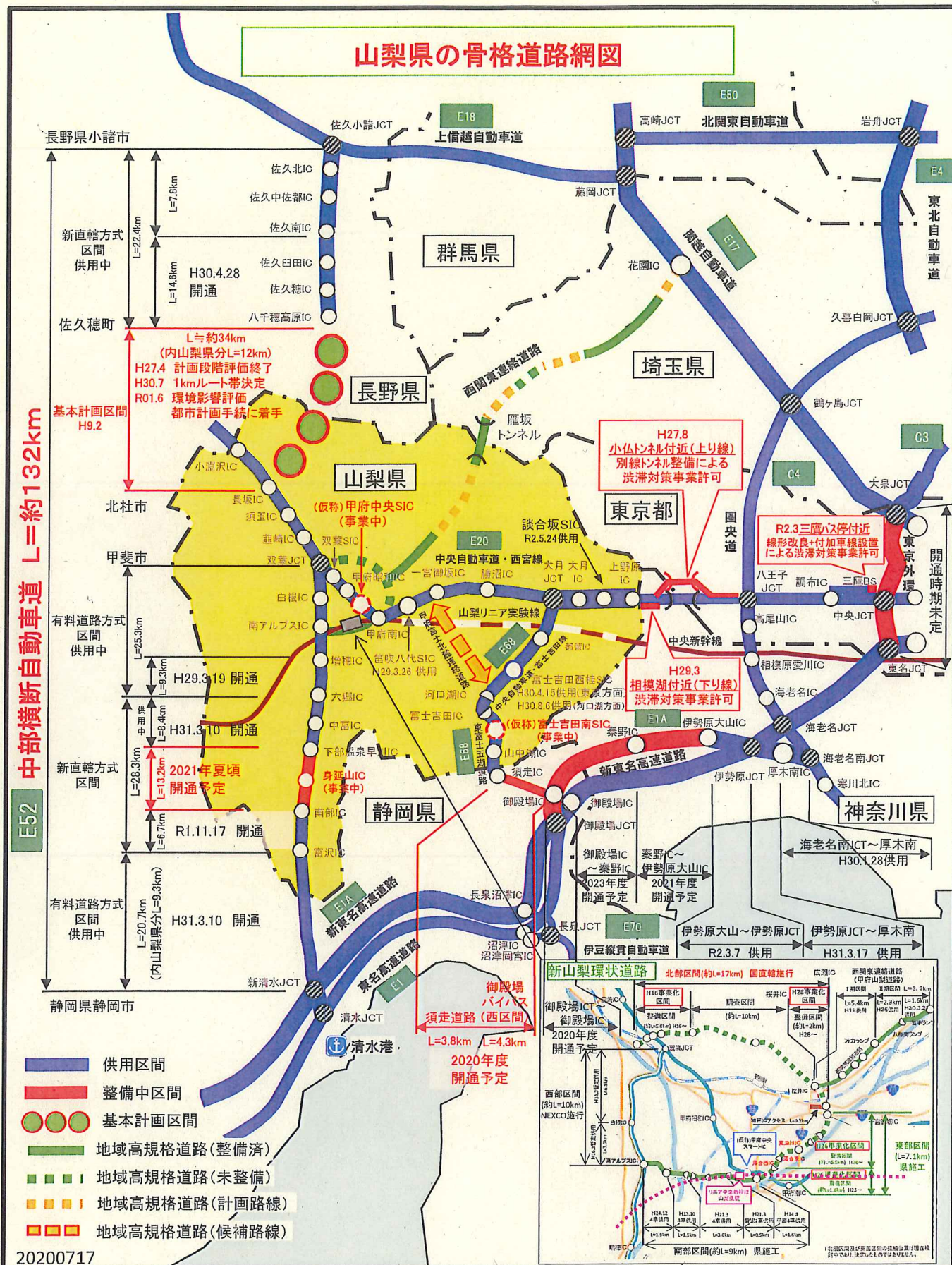


山梨県の骨格道路網図



中部横断自動車道の概要

中部横断自動車道は、静岡県静岡市を起点に、山梨県甲斐市を經由して長野県小諸市に至る延長約137kmの高速自動車国道です。中部横断自動車道が整備されることにより、現在整備が進められている新東名高速道路をはじめ、中央自動車道、上信越自動車道が接続され、日本海及び太平洋の臨海地域と長野・山梨県との連携・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、物流体系の確立や広域的観光ゾーンの開発・支援等に寄与するものと期待されています。

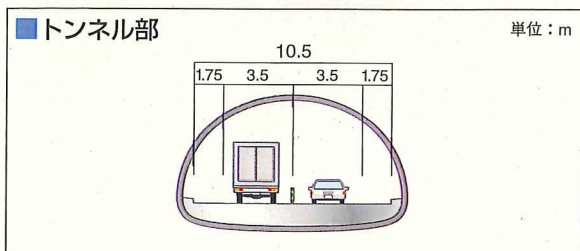
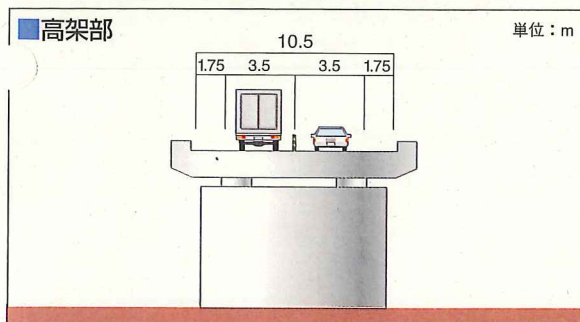
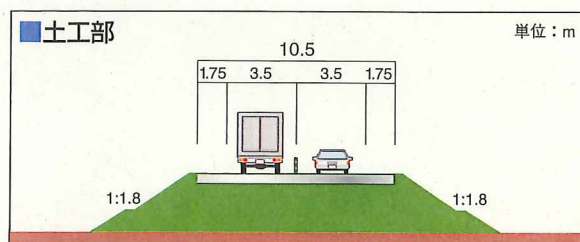
関東地方整備局では、このうち直轄高速^{*1}として行う、山梨県区間(富沢IC～六郷IC)の、延長約28.3km、長野県区間(八千穂高原IC～佐久小諸JCT)の、延長約22.4kmを担当しています。

^{*1} 直轄高速とは、高速道路株式会社による整備や管理が難しいと判断された高速道路について、国土交通省が整備や管理を行うもの。

計画概要

路線名	中部横断自動車道
区間	自)静岡県静岡市～至)長野県小諸市
延長	約137km
車線数	4車線(当面2車線で整備)
設計速度	80km/h
幅員	10.5m

横断面図



事業経緯

昭和62年 6月	高規格幹線道路網として閣議決定
昭和62年 9月	静岡県清水市(現静岡市)～長野県佐久市 予定路線として決定
平成 3年12月	長野県八千穂村(現佐久穂町)～佐久市(L=23km)、 富沢IC～増穂IC(L=38km) 基本計画決定
平成 5年11月	増穂町～双葉町(現甲斐市)(L=16km) 施行命令
平成 8年12月	佐久南IC～佐久JCT(L=8km)、 吉原JCT(現新清水JCT)～増穂IC(L=58km) 整備計画決定
平成 9年 2月	山梨県長坂町(現北杜市)～長野県八千穂村(現佐久穂町) (L=34km) 基本計画決定
平成10年 4月	佐久南IC～佐久JCT(現佐久小諸JCT)(L=8km) 施行命令
平成10年12月	八千穂村(現佐久穂町)～佐久市(L=23km) 整備計画決定 吉原JCT(現新清水JCT)～増穂IC(L=58km) 施行命令
平成14年 3月	白根IC～双葉JCT(L=6.8km) 開通
平成16年 1月	八千穂IC(現八千穂高原IC)～佐久JCT(現佐久小諸JCT) (L=23km) 直轄高速方式に変更
平成16年 3月	南アルプスIC～白根IC(L=3.0km) 開通
平成18年 2月	吉原JCT(現新清水JCT)～増穂IC(L=58km) 整備計画変更 富沢IC～六郷IC(L=28km) 直轄高速方式に変更
平成18年度	富沢IC～六郷IC(L=28km) 用地取得に着手
平成18年12月	増穂IC～南アルプスIC(L=6.2km) 開通
平成20年度	富沢IC～六郷IC(L=28km) 工事着手
平成22年12月	長坂JCT ^{*2} ～八千穂IC(現八千穂高原IC)(L=34km)
平成23年 3月	計画段階評価の試行 佐久南IC～佐久小諸JCT(L=7.8km) 開通
平成24年 4月	身延山IC追加の整備計画変更
平成25年 6月	中富IC追加の整備計画変更
平成27年 4月	長坂JCT ^{*2} ～八千穂IC(現八千穂高原IC)(L=34km) 計画段階評価の試行 対応方針の決定
平成28年 2月	富沢IC～六郷IC(L=28km) IC名称決定
平成29年 3月	六郷IC～増穂IC(L=9.3km) 開通
平成30年 4月	八千穂高原IC～佐久南IC(L=14.6km) 開通
平成31年 3月	新清水JCT～富沢IC(L=20.7km)、 下部温泉早川IC～六郷IC(L=8.4km) 開通
令和元年 11月	富沢IC～南部IC(L=6.7km) 開通

1 代替路の確保

■ 強くしなやかで国際競争力のある国土の形成

・強くしなやかな日本にするため、中部横断自動車道は、上信越自動車道、中央自動車道、新東名高速道路の3本の高規格道路を結び、代替路を確保します。

- ・首都圏における環状ネットワークを形成するとともに、首都圏防災時の代替路としても機能します。
- ・首都圏直下型地震や東海地震等の災害時は、既存の東名高速道路利用のルートに環状ネットワーク利用のルートが加わることで、中京圏と首都圏間の災害復旧や被災支援が強化されます。



図 首都圏における将来の環状ネットワーク

高まる地震の発生確率

首都圏直下型地震

M7クラスの地震が今後30年以内に発生する確率は、70%程度と推定されています。

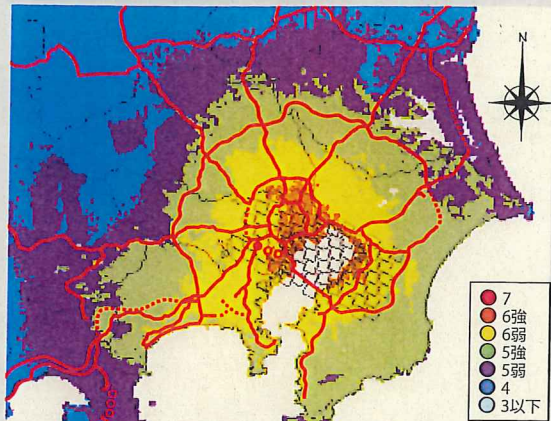


図 東京湾北部地震 (M7.3) 想定震度

資料:中央防災会議「首都直下地震対策専門調査会」(第20回)をもとに作成

東海・東南海・南海地震

おおむね100～150年の間隔で発生しており、今世紀前半での発生が懸念されています。

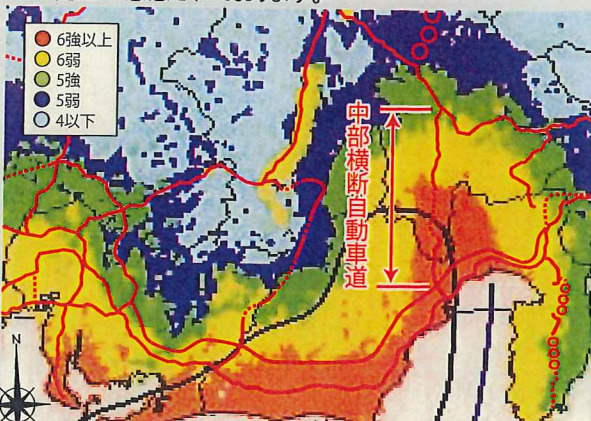


図 東海・東南海・南海地震の震度分布

資料:中央防災会議「東南海、南海地震等に関する専門調査会」(第14回)をもとに作成

■ 国際拠点港湾との連携

- ・内陸部の産業は、東アジアの発展などに伴い輸出の依存度が高まっており、物流に重要な国際拠点港湾※1や重要港湾※2への円滑なアクセスが課題です。
- ・中部横断自動車道が整備されることで、日本海側と太平洋側の国際拠点港湾等と内陸部が連結され、広域的な物流体系が形成されます。



写真 新潟港

資料:新潟県HP



写真 清水港

資料:清水港湾事務所HP

※1 国際拠点港湾とは、重要港湾のうち国際海上輸送網の拠点として特に重要で政令で定められているもの。

※2 重要港湾とは、国際海上輸送網または国内海上輸送網の拠点となる港湾、その他の国の利害に重大な関係を有する港湾で政令により定められているもの。

※3 テクノポリスは、高度技術工業の地域における集積を図り、先端技術を核とした産・学・住一体となったまちづくりを促進するもの。

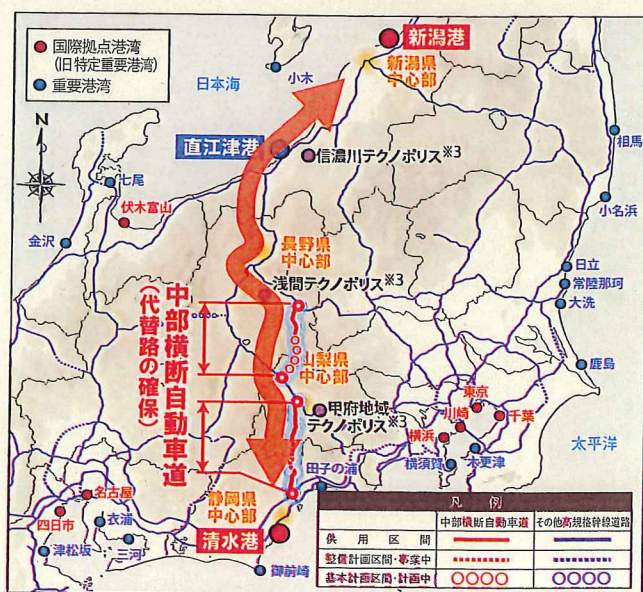


図 広域的な物流体系の形成

2 安全安心の向上

■ 異常気象時における代替道路の確保

- ・峡南地域※は、地形や地質等の特性から大雨などの際に通行止めを実施する事前通行規制区間が多数あり、通行止めの際には孤立する集落が発生することから、代替道路の確保が急務となっています。
- ・中部横断自動車道が整備されることで、孤立集落の解消が期待されます。

※ 峡南地域:富士川町、市川三郷町、早川町、身延町、南部町

写真:土砂崩れにより寸断された国道52号(身延町万沢)
H26.10撮影

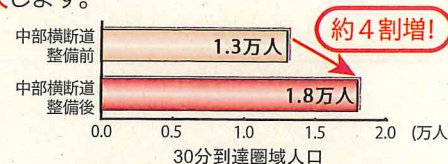


図 中部横断自動車道の整備に伴う脆弱なネットワークの解消

3 医療活動の支援

■ 所要時間が短縮、第三次救急医療機関佐久総合病院へのアクセス性が向上

- ・佐久総合病院の周辺地域において、第3次医療施設までの30分到達圏域が拡大します。
- ・医療のサービスレベルが向上し、安心して暮らせる地域づくりが期待されます。



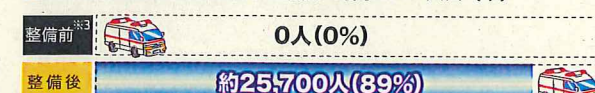
資料:社会資本整備審議会 道路分科会 関東地方小委員会資料(平成22年度第2回)より作成

■ 第三次医療施設※からの1時間カバーク域が拡大します。

- 第三次医療施設※1は山梨県内には甲府市内にしか存在しません。
- 現在、峡南地域※2では1時間以内での到達が難しい状況です。
- 中部横断自動車道整備により、峡南地域の約9割の人が1時間以内での搬送が可能になります。

※1 第三次医療施設とは、脳卒中、心筋梗塞、頭部外傷等の重篤な患者を24時間体制で受け入れ、高度の診療を提供する救急センター等の医療施設。

■ 峡南沿線地域の山梨県立中央病院1時間カバーク域人口(率)



※2 峡南地域:身延町、南部町

※3 中部横断自動車道 未供用時



4 物流の効率化

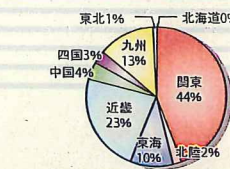
■ 地域の産業(農業・高原レタス)の活性化

- ・長野県は全国トップのレタスの産地(出荷量の全国シェア約3割)。主要な出荷先は、関東地方や近畿地方。
- ・産業の競争力が高まり、農業などの産業活性化が期待されます。



長野県の出荷量は全国1位

資料:農林水産省「平成20年度野菜生産出荷統計」



長野県産のレタスの主要な出荷先
資料:農林水産省「H20青果物産地別卸売統計」

TOPIC

鮮度確保が要求される高原野菜



※ 予冷処理(真空予冷):30分～1時間で冷却可能。ただし、一度に大量処理は困難。一度予冷を行えば、鮮度が3～4日確保可能。

資料:農林水産省 農協の事業像の構築に関する研究会

地域の声



中部横断自動車道の整備により、流通時間が30分短縮されるため、流通時間の関係上、予冷処理できなかった地域への配送品にも十分な予冷時間を確保できる。

平成20年国土交通省道路局「知事・市長村長から頂いたご意見・ご提案」川上村意見より抜粋