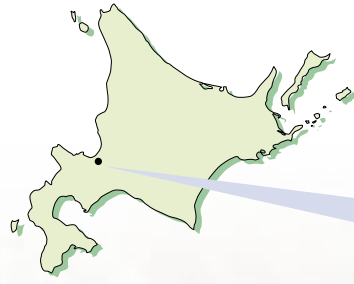


札幌市の中心部をグルリと囲む「環状通」の最後の未供用部分、北海道大学構内約 1.1Km が地下トンネル「環状通エルムトンネル」として完成し、平成 13 年 7 月 19 日から供用を開始した。



位置図

環状通エルムトンネル

事業の概要

「環状通」は、札幌都市圏の骨格道路網を形成する「2連携1環状1バイパス11放射道路」のひとつで、市内都心部における自動車交通の分散導入を図ることを主な目的とし、また、災害時の緊急輸送対策道路としての役割も担う主要幹線道路である。昭和 42 年から総延長約 22.7Km に及ぶ整備が始まり、今回未供用区間として最後に残されていた北海道大学構内の約 1.1 Km が「環状通エルムトンネル」として供用を開始した。



(平成 13 年 10 月撮影)

「環状通エルムトンネル」整備事業の経過

整備計画の歴史は古く、昭和11年の都市計画決定まで遡る。今回の整備区間は、約174haという広大な敷地面積を有する北海道大学構内を横切るもので、様々な現地調査のもと昭和56年から大学側と慎重な協議を重ね、平成8年3月に全車線地下式の道路構造案で合意され、同9年に最初の本体工区が着工された。平成13年7月19日、ほぼ4年の歳月と総事業費約200億円を費やし、ついに開通の日を迎えた。



地上部復旧状況（平成13年10月撮影）

トンネルの特徴

周辺的环境保全に配慮した施設のひとつとして、地上1階、地下4階（GL-25m）のRC構造で中央集中換気方式を採用した「換気所」がある。

ここでは、トンネル出口の両吸込口から排気ガスをトンネル断面中央の風道を通して、地下4階の排風機（直径3,350mm4台）まで吸込み、地上15mの煙突から上空最大100mまで噴出し拡散希釈。排風機の運転は、トンネル内の汚染状況に応じて自動制御される。

一方、坑口付近には吸音板や遮音板を設置し、舗装材も減音効果が期待できる材料を使用。交通騒音の低減に努めている。



換気所外観



「環状通エルムトンネル」が生み出すもの

トンネルの完成により、円滑な道路交通の実現、道路混雑の緩和など、都市が抱える交通問題の解決に大きな役割を果たすと考えられる。歩車道を分離し地上に緑を復元することで、人と車の互いの安全性が共有され、“機能”だけではなく“ゆとり”も創りだせると期待が寄せられている。



トンネル西側坑口



トンネル内車輛通行状況



直径3,350 排風機・設置状況（換気所内）