

常磐自動車道（広野IC～山元IC）4車線化整備への期待



- ### ◆常磐自動車道の役割
- 首都圏と東北を結ぶダブルネットワークを形成する道路
 - 原子力災害からの復興を支援する道路
 - 福島イノベーション・コースト構想の推進を支援する道路
 - 双葉地方の広域な救急活動を支援する道路 など

- ### ◆2車線区間の課題
- 多発する重大事故
『中央分離帯がないこと』や『逃げ場がないこと』で2車線区間では重大事故となりやすい
 - 低速車による渋滞
低速車の存在や、付加車線でしか追い越しができないこと等により渋滞が発生しやすく、救急活動にも支障が出ている
 - 頻繁な通行止め
『工事』『事故』『気象』により全面通行止めとなりやすい
※5年間で683件の通行止めが発生し、うち工事による通行止めが401件(59%)と多い。(平成27年～令和元年度)

- ### ◆4車線化による改善点
- 通行止めのリスク低減
・全面通行止めになりにくくなる
→到着時間に遅れるリスクが減る
→通行止めが発生することへの不安によるドライバーのストレスが軽減する
 - 速達性の向上
・規制速度を上げられる
※2車線：70km/h
↓
4車線：100km/h
広野IC～山元IC間→約22分短縮
 - 安全性の向上
・中央分離帯が整備され、正面衝突の発生が回避される
→重大事故の発生リスクが低減する

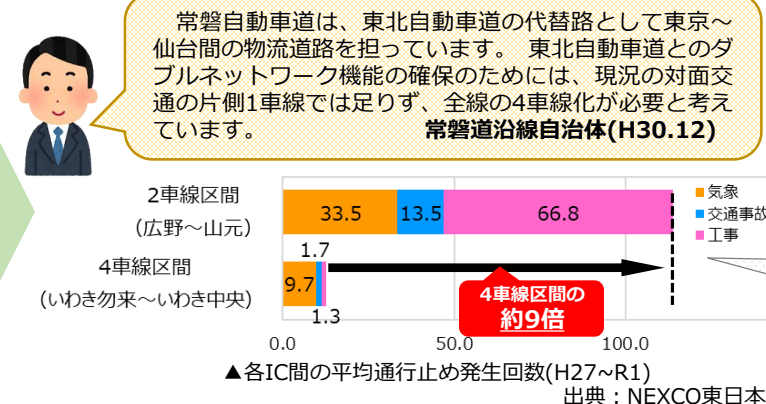
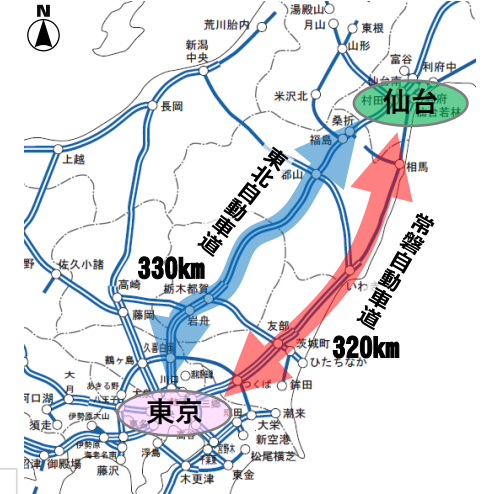
◆4車線化によって期待される効果

★国土強靱化ネットワークの代替性の確保

常磐自動車道は東京～仙台間における物流道路として重要な役割を果たすとともに、東北自動車道とのダブルネットワークとしての機能向上が期待される。

また、常磐自動車道は降雪時による通行止めの影響が少ないため、**降雪時の迂回路**としての利用にも期待される。

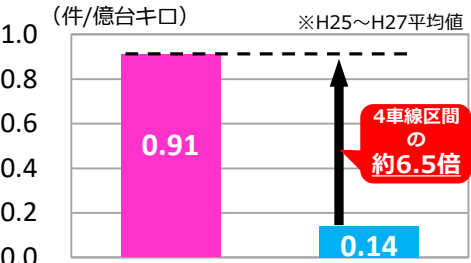
さらに、供用から50年以上経過している東北自動車道の**リニューアル工事の迂回路**としても利用されている。



【具体事例】

★4車線以上の区間よりも重大事故が多発！

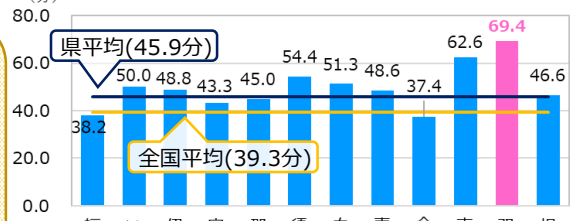
常磐自動車道の2車線区間では、4車線以上の高速道路と比較して死亡事故率が**6.5倍**と高く、事故による全面通行止めが発生しやすい。そのため、ドライバーは事故の危険性や通行止めによる遅れ等のリスクと隣り合わせとなり、ストレスを感じている。



常磐自動車道の2車線区間は中央分離帯がなく、ラバーポールとなっているため、正面衝突事故のリスクがあり、危機感を感じている。
家具製造会社(R2.10)

★双葉地方の救急搬送時間が県内ワースト1位！

双葉地方には高度な医療機関がなく、常磐自動車道を利用し、南相馬方面やいわき方面へ搬送している。2車線区間では事故による渋滞により現場への到着・搬送の遅れや傷病への対応に支障があり、搬送時間は県内ワーストの**69.4分**となっている。



高速道路上で発生した事故に出動した際、2車線のために渋滞が発生し、消防隊、救急隊の現場到着が遅れることや到着できない場合もあり、傷病への対応や搬送に支障がある。
沿線広域消防本部(H30.12)



★原子力災害からの復興・再生

【福島イノベーション・コースト構想の推進に向けた活用】

福島イノベーション・コースト構想の事業の一つとして福島ロボットテストフィールド(RTF)が開所し、関連企業の資材の搬入に常磐自動車道が活用されている。また、併設する復興工業団地の整備が進んでおり、今後の**更なる企業立地や経済活動の促進**が期待される。

※福島イノベーション・コースト構想とは東日本大震災及び原子力災害によって失われた浜通り地域等の産業回復のための、新たな産業基盤の構築を目指す国家プロジェクト



ロボットテストフィールドに併設する復興工業団地に、新潟・仙台方面からの材料の搬入や関東方面への出荷を予定しており、常磐自動車道の日も早い全線4車線化をお願いします。
ロボットテストフィールド入居者(R2.8)

【廃炉作業のための輸送を支援】

廃炉作業等にあたる方の通勤で、朝夕混雑し速度低下や渋滞が発生している。今後、**継続的な復興関連の輸送への活用**や**一般車への影響緩和**が期待される。

福島第一原子力発電所周辺への輸送時に常磐自動車道を利用する。現在、福島第一原子力発電所への輸送が増加しており、輸送時間の短縮に期待している。
建設資材取扱業者(R2.10)