

# 高速道路利便施設の連結制度を活用した 地域活性化の取り組み ～民間施設「小牧オアシス」の紹介～

松田 祥吾<sup>1</sup>

<sup>1</sup>中部地方整備局 道路部 地域道路課 (〒460-8514 愛知県名古屋市中区三の丸2-5-1)

「小牧オアシス」は、民間事業者が、事業用地の取得、施設の建設、道路の整備等のすべてを行う全国初の高速道路利便施設（開放型）である。本稿では、「小牧オアシス」の地域活性化に向けた取り組みや、様々な高速道路への連結手続きの中から、高速道路利便施設の連結制度を採用した背景、現在の事業実施状況を紹介する。

キーワード 高速道路、高速道路利便施設

## 1. 小牧オアシスの概要

小牧オアシスは、中央自動車道の小牧東インターチェンジから西に約2.8km、小牧ジャンクションから東に約4.3kmに位置し、高速道路に直結した休憩施設と一般道からアクセスできる運動レジャー施設から構成され、高速道路から当該施設を介して一般道に車両が出入りできる利便施設である。

高速道路側の休憩施設には、トイレ、給油所、水素ステーション、飲食店等が整備されるほか、一般道側の運動レジャー施設には、スケートボード、スポーツライミング等のアーバンスポーツ、ジップライン、室内レクリエーション施設、温浴施設、飲食店等が計画されている。

交通アクセスについては、名古屋市域から小牧オアシスまでの所要時間（高速利用）が約30分と良好であり、年間約700万人と多くの集客が予定されている。

高速道路との連結については、高速道路利便施設の連結（開放型）が採用されており、高速道路から当該施設を介して一般道に車両が出入りできる。また、民間事業者が、この「開放型」を採用して高速道路へ連結するのは、全国初となる。

事業者は、(株)オアシス小牧であり、小牧商工会議所と(株)小牧ハイウェイ企画の共同出資で設立され、事業用地の取得、施設の建設、道路の整備等のすべてを担い、総事業費については、約100億円が見込まれている。

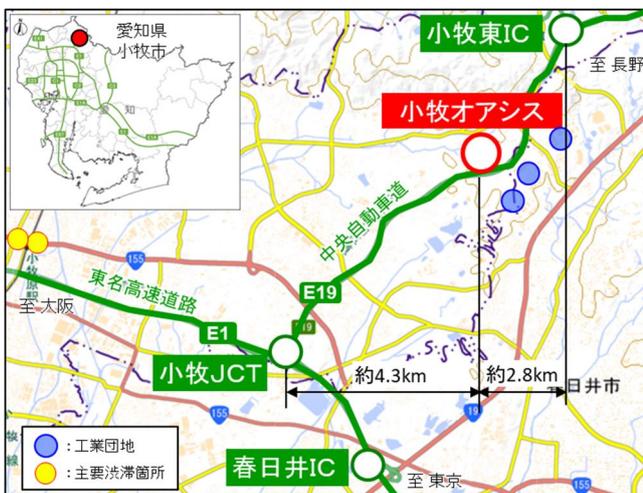


図-1 小牧オアシスの位置図

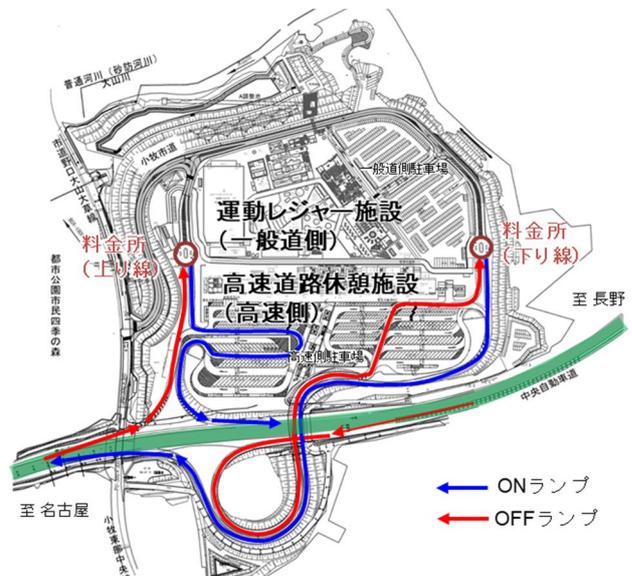


図-2 小牧オアシスの概要図

## 2. 期待される効果

### (1) 期待される効果

小牧オアシスが中央自動車道に連結することにより期待される効果については、2点があげられている。

#### a) 地域と連携した新サービスの提供

新たに高速道路休憩施設及び運動レジャー施設（スケートボード、ジップライン、スポーツクライミング等）を設置し、休憩所、給油所、店舗、レストラン、温浴施設等様々なサービスを提供するとともに、地元物産品の販売や雇用創出などにより、地域活性化が期待される。

#### b) 運動レジャー施設へのアクセス強化

運動レジャー施設へ高速道路側からアクセス可能となり、東名高速道路春日井インターチェンジからの所要時間が約10分短縮されるなど一層の集客効果が期待される。



図-3 隣接インターチェンジからの所要時間

### (2) 間接的に期待される効果

また、間接的に期待される効果として、以下があげられている。

#### a) 大規模災害時の復旧支援

小牧オアシスは、高速道路に連結した広大な敷地と施設を有することから、大規模災害発生時、既存の防災拠点等と連携・補完することにより、災害復旧への支援が期待できる。

#### b) 産業活動の支援

小牧オアシスの周辺には、多数の企業・工場（小牧市東部工業団地、神屋工業団地、明知工業団地）が立地しているため、高速道路へのアクセス性向上により、企業活動の効率化・活性化が期待できる。

#### c) 地域の利便性向上と渋滞緩和

小牧市桃花台ニュータウンから国道155号の主要渋滞箇所を回避し、小牧オアシスから中央自動車道を利用して名古屋市内へ向かうことが可能となるため、地域の利便性向上と交通の分散による渋滞緩和に期待ができる。

## 3. 検討の経緯

これまでの事業の検討経緯を表-1に記載する。平成26年から小牧オアシスの検討が行われ、令和3年10月に都市計画法第29条1項の開発許可がなされ事業に着手した。

表-1 事業の検討経緯

年月	内容
H26年～	事業者が地域課題の解決と活性化を目的とし、小牧市の「市民四季の森」の隣接地（現在の事業地）に便利施設を構想し、検討開始
H30年10月	建設予定地である小牧市東部の区長連合会（区長33名）より、「小牧ハイウェイオアシス及びスマートIC開設について」の要望書が小牧市長に提出
H30年11月	小牧市がスマートインターチェンジの検討を開始
R1年10月	関係行政機関で連結方法に関する勉強会を開催
R2年6月	連結制度を高速道路利便施設（開放型）に絞って検討開始
R3年6月	事業者が高速道路利便施設（閉鎖型）の連結申出書を提出
R3年9月	高速道路利便施設（閉鎖型）の連結予定者決定
R3年10月	都市計画法第29条1項の開発行為が許可され事業に着手
R4年7月	事業者が高速道路利便施設（開放型）の連結申出書を提出
R4年9月	高速道路利便施設（開放型）の連結予定者決定
R5年12月	インターチェンジ名称を「小牧オアシスインターチェンジ」として発表（

## 4. 高速道路の連結制度の採用について

本章では、複数ある高速道路への連結制度の概要と小牧オアシスが高速道路利便施設の連結制度を採用した背景を紹介する。

### (1) 高速道路の連結制度について

高速道路への連結制度について、主に次があげられる。

#### a) スマートインターチェンジ

ETC車専用のインターチェンジであり、地方自治体の発意により整備されるもの。

#### b) 民間施設直結スマートインターチェンジ

高速道路近傍の民間施設と直結するETC車専用のインターチェンジであり、民間企業の発意により整備されるもの。

### c) 地域活性化インターチェンジ

地域活性化に寄与することを目的としたインターチェンジであり、地方自治体が主体となって整備するもの。

### d) SA・PAを活用した地域拠点整備事業（HWO）

高速道路の休憩施設と都市公園を一体的に整備・連結し、高速道路利用者への潤いのあるスペースの提供と都市公園の利用増進を図るもの。名称は「ハイウェイオアシス（HWO）」となる。

### e) 高速道路利便施設の連結（開放型・閉鎖型）

高速道路を活用した多様な事業の推進を目的に、民間事業者等が設置する休憩所、給油所、商業施設、レクリエーション施設等（以下「利便施設等」という。）と高速道路とを直接結ぶことを可能としたもの。

高速道路から当該施設を介して、一般道路への車両の出入りが可能か否かにより、「開放型」と「閉鎖型」の2種類に分類される。

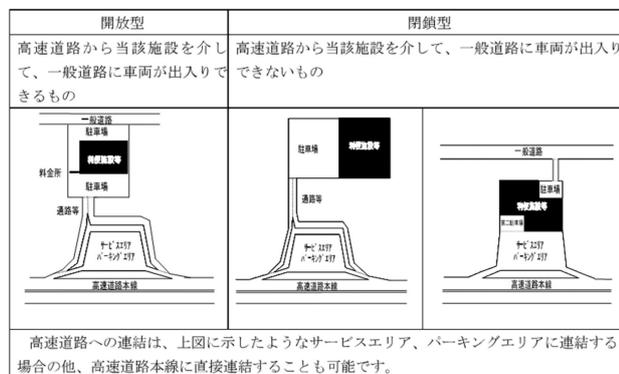


図4 高速道路利便施設の種類<sup>1)</sup>

### (2) 高速道路利便施設の連結（開放型）の採用について

事業者は、小牧オアシスの整備にあたり、施設利用者の利便性を考慮し、高速道路から降りることなく利用できる利便施設等であること、あわせて周辺地域のために当該箇所へインターチェンジを整備することを望んでいた。検討当初は、スマートインターチェンジや民間施設直結スマートインターチェンジにおける接続においても検討が行われたが、高速道路から降りることなく利用できる利便施設等であることを満足する制度は、前節で記載の中で高速道路利便施設の連結のみであり、中でも一般道路への車両の出入りが可能なものは「開放型」のため高速道路利便施設（開放型）にて検討及び手続が進められた。

なお、高速道路利便施設の連結に基づく事業の区分については、高速道路と通路（利便施設等と高速道路を連絡する通路）の取り付け部分から利便施設等までのすべてが事業者となることから、事業用地の取得、施設の建設、道路・料金所の整備等のすべてを事業者が行っている。

また、3章では、令和3年9月に高速道路利便施設（閉鎖型）にて連結予定者決定が行われているが、これは小

牧オアシスの開業目標時期から工事着手のタイミングを定めた場合、令和3年10月には着手する必要があったことから、まず高速道路利便施設（閉鎖型）にて連結申出書が提出され、連結予定者決定が行われたからである。

高速道路利便施設（開放型）については、高速道路から一般道路への車両の出入りが可能となるため、国土交通大臣による高速自動車国道法の整備計画の策定が必要となる。

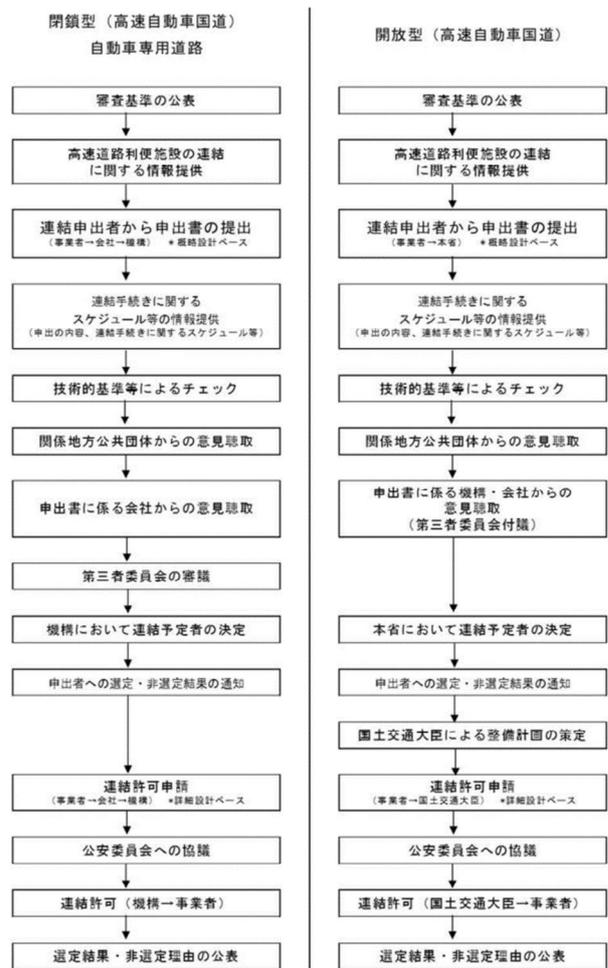


図5 高速道路利便施設の連結手続きフロー<sup>2)</sup>

## 5. 事業の実施状況

本章では、事業の状況を紹介する。

まず、令和3年10月の開発許可後、切盛土工量約64万m<sup>3</sup>の土工工事に着手し基盤整備が進められた。

次に、中央自動車道を跨ぐ下り線のランプ橋については、本線の通行止めが必要であった。そのため、令和4年には、橋台に着手し、計画どおり令和5年7月の通行止めの際に、多軸台車を用いて架設が完了された。

また、ガソリンスタンド及び水素ステーションの整備も令和6年5月に整備完了されている。

令和6年6月時点においては、外周市道の整備が概ね完了し、建築工事へ着手済み、土工工事も進められている。



写真-1 現地の様子（令和6年6月撮影）

## 6. おわりに

さて、本稿では、全国初の高速道路利便施設（開放型）の事例について紹介した。この制度は、高速道路を活用した多様な事業の推進を目的に、民間事業者が設置する利便施設等と高速道路とを直接結ぶことを可能にしたものであることに加え、民間事業者のアイデアを高速道路の休憩施設に取り込み、高速道路利用者の利便の増進を

図ることが目的とされている。

昨今、高速道路の休憩施設においては、令和5年12月に高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する整備方針<sup>3)</sup>にも記載があるように、SA・PAにおける確実な休憩・休息機会の確保やカーボンニュートラルなどの新たな需要への対応が課題となっている。

小牧オアシスが、2章で述べた期待される効果だけでなく、確実な休憩・休息機会の確保はもちろんのこと、水素ステーション等の導入も進んで行われているように、制度の活用により、民間事業者のアイデアが取り込まれることで社会的ニーズの変化に対応した進化・改良を遂げ、高速道路利用者の利便の増進に繋がることを期待している。

## 参考文献

- 1) 国土交通省：高速道路利便施設の連結実施要領,pp.1,2023
- 2) 国土交通省：高速道路利便施設の連結実施要領,pp.3,2023
- 3) 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社および本州四国連絡高速道路株式会社：高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する整備方針，2023