

大阪大学工学部 飯田 克弘
大阪大学工学部 森 康男
大阪大学工学部 ○加藤健太郎

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。その後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、整備が急速に進んだ。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、新たに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、高齢者・女性・子供・外国人といった利用者の多様化、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。

そこで本研究はSA・PAと道の駅の現状を調査し、今後予想される利用者の多様化を考慮した施設整備における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ことを目的とする。

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、平常時の道路休憩施設における機能の現状を把握する必要がある。そこで本研究では高速道路休憩施設と道の駅を対象に現地調査を行った。今回の調査の視点を表-1に整理する。

表-1 現地調査における調査内容

調査項目	調査内容・方法
高齢者・障害者	階段の段差・段数・手すりの有無 障害者用駐車スペースの有無・サイズ 障害者用駐車スペース～トイレまでの動線距離 救護室の有無
女性・子供	ベビーベッドの有無、仕切りの有無 売店における女性・乳児用品の有無
外国人	サイン・インフォメーション等の英字表示
レクリエーション施設	内容、利用状況
インフォメーション	充実度、一般道・地域情報の有無
分煙状況	禁煙席の有無、利用状況
ゴミ問題	ゴミ箱の数・配置 分別状況

以下では①障害者・高齢者、②女性・子供、③インフォメーションに関する調査結果について述べる。

①SAでは、全ての施設で障害者用駐車スペース・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、障害者用駐車スペースが基準²⁾(横5m*縦6m)を満たしていない施設があったり、駐車スペースが身障者用トイレと離れて設置されているような事例もあった。道の駅については調査した全ての施設で障害者用トイレが確認できた。またトイレまでの間に段差がある場合はスロープが設置されていた。しかし障害者用駐車スペースについては、サイズがSA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・案内制度に具体的な基準が示されていないことが原因と思われ、今後の道の駅の設置・改良の際、この点が見直されればさらにより施設づくりが可能になると思われる。

このことは②の項目と共通することであるが、最近ニーズが高い救護室は確認できなかった。

②ほぼ全てのSAでベビーベッドが設置されていたが、周りに仕切りが設置されていない施設がいくつかみられた。またSAの案内窓口に女性用衛生用品として生理用品、ショーツが販売されていた。一方、道の駅ではこのようなサービスはほとんどなされていなかった。

③インフォメーションについて、ほとんどのSAにおいて高速道路上の情報が提供されている。足柄SA(上り)におけるハイウェイ情報ターミナルは、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ぶ「対話型」のシステムを用いて非常に充実した内容であった。しかし全てのSAで一般道に関する情報を提供している施設は確認できなかった。道の駅においては、道の駅大桑のようにWINDOWSを導入して「対話型」の情報提供を行い、道路情報だけでなく、地域情報、宿泊情報を提供している施設がいくつか確認できた。

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

近年、トリップが長距離化していることに伴い、高速道路を降りてからも、長距離の運転をする場合が多くなっている。このような状況を考えた場合、SAで一般道の情報を知ることができれば、旅行行程の計画や状況に応じた変更が容易になると思われる。2.で述べ

