

高速道路休憩施設の緑地空間に対する地域住民の利用と意識に関する調査

岩崎 寛*1)・牛田圭亮 1)

1) 千葉大学大学院園芸学研究科

摘要: 近年, 高速道路休憩施設 (以降 SA) では地域住民も利用できるような整備が進められている。これまでも SA の緑地空間に関する調査はみられるが, 地域住民を対象にした調査はほとんどみられない。そこで本研究は今後の SA における緑地空間の計画に有用な情報を提供するために地域住民を対象とした利用および意識調査を実施した。その結果, 地域住民は SA の緑地に対し公園的な利用を求めていることなどが明らかとなった。

キーワード: 高速道路休憩施設, 緑地空間, 地域住民, 意識調査

ている⁵⁾。地域住民にとっての SA における緑地は, 運転による疲労回復といった位置づけではなく, 身近な緑地としての利用が考えられる。しかし, 地域住民の SA 緑地空間における利用や意識に関する調査はほとんどみられない。

そこで, 本研究では, 今後の地域住民も含めた SA 緑地空間の計画及び整備に有用な情報を提供することを目的とし, SA を利用した地域住民に対し質問紙調査を実施し, 地域に開放された SA における地域住民の利用と意識の把握を試みた。

2. 研究方法

一般道を経由して SA を利用した地域住民に対し, 対面式の質問紙調査を実施した。調査対象地は 2012 年にドラマチックエリアとして改装され, NEXCO 東日本における最新の緑地整備方針が反映されていると考えられる館山自動車道の市原 SA (上り) とした。調査は 2017 年 9 月の平日および休日の午前 10 時から午後 4 時に実施した。具体的な調査方法は, 一般道からの入り口にある専用駐車場において (写真-1), SA 利用者に対して調査協力を依頼し, 承諾を得られた方に対し対面式の質問紙調査を実施した (写真-2)。対面式質問紙調査の回答数は合計 77 名となり, このうち欠損値のない 76 名を有効回答 (有効回答率 98.7%) として解析対象とした。対面式質問紙調査の項目としては, 回答者属性と市原 SA の利用形態, 市原 SA に期待する整備とした。回答者属性としては,

1. はじめに

高速道路における運転は, 一般道に比べ高速走行であるため, 走行中は常に緊張状態である。そのため, 精神的疲労が大きく, 事故に結び付きやすいことが指摘されており, 一定時間ごとに休憩施設 (以下 SA) で休憩することが勧められている²⁾。実際に SA における緑地で休憩した際の効果については, 屋内での休憩に比べ, ストレスが緩和されることなどが報告されている^{3,7)}。このように既往の SA における研究は高速道路利用者に関する調査がほとんどである⁶⁾。一方, 東日本における高速道路を展開している NEXCO 東日本では, 中期経営計画において, 「地域社会の期待に応える SA」を目指しており, 近年は, 高速道路利用者だけでなく, 地域住民が一般道を経由して SA を利用できるように設計された SA が増え



写真-1 一般道からの入り口にある専用駐車場



写真-2 対面式質問紙調査の様子

* 連絡先著者 (Corresponding author) : 〒271-8510 千葉県松戸市松戸 648 E-mail : iwaw@faculty.chiba-u.jp

性別、年齢層、居住地域を調査した。利用形態としては、市原 SA の利用頻度、市原 SA までの所要時間、実施した利用行動等を調査した。期待する整備の項目選定に関しては、橋本ら¹⁾の地域住民の高速道路 SA の利用形態を参考に構成した。

3. 結果と考察

3.1 利用者の属性

対面式質問紙調査に協力して頂いた地域住民の内訳は、男性 37 名 (48.7%)、女性 39 名 (51.3%) であり、男女どちらも一般道から SA を利用していることを確認した。

年齢に関しては 20 代 12 名 (15.8%)、30 代 13 名 (17.1%)、40 代 14 名 (18.4%)、50 代 15 名 (19.7%)、60 代 12 名 (15.8%)、70 代 9 名 (11.8%)、80 代 1 名 (1.3%) であり、年代による偏りはみられなかった。

回答者の居住地域について聞いた結果、「市原市内」が 60 名 (78.9%)、「市原市以外」が 16 名 (21.1%) であった。さらに、居住地から市原 SA までの所要時間を聞いた結果、最も多かったのは「10 分以内」という回答であり、44 名 (57.9%) と半数以上であった。

これらの結果から、一般道からの利用者は、SA 近隣に居住している方が多いことがわかった。また距離的には近いが、市原 SA が山間にあることから、SA までの交通手段としては自家用車での利用が最も多かった。

3.2 利用時の同伴者と利用頻度

表-1 に SA 利用時の同伴者について聞いた結果を示した。その結果、最も多い回答は「家族」42 名 (55.3%) であり、次いで「1 人」23 名 (30.3%) であった。このことから、地域住民の SA 利用は家族での利用が多いことがわかった。

高速道路利用者の同伴者に関して調べた既往研究では¹⁾、平日は 1 人での利用が多かった。これは平日の高速道路利用者は、仕事として利用するためである。一方で、平日の地域住

民の利用者は仕事での利用ではないことから、家族での利用が多くなったと考えられた。

表-2 に SA の利用頻度について聞いた結果を示した。その結果、利用頻度で最も多いのは「月に 1 回程度」30 名 (39.5%) であった。また月 1 回よりも高頻度で利用するという回答と合わせると 6 割を超えていた。この結果から、多くの地域住民は SA を定期的に利用していることが示唆された。

表-1 SA 利用時の同伴者

市原SAを 誰と利用したか	n	%
1人	23	30.3
家族	42	55.3
友人	8	10.5
仕事関係者	2	2.6
その他	1	1.3
合計	76	100

表-2 SA の利用頻度

市原SAの 利用頻度	n	%
初めて	13	17.1
週に2回以上	5	6.6
週に1回	11	14.5
月に1回程度	30	39.5
半年に1回程度	12	15.8
それ以下	5	6.6
合計	76	100

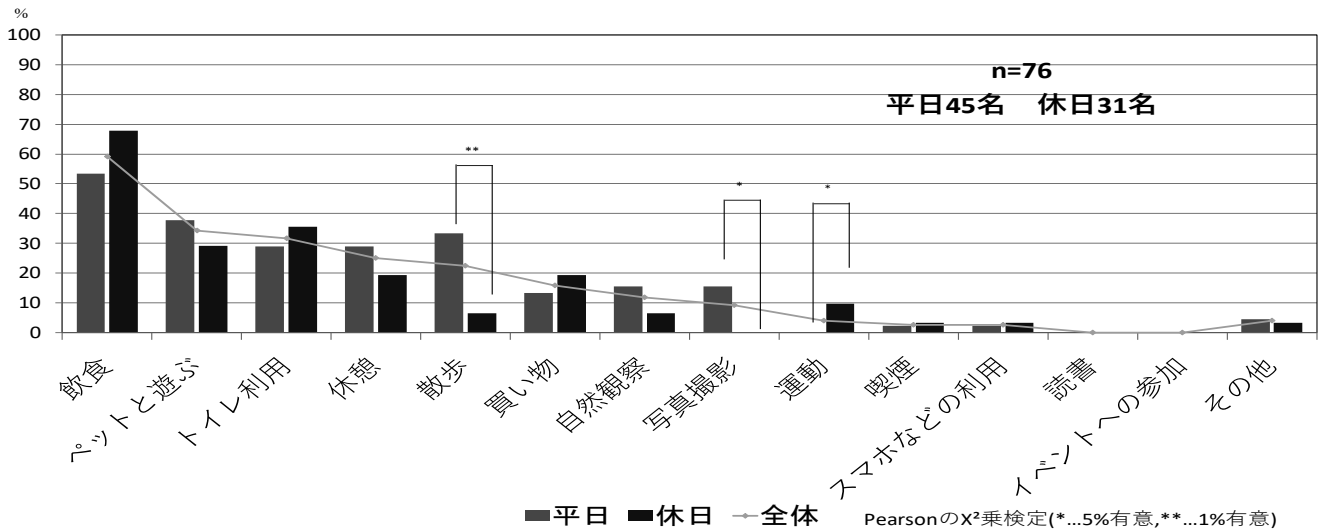


図-1 地域住民の SA における利用行動

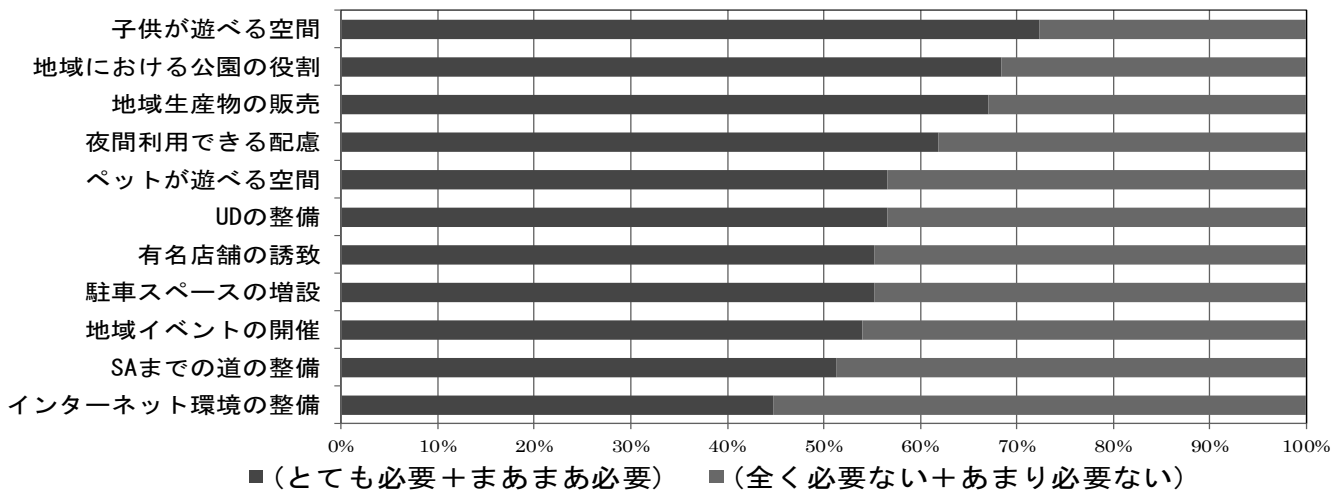


図-2 SA に対して期待する整備

3.3 地域住民の SA における利用行動

図-1 に地域住民の SA における利用行動の結果を示した。その結果、「食事」の利用が平日・休日に関わらず最も多く、半数以上の人を利用していた。市原 SA のフードコートには多くの飲食店が出店しており、地域住民にとって SA のフードコートは、「身近な飲食店」としての役割を果たしていると考えられた。この結果は、「地域に開かれた SA は地域住民に対して、外食機会の提供という役割を果たしている」という既往研究¹⁾と同様の結果であった。

また、「散歩」と「写真撮影」では平日と休日では有意な差がみられ、平日の利用者が多かった。既往研究によると、休日に比べ平日の方が屋外空間を利用する高速道路利用者が少ないことが報告されている⁷⁾。よって、地域住民にとっては平日の方が落ち着いて散歩や写真撮影ができることから、休日よりも利用が多くなったのではないかと考えられた。

3.4 地域住民が SA に対して期待する整備

今後の市原 SA に期待する整備について、11 項目を 4 段階(1.全く必要ない~4.とても必要)で回答してもらった。「とても必要」と「まあまあ必要」の回答数を合計し、その割合の高い項目から順に並べたものを図-2 に示した。その結果、「子どもが遊べる空間」(72.4%)が最も多く、次いで「地域における公園の役割」(68.4%)であった。「子どもが遊べる空間」と回答した方に、その理由について聞いたところ、高速道路 SA は近隣の公園に比べ、トイレが綺麗で充実していること、飲食店が充実していること、利用者が限られており子どもを遊ばせる空間として安心できることなど、好意的な意見が多くみられた。その一方で、「高速利用者の駐車スペースが、SA の緑地空間に近すぎると、子どもの利用には危険な感じがするため改善して欲しい」といった意見もあった。これらの結果から、SA は地域住民にとって、子どもの遊び場や公園としても期待されていることがわかった。

既往研究では、地域住民は飲食やインターネットの利用な

ど、屋内滞在型が多いと報告されている¹⁾。しかし、今回の結果からは、屋内利用のみではなく、屋外利用も多く期待されていることから、今後は屋内だけでなく、屋内外の複合的な整備が必要であると考えられた。

また、「夜間利用できる配慮」(61.8%)という意見も多かった。「夜間利用できる配慮」という意見が多かった理由としては、市原 SA 屋外空間の照明が十分に設置されていないことが考えられた。既往研究では、SA の夜間利用は地域住民の利用形態の一つであると報告されている¹⁾。実際に日没以降の屋外空間を観察すると、照明が少ないことから、周りの景色がはっきり見えず、屋外空間の利用者も減少していた。また、地域住民の利用に限らず、夜間の高速道路利用者にとっても SA における夜間照明は重要な要素である。既往研究では、緑地の夜間照明を上手く利用することが、利用者のストレス緩和に有用であることも報告されている⁴⁾。よって、今後の SA 屋外空間を検討する際には、地域住民のみで無く、高速道路利用者にとっても SA 屋外空間の夜間利用を想定した照明の設置が必要であると考えられた。

4. まとめ

今回の調査により市原 SA を利用する地域住民は、ある程度定期的に利用する傾向があることが確認された。また、既往研究と同様に地域住民は SA を外食場所の一つとして捉えていることが改めて示された。

さらに地域住民が SA に期待する整備としては、屋外空間に関する項目が多くみられた。これらの結果から、今後の SA の整備は、建物施設といった屋内の整備だけでなく、屋外空間を含めた複合的な整備が必要になると考えられる。

特に子どもの遊び場や公園としての機能が求められていたことから、今後、地域に開かれた SA を展開するためには、これらのニーズにも対応した整備が必要であると考えられた。

謝辞：本研究を進めるにあたり，調査にご協力いただきました NEXCO 東日本市原管理事務所の皆様，千葉大学園芸学部の学生諸氏に深謝申し上げます。

引用文献

- 1) 橋本剛志・深井祐紘・サキャラタ・井本佐保里・大月敏雄 (2016) 高速道路休憩施設の外部開放の実態と地域連携の可能性に関する研究. 日本建築学会技術報告集, 22(51): 673-676.
- 2) 飯島健太郎 (2012) 時間医学からみた運転ストレス. 高速道路と自動車, 55(11): 17.
- 3) 岩崎 寛・山本 聡 (2007) 高速道路休養施設における緑地空間が利用者のストレス緩和に関する研究. 日本緑化工学会誌, 33(1): 255-257.
- 4) 金 侑映, 岩崎 寛, 那須 守, 高岡由紀子, 林 豊, 石田 都 (2011) 商業施設の屋上緑化空間における夜間利用が人の心理・生理に与える効果. 日本緑化工学会誌, 37(1):67-72.
- 5) NEXCO 東日本. (更新:2014年5月29日) “NEXCO 東日本グループ『長期ビジョン 2025』及び『中期経営計画(平成26～28年度)』”. NEXCO 東日本コーポレートサイト http://www.e-nexco.co.jp/pressroom/press_release/head_office/h26/0529c/ (参照: 2016年4月27日).
- 6) 椎野 修・日比野直彦・森地 茂 (2011) 高速道路休憩施設の立寄り特性と混雑対策. 土木計画学研究発表会・講演集, 43: 1-8.
- 7) 末永和也・岩崎 寛 (2014) 高速道路休憩施設の緑地に対する利用者の意識と利用の現状に関する研究. 日本緑化工学会誌, 40(1): 257-260.

(2018年7月10日受理)