

その他

- ・神戸橋の下越し要望
- ・H18非開削検討の概要

神戸橋の下越し要望

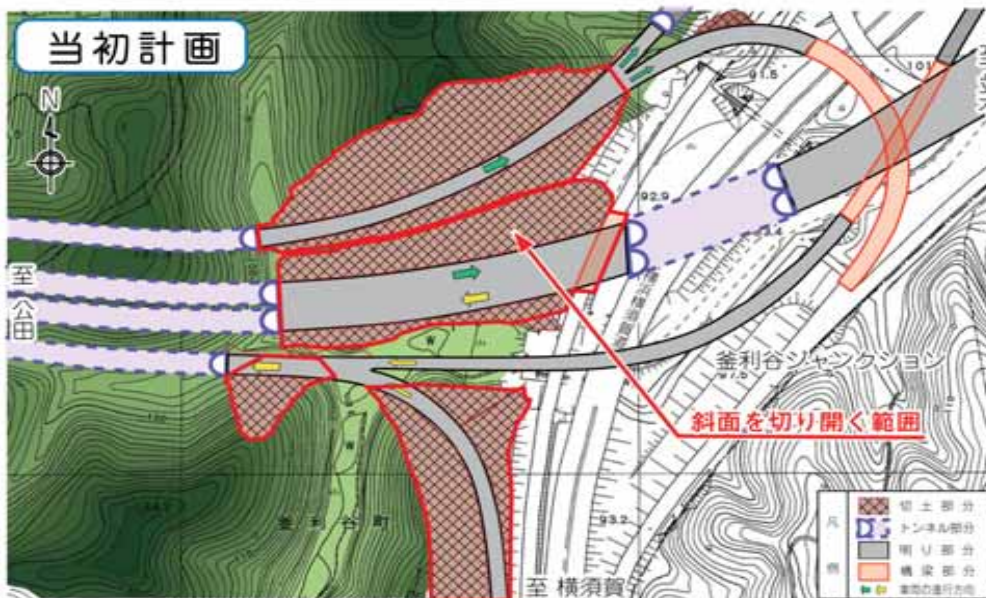
その他

NEXCO

* 過去の検討(釜利谷JCTの縮小化)

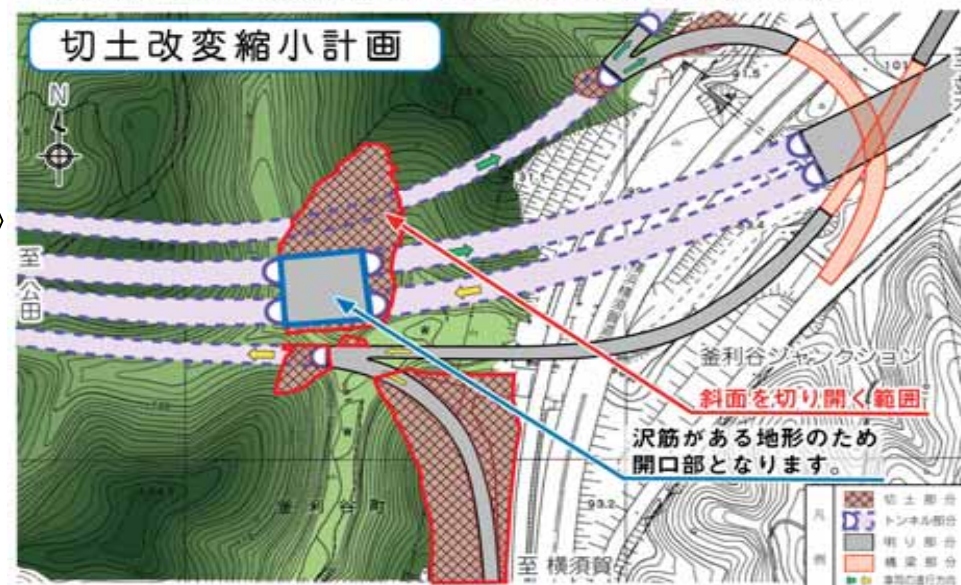
平面図
(開口部大)

■当初計画においては、トンネル坑口付近は道路の構築に最低必要な範囲の斜面を切り開いて構築する計画となっていました。



平面図
(開口部小)

■円海山周辺の貴重な自然を極力保全する観点から、既存の山林を保存する検討を行い、本線及び連絡路の一部をトンネル構造としました。その結果、山の斜面を切り開く範囲を縮小することが可能となりました。

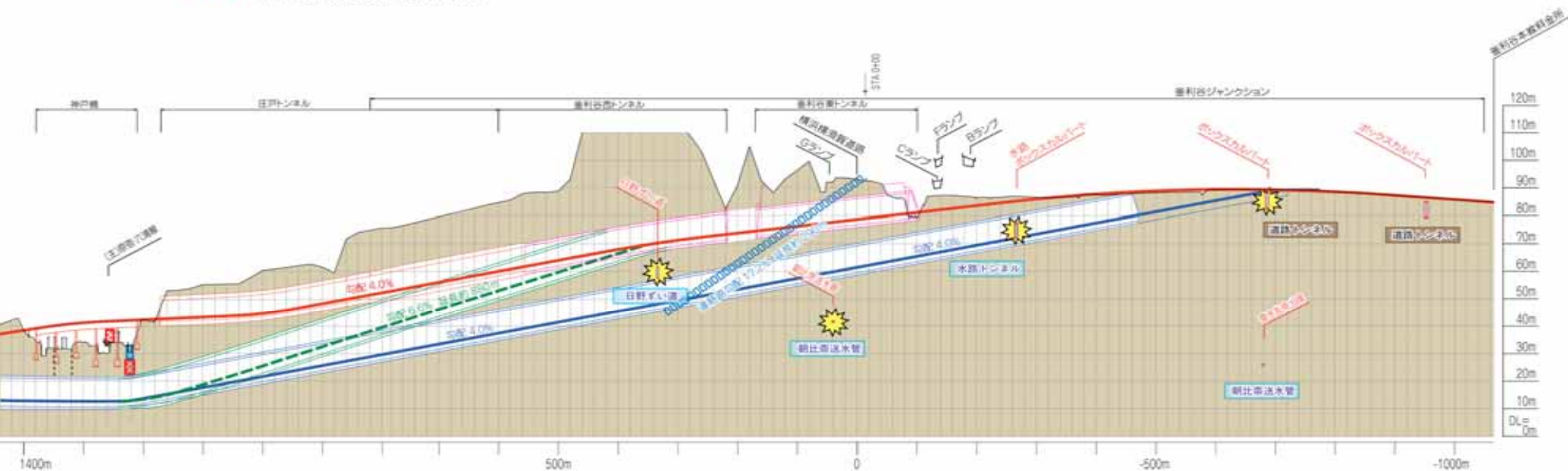


当初計画

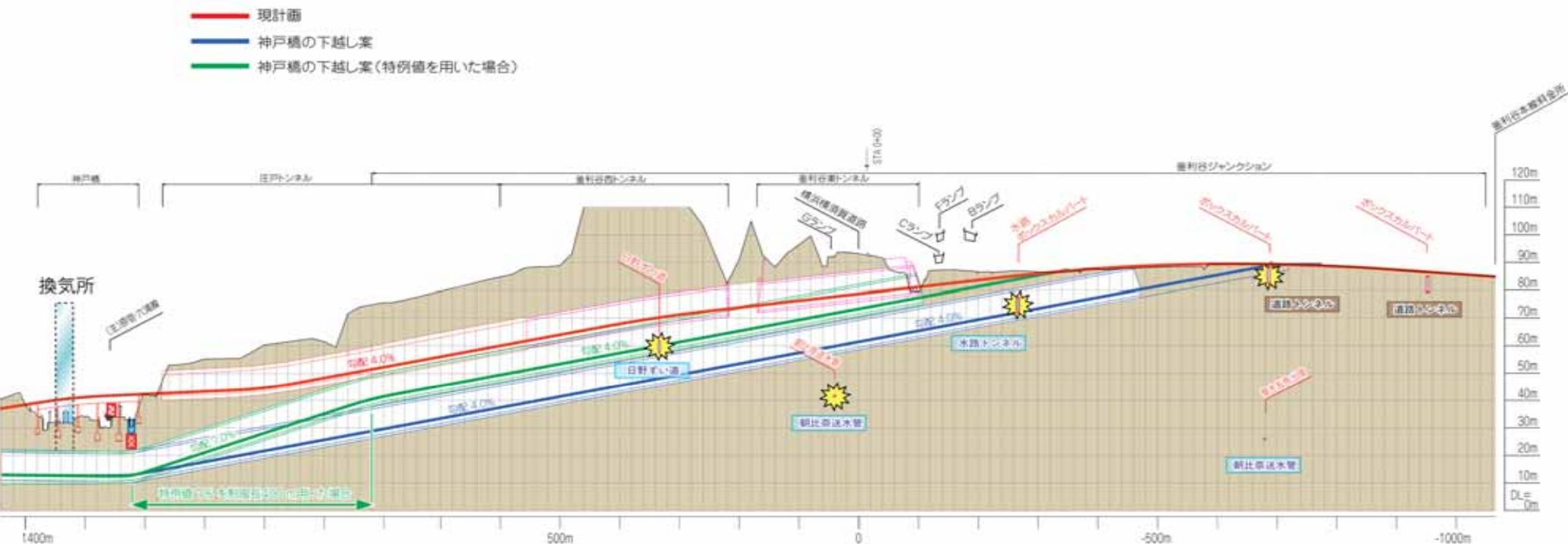
現計画

その他

— 現計画
— 神戸橋の下越し案
--- 神戸橋の下越し案(最急勾配を超過)



* 庄戸・釜利谷トンネルの縦断概要



注)本線と近接・交差する既設構造物(上水道2箇所、 溝渠2箇所)の対策が別途必要です。

神戸橋の下越し要望

その他

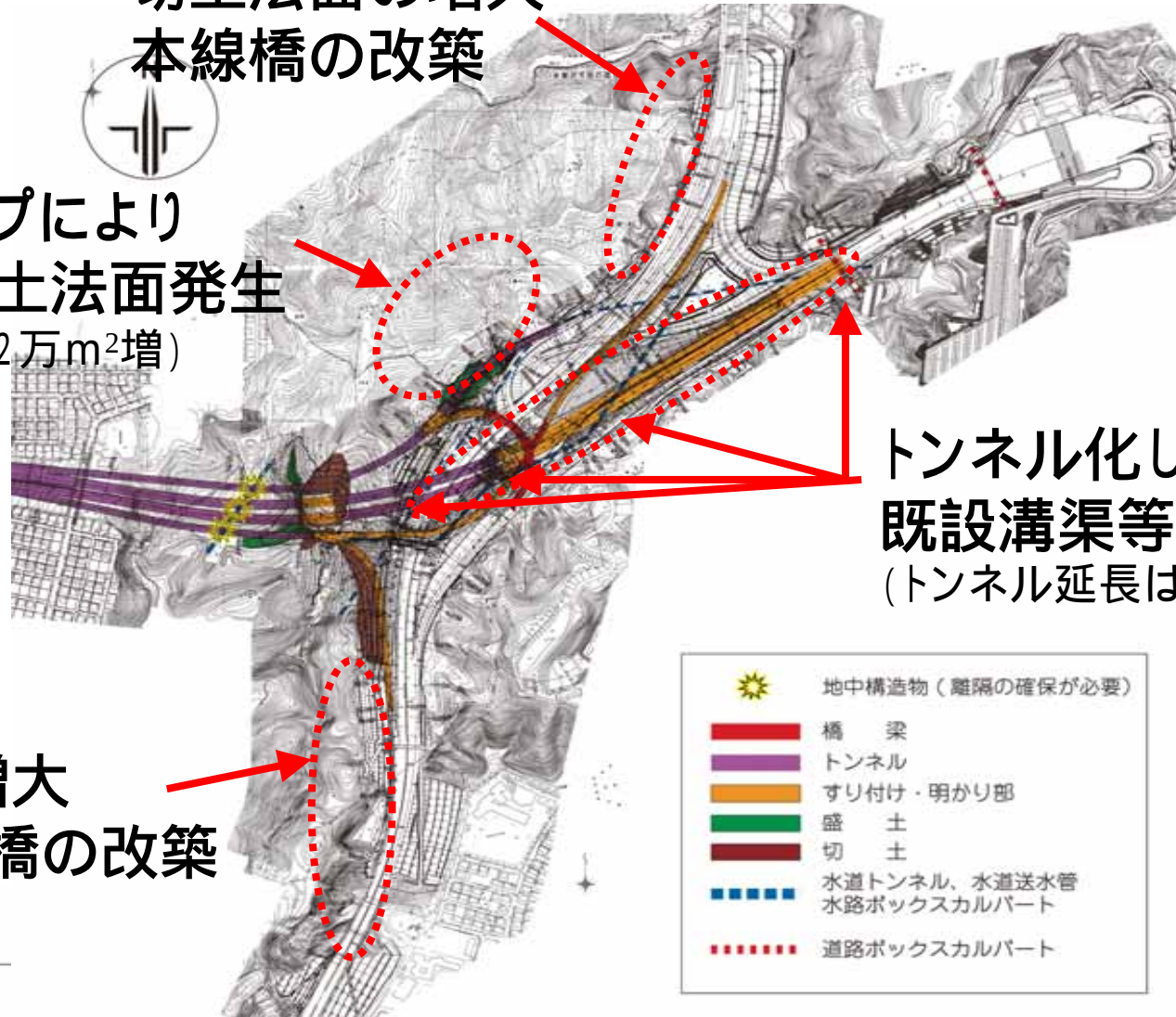
NEXCO

* 釜利谷JCTの概要

切土法面の増大
本線橋の改築

新たなループにより
大規模な切土法面発生
(改変法面は約2万m²増)

切土法面の増大
本線橋・跨道橋の改築



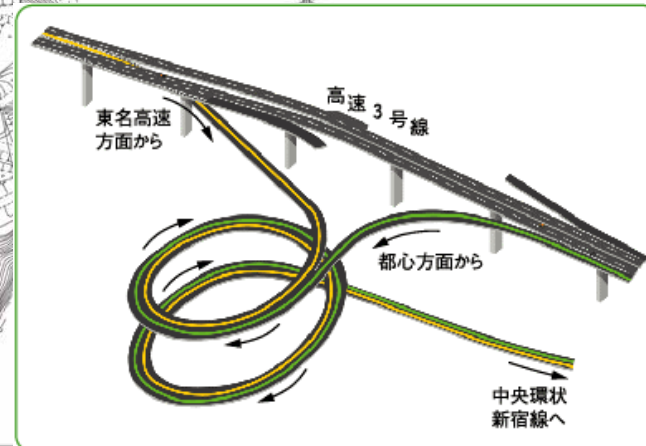
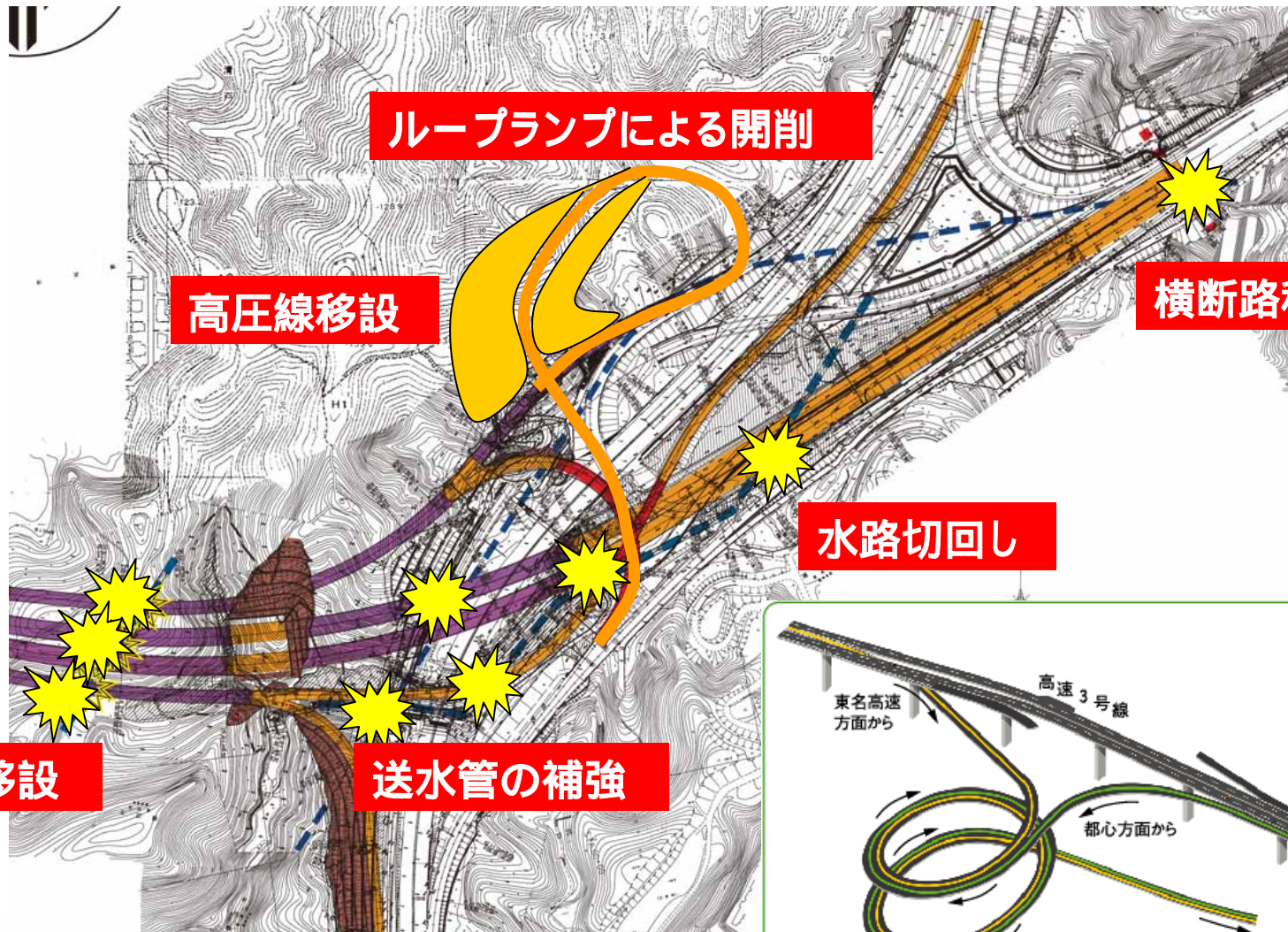
トンネル化した本線等と
既設溝渠等が干渉
(トンネル延長は約1.3km増)

	地中構造物（距離の確保が必要）
	橋 梁
	トンネル
	すり付け・明かり部
	盛 土
	切 土
	水道トンネル、水道送水管 水路ボックスカルバート
	道路ボックスカルバート

釜利谷JCTの地下化における課題

その他

NEXCO



更なる検討による神戸橋下越しの難題

その他

NEXCO

➤大規模な自然改変

釜利谷JCTの形状変更、横浜横須賀道路の拡幅に伴い、円海山周辺の自然環境が大規模に改変(改変法面 約2万m²)。

➤新たな換気塔の設置

全線の換気効率の最適化、沿線および坑内の環境維持のため、新たな換気塔が設置され、エネルギー効率は悪化。

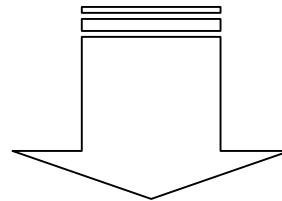
➤渋滞ポイントの発生

本線・ランプ部等の分合流部で、最急勾配区間が3倍になるなど、円滑な交通運用を阻害。事故リスクが増大。

➤社会的便益の減少

渋滞緩和、事故減少や環境負荷の軽減など開通効果の発現は遅延し、既設インフラの移設等で建設コストは増大。

- ・工法選定は、庄戸トンネル特有条件(大断面、低土被り、不良地山、用地条件、近隣環境等)を鑑み、地質調査を基に、既存技術の組合せ等、柔軟な思考の基に、工法検討を行う必要がある。
- ・工法検討のみ先行した場合、地質調査の結果によっては、大きな変更が生じる。



地質調査の結果を以下の検討に反映

- ・構造検討(工法の組合せ等の検討)
- ・施工法検討
- ・地質調査結果を用いた、沈下予測結果の見直し