

常磐自動車道

E6 JOBAN EXPRESSWAY



常磐道はおかげさまで
全線開通10周年

三郷
JCT
〜
亘理
IC
全線開通
10周年



宮城県亘理町



福島県檜葉町



茨城県守谷市



埼玉県三郷市

あなたに、ベスト・ウェイ。



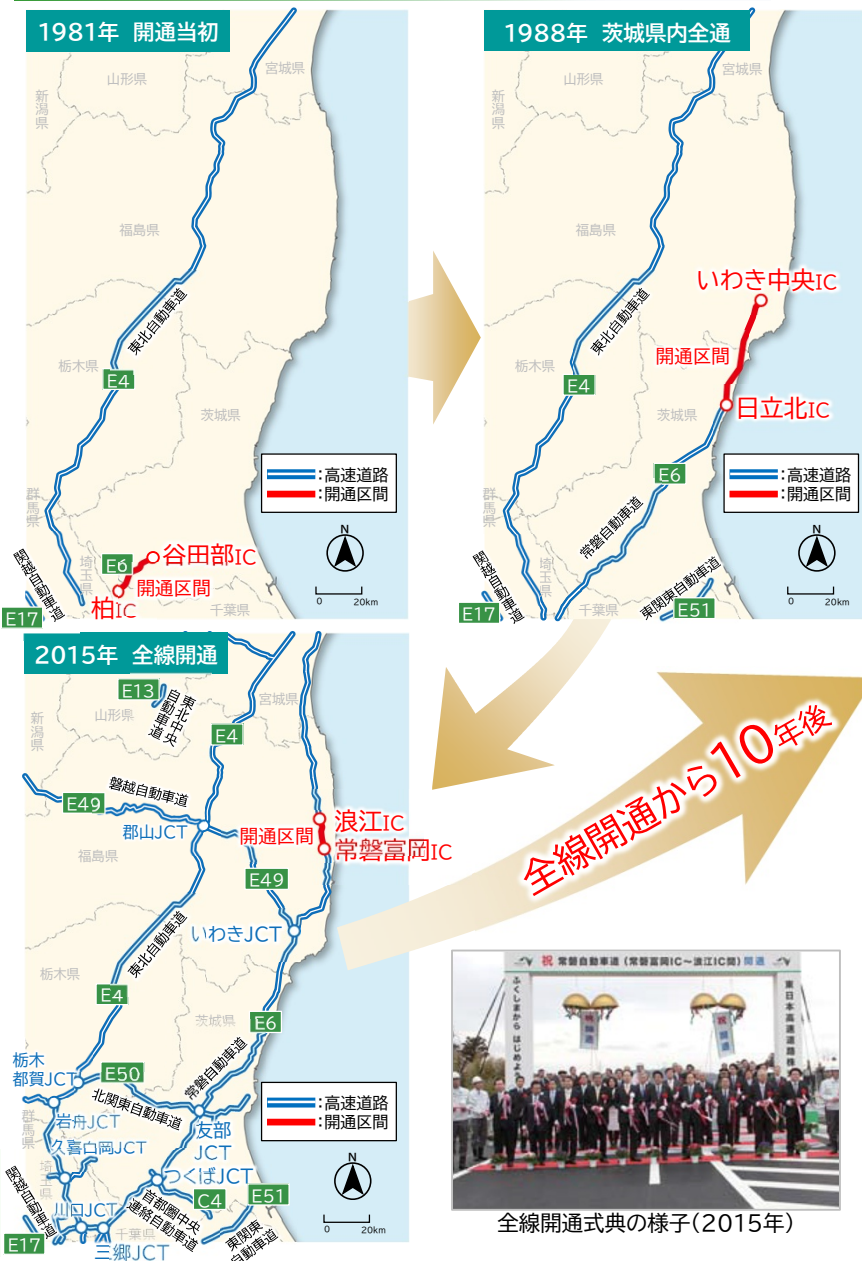
<目次>

ページ	項目	タイトル
1	あゆみ	常磐自動車道のあゆみ
2		常磐自動車道と沿線地域のあゆみ
3	経済波及効果 (地域経済効果)	開通による経済波及効果
4	交通状況 (道路利用効果)	常磐自動車道と他路線との機能分担
5		拠点間の所要時間を短く
6		ダブルネットワーク機能の発揮
7	震災復興 (住民生活効果)	復興を支える常磐自動車道① 迅速な復旧への支援
8		復興を支える常磐自動車道② 除去土壌等の運搬や廃炉作業促進への貢献
9	産業 (地域経済・財政効果)	地域への企業進出を支援
10		物流ネットワークの構築を支援
11	交流 (住民生活効果)	沿線地域の交流に寄与
12	医療 (住民生活効果)	安心できる地域医療への貢献
13	環境 (沿線環境の保全)	沿線の住環境・自然環境への対応
14	更なる利便性向上	更に安全・安心・快適・便利に①(4車線化・追加IC)
15		更に安全・安心・快適・便利に②(防災拠点)
16・17	インタビュー	常磐自動車道の整備を実感

常磐自動車道のあゆみ

- 1981年、柏IC～谷田部ICが常磐自動車道として初めて開通。以降延伸を重ね、**2015年の常磐富岡IC～浪江ICの供用により全線開通。**
- 東京方面と仙台方面を太平洋に沿って結ぶ高規格道路として、茨城県や福島県浜通りを中心とする**沿線地域の発展を支援。**

路線概要



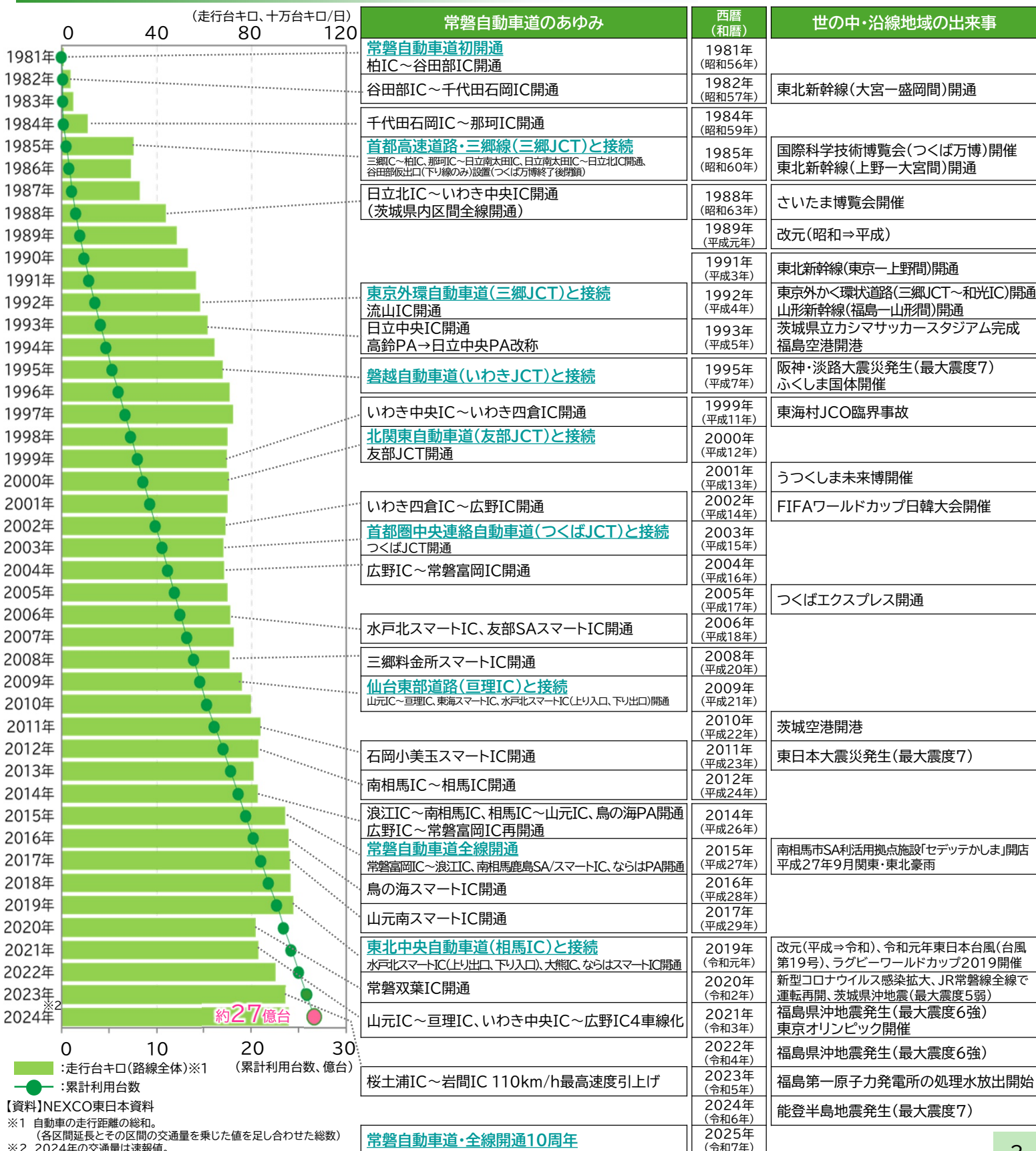
路線名	常磐自動車道
区間	三郷JCT～亘理IC
延長	300.4km
当初開通日	1981年 4月27日
全線開通日	2015年 3月 1日

車線数	6車線(三郷JCT～水戸IC) 4車線(水戸IC～広野IC、山元IC～亘理IC) 暫定2車線(広野IC～山元IC)
施設数	インターチェンジ:39箇所 休憩施設(SA・PA):15箇所
沿線地域	埼玉県、千葉県、茨城県、福島県、宮城県

常磐自動車道と沿線地域のあゆみ

- 首都圏と東北地方との太平洋側アクセス性が向上し、2024年には累計利用台数が約27億台に到達。

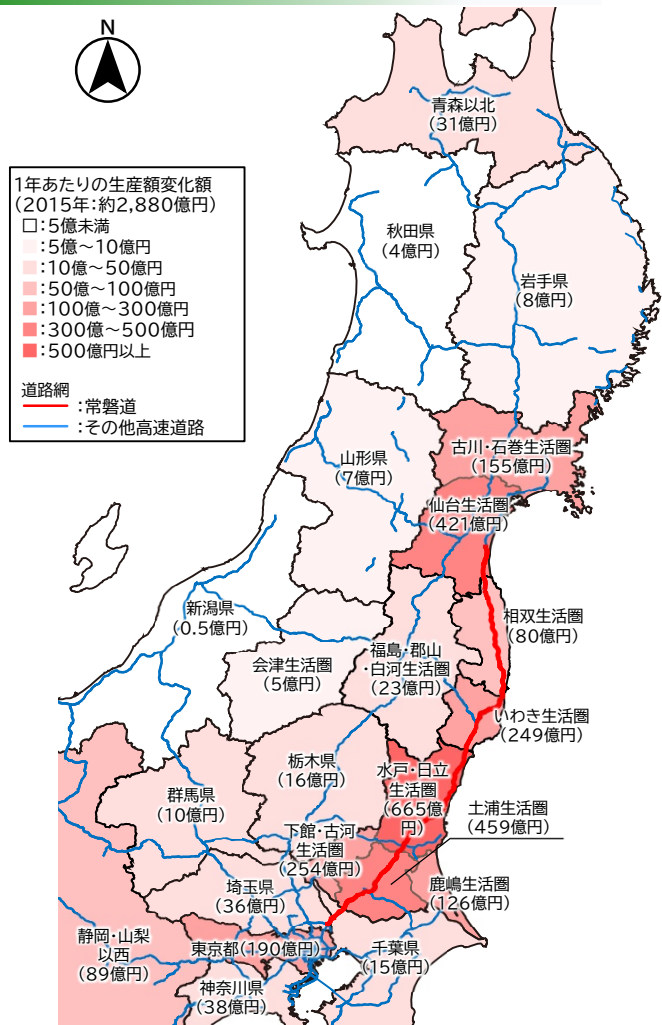
開通当初(1981年)以降の常磐自動車道のあゆみと総利用台数



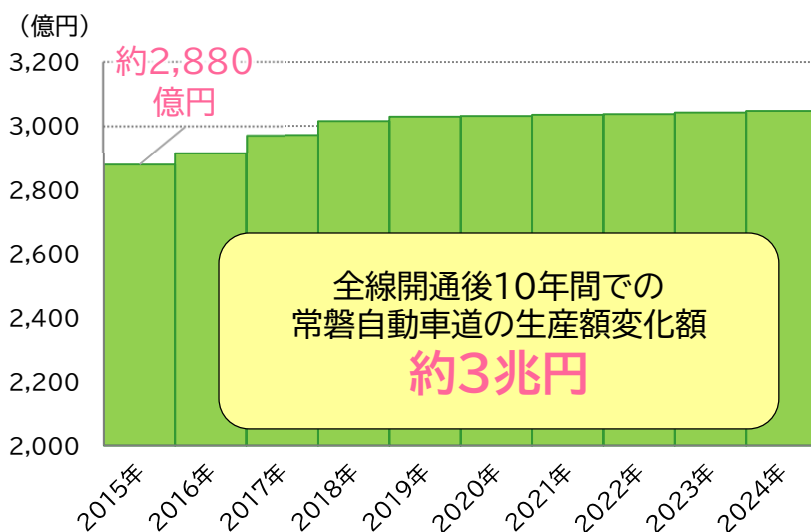
開通による経済波及効果

- 全線開通後10年間で常磐自動車道の経済波及効果(生産額変化額)は**約3兆円**。
- 常磐自動車道の整備により、茨城県や宮城県等において、各産業の経済活性化に寄与。

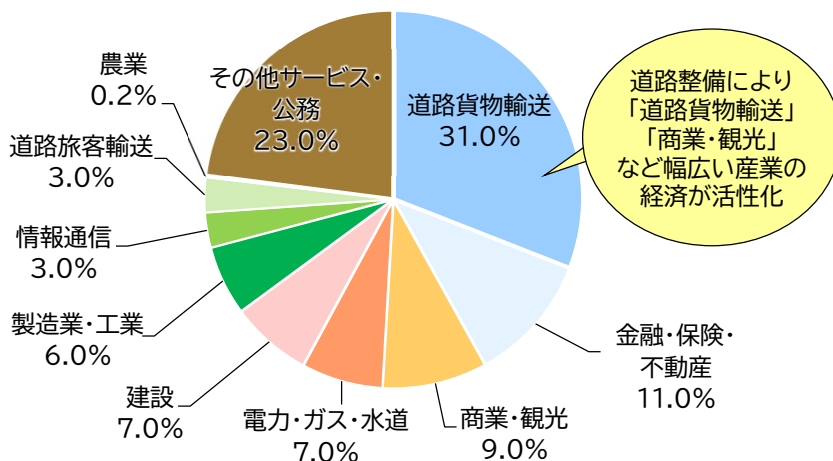
周辺地域への経済波及効果(2015年)^{※1、※2}



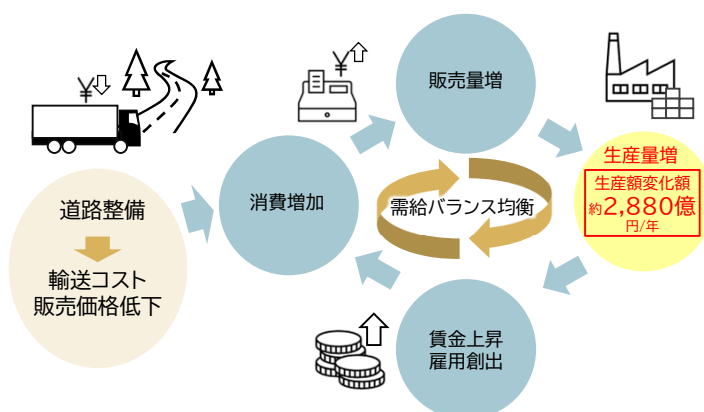
常磐自動車道の生産額変化額の推移^{※3}



沿線5県の経済波及効果の産業別内訳



高速道路による地域経済への効果



- ※1 本資料における経済波及効果とは、企業活動における「生産額変化額」を指し、常磐自動車道の整備有無による実質生産額の変化額をSCGE(空間的応用一般均衡)モデルによって推計した結果を掲載している。
- ※2 SCGEモデルとは道路整備によって所要時間が短縮され、輸送・移動費用の低下が生じることと、企業や消費者に対して波及し、各地域の産業にどの程度影響を与えるかを推計可能とした手法であり、山梨大学・武藤慎一教授の指導を受け事業者により算出。
- ※3 対象地域はETC2.0プローブデータによる常磐自動車道利用者の利用圏域に基づき、「青森以北」「岩手県」「秋田県」「山形県」「古川・石巻生活圏」「仙台生活圏」「相双生活圏」「いわき生活圏」「福島・郡山・白河生活圏」「会津生活圏」「水戸・日立生活圏」「土浦生活圏」「鹿嶋生活圏」「下館・古河生活圏」「栃木県」「群馬県」「埼玉県」「千葉県」「東京都」「神奈川県」「新潟県」「静岡・山梨以西」の22地域に分割し、エリアごとに経済波及効果を算定。民間企業資本ストック(2015年～2019年)及び固定資本ストック(2020年～2024年)の2015年比を乗じることで、10年間の生産額を算出。



全線開通したことで、燃費向上につながり、その結果、輸送コスト低下につながりました。

常磐自動車道と他路線との機能分担

- 東北自動車道とのダブルネットワークが完成したことにより、関東・東北地方間の経路選択肢が増加。

断面の交通量・交通分担率の推移



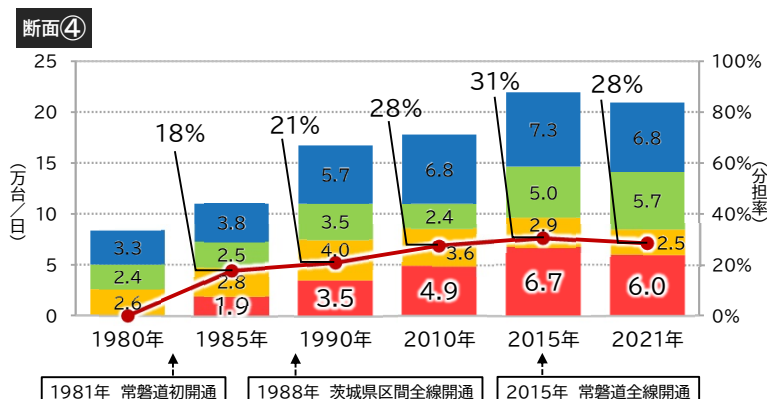
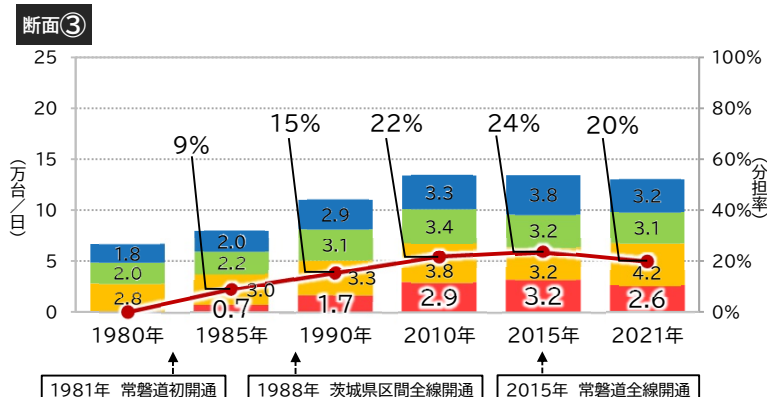
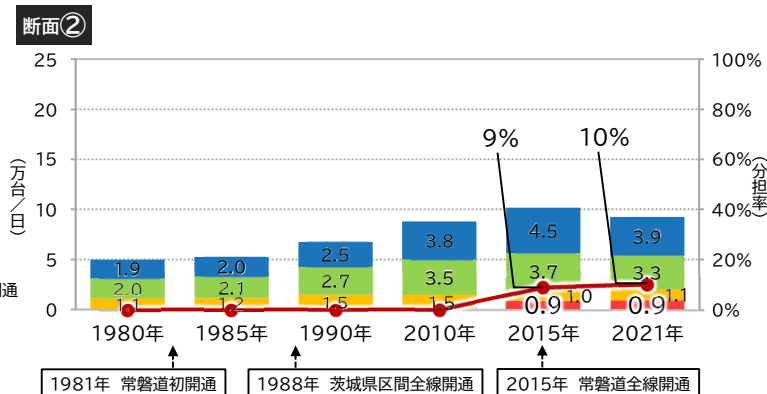
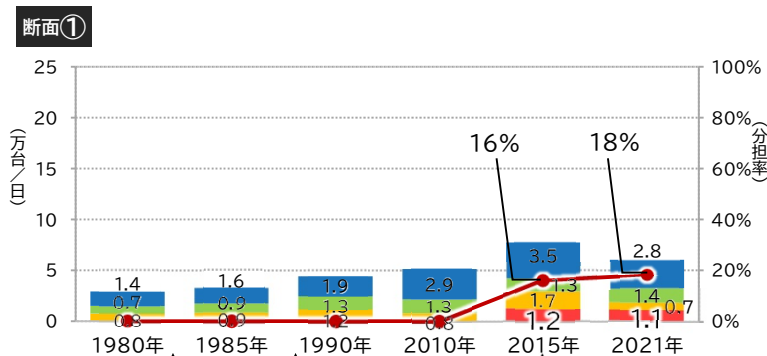
仙台から南方に向かう時、当時の混雑具合により東北道、国道4号、国道6号、常磐道の各路線から一番円滑に行ける道路を選択できるようになりました。(宮城県在住)



利用者の声

アンケート結果(2024年8月)

■:東北道 ■:国道4号 ■:国道6号 ■:常磐道 ●:常磐道分担率



【資料】全国道路・街路交通情勢調査

※2020年～2022年:新型コロナウイルス感染症対策期間(緊急事態宣言・蔓延防止等重点措置)が含まれる。

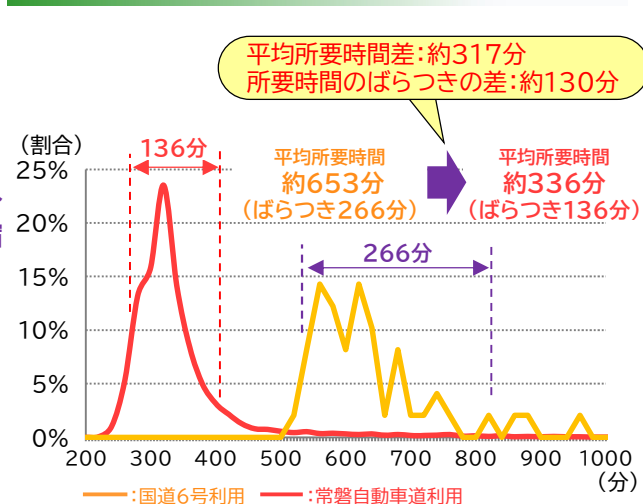
拠点間の所要時間を短く

- 東京～仙台間における所要時間は、常磐自動車道の整備により、**平均所要時間は約317分短縮**。所要時間のばらつきは約130分短縮し、拠点間の安定的な移動を支援。**道路利用者の約8割**が時間短縮効果を実感。

主要都市間の所要時間変化※1

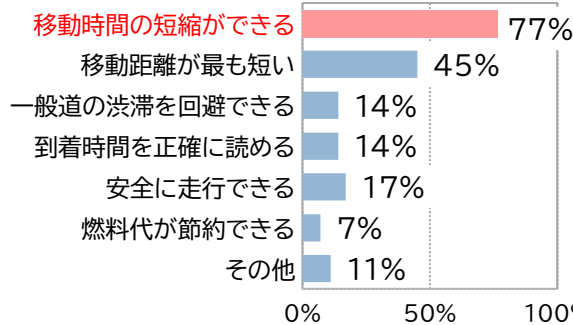


所要時間のばらつき(東京-仙台間)※2の比較



※2 時間信頼性(所要時間のばらつき)は、所要時間の上位10%値と下位10%値の時間差により評価(事故等が発生し、移動に極端に時間がかかってしまった場合などを除外する考え方)。

利用者アンケート結果※3
(常磐自動車道を利用した理由)



【資料】休憩施設利用者アンケート調査(2024年5月・6月)
※3 守谷SA、友部SA、中郷SA、四倉PA、南相馬鹿島SA、鳥の海PAの利用者を対象としたアンケート調査結果。

常磐自動車道がない頃、東京に出るために国道4号や6号を使い半日かかっていましたが、今は気軽に移動できます。(福島県在住)



利用者の声
アンケート結果(2024年6月)

大洗町などの茨城県の海に行く際に、開通前と比べ移動時間が短縮できました。(埼玉県在住)



利用者の声
アンケート結果(2024年8月)

【資料】全国総合交通分析システム(NITAS)ver. 3.0、ETC2.0プローブデータ(2023年10月)

※1 各役所間の所要時間を整理。常磐自動車道利用時は主に常磐自動車道を走行し、未整備時は主に並行する国道6号を走行した最短所要時間。

ダブルネットワーク機能の発揮

- 常磐自動車道の全線開通により、東北自動車道等から交通が転換し、東京方面～仙台方面の移動の**約4割を分担**。
- 東北自動車道での雪による通行止め発生時も、降雪の少ない常磐自動車道が交通を分担し、冬季の安定的な交通の確保を実現。

常磐自動車道と東北自動車道の利用経路選択

■ : 常磐道利用
 ■ : 東北道利用
 ■ : 常磐道～磐越道～東北道利用
 ■ : 東北道～東中道～常磐道利用
 ■ : 東北道～北関東道～常磐道利用



【資料】気象データ(気象庁)
 ・平年値: 白河市は1998～2024年の平均、いわき市は2009～2024年の平均。
 (同一地点・装置で観測された年以降を集計)
 ・寒候年: 前年8月～当年7月を1年として集計。
 ・観測点: 白河、小名浜

利用者の声
アンケート結果
(2024年6月)



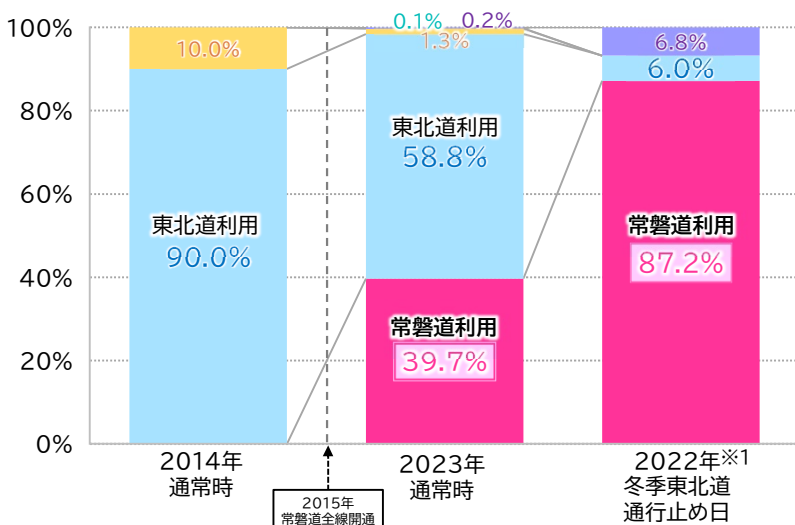
常磐道が全線開通してルート
の選択肢が増え、迂回路など
を考慮した計画を立てやすくな
りました。(栃木県在住)

利用者の声
アンケート結果
(2024年6月)



東北道に比べ、冬は雪が積も
らないので走りやすいです。
(埼玉県在住)

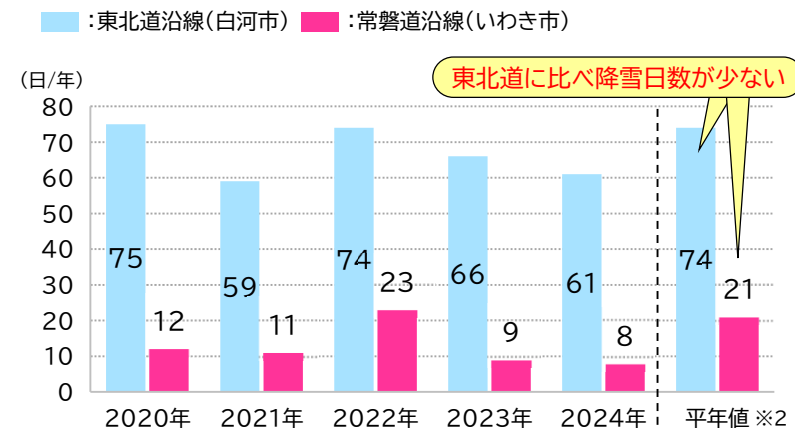
●東京⇄仙台方面の経路分担率



【資料】ETC2.0プローブデータ
 2014年通常時: 2014年10月、2023年通常時: 2023年10月
 2022年冬季東北道通行止め日: 2022年2月21日

※1 吹雪による通行止め実施日: 2月21日(月) 7:20～翌8:45 (二本松IC～白石IC)
 ただし、通行止め開始前(0:00～7:20)の利用実態を含む。

●東北道沿線と常磐道沿線の降雪日数



【資料】気象データ(気象庁)
 ※2 平年値: 白河市は1998～2024年の平均、いわき市は2009～2024年の平均。
 (同一地点・装置で観測された年以降を集計)
 ・降雪日数は寒候年(前年8月～当年7月を1年として)で集計。
 ・観測点: 白河、小名浜

復興を支える常磐自動車道①

迅速な復旧への支援

- 東日本大震災により盛土や橋梁部が大きな被害を受けたが、**約20時間後には緊急車両の輸送路を早期確保**。さらに13日後には一般車両も通行可能となり、**救援物資輸送・災害派遣に貢献**。
- 休憩施設を活用した**飲食物などの無料提供**を実施。

常磐自動車道の復旧

2011年
<3月11日>
14:46

地震発生

- ◆常磐自動車道を中心とした交通支障の被害が発生
約167km区間で被害
(谷和原IC～谷田部IC、土浦北IC～いわき勿来IC、いわきJCT～常磐富岡IC)
- ◆通行止め実施後、緊急点検を開始

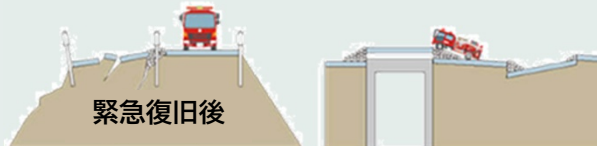


<3月12日>
11:00頃

緊急復旧

地震発生から**約20時間後**

- ◆土のうなどにより、緊急車両の交通を早期確保

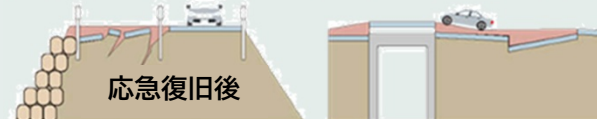


<3月24日>
6:00頃

応急復旧

地震発生から**13日後**

- ◆一般車両が制限付きで安全に走行できる路面レベルを確保
- ◆常磐自動車道の一部※を除き一般開放 ※いわき中央IC～常磐富岡IC



<8月31日> 国道6号 全線通行可能

盛土の応急復旧



【資料】NEXCO東日本資料

休憩施設の活用

休憩施設のテナントが飲食物などの無料提供を実施。
また四倉PAでは災害派遣部隊の進出拠点としても活用。

休憩施設名	実施日	無料提供内容
四倉PA(上)	3/12-14, 18	飲食物
中郷SA(上)	3/11	滞留車両用飲食物
東海PA(下)		飲食物
友部SA(上)		食料120人分、飲料100本
友部SA(下)		食料100人分、飲料100本
美野里PA(下)		マスク、カイロ等

【資料】NEXCO東日本資料

四倉PAの様子



緊急車両輸送路を早期確保したことによる、復旧への効果は大きかったと考えています。



沿線自治体の声
ヒアリング結果
(2024年7月)

復興を支える常磐自動車道②

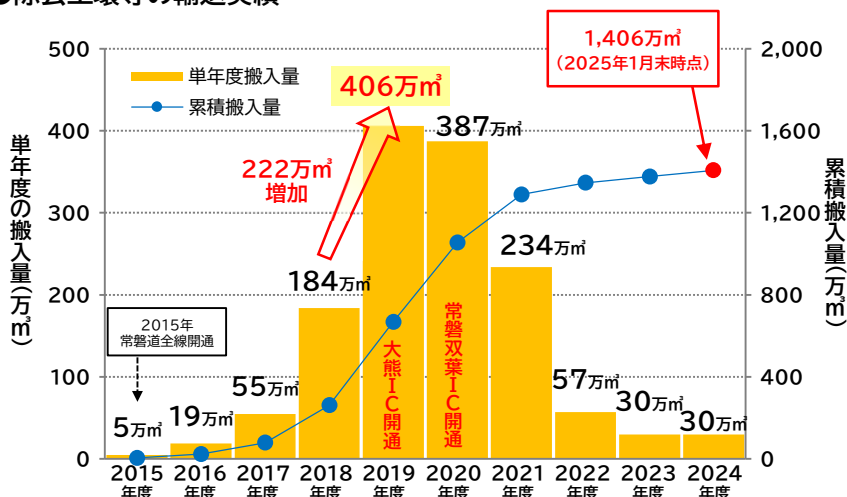
除去土壌等の運搬や廃炉作業促進への貢献

- ・復興への支援、除染・中間貯蔵施設事業の加速などを目的に、ならはPA、ならはスマートIC・大熊IC・常磐双葉ICが全線開通後に整備。
- ・大熊ICの開通が一助となり、除去土壌等の輸送が加速したことで、**輸送量が222万 m^3 増加し、最大406万 m^3 の運搬に寄与。**

除去土壌等の輸送経路



●除去土壌等の輸送実績



【資料】「中間貯蔵施設への搬入量」環境省(2025年1月末時点)より作成

※端数処理の関係により合計が一致しない場合がある。

※2020年～2022年:新型コロナウイルス感染症対策期間(緊急事態宣言・蔓延防止等重点措置)が含まれる。

除染・中間貯蔵施設事業の加速

常磐自動車道の「ならはPA」「大熊IC」や磐越自動車道の「差塩PA」「三春PA」駐車場には除去土壌等の運搬車の駐車スペースを設けており、一時待機や車両点検を実施するほか、緊急時にも多く利用されていた。

●駐車場での一時待機の様子



【写真】NEXCO東日本資料、2016年時点



【写真】環境省提供

福島第一原子力発電所事故に伴う廃炉作業の進展

ICの追加整備により、福島第一原子力発電所から高速道路へのアクセスが向上し、作業員や往来者の利便性向上により廃炉作業の進展に寄与。

- ・環境省では、2024年現在も南相馬IC～大熊ICの区間を活用し、中間貯蔵施設等への輸送を実施しています。中間貯蔵施設に近接する大熊IC、常磐双葉ICの開通により、除去土壌等の輸送は大きく推進されています。
- ・除去土壌等の運搬に寄与しています。
- ・特定廃棄物や除去土壌等の運搬に寄与しています。
- ・中間貯蔵施設への除去土壌等の輸送時間が短縮されました。

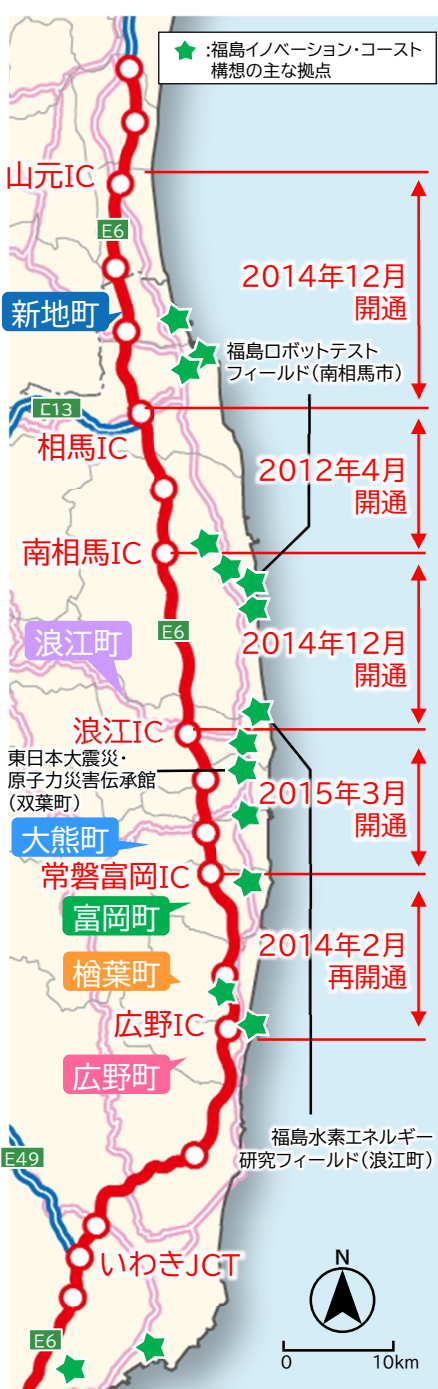


沿線4自治体の声
ヒアリング結果
(2024年6月～9月)

地域への企業進出を支援

- 東日本大震災・原子力災害で失われた浜通り地域等の産業回復のため、福島イノベーション・コースト構想を2017年に国家プロジェクトとして位置づけ。
- 震災以降、常磐道開通や避難指示解除に伴い**事業所数が最大35倍**、**従業員数が最大17倍**に増加するなど、常磐自動車道各区間の開通が産業や地域の活性化に寄与。

福島イノベーション・コースト構想の主な拠点等



福島イノベーション・コースト構想

震災と福島第一原子力発電所の事故によって大きく被災した福島県浜通り地域等の産業を回復することを目指した国家プロジェクト。
新技術やイノベーションを生み出しながら、「廃炉」「ロボット・ドローン」「エネルギー・環境・リサイクル」「農林水産業」「医療関連」「航空宇宙」の重点6分野を軸に最先端の取り組みが進められている。

構想に関連する施設



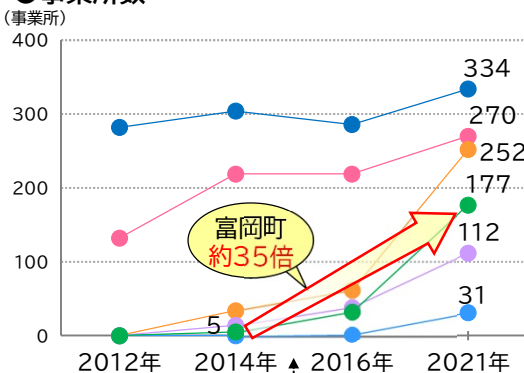
福島水素エネルギー研究フィールド(浪江町)
【写真】国立研究開発法人
新エネルギー・産業技術総合開発機構提供



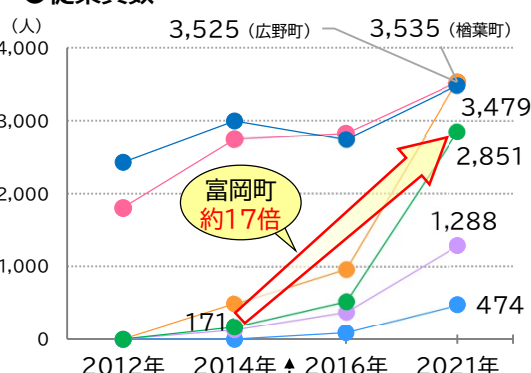
福島ロボットテストフィールド(南相馬市)
【写真】公益財団法人
福島イノベーション・コースト構想推進機構提供

沿線自治体の事業所・従業員数の推移

●事業所数



●従業員数



【資料】企業統計調査、経済センサス
※2020年～2022年:新型コロナウイルス感染症対策期間(緊急事態宣言・蔓延防止等重点措置)が含まれる。

- 浜通り地域等15市町村においては、震災以降補助金の採択ベースで400件以上の企業立地や4,000人を上回る雇用が生まれ、帰還者や移住・定住者も増加し、常磐自動車道は大いに寄与しているものと考えられます。
- 首都圏に拠点を持つ事業者は、常磐自動車道を利用して、福島ロボットテストフィールドと往来していると考えられます。全線開通により、原発事故被災地に立地している企業の雇用にも一定の影響を与えていると思われます。



沿線自治体の声
ヒアリング結果
(2024年9月)

物流ネットワークの構築を支援

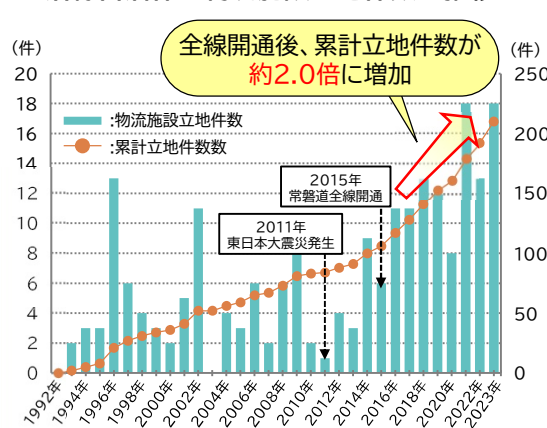
- 沿線地域における物流施設立地件数の累計は、常磐自動車道全線開通後、**約2.0倍**に増加。
- 千葉県と宮城県間の自動車による**貨物輸送は約1.4倍**に増加し、茨城県と宮城県間では**約1.3倍**に増加。

物流施設の立地状況



【資料】日本立地総覧 ※住所不明の施設は表示なし。

●沿線自治体の物流施設立地件数の推移



【資料】日本立地総覧

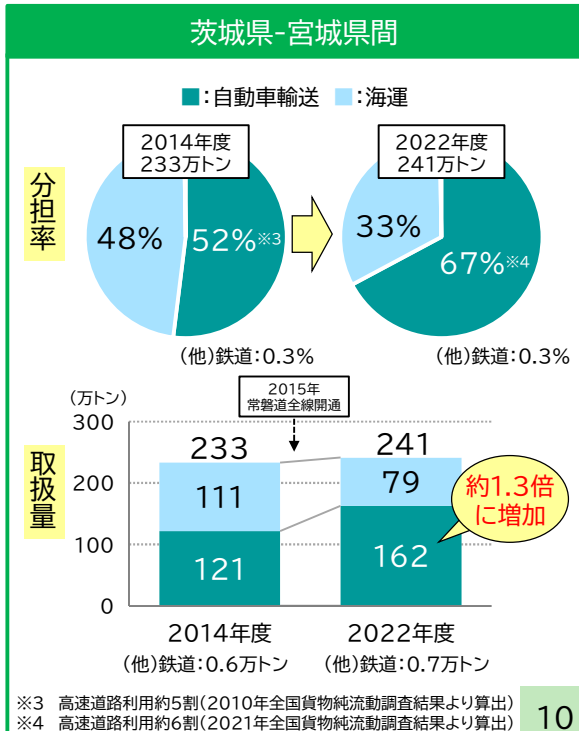
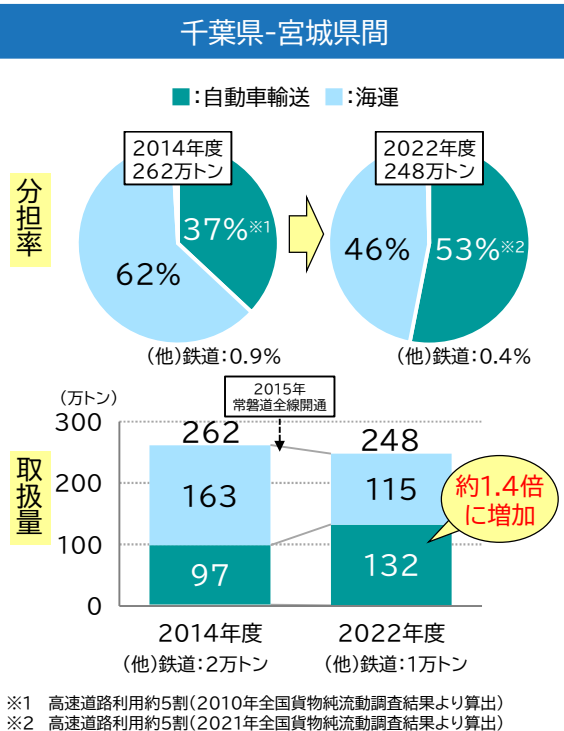
※2020年～2022年:新型コロナウイルス感染症対策期間(緊急事態宣言・蔓延防止等重点措置)が含まれる。

沿線自治体の声
ヒアリング結果
(2024年9月)

貨物の輸送手段(2014年度→2022年度)



【資料】貨物・旅客地域流動調査



沿線地域の交流に寄与

- 常磐自動車道全線開通後に、沿線自治体の入込客数は約1.3倍に増加。
- 震災記憶を伝える沿線の復興関連施設における入込客数も増加傾向。

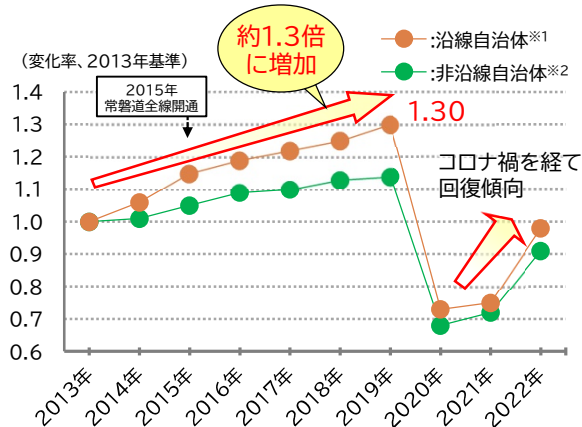
沿線地域の主な観光施設・復興関連施設



【資料】「3.11伝承ロードふくしま」HP、宮城県HP、福島県HP、観光いばらきHP



●沿線自治体の入込客数の変化率



【資料】観光統計（宮城県・福島県・茨城県・埼玉県・千葉県）

※1 5県（宮城県、福島県、茨城県、埼玉県、千葉県）のうち、常磐道沿線自治体。
※2 5県のうち、上記以外の自治体。
※2020年～2022年：新型コロナウイルス感染症対策期間（緊急事態宣言・蔓延防止等重点措置）が含まれる。

アクセス性の向上により
宮城県からの来場者が
増加しました。



観光施設の声
ヒアリング結果（2024年6月）



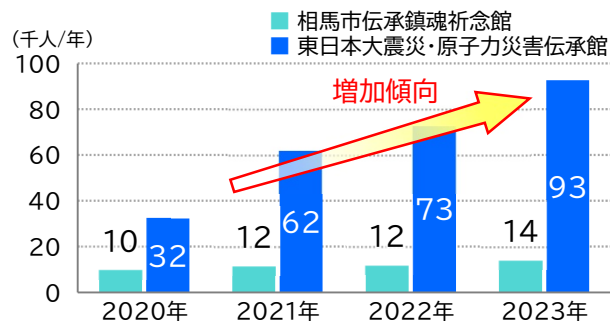
沿線自治体の声
ヒアリング結果
（2024年7月）

茨城県の入込客数の移動手段の約8割は自動車です。また約4割が首都圏からの来訪であることを考慮すると、常磐道によるアクセス向上が観光へ与える効果は大きいと考えられます。

復興関連施設による地域活性化

震災記憶の伝承・地域活性化の拠点として、被災地に復興関連施設が整備され、常磐自動車道全線開通以降、施設の入込は増加傾向。

●主な復興関連施設の入込客数の推移



【資料】福島県観光統計

※復興関連施設のうち、観光統計データが掲載されている施設を対象に整理。
※2020年～2022年：新型コロナウイルス感染症対策期間（緊急事態宣言・蔓延防止等重点措置）が含まれる。



沿線自治体の声
ヒアリング結果
（2024年6月）

東日本大震災・原子力災害伝承館の来館者数は右肩上がり、県内外から学校・団体での利用もある様子で、常磐道の役割は大きいと思われます。

安心できる地域医療への貢献

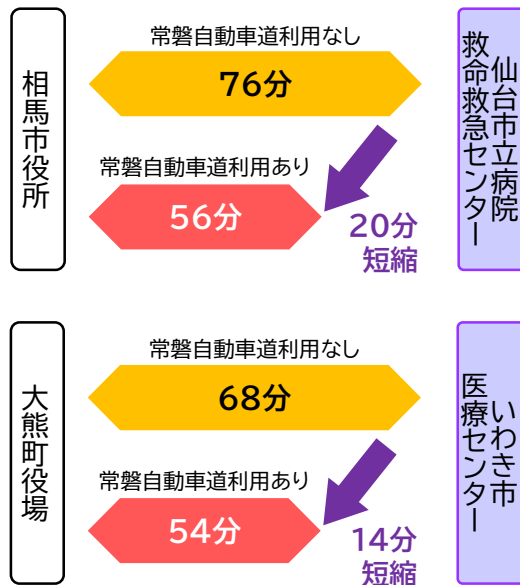
- 相馬市から仙台市内の三次医療施設までの所要時間が**20分短縮**し、大熊町からいわき市内の三次医療施設までの所要時間が**14分短縮**。
- 三次医療施設の**医療圏人口は約6万人増加**し、ネットワークの拡大に伴い傷病者への負担軽減に貢献。

沿線の三次医療施設の時間圏域の変化

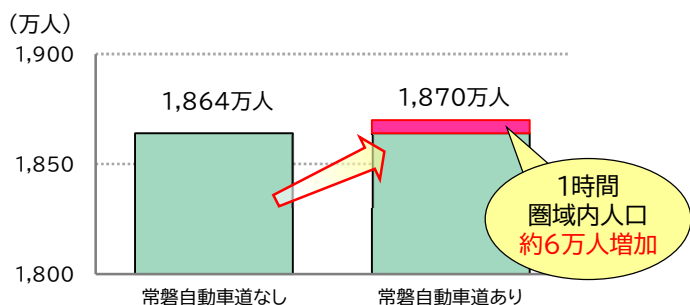


【資料】全国総合交通分析システム(NITAS)ver. 3.0

救急搬送時の所要時間

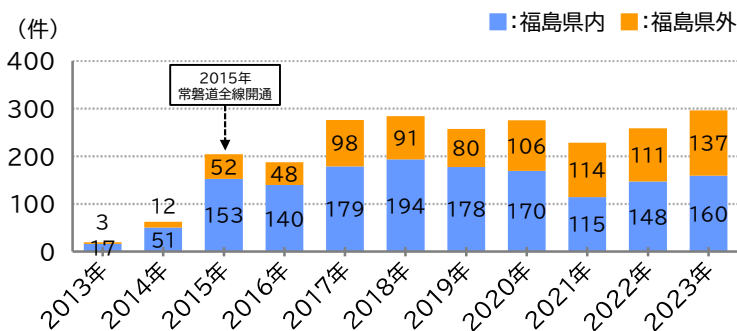


三次医療施設の医療圏カバー人口の変化



【資料】全国総合交通分析システム(NITAS)ver. 3.0、国勢調査

相馬地方広域消防本部における 常磐自動車道を利用した救急搬送の推移



【資料】相馬地方広域消防本部ヒアリング結果

※相馬地方広域消防本部の管轄:南相馬市・相馬市・飯館村・新地町
※2020年~2022年:新型コロナウイルス感染症対策期間(緊急事態宣言・蔓延防止等重点措置)が含まれる。



沿線自治体の声
ヒアリング結果
(2024年9月)

常磐道の全線開通により、仙台市やいわき市等、遠方の医療施設への搬送時間が短縮されています。道路線形が良く平面性に優れた高速道路を利用することで、救急搬送時における傷病者への負担軽減に寄与しています。

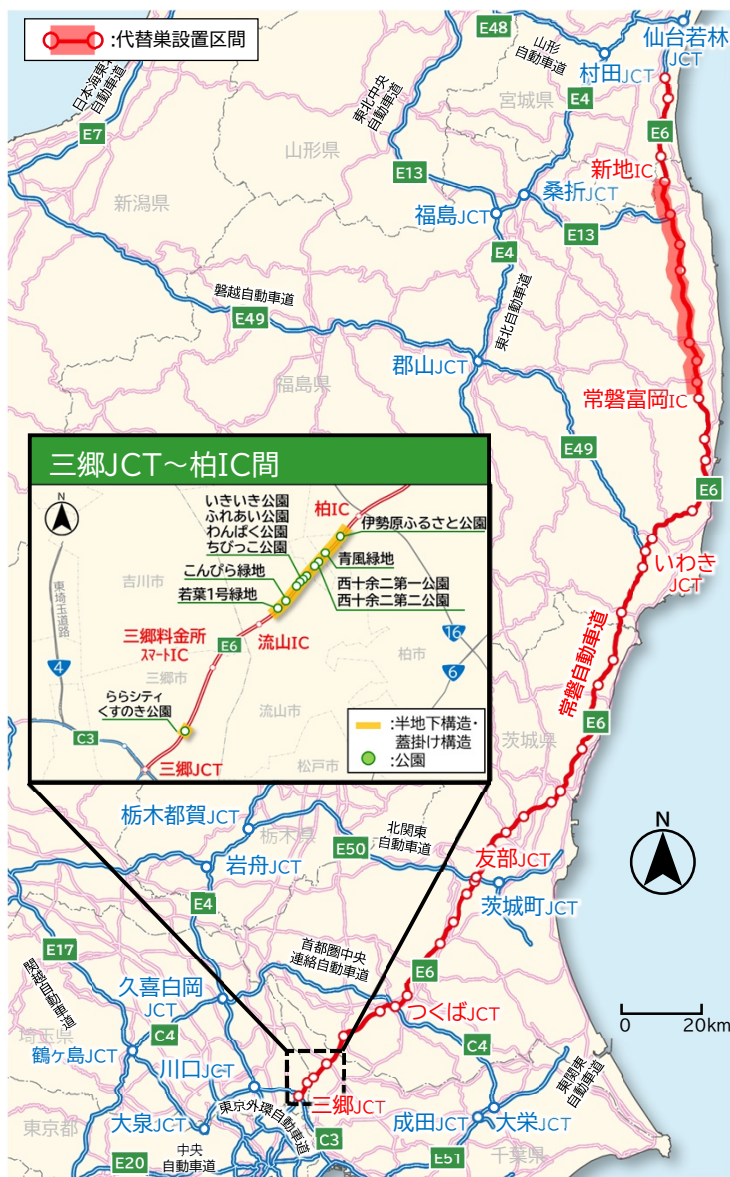
全線開通前は国道6号等一般道を利用していましたが、全線開通後は常磐道を利用することで、**時間短縮と走行性の向上**につながっています。



消防本部の声
ヒアリング結果
(2024年7月)

沿線の住環境・自然環境への対応

- 絶滅危惧種のオオタカやサシバの保全対策として、常磐自動車道付近に**代替巣を設置**。その結果、**日本で初めてサシバの繁殖に成功**。
- 蓋掛け部では、都市公園を整備することで**沿線の住環境を維持**。
- 自動車排出ガス(CO₂等)の削減により、**地域の環境負荷が軽減**。



猛禽類の保全対策(常磐富岡IC～新地IC)

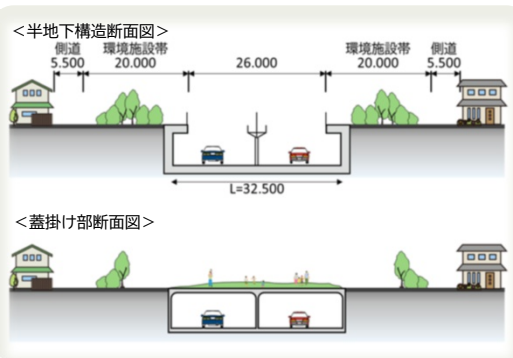
建設区間周辺に絶滅危惧種の**サシバ**が生息していることから、**代替巣を設置**。

1998年	自然環境保全対策「検討委員会」設置
1999年～2007年	人工の代替巣設置
2013年	日本で初めて代替巣による繁殖を確認
2015年	2度の代替巣による繁殖に成功
2023年	サシバの生息を確認



【写真】NEXCO東日本資料

高速道路の半地下構造化及び蓋掛けによる都市公園設備(三郷JCT～柏IC)



蓋掛け部の公園(西十余二第一公園)



2024.9撮影

常磐自動車道の上に公園が整備され、イベントや防災訓練で利用しており、**地域の活性化に寄与**しています。



公園利用者の声
ヒアリング結果
(2024年10月)

環境負荷の軽減(CO₂、NO_x、SPM)

常磐自動車道整備に伴い**環境負荷(CO₂、NO_x、SPM)が軽減**。

CO₂排出量※1※2
約312kt/年 削減※3

約35,455ha※4
の森林が1年間に吸収するCO₂に相当

CO₂



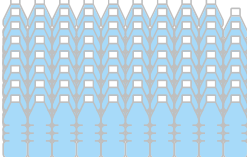
NO_x排出量※1※2
約461t/年 削減※3

大型車に換算すると
約414万台※5
に相当



SPM排出量※1※2
約79t/年 削減※3

500mlペットボトルに
換算すると
約79万本※6
に相当



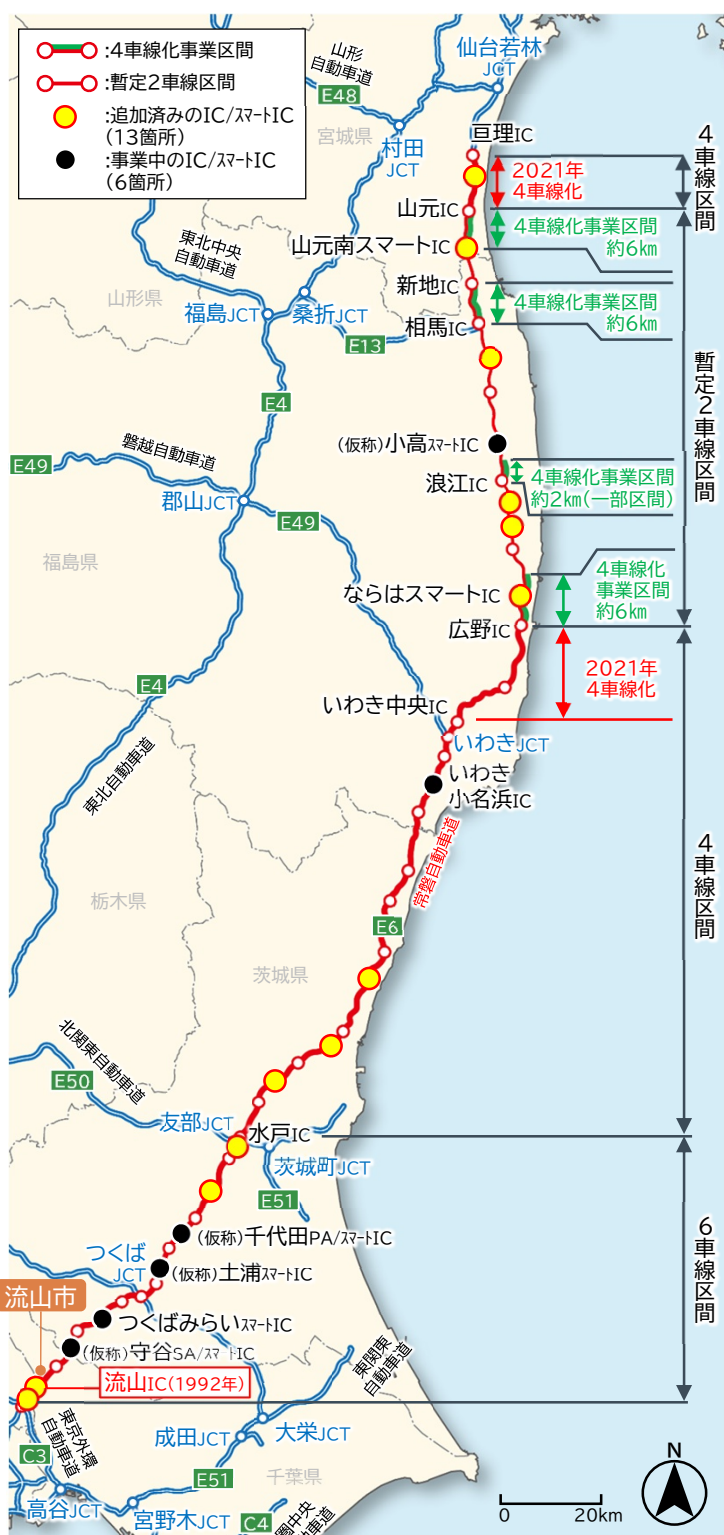
算出条件: 宮城県・福島県・茨城県・埼玉県・千葉県を走行する車両の各排出量、整備有無で比較。

- ※1 『客観的評価指標の定量的評価指標の算出方法について(国土交通省道路局H15.11)』に基づき算出。
- ※2 CO₂・NO_x・SPM排出量の原単位は『CO₂、NO_x、SPMの排出原単位の設定について(国土交通省道路局H24.2)』より引用。
- ※3 常磐自動車道(三郷JCT～互理)整備なしのCO₂・NO_x・SPM排出量から、整備ありのCO₂・NO_x・SPM排出量を減じた値である。
- ※4 林野庁HPより引用し算出(36～40年生のスギ人工林1haが1年間に吸収する二酸化炭素の量は約8.8トンと推定される)。
https://www.rinya.maff.go.jp/j/sin_riyou/ondanka/20141113_topics2_2.html
- ※5 大型車1台が40km/hで平均走行距離を走行した場合に排出するNO_x量に換算。平均走行距離(営業用貨物車): 約45km/台(2021年全国道路・街路交通情勢調査)
- ※6 東京都環境局自動車公害対策部HPより引用し、SPM削減量を500mlペットボトルに換算(SPM100g=500ml)。
https://www.kankyo.metro.tokyo.lg.jp/vehicle/air_pollution/diesel/faq

更に安全・安心・快適・便利に①(4車線化・追加IC)

- 4車線化した区間は、所要時間が**約2割短縮**、通行止め回数は**約9割減少**。重大事故が減少したことで死傷事故率は**約8割減少**。
- 追加ICが開通したことで、流山市では**土地利用が変化**。
- 現在、4区間約20kmで**4車線化事業中**、追加ICを**6箇所整備中**。

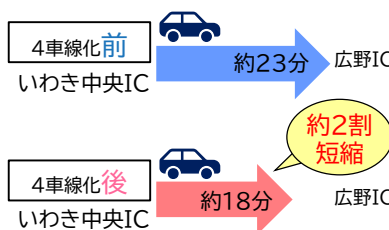
4車線化・追加IC・スマートICの整備状況



4車線化によって期待される効果

●低速車両による速度低減の改善

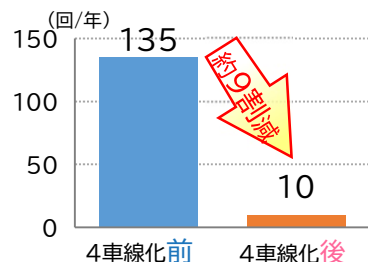
<所要時間の変化>
常磐自動車道(いわき中央IC～広野IC)



【資料】ETC2.0プローブデータ
2018年・2023年10月に同区間を通過した車両の所要時間を基に算定

●通行止め回数の減少

<通行止め回数の変化>
常磐自動車道(いわき中央IC～広野IC、山元IC～亘理IC)



【資料】NEXCO東日本通行止めデータ
【開通前】2018年 【開通後】2023年

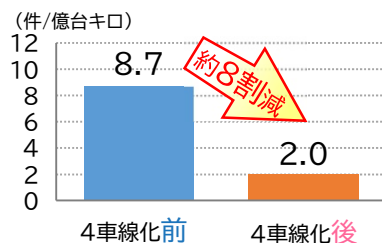
●対面通行による重大事故の減少

中央分離帯に防護柵が設置されることで、反対車線に飛び出す重大事故が減少します。



<死傷事故率の変化>

常磐自動車道(いわき中央IC～広野IC、山元IC～亘理IC)



【資料】NEXCO東日本交通統計
【開通前】2018年 【開通後】2023年

追加ICの効果(流山ICの例)

●流山IC周辺の土地利用の変化



【資料】国土地理院地図を加工して作成



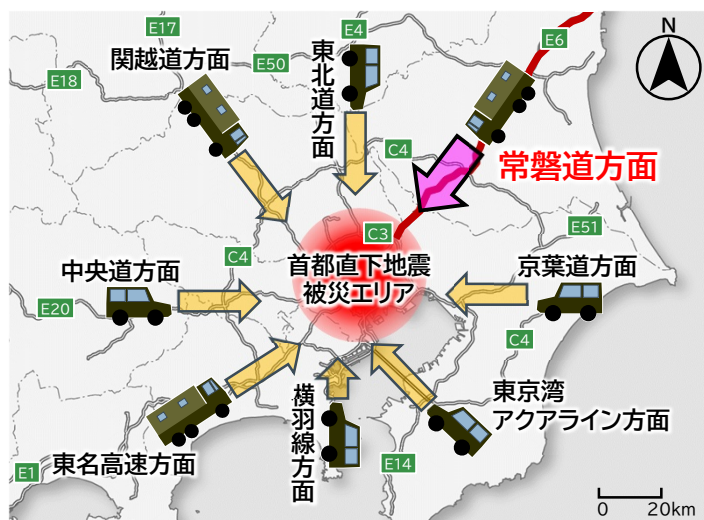
ヒアリング結果
(2024年12月)

- 首都圏への近接性と東北からの輸送拠点の需要があり得ると判断し、流山IC周辺に物流施設を立地しました。
- 常磐道を利用することで、ターミナルとしての付加価値提供が可能となり、茨城など北部から首都圏配送量が向上しました。

更に安全・安心・快適・便利に②(防災拠点)

- 常磐自動車道全線開通により、福島県・宮城県沿岸部と首都圏を最短で結ぶ高規格ネットワークを形成。「**八方向作戦**」の優先ルートとして選定されるなど**防災上の貢献が期待される**。
- 守谷サービスエリアは、広域災害の発生時に自衛隊や消防、医療機関など**緊急出動機関の前線基地**を担う。

首都直下地震への備え(八方向作戦)



「八方向作戦」とは・・・

首都直下地震発生時に都心に向けた八方向から一斉に道路啓開を進行させる作戦。NEXCO東日本では首都直下地震に備えて、常磐自動車道・守谷SAをはじめ、東関東道・酒々井PA、東北道・蓮田SA、関越道・高坂SAを防災拠点化している。

首都直下地震に備えた守谷SA(上り)の主な防災機能



●守谷SA防災拠点運営室内訓練
守谷SA(上)の商業施設を使用し、**防災拠点運営訓練(防災拠点の設営、情報伝達訓練等)**を実施。
参加機関:17機関(陸上自衛隊、消防庁など)
参加人数:約100名



2014.3撮影
カフェテリアを共同災害対策室として活用



2014.3撮影

●令和6年度自衛隊統合防災演習

守谷SAで日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震発生を想定した、**自衛隊の活動並びに、防災関係機関との連携活動の演練**の一部を実施。

参加機関:陸上自衛隊、海上自衛隊など
参加人数:約12,000名



2024.5撮影
NEXCO光回線を用いた通信訓練



2024.5撮影
共同通信訓練の様子

【資料】NEXCO東日本資料

守谷SAは緊急出動機関の前線基地として、災害発生時に物資や人材が集結し、必要な場所へ輸送しています。首都圏における広域的な支援場所となることが期待されます。

沿線自治体の声
ヒアリング結果(2024年10月)

守谷SAは自衛隊が使用可能な光回線を常設しているため、有事の際は重要な通信中継点等としての機能が期待されます。

自衛隊の声
ヒアリング結果
(2024年9月)

インタビュー：常磐自動車道の整備を実感



宮城県知事

むらい よしひろ
村井 嘉浩氏

常磐自動車道(以下、常磐道)は、東日本大震災を契機に加速度的に整備が進められ、東日本大震災により未曾有の被害を受けた本県の災害派遣・救援物資輸送の支援、建設資材の輸送を迅速化し、復旧・復興を強く後押ししたことにより、生活再建や地域経済の復活などに大きく貢献してきました。

常磐道は、首都圏を起点に太平洋沿岸の各都市を經由し仙台市に至る国土の骨格を形成する極めて重要な高速幹線道路であり、東北自動車道と合わせ、2つの強力な縦軸による高速道路のダブルネットワークを形成することで、東日本の産業経済の発展に大きく寄与することはもとより、災害時や冬期の円滑な交通の確保など防災道路として機能しています。

また、観光面では、常磐道の全線開通により関東地方からのアクセス性が向上したことで、沿線の山元町、亘理町の観光客数が震災前を大幅に上回るなど、交流人口の増加に大きく寄与しています。医療面においても、緊急搬送時間の短縮により、救命率が向上するなど、まさに「命の道」として機能しています。

さらに、本県では、仙台都市圏を囲む環状自動車専用道路「ぐるっ都・仙台」に、常磐道及び三陸沿岸道路が接続することで、既存の国道等の道路網と一体となって、港湾や空港とのネットワークが強化され、「富県宮城」を推進する地域産業の発展に大きく貢献しています。

今後は早期の全線4車線化などにより、更なる高速道路ネットワークの強化を図っていただき、常磐道が災害時や産業、物流、観光、医療などの多方面でますますの効果を発揮し、本県の「富県戦略」を強く後押ししていただけることを期待しています。

常磐自動車道が全線開通した平成27年当時、震災と原発事故という未曾有の複合災害の影響により、依然として10万人を超える方々が避難生活を続けている状況にありました。

そのような中、常磐自動車道の全線開通は、被災地の再生、復興に向けた道筋をより確かなものとする、正に「希望の道」として当県の復興を大きく後押しするものでした。

また、避難指示の解除が進む中、常磐自動車道は生活環境の整備や避難されている方々の帰還促進を始め、産業や観光交流による地域活性化など、様々な面で重要な役割を果たしています。

医療面においても、今後、復興が進み、帰還者や移住者の増加が見込まれることから、医療機関とつながる常磐自動車道は「命の道」として、更に重要性が高まるものと考えています。

現在、国家プロジェクトとして進められている福島イノベーション・コースト構想の取組においては、福島ロボットテストフィールドなどの拠点施設が浜通り地域に整備され、ロボットやエネルギー、医療、航空宇宙などの関連企業が数多く進出しています。令和5年には、創造的復興の中核拠点として福島国際研究教育機構(F-REI)が設立されるなど、常磐自動車道はこうした拠点施設等の取組を力強く支える、必要不可欠な社会基盤となっています。

近年頻発する自然災害の激甚化・頻発化により、災害時における代替路線の確保、災害に強い高速道路の重要性が一層高まっています。常磐自動車道においては、暫定二車線区間が残っていますが、高速道路が持つ安全性や定時性などを始めとした機能の確保・強化のため、常磐自動車道の早期全線4車線化を期待しています。



福島県知事

うちぼり まさお
内堀 雅雄氏

インタビュー：常磐自動車道の整備を実感



一般社団法人
東北経済連合会
会長

ますこ じろう
増子 次郎氏

常磐自動車道開通に向けた歩みを紐解きますと、東北経済連合会は、1986年に「第四次全国総合開発計画」に対する提言を行っていますが、その中で「首都圏一極集中の是正に向けた基盤整備のあり方」を掲げ、その具体策として、高速交通体系における「常磐・三陸沿岸縦貫自動車道(いわき～仙台～宮古～青森)」の整備を要望しました。その後、1987年の第四次全国総合開発計画策定を機に、福島県いわき市から宮城県仙台市までの区間が新たに計画路線に指定されます。こうして整備が進む中、2011年に東日本大震災が発生し、常磐自動車道も甚大な被害を受けました。しかしながら、迅速な道路啓開等により早期に復旧が完了し、整備完了区間においては緊急自動車の通行など災害対策としても、この道路は重要な役割を果たします。こうした苦難を乗り越え、常磐自動車道は2015年に待望の全線開通を迎えました。

以降、常磐自動車道は東北の太平洋側のネットワークを支える重要な幹線道路として、その存在は近年ますます大きくなっています。防災面においては、津波浸水区域よりも高台を通過する道路となるなど緊急時の「命の道」の機能が強化され、災害に強い国土づくりに向けた役割を担っています。地域経済面では、企業立地や工場の新増設により、整備後の設備投資額が約2,300億円を記録し、沿線地域の求人倍率は全国平均を大きく上回りました。さらに今後は、道路の四車線化による機能強化、小名浜道路の整備による小名浜港へのアクセス向上、加えてF-REIを中核拠点とした福島イノベーション・コースト構想による産業集積が進むなど、地域にさらなる効果をもたらすことが期待されます。

このように常磐自動車道は10年の時を経て、従来の交通量に基づいた費用便益費による事業評価手法では計りえない様々な効果をもたらしていることを力強く示してきました。当会では、こうした交通ネットワーク整備に伴う「ストック効果」に着目し、今後も地域のエッセンスネットワークの整備に向けて、その重要性を広く訴えかけていきます。これからも常磐自動車道が多面で効果を発揮し、三陸沿岸道路とともに太平洋側を結ぶ大動脈として東北経済の発展に大きく寄与することを期待しています。

コラム：常磐自動車道のある風景

常磐自動車道に関連する道路のさまざまな風景を、写真とともにご紹介します。



柏IC
桜並木



つくばJCT



友部SA(上り)
施設内部の枯山水



中郷SA(下り)
野口雨情の13個の歌碑



南相馬鹿島SA



鳥の海PA