

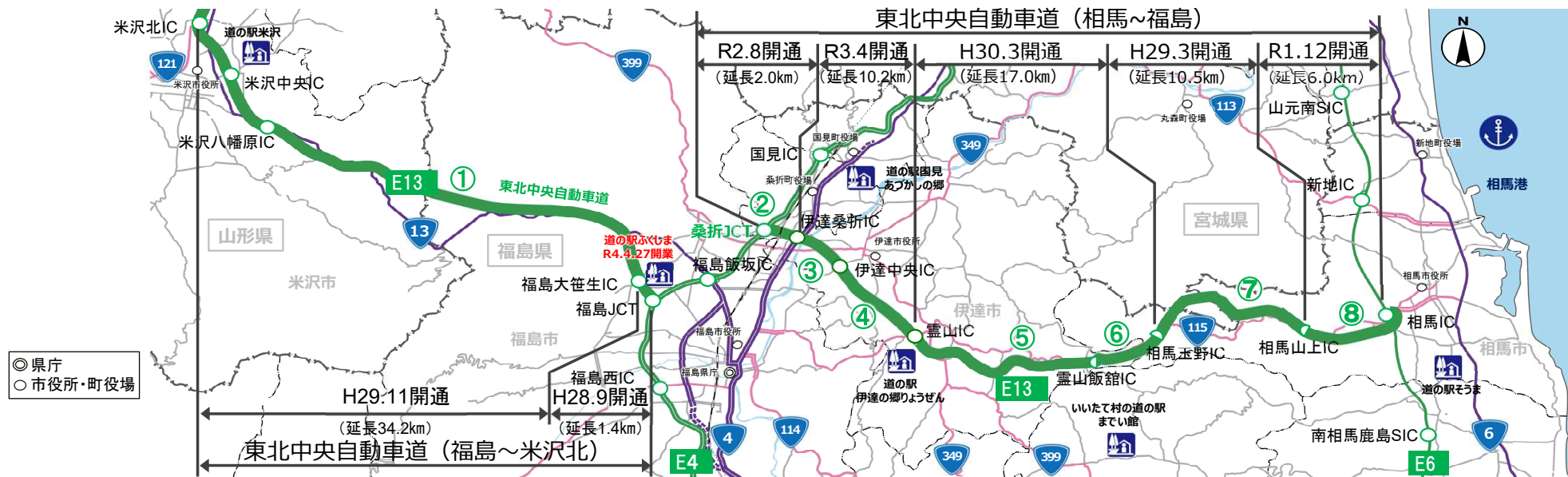
第10回 東北中央自動車道の利活用促進による 地域活性化協議会

東北中央自動車道（相馬福島間）について

令和6年3月21日（木）

1. 東北中央自動車道の交通量推移（各年6月平休別交通量）

- 東北中央自動車道（相馬～米沢）の交通量は段階的な開通で増加しており、全体的に休日の方が平日に比べ交通量が多い。
- 沿線ではR4.4.27に道の駅ふくしまが開業したこともあり、福島大笹生IC～米沢八幡原IC間で交通量が平日・休日ともに増加。

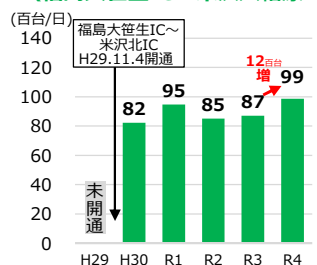


【各年6月の平日交通量の推移】

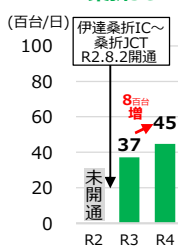
R4.4.27に道の駅ふくしまが開業したこともあり増加

R4.3.16発生の地震に伴う伊達橋通行止めの影響もあり増加

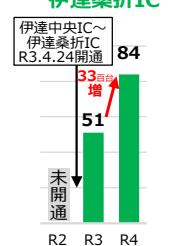
① 東北中央自動車道 (福島大笹生IC～米沢八幡原IC)



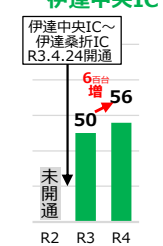
② 伊達桑折IC～桑折JCT



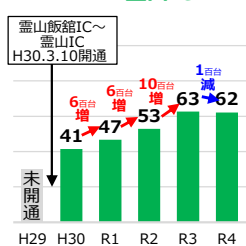
③ 伊達中央IC～伊達桑折IC



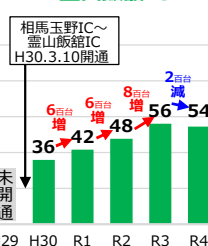
④ 霊山IC～伊達中央IC



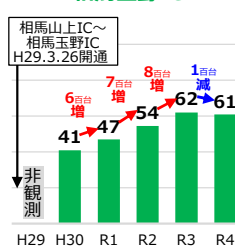
⑤ 霊山飯館IC～霊山IC



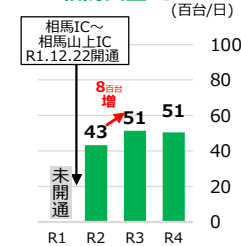
⑥ 相馬玉野IC～霊山飯館IC



⑦ 相馬山上IC～相馬玉野IC

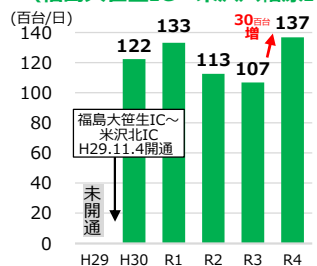


⑧ 相馬IC～相馬山上IC

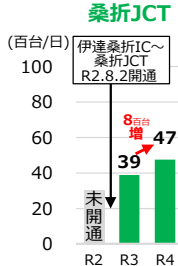


【各年6月の休日交通量の推移】

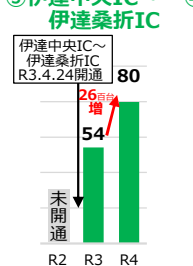
① 東北中央自動車道 (福島大笹生IC～米沢八幡原IC)



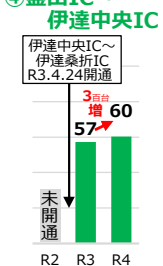
② 伊達桑折IC～桑折JCT



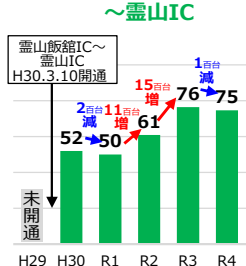
③ 伊達中央IC～伊達桑折IC



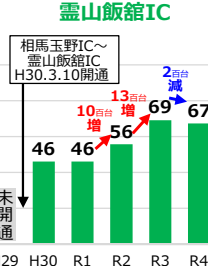
④ 霊山IC～伊達中央IC



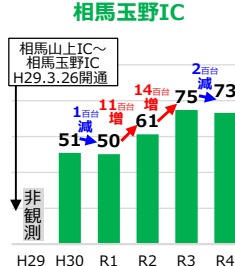
⑤ 霊山飯館IC～霊山IC



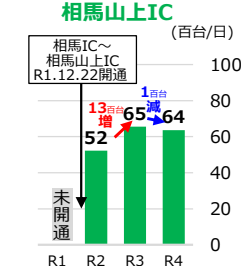
⑥ 相馬玉野IC～霊山飯館IC



⑦ 相馬山上IC～相馬玉野IC



⑧ 相馬IC～相馬山上IC



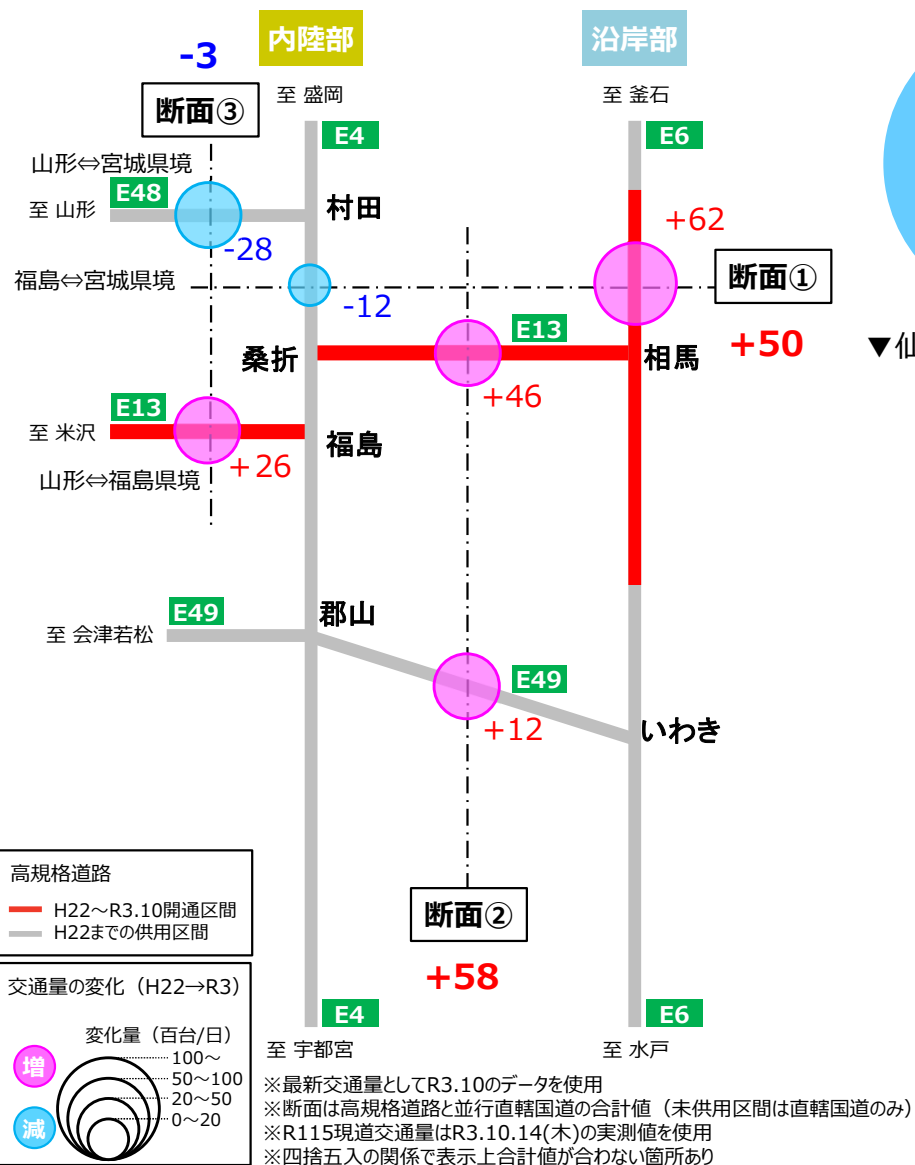
出典：常時観測交通量（各年6月平日）

出典：常時観測交通量（各年6月休日）

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



▼福島県県北地域～仙台空港エリアの経路選択の変化



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



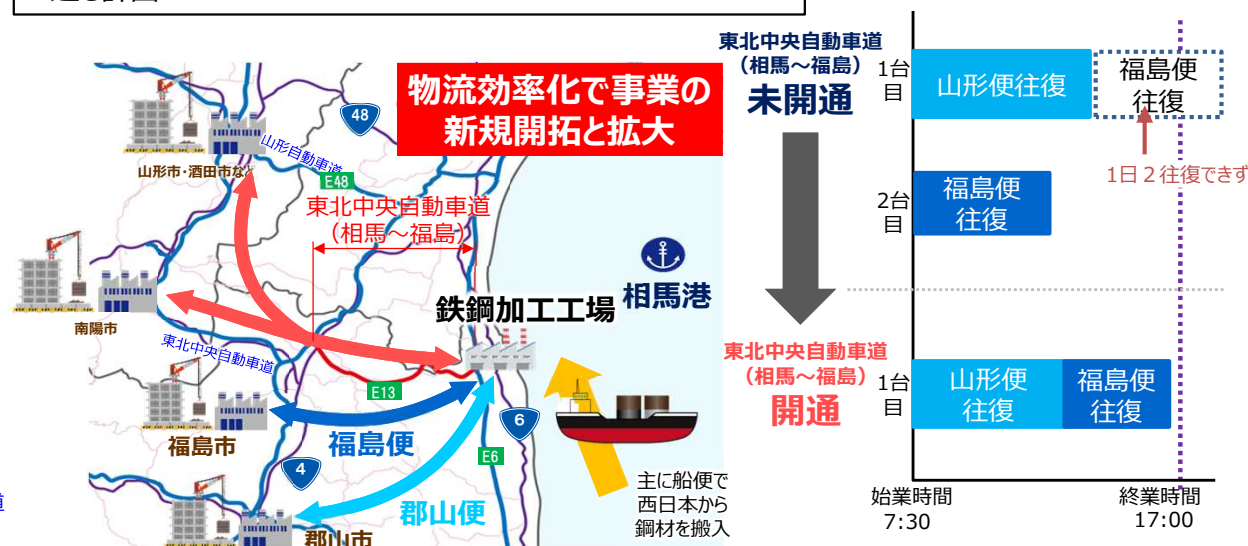
▼鉄鋼加工メーカーの輸送効率化の事例

【東北中央自動車道開通による物流効率化】

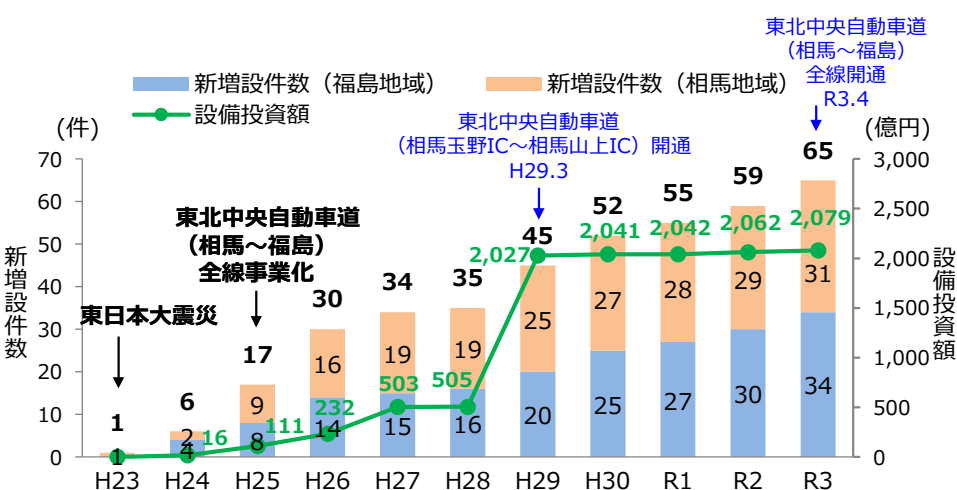
- 相馬港へはH30年6月に進出し、東北中央自動車道の開通を機に福島県内や山形方面への取引の新規開拓、拡大を実現
- 今後、東北中央自動車道のさらなる延伸により、秋田県への輸送も計画

【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

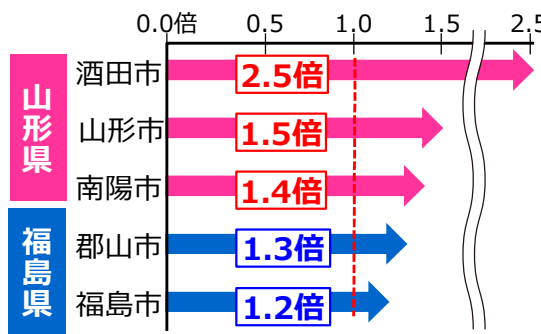


▼福島・相馬地域※における工場新増設件数（累計）の推移



※福島地域 (福島市、伊達市、桑折町、国見町、川俣町)
相馬地域 (相馬市、南相馬市、新地町、飯館村)

【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】

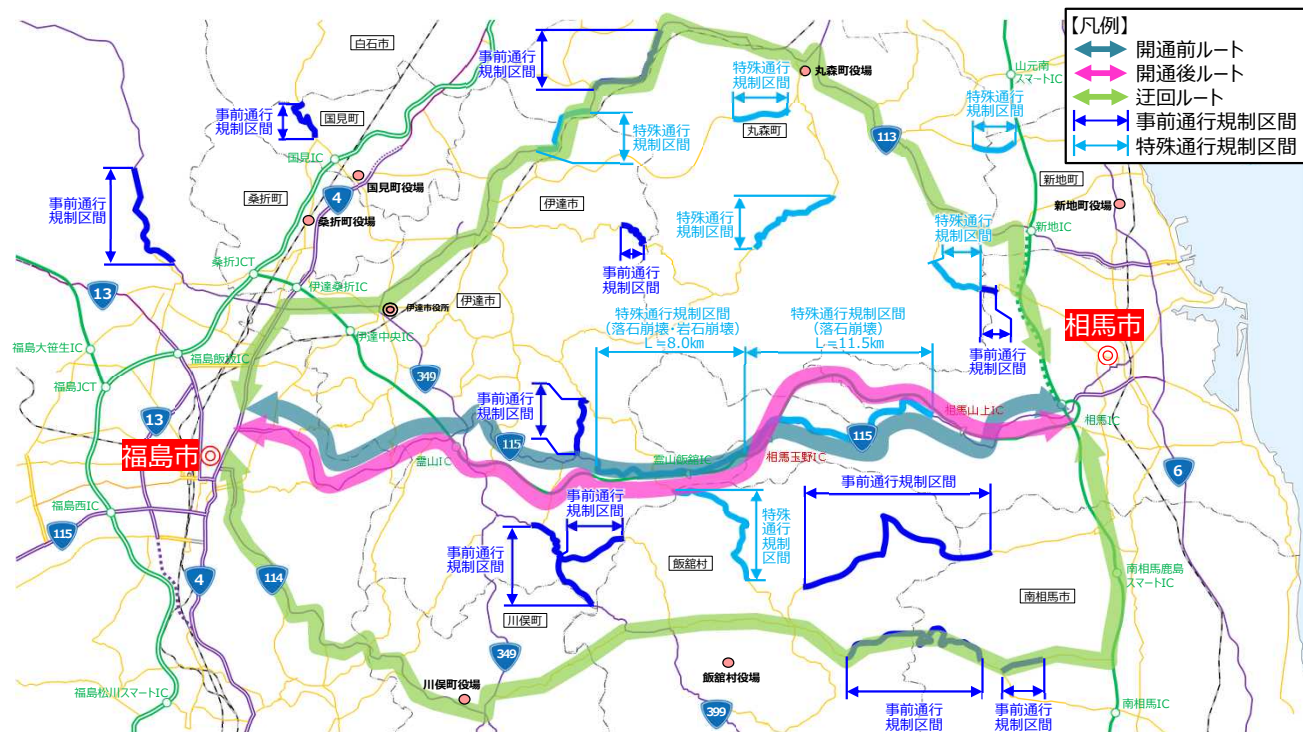
- 東北中央自動車道の開通を機に相馬港に進出し、納期短縮により山形方面への顧客獲得、取引増加に繋がっています。
- 物流効率化で山形方面と福島の中通り方面への輸送は1台2往復が可能となり製品輸送に必要な台数も縮減しました。(R3.1ヒアリング)



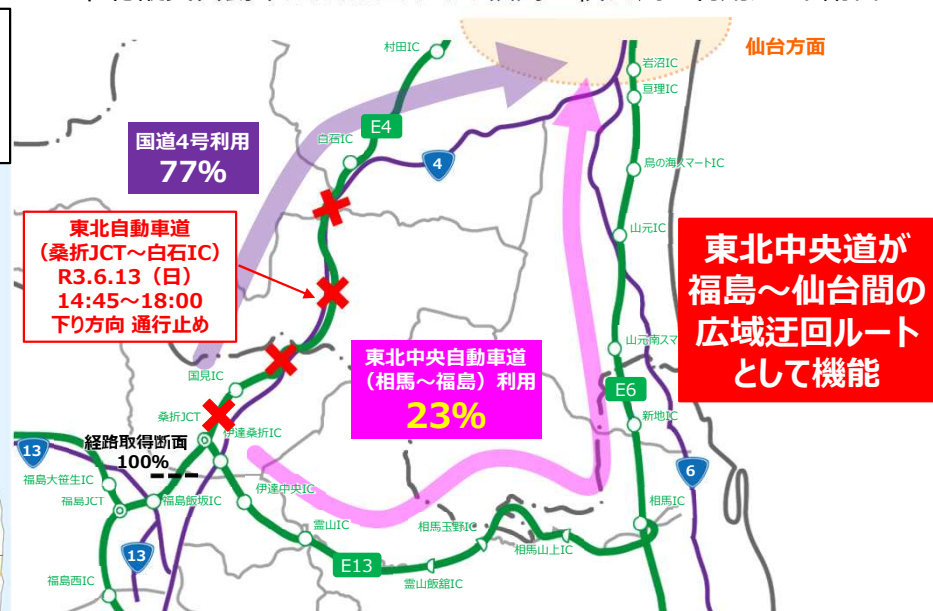
2. これまでのストック効果の紹介【リダンダンシー】

- 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

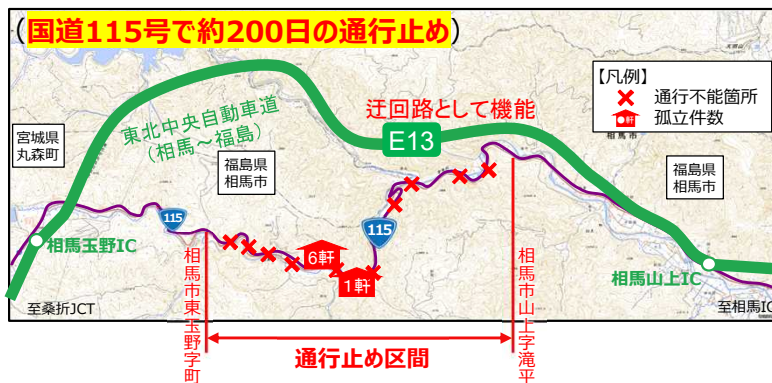


資料：ETC2.0データ（R3.6.13（日））15～18時

▼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）



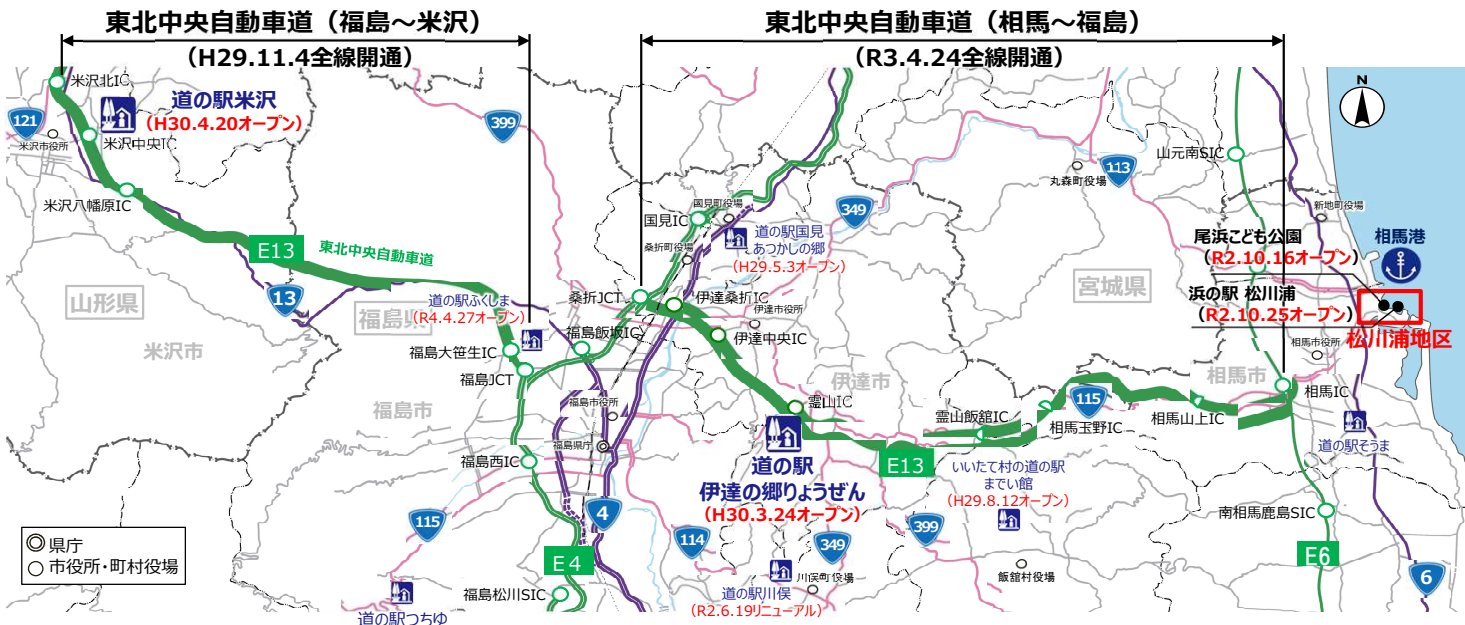
◀自衛隊員に救出される地元住民（R1.10.14撮影）

国道115号 法面崩落と倒木 ▶（R1.10.13撮影）

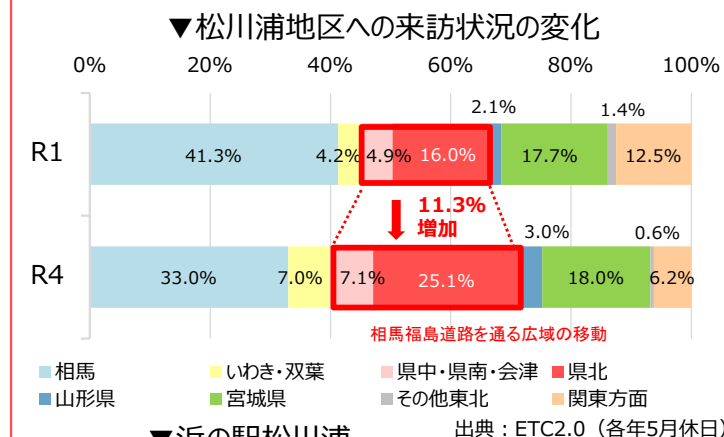


2. これまでのストック効果の紹介【観光】

- 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「伊達の郷りょうぜん」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。



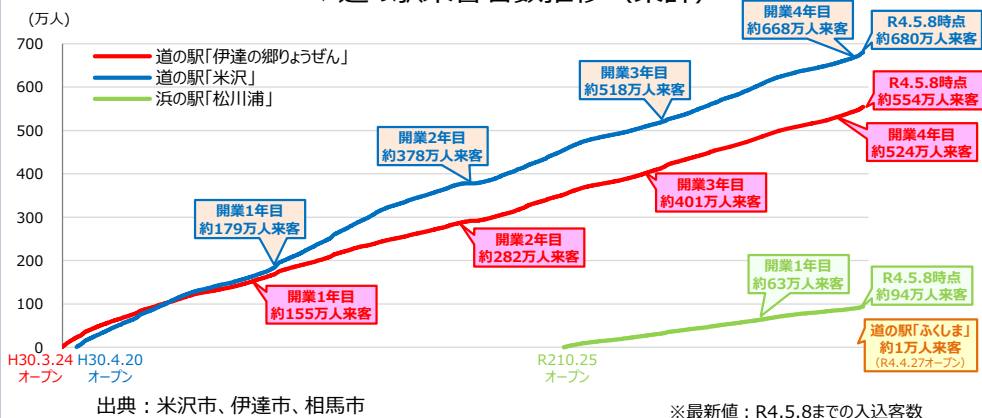
『全線開通により、 広域からの来訪者割合が増加』 ■ 松川浦周辺エリア（福島県相馬市）



『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 伊達の郷りょうぜん（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）



【道の駅りょうぜん 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）



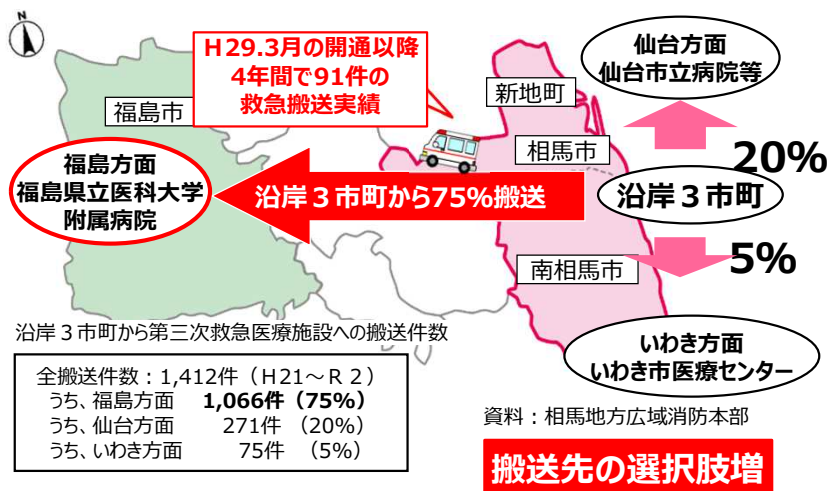
【相馬市観光協会の声】

- 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ります。

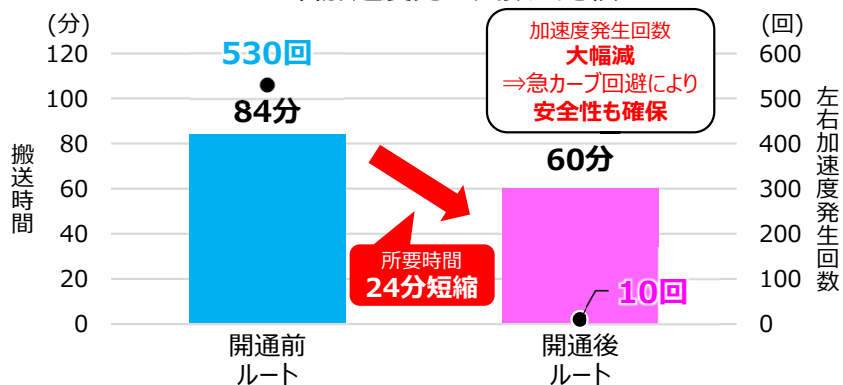
出典：相馬地方広域消防本部ヒアリング結果（R2.10）

▼東北中央自動車道と国道115号の左右加速度



- 加速度(横揺れ)による人体への影響 -
 左右加速度が±0.15Gを超過すると、**最高血圧の変動量が10mmHgを超過**する傾向が強くなり、**患者の安静度に影響**を与える
 参考文献：地域の医療を支援する道路構造の分析・評価（第27回日本道路会議）

▼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



資料：【搬送時間】平成27年度全国道路・街路交通情勢調査（昼間12時間平均旅行速度）
 ※東北中央道（相馬～福島）の区間は80km/hで算出
 【左右加速度発生回数】ETC2.0データ（R3.10）



【消防本部の声】

■ 急カーブ、急な坂道がなくなり、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）