

東北中央自動車道 相馬福島道路(霊山～福島)
未来の土木技術者が建設工事現場を体験
～二本松工業高校が相馬福島道路(霊山～福島)を見学～

平成29年9月26日(火)に、東北中央自動車道相馬福島道路(霊山～福島)の工事現場3箇所を福島県立二本松工業高校の2学年の生徒さんが見学します。
この見学は、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事業を進めている相馬福島道路(霊山～福島)の工事進捗状況を感じていただくことと、実際の工事現場を身近に知って、学んでもらい未来の建設技術者の育成をめざすものです。

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2】

- 日時 : 平成29年 9月26日(火) 9:30 から 14:30 (予定)
見学3箇所の各々の時間帯は下記2.による。
- 見学場所 : ①大柳地区道路改良工事 9:30～10:30
②中室内地区道路改良工事 10:45～11:45
③桑折高架橋新宿地区下部工工事 13:30～14:30
現場の案内や、工事の概要は【別紙1】を確認して下さい。
- 内容 : ①土工 : 掘削土砂運搬、切土法面整形 (ICT建機、UAV撮影)
②ボックスカルバート工 : 鉄筋組立、足場組立
③橋脚工 : 鉄筋組立、型枠設置
- 見学人数 : 約35名
- その他 : お車での現地入場の際は、現地誘導員の指示に従い駐車して下さい。
台風や大雨、大きな地震などの場合は中止になる場合があります。

【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

【事業に関するお問い合わせ】

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 佐 野 智 樹 (内線205)

工 務 第 二 課 松 本 章 (内線411)

【見学に関するお問い合わせ】

株式会社 小野工業所 電話 024-591-1001(代)

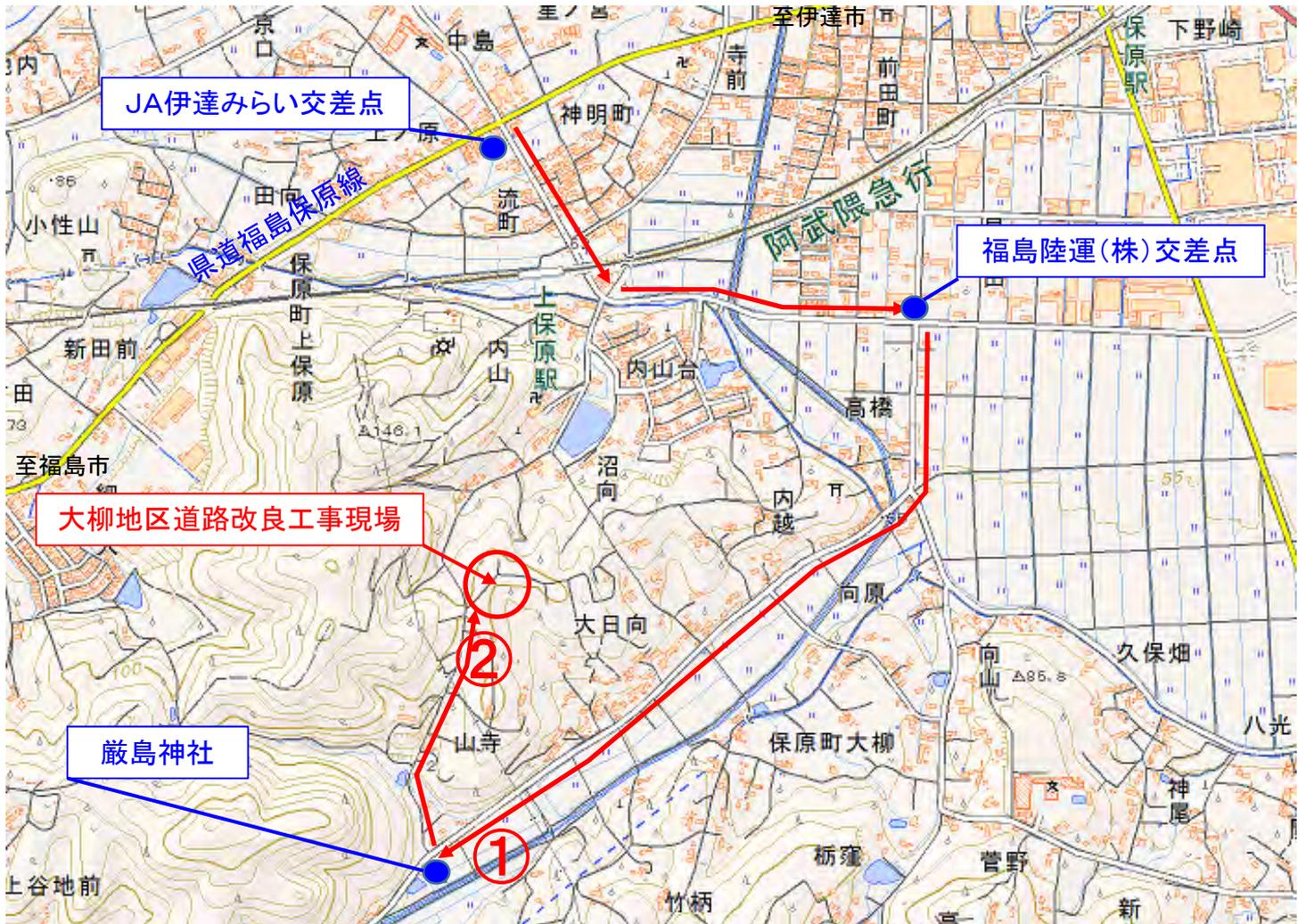
生産管理本部技術部 高 橋 明 彦

工事施工本部 本 田 敏 文

【現場見学会 会場案内図】

①大柳地区道路改良工事

見学時間:9:30~10:30



※現場への入場時は①、②の箇所の誘導員の指示に従うようにお願いします。

● 工事概要

工事名：平成28年度 大柳地区道路改良工事
 工期：平成29年 2月25日 ~ 平成30年 3月20日
 請負者：株式会社 小野工業所

● 工事内容

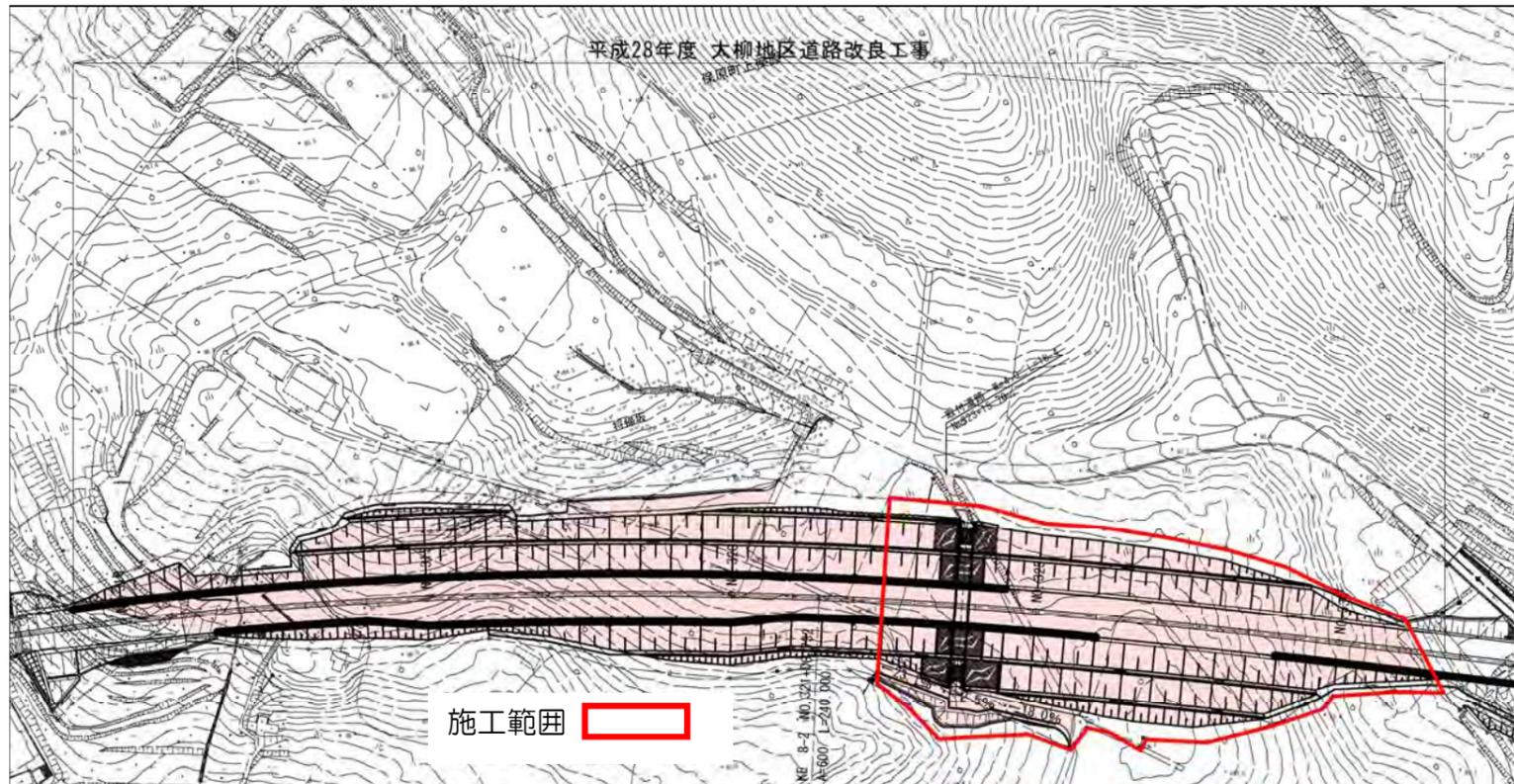
- 道路土工 掘削工 掘削・土砂等運搬 (V=60,000m³)
- 法面整形工 (ICT施工) 法面整形(切土部) (A=4,600m²)
- 法面工 植生工 客土吹付け・植生マット
- 排水構造物工 側溝工 プレキャストU型側溝 (L=58.7m)
- 排水工 小段排水 (L=249m)
- 防護柵工 防止柵工 立入防止柵 (L=164m)
- 道路付属施設工 境界工 境界杭 (N=51本)

● 進捗状況写真

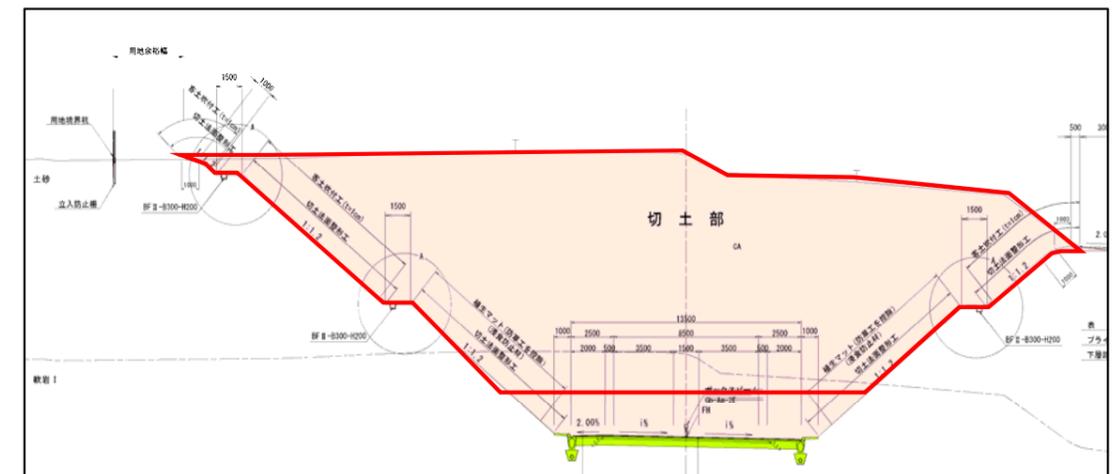
平成29年 9月11日撮影



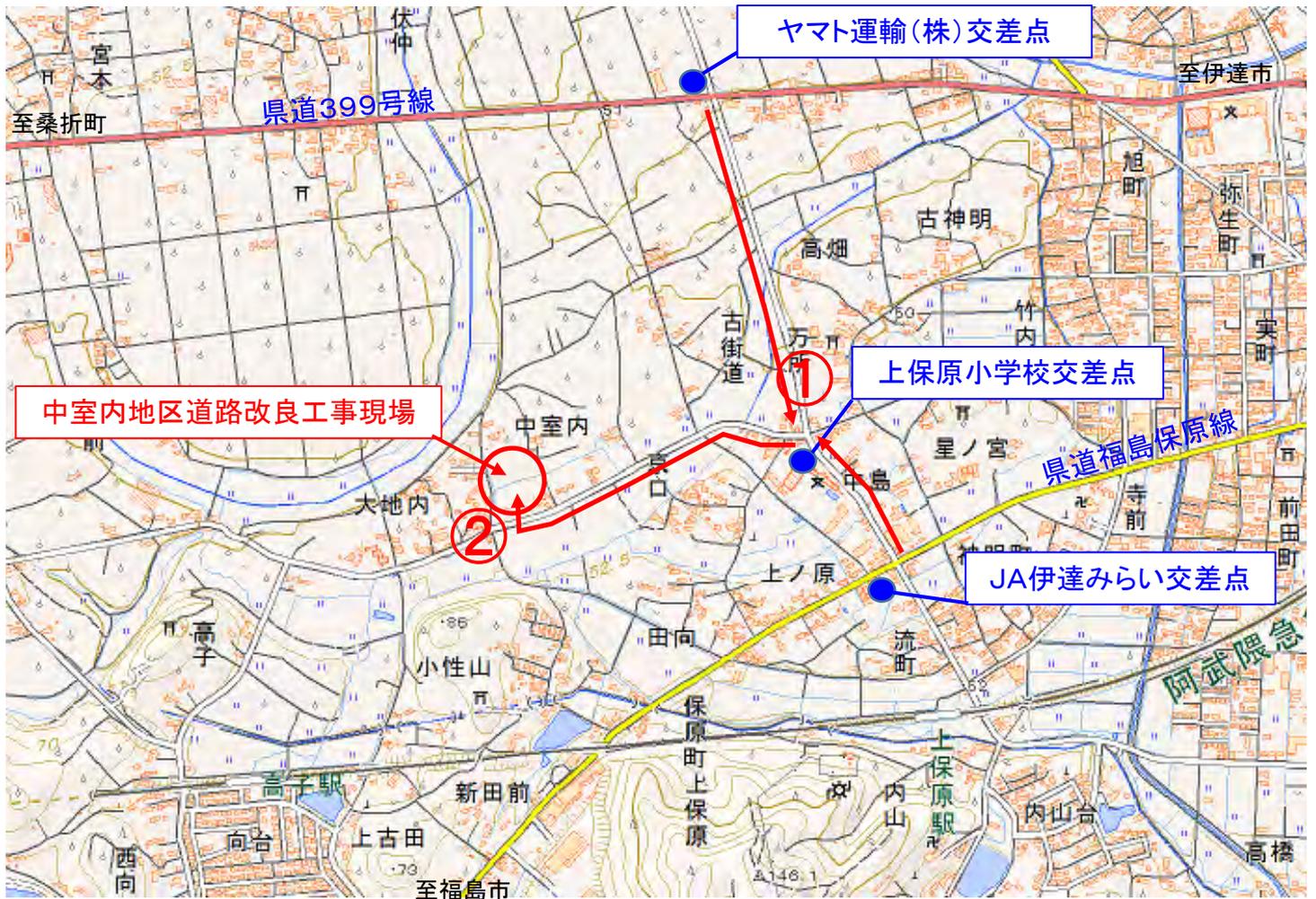
平面図



標準横断面図



【現場見学会 会場案内図】
②中室内地区道路改良工事
見学時間:10:45~11:45



● 工事概要

工事名：平成28年度 中室内地区道路改良工事
 工期：平成29年 3月 2日 ~ 平成30年 2月28日
 受注者：株式会社 小野工業所

● 工事内容

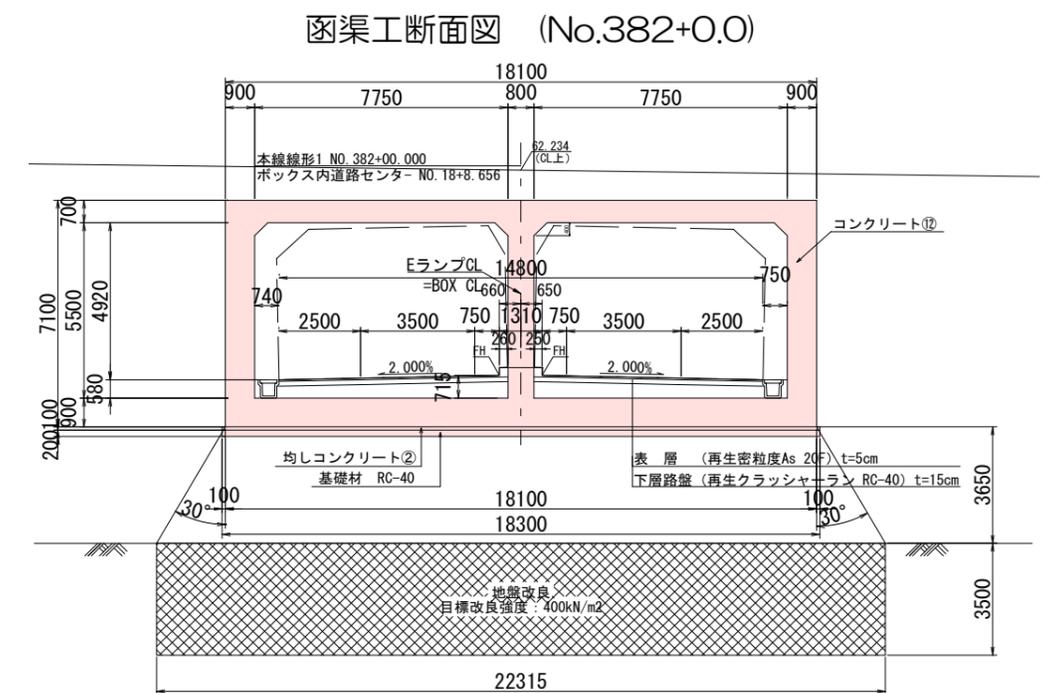
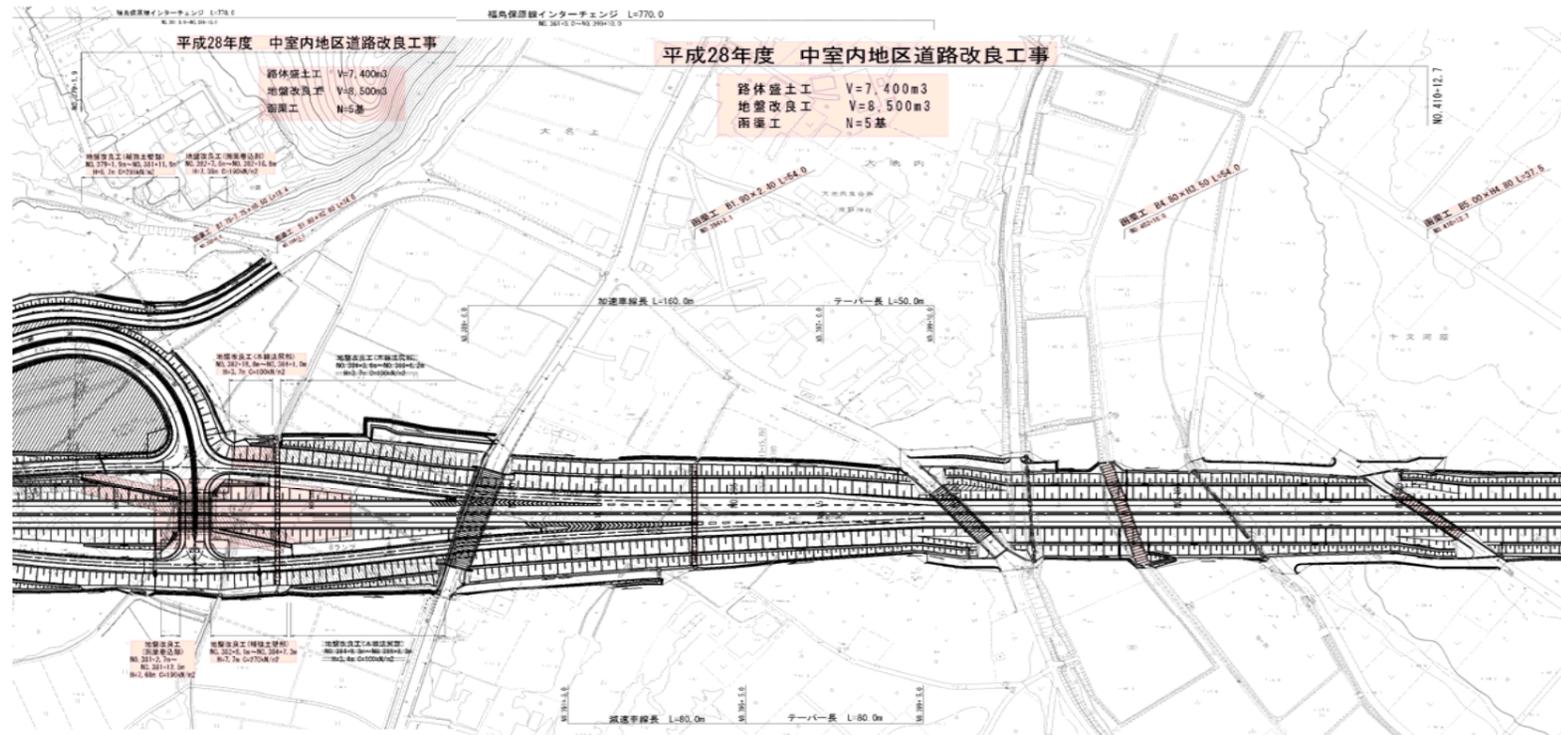
- 道路土工 路体盛土工 路体盛土・土砂等運搬 (V=8200m³)
- 地盤改良工 固結工 中層混合処理
- 加バート工 場所打函渠工 場所打函渠 (N=3基)
- プレキャスト加バート工 プレキャストボックス (N=2箇所)

● 進捗状況写真

平成29年 9月 4日撮影



平面図



【現場見学会 会場案内図】
③桑折高架橋新宿地区下部工工事
見学時間:13:30~14:30



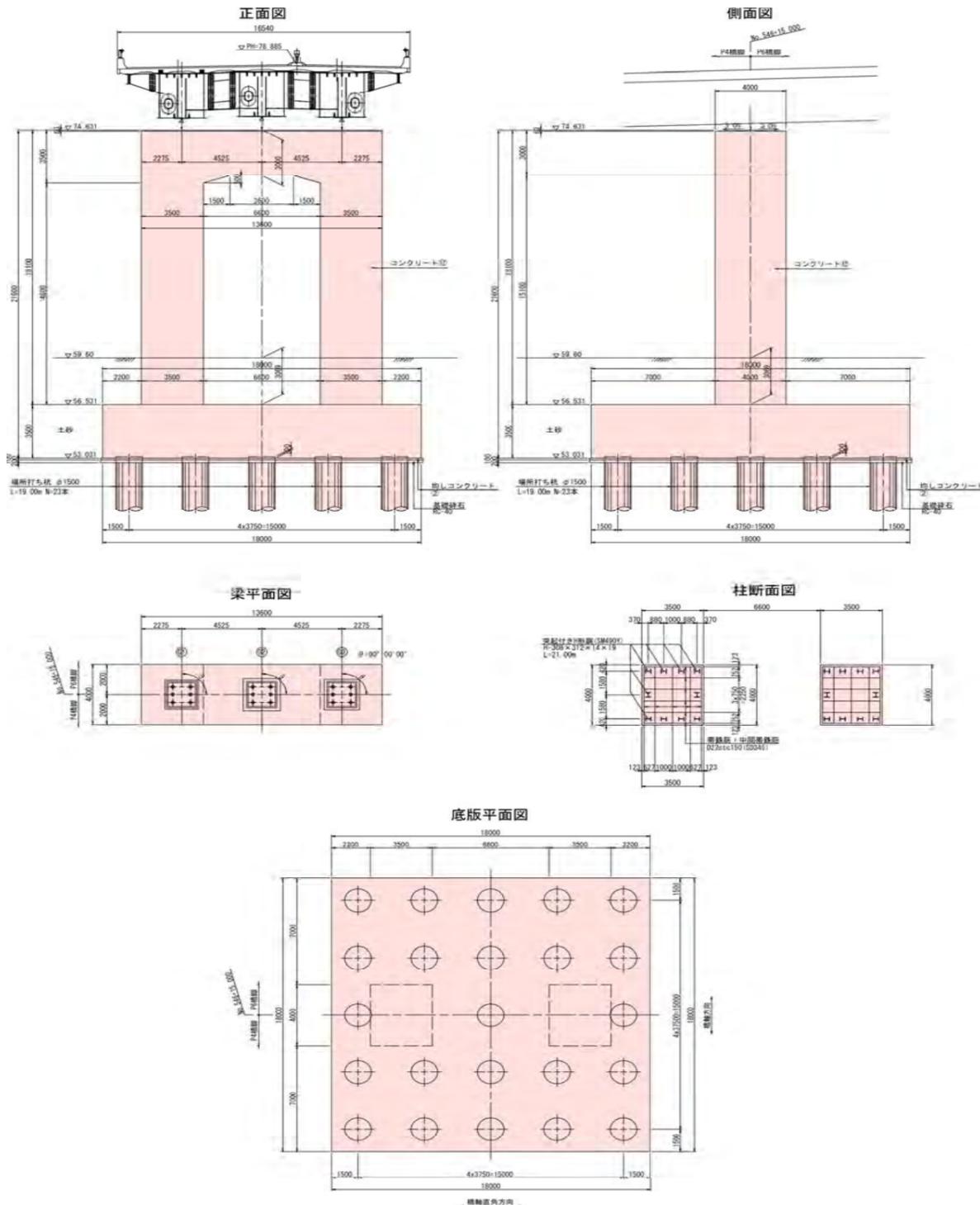
● 工事概要

工事名：桑折高架橋新宿地区下部工工事
 工期：平成28年 10月4日 ~ 平成30年 3月30日
 請負者：株式会社 小野工業所

● 工事内容

- 作業土工 床掘り V=4,700m³
埋戻し V=3,430m³
- 場所打杭工 場所打杭 杭径φ 1.5m,杭長L=19m N=23本 V=1,719m³
- 橋脚躯体工 コンクリート V=212.5t
鉄筋 N=20本
突起付きH形鋼 L=21m 2分割

● 構造図



● 進捗状況写真

【着工前】



【場所打杭施工】



【場所打杭施工完了】



【場所打杭杭頭処理状況】



【場所打杭杭頭処理完了】



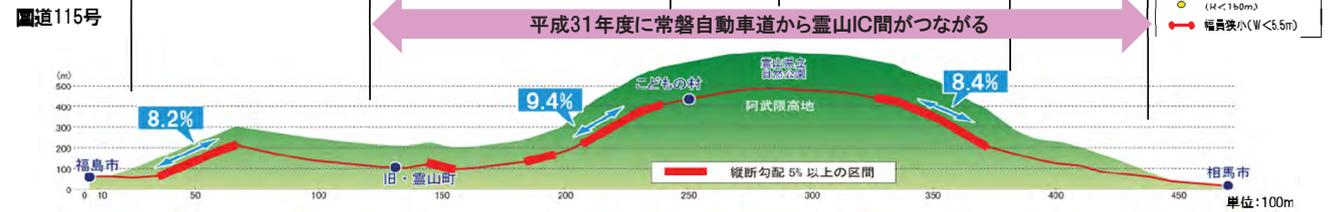
【フーチング鉄筋組立完了】



【平面図】



【縦断面図】

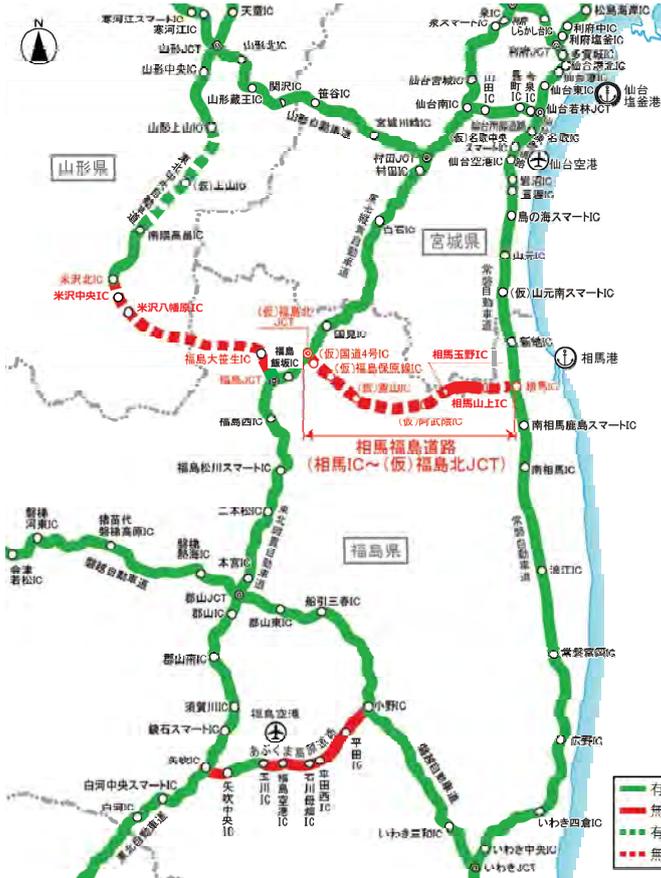


国道115号 相馬～福島間の現状の課題

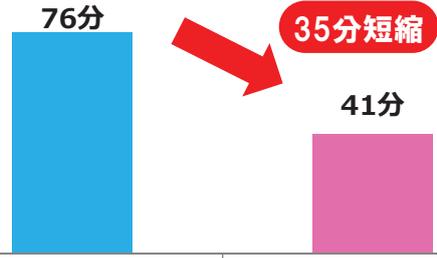


メリット① 所要時間が大幅に短縮 福島 ⇄ 相馬間が身近に！

（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）

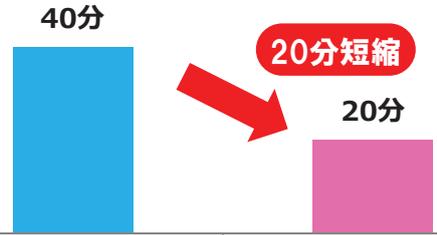


所要時間の変化
【参考】福島飯坂IC ⇄ 相馬市役所間



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

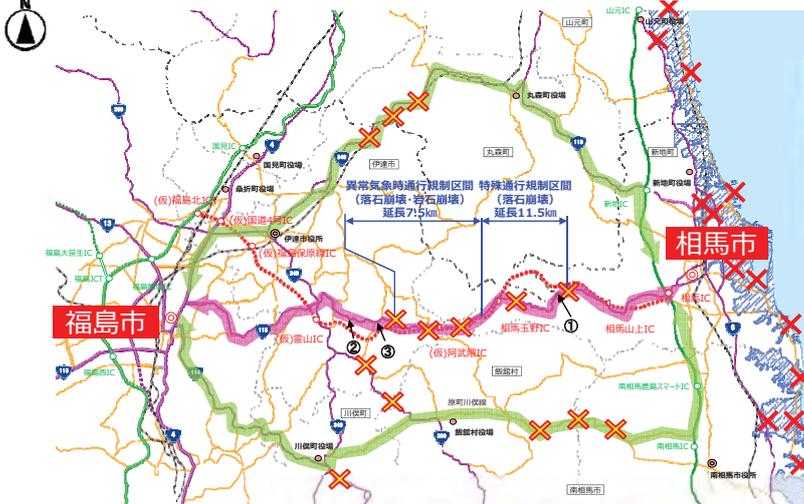


資料：道路交通センサス（H22）
※整備区間は規制速度を使用

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)



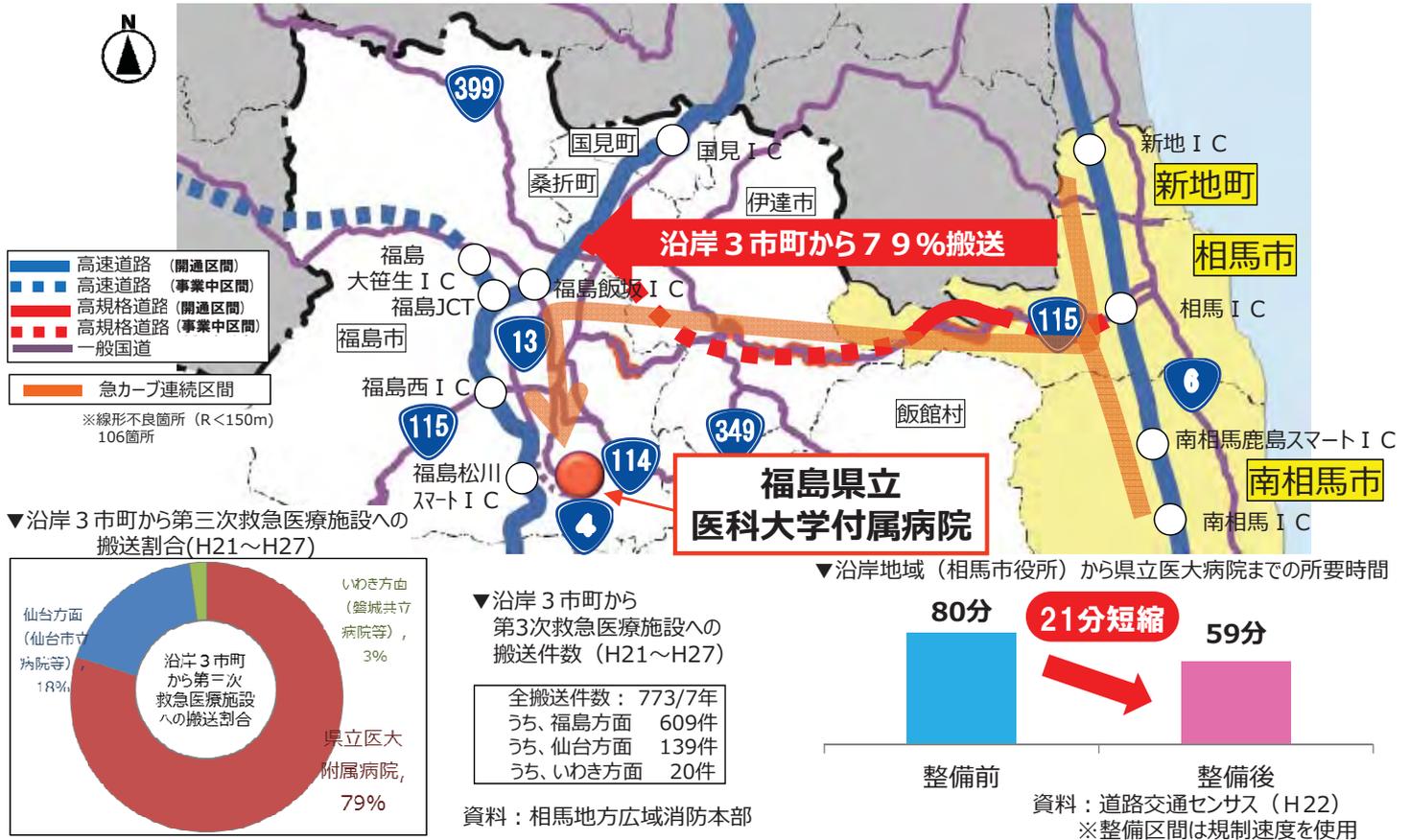
②豪雪により寸断された国道
国道115号 伊達市霊山町石田
(H26.2)



- 【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

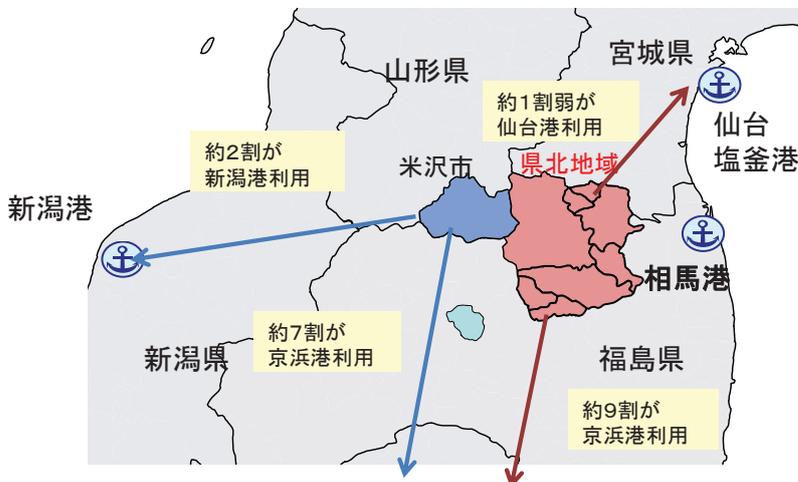


メリット④ 地域経済を支援

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