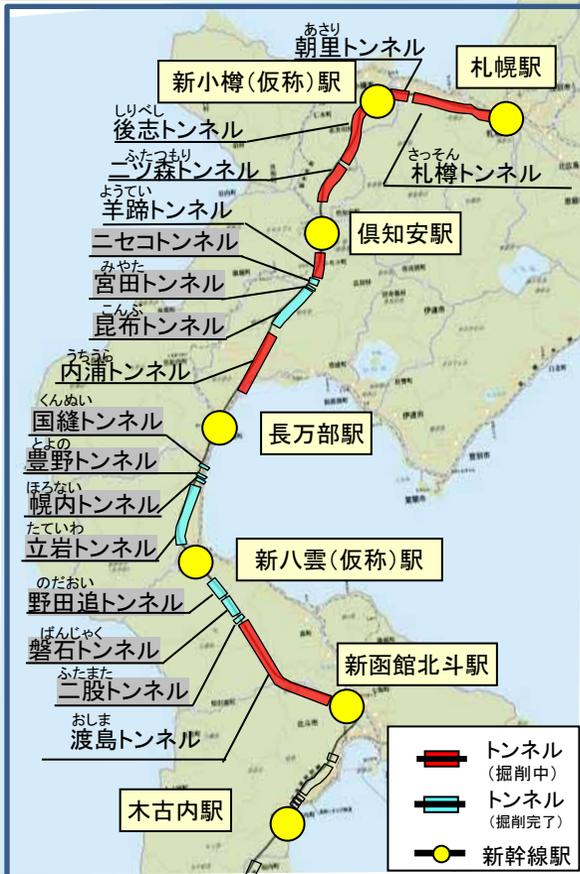


# 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)工事月報①

2025(令和7)年5月1日現在

## 〇トンネル工事の過去1か月間の進捗状況

トンネル工区	延長(m)	覆工延長(m)	掘削延長(m)	掘削の進捗率	過去1か月の掘削延長(m)	過去1か月の工事状況				
						前々回	前回	今回		
札幌	桑園	346	0	167	48%	4	●	●	●	※過去1か月の掘削延長は、進捗率からの換算値。
	札幌	8,446	0	2,053	24%	120	●	●	●	現地の地質状況により掘削進行が低下(p.11参照)。
	富丘	4,500	798	3,333	74%	92	●	●	●	2切羽で掘削中。
	星置	3,300	456	1,680	51%	52	●	●	●	
	銭函	5,100	348	2,298	45%	124	●	●	●	2切羽で掘削中。
	石倉	4,506	204	2,969	66%	91	●	●	●	作業坑も掘削中。
朝里	4,328	2,807	4,111	95%	0	●	●	●	トンネル本坑の大断面幅幅部を掘削中。	
後志	天神	4,460	2,726	3,568	80%	60	●	●	●	
	塩谷	4,050	786	3,777	93%	44	●	●	●	2切羽で掘削中。
	北上沢	4,600	4,543	4,600	100%	-	-	-	-	
	落合	4,865	4,826	4,865	100%	-	-	-	-	
二ツ森	明治	3,255	1,260	2,421	74%	89	●	●	●	
	尾根内	4,615	3,273	4,615	100%	-	-	-	-	
羊蹄	鹿子	4,780	4,748	4,780	100%	-	-	-	-	
	比羅夫	5,569	3,031	3,839	69%	0	●	●	●	中間立坑にてビット交換が完了し、4月下旬より掘削作業を再開。
有島	有島	4,166	1,599	2,601	62%	86	●	●	●	掘進停止区間にて掘削可能かの確認作業中(p.9~10参照)。到達立坑よりNATMにより掘削中。
	二セコ	2,250	2,250	2,250	100%	-	-	-	-	
昆布	宮田	5,710	5,742	5,710	100%	-	-	-	-	※宮田トンネルを含む。
	桂台	4,800	4,769	4,800	100%	-	-	-	-	
内浦	幌内	5,000	4,960	5,000	100%	-	-	-	-	
	東川	5,000	1,656	3,506	70%	110	●	●	●	2切羽で掘削中。
	静狩	5,570	3,944	5,199	93%	90	●	●	●	
国縫	1,340	1,340	1,340	100%	-	-	-	-		
豊野	2,165	1,936	2,165	100%	-	-	-	-	※幌内トンネルを含む。	
立岩	豊津	2,065	1,950	2,065	100%	-	-	-	-	
	ルコツ	5,000	5,000	5,000	100%	-	-	-	-	
	山崎	4,960	4,400	4,960	100%	-	-	-	-	
	立岩	5,015	4,977	5,015	100%	-	-	-	-	
野田追	北	4,450	3,402	4,450	100%	66	●	●	●	4/8トンネル掘削完了(p.6参照)。
	南	3,775	3,280	3,775	100%	-	-	-	-	
磐石	祭礼	1,975	1,950	1,975	100%	-	-	-	-	
	北	3,150	2,669	3,150	100%	-	-	-	-	
二股	3,100	2,880	3,100	100%	-	-	-	-	※磐石トンネル(南)を含む。	
渡島	上ノ湯	5,300	3,929	4,698	89%	98	●	●	●	
	上二股	4,540	1,886	4,540	100%	57	●	●	●	4/21トンネル掘削完了(p.7参照)。
	北鶉	5,510	3,875	5,510	100%	-	-	-	-	
	南鶉	3,900	603	1,834	47%	93	●	●	●	地質状況徐々に回復。2切羽で掘削中。
	天狗	4,600	2,394	4,156	90%	31	●	●	●	地質不良区間を概ね計画通りの進捗で掘削中。
	台場山	3,500	668	1,643	47%	34	●	●	●	地質不良が継続中。3交代(24時間)体制で掘削中。
村山	5,365	5,365	5,365	100%	-	-	-	-		
合計	168,926	107,227	142,882	85%						



### 進捗率

	延長	契約率	掘削率
土木工事	211.9km	99%	85%

### 土木工事(トンネル、橋りょう・高架橋等)の状況

本坑掘削完了	22工区
本坑掘削中	18工区
橋りょう・高架橋等工事施工中	20工区
計	60工区

### 発生土受入地確保状況

	対策土	無対策土	合計
確保率	90%	99%	95%

※現時点で想定している発生量に対する確保割合。発生量は地質や工事の状況により変更となる可能性があります。

※当月におけるトンネルの掘削が、●概ね想定通り、●想定を下回り難航、●停止中(計画に則る停止を除く)であることを示します。  
 ※●は、2024(令和6)年5月時点において3~4年程度の遅れが生じており、工程を重点的に管理している工区を示します。  
 ※■のバーは掘削が完了している工区です。  
 ※札幌トンネル札幌工区の覆工延長は二次インバート延長を示します。



## 羊蹄トンネル(有島)

マシン停止位置付近地上部岩塊撤去状況



## 渡島トンネル(台場山)

トンネル掘削状況



写真① 札幌車両基地高架橋(札幌市)



写真② 札幌トンネル桑園工区(札幌市)



写真③ 新小樽(仮称)駅高架橋(小樽市)



写真④ 明治高架橋(赤井川村)



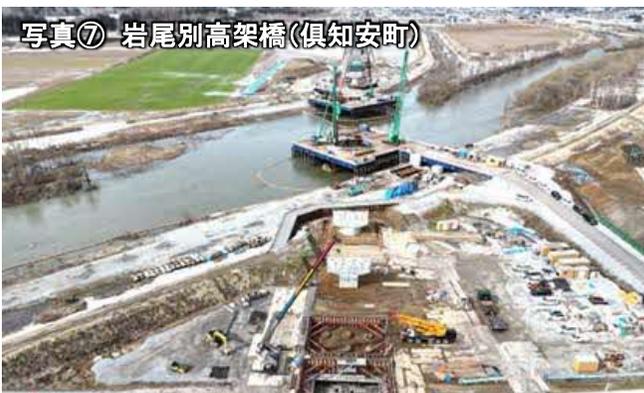
写真⑤ 零平高架橋(倶知安町)



写真⑥ 倶知安駅高架橋(倶知安町)



写真⑦ 岩尾別高架橋(倶知安町)



写真⑧ 宮田高架橋(里見工区)(二七三町)



撮影位置図



写真⑨ 宮田高架橋(宮田工区)(三ツ町)



写真⑩ 静狩路盤(長万部町)



写真⑪ 栄原高架橋(長万部町)



写真⑫ 平里高架橋(長万部町)



写真⑬ 長万部駅高架橋(長万部町)



写真⑭ 新八雲(仮称)駅高架橋(八雲町)



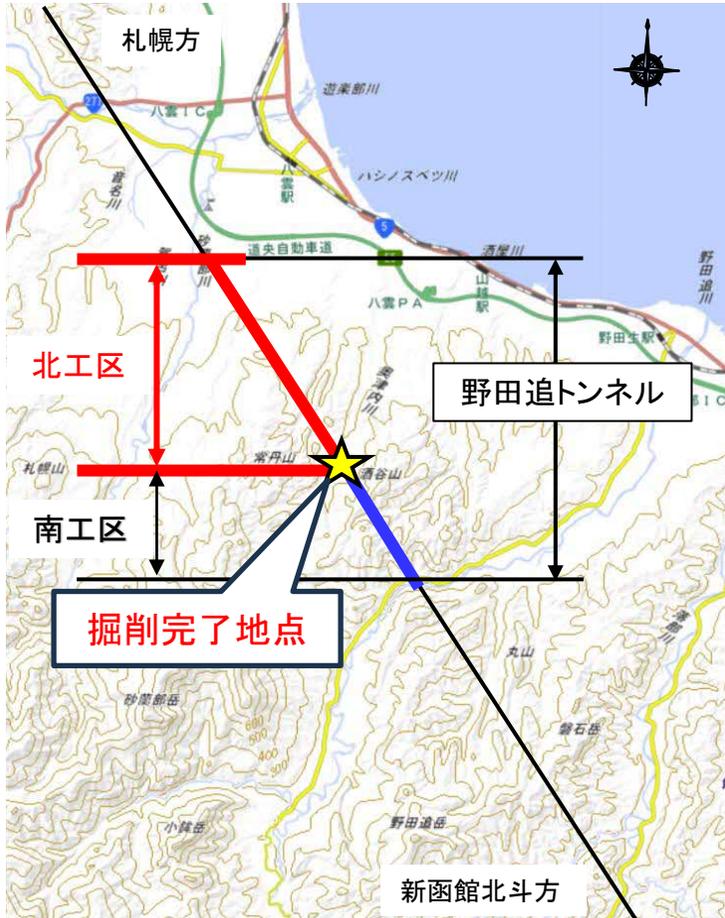
写真⑮ 大新高架橋(八雲町)



写真⑯ 市渡高架橋(北斗市)



- 八雲町内の野田追トンネル(全長8,225m)は、2工区(南工区、北工区)に分割して施工している。
- 北工区は平成27年11月に新函館北斗方に向かって掘削を開始、令和7年4月8日に掘削が完了し野田追トンネルが繋がった。
- 引き続きトンネルを保護するコンクリートの施工や車両が走行する路盤コンクリートの施工を進める予定。



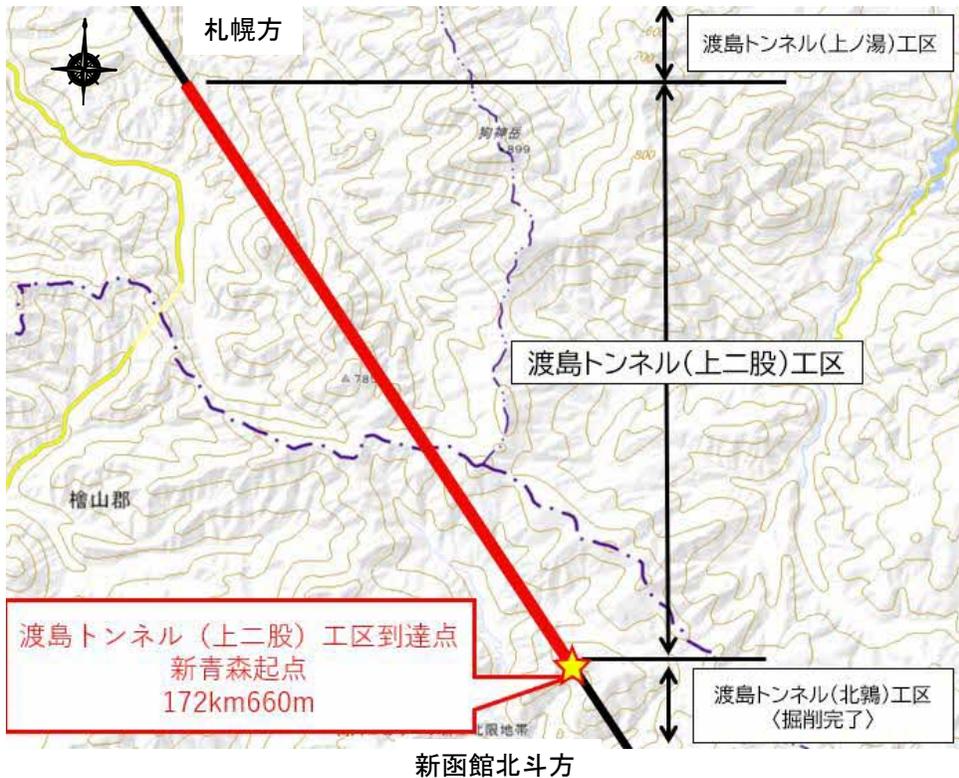
【国土地理院地図を基に作成】



掘削完了地点の状況

# 渡島トンネル（上二股）の掘削完了（令和7年4月21日）

- 北斗市、厚沢部町、八雲町を繋ぐ渡島トンネル(全長32,675m)は、7工区(村山工区、天狗工区、台場山工区、南鶉工区、北鶉工区、上二股工区、上ノ湯工区)に分割して施工している。
- 上二股工区は、令和元年12月に斜坑掘削を開始し、斜坑掘削完了後、新函館北斗方に向かって本坑掘削を進め、令和7年4月21日に掘削が完了し、上二股工区と北鶉工区がつながった。
- 引き続きトンネルを保護するコンクリートや車両が走行する路盤コンクリートの施工を進める予定。



【国土地理院地図を基に作成】



掘削完了地点の状況

- 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)では、整備新幹線で初めて、一部区間で使用するレールを、製鉄所で製造した際の長さ150mのまま貨物鉄道で輸送。
- 令和7年4月18日から4月21日にかけて、150mレール28本を初輸送。



黒崎駅での出発セレモニー



輸送列車



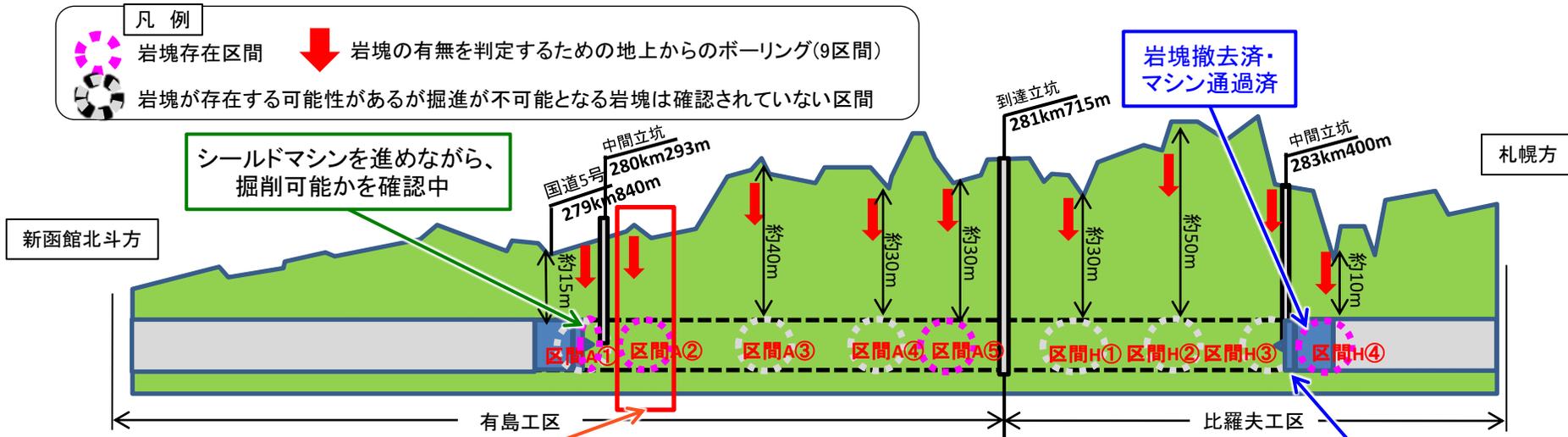
長万部駅での到着セレモニー  
町長はじめ多くの町民の方にご参加いただきました



150mレールの貨車からの取り出し

# 岩塊撤去の進捗状況(羊蹄トンネル)

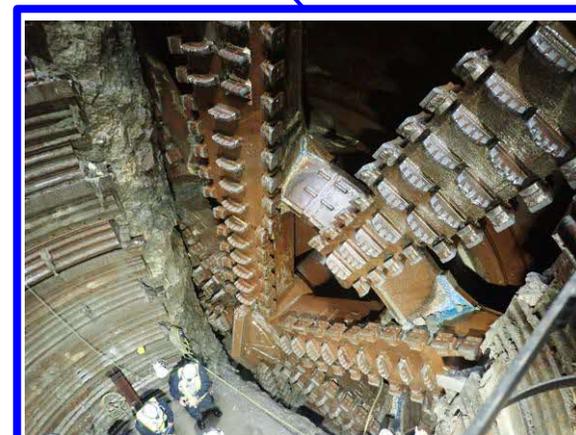
- 令和4年度に実施した弾性波探査の結果、9箇所掘進に影響する可能性のある岩塊の存在を確認。(図中の区間A①～H④)
- 区間A①では、掘進停止の原因となった岩塊を撤去し、シールドマシンを進めながら、掘削可能かを確認中。
- 令和4～5年度の地上からのボーリング調査の結果、区間A②、A⑤、H④において、シールドマシンによる掘進が停止するおそれがある岩塊の存在を確認。このうち、区間A②の岩塊は、令和6年5月より地上から撤去中(4月30日時点で98本の撤去完了、今後撤去箇所の追加を予定)、区間A⑤の岩塊は、今後到達立坑から撤去予定、区間H④の岩塊は地上から撤去済。
- 残りの区間では、地上からのボーリング調査の結果では、シールドマシンによる掘進が不可能となる岩塊は確認されていない。



岩塊撤去状況



撤去された岩塊

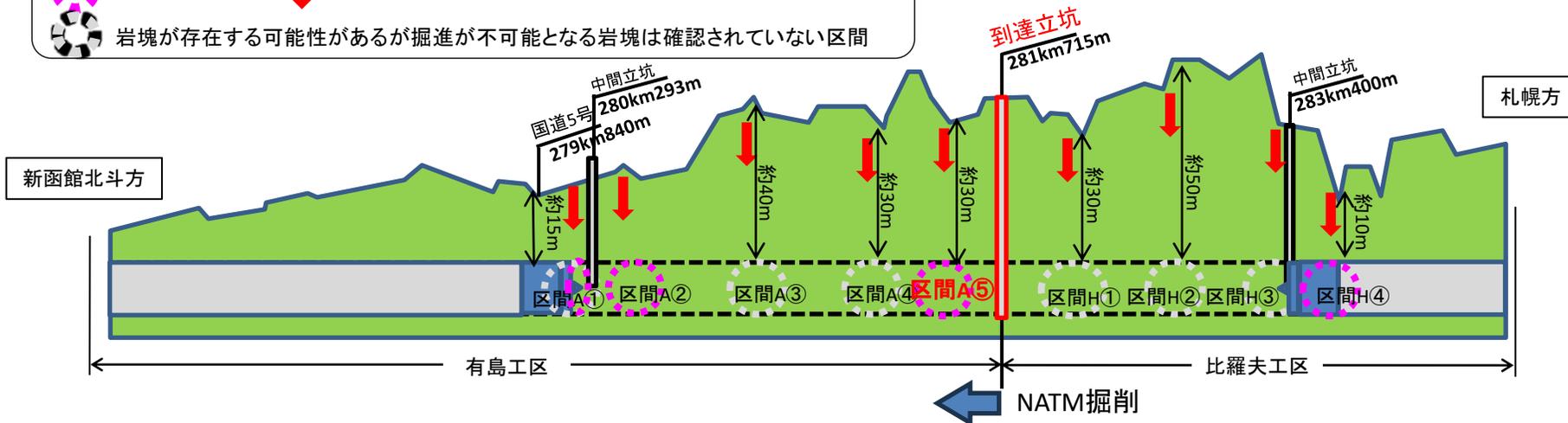


中間立坑でのシールドマシンの到達状況

○岩塊が存在すると想定してる区間A⑤における岩塊撤去について、令和7年2月より到達立坑よりNATM掘削を開始。今後、岩塊を撤去予定。

凡例

- 岩塊存在区間
- 岩塊の有無を判定するための地上からのボーリング(9区間)
- 岩塊が存在する可能性があるが掘進が不可能となる岩塊は確認されていない区間



発生土搬出状況(到達立坑部(地上部))



NATM掘削状況

# シールドトンネルの進捗状況(札幌トンネル(札幌))

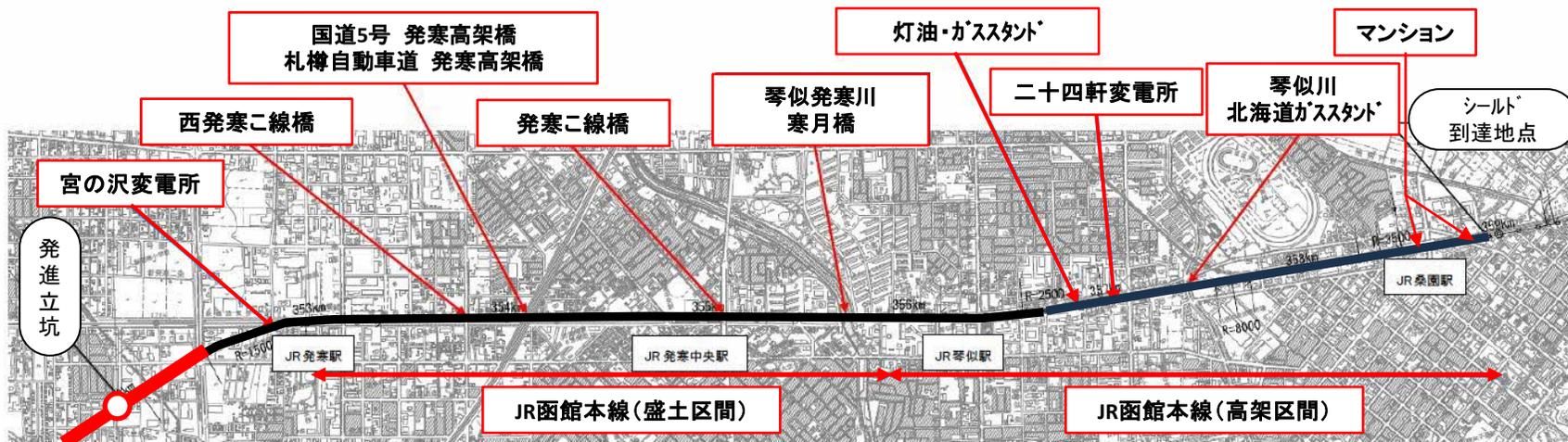
- 令和6年3月より札幌方の掘進を実施。令和7年5月1日時点で約610m掘進完了。
- シールドマシン後方設備の組み立てを完了し、令和6年10月末から掘削を再開したところ、現地の地質状況により、掘削進行が低下。
- 今後、JR函館本線をはじめとした重要構造物直下の掘進を予定。



札幌方掘進の様子



小樽方一次インバートコンクリート打設の様子



- 地表面陥没に伴うトンネル内土砂流入による長期の工事停止や、想定を大幅に超える著しい地質不良への対応により掘進速度が計画よりも大幅に低下。加えて自然由来重金属等を基準値以上に含む対策土受入れ地確保の遅れ等により現状で3～4年の遅延が発生。
- さらに、未掘削区間の地質不良の継続リスクや働き方改革の影響等もあり、掘削体制の増強(2切羽施工、工区境の変更、2シフトから3シフトへの変更)等の工程工夫策を実施した場合でも、現段階ではその効果は更なる遅延要因による影響の一定程度の減殺に留まる見込み。

## 渡島トンネル(台場山)工区の状況

通常に比べ、崩れやすく圧力が高い地質のため、掘削前に崩れにくくする処置や圧力に強い構造(鋼材の追加等)に変更。

トンネル坑内土砂流入・地表面陥没が発生(2022(令和4)年3月)



トンネル坑内土砂流入状況



地表面陥没状況

安全な掘削のため、追加的な対策を多くの範囲で実施

トンネル上部に地質改良(薬液注入)、鋼管を追加し崩れを防止

トンネル前面に鋼管、地質改良(薬液注入)を追加し崩れを防止

対策を追加

1か月当たりの進捗

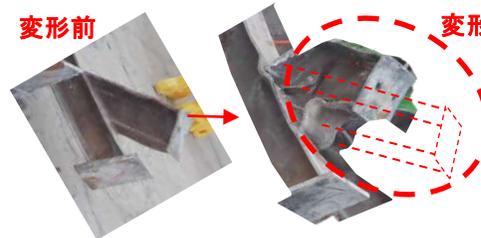
(実績※) 約20m/月  
(計画) 65m/月  
対策の追加により約30%に低下

トンネル下部に鋼管を追加し圧力に対抗

## 渡島トンネル(南鶴)工区の状況

通常に比べ、特に圧力が高い地質のため、圧力に強い断面(円形)・構造(壁厚の増加等)に変更。

地質の影響を受けたトンネルの様子



鋼材の変形



吹付けコンクリートのひび割れ

トンネルの変形を抑制し、安全に掘削するための対策を実施

圧力に強い円形の断面に変更

トンネルの壁厚を増加し、圧力に対抗

通常的设计



馬蹄形断面

- 吹付けコンクリート
- 棒状の鋼材(ロックボルト)
- アーチ状の鋼材(鋼製支保工)

円形断面にするため断面積1.2倍

対策を追加

1か月当たりの進捗

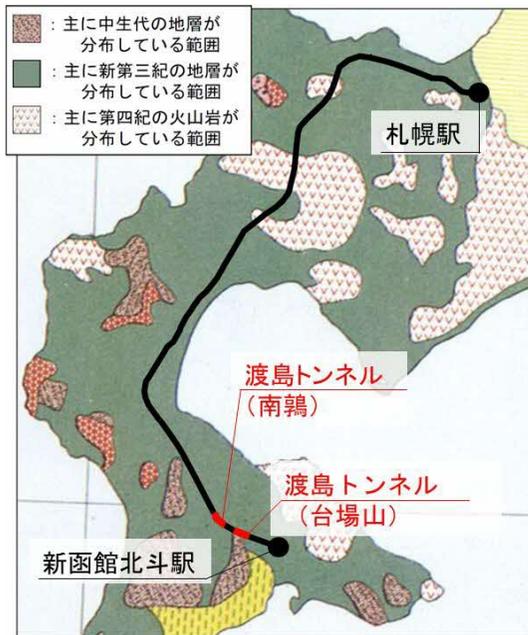
(計画) 76m/月  
(実績※) 約30m/月  
対策の追加により約40%に低下

トンネル下部に鋼管を追加し、圧力に対抗

※R6.4現在(対策の実施時期)

北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の沿線には、軟らかく崩れやすい、新しい時代の地層が広く分布し、トンネル工事が難航

- 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)ルート沿線には、新第三紀(新しい時代)の地層が広く分布(渡島トンネル(台場山・南鶉)工区 ほか)



引用: <https://gbank.gsj.jp/geonavi/>

地質年代表 (行の幅で年代の長さを表現)

地質時代名	年代長さ	現代から	
新生代	※第四紀	258万年	0.03億年前
	新第三紀	2,045万年	0.23億年前
	古第三紀	4,300万年	0.66億年前
中生代	白亜紀	7,900万年	1.45億年前
	ジュラ紀	5,630万年	2.01億年前
	三畳紀	5,090万年	2.52億年前
	ペルム紀	4,670万年	2.99億年前
古生代	石炭紀	6,000万年	3.23億年前
	デボン紀	6,030万年	3.59億年前
	シルル紀	2,420万年	4.19億年前
	オルドビス紀	4,200万年	4.43億年前
	カンブリア紀	5,560万年	4.85億年前
先カンブリア時代	5.41億年以前		

※第四紀のみ10倍拡張表示

新しい地質 ↑  
↓ 古い地質

- 堆積岩類は、形成された期間が短い(新しい)と軟らかく、掘削時に崩れやすい性質を持つ(渡島トンネル(台場山・南鶉)工区 ほか)



時間経過とともに締め固まり、硬化する(続成作用)

地殻変動により隆起し、風化・浸食作用を受け、出現

新第三紀の火山灰が堆積し形成した緑色凝灰岩には、膨潤性鉱物(スメクタイト類)が含まれることがある(渡島トンネル(南鶉)工区 ほか)



水につけた直後

水につけて4時間後

水につけて24時間後

膨潤性鉱物(スメクタイト類)が吸水・膨張

⇒ 軟岩(軟弱な地質)や変質した凝灰岩が出現しトンネル工事が難航している。(渡島トンネル(台場山・南鶉)工区)

トンネル掘削に困難を伴うことが多い火山や活断層を可能な限り避けているが、やむを得ず近接する区間が存在。

○火山活動や断層運動が活発な地域では次の特徴がある。

【特徴1】断層運動に伴う弱部の形成：渡島トンネル(台場山)

断層がずれ動くことで岩石が破碎され、亀裂発達部や破碎帯や形成される

【特徴2】火山活動に伴う岩石の強度低下：渡島トンネル(南鶉)

熱水変質\*やマグマの貫入(貫入岩)により、複雑で軟弱な地質になりやすい

※ 地中に存在する高温の温泉水(熱水)に含まれる成分により、接触した岩石が変質(軟質化や重金属等の供給)作用を受けること

【特徴3】火山の噴火などに伴い形成される流れ山地形：羊蹄トンネル

噴火などにより火山が崩れ、山麓に堆積した地形(巨礫が分布している)

【特徴4】熱水変質による重金属等の濃集：渡島トンネル、札樽トンネル等

熱水変質により、重金属等が濃集され、高濃度に含有する岩石が生じる



断層により亀裂が発達

【特徴1】断層運動に伴う弱部の形成



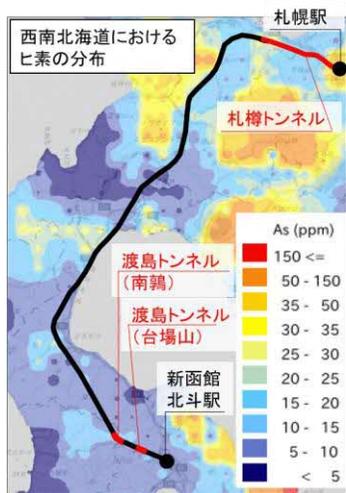
緑褐色粘土化変質安山岩

【特徴2】火山活動に伴う岩石の強度低下



引用：<https://www.bandaisan-geo.com/attraction/attraction2>

【特徴3】噴火などに伴い生じる流れ山地形



引用：<https://gbank.gsj.jp/geonavi/>

【特徴4】熱水変質による重金属等の供給

新函館北斗・札幌間では、火山や活断層を可能な限り避けるようにルートを選定

※全ての火山や活断層を避けることは困難



新幹線ルートと第四紀火山や活断層の位置図