

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¹⁾

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
	障害者用駐車ますの有無・サイズ
	障害者用駐車ます～トイレまでの動線距離
	救護室の有無
	ベビーベッドの有無、仕切りの有無
女性・子供	売店における女性・乳児用品の有無
	サイン・インフォメーション等の英字表示
レクレーション施設	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、障害者用駐車ますが基準²⁾（横5m＊縦6m）を満たしていない施設があったり、駐車ます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ますについては、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い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

たように、いくつかの道の駅には一般道に関する情報が「対話型」インフォメーションを用いて豊富に提供されている。そこで、道の駅とSAで相互に情報交換ができれば、SAで道の駅の情報を知ることが可能になる。現時点の技術力を考慮すれば、このようなシステムの実現化のためには、通信回線の整備、情報提供される形式の規格化を行い、相互の情報を統括する機構の設置が必要となる。

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する例がいくつか見られる。現時点では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。これは現状の法令において有料道路内のSAに地域の人々が出入りすることはできないためである。

ここでSAの機能を見直すと、トイレ・レストランに加えてベビーベッド、障害者用施設、さらに薬局、宿泊施設などが充実している。よって都市公園と一体化させたSAを地域に開放することにより、地域住民や一般道利用者もSAの施設を利用することができるようになり、その波及効果として地域経済に貢献できることが期待できる。

このような整備と同時にアクセスルートが確保されることによって、SAは高速道路からの避難経路となるとともに、地域の防災拠点として機能することが可能になると思われる。さらに、調査で確認できなかった救護室を設置し、1)で述べた情報の相互交換の整備を行われば、防災拠点としての機能性はより大きくなる。一方、地域側の取り組みとしては都市公園が避難地として利用することとの地域住民の理解を得た上で、都市公園に法的整備を施し、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.結論

本論文では今後の道路休憩施設のあり方を提案することを目的とした。そこで現地調査を行い、相互情報提供の重要性、さらにSAを地域に開放することにより防災拠点として活用する可能性を検討した。

これに関しては2.の①②で述べたように、SAでは高齢者・障害者・女性・年少者へ対する施設がほぼ全てで整備されていた。施設により個体差があるなど改善の余地は残されているが、改良工事の時期の違いが原因と思われ、今後このような問題点は解消される可能性は大きい。これらの設備の効率的な利用を促すために今後行わなければならないことは、施設整備に関するPRを行い、利用者の理解を得ることが必要であると思われる。

次にSAと道の駅における相互情報交換の必要性について考察した。この点に関して技術的に問題なく、相互を仲介する機構が存在すれば、このような整備を進めることは可能であると思われる。

さらにSAが地域に解放されることにより、地域経済に貢献できるとともに地域の防災拠点として機能できることを明らかにした。SA側と地域の両者が施設整備を施した上で、ハイウェイ・オアシス構想を活用し、SAと都市公園とを一体整備することにより、新しい形の防災拠点が形成される可能性は高い。この実現のためには先に述べた通り、法令の見直しが必要である。

以上の知見を整理したものが図-1である。図より地域の都市公園(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、地域経済の発展にも貢献すると思われる。

参考文献

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

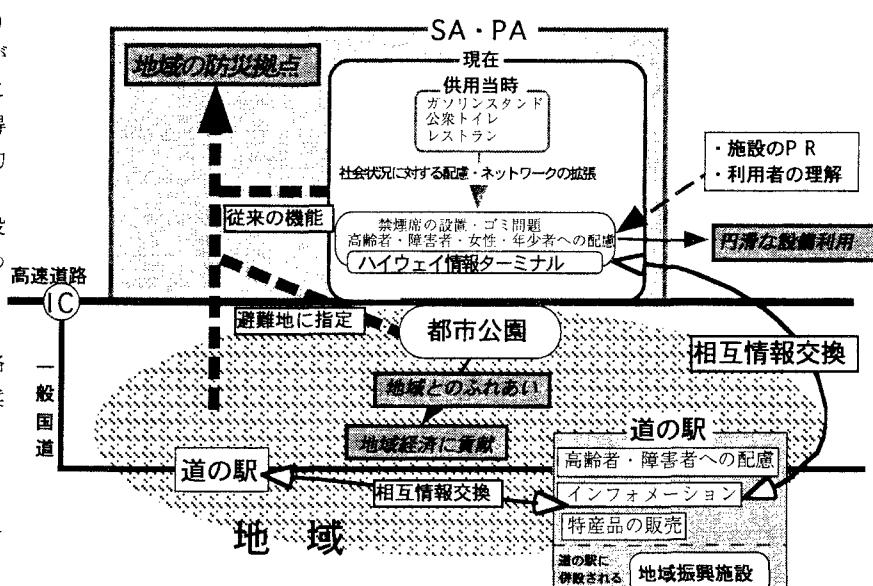


図-1 今後の道路休憩施設