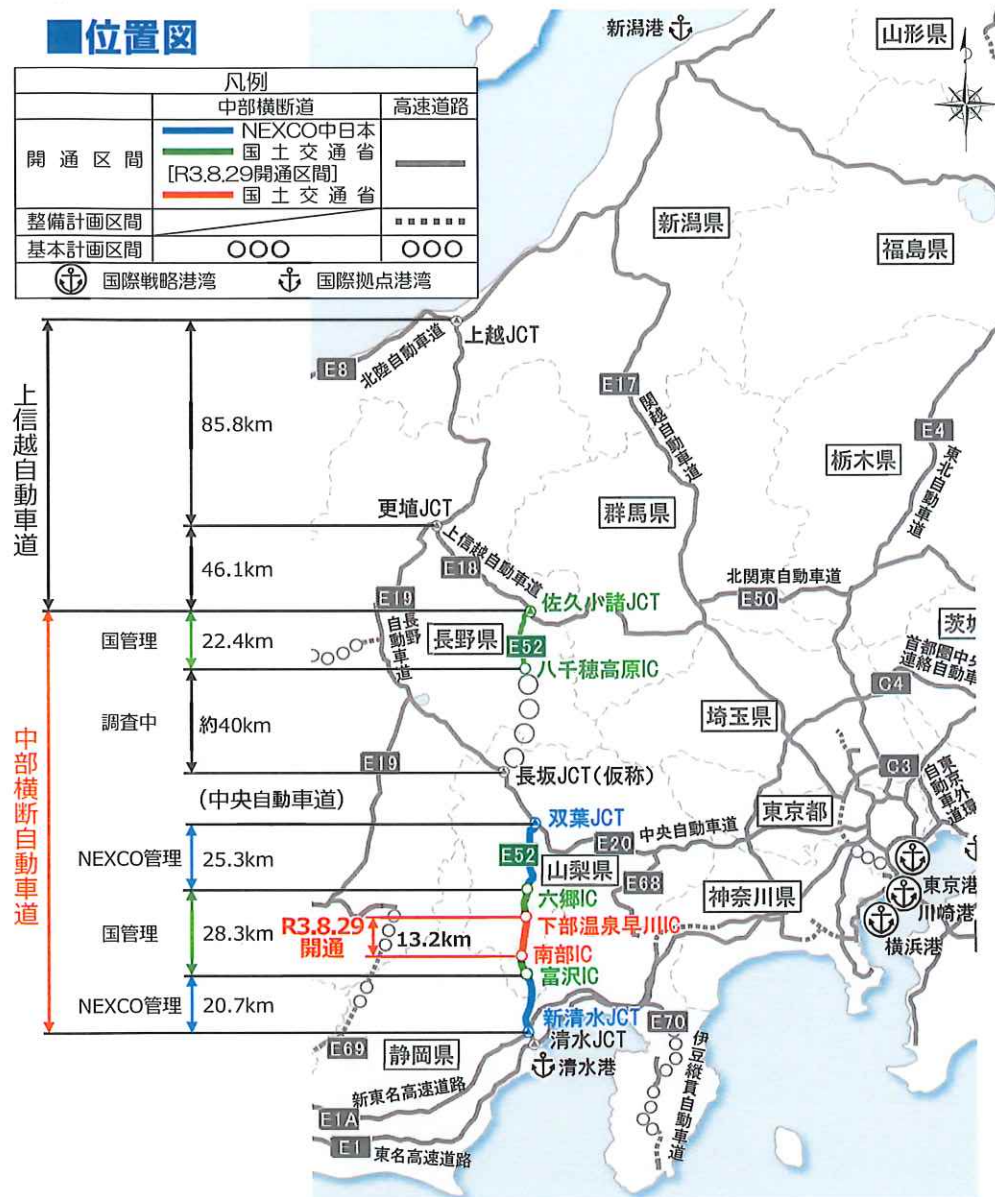


1. 事業概要

- 中部横断自動車道は、静岡県静岡市を起点に、山梨県甲斐市を經由して長野県小諸市に至る高速自動車国道です。
- 中部横断自動車道（山梨～静岡）は、令和3年8月に下部温泉早川IC～南部IC間が開通したことにより、山梨・静岡県が高規格道路ネットワークで結ばれました。

位置図

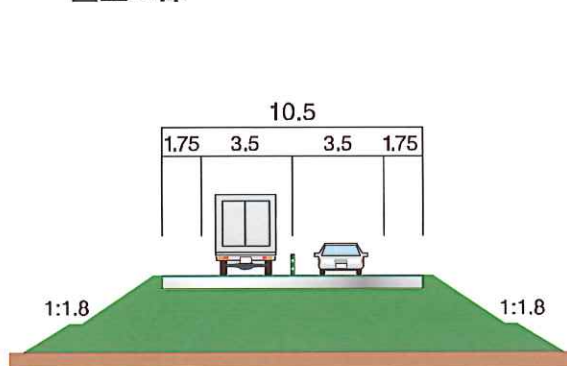
凡例	
中部横断道	高速道路
開通区間	NEXCO中日本 国土交通省 [R3.8.29開通区間] 国土交通省
整備計画区間
基本計画区間	○○○ ○○○
国際戦略港湾	国際拠点港湾



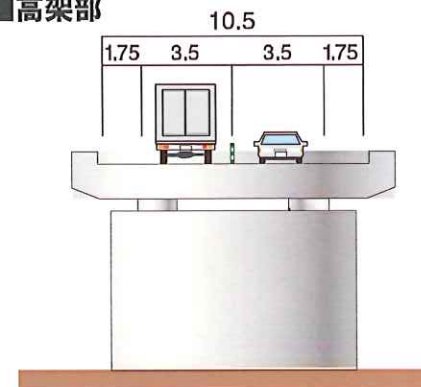
横断面図(国管理区間)

供用区間は当面は2車線で運用

■土工部



■高架部



中部横断自動車道の最大のメリットは
山梨県から静岡県までの移動時間が短縮されることです。

整備前
※1



全線
整備後



0時間 1時間 2時間 3時間

※1. 中部横断自動車道（新清水JCT～双葉JCT）を利用しないという設定で移動時間を算出。
 ※2. 所定時間は高速道路、一般道路、主要地方道、一般県道に算出。新東名高速道路：120km/h、中部横断：70km/h、一般道路：40km/h。山梨県庁から静岡県庁への移動時間を算出。

2. 整備効果(経済効果)

- 中部横断自動車道の開通により、山梨県～静岡県間の移動・輸送時間が短縮され、山梨県を中心に経済活動が活性化。
- 経済効果は、**全体で約367億円/年、山梨県、静岡県の合計で約259億円/年**。※推計値

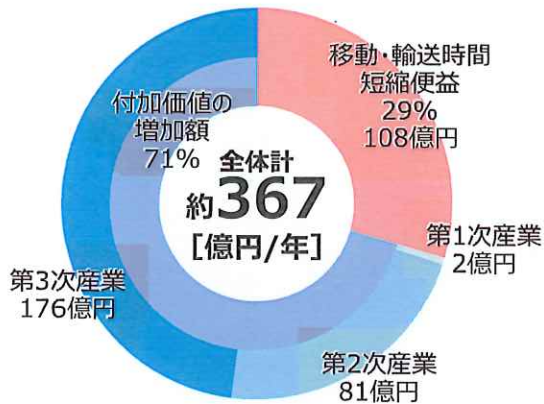
経済効果のイメージ



経済効果計測結果

■経済効果※1

■経済効果の内訳



■地域別の経済効果

全体計 約367億円/年



全体の経済効果のうち
開通区間を含む県で
約7割 (259億円/年)
が発現

■地域別の経済効果

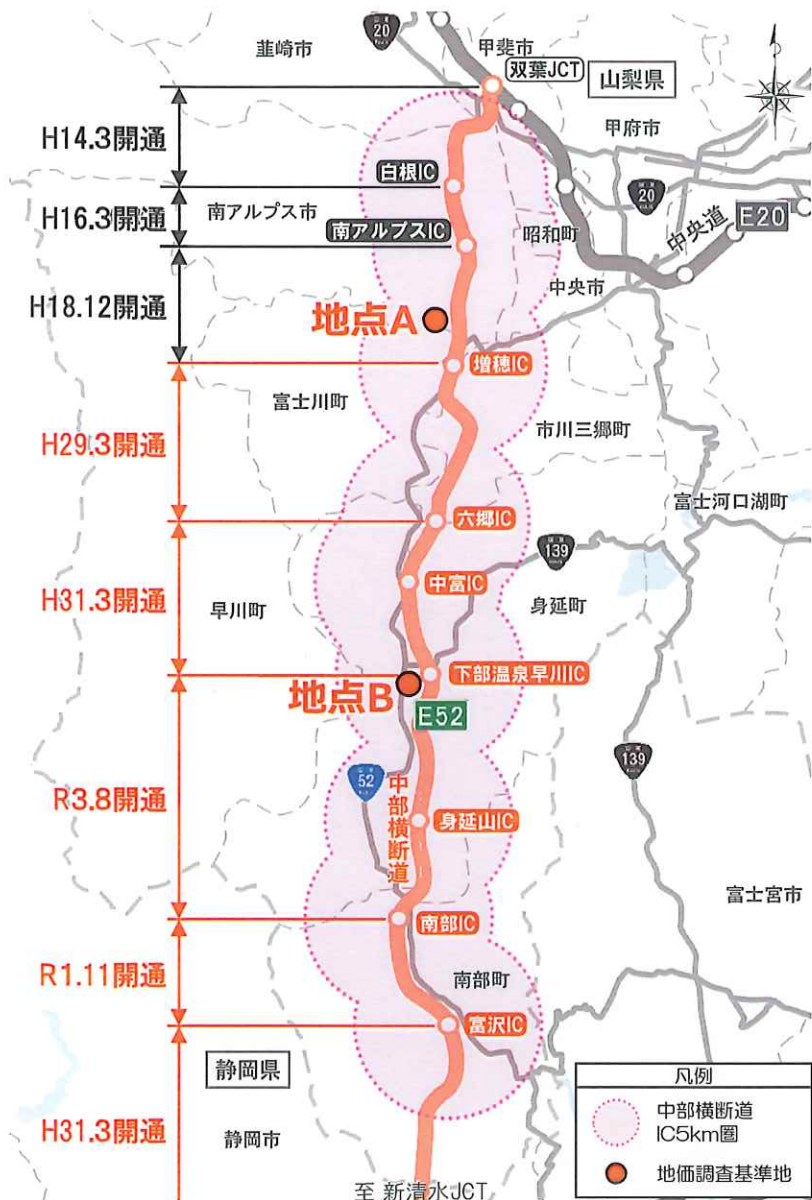


※1: SCGE (空間的応用一般均衡) モデルによって推計した、中部横断自動車道の整備有無による付加価値の変化と、移動・輸送時間短縮便益の和 (消費者側への効果となる帰着便益) を指す
 ※2: 北陸ブロック (新潟県除く)、中部ブロック (静岡県除く)、近畿ブロック、中国ブロック、四国ブロック、九州ブロック、沖縄県を指す
 ※3: 北海道、東北ブロック、関東ブロック (山梨県、長野県除く)、新潟県を指す

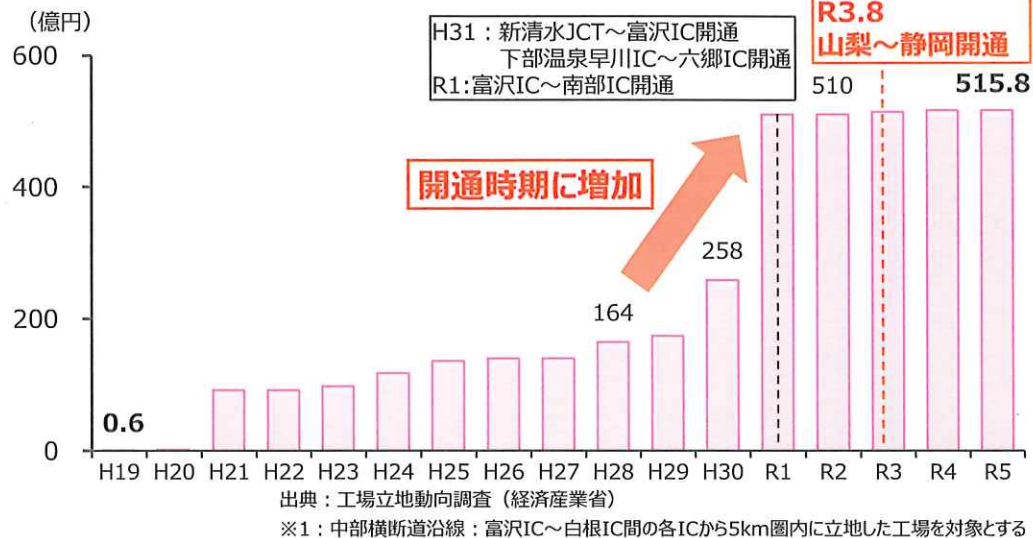
2. 整備効果(産業①)

- 中部横断道のIC5km圏内における設備投資額は、500億円以上。(H19~R5)
- 中部横断道沿線では、開通前と比較して工業地の地価が最大で約1割向上。(H28~R6)

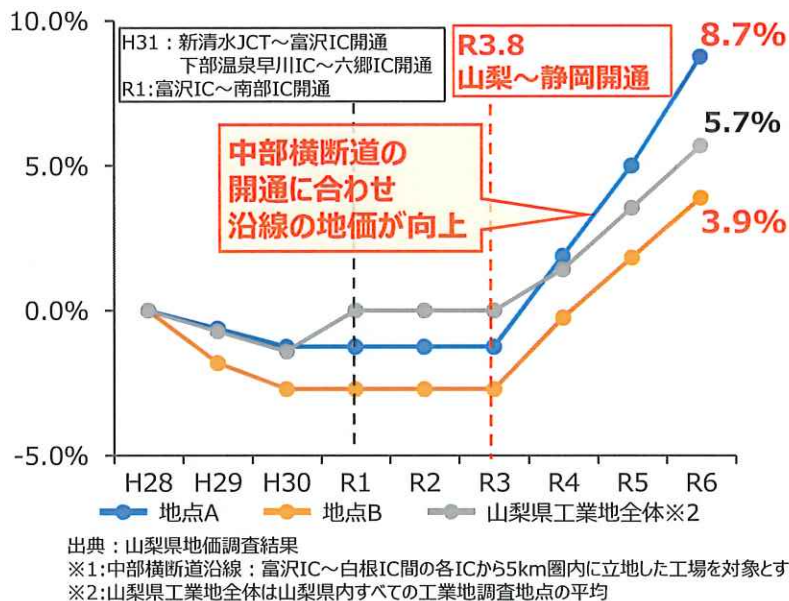
■中部横断道の開通時期とIC5km圏内



■中部横断道沿線※1立地工場の設備投資額(H19以降累計)



■中部横断道沿線※1の地価の推移(H28基準の変動率)



■進出企業の声

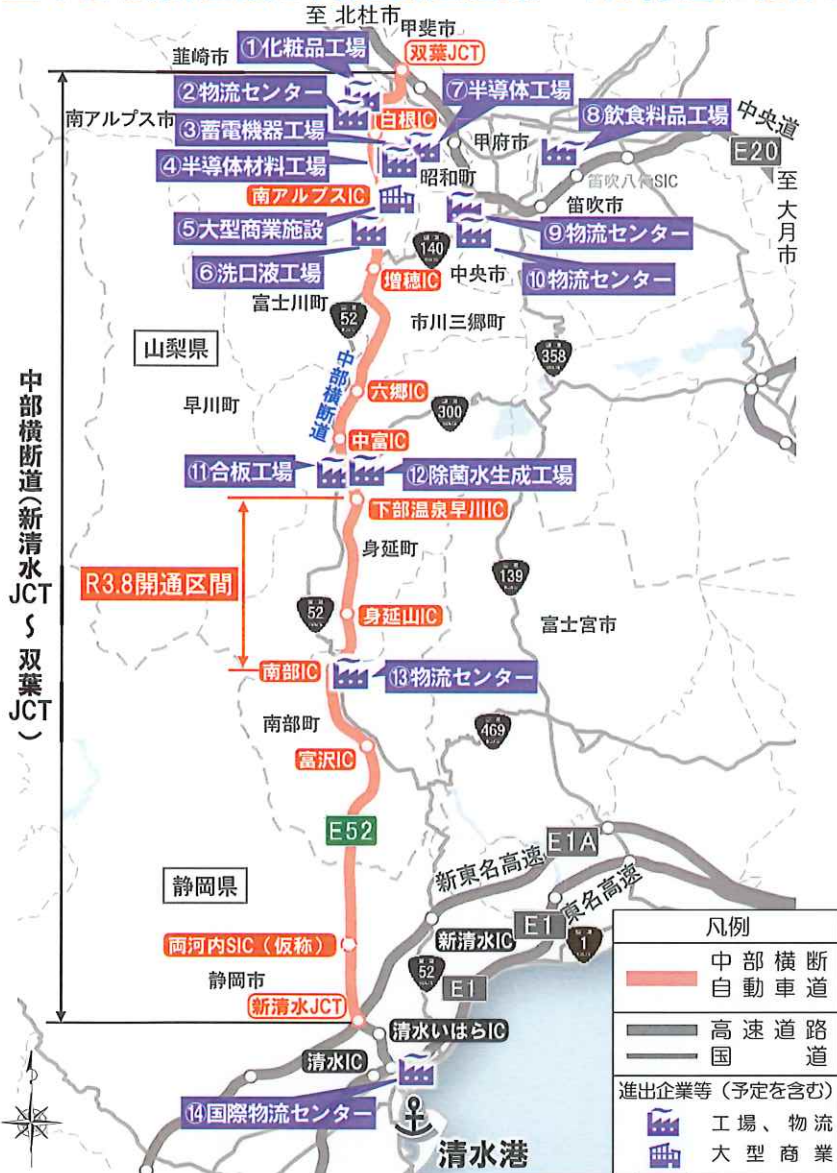
- ・物流コスト面から関東・関西・輸出港の全てにアクセスしやすい場所として南アルプス市に工場を立地しました。
- ・令和5年6月から2本目の新規ラインでの生産を開始、地元雇用を増員しています。
- ・令和6年5月より、一番近い清水港を利用してアジア向けへの製品輸出を開始しました。

(R6.8 ヒアリング結果)

2. 整備効果(産業②)

- 中部横断道の沿線では、高速道路への良好なアクセス性から、**企業立地が増加**。
- 中部横断道の開通により、**直近6カ年で9件、今後5カ年の計画として5件の企業立地**があり、地域の雇用創出、地域の産業振興への貢献が期待。

■中部横断道及び周辺高速道路*のIC付近における工場等の近年の立地状況



NO	業種等	所在地	操業・開設時期
①	化粧品工場	南アルプス市	R8予定
②	物流センター	南アルプス市	R5
③	蓄電機器工場	南アルプス市	R8予定
④	半導体材料工場	南アルプス市	R7予定
⑤	大型商業施設	南アルプス市	R7予定
⑥	洗口液工場	南アルプス市	R3
⑦	半導体工場	甲斐市	R6
⑧	飲食料品工場	笛吹市	未定
⑨	物流センター	中央市	R4
⑩	物流センター	中央市	R2
⑪	合板工場	身延町	R1
⑫	除菌水生成工場	身延町	R2
⑬	物流センター	南部町	R3
⑭	国際物流センター	静岡市	R2

出典：新聞各紙、各社HP及び発表資料 (R6.12時点)



⑤大型商業施設 (R7 予定)

写真提供：南アルプス市



⑨物流センター (R4.9 操業)

写真提供：会社HP

■進出企業の声

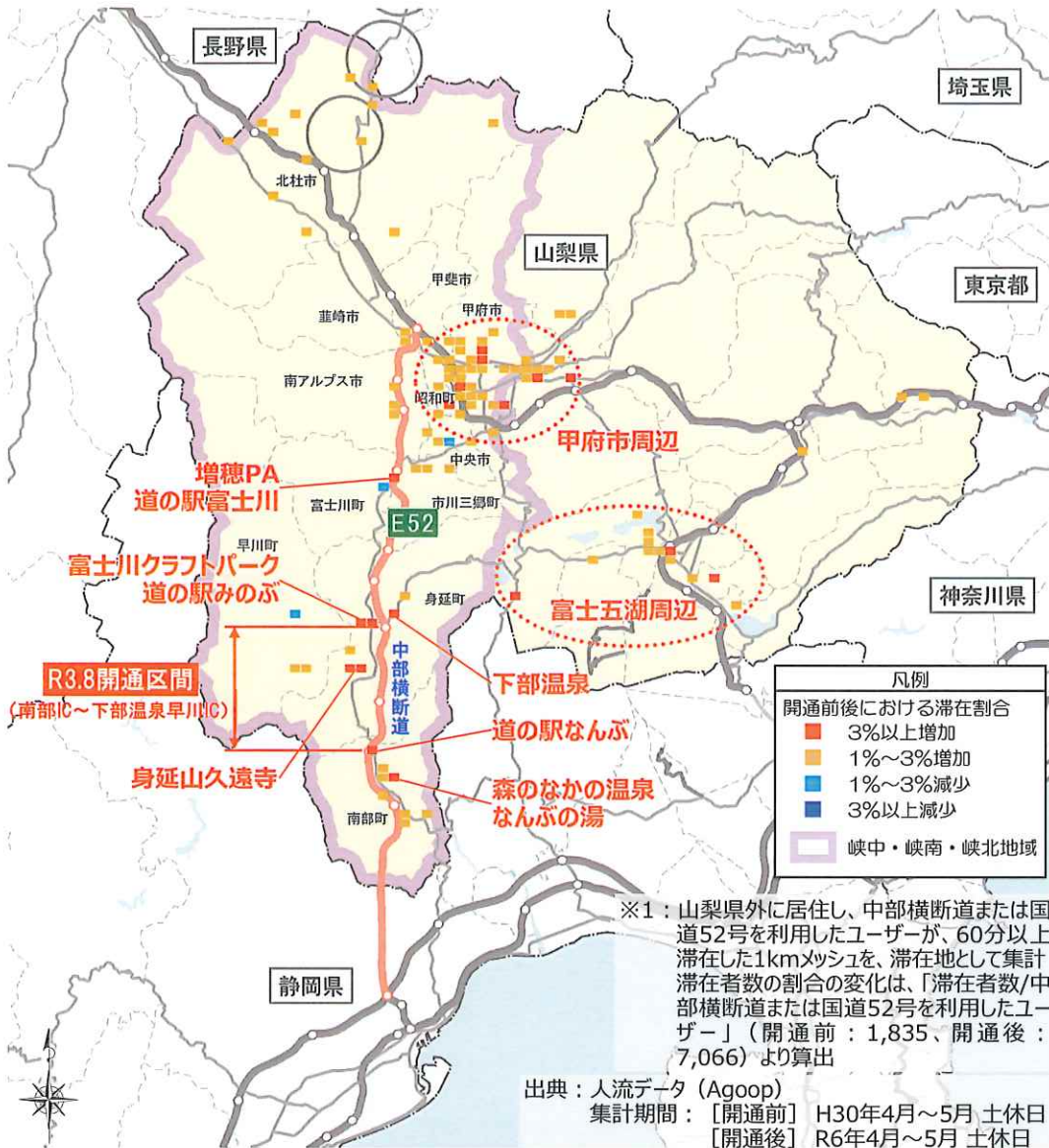
- ・甲府を中心とする人口集積地に近く、IC近傍でアクセスが良い南アルプス市に、山梨県初の倉庫型店として出店しました。
- ・片方で、距離はありますが、店舗のない静岡市からの来訪手段となることが中部横断道の効果と考えます。
- ・地元雇用は積極的に取り組む予定です。(R6.8 ヒアリング結果)

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

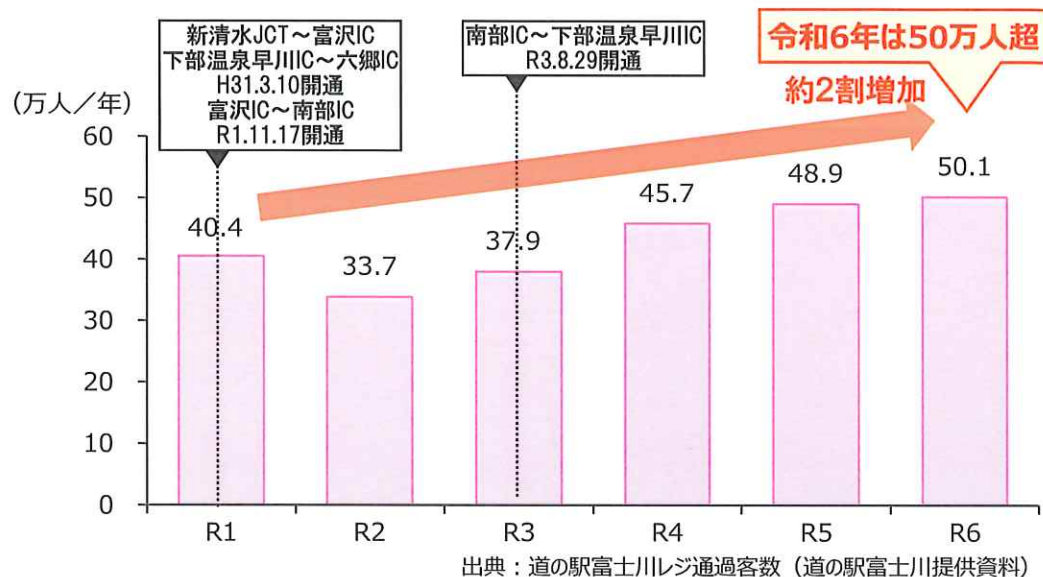
2. 整備効果(観光)

- 中部横断道等を利用して沿線観光地等を訪れる山梨県外からの来訪者が増加。
- また、沿線に立地する「道の駅富士川」の年間集客数は、令和元年と比較して約2割増加し、50万人を超過。
- 中部横断道沿線の観光地における平均滞在時間は約11分増加。(225分→236分)

■県外来訪者(中部横断道、国道52号利用)の滞在者数の割合※1の変化

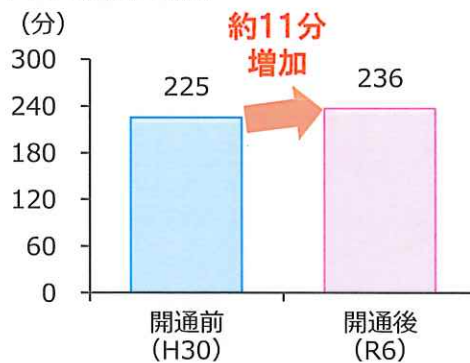


■中部横断道沿線「道の駅富士川」の集客の変化

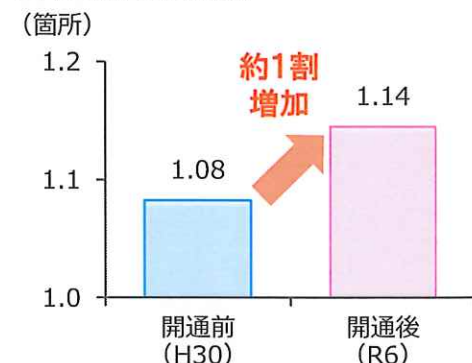


■中部横断道沿線観光地における平均滞在時間と平均滞在箇所数

■平均滞在時間



■平均滞在箇所数



集計期間：【開通前】 H30年4月~5月 土休日
【開通後】 R6年4月~5月 土休日

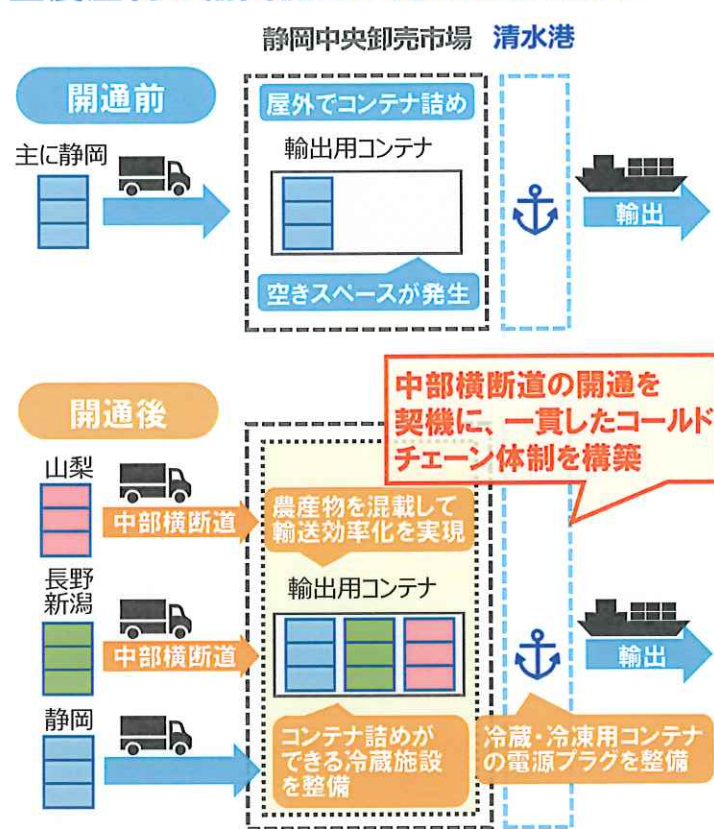
2. 整備効果(物流)

- 山梨県の農産物の輸出量は拡大傾向であるが、輸送中の品質の維持が課題であった。
 - 中部横断道の整備を契機に、清水港、静岡中央卸売市場では、農産物の輸出促進を目指し、**一貫したコールドチェーン※の体制を構築**するための冷蔵施設などを整備。
- ※ コールドチェーン：冷凍・冷蔵といった所定の温度を維持したまま、生産から輸送・保管の流通プロセスを鎖のようにつなげる仕組み

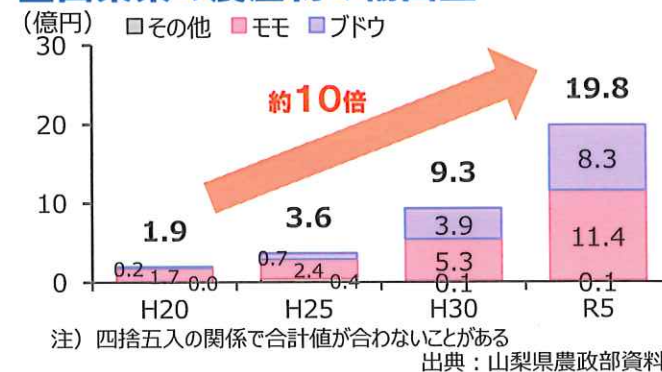
■産地から清水港へのアクセス性向上



■農産物の輸出促進に向けた取り組み



■山梨県の農産物の輸出量



■生産者(輸出事業者)の声

- ・シャインマスカットの生産と出荷を近隣の農家と行っています。出荷の大半は、台湾・香港・タイに向けての産地直送の輸出で、輸出量は年々増加しています。
- ・中部横断道の開通で、清水港までの時間が約30分短縮。畑から輸出先まで一貫したコールドチェーンを組めるようになりました。
- ・清水港からの輸出増加を見越し、耕作面積を拡大し、生産量を増加させています。(R4.3 ヒアリング結果)

■市場卸売業者(青果物)の声

- ・中部横断道の開通で山梨や長野からの輸送時間が大幅に短縮し、鮮度が良い状態で着荷してきています。
- ・ブドウの脱粒などのトラブルも減少しました。(R4.2 ヒアリング結果)

■コンテナ詰めができる冷蔵施設



■冷蔵・冷凍用コンテナの電源プラグ



2. 整備効果(安全・防災①)

- 中部横断道の開通により、**重篤患者に対する救急医療や周産期医療を支援。**
- 身延町・南部町内から第3次救急医療施設への救急搬送における**中部横断道の利用割合が約2割増加し、救急搬送時間が平均13分(約1割)短縮。**

■救急搬送ルート(身延町・南部町⇒第3次救急医療施設)



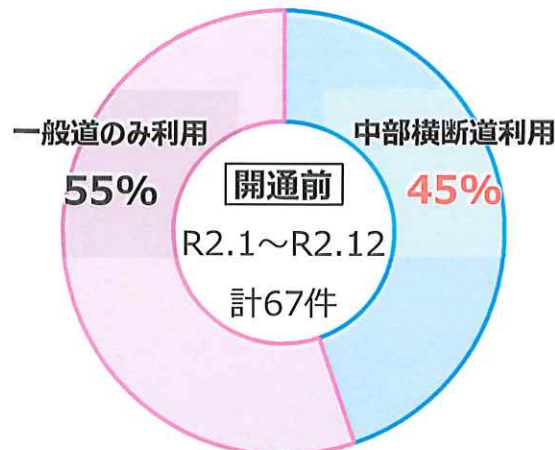
第3次救急医療施設や周産期医療施設が、身延町・南部町外に立地

凡例	
	救急搬送ルート
	第3次救急医療施設
	NICU設置医療施設
	分娩取扱医療施設
	峡南消防本部管轄区域 (市川三郷町、早川町、身延町、南部町、富士川町)
	開通区間沿線市町村 (身延町、南部町)

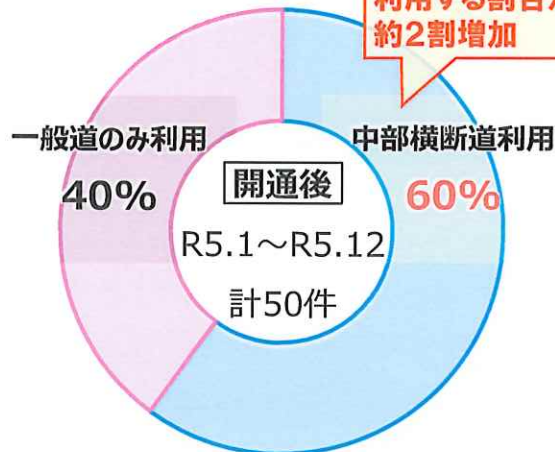
第3次救急医療施設：
急性心筋梗塞や脳卒中、重度の外傷・熱傷などの重症及び、複数の診療科領域にわたる重篤な救急患者を24時間体制で受け入れる施設

NICU (Neonatal Intensive Care Unit)：
新生児のための集中治療室で、早産児・低出生体重児をはじめとして、呼吸障害、仮死、心疾患、消化器疾患などすべての新生児疾患に24時間体制で対応する施設

■救急搬送における中部横断道利用割合の変化



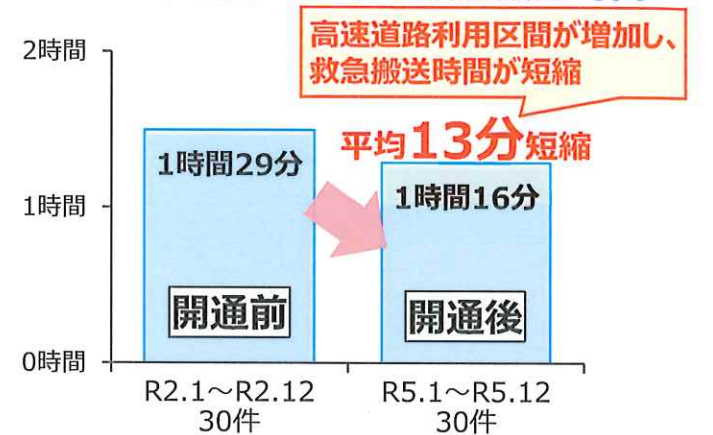
中部横断道を利用する割合が約2割増加



出典：峡南消防本部提供データ

※1 山梨大学附属病院も第3次救急医療施設と同様に重篤な患者の受け入れをおこなっている

■中部横断道利用時の平均救急搬送時間※2



(抽出条件)

- ・出勤地区：身延町・南部町
- ・搬送先病院：県立中央病院高度救命救急センター
山梨大学附属病院救急部
静岡県立総合病院高度救命センター

※2 119番通報を受けてから病院到着までに要した時間の平均値

■消防関係者の声

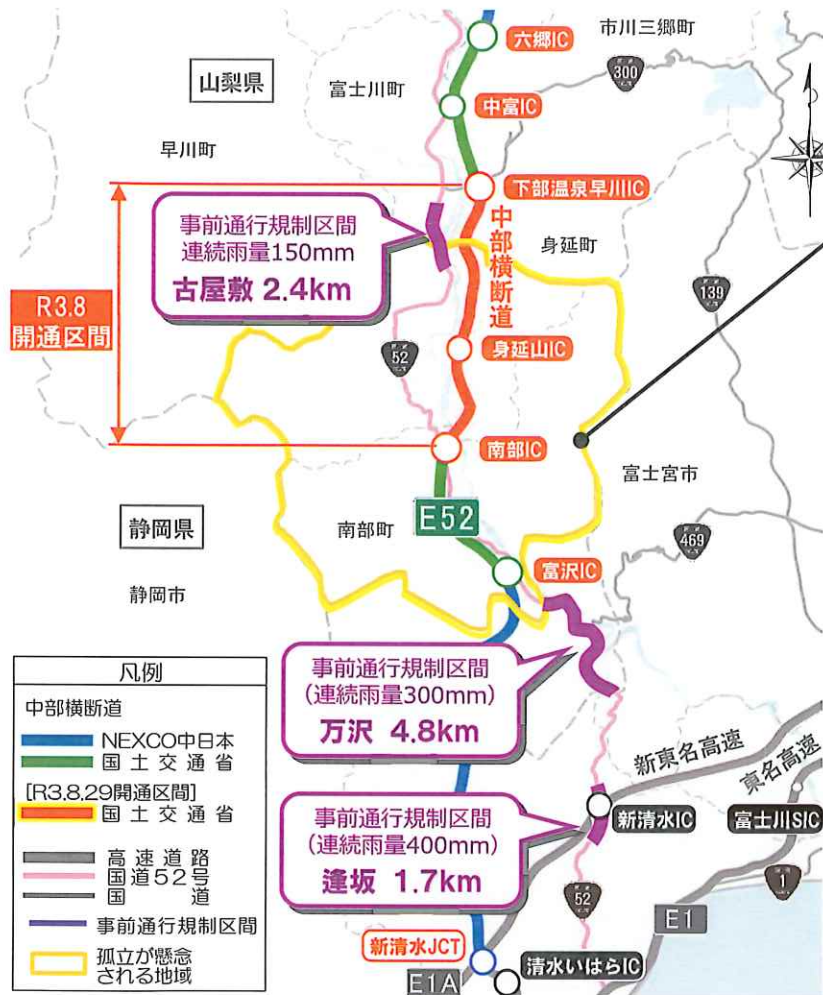
- ・中部横断道が開通したことで、第3次救急医療機関への搬送時間が短縮され、安全で迅速な搬送が可能になりました。
- ・搬送中の課題でもあった救急車の振動、揺れが軽減され、直線が多い高速道路のおかげで、傷病者や機関員の負担が軽減しました。
- ・信号が無く一般車両の動きも一定のため、病院までの搬送時間が把握でき、医療機関への引渡しがスムーズになったことで、救命率の向上が見込まれます。

(R6.8 消防関係者 ヒアリング結果)

2. 整備効果(安全・防災②)

- 国道52号では大雨等により連続雨量が規制基準を超過した際に通行止めが発生しているが、中部横断道が代替機能を発揮。
- 令和3年の開通後から**2回、地域の孤立を回避**。
- 広域ネットワークにおいても、**東京圏と中京圏間の走行経路が9通りから15通りに増加**することで、災害時等の通行止め時のリダンダンシーを確保。

■国道52号 事前通行規制区間



■国道52号の雨・災害による通行規制履歴(H26～R5年度)

規制区間名	規制回数	のべ規制時間
万沢	7回	66時間10分
古屋敷	5回	165時間05分
同時通行止め	4回	45時間10分

「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

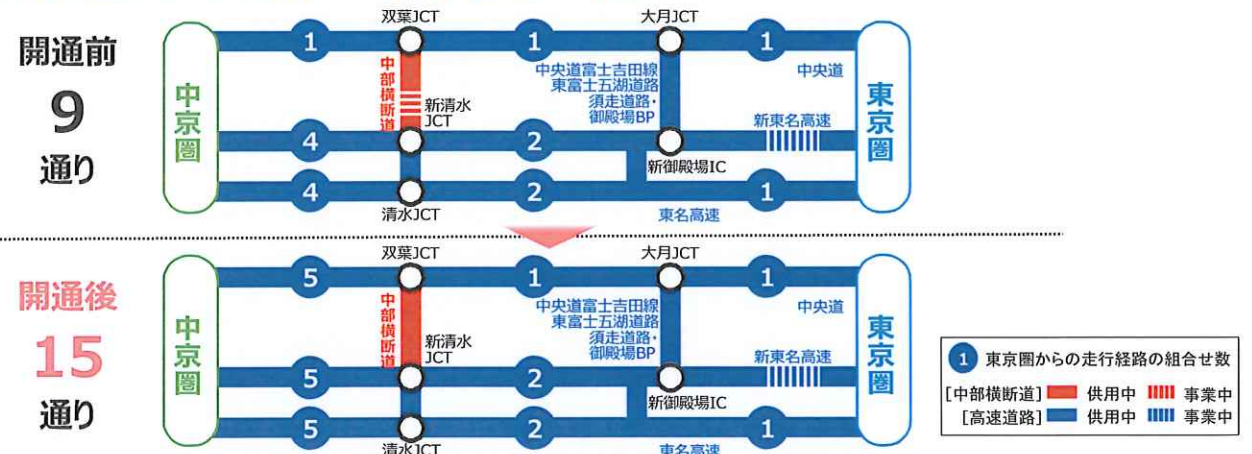
「古屋敷」と「万沢」が通行止めになったとしても、中部横断道を利用した迂回が可能
孤立集落の発生を回避

■国道52号規制区間内の被災状況



古屋敷地区 令和元年10月

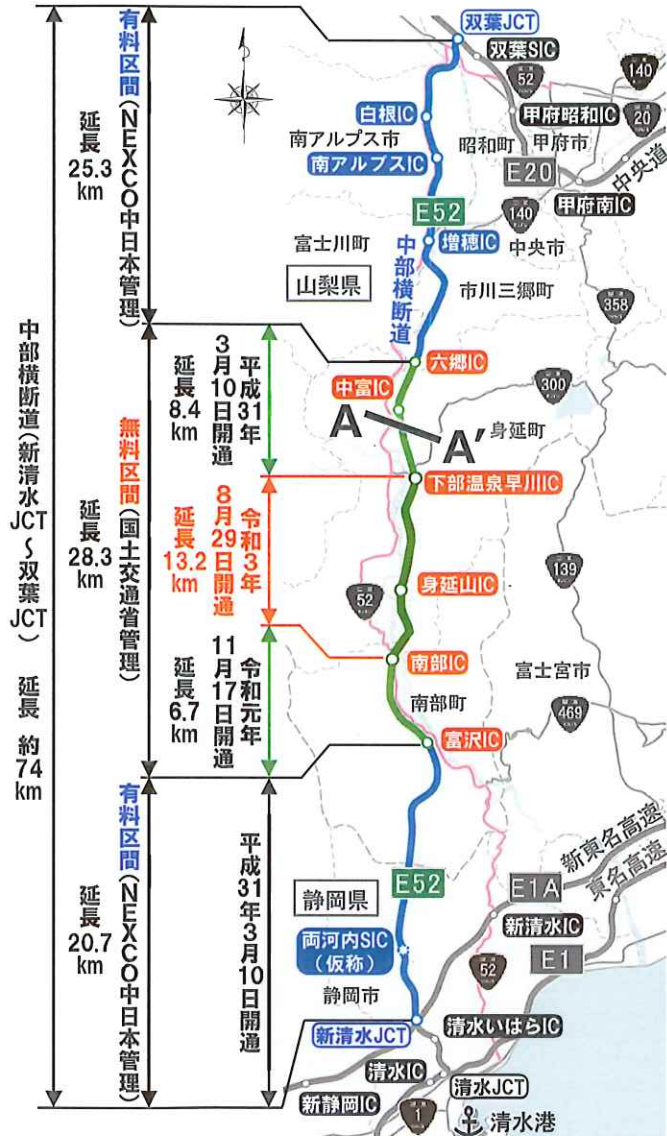
■東京圏から中京圏への走行経路の増加



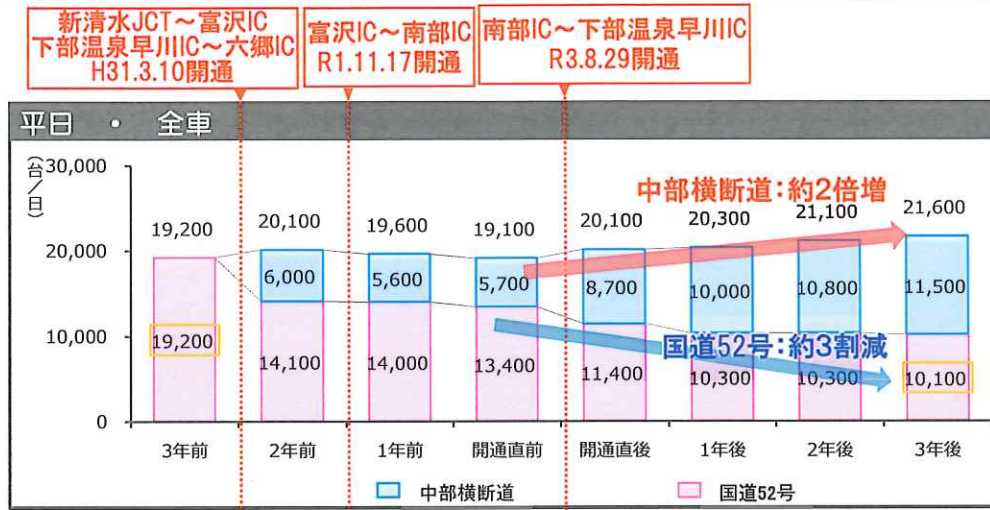
対象区間：首都圏中央連絡自動車道（圏央道）から三遠南信道まで（中央道・新東名高速・東名高速利用）

3. 交通状況

- 開通直前と比較して、**中部横断道の断面交通量が約2倍**と増加傾向。(土休日・全車：7,200台/日→15,400台/日)
- **並行する国道52号**の断面交通量は、開通直前と比べ、**約3割減少** (土休日・全車：11,500台/日→8,500台/日)



断面交通量の変化 (A-A' 断面)



<集計期間>
 3年前 : H30.9.18 (火) ~21 (金)
 2年前 : R1.9.17 (火) ~20 (金)
 1年前 : R2.9.14 (月) ~18 (金)
 開通直前 : R3.7.12 (月) ~16 (金)
 開通直後 : R3.9.13 (月) ~17 (金)
 1年後 : R4.8.1 (月) ~5 (金)
 2年後 : R5.7.31 (月) ~8.4 (金)
 3年後 : R6.7.29 (月) ~8.2 (金)



<集計期間>
 3年前 : H30.9.22 (土) ~24 (月・祝)
 2年前 : R1.9.21 (土) ~23 (月・祝)
 1年前 : R2.9.19 (土) ~22 (火・祝)
 開通直前 : R3.7.17 (土) ~18 (日)
 開通直後 : R3.9.18 (土) ~20 (月・祝)
 1年後 : R4.8.6 (土) ~7 (日)
 2年後 : R5.8.5 (土) ~6 (日)
 3年後 : R6.8.3 (土) ~4 (日)

※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

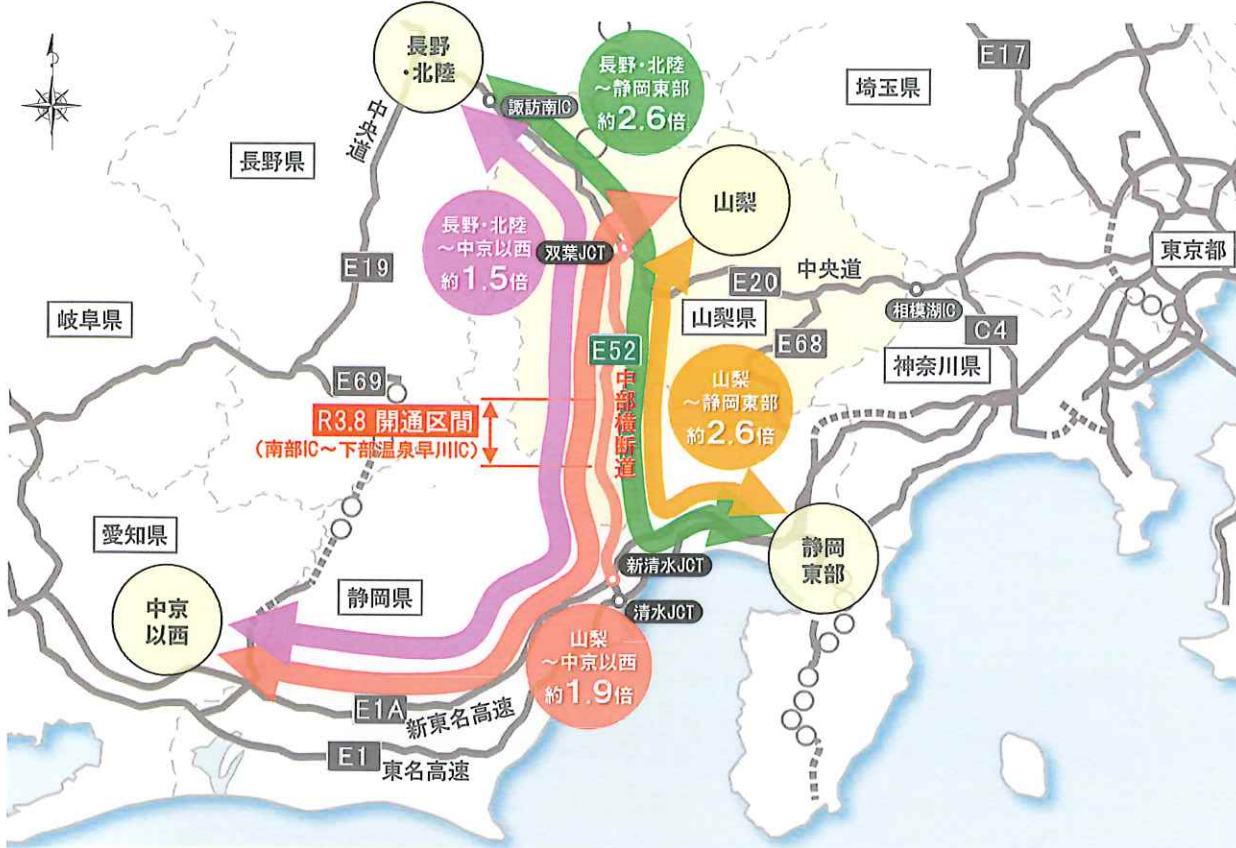
凡例

中部横断道	高速道路
NEXCO中日本	国道52号
国土交通省	国道

3. 交通状況

- 中部横断道の開通後、**中部横断道を利用し、県を跨いで移動した車両***が約**1.9倍**に増加。
- 中部横断道を挟んで、**山梨～静岡東部**および**長野・北陸～静岡東部**の車両台数が約**2.6倍**、**山梨～中京以西**の車両台数が約**1.9倍**に増加するなど、中部横断道を活用した広域な地域間流動が形成。

■広域な地域間流動の変化(中部横断道を利用した車両)



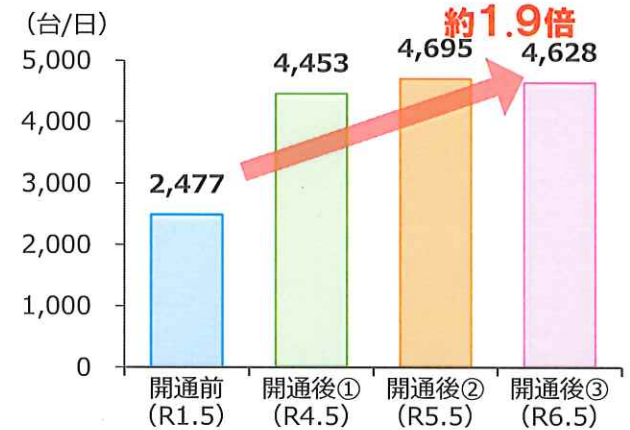
出典：NEXCO中日本ETCデータ
 開通前：R1.5月全日、開通後①：R4.5月全日、開通後②：R5.5月全日、開通後③：R6.5月全日

【発着地域の分類】

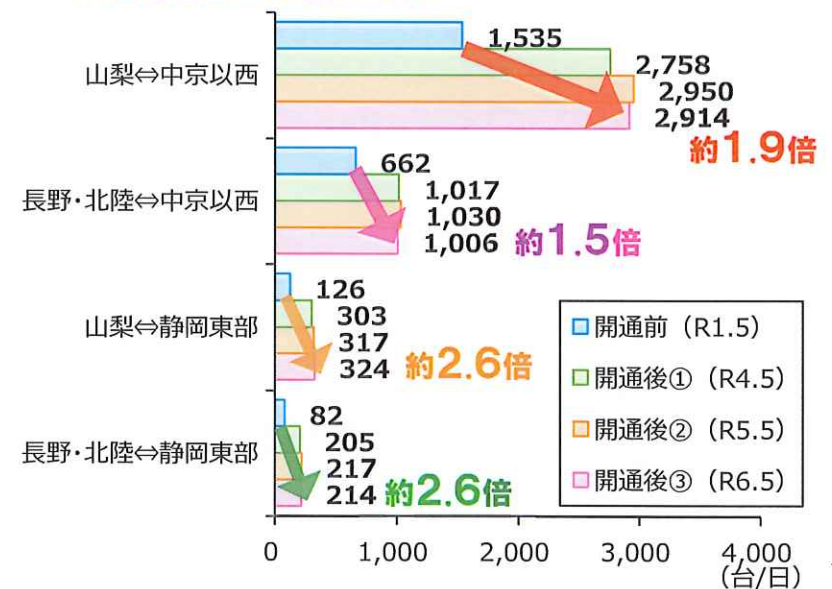
長野・北陸：諏訪南IC以西 山梨：山梨県内
 中京以西：新清水JCT・清水JCT以西 静岡東部：新清水JCT・清水JCT以东

※中部横断道を利用して県を跨ぐ車両台数は、中央道相模湖IC以东の地域を発着地とする車両も含まれる

■中部横断道を利用して県を跨ぐ移動車両台数の変化



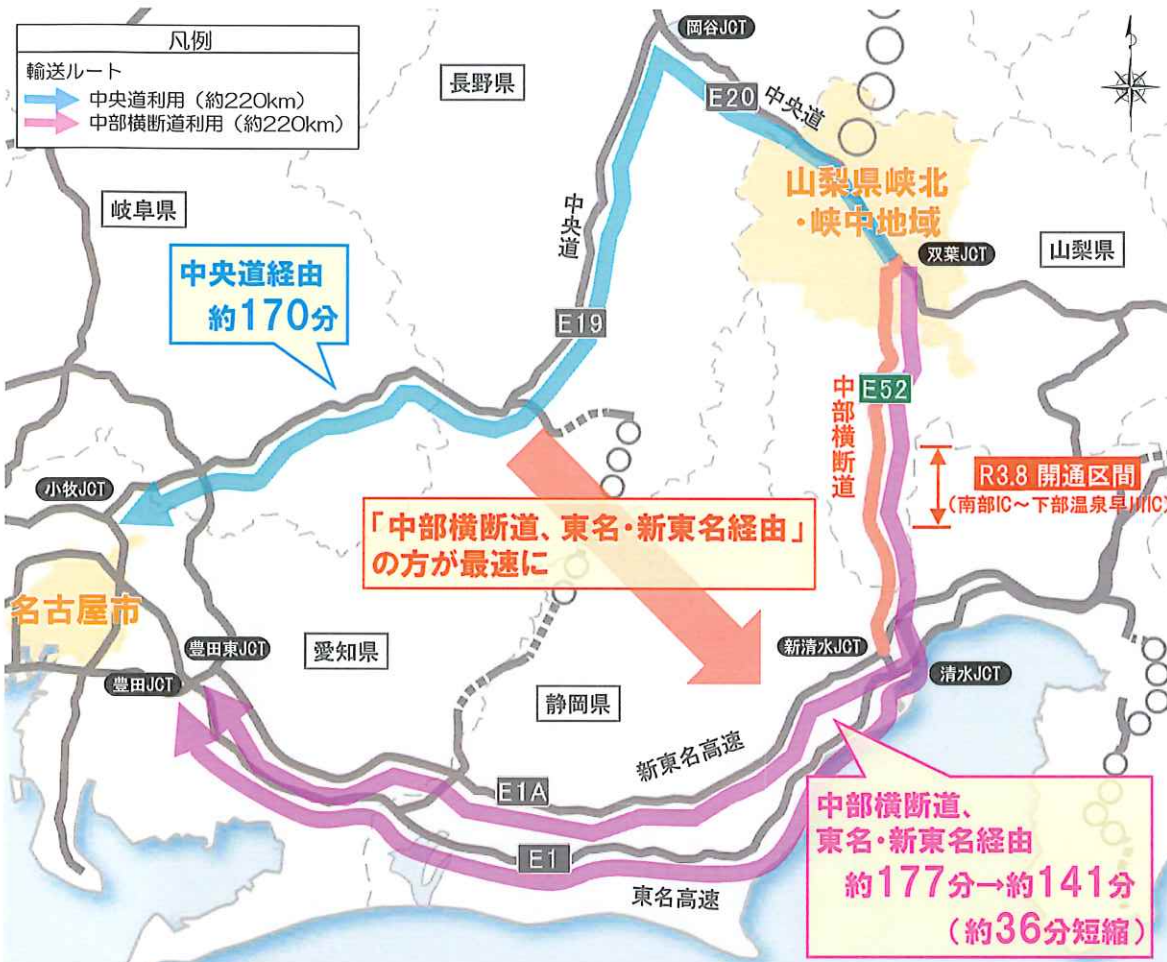
■発着地域別車両台数の変化(中部横断道を利用した車両)



3. 交通状況

- 中部横断道の開通により、山梨県峡北・峡中地域から名古屋市までの所要時間が、1台あたり平均約36分短縮、「中央道経由」よりも、「中部横断道、東名・新東名経由」の方が最速に。
- 山梨県峡北・峡中地域～名古屋市間の輸送における中部横断道の利用割合が、約4割増加（29%→68%）。
- 中央道経由と比べ、道路線形が良く、山梨県内から中京方面へのアクセス性が向上し、輸送効率化に寄与。

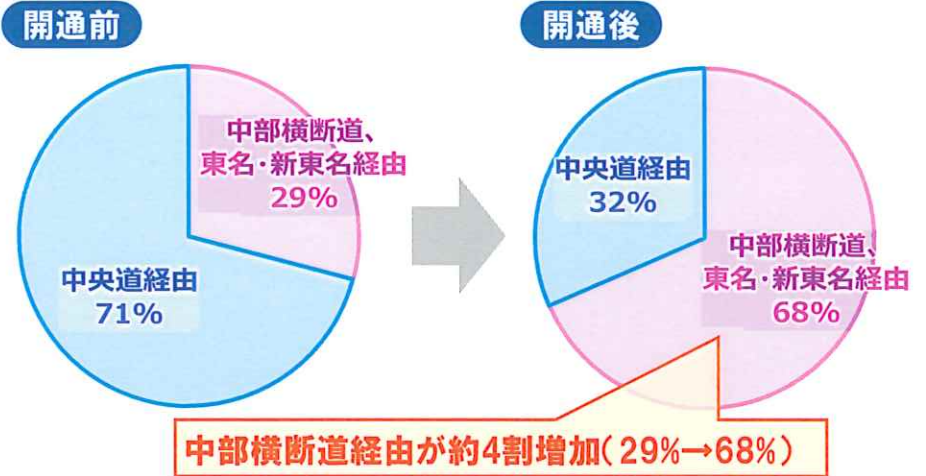
■山梨県峡北・峡中地域から名古屋市への所要時間<全車>



出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査
 【算出条件】旅行速度：指定最高速度一定
 ※開通前（H30）、の六郷IC～新清水IC間は国道52号経由で算出

・峡中地域：甲府市、南アルプス市、甲斐市、中央市、昭和町
 ・峡北地域：韮崎市、北杜市

■山梨県峡北・峡中地域から名古屋市への輸送ルート分担率<貨物車>



出典：トラプロ@データ（貨物車プロブデータ）
 開通前：H30.1～H30.12 開通後：R5.1～R5.12

■物流事業者の声

- ・南アルプス市を拠点として、全国に向けて重量物・特殊貨物等を輸送しています。例えば、大阪府へは毎日6～7台のトレーラーで鉄骨を輸送しています。
- ・中部横断道の開通により、山梨から中京・関西への輸送ルートを中央道経由から中部横断道・新東名高速経由に変更しました。
- ・国道52号利用に比べて所要時間が短縮され、運行スケジュールが組みやすくなったほか、道路線形が良くなり、荷崩れ等を起こしにくくなりました。

（R6.8 企業ヒアリング結果）