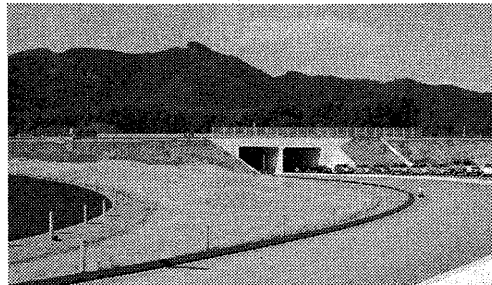
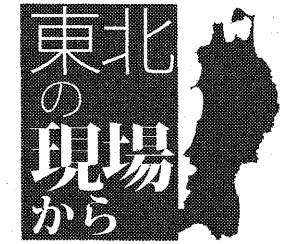


12月6日開通へ総仕上げ

福島県内の常磐自動車道のうち、相馬～山元、浪江～南相馬両区間の舗装工事が12月6日の開通に向け総仕上げに入った。開業まで残り2カ月を切る中、福島北端に設ける新地IC付近の現場が10日、報道陣に公開された。現地ではGPSによる情報化施工を駆使し、丁寧に転圧を管理しながら道路表面のアスファルト舗装が行われていた。来春までに福島第1原発西側の最終工区も開通し、関東と東北を結ぶ大動脈が完成する。

東日本高速東北支社相馬工事事務所

常磐道で整備中の区間 工事を担当する浪江～福島は、南側から最も原発に 島・宮城県境(約50キロ)に近い常磐岡～浪江(14キロ)、新地インター(3キロ)、浪江～南相馬(18・4キロ)、相馬～山元(23・3キロ)の3区間。今回、東日本高速道路東北支社相馬工事事務所が



平面Y型の新地IC



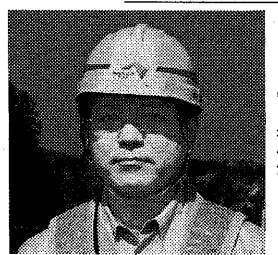
情報化施工で転圧を管理しながら進むアスファルト舗装

エンジ(IC)周辺の様子を見学した。福島・宮城県境をまたぐ未開通区間には六つのインターチェンジを設ける。このうち新地ICは福島県の最北端に位置する。開業後の利用見込みが1日800台程度と比較的少ないため、常磐道で唯一、平面Y型構造を採用した。車両が逆走するのを防ぐため、東日本高速道路会社と大成ロテックが共同で開発した逆用車から仙台行きの高

縦・横軸形成し移動時間短縮

相馬ICから県境にかけての舗装工事は前田道路が担当。GPSを用いた情報化施工を採用し、フィニッシャーによる敷きならしを自動で制御しながら丁寧に工事を進めていた。南相馬より南の区間では、東日本大震災の激震で広範囲にわたって路面が崩壊し、修復に多くの時間を割いた。このことに教訓を得て、同社は復旧する常磐道全区間の地中に樹脂製の網を敷設した。ボックスカルバートなどの構造物とコンクリートの境目に網を埋設することで、災害時に路面が沈下する被害を抑えられるという。常磐道の復旧区間で効果を発揮すれば、地震被害を最小限に食い止める有効な手だてとして他の地域に採用が広がる可能性もある。12月に二つの区間が開

業し、来年春までに福島第1原発西側の最終区間が完成する。宮入徹往相馬工事事務所長は「浪江～山元間が開通すれば福島東部から仙台までの移動時間が30分短縮され復興の助けになる」と整備効果を説く。



宮入所長

◆ ◆ ◆ 震災以前に東日本高速道路会社が試算した常磐道の利用予測は、浪江～南相馬が5900台、相馬～新地が6300台、新地～山元が6700台(05年度時点)。震災後の試算値はないが、原発事故に伴う避難者がいわき市、仙台市などを行き来する需要が多く見込まれる。双葉郡に計画される除染土壌などの中間貯蔵施設の建設が動きだせば、工事車両の往来が今より増える可能性もある。

全線開通後は縦軸の東北道、横軸の磐越道・北関東道とともに「は」の字型の道路網を形成し、豪雪や災害時の代替ルートとして機能する。何より被災者の生活再建と復興まちづくりを後押しする道路として、大きな役割が期待される。

建設工業新聞

【建設ICT】

- | | | |
|----------|----------|----------|
| 1. 日経 | 2. 朝日 | 3. 毎日 |
| 4. 読売 | 5. 岐阜 | 6. 中勢 |
| 7. 産経 | 8. 静岡 | 9. 伊勢 |
| 10. 中部経済 | 11. 建通 | 12. 日刊工業 |
| 13. 建設通信 | 14. 信濃毎日 | 15. 日本海 |
| 16. 建設工業 | | |