

4. 新たな岩盤クリープ/すべり発生の可能性

小井対岸地区

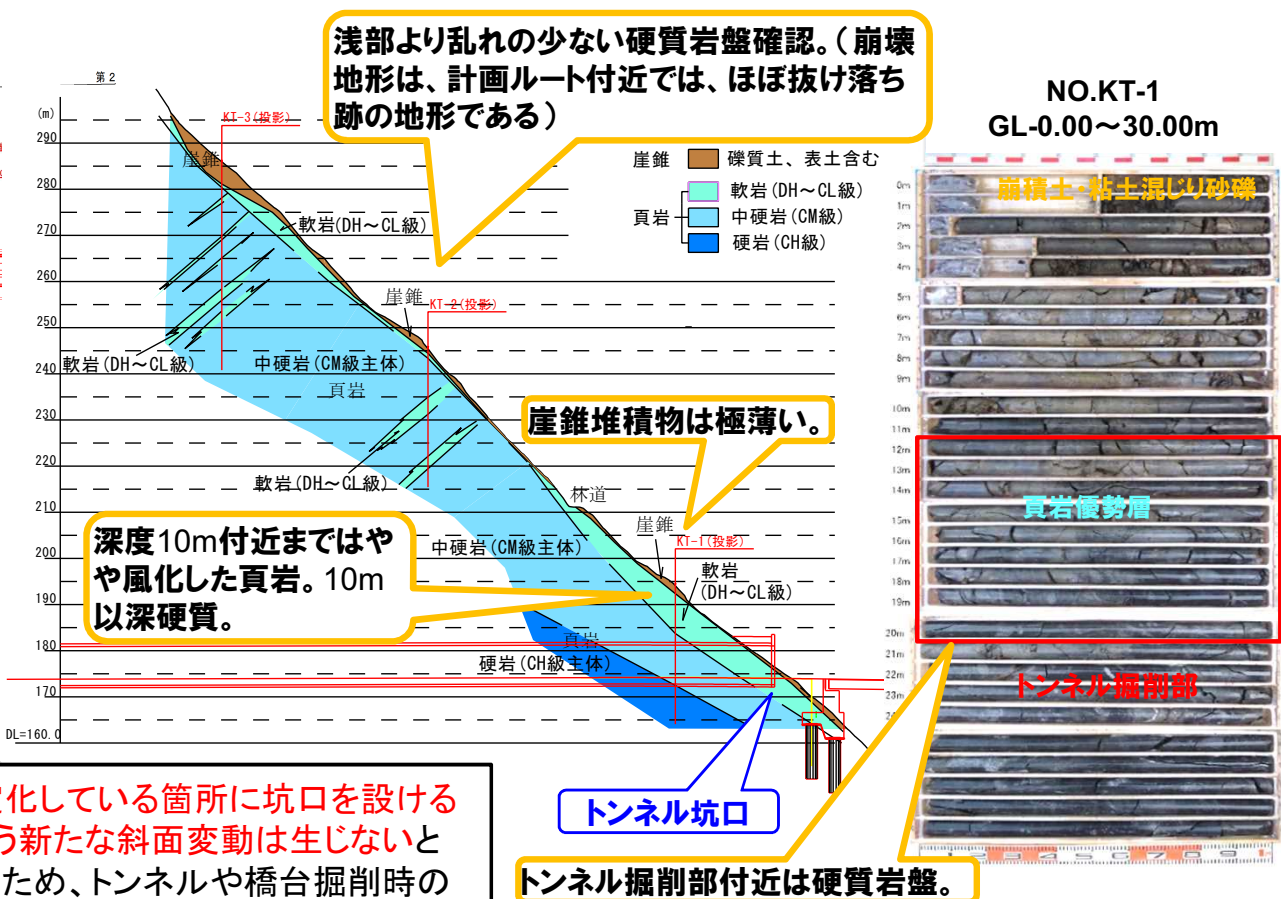
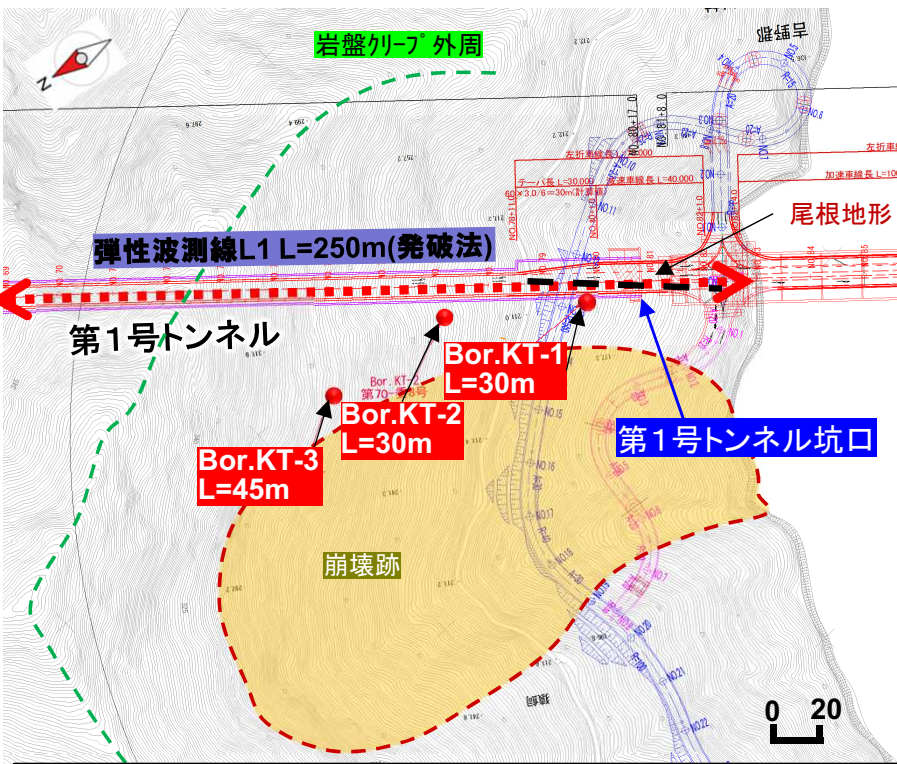
■これまでの検討結果

【小井対岸地区の地形・地質の状況】

- 第1号トンネル坑口が計画されている斜面には岩盤クリープ、崩壊跡が認められる。
- ボーリング結果では、坑口付近は崖錐堆積物が薄く分布し、浅部から硬質な頁岩が分布している。岩盤の割れ目は受盤状であることから、トンネル坑口及び橋台位置として問題はないと考えられる。

【対応】

- 崩壊跡を避けた、尾根地形に坑口を配置するルートとした。



【確認結果】計画ルートは、崩壊跡地を避けた尾根部の安定化している箇所に坑口を設けること、完成形では盛土形状の坑口となることから、施工に伴う新たな斜面変動は生じないと考える。しかし、坑口付近にはやや風化した岩盤が見られるため、トンネルや橋台掘削時の掘削面安定等の検討が必要となる。

4. 新たな岩盤クリープ/すべり発生の可能性

小井地区

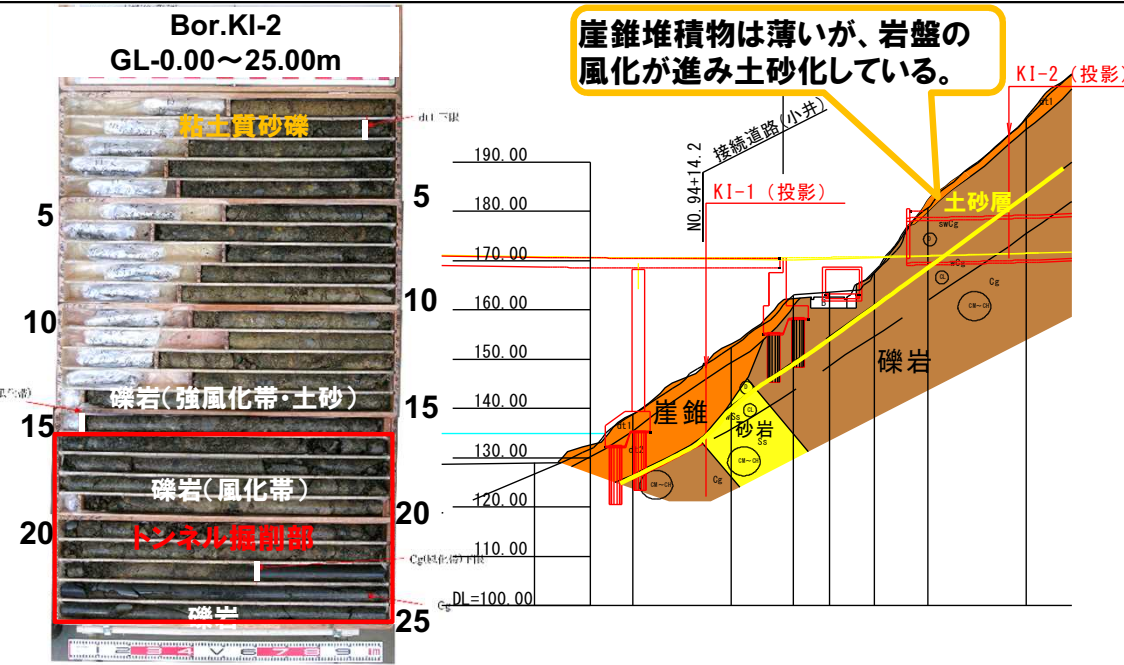
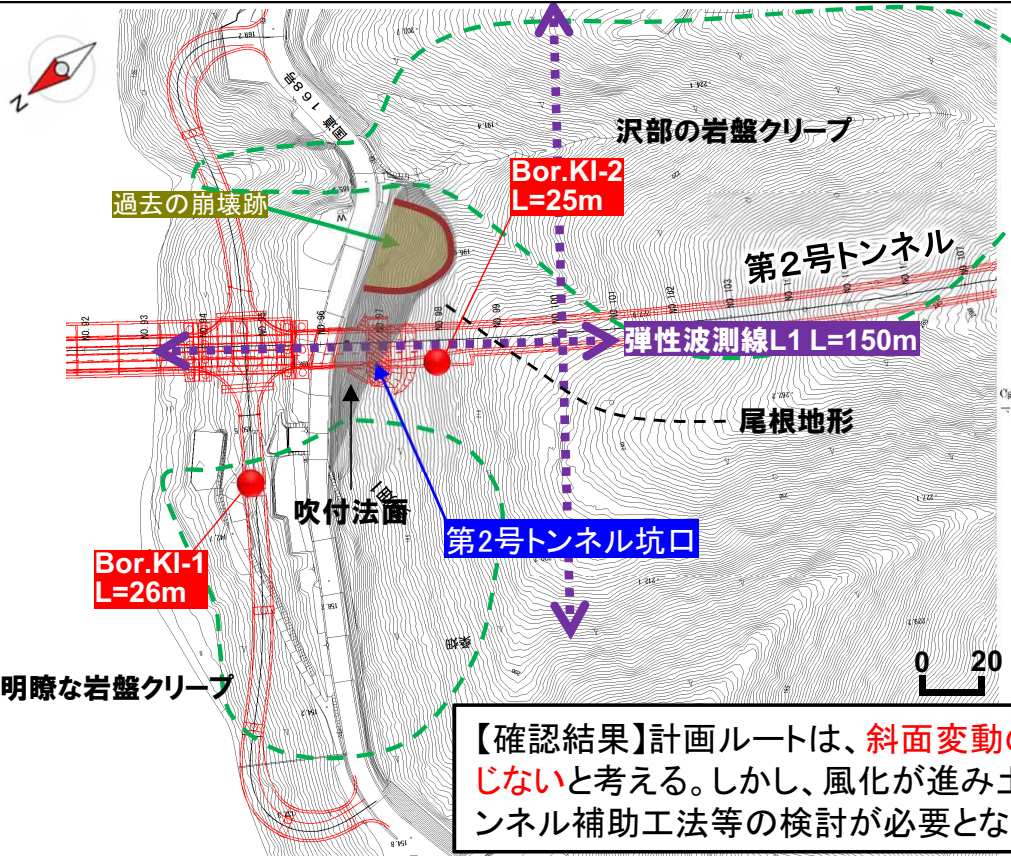
■これまでの検討結果

【小井対岸地区の地形・地質の状況】

- ・ 現道吹付法面は崩壊箇所を被覆したもので、老朽化しているが規模の大きな変状はみられない。
- ・ 現道付近に亀裂や沈下などが一部生じるが、斜面内に新たな変状は確認されない。
- ・ 地形的には地すべり地形を呈していないが、坑口部のボーリング結果では、深度15m付近まで土砂化していることが確認されたため、今後も検討が必要である。

【対応】

- ・ 西側の不明瞭な岩盤クリープと東側の沢部の岩盤クリープを避けたルートとする。
- ・ 坑口は長期的変形の可能性が低いと想定される箇所、緩やかな尾根部で最もトンネル土被りが確保できる箇所(現道吹付法面)に配置する計画とした。



【確認結果】計画ルートは、斜面変動の見られない尾根部に坑口を設けるため、施工に伴う新たな斜面変動は生じないと考える。しかし、風化が進み土砂化した層が確認されており、トンネル掘削影響評価(斜面安定解析)やトンネル補助工法等の検討が必要となる。

4. 新たな岩盤クリープ/すべり発生の可能性

七色地区

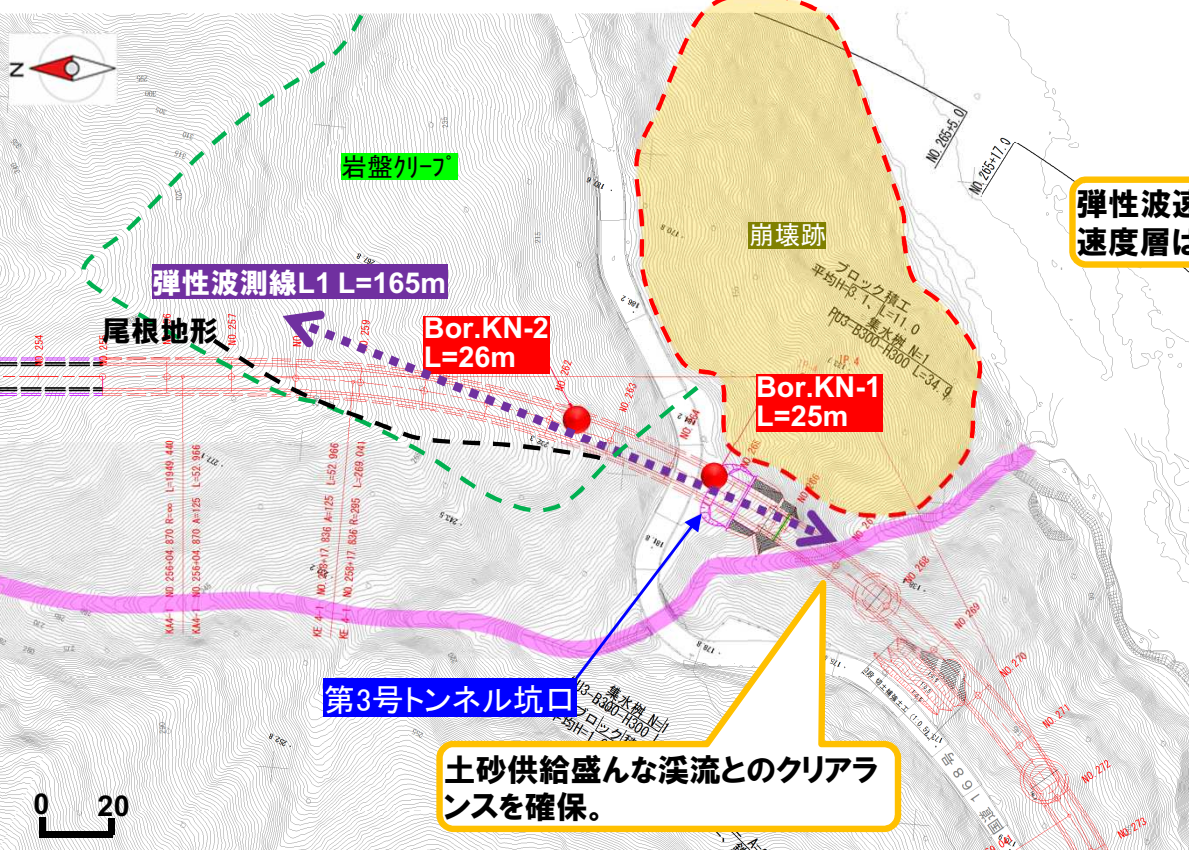
■これまでの検討結果

【七色地区の地形・地質の状況】

- ・ 第3号トンネル出口が計画されている斜面で河川に面した斜面には崩壊跡がある。
- ・ 土砂供給(土石流)が顕著な溪流が北西側から入り込む。

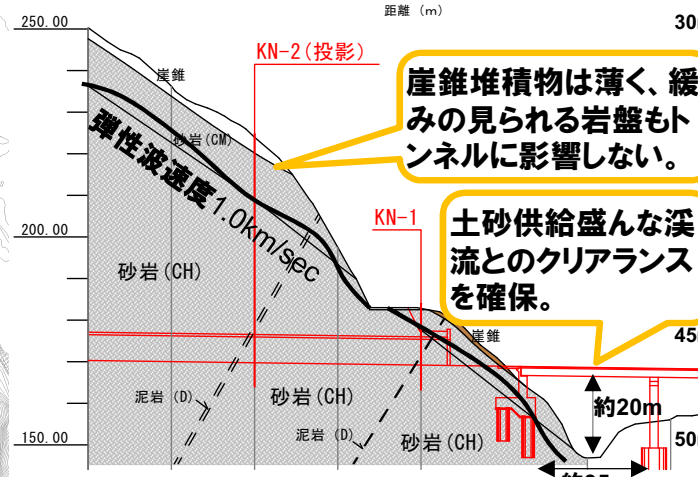
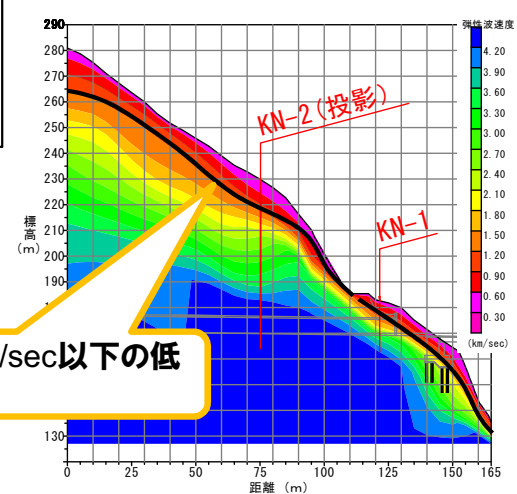
【対応】

- ・ 崩壊跡を避けた尾根地形部に坑口を配置するとともに、土砂供給盛んな溪流とのクリアランスを確保する線形とした。



【確認結果】急峻斜面部にあたり、浅部から砂岩の硬岩が分布している。弾性波速度も浅部から比較的速い速度層が見られることから、施工に伴う新たな斜面変動は生じないと考えられる。

弾性波速度1.0km/sec以下の低速度層は薄い。(ボーリングコアとの対比では深度6m程度)



崖錐堆積物は薄く、緩みの見られる岩盤もトンネルに影響しない。

土砂供給盛んな溪流とのクリアランスを確保。

トンネル掘削部付近は硬質岩盤。

