

IV-48 道路付帯施設の研究

東京大学 正員 ・ 鈴木忠義
東京大学 学生員 中川三朗

1. 予えがき

この報告書は道路付帯施設のうち、飲食休憩施設・給油施設・自動車修理施設の計画設計に関する研究の実態調査の報告である。はじめに調査区間全線にわたる施設調査をおこない、その調査結果にもとづき、特定地区をさだめ、飲食休憩施設に対する利用実態調査をおこなった。

2. 調査の概要

(1) 施設調査

調査対象区間 一総国道一号線 多摩川右岸より、名取屋市鷺田まで約36.6km
調査日 昭和37年8月16日～20日
調査方法 調査員(5名)による個別インタビュー方式
調査事項 営業時間・施設規模・施設分布と立地条件・開業年月・労務規模

(2) 利用実態調査

(飲食休憩施設)
調査地区と対象 ①小田原市酒匂川(トヨペット小田原サービスセンター外1軒)
②沼津市千本松原(一休食堂外7軒) ③静岡県湖西町汐見坂(港産食堂41軒) ④名鉄宇天島ドライブイン ⑤岡崎市(モテル五万石)
調査方法 調査員による運転者への全数インタビュー方式
調査日その他

調査地区	調査月日	天候	調査時間	調査員数	交通量	利用車数
1 小田原市 酒匂川	1962年10月 7日(日)	晴	9:00-20:30 11.5時間	27人	1777 6,511 管内車 1,384 乗用車 1,125 その他 2,186 計 27,266	116台 319 446 4
2 沼津市 千本松原	4日(木)	晴 一時小雨	9:00-9:05 24時間	30人	1777 12,321 管内車 330 乗用車 2,415 その他 2,928 計 17,994	527 155 71 67 330
3 静岡県 汐見坂	2日(火)	晴	9:00-9:00 24時間	32人	1777 9,616 管内車 210 乗用車 1,207 その他 1,695 計 12,728	751 65 108 131 1,065
4 岡崎市 モテル五万石	2日(火)	晴	9:00-9:00 24時	15人	1777 13,946 管内車 193 乗用車 3,137 その他 2,850 計 19,976	272 62 97 20 421

調査事項

各調査事項は車種別とし、交通量、一台当り平均乗車人数、時刻別利用台数と集中度、時刻別滞留時間、上下方向別利用率、一人当り消費額、利用目的、通過頻度に対する利用頻度、一旅行における施設の利用間隔、施設の利用者誘致図

3. 調査結果

多くの調査事項から一例として、車種別・時刻別滞留時間の結果を述べる。

滞留時間は車種・施設の立地条件・施設内容・規模・時刻・経営方針などにより変化し、これらが相互に関連している。滞留時間に大きな影響を与えている設備としては、トラック運転者を対象とした食堂の仮眠室である。

施設利用の車種のかぶりもかなりおそろかであり、トラック（普通・小型）陸送車の運転者を対象とするもの、乗用車を対象とするもの、貸切バスを対象とするものなどに分かれている。この分離は施設自体のみならず販売品にも影響を与え、今日の社会的条件においては融合が困難である。（ビジネスとレクリエーション、運転手の転業意識に主たる問題がひそんでいると筆者は考えている。）

(1) トラックの滞留時間

調査地区②・③において測定され、②は典型的昼夜食堂の場合で、③は仮眠室をもった典型的施設群としての場合で、いずれもトラックの利用率が高い（64%、72%）図-1

調査地区②においては、24時間を通じて滞留時間が20分～40分に平均しており、変動係数も17.8で少ない。その他の地区での単なる飲食休憩時間とほぼ等しく、基準的滞留時間として考えることができる。

調査地区③は仮眠室の影響により17時から3時頃までの滞留時間がのび、その間の駐車場は満員で、一部に路上駐車があうわれている。

(2) 貸切バスの滞留時間

貸切バスは用便・買物（土産品）昼食・待合などの利用目的により施設を利用する。用便・買物についての滞留は15分昼食は35分前後で、旅行スケジュールに規制されている。地区①と②との差は施設規模によるものと考えられる。

(3) 乗用車の滞留時間

滞留時間の変動が少なく35分前後で平均している。貸切バスに比べて長い滞留時間がつづく。地区①と②の相違は施設の環境と規模内容によるもので②の変動はサンプル数の少ない影響である。

図-1 トラックの滞留時間

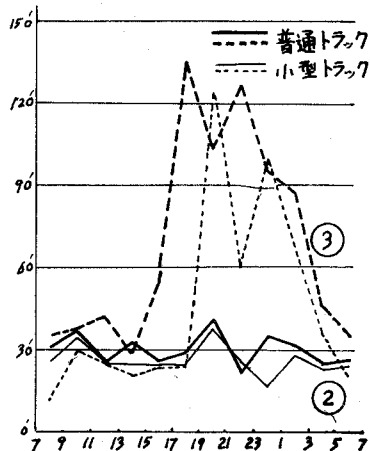


図-2 貸切バスの滞留時間

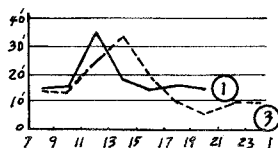


図-3 乗用車の滞留時間

