

地方部高速道路休憩施設の「まち」の像と 定住意向調査にみるまちの成立可能性

葛西 誠¹・長谷川 裕修²・井上 誠³

¹正会員 秋田工業高等専門学校 土木・建築系 (〒011-8511 秋田県秋田市飯島文京町 1-1)
E-mail: kasai@akita-nct.ac.jp (Corresponding Author)

²正会員 秋田工業高等専門学校 土木・建築系 (〒011-8511 秋田県秋田市飯島文京町 1-1)
E-mail: hasegawa@akita-nct.ac.jp

³非会員 秋田工業高等専門学校 土木・建築系 (〒011-8511 秋田県秋田市飯島文京町 1-1)
E-mail: inoue@akita-nct.ac.jp

地方部の高速道路休憩施設の近傍に設置する人口 1 千人～3 千人程度の小規模な「まち」の成立可能性を検討する。このまちへの訪問意向および定住意向を確認するため、東北自動車道の 2 休憩施設にて行った対面聞き取り形式での調査の概要とその結果を示す。調査では生活利便施設がまちの中に設置されていると提示した上で定住意向等を質問する。提示した生活利便施設の種類によって異なるものの、長者原 SA では約 10%、上河内 SA では約 15%の回答者がかなり定住したいと回答し、一定程度の需要が想定される。また、休憩施設のまちが国土のランドデザイン 2050 で示される小さな拠点と対応する可能性を指摘し、その場合周辺集落との連携や、コンパクト+ネットワークとしての高速道路の速達性を十分引き出せるネットワーク計画のあり方を今後検討する必要性に言及する。

Key Words: rest area, interurban expressway, garden city, small bases, survey on intention of settlement

1. はじめに

二地域居住^{注 1)}に代表される柔軟なライフスタイル、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から推奨されるテレワーク^{注 2)}をはじめとする柔軟なワークスタイルが普及しつつある。住居地選択が以前より柔軟に可能となっていることが期待される。

一方で、地方部の人口減少、これに伴う働き手不足およびコミュニティの担い手不足等は近年深刻さを増している。地方部における首都圏等からの UJI ターン等による人口確保のため、移住希望者にとって魅力的に映る受け皿の整備が必要である。居住に最低限必要な生活利便施設の存在はもちろん、その土地ならではの良さを十分に味わえる施策の充実が重要であろう。加えて、前述のテレワークや二地域居住等を希望する人に対して、大都市等へのアクセスが一定程度容易であることも、居住地選択に対して重要な要素になりえるであろう。

1997年に一部区間が開業した北陸新幹線の安中榛名駅に直結したリゾート型住宅地びゅうヴェルジェ安中榛名に関するプレスリリースでは、新幹線通勤の利用者の居住

や在宅勤務を想定していたとの記述がある^{注 3)}。前述の二地域居住等のライフスタイルを求める者にとっては、高速道路や高速鉄道等を利用して大都市と行き来できる土地は魅力でありうる。

上記のような、地方部における大都市へのアクセスが一定程度良好と想定される場所として、鉄道利用を前提とすれば新幹線等の高速鉄道の駅周辺、自動車等利用を想定すれば高速道路のインターチェンジ (IC) 近傍、高速道路の休憩施設 (サービスエリア (SA) またはパーキングエリア (PA)) が想起される。しかし IC は、自動車が異なる道路階層の道路を行き来するための施設であり、そこで人が乗降することを前提とはしない。一方で、休憩施設は、高速道路利用者が車を止め降車し、歩く場所である。近年は高速道路休憩施設に車の出入り可能なスマート IC だけではなく、人の出入りが可能な連絡通路 (例えば NEXCO 東日本の場合ウォークインゲートと呼ばれる^{注 4)}) も順次整備されてきており、周辺地域に対して高速道路休憩施設は車に対しても人に対しても開かれている。休憩施設の近傍に、人の住まうまちを形成した場合、鉄道駅との類似性を考えると、高速道路

が線路、休憩施設が駅に相当すると考えれば、十分に交通利便性の高いまちとなる可能性を秘めていると考えられる。さらに、仮に休憩施設に高速バスの停留所が併設されている場合で、休憩施設内に生活関連施設が整備されている場合には自家用車を所有しない生活も成立可能であろう。将来的には、自動運転によって休憩施設の「まち」の内外を移動することも可能であろうし、周辺集落に対する基幹集落として整備し機能させることも想定しうる。

このような、休憩施設に隣接する「まち」は、当然のことながら居住する住民がいてはじめてまちとして成立する。本研究は、休憩施設の近傍に「まち」を整備した場合に、どの程度受け入れられる可能性があるかを、高速道路休憩施設利用者を対象に聞き取り調査を行ないその結果を報告するものである。以下、休憩施設近傍のまちを単に「休憩施設のまち」、あるいは紛らわしくない場合には単に「まち」と表記することとする。

2. 休憩施設のまちの像と小さな拠点

(1) 休憩施設のまちの像

先述の通り、休憩施設のまちの着想は、安中榛名駅前の住宅地びゅうヴェルジェ安中榛名の高速道路版が成立しうるのでは、にある。びゅうヴェルジェ安中榛名の開発総面積は48.6ha、計画人口は約2500人とされる^{注3)}。これを参考に、休憩施設のまちの計画人口はおおむね1000～3000人程度を想定するものとする。これは、休憩施設のまちの中では徒歩での生活ができるよう十分小さくすることを想定しているためである。

このまちへ定住可能とするため、必要な生活利便施設として以下が立地すると仮定する：食料品や日用品が購入できる商業施設、日常的な医療を受けられるクリニックを想定した医療施設、子どものいる世帯が居住するための教育施設（小中学校）、憩いの場やリクリエーションの場としての公園緑地である。

(2) コンパクト+ネットワークと休憩施設のまち

本施策は、地方部の既成市街地ではない地域での住宅地の整備を志向するものであるから、「国土のグランドデザイン 2050 ～対流促進型国土の形成～^{注5)}」に示される「小さな拠点」の考え方、「コンパクト+ネットワーク」の考え方との対応を考慮しておく必要がある。鍵となるのは、1)休憩施設のまちは小さな拠点の一種たり得ること、2)休憩施設のまちに直結する高速道路は速達性を活かしたネットワークと位置付けられること、である。

a) 小さな拠点

国土のグランドデザイン 2050 では「集落の散在する

地域においては、商店、診療所など日常生活に不可欠な施設や地域活動を行う場を歩いて動ける範囲に集め、周辺地域とネットワークでつないだ『小さな拠点』を形成する（コンパクト+ネットワーク）」とある^{注5)}。休憩施設のまちは既成集落ではないが、休憩施設のまちに生活利便施設を整備することを前提とするので、周辺集落群の基幹集落として位置付けることも可能と考えられる。

ただし、谷口ら^{リ)}の指摘にあるように、周辺集落における生活利便施設の立地の有無などによって、小さな拠点が客観的に適切に選定されるべきであるし、また実態として周辺集落の住民がどのように利用するか実態を把握したり予測したりする必要があることは留意しなければならない。例えば森尾・河上²⁾は食料品店等を含む4種の生活関連施設を全てが揃う地域を小さな拠点と定義した上で、周辺地域の人口動態を観察し議論している。山根・谷口³⁾は、拠点内のコンパクト性およびネットワークによって変化する後背圏状況を考慮した小さな拠点ポテンシャルを定義し、小さな拠点の客観的選定方法を示している。またこれの発展形として山根ら⁴⁾はわかりやすいフローチャート形式の小さな拠点選定法を提案している。これらを参考に休憩施設のまちを小さな拠点と位置付けるべきであるか、位置付けるのであればどのような生活利便施設が必要か今後検討を要する課題である。

b) ネットワークの一部としての高速道路

コンパクト+ネットワークのネットワークは、小さな拠点と周辺地域を連結するものと理解される^{注5)}。小さな拠点内は徒歩で移動できるよう生活利便施設を狭い範囲に集約しつつも、周辺集落群の住民が小さな拠点にある生活利便施設等を利用できるようにする配慮と言える。先述の山根・谷口³⁾においてもネットワークによる周辺地域からの生活利便施設利用可能性を考慮して小さな拠点を選定している。

一般には、ネットワークとして活用するものはバス等の公共交通と解されているが、谷口ら³⁾によれば地方部では必ずしも公共交通のサービスレベルが高くはなく自動車交通を前提とした「自動車型小さな拠点」を提唱している。本研究の休憩施設のまちは、周辺集落との往来はこのような自動車交通を想定するものである。また、先述の「国土のグランドデザイン 2050」^{注5)}にも取り組みの推進が述べられている通り、道の駅を小さな拠点として据えるケースも各地で見られる^{注6)}。

このように、ネットワークを構成するリンクに自動車交通を許容するならば、休憩施設のまちに直結する高速道路はその速達性においてこれまでにないスケールでの集落間ネットワークをも想定可能と考えられる。例えば、休憩施設にまちが遍在するようになれば、隣接する休憩施設間（NEXCO 設計要領によれば休憩施設間距離は15～35kmを目安とするとされている^{注7)}）で互いに生活利

表-1 対面聞取調査実施場所および日時

場所	実施日時	回答数
東北自動車道 長者原 SA(上)	2022年11月12日(土) 10:00-16:30	190
東北自動車道 上河内 SA(上)	2022年11月19日(土) 9:30-16:30	163

質問 1: SA や PA のすぐそばに、このような「まち」があるとします。

- ・ 30分程度散策してみたいですか？
- ・ 1泊してみたいですか？
- ※ ・ 1週間程度滞在してみたいですか？
- ・ 定住してみたいですか？

(いずれも、「かなりしてみたい」「ある程度してみたい」「あまりしたくない」「まったくしたくない」の4段階)

質問 2: 小学校、中学校はこのまちにあります。

※の部分繰り返し

質問 3: 食料品、日用品が買えるお店があります。

※の部分繰り返し

質問 4: かかりつけ医がいるクリニックがあります。

※の部分繰り返し

質問 5: 周囲は緑で囲まれた田園地帯です。まちの中の緑地では、スポーツや散策ができます。

※の部分繰り返し

質問 6: 高速道路を使って、仙台市まで 45 分程度かかります。(長者原 SA 調査の場合)

宇都宮市街地まで 35 分程度かかります。

(上河内 SA 調査の場合)

図-1 対面聞取調査における質問項目

便施設を補完することも可能と思われ、全ての休憩施設のまちにあらゆる生活関連施設を配置しなくても十分である可能性がある。またかなり遠方の集落からでも、その休憩施設のまちならではのサービスを受けられる可能性もある。

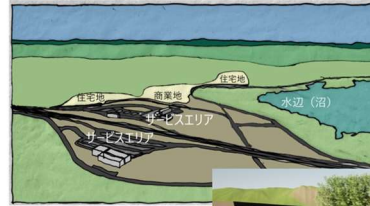
3. 休憩施設のまちの定住意向等調査

(1) 調査方式および質問内容

地方部に点在する高速道路休憩施設の近傍に、人口約 2000 人の小規模な「まち」をつくる構想を提示し、訪問意向、定住意向を聞いた結果を述べる。

東北自動車道の 2 つの休憩施設にて、以下に述べる対面聞取形式の意識調査を実施した。実施場所および日時

SAやPAのすぐそばに、このような「まち」があるとします。



かかりつけ医がいるクリニックがあります。



図-2 質問に対応して回答者に提示するイラスト (上: 質問 1, 下: 質問 4)

は表-1の通りである。

調査員 2 人 1 組が休憩施設園地部分にて休憩施設利用者に声をかける。調査員は利用者に質問し、回答を調査員が記録用紙に記録する方式である。

調査票における主要な質問項目は図-1 の通りである。第 1 質問は第 1 印象を尋ねる質問である。生活関連施設(商業施設、緑地、小中学校、かかりつけ医のいるクリニック)があることによる訪問意向、定住意向を尋ねる質問を質問 2 から質問 5 に配置する。これら施設が存在することによる定住意向等が質問の順番によって固定されることを防ぐため、質問 2 から質問 5 の登場順を変化させた 4!=24 通りの調査票を作成する。登場順を変化させる理由は商業施設等生活利便施設が定住意向等に及ぼす影響を知る際に、質問の登場順の影響を極力生じないようにするためである。質問 1~質問 5 については、対応するイメージイラストを作成する。これらイラストを見せながら質問に対する回答を聞く。質問 6 では、調査実施場所の休憩施設から中核市~指定都市程度の規模の直近都市までの所要時間を提示する。これは、二地域居住やテレワークを基本とし必要に応じて職場のあると仮定する比較的大規模の都市まで移動する場合を想定した質問である。

作成したイラストの一部を図-2 に示す。なお、質問 1 に対応するまちのイメージイラストは、長者原 SA の南



図-3 対面聞取調査実施時の様子

東側にまちを設置した場合を想定して描いている。このほかの質問として、年齢、職場においてテレワークを実施しているか否か、住居形態等を質問しているが、ここでは省略する。調査時の様子を図-3に示す。

(2) 調査結果

単純集計結果を図-4～図-7に示す。図中の「第1印象」は質問1に対する回答の集計である。「小中学校」「お店」「クリニック」「緑地」はそれぞれの生活利便施設があることを回答者に提示した際の集計結果である。これらは質問2～質問5に対応するが、質問の順番は固定されていないことに留意が必要である。「仙台まで45分」「宇都宮市街地まで35分」は質問6に対する回答の集計結果である。いずれも、左側に長者原SAにおける結果、右側に上河内SAにおける結果を示している。なお、無回答項目があった場合でもその調査票1票を全て無効票とはせず、回答があった項目は集計に反映させている。

図-4は「30分程度散策してみたいですか？」に対する回答である。提示する生活利便施設の種類によって割合は異なるが、両SAも「かなりしてみたい」「ある程度してみたい」を合わせると、小中学校を除いて5割以上を占める。休憩施設のまちを訪問してみたいと感じる回答者は一定程度いることが確認される。なお、緑地およびお店は他の生活利便施設よりも魅力的に映っていることもうかがえる。

図-5は、「1泊してみたいですか？」に対する回答である。先の「30分程度散策してみたいですか？」と比較すると「かなりしてみたい」「ある程度してみたい」を合わせた割合は生活利便施設の種類によって異なるものの4割前後であることがわかる。観光として訪れるとすれば一定程度魅力的に感じられるということであろう。

図-6は、「1週間程度滞在してみたいですか？」に対する回答である。「かなりしてみたい」の割合は1割を

下回る程度にとどまっている。「かなりしてみたい」「ある程度してみたい」を合わせた割合でも上河内SAでは3割に満たず、長者原SAでは2割に満たない。この質問は、二地域居住や正月や盆、大型連休のような比較的長期の休暇に滞在することを想定して設定したものであるが、そのような滞在のあり方として受け取ってもらえなかったか、受け取ってもらったとしてもそのあり方自体が魅力的に映らなかったと解釈できる。

図-7は「定住してみたいですか？」に対する回答である。この調査において最も重要な設問と位置付けられる。長者原SAにおいては「かなりしてみたい」は1割程度、上河内SAにおいては「かなりしてみたい」は1割5分程度である。決して多いとは評価できないが、実際に定住するとなれば職業や転居、子どもの学業など様々に調整しなければならぬ抵抗があるはずであり、無視できないほどには大きい割合であると評価できよう。

4. おわりに

本稿ではまず地方部の高速道路休憩施設に隣接する「まち」の概念を提示した。二地域居住やテレワークをはじめとした新しいライフスタイル、ワークスタイルの普及を迎える中で、北陸新幹線安中榛名駅直結の住宅地びゅうヴェルジェ安中榛名のようなまちが、地方部の高速道路休憩施設直結に直結して存在してもよいと考えられることを述べた。さらに、このような休憩施設のまちは、周辺集落との位置関係や立地する生活利便施設とのかかわりを十分慎重に考慮しながらも「小さな拠点」として位置付けられる場合があることに言及した。高速道路は速達性の優れた交通機関であるから、「コンパクト+ネットワーク」のネットワークを構成するリンクとして遠方まで勢力圏が広がるはずであり、これまでにないネットワーク像を描ける可能性がある。

このような休憩施設のまちが成立するには、定住する住民がいなければならない。東北自動車道長者原SA（上り）および上河内SA（上り）にて、休憩施設のまちの概念を提示しつつ、このまちのなかに生活利便施設があることを提示した際に定住意向等がどの程度であるかを聞く対面聞取調査を実施した。定住したいかを尋ねた質問に対しては、10～15%程度の回答者が「かなり定住してみたい」と回答した。決して多くはないものの、一定程度定住意向を持つことが示唆された。

もちろん、この報告の段階ではよりこのまちに魅力を感じる年齢層はどうであるかなど、属性別の回答傾向を吟味するには至っていない。またこの調査では、回答者および調査員の負担を減らすために聞取時間を極力減らしており、居住地や勤務地などの定住意思にかかわりの

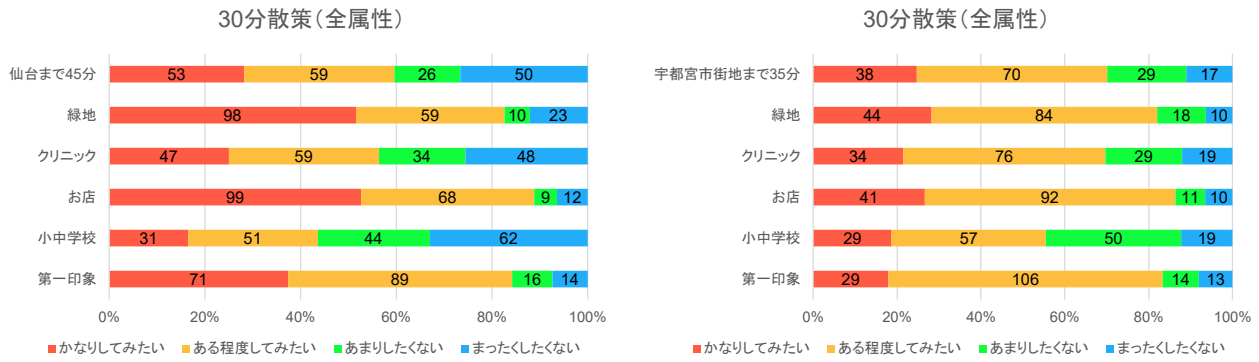


図4 30分程度散歩してみたいかの質問に対する回答 (左: 長者原 SA, 右: 上河内 SA)

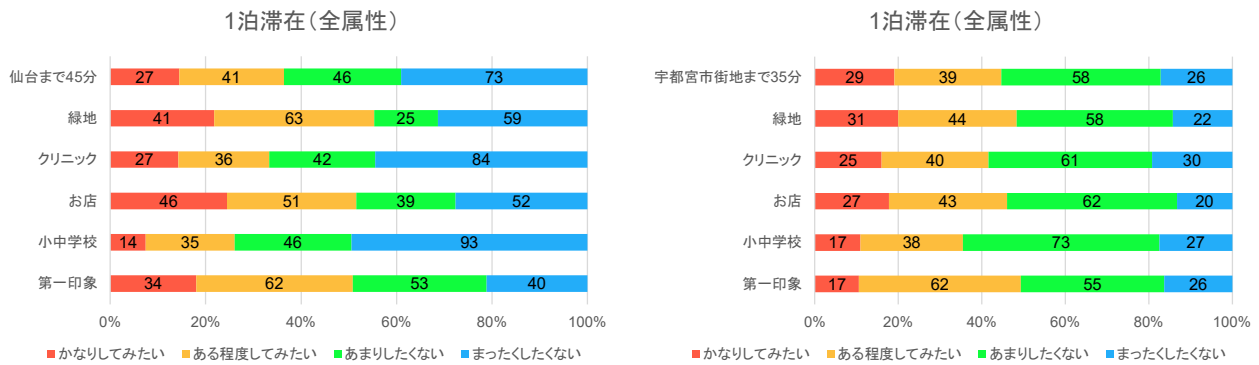


図5 1泊してみたいかの質問に対する回答 (左: 長者原 SA, 右: 上河内 SA)

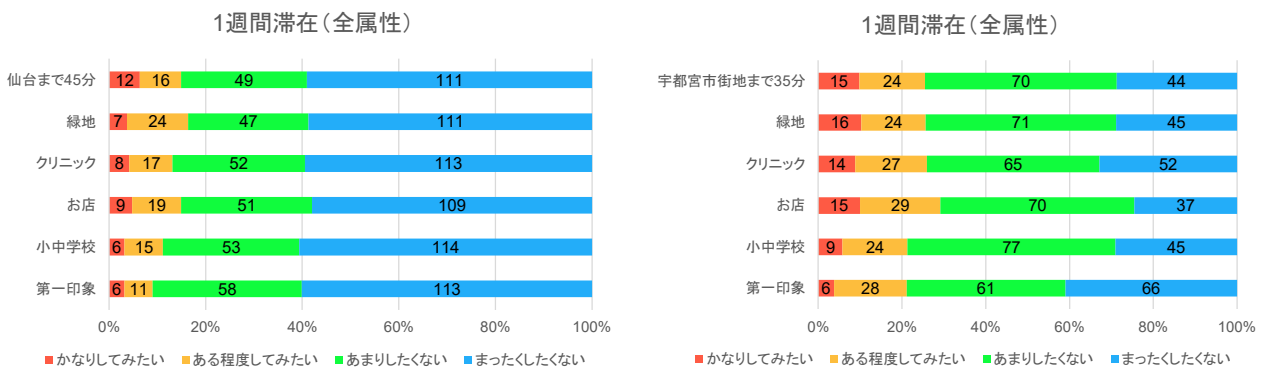


図6 1週間程度滞在してみたいかの質問に対する回答 (左: 長者原 SA, 右: 上河内 SA)

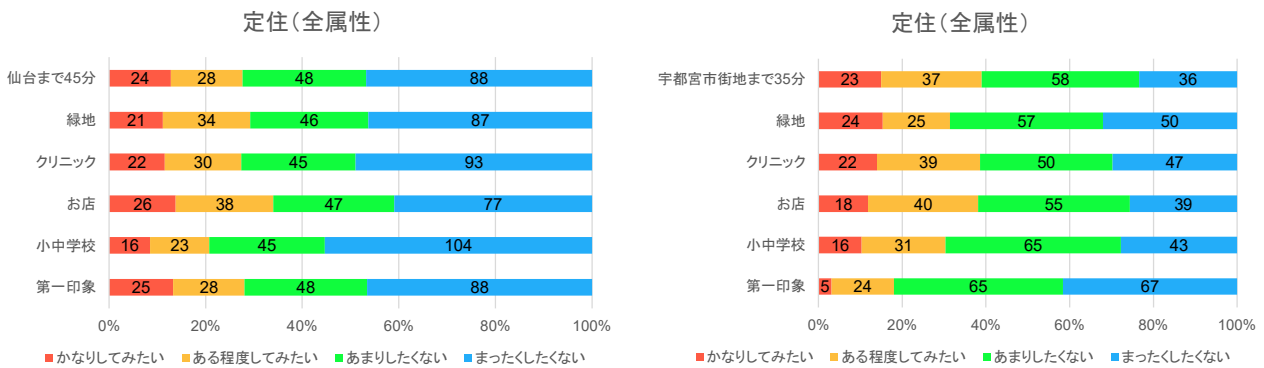


図7 定住してみたいかの質問に対する回答 (左: 長者原 SA, 右: 上河内 SA)

強いと考えられる要素を質問として設定しなかった。回答者が高速道路休憩施設の利用者であったことも回答結果に何らかの影響を及ぼしている可能性も否定できない。以上の点を補うために WEB 調査を実施しており、この結果は機会を改めて報告する予定である。

謝辞：本研究は令和 3 年度 NEXCO 東日本技術研究助成を受け実施した研究課題「高速道路休憩施設に『住む』近未来的田園都市の成立可能性」の一部である。また対面聞き取り調査の実施にあたっては、NEXCO 東日本技術本部総合技術センター技術企画課、東北支社仙台管理事務所、関東支社那須管理事務所の協力をいただいた。対面聞き取り調査にあたって使用したイラストは秋田工業高等専門学校土木・建築系本科生（作成当時）長谷川夢瑠氏の作品である。関係各位に深く感謝する。

NOTES

- 注1) 国土交通省 地域振興 活力と魅力のある地域づくり 二地域居住：
https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/chisei/kokudoseisaku_chisei_tk_000073.html
- 注2) 総務省 テレワークの意義・効果：
https://www.soumu.go.jp/main_sosiki/joho_tsusin/telework/18028_01.html
- 注3) JR 東日本ー長野新幹線 駅前定住型リゾートシティー「びゅうヴェルジェ安中榛名」いよいよ 10 月から販売開始！：
https://www.jreast.co.jp/press/2003_1/20030904.pdf
- 注4) NEXCO 東日本 地域連携など魅力あふれる SA・PA づくり：<https://www.e-nexco.co.jp/csr/connect/service/03local.html>
- 注5) 国土交通省「国土のランドデザイン 2050 ～対流促進型国土の形成～」：
https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/kokudoseisaku_tk3_000043.html
- 注6) 平成 27 年選定 重点「道の駅」【38 箇所】：
https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/juten_eki/model02_h27.html
- 注7) NEXCO 総研：設計要領第四集 休憩施設 令和 4 年 7 月, 2022.

REFERENCES

- 1) 谷口守, 山根優生, 越川知紘: 多様性を内在する「小さな拠点」の俯瞰的整理の試みー生活の砦としての役割に着目した調査報告ー, 都市計画論文集, Vol.50, No.3, pp.1297-1302, 2015. [Taniguchi, M., Yamane, Y. and Koshikawa, T.: Overview study on "Compact living bases" possessing diversity character- Focus on fundamental functions of daily life -, *Journal of the City Planning Institute of Japan*, Vol.50, No.3, pp.1297-1302, 2015.]
- 2) 森尾淳, 河上翔太: 中山間地域における「小さな拠点」の成立可能性の検討に関する基礎的研究ー小さな拠点と周辺地域の人口動態分析ー, 都市計画論文集, Vol.50, No.3, pp.1289-1296, 2015. [Morio, J. and Kawakami, S.: A basic study on possibility of establishing "small bases" in the mountainous regions - Demographic analysis of "small bases" and their surrounding areas -, *Journal of the City Planning Institute of Japan*, Vol.50, No.3, pp.1289-1296, 2015.]
- 3) 山根優生, 谷口守: 小さな拠点の客観的選定による農村部の地域構造分析, 農村計画学会誌, Vol.36, pp.304-310, 2017. [Yamane, Y. and Taniguchi, M.: Choosing "Compact Villages" Objectively to Realize Sustainable Life in Rural Areas Using "Compact Village Potential" Considering "Hard" and "Soft", *Journal of Rural Planning Association*, Vol.36, pp.304-310, 2017.]
- 4) 山根優生, 森本瑛士, 谷口守: 「小さな拠点」が有する多義性と「コンパクト+ネットワーク」政策がもたらすパラドクス, 土木学会論文集 D3 (土木計画学), Vol.73, No.5, pp.I_389-I_398, 2017. [Yamane, Y., Morimoto, E. and Taniguchi, M.: Paradox Brought from Various Meanings of "Compact Villages" and "Compact Plus Network" Policy, *Infrastructure Planning and Management*, Vol.34, No.5, pp.I_389-I_398, 2017.]
- 5) 谷口守, 森本瑛士, 川崎薫: モビリティサービスの階層性と地域拠点: 自動車型小さな拠点の可能性, オペレーションズ・リサーチ, Vol.64, No.8, pp.460-465, 2019. [Taniguchi, M., Morimoto, E. and Kawasaki, K., *Communications of the Operations Research Society of Japan*, Vol.64, No.8, pp.460-465, 2019.]

(Received March 6, 2023)

A SURVEY ON INTENTIONAL OF SETTLEMENT IN "GARDEN CITIES" IN FRONT OF REST AREAS ON INTERURBAN EXPRESSWAYS

Makoto KASAI, Hironobu HASEGAWA and Makoto INOUE