

E1A新東名高速道路(海老名南JCT～御殿場JCT)
連絡調整会議(第8回)

説明資料

2026年10月19日

(1) E1A新東名高速道路（海老名南JCT～御殿場JCT）の概要について

■新東名高速道路 海老名南JCT～御殿場JCTについては、2017年度以降、順次開通しており、海老名南JCT～新秦野IC間、新御殿場IC～御殿場JCT間は2022年4月までに開通済み。

■新秦野IC～新御殿場IC間（延長25km）において事業中。

■事業中区間は、橋梁区間が約2割、トンネル区間が約5割と構造物比率が高く、特に山北町や松田町域では急峻かつ狭隘な山岳地形の中、大規模な橋梁やトンネルの工事を推進中。



(2) 新秦野IC～新御殿場IC間の事業進捗状況について

1) 道路本体構造物工事の進捗

橋梁の進捗	2025年11月	2026年10月
完成橋数	24/31 橋	26/31 橋
完成延長	6.3/8.9 km	7.8/8.9 km
進捗率 (完成延長ベース)	71 %	87 %

※本線橋梁のうち、橋梁本体構造物（付属物を含まない）が完成したもの

トンネルの進捗	2025年11月	2026年10月
完成トンネル数	12/14 本	12/14 本
完成延長	20.6/24.6 km	21.3/24.6 km
進捗率 (完成延長ベース)	84 %	87 %

※本線トンネルのうち、トンネル本体構造物（覆工まで）が完成したもの

土工の進捗	2025年11月	2026年10月
完成延長	8.5/17.4 km	13.8/17.4 km
進捗率 (完成延長ベース)	49 %	79 %

※本線土工のうち、路床まで完成したもの

2) 舗装工事の進捗

	2025年11月	2026年10月
進捗率	27%	38 %

※本線舗装のうち、基層（連続鉄筋コンクリート版等）・表層等が完成したもの

3) 施設工事の進捗

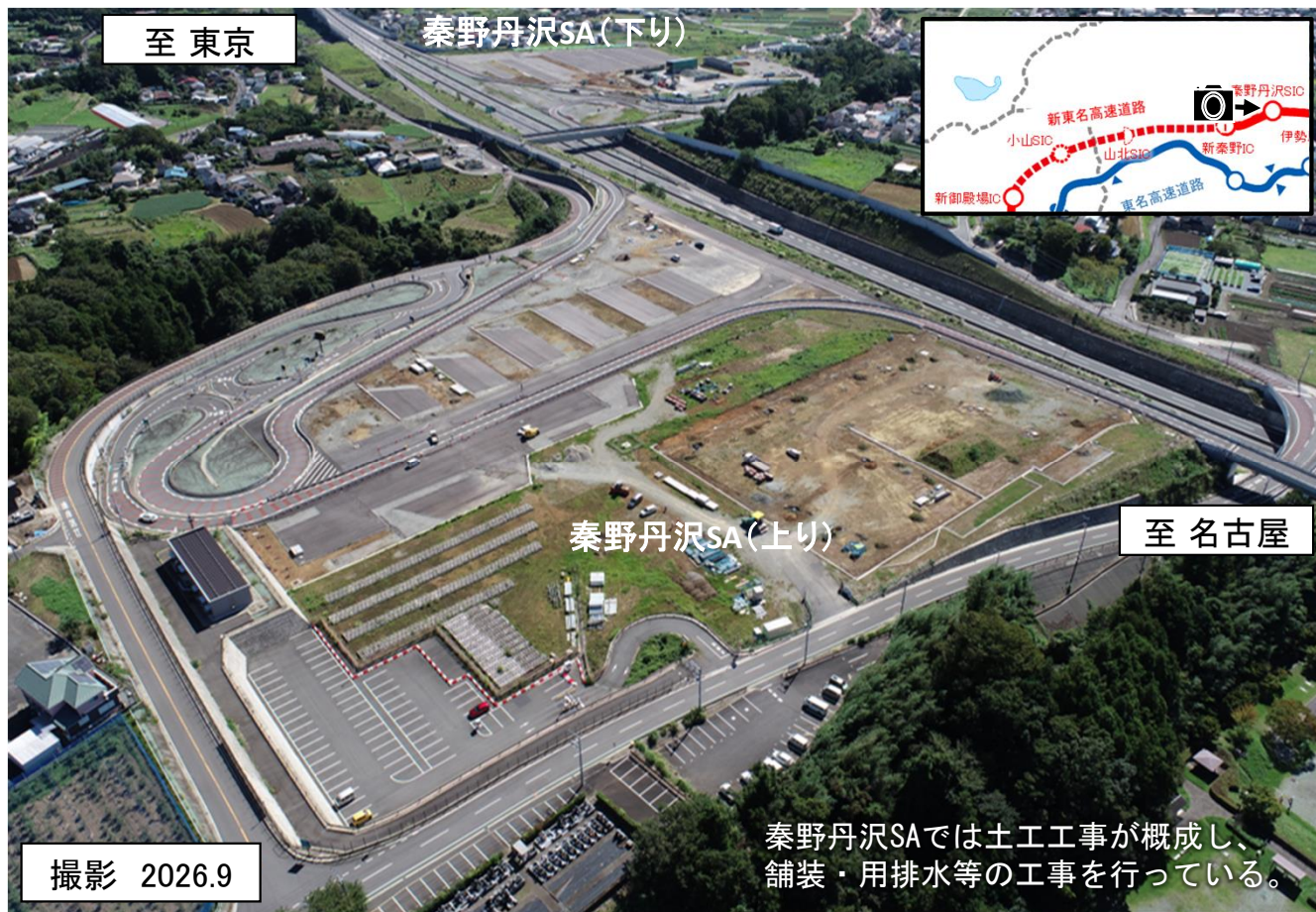
	2025年11月	2026年10月
進捗率	9 %	11 %

※本線施設のうち、道路照明等の代表工種が完成したもの

道路本体構造物工事進捗状況

○全線にわたって、橋梁やトンネルなどの道路本体工事に着手しており、自然的要因のリスクはあるものの、着実に工事を実施中。

※資料中の名称は工事中の仮称を含む



秦野丹沢SA付近（秦野市域）



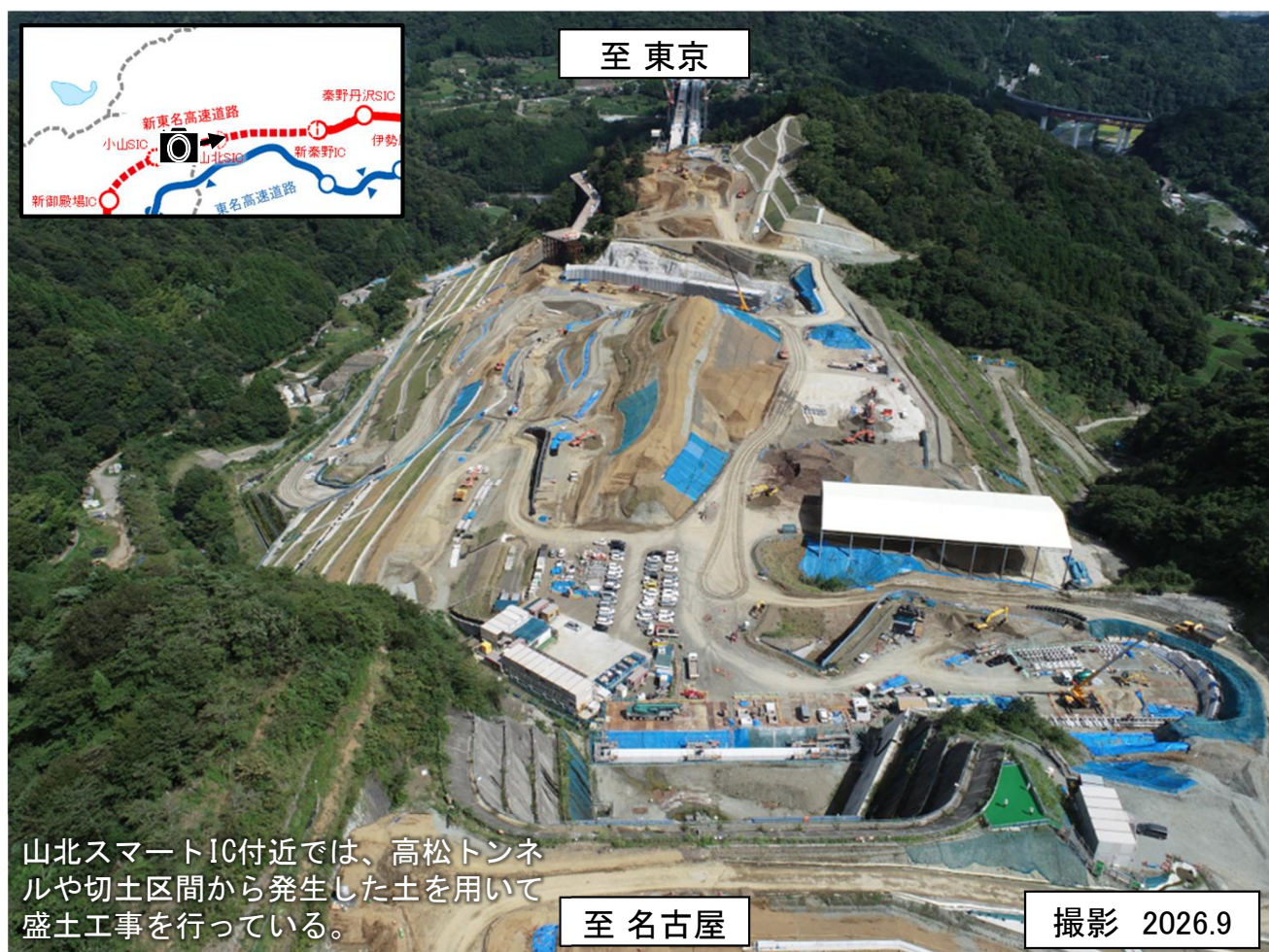
中津川橋※付近（松田町域）

※供用後名称：やどりき双扇橋



河内川橋※付近（山北町域）

※供用後名称：山北天空大橋



山北スマートIC付近（山北町域）



小山PA付近（小山町域）



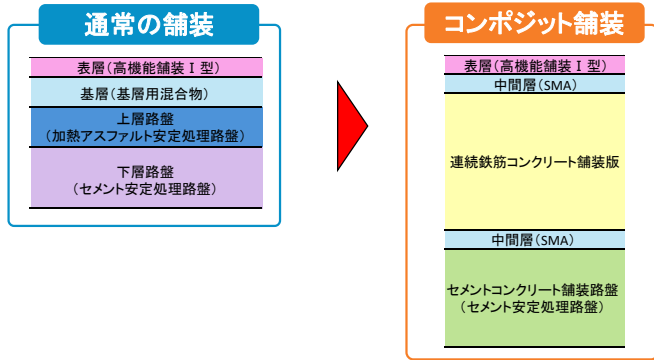
新御殿場IC付近（御殿場市域）

舗装工事・施設工事進捗状況

○道路本体構造物が完成した区間では、舗装工事・施設工事を順次実施中。

■舗装工事

当該区間ではコンポジット舗装を採用しているため、連続鉄筋コンクリート舗装版の施工を順次実施中。



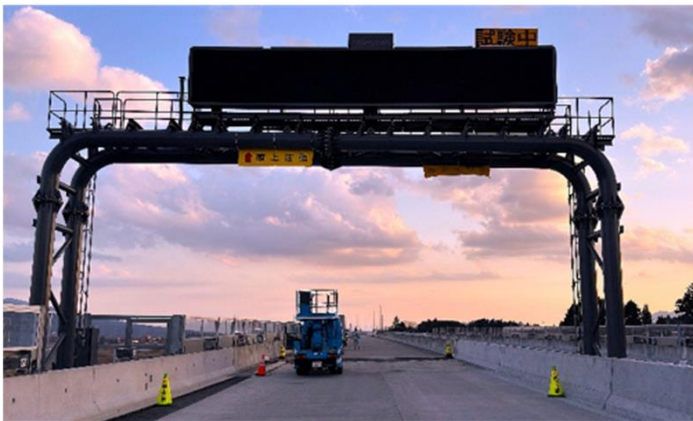
連続鉄筋コンクリート舗装版 施工状況(小山町域)

コンポジット舗装とは

表層をアスファルトにすることで振動を低減し、乗り心地を向上させると同時に、下層には頑丈なコンクリート舗装を施すことで快適性と耐久性を同時に実現する舗装技術。
当該区間では、橋梁部を除いて標準採用している。

■施設工事

土木工事が概成している小山SIC～新御殿場ICにおいては、CCTVや道路照明、情報板の他、電気室等の工事を順次実施中。



情報板施工状況(御殿場市域)



CCTV：事故発生時等に速やかに現地の状況を把握するためのカメラ(全域をカバー出来るピッチで配置)

CCTV支柱設置状況(御殿場市域)



低位置照明：濃霧等悪天候時の視環境向上のため、路肩部を主体的に照射する配光機能を採用

低位置照明設置状況(小山町域)



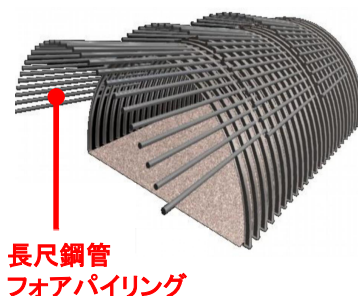
トンネル電気室施工状況(小山町域)

(3) 高松トンネルの工事状況

- 高松トンネルにおいて、脆弱な地山の出現や湧水の発生が想定以上に広範囲に及ぶなど、自然的要因によって掘削が難航している。
- 切羽状況を踏まえた適切な対策を行いつつ、安全かつ慎重に掘削を進めている。また、インバート・覆工についても地山変位や湧水の状況等を注視しながら、順次慎重に施工を進めている。

■脆弱な地山や断層破碎帯の対策工

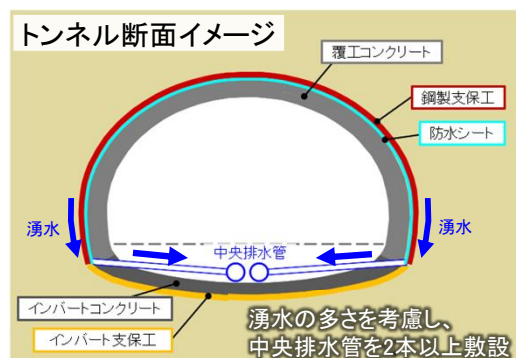
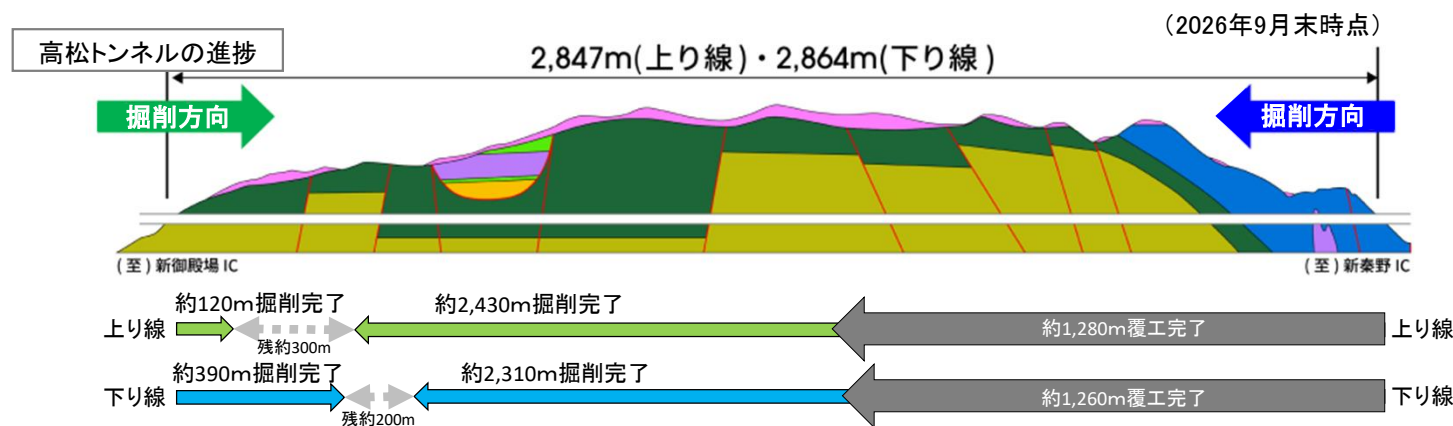
施工時に得られたデータを踏まえ、脆弱な地山や断層破碎帯における対策工・補助工法を選定し、有識者に妥当性を確認しながら、適切な対策工を実施。



■掘削後のトンネル本体仕上げ

掘削後は地山変位の収束を待ち、トンネル本体の仕上げ（インバートコンクリート・覆工コンクリート）を行っている。なお、本体の仕上げ前には、トンネル壁面の湧水に対する恒久的な対策を実施している。

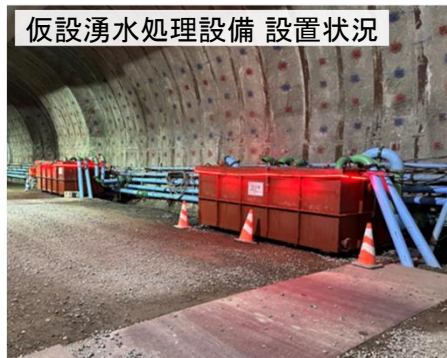
現在トンネル坑内に多数設置している仮設湧水処理設備は、湧水の状況や、本体仕上げの進捗等を踏まえ、掘削完了後に順次撤去する必要がある。



インバート支保工とは

トンネルの変形抑制を目的として掘削断面を早期閉合するために、トンネル底面に逆アーチ型に施工する鋼製の支保工。

高松トンネルにおいては、脆弱地山対策として全区間で採用している。



トンネル湧水は、現在仮設排水管を用いて坑外へ排出しているが、トンネル本体の仕上げに合わせて本設排水設備（裏面排水材・横断排水管・中央排水管）へ順次切り替えていく必要がある。

※裏面排水材：湧水を排出するため、防水シート裏面に設置

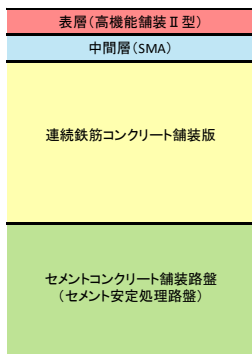
横断排水管：裏面排水材で集約された湧水を、中央排水管へ排出するために設置

中央排水管：湧水をトンネル坑外へ排出するため、トンネル全線に渡って設置

- 高松トンネルの完成後は、トンネル内にて舗装工事・施設工事を順次施工予定。
- 延長約2.8kmのトンネル区間において、連続鉄筋コンクリート版の施工や、各種施設工事を並行して進める必要があるため、綿密な施工調整を要する。
- 通信関係等の設備については、高松トンネル区間も含め、全線が完成したのちに開通に向けた試験・調整が必要となる。

■舗装工事等

連続鉄筋コンクリート舗装版の養生期間に工事用車両が通行できるよう、範囲を分割して施工する。
また、並行して監視員通路の構築を順次進める予定。



舗装構成(トンネル)



連続鉄筋組立状況

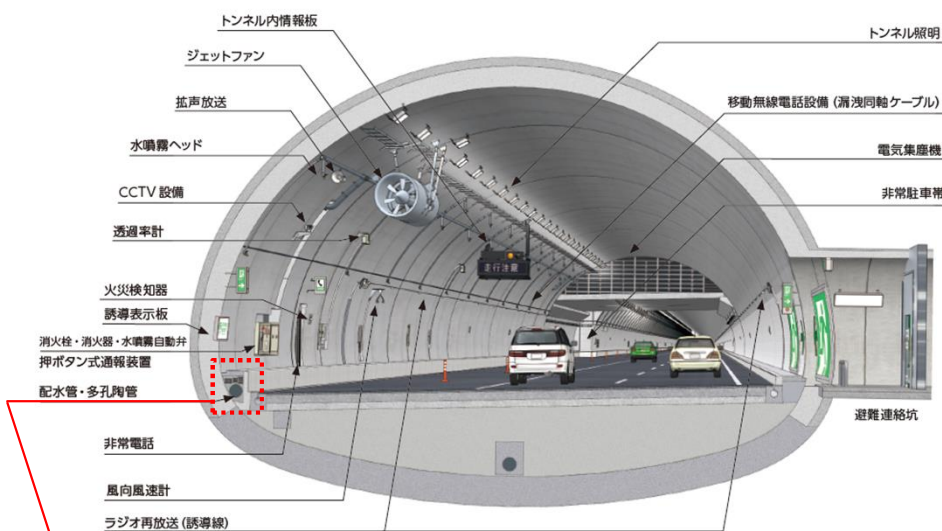


監視員通路 施工状況

■施設工事

トンネル区間においては、土工区間等で必要となる管理設備（情報板・CCTV等）に加え、安全性確保のためにトンネル特有の設備（換気設備・消火設備・電気室等）が必要。
そのため、舗装工事や監視員通路工事との綿密な施工調整を要する。

トンネルに設ける管理設備の例

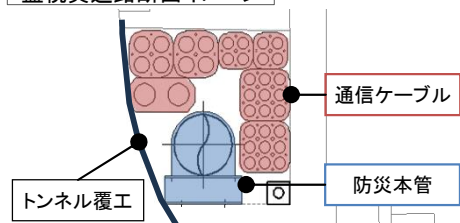


換気設備(ジェットファン)



非常用設備(消火栓)

監視員通路断面イメージ



監視員通路内部に通信ケーブルを敷設。
高松トンネルの完成後、全区間の通信設備の試験調整が必要となる。



トンネル電気室



トンネル照明

(4) 新秦野IC～新御殿場ICの開通時期について

- 新秦野IC～新御殿場ICでは、全線にわたって橋梁やトンネルなどの道路本体工事を進めているが、高松トンネルにおいて脆弱な地山が断続的に出現しており、トンネル内空断面の変形や突発湧水が発生するなど、工事が難航している。
- 高松トンネルの未掘進区間は残り約300mであり、引き続き切羽状況を踏まえた適切な対策を行いつつ、安全かつ慎重に工事を進めている。
- 掘削と並行して、順次トンネル本体の仕上げ（インバート・覆工）を進めているが、地山変位や湧水の状況等を注視しながらの施工となるため、トンネル貫通後もトンネル本体の仕上げ作業が続く見込み。また、トンネル本体完成後には、舗装・施設工事等、様々な工種を並行して進める必要がある。
- 新秦野IC～新御殿場ICの開通時期については引き続き精査を進め、高松トンネル上下線が貫通したのちに公表する。
- 引き続き安全を最優先に工事の進捗を図りながら工程短縮に努め、1日も早い開通を目指す。

