



至米沢市

(主)上名倉飯坂伊達線 (フルーツライン)

福島大笹生IC

東北中央自動車道

東北中央自動車道

福島、米沢北

より快適に、より安全に
栗子峠の新たな架け橋

福島JCT

至東京



福島わらじまつり

東北中央自動車道

■ 路線概要

東北中央自動車道は福島県相馬市を起点とし、福島市・米沢市・山形市・新庄市などを経由して、秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線(秋田自動車道)に連結する総延長約268kmの高規格幹線道路です。南東北における高規格幹線道路網を形成し、地域間交流や緊急時の代替路としての機能の強化を担う路線です。

● 地域間の連携や交流が広がります。

東北中央自動車道が整備されることで所要時間が大幅に短縮され、地域間の連携・交流ネットワークが広がります。これにより新しい地域づくりの可能性が生まれます。さらに交通混雑の緩和、救急医療体制の整備、生活環境の改善など、様々な面での整備効果が期待できます。

● 災害・事故などの発生時にも安定・確実な高速ネットワークを確保します。

東北縦貫自動車道が災害や事故などで、通行止めになった場合でも、東北中央自動車道が同等の交通機能を代替します。

整備前



東北道が事故・災害などで通行止めになると…
並行する国道4号などで大渋滞が発生！

整備後



東北中央道が広域的な代替高速ネットワークとして機能！
防災・物流面での損失を食い止めます！



福島～米沢北

東北中央自動車道

▲ 高規格幹線道路網 (H29.7月現在)
(一部地域高規格道路を含む)

凡 例

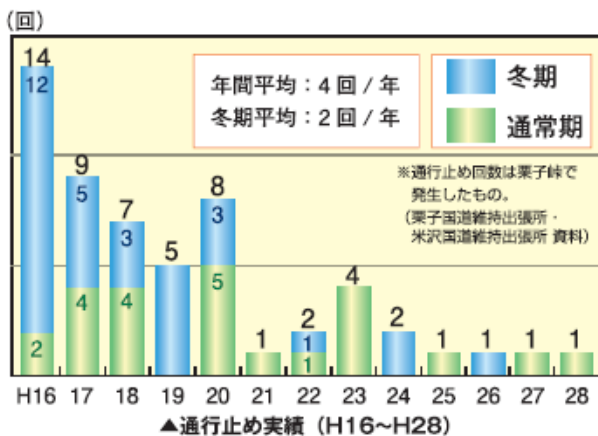
— (Blue line)	開通区間
— (Orange line)	事業中区間
— (Red line)	事業中区間 (直轄高速)
— (Green line)	計画区間
● (Green circle)	JCT
● (Blue circle)	主なIC

() 書きのIC・JCT名は仮称

福島～米沢間走行時の「快適性」や「安全性」が大きく向上します。

■ 大雨や風雪による事前通行止めを解消し、通年にわたって安定した幹線交通を確保します。

- 現在の一般国道13号栗子峠には事前通行規制区間が存在し、一定の基準を越す大雨や風雪が観測されると災害発生の危険があるため通行止めを余儀なくされます。通行止め時は迂回に倍の時間を要します。(右図参照)
- 豪雪地帯である栗子峠を通過することから、冬期間、急勾配箇所での通行不能車両が多発しています。



福島～米沢間の所要時間

- 東北中央自動車道は急勾配や通行止めなどの現道問題を回避し、福島～米沢間を約20分でつなぎます。

福島大笹生IC～米沢八幡原IC間

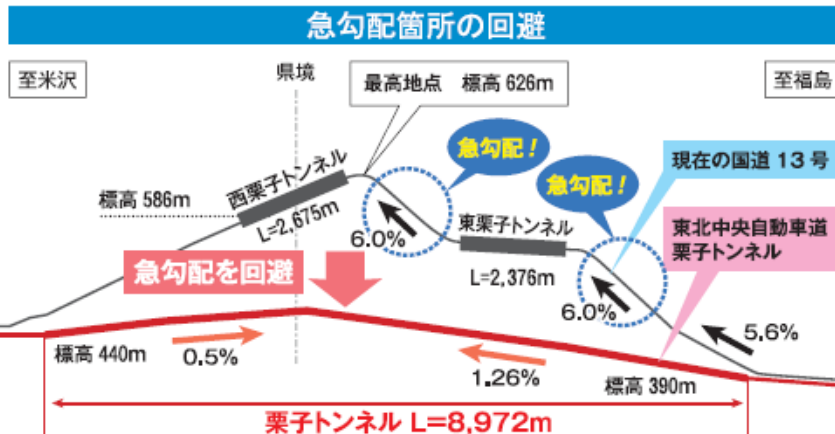
現況

整備後

約40分

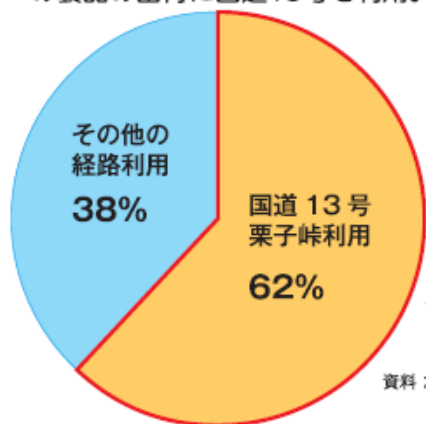
約20分

※所要時間の算出において、既存道路は道路時刻表より、当該区間は暫定2車線供用の想定規制速度で算出。



■ 地域経済の発展に寄与します。

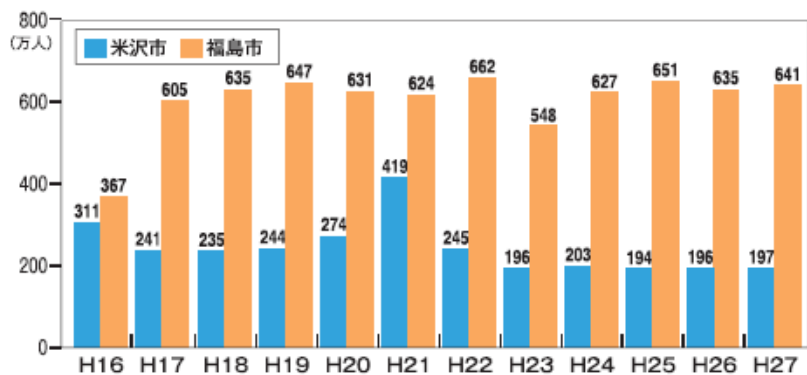
- 企業活動の支援
- 米沢市は東北第5位の工業都市として高い製造品出荷額。(H26 工業統計)
- 米沢市内立地企業の約6割が首都圏方面への製品の出荷に国道13号を利用。



資料：工業団地立地企業アンケート調査結果 H20.11月～12月

● 広域観光圏の拡大

- 福島県福島市と山形県米沢市の観光客入込客数は、年間約900万人におよび、また山形県内への観光客は首都圏を中心とした遠方からの県外客の割合が高くなっています。



資料：福島県観光客入込状況調査
山形県観光客数調査



東北中央自動車道(米沢~米沢北)L=9km
平成29年度開通予定

東北中央自動車道(福島~米沢)L=28km (山形側L=11km)(福島側L=17km)

福島大笹生IC~米沢八幡原IC L=26.6km
平成29年度開通予定

福島JCT~福島大笹生IC L=1.4km
平成28年9月11日開通

平成32年度開通目標 L=2.0km

平成32年度開通目標 L=7.4km
雲山IC(仮称)まで

凡例	
高規格幹線道路(開通済み)	4車線以上 2車
高規格幹線道路(事業中)	赤線付面
一般国道(直轄改築区間)	赤線付面 事業中
一般国道(直轄管理区間)	4車線以上 2車
一般国道(直轄管理区間外)	2車
主要地方道	2車
一般県道	2車



▲米沢北IC



▲万世高架橋(仮称)



▲米沢八幡原IC



▲福島JCT~福島大笹生IC

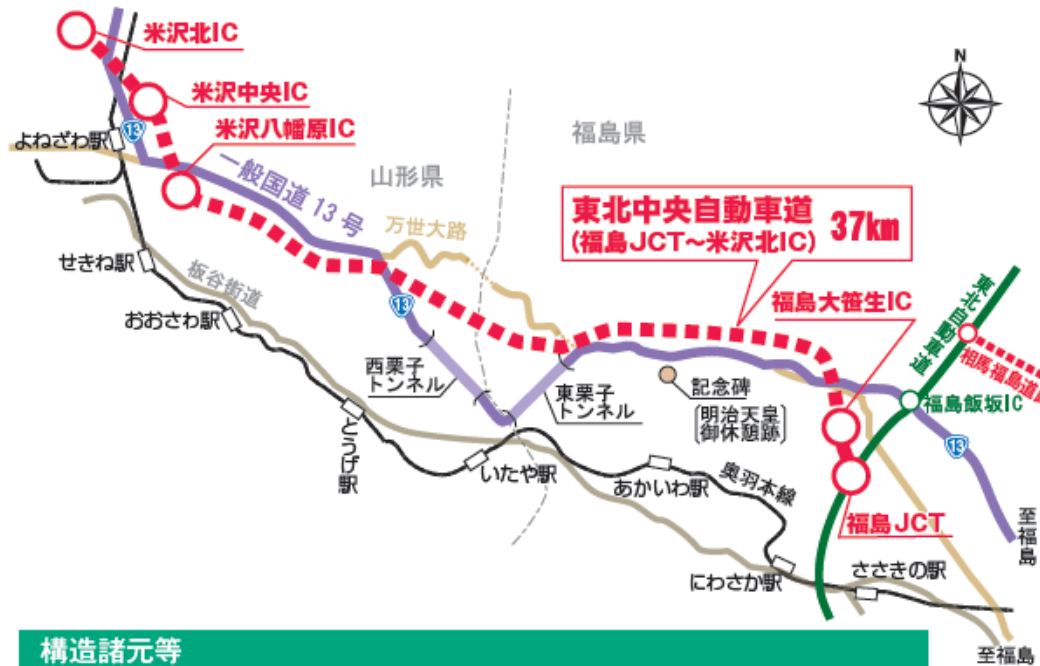
※この地図は、国土院院長の承認を得て、同院発行の数値地図50000(地図画像)及び数値地図25000(地図画像)を複製したものである。(承認番号:平24情発第396号)

福島～米沢北の概要

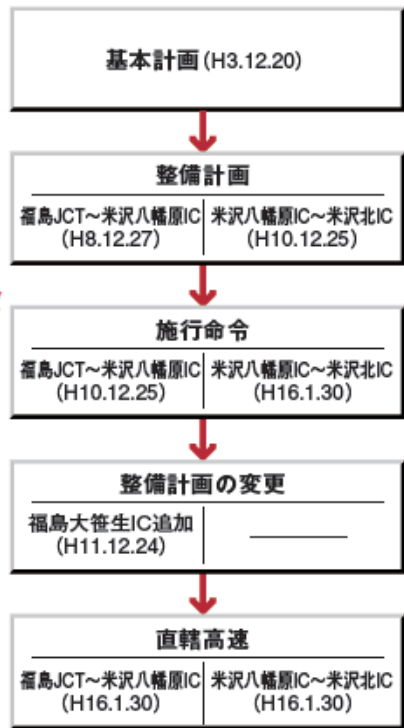
東北中央自動車道の福島～米沢北間(延長37km)は、平成15年度から「直轄高速」として国土交通省が直接整備しています。(うち、福島～米沢間(延長28km)は、平成10年度に日本道路公団(現・東日本高速道路株)が事業着手した区間を引き継いだものです。)

直轄高速とは

高速自動車国道において、整備の必要性は高いが、採算性が低いなど高速道路会社による整備・管理が難しい路線・区間について、国土交通省が国費及び地方費により整備する高速道路です。一般国道と同様に国土交通省が整備し、完成後は無料開放されます。



事業計画の推移(福島JCT～米沢北IC)

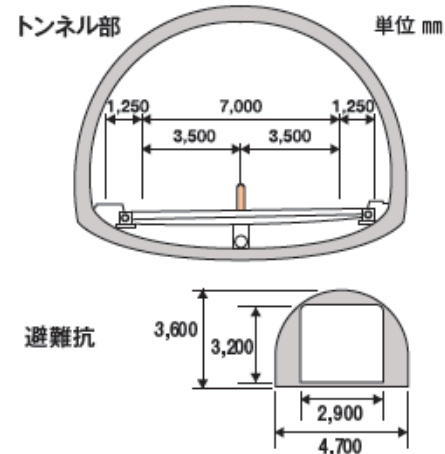
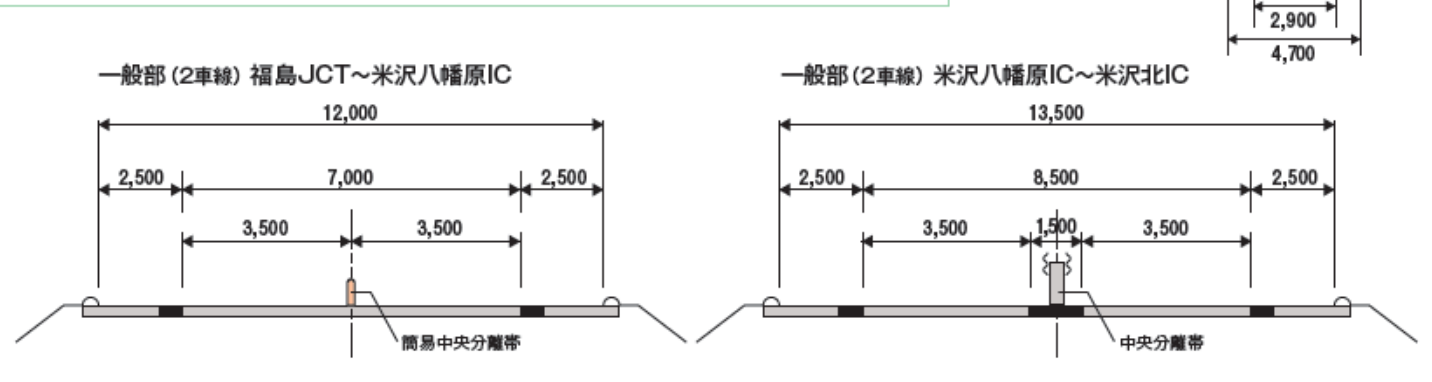


構造諸元等

	福島JCT～米沢八幡原 IC	米沢八幡原 IC～米沢北 IC
道路規格	第1種2級	
設計速度	100 km/h	
車線数	2車線 (整備計画4車線)	
開通目標	福島JCT～福島大笹生IC 平成28年9月11日開通	福島大笹生IC～米沢北IC 平成29年度
全体事業費	1,549億円	334億円
延長	28 km	9 km
トンネル数	9本*	—
橋梁数	17橋	10橋
構造物比率	約60%	約10%

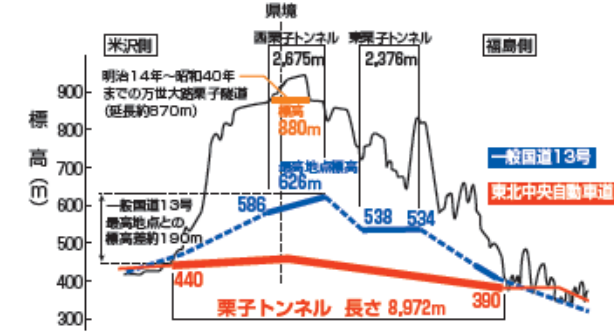
*ほかに、栗子トンネルの避難坑と換気坑がある。

標準横断面



東北一長い道路トンネル「栗子トンネル」

福島山形両県境に設置する延長約9kmの「栗子トンネル」は、「雪に強く信頼性の高い高速道路」とするために、現在の一般国道13号の最高標高より約190m低い位置を通過します。東北地方では最も長い道路トンネルとなり、全国で5番目に長いトンネルとなります。



1位	山手トンネル 18,200m	山形高速道路
2位	関越トンネル 11,055m	関越自動車道
3位	飛騨トンネル 10,710m	東海北陸自動車道
4位	東京湾アクアライン 9,610m	東京湾横断道路
5位	栗子トンネル 8,972m	東北中央自動車道 (施工中)
6位	恵那山トンネル 8,649m	中央自動車道

※H29.7月現在

栗子峠の変遷



第二世代 旧道

昭和の時代に入り、人馬交通から車が通れる道に改築され、昭和12年に完成しました。これらのルートは、冬は3mを越す積雪。夏は霧の発生等厳しい気象の中での通行でありました。



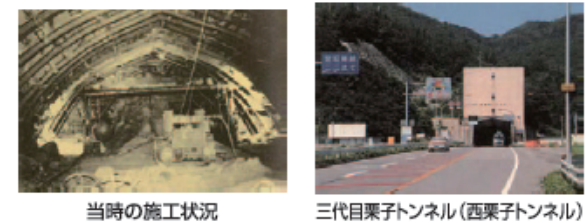
第一世代 旧々道

明治14年に開通した「万世大路」の栗子山隧道(延長約870m)は、日本初の長大トンネルで、ほぼ山頂に近い標高880mのところを通過しました。*隧道(すいどう)…トンネルを意味する。



第三世代 現道

昭和30年代に入り、国内の経済発展に伴い進展した自動車交通に対応できるよう、ルートの見直しを行い現在の西栗子トンネルと東栗子トンネルによる国道13号のルートに変更しました。昭和41年に完成し、現道として利用されています。



第四世代 東北中央自動車道

今回計画している東北中央自動車道栗子トンネルは、万世大路の直下を約9kmの延長で通過する計画です。現在の国道13号の両トンネルに比べ坑口標高を約190m下げることにより、「より信頼性の高い・雪に強い」道路を目指しています。



お問い合わせは

国土交通省 東北地方整備局
福島河川国道事務所
 〒960-8584 福島市黒岩字榎平36
 TEL.024-546-4331 (代) FAX.024-544-2497
<http://www.mlit.go.jp/fukushima/>
 福島河川 検索

山形河川国道事務所
 〒990-9580 山形市成沢西四丁目3-55
 TEL.023-688-8421 (代) FAX.023-688-8435
<http://www.mlit.go.jp/yamagata/>
 山形河川 検索