

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(株)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

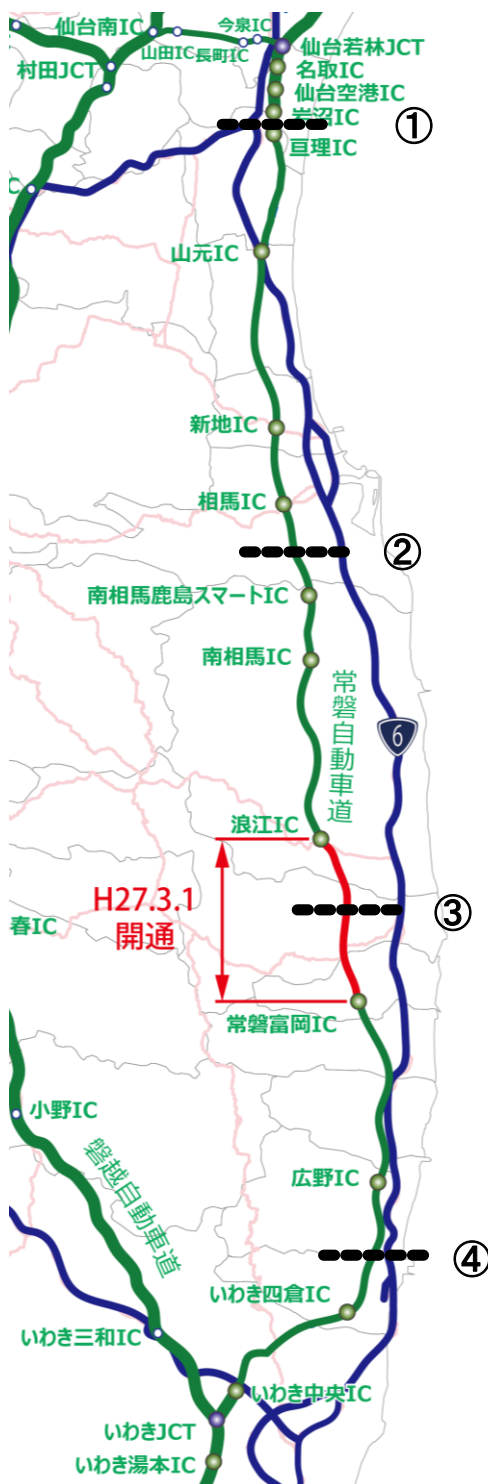
○山元～亘理間が開通した平成21年以降149件の工場が立地
全線開通以降新たに13件の企業立地が決定

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。

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



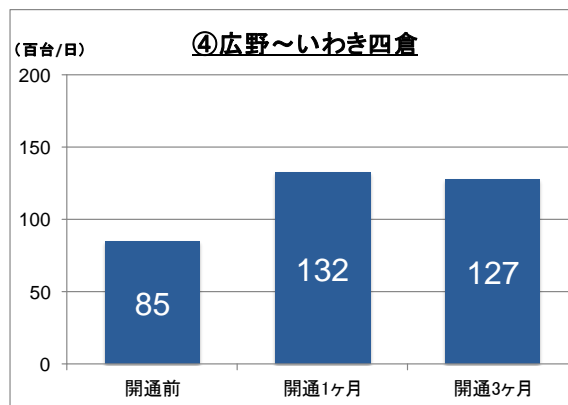
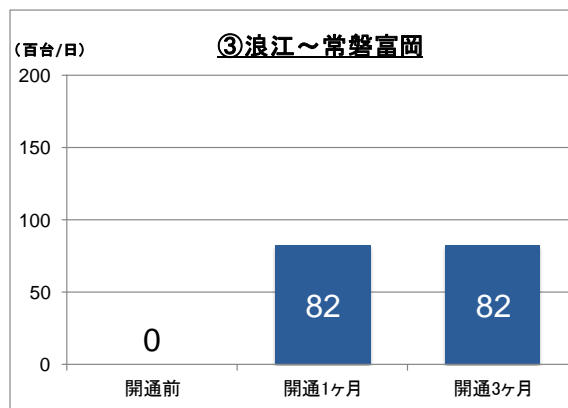
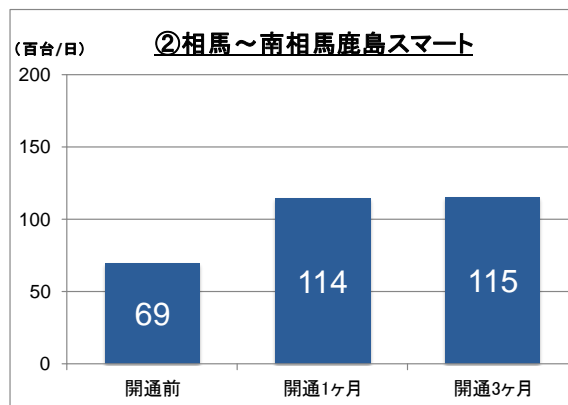
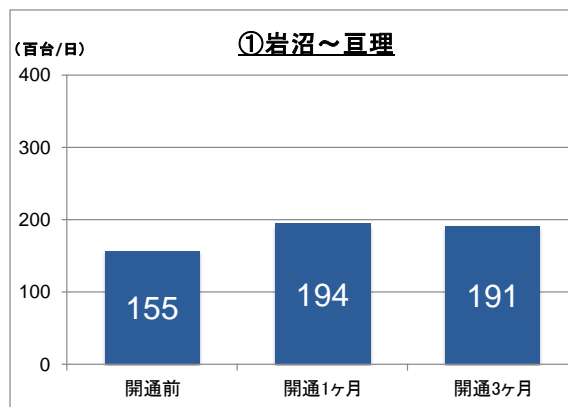
【出典: NEXCO東日本データ】

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)

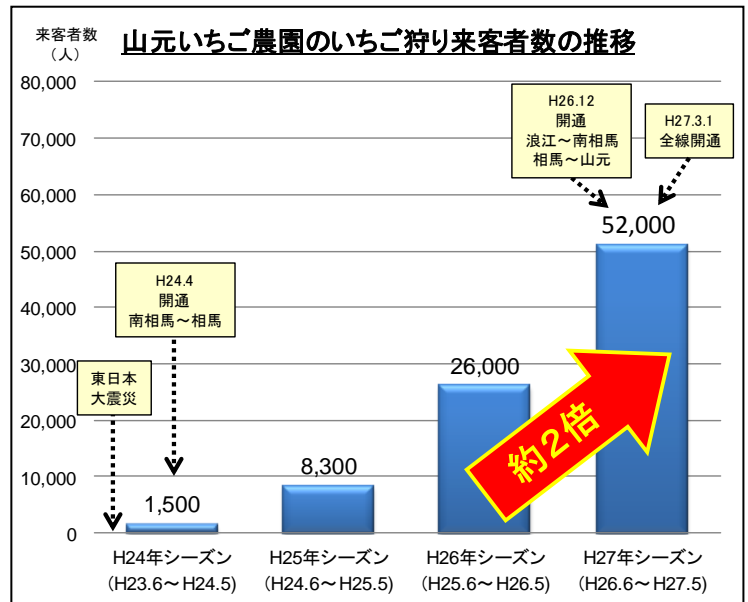
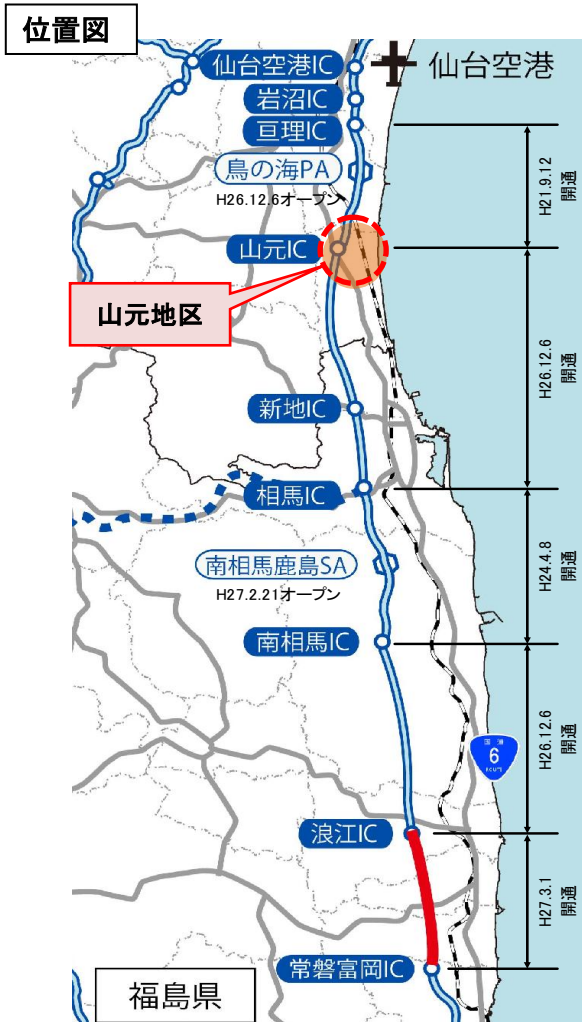
開通3ヶ月: 平成 27 年 3 月 2 日(月)～6 月 1 日(月)

※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

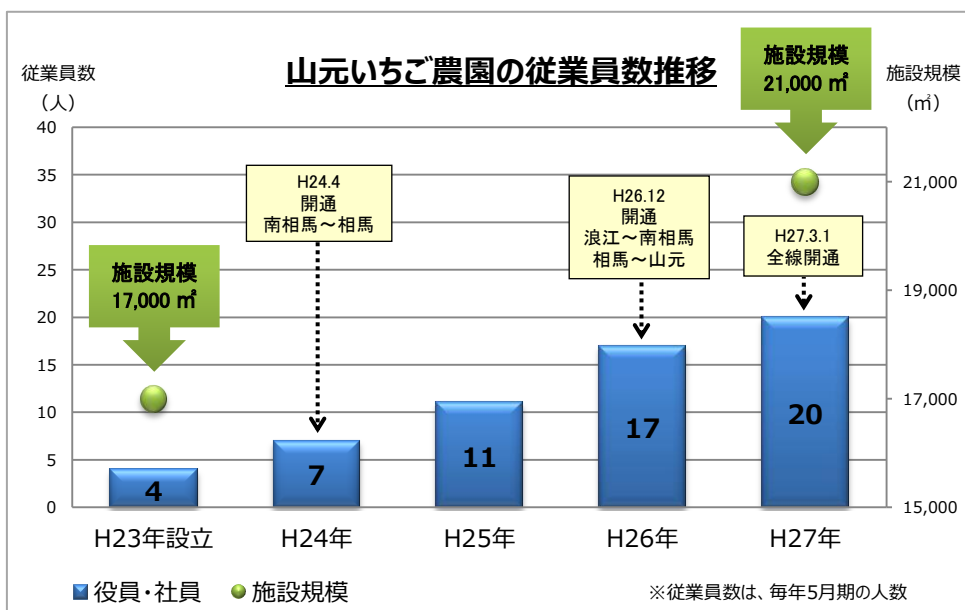
- 山元いちご農園は、震災後の平成24年3月にオープン
- 常磐道の全線開通後には、「いちご狩りシーズン」の来客数が約2倍に増加するとともに、新規雇用の増加など、地域の雇用にも貢献



※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。

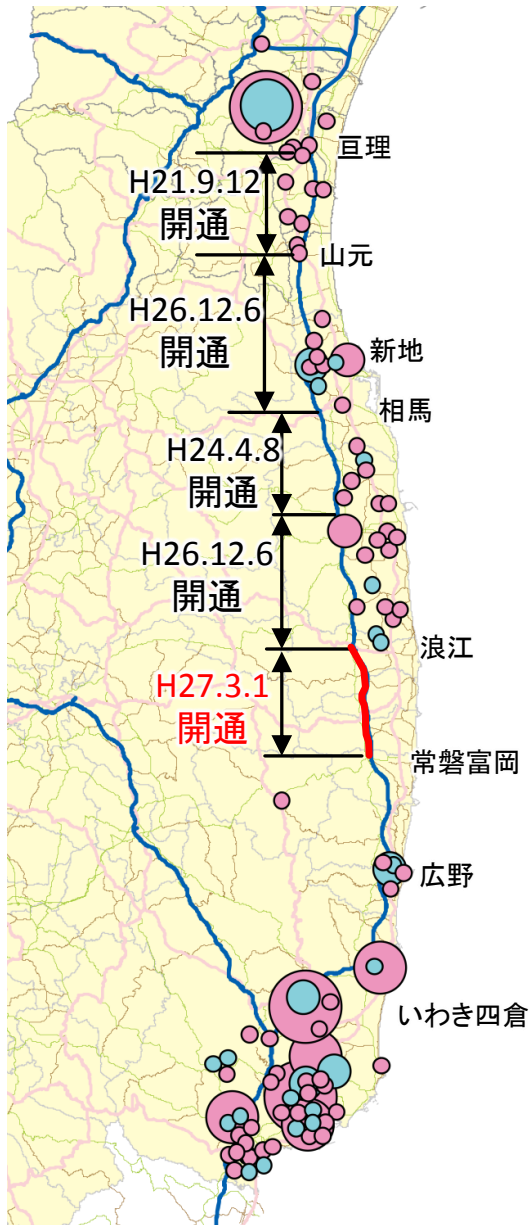


出典：宮城県

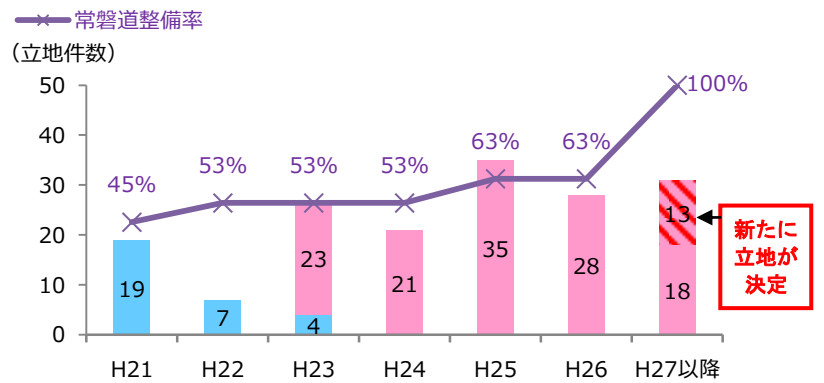
福島県浜通り地方への企業立地増加

■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

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

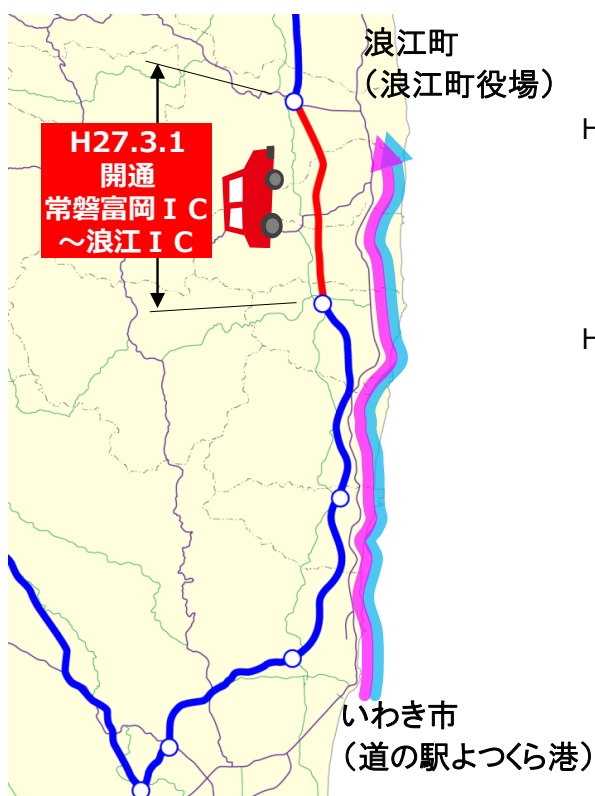
- 仙台市-いわき市間の輸送時間短縮、東北道の冬期通行止めのリスク回避等で立地を決定した。
- 常磐道の開通で、仙台の営業拠点からの部材の取り寄せや、関東方面への出荷がしやすくなる。
- 5月に新工場が完成し、仙台と南相馬間の部材や製品の輸送が今後、増加することになるだろう。



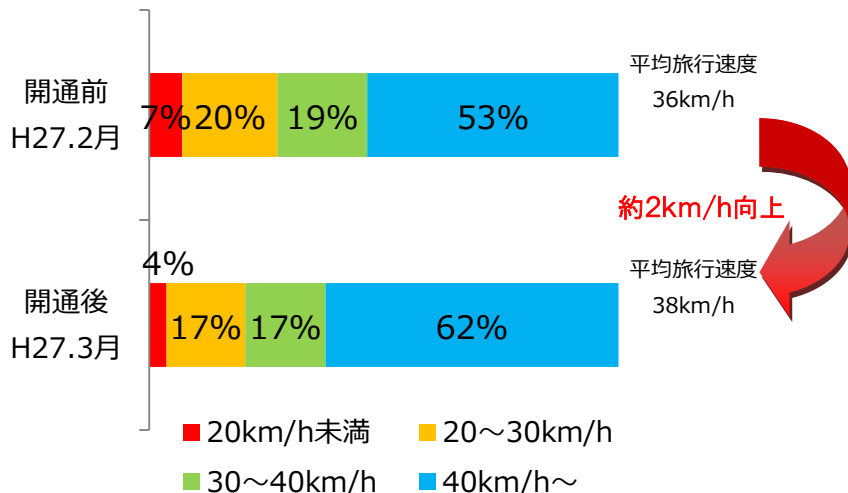
常磐道開通により地域の復興を支援

- 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)

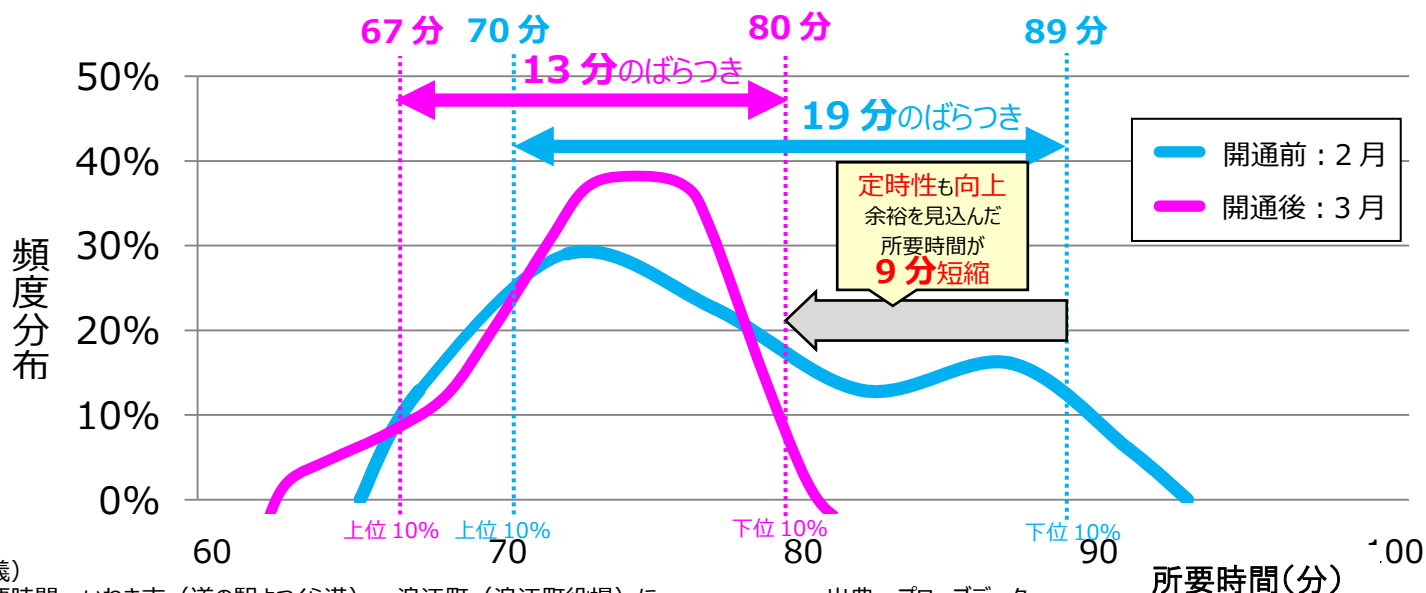


出典：プローブデータ

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。

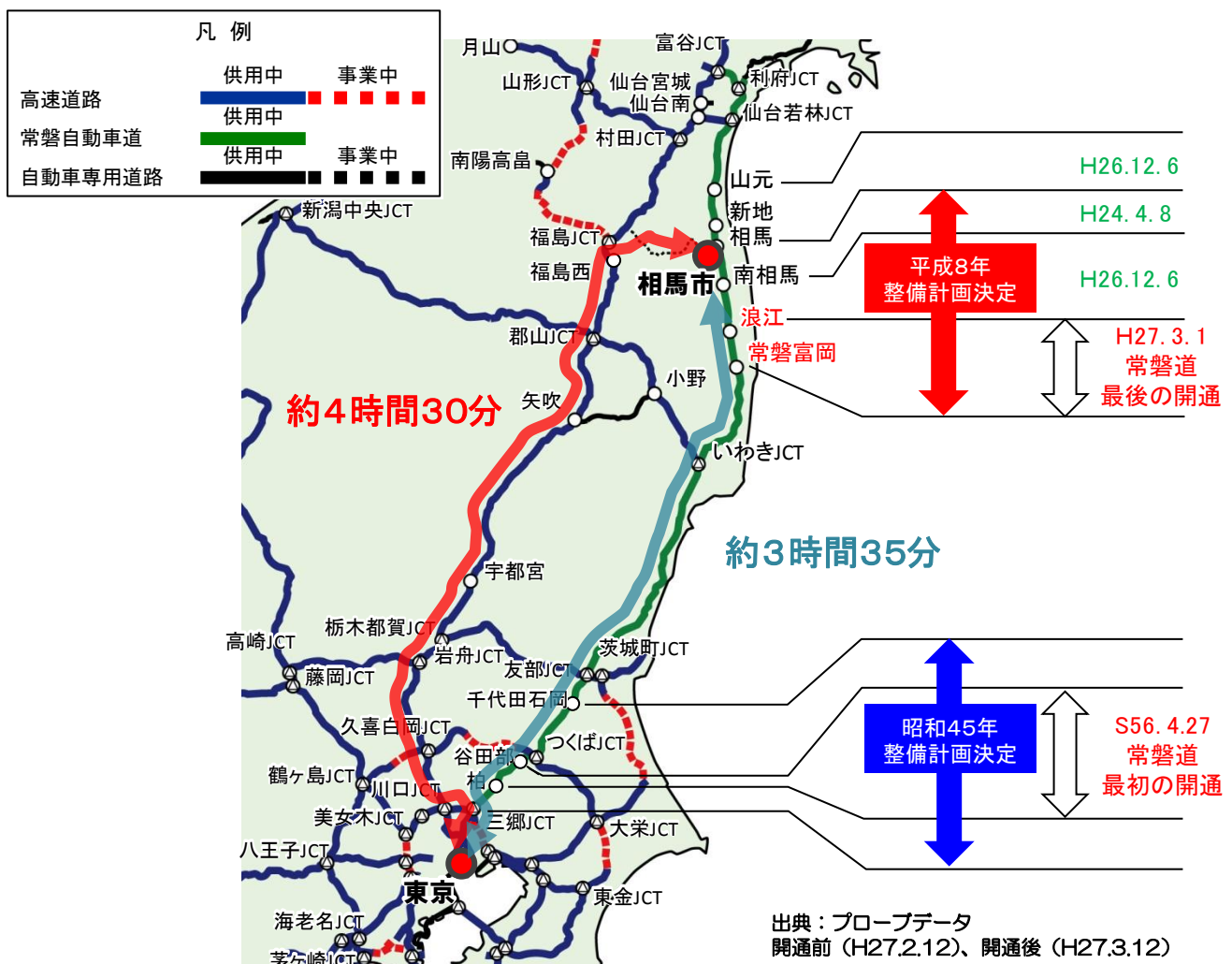
昭和45年の整備計画決定から44年、平成27年3月1日全線開通

- 昭和45年 ^{みさと}三郷(埼玉県)～^{ちよだ}千代田(茨城県)が整備計画決定
- 昭和56年 ^{かしわ}柏(千葉県)～^{やたべ}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

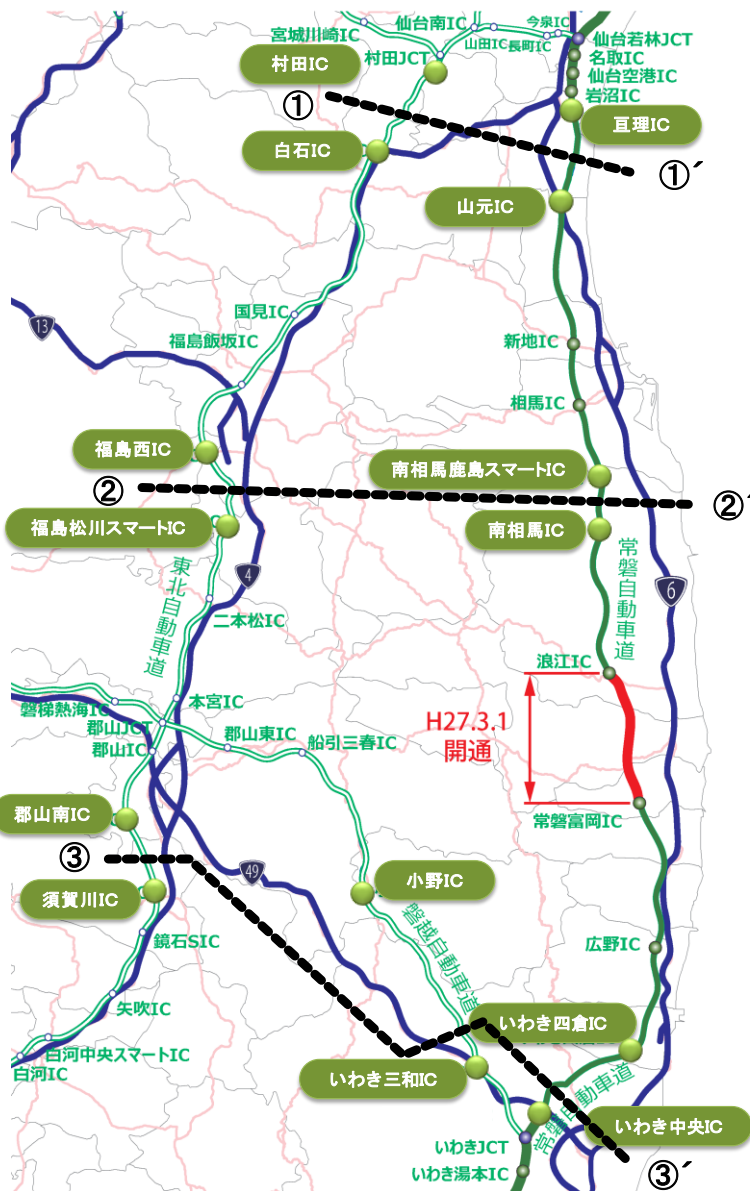
■首都圏と相馬市の所要時間の変化

- 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

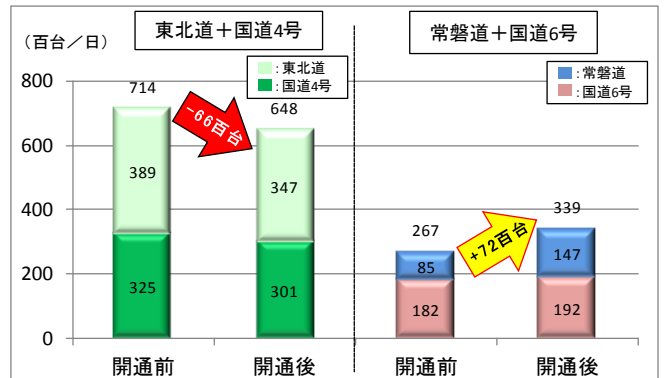


内陸部(東北道+国道4号)と沿岸部(常磐道+国道6号)の交通状況

- 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)

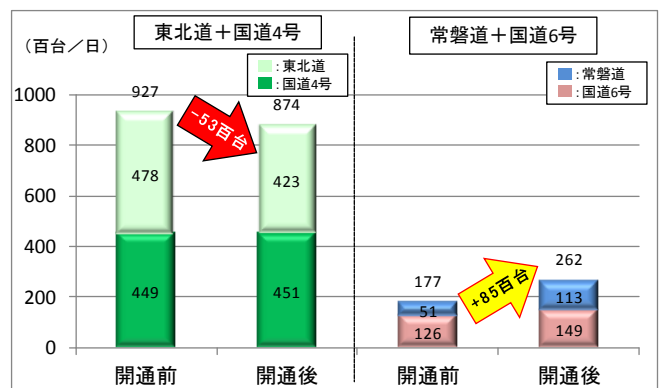


①-①' 断面



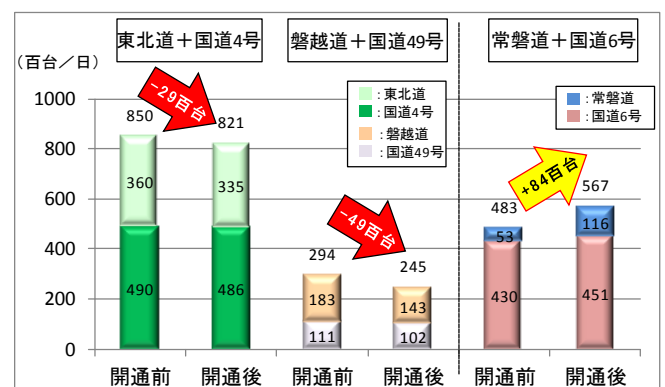
- ・東北道: 村田IC~白石IC間
- ・常磐道: 亘理IC~山元IC間

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

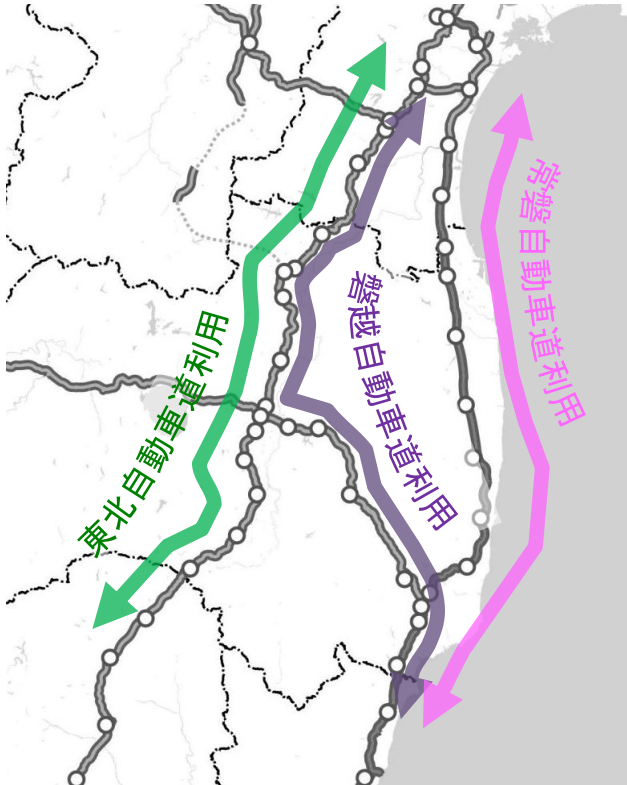
【出典:国土交通省東北地方整備局、NEXCO東日本データ】

開通前:平成26年3月3日(月)~6月2日(月)の日平均値

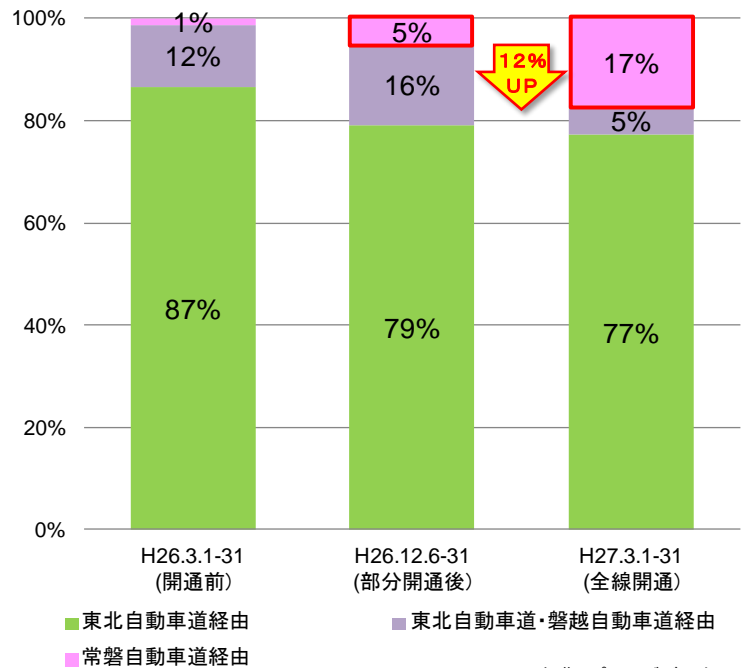
開通後:平成27年3月2日(月)~6月1日(月)の日平均値

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



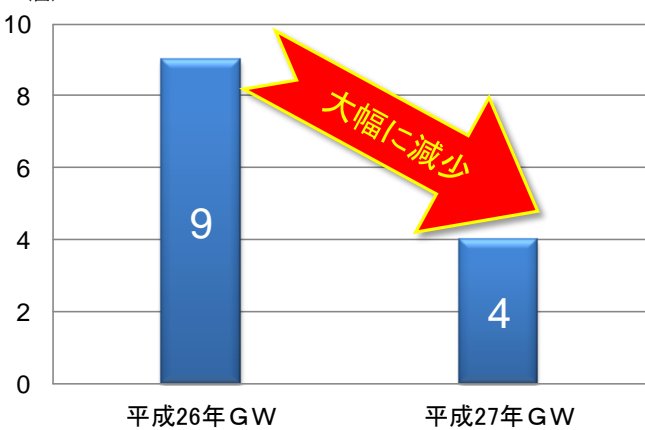
関東⇄東北 利用路線の変化



出典：プローブデータ

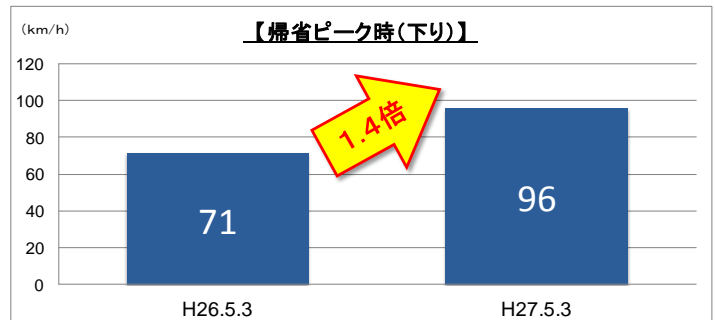
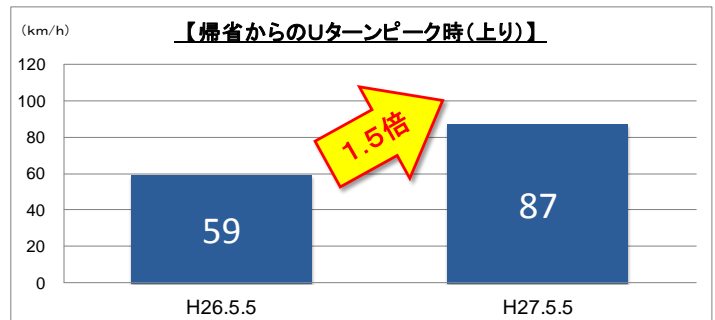
GW期間の東北道の渋滞状況変化

東北道・福島県内のGW渋滞回数の変化



※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IC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

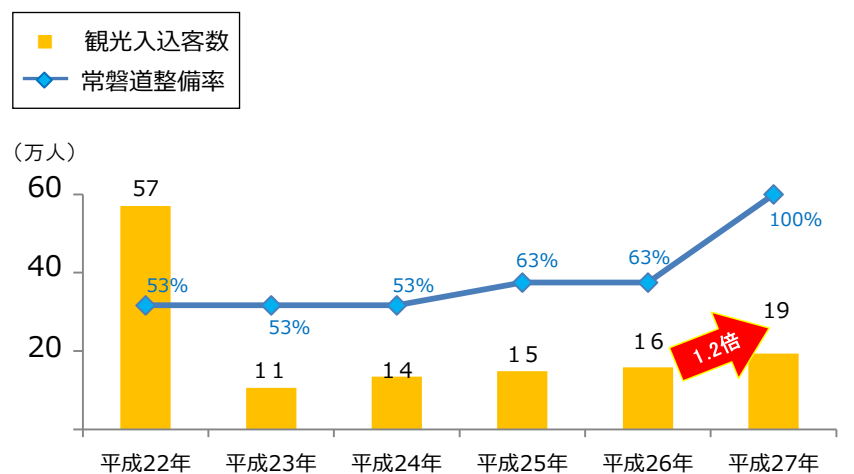
出典：プローブデータ

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

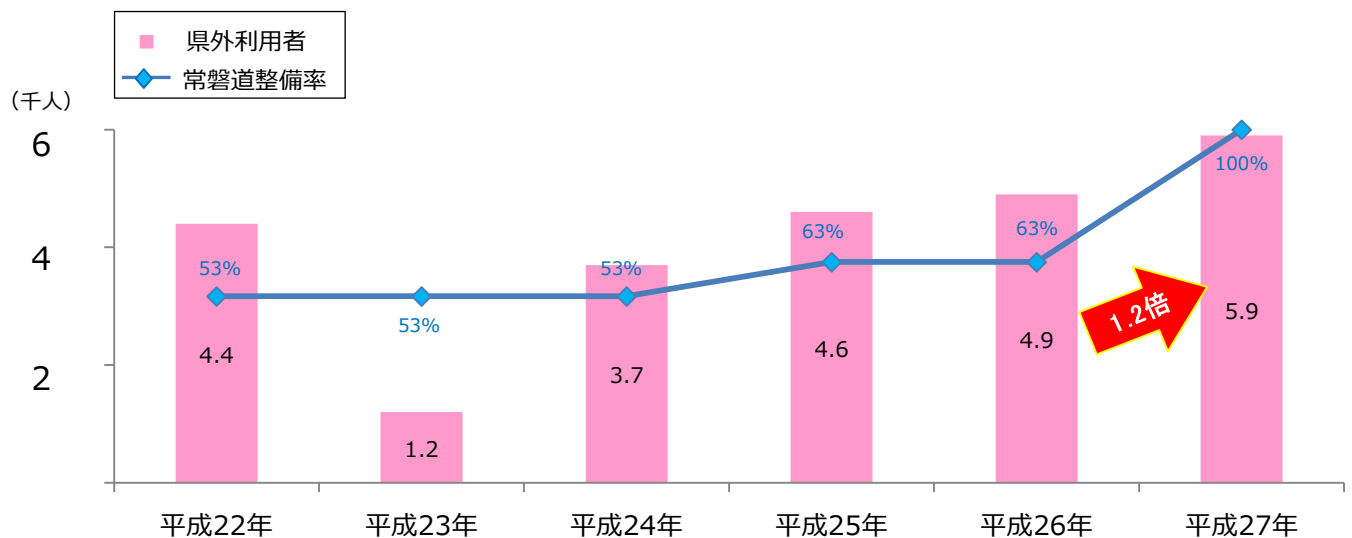


▼3～5月の相馬市観光入込客数の変化



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

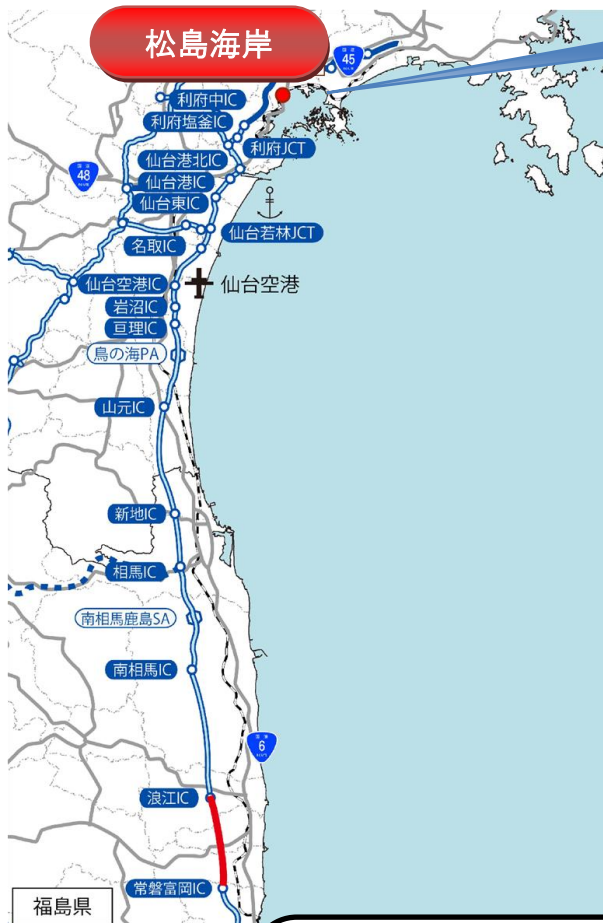


※常磐道整備率は、
各年4月1日時点
(宮城県・福島県内)

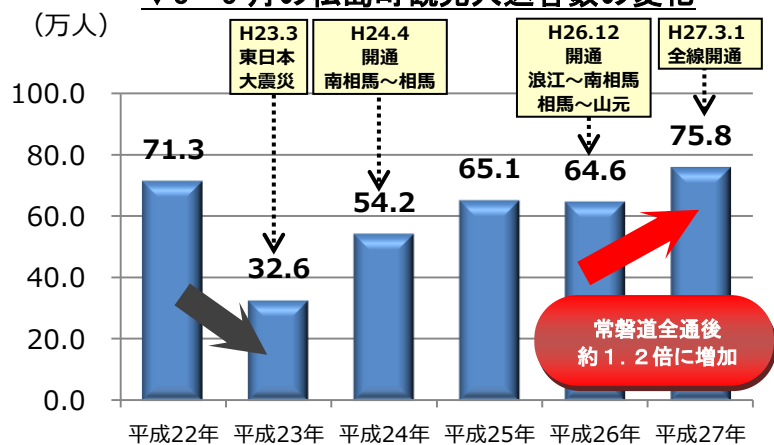
出典：相馬市

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



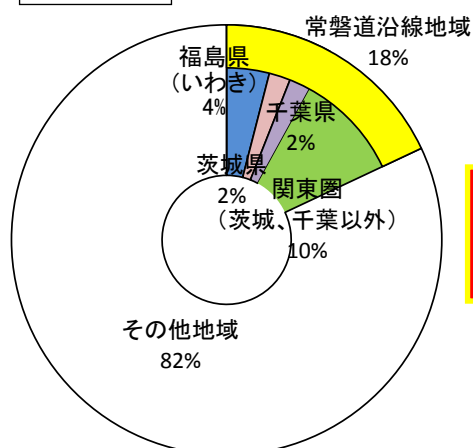
▼3～5月の松島町観光入込客数の変化



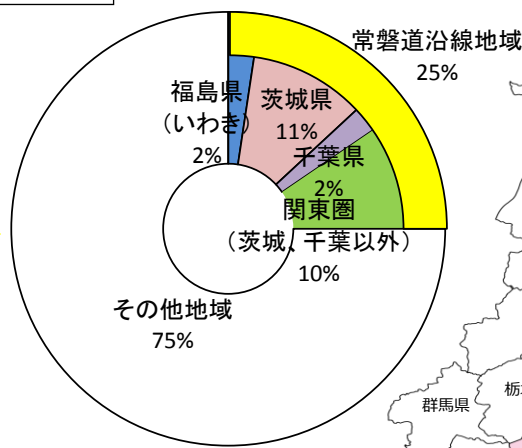
出典: 松島町

松島町地域別来訪者の変化(ナンバープレート調査)

開通前



開通後



常磐道
沿線地域
1.4倍

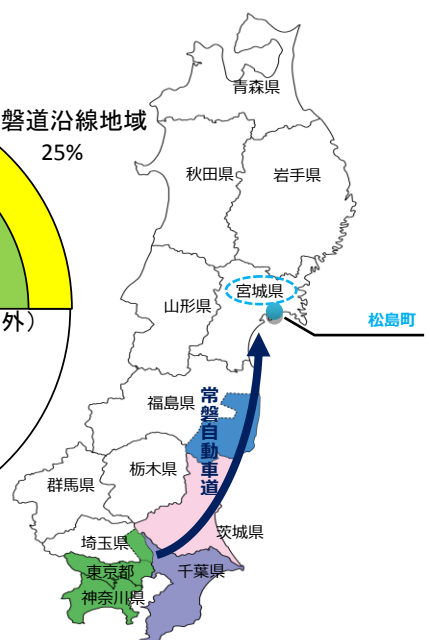
常磐道沿線地域

(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】

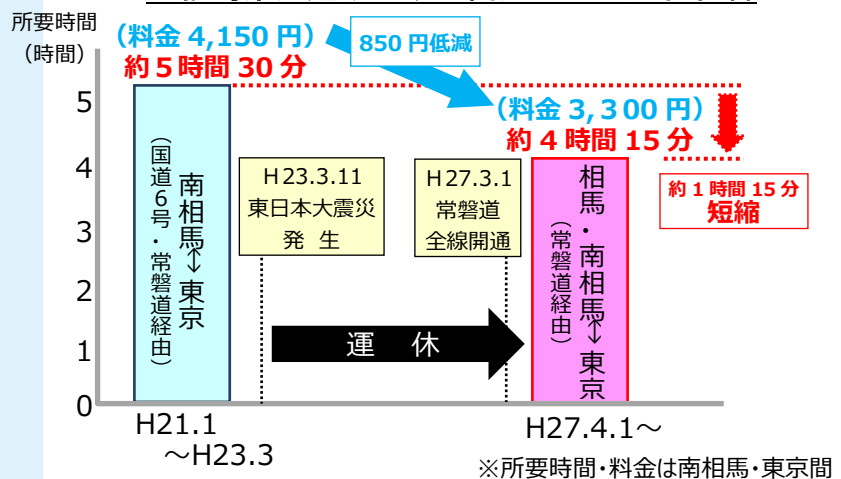
- ・4月: 約 1,150 人
- ・5月: 約 1,660 人

H27. 4. 1常磐道経由の
相馬・南相馬～東京間の
高速バス直行便が新設

【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



■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～亶理	15,500	19,400	19,100
亶理～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