

# 津々浦々 ⑤⑤

津久見市長 吉本幸司

## 崩落から9か月

### 下浦トンネルが開通しました

市民のみなさん、特に堅徳・長目方面のみなさんに長い間ご迷惑をかけていました下浦トンネルが、7月15日の深夜にやっと開通いたしました。昨年10月15日の深夜にトンネル天井からの崩落の知らせがあり、即時、通行止めとなりました。幸いにも深夜で通行量が少なく事故はありませんでしたが、9か月という長い期間通行止めになった事を深くお詫び申し上げます。

下浦トンネルは昭和11年に国道大分く佐伯線として戦車も走れる道として建設され、昭和52年以降に県道となりました。昭和58年には拡幅工事が行われ、平岩く徳浦線ができた後に松崎く徳浦線として市道に移管されました。

今回の崩落事故は天井部分のコン

拡幅工事前の下浦トンネル



クリートの厚みが足りなかったのが原因であります。当時の仮枠工法ではアーチ形の型枠を組み、地山と型枠の間に圧送ポンプでコンクリートを流し込む方法で、下部には重みから十分にコンクリートの厚みが出てくるのですが、上部には十分に厚みがとれてなく、

地山とコンクリートアーチの間にすき間があったとみられます。崩落時は0・5t位の土砂でしたが、片側通行等では危険を伴うことから全面通行止めとなりました。

補修にあたっては、まずトンネルの何箇所もに穴を開け、トンネル全体のコンクリートの厚み・強度・劣化を調査し、これに約3か月を要しました。その間は修理工法の検討や設計委託の準備等に国交省、県、大学教授等からの研究や指導もありました。そのようなこともあり、これからの仮枠工法のトンネルの改修工事の先例としての調査研究に時間が費やされました。

今回の下浦トンネルの改修工事はPCL工法といい、トンネル壁面の内側にアーチ状のコンクリート枠をはめ込み、旧壁面とそのコンクリート枠の間にコンクリートを注入し、さらに旧壁面と地山の隙間にもコンクリートを注入するという方法です。そして、旧壁面での強度の充分にある箇所には手を付けず、地山とすき間がある部分だけにはコンクリートを注入すると

いう二つの方法で仕上げました。発泡コンクリートによるアーチ状のコンクリート枠を作るのに、まず下浦トンネルの形状に合わせての型枠づくりから入り、できあがった半分ずつのコンクリートアーチを搬入後に天井部分で互いにジョイントしていく方法です。

コンクリート枠を作っている2〜3か月の間は工事もしない状況でありながら、通行もできず、多くの方から「行政はやることが遅い、何もしてないじゃないか」という、お叱りを受けました。PCL枠ができてからの工事は地元建設会社の懸命な努力のおかげで、順調に工事が進み、8月末完成の予定を大幅に短縮して、津久見が大いに賑わう「港まつり」開催前の7月15日に開通することができました。関係者の皆さんにお礼を申し上げます。