

東京外かく環状道路(関越～東名)
大泉JCT付近及びシールドトンネル工事の状況等をお知らせする
オープンハウスの資料

令和8年1月15日～21日

国土交通省 関東地方整備局 東京外かく環状国道事務所
東日本高速道路(株) 関東支社 東京外環工事事務所
中日本高速道路(株) 東京支社 東京工事事務所

目 次

▪ 事業概要	1
▪ 東京外かく環状道路(関越~東名)現在の状況	9
▪ 大泉JCT部の工事	13
▪ 大泉側本線シールドトンネル工事の掘進状況等	17
▪ 地下水の観測結果	68
▪ 大気質・騒音・振動の調査結果	71
▪ 八の釜憩いの森の保全	72
▪ 安全対策の取り組み事例	73
▪ 利用者等の避難	74
▪ お問い合わせ先	75

東京外かく環状道路の概要

首都圏三環状道路の概要

首都圏三環状道路は、都心部の慢性的な交通渋滞の緩和及び、環境改善への寄与等を図り、さらに、我が国の経済活動の中枢にあたる首都圏の経済活動とくらしを支える社会資本として、重要な役割を果たす道路です。

近年の開通により、首都圏全体の生産性を高める重要なネットワークとしてストック効果を発揮しています。

○首都圏中央連絡自動車道(圏央道)	
◆都心から半径約40~60km	延長約300km
○東京外かく環状道路(外環道)	
◆都心から約15km、延長約85km	
○首都高速中央環状線(中央環状線)	
◆都心から約8km、延長約47km	

凡 例	
——	開通済区間
——	2車線
——	4車線
····	事業中
——	4車線
○○○	予定路線
——	6車線



※1 資機材の調達等が順調な場合

※2 大栄JCT~多古IC間は、

1年程度前倒しでの開通を目指す

2025年8月時点

東京外かく環状道路の全体計画

全体計画と幹線道路網図



[JCT・ICは仮称・開通区間は除く]

東京外かく環状道路は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路であり、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークを実現する上で重要な道路です。

関越道から東名高速までの約16kmについては、平成21年度に事業化、平成24年4月には、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)に対して有料事業許可がなされ、国土交通省と共同して事業を進めています。

東京外かく環状道路(関越～東名)の計画概要

(平成19年4月6日 都市計画変更(高架→地下))
(平成27年3月6日 都市計画変更(地中拡幅部))

平面図



計画概要

延長: 約 16 km

高速道路との接続: 3箇所

- ・東名JCT (仮称)
- ・中央JCT (仮称)
- ・大泉JCT

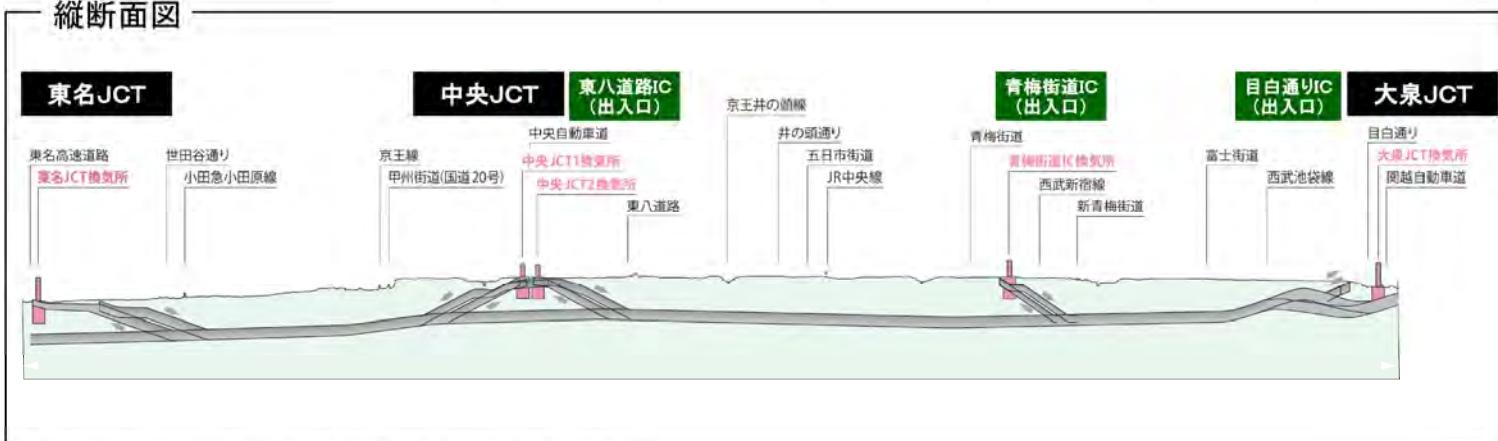
出入口: 3箇所

- ・東八道路IC (仮称)
- ・青梅街道IC (仮称)
- ・目白通りIC (仮称)

構造形式: 地下式

(41m以上の大深度に計画)

縦断面図



(JCT・ICは仮称。開通区間は除く)

トンネル完成イメージ



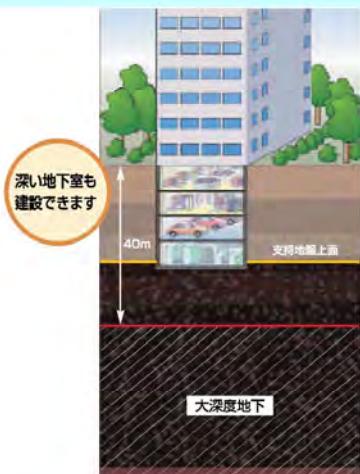
大深度地下利用について

東京外かく環状道路（関越～東名）は、「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」に基づく大深度地下の使用の認可を受け本線トンネルの大部分を地下40m以深の大深度地下としました。これにより、用地取得等を伴う箇所が地上部と大深度地下以浅部のみとなり、地域分断等による地上部の影響が少なくなります。

■大深度地下とは

- ・通常利用されない地下空間（①または②のいずれか深い方の空間）

①地下室の建設のための利用が通常行われない深さ（地下40m以深）



②建築物の基礎の設置のための利用が通常行われない深さ（支持地盤上面から10m以深）

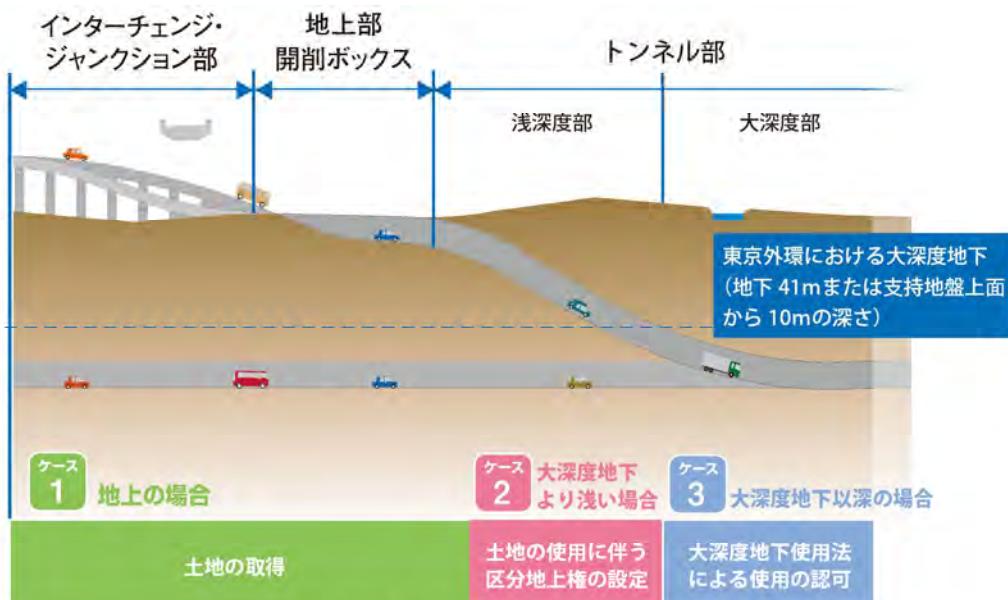


東京外かく環状道路（関越～東名）（以下「東京外環」という）の構造はイメージ図のとおり、主にインターチェンジ・ジャンクション部、地上部開削ボックス及びトンネル部に区分され、トンネル部はさらに浅深度部と大深度部に区分されます。

※浅深度部：トンネルの一部若しくは全ての構造が大深度地下より浅い箇所

（主としてイメージ図ケース2）

大深度部：トンネルの全ての構造が大深度地下以深になる箇所（イメージ図ケース3）



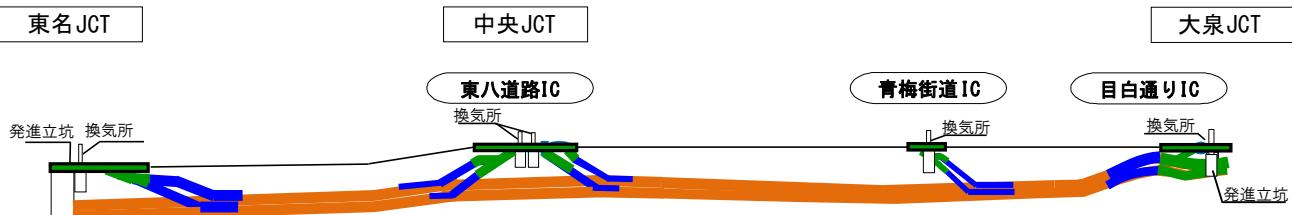
<イメージ図>

用地取得および埋蔵文化財調査の状況

【JCT・ICは仮称、開通区間は除く】

■用地取得区分イメージ

凡例 ■ : 用地買収部 ■ : 区分地上権取得部 ■ : 大深度トンネル部



用地取得の状況

令和7年12月末

		東名JCT	中央JCT	青梅街道IC	大泉JCT	合計
面積ベース	買収	99%	99%	41%	99%	94%
	区分地上権	100%	97%	75%	100%	94%
	合計	99%	99%	57%	99%	94%
件数ベース	買収	97%	99%	60%	99%	95%
	区分地上権	100%	95%	74%	100%	93%
	合計	98%	98%	68%	99%	94%

埋蔵文化財調査の状況

令和7年12月末

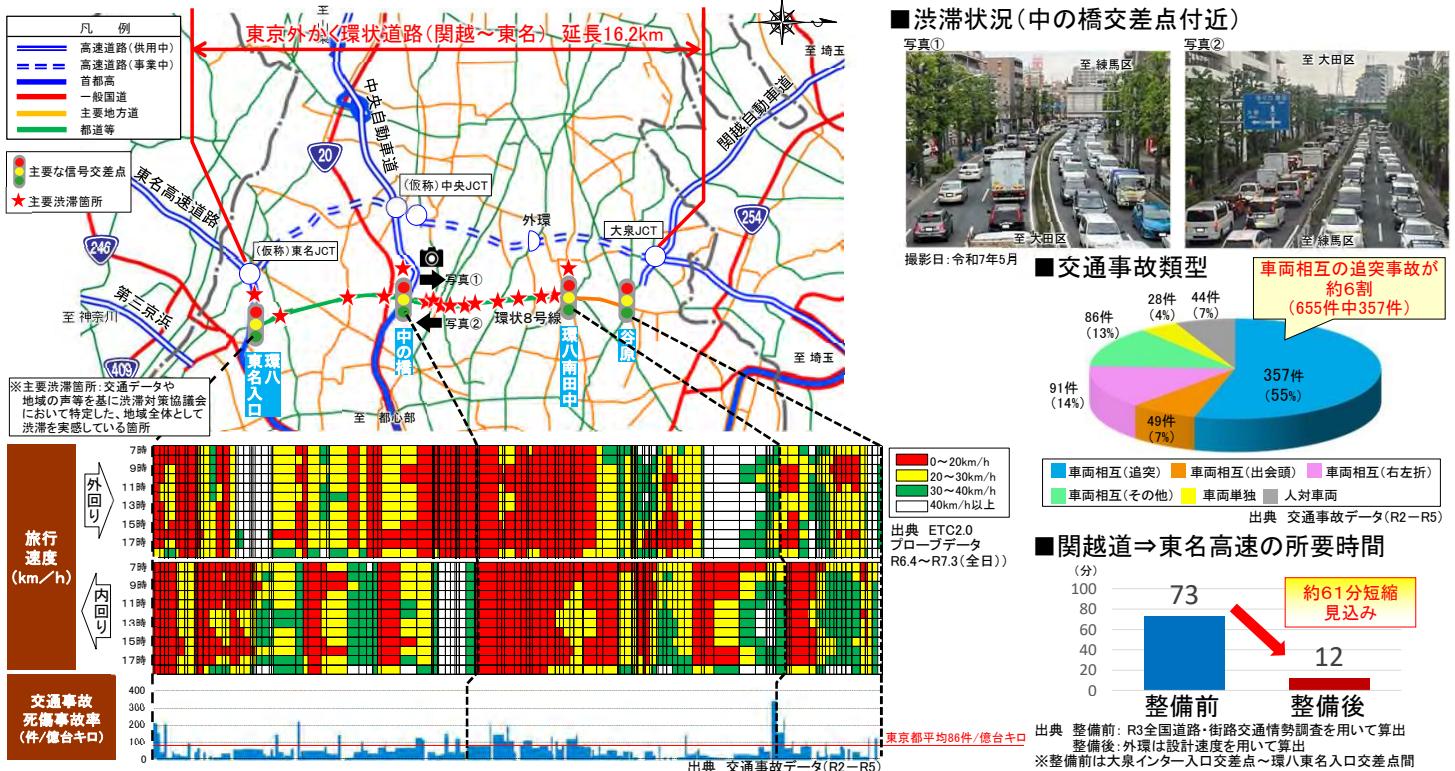
埋蔵文化財調査対象地のうち着工可能な面積の割合
$$\text{※進捗率} = \frac{\text{調査済み面積}}{\text{調査対象面積}}$$

	東名JCT	中央JCT	青梅街道IC	大泉JCT	合計
進捗率	98%	100%	0%	100%	88%

東京外かく環状道路(関越~東名)沿線の課題

環状8号線の交通状況

- 外環(関越~東名)に並行する環状8号線では、高速道路との交差部周辺で交通渋滞が発生。
- 環状8号線の事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が約6割。
- 外環(関越~東名)の整備により、交通の転換が図られ、交通混雑の緩和、交通事故の減少が期待。



環状8号線周辺の生活道路の交通状況

- 関越道(練馬IC)及び外環(大泉IC)と東名高速(東京IC)を乗り継ぎしている交通の約1割が、環状8号線周辺の生活道路を抜け道として利用。
- 環状8号線周辺の生活道路の交通事故件数は、都内の市区町村道と比較して9倍~12倍。
- 外環(関越~東名)の整備により、抜け道利用交通が転換することで、生活道路の安全性向上が期待。

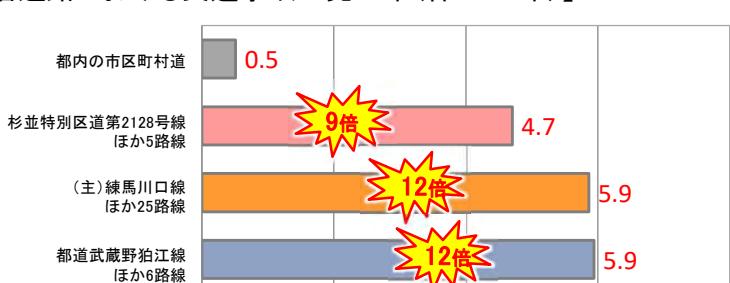
■環状8号線周辺道路の抜け道



【練馬IC・大泉IC⇒東京ICを乗り継ぐ交通の割合】



【生活道路における交通事故の発生率(件/km・年)】



出典 「交通事故発生マップ」 警視庁HP 令和6年
「交通事故統計年報」財団法人交通事故統合分析センター 令和6年
「道路統計年報」国土交通省 令和6年

東京外かく環状道路(関越~東名)の整備効果 1/2

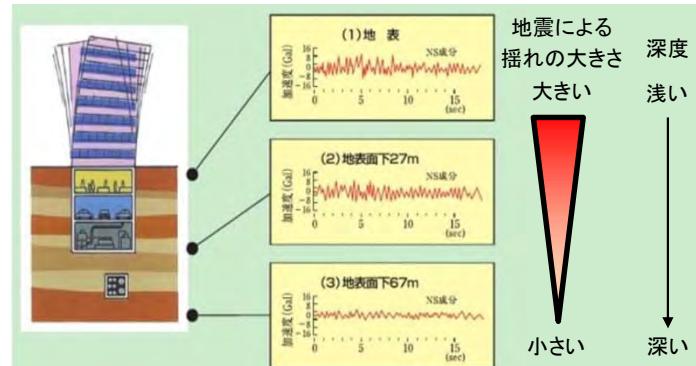
災害時等の代替路の確保

- 首都直下地震(M7クラスの地震)が今後30年以内に発生する確率は70%程度と推定。
- 道路管理者と関係機関は、首都直下地震に備え、都心に向けた八方向を優先啓開ルートに設定(八方向作戦)。
- リダンダンシーの強化により、災害だけでなく、事故などで放射道路が寸断された場合でも都心への経路が確保可能。



■地震に対する安全性について

一般に地震の際の揺れは、地下深くなるほど小さくなる傾向にあるため、**大深度地下空間は地震に対する安全性が高い空間と言える**



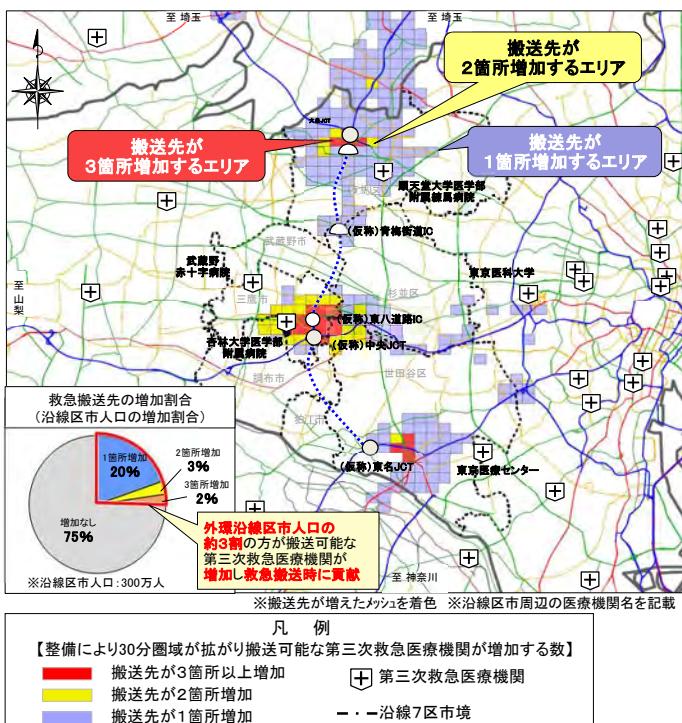
■三環状道路整備によるリダンダンシーの強化(東名高速から東京都心へ至るパターン(試算))

外環(関越~東名)
整備により
経路数が
180ルート増加



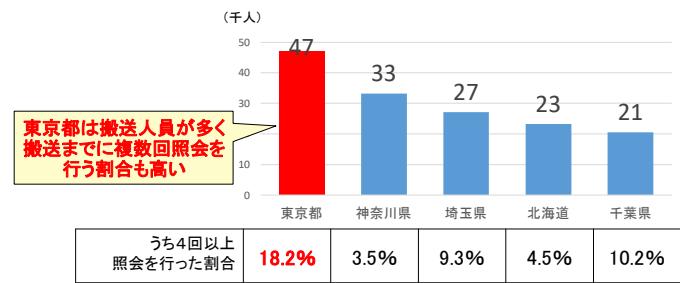
救急医療への支援

- 東京都は重症者の救急搬送人員が最も多く、搬送までに複数回照会を行う割合も高い。
- 外環が整備されることで沿線区市人口の約3割の方が30分以内で搬送可能な第三次救急医療機関の数が増加。
- 外環(関越~東名)が整備されることで救急搬送先の選択肢が増加し、重症者に対する円滑な救急活動を支援。



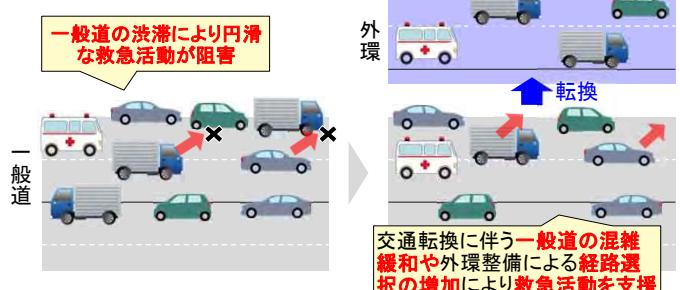
■沿線区市の救急搬送先の増加

【都道府県別重症者以上搬送人員ランキング 上位5位】



■外環(関越~東名)整備により期待される救急活動への効果

【現況】



出典 人口・国勢調査(R2年度 外環沿線区市:300万人)
速度:現況はETC2.0プローブデータ(R6.4~R7.3(全月))。整備後は現況+外環(設計速度80km/h)により算出
※外環沿線区市(練馬区、杉並区、世田谷区、武蔵野市、三鷹市、調布市、狛江市)を対象とした集計

東京外かく環状道路(関越~東名)の整備効果 2/2

企業活動の支援

- 外環(関越~東名)整備による既存路線の渋滞緩和、所要時間の短縮、時間圏域の拡大などを通じて、物流コスト削減、ドライバーの長時間労働緩和、物流品質の向上など企業活動を支援。

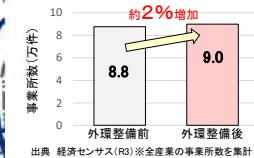
■所要時間の短縮効果



■沿線アクセスの向上

【新規IC整備前後のカバー事業所数】

外環整備で、ICまで20分以内に到達可能な事業所数が約2%増加



【新規IC整備前後のカバー人口】

外環整備で、ICまで20分以内に到達可能な人口が約4%増加



■企業の声

①広域的な企業活動の支援(所要時間の短縮等)

物流業 A社

- 東松山や松戸の配送センターから横浜町田エリアへ荷物を配送する際、中央環状線が混雑しているため配送時間がかかる。
- 外環(関越~東名)整備により、当該エリアへの配送時間短縮や新ルートの設定が期待できる。

※ヒアリング実施日:令和7年6月

②沿線企業の企業活動の支援(運送サービスの向上等)

旅客運送業: B社

- 渋滞の回避や所要時間短縮のために、周辺の生活道路を走行するよう乗客から依頼されることが多い。
- 外環(関越~東名)が整備されると、環八周辺の渋滞が解消して速達性や収益性が向上するだけでなく、事故の減少も期待できる。

※ヒアリング実施日:令和6年8月

③沿線企業の企業活動の支援(ドライバー負荷軽減等)

製造業: C社

- 製造所から港まで製品・部品を搬入する際に、混雑により港の受付時間に間に合わず、待機時間が発生した。
- 外環(関越~東名)整備によって、ICへのアクセス向上や、混雑回避のためにより多くの輸送経路を選択できる。

※ヒアリング実施日:令和7年6月

バスの定時性向上

- 環状8号線は東西に延びる複数の鉄道路線の主要駅間を南北に結ぶバスルートとして利用。
- 環状8号線には主要渋滞箇所が複数存在しており、所要時間(最短・最長)の差にバラツキがあり、定時運行に懸念が存在。
- 外環(関越~東名)が整備されることで、環状8号線の混雑が緩和され、バスの定時性向上が期待。

■環状8号線周辺のバスルート



■企業の声

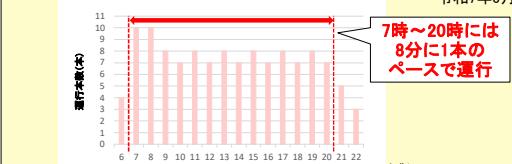
定時性の確保により、余裕時分の有効活用が可能に

バス事業 D社

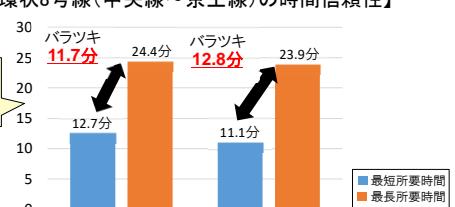


- 路線の中には、渋滞の影響を受け、通過時間が読みにくい時間帯がある。
- 外環(関越~東名)整備により定時性が向上し、ダイヤ作成時に必要所要時間が見込みやすくなれば、運行回数増による利便性向上や、ドライバーの運転時間の管理労力の軽減化が期待される。

【環状8号線利用バス路線 運行本数一例】※ヒアリング実施日:令和7年6月



【環状8号線(中央線~京王線)の時間信頼性】



事業再評価

- ・再評価実施要領に基づき、前回再評価(令和2年度)から5年が経過したことを受け、再評価を実施しました。
- ・令和7年度の第3回(10月9日)及び第4回(10月27日)の関東地方整備局事業評価監視委員会において審議を行った結果、対応方針(原案)の通り事業継続が了承されました。

※関東地方整備局事業評価監視委員会(第4回)資料東京外かく環状道路(関越～東名)... https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000929589.pdf

6. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・外環(関越～東名)は、首都圏の都心方向に集中する交通を適切に分散導入し、都心に起終点を持たない交通をバイパスすることで、首都圏の慢性的な交通渋滞の緩和、周辺の生活道路の通過交通の削減による安全性の向上が期待される。
- ・本事業の整備により、羽田空港・京浜港と背後圏を結ぶ広域ネットワークが形成され、輸送時間短縮、定時性の向上等により企業活動への支援、物資流動の円滑化、国際観光の発展へ寄与。
- ・首都直下地震の災害発生時に、被災地への救援ルートの確保等の視点から安全・安心な国土づくりが必要。
- ・費用便益比(B/C)は4.4(1.2)である。※()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・本事業の用地取得率は約94%。(令和7年7月末時点 面積ベース)
- ・東名側については平成29年2月にシールドマシンが発進し、約4.4km、大泉側についても平成31年1月にシールドマシンが発進し、約4.3km掘進中。(令和7年7月末時点)
- ・東名側本線トンネル(南行)の直上にて令和2年10月に陥没・空洞事故が発生し、現在地盤補修等を実施中。
- ・各JCTにおいては改良工事等を実施中。
- ・合意形成については、構想段階からPI(パブリックインボルブメント)の取組を導入し、計画を具体化させ、事業を進捗させており、引き続きPI手法を活用し、事業への理解をいただく取組を継続。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・大泉JCTにおけるパイプルーフ接続方法の見直しや、東名JCTにおける仮設物の構造変更により約5億円のコスト縮減を実施。
- ・今後も継続的にコスト縮減方策を検討し、コスト管理に努める。

(4) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、首都圏の慢性的な交通渋滞の緩和、沿道環境の改善、周辺の生活道路の安全性の向上、企業活動への支援、臨海部(羽田空港等)とのアクセス性向上、災害発生時の被災地への救援ルートの確保の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが妥当と考える。

<委員からの主な意見>

- ・首都圏三環状道路は、首都圏の経済や生活を支える重要な基幹インフラであり、東京外かく環状道路(関越～東名)は、再発防止対策等を徹底し、安全確保を最優先とした上で、1日も早い開通・供用開始が望まれる。
- ・陥没空洞事故を受けた地域住民への説明や、事故の再発防止に対する技術的な課題に対して、対応や検討ができていることを確認した。
- ・各事業の特性を踏まえた、多様な経済効果などの把握手法について、検討いただきたい。
- ・前回の付帯意見への対応は、陥没事故への対応にも該当することから、引き続き行うものとし、原案通り了承とする。

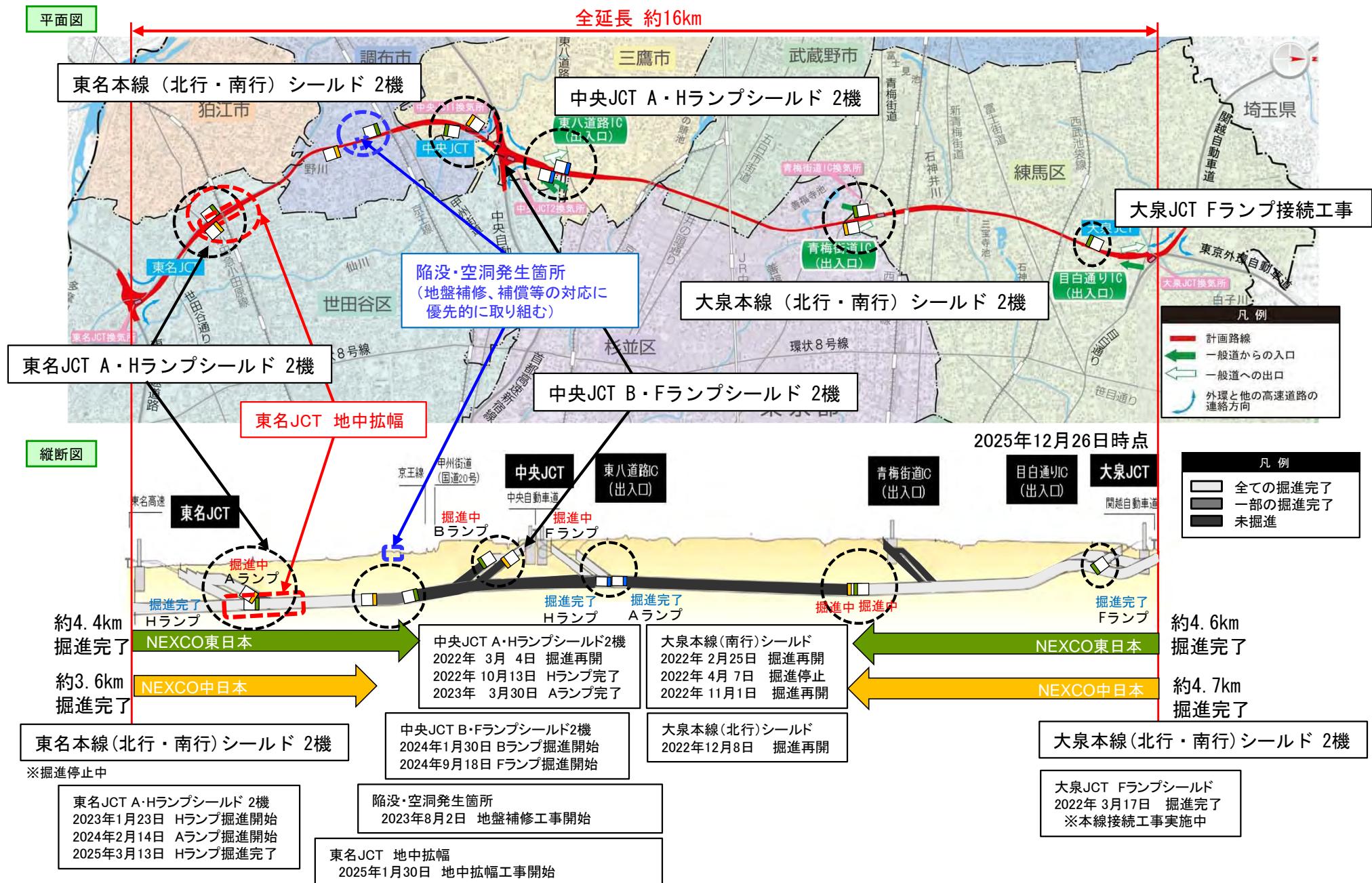
【前回(R2)付帯意見】

- ① 早期の完成と供用に努めること。
- ② コスト縮減を徹底するとともに、事業費増の要因を分析し、厳格なコスト管理を行うこと。
- ③ 事業進捗について、定期的に関係自治体と共有するなど引き続き事業の透明性を高めること。
- ④ 事業の必要性や現場で行われている事業の工夫などを社会一般に知ってもらえるよう、わかりやすい情報発信を行うこと。

▲対応方針(原案)について(第4回監視委員会資料 抜粋)

▲委員からの主な意見(第4回監視委員会 審議結果 抜粋)

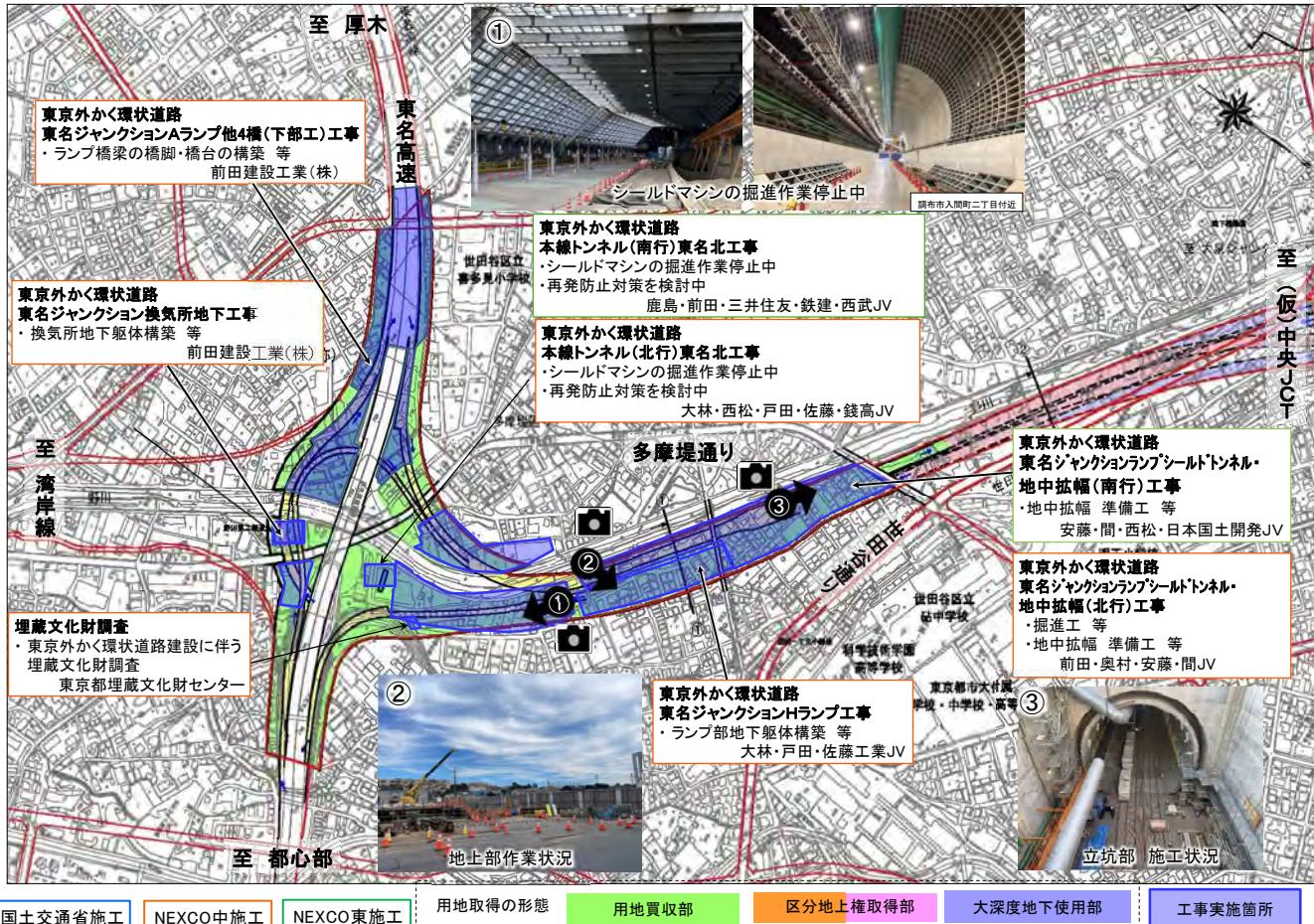
東京外かく環状道路(関越~東名) 現在の状況



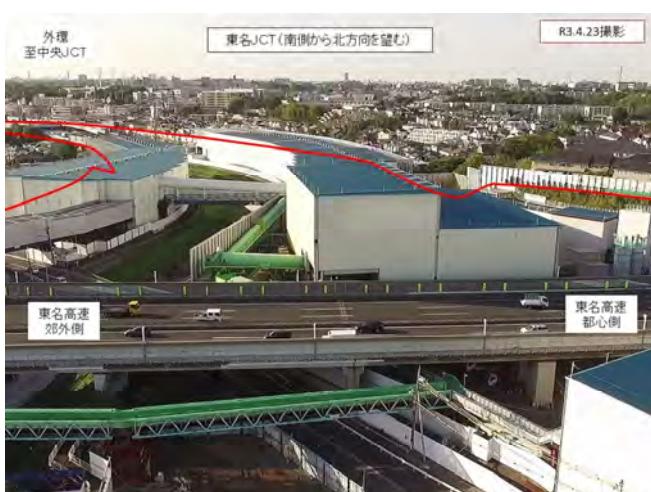
現在の状況【東名JCT】

工事の状況

令和7年11月現在



空撮写真



[令和3年4月時点]

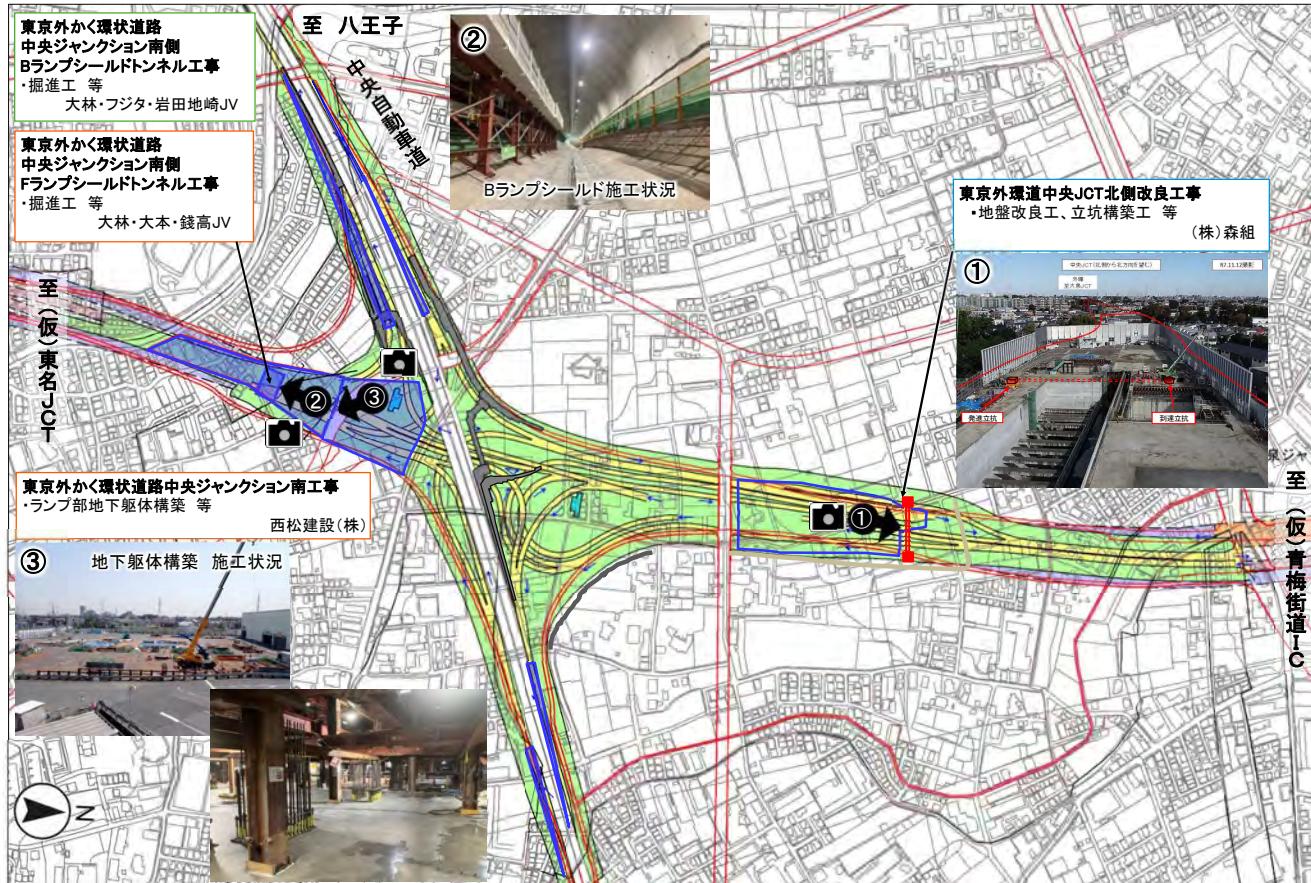


[令和7年11月時点]

現在の状況【中央JCT】

工事の状況

令和7年11月現在



国土交通省施工 NEXCO中施工 NEXCO東施工 用地取得の形態 用地買収部 区分地上権取得部 大深度地下使用部 工事実施箇所

空撮写真



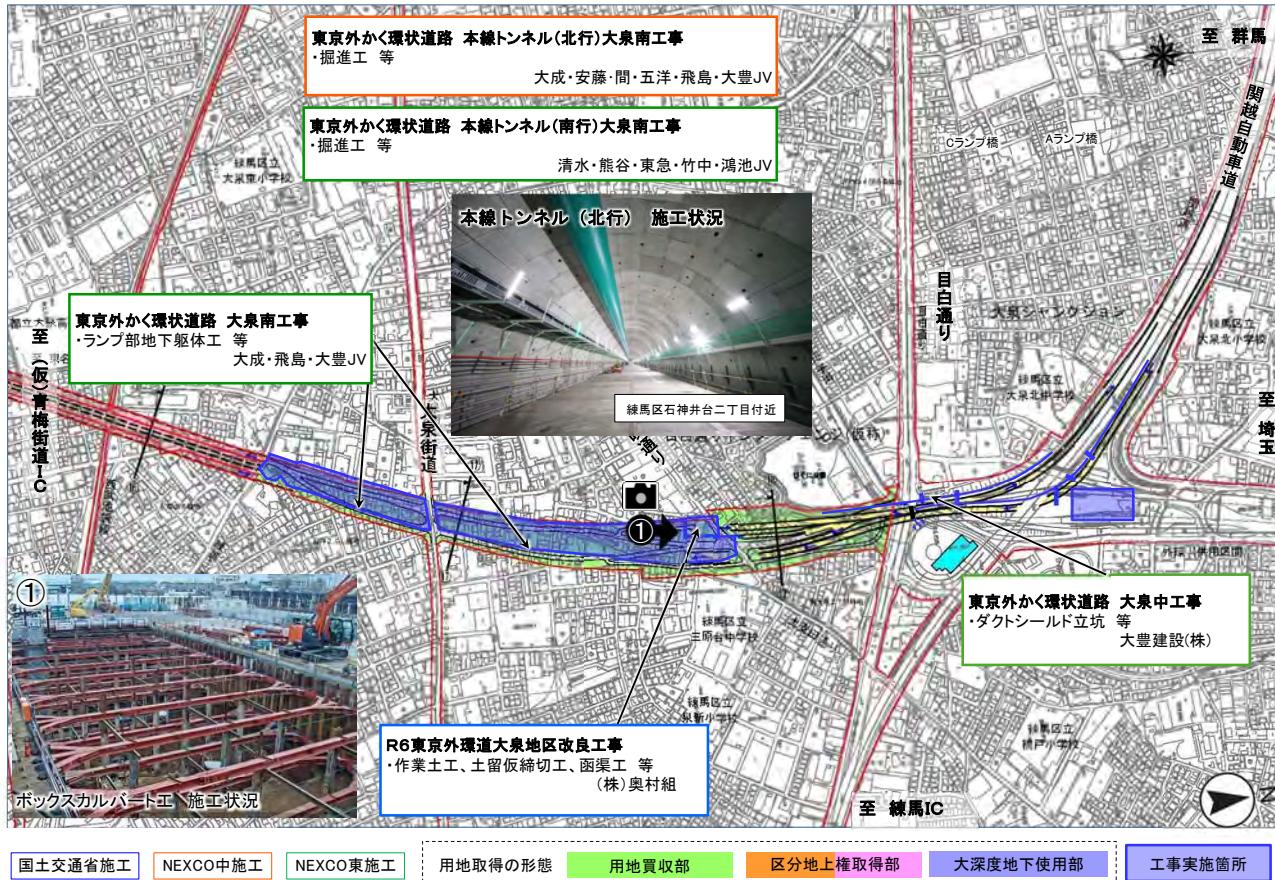
[令和7年11月時点]

[令和7年11月時点]

現在の状況【大泉JCT】

工事の状況

令和7年11月現在



空撮写真

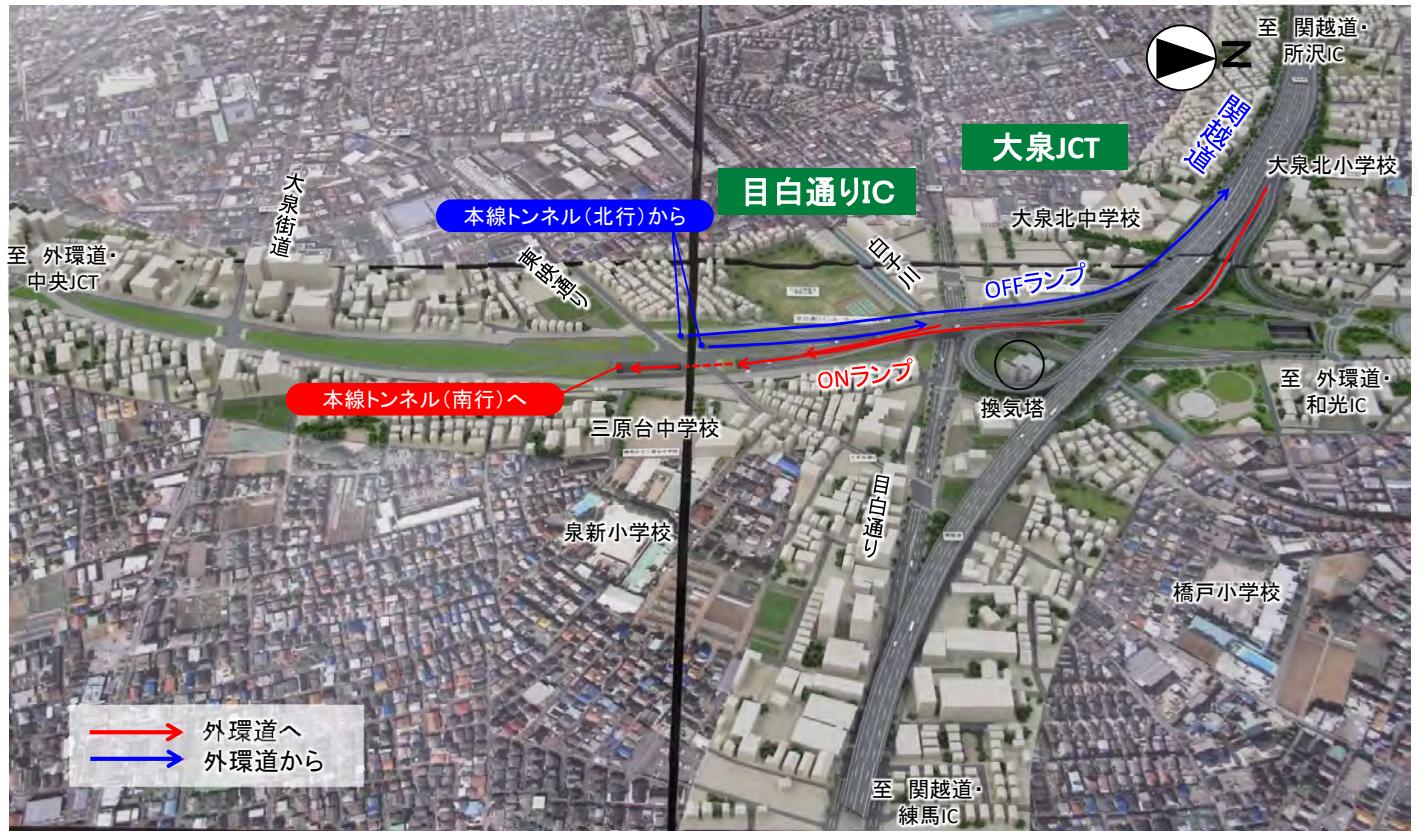


[令和7年11月時点]



[令和7年11月時点]

大泉JCT部の工事【完成イメージ】



大泉JCT部の工事【本線分合流部】

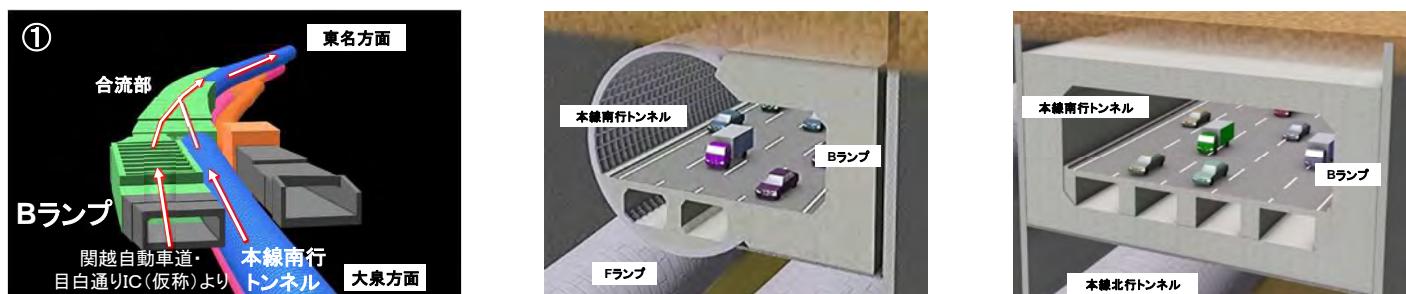
○Bランプ開削区間は、関越自動車道・目白通りIC(仮称)から本線南行トンネル(東名方面)へ行くための合流部になっており、現在は地上部から開削を行っています。

○Fランプ接続区間は、本線北行トンネルから関越自動車道(新潟方面)・目白通りIC(仮称)へ行くための分流部になっており、Fランプシールドの掘進は完了し、現在は曲線パイプルーフ等の施工を行っております。

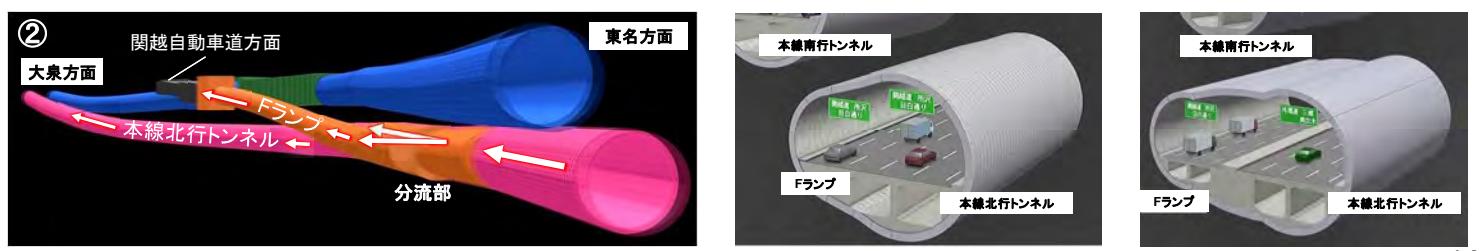
工事全体位置図



Bランプ完成イメージ



Fランプ完成イメージ



東映通り切り回しについて

- 東映通りでは、工事の進捗にあわせて道路の切り回しを行っています。
- 周辺の住民の皆様や、通行される皆様にはご迷惑をおかけいたしますが、ご理解とご協力をお願いいたします。

■位置図・施工状況



■東映通り切り回しについて(施工箇所)

・現時点(令和7年12月末 現在)

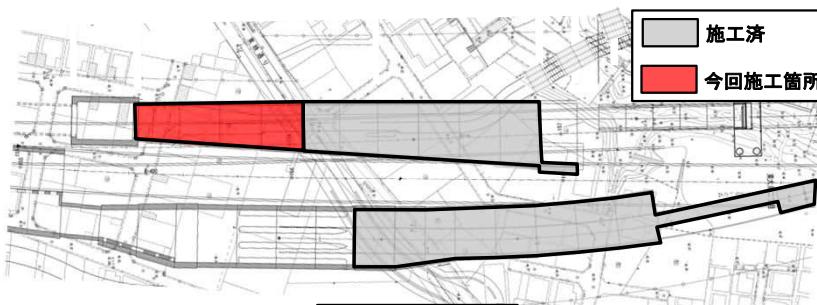


・復旧後(令和8年夏頃)



大泉JCT部の工事【ランプボックス】

位置図



断面図(A-A)



大泉JCT部

大泉JCT部	
工事名称	R6東京外環道大泉地区改良工事
発注者	国土交通省 関東地方整備局
施工者	(株)奥村組
工事内容	・開削によるランプボックスの構築(開削工) ・東映通りの復旧工事

施工イメージ

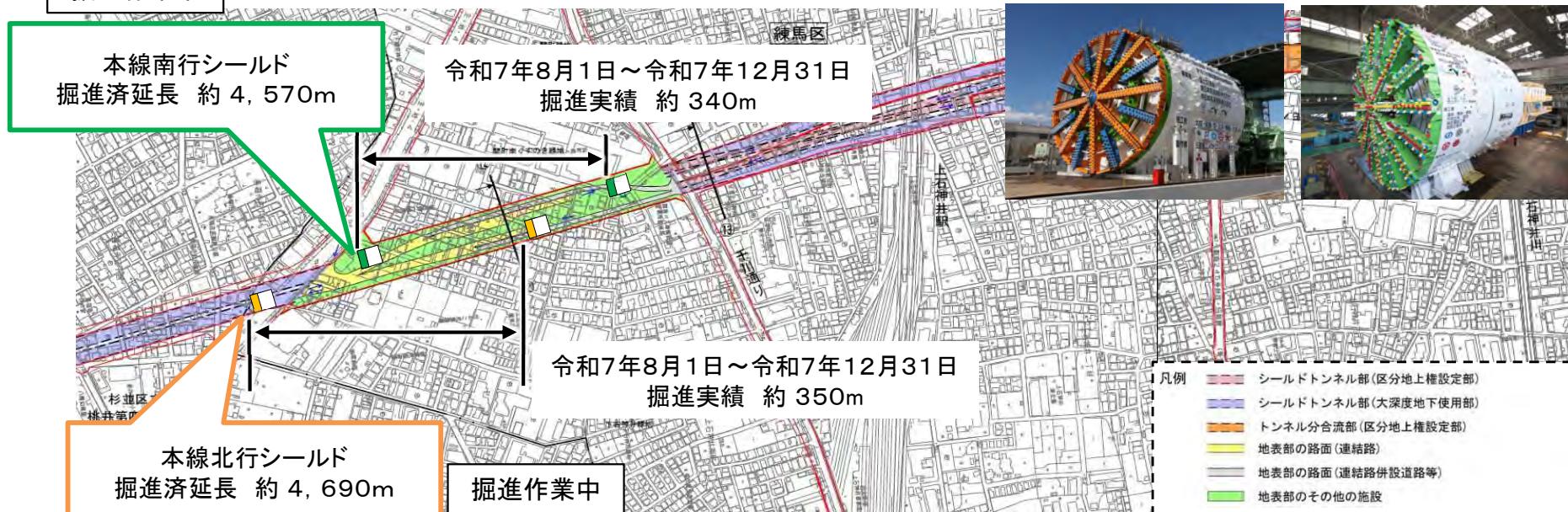


大泉側本線シールドトンネル工事の概要

位置図



掘進作業中



本線北行シールド

工事名称	東京外かく環状道路 本線トンネル(北行) 大泉南工事
発注者	中日本高速道路(株) 東京支社
施工者	大成・安藤・間・五洋・飛島・大豊 特定建設工事共同企業体
工事内容	<ul style="list-style-type: none"> 泥土圧シールド シールド機外径 $\phi 16.1\text{m}$、セグメント外径 $\phi 15.8\text{m}$ 延長約6,970m

本線南行シールド

工事名称	東京外かく環状道路 本線トンネル(南行) 大泉南工事
発注者	東日本高速道路(株) 関東支社
施工者	清水・熊谷・東急・竹中土木・鴻池組 特定建設工事共同企業体
工事内容	<ul style="list-style-type: none"> 泥土圧シールド シールド機外径 $\phi 16.1\text{m}$、セグメント外径 $\phi 15.8\text{m}$ 延長約6,990m

現場写真【大泉JCT 本線トンネル(南行)工事】



シールドマシンカッター部の投入・組立を行っている状況
(平成30年4月27日)



シールドマシンの後続台車の組立状況
(平成30年10月25日)



シールドマシン組立状況の前景写真
(平成30年10月25日)



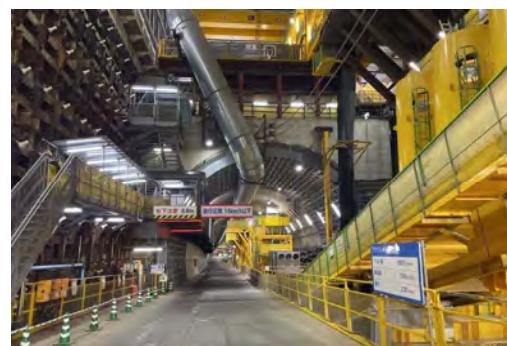
外環道のベルトコンベヤーの設置が完了した状況
(令和元年5月14日)



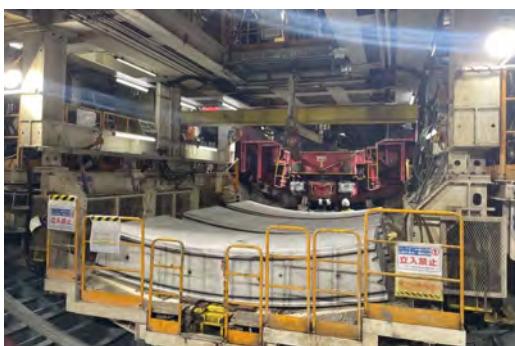
掘削した土砂をベルトコンベヤーで搬送する状況
(令和元年9月18日)



構築されたトンネル内(RCセグメント)
(令和7年12月9日)



発進立坑部の状況
(令和7年12月9日)



掘進状況
(令和7年12月9日)



構築されたトンネル内(鋼製セグメント)
(令和7年12月9日)

現場写真【大泉JCT 本線トンネル(北行)工事】



シールドマシンカッタ一部の投入・組立を行っている状況
(平成30年6月22日)



シールドマシンの後続台車の組立状況
(平成30年9月18日)



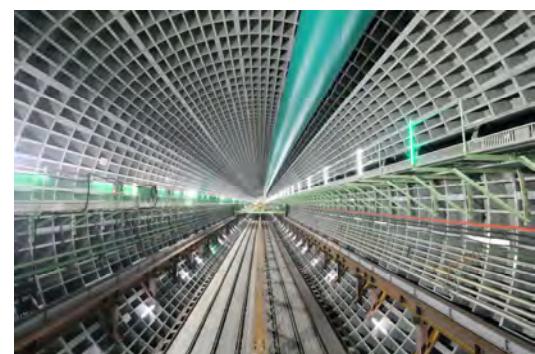
シールドマシン組立完了状況
(平成31年1月27日)



床版構築状況
(令和7年10月22日)



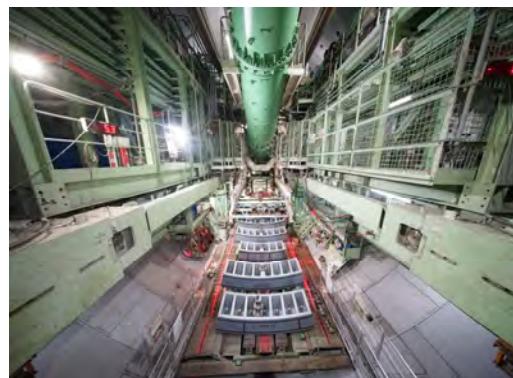
掘削した土砂をベルトコンベヤーで搬送する状況
(令和5年12月21日)



構築されたトンネル内(鋼製セグメント)
(令和7年9月16日)



構築されたトンネル内(RCセグメント)
(令和7年9月27日)



セグメント組立状況
(令和7年11月23日)



セグメント搬送状況
(令和7年11月13日)

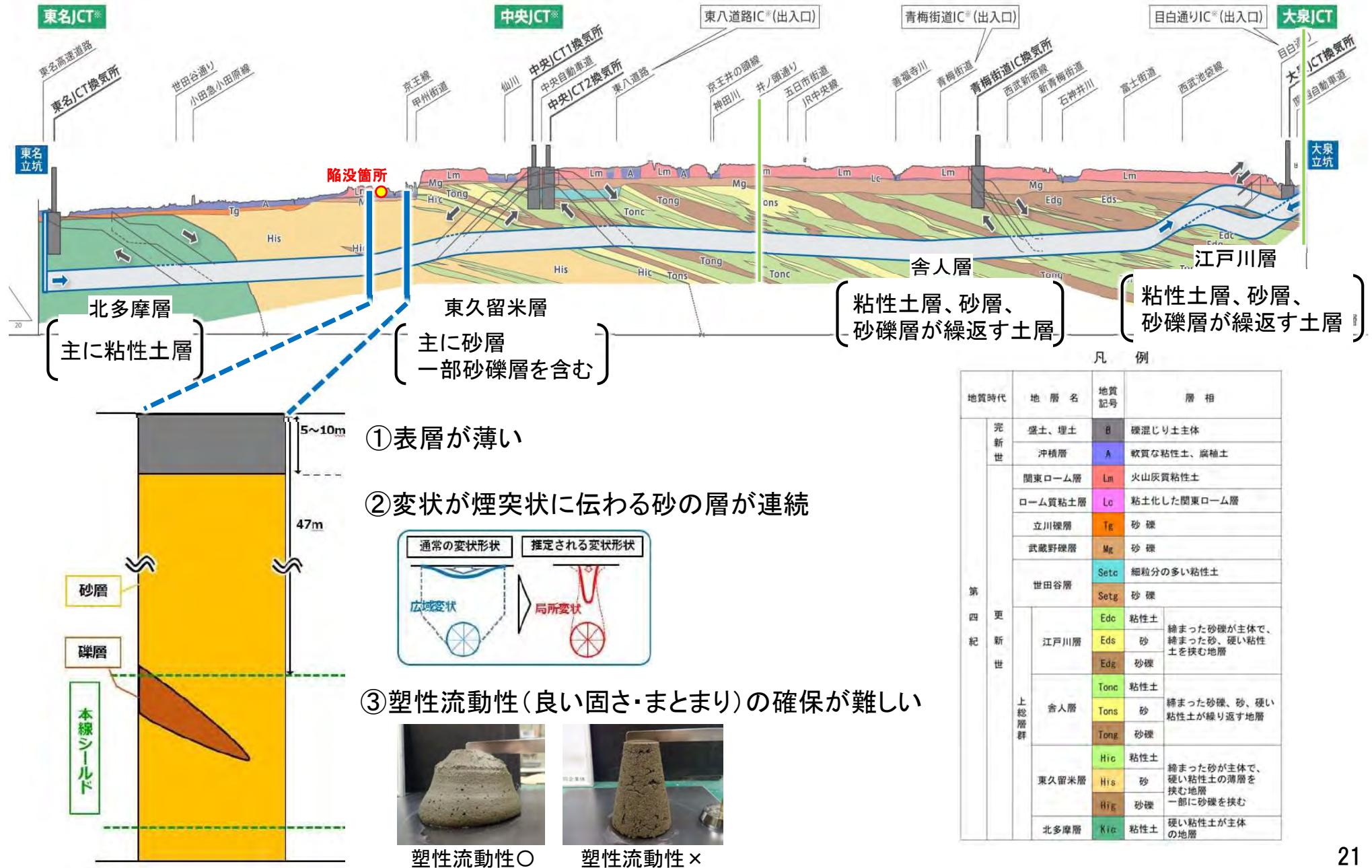
シールドマシンの動画



■ 動画はこちら

陥没箇所周辺の地盤

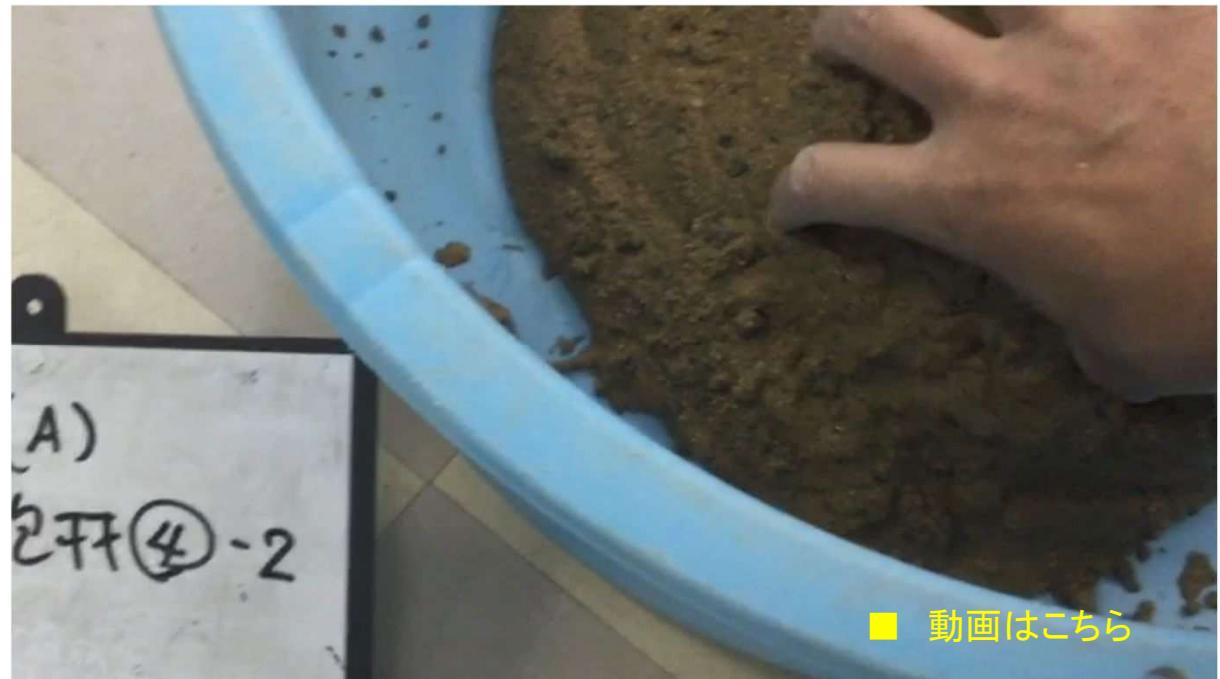
地質状況



塑性流動性(良い固さ・まとまり)

塑性流動性あり

- ・良い固さ
- ・まとまり



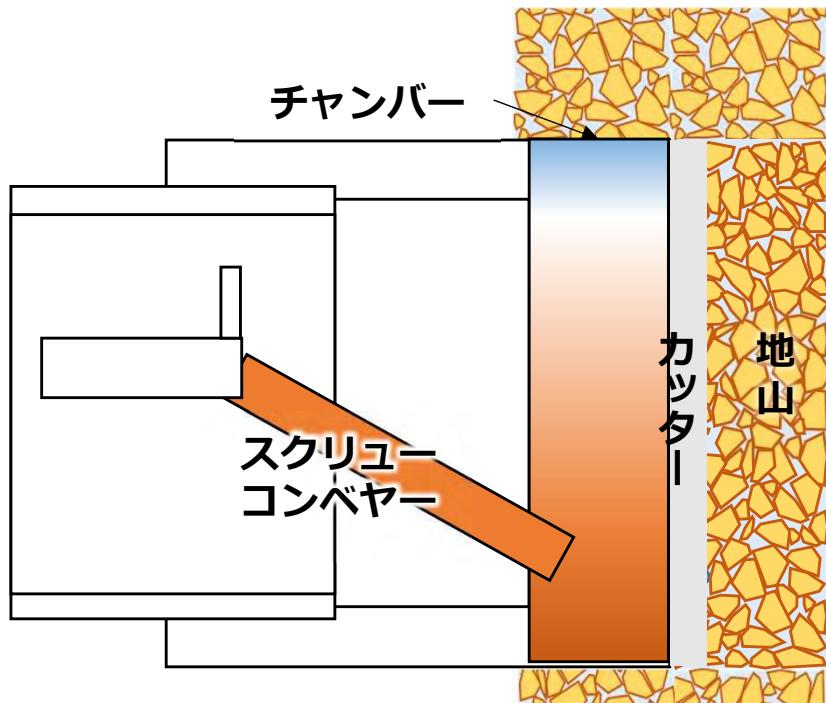
塑性流動性なし

- ・固すぎる
(柔らかすぎてもだめ)
- ・まとまりがない

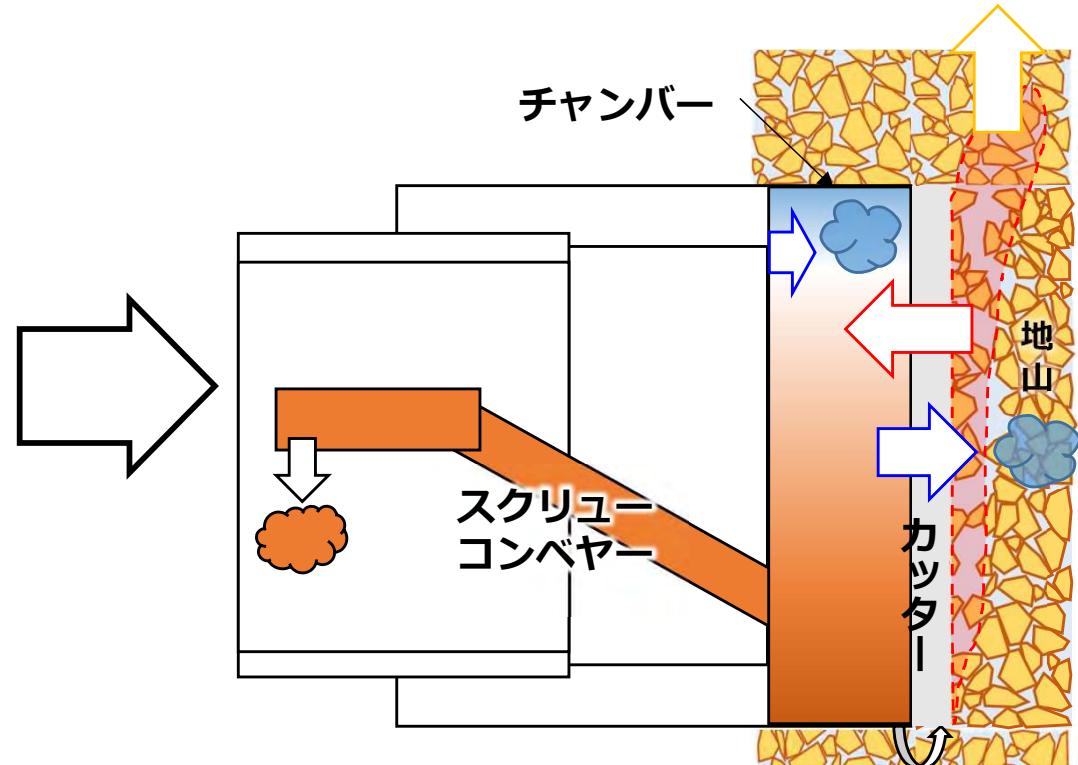


陥没・空洞の原因

〈事故発生箇所付近での夜間停止〉



〈翌朝の工事〉



- 夜間の停止中に削った土と添加材が分離
- 下部に土砂がたまり、土が締め固まってしまった
- 翌朝、カッターが回らなくなってしまった

- 回らなくなったカッターを回すため、特別な作業を行った時に、地山の土が過剰に入り込んでしまい、その後の掘進において、土を取り込みすぎた
- シールドマシン上部にゆるみが発生
- 上方に煙突状に伝わり陥没・空洞が発生

事故を踏まえた対応

■陥没・空洞の原因

〈事故発生箇所付近での夜間停止〉

- 夜間の停止中に削った土と添加材が分離
- 下部に土砂がたまり、土が締め固まってしまった
- 翌朝、カッターが回らなくなってしまった

■対応

対応 I

- 掘進停止中も、土の締め固まりを生じさせません

対応 II

- 取り込んだ土の量を丁寧に把握します

〈翌朝の工事〉

- 回らなくなったりカッターを回すため、特別な作業を行った時に、地山の土が過剰に入り込んでしまい、その後の掘進において、土を取り込みすぎた
- シールドマシン上部にゆるみが発生
- 上方に伝わり陥没・空洞が発生



対応 III ○お住まいの皆さまの安全・安心を高めます

- ・振動・騒音をできるだけ低減します
- ・地表面などのモニタリングを強化します
- ・積極的に情報提供を行います
- ・緊急時にも安心できる対応を整えます

対応Ⅰ：掘進停止中も、土の締め固まりを生じさせません

ポイント

様々な条件でも土の締め固まりを生じさせない添加材を確認

原因と対応

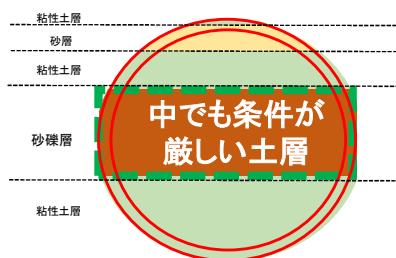
- 夜間の停止中に削った土と添加材が分離
- 下部に土砂がたまり、土が締め固まってしまった
- 翌朝、カッターが回らなくなってしまった



- 停止中も土が締め固まらない添加材を実験で確認
- 実際には出現しがたい厳しい条件でも実験

具体的な対応

- 実際の掘削断面で特に条件の厳しい断面と、
その中でも条件が厳しい土層が全断面に現れた断面
で添加材と土を配合する実験
- 添加材と混ぜた土が長期停止でも分離しないか確認
- これらを複数の添加材で実験し、適した添加材を確認
(実際の掘削断面で特に条件の厳しい断面) (中でも条件が厳しい土層
が全断面に現れた想定)



中でも条件が
厳しい土層

全断面に
出現したと
想定

実験の様子

- 厳しい条件も含め、複数の添加材を用いることで
締め固まりが起こらないことを確認

添加材	材令	添加直後	7日後 (年末年始等の長期停止を想定)
気泡材		 	  ○(分離していない) 粘性が無く 固まっている
鉱物系 (ベントナイト)		 	  ○(分離していない) まとまりが無く バラバラになっている

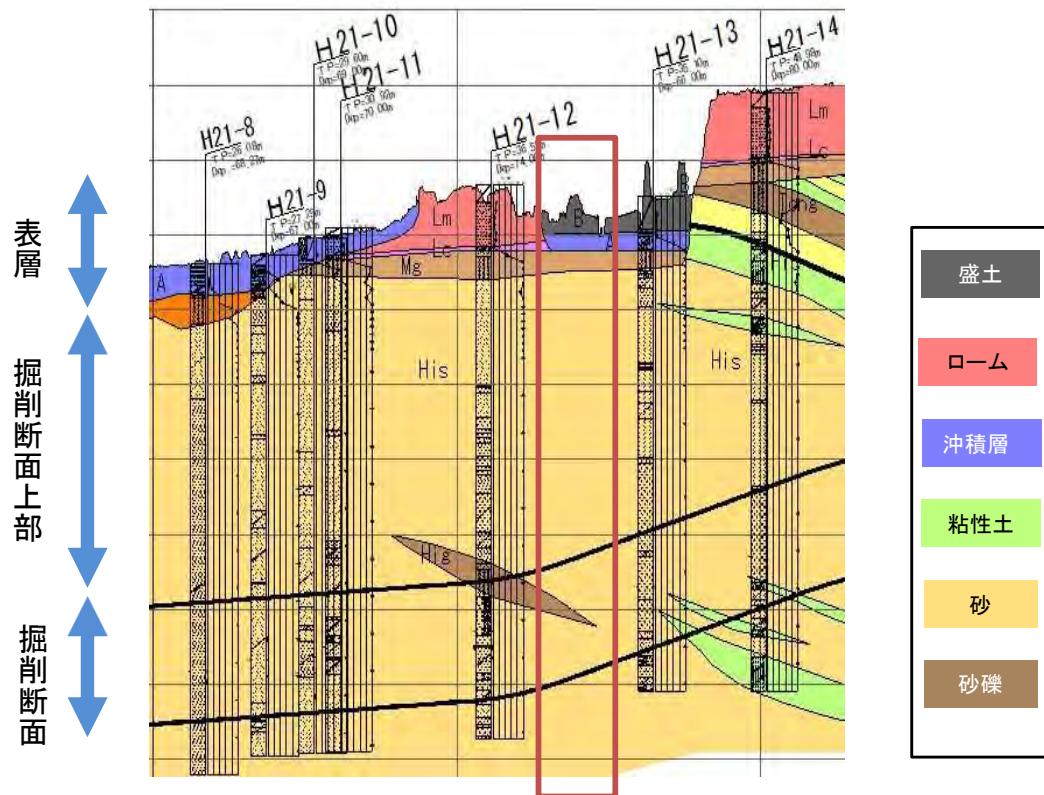
まとめ

- いずれの条件でも締め固まりが起こらない添加材を確認
- これら複数の添加材を常に使用可能な状態とする
- 添加材の調整に活用するため、新たなボーリング調査を実施
- 課題発生時の対応を事前に取り決め

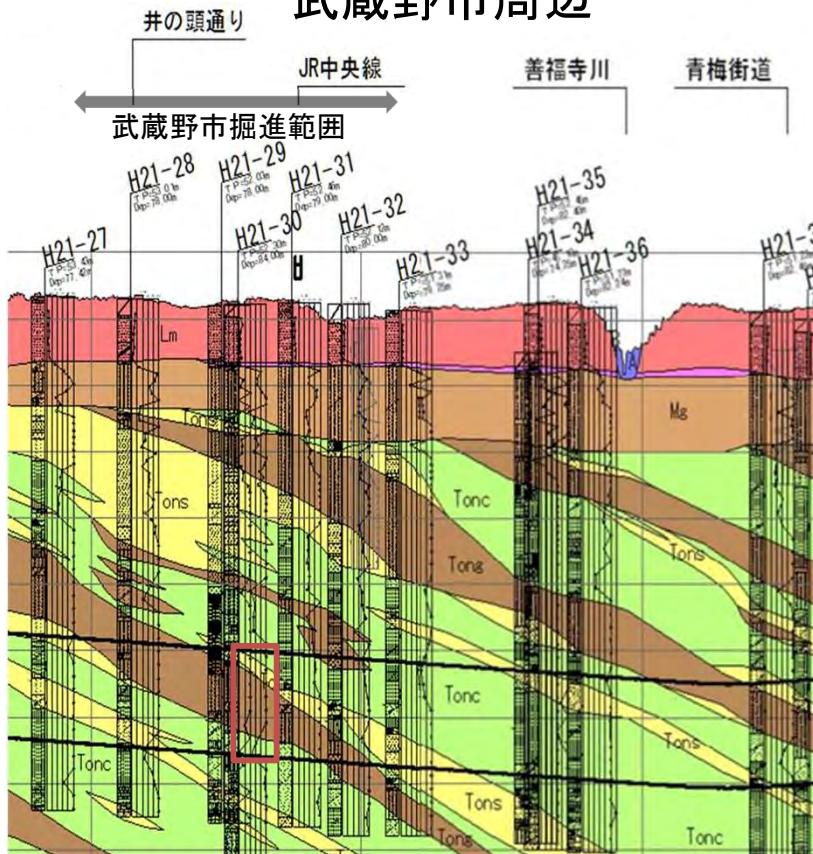
対応Ⅰ：掘進停止中も、土の締め固まりを生じさせません

大泉側本線シールドトンネル工事の地盤概要について【武蔵野市】

陥没箇所周辺



武蔵野市周辺



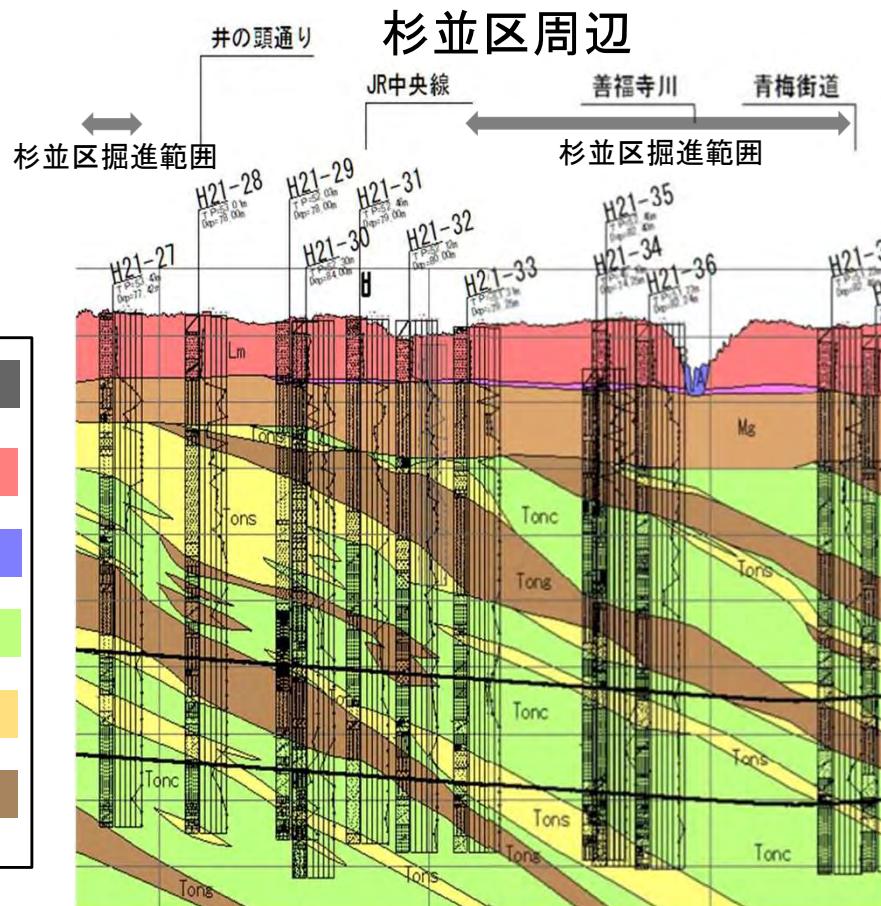
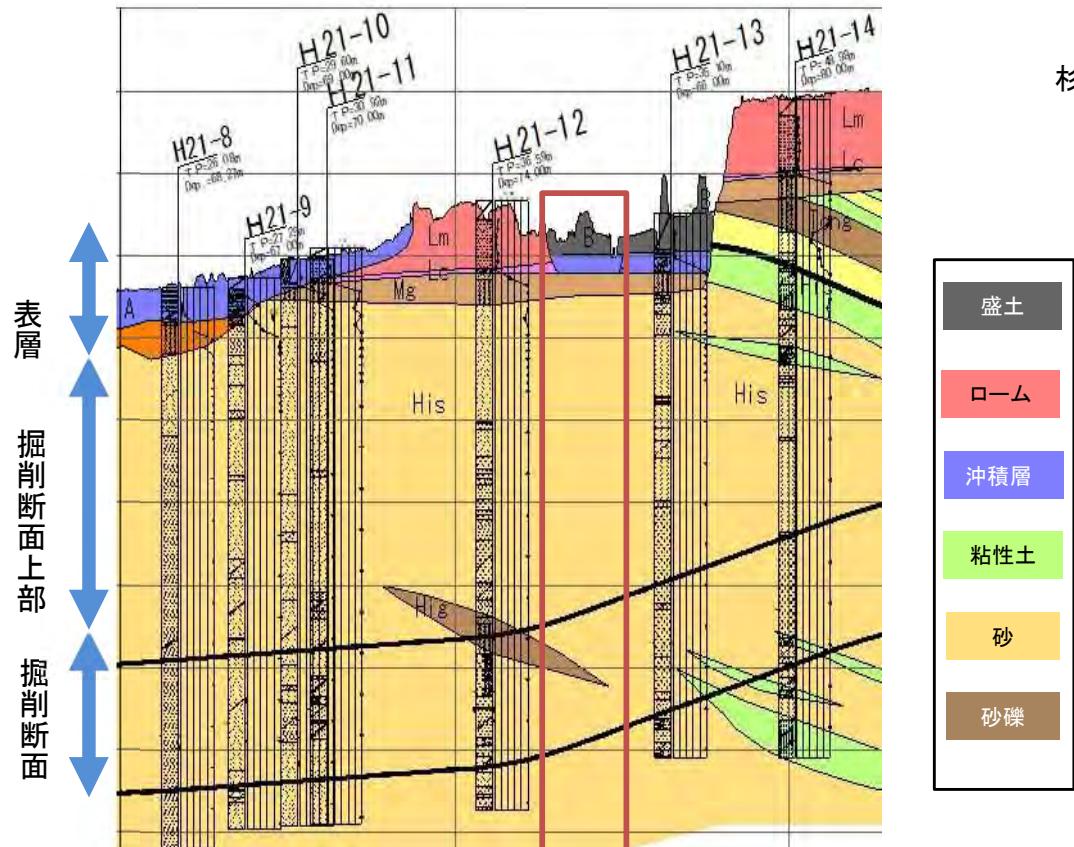
地質	東久留米層
表層	厚さ <u>5~10m</u> の埋土(<u>他区間より薄い層厚</u>) ローム層・武蔵野礫層
掘削断面上部	単一の砂層で <u>流動化しやすい層が地表面まで連続</u> (変状が煙突上に伝わりやすい)
掘削断面	<u>細粒分が少なく、均等係数が小さいため、自立性が乏しく、礫が卓越して介在</u>

地質	舍人層
表層	厚さ <u>15~20m</u> 程度のローム層・武蔵野礫層
掘削断面上部	舍人層の砂、礫、粘性土層などが互層 <u>流動化しにくい粘土層が全域に存在</u>
掘削断面	互層(礫・砂・粘性土) 全域に粘性土層が介在 <u>H21-30に細粒分が少なく、均等係数が小さい層が存在</u>

対応Ⅰ：掘進停止中も、土の締め固まりを生じさせません

大泉側本線シールドトンネル工事の地盤概要について【杉並区】

陥没箇所周辺



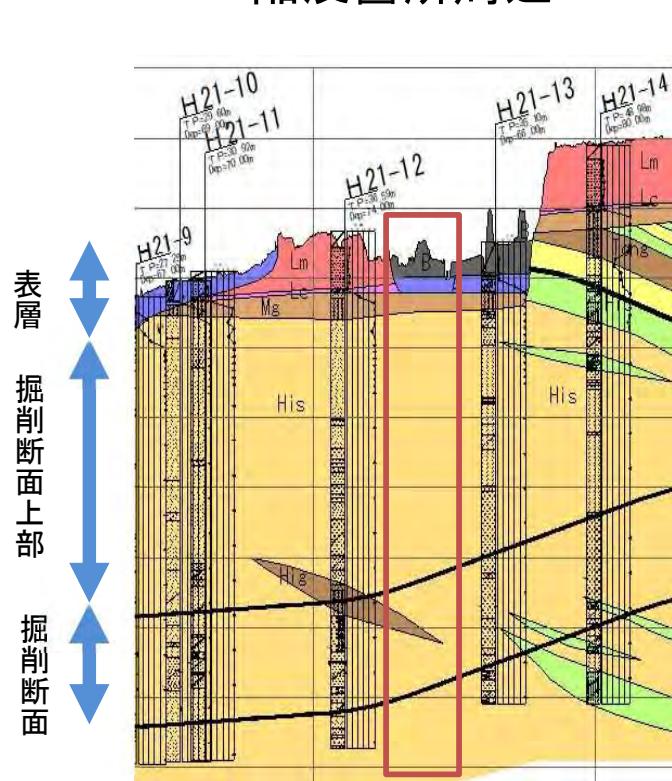
地質	東久留米層
表層	厚さ <u>5~10m</u> の埋土(他区間より薄い層厚) ローム層・武蔵野礫層
掘削断面上部	単一の砂層で <u>流動化しやすい層が地表面まで連続</u> (変状が煙突上に伝わりやすい)
掘削断面	<u>細粒分が少なく、均等係数が小さいため、自立性が乏しく、礫が卓越して介在</u>

地質	舍人層
表層	厚さ <u>15~20m</u> 程度のローム層・武蔵野礫層
掘削断面上部	舍人層の砂、礫、粘性土層などが互層 <u>流動化しにくい粘土層が全域に存在</u>
掘削断面	互層(礫・砂・粘性土) <u>全域に粘性土層が介在</u>

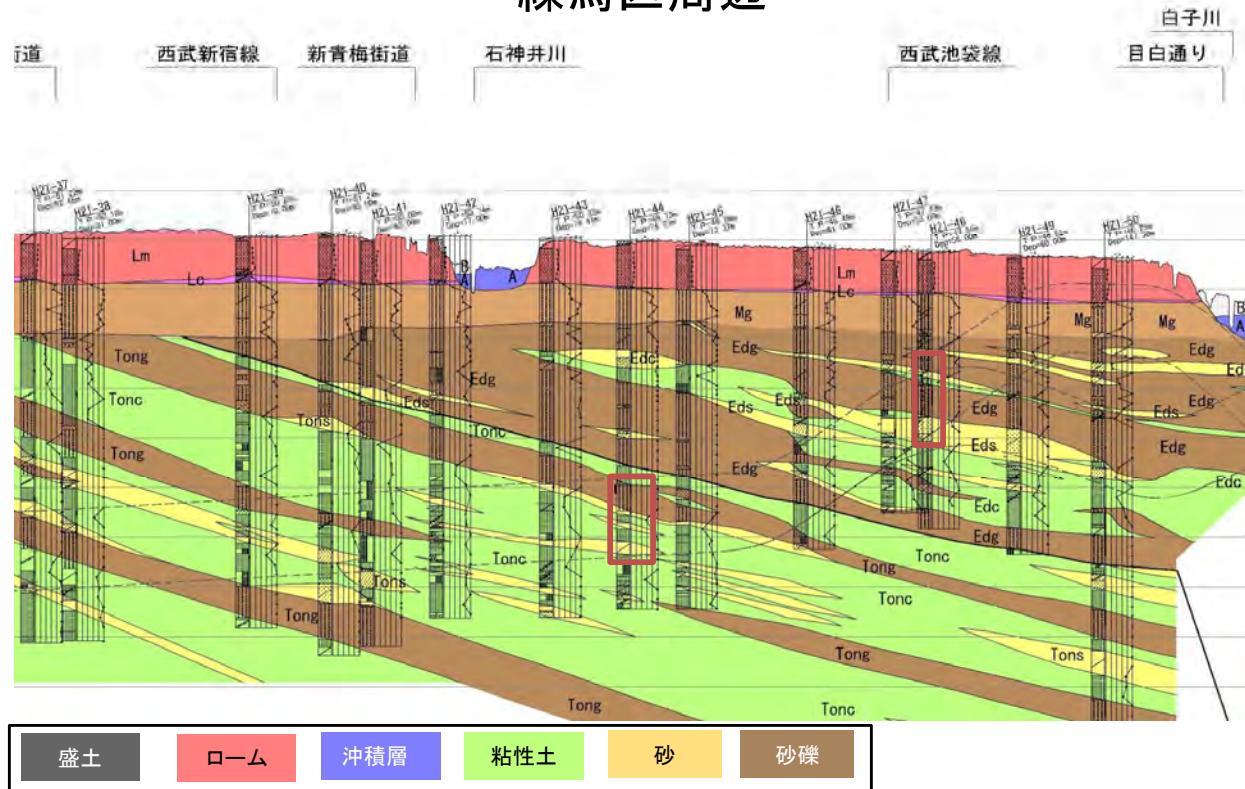
対応Ⅰ：掘進停止中も、土の締め固まりを生じさせません

大泉側本線シールドトンネル工事の地盤概要について【練馬区】

陷没箇所周辺



練馬区周辺



地質	東久留米層	地質	舍人層	江戸川層
表層	厚さ5~10mの埋土(他区間より薄い層厚) ローム層・武蔵野礫層	表層	厚さ15~20m程度のローム層・武蔵野礫層	厚さ15~20m程度のローム層・武蔵野礫層
掘削断面上部	単一の砂層で <u>流動化しやすい層が地表面まで連続</u> (変状が煙突上に伝わりやすい)	掘削断面上部	舍人層の砂礫、砂、粘性土層などが互層 <u>流動化しにくい粘土層が全域に存在</u>	江戸川層の砂礫、砂、粘性土層などが互層 <u>流動化しにくい粘土層が全域に存在</u>
掘削断面	<u>細粒分が少なく、均等係数が小さいため、自立性が乏しく、礫が卓越して介在</u>	掘削断面	互層(礫・砂・粘性土) 全域に粘性土層が介在 H21-44に細粒分が少ない層が一部存在	互層(礫・砂・粘性土) 全域に粘性土層が介在 H21-48に細粒分が少ない層が一部存在

対応Ⅰ：掘進停止中も、土の締め固まりを生じさせません

ポイント

掘進地盤に適した添加材の選定等をするために、以下4種類の添加材で、事前配合試験を行っています。

	CASE-1	CASE-2	CASE-3	CASE-4
添加材種別	気泡材(標準配合)	気泡材(高濃度配合)	気泡材+鉱物系 (気泡材の助材として使用)	鉱物系 (単体で使用)
外観			 	
特徴	標準的に使用を予定している気泡材	標準的な気泡材に対し、強度の高い気泡を得ることを目的として、起泡剤溶液の配合を変えた気泡材	気泡材の添加と同時に、助材として鉱物系を添加することで、細粒分を補うとともに、粘性を付与して、塑性流動性の改善を図るもの	鉱物系を主材として添加
種類	・陰イオン系界面活性剤 (家庭用洗剤等と同じ成分)	・陰イオン系界面活性剤 (家庭用洗剤等と同じ成分)	気泡材と鉱物系を混ぜ合わせたもの。	・モンモリロナイト粘土混合物(粘土の一種。高い粘着性や吸水性を利用して、土木工事のほか陶磁器製造、農薬、食品添加物など様々な用途に使用されるもの)

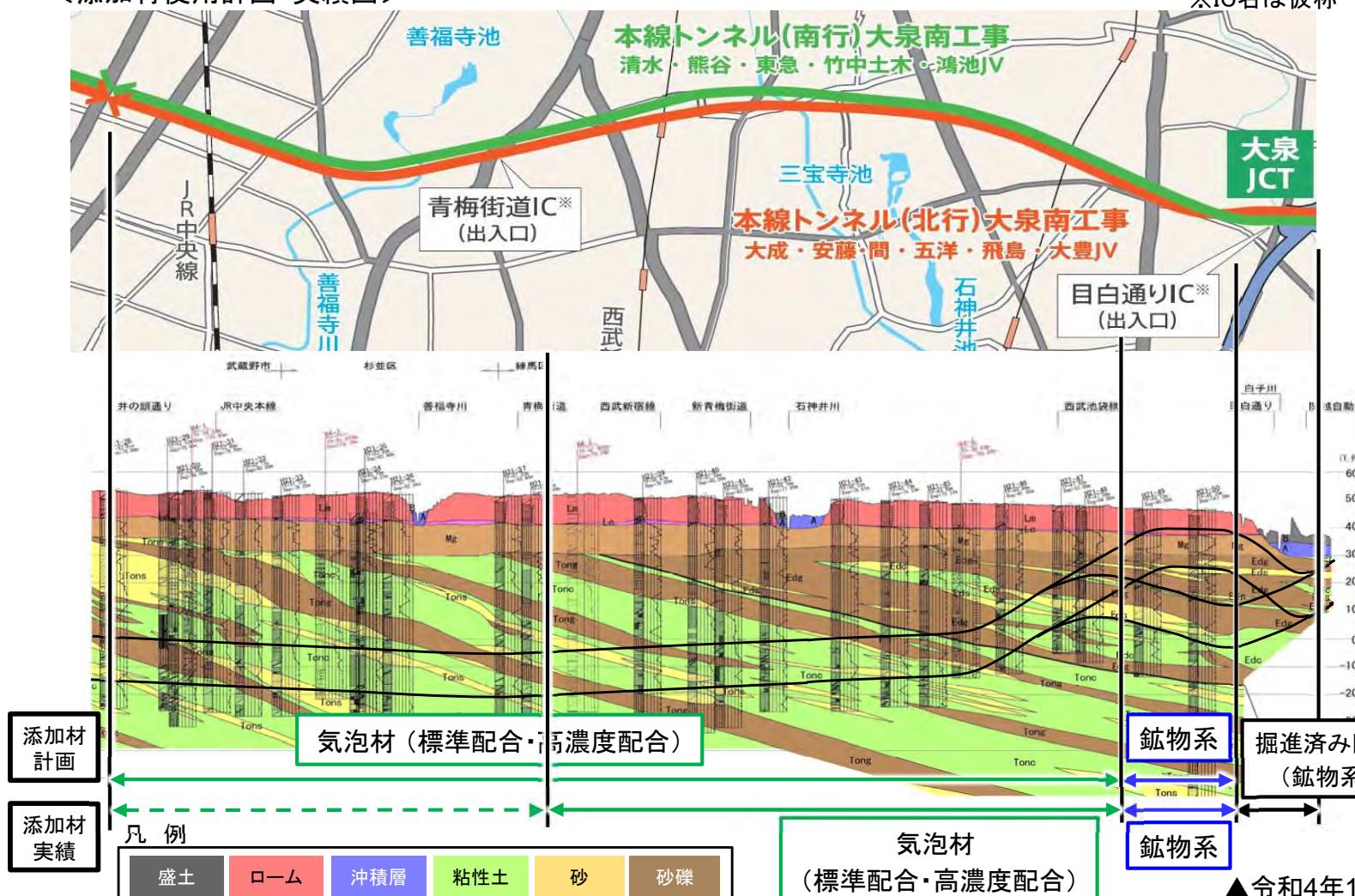
対応Ⅰ：掘進停止中も、土の締め固まりを生じさせません

大泉側本線(南行)シールドトンネル工事の添加材使用実績

実施状況

- 気泡材、鉱物系添加材を常に使用可能な状態にしています。
- 大泉側本線(南行)は、掘進状況に適した鉱物系添加材および気泡材を使用し、土の締め固めを生じさせることなく、掘進を行っています。
- カッターリターン不能となる事象は、発生していません。

<添加材使用計画・実績図>



▲令和4年11月1日再開位置

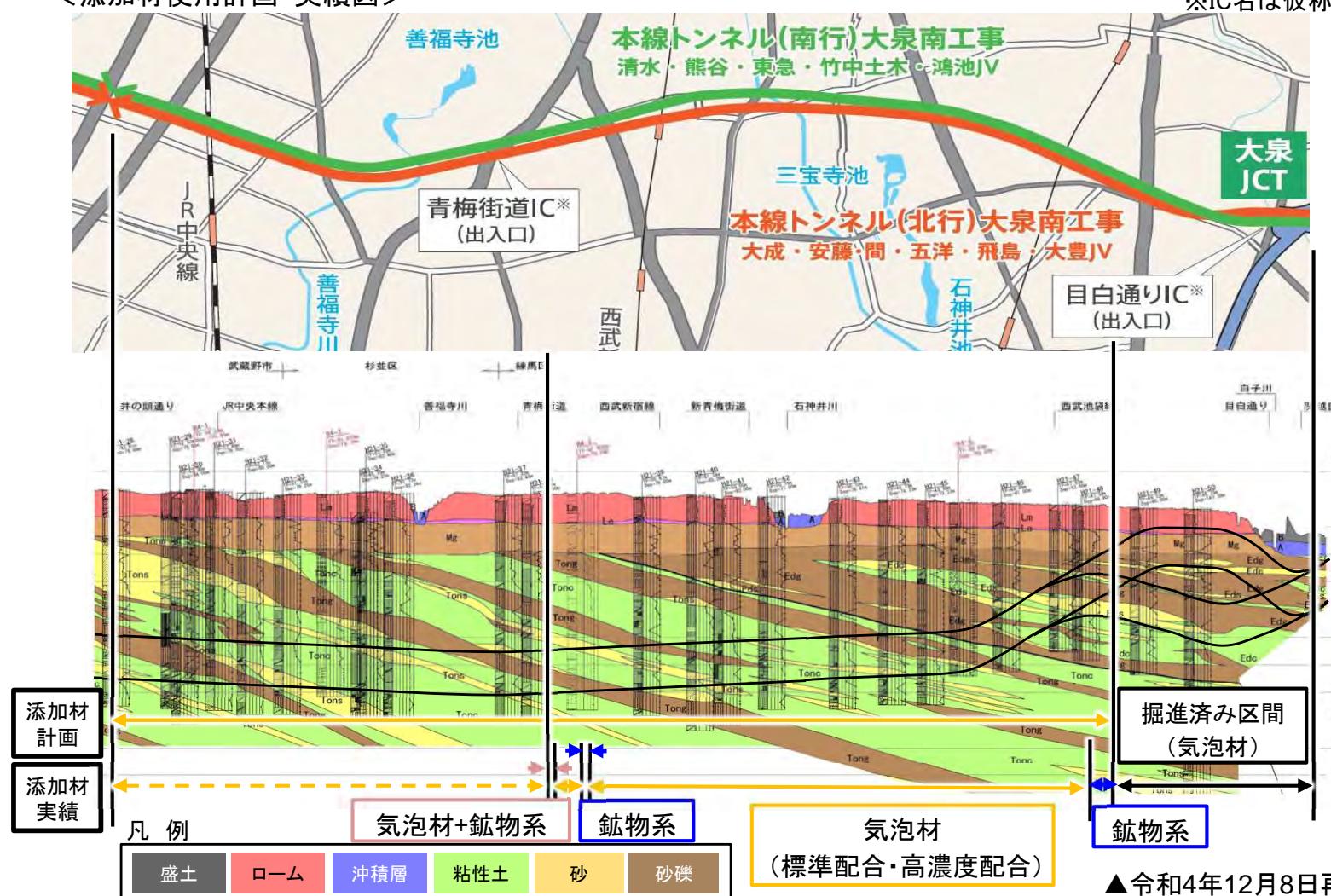
対応Ⅰ：掘進停止中も、土の締め固まりを生じさせません

大泉側本線(北行)シールドトンネル工事の添加材使用実績

実施状況

- 気泡材、鉱物系添加材を常に使用可能な状態にしています。
- 大泉側本線(北行)は、掘進状況に適した鉱物系添加材および気泡材を使用し、土の締め固めを生じさせることなく、掘進を行っています。
- カッターリング不能となる事象は、発生していません。

<添加材使用計画・実績図>



添加材注入ポンプ



気泡原液タンク



鉱物系添加材用泥水タンク

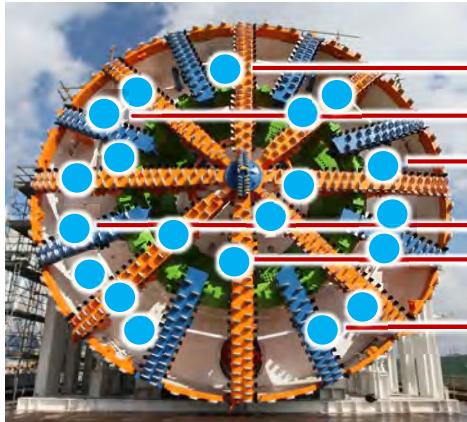
▲令和4年12月8日再開位置

対応Ⅰ：掘進停止中も、土の締め固まりを生じさせません

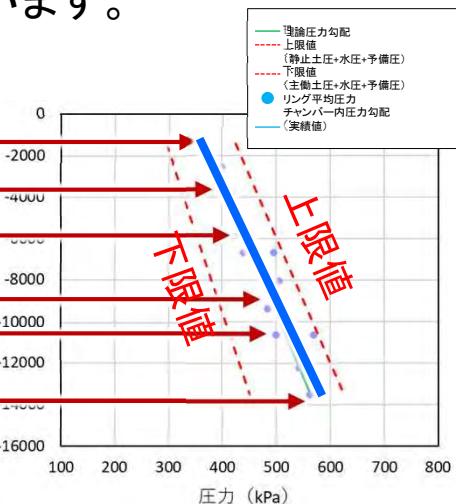
大泉側本線シールドトンネル工事の塑性流動性とチャンバー内圧力のモニタリングと対応

実施状況

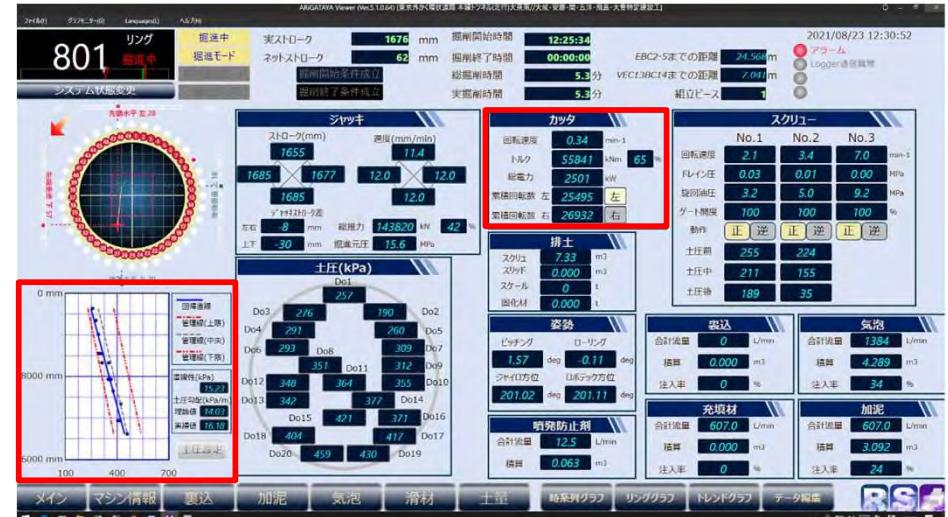
- カッタートルク^{※1}、チャンバー内圧力勾配^{※2}等の状況をリアルタイムで監視する設備を搭載しています。



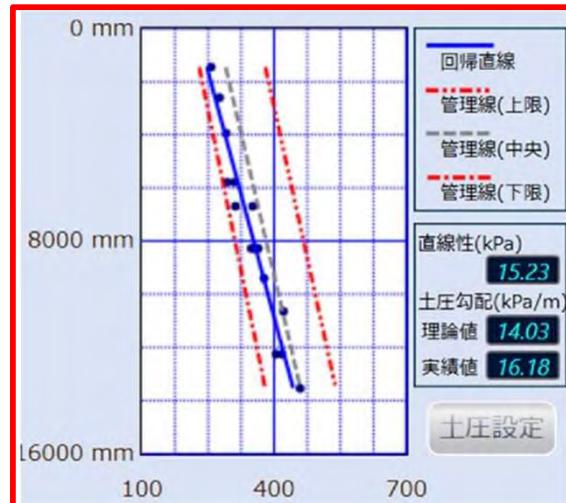
圧力計位置(参考例)



チャンバー内圧力勾配の確認



監視モニターによるリアルタイム監視



チャンバー内圧力勾配の
リアルタイム監視状況



カッタートルクのリアルタイム
監視状況

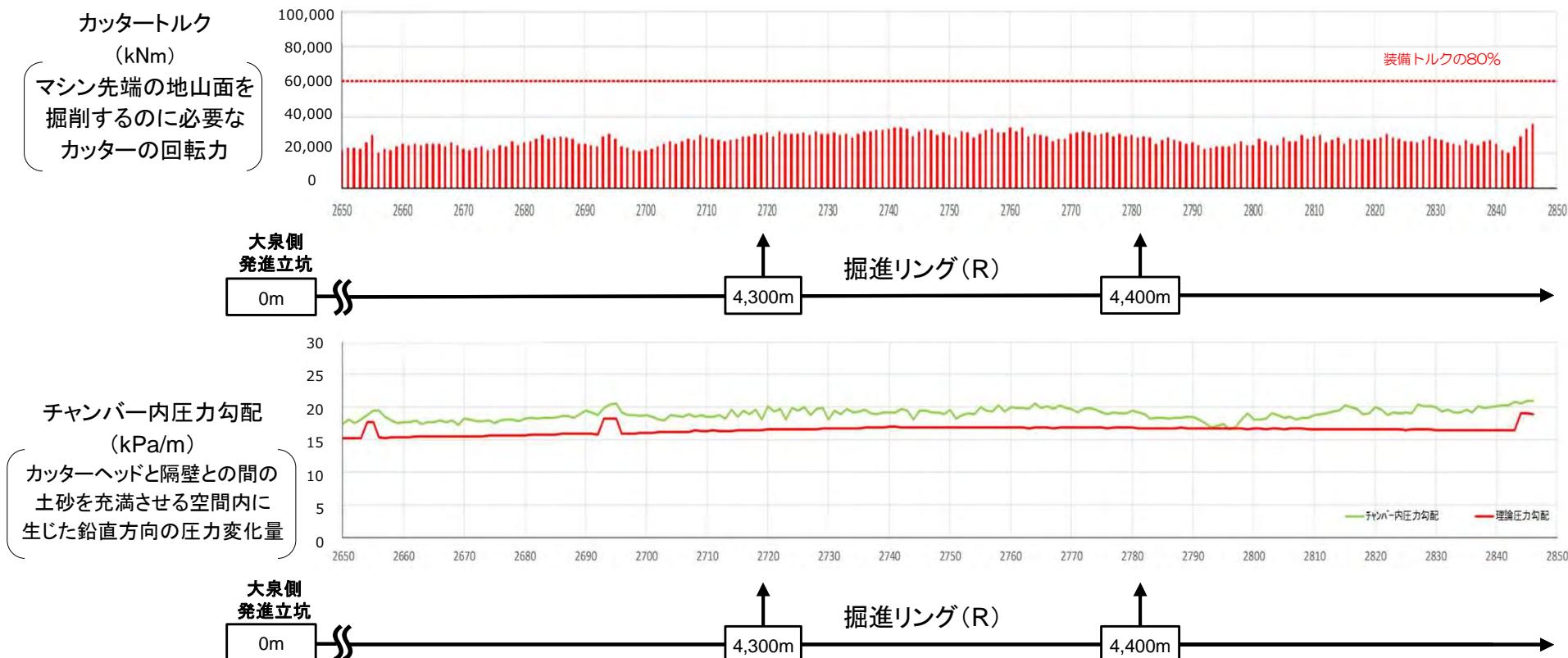
※1 カッタートルク : マシン先端の地山面を掘削するのに必要なカッターの回転力
※2 チャンバー内圧力勾配 : カッターヘッドと隔壁との間の土砂を充満させる空間内に生じた
鉛直方向の圧力変化量

対応Ⅰ：掘進停止中も、土の締め固まりを生じさせません

大泉側本線(南行)シールドトンネル工事の施工データ(塑性流動性のモニタリング)

実施状況

- カッタートルクや新たな確認項目であるチャンバー内圧力勾配に異常がないことをリアルタイムで確認しています。
- 平日夜間・休日停止後のカッタ一起動も円滑に行われていることを確認しています。



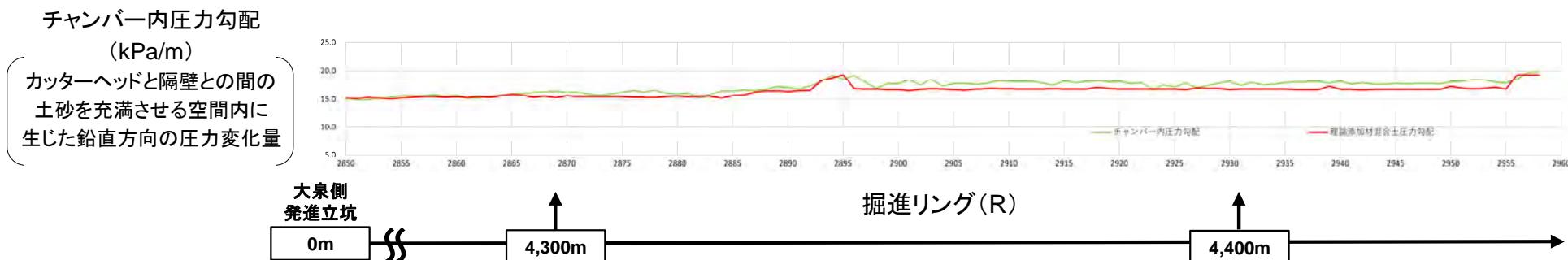
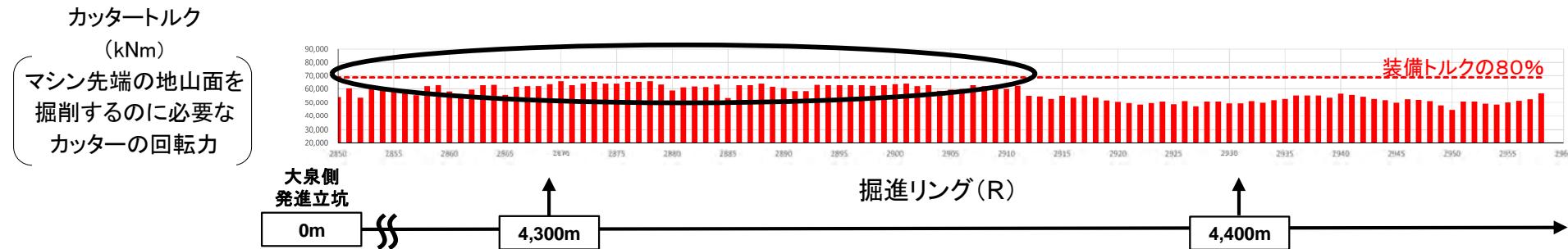
※ 長期休暇による長期停止に伴い、添加材を鉱物系に置き換えたことにより、一部理論圧力勾配が高くなっている箇所があります。

対応Ⅰ：掘進停止中も、土の締め固まりを生じさせません

大泉側本線(北行)シールドトンネル工事の施工データ(塑性流動性のモニタリング)

実施状況

- カッタートルクや新たな確認項目であるチャンバー内圧力勾配に異常がないことをリアルタイムで確認しています。
- 平日夜間・休日停止後のカッタ一起動も円滑に行われていることを確認しています。



※ 2893R～2895Rの夏季休暇および2956R～2958Rの坑内土砂搬送設備(ベルトコンベヤー)の段取り替え作業に伴う一時掘進停止の際に、添加材を鉱物系に置き換えたことにより、理論圧力勾配が高くなっています。

※ 2886R以降の掘進においては、カッタートルクの上昇傾向が確認されたため、各種掘進管理データのモニタリングや排土性状を確認し、添加材を鉱物系を追加したことにより、2886R～2892Rおよび2896R～2955Rの区間は理論圧力勾配がやや高くなっています。

大泉側本線(北行) 掘進速度低減の原因

- 2730R付近から掘削断面の下部より硬質な砂礫層が出現しはじめ、掘進とともにカッタートルク等が徐々に上昇し、2818Rの掘進以降、上昇傾向が顕著になったことから、再発防止対策に基づき、各種掘進管理データのモニタリングや排土性状を確認し、掘進速度を低減する等、慎重に掘進しました。
- 掘進速度の低減については、支障物切削のため同一高さで密に設置したカッタービットに粘性の高い土砂が固着した状態で硬質な礫層の掘進を行ったことが原因と推定しています。
- 地表面の変位や騒音・振動、チャンバー内土圧等のその他の掘進データには異常はありませんでしたが、念のため再発防止対策に基づき、受発注者の本社含めた緊急対策チームを構築して対応しました。

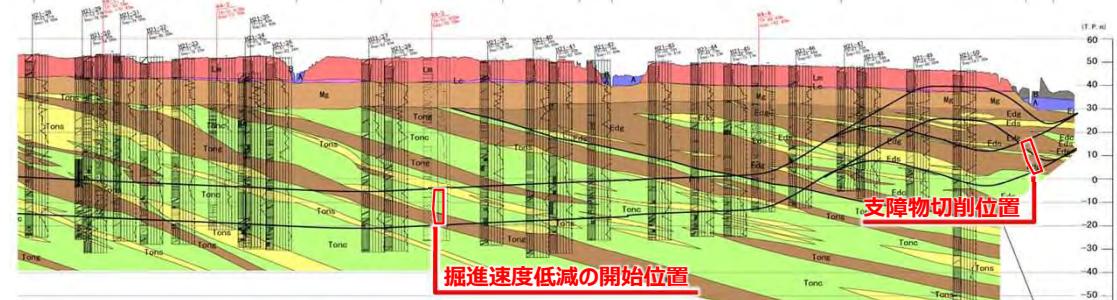
※IC名は仮称



カッタービット配置



カッタービット



地質想定縦断図

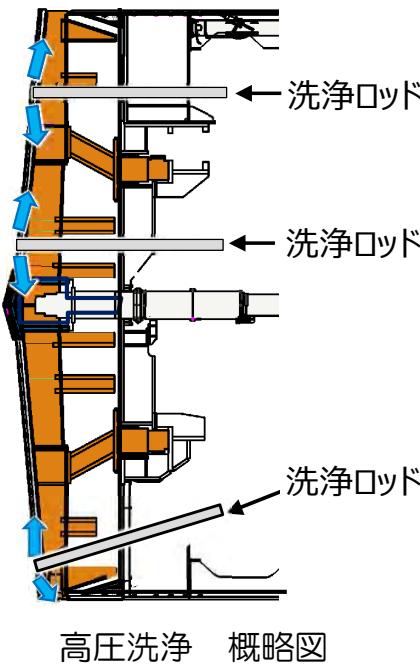
支障物 (既設杭) 46本の切削



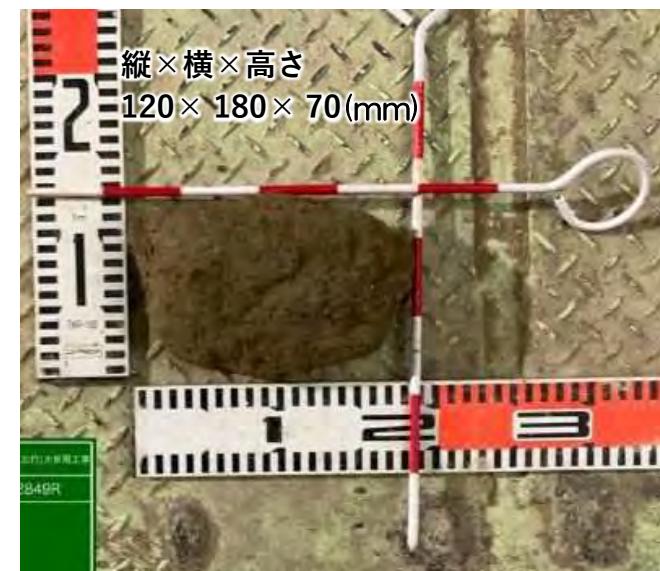
支障物切削状況図

大泉側本線(北行) 掘進速度改善に向けた対応

- カッタービット間に固着している土砂を除去するため、シールドマシンに備えている洗浄ロッドを用いてカッタービット部の高圧洗浄を行なながら慎重に掘進を行いました。
- カッタービットへの土砂の固着は、事前に想定されていた事象であり、シールドマシンの設計及び施工計画上の問題が生じているものではありません。また、高圧洗浄に用いる水量は、チャンバー内の水分量と比較して微量であり、チャンバー内土圧や塑性流動性、地表面に影響が生じるものではありません。
- カッタービットの洗浄により固着した土砂を除去しながら掘進を行った結果、掘進速度の改善がみられています。



高圧洗浄の作業状況



洗浄後に排出された粘性土の塊

対応Ⅰ：掘進停止中も、土の締め固まりを生じさせません

大泉側本線(南行)シールドトンネル工事の排土性状確認結果（手触、目視、ミニスランプ、粒度分布）

実施状況

- モニタリングデータや排土性状確認結果より、排土性状の大きな変化は確認されていません。
- 掘削土を1日2回の頻度で採取し、手触、目視、ミニスランプ試験を行い、排土性状の変化を確認しています。
- 20リングに1回の頻度を基本として掘削土の粒度分布試験を実施し、細粒分や礫分の比率などを確認しています。

■手触・目視・ミニスランプ



2680R 手触・目視



2680R ミニスランプ



2740R 手触・目視



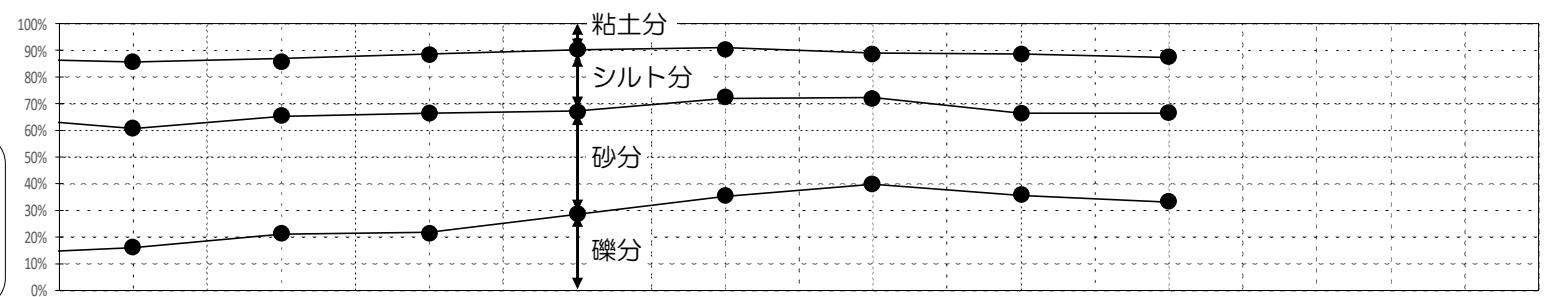
2740R ミニスランプ

(上記の掘削土は排土時に高分子材を添加しているもの)

■粒度分布試験結果

粒度分布
(%)

どのような大きさの土粒子
が、どのような割合で含ま
れているかを示す指標



大泉側
発進立坑

0m

掘進リング(R)

4,300m

4,400m

細粒分：地盤を構成する土粒子の内、小さな土粒子(0.075mm未満のシルト・粘土)のこと

対応Ⅰ：掘進停止中も、土の締め固まりを生じさせません

大泉側本線(北行)シールドトンネル工事の排土性状確認結果（手触、目視、ミニスランプ、粒度分布）

実施状況

- モニタリングデータや排土性状確認結果より、排土性状の大きな変化は確認されていません。
- 掘削土を1日2回の頻度で採取し、手触、目視、ミニスランプ試験を行い、排土性状の変化を確認しています。
- 20リングに1回の頻度を基本として掘削土の粒度分布試験を実施し、細粒分や礫分の比率などを確認しています。

■手触・目視・ミニスランプ



2860R 手触・目視



2860R ミニスランプ



2900R 手触・目視

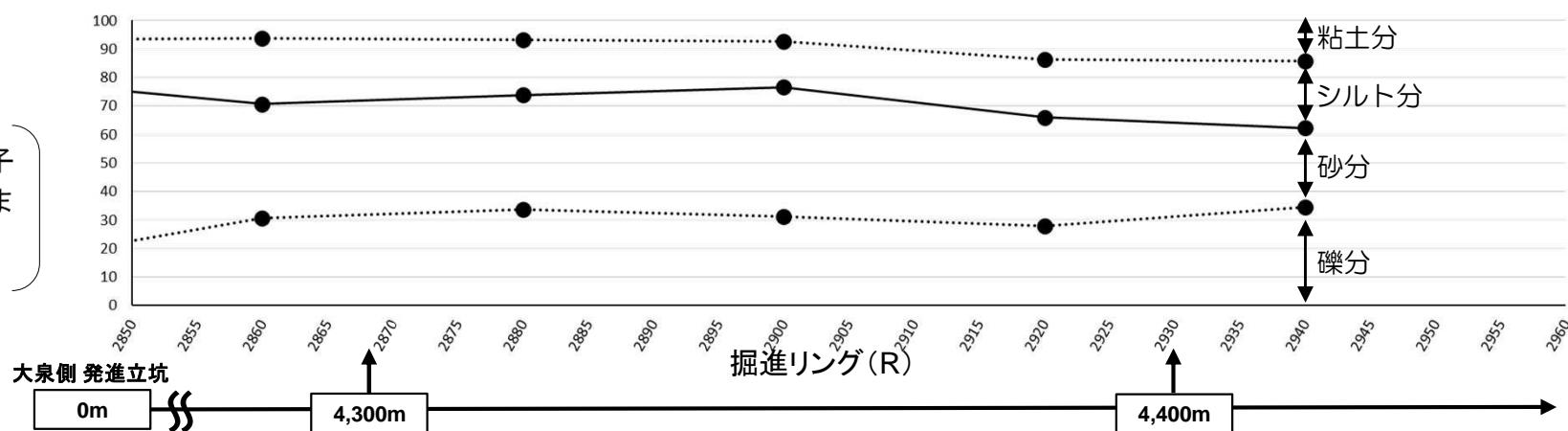


2900R ミニスランプ

■粒度分布試験結果

粒度分布
(%)

どのような大きさの土粒子
が、どのような割合で含ま
れているかを示す指標



細粒分：地盤を構成する土粒子の内、小さな土粒子(0.075mm未満のシルト・粘土)のこと

対応II:取り込んだ土の量を丁寧に把握します

ポイント 過剰な土の取り込みの兆候を早期に把握し、過剰な土の取り込みを生じさせない

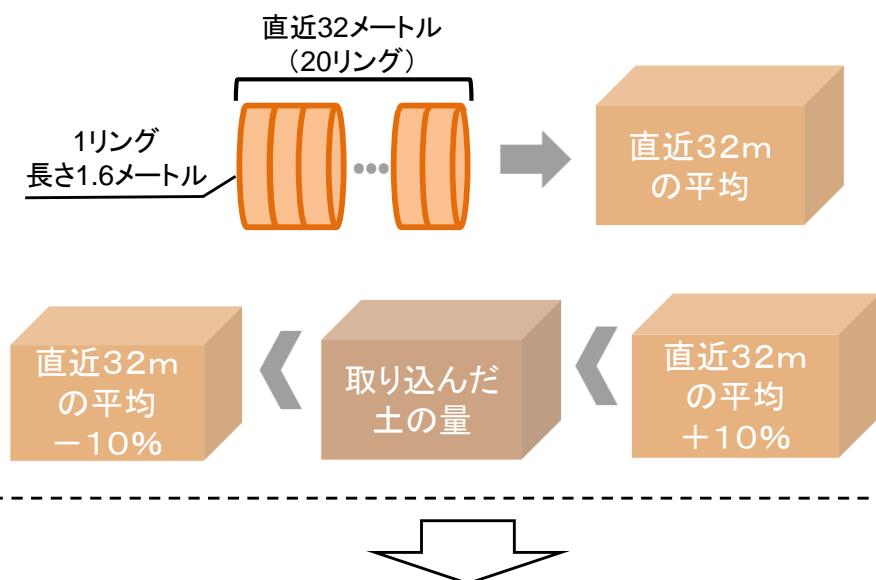
原因と対応

○従来の管理方法では、異常の兆候が確認できなかった

<従来の管理方法>

○直近32mの平均取り込み量と比較して管理

○土の取り込み量の管理値は±10%に設定



管理値の厳格化

○陥没発生箇所の実績から、管理値を±10%から±7.5%に厳格化



管理項目の追加

○1リング毎に、取り込んだ土の重さから計算した体積と掘進部分の体積を比較



100%超過の場合…土の取り込みが多い傾向
100%未満の場合…土の取り込みが少ない傾向

○添加材が地山へ浸透した場合も考慮

工事体制の強化

○改善が見られない場合は掘進工事を一時停止

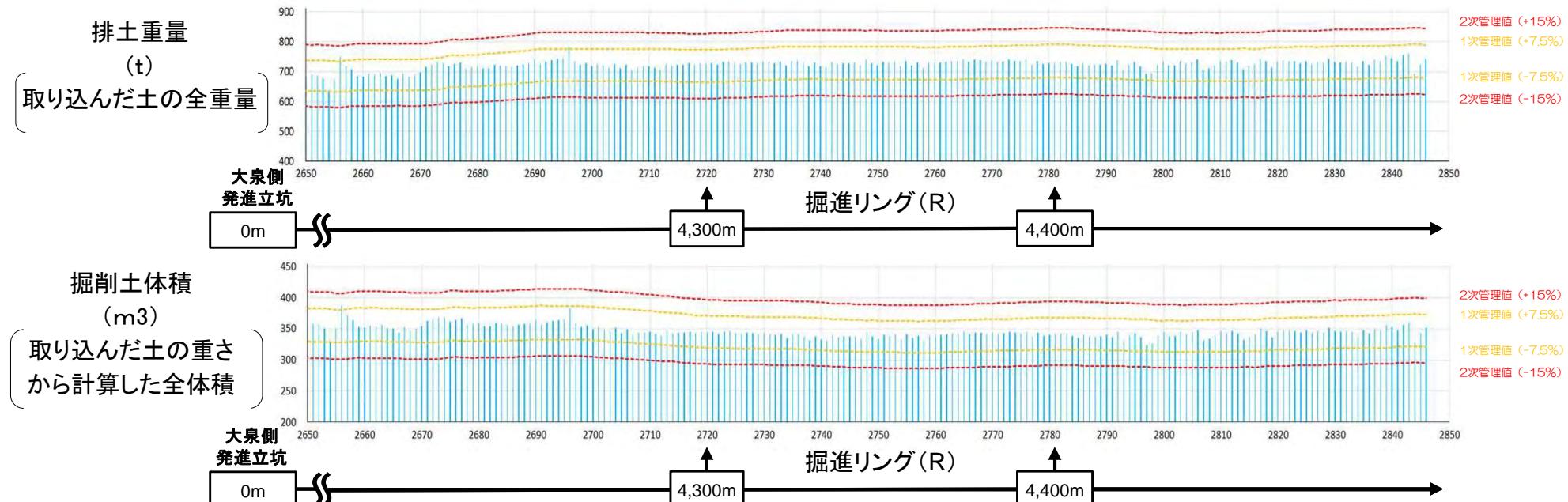
○課題発生時の対応を事前に取り決め

対応Ⅱ：取り込んだ土の量を丁寧に把握します

大泉側本線(南行)シールドトンネル工事の施工データ(排土重量・掘削土体積・排土率)

実施状況

- 管理値を±10%から±7.5%に厳格化した排土重量、掘削土体積、新たな管理値として追加した排土率を用いて、排土量管理を実施しています。
- 排土重量、掘削土体積、排土率を確認し、掘進における管理フロー(切羽の安定管理、掘削土量)に基づき、適切に施工が行われていることを確認しています。
- 排土重量、掘削土体積は、概ね1次管理値の範囲内であることを確認しており、1次管理値を超過した際は、各施工データの確認を行い、異常の兆候がないことを確認し、掘進を継続しています。

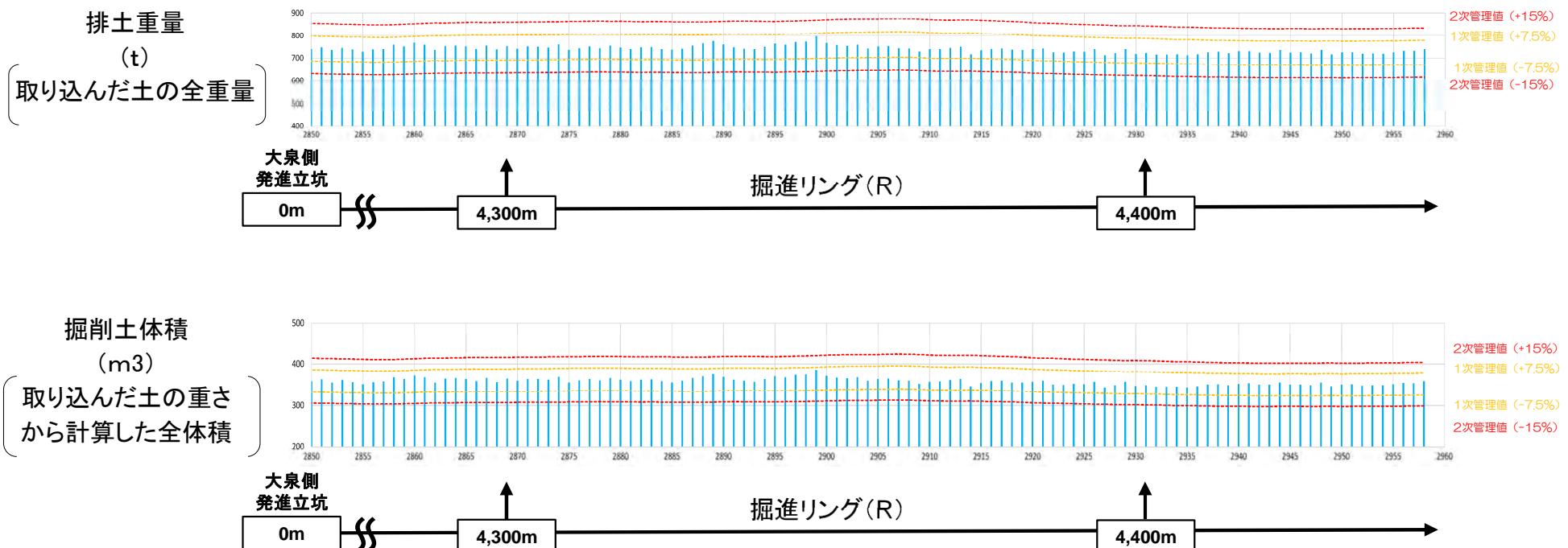


対応Ⅱ：取り込んだ土の量を丁寧に把握します

大泉側本線(北行)シールドトンネル工事の施工データ(排土重量・掘削土体積・排土率)

実施状況

- 管理値を±10%から±7.5%に厳格化した排土重量、掘削土体積、新たな管理値として追加した排土率を用いて、排土量管理を実施しています。
- 排土重量、掘削土体積、排土率を確認し、掘進における管理フロー(切羽の安定管理、掘削土量)に基づき、適切に施工が行われていることを確認しています。
- 排土重量、掘削土体積は、1次管理値の範囲内であることを確認しています。

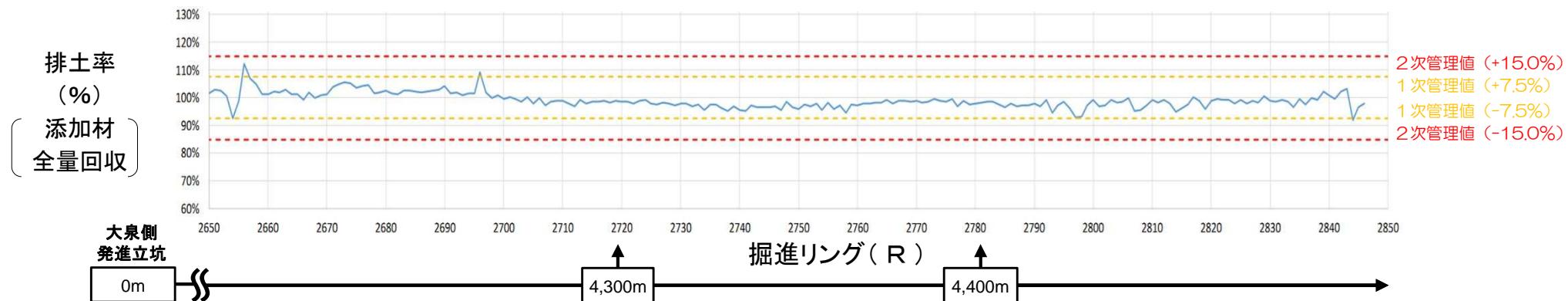


対応Ⅱ：取り込んだ土の量を丁寧に把握します

大泉側本線(南行)シールドトンネル工事の施工データ(排土重量・掘削土体積・排土率)

実施状況

- 掘進における管理フロー(切羽の安定管理、掘削土量)に基づき、適切に施工が行われていることを確認しています。
- 管理値を超過する傾向が確認されたことから、各施工データの確認を行い、異常の兆候がないことを確認し、掘進を継続しています。



※1次管理値を超過した区間について

・2657R及び2697Rにおいて、上限1次管理値を超過しました。

原因は長期停止対策としてチャンバー内を加泥材に置き換える作業を行った際、長期休暇明けの掘進でスクリューコンベヤー内に残留する比較的比重の大きい加泥材混じりの土を排出したことが要因と考えられ、あらかじめ予測されたものになります。

・2844Rにおいて、下限1次管理値を超過しました。

原因は長期停止対策としてチャンバー内を加泥材に置き換える作業を行った際、スクリューコンベヤー内に残留する比較的比重の小さい気泡混じりの土を排出したことが要因と考えられ、あらかじめ予測されたものになります。

＜排土率＞

$$\frac{\text{取り込んだ体積} \div \text{掘進部分の体積}}{(\text{重さ} / \text{単位体積重量}) \div (\text{マシン面積} \times \text{掘進距離})} \times 100(\%)$$

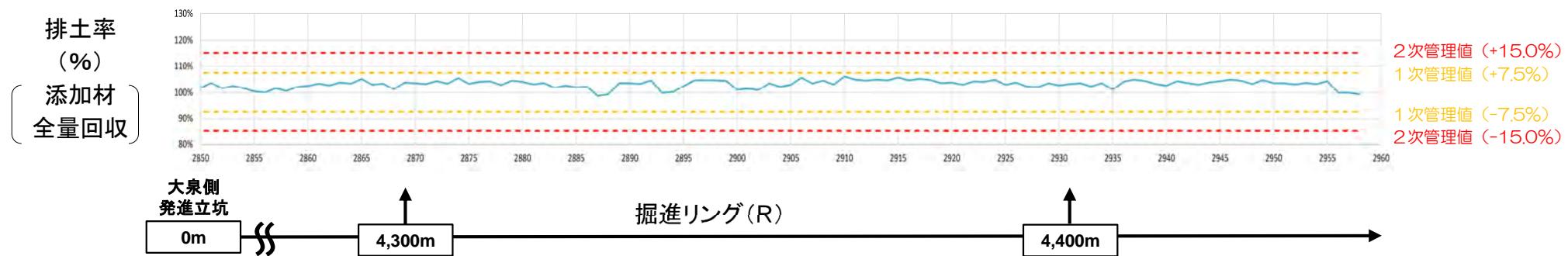
100%超過の場合…土の取り込みが多い傾向
100%未満の場合…土の取り込みが少ない傾向

対応Ⅱ：取り込んだ土の量を丁寧に把握します

大泉側本線(北行)シールドトンネル工事の施工データ(排土重量・掘削土体積・排土率)

実施状況

- 掘進における管理フロー(切羽の安定管理、掘削土量)に基づき、適切に施工が行われていることを確認しています。
- 体積の比較(排土率)は、1次管理値の範囲で収まっていることを確認しています。



<出土率>

$$\frac{\text{取り込んだ体積}}{\text{(重さ/単位体積重量)}} \div \frac{\text{掘進部分の体積}}{\text{(マシン面積} \times \text{掘進距離)}} \times 100(\%)$$

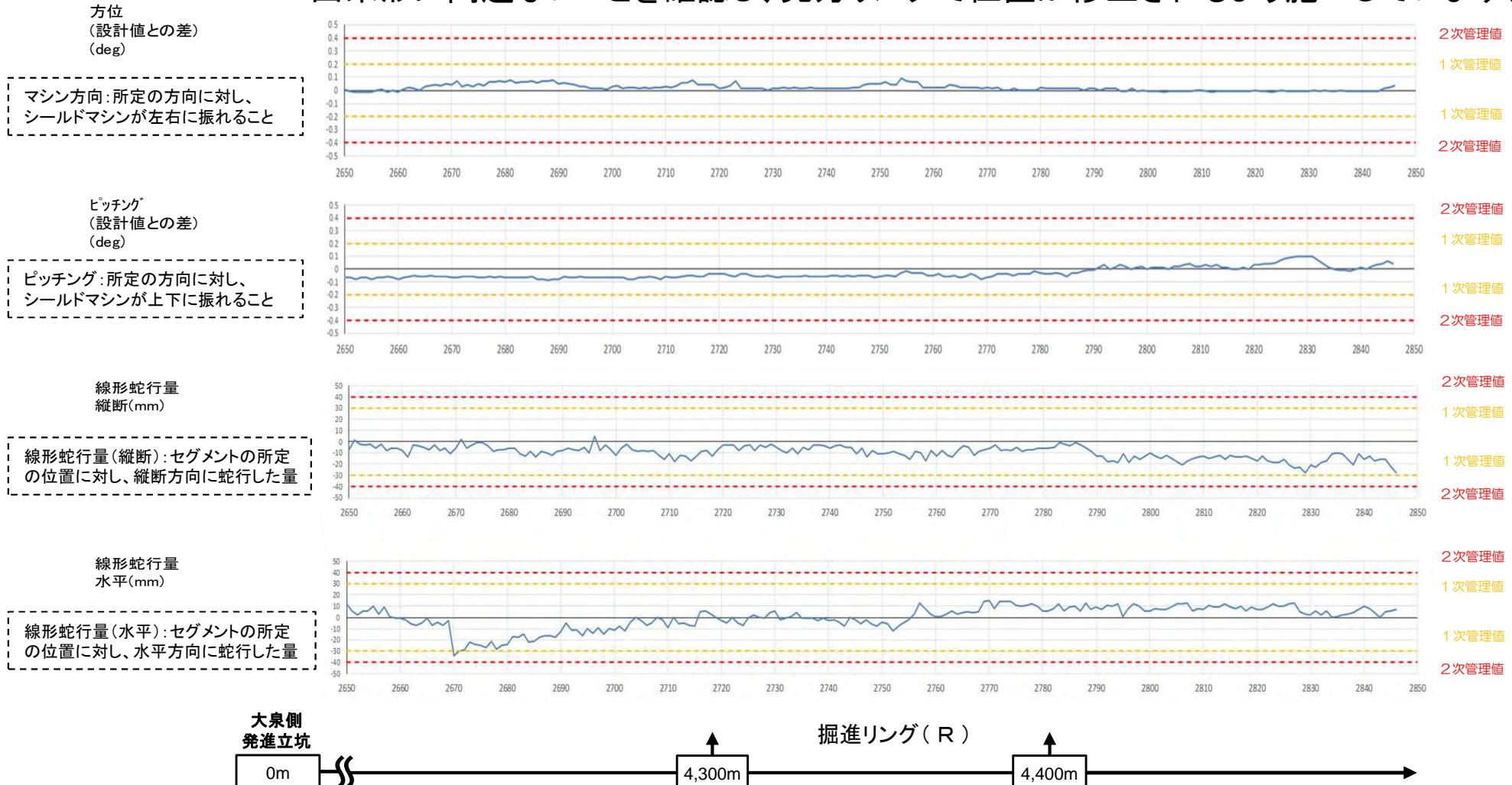
100%超過の場合…土の取り込みが多い傾向
100%未満の場合…土の取り込みが少ない傾向

対応Ⅱ:取り込んだ土の量を丁寧に把握します

大泉側本線(南行)シールドトンネル工事の施工データ(マシン制御等)

実施状況

- 線形蛇行量(水平)について、一部1次管理値を超過している箇所がありますが、出来形に問題ないことを確認し、先方リングで位置が修正されるよう施工しています。



※線形蛇行量(水平)の1次管理値を超過した区間について

- 2670R付近で測量結果の反映を行い、位置を補正したため蛇行量が下限1次管理値を超過しましたが、その後位置が修正されるように施工しました。

対応Ⅱ:取り込んだ土の量を丁寧に把握します

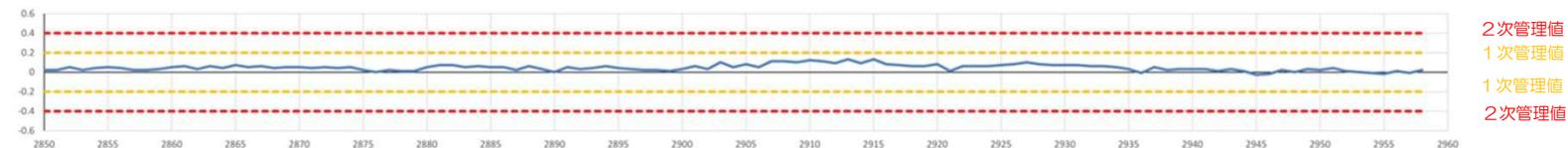
大泉側本線(北行)シールドトンネル工事の施工データ(マシン制御等)

実施状況

- マシン方向制御の掘進管理項目(方位、ピッチング)及び線形蛇行量は、1次管理値の範囲で収まっていることを確認しています。

方位
(設計値との差)
(deg)

マシン方向:所定の方向に対し、
シールドマシンが左右に振れること



2次管理値
1次管理値
1次管理値
2次管理値

ピッキング
(設計値との差)
(deg)

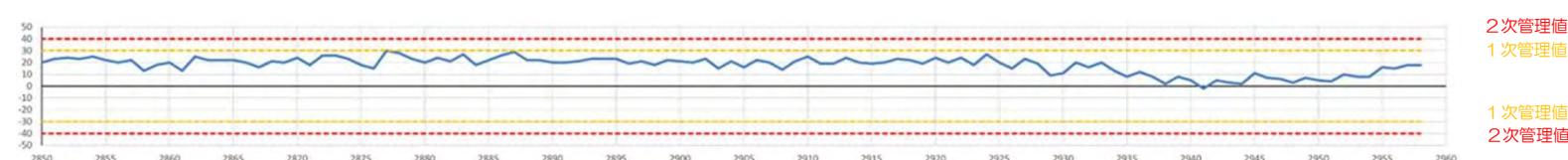
ピッキング:所定の方向に対し、
シールドマシンが上下に振れること



2次管理値
1次管理値
1次管理値
2次管理値

線形蛇行量
縦断(mm)

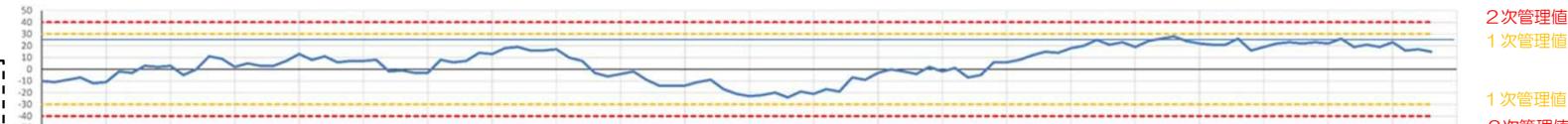
線形蛇行量(縦断):セグメントの所定
の位置に対し、縦断方向に蛇行した量



2次管理値
1次管理値
1次管理値
2次管理値

線形蛇行量
水平(mm)

線形蛇行量(水平):セグメントの所定
の位置に対し、水平方向に蛇行した量



2次管理値
1次管理値
1次管理値
2次管理値

大泉側
発進立坑

0m

4,300m

掘進リング(R)

4,400m

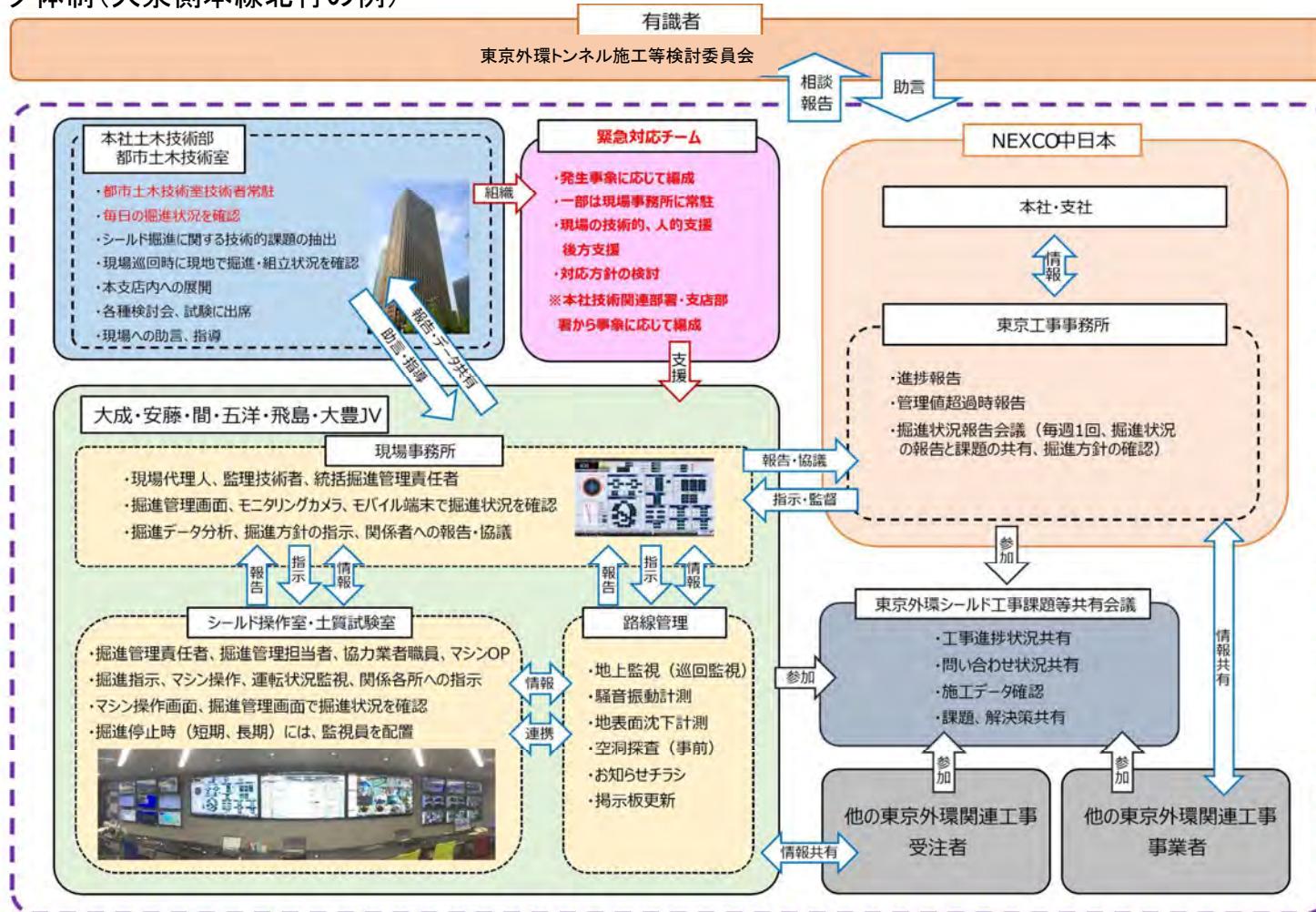
対応II:取り込んだ土の量を丁寧に把握します

大泉側本線シールドトンネル工事の工事体制強化

実施状況

- 関係者への日々の掘進状況の定時報告等の情報共有を確実に実施しています。
 - 緊急時には同様にすみやかに情報共有がなされる体制を構築しています。

■掘進モニタリング体制(大泉側本線北行の例)



※カッタ一回転不能(閉塞)時の対応

安全のために必要な措置を実施した上で、掘進を一時停止し、緊急対策チームを編成した上で、原因究明と地表面に影響を与えない対策を十分に検討します。また、閉塞解除後の地盤状況を確認するために、必要なボーリング調査等を実施していきます。

対応Ⅲ：地域の安全・安心を高めます

ポイント

・振動・騒音を低減

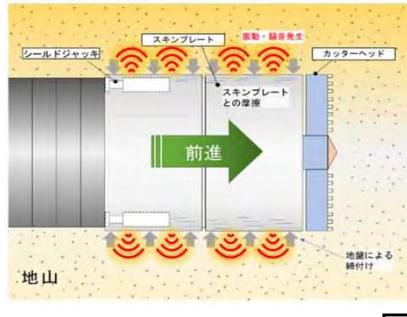
・モニタリングを強化

・情報提供を強化

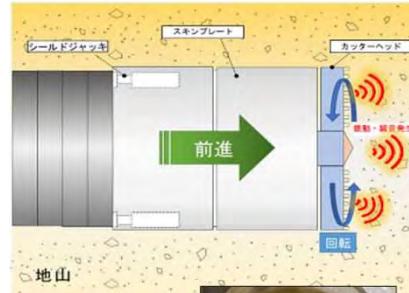
・緊急時対応を整備

振動・騒音をできるだけ低減

(マシンと地盤の摩擦)



(前方の地盤掘削)



(滑剤)

■マシンと地盤の間に滑剤を投入
実験にて振動を最大50%低減

地表面のモニタリングを強化

○振動・騒音を日々計測し表示

○3D計測など地表面計測方法

・頻度を増加

○巡回員等により24時間監視

○掘進前後で路面下に空洞がないかを調査



(振動・騒音の表示)



3D点群データ調査



巡回員



路面下空洞探査車

情報の提供

(掲示板イメージ)

○お知らせチラシの配布頻度を増加

(1カ月前、通過前後)

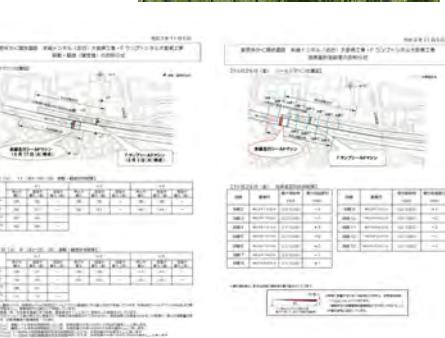
○ホームページと掲示板で

工事情報や計測結果を公開

○相談窓口とフリーダイヤルを開設



掘進状況公表例



モニタリング情報公表例

緊急時の対応をあらかじめ準備

○掘進を一時停止する対応を予め整理

○「安全・安心確保の取組み」を見直し、

連絡体制や情報提供の流れを確認

○振動・騒音を特に気にされる方に

一時滞在場所を提供



(「トンネル工事の安全・安心確保の取組み」パンフレット)

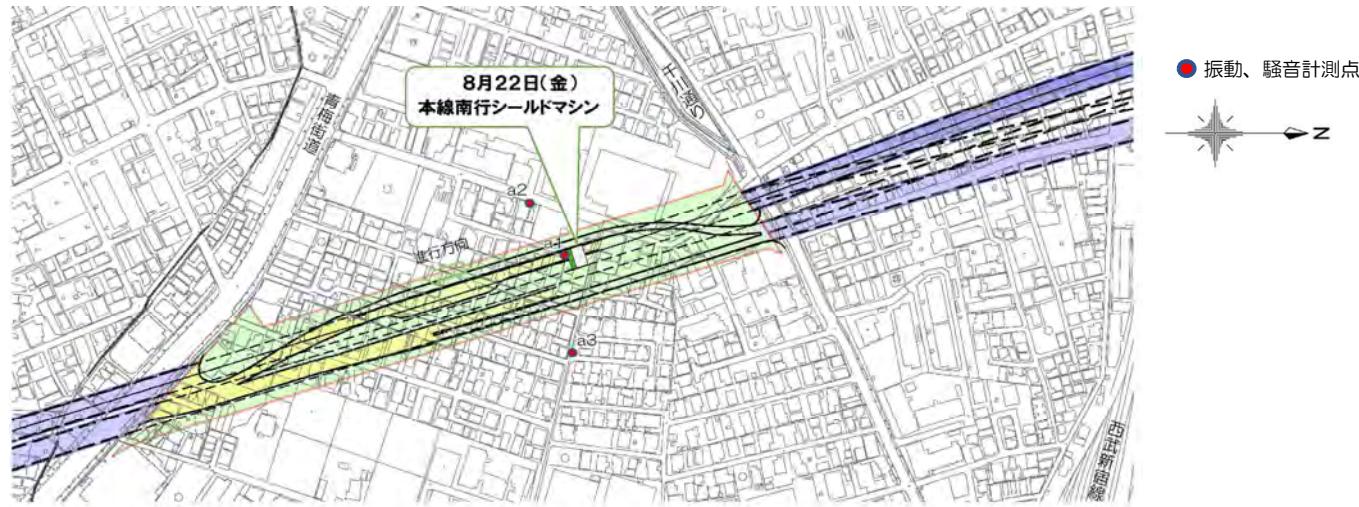
対応Ⅲ：地域の安全・安心を高めます

大泉側本線(南行)シールドトンネル工事の対応状況(振動・騒音)

実施状況

- 停止中と掘進中で明確な差異は確認されませんでした。

【令和7年8月22日（金） シールドマシン位置図】



【令和7年8月22日（金） 8:00～22:00 騒音・振動計測結果（確定値）】

	a1			a2			a3		
	停止中 最大	掘進中 最大（昼）	掘進中 最大（夜）	停止中 最大	掘進中 最大（昼）	掘進中 最大（夜）	停止中 最大	掘進中 最大（昼）	掘進中 最大（夜）
振動レベル L_{10} (dB)	47	46	-	51	49	-	47	46	-
騒音レベル L_{A5} (dB)	59	56	-	73	72	-	63	61	-
低周波レベル L_{50} (dB)	69	66	-	-	-	-	-	-	-
低周波レベル L_{G5} (dB)	73	74	-	-	-	-	-	-	-

※8月22日（金）は17時以降、掘進していないため、夜間における掘進中の測定結果はありません。

* 振動レベル、騒音レベル、低周波レベルの測定はシールドマシン通過時にその直上付近で実施しています。計測点はシールドマシン中心および影響範囲端部を基本とし、公道などで実施しています。

* 上表は、特異値(例:大型車両通過に伴う振動、緊急車両サイレンなど)を除外した数値を示しています。

* 昼…19時まで 夜…19時以降

【振動レベル L_{10} 】振動レベルがある時間測定したとき、全測定値の大きい方から 10%目の値を L_{10} と表します。

【騒音レベル L_{A5} 】騒音レベルがある時間測定したとき、全測定値の大きい方から5%の値を L_{A5} と表します。

【低周波レベル L_{50} 】1~80Hz の周波数範囲内をある時間測定したとき、全測定値の中央値を L_{50} と表します。

【低周波レベル L_{G5} 】1~20Hz の周波数範囲内をある時間測定したとき、全測定値の大きい方から 5%目の値を L_{G5} と表します。

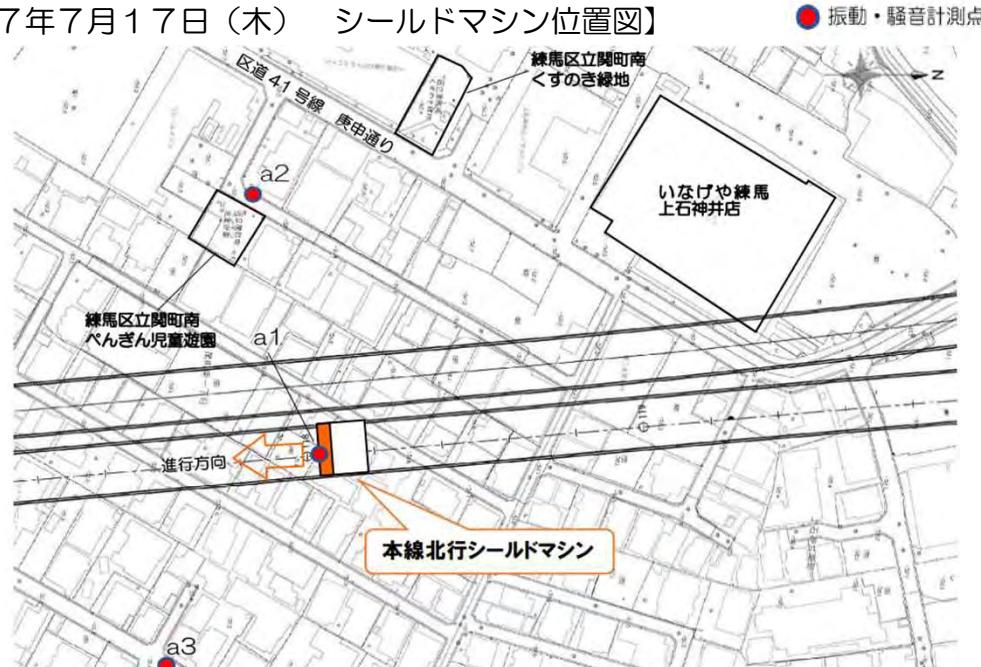
対応Ⅲ：地域の安全・安心を高めます

大泉側本線(北行)シールドトンネル工事の対応状況(振動・騒音)

実施状況

- 停止中と掘進中で明確な差異は確認されませんでした。

【令和7年7月17日(木) シールドマシン位置図】



【令和7年7月17日(木) 8:00~22:00 振動・騒音計測結果(確定値)】

	a1			a2			a3		
	停止中 最大	掘進中 最大(昼)	掘進中 最大(夜)	停止中 最大	掘進中 最大(昼)	掘進中 最大(夜)	停止中 最大	掘進中 最大(昼)	掘進中 最大(夜)
振動レベル L ₁₀ (dB)	35	36	35	45	45	44	34	35	30
騒音レベル L _{A5} (dB)	59	59	50	59	61	53	62	62	56
低周波レベル L ₅₀ (dB)	93	93	83						
低周波レベル L _{G5} (dB)	95	97	85						

* 振動レベル、騒音レベル、低周波レベルの測定はシールドマシン通過時にその直上付近で実施しています。計測点はシールドマシン中心および影響範囲端部を基本とし、公道などで実施しています。

* 上表は、特異値(例:大型車両通過に伴う振動、緊急車両サイレンなど)を除外した数値を示しています。

* 昼...19時まで 夜...19時以降

【振動レベル L₁₀】振動レベルのある時間測定したとき、全測定値の大きい方から 10%目の値を L₁₀と表します。

【騒音レベル L_{A5}】騒音レベルのある時間測定したとき、全測定値の大きい方から5%の値を L_{A5}と表します。

【低周波レベル L₅₀】1~80Hz の周波数範囲内をある時間測定したとき、全測定値の中央値を L₅₀と表します。

【低周波レベル L_{G5}】1~20Hz の周波数範囲内をある時間測定したとき、全測定値の大きい方から 5%目の値を L_{G5}と表します。

対応Ⅲ: 地域の安全・安心を高めます

大泉側本線シールドトンネル工事の対応状況(振動・騒音)

実施状況

- 振動・騒音計測および振動・騒音の緩和に向けた対応を適切に実施しています。

- ・スキンプレートと地山との間に滑剤をいつでも充填できる設備を搭載
- ・掘進速度の調整
- ・ジャッキ長さの調整



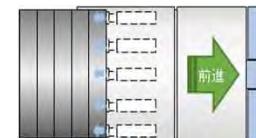
滑剤充填設備(大泉本線(北行)シールドトンネル工事の実績)

■シールドマシン直上付近でのモニタリング(簡易計測)



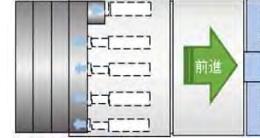
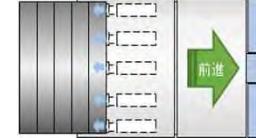
シールドマシン直上付近モニタリング場所選定イメージ(本線北行シールド)

【調整前】



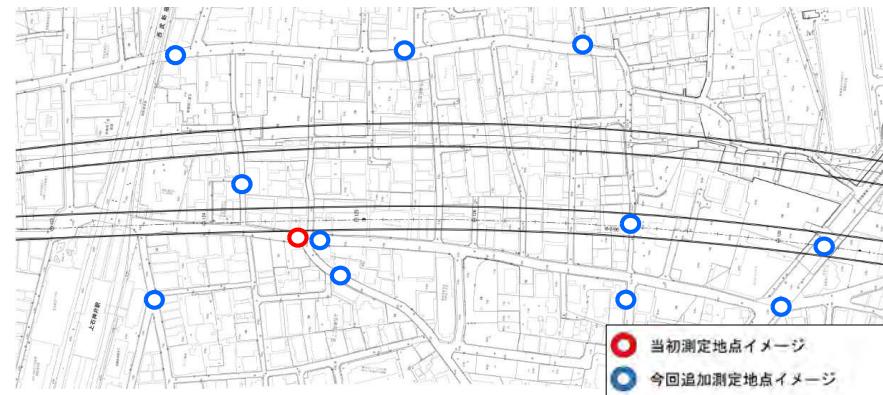
全ジャッキ伸長後にセグメントを組立

【調整後】



ジャッキ伸長途中でセグメントを組立
ジャッキ長さの調整による掘進

■計測頻度の見直し、速報値・確定値の公表



計測頻度の見直しイメージ(本線北行シールド)

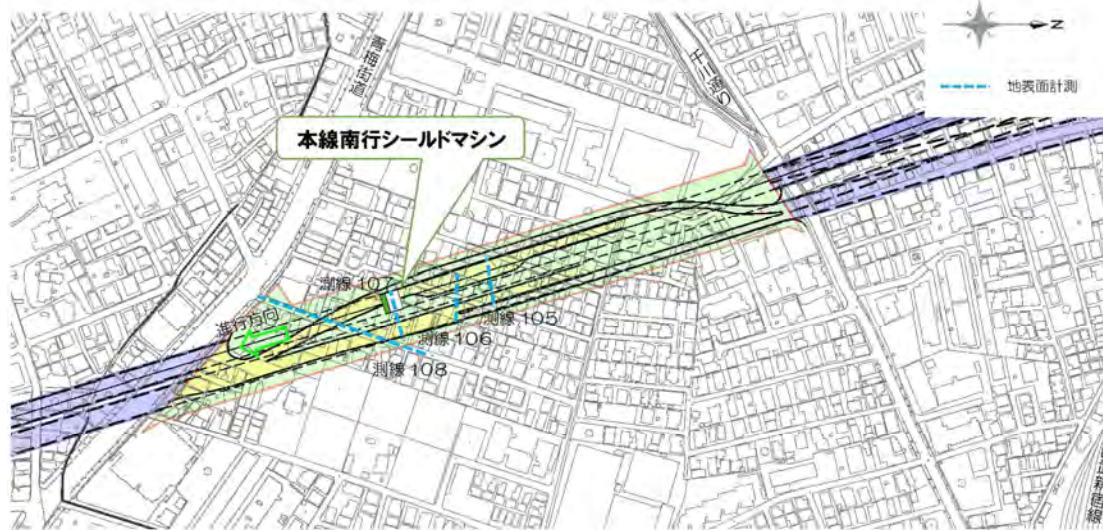
対応Ⅲ：地域の安全・安心を高めます

大泉側本線(南行)シールドトンネル工事の対応状況(地表面変位)

実施状況

- 掘進前後の地表面変位は基準値以下であることを確認しています。
基準値：最大傾斜角は1000分の1rad以下※

【令和7年10月10日（金） シールドマシン位置図】



【令和7年10月10日（金） 地表面変位計測結果】

測線	基準日	最大傾斜角 (rad)	最大鉛直変位 (mm)
測線105	令和7年7月 9日	0.4/1,000	-5
測線106	令和7年7月 9日	0.1/1,000	-6
測線107	令和7年8月12日	0.1/1,000	-4
測線108	令和7年8月12日	0.2/1,000	-1

※最大傾斜角は、計測地点間の傾斜角の最大値を示しています



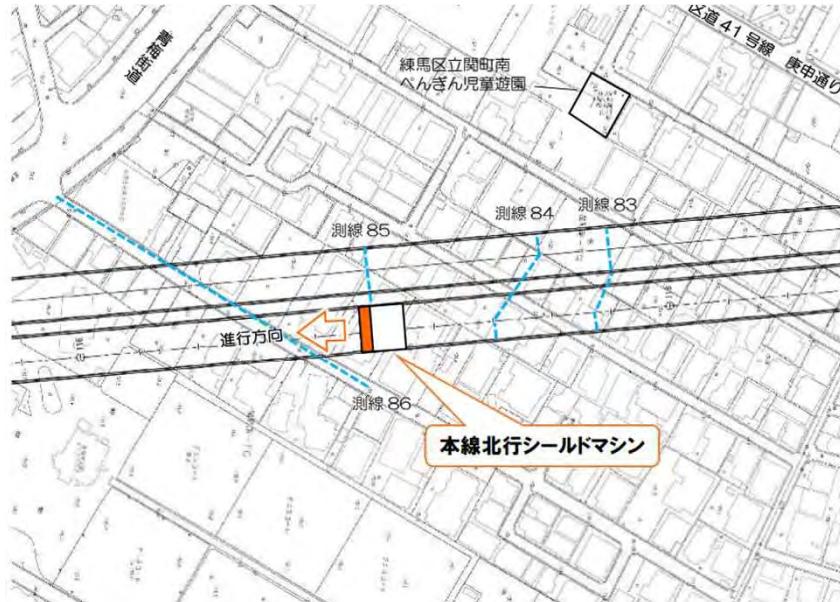
対応Ⅲ：地域の安全・安心を高めます

大泉側本線(北行)シールドトンネル工事の対応状況(地表面変位)

実施状況

- 掘進前後の地表面変位は基準値以下であることを確認しています。
基準値：最大傾斜角は1000分の1rad以下※

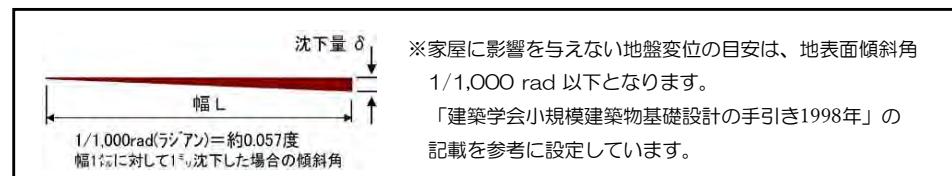
【令和7年9月12日（金） シールドマシン位置図】



【令和7年9月12日（金） 地表面変位計測結果】

測線	基準日	最大傾斜角 (rad)	最大鉛直変位 (mm)
測線 83	令和7年7月9日	0.1/1,000	-2
測線 84	令和7年7月9日	0.3/1,000	-3
測線 85	令和7年8月12日	0.1/1,000	-1
測線 86	令和7年8月12日	0.1/1,000	+1

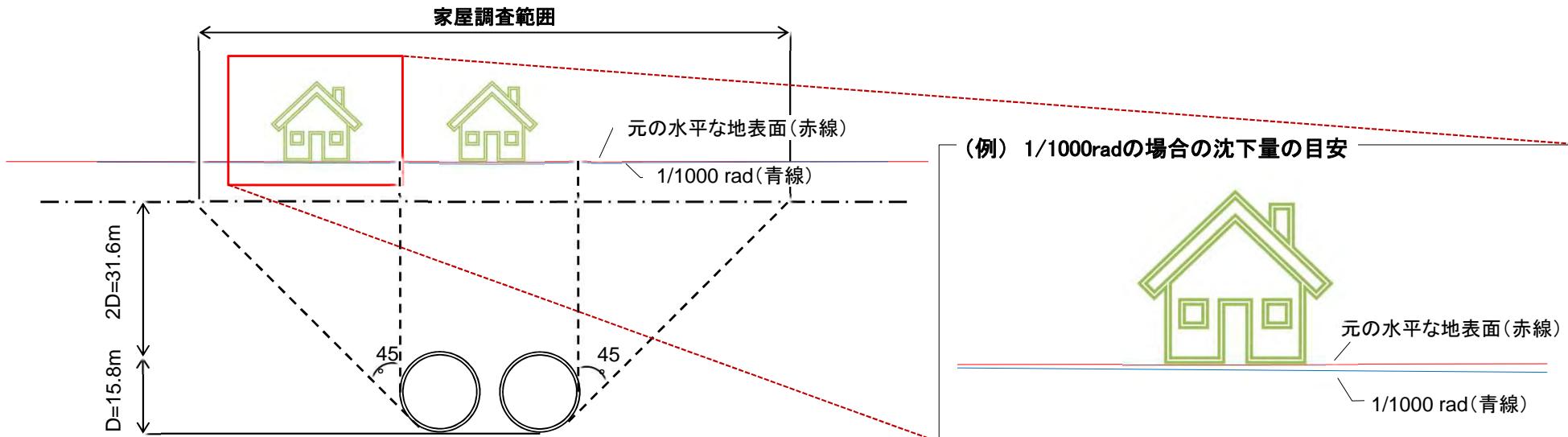
※最大傾斜角は、計測地点間の傾斜角の最大値を示しています



対応Ⅲ：地域の安全・安心を高めます

- 家屋に影響を与えない地表面変位の目安は、地表面傾斜角1000分の1rad以下となります。「日本建築学会 小規模建築物基礎設計の手引き(1998)」に記載を参考に設定しています。

<イメージ>



地表面傾斜角と一般家屋の影響		概要※
地表面傾斜角	10/1000rad	柱が傾き、建具の開閉が不良となる。床が傾斜して支障を生じる。
	5/1000rad	壁と柱の間にすきまが生じ、壁やタイルにきれつが入る。窓・額縁や出入口枠の接合部にすきまが生じ、犬走りやブロック塀など外部構造物に被害が生じる。
	3/1000rad	つか立て床の不陸を生じ、布基礎・土間コンクリートにきれつが入る。
	1/1000rad	モルタル外壁・コンクリート犬走りにきれつが発生する。

↑ 傾斜を感じ
る
↓ 傾斜を感じ
ない

※:出典:日本建築学会 小規模建築物基礎設計の手引き(1998)

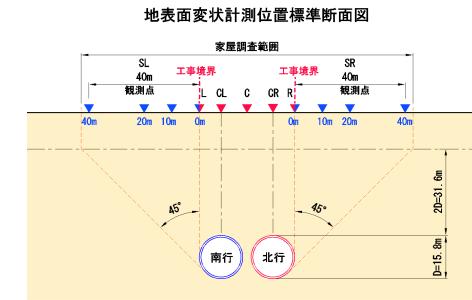
対応Ⅲ：地域の安全・安心を高めます

大泉側本線シールドトンネル工事での対応状況(地表面変位等)

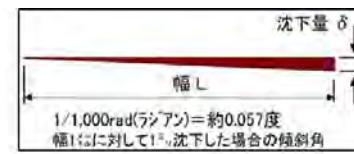
実施状況

- 地表面計測やMMS(3D点群調査)、巡回監視などを適切に実施しています。

■シールド掘進に伴う地表面計測



地表面変状は掘進前後の最大地表面傾斜角（1,000分の1rad以下）により管理する。



地表面傾斜角1,000分の1rad以下とは家屋に影響を与えた地盤変位の目安である。

「建築学会小規模建築物基礎設計の手引き1998年」の記載を参考に設定。

■GNSS・合成開口レーダー



■ MMS(3D点群調査)



■ 巡回監視



対応Ⅲ：地域の安全・安心を高めます

大泉側本線シールドトンネル工事での対応状況(自治体と連携した路面下空洞調査)

実施状況

- 掘進作業実施前に、今後掘進する区間の安全を確認するため、公道を対象に路面下空洞調査を実施しています。



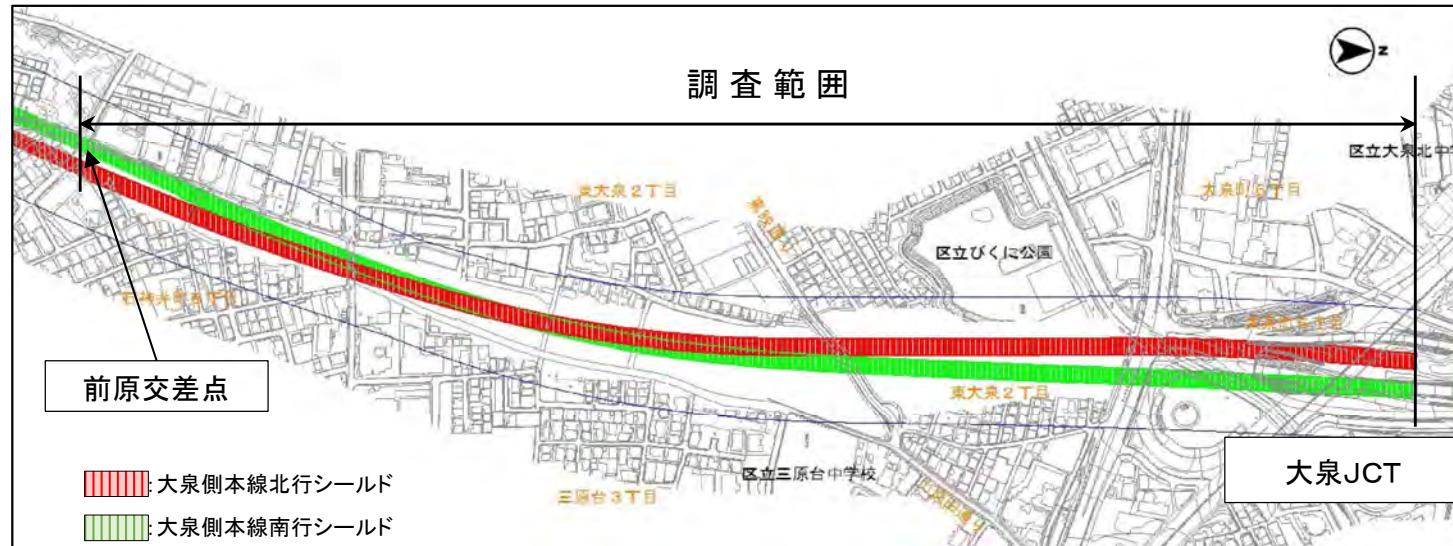
調査位置図(青梅街道～神明通り)

対応Ⅲ：地域の安全・安心を高めます

大泉側本線シールドトンネル工事での対応状況(自治体と連携した路面下空洞調査)

実施状況

- 大泉JCT～前原交差点において、掘進作業実施前後に掘進区間の安全を確認するため、公道を対象に路面下空洞探査車を用いた路面下空洞調査及びMMS(3D点群調査)を実施し、掘進による影響が生じていないことを確認しています。



調査位置図(大泉JCT~前原交差点)



路面下空洞調查(車道部)



路面下空洞調查(步道部)



MMS[3D点群調査](車道部)

対応Ⅲ：地域の安全・安心を高めます

大泉側本線シールドトンネル工事での対応状況(情報の提供)

実施状況

- ホームページや現場付近に設置する掲示板にてシールド工事の掘進状況やモニタリング情報をお知らせしています。

■ホームページでの公表 URL: <https://tokyo-gaikan-project.com/>



■お知らせチラシ



■掲示板設置箇所(現状)

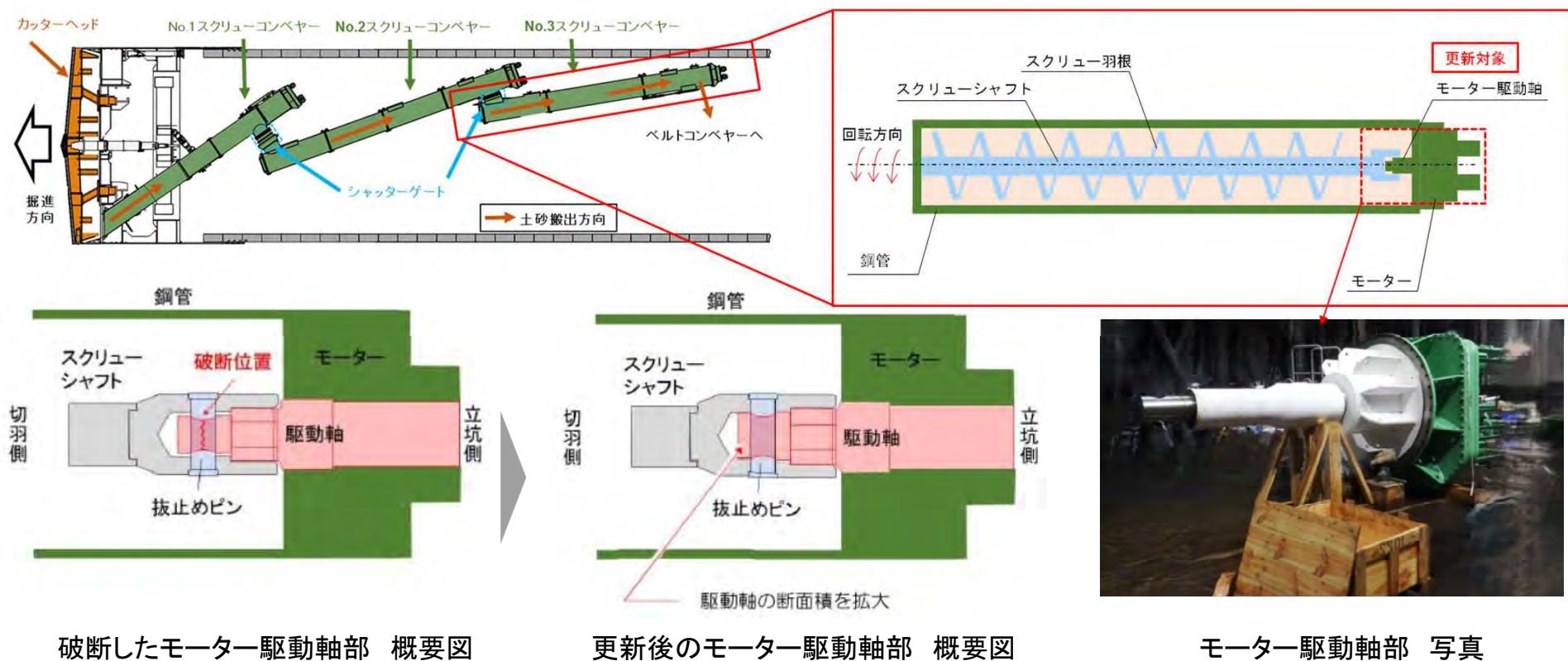


■掲示板での公表



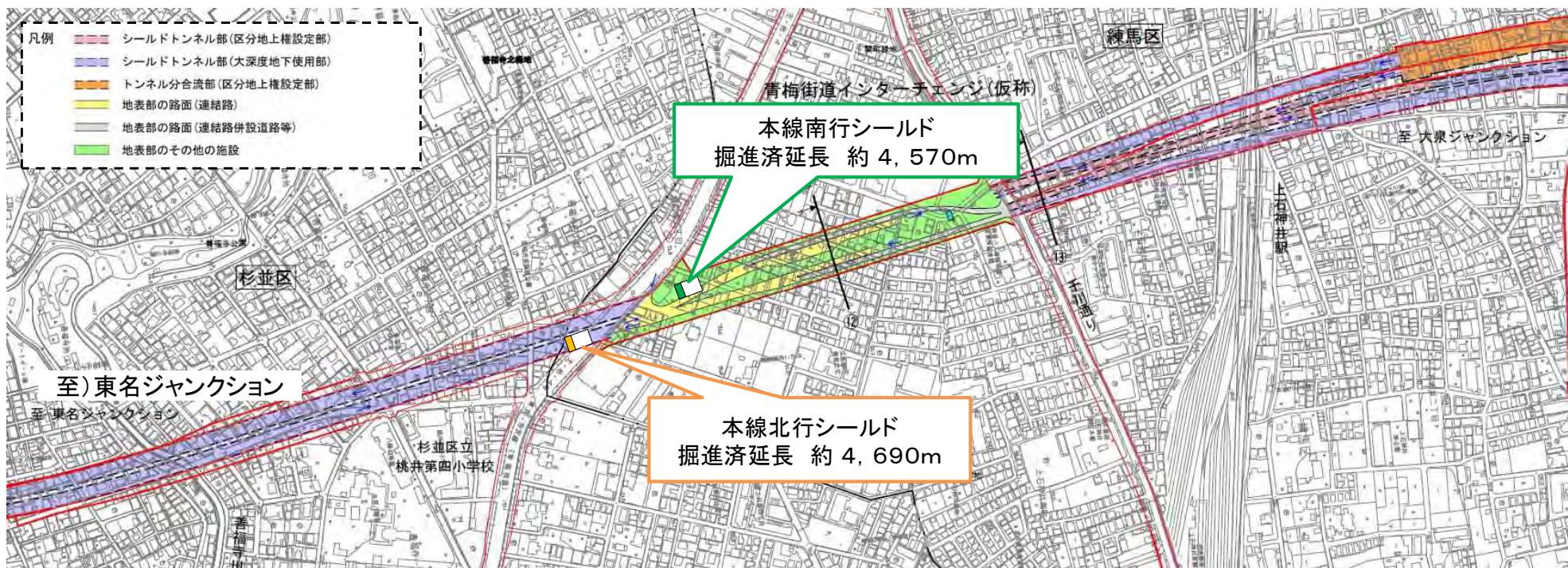
大泉側本線(北行) スクリューコンベヤーの部材更新について

- 令和6年10月22日の掘進中に、シールドマシンにより掘削した土砂を後方へ搬送する設備であるスクリューコンベヤー(以下、SC)のうち、最後方のNO.3 SCにおいて、スクリューシャフトの駆動軸が破断したため、掘進を一時停止して部材の補修を行いました(同年11月29日に掘進再開)。
 - この補修により、適切に保守を行うことで今後の掘進を継続することは可能でしたが、耐久性をさらに高めること等を目的とし、坑内土砂搬送設備(ベルトコンベヤー)の段取り替え作業に伴う一時掘進停止の期間に併せ、令和7年9月16日から同年11月6日に補修した箇所の部材の更新を行いました。
 - 更新にあたっては、今回の変状を踏まえて駆動軸の断面積を大きくする等の対策を行いました。
 - 引き続き、点検頻度を高めて変状の有無や摩耗の進行状況を把握し、適切に管理します。



今後の掘進について

- 第33回(令和7年11月)の東京外環トンネル施工等検討委員会において、大泉側本線シールドトンネル工事の再発防止対策等が有効に機能していることを確認しております。
- 今後の施工においても、掘削地山の土砂性状を早期に把握するなど、引き続き慎重に掘進を行います。

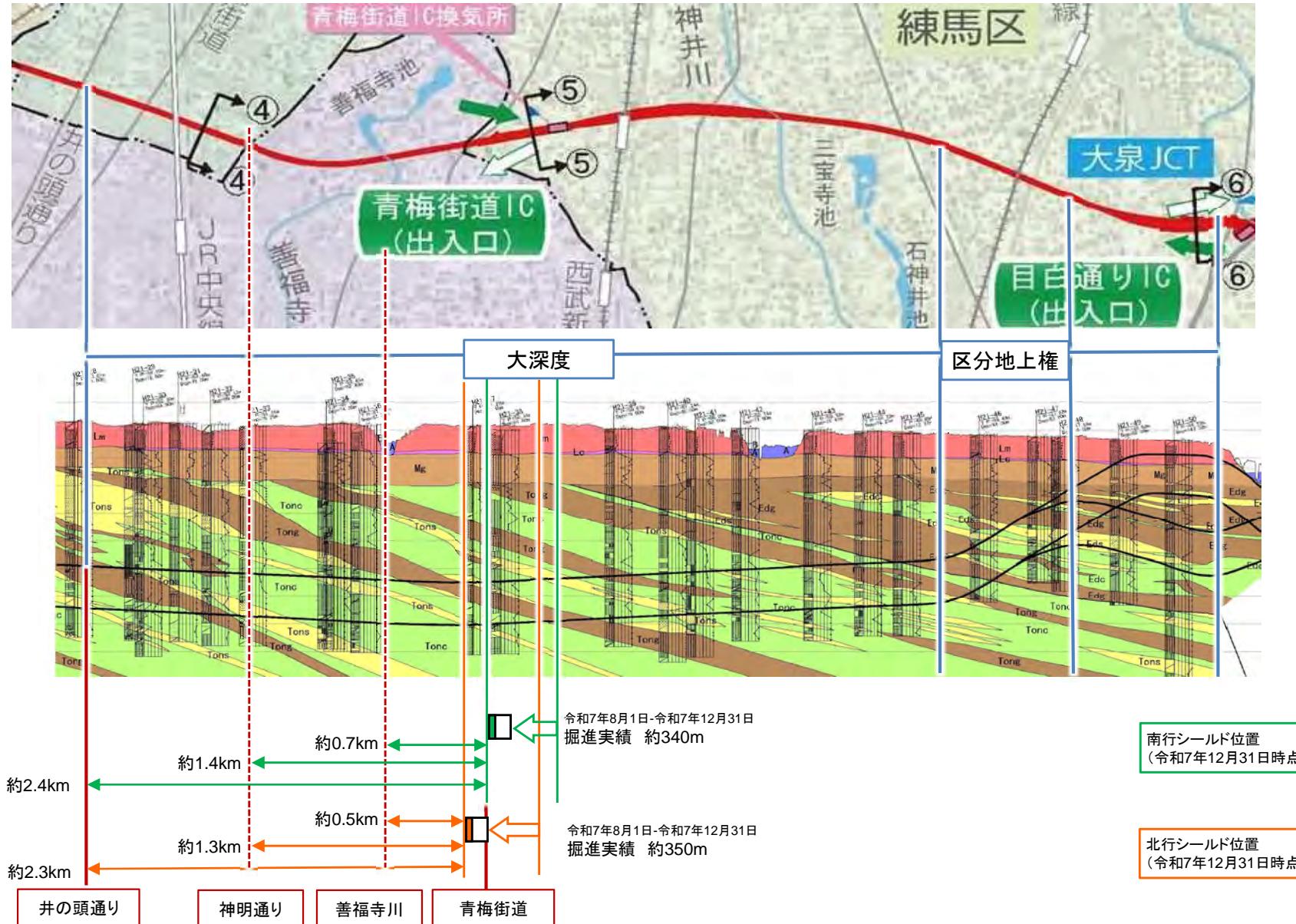


令和7年12月31日時点

本線トンネルの掘進実績について

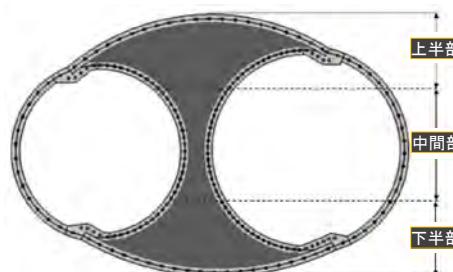
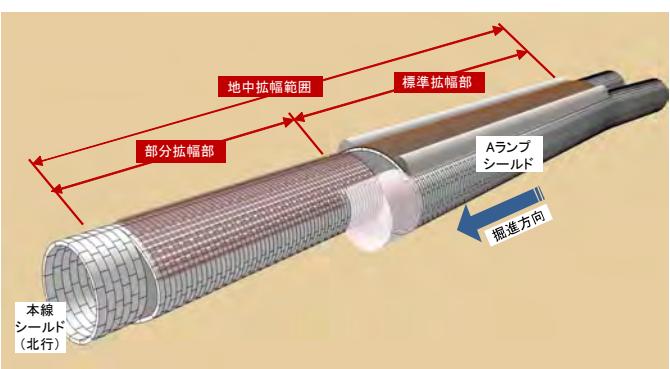
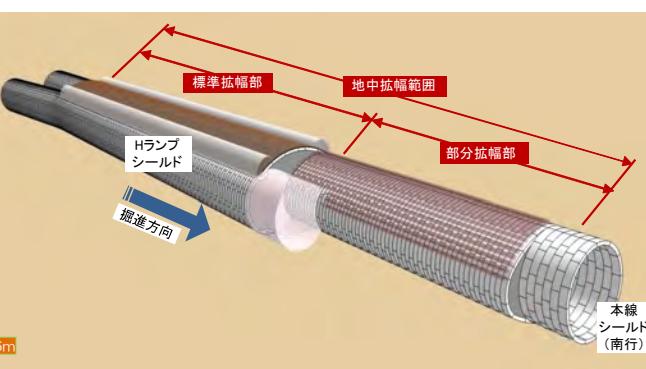
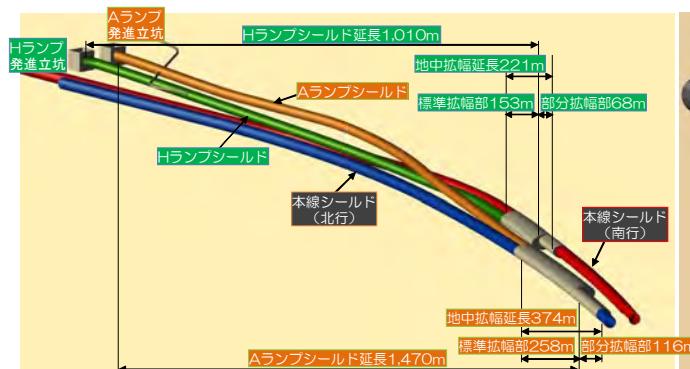
- 令和7年8月1日※から令和7年12月31日時点までの掘進実績は、以下の図に示す通りです。

※前回事業進捗オーブンハウス時点



東名JCT地中拡幅部の概要

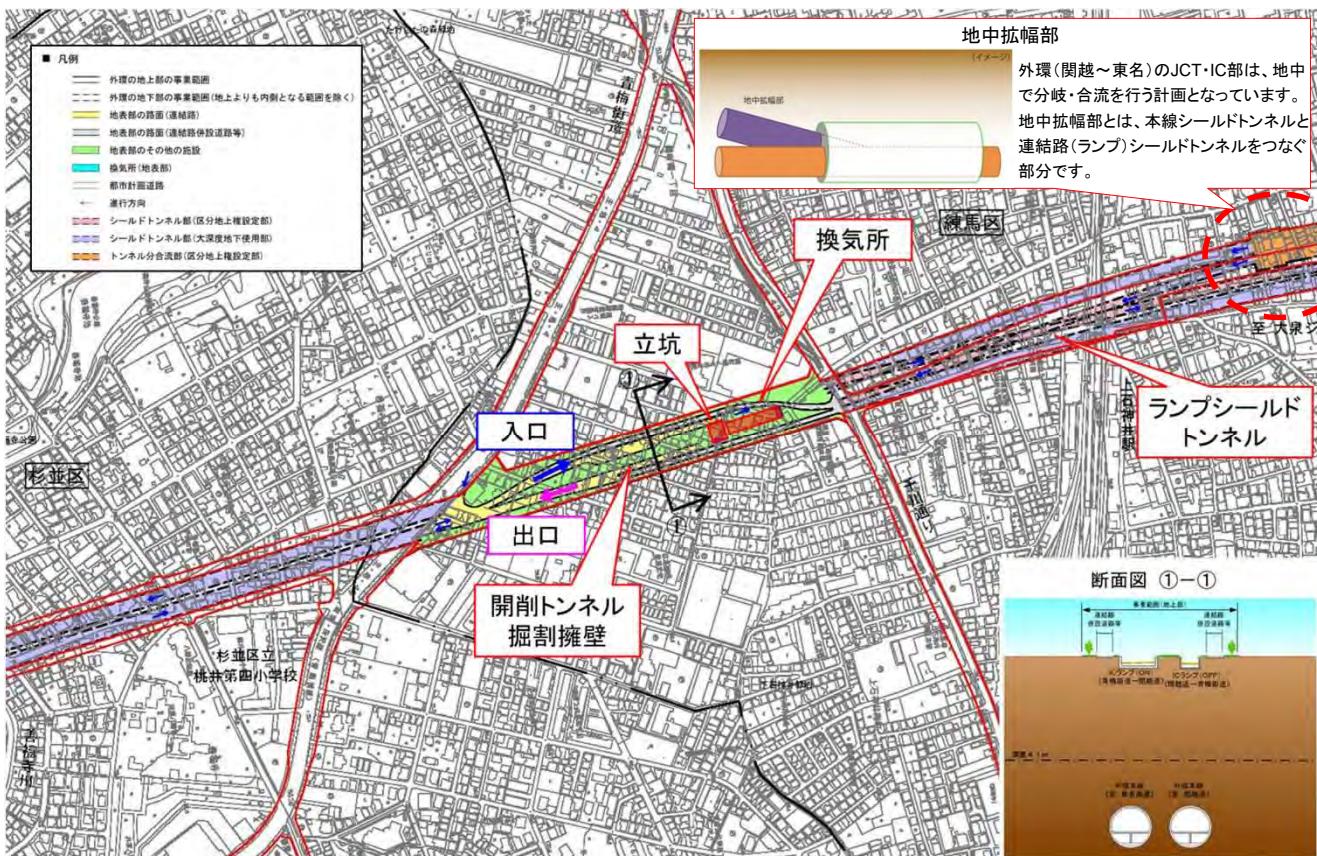
- 第30回(令和6年9月10日)東京外環トンネル施工等検討委員会において、東名JCT地中拡幅工事の施工計画及び地域の安全・安心を高める取組みは、施工を行う上で安全性・確実性が確保された妥当なものであること等が確認されました。
- 東名JCT地中拡幅部は、多くの施工実績を有する都市部山岳工法(NATM)を適用するとともに、中央環状品川線で施工実績を有する「セグメントを用いたシールドトンネル地中拡幅工法」と部分拡幅部における「本線シールドトンネルを利用した本線部分拡幅工法」を適用し、現在準備工及び内部支保工設置を実施しています。
- 東名JCTの地中拡幅部の施工状況を踏まえ、中央JCT、青梅街道ICの地中拡幅部についても引き続き検討を進めています。



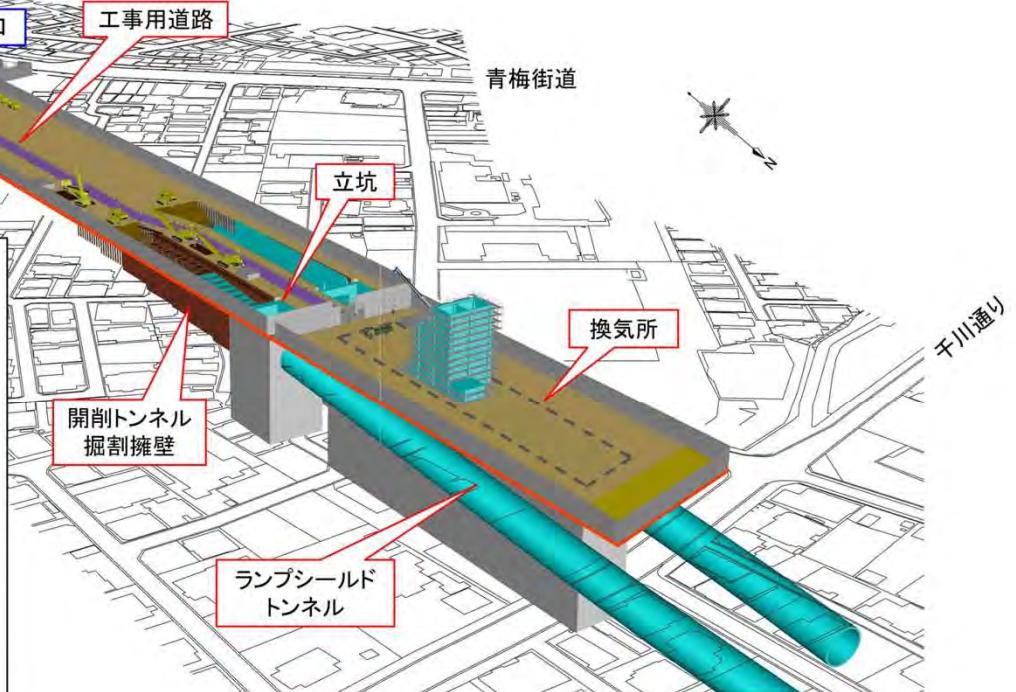
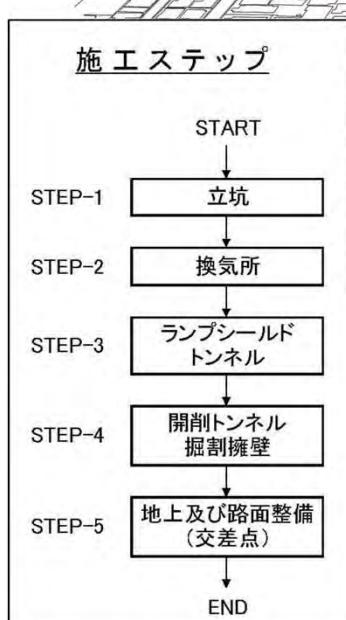
東名JCT地中拡幅(南行)の現地の状況

青梅街道ICで現在予定している施工ステップ

- 現在のインターチェンジ計画を考慮した施工方法および施工ステップ（工事施工時のイメージ参照）



<工事施工時のイメージ>



[ジャンクション・インターチェンジ名称は仮称、供用区間は除く]

※事業進捗や用地の取得状況等を踏まえ、
地中拡幅部を含むインターチェンジ全体の施工計画等を検討中

今後の工事状況などのお知らせについて

工事の進捗状況にあわせたお知らせ

- トンネル地上部周辺にお住まいの皆さんには、シールドマシン到達前、シールドマシンの通過前後など工事の進捗にあわせお知らせチラシを配布します。

緊急時やその他必要により各種調査を実施する場合など

- 地上部での振動・騒音、地表面計測の作業予定、状況やシールドマシンの位置、緊急時やその他必要により実施する各種調査内容や時期など、箇所周辺の皆さんにお知らせをいたします。

家屋調査について

- 工事は細心の注意を払って進めてまいりますが、万が一、建物や工作物に損害等が発生し、工事に起因するものと確認された場合には、当該損害等に対して補償をさせていただくために、工事施工前の建物等の状況を把握する家屋事前調査を実施しております。

工事による建物等に損傷等が生じた場合の対応の流れ

事前調査(工事開始前)

- 専門機関による調査、写真及びスケッチによる調査記録



工事着手

- 工事期間中に損害等が発生した場合

損害等の申出

建物等の損傷等が生じた場合は、ご連絡ください。

原因、建物等の調査

建物等の損傷等の状況および、発生原因の調査をします。

補修等対応

日常生活に支障をきたす場合、応急補修等の対応をします。

工事完了

- 工事完了前でも、お申込みいただけます。

損害等の申出

建物等の損傷等が生じた場合は、ご連絡ください。

原因、建物等の調査

建物等の損傷等の状況および、発生原因の調査をします。

補償等対応

調査結果に基づき、補償などを対応します。

家屋調査について

●平成27年度以降、沿線にお住まいの方にも家屋事前調査を実施させていただきましたが、今後、下記の方を対象に家屋事前調査を実施いたします。

- ✓ 今まで調査未実施で新たに調査をご希望される方
- ✓ ご自宅を新築された方
- ✓ ご自宅の建替えやリフォームをされた方

●過去に実施させていただいた調査結果については今後も有効なものとして取扱いたしますが、再度の調査をご希望される方は、下記お問合せ先までご連絡ください。

●家屋事前調査をお受けいただくかは任意であり、みなさまのご意向に沿って調査を実施いたします。

●家屋事前調査の進め方

チラシ配布

- 調査範囲の各戸にご案内のチラシを投函します

日程調整

- 調査会社が各戸にお伺いし調査の日程調整を行います

調査実施

- 調査会社が各戸にお伺いし調査を実施します

報告書のお渡し

- 調査会社が各戸にお伺いし調査結果をご説明し、報告書を手交します

練馬区・杉並区・武蔵野市内の家屋調査に関するお問い合わせ先

東日本高速道路(株) 関東支社 東京外環工事事務所

TEL:0120-861-305(フリーコール:受付時間 平日9:00~17:30) FAX:03-5923-0968

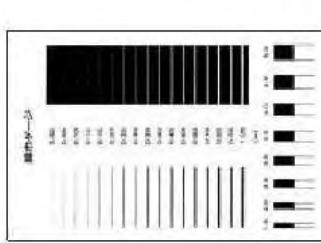
e-mail : tokyo-gaikan@e-nexco.co.jp

家屋調査について

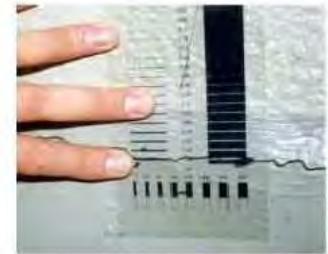
- 建物基礎の地盤沈下、外壁や基礎のひび割れの幅や長さなどをスケッチ・写真撮影後、調書にとりまとめたうえ記録をご協力いただいた方にお渡しするとともに、事業者でも成果品として厳重に保管します。なお、調査結果は当該目的以外には使用いたしません。

【家屋調査での調査箇所】

- ◆ 基 硍
 - ◆ 軸 部(柱・敷居)
 - ◆ 開口部(建具等)
 - ◆ 床
 - ◆ 天 井
 - ◆ 内 壁
 - ◆ 外 壁
 - ◆ 屋 根
 - ◆ 水回り(浴槽、台所、洗面所等)
 - ◆ 外 構(屋外工作物)
 - ◆ 井戸の状況



クラックスケール



例：龜裂損傷調查



受注者名	株式会社 ○○○○○
氏名	○○ ○○
生年月日	昭和〇年〇月〇日
調査期間	自 令和〇年〇月〇日 至 令和〇年〇月〇日
発行年月日	令和〇年〇月〇日
発行者	発注者名 東日本高速道路株式会社 関東支社 東京外環工事事務所長 ○○○○印
<p>右のものは、調査等請負契約書に基づき、 家屋調査の業務に従事するものである」とを 証明する。</p>	

※調査箇所は家具等の移動は行わず、
目視で確認できる範囲となります。

※所要時間:3時間~半日程度(一般的な家屋の場合)

相談窓口の開設

■相談窓口とフリーダイヤルの開設状況

●大泉本線(北行・南行)・大泉南工事(Fランプシールド・Bランプ工事)に関して、地域住民の方からご相談やご意見をお受けするために、相談窓口を開設するとともに、お問合せ用のフリーダイヤルを開設しています。

【場所】

東京都練馬区石神井町8丁目42番地(前原交差点脇)

【運営について】

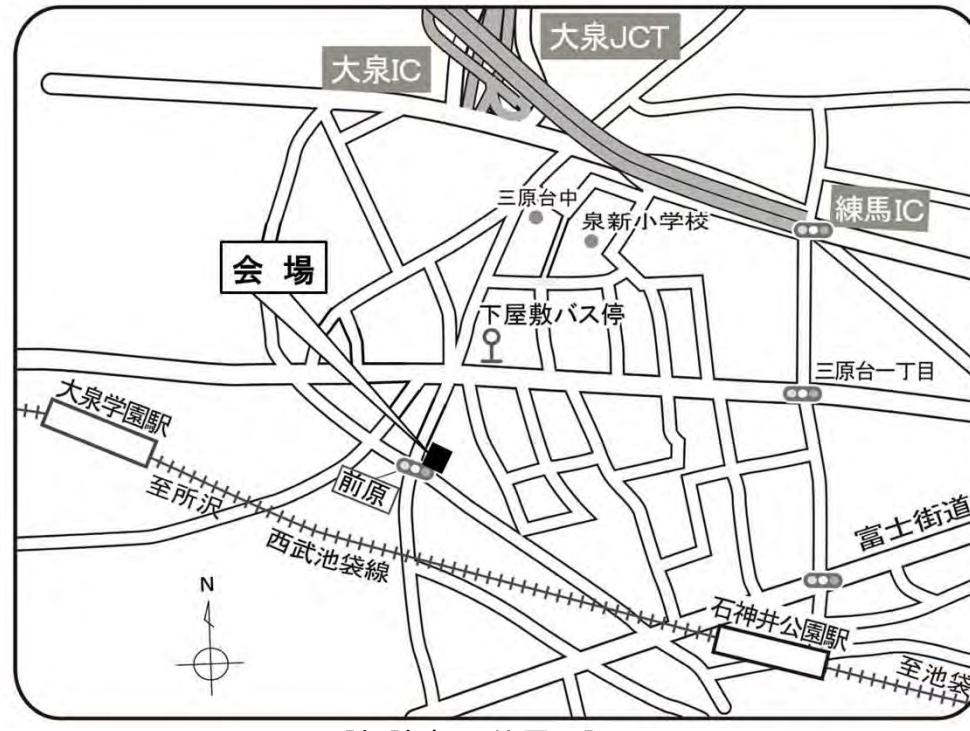
開設日:毎週月曜日から金曜日(祝祭日は休み)

開設時間:10:00~17:00

混雑した場合はお待ちいただくことがございます。予めご了承下さい。

【お問合せ先】

TEL:0120-856-700(フリーダイヤル:平日10:00~17:00)



[相談窓口 位置図]



[相談窓口(外観)]



[相談ブース(イメージ)]

地下水位の観測結果について

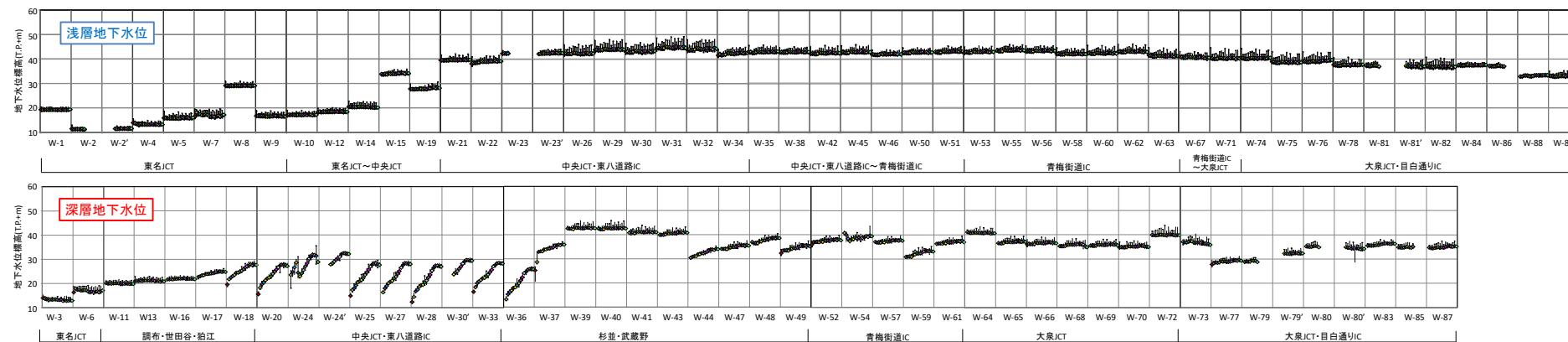
これまでの取り組みの概要

- ・外環事業では、沿線環境への影響を考慮し、常時地下水位観測を行い周辺環境への影響を監視しています。
 - ・地下水位観測は、平成22年度より連続観測を実施しています。



地下水位の観測状況

地下水位の観測結果

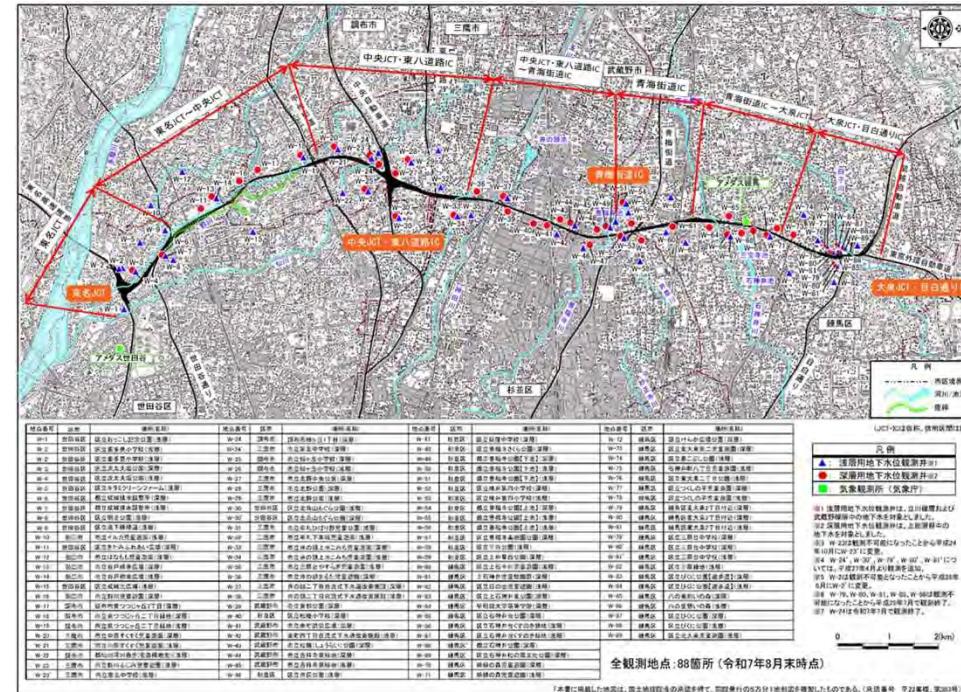


・令和7年度の地下水位は、令和7年4月より令和7年8月末までの観測結果を表記しています。

浅層地下水：地表面から約5～25mの立川礫層及び武藏野礫層中に存在する地下水を浅層地下水と定義しました。

深層地下水：立川礫層及び武藏野礫層より深い位置の上総層群中の砂層及び砂礫層中に存在する地下水を深層地下水と定義しました。

地下水位観測地点位置図



東京外環周辺の地質・地下水について

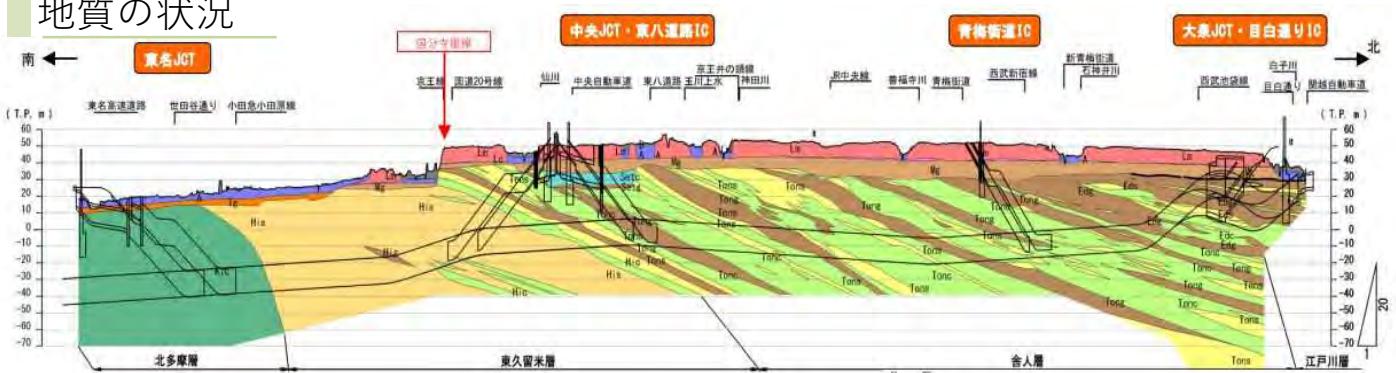
これまでの取り組みの概要

- ・東京外環（関越～東名）の地下構造物により、地下水が遮断され、地下水位の低下による地盤沈下、湧き水や井戸水が涸れてしまうのではないか心配があるかと思います。
 - ・そのため、外環事業では浅層地下水及び深層地下水の水位を観測し、観測結果を公表するなど、皆さまがお住まいの周辺環境の保全に努めながら工事を進めて参ります。

東京外環（関越～東名）周辺の地質・地下水の概要

- ・東京外環（関越～東名）周辺の地質は、国分寺崖線を境にして北側は台地、南側は低地となっています。
 - ・浅層地下水の帯水層は、国分寺崖線の南側は立川礫層（深度3m～6m）、北側は武藏野礫層（深度10m～20m）であり、地下水位は概ね帯水層上端付近に存在しています。

地質の状況



地下水の状況

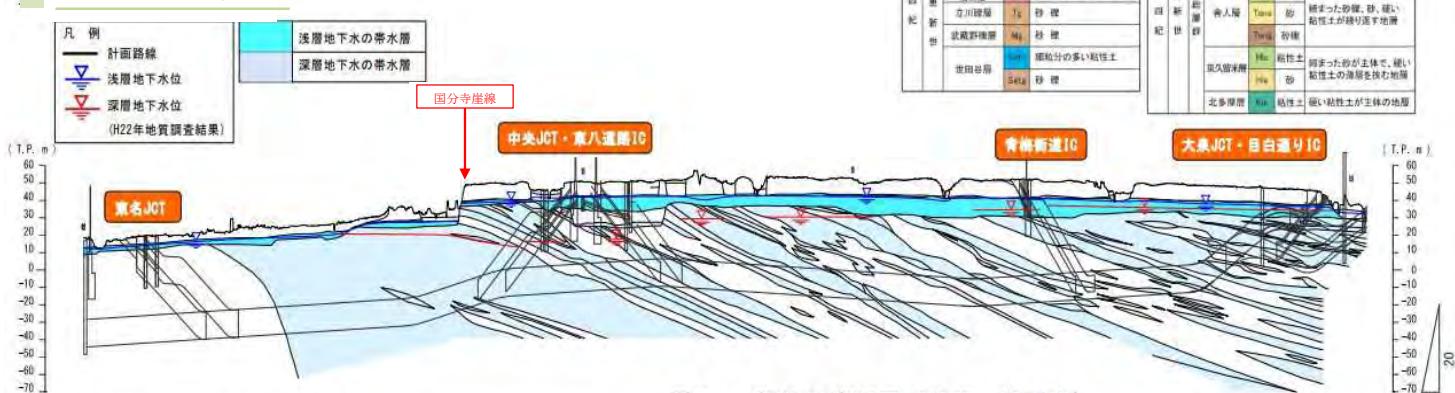


図 路線の縦断図（地質、地下水）

注1：帶水層とは、透水性の良い砂、砂礫層で地下水を貯えていた地層である。

注2: 断層地下水位とは、上断層群の帶水層で観測した圧力水頭の高さ(井戸を設置した時の地下水の高さ)を示している。

注3：継断面は断面比を1：20で表している。

本線シールドによる深層地下水への影響について

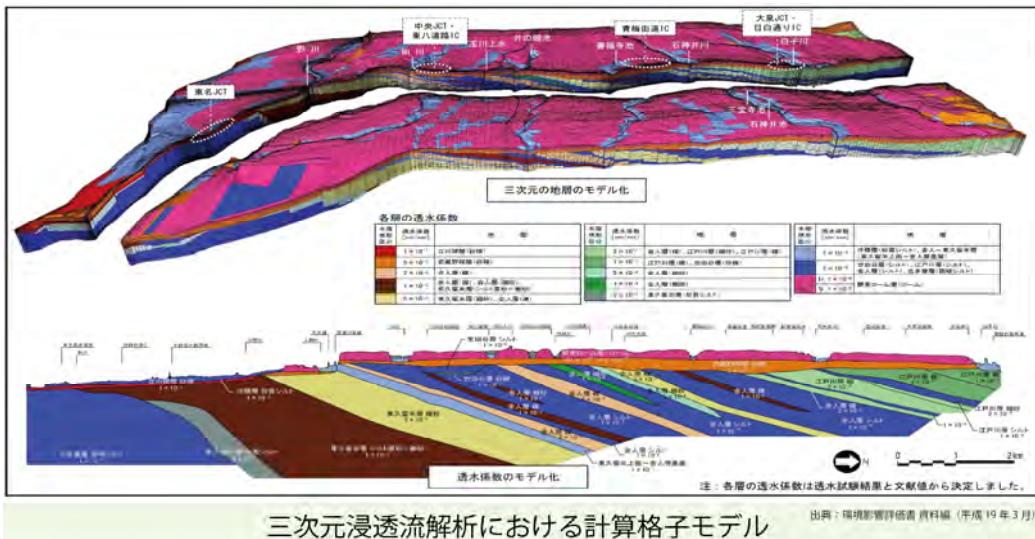
これまでの取り組みの概要

- 東京外環（関越～東名）の本線シールドによって地下水が引き込まれ、地上部の河川や池沼が涸れてしまうのではないか心配があるかと思います。
- そのため、外環事業では、トンネル構造の密閉性が高く、地下水に与える影響が小さいシールド工法を採用しています。
- 三次元浸透流解析と呼ばれる数値シミュレーションにより地下水位及び水圧の変動量を予測した結果、深層地下水の水圧低下量は、年間の水圧変動量以下とわずかであり、影響の範囲内に深層地下水を利用している井戸が存在しないことから、深層地下水は保全されるものと考えています。

三次元浸透流解析による予測

三次元浸透流解析モデルは、既存資料及び現地調査結果を基に、地層、地下水、構造物を三次元モデル化し、降水量や井戸の揚水量等の条件を設定しました。

三次元浸透流解析は、現況再現解析により三次元浸透流解析モデルの検証を実施した後、事業の実施による地下水影響解析及び環境保全措置の検討を実施しました。



深層地下水への影響



大気質・騒音・振動の調査結果について【大泉JCT】

これまでの取り組みの概要

- 外環事業では「環境影響評価書」及び「対応の方針」に基づき工事中の大気質 (NO₂、SPM、粉じん等)、騒音、振動のモニタリング調査を行っています。

調査内容

■大気質の調査

- 建設機械の稼働や工事用車両の運行に伴う二酸化窒素 (NO₂) 及び浮遊粒子状物質 (SPM) を季節毎 (年4回)、1週間、現地測定
- また、粉じん等を季節毎 (年4回)、1箇月間、現地測定

■騒音、振動の調査

- 建設機械の稼働や工事用車両の運行に伴う騒音、振動を月1回、1日間、現地測定

モニタリング状況



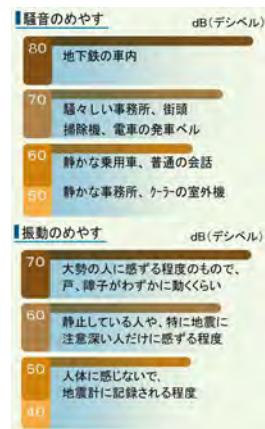
大気質 (NO₂、SPM) 測定状況



大気質 (粉じん等) 測定状況



騒音、振動測定状況



調査結果 (R7.6～R7.8)

■大泉JCT周辺



○建設機械の稼働に係る調査結果

調査項目	調査結果	基準値又は参考値
騒音レベル	57～72dB	条例による耐容基準 80dB以下
振動レベル	33～67dB	条例による耐容基準 70dB以下
二酸化窒素	0.003～0.014ppm	環境基準により0.04～0.06ppm又はそれ以下
浮遊粒子状物質	0.012～0.082mg/m³	環境基準により0.20mg/m³以下
粉じん等	1.8～3.8t/km²/月	指標となる参考値により 20t/km²/月

○工事用車両の運行に係る調査結果

調査項目	調査結果	環境基準による基準値又は参考値
騒音レベル	66～67dB	環境基準により70dB以下
振動レベル	56～58dB	要請限度により65dB以下
二酸化窒素	0.006～0.013ppm	環境基準により0.04～0.06ppm又はそれ以下
浮遊粒子状物質	0.018～0.044mg/m³	環境基準により0.20mg/m³以下
粉じん等	2.2t/km²/月	指標となる参考値により 20t/km²/月

* 調査結果は調査地点1～9における騒音・振動レベルの各調査日最大値の幅値、調査地点1～Fにおける浮遊粒子状物質の各調査日最大値の幅値を表す。二酸化窒素は1日の平均値の幅値、粉じん等は調査地点の幅値を表す。

※調査結果の詳細については、東京外環のホームページ(環境保全対策)に掲載しているとともに、各現場へ掲示しています。

八の釜憩いの森の保全

これまでの取り組みの概要

- 八の釜憩いの森の保全に関しては、有識者の方の助言をいただきながら、
①八の釜の湧き水の保全、②カワモヅクの保全、③キシノウエトタテグモの保全などを行っています。
- 外環事業では、今後も「八の釜憩いの森」の保全を図りながら工事を進めて参ります。

①八の釜の湧き水の保全



八の釜の湧き水の保全状況(R7.11)



土砂流入防止措置の状況(R7.11)



湧水の保全状況(R7.11)

②カワモヅクの保全



カワモヅクは、淡水産の付着藻類で環境省第5次レッドリスト(藻類)において、準絶滅危惧に位置付けられています。



カワモヅク生息地(右岸側日陰)の保全状況(R7.11 下流から臨む)



カワモヅク生息地(右岸側日陰)の保全状況(R7.11 上流から臨む)

③キシノウエトタテグモの保全



キシノウエトタテグモは、体長1~2cmのクモで、環境省レッドリスト2020【その他無脊椎動物】において準絶滅危惧に位置付けられています。



類似環境への退避状況(H28.5)

※準絶滅危惧：現時点での絶滅危険度は小さいが、生息条件の変化によっては「絶滅危惧」に移行する可能性のある種

安全対策の取り組み事例 トンネルの防災安全設備

これまでの取り組みの概要

災害や事故発生時におけるトンネルからの避難方法や、事故防止の対策が十分取られているかご心配かと思います。災害時における安全確保や事故発生時の対策等については、有識者の意見も伺いながら、検討を進めています。

首都高速 中央環状線 4号新宿線～5号池袋線（山手トンネル）の事例

通常時の安全設備



火災発生時の防災設備



火災発生時、ドライバーの方に利用していただく設備



利用者等の避難について

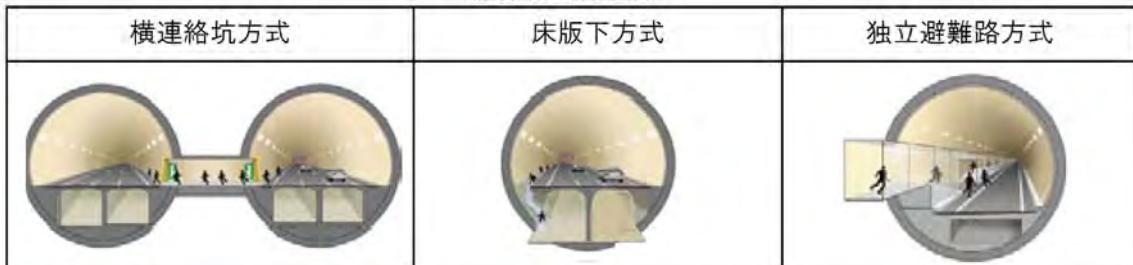
これまでの取り組みの概要

災害や事故発生時におけるトンネルからの避難方法や、事故発生時の対策等については、有識者の意見も伺いながら、検討を進めています。

避難方式について

- 火災時等における避難安全性の確保を目的とし、避難施設を設置します。
- 設置する避難施設は、本線・ランプの状況に応じ、次の避難方式を検討します。

＜避難方式概要図＞



＜横連絡坑方式の避難イメージ＞

発災トンネルから非発災トンネル(安全空間)へ、横連絡坑を利用して避難



＜床版下方式の避難イメージ＞

発災トンネルの床版下(安全空間)へ、すべり台を利用して避難



お問合せ先・HP等

お問合せ内容	お問合せ先
今回の説明内容に関すること 家屋調査に関すること 外環事業全般に関すること	 国土交通省 関東地方整備局 東京外かく環状国道事務所 TEL : 0120-34-1491(フリーダイヤル) 受付時間: 平日 9:15~18:00  東日本高速道路株式会社 関東支社 東京外環工事事務所 TEL : 0120-861-305(フリーコール) 受付時間: 平日 9:00~17:30  中日本高速道路株式会社 東京支社 東京工事事務所 TEL : 0120-016-285(フリーコール) 受付時間: 平日 9:00~17:30
今回の説明内容に関するご質問の受付	e-mail : tokyo-gaikan@e-nexco.co.jp
24時間工事情報受付ダイヤル (工事に関するお問合せ)	練馬区、杉並区(久我山4丁目を除く)、武蔵野市(吉祥寺南町3丁目を除く)の外環沿線地域の方 TEL 03-6904-5886 世田谷区、狛江市、調布市、三鷹市、杉並区(久我山4丁目)、武蔵野市(吉祥寺南町3丁目)の外環沿線地域の方 TEL 03-5727-8511

HP掲載内容	HP掲載先
外環事業全体の状況 最新情報	○外環プロジェクト https://tokyo-gaikan-project.com/ 
シールドトンネル工事の 詳細な施工データ	○国土交通省 東京外かく環状国道事務所 https://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/ 
	○東京外環 トンネル施工等検討委員会 委員会資料 https://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/pi_kouhou/tu2_kiroku.html 

用語集

＜シールドマシン関係＞

名称	説明
切羽(きりは)	シールドマシンの先端の地山を掘削している面のこと。
スキンプレート	シールドマシンの外側(外周部)の鋼板(各装備を保護するもの)。
カッターヘッド	シールドマシン前面の回転して地山を掘削する部分。地山を掘削する刃(ビット)等が備わっている。
チャンバー	カッターヘッドと隔壁との間に土砂を充满させる空間。常に掘削した土砂で充满されており、充满した土に圧力を加えることで、切羽の安定を図る。
隔壁(かくへき)	チャンバーとシールドマシン機内を隔てる壁。
シールドジャッキ	シールドマシンを前進させるための押す力を加えるもの。
スクリューコンベヤー	チャンバー内の土砂を排出する機械。シールドマシンが前進した分の土量と排出する土量を調整させるため、回転数等の調整を行う。
塑性流動性 (そせいりゅうどうせい)	土砂の性状を表現する言葉で、力を加えると容易に変形し、適度な流動性を有した性状のこと。(切羽の安定に必要な土圧を保持し、シールドの掘進量にあわせた土量の排出を行うために、チャンバー内に充满した掘削土砂が適度な流動性を有することが必要。)
閉塞(へいそく)	チャンバー内で土砂の堆積によりカッターが回転不能になること。
土圧の不均衡(ふきんこう)	チャンバー内圧力と切羽土圧のつり合いが取れなくなること。
止水性(しすいせい)	水が通りにくい性質のこと。(チャンバー内に充满した土砂は、地下水の流入が生じないよう止水性を高めることが必要。)
泥土圧(でいどあつ)シールド	掘削土を泥土化して所定の圧力を与えることにより切羽を安定させるシールド工法。
セグメント	シールドトンネルの壁面を構築するコンクリート又は鋼製のブロック。
リング	セグメントを円形に組立てたシールドトンネルの一単位のこと。
掘進(くっしん)	カッターヘッドを回転させて掘削し前進すること。
チャンバー内圧力勾配 (ないあつりょくこうばい)	チャンバー内に生じた鉛直方向の圧力変化量のこと。
カッタートルク	切羽を掘削するのに必要なカッターの回転力。
静止土圧(せいしどあつ)	切羽面とマシン圧力が釣り合っている圧力のこと。
主働土圧(しゅどうあつ)	切羽面がマシンを押している圧力のこと。
予備圧(よびあつ)	掘進時に圧力損失を補完するための圧力。
装備(そうび)トルク	マシンが備えているカッターを回転させる力。
圧力分布(あつりょくぶんぶ)	切羽面の圧力の分布のこと。
加速度(かそくど)	単位時間当たりの速度の変化率のこと。
排土(はいど)	チャンバー内からシールド内に排出する土。
掘削土(くっさくど)	シールド掘進時に掘削した土。
監視(かんし)モニター	シールド操作室または中央制御室でシールド稼働状況を総合的に監視する画面のこと。
土砂ピット(どしゃ)	掘削した土砂を一時的にストックする仮の置き場
テールシール	裏込材や土砂を伴う地下水のシールド内への流入を防止するための部品
テールクリアランス	シールドの後端部におけるセグメントの外側とシールド機筒部分内側の間の施工上の余裕量
テールボイド	セグメント外面と掘削された地山との空隙のこと

＜土質関係＞

名称	説明
裏込材(うらごめざい)	テールボイドを充填するための材料。
地山(じやま)	自然のままの地盤。
ローム質土層(しつどそう)	砂やシルトや粘土などが含まれた混合土層。
砂層(さそう)	砂を主体とする地層。
礫層(れきそう)	礫を主体とする地層。
凝灰質粘土 (ぎょうかいしつねんど)	火山から噴出された火山灰が堆積してできた粘土。
細粒分(さいりゅうぶん)	地盤を構成する土粒子の内、小さな土粒子(0.075mm未満のシルト・粘土)のこと。
細砂分(さいさぶん)	地盤を構成する土粒子の内、粒径が0.075mm～0.25mmの土粒子のこと。
均等係数 (きんとうけいすう)	砂の粒径の均一性を示す指標。1に近いほど粒径がそろっている。
配合試験(はいごうしけん)	土砂と添加材の適正配合を確認する試験。
不透水層(ふとうすいそう)	シルトや粘土などのように水を通しにくい地層。
透水性(とうすいせい)	土の中での水の通しやすさ。
武藏野礫層 (むさしのれきそう)	礫を主体として中程度～粗い砂を含んだ締まった礫層で、水を通しやすい地層。
細粒分含有率(さいりゅうぶんがんゆうりつ)	75 μ mふるいを通過分の土砂が占める割合を、質量百分率で表したもの。
通過質量百分率(つうかしつりょうひやくぶんりつ)	ふるいにより分けられた土粒子の割合を、質量百分率で表したもの。
帶水層(たいすいそう)	砂や礫などのように地下水をよく通しやすい地層。
高水圧層(こうすいあつそう)	大きな圧力を有した地下水のある地層。
ミニスランプ	土の流動性を確認する試験。
粒度分布(りゅうどぶんふ)	どのような大きさの土粒子が、どのような割合で含まれているかを示す指標。
ベルトスケール	ベルトコンベヤーによって輸送された土を計量する機器。
泥漿(でいしょう)	個体粒子が液体の中に懸濁している流動体。泥状の混合物。

土の粒径区分

粒径mm	0.005	0.075	0.25	0.85	2	4.75	19	75
粘土	シルト	細砂	中砂	粗砂	細礫	中礫	粗礫	
		砂			礫			
細粒分	粗粒分							

※地盤を構成する土の粒径の分布状態を粒径ごとに分類するもの

用語集

＜材料関係＞

名称	説明
添加材(てんかざい)	掘削土砂を泥土化(塑性流動化)するために添加する材料。
気泡材(きほうざい)	添加材の一種で、シェーピングクリーム状のきめ細かい泡。
起泡溶液(きほうようえき)	気泡材を作るための元材料。これに空気を混合して発泡させることで気泡材を作成する。
滑剤(かつざい)	摩擦抵抗を少なくするためにシールドマシンと地山との間に充填する材料。
良分解性(りょうぶんかいせい)	環境中に残留することなく容易に分解する物質のこと。
鉱物系(こうぶつけい)	性質が均一で天然に存在する物質のこと。
高分子系(こうぶんしけい)	土の水分を凝集させる物質のこと。

＜調査関係＞

名称	説明
ボーリング調査	地中に孔を掘り、地盤の状況を確認する調査。
微動アレイ調査	地表面から行う地盤の物理探査手法。地盤は微小な振動(人工振動・交通振動・海岸線に押し寄せる波浪振動)などによって絶えず振動をしており、この微小な振動を測定・解析することにより地盤の状況を把握する。
音響トモグラフィ	ボーリング孔に設置した発信器から周波数と振幅を制御した音波を発信し、地中を伝播してきた音波を受信器で受信し、地盤の状況を把握する。
S波	地盤を伝わる振動横波。固い地盤は、速度が速くなる。
P波	地盤を伝わる振動縦波。固い地盤は、速度が速くなる。
N値	地盤の固さの指標で、数値が高いと固い。
水準測量	高低差や標高を求める測量のこと。
GNSS	人工衛星を利用した測位システムの総称で、複数の衛星から信号を受信し、地上での現在位置を計測するシステム。
合成開口(ごうせいかいこう) レーダー	レーダーの一種で航空機や人工衛星に搭載し、電磁波を照射し反射して返ってきた信号で観測するもの。
地表面傾斜角	シールド掘進前の水準測量で得た観測点の標高を基準とし、その後の観測点の標高の変位で発生した地表面の傾斜角のこと。
3D点群(てんぐん)データ	3次元レーザースキャナーなどで物体や地形を計測したデータ。
路面下空洞調査	地中レーダー探査機を用いて、路面下の空洞発生の有無を探査・解析する調査。異常信号が確認された場合、空洞がある可能性がある部分の路面を削孔してスコープカメラにより確認する。

<その他>

名称	説明
開削(かいさく)	土地や山などを掘り起こして平らにし、構造物を構築すること。
パイプルーフ	本体構造物の掘削作業を安全に構築するためにパイプを本体構造物の外周に沿って等間隔にアーチ状または柱列状に水平に打設し、屋根や壁をつくり、地上および地下埋設物などの防護を目的とする補助工法
土被り(どかぶり)	地中に埋設された構造物の天端から地表面までの高さ。