

東京大学 正員 鈴木忠義
日本道路公団 正員 関大悦実

1 はじめに

この報告は自動車による長距離走行に必要とされる、車両や運転者や乗客に対する高速道路上のサービス施設の実態調査の報告である。この調査は名神高速道路の供用をまわって、各段階に渡って行われたもので、過去3回にわたる調査について日本道路公団本社、名神管理局、各管理事務所の各位と絶大の御協力をいただいた。

2 問題点の所在と調査事項

施設の計画は需要の条件(要素と量)と供給の条件の対応を考えることにより、問題点が発見できる。そこから調査事項が決定される。

需 要 条 件			供 給 条 件	
近いことが比較的 要求される需要	車両	給油、故障、事故、連絡	位置	外部条件 ①
	人間	用便、病氣、睡眠、食事		
選択が必要 される需要	人間	趣味(楽しさ・美しさ)	眺望 環境 環境	内部条件 ②
		情報(人々の評判・宣伝)		

①の外部条件からは車両のO、D、施設の間隔、施設の利用間隔が調査事項となる。

②の内部条件すなわち、施設地自体の条件からは、規模、問題として、本線交通量、立寄交通量、滞留時間が基本的事項である。他の施設地との相対的關係において、設備、眺望、環境が調査事項となり、その条件により、立寄率や滞留時間が変化する。

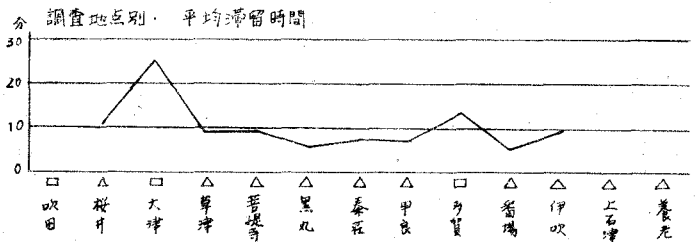
3 調査の年月日と調査地点

調査 年 月 日	□ サービスエリア △ パーキングエリア	吹田	桜井	大津	草津	菩提寺	黒丸	秦荘	中良	多賀	香島	伊吹	上石津	養老
		呂	呂	呂	△	△	△	△	△	呂	△	▽	△	呂
S.38年 11月 13・16・17日				○										
S.39年 5月 15・17・19日		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
S.40年 5月 23日		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
5月 26日+6月23日														

4 調査の結果

過去3回の調査および各地点の調査の多くの結果から、滞留時間および立寄率についてのべる。

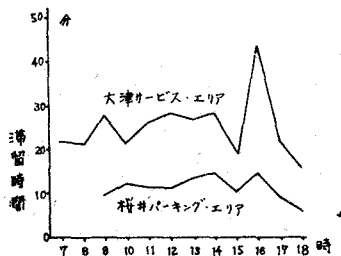
滞留時間
総合的にサービスを目的とするサービス・エリアと単なる駐車休憩を目的とするパーキング・エリアとでは、時間において2倍以上



の差が認められる。この場合、多賀のサービス・エリアは規模において大津をこえるものであるが、調査時期においては、施設が整備されておらず、パーキングエリアの規模の大きなものとしての機能しか果たしていない。一般的に7時～18時の11時間の平均値として晴天条件のもとでは、パーキングエリアにおいては、10分を中心とし、3分の伸縮をもって、各地点が利用されている。大津サービスエリアは眺望条件に恵まれ、また施設も総合サービスを目的として整備されていることから、25.5分の平均値で利用されている。

この滞留時間は時刻的な変化においても、サービス・エリアとパーキング・エリアとの間に相違がある。サービス・エリアにおいては、各時刻で平均値が倍加しているのみならず、夕方において著しい滞留時間の延長が認められ、初期の調査よりも次第に全体として、滞留時間が平均化してきている。サービス・エリアの代表として桜井について滞留時間の変化は、11.4分を平均とし、ほぼ均一な使用れ方をしている。

滞留時間の時刻別変化



立寄率

サービス施設に流入する直前の交通量と立寄交通量との比を立寄率とし、将来交通量より立寄台数を求める資料とする。立寄率は日曜日と週日とでは変化する。各地点とも日曜日に高く、上り線側では各地点とも約1.5倍以上、

調査地点別・年度別・曜日別・立寄率

