資料1

東北中央自動車道の整備状況等

国土交通省　山形河川国道事務所



東北中央自動車道（相馬～横手）の整備状況

■東北中央自動車道は福島県相馬市を起点として秋田県横手市で秋田自動車道に連結する総延長約268kmの高規格道路。
■令和7年11月に横堀道路3.7kmが開通。開通延長は約251kmとなり、現在、山形県内において、3事業（16.5km）を展開中。
■今後、米沢市・新庄市～首都圏間のネットワーク形成、山形道・東北道とのダブルネットワーク形成から10年を迎える。

東北中央自動車道　延長=約268km

■平成29年度
・福島県と山形県の県境部【福島大笹生～米沢北】が開通し、米沢市～首都圏間のネットワークが形成。
→令和9年度：開通10年
■平成31年度（令和元年度）
・【南陽高畠～山形上山】が開通し、【福島JCT-山形JCT間】にて、【東北中央自動車道と山形道・東北道】のダブルネットワークが形成。
→令和11年度：開通10年
■令和4年度
・【東根～尾花沢】【泉田道路（新庄鮭川IC～新庄真室川IC）】が開通し、新庄市～首都圏間のネットワーク形成。
→令和14年度：開通10年



▼東北中央自動車道の整備状況
（令和8年3月現在）
全　長　約268km
開通済　約251km（94%）
事業中　約　17km（　6%）

▼写真① 新庄金山道路

上台地区（湯沢方向）　R8.8

▼ 写真②　金山道路

金山地区（新庄方向）　R8.8

▼ 写真③ 真室川雄勝道路

及位地区（新庄方向）　R8.7

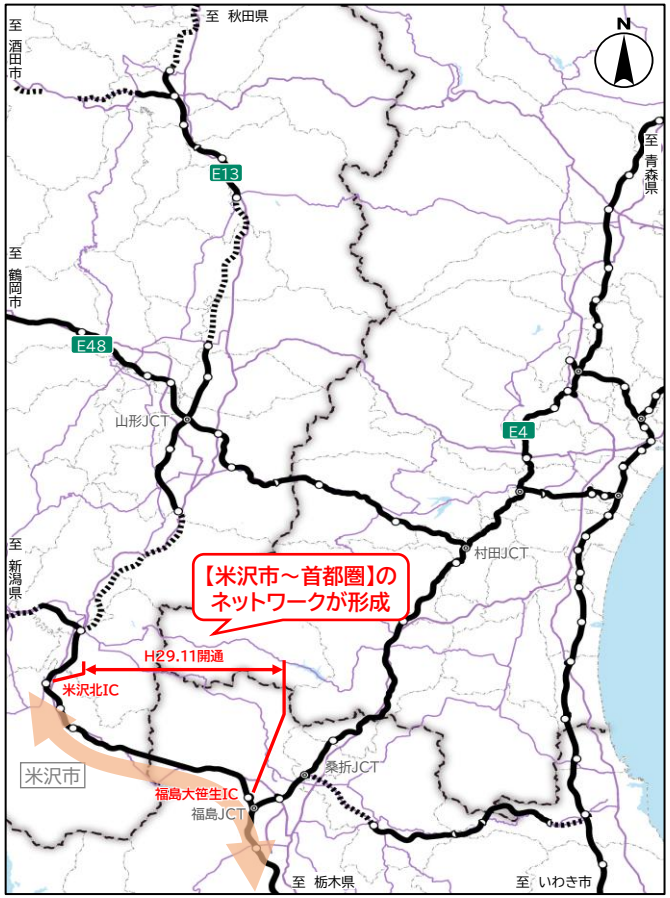
▼写真④　横堀道路 開通後の交通状況

東北中央自動車道のネットワーク形成状況

■平成29年度:【米沢市～首都圏】のネットワークが形成。
■平成31年度:【東北中央自動車道と山形道・東北道】のダブルネットワークが形成。
■令和　4年度:【新庄市～首都圏】のネットワークが形成。

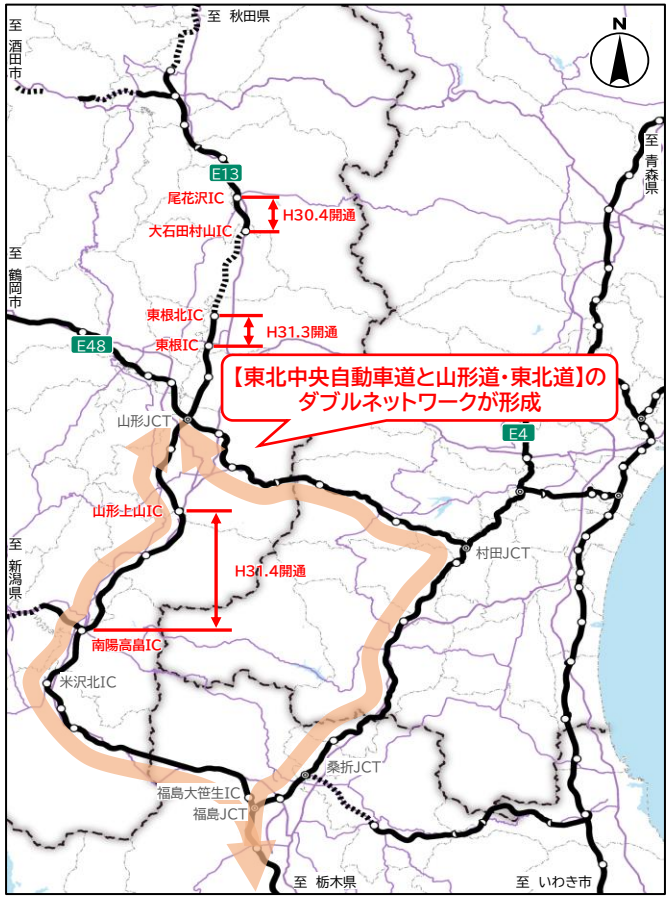
《東北中央自動車道開通によるネットワーク形成》

＜平成29年度＞



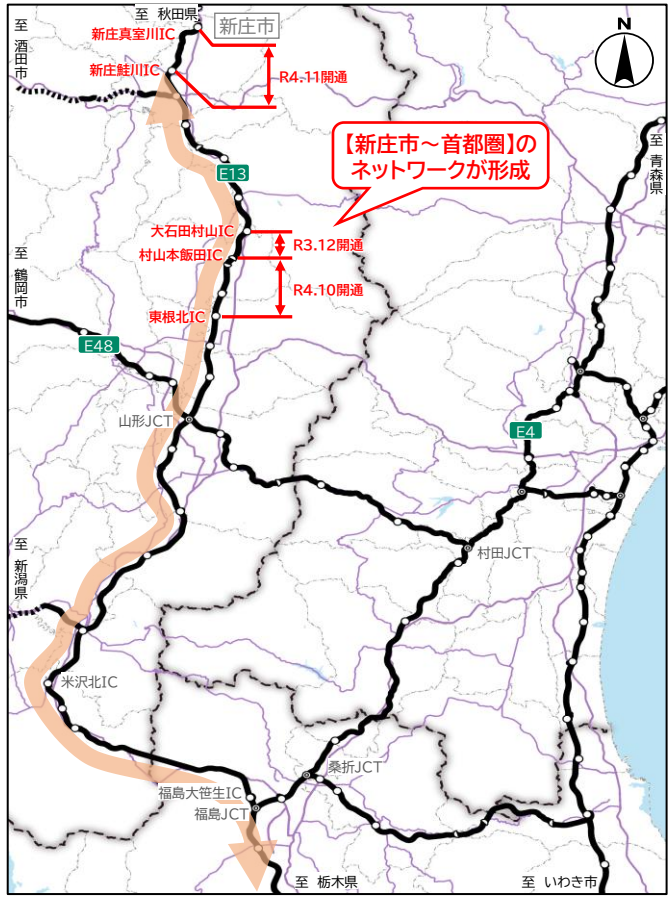
＜令和9年度:開通10年＞

＜平成31年度(令和元年度)＞



＜令和11年度:開通10年＞

＜令和4年度＞



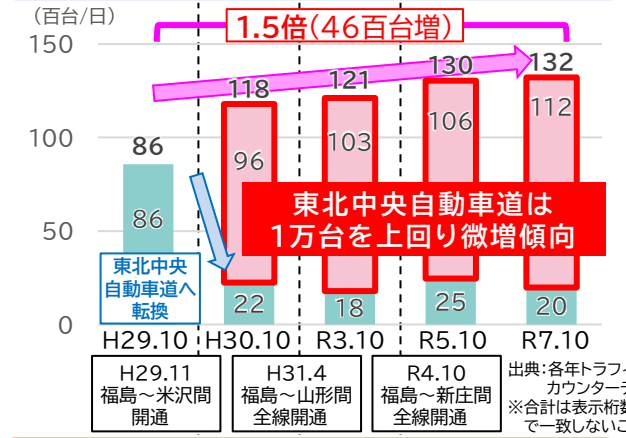
＜令和14年度:開通10年＞

東北中央自動車道の交通量・交通流動（全日）

■関東方面から山形県への玄関口となる「福島～米沢間」では、東北中央自動車道の開通に伴い、交通量・交通流動が変化
→東北中央自動車道・国道13号の交通量は約1.5倍に増加。一方で東北自動車道の交通量は0.9倍に減少。東北中央自動車道・国道13号の増加量が東北自動車道の減少量を上回る傾向。
→関東方面～新庄市のアクセスは、山形自動車道が主要ルートであったが、東北中央自動車道に転換。

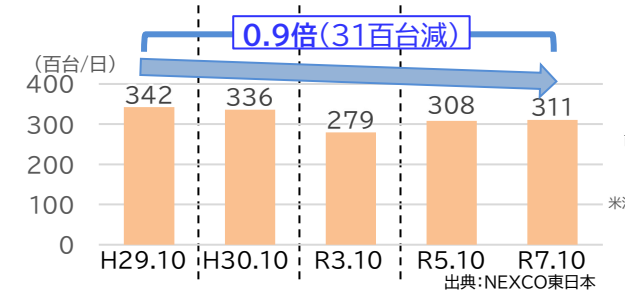
▼東北中央自動車道・国道13号と東北自動車道の交通量変化

東北中央自動車道・国道13号（福島大笹生IC～米沢八幡原IC間）



出典：各年トラフィックカウンターデータ
※合計は表示桁数の関係で一致しないことがある

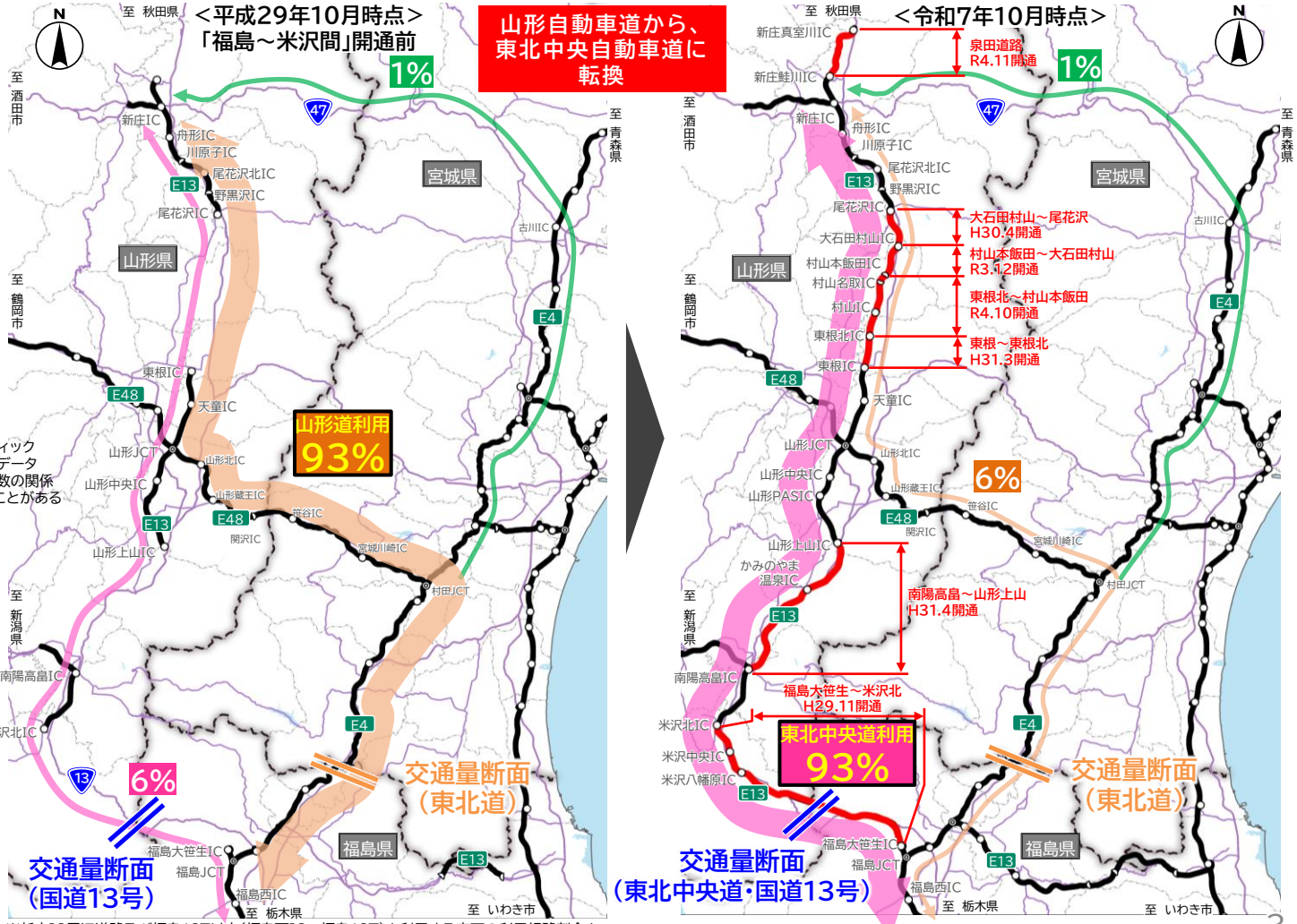
東北自動車道（国見IC～白石IC間）



出典：NEXCO東日本

東北中央自動車道・国道13号の増加量＋46百台が東北自動車道の減少量－31百台を上回る傾向

▼関東方面～新庄市のアクセスルートの変化



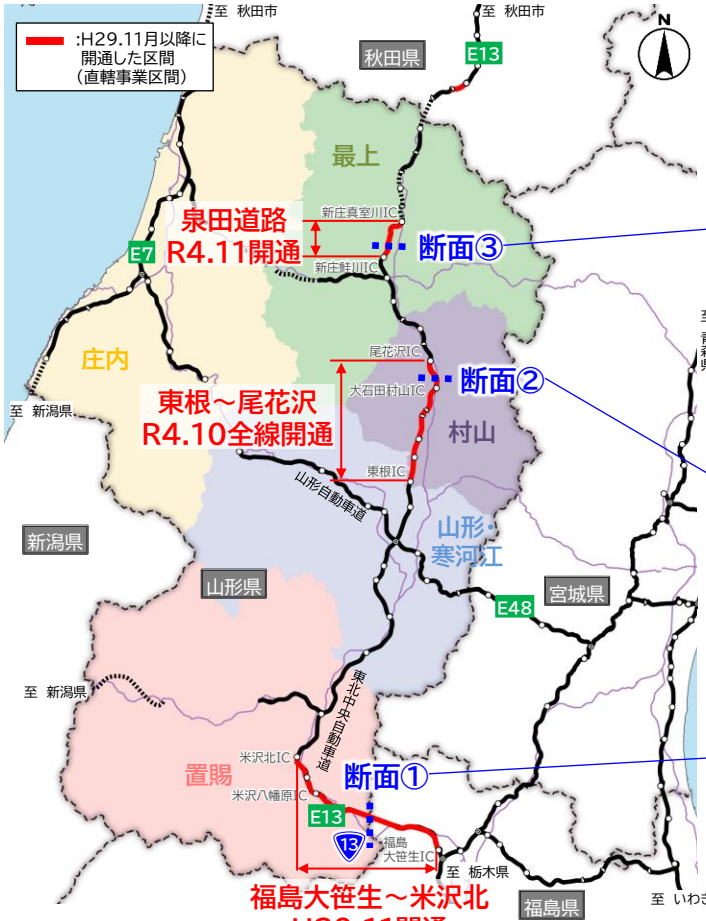
※新庄IC周辺道路及び福島JCT以南（福島西IC～福島JCT）を利用する車両の利用経路割合を山形県と宮城県・福島県県境部の利用経路（東北中央自動車道・国道13号、山形自動車道、国道47号）から整理

出典：ETC2.0プローブデータ（H29.10月、R7.10月）

東北中央自動車道の交通量・交通流動（全日）

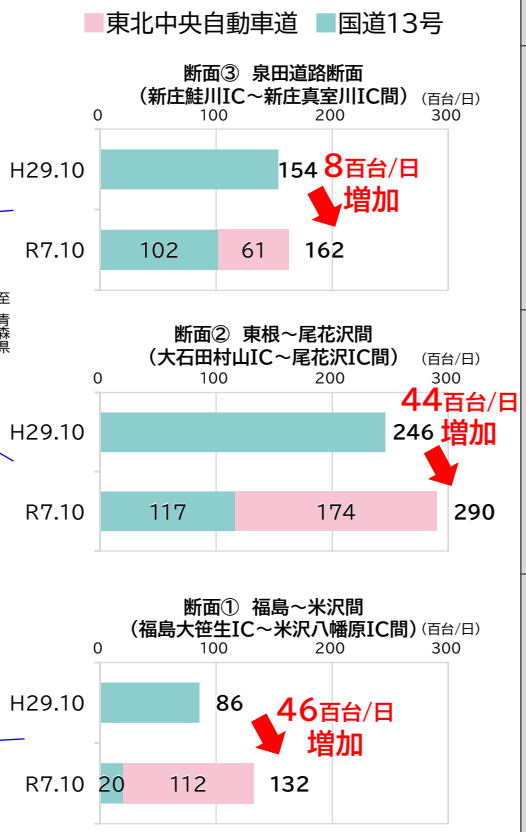
■東北中央自動車道においてH29.11月以降に開通した直轄事業区間の断面を対象に、交通量・交通流動の変化を確認。
→対象とした3断面ともに、断面交通量はH29年に比べて増加。
→H29年は国道13号に内々・発着・通過交通が混在していたが、開通後のR7年は、東北中央自動車道が主に通過交通を分担、国道13号が内々・発着交通を分担し、機能分担が図られた。

▼東北中央自動車道の開通状況（H29.11月以降）



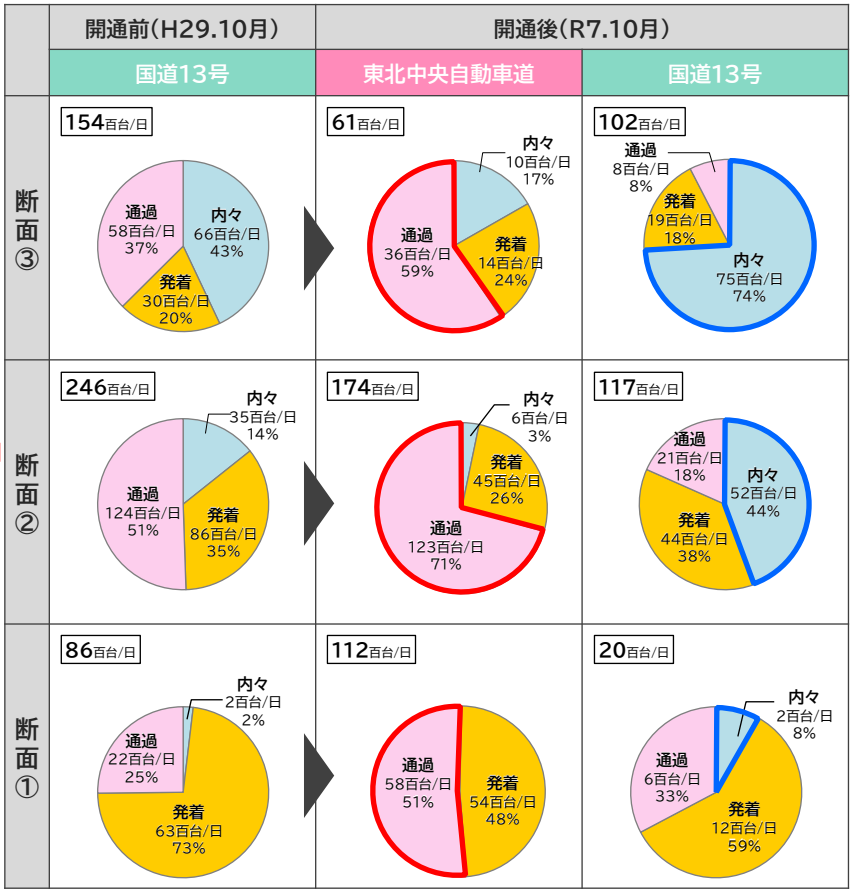
※山形県内の生活圏として5エリアに分割
・置賜、最上、庄内…地方生活圏
・山形・寒河江、村山…村山地方生活圏における二次生活圏
東根～尾花沢間の利用交通内訳を把握するために、村山地方生活圏を二次生活圏に分割

▼断面交通量の変化（H29→R7）



※合計は表示桁数の関係で一致しないことがある
出典：各年トラフィックカウンターデータ

▼利用交通内訳（内々・発着・通過）の変化（H29→R7）



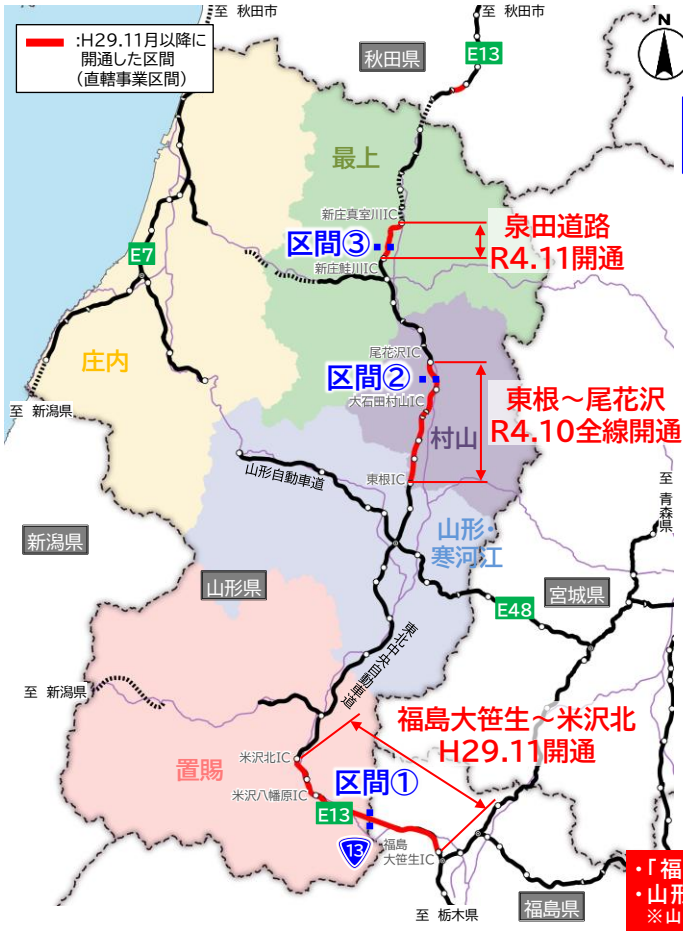
※各断面の内々・発着・通過は、左図に示されるエリア内を対象とした集計結果
※合計は表示桁数の関係で一致しないことがある
出典：トラフィックカウンターデータ、ETC2.0プローブデータ（H29.10月、R7.10月）

開通前は、国道13号に内々・発着・通過が混在 → 東北中央自動車道が主に通過交通を分担 国道13号は主に地域内交通を分担

東北中央自動車道の交通量・交通流動（全日）

■前頁の東北中央自動車道の交通に着目し、OD内訳を確認。
→区間①：福島～米沢は、「福島以南⇔置賜、山形・寒河江」の交通が卓越し、山形県のゲートウェイとして機能。
→区間②：東根～尾花沢は、「山形・寒河江⇔最上」の交通が卓越する他、長トリップの通過交通が多く占める。
→区間③：泉田道路は、秋田県境を通過する車両が6割を占め、「山形・寒河江⇔秋田以北」のODが最も多い。

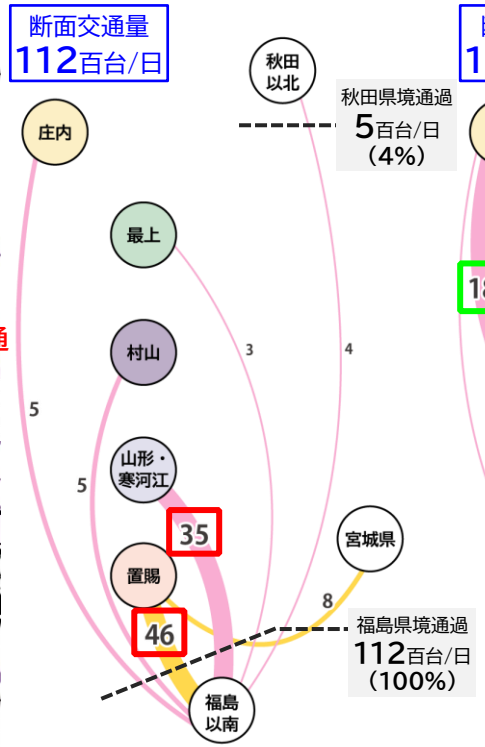
▼東北中央自動車道の開通状況
（H29.11月以降）



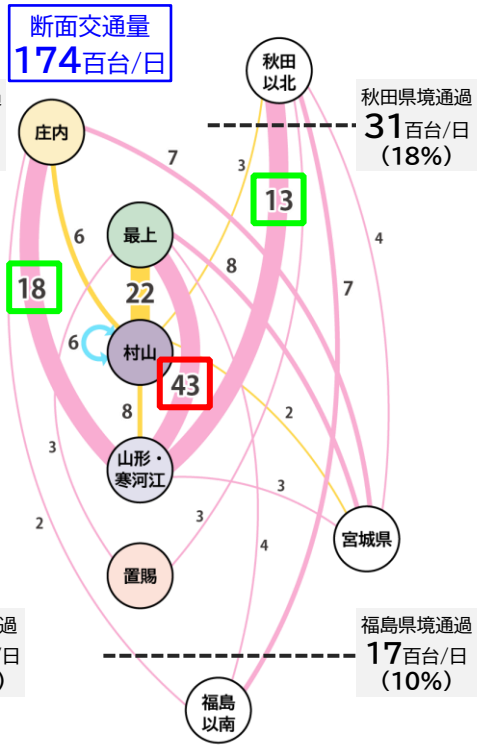
▼東北中央自動車道利用OD内訳（R7.10月）

凡例
2～ 5～ 10～
内々交通 発着交通 通過交通
単位：百台／日

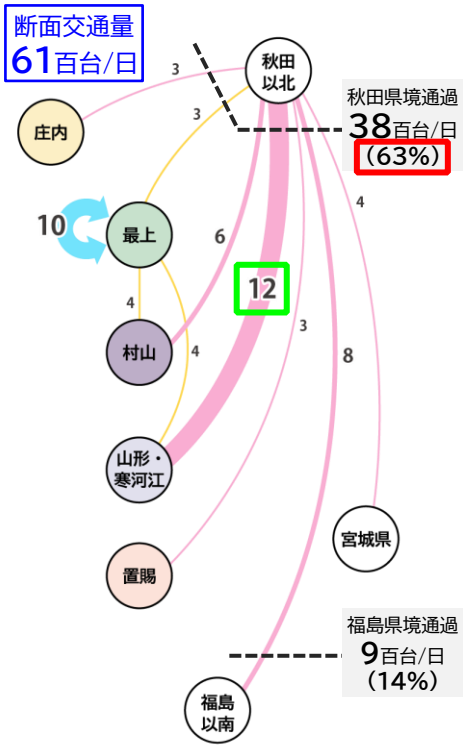
区間① 福島～米沢区間
（福島大笹生IC～米沢八幡原IC間）



区間② 東根～尾花沢区間
（大石田村山IC～尾花沢IC間）



区間③ 泉田道路断面
（新庄鮭川IC～新庄真室川IC間）



・「福島以南⇔置賜、山形・寒河江」の交通が卓越
・山形県内に流出入する路線として利用※
※山形県のゲートウェイとして機能

・「山形・寒河江⇔最上」の交通が卓越
・長トリップ※の通過交通が多い
※山形・寒河江⇔庄内、秋田以北

・秋田県境を通過する車両が約6割
・「山形・寒河江⇔秋田以北」のODが最多

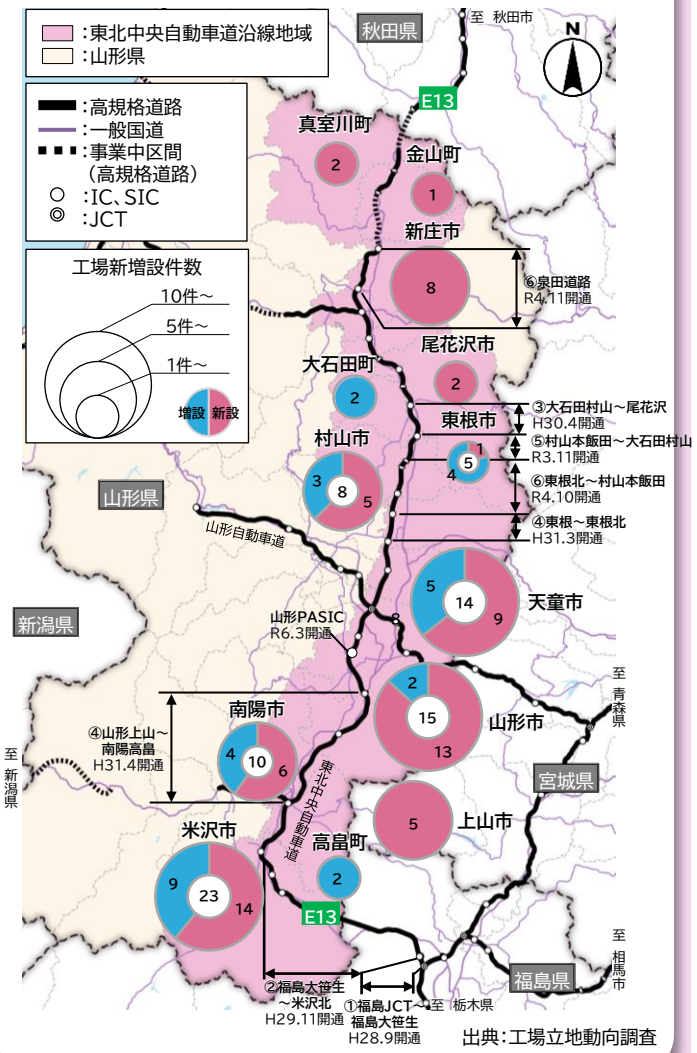
※山形県内の生活圏として5エリアに分割
・置賜、最上、庄内・・・地方生活圏
・山形・寒河江、村山・・・村山地方生活圏における二次生活圏
東根～尾花沢間の利用交通内訳を把握するために、村山地方生活圏を二次生活圏に分割

※2百台/日以上を表示しているため、断面交通量と合計は一致しない
出典：トラフィックカウンターデータ、ETC2.0プローブデータ（R7.10月）

東北中央自動車道沿線の状況

■令和4年度に【新庄市～首都圏】のネットワークが形成。東北中央自動車道の整備とともに、沿線地域での工場立地が増加。
■沿線地域の工業地の地価も上昇傾向。

沿線地域の工場立地状況（H27～R7年）

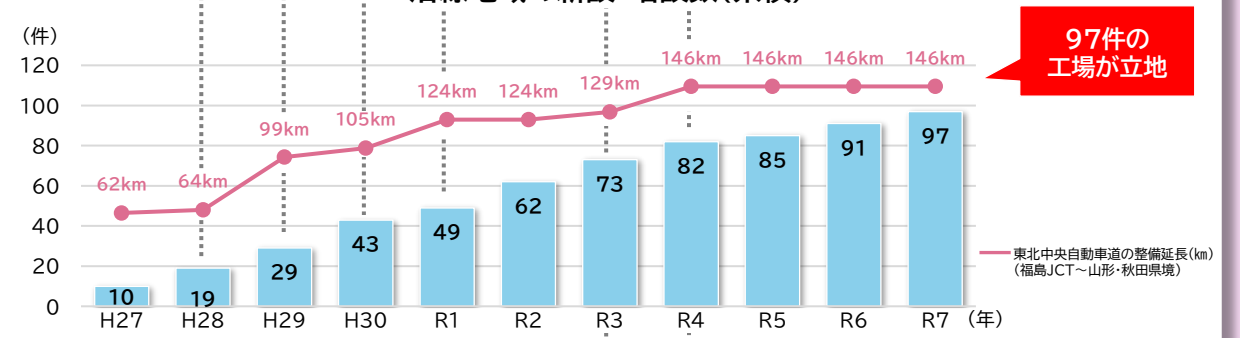


出典：工場立地動向調査

開通状況
①H28 福島JCT～福島大笹生 開通
②H29 福島大笹生～米沢北 開通
③H30 大石田村山～尾花沢 開通
④H31 東根～東根北、南陽高畠～山形上山 開通
⑤R3 村山本飯田～大石田村山 開通
⑥R4 東根北～村山本飯田、泉田道路 開通

工場新設・増設数の推移

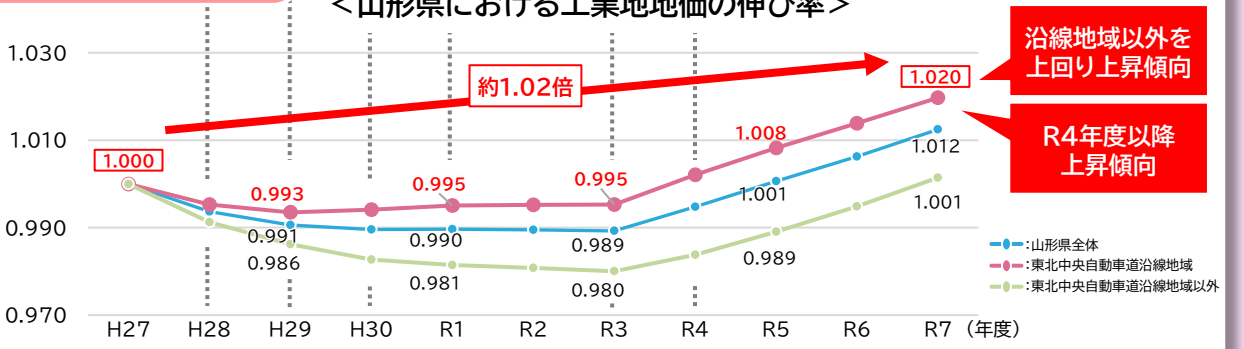
＜沿線地域の新設・増設数（累積）＞



出典：工場立地動向調査　※整備延長は年度単位で集計

工業地地価の推移

＜山形県における工業地地価の伸び率＞



出典：山形県地価調査結果　※H27時点で調査実施されていない地点は除外

山形県を取り巻く情勢と報告事項

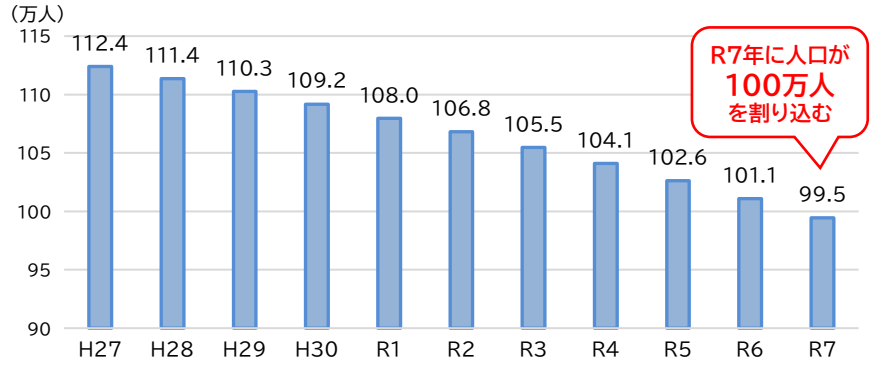
■山形県を取り巻く情勢を踏まえ、昨年度から協議会で報告する項目を整理。
■今年度は、人口動向（地域別・児童生徒の人口減少）、農業、観光における東北中央自動車道の関わりについて報告。
（昨年度：人口動向（圏域人口拡大、医師不足・偏在）、観光（交流人口拡大「道の駅米沢」）、産業（半導体関連））

山形県を取り巻く情勢

○少子高齢化を伴う人口減少の加速（本県人口100万人割れ）
若者・女性の県外転出
○行政を含め、あらゆる分野における人手不足の深刻化
○人口減少下においても、経済指標は伸長
・一人当たり県民所得：東北1位（R4）
・農業産出額：
30年ぶりに3,000億円超（R6）
・工業製品出荷額：
3兆3,500億円超（R5）
⇒半導体関連産業
出荷額：全国4位、付加価値額：全国1位
○関係人口・交流人口の拡大

出典：山形県HP（R8年度　県政運営の基本的考え方、R8年度　第1回県及び市町村長・議長会議）

▼山形県人口の推移



出典：山形県社会的移動人口調査結果報告書（各年10月の数値）

「人・モノ・交流」の維持・拡大に着目

地域別の人口動向

・4地域のなかでも、最上地域の人口が将来的に半減（データ集）
⇒人口減少対策で定住促進を図る金山町の貸工場に着目
（今回は従業員数の多い第1貸工場に着目）

児童生徒（5～19歳）の人口動向

・山形県の児童生徒の人口減少は加速化（データ集）
⇒高等学校の部活動大会の地区再編に着目

農業特性（さくらんぼ）

・山形県における農業産出額の第1位は米、第2位は果実。
果実の中ではさくらんぼが最多で全国1位の産出額（データ集）
⇒東北中央自動車道沿線地域で生産される「さくらんぼ」に着目

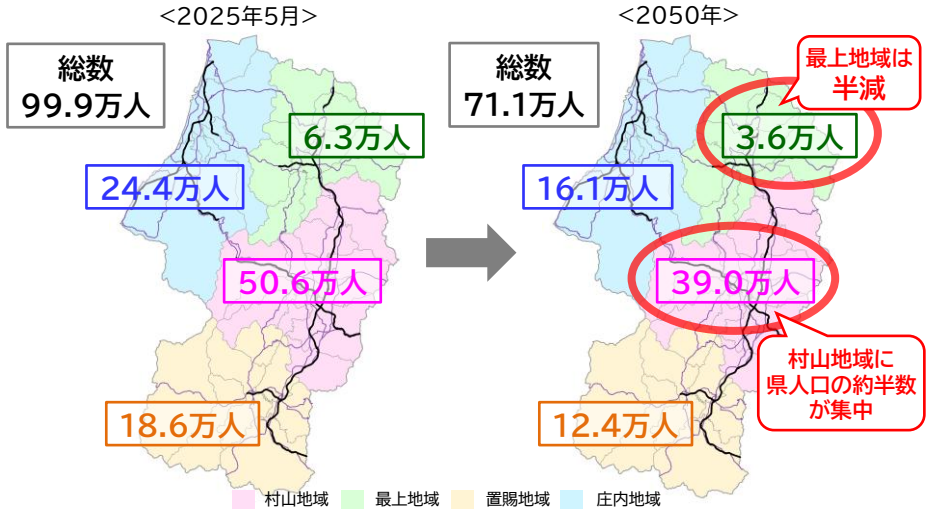
観光特性（周遊観光）

・観光キャンペーンやインバウンド受入人数の増加により、
山形県の観光者数は回復傾向。（データ集）
・『ナショ・ジオ』にて、「2026年に行くべき世界の旅行先25選」に
日本で唯一山形県が選出。
⇒今回は県外から東北中央自動車道を利用し山形県を巡る
【バスツアー周遊観光】に着目
⇒【クルーズ船寄港数増加※】に着目　※資料8にて、最近の話題提供で別途報告

【参考】データ集

人口動向

▼山形県の人口予測(総数、地域別)

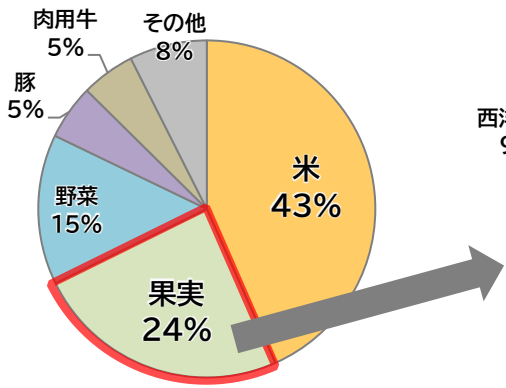


出典:2025年5月は住民基本台帳 2025年5月1日をもとに作成
2050年は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口(令和5(2023)年推計)」をもとに作成

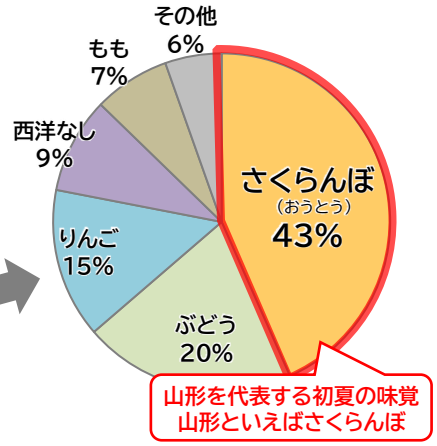
農業特性

東北中央自動車道沿線地域で
生産されるさくらんぼに着目

▼山形県の農業産出額



▼山形県の果実の産出額の内訳

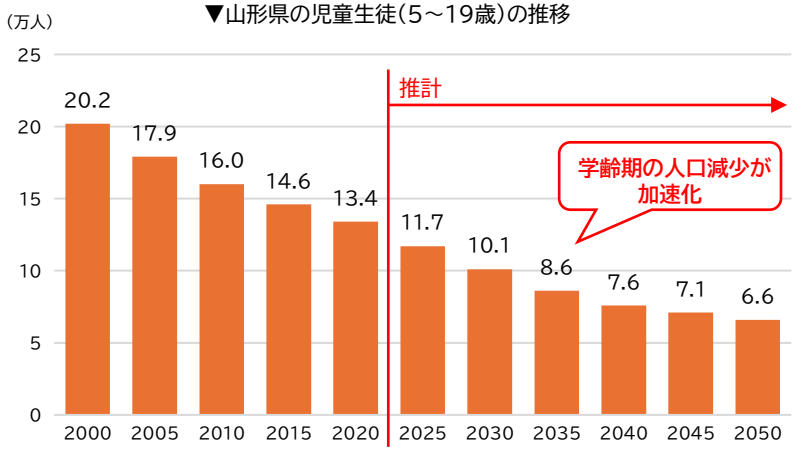


山形を代表する初夏の味覚
山形といえばさくらんぼ

出典:令和6年生産農業所得統計

児童生徒の人口動向

▼山形県の児童生徒(5~19歳)の推移

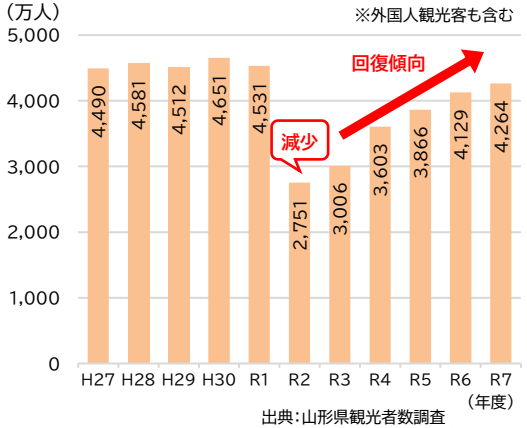


(資料)「国勢調査」総務省、「日本の地域別将来推計人口」(国立社会保障・人口問題研究所 2023年推計)より作成
※ここでは、統計上の制約から、便宜上、5歳~19歳を小学校~高等学校までの児童生徒の年齢として整理

出典:第7次山形県教育振興計画(令和7年3月) 山形県教育委員会

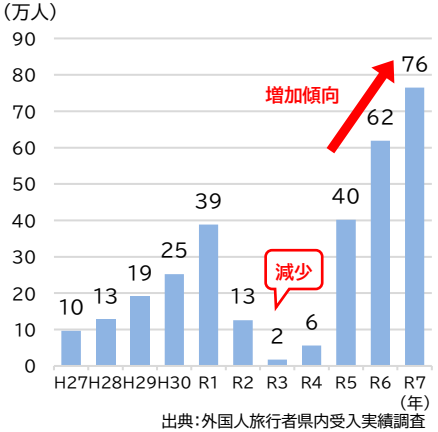
観光特性

▼観光客数の推移



出典:山形県観光者数調査
(山形県観光文化スポーツ課)

▼外国人観光客数の推移



出典:外国人旅行者県内受入実績調査
(山形県観光文化スポーツ課)

コロナウイルス感染拡大により、令和2年度は大幅な減少
⇒観光キャンペーン等実施やインバウンドの受入延人数が令和7年度に過去最高となり、回復傾向

報告内容（概要版）※次頁以降、詳細版

※以下、東北中央自動車道⇒東中道、山形自動車道⇒山形道

①金山町の定住促進施策の支援

■人口減少対策で定住促進を図る金山町の貸工場に着目



金山町では、企業誘致を見据え、
東中道の金山IC（仮称）予定地近くに「貸工場」を建設

IC予定地まで約1.3km

進出した企業では、現在、
従業員の約8割（約20名）を金山町内から雇用

金山町の定住促進施策を支援

進出企業の原料・製品輸送も支援



食器洗い用
スポンジ

②部活動の地区大会再編に伴う広域移動の支援

■高等学校部活動の地区大会再編に着目

高等学校の生徒数は10年間で約2割減少し、
部活動では地区大会再編等が進行



水泳競技地区大会では、置賜・村山地域が合同開催となり、
東中道を利用して会場へ移動（ex.米沢市→山形市）



約60分で到達可能

移動時の速達性や安全性の確保に寄与





県大会・東北大会では、更に広域移動となり、
ドライバーの負担軽減にも寄与

東中道を利用し
庄内地域での県大会
県外での東北大会へ

③県内主要産品「さくらんぼ」の安心安全な出荷を支援

■東中道沿線地域で生産される「さくらんぼ」に着目

産出額が全国1位の「さくらんぼ」を
主に村山・置賜地域から関東などへ出荷



東中道を利用

東中道は、置賜地域の広域物流を支えるとともに、
村山地域からは山形道を補完する道路として機能

東中道は事故・災害等の
通行止め時の代替ルート
として利用



**県内主要産品の市場への
輸送定時性や安定性向上を支援**

④県内周遊観光の促進に寄与

■県外から東中道を利用し山形県を巡る【バスツアー周遊観光】に着目

東中道の延伸に伴い、県内を2泊3日で往復する
新たなバスツアーが形成



人気観光地を核として県内の主要観光地に立ち寄り可能
となり、ツアー内容が充実化。参加者も増加



立ち寄り箇所が
1～2箇所増加

バスツアー参加者が
約1.5倍に増加

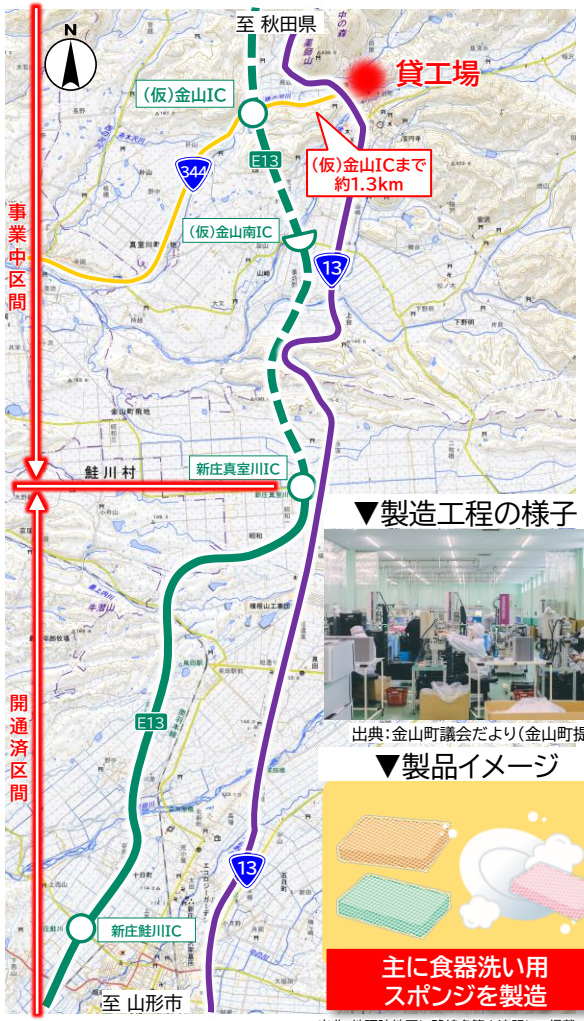


県内周遊観光の促進に寄与

①金山町の定住促進施策を支援

■金山町では人口減少への対策が喫緊の課題であり、若者等の定住に向けた雇用の確保を目的に貸工場を建設。
⇒企業誘致を見据え、東北中央自動車道の金山IC（仮称）予定地から約1.3kmの国道13号沿いに建設。
■貸工場には、主に食器洗い用スポンジ製品を製造する企業が操業し、従業員数の約8割を金山町在住者から雇用。
■企業の更なる設備投資により町内従業員数が増加し、金山町の定住促進施策を支援。

定住促進に向けた貸工場と進出企業



出典：地理院地図に路線名等を追記して掲載



出典：金山町提供

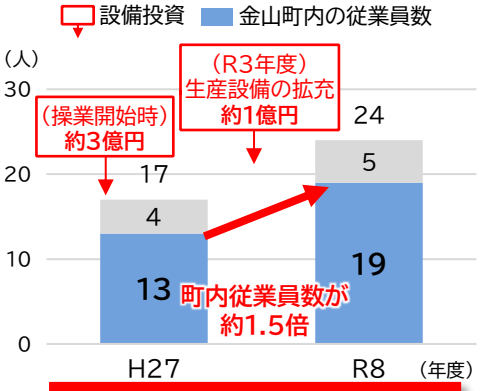
▼製造工程の様子

出典：金山町議会だより（金山町提供）

▼製品イメージ

主に食器洗い用スポンジを製造

▼貸工場企業の設備投資額と従業員数の推移



- 金山町内の従業員が約8割
- 町内従業員数は操業開始時からR8にかけて約1.5倍に増加

出典：ヒアリング結果（R8.9）

金山町の定住促進施策を支援

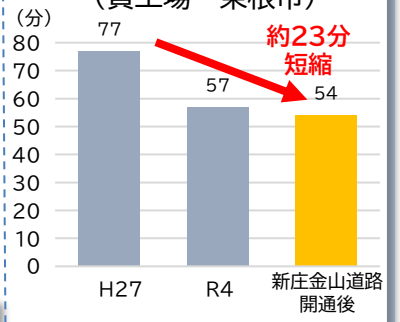
貸工場企業の活動事例

▼原料・製品の輸送ルート



出典：ヒアリング結果（R8.9）

▼所要時間の変化
（貸工場～東根市）



出典：H27、R3全国道路・街路交通情勢調査
昼間12時間平均旅行速度より算出
※第1貸工場～東根市内の業者間で算出
※R4以降の東根IC～大石田村山IC、
新庄鮭川IC～新庄真室川ICは規制速度80km/hで算出
※新庄金山道路は設計速度80km/hで算出

貸工場の企業の声

- 原材料や生産した製品は関東方面の入出荷であり、**東北中央自動車道を主要経路として利用**しています。
- 操業開始時に比べ、東北中央自動車道が順次繋がり、**山形市方面への時間短縮が図られるなど、利便性が良くなりました**。
- 新庄金山道路が整備されることで、**更なる安定輸送や輸送効率化が図られ、取引先拡大や生産拡大等を期待**しています。

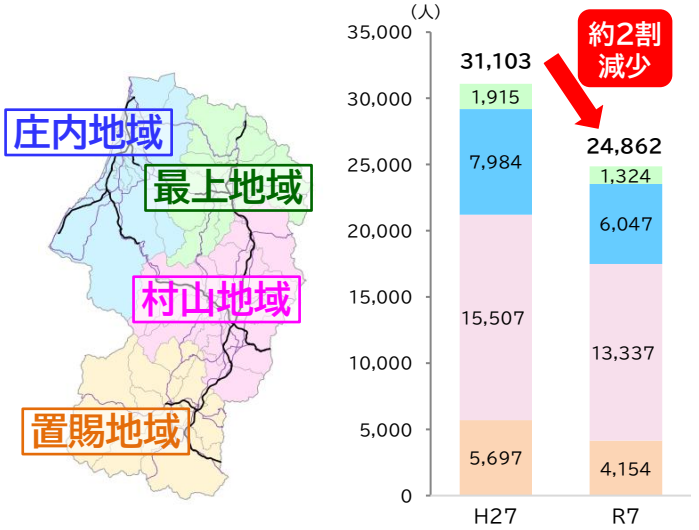


出典：ヒアリング結果（R8.9）

②部活動の地区大会再編に伴う広域移動の支援

■山形県では児童生徒の人口減少が加速。高等学校の生徒数は10年間で約2割減少し、部活動では合同チーム結成等が進行。
■水泳競技では置賜・村山地域の大会が合同開催となり、置賜地域の高等学校では東北中央自動車道を利用し会場へ移動。
■東北中央自動車道の整備が、移動時の速達性や安全性の確保、ドライバーの負担軽減に寄与。

▼山形県内生徒数の変化（高等学校）



出典：山形県学校名鑑（公立高校と私立高校の合計）

高等学校の生徒数は10年間で約2割減少
→部活動では合同チーム結成や
地区大会の再編が進んでいる

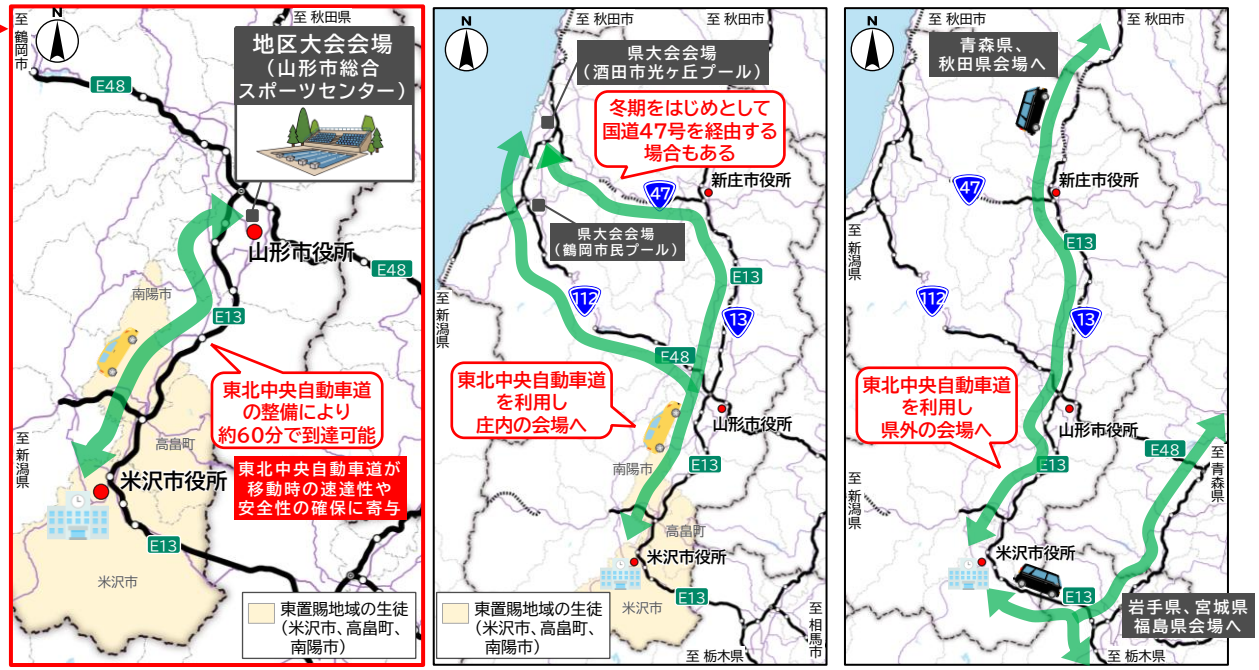
▼近年の山形県における高等学校地区大会の動向事例

令和7年度 地区大会（水泳競技）の
開催エリアの見直し
↓※部員数の減少により
村山地域、置賜地域の大会が
村山地域の競技場で合同開催となる



置賜地域の高等学校は、地区大会の際に
村山地域まで移動が必要となる

▼東北中央自動車道を利用した各大会会場への移動ルート（置賜地域高等学校 水泳部の事例）



出典：（所要時間）R3全国道路・街路交通情勢調査 昼間12時間平均旅行速度より算出（米沢市役所～山形市総合スポーツセンター）
（移動ルート）ヒアリング結果（R8.9）

移動時の速達性や安全性の確保、ドライバーの負担軽減に寄与

置賜地域高等学校 水泳部関係者の声



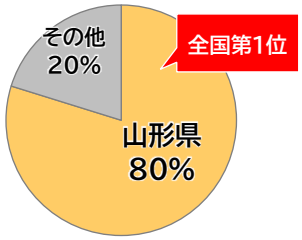
- 地区大会や県大会の会場までは現地集合であり、東置賜地域（米沢市、高畠町、南陽市）の生徒は東北中央自動車道を利用していると考えられます。
- 県外での東北大会も、学校の送迎により東北中央自動車道を利用しています。
- 東北中央自動車道が繋がったことにより、大会会場等へノンストップで行くことが可能になり、運転者の負担が軽減され、安全面でも役立っており、大変助かっています。
- 今後、秋田県境部における高規格道路の開通に期待しています。

出典：ヒアリング結果（R8.9）

③県内主要産品「さくらんぼ」の安心安全な出荷を支援

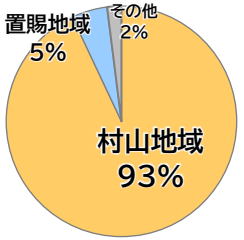
■山形県はさくらんぼの産出額が全国1位であり、主に村山地域や置賜地域から、関東・関西圏等へ出荷。
■東北中央自動車道は、さくらんぼの出荷において置賜地域の広域物流を支えるとともに、山形自動車道を補完する高規格道路ネットワークとして利用され、関東市場への輸送、品質保持を下支え。
■東北中央自動車道を含む高規格道路ネットワークの整備が、県内主要産品の市場への輸送定時性や安定性向上を支援。

▼さくらんぼの産出額シェア



出典：令和6年生産農業所得統計

▼山形県内のさくらんぼ産出額

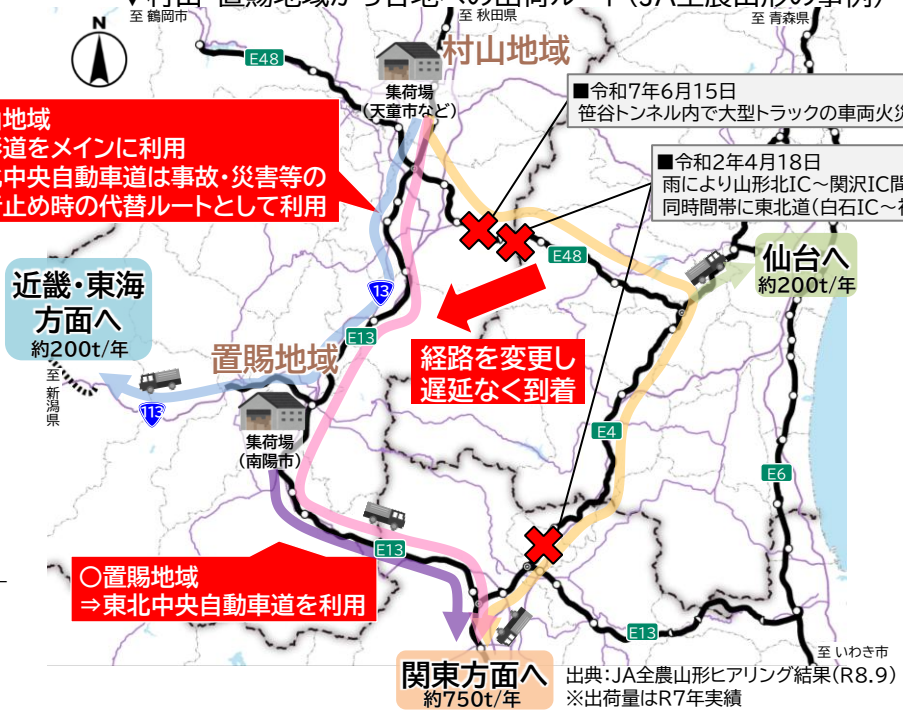


出典：令和6年市町村別農業産出額（推計）
詳細品目別データ
※その他には秘匿市町村を含む



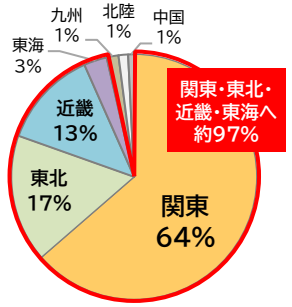
※出典：やまがたの
広報写真ライブラリー

▼村山・置賜地域から各地への出荷ルート（JA全農山形の事例）



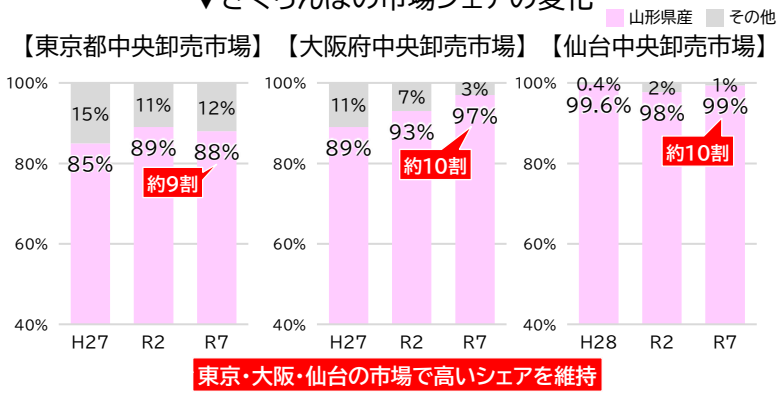
出典：JA全農山形ヒアリング結果（R8.9）
※出荷量はR7年実績

▼JA全農山形による
さくらんぼの出荷先割合



出典：JA全農山形提供資料（R7実績）

▼さくらんぼの市場シェアの変化



東京・大阪・仙台の市場で高いシェアを維持

出典：東京都中央卸売市場統計情報、大阪府中央卸売市場統計情報、仙台市中央卸売市場年報
※国産さくらんぼにおけるシェアを記載

県内主要産品の市場への輸送定時性や安定性向上を支援

JA全農山形の声

・村山地域から関東方面へ出荷する際、山形道・東北道で通行止めが発生した場合には、東北中央自動車道が利用され、代替路として活用できることで、市場への到着遅延リスクも少なくなりました。また、置賜地域からは東北中央自動車道を利用することで市場への速達性や定時性が向上しました。
・輸送コストを考慮するとトラックでの陸送が主要であり、東北中央自動車道を含めた道路整備は、さくらんぼをはじめとした園芸作物全般の関東方面へ安定輸送や品質保持につながっています。



出典：ヒアリング結果（R8.9）

④県内周遊観光の促進に寄与

■東北中央自動車道の延伸に伴い、県内を2泊3日で往復する新たなバスツアーが形成。
■人気観光地を核として県内の主要観光地に立ち寄り可能となり、ツアー内容が充実化。バスツアーの参加者も増加。
■東北中央自動車道の整備が、バスツアーにおける県内周遊観光の促進に寄与。

▼山形県内を巡る2泊3日のバスツアー事例※

※令和8年12月開催予定



出典:旅程…旅行会社HP掲載情報
写真…やまがたの広報写真ライブラリー

▼主な旅行内容の変化※ ※2泊3日の主なバスツアー

バスツアー	10年前	現在
バスの出発地	あつみ温泉駅 (関東から新潟経由で来訪) 主にあつみ温泉駅スタートで、国道を利用し周遊	福島駅 (関東から東北新幹線で来訪) 主に福島駅スタートで、東北中央自動車道を利用し周遊
旅程(地域間)	県内を<u>片道移動</u> (庄内→最上→村山) 2泊3日では県内往復が困難	県内を<u>往復移動</u> (福島⇆村山⇆最上⇆庄内) 県内を往復しながら、主要観光地を巡ることが可能に
立ち寄り箇所	<u>5箇所</u>程度 立ち寄り先が限られる	<u>7箇所</u>程度 往復によって、立ち寄り先の様々な組み合わせが可能に



立ち寄り箇所が
1～2箇所増加!

バスツアー参加者が
約1.5倍に増加!



県内周遊観光の促進に寄与

旅行会社の声

・山形県を巡る<u>多くのバスツアーでは東北中央自動車道に沿ったルートで周遊をしています</u>。
・約10年前は、2泊3日の旅程のバスツアーでは、新潟経由で庄内地域に入り、庄内⇒最上⇒村山に抜けるような片道移動のバスツアーでした。
・東北中央自動車道の整備後は、山形県内を往復するバスツアーが増え、<u>立ち寄り箇所は過去10年間で1～2箇所程度増加</u>したと思われます。
・蔵王や銀山温泉等の人気拡大に伴い、会社としてツアー内容の充実化に取り組んでいることから、バスツアーの参加者は<u>過去10年間で約1.5倍</u>に増加しております。

出典:ヒアリング結果(R8.9)

