

国道247号 西知多道路調整会議(第1回)

説明資料

令和6年6月27日

国土交通省 中部地方整備局
愛知県
愛知県道路公社

現在の進捗状況について

○西知多道路は、「中部国際空港」と「伊勢湾岸自動車道」を連絡し、名古屋都市圏の自動車専用道路網と一体となることで、知多地域の交通円滑化、更には空港アクセスのダブルネットワーク化により、中部国際空港との連絡強化、安全で確実な物流の支援などに寄与する延長約18.5kmの高規格道路。

○現在、東海ジャンクションは国で、長浦IC～常滑JCTについては、国、愛知県、愛知県道路公社で事業を推進しているところ。

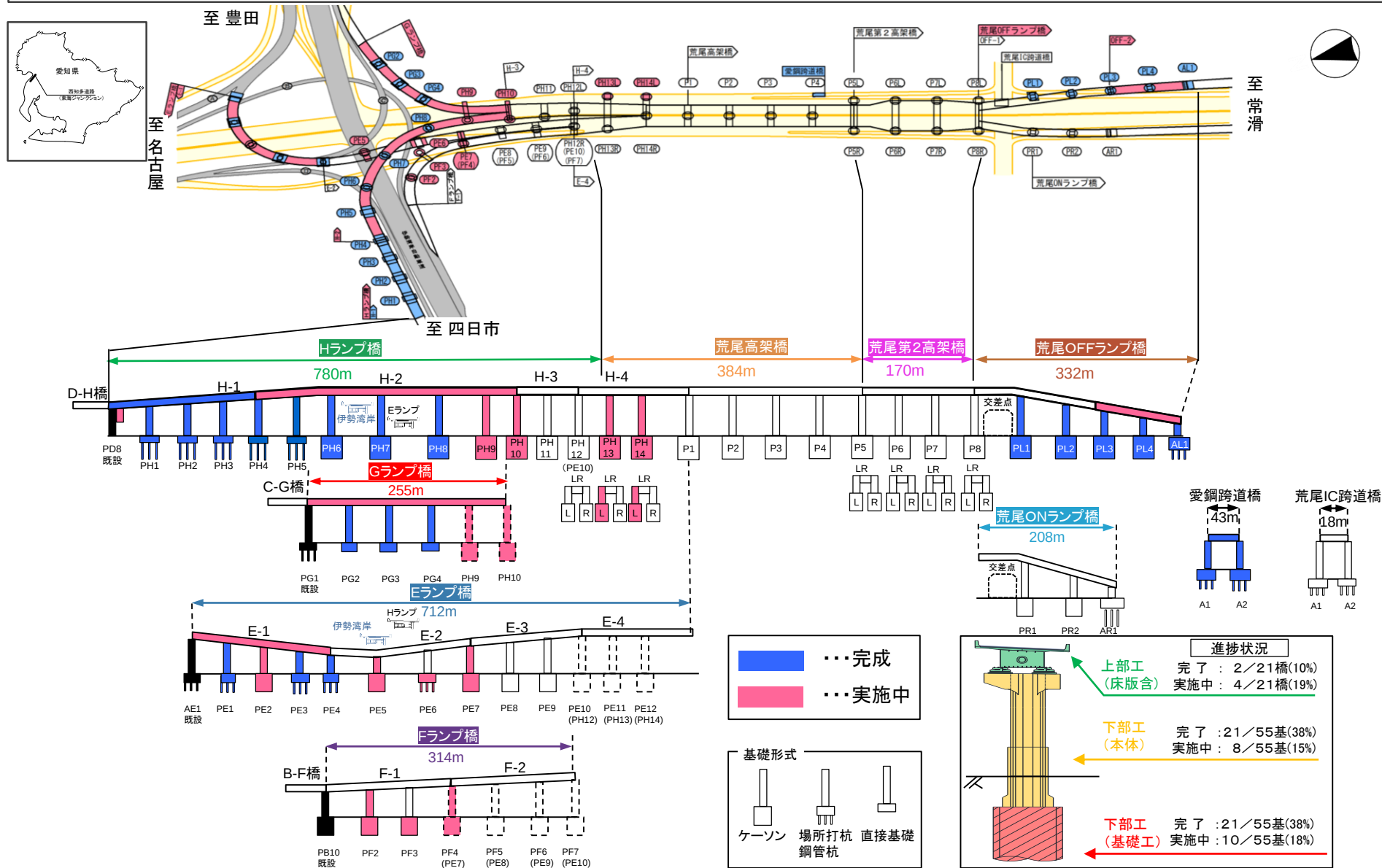
○また、大田ICについては、愛知県と東海市にて事業推進しているところ。

○上記以外(調査中区間)については、平成26年4月に6車線(現道拡幅)で都市計画決定済。

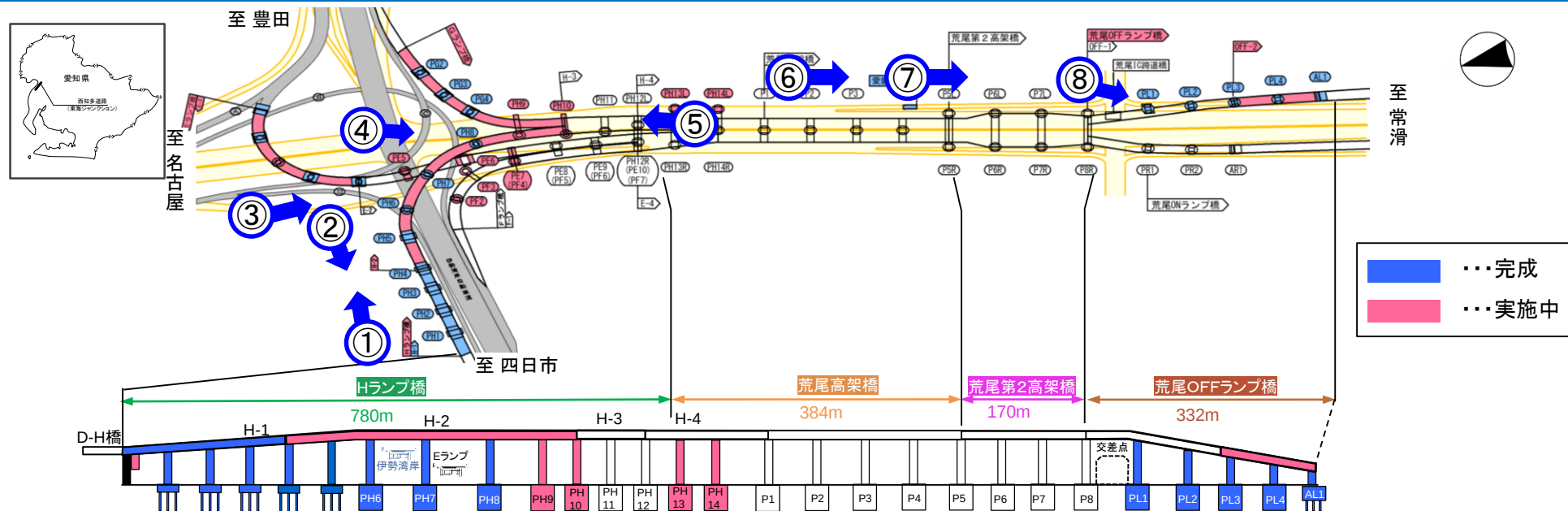


西知多道路(東海ジャンクション)事業の進捗状況

○ 現在、改良工・橋梁上部工・橋梁下部工など施工中。 ※R6年5月末時点



西知多道路(東海ジャンクション)事業の進捗状況



①Hランプ橋(PH3→PH6方向)



②Hランプ橋(PH6→PH3方向)



③Eランプ橋(PE3→PE4方向)



④Eランプ橋(PE6→PE7方向)



⑤Hランプ橋(PH13→PH8方向)



⑥荒尾IC北地区(起点→終点)



⑦荒尾地区道路(起点→終点)



⑧荒尾OFFランプ(AL1→PL2方向)

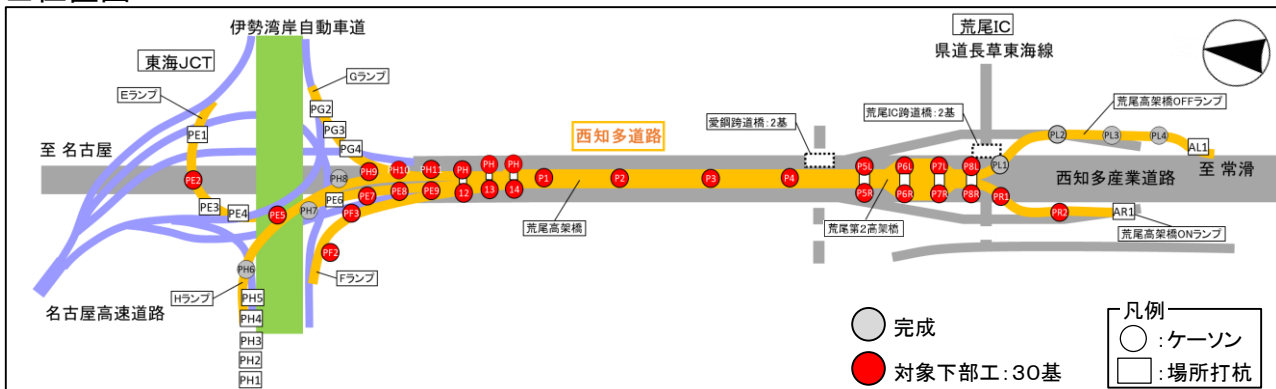


西知多道路(東海ジャンクション)工事における課題と対応

■橋梁下部工事におけるケーソン基礎の高止まり・傾斜について

- ケーソン基礎工事において、埋立地で一様でない地質であり、想定していなかった周面摩擦力の高い地質や軟弱地盤が確認されたため、高止まりや傾斜が発生。
- 周面摩擦低減のためのパーカッションドリルによる削孔などの追加工事が必要となり、施工に時間を要している。
- 引き続き、安全に十分配慮し、着実に工事を実施する必要がある。

■位置図

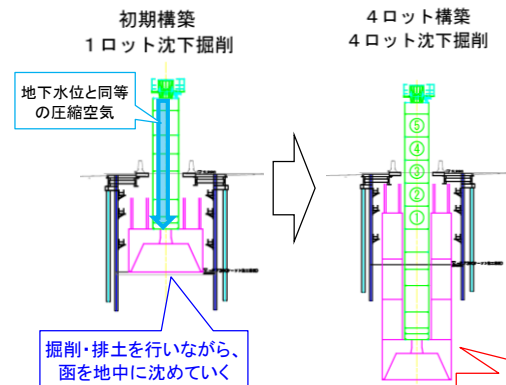


施工中のケーソン基礎の傾斜(R5年9月28日発生)

■ケーソン基礎の高止まりについて

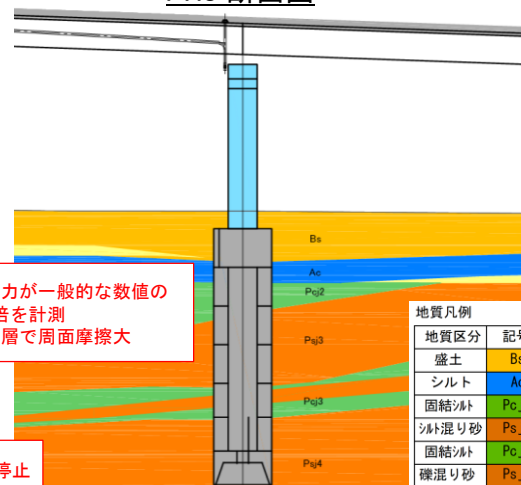
【ケーソン基礎の施工方法】

コンクリートで作られた函(ケーソン)の下部に空気を送る事で、地下水の流入を防ぎ、ケーソンの下面を掘削しながら、ケーソンを地中に沈めて、基礎を構築する工法



【高止まり発生の原因】

PH8 断面図



周面摩擦力が一般的な数値の10~100倍を計測
※シルト層で周面摩擦大

周面摩擦力が大きく沈下停止

【高止まりによるケーソン基礎施工期間イメージ】

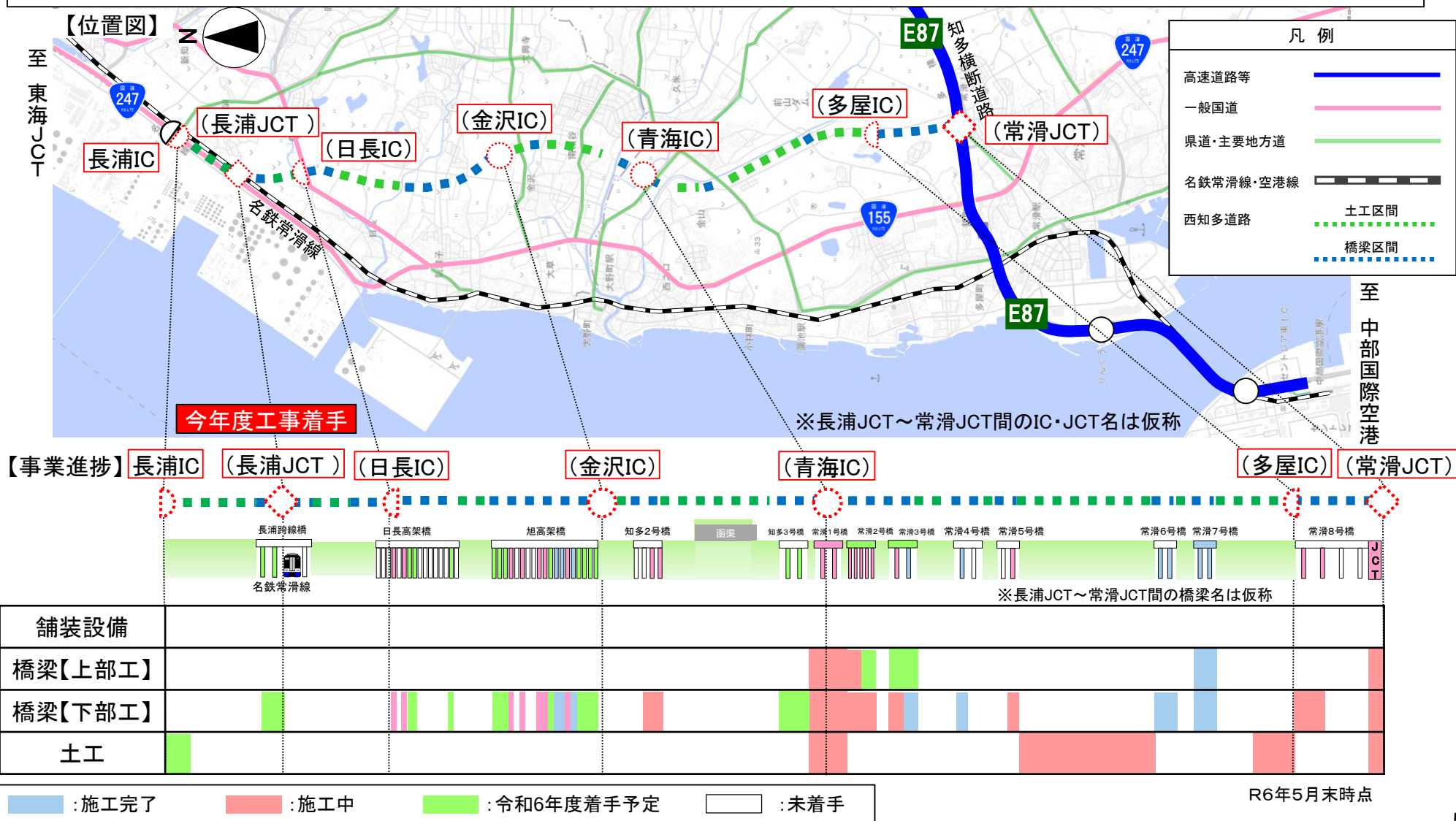


【ほぐしボーリング工法(沈下停止対策)】

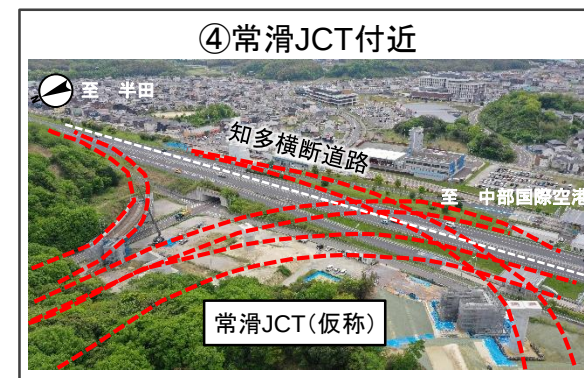
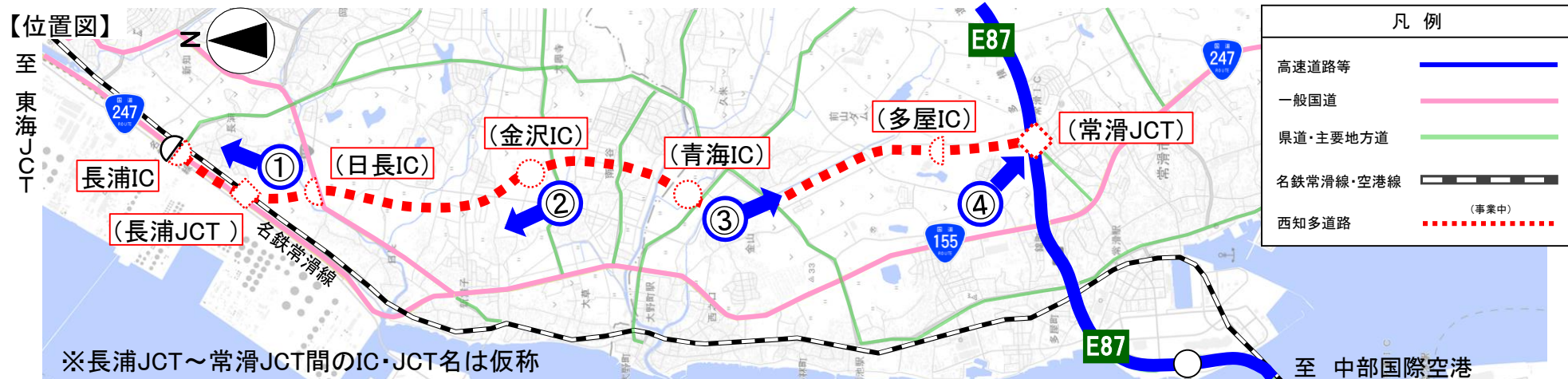
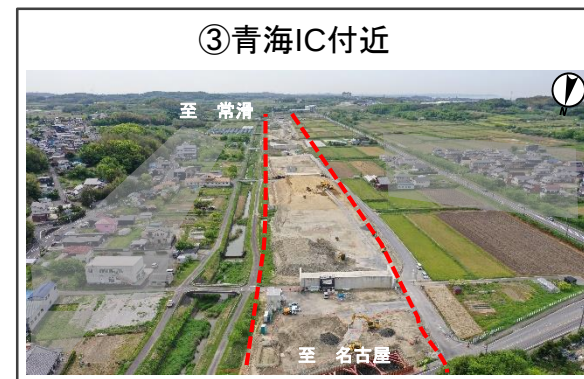
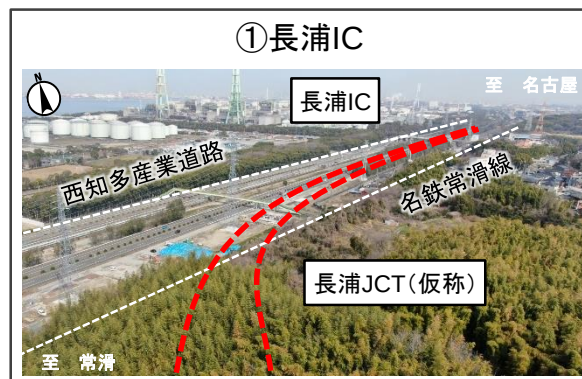


西知多道路(長浦IC～常滑JCT)事業の進捗状況

- 長浦IC～日長ICについては、**今年度より工事に着手**。
- 日長IC～青海ICについては、**橋梁下部工事、土工工事を実施中**。
- 青海IC～常滑JCTについては、**橋梁下部工事、橋梁上部工事、土工工事を実施中**。

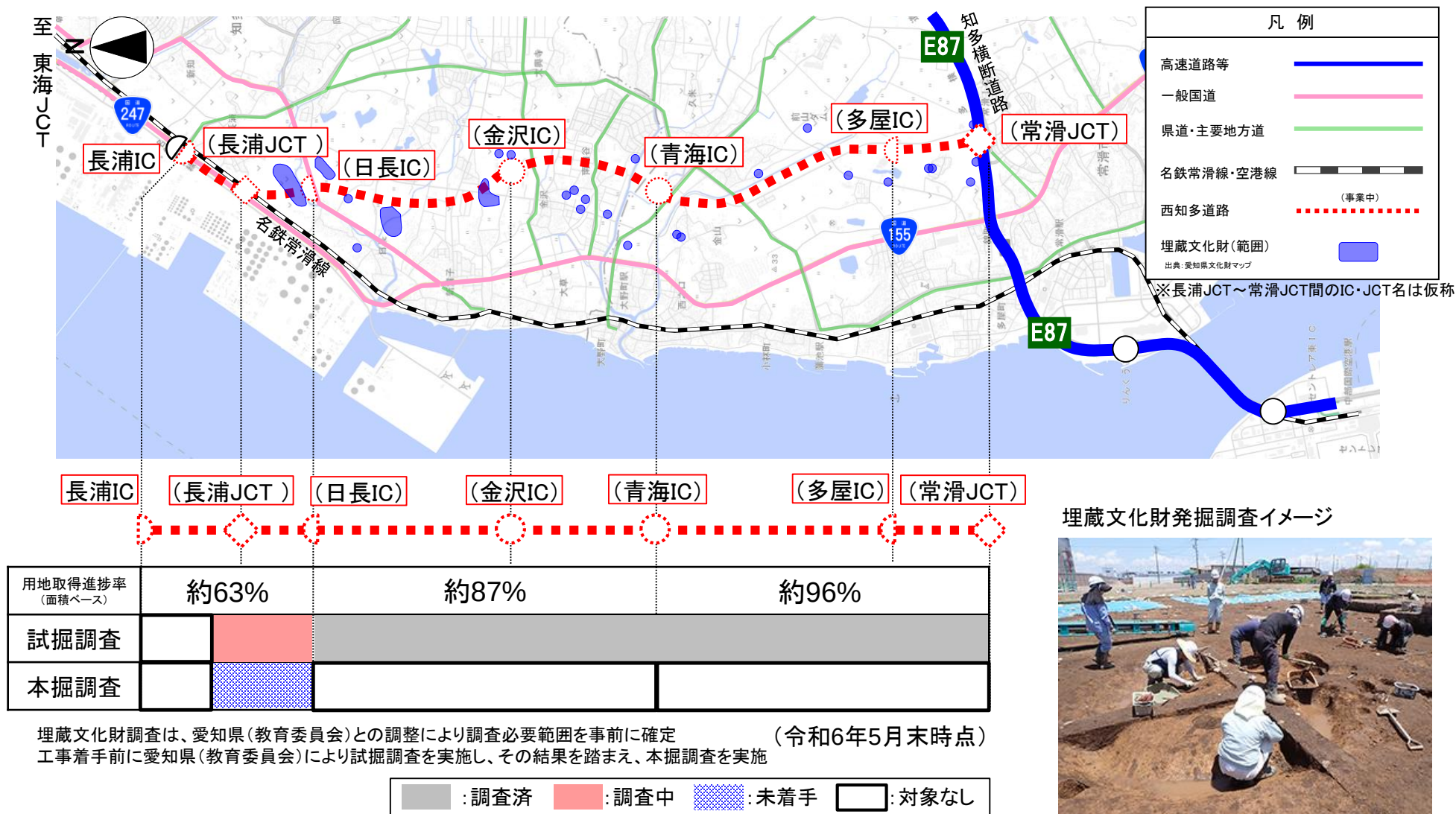


西知多道路(長浦IC～常滑JCT)事業の進捗状況



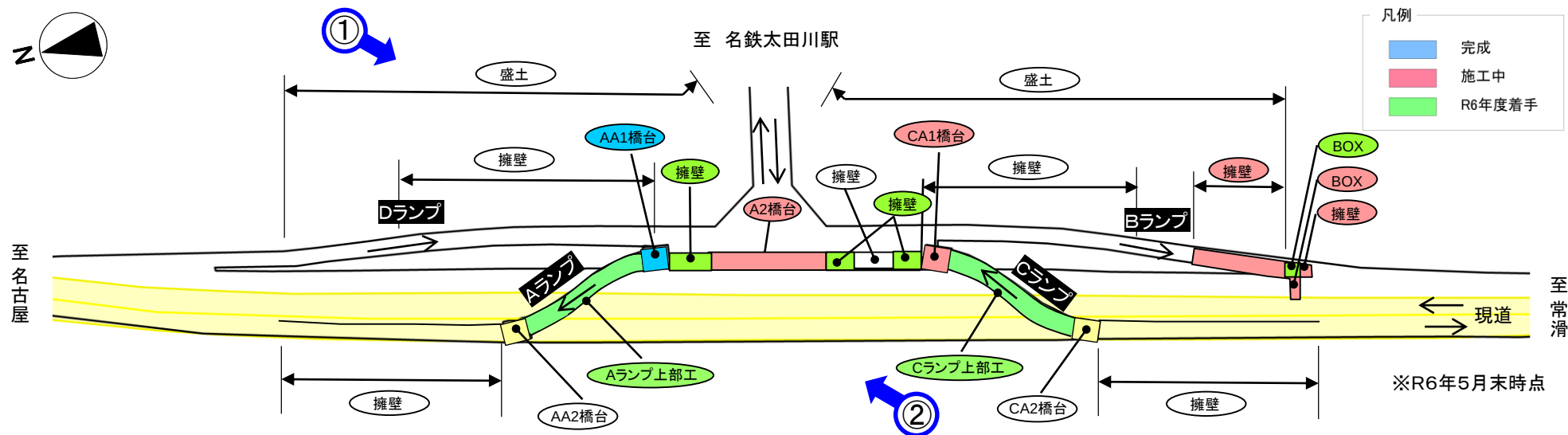
西知多道路(長浦IC～常滑JCT)全面工事着手する上での課題

○今後、全面工事着手する上では、残る用地の早期取得や埋蔵文化財調査が必要。(試掘調査の結果を踏まえて本掘調査が必要となる可能性がある。)



西知多道路(大田IC(仮称))事業の進捗状況

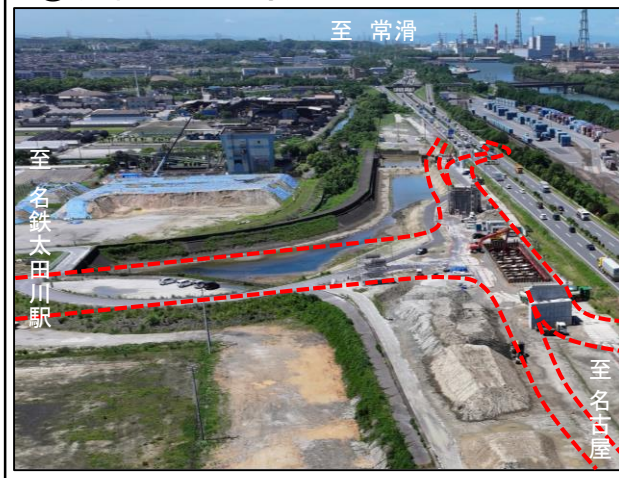
- 現在、改良工・橋梁下部工・BOXカルバート工など施工中。今年度から現道を切り回しながら工事実施。
- 引き続き、安全に十分配慮し、着実に工事を実施する必要がある。



①着手前(R4.8時点)



①現在(R6.5時点)



②完成イメージ



西知多道路 調査中区間について

- 東海JCT～長浦IC区間は、平成26年4月の西知多道路全線の都市計画決定時に国道247号の現道拡幅による6車線化及び集約型IC化を決定しているが、大田ICを除いて唯一の未着工区間。
- その工事着手に向けては、事業中区間の進捗や周辺開発の状況を踏まえ事業展開を検討するだけでなく、施工時の本線交通やIC利用交通の処理方法、既設インフラとの近接施工方法など、施工上配慮すべき課題がある。
- このため、道路管理者である県が主体となり課題の整理を行う必要がある。

