

休憩施設における大型車駐車場の混雑緩和に向けた取り組み

中日本高速道路(株) 保全企画本部 交通課

近年、高速道路のサービスエリア・パーキングエリア（以下「SA・PA」）は、平日の夜間時間帯を中心に、大型車の駐車需要が供給量となる駐車マス数を上回ることによって、慢性的な混雑が発生している。高速道路をご利用されるドライバーの確実な休憩・休息機会の確保に向けて、大型車駐車場の混雑緩和が喫緊の課題となっている。

本稿では、SA・PAの大型車駐車場における現状と、その対応として取り組んでいる大型車駐車マスの拡充や短時間限定駐車マスの整備などについて紹介する。

1 はじめに

当社管内のSA・PAにおいても、平日の夜間を中心に大型車駐車場の慢性的な混雑が顕在化している。図-1は、東名高速道路・海老名SA（東京方面）における大型車駐車マス数に対する駐車台数（2022年4月の平日平均）を示したものである。夜間時間帯を中心に駐車台数が駐車マス数を上回っていることが分かる。図-2に示す時間別駐車台数で区分すると、8時間以上の駐車車両が全体の7%に対して、占有率は約6割を占めており、長時間駐車が夜間時間帯を中心とした混雑の主な要因となっている。他のSA・PAにおいても混雑状況にばらつきはあるものの同様の傾向が見られ、大型車駐車マスに停められない車両が通路や普通車駐車マス、出入口ランプの路肩などに駐停車し、車両の通行や大型車以外の駐車に支障をきたしている状況である。ドライバーの確実な休憩・休息機会の確保に向けて、大型車駐車場の混雑緩和が喫緊の課題となっている。

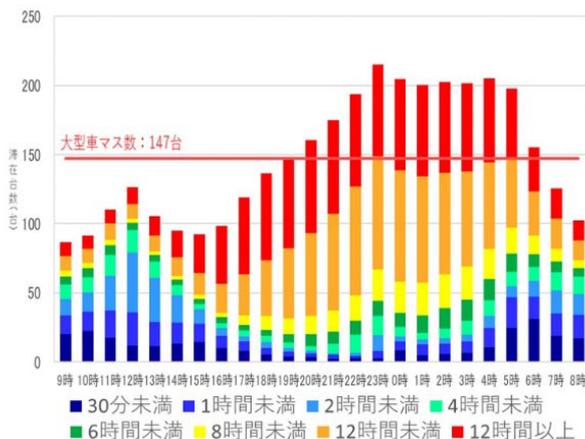


図-1 海老名SA（東京方面）の混雑状況【平日】

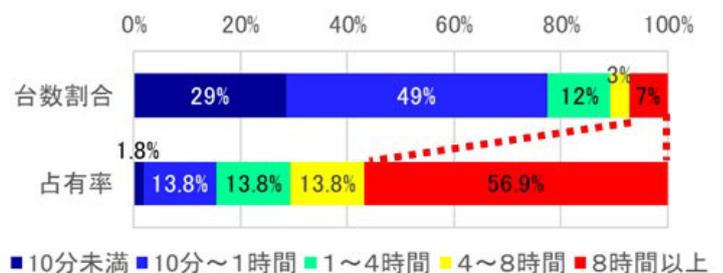


図-2 海老名SA（東京方面）の駐車利用状況

2 大型車駐車場の混雑緩和に向けた取り組み

2.1 大型車駐車マスの拡充

当社では、大型車駐車マスが不足している現状に対して、2017年度末から2022年度末までの5年間で、SA・PAの限られた敷地の中でレイアウト変更や園地部などを活用し、約1,270マス（2017年度末時点10,540マスの約1割）の大型車駐車マス拡充を進めてきた。

2.2 兼用マスの導入

SA・PAの駐車需要として、平日の夜間は大型車、休日の昼間は普通車が多く、限られた駐車エリアを時間帯に応じて有効に活用することが可能であると言える。その対応として、大型車・普通車がどちらでも駐車可能な「兼用マス」の整備を進めるとともに、兼用マスを認知させ適正にご利用いただけるよう青ラインで明示している（図-3）。普通車に縦列駐車をご利用いただくよう、SA・PAのマルチインフォメーションボードやSNSの動画配信（図-4）などで広報活動をおこなっている。



図-3 「兼用マス」の整備事例

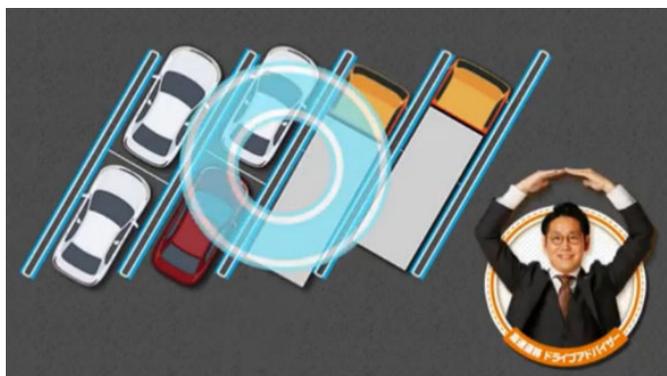


図-4 「兼用マス」ご利用方法の周知

2.3 混雑情報の提供

SA・PAにおける駐車場利用の平準化を図るため、高速道路上の情報板やWEBサイト（i-Highway 中日本）などにより、大型車・普通車の混雑状況（満車・混雑・空車）に関する情報提供をおこなっている（図-5）。

また、SA・PA内に設置したLED情報板でも、車種別に駐車エリアの混雑情報を提供している。



図-5 本線情報板やWEBサイトによる駐車場の混雑情報提供

3 車種別の駐車場整備

3.1 ダブル連結トラック駐車マスの整備

物流分野における労働力不足や多頻度小口輸送の進展などを背景とした省力化・効率化・環境負荷削減の推進に向け、ダブル連結トラック優先駐車マスの整備を進めており、2022年度末時点で当社管内38箇所のSA・PAで144台分を確保している。

また、ダブル連結トラックが確実に駐車できるよう、インターネット事前予約によるダブル連結トラック専用駐車場予約システムの実証実験を2021年4月1日から順次開始し、現在6箇所で開催している(図-6)。このうち新東名高速道路・浜松いなさIC路外駐車場(図-7)では、30台分の専用駐車マスを整備し、ETC2.0搭載車を対象に高速道路を一旦降りて路外駐車場を利用後、2時間以内に高速道路に乗り直した場合には、高速道路を降りずにご利用された通行料金を適用するなど、利用促進を図っている。

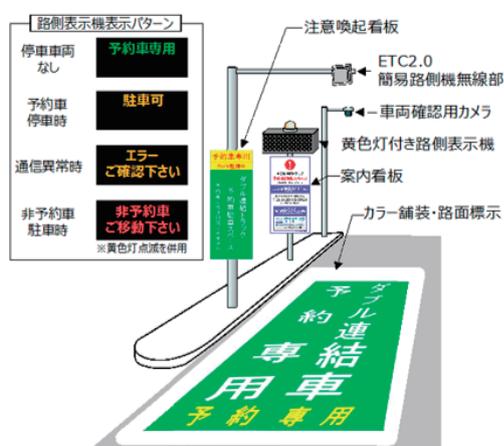


図-6 ダブル連結トラック専用予約駐車マス(東名・足柄SA(東京方面))

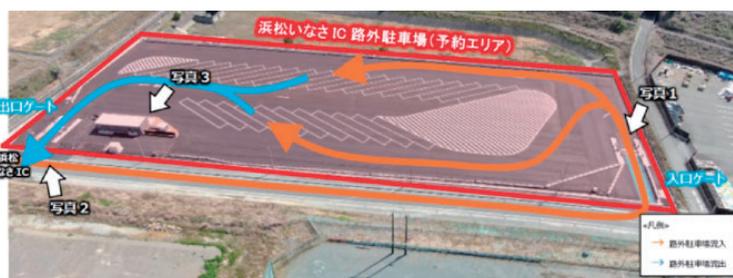


図-7 ダブル連結トラック専用予約駐車場(浜松いなさIC路外)

3.2 バス優先駐車マスの整備

バスの立ち寄りが多いSA・PAでは、交通安全上の観点からバスに乗車される方の歩行距離が短くなることに配慮し、バス優先の駐車マスを商業施設やお手洗いの近傍に設置している。合わせて、カラー舗装や看板などを設置することでバス以外の駐車抑制対策をおこなっている。新東名高速道路・浜松SA(東京方面)では、バス優先駐車マス以外にもライジングボラードを活用したバス駐車マスの専用化を導入している(図-8)。バス駐車マスの手前に設置した路側アンテナとETC2.0が通信し、車載器に登録されている車両情報によりバスであるか否かを判定し、回転灯で注意喚起しながら、他車の進入を阻止しているライジングボラードが降下する仕組みとなっている。



図-8 ライジングボラードを活用したバス専用駐車マス（浜松 SA（東京方面））

3.3 大型車専用の短時間限定駐車マス

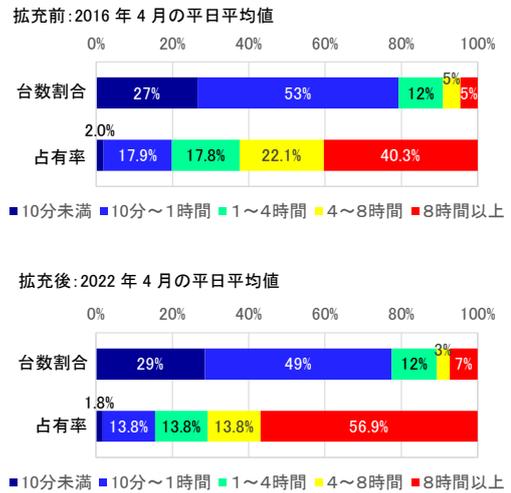
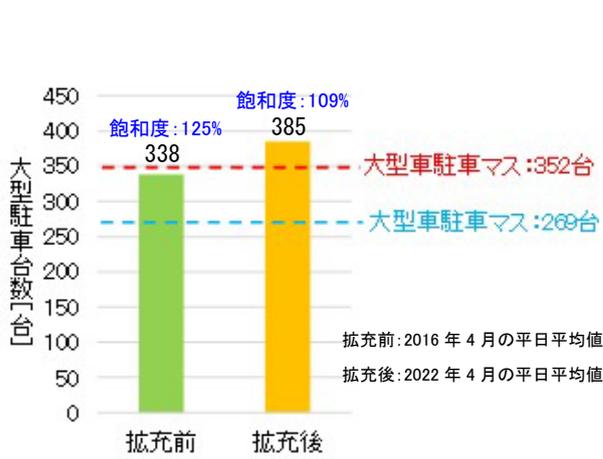
大型車ドライバーのより確実な休憩機会の確保を目的として、東名高速道路・足柄 SA（東京方面）で大型車駐車マスの一部（39 台分）を 60 分以内のご利用とする「短時間限定駐車マス」の実証実験を 2023 年 11 月から実施している（図-9）。短時間限定駐車マスの整備により、休憩方法の変化や、前後の SA・PA を含めた混雑状況、効果的な整備位置などを検証している。



図-9 短時間限定駐車マス（足柄 SA（東京方面））および案内チラシ

4 取組みの成果

前述の大型車駐車マス拡充により、大型車駐車場の最大飽和度が改善するなど一定の混雑緩和が確認された。一例として、東名高速道路・足柄 SA（東京方面）の効果を図-10 に示す。図-10 [左] は駐車時間別台数で、駐車車両が最大となる時間帯の台数と駐車マス数との関係を示すもの。大型車駐車マスを 83 台増設することで最大飽和度は 16% 減少したものの、大型車の駐車台数が 47 台増加し、拡充後の駐車マス数を上回っているため混雑解消には至っていない。この要因として、8 時間以上の駐車台数が 2% 増加し、占有率も約 17% 増加した影響が推察される（図-10 [右]）。



図－10 大型車駐車マス拡充前後の駐車場利用状況（足柄 SA（東京方面））

5 おわりに

高速道路の SA・PA は、大型車ドライバーが確実に休憩・休息し、安全に走行するために必要な物流インフラとしての役割や機能が求められる。働き方関連法の施行に伴い、自動車運転者を対象にした労働環境改善に向けた制度の見直しがおこなわれ、2024 年度からは時間外労働の上限規制が適用されることから、さらに大型車ドライバーの休憩・休息の確保に注目が集まると想定される。

東日本高速道路（株）、中日本高速道路（株）、西日本高速道路（株）、本州四国連絡高速道路(株)と日本高速道路保有・債務返済機構で設置した検討会（委員長：内山久雄 東京理科大学名誉教授）において、SA・PA における大型車駐車場の混雑解消に向けて、従来から進めてきた駐車マスの拡充に加え、高速道路に隣接した土地での新たな駐車場整備や、車種や駐車時間を限定した駐車マス、予約制および有料制の導入など、高速道路の SA・PA における利便性向上に関する整備方針を示していただいたところである。ただし、この中には新たなスキームの導入や運用上の課題解決が必要なものが含まれており、それぞれの対策に応じた進め方の検討が必要なことや、具体に対策を進めるにあたって必要な財源の確保と負担のあり方について議論する必要があるとされており、今後の計画策定に重要な視点になるものと考えている。

引き続き、大型車駐車マスの拡充など混雑緩和に向けた取組みを進めていくとともに、社会的ニーズの変化を捉え、荷主や物流事業者、関係機関とも連携し、適時適切な対策を検討しながら実施していく所存である。

—参考文献—

- 1) 山本隆 (2023)「物流インフラの拡充の意義と課題—高速道路の SA・PA に今後求められる計画論—」『計画行政』46 (3), pp.9-14
- 2) 上水一路 (2022)「NEXCO 中日本における休憩施設の駐車マスの拡充」『道路』 Vol.981, pp.18-21
- 3) 花田大輝・上水一路・山本隆 (2023)「休憩施設における大型車駐車エリアの混雑対策の取り組み」『交通工学』58 (1), pp.44-47.
- 4) 東日本高速道路株式会社・中日本高速道路株式会社・西日本高速道路株式会社 (2023)「休憩施設における駐車マス拡充の取り組みについて」https://www.c-nexco.co.jp/corporate/pressroom/news_release/5720.html
- 5) 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構 (2023)「高速道路 SA・PA における利便性向上における検討会」<https://www.jehdra.go.jp/torikumi/ribenseikoujyou.html>
- 6) 中日本高速道路株式会社・東京支社 (2023)「E1 東名 足柄 SA (上り) で 2023 年 11 月 21 日から「短時間限定駐車マス」の実証実験開始 ～大型車ドライバーのより確実な“休憩機会の確保”を目指して～」
https://www.c-nexco.co.jp/corporate/pressroom/news_release/5838.html