

休山新道の整備効果

休山新道の4車線化により、次のような効果が期待されます。

その1 移動時間の短縮

休山トンネルの入口付近では朝夕に渋滞が発生しており、平成30年7月豪雨時には、迂回交通や災害緊急車両などにより、平常時よりも更に交通の混雑がみられました。4車線化によって渋滞が緩和されることで、スムーズな交通が確保され、所要時間の短縮が期待されます。

【移動時間(朝夕ピーク時)の短縮効果】



※ETC2.0プローブデータ(現況、整備後:H30.10(平日)上下平均 H30.7豪雨災害時:H30.7.23(月)下り)
※現況/朝夕ピーク時(7.8.17.18時台)平均旅行速度
※整備後/休山区間(2.6km)50km/h、休山改良により改善が期待される区間(非混雑時(9時～16時台)の平均旅行速度、その他の区間 朝夕ピーク時(7.8.17.18時台)平均旅行速度)
※H30.7豪雨災害時/朝夕ピーク時(7.8.17.18時台)平均旅行速度

その3 空港アクセスの向上

休山新道は、東広島・呉道路や山陽自動車道とともに、呉駅から広島空港を結ぶ交通ネットワークを形成しています。

4車線化により一般道区間の渋滞が緩和することで、定時制が確保され、広島空港へのアクセス向上が期待されます。

【呉駅から広島空港までの高速バスルート】

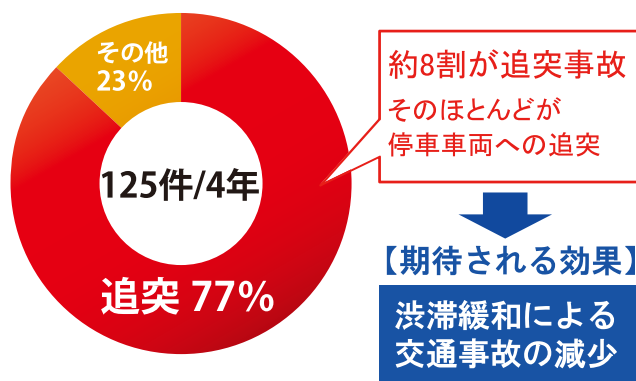


※H30.10 タピーク時の遅れ時間 (ETC2.0 プローブデータ)
(呉駅～安芸阿賀駅までの時刻表の所要時間は13分)

その2 交通事故の減少

休山トンネルやその周辺では、渋滞に起因した追突事故等が発生しています。4車線化されることで、交通事故の減少が期待されます。

【休山トンネル付近で発生した事故の内訳】



※集計区間
休山トンネル西口交差点
～休山トンネル東口交差点

資料/交通事故統合データベース (H25～H28)

その4 救急活動の支援

救急活動においては、4車線化により対面通行の解消や渋滞が緩和することで、円滑な救急搬送がなされ、患者への負担軽減が期待されます。

【東消防署管内からの救急搬送】



地区名：平成29年の東消防署管内から呉医療センターへの搬送人数
資料/呉市消防局(平成30年確認の値)

トンネルのできるまで

トンネルづくりの技術と工夫

休山新道は、その大部分がトンネルで占められています。トンネルづくりのプロセスを追いながら、快適で災害に強い安全なトンネルづくりに向けたさまざまな工夫をご紹介します。

1 準備

トンネル掘削にとりかかる前に、濁水処理設備、受電設備など、工事に必要な設備の設置(仮設備工)を行います。

2 トンネル掘削

通常トンネルの掘削は、発破による方法が一般的ですが、休山新道は民家に近いため特に環境や安全性に配慮し、機械掘削と発破掘削を併用し、機械掘削では国内最大級のトンネル掘削機を採用し、発破掘削では発破振動を低減する制御発破技術を採用しています。

3 吹付コンクリート(1次)

掘削初期の地山の緩みの進行を防ぐためにコンクリートを吹付けます。

4 鋼製支保工建込

掘削後の地山を支えるために鋼製の支え(支保工)を設置します。

5 吹付コンクリート(2次)

地山と鋼製支保工との一体化を図り、凹凸部をなくし安定性を保ちます。

6 ロックボルト打設

大きな変位が発生するのを防ぐために、ロックボルト(鉄の棒)を打ち込みます。

7 防水シート張

トンネル内の漏水を防止し、トンネルの耐久性を高めます。

8 覆工

支保工を補強して安全性を高めたり、コンクリート構造物として地山を支持する機能があります。

9 舗装

開通後のトンネル内の補修は困難なので、アスファルト舗装よりも耐久性にすぐれたコンクリート舗装を実施します。

10 設備工事

トンネル内の照明及び火災報知器などを設置します。
トンネル照明は直流給電方式により小型化・軽量化したLED照明を採用しています。

11 トンネル開通

国土交通省中国地方整備局広島国道事務所

<http://www.cgr.mlit.go.jp/hirokoku/>

〒734-0022 広島市南区東雲二丁目13番28号

TEL:082-281-4131(代) FAX:082-286-7897

こんにちは、ひろこです



2019. 3



国道185号

休山新道

(休山改良)



国土交通省中国地方整備局
広島国道事務所



阿賀側坑口部を撮影
(H30.3.13撮影)

休山新道とは

休山新道は、呉市の東西を連絡する延長2.6kmのバイパスです。

呉市から三原市に至る国道185号は、瀬戸内海沿岸の各都市を結ぶ幹線道路として、沿線地域の産業・社会活動に大きな役割を果たしています。

呉市中心部と阿賀・広地区を結ぶ「呉越峠」と呼ばれる区間は、道路勾配が急でカーブも多いことから、交通事故が多発し、また朝夕のラッシュ時には、著しい交通渋滞が発生していました。

こうした問題を解決するために「休山新道」事業が計画され、平成14年3月に暫定2車線で開通しています。

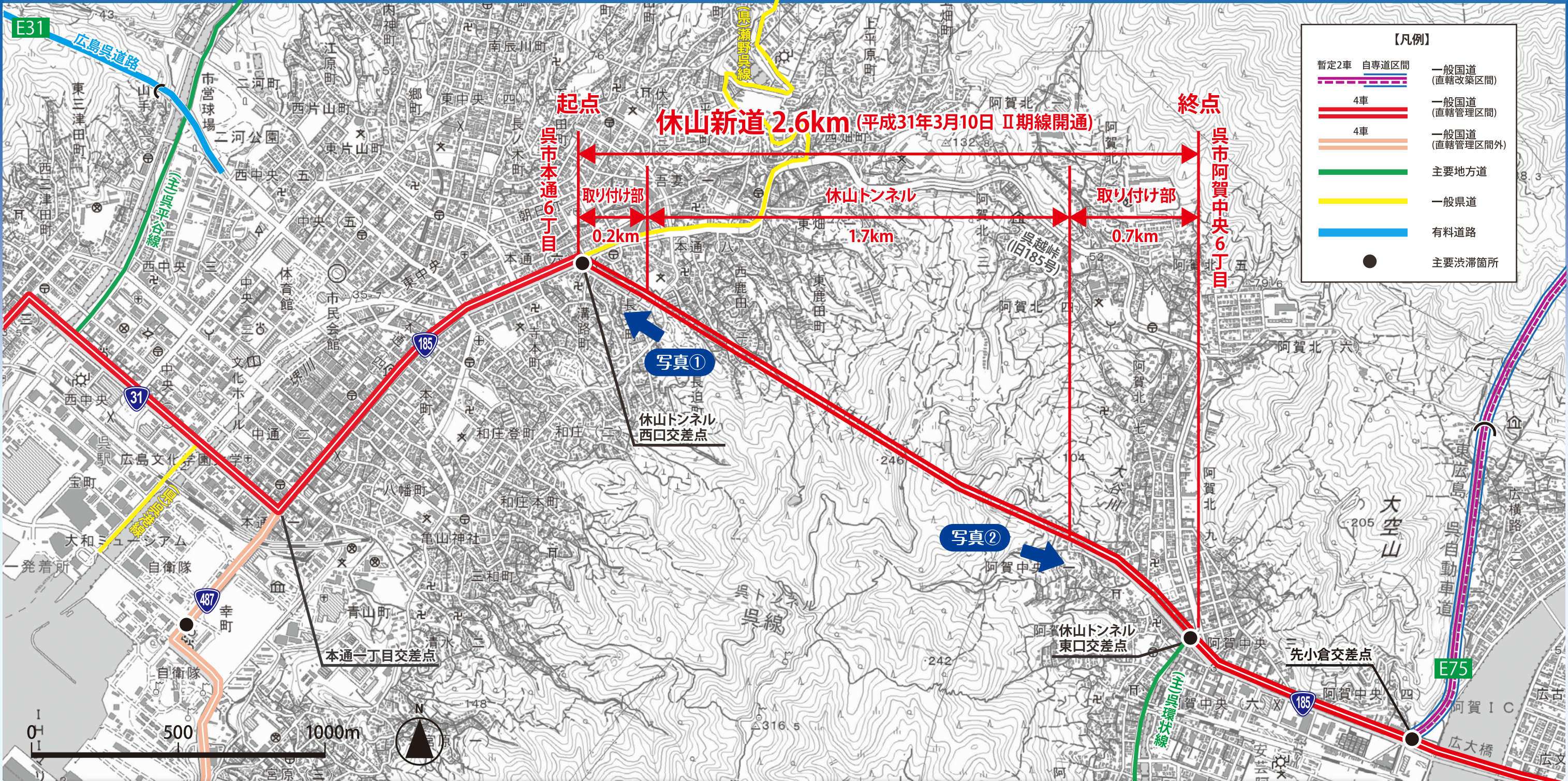
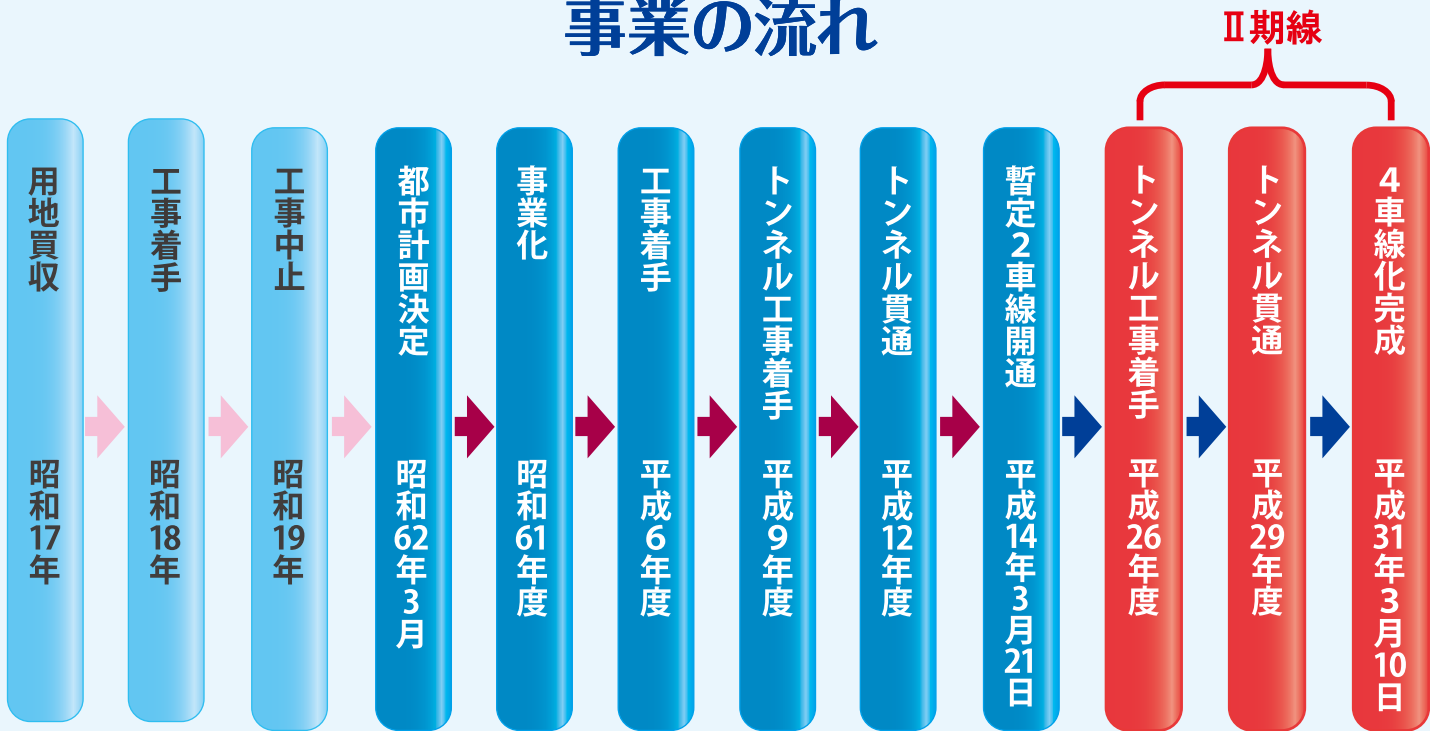
暫定2車線開通後、呉越峠で発生していた渋滞は解消されたものの、休山トンネル前後の渋滞や、渋滞に起因した交通事故が多く発生していることから、引き続き休山新道の4車線化事業を進め、このたび平成31年3月に完成することとなりました。



【諸元】

起 終 点	起点：呉市本通6丁目 終点：呉市阿賀中央6丁目
計画延長	2.6km
道路規格	第4種第1級
設計速度	60km/h
車 線 数	4車線

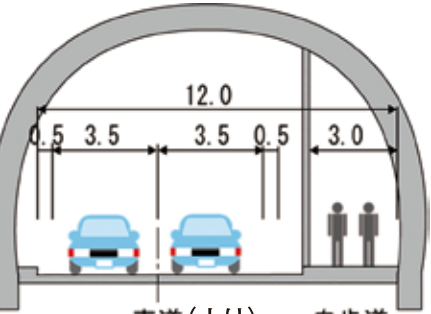
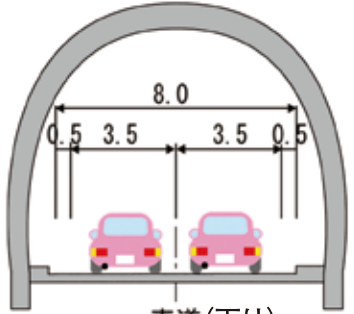
事業の流れ



休山トンネル標準断面図

H31.3.10開通

H14.3開通済



暫定2車線開通後の状況



休山トンネル西口
(呉市中心部方面を望む)



休山トンネル東口
(阿賀方面を望む)