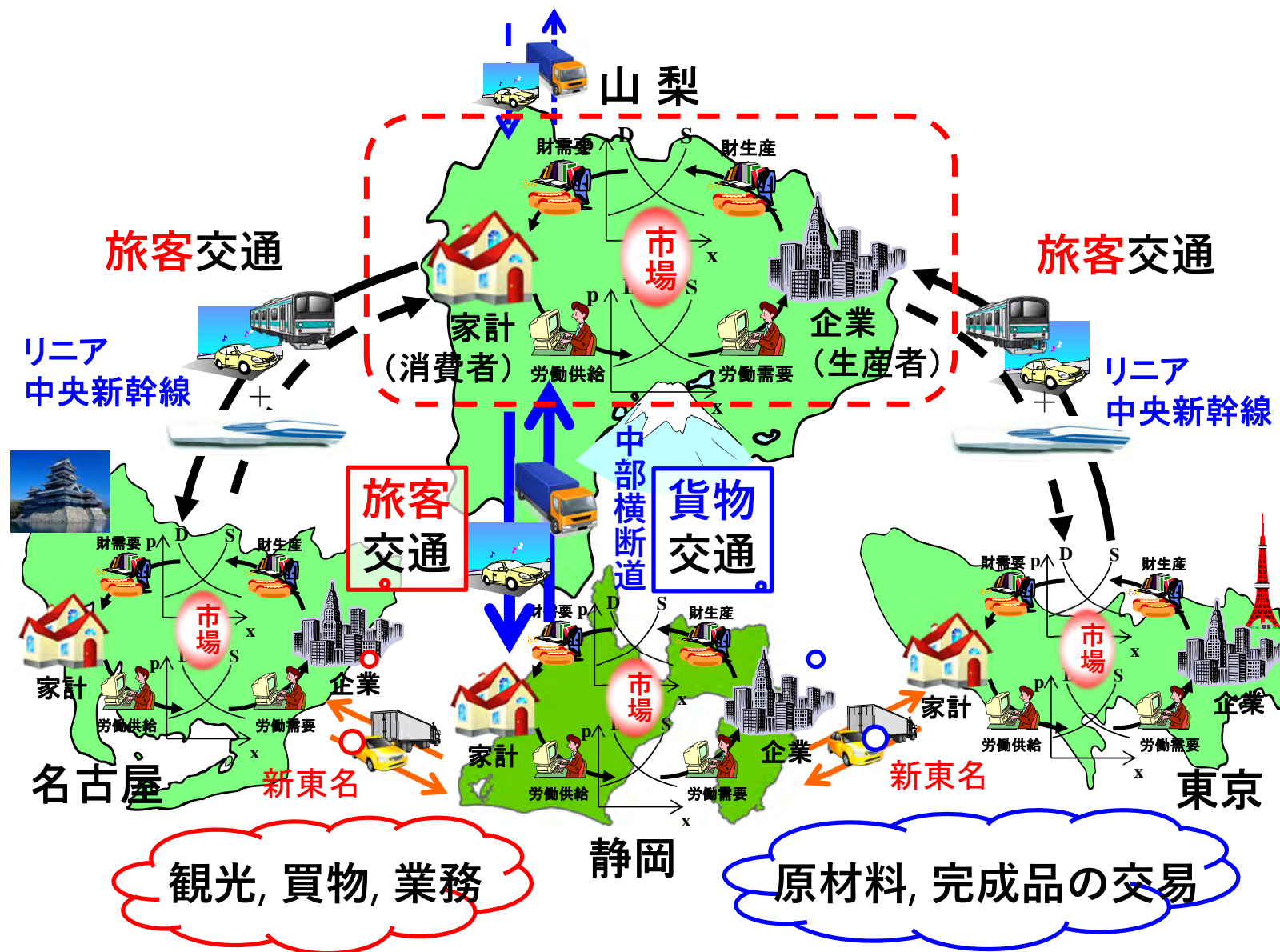


中部横断自動車道の
開通による

① 経済効果
とは？

② 経済効果
の解析方法



■ 経済効果とは？

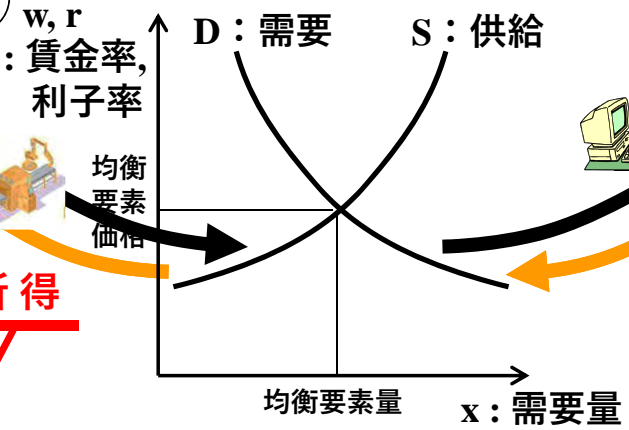
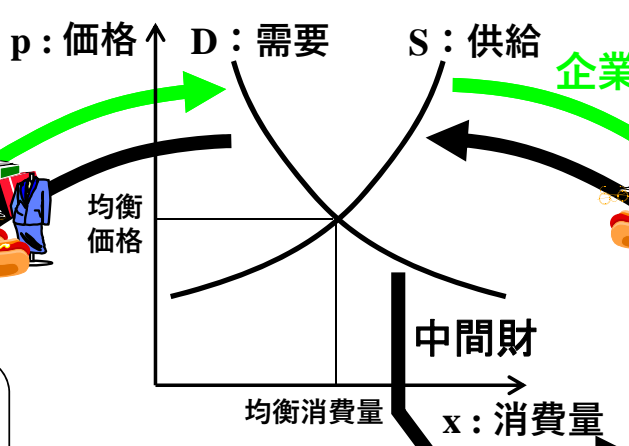
時間短縮

旅客 買物交通の
利便性向上

輸送費用低下

貨物 物流効率化

経済循環図



家計 (消費者)

企業 (生産者)

<他地域>
交易
交流

<他地域>
交易
交流

財需要
家計支払い

財生産

中間財
x: 消費量

労働・資本
供給

労働・資本
需要

旅客 通勤交通の
利便性向上

時間短縮

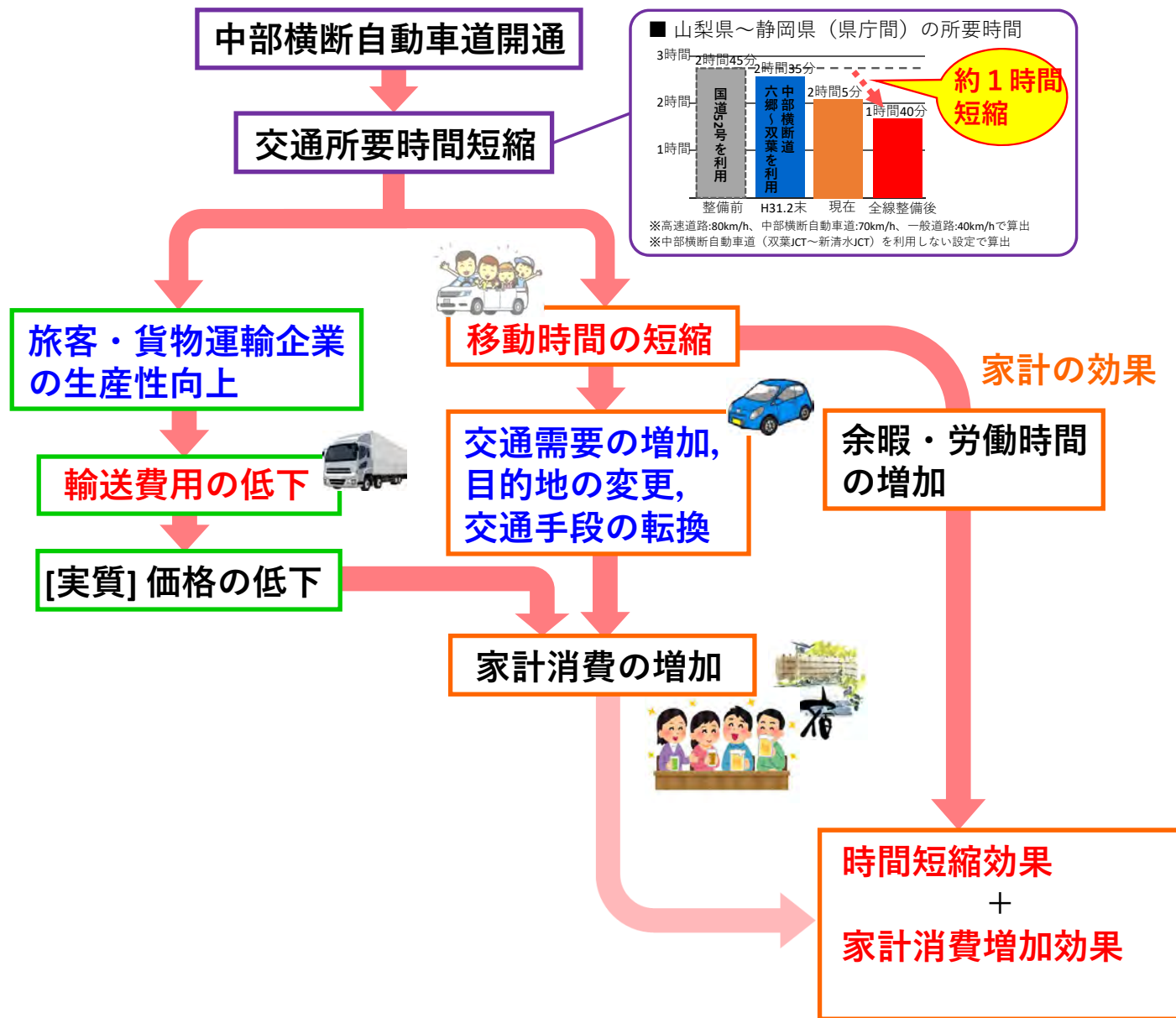
労働・資本支払い
[付加価値]

県内GDP
※GDP
: 国内総生産

時間短縮
余暇や労働に
時間をまわせる
↓
実質所得
の増加

企業収益(生産額) - (原材料費[中間財] + # 輸送費低下) = 付加価値増加

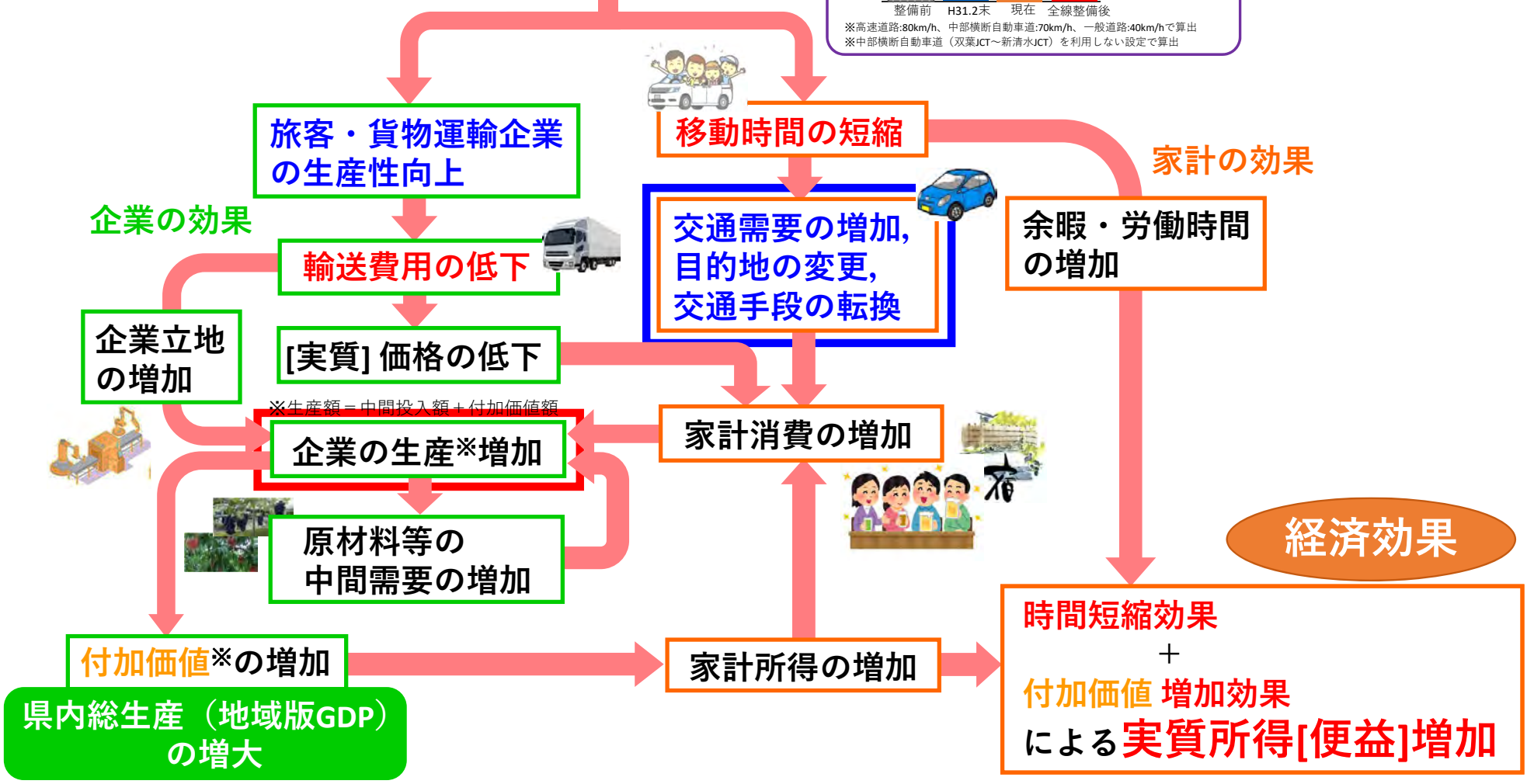
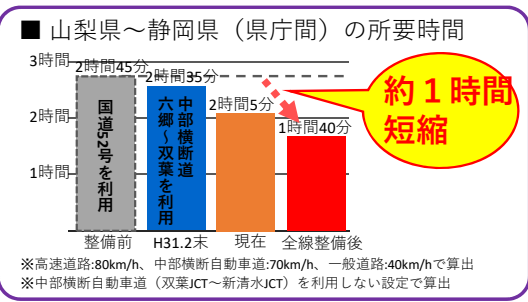
■経済効果とは？



■経済効果とは？

中部横断自動車道開通

交通所要時間短縮



■山梨県観光入込客数は増加したのか？

2019年3月10日

新清水JCT-富沢IC

下部温泉早川IC-六郷IC開通

2021年8月29日

南部IC-

下部温泉早川IC開通

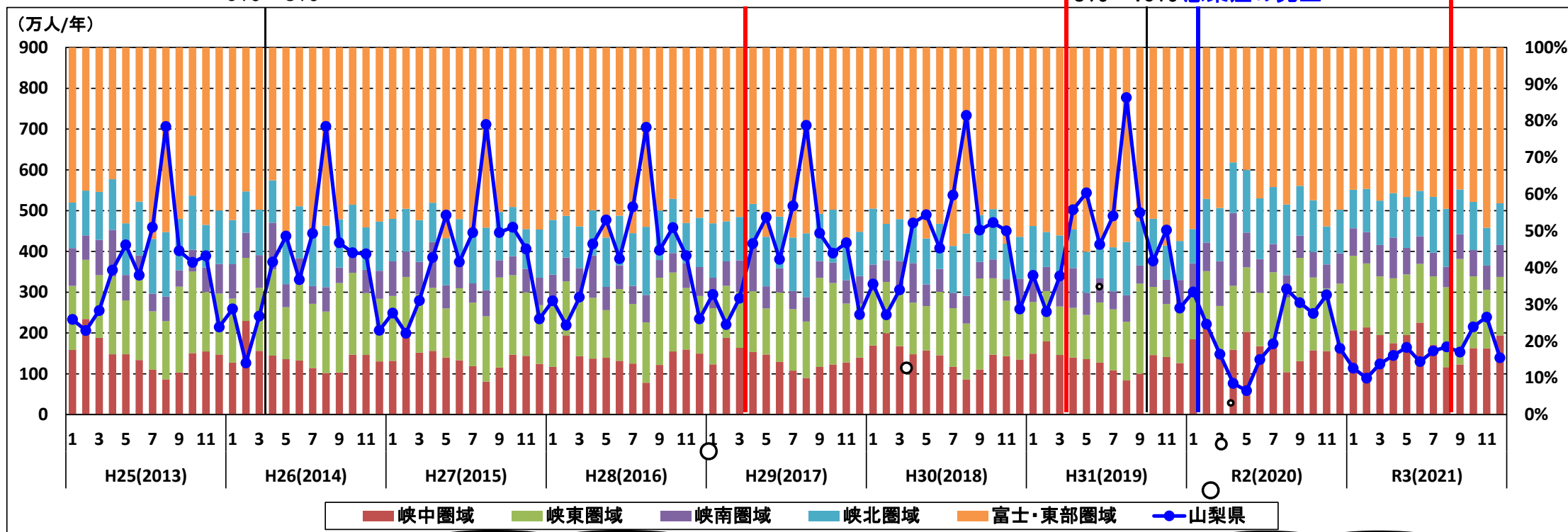
消費増税
5%→8%

2017年3月19日

六郷IC-増穂IC開通

消費増税
8%→10%

新型コロナウイルス
感染症の発生



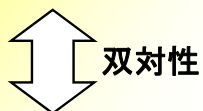
中部横断自動車道（新清水-富沢、下部温泉早川-六郷間）開通により観光客は微増している？

コロナで、観光客は減少
⇒ 中部横断自動車道の効果はなかった？

[空間的]応用一般均衡(SCGE)モデル

■経済効果の解析手法

効用最大化行動
s.t. 所得 and 時間

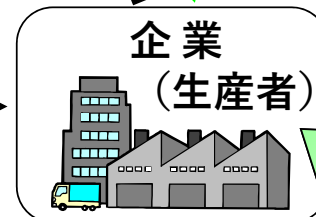
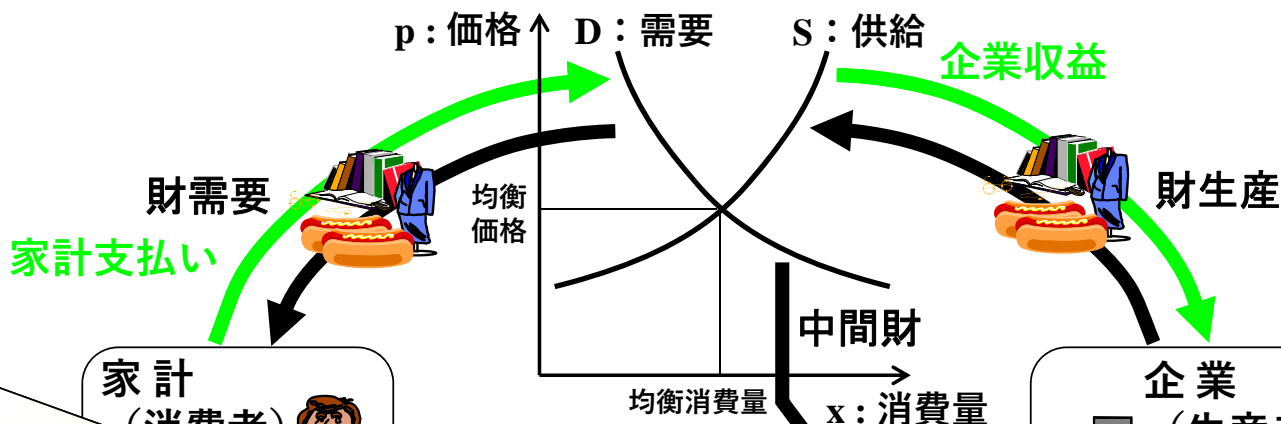


支出最小化行動
s.t. 効用一定

※「支出額=所得」
は満たされるとする

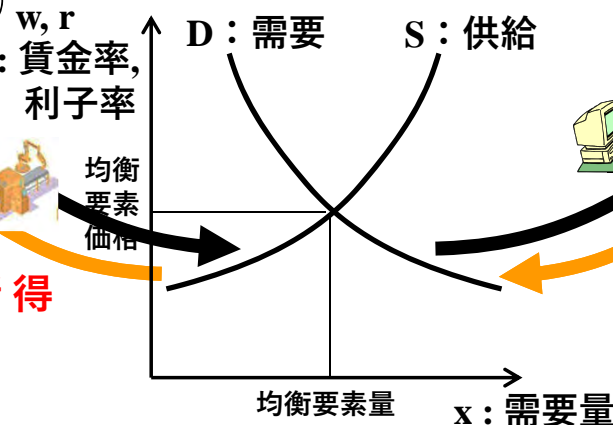


財需要関数
and
余暇需要関数



市場 (しじょう)

労働・資本
供給



所得

労働・資本
需要

利潤最大化行動
s.t. 生産技術



費用最小化行動
s.t. 生産量一定



生産関数,
中間財需要関数
and
要素需要関数

財需要 = 財供給
and
要素需要 = 要素供給
→ 均衡価格

「付加価値」増加の要因

■経済効果の計測結果

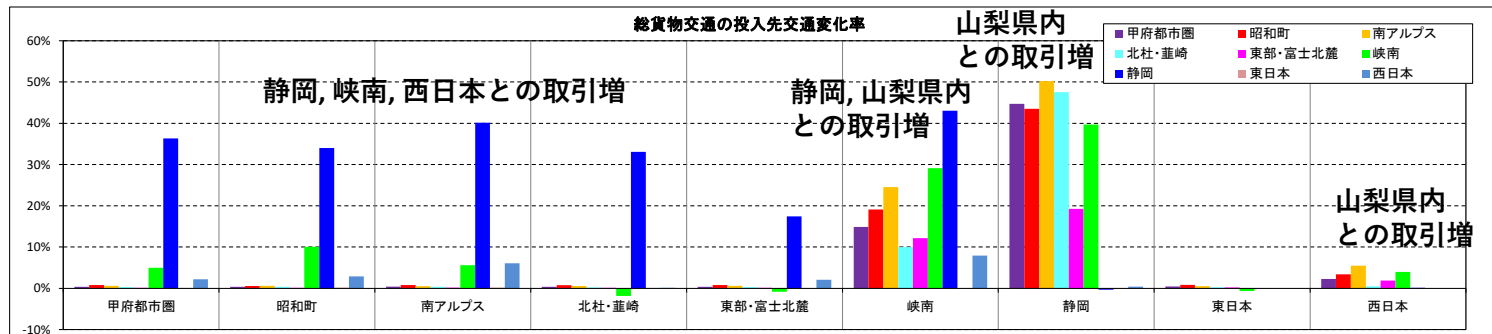
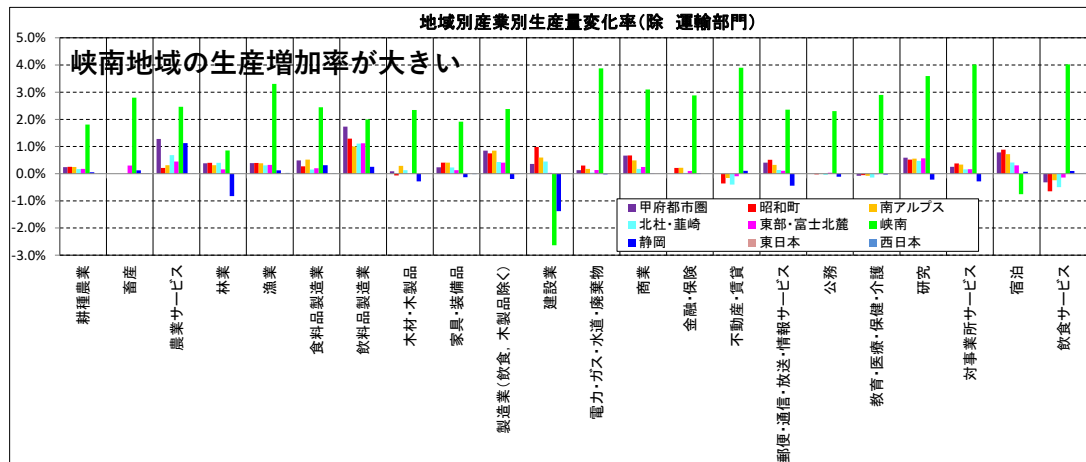
地域区分

1. 甲府都市圏
(甲府市・甲斐市・笛吹市・山梨市・中央市・市川三郷町・富士川町)
2. 昭和町
3. 南アルプス市
4. 北杜市・韮崎市
5. 山梨東部・富士北麓
6. 峡南
(身延町・早川町・南部町)

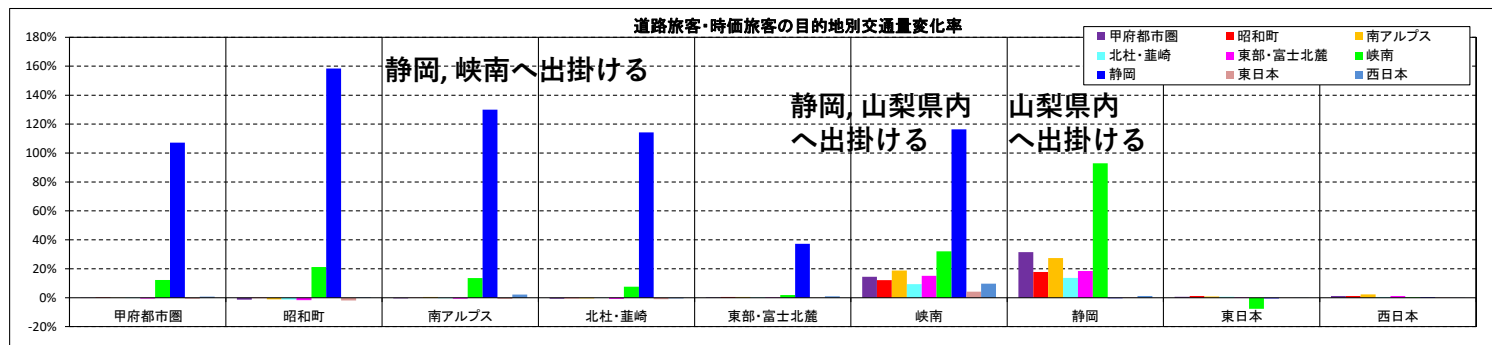
7. 静岡県
8. 東日本
9. 西日本

対象路線

新清水JCT—増穂IC間



「時間短縮便益」の要因



■経済効果の計測結果

地域区分

1.甲府都市圏
(甲府市・甲斐市・笛吹市・山梨市・
中央市・市川三郷町・富士川町)

2.昭和町

3.南アルプス市

4.北杜市・韮崎市

5.山梨東部・富士北麓

6.峡南
(身延町・早川町・南部町)

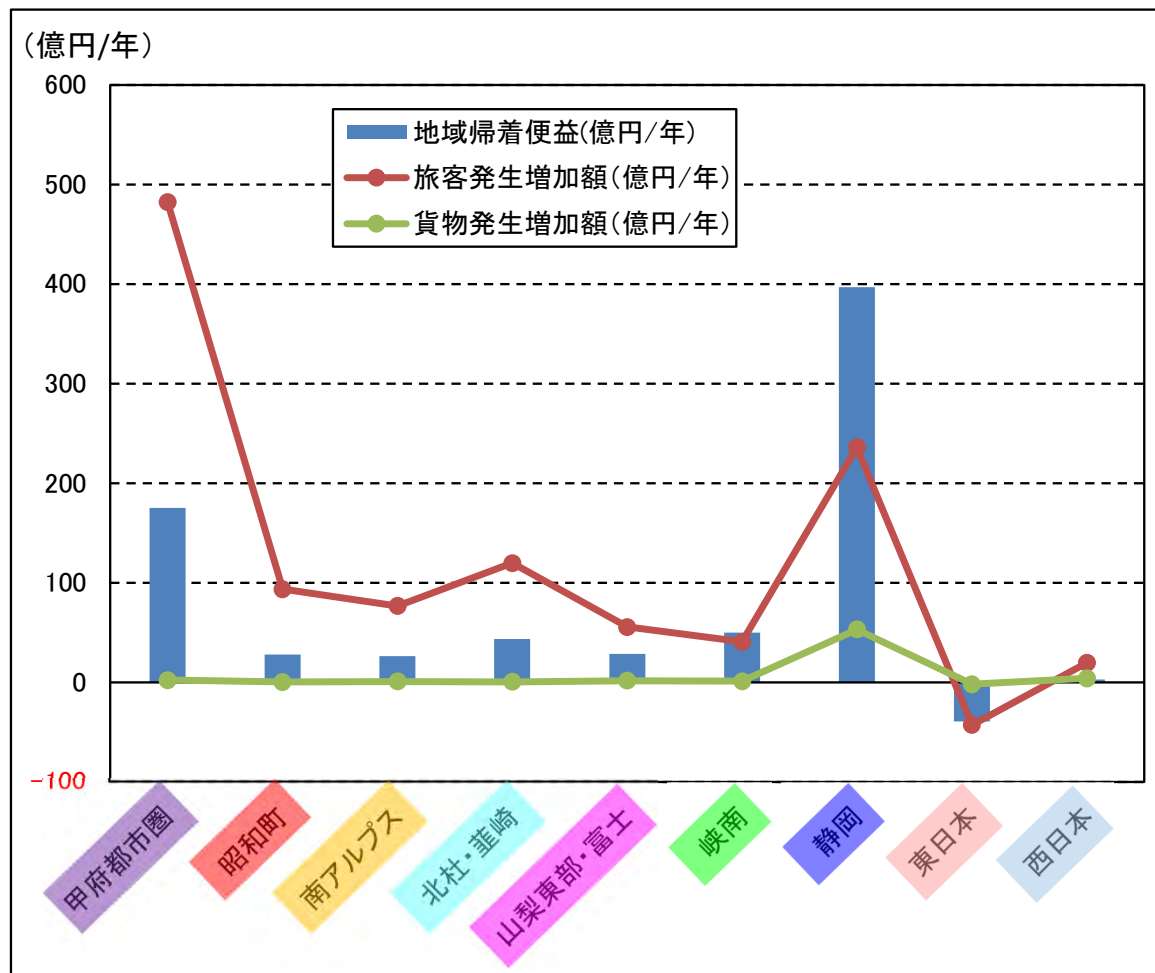
7.静岡県

8.東日本

9.西日本

対象路線

新清水JCT—増穂IC間



費用便益分析結果

総便益：
16,009億円

(単年度：
712億円/年)

総費用：
8,549億円

費用便益比：
1.873

※交通ネットワークは、
山梨大学にて構築した
ものを使用。
※料金無料化も考慮。

E52

中部横断自動車道

山梨～静岡

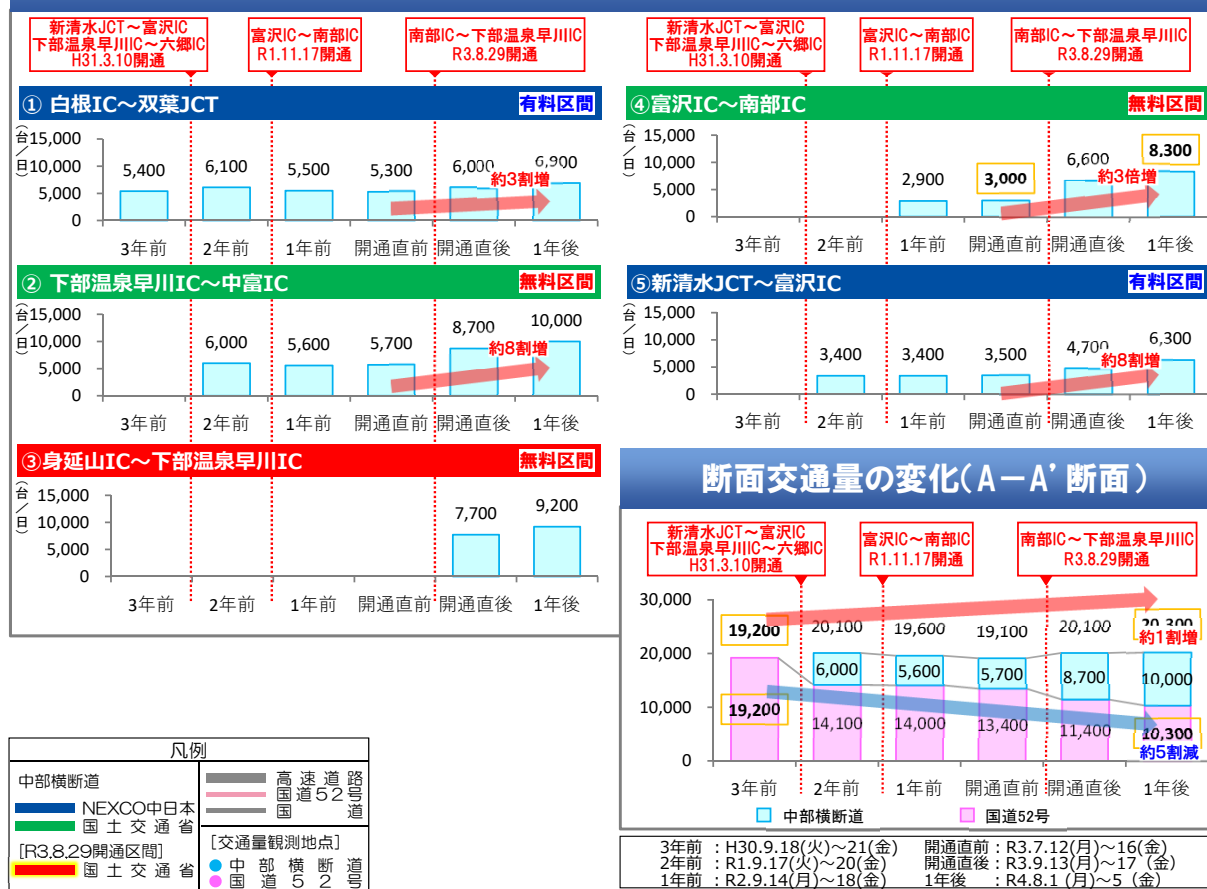
全線開通後の整備効果

中部横断道の交通量の変化

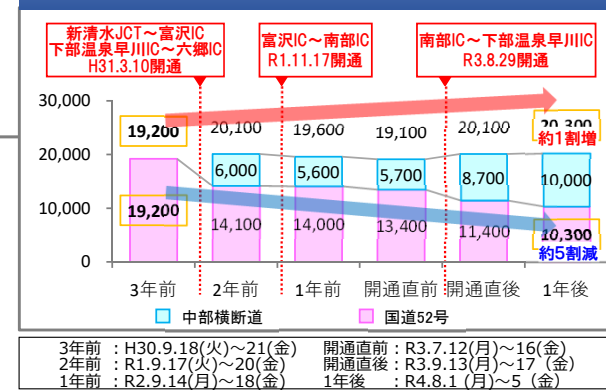
平日・全車



中部横断道の交通量変化



断面交通量の変化(A-A'断面)



中部横断自動車の交通量の増加

- 国道52号からの転換: 8,900台/日 (4.6割転換)
- 誘発交通量(新規発生, 目的地変更): 1,100台/日 (約1割増)

- 令和3年8月に開通した**身延山IC～下部温泉早川IC**(③)の交通量は、**9,200台/日**。(平日全車)
- 中部横断道(新清水JCT～双葉JCT)の全線開通により、中部横断道の交通量は、開通直前と比べて**最大約3倍に増加**(3,000台/日→8,300台/日)。(平日全車)
- 並行する国道52号**の交通量は、新清水JCT～六郷IC間の開通前と比べ、**約5割減少**(19,200台/日→10,300台/日)。(平日全車)
- 中部横断道と国道52号を合計した**断面交通量**は、新清水JCT～六郷IC間の開通前と比べ、**約1割増加**(19,200台/日→20,300台/日)。(平日全車)

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

出典: 甲府河川国道事務所
 記者発表資料(R4.9.16)

E52

中部横断自動車道

山梨～静岡

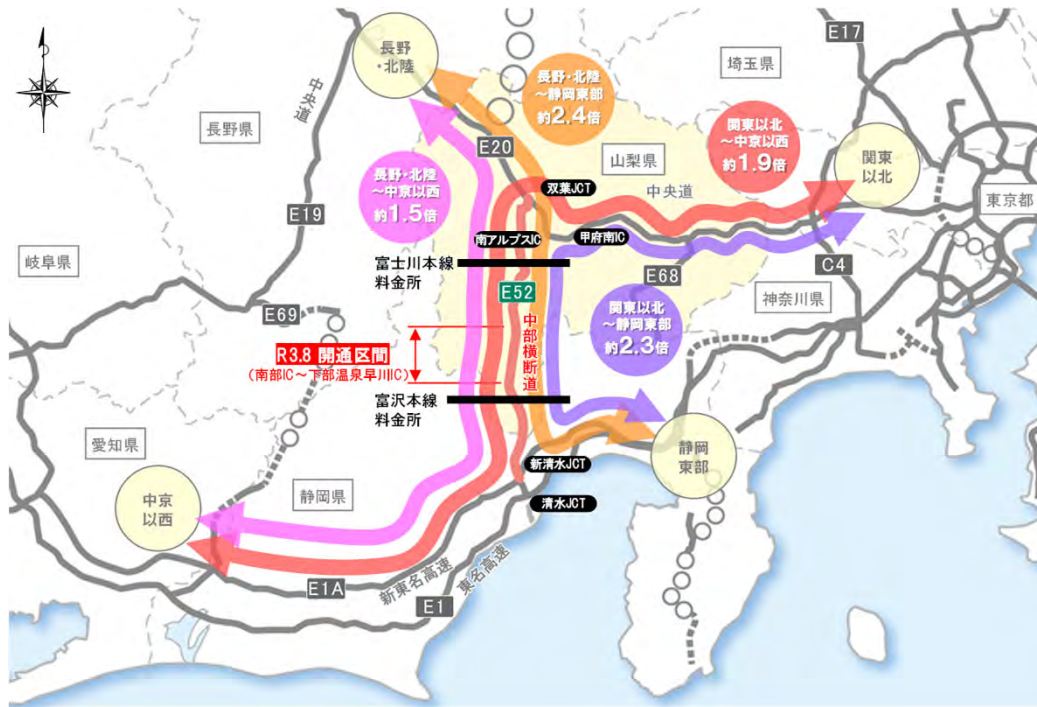
全線開通後の整備効果

交通流動の変化

東名・新東名・中央道と連携した広域流動の増加

- 中部横断道が全線開通後、**中部横断道を連続利用する車両***が約**1.7倍**に増加。
- 中部横断道を挟んで、長野・北陸～静岡東部の車両台数が約2.4倍、関東以北～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 (中部横断道を連続利用する車両*)

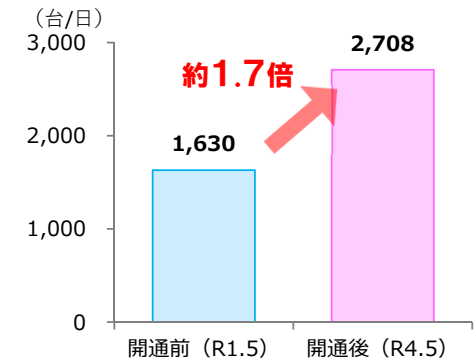


出典：NEXCO中日本ETCデータ (開通前：R1.5、開通後：R4.5)
 ※連続利用する車両は、ETCを利用した車両のうち富沢本線料金所と富士川本線料金所を80分以内に連続して利用した車両を集計 (ETC2.0プローブデータから算出した旅行速度で国道52号等の移動にかかる時間約50分に休憩時間相当の30分を加えた時間)

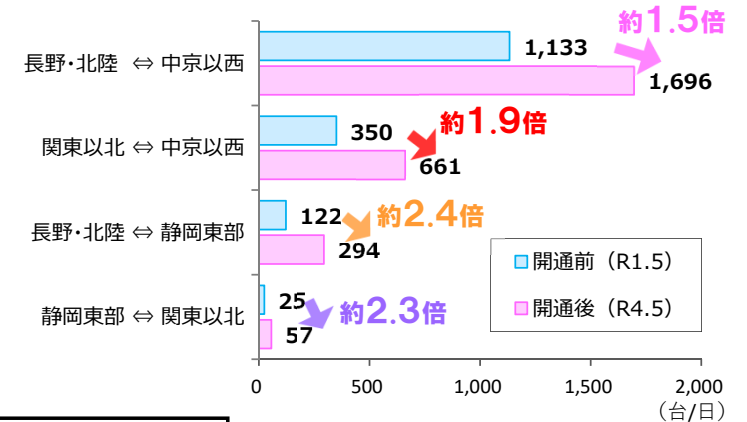
【発着地域の分類】
 長野・北陸：双葉JCT以西
 関東以北：双葉JCT以东
 中京以西：新清水JCT・清水JCT以西
 静岡東部：新清水JCT・清水JCT以东

誘発交通量は「広域流動」から生じる場合が多い。
※[重要]誘発交通をどのように増加させるか。

開通区間を通過する車両台数の変化(中部横断道を連続利用する車両*)



発着地域別車両台数の変化(中部横断道を連続利用する車両*)



出典：甲府河川国道事務所
 記者発表資料(R4.9.16)

E52

中部横断自動車道

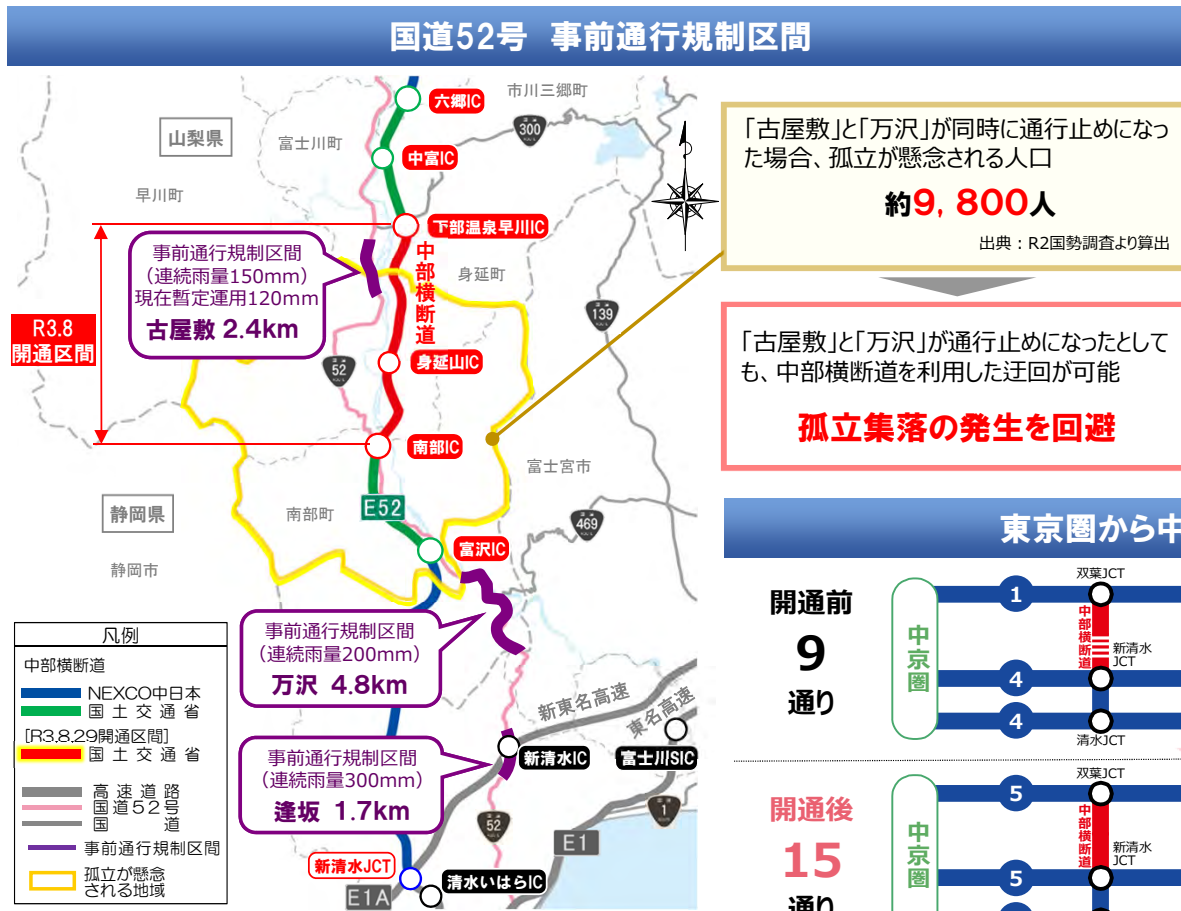
山梨～静岡

全線開通後の整備効果

交通流動の変化

災害時の代替路として機能

- 中部横断道が通過する地域には、地形や地質等の特性から事前通行規制区間が3箇所存在しており、過去には大雨により度々通行規制が発生。
- これらの区間が通行止めになったとしても、**中部横断道を利用した事前通行規制区間の迂回が可能**となることで、孤立集落の発生を回避。
- 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。



「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号の雨・災害による通行規制履歴 (H24～R3年度)

規制区間名	規制回数	のべ規制時間
万沢	7回	65時間30分
古屋敷	5回	148時間25分

■国道52号(万沢)



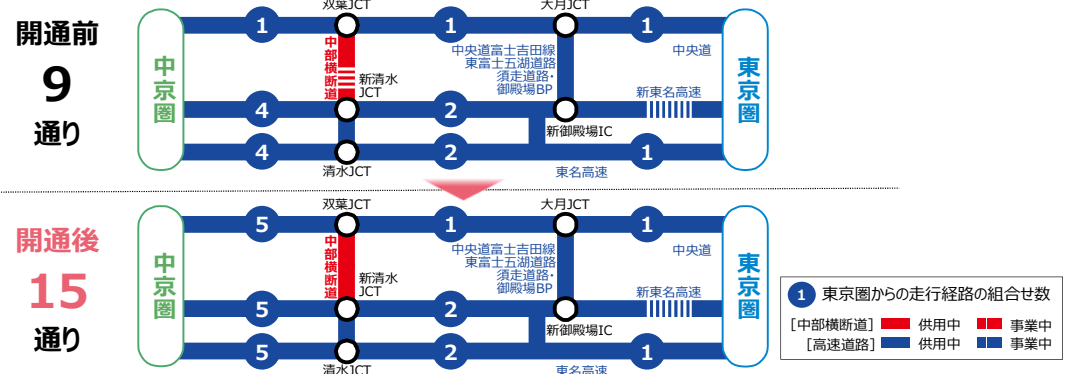
R1.5.21に“万沢区間”で事前通行規制 (規制時間:4時間)

■中部横断道(富沢IC)



その間、中部横断道が代替道路として機能

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）から三遠南信道路まで（中央道・新東名高速・東名高速利用）

E52

中部横断
自動車道

山梨～静岡

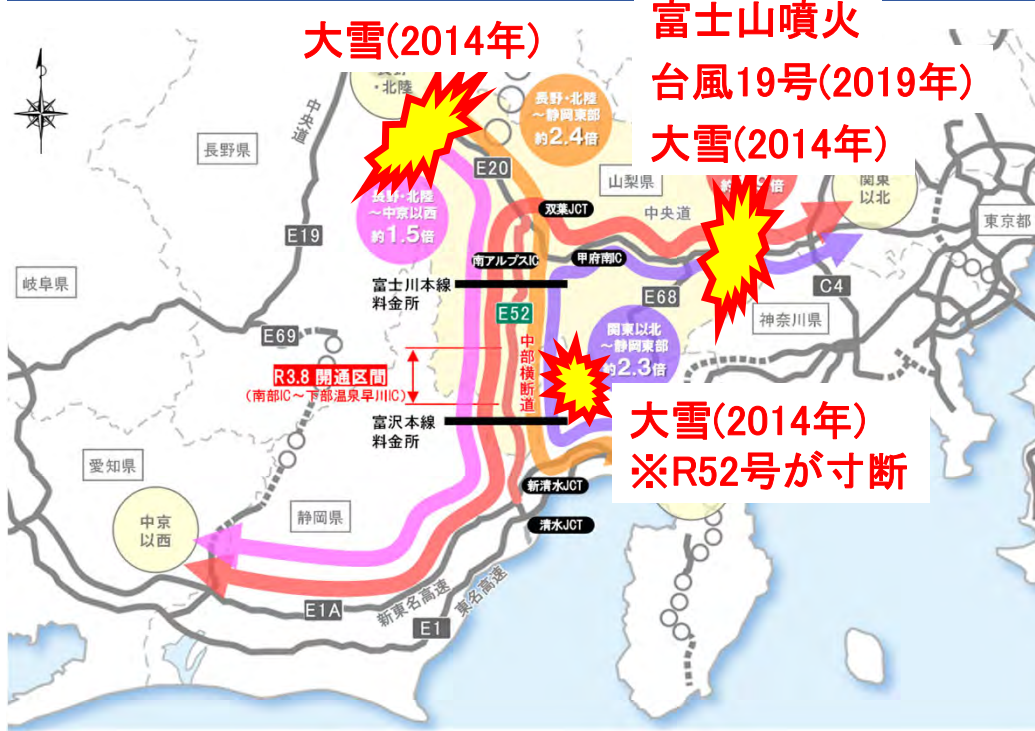
全線開通後
の
整備効果

交通流動の
変化

災害時の
代替路
として機能

- 中部横断道が通過する地域には、地形や地質等の特性から事前通行規制区間が3箇所存在しており、過去には大雨により度々通行規制が発生。
- これらの区間が通行止めになったとしても、**中部横断道を利用した事前通行規制区間の迂回が可能**となることで、孤立集落の発生を回避。
- 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。

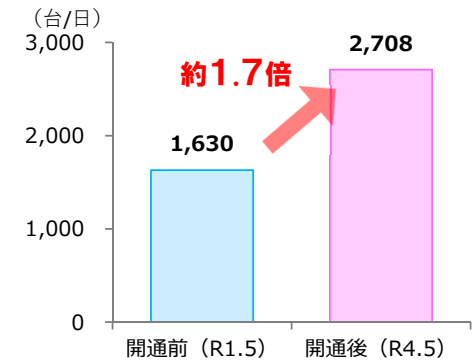
広域な地域間流動の変化 (中部横断道を連続利用する車両*)



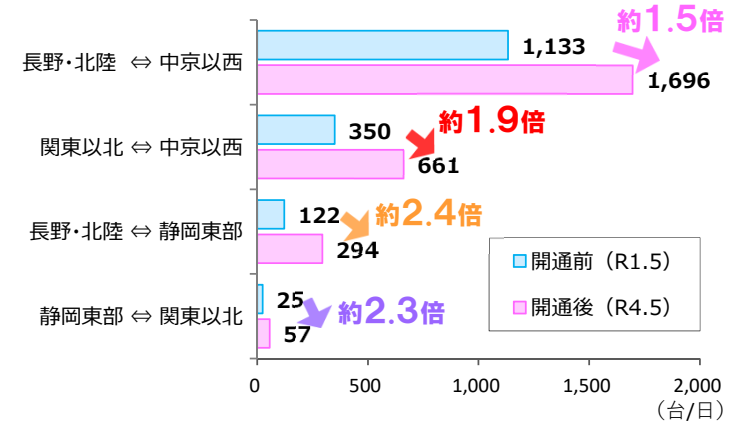
出典：NEXCO中日本ETCログデータ (開通前：R1.5、開通後：R4.5)
 ※連続利用する車両は、ETCを利用した車両のうち富士川本線料金所と富士川本線料金所を80分以内に連続して利用した車両を集計 (ETC2.0プローブデータから算出した旅行速度で国道52号等の移動にかかる時間約50分に休憩時間相当の30分を加えた時間)

【発着地域の分類】
 長野・北陸：双葉JCT以西
 関東以北：双葉JCT以东
 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

開通区間を通過する車両台数の変化(中部横断道を連続利用する車両*)



発着地域別車両台数の変化(中部横断道を連続利用する車両*)



出典：甲府河川国道事務所
記者発表資料(R4.9.16)

E52

中部横断自動車道

山梨～静岡

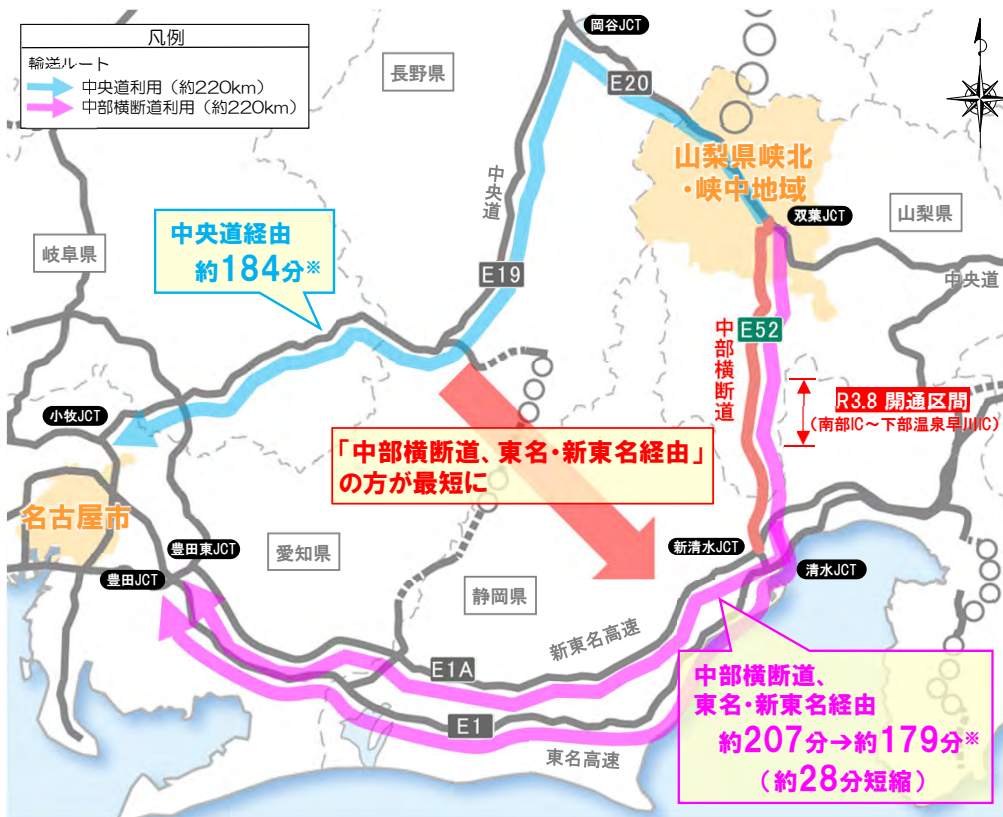
全線開通後の整備効果

交通流動の変化

山梨県内から中京方面への輸送効率化に寄与

- 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約28分短縮**し、「中央道経由」よりも「**中部横断道、東名・新東名経由**」の方が最短に。
- 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2割増加**（28%→45%）。
- 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。

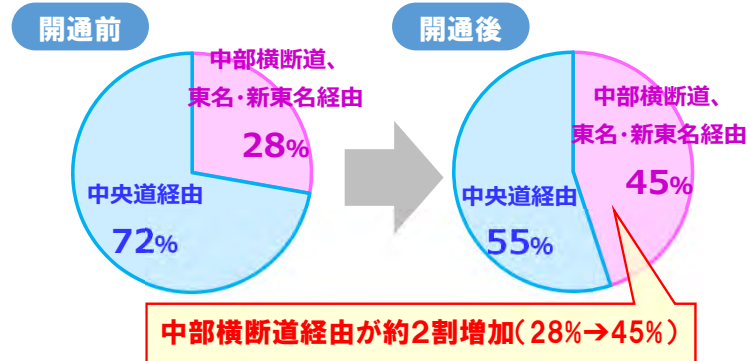
山梨県峡北・峡中地域から名古屋市への輸送ルート



・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

※トラプロ®データ（貨物車プローブデータ）より算出した昼間12時間旅行速度により算出

輸送ルートの分担率の変化（山梨県峡北・峡中地域～名古屋市）



出典：トラプロ®データ（貨物車プローブデータ） 開通前：H29.9～H30.6 開通後：R3.9～R4.6

食品製造業者（山梨県甲府市）の声

- 山梨県内の工場から、ケーキなどの商品を全国に向けて出荷しています。中京・関西方面へは毎日20～30台のトラックで輸送しています。
- 中部横断道の開通により、出荷ルートが中央道経由から中部横断道・新東名高速に変更し、中京・関西方面への輸送時間が約30分短縮しました。
- 中央道に比べ、中部横断道や新東名高速はカーブが少なく、デリケートな商品を運んでいるドライバーへの負担が軽減されました。（R4.6 企業ヒアリング結果）

荷痛みの軽減

出典：甲府河川国道事務所
 記者発表資料(R4.9.16)

E52

中部横断
自動車道

山梨～静岡

全線開通後
の
整備効果

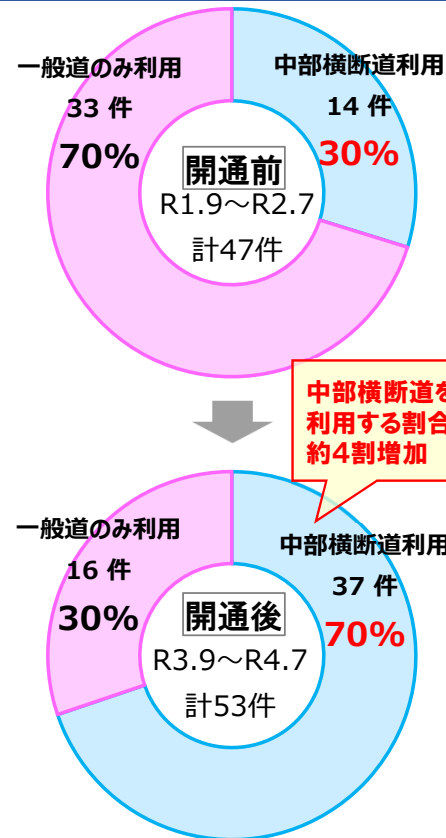
救急医療
支援の向上

搬送時間の
短縮による
救急医療支援

- 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4割増加し、救急搬送時間が平均17分（約2割）短縮。**
- 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。**



救急搬送における中部横断道利用割合の変化



※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

救命率の向上



消防関係者の声

- ・中部横断道が全線開通したことで、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。
- ・直線が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、傷病者や機関係員の負担軽減にも繋がっております。
- ・高速道路には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、傷病者の収容や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。
(R4.2 消防関係者 ヒアリング結果)

出典：甲府河川国道事務所
記者発表資料(R4.9.16)

代替ルートの形成と出荷エリアの拡大



第3次救急医療施設への搬送時間短縮

○第3次救急医療施設

対象：重症および複数の診療科領域にわたるすべての重篤な救急患者

役割：その他の医療機関では対応できない重篤患者への医療、地域の救急患者の最終的な受け入れ

出典：厚生労働省

▼第3次救急医療施設と1時間カバー圏域
：山梨県内では、県立中央病院(甲府市)の1箇所

