

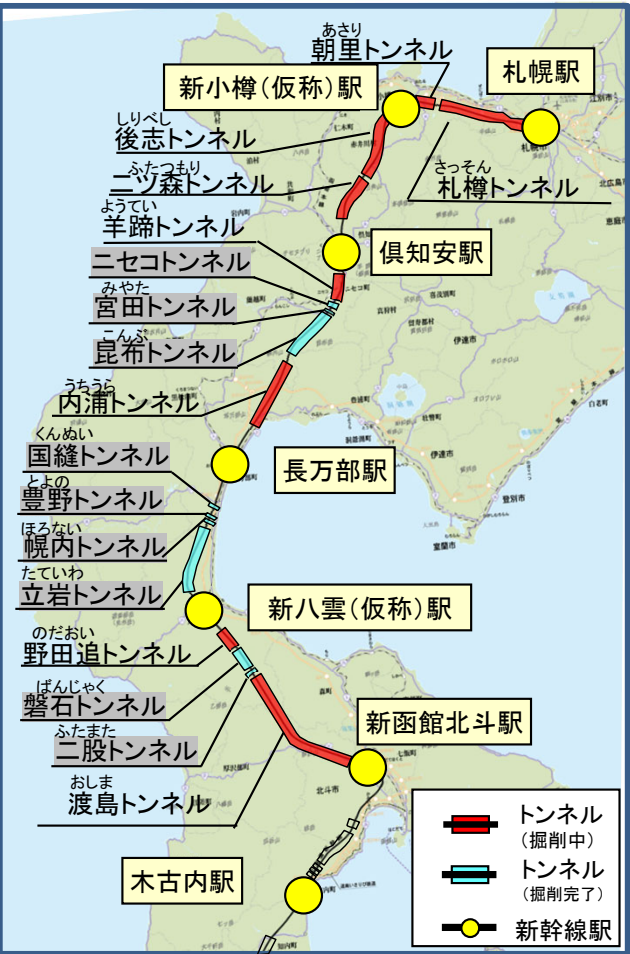
北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)工事月報①

2025(令和7)年4月1日現在

○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)	前々 回	前回	今回	過去1か月の工事状況
札幌	桑園	346	0	163	47%	2	●	●	●	※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	1,933	23%	110	●	●	●	現地の地質状況により掘削進行が低下(p.12参照)。
	富丘	4,500	582	3,241	72%	76	●	●	●	2切羽で掘削中。
	星置	3,300	324	1,628	49%	45	●	●	●	
	銭函	5,100	300	2,174	43%	98	●	●	●	2切羽で掘削中。
	石倉	4,506	96	2,878	64%	110	●	●	●	作業坑も掘削中。
	朝里	4,328	2,780	4,111	95%	9	●	●	●	
後志	天神	4,460	2,642	3,508	79%	47	●	●	●	3月中旬～工事再開。
	塩谷	4,050	714	3,733	92%	74	●	●	●	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	1,155	2,332	72%	90	●	●	●	
	尾根内	4,615	3,239	4,615	100%	36	●	●	●	3/21トンネル掘削完了(p.6)
	鹿子	4,780	4,748	4,780	100%	-	-	-	-	-
羊蹄	比羅夫	5,569	2,935	3,839	69%	0	●	●	●	中間立坑にてビット交換が完了し、再発進準備中(p.7参照)。
	有島	4,166	1,599	2,515	60%	31	●	●	●	掘削再開後、トルク上昇により掘削停止。現在岩塊撤去中(p.7～9参照)。到達立坑よりNATMにより掘削中。
ニセコ		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	3,397	68%	56	●	●	●	2切羽で掘削中。
	静狩	5,570	3,860	5,109	92%	86	●	●	●	
国縫		1,340	1,340	1,340	100%	-	-	-	-	-
豊野		2,165	1,844	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	4,337	4,960	100%	-	-	-	-	-
	立岩	5,015	4,977	5,015	100%	-	-	-	-	-
野田追	北	4,450	3,402	4,384	99%	28	●	●	●	地質不良区間を概ね計画通りの進捗よくで掘削中。
	南	3,775	3,175	3,775	100%	-	-	-	-	-
磐石	祭礼	1,975	1,950	1,975	100%	-	-	-	-	-
	北	3,150	2,656	3,150	100%	-	-	-	-	-
二股		3,100	2,760	3,100	100%	-	-	-	-	※磐石トンネル(南)を含む。
渡島	上ノ湯	5,300	3,833	4,600	87%	59	●	●	●	
	上二股	4,540	1,784	4,483	99%	88	●	●	●	
	北鶉	5,510	3,875	5,510	100%	-	-	-	-	
	南鶉	3,900	555	1,741	45%	69	●	●	●	地質不良が継続中。2切羽で掘削中。
	天狗	4,600	2,394	4,125	90%	28	●	●	●	地質不良区間を概ね計画通りの進捗よくで掘削中。
	台場山	3,500	668	1,609	46%	32	●	●	●	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	105,581	141,542	84%					

※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パート延長を示します。



進捗率

	延長	契約率	掘削率
土木工事	211.9km	99%	84%

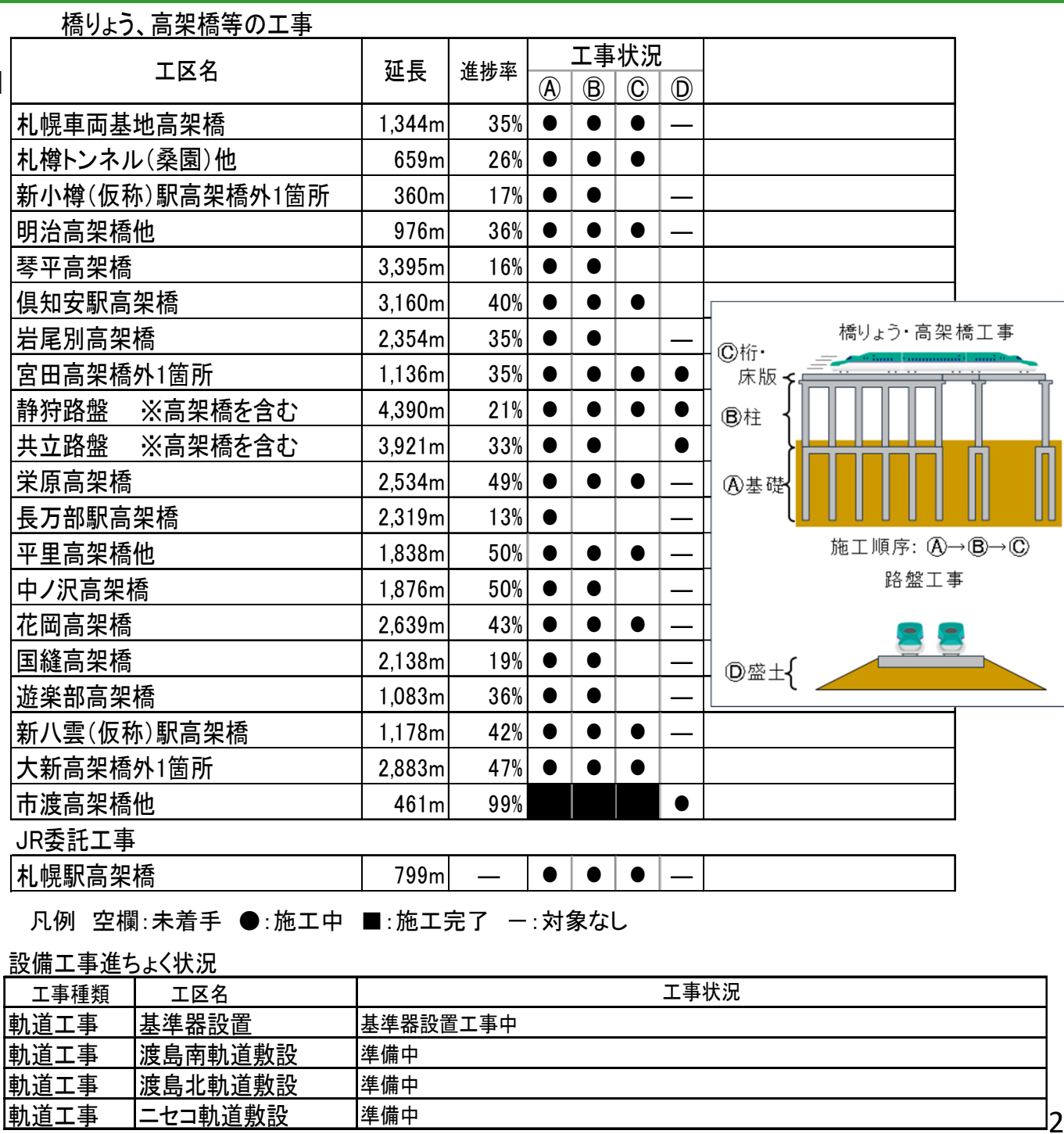
土木工事(トンネル、橋りょう・高架橋等)の状況

本坑掘削完了	20工区
本坑掘削中	20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。



橋りょう、高架橋等の工事						
工区名	延長	進捗率	工事状況			
			①	②	③	④
札幌車両基地高架橋	1,344m	35%	●	●	●	—
札幌トンネル(桑園)他	659m	26%	●	●	●	
新小樽(仮称)駅高架橋外1箇所	360m	17%	●	●		—
明治高架橋他	976m	36%	●	●	●	—
琴平高架橋	3,395m	16%	●	●		
倶知安駅高架橋	3,160m	40%	●	●	●	
岩尾別高架橋	2,354m	35%	●	●		—
宮田高架橋外1箇所	1,136m	35%	●	●	●	●
静狩路盤 ※高架橋を含む	4,390m	21%	●	●	●	●
共立路盤 ※高架橋を含む	3,921m	33%	●	●		●
米原高架橋	2,534m	49%	●	●	●	—
長万部駅高架橋	2,319m	13%	●			—
平里高架橋他	1,838m	50%	●	●	●	—
中ノ沢高架橋	1,876m	50%	●	●		—
花岡高架橋	2,639m	43%	●	●	●	—
国縫高架橋	2,138m	19%	●	●		—
遊楽部高架橋	1,083m	36%	●	●		—
新八雲(仮称)駅高架橋	1,178m	42%	●	●	●	—
大新高架橋外1箇所	2,883m	47%	●	●	●	
市渡高架橋他	461m	99%	■	■	■	●
JR委託工事						
札幌駅高架橋	799m	—	●	●	●	—

凡例 空欄:未着手 ●:施工中 ■:施工完了 —:対象なし

設備工事進ちょく状況

工事種類	工区名	工事状況
軌道工事	基準器設置	基準器設置工事中
軌道工事	渡島南軌道敷設	準備中
軌道工事	渡島北軌道敷設	準備中
軌道工事	二セコ軌道敷設	準備中

2

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(南鶉)
トンネル掘削状況



渡島トンネル(台場山)
トンネル掘削状況



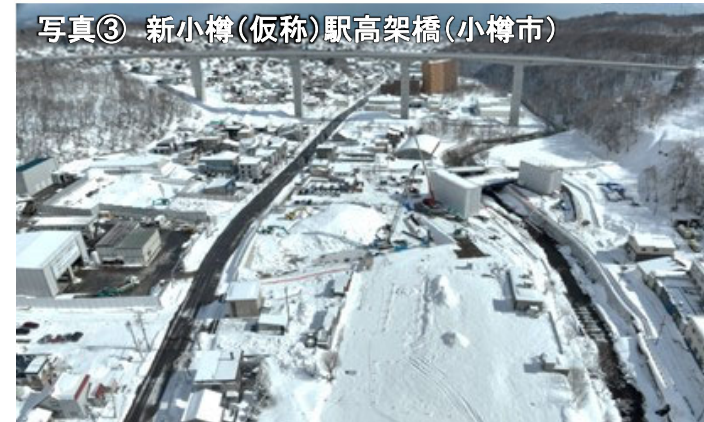
写真① 札幌車両基地高架橋(札幌市)



写真② 札幌トンネル桑園工区(札幌市)



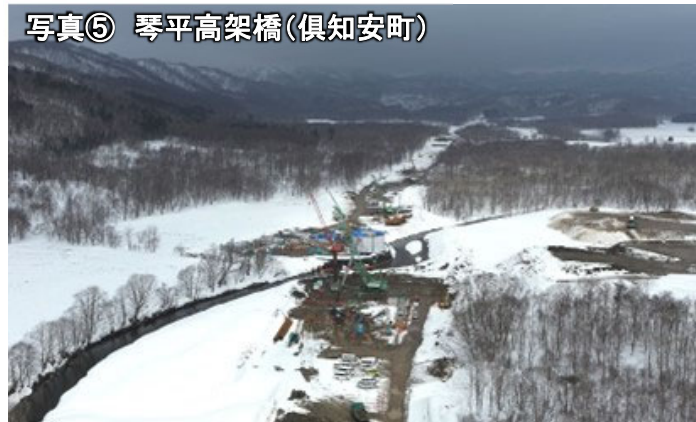
写真③ 新小樽(仮称)駅高架橋(小樽市)



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)



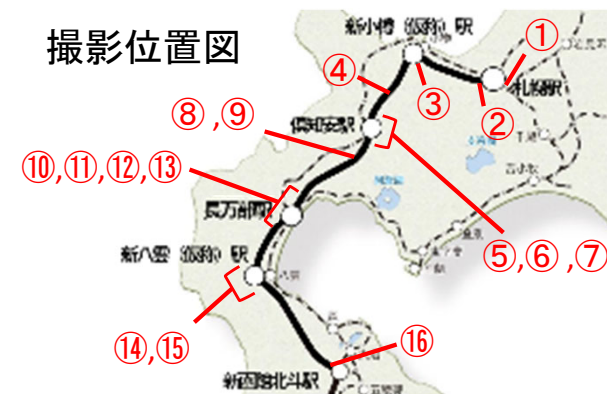
写真⑦ 岩尾別高架橋(倶知安町)



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)(二七コ町)



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)



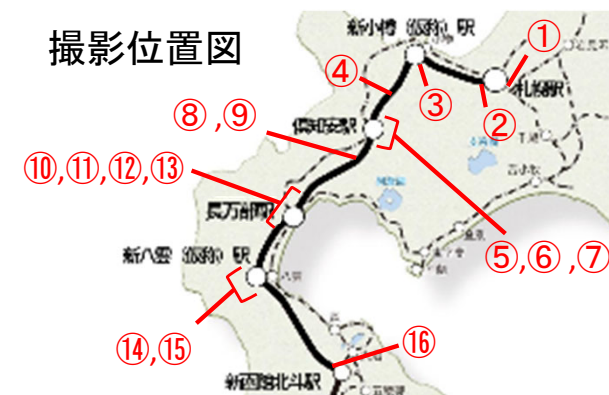
写真⑮ 大新高架橋(八雲町)



写真⑯ 市渡高架橋(北斗市)

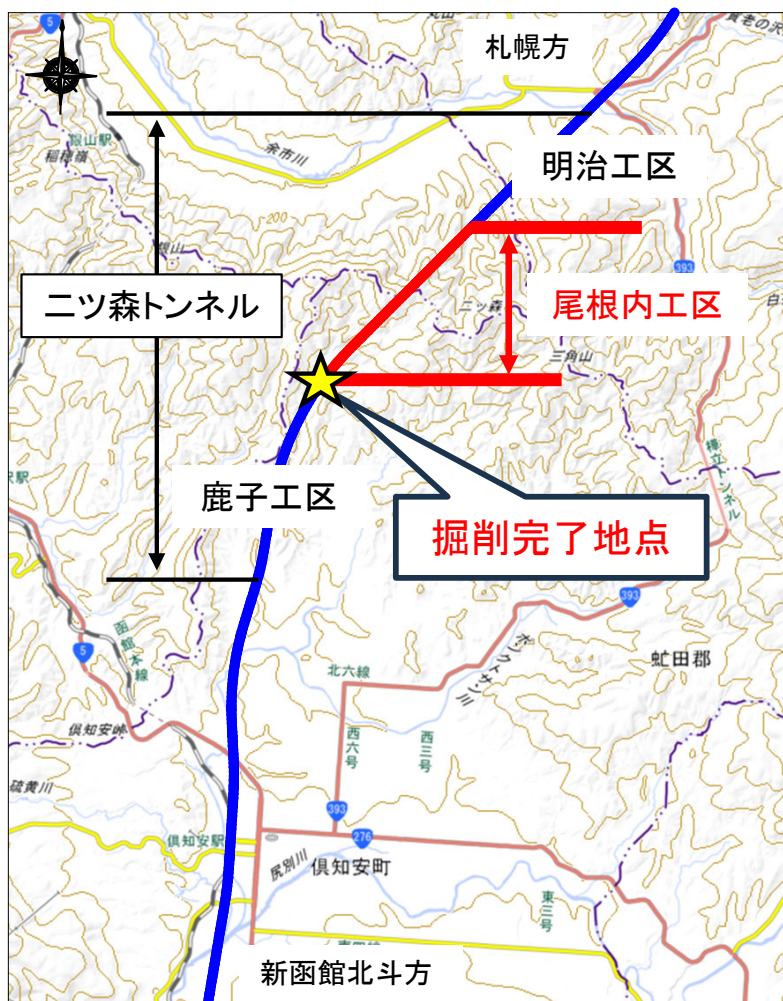


撮影位置図



ニツ森トンネル（尾根内）の掘削完了（令和7年3月21日）

- 倶知安町、仁木町、赤井川村を繋ぐニツ森トンネル(全長12,650m)は、3工区(鹿子工区、尾根内工区、明治工区)に分割して施工している。
- 尾根内工区は平成29年11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3月21日に掘削が完了し、尾根内工区と鹿子工区がつながった。
- 引き続きトンネルを保護する覆工コンクリートやレールを敷設するスラブの土台となる路盤コンクリート等の施工を進める予定である。



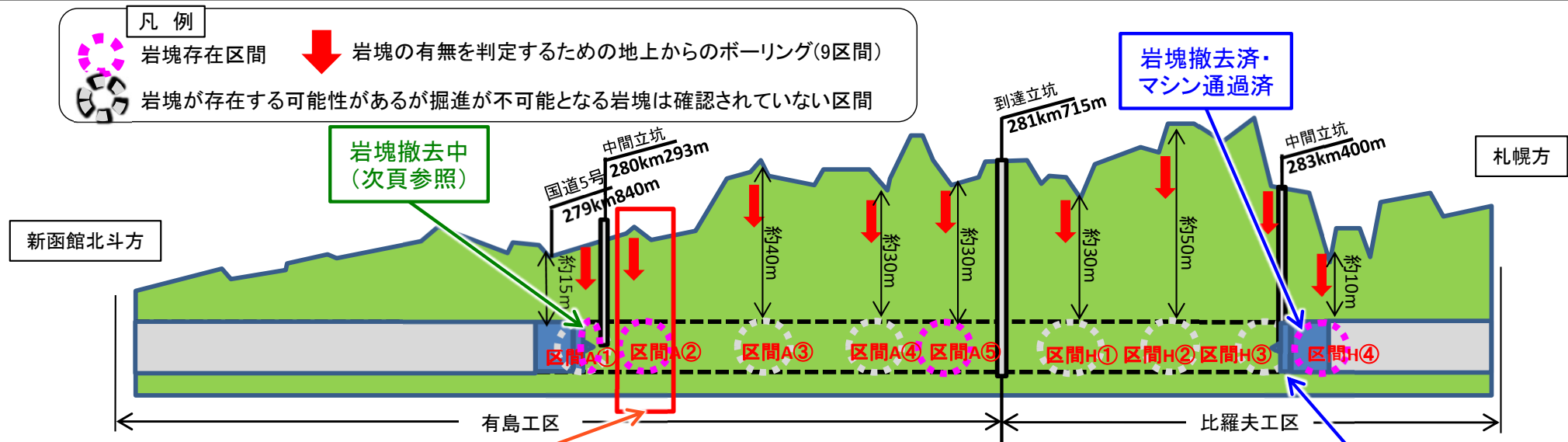
【国土地理院地図を基に作成】



掘削完了地点の状況

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の掘進停止の原因となった岩塊は、令和6年8月より地上から撤去中(次頁参照)。
- 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(3月31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



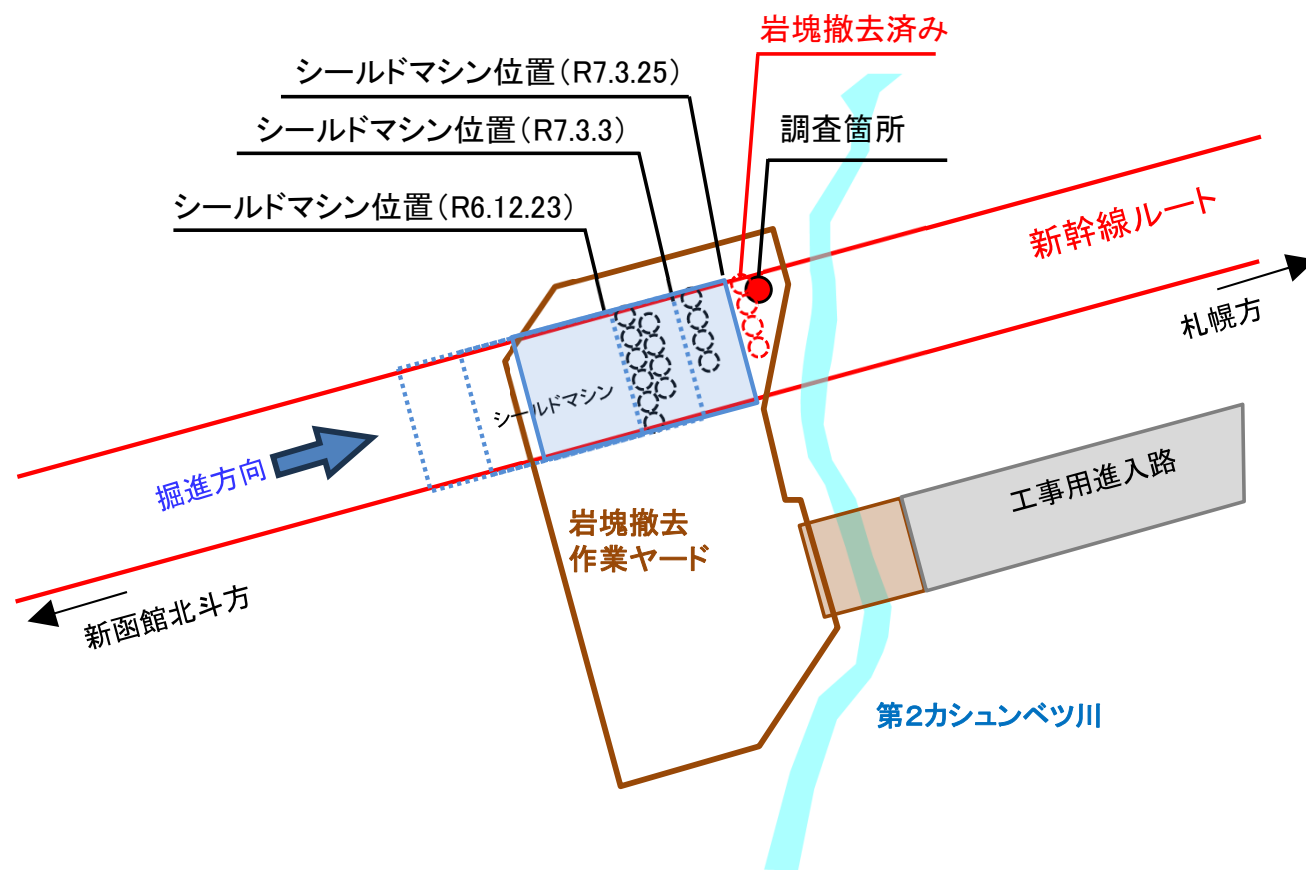
撤去された岩塊



中間立坑でのシールドマシンの到達状況

羊蹄トンネル(有島)工区の岩塊撤去状況【区間A①】

- 令和6年11月19日に新たな岩塊に遭遇し掘削を停止。岩塊撤去を終え、令和6年12月18日に掘削を再開したが、12月23日に新たな岩塊に遭遇したと判断したため、掘削を停止。地上から岩塊の撤去作業中。
- 第2カシュンベツ川の近傍において、オールケーシング工法で岩塊の有無を確認する調査を実施し、岩塊を確認。
- 既往調査から、第2カシュンベツ川近傍までの区間では、岩塊の出現リスクが高いと想定し、地上から岩塊を撤去予定。



岩塊撤去状況

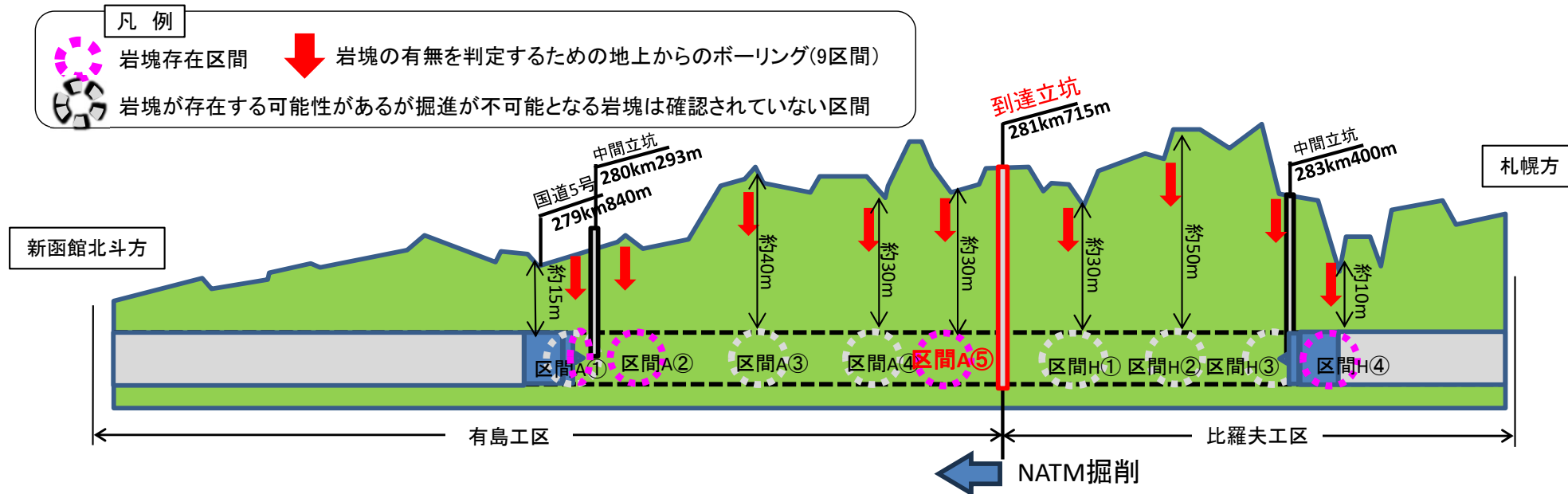


調査箇所で確認された岩塊
(約1300mm×1000mm×800mm、約2500kg)

※地上からの岩塊撤去作業中に、シールドマシンのメンテナンス等で、岩塊を撤去した範囲を掘削することがあります。

羊蹄トンネル(有島)工区の岩塊撤去状況【区間A⑤】

○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掘削を開始し、今後、岩塊を撤去予定。



発生土搬出状況(到達立坑部(地上部))



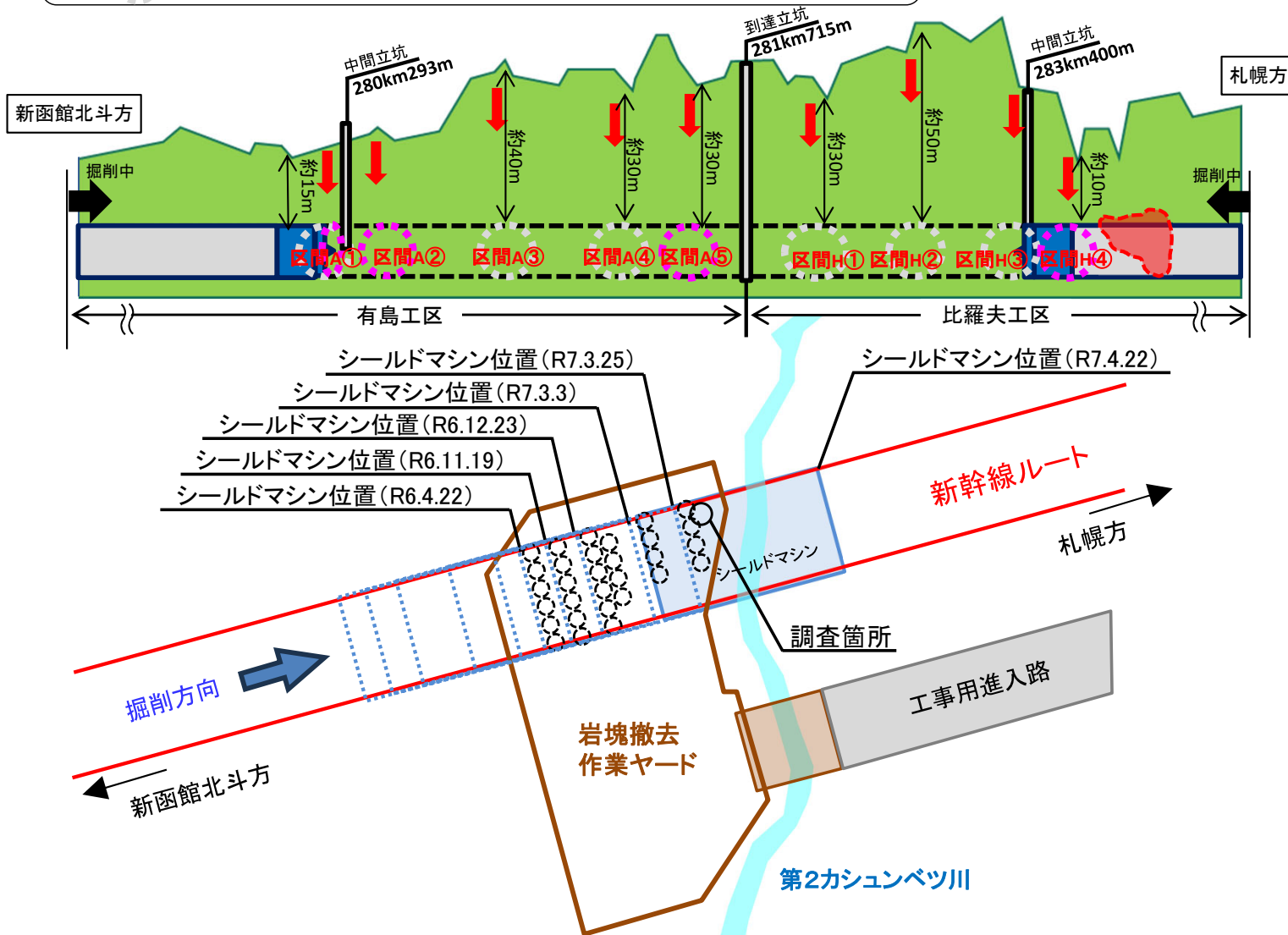
NATM掘削状況

2025(令和7)年4月24日

- 令和6年4月22日に岩塊に遭遇し掘削停止して以降、地上からの岩塊撤去作業と、シールドマシンで掘削可能かの確認作業を実施中。
- シールドマシンで掘削可能かの確認作業において、岩塊の出現リスクが高いと想定していた第2カシュンベツ川近傍区間で岩塊は確認されず、河川切り回しは不要となりました。

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



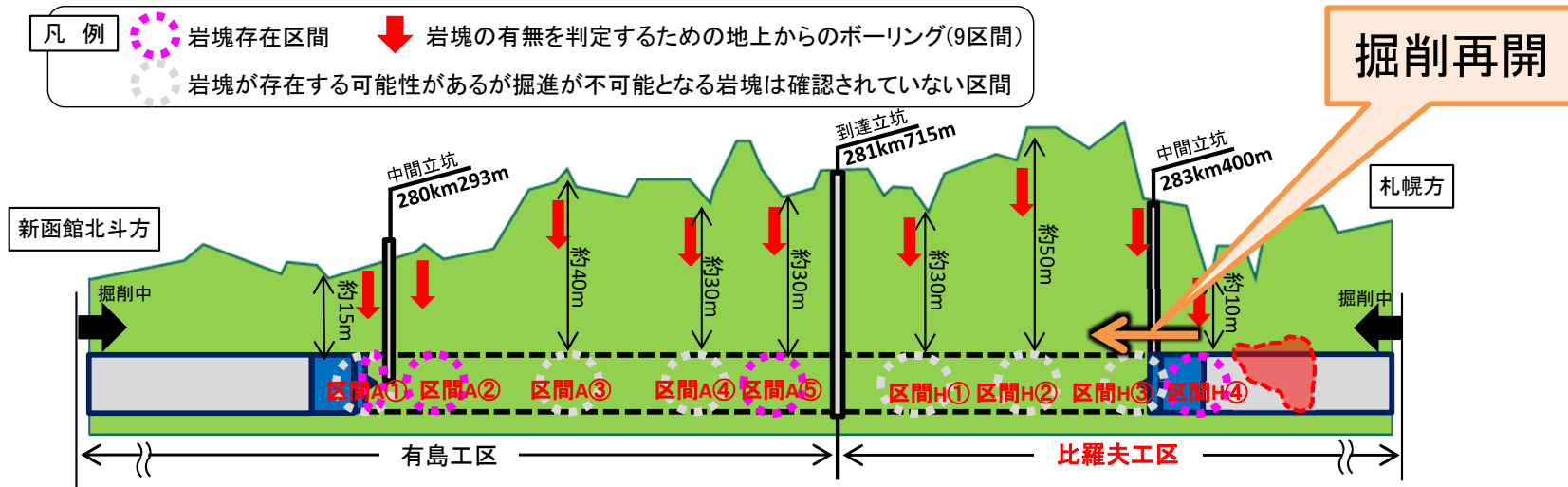
岩塊撤去状況



調査箇所確認された岩塊
(約1300mm × 1000mm × 800mm、約2500kg)

2025(令和7)年4月25日

羊蹄トンネル(比羅夫)工区は、中間立坑でのシールドマシンのビット交換作業のため、掘削作業を中断していたところですが、ビット交換作業を終え、4月25日に有島工区側に向けて掘削作業を再開しました。



シールドマシンビット点検状況



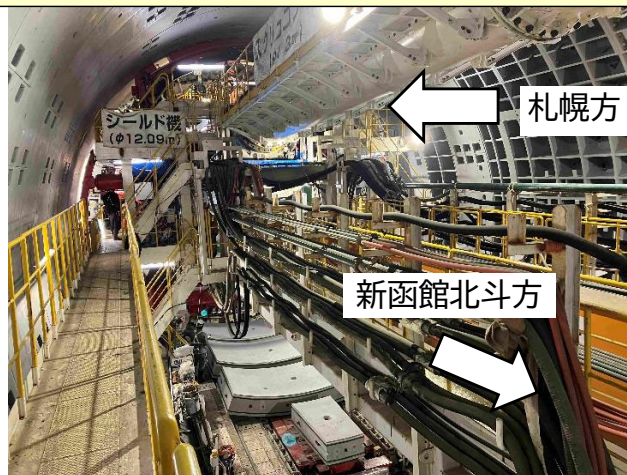
摩耗ビット撤去



ビット交換後

シールドトンネルの進捗状況(札幌トンネル(札幌))

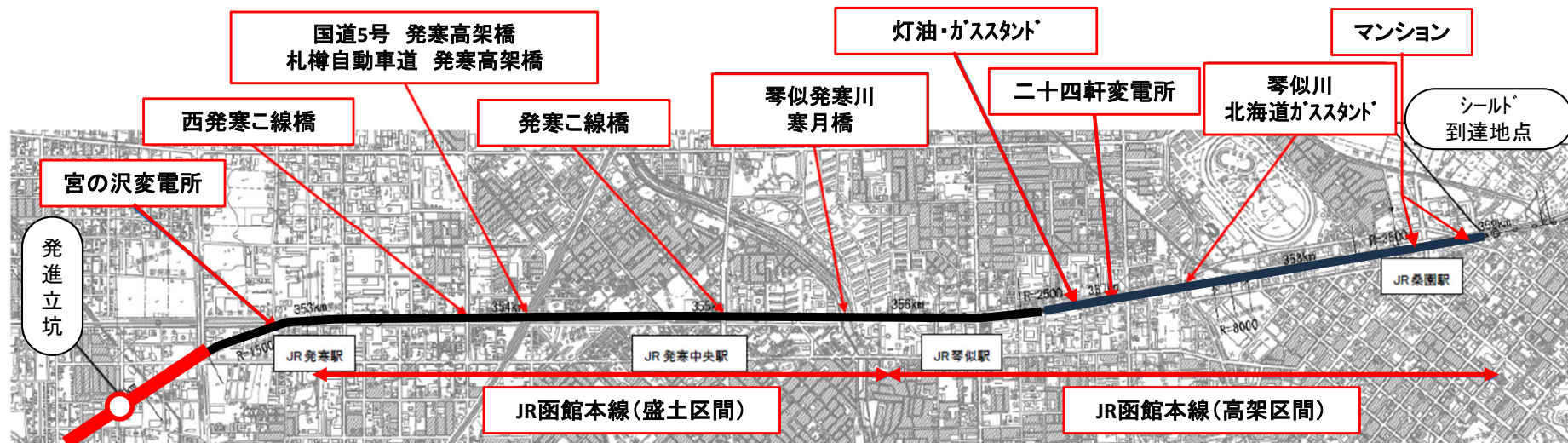
- 令和6年3月より札幌方の掘進を実施。令和7年4月1日時点で約500m掘進完了している。
- シールドマシン後方設備の組み立てを完了し、令和6年10月末から掘削を再開したところ、現地の地質状況により、掘削進行が低下している。
- 今後、JR函館本線直下をはじめとした重要構造物直下の掘進を予定している。



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



渡島トンネルにおける遅延の状況

- 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

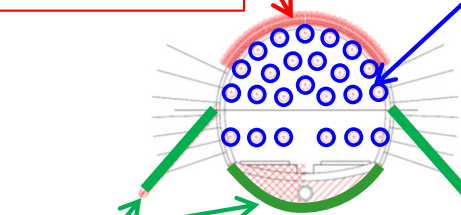


地表面陥没状況

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



トンネル下部に鋼材を追加し圧力に対抗

対策を追加

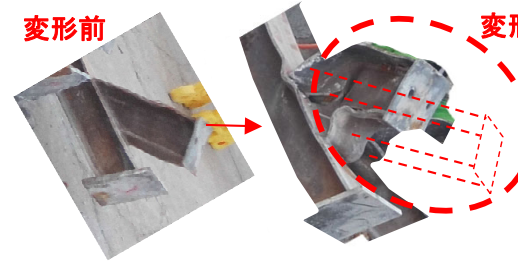
1か月当たりの進捗

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

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

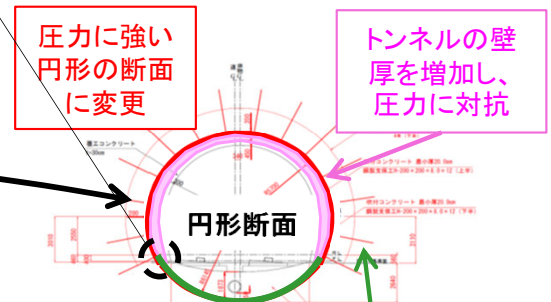


鋼材の変形



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

トンネル下部に鋼材を追加し、圧力に対抗

通常的设计



●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

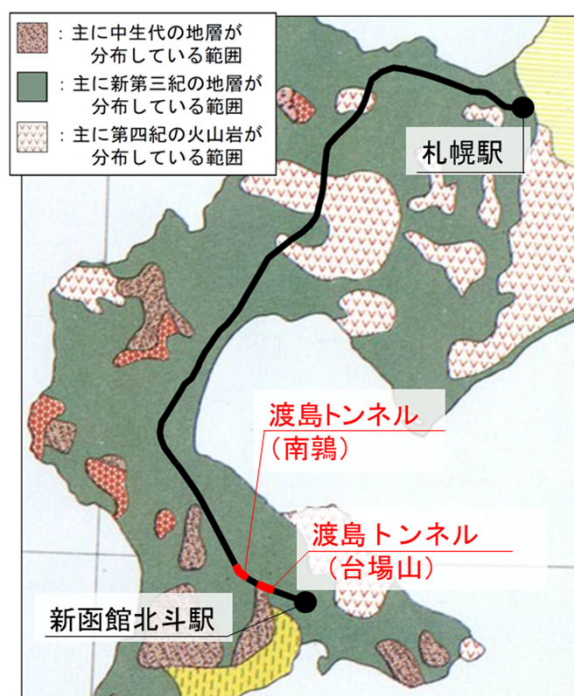
(計画) 76m/月
(実績※) 約30m/月
対策の追加により約40%に低下

※R6.4現在(対策の実施時期)

北海道新幹線の地質学的な特徴① 新第三紀の地層

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/>

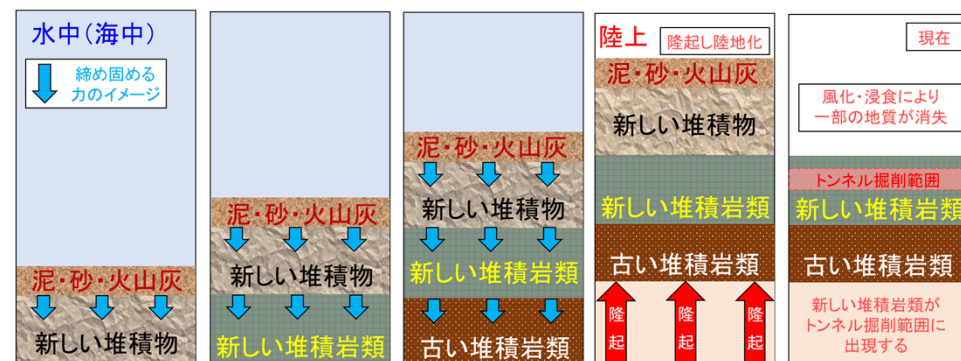
地質年代表 (行の幅で年代の長さを表現) 地質

地質時代名	年代長さ	現代から
※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
古生代		
ペルム紀	4,670万年	2.99億年前
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

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)



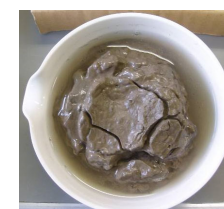
時間経過とともに締め固まり、硬化する(続成作用)

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)

北海道新幹線の地質学的な特徴② 火山活動等が活発な地域

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砕され、亀裂発達部や破砕帯や形成される

【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、札幌トンネル等

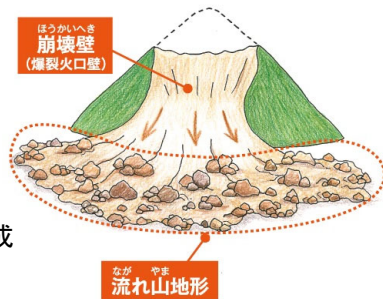
熱水変質により、重金属等が濃集され、高濃度に含有する岩石が生じる



【特徴1】断層運動に伴う弱部の形成

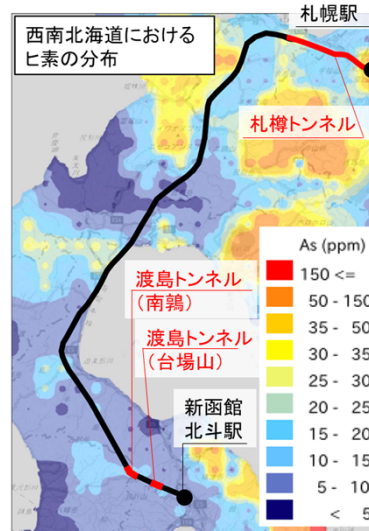


【特徴2】火山活動に伴う岩石の強度低下



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

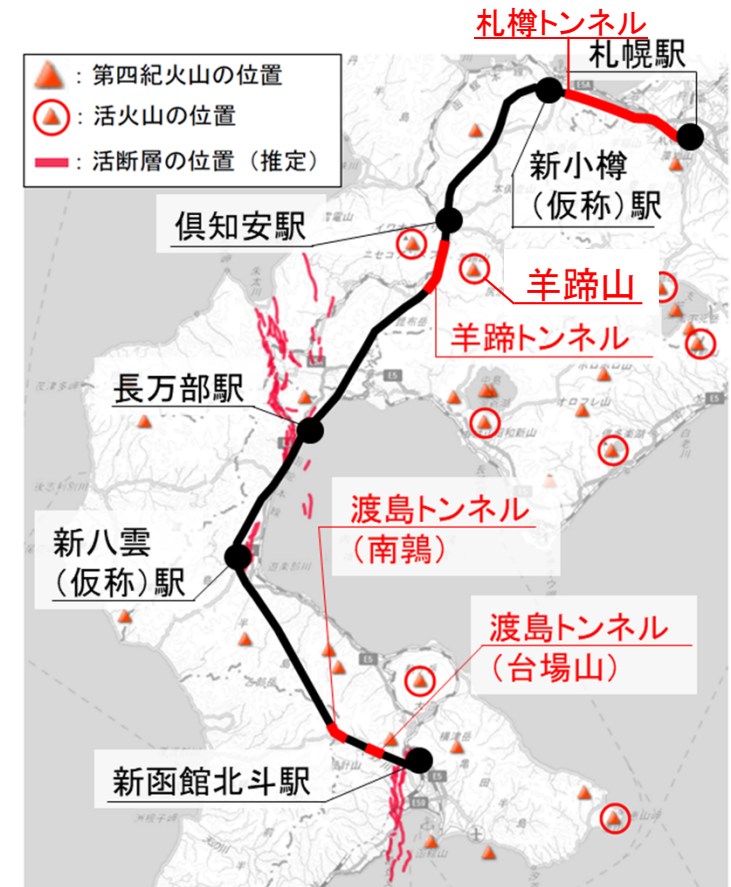
【特徴3】噴火などに伴い生じる流れ山地形



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