

E49 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



施設概要①

TAMURA-CITY

■ 整備位置

磐越自動車道 船引三春IC～小野IC間

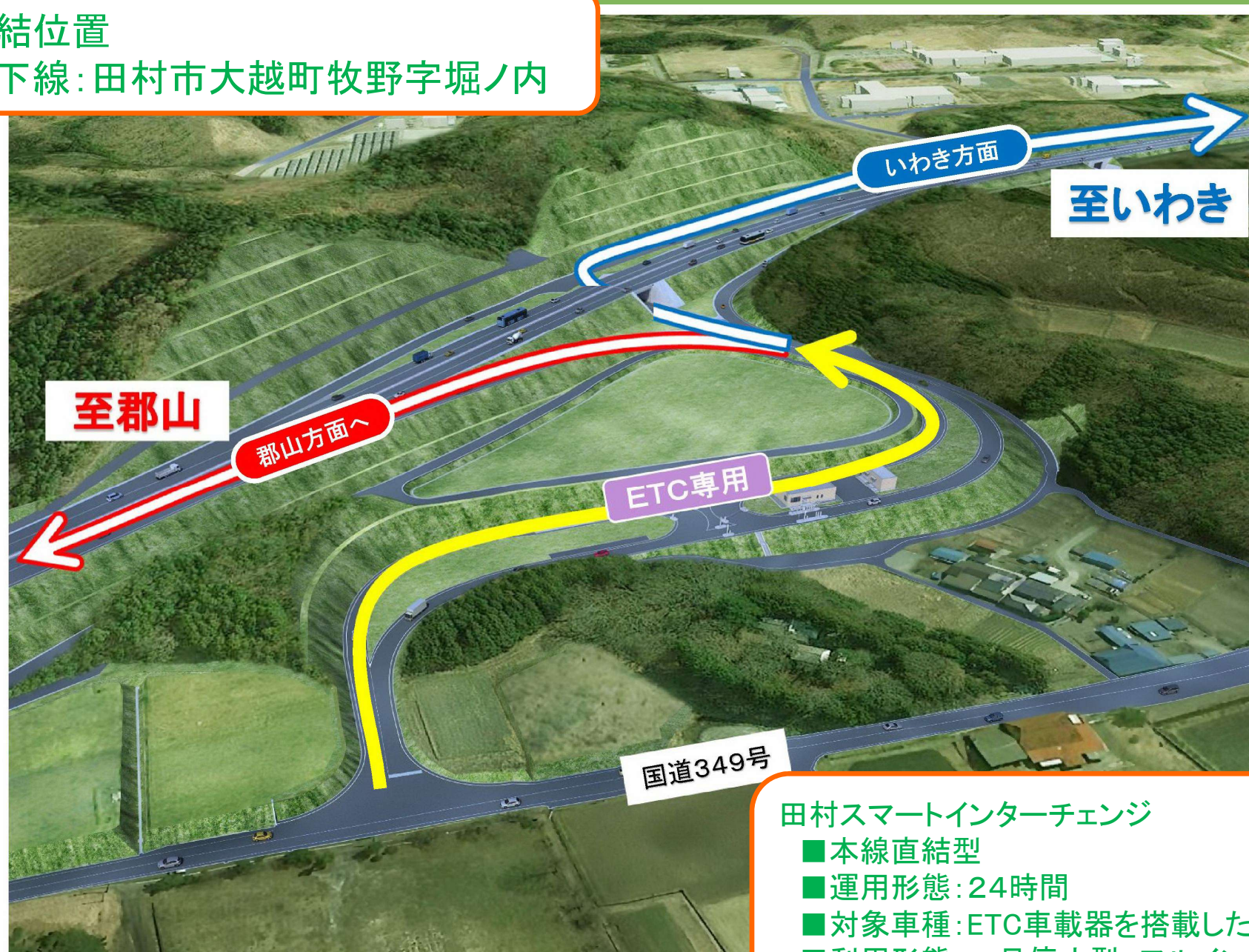
■ 供用開始:平成31年3月17日 15時



施設概要②

■ 連結位置

上下線：田村市大越町牧野字堀ノ内



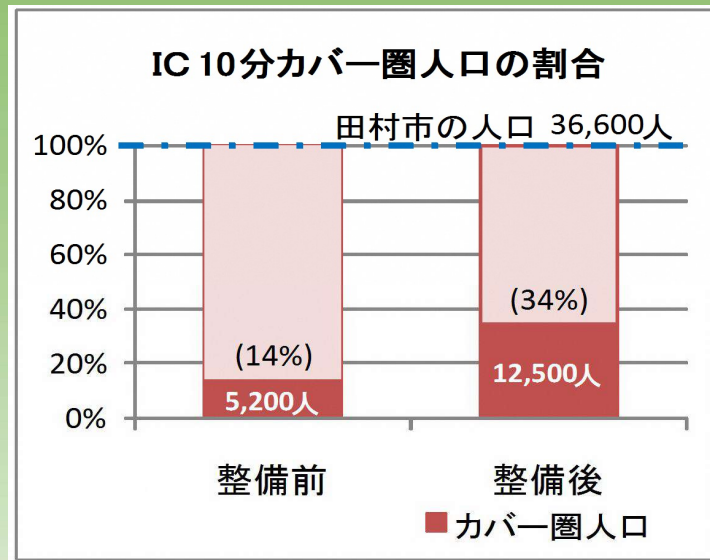
田村スマートインターチェンジ

- 本線直結型
- 運用形態：24時間
- 対象車種：ETC車載器を搭載した全車種
- 利用形態：一旦停止型、フルインター

開通の効果① 住民の生活環境や利便性の向上

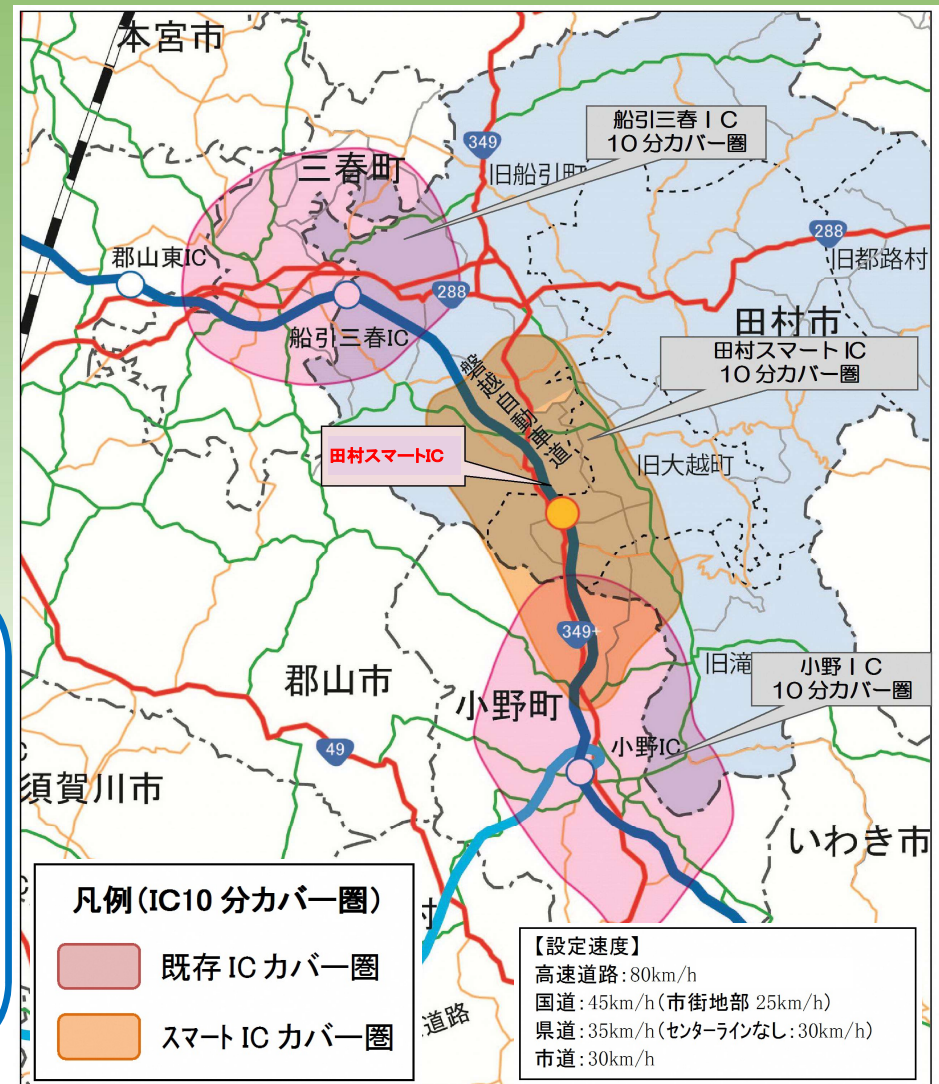
○田村スマートICの設置により、10分以内でICへアクセスできるカバー圏は、田村市人口36,600人のうち、約5,200人から約12,500人に増加（240%増）。

○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。



開通の効果② 救急医療等の支援

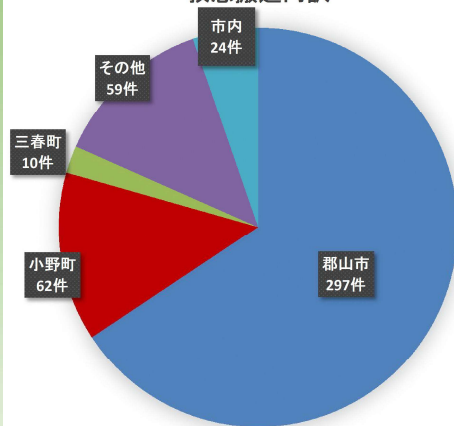
○田村スマート I Cの設置により、田村市大越行政局から郡山市中心部の第三次救急医療施設への搬送時間が約 10 分の時間短縮。

○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。

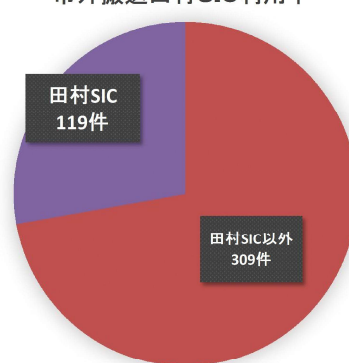
○時間短縮効果により、救急活動の広域化や迅速な救急医療による患者への負担軽減や救命率が向上。

供用開始後 大越・滝根管内救急搬送数

救急搬送内訳



市外搬送田村SIC利用率



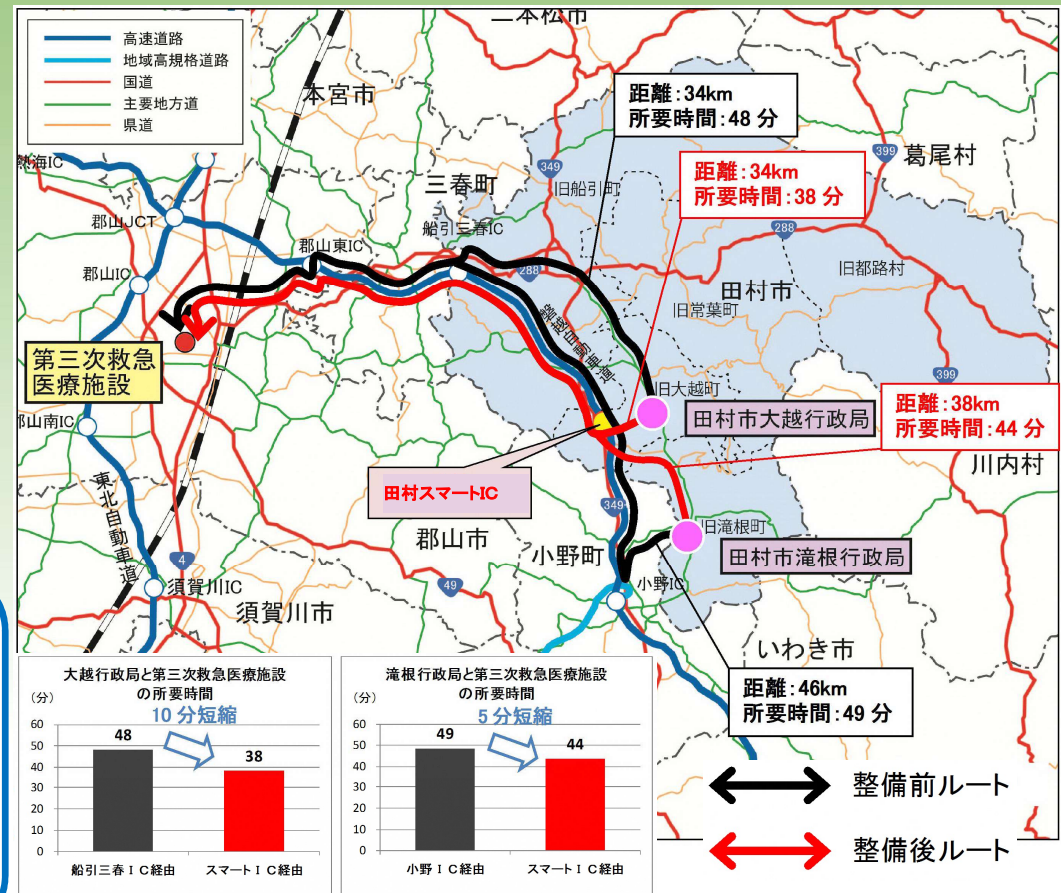
・市外搬送428件の内、田村SICを利用した件数が119件と約3割の救急搬送で利用されている。

※ 本資料は開通後（3/17日）から令和2年6月30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。

●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。



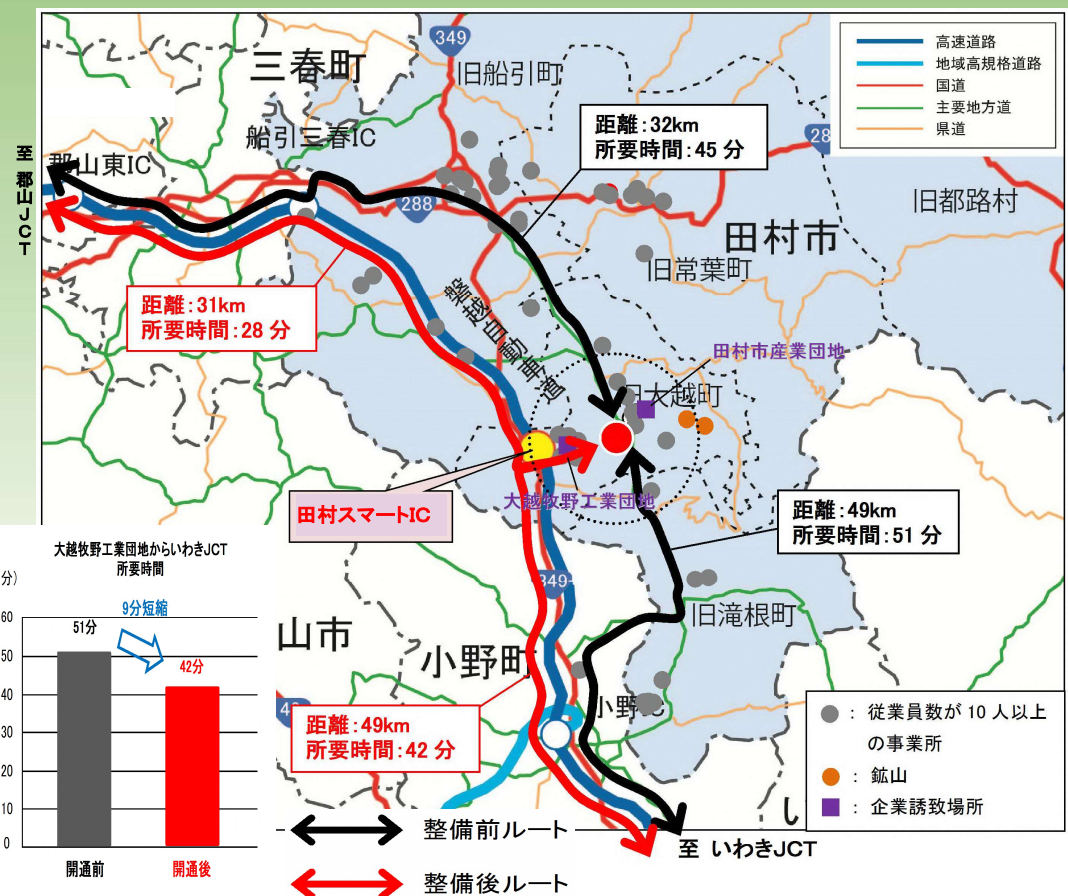
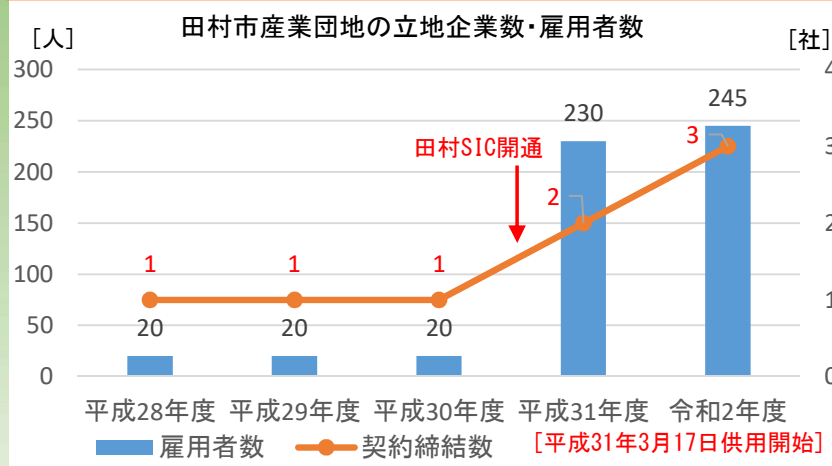
開通の効果③ 産業振興への支援

○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分の短縮**。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2月頃操業予定〉、製造業〈R2年12月頃操業予定〉、製造業〈R3年3月頃操業予定〉）**が新たに契約を締結し、産業団地への立地により**約245人程度の雇用**を創出。

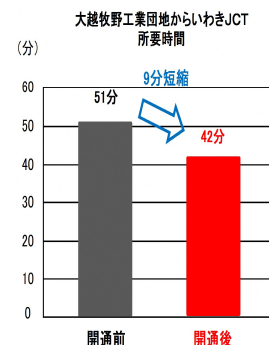
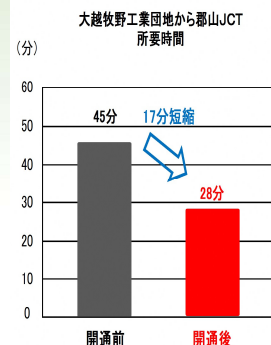
また、上記のとおりR3年4月以降には各企業が操業開始となるため、利用交通量の増加が見込まれる。



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出来ます。

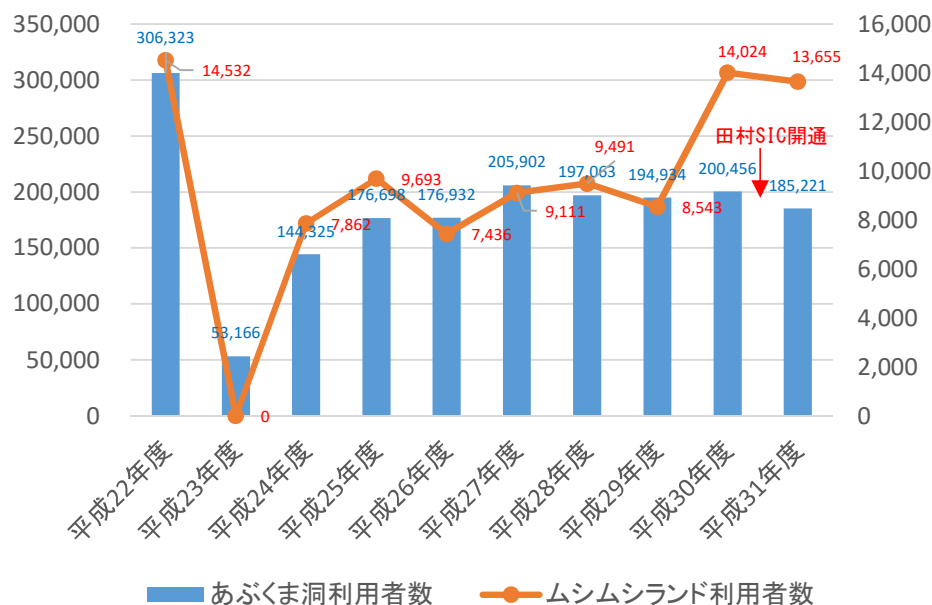
●高速道路へのアクセスの向上は、材料や製品の輸送時間が短縮され非常に便利になりました。



開通の効果④ 観光振興への支援

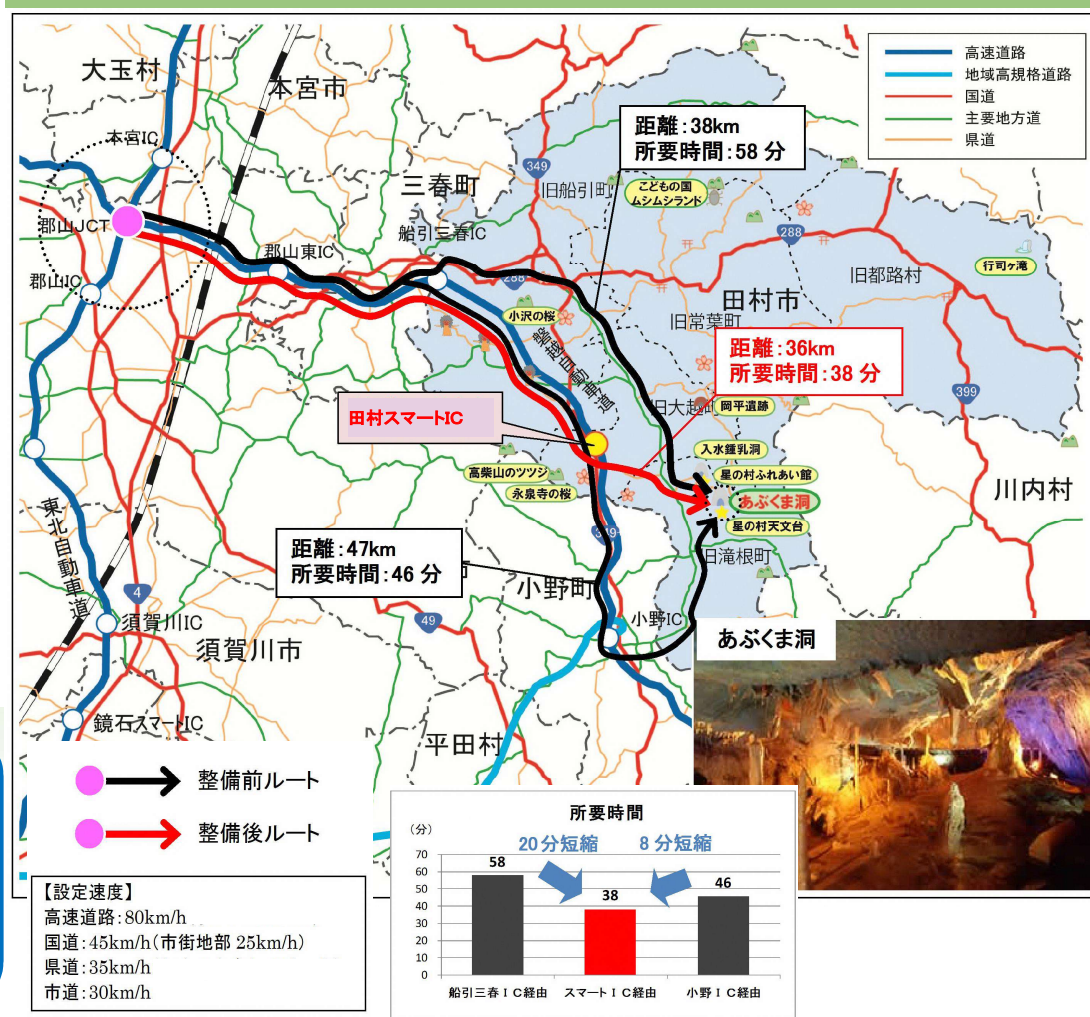
- 田村市の代表的な観光地である「あぶくま洞」等へ郡山JCTからのアクセス時間が、船引三春ICを利用する場合と比較して約20分、小野ICを利用する場合と比較して約8分短縮され、観光地までのアクセス性が向上。
- アクセス時間の短縮により、観光の周遊ルートが増え、観光客の増加が期待できる。

あぶくま洞・ムシムシランド年間利用者数

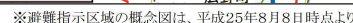


観光地・商店の声

●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。



○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。



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。