

山梨県における高速道路の課題

平成23年5月11日



富士河口湖町より（ふじざくら）



富士吉田市より（しばざくら）



南アルプス市より（桃）



山中湖村より（チューリップ）

山 梨 県

1 中部横断自動車道の早期完成

○ 高規格幹線道路に関する地方の願い

高規格幹線道路網計画（14,000km）は、昭和62年に閣議決定されて以来、既に24年経過しているにもかかわらず平成22年度末では供用延長9,855km、供用率70%にとどまっている。

このため、現在各地に未開通区間(ミッシングリンク)が残されており、その一日も早い開通は、地方の切なる願いである。

しかし、昨年の国会において、高速自動車国道法改正案、道路整備事業財政特別措置法改正案等が廃案になるなど、今後の高速道路政策が定まっていない状況にあり、加えて今後の道路整備財源が一段と厳しくなる可能性があるため、高速道路整備の先行きに対する地方の不安が高まっている。

高速道路は、地方にとって基幹的な公共施設であるにもかかわらず、これがいつ完成するか不透明な状況にあるため、地域づくりの将来構想を立てる上で支障となっている。

このため、国においては、今後の高速道路整備のあり方を早急に確立するとともに、個々の路線について供用までのスケジュール（工程表）を示して頂きたい。

○ 中部横断自動車道への期待

本県をはじめ沿線の自治体においては、昭和58年に中部日本横断自動車道建設促進期成同盟会を設立し、中部横断自動車道の実現のため長年、運動を進めてきた。

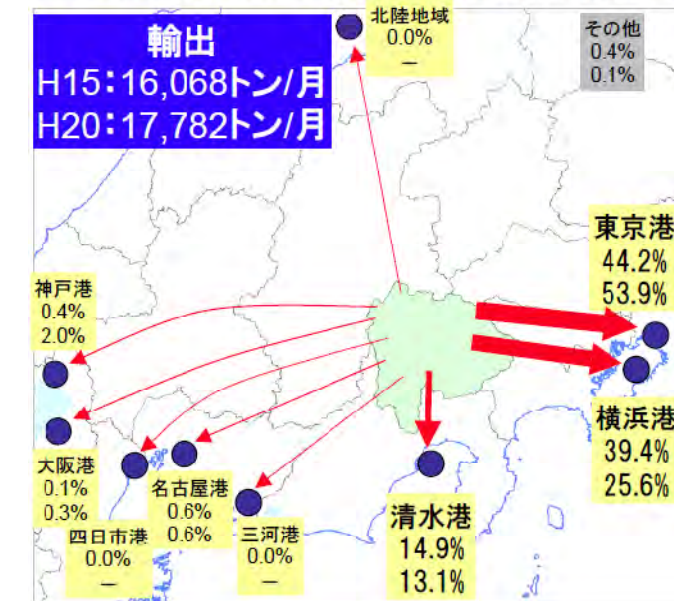
中部横断自動車道は、次のことから早急な整備を強く要望しているところである。

- ① 沿道地域住民を救急病院へ迅速に搬送するために必要な「命の道」であること
- ② 切迫性が指摘されている東海地震で発災した場合、人口が密集し大きな被害が予想される静岡都市圏へ救援物資、人員を送るために必要な「被災者救援の道」であること
- ③ 山梨県及び長野県には、機械電子産業が集積しているが、近年のグローバル化及び東アジアの発展に伴い、立地企業の輸出依存度が高まり、国際貿易港へのアクセスが重要な課題である。中部横断自動車道の完成により、静岡県清水港、新潟県直江津港、新潟港の活用の可能性が高まり、内陸立地のマイナスが克服でき、東京・横浜港への貨物の集中を分散できること
- ④ 富士山静岡空港と一体となって、インバウンド観光客の人気スポットである富士山へのアクセスを容易にすること

現在、南部区間（整備計画区間：増穂—吉原）は、平成29年度の完成を目指して工事中である。

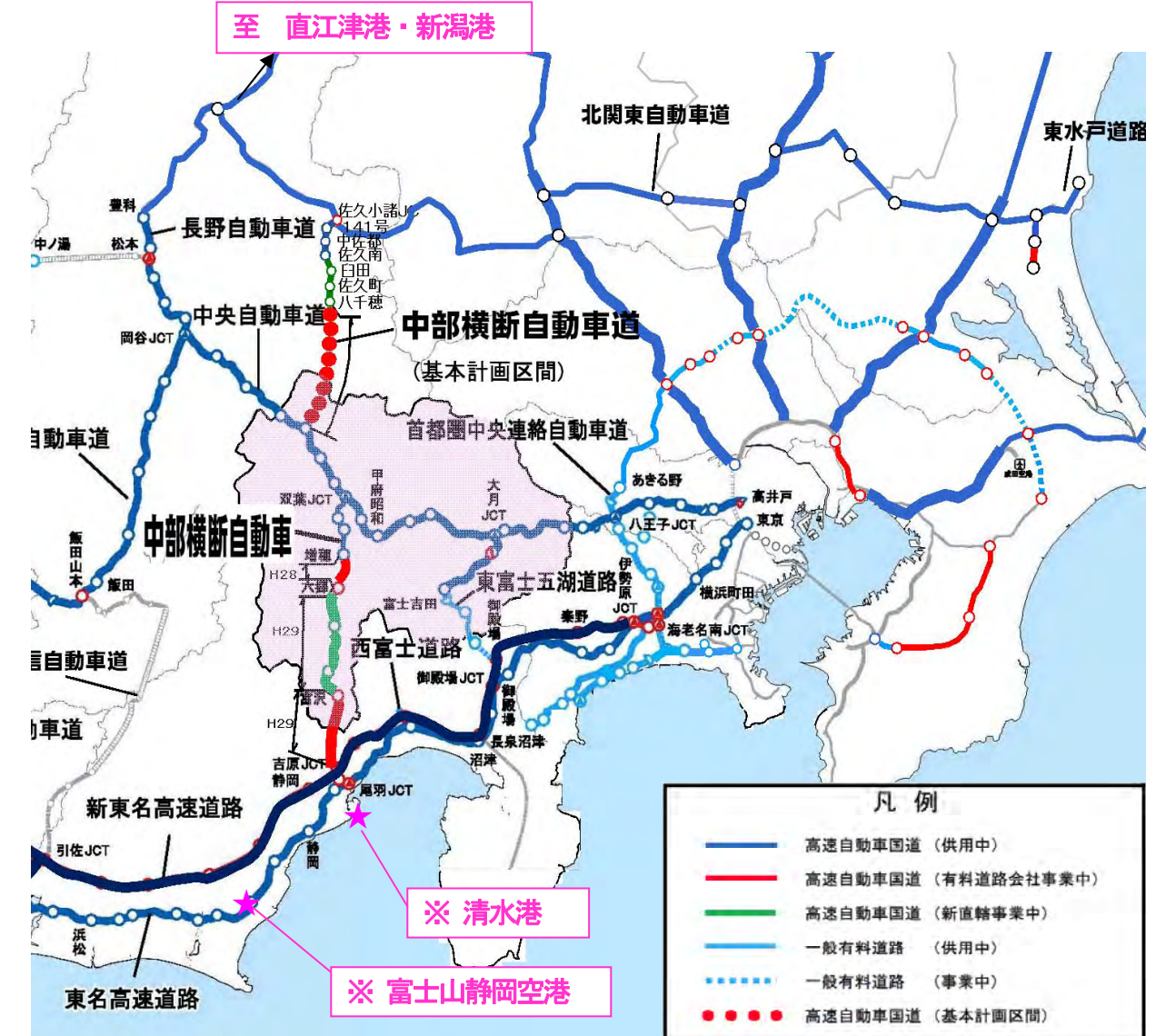
一方、北部区間（基本計画区間：長坂—八千穂）は、国により計画段階評価が行われているが、基本計画区間から整備計画区間への昇格のめどは立っていない。

<山梨県内生産貨物の船積港(輸出)>



出典) H15全国輸出入コンテナ貨物流動調査 (H15年10月の1ヶ月間)
H20全国輸出入コンテナ貨物流動調査 (H20年11月の1ヶ月間)

山梨県周辺広域幹線道路網図



2. 県境におけるボトルネックの解消

○県境における渋滞状況

本県は周囲を高い山々に囲まれた盆地であり、県外との円滑な交通確保が本県経済の活性化のために極めて重要であるが、県境付近における深刻な交通渋滞が発生し、大きなマイナスとなっている。

中央自動車道の東京都・神奈川県境の小仏トンネル付近は、高速道路としては全国有数の恒常的な渋滞箇所であり、しかも、圏央道の開通による関越道との連結に伴い一段と渋滞が深刻化している。

この結果、山梨県のみならず、長野県南信地域、岐阜県東濃地域から東京へ向けての定時性が損なわれ、観光客が渋滞を嫌って入り込みを忌避する傾向が強まり、また、企業立地の面でもマイナスとなっている。

この区間については、東京都や神奈川県、長野県等とともに6車線化を要望している。

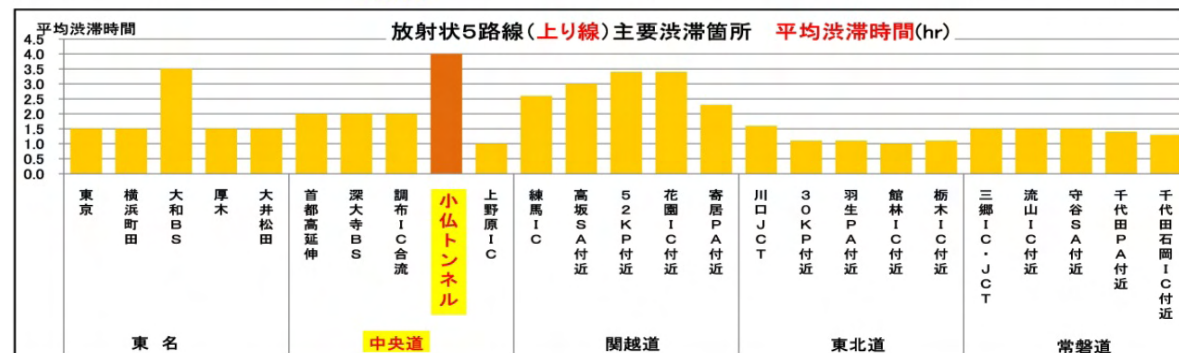
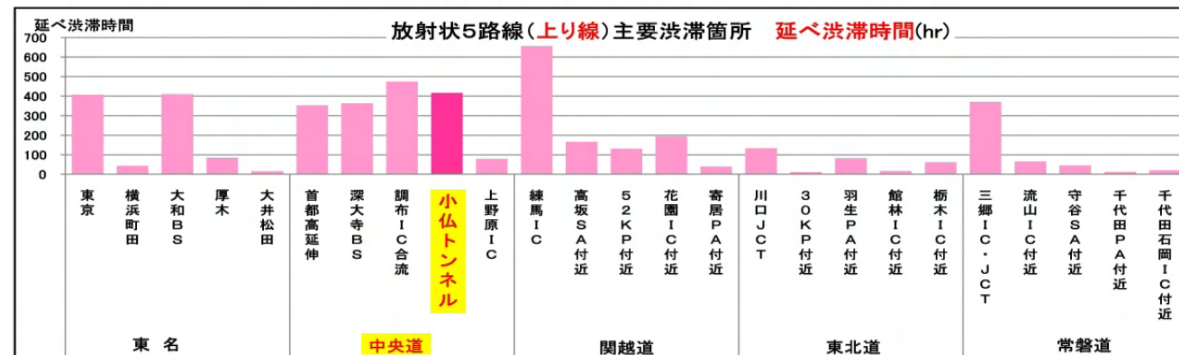
しかし、今後、整備計画の変更と環境アセスメントの実施など従来どおりの手続きを踏んでいくことを考えると気の遠くなるような時間を要する。

○既供用区間の渋滞解消

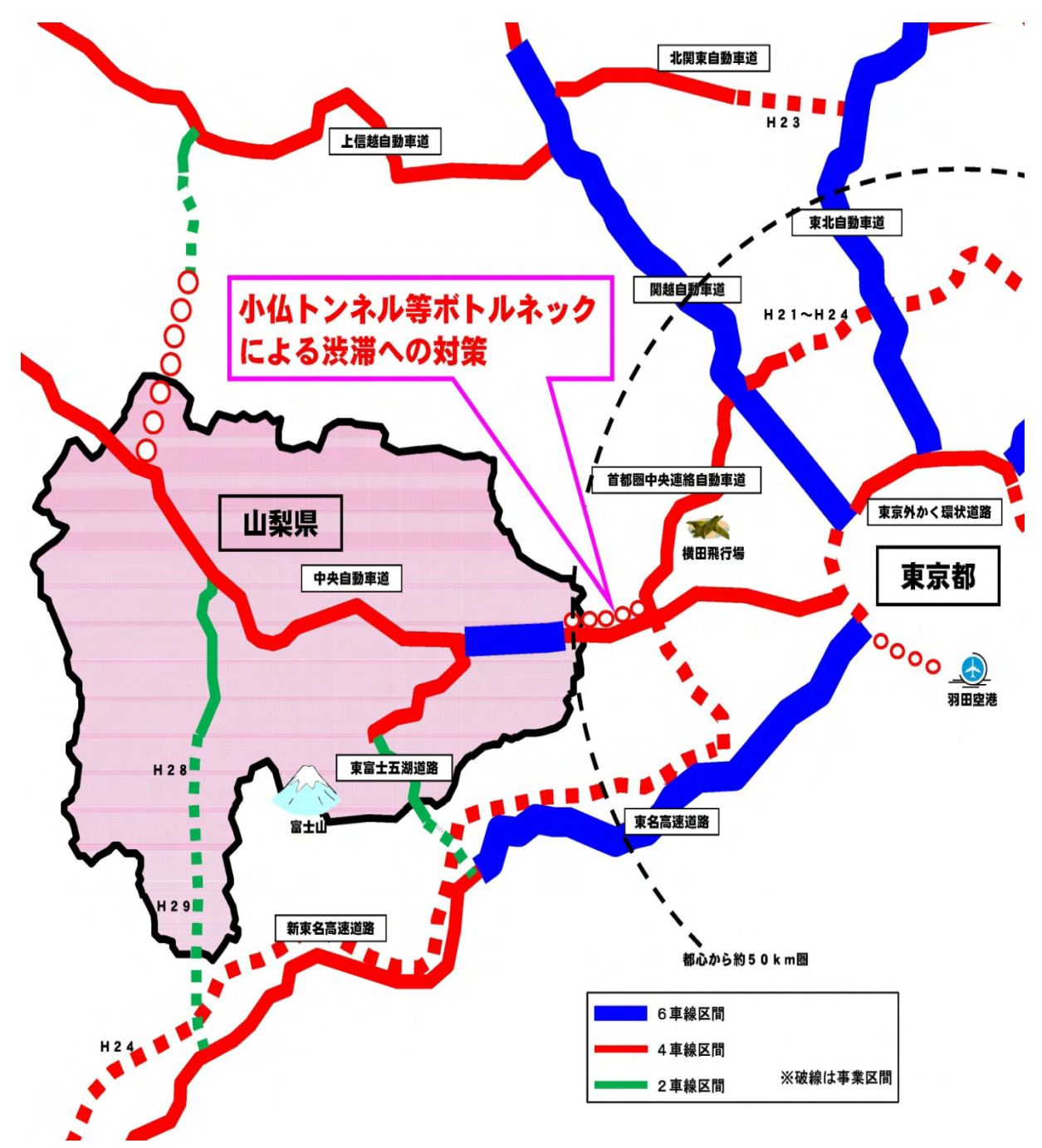
新規の高速道路の整備と併せて、既供用区間のうち渋滞が著しい区間についての拡幅、バイパス整備などの改築についても、速やかな実施を望む。

なお、県境区間については、都道府県の利害が異なるため、国の大局的判断と積極的関与が必要である。

首都圏放射状高速道路の渋滞状況(H21データより)



県境ボトルネック箇所



※都心の高速道路起点から50km圏内では、中央自動車道のみ4車線(他路線は全て6車線)

3. スマートICの整備促進

○スマートICの効用

スマートICは、既存の高速道路等の有効活用や、生活の利便性の向上、地域経済の活性化に大きな効果が期待されている。

また、一般のインターチェンジに比べて、建設・管理コストも安価であり、今後、積極的に推進すべきである。

○本県での計画

中央道富士吉田線の富士吉田北スマートICは本年3月に連結許可を受け、その他に笛吹市、上野原市において検討を行っている。

また、リニア中央新幹線の駅の位置が本年度中に決定するが、リニア駅へのアクセスを高めるため、駅近傍にスマートICを設置することも検討する必要がある。

(注)「交通政策審議会の中央新幹線小委員会」では、リニアと高規格道路との結節性に十分配慮する必要性があるとしている。

○財源確保

現行のスマートIC制度では、その財源が利便増進事業の中に確保されている。

今後もスマートICを積極的に整備するためには、現行制度の維持と財源確保が必要である。

現状の利便増進事業（スマートIC）

- ・実施期間は、平成20年10月より10年間
- ・緊急総合対策、2.5兆円（スマートIC 0.3兆円）
- ・人口・産業が集積する平地、高速道路が通過するものの、インターチェンジのない市町村等への整備に重点を置き、概ね200箇所以上の整備を目指す

日本と欧米のIC間隔

◎日本 : 10km 〈有料〉

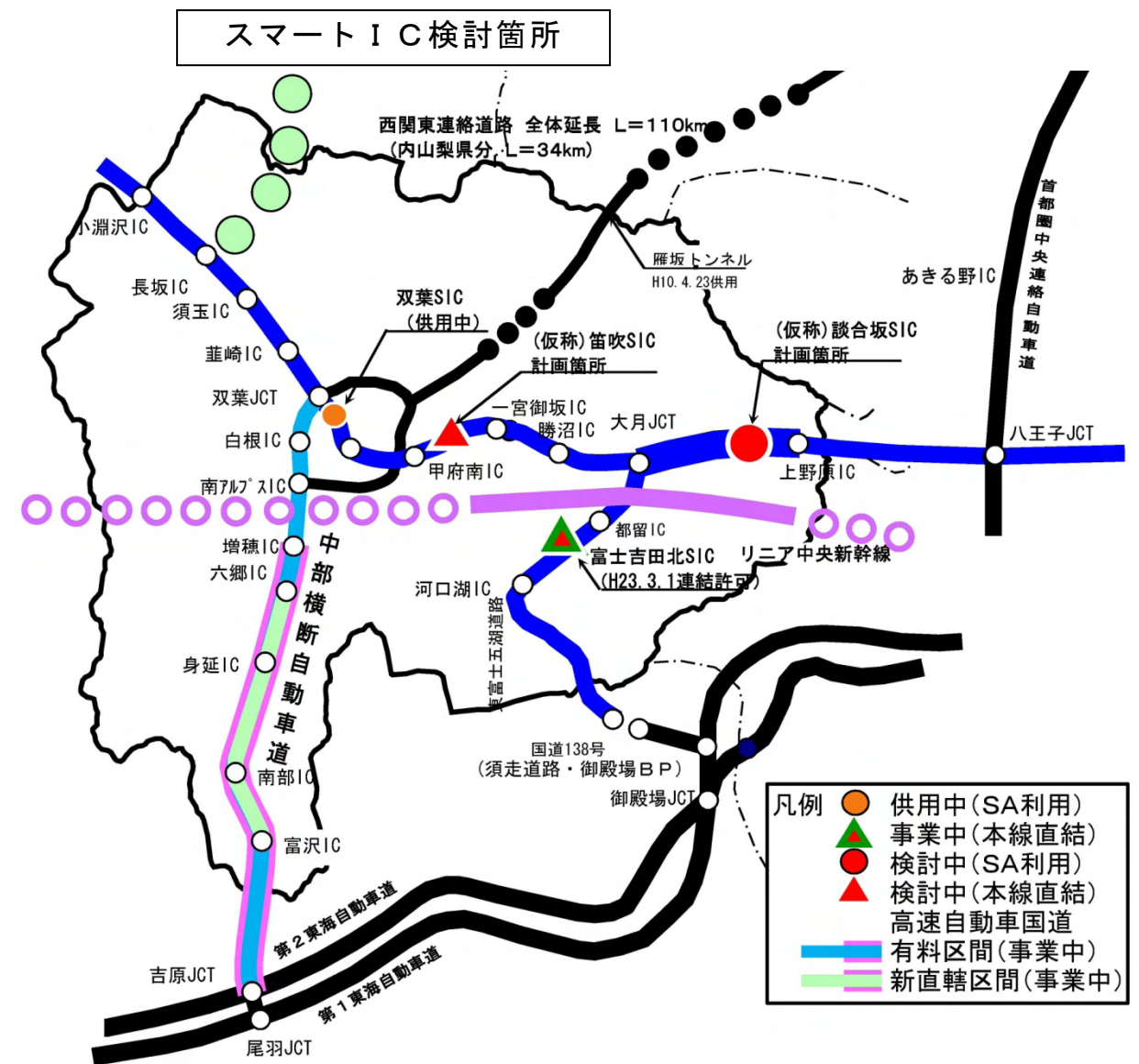
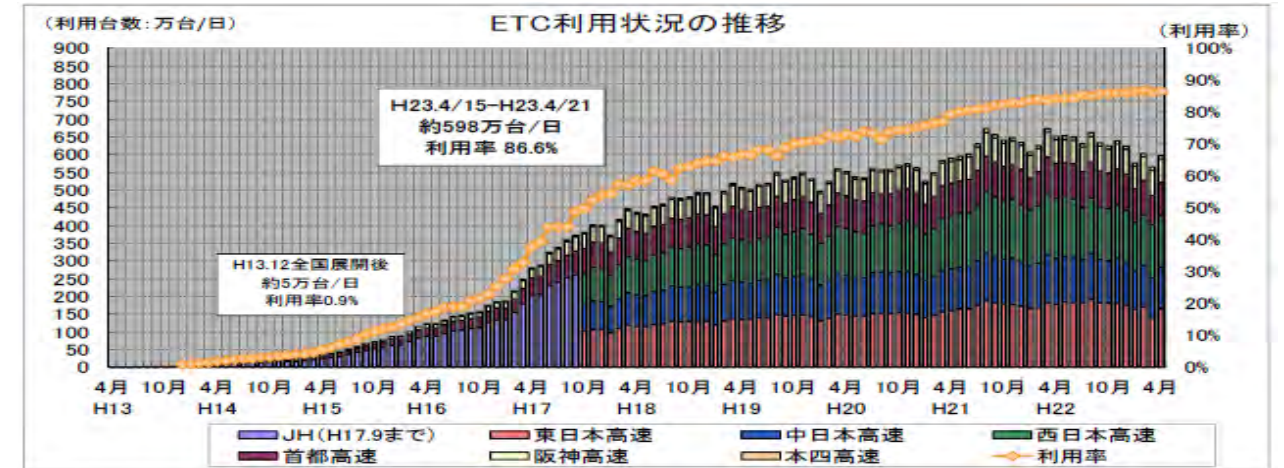
- ※東北自動車道(仙台～盛岡) : 12km
- 東名、名神高速道路(東京～彦根) : 12km
- ※日本の値は、供用中の高速自動車国道全路線の平均IC間隔

◎アメリカ : 5km 〈無料〉

◎ドイツ : 7km 〈無料〉

◎イギリス : 4km 〈無料〉

◎フランス : 10km 〈有料〉
5km 〈無料〉



4. 高速道路無料化等の功罪

○「休日一律1,000円」制度の功罪

休日1,000円料金制度の導入により、高速道路利用者は増加し、小仏トンネルなど渋滞区間の一層の渋滞をもたらした。
さらに、山梨県を通過して、より遠隔地へと旅行先を変えた観光客も多く、本県としてはマイナスの影響が大きかった。

○「高速道路無料化社会実験」の功罪

一般道路の渋滞解消に一定の効果を発揮した。
特に中央自動車道富士吉田線については、並行する国道139号の都留市～富士吉田市間において通勤時間帯に著しい渋滞が発生していたが、無料化により、この区間の渋滞が大きく改善した。
都留インターチェンジが、平成23年夏にフルインターチェンジ化し、さらに平成26年度に富士吉田北スマートICの供用が予定されているため、無料化社会実験は、さらに大きな効果が期待されていたところであり、その中止は残念である。
今後は、通勤時間帯50%割引は行われることとなるが、この場合、朝夕往復400円程度の料金となり、負担が大きくあまり利用されないと考える。
無料化による、一般道の渋滞緩和などの効果が大きい路線については、平日の通勤時間帯100%割引制度を創設するなど、地域の実情に応じた方策を講じる必要がある。

無料化社会実験による交通量の変化 [全日]

区間名	実験前 平成22年 (6/20～27)		実験中 平成22年 (6/28～12/31)	
	交通量 (台/日)	増減率	交通量 (台/日)	増減率
実験区間代表区間名				
国道139号	都留～河口湖	21,300	20,100	94%
中央自動車道富士吉田線	都留～河口湖	15,700	24,300	155%

交通量の増減 (中央自動車道・一般国道139号)



5 その他我が国の高速道路整備に関する意見

○ 安全安心のための高速ネットワークの早期構築

阪神淡路大震災後、耐震基準が見直され構造物等の強化が図られたため、今般発生した東日本大震災においても、橋梁・トンネル等の構造物に大きな被害はなくその安全性・信頼性は立証され、発災後の救援物資や救助隊員の搬送などに大きな役割を果たした。

高速道路は、国民の安全安心を確保する社会基盤という観点から整備を進めるべきである。

なお、平成21年8月、駿河湾地震による東名高速道路牧之原SA付近の盛り土崩壊が発生したが、東名高速道路のように建設後長期間経過しているものについては安全性の点検・強化が必要である。

○ 将来の料金制度について

高速道路は、本来一般道路に比べ、高速性・安全性・定時性等に対する信頼性が高くなければ、その役割は果たせない。

そのためには、受益者負担の原則に則り、将来とも有料としておくことが必要である。

将来の料金制度については、例えば、維持管理有料制度の導入など、新たな料金体系を検討すべきである。