



ものですが、「傾斜角が 1/1000rad に耐えられるような設計をすべき」ということです。

指針には「建物に生じる沈下量を目安の数値を用いて評価することは、あくまで便宜的な手法であり、原則は沈下によって建物の構造部材に生じる応力を照査することによって評価するべきであることを忘れてはならない」と記載されており、基準とした沈下量、傾斜角を超えても損傷に至らない場合もありますので、あくまで個別に発生した状況から被害を確認し、判断する必要があります。

意見) 工事中はダンプトラックの走行や重機の振動で、また、供用後も振動によってトンネル周辺の地盤に影響を及ぼし、圧密沈下が生じると思います。

回答) 軟弱地盤の上を工事用道路として使う場合は、相応の改良を行い、影響を少なくします。トンネル本体が完成した後での交通による振動の影響は考え難いと思います。

質問) 事業者は「朝日平和台地区の下には防空壕がない。」と言っておりますが、急傾斜地の工事が終わっているから確認することが出来ないのです。例えば超音波などによる調査方法があるのではないのでしょうか。

回答) そのような調査そのものが出来るかどうかを確認します。

質問) トンネル工事により周辺地盤に圧力や歪みを与えることから、地震が発生した際、トンネル上部の家や地盤に影響があるのではないのでしょうか。

回答) シールドトンネルは、切羽(トンネルの先端部分の地盤)を安定させながら掘削する工法です。圧迫させながら地盤を切り開くものではありません。また、地震が発生した場合、トンネルは周辺の地盤と一緒に動くため、トンネルの存在が影響するものではないと考えられます。

質問) トンネル掘削前後の調査や、万が一地盤沈下が生じた場合の因果関係について、事業者は業者任せにせず、前面に立って補償をしてくれますか。

回答) 工事によって損傷が生じた場合につきましては、事業者が責任をもって対処いたします。

意見) 一般のトンネル以外に避難用トンネルがあるとなると、ここでも3本のトンネルになるのでしょうか。

回答) 避難用トンネルは、対面交通の長大トンネルにおいて、本坑に並行して設ける避難のための専用トンネルです。このトンネルは、避難方法が異なるため、ここで別にもう1本掘る計画はありません。

以上