

④一般国道118号松塚バイパス整備事業

受賞機関 福島県 県中建設事務所

キーワード 広域道路ネットワーク形成、リダンダンシー、合併市一体化**全建賞審査委員会の評価ポイント**

福島県内の国道118号松塚バイパスは、延長3.4kmのバイパスであり、合併新市である須賀川市の一体化を推進する道路。さらに、福島県の中通りと会津を結ぶ広域交通ネットワークを強化する。

供用済み高規格幹線道路へアンダーパスを建設するために、新工法を採用し、現道交通への影響の抑制や施工期間の短縮等について工夫した点は、今後の道路計画を位置づけるうえでも参考となる好事例と評価された。

1. はじめに

国道118号松塚バイパスは、合併新市である須賀川市の一体化を推進するとともに、中通りと会津を結ぶ広域的な交通ネットワークの強化に寄与する道路として、須賀川市西部と市中心部や国道4号及び福島空港などを結ぶ延長3.4kmのバイパスである。

2. 事業の概要

松塚バイパスは、東北自動車道との交差点におけるアンダーボックスや東北新幹線との立体交差点における施工、現道の市道を活用したバイパスルートの設定など様々な創意工夫により事業を進めてきた。

特に、東北自動車道と交差する箇所では、供用している東北自動車道の通行を妨げることなく工事を進める必要があった。そのため、HEP&JES工法を用いて函渠工を構築し、東北自動車道を供用しながら工事を行った。



HEP & JES 工法
(鋼製エレメントにて箱型構築後の函体内部掘削状況)

1) HEP工法

到達側に設置したけん引装置で刃口定着PC鋼撚り線を引張ることにより、直結されたエレメントを発信側から引き込む工法。

2) JES工法

軸直角方向に力の伝達が可能な継手を有した鋼製エレメントを組み合わせて本体構造物を作り、道路下に非開削で構造物を築する工法。

3. 事業の成果

東北自動車道の供用下における工事であることから、

- ①非開削により通行止めを行わない。
- ②高速道路上の規制は最小限にする。
- ③路面に与える影響を少なくする。
- ④工事期間の短い工法とする。
- ⑤最小土被り（工事施工上）1mとする。

という条件をクリアし、平成24年4月10日に着工した東北自動車道アンダーボックス工事は、路面への影響を最小限に抑え、平成26年11月25日に完成できた。



開通式の状況

4. おわりに

平成20年度より着手した松塚バイパスは、平成29年4月25日に全線開通となった。ここで紹介した東北自動車道アンダーボックスをはじめ、本事業に携わった多くの関係者の多大な御協力をいただき、完成出来たことを心より感謝申し上げます。

賛助会員 (株)あおい、アジア航測(株)、いであ(株)、(株)郡山測量設計社、セントラルコンサルタント(株)、東開工業(株)、(株)東京建設コンサルタント、東日本コンクリート(株)、(株)復建技術コンサルタント、陸奥デックコンサルタント(株)