

## E1A 新名神高速道路 のり面防災対策検討会【第3回】

## 結果概要

## 1. 下り線 1.5KP 復旧対策工事の状況について

＜大規模崩落箇所(1箇所)＞（下り線 1.5KP）

○前回決定した方針に基づき、現在施工中の対策工について、その詳細を報告し、施工上の留意点について以下のご意見を頂いた。

- ・ 水抜きボーリングの施工にあたっては、その有効性を確保できるように現場の状況を確認しながら、ボーリングの本数や位置を決め実施すること。
- ・ 崩落土の撤去に伴って新たに施工したのり面の表面については、速やかに保護工を施工すること。

## 2. 小規模崩落箇所の調査結果およびのり面保護の強化について

＜小規模崩落箇所(5箇所)＞

（上下線 2.6KP、上り線 4.2KP、上り線 3.6KP、外回り 151.9KP）

○ボーリング結果に基づき、各のり面における対策工の詳細な検討を行った結果について審議し、以下の通り了承され、今後、具体的な数量等について設計を進めることとされた。

- ・ 上下線 2.6KP  
[地すべり対策工]  
グラウンドアンカー工、鉄筋挿入工、吹付のり砕工  
[水抜き工]  
水抜きボーリング工
- ・ 上り線 4.2KP、上り線 3.6KP、外回り 151.9KP  
[地すべり対策工]  
鉄筋挿入工、吹付のり砕工  
[水抜き工]  
水抜きボーリング工

### 3. 湧水箇所の調査および対策工について

<湧水箇所（17箇所）>

（下り線 0.6 KP～3.3 KP の 5 箇所、上り線 0.6KP～4.1KP の 12 箇所）

○ボーリング調査を実施し、その結果を踏まえ対策の具体的な内容について検討をおこなっていくものとする。

### 4. 新名神高速道路 四日市 JCT～新四日市 JCT 間ののり面防災機能の強化について

<のり面防災機能強化の基本方針>

○次の基本方針について審議し了承された。

- ・ 今回の被災箇所である新名神高速道路 四日市 JCT～新四日市 JCT 間は、新名神高速道路、東海環状自動車道、東名阪自動車道、伊勢湾岸自動車道の 4 路線に接続するため、高速道路ネットワーク確保の観点から特に重要な区間である。
- ・ 本区間は、固結度が低く風化作用による強度低下を生じやすい<sup>あげそうぐん</sup>奄芸層群と言われる地質構造が広く分布しており、今回の大雨による災害発生箇所のみならず四日市 JCT～新四日市 JCT 間の区間全体として、長期的な<sup>あげそうぐん</sup>のり面防災機能強化を図る必要がある。
- ・ こうしたことから、本検討会で既往の地質情報および今後調査する湧水箇所のボーリング結果を踏まえ、対策の具体的な内容について検討をおこなっていくものとする。

以 上

**【参考】 検討会開催状況**



**【参考】 下り 1.5KP 施工状況写真**



【参考】 E1A 新名神高速道路 四日市 JCT～新四日市 JCT 間 のり面被災状況  
 ○下り線 1.5KP の 2 段切土のり面崩落(高さ約 14m、幅約 50m : 約 1,000m<sup>3</sup>)  
 ○他に小崩落の被災が 5 箇所、湧水発生が 17 箇所  
 ○2019 年 9 月 18 日(水)6 : 00 に被災箇所の応急復旧の完了をもって通行止め解除

■位置図



■崩落状況

