

E1A新東名高速道路(海老名南JCT～御殿場JCT)連絡調整会議
(第4回)

説明資料

2021年12月16日

(1) E1A新東名高速道路の工事概要について

- 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～伊勢原大山IC、新御殿場IC～御殿場JCTは、2021年4月までに開通
- 伊勢原大山IC～新御殿場ICの延長38kmにおいて事業中
- 用地取得及び埋蔵文化財調査等は概ね完了し鋭意工事を進めている
- 事業中区間の路線の特徴は、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

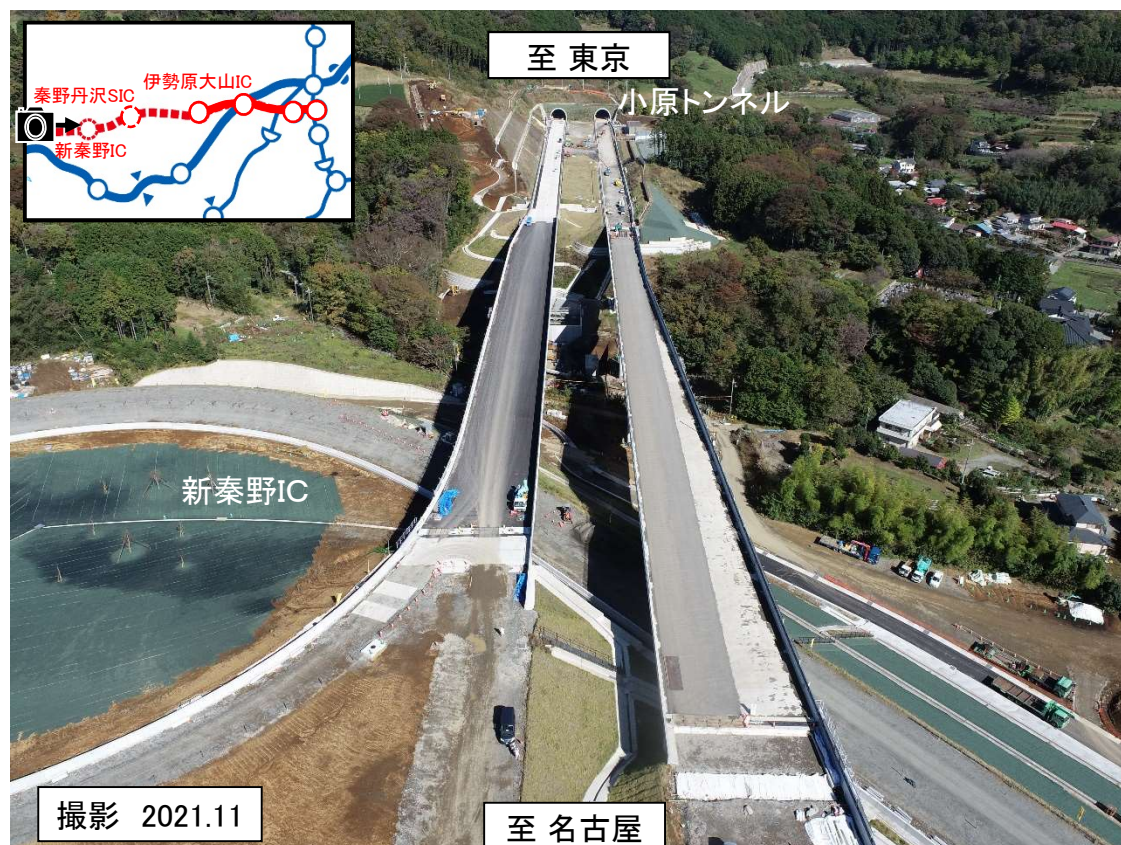


(2) 伊勢原大山IC～新秦野ICの工事進捗について

・橋梁やトンネル工事は概ね完成し、全線にわたり舗装・設備工事を実施中



秦野丹沢SA付近現場状況(秦野市域)



新秦野IC付近現場状況(秦野市域)

(3) 新秦野IC～新御殿場ICの工事進捗について

- ・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
- ・高松トンネルにおいて、脆弱な地盤が出現しトンネル切羽の崩落、内空断面の変形及び大量の湧水が発生するなど工事が難航

■トンネル内空断面の変形

高松トンネルは、2020年より掘削に着手したが、想定以上に地質が悪く、トンネル切羽(※1)の崩落やトンネル内空断面の変形(最大200mm超)が発生。

■大量の湧水の発生

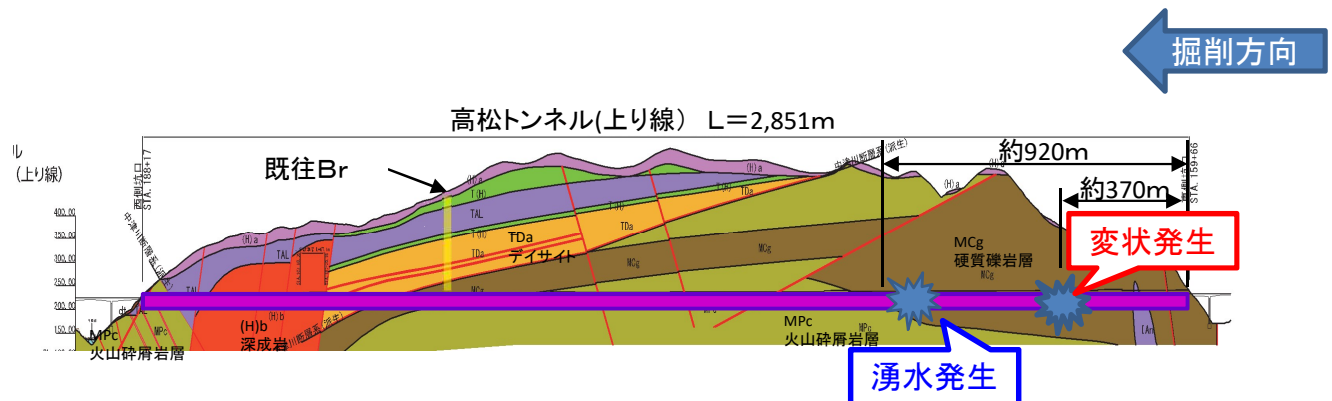
約870m掘削した地点から大量の湧水が発生しており、支保工(※2)背面に空洞が多数発生。

■対策工の追加

トンネル切羽の崩落、トンネル内空断面の変形、大量の湧水の発生を受け、工事の安全性やトンネル本体の長期の耐久性を高めるため、支保工の大幅な見直し、対策工の追加を行いながら、慎重に工事を進める必要がある。

※1 トンネルの掘削面

※2 トンネル周辺地山の変形を抑制して安定性を確保するための構造物



■トンネル内空断面の変形状況



・上部から土砂の抜け落ち、吹付けコンクリートが破壊しトンネル内空へ土砂流入

■坑内湧水状況



・トンネル坑内で大量の湧水が発生

■脆弱な地盤

高松トンネルの地山に点在する緑色凝灰岩は、地山の状態では安定しているが掘削後、水に触れると、浸水崩壊・膨張する性質が強く、トンネル内空断面の変形が生じている。



浸水30分後

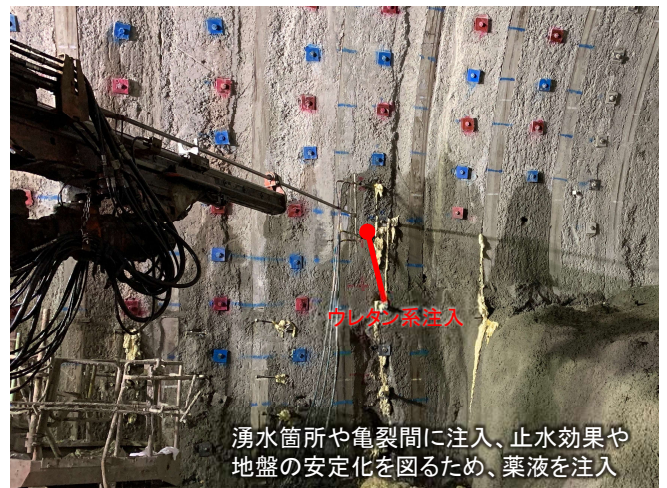


■対策工の追加

①補助工法(長尺鋼管フォアパイリング)



②湧水対策(ウレタン系注入材)



③鏡吹付コンクリート



④インバートストラット



○伊勢原大山IC～新御殿場ICの開通時期について

- 伊勢原大山IC～新秦野ICは、今年度（2021年度）開通できる見込み。
- 新秦野IC～新御殿場ICは、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いるが、高松トンネルにおいて、トンネル内空断面の変形や湧水が発生するなど工事が難航している。
- 高松トンネルの掘削にあたっては、安全に工事を進めるため、有識者にも相談し、慎重に工事を進めていく必要がある。
- 以上より、新秦野IC～新御殿場ICの2023年度の開通は困難な状況であり、工程精査が必要

