

姫路サービスエリアにおける相乗り長時間駐車への対応について

近畿地方整備局 姫路河川国道事務所

1. はじめに ～姫路サービスエリアについて～

姫路サービスエリアは昭和50年（1975年）12月に供用された、姫路西インターチェンジに併設の一般国道2号姫路バイパスの休憩施設です。第二神明道路・加古川バイパス・姫路バイパス・太子竜野バイパスといった自動車専用道路が連続する区間の中で運転の疲れを癒やす憩いの場として多くのドライバーに利用されてきました。

当該サービスエリアの基本情報は以下のとおりです。

- 昭和50年（1975年）12月 供用開始（日本道路公団）
平成12年（2000年）12月 姫路バイパスと共に国土交通省に移管
※バイパス無料化

- 道路管理者の管理施設
駐車場（乗用車用105台分、大型車用25台分
計130台分）、トイレ

- 占有者の管理施設（道路法第32条）
コンビニエンスストア、飲食店舗

- 直近箇所の交通量
90,758台/日（上下線合計）
※令和3年度（2021年度）全国道路・街路交通情勢調査



図-1 位置図

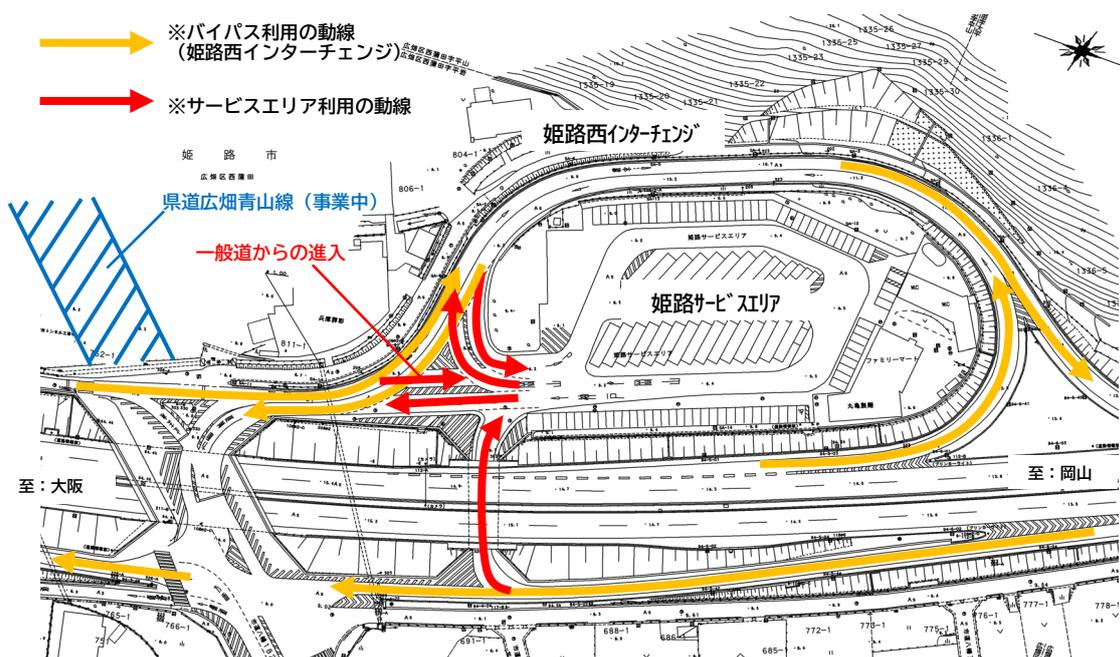


図-2 姫路SAの概要図（対策前）

2. 相乗り長時間駐車問題

平成12年（2000年）12月に日本道路公団から国土交通省へ移管後、平成18年頃から、特に日中において「長時間駐車の手が多くて思うように休憩ができない。」という苦情が増えてきました。

当事務所において原因を調査したところ、長時間駐車されたままの車が多数あり、その多くは相乗り行為による長時間駐車であることが分かりました。

相乗り行為とは、仕事やレジャー目的のグループがそれぞれの車でサービスエリア駐車場に集合して、その内の誰かの車に乗り合わせて目的地に向かう行為であり、相乗り目的で集まるために使用された車はサービスエリア駐車場に長時間駐車されたままとなります。

姫路サービスエリアは本来、姫路バイパス利用者のための休憩施設として設置された施設であり、相乗り長時間駐車の手によって本来利用が妨げられているということが課題として浮かび上がりました。

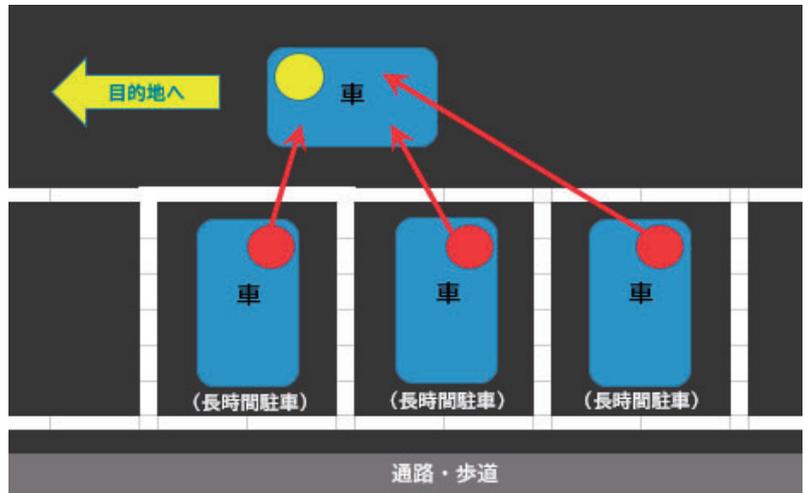


図-3 相乗り行為説明図

3. 一般道から姫路サービスエリアを利用できないようにする社会実験（平成19年3月）

相乗り長時間駐車の実態として、一般道からサービスエリア駐車場に進入して長時間駐車をした後、再び一般道に退出していくというように姫路バイパスを全く利用しない行動も見られたため、一定期間一般道からサービスエリアを利用できないようにして、サービスエリア駐車場の利用状況を調査する社会実験を実施しました。

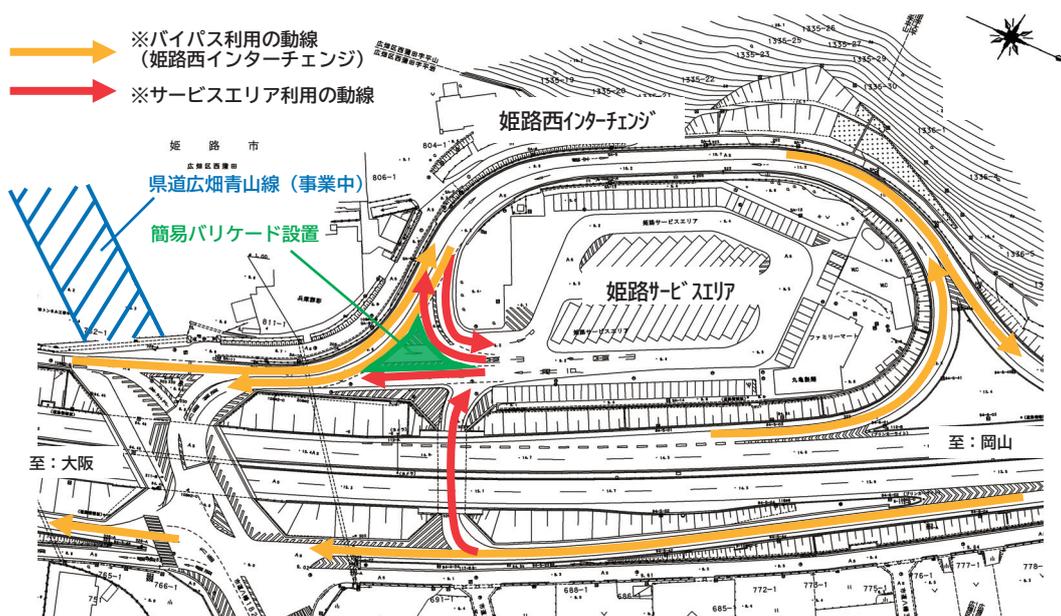


図-4 姫路SAの概要図（社会実験実施時）

社会実験の結果は以下（図－5）のとおりでした。

姫路SAへの入路	実験前	実験中	変化
国道2号BP下り線 (岡山方面)	201台 (日毎換算 約29台)	170台 (日毎換算 約24台)	-31台 (日毎換算 約-4台)
国道2号BP上り線 (大阪方面)	290台 (日毎換算 約41台)	252台 (日毎換算 36台)	-38台 (日毎換算 約-5台)
一般道	216台 (日毎換算 約31台)	48台 (日毎換算 約7台)	-168台 (日毎換算 -24台)
合 計	707台 (日毎換算 101台)	470台 (日毎換算 約67台)	-237台 (日毎換算 約-34台)

〔実験前計測期間：平成19年1月19日（火）13時～1月26日（月）13時
 実験中計測期間：平成19年3月13日（火）0時～3月19日（月）24時〕

図－5 4時間以上の長時間駐車台数の変化（入路別）

実験の結果、実験中の4時間以上長時間駐車台数は実験前に比べて日毎換算で合計約34台減となり、そのうちの24台が一般道から進入していた車であったということで、一般道から利用できない形態に変更することは長時間駐車を減らす上で一定の効果を上げることがこの実験を通じて確認できました。

これにより、恒久的に一般道から利用できない形態にするための検討を具体的に進めることとし、当面は毎年8月の道路ふれあい月間での啓発活動（「迷惑駐車防止キャンペーン」）等によって対応することとしました。

4. 姫路河川国道事務所道路サービス施設利用検討協議会（平成23年7月～12月）

自動車専用道路等に設置される道路サービス施設（休憩所等）の占用については、平成22年9月に「高速自動車国道又は自動車専用道路に設ける休憩所、給油所及び自動車修理所の取扱いについて」（昭和42年11月14日付建設省道政発第91号道路局長通達）が改正され、道路の安全かつ円滑な交通の確保、利用者の利便の向上等を図る趣旨で、施設に係る将来的な利用計画を策定すること、及び、その策定に当たっては関係する地方公共団体や学識経験者等で構成される道路サービス施設利用計画検討会を開催し、意見を聴取することとなりました。

これを受け、姫路サービスエリア内の道路サービス施設の占用に関しても検討協議会が開催され、議論がなされました。

前述のとおり姫路サービスエリアはかねてから相乗り長時間駐車問題を抱えていたことから本協議会においてこの課題についても触れられ、「市道からの進入を可能としていることが長時間駐車をしやすい環境を作っている可能性がある」、「常時満車状態となっているならば、本来の目的どおり出入りを自動車専用道路からのみとすべき」との意見が出されました。

これらから本協議会を踏まえて策定された「姫路サービスエリア道路サービス施設利用計画」においても、相乗り長時間駐車対策として姫路サービスエリアを一般道から利用できない形態にすることが検討課題に挙げられ、関係者と調整を継続していくこととなりました。

しかしながら、その後の協議が難航したため課題の解消に至らず、調整は継続していくこととなりました。

5. 啓発看板の追加設置（令和4年8月）

長らく続いている本課題にてこ入れをすべく「相乗り」の言葉を明記した啓発看板を2基新設することに併せて、令和4年度の「迷惑駐車防止キャンペーン」実施について記者発表をしました。



図-6 新設した啓発看板



図-7 啓発活動の様子

キャンペーン当日は新聞社の取材もあり、記事掲載をしていただきました。その記事掲載をきっかけとして他の新聞社やテレビ局、ネットメディアの取材、報道が相次いだことで以前にも増して注目が集まり、お電話や事務所ホームページでも多くの課題解決に向けたご意見をいただきました。

【記者発表資料】 <https://www.kkr.mlit.go.jp/himeji/kisya/2022/20220728.pdf>

6. 県道広畑青山線計画協議完了（令和4年10月）

兵庫県道広畑青山線は姫路市広畑区正門通一丁目地先から姫路バイパス姫路西インターチェンジを結ぶ区間で現在事業中の道路で、平成29年頃から近畿地方整備局と兵庫県との間で姫路西インターチェンジ接続のための計画協議を実施していました。

姫路サービスエリアが一般道から利用できる形態のままでの県道接続となると、一般道からの姫路サービスエリアの利用が今より更に増加し、サービスエリア駐車場が更に混雑することが予想されたため、先の社会実験の結果や利用検討協議会での議論も踏まえ、この協議は県道接続に合わせて姫路サービスエリアを一般道から利用できない形態に変更する前提で進められました。

協議が進む中で関係者間の意思統一も図られ、県道整備に合わせて姫路サービスエリアを一般道から利用できない形態に変更するという内容で令和4年10月に協議完了となりました。

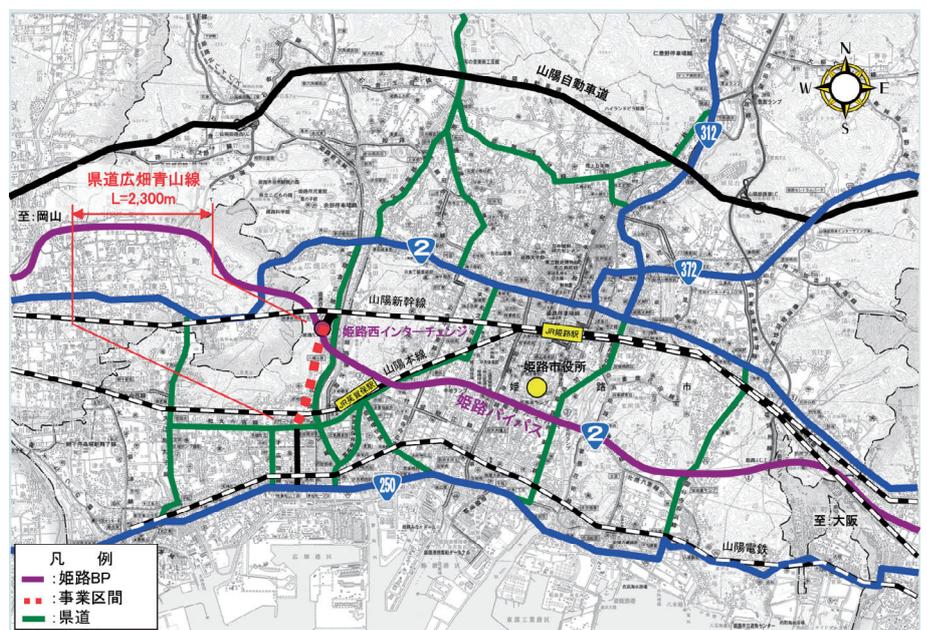


図-8 県道広畑青山線 位置図

7. 姫路サービスエリア利用台数調査（令和4年12月）

一般道から利用できない形態にする上で、この時点での相乗り長時間駐車の状態を改めて調査することとしました。調査結果は右（図-9）のとおりでした。

調査の結果、長時間駐車（4時間以上）をしていた61台のうち一般道から進入していた車は20台（約3割）であったということで、平成19年3月の社会実験時と同様の結果となりました。

また、その20台のうちの14台（7割）が相乗りのための長時間駐車であったということも確認できました。

姫路SAへの入路	長時間駐車台数
国道2号BP下り線 （岡山方面）	23台
国道2号BP上り線 （大阪方面）	18台
一般道	20台
合計	61台

※令和4年12月5日（月）5時からの24時間調査
※うち、相乗りグループの乗捨車両の台数40台
その40台のうち9割以上が業務・仕事目的での相乗り
長時間駐車

図-9 4時間以上の長時間駐車台数（入路別）

8. 対策実施の記者発表（令和5年3月、8月）等による事前周知

一般道から利用できない形態にすることについて、先の県道広畑青山線の計画協議においては県道の接続に合わせてその形態にするという内容で協議完了となりましたが、テレビ報道等によって本件課題が広く知られて利用者の関心が高まっているこの機運を捉える趣旨で県道接続よりも先行して対策工事を実施することとし、工事の実施時期を「令和5年夏頃を目処」として令和5年3月2日にその事前周知のための記者発表を行いました。

同年8月8日には具体的な日時を定めて「9月13日（水）22時より」対策工事を実施することについて記者発表をして翌日には現地に事前予告看板を設置、8月28日には令和5年度の「迷惑駐車防止キャンペーン」を実施する中で併せて9月13日（水）22時から対策工事を行うことの周知を行いました。

このように事前周知をする中、引き続きテレビ局や新聞社、ネットメディアの関心は高く、多くの報道がなされました。

【令和5年3月2日記者発表資料】 https://www.kkr.mlit.go.jp/himeji/kisya/2022/20230302_2.pdf

【令和5年8月8日記者発表資料】 <https://www.kkr.mlit.go.jp/himeji/kisya/2023/20230808.pdf>

9. 対策工事の実施（令和5年9月）

令和5年9月13日（水）22時より対策工事を開始しました。

当日は深夜時間帯の工事にもかかわらず、多くのテレビ局や新聞社の方々に現地取材をしていただきました。これまでの報道を通して一般の方の関心も高くなっていたようで、近隣の方々や YouTuber の方々も現地に様子を見に来られていました。

対策工事の内容は、一般道から進入できるようになっていた部分の区画線の引き直し及び車線分離標設置のほか、現地周辺での注意喚起看板設置、方面案内看板への修正シール貼り対応としました。

利用者に特段混乱もなく、工事は翌朝5時30分頃に無事完了しました。

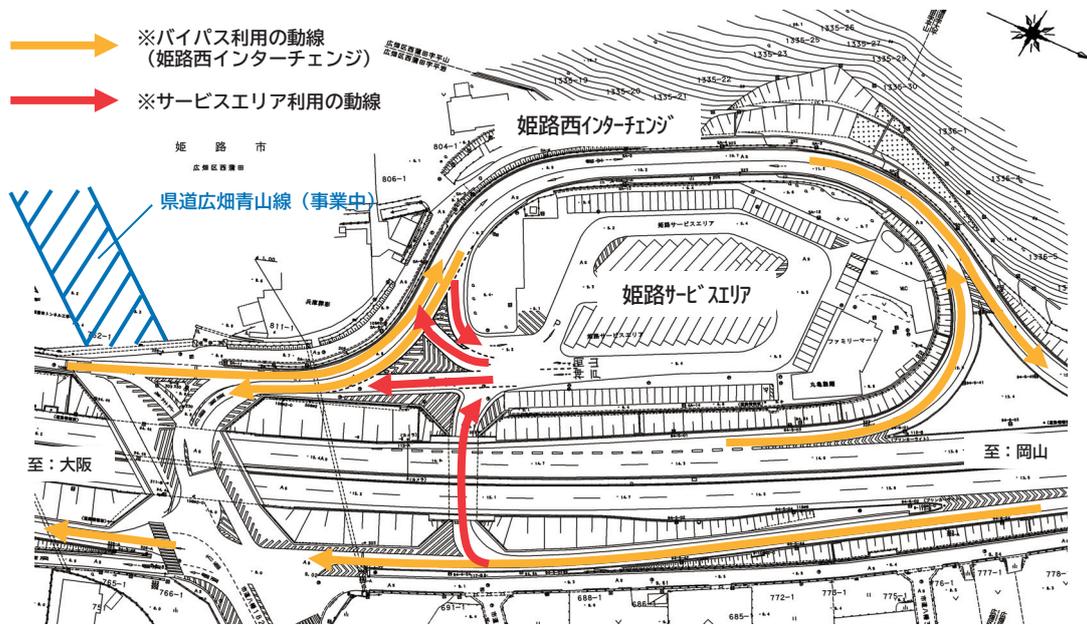


図-10 姫路SAの概要図(対策後)

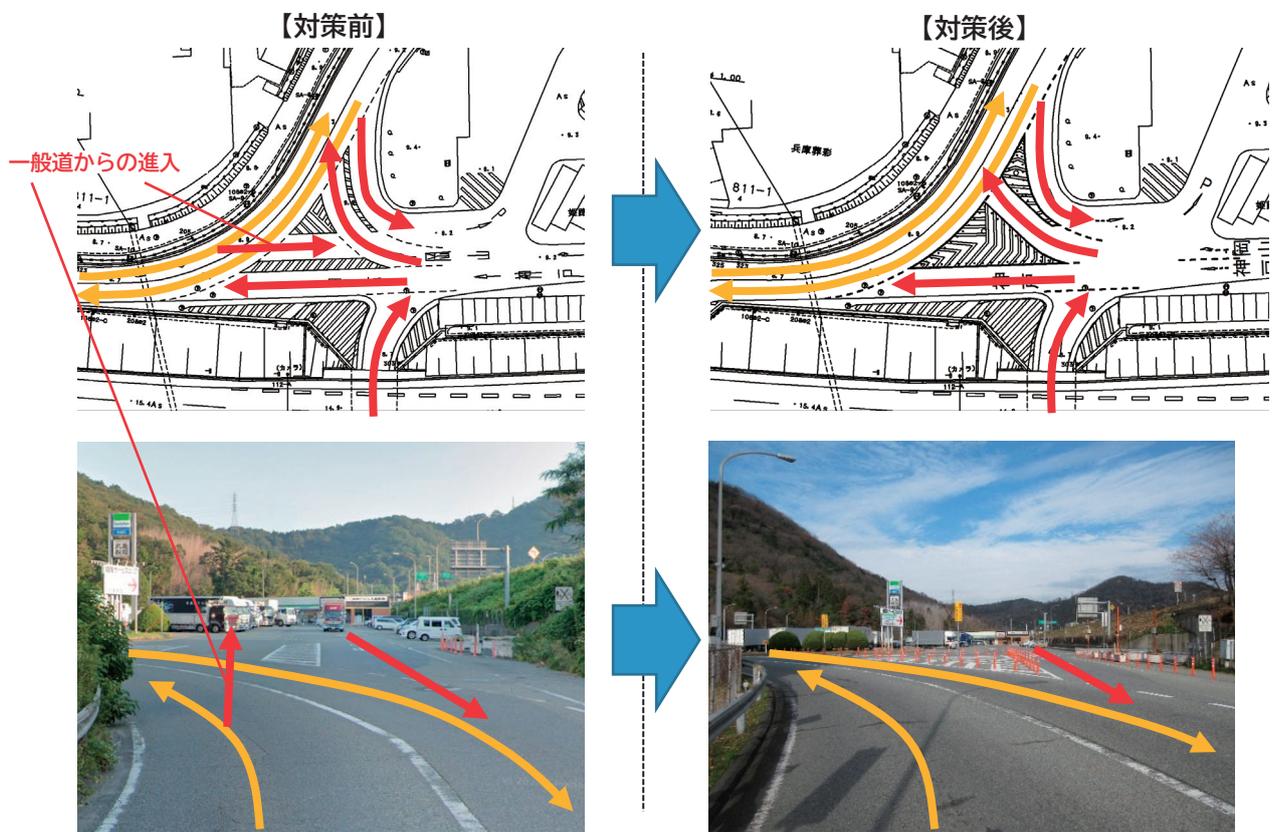


図-11 対策前後図

10. 対策後の効果検証

対策後は効果検証を実施しました。

令和4年12月5日(月)に実施していた調査内容と約1年後の日で比較できるように令和5年12月11日(月)で長時間駐車台数及びその内の相乗り長時間駐車台数を調査し、その結果について記者発表をしました。

調査結果は以下(図-12)のとおりで、長時間駐車台数は61台から37台に減少(約40%減少)、相

乗り長時間駐車台数は40台から1台となり大幅減少となりました。(9月から11月で4回実施した同内容の調査でも相乗り長時間駐車台数は80～95%減少)

対策後の相乗り以外の長時間駐車(36台)の利用時間帯はほとんどが夜間(概ね21時～6時)となっており、これは休憩・休息のための利用と考えられます。姫路サービスエリアで課題となっていたのは主に日中の相乗り長時間駐車でしたので、今回の対策は効果を上げているものと考えています。

また、道路利用者の方々に現地で直接お話をうかがったところ、「以前は駐車できないイメージで通り過ぎていたが最近寄るようになった」、「以前は一般道から入っていたので少し不便になったが、昼食をここでとれるようになったのはよいことだと思う」等のご意見をいただいています。引き続き、姫路サービスエリアの適切な利用に向けて、啓発活動等による対策を実施してまいります。

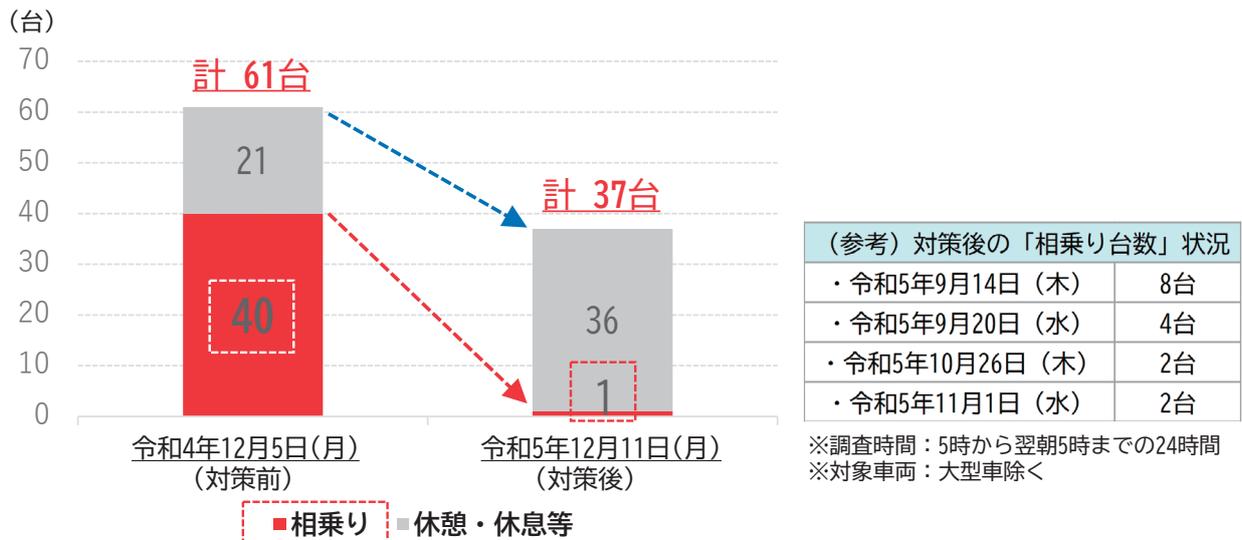


図-12 対策前後の長時間駐車台数(4時間以上)の比較

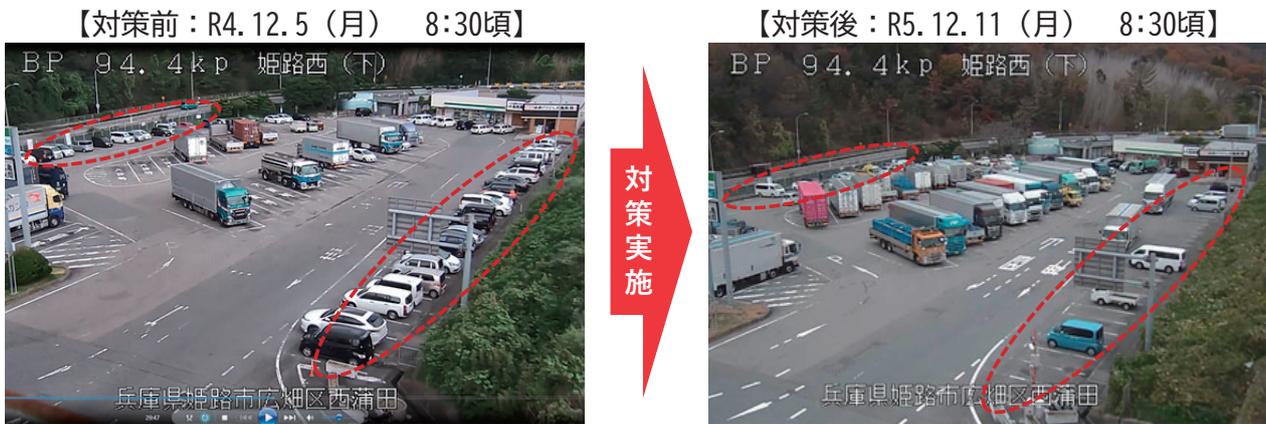


図-13 対策前後の姫路SAの状況

1.1. おわりに

以前からの継続的な啓発活動などを背景として、令和4年度の迷惑駐車防止キャンペーンの新聞報道をきっかけに今回の対策に向けて大きく状況が動き出しました。今後も対策を継続し、サービスエリア本来の目的に即して利用いただけるよう努めてまいります。

最後に今回の対策にご理解ご協力をいただきました道路利用者の方々、調整に関わっていただいた多くの関係者の方々に心より感謝申し上げます。ありがとうございました。