

## ～ 浜通り地方で1番長いトンネル工事の進み具合をお知らせします ～

### ■ 工事の進捗率

平成30年12月末現在

トンネル掘削率



48%

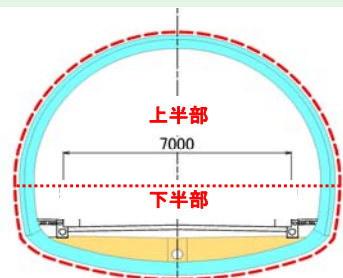
※トンネル掘削率とは、トンネル延長2,875mのうち、トンネル断面(右図の赤点線)の掘削が完了した延長の割合です。(1,369m)

トンネル完成率



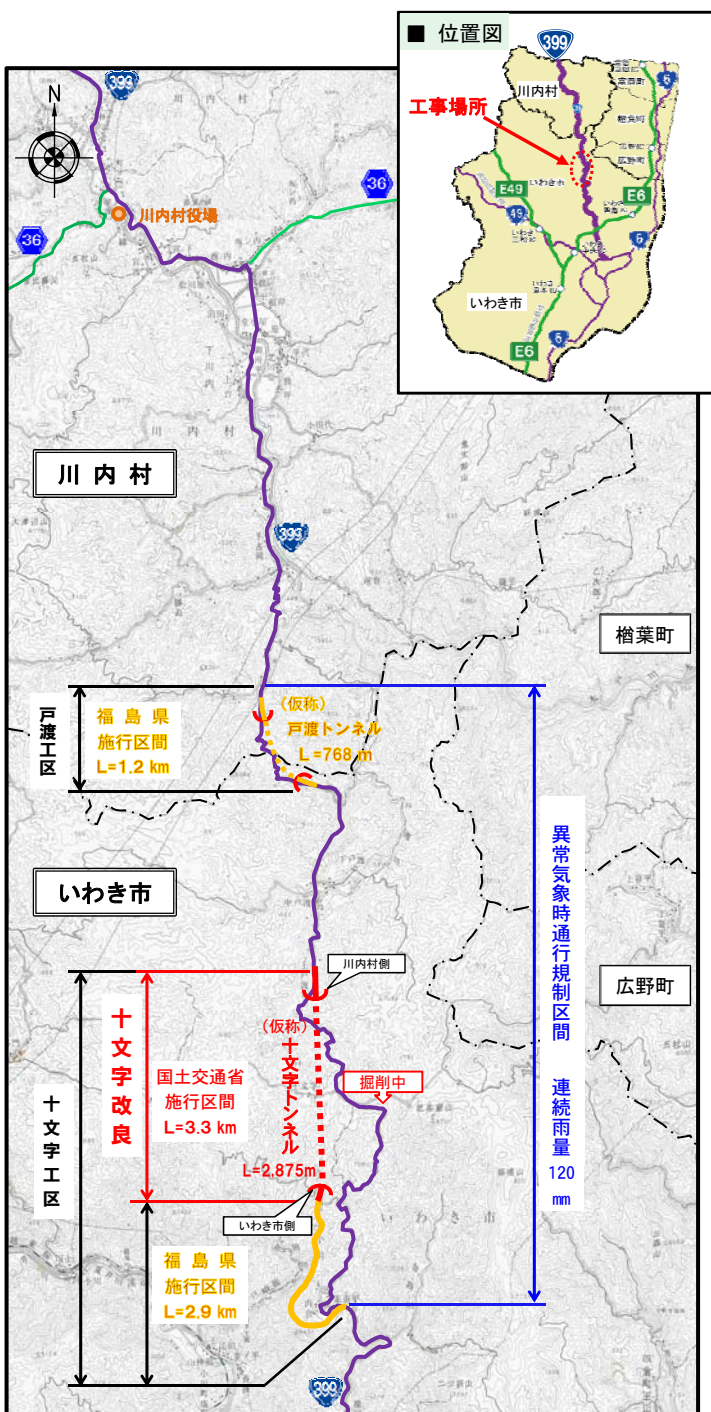
31%

※トンネル完成率とは、トンネル延長2,875mのうち、外周のコンクリート(右図の水色)と盛土(右図の茶色)が完成した延長の割合です。



※「上半部」と「下半部」に分けて掘削しています。

### ■ 平面図



### ■ 12月の工事状況

## 発破直後の岩盤の状況に応じて 支保構造を決定しています。



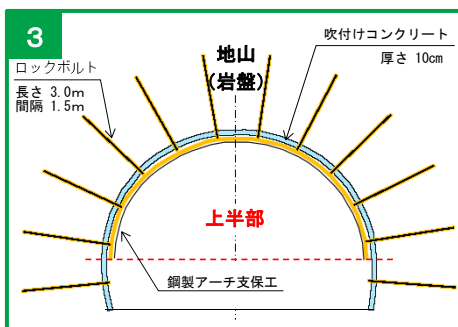
#### 発破直後の岩盤確認状況

- 発注者及び受注者側の工事責任者が岩盤の自立の状況、割れ目の頻度、風化の度合い、湧水の状況などを「天端部」、「左肩部」、「右肩部」に区分して確認しています。



#### 岩盤強度の確認状況

- 発破で砕けた岩塊について、テストハンマー(圧縮強度の計測機器)で岩盤強度を確認したり、ハンマーによる打撃でどのように砕けるかを確認したりして、地山(岩盤)の状態を推定し、支保構造(吹付けコンクリートの厚さ、ロックボルトの長さや間隔、鋼製アーチ支保工の有無やサイズ等)を決定します。



#### <決定した支保構造>

- 吹付けコンクリート
  - 厚さ: 10cm
- ロックボルト
  - 長さ: 3.0m
  - トンネル円周方向: 1.5m間隔
  - トンネル延長方向: 1.2m間隔
- 鋼製アーチ支保工
  - H形鋼(上半部のみ): 1.2m間隔

※①～③がトンネル周辺の地山と一体となって支えることで、地山(岩盤)のゆるみを防止しています。



#### 施工後の状況



「ふくしま復興再生道路」とは、復興と帰還を加速させるため、避難解除等区域やその周辺の広域的な物流や地域医療、産業再生を支える幹線道路です。道路管理者の福島県において、平成30年代前半までの完成を目指して戦略的に整備を進めています。そのうち、延長3.3km区間の『十文字改良』は、道路法第27条に基づき、道路管理者である福島県に代わって国土交通省が事業を実施しています。