

2019年5月30日

調査「中部横断自動車道」の開通効果について

～観光、物流、周辺自治体の動きを中心に～

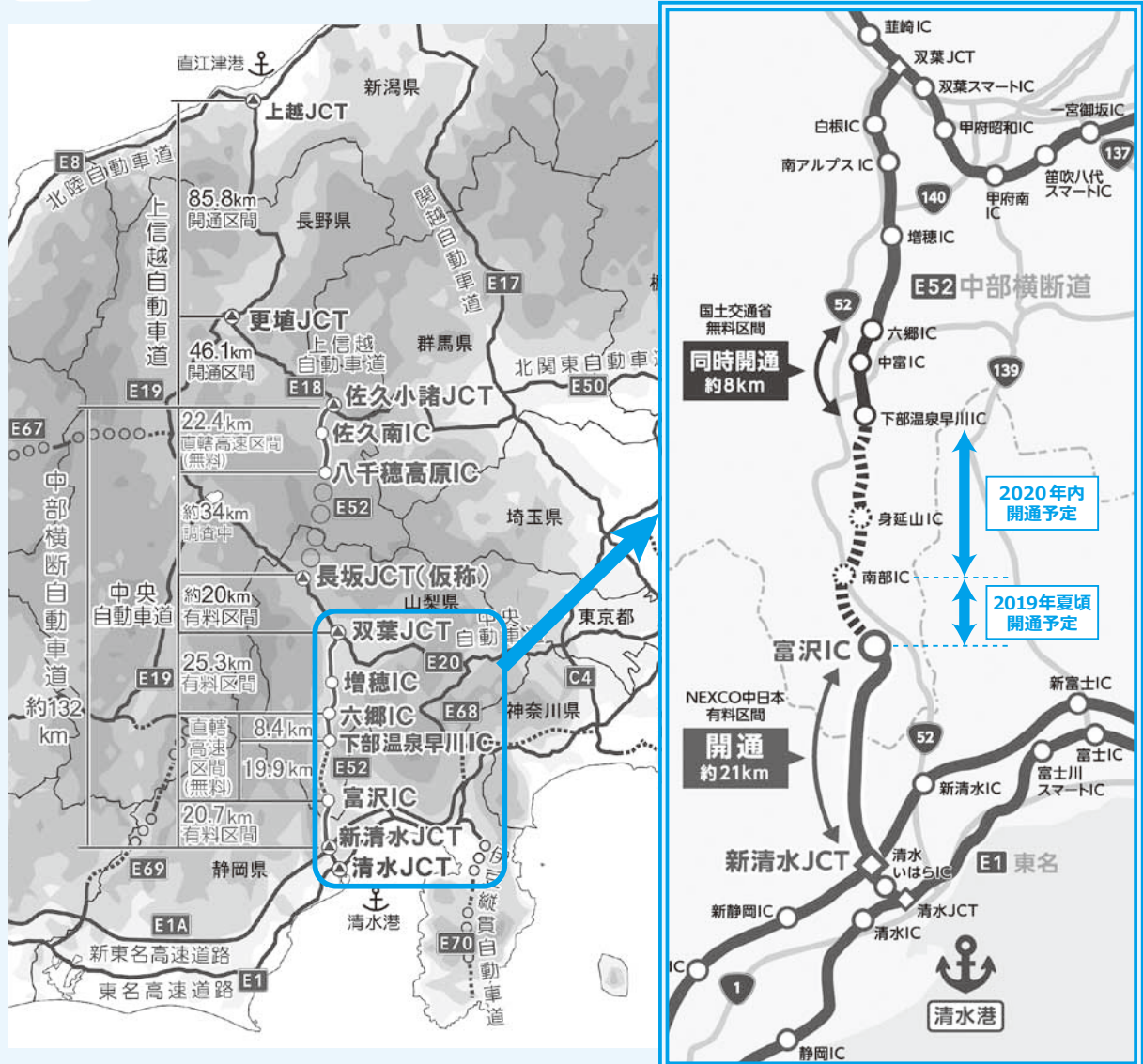
静岡経済研究所（理事長 一杉逸朗）では、2020年以内に静岡県と山梨県を結ぶ全線が開通予定「中部横断自動車道」がおよぼす地域への効果に関する調査結果をとりまとめましたので、その概要をご案内します。

調査結果の概要

1. 静岡市を起点とし、長野県小諸市に至る約132kmの高規格幹線道路である「中部横断自動車道」の整備が進み、2020年以内に静岡県と山梨県を結ぶ全線が開通する見通しとなった。これにより静岡－山梨両県庁間の所要時間は1時間40分となり、従来から約1時間短縮される。
2. 現状、静岡県、山梨県、長野県間の物流面でのつながりは強いとはいえないが、中部横断自動車道の整備により、取引が活発化していく可能性は大きい。
3. 静岡県と山梨県の企業や自治体の動きをみると、PR活動の強化を通じて成果を上げる商業施設や、新たな観光コースの設定で観光需要の開拓を狙う観光事業者などがみられるほか、自治体では観光や産業面で交流人口を増やすための取組みを強化している。
4. 中部横断自動車道の開通を地域活性化につなげていくためには、まずは効果が顕在化しやすい観光面での取組み強化が求められる。また、産業面では、清水港を拠点とした物流の活発化に期待が掛かるとともに、企業誘致に向けて山梨県や長野県への積極的な情報発信および両県の情報収集強化も必要となる。
5. 高速道路整備は、移動時間の短縮などに伴う経済効果を生み出すとともに、地域間のヒトの交流やモノの流通を拡大させ、新たな成長の起爆剤ともなる。官民が知恵を絞り、この絶好の機会を活用していくことが期待される。
6. 中部横断自動車道の新清水JCT～富沢IC開通による時間短縮効果は、年間16億66百万円程度と見込まれる。また、全線が開通した場合、新清水JCT～六郷IC間における時間短縮効果は、年間74億91百万円程度と予想される。

※本件のお問い合わせ先 担当（玉置 実、田原 真一）

図表 1 中部横断自動車道の整備状況



資料：国土交通省関東地方整備局長野国道事務所及びNEXCO中日本の資料をもとに当所に加工

2020年内に静岡－山梨間全線が開通する 中部横断自動車道

静岡市「新清水ジャンクション（JCT）」を起点とし、長野県小諸市「佐久小諸JCT」に至る約132kmの高規格幹線道路である「中部横断自動車道（以下、中部横断道）」の整備が進んでいる（図表1）。2019年3月10日には、新清水JCT～富沢IC（山梨県南部町）、下部温泉早川IC（身延町）～六郷IC（市川三郷町）間が開通し、これまで2時間35分要していた静岡－山梨両県庁間の所要時間が2時間5分に短縮された。今年夏頃には富沢IC～南部IC、2020年には南部IC～下部温泉早川ICが開通する予定

で、来年末までには静岡県と山梨県を結ぶ全線が開通し、所要時間は1時間40分とこれまでより約1時間短縮される。最終的には、上信越自動車道と接続し、太平洋と日本海を結ぶ計画である。

高速道路整備は、移動時間の短縮だけでなく、住民生活や産業活動など地域にさまざまな効果や影響をもたらす。これまで静岡県は東名高速道路など東西方向の結びつきが強かったが、中部横断道の整備により南北のネットワークが加わることで、新たな経済圏の形成や人々の交流が期待される。

そこで本稿では、静岡県、山梨県、長野県の経済規模を統計から概観するとともに、静岡県や山梨県における観光や物流面での中部横断道の開通効果を探り、今後の活用の方向性を展望してみたい。

I. 伸びしろが大きい、3県の物流面でのつながり

山梨県の経済規模は静岡県の約4分の1、長野県は約2分の1

まず、静岡県、山梨県、長野県の県勢について経済指標を中心にみていく。

静岡県の経済規模は「3%、10位の経済圏」といわれ、全国シェア3%、47都道府県順位で10位前後に位置する項目が目立つ（図表2）。なかでも、製造品出荷額は16兆1,322億円と、全国シェア5.3%、都道府県順位3位と、全国有数の“モノづくり県”であることを示している。

一方、山梨県の人口は81万7,000人で全国順位42位、事業所数や小売業年間商品販売額は静岡県の約4分の1である。主な経済指標をみると、全国シェアは1%弱、都道府県別の順位は40番

台が多い。

長野県の人口は206万3,000人で静岡県の5割強、その他の経済指標も本県の5～6割となっている。主な経済指標をみると、全国シェアは1～2%、都道府県別の順位は10番台後半の項目が多い。ただし、農業産出額については2,475億円と静岡県の2,263億円を上回る。これは、高冷地を活かした夏のレタスをはじめとした高原野菜やリンゴなどの果実生産が盛んなことが背景にある。

また宿泊者数は、静岡県が21,410千人泊（全国順位6位）、長野県が18,211千人泊（同9位）と10位以内にあり、山梨県も8,467千人泊（同19位）と健闘していることから、3県ともに観光業が主要産業の一つといえる。

図表2 主要指標に見る静岡県、山梨県、長野県の県勢と全国水準

項目	統計年次	静岡県			山梨県			長野県			全 国
		実数 (単位)	全国 シェア (%)	全国 順位 (位)	実数	全国 シェア (%)	全国 順位 (位)	実数	全国 シェア (%)	全国 順位 (位)	
総面積	2018年	7,777 km ²	2.1	13	4,465	1.2	32	13,562	3.6	4	377,974
人口	2018年	3,659 千人	2.9	10	817	0.6	42	2,063	1.6	16	126,443
世帯数	2015年	1,430 千世帯	2.7	10	331	0.6	41	807	1.5	16	53,449
財政歳出決算額	2017年度	11,556 億円	2.3	12	4,461	0.9	45	8,084	1.6	19	494,485
県内総生産（名目）	2015年度	172,924 億円	3.2	10	32,511	0.6	41	85,580	1.6	18	5,465,505
事業所数（民営）	2016年	172,031 事業所	3.2	10	42,387	0.8	41	106,030	2.0	15	5,340,783
農業産出額	2017年	2,263 億円	2.4	15	940	1.0	34	2,475	2.6	13	93,787
製造品出荷額等（従業者4人以上）	2017年	161,322 億円	5.3	3	22,507	0.7	34	58,319	1.9	18	3,021,852
卸売業年間商品販売額	2016年	74,035 億円	1.7	11	10,254	0.2	41	34,902	0.8	19	4,365,225
小売業年間商品販売額	2016年	40,900 億円	2.8	10	9,272	0.6	41	23,561	1.6	16	1,451,038
サービス産業年間売上高	2017年	69,475 億円	2.3	10	13,126	0.4	42	34,778	1.1	21	3,065,639
情報サービス業年間売上高	2017年	1,274 億円	0.8	13	215	0.1	35	755	0.4	20	168,732
建設工事出来高	2017年度	14,333 億円	2.6	12	4,386	0.8	38	8,040	1.5	23	547,213
宿泊者数（延べ）	2018年	21,410 千人泊	4.2	6	8,467	1.7	19	18,211	3.6	9	509,020

※情報サービス業はソフトウェア業務と情報処理・提供サービス業務の合計。

資料：国土交通省「全国都道府県市区町村別面積調」「建設総合統計年報」、総務省「人口推計」「国勢調査」「平成29年度都道府県決算状況調」「経済センサス」「サービス産業動向調査」、内閣府「県民経済計算」、農林水産省「生産農業所得統計」、経済産業省「工業統計」、観光庁「宿泊旅行統計調査」

山梨県、長野県の荷主の清水港利用は限定的

次に3県の物流をみると、山梨県、長野県のトラック貨物量はともに静岡県約半分にとどまる(図表3)。各県相互間の輸送量は、最も多い同一県内の輸送を除くと、静岡県発の貨物は、東名・新東名高速道路が東西に並走していることから愛知県や神奈川県向けが多い。一方、山梨県発の貨物は、東京都や神奈川県のほか、長野県や静岡県向けも多くなっている。これに対して、長野県発の貨物は、愛知県向けが多く、埼玉県や新潟県にも流れているが、東京都や神奈川県、静岡県方面への貨物は少ない。

また、輸出入の状況を重量ベースでみると、山梨県と長野県は本県に比べて貨物量が少ない(図

表4)。静岡県は、輸出の5割超、輸入の7割超を清水港で行っている。一方、山梨県は、輸出入の半数以上を東京港・横浜港で行っており、清水港からの輸出は3.3%にとどまる。ただし輸入については、清水港が34.8%と3分の1を占める。長野県は輸出の半数以上、輸入の4割弱を東京港・横浜港で行っているが、名古屋方面へのアクセスが良いことから、名古屋港を利用した輸出が24.1%、輸入が33.9%と高い。一方で清水港の利用については、輸出が16.1%、輸入は3.6%と少ない。

このように物流面では、現状、静岡県、山梨県、長野県間のつながりは強いとはいえない。ただし、中部横断道の整備により3県間の往来の利便性が高まることから、今後、取引が活発化していく可能性は大きい。

図表3 都道府県相互間輸送トン数表(自動車)

(単位:千トン、%)

着\発	静岡県		山梨県		長野県	
静岡県	97,454	78.5	1,574	3.0	517	0.9
山梨県	1,390	1.1	42,510	80.0	606	1.1
長野県	631	0.5	1,643	3.1	43,813	77.7
神奈川県	4,202	3.4	1,715	3.2	528	0.9
東京都	1,748	1.4	1,508	2.8	1,095	1.9
埼玉県	2,578	2.1	859	1.6	1,486	2.6
愛知県	5,929	4.8	448	0.8	1,786	3.2
新潟県	281	0.2	58	0.1	1,215	2.2
全 国	124,190	100.0	53,142	100.0	56,399	100.0

注) 輸送トン数は2015~17年度の3年間の平均値。着地は主な都道府県のみ掲載。資料:国土交通省「貨物地域流動調査(2015~17年度分)」

図表4 生産地・消費地別、船積・船卸港別貨物量(輸出・輸入)

(単位:トン、%)

<輸出>

船積港\生産地	静岡県		山梨県		長野県	
東京	26,119	5.0	24,232	46.8	21,038	33.9
横浜	74,485	14.1	24,326	47.0	12,395	19.9
清水	281,084	53.3	1,685	3.3	10,010	16.1
名古屋	109,604	20.8	1,072	2.1	14,999	24.1
その他	35,645	6.8	463	0.9	3,695	5.9
合計	526,937	100	51,778	100	62,137	100

<輸入>

(単位:トン、%)

船卸港\消費地	静岡県		山梨県		長野県	
東京	16,291	3.2	10,849	31.2	23,996	23.9
横浜	43,961	8.5	11,424	32.9	14,128	14.0
清水	370,508	71.7	12,074	34.8	3,595	3.6
名古屋	77,802	15.0	310	0.9	34,136	33.9
その他	8,505	1.6	86	0.2	24,702	24.6
合計	517,067	100	34,743	100	100,557	100

※小数点第2位を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合がある

資料:国土交通省「平成30年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

Ⅱ. 全線開通を見込み、動き出した官民

＜静岡県内の動向＞ 広がるビジネス活用と地域活性化の動き

次に、中部横断道沿線および周辺の静岡県内の企業や自治体の動きをみる。

【観光】山梨県でのPR活動に注力、集客面で成果

(株)ドリームプラザ (静岡市清水区)

清水港に隣接して1999年に開業した大型商業施設「エスパルスドリームプラザ」。地元の新鮮なネタを提供する寿司店が軒を連ねる「清水すし横丁」(写真1)や、県内の特産品を取りそろえた「駿河みやげ横丁」、人気アニメの世界を体験できる「ちびまる子ちゃんランド」、清水港や駿河湾を一望できる「観覧車ドリームスカイ」といった多くの人気コンテンツを有し、ファミリー層を中心に年間の来場者数は約350万人に上る。県外からの来場者は70万人規模で、このうち山梨県や長野県からの割合が3割を占める。両県民の多くはマグロをはじめとした海の幸を好む傾向があり、特に「清水すし横丁」が人気という。

同施設を運営する(株)ドリームプラザは、中部横断道の開通を「集客力を高める絶好の機会」(販売促進課 坪井課長)と捉え、山梨県に照準を合わせてPR活動を展開。今年3月下旬から4月初旬にかけての春休み期間中、山梨県のローカルテレビ番組やフリーペーパーを通じて情報発信に注力したことで、「山梨ナンバーのマイカー利用客が目立って増え始めている」と、手応えを感じている。今後、同社では、行政や周辺の観光・宿泊



▲写真1 エスパルスドリームプラザ内にある「清水すし横丁」

施設との連携を一層強化し、さらに多くの観光客を誘引する計画である。

【観光】新たな観光コースの設定で観光需要を開拓

静鉄観光サービス(株) (静岡市葵区)

静岡県内で5店舗を展開する静鉄観光サービス(株)は、自社企画商品の「オレンジツアー」を提供しており、同商品販売額の大半を日帰りバスツアーが占める。そのうち、山梨県内でのフルーツ狩り(写真2)や長野県の諏訪大社参拝、「高速の桜」鑑賞ツアーなどが、50～60歳代を中心に根強い人気を誇る。

同社では、今年3月から山梨県、長野県への移動ルートを従来の国道139号や国道52号から中部横断道に切り替えた。道幅が狭く急カーブが多い国道52号を回避できるため、乗り心地が大きく改善し、ツアー参加者からの評判も上々という。

同社では、中部横断道の開通区間延長で移動時間がさらに短縮すれば、「観光できるエリアの拡大や現地滞在時間の延長により、観光需要を開拓できる余地は大きい」(企画課 秋山課長補佐)とみる。これまで日帰り旅行が難しかった山梨県の昇仙峡や長野県の白樺湖、蓼科高原といった人気スポットを組み込んだ新たなコースの設定に取り組み始めた。また、現在は時間の制約上、車内で昼食弁当を提供しているツアーにおいて、現地の飲食店や観光施設でゆっくり休憩してもらう旅程に変更し、顧客満足度を一層高める方策も検討している。



▲写真2 山梨のフルーツ狩りツアー (静鉄観光サービス(株))

【物流】長野や新潟など新たな取引拡大に期待

平和みらい(株)、ヤマコー・テクノ流通(株) (静岡市駿河区)

食品や日用雑貨などの配送を手掛ける平和みらい(株)は、藤枝物流センターから甲府市へ介護用品などを毎日配送している。また、同社の関連会社であるヤマコー・テクノ流通(株)では、大手ドーナツチェーン店向けの食品や弁当などで使われる液卵などを山梨県全域に運んでいる。同社では、「これまで山梨までは52号線を使っていたため、片道2時間以上かかっていたが、中部横断道を使えば30分ほど短縮される」(浅原社長)といい、今後は積極的に利用していきたいという。

配送時間の短縮は物流業者にとって大きなメリットとなるほか、トラックドライバーからは「カーブが少なく走りやすい」「一定速度で走ることができるため、燃費が良く、到着時間も読める」といった声が聞かれるという。「今後、中部横断道が長野県小諸市まで開通すれば、長野や新潟まで取引を広げたい」と期待を寄せる。

【物流】配送時間短縮で新商材の輸送を見込む

(株)JAしみずサービス (静岡市清水区)

(株)JAしみずサービスでは、お茶やミカンなど地元で採れた農産物を県内外に配送している。同社では、15年以上前から長野県大町市のJA大北^{だいほく}と交流があり、静岡で採れた地元の農産物や魚介類を定期的に輸送。2年前からは行政とともにJA佐久浅間が運営する「道の駅 ヘルシーテラス 佐久南」(写真3)内にある直売所で静岡産のお茶や野菜、魚を紹介し、取引を拡大している。物



▲写真3 長野県の道の駅で清水の農産物を販売 (株)JAしみずサービス

流については、「中部横断道が全線開通することで、長野まで片道3時間で行くことができるようになり、従来の52号線と比べると1時間30分は短縮される」(前澤社長)と、時間短縮の手ごたえを感じている。

一方、山梨県においては、現在、中部横断道の沿線にあるJA南アルプス市との交流を検討している。同社から南アルプス市へは、中部横断道を使えば1時間30分で行くことができ、生鮮品なども鮮度が良いまま運ぶことができるという。また、南アルプス市では、モモやブドウ、サクランボなどの果物が収穫されるため、「輸送の際、トラックの復路の荷物も確保できる」と相互取引の拡大を見通す。

【物流】農水産物輸出など清水港の活性化を促進

清水港利用促進協会 (静岡市清水区)

港湾物流に目を向けると、清水港で港湾事業に従事する官民組織からなる「清水港利用促進協会」では、甲信地域を対象に中部横断道を活用した清水港の利用促進活動を進めている(12頁、コラム①参照)。今年3月には、長野県上田市で「清水港利活用説明会」を開催し、地元自治体やメーカー、物流事業者向けに中部横断道や清水港を使った物流のメリットをPR。たとえば、甲府市から横浜港や東京港まで3時間超かかるが、中部横断道を使えば清水港まで1時間50分と1時間以上短縮できることや、首都圏の港では荷待ち時間が3～5時間かかる場合があるが、清水港なら混雑が少なくスムーズに貨物の受渡しができるといったメリットを積極的に発信した。

清水港は昨年、国土交通省から「農水産物輸出拠点」に認定された。静岡のお茶や果物、魚介類だけではなく、「中部横断道の整備により清水港へのアクセスが向上したことで、従来の電子・工業製品に加え、長野県のレタスやリンゴ、山梨県のモモやブドウの輸出も想定している」(小坂事務局長)と、利活用の広がりを展望する。

コラム① 静岡市「官民連携で中部横断自動車道の利活用に向けた事業を展開」

静岡市政策官 赤堀 文宣 氏



静岡市では、中部横断道の利活用に向けて上越市、長野市、甲府市などと観光や物流など多方面から交流を深めてきました。甲府市とは「静岡市・甲府市連携交流会議」を平成19年に設置し、行政、商工会議所、ＪＡ、観光協会などを交えて情報交換や各種イベントでのＰＲブースの出展などを実施しています。また、上記３市とは「集客プロモーションパートナーシップ協定」を平成22年に締結し、各市広報紙にイベント情報を相互掲載するなど、広くＰＲ活動を展開してきました。清水港についても官民組織「清水港利用促進協会」が中心となって清水港のＰＲに努めてきました。このほか、静岡県、県中部地域の自治体及び商工会議所等で構成する「中部横断自動車道整備促進静岡県中部地域協議会」では、基本計画区間を含む全線開通を求める国への要望活動や、利用促進のための啓発活動を沿線自治体のイベントで行って来ました。

今後については、これまでの取組みをさらに強化していくとともに、新たな取組みとして、たとえば農業分野では、“お茶”をキーワードに交流人口を増やすため、今年度から「お茶ツーリズムコンシェルジュ」を設置します。お茶ツーリズムはこれまでも取り組んできた事業ですが、キーパーソンとなるコンシェルジュを置くことで、さらなる内容の充実を図ることができるのではないかと考えています。また、庵原地区農業活性化勉強会による社会実験事業も検討しています。これは、新東名の清水いはらＩＣの近くで農産物などの直売所を展開する内容で、３年間の社会実験として実施するものです。地元で採れた農産物を持ち寄り、週１回あるいは週末などに市場を開き、それを目的に中部横断道を使って山梨県などから静岡市に来ていただけたらと思っています。

一方、中長期的な取組みになりますが、畑地帯総合整備事業にも着手していきたいと考えています。同事業に取り組むことで農業の活性化はもちろん、公共用地・住宅用地・工業用地などを生み出せる可能性があります。

このほか、大きな事業としては「清水港後背地における地域経済の活性化検討事業」があります。中部横断道の開通を活かし、清水港の後背地に物流やにぎわいも含めた拠点づくりなど、地域経済活性化のための可能性調査を実施する予定です。

中部横断道の利活用については、情報発信や企業誘致のためのビジネスマッチングなど課題は多くありますが、キーワードは「官民連携」です。周辺市町を含めた官民連携により戦略的に事業を進めていくことが重要です。その中で行政の役割は、企業が事業を展開しやすいように環境を整備していくことであり、そうした取組みが企業の成長や地域の活性化につながっていくことが期待されます。

図表５ 中部横断自動車道の利活用に関する今後の主な取組予定（静岡市）

分野	今後の主な取組予定
観光	「集客プロモーションパートナーシップ協定」（平成22年～）に基づく、上越市、長野市、甲府市との連携事業
	「静岡市・甲府市連携交流会議」（平成19年～）の枠組による連携事業
	山梨県に向けたシティプロモーション事業
	市内イベントにおける「沿線地域交流促進コーナー」の設置、沿線地域イベントへの静岡市ＰＲブース出展、沿線地域との相互訪問等による地域間交流の促進
産業	清水港後背地における地域経済の活性化検討事業
	貨物誘致を目的とした甲信越地方におけるセミナー開催
農林水産	お茶ツーリズムコンシェルジュ（しずおか茶巡りデスク）設置事業
	駿河湾水産振興協議会（静岡市、焼津市、吉田町、牧之原市、御前崎市）による山梨県に向けたプロモーション事業
	庵原地区農業活性化勉強会「庵原キッチン」による社会実験事業
清水港	山梨県や長野県の農産品等を国内外に展開するための官民連携による清水港の利活用ＰＲ

資料：静岡市

＜山梨県内の動向＞

静岡方面を視野に入れた中部横断自動車道活用の動き

山梨県内でも、中部横断道の整備をビジネスチャンスとしようとする企業や、地域活性化に役立てようとする自治体の動きが広がっている。

【観光】新たな観光客層として静岡県に期待

(公社)やまなし観光推進機構 (山梨県甲府市)

2013年、山梨県の自治体と観光関係団体などが連携して、国内外からの観光客の増加と同県の優れた製品の浸透を図ることを目的に設立された「(公社)やまなし観光推進機構」は、中部横断道の整備を契機に、静岡県内からの観光客誘致に注力し始めた。山梨県の観光客は首都圏が全体の9割を占めているが、首都圏近郊の自治体間の誘客競争が激化する中、「静岡県は新たな需要先として拡大が見込める」(古谷理事)といい、期待は大きい。

同機構では、JRやNEXCOと連携した観光キャンペーンを推進しており、今年3月からは、中部横断道の一部開通を契機とするNEXCO中日本が主催するスタンプラリーに協力している。これは、中部横断道の沿線地域が多く登場する人気アニメ「ゆるキャン△」の舞台となっている観光名所などのチェックポイントを巡るスタンプラリーで、山梨県内30カ所だけではなく、長野県内8カ所、静岡県内8カ所にも設置されている(8頁、コラム②参照)。今年10月末までの期間中にスタンプを集めて応募すると、オリジナルグッズがもらえる内容となっている。

同機構では、静岡・山梨間の全線開通を視野に入れ、山梨県の魅力発信をさらに強化していくとしている。

【観光】移動時間短縮を新たな訪問地開拓に

(株)YBS T & L (山梨県甲府市)

山梨県内でバスツアーを中心に旅行を手掛ける(株)YBS T & Lでは、日帰りツアーの訪問先



▲写真4 静岡県を巡るツアーが掲載されたパンフレット(株)YBS T & L)

の7割が首都圏方面、3割が静岡県や長野県などとなっている(写真4)。ツアー利用者は60～70代が中心であることから、多くの観光地を巡るより、ひとつの観光地をゆっくり見たり、時間をかけて食事をするといった余裕を持ったスケジュールにしている。

現在、静岡県内を訪れる場合、乗客の最終乗車場所が中央自動車道甲府南IC付近であることから、アクセスの良い富士山沿いの139号を利用している。しかし、中部横断道が全線開通すれば、バスルートを変更する計画である。「移動時間に余裕が生まれれば、静岡県西部地域に加え、愛知県や三重県方面の日帰り・宿泊ツアーを企画したい。ツアー申込者の約7割がリピーターであり、常に新しい観光地を探している」(企画業務部 堀口氏)という。

また、2017年3月からは、富士山静岡空港を利用した海外旅行の取扱いを始めた。従来の羽田空港利用と比較して、交通渋滞の懸念が少なく、ゆとりのあるスケジュールを立てられるメリットは大きい。さらに最近は、クルーズ船も人気であることから、清水港発着の船旅も就航路線によっては検討したいとしている。

【物流】品質維持のために配送ルートの見直しを計画

(株)シャトレーゼ (山梨県甲府市)

洋菓子や和菓子、アイスクリームなどの製造販売を手掛ける(株)シャトレーゼ。山梨県内の3工場

のほか、福岡県と北海道の各工場から国内521店舗にトラックで商品を直送している。同社の主力商品である生菓子、消費期限が数日と短く、配送時間の短縮は重要な経営課題の一つとなっている。

また同社では、国内で販売する商品の原材料をオランダから輸入している。当初は東京港を利用していたが、山梨県内の工場や物流拠点に最も近い清水港をメインに切り替え、現在は、アイスなどの冷凍商品や日持ちする菓子などを九州方面に輸送する際にも清水港を利用している。

中部横断道が全線開通すれば、輸送時間は以前と比べて55分の短縮が可能となる(図表6)。「現在の1日1往復から2往復が可能となるほか、ド

図表6 (株)シャトレーズの輸送時間比較

	本社工場(甲府市)からの 所要時間(搬出+輸送時間)	輸送距離
東京港	約2時間45分	約134km
清水港	約2時間25分	約90km

↓開通後

清水港	約1時間30分	約90km
-----	---------	-------

資料:(株)シャトレーズ

ライバー不足により厳しくなっていた輸送スケジュールの改善にもつながる。中京方面向けの配送も距離的に近くなることからルートの見直しを検討したい(原物流部長)と、大きな期待を寄せている。

コラム② 中部横断自動車道の整備を地域活性化に活用する山梨県南部町・身延町

～利用者が急増する「道の駅なんぶ」

静岡市、富士宮市と隣接する南部町。日常の買物は富士宮市や静岡市内の小売店を利用するなど、静岡県と交流が深い町である。同町では、2000年代前半から観光客誘致を目的に施設整備を計画、2018年7月に「道の駅なんぶ」をオープンさせた(写真5)。地元の歴史を紹介するエリア、地元野菜を販売する特産物エリア、食堂などで構成されている。今年のゴールデンウィークの利用者は約1万8,000人と、過去最高の人出となった。お土産では、地元のお茶を活かした和洋菓子、モンドセレクション金賞を受賞した「南部町ぶりん」が人気だという。



▲写真5 ゴールデンウィーク中も賑わった「道の駅なんぶ」

～若者世代の交流人口増加に向けて、「みのぶ町巡礼マップ」などさまざまな取り組みを開始

日蓮宗総本山の身延山久遠寺の門前町や下部温泉郷などを目的に、これまで比較的年代の高い観光客が多かった身延町では、若者世代の交流人口増加を目指し、「富士川クラフトパーク」を拠点に町内を「日本一のしだれ桜の里」として整備する事業や、新たな観光を推進する「みのぶ自然の里事業」などを展開している。なかでも力を入れているのが、アニメ「ゆるキャン△」を活用した誘客である。同アニメは、女子高校生がキャンプ場でのレクリエーションを楽しむといった日常を描いた内容で、主要登場人物は身延町とその周辺に住んでいる設定で、若者に人気がある。身延町商工会では「みのぶ町巡礼マップ」を制作しアニメで取り上げられた場所を巡るモデルコースなどを紹介している。同町では、首都圏などからのアクセス向上で多くの若者に来てもらい、交流人口を増やすとともに、移住・定住のきっかけとしてもらうことを期待している。

Ⅲ. 開通を地域活性化や産業成長の起爆剤に

以上、3県の経済規模や関係性を概観するとともに、中部横断道の利活用に向けた自治体や企業の動向についてみてきたが、具体的な取組みはまだ緒についたばかりであり、本格化するのはこれからといえる。そこで、静岡県地域活性化や産業振興につなげていくための方向性について整理する。

県内の自治体には、まず、効果が顕在化しやすい観光面での取組み強化が求められる。静岡県、山梨県、長野県は、首都圏や中京圏との結びつきが強く、3県の地域資源などに関する関心や情報は互いに少ないのが実状である。山梨・長野県民に人気の海の幸が味わえる地域は、清水港周辺や焼津、沼津以外に、伊豆半島や県中・西部地域にも数多くある。静岡県に実際に来訪し、魅力を感じてもらうことは、さまざまな分野への興味を喚起し、交流拡大の第一歩となる。

一方、産業面においては、やはり清水港を拠点とした物流の活発化に期待が掛かる。同港はすでに山梨県の企業に利活用されているが、人手不足や働き方改革が進む中、荷主はより効率的な物流を目指した新たな提案を求めている。静岡県や静岡市でも清水港活用や周辺整備に向けた取組みは

始まっているものの、同港のPR活動や利活用促進に向けたさらなる支援策の充実が期待される。

また、企業間の取引深耕や企業誘致を図るために、山梨県や長野県への積極的な情報提供とともに、両県の情報収集の強化が求められる。3県には首都圏、中京圏に近接するという類似点があり、大市場への供給地や後背圏として機能面で連携し得る可能性もある。

一方、県内企業には、中部横断道の開通を新たなビジネスチャンスと捉え、幅広い視点からの活用が望まれる。山梨県や長野県は、消費市場としては首都圏と比較して小規模であるものの、高い製造技術力を持った企業が少なくないほか、農林水産物や観光資源も豊富であり、連携先としてポテンシャルは高い。さらに、日本海側に立地する企業が中京圏へのアクセスルートとして中部横断道の活用を検討する動きもあり、新たな物流に伴うビジネスが生まれる可能性がある。

高速道路整備は移動時間の短縮などに伴う経済効果を生み出すとともに（コラム③参照）、地域間のヒトの交流やモノの流通を拡大させ、新たな成長の起爆剤ともなる。官民が知恵を絞り、この絶好の機会を活用していくことが期待される。

コラム ③ 中部横断自動車道の整備による開通効果（走行時間短縮効果）は年間75億円

（試算内容等の詳細は次頁参照）

一般的に高速道路の利用者は、走行時間の短縮や渋滞の緩和、運転の負担軽減といったメリット（直接効果）を得られる。また、高速道路が整備されることにより、住民の生活利便性の向上や企業の商圏拡大、地域間交流の拡大、災害時の代替路確保といった多様な効果（間接効果）が見込まれる。

今回、中部横断道の開通効果について、その多くを占めるとみられる「走行時間短縮効果」を試算したところ、現時点の静岡側の部分で17億円程度、2020年内の新清水JCT～六郷IC間の全線開通時には、年間75億円程度になると推計される（図表7）。なお、試算結果には渋滞による損失時間の削減効果や交通事故の減少効果は含まれず、周辺道路の交通量減少に伴う時間短縮効果も見込んでいない。

図表7 中部横断自動車道・全線（新清水JCT～六郷IC）開通時の走行時間短縮効果

	走行台数	時間短縮効果
乗用車類	6,648 千台／年間	59.3 億円
普通貨物車	1,163 千台／年間	15.6 億円
合 計	7,811 千台／年間	74.9 億円

〈参考〉中部横断自動車道の開通による走行時間短縮効果

現 在：新清水JCT～富沢IC間の開通による走行時間短縮効果は年間 16 億 66 百万円

中部横断道開通による新清水JCT～富沢IC間の所要時間は、約20分の時間短縮が見込まれる。

また、開通区間の1日当たりの平均交通断面量は約4,700台（2019年3月11日～3月31日平均）であることから、車種別の内訳については、中日本高速道路(株)の提供資料をもとに、普通車および軽自動車などの「乗用車類」を4,000台/日、中型車や大型車、特大車を含む「普通貨物車」を700台/日と設定した。

以上をもとに、年間の走行時間短縮効果を試算した結果、16億66百万円程度と推計される（図表8）。

図表8 中部横断自動車道（新清水JCT～富沢IC間）の開通による走行時間短縮効果

	走行台数（年間、台）	時間価値原単位（円/分・台）	時間短縮効果（百万円）
乗用車類	1,460,000	45.15	1,318.4
普通貨物車	255,500	67.95	347.2
合 計	1,715,500	—	1,665.6

資料：中日本高速道路(株)提供資料等をもとに当所試算

2020 年内：新清水JCT～六郷IC間の開通時の走行時間短縮効果は年間 74 億 91 百万円

国土交通省の資料などによれば、2020年内に開通が予定されている富沢IC～六郷IC間の短縮時間はおよそ25分程度とみられ、交通量は14,000台/日前後と推計されている。既開通区間の通行実績や国土交通省「全国道路・街路交通情勢調査（交通量調査）」をもとに車種別内訳を当所にて独自に設定し、時間価値を乗じたところ、時間短縮効果は48億68百万円程度と推計される（図表9）。

さらに、開通区間の延長などにより、既開通区間（新清水JCT～富沢IC）の交通量が計画交通量である7,400台/日に増加すると仮定した場合、時間短縮効果は26億22百万円程度と見込まれ、新清水JCT～六郷IC区間全体では、年間74億91百万円程度の時間短縮効果が見込まれる。

図表9 中部横断自動車道・全線（新清水JCT～六郷IC）開通時の走行時間短縮効果

	新清水JCT～富沢IC（有料区間）		富沢IC～六郷IC（無料区間）		全線（新清水JCT～六郷IC）
	走行台数（年間、台）	時間短縮効果（百万円）	走行台数（年間、台）	時間短縮効果（百万円）	時間短縮効果（百万円）
乗用車類	2,298,723	2,075.7	4,348,936	3,853.5	5,929.2
普通貨物車	402,277	546.7	761,064	1,014.9	1,561.6
合 計	2,701,000	2,622.4	5,110,000	4,868.4	7,490.8

資料：国土交通省甲府河川国道事務所記者発表資料等をもとに当所試算

＜試算の前提条件＞

- ・ 計算式：時間短縮効果＝「短縮時間」×「交通量」×「時間価値」。「時間価値」は所要時間の変化を金額に換算するための原単位を指し、計数は国土交通省「費用便益分析マニュアル」に基づく。
- ・ 所要時間は国道52号利用時間と中部横断道利用時間を比較している。
- ・ 車種別の走行台数（内訳）は中日本高速道路(株)の提供資料や国土交通省「全国道路・街路交通情勢調査（交通量調査）」などをもとに当所が独自に設定した。
- ・ 国土交通省によれば、2019年度の富沢IC～六郷IC区間（無料区間）の交通量は、14,000台/日前後と予測される。富沢IC～六郷IC区間利用者のうち、山梨県峡南地域（身延町、市川三郷町、富士川町、南部町、早川町）内を移動する利用者は全体の43%で、その時間短縮効果は12.5分と仮定、その他（起終点の両方またはどちらかが峡南地域以外）の利用者は57%で、その時間短縮効果は25分と設定した。