

第2回 東北中央自動車道（相馬～米沢） 利活用促進に関する懇談会

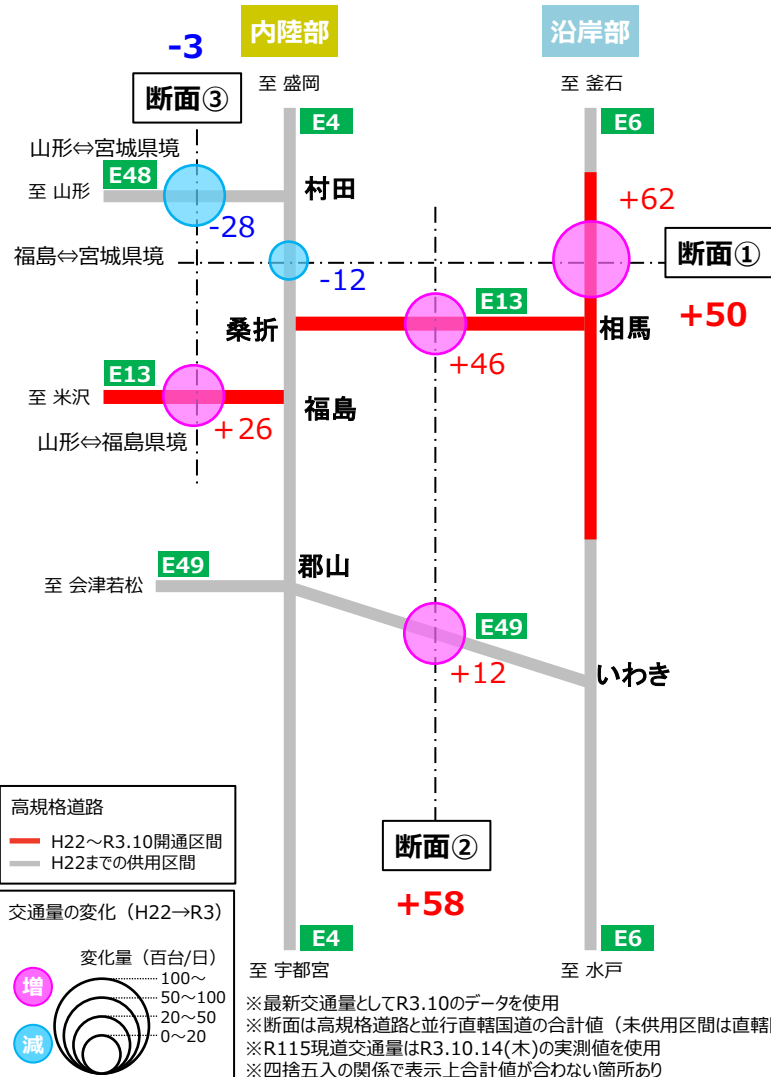
東北中央自動車道（相馬～米沢）の整備効果

令和4年8月5日（金）

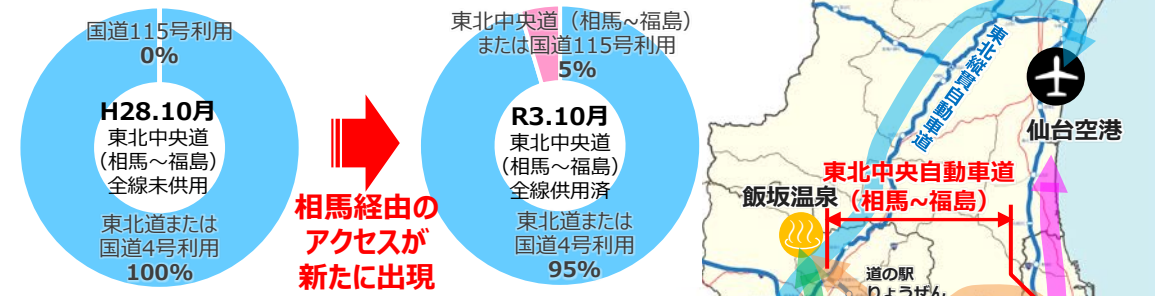
1. 東北中央自動車道の交通量推移【交通流動の変化】

- 常磐自動車道・東北中央自動車道（相馬～福島）の高規格道路ネットワークの整備に伴い、並行直轄国道を含む断面交通量が大幅に増加。
- 会津・福島県北～仙台空港や、茨城～福島県北等の広域利用において、従来ルートから常磐道や東北中央自動車道（相馬～福島）経由に転換する等効率的なルート選択が可能となり、高規格道路ネットワーク活用による地域間流動が変化。

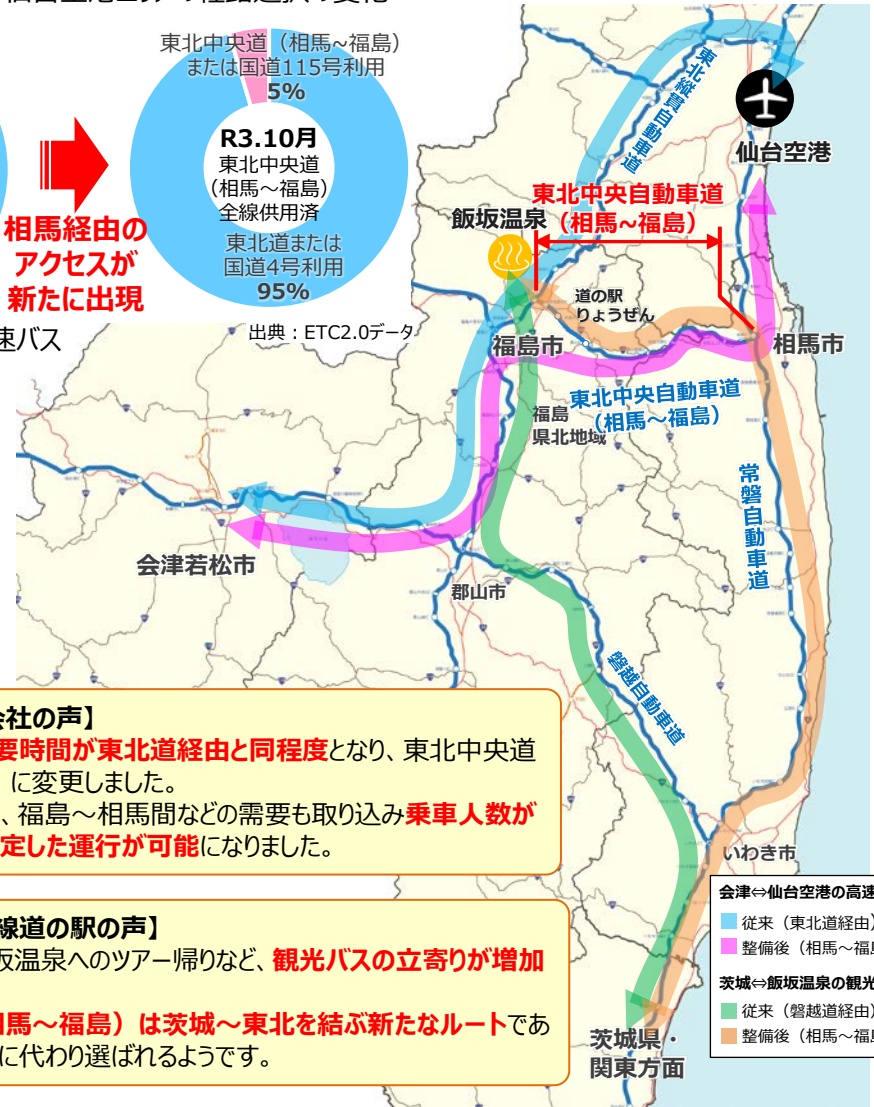
▼主要断面交通量（高規格幹線道路+並行直轄国道）の変化



▼福島県東北地域～仙台空港エリアの経路選択の変化



▼仙台空港⇄会津の高速バス



【会津若松市バス会社の声】

- 仙台空港への所要時間が東北道経由と同程度となり、東北中央道（相馬～福島）に変更しました。
- ルートの変更後は、福島～相馬間などの需要も取り込み乗車人数が増加したうえ、安定した運行が可能になりました。

【相馬福島道路沿線道の駅の声】

- 北関東からの飯坂温泉へのツアー帰りなど、観光バスの立寄りが増加しました。
- 東北中央道（相馬～福島）は茨城～東北を結ぶ新たなルートであり、磐越道経由に代わり選ばれるようです。

会津⇄仙台空港の高速バスルート

- 青線: 従来 (東北道経由)
- 赤線: 整備後 (相馬～福島経由)

茨城⇄飯坂温泉の観光バスルート

- 青線: 従来 (磐越道経由)
- 赤線: 整備後 (相馬～福島経由)

2. これまでのストック効果の紹介【産業】

- 東日本大震災後、東北中央自動車道や相馬港の復旧・復興により相馬地方の工場の新増設件数や設備投資額が増加。
- 相馬港に新たに立地した鉄鋼加工メーカーは、東北中央自動車道を利用し、福島県内のみならず山形県等へも取引を拡大。
- 東北中央自動車道（相馬～福島）の全線開通により、輸送時間が短縮され、被災地の産業活性化を支援。

▼相馬港および周辺工業団地の企業立地状況



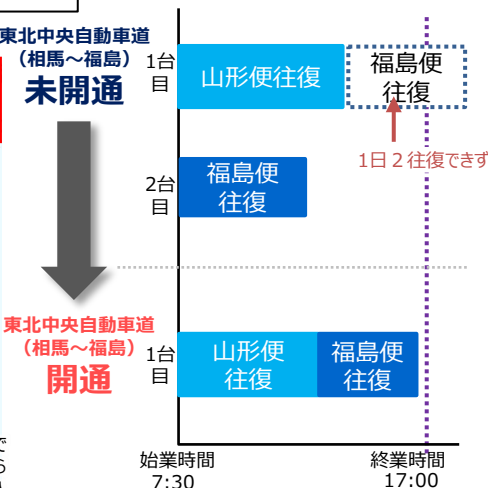
▼鉄鋼加工メーカーの輸送効率化の事例

【東北中央自動車道開通による物流効率化】

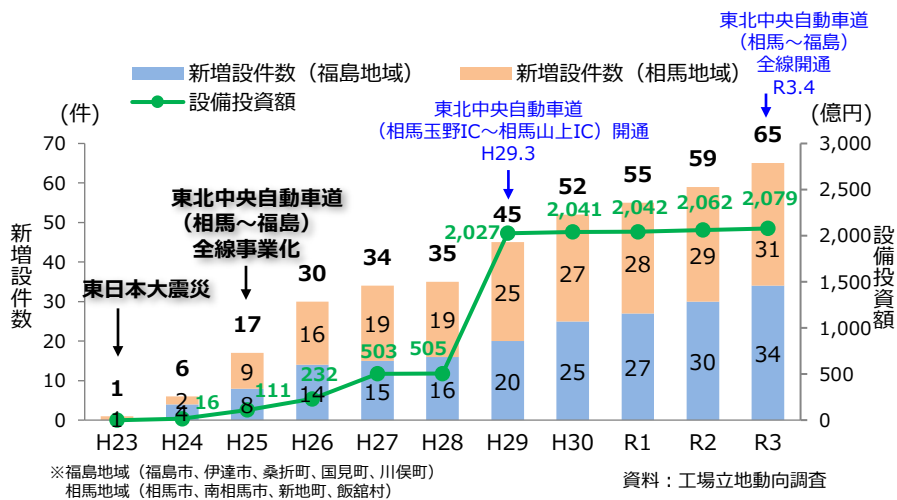
- 相馬港へはH30年6月に進出し、東北中央自動車道の開通を機に福島 県内や山形方面への取引の新規開拓、拡大を実現
- 今後、東北中央自動車道のさらなる延伸により、秋田県への輸送も計画

【製品輸送に必要な台数の縮減】

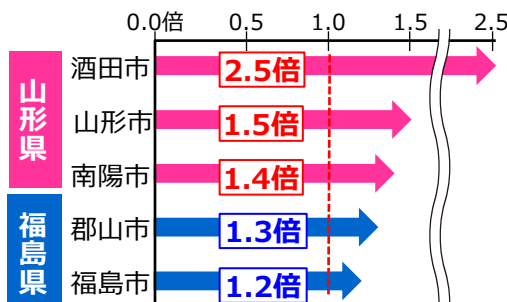
開通により
1台2往復が可能に



▼福島・相馬地域※における工場新増設件数（累計）の推移



【山形県・福島県内企業との取引額の変化】



【鉄鋼加工メーカーの声】

■ 東北中央自動車道の開通を機に相馬港に進出し、納期短縮により山形方面への顧客獲得、取引増加に繋がっています。

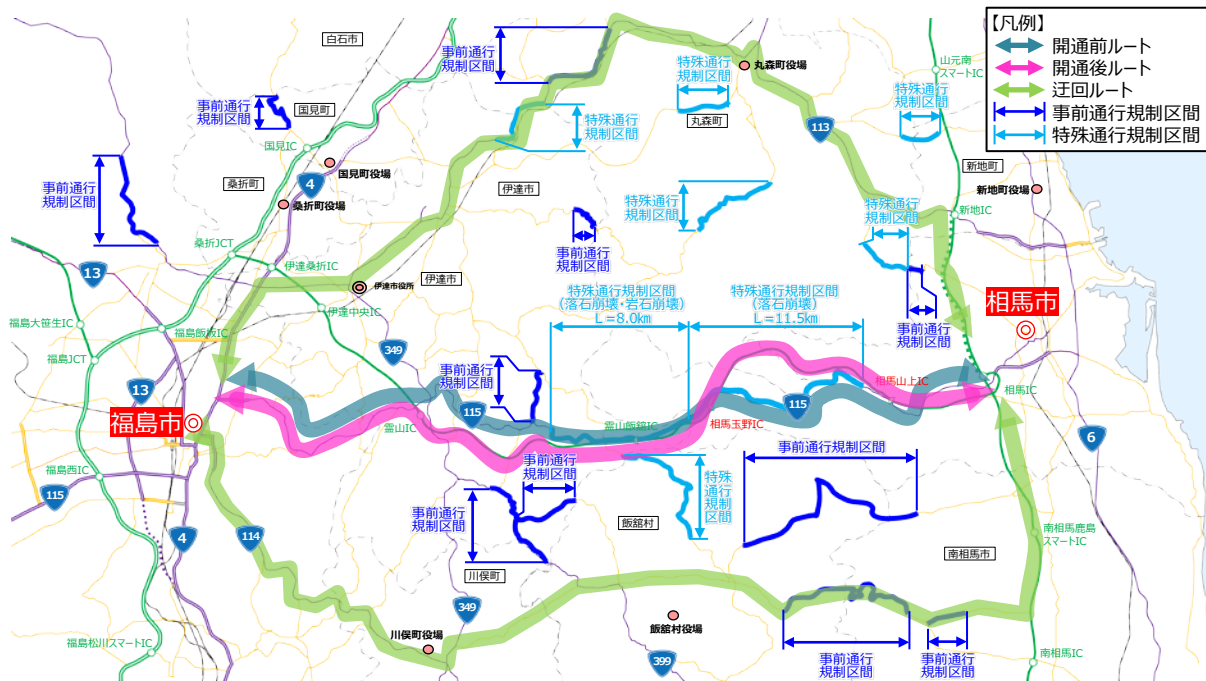
■ 物流効率化で山形方面と福島の中通り方面への輸送は1台2往復が可能となり製品輸送に必要な台数も縮減しました。(R3.1ヒアリング)



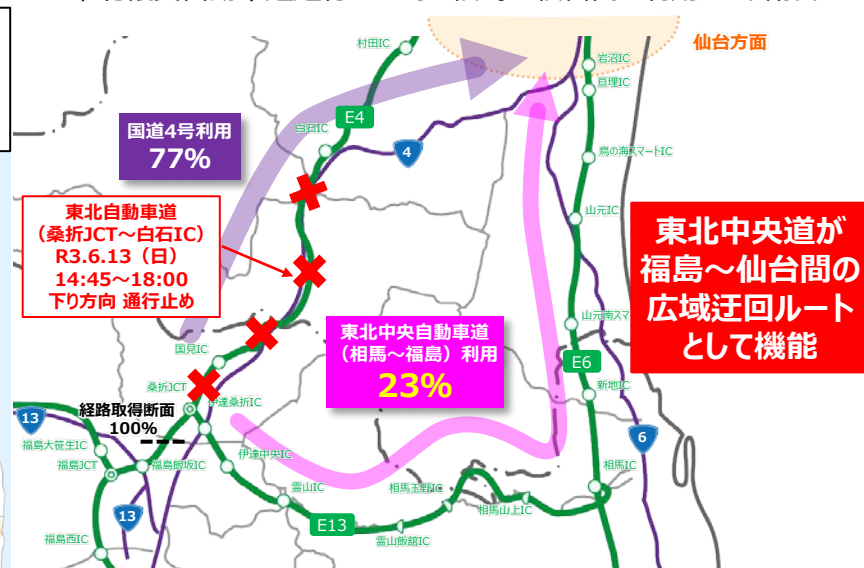
2. これまでのストック効果の紹介【リダンダンシー】

- 東北中央自動車道（相馬～福島）と並行する国道115号は特殊通行規制区間などの通行止めリスクが存在し、令和元年東日本台風では法面崩落により約200日間の通行止めが発生。
- 東北中央自動車道（相馬～福島）の開通でダブルネットワークが形成され、通行止めリスクが解消。
- 東北縦貫自動車道の通行止めの際には、約2割の交通が東北中央自動車道（相馬～福島）を利用して仙台方面へ迂回し、広域的な代替ルートとしての機能も発揮。

▼相馬～福島間の通行止めリスク



▼東北縦貫自動車道通行止め時の福島～仙台間の利用ルート割合



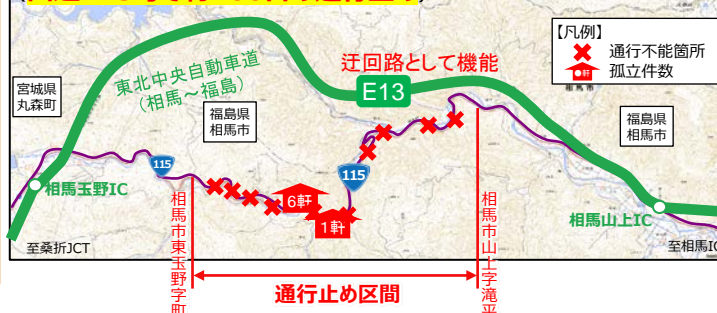
資料：ETC2.0データ（R3.6.13（日））15～18時

▼R1.10 令和元年東日本台風の被災状況

【相馬市玉野地区住民の声】

- 玉野地区の住民は勤務先、買物、通院も相馬市内に行く者が多く、**国道115号の通行止めは死活問題**であった。過去には長期間の通行止めも発生して、長期間生活に支障が生じた。
- 現在では、**長期間の通行止めは発生しなくなったので、大変助かっている。**（R2.10ヒアリング）

（国道115号で約200日の通行止め）



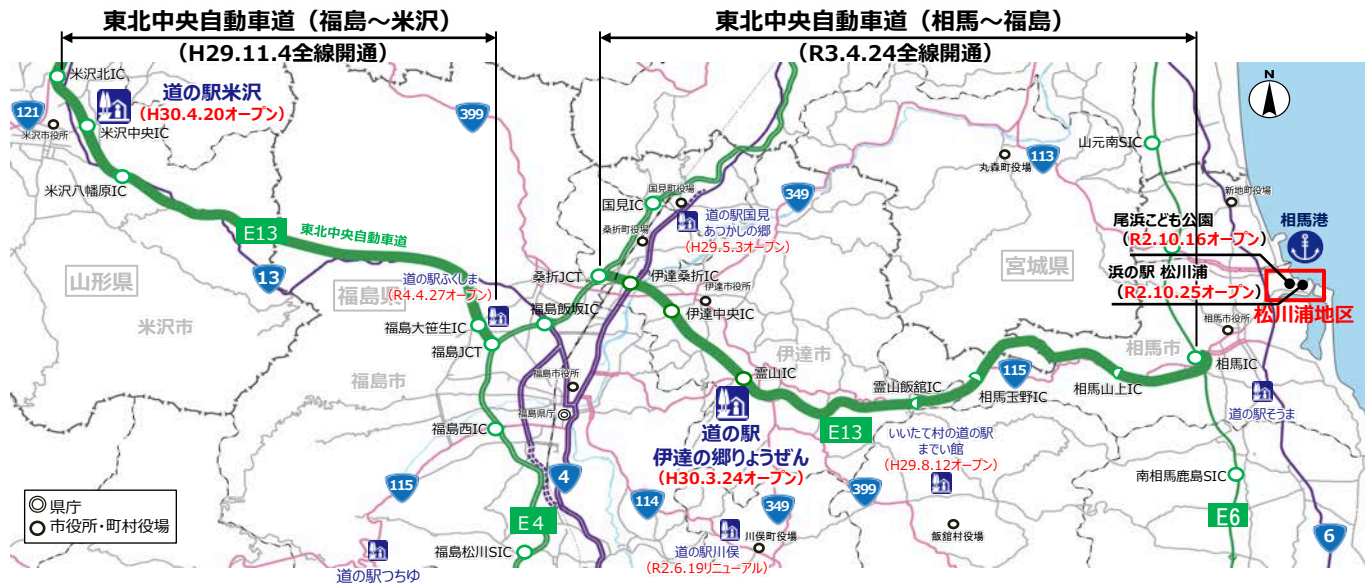
◀自衛隊員に救出される地元住民（R1.10.14撮影）

国道115号
法面崩落と倒木 ▶
（R1.10.13撮影）

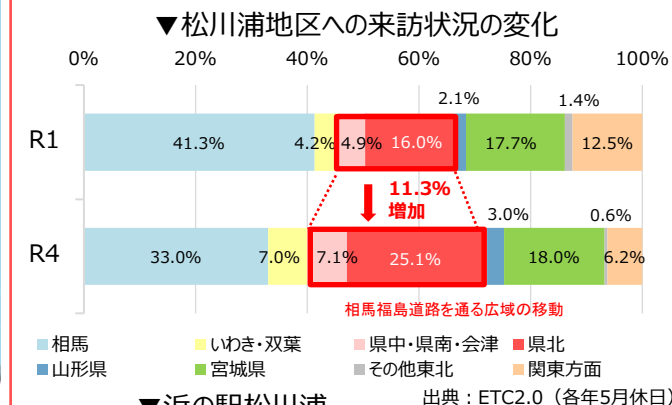


2. これまでのストック効果の紹介【観光】

- 東北中央自動車道沿線の相馬市・伊達市・福島市・米沢市は開通を見越して、道の駅等の観光交流施設を整備。
- 道の駅「米沢」では開業4年で累計来場者数が600万人を達成、道の駅「伊達の郷りようぜん」も4年で500万人を達成。
- 復興シンボル施設としてオープンした「浜の駅松川浦」は、東北中央自動車道（相馬～福島）の全線開通後のGWに県北や県中・県南・会津方面からの来訪客が大きく増加。令和4年度のGWでは、震災以降途絶えていた「浜焼き」が再開され、誘客に向けた取り組みによる観光交流の拡大に寄与。



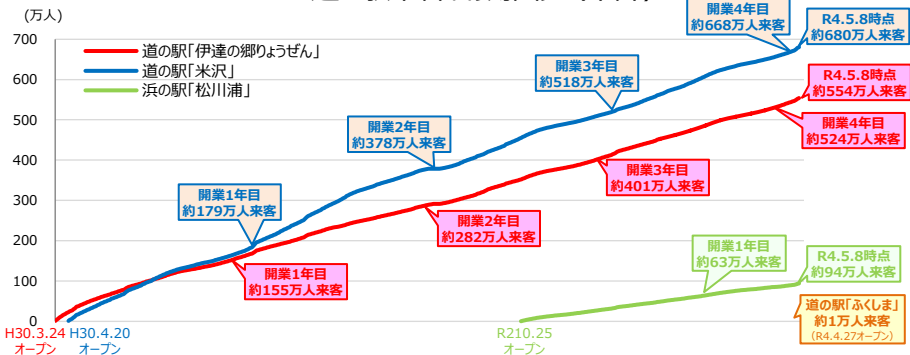
『全線開通により、 広域からの来訪者割合が増加』 ■松川浦周辺エリア（福島県相馬市）



『開通からの来訪者の推移』

- 道の駅 米沢（山形県米沢市）
- 道の駅 伊達の郷りようぜん（福島県伊達市）
- 浜の駅 松川浦（福島県相馬市）
- 道の駅 ふくしま（福島県福島市）

▼道の駅来客者数推移（累計）



【道の駅りようぜん 駅長の声】

- 道の駅を近くに感じてもらえるようになった。
- 生産者も訪れやすくなるため、より多くの地域の農産物を扱える」と期待。
- 交流人口は間違いなく増えると思う。

（だて市政だより2021年6月号より）



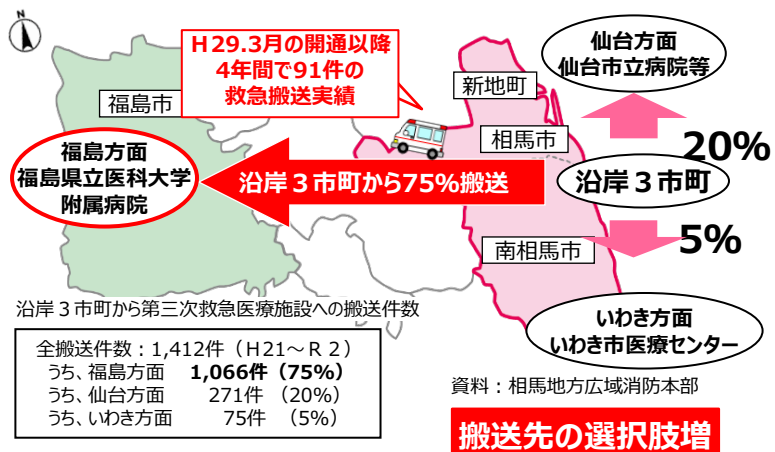
【相馬市観光協会の声】

- GWに実施した浜焼きは福島や山形から来訪される方が多く、非常に好評だった。
- 東北中央自動車道（相馬～米沢）が整備されたことで、R4.6に遠方の道の駅米沢でも浜焼きを実施することができた。
- 東北中央自動車道（相馬～米沢）を走行することで所要時間が短縮され、浜焼きに使用する水産物の鮮度向上に貢献している。（R4.7ヒアリング）

2. これまでのストック効果の紹介【医療】

- 第三次救急医療機関がない相馬地方沿岸部では、約8割が福島県立医科大学附属病院へ搬送。
- 現道は急カーブなど線形不良箇所が多く、搬送時の患者容体への影響が懸念。
- 搬送時間の大幅な短縮、安定した搬送が可能となり、「命の道」として迅速な救急医療施設への搬送と安定性向上を支援。

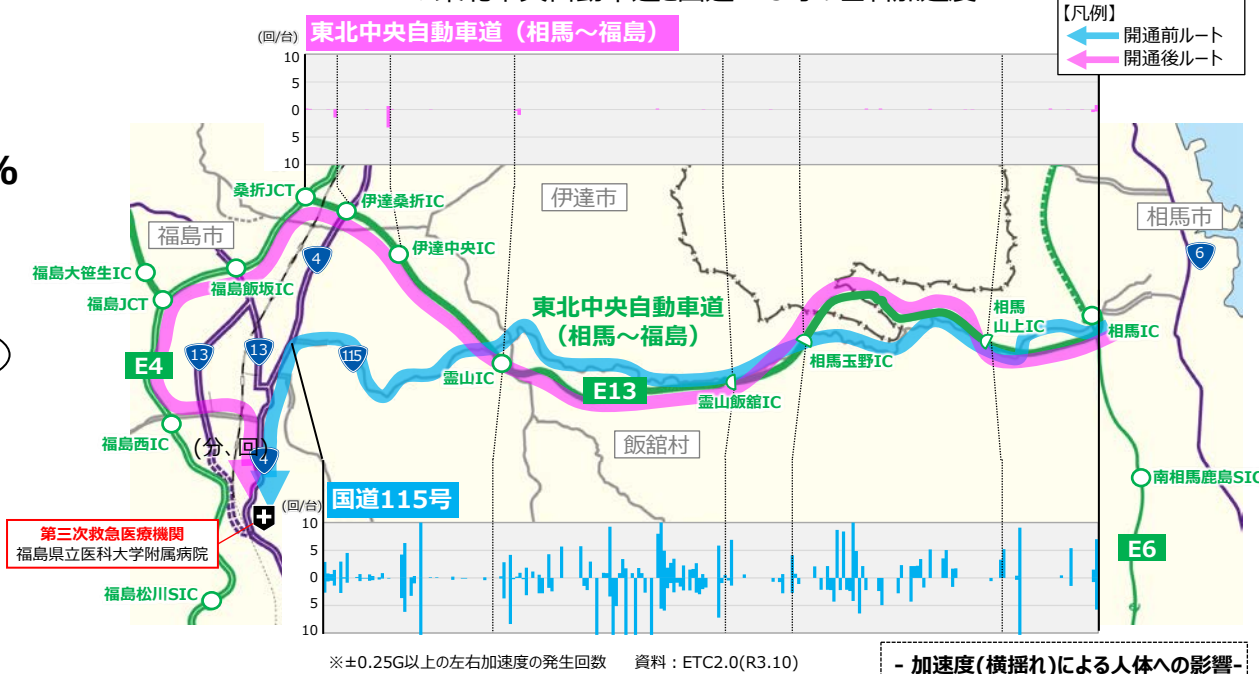
▼第三次救急医療機関への搬送割合（H21～R2）



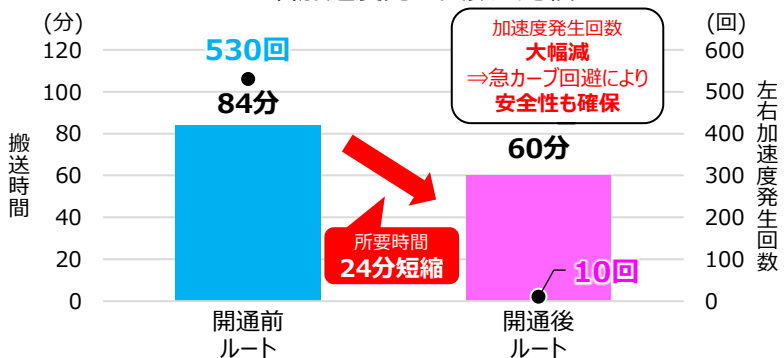
■ 全線開通すれば、搬送時間短縮と患者負担軽減が期待でき、内陸方面の搬送の選択肢も増えるため、相馬福島道路を利用し東北道で降りることになると思います。

出典：相馬地方広域消防本部ヒアリング結果（R2.10）

▼東北中央自動車道と国道115号の左右加速度



▼相馬市内～福島県立医科大学附属病院への搬送時間・左右加速度発生回数の比較



冬期も安定した走行を確保

【消防本部の声】

■ 急カーブ、急な坂道が無くなり、患者や医療スタッフの負担が軽減しました。



(R3.6ヒアリング)