資 料 1

東北中央自動車道の整備状況及び交通状況等

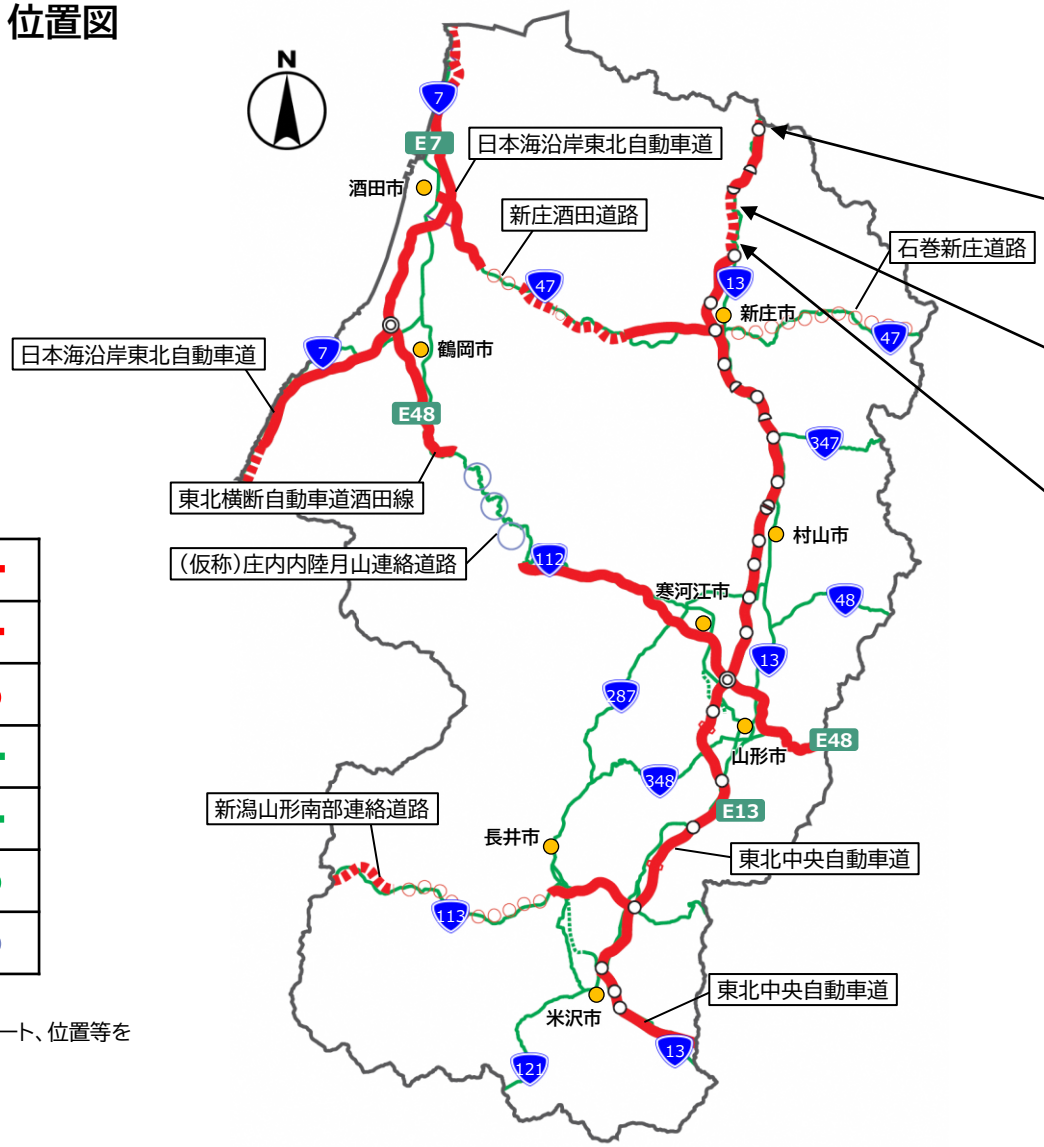
国土交通省　山形河川国道事務所

東北中央自動車道の概要

■東北中央自動車道は福島県相馬市から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。
■現在、山形県内において、福島～新庄間が東北中央自動車道で繋がっており、新庄市以北では3事業を展開中。

※詳細な整備状況図は、次ページ参照

■東北中央自動車道 位置図



事業中

一般国道13号＜高規格道路＞
まむろがわおがち
真室川雄勝道路 【H29事業化】 L=7.2km

一般国道13号＜高規格道路＞
かねやま
金山道路 【H30事業化】 L=3.5km

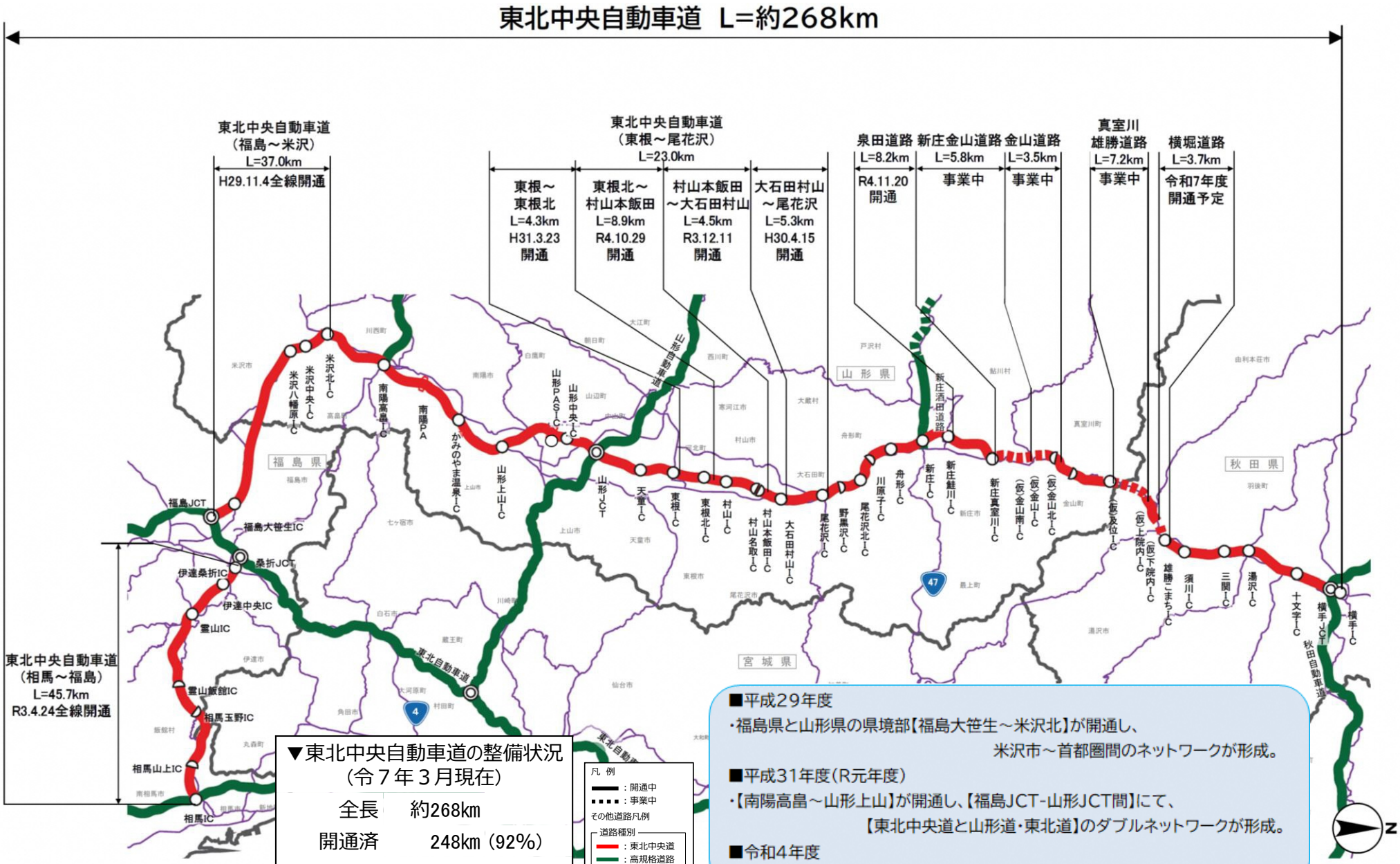
一般国道13号＜高規格道路＞
しんじょうかねやま
新庄金山道路 【H27事業化】 L=5.8km

高規格道路	供用中	━━━
	事業中	┅┅┅
	調査中	○○○
一般広域道路	供用中	━━━
	事業中	┅┅┅
	調査中	○○○
構想路線		○○○

※R7.3時点
※本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

令和7年3月1日時点

東北中央自動車道（相馬IC～横手JCT）の整備状況



▼東北中央自動車道の整備状況
（令７年３月現在）

全長	約268km
開通済	248km（92%）
事業中	20km（8%）

凡 例
：開通中
：事業中
その他道路凡例
道路種別
：東北中央道
：高規格道路
：一般国道

■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。

■平成31年度（R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
・【東根～尾花沢】【泉田道路】が開通し、新庄市～首都圏間のネットワーク形成。

東北中央自動車道における最近の交通状況等

■今回の協議会においては、WISENET（ワイズネット）2050※ の実現といった観点に着目し、東北中央自動車道の最近の交通状況等、以下に示す3点について報告。

※WISENET（ワイズネット）2050の概要

①令和6年7月豪雨災害時における東北中央自動車道の交通状況

②東北中央自動車道開通に伴う山形・福島県間の交通状況

③東北中央自動車道沿線地域における工業地地価の状況等

WISENET2050概要 -国土交通省予算概要（令和7年度道路関係予算概要）－

◆ 令和7年度道路関係予算概要（令和7年1月）の、「Ⅰ　はじめに　～道路の機能と目指すべき将来像～」において、「2050年、WISENET（ワイズネット）の実現」が明記。WISENETの実現に向けて、一部内容を紹介。

令 和 7 年 度

道 路 関 係 予 算 概 要

令和 7 年 1 月

国 土 交 通 省 道 路 局
国 土 交 通 省 都 市 局

目　　次

Ⅰ はじめに ～道路の機能と目指すべき社会像～ ……1
1 道路の機能 ……1
2 目指すべき社会像 ……2
3 能登地域における大規模自然災害からの復旧・復興……3
4 令和６年能登半島地震を踏まえた今後の取組……4
5 2050 年、WISENET（ワイズネット）の実現 ……5
6 道路分野の脱炭素化政策集 Ver.1.0 概要 ……6

Ⅱ 決定概要 ……7
1 予算総括表 ……7
2 道路盛土のり面防災対策補助制度の創設 ……8
3 災害応急対策移動施設導入に係る無利子貸付制度の創設 ……8
4 地域活性化インターチェンジ制度の対象路線の拡充 ……8
5 民間資金等活用道路修繕等事業に係る国庫債務負担行為の拡充 ……8
6 道路改築事業（補助）に係る国庫債務負担行為の年限の拡充 ……9
7 無電柱化推進事業に係る国庫債務負担行為の年限の拡充 ……9
8 地方への重点的支援（交付金における重点配分対象事業の見直し） ……9
9 道路盛土のり面防災対策補助制度の創設 ……10
10 災害応急対策移動施設導入に係る無利子貸付制度の創設 ……11

Ⅲ 主要施策の基本方針 ……12
基本方針１ 防災・減災、国土強靱化 ……13
(1) 災害に強い国土幹線道路ネットワーク（ミッシングリンク解消、４車線化） ……14
(2) 災害に強い道路ネットワーク（災害リスクに対する防災・減災対策） ……15
(3) 発災時に避難や復旧活動等を支える取組 ……16
(4) 人命優先の通行止め・社会経済活動への影響を最小限にするための取組 ……17

基本方針２ 予防保全型メンテナンスへの本格転換 ……18
(1) 地方への財政的・技術的支援 ……19
(2) 定期点検の効率化・高度化、新技術の導入 ……20
(3) 予防保全型の維持管理・老朽化対策 ……21
(4) 高速道路の大規模更新と機能強化 ……22

WISENET2050概要 -国土交通省予算概要（令和7年度道路関係予算概要）-

2050年、WISENET（ワイズネット）の実現

○「2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステム（WISENET※）」の実現のための政策展開により、新時代の課題解決と価値創造に貢献します。

※ World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETwork

重点課題： 国際競争力・ 国土安全保障 ・ 物流危機対応・ 低炭素化

■WISENETの要点

○ **シームレスネットワークの構築**

サービスレベル達成型の道路行政に転換、シームレスなサービスを追求

○ **技術創造による多機能空間への進化**

国土を巡る道路ネットワークをフル活用し、課題解決と価値創造に貢献

▶ 自動物流道路（Autoflow Road）の構築

スイスで検討中の地下物流システムのイメージ
出典：Cargo Sous Terrain社HP

経済成長・物流強化

○ 国際競争力強化のため、三大都市圏環状道路、日本海側と太平洋側を結ぶ横断軸の強化など、強靭な物流ネットワークを構築

○ 物流拠点、貨物鉄道駅・空港・港湾周辺のネットワークの充実や中継輸送拠点の整備等、物流支援の取組を展開

地域安全保障のエッセンシャルネットワーク

○ 地方部における生活圏人口の維持や大規模災害リスクへの対応に不可欠な高規格道路を「地域安全保障のエッセンシャルネットワーク」と位置づけ、早期に形成

○ これまでの地域・ブロックの概念を超えた圏域の形成を支援

三陸沿岸道路（岩手県山田町）

交通モード間の連携強化

○ カーボンニュートラル、省人化の観点から、海上輸送、鉄道輸送等との連携を強化し、最適なモーダルコンビネーションを実現

○ バスタの整備・マネジメントを通じて、人中心の空間づくりや多様なモビリティとの連携などMaaSや自動運転にも対応した未来空間を創出

バスタの整備イメージ（品川駅交通ターミナル）

観光立国の推進

○ ゲートウェイとなる空港・港湾や観光地のアクセスを強化し、観光資源の魅力を向上

○ オーバーツーリズムが課題となっている観光地をデータで分析し、ハード・ソフト両面において地域と連携した渋滞対策等の取組を推進

シェアサイクル導入の促進

高速道路料金割引の見直し

自動運転社会の実現

○ 高速道路の電脳化を図り、道路と車両が高度に協調することによって、自動運転の早期実現・社会実装を目指す

〔2024年度新東名高速道路、2025年度以降東北自動車道等で取組開始、将来的に全国へ展開〕

車両と道路が協調した自動運転

低炭素で持続可能な道路の実現

○ 道路ネットワーク整備や渋滞対策等により、旅行速度を向上させ、道路交通を適正化

○ 公共交通や自転車の利用促進、物流効率化等により低炭素な人流・物流へ転換

○ 道路空間における発電・送電・給電等の取組を拡大し、次世代自動車の普及と走行環境の向上に貢献

○ 道路インフラの長寿命化等、道路のライフサイクル全体で排出されるCO_2の削減を推進

WISENET2050概要 -国土交通省予算概要（令和7年度道路関係予算概要）-

先進的な政策展開により、新時代の課題解決と価値創造に貢献します

WISENET： World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETwork

WISENET2050概要 –WISENETの実現にむけて–

重点課題　国際競争力　国土安全保障　物流危機対応　低炭素化

基本方針　2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な

基盤ネットワークシステム

‖

WISENET（ワイズネット）を目指して

World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETwork

○ シームレスネットワークの構築
○ 技術創造による多機能空間への進化

高規格道路に求められる役割

- 経済成長・物流強化
- 交通モード間の連携強化
- 自動運転社会の実現
- 地域安全保障のエッセンシャルネットワーク
- 観光立国の推進
- 低炭素で持続可能な道路の実現

WISENET2050概要 –【参考】安全保障のエッセンシャルネットワーク–

高規格道路が作り出す新しい人口圏域を意識し、これまでの地域・ブロックの概念を超えた圏域の形成を支援します。

高規格道路がつなぐ拠点人口により、これまでの地域を越えた新たな圏域を創出します。

300万人規模の新圏域

出典:国勢調査(R2)

【参考】三陸沿岸道路の整備効果

・東日本大震災後に事業化された三陸沿岸道路は、事業着手後10年で全線開通し、仙台から八戸間が約360kmの高規格道路でつながりました。

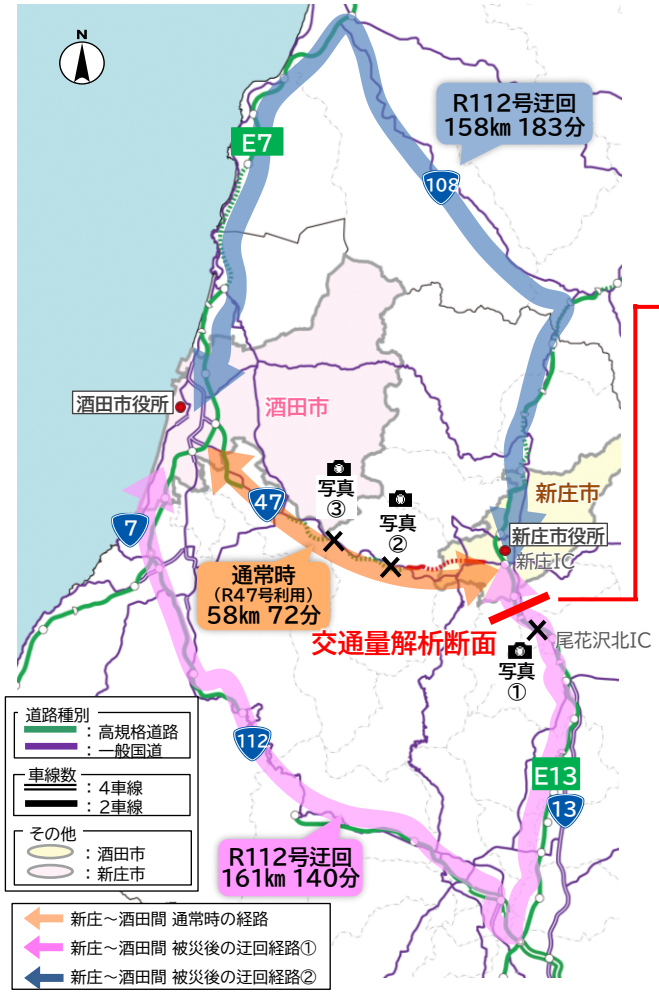
＜直接効果と波及効果　三陸道の「6つの3」＞
・旅行速度:約30km/hアップ
・交通事故:約3割へ減少
・三陸沿岸の教育旅行受入数:約3倍の差
・釜石港の利用企業数:約30倍以上
・工場の新設・増設:約300件
・新規の設備投資:約3,000億円以上

【①令和6年7月豪雨災害時の交通状況】

■7月豪雨により、国道13号において土砂流入による通行止めが発生。また、国道47号では長期間の全面通行止めが発生。
■国道13号の尾花沢市毒沢地区が通行止め時は、東北中央道がダブルネットワークとして機能。
■新庄市～酒田市間の移動には、東北中央道及び国道112号が主な迂回路として機能。

7月豪雨による通行止めと迂回状況

▼R6.7月豪雨による国道47号・国道13号の通行止め発生箇所と迂回路



写真① 国道13号 尾花沢市毒沢地区
（土砂流入）

7/25から8/4まで全面通行止め

写真② 国道47号 戸沢村蔵岡地区
（道路崩壊）

7/25から8/4まで全面通行止め

写真③ 国道47号 戸沢村高屋地区
（道路崩壊）

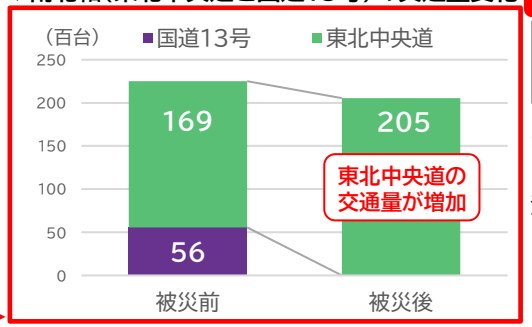
7/25から8/9まで全面通行止め

資料：令和3年度道路交通センサス（※所要時間は新庄市役所～酒田市役所間で算出）
昼間12時間平均速度より所要時間（上下平均）を算出

高規格道路が一般道の代替機能を担う

▼南北軸（東北中央道と国道13号）の交通量変化

ダブルネットワークとして機能



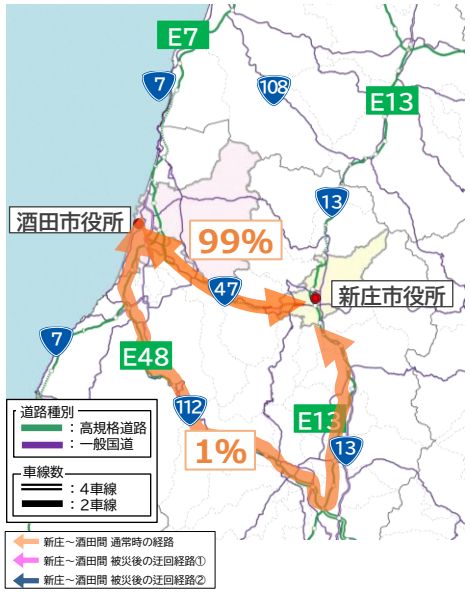
被災前：R6.7.8（月）～7.12（金）の平均値
被災後：R6.7.29（月）～8.2（金）の平均値

※被災後の国道13号は土砂流出による
全面通行止めのため0台とする

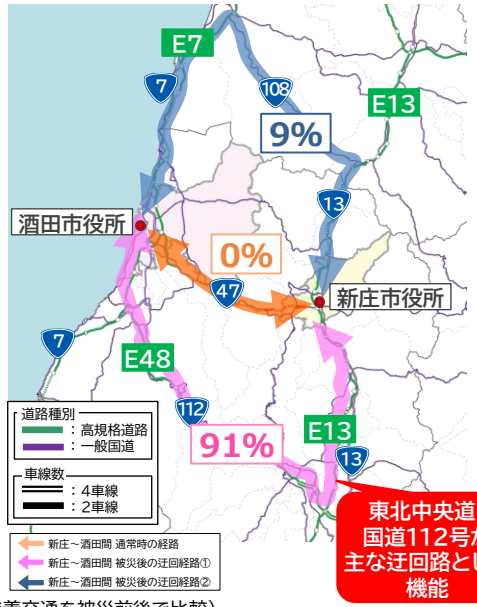
資料：【東北中央道】トラフィックカウンターデータ
（尾花沢北）
【 国道13号 】令和3年度道路交通センサス値

▼新庄市～酒田市間の交通における豪雨災害前後の利用経路割合

被災前：R6.7.8（月）～7.12（金）



被災後：R6.7.29（月）～8.2（金）

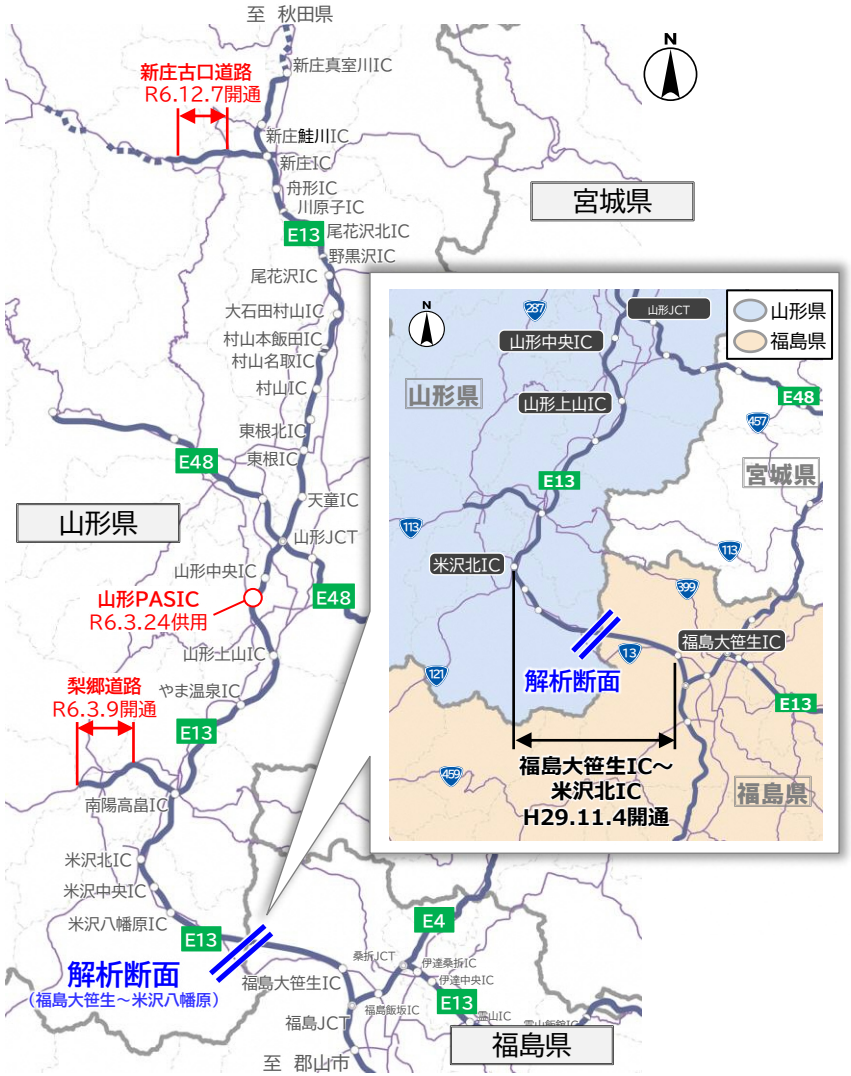


資料：ETC2.0データ（酒田市⇔新庄市の発着交通を被災前後で比較）
被災前：R6.7.8（月）～7.12（金） 被災前後（通行止め発生時）：R6.7.29（月）～8.2（金）

【②山形・福島県間の交通状況】

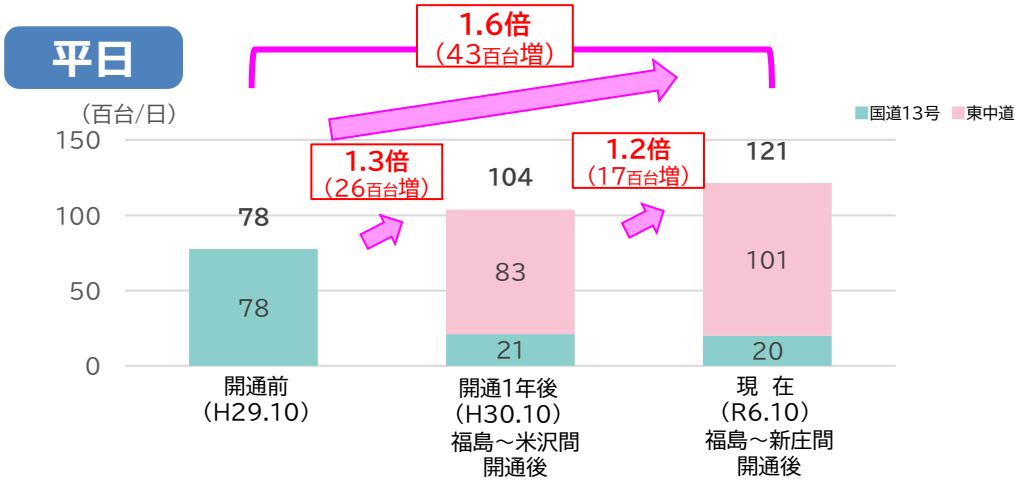
■東北中央自動車道（福島～新庄）の開通により、国道13号から東北中央自動車道に交通が転換。
■時間経過に伴い、平日・休日ともに山形・福島県境部の交通量が増加。特に休日の交通量が増加。

■解析位置図 東北中央道および主な周辺道路のR6年開通状況

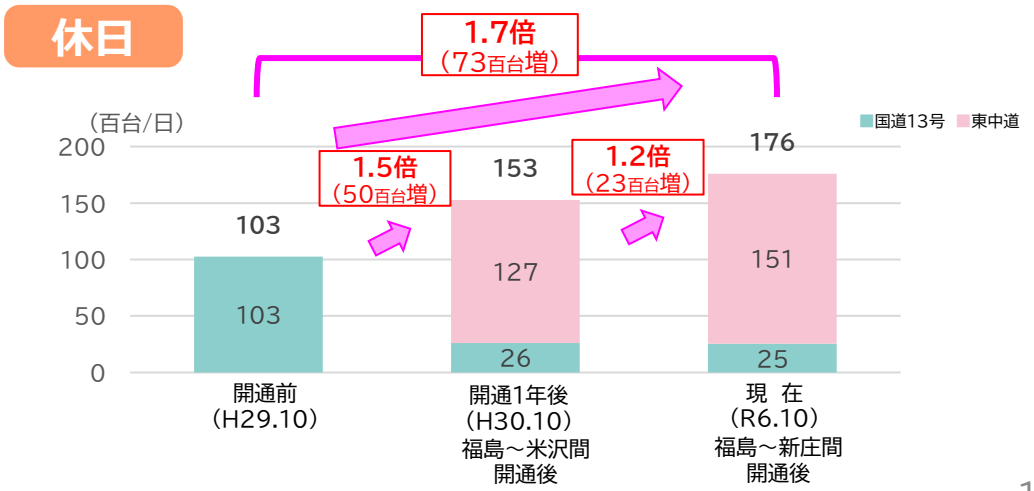


■東北中央道開通に伴う県境間の流動変化

▼ 福島県～山形県の交通量（平日）



▼ 福島県～山形県の交通量（休日）

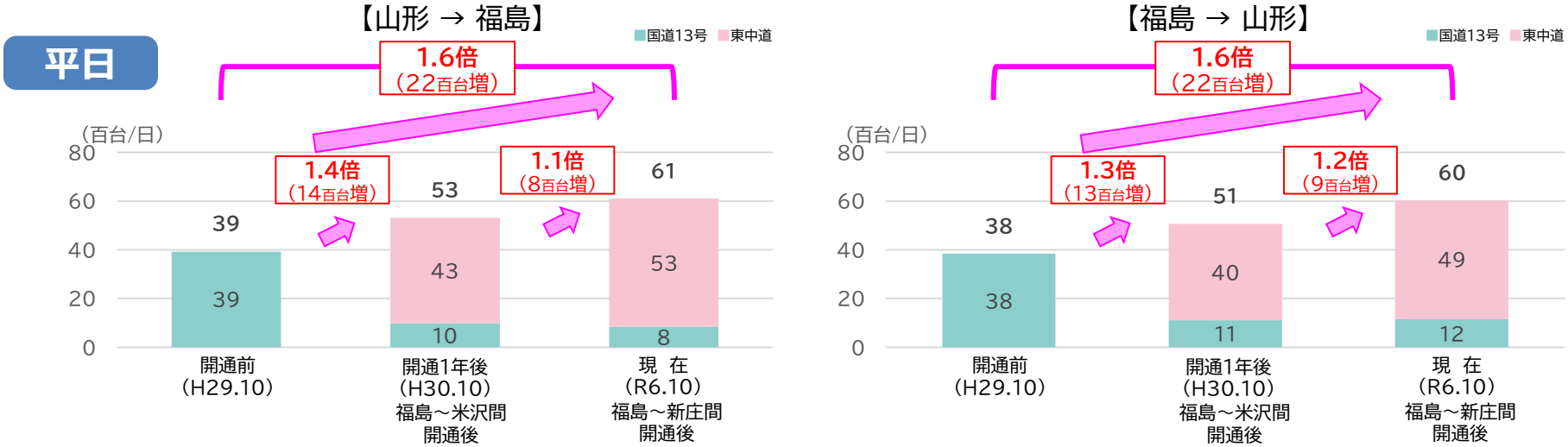


出典：各年トラフィックカウンターデータ　※国道13号：栗子　東中道：栗子（東中道）

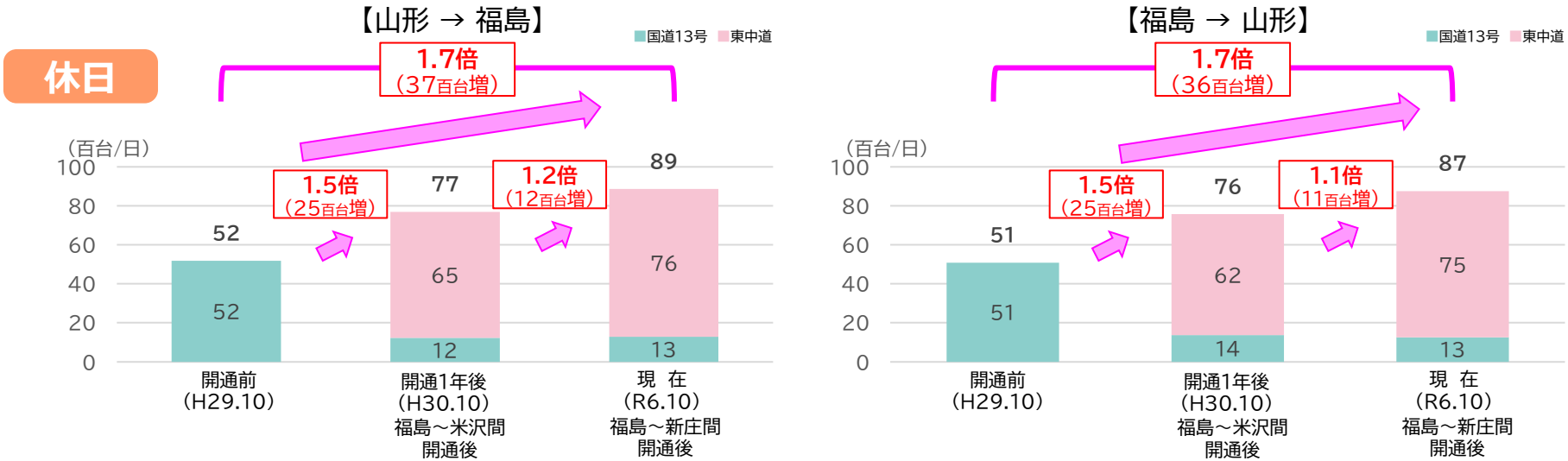
【②山形・福島県間の交通状況】

■更に詳細に、上下線で確認した結果、平日・休日ともに、双方向で交通量が増加。

▼ 福島県～山形県の交通量（平日）



▼ 福島県～山形県の交通量（休日）

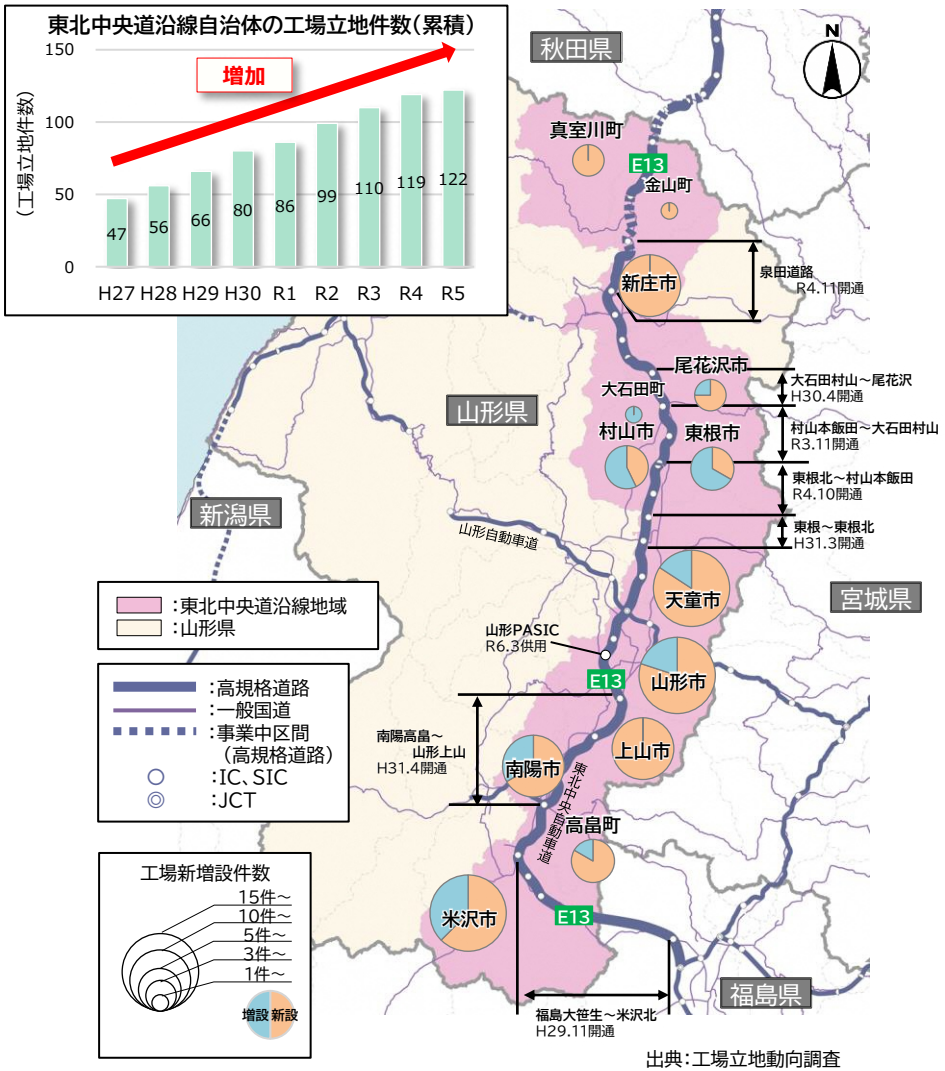


出典：各年トラフィックカウンターデータ ※国道13号：栗子 東中道：栗子（東中道）

【③工業地地価の状況等】

■東北中央自動車道の整備とともに、沿線地域では工場の立地件数が増加。沿線地域における工業地の地価も上昇。
■沿線地域以外の地価は、回復傾向ではあるが10年前の価格に届いていない。
■沿線地域では10年前の地価を上回る結果となっており、県全体の工業地価を東北中央道沿線地域が押し上げている状況。

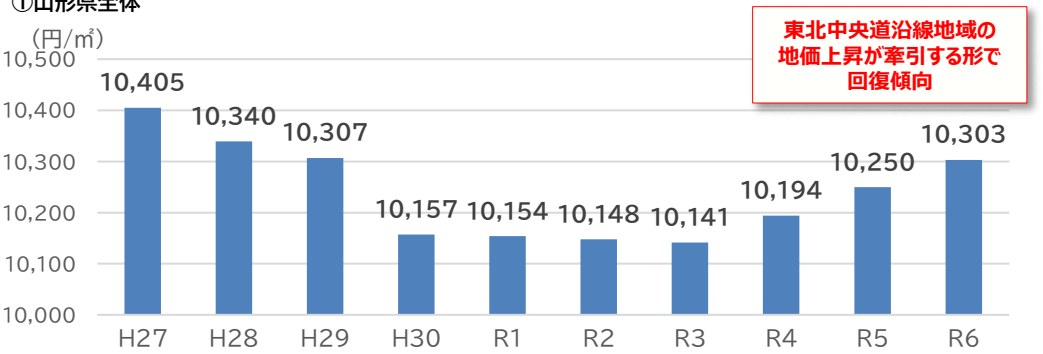
▼東北中央道沿線自治体の工場立地状況（H27～R5）



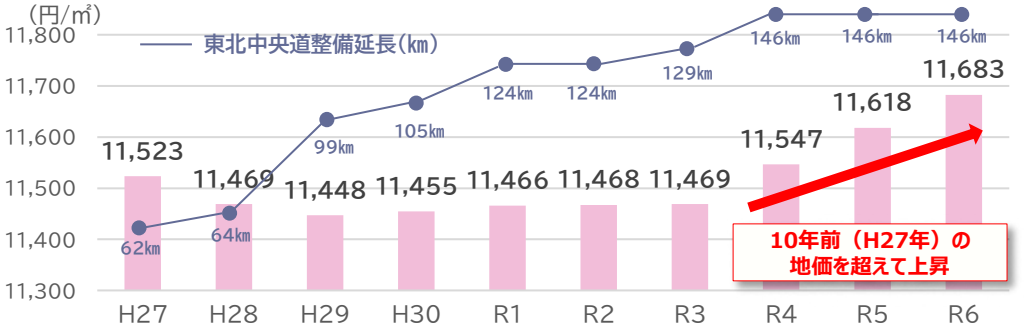
出典：工場立地動向調査

▼工業地地価（平均）の推移（過去10年）

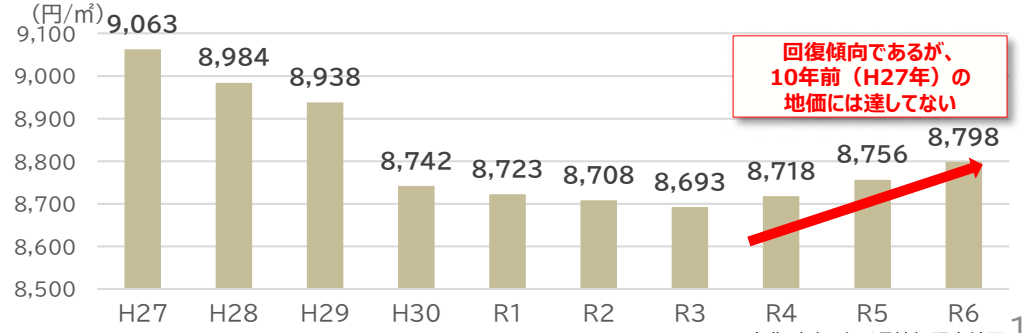
①山形県全体



②東北中央道沿線地域



③東北中央道沿線地域以外



出典：各年 山形県地価調査結果

まとめ

■報告内容から、以下のようなことが言えると考察。

①令和6年7月豪雨災害時における東北中央自動車道の交通状況

■大規模災害リスクへの対応に不可欠な高規格道路「東北中央自動車道」が、「地域安全保障のエッセンシャルネットワーク」として機能

②東北中央自動車道開通に伴う山形・福島県間の交通状況

■「東北中央自動車道」が、県境を超えた新たな交流機会の創出を支援

③東北中央自動車道沿線地域における工業地地価の状況等

■「東北中央自動車道」のネットワーク形成により、企業誘致が進展
地価上昇が沿線地域の資産価値を高め企業活動を支援

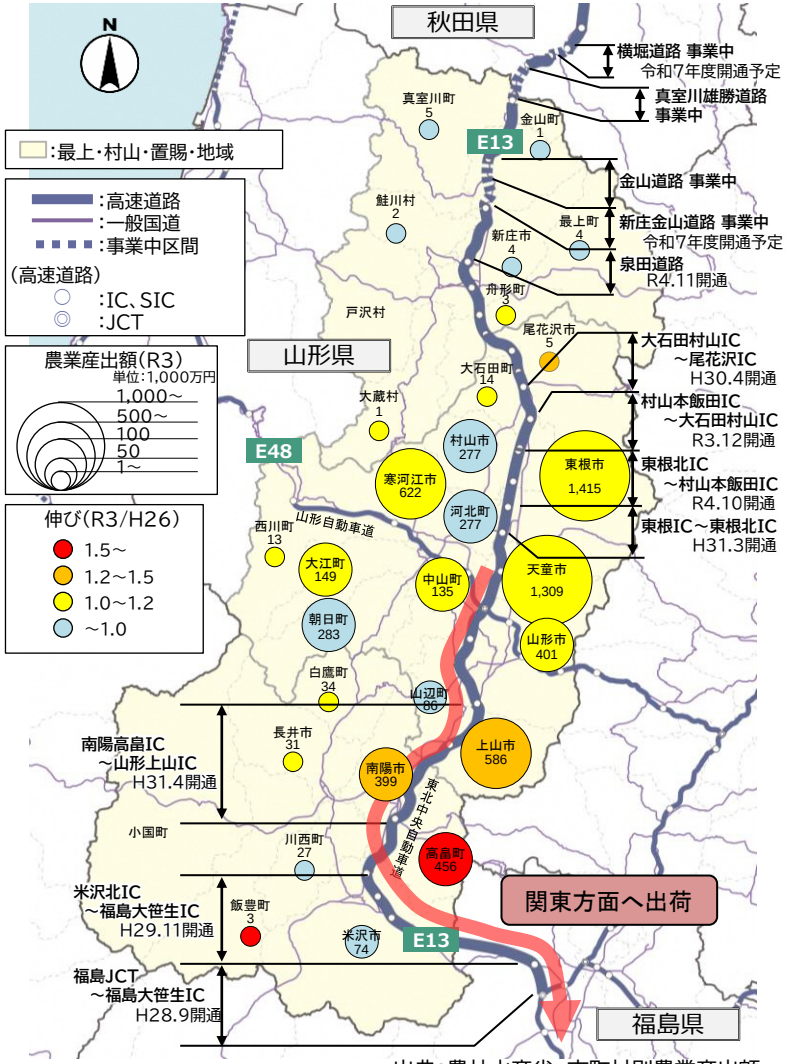
● 今後について

福島～新庄間に続き、今後、秋田県境部の事業が完成することで、3県を結ぶ高規格ネットワークが形成される。
東北中央自動車道は、人口減少や自然災害頻発化などの地域課題に対し、経済活動や安心安全な暮らしの維持への貢献が期待される。
今後も、高規格道路ネットワーク形成による効果を分析・整理し資料を共有予定。

【参考】農業 山形県における農業の現状

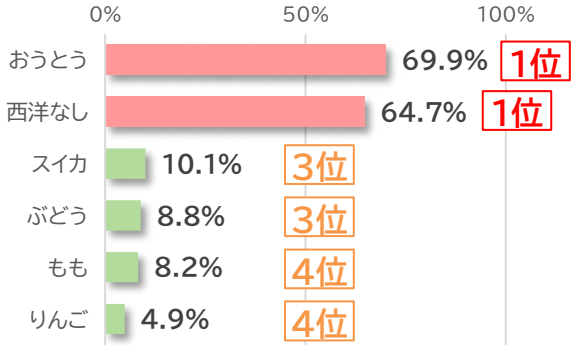
■東北中央道沿線の置賜地域・村山地域の自治体は果物の主要産地として農業産出額が高く、増加傾向で推移している。
■全国有数の果物の産地として全国順位が上位の品目が多く、農業従事者一人あたりの農業産出額も増加傾向。
■多くが関東方面に出荷され、さくらんぼやデラウェアなど、首都圏においても高いシェアを誇る品目が多い。

▼東北中央道沿線市町村の農業産出額（果実）



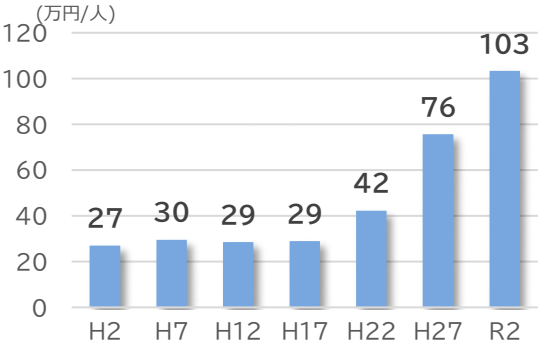
出典：農林水産省　市町村別農業産出額

▼主要果実出荷量の山形県シェアと順位（対全国）



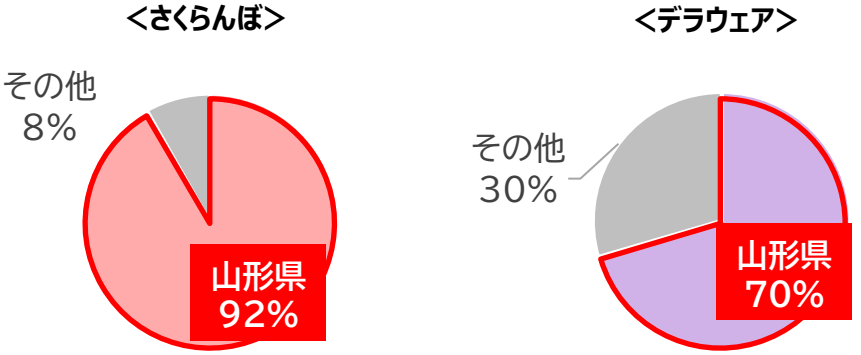
出典：農林水産省統計　作物統計調査（R3）

▼農業従事者一人当たりの農業産出額（果実）



出典：生産農業所得統計、農林業センサス

▼東京都中央卸売市場における山形県産取扱割合

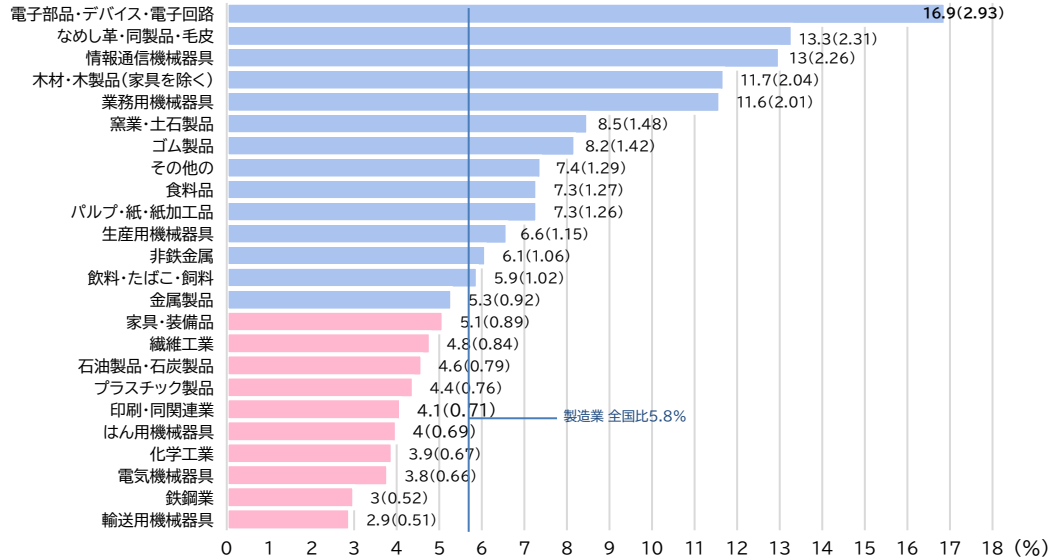


出典：東京都中央卸売市場年報（R4）

【参考】産業（電子部品・デバイス）取引企業数の変化

■製造品出荷額等における東北の全国シェアは5.8%。業種別でみると電子部品・デバイスは16.9%と高いシェアである。
■東北の業種別構成比をみても電子部品・デバイスの割合がもっとも多い。秋田県の業種別構成比における電子部品・デバイスの割合は3割を超え県の主要産業である。その中でも半導体は特定重要物資に指定され更なる市場の拡大が見込まれる。
■横手市の半導体関連企業の取引企業数は増加傾向。山形市、上山市、米沢市など東中道沿線市との取引も創出。

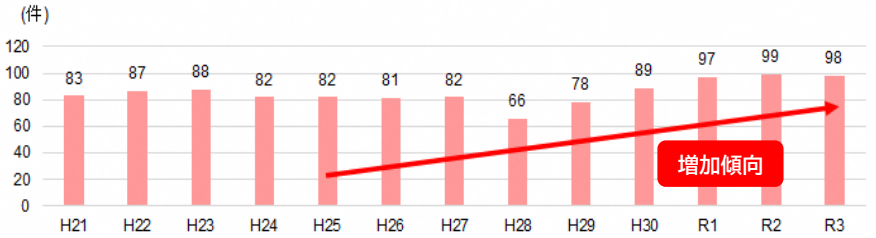
▼製造品出荷額等の東北の全国シェア（2021年）



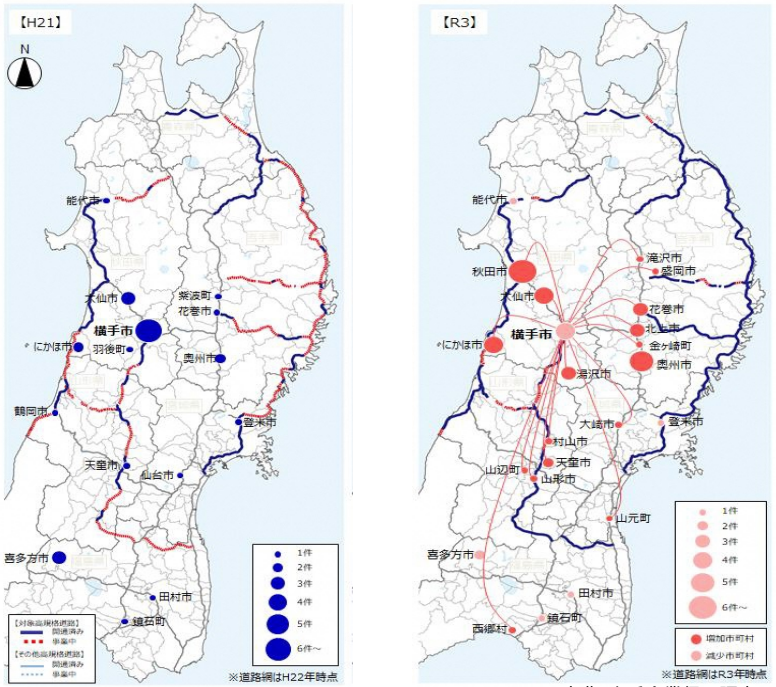
※(　　)内の数字は、特化係数。
特化係数＝東北の構成比/全国の構成比

出典：2022年経済構造実態調査（全事業所）

▼横手市内企業の取引企業数推移（半導体・フラットパネルディスプレイ製造装置製造業）

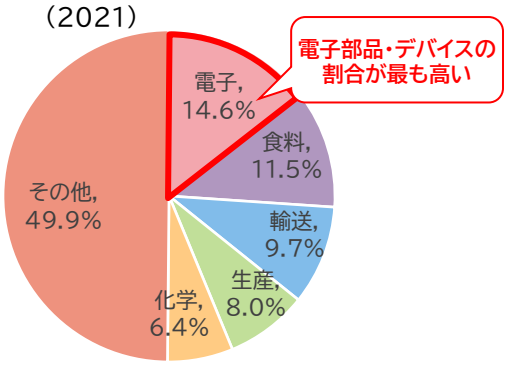


▼横手市内企業と横手市外の取引状況の変化（半導体・フラットパネルディスプレイ製造装置製造業）

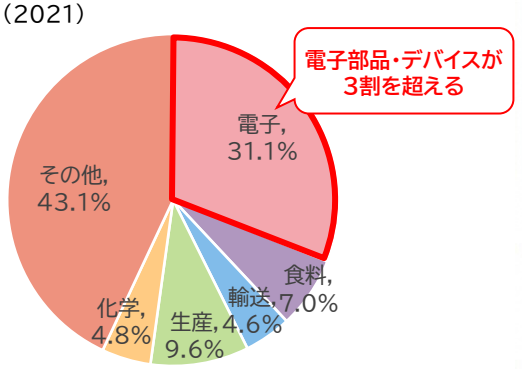


出典：大手企業信用調査

▼東北の製造品出荷額等の業種別構成比（2021）



▼秋田県の製造品出荷額等の業種別構成比（2021）



出典：経済センサス－活動調査（従業者4人以上）、工業統計調査（従業者4人以上）、2022年経済構造実態調査（全事業所）

参考資料

つながりが紡ぎだす地域のちから

東北中央自動車道

山形県

村山市

東北中央自動車道の開通による経済活性化に期待

最上川の水系と肥沃な土地に恵まれた山形県村山市。
豊富な資源と道路インフラを活かした経済発展に期待を寄せています。

取材月日
村山市長
R6.9.30

市長 志布 隆夫 氏

次世代に引き継ぐ魅力ある市を目指して

東を奥羽山脈、西を出羽丘陵に囲まれ、山形県の中心部に位置する村山市は1954年の市制施行で1町5村が合併して誕生しました。2024年には市制70周年を迎えます。日本海側の他の地域と同様、村山市でも人口減少は深刻な問題です。日本の食糧自給率は約38%と、先進国の中で最低の水準です。この先さらに人口減少が進めば、農作物の生産地から都市部への食糧の供給も先細りになることが予想され、日本の将来が心配です。そんな中、今回の東北中央自動車道の開通によって、都市部との往来が便利に、そして盛んになることはとても明るい材料で、期待が持てます。

市民から寄せられる行政に対するニーズでも、やはり交通の利便性というのは一番に挙げられます。村山市から山形市へ通勤する市民が多いのですが、東北中央自動車道を使えば、車で30～40分と、とても便利になり、道路のありがたみを感じています。

次に多いニーズは子育て支援で、先述の人口減少にも直接結びつく課題ですので、私も大変力を入れて取り組んでいます。現在、子どもが生まれると、国から出産一時金として50万円が支給されます。これに加えて村山市では、「すこやか出産祝い金」として、さらに増額して支給しています。こうしたサポートとともに、通勤のしやすさ、日々の生活面の利便性があってこそ、若いご夫婦が安心して子どもを産み、育てていただけます。持続可能な村山市を目指しているのです。

名産は特別栽培米「高鮮度みちのく雪むろ米つや姫」

最上川の豊富な水系と肥沃な土地に恵まれた村山市は山形県下でも有数の良質米の産地として知られており、農業が盛んです。当市の「高鮮度みちのく雪むろ米つや姫」は独自の取組みによりタンパク質を抑えた最高級品であり、ふっくら大粒の米はかめばかむほど甘みが広がります。また、日本最大級の雪むろに保管することで、いつまでも新米同等の鮮度を保つことができます。最近は6次産業が注目されており、村山市も事業者への支援に力を入れております。

気候の寒暖差が大きい村山市では、果物の栽培も盛んです。糖度の高さが自慢のスイカのブランド「尾花沢スイカ」や高級品のサクランボ、洋梨のラ・フランスも名産です。東北中央自動車道の整備によって、これらの果物も安全に輸送できるようになりました。輸送時に揺れて果物が傷んでしまうと、高く売れないので、路面の凸凹が少ない高規格道路が非常に重要な役割を果たしています。

米どころの山形では、酒造りも盛んです。中でも地元の高木酒造が造る最高峰の日本酒「十四代」は幻の名酒といわれ、何十倍ものプレミア価格がついている商品もあります。今後はこの十四代をからめた観光イベントなども考えていきたいですね。

農業も最近は機械化が進み、人手がいらなくなりました。今まで数十人でやっていた農地を数人でやるという時代が既に来ていて、法人化も進んでいます。現代的な農業にすることで、収入も安定し、若い人や新しい業者が入ってきやすくなるかもしれません。また農作物も販売する市場があり、鮮度を保ち傷まずに運送できてこそ、高付加価値のある商品として流通させられます。

工業に関しては、市の西部に新工業地帯を造成して、そこに来てもらうということで、村山市だけでも現在、中小企業は150くらいあります。数人の会社から300人規模のところまでさまざまです。工業の利点は小さな面積で多くの雇用を生み出し収益を上げることができ、税収も上がるところで、人口減少対策としても非常に効果的です。工業製品も、物流が円滑に可能になってこそ、収益があげられます。

農業でも工業でも道路による輸送は事業を成立、持続させるために重要な役割を担っています。

道路整備により交流が生まれビジネスチャンスも拡大

現在、東北中央自動車道が段階的に開通し、まだ新庄市以北は整備中ですが、村山市にもさまざまな面で良い影響が出ています。例えば7ヘクタールの広大な敷地を誇る市内有数の観光地、東沢バラ公園の来場者数は、2021年には約94000人だったのが、東北中央自動車道開通後の2022年には約101000人にアップ。山形県内だけでなく、福島県や秋田県などからも観光客が訪れるようになりました。これから東北中央自動車道も秋田県方面へとさらに整備が進み、また、日本海側へ進む横軸である国道47号も整備中で、令和6年秋には新庄古口道路が開通予定です。

これらの広域道路ネットワークが整備され、中央とつながることで、この地域の物流や観光には大きな力となります。秋田県をはじめ、全国から村山市に遊びに来ていただいて、バラ園を見たり、地元の美味しい米や酒、果物を味わってほしいですし、こうしたリソースをいかして村山市の地域ブランドを創り上げていきたいです。

農産物の輸送にしても、今は生産者と消費者の間にいろんな中間業者が入っていますが、道路インフラ整備によってそれが簡略化され、より鮮度のよいものがすぐ食卓に届いたり、生産者同士の交流も生まれるかもしれません。今年は農林水産省の方々が初めてサクランボの視察に来られたのですが、これも道路開通のおかげです。実際に会って、生産現場を見ていただくことで、信頼関係も生まれます。村山市の素晴らしいリソースと道路ネットワークを活かした新たなビジネスチャンスの拡大、経済発展に期待しています。

バラの花が満開の東沢バラ公園

銀山温泉組合

尾花沢市

ここにしかない景観を存分に味わえるように

山形県尾花沢市の静かな山あいに、大正浪漫あふれる木造建築の宿が軒を連ねる銀山温泉。古き良き魅力を未来へ受け継いでいくために、高速道路の役割が期待されています。

銀山温泉の魅力は先人の努力で守られてきた

銀山温泉はその名が示す通り、かつては銀山で繁栄した場所です。室町時代に加賀国の儀賀市郎左衛門がこの地で銀を見つけたことにはじまり、江戸時代には「延沢銀山（のべさわぎんざん）」として日本三大銀山に数えられていました。温泉は銀の採掘時に偶然発見され、江戸後期にはすでに全国の温泉番付に記されるような温泉地だったようです。

延沢銀山が衰退し人口が激減した後も、ひなびた風情の温泉宿を営んで湯治客を迎えていましたが、1913年（大正2年）の大洪水でほとんどの宿が流され、源泉の湧出も減ってしまいました。その後は生活の立て直しに追われる歳月が流れましたが、新たな源泉をボーリングする気運が高まり、大正から昭和にかけて温泉街として盛り返します。銀山温泉の特徴を成す、3～4階建ての多層木造建築の多くはその頃に建てられたものです。この地が山深く、大型の重機が入れない場所だったことも、建物が当時の姿を留める要因になったと思います。

大正末期から昭和初期の洋風木造建築が立ち並ぶ

しかし、それだけでなく街全体で歴史的価値を維持しようとしてきた先人たちの努力が、開湯から約500年を経た今、ますます国内外の観光客を惹きつけているものと考えます。1986年（昭和61年）からは「銀山温泉家並保存条例」によって外観の意匠を維持するルールを皆で守り、石畳やガス灯の整備や電線の地中化も行うなど、建物にふさわしい街並みを作ってきました。共同浴場の建て直しの際には、景観デザインの専門家を囲んで話し合い、銀山川の橋の欄干と、川の両脇に建つ宿がより美しく見えるようにと、場所を下流に移して建築するなど、固定観念にとらわれない発想も取り入れながら、銀山温泉の一層の魅力づくりに取り組んでいます。

オーバーツーリズム対策が持続可能な観光地をつくる

これからの銀山温泉を見据え、魅力ある温泉街であり続けるために、今、取り組んでいるのがオーバーツーリズム対策です。コロナ禍以降、観光需要が急速に回復しているのは喜ばしいことですが、キャパシティを超えるお客様が集中し、お客様の満足度が低下したり、住民の生活に影響が出たりする事態は、全国の観光地同様に課題になっています。

しかし、単純に人を抑制するだけでは地域経済的に持続可能な観光地はめざせません。訪れた方々がただ街並みの写真を撮って帰るのではなく、温泉街でゆったりと落ち着いてお食事やお買い物、そしてご宿泊を楽しんでいただけるようお客様の行動を変える環境を整えることが必要です。

2020年から3年間実施したライトアップイベント「千年廻廊」では、ご宿泊のお客様を除き、土日祝日の夕方5時から夜9時の温泉街への入場を完全予約制（無料）としました。これはコロナ禍の密を避ける安全対策かつ、温泉宿の夜景を見るために人が集中する時間帯に、混雑を緩和する具体策の実証実験でもありました。

オーバーツーリズムには、万能な解決策があるわけではなく、地域の特性を踏まえて模索していかなければなりません。

銀山温泉を訪れるお客様の交通手段はほとんどが車です。また、近年は以前のようにバス旅行でみえる団体のお客様が減り、自家用車やレンタカーで来られる個人旅行のお客様が多くなりました。そうした現状から考えると、首都圏や仙台方面、山形市内からのアクセス道である東北中央自動車道と、そこに交差して東西を結ぶ横軸の国道47号の整備が、お客様が訪れやすくなりさらに行動を変えていく鍵になるのではないかと思っています。

新たな道路の整備にともなうお客様の行動の変化に期待

東北中央自動車道が新庄市まで全線でつながりました。これにより直近の尾花沢ICまでの利便性が良くなり、案内もしやすくなりました。雪が多い地域なので冬季は新幹線の運休することもあります。高速道路は鉄道よりも雪に強く、山形新幹線が止まった際には、銀山温泉組合でバスを出し東北中央自動車道を利用して、お客様を無事に仙台まで送り届けたこともありました。

そして、2024年（令和6年）に国道47号新庄古口道路の開通で期待しているのは、お客様の周遊の範囲が広がることです。これまでも銀山温泉の次の目的地として、新庄方面への行き方をお客様に尋ねられることがありましたが、これからは非常にラクで速い経路をご案内できます。所要時間も読みやすくなるので、お客様も以前より広い範囲で山形を巡る計画が立てやすくなると思います。

そうした可能性が広がれば、自ずとお客様の行動も変わってくるはずですし、これまでにない興味・関心を持ったお客様も来てくださるようになるかもしれません。

変化に対応し、私たちも特色ある街づくりを強化していきたいと思います。銀山温泉の魅力は何といっても大正浪漫あふれる景観です。その本質は変わりませんが、夜景に限らず、昼間の景観をゆっくりと眺め、体感していただけるような屋外ソファや新たな飲食施設など、お客様の視点で既存にない魅力づくりをめざしています。道路整備により、来て頂き易くなったことを活かしさまざまな季節・時間帯にお客様に訪れて頂き、滞在時間にゆとりができたことで味わい深い景観をたっぷりと楽しんでいただければと思います。

銀山温泉組合 組合長 古山閣 代表取締役 **脇本 英治 氏**

ライトアップされた街並み

取材月日
銀山温泉
R6.10.1

山形航空電子株式会社

新庄市

道路の利便性が技術革新と生産性に貢献

優れた技術力で世界シェアを持つ電子部品メーカーの生産拠点、山形航空電子株式会社。東北中央自動車道の整備の進展が、さらなる発展に貢献します。

スマート化が進んだ工場で世界に誇る電子部品を生産

山形航空電子株式会社は、電子部品メーカーとしてグローバルに事業展開を行う日本航空電子工業株式会社のグループ会社です。コネクタ事業の主力工場として弘前航空電子株式会社と共に、モバイル製品、自動車、産業機器用のコネクタの生産拠点を担っています。コネクタとは、電子機器の回路と回路を接続し、電気や光などの信号を送るためのキーデバイスで、電子化が進んだ現代社会において、パソコンや家電から、医療用機器、鉄道車両や発電設備まで、あらゆる製品の電装部品に不可欠なパーツです。当社で製造しているコネクタは、スマートフォンやスマートウォッチなどの端末機器や、自動車のADAS(先進運転支援システム)やエアバッグなど、電子化が進んだ現代社会において、仕事や生活になくてはならず、今後もますます必要とされると思います。

コネクタの需要は世界的に高まっており、スマートフォン関連だけでも当社の生産量は月2～3億個に上ります。製品がコンパクトになるにつれて、電子部品も小さくなり、より高精度な技術が求められています。また、自動車に使われるコネクタは人命に関わるものですから、品質第一が大前提です。2023年には山形県新庄市の工場敷地内に、新たに第2工場新棟（B棟）を建設しました。今後拡大する電気自動車に必要となる大電流・高電圧コネクタの生産拡大に向けて、グループ最大クラスのプレス機と成型機を導入しました。同時に省エネに配慮し、第1工場も含めて工場で使用する電力の100%を再生可能エネルギー由来電力でまかなっています。あわせてライン毎の電力使用量をリアルタイムで見える化し、機械の稼働を自動制御することにより、環境にやさしい工場を実現しています。

EV車・産機市場向け生産能力増強に向けた新棟増床（2023.06）

また、スマート化された働きやすい環境で、技術者が高精度な技術を蓄積できるようにしています。こうした環境整備は、海外メーカーにも関心を持たれており、北米、欧州などからの工場見学が増えています。

東北中央自動車道の開通で生産リードタイムが短縮

製品の開発・生産・販売は、国内外のグループ各社をネットワークして行われています。技術開発は、日本航空電子工業の昭島事業所（東京都昭島市）が一括して取り組み、その設計に基づいて富士航空電子株式会社（山梨県上野原市）で、金属端子や樹脂の成型部品といった製造のベースとなる金型が作られます。また、生産ラインの装置は同じくグループ会社である盟友技研株式会社（福井県福井市）で製造され、それぞれ山形航空電子に運ばれます。原材料の金属類については、関東や関西の材料メーカーから取り寄せています。

一方、当社で生産した電子部品は、平均すると10トントラックで月160台ほどのペースで、昭島事業所に隣接する物流センター、ニッコー・ロジスティクス株式会社の倉庫へと納品し、そこから国内・海外のクライアント企業に出荷されていきます。

これらの輸送にかかる時間は、製造業に重要な生産リードタイムに大きく影響し生産性向上にも関わります。迅速で安全な輸送を支えているのが高速道路です。東北中央自動車道の延伸で、より効率的な輸送が実現しています。新庄ICが供用されてから、関東方面との時間距離はおよそ1時間以上短縮されています。また、近年は集中豪雨が頻発化し、事故などで通行止めになると、たちまち輸送の遅れが発生しますが、東北中央自動車道はそれが少ないと感じています。計画通りの安定的な輸送が実現できることも、東北中央自動車道を利用する大きなメリットです。

東西南北への利便性を高める横軸の整備に期待

東北中央自動車道の整備にともなって、通勤圏も拡大しています。通勤圏の目安となる車で片道約1時間圏が広がり、東根市や山形市から通う社員も増えてきました。こうした状況をふまえ、今後は採用範囲も広げていきたいと考えています。

新庄は交通の十字路。鉄道でも新庄駅は、奥羽本線と陸羽東線、陸羽西線接続する要衝です。高速道路に新庄を中心に東西南北がつながることで、ますます便利になり、利用も増えていくと思います。グループのもう一つの生産拠点である弘前航空電子との行き来も多いので、新庄IC以北の早期開通に大いに期待しています。

また、2024年12月に東北中央自動車道に交わる横軸となる、国道47号 新庄古口道路が全線開通し、鶴岡市など県内の他企業と連携した事業展開がより図りやすくなります。さらに西へ延びて新庄酒田道路が全線開通し酒田港までつながると、海上交通を利用した輸送計画も立てやすくなり実現の可能性も高まります。特に海外との取引には、酒田港から九州の門司港や博多港を経由した航路が開設されていて、より効率的で低コストの輸送が可能になるため、整備の進展を心待ちにしています。

これからも山形の地から世界トップレベルの技術を発信してまいります。そのためには技術革新と生産性向上の両輪をまわすことが必要です。グループ内の技術開発と生産の連携を緊密にし輸送の時間距離を縮める道路インフラの整備は、事業を発展させていくうえで大変重要だと考えています。

取締役 総務部 課長 **武田 靖 氏**
高橋 秀哉 氏

山形航空電子と東北中央自動車道

取材月日
トラック協会・航空電子
R6.11.8

公益社団法人
山形県トラック協会
天童市

輸送時間の短縮によって労働時間も適正化へ

山形県のトラック運送事業者が業界の持続的発展めざしてつくられた山形県トラック協会
東北中央自動車道の延伸が、近年の運送業を取り巻く課題の解決にもつながっています。

安全性の向上から災害時の安心まで組織的に取り組む

山形県トラック協会は、1940年（昭和15年）に山形県貨物自動車運送事業組合として発足しました。戦後に組合を解散して山形県トラック協会に改組し、1974年（昭和49年）に社団法人山形県トラック協会を設立。その後、国の制度改正を受けて、2013年（平成25年）、公益社団法人山形県トラック協会となりました。

現在、会員数は400社、（2024年3月現在）総車両数は9442台。山形県内を内陸、庄内、置賜の3地域に分けて支部を置き、さらに組織全体としてトラック運送事業の発展を図るための、専門的な委員会や部会を設けて活動しています。

主な事業を挙げると、まず適正化対策事業があります。東北運輸局から「山形県適正化事業実施機関」の指定を受け、会員である事業者が法令を順守して、取引先はもちろん広く市民の皆様から信頼される輸送サービスを提供できるよう、職員が事業所を巡回し評価と指導を行っています。交通安全対策事業では、事故防止のための研修会を開いています。啓発活動にも力を入れ毎年、「交通事故・労働災害絶滅総決起大会」を開催して意識の高揚を図り、定期パトロールを行うほか年末には安全総点検にも取り組んでいます。近年、車輪脱落事故が増加した年がありましたが、協会ではただちに対策を強化し、翌年には車輪脱落事故ゼロを実現しています。

車輪脱落事故防止研修会

緊急輸送対策事業としては、山形県との締結により、自然災害や鳥インフルエンザ発生など非常事態の際に、速やかに緊急輸送を行う体制を整えています。また、山形県トラック協会本部の建物は、災害に備えた備蓄品をストックし、被災者の受け入れも可能な「山形県トラック総合会館防災・研修センター」の役割も担っています。

さらに、昨今の社会問題であるドライバー不足に対応し、例えば女性部会に所属する会員が、女性の立場から改善点を見いだし、より働きやすい職場づくりをめざしています。山形県内で女性ドライバーは丁寧な仕事に定評があり、学校給食や地場産業間の配達などで大変活躍しています。今後の求人につながるよう、施設整備に努めながらイメージの刷新を図り、女性ドライバーの増加をめざしたいと考えています。

取材月日
トラック協会
R6.11.8

高速道路による時間短縮が多様なメリットを生み出す

山形県から県外への輸送品で多いのは、やはり青果物です。内陸地域ではサクランボやスイカ、ラフランス、庄内地域ではメロンやカキ、最上地域ではキノコなど、全国に知られる特産品が数多くあります。また、食品・飲料メーカーの工場や自動車部品、建築資材の製作所も大小あり、北関東や首都圏、近畿地方へと出荷しています。近年ではジェネリック薬品の製造も好調で全国から引き合いがあります。いずれも人々の暮らしの営みに欠かせないものばかりです。

これらの長距離輸送で課題となっているのが、2024年4月1日に法改正された労働時間と走行距離の規制です。労働時間を短縮する対策として、近年、ドライバーを交替する体制づくりに取り組んできました。かつては県内の生産者を回って集荷するドライバーと、山形県内の集積所で仕分けをした後に県外へ運ぶドライバーが同じというケースも多かったのですが、今では集荷と長距離輸送は完全に切り分けています。同時に、積み替えの省人化を図るため積載パレットの利用を浸透させてきました。

そして何といっても、時間距離を縮める有効な手段は高速道路の活用です。東北中央自動車道の延伸によってその効果はさらに大きくなったと実感しています。特に庄内・最上地域から東北中央自動車道を首都圏方面へ南下するルートは非常に利便性が高いです。また、内陸地域から関西方面へ行く場合にも、東北中央自動車道を通って南陽高畠ICから新潟を経由して向かうことで時間距離を縮めています。事業者の声では、目的地まで約1時間もの短縮が実現しているということです。輸送時間を少しでも早めることは、これまで青果物の鮮度維持や工業製品の生産リードタイムの短縮において重要とされてきましたが、近年では、労働や雇用といった社会課題の改善、解決にも直結しています。

安全輸送の面からも高速道路を選択したい

今後、道路整備は、東北中央自動車道が新庄から北へ、さらに新庄I酒田間がつながることによって、一層利便性が高まると期待しています。便利になればそれだけ利用も増えると思います。実際に東北中央自動車道には山形県内の車両だけでなく、秋田県ナンバーのトラックが増えています。

また、高速道路は、一般道に比べて事故率が低いとされています。すなわち高速道路の整備は交通安全面の効果も非常に大きいと思っています。事業者の安全、荷物の安全、そして荷主の皆様は安心を担保できます。以前は有料道路料金が輸送費に含められ事実上加算されないこともありましたが、法改正に伴い、荷主企業のご理解・ご協力をいただき、交渉がしやすくなっていることもあり、高速道路の利用はますます進むでしょう。

さらに山形県の地域的な要望として冬季間の安全と通行止めの回避を実現できればと思います。輸送ルートは年間、安定的に使えてこそ計画が立てやすくなります。安全・安心な高速道路を活用し、山形県トラック協会ではこれからも山形県内から全国各地へ、皆様の暮らしを支えるべく、日々の輸送を担ってまいります。

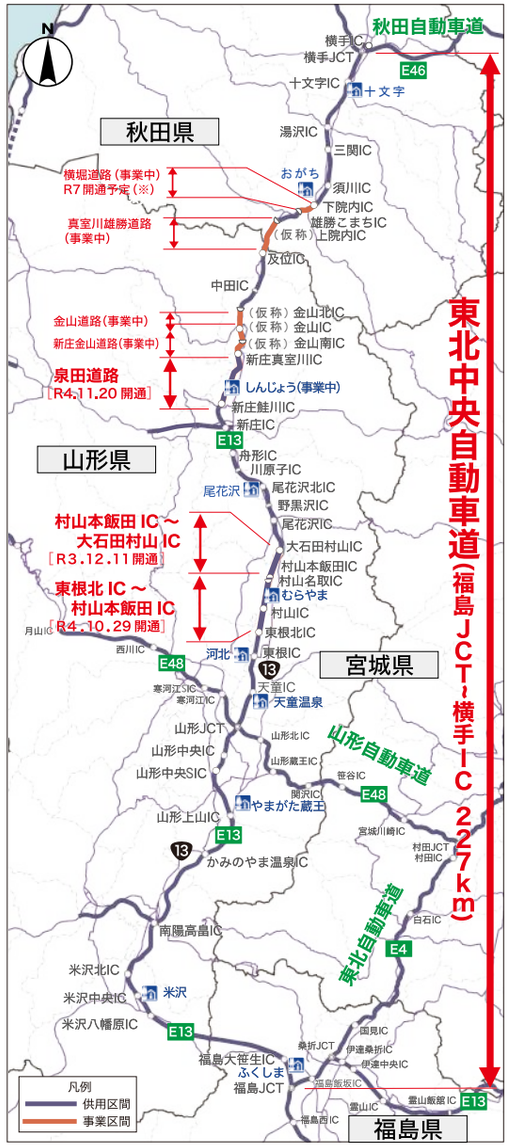
事務局長兼総務部長 土屋 利昭 氏
業務部（置賜支部担当）部長 小林 朝彦 氏

能登半島地震緊急支援物資輸送

東北中央自動車道の整備効果

東北中央自動車道の整備により、沿線地域の産業・観光の振興・農産物の輸送安定化に寄与。

東北中央自動車道の計画概要



※トンネル工事、埋蔵文化財調査が原因に進んだ場合
※東北中央道のICから2km圏内もしくは国道13号沿線（計画含む）にある道の駅を掲載

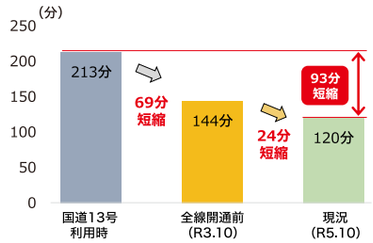
▼東北中央道（福島 JCT- 横手 IC）の供用延長

総延長	約 227 km
供用延長	約 207 km
事業中延長	約 20 km

▼東北中央道の利用状況

大石田村山 IC 付近（R5.9）

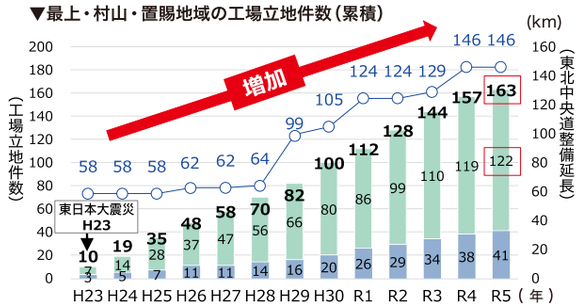
▼新庄市-福島市間の所要時間の変化



出典：
R3 全国道路・街路交通情勢調査（昼間 12 時間平均旅行速度）
東根北～大石田村山間は 80km/h
新庄市は新庄 IC、福島市は福島 JCTを拠点とした

工場立地件数の推移

▼最上・村山・置賜地域の工場立地件数（累積）

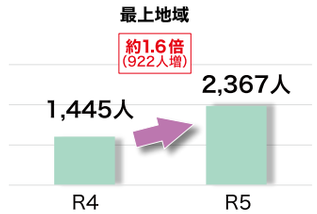


最上・村山・置賜地域のうち、東北中央道沿線市町村が約7割を占める

※整備延長は東北中央道
（福島 JCT ～山形・秋田県境）
出典：工場立地動向調査

観光客の推移

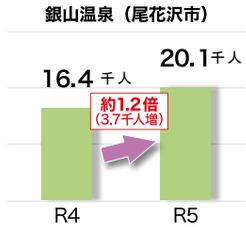
▼来訪者数の変化（最上地域）
（R4・R5の5月期休日）



最上地域及び尾花沢市の温泉地において関東から来訪者が増加

出典：内閣官房・経済産業省提供
地域経済分析システム（From-to 分析）※
※携帯電話のアプリ利用者の位置情報を用いたもの
●対象期間：R4.5・R5.5
●休日 14 時の居住地別滞在人数から算出

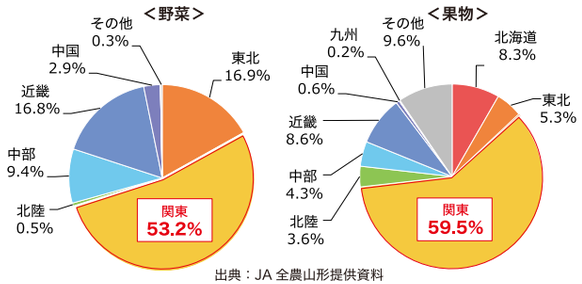
▼入込客数の変化（銀山温泉（尾花沢市））
（R4・R5の5月期休日）



出典：山形県 HP

首都圏の食を支える県産農産物

▼全農山形の出荷先割合（R5年）



出典：JA 全農山形提供資料

■東北中央自動車道の整備により、主に村山・最上地域の山形県産農産物（野菜・果物）の首都圏出荷時には、東北中央自動車道と山形自動車道及び東北自動車道を状況に応じた経路選択が可能となり、農産物の配送遅延の回避など輸送安定化に寄与

山形県産の農産物の首都圏出荷向けが約6割を占める

国土交通省　東北地方整備局
山形河川国道事務所　調査課
〒990-9580　山形県山形市成沢西四丁目３番５５号
TEL. 023-688-8940
https://www.thr.mlit.go.jp/yamagata/

2024年12月発行