

利用者の「くつろぎ休憩」という視点に立った高速道路 休憩施設の園地整備のあり方 ～新名神高速道路 甲南PA-キグエリアの事例～

野口 佳枝¹・桑野 辰廣²・安元 信廣³・堀 繁⁴

¹非会員 西日本高速道路(株)関西支社建設事業部施設建設G (〒530-0003 大阪市北区堂島1-6-20,
E-mail:y.noguchi.aa@w-nexco.co.jp)

²非会員 西日本高速道路(株)関西支社建設事業部施設建設G (同上, E-mail:t.kuwamo.aa@w-nexco.co.jp)

³非会員 西日本高速道路(株)関西支社建設事業部 (同上, E-mail:n.yasumoto.aa@w-nexco.co.jp)

⁴会 員 東京大学アジア生物資源環境研究センター (〒113-8657 東京都文京区弥生1丁目1番1号,
E-mail:shori@anesc.u-tokyo.ac.jp)

高速道路の休憩施設は、沿道制限のされている道路上での運転者の生理的及び連続高速走行による緊張を緩和するために計画・設置されてきた。しかしながら開通から半世紀経過し、老化化及び社会やお客様ニーズの変化等によりお客様に有効活用されていない状況である。本論では、それらの園地が抱える課題を設計要領から「休憩」を分析し、新名神高速道路甲南PA-キグエリアで「お客様に安らぎ、楽しさ、くつろぎを提供する」園地計画を検討し、整備した試みについて報告するものである。

キーワード: 新名神高速道路 甲南PA-キグエリア 景観 築山 くつろぎ

1. はじめに

高速道路の休憩施設は、1963年の名神高速道路（以下「名神」という）開通当初から、設計要領（西日本高速道路(株) 設計要領第4集休憩施設編 以下「設計要領」という）に基づき、「沿道制限のされている道路上で旅行が安全快適に行われ、輸送の迅速性と経済性を確保する」ため、運転者の生理的及び連続高速走行による緊張を緩和するために自然環境条件や建設及び維持管理の利便、交通技術的な条件を検討し、計画・設置されてきた。

開通から半世紀経過した現在、当時設置された休憩施設の園地は機能優先の時代からゆとりや癒しを求める等社会的ニーズの変化や、維持管理費コスト削減等施策により、当初計画された休憩施設の方針を果たすことが困難な状況となっており、再検討が必要になっていると思われる。

そこで、本研究は、これまでの高速道路休憩施設の園地整備の問題点を設計要領の分析から整理し、その解決の方向性を検討し、その検討に対応した事例として『お客様に安らぎ、楽しさ、くつろぎを提供する園地』を目指して休憩施設全体を計画・整備した甲南PA-キグエリア（新名神高速道路（以下「新名神」という））の事例を紹介するものである。

2. 設計要領における休憩施設整備の考え方

1) 設計要領上の「休憩」

設計要領の分析から、設計要領が「休憩施設における休憩」をどのように考えているかを考察した。

(1) 「休憩施設の定義」における考え方

高速道路の休憩施設は、サービスエリア（以下「SA」という）とPA-キグエリア（以下「PA」という）の2種類に分類され、設計要領において表1のようにそれぞれ定義されている。

表1 高速道路の休憩施設の定義¹

サービスエリア	人と自動車が必要とするサービスを完全に満たしうるような休憩施設をいう。 人のための施設として園地・お手洗い・無料休憩所・食堂及び売店等を設け、車の施設として駐車場・給油所を設ける。
PA-キグエリア	運転者の生理的要求を満たし、疲労と緊張を解くための必要最小限度のサービス施設として、駐車場・園地・お手洗い及び売店等を設ける。

本定義の「休憩」が利用者のどのような「休憩」を指しているか不明であるが、利用者の「休憩」のための施設として園地・お手洗い・無料休憩所・食堂及び売店等が必要と列記されている。

「休憩」は定義では利用者が必要とする「休憩」の種類が詳しく明記されていないが、ここではその「休憩」を分類して、設計要領でどの「休憩」が主体となっているかを分析した。

定義で明記されている施設は、排泄や食欲等身体の内部分からの生理的欲求を満たす施設と 精神的疲労を緩和する施設に分類することができる。

そこでここでは、お手洗い・無料休憩所・食堂及び売店等の建築物は「トイレに行きたい!」「お腹がすいた!」という生理的欲求を満たす「休憩」として「トイレ休憩」「飲食休憩」名づけ、園地は「疲れた」「ゆっくりしたい」という精神的疲労を緩和する「休憩」を「くつろぎ休憩」と名づけることとする。

これにより、設計要領上、利用者のために必要な施設のうち、園地のみが精神的疲労を緩和する施設と捉えることが出来る。

(2)配置計画における考え方

休憩施設の計画に当って、SA・PAを適正な規模と間隔で設置することは休憩施設を有効適切に利用させるための第一の要件とされている。

休憩施設の配置は、路線近傍の都市の位置や大きさ、その路線を利用する交通の量や性格、景観の良否、他施設との位置関係、路線の線形や地形沿道条件及び維持管理上の問題、建設費等を総合的に考慮する必要があるとされ、SAは景観が良いことが望ましく、路線全体からSAとしての適地を選定し、その後PAを配置するのがよいとされた。

設計要領上、SAは休憩施設として重要なものであるばかりでなく、PAよりも規模も大きいため、全ての立地条件を考慮すべきとされ、PAは用地の取得を含めて給排水・建設の容易さを重点的に考えて配置してよいと方針づけされている。これらを勘案して全ての休憩施設の相互間隔は、標準 15km～最大 25km とされ、SAの間隔は 50～100km とされた。

SAは路線全体や地域の景観等を勘案して配置されるため、お手洗いや食堂等「トイレ休憩」や「飲食休憩」の施設だけでなく、精神的疲労を緩和する「くつろぎ休憩」にも配慮された配置計画となるが、PAはそういった条件よりも「トイレ休憩」や「飲食休憩」の「施設がある」ことが優先され、機械的に配置されることになる。

これにより、PAにおいてはSAよりもさらに「くつろぎ休憩」の意義が希薄な休憩施設と捉えることが出来る。

(3)施設配置における考え方

休憩施設には、駐車場、お手洗い、無料休憩所、売店、園地等が配置される。SAの基本型は、本線車道から外側に向かって車のための施設及び人のための施設が配置され、利用者の視線の方向も本線から離れて、外側に向かって開けると

された。PAは更に配置も単純となる。

全体の施設配置を決定する際、車の施設と人の施設は、人の休憩の場所をより安全で静かな雰囲気にするために原則的に別個のものとして分離されるべきとされた。

駐車場と施設の位置関係については、利用形態から小型専用駐車場の近くに食欲を満たす食堂を、大型車専用駐車場に近い場所に生理的欲求を満たすお手洗いを、それらの中間に無料休憩所や売店を配置するのがよいとされた。

設計要領上の休憩施設の施設配置を見ると、利用者が休憩施設内に入ってきてまず生理的欲求を満たす「トイレ休憩」のためのお手洗いを視認するよう、PIAの中心付近に配置され、その隣に「飲食休憩」のための食堂・売店等が設けられている。「くつろぎ休憩」のための園地は、建築物に分離され、両側に配置されて、狭くなる計画が例示されている。

また、こういった「トイレ休憩」や「飲食休憩」の建築物の設置を中心に土木的な造成を行うため、休憩施設全体が平坦に造成され、「くつろぎ休憩」のための園地も必然的に平坦となり変化のない人工的な雰囲気となることが多い。これらから、「トイレ休憩」や「飲食休憩」が優先され、本来、定義上では重要とされている利用者の「くつろぎ休憩」のための園地が後回しになっていると捉えることができる。

(4)園地整備における考え方

設計要領上、憩施設の園地整備計画は、園地の外部に良好な景観的要素が展望できる場合は、それを活用するような開放的な園地整備を行い、切土に囲まれた園地や商品等の搬入路が接近している園地等の外部に良好な景観的要素がない場合は、内部完結型の園地整備を進めてきた。

園地では高速道路の運転状況を連想させない閉鎖された空間を作り出し、そこへ誘導することによって、お客様の休息できる空間が作りだせるとされ、駐車場と分離した雰囲気を創出するための園地計画を実施してきた。樹木やベンチ等は両側の園地内に配置し、建物前のアプローチ広場にはお客様の利用を妨げるものは配置しないことが基本とされていた。

また、休憩施設の造成は、お手洗いやトイレ等建物を優先的に配置するために、休憩施設全体が平坦になる場合が多く、休憩施設内全体の地形を造成する考え方は設計要領上ない。

「くつろぎ休憩」のための園地は、そういった「トイレ休憩」や「飲食休憩」のための施設配置後に計画・設計されることになっており、計画を検討する際にはすでに左右に分離され、狭く、変化のない、計画当初より利用しづらい雰囲気となる(図1)。

休憩施設での植栽は、高速道路の運転状況を連想させない閉鎖された空間を作り出すために、駐車場と園地の間や

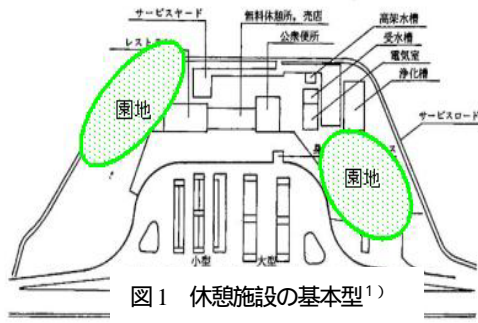


図1 休憩施設の基本型¹⁾

お手洗いや食堂等のサービスヤードが見えないように修景する植栽を計画するとされている。また、盛土のり面は環境保全のために緑化を施すことが必要とされ、実施されてきた。それらの「緑に囲まれた空間」を利用することにより、「くつろぎ休憩」ができるとされている。

しかしながら、園地は植栽により駐車場から視認出来ず、休憩施設としては一体感のない閉塞した状況となり、園地での「くつろぎ休憩」は有効でない状態となっていると推測される。

(5) くつろぎ休憩の必要性

現在の高速道路の休憩施設の利用目的はあくまでも生理的欲求を満たす「トイレ休憩」や「飲食休憩」が中心となっており、トイレや空腹が「我慢できないから行く」という消極的な目的である。

精神的疲労を回復する「くつろぎ休憩」の必要性が希薄となってしまっており休憩施設そのものが「行きたい」という積極的な目的になることはない。

運転による精神的疲労を緩和するための「くつろぎ休憩」には利用者の旅行に対する期待感も含まれるが、現在は休憩施設の計画が「トイレ休憩」や「飲食休憩」のための建築物主体で計画されているため、休憩施設はどこを利用しても同じ状況となり、地域を楽しむという旅の楽しみは半減されている。

(6) 設計要領に基づき設置された休憩施設が抱える問題

このように設計要領に基づき、整備された休憩施設の園地は、道路の開通後数十年が経過するにすぎない、昨日優先の時代からゆとりや癒しを求める等社会的ニーズの変化

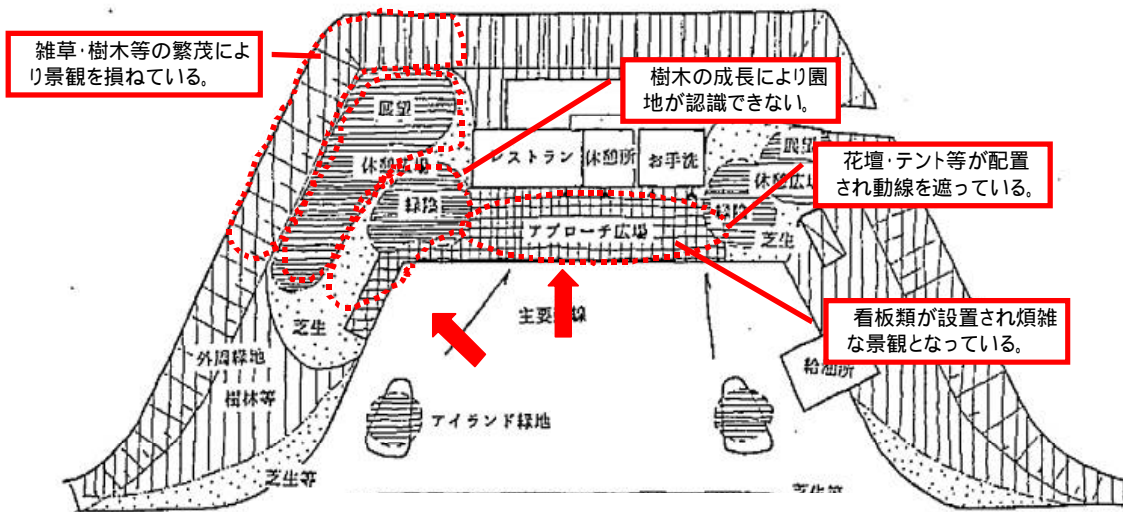


図2 休憩施設が抱える問題

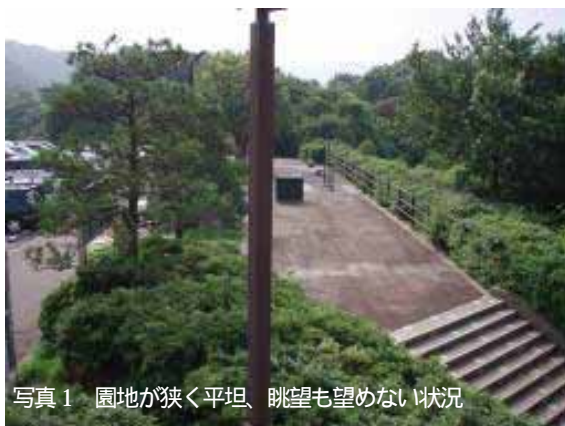


写真1 園地が狭く平坦、眺望も望めない状況



写真2 駐車場から園地が見えない状況

や維持管理費削減等施策により、以下のような問題点が露呈してきている（図2）。

園地が狭く、平坦である上、樹木等の成長により、駐車場から休憩するための園地が認識できない（写真1,2）。

維持管理費削減により、十分な植栽管理作業ができず、雑草等が繁茂し、園地の景観を損ねている。

後日、観光案内等看板類が設置され、煩雑な景観を呈している。

後日、建物前に動線を遮る位置に花壇、テント、のぼり旗や屋台等が配置されている。

このような理由から、利用者が「くつろぎ休憩」をするための園地の存在に気づかない、利用し難い状況にあるため、さらに利用が少なくなり、これが維持管理水準を低下させる理由となるという悪循環となっている。

3. 利用者の「くつろぎ」休憩という視点にたった休憩施設整備の考え方

1) 西日本高速道路株としての休憩施設の捉え方

西日本高速道路株（以下「NEXCO 西日本」という）は2005年に日本道路公団から高速道路会社として民営化した。会社の経営方針のひとつとして「お客様満足の着実なステップアップ」が打ち出され、「お客様に安らぎ、楽しさ、くつろぎを提供する。SA・PAを単なる休憩施設ではない『お客様満足施設』へと変革する」ことが目標とされ、「くつろぎ」が重要であると明確に打ち出されている。

この経営方針としてあげられている「お客様満足施設」は、これまでの「トイレ休憩」や「飲食休憩」のための休憩施設ではなく、安らぎ・楽しさ・くつろぎを提供する「くつろぎ休憩」のための施設づくりを目指すものであると捉えることができる。

これをうけて、近年、「トイレ休憩」や「飲食休憩」のためのお手洗いや食堂・売店等の施設は改良が進められてきている。しかしながら、本来の精神的疲労に効果的な「くつろぎ休憩」のための園地の改良は後回し感が否めない状況である。今後、利用者の「くつろぎ休憩」のための園地整備に主体をおいた休憩施設への変革も重要である。

2) 「くつろぎ休憩」を中心とした休憩施設のあり方

休憩施設のこれまでの問題点を改善し、利用者の生理的欲求を満たすための最低限の施設から園地での「くつろぎ休憩」を充実させる休憩施設のあり方を検討した。

(1) 「くつろぎ休憩」の意義

休憩のための園地を充実させることにより、利用者が園地内から地域の景観を楽しんだり、園地内を歩き回ることになり、利用者の休憩施設内の滞在時間を長くすることができる。

休憩施設で利用者の滞在時間を長くすることは、食堂や売店等の収益につながり、会社の収益としてマイナス要因ではなく、プラス要因である。休憩施設のような集客施設に利用者が集まり、収益が上がるのは、商品の質とその施設の雰囲気による。「くつろぎ休憩」のための園地の整備は、会社としても意義があるものと位置づけられる。

(2) 「くつろぎ休憩」のための配置計画の考え方

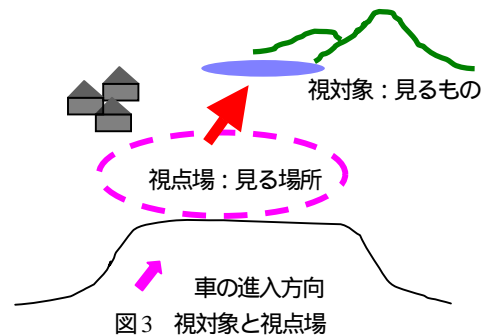
利用者が「くつろぎ」を感じる休憩施設を計画する場合は、路線の中でその地域の景観を「見る」ことが出来る箇所を選定するのが望ましい。

利用者の旅行の楽しみは、その地域の味覚だけでなく、その地域の景観や雰囲気を楽しむことでもある。その地域の何を、どう見せるかを検討して配置計画をすることにより、休憩施設毎に様々な雰囲気を創出することができる。

それにより利用者の旅行中の楽しみが増え、利用者に積極的に「また行きたい」と感じさせる魅力的な雰囲気の創出が可能となる。

(3) 「くつろぎ休憩」のための施設配置の考え方

地域の景観を「見る」ことが出来る休憩施設にするためには、施設配置が重要となる。高速道路本線から休憩施設への進入は一定方向であり、そこに「見たいもの（視対象という）」が見えることが重要となる（図3）。



「見たいもの」を「見る」ためには、「見る場所（視点場）」の整備が必要であり、そのために視点場の位置をどこにどのように設定・整備するかを検討する必要がある。

景観を楽しむ視点場を中心に施設配置を検討すると、施設を中心に園地を配し、お手洗いや食堂・売店等の「トイレ休憩」「飲食休憩」の建物施設は景観を阻害しないように配するのが望ましい。それにより、園地は分断されことなく、広くなり、園地整備計画の自由度が広がる。

(4) 「くつろぎ休憩」のための園地整備の考え方

「くつろぎ休憩」のための園地整備は、配置計画により景観を「見る」ことが出来るようになった「見たいもの」をどのように「見せるか」が重要となる。そのための視点場の位置を「どこ」に「どのように」設定して、お客様に

期待感を持たせながらその視点場にどう誘導するかが課題となる。

園地で眺望を楽しむ・遊ぶ等楽しそうに過ごしている利用者の姿を見ることにより、見る側の利用者にも園地の楽しい雰囲気が伝わるため、お互いの利用者同士の見る 見られるの関係が保たれるように園地を造成する必要がある。

また、園地を歩き回ることにより、運転による身体的な緊張もほぐれ、適度な運動となり気分転換を図ることが出来るため、利用者が歩いて楽しい、歩き回りたくなる園地の計画が必要となる。

「くつろぎ休憩」のための園地整備の課題を整理すると以下のとおりとなる。

眺望（視点）を確保する。

利用者同士の見る 見られる関係をつくる。

利用者が歩きまわれるようにつくる。

見て楽しい園地をつくる。

これらにより、利用者の「くつろぎ休憩」が確実に有効に行われることが出来る。

また、景観の良い場所に広い園地を整備しても、施設建設のために平坦となり、変化がない状態では、「見ても、利用しても、楽しい」園地とはならず、利用者を園地へ導くことは難しい。「見えない園地」は利用されず、「見て楽しくない園地」では園地には向かわない。これでは園地がこれまでと同様、有効的に利用されない状況となる。

利用者同士の「見る 見られる関係」や「利用して楽しい」「見て楽しい」雰囲気を創出するためには、地形に変化をもたせることが効果的であると判断した。

園地に築山を造成し、変化をもたせることにより、利用者の期待感を増大させることが出来ると思われる。

3) 「くつろぎ休憩」のための園地整備手法

(1) 園地造成の手法

園地に変化をもたらす築山は、自然の山の地形を見本として美しく造成することにより、利用者を導くようになる。造成にあたっては以下の点に注意が必要である。

築山の高さに刈刈をつける。変化のある稜線をつくる(図4)

築山の勾配は「寺勾配」という自然の山麓のなだらかな傾斜となる造成を行う(図5)

築山同士、建物 築山等見る 見られる関係を作る
築山に登って、眺望を楽しみながら休める、楽しめる、楽しそうに見えるように作る

歩道部は地形に合わせて配置し、一体感ができるようにする(図6)

この園地の造成は、机上の設計だけでなく、現地において地域の景観と築山の高さや勾配、食堂や売店等建築物との相互関係を確認しながら造成することにより効果的なものとなる。

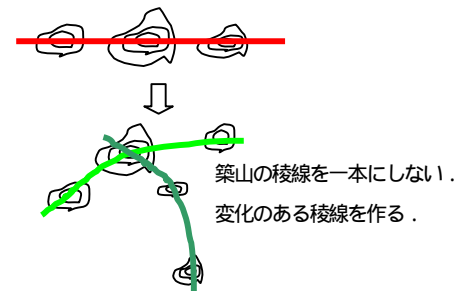


図4 魅力ある築山の作り方



図5 寺勾配とハラミ勾配

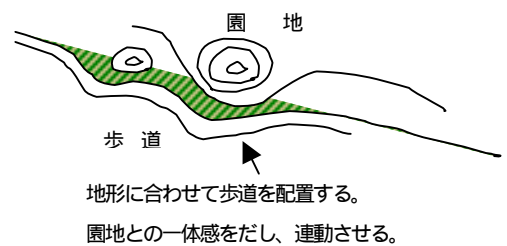


図6 歩道の作り方

(2)園地植栽手法

「くつろぎ休憩」のための園地は、利用者同士の「見る見られる関係」や「利用して楽しい」「見て楽しい」雰囲気を出することが第一義となるため、その園地内の視線や移動を遮断する位置の植栽は避ける。

植栽は、「トイレ休憩」や「飲食休憩」のためのお手洗いや売店等建築物から分断せず、一体感が出るように配植するのが望ましい。また、必ず現地において景観を阻害しない位置を確認しながら実施することが重要である。

(3)今後の魅力的な休憩施設づくり

休憩施設の魅力的な雰囲気作りには「自分をもてなししてくれる・楽しませてくれるように見えること」という「高質のおもてなし(叔び 列ティ表現)」が必要であり、これは建物等の施設周りの設えが重要である。施設周りの設えを整えるということは景観を整備することであり、園地整備においての最大の課題である。

景観とはみるものである。

良い景観とは見たいものが見たい大きさで見えること(邪魔されないこと)である。

人は自分のことを大切にしているものを評価する。景観も同様であり、好みの問題ではない。

そして、見たいもの(視対象)と見る場所(視点場)との関係を把握・整理して、「見たいもの」をどのように「見せる」か、そのために視点場の位置を「何処」に「どのように」設定するか、お客様に期待感を持たせながらその視点場にどう誘導するかが重要である。

新たに設置される休憩施設については、これまでの休憩施設の整備方針とは異なり、「高質のおもてなし(叔び 列ティ表現)」が重要であり、休憩施設全体に「おもてなし感」を取り入れるための手法のひとつである園地による「くつろぎ感」の創出は最大の課題である。

4.新名神高速道路 甲南PA-キングエリアでのくつろぎ空間整備の事例

(1)開通区間の概要

新名神は、中部と近畿間を結ぶ新たな高速道路として2008年2月23日に、亀山ジャンクション～草津山上インターチェンジ間(約49.7km)が開通した。甲南PA-キングエリアは甲賀土山インターチェンジから信楽インターチェンジ間に設置され、甲南インターチェンジ(仮称)併設となる。(図7)。

この区間は、山間部を通過する区間が約80%を占めており、甲南トンネル西坑口から大津ジャンクションにかけては東海自然歩道が並走し、「三上・田上・信楽県立自然公園」の非常に自然環境が豊かな自然公園特別地域を通過する。

今回、ケヌタの对象となった甲南PAが位置する甲賀土山インターチェンジから甲南トンネルにかけては甲賀地域の町並



図7 今回開通区間

みや鈴鹿山脈・養老山地を望む開放的な区間となる。

ここでは、景観に重点を置いて計画した甲南PA上り線(以下「上り線」という)の園地の整備を紹介する。今回、上り線の園地は「いつでもお客様がくつろげる空間」「叔び 列ティが感じられる空間」をめざして検討・整備した。

(2)甲南PAの施設配置条件

上り線は、新名神をはさんで盛土構造であり、甲賀忍者で有名な甲賀市街の町並みや田園地帯を望むことができ、天気の良い日には遠くに鈴鹿山脈や養老山地を望むことができる眺望に優れた位置に計画された。ただし、上り線の外周には、甲南インターチェンジのループと管理用通路と接している。

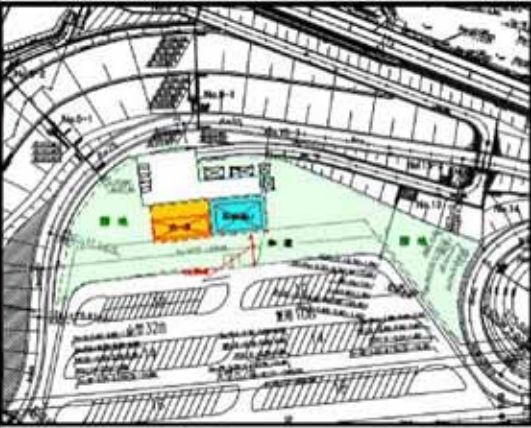
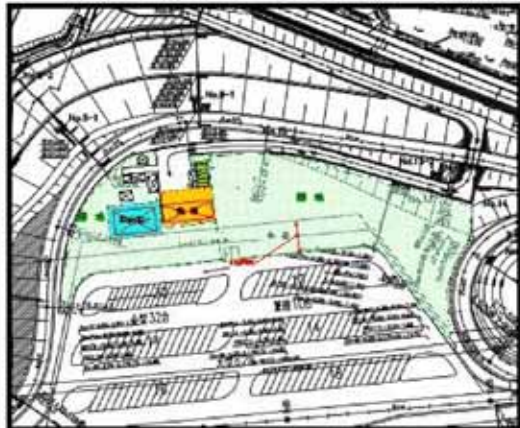
(3)施設配置計画検討

民営化前のエリア内の施設配置は、従来からの基本型どおりに売店やお手洗いが、園地の中心になるよう計画されていた。この計画では、駐車場で車を降りたお客様の視線は売店とお手洗いが中心になる。高速道路を運転してきて、一休みしようとした利用者の視線は、「トイレ休憩」や「飲食休憩」のための売店やお手洗いに集中し、「くつろぎ休憩」のための「良いもの(景観)が見えない・見えない」状態となる。これでは、「トイレ休憩」「飲食休憩」のためだけの休憩施設になってしまうため、「くつろぎ休憩」のための施設配置を再検討した。

外部の眺望に優れた上り線では、建物配置をお客様が「見たい」「何か楽しいことがある」ことを感じる事が出来るよう、従来にない建築物で地域の景観を阻害しない配置計画を検討した(表2)。

案が設計要領の標準施設配置計画に基づき、休憩施設を設計したものである。これでは、これまでと同様に休憩施設に入り、最初に目に入るのは「トイレ休憩」や「飲食休憩」のためのお手洗い及び売店等である。この配置では、地域の景観を望むことなく、「トイレ休憩」や「飲食休憩」等の生理的な欲求のみを満足する施設となる。また、これらの建築物が園地を分断してしまい、「くつろぎ休憩」の施設の創出が困難である。

表2 休憩施設配置検討

	案① 標準配置	案② 園地を広くした配置
配置図		
配置状況	①標準的な配置 ②前面歩道部を15メートルとっている。	①建物を西側に集約し、東側部分に広い園地を確保した。サービス用建物配置を見直し、バックヤードを可能な限り集約した。 ②前面歩道部分を15メートルとり、売店をセットバックさせ、売店側に入隅を設置している。
メリット	●売店・お手洗いが視認しやすい。 ●売店・お手洗いが駐車場から近い。 ●バックヤードが広く、管理しやすい。	●お客様がゆっくりと滞在できるスペースが確保できる。 ●のり面まで含めて園地に一体感を持たせることができる。 ●二方向の景観を楽しむことができる。 ●地域のお客様からも視認しやすい。
デメリット	●施設を中央に配置することにより、園地を分断してしまっている。 ●お客様がゆっくりと滞在できるスペースがない。 ●駐車場と建物が直面しており、お客様が地域の雰囲気を楽しむことができない。	●PAに来場されたお客様は、最初に建物を目にするので、すぐに地域の雰囲気を楽しむことができない。
検討結果	×	○

案 1 は、建物を左側に位置を変更することにより、休憩施設に入ってきたお客様は売店と地域の景観を楽しむことができ、右側園地を細長く広く確保したものである。工事や管理用通路等に接することにはなるが、設置に構造的な問題がない。

そこで今回は利用者が「くつろぎ休憩」を効果的に行うことが可能と思われる案 2 の施設配置を採用することを決定した。

(4)園地整備計画検討

民営化以前の造園基本設計では、園地が上り線への管理用通路や甲南インターフェイスのツツと接していることから園地を植栽で囲む閉鎖的な園地計画であった(図8)。

このため、甲南PAにおいては、利用者の視点で「楽しく見える・感じる園地」に向けて再度、設計の検討を行った。今回の園地整備の検討においては、以下の点に留意した。

- 駐車場や売店等の利用者から見えない園地ではなく、利用者の楽しい雰囲気が見える園地にする
- 利用者が景観を楽しめる園地にする
- 平坦ではなく、楽しく見える起伏のある園地にする

見た目の悪いものをあえて隠さない

a) 園地部の地形づくり

今回、上り線では、「楽しく見える・感じる」園地にするために、園地部を平坦でなく、起伏のある築山状に整備した。

上り線は施設配置計画を変更したことから、細長い園地となったため、駐車場からお客様の視点が「園地が目飛び込むか」「迫力があるか」を前提として、築山の造成にあたり、以下の点に留意した。

● 築山の高さに関わりなく、複雑な稜線を作る

● 築山の勾配は寺勾配とする

● 築山同士もしくは売店等建物 築山に見る 見られる関係を作る

● 築山に登って、眺望を楽しみながら休める、楽しめる、楽しそうに見えるように作る

上り線のしゅん工図は図9である。休憩施設の右側に景観が広がっているため、それらがツツに見るように築山を造成した。築山にはそれぞれ高さ勾配に変化をつけ、築山と売店等も相互に見る 見られる関係が保たれるように整備した。

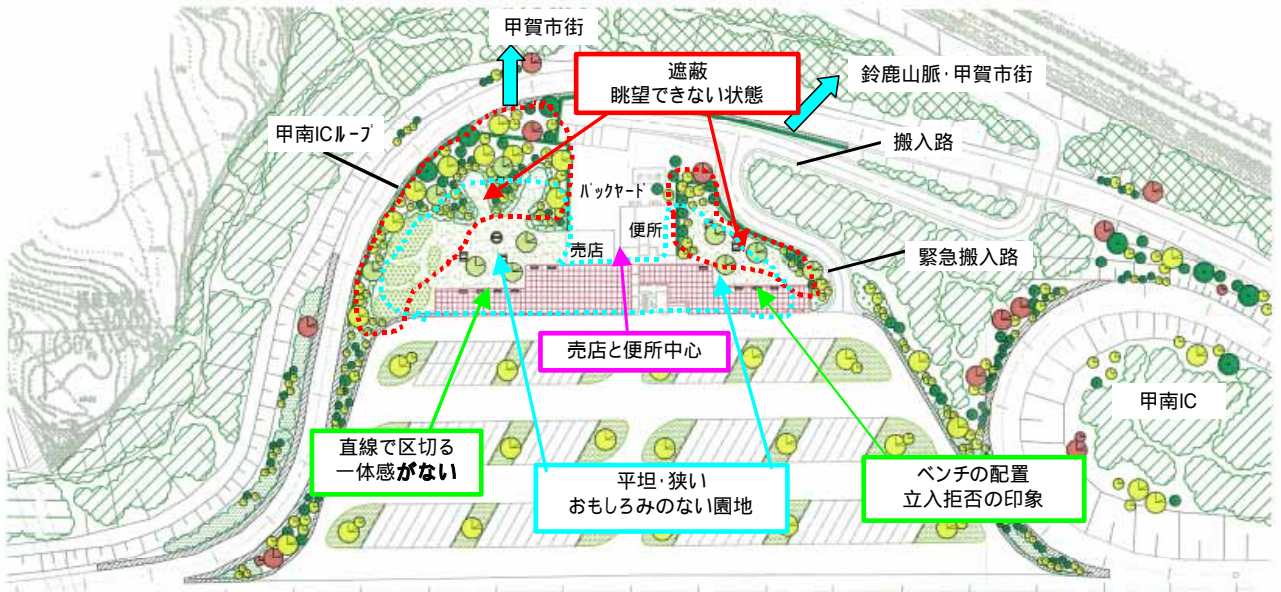


図8 甲南パーキングエリア基本設計図

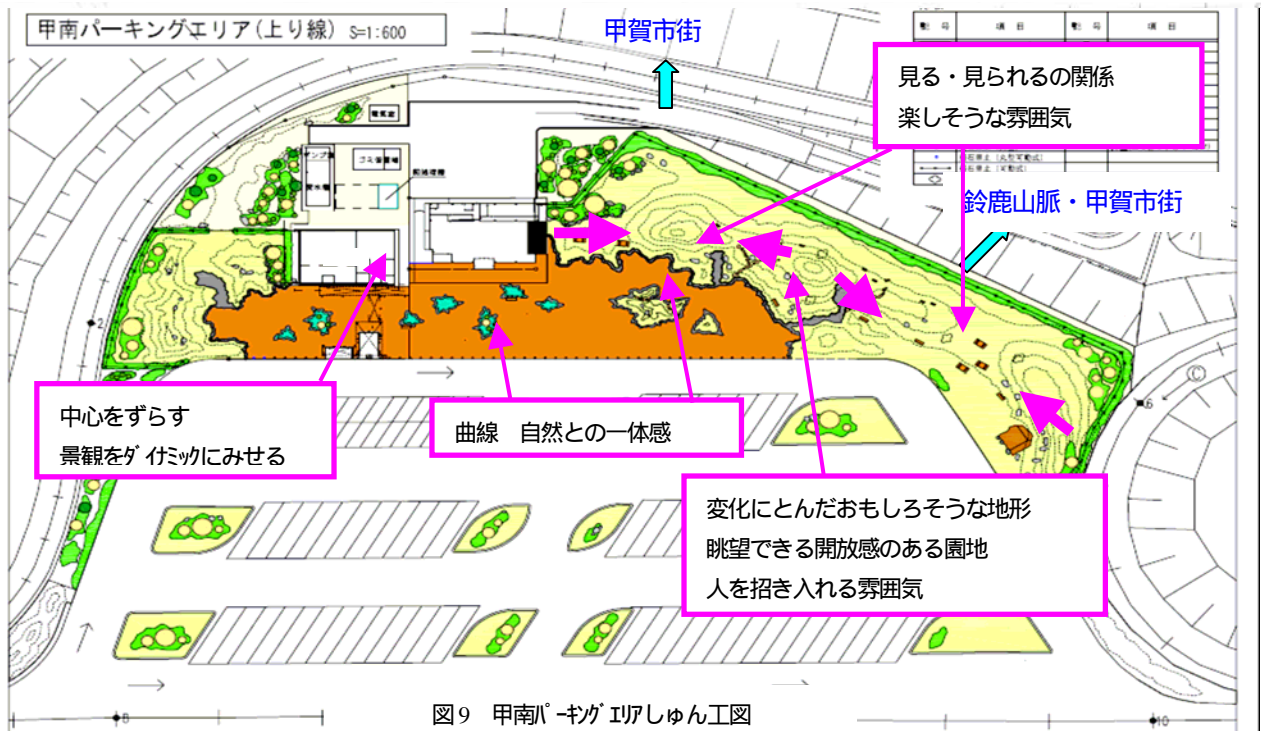


図9 甲南パーキングエリアしゅん工図

これらの造成は、現地において実際に築山を造成し、築



甲南PA

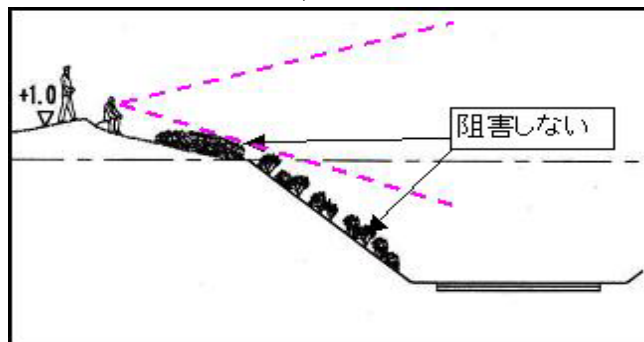


図10 築山部植栽

山の高さに刈刈があるか、複雑な稜線になっているか、登りたい雰囲気（寺勾配）になっているかを確認しながら丁寧に実施した。

b) 建物前のしつらえ

従来の園地整備では園地部と歩道部を直線で区分していたが、上り線では築山からの緩やかな勾配を生かすことにより、園地部の端部は必然的に山裾の曲線に合わせる形状となる。歩道部は、この山裾の曲線に合わせて施工した。これにより、園地部と歩道部に人工的な直線による区分線がなくなり、より園地の一体感が出るようになった。

また、建築物前面の歩道部では、お客様の動線を遮る樹木や花壇等が配置される場合が多かったが、上り線では、駐車場と建築物との間の歩道部の幅員を15m以上確保し、約2m角程度の小規模な築山を造成することにより、休憩施設全体の園地部と歩道部の一体感を創出した。

c) 植栽計画

従来の園地計画では、管理用道路に「良くないもの」が見える場合は、生垣等の植栽により遮蔽・修景していた。

上り線においても、甲南インターチェンジのランプや管理用道路近しており、それらを植栽により遮蔽する計画であったが、景観を楽しむ計画に変更したため、のり面部の植栽は駐車場側からみて築山部の反対側の裾部とし、転落防止及び立入禁止を兼ねた低木植栽とした（図10）。

また、遮蔽を目的とした植栽に粗密をつけ、高木による植栽は、景観が望める築山部分は控え、建築物脇及び出口ランプ合流部付近のみとし、刈刈をつけた。

(5) 開通後の利用状況

これらの検討をもとに平成20年1月に上り線がしゅん工し、開通を迎えた。園地の特性を生かして築山を造成し、休憩施設に入ってきた利用者が楽しそうな園地を望める状況となっている（写真3）。

開通してから、現地でお客様の動向を観察すると、売店で購入したジュースやアイスを片手に園地に向かわれるお客様が多い。これまで利用頻度が少なかった園地の隅々まで立入られる姿が見られ、老若男女問わず、ご利用いただいている状況である（写真4,5,6）。築山から築山に縦走する姿も見られ、楽しそうな雰囲気となった。

上り線の利用状況を見る限り、この園地の造成は、利用者の「くつろぎ休憩」に効果的であったと思われる。

5. おわりに

甲南PAは、休日には子供達が園地を駆け回る姿が見られ、利用者からも「散歩でよく行き、楽しくしている」等のご意見をいただくなど、良好な評価を頂いている。

園地の隅々まで利用者が足を運んでくつろいでおられ休憩施設全体を効果的に活用している光景を目にして、利用者の視線に立った園地整備の大切さを痛感し、まさに園地整備は集客能力の向上につながるものだと確信できた。

今後は、この「くつろぎ休憩」に主眼をおいた園地整備の方針を引き継ぎ、適切な維持管理を実施していく予定である。

謝辞：今回の甲南PAの園地整備については、東京大学ゾア生物資源環境センター教授 堀 繁氏に現地での度重なる指導を含め、多大なる助言・指導をいただきました。この場を借りて御礼申し上げる次第である。

参考文献：

- 1) 西日本高速道路株式会社設計要領第4集 休憩施設編
- 2) 財団法人道路環境研究所 景観からの道づくり



写真3 駐車場から園地を望む



写真4 園地の奥までご利用になっている



写真5 築山から眺望を楽しむお客様



写真6 築山から眺望を楽しむお客様