常磐自動車道の路線概要

路線の概要

◇　常磐自動車道は、東京都練馬区を起点とし埼玉県・千葉県・茨城県・福島県の内陸部及び太平洋沿いの主要都市を結び宮城県仙台市に至る高速自動車国道です。関東地方と東北地方南部の太平洋沿いの主要都市を結び、産業・経済・観光などの発展に重要な役割を担っています。

◇　当路線は、東北自動車道とのダブルネットワークを形成し、東北自動車道が通行止めになった際の代替路として機能しています。

◇　常磐自動車道 いわき中央IC～亘理IC間および仙台東部道路 亘理IC～岩沼IC間（約129km）は暫定2車線による整備であり、このうち福島県区間の常磐自動車道 いわき中央IC～広野IC間 約27km、宮城県区間の常磐自動車道 山元IC～亘理IC間 約11．5km、仙台東部道路 亘理IC～岩沼IC間 約2．2kmにおいて4車線化工事を行ってまいりました。

路線イメージ

ダブルネットワーク

常磐自動車道４車線化事業の概要

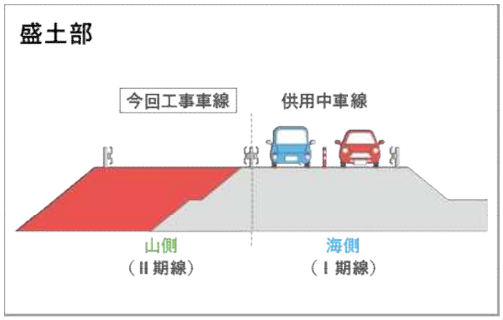
事業経緯

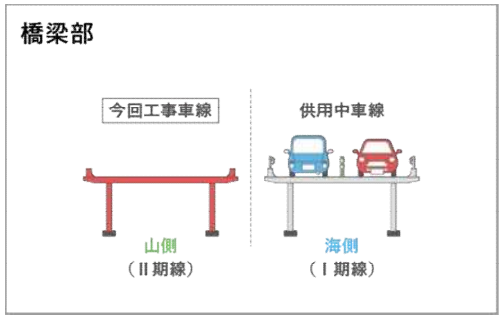
常磐自動車道･仙台東部道路の4車線化事業は、平成28年3月10日の社会資本整備審議会道路分科会事業評価部会における暫定2車線区間の機能強化の方策に基づき、機能強化すべき箇所が連続している区間を4車線化するものとして設定され、平成28年6月8日に東日本高速道路株式会社が事業許可を受け、第1期復興･創生期間内（令和2年度内）の概ね5年での完成を目指して事業を進めてきました。

主な整備効果

- ◇ 渋滞による速度低下の緩和
- ◇ 反対車線への突破による事故削減
- ◇ 大規模災害時の交通の確保
- ◇ 大雪時による狭隘な道路空間と通行止の解消
- ◇ 上記の効果に伴う復興･創生への貢献

4車線化のイメージ





別　紙

常磐自動車道の震災からの経緯

経緯

常磐自動車道は、昭和41年の予定路線決定から全線供用に向けて順次事業を進め、残り常磐富岡IC～山元IC間（約70km）の建設を進めていたなか、平成23年に東日本大震災が発生しました。その後、平成27年に全線供用、平成28年に4車線化の事業化がされました。

平成２３年３月　東日本大震災・原子力事故発災

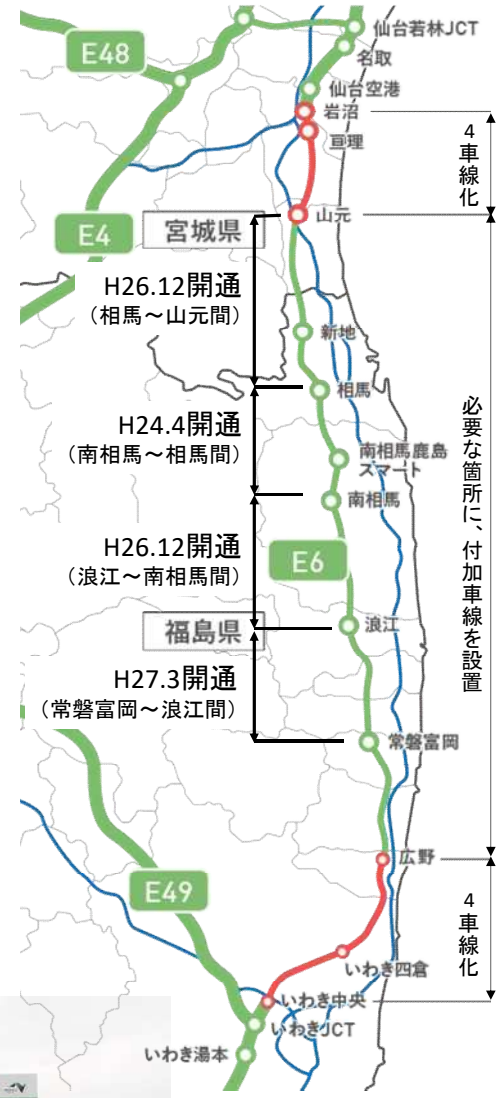
○ 常磐富岡ICから相馬IC間は平成23年度の開通を目指し工事を実施中でした。
○ 常磐富岡IC～浪江IC間（約14km）は警戒区域とされたことから立ち入りが制限されました。
○ 相馬～山元間（約24km）は震災の影響により工事を中断、約3ヶ月後の平成23年5月から再開しました。
○ 震災から約1年後の平成24年4月　南相馬～相馬間（約14km）が開通しました。

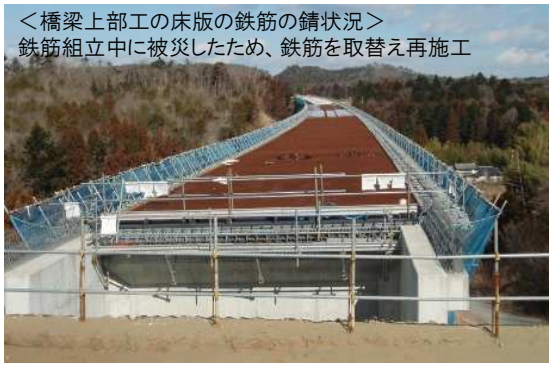
平成２５年４月　常磐富岡～浪江間の工事を再開（震災後約２年）

○ 空間線量率が3.8μSv/h未満である区間の工事を再開しました。
残る区間は環境省による除染が一部完了した平成25年7月から順次工事を再開しました。
○ 震災から約3年半経過した平成26年12月　浪江～南相馬、相馬～山元間（約42km）が開通しました。

平成２７年３月　常磐富岡～浪江間が開通し全線開通（震災後約４年）

○ 常磐富岡から浪江間（約14km）の開通により、常磐自動車道は三郷JCTから亘理ICの延長約300kmが全線開通となりました。
（いわき中央～岩沼間128kmは、暫定2車線運用）





常磐富岡～浪江間　工事再開前の状況

全線開通（常磐富岡～浪江間）
開通式典（平成27年3月1日）

別　紙

常磐自動車道の震災からの経緯

平成２８年６月　いわき中央～広野間、山元～岩沼間　４車線化事業化

○ 第1期復興・創生期間内である5年後の完成を目指し事業に着手（一般的な事業期間は、おおむね10年）

○ 4車線化事業と合わせて広野IC～山元ICについては「高速道路の暫定2車線区間の付加車線設置について設置基準（案）」に基づき、必要な箇所に付加車線を設置することとされ、速度低下が見られる6箇所、約13．7kmに付加車線を設置することが決定しました。

○ 常磐富岡IC～浪江IC間に追加インターチェンジとして大熊ICが平成31年3月に、常磐双葉ICが令和2年3月にそれぞれ完成し、営業を開始しました。

○ 「高速道路における安全・安心基本計画」（令和元年9月）に基づき「浪江IC～山元IC間」が優先整備区間に選定されました。

○ 令和元年9月に浪江IC～南相馬IC間に（仮称）小高スマートICが事業化されました。

○ 令和2年3月に浪江IC～南相馬IC間の一部区間の4車線化が事業化されました。

令和３年２月２７日　いわき中央～いわき四倉間の約８ｋｍの４車線運用開始
３月　６日　山元～岩沼間の全線約１４ｋｍの４車線運用開始
３月３０日　いわき中央～広野間の約１５ｋｍの４車線運用開始

○ 事業化から約5年で4車線化運用を開始

○ 令和3年3月に相馬IC～新地IC間の一部区間の4車線化が事業化されました。

令和３年６月１３日　いわき四倉～広野間の約４ｋｍの４車線運用開始

○ 平成28年6月に4車線化事業化した福島県側（約27km）及び宮城県側（約14km）が完成

■いわき中央IC～広野IC間の状況

≪施工中　R2年2月時点≫　　≪R3年3月末時点≫

◇いわき中央IC～いわき四倉IC間

◇いわき四倉IC～広野IC間　（大久川橋）

別　紙

常磐自動車道４車線化による効果

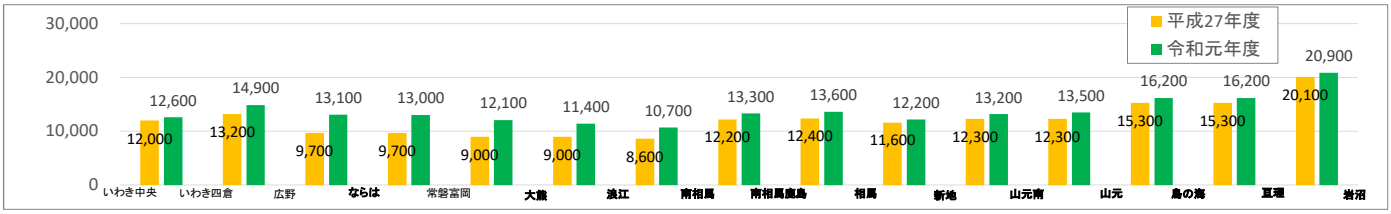
サービス水準の改善

◇　常磐自動車道の全線開通により交通量が増大し、暫定2車線区間では最大で約2万台程度の交通量。

◇　暫定2車線区間では、交通集中時や上り坂、サグ部、合流部等で速度低下がみられる状況であり、サービス水準が低下しています。

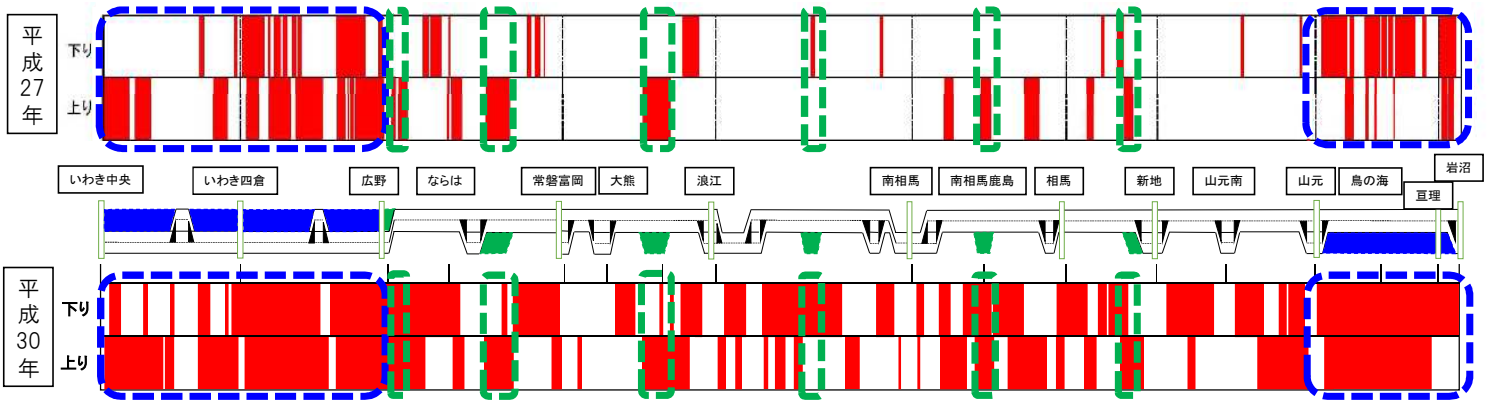
◇　福島県区間では、いわき中央IC～広野IC間が4車線化されることによりサービス水準の向上が図られ、並行する国道6号の渋滞緩和も見込まれています。

断面交通量



※交通量：トラカンデータ（NEXCO東日本調べ）

速度低下状況



4車線化区間〔H28.6事業化〕

付加車線区間〔H28.6事業化〕

※着色箇所は目標サービス水準（速度低下率25%未満）を満たさない箇所

※上段：平成28年　第24回国土幹線道路部会資料より抜粋
　下段：H30.1～H30.12のETC2.0による速度低下（NEXCO東日本調べ）

別　紙

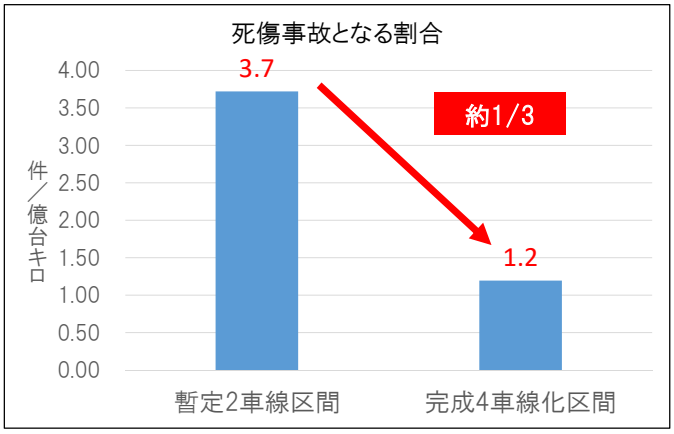
常磐自動車道４車線化による効果

重大事故の減少

◇　いわき中央IC～岩沼IC間の暫定2車線区間では、平成27年の常磐道全線開通以降、簡易中央分離帯（ラバーポール等）を突破し反対車線に飛び出す事故が31件発生しており、うち死亡事故が6件発生しています。（令和2年12月末現在）

◇　**いわき中央IC～広野IC間の4車線化により対面通行が解消されることによって、反対車線に飛び出す重大事故や事故発生時の通行止めの減少が見込まれています。**

【暫定2車線区間と完成4車線区間の比較】

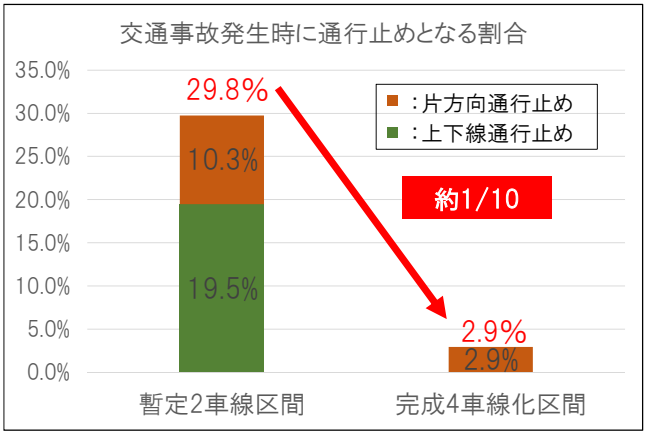


割合：　総死傷事故件数/億台キロ

【暫定2車線区間】
常磐自動車道　いわき中央IC～広野IC間

【完成4車線化区間】
常磐自動車道　いわき湯本IC～いわき中央IC

出典：　NEXCO東日本調べ　（集計対象H27～R1）



割合：　通行止めを伴う事故件数/総事故

【暫定2車線区間】
常磐自動車道　いわき中央IC～広野IC間

【完成4車線化区間】
常磐自動車道　いわき湯本IC～いわき中央IC

出典：　NEXCO東日本調べ　（集計対象H27～R1）

事故状況

別　紙

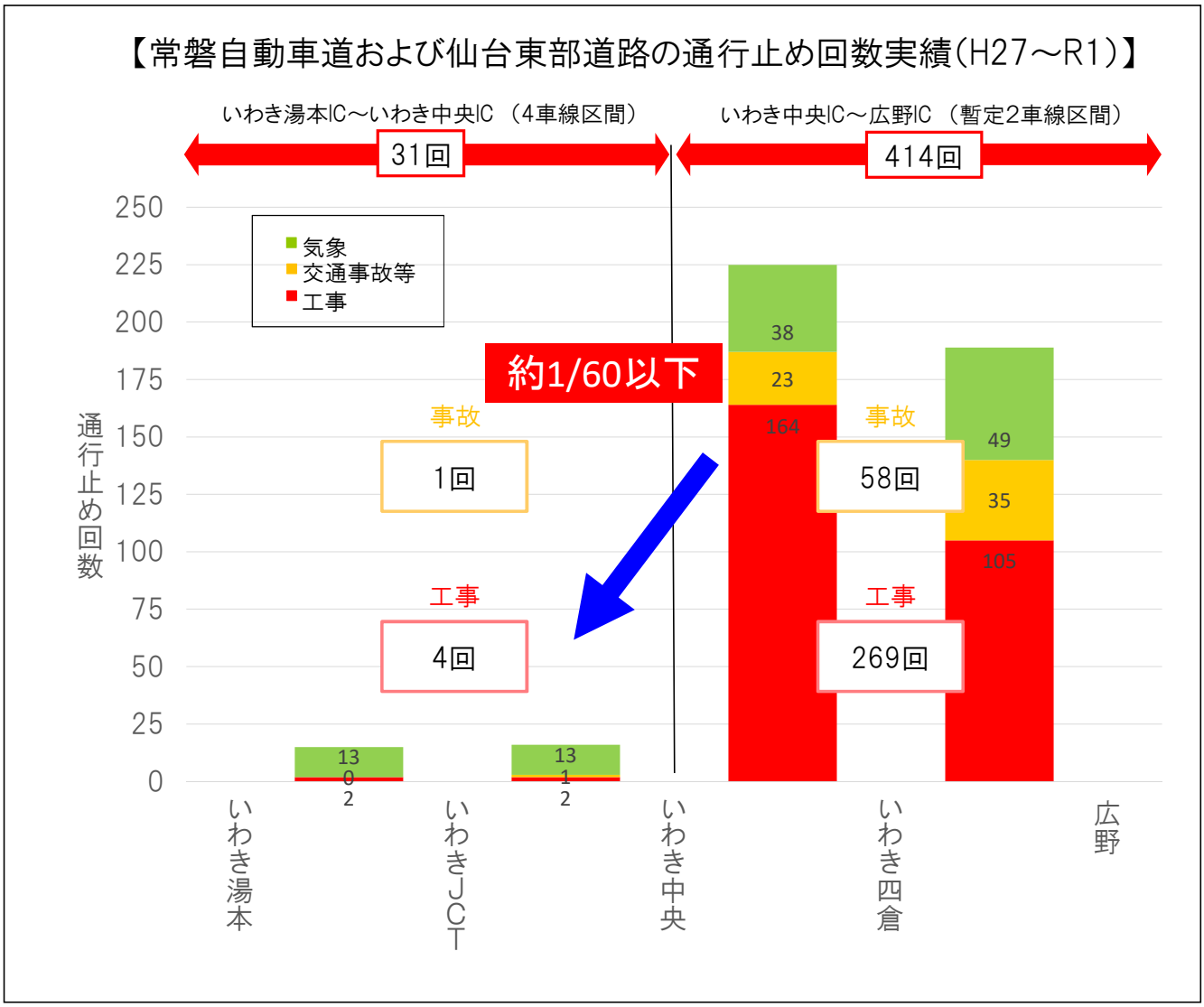
常磐自動車道４車線化による効果

円滑な交通の確保

◇　暫定2車線の場合、通行止めを行い作業せざるを得なかった交通事故の復旧作業や道路の維持補修工事などが、4車線化により、車線規制により実施できるようになるため、通行止めの回数が削減されます。

◇　暫定2車線区間であるいわき中央IC～広野IC間では、平成27年から令和元年までの間に工事による通行止めが269回、交通事故などによる通行止めが58回発生しています。

◇　いわき中央IC～広野IC間が4車線化されることにより、交通事故や維持補修工事による通行止め回数を約9割削減することが見込まれています。



別　紙

常磐自動車道４車線化による効果

道路空間増大による道路機能の強化

◇　常磐自動車道は、安全性・信頼性が向上し、地域経済、地域社会を支える幹線道路（縦貫道路）として機能します。

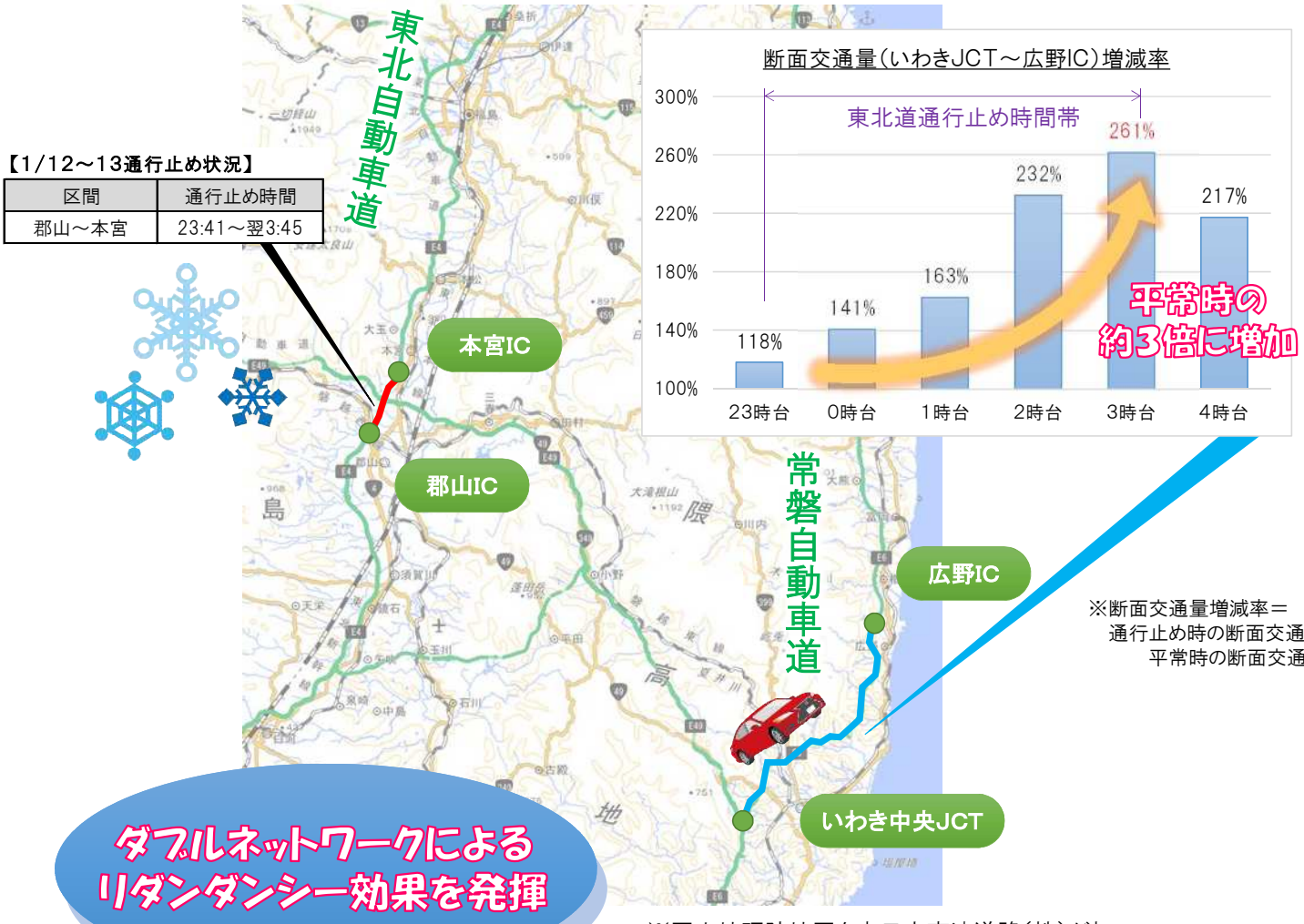
◇　東北自動車道と常磐自動車道とのダブルネットワークによるリダンダンシーの強化が図られます。

◇　平成29年1月12～13日の大雪時には、東北自動車道（郡山IC～本宮IC）が通行止めとなったため、常磐自動車道の交通量が平常時の約3倍に増加し、代替路としての機能を発揮しました。

▼平成29年1月12～13日の大雪時の交通動向

【1/12～13通行止め状況】

区間	通行止め時間
郡山～本宮	23:41～翌3:45



※断面交通量増減率＝
通行止め時の断面交通量／
平常時の断面交通量

※国土地理院地図を東日本高速道路（株）が加工

※NEXCO東日本データ
・平常時：平成29年1月　時間帯別断面交通量
・通行止め時：平成29年1月12～13日　時間帯別断面交通量

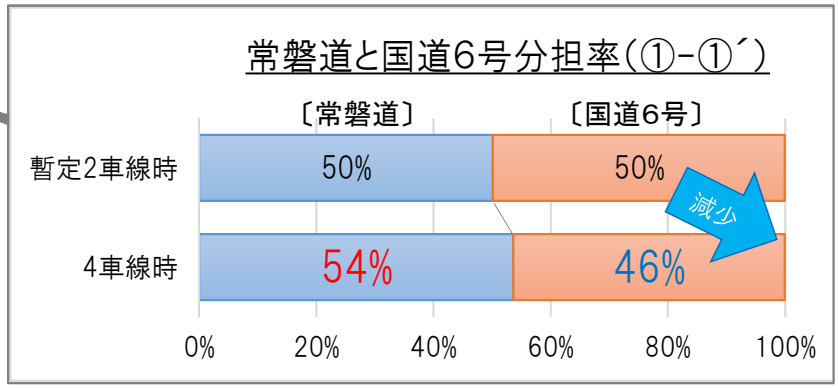
別　紙

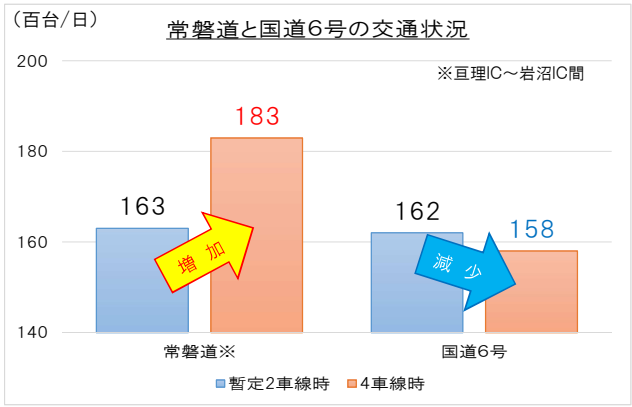
山元ＩＣ～岩沼ＩＣ間の４車線化に伴う交通状況

交通量及び国道6号との分担率

◇　並行する国道6号の交通量及び分担率が減少。
◇　山元IC～岩沼IC間の交通量は増加し、国道6号は減少しました。

令和3年3月6日（土）
山元IC～岩沼IC間（約13．7km）
4車線運用開始





令和3年6月13日（日）
いわき四倉IC～広野IC間（約4km）
4車線運用開始予定

いわき中央IC～広野IC間（約27km）
全線4車線化完了予定

※国土地理院地図を東日本高速道路（株）が加工

※国土交通省東北地方整備局、NEXCO東日本データ
・暫定2車線時：令和3年2月1日（月）～2月28日（日）
・4車線時：令和3年3月7日（日）～4月6日（火）

【お客さまの声】

●福島県の自宅から宮城県内への通院で利用しています。4車線化後は予約時間に余裕をもって到着出来るようになりました。
●常磐道を利用する車が増えることで一般道の渋滞緩和が期待されることから、高速と一般道どちらもスムーズに運転できるようになりストレスが軽減されます。

別　紙

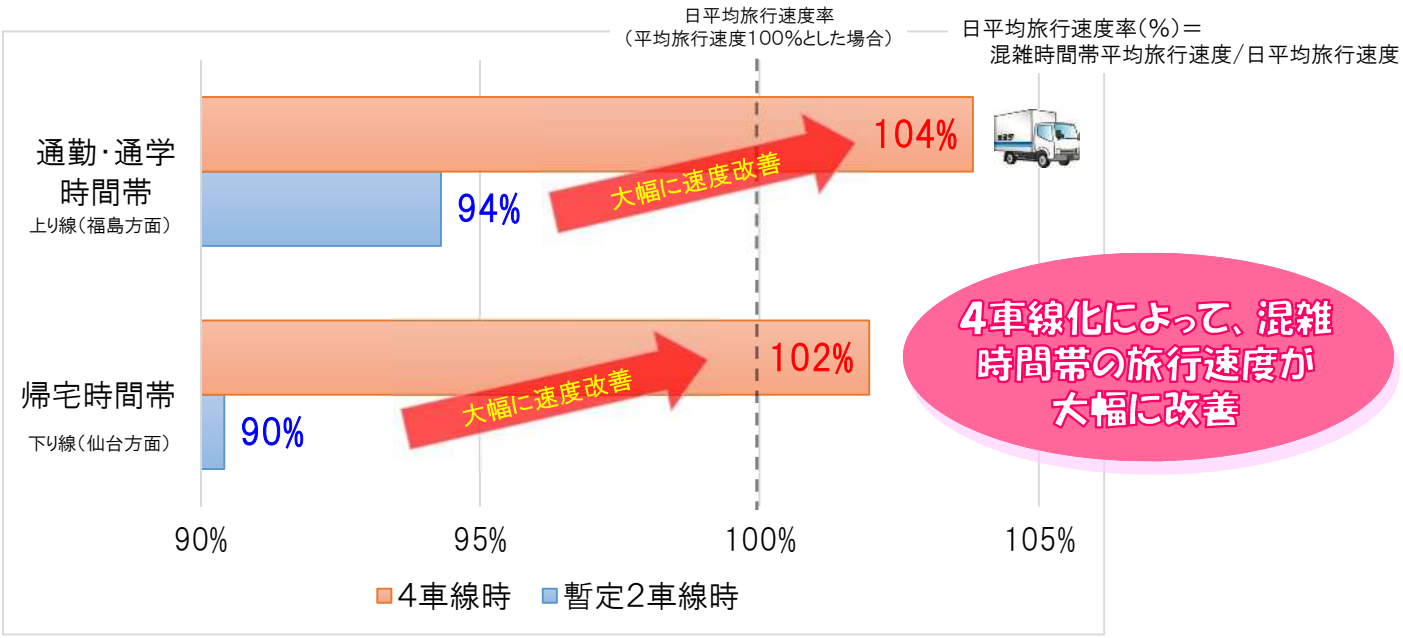
山元ＩＣ～岩沼ＩＣ間の４車線化に伴う交通状況

サービス水準の改善

◇　４車線化により対面通行区間の解消や朝の通勤･通学、夕方の帰宅等の混雑時間帯において、旅行速度が大幅に改善。

◇　サービス水準の向上により、地域社会や暮らしの発展を支援。

旅行速度の改善〈日平均旅行速度の比較〉



※NEXCO東日本データ（亘理IC～岩沼ICトラカンデータ）
・暫定2車線時：令和2年3月8日(日)～4月7日(火)　・4車線時：令和3年3月7日(日)～4月6日(火)
・通勤･通学時間帯(上り線)：7～8時台の平均旅行速度　・帰宅時間帯(下り線)：17～18時台の平均旅行速度

【業務利用者の声】

●業務で常磐道を利用しています。４車線化で時間が読めるようになり、時間通りお客さまのところへ伺うことが出来るようになりました。

【お客さまの声】

●朝･夕の時間帯は必ず混雑していましたが、４車線化したことで流れが良くなり気分が最高でした。