

長崎自動車道 武雄 JCT のり面災害に関する技術検討委員会

第 2 回 検討結果の概要

1. 現地での調査結果

○現地での調査ボーリングおよび現地踏査の結果、すべり面は凝灰角礫岩と砂岩の地質境界が想定される。

2. 応急復旧対策と動態観測結果

○応急復旧対策として、亀裂部のブルーシートによる表面水の浸透防止、H鋼の打設および大型土のう設置によるすべり対策を実施し、9月10日に上り線を活用した上下各1車線（対面通行）により交通を確保した。

○切土のり面亀裂箇所の変位を把握する伸縮計をのり面に4箇所、光波計測をのり面に10箇所、路面に5箇所、カルバートボックス端部に8箇所ならびに変状切土のり面の地下水の変化を把握するため水位計を2箇所に設置して計測を行った。[被災前計13箇所⇒今回計29箇所]

○NEXCO西日本佐賀高速道路事務所において計測データを常時監視しているが、目立った動きは見られない。

○交通管理隊による7回／日の現場ののり面等変状や走行性変化の確認においても、異常は確認されていない。

3. 今後のモニタリング体制

○工事期間中の交通解放後の通行車両及び工事関係作業者の安全を確保するため、モニタリング体制を継続する。

※動態観測29箇所の計測データを常時監視し、異常値計測時には直ちに通行止めを実施する。交通管理隊による7回／日の現場確認を実施する。

4. 今後の復旧方針

以下の対策について段階的に実施する。

○すべり箇所に、集水井および水抜きボーリングを2箇所施工し、降雨時の地下水の上昇を抑制する。

○すべり箇所に、水路工および地下排水工を約700m設置し、雨水の浸透を防止する。

○高速道路の山側に鋼管杭（φ約450mm）を2列（約80本程度）打設し、すべりを抑止する。

○本線隣接のり面に、鉄筋挿入工約600本（長さ約4m）、のり面保護工約1,500㎡を設置し補強を行う。

※鋼管杭の杭径、本数等については詳細設計で決定する。

※杭長については、地盤の状態などを踏まえて決定する。

※鉄筋挿入工の本数、長さについては詳細設計で決定する。

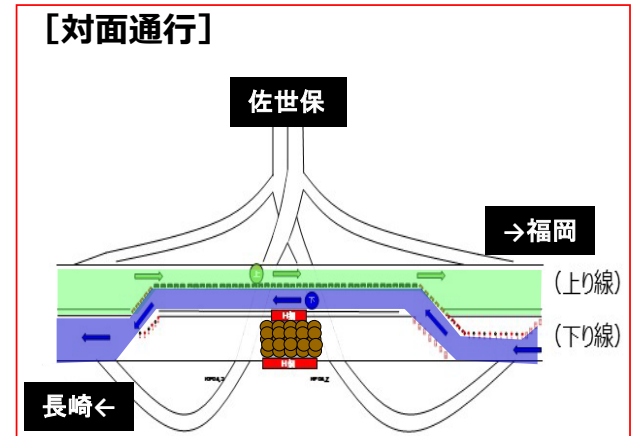
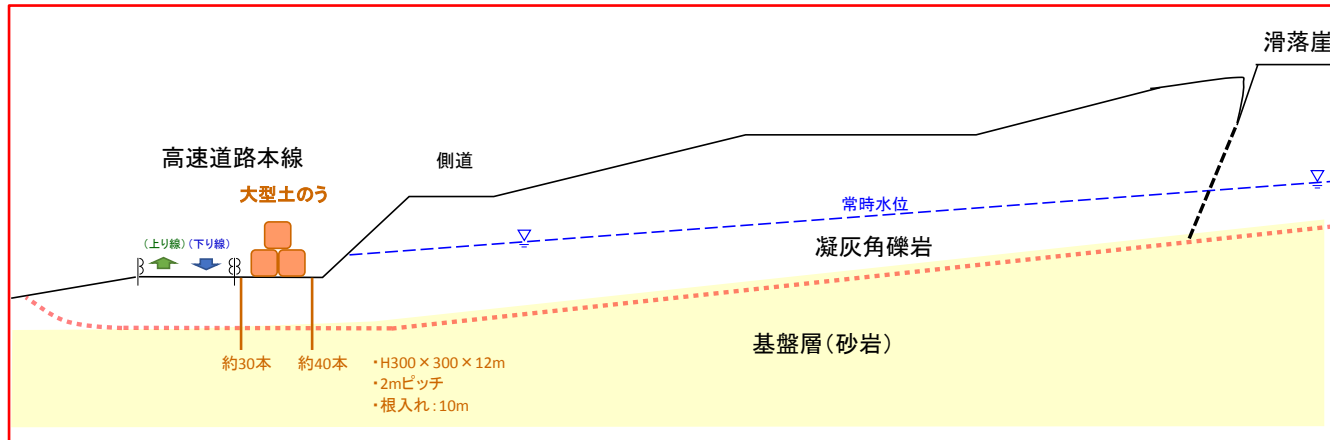
5. 4車線復旧目標

○令和2年秋頃までの4車線復旧を目指す。

※大雨等の悪天候による工事中止、新たな変状による追加対策が発生しない場合

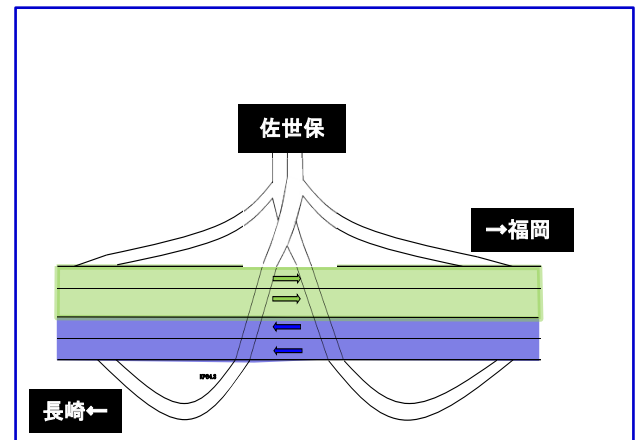
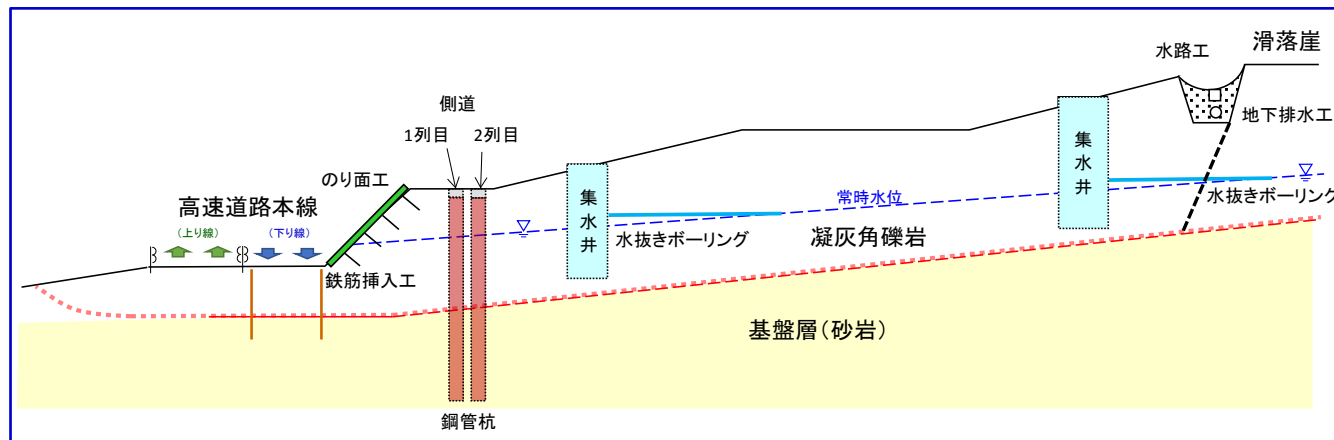
【応急復旧：対面通行】

ブルーシートによる浸透防止、H鋼打設、大型土のう



【本復旧：4車線通行】

集水井、水抜きボーリング、鋼管杭、水路工、地下排水工、鉄筋挿入工、のり面保護工



【参考】検討委員会開催状況

