

令和3年2月8日

財務大臣

麻生 太郎 様

常磐自動車道整備促進に関する

要望書



福島県
福島県相馬市
福島県南相馬市
福島県相馬郡新地町
福島県相馬郡飯舘村
福島県双葉郡浪江町

要 望 書

常磐自動車道の整備促進や供用区間の良好な維持管理につきまして、平素より格別の御高配を賜り厚く御礼申し上げます。

現在事業中の常磐自動車道一部区間における4車線化事業や付加車線事業が、年内完成に向け進捗し、更に浪江IC～南相馬ICの一部区間で4車線が事業化するなど、改めまして、これまでの関係各位のご尽力に対し、深く感謝を申し上げます。

さて、東日本大震災から間もなく10年を迎えようとしております。

震災からの復興を概ね成し遂げた地域がある一方、福島第一原子力発電所事故の避難区域では、復興が進んでいるとはいえ、多くの住民が避難先での生活を余儀なくされており、いまだ復興途上の状況にあります。

常磐自動車道は、平成27年3月1日の全線開通以来、福島県内各地からの除去土壌等の中間貯蔵施設への輸送はもとより、「福島ロボットテストフィールド」などの、福島イノベーション・コースト構想の推進を支える重要なインフラであり、震災からの復興・再生の加速化、地域経済の振興に非常に重要な役割を果たしております。

現在事業中である、いわき中央IC～広野IC間の4車線化工事の一部、及び浪江IC～相馬IC間の付加車線設置工事が2月27日に供用開始、さらには山元IC～岩沼IC間の4車線化工事が3月6日に供用開始する見込みとなり、また、浪江IC～山元IC間が4車線化の優先整備区間になるなど、着実に整備が進捗しております。

一方、広野IC～浪江IC間が4車線化優先整備区間となっておらず、4車線化の道筋が見えていない状況にあります。

更に国土強靱化の観点では、令和2年7月豪雨の際、九州自動車道において4車線化されていたため、被災から短時間で復旧された事例があるほか、一般に暫定2車線区間は、4車線区間に比べて死亡事故が2倍多いと言われており、長い暫定2車線区間を有する常磐自動車道は、本来高速道路が備えるべき安全性や強靱性が十分に確保されているとは言えない状況であります。

現に、東日本大震災や令和元年東日本台風で被災した際は、常磐自動車道と並行し、ダブルネットワークを構成する一般国道6号は、浸水被害を受け、一部通行止めとなった経験があります。よって、当地域では、常磐自動車道が平時・災害時問わず通行可能である必要があります。

以上より、常磐自動車道は、国民の安全・安心を守るとともに、福島県の原子力災害からの復興・再生に欠かすことができない重要路線であることから、次の事項を実現し、速やかな整備促進を強く要望します。

記

- 1 「高速道路における安全・安心基本計画」において4車線化の優先整備区間に選定した「浪江IC～山元IC間」について、事業化となった「浪江IC～南相馬IC間の一部区間」の早期完成を図るとともに、残る区間についての早期着手を図ること。
- 2 広野IC～浪江IC間について、4車線化優先整備区間とするなど、常磐自動車道の全線4車線化へ必要な措置を講ずること。
- 3 現在事業中の（仮称）小高スマートIC事業に対して、財政的・技術的な支援を行うこと。

令和3年2月8日

福島県知事 内堀雅雄

相馬市長 立谷秀清

南相馬市長 門馬和夫

新地町長 大塚武

飯舘村長 杉岡 誠

浪江町長 吉田敦博

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)

【具体事例】

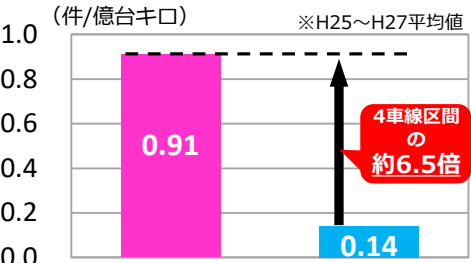
★4車線以上の区間よりも重大事故が多発！

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、ラバーボ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)



▲正面衝突事故発生状況



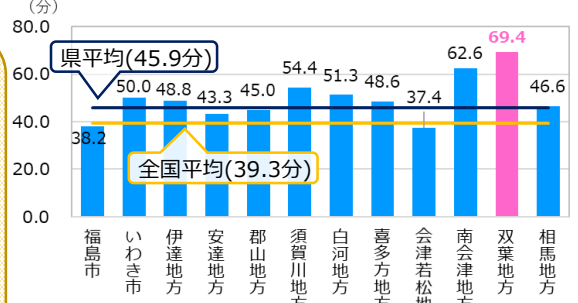
▲常磐自動車道2車線区間と4車線以上区間の死亡事故率の比較

出典：国土交通省ホームページ

★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)



▲福島県内の病院収容平均所要時間(H30)
出典：病院収容所要時間別搬送人員(H30)



▲双葉地方の常磐自動車道を利用した救急搬送状況
出典：沿線広域消防本部アンケート結果(H30)

◆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

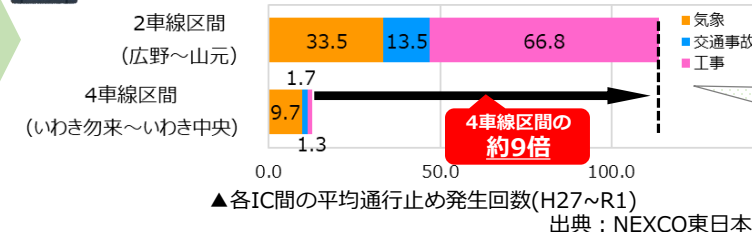
・中央分離帯が整備され、正面衝突の発生が回避される
→重大事故の発生リスクが低減する

◆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。

常磐自動車道は、東北自動車道の代替路として東京～仙台間の物流道路を担っています。東北自動車道とのダブルネットワーク機能の確保のためには、現況の対面交通の片側1車線では足りず、全線の4車線化が必要と考えています。
常磐道沿線自治体(H30.12)



▲各IC間の平均通行止め発生回数(H27～R1)
出典：NEXCO東日本

★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



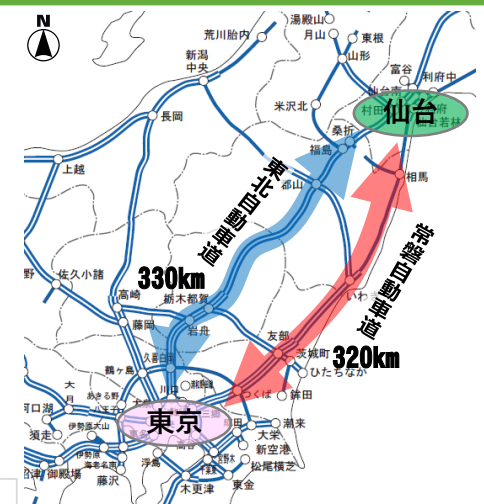
ロボットテストフィールドに併設する復興工業団地に、新潟・仙台方面からの材料の搬入や関東方面への出荷を予定しており、常磐自動車道の日も早い全線4車線化をお願いします。
ロボットテストフィールド入居者(R2.8)

【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)



▲首都圏と東北を結ぶダブルネットワーク

H27～R1で工事による平均通行止め発生回数が2車線区間で**66.8回**に対し、4車線区間では**1.3回**となり、円滑な交通の確保に期待できる。



▲福島イノベーション・コースト構想主要拠点分布