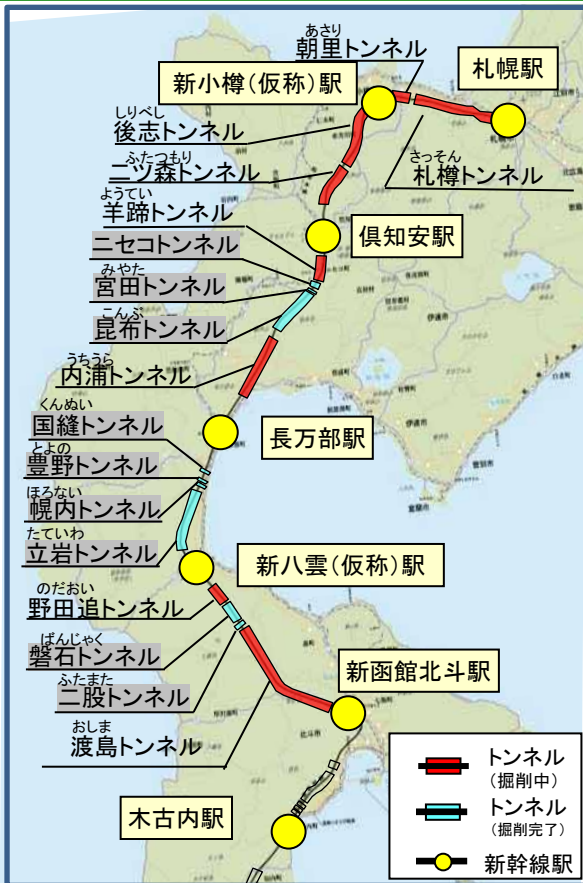


北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)工事月報①

2025(令和7)年2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	159	46%	3	●	●	●	※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	1,767	21%	42	●	●	●	現地の地質状況により掘削進行が低下(p.10参照)。
	富丘	4,500	354	3,061	68%	66	●	●	●	2切羽で掘削中。
	星置	3,300	96	1,513	46%	93	●	●	●	
	銭函	5,100	192	1,955	38%	40	●	●	●	2切羽掘削の準備完了後、起点方掘削再開および終点方掘削開始
	石倉	4,506	0	2,667	59%	102	●	●	●	
朝里	4,328	2,730	4,082	94%	0	●	●	●	終点方の地下排水工等施工後、掘削機械を起点方に回送し、2月中旬より起点方掘削再開予定。	
後志	天神	4,460	2,414	3,345	75%	105	●	●	●	
	塩谷	4,050	666	3,582	88%	72	●	●	●	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	1,103	2,154	66%	72	●	●	●	
	尾根内	4,615	3,155	4,510	98%	34	●	●	●	地質不良区間を概ね計画通りの進捗よくで掘削中。
羊蹄	鹿子	4,780	4,748	4,780	100%	-	-	-	-	
	比羅夫	5,569	2,719	3,839	69%	0	●	●	●	中間立坑にてビット交換を実施中(p.8参照)。
有島	有島	4,166	1,599	2,470	59%	0	●	●	●	掘削再開後、トルク上昇により掘進停止。現在岩塊撤去中(p.8.9参照)。
	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	1,611	3,289	66%	60	●	●	●	2切羽で掘削中。
	静狩	5,570	3,680	4,921	88%	88	●	●	●	
国縫	1,340	1,340	1,340	100%	-	-	-	-		
豊野	2,165	1,744	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	4,988	5,000	100%	-	-	-	-	
	山崎	4,960	4,158	4,960	100%	-	-	-	-	
	立岩	5,015	4,977	5,015	100%	-	-	-	-	
野田追	北	4,450	3,402	4,336	97%	20	●	●	●	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	3,097	3,775	100%	-	-	-	-	
磐石	祭礼	1,975	1,950	1,975	100%	-	-	-	-	
	北	3,150	2,498	3,150	100%	-	●	-	-	
二股	3,100	2,532	3,100	100%	-	-	-	-	※磐石トンネル(南)を含む。	
渡島	上ノ湯	5,300	3,690	4,487	85%	66	●	●	●	
	上二股	4,540	1,442	4,332	95%	57	●	●	●	
	北鶉	5,510	3,802	5,510	100%	-	-	-	-	
	南鶉	3,900	459	1,617	41%	48	●	●	●	地質不良が継続中。先進ボーリングにて安山岩層からの大量湧水を確認(p.3参照)。2切羽で掘削中。
	天狗	4,600	2,300	4,084	89%	24	●	●	●	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	615	1,535	44%	16	●	●	●	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	101,819	139,129	82%						



進捗率

	延長	契約率	掘削率
土木工事	211.9km	99%	82%

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	19工区
本坑掘削中	21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%

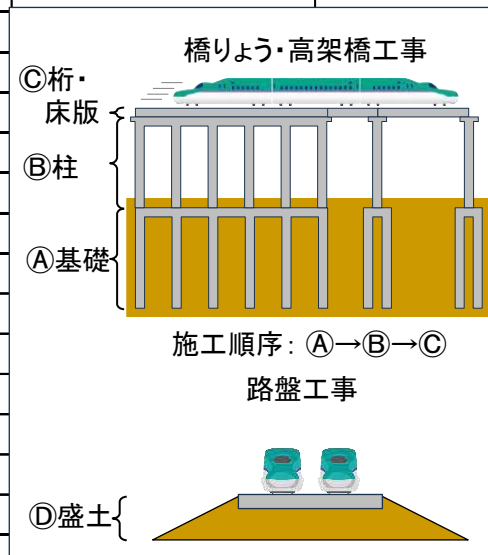
※現時点で想定している発生量に対する確保割合。発生量は地質や工事の状況により変更となる可能性があります。

※ 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。
 ※ 黄色の背景は、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。
 ※ 灰色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。



橋りょう、高架橋等の工事

工区名	延長	工事状況			
		①	②	③	④
札幌車両基地高架橋	1,344m	●	●	●	—
札幌トンネル(桑園)他	659m	●	●	●	—
新小樽(仮称)駅高架橋外1箇所	360m	●	●	—	—
明治高架橋他	976m	●	●	●	—
琴平高架橋	3,395m	●	●	—	—
倶知安駅高架橋	3,160m	●	●	●	—
岩尾別高架橋	2,354m	●	●	—	—
宮田高架橋外1箇所	1,136m	●	●	●	●
静狩路盤 ※高架橋を含む	4,390m	●	●	●	●
共立路盤 ※高架橋を含む	3,921m	●	●	—	●
栄原高架橋	2,534m	●	●	●	—
長万部駅高架橋	2,319m	●	—	—	—
平里高架橋他	1,838m	●	●	●	—
中ノ沢高架橋	1,876m	●	●	—	—
花岡高架橋	2,639m	●	●	—	—
国縫高架橋	2,138m	●	●	—	—
遊楽部高架橋	1,083m	●	●	—	—
新八雲(仮称)駅高架橋	1,178m	●	●	—	—
大新高架橋外1箇所	2,883m	●	●	●	—
市渡高架橋他	461m	■	■	■	●
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

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

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)

先進ボーリングの状況(前方の安山岩層からの大量湧水発生)



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)(ニセコ町)



撮影位置図



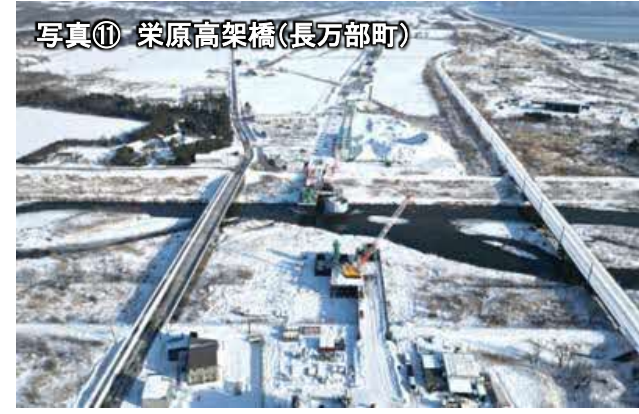
写真⑨ 宮田高架橋(宮田工区)(三ツ町)



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)



撮影位置図



北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)では、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のまま貨物鉄道輸送することを計画している。

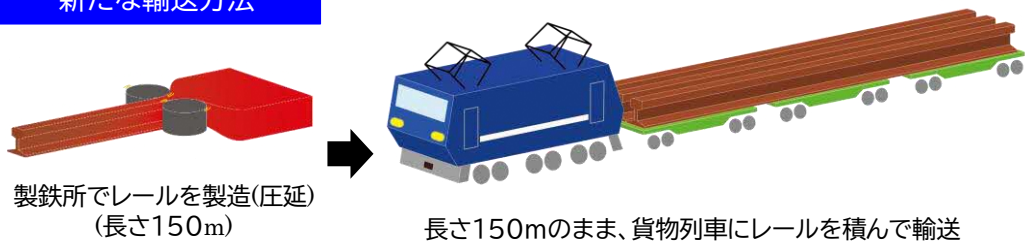
整備新幹線に敷設するレールは、これまで、製鉄所において長さ150mで製造した後、長すぎて積み卸しや輸送が困難であるため、長さ25mに切断し、鋼材輸送船やトレーラーを用いて軌道建設基地に輸送して、敷設現場において、再度、溶接を行っていた。

これまでの輸送方法



レールを長さ150mのまま、貨物列車に積載して輸送する方法が確立したこと、また、長万部駅は在来線と新幹線の工事現場が隣接しており、150mのレールを取り卸すことができることから、長さ150mのレールを貨物鉄道で輸送を行う。

新たな輸送方法



150mレール貨物鉄道輸送のイメージ

- 整備新幹線工事で使用するレールを長さ150mのまま貨物鉄道輸送することは、初めての取組みとなる。青函トンネルを通過し、北海道に向けて150mレールの貨物鉄道輸送することも、初めてとなる。
- 150mレールを使用することで、溶接作業が少なくなるため、工程短縮に寄与する。
- レールの弱点である溶接部分が無くなることから、品質が向上する。
- 製鉄所から工事現場まで、積み替えなく一貫して貨物鉄道輸送することで、モーダルシフトに寄与する。
- **具体的な初輸送スケジュールは、決定次第、改めて公表予定。**



【減濁水の調査】

- 現在工事中の内浦トンネル近傍の「神社の沢川」について、濁水とトンネル工事との因果関係を確認するために、以下の調査を実施中。
 - ・ 川の流量調査を実施。引き続き、流量調査を実施中。
 - ・ 神社の沢川周辺での地下水の分布状況の調査（電気探査）を実施。現在、結果を分析中。
 - ・ 神社の沢川表流水とトンネル湧水の水質分析試験を実施。トンネル湧水と神社の沢川表流水は成分が類似していることを確認。引き続き、神社の沢川以外の周辺地域の水質と、神社の沢川表流水やトンネル湧水の水質との関係について調査を実施中。
 - ・ 神社の沢川の流水状況や表流水の伏流箇所を把握するために源流調査を実施。神社の沢川の源流位置を確認。
 - ・ 神社の沢川近傍の上乗^{かみらば}馬川を対象に、魚類調査と底生動物調査を実施。今後、上来馬川で確認した魚類や底生動物を基に神社の沢川の水生生物相を推測。
- 引き続き、専門家の意見なども伺いながら、調査結果の分析を進めるとともに季節毎の流量などの調査、源流域を含むより広範囲での水質分析試験、動植物調査を実施。

【関係者への対応】

- 濁水がトンネル工事に起因している可能性があるため、利水者の方（1件）に対しては、調査の結論ができるまでの間、生活・生業に支障がないよう近傍の農業用水の利用を可能にするための配管工事を実施するなどの応急対策を実施中。
- 利水者、自治体に調査状況を随時報告。

