

リニア中央新幹線

中央新幹線第一首都圏トンネル新設(梶ヶ谷工区)

調査掘進での確認結果に関する説明会



令和6年4月18日(木) 18:30～ 於:中原市民館
4月19日(金) 18:30～ 於:川崎市民プラザ
4月21日(日) 18:30～ 於:宮前市民館

東海旅客鉄道株式会社

中央新幹線第一首都圏トンネル新設(梶ヶ谷工区)ほか工事共同企業体

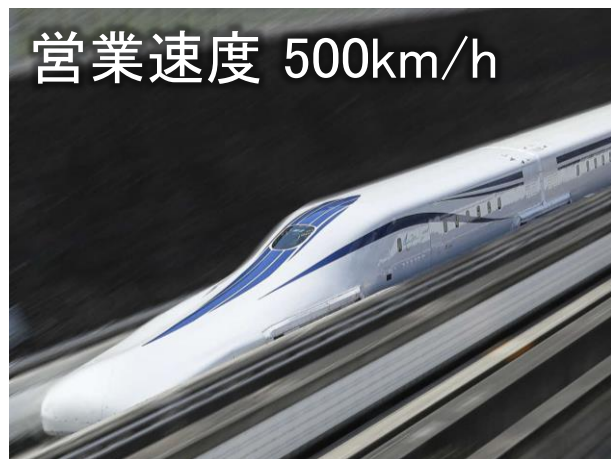
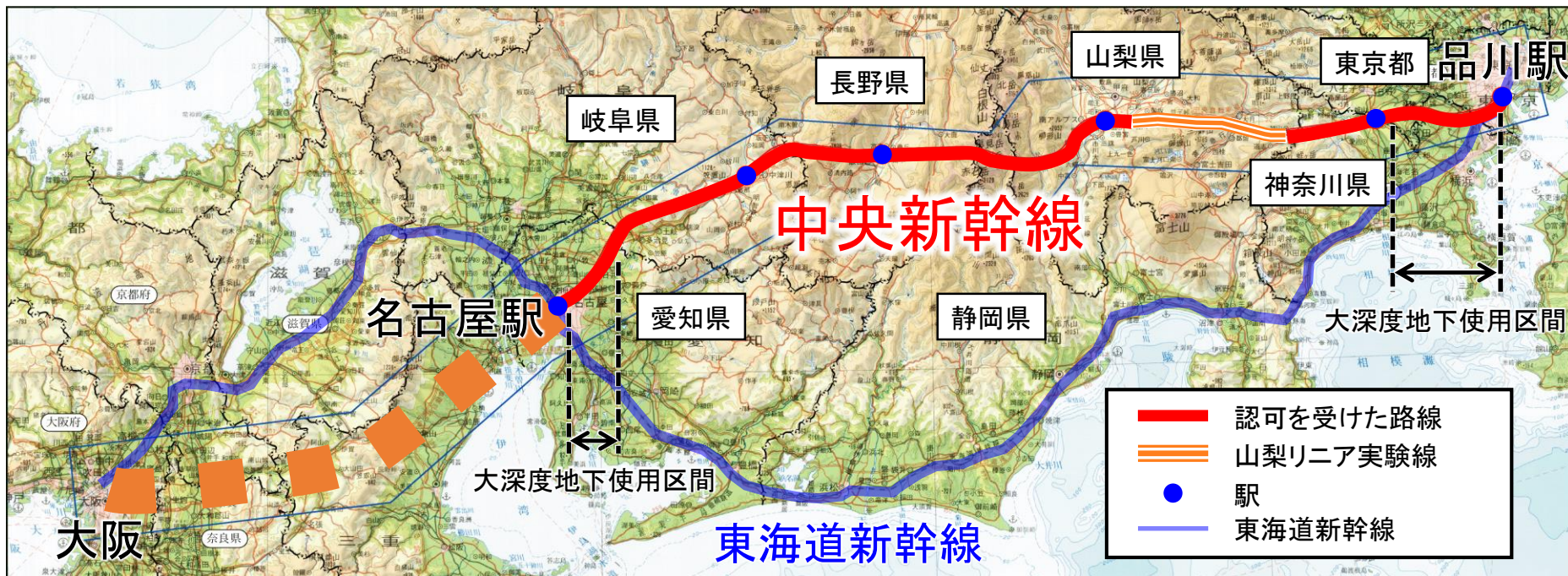
説明内容

1. 中央新幹線の事業概要
2. シールドトンネル工事とは
3. 第一首都圏トンネル(梶ヶ谷工区)の工事概要
4. 調査掘進
 - (1) 調査掘進の概要
 - (2) 調査掘進での確認結果
5. 本格的な掘進
 - (1) 本格的な掘進での取組み
 - (2) 工事工程
6. 連絡先

説明内容

1. 中央新幹線の事業概要
2. シールドトンネル工事とは
3. 第一首都圏トンネル(梶ヶ谷工区)の工事概要
4. 調査掘進
 - (1) 調査掘進の概要
 - (2) 調査掘進での確認結果
5. 本格的な掘進
 - (1) 本格的な掘進での取組み
 - (2) 工事工程
6. 連絡先

超電導リニアによる中央新幹線計画



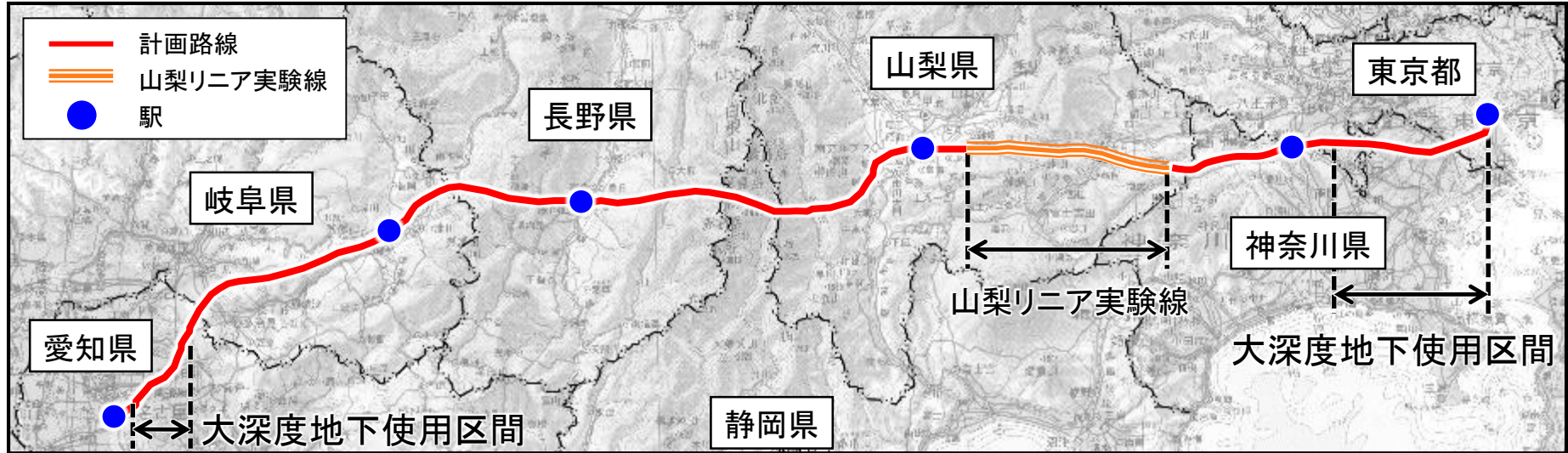
○目的：大動脈の二重系化

- ・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)

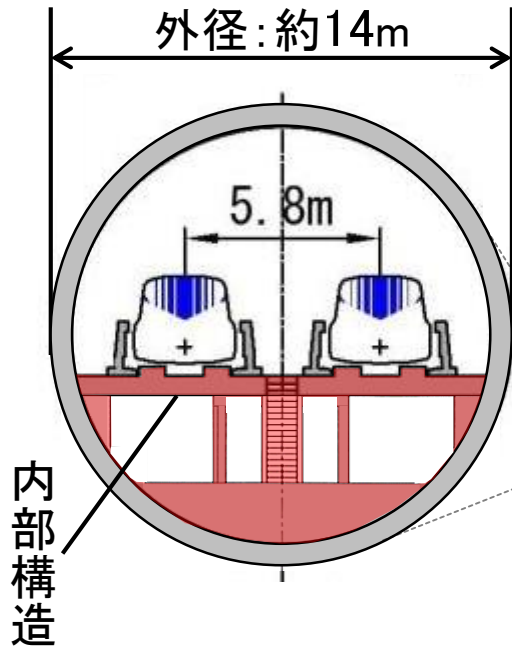
中央新幹線品川・名古屋間の工事



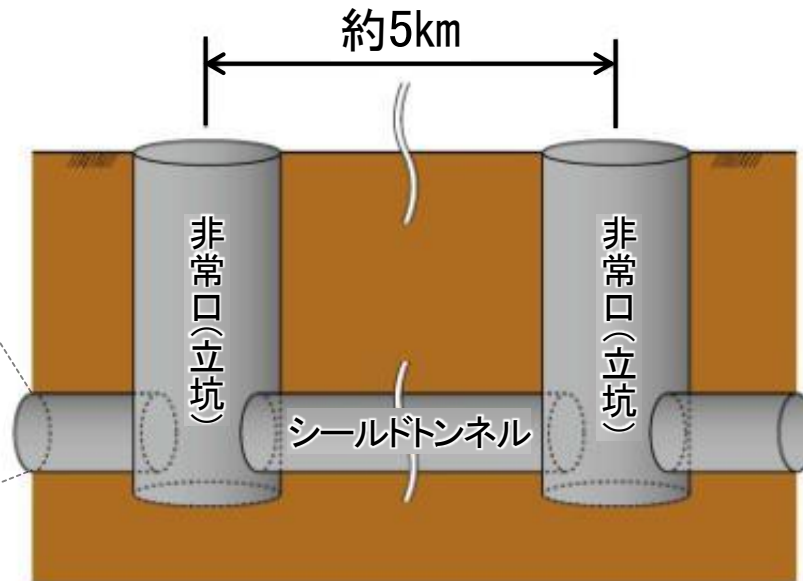
- 平成26年10月、国土交通大臣から工事实施計画の認可
- 平成30年10月、国土交通大臣から大深度地下使用の認可
 - ・ 東京都、神奈川県、愛知県内の高度に市街化された地域では、土地所有者等による通常の利用が行われていない地下にトンネルを掘って路線を築く計画
- 令和3年10月、川崎市宮前区梶ヶ谷にシールドトンネルを掘り始める地点となる梶ヶ谷非常口が完成
- 令和5年3月、梶ヶ谷非常口から調査掘進を開始
- 令和6年2月、調査掘進の範囲における掘削が完了

都市部のトンネルは円筒形のシールドトンネル

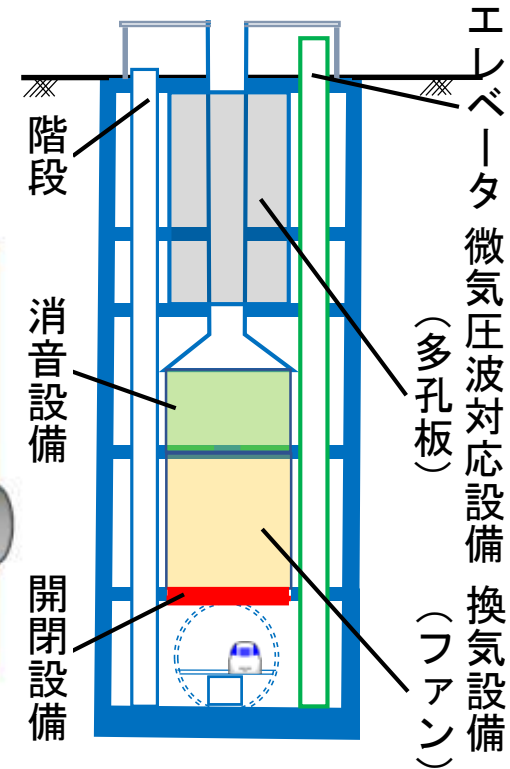
シールドトンネルの標準的な断面図



シールドトンネルと非常口(立坑)



営業開始後の非常口



- ・ 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
- ・ トンネル内には、リニアを走行させるために必要な内部構造を構築
- ・ 立坑は、約5kmの間隔で設置
- ・ 立坑は、営業開始後に、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

説明内容

1. 中央新幹線の事業概要
2. シールドトンネル工事とは
3. 第一首都圏トンネル(梶ヶ谷工区)の工事概要
4. 調査掘進
 - (1) 調査掘進の概要
 - (2) 調査掘進での確認結果
5. 本格的な掘進
 - (1) 本格的な掘進での取組み
 - (2) 工事工程
6. 連絡先

シールドトンネル工事の手順 1



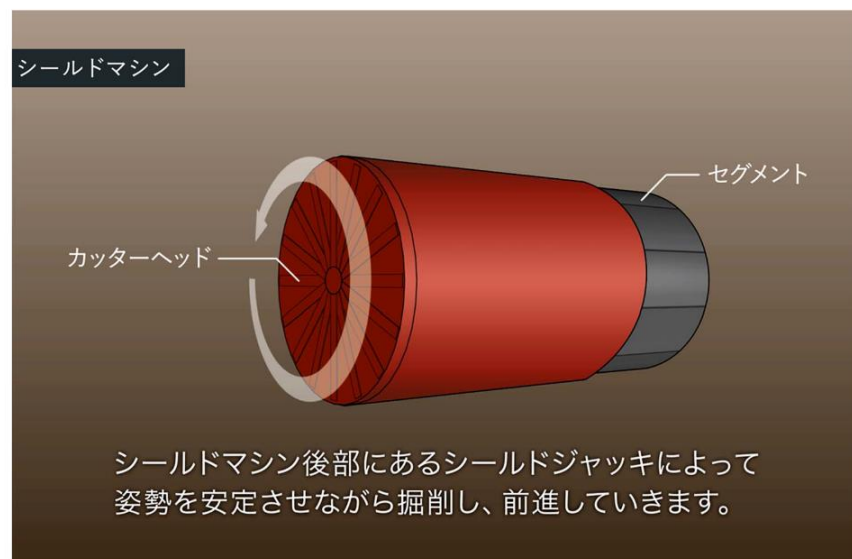
シールドトンネル工事の手順 2



シールドトンネル工事の手順 3

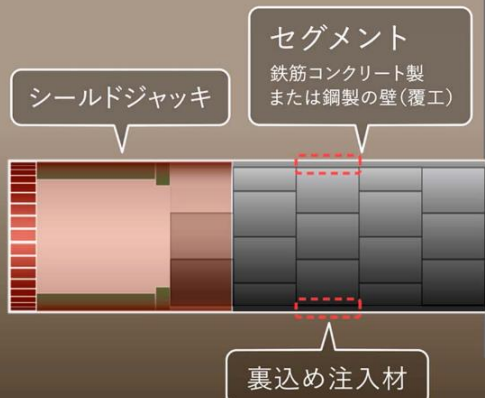


シールドトンネル工事の手順 4



シールドトンネル工事の手順 5

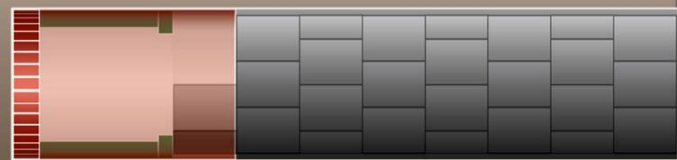
セグメントの組立



シールドマシンの中でセグメントを組立てることで安全に作業を進めることができます。

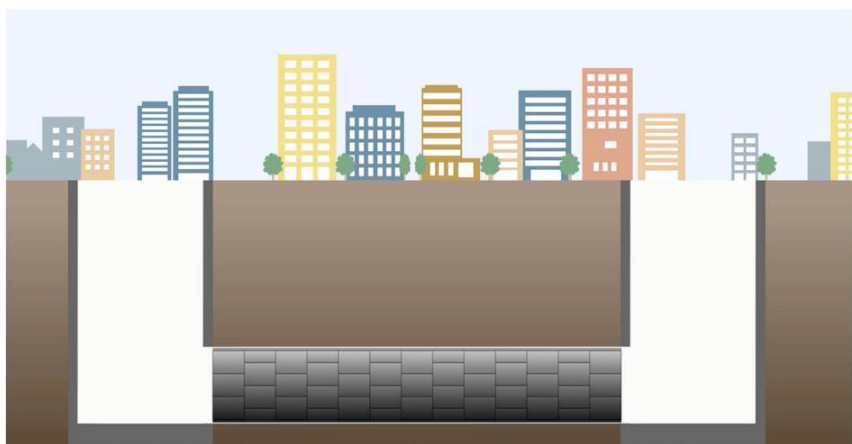
シールドトンネル工事の手順 6

作業の繰り返し



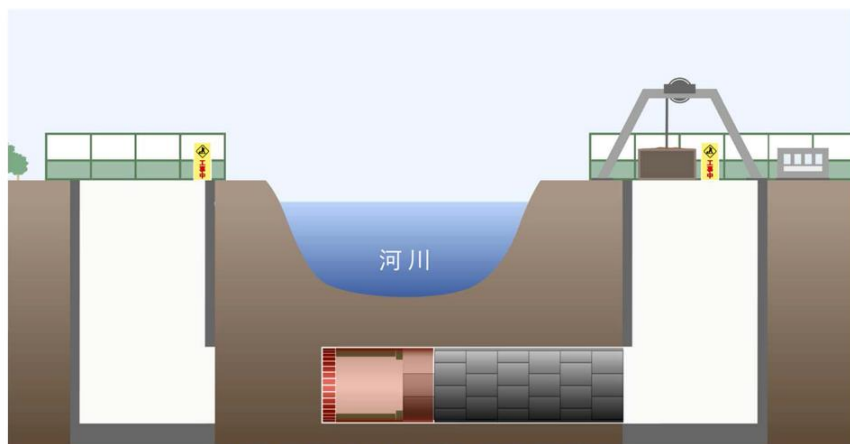
シールドジャッキを縮めてまたセグメントを組む。これを繰り返しおこない、トンネルを作っていきます。

シールドトンネル工事の手順 7



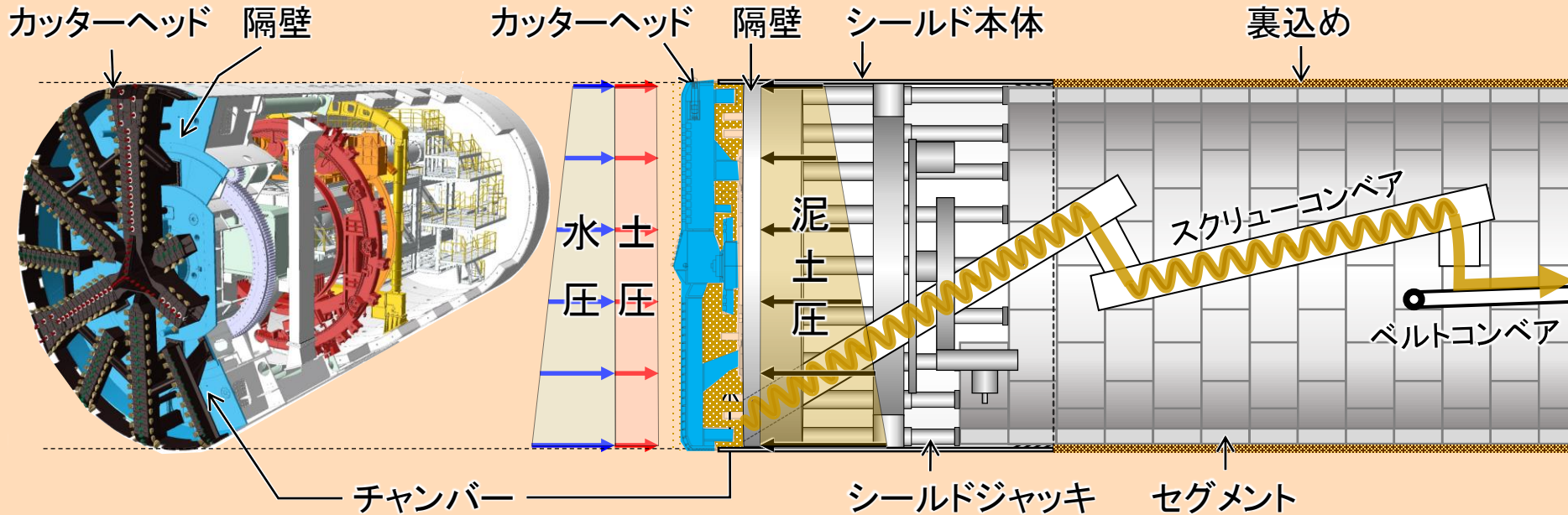
「シールド工法」は、掘削した部分をセグメントで固めながらトンネルを造っていくことができるため

シールドトンネル工事の手順 8



土砂の崩壊を防ぎながら安全に作業を進めることができます。

泥土圧シールドによる掘り方



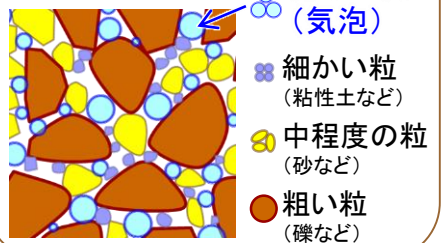
(削った土砂を取り込む、カッターヘッドと隔壁との間に挟まれた部屋)

- 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**をスクリーユ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



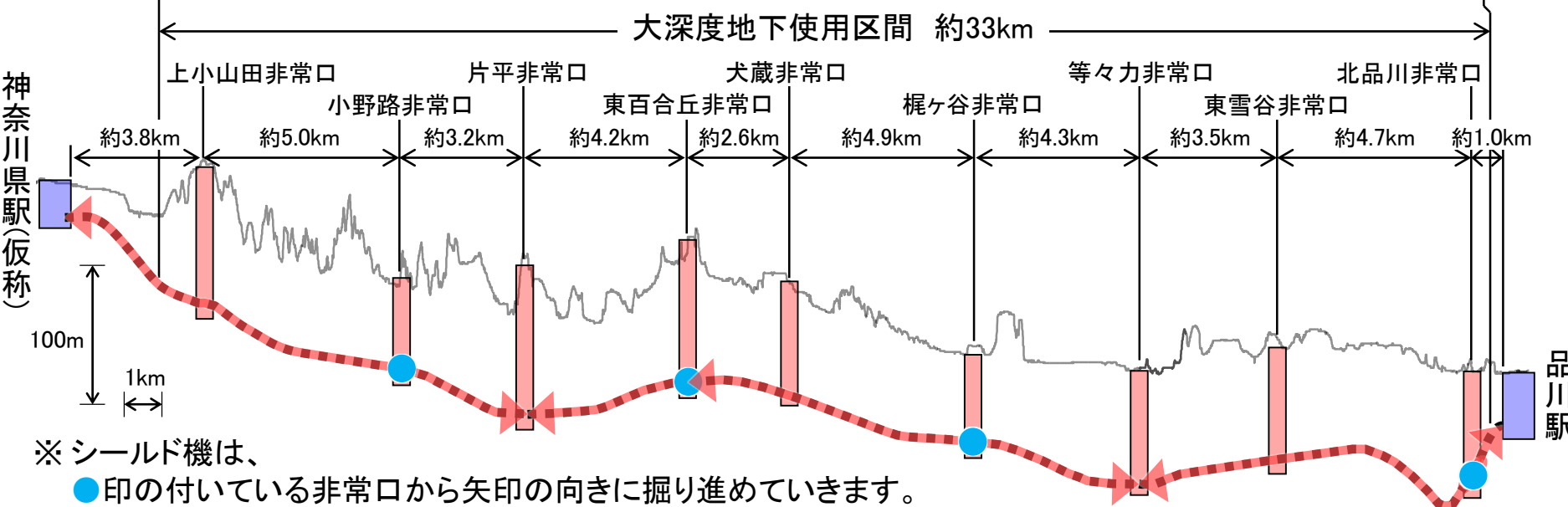
泥土の内部を拡大したイメージ



説明内容

1. 中央新幹線の事業概要
2. シールドトンネル工事とは
3. 第一首都圏トンネル(梶ヶ谷工区)の工事概要
4. 調査掘進
 - (1) 調査掘進での取組み
 - (2) 調査掘進での確認結果
5. 本格的な掘進
 - (1) 本格的な掘進での取組み
 - (2) 工事工程
6. 連絡先

中央新幹線品川駅・神奈川県駅(仮称)間の工事



小野路工区	東百合丘工区	梶ヶ谷工区	北品川工区
-------	--------	-------	-------

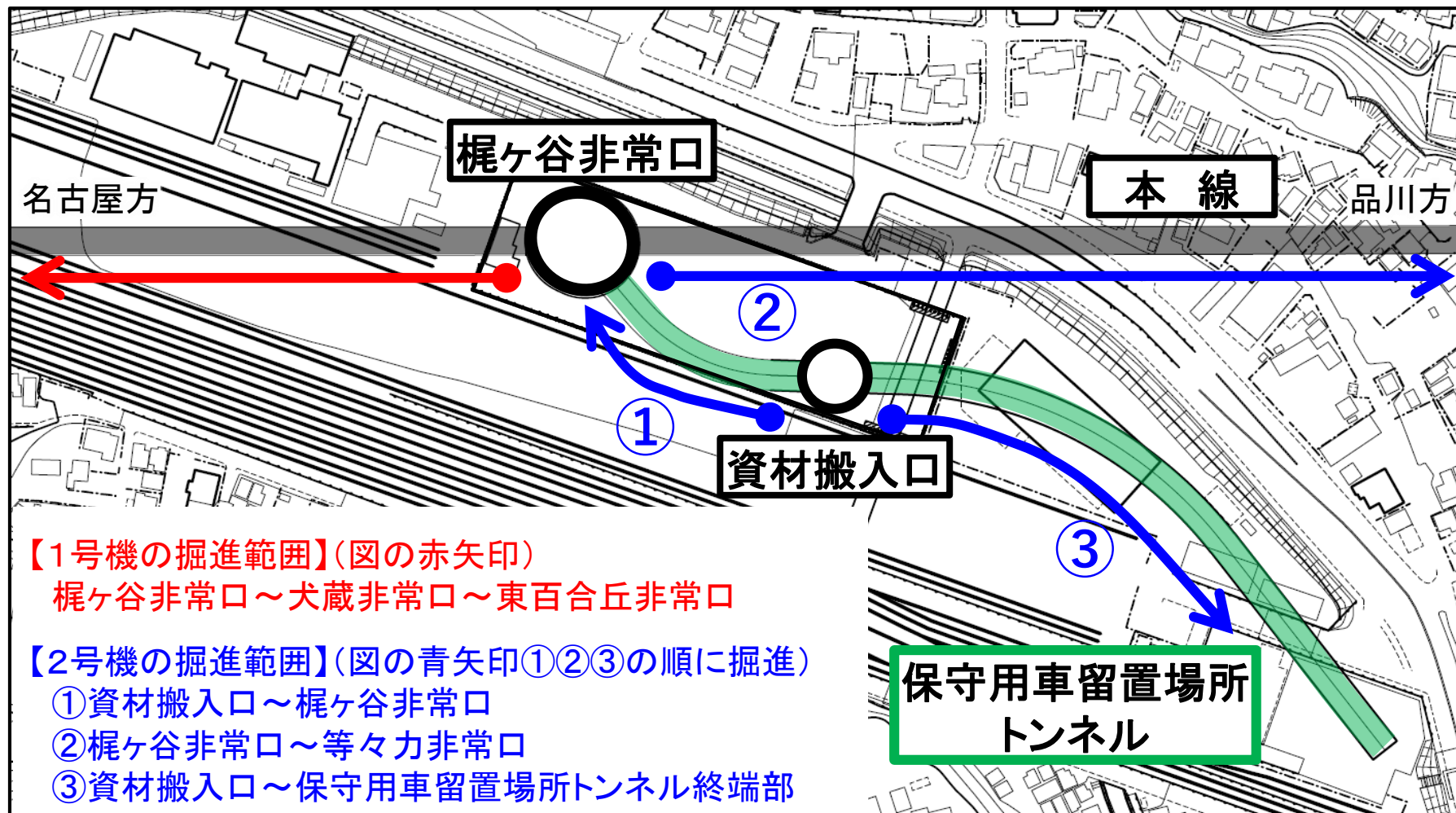
第一首都圏トンネル(梶ヶ谷工区)の位置図



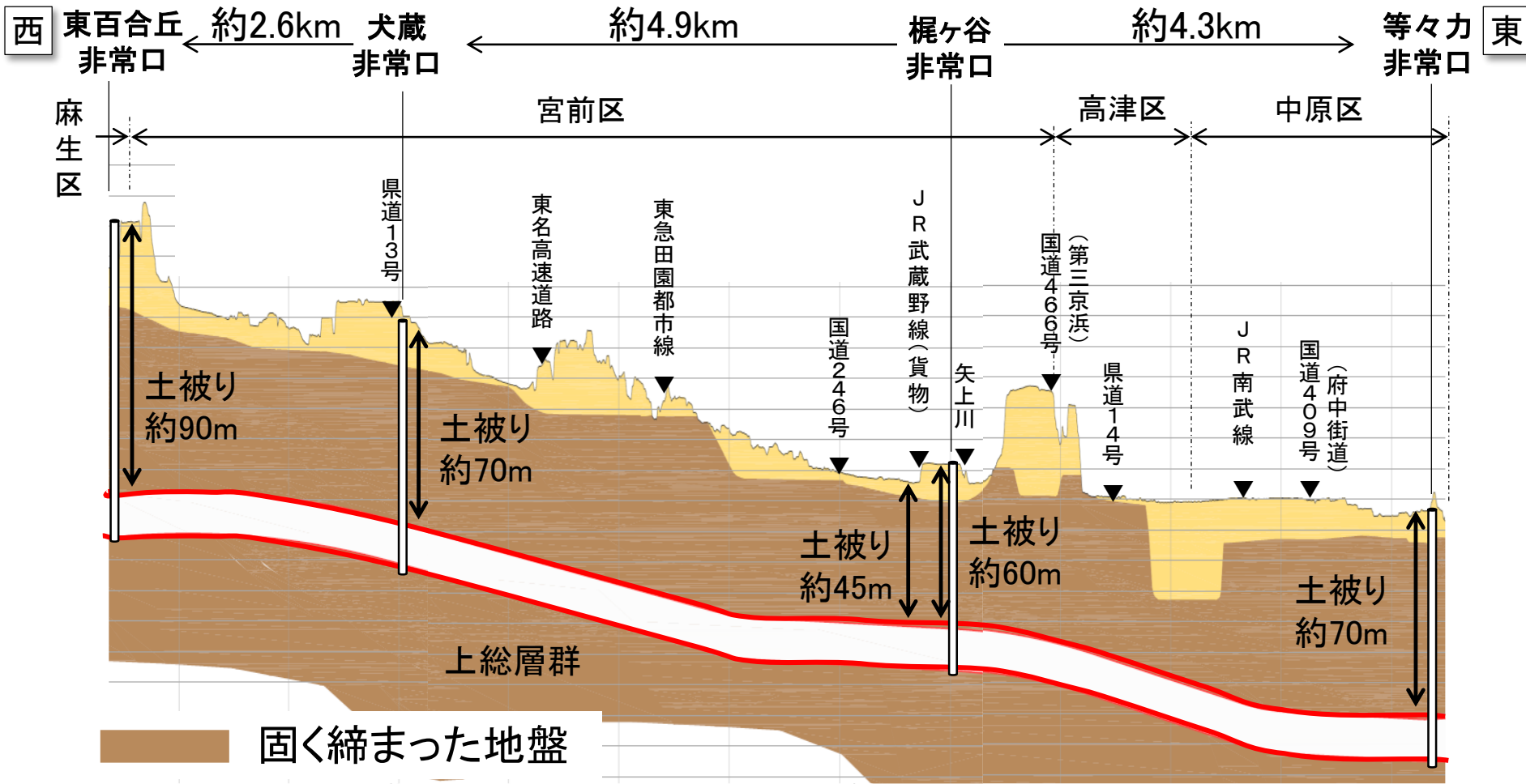
- ・ 2機のシールド機により掘進
- ・ 1号機は梶ヶ谷非常口から西側の犬蔵非常口を通過し、東百合丘非常口まで掘進
- ・ 2号機は梶ヶ谷非常口から東側の等々力非常口まで掘進

梶ヶ谷非常口付近の平面図

- ・梶ヶ谷には、開業後にメンテナンス用の保守用車を留置する、保守用車留置場所トンネルを構築します。
- ・そのため、梶ヶ谷非常口のほかに、メンテナンスで使用する資材搬入口を構築します。



第一首都圏トンネル(梶ヶ谷工区)の縦断面図



- ・地表面からトンネル上端まで約45m～90mの深さの固く締まった地盤の中で、シールドトンネルを掘進していく計画

説明内容

1. 中央新幹線の事業概要
2. シールドトンネル工事とは
3. 第一首都圏トンネル(梶ヶ谷工区)の工事概要
4. 調査掘進
 - (1) 調査掘進の概要
 - (2) 調査掘進での確認結果
5. 本格的な掘進
 - (1) 本格的な掘進での取組み
 - (2) 工事工程
6. 連絡先

調査掘進の概要

- ・掘進の初期段階において、シールドトンネル工事の安全対策と周辺環境への影響の現地確認に主眼を置いた「**調査掘進**」を実施しました。
- ・実際にシールド機を動かし、以下の項目を把握、確認しました。

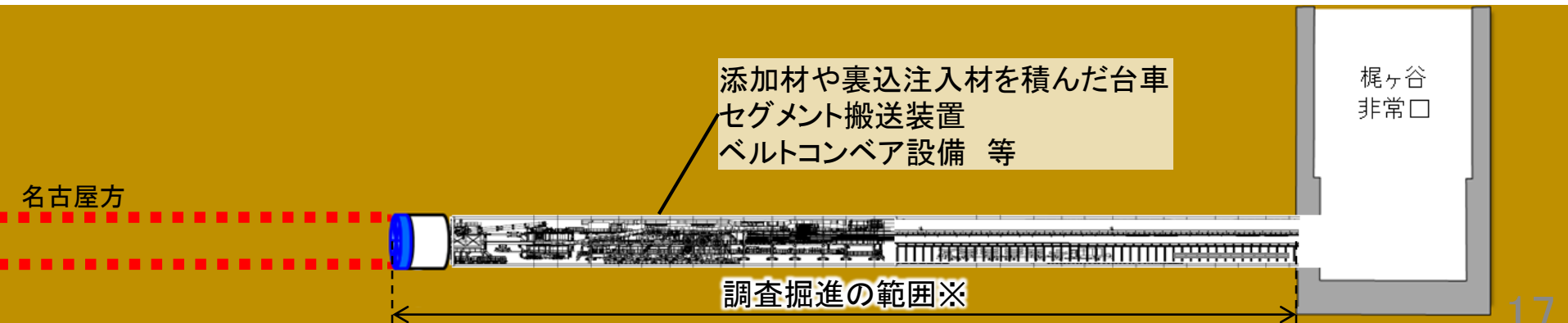
(1)掘進による周辺への影響を確認

- ① 地表面変位の計測
- ② 振動・騒音の計測
- ③ 地下水位の計測

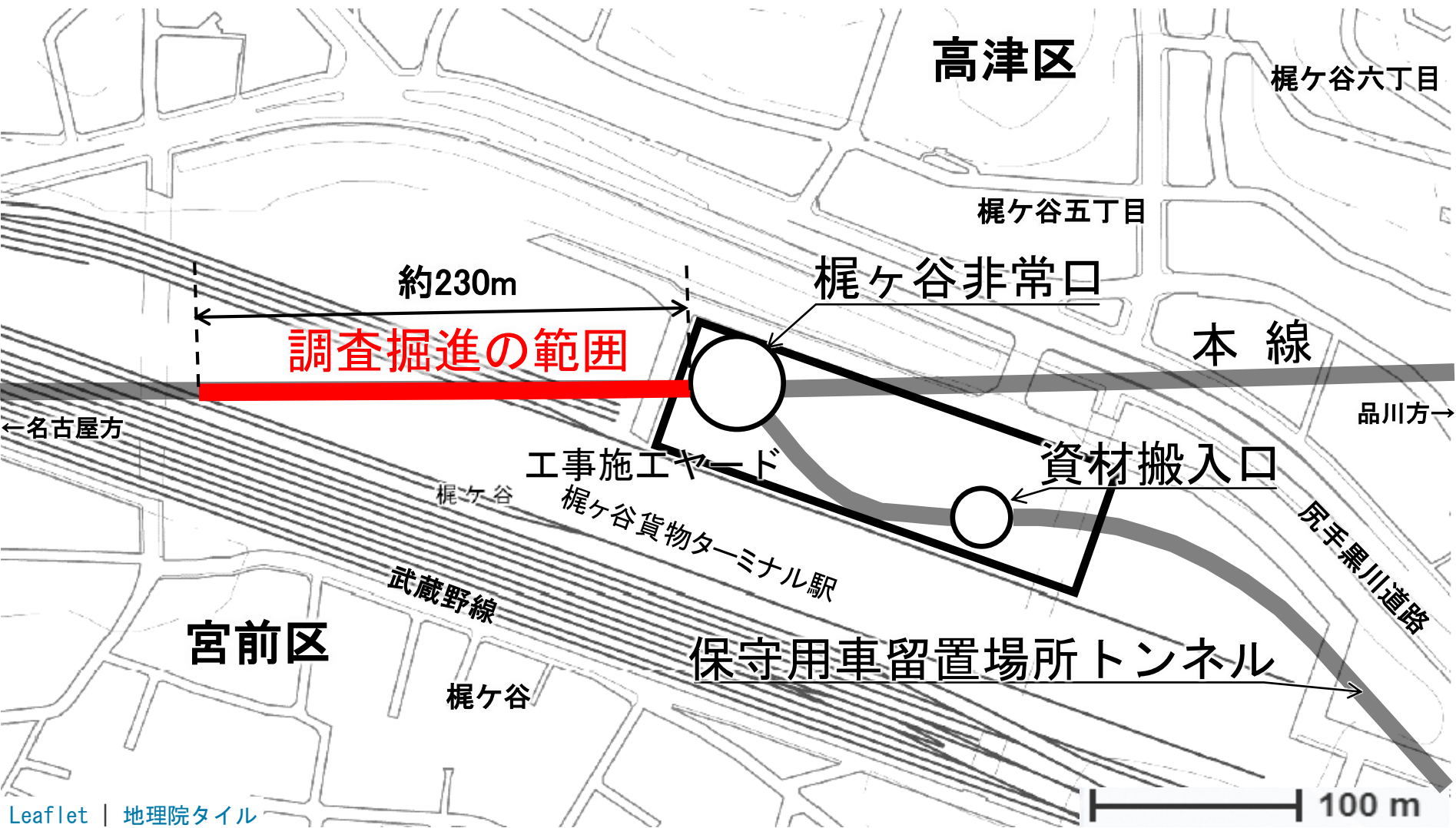
(2)適切な施工管理ができることを確認

- ① 泥土圧の管理
- ② 泥土の性状の確認
- ③ 取込み土量の管理

※調査掘進の範囲:シールド機の後ろに繋ぐ一連の設備を収める長さ分の掘進



調査掘進の範囲



- 「掘進による周辺への影響を確認」、「適切な施工管理ができることを確認」の各項目を把握、確認しながら、梶ヶ谷非常口から名古屋方に向けて約230mを安全に掘進しました。

調査掘進完了後のトンネル内の状況



梶ヶ谷工区の坑内の状況(2024年2月22日 撮影)

説明内容

1. 中央新幹線の事業概要
2. シールドトンネル工事とは
3. 第一首都圏トンネル(梶ヶ谷工区)の工事概要
4. **調査掘進**
 - (1) 調査掘進の概要
 - (2) **調査掘進での確認結果**
5. 本格的な掘進
 - (1) 本格的な掘進での取組み
 - (2) 工事工程
6. 連絡先

掘進による周辺への影響を確認

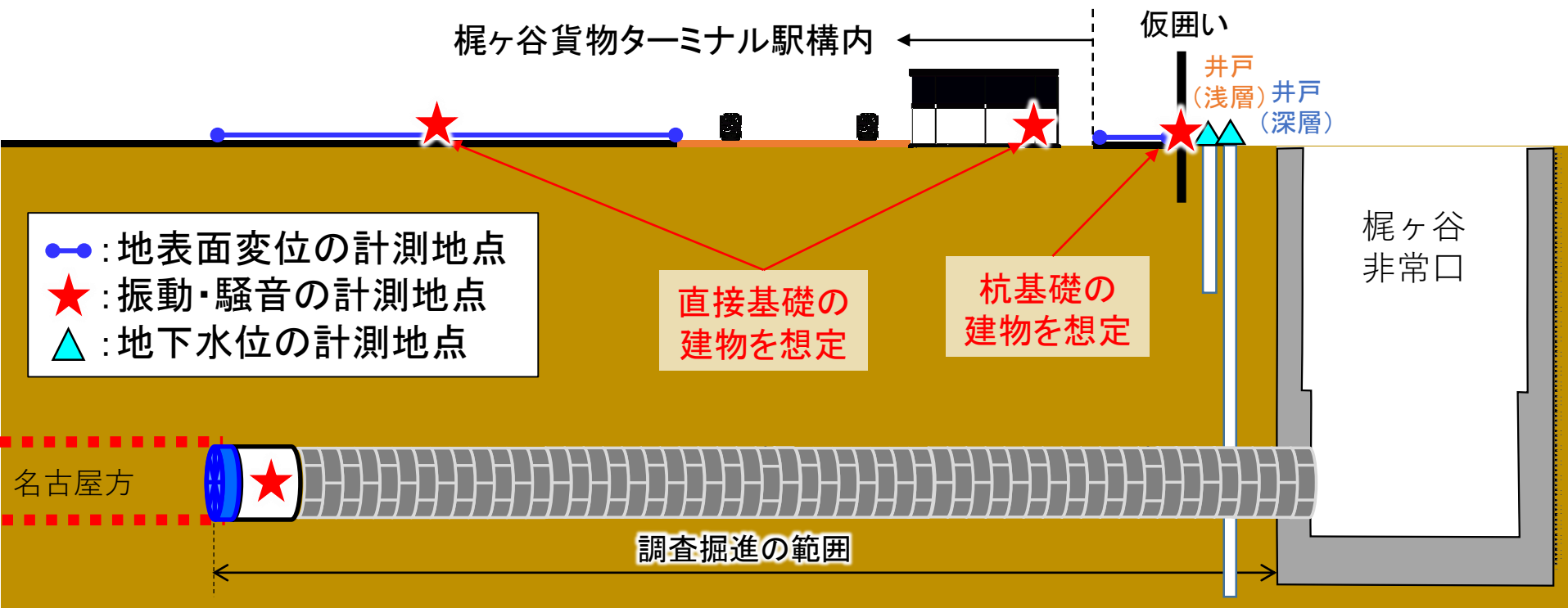
- ① 地表面変位の計測
- ② 振動・騒音の計測
- ③ 地下水位の計測

適切な施工管理ができることを確認

- ① 泥土圧の管理
- ② 泥土の性状の確認
- ③ 取込み土量の管理

掘進による周辺への影響を確認

- ① 地表面変位の計測
- ② 振動・騒音の計測
- ③ 地下水位の計測

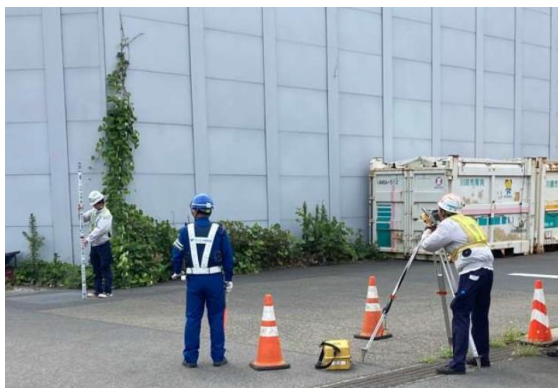


①地表面変位の計測

○計測方法

①水準測量

- ・トンネルに交差する公道上および梶ヶ谷貨物ターミナル駅構内に測量点を設置し、その点の変位量を計測して確認しました。



水準測量の様子



測量点

②傾斜角

- ・掘進による地上の建物等への影響を確認するために、①での計測値を基に、隣接した測量点との相対的な変位を角度で表して確認しました。

1/1000rad※を目安に管理しました。

※1/1000rad:幅10mに対して10mm隆起・沈下した際の傾斜角

傾斜角とは



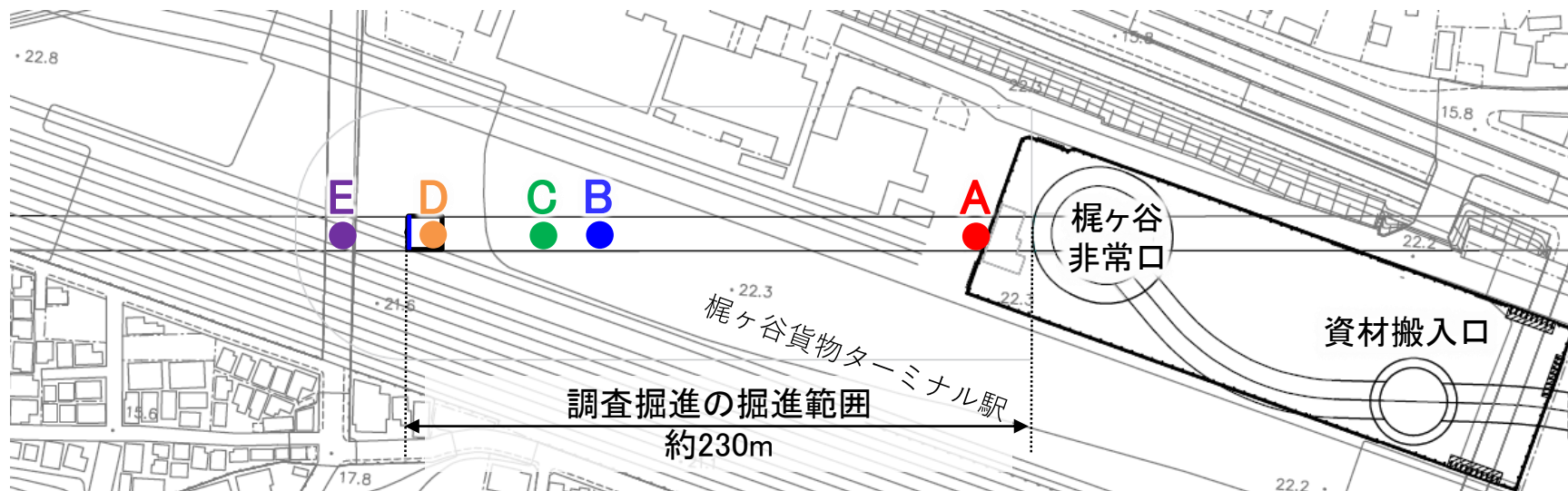
傾斜角と機能的障害程度の関係 小規模建築物設計指針(2008年 日本建築学会)一部抜粋

傾斜角	障害程度
4/1,000 rad	不具合が見られる
7/1,000 rad	建具が自然に動くのが顕著に見られる
17/1,000 rad	生理的な限界値

①地表面変位の計測

○確認結果

- 各測定点における計測結果は、±1mm程度であり、隆起や沈下の傾向が見られないことから、掘進による影響はないと考えています。

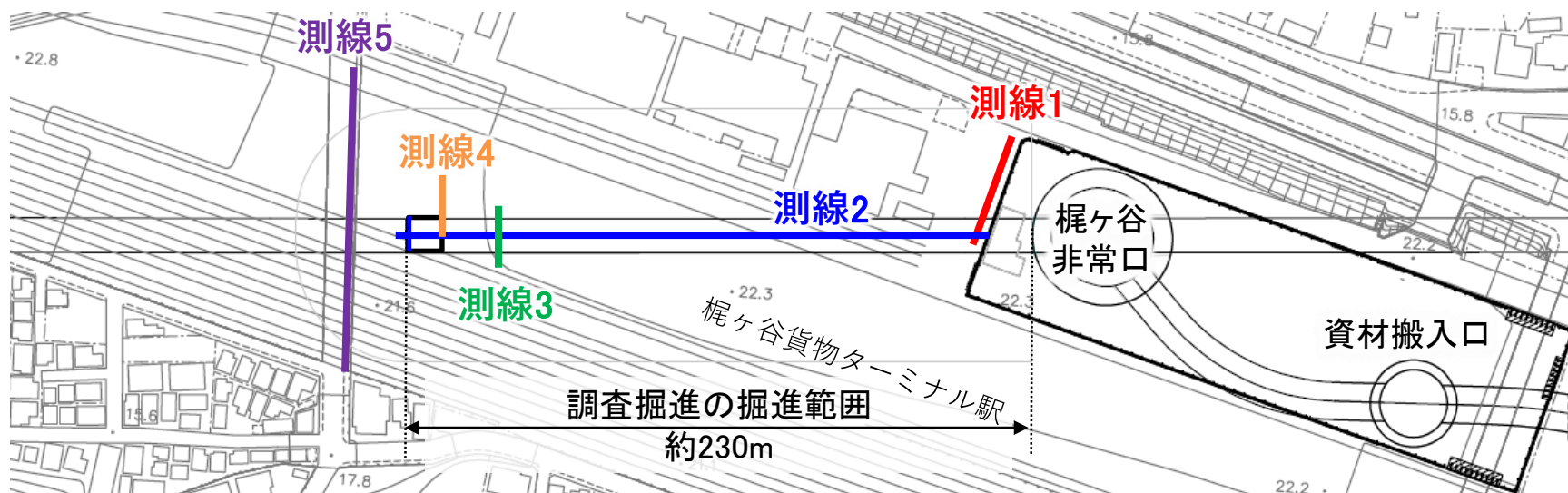


	通過後 40m	通過後 30m	通過後 20m	通過後 10m	直上	通過前 10m	通過前 20m	通過前 30m	通過前 40m
A	+1mm	+1mm	+1mm	+1mm	+1mm	±0mm	—	—	—
B	+1mm	+1mm	+1mm	±0mm	+1mm	±0mm	±0mm	±0mm	±0mm
C	±0mm	+1mm	±0mm	+1mm	+1mm	+1mm	+1mm	+1mm	±0mm
D	—	—	—	-1mm	-1mm	±0mm	-1mm	±0mm	±0mm
E	—	—	—	—	—	—	±0mm	±0mm	±0mm

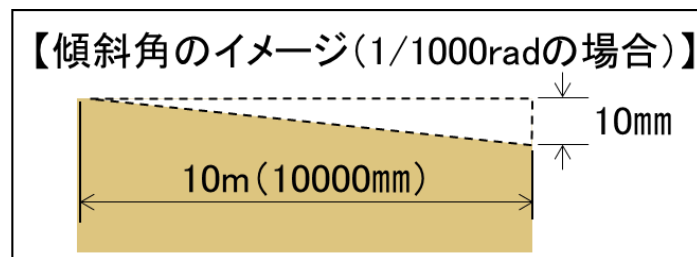
①地表面変位の計測

○確認結果

- ・水準測量の結果から傾斜角を算出した結果、各測線において、目安値の1/1000radを下回る結果となったうえ、傾斜角が継続的に大きくなるような傾向が見られなかったことから、掘進による影響はないと考えています。



測線No.	傾斜角※	目安値
測線1	0～0.3/1000rad	1/1000rad
測線2	0～0.5/1000rad	
測線3	0～0.6/1000rad	
測線4	0～0.3/1000rad	
測線5	0～0.3/1000rad	

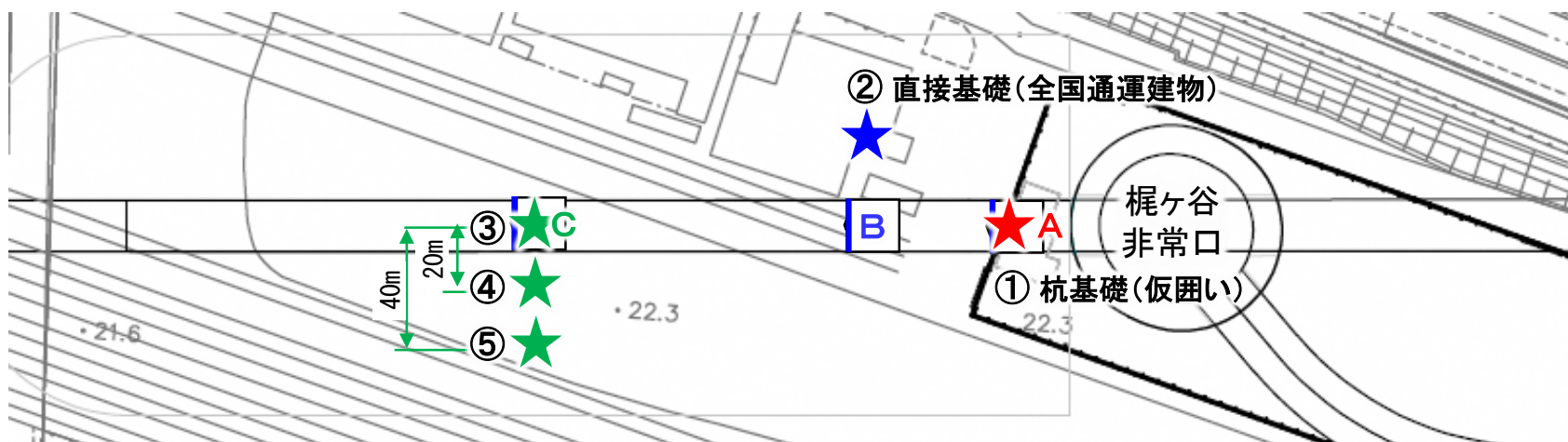


※ 計測期間における最小値と最大値を示している

②振動・騒音の計測

○確認結果

- 掘進停止中と掘進中の振動・騒音をそれぞれ計測した結果、シールド機の稼働による影響は確認されませんでした。



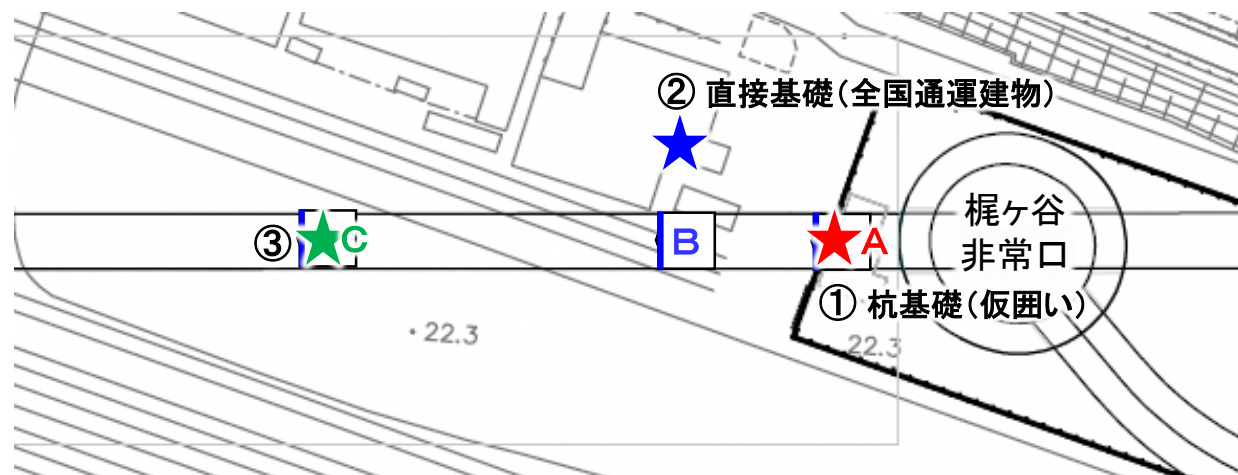
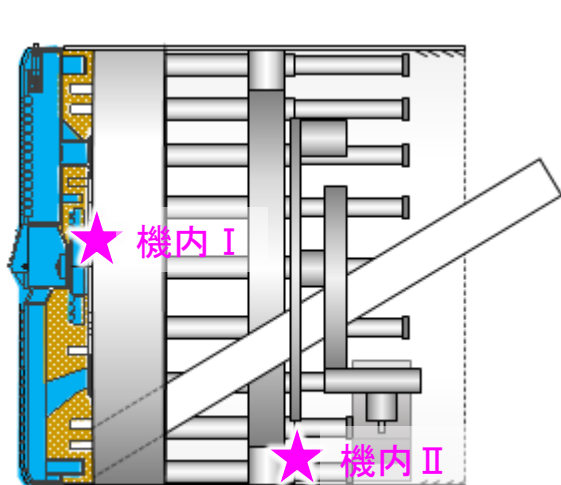
	A: 地点① (杭基礎)		B: 地点② (直接基礎)		C: 地点③ (トンネル直上)		C: 地点④ (20m離れ)		C: 地点⑤ (40m離れ)	
	掘進 停止中	掘進中	掘進 停止中	掘進中	掘進 停止中	掘進中	掘進 停止中	掘進中	掘進 停止中	掘進中
振動レベル L_{10} (dB)	25未満	25未満	25未満	25未満	25未満	25未満	25未満	25未満	25未満	26
騒音レベル L_{A5} (dB)	56	57	33	32	42	43	—	—	—	—

振動レベル L_{10} : 振動レベルをある時間測定したとき、全測定値の最高値と最低値側からそれぞれ10%除外し、残った測定値の上端値
 騒音レベル L_{A5} : 騒音レベルをある時間測定したとき、全測定値の最高値と最低値側からそれぞれ5%除外し、残った測定値の上端値

②振動・騒音の計測

○確認結果

- ・シールド機内から発生する振動は、地中を伝達する過程で減衰していることが確認でき、**地上への影響はありませんでした。**



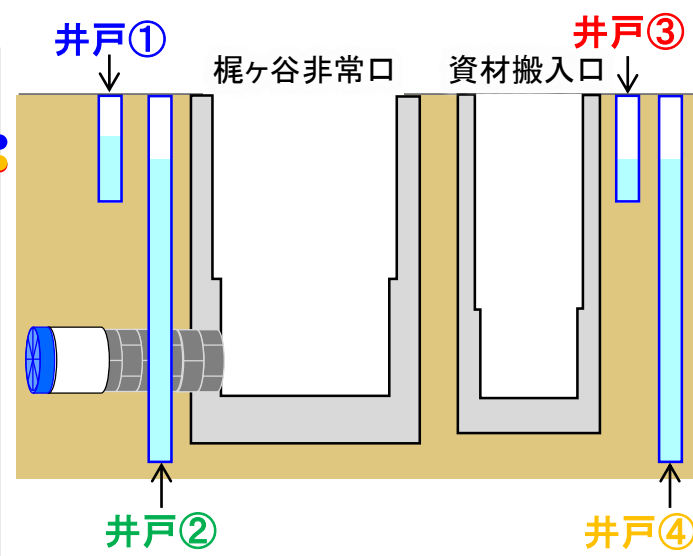
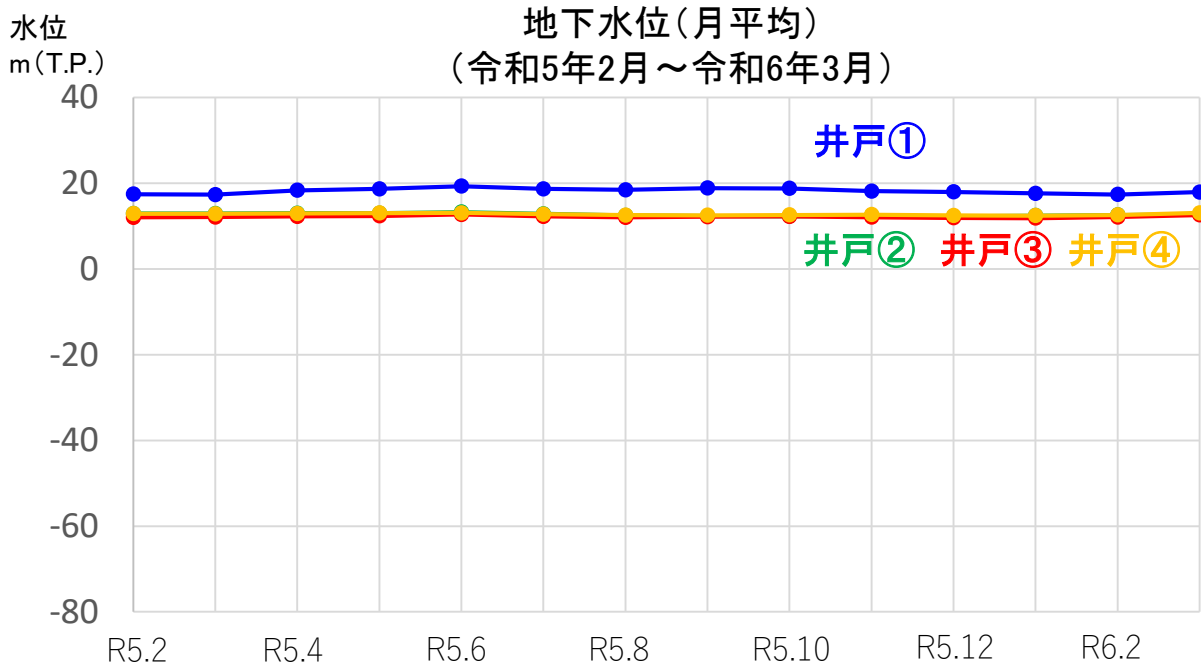
	A: 地点① (杭基礎)	B: 地点② (直接基礎)	C: 地点③ (トンネル直上)
振動レベル(地上) L_{10} (dB)	25未満	25未満	25未満
振動レベル(機内Ⅰ) L_{10} (dB)※	40	43	41
振動レベル(機内Ⅱ) L_{10} (dB)※	34	36	37

※ 機内の振動レベルは、加速度計の値から算出した換算値

③地下水位の計測

○確認結果

・浅層の井戸、深層の井戸ともに地下水位に**有意な変動はみられませんでした。**



調査掘進における確認項目

掘進による周辺への影響を確認

- ① 地表面変位の計測
- ② 振動・騒音の計測
- ③ 地下水位の計測

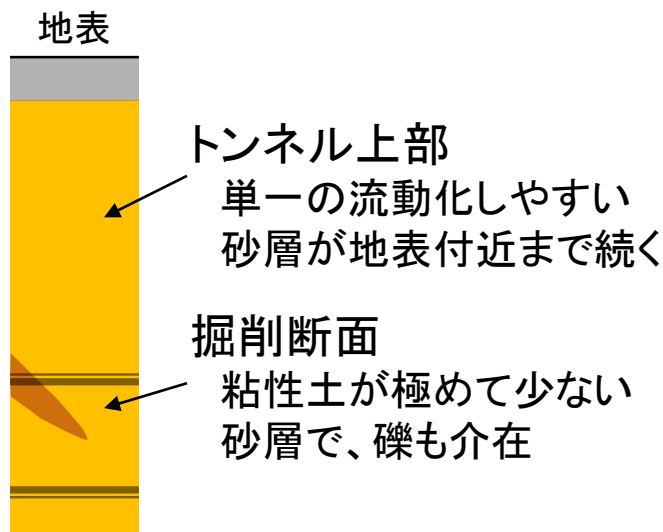
適切な施工管理ができることを確認

- ① 泥土圧の管理
- ② 泥土の性状の確認
- ③ 取込み土量の管理

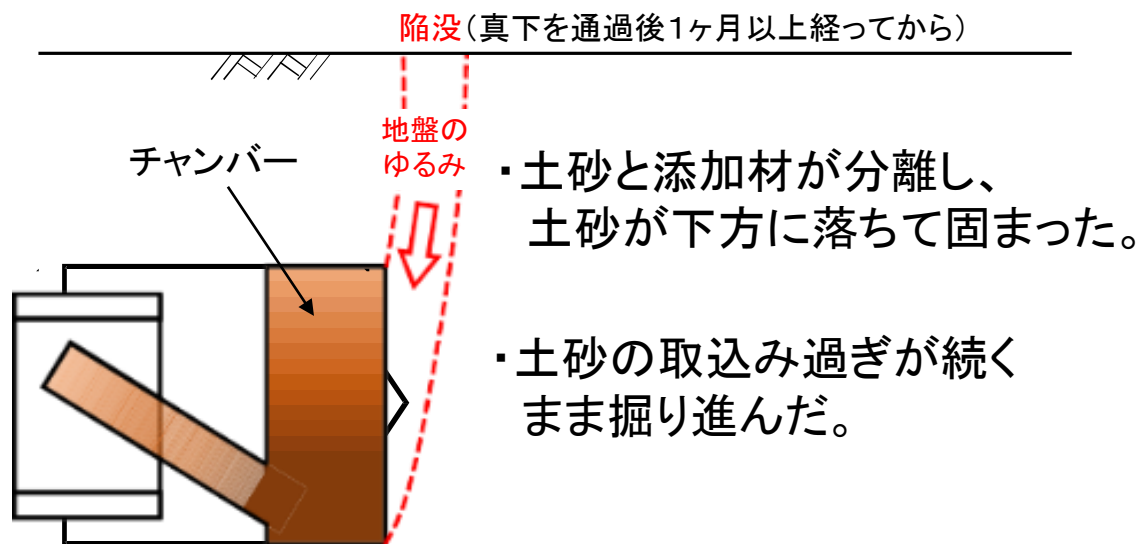
【ご参考】東京外環の地表面の陥没事故について

- ・令和2年10月に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。
- ・その原因として、東京外環全線の中でも「**特殊な地盤条件となる区間**」における「**施工に課題があった**」ことが報告されています。

○「特殊な地盤」



○「課題があった」とされる施工



○中央新幹線の工事における対応

- ・中央新幹線のルート上には、上記のような「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において「施工に課題があった」ことを踏まえ、施工管理をより強化してまいります。

中央新幹線における施工管理の取組み

○東京外環のシールドトンネル工事における「施工に課題があった」とされたこと
に対して、令和3年12月に国により策定された「シールドトンネル工事の安全・
安心な施工に関するガイドライン」の内容も踏まえ、中央新幹線におけるシールド掘進を安全に進めるための施工管理の取組みについて、調査掘進で実際に行い、確認しました。

東京外環における
「課題があった」とされる施工

土砂と添加材が分離し、
土砂が下方に落ちて固まった。



中央新幹線における施工管理の取組み

- ① 泥土圧の管理
- ② 泥土の性状の確認

土砂の取込み過ぎが続くまま掘り進んだ。



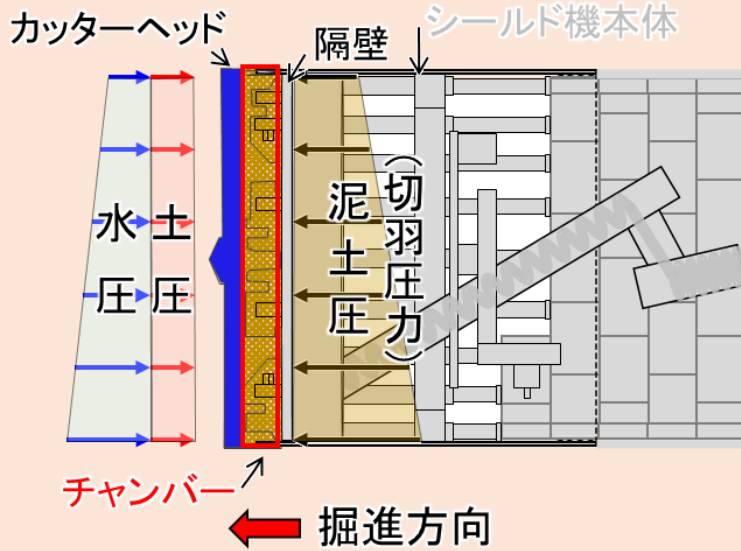
- ③ 取込み土量の管理

①泥土圧の管理

- ・シールド掘進においては、チャンバー※内の泥土に、土圧や水圧に拮抗した適切な圧力（泥土圧）をかける必要があります。

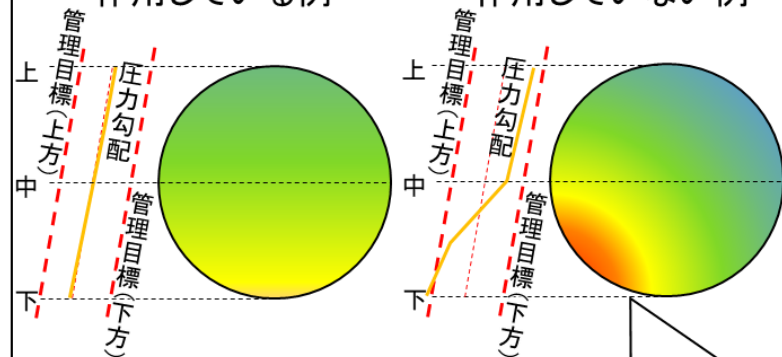
※チャンバー：削った土を取り込む、カッターヘッドと隔壁との間に挟まれた部屋

- ・泥土圧の管理においては、
「泥土圧が管理目標値に収まること」
「泥土の圧力分布や勾配がバランスの良い状態であること」
を確認することが重要となります。



泥土圧が均一に作用している例

泥土圧が均一に作用していない例



泥土の圧力分布や勾配がバランスの良い状態

泥土の圧力分布や勾配に偏りが生じた状態

シールドトンネル工事の安全・安心な施工に関するガイドライン

【切羽圧力の管理】（抜粋）

『切羽圧力は切羽の安定が保たれるように管理し、切羽圧力等に急激な変動があった場合は、直ちにその原因を究明し、適切に対応すること。』

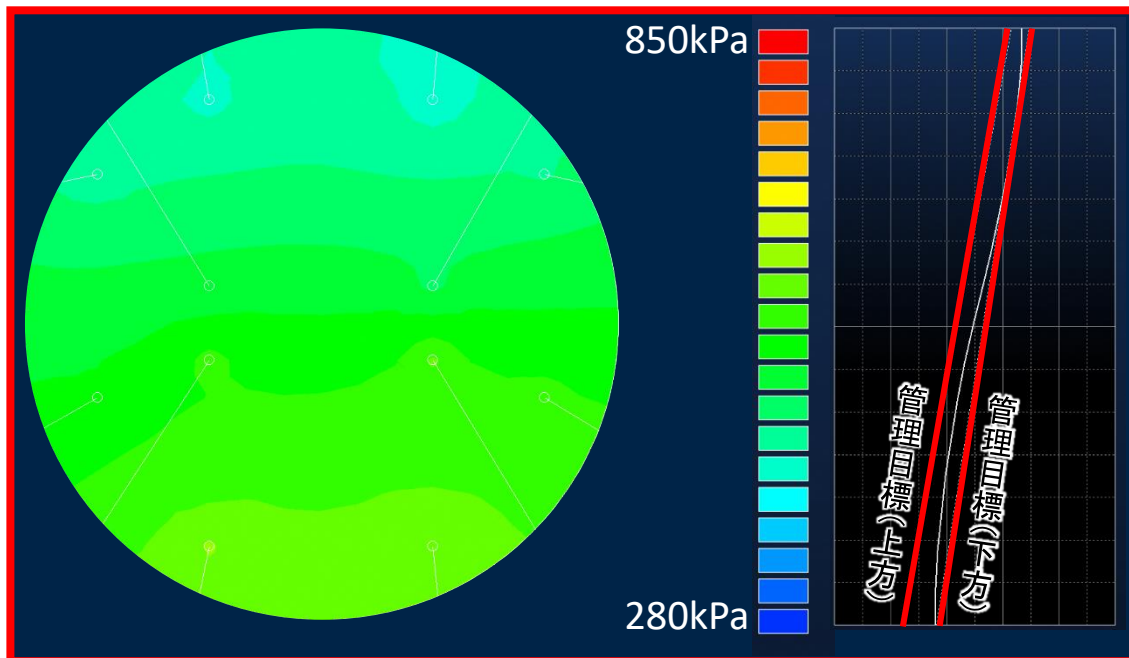
①泥土圧の管理

○確認結果

- ・管理モニターで表示される泥土の圧力分布や勾配をリアルタイムで確認しました。
- ・泥土圧が管理目標値内に収まるよう調整し、泥土の圧力分布や勾配がバランスの良い状態に保持されていることを確認しました。

⇒以上により、**泥土圧を適切に管理できることが確認できました。**

今後の本格的な掘進においても、地質状況に合わせ、適切な泥土圧の設定を行い、「泥土圧が管理目標値に収まること」や「泥土の圧力分布や勾配がバランスの良い状態であること」を確認していきます。



管理モニターの表示状況(掘進距離約170m付近)

管理モニターの確認状況

②泥土の性状の確認

- ・チャンバー内の土砂を分離、沈降させないためには、土砂と添加材を均一に混ぜて、泥土の塑性流動性※を確保する必要があります。

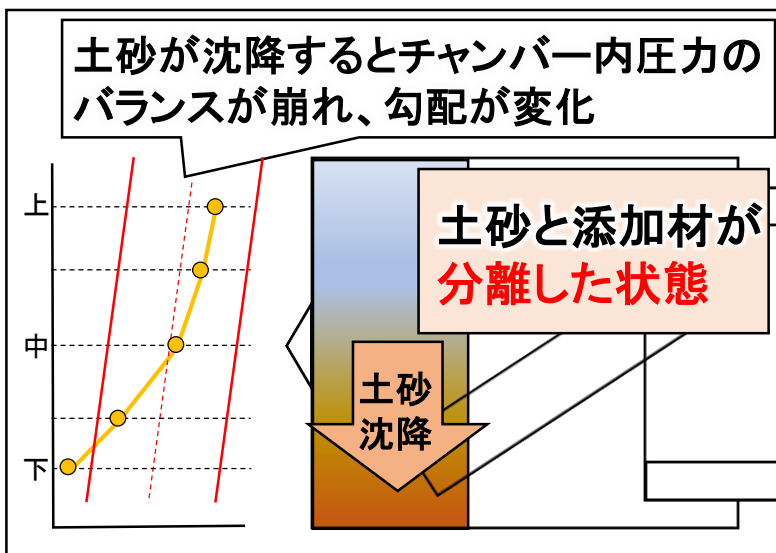
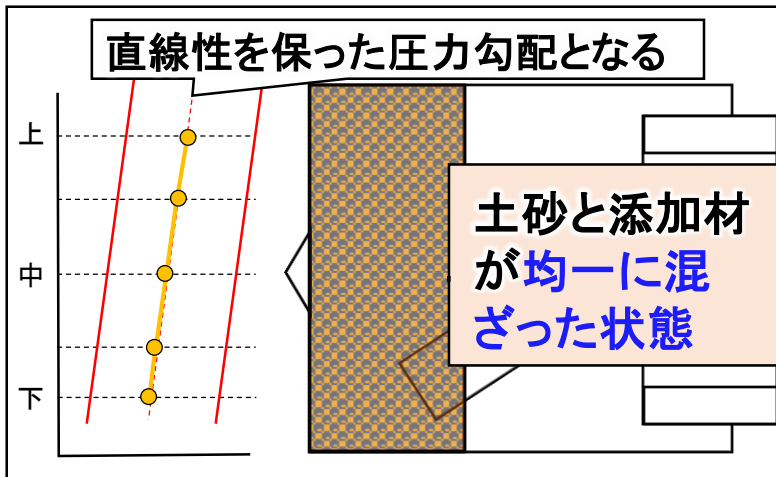
※塑性流動性：土砂の性状を表現する言葉で、力を加えると容易に変形し、適度な流動性を有した土砂性状のこと。

- ・泥土の塑性流動性を確保するためには、適切な添加材を使用したうえで
「チャンバー内の泥土の圧力勾配の直線性が保たれていること」
「排出される土砂やサンプリング装置で採取した土砂の性状が良好であること」を確認することが重要となります。

シールドトンネル工事の安全・安心な施工に関するガイドライン

【泥水・添加材の調整と管理】（抜粋）

『(略)泥土圧シールドではチャンバー内土砂の適切な状態が、切羽を安定させるための前提となることから、地盤の状況に応じ、(略)適切な添加材を混合攪拌して所定の塑性流動性と止水性を満足するようにすること。』



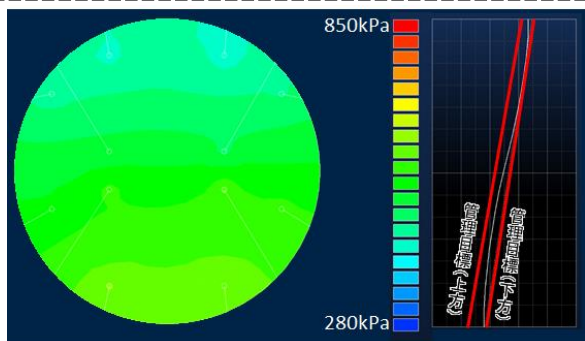
②泥土の性状の確認

○確認結果

- ・掘進中、掘進停止中ともに、チャンバー内の泥土の圧力勾配の直線性が保たれていることを確認しました。
- ・排出される土砂や土砂サンプリング装置で採取した土砂の性状を確認しました。

⇒以上により、**チャンバー内の泥土の塑性流動性が確保されていることが確認できました。**

今後の本格的な掘進においても、地質に合わせて適切な添加材を混合攪拌し、「チャンバー内の泥土の圧力勾配の直線性が保たれていること」や「排出される土砂やサンプリング装置で採取した土砂の性状」を確認していきます。



チャンバー内の泥土の圧力勾配

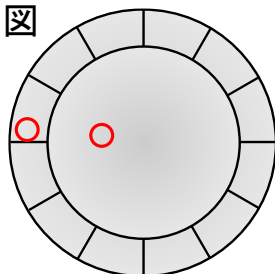


排出される土砂の性状

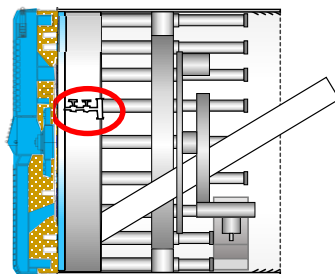


外観・触手

断面図



側面図

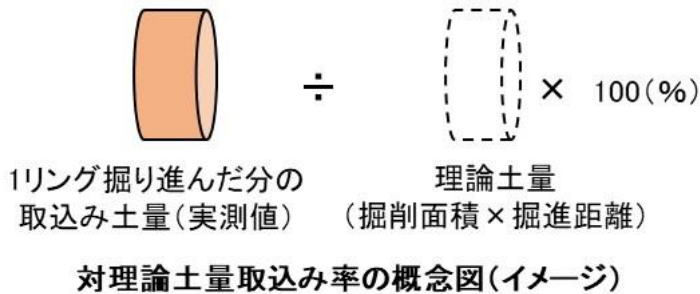
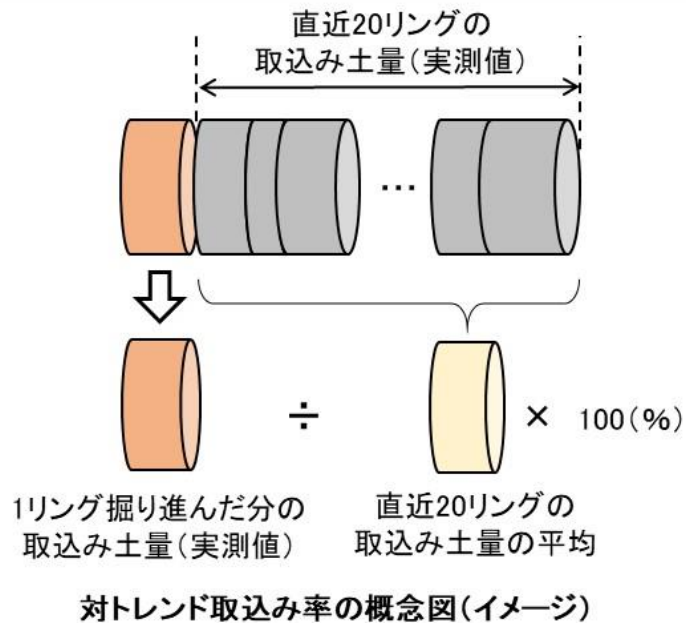


土砂サンプリング装置の設置位置



土砂サンプリング装置

③取込み土量の管理



- ・シールド掘進においては、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、掘削土の取込み土量を適切に管理する必要があります。
- ・取り込んだ土量が適切な量か判断するためには、「直近20リング^{※1}の取込み土量の平均に対する取込み率(対トレンド取込み率)」「1リングあたりの理論土量^{※2}に対する取込み率(対理論土量取込み率)」を確認することが重要となります。

※1 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

※2 理論土量: 掘り進んだ分に見合う土量の計算値

シールドトンネル工事の安全・安心な施工に関するガイドライン

【排土量管理】(抜粋)

『(略)掘進時の土砂の取込み量の管理を適切に行い、過剰な取込みや取込み不足を防止すること。排土量管理においては、精度の維持・向上に取組み、異常の兆候等の早期把握に努めること。(略)』

③取込み土量の管理

○確認結果

- ・取込み土量は、「対トレンド取込み率」、「対理論土量取込み率」それぞれの計算を行い、継続して管理値を超過した状態にならないように管理しました。

一次管理値: $100 \pm 7.5\%$

二次管理値: $100 \pm 15\%$

- ・「対トレンド取込み率」および「対理論土量取込み率」はいずれも概ね一次管理値内に収まり、継続して超過することはありませんでした。

⇒以上により、取込み土量を適切に管理できることが確認できました。

今後の本格的な掘進においても「対トレンド取込み率」と「対理論土量取込み率」が、継続して管理値を超過した状態にならないように管理していきます。

調査掘進の内容について専門家に確認いただいています

- ・当社が学識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、第一首都圏トンネル新設(梶ヶ谷工区)の調査掘進について以下の内容を確認頂きました。

【ご確認頂いた内容】

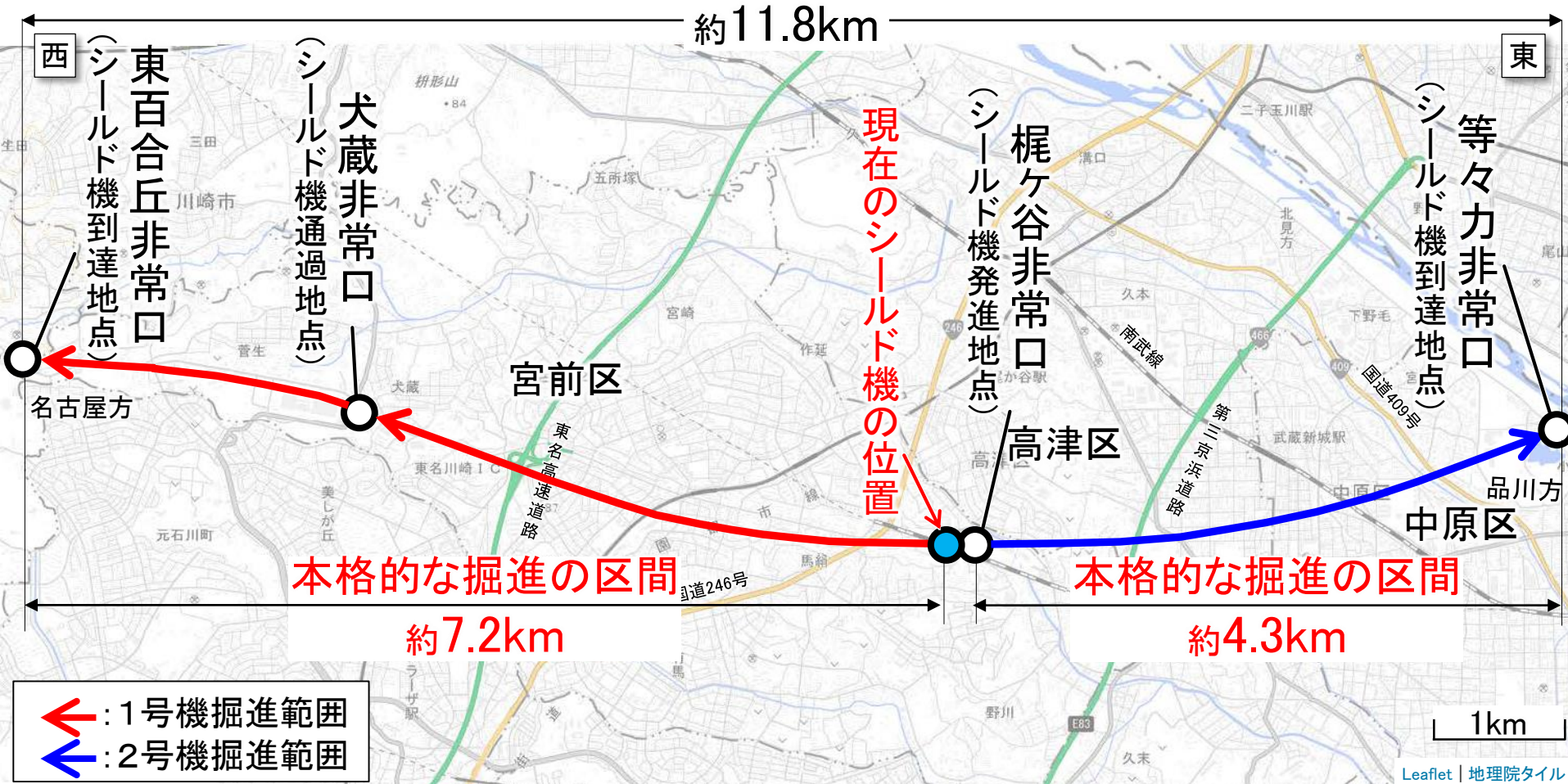
- ・周辺への影響の確認として行った、地表面変位、振動・騒音、地下水位の計測結果について
- ・施工管理上の確認項目として、泥土圧の管理、泥土の性状の確認、取込み土量の管理等について
- ・委員からは、調査掘進が、適切な施工管理のもと、周辺に影響を与えることなく実施された状況が確認できたので、今後の本格的な掘進にあたっては、調査掘進と同様に慎重かつ確実に進めていくよう、助言がありました。

今後の本格的な掘進においても適宜、専門家に助言をいただき、安全に工事を実施してまいります。

説明内容

1. 中央新幹線の事業概要
2. シールドトンネル工事とは
3. 第一首都圏トンネル(梶ヶ谷工区)の工事概要
4. 調査掘進
 - (1) 調査掘進の概要
 - (2) 調査掘進での確認結果
5. 本格的な掘進
 - (1) 本格的な掘進での取組み
 - (2) 工事工程
6. 連絡先

第一首都圏トンネル(梶ヶ谷工区)の位置図



- ・ 1号機が本格的な掘進を行う区間は、現在のシールド機的位置から東百合丘非常口までの約7.2kmとなります。
- ・ 2号機が本格的な掘進を行う区間は、梶ヶ谷非常口から等々力非常口までの約4.3kmとなります。

お住まいの皆様にご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本格的な掘進にあたりましては、調査掘進と同様の施工管理を行い、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ご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
- ・ 地下水位計測の実施

③ 工事情報を適時お知らせする取組み

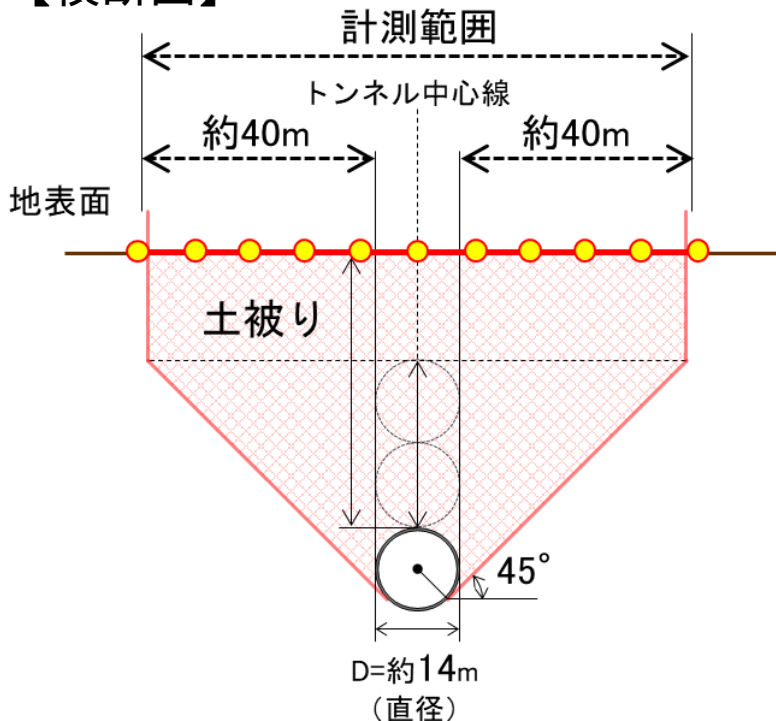
- ・ 神奈川東工事事務所でのご説明に加え、地元でご説明する場を設定
- ・ 書面による工事のお知らせの配布
- ・ 工事の進捗状況をHPに掲載

①工事の安全を確認する取組み

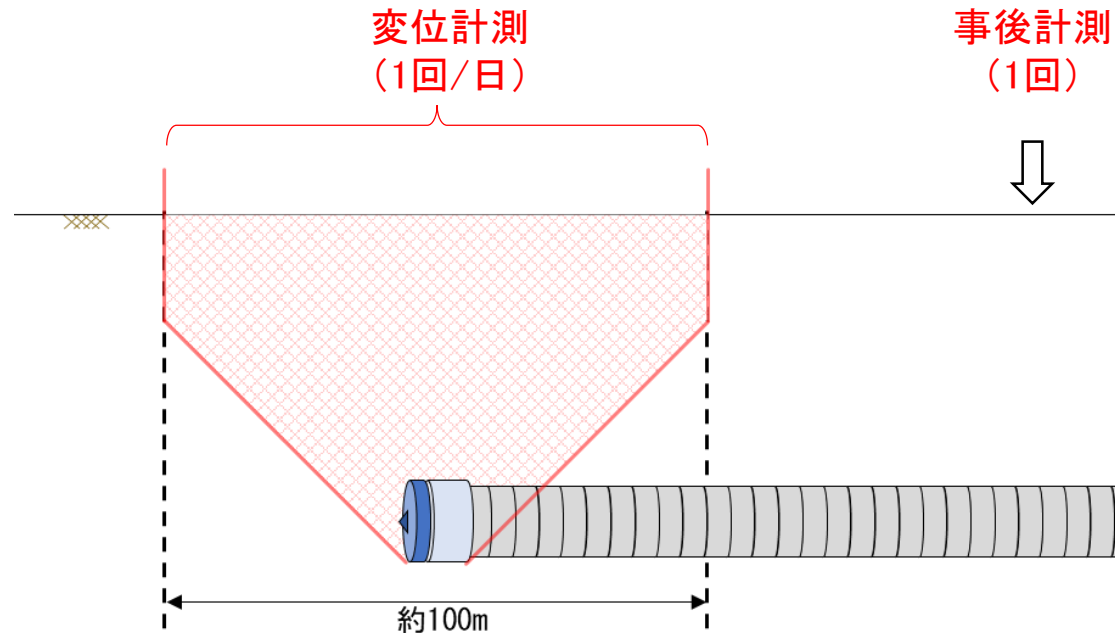
<水準測量>

- 掘進前後の期間に、トンネルと交差する公道上で、トンネル端部から40mの範囲まで、10m毎に測点を置き、地表面の高さや傾斜角の変化を計測します。
- シールド機の前後の範囲(約100m)を1回/日の頻度で計測します。
- また、シールド機通過後一定期間を経たのちに1回事後計測します。

【横断図】



【縦断図】



①工事の安全を確認する取組み

<巡回監視>

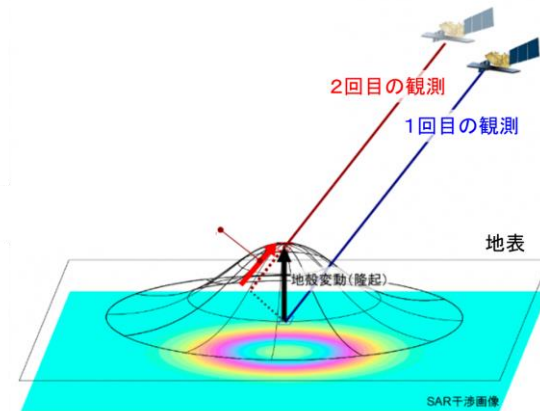
- 掘進前後の期間に、トンネルと交差する公道において、徒歩による巡回監視を行います。
- シールド機の前後の範囲(約1km)を2回/日の頻度で巡回監視します。

<人工衛星による地表面変位の把握>

- 人工衛星を活用し、中央新幹線の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。



巡回監視



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

<振動等の対策>

- 本格的な掘進においては、トンネル直上の公道上で約500mおきに計測します。
- 振動計測の結果等を踏まえ、必要に応じて対策を行ってまいります。



振動測定(イメージ)



振動計の拡大図

<特に振動・騒音を気になされる方へのご対応>

- 個別にご相談をお受けし、ご事情等をお聴きしたうえで、ご対応させていただきます。

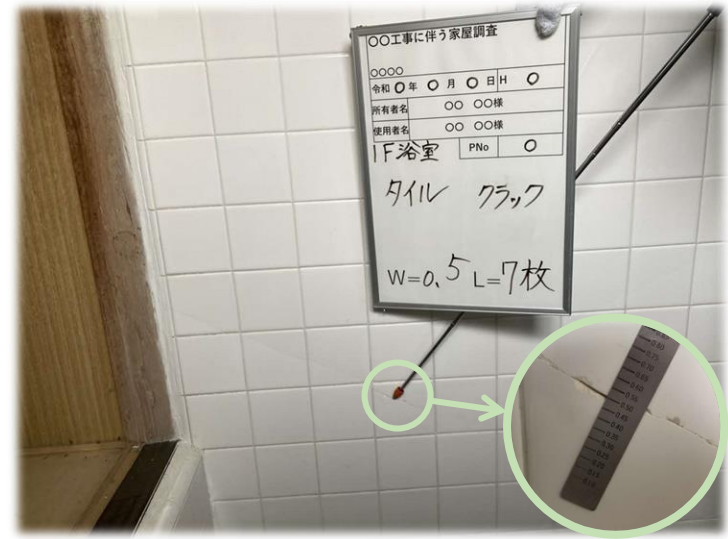
②生活環境の保全に関する取組み

<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等の現況(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

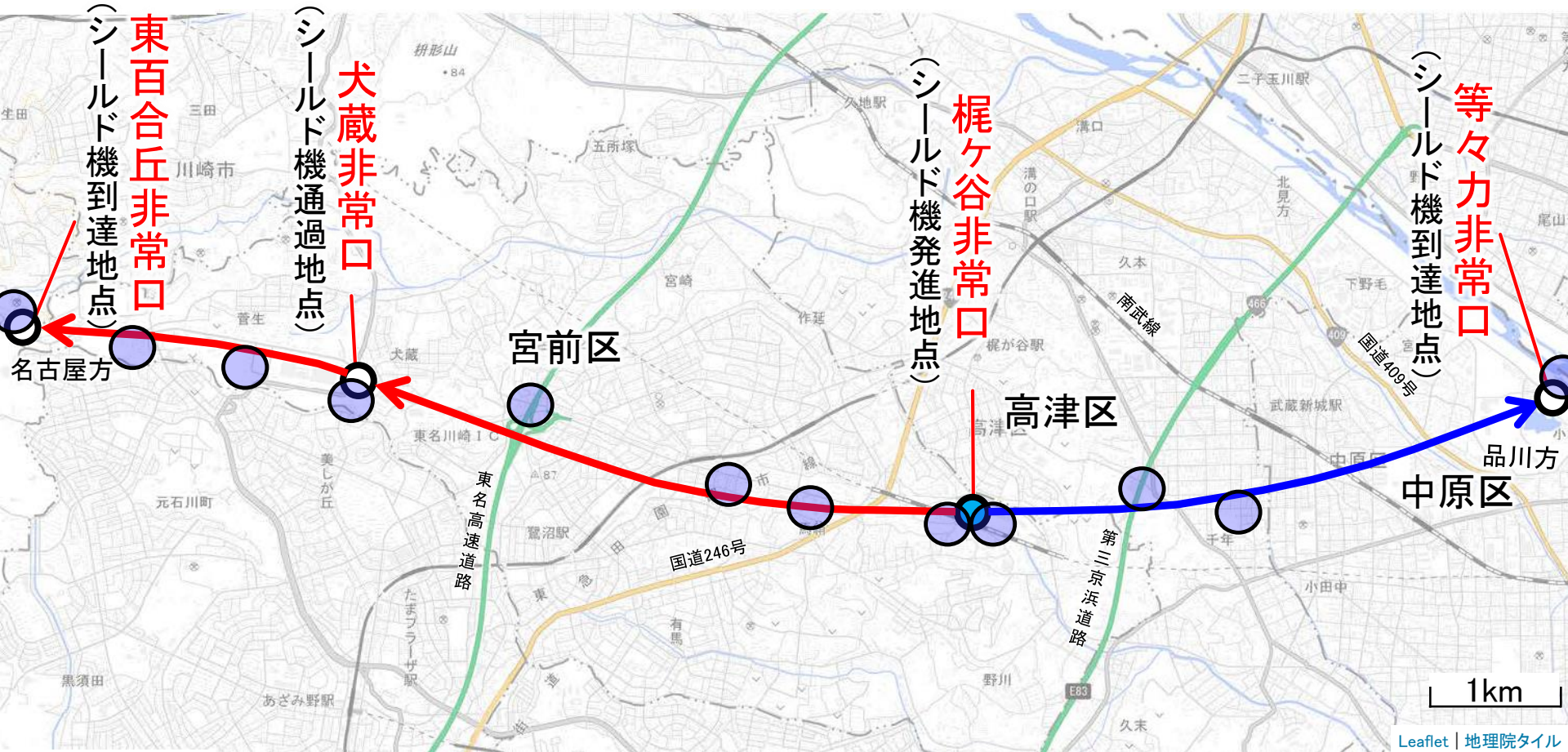
【調査の案内】

- 梶ヶ谷非常口の西側から順次、調査協力依頼の書面をご案内しております。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。

②生活環境の保全に関する取組み

<地下水水位計測>

- 計画路線周辺の既存の井戸を用いて、シールド機が通過する1年前～通過して1年後までの期間に地下水水位を計測します。



● 地下水水位計測箇所

③工事情報を適時お知らせする取組み

<地元へのご説明の場の拡充(オープンハウスの実施)>

- トンネル掘進時期に合わせて順次、地元でご説明する場としてオープンハウス型の説明会を開催し、工事の進捗状況や施工済み区間における計測結果等、工事に関する情報をご提供します。
- オープンハウス型の説明会の具体的な開催場所、開催時期については、計画路線周辺にお住いの皆様に、随時お知らせします。

<沿線にお住まいの皆様に向けた書面(お知らせ)の配布>

- シールド機が通過する概ね1ヶ月前に、計画路線周辺にお住まいの皆様へ、工事の進捗状況、施工済み区間における計測結果等を記した書面によるお知らせを配布します。
- シールド機が通過した後の計測結果についても、計画路線周辺にお住まいの皆様へご確認頂けるよう書面によるお知らせを配布します。

<シールド機位置や工事進捗状況等の公表>

- 工事の進捗状況や施工済み区間における計測結果等を東海旅客鉄道(株)のHPに掲載します。

<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。(電話：044-870-4003)

説明内容

1. 中央新幹線の事業概要
2. シールドトンネル工事とは
3. 第一首都圏トンネル(梶ヶ谷工区)の工事概要
4. 調査掘進
 - (1) 調査掘進の概要
 - (2) 調査掘進での確認結果
5. 本格的な掘進
 - (1) 本格的な掘進での取組み
 - (2) 工事工程
6. 連絡先

梶ヶ谷工区の工事工程

工事の段階	年度	令和2	令和3	令和4	令和5	令和6	令和7 以降
シールド機組立等 1号機 2号機		☆説明会	■	■			
安全・安心等の取組み		☆説明会					
トンネルの掘進				★掘進工事説明会			
調査掘進等 確認結果の説明				■		☆確認結果に関する説明会	
本格的な掘進 1号機 掘進のための準備 梶ヶ谷～東百合丘 2号機 梶ヶ谷～等々力					■ ■ ■	☆オープンハウス ■	■

※2号機は、令和5年12月から工事施工ヤード内において、資材搬入口から梶ヶ谷非常口までの掘進を行っています。

※工程は現時点の計画であり、変更する可能性があります。

説明内容

1. 中央新幹線の事業概要
2. シールドトンネル工事とは
3. 第一首都圏トンネル(梶ヶ谷工区)の工事概要
4. 調査掘進
 - (1) 調査掘進の概要
 - (2) 調査掘進での確認結果
5. 本格的な掘進
 - (1) 本格的な掘進での取組み
 - (2) 工事工程
6. 連絡先

連絡先

事業者

東海旅客鉄道株式会社

中央新幹線神奈川東工事事務所

住所：神奈川県川崎市宮前区宮崎2-6-10

宮崎台ガーデンオフィス3F

電話：044-863-6256

(受付日時：土・日・祝日、ゴールデンウィーク、お盆期間、年末年始を
除く平日 9時～17時)

施工者

中央新幹線第一首都圏トンネル新設(梶ヶ谷工区)ほか
工事共同企業体工事事務所

構成員：前田建設工業、三井住友建設、大日本土木、アイサワ工業

住所：神奈川県川崎市宮前区梶ヶ谷1390(JR貨物ターミナル構内)

【24時間工事情報受付ダイヤル】

電話：044-870-4003