

東北中央自動車道の整備に伴う 交通状況の変化と整備効果

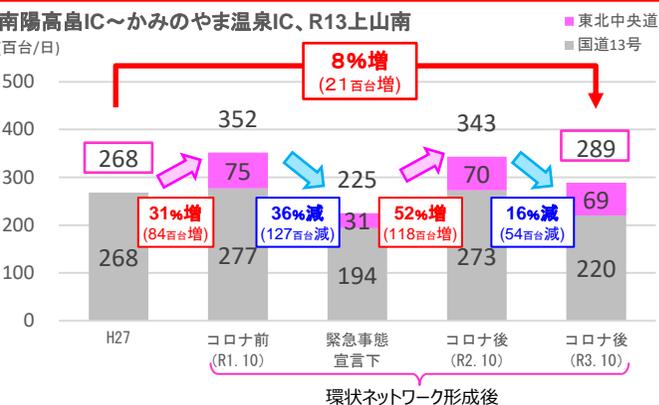
国土交通省 山形河川国道事務所

高速道路の環状ネットワークの形成による広域交通の転換

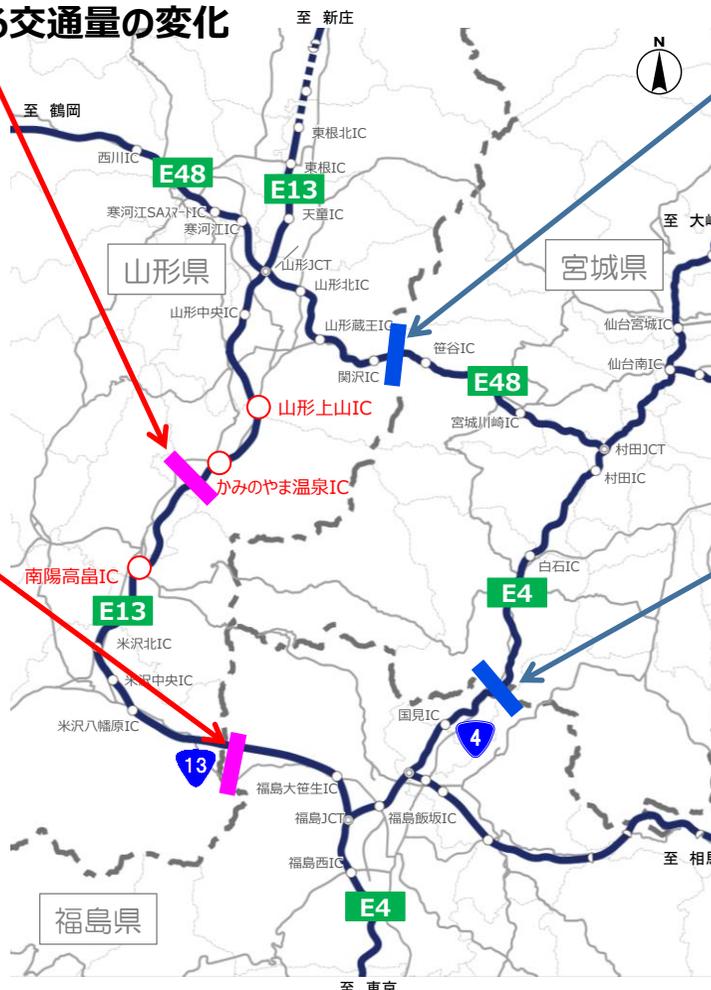
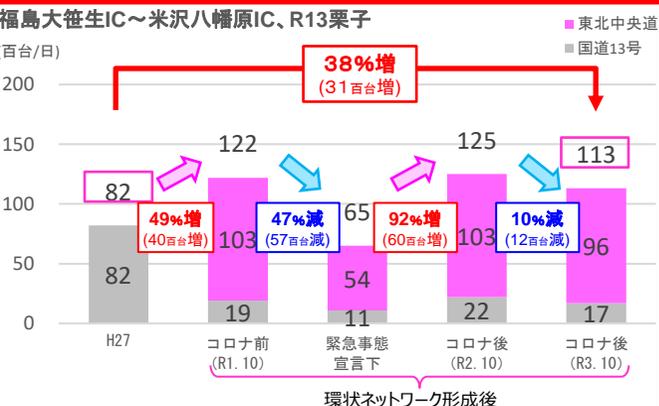
- 東北中央道（南陽高畠IC～山形上山IC）がH31.4に開通し、高速道路の環状ネットワークが形成されたことにより、**福島・山形県境部の断面交通量は約31百台/日増加**。南陽高畠IC～かみのやま温泉IC間は**約21百台/日増加**。
- 東北道の**福島・宮城県境部の断面交通量は約69百台/日**、山形道の**宮城・山形県境部の交通量は約40百台/日減少**。
- 福島以南～山形以北の広域交通ルートとして、東北中央道利用が定着。

■ 高速道路の環状ネットワークの形成による交通量の変化

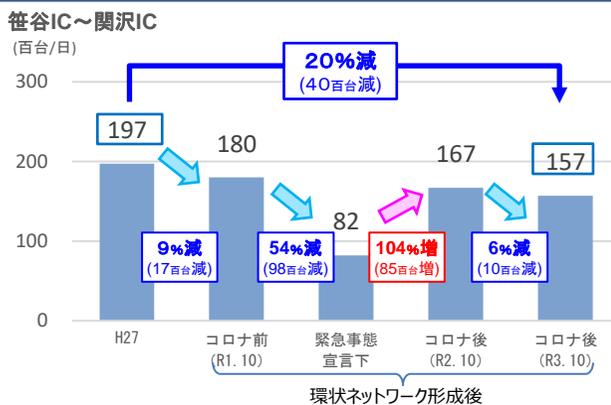
東北中央道・国道13号



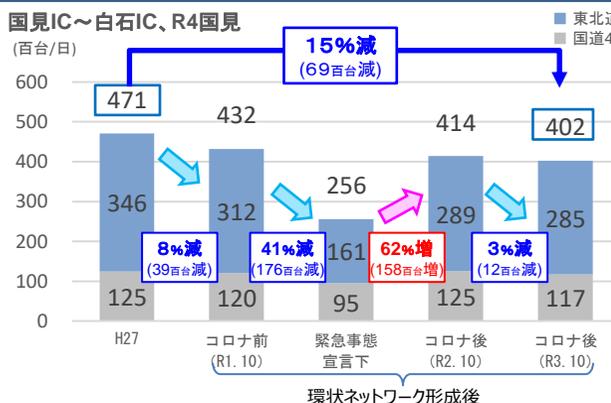
東北中央道・国道13号(福島・山形県境)



山形道(宮城・山形県境)



東北道・国道4号(福島・宮城県境)



【出典】 H27： 道路交通センサ調査

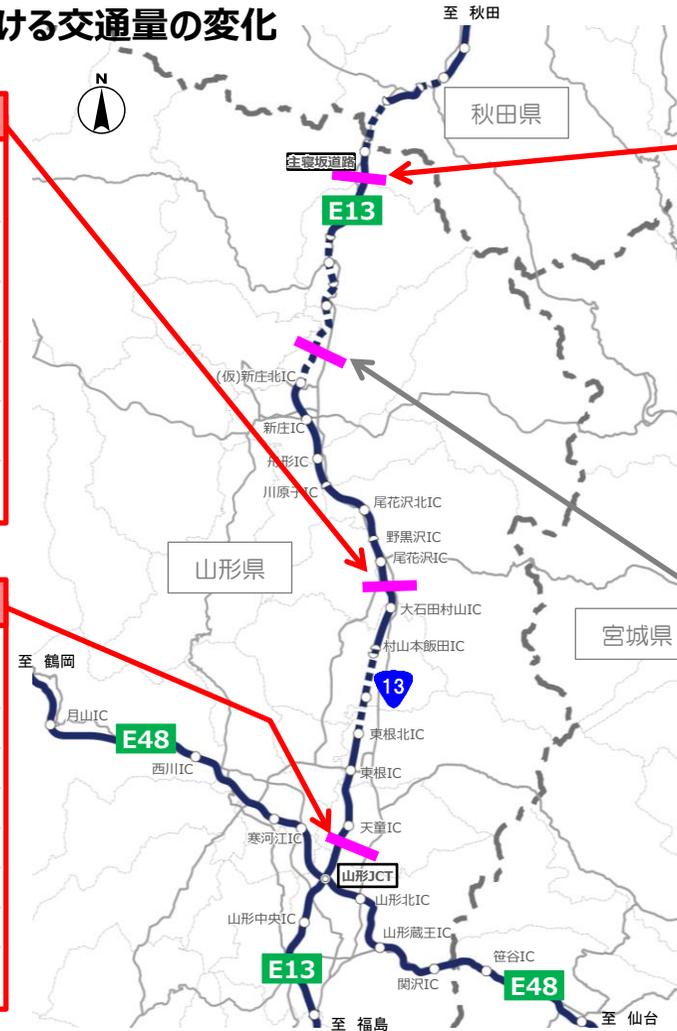
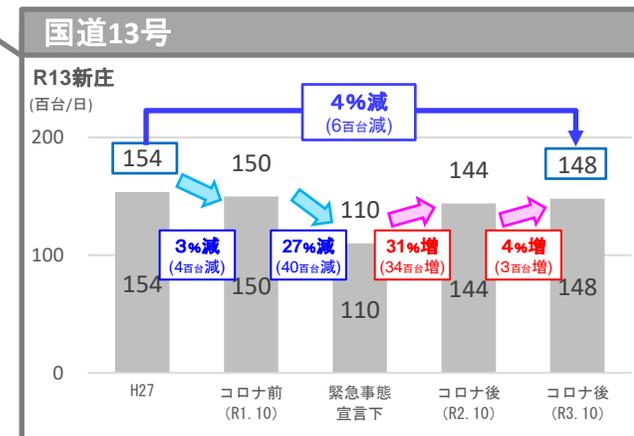
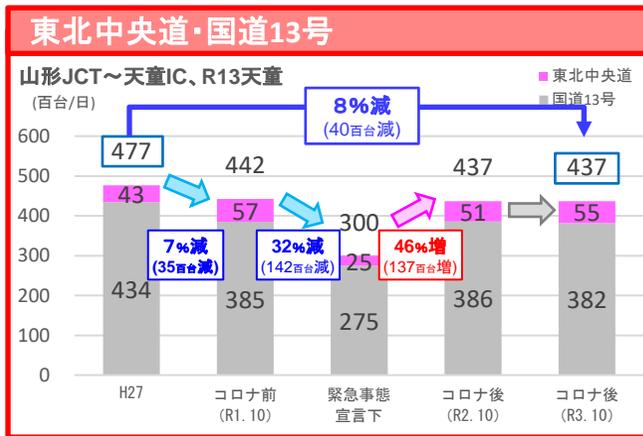
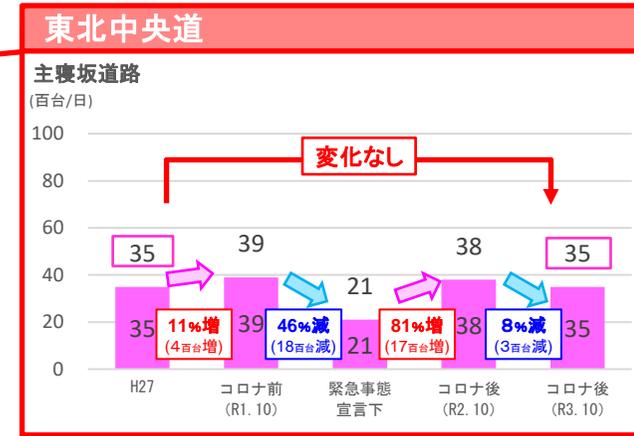
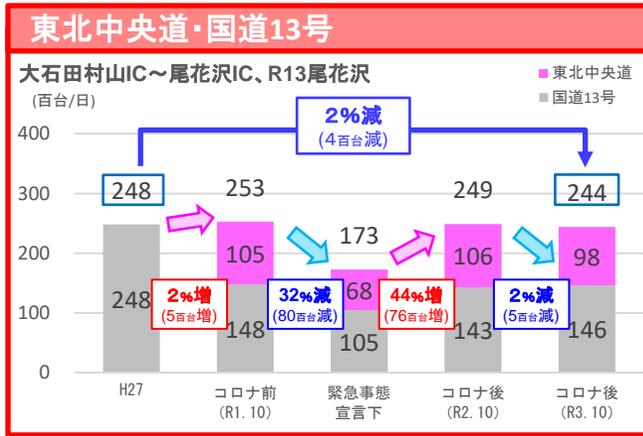
その他： NEXCO東日本提供交通量、国土交通省常時観測トラフィックカウンターデータ

(コロナ前： R1.10.日平均値、緊急事態宣言下： R1.4.16～5.14、コロナ後： R2.10.日平均値、R3.10日平均値)

山形JCT以北における東北中央道・国道13号の交通量の変化

- 東北中央道のミッシングリンクが残る山形JCT以北では、交通量が横ばいもしくは減少している区間が多い。
- 県北に行くほど交通量は減少し、秋田県境に近い主寝坂道路では、交通量は50百台/日を下回っている。

■ 東北中央道のミッシングリンク区間における交通量の変化

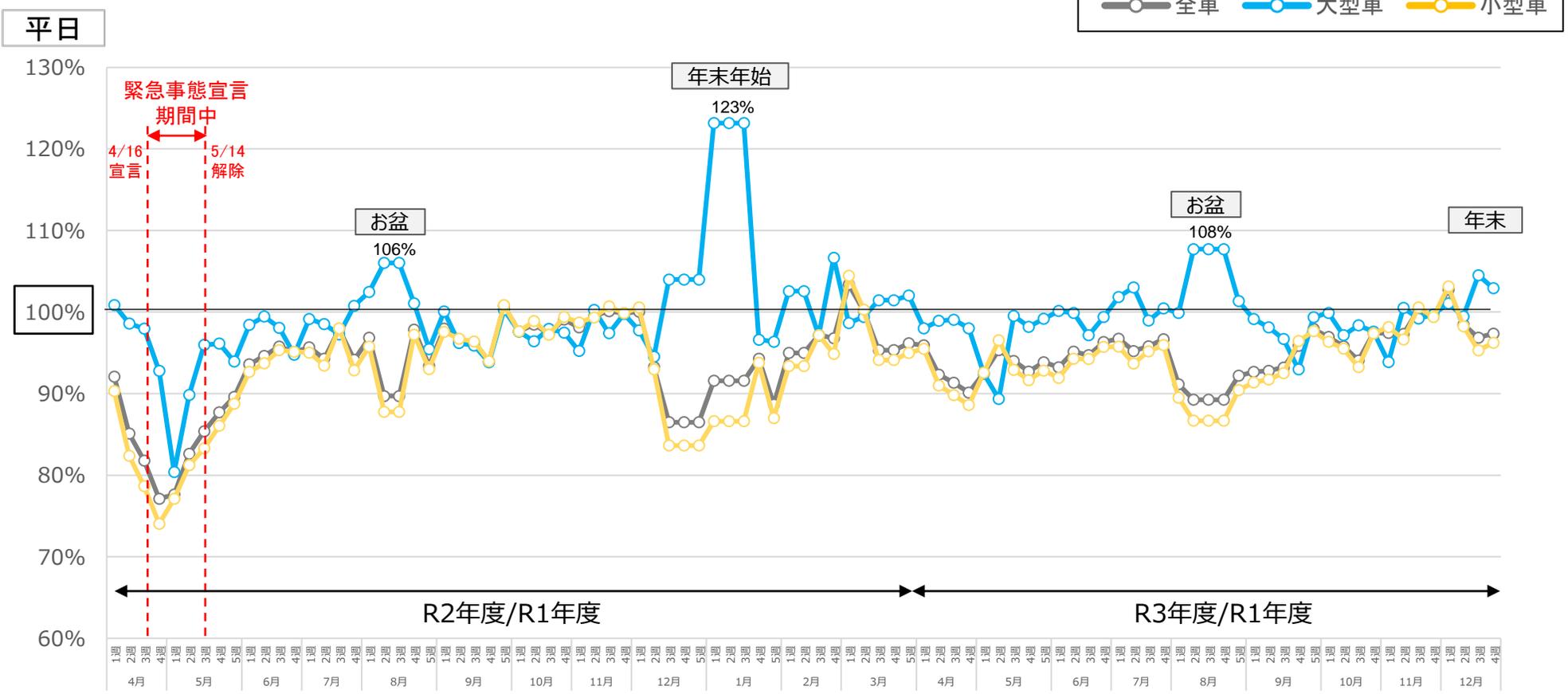


【出典】 H27： 道路交通センサ調査
 その他： NEXCO東日本提供交通量、国土交通省常時観測トラフィックカウンターデータ
 (コロナ前：R1.10.日平均値、緊急事態宣言下：R1.4.16～5.14、コロナ後：R2.10.日平均値、R3.10日平均値)

新型コロナウイルスの影響による山形県内の交通量の変化【平日】

- 緊急事態宣言解除以降、一旦回復したものの、小型車はコロナ前を下回る水準で推移。
- 大型車はコロナ前と同程度の水準まで回復し、年末年始や8月のお盆の時期はコロナ前の水準を上回る交通量。

前年度比※の車種別交通量の推移（山形県全域）

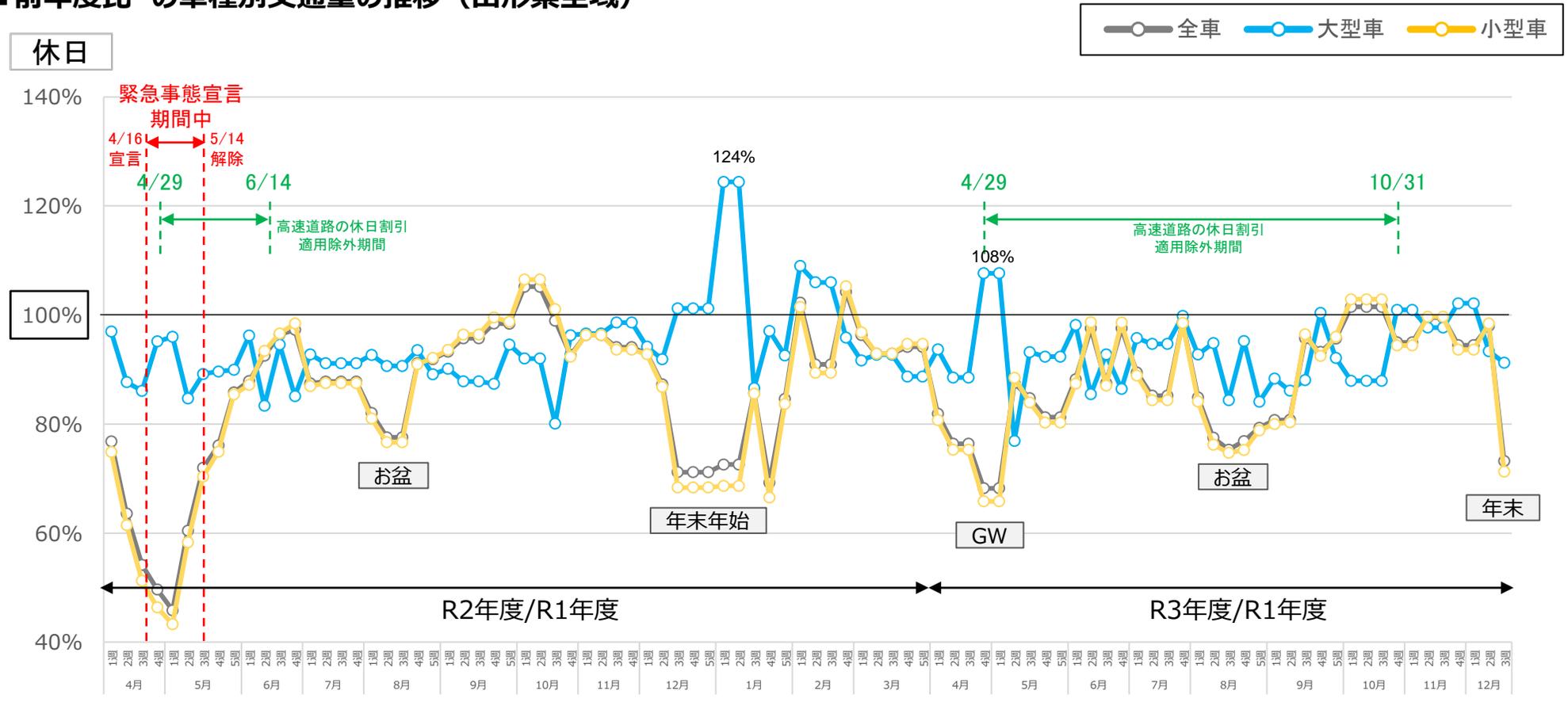


【出典】トラカンデータより算出（県内直轄国道48基のうちデータ欠損がある箇所を除く平均値）
 ※車種別交通量は、コロナ前同期間(R1年度)を100%とした際の比較
 日平均交通量比 (R2・R3 /R1)

新型コロナウイルスの影響による山形県内の交通量の変化【休日】

- 緊急事態宣言期間以降、回復傾向で推移したものの、年末年始や8月のお盆の時期は、コロナ前に比べて小型車交通量が大幅に減少。
- 一方で、大型車はコロナ前をやや下回る水準で推移しているものの、年末年始やGW期間等で、コロナ前を上回る水準まで交通量が増加。

前年度比※の車種別交通量の推移（山形県全域）

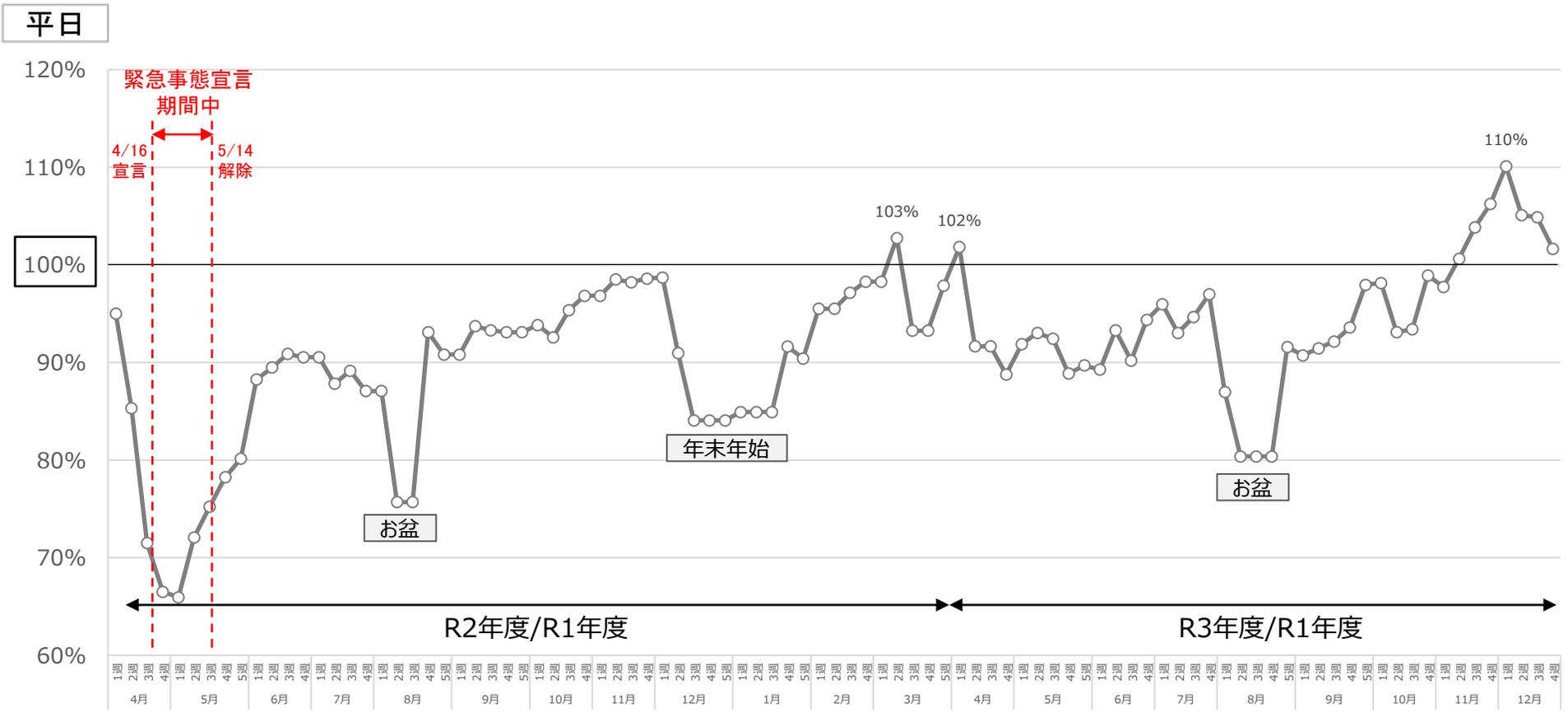


【出典】 トラカンデータより算出（県内直轄国道48基のうちデータ欠損がある箇所を除く平均値）
 ※車種別交通量は、コロナ前同期間(R1年度)を100%とした際の比較
 日平均交通量比 (R2・R3 /R1)

新型コロナウイルスの影響による東北中央道の交通量の変化【平日】

- 東北中央道の交通量は、緊急事態宣言解除以降もコロナ前を下回る水準で推移。
- 年末年始や8月のお盆時期には、全車で約2割以上減少。

前年度比※の交通量の推移（東北中央道(山形県内)のみ、全車）

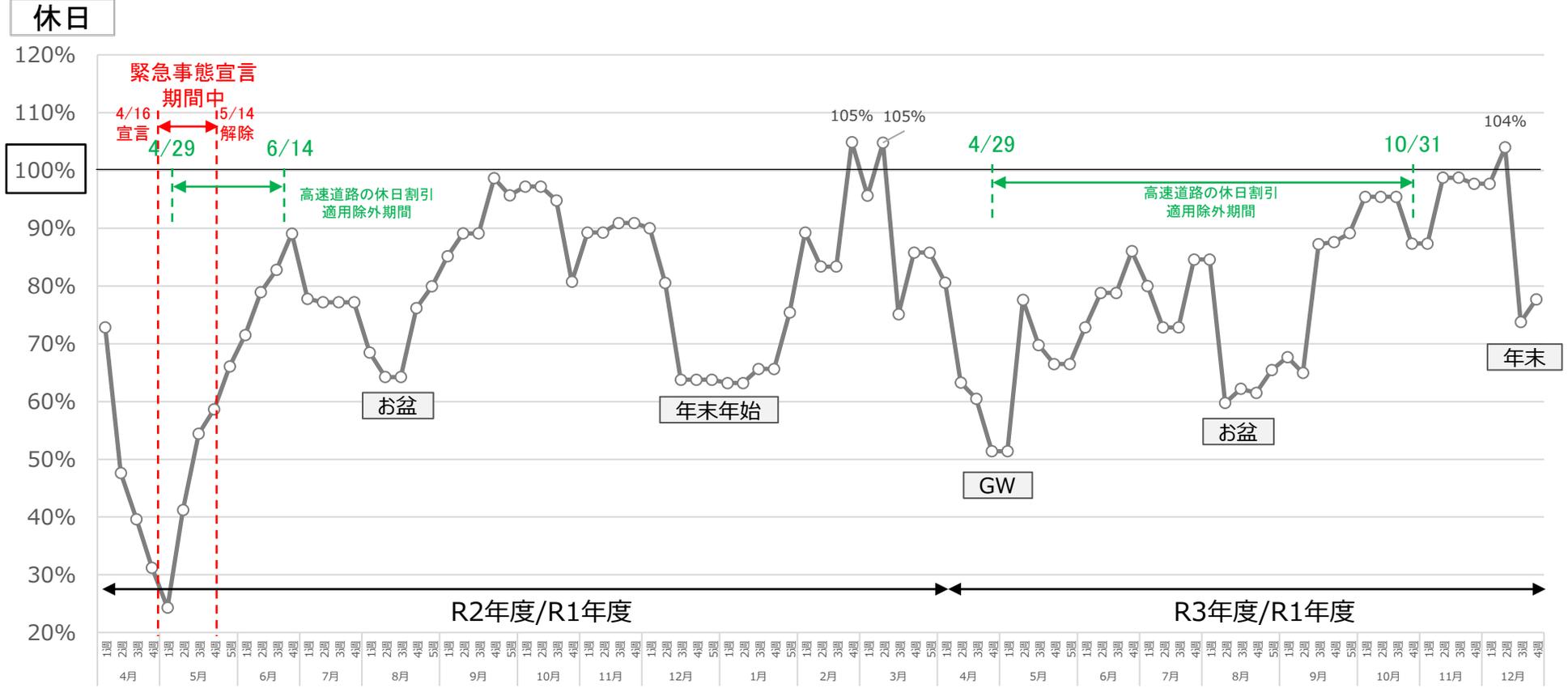


【出典】 トラカンデータより算出（東北中央道の17基の平均値(欠損がある場合は対象期間・対象箇所を除いて集計)）
 ※車種別交通量は、コロナ前同期間(R1年度)を100%とした際の比較
 日平均交通量比 (R2・R3 /R1)

新型コロナウイルスの影響による東北中央道の交通量の変化【休日】

- 東北中央道の交通量は、緊急事態宣言解除以降もコロナ前を下回る水準で推移。
- 年末年始や8月のお盆期間、5月のGW等で、コロナ前の交通量を大きく下回るほか、高速道路の休日割引適用除外期間も、コロナ前の交通量を大きく下回る。

■前年度比※での交通量の推移（東北中央道(山形県内)のみ、全車）



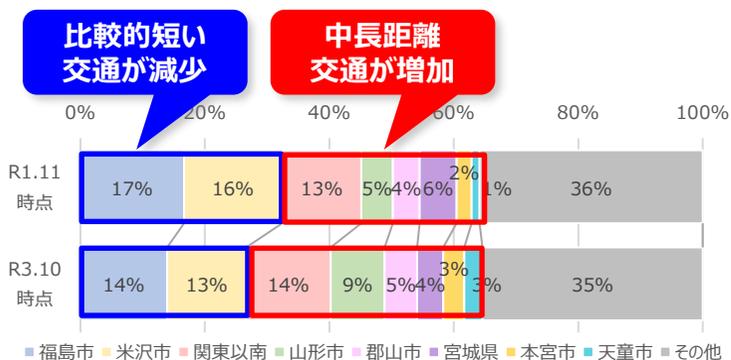
【出典】 トラカンデータより算出（東北中央道の17基の平均値(欠損がある場合は対象期間・対象箇所を除いて集計)）
 ※車種別交通量は、コロナ前同期間(R1年度)を100%とした際の比較
 日平均交通量比 (R2・R3 /R1)

相馬福島道路全線開通後の交通状況

- 東北中央自動車道（福島～米沢）区間に着目すると、福島市、米沢市発着の比較的短い交通が減少し、山形市、関東方面発着等の中長距離交通が増加。相馬福島道路の全線開通による影響とみられる変化はみられない。
- 東北中央自動車道（福島～米沢）と相馬福島道路の両区間を利用した交通に着目すると、南相馬市、相馬市、米沢市を発着する交通が多い。宮城県やいわき市など、比較的長距離区間での利用も一定数みられる。

■東北中央道（福島～米沢）利用交通のOD・経路

▼OD内訳の変化



出典：ETC2.0データ（R1.11平日平均、R3.10平日平均）

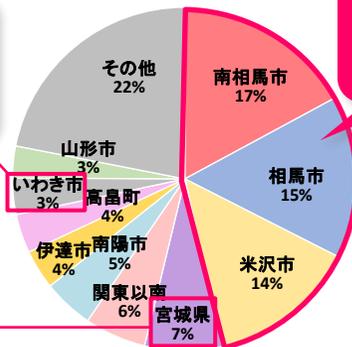


■東北中央道（福島～米沢）と相馬福島道路の両区間を利用した交通のOD・経路

▼OD内訳

宮城県やいわき市など、比較的長距離区間での利用も一定数みられる

南相馬市、相馬市、米沢市が上位



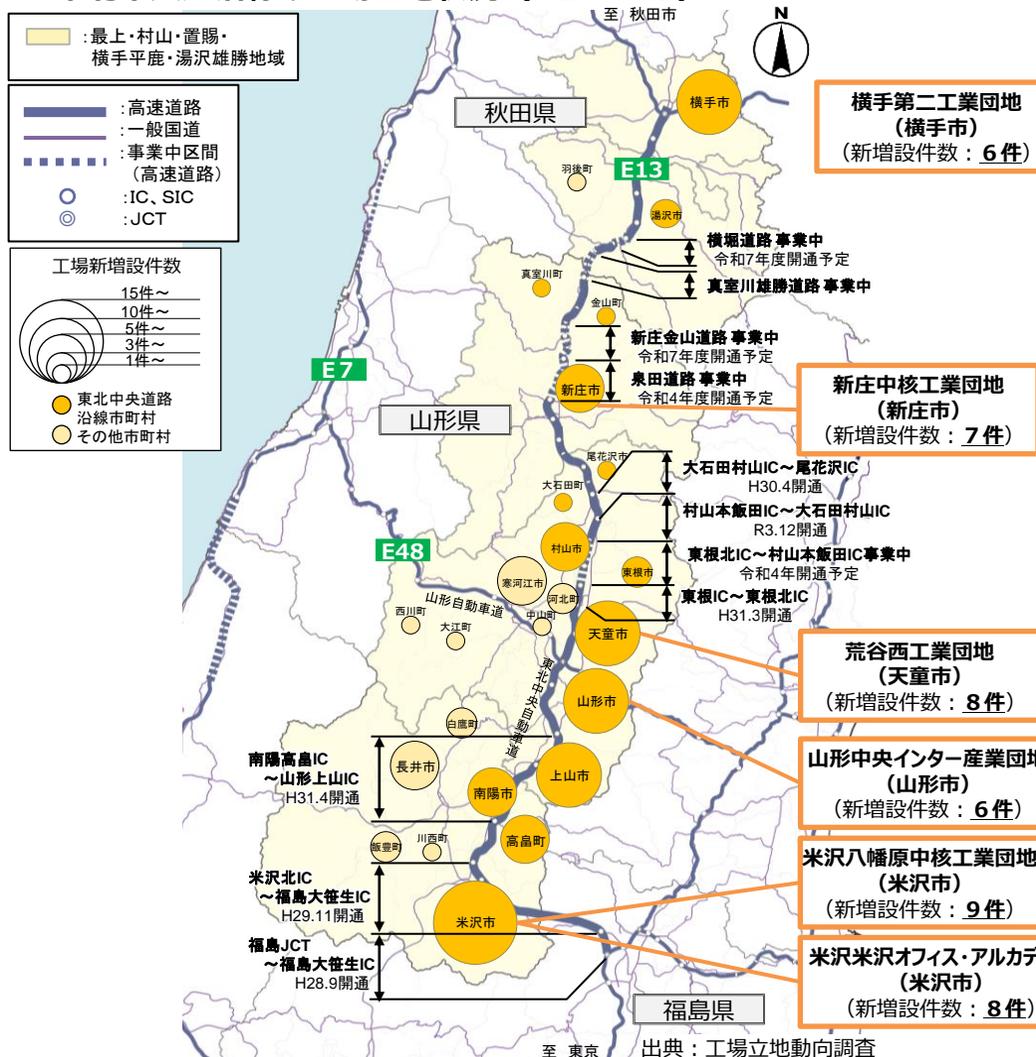
出典：ETC2.0データ（R3.10平日平均）



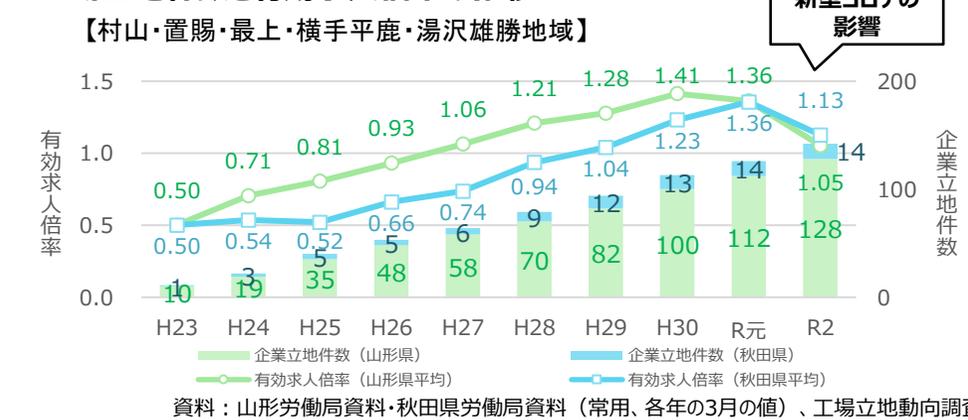
沿線地域の工場立地が著しく進展

- 東北中央道沿線地域では工場立地が著しく進展。米沢市から天童市までの全線開通区間沿線でその傾向が強い。
- 沿線の工場立地とともに、山形県内では有効求人倍率及び製造品出荷額、地方税収も増加傾向で推移し、地域経済が活性化。

■ 東北中央道沿線の工場立地状況 (H23～R2)



■ 工場立地件数と有効求人倍率の推移



■ 沿線地域の製造品出荷額の推移



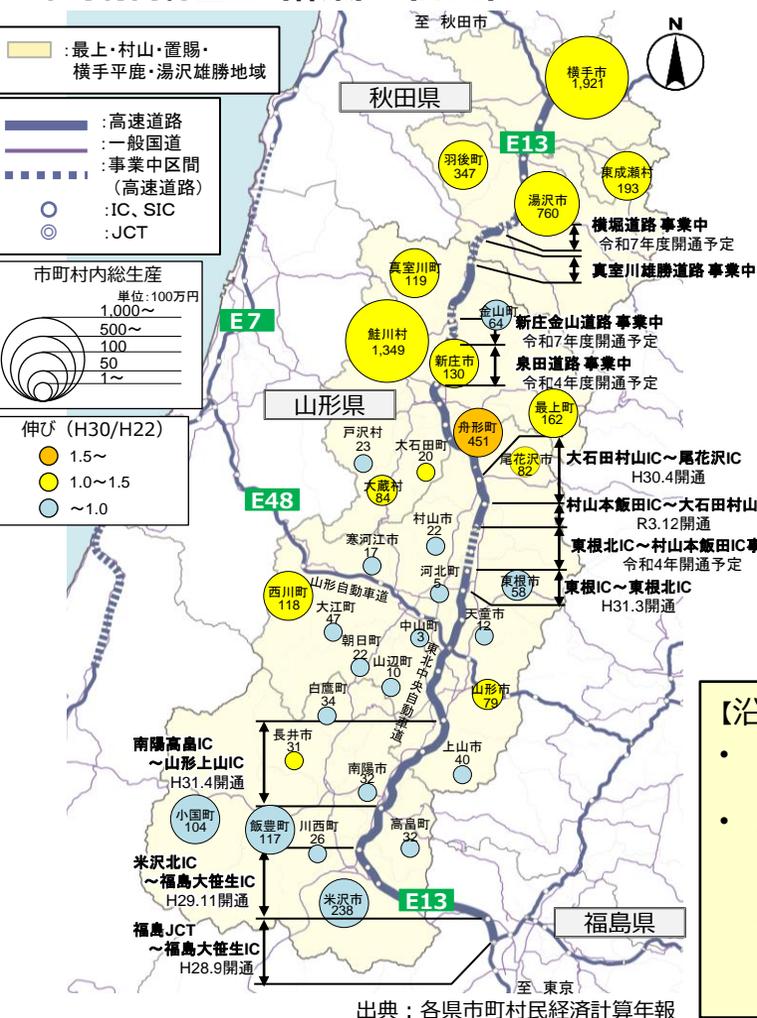
■ 沿線地域の地方税収の推移



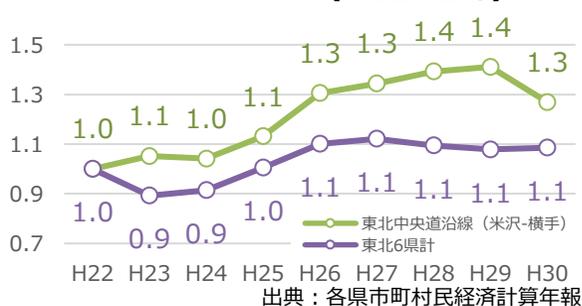
秋田県南、山形最上地域をはじめ林業総生産額が増加

- 山形最上地域、秋田県南地域において林業の総生産額が高く、東北中央道沿線の林業の総生産額は8年間で約3割増加。
- 新庄市では、全国有数の木材加工会社がH28に立地し、東北中央道を利用して原木の調達や集成材を全国に出荷。
- 東北中央道の延伸整備により、生産性向上、取引の広域化も期待されており、木材関連産業の更なる活性化が期待。

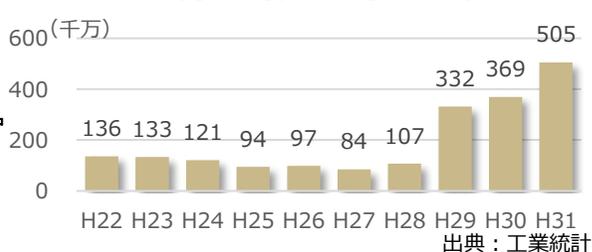
■市町村内総生産（林業）（H30）



■市町村内総生産（林業）の推移（H22=1.0）



■木材・木製品製造業の製造品出荷額（新庄市）の推移



【沿線立地企業の声】

- 東北中央道等の高速道路の整備による**東北各地へのアクセス性の良さなどを理由に、新庄市に新たに進出した。**
- 原木の入荷は県内を中心としつつも、県外も含めた**100km圏内を集材範囲**と捉えており、**製材の出荷は関東が中心**となっている。今後東北中央道などの道路整備が進めば、**物流の効率化による生産性向上**も期待されるため、**広域的な取引拡大**にもつなげていきたい。
(木材加工事業者 R1.2)

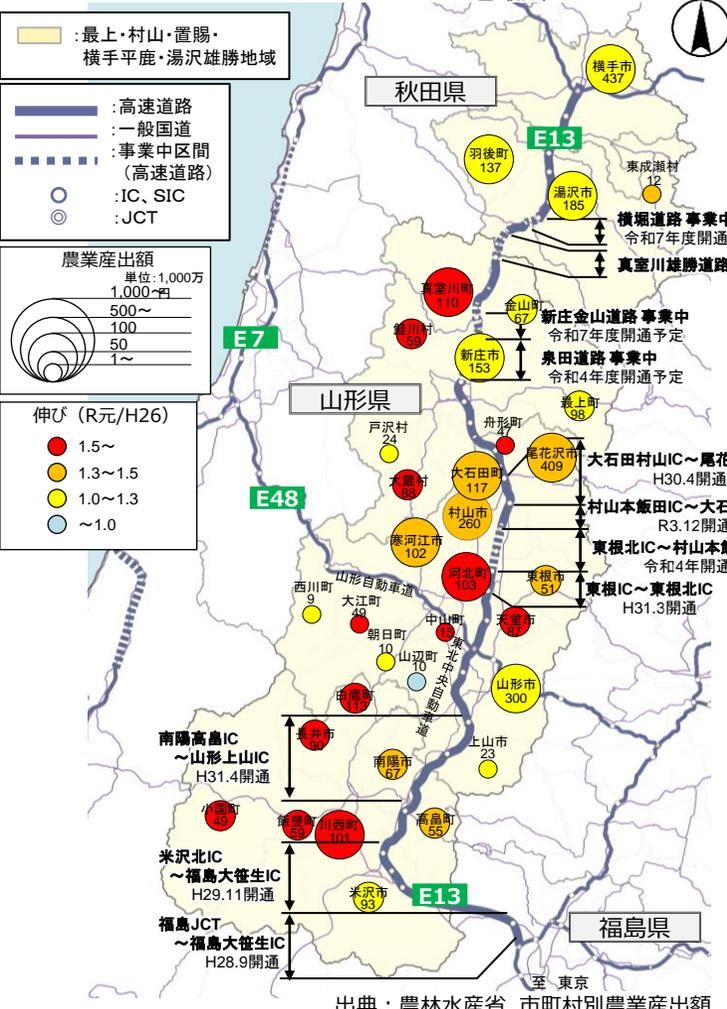
■木材加工会社（新庄市）の東北中央道を利用した原木、製材の動き



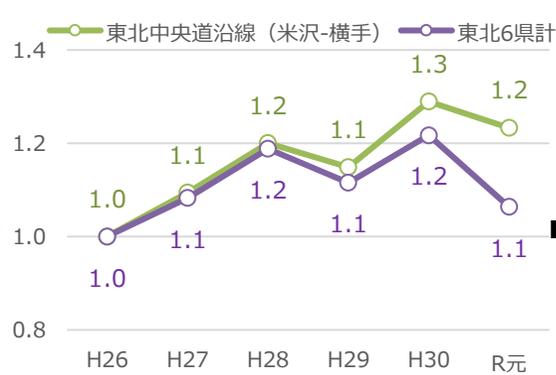
東北中央道沿線地域で野菜の産出額が増加

- 山形県最上地域、秋田県南地域の野菜の農業産出額が大きく、東北中央道沿線地域では、5年間で約2割増加。
- 秋田県では、園芸メガ団地における大規模生産化を推進し、秋田県湯沢・横手地域のシイタケや山形県最上地域のにら等は首都圏に出荷され、東京都中央卸売市場での高い取り扱いシェアを誇る。
- 東北中央道の整備進展により、関東市場への出荷環境が向上し、更なる出荷量・出荷額の増加が期待される。

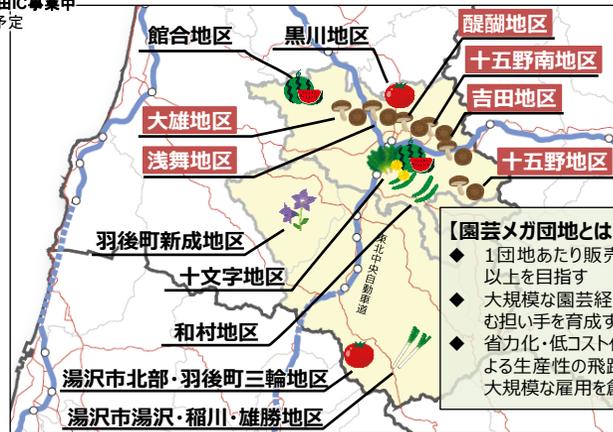
■ 農業産出額（野菜）（R元）



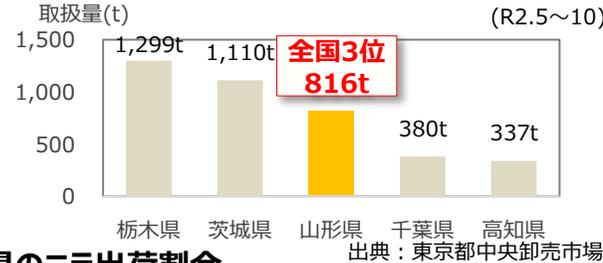
■ 農業産出額（野菜）の推移 (H26=1.0)



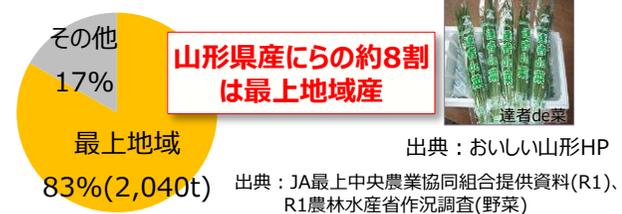
■ 秋田県湯沢・横手地区における園芸メガ団地の整備事業



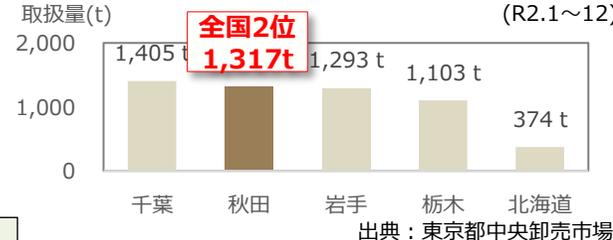
■ 東京都中央卸売市場のニラ取扱量



■ 山形県のニラ出荷割合



■ 東京都中央卸売市場の生しいたけ取扱量



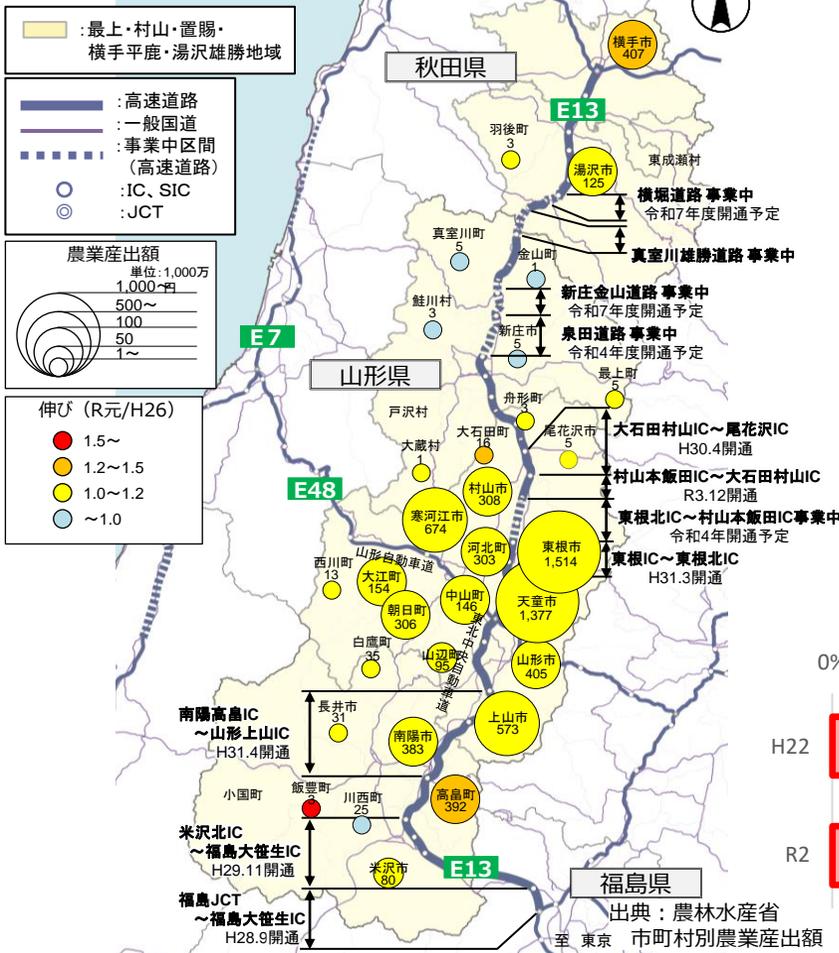
■ 秋田県全体における地域別



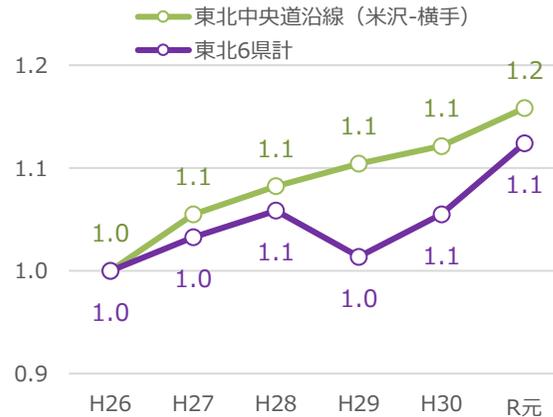
山形県の主力産品である果物の産出額が増加

- 山形県米沢市から村山市の果物の農業産出額が大きく、東北中央道沿線では、5年間で約2割増加。
- 山形県の収穫量が全国上位の品目が多く、東京都中央卸売市場シェアは増加傾向で、さくらんぼで約8割、デラウェアで約7割。
- 首都圏の山形県産果樹の取扱量は増加傾向で推移しており、沿線地域から首都圏への安定的出荷に貢献し、地域産業を支援。

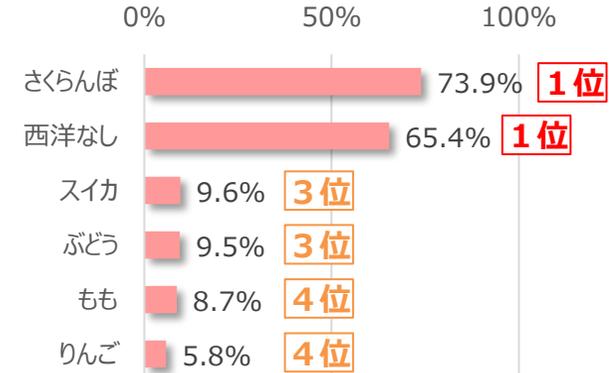
■ 農業産出額（果実）（R元）



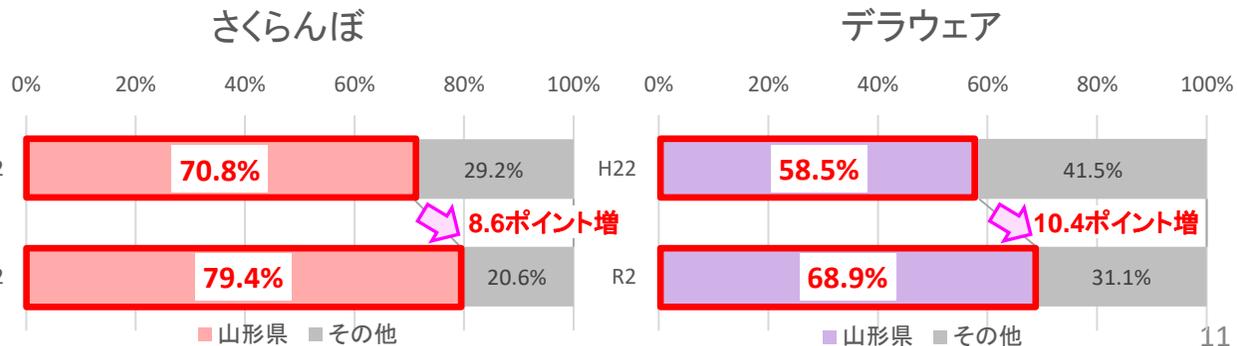
■ 農業産出額（果実）の推移 (H26=1.0)



■ 主要果樹収穫量の山形県シェアと順位 (対全国)



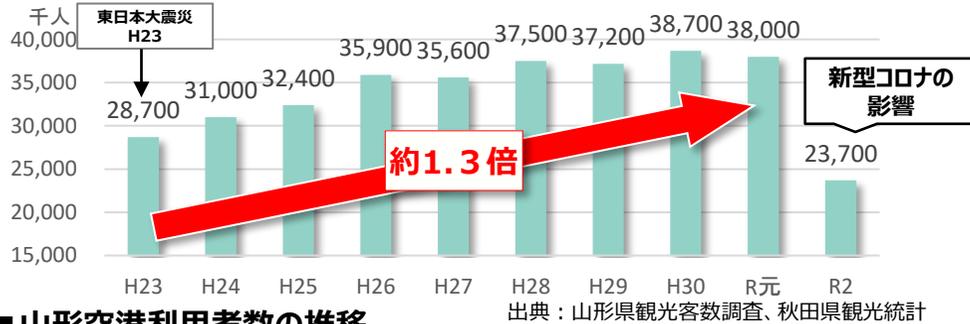
■ 東京都中央卸売市場における山形県産取扱割合の推移



広域周遊観光ルートが形成され観光入込数が増加

- 東北中央道沿線地域の観光入込客はH23からR元の8年間で約1.3倍に増加。
- 東北中央道は、東北エリアを周遊する広域観光ツアーで利用。
- 近年利用者が増加している山形空港にも近接しており、山形空港の活用も含めた広域周遊観光ルートの形成が期待。
- 東北6県・新潟県では、域内の誘客・観光周遊促進の取組も実施されており、東北中央道の延伸整備により、更なる周遊観光の促進を支援。

■山形県(村山・最上・置賜地域)と秋田県南エリアの観光入込客数の推移



■山形空港利用者数の推移 (国内線乗降者数)



■東北・新潟応援！絆キャンペーン

- ・R2.7からスタート
- ・特設HPより、東北・新潟域内の魅力的な観光コンテンツや旅行商品の紹介
- ・東日本高速道路(株)東北支社が実施する「旅しよう！東北6県スマホスタンプラリー」との連携による周遊促進
- ・東北・新潟域内の鉄道周遊バスの紹介
- ・R3.4から開催する東北デスティネーションキャンペーンにもつなげる (出典：(一社)東北観光推進機構)

【県内観光事業者の声】

- ・道路整備による時間短縮効果を、広報活動に利用している。東北中央道の整備が進み、山形空港からのアクセスが良くなったことで、観光客が来やすい環境になったと感じる。 最上川舟下り運航会社 (R元.5)
- ・所要時間が短縮されることで、行程に遅れが生じにくくなり、予定通りの滞在時間を確保しやすくなる。時間短縮によって、余裕を持って観光できるようになることで、お客様にストレスなく観光を楽しんでいただくことができる。 旅行事業者 (R2.2)

■東北中央道沿線を周遊する観光ツアー例

<1日目>
関駅→●平泉→安比
<2日目>
安比→酸ヶ湯温泉→●奥入瀬→●十和田湖→●田沢湖温泉

<5日目>
穴原温泉→●松島→仙台駅

<ツアーの一例>
3日目
4日目

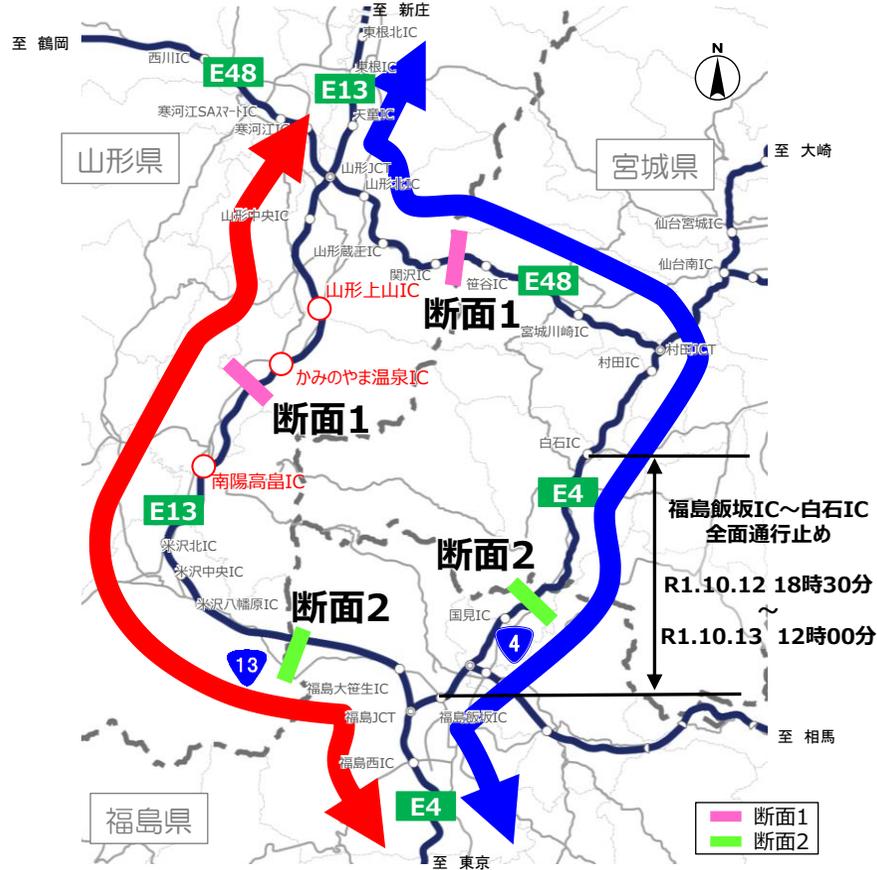
●：ミシュラングリーンガイドに選定
★★★：わざわざ旅行する価値がある
★★：寄り道する価値がある
★：興味深い (ミシュラン・グリーンガイド・ジャポン第6版2020.2)
●：その他の主な周遊観光地

出典：旅行事業者HPより作成 (令和3年11月事例)

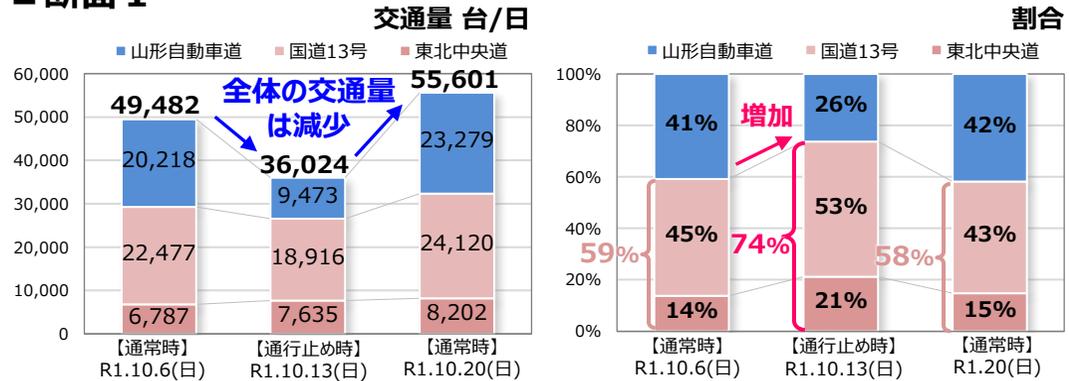
防災（リダンダンシー）

- 令和1年10月12日（土）18時30分～令和1年10月13日（日）12時00分において、東北縦貫自動車道（福島飯坂IC～白石IC）にて、雨による全面通行止めが発生。
- 環状ネットワーク内の断面交通量は、いずれも通常時と比べて減少しており、通行止めによって移動を取りやめたトリップが一定数存在すると考えられる。
- 一方、通常時と通行止め時で断面交通量比率を比較すると、断面1では東北中央自動車道・国道13号の割合が58～59%→74%、断面2では26～27%→35%とそれぞれ増加。
- 高規格道路ネットワークによる広域的なリダンダンシーが確保されている。

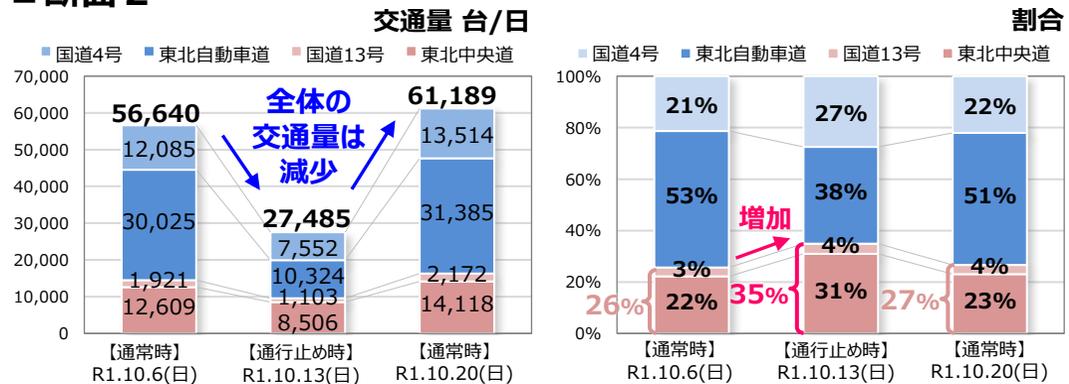
■ 東北道通行止め時における断面交通量



■ 断面1



■ 断面2



【出典】 NEXCO東日本提供交通量、国土交通省常時観測トラフィックカウンターデータ
 【通常時】R1.10.6(日)・20(日) 日平均値、【通行止め時】R1.10.13 日平均値 13
 ※小数点の関係で、見た目の数字と足し算結果が合わない場合がある

■ 今年度の分析

- ・相馬福島道路を含む東北中央道の整備に伴う広域的な交通状況の変化を検証
- ・新型コロナウイルスの影響による交通量の変化を継続的に検証
- ・東北中央道整備の進展に伴う地域経済にもたらすストック効果として、産業面、観光面、防災面で分析・整理

□ 次年度の分析

次年度も引き続き、東北中央道整備による効果や利活用の状況を分析し、協議会の場で共有・議論をすることにより、協議会構成機関の取組みを支援。

特に、東北中央道(東根北～村山本飯田)の開通により、首都圏から新庄までがつながり、ネットワーク効果の発現が期待されることから、開通に向けた地域の取組み、開通により期待される広域的な視点における効果等を分析・報告予定。