

もう少し詳しく説明すると

首都圏大深度工事と残土処分

2024.10.10 控訴審報告集会

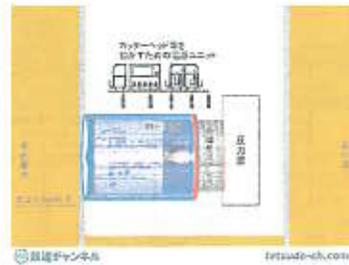


のりものニュース

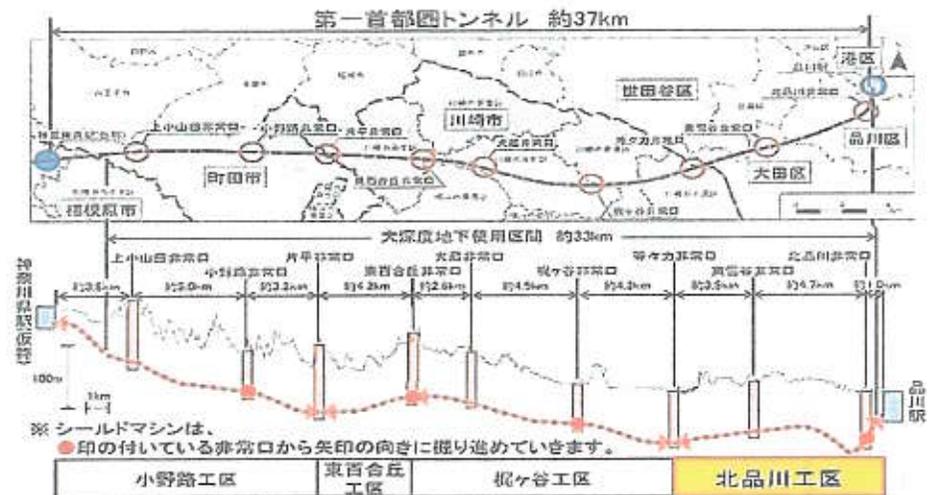
【大きさ】
マシン外径 約14m
幅長 約14.5m

【掘削速度】
一日掘り平均 約20m
在来標準トンネルに特製
一貫掘り平均 約400m
※掘削方向は掘削機1機で掘削

【重量】
マシン重量 約3,000t



リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会

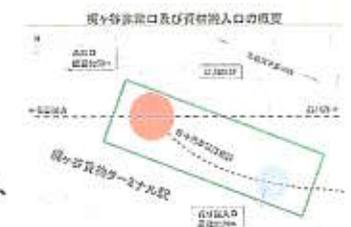
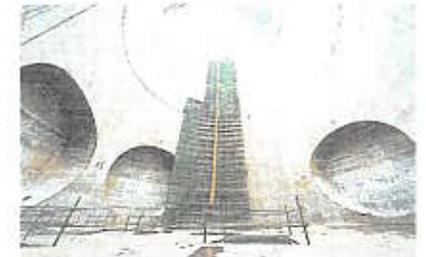
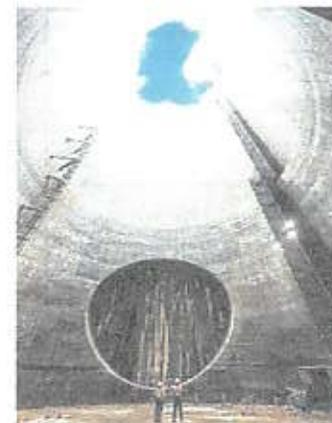


大深度トンネル工事は大幅に遅れている

2021年6月JR東海調査掘進説明会

工事の段階	年度	令和元 (2019)	令和2 (2020)	令和3 (2021)	令和4(2022)年度以降
シールド機組立		☆説明会			
発生土積出ヤード整備			☆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(本日)	
調査掘進 確認結果の説明				☆説明会	
本格的な掘進 北品川から東雷谷まで 東雷谷への到達と発進 東雷谷から等々力まで 等々力への到達					説明会☆

リニア巨大な非常口が川崎に5か所、品川区・大田区に2か所、町田に2か所建設



工事が進んでいる東百合丘非常口～直径39m、深さ80mの巨大な縦穴、この底でシールドマシンを組み立てた。2023年度からトンネル掘削。

大深度法は事業者保護の悪法である

大深度法(大深度地下の公的使用に関する特別措置法)は事業者本意の悪法である。

- 「大深度地下使用(工事、供用)は地上に影響ない」
 - 「所有権より使用権を優先」→所有権の侵害。
 - 「地表への影響ないので地権者の了解は不要」。
 - 「補償は工事実施から1年以内に限る」。
補償は他の法令による。
- 「ルート上の家屋調査は事業者の義務ではない」。
「ルート上の不動産取引にあたって、大深度地下にトンネルがあることは重要説明事項ではない」。
(2008年4月公益財団法人不動産流通推進センター)
「大深度トンネルが地価へ影響するというのは風評である」。
(JR東海)

調査掘進も課題山積

JR東海は外環道事故を踏まえ東京・川崎・名古屋・春日井で『調査掘進』を開始。本工事につながる初期掘進である。しかし各地で問題が起きている。

○地質調査が不足し、掘り始めてシールドマシン稼働の不具合、シールド機の不良、予定通り作業は進んでいないが川崎では本掘進を強行。

調査掘進の進み具合と現状

工区	開始日	2023年 6月14日	7月19日	8月2日	9月20日	2024年 10月7日	調査掘進 目標
北品川	2023年 5月10日	113m	124m	124m	124m	124m	300m
梶ヶ谷	2023年 3月25日	12m	25m	45m	75m	500m	250m
東百合丘	2023年 3月30日	12m	19m	36m	112m	140m	150m
小野路	2023年 7月25日	0m	0m	1m	17m	119m	350m

東百合ヶ丘からの本掘進は9月24日開始の方針

大深度地下工事のための地質・地盤調査

大深度工事のための技術指針

「100~200m置きにボーリング調査が必要」

- 「川崎市内のボーリング調査件数は137か所」
- 「JR東海がボーリング調査したのは41か所」
- 「ルート上周辺でJR東海が調査したのは11か所」
- 大深度ルートで調査している箇所が極めて少ない。
- その他の自主調査は非常口周辺に集中。
- JR東海のボーリング調査以外は民間資料を援用。
- 慎重な工事が必要な地域について調査結果がない。

いたずらに発生土を捨てていいのか



中央新幹線
K-21-355
中央新幹線第一首都圏
トンネル(東百合丘工区)
高松建設・土木研究所



中央新幹線
K-12-274
中央新幹線第一首都圏
トンネル(梶ヶ谷工区)
新田建設工業・高井松心造り
大日本土木・アイザワ工業

川崎から横浜港にダンブ
でリニア工事残土を運搬

