

IV-473

道路休憩施設の現状と今後の可能性

－高速道路サービスエリア（SA）と道の駅－

大阪大学工学部 学生会員 加藤健太郎
大阪大学工学部 正会員 飯田 克弘
大阪大学工学部 正会員 森 康男

1. はじめに

高速道路休憩施設（SA,PA）は供用当初、実用機能本位なつくりであったが、モータリゼーションの急激な進展、国民生活の向上に伴い、その整備は急速に進んだ。一方、トリップの24時間化や長距離化、女性・高齢者ドライバーの増加などから一般道路にも休憩施設の必要性が生じ始めたため、建設省も平成3年度より、一般道路の休憩施設（道の駅）の整備に取り組むようになった。このようなことを背景に、道路休憩施設は利用者およびそのニーズの多様化に対応する必要性が生じ、さらに休憩施設間のつながりや地域との関係を見直す時期にさしかかっている。本編では、SAと道の駅の現状を調査し、今後予想される状況を考慮した施設整備上の課題を抽出するとともに、将来の道路休憩施設のあり方を検討する。

2. 道路休憩施設機能の現状把握

道路休憩施設のあり方を検討するにあたって、高速道路休憩施設と道の駅において高齢者・障害者、女性・子供、外国人に対する施設整備、さらにレクリエーション施設、インフォメーション、分煙状況、ゴミ問題などの項目に関する現地調査を行った（1995年11月23日～25日）。この調査結果に基づき、以下では①障害者・高齢者、②女性・子供、③情報提供に関する施設の現状について述べる。

①**障害者・高齢者用施設** SAでは、全ての施設で身障者用駐車ます・トイレが設置されており、段差がある場合はスロープが設置されていた。しかし、身障者用駐車ますが基準²⁾（横5m×縦6m）を満たしていない例や、駐車ますと身障者用トイレとの距離が長い（最大55.3m）事例もみられた。これは、改良工事の時期の違いが原因と思われる。道の駅についても調査した全ての施設で身障者用トイレと、段差解消のためのスロープを確認することができた。しかし身障者用駐車ますについては、サイズがSAの場合と比べて小さかったり、設置されていない施設も見られた。これは平成5年に定められた「道の駅」登録・案内制度¹⁾に、具体的な基準が示されていないことが原因と思われる。

またトリップの長距離化に伴いそのニーズが高まっている救護施設等は今回調査した施設では確認できなかった。これに関して、道の駅では周辺の病院に関する情報を提供しているため状況に応じた対応が可能であるが、高速道路上では、周辺地域の情報を入手するのが容易でなく、出口もインターチェンジに限られているため、迅速な対応が困難である。高齢者の増加を含めた利用者の多様化の観点からも、救護施設等の設置、地域情報入手および地域とのアクセスの容易化が今後の検討課題であるといえる。

②**女性・子供用施設** はほぼ全てのSAでベビーベッドが設置されており、案内窓口において女性用衛生用品等が販売されていた。しかし、ベビーベッドの周囲に間仕切りが設置されていない施設がいくつかみられた。乳幼児を連れた利用者が増加していること、このスペースが授乳の際にも使われることを考えれば、間仕切りと同時にスペース増設の必要性は高い。一方、調査対象の道の駅ではこのようなサービスを確認することはできなかった。

③**情報提供施設** 全てのSAで高速道路上の情報が提供されている。特に、改良工事が終了したSAでは、情報更新がオン・タイムで可能な方式（ハイウェイ情報ターミナル）が主流となっている。足柄SA（東名高速道路、上り施設）では、利用者が、知りたい情報を画面上に表示されるボタンで選択する「対話型」のシステムを採用している。しかし、①でも述べたとおり、一般道を含む周辺地域の情報を提供している施設は現時点ではない。道の駅では、WINDOWSを導入して対話型の情報提供を行っている施設が数箇所みられた。ここでは道路情報だけでなく、地域情報（名所、特産品、宿泊など）も提供されていた。

3. 道路休憩施設のネットワークから生まれる新たな視点

1) SAと道の駅の相互情報交換 トリップの長距離化、目的地の多様化により、高速道路を降りてからも、長距離運転をする場合が多い。したがって、SAで一般道の情報を知ることが可能になれば、先述したとおり、健康状態の変化に迅速な対応ができるとともに、道路状況に応じた旅程変更が容易になる。ここで、相互情報交換の可能性を考えてみると、先に紹介したように、SA、道の駅とも対話型システムを導入し、内容の充実した情報提供を行っており、現時点で技術上の問題はそれほど大きくないと考えられる。すなわち、通信回線・施設、提供される情報形式の規格化に関して整備を行い、相互の情報を統括する機構が成立すれば、このようなシステムの実現可能性はかなり高い。

2) 地域との関わり・防災拠点としての見直し 近年、ハイウェイ・オアシス構想に基づき、SAと域外にある都市公園を結びつけて一体整備した事例がいくつか見られる。しかし、現時点でこれはSAから地域へアクセスするものであり、SAを地域に開放するものではない。これは法令によって、有料道路内のSAに対する域外からの人の出入りが制限されているからである。

しかし、その機能（トイレ、レストラン、身障者用施設など）を見直すと、都市公園と一体化させたSAを地域に開放し、1)で述べた情報の相互交換が行われれば、地域防災拠点としての活用と同時に高速道路からの退路の確保が可能になると思われる。さらに、このような施設の開放は、高速道路の今後の課題である救護施設の設置・医師の確保を容易にするとともに、地域経済への貢献も可能にする。この構想の実現のためには、地域側の取り組みとして、都市公園を整備・制定し、さらにヘリポート・備蓄倉庫等を設置して避難地として定める必要がある。

4. おわりに

本稿では、現地調査の結果から現状の施設の課題を指摘するとともに、今後の道路休憩施設のあり方を考える上で、相互情報提供、SAを地域に開放することによる防災拠点として活用することに着目した。

以上の知見を整理したものを図-1に示す。このような、地域の都市公園（防災拠点）、高速道路のSAおよび道の駅を一体と考えた整備が今後の施設整備を充実させるとともに、地域経済への貢献を可能にすると考えられる。

参考文献

- 1) 建設省道路局：道の駅の本、pp10、1993.7 2) 日本道路公団：休憩施設設計要領、1990

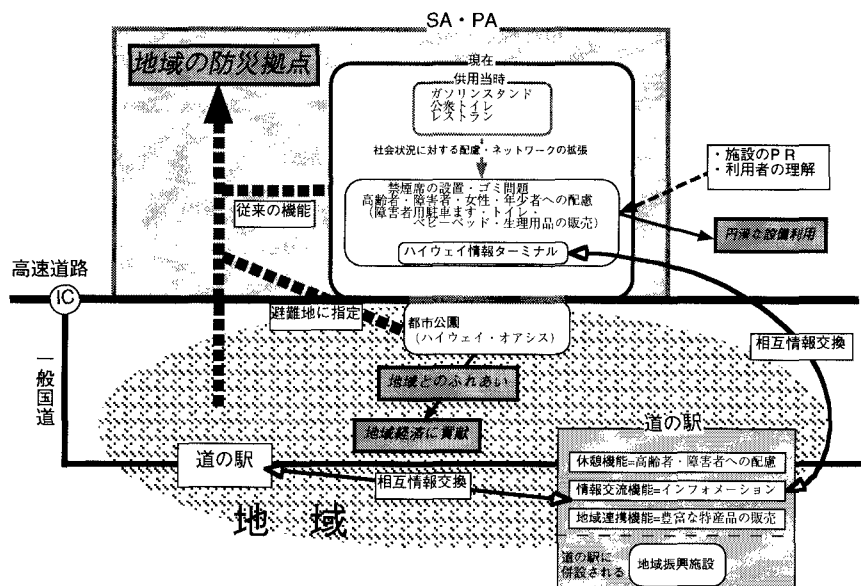


図-1 今後の道路休憩施設