

東北中央自動車道

なんようたかはた やまがたかみのやま
(南陽高畠～山形上山)

【再評価】

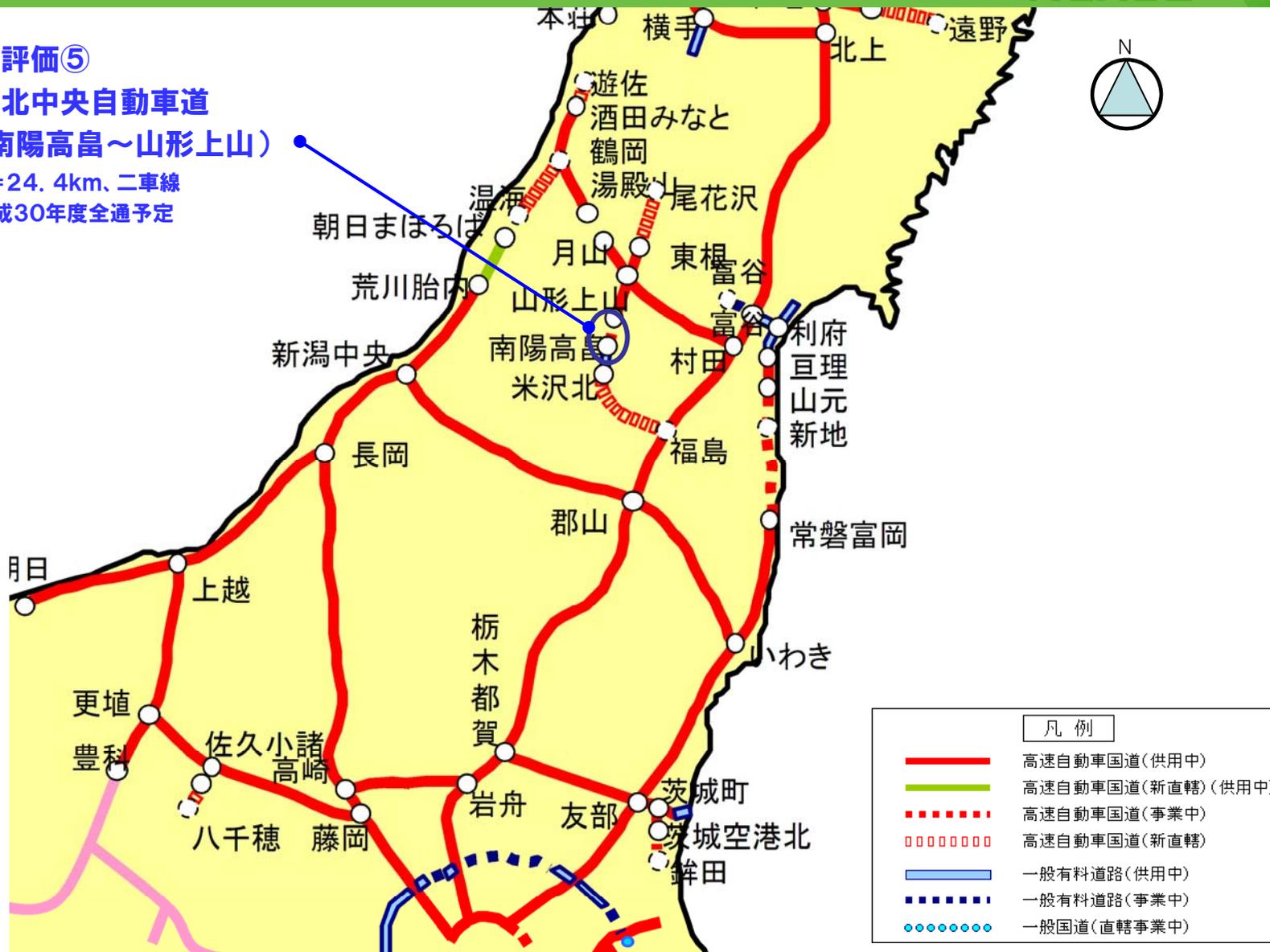
平成23年12月6日

あなたに、ベスト・ウェイ。



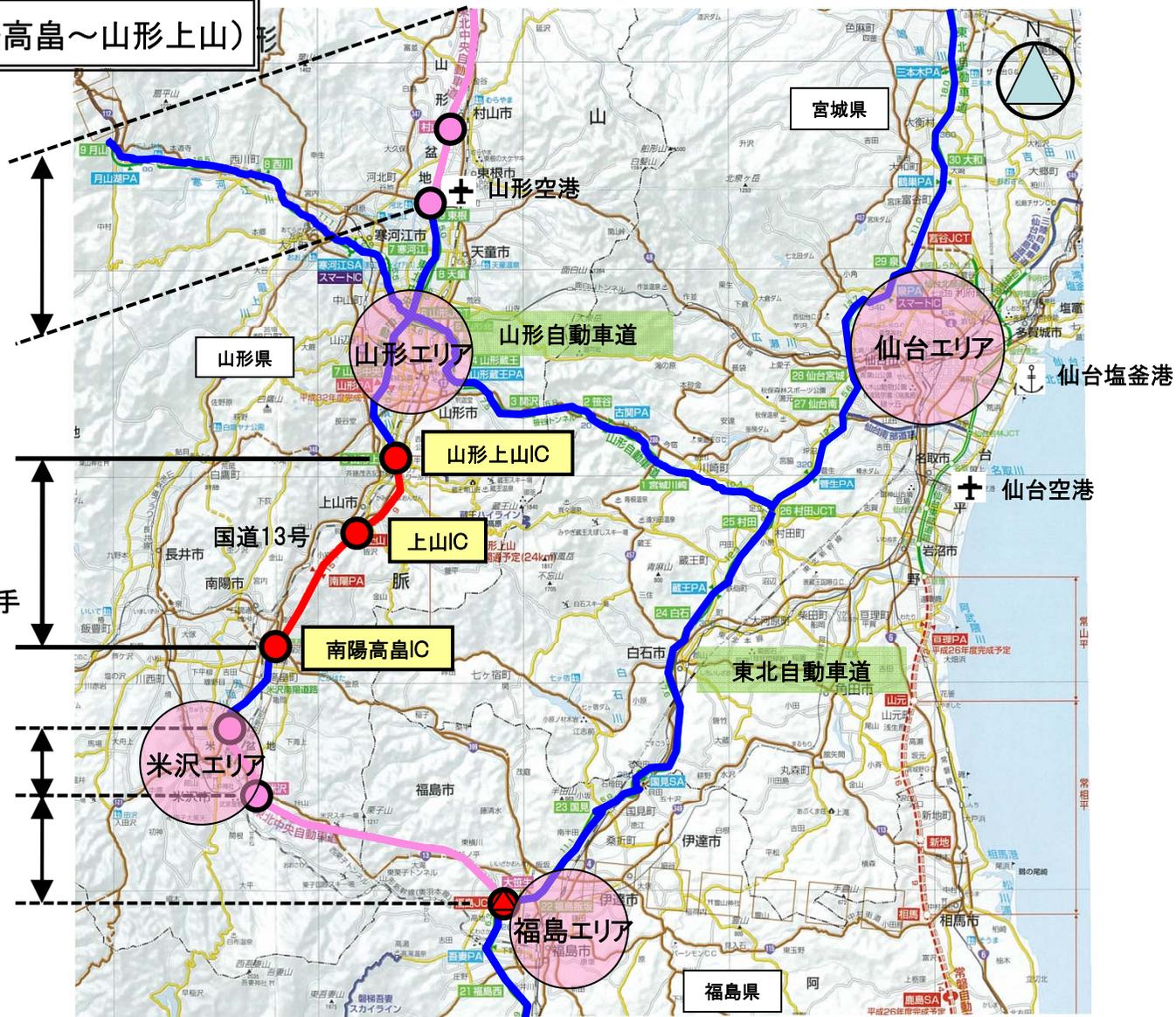
1. 位置図

再評価⑤
 東北中央自動車道
 (南陽高畠～山形上山)
 L=24.4km、二車線
 平成30年度全通予定



1. 位置図②

東北中央自動車道（南陽高畠～山形上山）



(新直轄区間)
東根～尾花沢
【建設中】

H30年度完成予定
L=24.4km

用地取得：約 2割
工事：準備工事着手

(新直轄区間)
米沢～米沢北
【建設中】

(新直轄区間)
福島～米沢
【建設中】

2. 事業の目的および概要

(1) 事業の目的

東北中央自動車道は、並行する一般国道13号とのダブルリンクによる道路交通の信頼性向上、福島と山形等の県都間の旅行時間短縮、一般国道13号の混雑緩和・地域環境改善、沿道地域の住民生活・経済・産業・文化への貢献、東北自動車道・山形自動車道とダブルネットワークを構築することによる災害時の救急輸送ルートとして寄与することを目的としている。

(2) 事業の概要

- ◆ 区 間 自)山形県東置賜郡高畠町大字深沼
至)山形県上山市金瓶
- ◆ 計画延長 24.4km
- ◆ 車線数 2車線
- ◆ 規 格 第1種第2級（設計速度 100km/h）
- ◆ 全体事業費 1,079億円（税込）

3. 事業の必要性と効果①

交通路の相互補完①

国道13号の代替路

- ・国道13号の災害や事故による通行障害の発生時には、代替路として貢献。
- ・国道13号は、主要渋滞ポイントが存在し、H22年道路センサスでは、平日24hr交通量25,000台/日、平日混雑度は1.49～1.72。

東北中央自動車道の整備による交通分散に伴う、渋滞の緩和が期待される。

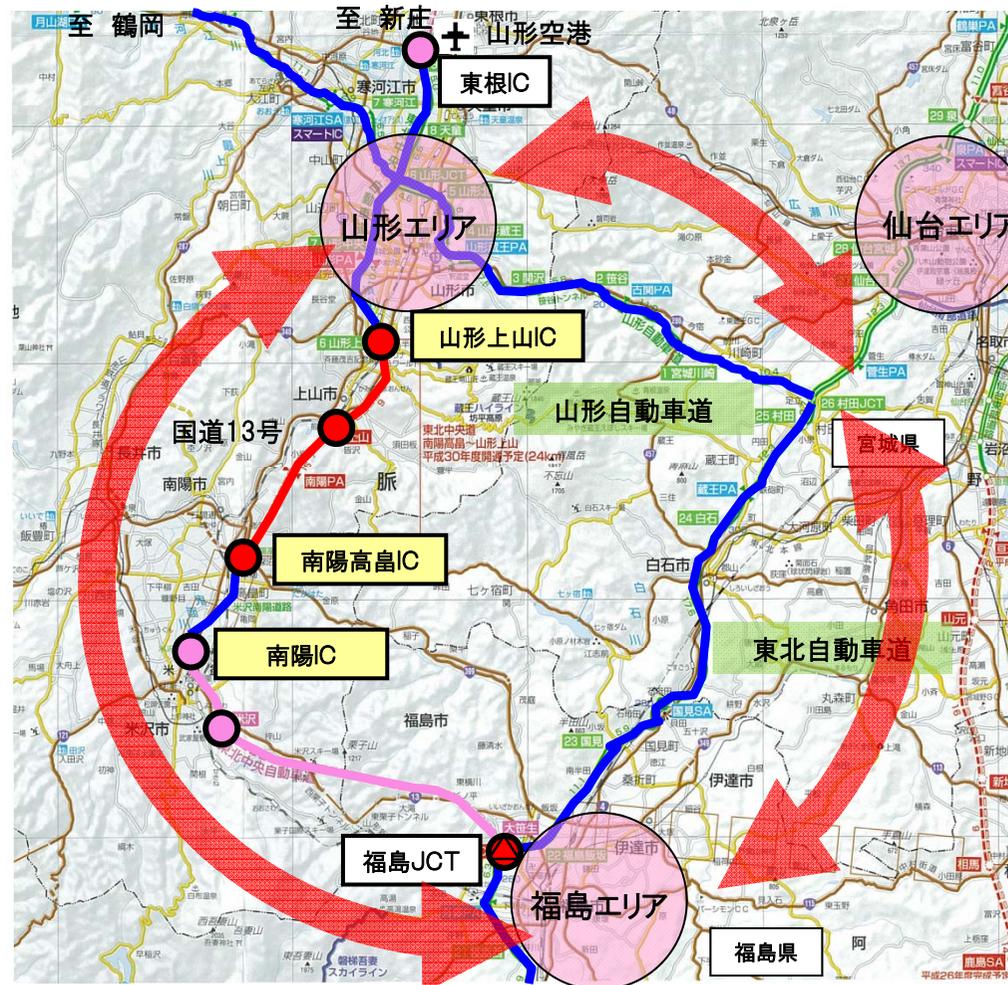


3. 事業の必要性と効果②

交通路の相互補完②

東北自動車道・山形自動車道・東北中央道
間でのダブルネットワークの構築

東北中央道 南陽高畠IC～山形上山ICと福島JCT～米沢北IC(新直轄)が整備されることで、山形エリア、福島エリア及び仙台エリア間にダブルネットワークが形成され、東北道、山形道、東北中央道いずれに通行止めがあっても各路線が相互補完し、エリア間の移動が可能になる。



3. 事業の必要性と効果④



所要時間の短縮

県都への所要時間が短縮

- 山形市 ⇔ 米沢市
整備前70分⇒整備後50分(20分短縮)

29%短縮

県南地域からの山形空港へのアクセス向上

- 山形空港 ⇔ 米沢市
整備前90分⇒整備後70分(20分短縮)

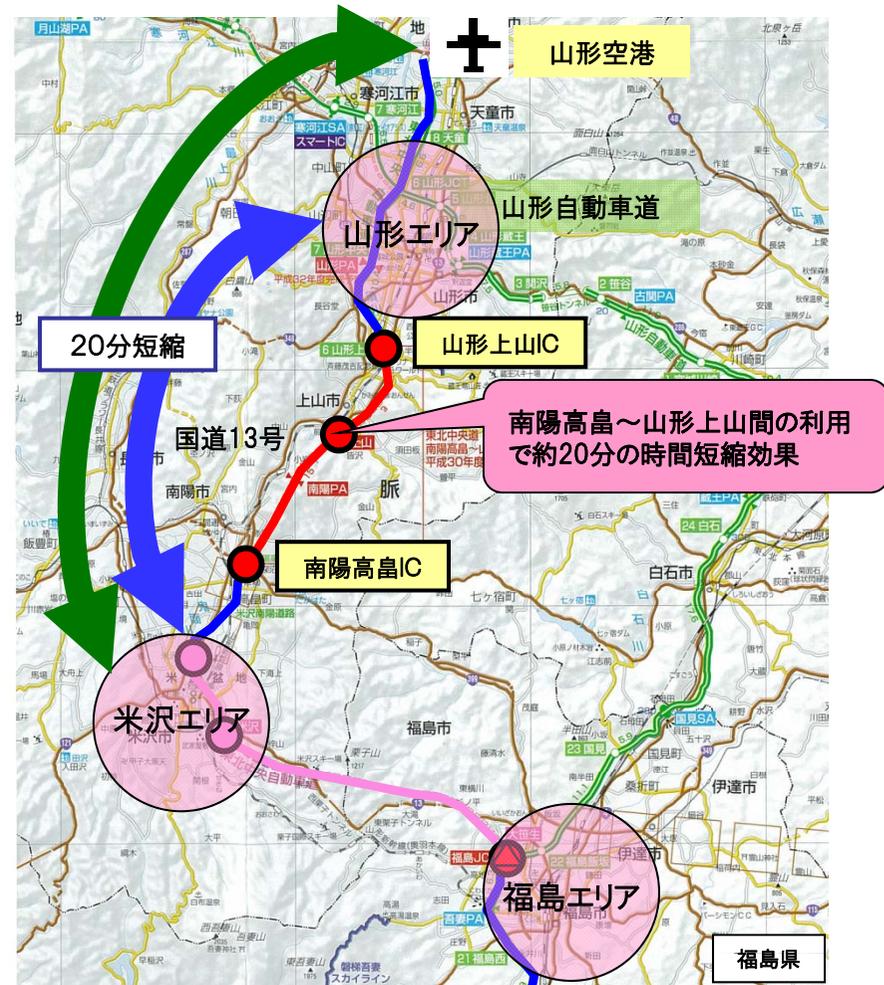
22%短縮

山形空港の発着便

区間	便数(往復)	飛行時間
山形～東京(羽田)	1便	65分
山形～大阪(伊丹)	3便	85分

※震災時は、**仙台空港の代替空港**として機能

東京9往復、伊丹4往復、札幌2往復(3月20日現在)



3. 事業の必要性と効果⑥

物流効率化の支援

◆山形特産の果実の出荷・安定供給に寄与

高畠町、南陽市、上山市の果実等の農産物は、主に国道13号を利用して首都圏や山形市方面へ運ばれている。(主に東京、名古屋、大阪)

東北中央自動車道の整備により「ぶどう」「ラフランス」等の果実の運送時の荷いたみが軽減され、安定的な供給に寄与する。

【主な農産物と収穫量】(高畠町、南陽市、上山市)

ぶどう 12,500t(県内の約6割)

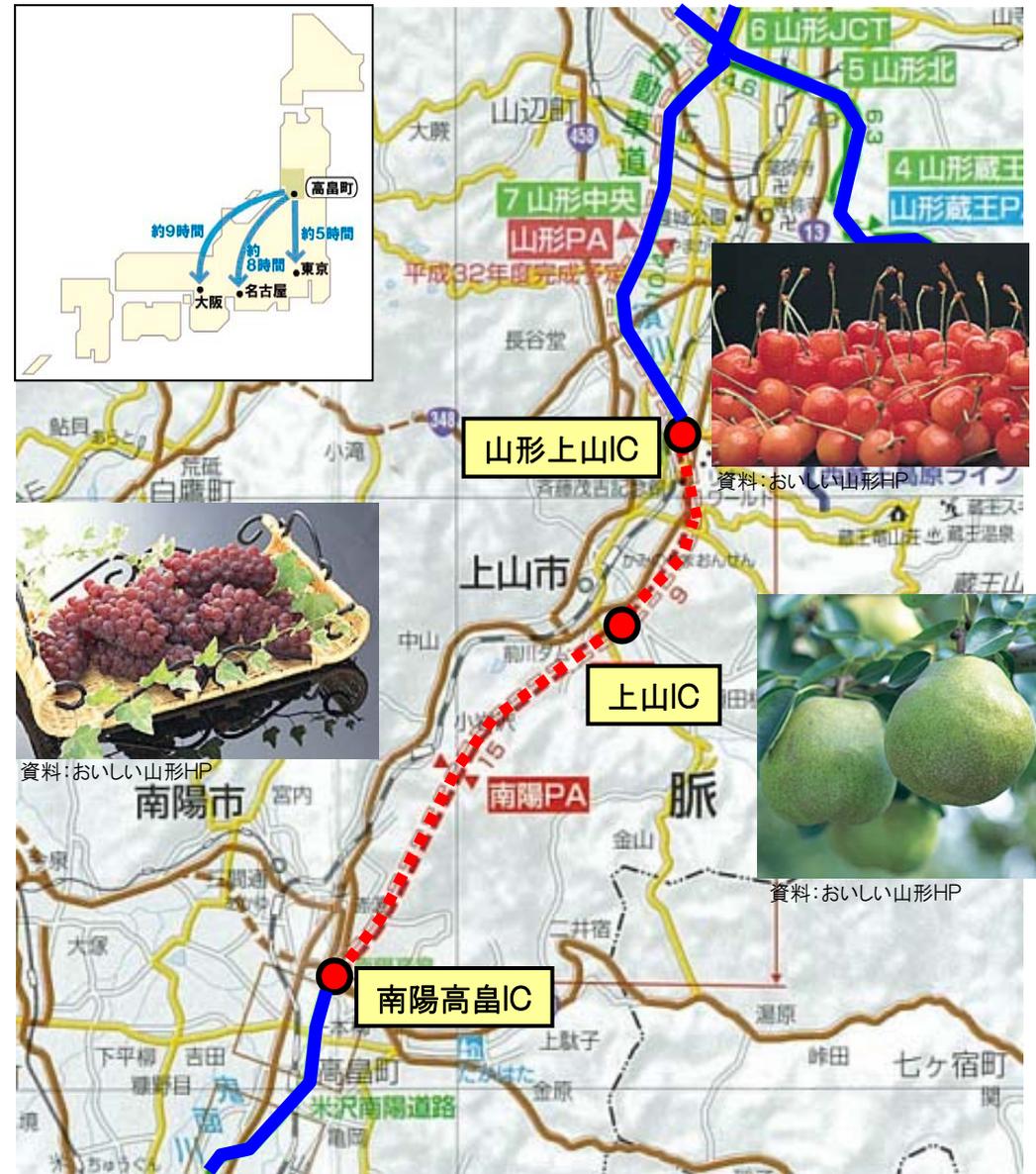
(※出荷量は山梨、長野に次いで全国3位) H22年度データ

ラフランス 4,200t(県内の約2割)

(※出荷量は全国1位) H22年度データ

さくらんぼ 1,474t(県内の約1割)

(※出荷量は全国1位) H22年度データ



3. 事業の必要性と効果⑦

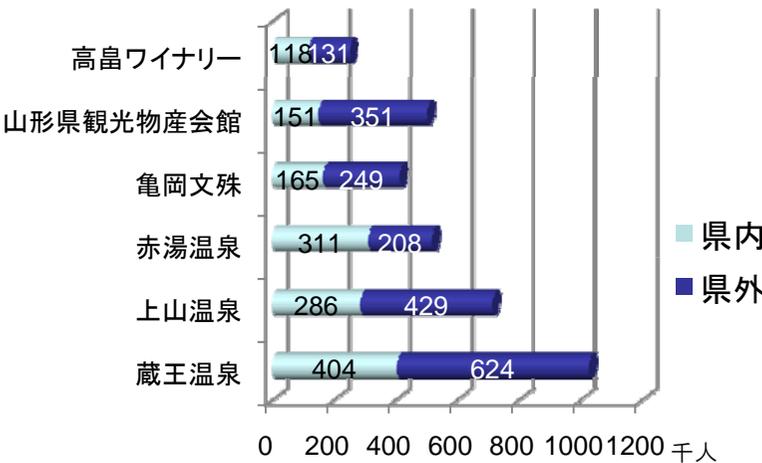
広域的な交流・連携強化

◆山形県内の著名な観光地へのアクセス向上

高畠町、南陽市、上山市には、全国的に著名な温泉地があり、毎年多くの観光客が訪れている。

東中道の整備により、近隣観光地とのアクセスが向上することにより、県外観光客のみならず県内観光客の利用にも期待される。

■H22年度の観光者数の内訳



資料: 南陽市提供



資料: 高畠町HP



3. 事業の必要性と効果⑧

地域産業の支援・地域の活性化

- ・周辺地域では工業団地の整備が進んでいる。
 - ・東北中央自動車道により、工業団地と高速道路のアクセスが向上。
- ⇒企業誘致、雇用機会の増加等の効果が期待される。

名称	用地面積 (千㎡)	分譲済面積 (千㎡)	事業主体
山形市蔵王工業団地	519	481	山形市土地開発公社
蔵王みはらしの丘	151	13	(独)都市再生機構
米沢オフィス・アルカディア	333	163	(独)中小企業基盤整備機構
米沢八幡原中核工業団地	3,836	3,681	(独)中小企業基盤整備機構



4. 事業の進捗状況①

	南陽高畠～山形上山
◆事業の経緯	
都市計画決定	平成 2年 9月(上山IC～山形上山IC) 平成 8年 5月(南陽高畠IC～上山IC)
整備計画決定	平成10年12月
実施計画認可	平成18年 3月
用地着手	平成22年 3月
工事着手	平成23年 4月
◆完成予定年度	平成30年度
◆事業費	1,079億円
事業進捗率 (平成23年9月末)	3% (土木工事着手 2%)

4. 事業の進捗状況②

■ 用地取得中であり、H23年度から土工工事に先立ち試験盛土工事等に着手している。本線工事はH24年度から順次着手していく。

■ 平成30年度の完成を目指して事業を着実に推進中である。

事業進捗状況

実施区間:

項目/区間	南陽高畠～山形上山(24.4Km)		
	南陽高畠IC	上山IC	山形上山IC
設計	100%		
用地買収	15%		
土工工事	2%		
舗装工事	0%		
施設工事	0%		



東日本 南陽高畠IC付近



工事用進入路工事状況



上山IC付近

5. 本評価区間における取組み ～構造検討～



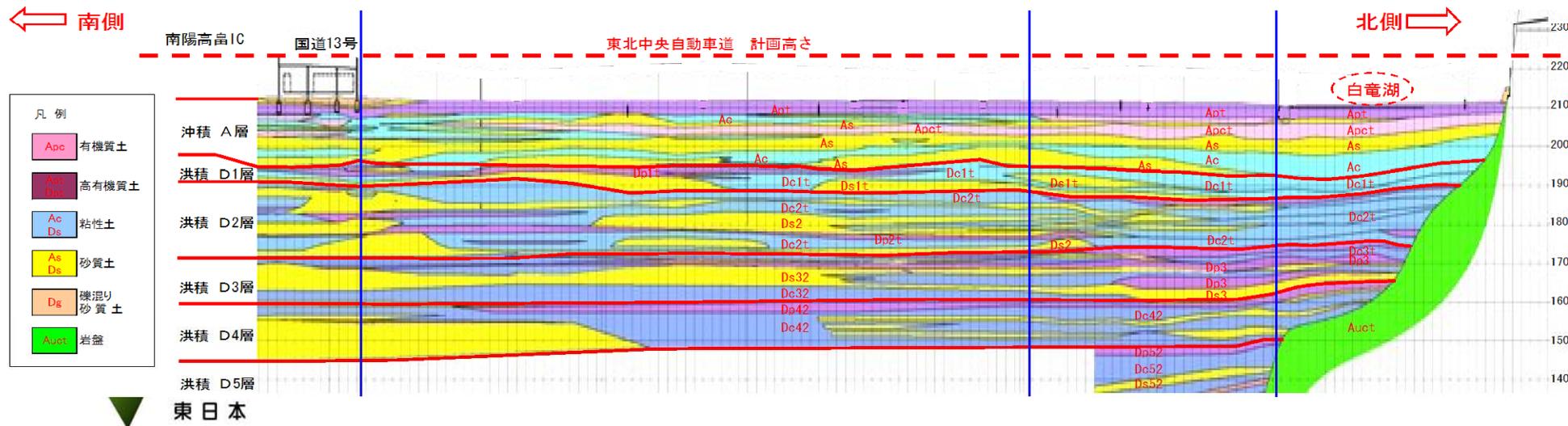
白竜湖軟弱地盤対策

- ・南北に約5km、東西に約3.5km、面積約1,000haの湿地帯で全国でも有数な軟弱地盤地帯。
- ・東北中央自動車道は、この湿地帯を約3kmにわたって通過するため、軟弱地盤対策が必要。



【軟弱地盤の程度】

無対策で盛土施工(高さ約8m程度)をした場合は、約4～6m沈下し、沈下がおさまるのは、軟弱層の深い箇所では約23年を要すると推定。
軟弱層は深層部では100m程度



5. 本評価区間における取組み ～構造検討～



白竜湖軟弱地盤対策

軟弱地盤での供用後の問題

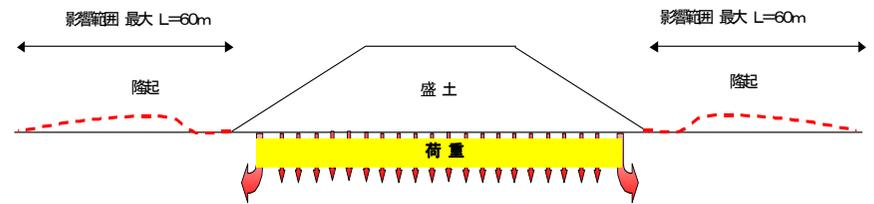
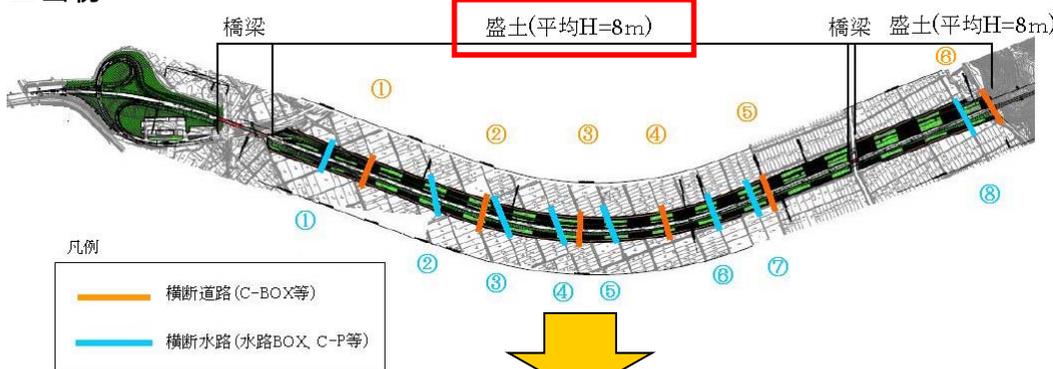


周辺地盤に与える影響を最小限に抑え且つ横断構造物の不同沈下による段差の解消を図るため、横断構造物を削減し、盛土を下げる道路構造を計画。

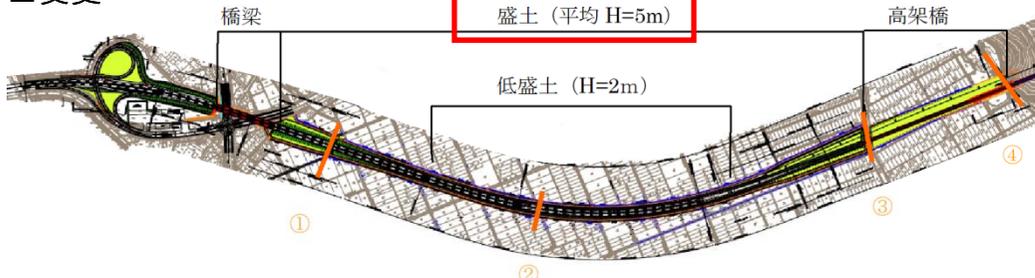
盛土量削減 約50万m³

横断構造物削減 10箇所

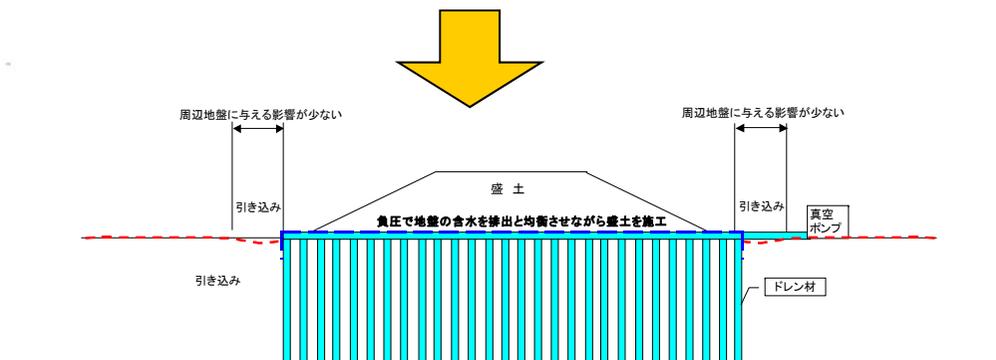
■当初



■変更



周辺地盤に与える影響を少ない工法を検討



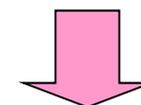
6. 事業の投資効果

費用対効果分析結果

◆総便益 基準年における 現在価値(B)		全体事業	残事業
	走行時間短縮便益	1,850億円	1,850億円
	走行経費減少便益	264億円	264億円
	交通事故減少便益	101億円	101億円
	計	2,216億円	2,216億円

◆総費用 基準年における 現在価値(C)		全体事業	残事業
	事業費	877億円※	810億円
	維持管理費	161億円	161億円
	計	1,037億円	971億円

※ここでの事業費は、P3の全体事業費を、基準年における現在価値化しているため、値が異なっている。



費用便益比 B/C

全体事業 2.1

残事業 2.3

7. 関係する都道府県の意見



山形県知事の意見 平成23年11月24日

「東北中央自動車道 南陽高島～山形上山」を「事業継続」とすることについて、本県としては異存ありません。

東北中央自動車道は、福島、山形、秋田3県を縦貫し東北地方の背骨となる重要な国土軸を形成し、東日本大震災からの東北地方全体の復興・発展のために不可欠な高速道路でありますので、一日でも早く開通されるようお願いいたします。

8. 今後の対応方針(案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- 当該区間は、山形県内陸部の産業・経済・観光の発展、物流の効率化、救急搬送に不可欠な道路である。
- 当該区間は、国道13号や東北道等の交通分散機能及び相互補完や、事故・災害時におけるリダンダンシー機能を有する。
- 費用対効果(B/C)は、2.1である。

(2) 事業進捗の見込みに関する視点

- 用地取得中であり、H23年度から土工工事に先立ち試験盛土工事等に着手している。本線工事はH24年度から順次着手していく。
- 平成30年度の完成を目指して事業を着実に推進中である。

(3) 対応方針(案)

- 当該事業の再評価は『事業継続』とする。