

# 高速道路における大型車の利用状況

---

平成31年1月30日

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

# 1. 計画上の完成車線数と現在の供用車線

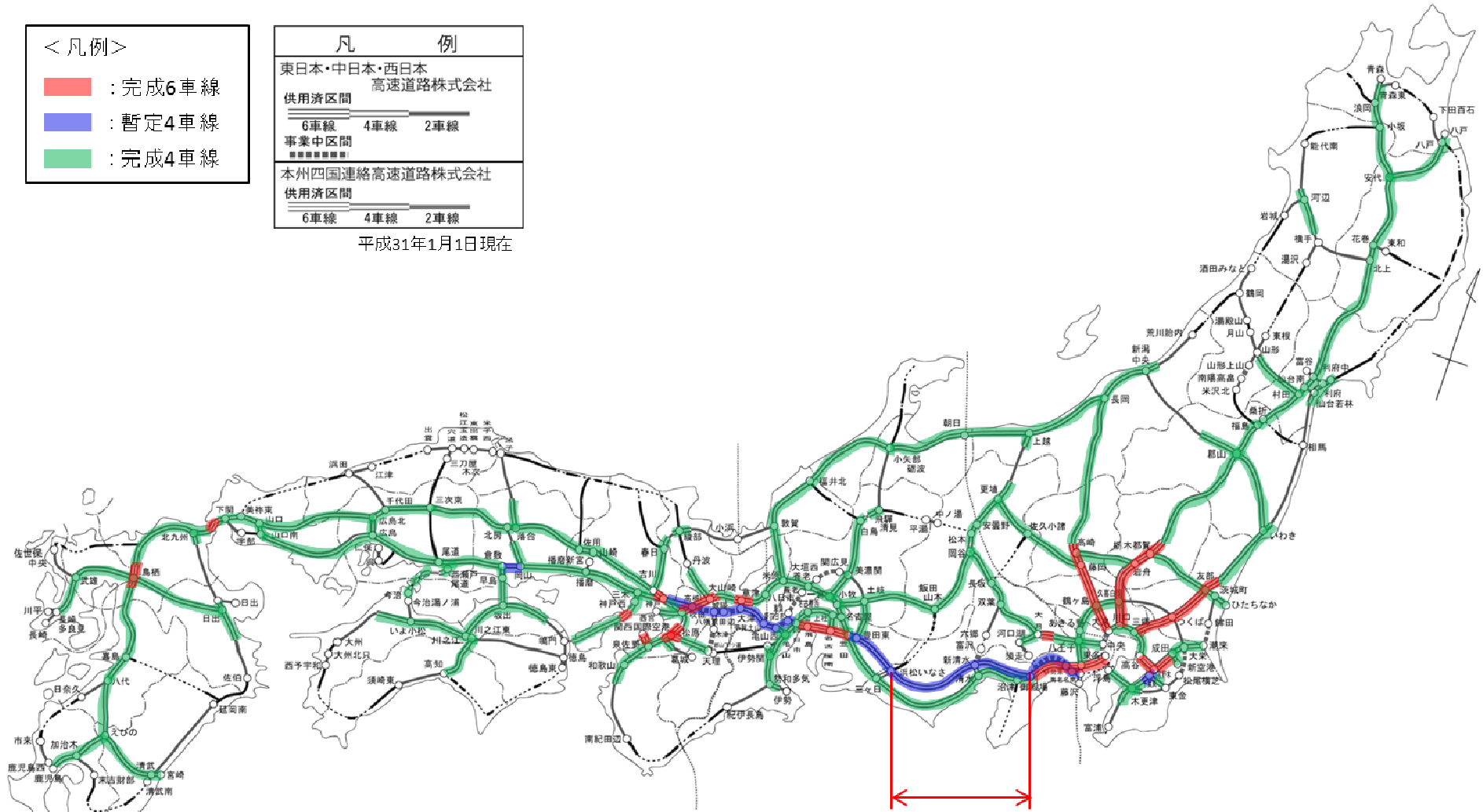
- 6車線で供用中の路線は関東・関西地区の放射道路及び伊勢湾岸自動車道のみ
- 物流の基軸となる新東名・新名神については暫定4車線（既に6車線分の用地買収済み）で供用中となっている。

< 凡例 >

	: 完成6車線
	: 暫定4車線
	: 完成4車線

凡 例		
東日本・中日本・西日本 高速道路株式会社		
供用済区間		
6車線	4車線	2車線
事業中区間		
本州四国連絡高速道路株式会社		
供用済区間		
6車線	4車線	2車線

平成31年1月1日現在



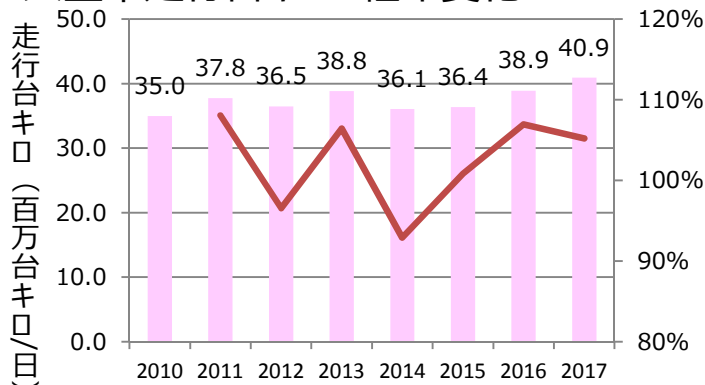
6車線化事業中  
新東名(御殿場JCT~浜松いなさJCT)

# 2. 大型車の利用状況の分析

- 大型車の交通量は年々増加傾向
- 大型車インターペア交通量は、関東地方内々の移動が最も多く、次いで関西・中部地方内々の移動が同程度となっている。  
地域間移動は、関東⇔中部、中部⇔関西など3大都市圏間の移動が地域間移動全体の65%以上（99/150千台/日）を占める。また東北⇔関東間の移動も地域間移動全体の10%（15/150千台/日）に相当し、利用が多い状況。

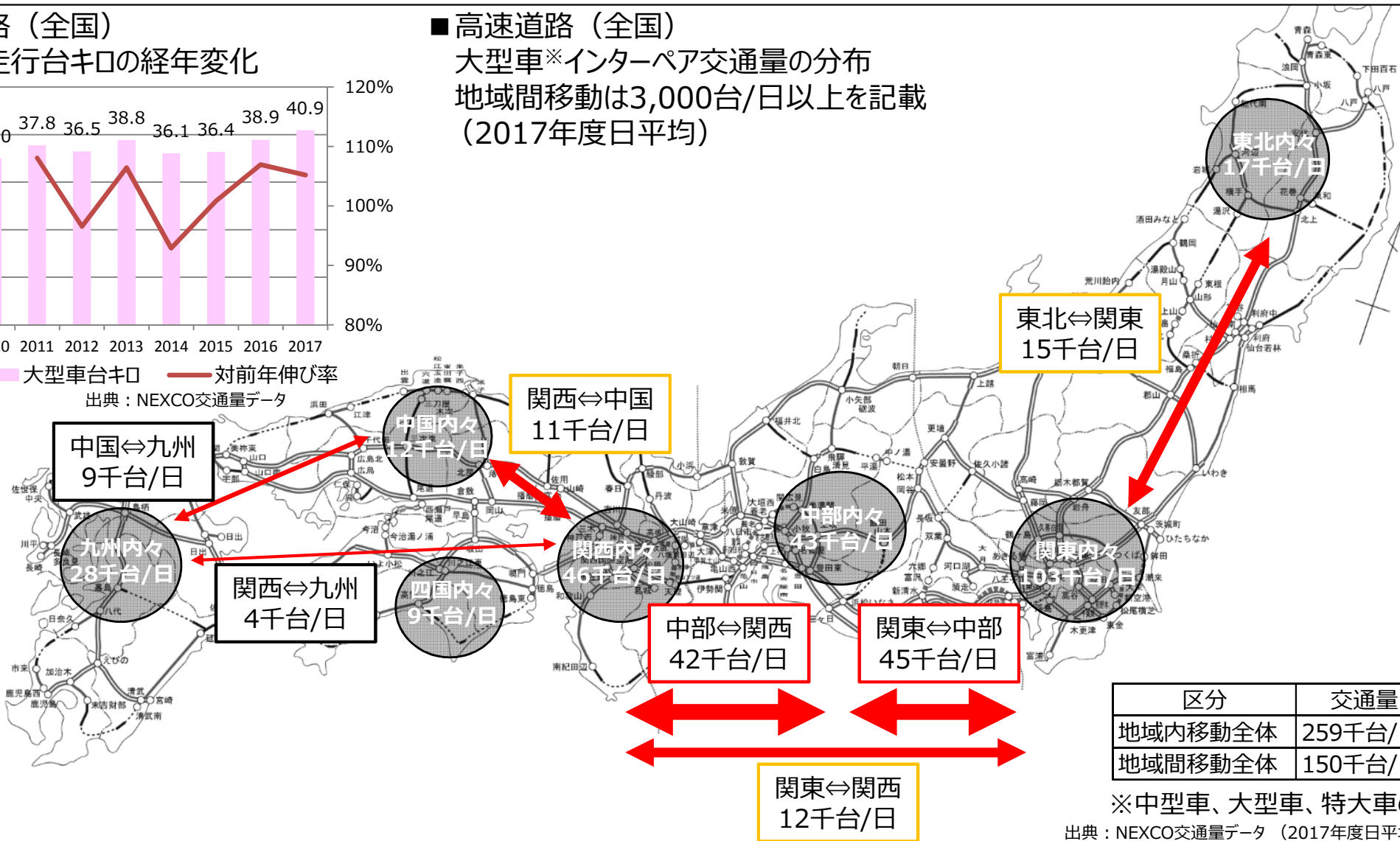
## ■ 高速道路（全国）

### 大型車走行台キロの経年変化



## ■ 高速道路（全国）

大型車※インターペア交通量の分布  
地域間移動は3,000台/日以上を記載  
(2017年度日平均)



※中型車、大型車、特大車の合計  
出典：NEXCO交通量データ（2017年度日平均交通量）

# 3. 高速道路ネットワークにおける大型車の利用状況

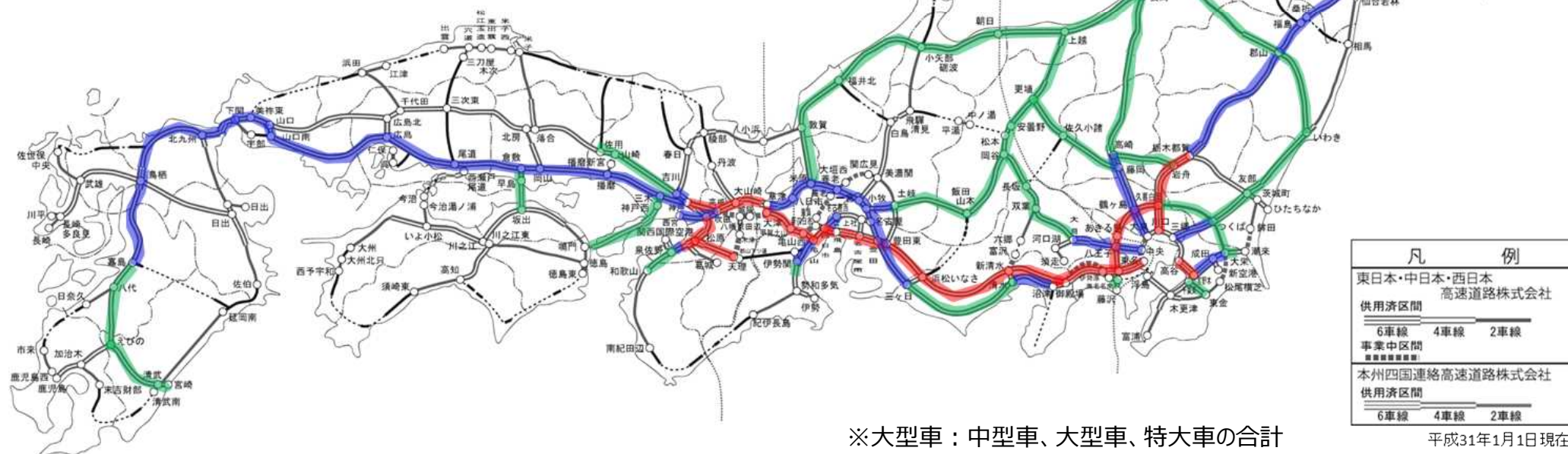
○東北道、新東名、新名神、山陽道、九州道など、特に東京－大阪間を中心に、東北－九州間の路線で大型車の利用が多い状況。

路線名	区間 (自)	区間 (至)	大型車平均断面 交通量 (台/日)	大型車混入率 (%)
東名高速道路	海老名JCT	御殿場JCT	38,000	39%
名神高速道路	草津JCT	吹田JCT	31,000	33%
伊勢湾岸自動車道	豊田東JCT	四日市JCT	30,000	40%
新東名高速道路	御殿場JCT	豊田東JCT	27,000	48%
首都圏中央連絡自動車道	鶴ヶ島JCT	八王子JCT	25,000	36%
東北自動車道	浦和	栃木都賀JCT	22,000	27%
東名阪自動車道	名古屋西	亀山JCT	22,000	31%
新名神高速道路	亀山JCT	大津JCT	21,000	43%
常磐自動車道	三郷	つくばJCT	19,000	25%
関越自動車道	練馬	藤岡JCT	18,000	21%
山陽自動車道	神戸JCT	岡山JCT	18,000	43%
九州自動車道	門司	鳥栖JCT	17,000	27%
広島岩国道路	廿日市JCT	大竹JCT	15,000	34%
中央自動車道	八王子	大月JCT	12,000	23%

< 凡例 >

- 赤色 : 2万台/日以上
- 青色 : 1万台/日以上2万台/日未満
- 緑色 : 5千台/日以上1万台/日未満

出典：NEXCO交通量データ（2017年度日平均交通量）



※大型車：中型車、大型車、特大車の合計

平成31年1月1日現在

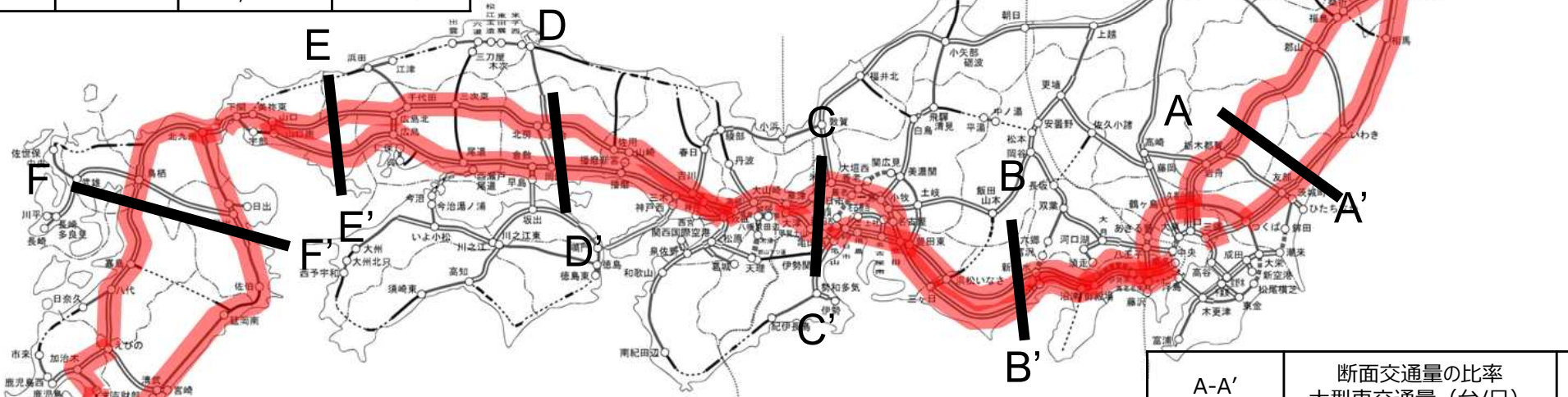
# 4. ダブルネットワークにおける大型車の分担状況

○ダブルネットワークの区間における交通量の分担は、中枢拠点都市圏を結ぶ路線（山陽道・九州道など）や線形が良い路線（新東名・山陽道など）を選択する傾向にあり、山陽道や九州道では特に顕著に表れている。

E-E'	断面交通量の比率 大型車交通量（台/日）		断面 車線数
中国道	7%	1,000	完成4車線
山陽道	93%	13,000	完成4車線

D-D'	断面交通量の比率 大型車交通量（台/日）		断面 車線数
中国道	19%	4,000	完成4車線
山陽道	81%	17,000	完成4車線

F-F'	断面交通量の比率 大型車交通量（台/日）		断面 車線数
九州道	86%	12,000	完成4車線
東九州道	14%	2,000	完成4車線



B-B'	断面交通量の比率 大型車交通量（台/日）		断面 車線数
新東名	74%	28,000	暫定4車線
東名	26%	10,000	完成4車線

A-A'	断面交通量の比率 大型車交通量（台/日）		断面 車線数
東北道	63%	12,000	完成4車線
常磐道	37%	7,000	完成4車線

C-C'	断面交通量の比率 大型車交通量（台/日）		断面 車線数
名神	40%	14,000	完成4車線
新名神	60%	21,000	暫定4車線

※大型車：中型車、大型車、特大車の合計

出典：NEXCO交通量データ（2017年度日平均交通量）

# 5. SA/PAの混雑状況

- 深夜の時間帯（24時）を中心に大型車の駐車利用が多く、一部休憩施設において、駐車ますが不足している状況。
- 静岡県区間の新東名SAが混雑している夜間時間帯に、平行する東名では比較的余裕のある状況。

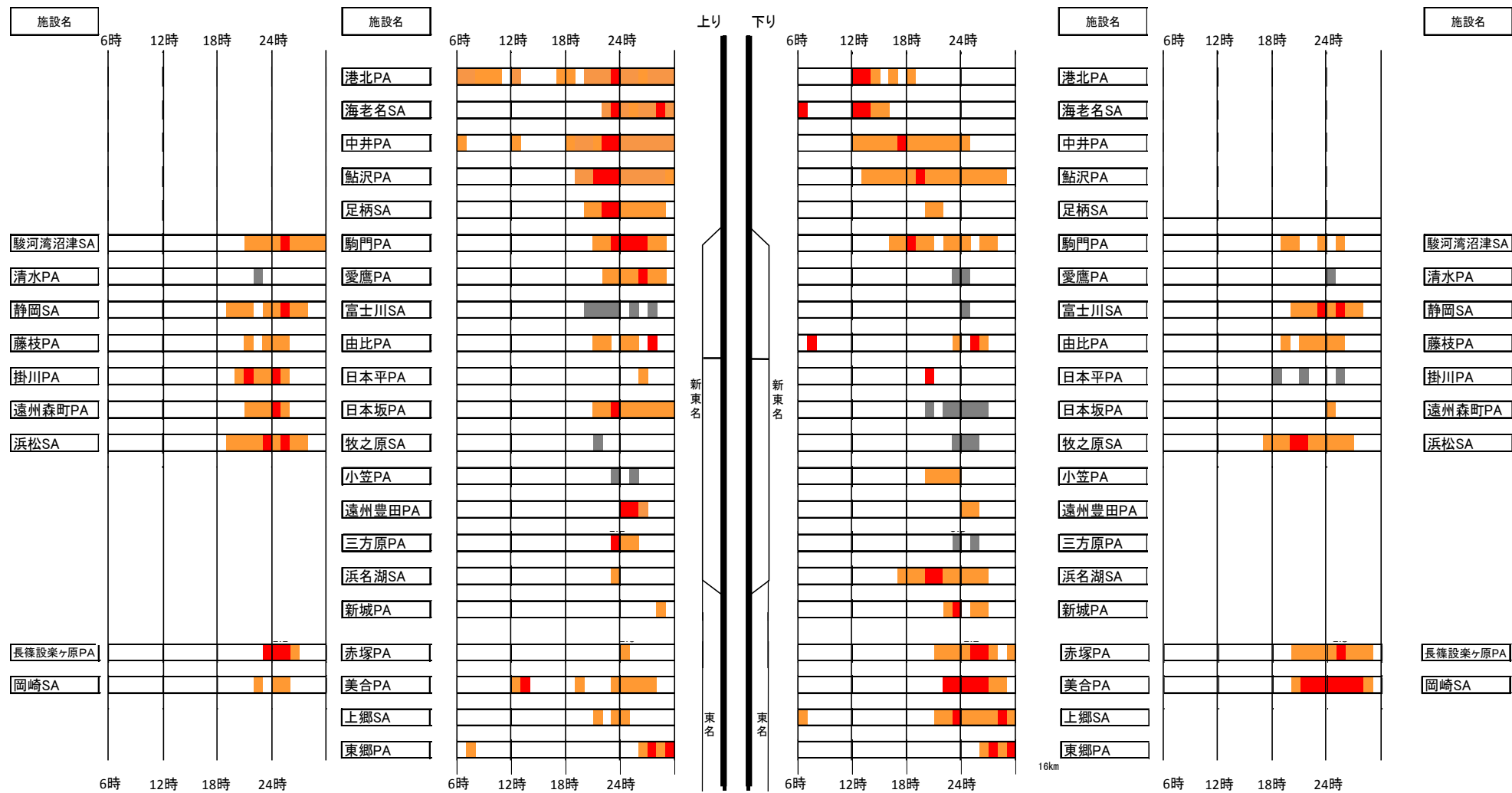
<新東名・東名の休憩施設の大型車ます混雑状況>

新東名（上り）

東名（上り）

東名（下り）

新東名（下り）



飽和度1.0以上の時間帯
  飽和度のピーク時間帯（飽和度1.0以上）
  飽和度のピーク時間帯（飽和度1.0未満）
 出典：NEXCO調査データ

# 6. SA/PAの配置・設計の考え方

- 休憩施設相互の配置間隔は、運転者の生理的要求を満たし、連続高速走行の疲労と緊張を解きほぐし、自動車に対する給油給水や適宜の整備点検の必要性を満足するように計画。
- 駐車場の駐車ます数は、本線交通量及び施設の利用率から算定。
- 供用後、利用が増加し、駐車ますの不足が生じた場合には、利用実態調査の結果をもとに、駐車ますを増設。

## ■ 休憩施設の設置間隔（単位：km）

	標準間隔	最大間隔
すべての休憩施設相互	15	25
サービスエリア相互	50	100

※休憩施設相互の位置関係のほか、提供するサービス内容、本線交通特性、道路構造等を総合的に考慮し配置

## ■ 休憩施設の全体規模の算定

将来交通量から算定された駐車ます数をもとに、休憩施設の全体規模（駐車場、トイレ施設など）を設定。

## ■ 主な休憩施設の規模

道路名	休憩施設名	上下	SAPA	有人 無人	施設 総面積	駐車場 総面積	大型マス 占有面積	大型車 マス数
					万㎡	万㎡	万㎡	マス
東名	海老名	上	SA	有人	4.7	2.0	0.4	54
		下			5.9	2.8	0.5	68
東名	上郷	上	SA	有人	4.7	0.9	0.6	78
		下			3.2	0.8	0.5	73
東名	港北	上	PA	有人	1.0	0.4	0.1	14
		下			1.6	0.8	0.4	51
新東名	浜松	上	SA	有人	10.9	2.0	0.6	83
		下			19.5	1.8	0.6	83
新東名	遠州森町	上	PA	有人	13.6	1.0	0.5	75
		下			10.0	1.0	0.5	75

## ■ 駐車ます数の算出方法

- (1) 駐車場の駐車ます数は、本線の将来交通量及び施設の利用率から算定
- (2) 施設の利用率（立寄率・ラッシュ率・平均駐車時間）は、原則として、過去の休憩施設調査結果を基礎として経験的に求めたものを採用。立地特性や交通特性を踏まえ、近隣の休憩施設の利用実態を採用する場合や、改良・改築工事では、当該施設の実績値を採用する場合もある。
- (3) 駐車ます数は、原則として車種（小型車，大型バス，大型貨物）毎に算定し，小型車用ます及び大型車用ますに分類

$$\text{駐車ます数} = \text{将来交通量} \times \text{立寄率} \times \text{ラッシュ率} / \text{回転率}$$

将来交通量：開通10年間後の年間365日のうち上位10%の交通量

立寄率：立寄台数（台/日）/本線交通量（台/日）

ラッシュ率：ラッシュ時立寄台数（台/時）/立寄台数（台/日）

回転率：1/平均駐車時間（時）

- (4) 上記が基本的な設計方針ではあるが、昨今の休憩施設の利用状況の変化から供用中の休憩施設（特に東名・名神等）で慢性的な混雑が確認されていることから、建設段階においては直近の供用済休憩施設の飽和度を乗じる等、適切な駐車ます数となるよう設定している。