

## 当該現場の課題と対応

### 1. 課題と対応方針

- トンネルの起点側(北上側)は、既設のシェッド(雪崩防護施設)を撤去し、トンネルを接続する計画ですが、撤去後の無防備な状態で冬を迎えることはできません。
- そのため、令和7年春にシェッドを撤去した後、迅速に工事を進め、同年の冬前までにトンネルを開通させる計画としました。



### 2. 令和7年冬前の開通に向けた工期短縮の取組

#### トンネル本体と舗装・設備の同時施工

- 通常、トンネル工事は①本体(掘削等)、②舗装、③設備の順に段階的に進めます。
- 今回整備した約1.4kmの大石トンネルは、綿密な工程調整のもと、これらの作業を並行して進めるという高度な施工体制を構築し、約9か月の工期短縮を実現させました。

#### プレキャスト函渠の採用

- トンネルの起点側(北上側)のシェッド接続部の工法を、トンネルからプレキャスト函渠に変更し、約3か月の工期短縮を図りました。

#### その他の取組み

- トンネル掘削、橋梁下部、橋梁上部、道路改良舗装、仮設工など、各工種において、様々な創意工夫や施工体制の強化などにより工期短縮を図りました。

### 3. 取組の成果

- 令和7年11月30日の開通を迎えることができました。(通常の工法と比較し、1年の工期短縮を実現)



「大石トンネルの施工実績」と「一般的な工法で施工した場合」の比較



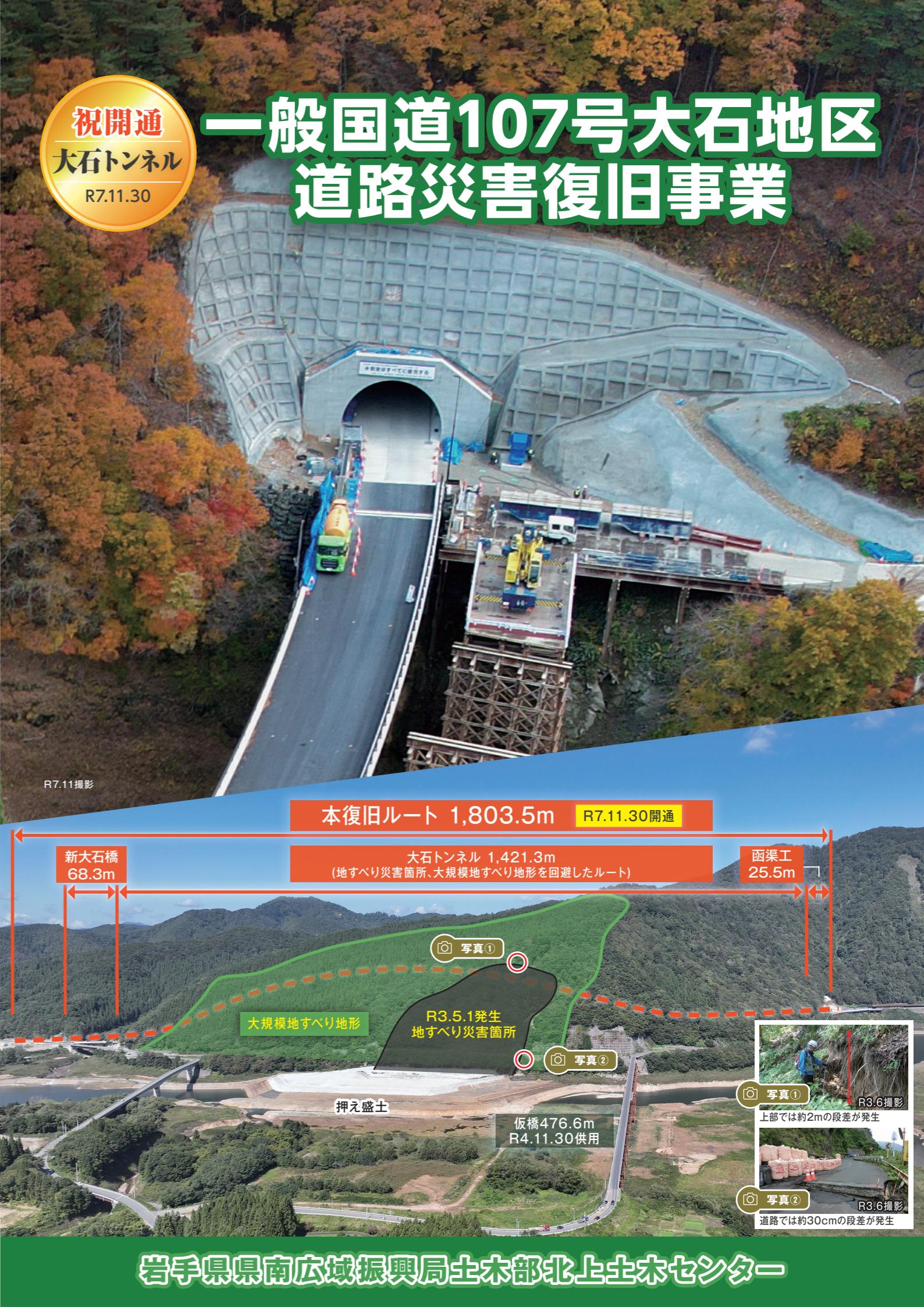
関係機関の  
皆様の御支援に  
感謝申し上げます

国土交通省

早期の復旧に向けた技術的な助言、湯田ダム区域内での仮橋・恒久橋の設置や作業スペースの確保、県内道路の円滑な通行確保に向けた取組など、多方面での御支援をいただきました。  
国有保安林内における緊急作業行為について、迅速な御対応をいただきました。  
複数の施工者が復旧工事を進める中で、安全確保に向けた助言などの対応をいただきました。  
地域住民との円滑なコミュニケーションの推進、関係者間の調整などの御支援をいただきました。  
NEXCO東日本(株) 国道107号の通行止めに伴い、秋田自動車道の並行区間を無料化とする措置をとっていただきました。

### 一般国道107号大石地区の主な動き

令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
5.1 国道107号大石地区で地すべりが発生 20:30～全面通行止め	4.28 本復旧工事(橋梁下部工事)に着手	4.28 橋梁下部工事完了	4.18 トンネル非常用設備・照明設備工事に着手	4.1 トンネル北上側坑口のシェッド撤去を開始
5.2 道の駅錦秋湖臨時休業	10.18 トンネル本体工事に着手 11.30 応急工事(仮橋架設)完了	7.19 西和賀側からのトンネル掘削に着手	10.1 西和賀側からのトンネル掘削(1,389.6m)が完了	7.8 北上側からのトンネル掘削(31.7m)が完了 トンネル貫通式
5.4 秋田自動車道(北上西～湯田IC)の無料化開始	8.23 トンネル工事の安全祈願祭	8.23 トンネル工事の安全祈願祭	11.15 西和賀側の道路改良舗装工事に着手	8.8 橋梁上部架設完了
9.17 応急工事(盛土)に着手	11.30 橋梁上部工事に着手	11.30 橋梁上部工事に着手	11.5 トンネル照明設備完了	11.5 トンネル照明設備完了
12.16 応急工事(仮橋製作)に着手	2.1～2 災害査定	3.3 橋梁上部架設を開始	11.21 トンネル本体完了	11.21 トンネル本体完了
2.1～2 災害査定	2.24 事業採択が決定	3.3 橋梁上部架設を開始	11.27 トンネル非常用設備完了	11.27 トンネル非常用設備完了
3.5 応急工事(仮橋架設)に着手	3.31 トンネル北上側坑口付近で通行車両を仮設構台に切替	3.31 トンネル北上側坑口付近で通行車両を仮設構台に切替	11.30 本復旧工事のトンネル・橋梁が開通	11.30 本復旧工事のトンネル・橋梁が開通
3.31 応急工事(盛土)完了				



# 一般国道107号大石地区道路災害復旧事業の概要

岩手県が管理する一般国道107号の西和賀町大石地区において、令和3年5月1日に地すべり災害が発生したため、通行止めとせざるを得ない状況となり、各地に多大な影響を及ぼしました。現地調査の結果、約120万m<sup>3</sup>の土塊の移動が確認され、岩手県が管理する道路においては過去最大の災害となりました。

本災害からの復旧のため、国の災害復旧事業により、まず、令和3年9月に応急工事に着手しており、令和4年11月30日に仮橋の開通により通行止めを解除したところです。

また、令和4年4月からトンネルや橋梁などの本復旧工事に着手しました。トンネルは、地すべり災害発生箇所や、更に山側に分布する大規模地すべり地形を回避するルートとしました。

関係機関との連携のもと、速やかな事業展開を図り、着手から3年8か月を経て、令和7年11月30日に大石トンネル(L=1,421.3m)、新大石橋(L=68.3m)を開通しました。

今後は、令和8年度中に仮橋を撤去し事業完了とする予定です。



## 本復旧ルートの整備効果

### 防災機能の強化

### 走行時間短縮

### 冬期間の安全性向上

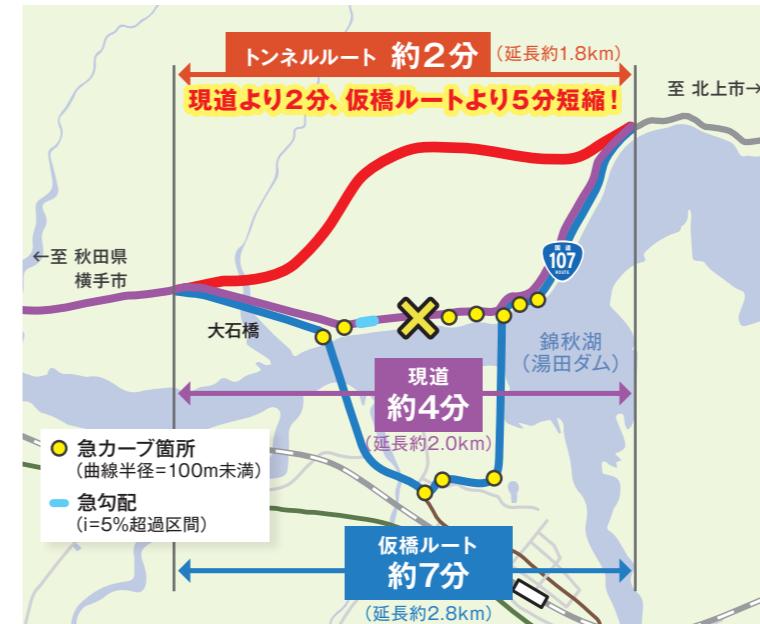
地すべり災害箇所を回避するとともに、更に山側に分布する大規模地すべり地形を回避し当該区間の防災機能が強化します。

ショートカットや急カーブ・急勾配区間の解消により、現道と比較し走行時間が約2分短縮します。(仮橋ルートからは約5分短縮)

区間の大半がトンネルとなることから、冬期間の走行性・安全性が大幅に向上します。

また、波及効果として、地域間連携の促進、地域経済の活性化、観光振興などが期待されます。

### 【走行時間短縮】



### 【冬期間の安全性向上】



### 【大石トンネル坑口 西和賀側の状況】



### 拡大図



### 【大石トンネル坑口 北上側】

