

磐越自動車道（会津若松IC～新潟中央JCT）4車線化整備への期待



◆磐越自動車道の役割

- 大規模災害時の広域的な支援ルートを形成する道路
- 東北と北陸以西との広域物流を担い、サプライチェーンを支援する道路
- 南東北・北関東・北陸に跨がる広域観光周遊ルートを形成する道路
- 新潟～会津～郡山～いわきの交流・連携を促進する道路 など

◆2車線区間の課題

■ 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
 ※年間94件の通行止めが発生し、うち工事による通行止めが86件(91%)と多い。
 (令和元年度)

■ 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

除雪車を含む**低速車の存在**や、付加車線でしか**追い越しができません**こと等で渋滞が発生しやすい

【具体事例】

★大雪による通行止めで多くの車両が立ち往生してしまう！

平成22年12月の大雪では、磐越自動車道が通行止めとなり、並走する国道49号に車が集中し、**約300台**の車両が立ち往生し、**自衛隊も出動した**。また、平成27年3月の大雪でも、国道49号に**約100台**の車両が立ち往生した。

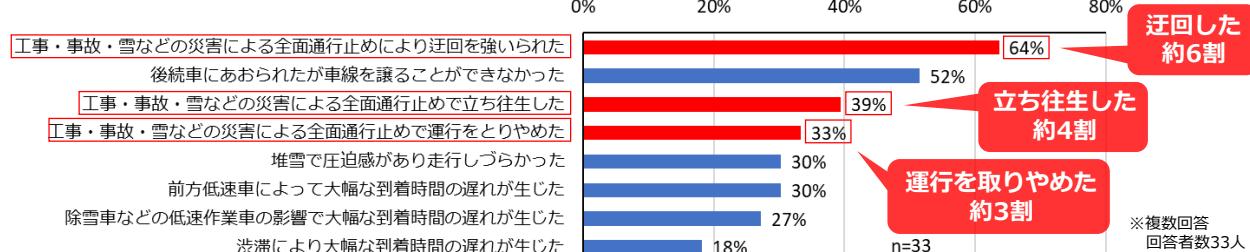
大雪による磐越自動車道の通行止めで着時間の遅延が生じた。
運輸会社(R2.10)

通行止めで国道49号への迂回をすると山道を走行することになる。そのため、冬期は特にトレーラー等が登れなくなり、阻害要因となる。
バス会社(R2.10)

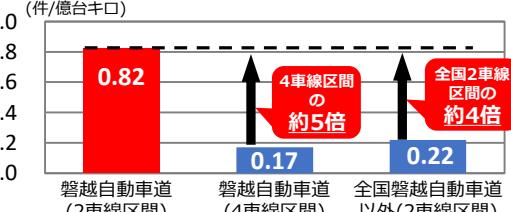


★多くのドライバーが通行止めによる影響を受けている！

▼暫定2車線区間の磐越自動車道を走行している際に不便に感じたこと



★他の区間・路線よりも重大事故が多発している！



磐越自動車道の2車線区間では、4車線区間や他路線の2車線区間と比較して**4～5倍**の死亡事故率となっている。



2車線区間は中央分離帯がラバーポールのため、対向車との正面衝突の危険性があり、怖い。
運輸会社(R2.10)

◆4車線化による改善点

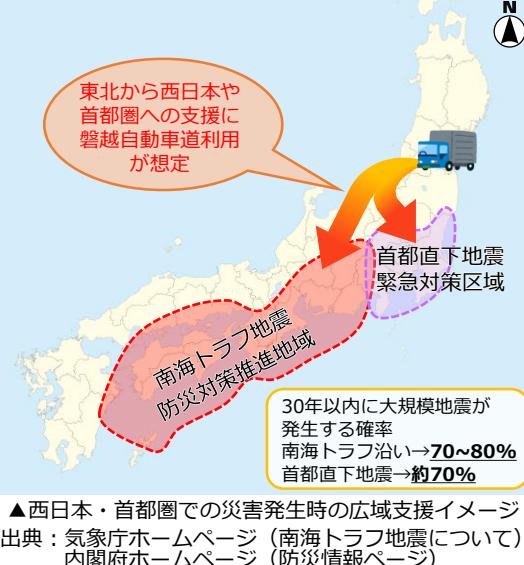
- **通行止めのリスク低減**
 - ・全面通行止めになりにくくなる
 - 到着時間に遅れるリスクが減る
 - 通行止めが発生することへの不安によるドライバーのストレスが軽減する
- **安全性の向上**
 - ・中央分離帯が整備され、正面衝突の発生が回避される
 - 重大事故の発生リスクが低減する
- **速達性の向上**
 - ・規制速度を上げられる
 - ※2車線：70km/h → 4車線：80km/h
 - 会津若松IC～新潟中央JCT間→約10分短縮
 - ・追い越しが可能となり、冬期の除雪車による遅れの影響が減る

◆4車線化によって期待される効果

★大規模災害時も迅速に広域支援可能な強靱で信頼性の高いネットワーク構築

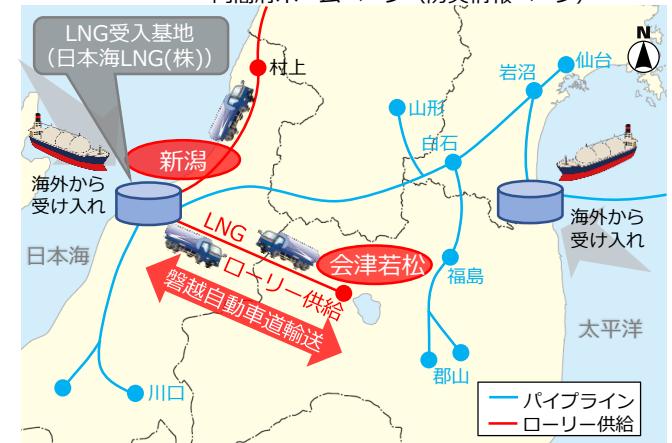
●東日本大震災発生時(H23)の広域支援状況

震災時、常磐自動車道を始めとする太平洋側の交通が寸断された。そのため、発災翌日からは、**日本海側の幹線道路から磐越自動車道を通り被災地へと運ぶ経路**で緊急輸送を担った。
 今後、西日本で南海トラフ沿いの大規模地震や首都直下地震による大規模災害が想定されており、広域支援を行うための緊急輸送ルートとして磐越自動車道の利用が想定される。
 →震災を教訓として、広域支援ルート強化のため、**磐越自動車道の4車線化が必要。**



★サプライチェーンの根幹となるエネルギーの安定輸送の実現

燃料や都市ガスの原料となる「LNG」を年間約1,070台(約1.5万トン/年)のタンクローリーが、新潟から会津若松方面へ磐越自動車道を利用して輸送されている。



過去に大雪で磐越自動車道が通行止めになった際に、3日もかかって会津若松まで運んだときもあった。時間信頼性向上に期待している。
ガス供給企業(H30.9)

★広域観光周遊ルート形成による新たな旅行プラン造成や誘客促進



磐越自動車道は太平洋と日本海を結ぶ重要な道路であり、4車線化されれば、福島県の観光としても流れが変わると思う。首都圏から出発する周遊ルートにも期待できる。
温泉旅館協同組合(H30.9)

4車線化されれば、運行時間の短縮につながるため、新たな旅行プランの検討が可能になる。
福島県の旅行会社(H29.9)
新潟県の旅行会社(H30.9)

▲磐越自動車道を利用する広域観光周遊ルートイメージ