

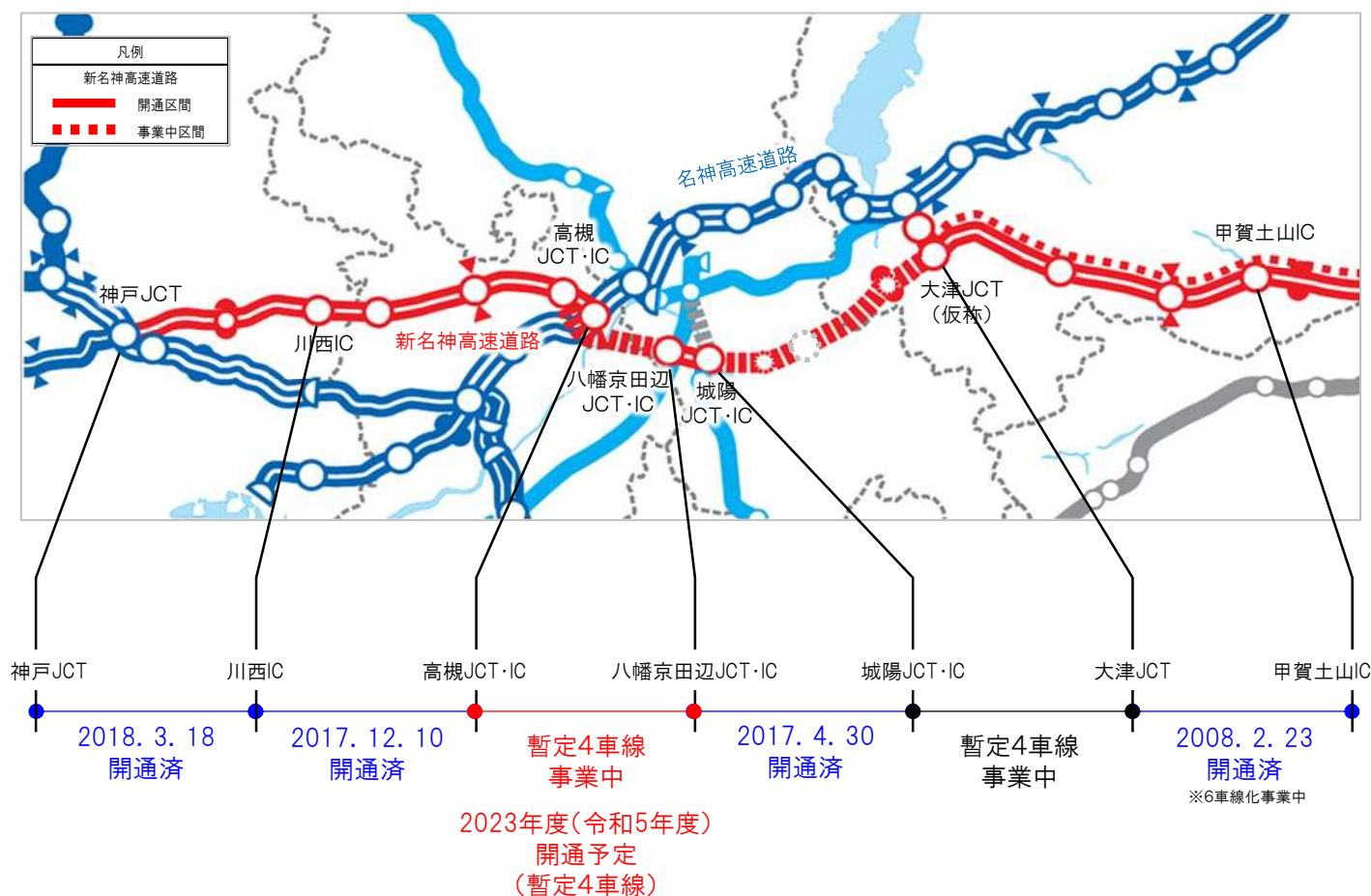
E1A 新名神高速道路(八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC間) 連絡調整会議

説明資料

2022年1月27日

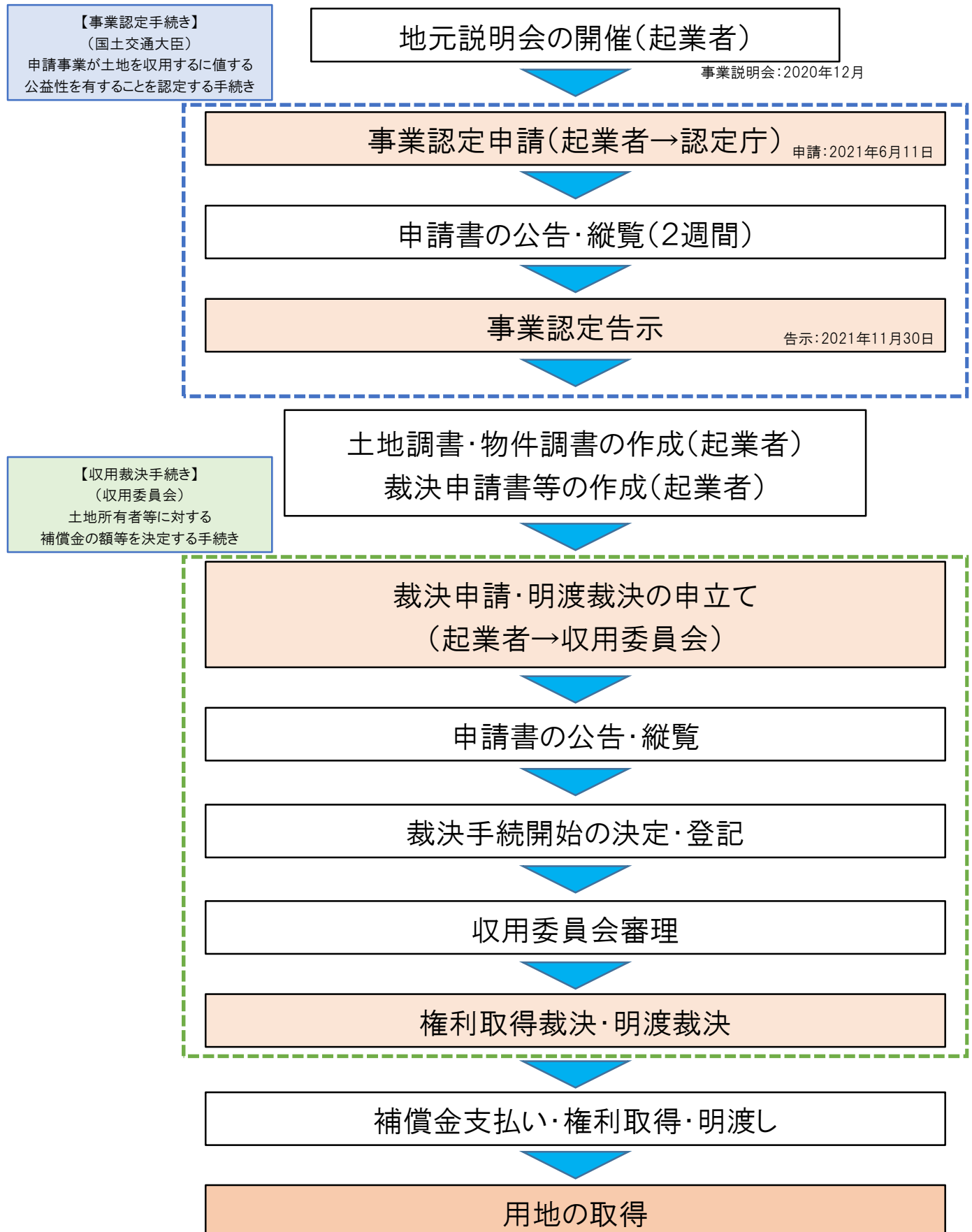
(1) 事業概要について

- 事業中区間は、八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC間で全延長10.7km
- 開通目標年度は2023年度(令和5年度)(暫定4車線)
- 用地は一部の箇所を除き概ね取得済みであり、用地取得や関係機関との協議が完了した箇所から順次本線工事に着手しています。
- 路線の特徴は、土工区間が約2割、トンネル区間が約4割、橋梁区間も約4割と構造物比率が高い。枚方市域では、工場や住宅が連なる地域を通過し、高槻市域では、国道171号をはじめ、東海道新幹線、JRおよび阪急の鉄道を横過する路線となっています。



(2) 土地収用法手続きによる用地取得について

■ 用地取得率 94%(2021年12月末時点)

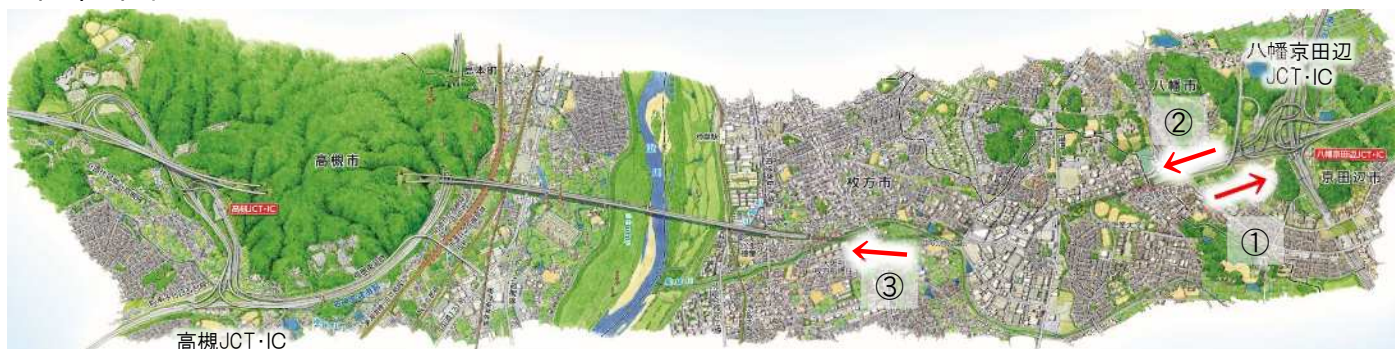


(3) 工事進捗状況

※事業中区間の構造物名称は仮称

- 八幡市域、枚方市域は、用地未取得箇所を除き、工事を進めています。
- そのうち、枚方トンネル東坑口部において、用地取得(物件移転)に時間を要し、工事着手が遅れました。

＜位置図＞



八幡京田辺JCT・ICの整備状況
(2021年11月撮影)



枚方トンネル東坑口部の整備状況
(2021年11月撮影)



枚方トンネル西坑口部の整備状況
(2021年11月撮影)

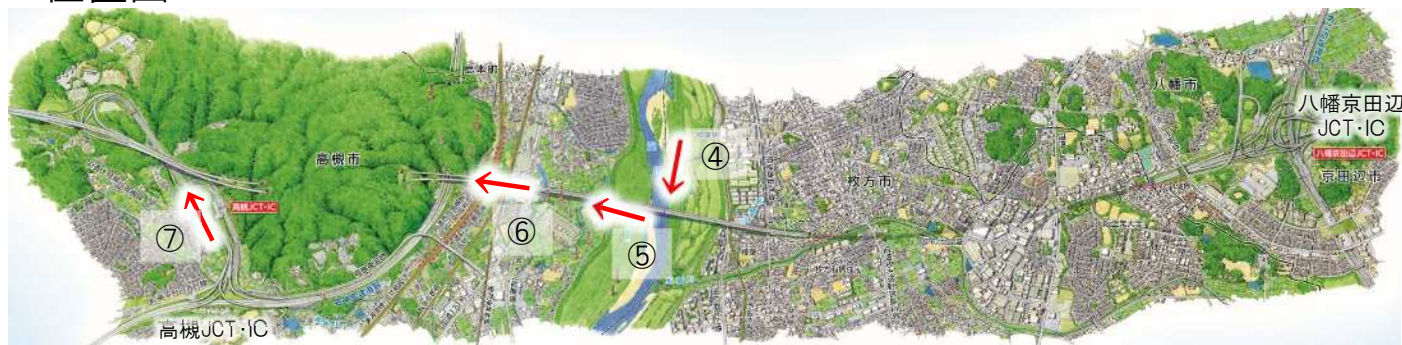


(3) 工事進捗状況

※事業中区間の構造物名称は仮称

- 高槻市域は、用地未取得箇所を除き、工事を進めています。
- 高槻ICランプ上の橋梁工事についても、高槻IC周辺の規制を行いながら工事を実施しています。

<位置図>



淀川付近の整備状況
(2021年11月撮影)



高槻市域の整備状況
(2021年11月撮影)



重要幹線交差部の整備状況
(2021年11月撮影)



高槻JCT・IC付近の整備状況
(2021年11月撮影)

(4) 工事の課題について

※事業中区間の構造物名称は仮称

- 枚方トンネル東坑口部において、
 - ・用地取得(物件移転)に時間を要した
 - ・地下の土壤に基準値(0.01mg/l)の2倍以上の濃度の鉛が検出され土壤汚染対策法に基づく作業を追加
 - ・地中にコンクリート構造物等が出現したため、撤去作業を追加などから、工事着手が3年程度遅延しました。
- 工事着手後、発進立坑の仮設土留め工において、地中連続壁を施工。当初、原位置攪拌工法により着手したが、事前の土質調査では未確認だった砂礫層における想定以上の硬さ等により、施工機械が動かなくなるなど問題が発生。工事継続は困難との判断に至り、工法について掘削を基本とする工法に変更し、工事に時間を要しております。



枚方トンネル東坑口部付近



土壤汚染対策法に基づく作業を追加



コンクリート構造物等の撤去作業を追加

・仮設土留め工の工法変更

原位置攪拌工法

地盤に挿入したチェーン型のカッターを横方向に移動させて、溝の掘削と固化液の注入、原位置土との混合・攪拌を行い、地中に連続した壁を造成



泥水置換工法

原位置で攪拌せず、掘削に合わせ泥水（安定液）で置き換える。その後、芯材建込み、ソイルセメント打設を実施



(5) 工程精査について

- 用地取得の遅延等により枚方トンネル東側発進立坑の工事着手が3年程度遅れている状況です。その後の工事においても、発進立坑の仮設土留め工の施工に期間を要しています。
- また、シールドトンネルの施工についても、トンネル掘削土の運搬車輛の受入れ台数制限や、国内最大シールドマシンの狭小ヤードでのUターン等の検討が必要となっています。
- 以上より、八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC間の2023年度(令和5年度)の開通は困難な状況であり、工程精査が必要です。

