

リニア中央新幹線

中央新幹線第一首都圏トンネル新設(小野路工区)

調査掘進での確認結果に関する説明会



2025年6月13日(金) 18:30～ 於: バイオエネルギーセンター
6月14日(土) 14:00～ 於: バイオエネルギーセンター

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(小野路工区)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(小野路工区)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
 - (3) 調査掘進中の事象とその対応
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(小野路工区)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
 - (3) 調査掘進中の事象とその対応
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



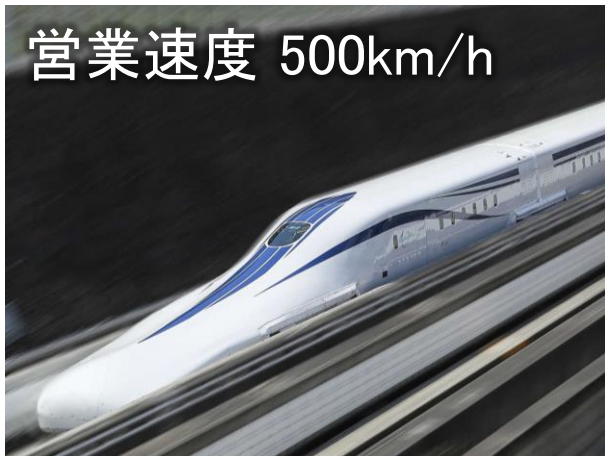
○目的：大動脈の二重系化

- ・開業後60年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

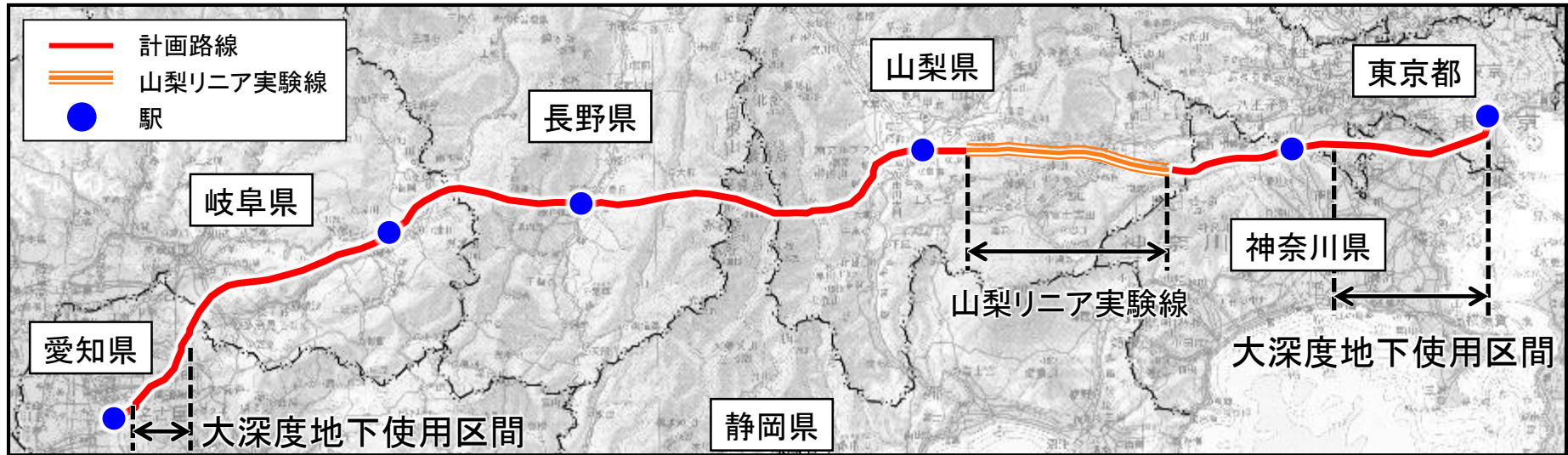
○効果：日本経済の活性化

- ・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)

営業速度 500km/h



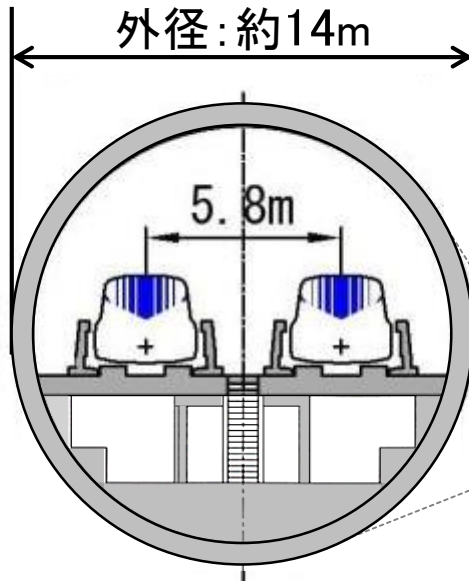
中央新幹線品川・名古屋間の工事



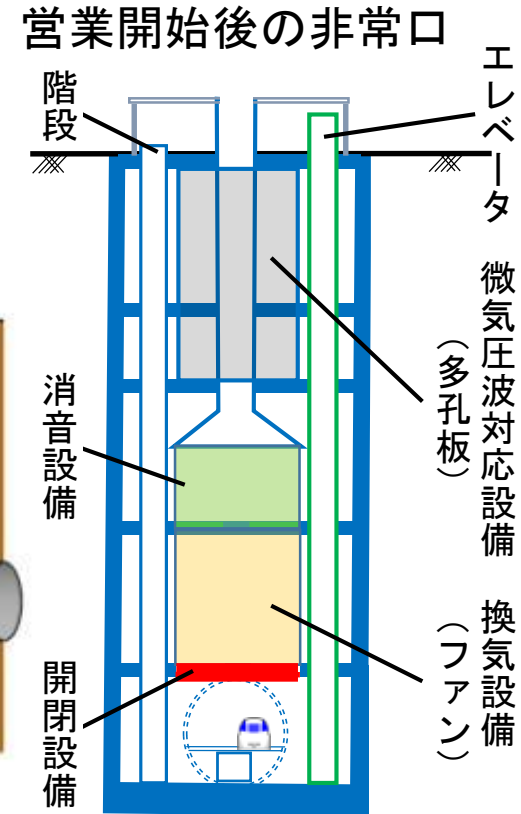
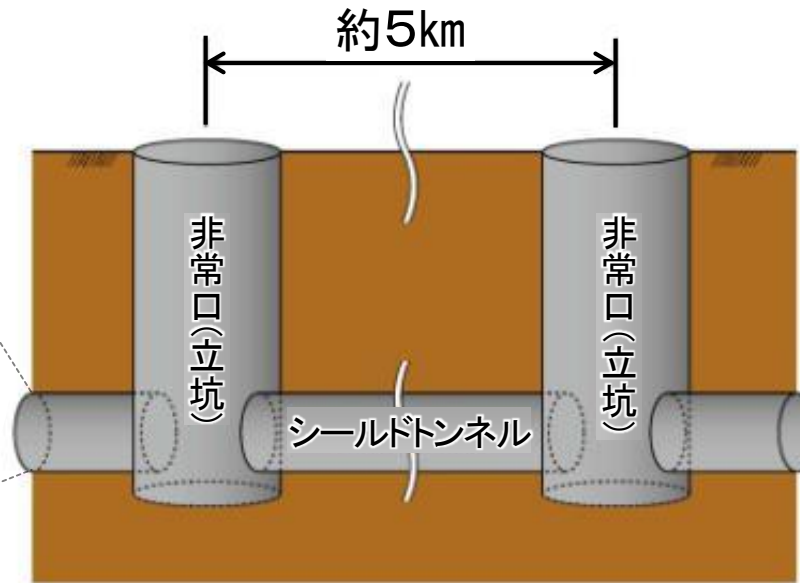
- 平成26 (2014)年10月、国土交通大臣から工事实施計画の認可
- 平成30 (2018) 年10月、国土交通大臣から大深度地下使用の認可
 - ・ 東京都、神奈川県、愛知県内の高度に市街化された地域では、土地所有者等による通常の利用が行われていない地下にトンネルを掘って路線を築く計画
- 令和3(2021)年1月、東京都町田市小野路町にシールドトンネルを掘り始める地点となる小野路非常口が完成
- 令和5(2023)年7月、小野路非常口から調査掘進を開始
- 令和7(2025)年4月、調査掘進の範囲における掘削が完了

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)



- 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（立坑も円筒の形）
- 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

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(小野路工区)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
 - (3) 調査掘進中の事象とその対応
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



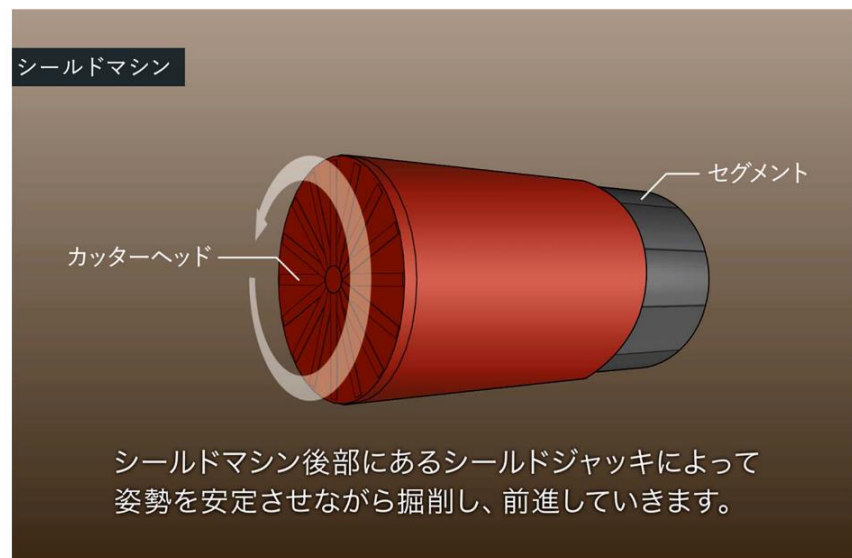
シールドトンネル工事の手順 2



シールドトンネル工事の手順 3

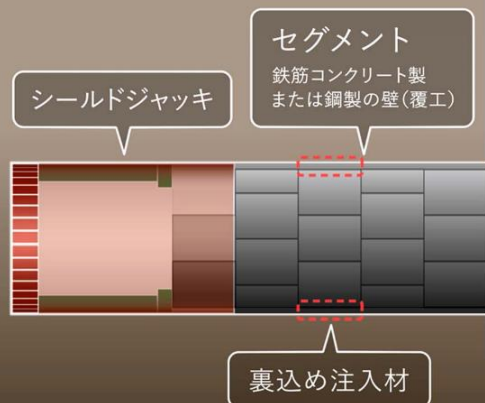


シールドトンネル工事の手順 4



シールドトンネル工事の手順 5

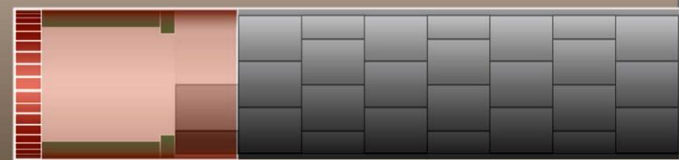
セグメントの組立



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



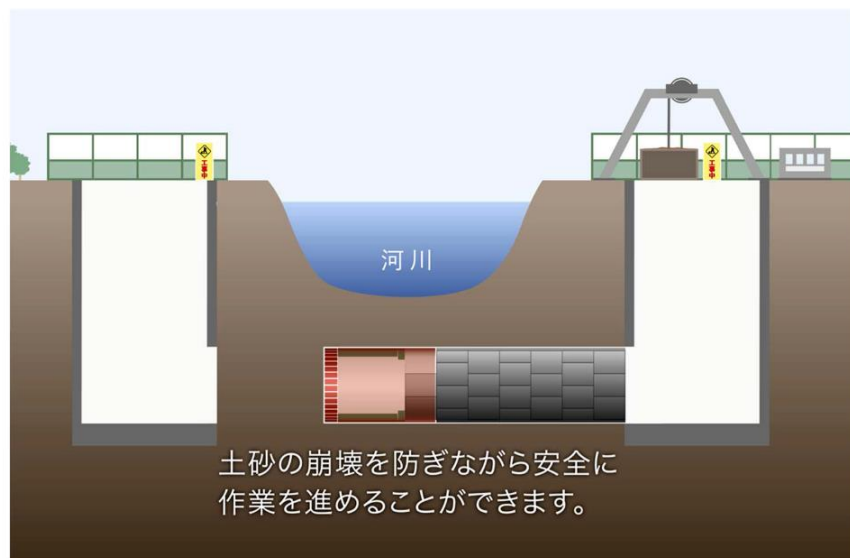
シールドジャッキを縮めてまたセグメントを組む。
これを繰り返しおこない、トンネルを作っていきます。

シールドトンネル工事の手順 7



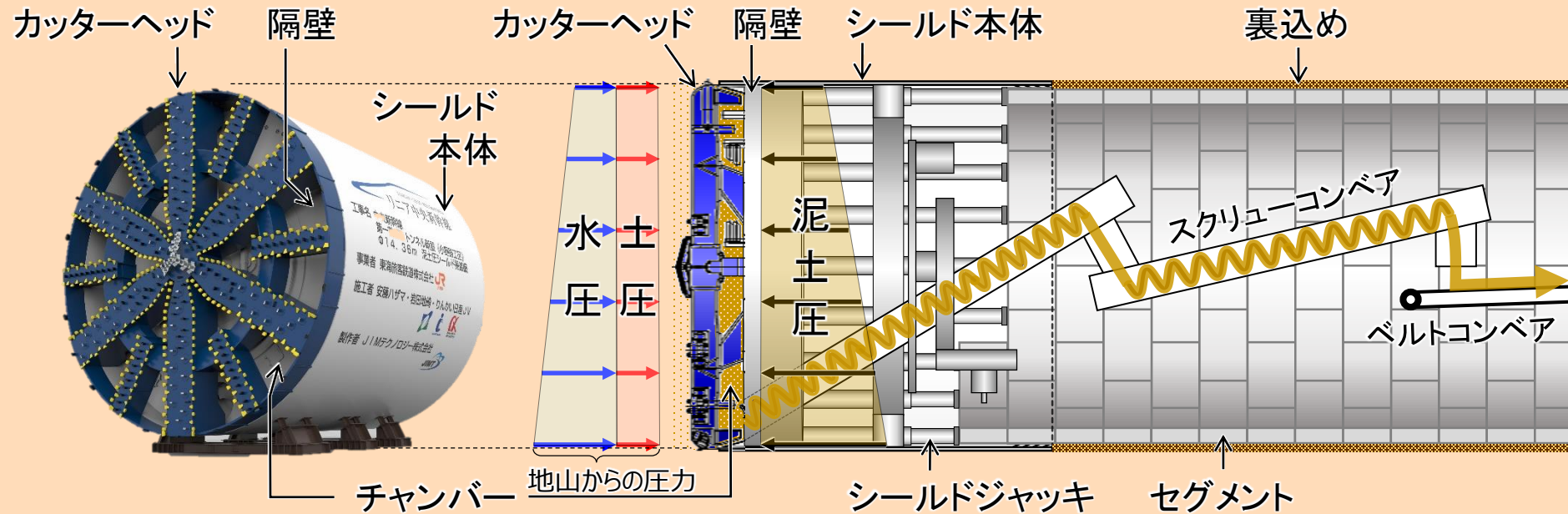
「シールド工法」は、掘削した部分をセグメントで固めながらトンネルを造っていくことができるため

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。

小野路工区で用いる泥土圧シールドによる掘り方



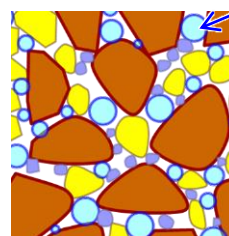
(削った土砂を取り込む、カッターヘッドと隔壁との間に挟まれた部屋)

- 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)

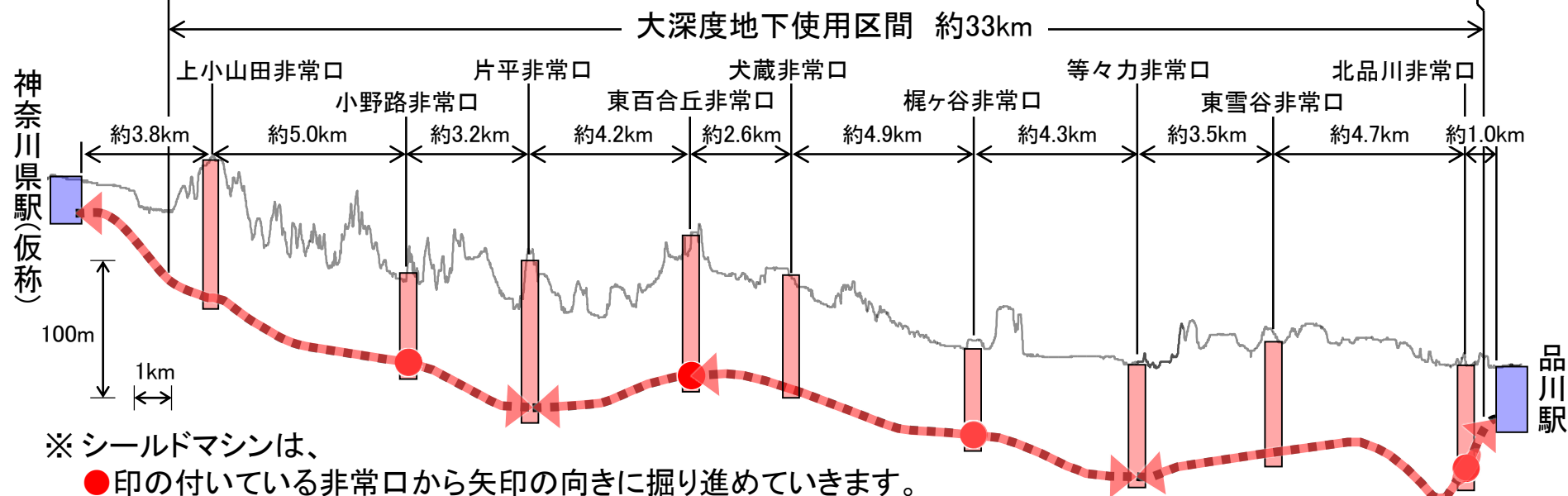
中程度の粒(砂など)

粗い粒(礫など)

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(小野路工区)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
 - (3) 調査掘進中の事象とその対応
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



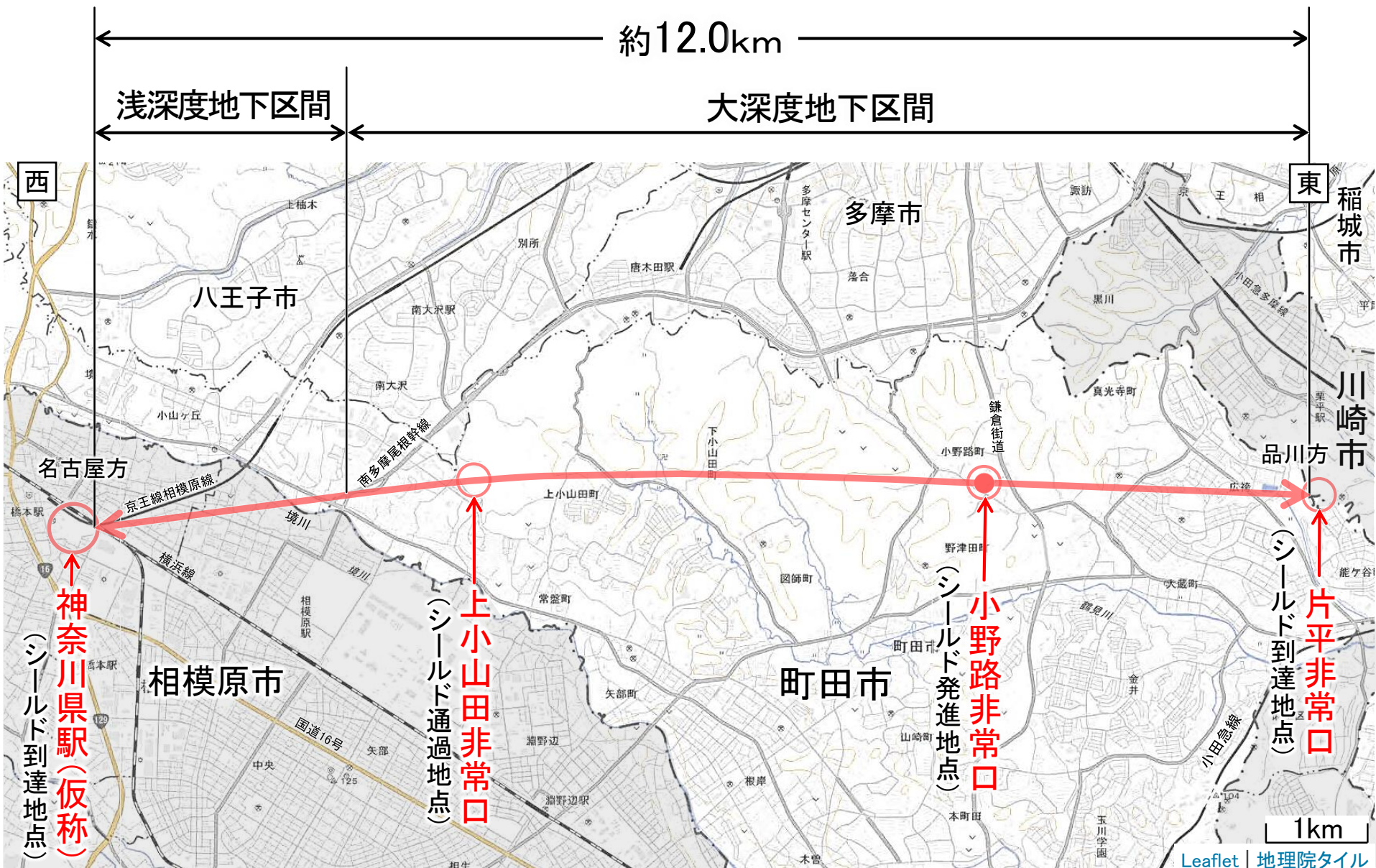
小野路工区

東百合丘
工区

梶ヶ谷工区

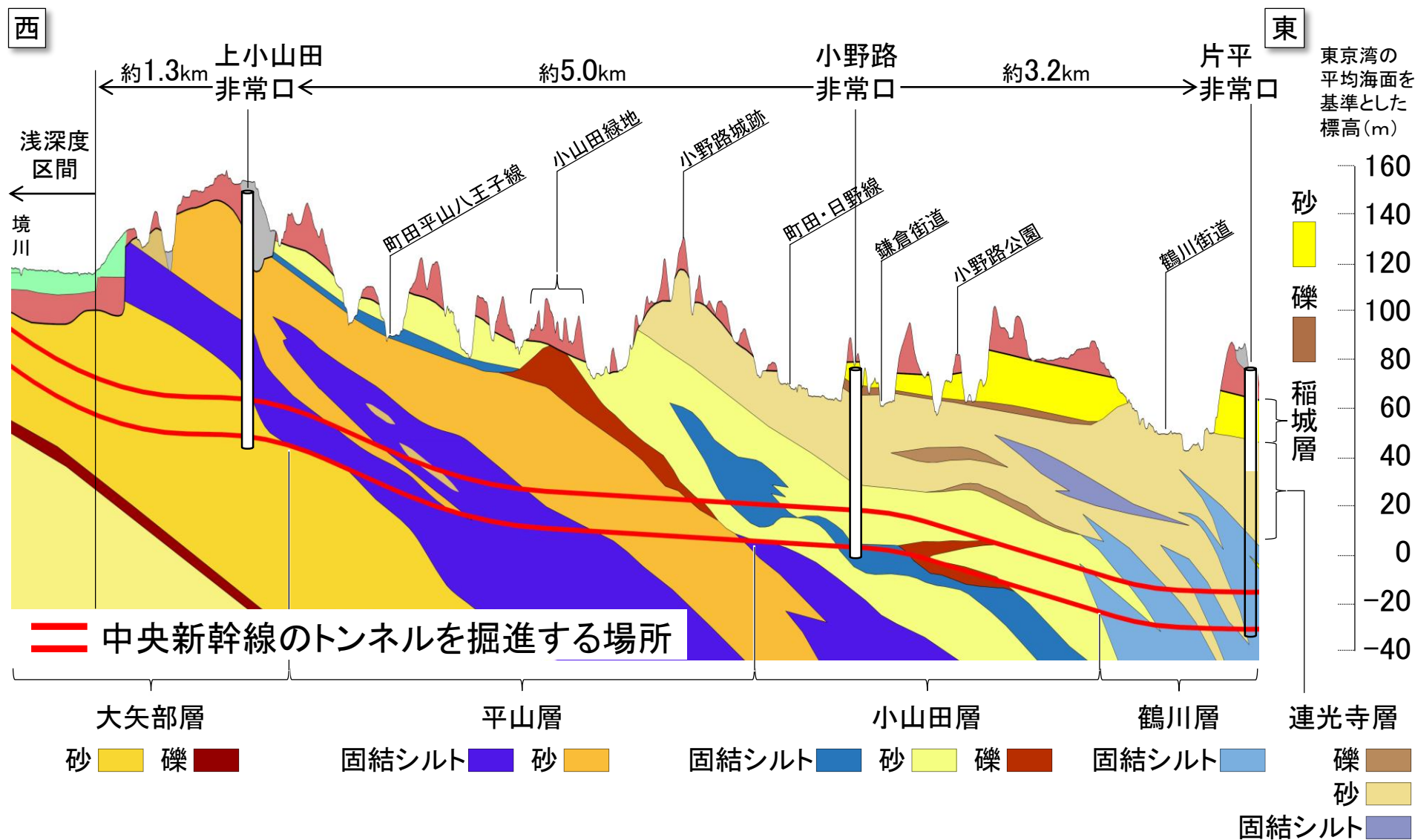
北品川工区

第一首都圏トンネル(小野路工区) 位置図



- ・小野路非常口から、まずは上小山田非常口までを掘進予定

第一首都圏トンネル(小野路工区) 縦断面図



- ・上総層群の大矢部層、平山層、小山田層、鶴川層、連光寺層の互層地盤を掘進します。

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(小野路工区)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
 - (3) 調査掘進中の事象とその対応
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

- 本格的な掘進に取り掛かる前に、シールド機を実際に動かし、工事の安全対策と周辺環境への影響を確認する「**調査掘進**」を実施し、以下の項目を確認しました。

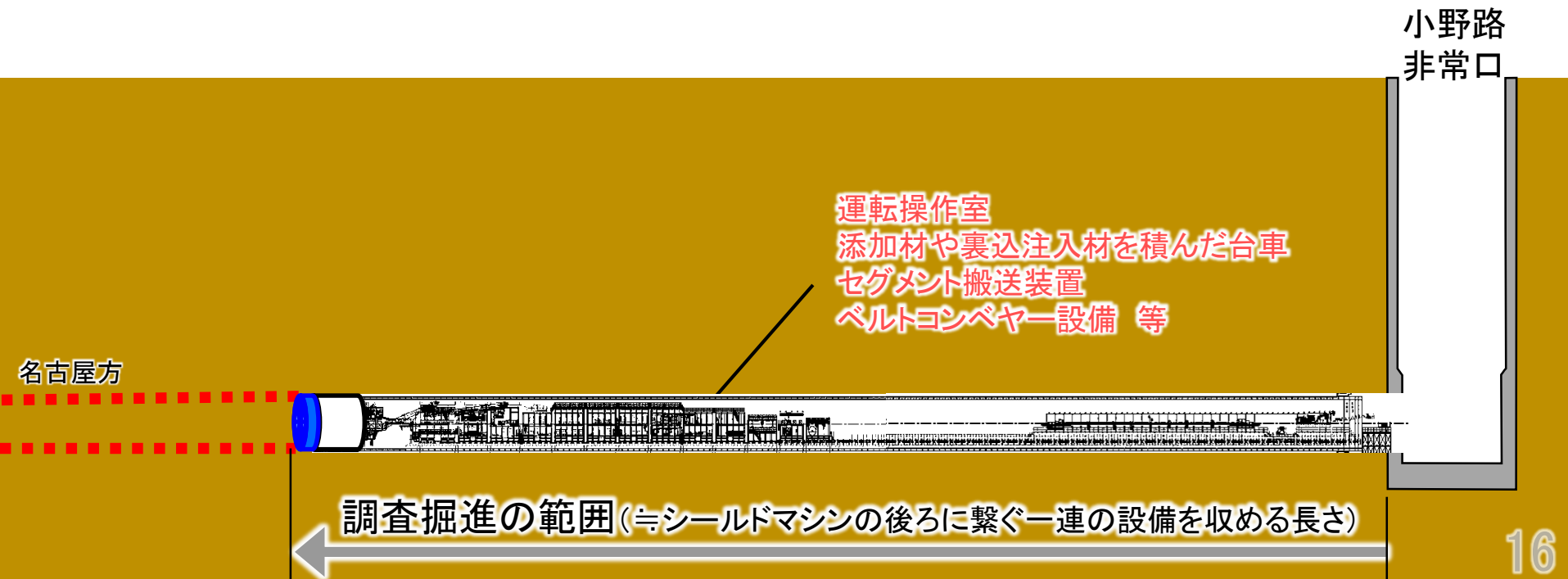
(1) 周辺への影響を確認

- 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) 施工管理を適切に行えるかを確認

- 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

- なお、調査掘進は、専門家へ相談の上、ご助言をいただきながら実施しています。



調査掘進の範囲



- ・ 周辺への影響、施工管理の各項目を把握、確認しながら、小野路非常口から名古屋方に向けて約321mを掘進しました。

調査掘進完了後のトンネル内の状況



小野路工区のトンネル内の状況(2025年4月17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(小野路工区)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**
 - (3) 調査掘進中の事象とその対応
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

調査掘進における確認項目

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

施工管理を適切に行えるかを確認

- 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

- 地表面変位の計測地点
- 振動・騒音の計測地点
- 地下水位の計測地点



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小野路ヤードの中に測量点を設置し、各点の高さ(標高)を計測して、地表面の変位量を確認する。



水準測量の様子



測量点

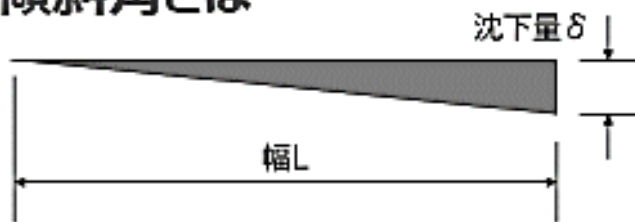
②傾斜角

- ・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する。

1/1000rad※を目安に管理する。

※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



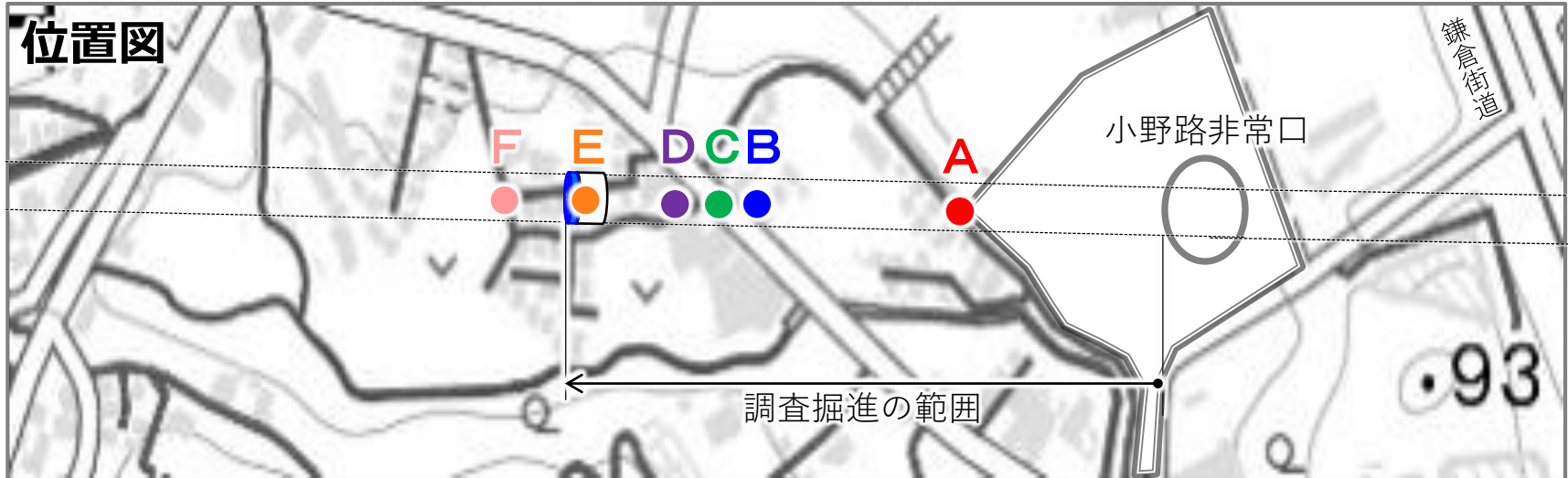
傾斜角と機能的障害程度の関係 小規模建築物設計指針(2008年 日本建築学会)一部抜粋

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

I) 水準測量による確認結果

いずれの測量点においても、変位は±3mm程度に収まっており、沈下や隆起が続く傾向も見られませんでした。



地表面変位の推移

単位 (mm)

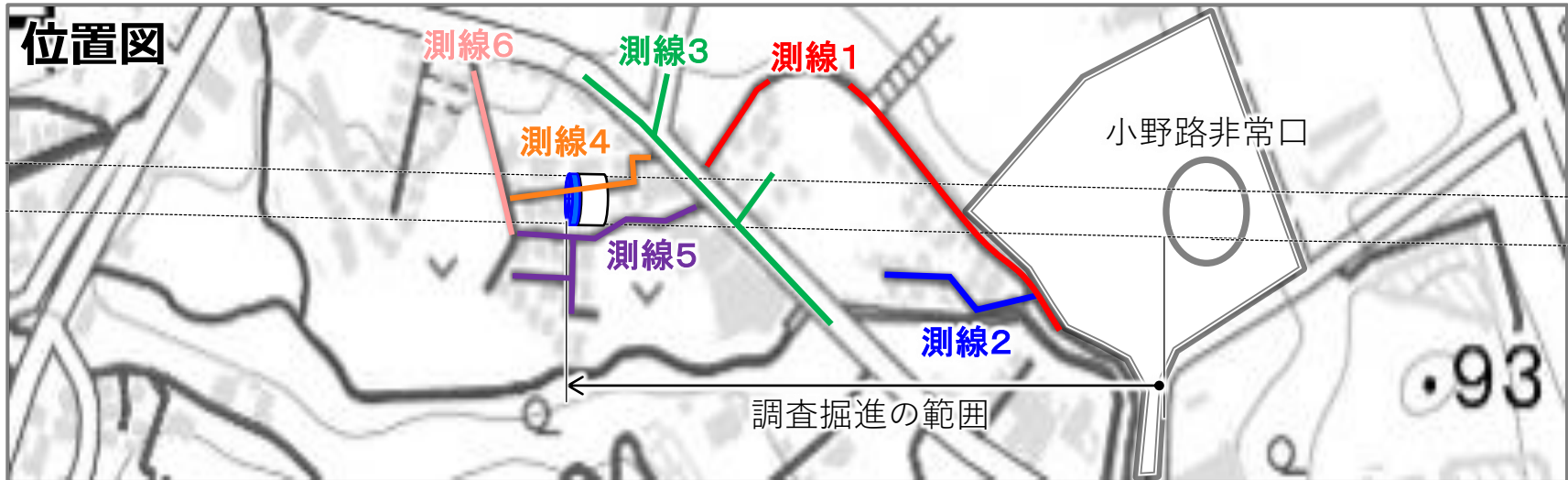
	通過後 40m	通過後 30m	通過後 20m	通過後 10m	直上	通過前 10m	通過前 20m	通過前 30m	通過前 40m
A	-1	-1	+2	±0	+2	-1	+1	±0	±0
B	-1	-2	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
C	+1	+1	+1	+2	+1	+1	+1	±0	+1
D	±0	±0	±0	-1	±0	±0	-1	±0	+1
E					-2	-3	-3	-3	-3
F								±0	±0

注) この表の値は、各測量点からシールドマシンが十分に離れている時に測定した地表面の高さ(標高)との差を表している。

①地表面変位の計測

Ⅱ)傾斜角による確認結果

いずれの測線においても、目安として設定した管理値の $1/1000\text{rad}$ を超える変位はなく、傾斜角が増え続けるような傾向も見られませんでした。



測線No.	傾斜角	目安値
測線 1	0～0.3 / 1000rad	1/1000rad
測線 2	0～0.3 / 1000rad	
測線 3	0～0.6 / 1000rad	
測線 4	0～0.3 / 1000rad	
測線 5	0～0.5 / 1000rad	
測線 6	0～0.3 / 1000rad	

傾斜角(δ/L)のイメージ



※ $1/1000\text{rad}$ とは、間隔10mの二つの間に10mmの高低差が生じている状態に相当します。

注) この表に示した傾斜角の値は、測量していた期間中における傾斜角の最小値と最大値を表している。

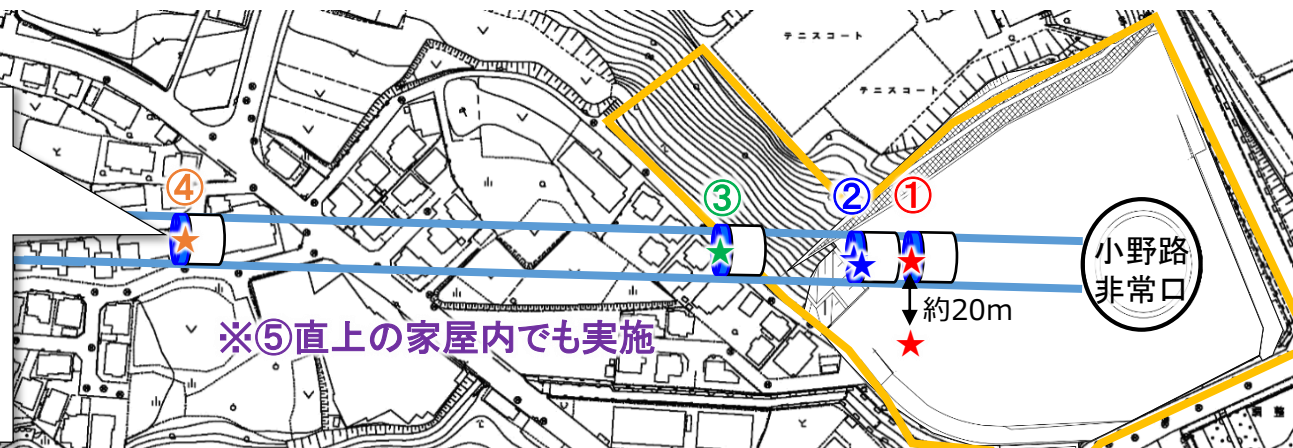
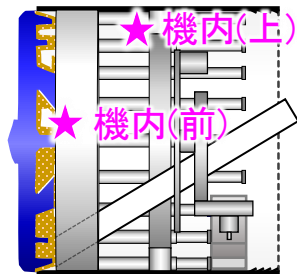
②振動・騒音の計測

◆ 振動・騒音の確認結果

地上での振動・騒音の計測値はともに掘進停止時と掘進中でほとんど変わらず、掘進による影響は確認されませんでした。また、シールド機内で発生する振動は、地中を伝わって地上に達するまでの間に減衰していることを確認しました。

位置図

シールド機内の計測位置



※⑤直上の家屋内でも実施

		⑤		④		③		②※1				①			
		直上家屋内		直上		直上		基礎杭		直上		約20m離れ		直上	
		停止中	掘進中	停止中	掘進中	停止中	掘進中	停止中	掘進中	停止中	掘進中	停止中	掘進中	停止中	掘進中
振動レベル L ₁₀ (dB)	地上	34	34	33	35	28	28	27	34	28	33	25 未満	25 未満	25 未満	25 未満
	機内 (前)※2		49		46		46		49		49		46		46
	機内 (上)※2		61		60		55		59		59		53		53
騒音レベル L _{A5} (dB)		地上	44	43	59	58	68	65			67	68		62	61

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

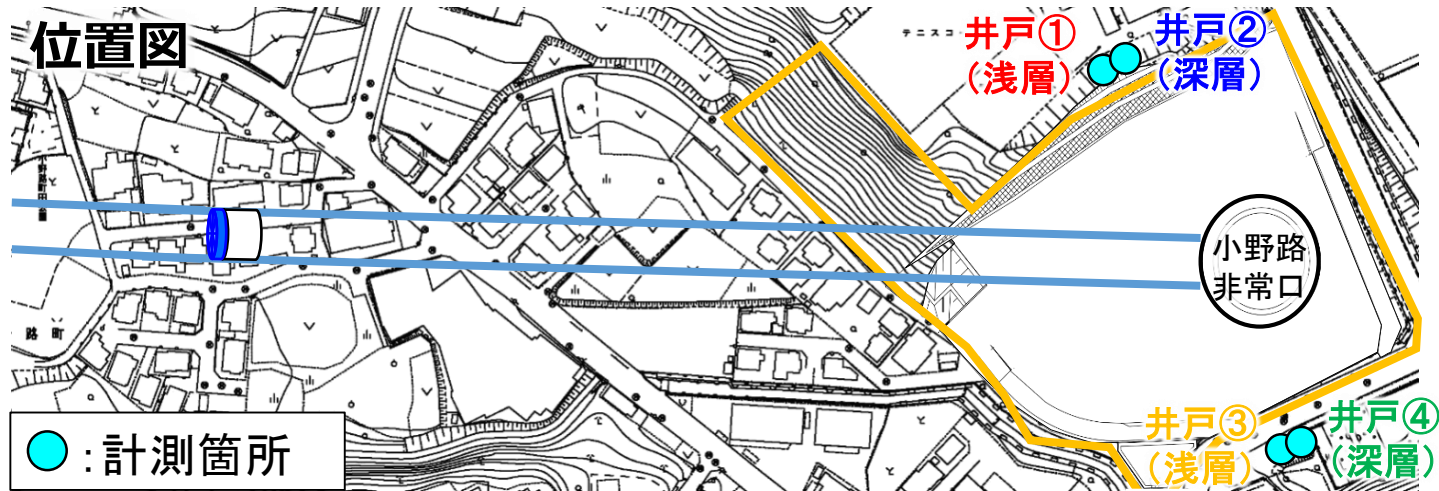
※1測点②における地上の振動（掘進中）は地上設備等の振動を拾っている可能性が考えられる

※2振動の加速度を計測した値を基に振動レベルに換算した値

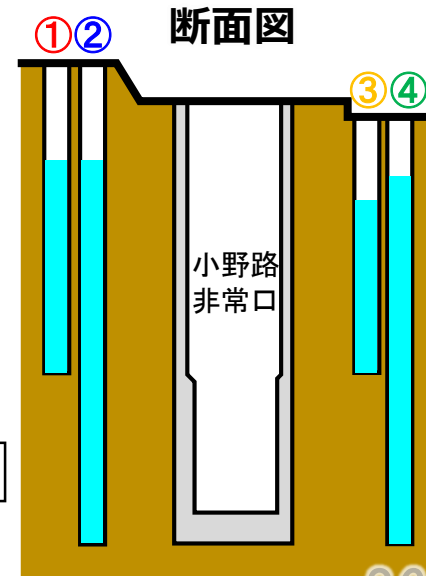
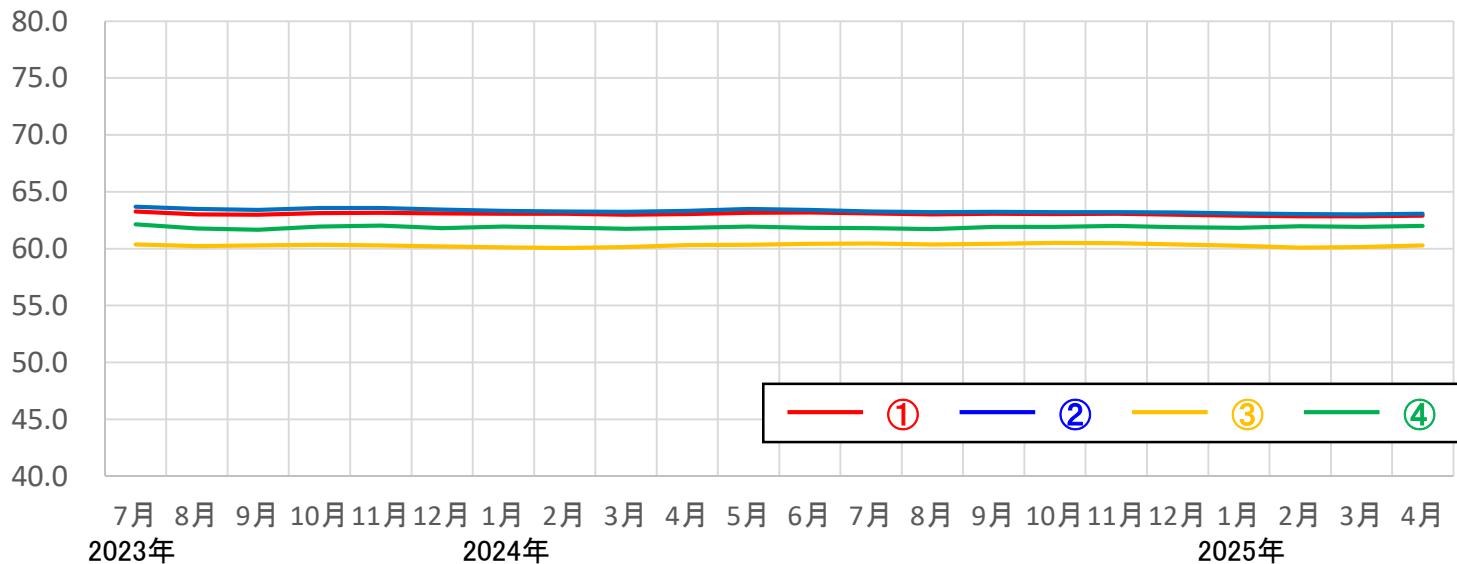
③地下水位の計測

◆確認結果

- ・ 浅層、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。



水位 m(T.P.) 地下水位(月平均)【2023年7月～2025年4月】



調査掘進における確認項目

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

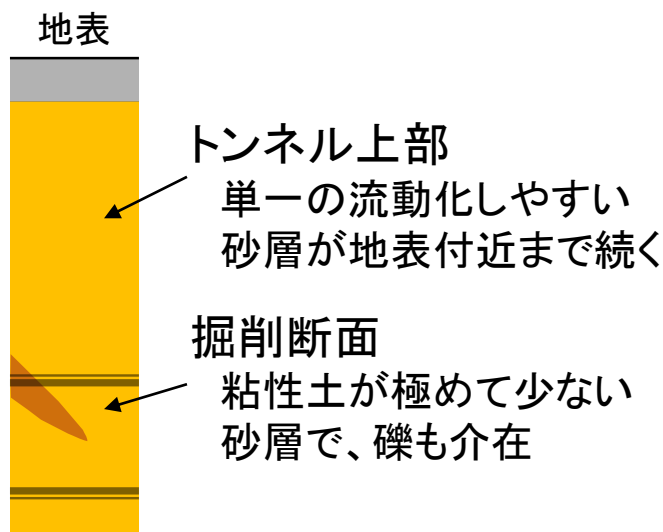
施工管理を適切に行えるかを確認

- 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

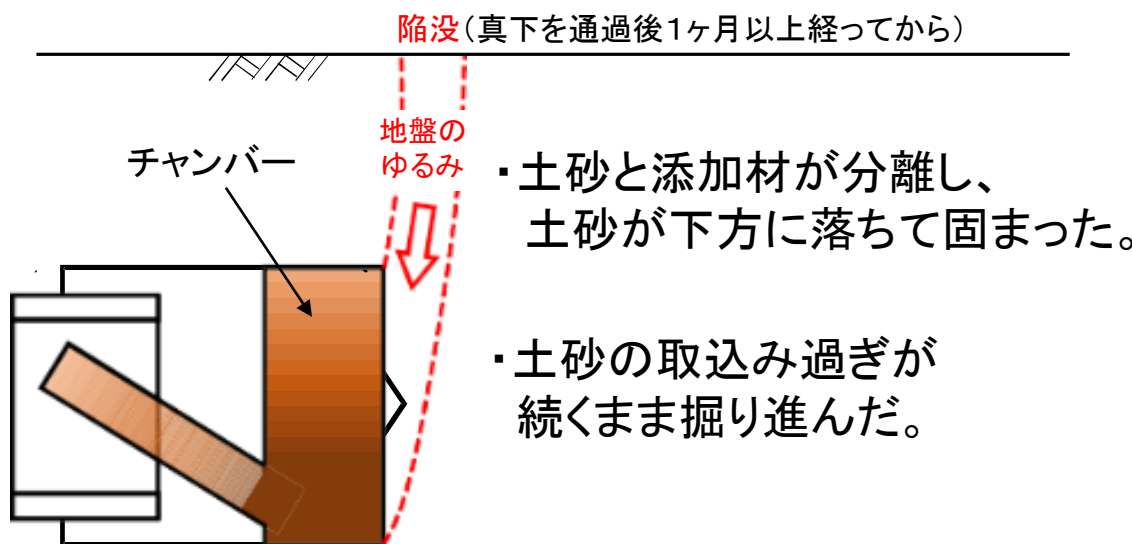
【参考】東京外環の地表面の陥没事故について

- ・2020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

- 中央新幹線においては、東京外環道のシールドトンネル工事で「施工に課題があった」ことにより事故が発生したこと、また、それを受けて国が策定した「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、工事の計画を専門家を交えて改めて確認し、シールド掘進を安全に進めるための施工管理の取組みをとりまとめ、「調査掘進」で実地確認を行った上で、本格的な掘進に進んでいくことにしました。

東京外環における
「課題があった」とされる施工

泥土が土砂と添加材に分離し、
土砂が下方に落ちて固まった。



- ① 泥土圧の管理
- ② 泥土の性状の確認

掘削土砂の取込み過ぎが
続くまま掘り進んだ。



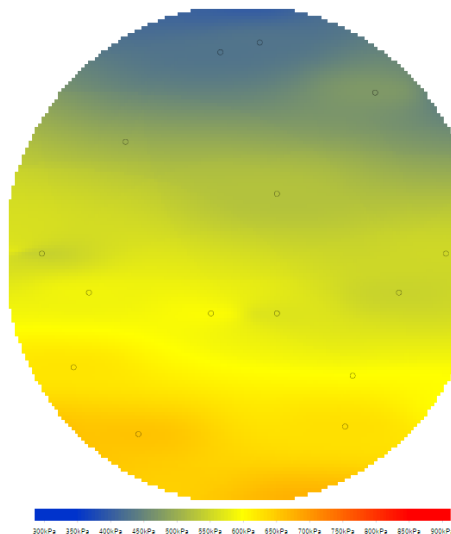
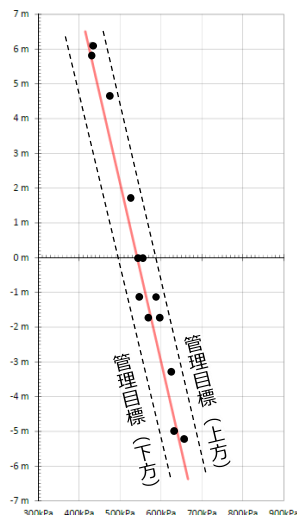
- ③ 取込み土量の管理

①泥土圧の管理

○ 確認結果

- ・ 泥土圧を適切に保持するため、管理モニターを通じてリアルタイムで監視を行い、掘削断面内の上下左右の圧力差等を注視しながら掘進しました。
- ・ 泥土圧が管理目標値内に収まるよう調整しながら、掘削断面内でバランス良く保たれた状態で掘進し続けられることを確認しました。

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「泥土圧が掘削断面内でバランス良く保たれた状態にあること」を確認していきます。



管理モニターの表示



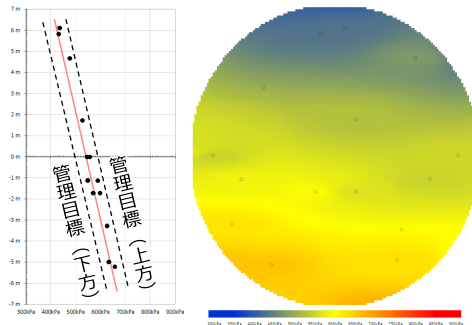
泥土圧の確認状況

②泥土の性状の確認

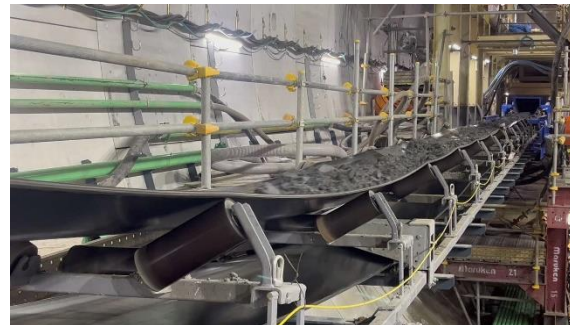
○ 確認結果

- 掘削断面内の上下の圧力状態を監視しながら、チャンバー内の泥土を、掘進中はもとより停止時も材料分離を起こしていない状態に保ちました。
- チャンバー内の泥土を土砂サンプリング装置で採取し、塑性流動性が保たれている状態にあることを直接確認しました。

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を良好な状態に保っていきます。



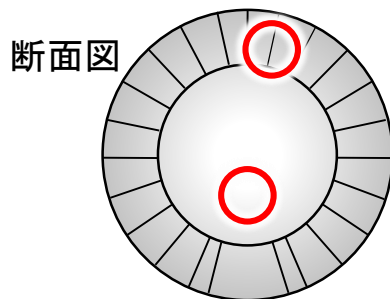
チャンバー内泥土圧の圧力勾配



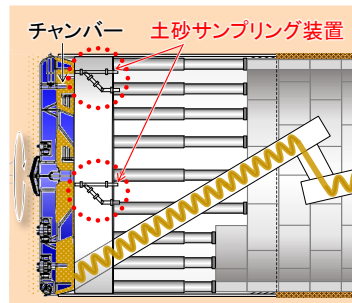
排出された土砂の様子



外観・触手



断面図

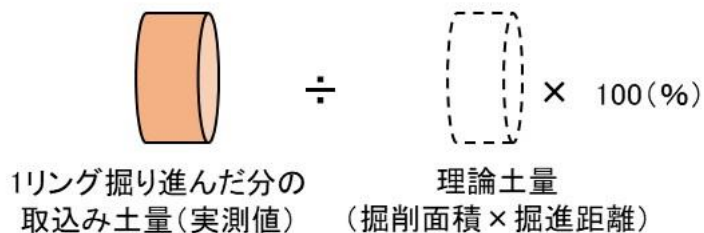


土砂サンプリング装置の設置位置

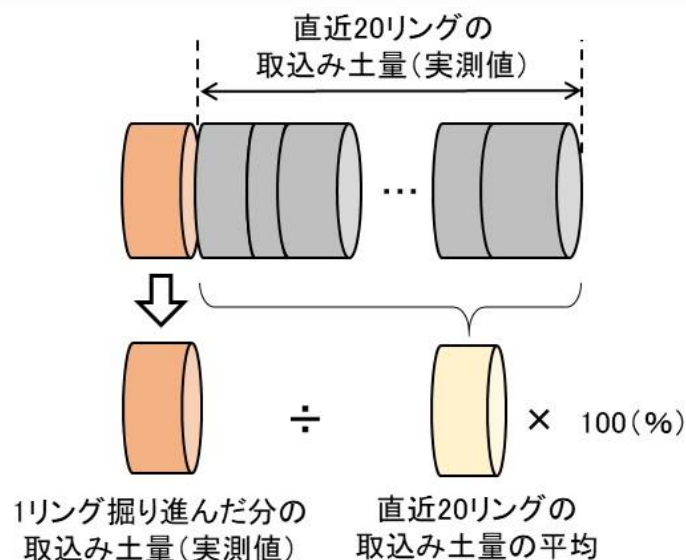


土砂サンプリング装置

③取込み土量の管理



対理論土量取込み率の概念図(イメージ)



対トレンド取込み率の概念図(イメージ)

・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、
「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)」
「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)」
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、「対理論土量取込み率」、「対トレンド取込み率」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: $100 \pm 15\%$

- ・「対理論土量取込み率」および「対トレンド取込み率」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「対理論土量取込み率」と「対トレンド取込み率」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。

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(小野路工区)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
 - (3) 調査掘進中の事象とその対応
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

調査掘進中に発生した事象への対応

◇ 地表面への湧水と気泡の発生事象について

【概要】

- 2024年10月、町田市内のルート沿線の地表面で、湧水、気泡が発生している箇所を一か所確認しました。数日後に湧水、気泡は止まりました。
- 湧水、気泡については、調査の結果、人体や環境に影響を及ぼすようなものではないことを確認しております。また、地表面の変位もございませんでした。

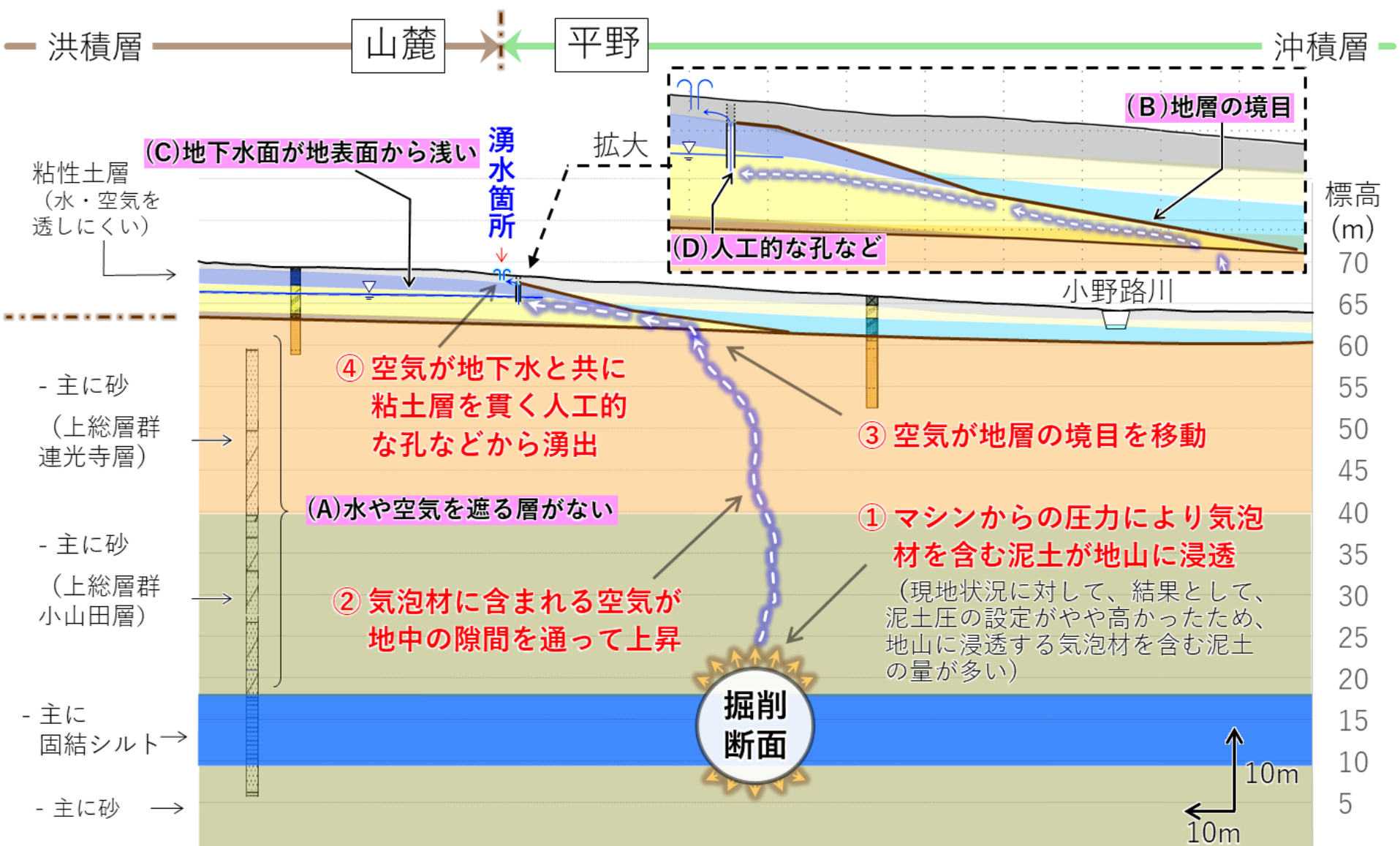
【原因】

- 地形や地質等の現場状況に応じて泥土圧や取込土量を管理し、陥没等を生じさせないという観点からは適切に施工管理していましたが、現場付近は、複数の条件が重なる通常とは異なる現場状況となっており、結果として、シールドマシンの泥土圧の設定がやや高かったことが、地表面での湧水と泡の発生に繋がったと考えています。

【対策とその後】

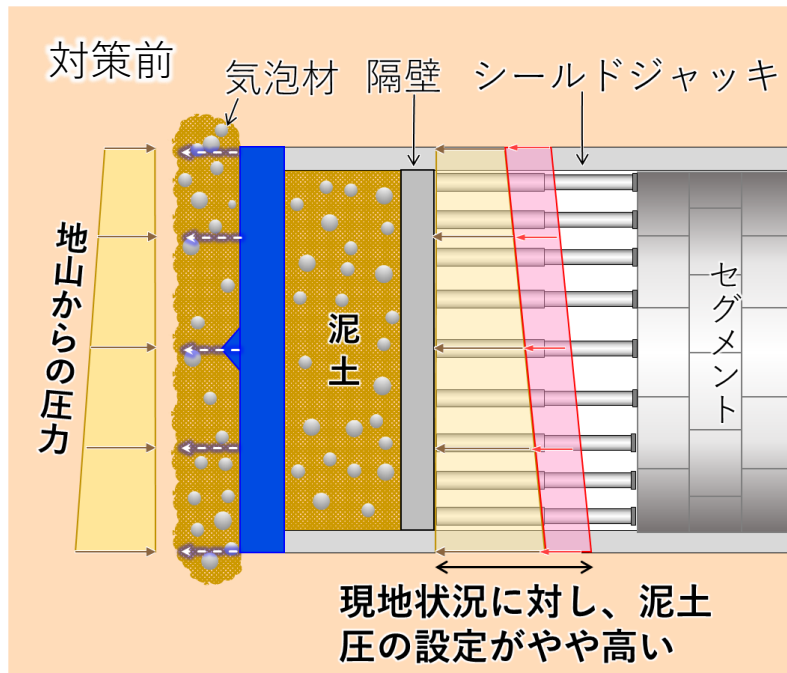
- カッターチャンバーの圧力（泥土圧）を掛け過ぎないように泥土圧の設定を抑えるなどの対策のうえ、掘進したところ、地表面に湧水、気泡を発生させることなく、調査掘進を完了しました。

湧水と泡の発生原因

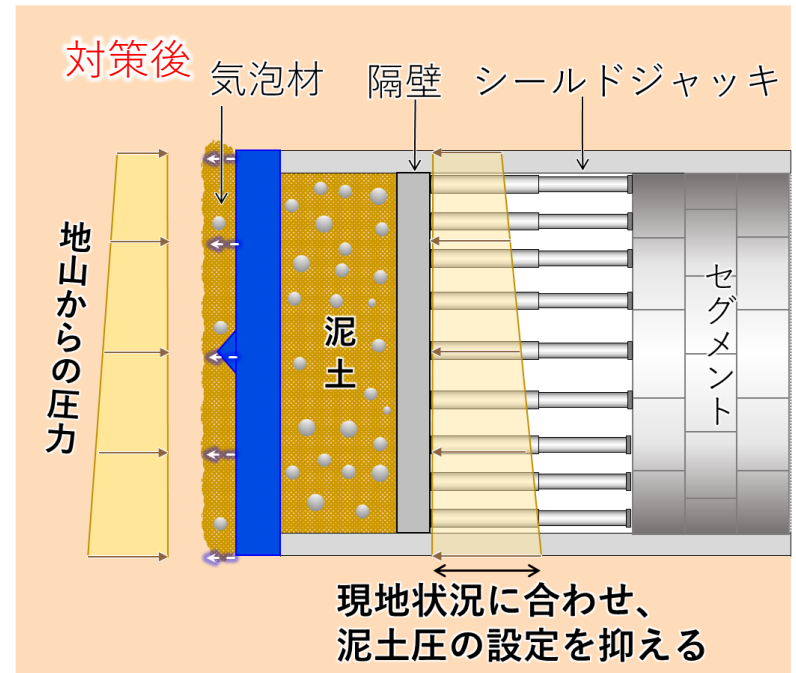


対策（泥土圧の設定の見直し）

今回のように複数の条件が重なる箇所での対策として、掘進する際のシールドマシンの泥土圧の設定をこれまでより抑えることにより、地山に浸透する気泡材を含む泥土の量を減らしました。



現地状況に対し、泥土圧の設定がやや高かったため、地山に浸透する気泡材を含む泥土の量が多い



現地状況にあわせて、泥土圧の設定を抑え、地山に浸透する気泡材を含む泥土の量を減らす

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（小野路工区）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】

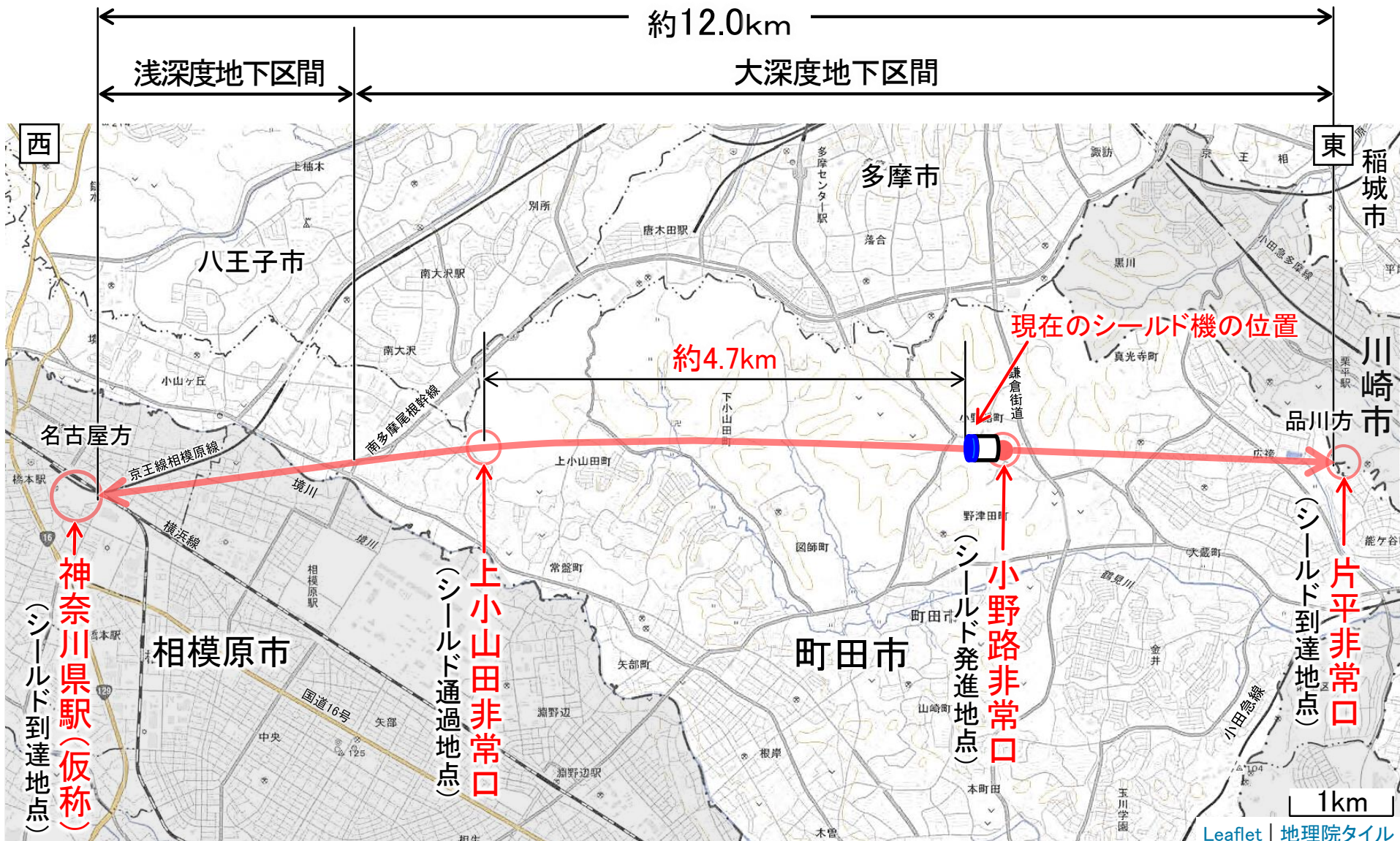
- ・泥土圧、泥土の性状、掘削土の取込み量など、施工管理上の確認結果について
- ・地表面変位、振動・騒音、地下水位など、周辺への影響の確認結果について
- ・調査掘進の途中に地表面1箇所で湧水、気泡が発生したことを踏まえ、その後は対策を実施し、湧水、気泡が発生することなく掘進を行うことができた旨、事務局から説明を行いました。
- ・委員からは、今後の本格的な掘進にあたっても調査掘進と同様に周辺への影響を確認しながら慎重に進めていくよう、助言がありました。

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(小野路工区)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
 - (3) 調査掘進中の事象とその対応
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(小野路工区) 位置図



- ・まずは、現在のシールド機的位置から上小山田非常口までの約4.7kmについて、本格的な掘進を行います。

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本格的な掘進に際しては、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。

その上で、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
- ・ 地下水位計測の実施

③ 工事情報を適時お知らせする取組み

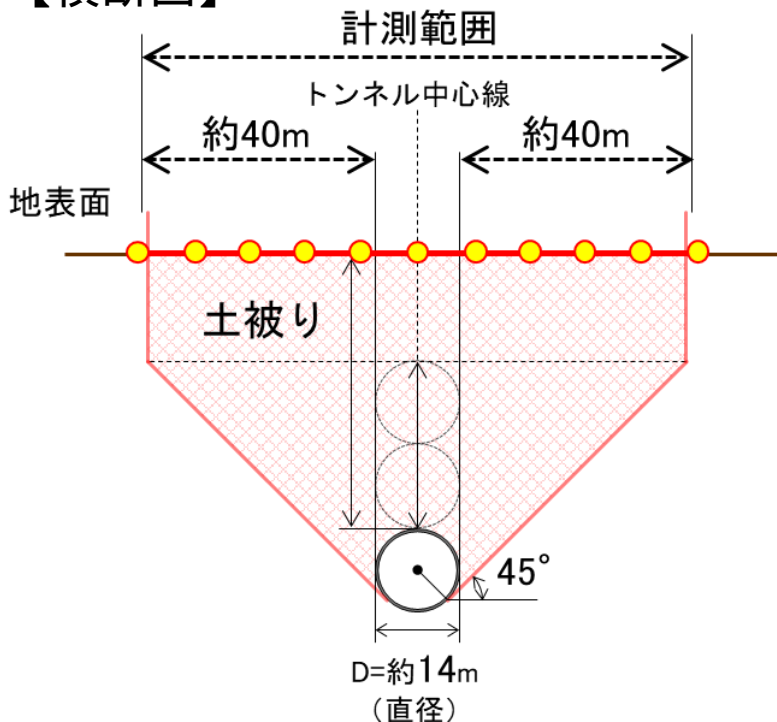
- ・ 東京工事事務所でのご説明に加え、地元でご説明する場を設定
- ・ 書面による工事のお知らせの配布
- ・ 工事の進捗状況をHPに掲載

①工事の安全を確認する取組み

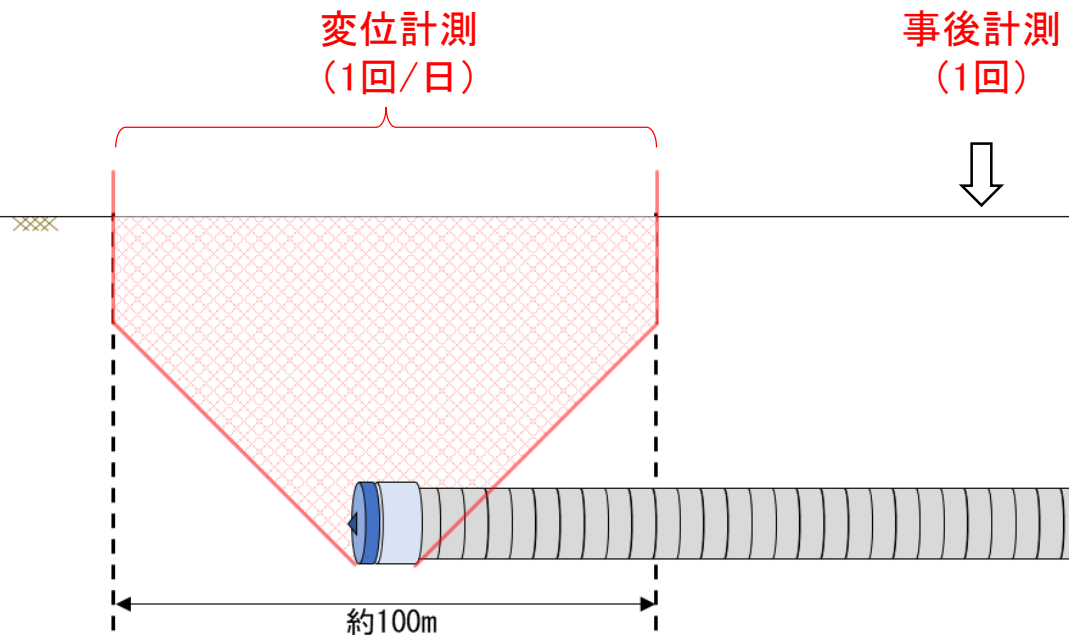
<水準測量>

- 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>

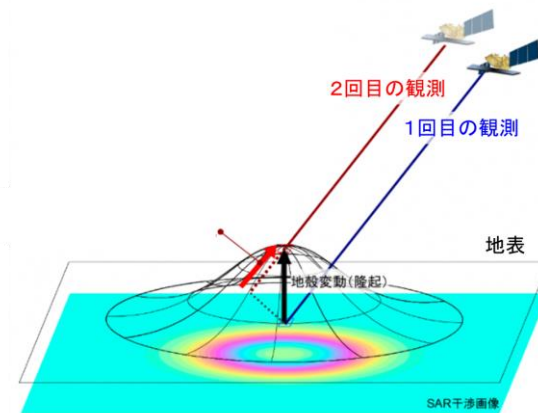
- 掘進前後の期間に、トンネルと交差する公道において、徒歩による巡回監視を行います。
- シールド機の前後の範囲(約1km)を2回/日の頻度で巡回監視します。

<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いきます。



振動測定（イメージ）



振動計の拡大図

<振動・騒音が気になる方へのご対応>

- 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。

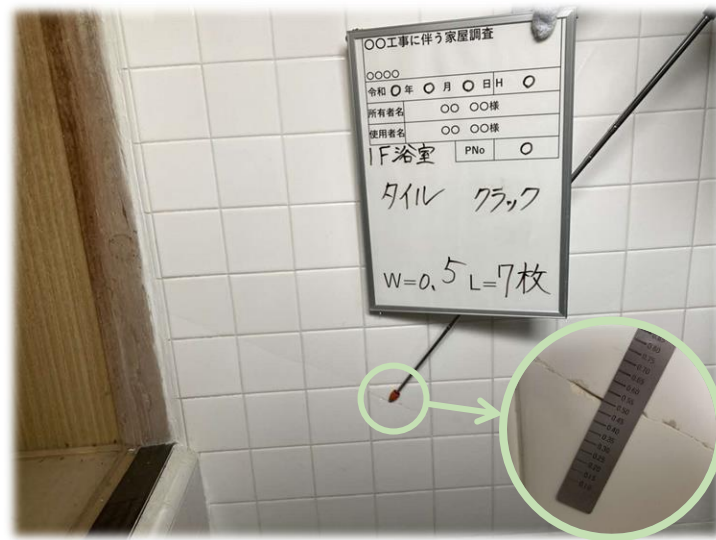
②生活環境の保全に関する取組み

<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

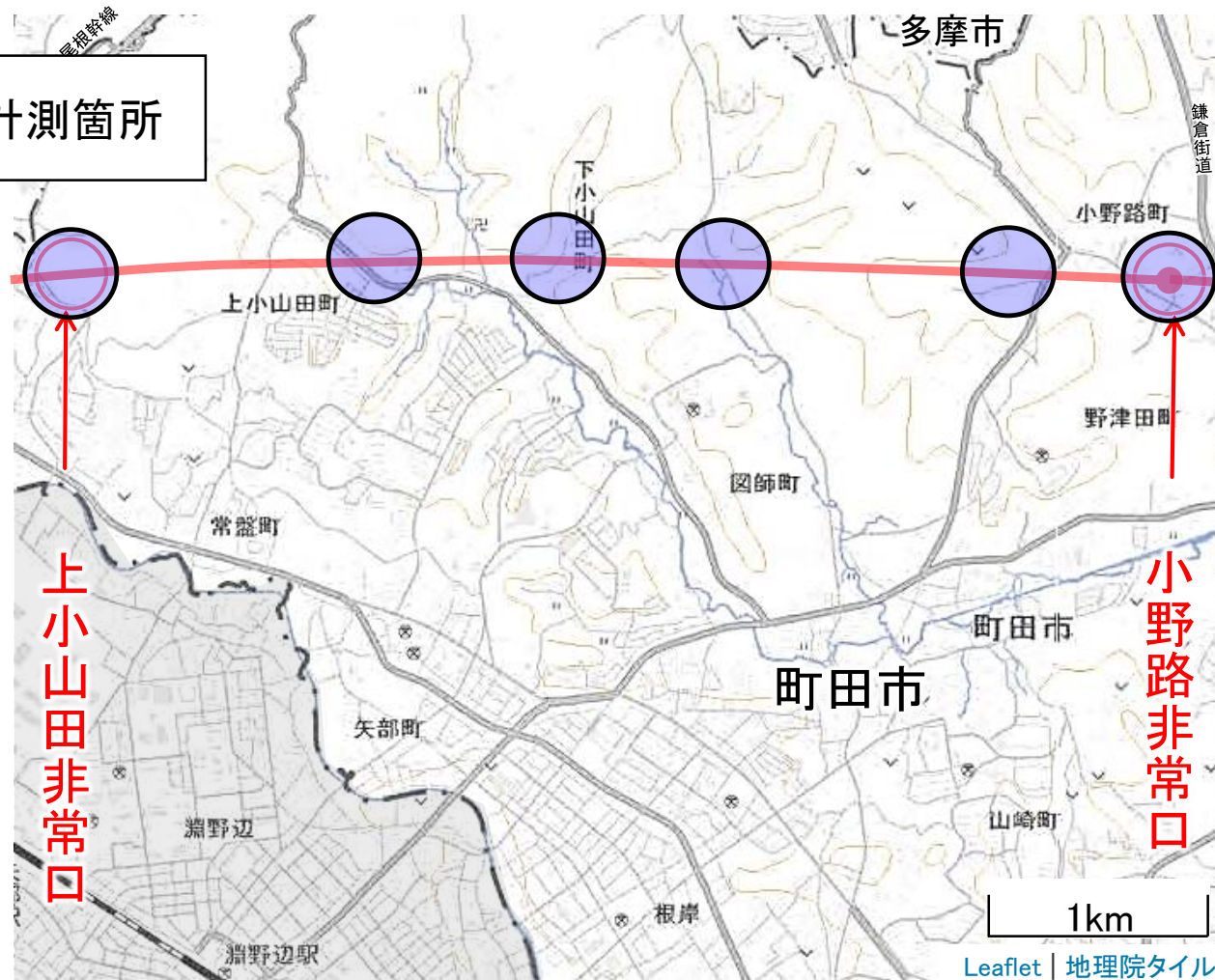
【調査の案内】

- 小野路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り組み

<地下水位計測>

- 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位を計測します。



※計測箇所は現在の計画です。現地状況等により、計測位置が変更となることがあります。

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(出張説明会)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を設け、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。
- ・オープンハウスの開催場所・開催時期が決まりましたら、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に、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が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ています。

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(小野路工区)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
 - (3) 調査掘進中の事象とその対応
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

小野路工区のこれまでの進捗とこれから

年度 工事の段階	令和2 (2020)	令和3 (2021)	令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)	令和8(2026) 以降
シールド機組立等	☆説明会 ■■■■						
安全・安心の取組み		☆説明会 ■■■■					
トンネルの掘進			★掘進工事説明会				
調査掘進 確認結果の説明				■■■■			
本格的な掘進 掘進のための準備 小野路～上小山田						★確認結果に関する説明会 ☆オープンハウス型説明会 (以降は掘進状況に応じて順次開催) ■■■■ →■■■■	

※掘進のための準備期間中に、掘進設備の動作確認のため、1リング分の掘進を行う予定です。
 ※本掘進の開始は予定より2年程度繰り下がっており、同程度の掘進期間の延伸が見込まれます。
 2026年度後半には上小山田非常口へ到達する予定です。
 ※上小山田非常口以西、小野路非常口以东の工事については、別途説明会を開催いたします。
 ※工程は現時点の計画であり、変更する場合があります。

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(小野路工区)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
 - (3) 調査掘進中の事象とその対応
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

中央新幹線東京工事事務所、環境保全事務所(東京)

住所 港区高輪3-24-16 品川偕成ビル3階

電話 03-6847-3701(東京工事事務所)

03-5462-2781(環境保全事務所(東京))

(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(小野路工区)工事共同企業体

構成員: (株)安藤・間、岩田地崎建設(株)、りんかい日産建設(株)

住所 東京都町田市小野路町1596

電話 042-860-3545

(受付日時/土・日・祝日・年末年始を除く 9時～17時)

【24時間工事情報受付ダイヤル】(工事に関する緊急のお問合せはこちら)

電話:050-1721-1219

〈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

中央新幹線東京工事事務所町田分室の開設について

第一首都圏トンネル(小野路工区)に関する地域の皆様からのご意見やご質問などに対応する窓口として、あわせて行政との協議などを担う機関として、町田分室を開設します。

新事務所

中央新幹線東京工事事務所町田分室

住 所 〒194-0022 東京都町田市森野1-10-1アーベイン渋谷ビル2階
(JR町田駅から徒歩約6分、小田急線町田駅から徒歩約4分)

電話番号 042-850-9532

受付日時 平日9時～17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)

※ 2025年7月1日(火)より開設します。

※ 事務所にお越しになる際は、事前にご連絡をお願いします。

