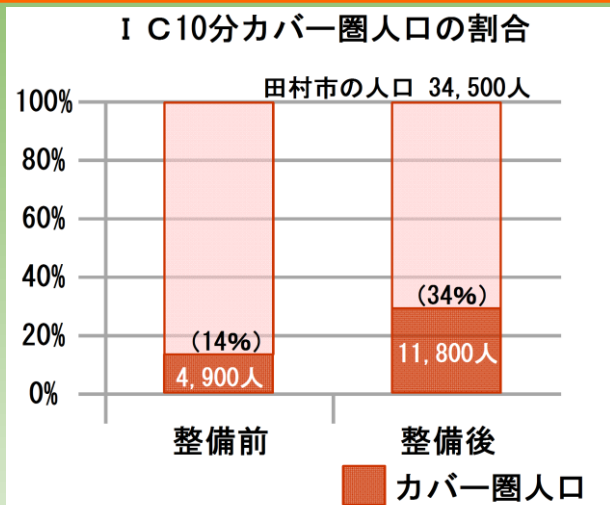


磐越自動車道

**田村スマートインターチェンジ
開通の効果**

開通の効果 住民の生活環境や利便性の向上

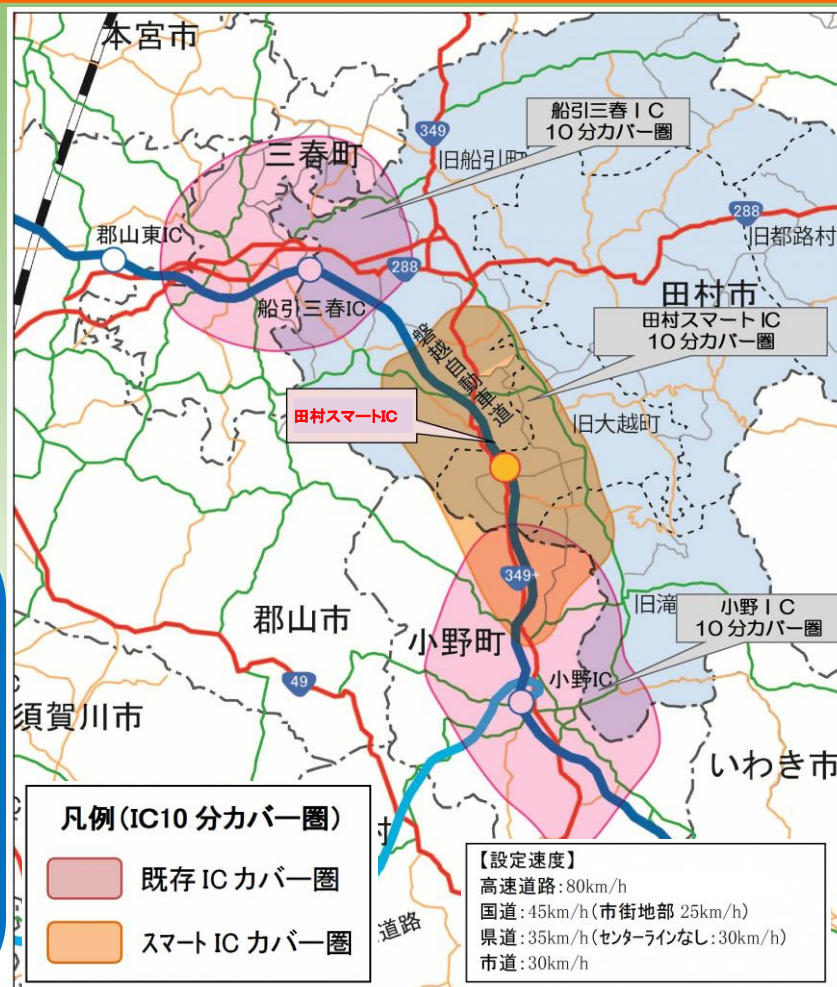
- 田村スマートICの設置により、10分以内でICへアクセスできるカバー圏は、田村市人口34,500人のうち、約4,900人から約11,800人に増加（240%増）。
- 磐越自動車道の利用が容易となり、居住者・就業者の通勤や広域的な移動における利便性が向上した。



地域住民・就業者の声

- 東北道や常磐道への時間が短縮され、遠方へ出かけ易くなり、非常に便利になりました。
- 県外に住む子供や孫が帰省し易くなったので、とても喜んでいました。
- 勤務体系により、毎日とは利用していないが、混雑する時間や道路を避けることが出来るので時間と心に余裕が出来るようになりました。

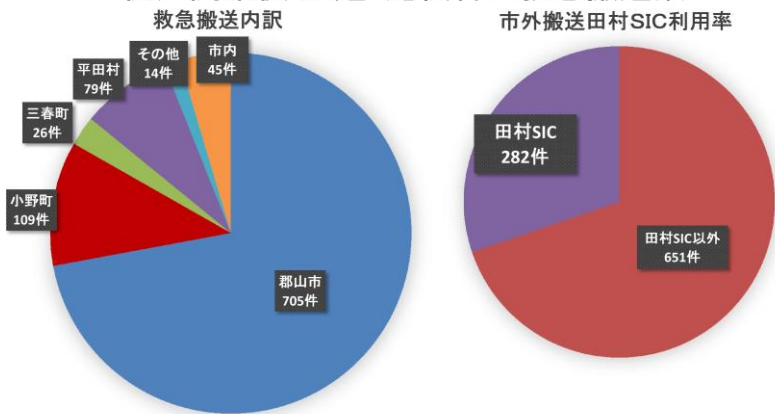
※R2年ヒアリング



開通の効果 救急医療等の支援

- 田村スマートICの設置により、田村市大越行政局から郡山市中心部の第三次救急医療施設への搬送時間が約10分の時間短縮した。
- また、田村市滝根行政局から郡山市中心部の第三次救急医療施設への搬送時間が約5分の時間短縮した。
- 時間短縮効果により、救急活動の広域化や迅速な救急医療による患者への負担軽減や救命率が向上した。

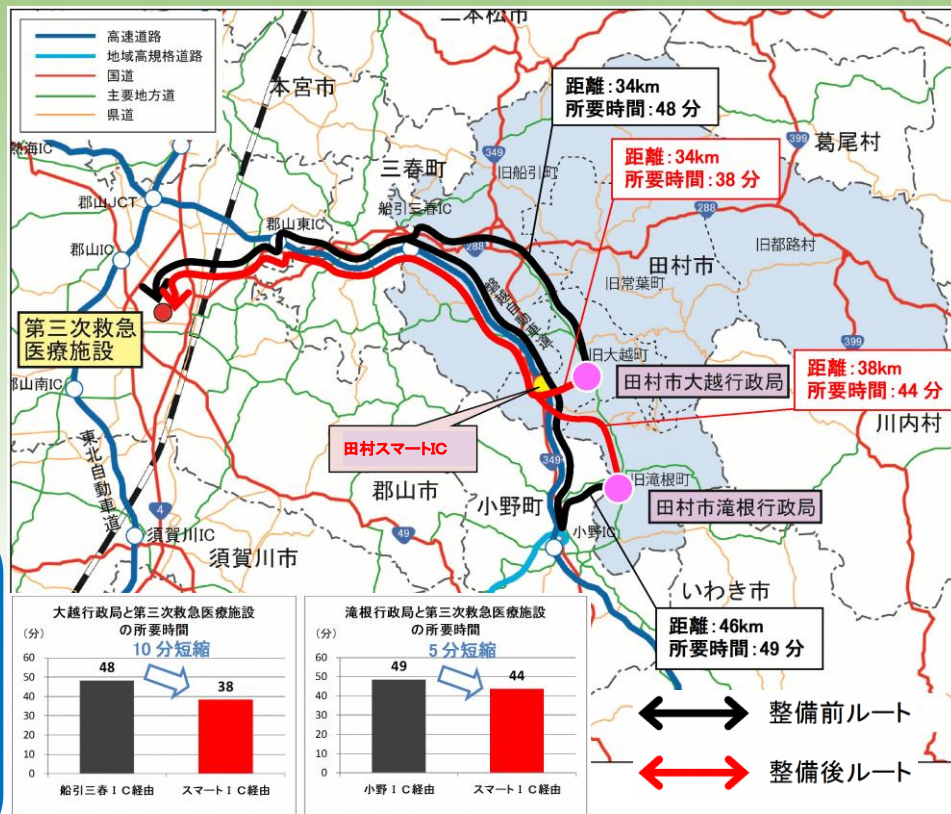
供用開始後 大越・滝根管内救急搬送数



・市外搬送933件の内、田村SICを利用した件数が282件と約3割の救急搬送で利用されている。
 ※本資料は開通後（3/17日）から令和3年7月31日までの件数である。

消防署の声

- 年間約350件の市外救急搬送が発生しており田村SICを利用することで、約10分の時間短縮が図られ、救命率も向上しています。 ※R2年田村消防署ヒアリング
- 署の不在時間の短縮に繋がり、速やかに消防・救急活動へ向かう事が出来ています。 ※R2年田村消防署ヒアリング
- 早期に高速へ進入できるので、安全かつ愛護的に傷病者を搬送できる。 ※R3年田村消防署ヒアリング

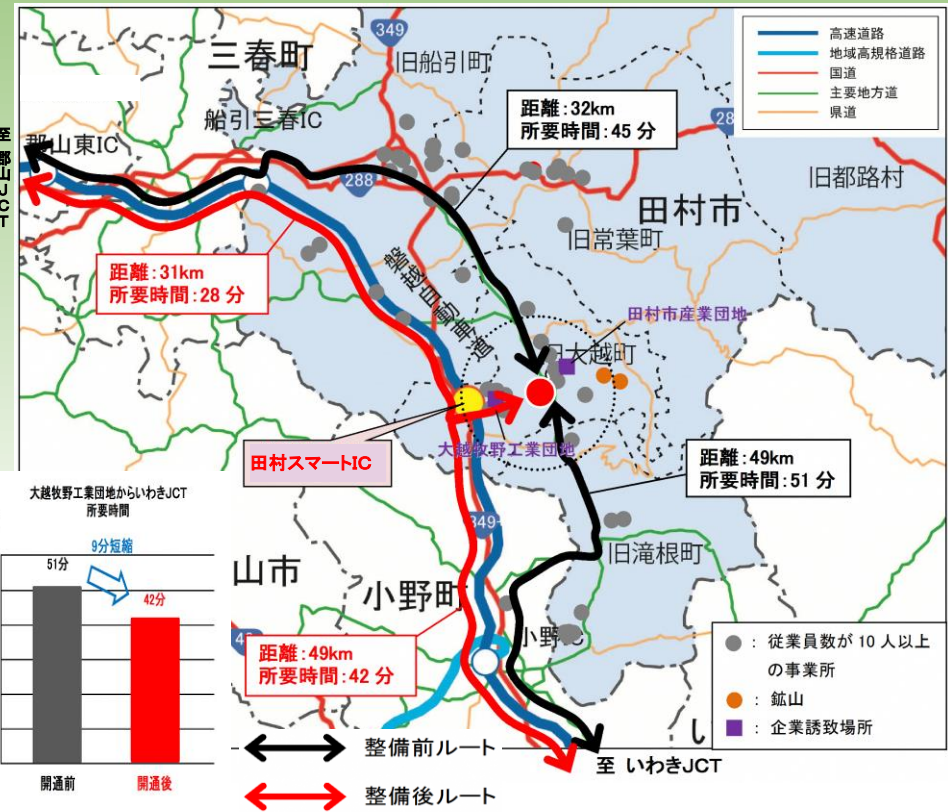
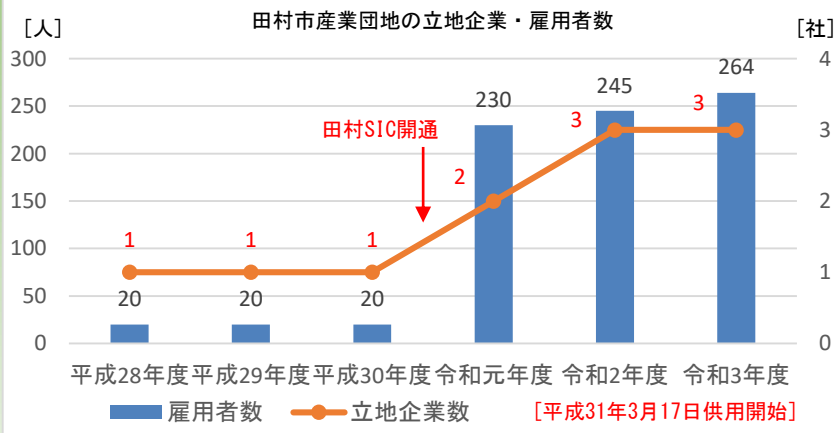


開通の効果 産業振興への支援

○田村スマートICの開通により、大越牧野工業団地からの郡山JCT（高速道路）までの所要時間を算出すると、約17分短縮し、いわきJCT（高速道路）への所要時間は約9分の時間が短縮される。

○高速道路へのアクセスが改善され、工場等の物流の効率化や、田村市産業団地への企業誘致など地域産業の活性化がされている。

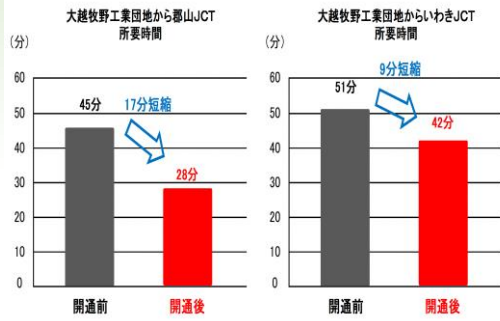
○R元年度5月に完成した産業団地では、**全7区画中5区画（3企業：発電業〈R3年4月操業〉、製造業〈R2年12月操業〉、製造業〈R3年3月操業〉）**が現在操業中であり、産業団地への立地により約264人程度の雇用を創出（昨年度より19名増）している。



立地企業・地元企業の声

- パンフレットにもありましたとおり、田村SICが近い事も決定要因の一つであり、関東及び東北への製品の出荷に大いに利用しています。
- 高速道路へのアクセスの向上は、材料や製品の輸送時間が短縮され非常に便利になりました。

※R2年ヒアリング



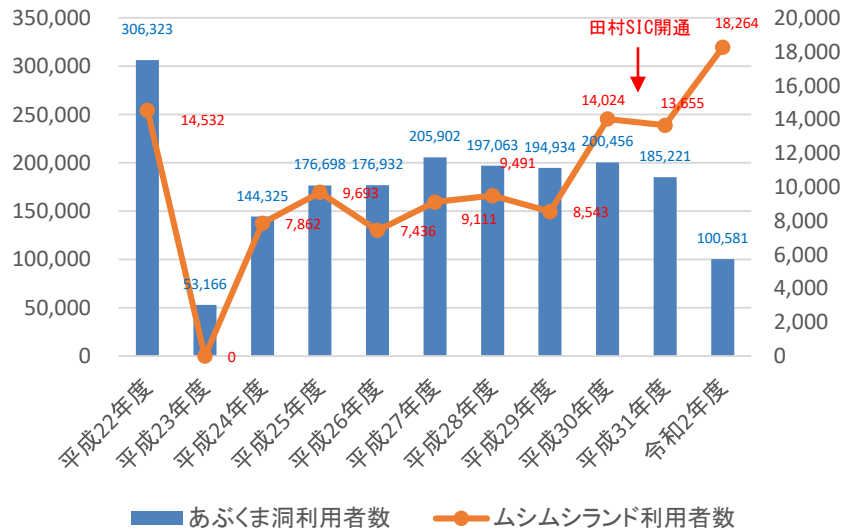
開通の効果 観光振興への支援

○田村市の代表的な観光地である「あぶくま洞」等へ郡山JCTからのアクセス時間が、船引三春ICを利用する場合と比較して約20分、小野ICを利用する場合と比較して約8分短縮され、観光地までのアクセス性が向上した。

○アクセス時間の短縮により、観光の周遊ルートが増え、観光客の増加が期待できる。

○R2年度は、コロナ禍により、あぶくま洞利用者については減少しているが、ムシムシランドについては、屋外でのイベントが時勢に合致し、人数が延びたものと推測される。

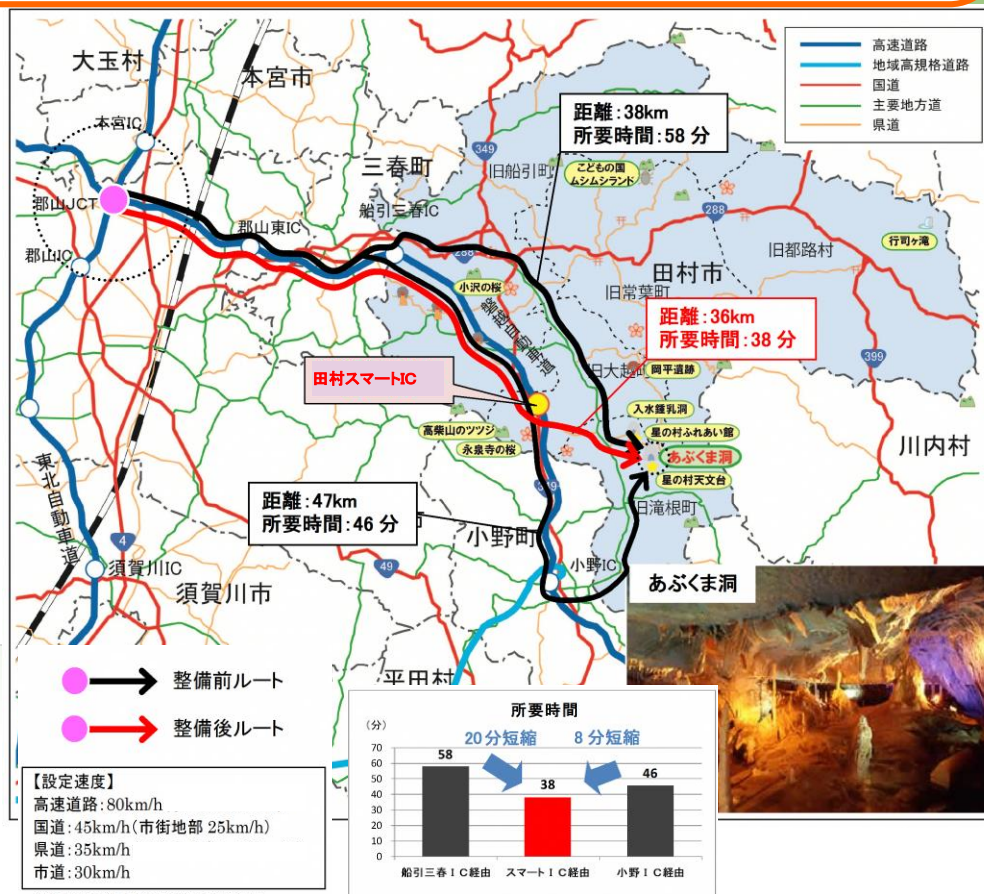
あぶくま洞・ムシムシランド年間利用者数



観光地・商店の声

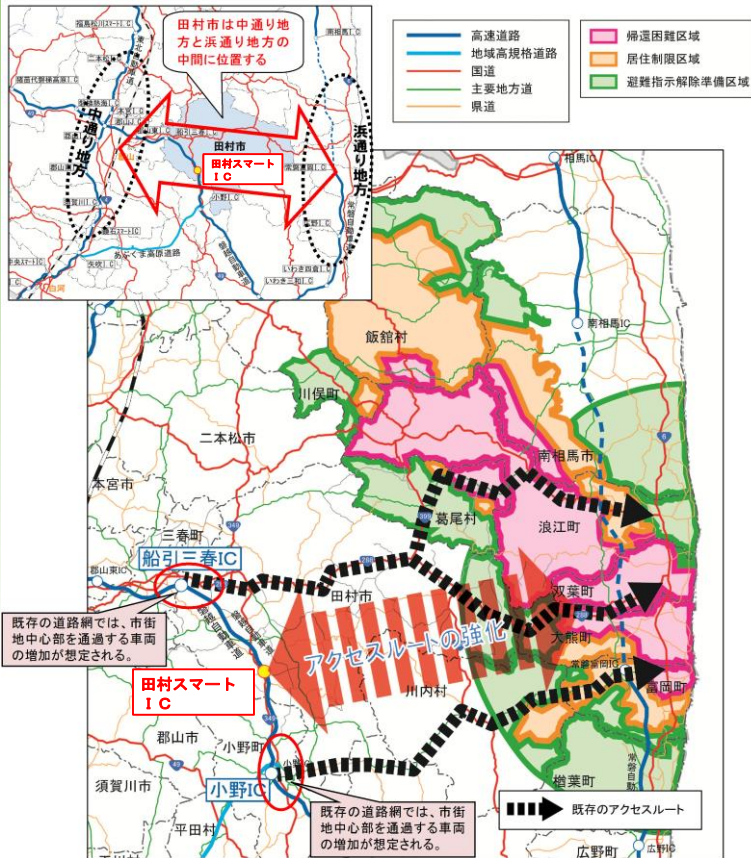
●郡山方面からアクセス時間が短縮され、観光客の周遊ルートが増えたので、観光客の増加に繋がって行きたいです。

※R2年ヒアリング



開通の効果 震災復興への支援

- 磐越自動車道から浜通り地方を結ぶ幹線道路へのアクセスルートに新たな選択肢が加わることで交通の混雑が解消された。
- 除染に伴い生じた土壌の輸送については、環境省が定めた、実施計画により、輸送ルートを「走行距離や所要時間が多少長くても高速道路を積極的に利用するルートの基本とする」とされたため、当初想定していたアクセスルートでの運搬は行われなかった。
- 本市の除去土壌約2000m³（10tダンプ340台）については、本スマートICを利用し中間貯蔵施設（大熊町）へ輸送した。



※避難指示区域の概念図は、平成25年8月8日時点より

中間貯蔵施設への除去土壌等の輸送に係る実施計画

2016年3月
(2020年1月更新)

環境省

実施計画書の一部抜粋



出典：環境省HP

第1章 3.輸送の方法

3.3 輸送ルート

仮置場等から中間貯蔵施設までの輸送ルートについては、高速道路を最大限利用するルートと、所要時間が最小になるルートの2つを比較し、沿線人口にも配慮しつつ、走行距離や所要時間が多少長くても高速道路を積極的に利用するルートの基本とし、地域の状況等を踏まえて設定する。

現在福島県では、被災箇所への復旧や、大熊IC、常磐双葉IC及び相馬福島道路が整備されており、今後の復興・再生の進展等による道路網や交通量の変化が予想されるため、図1.3.3-1、図1.3.3-2及び図1.3.3-3に記載したルートの基本としつつ、道路や交通の状況変化を調査・把握し、関係機関とも調整の上、必要に応じて適切にルートの見直しを行っていく。

なお、輸送車両の集中が予測される中間貯蔵施設の出入口周辺においては、一般交通への影響を最小限とするために、中間貯蔵施設区域内の道路状況も考慮し、輸送車両ができる限り右折進入・退出とならぬよう立体交差（既存アンダーパス・オーバーパス、新設オーバーパス）や直進により進入する平面交差を極力活用したルートとする。