



令和6年8月8日 17時00分  
近畿地方整備局  
福井河川国道事務所

## 「第7回 中部縦貫自動車道事業費等監理会議」を開催しました。

おおの あぶらさか

大野油坂道路事業の事業費等を適正に監理することを目的に、近畿地方整備局、福井県が相互に連携・協力し、事業進捗状況、今後の見通し及び事業費等について情報共有を図るため、「第7回 中部縦貫自動車道事業費等監理会議」を開催しました。

1. 日時： 令和6年8月8日（木） 15：20～15：50
2. 場所： 嶺南振興局敦賀土木事務所 3階 大会議室  
（敦賀市中央町1丁目7-36）
3. 議題： 大野油坂道路事業の進捗状況 等
4. 出席者： 【福井県】土木部長、道路建設課長、高規格道路課長  
【近畿地方整備局】道路部長、福井河川国道事務所長
5. 議事概要： 別紙1のとおり
6. 会議資料： 別紙2のとおり

<取扱い> \_\_\_\_\_

<配布場所> 近畿建設記者クラブ、大手前記者クラブ、福井県政記者クラブ

<問合せ先> 国土交通省 近畿地方整備局 福井河川国道事務所  
副所長 ぬま かつ お 沼 勝雄 （内線 205）  
計画課長 おおもり こういち 大森 功一 （内線 261）  
TEL （0776）－35－2661（代表）

## 第 7 回 中部縦貫自動車道事業費等監理会議 議事概要

1. 開催日時：令和 6 年 8 月 8 日（木） 15:20～15:50

2. 開催場所：嶺南振興局敦賀土木事務所 3 階 大会議室

3. 出席者：福井県 土木部長 田中 克直  
道路建設課長 砂村 秀成  
高規格道路課長 小川 裕樹  
近畿地方整備局  
道路部長 田中 倫英  
福井河川国道事務所長 野村 文彦

4. 議 事：

○大野油坂道路事業の進捗状況等について確認した。

（事業進捗状況）

- ・国より九頭竜・油坂区間の新子馬巣谷橋（仮称）において発生している工事課題について、以下の報告があった。

① 新子馬巣谷橋の下部工事に隣接する切土法面が崩壊し、同時に下部工事のケーソン基礎の施工において、山側からの想定以上の土圧により、通常の工法ではケーソンの沈下が進まない状況。

安全を確保するため、法面崩壊の応急対策工事は完了したが、続く下部工事については、工事に時間を要している。

現在、ケーソンの周りを削孔し、土圧を軽減させるための対策工事を進めている。

② 下部工事の完成後、上部工を架設するための設備等を設置する地盤に地すべりを起こす可能性がある破碎帯が発見された。

- ・以上、新子馬巣谷橋のこれら工事課題については国において有識者検討会を設置し、今後の対応について検討を実施していくことを確認した。

○福井県から以下の要請があった。

- ・有識者検討会の結果については、すみやかな共有をお願いしたい。
- ・大野油坂道路（九頭竜～油坂間）開通について、工事の安全確保を前提に、一日も早く実現していただきたい。

以 上

# 第 7 回 中部縦貫自動車道事業費等監理会議 次 第

日 時： 令和 6 年 8 月 8 日（木）15：20～

会 場： 嶺南振興局敦賀土木事務所 3階 大会議室

I. 開 会

II. 挨拶

III. 議 題

1. 事業の進捗状況等

IV. 閉 会

第7回 中部縦貫自動車道事業費等監理会議  
出席者名簿

[敬称略]

|         |            |       |
|---------|------------|-------|
| 福井県     | 土木部長       | 田中 克直 |
|         | 道路建設課長     | 砂村 秀成 |
|         | 高規格道路課長    | 小川 裕樹 |
| 近畿地方整備局 | 道路部長       | 田中 倫英 |
|         | 福井河川国道事務所長 | 野村 文彦 |

## **第7回**

# **中部縦貫自動車道事業費等監理会議資料**

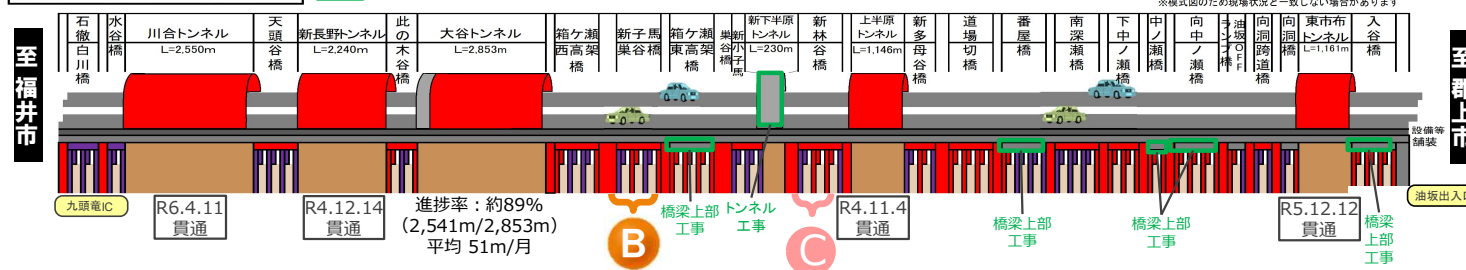
**令和6年8月8日**

**福井河川国道事務所**

# 令和6年7月末 大野油坂道路(九頭竜・油坂区間)



R6.7末現在  
完成 施工中 未着手 R6着手予定



橋梁下部工進捗状況  
(R6.7末現在)

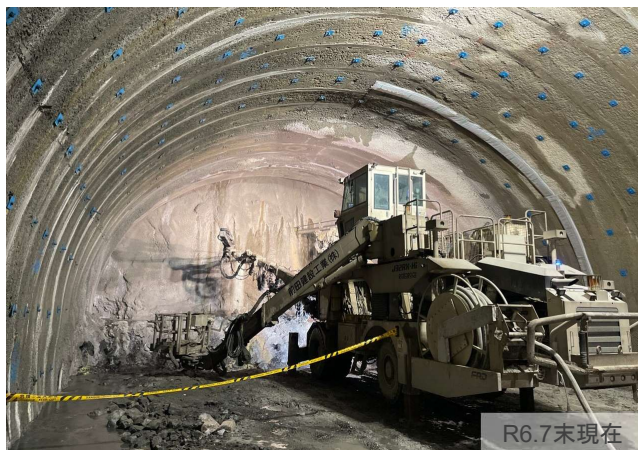
|     |     |
|-----|-----|
| 完成  | 31基 |
| 施工中 | 34基 |
| 未着手 | 0基  |
| 合計  | 65基 |

トンネル進捗状況  
(R6.7末現在)

|     |    |
|-----|----|
| 貫通済 | 4本 |
| 施工中 | 1本 |
| 未着手 | 1本 |
| 合計  | 6本 |

## A 大谷地区

大谷トンネルの掘削状況



## B 箱ヶ瀬地区

新子馬巣谷橋の状況



## C 下半原地区

新林谷橋の状況





おお たに

## <大谷トンネル> 2,541m/2,853m (約89%)

- 地山状況の悪化や集中湧水による進捗低下（約2ヶ月の遅れ）
- 今後も、地山の状況が悪いと想定される箇所が存在

しん た ぼ だ に ば し どうじょうぎりばし

## <新多母谷橋・道場切橋>

- 入札不調による3か月の遅れにより、出水期に施工
- 出水による手戻り等が懸念



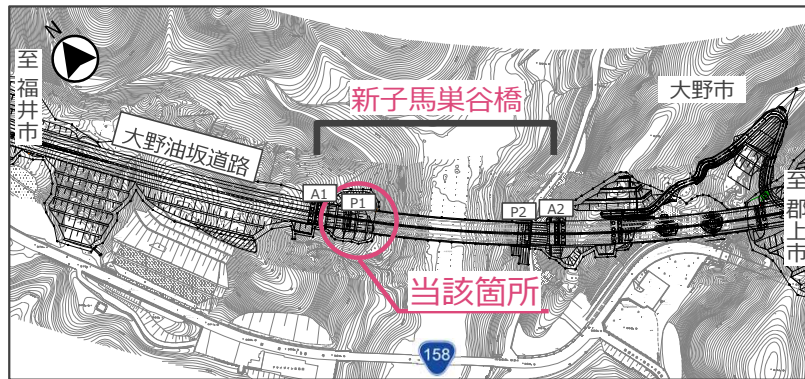
しんしばすだにばし

## <新子馬巣谷橋>

- 現場内で複数の工事課題が発生している（次頁以降に詳細）  
〔工事課題〕
  - ✓ 切土法面の崩壊（対策後も引き続きの微動あり）
  - ✓ ケーソンの沈下不能
  - ✓ 上部工設備等設置箇所に破砕帯の確認

- 令和6年5月中旬に、新子馬巢谷橋のP1橋脚下部工事に隣接する切土法面が崩壊し、同時に下部工事のケーソン基礎において、山側からの想定外の土圧を受け、ケーソンの沈下が進まない状況。
- 安全を確保するため法面崩壊の応急対策工事は完了したが、続く下部工事のケーソンについては、残り1.6mを沈下するには通常1週間程度で沈下可能であるが、令和6年7月29日現在で2.4cmしか沈下せず、工事に時間を要している状況。
- 現在、ケーソンの周りを削孔し、周面からの土圧を軽減させる対策工事を実施中。

## 位置図



## 状況写真



写真1 下部工事の状況



写真2 崩壊した切土法面

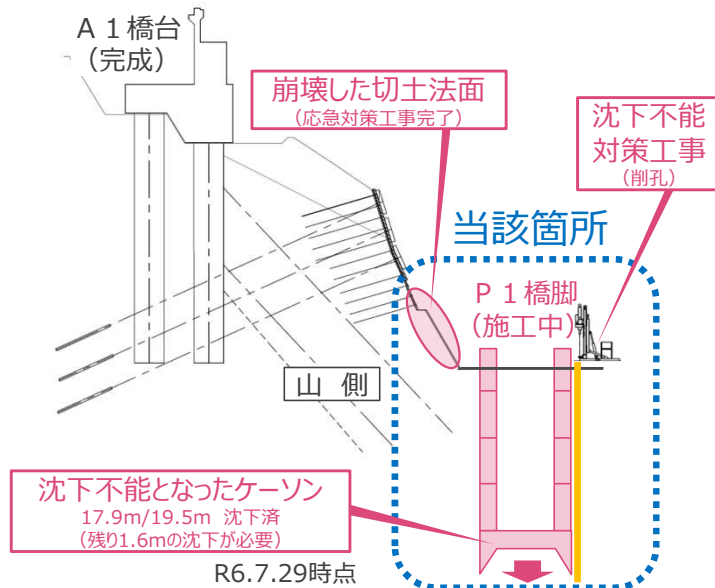


写真3 完了した応急対策工事



写真4 沈下不能対策工事の状況(削孔)

## 下部工事の状況



- 令和6年5月中旬に、P1橋脚下部工事に隣接する切土法面が崩壊。
- 崩壊した土砂を確認したところ、モルタルを吹き付けていた背面の岩（蛇紋岩）が想定以上に粘土化していたため、崩壊に至ったと考えられる。
- 応急対策工事として大型土のうによる押さえ盛土を実施。

## 法面崩壊の概要

- 崩壊地には蛇紋岩が分布しており、粘土化の進んだ破砕帯からなっている。（写真1）
- 1段目のり肩やや上部から吹き付け部が崩壊（幅約12m）を起こしている。（写真2）

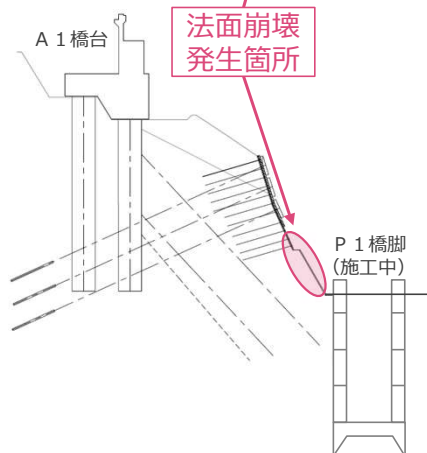
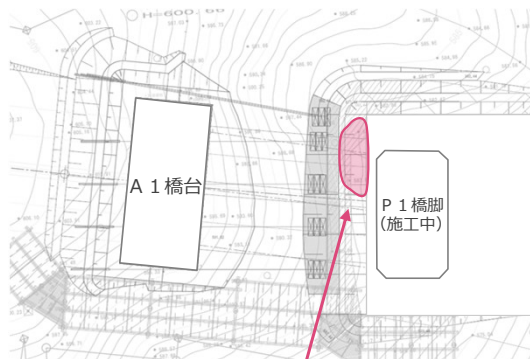


写真1 粘土化の進んだ蛇紋岩



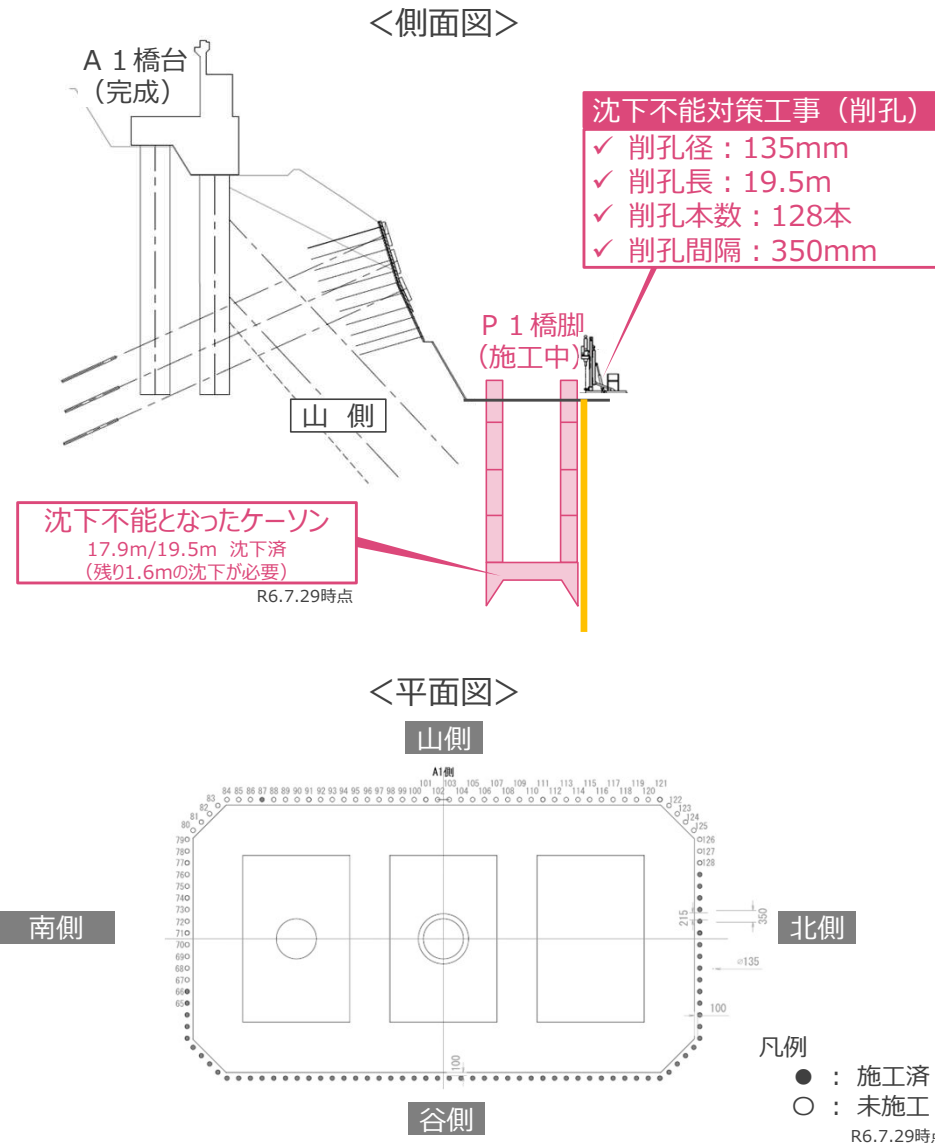
写真2 【対策前】崩壊した切土法面



写真3 【対策後】大型土のうによる押さえ盛土

- 沈下不能の原因は、山側からの想定外の土圧と推測されることから、ケーソンの周面摩擦を低減させるために、ケーソンの周辺に削孔を行い、周面摩擦の低減を図っている状況。

## 対策工事の概要



## 沈下不能対策工事の現場状況



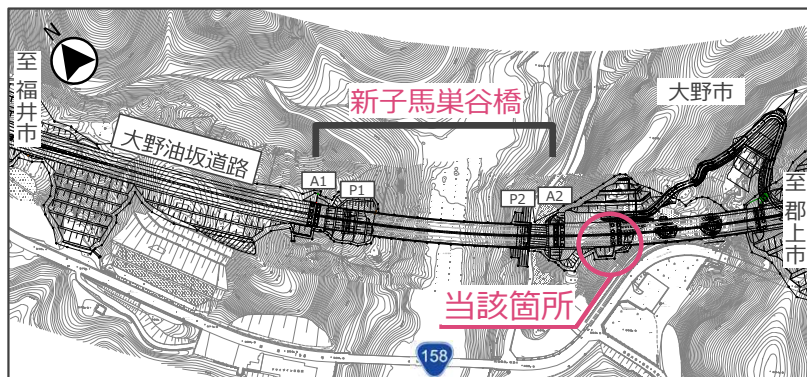
写真1 沈下不能対策工事（削孔）の状況



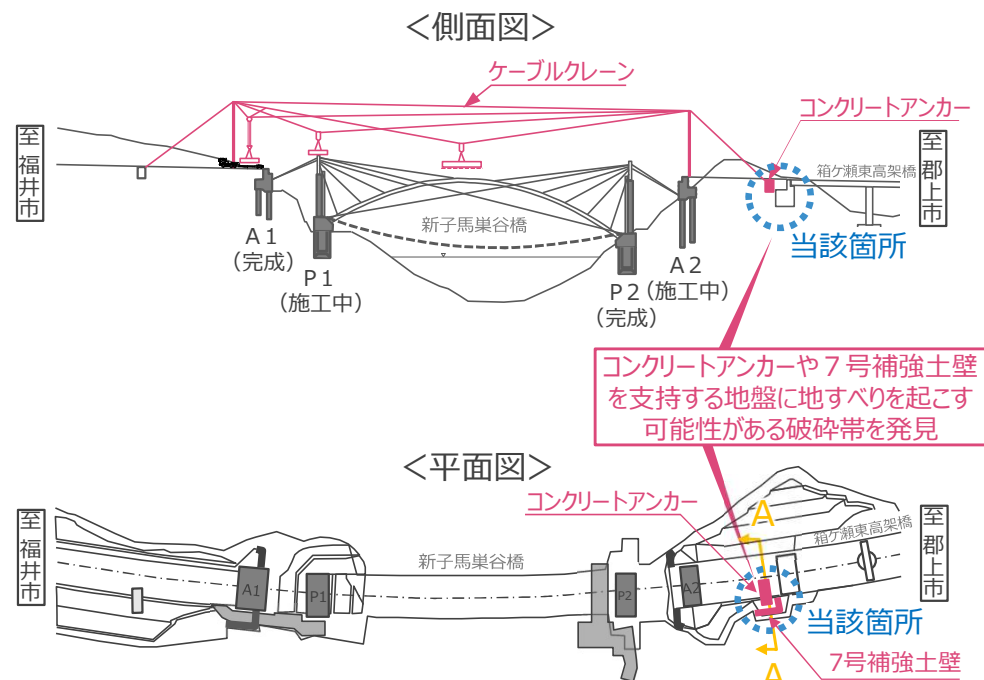
写真2 削孔した穴の状況

- 下部工事の完成後、新子馬巢谷橋の上部工はケーブルクレーンで架設。
- しかしながら、ケーブルクレーン設備のコンクリートアンカー等を設置する地盤に地すべりを起こす可能性がある破砕帯が発見。

## 位置図



## 上部工事の状況

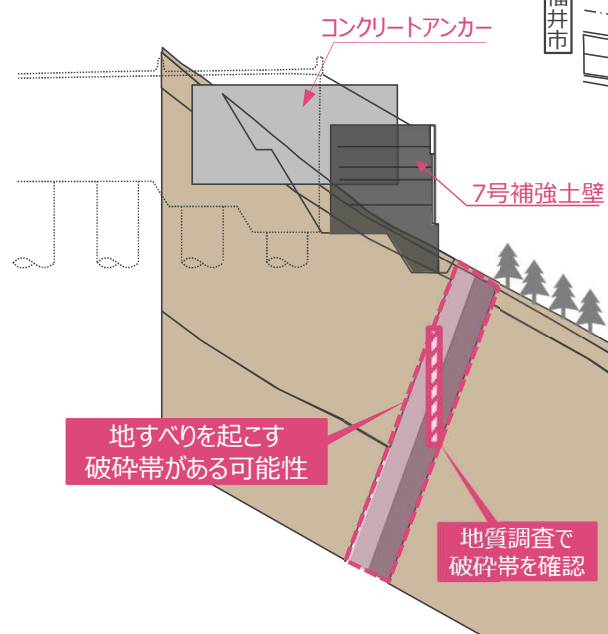


## 状況写真



写真1 上部工事の状況

## A-A断面



## 破砕帯とは

- ✓ 断層運動により、地層あるいは岩石が粉々に砕かれた部分が一定の幅をもち、一定の方向に延びている場合、その部分を破砕帯という。
- ✓ 幅数cmの場合から数百mの場合まである。
- ✓ 破砕帯の岩石は強度が低いいため、地すべりの原因となることがある。
- ✓ また浸食にも弱い。