

## 3.2 長時間駐車の実態とその影響

### (1) 大型車の全国交通動態と長時間駐車台数の推計

SA・PAの混雑問題は、駐車台数と駐車時間の両方を考慮した需要を捉える必要がある。これまでの分析では各エリアを個別に見てきたが、本項では、全国の需要を把握するためにETCデータを用いて推計する。

ETCデータは、ICの出入時刻が分かることから、ICペア間の距離をもとに、走行速度70km/hと仮定して走行に要する所要時間を算出し、IC出入時刻の時間差と走行に要する所要時間の差分をSA・PAでの駐車時間とした。ETCデータは、2020年11月10日（火）から12日（木）の3日間データを用い1日平均とした。ただし、例えば東名高速道路の東京ICから首都高速道路を経由して東北自動車道に乗り継ぐなどの運行形態は考慮されていない。また、複数のICを乗り継いで走行した場合、各ICペアトリップの走行距離で高速利用距離を分類している。よって、複数ICを乗り継いだ全体の走行距離で評価していないことに留意する必要がある。

はじめに、この集計から得られる地域間トリップ数を図3-37に示す。全国の大型車は約126万トリップあるが、関東、東海、近畿等を1つの地域とみなした場合、約109万トリップは内々交通であり、内外交通にあたるのは、約17万トリップ（約13%）である。特に、SA・PAへの駐車需要を考える際の主となる内外トリップを見ると、関東と中部、中部と近畿など、大都市圏間の結びつきが強く、これまで駐車場混雑により拡張を進めてきたSA・PAのある位置と概ね一致している。

次に、高速道路利用距離帯別の大型車のトリップ数の集計結果と長時間駐車台数の推計を表3-38に示す。ここで、駐車時間のうち、8時間以上の駐車を長時間駐車と定義した。

全国のSA・PAの大型車長時間駐車台数は約2.2万台/日と推計され、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。この計算方法では、複数箇所での休憩していることも考えられることから、必ずしも1つのSA・PAでの長時間駐車であるとは断定できないが、この中には高速道路の走行距離が比較的短い300km未満の車両も存在し、その割合は約40%（約9千台/日）を占めていることは着目すべき点である。

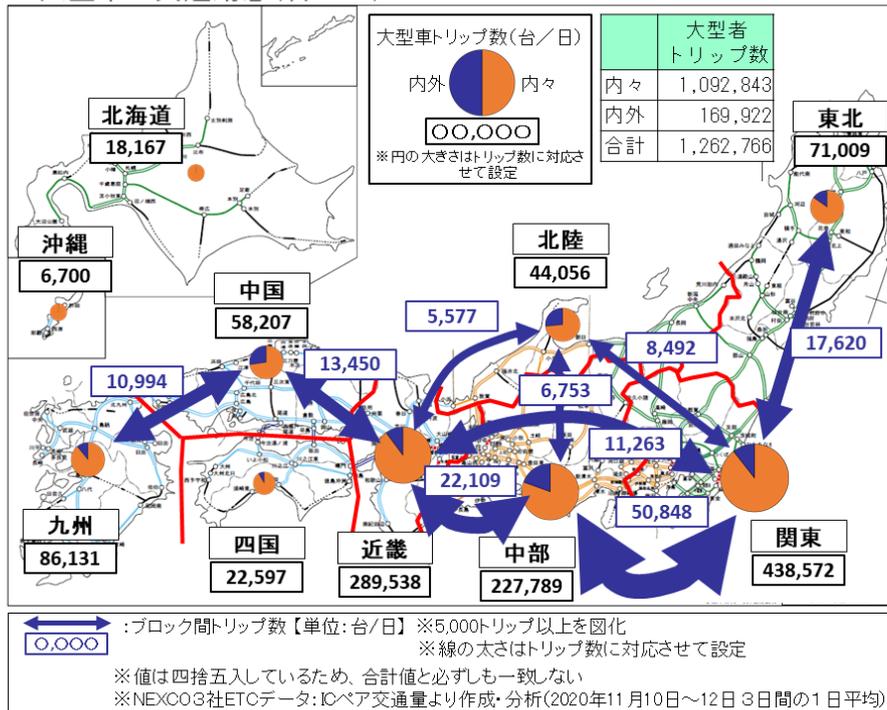


図 3-37 大型車の地域間トリップ数

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

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

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

※長時間駐車の数( )内は長時間駐車合計に対する割合

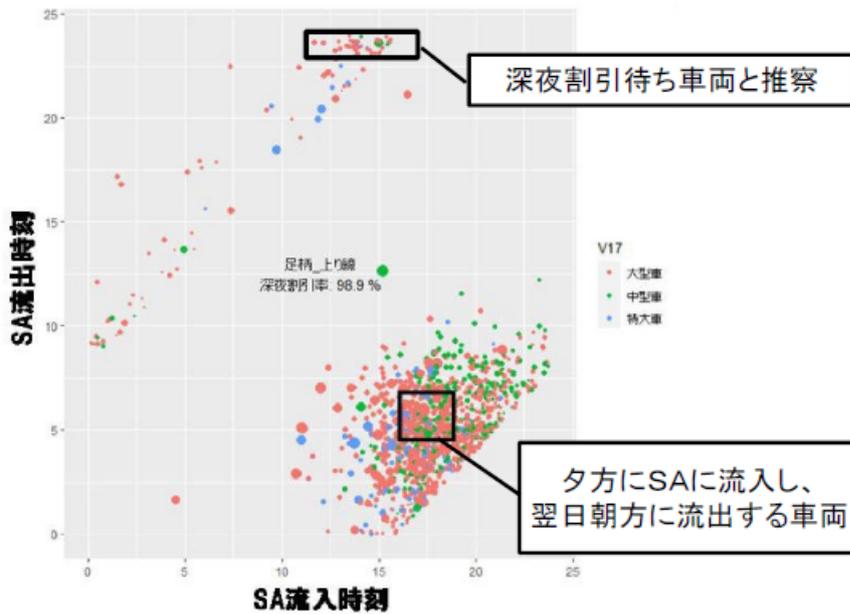
※ETCデータ(2020年11月10~12日)による1日平均

## (2) 駐車時間等の特徴分析

8時間以上の長時間駐車車両の多くは、前項でも整理したとおり、夕方にSAに流入し、翌日朝方に流出していることが分かっている。本項では、はじめに、足柄SA（東京方面）をモデルケースとして、その特徴を分析する。図3-39は、兵藤らの研究グループでまとめられた資料であり、SAへの流入時刻と流出時刻について車両ごとにプロットしたものである。図3-39の中央上部に示すグループが深夜割引待ちの車両を示すが、その台数は少ない。一方で夕方にSAへと流入し、翌朝に流出する車両の数は多い。後者の車両にも深夜割引は適用されているが、料金割引制度があるために駐車しているのではなく、他の理由で長時間駐車となっていると考えられる。すなわち、SA・PAの駐車場の混雑問題が、深夜割引の制度があるために生じているといった意見が一部で見受けられるが、その見解は適切でないと考えられる。

次に、駐車時間と走行距離の関係を図3-40で示す。滞在（駐車）時間別の高速道路の平均走行距離に大きな違いは見られない。特に、これまで述べてきた8時間以上駐車する車両の平均走行距離も371.9kmであることに着目したい。法令で定められた4時間に30分以上の休憩を当てはめた場合、70km/hで走行したと仮定すると4時間で280kmが走行可能であることから、これらの平均に近い車両は、30分の休憩を行えばよいはずである。しかしながら、8時間以上駐車していることは、ドライバーが法令で定められた休憩・休息以外の理由で駐車していることが分かる。

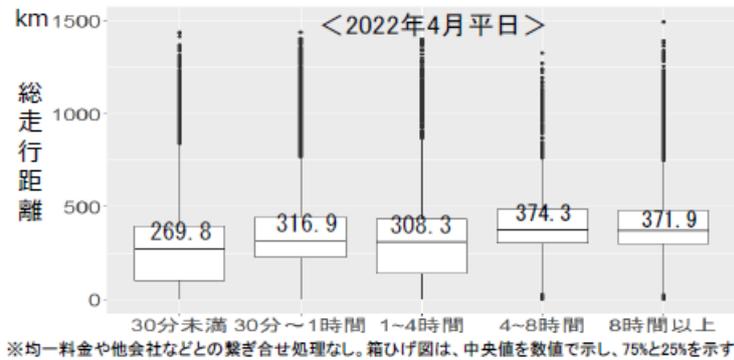
更に、足柄SA（東京方面）で8時間以上駐車した大型車の入口ICトップ10を見ると、表3-41に示すとおり、三重県、愛知県、静岡県、滋賀県など比較的近い入口からの利用割合が多い。本分析は、高速道路利用距離を走行距離と定義しており、一般道路を含めるともう少し長い距離を走行していることは言えるが、それらを鑑みても、比較的短い走行距離にも関わらず長時間駐車となっている。



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

図 3-39 流入時刻と流出時刻の関係（足柄 SA【東京方面】）

### ■ 滞在時間と走行距離の関係



※2022年4月1日～30日の平日平均（FF アンテナ通信履歴データ）

図 3-40 滞在（駐車）時間と走行距離の関係（足柄 SA【東京方面】）

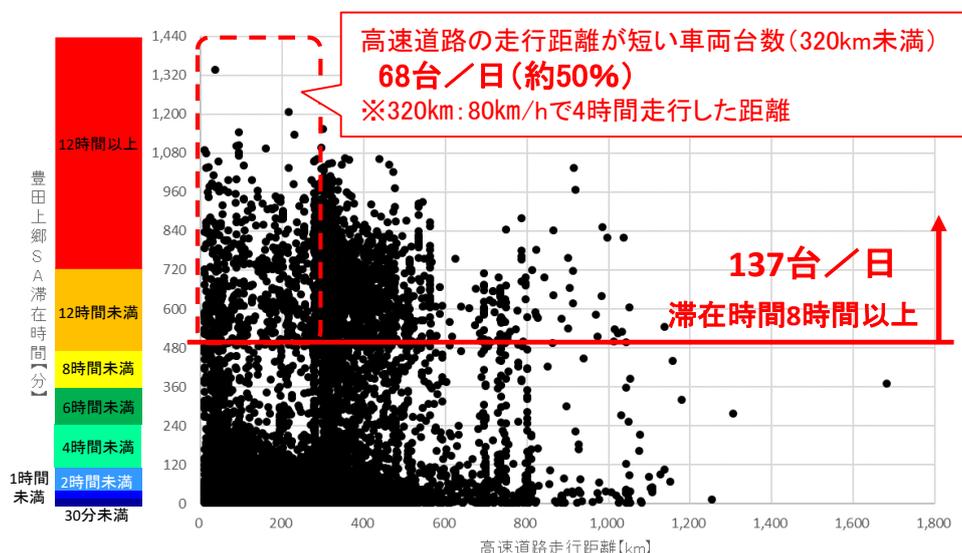
表 3-41 8 時間以上滞在（駐車）する車両の流入 IC のランキング  
（足柄 SA【東京方面】）

■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

※2022 年 4 月 1 日～30 日の平日合計（FF アンテナ通信履歴データ）

豊田上郷 SA（大阪方面）の駐車時間と走行距離の関係を図 3-42 に示す。労働関係法令上は 4 時間の走行に 30 分の休憩が必要であるが、80km/h で高速道路を走行したと仮定すると走行距離 320km 未満であれば休憩が不要となり、連続走行が可能となる。8 時間以上駐車した大型車 137 台/日のうち、走行距離 320km 未満は 68 台/日であり、高速道路の走行距離が比較的短い長時間駐車車両も多数存在していることが分かる。

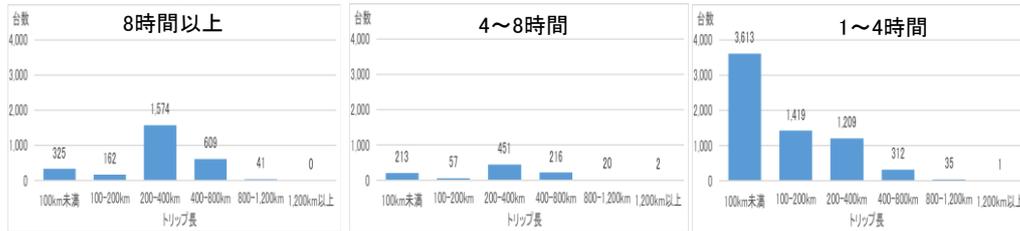


出典：NEXCO 中日本提供データ（2022 年 4 月 1 日（金）～4 月 30 日（土））の平日データより作成

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】）

駐車時間分類別の SA から入口 IC と出口 IC までの利用距離帯別の利用台数と、SA を起点とした入口 IC、出口 IC までの距離をクロス集計した結果を図 3-43 に示す。SA から出口 IC まで 100km 未満の利用割合が多く、目的地近傍の SA で休憩・休息する傾向が高いと言える。また、表 3-44 は、SA を利用した駐車車両を対象に入口 IC のランキングに対する出口 IC トップ 10 を示したものである。青字で示す愛知県の同一県内や比較的近い県域を占めており、SA の滞在（駐車）時間 8 時間以上と 4~8 時間のいずれにおいても目的地近傍の SA で休憩・休息する傾向が高くなっている。

豊田上郷 SA における滞在（駐車）時間別・高速道路利用距離帯別の台数



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			
	100m未満	100-200m	200-400m	400-800m以上
入口ICから利用開始地点までの利用距離	373 14%	19 1%	9 0%	6 0%
100-200m	183 7%	26 1%	17 1%	6 0%
200-400m	1,494 55%	164 6%	31 1%	20 1%
400-800m	336 12%	7 0%	2 0%	1 0%
800m以上	15 1%			

8時間以上 サンプル数 2711台

項目	当該施設から出口ICまでの利用距離			
	100m未満	100-200m	200-400m	400-800m以上
入口ICから利用開始地点までの利用距離	234 24%	11 1%	4 0%	
100-200m	54 6%	7 1%	4 0%	2 0%
200-400m	412 43%	100 10%	15 2%	7 1%
400-800m	98 10%	3 0%	1 0%	1 0%
800m以上	2 0%			

4~8時間 サンプル数 959台

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

1~4時間 サンプル数 6,588台

※2022年4月1日~30日の平日合計（FFアンテナ通信履歴データ）

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】）

表 3-44 滞在（駐車）時間帯別の利用 IC（豊田上郷 SA【大阪方面】）

滞在時間8時間以上					滞在時間4~8時間						
<入口ICランキング>					<入口ICランキング>						
順位	入口_料金所	台数	割合	累積割合	備考	順位	入口_料金所	台数	割合	累積割合	備考
1	東京本線	388	15%	15%		1	東京本線	139	15%	15%	
2	横浜町田	294	11%	26%		2	豊田	56	11%	26%	愛知
3	横浜青葉本線	250	10%	36%		3	春日井	53	10%	36%	愛知
4	豊田東	58	2%	38%	愛知	4	豊田南第一	38	4%	42%	愛知
5	岡崎	57	2%	40%		5	豊田東	38	4%	46%	愛知
6	豊羽蒲郡	57	2%	43%	愛知	6	豊田南第一	38	4%	48%	愛知
7	入册	55	2%	45%		7	岡崎	24	3%	48%	愛知
8	厚木	51	2%	47%		8	大井松田	21	2%	51%	
9	豊明第二	43	2%	48%	愛知	9	豊川南	18	2%	53%	
10	五箇	41	2%	50%		10	相模原豊川	17	2%	54%	
11	豊田南第一	40	2%	51%	愛知	11	三ヶ日	16	2%	56%	
12	新富士	37	1%	53%		12	浜松	15	2%	58%	
13	大井松田	36	1%	54%		13	豊川	15	2%	59%	愛知
14	相模原豊川	34	1%	56%		14	境古河	13	1%	61%	
15	白河	34	1%	57%		15	五箇	13	1%	62%	
16	本宮	34	1%	58%		16	厚木	11	1%	63%	
17	浜松	33	1%	59%		17	海老名	10	1%	64%	
18	厚木南	30	1%	61%		18	新富士	10	1%	65%	
19	緑通スマート	29	1%	62%		19	豊明第二	10	1%	66%	愛知
20	新瀬崎場	29	1%	63%		20	白岡蒲島	9	1%	67%	

<出口IC> 左赤枠内入口IC対象					<出口IC> 左赤枠内&愛知のみ						
順位	出口_料金所	台数	割合	累積割合	備考	順位	出口_料金所	台数	割合	累積割合	備考
1	小牧	310	23%	23%	愛知	1	小牧	65	25%	25%	愛知
2	名二環名古屋	242	18%	41%	愛知	2	豊田	62	24%	50%	愛知
3	春日井	147	11%	52%	愛知	3	名二環名古屋	40	16%	65%	愛知
4	豊田	116	9%	61%	愛知	4	春日井	23	9%	75%	愛知
5	名古屋	116	9%	70%	愛知	5	名古屋	14	5%	80%	愛知
6	一宮	49	4%	73%		6	東名三好	10	4%	84%	愛知
7	東名三好	48	4%	77%	愛知	7	安八SIC	5	2%	86%	岐阜
8	関ヶ原	25	2%	79%	岐阜	8	一宮	4	2%	87%	愛知
9	岐阜羽島	25	2%	81%	岐阜	9	長久手本線	4	2%	89%	愛知
10	一宮西	21	2%	82%	愛知	10	守山SIC	3	1%	90%	愛知

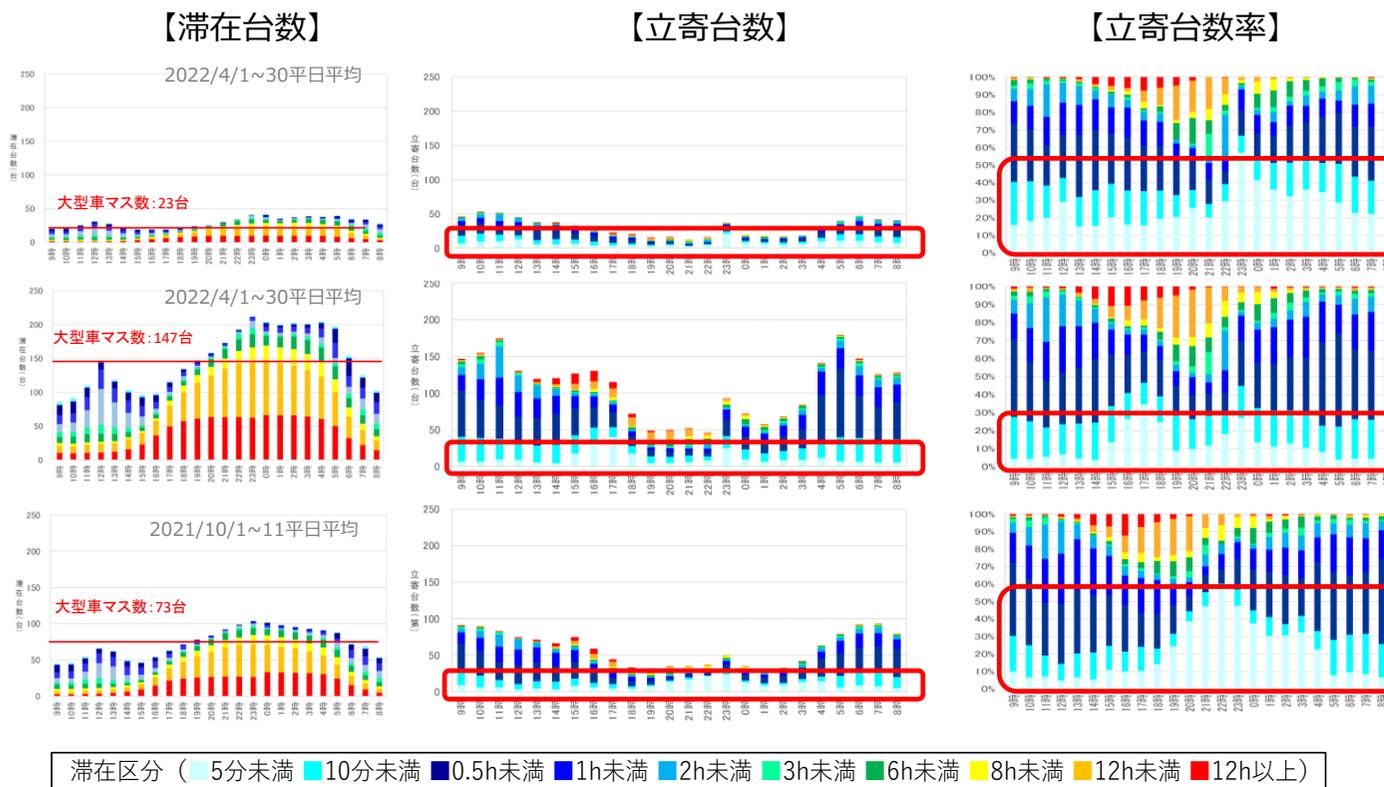
  

<入口ICランキング>					<出口IC> 左赤枠内&愛知のみ						
順位	入口_料金所	台数	割合	累積割合	備考	順位	入口_料金所	台数	割合	累積割合	備考
1	東京本線	127	25%	25%	愛知	1	小牧	40	28%	28%	愛知
2	横浜町田	96	10%	25%		2	豊田	34	24%	52%	愛知
3	横浜青葉本線	78	8%	33%		3	長久手本線	20	14%	66%	愛知
4	豊羽蒲郡	42	4%	38%	愛知	4	春日井	18	13%	79%	愛知
5	豊田東	38	4%	42%	愛知	5	名二環名古屋	9	6%	85%	愛知
6	豊田南第一	38	4%	46%	愛知	6	東名三好	7	5%	90%	愛知
7	岡崎	24	3%	48%	愛知	7	彦根	3	2%	92%	滋賀
8	大井松田	21	2%	51%		8	湖東三山SIC	2	1%	94%	滋賀
9	豊川南	18	2%	53%		9	大垣	2	1%	95%	岐阜
10	相模原豊川	17	2%	54%		10	一宮木曾川	1	1%	96%	愛知

※2022年4月1日~30日の平日合計（FFアンテナ通信履歴データ）

### (3) 休憩・休息機会の逸失

SA・PAでは、駐車場の混雑によって、駐車したい車両が駐車できず、確実な休憩・休息機会が確保できていないといった問題も発生している。図 3-45 は、東名（東京方面）の港北 PA、海老名 SA、中井 PA を対象に時間帯別、駐車時間別の滞在（駐車）台数、立寄台数及び駐車時間別比率を示したものである。滞在（駐車）台数が多い夜間時間帯に、5分未満の立寄台数率が高くなっていることが分かる。この5分未満の立寄りには5分未満の駐車ではなく、一旦 SA・PA に流入したものの駐車できずに流出していることを意味しており、本来の休憩・休息機会を逸失しているものと考えられる。



※2022年4月1日～30日の平日平均

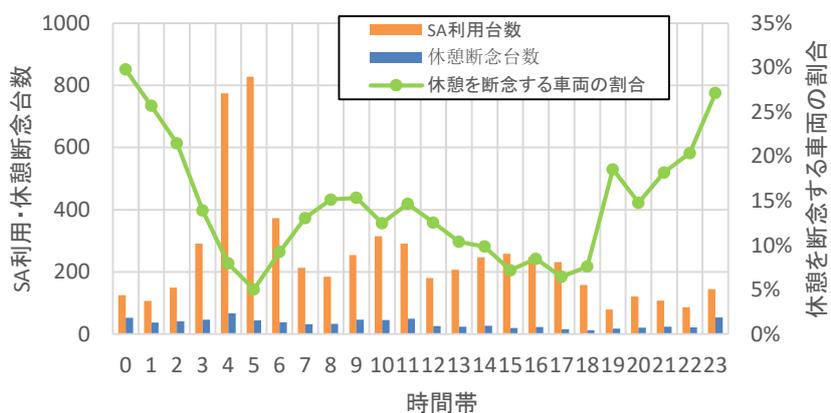
出典：FF アンテナ通信履歴を分析

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】）

次に、休憩・休息機会を逸失した車両のその後の行動について、商用車プローブデータを用いて分析した。

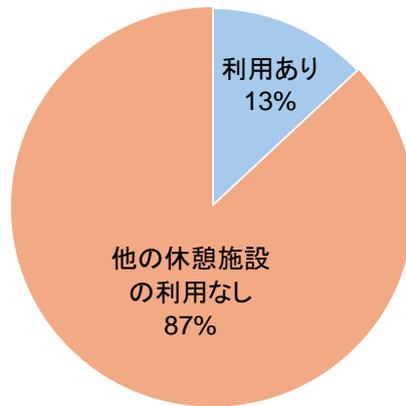
図 3-46 は、商用車プローブデータにより、海老名 SA の前後区間における走行時間が基準値を超過したものを、駐車機会を逸した車両と定義して集計したものである。ここで、基準値とは、平均走行時間+3 $\sigma$ を10分毎に集計したものである。

この分析方法でも、休憩・休息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。特に、海老名 SA（東京方面）の特徴として、NEXCO 中日本が管轄する SA・PA はこの海老名 SA を逃すと港北 PA しかないことも考えられるが、海老名 SA（東京方面）で休憩・休息を断念した車両の 87%は、その後、他の SA・PA を利用できていない（図 3-47）。他の休憩施設を利用できていないトリップの到着地は、図 3-48 に示すとおり関東臨海部から関東北部まで点在しており、その平均総走行距離は、図 3-49 に示すとおり、約 50km（中央値 44km）となっている。一方で、図 3-49 より、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）であることも分かった。



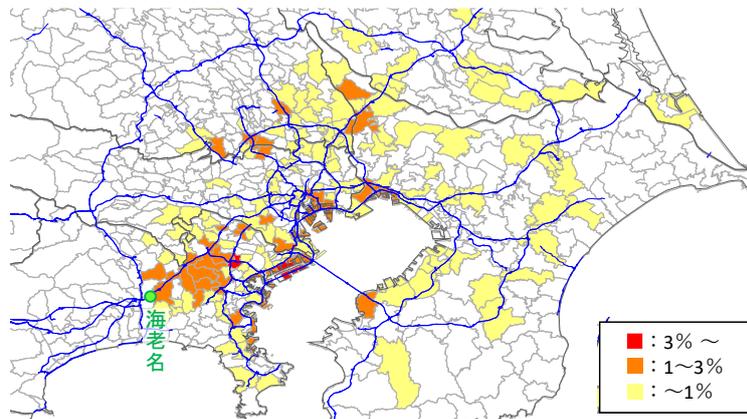
※2022年4月1日～30日の平日（商用車プローブデータ）

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



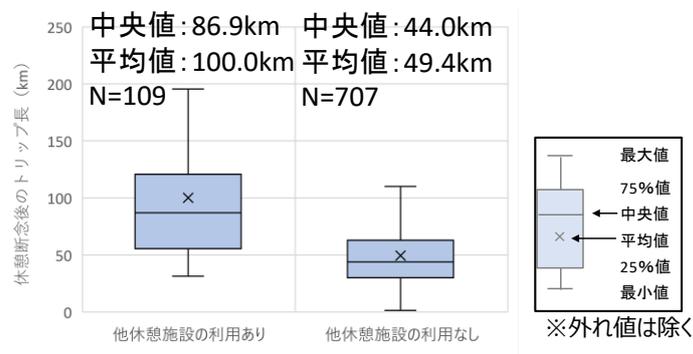
※2022年4月1日～30日の平日（商用車プローブデータ）

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）



※2022年4月1日～30日の平日（商用車プローブデータ）

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

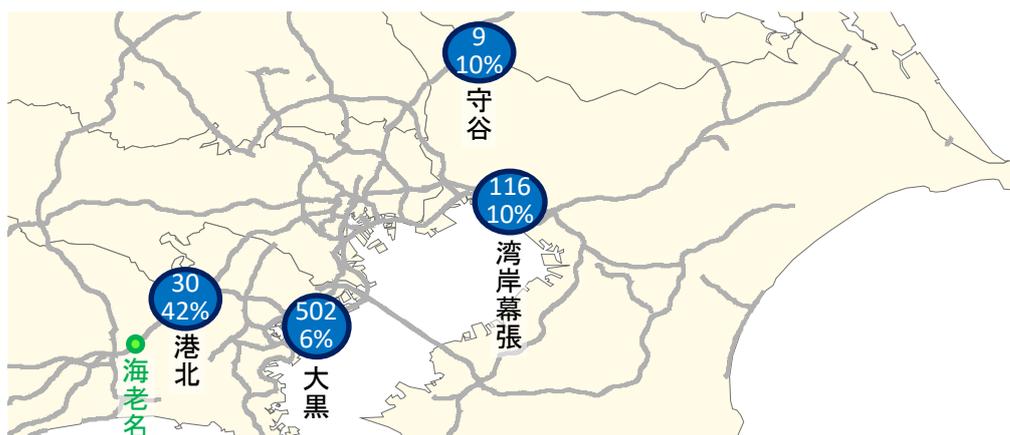


※2022年4月1日～30日の平日（商用車プローブデータ）

※海老名 SA の下流側を対象

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）

図 3-47 で示した海老名 SA（東京方面）で休憩・休息機会を逸した車両について、下流側の休憩施設の利用状況を図 3-50 に示す。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）程度である。この結果は、短時間限定で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。ただし、これらの SA・PA の駐車時間は、サンプル数が少ないため、ばらつきが大きくなっている。

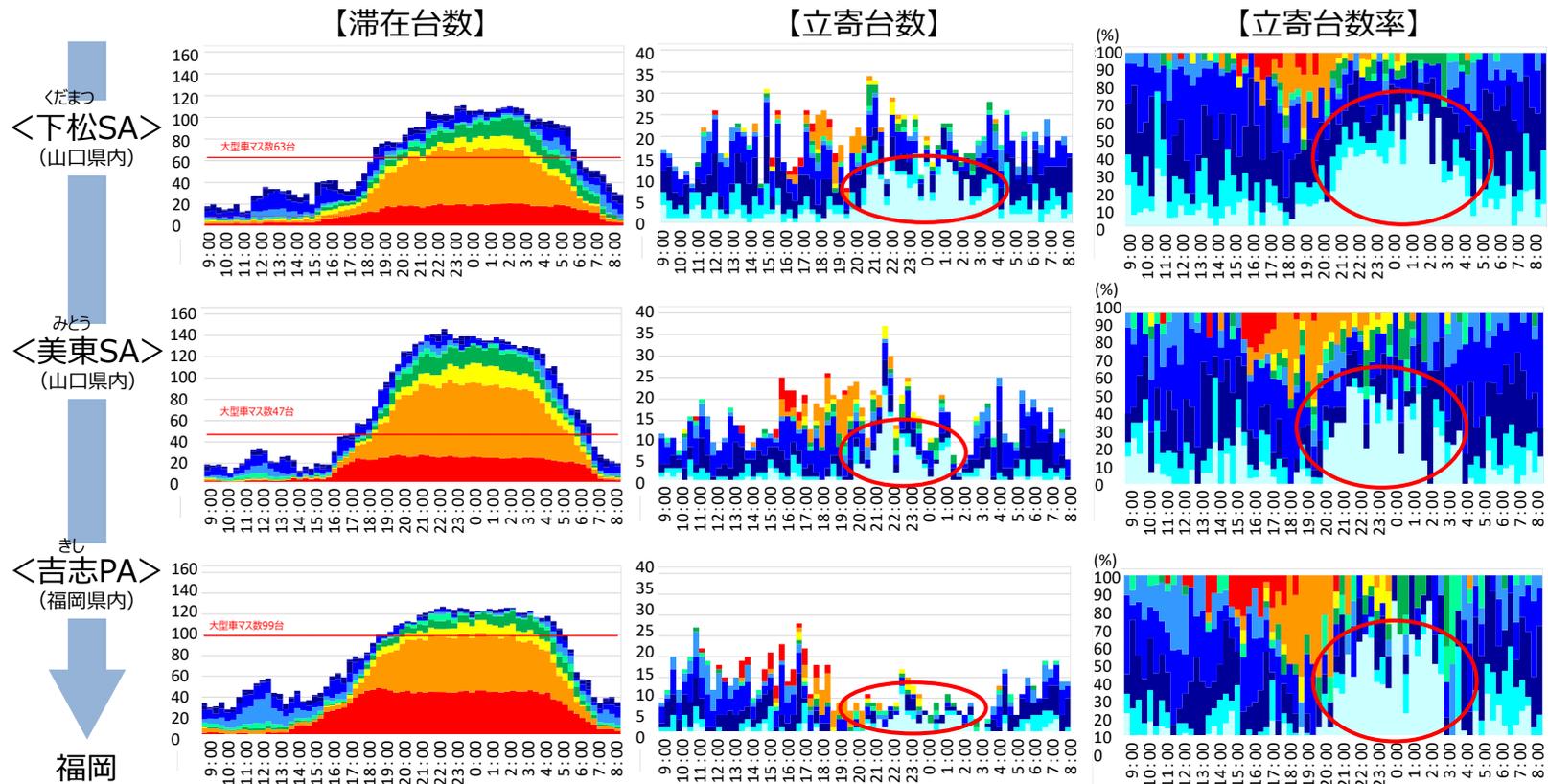


※海老名 SA（東京方面）の休憩を断念した先の利用が多い休憩施設（全体の 5%以上）を対象  
 ※○内の数値は、上段は滞在時間の中央値（分）、下段は海老名 SA 断念トリップに対する休憩施設利用トリップの割合（%）

出典：2022/4/1～30 平日 商用車プローブデータ

図 3-50 利用が多い休憩施設（海老名 SA【東京方面】の下流側）

山陽道（福岡方面）でも同様の分析を行った。図 3-51 は時間帯別、駐車時間別の滞在（駐車）台数、立寄台数を示したものである。福岡方面の都市近郊部でも同様に、夜間時間帯を中心に 5 分未満の短時間立寄車両が多く存在している。

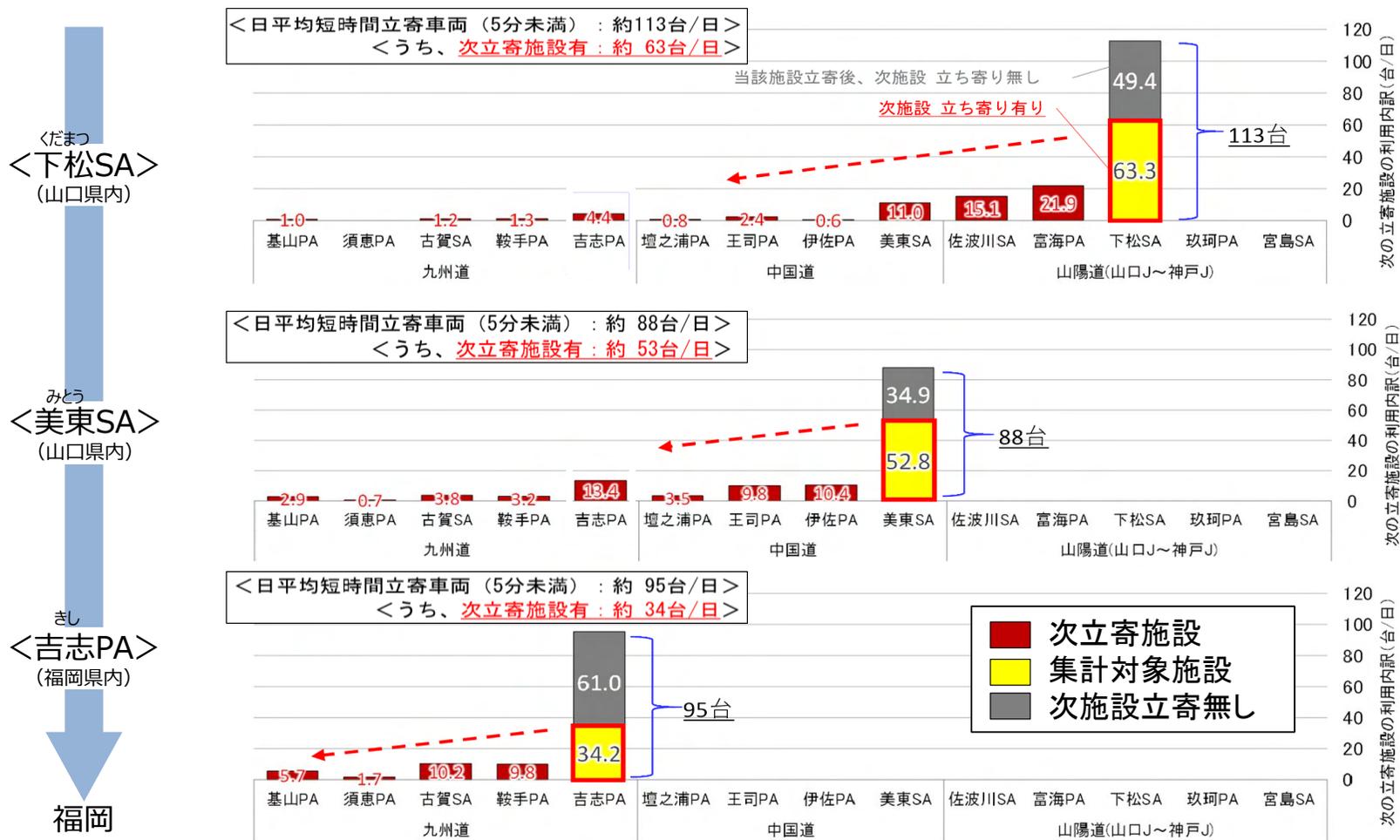


夜間・深夜帯の発生が顕著・・・22時台～5時台(8時間)において全体の5～6割を占める  
 《 下松SA:184台(61%)、美東SA:123台(58%)、吉志PA:90台(51%) 》

※ナンバープレート調査(2021年実施)による分析結果

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】)

山陽道は、東名の海老名 SA とは異なり、下流側に多数の SA・PA が存在することから、駐車機会を逸失した車両がどの SA・PA に立ち寄っているかを確認した。その結果が図 3-52 である。図 3-52 を見ると、その後、どの SA・PA にも立ち寄らなかった、または立ち寄ったが結果的に立ち寄りできていない車両が、下松 SA で日平均 113 台のうち 49.4 台 (44%)、美東 SA で 88 台のうち 34.9 台 (40%)、吉志 PA で 95 台のうち 61.0 台 (64%) であった。短時間の立寄車両 (休憩機会逸失と想定) の一定割合は、下流側の SA・PA に再度立寄りはできているものの、30 分以上遠方で立寄りしていたり、複数の SA・PA への立ち寄りを繰り返したり、ようやく駐車できた車両もあることが確認されており、確実な休憩・休息機会の確保が必要であると考えられる。

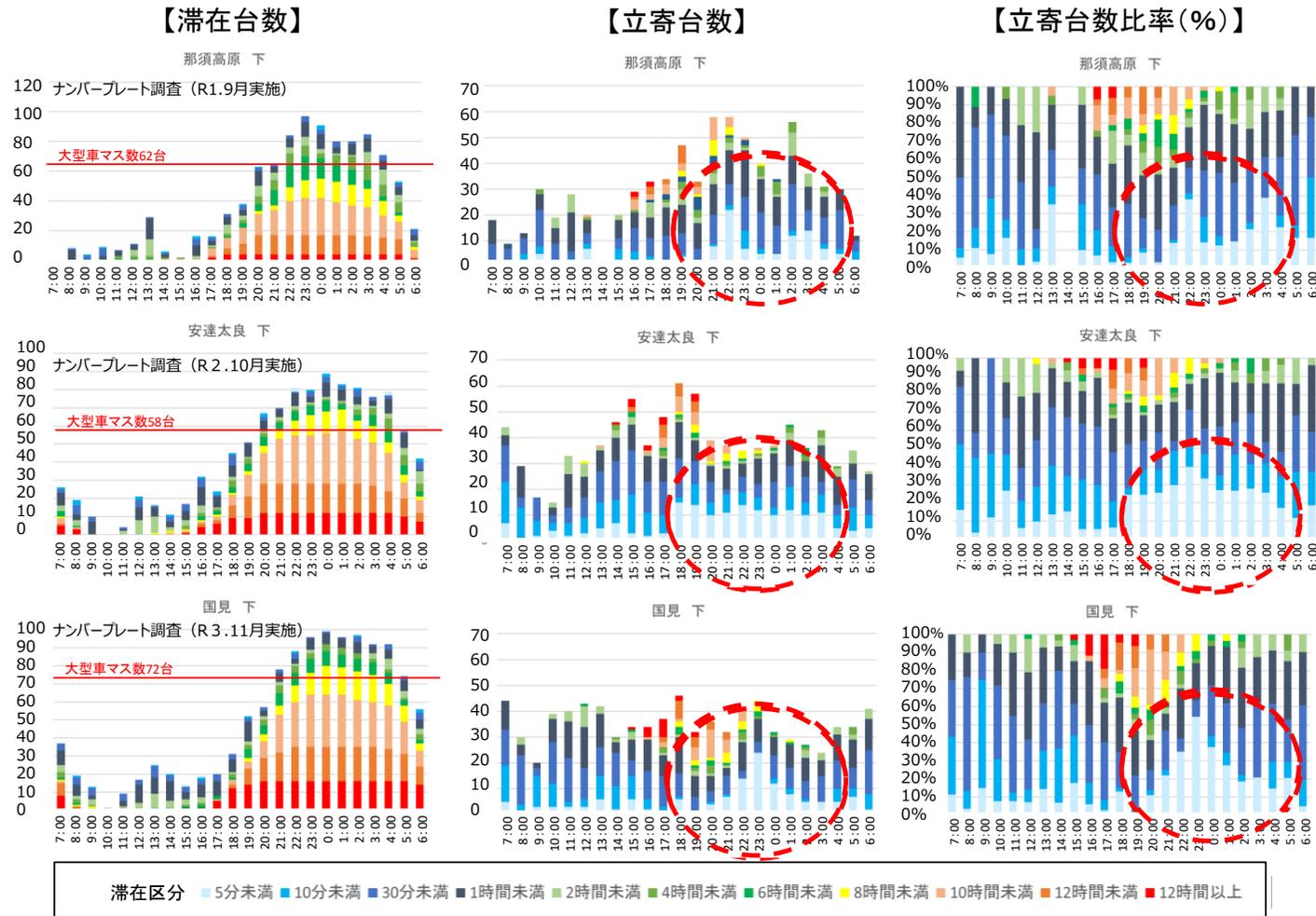
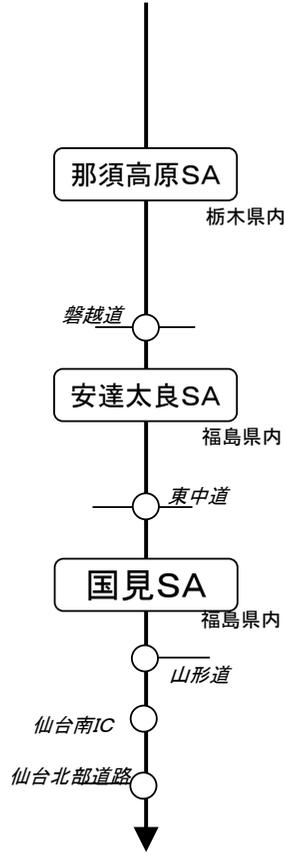


※2022年8月時点における最新の調査結果（施設毎に時期は異なり、図中に記載）

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】）

東北道（仙台方面）でも同様の分析を行った。図 3-53 は時間帯別、駐車時間別の滞在（駐車）台数、立寄台数を示したものである。仙台方面の都市近郊部でも同様に、夜間時間帯を中心に 5 分未満の短時間の立ち寄り車両が多く存在している。

〈下り線(仙台方面)〉

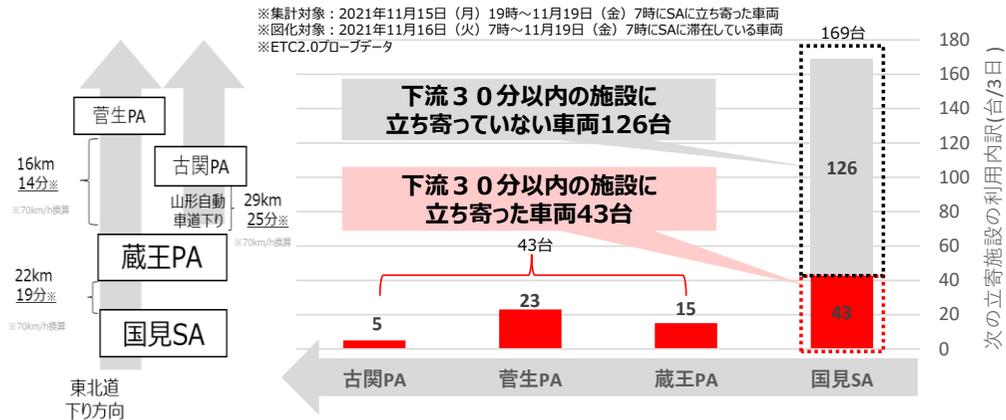


※2022年8月時点における最新の調査結果(施設毎に時期は異なり、図中に記載)

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】)

東北道では、図 3-54 に示すとおり、ETC2.0 プローブデータを用いて、夜間時間帯に国見 SA（仙台方面）への 5 分未満の短時間の立ち寄りを行った車両を対象として、下流側の SA・PA に立ち寄って駐車機会を得られたかを確認した。さらに、下流側の最寄りの SA・PA に立ち寄らなかった車両については、国見 SA（仙台方面）に立ち寄るまでに、連続して走行していた時間を確認した。調査期間において、5 分未満の短時間立寄車両となった車両 169 台のうち、下流側の SA・PA に立ち寄った車両は 43 台であった。そのうち、下流側の SA・PA でも 5 分未満の短時間立寄車両となった車両が 12%であり、これらの車両は SA・PA の混雑により駐車機会を得なかった可能性がある。一方、下流側の最寄りの SA・PA に立ち寄らなかった車両は 126 台であった。このうち、国見 SA（仙台方面）に立ち寄るまでの走行時間が 4 時間を超え、且つ、近傍の下流側のインターチェンジで流出していない車両が 25%であった。東名、山陽道の分析結果と同様、高速道路の上での、確実な休憩・休息機会の確保が必要と考えられる。

### ■ 下流施設立ち寄り状況

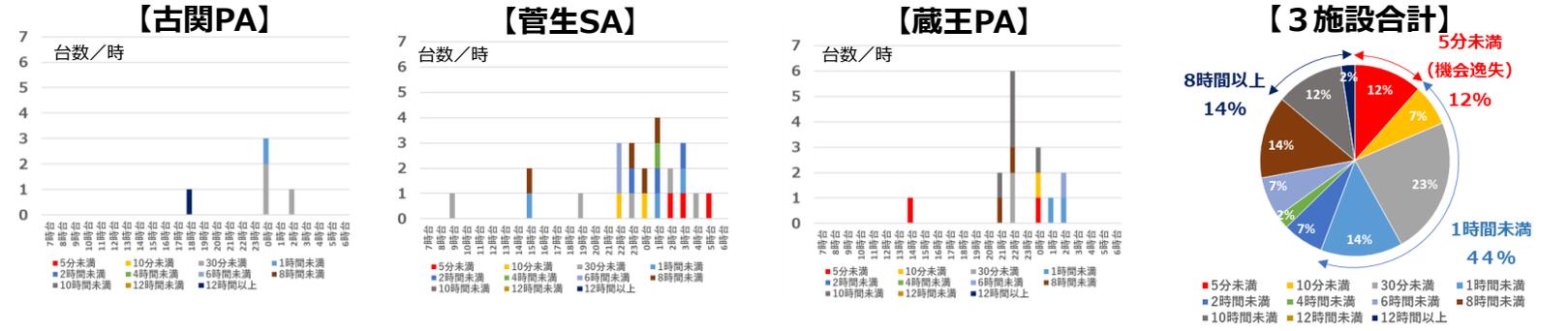


### ■ 国見SAに立ち寄るまでの走行実態

分類	前回滞在地点から国見SAまでの走行時間	国見SA流出後一般道滞在地点までの走行時間	下流施設非立ち寄り126台(100%)	備考
1	4時間以上	1時間以上	32台(25%)	休憩が必要と想定
		1時間未満	8台(6%)	
2	4時間未満	1時間以上	69台(55%)	休憩が必要な車両も含まれているものと想定
		1時間未満	17台(14%)	

※一般道滞在地点は高速道路流出後に1.5時間以上滞在した地点とした  
 国土省HP（トラック輸送状況の実態調査結果 令和2年度調査）荷役時間1:29（全体）

### ■ 下流30分以内の施設での滞在時間



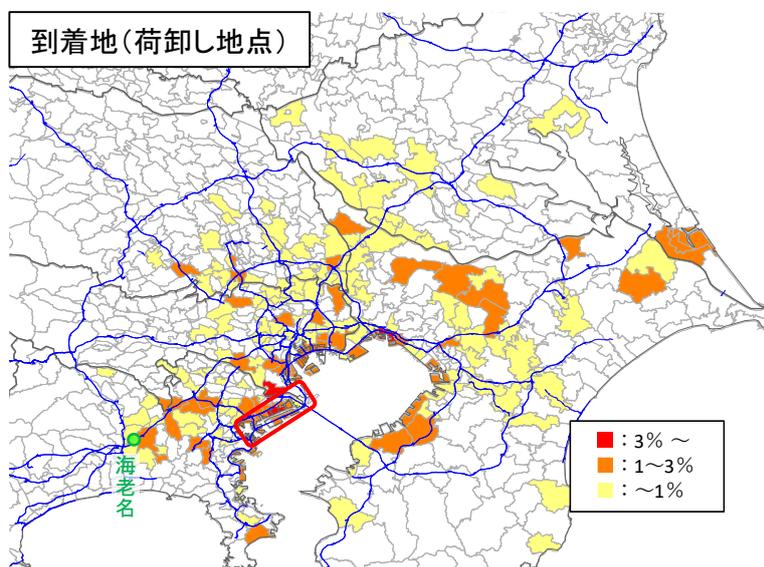
※2021年11月15日～19日のETC2.0プローブデータによる分析

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】）

#### (4) 長時間駐車における待機の実態

後述する物流施設運営者へのヒアリングからは、荷卸し地点では、バース予約システム等により、トラックの滞在時間を短くするよう管理しているとの回答を得ている。本項では、海老名 SA（東京方面）における長時間駐車（待機）の実態を、商用車プローブデータを用いて分析した。

図 3-55 は、東名高速道路 海老名 SA（東京方面）に 8 時間以上駐車した車両の荷卸し地点を示したものである。荷卸し地点は関東臨海部を中心に点在し、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、赤枠に示すような物流施設や工場が多いエリアであることが分かる。



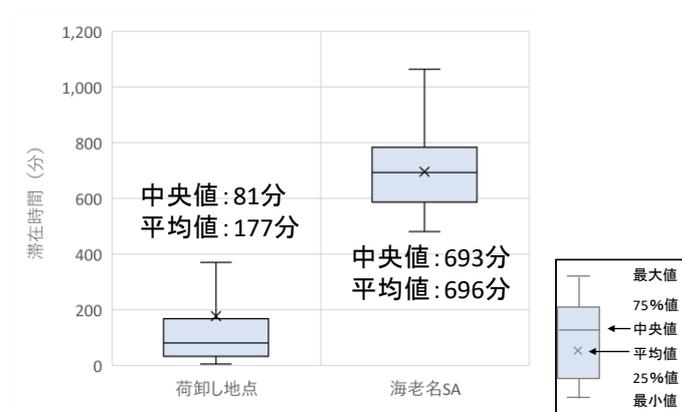
※2022年4月1日～30日の平日（商用車プローブデータ）

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

次に、図 3-56 は、荷卸し地点付近での滞在時間と SA での駐車時間を示したものである。8 時間以上の駐車車両は、海老名 SA では駐車時間が 690 分程度（中央値）であるが、荷卸し地点では滞在時間が 80 分程度（中央値）となっている。

バス予約システムとの関連までは確認できないものの、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り、かつ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（駐車）時間を短くするためにも、海老名 SA（東京方面）に長時間駐車（待機）しているものと想定される。

このことから、長時間駐車（待機）の要因は、法令上の休憩・休息の遵守だけでなく、「待機」が一定程度あることが想定される。

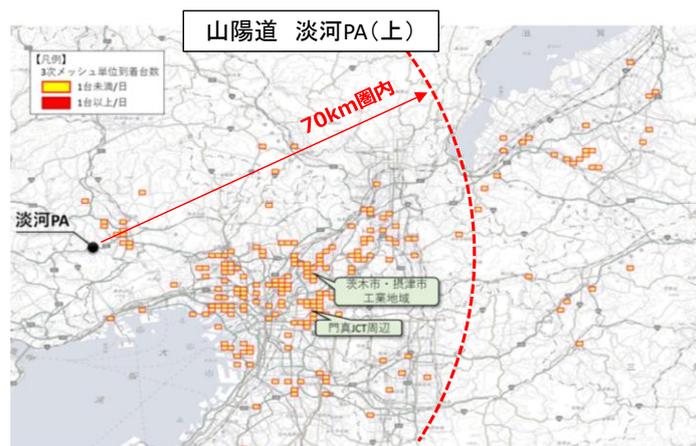


※外れ値は除く

出典：商用車プローブデータ（2022/4/1～30；平日；N=584）

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

図 3-57、図 3-58 は、ETC2.0 プローブデータを用いて、淡河 PA、吉志 PA を最終休憩・休息地とし、かつ 8 時間以上駐車した車両を対象に、その目的地をプロットしたものである。この図より、高速道路において最後に休息 (8 時間以上) を行う SA・PA から目的地までは、概ね 1 時間程度の範囲内であることが分かる。このことから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。



出典：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  
 ※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)

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



出典：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  
 ※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)

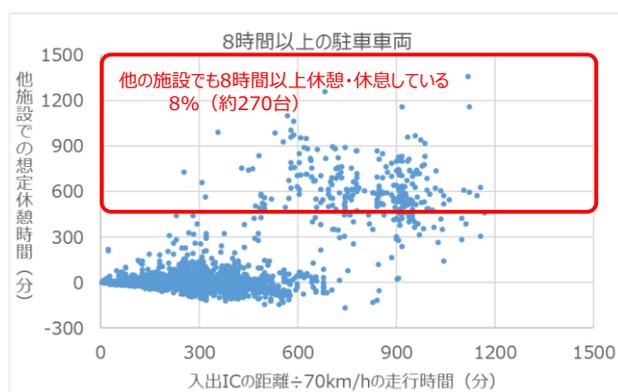
図 3-58 吉志 PA (福岡方面) に 8 時間以上駐車した車両の最終目的地

### (5) 長時間駐車する車両の他の SA・PA での休憩・休息行動

海老名 SA（東京方面）に 8 時間以上駐車する車両を対象として、他の SA・PA での休憩・休息行動を把握した。ETC フリーフロー（以下「FF」とする）データを用いて、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、高速道路への流入時刻と流出時刻から、走行速度 70km/h を仮定して、他の SA・PA での駐車時間を分析した。

海老名 SA（東京方面）に 8 時間以上駐車している車両の走行時間と他の SA・PA での駐車時間の関係を図 3-59 に示す。この図から、他の SA・PA でも休憩・休息している車両の台数は約 270 台であり、全体の約 8%を占めている。また、1～4 時間の駐車時間を対象とした場合を図 3-60 に示すが、他の休憩施設でも 8 時間以上休息している台数は約 8%を占める。

このように、同一車両が複数の施設で長時間駐車していることが想定されることから、ある一定区間をブロック単位とした混雑対策の方策が必要と考えられる。

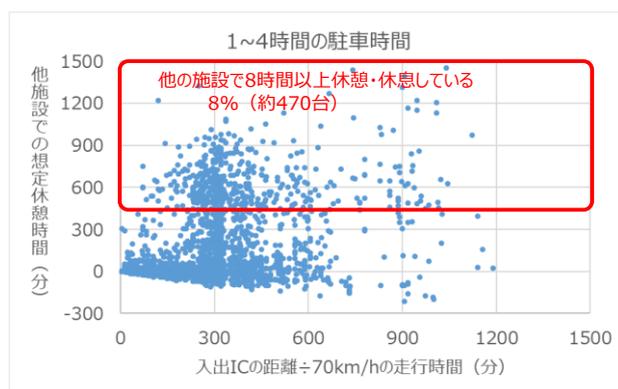


横軸：高速道路走行距離 ÷ 70km/h × 60 分

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

出典：FF アンテナ通信履歴データ (2022/4/1～30；平日)

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



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

出典：FF アンテナ通信履歴データ (2022/4/1～30；平日)

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

東名・新東名の主要な SA・PA においても同様の傾向が見られるかを確認した。確認したのは、図 3-61 に示す足柄 SA・静岡 SA・浜松 SA のいずれも東京方面である。

それぞれの結果を図 3-62、図 3-63、図 3-64 に示す。海老名 SA（東京方面）と同様に、他の施設でも 8 時間以上休憩・休息している傾向が見られる。また、首都圏近郊の SA ほど、8 時間以上となる長時間駐車の傾向が見られる。



出典：国土地理院地図

図 3-61 分析箇所

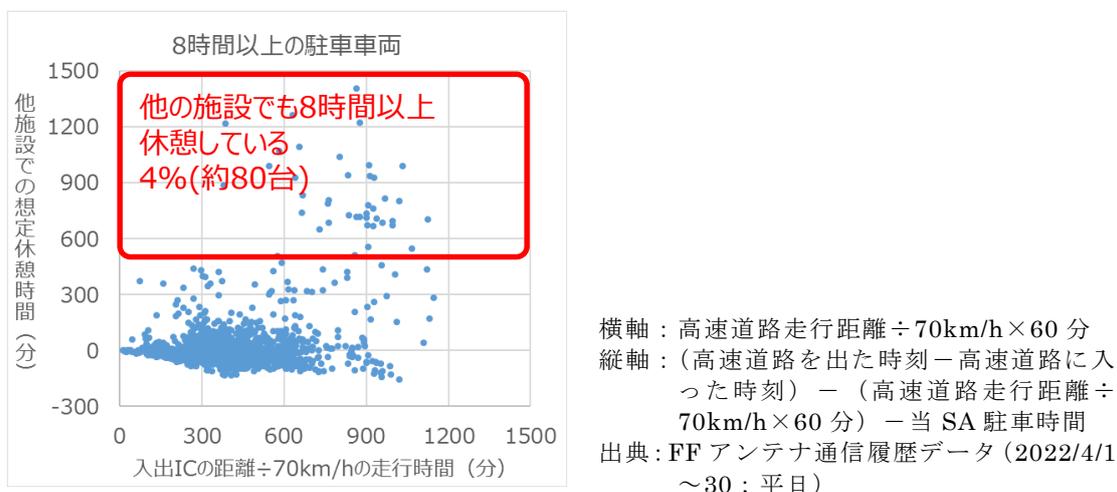
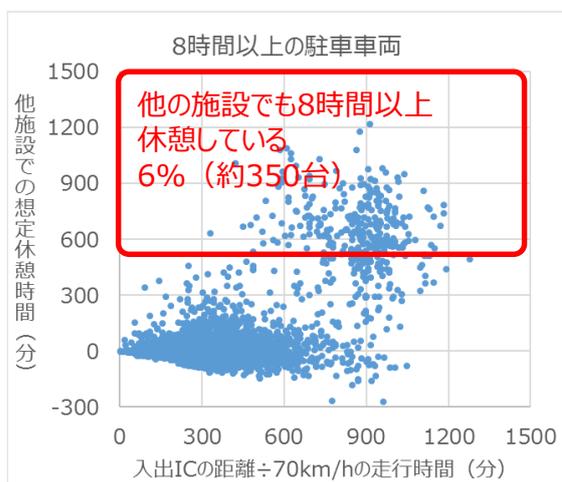


図 3-62 他施設における大型車長時間駐車の状況（浜松 SA【東京方面】）



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  
 出典：FFアンテナ通信履歴データ(2022/4/1～30；平日)

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】）

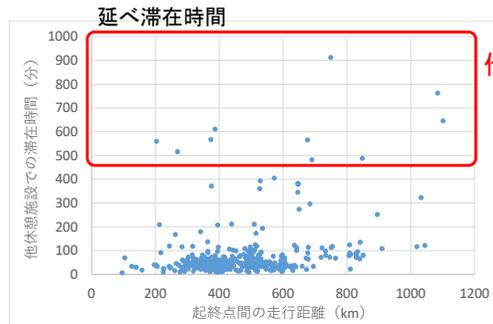
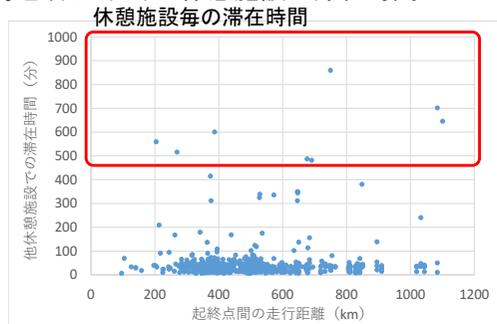


横軸：高速道路走行距離÷70km/h×60分  
 縦軸：(高速道路を出た時刻－高速道路に入った時刻)－(高速道路走行距離÷70km/h×60分)－当SA駐車時間  
 出典：FFアンテナ通信履歴データ(2022/4/1～30；平日)

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】）



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）

出典：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）

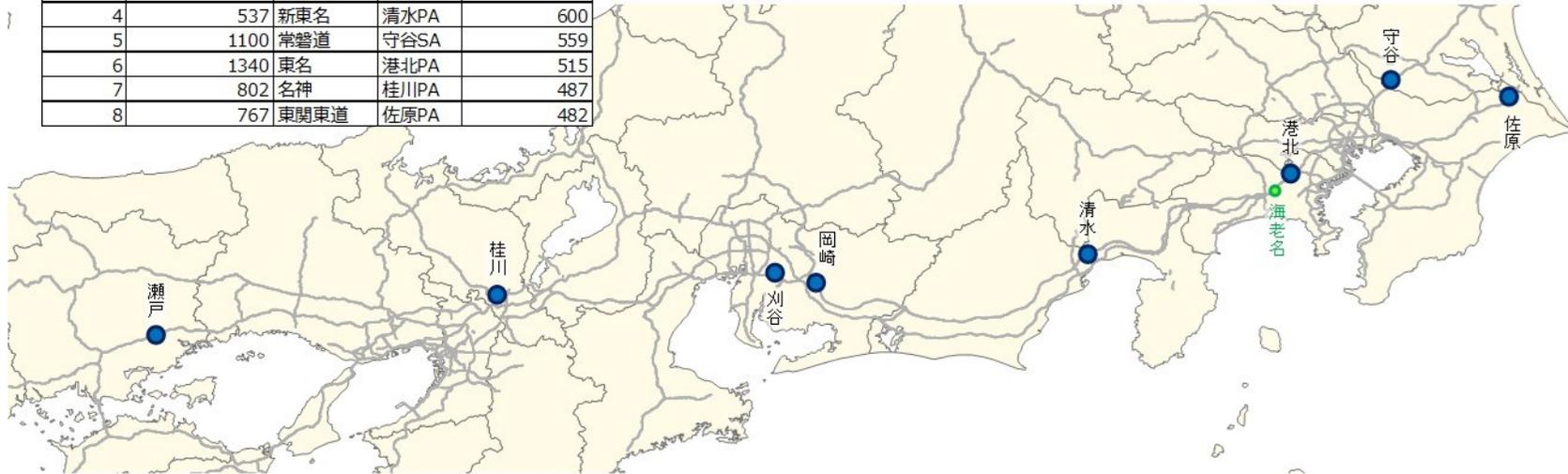
図 3-66 海老名 SA（東京方面）以外の休憩施設の滞在（駐車）時間

海老名 SA（東京方面）に 8 時間以上駐車し、かつ他の SA・PA でも 8 時間以上駐車している車両を抽出すると 8 台が確認された。これらの車両の駐車行動を図 3-67～図 3-75 に示す。

大半（車両 1、2、3、4、7、8）は、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ことが分かる。また、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。ただし、その手前で休憩機会を逸していた結果かどうかはわからない。また、車両 5 の長時間駐車の原因は理解しがたいものであり、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 を利用し、かつ両エリアでの長時間駐車となっているなど、かなり特異な動きも見られた。

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)

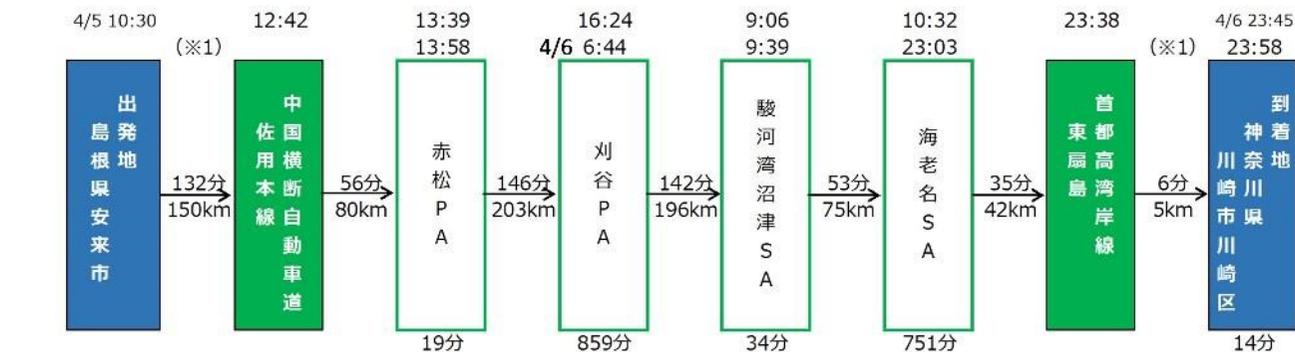
車両NO.	海老名SAでの滞在時間(分)	他の休憩施設		
		路線名	休憩施設	滞在時間(分)
1	751	伊勢湾岸道	刈谷PA	859
2	752	山陽道	瀬戸PA	702
3	1041	新東名	岡崎SA	646
4	537	新東名	清水PA	600
5	1100	常磐道	守谷SA	559
6	1340	東名	港北PA	515
7	802	名神	桂川PA	487
8	767	東関東道	佐原PA	482



出典：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）

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

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

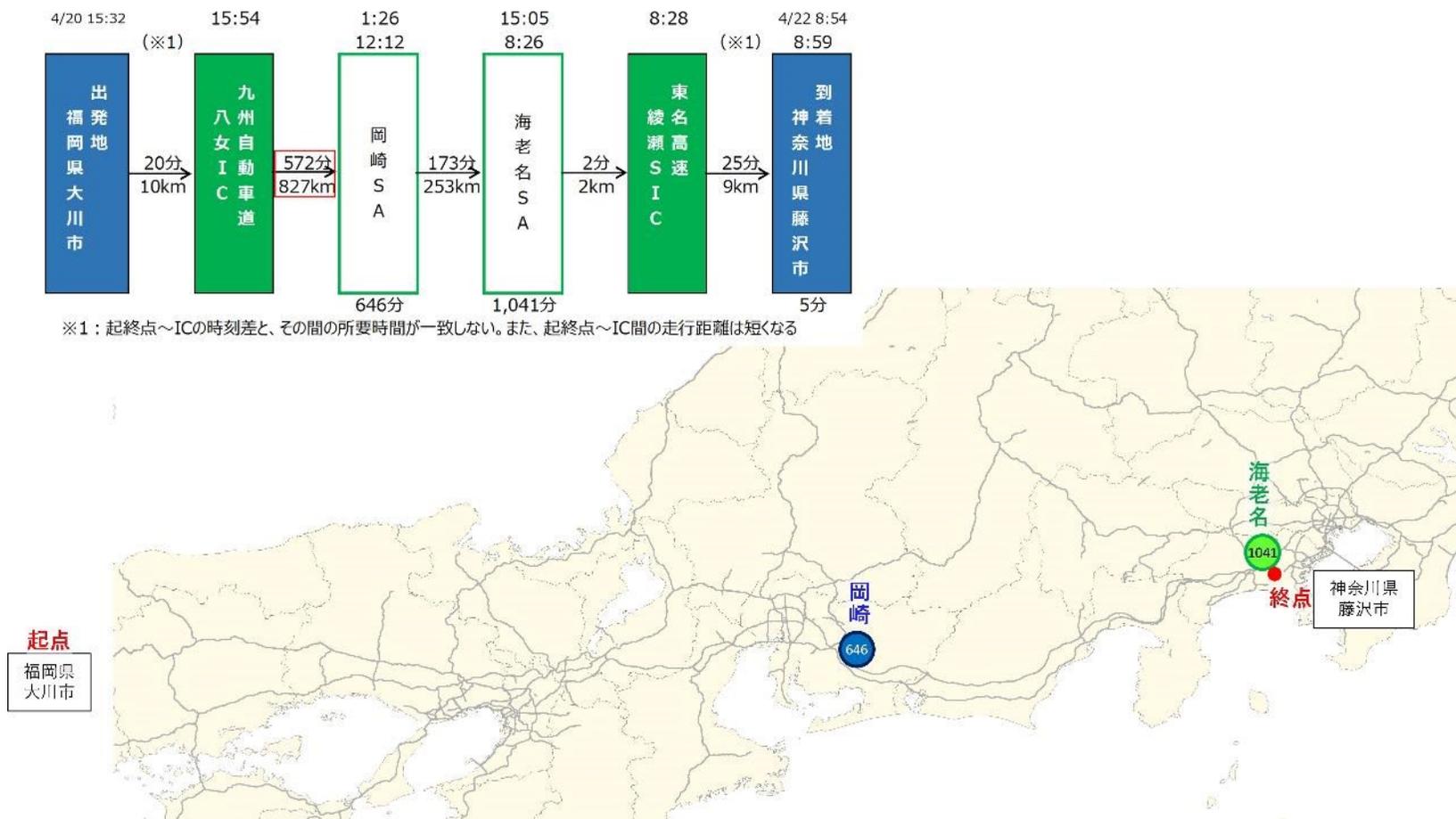


出典: 2022/4/1～30 平日 商用車プローブデータ (海老名 SA に8時間以上滞在する車両)

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



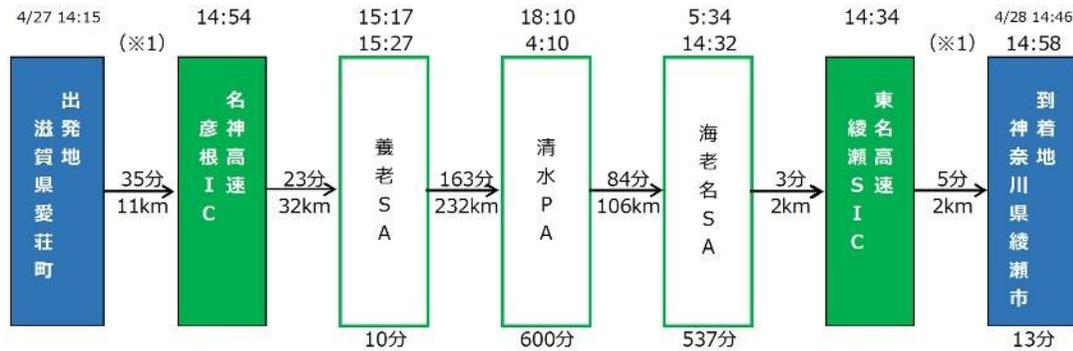
滞在時間が8時間以上の休憩施設(海老名SAの滞在時間も8時間以上)  
 個別車両: 車両3



出典: 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)

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

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



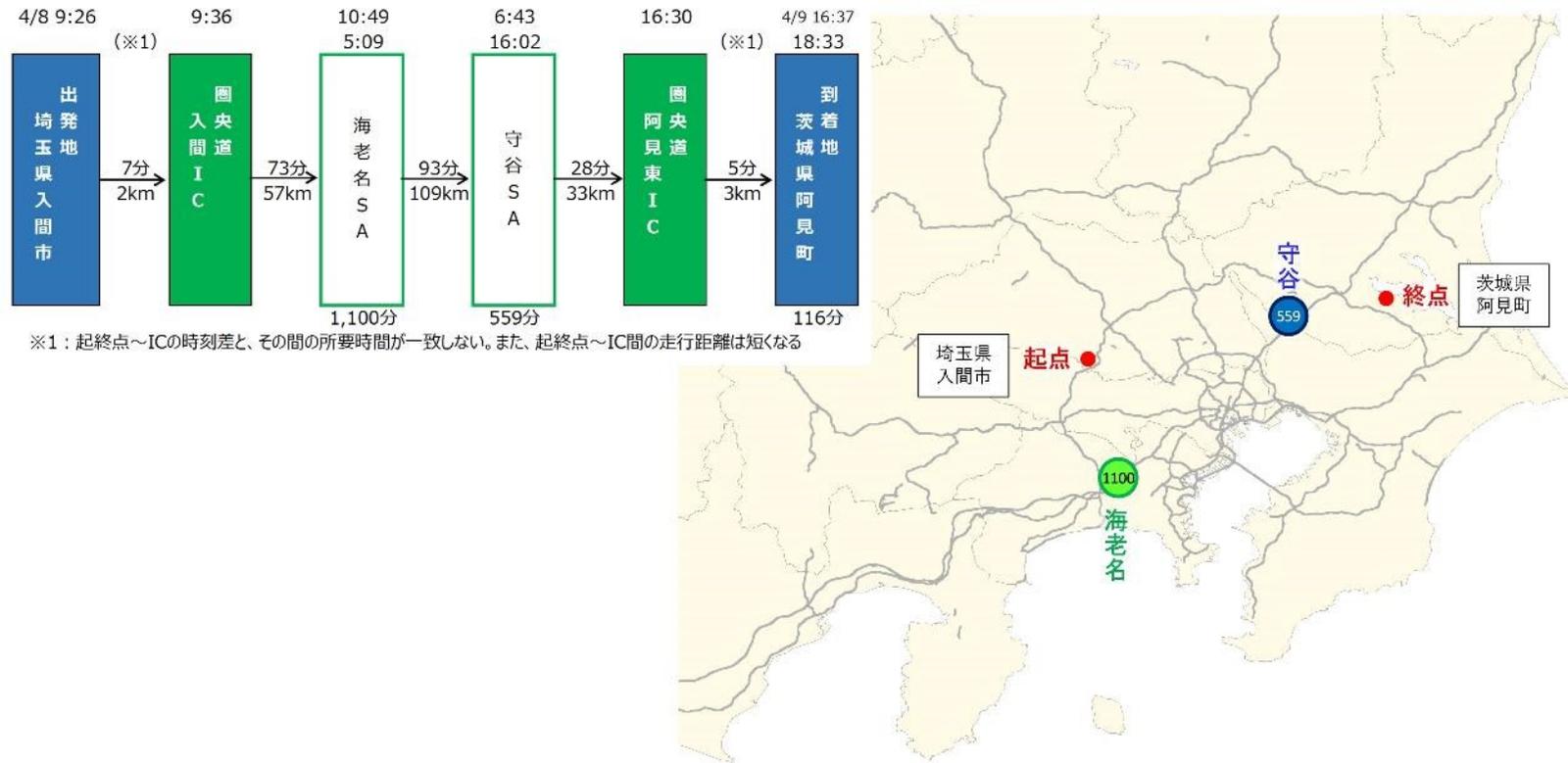
※1: 起終点～ICの時刻差と、その間の所要時間が一致しない。また、起終点～IC間の走行距離は短くなる



出典: 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)

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

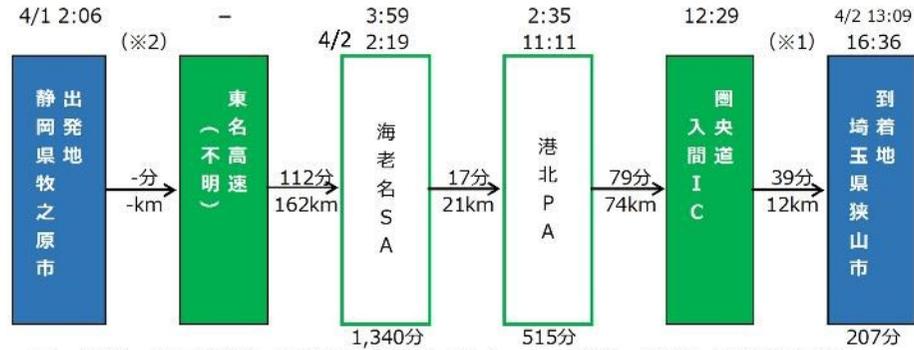
滞在時間が8時間以上の休憩施設(海老名SAの滞在時間も8時間以上)  
 個別車両:車両5



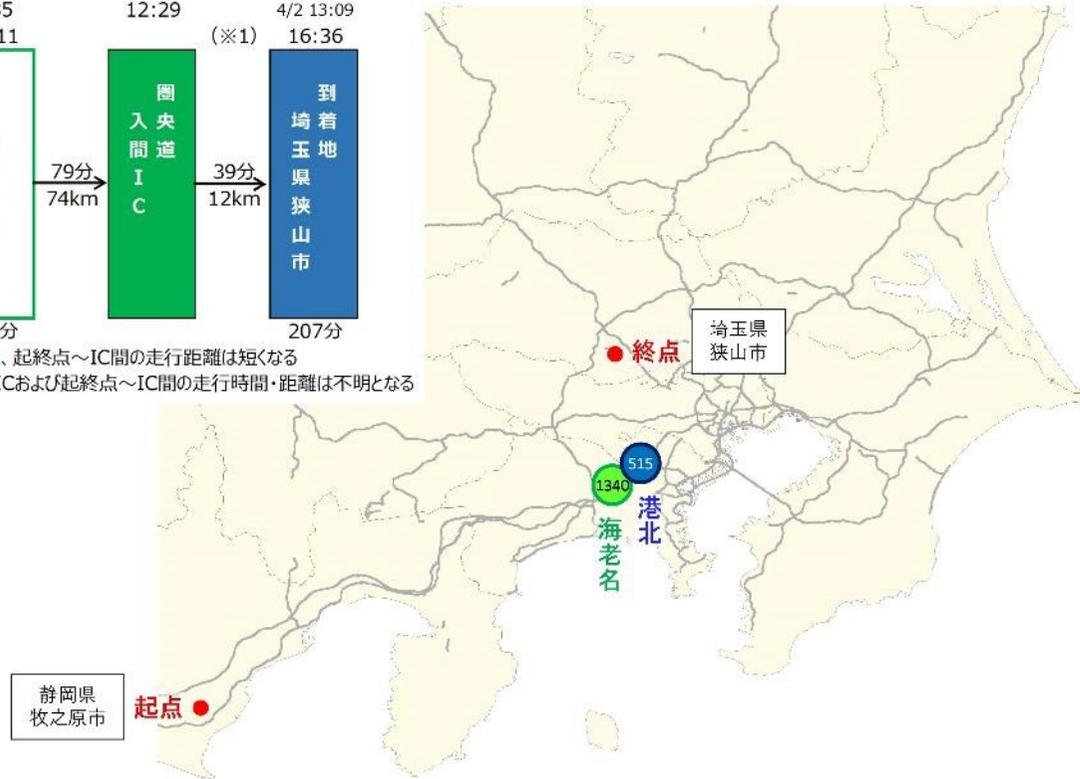
出典: 2022/4/1～30 平日 商用車プローブデータ (海老名 SA に 8 時間以上滞在する車両)

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

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



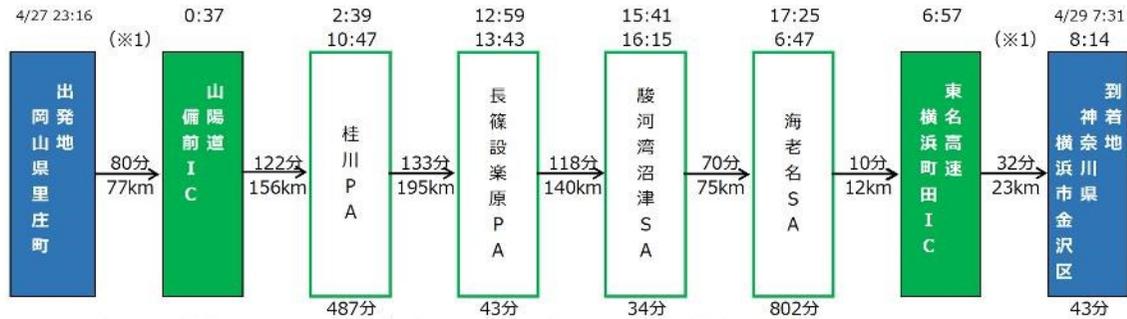
※1: 起終点～ICの時刻差と、その間の所要時間が一致しない。また、起終点～IC間の走行距離は短くなる  
 ※2: 高速道路上からトリップが始まるものが存在し、その場合は利用ICおよび起終点～IC間の走行時間・距離は不明となる



出典: 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)

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

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



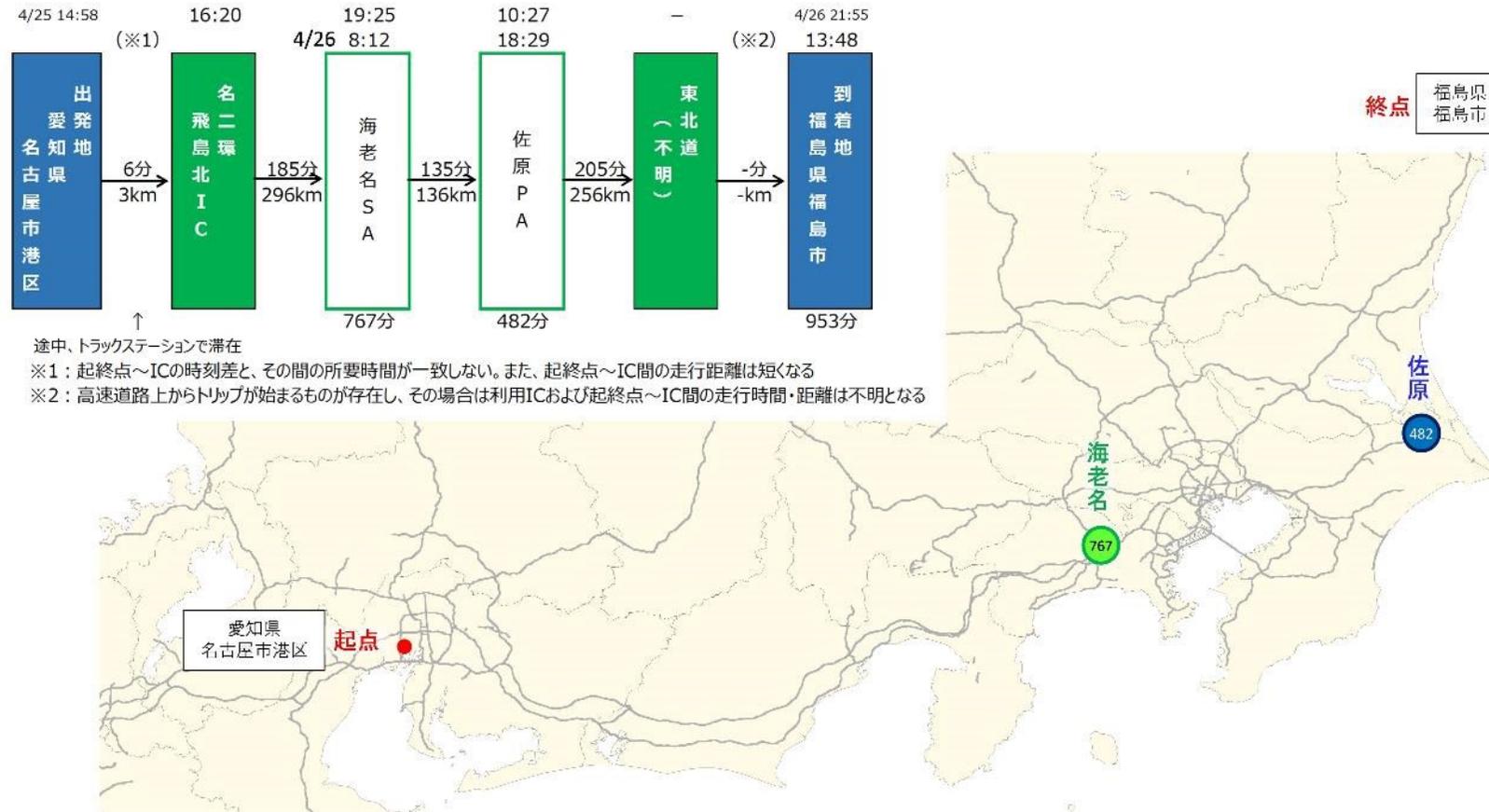
※1: 起終点~ICの時刻差と、その間の所要時間が一致しない。また、起終点~IC間の走行距離は短くなる



出典: 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)

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

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



出典: 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)

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