

調査

東日本大震災後の県内交通網の現状

はじめに

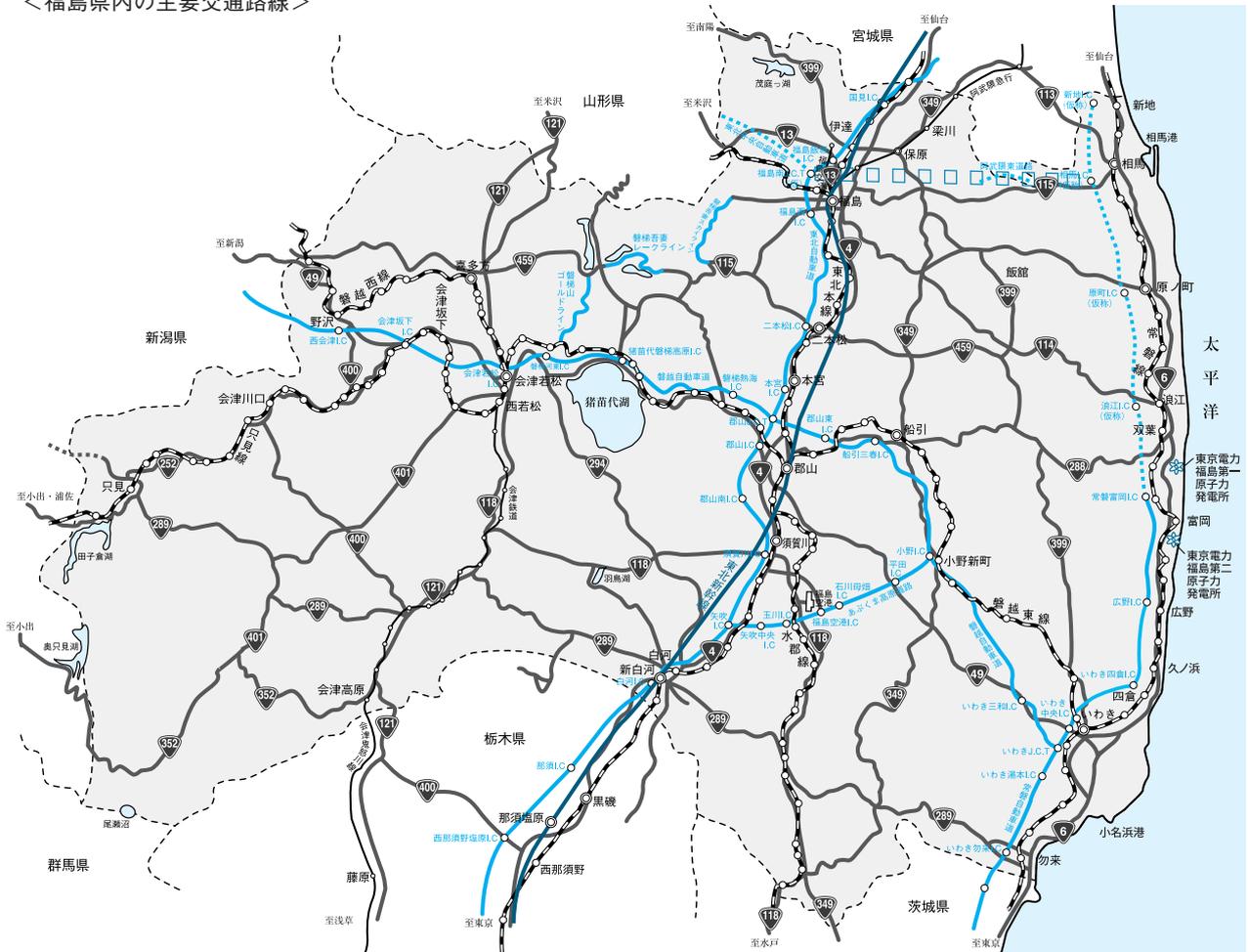
東日本大震災により県内の交通網は東北新幹線をはじめとした鉄道が不通となり、高速バスや路線バスも一時運休するなど県民の移動手段に大きな混乱が生じた。

現状の県内鉄道網は懸命な作業によって徐々に復旧し、不通区間はJR常磐線久ノ浜駅（いわき市）～亘理駅（宮城県）間だけとなった。道路網については中通り地方や会津地方は大部分復旧している。しかし太平洋側のいわき地域と相双地域を南北に結ぶ国道6号線や常磐自動車道は未だ一部地域で通行止めとなっている。

本稿は3月11日の東日本大震災以降（以下、大震災と表記）の交通網の復旧状況を各種報道から振り返り、被災地の中で現在もなお交通網が寸断されている相双地域の現状について各種資料をもとにまとめたものである。

（注）7月下旬の新潟・福島豪雨により、南会津を中心に鉄道・道路に大きな被害を受けたが、本稿では大震災の影響に絞った。

<福島県内の主要交通路線>



（資料：平成22年版福島県勢要覧より抜粋し、一部加筆）

1. 震災後の公共交通機関復旧状況

(1) 鉄 道

① 在来線について

大震災翌日の3月12日に野岩鉄道、3月13日に会津鉄道と福島交通飯坂線が復旧したものの、大きく被害を受けたJR線と阿武隈急行の復旧は遅れた。JR線が震災後に初めて復旧した路線は、3月23日の只見線の会津若松～西若松間である。次いで3月26日の磐越西線の郡山～津川(新潟県)間である。同線が復旧したことにより、同日にはガソリン等を積載した貨物列車が横浜から新潟回りで郡山に到着し、ガソリン・灯油不足に苦しんでいた本県の供給状況が改善に向かう転機と

なった。通勤・通学客の移動が多いJR東北本線の郡山～福島間は4月5日、福島～仙台間は4月7日に復旧した。いわき方面では、JR常磐線の高萩(茨城県)～いわき間は4月11日、上野(東京都)～いわきを結ぶ特急は4月28日に復旧した。阿武隈急行線は部分復旧を重ね、5月16日に全線が復旧した。

7月31日現在で復旧していない路線は、津波と地震さらには東京電力福島第一原子力発電所の事故発生により復旧の見通しが立たないJR常磐線の久ノ浜(いわき市)～亘理(宮城県)間の110.6kmである。同区間は、原発事故による警戒区域や緊急時避難準備区域に指定された場所や津波被害が甚大な場所があることから、全面復旧

図表1 福島県内の鉄道復旧状況(全線復旧日の早い順)

復旧日	会社名	区 間 名	特 記 事 項
[会津鬼怒川線]			
3月12日	野岩鉄道	会津高原尾瀬口～新藤原(栃木県)	全線復旧
[会津線]			
3月13日	会津鉄道	西若松～会津高原尾瀬口	全線復旧 3/20に東武鉄道との乗入再開 3/23に東京方面特急再開
[飯坂線]			
3月13日	福島交通	福島～飯坂温泉	全線復旧
[磐越西線]			
3月26日	JR東日本	郡山～津川(新潟)	全線復旧
[山形新幹線]			
3月31日	JR東日本	福島～新庄(山形)	全線復旧
[奥羽本線]			
3月31日	JR東日本	福島～米沢(山形)	全線復旧
[只見線]			
3月23日	JR東日本	会津若松～西若松	
3月30日	JR東日本	西若松～会津坂下	
4月8日	JR東日本	会津坂下～会津川口	
4月12日	JR東日本	会津川口～只見	
4月14日	JR東日本	只見～大白川(新潟)	全線復旧
[磐越東線]			
3月31日	JR東日本	郡山～船引	
4月13日	JR東日本	船引～小野新町	
4月15日	JR東日本	小野新町～いわき	全線復旧
[水郡線]			
4月11日	JR東日本	安積永盛～常陸大子(茨城)	県内区間は4/11に復旧、全線復旧は水戸～常陸青柳間が復旧した4/15
[東北本線]			
3月29日	JR東日本	郡山～本宮	
4月2日	JR東日本	郡山～安積永盛	
4月5日	JR東日本	福島～本宮	
4月7日	JR東日本	福島～岩沼(宮城)	
4月17日	JR東日本	安積永盛～黒磯(栃木)	県内区間は4/17に復旧、全線復旧は仙台～一ノ関間が復旧した4/21
[阿武隈急行線]			
4月6日	阿武隈急行	梁川～保原	
4月13日	阿武隈急行	梁川～富野	
4月18日	阿武隈急行	保原～瀬上	
4月28日	阿武隈急行	福島～瀬上	
5月16日	阿武隈急行	富野～角田(宮城)	全線復旧
[常磐線]			
4月11日	JR東日本	いわき～高萩(茨城)	
4月17日	JR東日本	いわき～四ツ倉	
5月14日	JR東日本	四ツ倉～久ノ浜	久ノ浜～亘理(宮城)間は不通

※東北新幹線の復旧状況については別掲。

(資料：各種報道や国土交通省HPより当研究所作成)

には相当の時間がかかるものと思われる(図表1)。

② 新幹線について

東北と東京を結ぶ東北新幹線は、東京～那須塩原(栃木県)間が3月15日に復旧した。那須塩原～福島間が復旧したのは4月12日、通勤・通学客の利用も多い福島～仙台間は4月25日であった。青森県の新青森～東京間が全線復旧したのは4月29日となった(図表2)。

福島県内の新幹線路線が復旧していない約1カ月の期間は、那須塩原駅行の高速バスを利用し、同駅からの新幹線利用となった。

図表2 東北新幹線復旧状況

復旧日	区間
3月15日	東京(東京都)～那須塩原(栃木県)
3月22日	盛岡(岩手県)～新青森(青森県)
4月7日	一ノ関(岩手県)～盛岡(岩手県)
4月12日	那須塩原(栃木県)～福島(福島県)
4月25日	福島(福島県)～仙台(宮城県)
4月29日	仙台(宮城県)～一ノ関(岩手県)

(資料:各種報道やJR東日本HPより当研究所作成)

(2) 高速バス

① 高速バスの前提となる主要高速道路3路線について

大震災当日、県内の主要高速道路(東北自動車道、磐越自動車道、常磐自動車道)は全路線で通行止めとなった。翌3月12日には、3路線とも緊急交通路として赤色灯を装備した緊急指定車両や「緊急通行車両確認証明書」を携行した物資

輸送車の通行が可能となった。一般車両の通行の復旧は常磐自動車道が3月21日に水戸IC(インターチェンジ)～いわき中央IC間、東北自動車道と磐越自動車道が3月24日に県内全区間が通行可能となった。常磐自動車道については、いわき中央IC～いわき四倉IC間が4月1日に通行可能となったが、いわき四倉IC～常磐富岡IC間は地震による損壊や原発事故により警戒区域に路線が指定されていることなどから、この区間は再開の日処が立っていない(図表3)。

② 高速バスの運行について

大震災を受け運行中止となった高速バス路線は、3月13日に会津若松～新潟路線、3月14日に福島～郡山路線、3月16日に福島～仙台路線が復旧し、鉄道が不通の中で大きな役割を果たした。東京方面は、3月18日に福島～新宿路線と郡山～新越谷(埼玉県)路線が復旧したことにより、ガソリンが入手困難で自家用車の利用ができない人にとって大きな移動手段となった。

3月20日、東北新幹線が復旧している区間で東京からみて北限の那須塩原駅(栃木県)と郡山駅を結ぶ臨時高速バスが運行開始し、このバス路線は福島～那須塩原間が復旧する前日の4月11日まで運行された。この郡山～那須塩原路線は予約不要扱いで乗降口に並べば満員にならない限り乗車可能であった。

図表3 福島県内の高速道路再開状況(一般車両)

再開日	路線名	区間	特記事項
3月21日	常磐自動車道	水戸IC(茨城県)～いわき中央IC	三郷JCT(埼玉県)～水戸ICは3月16日再開
3月24日	東北自動車道	宇都宮IC(栃木県)～一関IC(岩手県)	浦和IC(埼玉県)～宇都宮ICは3月19日再開 大型車は3/22より通行可
3月24日	磐越自動車道	津川IC(新潟県)～いわきJCT	大型車は3/22より通行可
4月1日	常磐自動車道	いわき中央IC～いわき四倉IC	いわき四倉IC～常磐富岡ICは不通

(資料: NEXCO 東日本HP)

※上記3路線区間は3月12日からは緊急通行車両のみ通行可となった(いわき中央～いわき四倉間は除く)

会津若松・喜多方～新宿路線は3月22日、いわき～東京路線は3月24日に復旧した。さらに臨時便として新設された福島～盛岡（岩手県）路線と郡山～盛岡路線は、新幹線が復旧してからも郡山～福島～盛岡路線として現在（7月31日）も運行されている（図表4）。

(3) 路線バス

① 一般路線バスについて

道路損傷、燃料不足から日・祝日ダイヤでの運行となったが、自家用車通勤が困難な状況下で地域住民の足としての大きな機能を発揮した。現在（7月31日）も運休となっているところは、

図表4 県内の主な高速バス・一般臨時路線バス再開時期

運行開始日	高速・一般	新規・再開	路線名	特記事項
3月13日	高速バス	再開	会津若松～野沢	国道49号線使用
3月13日	高速バス	再開	会津若松～新潟	
3月14日	高速バス	再開	福島～郡山	
3月16日	高速バス	再開	福島～仙台	福島駅東口と仙台駅前のみ乗降可の臨時ダイヤ
3月17日	高速バス	再開	郡山～会津若松	郡山駅前と会津若松駅前のみ乗降可の臨時ダイヤ
3月18日	高速バス	再開	福島～新宿	
3月18日	高速バス	再開	郡山～新越谷	
3月18日	高速バス	再開	いわき～東京	
3月19日	高速バス	再開	郡山～新潟	
3月20日	高速バス	臨時	郡山駅～那須塩原駅	4月11日をもって運行停止
3月20日	高速バス	部分再開	いわき～郡山	郡山駅前といわき駅前のみ乗降可。4月28日からはいわき～郡山～若松便の通常運行再開
3月22日	高速バス	再開	会津若松・喜多方～新宿	
3月23日	高速バス	部分再開	郡山～仙台	6月1日から須賀川～郡山～仙台便の通常運行再開
3月24日	高速バス	再開	会津若松～仙台	臨時ダイヤ
3月24日	一般乗合バス	臨時	新白河～須賀川	4月16日をもって運行停止
3月24日	一般乗合バス	臨時	二本松～郡山	4月4日をもって運行停止
3月24日	一般乗合バス	臨時	福島～相馬	5月16日から南相馬・相馬～福島便として開始
3月25日	高速バス	再開	福島・郡山～成田	
3月25日	高速バス	再開	福島～会津若松	臨時ダイヤ 4月28日から通常運行
3月25日	一般乗合バス	新規	相馬～仙台	
3月26日	高速バス	新規	郡山～盛岡	5月23日からは郡山・福島～盛岡便として開始
3月28日	一般乗合バス	市内路線バス	相馬市内	運行一部再開
3月29日	高速バス	再開	福島・郡山～京都・大阪	
3月29日	一般乗合バス	臨時	二本松～福島	福島駅東口と二本松駅を結ぶ緊急路線バス 4月4日をもって運行停止
3月30日	高速バス	臨時	伊達～仙台	5月22日をもって運行停止
3月30日	一般乗合バス	市内路線バス	田村市内	運行再開
4月6日	一般乗合バス	臨時	小野～船引	平日のみ運行 4月12日をもって運行停止
4月12日	高速バス	新規	福島～盛岡	5月23日からは郡山・福島～盛岡便として開始
4月12日	一般乗合バス	代行バス	相馬駅～亘理駅	同日にJR常磐線亘理～岩沼間が復旧、5月23日に運行区間を原ノ町駅まで一部延長
4月15日	高速バス	再開	福島～いわき	臨時ダイヤ
8月1日	一般乗合バス	代行バス	久ノ浜～広野	

(資料：各種報道と各社HPより当研究所作成)

原発事故による双葉郡などの警戒区域を除けば、福島交通の南相馬市鹿島地区の路線、新常磐交通の南相馬市内バス、同いわき地区の一部路線における津波被害の大きかった地区などとなっている。通行止めなどの道路事情から迂回運行している路線も須賀川市や白河市などでみられる。

② 臨時路線バスについて

県内の近接する都市間を結ぶ一般乗合路線バスが鉄道の不通などによって臨時運行され、一部の停留所を除き直行運行として、新白河～須賀川路線、二本松～郡山路線などJR路線が再開されるまで通勤などに利用された。

さらに相双地域と福島市や仙台市を結ぶ路線バスも設けられた。JR常磐線は宮城県側が亘理駅まで4月12日に復旧したことから、相馬方面からJR亘理駅行きのJR代行バスが運行され仙台方面へ向かう交通手段として利用されている。JR常磐線久ノ浜駅（いわき市）～広野駅（広野町）間の代行バスも8月1日から運行開始した。（図表4）。

(4) 福島空港

福島空港は、立地する須賀川市と玉川村で震度6弱～震度6強を観測したが、航空機運航の支障は無かった。様々な交通手段が不通となる中、地震直後から重要な交通インフラとして東北新幹線や東北自動車道等の代替機能も果たした。3月12日～4月10日までの期間は札幌と大阪伊丹空港間の定期便に加えて、札幌、大阪、羽田、名古屋間の臨時便が合計290便運航され、臨時便だけで約2万人の乗客が利用した。羽田便は開港初となるもので、3月13日から4月10日まで約1カ月間にわたり首都圏と本県をはじめ被災した東北各県をつないだ。

今回の大震災により内陸部に位置する福島空港は、津波被害がなく地震被害も少ない災害に強い空港であることがあらためて認識された。5月11日には天皇后陛下の被災地訪問の時にもご利用いただき、当空港より自衛隊ヘリコプターで移動された。さらには、自衛隊始めロシア、韓国等の支援機による救援物資輸送にも活用された。

2. 東日本大震災と原発事故後の交通

(1) ガソリン不足

ガソリンスタンドの多くは物流の寸断と停電により通常営業が不能となった。製油所も被災し県内では深刻なガソリン不足に陥った。営業している数少ないガソリンスタンド周辺には給油を待つ車が殺到し、周辺道路では大渋滞が起きた。給油ができた場合でも1台あたりの給油数量や金額に制限を設けられた例もあり、一般車両のガソリン入手は困難を極めた。

3月24日、東北・磐越自動車道の一般車両通行が可能となったが、各SA（サービスエリア）の給油所にガソリンを求める車が行列するなど県内各地でガソリン不足の状況は継続した。

3月26日のガソリン等を積載した貨物列車の運行、3月29日の小名浜港に震災後初の石油タンカーが入港したことによって、県内のガソリン事情は改善に向かい、4月に入り、中通り地方と会津地方のガソリン供給は平常時に近づいた。一方、浜通り地方では、原発事故の影響などから依然としてガソリン供給体制は遅れ気味となった。

(2) 県外への移動について

政府は3月12日に東電福島第一原子力発電所

から半径20キロ圏内の住民に避難指示、3月15日には同半径20～30キロ圏内の住民に屋内退避を指示した。

この時点での福島市や郡山市など中通り地方から東京方面への避難手段は、自家用車やタクシー、福島空港利用等を除けば3月15日午前中に栃木県的那須塩原駅まで復旧した東北新幹線の利用のみであった。中通り地方と首都圏を結ぶ高速バス網は、3月18日に福島～新宿路線と郡山～新越谷路線が復旧した。

会津地方の状況は、3月13日には高速バス会津若松～新潟路線が復旧し新潟県への移動や同県を經由して各地への移動が可能となった。また、3月13日に復旧した会津鉄道は3月20日に東武鉄道との相互乗入を再開し、東京方面への移動手段となった。

浜通り地方の状況は、いわき市では、3月18日に高速バスいわき～東京路線が再開されるまでは、自家用車やタクシーでの移動か、あるいは福島空港行きバスで移動し福島空港から空路移動となった。南相馬市は、3月15日から3月25日にかけて市が手配したバスで集団避難が行われ、4千人を超える住民が市外に避難した。

政府は、3月25日に従来は屋内退避を指示していた半径20～30キロ圏内住民に対し、自主避難を要請した。しかし、この時点では依然として極度のガソリン不足が続いており、屋内退避区域からの避難は各自治体が用意したバスによる移動となった。南相馬市については、東京・いわき方面への公共交通手段は、鉄道、高速バスともに途中の双葉郡が原発事故による警戒区域に指定され現在も不通であり、福島市や仙台市を經由しての移動となっている。

(3) 県内の移動

原発事故による避難指示等が出されている相双地域の公共交通網整備状況は、JR常磐線や国道6号線を利用する東京や仙台方面への移動と比較し、鉄道がなく、阿武隈山地を越える福島市や郡山市方面は車による移動に限られている。原発事故による避難指示が出された際には、双葉郡から西部方面へ向かう国道に車が殺到し渋滞を巻き起こした。

中通り地方と会津地方では、大震災により道路網が寸断されたが大部分は復旧した。一方、浜通り地方では、現在も双葉郡などが警戒区域となり南北方面への交通が分断され、警戒区域外の相双地域から他地域へ移動する鉄道も復旧していないことから、さらなる交通手段の構築が急務になっている。

(4) 大震災後の交通事情

現在も交通網が寸断している相双地域からの移動についてみると、南相馬市は、福島行きのバス路線が開設されたことにより、福島行きの公共交通手段は確保されている。しかし、最短経路である計画的避難区域の飯舘村を通らず相馬市経由となるため、所要時間は約2時間である。南相馬市から仙台行きは、直通バスを利用した場合でも同程度かかり、震災前の普通電車利用よりも30分程度長くかかるのが現状である（図表5）。

相馬市は、南相馬市同様に福島行きバス路線が開設され約1時間20分で相馬～福島間が結ばれている。震災前の相馬市では、JR常磐線で仙台まで約1時間であったことから、通学や買物などでは福島市よりも交通の便から仙台市方面に向く人が多かったといわれていた。震災後は、

図表5 南相馬市の交通アクセス

		所要時間	運 行 者	経 路 な ど
福島行き (原ノ町駅前 ～福島駅前)	バス	1時間55分	福島交通	国道115号 5月16日から運行開始
	新幹線利用(震災後)	2時間56分	JR 東日本	代行バス原ノ町～亶理110分、常磐線亶理～仙台36分、新幹線仙台～福島30分
	新幹線・特急利用(震災前)	1時間21分		常磐線特急原ノ町～仙台55分、新幹線仙台～福島26分
	所要時間差	1時間35分		
	普通電車利用(震災後)	3時間	JR 東日本	代行バス原ノ町～亶理110分、常磐線亶理～岩沼10分、東北本線岩沼～福島60分
	普通電車利用(震災前)	1時間54分		常磐線原ノ町～岩沼54分、東北本線岩沼～福島60分
	所要時間差	1時間6分		
仙台行き (原ノ町駅前 ～仙台駅前)	バス	1時間50分	はらまち旅行	1日1往復
	普通電車利用(震災後)	2時間26分	JR 東日本	代行バス原ノ町～亶理110分、常磐線亶理～仙台36分
	普通電車利用(震災前)	1時間15分		常磐線原ノ町～仙台
	所要時間差	1時間11分		

※所要時間には乗換時間・待ち時間を含めない。(資料：JR 東日本 HP などから当研究所作成)
 ※代行バスは停留所数カ所に停車しない急行タイプとした。左記2つの※は図表6と図表7も同様である。

図表6 相馬市の交通アクセス

		所要時間	運 行 者	経 路 な ど
福島行き (相馬駅前 ～福島駅前)	バス	1時間20分	福島交通	国道115号 3月24日から運行開始
	新幹線利用(震災後)	2時間1分	JR 東日本	代行バス相馬～亶理55分、常磐線亶理～仙台36分、新幹線仙台～福島30分
	新幹線・特急利用(震災前)	1時間5分		常磐線特急相馬～仙台39分、新幹線仙台～福島26分
	所要時間差	56分		
	普通電車利用(震災後)	2時間5分	JR 東日本	代行バス相馬～亶理55分、常磐線亶理～岩沼10分、東北本線岩沼～福島60分
	普通電車利用(震災前)	1時間36分		常磐線相馬～岩沼36分、東北本線岩沼～福島60分
	所要時間差	29分		
仙台行き (相馬駅前 ～仙台駅前)	バス	1時間20分	福島交通・宮城交通	臨時直行バス1日4便、相馬市役所前、相馬駅前、新地町役場前のみ停車
	普通電車利用(震災後)	1時間31分	JR 東日本	代行バス相馬～亶理55分、常磐線亶理～仙台36分
	普通電車利用(震災前)	57分		常磐線相馬～仙台 特急利用は39分
	所要時間差	34分		

(資料：JR 東日本 HP などから当研究所作成)

図表7 新地町の交通アクセス

		所要時間	運 行 者	経 路 な ど
福島行き (新地駅前 ～福島駅前)	バス	1時間49分	福島交通・新地町 しんちゃんタクシー	新地町乗合タクシー新地～相馬29分、国道115号
	新幹線利用(震災後)	1時間41分	JR 東日本	代行バス新地～亶理35分、常磐線亶理～仙台36分、新幹線仙台～福島30分
	新幹線利用(震災前)	1時間14分		常磐線新地～仙台48分、新幹線仙台～福島26分
	所要時間差	27分		
	普通電車利用(震災後)	1時間45分	JR 東日本	代行バス新地～亶理35分、常磐線亶理～岩沼10分、東北本線岩沼～福島60分
	普通電車利用(震災前)	1時間29分		常磐線新地～岩沼29分、東北本線岩沼～福島60分
	所要時間差	16分		
仙台行き (新地駅前 ～仙台駅前)	バス	1時間	福島交通・宮城交通	臨時直行バス1日4便、相馬市役所前、相馬駅前、新地町役場前のみ停車
	普通電車利用(震災後)	1時間11分	JR 東日本	代行バス新地～亶理35分、常磐線亶理～仙台36分
	普通電車利用(震災前)	48分		常磐線新地～仙台
	所要時間差	23分		

(資料：JR 東日本 HP などから当研究所作成)

JR 常磐線相馬駅から亘理駅（宮城県）までが不通であり代行バスでの移動となるため、公共交通機関を利用しての所要時間は福島市と仙台市では同程度となっている（図表6）。

新地町では、浜通り地方最北端で宮城県と接するため同県とのつながりが強く、震災前も後も福島市より仙台市へ行くほうが近い。仙台市まで直行バスで約1時間を要し、震災前の直通電車利用の48分より12分程度所要時間が増えた（図表7）。

3. 今後の相双地域の交通網

(1) 県土構造と交通軸

福島県は県土構造について、3つの地域、7つの生活圏、6本の連携軸から成ると定義している。

連携軸は地域（浜通り、中通り、会津）と生活圏（県北、県中、県南、会津、南会津、相双、いわき）を3本の縦軸（浜通り軸、中通り軸、会津軸）と3本の横軸（南部軸、横断道軸、北部軸）によって結んでいる。

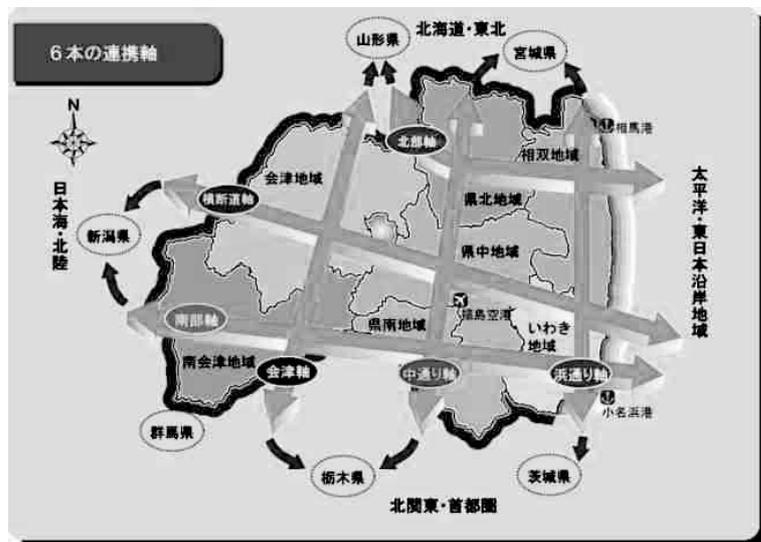
連携軸の縦軸をみると、浜通り軸は常磐自動車道（常磐富岡 IC 以北は未開通）や JR 常磐線、中通り軸は東北新幹線や東北自動車道が整備されており、会津軸は会津縦貫道が整備中である。

連携軸の横軸をみると、南部軸は甲子道路など、横断道軸は磐越自動車道が整備されており、北部軸は相馬市から福島市を結ぶ東北中央自動車道を整備中である。

現在、原発事故をうけて縦軸としての浜通り軸が中間地点の双葉郡地域が警戒区域となり、立ち入りできなくなっていることから、いわき・東京方面への移動手段が寸断された南相馬市や相馬市などから横軸としての北部軸で福島市方面に移動できる交通網整備が重要となっている。

(2) 東北中央自動車道

東北中央自動車道は、相馬市を起点に福島市で東北自動車道とつながり、さらには山形県米沢市などを経由し秋田県横手市を結ぶ計画となっている。山形県内では一部区間で部分開業しており、



会津軸 国際的なリゾート・観光地域として北東国土軸の一翼を担う地域であり、豊かな自然環境を生かしながら、諸機能の集積を図る軸	中通り軸 北東国土軸の中央部のルートであり、都市集積を活用しながら、国土の均衡ある発展の中核を担う軸
浜通り軸 高速交通網の整備が進捗しつつあるのを踏まえ、北東国土軸の一翼を担う地域として、諸機能の集積を図る軸	北部軸 本県北部の連携を図るとともに、東北地方の新たな発展を牽引する福島市、仙台市、山形市の3県都を中心とする広域的な交流を担う軸
横断道軸 県内各地域の横の連携を図るとともに、太平洋と日本海を結ぶ多様な交流を担う軸	南部軸 FIT構想等により本県南部の連携を図るとともに、北関東との交流を担う軸

（資料：福島県 HP 福島県新道路計画）

本県では福島～米沢間の工事が進められている。

相馬～福島間は、完成後に同自動車道の一部となる阿武隈東道路10.7kmが平成19年、霊山道路10.5kmが平成21年に着工開始されている。両道路を含め相馬～福島間の同自動車道が全通すると、所要時間が現在の約1時間10分から約30分に短縮される見込みである。相馬市と福島市を結ぶ国道115号線は土砂崩れなどによって過去21年間で15回の一部区間全面通行止めが発生していると磐城国道事務所が発表しており、同自動車道の整備は相双地域にとって安全な交通の確保につながる。さらに、現在工事が進んでいる同自動車道の福島～米沢間と一体となることで、福島県北部から山形県にかけての交通軸が形成される。また、相馬～福島間の道路網が整備されることによって、相馬港と県北地域を結ぶ物流路線が整備されること、救急救命体制が整備されることなどが見込まれる。国土交通省は東北自動車道福島～相馬間について今後10年以内に完成させる意向を示しており、相双地域の復興のために東北中央自動車道の早期完成が期待されている。

(3) 常磐自動車道延伸

常磐自動車道は、首都高速に接続している埼玉県の三郷 IC から仙台東部道路に接続している宮城県の亘理 IC 間を結ぶ計画である。宮城県の山元 IC から本県の常磐富岡 IC 間70.3kmが供用開始されていない区間である。原発事故により相双地域といわき市を南北に結ぶ国道6号線が不通になっていることに加え、常磐富岡 IC 以北の警戒区域内での工事が中断している。東日本大震災前の計画では、常磐富岡 IC ～相馬 IC 間47.0kmが平成23年度、相馬 IC ～山元 IC 間23.3kmが平成26年度に開通する予定であった。南相馬市

原町区の警戒区域外以北の工事は5月に再開されているが、大震災の影響を受け相双地域での常磐自動車道延伸時期は未定となっている。

JR 常磐線の復旧が遅れている中では、南相馬市以北から仙台方面に向けて高速交通網を早期整備することが相双地域の復興に重要である。

さいごに

東日本大震災によって本県の鉄道網は大きな打撃を受けたが、久ノ浜駅以北の JR 常磐線を除き平常運転を取り戻した。鉄道が不通となっていた時期は、ガソリン不足も重なって、都市間を結ぶ臨時バスや都市内を走る路線バスが通勤・通学などに大きな役割を果たした。バスは道路が復旧すれば、機動性を大きく発揮することが今回の大震災によって再認識させられた。日常生活に密接にかかわるバス路線網は、鉄道網が寸断された時の代替交通ルートの役割も果たすことから、地域住民の足として維持することが大切であるし、乗客や物資を大量輸送できる鉄道路線も重要性を増した。

東日本大震災と原発事故の影響により、相双地域は南北に結ぶ交通軸が今なお寸断されている。日常生活の交通手段としては自家用車利用の割合が高いが、高齢者や学生など交通弱者といわれる人々のために公共交通は必要不可欠である。甚大な被害を受けた同地方が復興するためには、人と物の流れを活発にし、地域経済を活性化させなくてはならない。そのためにも既存の交通網の早期復旧を図り、また、相双地域と中通り地方を結ぶ交通網整備が早急に必要である。

(担当：高橋)