

**今年度一部開通予定 相馬福島道路パネル展を開催**  
**～地域の皆様や、帰省される皆様に実感していただくために～**

福島河川国道事務所では、8月の帰省時期に「JR福島駅」と「道の駅国見」の2箇所において、復興支援道路相馬福島道路の工事進捗状況のパネル展を開催します。このパネル展は、震災復興のリーディングプロジェクトとして1日も早い完成を目指し、従来にないスピードで事業を進めている復興支援道路の相馬福島道路の工事進捗状況を、地域の皆様や帰省された皆様に、整備が着実に進んでいることを実感していただくために開催します。

相馬福島道路は、常磐自動車道と東北縦貫自動車道を結ぶ約45kmの自動車専用道路（無料）であり、東日本大震災からの早期復興を図るリーディングプロジェクト（復興支援道路）として位置づけられています。

また、相馬福島道路の開通により、平時においては地域の暮らしや産業を支えるとともに、災害時には緊急輸送道路としての信頼性向上が期待されます。【別紙1】

1. 展示日時 : 平成29年8月 7日（月）10:00 から  
平成29年8月18日（金）13:00 まで
2. 展示場所 : 福島駅 2階新幹線乗換口  
道の駅国見 情報休憩施設内 【別紙2】
3. 展示内容 : 復興支援道路相馬福島道路の概要、進捗状況、整備効果の  
パネル16枚を予定 【別紙3】
4. その他 : どなたでも無料でご覧いただけます。  
是非ご覧になって下さい。

【発表記者会:福島県政記者クラブ、福島市政記者クラブ】

問い合わせ先

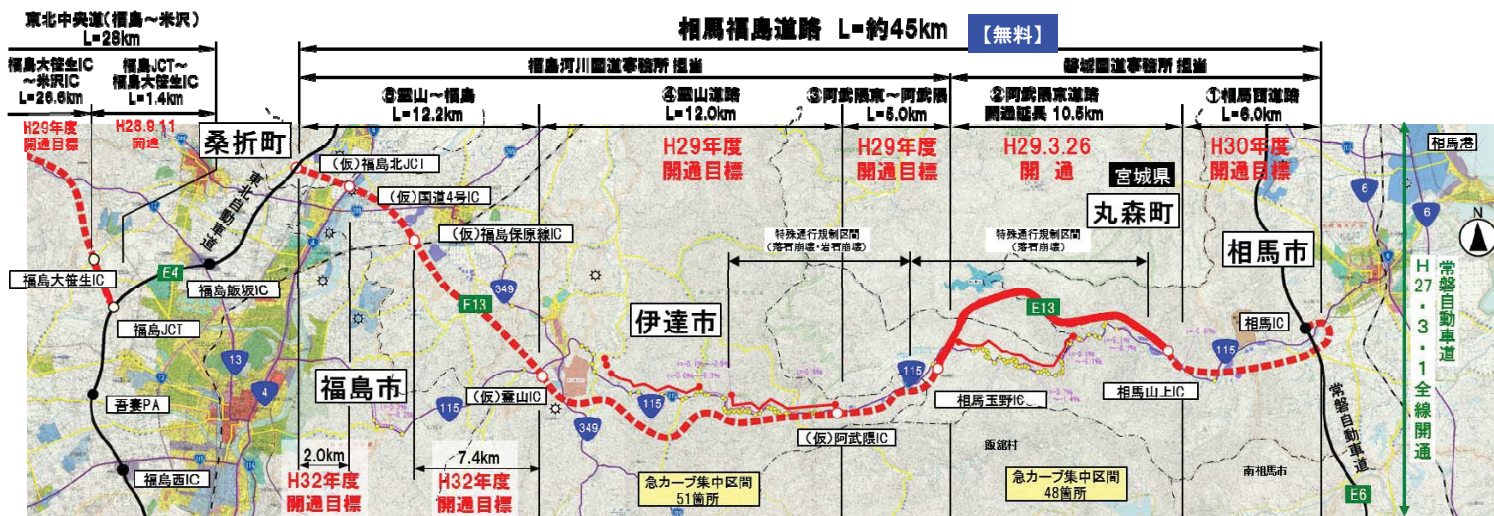
国土交通省 東北地方整備局 福島河川国道事務所

電話 024-546-4331(代)

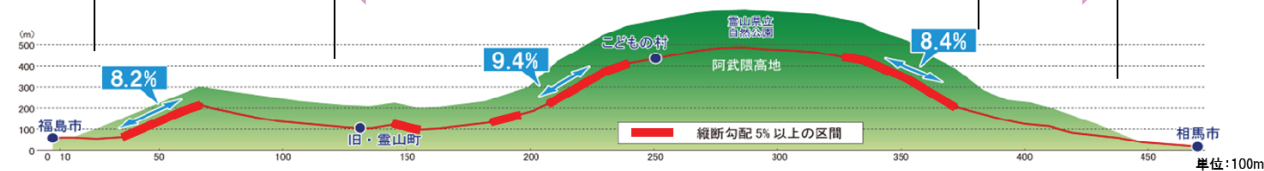
副 所 長 さ の とも き  
佐 野 智 樹 (内線205)

建 設 監 督 官 たか はし のぶ や  
高 橋 信 也 (内線504)

【平面図】



【縦断図】  
国道115号



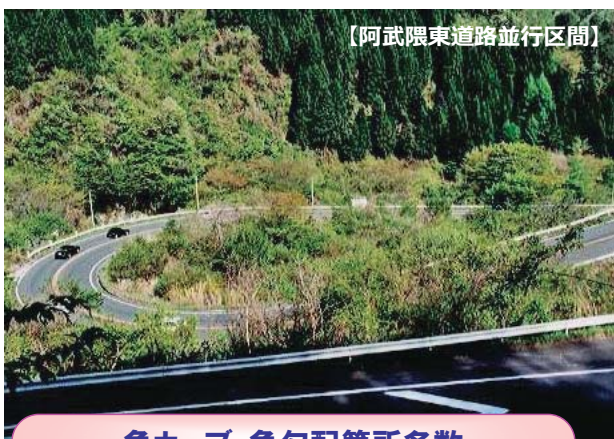
国道115号 相馬～福島間の現状の課題



大型車同士のすれ違いが困難



緊急車両の走行に支障



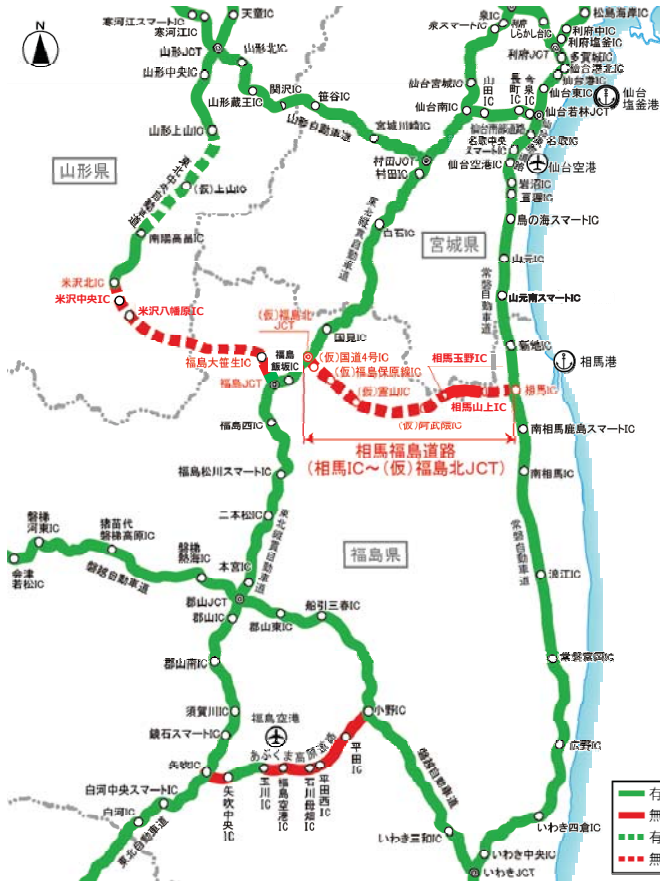
急カーブ・急勾配箇所多数



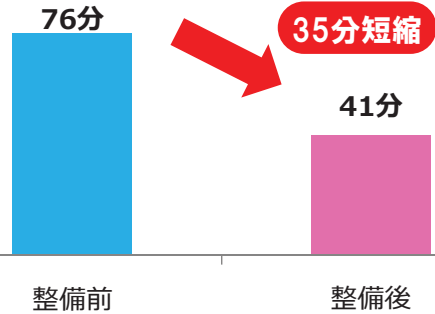
沿線住民の安全な生活に支障

# メリット① 所要時間が大幅に短縮 福島 ⇄ 相馬間が身近に！

（はしご状の高速道路ネットワークを形成し、効率的な交通経路の選択が可能に）

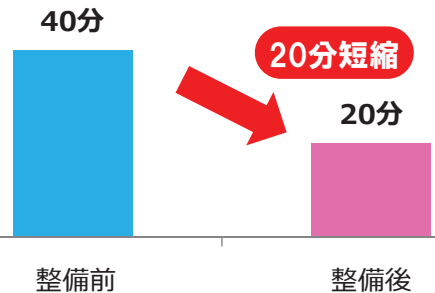


所要時間の変化  
【参考】福島飯坂IC ⇄ 相馬市役所間



資料：道路交通センサス（H22）  
※整備区間は規制速度を使用

所要時間の変化  
【参考】米沢市（米沢八幡原IC）⇄福島市（福島大笹生IC）間

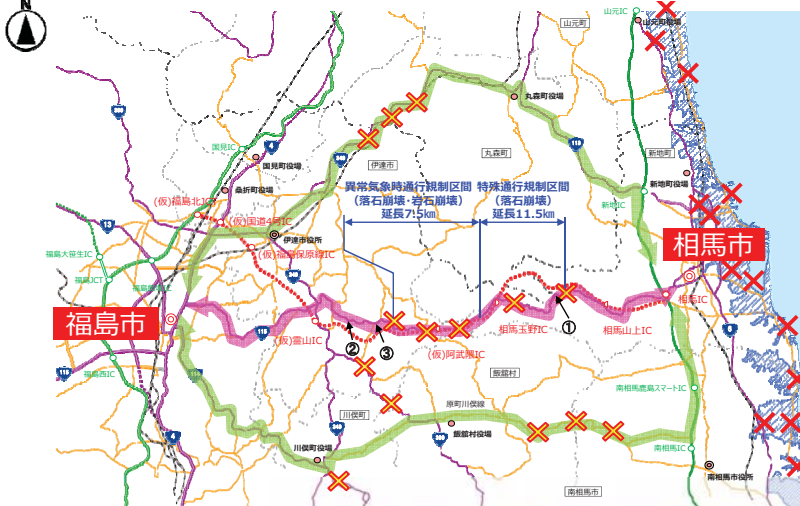


資料：道路交通センサス（H22）  
※整備区間は規制速度を使用

# メリット② 悪天候や災害に強い道路

大雨等の悪天候や土砂崩落等の災害に強く、通行止めが少ない道路

▼相馬市～福島市間の緊急輸送道路は国道115号のみ



●国道115号は、  
災害等による通行止めが頻発  
（通行止18回/17年） ※H11～H27

③ 道路崩落により寸断された国道  
国道115号 伊達市霊山町石田  
（H27.9）



① 落石等により寸断された国道  
国道115号 相馬市山土  
（H18.6）



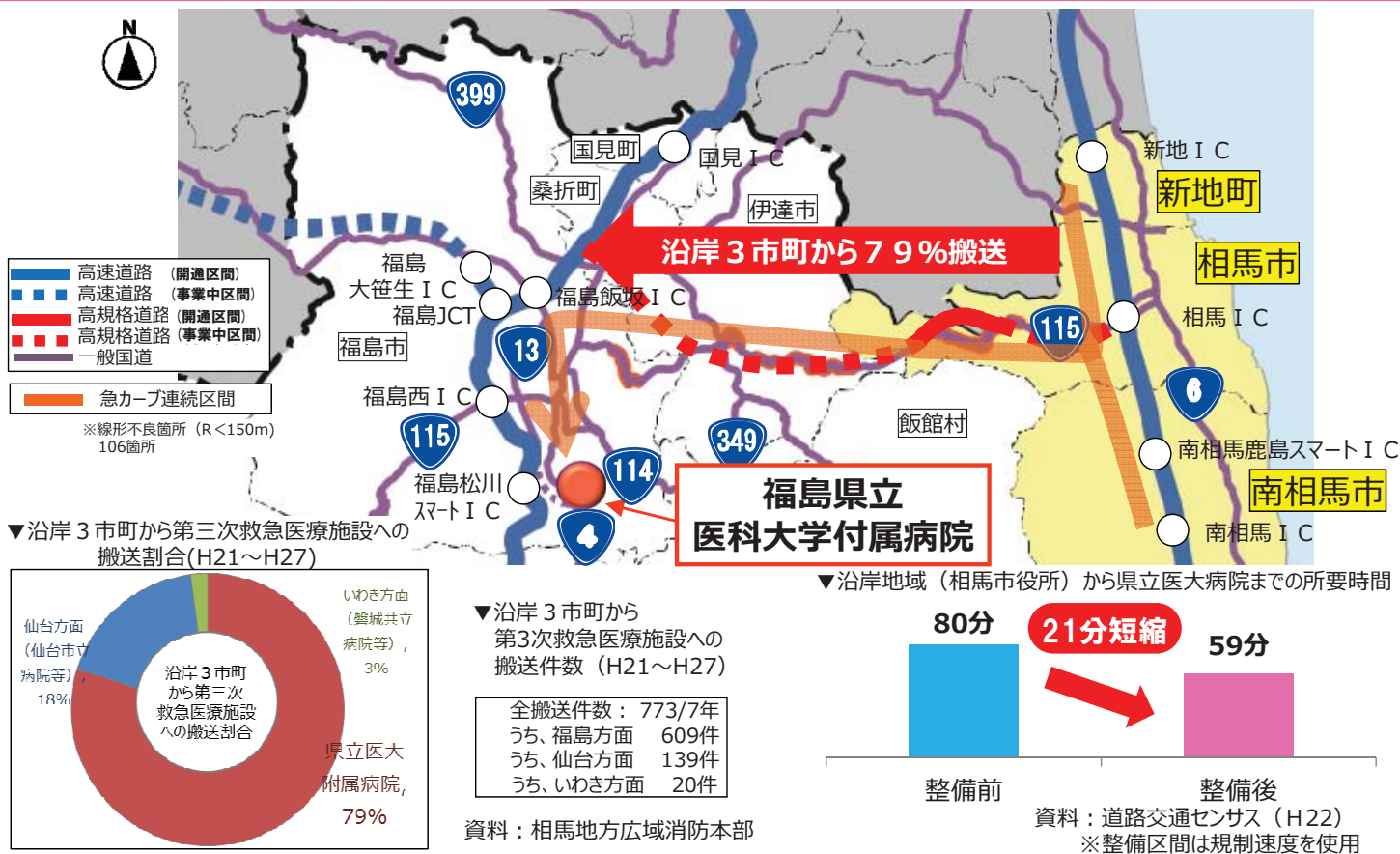
② 豪雪により寸断された国道  
国道115号 伊達市霊山町石田  
（H26.2）



- 【凡例】
- 主経路
  - 迂回路
  - 通行止めリスク（事前通行規制区間等）
  - 通行止めリスク（津波浸水）
  - 津波浸水区域

## メリット③ 救急医療の支援

急カーブや急勾配の回避により患者への負担が軽減され、安心・安全な救急医療を支援

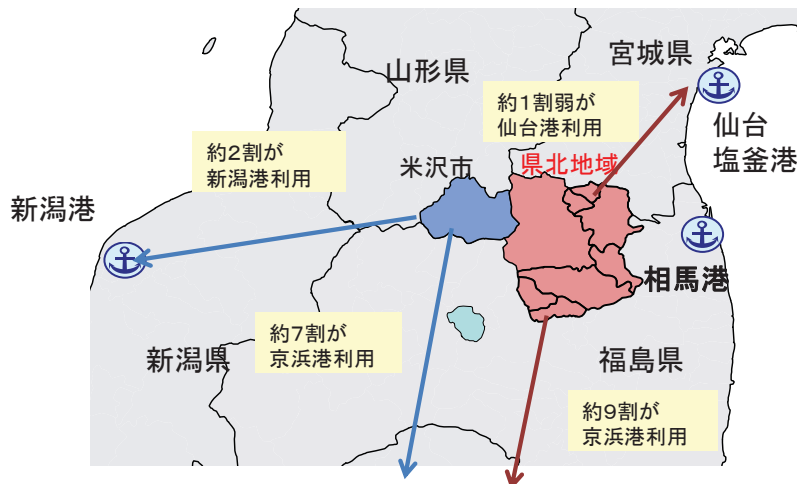


## メリット④ 地域経済を支援

相馬港を活用した輸送効率化を図り、企業活動の活性化を支援

- 福島県の県北地域及び山形県米沢市には相馬港を利用する可能性がある貨物が潜在。
- これらの貨物は、現在、高い陸上輸送コストを要して遠隔地の港湾を利用しているが、相馬福島道路の開通によるアクセス向上により、相馬港 利用の可能性有り。
- 京浜港への陸送輸送貨物を相馬港利用に転換することにより、大幅に輸送費を削減することが可能。

【福島県県北地域、山形県米沢市の生産・消費コンテナ貨物の動向】



【貨物輸送コスト(40フィートコンテナ)】

◎京浜港への陸送輸送貨物を、相馬港利用に転換することによる輸送コスト削減効果

県北地域:コンテナ1個当たり約4割の削減  
米沢市:コンテナ1個当たり約3割の削減

輸送ルート	輸送コスト	備考
県北地域→(陸上輸送)→京浜港	181,000 円/個	現状
県北地域→(陸上輸送)→相馬港→(海上輸送)→京浜港	106,290 円/個	約4割削減
米沢市→(陸上輸送)→京浜港	194,340 円/個	現状
米沢市→(陸上輸送)→相馬港→(海上輸送)→京浜港	134,180 円/個	約3割削減

※輸送コストは、『港湾投資の評価に関する解説書(2011)』を元に試算

(参考:港湾利用転換による輸送費等削減効果事例)

①S社(陸上輸送費削減)  
相馬港利用前:神戸港→東京湾港→陸上輸送→二本松工場  
相馬港利用:神戸港→相馬港→陸上輸送→二本松工場  
2千円/トの輸送費減

②S社(輸送効率化、環境負荷低減)  
相馬港利用前:川崎港→陸上輸送→東北各県へ  
相馬港利用:川崎港→相馬港→陸上輸送→東北各県へ  
輸送コスト、CO2排出量削減

# 展示場所

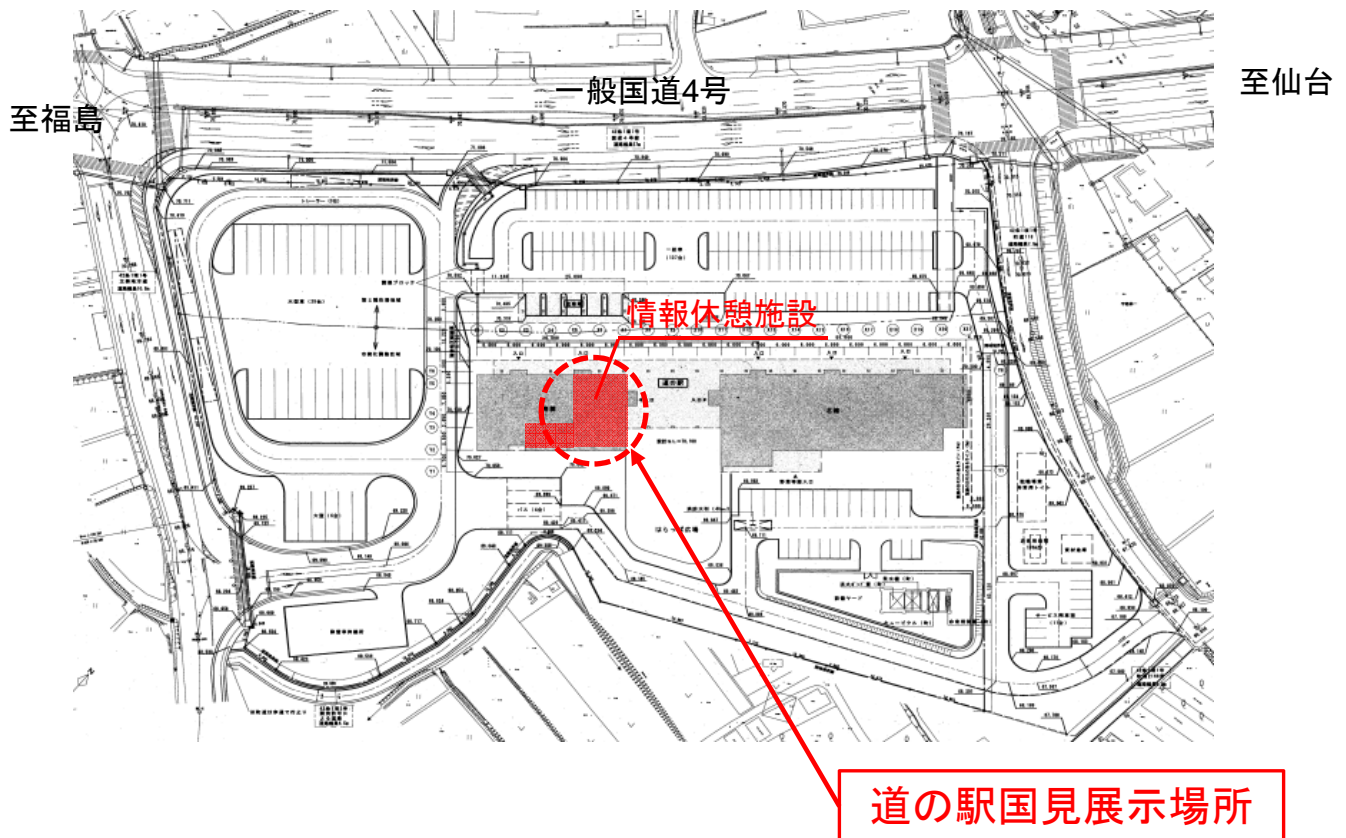
## 【福島駅 2階新幹線乗換口】

別紙2



出典:福島駅構内図(JR東日本HPより)

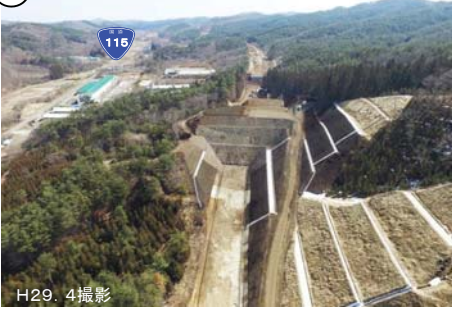
## 【道の駅国見 情報提供施設内】



出典:福島河川国道事務所

展示パネル(例)

③ 大同下地区 至相馬



② 石田地区 至相馬 H28. 12撮影



④ 川向地区 至福島 H28. 12撮影

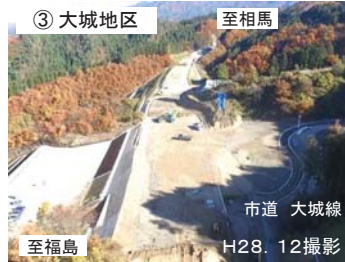


りょうぜん  
霊山道路 進捗状況

④ 月館高架橋 至福島



③ 大城地区 至相馬



② 広前橋 腰巡トンネル 至相馬



① 阿武隈IC周辺 至相馬 H28. 12撮影



展示パネル(例)

りょうぜん  
霊山道路 延長12km 平成29年度 完成2車線開通予定

