

トンネル坑内変位計測による切羽前方地山予測

青木 智幸^{1*}・今中 晶紹²・板垣 賢²・領家 邦泰³・金尾 剣一⁴・櫻井春輔⁵

¹大成建設株式会社 技術センター土木技術研究所（〒245-0051 横浜市戸塚区名瀬町344-1）

²大成建設株式会社 広島支店二川トンネル工事（〒719-3223 岡山県真庭市樫東1464-1）

³大成建設株式会社 土木本部土木技術部トンネル技術室（〒163-0606 東京都新宿区西新宿1-25-1）

⁴西日本高速道路株式会社 中国支社津山工事事務所（〒708-0843 岡山県津山市国分町116-1）

⁵財団法人建設工学研究所（〒657-0011 神戸市灘区鶴甲1-3-10）

*E-mail: aoki@sakura.taisei.co.jp

山岳トンネル工事における坑内変位測定において、近年ではトータルステーションが使用されており、三軸方向の変位が得られる。オーストリアでは、トンネル軸方向の変位を天端沈下と組み合わせて評価することによる切羽前方の地山状況予測方法やトンネルの距離程に沿う坑内変位の連続曲線の変化から切羽近傍の地山変化を早期に予測する方法が開発され、実績を上げてきている。本報では、まず、これらの研究事例をレビューし、その原理を整理した。次に、この評価方法を米子自動車道二川トンネルの南側坑口からの掘進時に試験的に適用した。坑口から25～55mの区間に断層破碎帯が存在するが、上記の2種の評価法共に断層部の軟弱層を予測する兆候を示し、その有効性と実用化の可能性を確認した。

Key Words : convergence, settlement, axial displacement, measurement, forward prediction

1. はじめに

山岳トンネル工事において、日常の施工管理と情報化施工の目的で、トンネルの内空変位や天端沈下などの坑内変位測定が行われている。近年では、その測定にトータルステーションを使用することが一般的となっており、XYZの三軸方向の変位が得られる。しかし、国内では、各計測断面ごとの二次元的な変形挙動の分析を主としているのが現状である。

SchubertとBudil¹⁾は、トンネルの掘削進行に伴うトンネル軸方向の変位を天端沈下など断面方向の変位と組み合わせて評価することにより切羽前方の地山状況の予測が可能であることを示した。一方、VavrovskyとSchubert²⁾は、トンネルの距離程に沿って坑内変位を連続的にプロットする“たわみ曲線”による切羽前方地山状況の予測方法を開発した。この方法は、オーストリアで10年来の実績があり、近年、オーストリア地盤力学学会（ÖGG）のNATMガイドラインにも取り上げられている³⁾。また、前出の方法と組み合わせて、トンネルの計測評価に使用されている⁴⁾。

本報では、上記の三次元的な坑内変位計測による切羽前方地山予測法を、国内のトンネルに試験的に適用した結果について述べる。

2. 既往の研究のレビュー

(1) トンネル軸方向変位測定による切羽前方地山予測

SchubertとBudil¹⁾は、オーストリアのInntalトンネルにおける坑内変位計測データを分析し、断層破碎帯内でのトンネル軸方向の変位が天端沈下や内空変位と同程度に大きくなる場合があり、距離程に沿ったトンネル軸方向変位の変化傾向が天端沈下や内空変位などの変化傾向と必ずしも一致しないことを見出した。さらに、断層破碎帯に近づくトンネル軸方向変位が天端沈下の変化と比較して大きく変化する傾向を発見した。そこで、三次元境界要素法によるトンネル掘進の数値解析を行い、その原理を確認した。図-1に、解析結果を示す。

図-1(a)に示したように、天端沈下をS（符号は沈下が負）、トンネル軸方向変位をL（符号は切羽方向が正、坑口方向が負）とすると、その比L/Sは変位ベクトルが切羽側に振れると負、坑口側に振れると正になる。

図-1(b)と図-1(c)は、解析結果における、各計測断面位置から1D（Dはトンネル幅）だけ切羽が進んだ際のL/S比の距離程に沿った分布を示したものである。前者は、堅硬層から軟弱層に向かって掘進した場合、後者は、軟弱層から堅硬層に向かって掘進した場合の解析結果である。

図-1(b)を見ると、L/S比は、地層境界から3D以上離れ

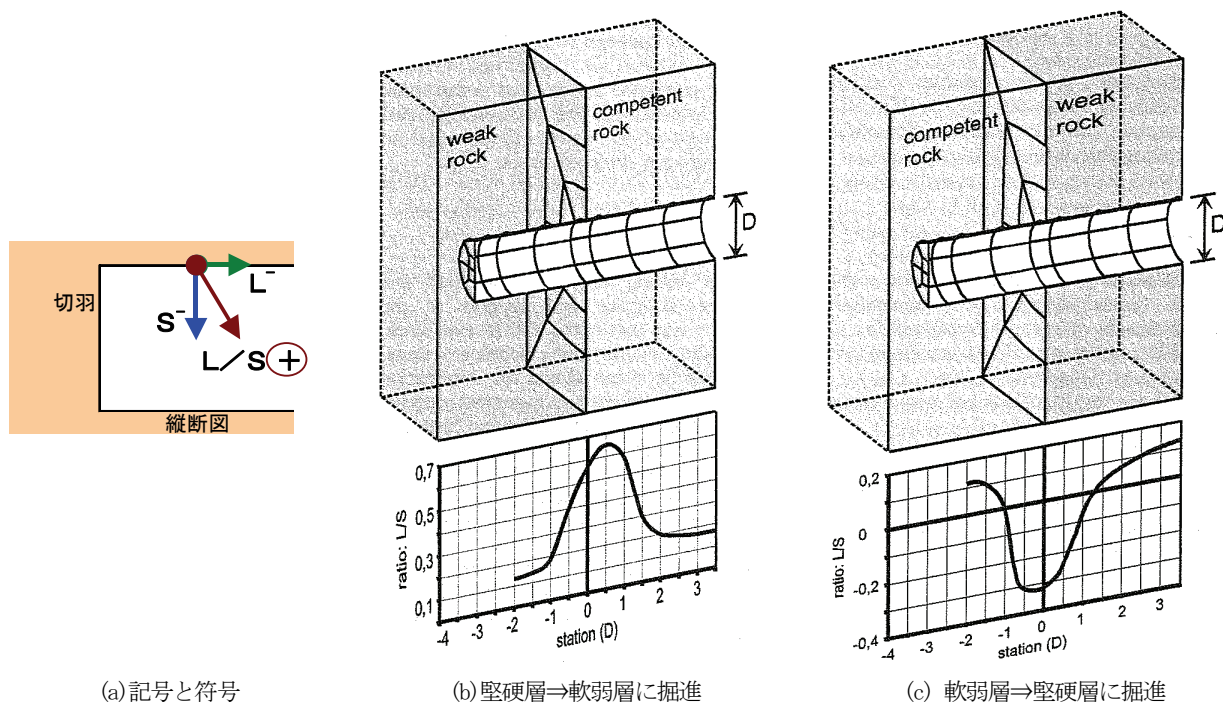


図-1 数値解析による切羽離れ1D時のL/S比の変化¹⁾

た位置では0.15程度の値を取って安定しているが、軟弱層との地層境界から2D位手前の位置から増加し始め、その後急増して境界位置近傍でピークを示し、軟弱層に入ってから急減して地層境界から2D程度過ぎた位置では元の0.15程度の値に戻るような傾向を示している。また、図-1(c)は軟弱層から堅硬層に向かって掘進した場合であるが、ちょうど逆に、L/S比が負に変化する傾向を示している。

Grossauerほか⁵⁾は、数値解析を行って、このような傾向を生じる原因が地層境界部の応力集中によることを示した。すなわち、地層境界の堅硬層側に地圧が集中し軟弱層側で地圧が減少する、地圧の不均質さがこのような現象を引き起こすというのである。また、下記に挙げる知見を示した。

- 1) 一様な初期応力の均一な弾性係数の地山では、トンネル軸方向変位と天端沈下の比 (L/S) は一定の値を示す。弾性係数を変えると変位の絶対値は変わるが、L/S比はほとんど変わらない。この均質な条件での一定のL/Sの値をnormal値とする。
- 2) 地盤の弾性係数が変化して不均質な地山に切羽が近づくと、切羽前方の応力状態が変化して、L/S比がnormal値から変化する。
- 3) 堅硬層と軟弱層の弾性係数の比が大きいほど、また、軟弱層の幅が広いほど、L/S比の変化量は大きく、また、境界からより離れた位置から変化が生じる。

(2) たわみ曲線による切羽前方地山予測

通常、トンネルの坑内計測は予め計画された（例えば20m）間隔の各断面にて行い、断面ごとに変位の経時変化図や切羽離れ図を作成して評価が行われる。しかし、計測断面間の地山の情報は得られない。VavrovskyとSchubert²⁾は、このような断面ごとの評価の欠点を改善し、トンネル距離程に沿う三次元的な変形挙動を評価する方法を考案した。

図-2(a)に、均質な地山におけるたわみ曲線の概念図³⁾を示す。横軸はトンネルの距離程（坑口からの距離）であり、各曲線は、ある時点における天端沈下のトンネルの距離程に沿った分布をスプライン関数などで曲線状につないだものである。これをたわみ曲線（deflection curve）と呼んでいる。例えば、一番右の曲線は、最新の掘進後の天端沈下のたわみ曲線であり、灰色に塗られた部分が、この掘進による増加分である。均質な地山では、図のように曲線を平行移動した、“たまねぎ断面状”（onion-shell-type^{2) 3)}の形になる。▼で示した位置が計測断面であるが、本手法によると、計測断面間を切羽が移動する時の地山の変形挙動を評価できることが分かる。

この図は、切羽到達時の変位を0として変位の分布を描くものであるが、トンネルの坑内変位計測では、掘削施工時の計測ポイントの防護のために切羽から若干手前の位置に計測点を設置するので、計測開始前に既に生じた変位（pre-displacement：初期変位）が存在する。したがって、図のように初期変位の分を補正して曲線を作成

する必要がある。計測開始位置の切羽離れが一定でない場合には、この補正は特に重要となるであろう。ただし、文献²³⁾では、この初期変位を曲線の外挿により求めるとしているが、具体的な方法の詳細は不明である。

図-2(b)に、切羽前方に断層などの弱層がある部分を掘進する場合のたわみ曲線の概念図を示す。切羽が弱層に近づくと、後方の計測断面で計測される変位の増分が大きくなってたわみ曲線が膨らみ、その掘進による増加分の面積が大きくなる。したがって、切羽が弱層部に近づいた時点で、次の計測断面で計測が行われる前に、弱層部の影響を捉えることができることになる。

もう一つの評価法として、トレンド線がある。これは、ある切羽離れ(図の例では0.5D、Dはトンネル幅)における天端沈下を結んだ線である。これを切羽前方へ外挿することにより、地山状況の予測ができるとしている。なお、以上の評価方法は、天端沈下に限らず内空変位や上半支保脚部の沈下など他の計測変位にも適用可能であり、実際に適用されている⁹⁾。

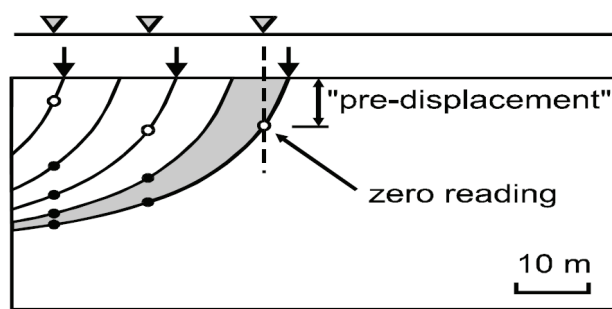
(3) 適用事例

オーストリアのアルプス東部地区における土被りの小さいトンネルの事例⁴⁾を示す。図-3上図は、分析した区間の地質断面図である。左から右方向にトンネルを掘進している。距離程475mまでは、硬質の石灰岩や大理石であり、それ以降は断層部である。断層部は主に千枚岩からなるが、大理石や珪岩のブロックを取り込んでいる。

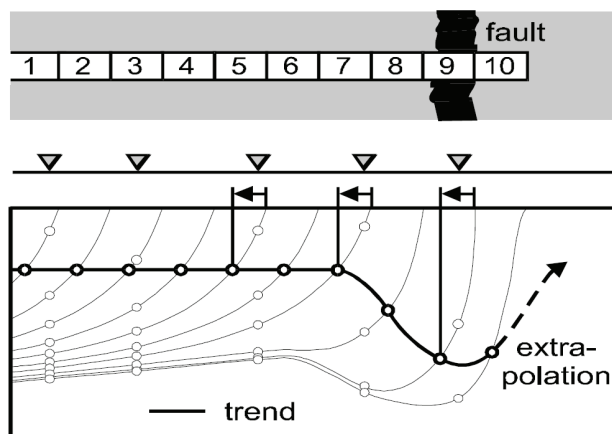
図-3中図は、天端沈下のたわみ曲線を示したものである。切羽が断層部に近づき、距離程485mになるとたわみ曲線が急に膨らみ、以降、切羽距離程500mまでこの傾向が続く。ところが、さらに掘進すると急激にたわみ曲線が密になり、天端沈下が減少に向かうことが分かる。最終的な天端沈下は、距離程490m近傍が最大で150mmに達した。

トレンド線は、ここでは、切羽離れ6mの天端沈下を結んだものである。天端沈下が距離程475m辺りから増加し始めて496mまで増加を続けるものの、それ以降、急激に減少している。距離程495~500m間の時点にてトレンド線を前方に外挿して考えると、地山状況が改善に向かうことを予測できた可能性があると考えられる。

図-3下図は、L/S比の変化を示したものである。ここでは、値を変位ベクトルの鉛直からの角度として表している。天端沈下Sとトンネル軸方向変位Lは、切羽離れ6mの値を採用している。この地山では、normal値は0~5°程度と考えられた。掘進に伴い、距離程460m辺りからL/S比が正に増加しており、地山が軟質に変化することが予想できる。L/S比は距離程480mまでに、減少してnormal値に戻っている。実際の天端沈下はそれ以降で増加しているので、この例では、L/S比の変化により切羽



(a) 均一な地山の場合



(b) 断層がある場合

図-2 たわみ曲線による切羽前方予測³⁾

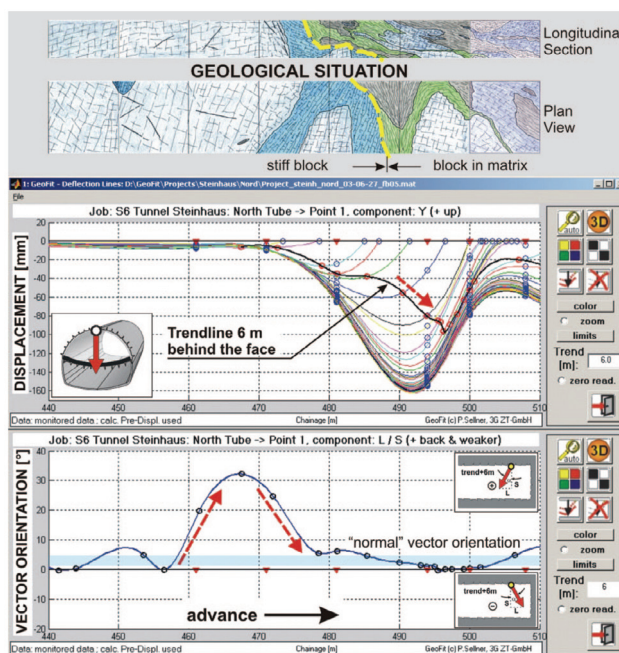


図-3 坑内変位分析と切羽前方予測の事例⁴⁾

(上: 地質図, 中: 天端沈下のたわみ曲線, 下: L/S比の分布)

前方約20m強程度の地山状況を予測できたと言える。

3. ケーススタディ

前章までに説明した坑内変位計測による切羽前方地山の予測方法を、国内のトンネルに試験的に適用した。対象は、米子自動車道二川トンネルである。南側坑口から掘進を開始するが、坑口から70mの区間を対象区間とし、計測断面を5m間隔で設けた。地質は主に黒色片岩で、坑口から25～55mの区間に断層破碎帯が存在することが、事前の地質調査および追加実施した水平ボーリングにより分かっていた。

(1) トンネル軸方向変位測定による切羽前方地山予測

図-4に、天端沈下Sとトンネル軸方向変位Lの切羽離れ5m時点の値の分布を示す。符号は、図-1(a)に従う。横軸は距離程（坑口からの距離：TD）である。トンネルは、右から左方向に掘進する。トンネル軸方向変位Lを見ると、トンネルの進行に沿って一旦負に変化した後、正方向に変化し、ほぼ安定する。天端沈下Sは、距離程30m以降で大きくなり、42m地点をピークに減少し始め、55mを過ぎると小さい値で安定する。この比を取ったものがL/S比である。

図-5に、L/S比の分布を示す。同図には、地質断面図も合わせて示した。L/S比は、切羽離れ5m、10m、15mの3ケースの値を示した。トンネル幅Dは約10mなので、それぞれ、0.5、1.0、1.5Dに相当する。どのケースも類似の変化傾向を示していることが分かる。実用上は、より近い切羽離れの値を用いたL/S比で分析できる方が利用価値が高いので、これは望ましい結果である。距離程16mの計測断面の値がばらついたが、これは、坑口に近く土被りが小さく変位（L、S）がともに小さいため、測定誤差の影響が大きく出ていることが原因と考えている。

切羽離れ5mのL/S比を念頭に考察する。本トンネルでは、L/S比の角度、すなわち変位ベクトルの方向が約±70°の範囲で大きく変化した。特に、距離程27mまでに大きく正方向に変化し、その後、距離程35mまでに減少したことが特徴的である。L/S比が正に変化するのは、2章で示した原理によれば、軟弱層に入る兆候である。

地質断面図を見ると、距離程22～54mが断層破碎帯に区分されている。断層の走向は、トンネル軸にほぼ直交している。したがって、L/S比は、断層破碎帯部に入ってから変化したことになる。ただし、図-4を見ると分かるように、L/S比が大きく変化した距離程27mの時点では、天端沈下はまだ小さい。この意味では、予測ができたと言える。

図-6に、トンネル掘削前に坑口部で実施した水平ボーリングのコアを示す。ボーリング口元は坑口から3.5m手前であり、図の上方には、坑口断面位置からの距離

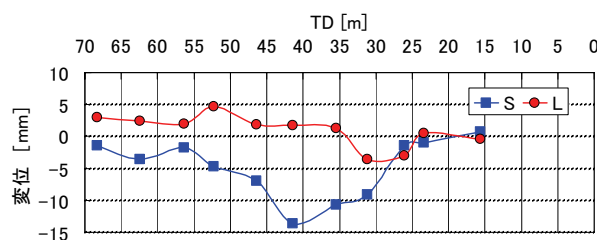


図-4 坑内変位の分布（二川トンネル）
（切羽離れ5m時点、符号は図-1(a)参照）

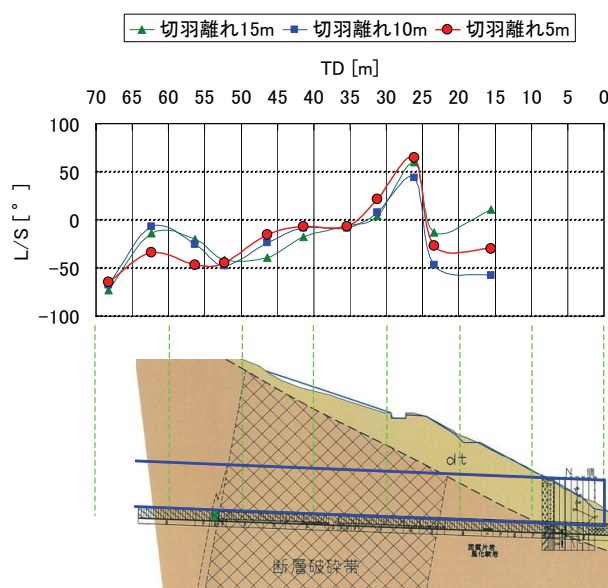


図-5 L/S比の分布（二川トンネル）
（上：L/S比の分布、下：地質断面図）

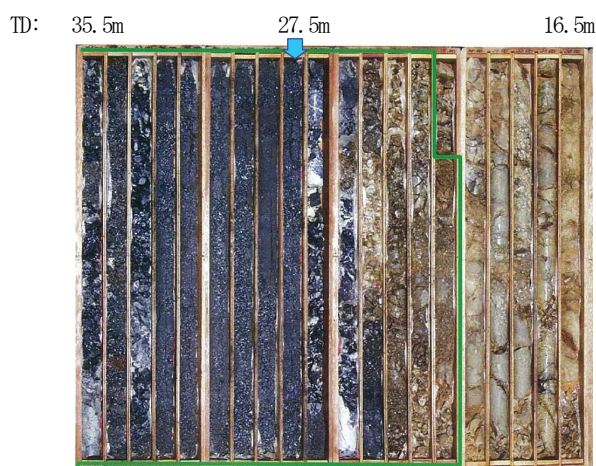


図-6 水平ボーリングコア

(TD)を示した。ボーリングコアを見ると、TD25mまでは風化して褐色に変色している。地質断面図では、坑口から21.8m以深が断層破碎帯と判定されているが、コアを良く見ると、破碎が細粒化して粘土分を含むようになるのは、約27.5m以深であることが分かる。この変化

は、切羽に出現した地山でも観察された。TD27.5m以深が変形係数の小さい領域であると考え、図-4に示した天端沈下の大きい領域と合致する。このように考えると、L/S比が軟弱層に入る手前の位置で予兆を示したと言える。

距離程45m以降では、L/S比が徐々に低下する傾向を示した。これは、2章で示した原理によれば地山が硬質に変化する兆候であり、断層破碎帯を抜けて堅岩部に入っていくことと整合する。

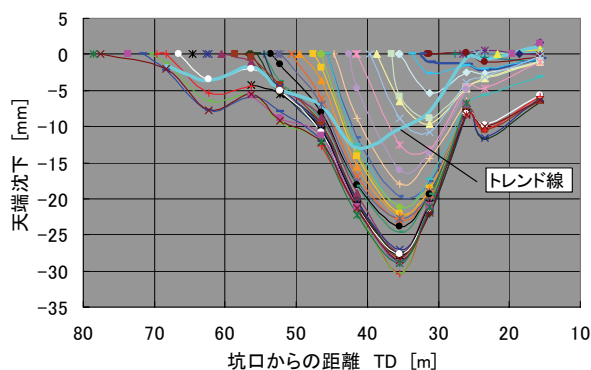
今回は、試験的適用であるため計測断面を5m間隔と細かく設けている。通常のトンネル施工では計測断面は20m間隔程度であり、不良地山部でも10m間隔程度のことが多い。仮に、計測断面が10m間隔であったとすると、図-5に現れたL/S比の変化は捉えられなかった可能性がある。また、今回は、土被りが非常に小さい坑口部での計測であり、初期地圧が小さいために断層部の影響範囲が非常に狭くなっている可能性がある。今後、より土被りの大きいトンネルにおいても試行し、一般的な傾向を確認する必要がある。

最後に、計測における問題点を指摘する。トータルステーションは、一般に角度の測定精度に比べ、距離の測定精度が低い。これは光波を使った距離測定の精度に限界があるためである。トンネルの坑内変位計測に使用される機材は非常に高精度のものであるが、それでも距離の測定精度は仕様で3mm程度である。これは、トンネル軸方向変位の精度に大きく影響を及ぼす。今回の測定では、3mmまでばらつくことは無かったがそれでも測定値の変動は大きく、特に変位が小さい時に問題となった。天端沈下が比較的大きくなると、トンネル軸方向変位のばらつきの影響は相対的に小さくなる。

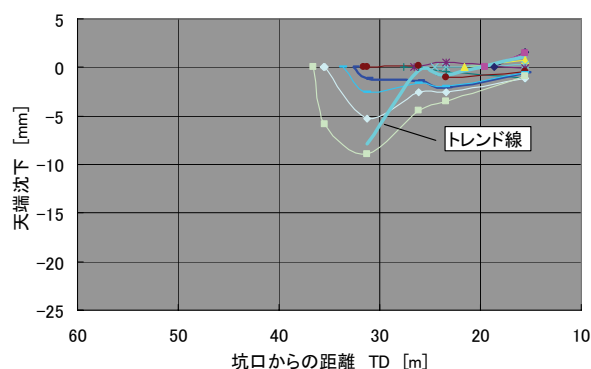
(2) たわみ曲線による切羽前方地山予測

図-7に、天端沈下のたわみ曲線を示す。ここでは、初期変位の補正を行っておらず、計測した変位をそのままプロットしている。ただし、二川トンネルの今回検討を行った範囲では、概して地山が軟弱でブレーカによる機械掘削を行ったことから、計測ターゲットを切羽に非常に近い位置（1m以内）に設置できた。そのため、初期変位の影響は小さいと言える。

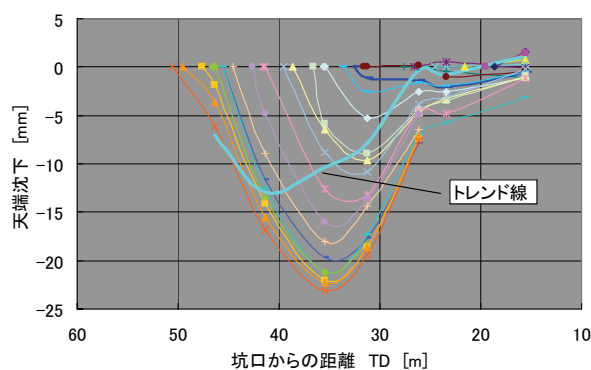
図-7(a)は、切羽位置が距離程78mまで掘進した時点までの全計測データをプロットしたものである。この内、まず、断層破碎帯に入っていくときの変化を詳細に見る。図-7(b)は、切羽位置が距離程36.6mまでのデータを取り出したグラフである。切羽が距離程32.6mから33.6mに進んだとき（—と水色線）に、たわみ曲線の膨らみが急に大きくなることが分かる。さらに、切羽が距離程35.6m（◆と薄青線）、36.6m（■と薄緑線）と進むと、この傾向がより顕著になる。施工時には、まだ天端沈下の値



(a) 全データ



(b) 切羽位置 TD36m までのデータ



(c) 切羽位置 TD51m までのデータ

図-7 天端沈下のたわみ曲線（二川トンネル）

が小さいこの時点で、軟弱層に確実に突入したことに気づくであろう。この意味で、トンネル軸方向の地山の変化をビジュアルに捉えることのできる手法である。

切羽が距離程36.6mまで進んだ時点で、5m後方のデータを用いた31.6mまでのトレンド線を書くことができる。トレンド線は、この時点で急速に増加する傾向を示し、切羽が軟弱な地山を進行していることを示唆している。

図-7(c)は、切羽が距離程51mまで進んだ時点までのグ

ラフである。切羽が45mを超えて掘進すると、たわみ曲線の分布が急に密になり、これは、掘進による切羽後方の変形への影響が小さくなったことを意味しており、すなわち地山が硬質になったことを示している。また、切羽離れ5mのトレンド線は距離程42mから46mまでに急速に減少に向かい、上記の傾向をより明瞭に表している。

図-7(a)は、すべてのデータを用いたたわみ曲線である。天端沈下の最終量は、距離程30から50mの間で大きく、(1)で議論した断層破碎帯の範囲と一致する。たわみ曲線による評価法は、最終的な変位の分布を捉えるだけでなく、上で議論したように、日々の掘進による計測データを逐次プロットすることによりその変化をビジュアルに表現し、現状の切羽の地山および近傍の前方地山の状況を評価できる点で、優れた方法である。

4. まとめ

本報では、まず、オーストリアで発達してきた地山の三次元的変形挙動を考慮した坑内変位計測による切羽前方地山予測方法についてレビューし、2種の方法についてその原理をまとめ、事例を示した。次に、二川トンネルにこの予測方法を試験的に適用し、その結果を示した。得られた主な知見を下記に記す。

- 1) トンネル軸方向変位による切羽前方変位予測では、トンネル軸方向変位Lと天端沈下Sの比L/Sが、断層破碎帯の軟弱層の約5m手前で大きく変化し、評価原理と整合する挙動を示した。本評価法による切羽前方地山状況予測の可能性を確認した。
- 2) トータルステーションの測定精度の限界から、トンネル軸方向の測定精度が場合によっては十分でなく、天端沈下が小さい場合にはL/S比がばらつく問題点を指摘した。
- 3) 天端沈下のたわみ曲線による切羽前方地山予測では、

軟弱層に切羽が近づくとたわみ曲線が膨らみ、硬質層に近づくとたわみ曲線が密になるという典型的な傾向が現れることを確認した。また、切羽離れ5mの天端沈下を用いたトレンド線により、切羽前方の地山の変位傾向を外挿的に予測できることを確認した。本方法は、計測断面間の地山状況の変化をビジュアルに捉え、現状の切羽の地山および近傍の前方地山の状況を評価できる優れた方法である。

今後は、さらに適用事例を増やし、本方法の実用化を目指すしたい。

参考文献

- 1) Schubert, W. and Budil, A. : The Importance of Longitudinal Deformation in Tunnel Excavation. *Proc. of 8th Int. Congress on Rock Mechanics (ISRM)*, Tokyo, 3, pp.1411-1414, 1995.
- 2) Vavrovsky, G.-M. and Schubert, P. : Advanced analysis of monitored displacements opens a new field to continuously understand and control the geotechnical behaviour of tunnels. *Proc. of 8th Int. Congress on Rock Mechanics (ISRM)*, Tokyo, 3, pp.1415-1419, 1995.
- 3) Gallar, R. : The New Guideline – NATM – The Austrian Way of Conventional Tunnelling. *Safe Tunnelling for the city and for the environment, Proc. of ITA-AITES World Tunnel Congress*, Budapest, O-06-01, 16p., 2009.
- 4) Moritz, B., Grossauer, K. and Schubert, W. : Short term prediction of system behaviour of shallow tunnels in heterogeneous ground. *FELSBAU*, 22(5), pp.44-52, 2004.
- 5) Grossauer, K., Schubert, W. and Kim, C.Y. : Tunnelling in heterogeneous ground – stresses and displacements. *Technology Roadmap for Rock Mechanics, Proc. of 8th Int. Congress on Rock Mechanics (ISRM 2003)*, Johannesburg, pp.437-440, 2003.
- 6) Moritz, B., Grossauer, K. and Schubert, W. : Application of the observational method in heterogeneous rock mass with low overburden. *FELSBAU*, 24(1), pp.62-72, 2006.

PREDICTION OF ROCK CONDITIONS AHEAD OF THE TUNNEL FACE BY MEANS OF DISPLACEMENT MONITORING

Tomoyuki AOKI, Akinori IMANAKA, Ken ITAGAKI, Kuniyasu RYOKE,
Kennichi KANAO and Shunsuke SAKURAI

In recent years, total station has been routinely used for the displacement monitoring in the construction of mountain tunnels and hence, three-dimensional displacements are collected. In Austria, two novel methods have been developed and applied in the last decade; one is to predict the rock condition ahead of the tunnel face from the trend of ratio of longitudinal displacement versus crown settlement; and the other is to estimate the rock condition around the tunnel face from the shape of deflection curves of the crown settlement along the tunnel chainage. In this paper, comprehensive review of these pioneering studies and the successful results of tentative application in Hutakawa Tunnel Project are described.