

「小名浜道路」開通に伴う整備効果について

福島県いわき建設事務所

1. はじめに

福島県いわき建設事務所は、福島県内最大の面積を有するいわき市全域を所管し、地域の生活や産業を支える重要な社会資本の整備や維持管理を担っています。管内の道路の延長は、国道6号や国道49号などの広域的な基幹道路から市道までを含め約4,175kmであり、このうち当事務所が管理する県管理道路は、国道3路線、主要地方道12路線、一般県道30路線の計45路線で約574kmです。

一方で、道路網と併せて経済・産業の核となっているのが重要港湾小名浜港です。小名浜港周辺には工業団地や大型商業施設、環境水族館などの観光・物産施設が集積しており、東日本大震災時には緊急物資の受入港としても大きな役割を果たしました。

「小名浜道路」は、この小名浜港を中心とする臨海地域と常磐自動車道を無料の自動車専用道路で直結し、物流ネットワークの強化や大規模災害時の円滑な緊急輸送を目的に整備が進められました。令和7年8月7日に全線開通し、同時に常磐自動車道の「いわき小名浜IC」も供用開始しました。本稿では、全線開通から約半年後に実施したアンケートの調査結果等を踏まえ、小名浜道路が地域にもたらした多岐にわたるストック効果について紹介します。



図-1 広域図



図-2 位置図

2. 路線の概要

小名浜道路は、福島県いわき市泉町を起点とし、同市添野町を経由して、同市山田町に至る延長約8kmの無料の自動車専用道路です。路線内には、いわき泉IC、いわき添野IC、いわき小名浜IC、いわき山田ICの4つのインターチェンジが整備されており、いわき添野ICといわき小名浜ICはトランペット型、いわき泉ICは主要地方道いわき上三坂小野線と立体交差するダイヤモンド型を採用しています。

第1種第3級、完成2車線で中央分離帯にはガードレール等の防護柵を設置し上下線を完全に分離した構造であり、主要構造物は橋梁9箇所、ボックスカルバート1箇所（図-4参照）があります。

いわき添野ICからいわき小名浜ICまでの約2.5km区間については、供用中の常磐自動車道を跨ぐ常磐山田橋、長沢ランプ橋の架設など、高度な技術や安全管理を要するという特殊性からNEXCO東日本に工事を委託しました。



図-3 全体平面図

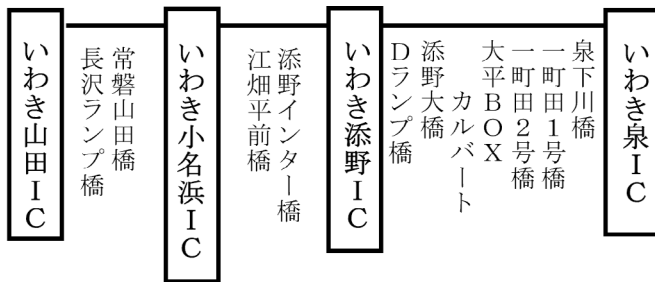


図-4 小名浜道路模式図

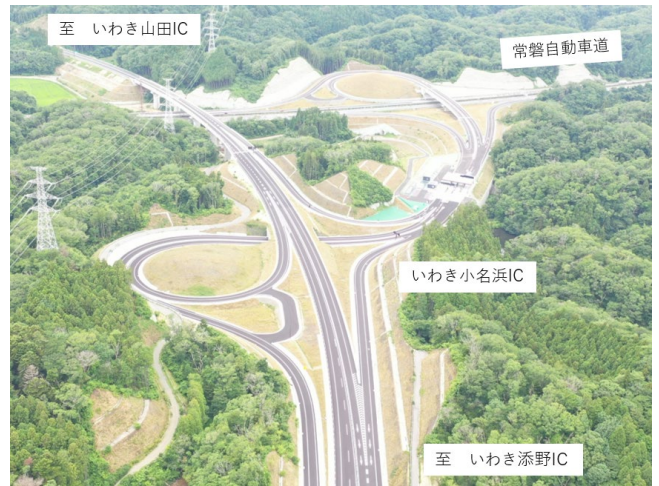


写真-1 いわき小名浜IC

3. 小名浜道路の整備効果について

(1) 所要時間短縮による物流の効率化を支援

小名浜道路の開通により、常磐自動車道いわき勿来ICから小名浜港への所要時間については、従来、国道289号と国道6号を経由して30分を要していたところ、小名浜道路を経由することにより13分となり大幅に時間を短縮しました。また、常磐自動車道いわき湯本ICから小名浜港への所要時間につい

でも、従来、県道いわき石川線と県道小名浜小野線を經由して29分を要していたところ、小名浜道路を經由することにより13分となりこちらも大幅に時間を短縮しております。

さらに、常磐自動車道と国内外の物流拠点である小名浜港周辺地区が直結することにより、物流の効率化に貢献しています。市内で配送を行う企業からは「所要時間短縮により1日の配送が2往復増えた」といった声や、車庫へ帰る際にインターチェンジをスムーズに利用できることで「労働時間の短縮や労働環境の改善につながっている」との声が寄せられ、多くの企業が効果を実感しています。広域物流の面でも東北各地や関東方面へのアクセスが飛躍的に向上し、いわき山田IC付近に新たな物流センターの建設が計画されるなど、新たな民間投資の動きも活発化しています。

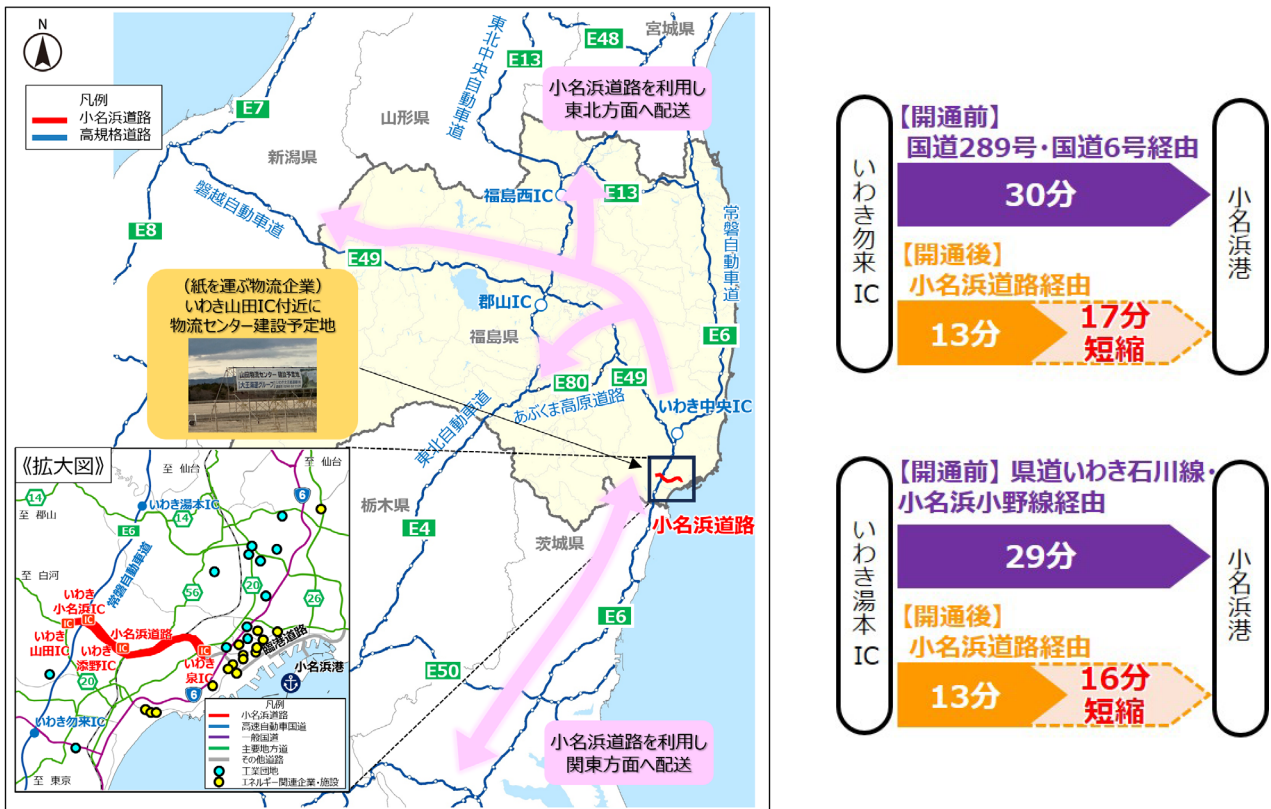


図-5 物流ルート図

(2) 観光需要の増加

小名浜エリアへのアクセス性が向上したため、スムーズな周遊観光が可能となりました。アンケートの結果、消費行動を目的とした小名浜道路利用者のうち約6割が県外からの来訪者となっております。令和7年9月に道の駅としてオープンした「いわき・ら・ら・ミュウ」では、開通前と比較して利用客数が約25%増加しました。また、同年10月4日からは小名浜道路を經由して小名浜地区と東京を直結する週末限定の高速バス路線が新たに運行を開始するなど、地域の交流人口の拡大に寄与しています。

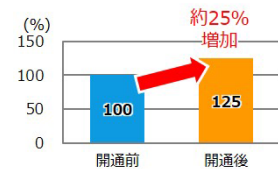


図-6 観光周遊ルート図

(3) 救急医療活動を支援

小名浜道路は、広域的な地域医療の充実に対しても極めて重要な役割を担っています。いわき市山田町から小名浜道路を通り二次救急医療機関への救急搬送時間が、これまで32分かかっていたところ19分となり13分短縮されました。この時間短縮により多量出血による患者の死亡率が約53%から約13%へと急低下し、救命率の向上が期待されます。また、開通から約半年間で25件の救急搬送実績があり、各消防署からは「カーブやブレーキによる揺れが少なく、緊急時の安定走行と傷病者の負担軽減に大きく寄与している」と高く評価されています。



図-7 救急ルート図

(4) 災害に強い道路ネットワークを構築

東日本大震災時に緊急物資の受入港として大きな役割を果たした小名浜港と南北軸の第一次緊急輸送道路である常磐自動車道を直結することで災害に強い高速道路ネットワークを構築しました。

沿岸部を縦走する国道6号は、令和7年7月30日に発生したカムチャッカ半島付近を震源とする地震に伴う津波警報の際に全面通行止めとなりましたが、小名浜道路が整備されたことで国道6号から常磐自動車道への迅速なアクセスが可能となりました。



図-8 緊急時の輸送ルート図

4. おわりに

小名浜道路の開通は、単なる移動時間の短縮にとどまらず、物流の効率化、広域観光の振興、そして医療・防災体制の強化といった多岐にわたる整備効果をもたらしています。県内初の高速道路と直結する県管理道路として、広域的に重要な社会基盤となりました。今後も小名浜道路が持つ価値を最大限に保つため、安全で安心な道路環境の維持管理や利活用の促進を通じて、地域全体の持続的な発展に貢献したいと考えています。



写真-2 開通式



写真-3 小名浜道路開通後