

○ 「飛驒トンネル」チーム

[中日本高速道路㈱、大成建設㈱、西松建設㈱、佐藤工業㈱]

代表者 ^{てら}寺 ^だ田 ^{みつ}光 ^た太 ^{ろう}郎 (中日本高速道路㈱ 名古屋支社清見工事事務所
所長)

^こ小 ^{ばやし}林 ^{しん}伸 ^じ次 (大成建設㈱ 土木本部土木技術部トンネル技術室
次長)

メンバー 10名 (中日本高速道路㈱ 4名、大成建設㈱ 4名、西松建設㈱ 1名、
佐藤工業㈱ 1名)

本トンネルは、全線開通までに36年を要した東海北陸自動車道の最後の区間で、11年を要する難工事であった。白川側坑口は世界文化遺産白川郷荻町合掌集落に隣接することから、通常の換気用立坑でなく道路下部路盤下ダクトによる換気システム設置等、さまざまな景観対策を要した。岩質・土質地質が複雑で、不良地山が多く、粘土層化帯における掘削面崩落、高圧多量の湧水に悩まされた。地山の状況に応じた工法の組み合わせ、補助工法を工夫し、道路トンネルでは世界最大径のTBM(トンネル用掘削機)を使用した。

世界文化遺産に対して細心の配慮を要する制約条件下、土かぶり厚1,000mの山の土圧は青函トンネルの4倍であり、多量の湧水や壁面崩落に苦しむ難工事において、世界最大径TBMの使用を含め、現時点で採用しうる最先端の山岳トンネル施工技術を最適に組み合わせ、現場対応技術を開発して難条件を克服したエンジニアリング力を高く評価する。



東海北陸自動車道 飛驒トンネル(本坑) TBM