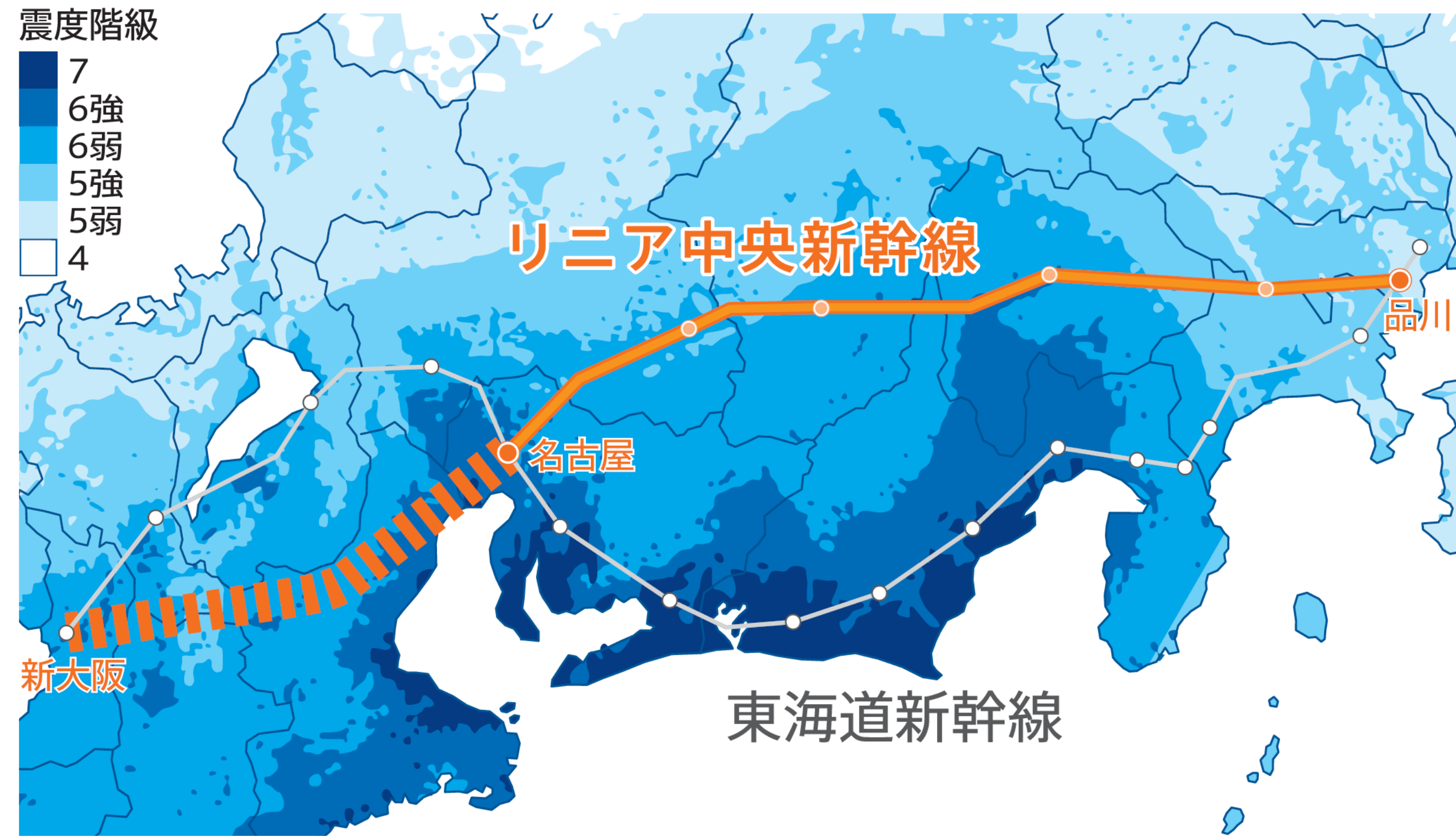


# 川崎市内の工事進捗に関する説明会



2026年6月11日(木)	14時30分～19時30分	於: 中原区役所
6月16日(火)	14時30分～19時30分	於: 宮前市民館
6月18日(木)	14時30分～19時30分	於: 川崎市民プラザ
6月28日(日)	13時00分～18時00分	於: 第一首都圏トンネル新設(東百合丘工区)ほか 工事共同企業体 現場事務所

# 中央新幹線計画の目的と効果



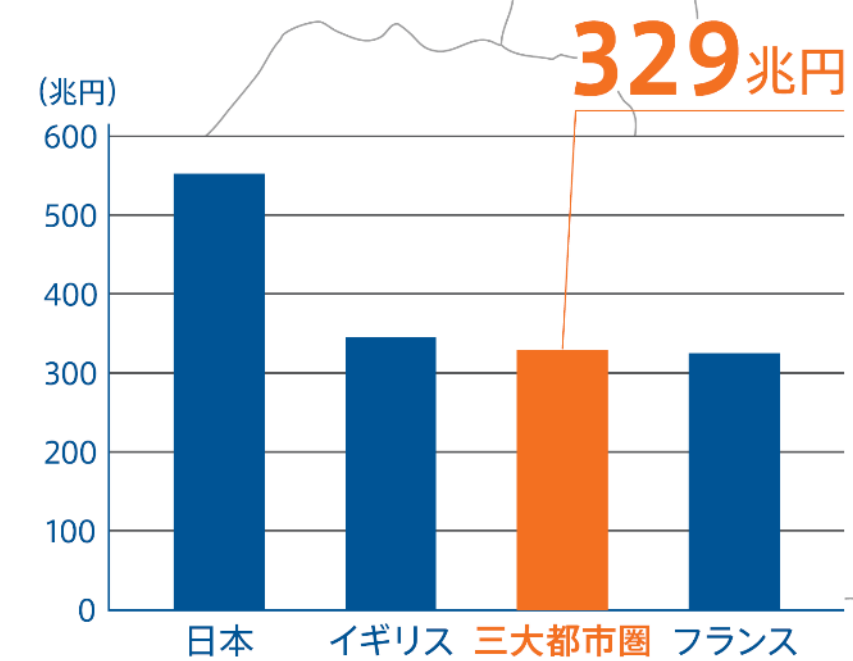
※出典：中央防災会議 防災対策実行会議「南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ報告書 説明資料」（令和7年3月31日公表）を元に作成

現在、三大都市圏を結ぶ大動脈輸送を担う東海道新幹線は、開業から60年以上が経過し、全線にわたって耐震補強などを進めてきていますが、さらにリニア中央新幹線の建設により大動脈輸送を二重系化することで、将来の経年劣化や南海トラフ巨大地震などの大規模災害に抜本的に備えます。

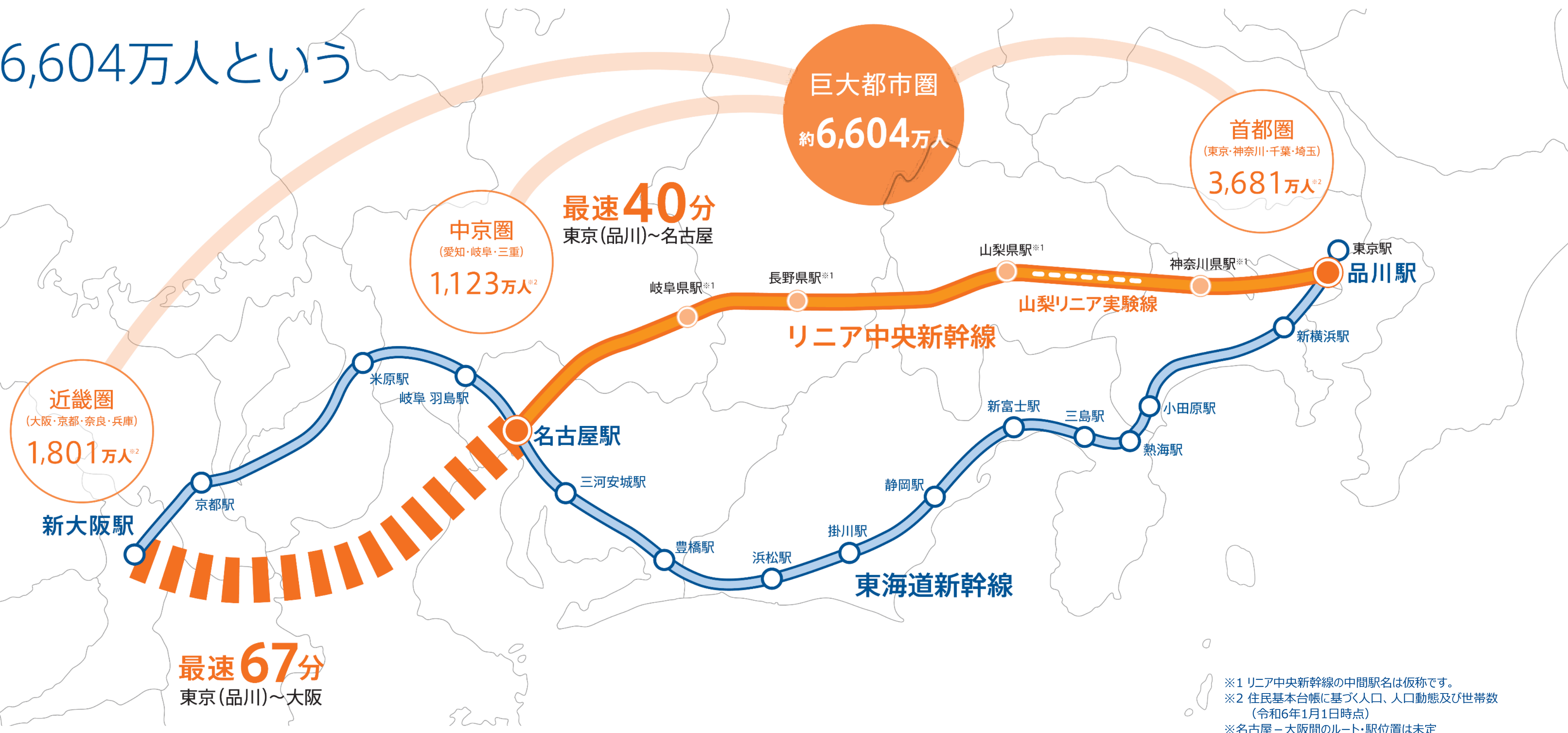
## 日本の人口の半数を超える合計約6,604万人というひとつの巨大都市圏が誕生

リニア中央新幹線が全線開業し、東京・名古屋・大阪が約1時間で行き来できるようになれば、今まで以上に各都市間の結びつきが強まり、三大都市圏が一つとなって世界で前例のない巨大都市圏が誕生します。そのGDPは329兆円にもなり、日本のGDPの約60%を占めていることとなります。

三大都市圏と各国のGDPの比較



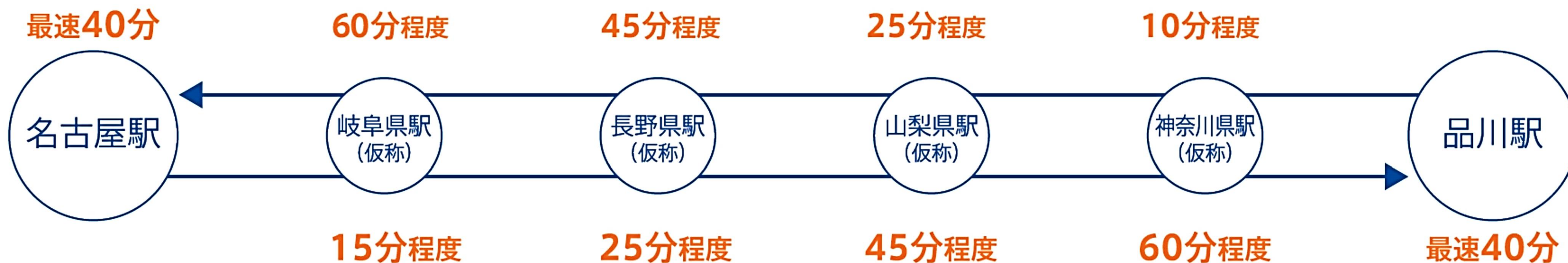
※出典：国際連合データベース、内閣府「県民経済計算」  
※三大都市圏は、以下の都府県を対象として計算 東京都・神奈川県・千葉県・埼玉県・愛知県・岐阜県・三重県・大阪府・京都府・奈良県・兵庫県  
※1ドル = 109.80円として算出



※1 リニア中央新幹線の間駅名は仮称です。  
※2 住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数 (令和6年1月1日時点)  
※名古屋-大阪間のルート、駅位置は未定

## 世界最速のスピードで、沿線各地がより身近に

リニア中央新幹線は、東海道新幹線の約2倍の速度である時速500kmで東京・名古屋・大阪を結びます。これにより、東京・名古屋・大阪から中間駅への移動も大幅に短縮し、沿線各地がより身近になります。



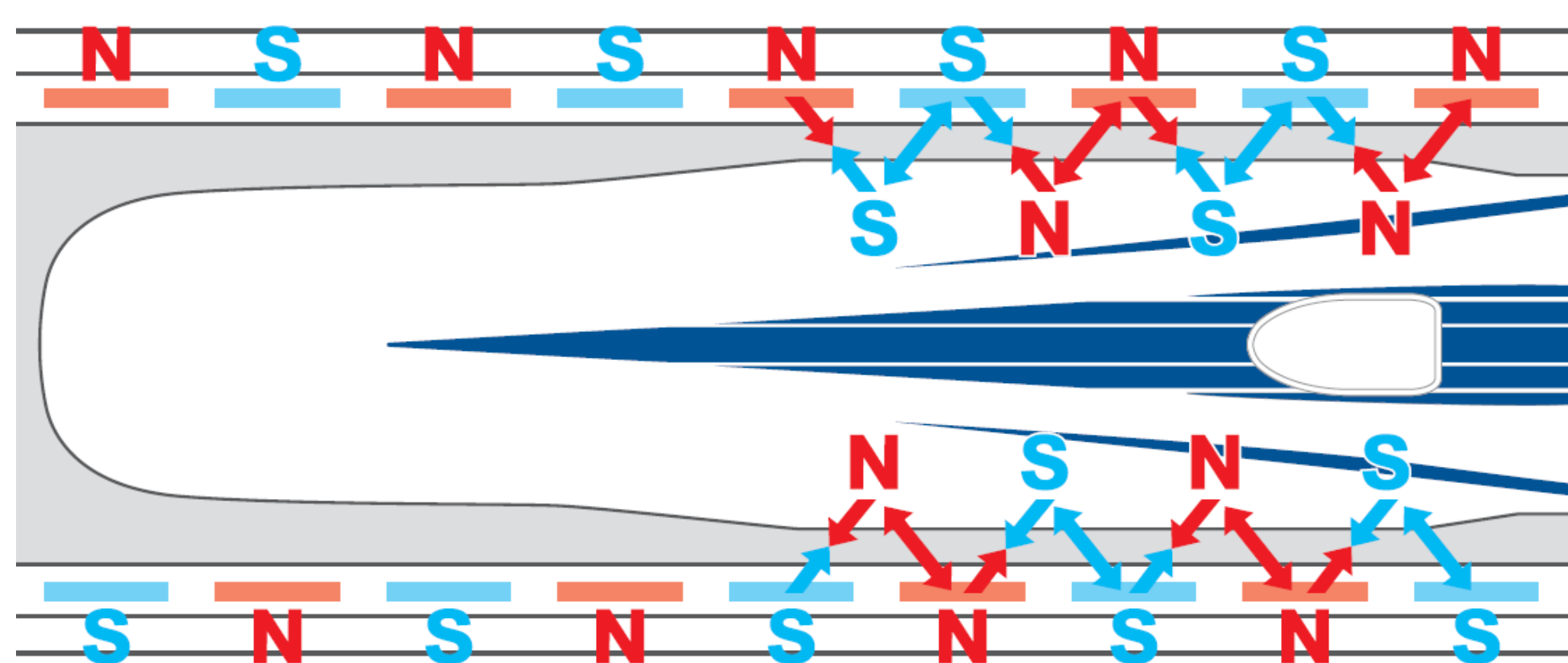
## 東海道新幹線の利用も、さらに便利に

リニア中央新幹線の開業によって、現行の東海道新幹線の「のぞみ」のご利用の一部がリニア中央新幹線にシフトすることで、東海道新幹線のダイヤに余裕ができた場合に、現在の「ひかり」「こだま」の停車駅の利便性向上につながるよう検討していきます。



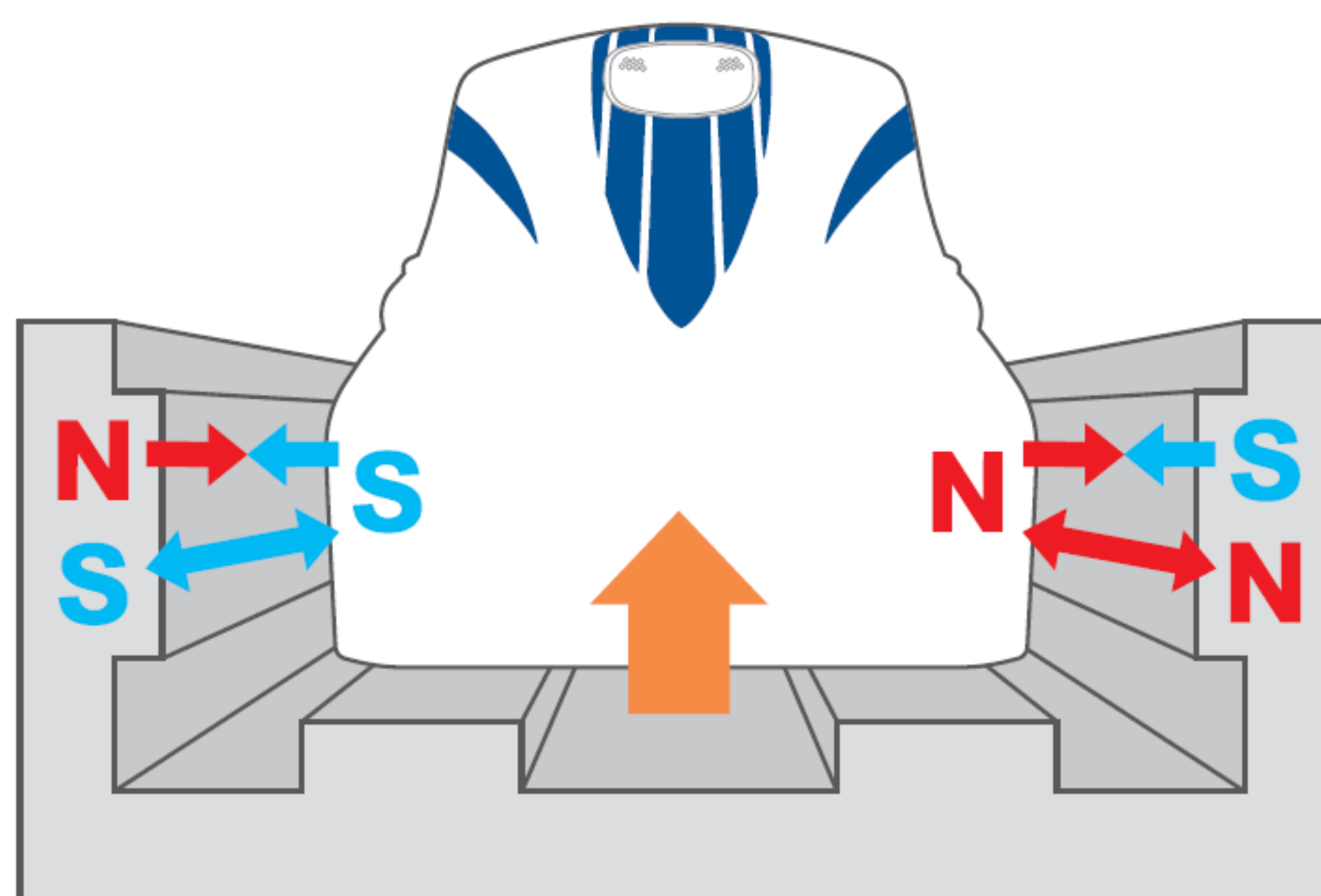
## 推進の原理

ガイドウェイの「推進コイル」と呼ばれるコイルに電流を流し、N極とS極を電氣的に切り替え、超電導磁石を搭載した車両を吸引・反発させることで車両を加速させます。減速時にも同じ原理を用いて減速・停止します。



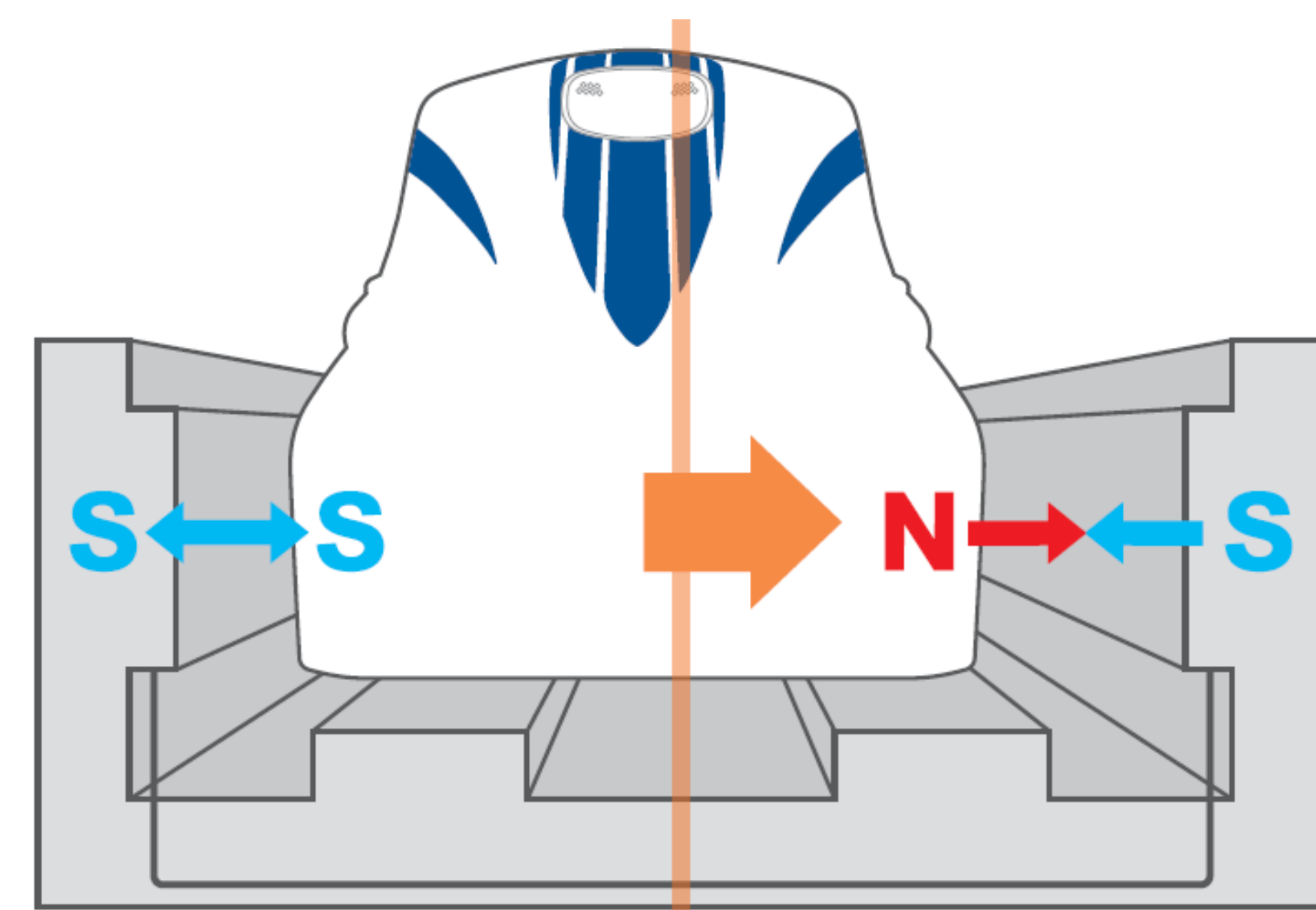
## 浮上の原理

ガイドウェイの側壁両側に浮上・案内コイルが設置されており、車両の超電導磁石が高速で通過すると「浮上・案内コイル」に電流が流れて電磁石になり、車両を押し上げる力と引き上げる力が発生します。



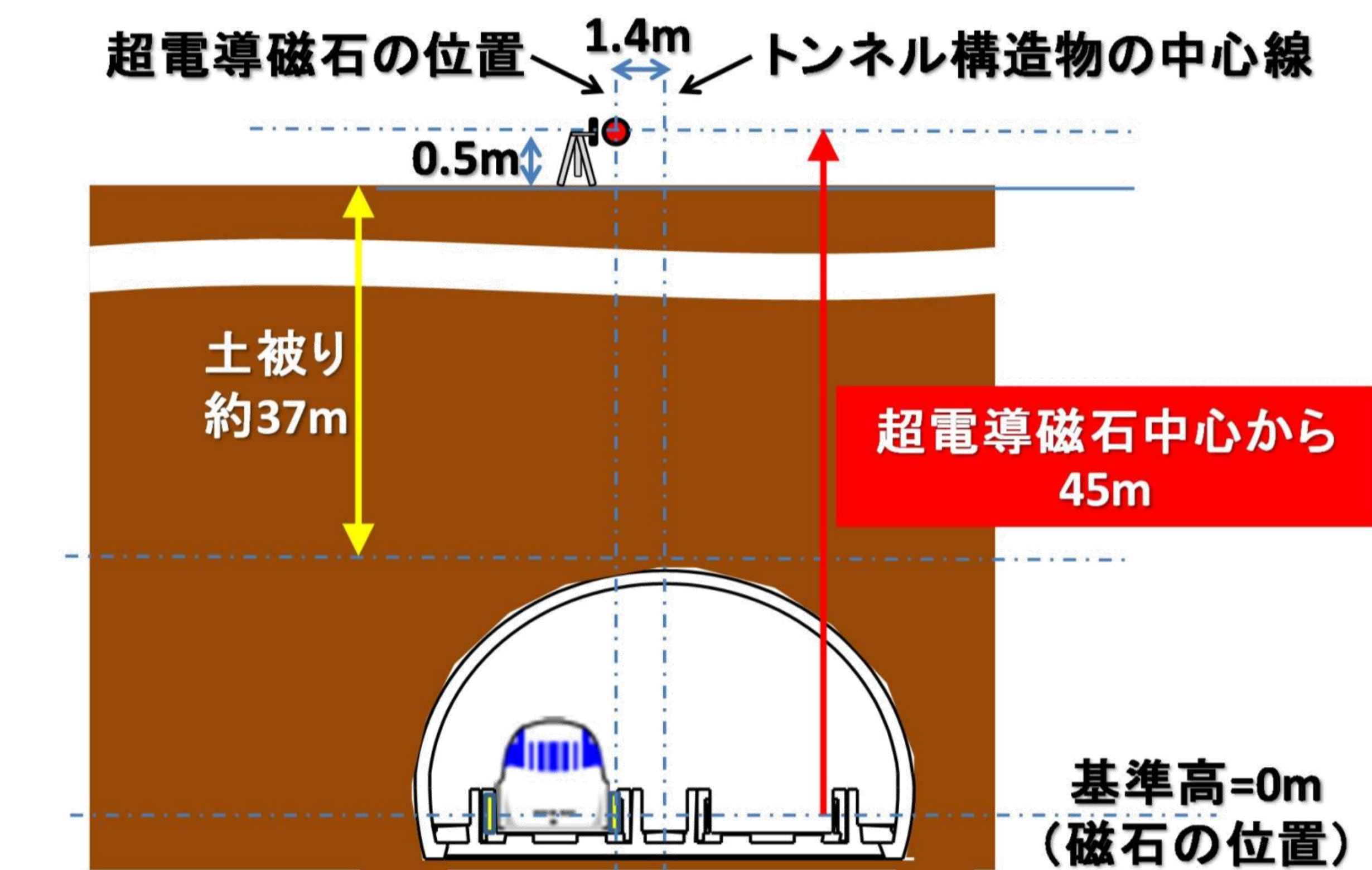
## 案内の原理

壁面から車両が遠ざかった側には吸引力、近づいた側には反発力が働き、常にガイドウェイの中心で安定して走行することができます。

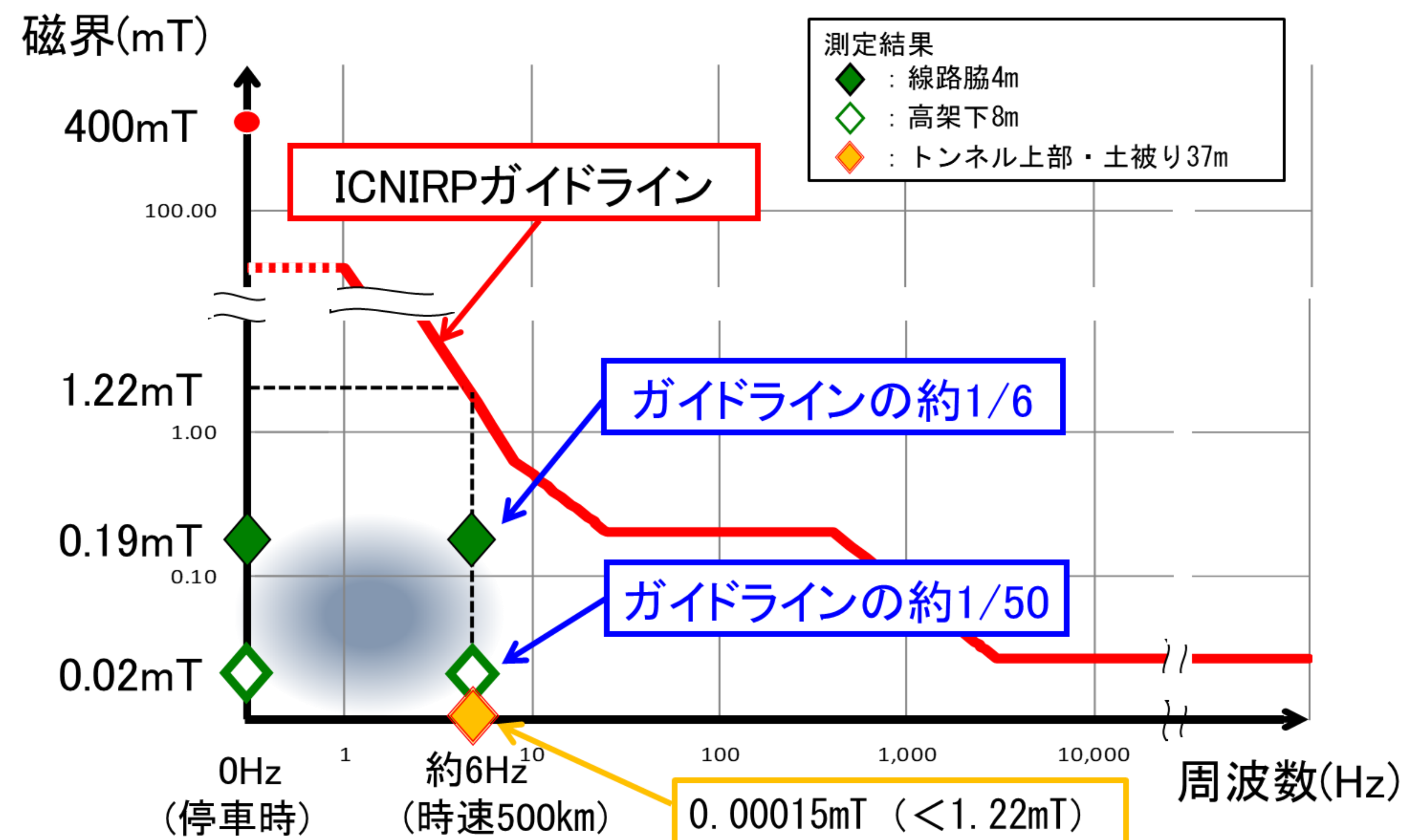


# 磁界を安全に管理～山梨リニア実験線で実施した磁界測定～

- 超電導リニアから生じる磁界は、様々な対策を施すことで国際的なガイドライン(ICNIRPガイドライン)で定められた基準値以下に磁界を管理しているため、健康への影響はありません。
- 基準値は人体への影響が生じる可能性があると考えられている磁界レベルの1/5～1/10程度の厳しい数値に設定されています。
- なお、山梨リニア実験線における測定結果は、ICNIRPガイドラインを大きく下回っています。



	<b>500km/h測定値</b>
ICNIRPガイドライン	1.22mT
測定値	0.00015mT



- 山梨リニア実験線において500km/h走行時（4両編成）の振動を測定しています。その際のトンネルでの測定値は、土被り7mで47dB、10mで45dBでした。
- なお、4両編成から16両編成へ換算した予測値は、土被りが7mで48dB、10mで46dBでした。これは基準値としている70dBを大幅に下回り、50dB以下の人体に感じない程度となります。
- 川崎市内では、測定・予測した条件より土被りが大きいいため、地表の振動は更に小さいものとなります。

## ○山梨リニア実験線高川トンネルの測定状況



※大深度区間の土被りは40m以上

### 地表面での最大振動値

土被り厚	4両編成 (測定値※)	16両編成 (予測値)
7m	47dB	48dB
10m	45dB	46dB

※山梨リニア実験線高川トンネルの測定値（4両編成走行時）

## [参考] 振動のめやす

単位：dB

70	大勢の人に感じる程度のもので、戸、障子がわずかに動く	
60	静止している人だけ感じる	
50	人体に感じない程度	
<b>47</b>	山梨実験線【土被り7m】での実測値 (大深度では距離減衰により更に小さくなります)	
<b>30 未満</b>	換気施設からの振動の予測値 (非常口のみ)	

「西知多道路環境影響評価準備書のあらまし」より抜粋、一部加筆

# 第一首都圏トンネル 位置図 (川崎市内)



## 【梶ヶ谷工区】

- ・ 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

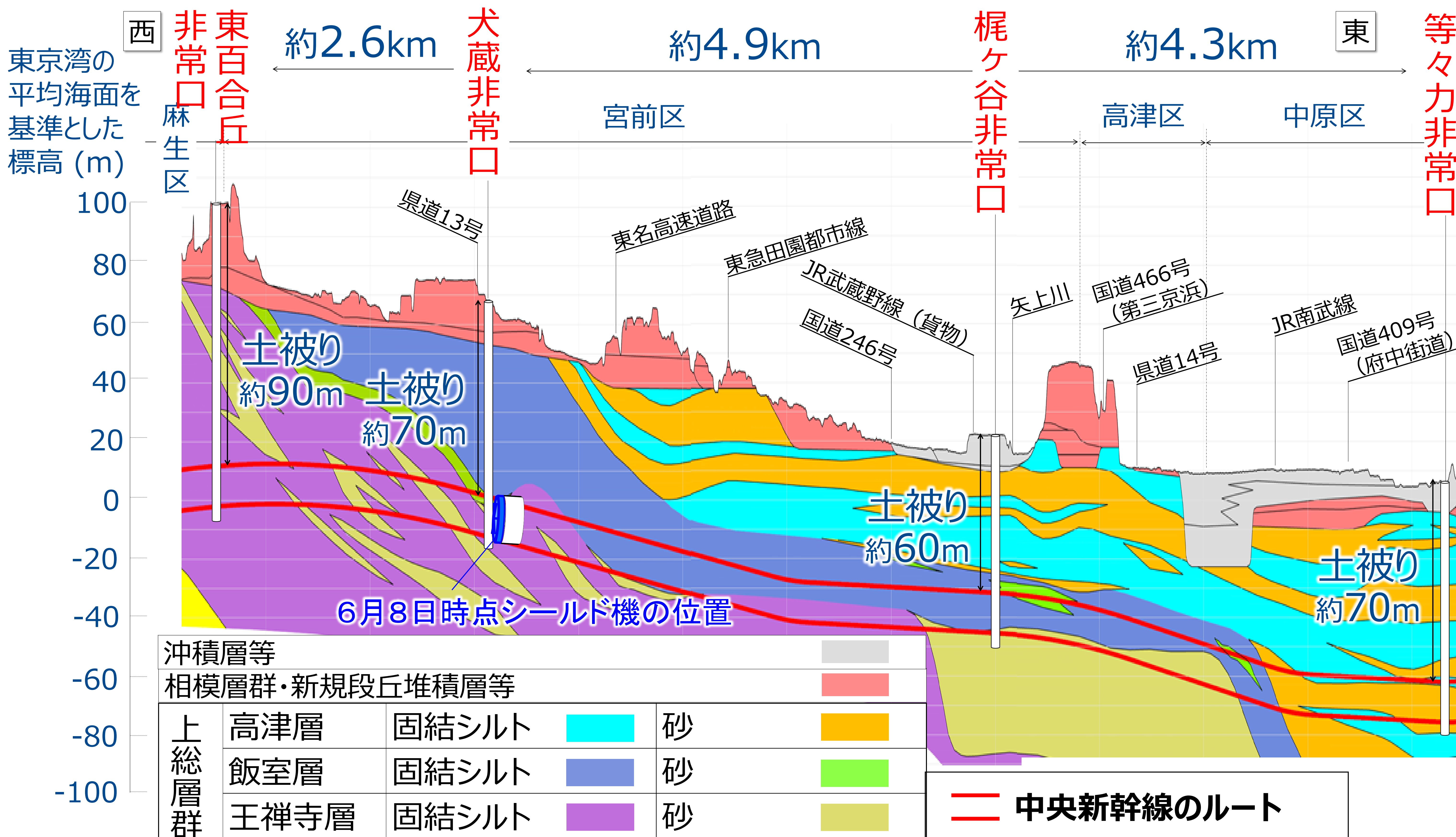
## 【東百合丘工区】

- ・ 東百合丘非常口から、西側の片平非常口まで掘進

# 第一首都圏トンネル（梶ヶ谷工区） 縦断面図

- 高津層・飯室層・王禅寺層の固結シルト※や砂を掘削

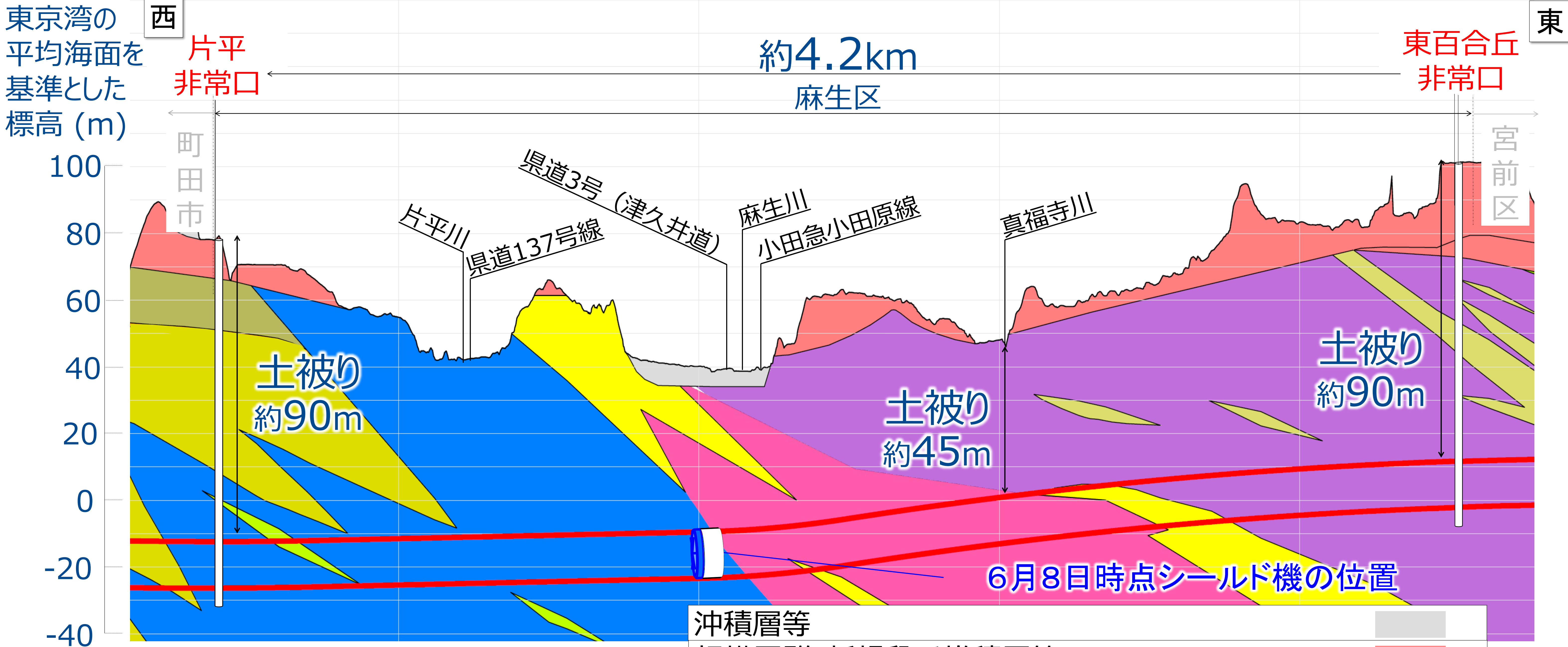
※固結シルト：わかり易いイメージは「固まった粘土質の土」です。



# 第一首都圏トンネル（東百合丘工区）縦断面図

- 王禅寺層・柿生層・鶴川層の固結シルト※や砂を掘削

※固結シルト：わかり易いイメージは「固まった粘土質の土」です。



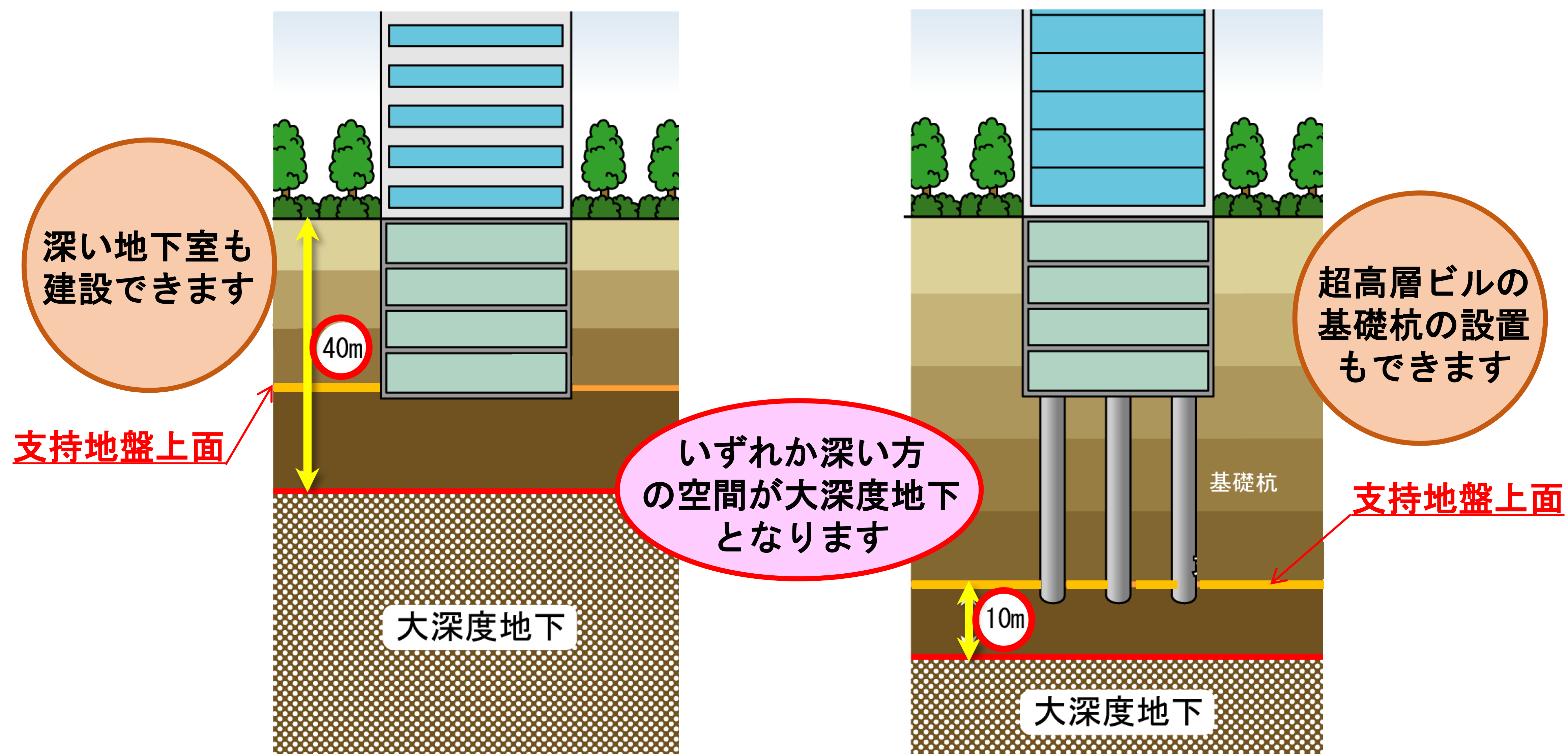
— 中央新幹線のルート

沖積層等				
相模層群・新規段丘堆積層等				
上総層群	王禅寺層	固結シルト	砂	
	柿生層	固結シルト	砂	
	鶴川層	固結シルト	砂	
	稲城層		砂	
	連光寺層		砂	

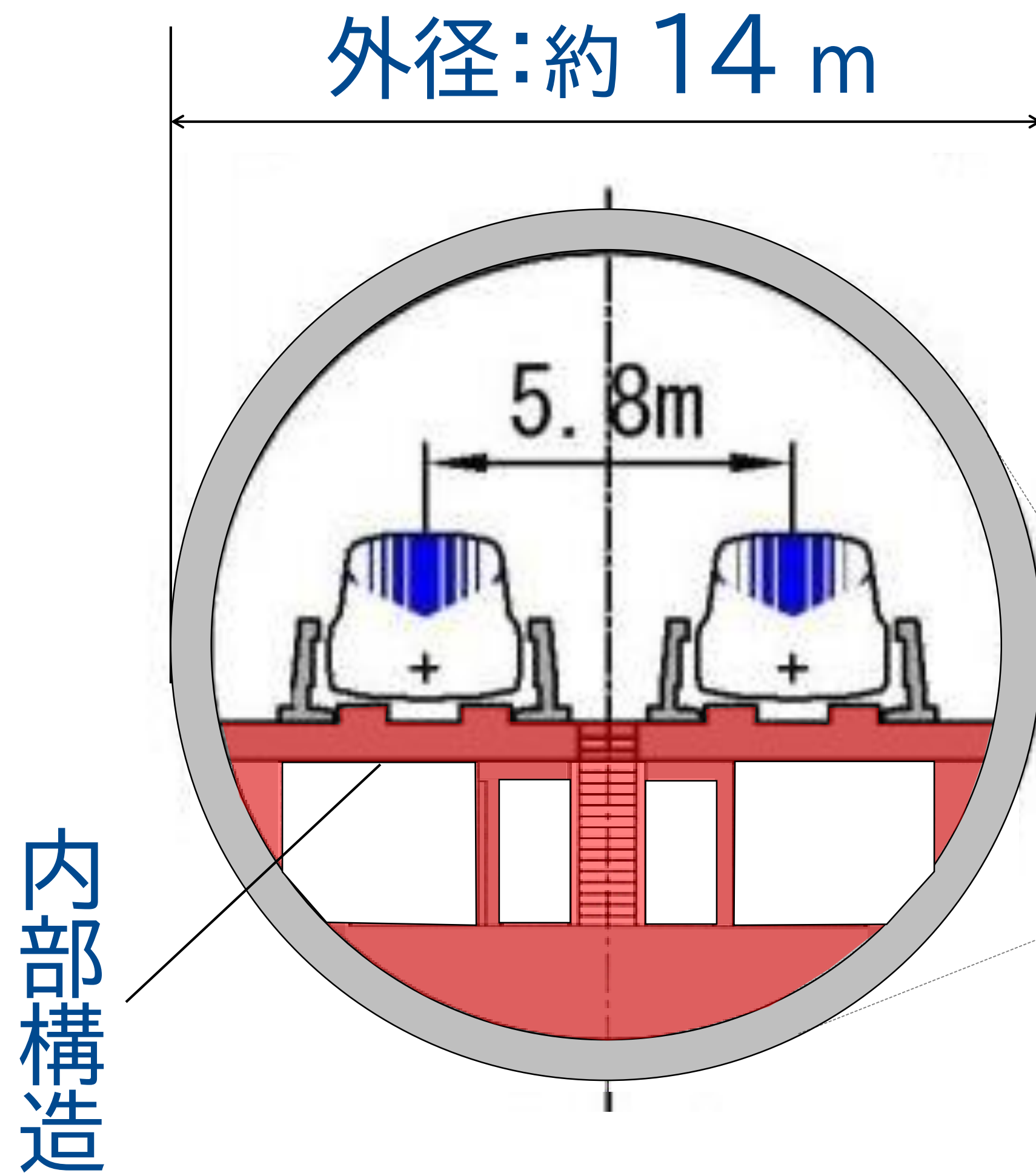
大深度法※では、①又は②のいずれか深い方の空間を大深度地下と定義されています。川崎市内では、大深度地下にトンネルを構築します。

- ① 地下室の建設のための  
利用が通常行われない深さ  
(地表面から40m以深)

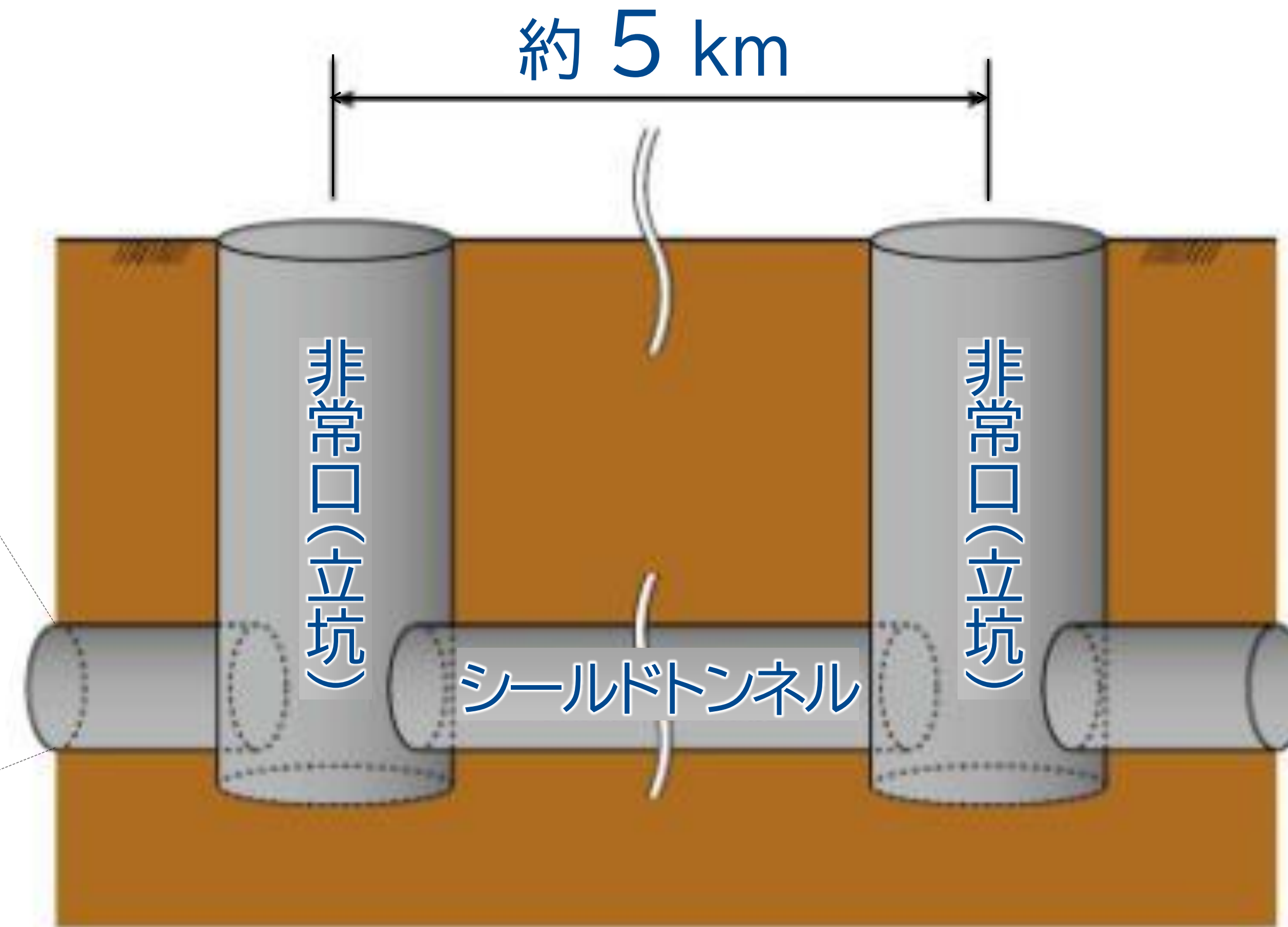
- ② 建築物の基礎の設置のための  
利用が通常行われない深さ  
(支持地盤上面から10m以深)



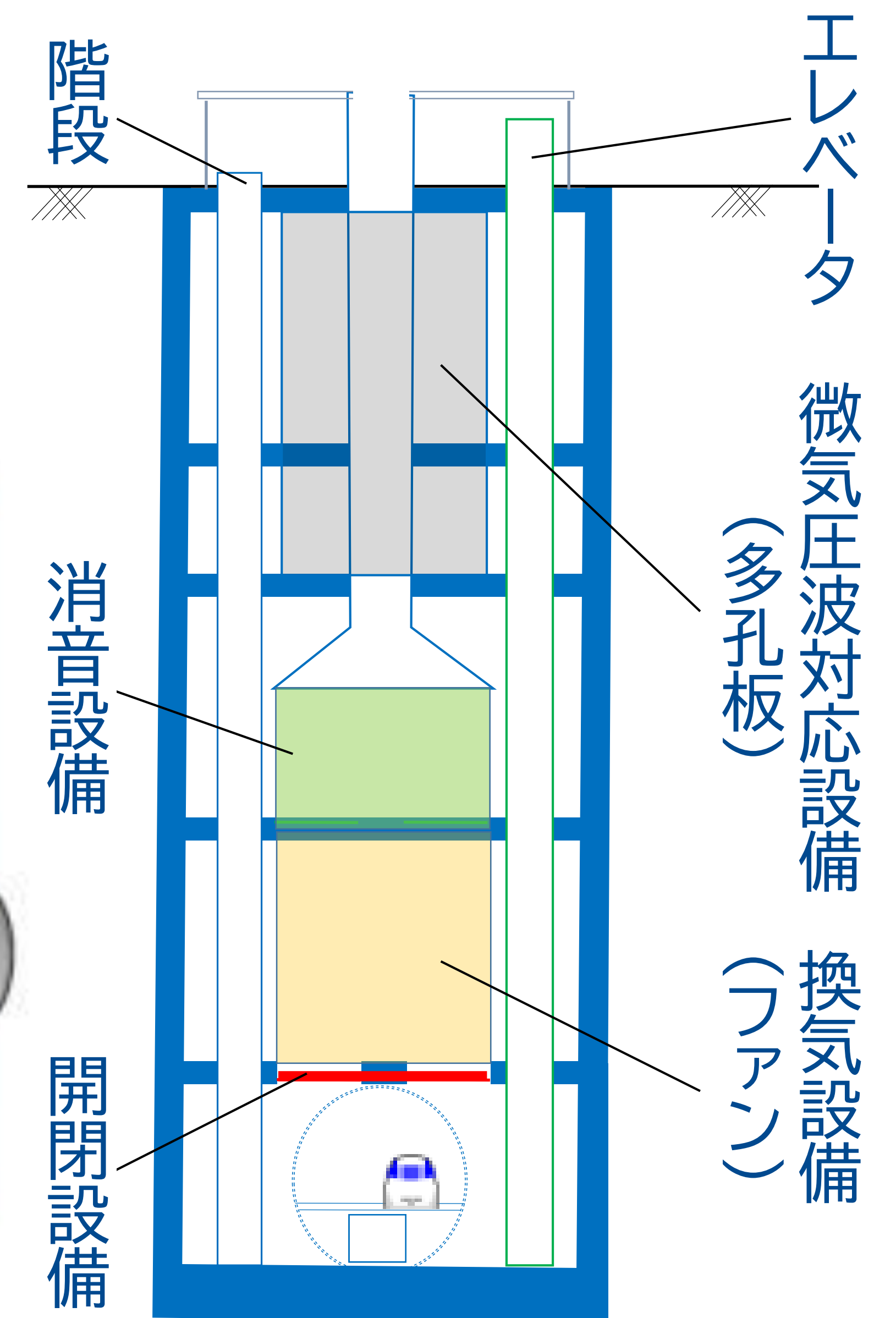
シールドトンネルの標準的な断面図



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 14 m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 5 km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

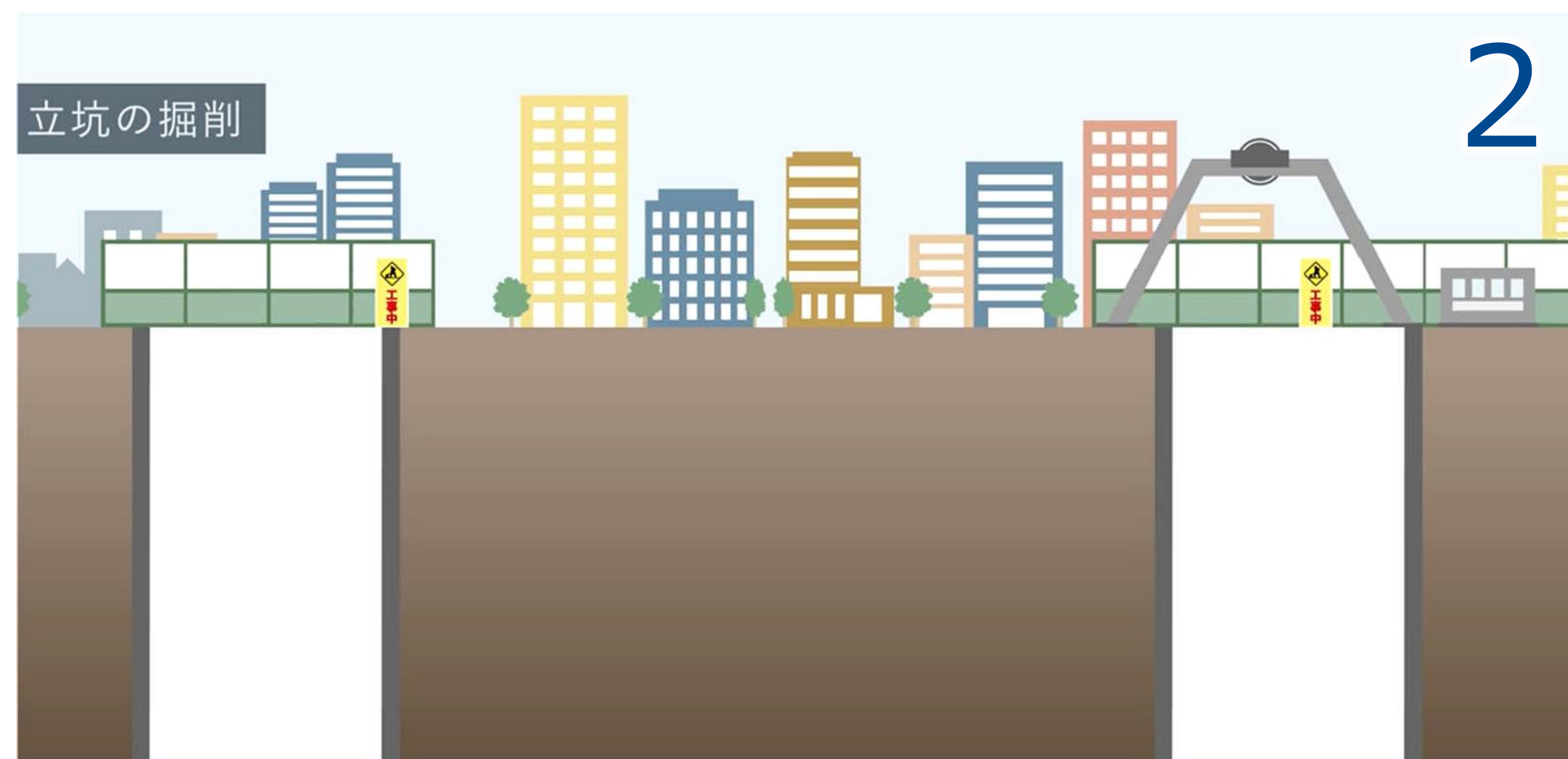
## シールド工法による掘削



「シールド工法」は、  
地上にビルが建ち並ぶ場所や、河川の下など  
地下水位が高い場所でも安全な掘削が可能です。

1

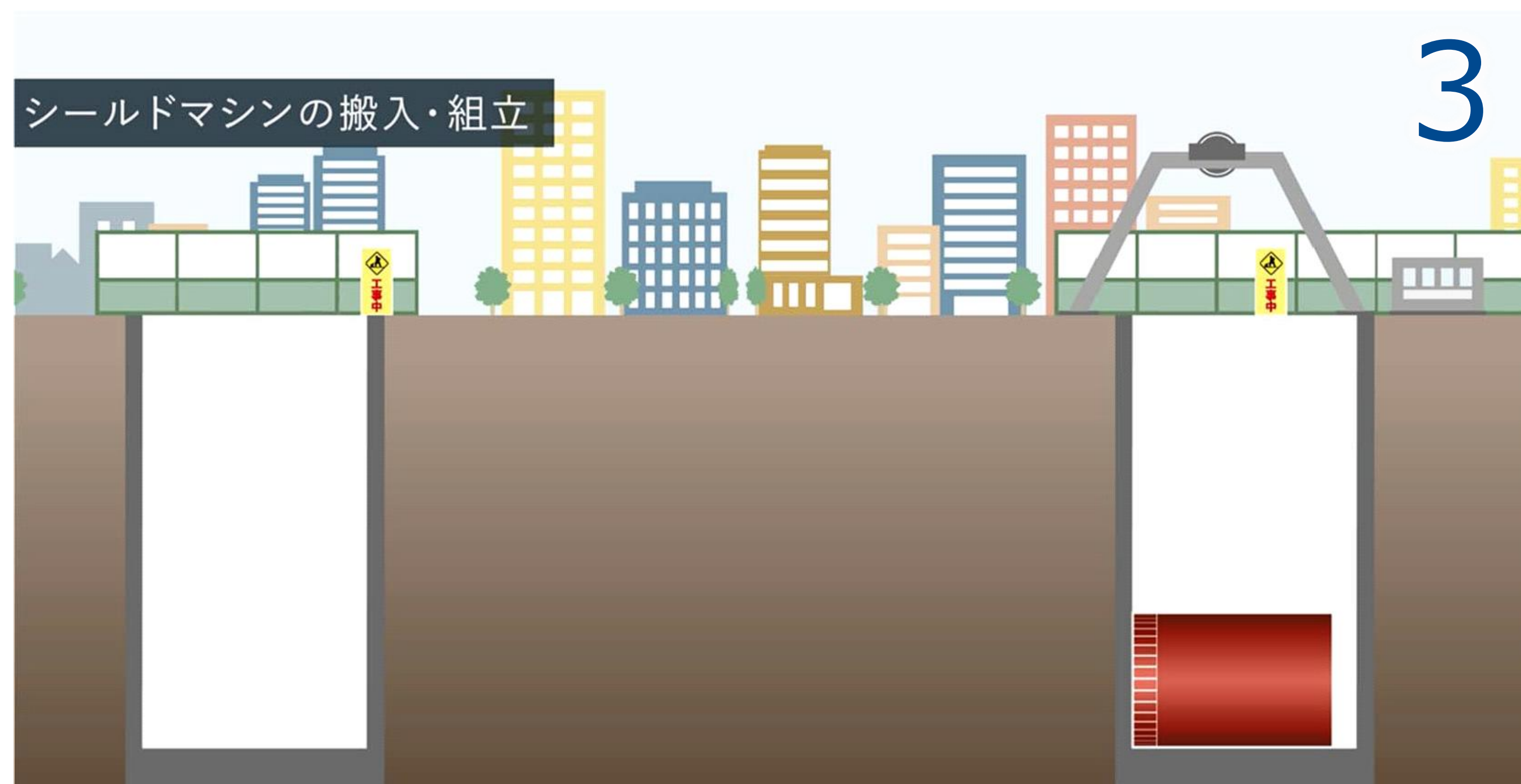
立坑の掘削



2

「シールド工法」によるトンネル工事では  
まず立坑を掘削します。

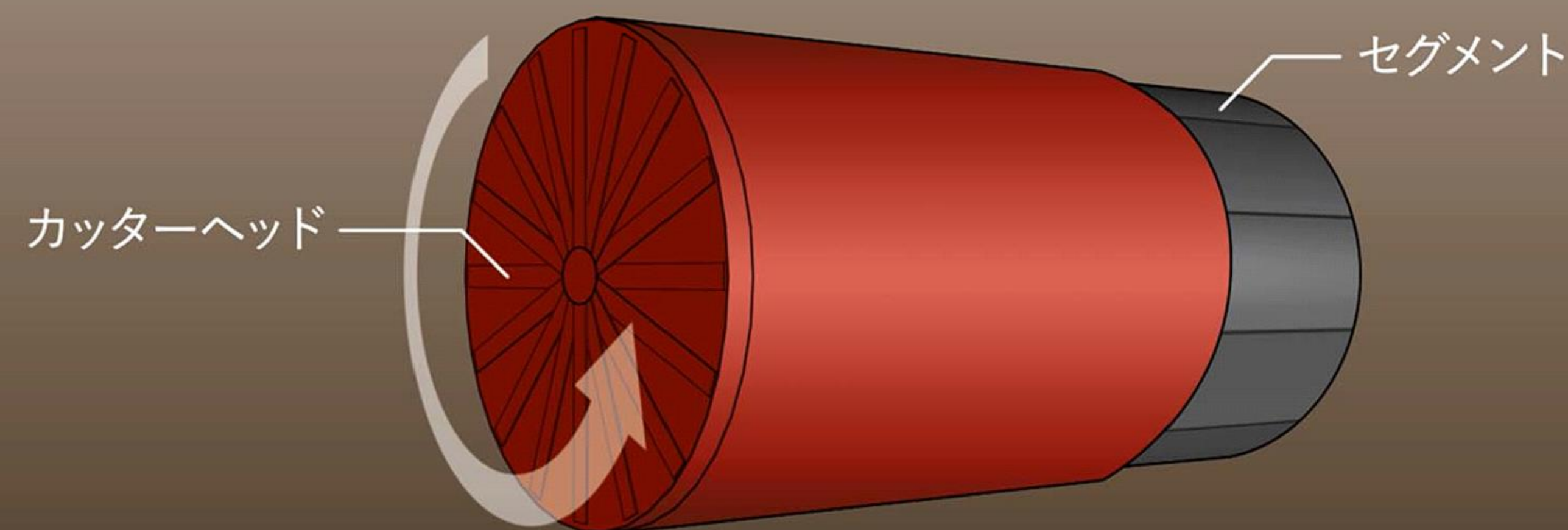
シールドマシンの搬入・組立



3

掘削した立坑から「シールドマシン」という  
筒状の掘削機を、地下へ搬入・組立をおこないます。

シールドマシン

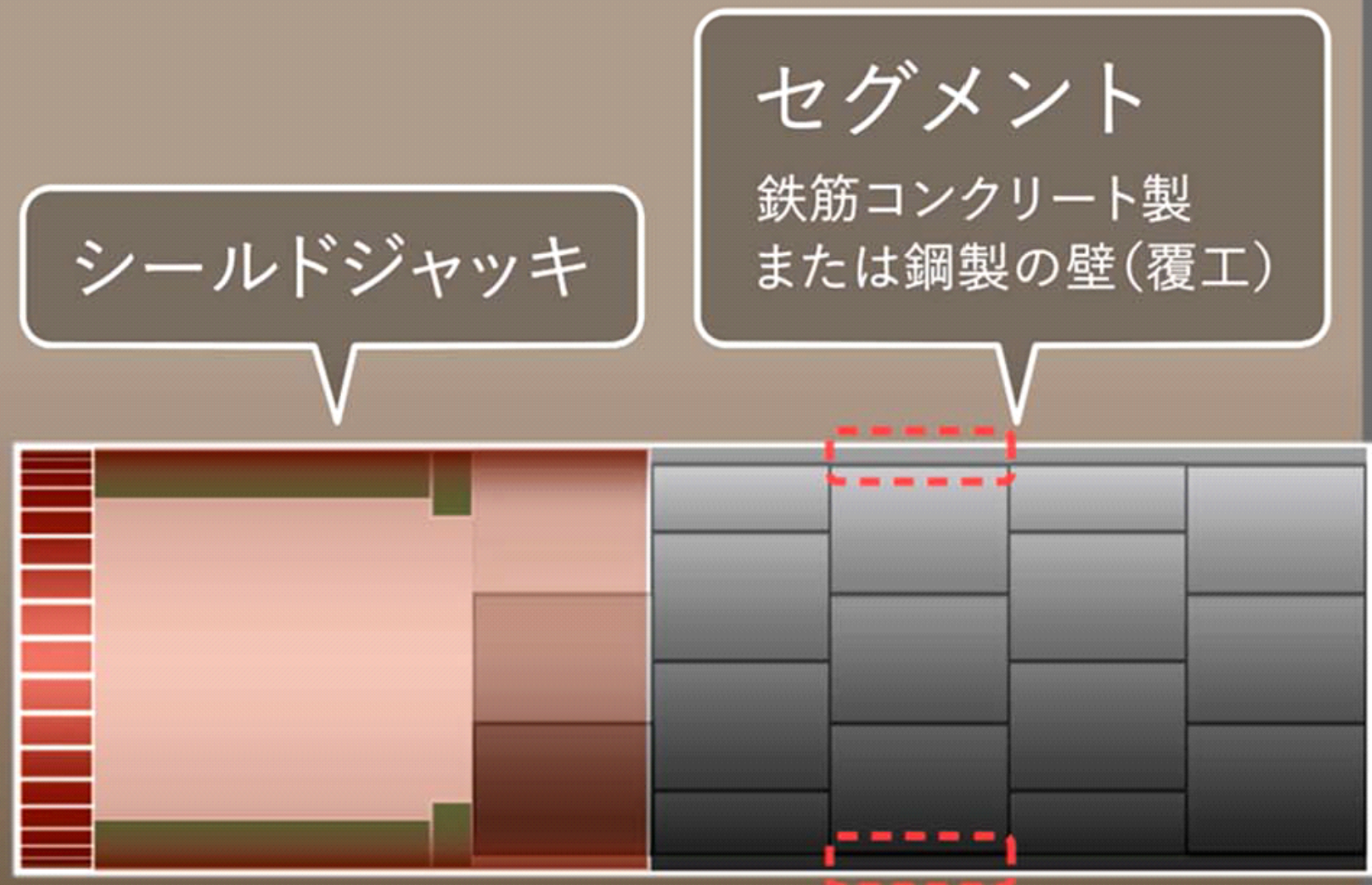


4

「シールドマシン」は、前面部のカッターヘッドを  
土に押し当て回転させることで土を削ります。

## 5

### セグメントの組立



シールドジャッキ

セグメント  
鉄筋コンクリート製  
または鋼製の壁(覆工)

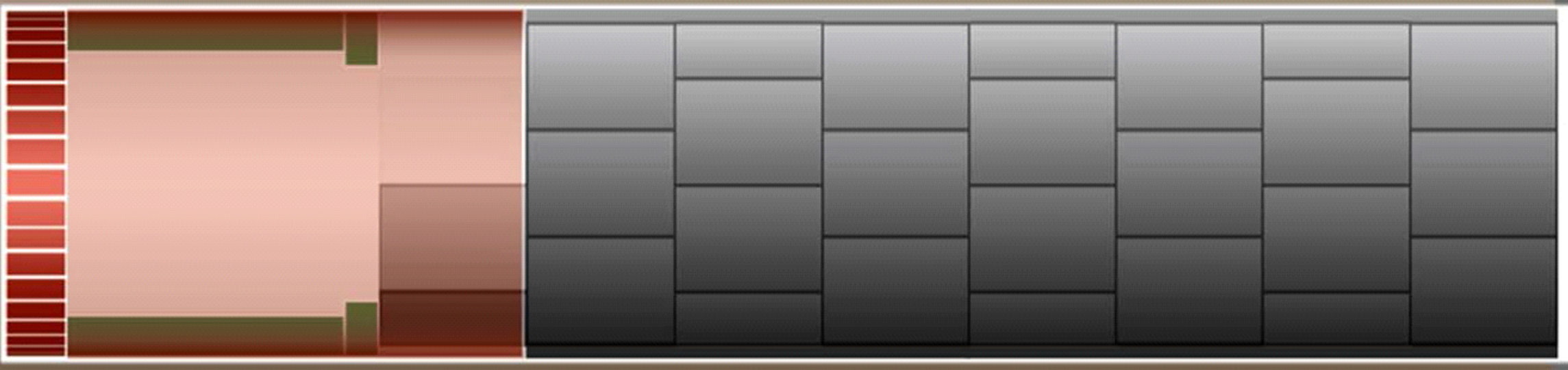
裏込め注入材

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。

Detailed description: This diagram shows a cross-section of a tunnel under construction. On the left, a red brick-like structure represents the shield machine's cutterhead area. To its right, a series of grey rectangular blocks (segments) are being assembled. A red dashed box highlights one of these segments. Below the segments, a layer of brown material is labeled as '裏込め注入材' (backfill grout). A callout box points to the segments with the text 'セグメント 鉄筋コンクリート製または鋼製の壁(覆工)'. Another callout box points to the shield machine area with the text 'シールドジャッキ'.

## 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。

Detailed description: This diagram shows the same cross-section as in step 5, but the shield machine (red brick structure) has moved further to the left, and more grey segments have been added to the tunnel wall. The text below explains that the shield machine is retracted and segments are re-assembled, repeating the process to build the tunnel.

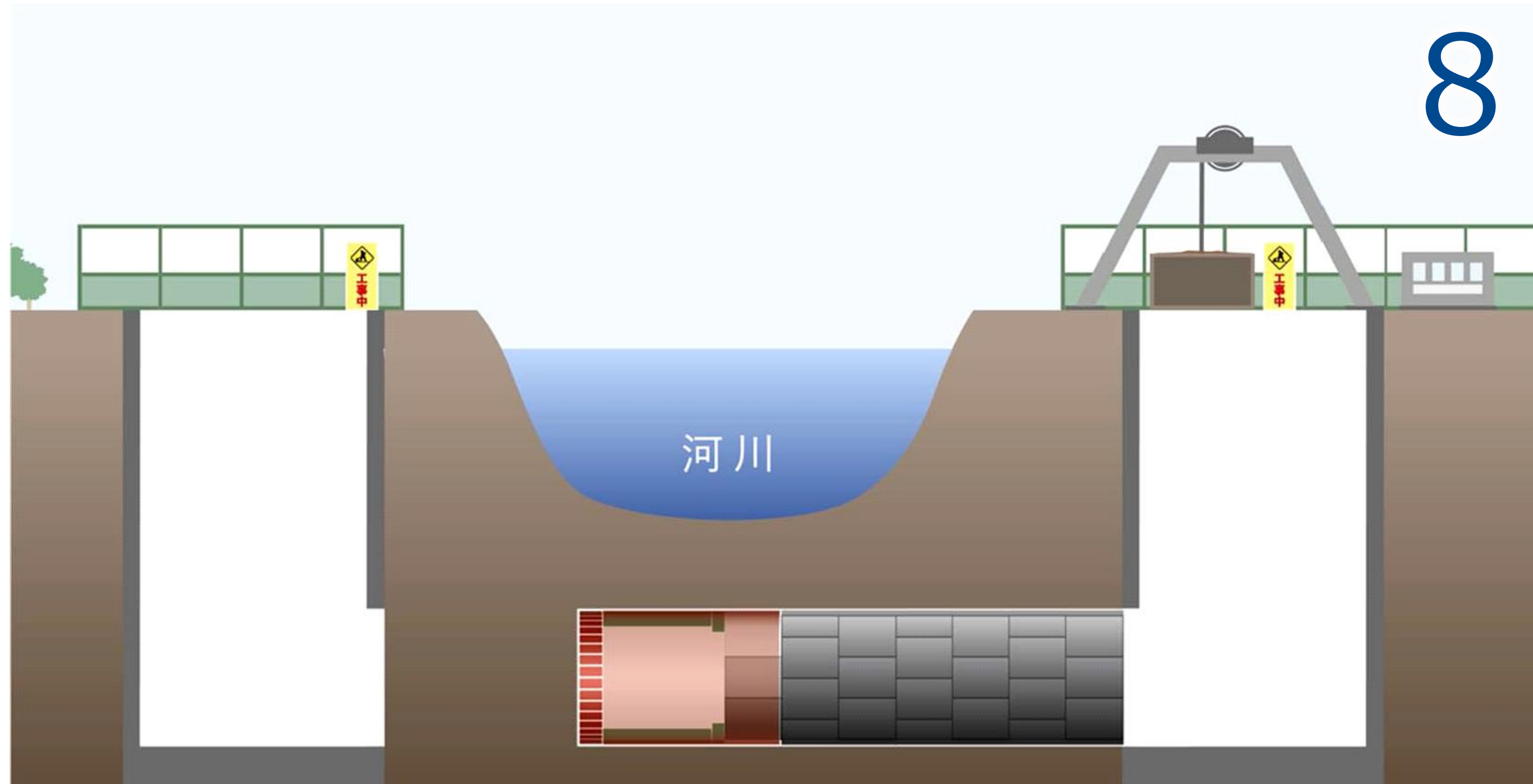
## 7



「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

Detailed description: This diagram shows a cross-section of a city with various buildings. A large tunnel is being constructed through the ground. The tunnel is supported by a series of grey segments. The ground above the tunnel is shown as a solid block, indicating that the segments are used to stabilize the surrounding earth as the tunnel is extended.

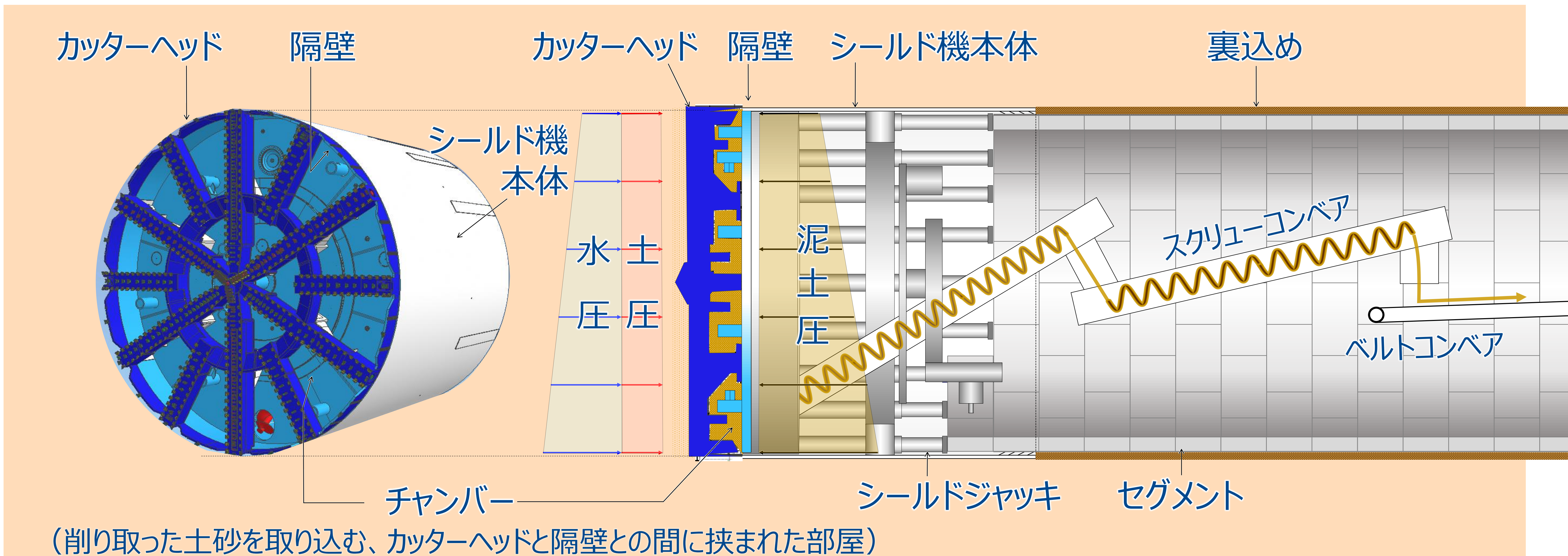
## 8



河川

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。

Detailed description: This diagram shows a cross-section of a river (河川) flowing through a valley. A tunnel is being constructed through the ground beneath the river. The tunnel is supported by grey segments. The ground above the tunnel is shown as a solid block, indicating that the segments are used to stabilize the surrounding earth, preventing landslides and ensuring safe construction.

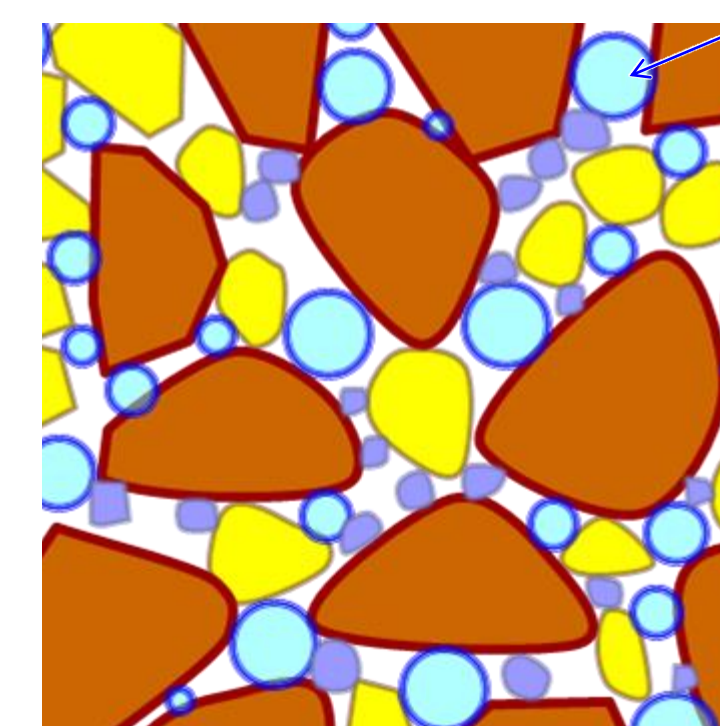


- i) カッターヘッドを回転させて削り取った土砂をチャンバー内に取り込む。
- ii) 取り込んだ土砂に添加材を加えてかき混ぜ、塑性流動性と不透水性を持つ泥土にする。
- iii) 掘削面が崩れないよう、泥土に、土圧+水圧に拮抗した圧力 (泥土圧) をかける。
- iv) 掘り進んだ分に応じた適量の土砂をスクリーコンベアで後方に抜き取る。

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)

これまで、安全に工事を施工するため、掘進データを確認しながら慎重に掘進を進めてきたこと等から、川崎市内の本線シールドの掘進は2030年度中に完了する見込みです。  
また、本線シールドの掘進完了後も内部構造の構築等の工事を行う計画です。

## 【梶ヶ谷工区】

- ・6月8日時点で梶ヶ谷非常口から名古屋方に約4.8kmまで掘進しており、犬蔵非常口へのシールド機の到達に向けた準備作業を行っています。
- ・犬蔵非常口到達後、2026年夏～秋頃に犬蔵非常口から東百合丘非常口へのシールド掘進に着手する予定です。東百合丘非常口まで掘進した後に、梶ヶ谷非常口から等々力非常口に向けて掘進を行い、2030年度中に本線シールドの掘進が完了する見込みです。

## 【東百合丘工区】

- ・6月8日時点で片平非常口に向けて約2.5kmまで掘進しています。
- ・2027年春頃にシールド掘進が完了する見込みです。

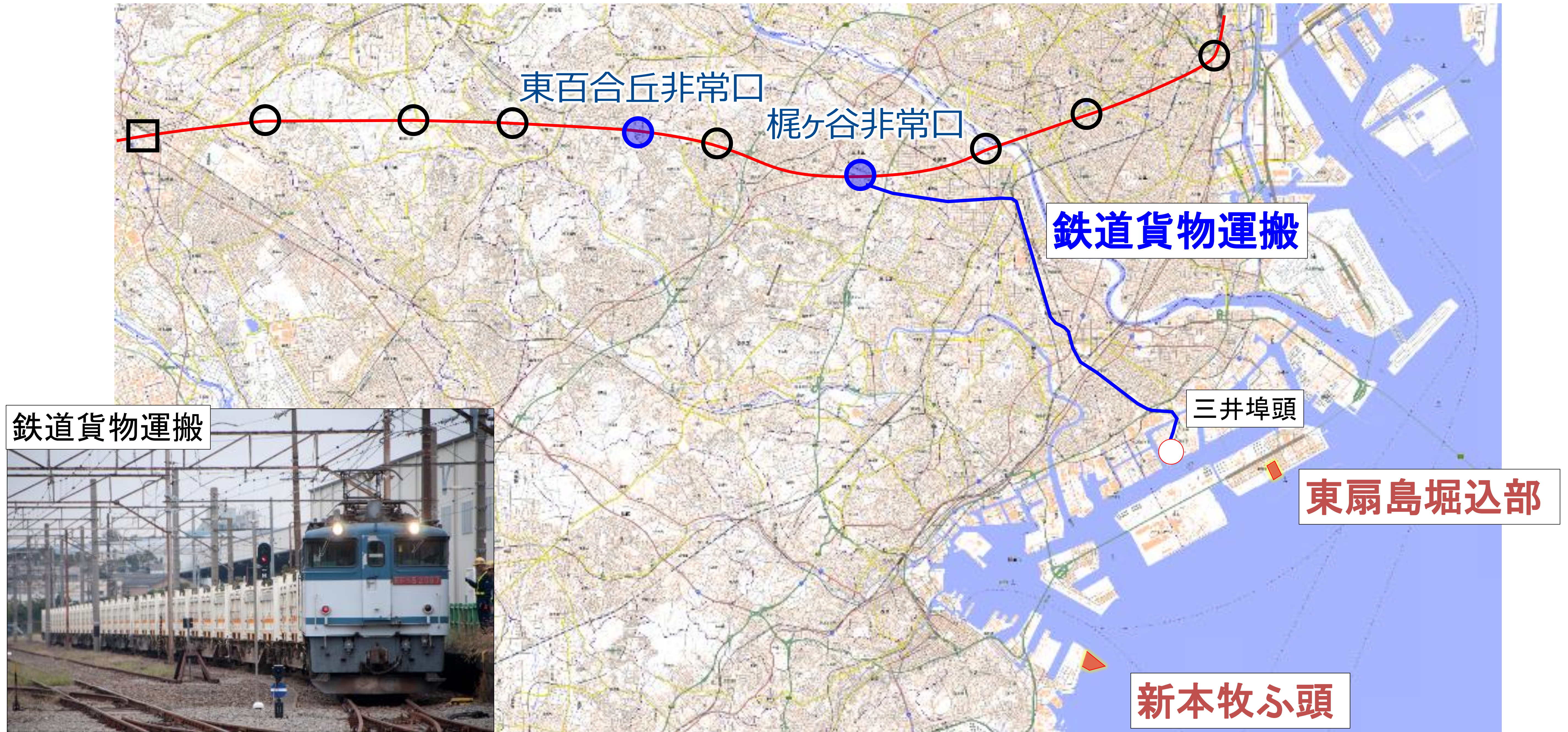
※掘進完了時期は現時点の計画であり、今後の工事進捗に応じて変更することがあります。

# 川崎市内の工事の進捗状況



# 発生土の活用について

- ・川崎市内の発生土は、東扇島堀込部土地造成事業および新本牧ふ頭埋立事業で活用いただいています。
- ・梶ヶ谷非常口からは、鉄道貨物を活用することにより、発生土運搬のダンプ台数を低減しています。
- ・これまでに10tダンプ約69,000台分の発生土を鉄道貨物で輸送しました。  
(2026年5月末時点)



本格的な掘進にあたりましては、適切な施工管理を行い、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
- ・地下水水位計測の実施

## ③ 工事情報を適時お知らせする取組み

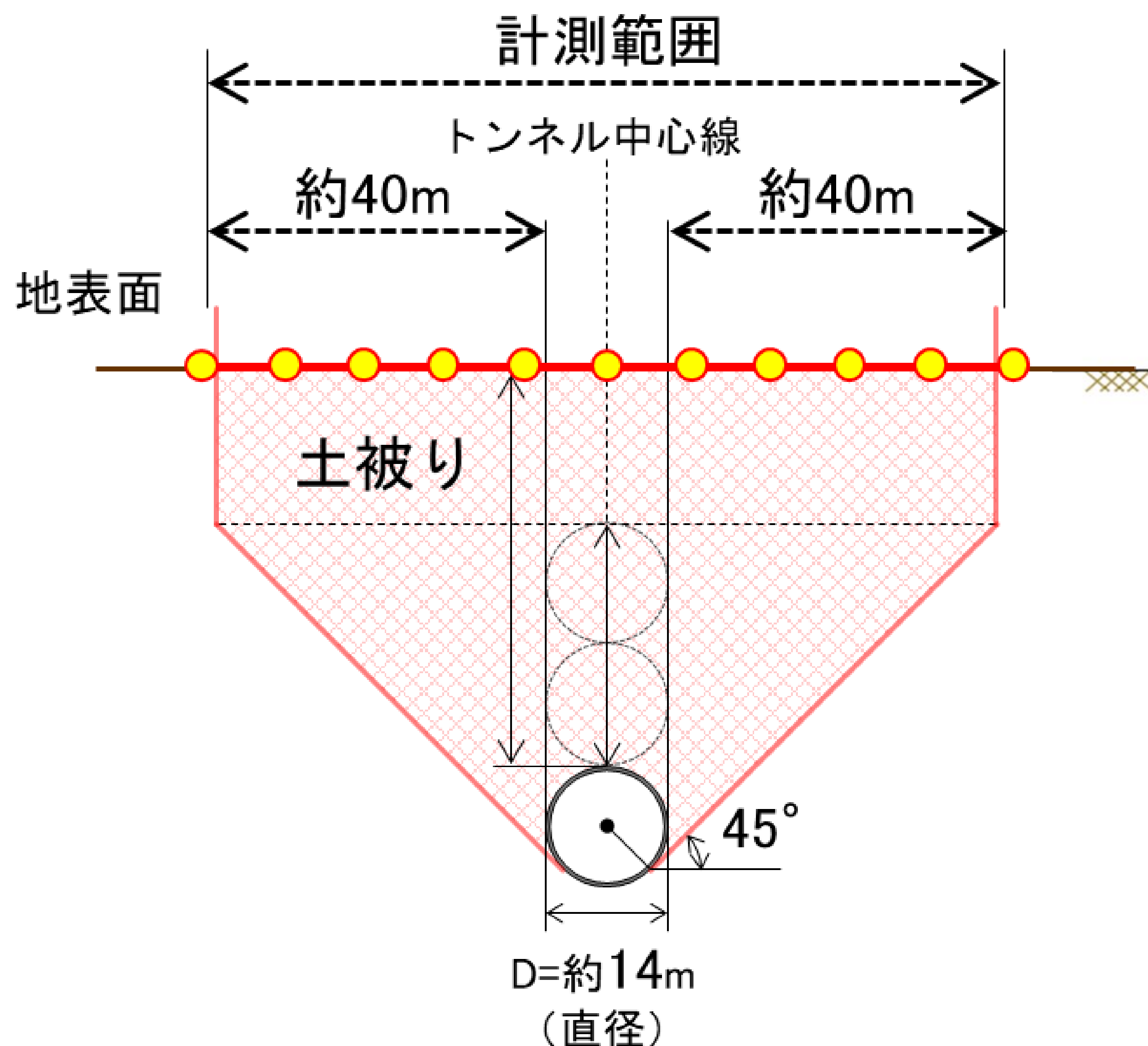
- ・神奈川東工事事務所でのご説明に加え、地元でご説明する場を設定
- ・書面による工事のお知らせの配布
- ・工事の進捗状況をHPに掲載

# ① 工事の安全を確認する取組み

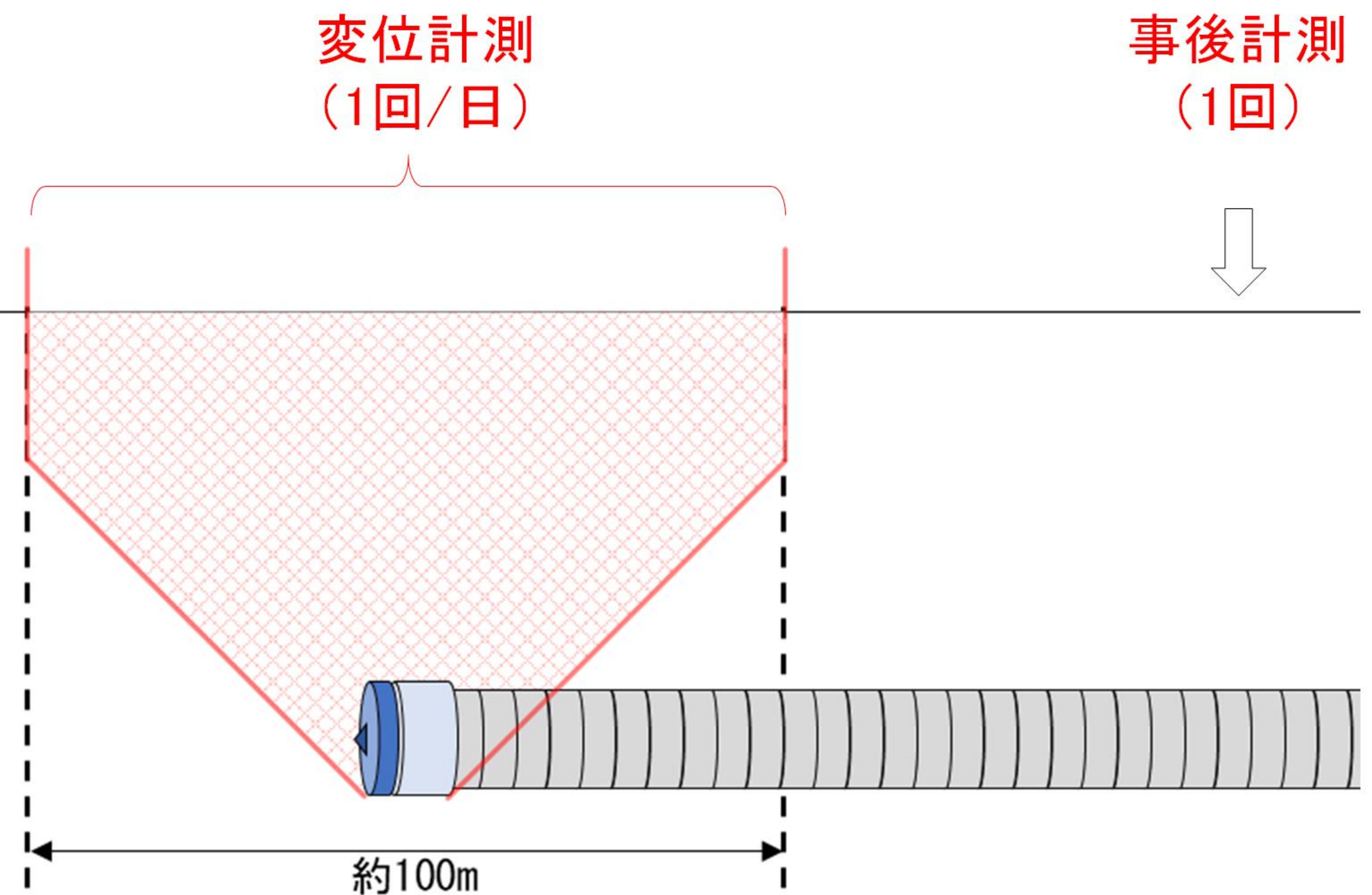
## <水準測量>

- 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ています。
- シールド機の前後の範囲（約100m）を1回/日の頻度で計測し、通過後の一定期間を経たのちに1回事後計測しています。

【横断面図】



【縦断面図】



# ① 工事の安全を確認する取組み

## <巡回監視>

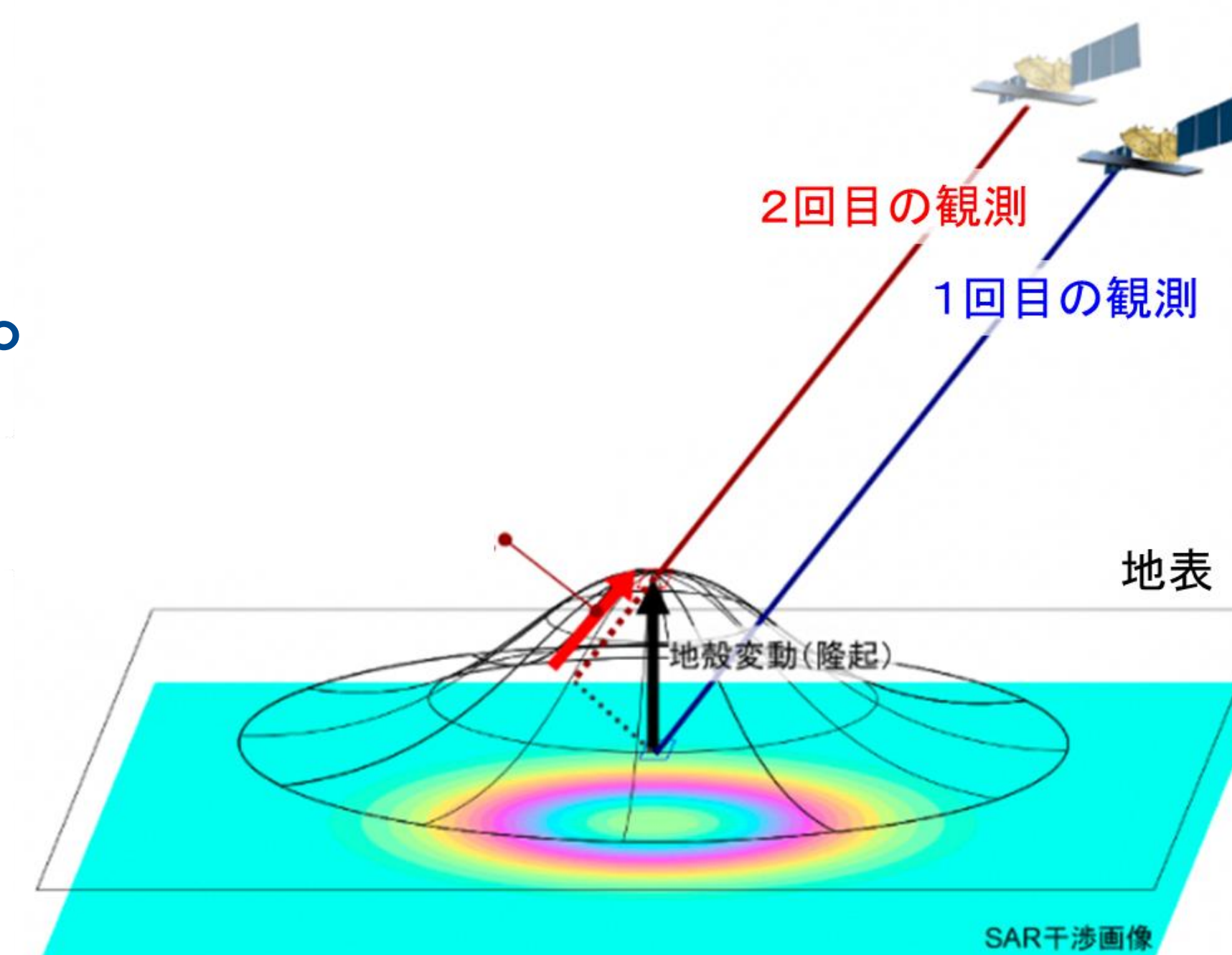
- ・掘進前後の期間に、トンネルと交差する公道において、徒歩による巡回監視を行っています。
- ・シールド機の前後の範囲（約1km）を2回/日の頻度で巡回監視しています。
- ・何かお気づきのことがあれば、巡回中の警備員に遠慮なくお声がけください。



巡回監視

## <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ています。



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>

- ・トンネル直上の公道上で約500mおきに計測します。
- ・計測結果を踏まえ、必要に応じてシールド機と地山との間に滑材を充填する等の対策を行っていきます。



振動測定 (イメージ)



振動計の拡大図

### <事前の家屋調査の実施>

- ・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ています。
- ・順次、調査協力依頼の書面をご案内しています。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。



外壁・基礎調査

### <地下水位計測>

- ・計画路線周辺の井戸等で、シールド機の通過1年前～通過1年後まで地下水位を計測しています。



# 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、オープンハウスを開催し、工事の進捗状況や施工済み区間の計測結果等をご説明しています。

## <計画路線周辺にお住まいの皆様へのお知らせの配布>

- シールド機が通過する概ね1ヶ月前に、工事の進捗状況、施工済み区間の計測結果等を記した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も、ご確認頂けるよう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>

- 工事進捗状況や計測結果等をJR東海のHPに掲載しています。

## <24時間工事情報受付ダイヤルの開設>

- 工事に関してお気づきのことがありましたら、ご連絡ください。

梶ヶ谷工区 : 044-870-4003

東百合丘工区 : 0120-711-166

LINEAR CHUO SHINKANSEN  
リニア中央新幹線

2026年5月18日

中央新幹線第一首都圏トンネル（東百合丘工区）の  
計画路線周辺にお住まいの皆様へ

中央新幹線第一首都圏トンネル新設（東百合丘工区）工事のお知らせ

日頃より、中央新幹線の建設工事にご理解ご協力をいただきまして、誠にありがとうございます。  
中央新幹線第一首都圏トンネル新設（東百合丘工区）では、東百合丘非常口から約2.4kmの位置まで掘進しており、今後も適切な施工管理を実施してまいります。  
これまでに計測した地表面変位や振動・騒音の結果をとりまとめましたので、お知らせします。

<工事進捗状況>

<シールド機位置や工事進捗状況等の公表>

5月18日時点の  
シールド機位置  
東百合丘非常口から約2.4km

<地表面変位の計測結果>

トンネルと交差する公道上（右図の測線）で  
地表面変位計測<sup>※1</sup>を行った結果、最大鉛直変位<sup>※2</sup>は-3mm、最大傾斜角<sup>※2</sup>は0.3/1000radであり、シールド機の掘進により建築物に影響を与えないとする目安値（1/1000rad）を下回っていることを確認しました。

参考 【傾斜角のイメージ(1/1000radの場合)】

○建築物に関する傾斜角と機能的障害程度との関係

傾斜角	障害程度
4/1000rad	不具合が見られる
7/1000rad	建具が自然に動くのが顕著に見られる
17/1000rad	生理的な限界値

※1 計測はシールド機が測線の前後を通過する一定の期間にわたって実施しました。  
※2 通過前に比べて変化し量のうち最も大きく観測された時の値を示しています。  
なお、計測結果には測量誤差が含まれます。

小規模建築物設計指針(2008年 日本建築学会)一部抜粋

お知らせ（書面）のイメージ

# 地表面変位 計測結果 (梶ヶ谷工区)

トンネルと交差する公道上で地表面変位計測※<sup>1</sup>を行った結果、最大鉛直変位※<sup>2</sup>は+4mm、最大傾斜角※<sup>2</sup>は0.3/1000radであり、シールド機の掘進により建築物に影響を与えないとする目安値 (1/1000rad) を下回っていることを確認しました。



※<sup>1</sup> 計測はシールド機が測線の前後を通過する一定の期間にわたって実施しました。

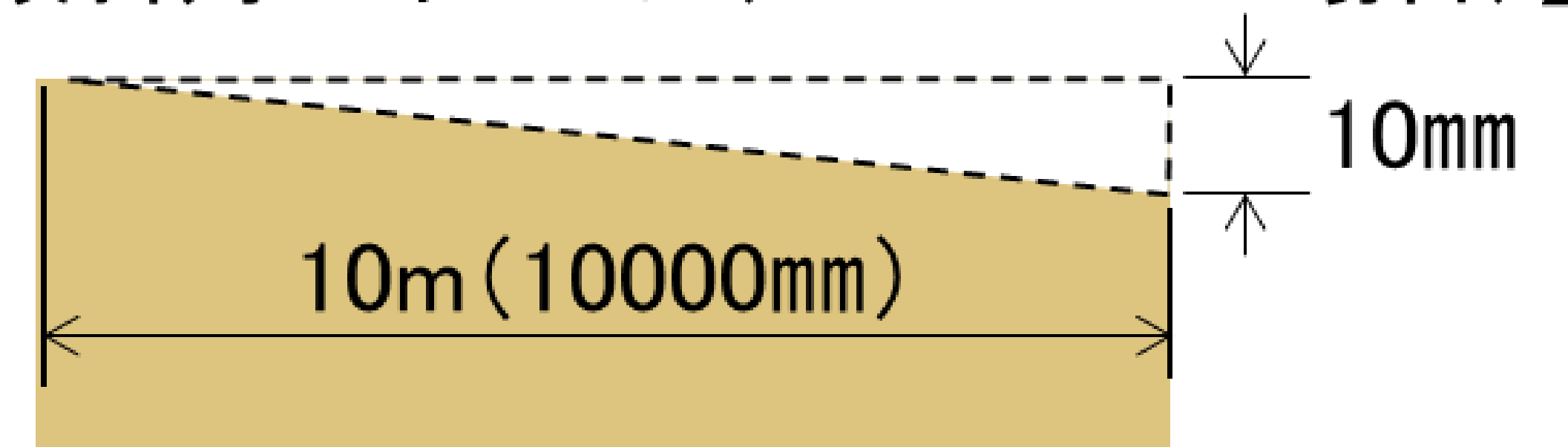
※<sup>2</sup> 通過前に比べて変化した量のうち最も大きく観測された時の値を示しています。なお、計測結果には測量に伴う誤差も含まれています。

## 参考

小規模建築物設計指針(2008年 日本建築学会)では、**建築物に関する傾斜角と機能的障害程度**の関係を下表のとおり記しています。

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

## 【傾斜角のイメージ(1/1000radの場合)】



# 地表面変位 計測結果 (東百合丘工区)

トンネルと交差する公道上で地表面変位計測※<sup>1</sup>を行った結果、最大鉛直変位※<sup>2</sup>は±3mm、最大傾斜角※<sup>2</sup>は0.4/1000radであり、シールド機の掘進により建築物に影響を与えないとする目安値 (1/1000rad) を下回っていることを確認しました。



※<sup>1</sup> 計測はシールド機が測線の前後を通過する一定の期間にわたって実施しました。

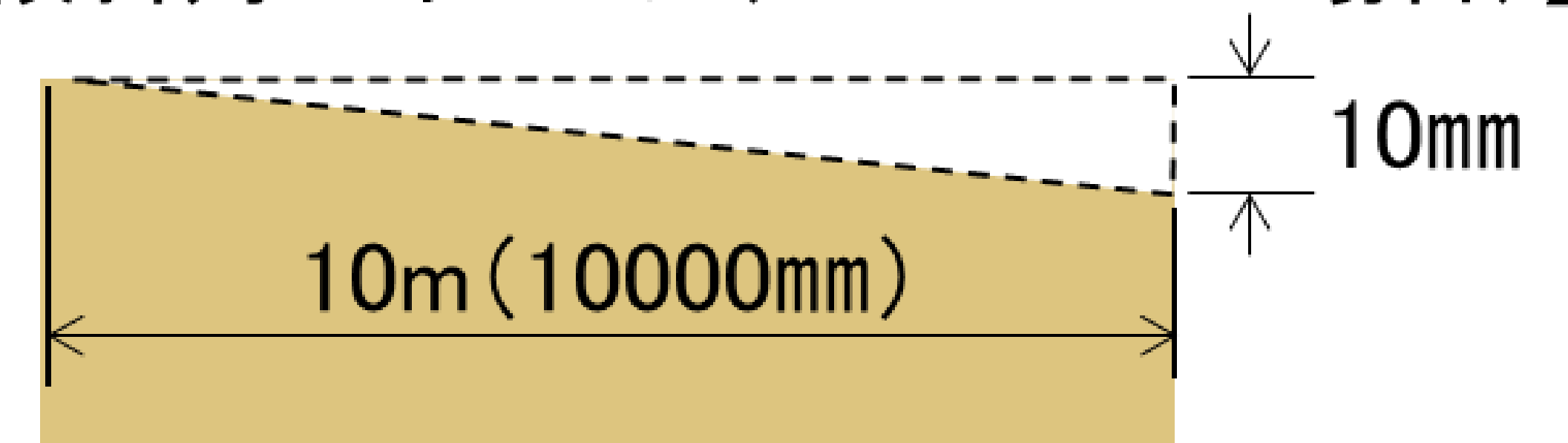
※<sup>2</sup> 通過前に比べて変化した量のうち最も大きく観測された時の値を示しています。なお、計測結果には測量に伴う誤差も含まれています。

## 参考

小規模建築物設計指針(2008年 日本建築学会)では、**建築物に関する傾斜角と機能的障害程度**の関係を下表のとおり記しています。

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

## 【傾斜角のイメージ(1/1000radの場合)】



# 振動・騒音 計測結果（梶ヶ谷工区）

トンネル直上の公道上で振動・騒音を計測した結果、掘進中と掘進停止中でほとんど変化がありませんでした。



※計測はシールド機が図上の計測点を通過する日に実施しました

計測項目	計測点4		計測点3		計測点2		計測点1	
	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 <sub>10</sub> (dB)	32	31	28	28	35	35	32	34
騒音レベル L <sub>A5</sub> (dB)	59	60	69	68	66	67	66	62

## 振動の目安 (dB)

- 70 大勢の人に感じる程度のもので、戸、障子がわずかに動く
- 60 静止している人だけ感じる
- 50 人体に感じない程度

## 騒音の目安 (dB)

- 80 地下鉄の車内(窓を開けたとき)・ピアノ
- 70 掃除機・騒々しい事務所
- 60 普通の会話・チャイム
- 50 静かな事務所
- 40 深夜の市内・図書館

振動レベルL10：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LA5：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

# 振動・騒音 計測結果 (東百合丘工区)

トンネル直上の公道上で振動・騒音を計測した結果、振動については、掘進中と掘進停止中で小さな変化がありました。騒音については、掘進中と掘進停止中でほとんど変化がありませんでした。



※ 計測はシールド機が図上の計測点を通過する日に実施しました

計測項目	計測点3		計測点2		計測点1	
	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 <sub>10</sub> (dB)	25	31	37	42	25	33
騒音レベル L <sub>A5</sub> (dB)	61	61	68	70	55	53

## 振動の目安 (dB)

- 70 大勢の人に感じる程度のもので、戸、障子がわずかに動く
- 60 静止している人だけ感じる
- 50 人体に感じない程度

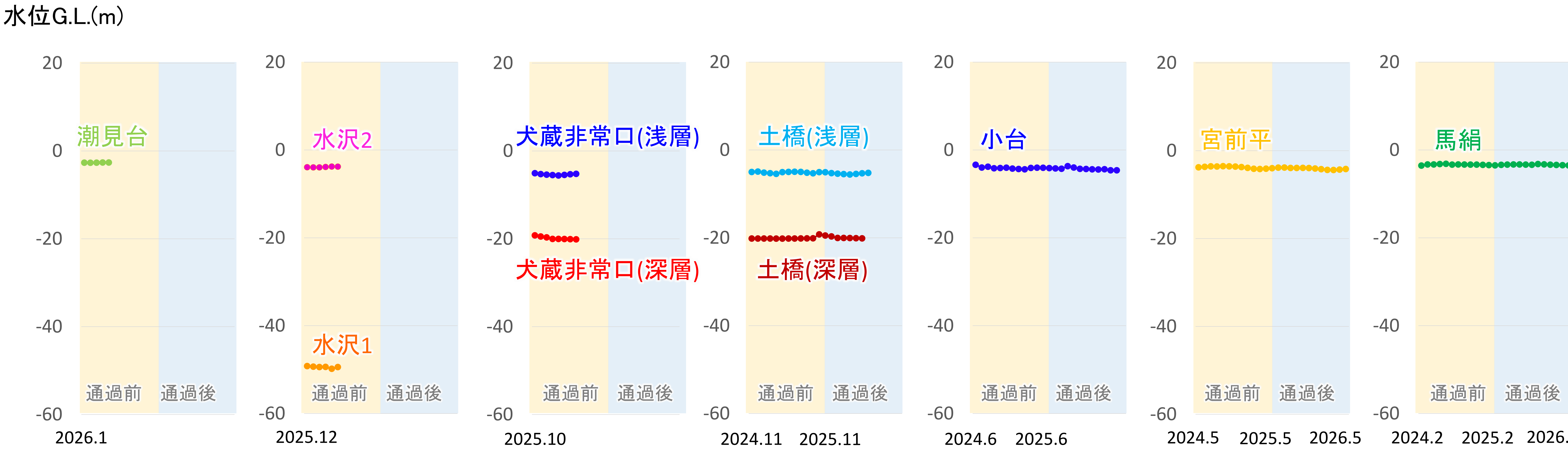
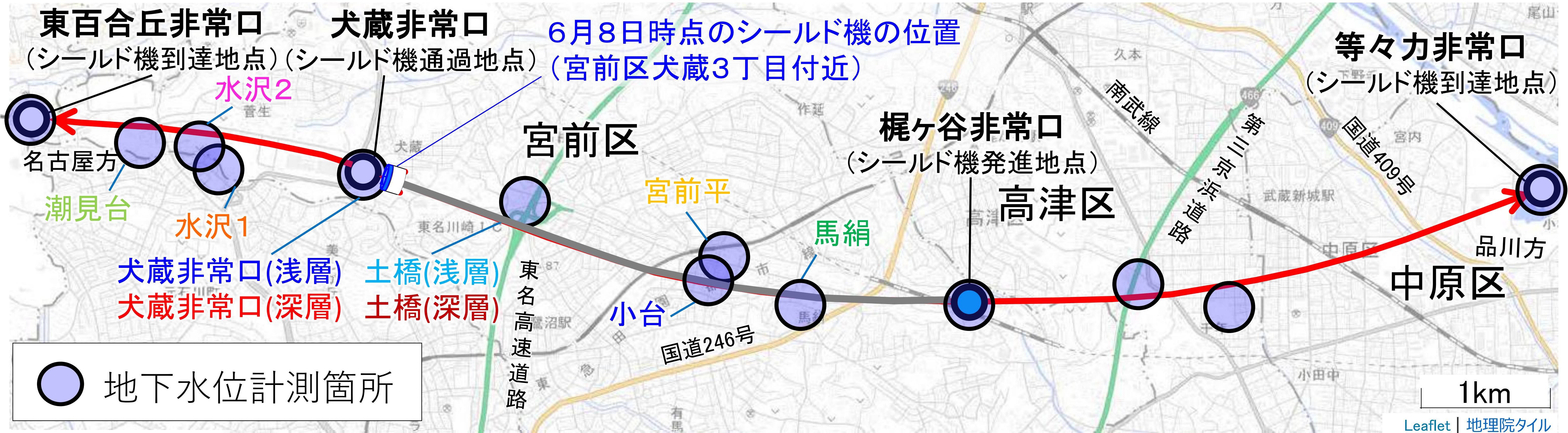
## 騒音の目安 (dB)

- 80 地下鉄の車内(窓を開けたとき)・ピアノ
- 70 掃除機・騒々しい事務所
- 60 普通の会話・チャイム
- 50 静かな事務所
- 40 深夜の市内・図書館

振動レベルL10：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LA5：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

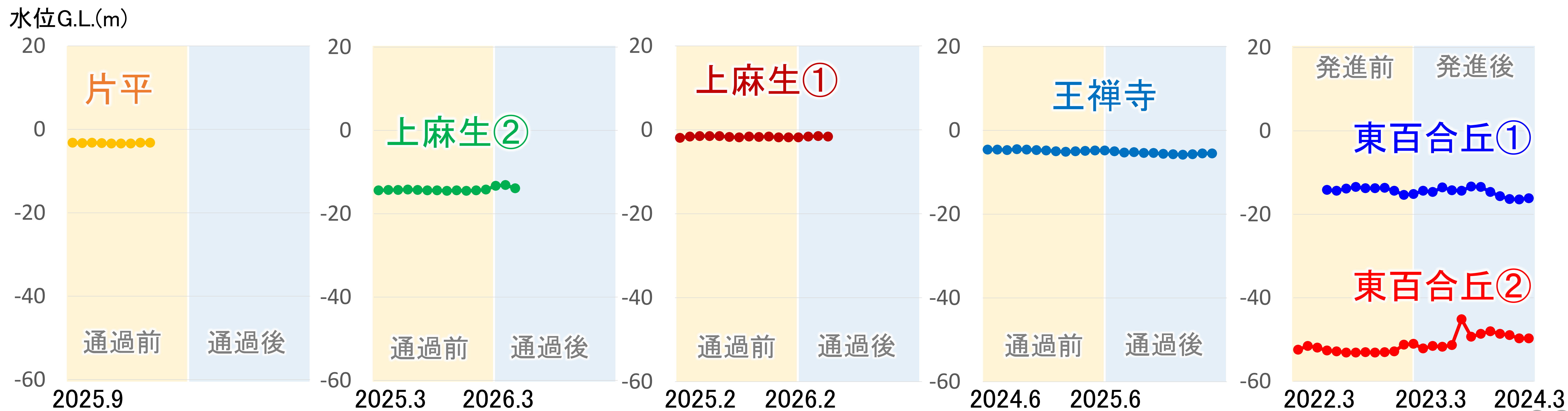
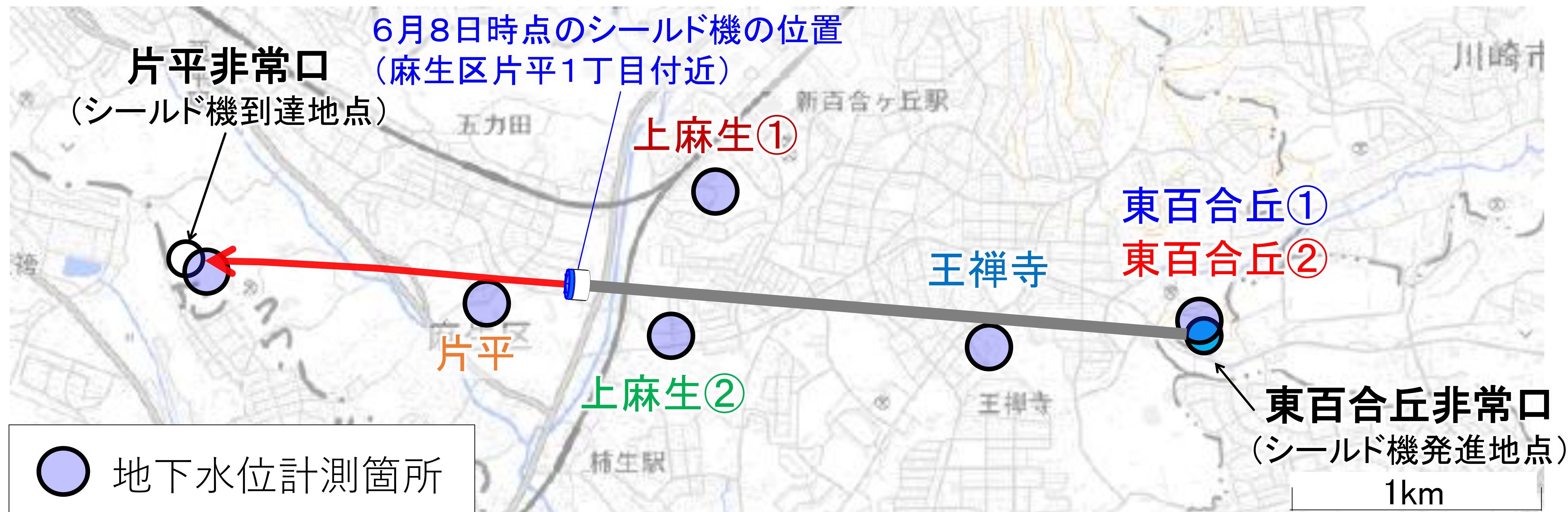
# 地下水位 計測結果 (梶ヶ谷工区)

トンネル沿線の井戸において、地下水位に有意な変動はみられませんでした。



# 地下水位 計測結果 (東百合丘工区)

トンネル沿線の井戸において、地下水位に有意な変動はみられませんでした。  
東百合丘②の地下水位には一時的な変動が生じましたが、その後は収束しています。

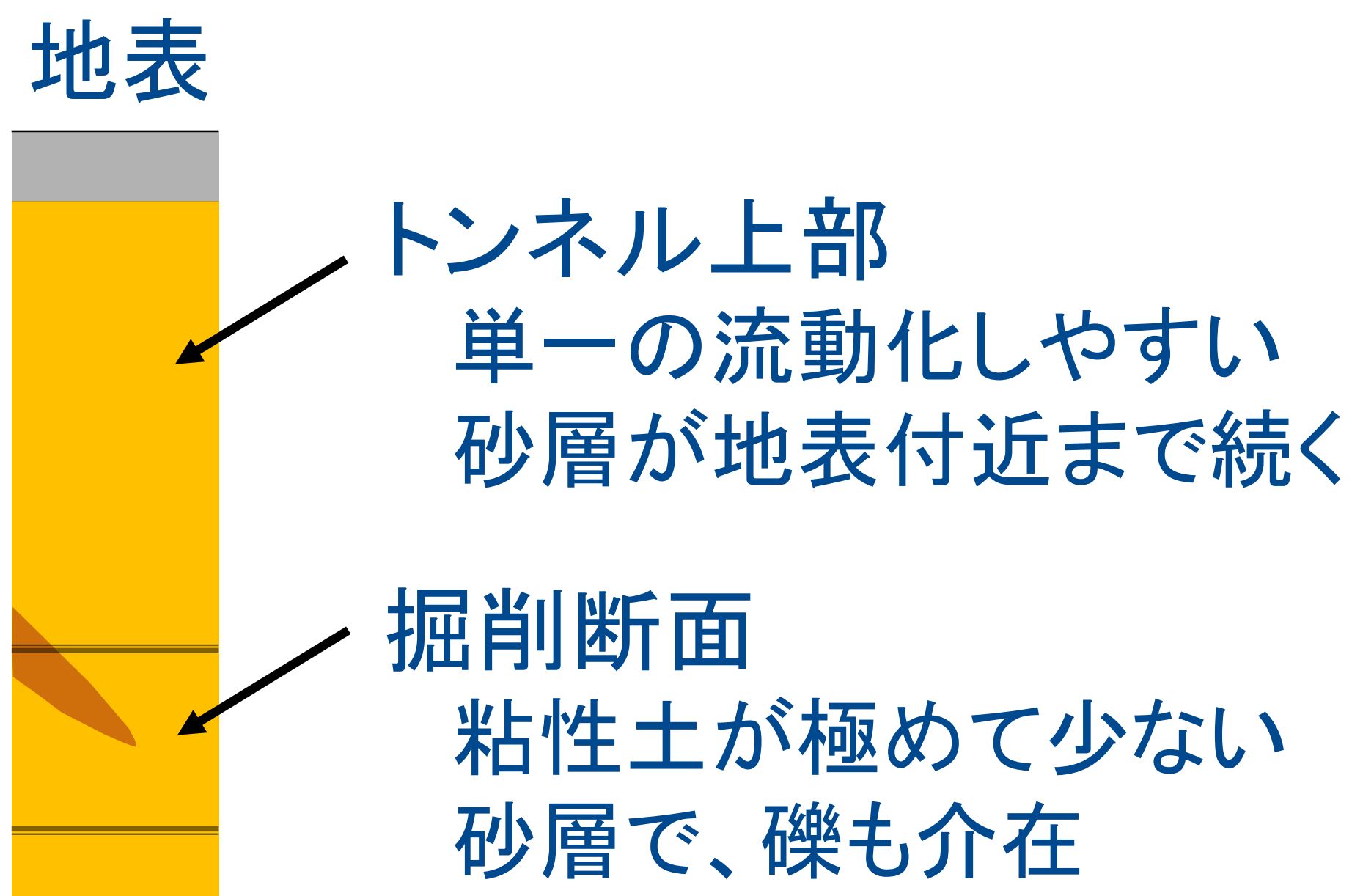


※東百合丘①の2022.3～5は  
機器不良のため欠測

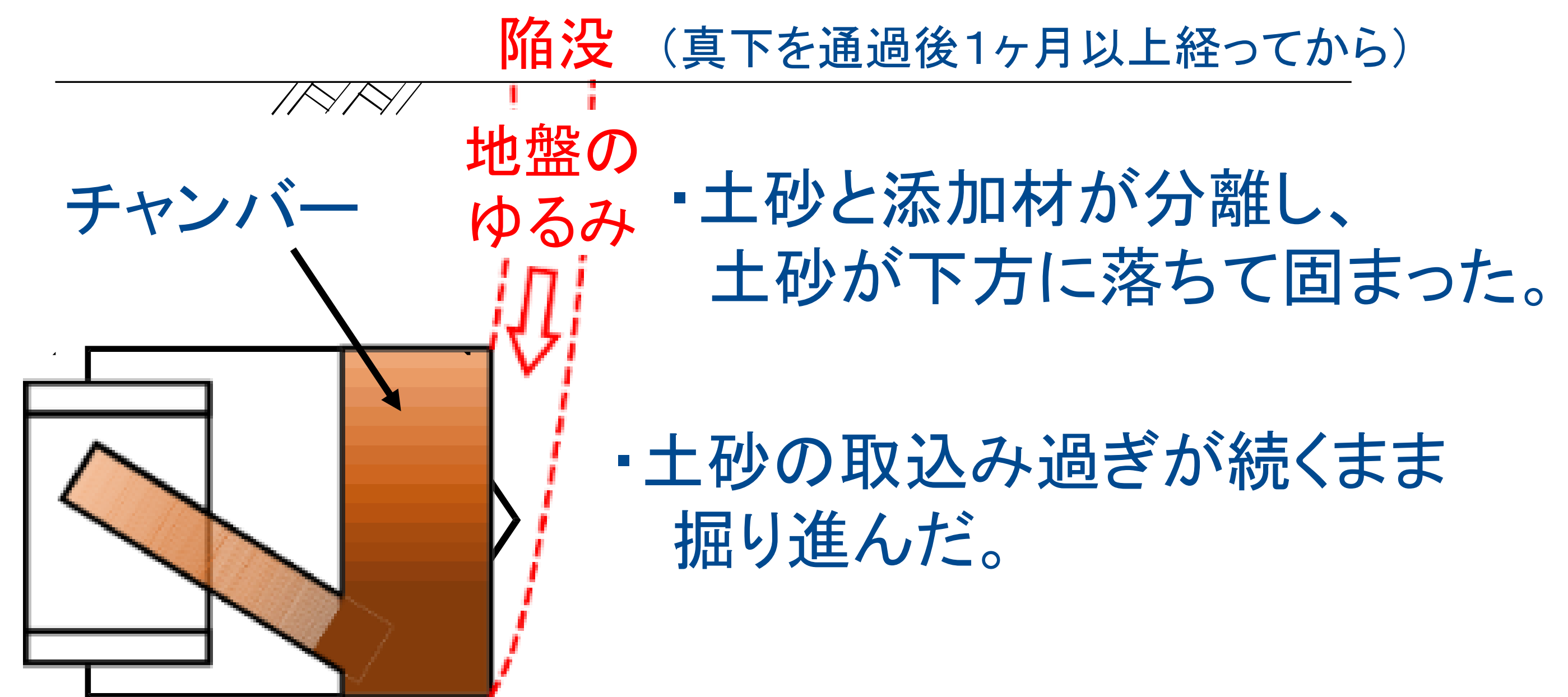
東京外かく環状道路（以下、「東京外環」という）の地表面の陥没事故について

- ・令和2年10月に東京外環のシールドトンネル工事で起きた地表面の陥没事故の原因として、東京外環全線の中でも「特殊な地盤」での「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



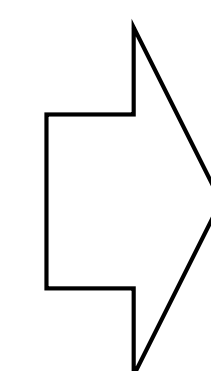
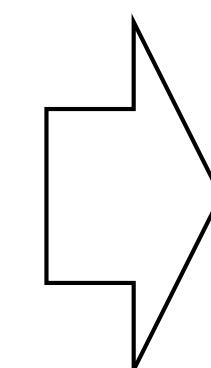
※東京外環トンネル施工等検討委員会 有識者委員会 報告書（令和3年3月）を基に、JR東海が作成

## ○中央新幹線の工事における対応

### 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。

土砂の取込み過ぎが続くまま掘り進んだ。



### 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

- ③ 取込み土量の管理

※中央新幹線のルート上には、「特殊な地盤」に当てはまる場所はないと考えています

# ① 泥土圧の管理

シールド掘進では、チャンバー内の泥土に、土圧や水圧に拮抗した適切な泥土圧をかける必要があります、以下の確認が重要となります。

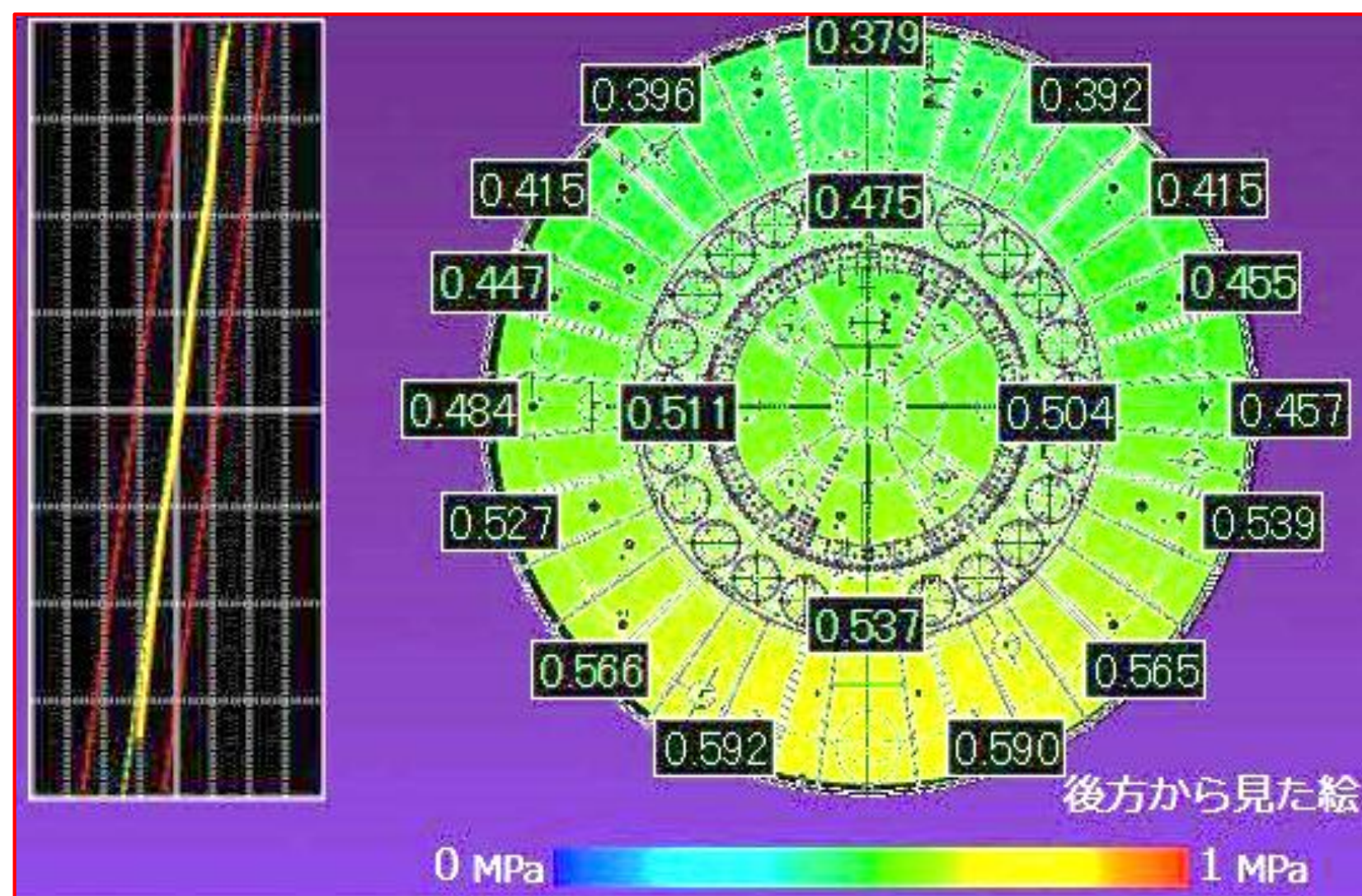
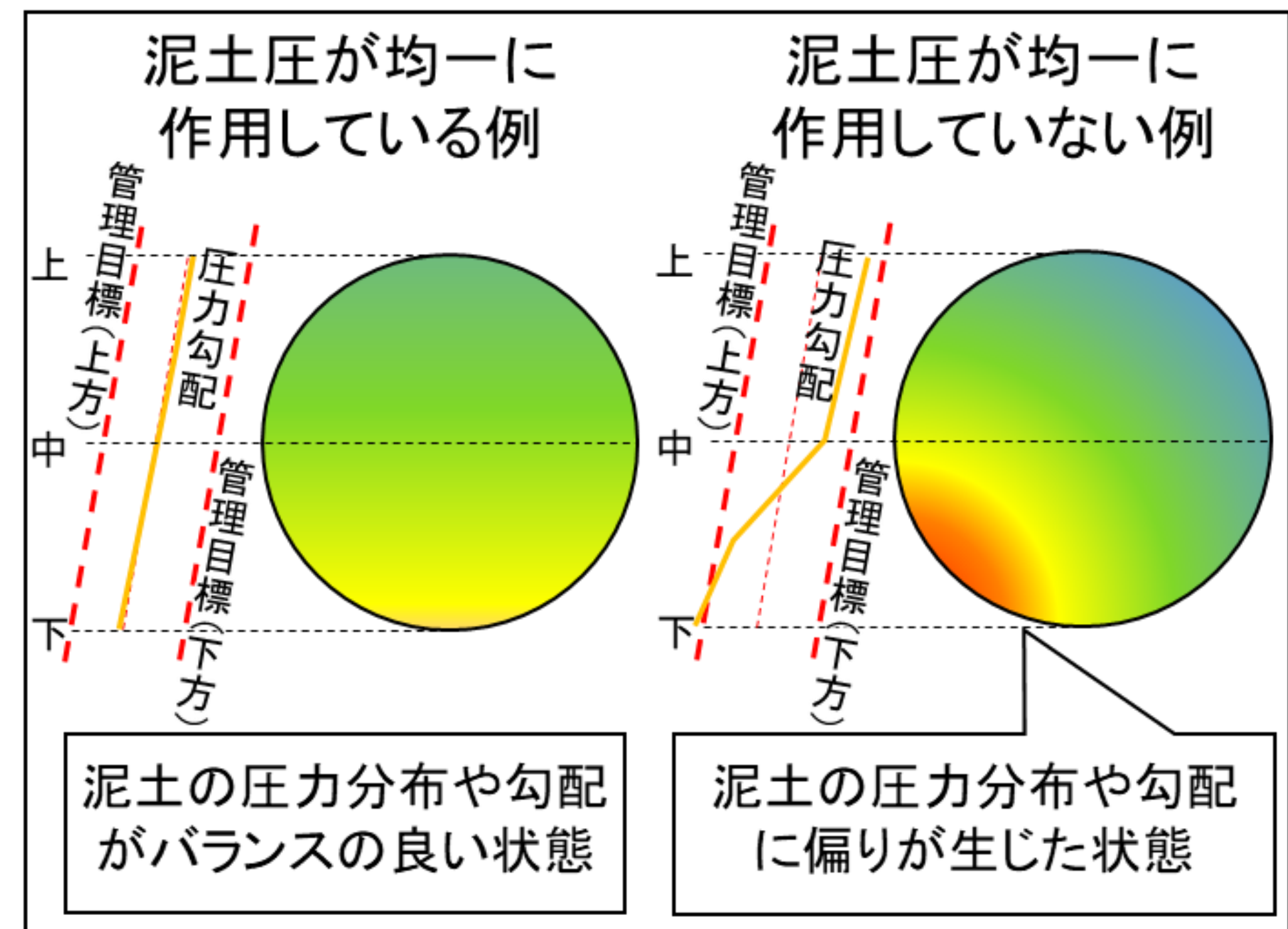
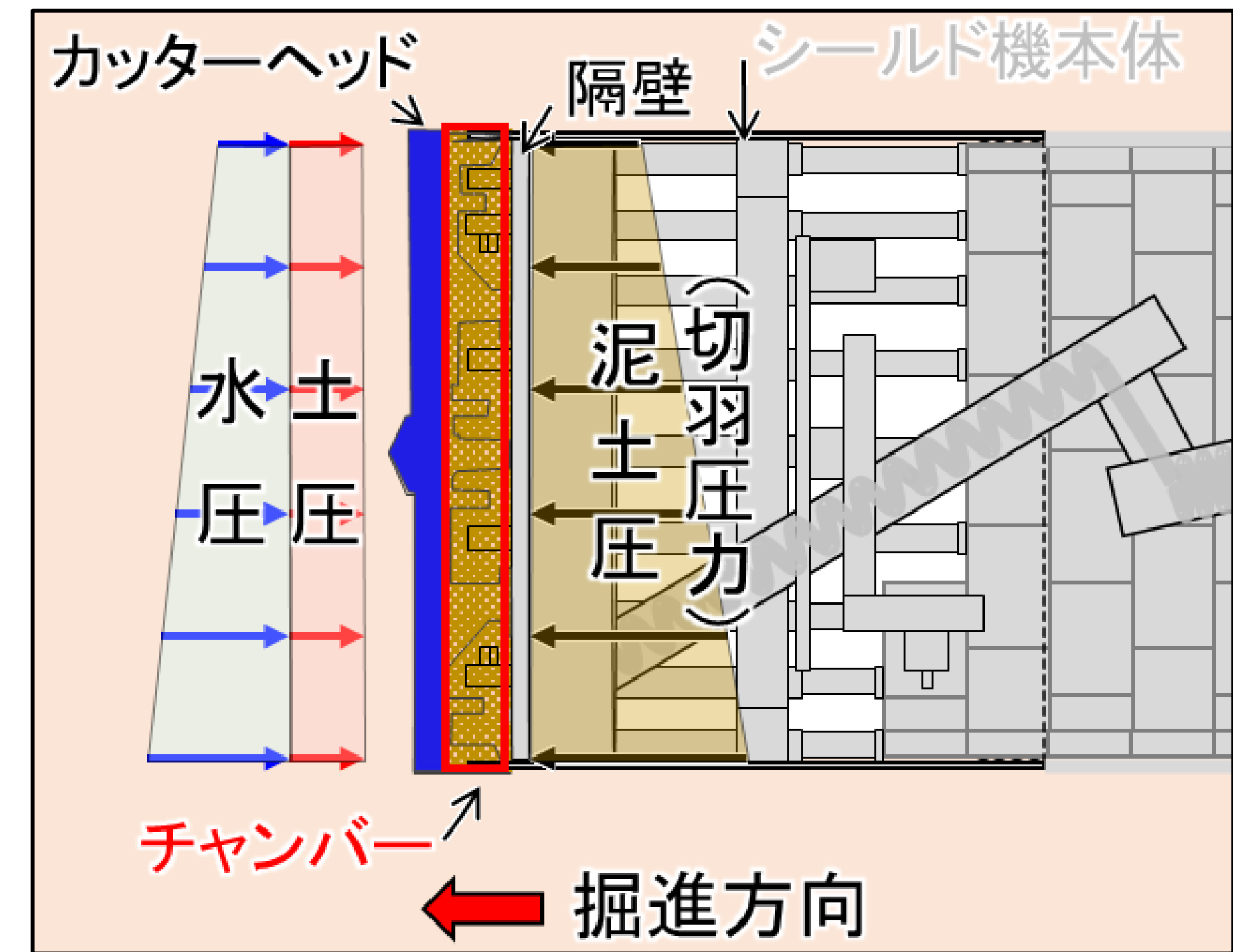
「泥土圧が管理目標値に収まること」

「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」

## ○施工管理状況

- 泥土の圧力分布や勾配をリアルタイムで確認しています。
- 泥土圧が管理目標値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ています。

⇒以上のように、泥土圧を適切に管理しています。



管理モニターの表示状況



管理モニターの確認状況

## ② 泥土の性状の確認

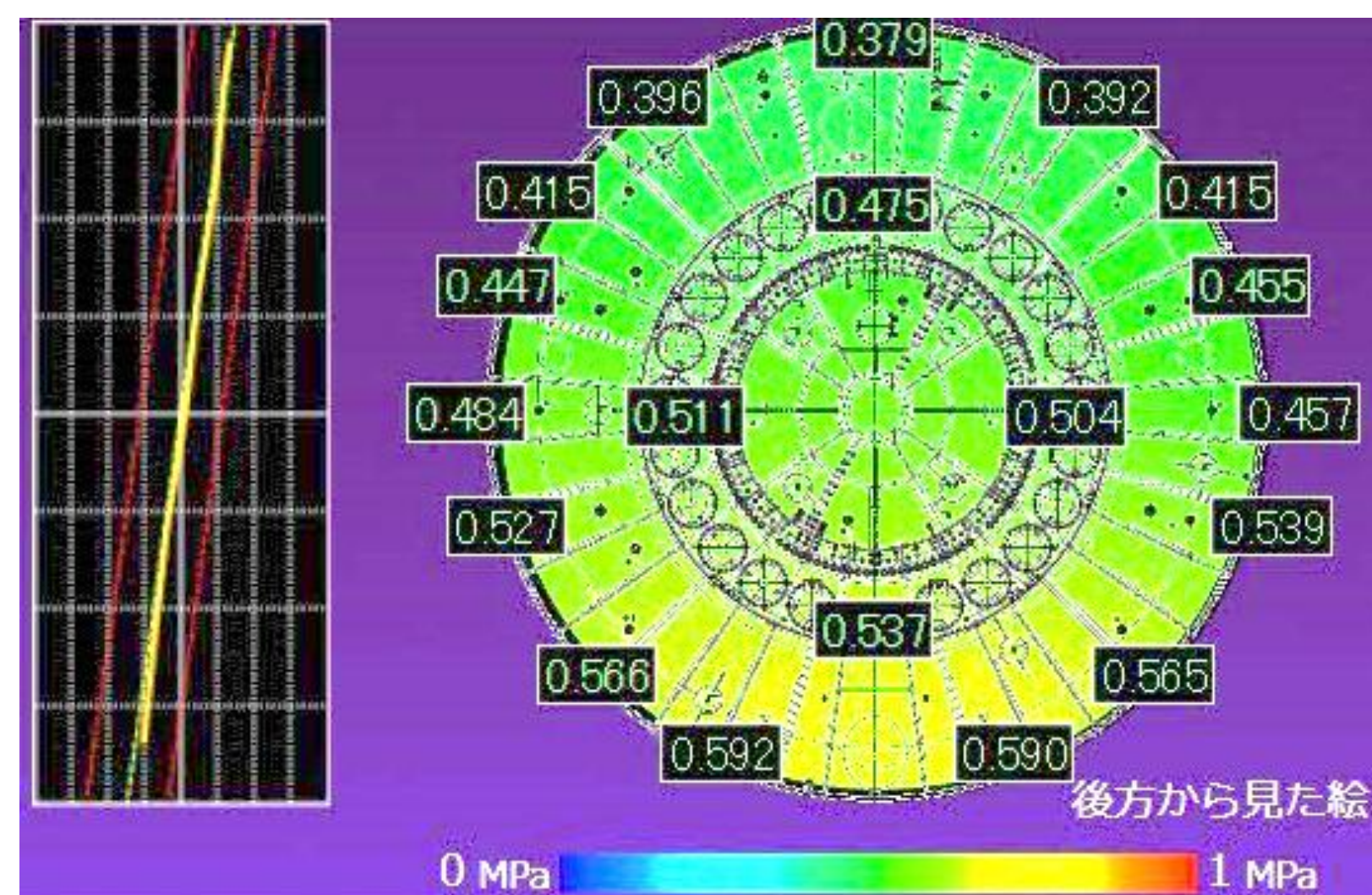
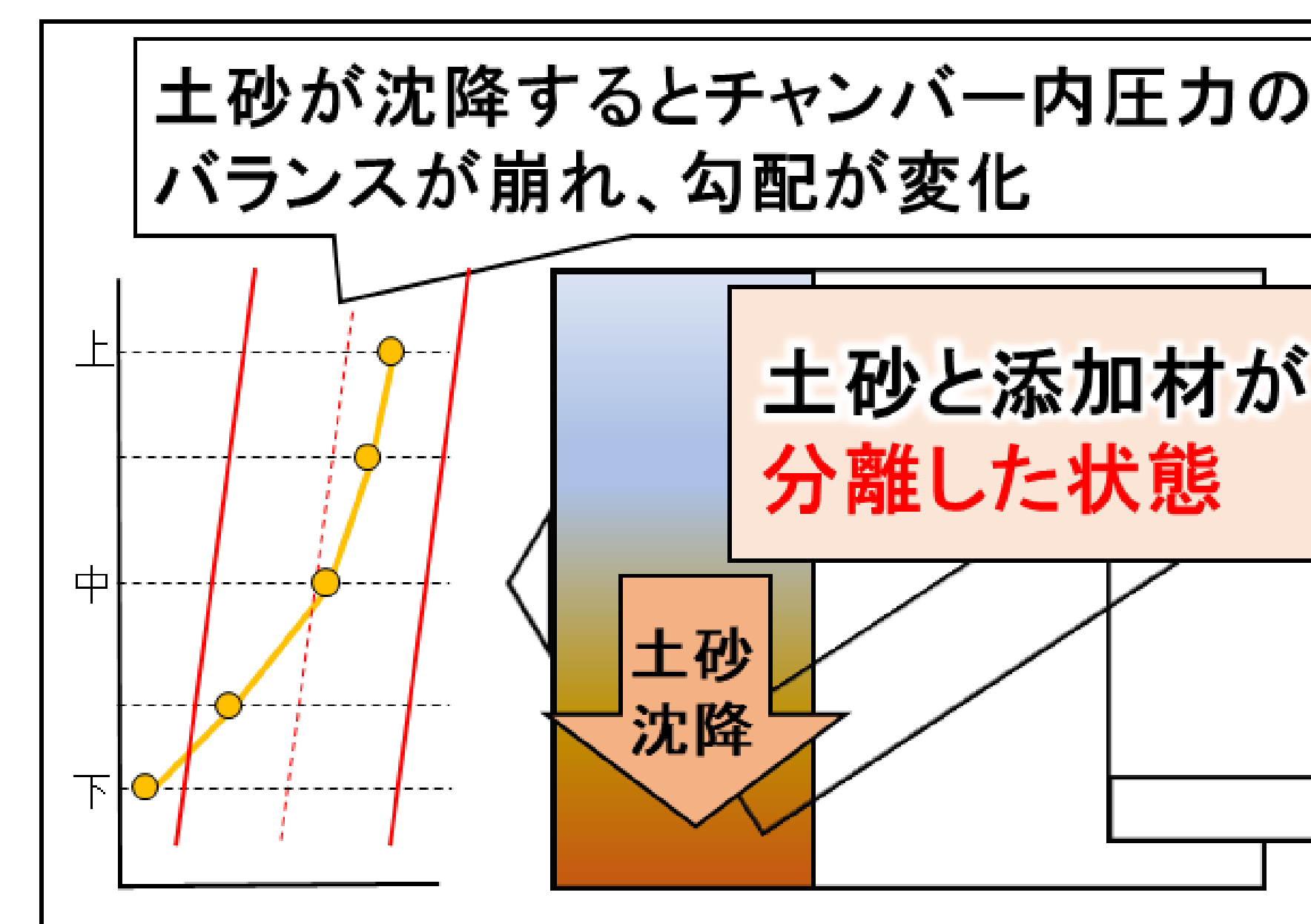
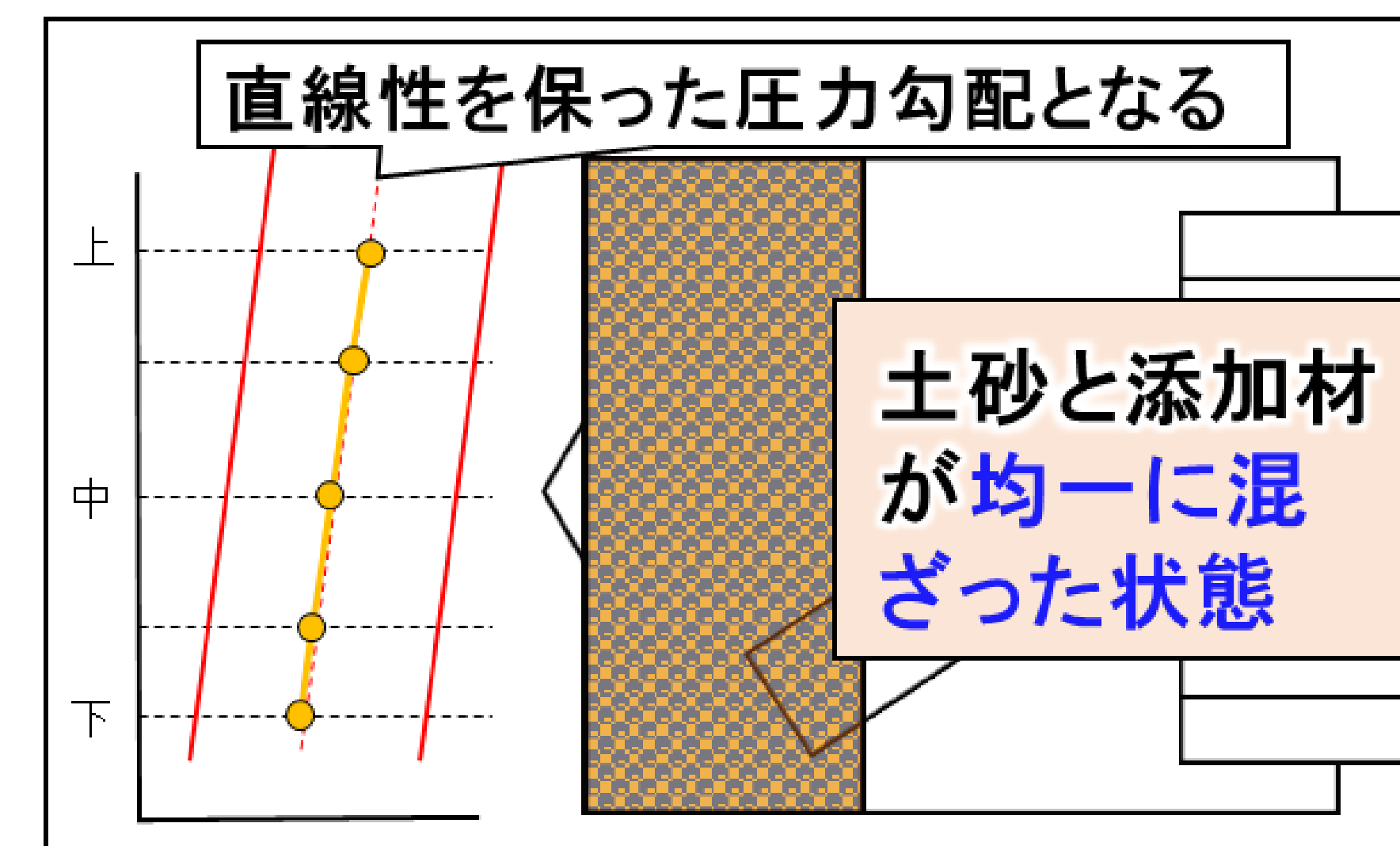
チャンバー内の土砂を分離・沈降させないために塑性流動性を確保する必要があり、以下を確認することが重要となります。

- 「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」

### ○施工管理状況

- ・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ています。
- ・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ています。

⇒以上のように、チャンバー内の泥土の塑性流動性を確保しています。



チャンバー内の泥土の圧力勾配



排出された土砂



外観・触手

### ③ 取込み土量の管理

シールド掘進では、掘り進んだ分に見合った適切な量の土砂を排出できるよう、取込み土量を適切に管理する必要があります。以下を確認することが重要となります。

「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）」

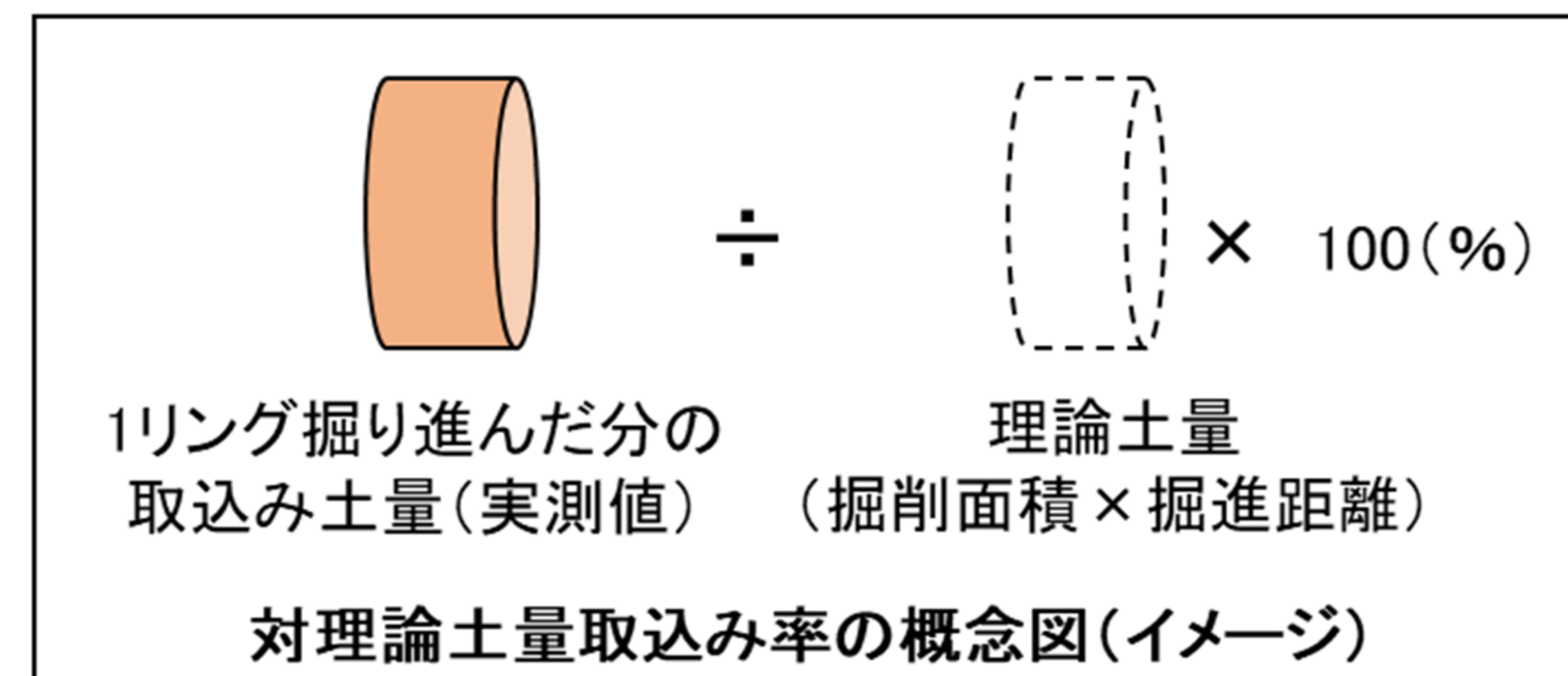
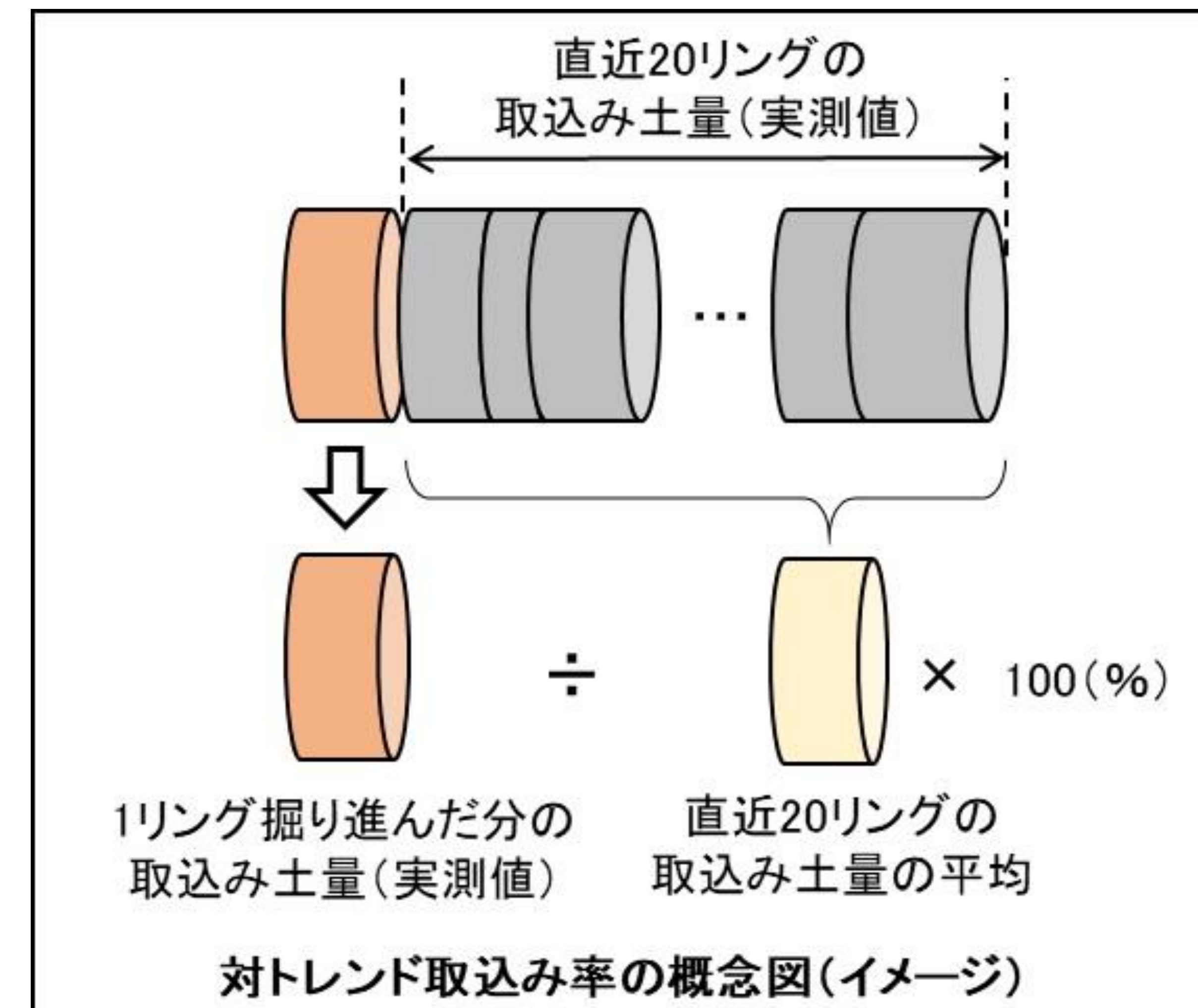
#### ○確認結果

・「対トレンド取込み率」と「対理論土量取込み率」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。

一次管理値：100±7.5%

二次管理値：100±15%

⇒以上より、取込み土量を適切に管理しています。



※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

## 〈中央新幹線計画に関する公表資料等〉

<https://company.jr-central.co.jp/chuoshinkansen/>



## 〈都市部シールドトンネル工事 工事に関するお知らせ（進捗状況等）〉

[https://company.jr-central.co.jp/chuoshinkansen/urban\\_shield-tunnel/progress/](https://company.jr-central.co.jp/chuoshinkansen/urban_shield-tunnel/progress/)



## 〈都市部シールドトンネル工事 説明会資料〉

[https://company.jr-central.co.jp/chuoshinkansen/urban\\_shield-tunnel/description/](https://company.jr-central.co.jp/chuoshinkansen/urban_shield-tunnel/description/)



## 〈超電導リニア体験乗車HP〉

<https://linear.jr-central.co.jp/>



## 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 （梶ヶ谷工区）

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

## 施工者 （東百合丘工区）

中央新幹線第一首都圏トンネル新設（東百合丘工区）ほか工事共同企業体工事事務所

構成員：西松建設、五洋建設

住所：神奈川県川崎市麻生区東百合丘3-5-1

【24時間工事情報受付ダイヤル】

電話：0120-711-166

※オペレーターが電話をお取次ぎします。折り返し、工事担当者よりご連絡差し上げます。

## 〈井戸や地下室をお持ちの方へ〉

シールド掘進時の参考とさせていただきたいため、当工区の計画路線周辺（トンネル端部から約40m範囲）にお住まいの方で、井戸（埋め戻した井戸も含む）や地下室をお持ちの方は、上記事業者の連絡先までお知らせください

ご不明な点がございましたら、お気軽にお問い合わせください。