ニュース

上信越自動車道(須坂長野東インターチェンジ〜 信州中野インターチェンジ)が開通

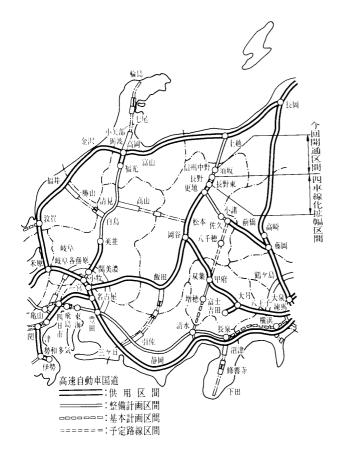
上信越自動車道は、群馬県藤岡市で関越自動車道から 分岐西進し、長野県更埴市で長野自動車道と接続したの ち北進し、新潟県上越市で北陸自動車道と接続する総延 長約203 km の高速道路です(図-1)。

同自動車道の開通延長は、既に開通している藤岡インターチェンジから小諸インターチェンジ間の80.3 km および更埴ジャンクション(仮称)から須坂長野東インターチェンジ間の15.9 km に、今回開通の須坂長野東インターチェンジから信州中野インターチェンジ間の11.5 km を加えて107.7 km となります。

また、暫定2車線で既に開通していた長野インターチェンジから須坂長野東インターチェンジ間の4車線化拡幅工事(拡幅部分9.0km)も同時完成となります。

同自動車道は、将来中央自動車道、関越自動車道、北陸自動車道とともに高速道路ネットワークを形成することにより、沿線地域はもとより関東甲信越、中部および北陸地方にわたる広域的な産業、経済、文化、観光の発展および振興を図るものとして期待されています(写真 -1)。

今回の開通により、長野県北信地域と首都圏、中京圏 および関西圏が更に近くなり、妙高高原、志賀高原方面 への観光利用の増大、一般国道18号の交通混雑の緩和へ



図一1 位置図



写真一1

より一層寄与するものと思われます。

また、1998年に開催される長野冬季オリンピックの会場への関連道路として、期間中の人員送迎および物資の輸送などに大きく貢献するものと期待されています。

今回の開通区間は、一級河川千曲川に沿ってりんご園の中を北進し、彼方に飯綱山をはじめとする北信五岳を望むことができるなど眺望のすばらしい路線です。そのほぼ中間に設けられている小布施パーキングエリアは、ハイウェイオアシスとして、都市公園と一体となって利用できるよう連絡路および第二駐車場を設け整備を進めています。

当区間は盛土構造が主体ですが、現場内から発生する土量が少ないため、近隣の土取場から約300万 m³もの大量の土を客土し施工しました。盛土基礎地盤の地質は、一級河川千曲川沿いにみられる沖積世氾濫原堆積物および洪積世扇状地堆積物が主に分布しています。

盛土工事は、土取場の制約から粘性土が主体で路床材として適合しなかったため、路床材として使用するために石灰による安定処理を実施した。また、周辺にはりんご園など広く分布しており、防塵ネット、散水など環境面の対策にも十分配慮した。

4 車線化拡幅区間は、4 本のトンネルおよび橋梁、高 架橋工事が主体でした。地質は、トンネル部で凝灰角礫 岩および安山岩が主体に分布しています。

トンネル部は、発生するトンネルずりを有効利用する ために、自走式破砕機を使って岩塊を破砕し、発生材を 路床材として使用した。

拡幅工事では、既開通路線に隣接しているため、防護 フェンスの設置、既開通路線のトンネルの動態観測など を実施し、影響の無いように十分留意した。

(文責:渡邉芳弘 日本道路公団名古屋建設局技術第三課)

(原稿受理 1995.12.5)