

# 姫路SA相乗り長時間駐車対策における マスコミ対応での配慮事項について

坂口 正洋<sup>1</sup>

<sup>1</sup>近畿地方整備局 猪名川河川事務所 占用調整課 (〒563-0027大阪府池田市上池田2-2-39)

国道2号姫路バイパスの姫路SA（サービスエリア）では「相乗り行為」による長時間駐車車両によってバイパス利用者の休憩に支障が出ているという課題があったが、その対策として令和5年9月に姫路SAを一般道から利用できない形態にするための工事を実施し、効果が得られている。

これに至る上で本件についてはマスコミ報道が多くなされたところ、本稿では対策実施に至る経過に触れつつ、大変ご多忙な記者の方々への対応の中で有用と思われた配慮事項等について報告する。

キーワード 広報, マスコミ, アカウントビリティ

## 1. はじめに

姫路SAは昭和50年（1975年）12月に供用された、姫路西ランプに併設の一般国道2号姫路バイパスの休憩施設であり、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たサービスエリアである。

表-1 姫路SAの基本情報

○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
○占用者の管理施設（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

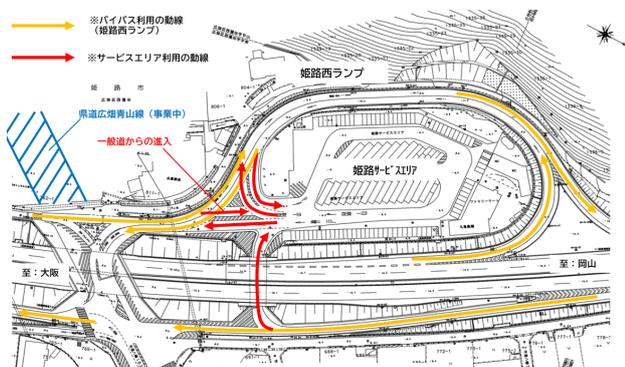


図-1 姫路SAの概要図（対策前）

## 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った。

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る。

姫路SA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った。

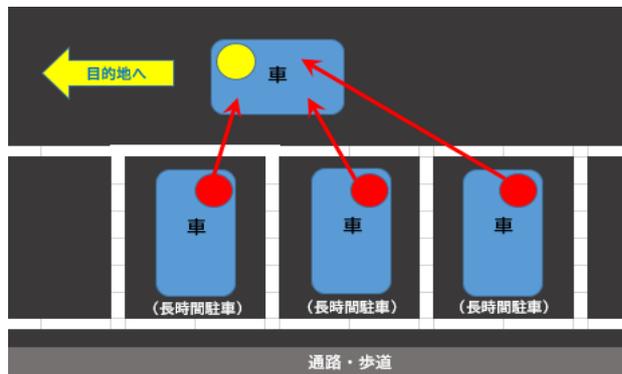


図-2 相乗り行為説明図

### 3. 対策工事実施に至る経過、効果検証

#### (1) 社会実験の実施（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た。

表-2 4時間以上の長時間駐車台数の変化（入路別）

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28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30台)	48台 (日毎換算 約6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 -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

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た。

#### (2) 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った。

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った。

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った。

#### (3) 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た。



写真-1 新設した啓発看板



写真-2 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いた。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いた。

#### (4) 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ランプ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ランプ接続のための計画協議を実施していた。（図-1 参照）

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月に協議完了となった。

**(5) 対策工事の実施 (令和5年9月)**

先般のキャンペーン以降続いていたテレビ局などからの取材依頼に逐次対応をする中で、対策工事の時期や内容についての事前周知、関係機関との最終調整等を経て、令和5年9月13日 (水) 22時より対策工事実施となった。

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ったようで、近隣の方々やYouTuberの方々も現地に様子を見に来られていたが、道路利用者に特段混乱もなく、工事は翌朝5時30分までに無事完了となった。

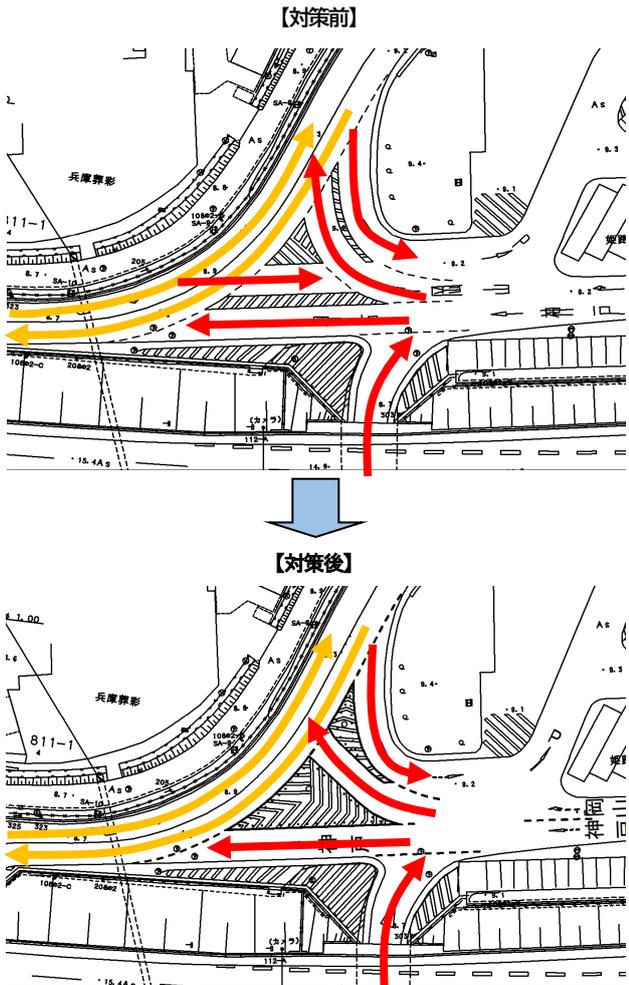
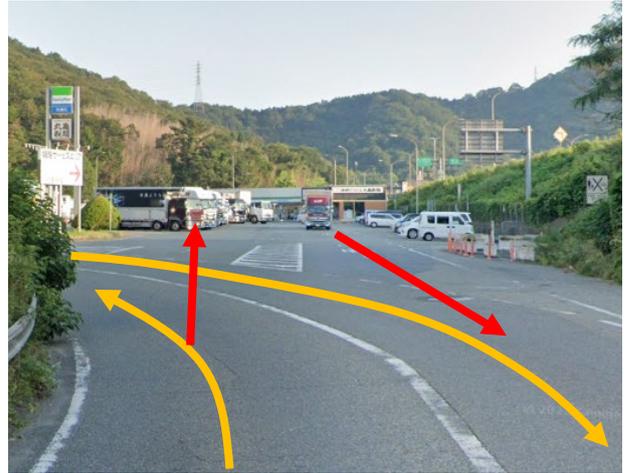


図-3 対策前後図

【対策前】



【対策後】



写真-3 対策前後写真

**(6) 対策後の効果検証**

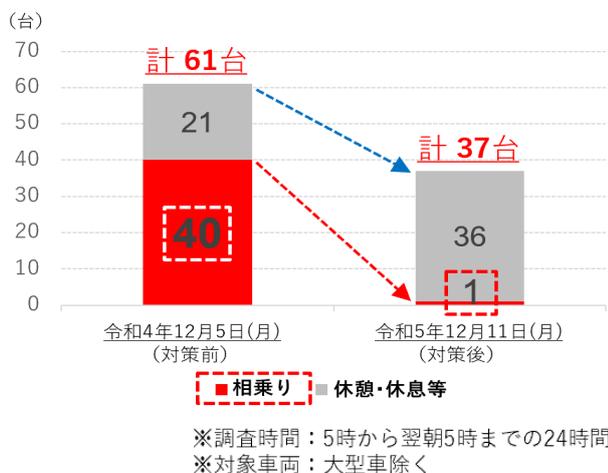
令和4年12月5日 (月) に実施していた調査内容と約1年後の日で比較できるように令和5年12月11日 (月) で長時間駐車台数及びその内の相乗り長時間駐車台数を調査し、その結果について記者発表をした。

調査結果は図-4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った。(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る。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あったので、今回の対策は効果を上げているものと考えている。

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る。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いく考えである。



(参考) 対策後の「相乗り台数」状況

・令和5年9月14日(木)	8台
・令和5年9月20日(水)	4台
・令和5年10月26日(木)	2台
・令和5年11月1日(水)	2台

図-4 対策前後の長時間駐車台数 (4時間以上) の比較  
【対策前：R4.12.5(月) 8:30頃】



【対策後：R5.12.11(月) 8:30頃】



写真-4 対策前後の姫路SAの状況

#### 4. マスコミ対応における配慮事項

関西の夕方のテレビニュースの平均視聴率は約2% (関東は約3.5%) であるところ、今回の放送回数は、関西テレビ3回、毎日放送4回、朝日放送2回、サンテレビ2回、NHK2回、フジテレビ (関東ローカル) 2回、テレビ朝日 (関東ローカル) 1回であり、総じて関西地方の約500万人、関東地方の約400万人がテレビでこの情報に触れたと思量される。

またテレビ報道があるとVTRの内容を活字ベースの記事にして更にインターネット掲載していただいたり、YouTubeに動画掲載していただいたりということで一度のテレビ放送に止まらない報道となるもので、本件のYouTubeニュース動画の再生回数は延べ約1200万回再生、インターネット上のコメント数は延べ2万件以上と大きな反響を呼んだ。

このような高い広報効果を背景としながらマスコミ対応では当方の考えを正しく理解していただけて正しく伝えていただくことが最も大事なところ、今回、大変ご多忙なマスコミ各社の記者の方々への対応で配慮した点等は以下のとおりである。

##### (1) クイックレスポンス

記者の方々には日々取材活動に追われており、特に日中は連絡がつかないことが多く、電話やメールが業務時間外になることがしばしばある。

当方として実施すべき現地対応予定よりも優先する必要まではないが、記者の方々都合に合わせた即時の応答に努め、求められたデータのとりまとめ、提供にも迅速に対応した。また、テレビ放送の2時間前などでもまだVTRのナレーションを差し替えることはできるということで、直前に細部について確認の連絡が入ったこともあったが、できる限り即応した。

##### (2) インタビュー時の質問を事前にいただく

テレビ取材の場合は特にVTRにまとめる上でインタビュー形式の取材を求められる。

現地で想定外の質問をされるとインタビューの自然な流れでは答えられず、後日確認をしてから回答することになってしまい、現地取材の後、放送までにタイムラグが発生する可能性がある。

各記者は他社に遅れないよう、ニュース価値が高いうちに放送をしたいものであるところ、後日回答になるとご迷惑をおかけすることになると思われるのでと伝えると、各記者からは特段抵抗感なく具体的な質問をメール等であらかじめ出していただくことができた。

当然、あらかじめある程度質問が分かっていると事前に本局担当との間で想定問答を精度高く準備することができるため、当方としての安心感にも繋がった。

(3) 道路使用許可に係る事前調整

道路区域内での取材活動の際、交通の用に供している箇所での立ち回りについては警察（交通管理者）の道路使用許可が必要になる。記者によってはそのことを分かっていない方もおられ、取材申し込みがあった際にそのことをお伝えするとその決裁にかかる時間のせいで取材の機動性、即時性が失われるということで、そのような調整を回避できないかという記者の意思が汲み取れた。

そこで、どういう立ち回りであれば道路使用許可が必要ないかを当方が警察と事前調整し、警察から聞き取った内容をA4一枚の資料にまとめて取材依頼をしてきた記者に案内をするようにした。

記者の方々には取材の機動性、即時性を大事にされるのでこの案内をすると全員が道路使用許可が必要ない立ち回りに抑えるということにさせていただき、その後の取材対応もスムーズに進めることができた。逐次の対応とならずに済んだということで警察のご担当からも感謝された。



図-5 道路使用許可に係る案内資料

(4) インタビュー外での説明

インタビューが始まる前や終わった後でも雑談を交えて話をする中で、本件に関わる細かな点の質問などにも答え、よくコミュニケーションをとって理解を深めていただいた。

また、インタビューの流れの中で他機関に関わる内容で当方としては答えづらい質問が出てきた際、カメラを止めていただいて当方の立場などについて別途で記者に詳しく説明をした。結果として、VTR中のナレーションやスタジオのアナウンサーとコメンテーターのやりとりの中でフォローをしていただけていた。

(5) 取材のしやすい施工手順の調整、案内

対策工事に際しては深夜時間帯にかかわらず多くのテレビ局からあらかじめの取材依頼があったため、各社がVTRをまとめる上で必要な映像を的確に撮っていただけるように工事担当と施工手順について事前に調整し、当日は施工手順に従って各社の記者の方々を各現場に案内して回った。

なお、このようにまとまった取材活動としていただいたのには、深夜時間帯に各社でばらついた取材活動となると周囲の一般ドライバーの注意を引くことなどで事故を誘発するおそれもあるといった現場の安全管理上の理由もあった。

5. おわりに

新聞での記事掲載のほか、特にテレビ報道となるとその後のインターネット記事掲載、YouTubeでの動画掲載によってその広報効果、影響力は大変大きなものとなる。

今回、姫路SA相乗り長時間駐車対策におけるマスコミ各社の記者の方々への対応の中で有用と思われた配慮事項等について報告した。

今後マスコミ対応に携わる方にとっての一助となれば幸いである。

謝辞：今回の対策にご理解ご協力をいただい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、そして本件について熱心に取材をしていただいた記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。