

日建連表彰 2025 第 6 回土木賞 三遠南信自動車道の青崩峠 トンネル（仮称）整備事業

日建連表彰2025



第6回土木賞

一般社団法人日本建設業連合会（日建連）では、2020 年に同賞を創設し、社会基盤として国民生活と経済活動を支える土木分野の優れたプロジェクト・構造物を表彰しています。

三遠南信自動車道の青崩峠トンネル（仮称）整備事業 概要

- 所在地：長野県飯田市南信濃八重河内～静岡県
浜松市天竜区水窪町奥領家
- 施設管理者：国土交通省中部地方整備局
- 設計者：株式会社片平新日本技研
- 施工者：五洋建設株式会社、株式会社安藤・間
- 関係者：飯田市、浜松市、東京都立大学都市環境学部、伊那谷自然友の会、一般社団法人日本応用地質学会、中日本高速道

路株式会社、一般社団法人日本建設機械施工協会施工技術総合研究所、国立研究開発法人土木研究所、株式会社木下工務所、木部建設株式会社、デンカ株式会社

●着工日：2018 年 8 月 8 日

●竣工日：2025 年 3 月 24 日



《日建連表彰 2025 第 6 回土木賞受賞プロジェクト・構造物》 女川原子力発電所 防潮堤かさ上げ工事／三遠南信自動車道の青崩峠トンネル（仮称）整備事業／新桂沢ダム堤体建設工事／立野ダム建設工事／千葉印西エリア洞道新設工事／千代田幹線整備事業／東名阪自動車道弥富高架橋（下り線）の大規模更新／日比谷線虎ノ門ヒルズ駅設置に伴う土木工事／福島第一原子力発電所 ALPS 処理水希釈放出設備工事／北陸新幹線、深山トンネル他／【特別賞】新名神高速道路 信楽川橋下部工事／【特別賞】鳥越川 1 号砂防堰堤

【土木賞】土木賞は、募集の前年末までに概ね竣工した土木分野のプロジェクト・構造物を対象に、事業企画、計画・設計、施工及び維持管理などに関する総合評価により選考を行います。選考に当たり、特に、施工プロセスの視点（施工プロセスの改善、良質な社会資本の効率的創出、土木技術の発展・伝承など）を重視しています。

▶詳細や他の写真などは右の二次元コードから Web ページにアクセスしてください。



受賞理由

本工事は、長野県飯田市と静岡県浜松市を結ぶ三遠南信自動車道において、県境の青崩峠付近に延長 4,998 m のトンネルを建設する工事である。青崩峠は中央構造線の近傍にあり、同自動車道と並行する国道 152 号は通行不能区間となっている（写真－1）。

4 案のトンネルルートを検討し、中央構造線からの離隔約 500 m の西側ルートを採用した。4 案の中では地質的に有利だったが、断層活動によって地質が複雑（写真－2）で、強大な荷重も作用するため、土被りが大きくなるのに対応してトンネル構造をランクアップする必要がある、主に 2 点の対策を実施した。

1 点は、荷重を「いなす」構造の採用である。1 次支保工と 2 次支保工を一括施工すると、全荷重を支保が受け持つことになり、支保部材の負担が大きくなる。このため、このトンネルでは 1 次と 2 次の支保工の設置に時間差をもたせた。これ

によって、1 次支保工が変形して周囲に荷重を逃がすことができ、支保が受け持つ最終的な荷重が減少し、支保部材の負担が減って耐久性が高まる効果もある（写真－3）。

もう 1 点は、吹き付けコンクリートの配合の工夫を行った。最大の土被り区間では吹き付けコンクリートの強度アップが必要だが、「いなし効果」を得るためには初期材齢での強度発現を抑える必要がある。このため、配合の工夫によって、いなし効果が得られる圧縮強度 54 N/mm² の超高強度吹き付けコンクリートを開発・導入した（写真－4）。

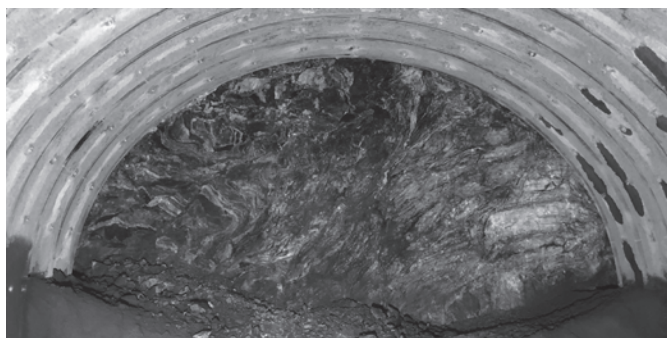
本工事は、強大な地山荷重が作用する箇所で、荷重を「いなす」支保工の設置方法と、超高強度吹き付けコンクリートによる二重支保の採用によって、安全にトンネルを掘削し、峠を挟んで自動車交通が途絶していた長野・静岡両県を繋げたものであり、日建連表彰土木賞に値するものと認められた。



写真－1 静岡側坑口の全景



写真－3 二重支保工の施工状況



写真－2 中央構造線によってもまれた切羽状況



写真－4 静岡県側坑内の覆工コンクリート完了