

高速道路と余暇交通

末永哲人*

週休2日制の浸透等による余暇の増加に伴い、観光・娯楽等を目的とした高速道路の利用が増加している。本稿では、高速道路について、沿線における余暇関連施設の利用増、新規立地等の具体例によりその整備効果を概観するとともに、余暇交通が週末、ゴールデンウィーク等特定の時期に集中することによる高速道路の交通渋滞、関連施設の混雑等の問題点とこれに対する日本道路公団の取り組みについて紹介する。

Expressways and Leisure Traffic

Tetsuto SUENAGA*

The utilization of expressways for sight-seeing, entertainment and other purposes is increasing in Japan, reflecting increases in leisure time as the five-working-day-per-week system takes root. This paper surveys of the improvement and expansion effects of expressways through specific examples such as increases in the utilization of leisure-related facilities along expressways and new locations for expressways. The paper also discusses such problems as congestion of expressways and related facilities caused by the concentration of leisure traffic during specific periods of time, such as on weekends and during holiday seasons. The measures taken by Japan Highway Public Corporation to tackle these problems are also introduced.

1. 我が国の高速道路の現状と余暇交通

1-1 高速道路の整備状況

日本道路公団（以下「JH」という）による高速道路が初めて開通したのは、昭和38年名神高速道路、栗東～尼崎間71kmであり、今年、開通以来ちょうど30周年を迎えることになる。この間東名、中央、東北道等主として日本列島を縦貫する高速道路の建設に続き、近年では、山形、秋田、浜田道等列島を横断するものや東京外環道等大都市圏をとりまく環状道路の整備が進みつつある。

平成5年3月末現在営業中の高速道路は、39路線5,404.4kmであり、法定予定路線11,520kmの内46.9%が開通したことになる(Fig.1)。

1-2 余暇交通の進展

現在、我が国では所得水準の向上と週休2日制の浸透や年末年始、夏季等における休暇取得条件の整備により、国民の余暇に対する意識が次第に変化しつつある。すなわち、従来からの家庭でのテレビ鑑賞やゴロ寝といった在宅型の余暇の過ごし方から、観光、リゾート滞在といった外出型の余暇活動が次第に増加するようになってきている。

余暇を過ごすために、様々な交通機関が利用されるが、モータリゼーションの進展により、近・中距離の移動を中心として、高速道路の果たす役割はますます大きくなっている。また、遠距離交通や海外旅行についても、新幹線の駅や空港へのアクセスとしての高速道路の役割が重要視されつつある。

1-3 高速道路の利用状況

高速道路の利用状況は、平成3年度で、通行台数108,287万台、1日当たりでは、実に296万台の車両が利用している計算となる(Fig.1)。

平成2年度の道路交通センサスによると自家用車

* 日本道路公団調査情報室長
Director, Office of Economic Research and
Information Systems,
Japan Highway Public Corporation
原稿受理 1993年3月22日

による高速道路の利用目的のうち、「観光・娯楽」が14.6%を占め、55年度調査の11.4%から3.2ポイント上昇している。また、自家用車以外にもバス、タクシー等の営業車もその一部は余暇交通として利用されることから、高速道路の余暇に占める役割は、今後、ますます高まることが予想される (Table 1)。

特に、近年高速道路のネットワーク整備の進展に伴い、中・長距離の高速バス路線が急増している (Fig. 2)。その

理由としては、他の交通機関に対する運賃面での優位性、主に夜間に運行することによる時間の有効利用、車両設備の大胆なグレードアップによる快適性の向上等が考えられる。高速バスも、今後路線が更に拡充されることにより、観光、レジャーにますます利用されることになろう。

また、貸切バスについても、ネットワーク化が進む高速道路を有効に活用して、様々な経路、目的のバスツアーが行われるようになってきている。

2. 高速道路の整備と余暇活動の充実

2-1 余暇活動における高速道路の整備効果

高速道路の整備は、沿線地域に様々な経済効果、地域開発効果を及ぼす。それは、走行時間の短縮、燃料費の節約といった直接的なものから、沿線における工場立地の進展、農産物の広域出荷といった間接的なものまで様々な効果が挙げられるが、「余暇」に関連した効果も幅広いものがある。

Table 1 高速道路における観光・娯楽目的の通行台数の推移

	観光・娯楽	全目的
S 55	95,503(11.4)	839,224(100.0)
S 58	92,558(8.4)	1,102,047(100.0)
S 60	174,297(15.8)	1,104,223(100.0)
S 63	164,492(12.2)	1,352,993(100.0)
H 2	262,386(14.6)	1,796,546(100.0)

注1) 調査対象車種は自家用車のみである。但し昭和58年度は全車(自家用と営業用)である。

2) 通行台数は、調査1日の実績である。

3) ()内の数字は構成比(%)。

出所) 文献2)。

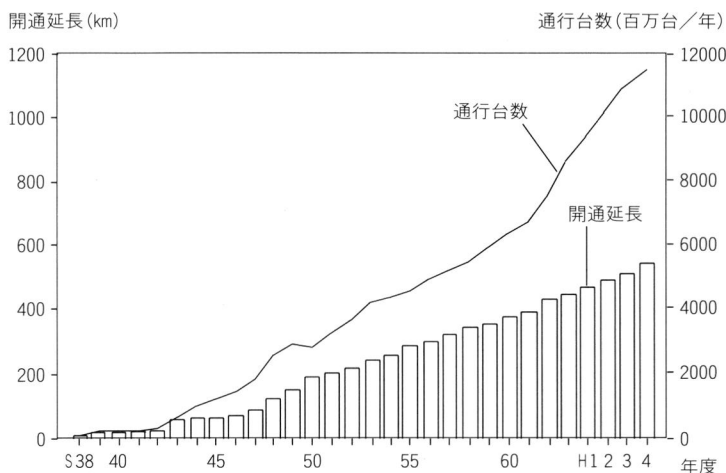
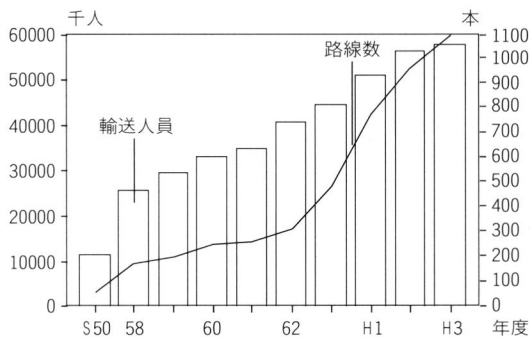
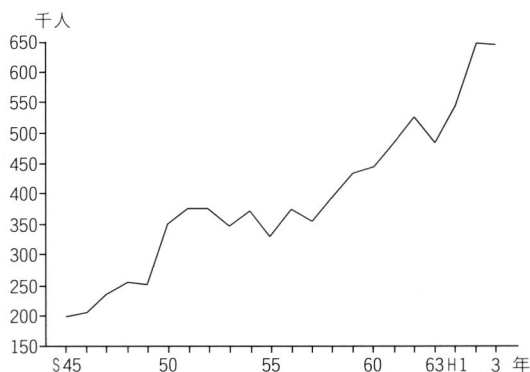


Fig.1 高速道路延長キロと通行台数の推移



注) 運輸省自動車交通局調べ。

Fig.2 高速バスの輸送人員、通行路線数の推移



注) 中央アルプス観光係調べ。

出所) 文献3)。

Fig.3 駒ヶ岳ロープウェイ利用人員の推移

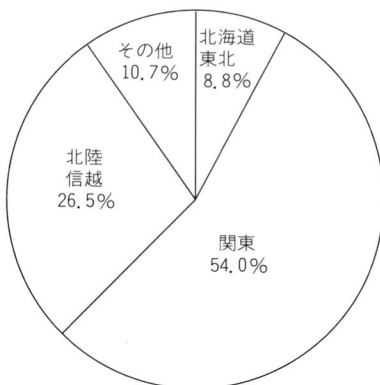
以下、最近JHで調査した結果の中から興味深いものを2、3紹介する。

(1)Fig.3は、長野県の駒ヶ岳ロープウェイの利用客の推移を示したものである。昭和50年中央自動車道駒ヶ根IC～中津川IC間が開通、翌51年には駒ヶ根IC～伊北IC間、さらに57年には全線開通したが、このロープウェイは49年25万人の利用客だったものが中央道開通の翌年には35万人に増加した。更に、57年全線開通以後は関東方面からの利用客も増加し、平成3年のロープウェイ利用客は64万人余に達した。

(2)新潟県の北方文化博物館には、越後の豪農の本邸を利用し、歴代当主の美術品コレクションや歴史的資料が展示されている。関越自動車道等高速道路を利用した観光バスによる見学者も多い。Fig.4は、同館への大型バスの地域別乗り入れ台数（構成比）を示している。これによると、関東地方からの見学者が多くなっており、単なる観光から地方の歴史や文化に触れる旅に高速道路が活用されていることが浮彫りとなる。

(3)岡山県美作町の湯郷温泉は、戦前までは地元の一湯治場に過ぎなかったが、中国自動車道の開通(昭和50年)により、美作ICから至近の距離にある立地を活かして阪神地区からの温泉客の誘致に成功した。以来、地元では温泉のみに依存することなく、観光農園、テニスコート、プール等の総合レジャー施設を整備し、幅広い年齢層の余暇活動に対応している。

このように、高速道路は、観光、文化、芸術と、



注1) 平成元年6月～11月。

2) 北方博物館資料より作成。

出所) 文献4)。

Fig.4 北方文化博物館への大型バスの地域別乗り入れ台数（構成比）

様々な余暇の分野において、今や重要な役割を果たしており、観光地の活性化や余暇を通しての地域間交流の進展に寄与している。

2-2 高速道路周辺における余暇関連開発の動きと開発インターチェンジの整備

前述のような余暇関連の様々な事例の他にも特に最近目立つことは、高速道路の整備を念頭に置いた余暇関連施設の開発事例である。例えば、平成4年3月、(株)長崎オランダ村により佐世保市に開設された総合リゾート施設「ハウステンボス」は、九州の西端という立地条件にもかかわらず、開設以来多数の来場客でにぎわっている。

アクセスとしては、高速道路、JR、高速船等があるが、高速道路利用の場合は、長崎自動車道から武生JCTを経由して一般有料道路西九州自動車道というルートで福岡市から1時間45分の位置にある。ハウステンボスは、年間入場者数420万人を目指しており、高速道路等を有効に利用した施設立地として今後の集客動向が注目される (Fig.5)。

余暇関連施設にとって、高速道路の存在は、より広い地域から集客できるメリットがあるが、更に、最寄りにインターチェンジが設けられればその効果は更に高まると考えられる。こうしたことから、インターチェンジの増設要求が全国各地から寄せられ、一部は「追加インターチェンジ」として整備されて

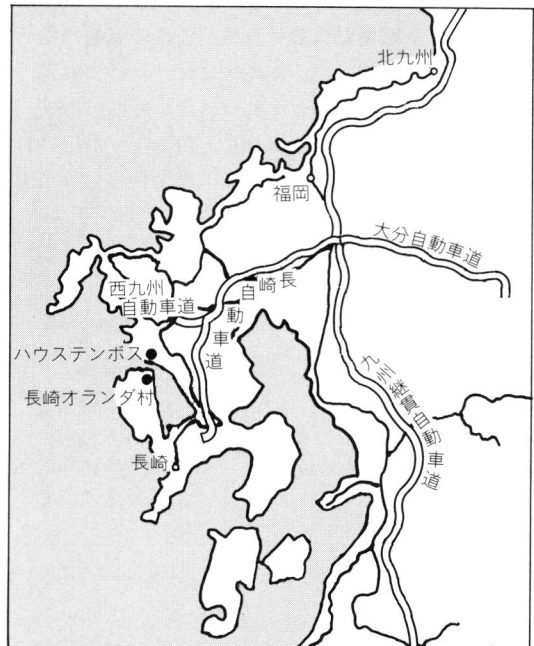


Fig.5 ハウステンボスと高速道路

きたが、事業費と追加需要量とのバランス等を考え、「開発インターチェンジ制度」が新たにスタートした。

開発インターチェンジは、高速道路の沿線において都市開発事業、工場団地造成事業等相当規模の開発が行われる場合において、NTT資金の無利子貸付の活用により、公共の負担なく開発者の負担によってインターチェンジの整備を図るものであり、平成元年1月の国土開発幹線自動車道審議会で16箇所、3年12月の同審議会で14箇所が決定された。余暇関連の開発計画としては、東北横断自動車道磐梯河東IC(スキー場)、山陽自動車道本郷IC(ゴルフ場)等がある。

2-3 高速道路の増収対策と余暇交通

冒頭に述べたように、高速道路整備の重点は、国土の背骨である縦貫道から肋骨となる横断道へと移行しつつあるが、これら横断道等を中心として今後建設される高速道路は、開通当初は比較的交通量の少ない路線が多いことが特徴である。このことはすなわち、建設費に比較して料金収入が少なくなることを意味しているが、高速道路事業では、昭和47年3月の道路審議会の答申を受けて道路整備特別措置法施行令が改正され、同年10月からすべての路線を一括して収支計算を行ういわゆる「料金プール制」が実施されている。この中でJHでは、業務の効率化を図ることにより、建設・運営コストの削減に努力しているところである。

これと並行して力を入れているのが増収対策であり、余暇交通に関連しても次のような対策を講じている。

1) ハイウェイオアシスの整備

高速道路に設置されるSA、PAは、食事、休憩、トイレ等長距離を移動するお客様に不可欠のものであるが、単に、こうした高速道路利用者向けのサービス施設としての機能にとどまらず、外部施設との一体的な活用を可能にする「ハイウェイ・オアシス構想」を昭和62年から進めている。ハイウェイ・オアシスは、これまでのSA、PAと異なり、高速道路の内と外の相互から自由に出入りできるオープンな地域の拠点として開発しようとするものである。

平成元年度に北陸自動車道徳光ハイウェイ・オアシス、平成3年度に道央自動車道砂川ハイウェイ・オアシスが開設されており、現在長崎自動車道金立SAにおいて3箇所目の整備が進んでいる(Fig.6)。

2) ハイウェイ周遊券の発売

高速道路をより利用しやすくするため、ハイウェ

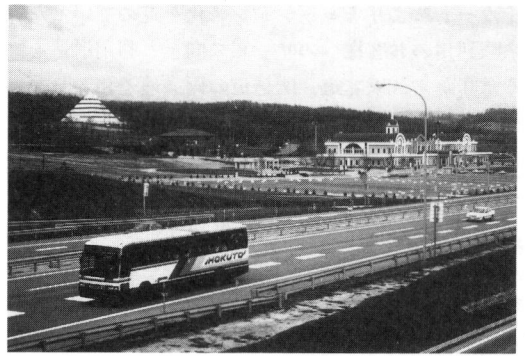


Fig.6 砂川ハイウェイ・オアシス



Fig.7 ハイウェイ周遊券



Fig.8 ハイウェイ・ナウ(東北自動車道・長者原SA)

イカードによりキャッシュレス化を進めているが、余暇利用のお客様へのサービス向上と利用増進を図る意味から、東北道、関越道の両高速道路と日光宇都宮道路、金精道路を結ぶハイウェイ周遊券「ロマンチック・日光尾瀬」を平成2年度から導入している。この周遊券を利用すれば、通行料が通常の約1割引きとなるほか、各ルート毎に1回限り途中の出入ができ、ルート沿線の観光施設等の割引が受けられる等の特典がある (Fig.7)。

3) イベント開催等による誘客対策

JHでは、高速道路の利用について、高速道路のイメージアップを図るため、毎年春に「ハイウェイ・ナウ」 (Fig.8)、夏に「道の日」 (8月10日) 関連事業として「スタンプラリー」、秋に「ハート&サービス」 (財道路施設協会主催、JH協力) といったイベントをSA、PA等において開催している。また、地域のイベントにも積極的に参加していくなど

地域社会との交流を進め、利用者の余暇活動を側面から支援するとともに、高速道路の利用増進を図っているところである。

3. 余暇交通の問題点と対策

3-1 高速道路における余暇交通の問題点

我が国の余暇の特色としては、休暇が特定の日、時期に集中することが挙げられる。

すなわち、土曜、日曜、祝日や年末年始、ゴールデンウィーク、お盆休み等に休暇をとる人が集中し、これが、余暇交通にも混雑をもたらすこととなっているが、高速道路もこの例外ではない (Fig.9)。

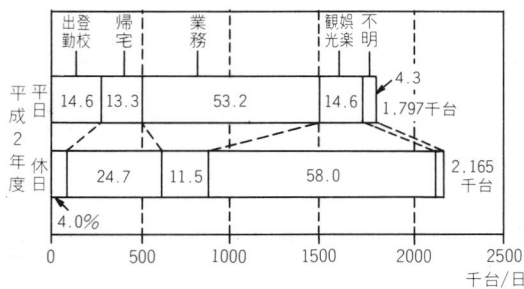
(財運輸経済研究センターの「通勤及び旅行に関する調査」 (平成4年7月) によれば、ゴールデンウィーク中の旅行に関する要望のうち、7割を超す人が「普段からまとまった休暇をとりやすくして欲しい」を挙げている (Fig.10)。しかしながら、日本的な労働慣行や学校における休暇の設定等を考えれば、今後も週末等特定の時期に余暇交通が集中することは避けられないのではないかと考えられる。

高速道路においても、余暇交通に関連して、交通渋滞はもとより様々な解決すべき問題点がある。すなわち、安全対策、利用者に対する情報提供の問題、サービスエリア、パーキングエリアにおける混雑対策等である。また、北海道、東北、北陸地方等に特有な問題点として、冬季における雪氷対策がある。

3-2 対策

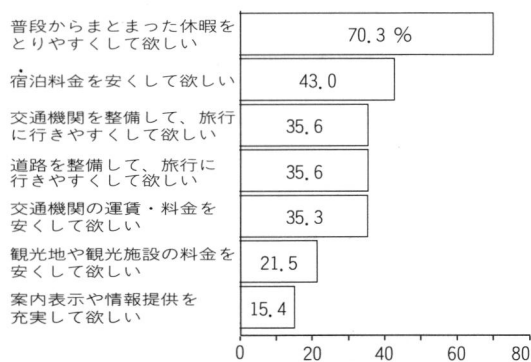
1) 渋滞対策

高速道路の交通渋滞の原因には、①交通容量を上回る利用交通による自然渋滞、②交通事故、工事等に伴う渋滞、③アクセス道路に続く渋滞等があるが、余暇交通における渋滞は、①、③が主なものであり、



注) 自家用車のみ。
出所) 文献2)。

Fig.9 平日と休日の交通量の比較



注1) 財運輸経済研究センター「通勤及び旅行に関する意識調査」 (平成4年7月) により作成。
2) 上位7項目までを掲げた。
3) 東京都内に通勤するサラリーマン等に対する調査結果である。
出所) 文献6)。

Fig.10 ゴールデンウィーク中の旅行に対する要望 (複数回答)

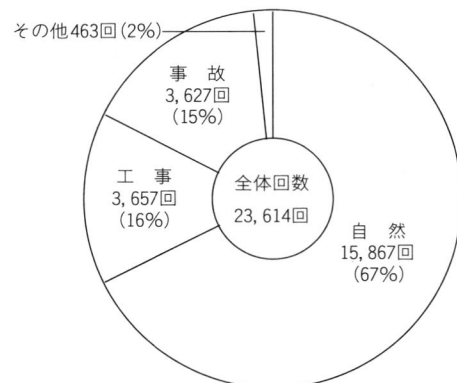


Fig.11 平成3年の原因別渋滞発生回数

これに交通事故等による渋滞が加わるとさらに混乱が高まる (Fig.11)。

交通渋滞を解消する方策としては、渋滞がしばしば発生する区間の車線や料金所のブース等を増やす工事、車の流れを分散させるためにバイパス的な機能を持つ道路の建設等がある。

(1)車線の拡幅

車線の拡幅については、既に、東名高速道路大井松田 I C ~ 御殿場 I C 間の 7 車線 (一部 6 車線) 化を行ったところであり、引き続き、厚木 I C ~ 大井松田 I C 間、関越自動車道大泉 I C ~ 前橋 I C 間、名神高速道路栗東 I C ~ 瀬田東 I C 間、京都市南 I C ~ 吹田 J C T 間の拡幅工事を続けているところである。

(2)新線建設

新規の高速道路建設については、平成 4 年 11 月、東京外環自動車道三郷 J C T ~ 美女木 J C T 間が開通し、都心部を迂回するルートの一部が完成したところであり、5 年度中には、美女木 J C T ~ 大泉 J C T 間が開通することにより、関越道、東北道、常磐道が直結し、首都圏における渋滞解消効果が期待される。

更に、慢性的な渋滞が続く東名、名神両高速道路については、その抜本的な解消を図るため、第二東名・名神高速道路の建設が計画されている。

現在の東名・名神高速道路は、ここ数年ほぼ全線にわたり、混雑度 (日交通量 ÷ 日交通容量) が 1.0 以上となり、特に、観光レクリエーションの盛んな 8 月にはほとんど全線で混雑度が 1.5 を超える状態となっている。第二東名・名神高速道路は、全線 6 車線、大都市圏間の最高速度 140km を目指しており、快適でゆとりのある高速道路として、沿線に観光、リゾート施設の立地を促進し、スムーズな余暇交通を実現することが期待される。

(3)混雑インターチェンジ等の改良

高速道路における渋滞の中でも、特に利用者のイライラの原因となるのはインターチェンジの渋滞に起因するものである。このため、料金所ブースの増設、料金徴収業務の迅速化、ランプの拡幅、附加車線の設置、一般道路との立体化等を進めている。

(4)工事、事故渋滞対策

高速道路の機能を維持していくためには、日常の点検や維持、補修工事が必要だが、これらの作業による交通渋滞を減らすため、東名、名神、中央道等において、種々の工事や作業を長時間連続して行う

集中工事を実施しており、大きな渋滞解消効果を挙げている。また、その他の工事についても、時間帯を厳選し、渋滞の発生を回避するよう努めている。

交通事故による渋滞についても、事故車両の排除等について、関係機関との連携を深めること等により、渋滞解消の迅速化に努めている。

2) 交通安全対策

高速道路と一般道路の死傷事故を比較すると、高速道路の事故率は、一般道路の約 10 分の 1 と極めて低くなっているが、高速運転特有の悲惨な事故も後を断たないのが現実である。余暇交通においても、不慣れた道路を運転するとき、夜間や降雨、降雪時等走行条件の厳しいときに事故が発生しやすい。

こうした状況に対処するため、JH では「高速自動車国道等における交通安全対策に関する 5 箇年間の事業計画」(平成 3 ~ 7 年度)を実施中である。具体的には、①走行条件の改善対策として、標識等の改良、I C の改良、照明設備等の整備、②安全性の向上対策として、中央分離帯の防護柵の強化、③よりよい走行環境の確保対策として、休憩施設や道路交通情報提供施設の整備を行っており、計画期間中の投資額は 2,000 億円を予定している。

3) 関連施設対策

高速道路には、休憩施設として S A を約 50km 間隔、P A を約 15km 間隔で設置しているが、近年、東名、名神高速道路を中心として利用交通量の増大に伴う休憩施設の混雑が問題となっている。特に休日には、乗用車、観光バス等余暇関連の交通量の増加により、大都市近郊の S A、P A において駐車スペースやトイレが混雑している。

このため、東名、名神高速道路については、供用後においても休憩施設の駐車スペースの拡充を進めており、駐車マスの数は平成 3 年度末までに供用時の約 2.1 倍となった。

トイレについても、駐車マスの拡充等に併せて増設を進めており、余暇における利用等を考慮して、特に女性用のトイレの増設を考慮している。

4) 冬季対策

冬季の余暇活動の代表的なものは、スキー、スケート等である。また、年末年始は帰省や観光旅行もあり、高速道路の余暇利用の多い時期の一つであるが、雪によるトラブルが発生し、利用者を悩ますことがある。JH の高速道路管理にとっても雪は難物である。積雪地域を通過する高速道路では、建設段階、供用段階共に、様々な雪氷対策を講ずる必要が

Table 2 雪氷対策の体制（北陸自動車道の例）

公団の体制	作業	交通運用	適要
警戒体制	準備段階		気象予報により降雪や凍結の恐れがある場合、特別巡回を行うとともに、路線沿いの気象情報などの監視体制を強化する段階をいう。
	作業準備段階		薬品散布・除雪作業のため作業員と作業用機械を待機させ、直ちに雪氷作業に移行しうる段階をいう。
出動体制	薬品散布段階	速度規制 チェーン携行	降雪の初期又は、凍結の恐れがある場合に薬品散布を行う段階をいう。チェーン等装着が予想される場合にはチェーン携行の表示等を行う。
	除雪段階	50km/h規制 普通タイヤ車 チェーン装着	除雪車が出動し、普通タイヤ車にチェーン等装着を行う段階をいう。 (注：暫定二車区間については、40km/h規制とする。)
非常体制		50km/h規制 全車両 チェーン装着	路面状況が悪化し、全車両にチェーン等装着を行う段階をいう。 (注：暫定二車区間については、40km/h規制とする。)
	閉鎖段階	閉鎖	降雪等のため、①交通事故が発生しさらに事故を誘発する恐れがある場合、②著しく視界が悪化し、交通障害が発生した場合、③チェーン等装着によっても通行の確保が困難となった場合、④本線上に渋滞車両が発生し、さらに通行車がふえれば、ますます状況が悪化し、交通がマヒする恐れがある場合、などの事象がある段階。また雪崩等の発生により交通障害が発生する危険性が認められる段階をいう。
	緊急段階	閉鎖	降雪等のため長時間にわたり、通行車両が本線上に滞留したまま交通閉鎖を生じた場合、あるいは大規模な雪崩を生じた段階をいう。



Fig.12 除雪風景

あるが、供用中の道路については、降雪の状況に応じ、凍結防止剤の散布、タイヤチェーン装着規制、最高速度規制等を行い、最終的に交通の安全を確保できない状態に至った場合には、道路の閉鎖を行うこととしている（Table 2、Fig.12）。

5) 情報提供

高速道路上の渋滞、事故等の情報を利用者に迅速に提供するため、可変情報板、ハイウェイラジオ（路側通信システム）を設置するとともに、(財)日本道路交通情報センターによるラジオ・テレビ等報道機関への情報提供を行っている。

また、SA、PAにおいて、ビデオテックス等のニューメディアを活用して、道路交通情報をはじめ、行先別経路案内等様々な情報を提供する「情報ターミナル」を昭和62年から順次整備している。

更に、平成2年度からは、休憩施設の混雑情報を本線上で利用者に提供することにより施設利用の平準化を図るため、東名高速道路の東京近郊のSA、PA3箇所において試行を行っている（Fig.13）。



Fig.13 休憩施設混雑情報提供システム

4. 21世紀の余暇と高速道路

総理大臣の諮問機関である経済審議会が平成4年6月に答申した「生活大国五箇年計画」によると、8年度までに年間総労働時間を1,800時間に短縮す

ることとされており、学校教育についても、昨年9月に導入された土曜休業（当面月1回）が今後拡大することが予想される。従って、21世紀の国民生活において、余暇はますます生活の重要な部分として考えられるようになることは、疑いのないところである。

平成4年6月に道路審議会から出された「今後の有料道路制度のあり方」についての中間答申では、21世紀に向けて、東京一極集中の是正、多極分散型国土の形成、地域社会の活性化等を実現するため、高速道路を中心とした高規格幹線道路等の整備推進が必要であり、その留意点の一つとして、特に渋滞対策による利用者サービスの向上に努める必要があると指摘されている。

具体的には、ハード面として、抜本的なネットワーク整備と併せて、混雑区間の拡幅等緊急対策を推進するとともに、ソフト面として、利用者のニーズに応じた的確かつ多様な情報提供、交通運用の改善、効率的な維持・修繕工事の実施等を推進する必要があるとされている。

JHとしては、こうした指摘を踏まえ、今後とも安全で快適な高速道路造りに一層の努力を傾けていきたいと考えている。

なお、本稿の内容については、筆者個人の責に帰すものである。

参考文献

- 1) 全国高速自動車国道建設協議会「高速道路便覧」'92年版
- 2) 日本道路公団「平成2年度全国高速道路起終点調査報告書」P.15、P.87、P.225、1992年
- 3) 同「中央自動車道の沿線地域における高速道路の影響に関する調査」P.127、1992年
- 4) 同「高速道路と地域社会」P.10、1990年
- 5) 同「高速道路とまちづくり」（その1）pp.19～22、1989年
- 6) 運輸省「運輸経済年次報告」（平成4年版）P.56、1992年