

高速道路のSA・PAを活用した地域づくりの意識と動向に関する研究

大同工業大学大学院 学生員 山本桂路

大同工業大学工学部 正 員 嶋田喜昭

1. はじめに

高速道路の休憩施設であるサービスエリア・パーキングエリア（以下、SA・PA）は、様々な人々が集い憩うという「たまり」の機能を有している。SAとPAはそれぞれ設置基準が定められているのみで、サービス機能面においては明確な違いはみられない。このようなSA・PAは、地域振興に活用できる潜在的要素を持っているが、SA・PAを活用した地域整備の取り組みは一部でみられる程度であり、地域づくりに十分に活用されているところはまだ少ない。また、平成10年9月の高速自動車国道法の改正により、高速道路の連結制限が緩和され、民間事業者等が高速道路やSA・PA等を活用した各種連結施設を設置することも可能となった（以下、新事業）。

本研究では、SA・PAの活用による地域づくりの可能性を探るべく、全国のSA・PA所在市町村を対象にアンケート調査を行い、SA・PAの活用に関する基礎資料を提示することを目的としている。

2. アンケート調査の概要

表 - 1 アンケート項目

- a) 調査対象：全国のSA・PA所在市町村
(336 SA・PA に対し 316 市町村)
- b) 調査内容：表 - 1 参照
- c) 調査方法：郵送調査
- d) 調査期間：平成11年12月
- e) 有効回答：252 票(有効回収率 75%)

3. 主な調査結果

ここでは、主に地域づくりにおけるSA・PAの活用及び位置づけについて、SA・PA所在市町村の意識と動向を示す。

(1) SA・PAの活用について

図 - 1 に示すようにSA・PA周辺の整備に関しては、「特に活用は考えていない」が過半数を占めており、次いで「新事業の施行により、活用方策を構想・計画中」、「新事業の施工を知らなかった」、「ハイウェイオアシス事業やSA・PAを活用した地域拠点整備事業（以下、既存事業）等により整備・整備中」がそれぞれ1割程度となっている。また、既存事業等によりSA・PA周辺を整備しているところの整備効果をみると、図 - 2 に示すように「地域イメージの向上」や「地域の活性化」が多く挙げられている。現在整備中のところでは、「地域の活性化」や「周辺地域の発展」を期待しているものが多い。「特に活用は考えていない」ところの理由としては、「自ら管理していないから」「財政難だから」「効果が期待できないから」といった回答が多くみられる。ちなみに「一般的にはSA・PAの活用は地域活性化につながると思う」とするところは約9割を占めており、SA・PAの活用は地域づくりに有効であるという意識がうかがえる。

- | |
|----------------------------------|
| 1. SA・PAの活用について |
| (1)SA・PAの活用による地域活性化の可能性意識 |
| (2)SA・PA周辺の整備状況と意向 |
| (3)上記についての効果・期待・構想内容等(M・A) |
| (4)SA・PA周辺地域の土地利用 |
| 2 地域づくりにおけるSA・PAの位置づけについて |
| (1)地域づくりにおけるSA・PAの重視度 |
| (2)上記の理由と活用内容(M・A) |
| (3)SA・PA周辺の活用・整備法(M・A) |
| 3. SA・PAに対する防災機能について |
| (1)災害時における高速道路の信頼度 |
| (2)SA・PAの防災拠点としての可能性 |
| (3)SA・PA周辺における医療施設の設置意向(M・A) |
| 4. SA・PAの現状評価について |
| (1)SA・PA施設の満足度 |
| (2)上記の理由 |
| (3)SA・PAの特長(M・A) |

注) 印は一般的なSA・PAを想定して回答
M・Aは複数回答

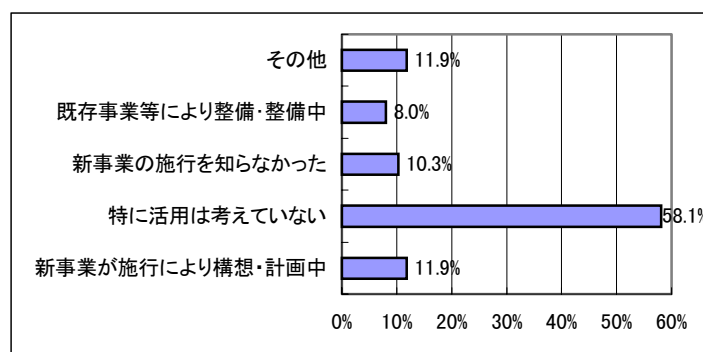


図 - 1 SA・PA周辺の整備状況と意向について

キーワード：SA・PA 地域づくり 意識調査

連絡先 : 〒457-8532 名古屋市南区白水町 40 TEL : 052-612-5571 FAX : 052-612-5953

(2)地域づくりにおけるSA・PAの位置づけについて

地域づくりにおいてSA・PAは「あまり重視していない」という回答が最も多く過半数を占め、次いで「やや重視している」が3割弱となっている。全体としては重視していない方が多い。重視しているところでは、図-3に示すように「地域活性化に貢献できるから」や「経済効果があるから」といった理由が多くみられる。また、SA・PA施設本体の活用法については、「観光資源」や「ターミナル機能」として活用、あるいは活用を考えているところが多い。一方、「重視していない」ところの理由としては、「施設規模が小さいから」や「市街地から離れているから」「管理主体でないから」という回答が多くなっている。なお、一般的なSA・PA周辺の活用・整備法については、「観光施設」「ターミナル施設」としての機能整備が必要という回答が多くみられる。

(3)SA・PAの活用可能性意識と整備

状況・意向及び重視度の関係について

一般にSA・PAが地域活性化に活用可能であるという意識を持っている市町村における整備状況・意向、及び地域づくりでの重視度を図-4に示す。周辺の整備状況・意向については、SA・PAの活用により地域活性化が可能であるという肯定的回答をしたうちの過半数は、「特に活用は考えていない」としている。また、同様に地域づくりにおける重視度については、約6割が「重視していない」となっている。これらのことから、一般的にはSA・PAの活用は地域活性化につながるという意識はあるものの、自市町村の地域づくりにおいてはあまり活用・重視されていないことがわかる。

4. おわりに

本研究では、SA・PA所在市町村のSA・PAの活用に関する意識と動向を調査し、地域づくりの一手段としての可能性を探った。その結果、SA・PAの活用に対して前向きな意見は多くみられたが、実際に活用まで踏み切っていない市町村が多いことがわかった。しかしながら、既にSA・PAを活用している地域ではその効果が確認でき、活用を考えている地域での期待も大きい。さらに、都市計画法の改正(H12.4)により、今まで以上にSA・PAの活用について注目されることも予想できる。今後は、地域性やSA・PAの機能による意識の相違といった観点から分析を進めていくつもりである。

【参考文献】 1) 嶋田・川本・川上・本多：地域づくりにおけるSA・PAの活用に関する基礎的研究,土木計画学研究・講演集 No.20(2),pp587-590 2) <http://www.japan-highway.go.jp/enterprise3/index.html>

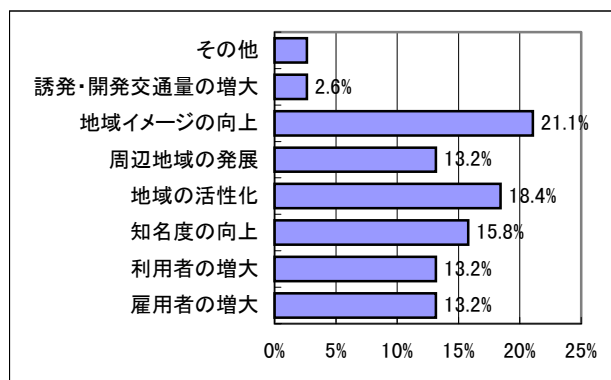


図-2 SA・PA周辺の整備効果

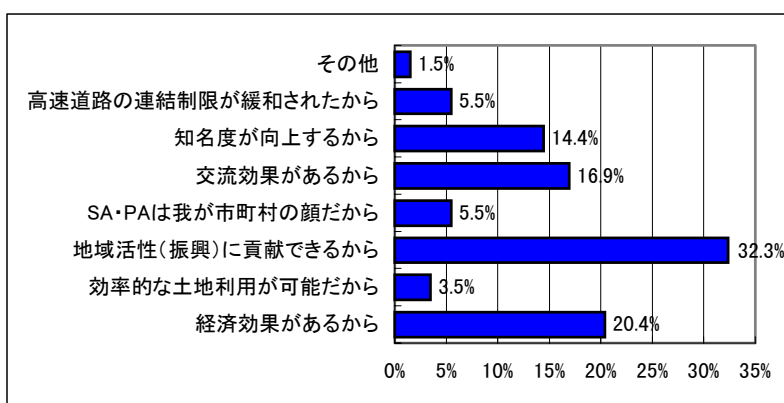


図-3 地域づくりにおけるSA・PAの重視の理由

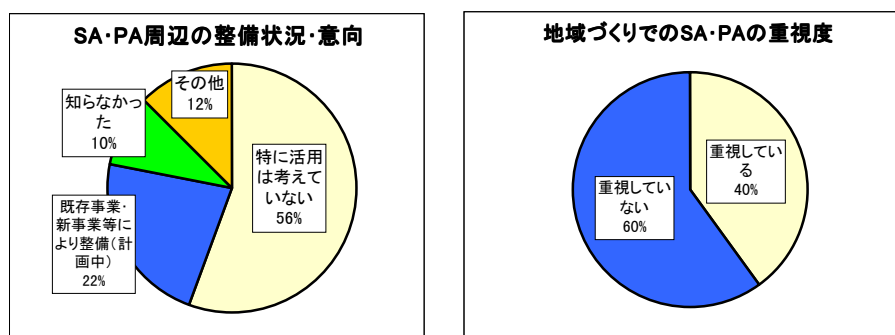


図-4 地域活性化に活用可能であるとする市町村の整備状況・意向及び重視度