

IV-269 人間発達の観点からみた高速道路と沿道施設の役割と今後のあり方に関する一考察

西日本旅客鉄道 正員 近藤政弘
 大阪大学工学部 正員 新田保次
 大林組 正員 灰谷篤雄
 本四公団 正員 前川昌弘

1. 研究の背景と目的

これまでの高速道路整備は地域の経済的發展を目指すことに主眼がおかれ、地域の人たちの成長・向上に貢献したかという観点(人間発達の観点)でのとらえ方は弱い。人間発達を促す観点から高速道路整備を考えると、高速道路を人と人を結びつける文化交流の装置と考え、沿道の文化・教育・レクリエーション施設などの人間発達型施設整備と一体的に計画する視点が重要となってくると思われる。そこで本研究では、中国自動車道路の整備とあわせて、沿道に文化的な施設を先行的に整備した兵庫県や沿道自治体などによる「緑の回廊」施設をケーススタディとして選び、また沿道際の施設であるサービスの新しい活用もとりあげ、これらの施設に対する沿道住民の評価から、今後の高速道路整備と沿道での施設整備について知見を得ることを目的とした。

2. 沿道住民の意識調査

人間発達型の沿道施設が整備された中国道沿道地域の中で、東播磨内陸地域の加西市、滝野町、社町を選び、この3市町から中国道、沿道施設へのアクセスが異なる4つの小学校区をとりあげた(調査地域を図1に示す)。小学校でアンケート配布を行い、児童を通じて保護者に回答してもらった結果、有効回収数は1698票、有効回収率は80.0%となった。調査対象とした主な「緑の回廊」施設を表1に示すが、おおまかに知名(認知)度、利用度とも広域なレクリエーション施設(広域利用型)、知名度は高いが利用度がやや狭域な文化・教育施設(狭域認知型)、知名度・利用度ともに狭域な施設(狭域利用型)に分けられる。

3. 沿道住民による高速道路に対する評価の分析

中国道の総合的な評価について、<地域の発展><くらしの向上>それぞれにとって役立っているかどうかたずねた。図2に示すように地域にとって役立っていると評価している住民(①・②)は8割近くいるが、自分のくらしに対して役立っているとする住民(①・③)は5割弱と、地域に対する評価と比べると低い。また、くらしに対する中国道の評価要因分析として、生活の利便性、地区分断・交通公害などの環境、また文化面での中国道による変化16項目を説明変数としてとりあげ、数量化II類分析を行った結果、表2(ここでは偏相関係数0.1以上のもの)に示すように、大都市へ出ることによる文化接触、大都市との文化交流の増加の変化が、この評価に大きく寄与していることがわかった。



図1. 調査対象地域(調査票を配布した小学校区)

表1. 調査対象地区の「緑の回廊」施設

施設	利用度	
	狭域	広域
狭域	<狭域利用型施設> ・加西勤労者体育センター ・加西市健康増進センター ・社マターボート会館 ・滝野歴史民俗資料館 ・山崎自然歩道	
広域	<広域認知型施設> ・兵庫教育大学 ・滝野台生涯教育センター	<広域利用型施設> ・いこいの村はりま ・フラワースター ・播磨中央公園

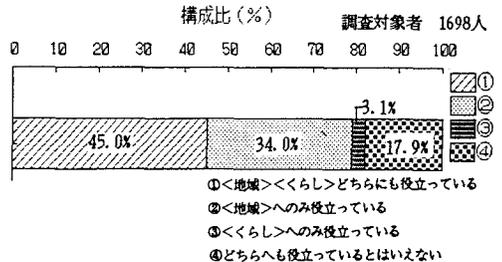


図-2. 中国自動車道の評価(地域、くらしにとって役立っているかどうか)

表2. 数量化II類による

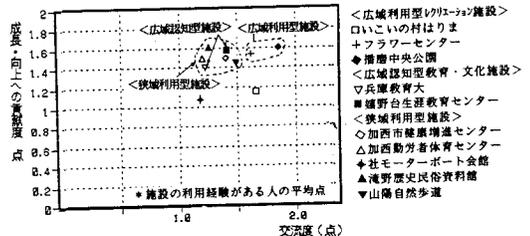
<くらしに対する中国自動車道の評価>要因分析

相関比: 0.485 サンプル数: 236

要因	カテゴリ	スコア	傾きグラフ	傾相関 (1/22')
中国道による変化				
大都市へ行くこと	増えた	0.016		0.252 (0.055)
による文化接触	変化なし	0.039		0.124 (0.026)
地域と大都市との	活発になった	-0.015		0.118 (0.023)
文化交流	変化なし	0.011		0.102 (0.025)
買物の便利さ	便利になった	-0.012		0.100 (0.016)
	変化なし	0.011		
観光客による	失われた	0.020		
まちの良さの変化	変化なし	-0.005		
	良くなった	0.004		
地域が発展した	飛躍した	-0.005		
	変化なし	0.011		

4. 沿道の間関発達型施設の評価

表1にあげた沿道施設について、人間発達型施設としての位置づけを図3に示すように2つの軸の評価点で表した。縦軸は施設の子供の成長・自分自身の向上への貢献度で、これは施設の機能本来での人間発達度を表わすと考える。横軸の交流度は、施設を通じて行なわれる家族・地元・他地域との交流3つをまとめたもので、高速道路沿道にあることを活用した人間発達を促す度合として考え取り上げた。各施設とも利用経験のある人についての評価得点を示しているが、2つの(宿泊施設としてのイメージが強い)施設を除いて、成長・向上への貢献度はおおむねどの施設でも高く評価されている。ところが交流度をみると、広域レクリエーション施設では、高速道路利用の訪問客を呼び込んでいるため交流度は高く表れるものの、比較的地元利用者限定されているような文化・教育・健康型の施設では交流度はそれほど高くない。



5. サービスエリアの新しい活用策に関する住民意向

現在、観光資源が付近にあるサービスエリアについては、高速道路利用者がこれらの資源に直接アクセスできたり、また沿道住民がサービスエリア内の施設を利用できる一体的整備が検討されている。そのような観光資源が隣接していないサービスエリアでも、文化的な施設を取り込み、あわせて沿道住民のための駐車場を整備することによって、沿道地域における人間発達型施設となりえないだろうか。ここではその可能性を探ってみた。図4に示すように沿道住民のサービスエリアのオープン化への賛成の声は多く、特にサービスエリアがある富田地区でその割合は多い。その場合、サービスエリア内に希望する施設として、レクリエーション施設とともに医療・健康施設、文化施設といった沿道住民の成長・発達を促す施設も多くあげられた。

軸の説明		
<縦軸>成長・向上への貢献度		
施設が貢献	役立っている	わからない
子供の成長へ	1点	0点
自分自身の向上へ	#	#
<横軸>交流度		
施設での交流	特にある	ある
家族との交流	2点	1点
地元の人との交流	#	#
他地域との交流	#	#

図3. 沿道における人間発達型施設としての評価点

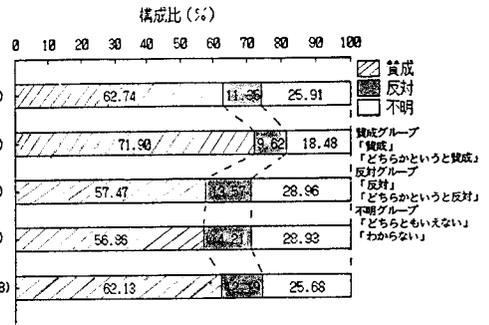


図4. サービスエリアオープン化への賛否

6. まとめ

- (1) 地方部における高速道路沿道地域では、自分のくらしに対する高速道路の貢献を、地域に対してのようによく評価していない。また、くらしに対する高速道路の評価の要因としては、高速道路がもたらす大都市との文化的なつながりの変化が大きく寄与する。
- (2) 広域利用型のレクリエーション施設での交流度は高い。しかし、それに比べると文化・教育型、健康・福祉型の施設での交流度はそれほど高く表れなかった。今後はこれらの施設にも、高速道路の持つ機能を活用した交流面での広域化を促すことが求められる。
- (3) サービスエリアのオープン化やその場合の新たな施設整備に対しては、沿道住民の賛成率や要望が高いので、沿道地域と大都市との交流を促す沿道施設整備策として発展の可能性があると思われる。