

令和7年12月18日  
西日本高速道路株式会社

## 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(第4回)の開催結果について

本日開催した E1A新名神高速道路 八幡京田辺ジャンクション・インターチェンジ(JCT・IC)～<sup>たかつき</sup>高槻JCT・IC間の連絡調整会議(第4回)の開催結果をお知らせします。

### 1. 開催日時

令和7年12月18日(木曜) 10:00 ~ 11:00

### 2. 開催場所

西日本高速道路株式会社 関西支社 新名神大阪東事務所 会議室

### 3. 議事概要(別紙1)

#### 主な議事内容

- ・全線にわたって土工やトンネル、橋梁工事に着手している状況であるが、高槻JCTの一部で用地取得に時間を要しており工事未着手の状況。
- ・2021年12月に策定された「シールドトンネル工事の安全・安心な施工に関するガイドライン」を踏まえた検討の結果、全体の設備配置計画の見直しに加えて、立坑コンクリート壁の切削方法を変更。
- ・2025年12月時点では、2026年度冬頃に掘進を開始する予定であり、シールドマシンの掘進が順調に進んだとしても、2027年度までの開通は困難。
- ・枚方トンネルのシールドマシン掘進にあたっては、安全に留意し慎重に進めることが必要であることから、工程精査が必要。
- ・今後、枚方トンネルの掘進状況について、丁寧にお知らせしていくこととし、トンネル掘削完了の目途がたった段階で、改めて開通目標を公表予定。
- ・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。

### 4. 説明資料(別紙2)

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(第4回)  
議事概要

1. 日時:令和 7 年 12 月 18 日(木曜) 10:00 ~ 11:00

2. 出席者:

近畿地方整備局 道路部  
近畿地方整備局 大阪国道事務所  
京都府 建設交通部  
大阪府 都市整備部  
八幡市 建設産業部  
枚方市 土木部  
高槻市 都市創造部  
西日本高速道路株式会社 関西支社 建設事業部  
西日本高速道路株式会社 関西支社 新名神大阪東事務所  
西日本高速道路株式会社 関西支社 新名神大阪西事務所

3. 議事:

- (1)新名神高速道路(八幡京田辺 JCT・IC～高槻 JCT・IC 間)の概要
- (2)新名神高速道路(八幡京田辺 JCT・IC～高槻 JCT・IC 間)の進捗状況と課題
- (3)意見交換

4. 議事概要

(西日本高速道路(株)より説明)

○八幡京田辺 JCT・IC～高槻 JCT・IC 間の延長 10.7kmにおいて事業中。

当該区間は、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。枚方市域では周辺に工場や住宅が連なる中、大規模な橋梁やトンネル工事を推進中。また、高槻市域では、名神高速道路、国道 171 号をはじめ、東海道新幹線、JR 京都線および阪急京都線の上空を横過する大規模な橋梁工事を推進中。

○八幡市域、枚方市域では、土工工事、トンネル工事、橋梁工事を推進中。枚方トンネルでは、トンネル掘進に必要な発生土の改質等設備の構築及びシールドマシンの組立作業等、トンネル掘進開始に向けた準備工事を実施中。

○高槻市域では、土工工事、トンネル工事、橋梁工事を推進中。高槻JCTの一部で用地取得に時間を要しており、工事が未着手の状況。淀川や鉄道、名神高速道路、国道 171 号等の重要幹線交差部について、関係者と協議を密に行いながら、橋梁工事を実施中。

○2021 年 12 月に策定された「シールドトンネル工事の安全・安心な施工に関するガイドライン」を踏まえた検討の結果、全体の設備配置計画の見直しに加えて、立坑コンクリート壁の切削方法を変更。

○2025 年 12 月時点では、2026 年度冬頃に掘進を開始する予定であり、シールドマシンの掘進が順調に進んだとしても、2027 年度までの開通は困難。

○枚方トンネルのシールドマシン掘進にあたっては、安全に留意し慎重に進めることが必要であることから、工程精査が必要。

- 今後、枚方トンネルの掘進状況について、丁寧にお知らせしていくこととし、トンネル掘削完了の目途がたった段階で、改めて開通目標を公表予定。
- 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。

(意見交換)

- 新名神事業の沿線では開通目標を前提としたまちづくりや民間企業の立地が大変活発に進んでいるところであるが、大津JCT～城陽JCT間の供用開始が少なくとも4年以上遅れたことに続き、当該区間の二度目となる開通目標の見直しは非常に残念。まちづくりや企業活動への影響をできるだけ小さくする観点からも、工程精査を実施し、早期に開通目標を明らかにしてほしい。
- 新名神高速道路は、重要な交通基盤であり、早期開通に対する期待は非常に高い。
- 開通目標が見直されたことについては、沿線住民にも周知願いたい。
- 国内最大級となる枚方トンネルのシールドマシン工事を進めるにあたり、各地で発生している問題事象を踏まえると、安全確保に万全を期していただくことは、市民の安心と安全を守るうえで、何よりも優先されるべき事項であると考える。このため、これまでの知見を踏まえた対策を講じていただくことによる遅延については、市民の安全を守る立場、同じ土木工事に携わる立場からも理解できるところがある。これからも、地域住民の安心・安全の確保及び周辺環境への配慮をお願いし、早期完成・早期開通に向けて着実に事業を進めていくよう要望する。
- 枚方トンネルは、住宅や企業団地が立地している直下を通過することとなるため、施工にあたっては、十分に安全が確保された施工に努めていただきたい。他の工事箇所においても、工事の安全と周辺環境に十分配慮した上で、早期の開通時期の明確化と一日も早い全線開通をお願いする。まずは令和8年度冬の枚方トンネルの掘削開始を確実に履行いただきたい。

以上

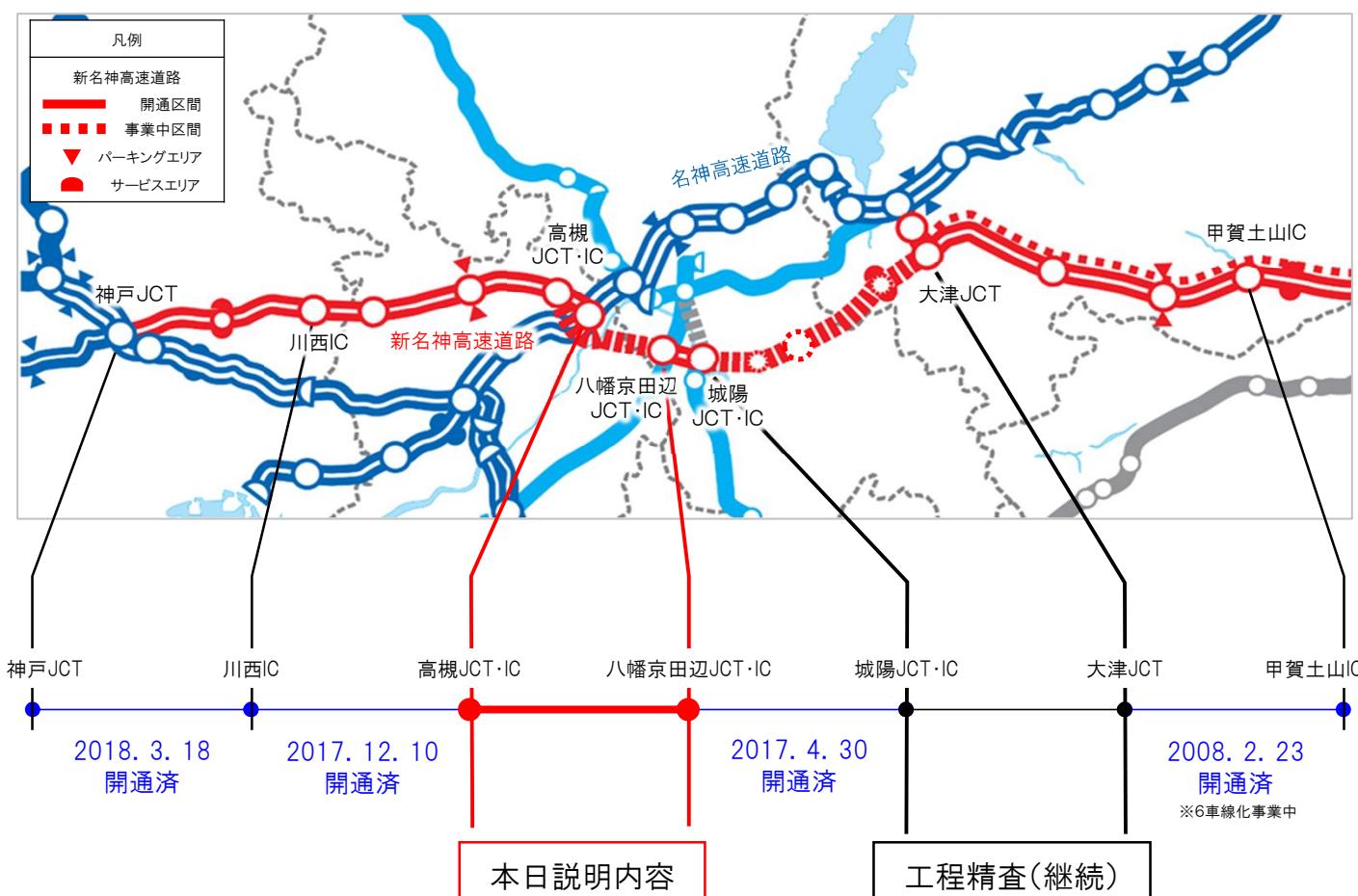
E1A 新名神高速道路(八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC間)  
連絡調整会議(第4回)

説明資料

2025年12月18日

# (1) 事業概要

- 八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC間の延長10.7kmにおいて事業中。
- 当該区間は、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。枚方市域では周辺に工場や住宅が連なる中、大規模な橋梁やトンネル工事を推進中。また、高槻市域では、名神高速道路、国道171号をはじめ、東海道新幹線、JR京都線および阪急京都線の上空を横過する大規模な橋梁工事を推進中。



※2025年12月時点における工事の進捗を踏まえると  
今後の土工工事、橋梁工事、舗装施設工事の完了  
に少なくとも3年以上、工事の進捗によっては、更に  
1~2年程度の期間を要する見込み

※本資料の事業中区間におけるJCT・IC及び構造物名称は仮称を含む

## (2) 工事の進捗状況（八幡市域、枚方市域の概況）

- 八幡市域、枚方市域では、土工工事、トンネル工事、橋梁工事を推進中。
- 枚方トンネルでは、トンネル掘進開始に向けて、掘進に必要な発生土の改質設備等の構築及びシールドマシンの組立作業等準備を実施中。

### <位置図>



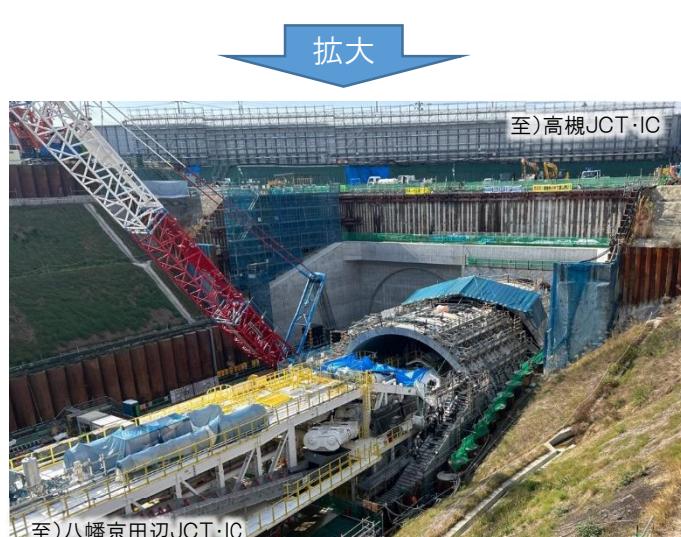
八幡京田辺JCT・ICの整備状況



枚方トンネル東坑口部の整備状況



枚方トンネル西坑口部の整備状況



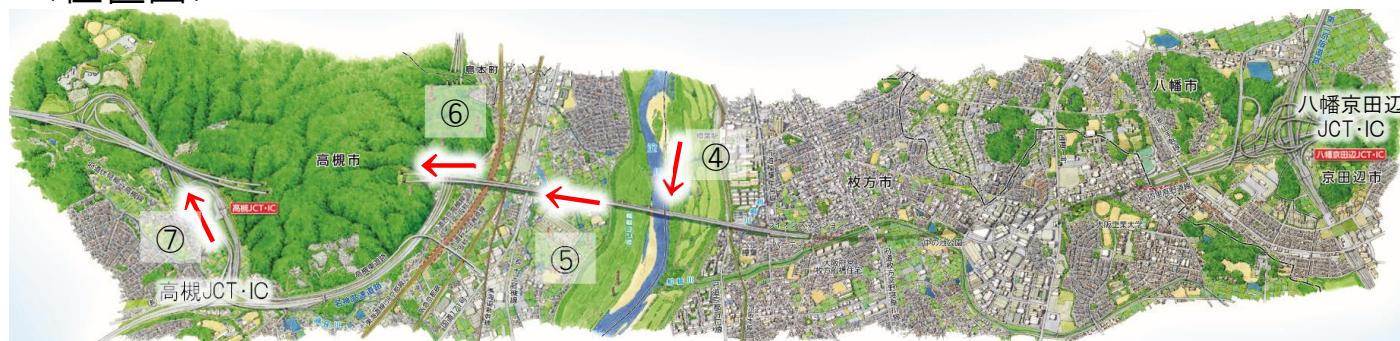
拡大

(2025年11月撮影)

## (2) 工事の進捗状況（高槻市域の概況）

- 高槻市域では、土工工事、トンネル工事、橋梁工事を推進中。
- 高槻JCTの一部で用地取得に時間をしており、工事が未着手の状況。
- 淀川や鉄道、名神高速道路、国道171号等の重要幹線交差部について、関係者と協議を密に行いながら、橋梁工事を実施中。

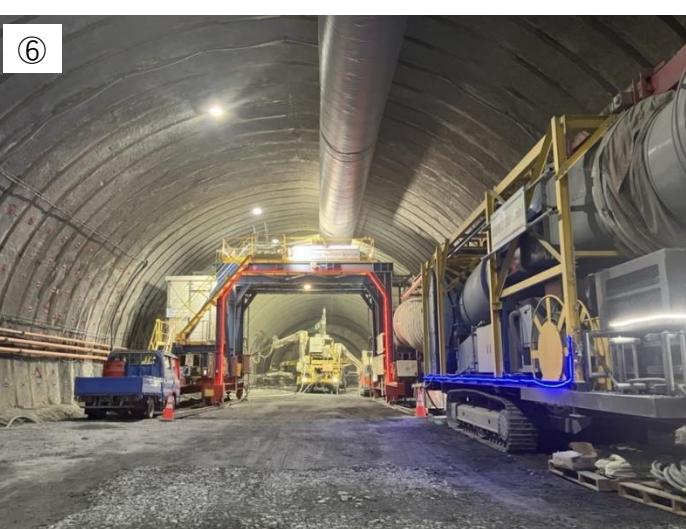
### <位置図>



淀川付近の整備状況



重要幹線交差部の整備状況



梶原トンネルの工事状況



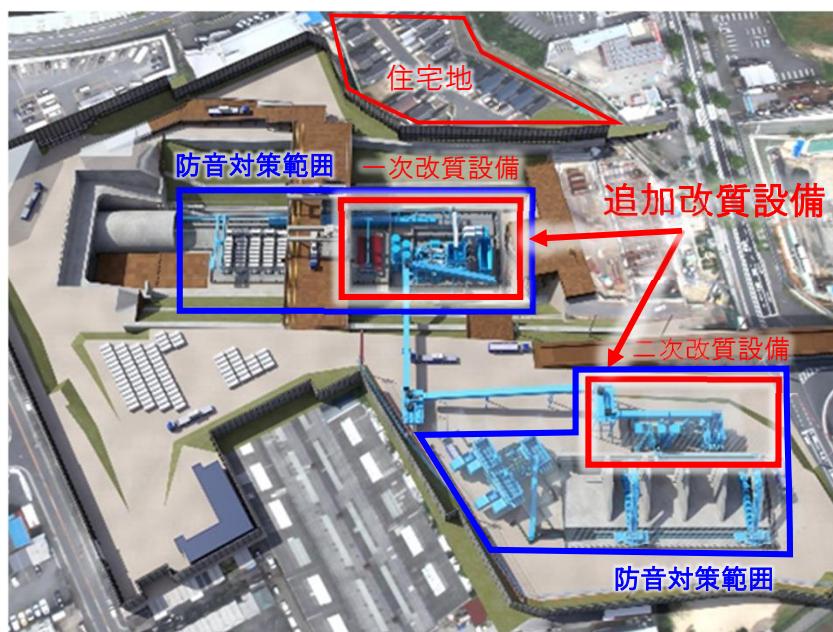
高槻JCT・IC付近の整備状況

### (3)工事進捗に伴う課題《枚方トンネル》

- 2021年12月に策定された「シールドトンネル工事の安全・安心な施工に関するガイドライン」に基づき、現地土質調査を実施した結果、土砂の塑性流動性※および止水性を確保するための添加材配合の見直しを実施。添加材により流動化させた土を改質するための設備の追加など、坑外設備の全体計画の見直しが必要となった。
- 当該箇所は住宅が近接しており、周辺環境に配慮するため、シールドトンネル工事の各坑外設備へ防音対策を行う必要がある。追加した坑外設備に対しても防音設備の設置が必要であり、時間を要している状況。

※塑性流動性とは、力を加えると容易に変形し、適度な流動性を有した性状のこと。

＜発生土の改質設備等配置図＞



＜防音設備設置後＞



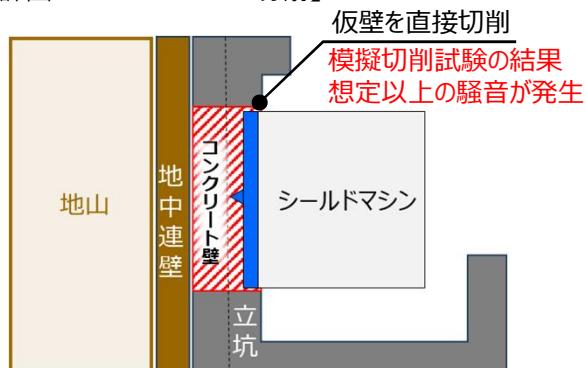
### (3)工事進捗に伴う課題《枚方トンネル》

- 他事業のシールドトンネル工事において、立坑のコンクリート壁をシールドマシンで切削したところ、施工に想定以上の時間を要したことが判明。
- 枚方トンネルにおいても同様の工法で施工を予定していたため、模擬切削試験でコンクリート壁を切削したところ、他事業同様に時間を見込むことが見込まれることに加え、想定以上の騒音が発生することが判明。
- 模擬切削試験結果を踏まえ、外部有識者を含めた技術検討会の中で、周辺環境への影響に配慮したコンクリート壁切削方法の検討を実施。
- 検討の結果、コア削孔とワイヤーソー切断により事前にコンクリート壁を撤去し、その後、トンネル掘削を開始する方法としたため、トンネルの掘削開始に時間を要している状況。

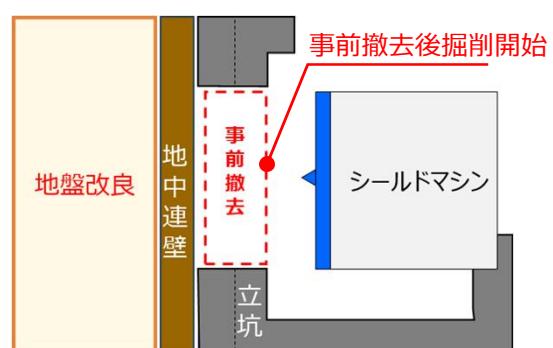
<位置図>



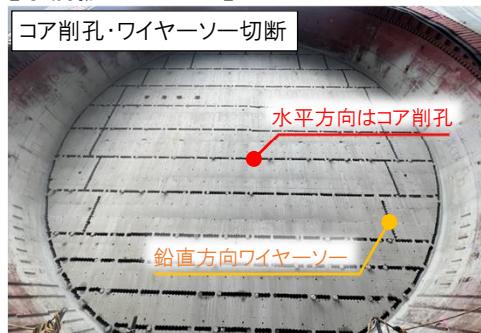
【当初計画:シールドマシンで切削】



【変更計画:事前撤去】



【事前撤去イメージ】



## (4)まとめ

- 全線にわたって土工やトンネル、橋梁工事に着手している状況であるが、高槻JCTの一部で用地取得に時間をしており工事未着手の状況。
- 2021年12月に策定された「シールドトンネル工事の安全・安心な施工に関するガイドライン」を踏まえた検討の結果、全体の設備配置計画の見直しに加えて、立坑コンクリート壁の切削方法を変更。
- 2025年12月時点では、2026年度冬頃に掘進を開始する予定であり、シールドマシンの掘進が順調に進んだとしても、2027年度までの開通は困難。
- 枚方トンネルのシールドマシン掘進にあたっては、安全に留意し慎重に進めることが必要であることから、工程精査が必要。
- 今後、枚方トンネルの掘進状況について、丁寧にお知らせしていくこととし、トンネル掘削完了の目途がたった段階で、改めて開通目標を公表予定。
- 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。

