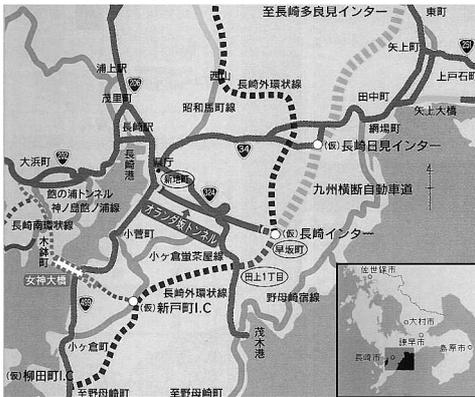


# 一般国道324号・出島バイパス(ながさき出島道路)改良事業

受賞機関 長崎県出島バイパス建設事務所

はじめに

市街地を通る出島バイパスは、長崎市の南部に位置する国道324号のバイパスとして計画され、長崎市新地町から九州横断自動車道の起点である長崎市早坂町(長崎I.C)を經由して、長崎市田上1丁目に至る全長約4.8kmの地域高規格道路で、長崎県と長崎県道路公社が整備を行った。



事業概要

路線名：一般国道324号  
 延長：約4.8km(内トンネル2.9km)  
 道路規格：第1種第4級 設計速度 60km/h  
 事業期間：平成4年度～平成15年度  
 事業費：約540億円

特徴

本道路は、長崎市内の住宅密集地直下を通過し、全体工事のうちの63%はオレンジ坂トンネルで、出島バイパスの中心となるものである。

トンネルは上り線(長崎I.C方向)が2,923m、下り線(市中心部方向)が2,967mで機械掘削による都市型ナトム工法を採用し、上下線を同時に施工した長崎県内最長の道路トンネルである。

トンネル施工に当たり、家屋の事前調査対象は約1,000件に達し、事後調査により工事に起因すると認められる案件は補償を行った。また、トンネルルート周辺には約700個の井戸が散在し、施工上問題となる井戸は充填を行い、その他、工事に起因すると見られる井戸枯れに対しては補償を行った。

起点側(市街地側)の約500m区間は、7～30mの低土被り区域であり、振動・騒音対策として割岩工法の採用や、工種ごとの作業時間に制限を設定することにより、地元の理解と協力が得られた。また、地元自治会など19団体を対象に39回の工事説明会を開催し、約2,000名の参加者に本トンネルの特徴と施工方法を説明した。特に、地元地域に対しては、日ごろから工事進捗状況などの情報を公開することで工事が円滑に進行できた。

低土被り区間における地表面沈下対策としては、長尺鋼管先受け工法を主体とした補助工法を取り入れ、その結果、地表面沈下量は最大30mm程度とガス管などの許容沈下量以内におさえることができた。



整備効果

本路線の開通により次の3点について効果が期待される。

(1) 交通サービスの向上

一般国道34号、長崎バイパス、一般国道324号等を利用していた通過交通が「出島バイパス」に転換するとともに、既存道路の交通混雑の解消、渋滞の緩和、交通事故の減少が予想され道路網の機能向上が図られる。

(2) 社会生活圏の拡大

高速道路との同時供用により、県庁、市役所並びにグラバー園、大浦天主堂、出島等の観光地が所在する長崎市中心部とのアクセスが向上し、産業、経済、文化等の発展に大きく寄与する。

(3) 幹線道路網の形成

長期的には長崎外環状線及び地域高規格道路の長崎南環状線、長崎南北幹線道路等と連携した環状放射型の幹線道路網が形成されるため、長崎南部及び西部地区の交通体系が強化される。

賛助会員 ㈱安部工業所九州支店、イビデングリーンテック㈱九州支店、扇精光㈱、鹿島建設㈱九州支店、極東工業㈱福岡支店、㈱長大福岡支社、飛鳥建設㈱九州支店、㈱日本ピーエス福岡支店、豊福設計㈱、三菱重工業㈱九州支店