

平成29年2月8日



## 青函トンネル先進導坑の補修工事について

青函トンネルは、海底トンネルという特殊性から、JR北海道と当機構が協力して維持管理を行っています。

昭和63年の津軽海峡線開業以来、トンネル内空形状の計測、監視等を継続的に行なってきました。

青函トンネルには、本坑のほかに先進導坑<sup>※1</sup>、作業坑等のトンネルがあります。本坑以外のこれらのトンネルは、本坑に比べて簡易な構造となっており、地質が悪い区間においては、経年による変状が見られる箇所もあります。

今般、吉岡先進導坑の一部において盤ぶくれ<sup>※2</sup>や内空断面縮小などの変状が確認されたことから、JR北海道及び当機構において検討を行った結果、別紙のとおりロックボルトによる補修工事を行うことといたしました。

※1 先進導坑とは、本坑に先駆けて地質の確認等のために掘削されたトンネルで、現在は青函トンネル内の排水、換気の役割を担っています。

※2 盤ぶくれとは、トンネル内の路盤が隆起する現象であり、海底トンネルに限らず、陸上トンネルを含めてトンネル全般に発生する可能性のある変状です。

### 【問合せ先】

独立行政法人  
鉄道建設・運輸施設整備支援機構  
鉄道建設本部 北海道新幹線建設局  
総務課長 本藏 裕一郎  
電話 011-231-3456

(別紙)

工事件名：青函トンネル、吉岡先進導坑補修

発注者：鉄道・運輸機構 北海道新幹線建設局

工事概要：吉岡先進導坑 2k 070m 付近でのロックボルト補修  
延長約 80m

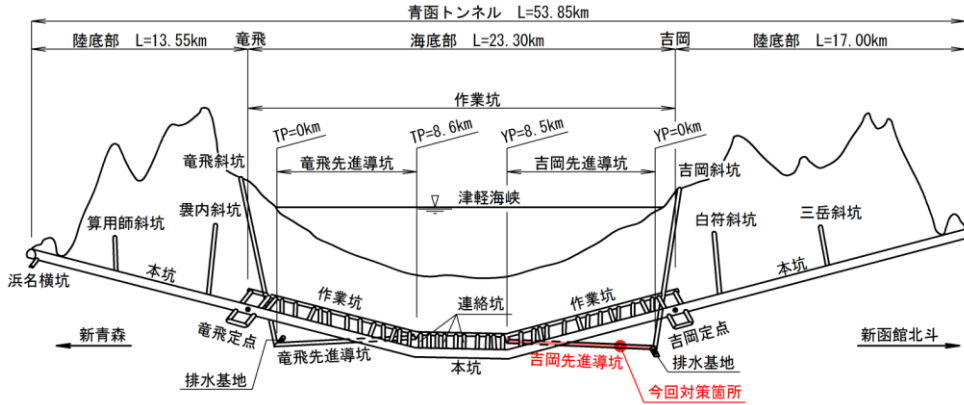


図-1 位置図



写真-1 吉岡先進導坑(2k070m 付近)付近  
の盤ぶくれ発生状況

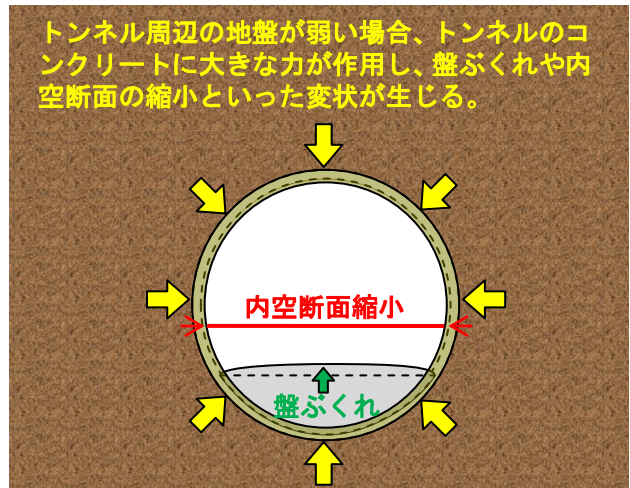


図-2 変状発生模式図

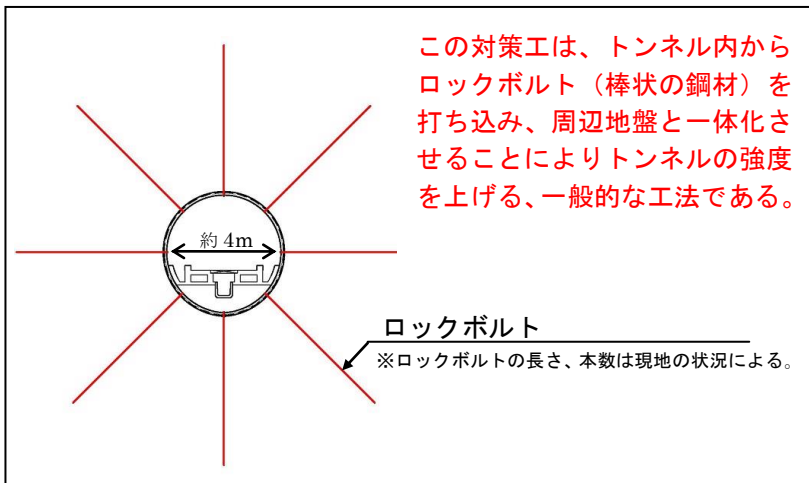


図-3 ロックボルトによる対策工(イメージ)



写真-2 コンクリート剥落箇所  
(吉岡先進導坑(2k070m) 付近)