

高速道路の休憩施設のあり方に関する一考察

(株)アジア共同設計コンサルタント 正会員 ○石井 督
同 正会員 大木 秀雄

1. はじめに

高速道路の休憩施設は、利用者の生理的欲求を満たし、長時間にわたる高速走行の疲労と緊張を解きほぐし、あるいは自動車に対する給油、整備点検等の必要性を満足させる基本機能を持つ。しかし、近年の高速自動車国道法改正による規制緩和等を背景に、高速自動車国道活用施設やハイウェイオアシスに代表される、休憩施設に本位の機能を越える多種多様なコンテンツが求められてきており、また、そのような施設も増えつつあり¹⁾。さらに、平成17年10月の道路関係四公団の民営化により、高速道路の休憩施設のあり方・位置付けは今後更なる変化をもたらすことも考えられる。

本報告は、これらの背景を基に、現在供用中の一路線について、アンケート調査等による休憩施設の利用実態調査を行い、現状での課題を抽出し、既存施設の活用方策を検討した。また、周辺地域との連携や、地域の社会環境等を考慮した休憩施設のあり方を示したものである。

2. 路線の概要と課題

2.1 路線の概要

東海北陸自動車道は、名神高速道路一宮 JCT～北陸自動車道小矢部砺波 JCT を結ぶ路線であり（完成時延長185km）、現在は飛騨清見 IC～白川郷 IC が未開通の状態である。現況の休憩施設としては、未開通区間を挟んで岐阜県側に SA が上下線各2箇所、PA が各3箇所、富山県側に SA が各1箇所設置されている。アンケート調査結果より、物流や仕事等の利用割合は少なく、休日で8割以上、平日でも6割以上がレジャー目的であり、中京圏から日帰りで気軽にレジャー、スキー等が楽しめるという条件にあることが反映されている。

2.2 路線における休憩施設の課題

日帰りレジャーの利用者が多い性質上、特に休日午前中における下り線側 SA、夕刻以降における上り線 SA での利用の集中が問題となっている。また、スキー場等の観光施設に程近い、ひるがの高原 SA においては、前後の休憩施設の規模・休憩施設間距離を考慮すると、

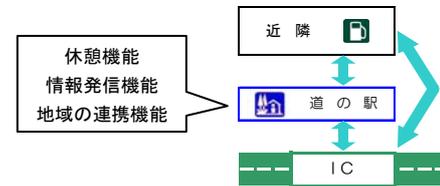


図-1 IC近傍の道の駅利用

全線開通時における利用の集中が懸念される。さらに、路線内の給油所は、現在上下線で1箇所ずつのみの設置となっており、全線開通時には接続路線を含め、給油所間距離が200km近くとなる区間も出てくるために、大きな課題となるものと考えられる。

2.3 白川郷合掌集落

白川郷荻町地区の合掌集落は、1995年に世界文化遺産登録を受け、現在は年間150万人近くの観光客が訪れている。その観光アクセスは主に車両によるものであり、休日の駐車場不足が大きな問題となっている。路線においては、未開通部分の富山側に位置しているが、観光車両台数は、名古屋方面から富山方面からの5倍近くを数えており²⁾、全線開通後は、さらに大きな問題になるものと考えられる。

3. 課題に対する活用方策

3.1 道の駅活用における利用の分散化

荘川 IC～白川郷 IC 付近は、先に述べた休憩施設間距離、給油所間距離の課題に該当する箇所であるが、この2つの IC 出口近傍には、それぞれ道の駅が設置されている。図-1に示すように、本線利用者が、道の駅を高速道路の休憩施設に代わるものと位置付けて利用することができれば、集中利用が懸念される休憩施設での利用分散化を図ることができ、休憩施設間距離に関する課題についても克服に近づくものと考えられる。また、本アンケート調査において、休憩施設に欲しいコンテンツとして、地域物産や、温浴施設を求める声が多数寄せられた。地域の連携機能を持ち合わせた道の駅の活用を通じて、利用者が求めている地方色豊かなサービスが提供できると思われる。特に、荘川 IC 近傍の道の駅では、集客力のある温浴施設を備えており、

キーワード：休憩施設 道の駅 P&R

株式会社アジア共同設計コンサルタント 〒140-0013 品川区南大井 6-1-12 TEL03(3766)2890

併せて要望に応えることができる。さらに、同システムを利用して、各 IC 近くの給油所を利用することができれば、給油所間距離に関する課題の克服に大きく近づくものと考えられる。このシステムでは、近年増えつつある道の駅併設の休憩施設と比べ、高速道路利用者のアクセスが不便であることから、利用者意識が課題となりそうであるが、本アンケート調査にて、「インターチェンジ近くの道の駅をサービスエリア代わりに利用できるとしたら、利用してみたいと思うか?」の問いに対し、約 80%が利用してみたいとの回答を得ており、利用者の意識はさほど問題とはならないと考えられる。しかし、当然ではあるが、ターミナルチャージを考慮した運用方法（乗り継ぎチケット、ETC 等）の検討が必要であり、また、道の駅の駐車マス数の課題が残るものと思われる。

3.2 観光パークアンドライドの拠点としての活用

白川郷合掌集落は、先に述べた駐車場の問題と共に、集落内の道路が慢性的に観光車両で渋滞するという課題があり、住民の生活環境、ひいては文化遺産としての環境をも脅かすものとなっている。このことから、白川村では、観光客の集中が想定される特定日に一般車両の通行規制等の対策を始めている。

これらを背景に、図-2 に示すように、高速道路の休憩施設等を利用したパークアンドライドの可能性が期待できるものと考えられる。白川郷荻町地区では平成 13 年度にパークアンドバス（サイクル）ライドに関する社会実験の実施実績³⁾があり、普遍的な実現の可能性を検討するにあたり、この社会実験との連携が不可欠となる。しかし、実験実施時においては、白川郷 IC 付近は路線が未開通であったことを考慮すると、全線開通時には、高速道路の利便性を生かしたシステムが提供できるものと考えられ、各環境負荷の低減に大きく寄与できるものと考えられる。

4. 今後の休憩施設のあり方

前項までに、一路線をケーススタディとして、路線における休憩施設の課題を抽出し、近傍の道の駅を含めた休憩施設の活用方策を検討した。図-3 に、本ケーススタディを通じて、今後の休憩施設のあり方の一案としてまとめたものを示す。従来一般的に用いられてきた活用法（従来型と称す）に加えて、休憩施設そのものに目的施設・目的イベント等があり、休憩施設自体を目的地とする活用法（指向型）を考慮することができる。また、休憩施設から目的地に向かう地域観光等

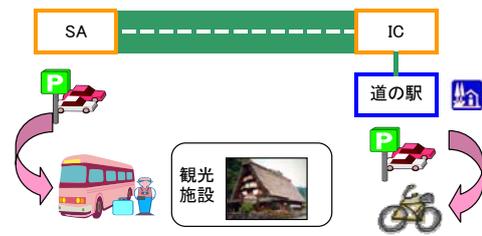


図-2 観光パークアンドライドの概要

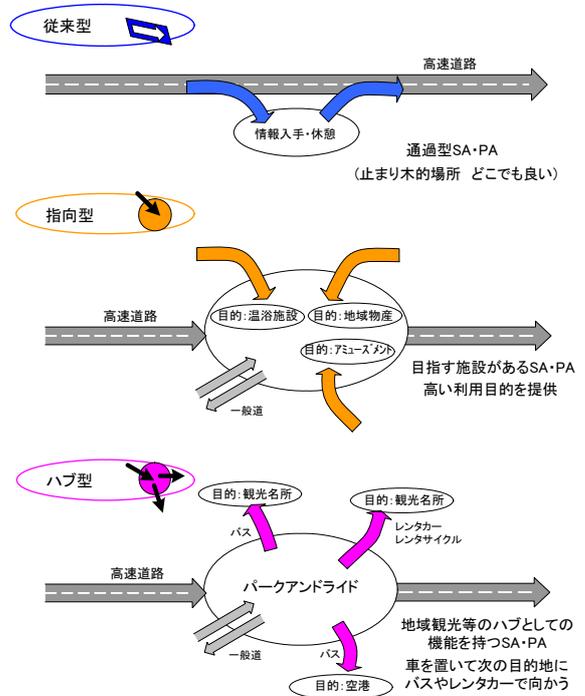


図-3 今後の休憩施設のあり方

のハブとしての機能を持ち、道路利用者はまずそこを目指すという、休憩施設をパークアンドライドの基点として活用する方法（ハブ型）を考慮することができる。

5. まとめ

高速道路の休憩施設のあり方として、路線の地域社会と連携した、指向型、ハブ型という二つの可能性を示した。しかし、これらの計画・実施には、関係機関相互の調整・連携や、相応の後背地の存在が必要不可欠である。また、すべての休憩施設が特筆する特徴を持つものとする必要はなく、路線や接続する路線相互のバランスが大切である。今後、休憩施設が周辺資源等を有効に活用し、さらに魅力あるものになっていったらと考えている。

参考文献

- 1) 安藤 良輔：高速道路の休憩施設を活用した地域づくりについて、第 57 回土木学会年次学術講演会講演概要集, Vol. 57, pp. 365~366, 2002
- 2) 白川村ホームページ
<http://www.shirakawa-go.org/>
- 3) 国土交通省道路局ホームページ
<http://www.mlit.go.jp/road/index.html>