

常磐道 4 車線化への期待



国土強靱化
ネットワークの代替性の確保



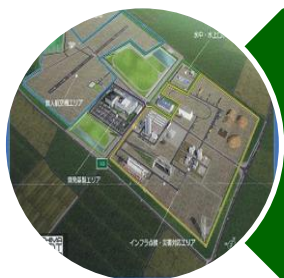
規制速度30km/hアップ
速達性・時間信頼性の向上



正面衝突事故・運転ストレス
からの解放



迅速な救急活動等の支援

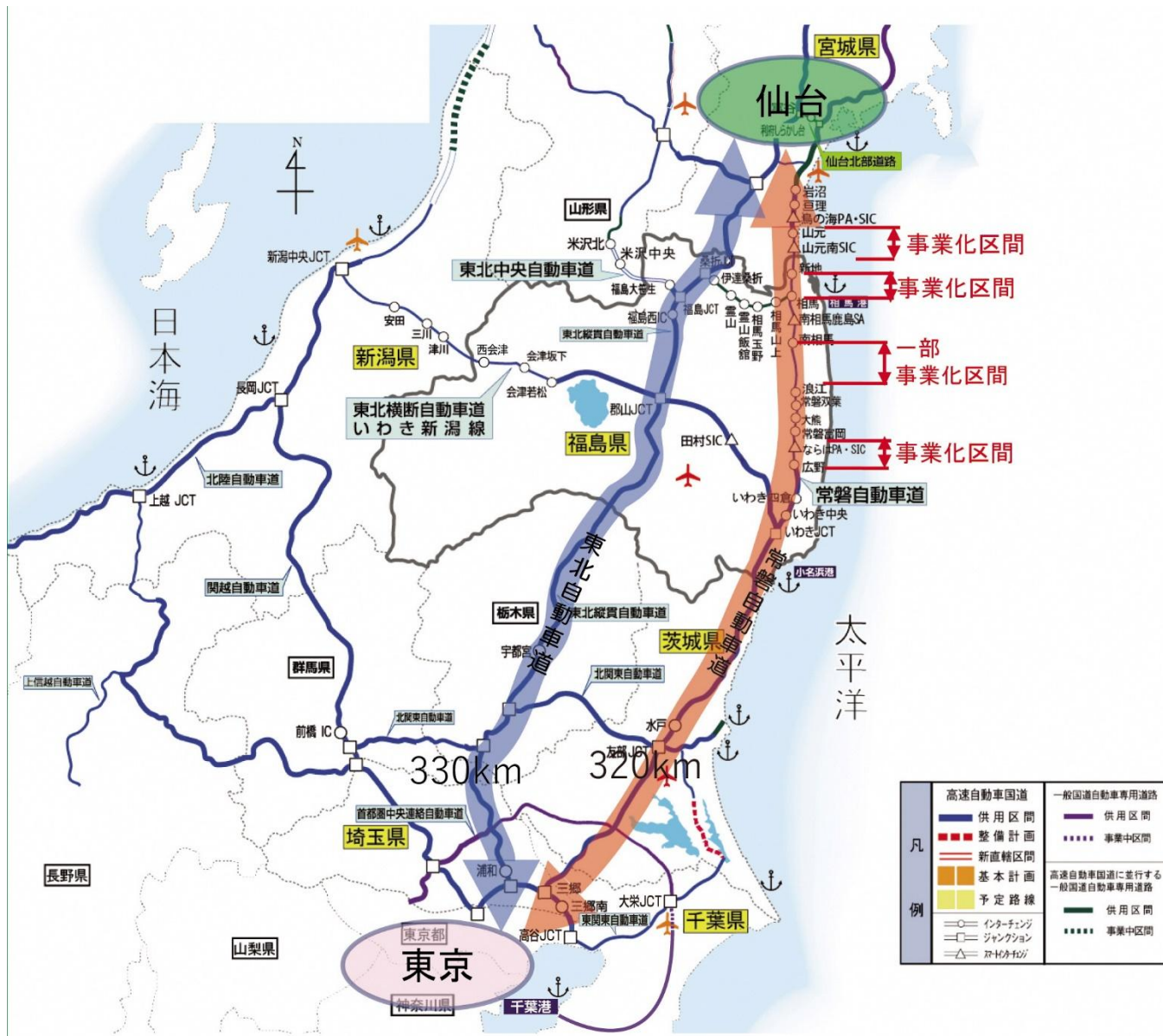


原子力災害からの復興・再生、
住民帰還の加速化

常磐道 4 車線化への期待

国土強靱化ネットワークの代替え性の確保

4車線化によりダブルネットワーク機能を強化!



▼東京～仙台間における物流道路として重要な役割を果たしており、また、**常磐自動車道と東北自動車道により東京～仙台間にダブルネットワークを構築する重要な高速道路**であり、ネットワーク代替え性確保の観点から、全線4車線化が必要である。

▼東北自動車道に比べ、**降雪による通行止めなどの影響が少ない**。

▼東北自動車道の**リニューアル工事の迂回路としての役割**を果たしている。

常磐道4車線化への期待

規制速度30km/hアップ 速達性・時間信頼性の向上

**4車線化により規制速度100km/hとなり、
所要時間が大幅に短縮!**



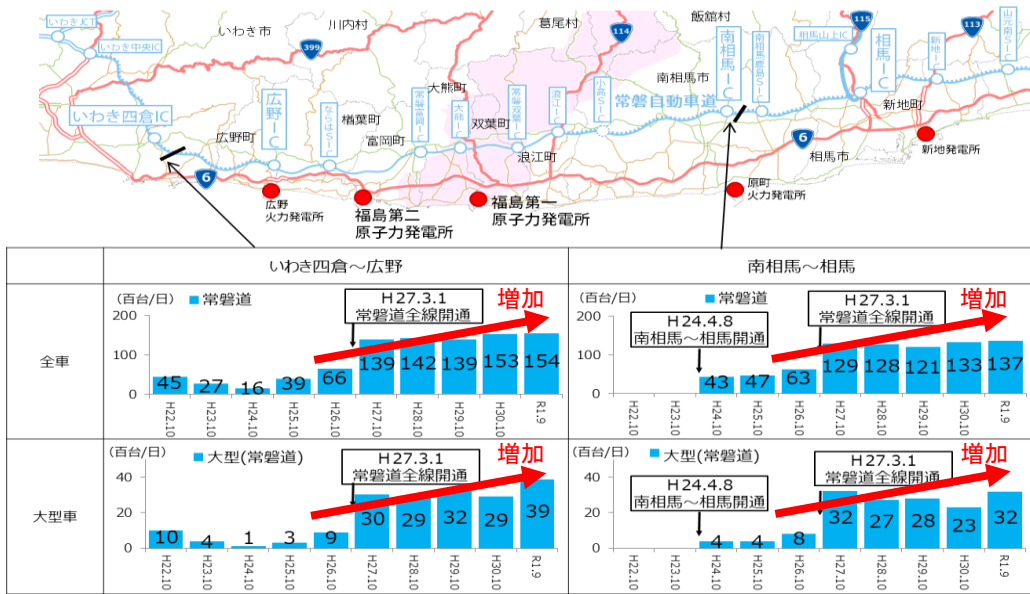
制限速度	70km/h	100km/h
所要時間	75分	53分

▼広野ICから山元IC間の4車線化により、**22分の時間短縮**。

▼4車線化の見通しが立たない**暫定2車線区間**は、**ならばSICから浪江IC間
約25kmのみ**で、前後の4車線区間に挟まれることから、**速度低下の発生
原因**、時間信頼性の確保の観点から、4車線整備が必要である。

※「高速道路における安全・安心基本計画」において、時間信頼性の課題は、隣接区間に影響を与える可能性があることから、「優先整備区間（時間信頼性の課題有）同土」または、「優先整備区間（時間信頼性の課題有）と4車線化区間」に挟まれた区間が、30km以内の場合に優先整備区間に選定している。

▼全線開通以降、年々**交通量が増加**している。



出典：令和元年度宮城県・福島県渋滞対策連絡協議会浜通りWG資料より抜粋

利用者からの声

- 4車線区間（100km/h）と暫定2車線区間（70km/h）の**速度差は30km/h**と非常に大きい。早期の全線4車線化を望みます。
- 4車線化されると、より高速運送が可能となり**到着時間が予想しやすくなる**。

常磐道 4 車線化への期待

正面衝突事故・運転ストレスからの解放

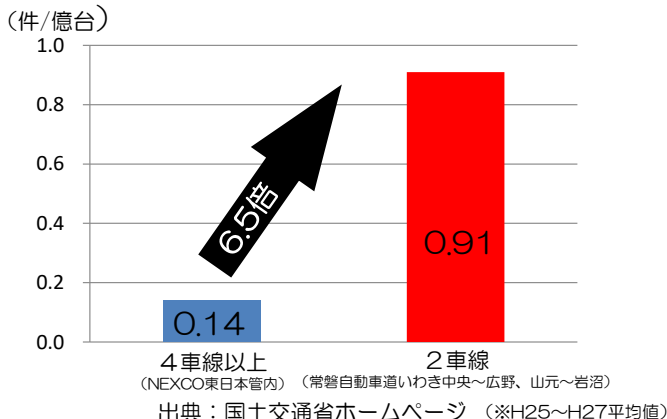
4車線化により『正面衝突事故』ゼロ！ 『運転ストレス』を減少！

▼正面衝突死亡事故は、暫定2車線区間における対面通行の危険性を浮き彫りにしている。

常磐自動車道の暫定2車線区間は、全国の4車線以上に比べ**死亡事故が高い**傾向であり、事故防止の観点から4車線整備が必要である。



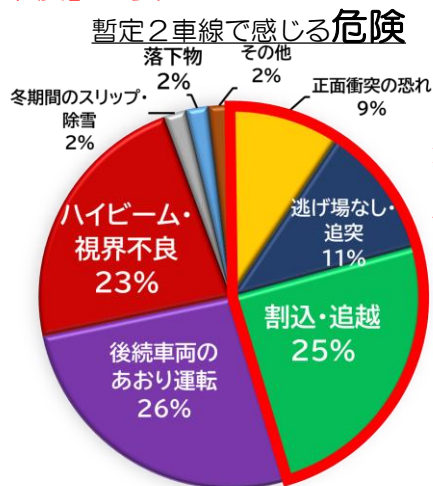
正面衝突事故発生状況



▼ドライバーは、『ストレス』の要因となる**危険**や**不便**を常を感じながら運転している。

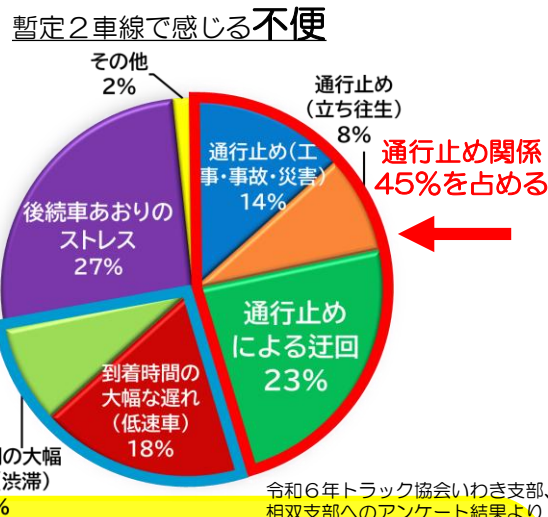
▼『**危険**』の要因：正面衝突の危険性、無理な割込・追越といった**事故**

▼『**不便**』の要因：工事・事故・災害による**通行止め**、低速車・渋滞による**速度低下**



事故に関する危険が45%を占める

速度低下関係26%を占める



通行止め関係45%を占める

到着時間の大幅な遅れ(渋滞)8%

令和6年トラック協会いわき支部、相双支部へのアンケート結果より

トラックドライバーの声

- 追い越し車線で**無理な追い越し**や暫定2車線区間で**あおり**などの危険な運転をよく見かけます。
- 対向車の飛び出しによる**正面衝突事故の危険性**を感じながら、**緊張感・ストレス**を持って運転しています。安全に安心して運転できるよう、一日も早い全線4車線化をお願いします。
- 前方に低速車両がいると長蛇の車列ができ**ストレス**を感じる。
- 4車線化されると、より高速運送が可能となり**到着時間が予想しやすくなる**。
- 4車線化により**運転ストレスが減少**する。

常磐道 4 車線化への期待

迅速な救急活動等の支援

4車線化により迅速な救急活動、
事故対応を支援!



- ▼事故による渋滞により、現場到着まで時間を要し傷病者の状態悪化や搬送に支障がある。
- ▼高速道路での事故処理における、安全確保ができない。
- ▼常磐自動車道を利用し、いわき方面や宮城県方面に搬送している。

沿線消防本部の声

●高速道路上で発生した事故に出動した際に、当該事故により2車線区間で渋滞が発生していることが多く、救急車や消防車両が現場到着するまでかなりの時間を要するため傷病者の状態悪化、災害拡大、2次災害の発生等が思慮される。また、同様に高速警察・NEXCO東日本も現場到着に時間を要するため、交通規制対応の遅れも感じられる。

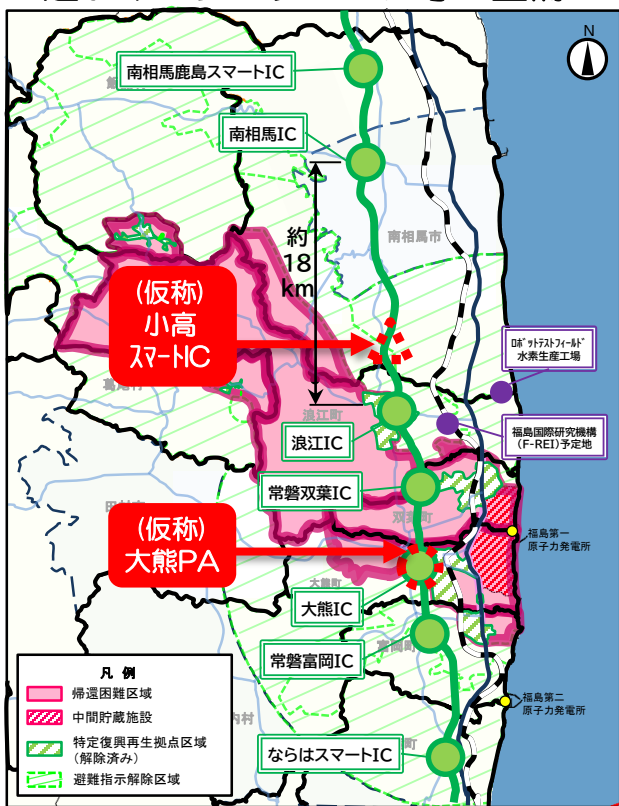
さらに、反対車線からアプローチするにしても路側帯が狭く、救急車含む緊急車両が駐停車できるほどのスペースがない箇所が多い。消防活動上安全確保できない。または安全確保が遅延する状況が多い。

常磐道4車線化への期待

原子力災害からの復興・再生 住民帰還の加速化

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 のために、常磐道4車線化・追加IC等が必要!

▼追加インターチェンジ等の整備



▼原子力災害からの復興・再生、帰還の加速化に向けた交通の拠点として、沿線市町から「追加のIC」に大きな期待が寄せられている。



地元からの声

●(仮称)小高スマートICの整備は、帰還・居住の促進、観光来訪者数増加による地域活性化、企業活動の支援による産業振興などを図り、**南相馬市小高区の復興に必要不可欠なインフラ**であり、早期整備を願っています。

▼福島イノベーション・コースト構想

福島ロボットテストフィールド(RTF)には、現在、17社が入居しており、ロボット研究開発及び人材育成が行われている。

RTF入居者からの声

●RTFに併設する復興工業団地から、**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**の一日も早い全線4車線化をお願いします。

▼休憩施設空白空間の解消

県内の常磐自動車道は、休憩施設間の距離が長いため、利便性向上に関する取組みとして、令和8年5月に(仮称)大熊パーキングエリアが新規事業化された。高速道路利用者の安全・安心の確保と利便性向上に大きな期待が寄せられている。

