

E52 中部横断自動車道 山梨～静岡間 全線開通 1 年後の整備効果について

国土交通省 関東地方整備局 甲府河川国道事務所 計画課

1. はじめに

山梨県は、南に富士山、西に南アルプス、北に八ヶ岳、東に奥秩父山地など、海拔二千メートルを越す風光明媚な山々に囲まれている事から、可住地面積が県土の僅か 2 割であり、県内人口の約七割が集中する甲府盆地を中心に、道路ネットワークが形成されていることから災害に脆弱であり、甲府盆地周辺では交通集中に伴う幹線道路の渋滞が発生しやすい特性を有しています。

甲府河川国道事務所では、広域な道路ネットワークのうち、静岡県と山梨県を結ぶ中部横断自動車道（富沢～六郷）の整備を行ってきたところです。

今回、南部 IC ～下部温泉早川 IC が令和 3 年 8 月 29 日に開通したことにより、山梨・静岡間が全線開通して 1 年が経過したことから、発現している整備効果について紹介します。

2. 事業の概要

中部横断自動車道は、静岡県静岡市を起点に山梨県甲斐市などを經由して長野県小諸市に至る高速自動車国道です。新東名高速道路をはじめ、中央自動車道、上信越自動車道と接続され、太平洋及び日本海の臨海地域と山梨・長野との連携・交流を促進するとともに、沿線の方々が安心して暮らせるネットワークの構築、円滑な人流・物流の確保などの重要な役割を果たすことが期待されます（図 1）。

本道路は、昭和 62 年 6 月、高規格幹線道路として閣議決定され、同年 9 月、静岡県清水市（現静岡市）から長野県佐久市間を予定路線として決定し、その後順次、基本計画決定、施行命令が出されております。

令和 3 年 8 月に全線開通した山梨・静岡間については、当初は日本道路公団（後の中日本高速道路株式会社）が施行を担当し、まず初めに平成 14 年 3 月に白根 IC から双葉 JCT 間（延長 6.8 km）が開通しています。



写真 1 令和 3 年 8 月 29 日開通ポスター



写真 2 南部 IC と道の駅なんぶ

位置図

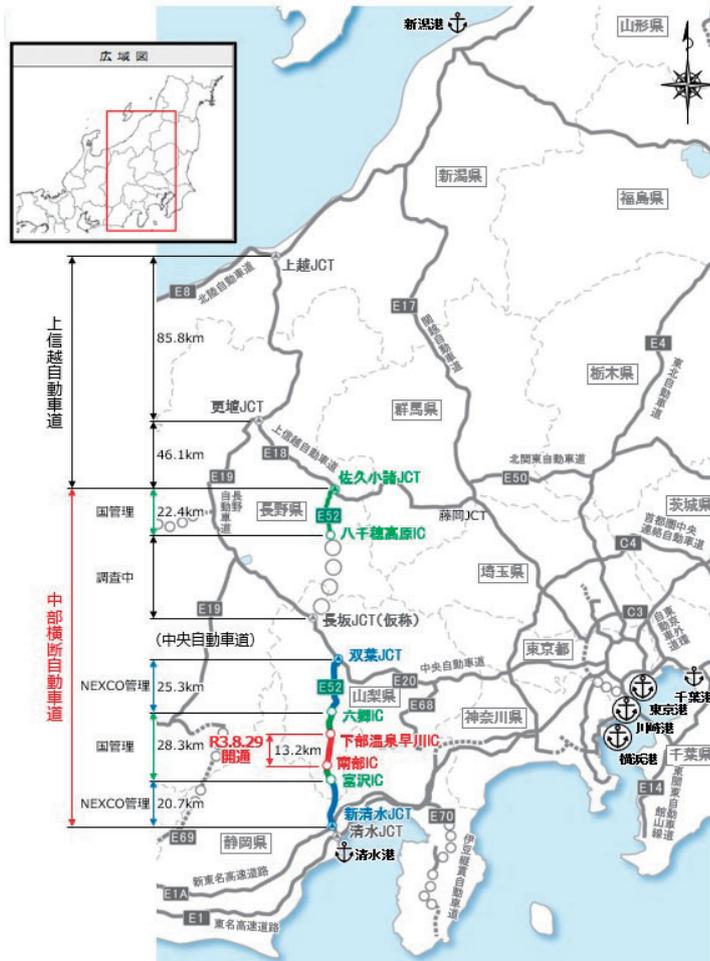


図1 中部横断自動車道（山梨～静岡間）位置図

横断面図(国管理区間)

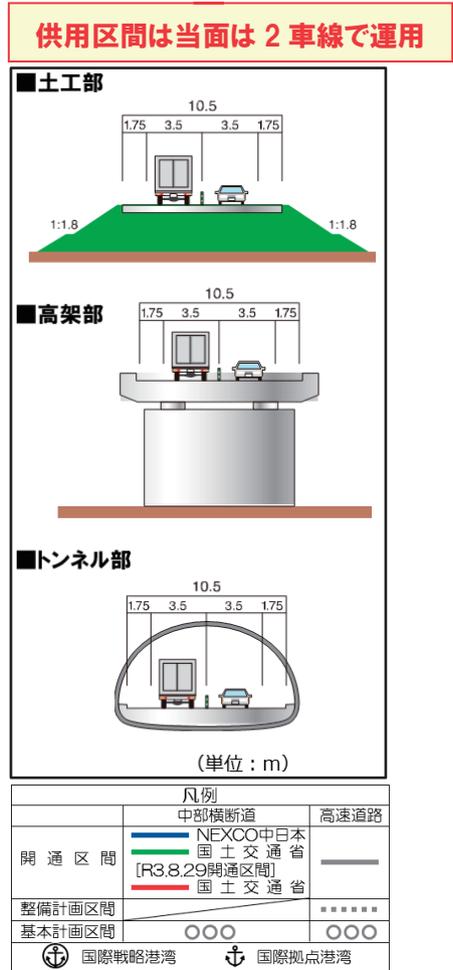


写真3 新清水JCT (提供: NEXCO 中日本)



写真4 双葉JCT (提供: NEXCO 中日本)



写真5 八千穂高原IC (提供: 長野国道事務所)



写真6 佐久小諸JCT (提供: NEXCO 東日本)

3. 中部横断自動車道の整備効果

3.1 交通量の変化

全線開通し1年が経過しましたが、令和3年8月に開通した身延山IC～下部温泉早川IC（図2-1の①地点）区間の交通量は、令和4年8月時点で9,200台/日となっています（図2-2）。また、並行する国道52号（図2-1のA-A'断面）の交通量は約1万3百台となっており、平成31年3月（新清水JCT～富沢IC、下部温泉早川IC～六郷ICの開通前）と比較して、約5割減少しています。一方で、中部横断自動車道と国道52号を合計した断面交通量は、約1割増加するなど順調に中部横断自動車道の利用交通量は増加しています（図2-3）。



図2-1 中部横断自動車道（山梨～静岡間）路線図

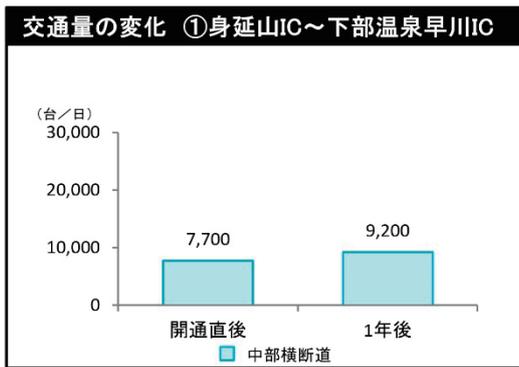


図2-2 交通量の変化 身延山IC～下部温泉早川IC

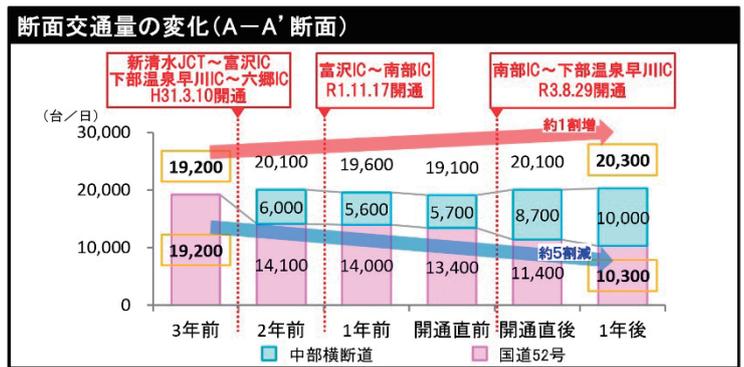


図2-3 断面交通量（A-A'）

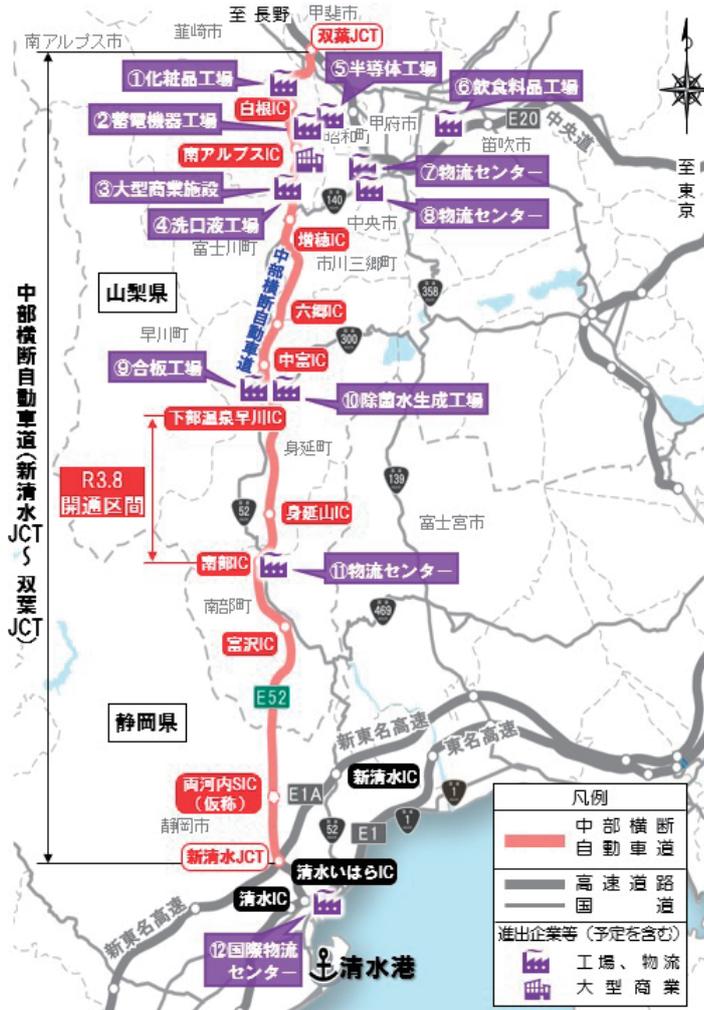
3年前: H30.9.18(火)～21(金)	開通直前: R3.7.12(月)～16(金)
2年前: R1.9.17(火)～20(金)	開通直後: R3.9.13(月)～17(金)
1年前: R2.9.14(月)～18(金)	1年後: R4.8.1(月)～5(金)

出典：国土交通省、NEXCO 中日本トラフィックカウンターデータ（速報値）
 ※交通量は、トラフィックカウンターの計測値から有効数字2桁（1万台以上は3桁）で丸めた値

3.2 企業立地や企業間取引の増大

沿線では、新東名高速道路、中央自動車道などの高速道路への良好なアクセス性から、新たな企業の進出が促進され、地域の雇用創出が発現しています（図3）。例えば、中部横断自動車道の南アルプスIC付近に進出予定の大型商業施設の場合、半径10km圏内の人口が50万人以上という出店計画の条件があります。計画された位置では条件に該当しませんが、中部横断自動車道や接続する新山梨環状道路があるなど、アクセスの良さから出店が計画されたと聞いています。この他にも、様々な工場等の立地が計画されています。

また、すでに立地している沿線企業では、中部横断自動車道の開通前後で取引企業数・従業員数が約1割増加するとともに、売上高が約4割増加しています（図4）。



※「中部横断自動車道及び周辺高速道路」…中部横断自動車道、新東名高速清水連絡路、中央道（笛吹八代SIC～双葉JCT）

図3 中部横断自動車道沿線への新たな企業立地



出典：企業間取引データ（株式会社 帝国データバンク）
開通前：H30.6時点、開通後：R4.6時点

図4 中部横断沿線企業の取引企業数・従業員数・売上高の変化

3.3 災害時の代替路としての機能

中部横断自動車道が通過する地域は、地形や地質等の特性から並行する国道52号において、事前通行規制区間が2箇所指定され、これまでも大雨により通行止めが発生しています。

そのため、事前通行規制区間の近傍の地域では、周辺の道路の通行止めと重なり、地域の孤立が過去に発生しています。令和4年9月の台風15号では、事前通行規制区間の万沢と古屋敷が同時に約5時間通行止めとなりましたが、国道52号に並行する中部横断自動車道が開通していたことにより、中部横断自動車道を利用した甲府方面への交通が確保され、地域の孤立が回避され、代替路としての機能が発現しています(図5)。



図5 令和4年9月 台風15号による通行止め状況



写真7 国道52号万沢区間規制 (R1.5.21)

※1 孤立が懸念される地域の人口

「古屋敷」と「万沢」が同時に通行止めになった場合、孤立が懸念される人口

約9,800人

出典：R2国勢調査より算出

※2 国道52号(山梨県内)通行止め状況

規制区間名	通行止め開始	通行止め解除	規制時間
古屋敷	9月23日(金) 23時50分～	9月24日(土) 6時00分	6時間10分
万沢	9月24日(土) 0時50分～	9月24日(土) 8時40分	7時間50分

3.4 搬送時間の短縮による救急医療支援

中部横断自動車道の沿線にある峡南地域では、第3次救急医療施設や周産期医療施設が町外に立地しています。中部横断自動車道が開通したことにより、第3次救急医療施設への救急搬送時間が平均17分短縮しています。消防関係者からは、中部横断自動車道が開通したことにより、救急搬送時間が短縮したことに加え、直線の多い高速道路のおかげで、搬送中の課題でもあった救急車の振動・揺れが軽減され、傷病者や機関員の負担軽減にも繋がっているととのことで、中部横断自動車道の開通により、救急医療に対する効果も発揮してきています(図6・7)。



図6 第3次救急医療施設への緊急搬送ルート



写真8 緊急車両走行状況

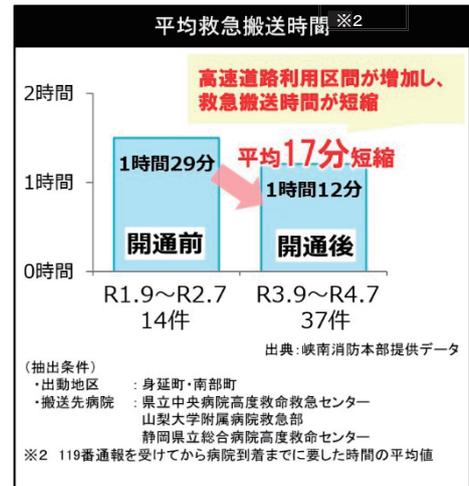


図7 平均救急搬送時間

4. おわりに

中部横断自動車道の静岡～山梨間が全線開通したことにより、これまで述べてきたとおり、様々な整備効果が発現してきています。今後は、残るミッシングリンクである長坂JCT（仮称）～八千穂高原ICまでの区間について、山梨県及び長野県において都市計画及び環境影響評価の手続きを進めているところであり、甲府河川国道事務所としても山梨県等の関係自治体と連携して、引き続き、ミッシングリンクの解消に向け取り組んで参ります。