

シールドトンネル工事における 安全・安心等の取組みに関する説明会(名古屋市内)



令和3(2021)年9月16日(木) 18:00～

於: ウィルあいち

東海旅客鉄道株式会社

中央新幹線第一中京圏トンネル新設
(名城工区)工事共同企業体

本日の説明会の主旨

- 中央新幹線品川・名古屋間の建設は、平成26(2014)年10月の工事実施計画認可以降、地域の皆様のご理解とご協力をいただきながら、順次工事を進めております。名古屋市内では、現在、名古屋市中区三の丸でシールドトンネルの発進基地となる非常口の躯体構築を進めているところです。
- 先般、東京外かく環状道路(関越～東名)(以下、「東京外環」という)の大深度地下シールドトンネル工事において、地表面の陥没事故が発生しました。
- 中央新幹線では、シールドトンネルの掘削にあたり、東京外環で発生した事故に対する再発防止対策等を含め、必要な安全対策を確実にを行い、地上の土地利用に支障が生じないように、工事を安全に実施し、計画路線周辺にお住まいの皆様に安心してお過ごしいただけるよう、取り組んでまいります。
- 本日は、こうしたシールドトンネルにおける安全・安心等の取組みについて、名古屋市内の中央新幹線計画路線周辺にお住まいの皆様にご説明いたします。

シールドトンネルの掘進工事にあたりましては、別途改めて、工事説明会を開催し、計画路線周辺にお住まいの皆様にご説明いたします。

説明内容

1. 中央新幹線計画の概要
2. シールドトンネル工事とは
3. 東京外かく環状道路での陥没事故について
4. 中央新幹線のシールドトンネル工事の安全について
 - 4.1 名古屋市内の計画路線の地質
 - 4.2 工事をより安全に実施するための取組み
5. 計画路線周辺にお住まいの皆様に安心してお過ごしいただけるように
 - 5.1 工事の安全を確認する取組み
 - 5.2 生活環境の保全に関する取組み
 - 5.3 工事情報を適時お知らせする取組み
6. 今後について
7. 連絡先

説明内容

1. 中央新幹線計画の概要
2. シールドトンネル工事とは
3. 東京外かく環状道路での陥没事故について
4. 中央新幹線のシールドトンネル工事の安全について
 - 4.1 名古屋市内の計画路線の地質
 - 4.2 工事をより安全に実施するための取組み
5. 計画路線周辺にお住まいの皆様に安心してお過ごしいただけるように
 - 5.1 工事の安全を確認する取組み
 - 5.2 生活環境の保全に関する取組み
 - 5.3 工事情報を適時お知らせする取組み
6. 今後について
7. 連絡先

超電導リニアによる中央新幹線計画



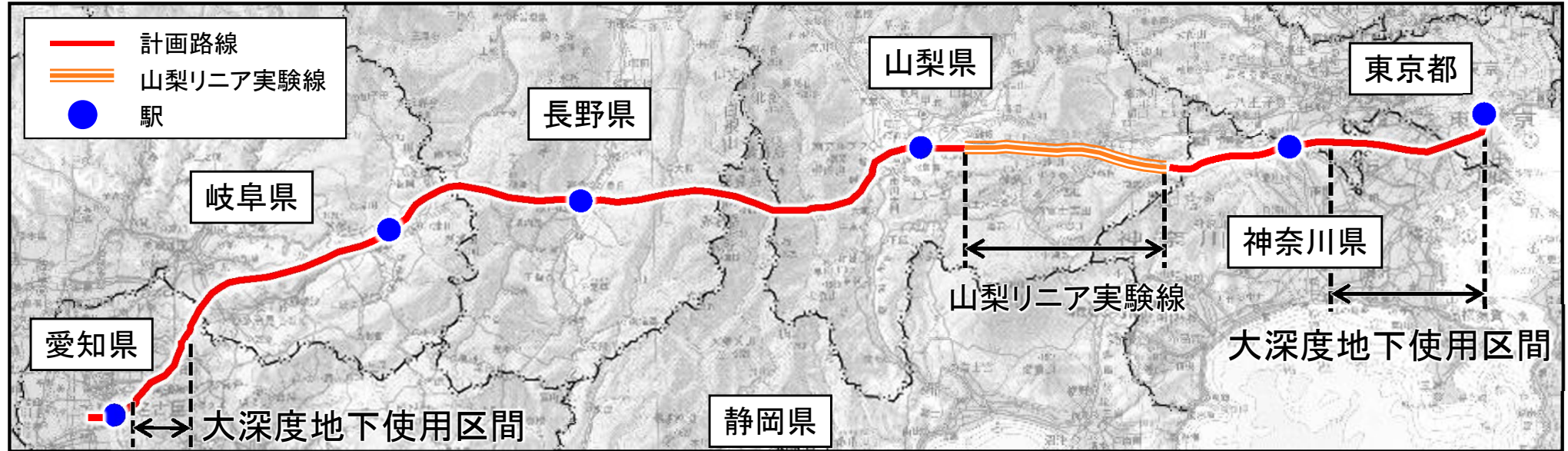
○目的：大動脈の二重系化

- ・開業後50年以上が経過した東海道新幹線の将来の経年劣化及び南海トラフ巨大地震など大規模災害に対する抜本的な備え

○効果：日本経済の活性化

- ・巨大都市圏誕生。人口約6,600万人約1時間圏内
品川・名古屋 40分、品川・大阪 67分(最速)

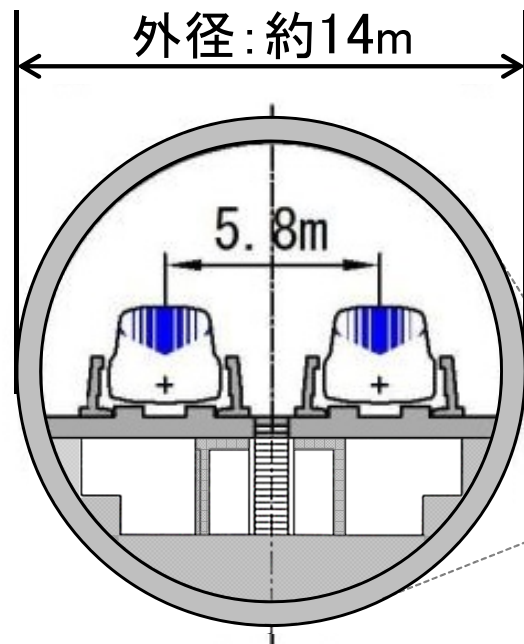
中央新幹線品川・名古屋間の工事



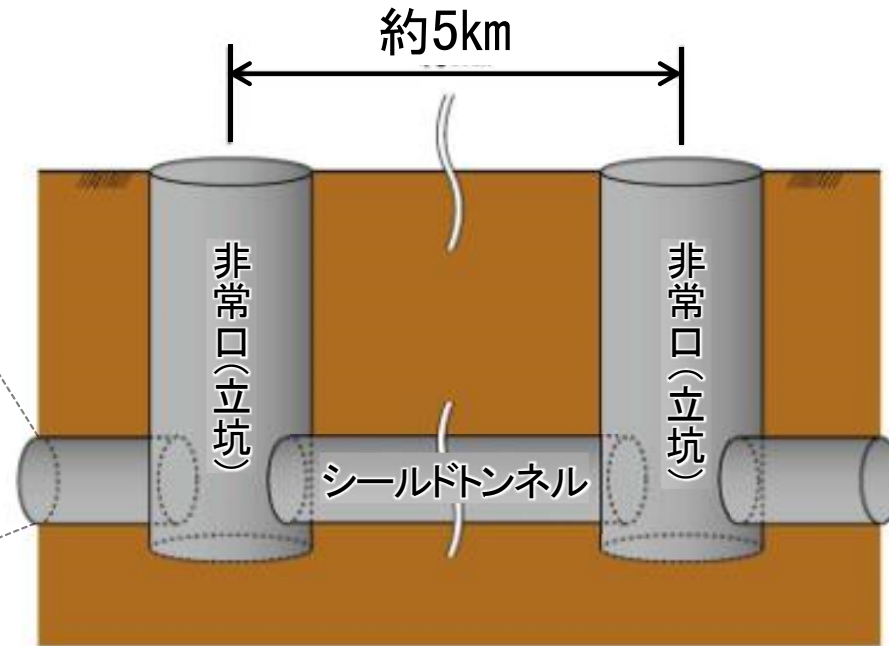
- 平成26(2014)年10月、国土交通大臣から工事実施計画の認可
- 平成30(2018)年10月、国土交通大臣から大深度地下使用の認可
 - ・ 東京都、神奈川県、愛知県内の高度に市街化された地域では、土地所有者等による通常の利用が行われていない地下にトンネルを掘って路線を築く計画
- 令和4(2022)年7月、名古屋市中区三の丸にシールドトンネルを掘り始める地点となる名城非常口が完成予定

都市部のトンネルは、円筒形のシールドトンネル

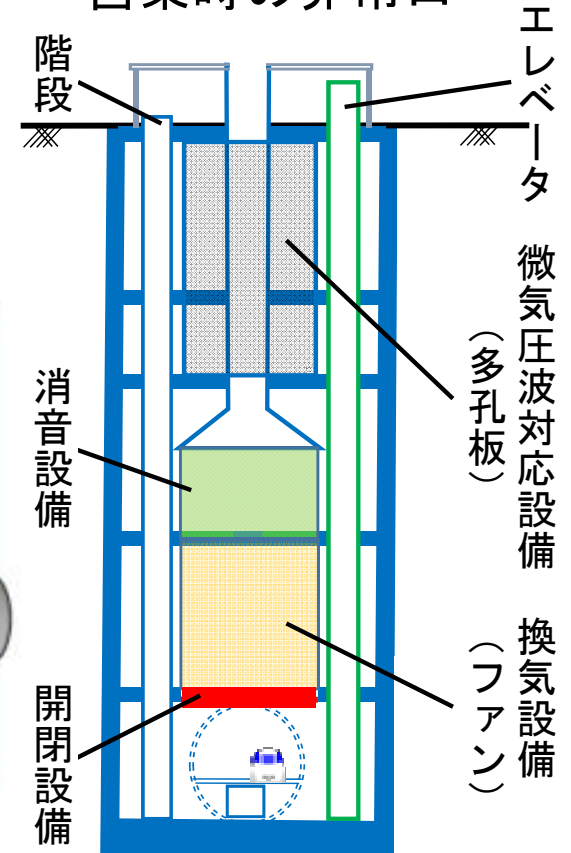
シールドトンネルの標準的な断面図



シールドトンネルと非常口(立坑)



営業時の非常口



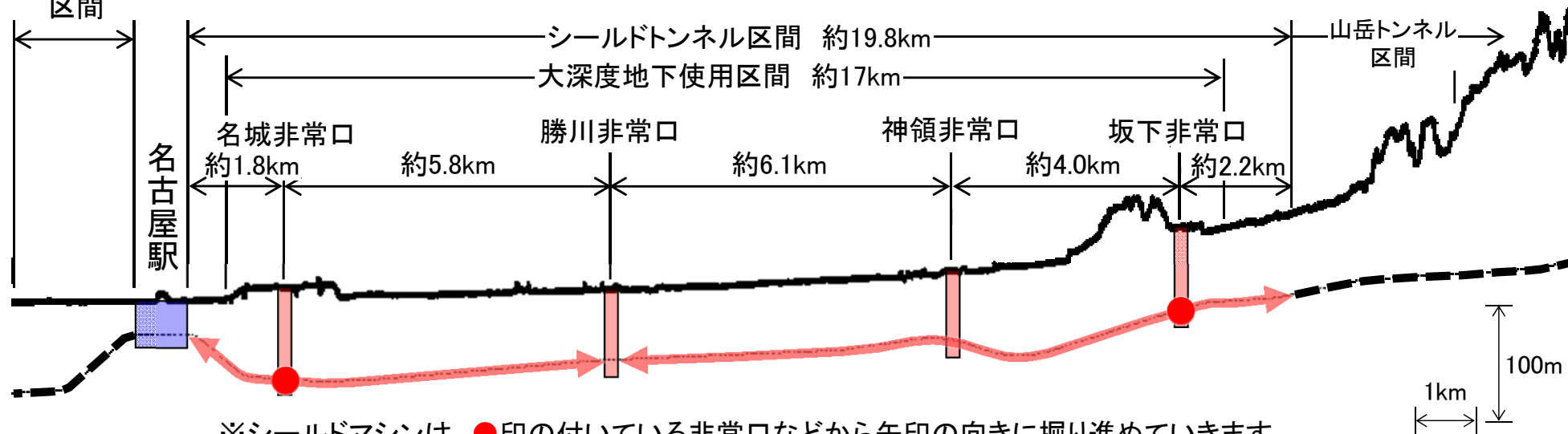
- ・ シールドトンネルは、外側の直径が約14mの円筒の形をしたトンネル
- ・ 立坑を約5kmの間隔で設置

立坑内でシールドマシンを組み立てて、隣ないしはその次の立坑まで掘進
立坑は、営業開始後には、非常口として異常時のお客様避難やトンネル内の換気、保守作業などに使用

愛知県内のトンネル工事



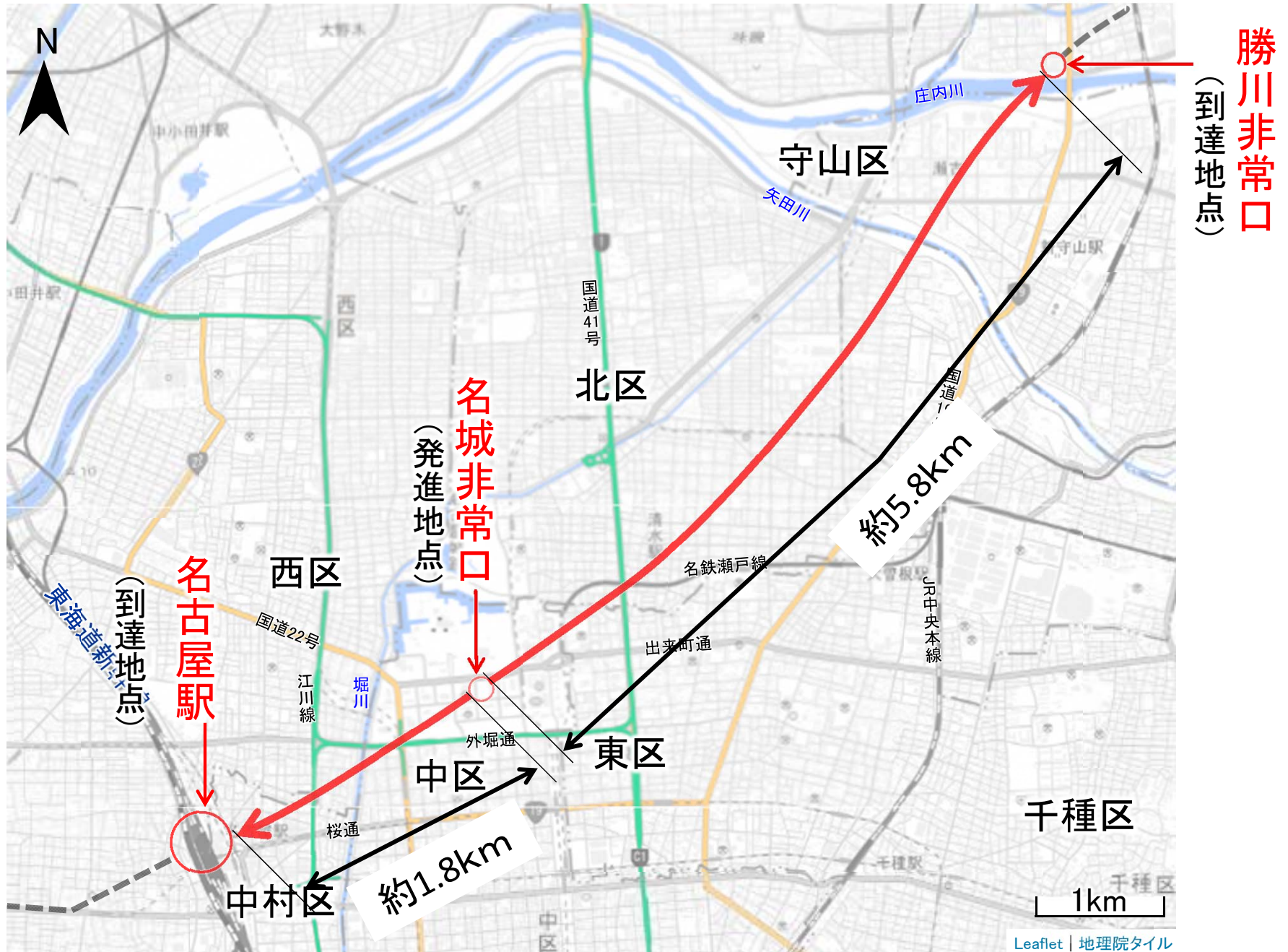
シールドトンネル
区間



引上線 (未契約)	名城工区 (契約済)	坂下西工区 (契約済)	坂下東工区 (未契約)	西尾工区 (契約済)
--------------	-----------------------	----------------	----------------	---------------

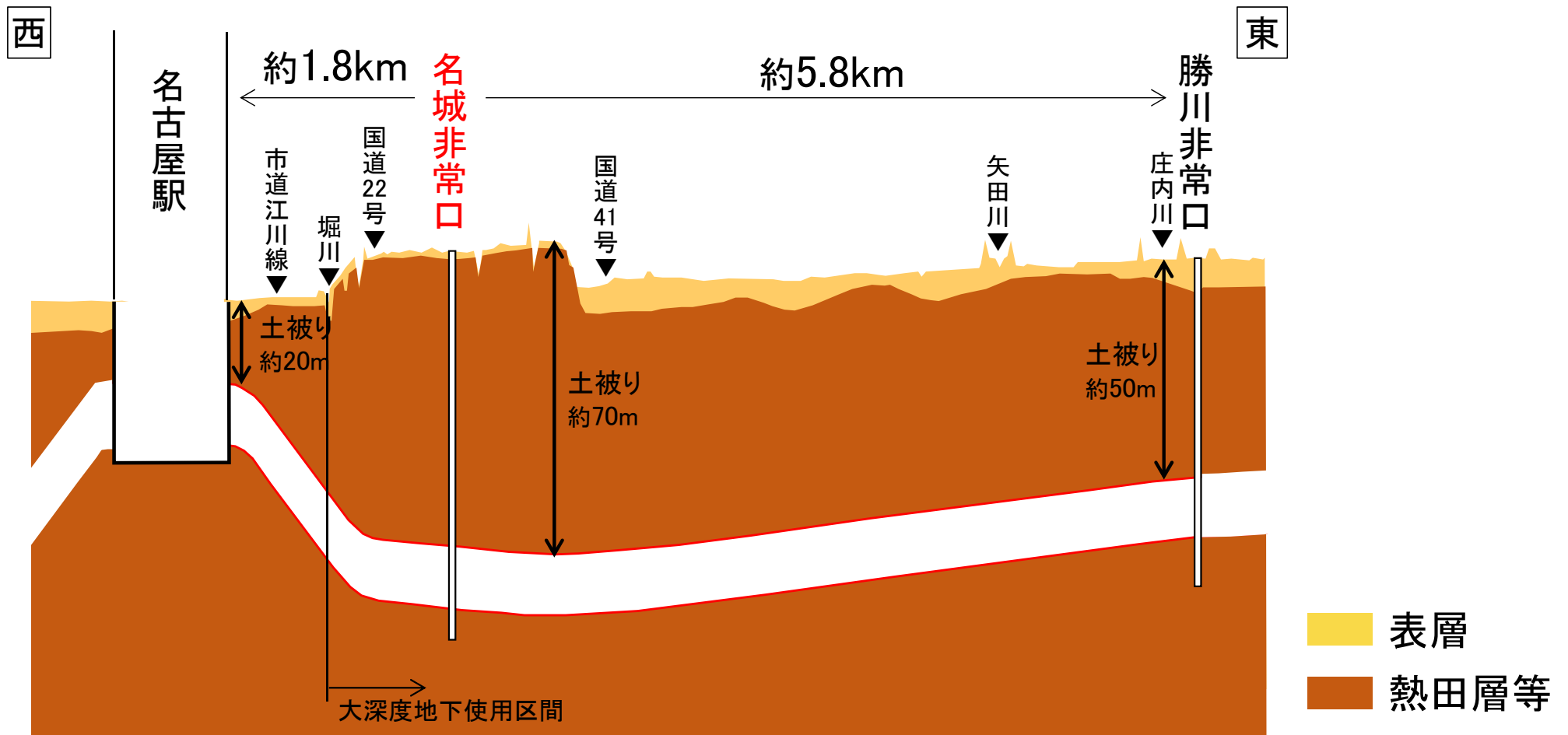
本日は、契約済である「第一中京圏トンネル(名城工区)」を中心に説明します。

第一中京圏トンネル(名城工区) 位置図



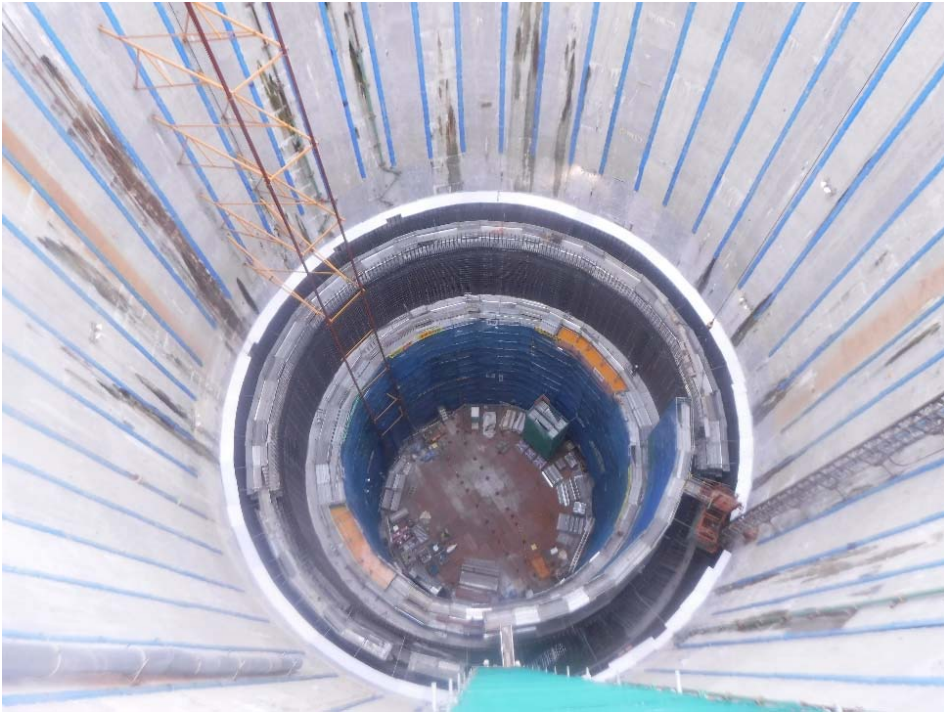
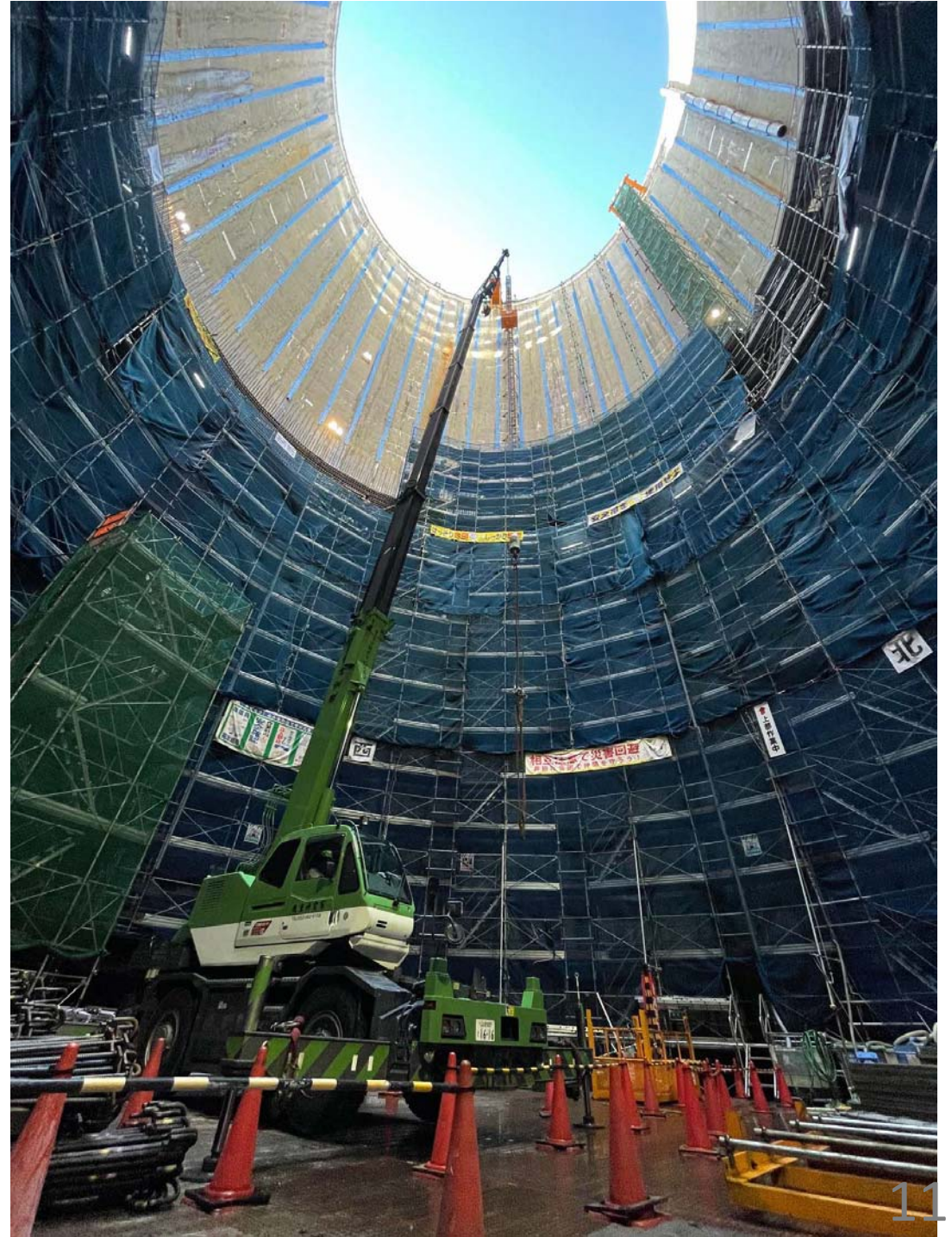
名城非常口から、まずは勝川非常口まで掘進して、そのあとに名古屋駅まで掘進。9

第一中京圏トンネル(名城工区) 縦断面図



- ・ 地表面からトンネル上端までが約20m～70mの位置に、トンネルを掘削していく計画
- ・ 名城工区では、名城非常口から勝川非常口までの5.8kmを掘進した後、シールドマシンを名城非常口に搬出し、再び名城非常口から名古屋駅までの1.8kmを掘進する計画

シールドマシンの発進地点となる名城非常口（構築中）



説明内容

1. 中央新幹線計画の概要
2. シールドトンネル工事とは
3. 東京外かく環状道路での陥没事故について
4. 中央新幹線のシールドトンネル工事の安全について
 - 4.1 名古屋市内の計画路線の地質
 - 4.2 工事をより安全に実施するための取組み
5. 計画路線周辺にお住まいの皆様に安心してお過ごしいただけるように
 - 5.1 工事の安全を確認する取組み
 - 5.2 生活環境の保全に関する取組み
 - 5.3 工事情報を適時お知らせする取組み
6. 今後について
7. 連絡先

シールドトンネル工事の手順 1



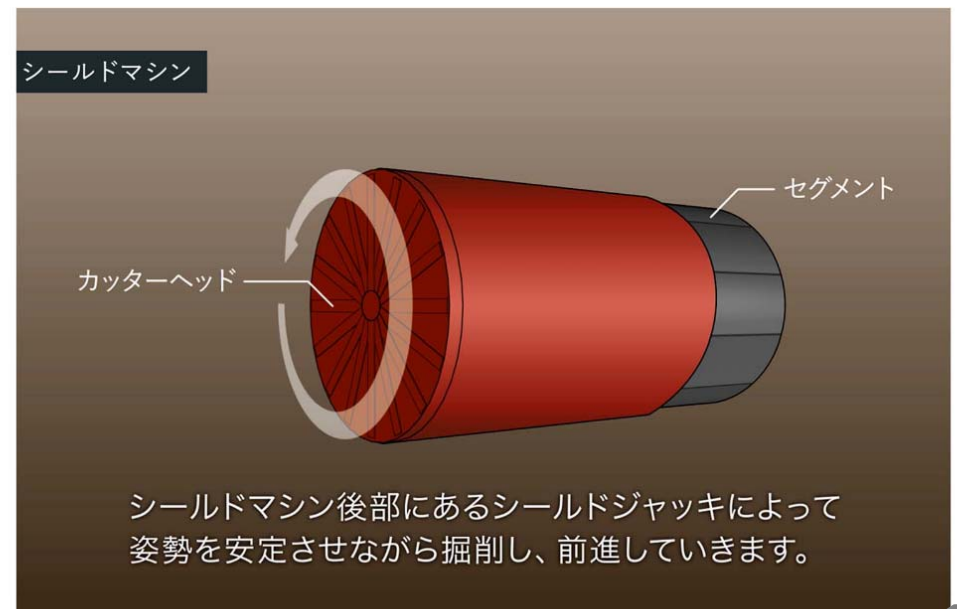
シールドトンネル工事の手順 2



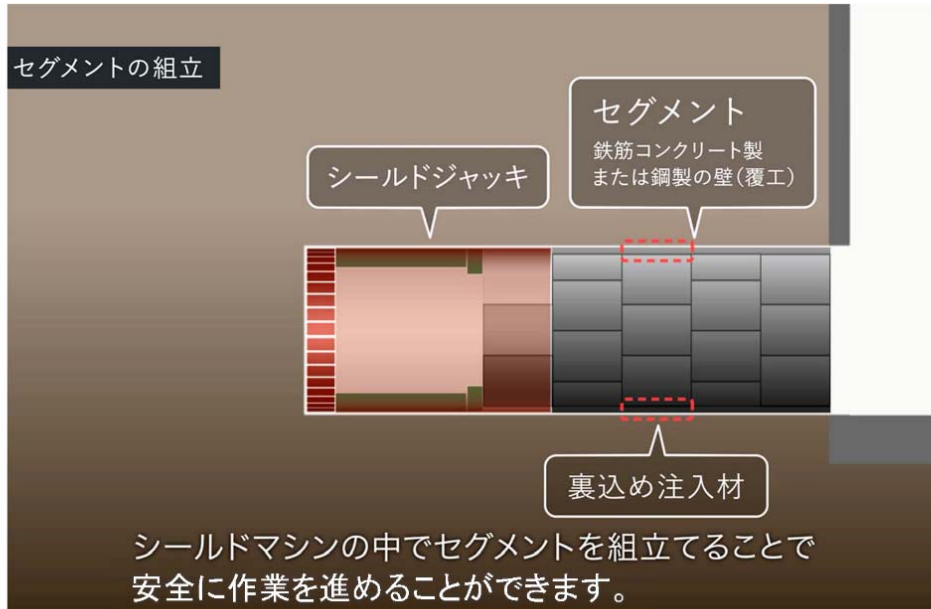
シールドトンネル工事の手順 3



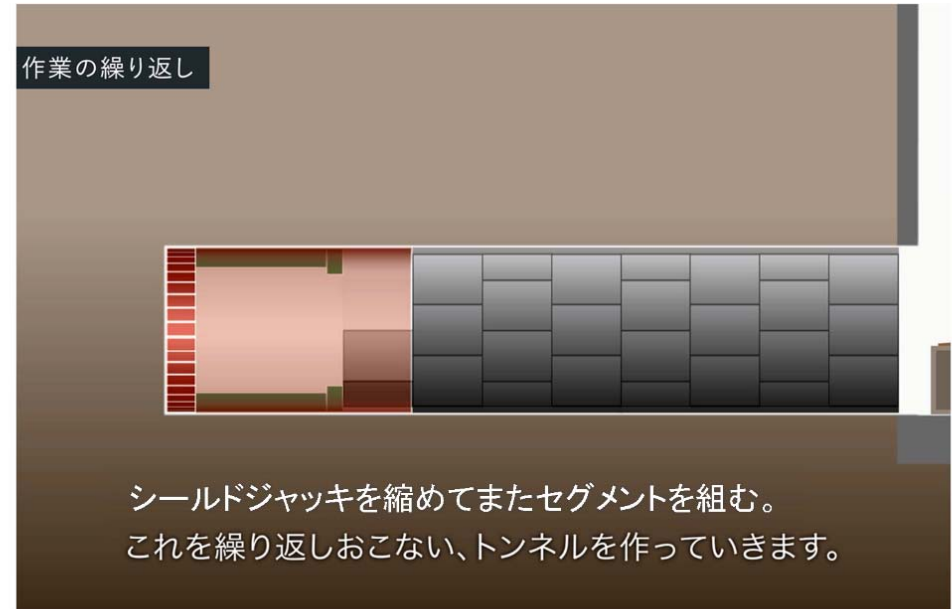
シールドトンネル工事の手順 4



シールドトンネル工事の手順 5



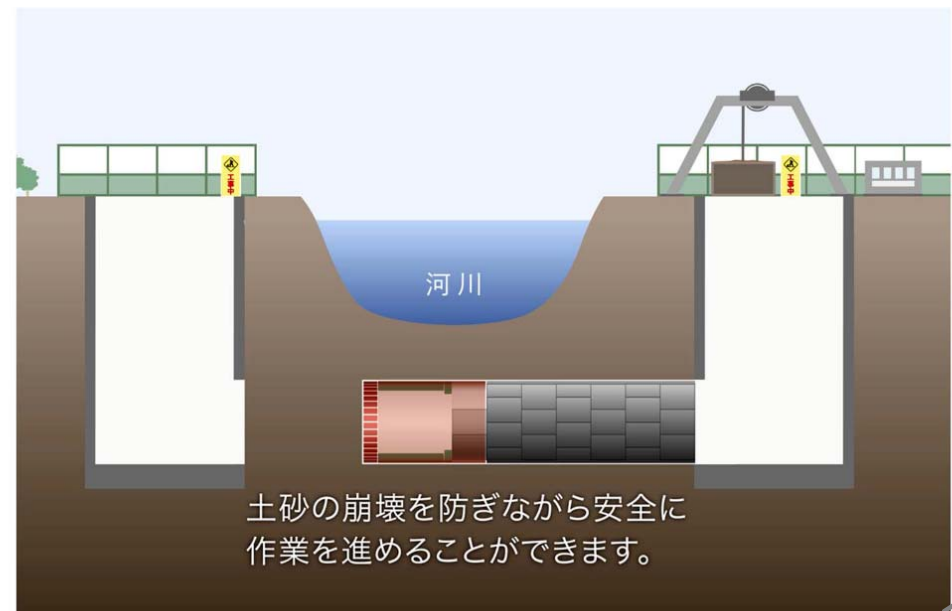
シールドトンネル工事の手順 6



シールドトンネル工事の手順 7



シールドトンネル工事の手順 8



シールド工法は身近な場所でも用いられています

鉄道

例)

- ・地下鉄桜通線
- ・地下鉄名城線

など



(株)銭高組HPより

電気洞道

例)

- ・中部電力洞道(名城～清水口)
- ・中部電力洞道(名城～新道)

など



中部電力パンフレットより

下水道

例)

- ・堀川右岸雨水滞水池※
- ・山崎川左岸雨水滞水池
- ・中村西部雨水調整池

など



名古屋市HPより

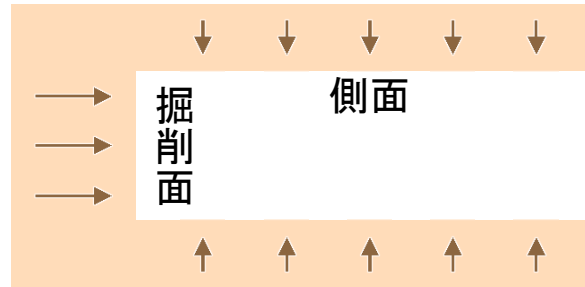
- ・シールド工法は、人や物の流れを支える交通施設のみならず、暮らしの安全・安心を支える治水対策にも多く用いられています。

15

※ 2021年9月16日の説明会当日に投影・配布した資料に誤記がございましたので、下線部を追記・修正しております。

シールド工法は、都市部の地下に用いられています

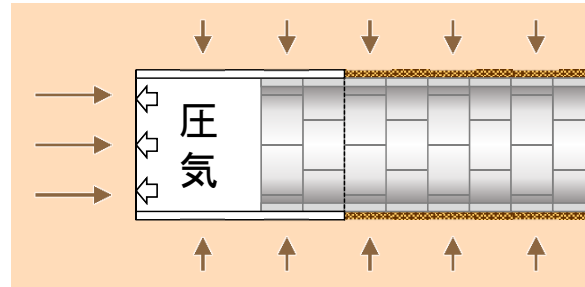
○ 地山を崩さないように保持する仕組みを備え、安全にトンネルを掘ることができます



掘削面
を保つ仕組み

側面
を保つ仕組み

圧気シールド

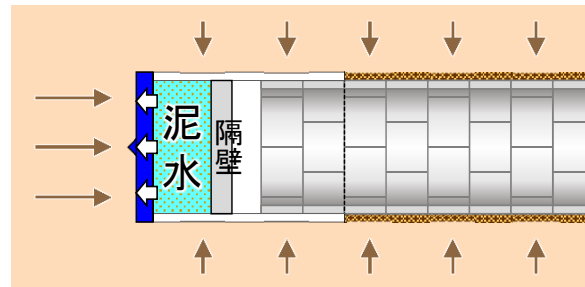


圧縮空気
(気体)

- ・シールド 鋼製の殻
- ・セグメント コンクリート製等のトンネル覆工
- ・裏込め 充填注入材

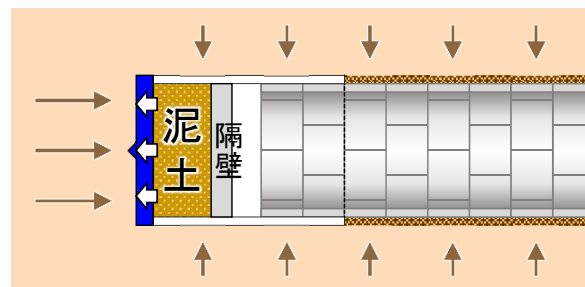
現在用いられている工法

1960年代～
泥水式シールド



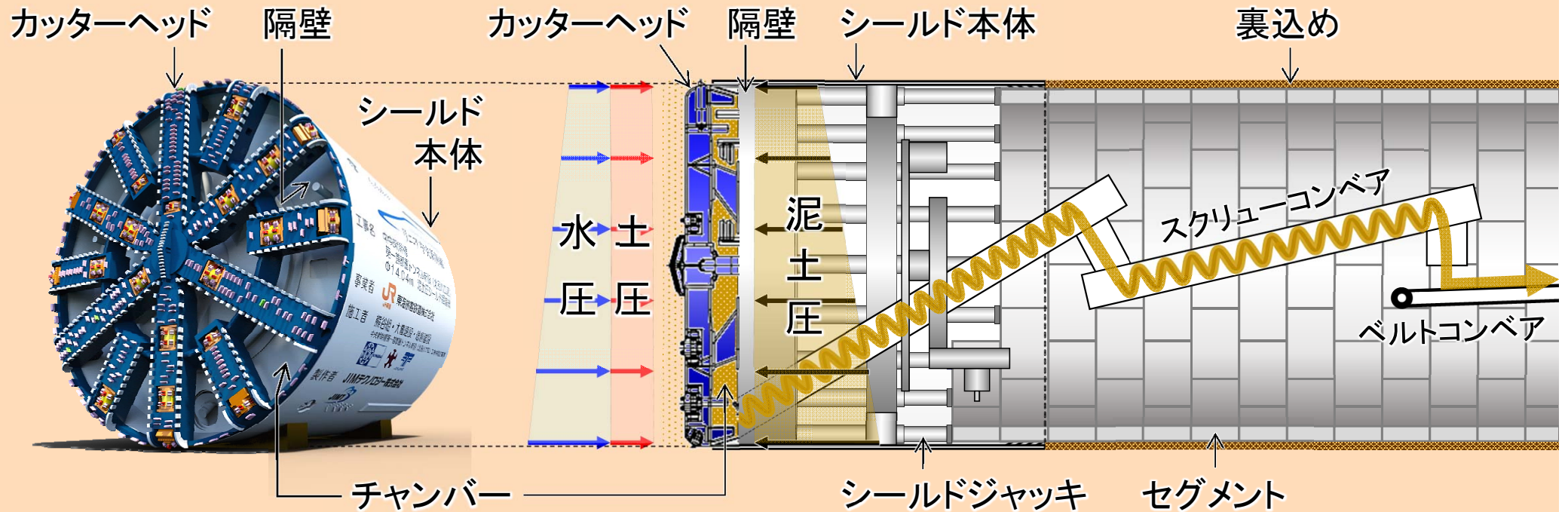
泥水
(液体)

1975年頃～
泥土圧シールド
(名城工区に適用)



泥土
(固体)

泥土圧シールドによる掘り方



(削った土を取り込む、カッターヘッドと隔壁との間に挟まれた部屋)

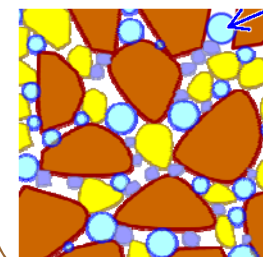
(北品川工区の例)

- ① カッターヘッドを回転させて削り取った土砂をチャンバー内に取り込む。
- ② 取り込んだ土砂に添加材を加えてかき混ぜ、**塑性流動性と不透水性を持つ泥土**にする。
- ③ 掘削面が崩れないよう、泥土に、**土圧+水圧に拮抗した圧力(泥土圧)**をかける。
- ④ 掘り進んだ分に応じた**適量の土砂**をスクリーンコンベアで後方に抜き取る。

削った土砂の粒の隙間を添加材(気泡)で埋め、ほど良い固さと水を透さない性状を備えた泥土を練りあげてつくることが重要



泥土の内部を拡大したイメージ



添加材(気泡)

細かい粒(粘性土など)

中程度の粒(砂など)

粗い粒(礫など)

シールドトンネル工事の概要(まとめ)

- シールド工法は、都市部の地下に安全にトンネルを掘る手法として多く用いられています。
 - 中央新幹線第一中京圏トンネル(名城工区)の周辺においても、交通施設のみならず、この地域にお住まいの皆様の暮らしの安全・安心を支える治水対策のための下水道施設などにもシールド工法が採用され、数多くのトンネルが築かれてきました。
- 安全にトンネルを掘るためには、掘削面や掘削後の側面を崩さないよう保持することが重要です。
 - シールド工法は、掘削面を保持する媒体に泥水や泥土を用いることで、安全にトンネルを掘ることができる手法として発展を遂げてきました。
- 名城工区では、泥土を用いる泥土圧シールド工法で、トンネルを掘削していく計画です。
 - 泥土圧シールド工法においては、泥土の性状や圧力、そして土量を適切に管理することが、工事の安全な実施に重要です。

説明内容

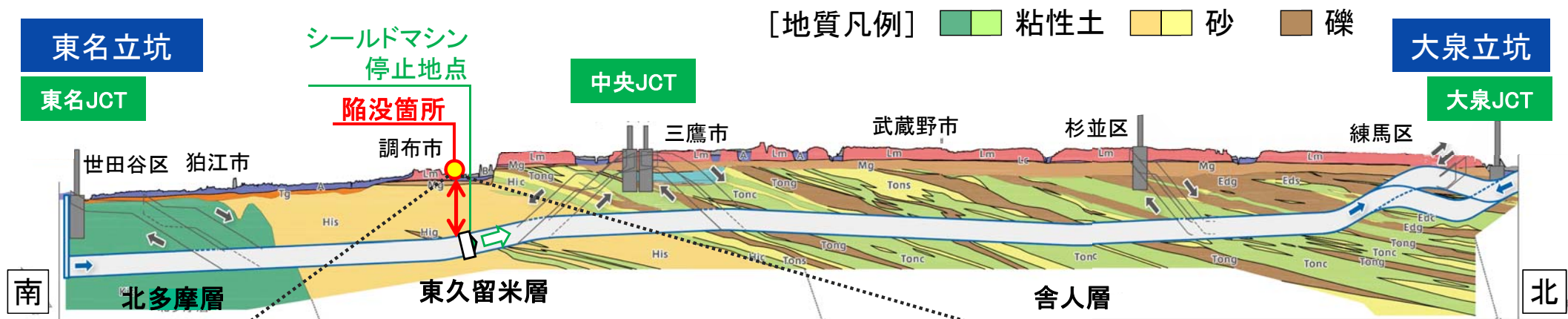
1. 中央新幹線計画の概要
2. シールドトンネル工事とは
3. 東京外かく環状道路での陥没事故について
4. 中央新幹線のシールドトンネル工事の安全について
 - 4.1 名古屋市内の計画路線の地質
 - 4.2 工事をより安全に実施するための取組み
5. 計画路線周辺にお住まいの皆様に安心してお過ごしいただけるように
 - 5.1 工事の安全を確認する取組み
 - 5.2 生活環境の保全に関する取組み
 - 5.3 工事情報を適時お知らせする取組み
6. 今後について
7. 連絡先

東京外かく環状道路(関越～東名)の位置



○陥没事故の経緯

令和2(2020)年10月18日、調布市東つつじヶ丘二丁目にて、道路の陥没が発生



10月18日9:30(水たまり)



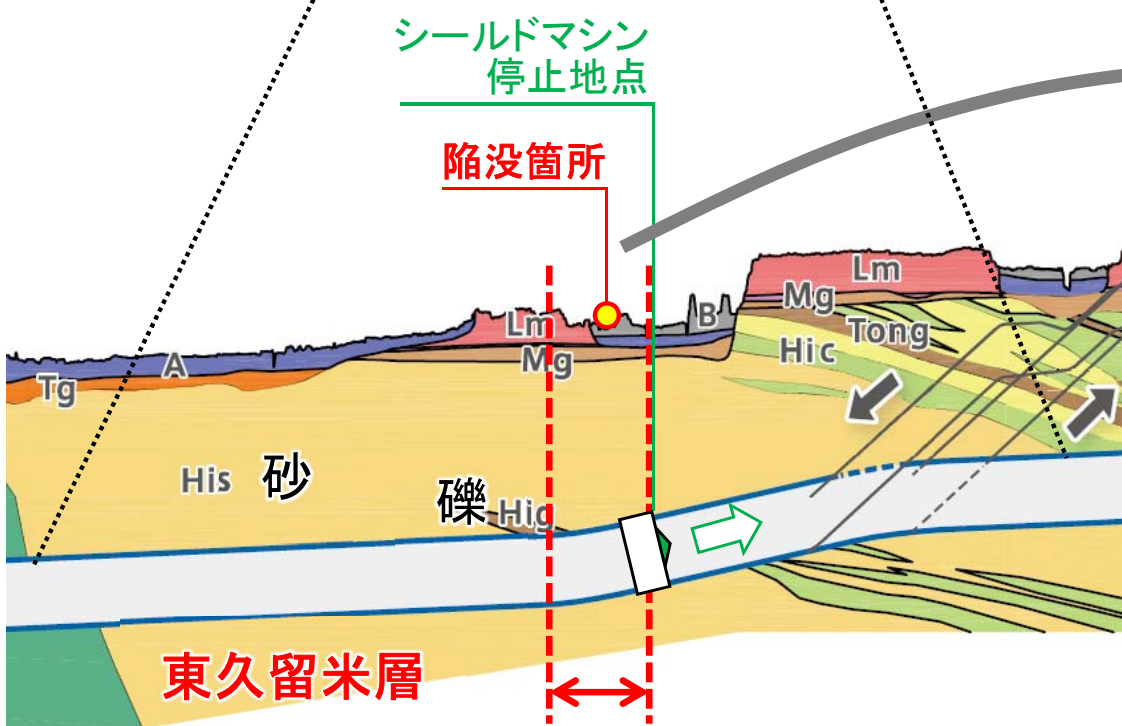
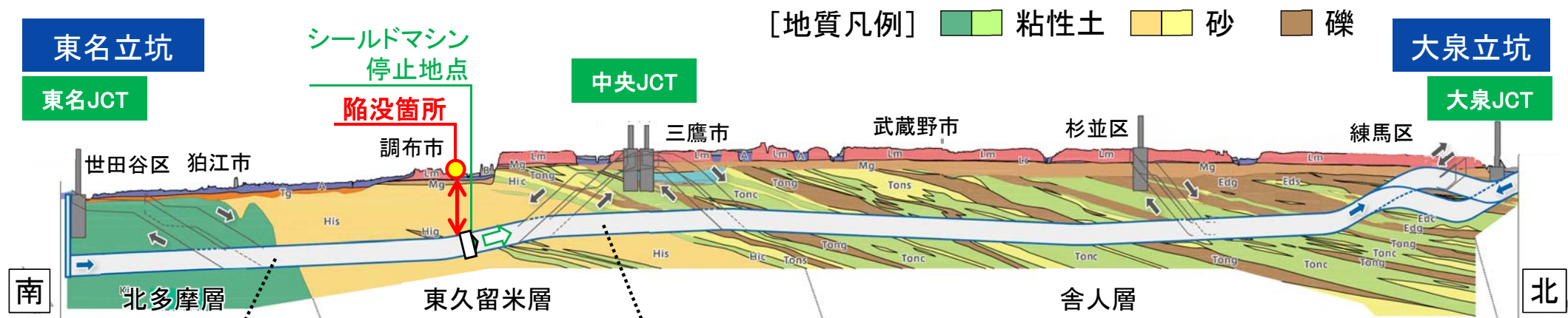
10月18日11:50(舗装亀裂)



10月18日12:30(陥没箇所)

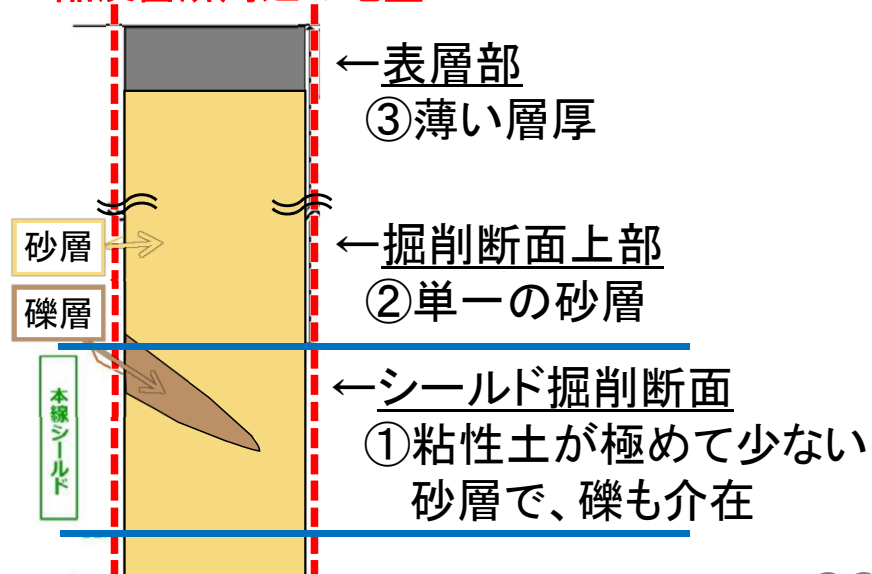
○陥没箇所付近の地盤

・陥没箇所周辺は、砂を主体とした東久留米層の**特殊な地盤**条件であった



・陥没箇所周辺は、以下の①～③のすべてに該当する特殊な地盤条件

陥没箇所周辺の地盤



○東京外環の陥没・空洞の推定メカニズム

東京外環の陥没・空洞の推定メカニズム

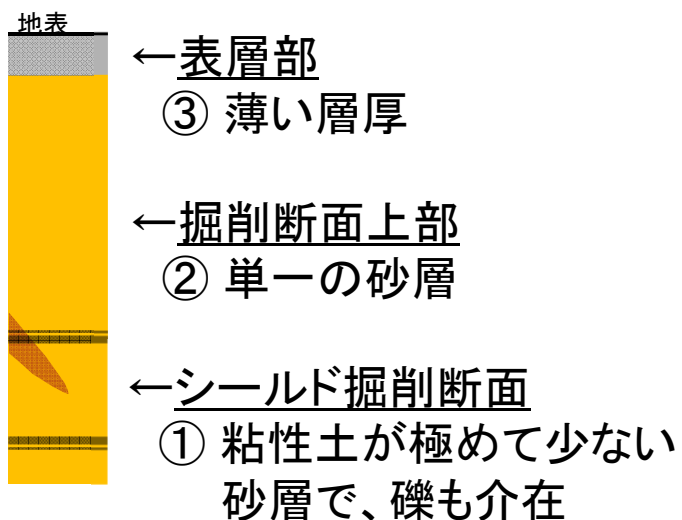
(有識者委員会報告書「はじめに」より抜粋)

今回の陥没や空洞形成は、礫が卓越して介在する細粒分が極めて少ない砂層が掘削断面にあり、単一の流動化しやすい砂層が地表付近まで続くという、東京外環全線の中で特殊な地盤条件となる区間において、チャンバー内の良好な塑性流動性・止水性の確保が困難となり、カッターが回転不能になる事象(閉塞)が発生し、これを解除するために行った特別な作業に起因するシールドトンネルの施工が要因であると推定された。

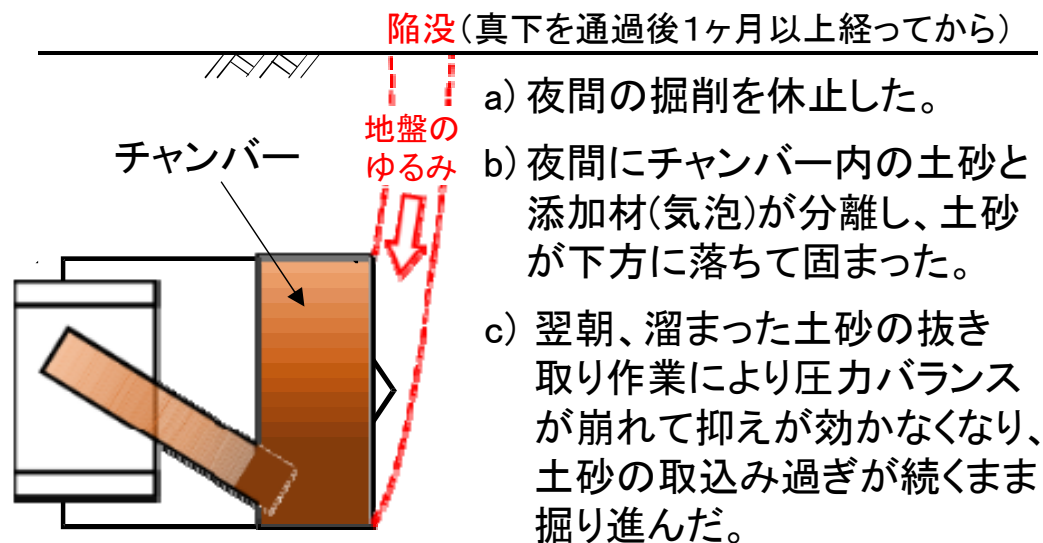
また、結果として土砂の取込みが過剰に生じていたと推定され、施工に課題があった。

東京外環の説明会「東京外かく環状道路工事現場付近での地表面陥没事象等について」(2021/4/2~7開催)の資料の一部に下線を加えています。

○「特殊な地盤」



○「課題があった」とされる施工

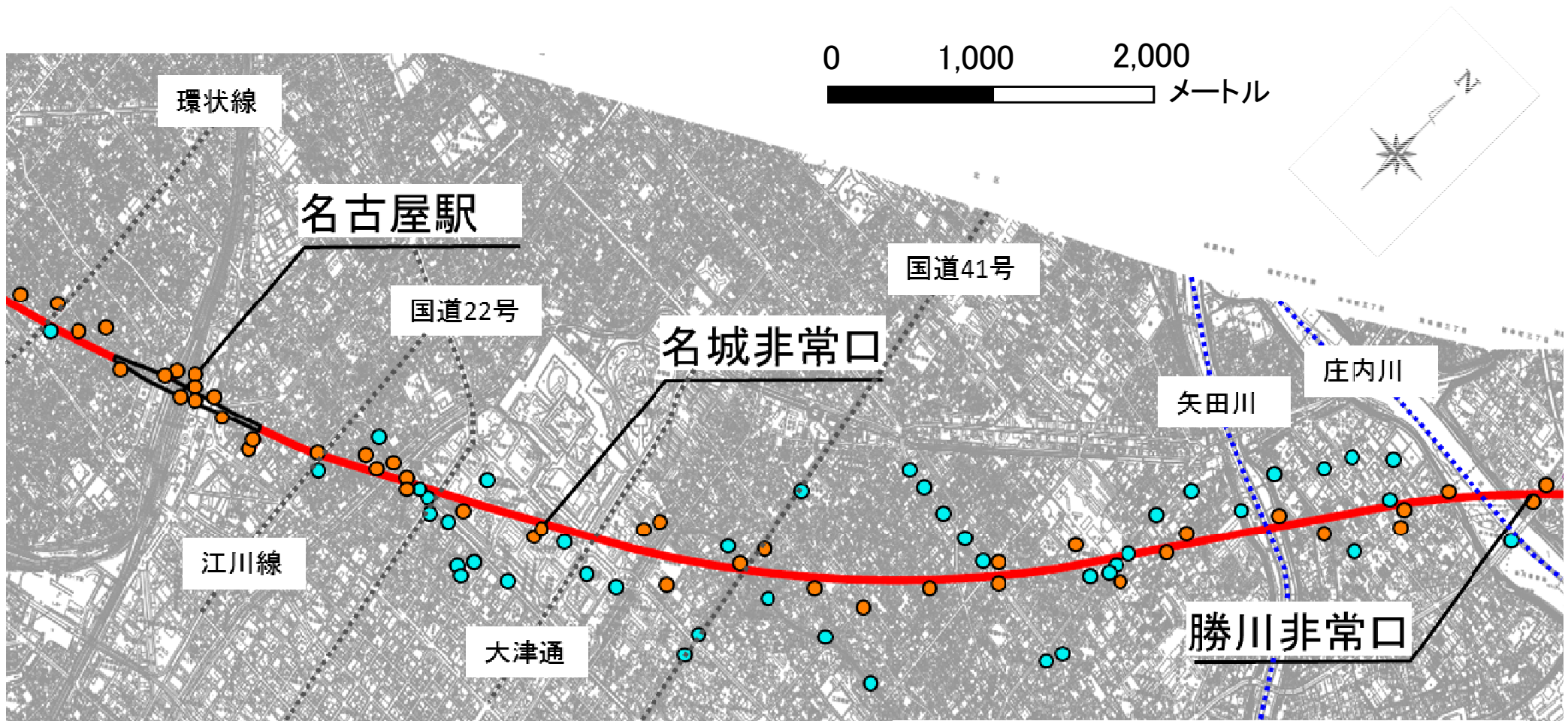


説明内容

1. 中央新幹線計画の概要
2. シールドトンネル工事とは
3. 東京外かく環状道路での陥没事故について
4. 中央新幹線のシールドトンネル工事の安全について
 - 4.1 名古屋市内の計画路線の地質
 - 4.2 工事をより安全に実施するための取組み
5. 計画路線周辺にお住まいの皆様に安心してお過ごしいただけるように
 - 5.1 工事の安全を確認する取組み
 - 5.2 生活環境の保全に関する取組み
 - 5.3 工事情報を適時お知らせする取組み
6. 今後について
7. 連絡先

ボーリング調査結果による地質の把握

既存のボーリング調査の結果を広く収集するとともに、自らもボーリング調査を実施して地盤の物性値等を詳細につかみ、計画路線周辺の地質の状況を把握してきました。



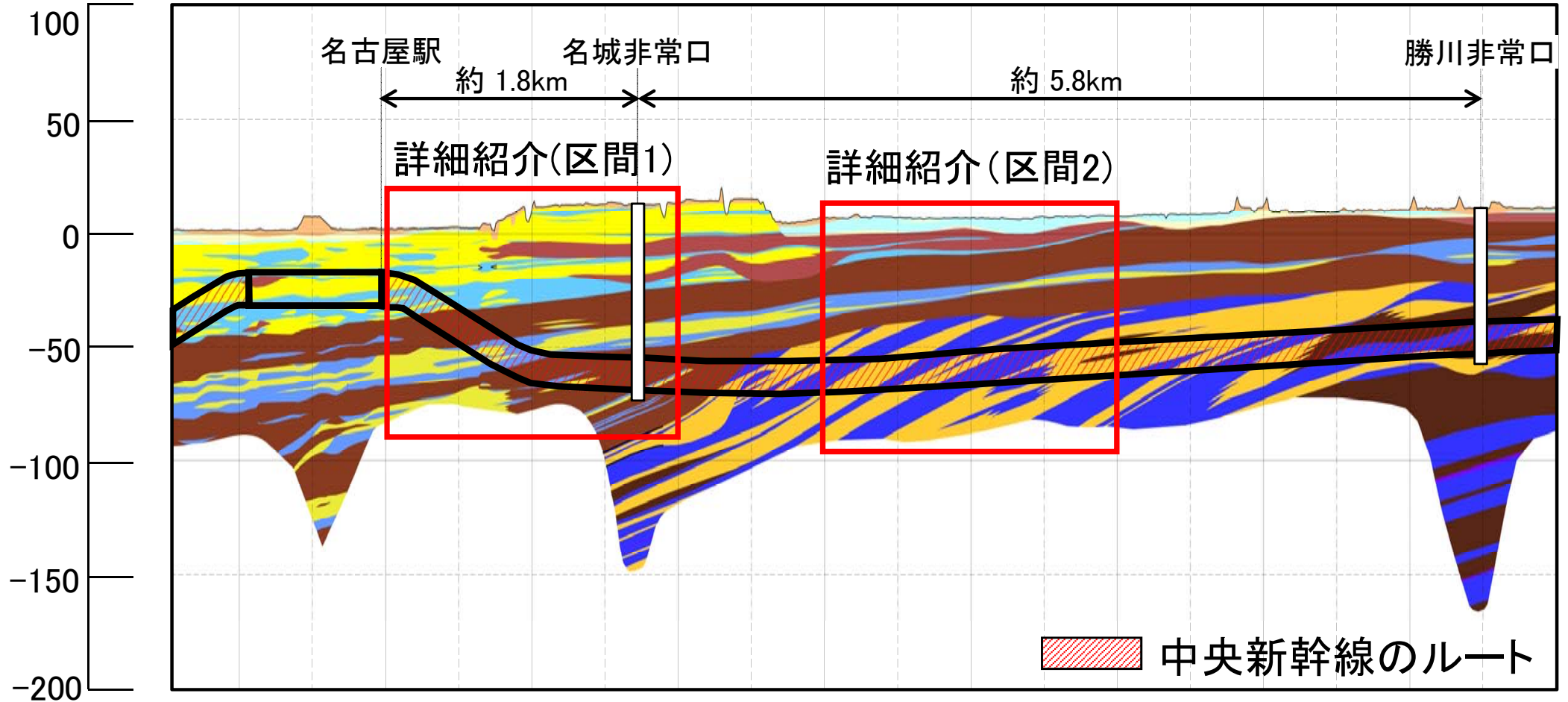
- 当社によるボーリング調査位置
- 既存のボーリング調査位置
- 中央新幹線計画路線

第一中京圏トンネル(名城工区) 地質断面図

東京湾の
平均海面を
基準とした
標高(m)

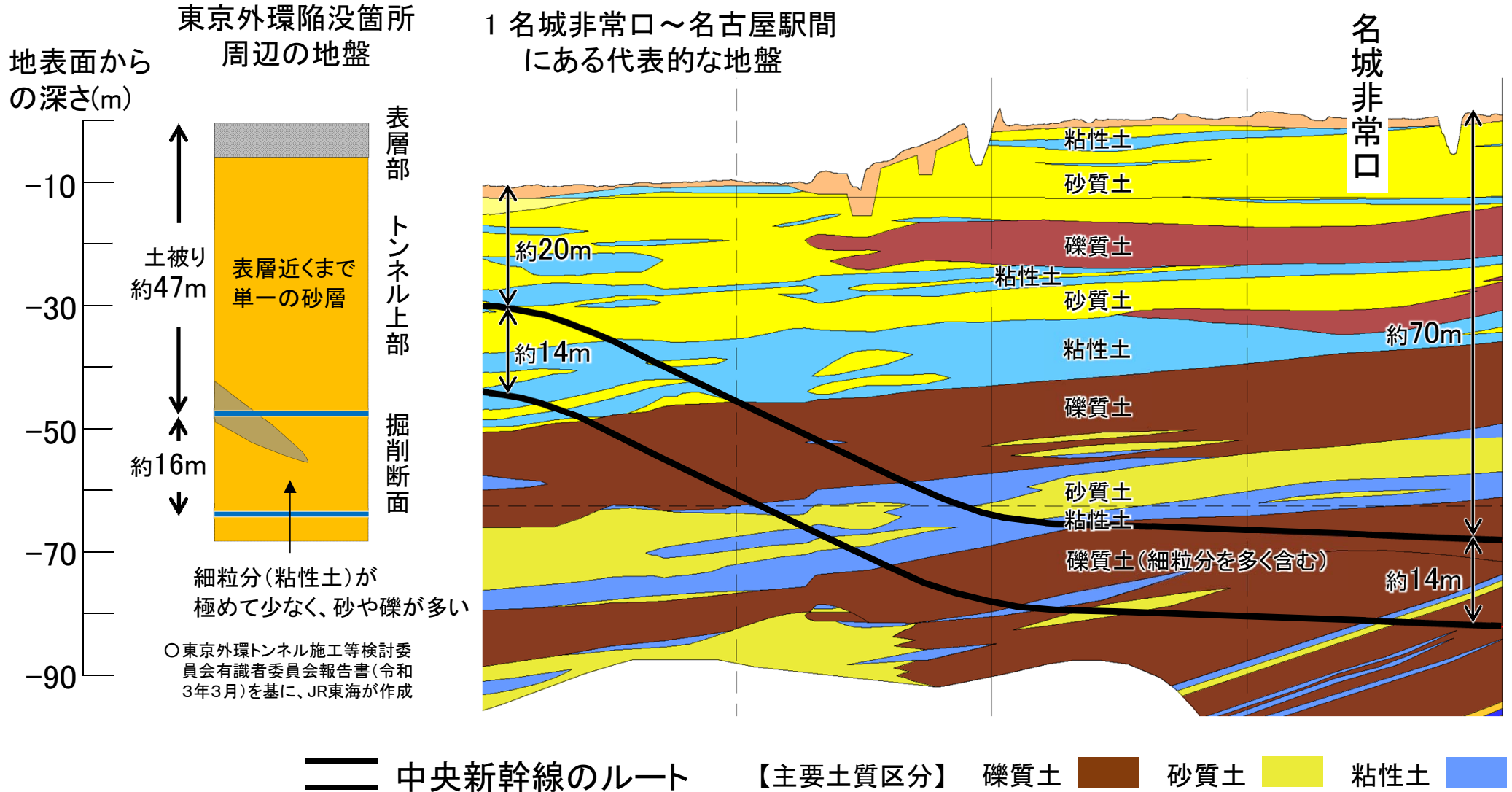
新大阪方

品川方



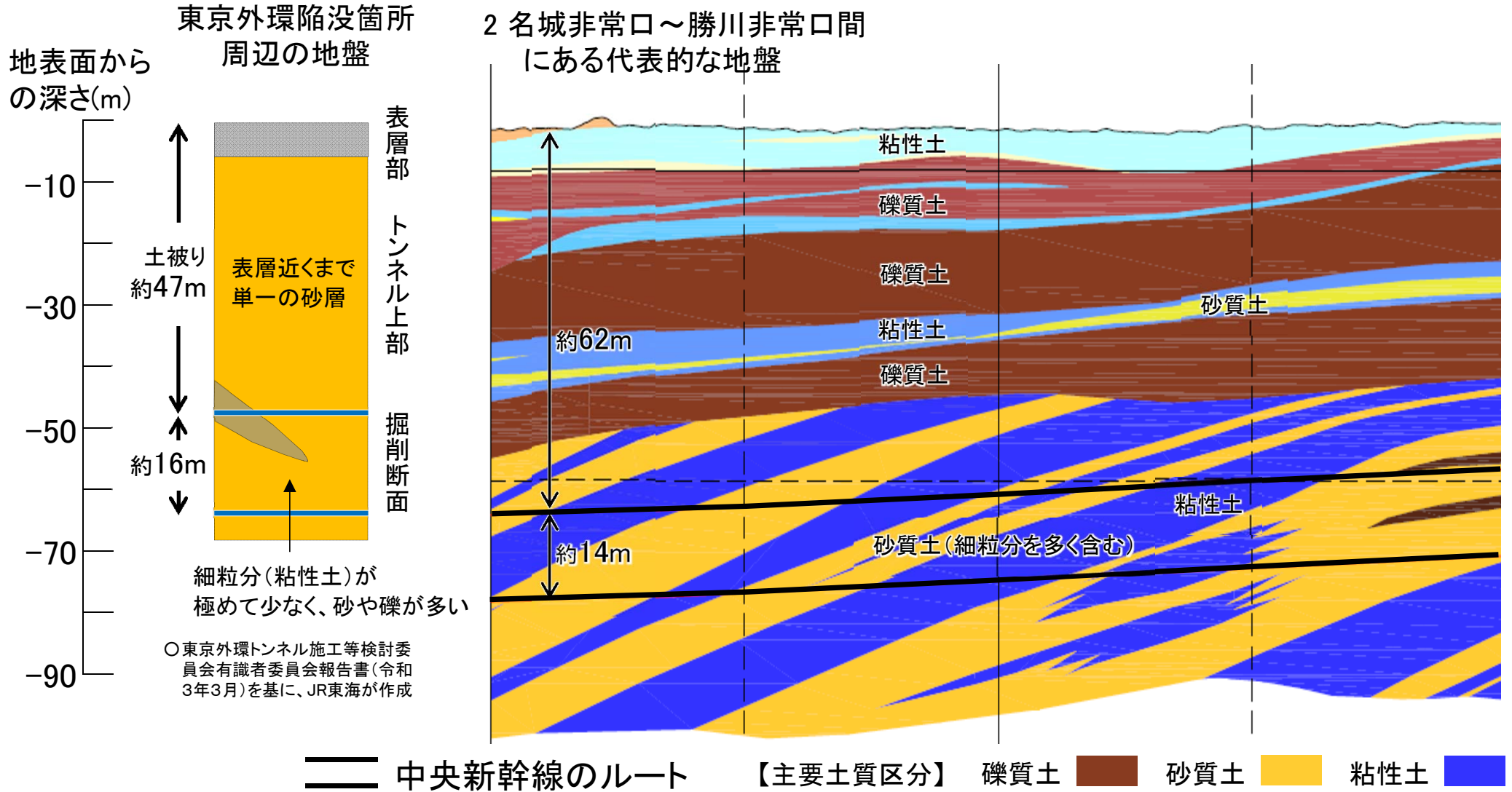
南陽層、鳥居松礫層	盛土	粘性土	砂質土	礫質土
熱田層		粘性土	砂質土	礫質土
海部・弥富累層		粘性土	砂質土	礫質土
東海層群		粘性土	砂質土	礫質土

名城非常口～名古屋駅間における「区間1」の地質



- 名城非常口から名古屋駅に至る区間では、トンネルを掘る場所に「①細粒分(粘性土)が少なく、砂や礫が多い」層はなく、かつトンネル上部に「②単一の砂層」はありません。
- そのため、東京外環の陥没箇所周辺のような「特殊な地盤」ではないと考えています。

名城非常口～勝川非常口における「区間2」の地質



- 名城非常口から勝川非常口に至る区間では、トンネルを掘る場所に「①細粒分(粘性土)が少なく、砂や礫が多い」層はなく、かつトンネル上部に「②単一の砂層」はありません。
- そのため、東京外環の陥没箇所周辺のような「特殊な地盤」ではないと考えています。

説明内容

1. 中央新幹線計画の概要
2. シールドトンネル工事とは
3. 東京外かく環状道路での陥没事故について
4. 中央新幹線のシールドトンネル工事の安全について
 - 4.1 名古屋市内の計画路線の地質
 - 4.2 工事をより安全に実施するための取組み
5. 計画路線周辺にお住まいの皆様に安心してお過ごしいただけるように
 - 5.1 工事の安全を確認する取組み
 - 5.2 生活環境の保全に関する取組み
 - 5.3 工事情報を適時お知らせする取組み
6. 今後について
7. 連絡先

東京外環の事故を踏まえ、施工管理を強化してより安全に

東京外環の陥没・空洞の推定メカニズム

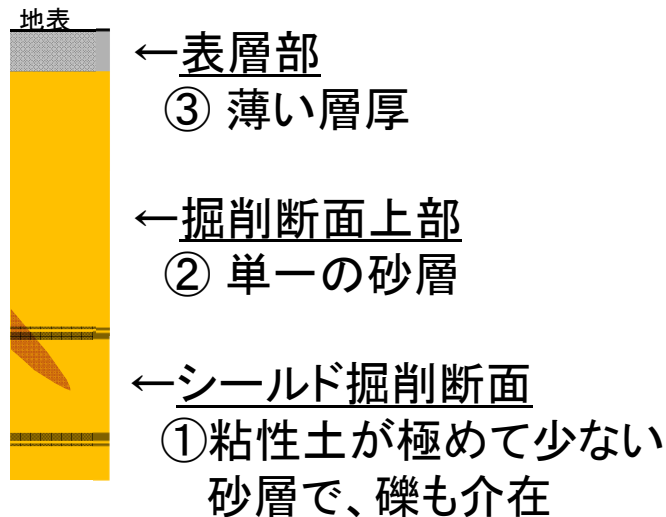
(有識者委員会報告書「はじめに」より抜粋)

今回の陥没や空洞形成は、礫が卓越して介在する細粒分が極めて少ない砂層が掘削断面にあり、単一の流動化しやすい砂層が地表付近まで続くという、東京外環全線の中で特殊な地盤条件となる区間において、チャンバー内の良好な塑性流動性・止水性の確保が困難となり、カッターが回転不能になる事象(閉塞)が発生し、これを解除するために行った特別な作業に起因するシールドトンネルの施工が要因であると推定された。

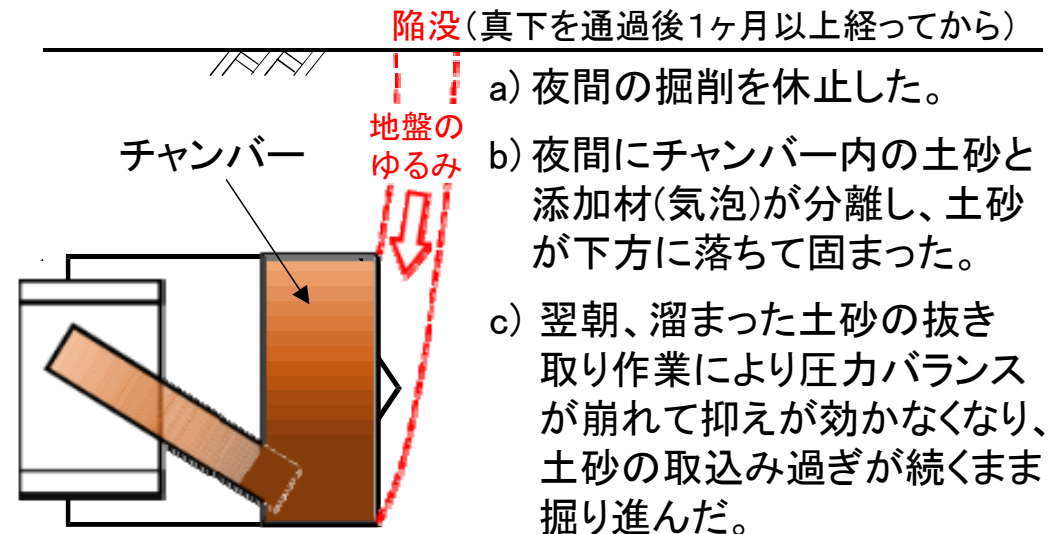
また、結果として土砂の取込みが過剰に生じていたと推定され、施工に課題があった。

東京外環の説明会「東京外かく環状道路工事現場付近での地表面陥没事象等について」(2021/4/2~7開催)の資料の一部に下線を加えています。

○「特殊な地盤」



○「課題があった」とされる施工



○ 中央新幹線での対応

- 中央新幹線には、事故が発生した「特殊な地盤」に当てはまる場所はないと考えていますが、東京外環のシールドトンネル工事が「施工に課題があった」ことを踏まえ、施工管理(特に添加材適合性の確認、取込み量の管理等)をより強化します。

適切な施工管理により、工事を安全に実施

中央新幹線の泥土圧シールドの掘進管理の基本

- 長い距離を掘る途中で地質が変化することや、トンネル断面が大きいことなどを考慮したうえで、地山の安定を確実に図りながら掘進する。
 1. 掘削面を抑えながら安定して掘り進んでいくために、
 - ① 地盤の条件に応じて適切な添加材を添加
 - ② チャンバー内の泥土圧を、地山の土圧・水圧に過不足なく適正に設定
 - ③ チャンバー内の泥土の状態を、地盤の変化に注意して常に確認
 - ④ 掘り進んだ分に見合った適切な量の土砂を排出していくことができるよう、重量と体積の両面から掘削土の取込み量を管理
 2. セグメントの周囲の緩みを防ぐために、シールドの掘進と同時に裏込め注入を適切に行い、セグメントの周りの地山との隙間を埋める。
- 入念な掘進管理を行い、工事を安全に実施したうえで、計画路線周辺の状態を確認しながらトンネルの掘削を進める。

工事をより安全に実施するため、施工管理を強化

【掘進前】

① 添加材の適合性の確認

- ・ **実物の土砂**を用いて試験し、添加材の種類や添加量等をより慎重に選定
配合は、**名城非常口の掘削土**で確認済。また、**勝川非常口の土砂**でも同様の試験を実施し、地盤への適合性を確認
- ・ この他、念のため名城工区内で実際に掘削する断面の土砂を採取するためにボーリングを実施し、その採取土を使って地盤への適合性を確認

【掘進中】

② 泥土圧の管理

- ・ チャンバー内の泥土圧を、大断面による**上部と下部の圧力の差や勾配**にも着目し、適正に管理することを徹底

③ 泥土の性状の確認

- ・ **チャンバー内から泥土を採取し、その性状を確認**
名城工区のシールドマシンに、チャンバーから泥土を直接採り出すことができる**土砂サンプリング装置を搭載**

④ 取込み量の管理

- ・ 掘削土の取り込み過剰の**兆候をいち早く把握**するために、
設計上の掘削土量と実績との差を**管理する基準値をより厳しく設定**

① 添加材の適合性の確認

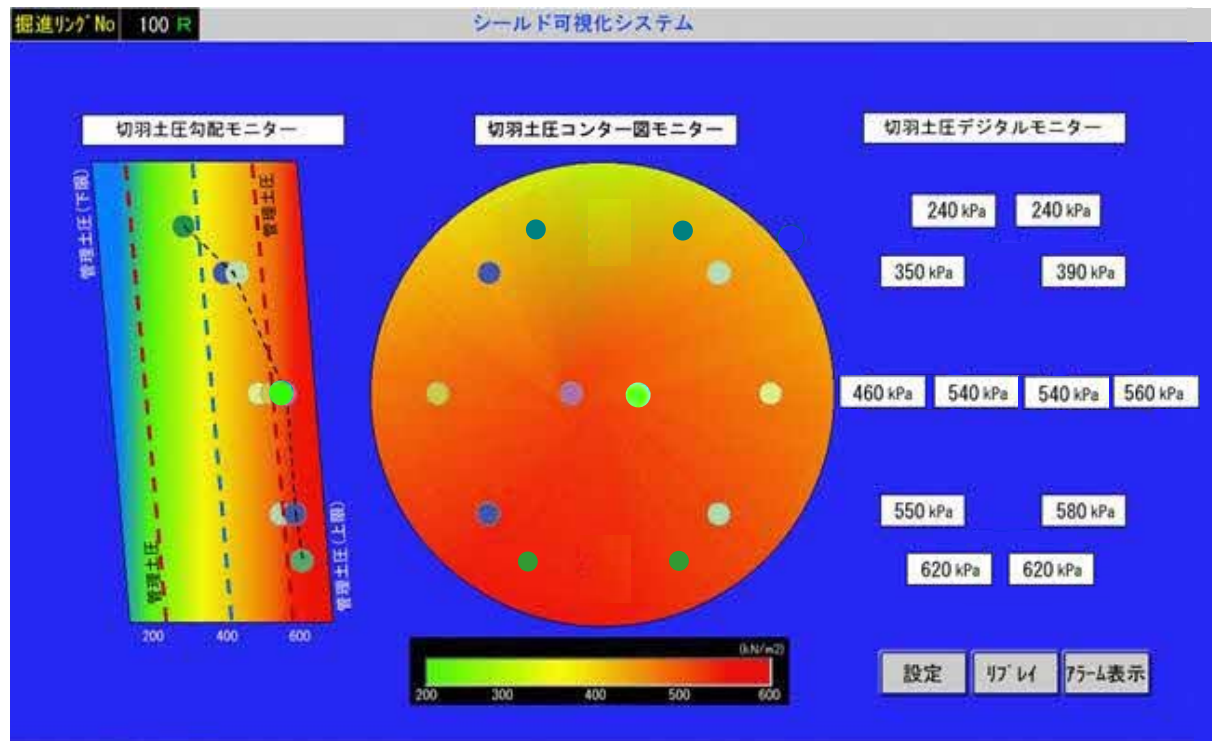
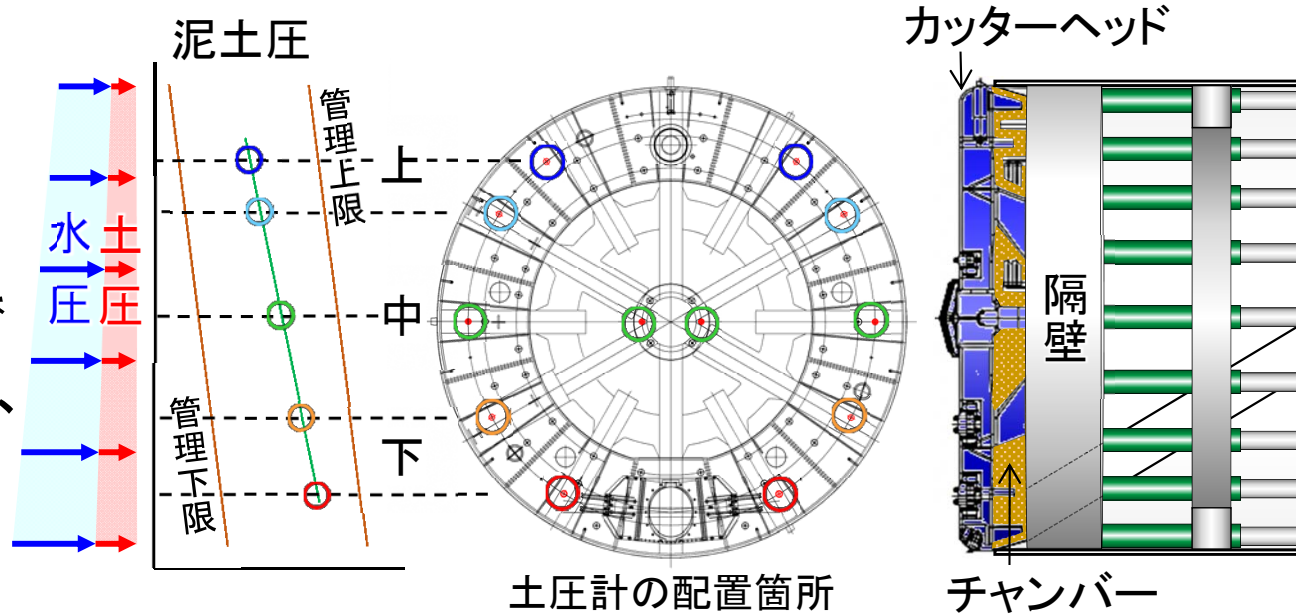
- 名城工区のシールド掘進に用いる添加材の配合は、名城非常口を掘削した際に発生した砂礫と砂、粘土を様々な割合で組み合わせた土砂それぞれに対し、添加材を混ぜて作った泥土が塑性流動性と不透水性を備えた適切な状態になることを確認しました。



- 今後、勝川非常口の掘削で発生する土砂でも同様の試験を実施し、添加材の適合性を確認します。
- この他、念のため名城工区内で実際に掘削する断面の土砂を採取するために、ボーリングを1～2箇所実施し、その採取土を使って地盤への適合性を確認します。

② 泥土圧の管理

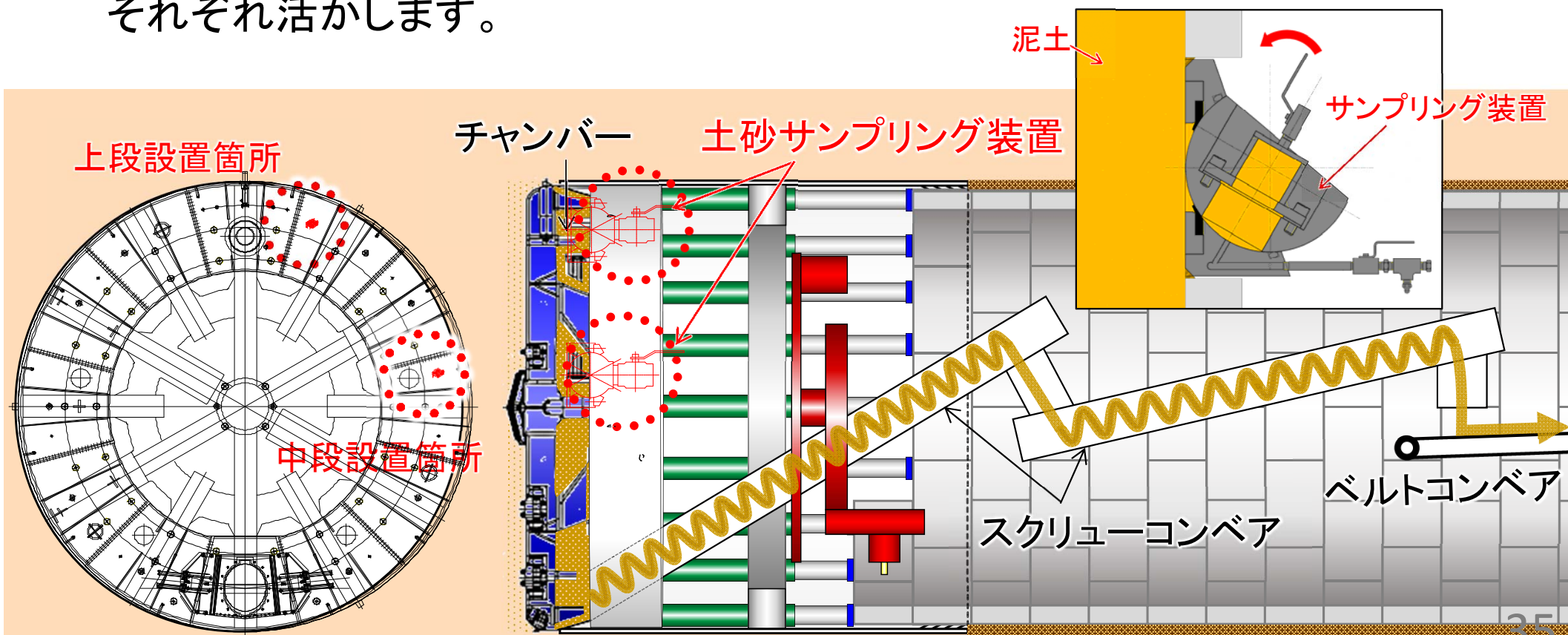
- 掘削面の土圧・水圧に拮抗させるよう、チャンバー内に泥土圧をかけます。
 - 上、中、下それぞれの高さでの圧力値やその差に着目し、適正に管理します。
- 12基の土圧計により、チャンバー内全体にわたる圧力の分布状況を監視します。
 - 計測データは、管理システムのモニターに表示し、変化を視覚的に速やかに捉えられるようにします。
- 圧力分布がバラついたら、状況に応じた処置（添加材注入や攪拌等）を適切に施し、バランスの良い状態に戻します。



モニターイメージ

③ 泥土の性状の確認

- 名城工区のシールドマシンは、チャンバー内の泥土を採取できる「土砂サンプリ
ング装置」(従来のシールドマシンには無い新たな装置)の搭載を計画しており、
これを用いて掘進中にチャンバー内の泥土の性状を直に確認していきます。
- ・ 目視・手触り、スランプ試験等で、適度な流動性を有することを確認します。
- ・ 比重(単位体積当りの重量)を測定し、②泥土圧の管理、④取込み量の管理に、
土砂の粒の大きさを確認し、①添加材の適合性の確認、④取込み量の管理にも
それぞれ活かします。



④ 取込み量の管理の強化

○ 取込み量は、重量と体積の両面においてトレンドと取込み率を評価して管理

①トレンド(計測値／直近20リングの平均値)による管理

1次管理値:100±7.5%、2次管理値:100±15%

・取り込み過剰の兆候をいち早く把握するため、管理基準を厳しく設定

※東京外環の管理基準

(旧) 1次管理値:±10%以内、 2次管理値:±20%以内
(新) 1次管理値:±7.5%以内、 2次管理値:±15%以内

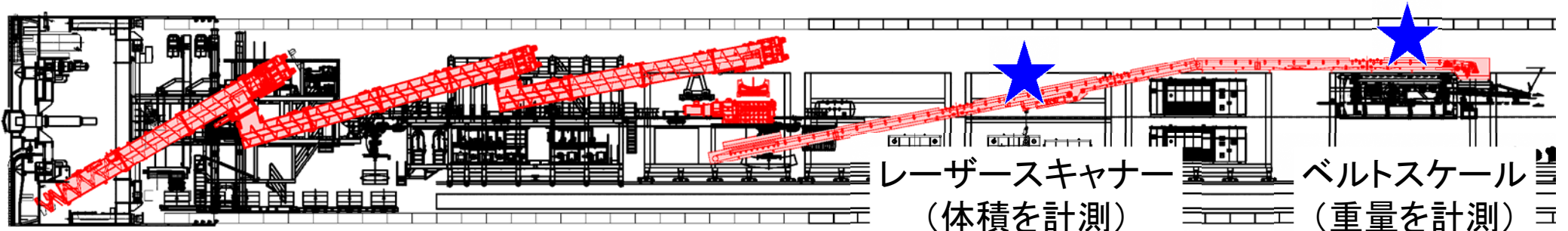
②取込み率(計測値／理論土量[掘進分に見合う土量の計算値])による管理

1次管理値:100±7.5%、2次管理値:100±15%

・掘り進むに連れて理論土量算定の精度を高め、管理をより有効にしていく。

※東京外環の管理基準

(旧) なし
(新) 1次管理値:±7.5%以内、 2次管理値:±15%以内



工事を安全に実施するための取組み(まとめ)

- 中央新幹線のシールドトンネル工事を安全に実施するため、添加材の適合性の確認、泥土圧の管理、泥土の性状の確認、取込み量の管理等に特に留意して万全な施工管理に取り組んでいくことは、当社が学識経験者や専門技術者を招いて設けた「トンネル施工検討委員会シールドトンネル部会」において確認されています。
- 以上のとおり、中央新幹線のシールドトンネル工事においては、施工管理を十分に行い、地上の土地利用に支障が生じないよう、トンネルの掘削を安全に実施してまいります。
 - 工事にあたりましては、地表面の高さの変化を適切に計測する等、周辺の状況を確認しながら進めていく考えです。

説明内容

1. 中央新幹線計画の概要
2. シールドトンネル工事とは
3. 東京外かく環状道路での陥没事故について
4. 中央新幹線のシールドトンネル工事の安全について
 - 4.1 名古屋市内の計画路線の地質
 - 4.2 工事をより安全に実施するための取組み
5. 計画路線周辺にお住まいの皆様に安心してお過ごしいただけるように
 - 5.1 工事の安全を確認する取組み
 - 5.2 生活環境の保全に関する取組み
 - 5.3 工事情報を適時お知らせする取組み
6. 今後について
7. 連絡先

お住まいの皆様に安心してお過ごしいただけるように

中央新幹線のシールドトンネルの掘削にあたりましては、施工管理を徹底し、地上の土地利用に支障が生じないように、工事を安全に実施してまいります。そのうえで、計画路線周辺にお住まいの皆様に安心してお過ごしいただけるよう、以下の取組みを行います。

① 工事の安全を確認する取組み

- ・ 地表面の高さの変化を計測
- ・ 周辺を巡回して監視

② 生活環境の保全に関する取組み

- ・ 振動・騒音への対策の実施
- ・ 事前の家屋調査の実施

③ 工事情報を適時お知らせする取組み

- ・ 説明会や愛知工事事務所でのご説明に加え、地元でご説明する場を設定
- ・ 工事のお知らせチラシの配布
- ・ 工事の進捗状況をHPに掲載

① 工事の安全を確認する取組み

<水準測量>

- 掘削前後の期間に、交差する公道上で地表面の高さや傾斜角の変化を計測します。

<巡回監視>

- 掘削前後の期間に、巡回監視を行います。
- 掘削を終えた区間でも、巡回監視をしばらくの間続けます。

<人工衛星による地表面変位の把握>

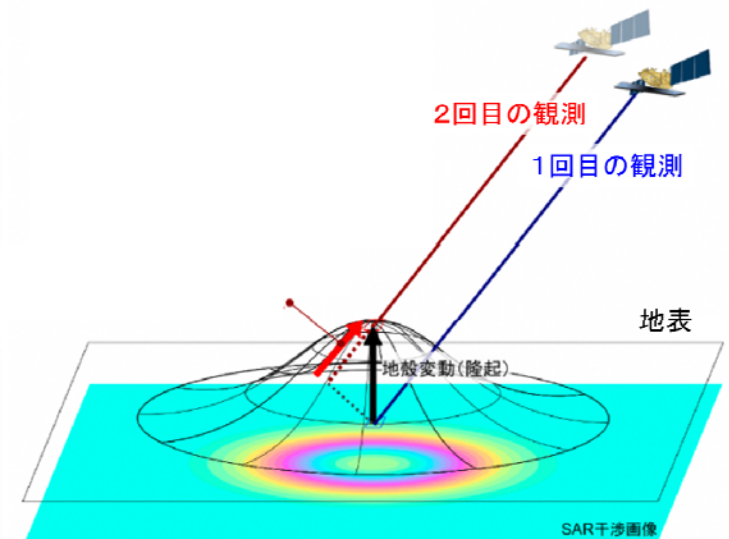
- 人工衛星を活用し、計画路線周辺の地表面の高さの変化を面的かつ時系列的に確認します。



水準測量(イメージ)



巡回監視(イメージ)



人工衛星による地表面変位計測

② 生活環境の保全に関する取組み(振動・騒音)

<振動・騒音対策>

- シールドマシンでの振動に応じて、シールドマシンと地山との間に、滑材を充填することにより振動の発生を抑制します。
- 他の工区で検討した結果も踏まえ、必要に応じて対策を行っていく考えです。

<計測結果の公表>

- これまでに掘った区間での振動の計測結果を、これから掘っていく区間にお住まいの皆様へ予めお示しするようにします。

<特に振動・騒音を気になされる方への対応>

- 個別にご相談をお受けし、事情等をお聴きしたうえで、対応してまいります。



振動測定(イメージ)



振動計の拡大図

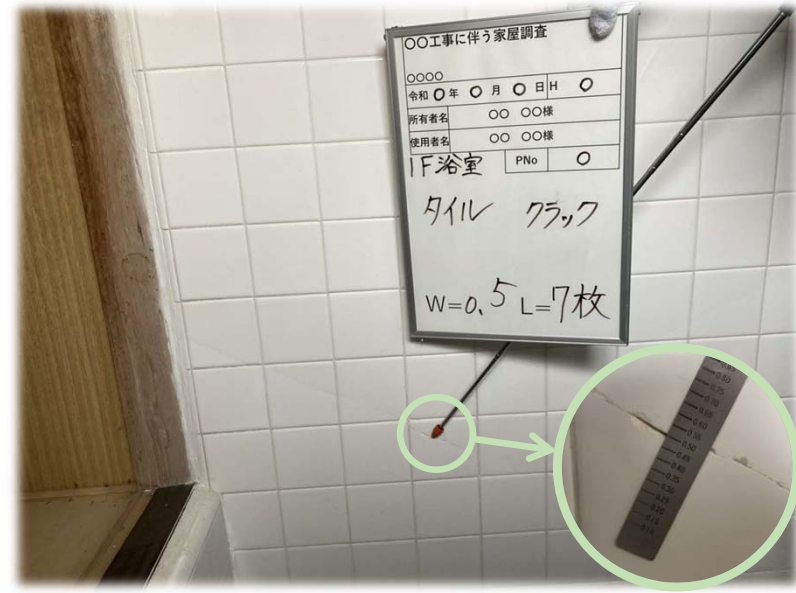
② 生活環境の保全に関する取組み(事前の家屋調査)

<事前の家屋調査>

- 中央新幹線のシールドトンネル端部から約40mの範囲内にある建物等を対象に家屋調査を実施します。
- 調査員の立入りにご協力をいただいた方の家屋の現況(建物の柱の傾斜、壁や基礎のひび割れ状況等)を、写真撮影やスケッチ、測量などで把握するものです。



外壁・基礎調査



浴室の壁面調査

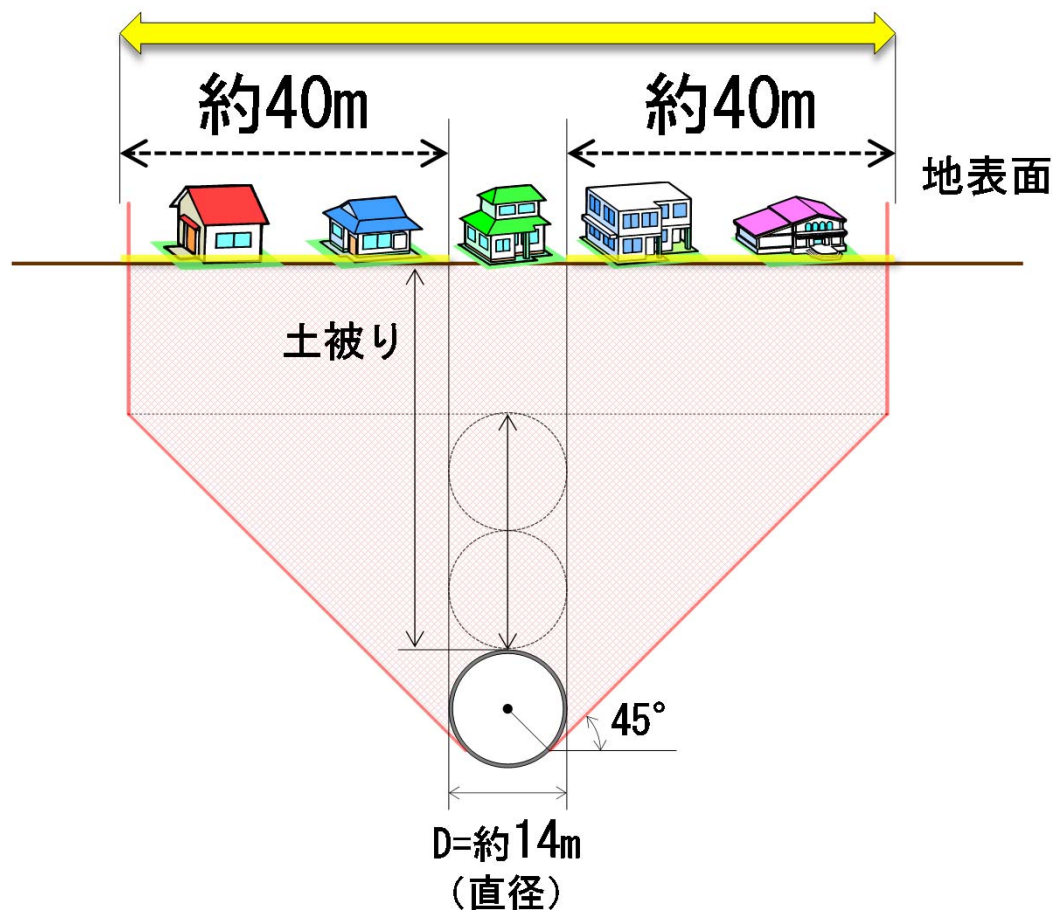
【調査の案内】

- 今後、調査対象の皆様宛てに調査協力依頼を順次ご案内いたします。
- 事前の家屋調査に伴う土地・家屋への立入りにご協力をお願いいたします。

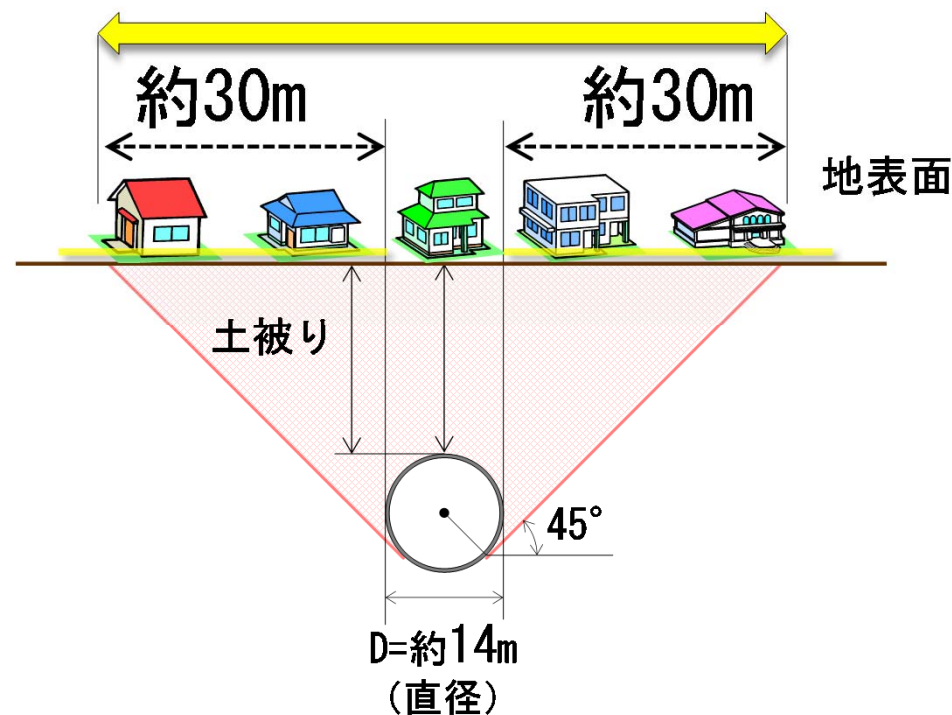
事前の家屋調査(調査範囲)

- ・(社)日本トンネル技術協会「地中構造物の建設に伴う近接施工指針」(平成11年2月)をもとに、中央新幹線シールドトンネル工事に伴う家屋調査の範囲を設定しています。

事前の家屋調査の対象範囲



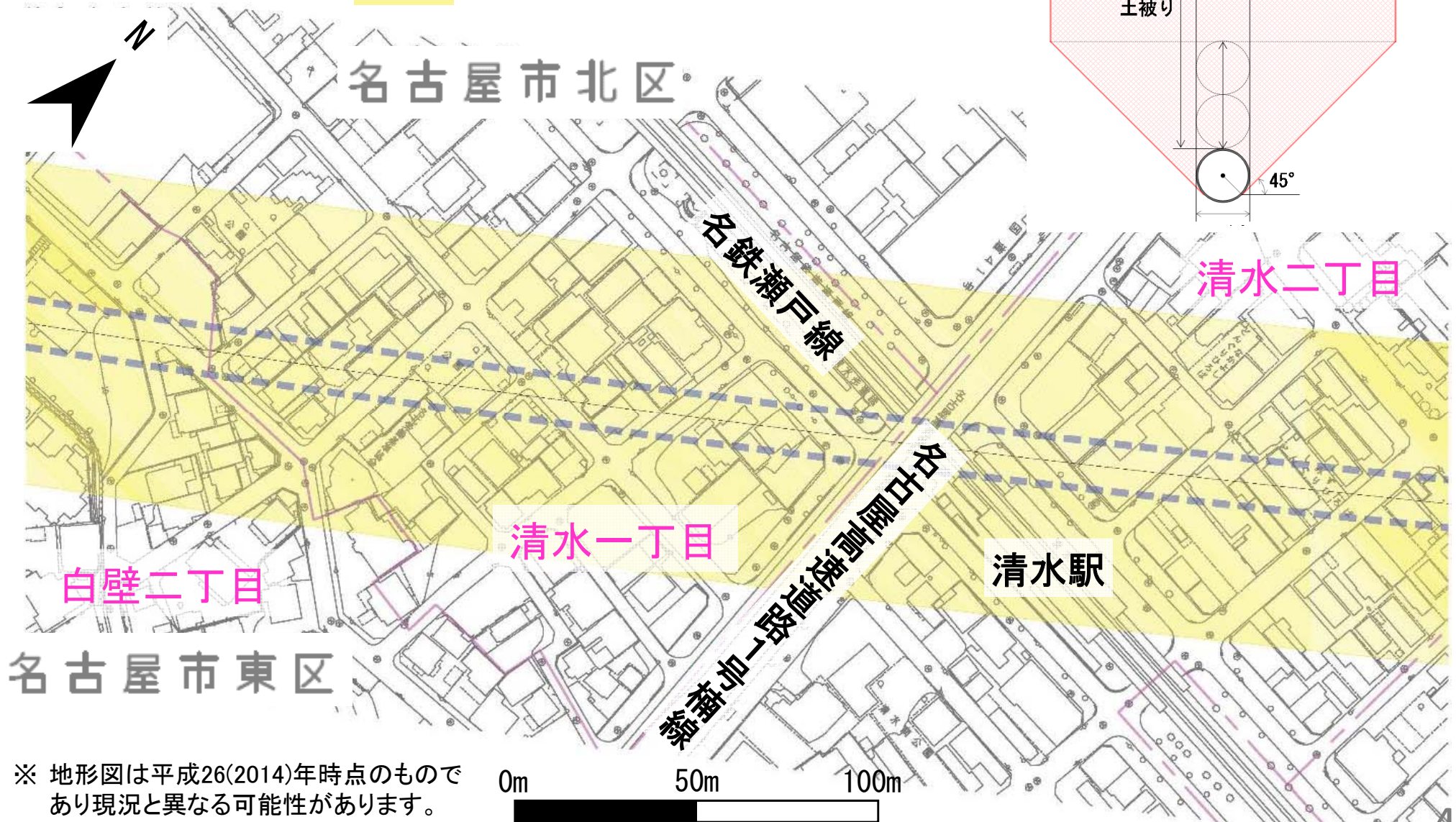
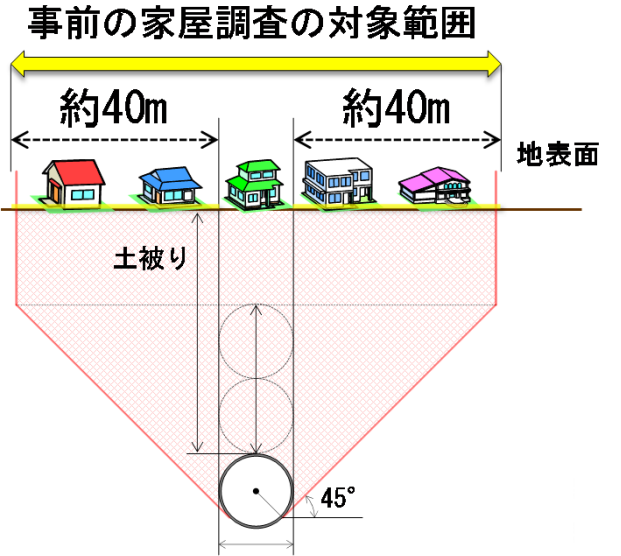
事前の家屋調査の対象範囲



※名古屋駅近くの浅い区間

事前の家屋調査(調査範囲の一例)

- ・ 清水二丁目
 - ・ 清水一丁目
 - ・ 白壁二丁目
- : 家屋調査の対象範囲



※ 地形図は平成26(2014)年時点のものであり現況と異なる可能性があります。

③ 工事情報を適時お知らせする取組み

<地元説明の場の拡充>

- トンネル工事の進捗に合わせて、地元の方のご意見をお聞きしながら、必要に応じて工事の進捗状況や計測結果等、工事に関するご説明やご意見、ご質問をお受けする場を設けます。

<沿線にお住まいの皆様に工事のお知らせチラシ等の配布>

- トンネル掘進時期に合わせて順次、計画路線周辺にお住まいの皆様に、工事の進捗状況や掘進の予定時期等を記した工事のお知らせ等を配布します。

<シールドマシン位置や工事進捗状況等の公表>

- シールドマシンの位置を東海旅客鉄道(株)のHPに掲載します。工事状況の写真等も、引き続きHPに掲載していきます。

<24時間工事情報受付ダイヤルの開設>

- 皆様が工事に関してお気づきのことを24時間拝聴できるよう、工事情報受付ダイヤルを開設します。ダイヤル番号は準備でき次第お知らせします。

説明内容

1. 中央新幹線計画の概要
2. シールドトンネル工事とは
3. 東京外かく環状道路での陥没事故について
4. 中央新幹線のシールドトンネル工事の安全について
 - 4.1 名古屋市内の計画路線の地質
 - 4.2 工事をより安全に実施するための取組み
5. 計画路線周辺にお住まいの皆様に安心してお過ごしいただけるように
 - 5.1 工事の安全を確認する取組み
 - 5.2 生活環境の保全に関する取組み
 - 5.3 工事情報を適時お知らせする取組み
6. 今後について
7. 連絡先

今後について(事前の家屋調査)

○ 事前の家屋調査を行うにあたり、対象となる皆様に宛てて、調査協力依頼を順次ご案内します。

■名城非常口 ⇒ 勝川非常口

(中区) 三の丸二丁目～四丁目、二の丸

(東区) 白壁二丁目

(北区) 清水一丁目～三丁目、大杉二丁目・三丁目、中杉町三丁目、大杉町二丁目～四丁目、長田町一丁目・二丁目、水切町四丁目～六丁目、生駒町五丁目～七丁目、城東町六丁目・七丁目、杉栄町五丁目、紅雲町、若葉通一丁目～三丁目、瑠璃光町一丁目、下飯田町一丁目～四丁目、織部町、御成通三丁目・四丁目、上飯田通一丁目、上飯田南町一丁目・二丁目、上飯田北町一丁目～四丁目、上飯田東町五丁目、上飯田町字北山

(守山区) 瀬古一丁目・三丁目、瀬古東一丁目・三丁目、大字瀬古字赤目、大字瀬古字十五

令和3年度
下期より順次

■名城非常口 ⇒ 名古屋駅

(中区) 三の丸一丁目・二丁目、丸の内一丁目・二丁目

(西区) 那古野一丁目・二丁目、名駅三丁目

(中村区) 名駅三丁目

令和6年度
より順次

※ご案内の予定時期は目安です。調査進捗等によりご案内の時期は前後することがあります。

■引上線における事前の家屋調査については、別途、ご案内します。

○ 事前の家屋調査を実施するのに必要な**土地・家屋への立入りにご協力を**いただきますよう、よろしく**お願い申し上げます。**

今後について(シールドトンネルの掘削工事)

- シールドトンネルを掘り進める前には、別途改めて、工事説明会を開催するなど、トンネルの掘削工事に関するより詳しい内容について、中央新幹線の計画路線周辺にお住まいの皆様に順次、ご説明を行ってまいります。
- ご説明の時期などについては、予定が決まり次第、計画路線周辺にお住まいの皆様にお知らせをいたします。

説明内容

1. 中央新幹線計画の概要
2. シールドトンネル工事とは
3. 東京外かく環状道路での陥没事故について
4. 中央新幹線のシールドトンネル工事の安全について
 - 4.1 名古屋市内の計画路線の地質
 - 4.2 工事をより安全に実施するための取組み
5. 計画路線周辺にお住まいの皆様に安心してお過ごしいただけるように
 - 5.1 工事の安全を確認する取組み
 - 5.2 生活環境の保全に関する取組み
 - 5.3 工事情報を適時お知らせする取組み
6. 今後について
7. 連絡先

連絡先

事業者

東海旅客鉄道株式会社

中央新幹線愛知工事事務所、環境保全事務所(愛知)

住所 名古屋市中村区椿町5-17 松浦ビル5F

電話 052-756-2221(中央新幹線愛知工事事務所)

052-756-2329(環境保全事務所(愛知))

(受付日時/土・日・祝日・年末年始を除く平日 9時~17時)

施工者

中央新幹線第一中京圏トンネル新設(名城工区)工事共同企業体

構成員:前田建設工業(株)、三井住友建設(株)、大日本土木(株)

住所 名古屋市北区清水一丁目7-9

電話 052-228-9899

(受付日時/土・日・祝日・GW・お盆期間・年末年始を除く 9時~17時)

「24時間工事情報受付ダイヤル」等は準備でき次第、お知らせいたします。