

ハイウェイオアシスにおける周辺住民の利用実態に関する研究 A study on use actual situation of the neighboring inhabitants in the highway oasis

○小泉建人¹, 小木曾裕², 山崎晋²

* Kento Koizumi¹, Yutaka Kogiso², Shin Yamazaki²

In recent years, highway rest facilities have begun to be used as destinations rather than transit points. Among them, it focused on a Highway Oasis that provides an integral development of an adjacent city park from a highway break facility. The development of Kariya Highway Oasis aims to influence the people and residents of services and parking lots, and to clarify the value of how their use will change.

1. 背景と目的

2005年に日本道路公団の分割民営化が行われ、東日本高速道路株式会社(以下 NEXCO 東日本)・中日本高速道路株式会社(以下 NEXCO 中日本)・西日本高速道路株式会社(以下 NEXCO 西日本)の3社に業務が引き継がれた。民営化以降高速道路上のサービスエリア(以下 SA)・パーキングエリア(以下 PA)の休憩施設は、周辺からでも利用できるように外部開放されるようになった。その中でも、高速道路の休憩施設から隣接する都市公園を一体的に整備しているハイウェイオアシスに焦点を当てた。

本研究では刈谷ハイウェイオアシス(Fig.1)を対象にハイウェイオアシスを整備したことで、SA・PAを利用する人や周辺住民にどのような影響が生じ、利用方法にどのような変化が生まれたのか調査し、その価値を明らかにすることを目的とする。

2. 対象地の概要

刈谷ハイウェイオアシスは、愛知県刈谷市の北部に位置する日本最大級の規模を誇るPAである。刈谷ハイウェイオアシスは1994年頃から協議が開始され、2004年伊勢湾岸自動車刈谷PAと同時に第一期整備区域がオープンした。その後2008年に現在の第二期整備区域の供用が開始される。以降メディアにも取り上げられ、

知名度の高い施設になった。

3. 調査方法

刈谷ハイウェイオアシス周辺の住宅半径1km(Fig.2)を対象に郵送とQRコードによるアンケート調査を行った。調査対象、調査方法、配布数、回答率等はTable1の通りである。アンケート調査の主な設問項目はTable2の通りである。

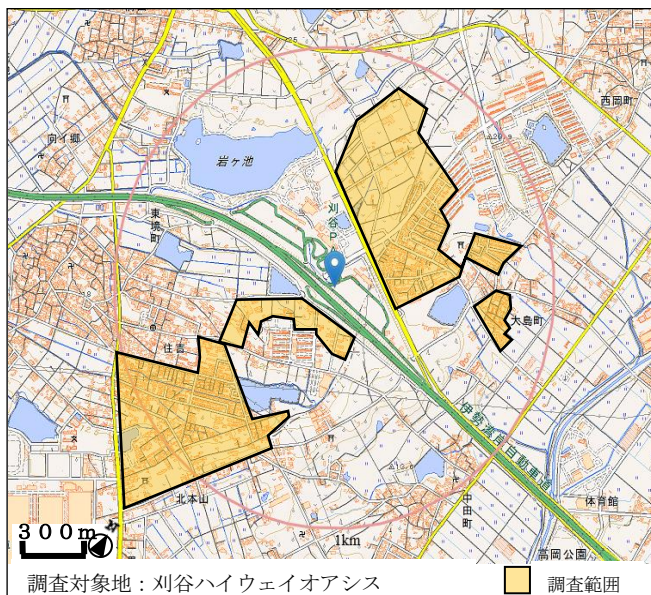


Figure2: Survey area map 出典: 地理院地図



Figure1: Kariya Highway Oasis (2019.07. 26)

Table1: Outline of the survey

調査対象	刈谷ハイウェイオアシス周辺住民
調査方法	配布: ポスティング, 回収: 郵送
配布期間	2019年8月8日, 8月21日
配布数	1005部
回収期間	2019年8月8日~8月31日
回収数	326部(郵送290部, QRコード36部)
回収率	32.6%

Table2: Questionnaire item

問1	回答者について
問2	刈谷ハイウェイオアシスについて
問3	ハイウェイオアシスの定義について
問4	一般道からの利用したことがある方
問5	一般道からの利用したことがない方
問6	整備されたことによる生活の変化について
問7	ハイウェイオアシスに重要な機能について

1: 日大理工 学生 まち 2: 日大理工 教員 まち

4. 調査結果および考察

周辺住民を対象にハイウェイオアシスが出来たことによる生活への影響・変化についてアンケートを行った。

4-1. 整備後の生活への良い影響—良い点に関して最も多かったのは「産直市場にて地元の食材が食べられる」(80.3%)であった (Fig. 3)。次いで48.9%の人が「周辺に不足している施設がそろっている」、「遊園地や遊具など遊び場が増えた」と回答した。この傾向から回答者自身が生活や暮らしに対して影響を受けていると感じる人が多いことが分かる。その他でも「帰省をする際のお土産を手軽に買える」、「散歩に最適」などの個人的な影響が多く見られた。一方で「地産地消が行われている」、「市のイメージアップに繋がっている」、「多くの人を訪れ、まちが賑わっている」等の施設が出来たことによるまちへの生活、暮らしの変化はあまり感じられていないことも分かった。

4-2. 整備後の生活への悪い影響—悪い点に関しては70.9%の人が「周辺道路の渋滞が起きる」と回答している (Fig. 4)。中には「車の事故が多くなった」、「オアシスが出来て近くの住宅地の細道を利用する人が出てきて、交通量が増えた」、「閑静な住宅街だったが、家の前の道に車が増えスピードを出していることが多くなった」のように交通状況の変化を問題に挙げている人が多くいた。施設利用者が増加したことに伴う、車や交通量の増加を不満に感じる人が多くいた。その他の意見 (Table. 3) として「周辺道路のごみのポイ捨てが増えた」、「犯罪が増えた」などがあり治安・地域の環境の悪化を懸念している声が多く挙げられた。他にも、高速バスの停留所がないこと、スマートインターチェンジ(以下スマートIC)がないことを挙げていた。しかし、スマートICについては令和4年3月に供

用を開始するための計画が進められている。スマートICを設置することで伊勢湾岸自動車道と刈谷ハイウェイオアシス周辺の幹線道路の渋滞緩和や輸送時間の短縮が見込める。地域住民が悪い点に挙げていた渋滞などの問題は、新たなルートが出来ることで多少の解決が見込めると考える。

5. まとめ

刈谷ハイウェイオアシスは、地域住民の生活の一部として利用されていた。施設に対して様々な意見はあるものの、高速道路利用者に留まらずまちや地域に開かれた施設であると考えられていた。スマートICが併設されることで利便性の向上、地域の活性化にも繋がっていくと唆される。今後はスマートIC設置後の地域住民の利用実態や生活の変化、どのような影響があったのかを調査し考察することとし本研究を深めたい。

6. 参考文献

- [1]国土交通省東北地方整備局, 2019. 6. 19
<http://www.thr.mlit.go.jp/tohokunet/highway/kousoku/kousoku07.html>
- [2] 刈谷ハイウェイオアシス, 2019. 5. 8 <http://kariya-oasis.com/>
- [3] 刈谷市役所/(仮称)刈谷スマートインターチェンジ計画の概要, 2019. 7. 17
<https://www.city.kariya.lg.jp/shisei/machizukuri/kotsu/smartIC/suma-toic.html>
- [4]中日本高速道路/ハイウェイオアシス, 2019. 5. 8
<https://sapa.c-nexco.co.jp/guide/highwayoasis>

Table3 : List of free descriptions of bad points (Excerpt)

パトカーがうるさい (高速のスピード取締違反) (40代男性)
イベントの騒音が気になる (50代女性)
焼肉の臭いが流れてきて洗濯物に付く (50代女性)
暴走族が頻繁にくる (70代男性)

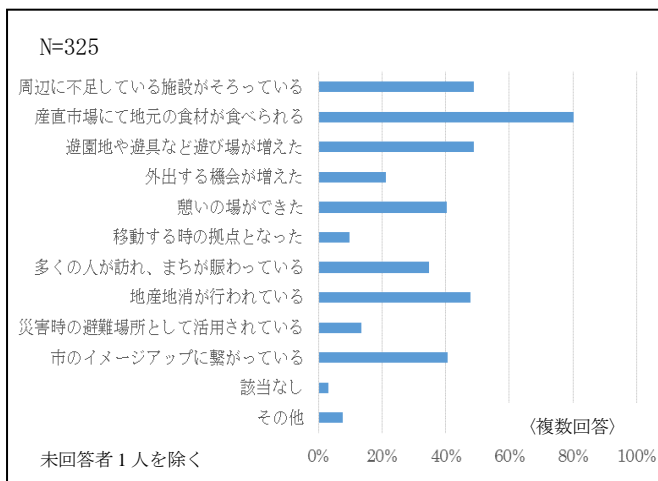


Figure3 : The good things that Highway Oasis brings

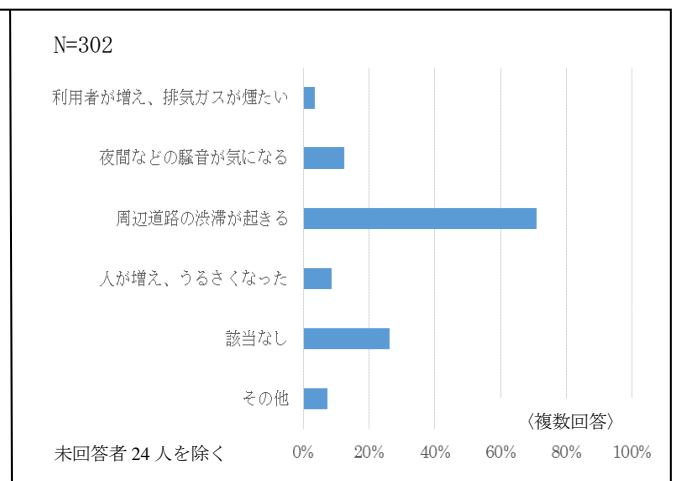


Figure4 : The good things that Highway Oasis brings