記者発表資料

平成27年7月17日
国土交通省東北地方整備局
宮城県
福島県
仙台市
東日本高速道路㈱東北支社

常磐自動車道　全線開通後の交通量及びストック効果について
～沿岸部の復興に大きく寄与～

※ストック効果：整備された社会資本が機能することによって、継続的に中長期的に得られる効果

＜交通状況＞

○開通3ヶ月の交通量は開通直後以降も堅調に推移

○暫定2車線区間（いわき中央～岩沼）の交通量は、
7，900台～19，100台

＜ストック効果＞

○山元町のいちご農園は来客数が昨年の2倍となった

○山元～亘理間が開通した平成21年以降149件の工場が立地
全線開通以降新たに13件の企業立地が決定

常磐自動車道　常磐富岡IC～浪江IC間（14.3km）が平成27年3月1日に開通し、
常磐自動車道は約350km（東京～仙台）が全線開通しました.

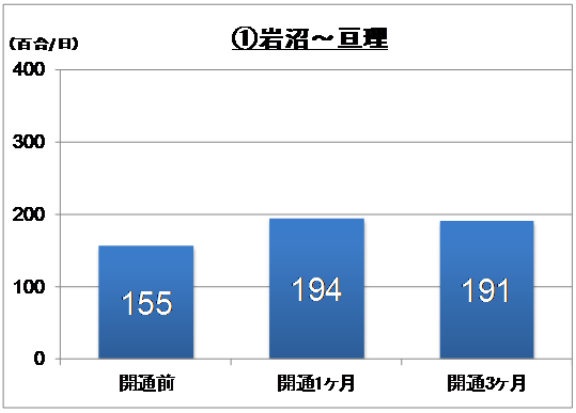
（お問い合わせ先）
東日本高速道路㈱ 東北支社 広報課(報道担当)　TEL. 022－217－1706
（受付時間／平日9:00～17:25）

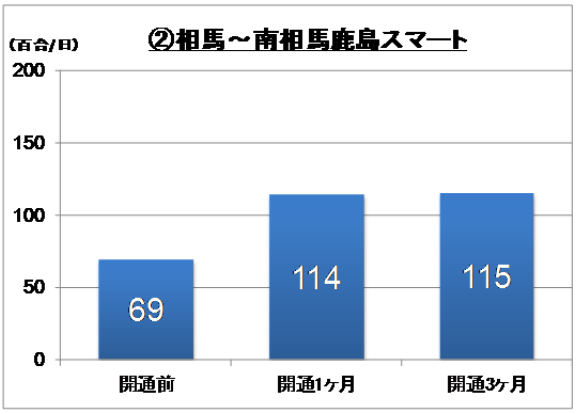
※本資料については、国土交通省記者会、国土交通省建設専門紙記者会、国土交通省交通運輸記者会、青森県政記者会、岩手県政記者クラブ、秋田県政記者会、宮城県政記者会、山形県政記者クラブ、福島県政記者会、東北電力記者会、東北専門記者会にお配りしています。

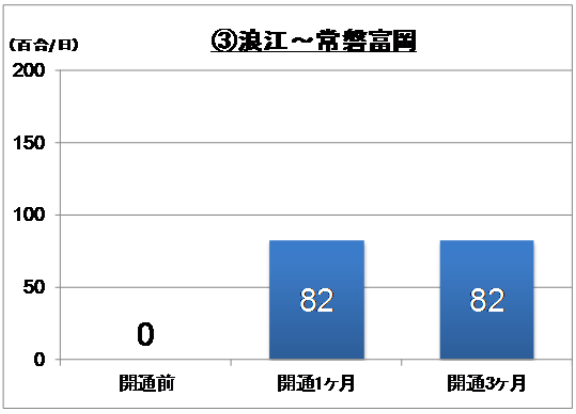
常磐道の全線開通前後の交通状況

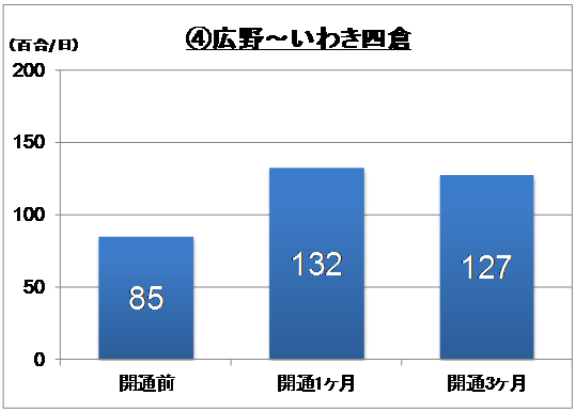
■開通3ヶ月の交通量は開通直後以降も堅調に推移
■暫定2車線区間(いわき中央～岩沼)の交通量は、7，900台～19，100台











【出典:NEXCO東日本データ】

開通前:平成 27 年 2 月 1 日(日)～2 月 28 日(土)

開通1ヶ月:平成 27 年 3 月 2 日(月)～4 月 1 日(水)

開通3ヶ月:平成 27 年 3 月 2 日(月)～6 月 1 日(月)

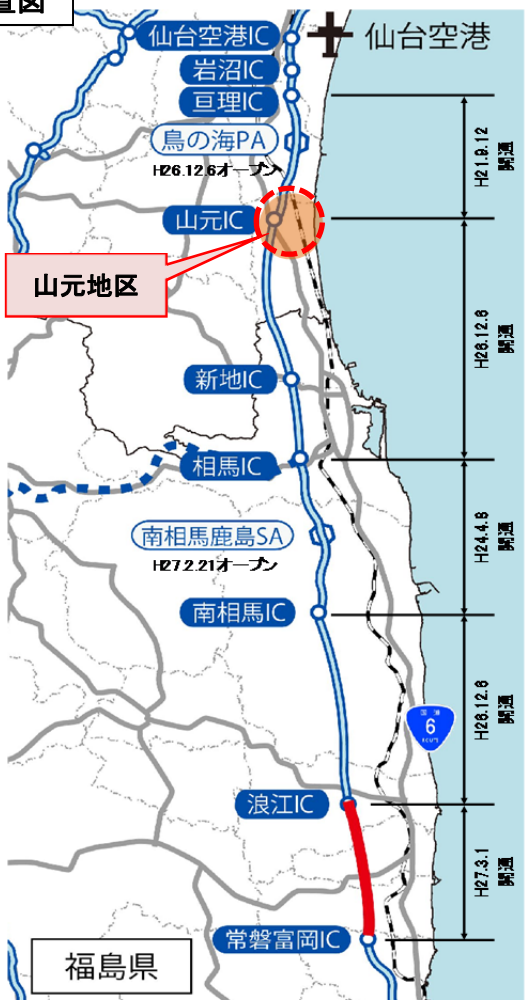
※上記期間の日平均値

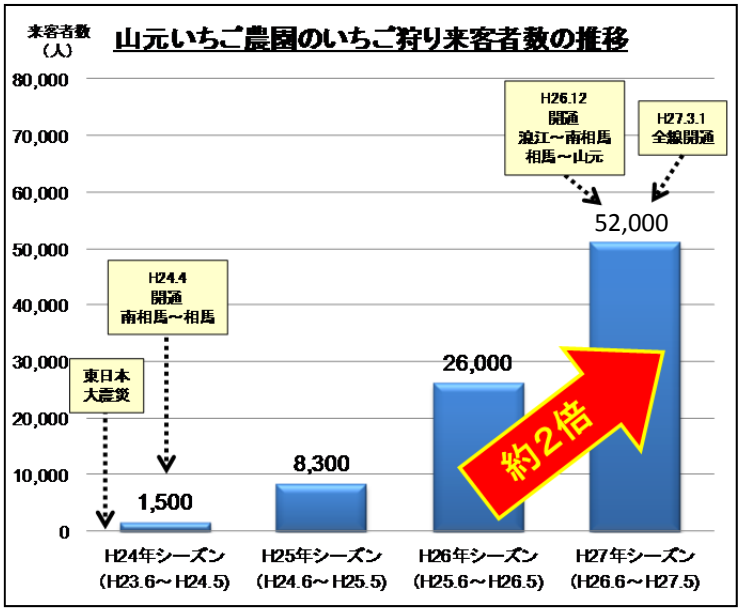
地域の主要産業の「いちご狩り」を支援

■山元いちご農園は、震災後の平成24年3月にオープン

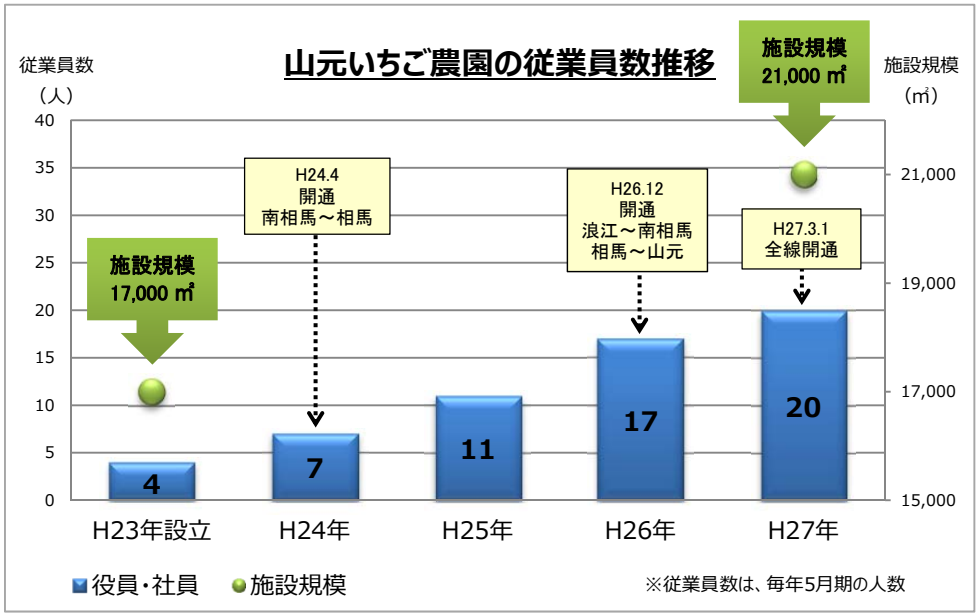
■常磐道の全線開通後には、「いちご狩りシーズン」の来客数が約2倍に増加するとともに、新規雇用の増加など、地域の雇用にも貢献

位置図





※シーズンの単位は、いちご農園の決算期間



被災した「いちご園」

宮城県亘理・山元地区は東北一のいちご産地。
しかし、平成23年3月11日に発生した東日本大震災によって、約95%が壊滅的被害を受けた。

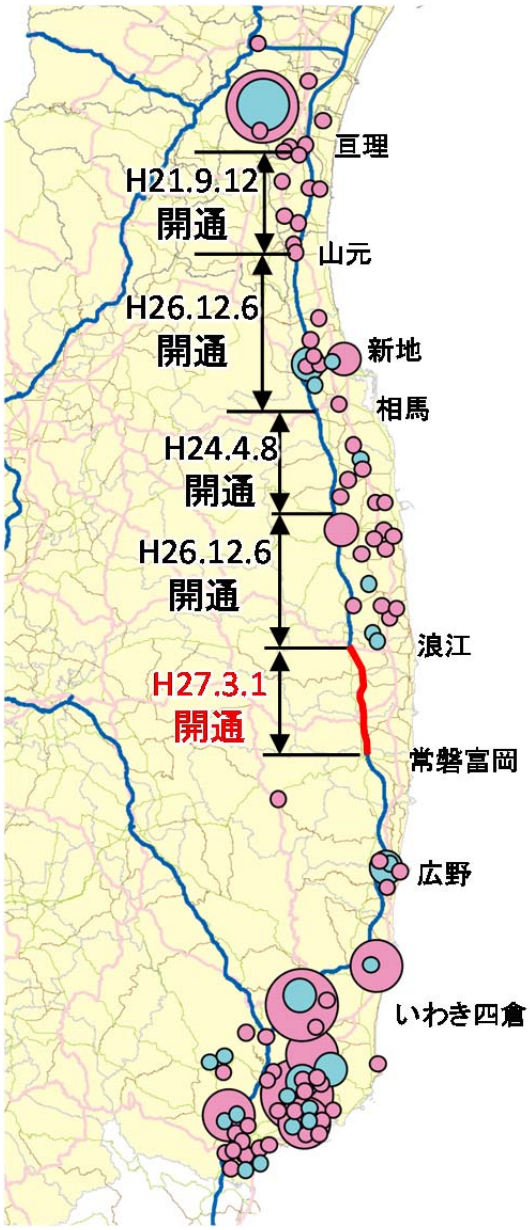


出典：宮城県

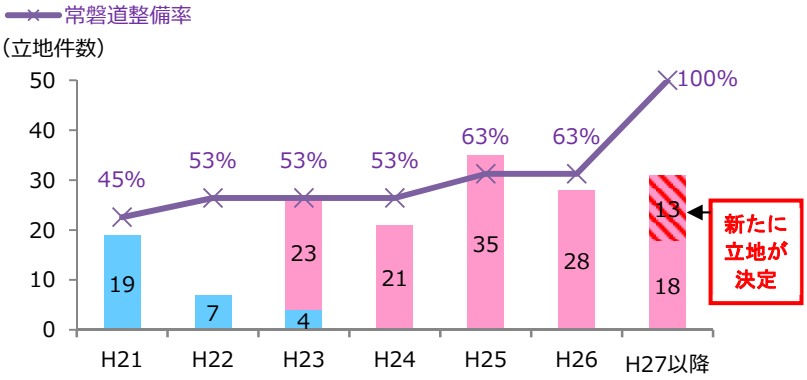
福島県浜通り地方への企業立地増加

■山元～亘理間が開通した平成21年以降149件の工場が立地。全線開通以降新たに13件の企業立地が決定

▼常磐道沿線地域での工場増新設の動き



▼常磐自動車道沿線地域の工場増新設件数の推移



常磐自動車道沿線地域：いわき市、南相馬市、相馬市、新地町、飯舘村、広野町、楢葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、名取市、岩沼市、亘理町、山元町

※常磐道整備率は、各年４月１日時点

○：立地数１件
◯：立地数２～３件
◯　：立地4～10件
◯　：立地10件以上

企業立地時期
●：H23.4以降
●：H23.3以前

出典：福島県企業立地課
宮城県産業立地推進課
※企業立地年は、土地取得時の操業予定年を示す



■南相馬市の特殊鉄鋼加工企業の声

○仙台市-いわき市間の輸送時間短縮、東北道の冬期通行止めのリスク回避等で立地を決定した。

○常磐道の開通で、仙台の営業拠点からの部材の取り寄せや、関東方面への出荷がしやすくなる。

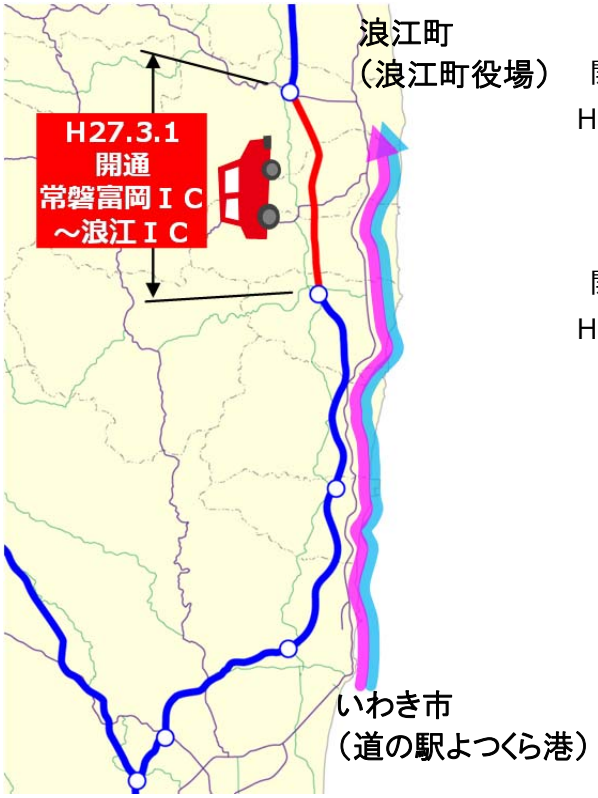
○5月に新工場が完成し、仙台と南相馬間の部材や製品の輸送が今後、増加することになるだろう。

常磐道開通により地域の復興を支援

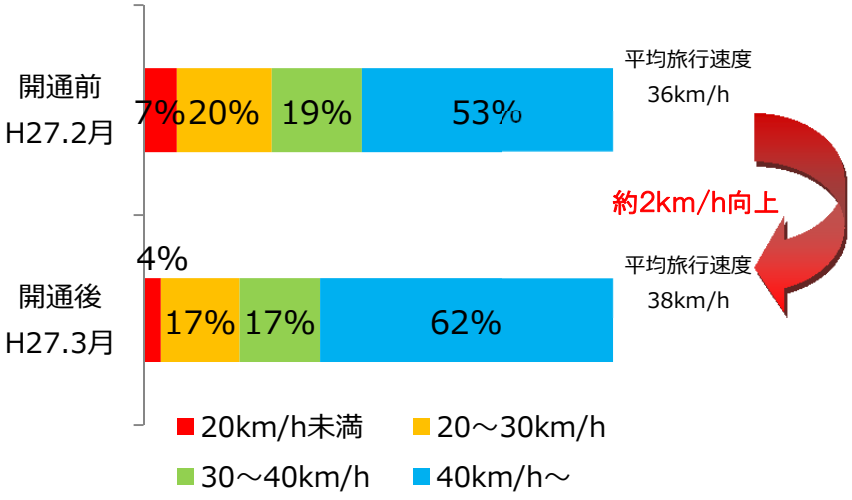
■常磐道開通により国道6号（いわき市（道の駅よつくら港）⇒浪江町（浪江町役場）間）の通勤時間帯の平均所要時間が約5分短縮

■朝の余裕を見込んだ所要時間が 89 分から 80 分となり、定時性が向上
（所要時間のばらつきも19分から13分に縮小）

▼全線開通による国道6号の通勤時間短縮
（いわき市（道の駅よつくら港）
→浪江町（浪江町役場）間

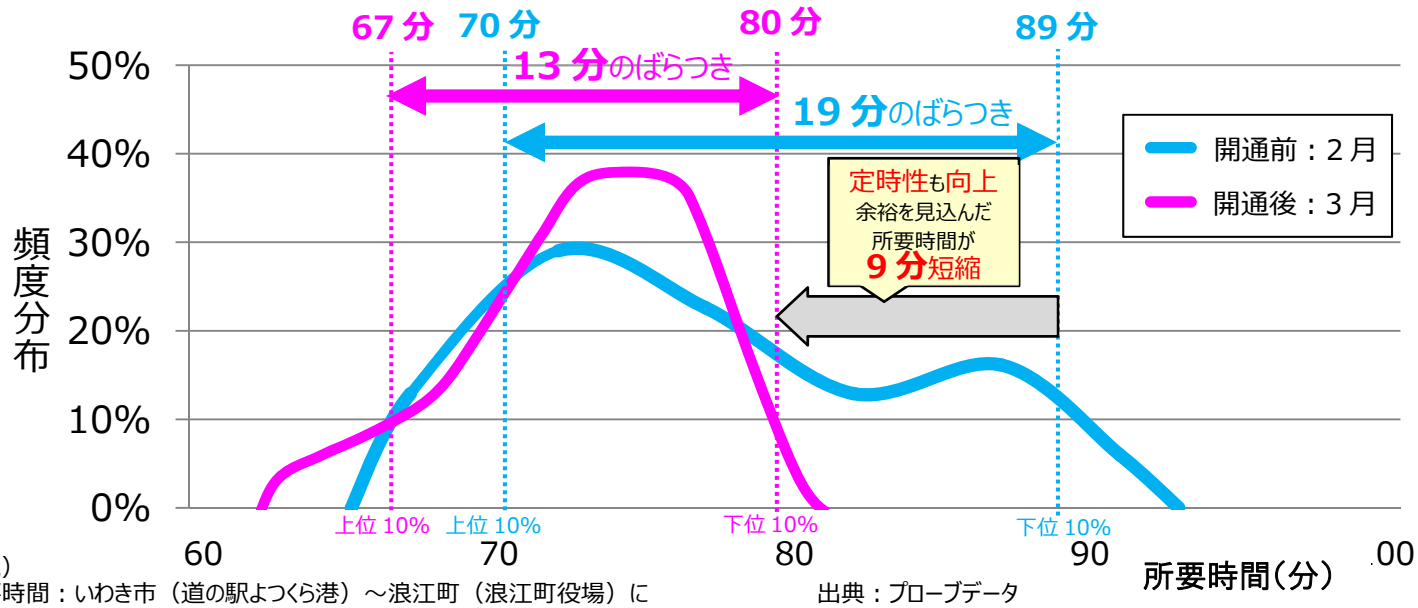


▼国道6号旅行速度区間分布（下り6時台）
（いわき市（道の駅よつくら港）⇒
浪江町役場（浪江町役場）間）（約46km）



出典：プローブデータ
開通前：H27.2 月平日（6～7 時台）
開通後：H27.3 月平日（6～7 時台）

▼国道6号の所要時間構成割合の変化（下り方向）
（いわき市（道の駅よつくら港）⇒浪江町（浪江町役場）間）



定義）
所要時間：いわき市（道の駅よつくら港）～浪江町（浪江町役場）における下り方向で所要時間データ（プローブデータ）を算出し、5 分間間隔で所要時間数の頻度を表示

出典：プローブデータ
開通前：H27.2 月平日（6～7 時台）
開通後：H27.3 月平日（6～7 時台）

常磐自動車道の概要

常磐自動車道は、東京都を起点とし、埼玉県、千葉県、茨城県、福島県を経て宮城県仙台市に至る約350kmの高速道路です。

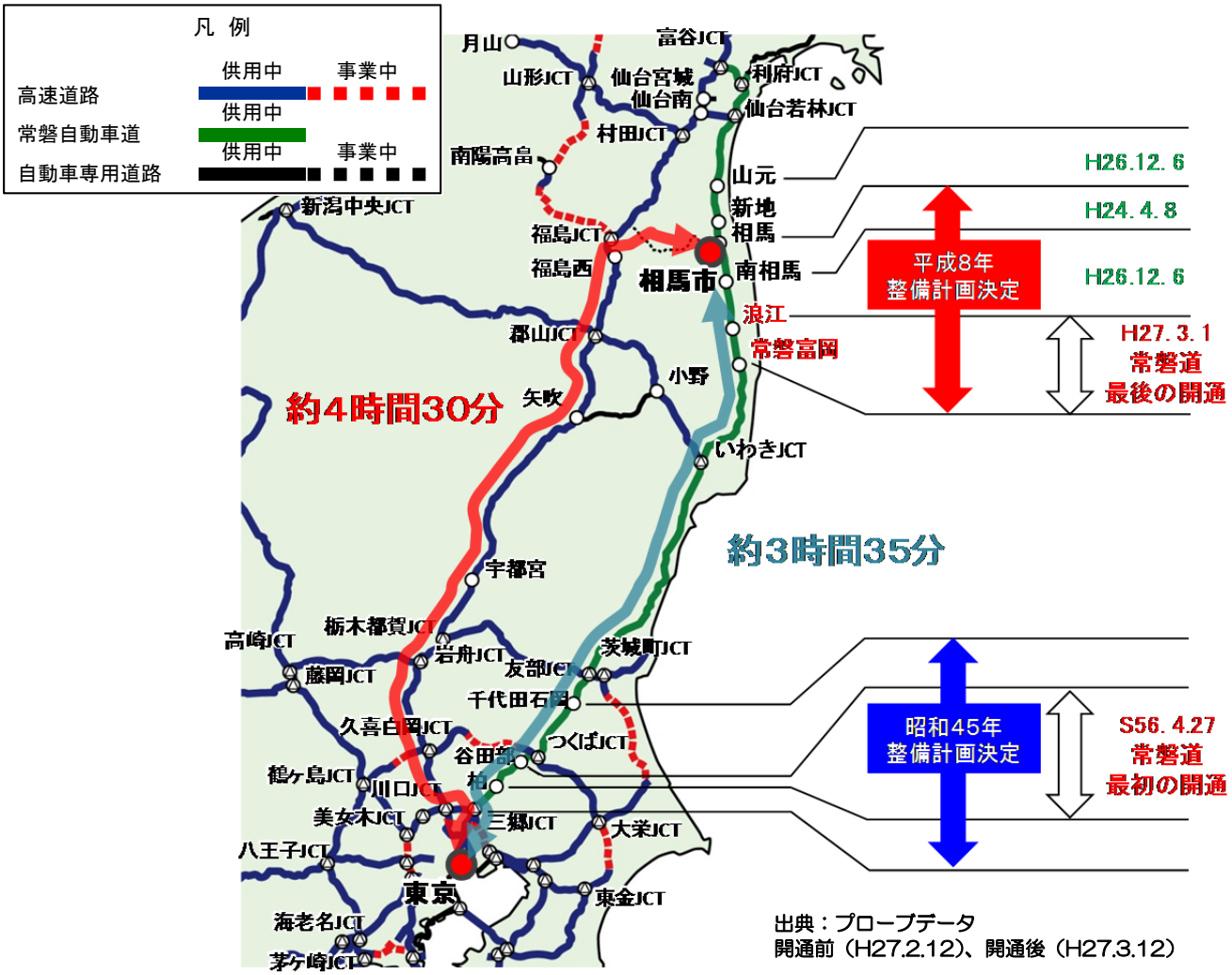
昭和45年の整備計画決定から44年、平成27年3月1日全線開通

■昭和45年　三郷（埼玉県）～千代田（茨城県）が整備計画決定
■昭和56年　柏（千葉県）～谷田部（茨城県）が常磐道初開通
■昭和62年　いわき～仙台間予定路線に決定
■平成27年3月1日　常磐富岡～浪江間（14.3 km）開通（全線開通）

首都圏と福島県浜通り地方が高速道路で直結し時間短縮

■首都圏と相馬市の所要時間の変化

- 東北道を利用（約 340km）：　約4時間30分
- 常磐道を利用（約 290km）：　約3時間35分　⇒　約55分短縮

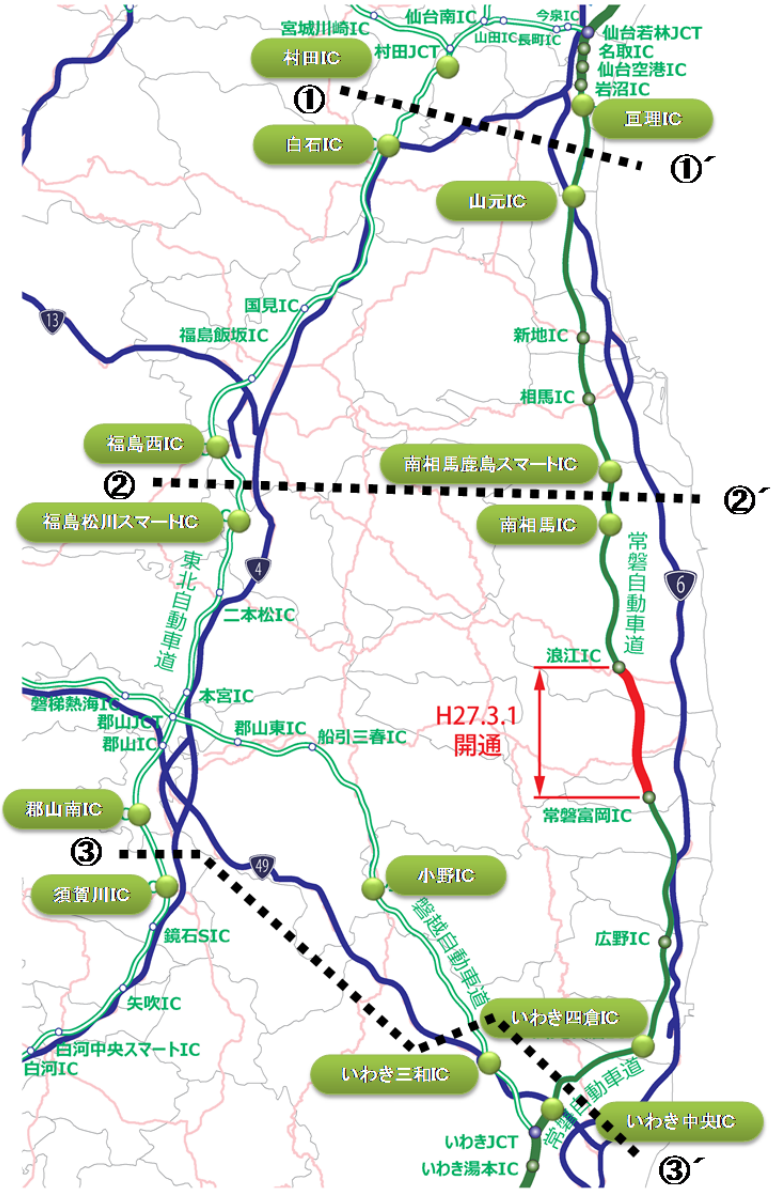


出典：プローブデータ
開通前（H27.2.12）、開通後（H27.3.12）

内陸部(東北道＋国道４号)と沿岸部(常磐道＋国道６号)の交通状況

■内陸部（東北道+国道4号）の交通量が減少（約3～7千台）、沿岸部（常磐道+国道6号）の交通量が増加（約7～9千台）

■特に、内陸と沿岸部の高速ネットワークの交通量に大きな変化
（東北道の交通量⇒約3～6千台減少、常磐道の交通量⇒約6千台増加）

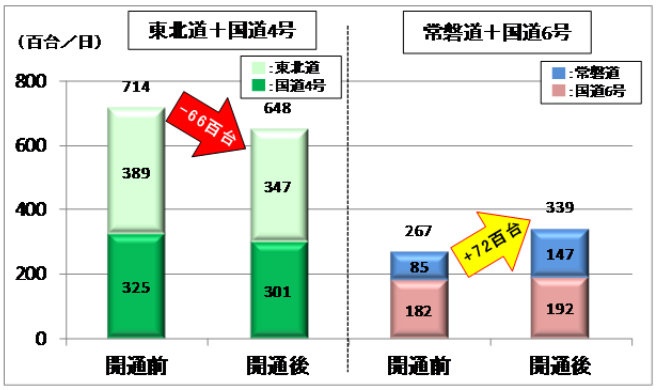


【出典：国土交通省東北地方整備局、NEXCO東日本データ】

開通前：平成 26 年 3 月 3 日(月)～6 月 2 日(月)の日平均値

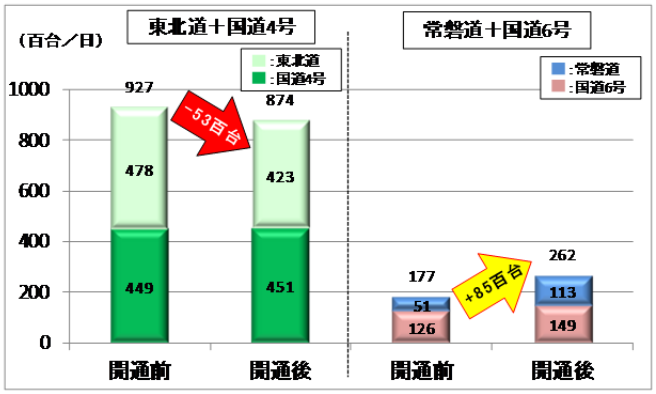
開通後：平成 27 年 3 月 2 日(月)～6 月 1 日(月)の日平均値

①－①´断面



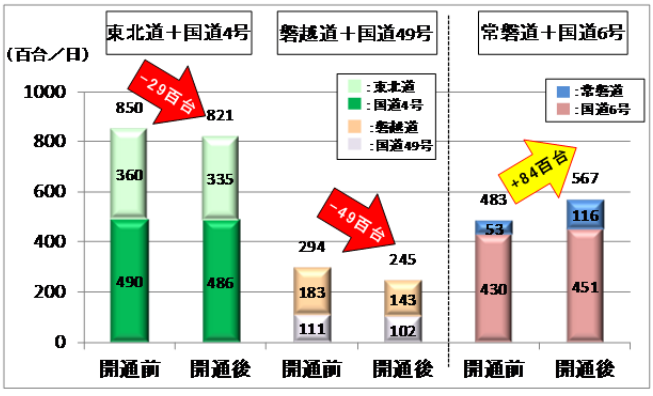
-東北道：村田IC～白石IC間
-常磐道：亘理IC～山元IC間

②－②´断面



-東北道：福島西IC～福島松川スマートIC間
-常磐道：南相馬鹿島スマートIC～南相馬IC間

③－③´断面

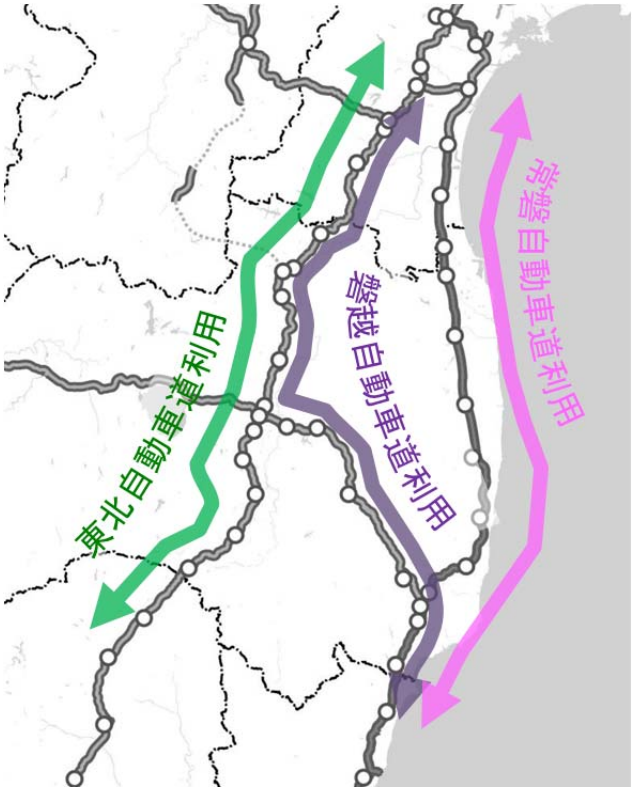


-東北道：郡山南IC～須賀川IC間
-磐越道：小野IC～いわき三和IC間
-常磐道：いわき四倉IC～いわき中央IC間

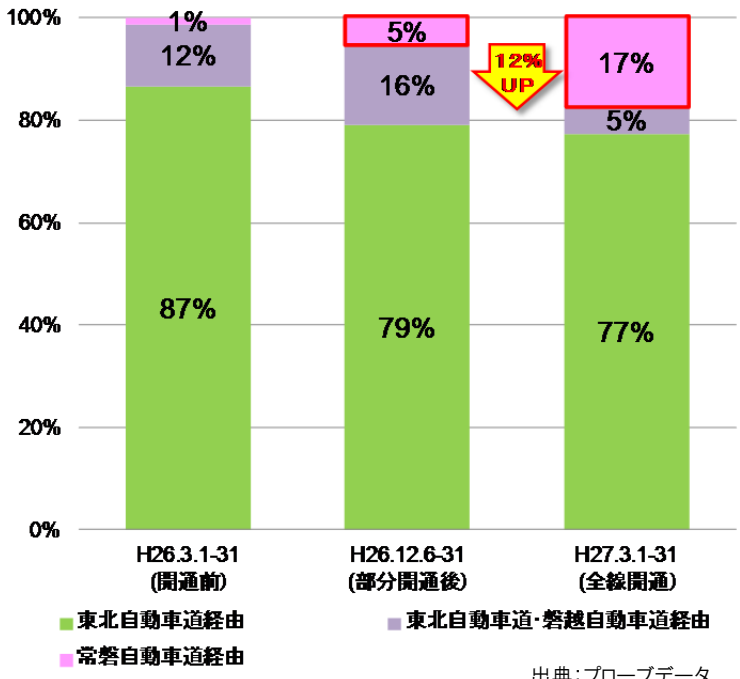
関東・東北間移動における利用路線の変化

■常磐道が順次開通するにつれ、仙台以北と関東方面との利用が常磐道経由にシフト、全線開通前と比べ常磐道経由の割合は12%増加

■ゴールデンウィーク期間中の福島県内の東北道の渋滞は、開通前と比べ大幅に減少し、走行速度も大幅に向上

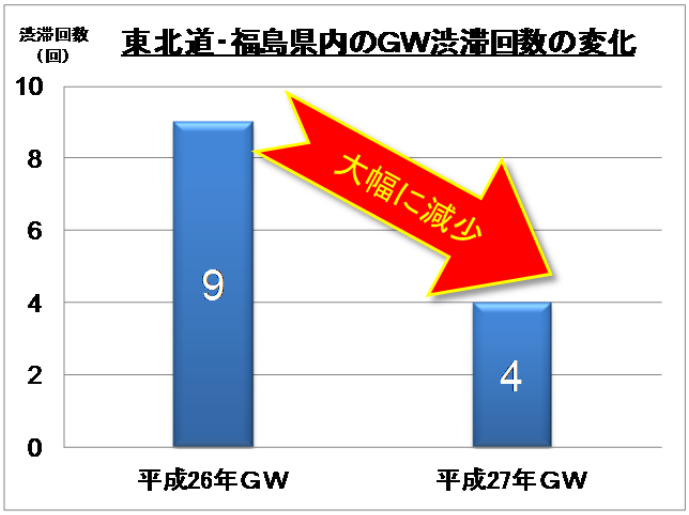


関東⇔東北　利用路線の変化



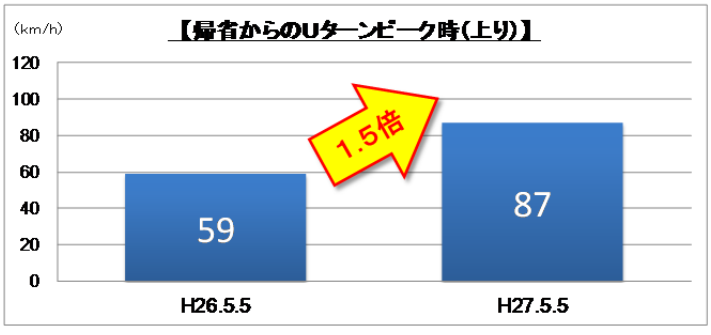
出典：プローブデータ

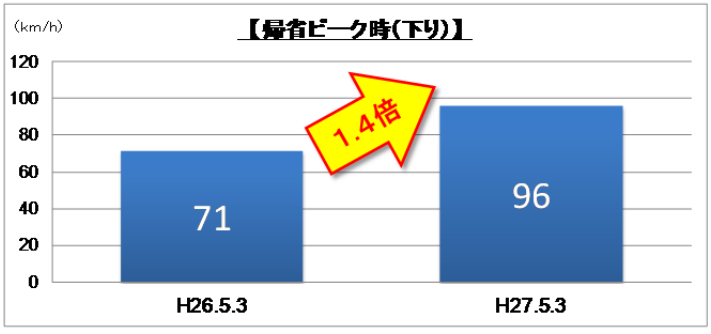
GW期間の東北道の渋滞状況変化



※福島県内を先頭とする本線渋滞発生回数（10km以上）
※平成26・27年GW（4/25～5/6：12日間）

■福島西IC～福島飯坂Cの昼間12時間平均走行速度の変化





※帰省ピーク、帰省からのUターン日は、GW期間中の最も昼間12時間交通量の多い日
※昼間12時間平均走行速度は、IC間で最も平均走行速度が遅いIC区間の速度

出典：プローブデータ

常磐道全線開通に伴い交流人口の拡大に貢献

■温暖な気候に恵まれた相馬市では、スポーツを通じた交流人口の拡大を目指し、パークゴルフ場、サッカー場、ソフトボール場などが整備

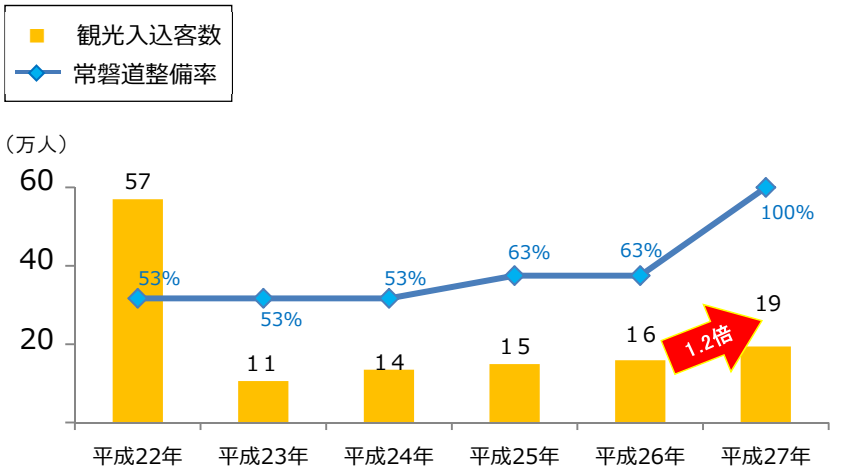
■常磐道全線開通後の平成27年3～5月には、相馬市の観光入込客数が前年の1．2倍に増加

■東北最大級の相馬光陽（そうまこうよう）パークゴルフ場についても、県外利用者が前年の1．2倍に増加



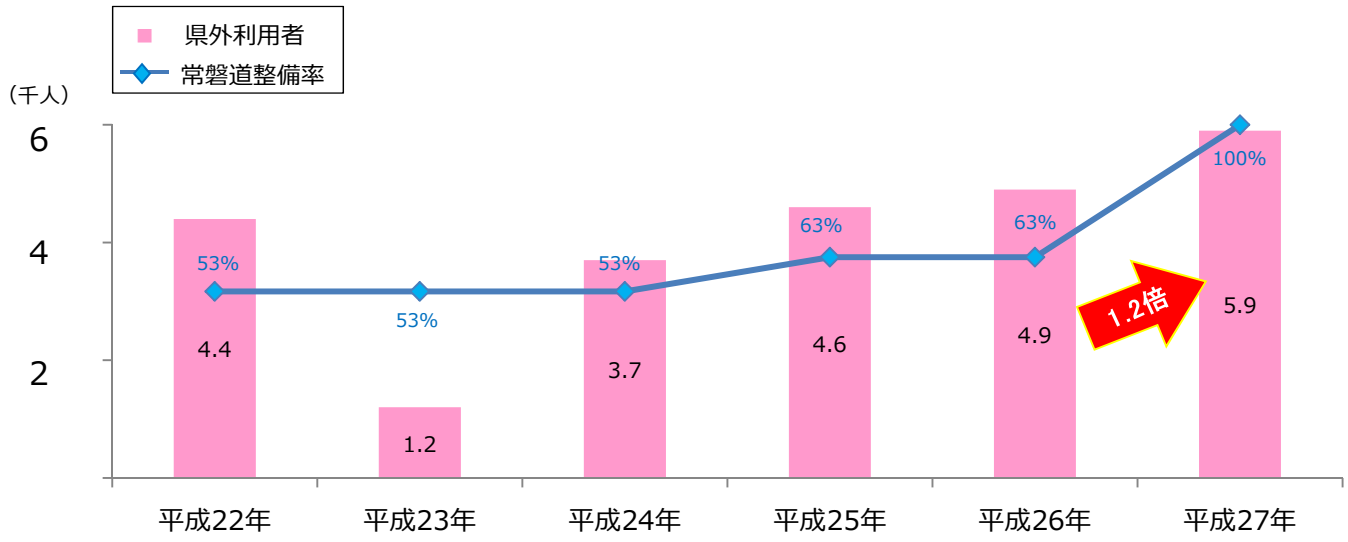
▲位置図

▼3～5 月の相馬市観光入込客数の変化



出典：相馬市

▼3～5 月の相馬光陽パークゴルフ場の県外利用者の変化



出典：相馬市



出典：相馬市

※常磐道整備率は、
各年４月１日時点
（宮城県・福島県内）

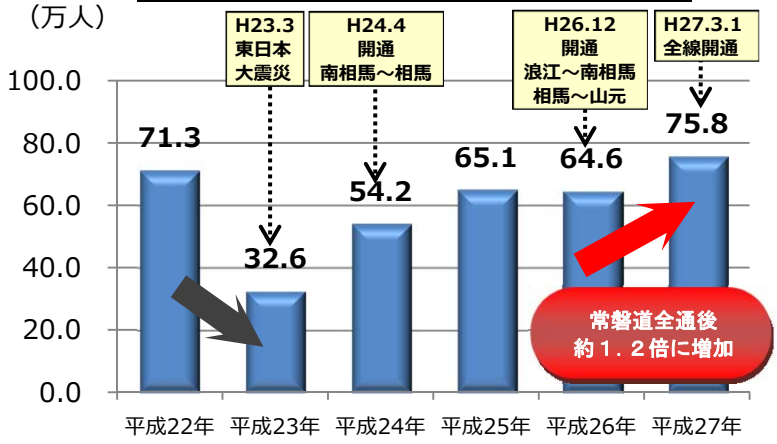
沿岸地域の観光入込み客数が増加

■宮城県松島町では、常磐道の全線開通後の3～5月の観光入込客数が前年の1.2倍に増加し東日本大震災前を超えた



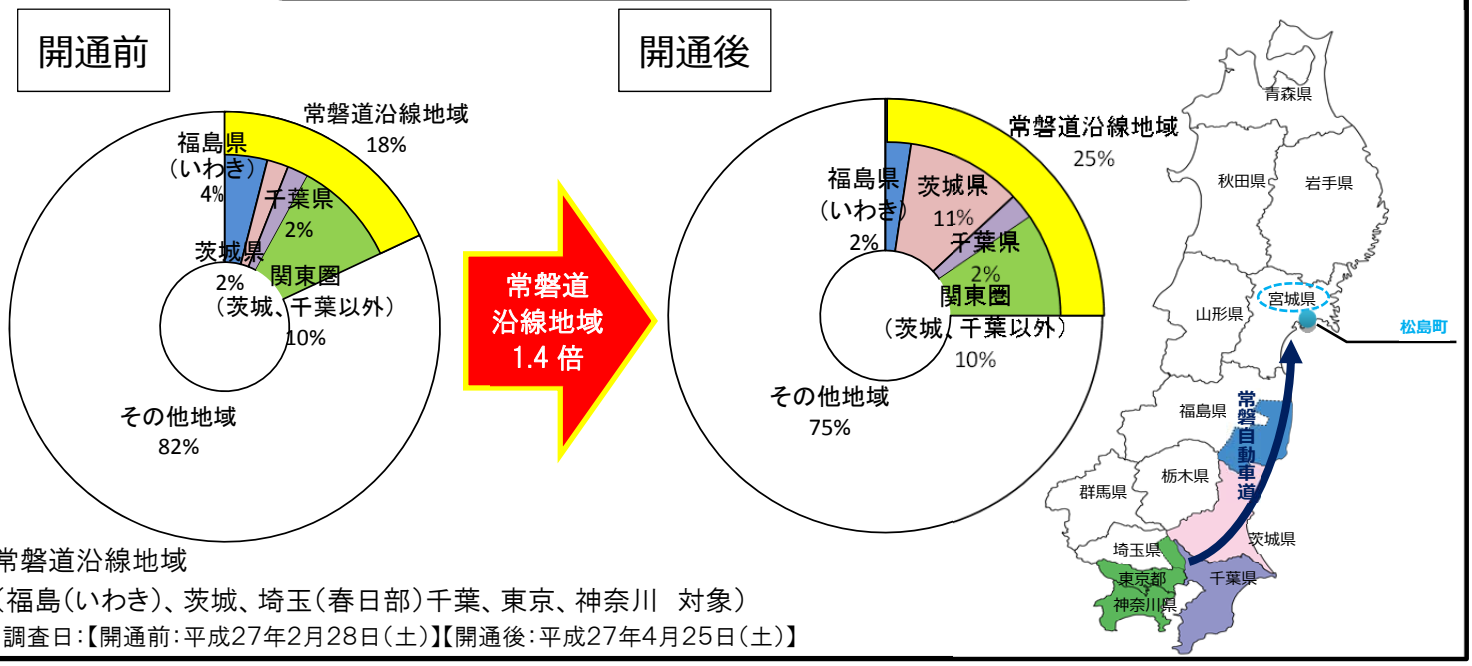

写真提供：宮城県観光課

▼3～5 月の松島町観光入込客数の変化



出典：松島町

松島町地域別来訪者の変化（ナンバープレート調査）



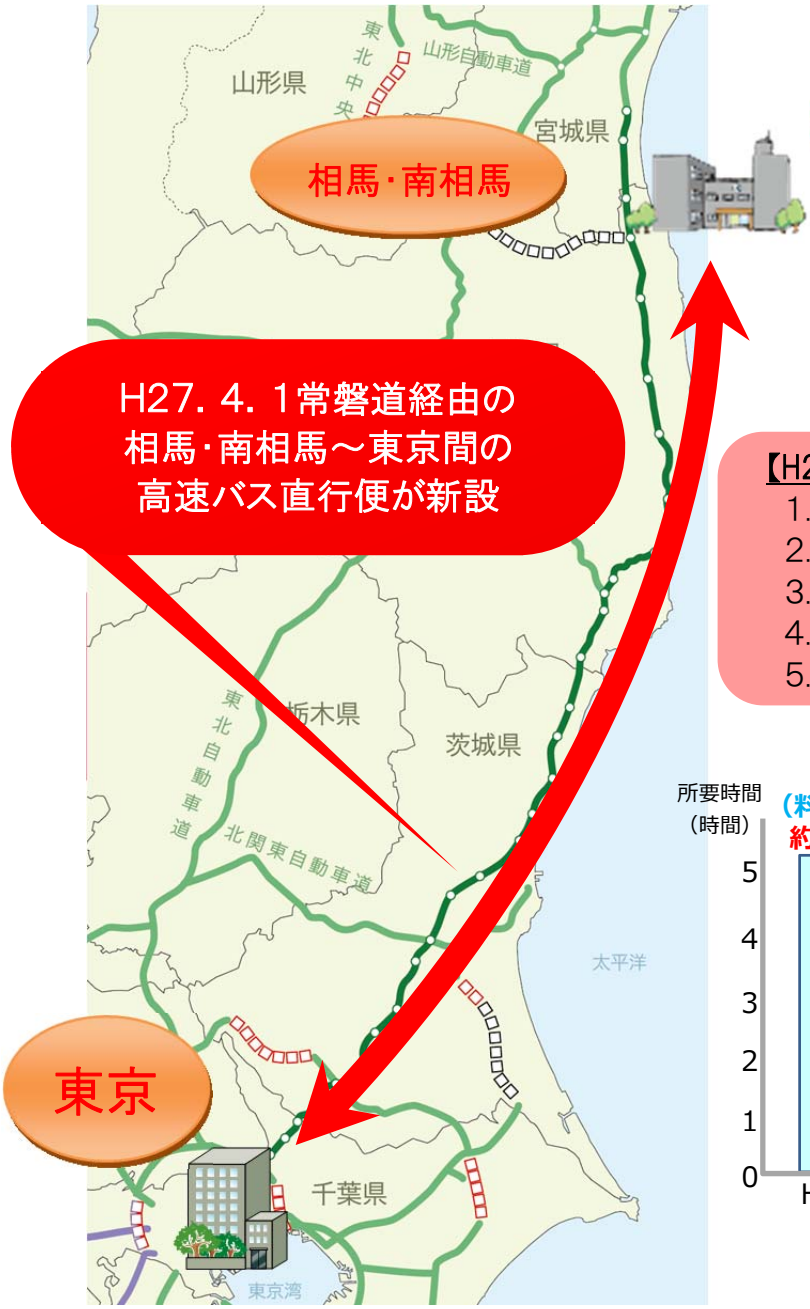
常磐道沿線地域
（福島（いわき）、茨城、埼玉（春日部）千葉、東京、神奈川　対象）
調査日：【開通前：平成27年2月28日（土）】【開通後：平成27年4月25日（土）】

※松島町駐車場におけるナンバープレート調査（ネクスコ東日本調べ）
※集計は宮城県ナンバー除く

全線開通後に運行を始めた高速バスにより交流促進

■東日本大震災の影響等で、福島県浜通り地方から東京への高速バス・常磐線が運休・廃止される中、常磐道の全線開通による時間短縮等の効果により、東京直通の高速バス（相馬・南相馬～東京間）が平成27年4月1日より運行開始

■平成27年4月、5月で約2，800人の方々が利用し地域間交流を促進

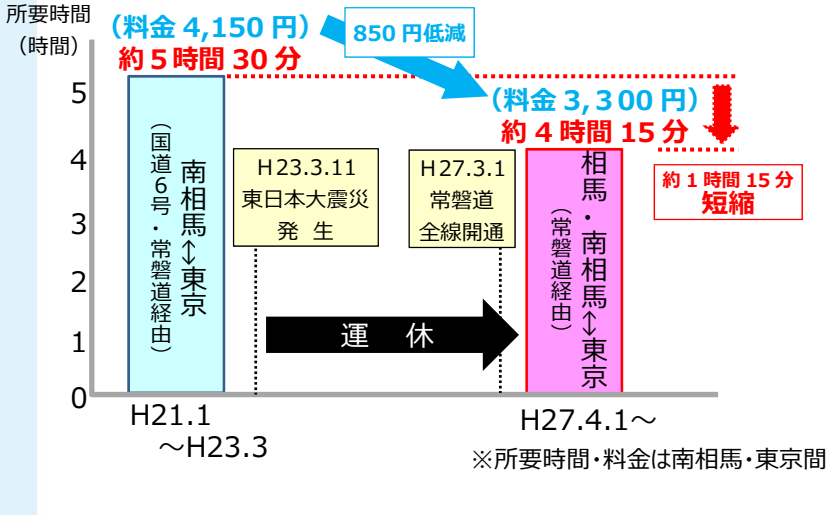


相馬・南相馬～東京間 高速バス利用状況

【総乗車人数　約 2,800 人】
・4 月：約 1,150 人
・5 月：約 1,660 人

【H27.4.1 運行開始した相馬・東京間の高速バス概要】
1.運行開始：平成27年4月1日
2.運行区間：相馬・南相馬～東京
3.運行便数：1日1往復（所要時間：約5時間）
4.上　り：相馬8時発、下り：東京17時発
5.料　金：3，800円（平日・片道）

▼福島県浜通り地域の高速バスの運行経緯



※所要時間・料金は南相馬・東京間



■バス事業者の声

○福島沿岸から首都圏への直行の公共交通が震災で途絶する中、当初東北道ルート経由の相馬から東京への高速バスの運行を計画していた。**常磐道の全線開通が早まったことで、常磐道ルートでの運行を決め、約 2 時間の時間短縮となった。**

○利用者は地域の中高年の方が多く、週末に関東方面で暮らしているお子さんや家族に会いに行くケースが多いと思われる。

○南相馬市役所に寄せられた意見にも、「新幹線ではお金と時間が掛かり月1回しか会いに行けなかったが、**直通バスの開通によって、月に2～3回会いに行くことが可能になる**」との意見があった。

常磐自動車道の交通状況

参考資料

IC間	【①開通前】 断面交通量(台/日)	【②開通1ヵ月】 断面交通量(台/日)	【③開通3ヵ月】 断面交通量(台/日)
仙台若林JCT～名取	28,900	33,500	32,500
名取～仙台空港	23,000	27,300	26,300
仙台空港～岩沼	19,600	23,600	22,800
①岩沼～亘理	15,500	19,400	19,100
亘理～山元	11,300	15,000	14,700
山元～新地 **【平成26年12月6日開通】**	7,600	11,400	11,300
新地～相馬 **【平成26年12月6日開通】**	6,600	10,600	10,600
②相馬～南相馬鹿島スマート※	6,900	11,400	11,500
南相馬鹿島スマート※～ 南相馬	6,900	11,200	11,300
南相馬～浪江 **【平成26年12月6日開通】**	2,300	8,000	7,900
③浪江～常磐富岡 **【平成27年3月1日開通】**	―	8,200	8,200
常磐富岡～広野	4,100	9,400	9,200
④広野～いわき四倉	8,500	13,200	12,700
いわき四倉～いわき中央	8,000	12,100	11,600
いわき中央～いわきJCT	13,600	17,600	17,200

※南相馬鹿島スマートICは、平成27年2月21日開通

【出典:NEXCO東日本データ】

開通前:平成 27 年 2 月 1 日(日)～2 月 28 日(土)

開通1ヶ月:平成 27 年 3 月 2 日(月)～4 月 1 日(水)

開通3ヶ月:平成 27 年 3 月 2 日(月)～6 月 1 日(月)

※上記期間の日平均値