

## 第1回 国道115号相馬福島道路 道路整備に関する懇談会

日 時：平成27年 3月26日（木）14:30～16:00

会 場：福島県福島市

A・O・Z（アオウゼ） 視聴覚室

### 次 第

1. 開会
2. 道路整備に関する懇談会設立について  
（設立趣旨書（案）、規約（案）、今後の展開について）
3. 会長あいさつ
4. 議事
  - （1）国道115号相馬福島道路の進捗状況
  - （2）国道115号相馬福島道路及び相馬港の整備効果
  - （3）意見交換
5. その他
6. 閉会

第1回 国道115号相馬福島道路 道路整備に関する懇談会 委員一覧  
代理出席

1	会長	国土交通省 東北地方整備局 福島河川国道事務所長	永尾 慎一郎	
2	副会長	国土交通省 東北地方整備局 磐城国道事務所長	坂井 康一	
3	副会長	国土交通省 東北地方整備局 小名浜港湾事務所長	木本 仁	
4	委員	福島県 商工労働部 商工総務課長	安藤 正	
5	委員	福島県 観光交流局 観光交流課長	島田 淳	欠席
6	委員	福島県 土木部次長（道路担当）	大河原 聡	
7	委員	福島県 県北地方振興局 次長	梁取 一男	
8	委員	福島県 相双地方振興局 次長兼企画商工部長	中高 克郎	企画商工部主幹兼副部長 長尾 憲宏
9	委員	福島県 県北建設事務所長	柳沼 政明	
10	委員	福島県 相双建設事務所長	浦山 悦雄	
11	委員	福島県 相馬港湾建設事務所長	宗像 良夫	
12	委員	福島市 商工観光部長	山内 芳夫	産業交流プラザ所長兼次長 阿部 雅弘
13	委員	福島市 建設部長	鈴木 信良	
14	委員	相馬市 産業部長	宇佐見 清	商工観光課長 佐藤 栄喜
15	委員	相馬市 建設部長	金森 滋	欠席
16	委員	伊達市 産業部長	三浦 敏徳	商工観光課長 斎藤 真弓
17	委員	伊達市 建設部長	渡辺 治二	
18	委員	桑折町 産業振興課長	岡崎 善右エ門	
19	委員	桑折町 地域整備課長	増田 達也	
20	委員	新地町 企画振興課長	平間 正光	
21	委員	新地町 建設課長	渡辺 祐吉	
22	委員	福島商工会議所 専務理事	石井 浩	
23	委員	相馬商工会議所 専務理事	和田山 雄康	
24	委員	桑折町商工会 副会長	渋谷 浩一	
25	委員	伊達市商工会長	渡邊 武	
26	委員	保原町商工会 副会長	渡辺 英人	
27	委員	飯坂町商工会 副会長	高橋 義博	事務長 井上 文雄
28	委員	新地町商工会 副会長	渡部 和志	
29	委員	東日本高速道路株式会社 東北支社 福島管理事務所長	中西 規祥	
30	委員	東日本高速道路株式会社 東北支社 いわき管理事務所長	小池 敏樹	

敬称略

# 第1回 国道115号相馬福島道路 道路整備に関する懇談会 座席表

福島県 商工総務課 課長  
 東北地方整備局 磐城国道事務所 所長  
 福島河川国道事務所 所長  
 東北地方整備局 小名浜港湾事務所 所長  
 福島県 土木部 次長

福島県 県北地方振興局 次長  福島県 相双地方振興局 次長兼企画商工部長  福島市 商工観光部長  福島市 建設部長  伊達市 産業部長  伊達市 建設部長  桑折町 産業振興課長  桑折町 地域整備課長  福島商工会議所 専務理事	福島県 県北建設事務所 所長  福島県 相双建設事務所 所長  福島県 相馬港湾建設事務所 所長  相馬市 産業部長  新地町 企画振興課長  新地町 建設課長  相馬商工会議所 専務理事  新地町商工会 副会長
---	--

随行者席

随行者席

桑折町商工会 副会長  
 伊達市商工会 会長  
 保原町商工会 副会長  
 飯坂町商工会 副会長  
 東日本高速道路(株) 福島管理事務所 所長  
 東日本高速道路(株) いわき管理事務所 所長

報道関係者席



報道関係者席



事務局



事務局



出入口

受付

# 国道115号相馬福島道路 道路整備に関する懇談会 設立趣意書

国道115号相馬福島道路は、常磐自動車道と東北自動車道を結ぶ約45kmの自動車専用道路であり、東日本大震災からの復興に向けたリーディングプロジェクトとして早期完成を目指し、整備が進められています。

東日本大震災により深刻な打撃を受けた地域経済の持続的成長を実現し、経済再生を図るためには、民間投資を喚起する成長戦略が必要となっています。その中で、福島県北地域の沿岸部と内陸部の連携を強化する新たな広域ネットワークを構築する本道路の整備によってもたらされる立地競争力の強化や、民間投資の誘発による需要の拡大などのストック効果は、大きな役割を果たすことが期待されます。

このため、本道路のストック効果が最大限発揮できるよう、事業の進捗状況を関係者間でこれまで以上に共有すると共に、本道路を最大限に活用するための経済・観光振興等の取り組みについて、関係者が一体となって議論することを目的に、国道115号相馬福島道路 道路整備に関する懇談会を設立するものです。

## 国道 115 号相馬福島道路 道路整備に関する懇談会 規約

### (名称)

第 1 条 この懇談会は、国道 115 号相馬福島道路 道路整備に関する懇談会（以下、「懇談会」という。）と称する。

### (目的)

第 2 条 懇談会は、国道 115 号相馬福島道路のストック効果が最大限発揮できるよう、事業の進捗状況に関係者間でこれまで以上に共有すると共に、本道路を最大限に活用するための経済・観光振興等の取り組みについて、関係者が一体となって議論することを目的とする。

### (組織)

第 3 条 懇談会は、別表 1 に掲げる機関並びに職にあるものをもって構成する。

- 二 構成機関並びに構成員は、必要に応じ会長が発議し、審議を以って変更できる。
- 三 懇談会は、必要に応じてオブザーバーを置くことができる。
- 四 懇談会は、必要に応じて作業部会を設置することができる。

### (役員)

第 4 条 懇談会に次の役員を置く。

- (1) 会長は、東北地方整備局福島河川国道事務所長とする。
- (2) 副会長は、東北地方整備局磐城国道事務所長及び小名浜港湾事務所長とする。

### (懇談会)

第 5 条 懇談会は、必要に応じ会長が召集し、国道 115 号相馬福島道路における次の事項について共有・議論を行う。

- (1) 進捗状況等
- (2) 利活用に関する意見および利活用方法
- (3) 地域向けの情報発信方法
- (4) その他、必要な事項に関すること

### (事務局)

第 6 条 懇談会の事務局は、東北地方整備局福島河川国道事務所調査第二課・磐城国道事務所調査課・小名浜港湾事務所企画調整課に置くものとし、事務局長は、東北地方整備局福島河川国道事務所副所長（道路）とする。

(雑則)

第7条 本規約に定めるもののほか、懇談会の運営に関して必要な事項は会長が定める。

附則 この規約は、平成27年3月26日から施行する。

国道 115 号相馬福島道路 道路整備に関する懇談会

構成機関

国土交通省 東北地方整備局

福島河川国道事務所、磐城国道事務所、小名浜港湾事務所

福島県

福島市、相馬市、伊達市、桑折町、新地町

福島商工会議所、相馬商工会議所

桑折町商工会、伊達市商工会、保原町商工会、飯坂町商工会、新地町商工会

東日本高速道路株式会社 東北支社

福島管理事務所、いわき管理事務所

委 員

会 長：東北地方整備局 福島河川国道事務所長

副会長：東北地方整備局 磐城国道事務所長、小名浜港湾事務所長

委 員：福島県 商工労働部 商工総務課長、観光交流局 観光交流課長

土木部次長（道路担当）

県北地方振興局 次長、相双地方振興局 次長兼企画商工部長

県北建設事務所長、相双建設事務所長

相馬港湾建設事務所長、

福島市 商工観光部長、建設部長

相馬市 産業部長、建設部長

伊達市 産業部長、建設部長

桑折町 産業振興課長、地域整備課長

新地町 企画振興課長、建設課長

福島商工会議所 専務理事

相馬商工会議所 専務理事

桑折町商工会 副会長

伊達市商工会 会長

保原町商工会 副会長

飯坂町商工会 副会長

新地町商工会 副会長

東日本高速道路株式会社 東北支社 福島管理事務所長

東日本高速道路株式会社 東北支社 いわき管理事務所長

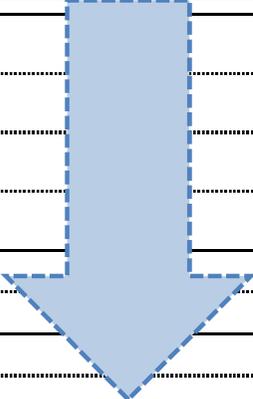
敬称略

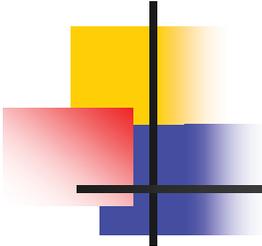
事務局長：東北地方整備局 福島河川国道事務所副所長（道路）

事務局：福島河川国道事務所 調査第二課、磐城国道事務所 調査課

小名浜港湾事務所 企画調整課

国道115号相馬福島道路 道路整備に関する懇談会 今後の展開

年度	開通目標	事 項
H26		<div data-bbox="913 443 1809 491" style="text-align: center;"> <b>第1回懇談会</b>（事業概要及び整備効果の説明）                 </div>
H27		<div data-bbox="1025 499 1659 608" style="text-align: center; border: 1px dashed black; padding: 5px;">                     各自治体による利活用・整備効果に関するとりまとめ                      （各企業や利用者団体へのヒアリングを実施等）                 </div> <div data-bbox="913 619 1809 722" style="text-align: center;"> <b>懇談会</b>（各自治体からの利活用等のプレゼン）                 </div>
H28	阿武隈東道路 開通目標	<div data-bbox="1115 730 1579 839" style="text-align: center; border: 1px dashed black; padding: 5px;">                     懇談会メンバー等による現地視察                 </div> <div data-bbox="913 850 1809 946" style="text-align: center;"> <b>懇談会</b>（各自治体の利活用方針等について）                 </div>
H29	東北中央自動車道（福島～米沢） 阿武隈東～阿武隈 霊山道路 開通目標	
H30	相馬西道路 開通目標	
H31以降		



# 相馬福島道路の進捗状況

平成27年3月26日

国土交通省 東北地方整備局

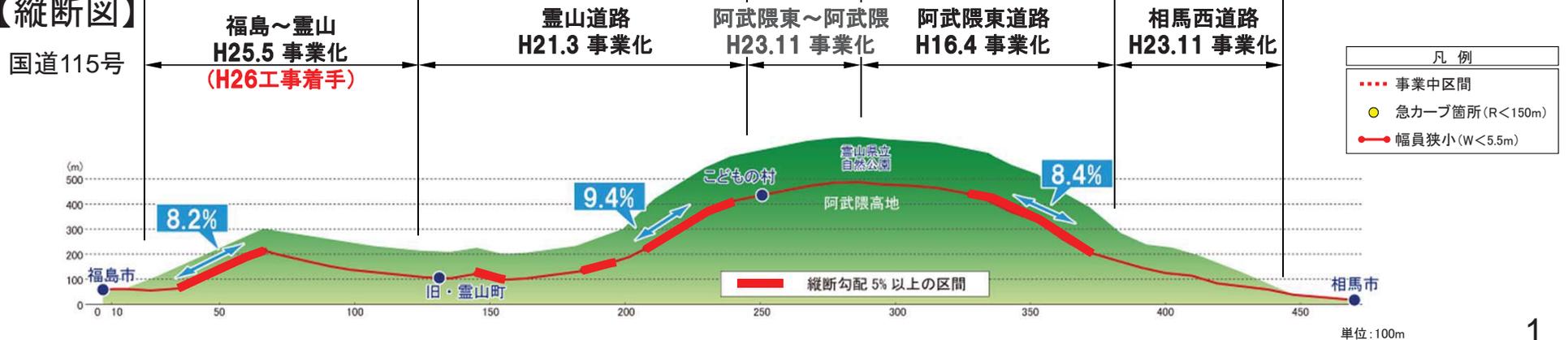
福島河川国道事務所・磐城国道事務所

# 復興支援道路 相馬福島道路

【平面図】



【縦断図】

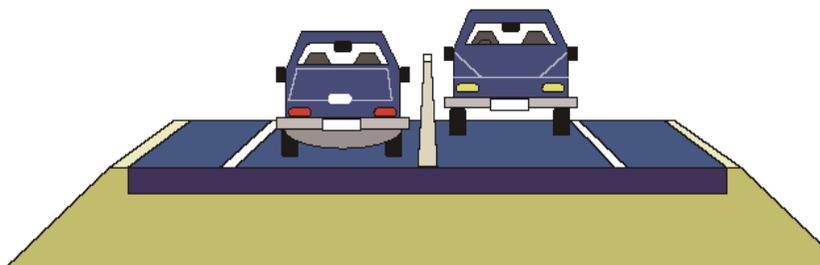
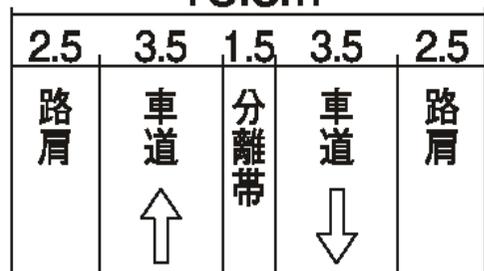


# 【復興支援道路】国道115号 相馬福島道路の概要

## 【道路構造】

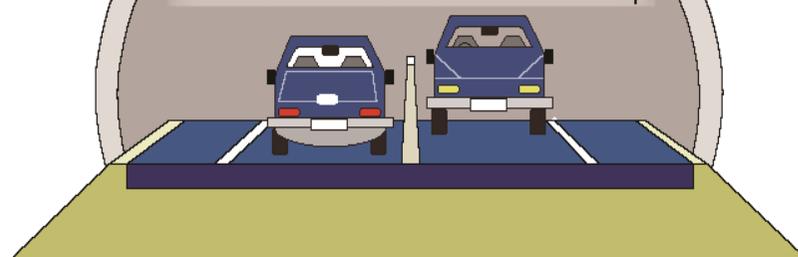
### 一般部

13.5m



### トンネル部・長大橋部

12.0m



# ①相馬西道路 進捗状況

(平成27年2月末現在)



## 【事業経緯】

H23事業着手  
H24用地着手  
H24工事着手  
H30開通目標

## 【事業費】

全体事業費 220億円  
H26当初 21.7億円

## 【進捗状況】

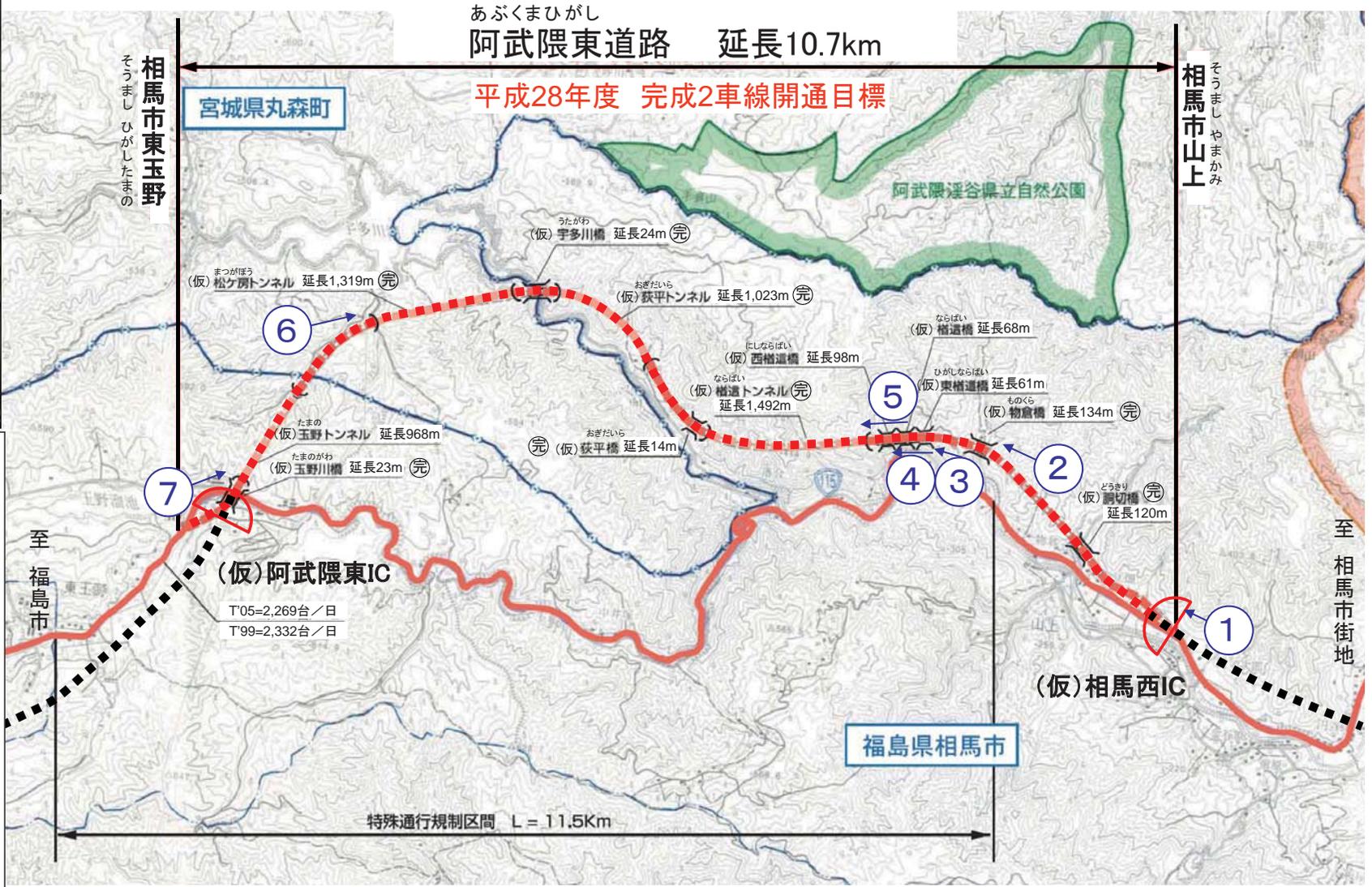
用地進捗率 約99%  
(H27.1.31時点)  
事業進捗率 約42%  
(H26補正投入時点)

## 【H26年度事業内容】

・荒屋舗橋、今田高架橋、  
塩手山トンネル、横川高  
架橋、円渚トンネルに着  
手中

あぶくまひがし  
**②阿武隈東道路 進捗状況**

(平成27年2月末現在)



【事業経緯】  
 H16事業着手  
 H18用地着手  
 H19工事着手  
**H28開通目標**

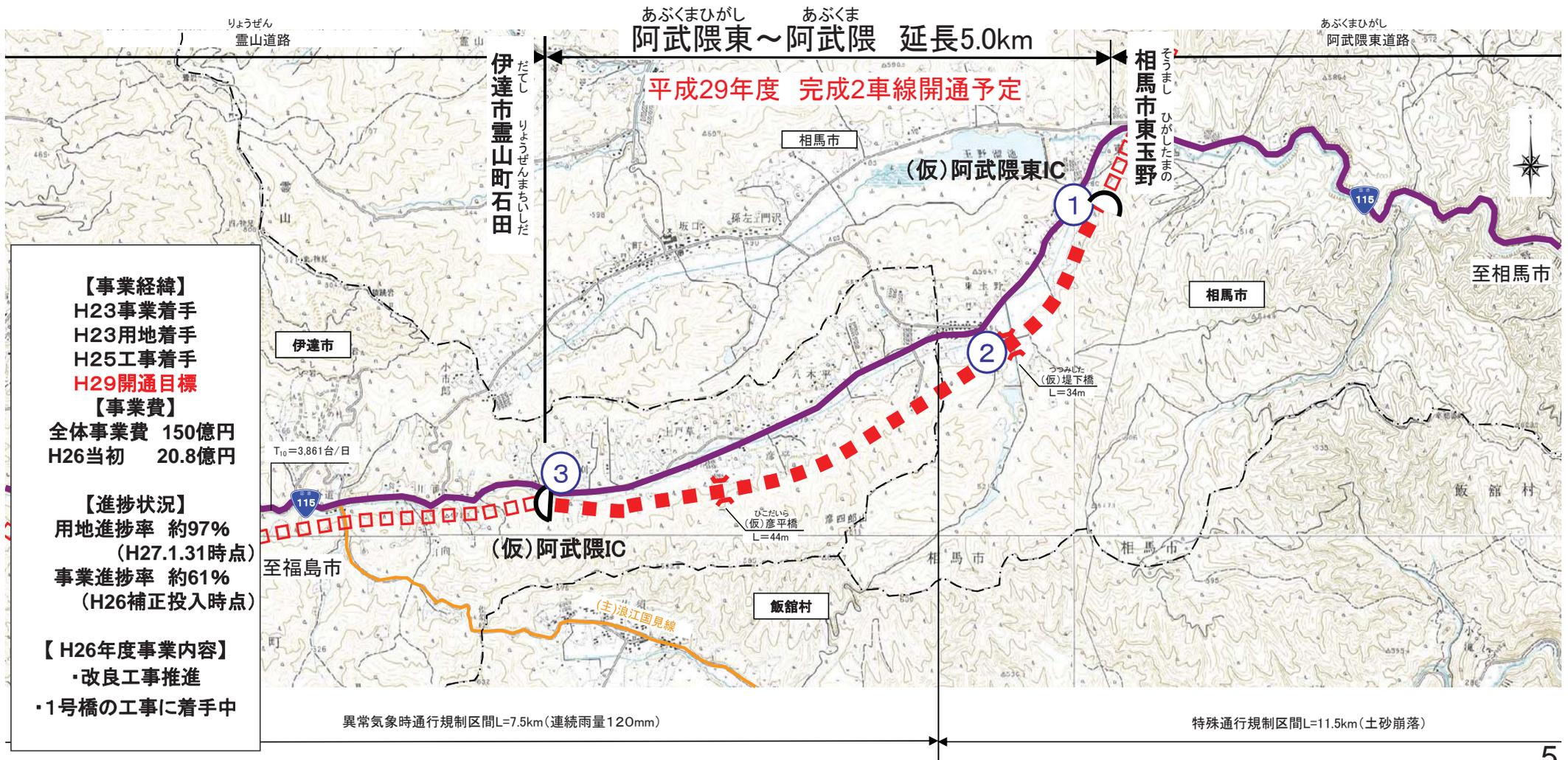
【事業費】  
 全体事業費 370億円  
 H26当初 12.0億円

【進捗状況】  
 用地進捗率 100%  
 (H27.1.31時点)  
 事業進捗率 約98%  
 (H26補正投入時点)

【H26年度事業内容】  
 ・西樽這橋、樽這橋、玉野トンネル  
 に着手中

あぶくまひがし あぶくま  
**③阿武隈東～阿武隈 進捗状況**

(平成27年2月末現在)



**【事業経緯】**  
 H23事業着手  
 H23用地着手  
 H25工事着手  
**H29開通目標**

**【事業費】**  
 全体事業費 150億円  
 H26当初 20.8億円

**【進捗状況】**  
 用地進捗率 約97%  
 (H27.1.31時点)  
 事業進捗率 約61%  
 (H26補正投入時点)

**【H26年度事業内容】**  
 ・改良工事推進  
 ・1号橋の工事に着手中

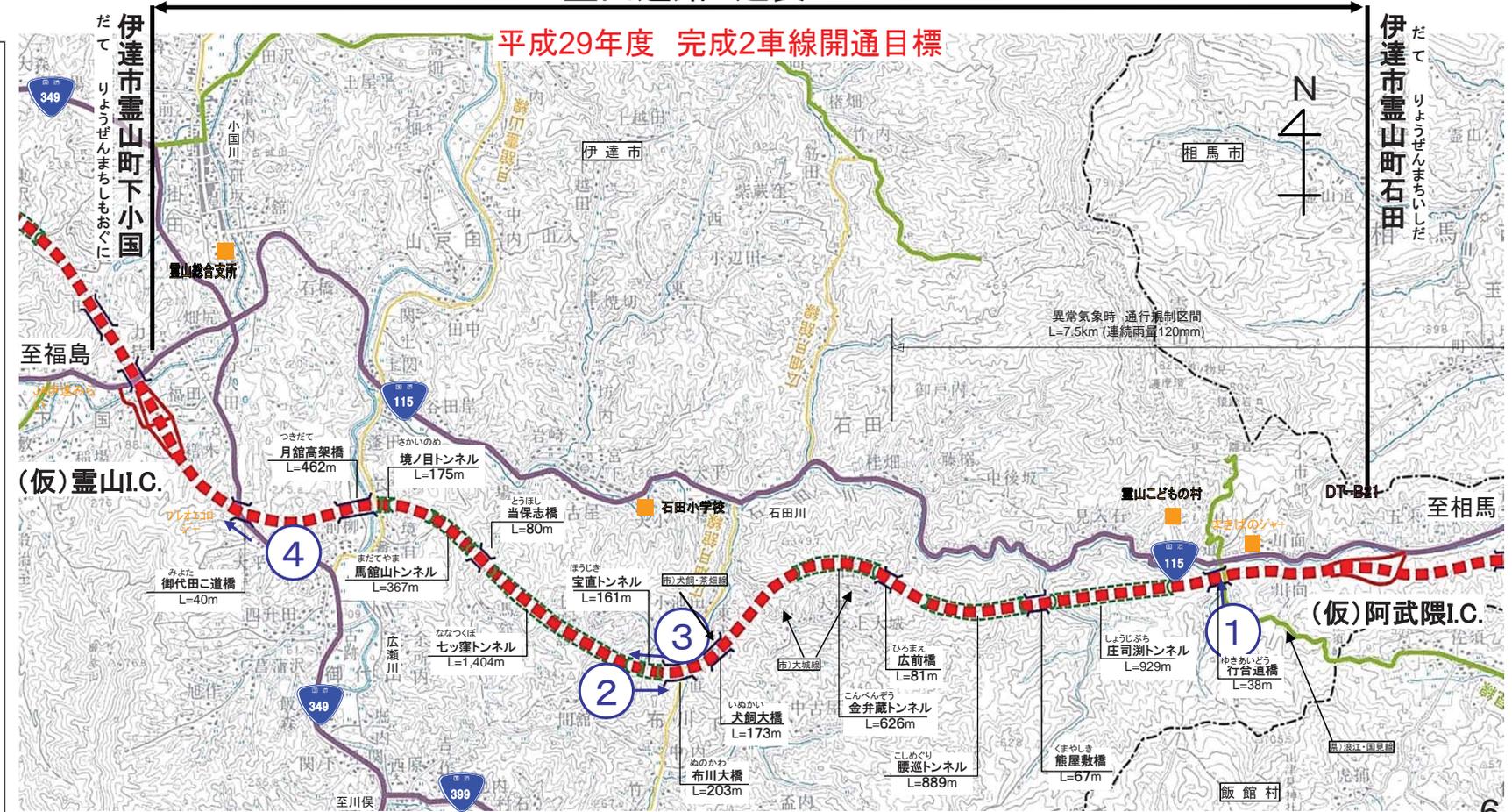
# ④ 霊山道路 進捗状況

(平成27年2月末現在)



りょうぜん  
霊山道路 延長12.0km

平成29年度 完成2車線開通目標



**【事業経緯】**  
 H20事業着手  
 H22用地着手  
 H24工事着手  
**H29開通目標**

**【事業費】**  
 全体事業費 332億円  
 H26当初 86.4億円

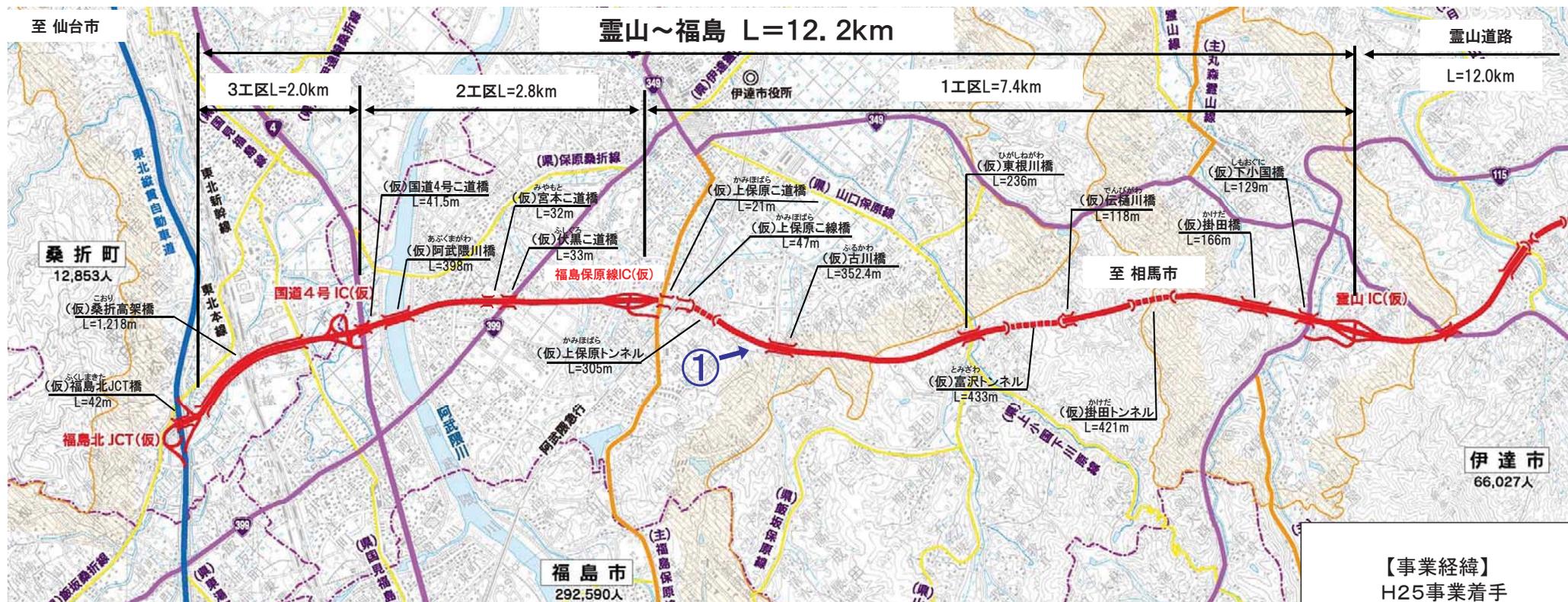
**【進捗状況】**  
 用地進捗率 約99%  
 (H27.1.31時点)  
 事業進捗率 約76%  
 (H26補正投入時点)

**【H26年度事業内容】**

- ・月館高架橋他6橋の工事に着手中
- ・七ツ窪トンネル他5トンネルの工事に着手中

りょうぜん ふくしま  
**⑤ 霊山～福島 進捗状況**

(平成27年2月末現在)



【事業経緯】  
 H25事業着手  
 H26用地着手  
**H26.9.28工事着手**

【事業費】  
 全体事業費 520億円  
 H26当初 10.0億円

【進捗状況】  
 用地進捗率 約26%  
 (H27.1.31時点)  
 事業進捗率 約5%  
 (H26補正投入時点)

【H26年度事業内容】  
 ・用地買収推進  
 ・道路設計  
**・H26.9.28工事着手**

■ H26.9.28 霊山～福島間 起工式



▲ 鍬入れの状況

▲ 神明太鼓演奏

# 相馬福島道路の全線開通により期待される効果



平成27年3月26日

東北地方整備局  
福島河川国道事務所  
磐城国道事務所

# 広域的な通行経路の選択が可能

縦軸(東北道、常磐道)、横軸(磐越道、山形道、仙台南部道路)のラダー状の高速道路ネットワークが形成され、悪天候や災害時においても寸断されない信頼性を確保

⇒**災害時のリダンダンシー等、広域的な通行経路の選択が可能に**

40分⇒20分 **(20分短縮)**  
 (有料の場合約1,150円が無料)  
 ※米沢IC～大笹生IC間



76分⇒41分 **(35分短縮)**  
 (有料の場合約1,360円が無料)  
 ※福島飯坂IC⇔相馬市役所間

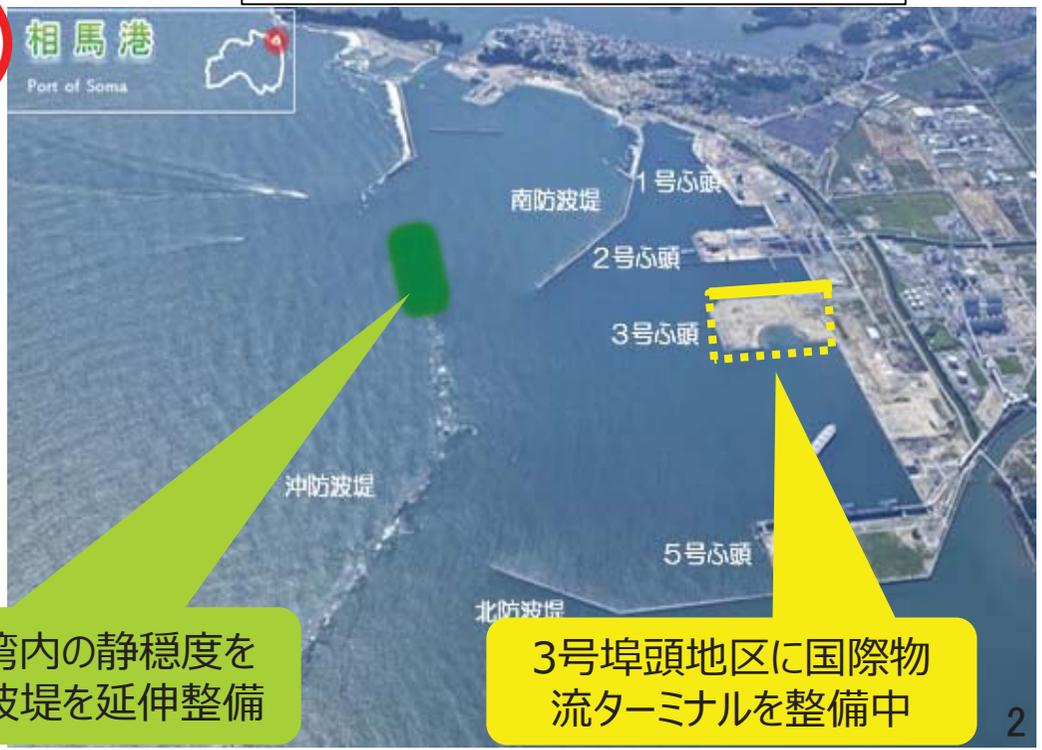
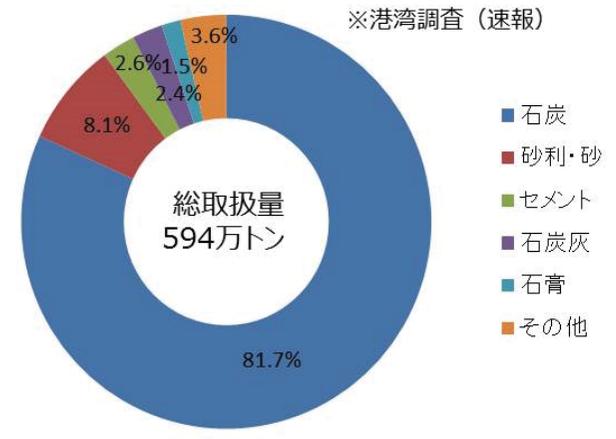
# 相馬港との連携が強化

■ 相馬福島道路・東北中央道の整備により輸送の効率化が図られ、相馬港の利用促進が期待



原材料の入荷は、相馬港・小名浜港・仙台塩釜港から、製造品は新潟港から韓国へ出荷している。  
相馬福島道路が開通すれば、物流コストの縮減につながるので一番近い相馬港へ利用をシフトする可能性がある。  
(大型車部品製造会社・二本松市)

▼平成25年度 相馬港 取扱貨物の内訳

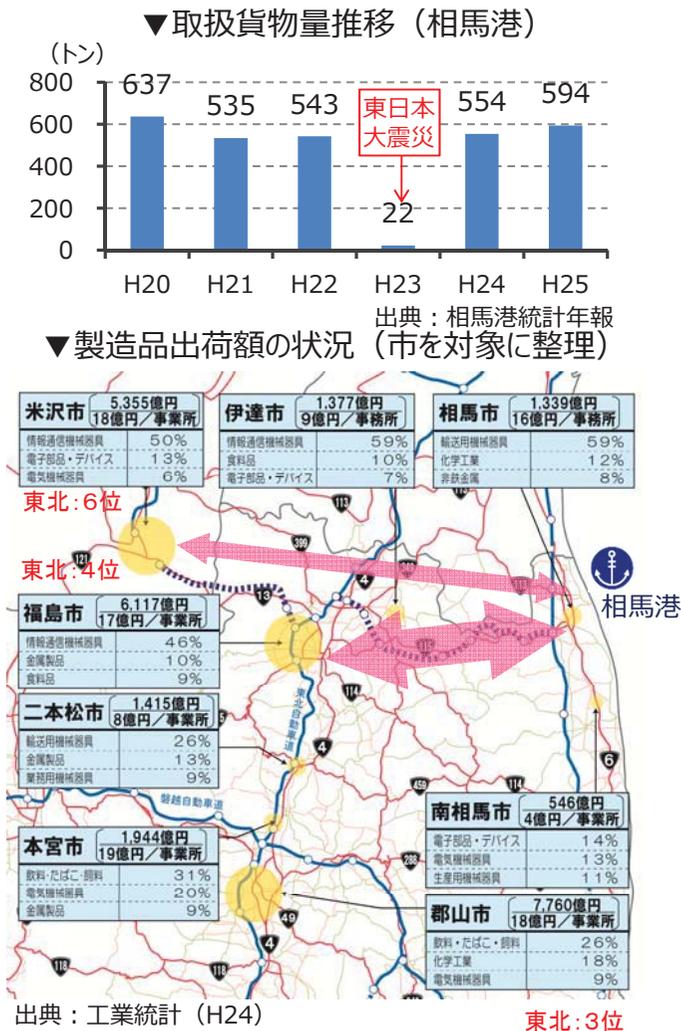


荷役作業に必要な湾内の静穏度を確保するため、沖防波堤を延伸整備

3号埠頭地区に国際物流ターミナルを整備中

# 相馬港へのアクセス性向上による輸送効率化と生産性向上

- 相馬港の取扱貨物量は東日本大震災以前と同程度まで回復しているものの、企業が集積する内陸部との連携が課題
- 相馬福島道路・東北中央道が開通すると、福島市や米沢市等から相馬港へ安定した物流ルートが確保され、内陸の企業と相馬港の新たな結びつきが期待される他、現在活用している企業等の輸送の効率化や生産性の向上が期待される。

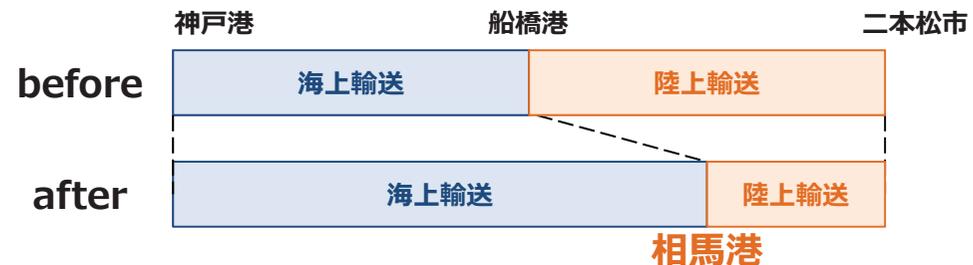
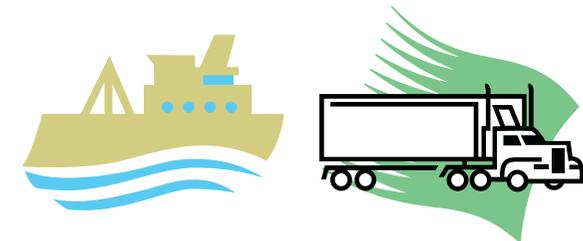


## 《輸送コスト削減の事例》

铸造用並びに製鋼用鉄源を扱う二本松市のI社は、**銑鉄の輸送にあたって相馬港を活用する輸送経路に切り替えることで、大幅なコストダウンを実現**



2,000円/tのコスト削減



# 通行経路の選択による企業活動の支援

- 相馬～福島間を結ぶ国道115号は急勾配・急カーブや隘路が多く、荷崩れが心配される荷物の輸送や冬期等は仙台経由と輸送ルートの変更を余儀なくされる。
- 相馬福島道路・東北中央道が開通すると、ラダー状の高規格幹線道路ネットワークが形成され、より効率的な通行経路の選択が可能となり、物流等の企業活動を支援。

## 現道115号を利用した原材料輸送における課題

### ■炭酸カルシウムの例

・「炭酸カルシウム」は、相馬港から相馬市内の工場で加工した後、新潟市の製紙会社へ年間約7千トン輸送されている。

#### 輸送時の課題

・炭酸カルシウムは水に対し1.9の重さがあり、急カーブ・急勾配が続くと重さが偏り横転してしまう危険性がある。相馬福島道路ができれば隘路が解消されるので輸送時の危険がなくなる。

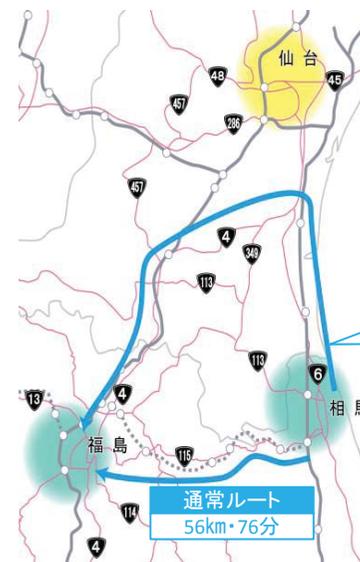


### ■パレット輸送の例

・粉ものをパレットで輸送する時、荷崩れが発生しないように仙台経由で輸送している  
⇒大幅な迂回損失が発生

#### ▼迂回ルート

#### ▼迂回による損失



所要時間	66分増
輸送距離	41km増
迂回率	1.74
迂回による損失額	大型車1台当たり 1,700円

#### 迂回ルート

迂回率	大型車1台当たり 約1,700円の迂回 損失
1.74	

資料：H17道路交通センサスピーク時旅行速度  
時間価値原単位はH20年価格

### ■他企業の声



東北中央・相馬福島道路が開通すれば福島市はダブル十字の高規格道路ができ、災害時のリダンダンシーを確保できるため、物流拠点となる倉庫設置を考えている。  
(メディカル関連の印刷会社)



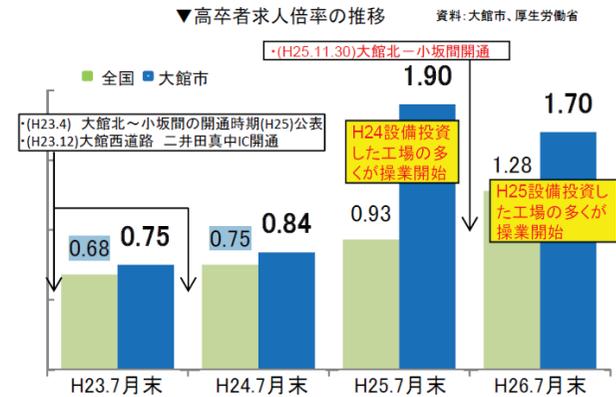
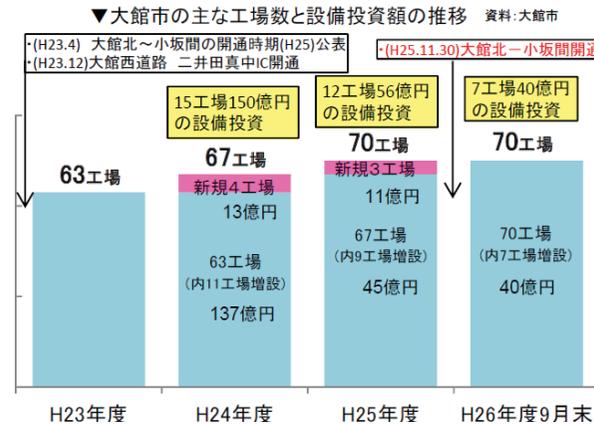
相馬福島道路は無料で通行できる点から仙台塩釜港から福島市の工場へ運ぶ時、内陸ルート・沿岸ルートを選べる効果が期待できる。  
(自動車販売会社)

※H26企業ヒアリング（化学製品取扱い会社）

# 【他地域の事例】 秋田道の整備により求人数、雇用が拡大

## ■ 年々増加する工場立地と増設

大館～小坂間の開通目標を宣言したあと、企業の集積が年々進み、求人倍率向上や雇用拡大を促進させ、地域の経済発展に寄与



## ■ 高速交通ネットワークの整備促進が大館市への企業進出を後押し更なる企業進出の受け皿として工業団地 拡張の動きも活発

### 進出企業の声：(株)ニプロ (S56.4操業開始)

・当社マザー工業の大館工場は、主力製品が精密医療機器の人工腎臓（ダイヤライザー）であるが、全国への配送を念頭に置いた、東北縦貫自動車道と日沿道のダブルネットワークを有する大館の地を選定して、昭和56年に設置した。

(H25.11大臣視察時 説明コメント)

### 自治体の声：大館市

・釈迦内工業団地には現在2社の企業が進出しているが、今後「バイオマス発電」や「木材系工業」「太陽光発電」等の企業進出が検討されており、高速道路ネットワーク化が図られたことが、企業誘致推進にも大きな牽引力になっています。

(H26.7ヒアリング)

【釈迦内工業団地】  
全体面積 約24ha  
H25年度造成済み5haに2社進出済み(平成26年内操業開始予定)



【大館工業団地】  
全体面積 約33ha(H18完売) 企業数:4社  
【大館第二工業団地】  
全体面積 約48ha(約46ha分譲済み) 企業数:9社  
【二井田工業団地】  
全体面積 約19ha(H20完売) 企業数:14社



# 【他地域の事例】 国道1号北勢バイパスの整備によりものづくり産業を支援

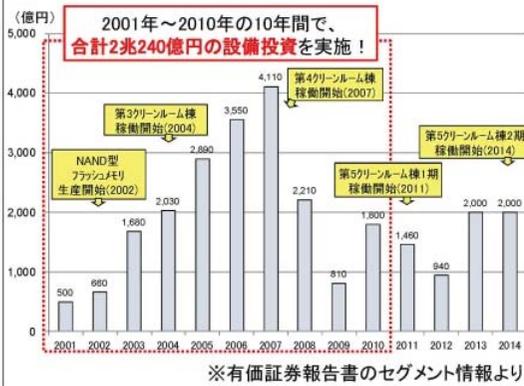
- 北勢バイパスの整備にあわせ、四日市港は外資コンテナ取扱量が毎年増加。
- 四日市ハイテク工業団地に立地する企業は毎年大規模な投資を続けており、それに伴う新たな雇用が創出



## 四日市ハイテク工業団地

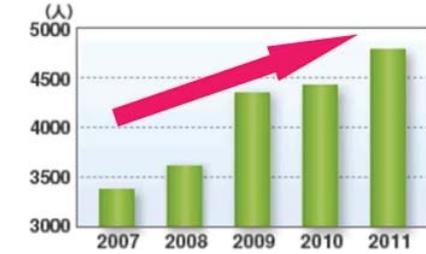
### ■企業の設備投資の状況

#### 東芝の半導体設備投資額の推移



### ■従業員数の増加

#### 東芝 四日市工場正規従業員数の推移



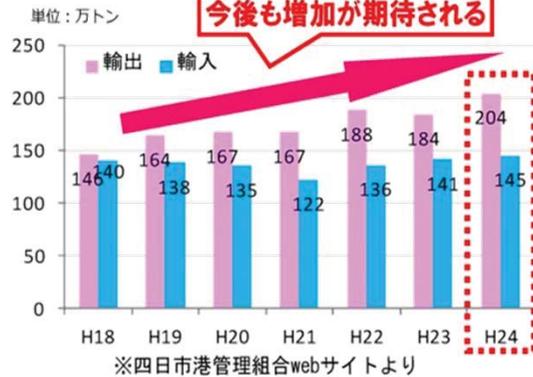
※株式会社 東芝 セミコンダクター&ストレージ社 四日市場のホームページより抜粋

四日市ハイテク工業団地



## 四日市港

### ■四日市港 外資コンテナ取扱量



### ■企業などから期待の声

#### ■四日市港管理組合

・北勢バイパスの全線開通により、北勢地域の物流拠点である**四日市港の** **利用促進**につながる事を期待。

#### ■物流事業社

・全線開通すれば**時間通りの輸送**が見込め、四日市港の**海上コンテナ取扱量の増加**にも繋がる。

※四日市港管理組合、企業への聞き取り調査より

# 【他地域の事例】 鳥取自動車道の整備により新たな雇用が創出

■ 鳥取自動車道の開通にあわせて、鳥取市への企業誘致件数が増加し、新たな雇用が創出  
また、工業団地の分譲率も上昇

## 工業団地の分譲状況、企業進出状況



※鳥取県東部の工業団地分譲状況は、布袋工業団地、若葉台北工業団地、新津ノ井工業団地、南吉方工業団地、山上工業団地、智頭テクノパークの分譲状況より算出  
資料/鳥取県商工労働部ヒアリング結果

## 鳥取県東部地域の企業進出状況 (H14以降累積)



・**無料の高速道路**であることや、**関西圏との所要時間**から、**進出を検討いただいている企業が増えています。**  
・鳥取道の開通に伴い、関西での技術展への出展や、河原インター山手工業団地の整備などを行い、**誘致活動の新たな展開に活用しています。**

H25.11月ヒアリング



鳥取市企業立地支援課

# 広域的な観光交流の促進

- 相馬市、伊達市、福島市、二本松市の4市は、ふくしま観光圏を形成し、滞在型観光の促進に取り組んでいる。
- しかし、相馬市、伊達市、福島市を結ぶ国道115号は、幅員の狭さや急カーブ・急勾配が連続し、大型バスの走行が困難な区間が存在する。
- 相馬福島道路・東北中央道が開通すると、相馬、福島、米沢等の観光地へのアクセスが向上するとともに、仙台方面等広域的な新たな観光周遊ルートが形成され、観光振興の支援が図られる。

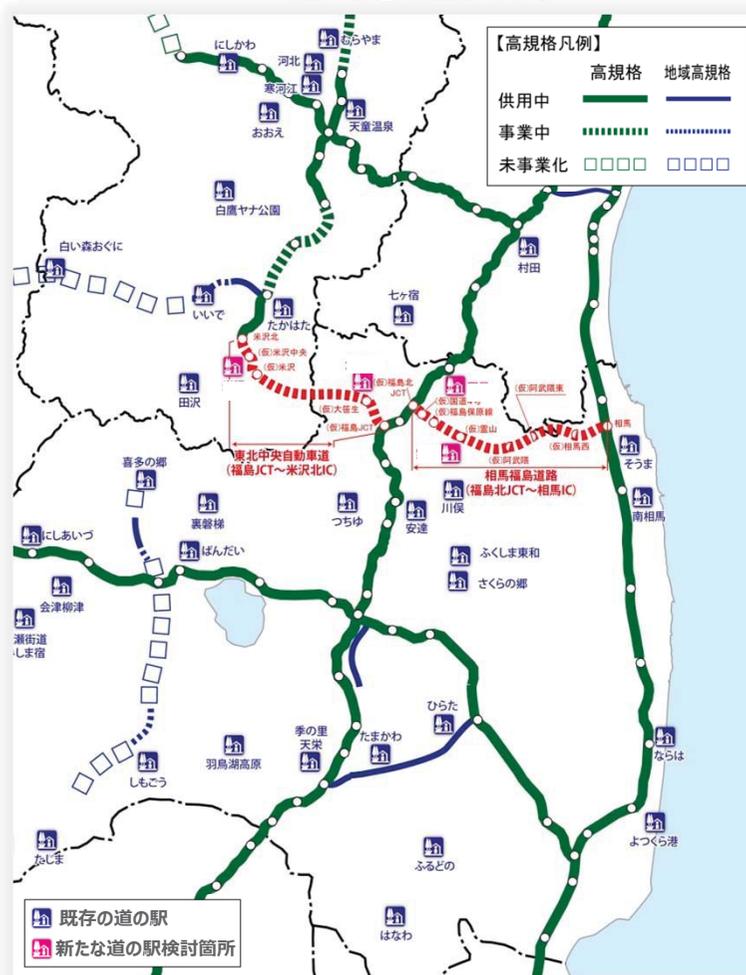


**【福島市商工観光部の声】**  
 福島・伊達・相馬の3市合同で仙台からのモニターツアーを組んだが、道路が悪く相馬～福島へのアクセス性が悪いため、仙台⇄相馬と仙台⇄福島の個別ルートになってしまった。

# 広域的な道の駅の連携

- 道の駅は休憩の場としてだけでなく観光等の情報発信や地域の特産品の販売等の場として地域のメリットにつながることを期待される。
- 相馬福島道路・東北中央道が開通すると、新たな道の駅が設置される予定で、既存の道の駅（相馬、川俣、安達、たかはた等）との相互連携、自治体・駅長など関係者の連携強化が期待され、地域イベント開催や6次産業化の販路拡大等、地域振興につながることを期待されます。

▼「道の駅」設置状況等



## 《「道の駅」の効果》

### ＜安全で快適な道路交通環境の提供＞

①道路利用者への交通安全に寄与

【24時間利用可能なトイレ、休憩場所、道路情報提供施設】

- 休憩場所の提供
- ドライブに必要な道路情報の提供

### ＜地域振興への寄与＞

②観光拡大効果

【地域振興施設・観光情報提供施設】

- 観光拠点情報の提供
- スタンプラリー等のイベント実施
- 地域の特産品等の紹介・販売

③地域の雇用、就業拡大効果

- 農産品等の生産拡大
- 農産品等の出荷・販売場所
- レストラン等での雇用の場

④地域コミュニティの拡大効果

- 地域の交流の場
- 農産品等の生産者間の交流の場

### ＜防災拠点機能＞

⑤災害対策の拠点

【防災施設】

- 自衛隊等の災害対策の拠点
- 救援物資の中断場所
- 臨時避難所として利用
- 救急輸送路、災害状況の情報提供

資料：国土交通省 道路局

# 【他地域の事例】 秋田道による広域観光ルート形成

■ 秋田自動車道 大館北 I C ~ 小坂 JCT (H25.11.30 開通)  
高規格ネットワークの形成により、周遊型観光ルートを形成



# 【他地域の事例】 日沿道（温海～鶴岡）の観光客増加

■ 県内外からのアクセス性向上により、周辺観光地の入れ込み客数が増加

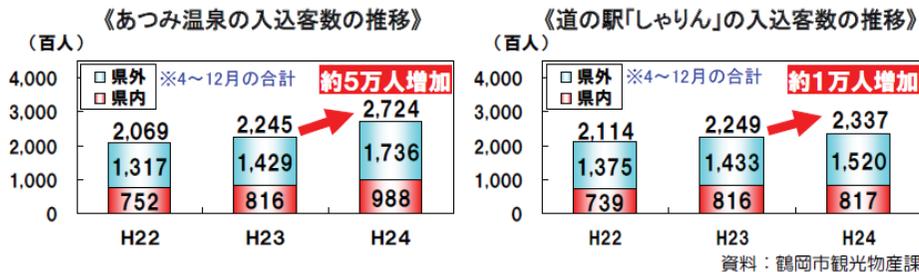


あつみ温泉において、H24.6に開催されたばら園まつりの様子



## あつみ温泉の観光客が大幅に増加【観光活性化】

◆ 開通後「あつみ温泉」や道の駅「しゃりん」の入れ込み客数が大幅に増加し、地域の観光が活性化



あつみ温泉の観光客数増加に伴う観光消費額の増加効果

**GW期間中の効果 約1.2億円増**

出典：平成22年度山形県観光者数調査（観光消費額単価）  
試算：観光消費額 = 観光入込客数 × 観光消費額単価

◆ 地域と行政が連携した取り組みを実施し、高速道の集客効果をフルに活用



▲ あつみ温泉IC出口での観光チラシの配布



▲ 鶴岡市観光連盟による観光キャンペーン

◆ 観光活性化効果（鶴岡市議会だより）

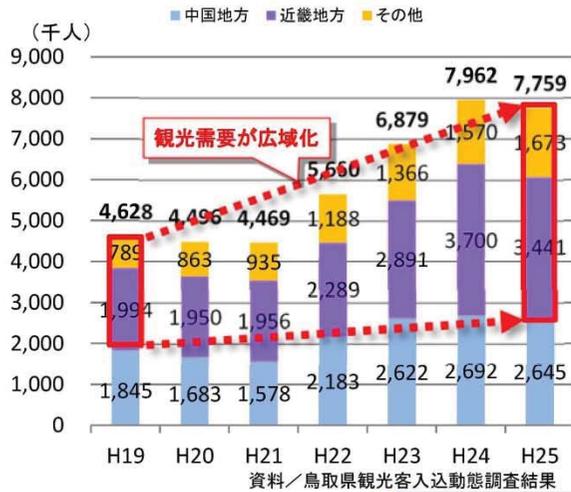
・ 4～7月のあつみ温泉の入込客数は5万9千人と、過去5年間で最大。  
・ 道の駅の利用が増え、農林水産業も振興にもつながり、日東道の延伸効果が実感できる。  
・ 住民自らが地域をPRし、にぎわいづくりへの機運が高まっており、今後も地域活性化のために、新たな取り組みについて地域と行政が一体となり進めていきたい。

# 【他地域の事例】 鳥取自動車道による観光集客エリアの広域化

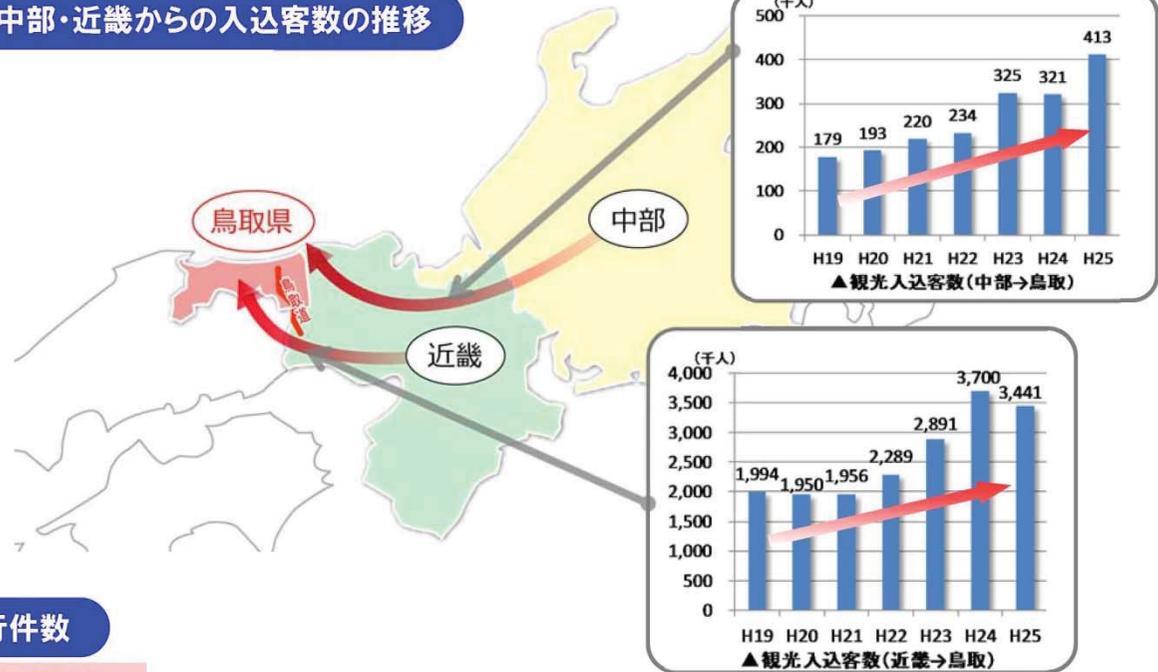
- 鳥取自動車道の開通に伴い、特に中部地方や近畿地方からの観光客が増加
- 中京圏からの企画旅行件数が増加するなど、集客エリアが拡大・広域化

## 出発地分布の推移

特に中国地方以外からの県外客が増加

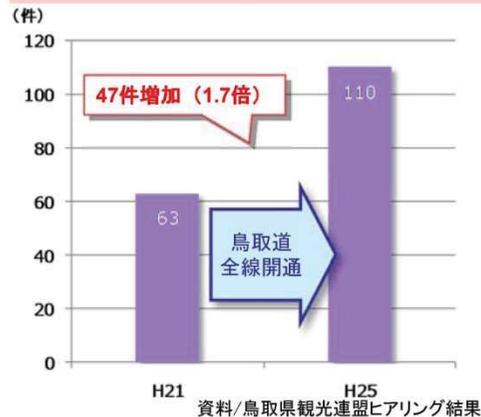


## 中部・近畿からの入込客数の推移



## 中京圏発の企画旅行件数

中京圏からの企画旅行件数が増加



・全線開通による山陰大周遊がPRされ、企画旅行が生まれやすくなり、**中京圏からの観光客が増えています。**

H25.11月ヒアリング



・近畿地方からの問い合わせはもちろん、**中部地方に住まいの方からもマイカーでの旅行に関して問合せを頂くようになりました。**

H25.11月ヒアリング

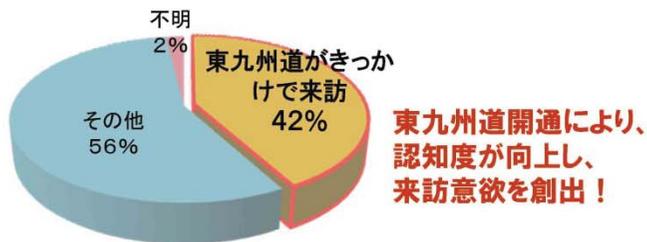


# 【他地域の事例】 東九州道開通による地域観光振興

- 東九州自動車道の開通に伴い、佐伯市・延岡市の認知度が向上し、観光客来訪意欲を創出
- 産（企業）・官（自治体）・民（地域）による、県境を越えた活動や連携が活性化

## ■ 東九州道開通により観光地としての認知度向上！

Q:「佐伯・延岡」を来訪したきっかけは？



▲九州居住者WEBアンケート結果(H25.8) ※有効回答数6,237票

### ■ 佐伯・延岡に来訪された方の声

- ・観光地があることがわかり、開通後3度も来訪しました。60代 女性
- ・陸の孤島である宮崎県に近くなり、大変うれしいです。40代 男性

## ■ 東九州道開通をきっかけに、産・官・民の取り組みが活性化

### 産（企業） 新たな旅行プランが登場

- 旅行会社が東九州道を利用した旅行プランを続々企画
- 旅行誌が東九州道開通の記事を掲載（H25年2月号）



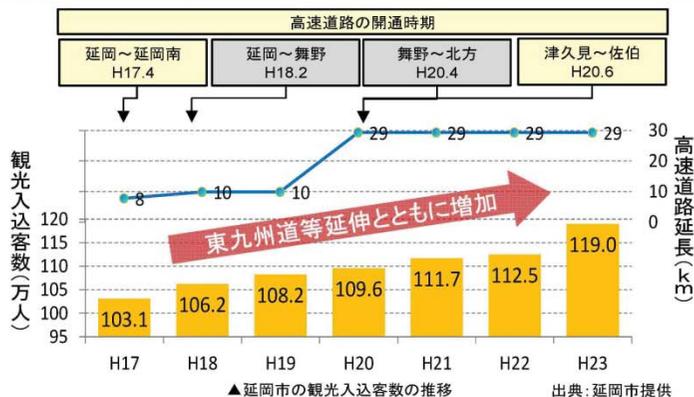
企画主体	概要
読売旅行	東九州道の開通に伴いツアーを新規に設定
JAF	HPIにて東九州道を使ったドライブルートを紹介
青島クラブホテル	「東九州自動車道・須美江—延岡間が開通！」というPR
まっぐる	「東九州自動車道が次々と開通して移動がスムーズに」の記事
宮崎交通	高速バス路線新規運行計画

### 民（地域） 観光客受け入れ体制を強化

- 地域団体が観光活性化に向けた活動を展開

活動の名称	開通の影響
ひむか宮崎県北広域観光	【新規】 H24年12月（須美江IC～延岡JCT開通）をきっかけに新たに活動を開始した取組み
ひむか日豊海岸観光推進協議会のべおかぐるコン	
蒲江IP（インターパーク）構想 デジタルスタンプラリーの試行	
東京ガールズコレクション 約40,000人参加	【強化】 今後の高速道全線開通に向け、地域観光活性化を目的とした活動を活性化している取組み
東九州伊勢えび祭り 約4,000人参加	
えんぱく（延岡感動体験泊覧会）	
日豊海岸シーニックバイウェイ ノベスタ（延岡感動体験案内人）	
上益城・高千穂・延岡・日向連携事業 てっぺんトリ決定戦	
食の4大キャンペーン グリーンツーリズムの実施	
由布市との観光協会交流協定締結	
修学旅行の誘致	
観光キャラバン隊	

## 延岡市の観光入込客数が増加



### 官（自治体） 情報ツールの相互活用へ

- 佐伯市と延岡市が「広域連携に関する基本協定」を締結（平成25年8月）
- 平成25年10月から、両市が持つ情報ツールを相互活用し、イベントや特産品を互いにPR



出典：宮崎日日新聞H25.8.28

# 【他地域の事例】 尾花沢新庄道路による観光交流人口拡大

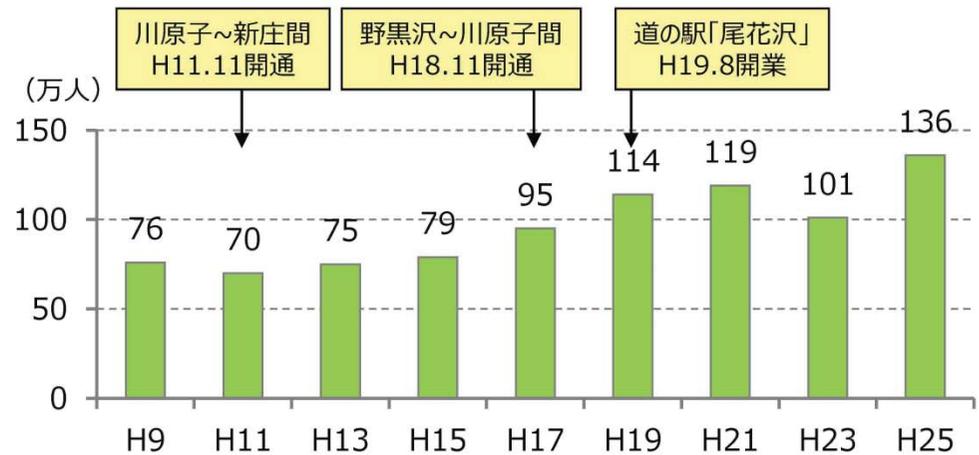
- 尾花沢新庄道路と一体的に整備を行い、無料高速道路の休憩施設として機能している道の駅「尾花沢」は地域の主要な観光施設のひとつ
- 尾花沢新庄道路の延伸で、観光交流人口の拡大が図られ、観光振興に寄与



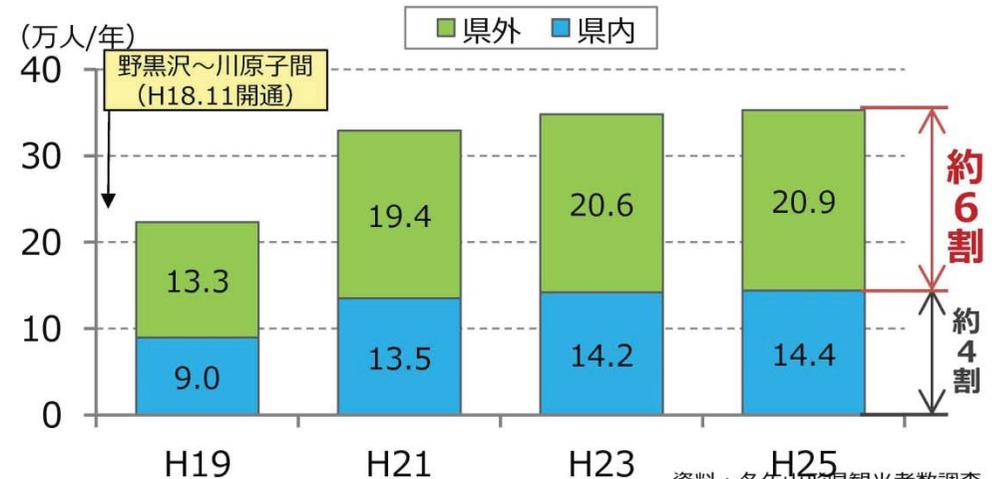
▼道の駅「尾花沢」直売所の様子



▼観光入込客数推移（尾花沢市）



▼道の駅「尾花沢」の利用者数の推移



資料：各年山形県観光者数調査

# 相馬福島道路整備により期待される 相馬港を利用した輸送費用削減効果

東北地方整備局 小名浜港湾事務所

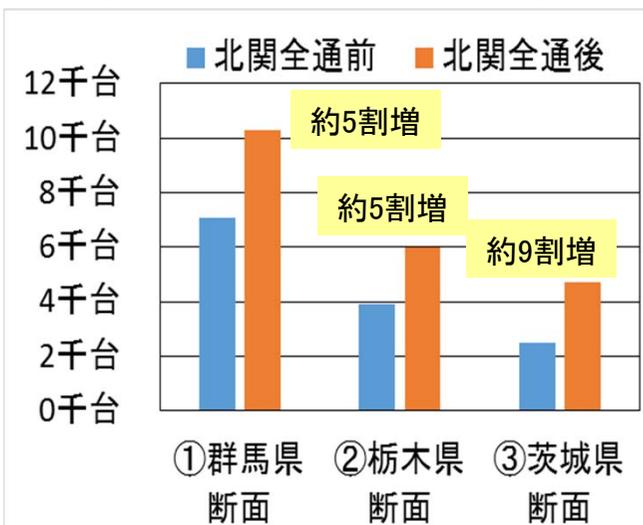
平成27年 3月26日

- ・平成23年3月19日の北関東自動車道全線開通以降、茨城県常陸那珂港区の貨物取扱量が増大。
- ・貨物量の増加を受けて、コンテナ航路1便/週、外貿RORO※航路5便/週が新規に開設された。
- ・栃木県の手自動車メーカーが、京浜港から常陸那珂港区への利用港転換を検討中。

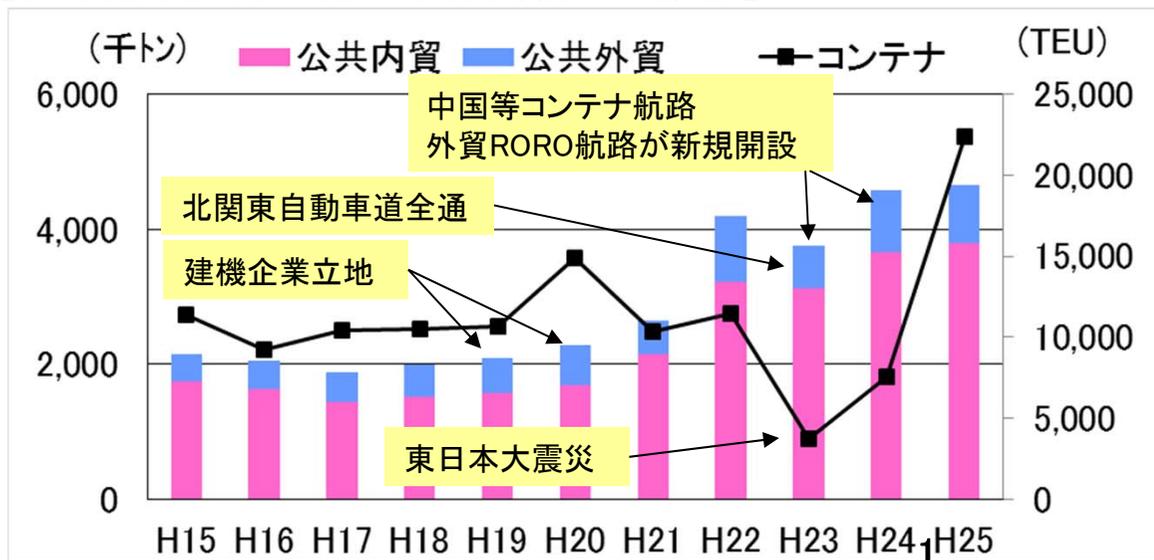
【北関東自動車道のルート図】



【各県の大型車交通量変化】



【茨城港常陸那珂港区取扱貨物量の推移】



※群馬県、栃木県には、大手自動車メーカーの自動車工場及び関連産業が立地。

・京浜港の渋滞による輸送効率を改善するため常陸那珂港区へシフト。

例：栃木県→京浜港：1日1回転

栃木県→常陸那珂：1日2回転

※ RORO (Roll on Roll off 船)：貨物の積卸しを車両で行う船舶。自動車航送船やフェリーなど。

# 相馬福島道路整備による相馬港のアクセス性向上

- ・国道115号は、線形不良や幅員狭小により、自然災害や冬期路面凍結事故による通行止めが過去15年で14回発生している。線形不良等の解消により、通行止めリスクが回避され安全性も向上。
- ・福島市、伊達市の工業団地から相馬港の輸送時間が短縮し輸送効率が向上。



・既存の国道115号では、過去15年間(H11～H25)で自然災害等による通行止めが14回発生

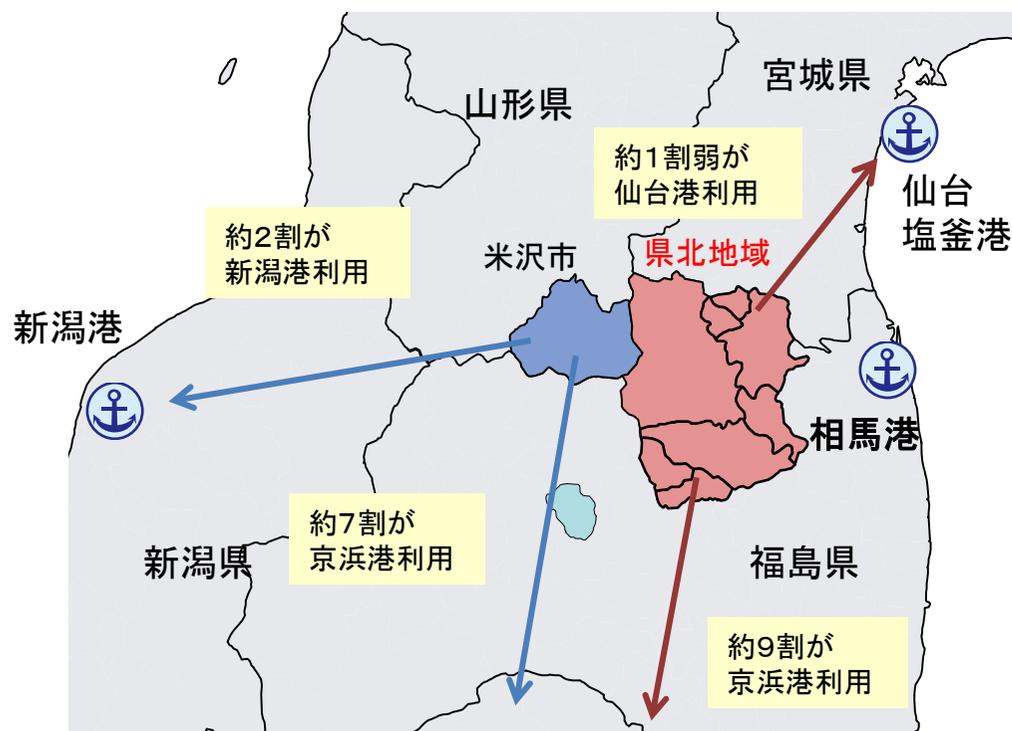
◎相馬福島道路の整備により輸送の信頼性・安全性が格段に向上

◎相馬市～福島市(福島飯坂IC)間の所要時間  
76分 → 41分(35分短縮)

# 相馬港利用転換による輸送費削減効果の期待

- ・福島県の県北地域及び山形県米沢市には相馬港を利用する可能性がある貨物が潜在。
- ・これらの貨物は、現状、高い陸上輸送コストを要して遠隔地の港湾を利用しているが、相馬福島道路の開通によるアクセス向上により、相馬港利用の可能性有り。
- ・京浜港への陸送輸送貨物を相馬港利用に転換することにより、大幅に輸送費を削減することが可能。

【福島県県北地域、山形県米沢市の生産・消費テナ貨物の動向】



【貨物輸送コスト(40フィートテナ)】

◎京浜港への陸送輸送貨物を、相馬港利用に転換することによる輸送コスト削減効果

県北地域: テナ1個当たり約4割の削減  
米沢市: テナ1個当たり約3割の削減

輸送ルート	輸送コスト	備考
県北地域→(陸上輸送)→京浜港	181,000 円/個	現状 ↓
県北地域→(陸上輸送)→相馬港→(海上輸送)→京浜港	106,290 円/個	約4割削減
米沢市→(陸上輸送)→京浜港	194,340 円/個	現状 ↓
米沢市→(陸上輸送)→相馬港→(海上輸送)→京浜港	134,180 円/個	約3割削減

※輸送コストは、『港湾投資の評価に関する解説書(2011)』を元に試算

(参考: 港湾利用転換による輸送費等削減効果事例)

①I社(陸上輸送費削減)

相馬港利用前: 神戸港→東京湾港→陸上輸送→二本松工場

相馬港利用: 神戸港→相馬港→陸上輸送→二本松工場

2千円/トンの輸送費減

②S社(輸送効率化、環境負荷低減)

相馬港利用前: 川崎港→陸上輸送→東北各県へ

相馬港利用: 川崎港→相馬港→陸上輸送→東北各県へ

輸送コスト、CO2排出量削減