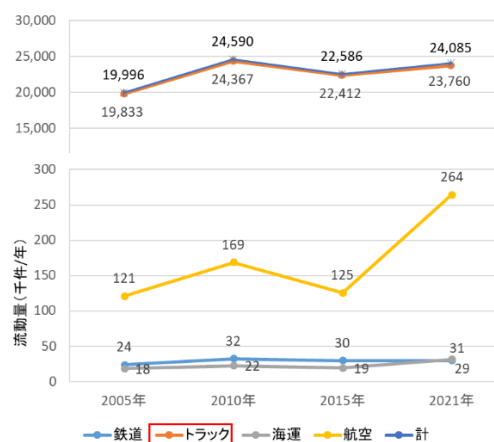
2.1 物流輸送の状況

高速道路の SA・PA における混雑状況を分析するにあたり、その背景となる我が国の物流における流動量の経年推移を整理する。図 2-1、図 2-2 は、物流センサスのデータを 2005 年以降についてまとめたもので、全体量としては、重量ベースでは減少傾向にあるものの、件数ベースでは増加している。また、輸送機関別にみると、全ての輸送機関において、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。国内貨物輸送量のトラック輸送分担率は、2021 年の流動量（重量）ベースで約 9 割を担うなど、国内物流の基幹的役割を果たしており、我が国の物流において、トラック輸送が重要な役割を担っているといえる。



出典：物流センサス（2005 年、2010 年、2015 年、2021 年）

図 2-1 流動量（重量）の推移

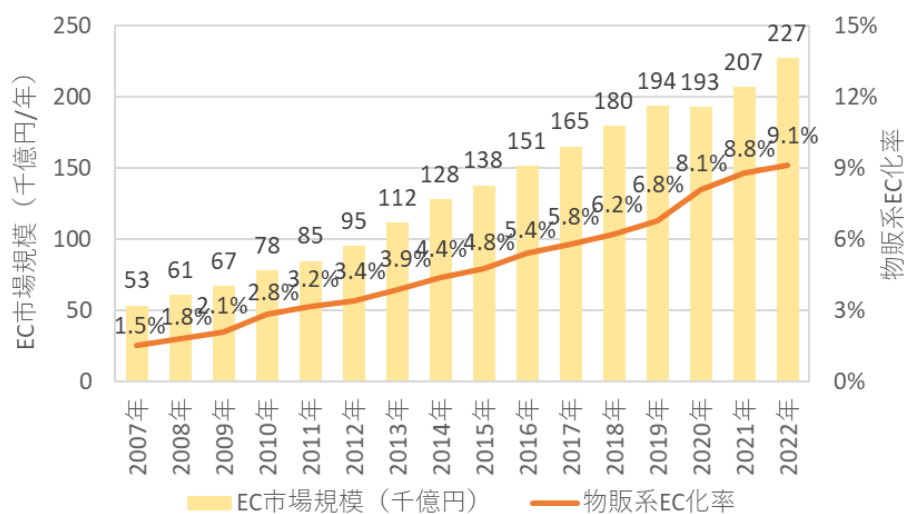


出典：物流センサス（2005 年、2010 年、2015 年、2021 年）

図 2-2 流動量（件数）の推移

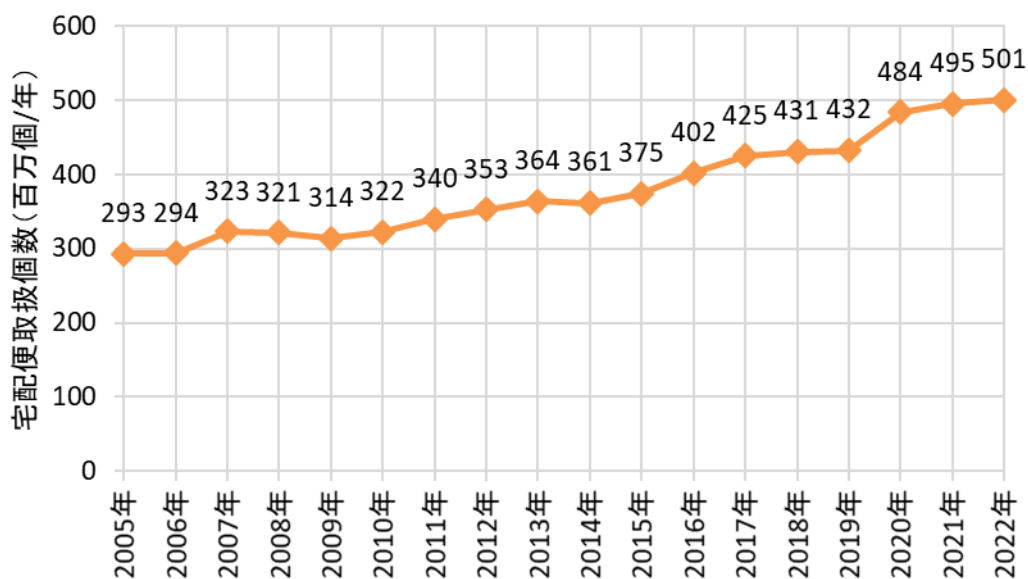
更に近年では EC（電子商取引）が急速に普及している。図 2-3 に EC 市場規模の経年推移を示すが、市場規模、物販における EC の割合（物販系 EC 率）ともに増加傾向にある。宅配便等取扱個数の経年推移を図 2-4 に示す。宅配便取扱個数も継続的に増加しており、これらが、件数ベースの流動量が増加している要因であると考えられる。

今後もこれらの傾向は続く見込みであり、都市内荷捌きの整序化を図る重要性が高まっていることもあり、後述する大型物流施設の高速道路沿線での立地の進展にもつながっていると考えられる。



出典：経済産業省「電子商取引実態調査」（2007年～2022年）

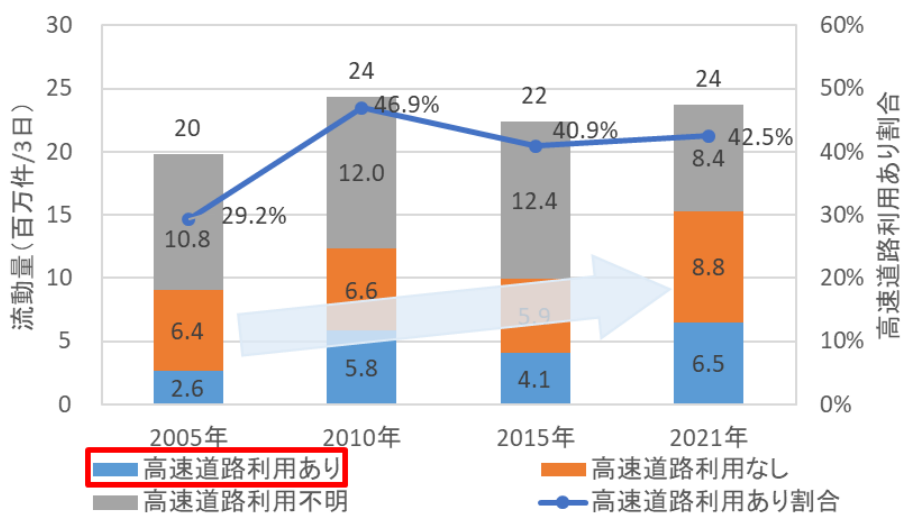
図 2-3 EC 市場規模の経年推移



出典：国土交通省「宅配便等取扱個数の調査」（2005年～2022年）

図 2-4 宅配便等取扱個数の経年推移

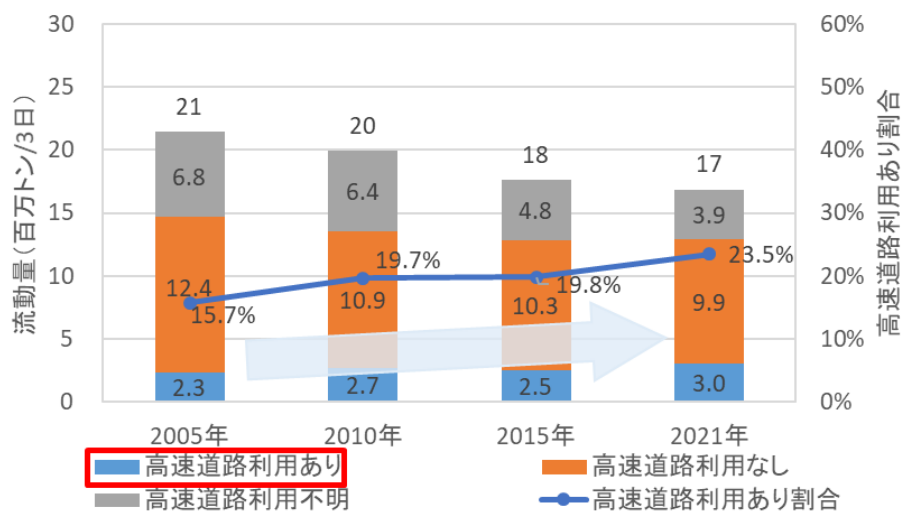
物流センサスのデータから、貨物車全体の流動量を見ると、2005年から2021年にかけて件数ベースは増加、重量ベースは減少している。一方、高速道路を利用する貨物車に着目すると、件数・重量ともに2005年から2021年にかけて増加傾向であり、高速道路利用率も増加傾向にある。このことから、輸送経路選択における高速道路の利用割合が高まっていることが分かる。



※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）

図 2-5 貨物車の高速道路の利用有無（件数）

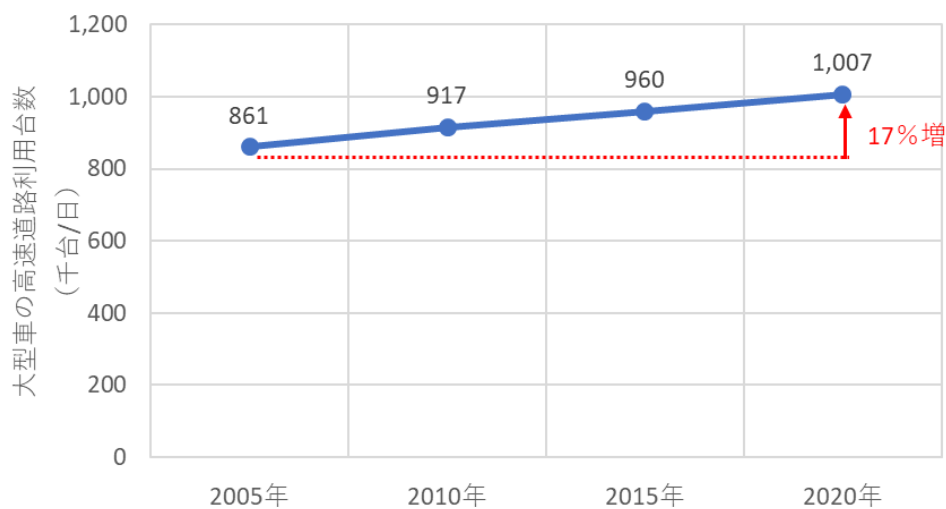


※高速道路利用あり割合は不明を除く

出典：物流センサス（2005年、2010年、2015年、2021年）

図 2-6 貨物車の高速道路の利用有無（重量）

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。この理由としては、件数増加に伴う輸送の多頻度化などが想定されるが、その増加割合が大きいことから、SA・PAの駐車需要の増加につながっているものと考えられる。



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

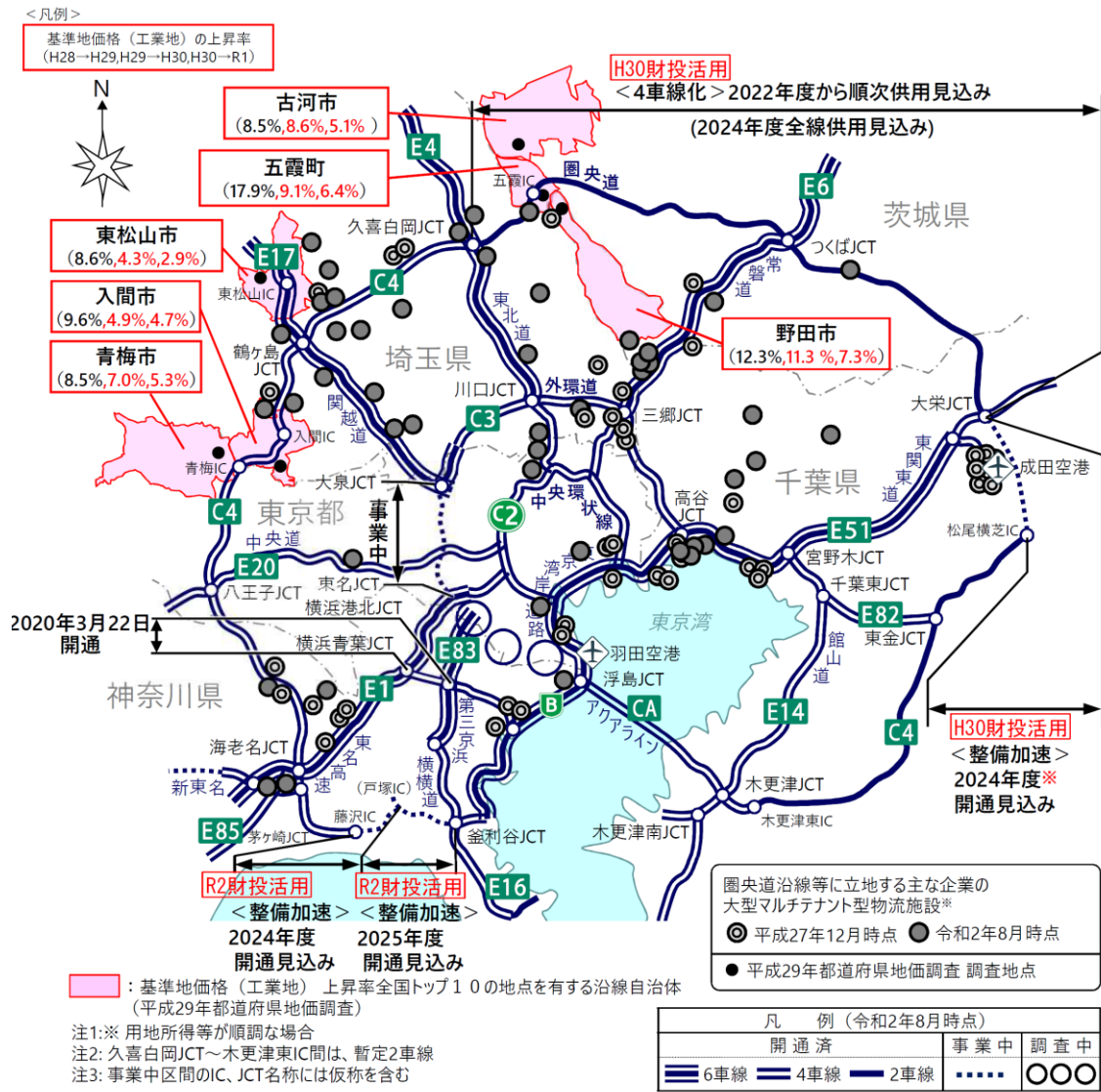
図 2-7 大型車の高速道路利用台数

2.2 物流施設立地の動向

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むことはこれまでも分かっている。例えば、図 2-8 は首都圏における大型マルチテナント型物流施設の立地状況や各市町での基準地価格の上昇率をまとめたものである。首都圏では、社会経済活動の生産性向上に向けて、三大都市圏環状道路等を中心とする根幹的な交通ネットワークの整備推進に伴い、圏央道（境古河 IC～つくば中央 IC）開通（2017年2月）以降、圏央道沿線に大型マルチテナント型物流施設が新たに13件立地している。また、個人宅へ多様な商品を迅速に発送するための高度な仕分け・荷捌き等の機能を持つ大型マルチテナント型物流施設の立地の進展と相まって、圏央道沿線自治体における基準地価格（工業地）の上昇が継続している。

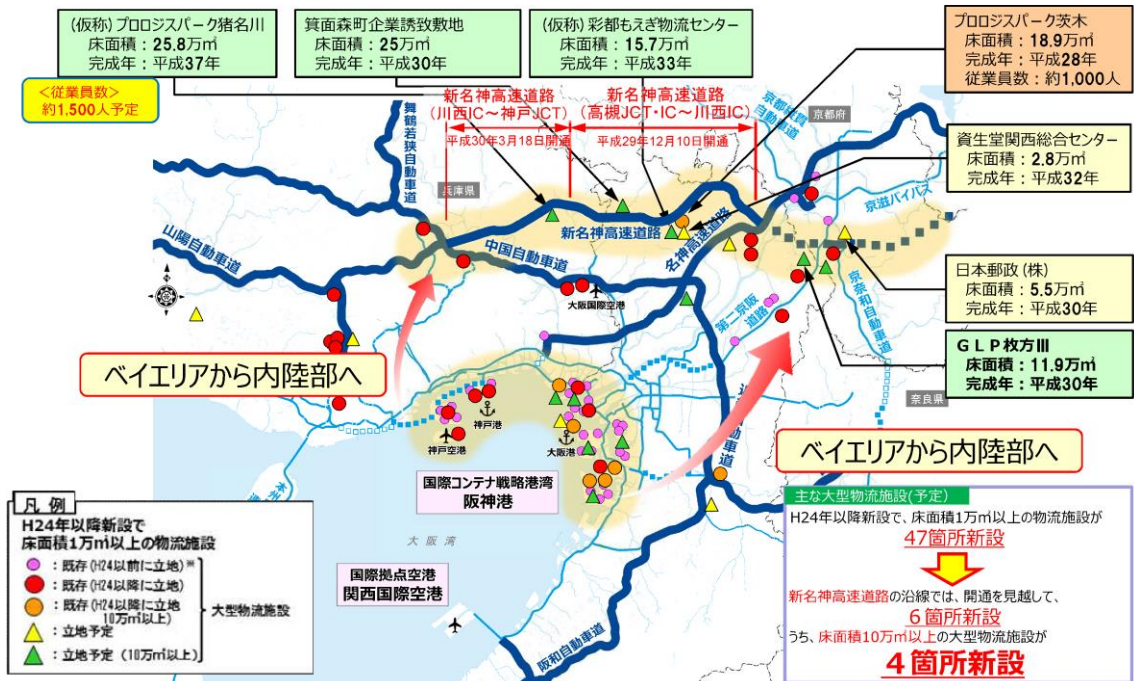
また、図 2-9 は近畿圏における新名神高速道路周辺の物流拠点の立地状況を示したものである。近畿圏では、これまでは大阪湾ベイエリアに大型物流施設が集積してきたが、道路ネットワークの整備に伴い、内陸部の土地利用の高度化が図られ、2012年以降、内陸部の高速道路沿線を中心に床面積1万㎡以上の物流施設が47箇所新設されている。このうち新名神高速道路沿線では、開通を見越して6箇所が新設され、その中で床面積10万㎡以上の大型物流施設が4箇所となっている。このように高速道路ネットワークを活用した物流施設の立地が進んでおり、輸送経路の高速道路転換が促進されている。

いずれも、高速道路の延伸に伴い、多くの物流施設が整備されていることから、高速道路ネットワークの整備に伴い、沿線の物流拠点化が進む結果、輸送経路としての高速道路の需要が高まり、これまで一般道を走行していたトラックの高速道路への利用転換が促進されていると考えられる。



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）

図 2-8 基準地価格（工業地）の上昇及び大型マルチテナント型物流施設の立地（首都圏）



出典：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）

図 2-9 近年の物流拠点の立地（近畿圏）

2.3 労働関係法令の見直し

働き方改革関連法の施行に伴い、トラックドライバー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。

労働基準法に基づき、2024年4月から、自動車運転者の時間外労働の上限規制（年960時間）が適用された。

これに併せて、トラックドライバーの労働時間に関する基準を定めた改善基準告示の見直しも行われた（2023年12月改正、2024年4月から適用開始）。運転手の1日の休息期間は、従来までは、「勤務終了後、継続8時間」とされてきたが、「勤務終了後、継続11時間を基本として9時間を下回らないようにする」との内容に変更された。休憩時間は、従来と変わらず、連続運転4時間につき30分以上を与えることを原則とするが、例外として、SA・PAの混雑時には連続運転4時間30分まで延長可とすることが盛り込まれた。

こうした労働関係法令の見直しによって、高速道路のSA・PAの利用のされ方に影響を与えることが想定される。

なお、労働関係法令以外にも、留意すべき点として、高速道路料金割引制度の見直しが挙げられる。今後の新たな深夜割引の適用により物資輸送の夜間時間帯の交通流動が変化する可能性がある。このため、SA・PAの混雑状況の変化に注視する必要がある。

表 2-10 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		※連続運転時間は、SA・PA混雑時に、例外的に4時間30分まで延長可とする ※1日の拘束時間は13時間以内、休息期間は継続11時間以上となるように努めることが基本で、最低でも継続9時間を下回ってはならない(ただし、宿泊を伴う長距離貨物運送では週2回までであれば最大拘束時間を16時間とすることが可能)			12月23日に改善基準告示改正		4月1日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

(1) 自動車運転の業務を対象とした時間外労働の上限規制の概要

2024年4月からは、自動車運転手の時間外労働の上限が年960時間に規制された。休憩時間・休息期間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。

上限規制の適用時期：2024年4月1日～

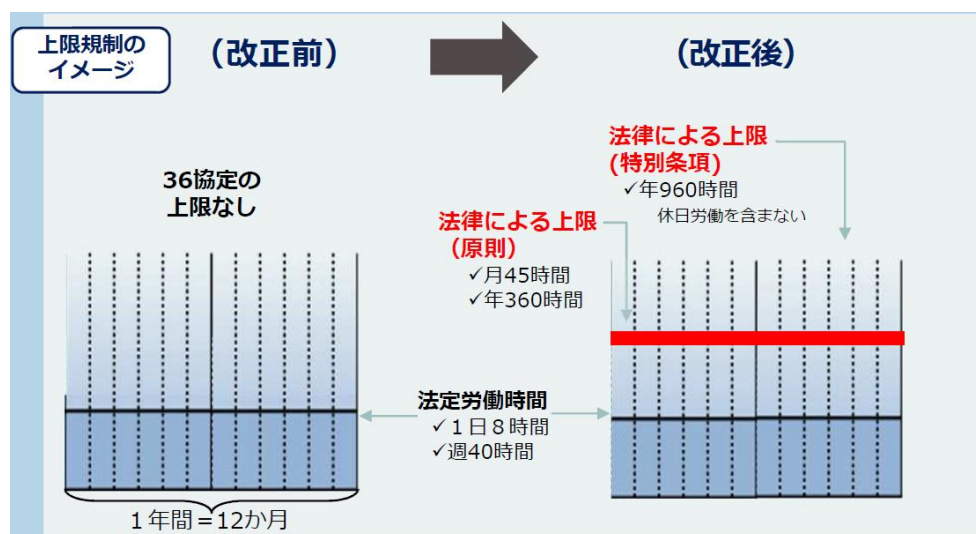
内容：

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）する必要がある。

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>）

図 2-11 自動車運転の業務を対象とした時間外労働の上限規制のイメージ

(2) 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の見直しの内容

2018年7月の見直しでは、改善基準告示に違反した場合の行政処分の強化が行われた。違反した場合、一定期間の車両の使用の停止や事業の停止等の行政処分が下されるが、使用停止となる車両数に関する基準等が見直されている。

2023年12月の改正（2024年4月から適用）では、ドライバーの休憩・休息に関する基準が見直されている。たとえば、1日の休息期間は、改正前の勤務終了後継続8時間以上から、「勤務終了後継続11時間以上を基本とし、9時間を下回らない」という内容になった。休憩に関しては、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するという内容に変わりはないが、【例外】の規定が設けられたことは特筆すべき点である。連続運転時間について、「SA・PA等に駐車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、4時間30分まで延長可」との内容が加えられており、これは高速道路会社にとって重く受け止める必要がある。

【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 |

※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
出典：第7回労働政策審議会労働条件分科会 自動車運転者労働時間等専門委員会(2022.1.14) 参考資料2より作成

図 2-12 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

トラック運転者の「改善基準告示」が改正されます。




令和6年4月より適用予定です。

1年、1か月の拘束時間	1年：3,300時間以内 1か月：284時間以内	【例外】 労使協定により、次のとおり延長可（①②を満たす必要あり） 1年：3,400時間以内 1か月：310時間以内（年6か月まで） ① 284時間超は連続3か月まで ② 1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める
1日の拘束時間	13時間以内（上限15時間、14時間超は週2回までが目安）	【例外】 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合 ^(注1) 、16時間まで延長可（週2回まで） <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; font-size: x-small;"> ※1：1週間における運行がすべて長距離貨物運送（一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送）で、一の運行における休息期間が住所以外の場所におけるものである場合 </div>
1日の休息期間	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない	【例外】 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合 ^(注1) 、継続8時間以上（週2回まで） 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与える
運転時間	2日平均1日：9時間以内 2週平均1週：44時間以内	
連続運転時間	4時間以内 運転の中断時には、原則として休憩を与える（1回おおむね連続10分以上、合計30分以上） 10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない	【例外】 SA・PA等に駐車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、4時間30分まで延長可
予期し得ない事象	予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間から除くことができる ^(注2,3) 勤務終了後、通常どおりの休息期間（継続11時間以上を基本、9時間を下回らない）を与える	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; font-size: x-small;"> ※2：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・ 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・ 異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ※3：運転日報上の記録に加え、客観的な記録（公的機関のHP情報等）が必要。 </div>
特例	分割休息（継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合） ・ 分割休息は1回3時間以上 ・ 休息期間の合計は、2分割：10時間以上、3分割：12時間以上 ・ 3分割が連続しないよう努める ・ 一定期間（1か月程度）における全勤務回数の2分の1が限度	
	2人乗務（自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合） 身体を伸ばして休息できる設備がある場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可 【例外】 設備（車両内ベッド）が※4の要件を満たす場合、次のとおり、拘束時間をさらに延長可 ・ 拘束時間を24時間まで延長可（ただし、運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えることが必要） ・ さらに、8時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を28時間まで延長可	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; font-size: x-small;"> ※4：車両内ベッドが、長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であり、かつ、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること </div>
	隔日勤務（業務の必要上やむを得ない場合） 2暦日の拘束時間は21時間、休息期間は20時間 【例外】 仮眠施設で夜間4時間以上の仮眠を与える場合、2暦日の拘束時間を24時間まで延長可（2週間に3回まで） 2週間の拘束時間は126時間（21時間×6勤務）を超えることができない	
	フェリー ・ フェリー乗船時間は、原則として休息期間（減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない） ・ フェリー乗船時間が8時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される	
休日労働	休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない	

(注1)改善基準告示とは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）をいう。
 (注2)本表は、令和4年厚生労働省告示第367号による改正後の改善基準告示のほか、関連通達（令和4年基発1223第3号）の内容を含めて作成したもので、令和6年4月1日から適用される。
 2022.12

出典：厚生労働省 HP 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）

図 2-13 トラック運転者の改善基準告示の改正内容（2023年12月）

2.4 一般道路側の駐車場の整備状況

高速道路の SA・PA の混雑問題を検討するにあたり、一般道路側の駐車場の整備状況を確認する。一般道路側の駐車施設として代表的なものは、トラックステーションと道の駅が考えられる。

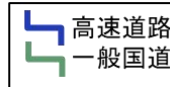
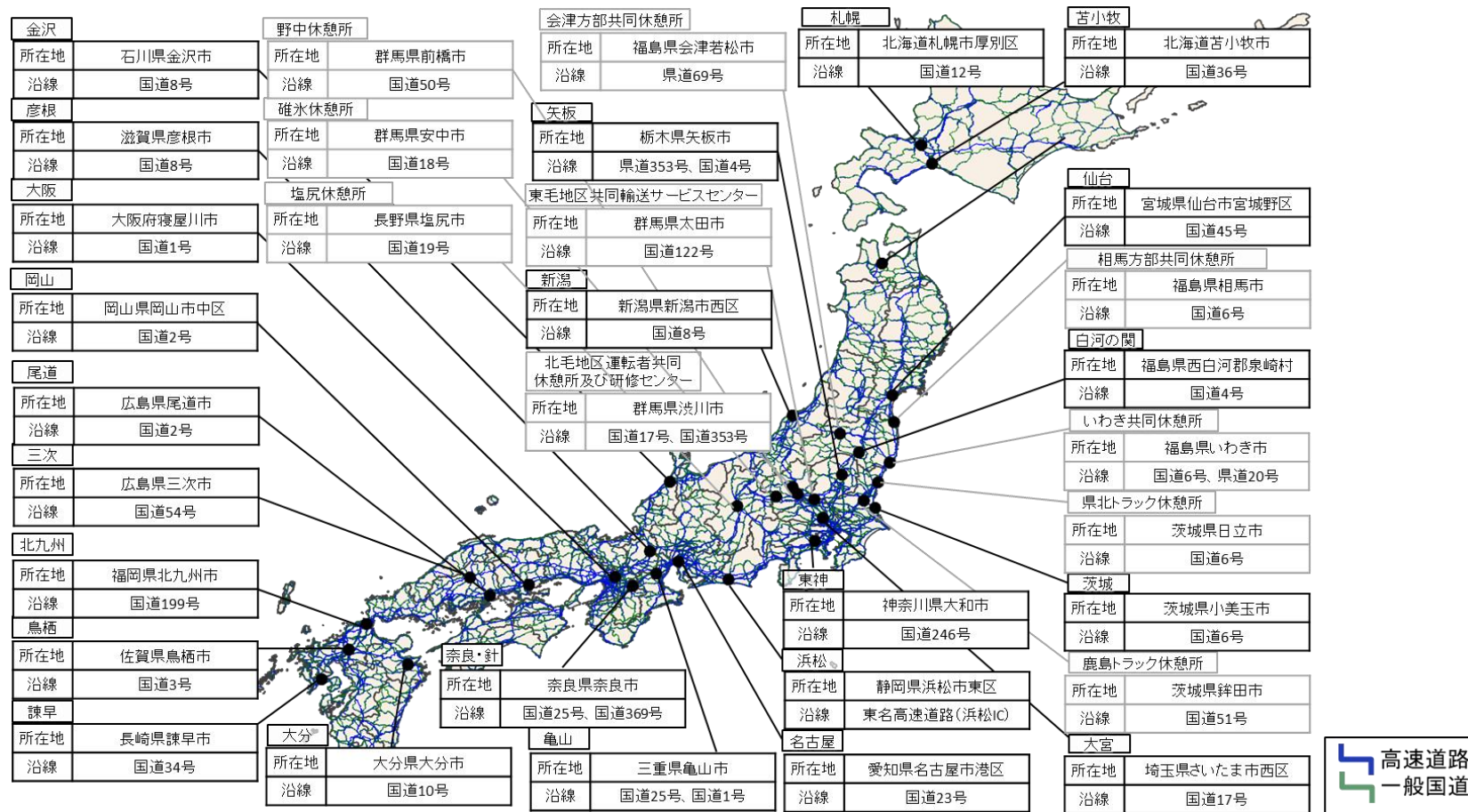
2023 年 9 月時点での全国のトラックステーション（33 箇所）における大型車駐車マス数は約 1,600 台程度、混雑する SA・PA が多い、東北道、東名、新東名、名神、新名神、中国道、山陽道の 7 路線周辺のトラックステーションに限定すると約 800 台である。また、近年、トラックステーションは閉鎖が続いており、この 10 年で 22 箇所が閉鎖している。

表 2-14 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	名称	大型車 駐車マス数
札幌	56	三次	39
苫小牧	64	北九州	69
仙台	42	鳥栖	51
白河の関	45	諫早	42
茨城	30	大分	48
矢板	46	いわき共同休憩所	20
大宮	43	会津方部共同休憩所	20
東神	97	相馬方部共同休憩所	30
新潟	53	塩尻休憩所	15
金沢	60	碓氷休憩所	15
浜松	116	野中休憩所	15
名古屋	96	東毛地区共同輸送 サービスセンター	20
亀山	98	北毛地区運転者共同休憩所 及び研修センター	30
彦根	45	鹿島トラック休憩所	50
大阪	82	県北トラック休憩所	20
奈良・針	61	計	1594
岡山	35		
尾道	41		

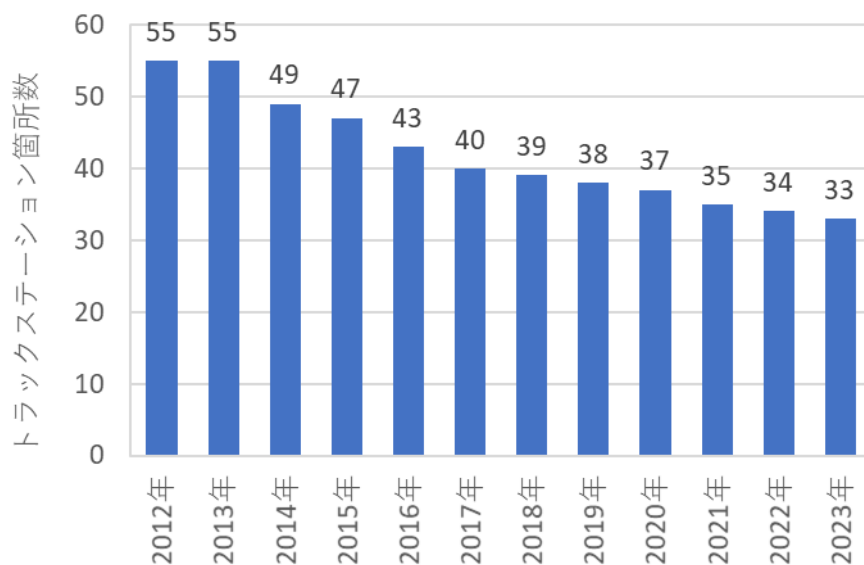
■	全日本トラック協会運営
■	都道府県トラック協会運営

※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（2024.4.3 作成）



出典：公益社団法人 全日本トラック協会 HP（2022.9.26 参照）を基に作成

図 2-15 トラックステーションの位置



※トラックステーション箇所数は現時点の箇所数（33箇所）と2012年以降の閉鎖箇所数から作成したもの
 ※閉鎖の情報はインターネット等から調査（2024.1時点）

図 2-16 トラックステーションの箇所数の推移

インターネット記事によると、トラックステーションの閉鎖が続いている主な要因は、施設老朽化に伴う修繕費用負担増や、コンビニエンスストアの普及、SA・PA等の休憩・休息場所の選択肢の増加、携帯電話普及による情報入手の容易化などとされている。

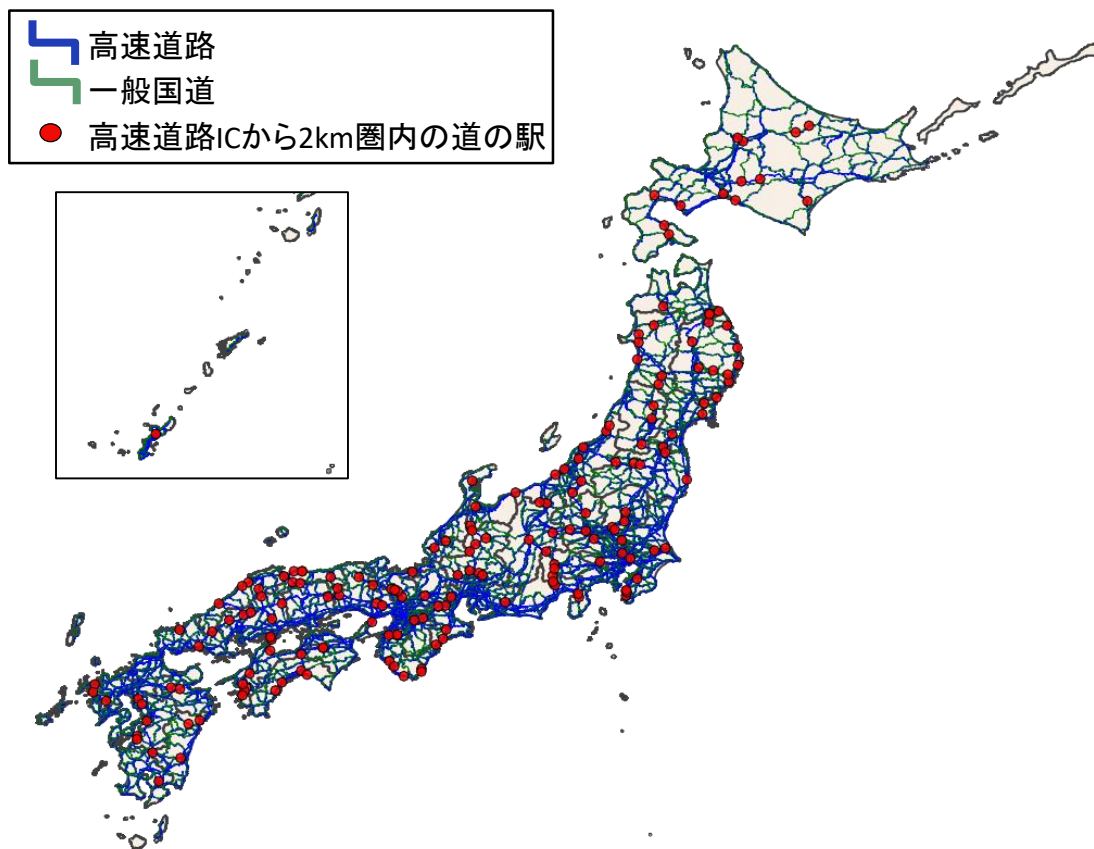
高速道路のSA・PAの混雑が問題となっている現在において、一般道路側での駐車機会の確保の観点からトラックステーションの役割は大きく、高速道路会社以外のステークホルダーとの議論の必要性が示唆される。

また、道の駅の駐車場の活用も大いに考えられる。既に高速道路から一時退出し道の駅への立寄りを可能とする社会実験も始まっている。

図 2-17 は、全国の高速道路の IC の 2km 圏内に所在する道の駅（194 箇所）を示している。また、混雑する SA・PA が多い東北道、東名、新東名、名神、新名神、中国道、山陽道の 7 路線を最寄りとする道の駅は表 2-18 に示すとおり 179 箇所ある。このうち 7 路線の IC から 2km 圏内の道の駅は 18 箇所となっている。

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 1,900 台であるが、このうち IC から 2km 圏内の 18 箇所は小型車が約 2 千台、大型車が約 230 台とかなり少ない。

道の駅の駐車場は、小型車中心にレイアウトが設定されており、大型車の駐車マスはあまり多く整備されていないことがわかる。



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

図 2-17 高速道路 IC から 2km 圏内の道の駅

表 2-18 各路線を最寄りとする道の駅の箇所数

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	32
東名高速道路	13	5
新東名高速道路	14	9
名神高速道路	42	20
新名神高速道路	4	4
中国自動車道	34	18
山陽自動車道	16	9
合計	179	97

※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
 ※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

表 2-19 各路線を最寄りとする道の駅の駐車マス数

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

※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
 ※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

NEXCO3 社の大型車駐車マス数は 2022 年度末時点で約 30,000 台である。そのうち、主要な高速道路（東北道、東名、新東名、名神、新名神、中国道、山陽道の 7 路線）の SA・PA における大型車駐車マス数は約 15,400 台である。一方、一般道路側のトラックステーションと道の駅を合わせた大型車駐車マス数（主要な高速道路周辺のみ）は約 2,700 台（トラックステーション：約 800 台、道の駅：約 1,900 台）であり、高速道路 SA・PA の 2 割程度である。従って、一般道路側は大型車の駐車需要の受け皿としては十分とはいえない状況である。

2.5 高速道路を取り巻く動向のまとめ

近年の貨物車の物流量の推移を見ると、件数ベースでは増加、重量ベースでは減少している中、国内貨物輸送量のトラック輸送分担率は流動量（重量）ベースで約 9 割を担っており、トラック輸送が重要な役割を担っている。近年では、EC（電子証取引）が急速に普及しており、宅配便等取扱個数も増加傾向にある。この傾向は今後も続くと思われる。首都圏や近畿圏などでは、都市内荷捌きの整序化を図るため、高速道路ネットワーク整備に伴い、大型物流施設の高速道路沿線での立地が進展しており、今後も貨物車の高速道路への利用転換がさらに進むことが想定される。物流センサスを見ても、貨物車の高速道路利用割合が高まっており、高速道路を利用する貨物車の物流量は件数・重量ともに増加傾向にある。

トラックドライバーに関連する労働関係法令の見直しの動きについては、自動車運転者の労働時間に関する基準を定めた改善基準告示の見直しが行われ、2024 年 4 月から時間外労働の上限規制が適用された。1 日の休息期間はこれまで勤務終了後継続 8 時間以上であったものが、継続 11 時間を基本とすることに変更になるなど、確実な休憩・休息機会の確保が求められるところである。この中で、例外として、SA・PA の混雑時には連続運転 4 時間 30 分まで延長可とすることが盛り込まれたことは、本委員会のテーマにも合致し、社会的な問題となっていると言える。高速道路会社がこの問題を真摯に受け止め、対策を実施していく必要があることを示している。

なお、今後の新たな深夜割引の適用により物資輸送の夜間時間帯の交通流動が変化する可能性がある。駐車マスの混雑状況の動向も含めて、動向を注視する必要がある。

一般道路のトラックステーションにおける駐車スペースの供給量は減少傾向にある。この傾向が続くようであれば、高速道路の SA・PA への更なる利用増が懸念される。また、混雑している SA・PA が多い主要 7 路線の IC を最寄りとする道の駅の数は少なく、また道の駅は小型車を中心とした駐車場となっており、大型車マスは存外に少なく、主要 7 路線近傍では 1,900 台程度にとどまる。トラックステーションと合わせると、約 2,700 台分であるが、NEXCO が管理する主要 7 路線の SA・PA における大型車駐車マス数約 1.5 万台に対して 2 割程度となっており、一般道側における駐車場供給量は少ない状況である。

近年の高速道路を取り巻く動向としては、高速道路が担う役割は高まる傾向にあり、SA・PA の駐車需要は今後も増加することが想定される。

第3章 大型車長時間駐車の実状・課題

3. 大型車長時間駐車の状態・課題

3.1 SA・PAの混雑状況の現状とこれまでの取組み

(1) 大型車駐車マス拡充の取組みと今後の予定

NEXCO3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。表3-1から、NEXCO3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）してきたことが分かる。また、表3-2から、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）であることが分かる。

表 3-1 大型車駐車マス拡充の取組み（これまでの実績）

	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
赤字:22年度末時点	8,460	11,800	9,600	29,860
増加マス数	+460	+1,160	+1,150	+2,670
増加率	+6%	+10%	+16%	+10%

表 3-2 大型車駐車マス拡充の取組み（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	+450	+700	+440	+1,590
※2021年度末からの増加数 赤字:22年度末時点から	+370	+500	+340	+1,210
増加マス数	+910	+1,760	+1,590	+4,260
※2017年度末からの増加数				
増加率	+11%	+17%	+19%	+16%
※2017年度末からの増加率				

※2023年6月7日発表：「休憩施設における大型車駐車マス拡充の取組みについて-2022年度は大型車マスを約400台拡充、2023年度に約600台の拡充を予定-」より

(2) 駐車マス拡充前後の大型車駐車台数

図 3-3 は、駐車マス拡充前後のピーク時における駐車台数と駐車マス数の関係を示したものである。全国のどのエリアも、改良前のピーク時駐車台数を概ねカバーするまで、駐車マス数を増やす拡充を行っているが、それ以上に駐車台数が増加しており、混雑解消に至っていないことが分かる。

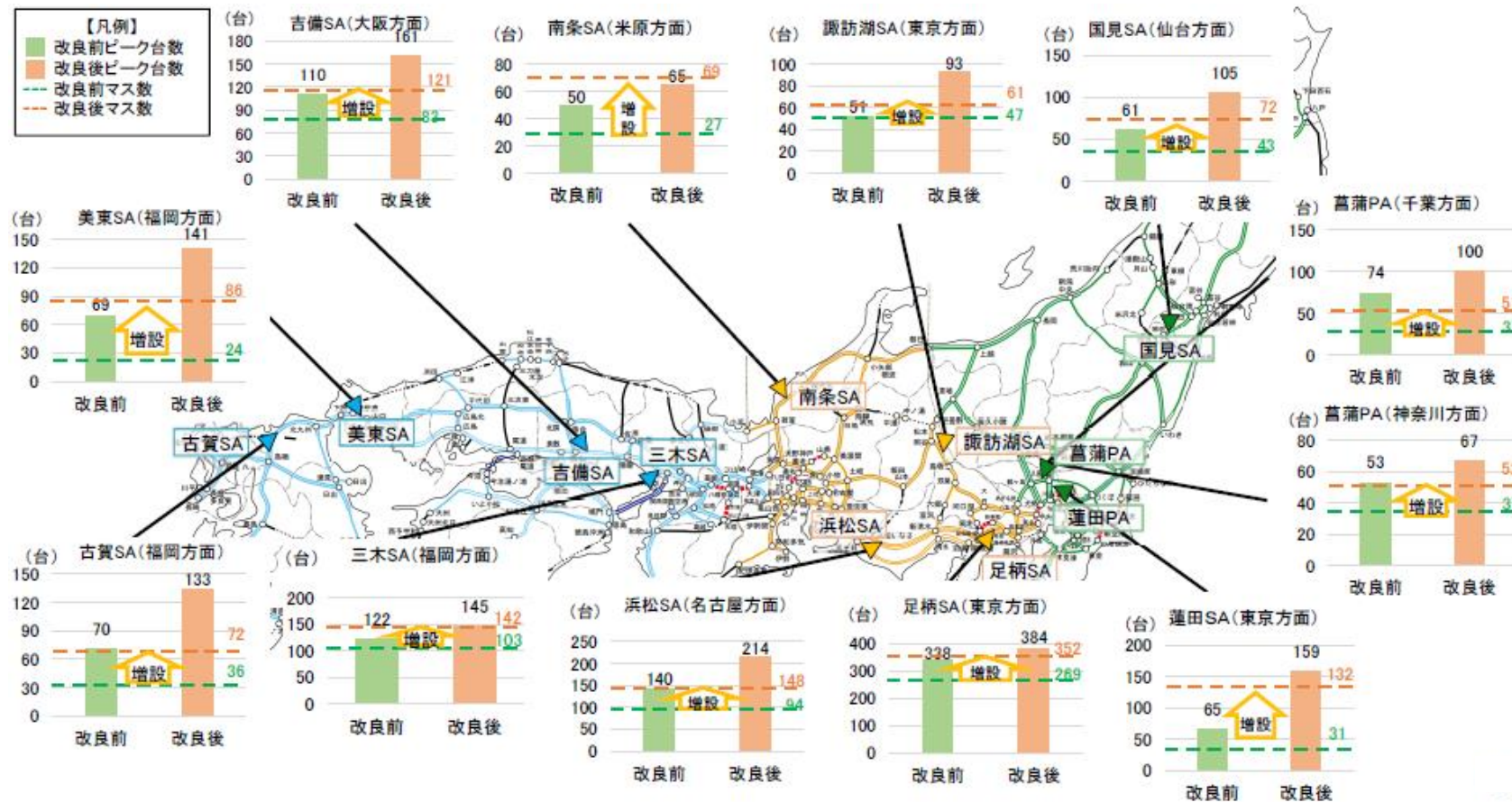
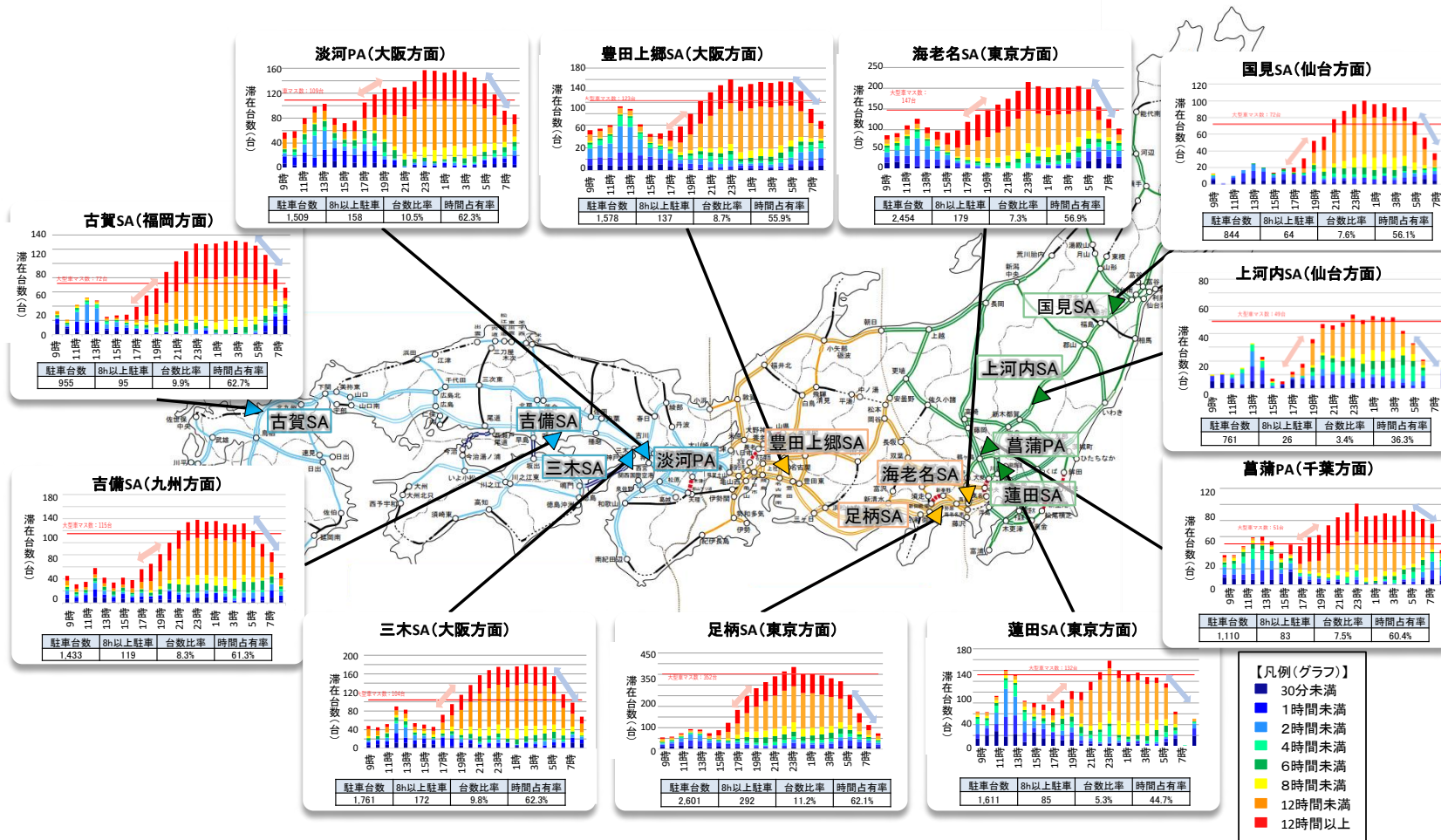


図 3-3 全国の主要な SA・PA における駐車マス拡充前後の駐車マス数とピーク時における駐車台数

(3) 駐車時間の実態

全国の SA・PA の時間帯別・駐車時間別の駐車台数を図 3-4 に示す。この図から、8 時間以上の長時間駐車が顕著であり、特に夜間時間帯に多い傾向がみられる。また、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% であるのに対して、時間占有率では約 60% を占めている。このことから、大型車の長時間駐車が SA・PA の混雑の要因となっていることが分かる。



※ETC2.0 プローブデータ（2022年8月時点）を用いた分析結果から整理（駐車マス拡充後のデータを含む）

図 3-4 全国の主要な SA・PA における時間帯別・駐車時間別の駐車台数

(4) 混雑状況の経年的変化

図 3-6 は、山陽道・吉備 SA（九州方面）の平日の滞在（駐車）時間別の大型車利用台数を 2016 年と 2021 年で比較したものである。需要（駐車台数）は夜間時間帯を中心に増加しており、特に、8 時間以上の長時間駐車が増加していることが分かる。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、夜間時間帯に多い。2021 年のデータで見ると、8 時間以上駐車している車両の全駐車台数に占める割合（駐車台数比率）が約 8% であることにに対し、時間占有率は約 61% となっている。特に時間占有率が 2016 年の約 30% に比べて大幅に増加していることから、SA・PA の混雑に関わる問題が、長時間駐車の影響によることが、近年顕著になってきたことが伺える。

図 3-8 は、高速道路利用距離帯別（高速道路の 1 回の流入・流出に係わる走行距離帯別）と SA での滞在（駐車）時間の関係を、車両ごとにプロットしたものである。SA での滞在（駐車）時間が長い車両の中には、高速道路の利用距離が長い車両のみならず、高速道路の利用距離が短い車両も存在している。8 時間以上駐車している車両（39 台）のうち、44% にあたる 17 台が 320km 未満（80km/h 走行を仮定した場合 4 時間走行に相当）となっている。



図 3-5 山陽道・吉備 SA（九州方面）の位置図

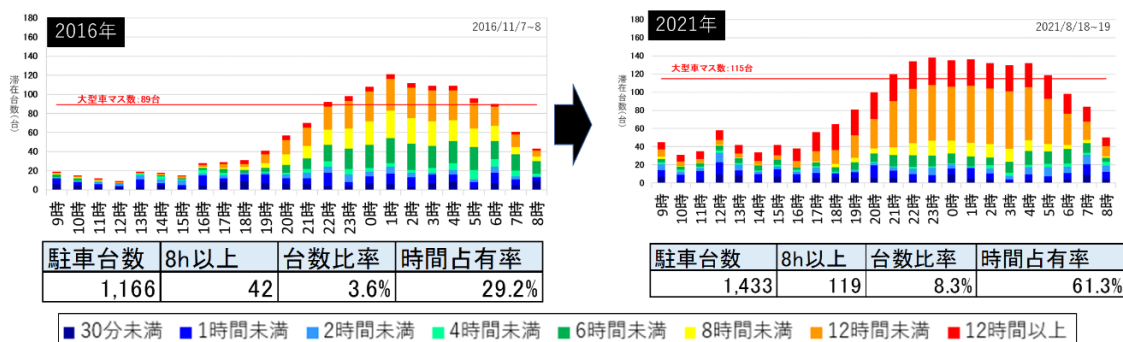


図 3-6 滞在（駐車）時間別の大型車利用台数（九州方面）

同様に、図 3-10 は、東名・海老名 SA（東京方面）の平日について、滞在（駐車）時間別の大型車利用台数を 2016 年と 2022 年で比較したものである。吉備 SA と同様に、需要は夜間時間帯を中心に増加しており、特に、8 時間以上の長時間駐車が増加していることが分かる。また、長時間駐車は、16 時頃から増加し、翌 8 時頃には減少している。吉備 SA に比べると、混雑の時間帯が長くなっていることが特徴的である。

2016 年に 8 時間以上の駐車の台数比率が約 5%、8 時間以上の時間占有率が約 40%であったものが、2022 年に台数比率が約 7%、時間占有率が約 57%に増加しており、海老名 SA でも、混雑に関わる問題が、長時間駐車の影響によることが、近年顕著になってきたことが伺える。

図 3-11 は駐車時間別の利用台数割合と時間占有率の経年変化を示したものである。8 時間以上の駐車は台数ベースでは微増であるのに対し、時間占有率では大幅に増加していることから、長時間駐車車両が SA の混雑に大きな影響を与えていることが示されている。

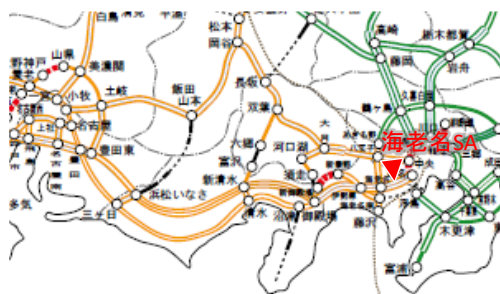


図 3-9 東名・海老名 SA（東京方面）の位置図

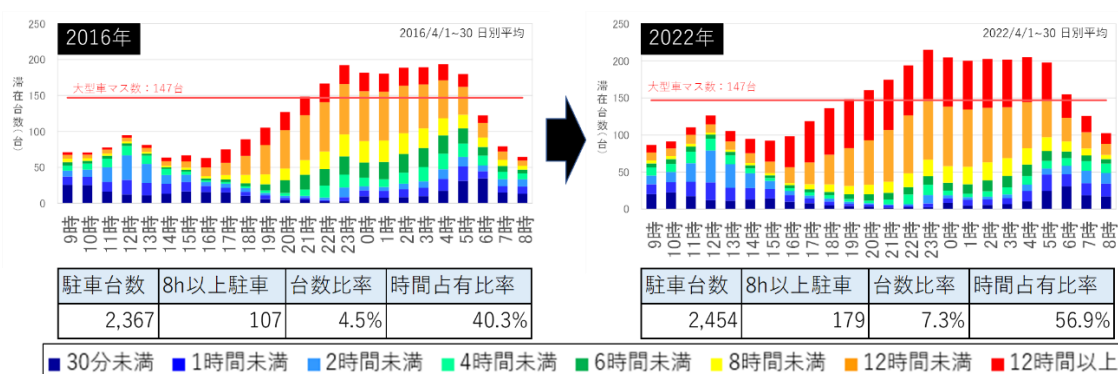
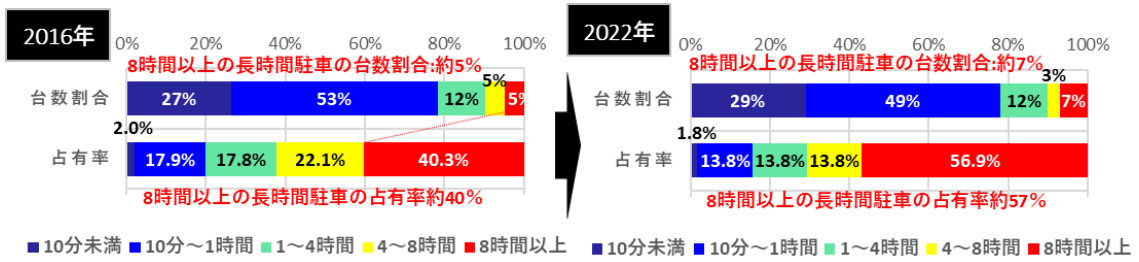


図 3-10 滞在（駐車）時間別の大型車利用台数（東京方面）



※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

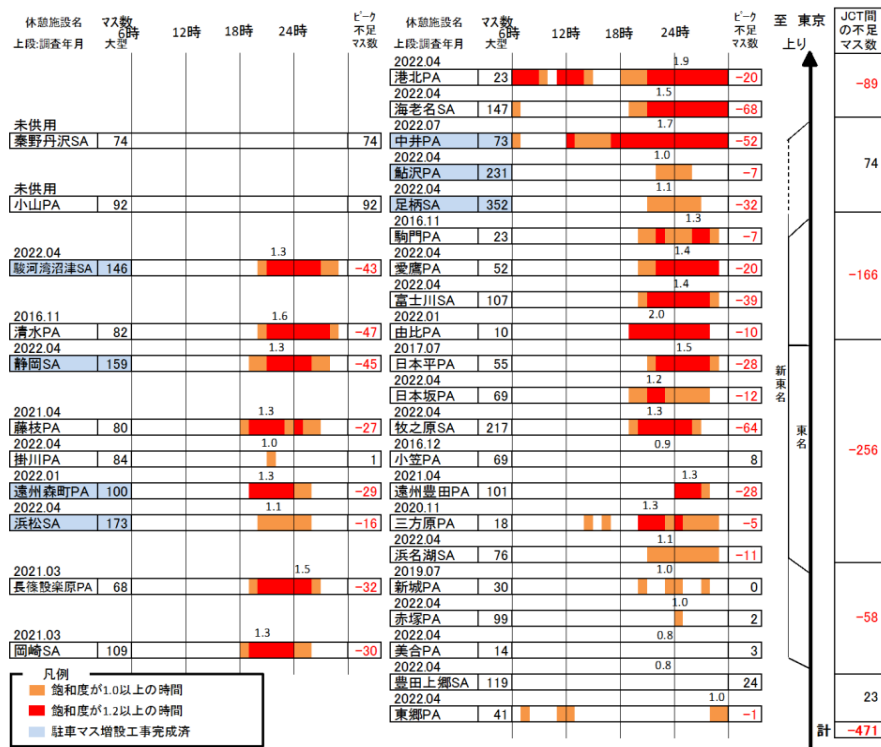
図 3-11 大型車利用台数割合と駐車占有率

(5) 路線単位等での混雑状況の比較

路線単位などの比較的広域な単位で、各エリアにおける平日の時間帯別混雑状況を分析した。

東名高速道路（東名）と新東名高速道路（新東名）のSA・PAにおける平日の時間帯別混雑状況を図 3-12（東京方面）、図 3-13（名古屋方面）に示す。都心（主要目的地）に近いSA・PAほど、夜間時間帯を中心に混雑し、駐車マスが不足していることや、駐車ニーズが高くなっていることが分かる。

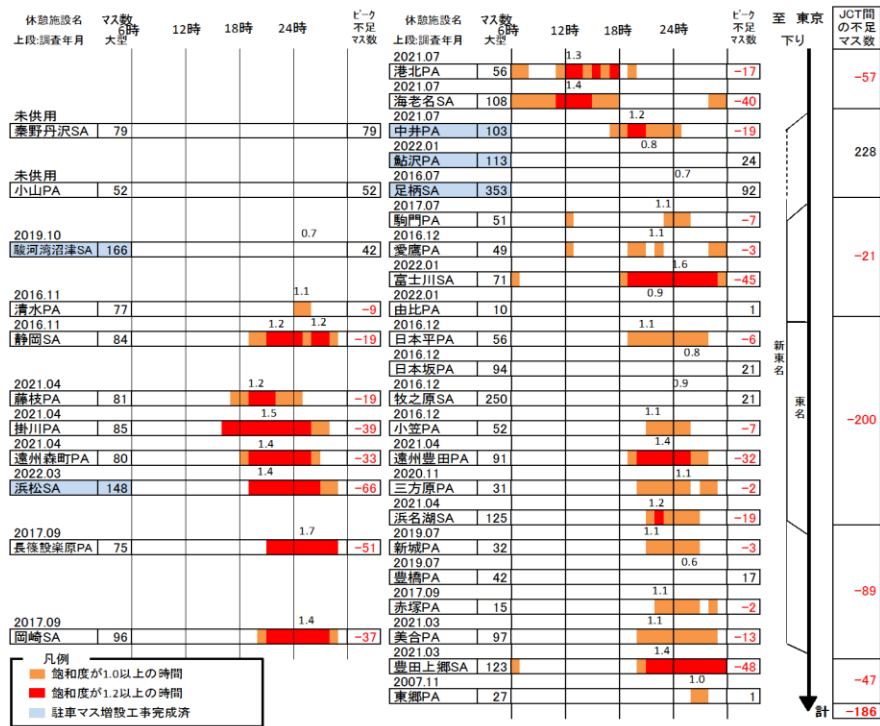
また、東名・新東名では、夜間時間帯を中心に、どのSA・PAも混雑しており、ドライバーに確実な休憩・休息機会を与えられていない可能性がある。



※秦野丹沢 SA・小山 PA の開業含む
 ※2022年8月時点における最新の調査結果（各SAPAの調査月は図中に記載）をもとに整理（駐車マス拡充後のデータを含む）

出典：利用実態調査データ、一部FFアンテナ通信履歴データ

図 3-12 路線単位でみた混雑状況（東名・新東名【東京方面】）



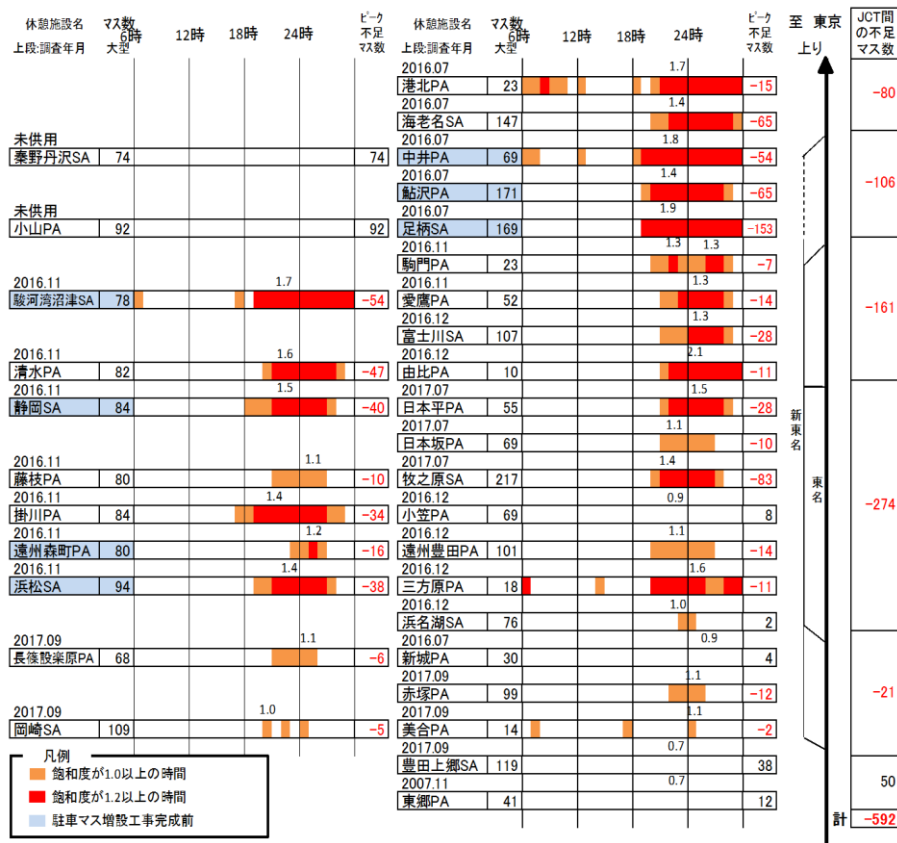
※秦野丹沢 SA・小山 PA の開業含む
 ※2022年8月時点における最新の調査結果（各SAPAの調査月は図中に記載）をもとに整理（駐車マス拡充後のデータを含む）
 出典：利用実態調査データ、一部FFアンテナ通信履歴データ
 図 3-13 路線単位でみた混雑状況（東名・新東名【名古屋方面】）

図 3-14 は東名・新東名における大型車駐車マス増設前の混雑状況（平日）、図 3-15（図 3-12 の再掲）は増設後の混雑状況（平日）を示したものである。両者の比較から大型車駐車マスの増設による効果を確認する。

大型車駐車マス増設後の混雑状況を見ると、首都圏と名古屋圏の間に位置する一部の SA・PA（たとえば浜松 SA、鮎沢 SA、足柄 SA）では混雑が軽減（飽和度・混雑した時間）しているが、路線全体で見ると混雑解消に至ったとは言えない。

特に首都圏に近い SA・PA では、駐車需要の増加も相まって、混雑状況が悪化している状況が見られる。

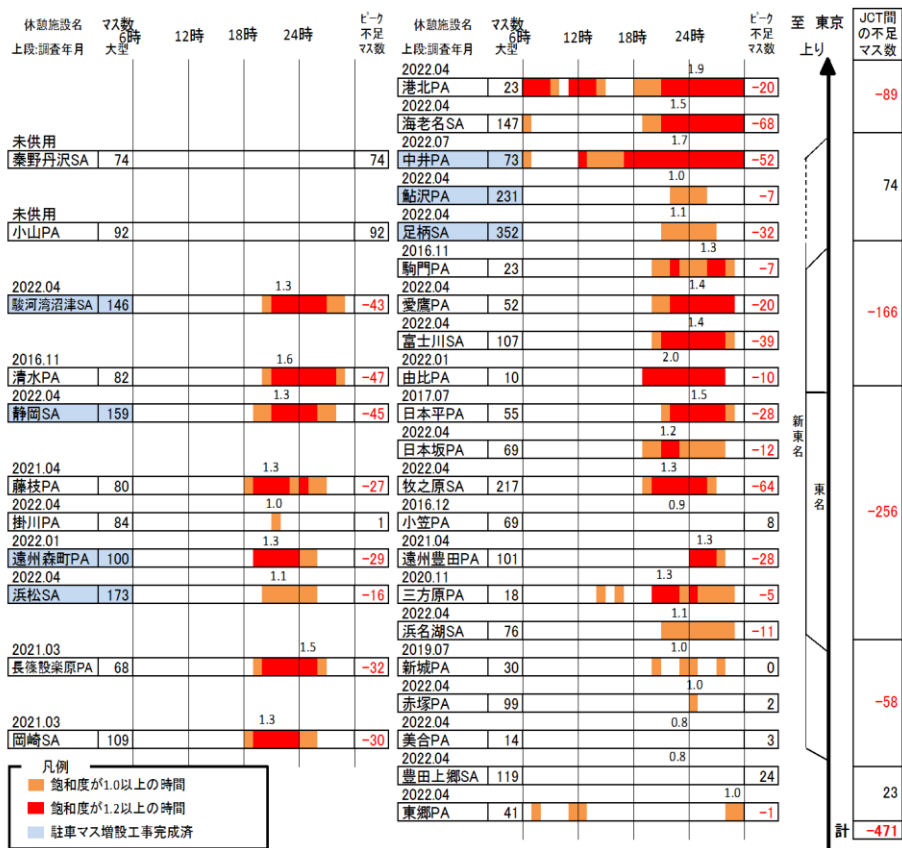
また、駐車マスを増設した上流・下流の SA・PA を見ても混雑解消には至っておらず、依然として駐車マス不足の状態にある。



※秦野丹沢 SA・小山 PA の開業含む
 ※2022年8月時点における最新の調査結果（各SAPAの調査月は図中に記載）をもとに整理（駐車マス拡充後のデータを含む）

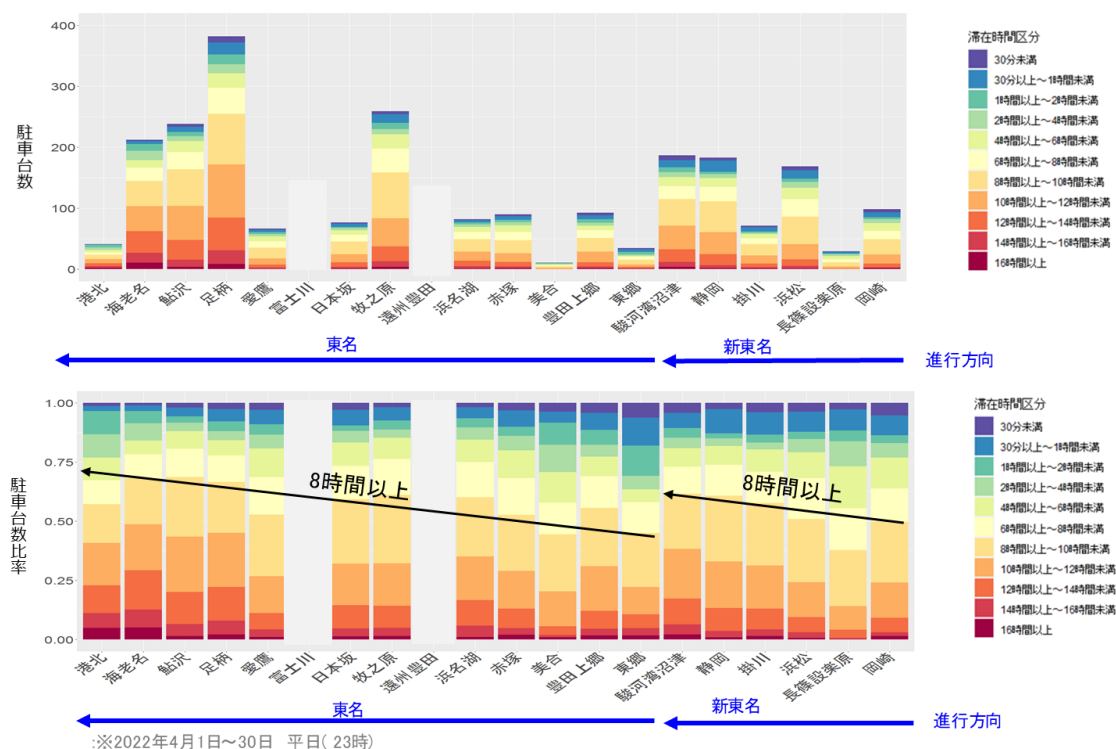
出典：利用実態調査データ、一部FFアンテナ通信履歴データ

図 3-14 路線単位でみた混雑状況（東名・新東名【東京方面】）：増設前



※秦野丹沢 SA・小山 PA の開業含む
 ※2022年8月時点における最新の調査結果（各SAPAの調査月は図中に記載）をもと
 に整理（駐車マス拡充後のデータを含む）
 出典：利用実態調査データ、一部FFアンテナ通信履歴データ
 図 3-15 路線単位でみた混雑状況（東名・新東名【東京方面】）：増設後（図 3-12
 の再掲）

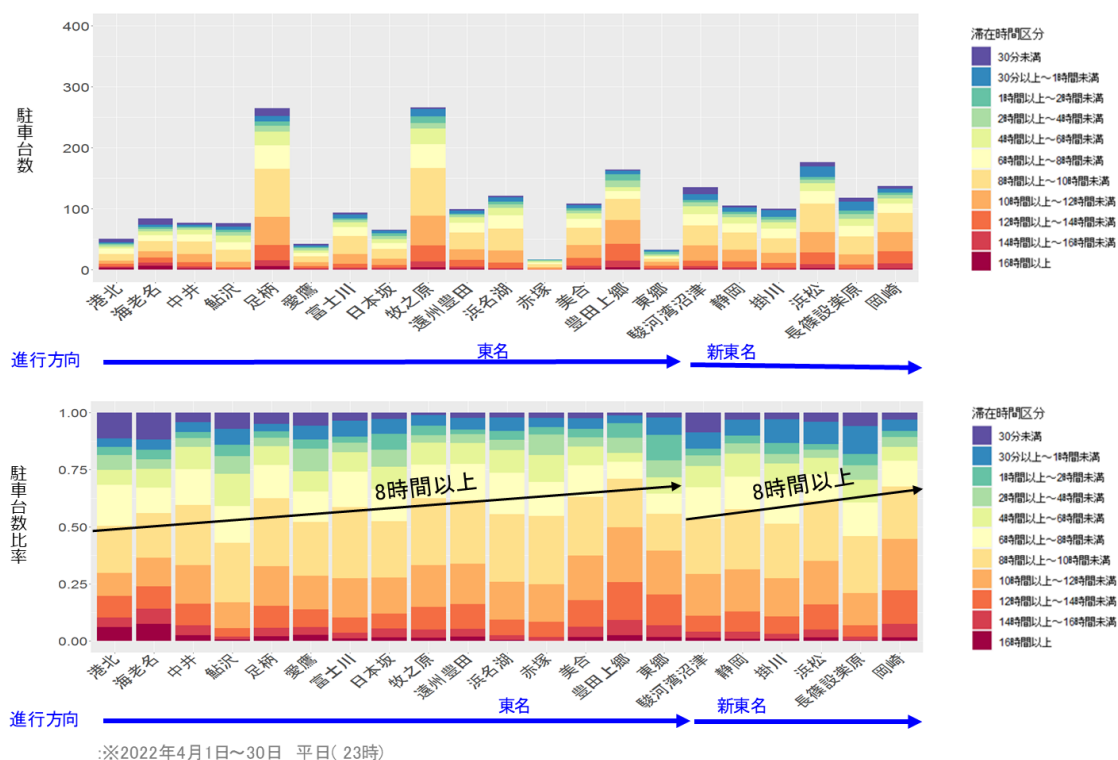
次に、東名・新東名（東京方面）について、平日 23 時台の駐車時間別駐車台数とその比率を、SA・PA ごとに順に並べて比較したものが図 3-16 である。この図を見ると、8 時間以上の長時間駐車台数の割合が、首都圏（主要目的地）に近くなるほど高くなっている。このことから、首都圏（主要目的地）に近い地点ほど、長時間駐車の問題が深刻であることが示唆される。



※2022年8月時点における最新の調査結果
 出典：FF アンテナ通信履歴データ、富士川・遠州豊田：データ欠測
 図 3-16 平日 23 時台の大型車滞在状況（東名・新東名【東京方面】）

東名・新東名（名古屋方面）について同様の図示をしたものを、図 3-17 に示す。駐車時間が 8 時間以上の割合が、中部圏（主要目的地）に近くなるほど高くなっている。

これらのことから、定められた納入時間に荷物を運び入れる必要があるなどの理由により、主要目的地により近い SA・PA で、休憩・休息に加え待機している実態が推察される。



※2022 年 8 月時点における最新の調査結果
出典：FF アンテナ通信履歴データ

図 3-17 平日 23 時台の大型車滞在状況（東名・新東名【名古屋方面】）

山陽道の大阪方面と福岡方面について同様の図示をしたものが図 3-18、図 3-19 であり、東北道の東京方面と東北方面について同様の図示をしたものが図 3-20、図 3-21 である。山陽道、東北道においても、東名・新東名と同様に、8 時間以上の長時間駐車割合が、都心（主要目的地）に近いほど高くなっている。

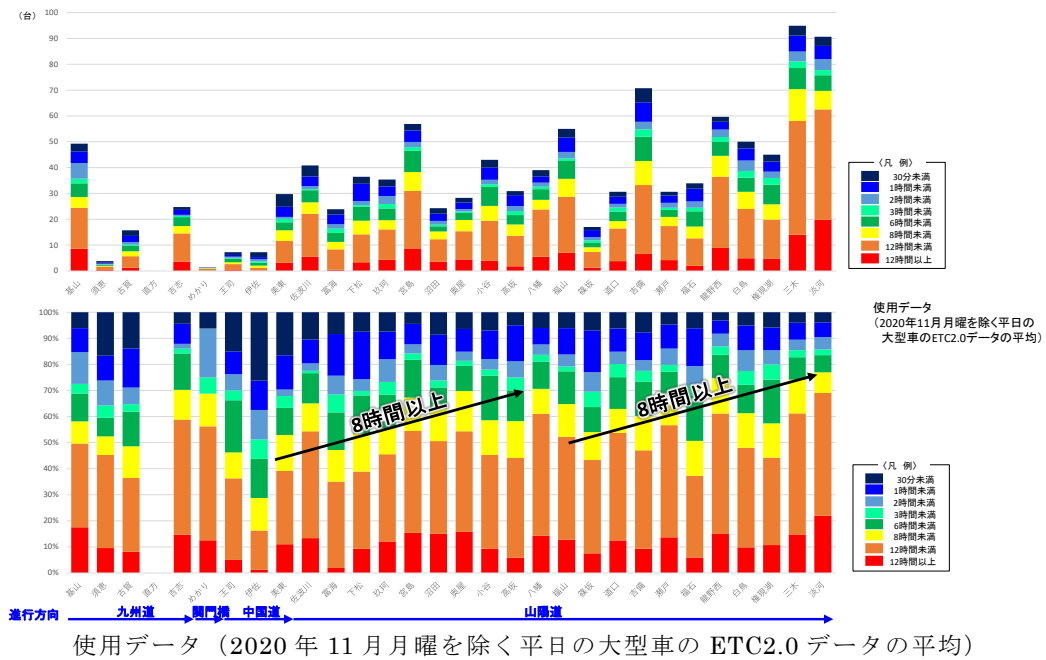


図 3-18 平日 23 時台の大型車滞在状況（山陽道【大阪方面】）

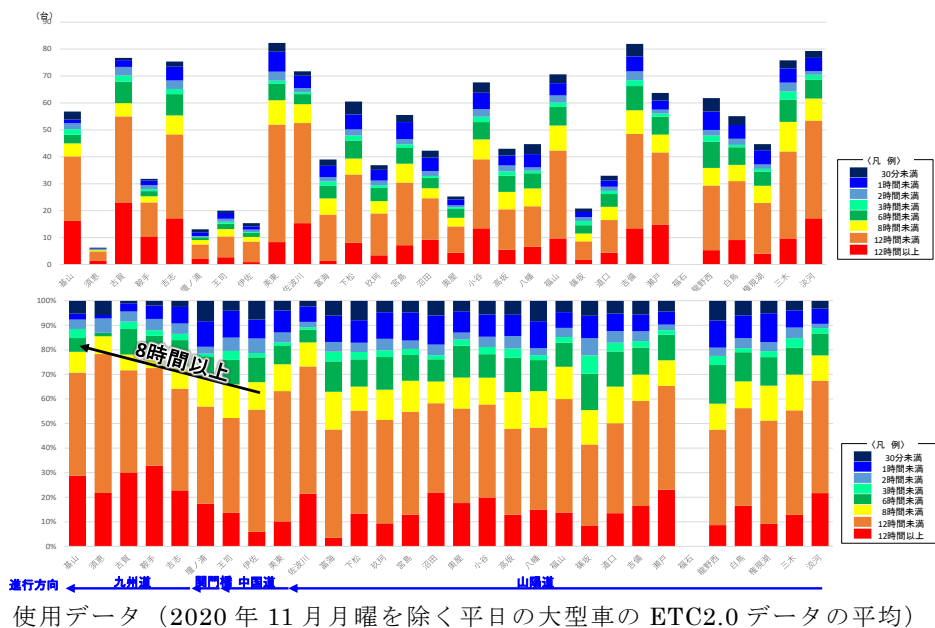
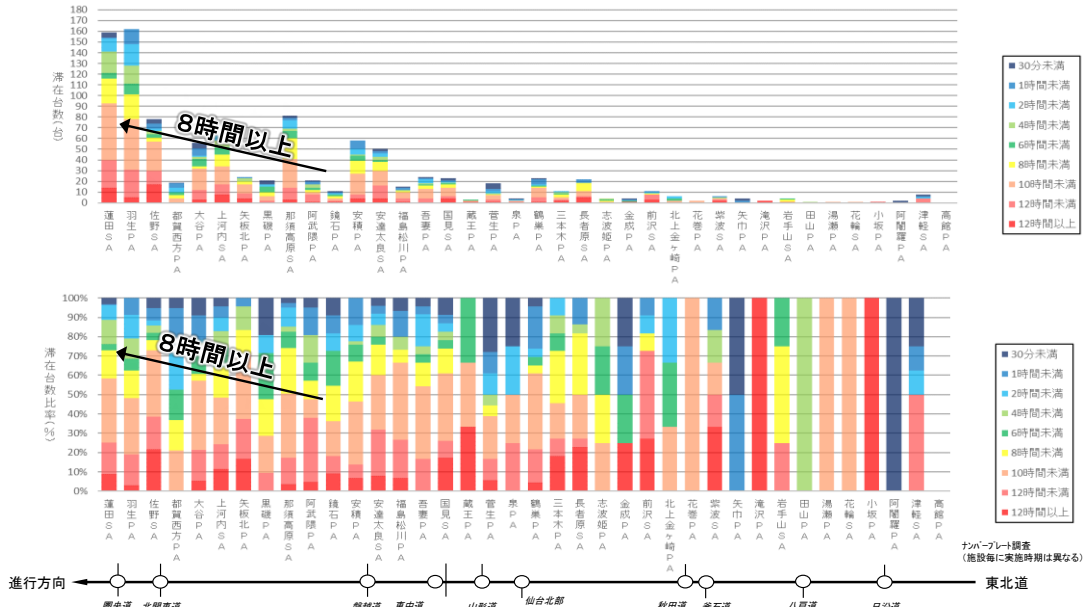
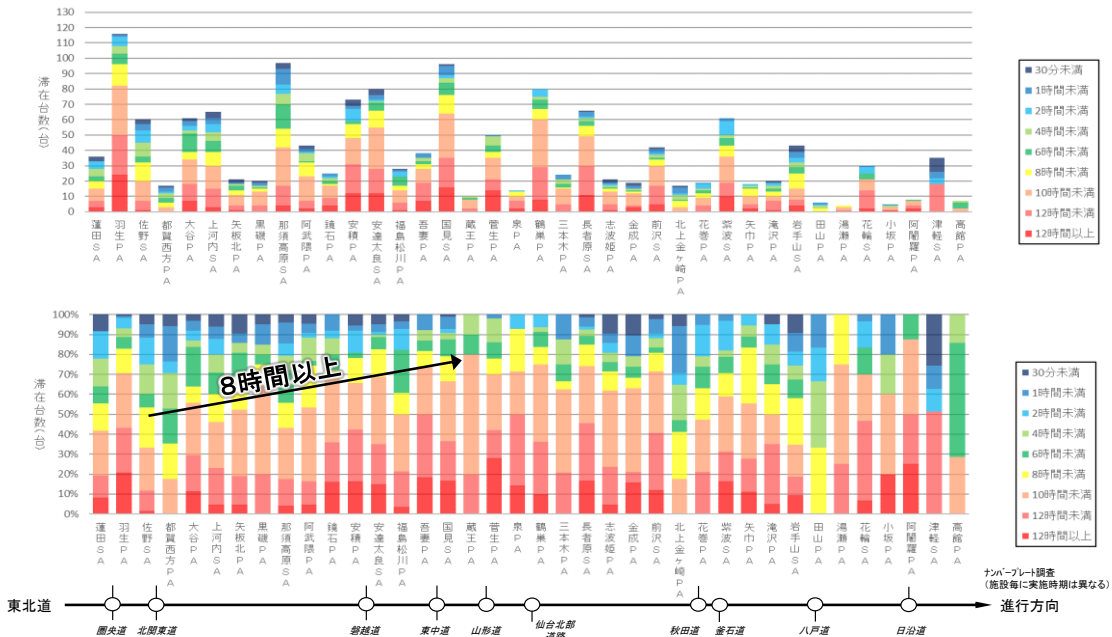


図 3-19 平日 23 時台の大型車滞在状況（山陽道【福岡方面】）



※2022年8月時点における最新の調査結果（施設毎の調査結果時期は異なる）

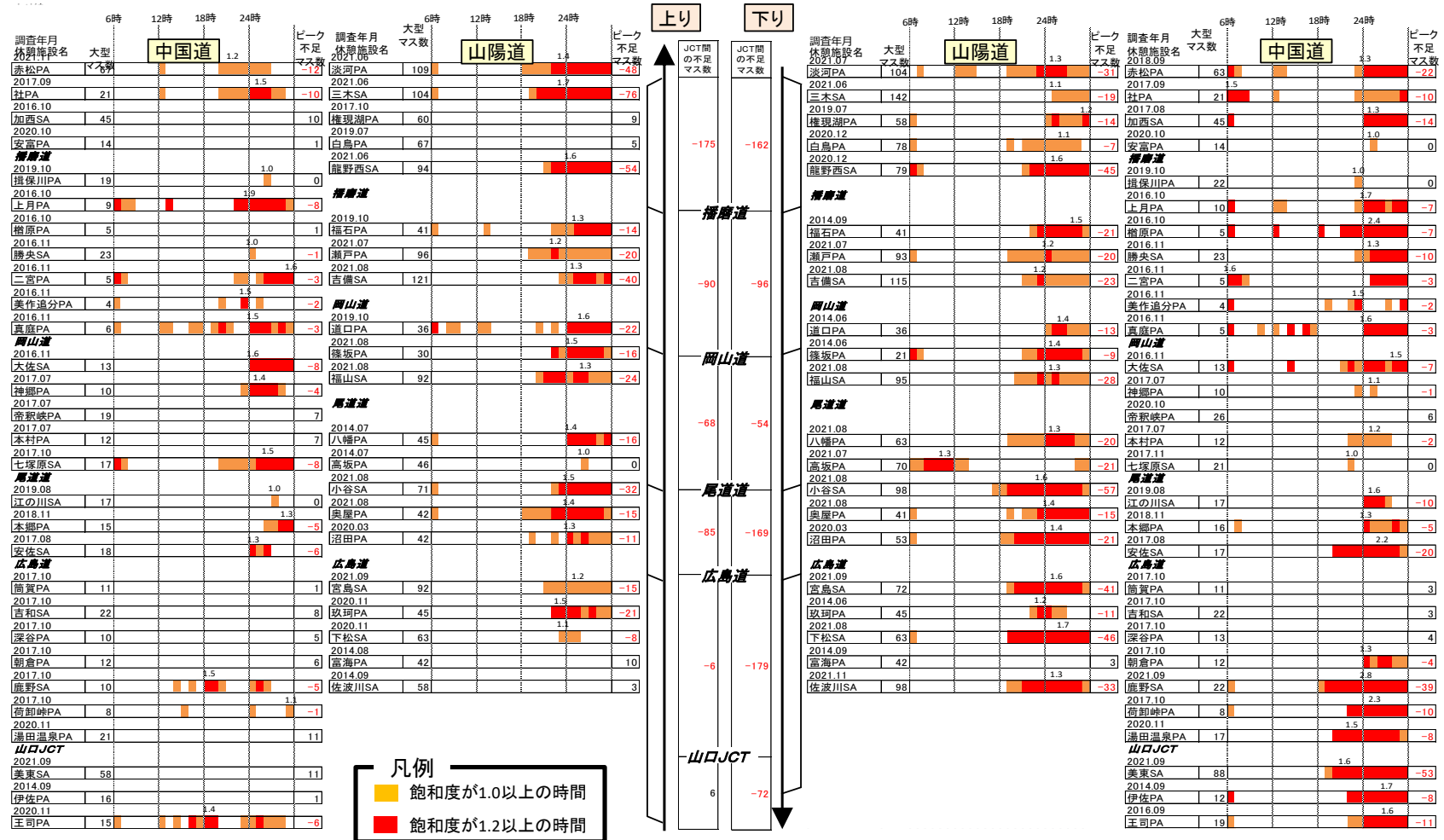
図 3-20 平日 23 時台の大型車滞在状況（東北道【東京方面】）



※2022年8月時点における最新の調査結果（施設毎の調査結果時期は異なる）

図 3-21 平日 23 時台の大型車滞在状況（東北道【東北方面】）

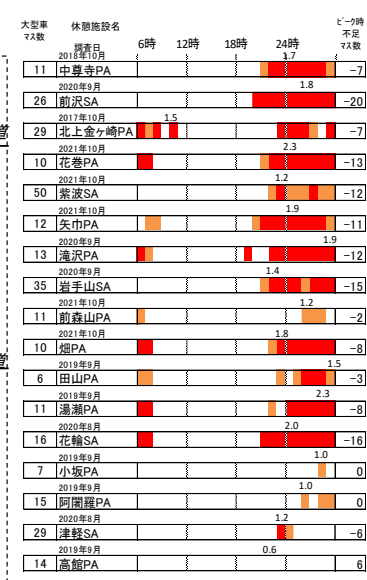
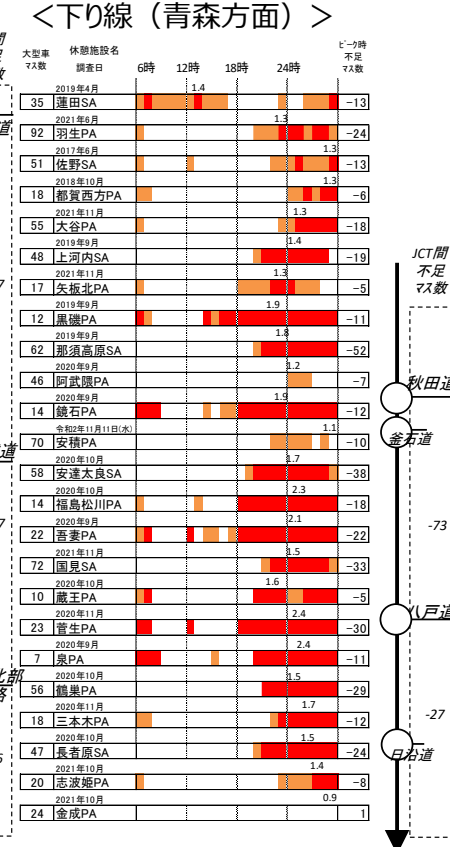
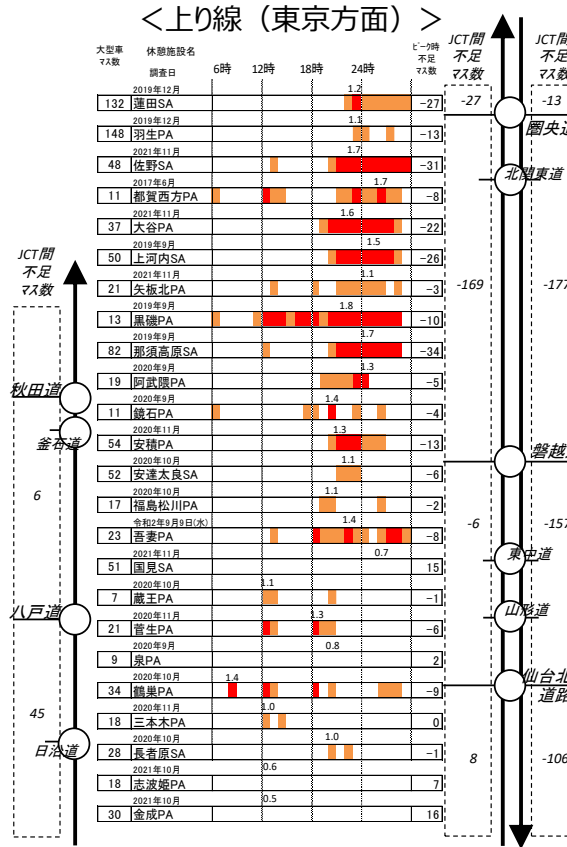
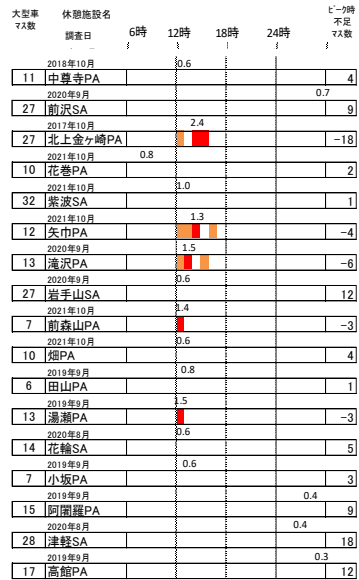
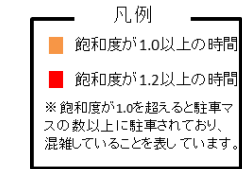
さらに、東名・新東名等の幹線道路だけでなく、中国道と山陽道の SA・PA における平日の時間帯別混雑状況を図 3-22、同じく東北道の状況を図 3-23 に示す。東名・新東名と同様に、都心（主要目的地）に近い SA・PA ほど、夜間時間帯を中心に混雑し駐車マスが不足しており、特に都心（主要目的地）に近い SA・PA での駐車ニーズが高くなっていることが分かる。



出典：利用実態調査データ

※2022年8月時点における最新の調査結果（施設毎に調査時期は異なり、図中に記載）

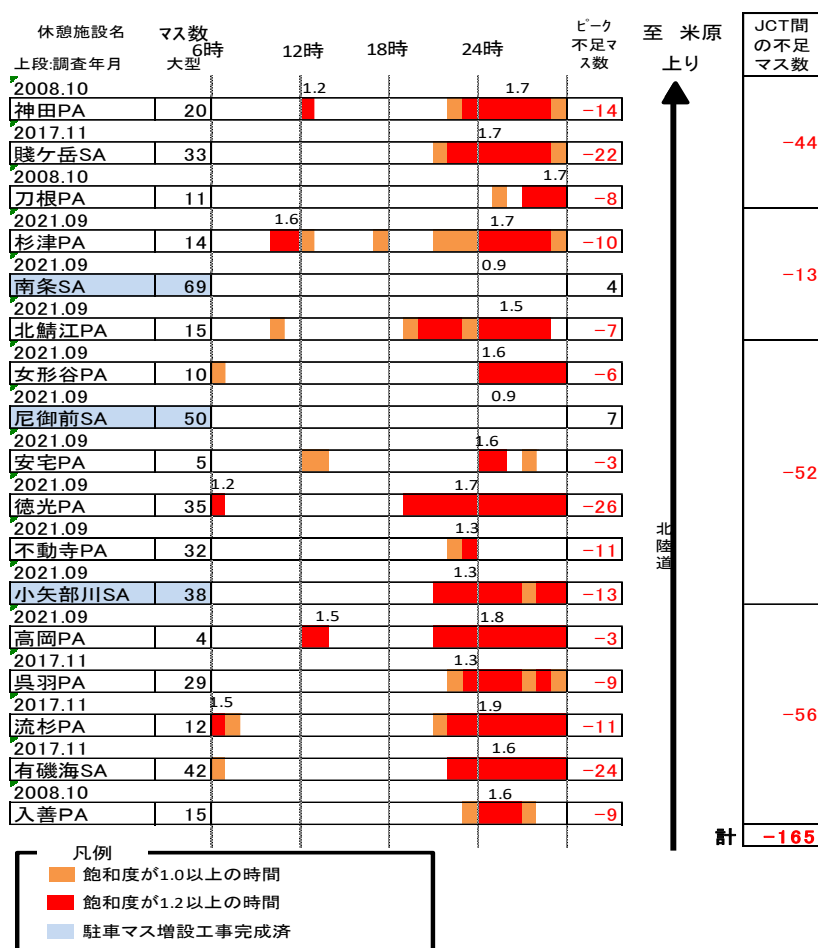
図 3-22 路線単位でみた混雑状況（左…中国道・山陽道【大阪方面】；右…中国道・山陽道【福岡方面】）



出典：駐車状況調査（施設毎に実施時期は異なる）
 ※不足マス数は、調査時点の飽和度にて算出した値
 ※2022年8月時点における最新の調査結果（施設毎に調査時期は異なり、図中に記載）

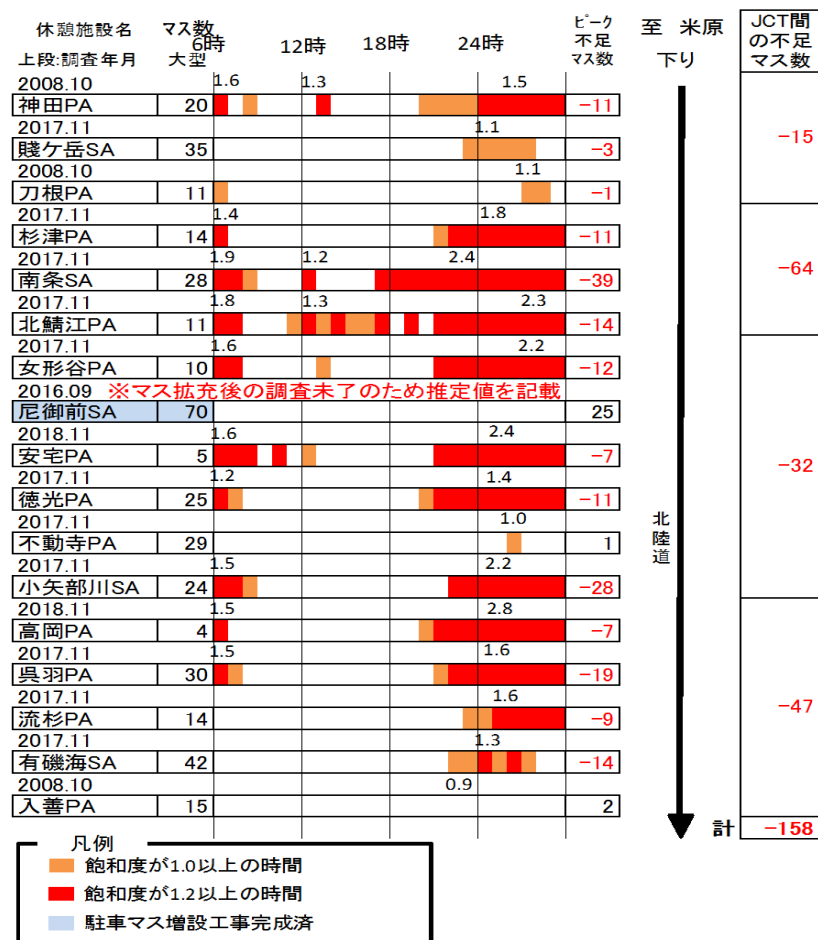
図 3-23 路線単位でみた混雑状況（左…東北道【東京方面】；右…東北道【青森方面】）

次に東名・新東名や中国道・山陽道・東北道以外の地方部の事例として、北陸道の混雑状況について、図 3-24（米原方面）、図 3-25（新潟方面）を示す。いずれのSA・PAも、平日の夜間時間帯を中心に混雑しており、駐車マスが不足していることが分かる。



※2022年8月時点における最新の調査結果（各SAPAの調査月は図中に記載）をもとに整理（駐車マス拡充後のデータを含む）
出典：利用実態調査データ

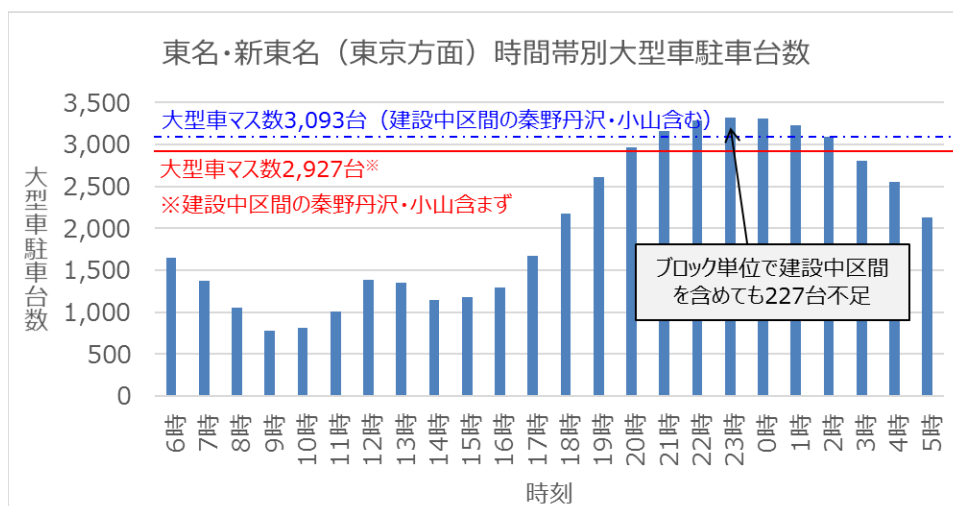
図 3-24 地方部の混雑状況（北陸道【米原方面】）



※2022年8月時点における最新の調査結果（各SAPAの調査月は図中に記載）をもとに整理（駐車マス拡充後のデータを含む）
出典：利用実態調査データ

図 3-25 地方部の混雑状況（北陸道【新潟方面】）

今後の SA・PA の駐車マス拡充を検討する上では、既に事業化されている路線内の新規 SA・PA の駐車マス数も考慮する必要がある。首都圏では、新東名高速道路（伊勢原 JCT～御殿場 JCT）の建設が進められ、一部区間の供用が始まっているが、当該路線には、秦野丹沢 SA、小山 PA が計画されていることから、その影響を確認した。図 3-26 は、図 3-12 に示す範囲における正時毎の時間帯別駐車台数の合計値と、既存駐車マスの合計値（新設の SA・PA で計画されている 166 台分を含まない場合の大型車駐車マス数、含む場合の大型車駐車マス数）の関係を示したものである。図 3-26 から、秦野丹沢 SA と小山 PA の駐車マス数を加味しても、夜間時間帯を中心に駐車マスが不足することが想定される。従って、トラックドライバーの確実な駐車機会の確保に向けては、新設される SA・PA を考慮しつつ、既存 SA・PA の大型車駐車マス拡充を引き続き進めていく必要がある。



出典：利用実態調査データ、一部 FF アンテナ通信履歴データ
 ※2022年8月時点における最新の調査結果に秦野丹沢 SA、小山 PA の開業含む

図 3-26 東名・新東名（東京方面）における新設エリアを含めた時間帯別駐車台数と駐車マス数の関係

(6) 駐車マス拡充以外のこれまでの取り組み

1) 中継輸送の取り組み

幹線輸送を担うトラックドライバーは、長距離の泊付移動などでは長時間拘束を余儀なくされるなど、その労働環境は厳しく、ドライバー不足の要因となってきた。

NEXCO 中日本では、トラックドライバーの労働環境の改善や働き方改革を支援するため、遠州トラック(株)と共同で新東名 浜松 SA (名古屋方面) の隣接地に中継輸送拠点「コネクトエリア浜松」を整備し、2018年9月より事業を開始した。コネクトエリア浜松は、東京と大阪の中間地点に位置するため、ドライバーの交替のほか、トラクタヘッドの交換により、中継輸送を可能にするインフラ側からの取り組みであり、労働環境の改善に加え、車両の稼働率向上や燃料費(環境負荷)軽減など物流事業者にメリットが大きいと考えられる。

■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)

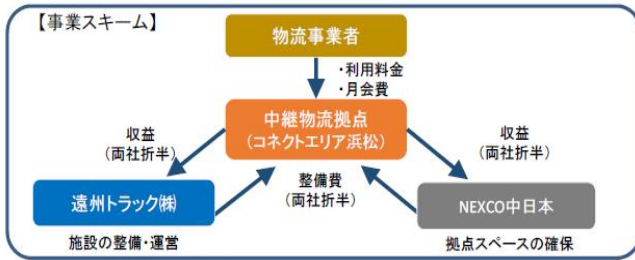
■期待される効果

□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、休憩中に消費する燃料及びCO2排出量削減が期待される。



【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。



図 3-27 中継輸送拠点『コネクトエリア浜松』の概要

2) 駐車場予約システム（有料制）の社会実験

国内の物流を支えるトラックドライバー不足が進行する中、労働生産性の向上や働き方の改善を支援するため、NEXCO 中日本は、2019年4月12日から東名 豊橋 PA（名古屋方面）において、ドライバーの確実な休憩機会の確保を目的とした駐車場予約システム（社会実験）を開始している。無料実験では、空予約や予約した利用時間に対して実際の利用時間が極端に短いといった事象が発生し、特に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、2021年5月1日から一部時間帯での有料実験を開始し、継続している。

■ 予約有料制の社会実験（豊橋PA）

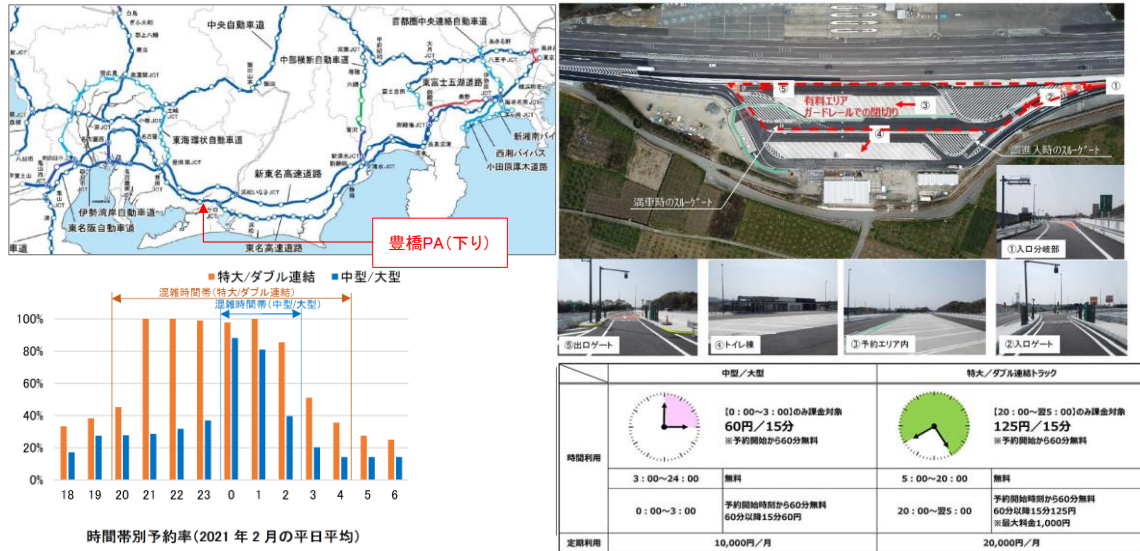


図 3-28 豊橋 PA（名古屋方面）における予約有料制の概要

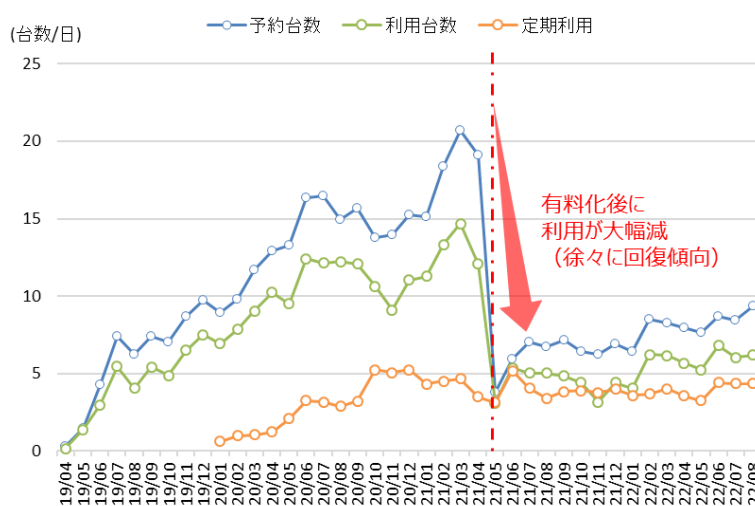
有料化前後の豊橋 PA の利用状況を、図 3-29、図 3-30 に示す。有料化により、利用が大幅に減少したものの、その後は、徐々に回復傾向にある。また、図 3-31 は、無料時に豊橋 PA を利用した 48 社の有料化後の利用変化を示したものである。有料化後も有料化前から継続して利用している事業者が存在している。

有料化後の利用の減少の要因として、その前後区間の SA・PA が無料であることから、前後の SA・PA に利用場所を変更したことが考えられる。また、有料化を開始した 2021 年 4 月頃に、ダブル連結トラック専用の浜松いなさ路外駐車場（無料）の運用が開始されたことも影響していると考えられる。

このことから、SA・PA の駐車場における一定時間以上の駐車に対して有料化を導入する場合には、特に混雑している SA・PA だけでなく、その前後の SA・PA も含めた検討を行う必要性が示唆される。

また、豊橋 PA を利用する物流事業者にヒアリングしたところ、確実な休憩・休息が可能となることや、ダブル連結トラック等の駐車マスの拡充が求められている一方で、確実に休憩ができるのであれば有料制でも構わないといった意見が確認された。その他の意見としては、有料制の場合、クレジットカード以外の支払手段を求め声も聞かれ、今後の方策の検討に有益な知見を得ている。

確実な駐車機会確保を付加価値とした「有料化」が認知されることも期待されることから、各 SA・PA の夜間時間帯を中心とした混雑緩和を図るためにも一定の連続した SA・PA で導入を検討することが必要と考えられる。



※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

図 3-29 1日あたりの予約・利用台数（月平均）（豊橋 PA【名古屋方面】）

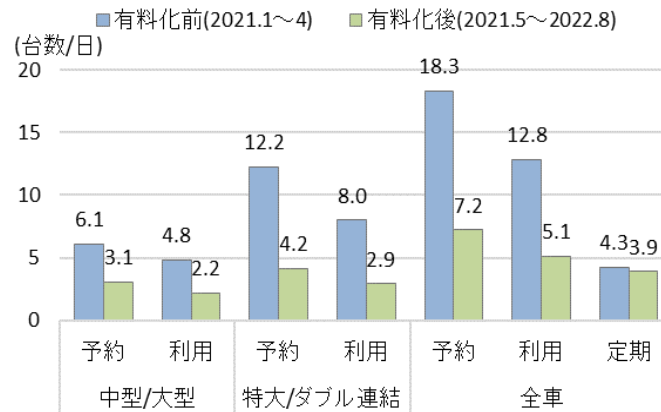
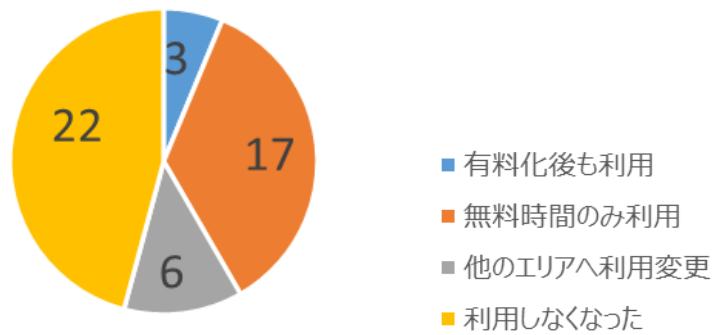


図 3-30 有料化前後の予約・利用状況（豊橋 PA【名古屋方面】）



※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

図 3-31 有料化後の利用変化（豊橋 PA【名古屋方面】）

3) ダブル連結トラック予約制の社会実験

トラックドライバーの高齢化が進み、担い手不足が進行している（図 3-32）、輸送の効率化を図るため、1 台で 2 台分の輸送が可能なダブル連結トラックの運行企業数、許可台数（延べ台数）が増加している（図 3-33）。NEXCO3 社は、ダブル連結トラックによる輸送を支援し、労働生産性の向上や働き方の改善を後押しすることを目的に、全国的にダブル連結トラックの駐車マスの整備を進めており、2023 年 9 月時点で 125 箇所の SA・PA で 269 マスが整備されている。東名・新東名・新名神においては、ダブル連結トラックを対象とした予約制の駐車マスの実証実験を実施している。加えて、東北道・那須高原 SA（東京方面）においても 2024 年 3 月に実証実験が開始されたところである。

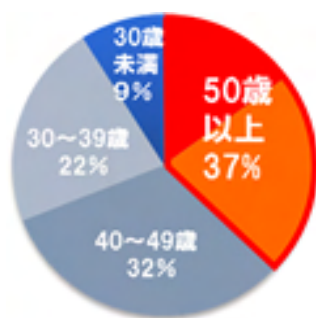


図 3-32 トラックドライバーの年齢構成

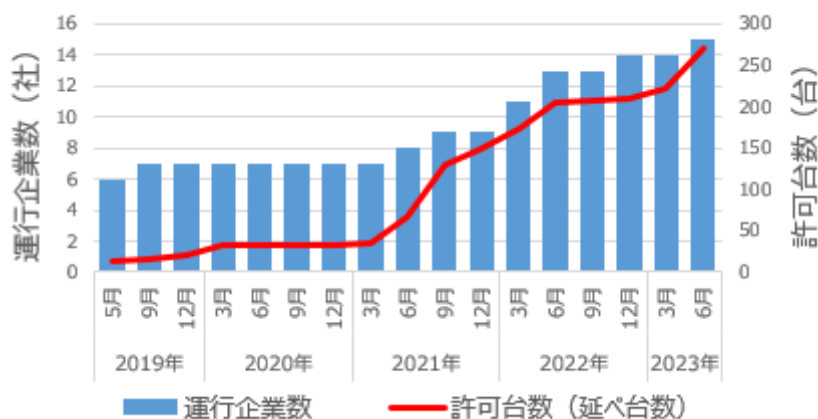
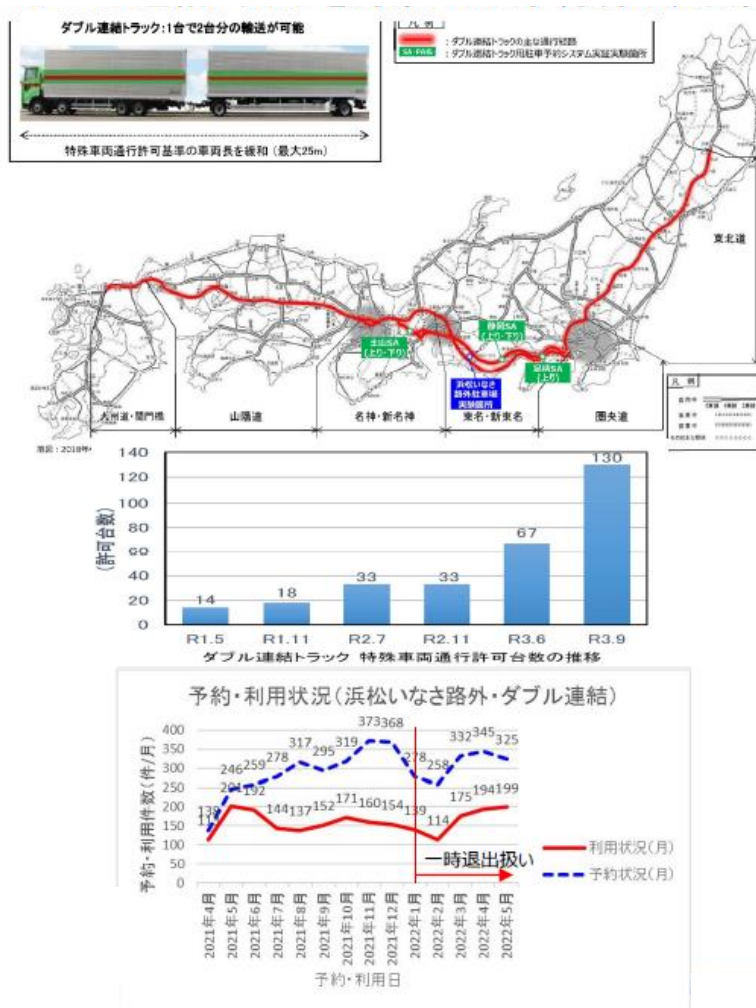


図 3-33 ダブル連結トラックの運行企業数、許可台数の推移

ダブル連結トラックは全長が最大 25m あり回転半径が大きい。そのため、空き駐車スペースを探すために、SA・PA 内を自由に走行することは困難であることから、駐車場が混雑している時間帯にも確実に駐車できる仕組みとして、東名の足柄 SA(東京方面)、新東名の静岡 SA(東京方面、名古屋方面)、新名神の土山 SA(東京方面、名古屋方面)、東北道的那須高原 SA(東京方面)に、予約システムを導入し実証実験を進めている。この予約システムは、インターネットで予約を行うもので、ETC2.0の通信機器によって、予約車両の判別を行っている。

また、NEXCO 中日本は、東京と大阪の中間地点にあたる静岡県浜松市にある浜松いなさ IC の料金所外側の事業用地を活用し、ダブル連結トラック専用の路外駐車場を整備し、2021 年 4 月より運用を開始している。この駐車場は、現況では 10 台/日程度の予約状況となっているが、将来のダブル連結トラックの普及を見越し、30 台の車両が駐車可能である。なお、この駐車場は料金所の外側にあるため、利用時には高速道路を降りる必要があるが、実証実験では、高速道路を降りない場合の高速道路料金を適用する一時退出と同様の措置を試行した。

ダブル連結トラックをはじめ、車両の大型化は物流の効率化の面からも、今後さらに進むものと考えられ、大型化した車両が確実に駐車できる駐車マスの確保も今後の課題の一つと言える。



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



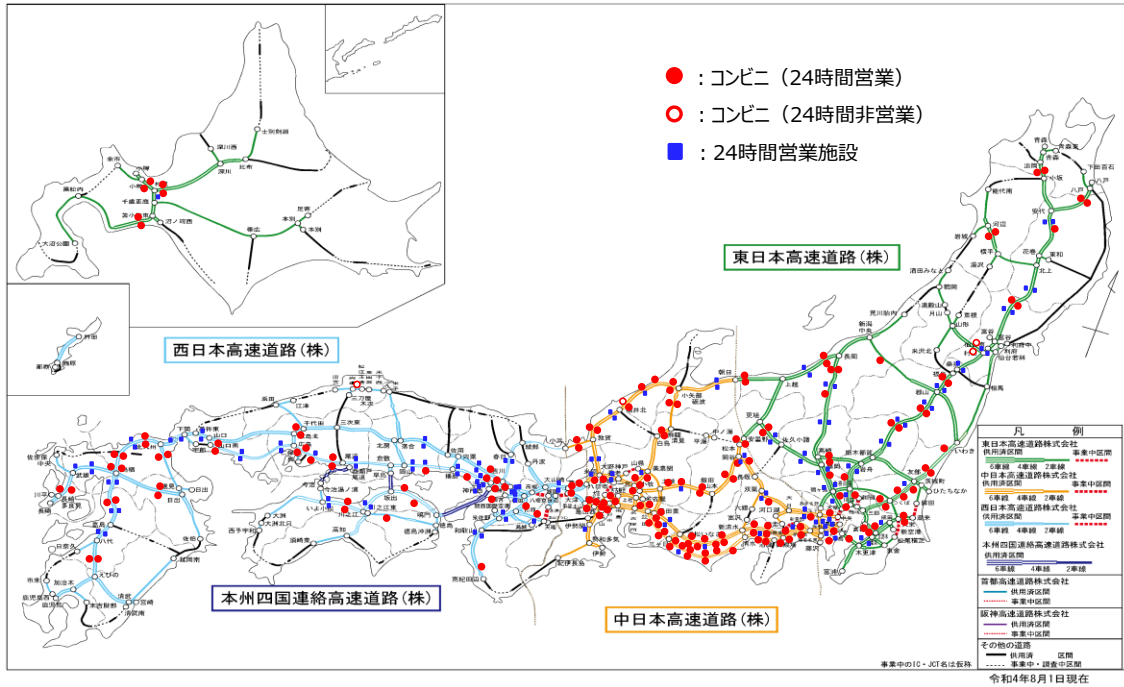
土山SA(下)予約マス

※2022年10月時点のデータ

図 3-34 ダブル連結トラックを対象とした予約制の実証実験(東名・新東名・新名神)

2) 24 時間営業店舗

24 時間営業店舗も各地に点在しているが、地方部の高速道路などでは採算性の確保が難しい場合が多く、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、3.3 節でみるように、ドライバーニーズの高い施設であるため、一律のサービス提供ができる仕組みが必要である。



※マップに描画されている主要路線に NEXCO 3 会社を图示

図 3-36 高速道路利用者を対象とした 24 時間営業店舗