令和２年７月３０日

まちづくり委員会資料

陳情の審査

陳情第５０号　リニア新幹線の片平立坑掘削に伴う工事用道路建設に関する陳情

資料１	リニア中央新幹線計画の概要
資料２	リニア中央新幹線計画の主な経緯及び今後の予定
資料３	片平非常口工事用道路について
参考資料	中央新幹線片平非常口新設に伴う工事用道路の計画に関する説明会（令和元年 12 月 21 日）

まちづくり局

リニア中央新幹線計画の概要

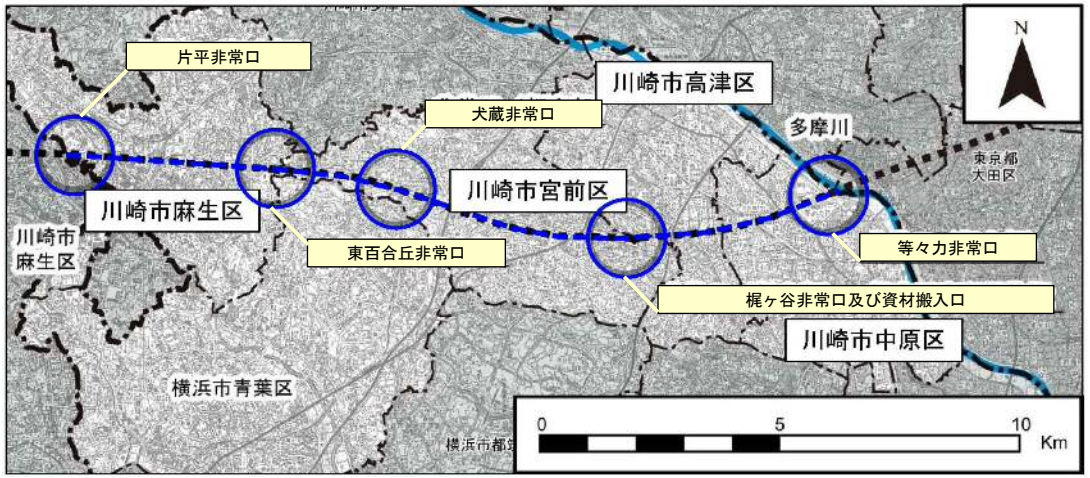
資料１

本資料は、ＪＲ東海が作成した次の資料から、川崎市が説明用に抜粋、加工したものです。
・「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書（神奈川県）」（平成２６年８月）
・「中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画（その１）」（平成２６年８月）
・「中央新幹線品川・名古屋間事業説明会【神奈川県川崎市】」（平成２６年１１月）

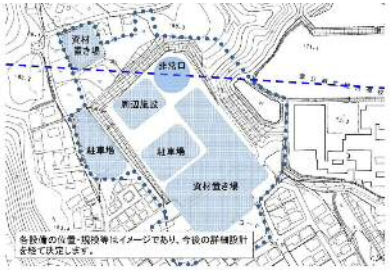
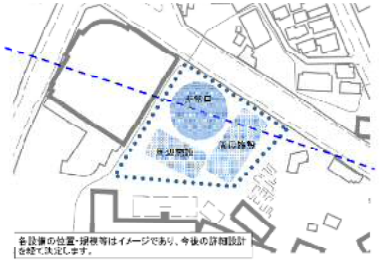
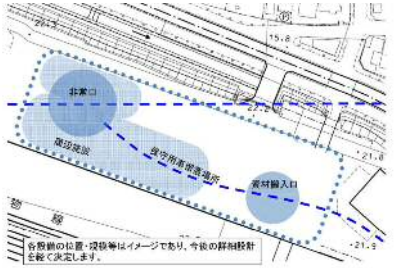
１　中央新幹線計画の内容

名称及び種類	名　称：中央新幹線　品川・名古屋間 種　類：新幹線鉄道の建設（環境影響評価法第一種事業） **事業者：東海旅客鉄道株式会社（以下「JR東海」という。）**
事業実施区域の起終点	起点：東京都港区、終点：愛知県名古屋市 主要な経過地：甲府市付近、赤石山脈（南アルプス）中南部
走行方式	超電導磁気浮上方式
最高設計速度	５０５km/h
工事予算	総工事費：５兆５,２３５億円
路線概要	**「中央新幹線　品川・名古屋間」**の路線は、東海道新幹線品川駅付近を起点とし、山梨リニア実験線（全体で４２.８㎞）、甲府市付近、赤石山脈（南アルプス）中南部を経て、東海道新幹線名古屋駅付近に至る、**延長約 286 ㎞**（地上部約４０㎞、トンネル約２４６㎞）の区間である。 駅については、品川駅付近、名古屋駅付近のほか、神奈川県内、山梨県内、長野県内、岐阜県内に一駅ずつ設置する計画である。

２　市内の路線概要

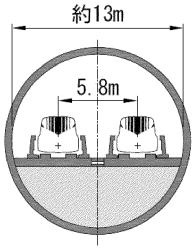


３　市内の非常口等計画地の概要

片平非常口 （旧鶴川総合運動場内）	東百合丘非常口 （旧ＪＳＲ東京研究所内）	犬蔵非常口 （旧サンワ川崎工場内）	梶ヶ谷非常口及び資材搬入口 （ＪＲ貨物梶ヶ谷ターミナル駅隣接地内）	等々力非常口 （旧ＪＸホールディング等々力グラウンド内）
				

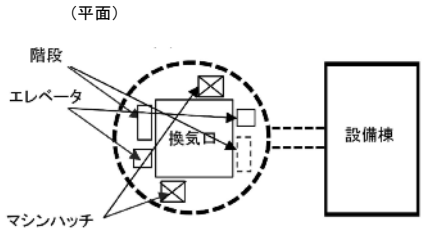
４　市内の施設・設備の概要

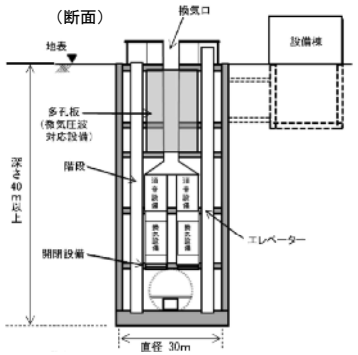
トンネルの標準的な断面図



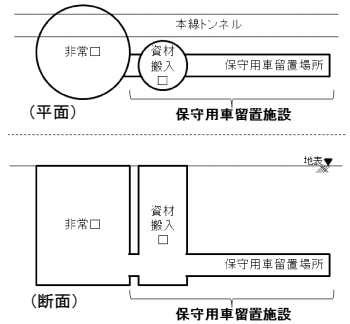
（トンネル）

非常口における設備の概要





保守用車留置施設の概要



リニア中央新幹線計画の主な経緯及び今後の予定

資料２

時　期	主な経緯及び今後の予定
昭和４８・４９年度	・運輸大臣が、全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画を決定【S48】運輸大臣の指示による地形・地質調査等【S49～H21】
平成１９～２３年度	・ＪＲ東海が、中央新幹線を全額自己負担で建設することを発表【H19.12】 ・国土交通大臣が、交通政策審議会に対し、「営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について」諮問【H22.2】、審議（計２０回）【H22.3～H23.5】 ・交通政策審議会（陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会）が、「営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について」答申【H23.5】 ・国土交通大臣が、全国新幹線鉄道整備法に基づき、中央新幹線の建設主体及び営業主体としてＪＲ東海を指名。整備計画（東京都・大阪市間）を決定の上、ＪＲ東海に対して建設を指示【H23.5】 ・ＪＲ東海が、中央新幹線（東京都・名古屋市間）の計画段階環境配慮書を公表（３㎞幅の概略のルート、直径５㎞円の概略の駅位置等の計画概要や環境配慮事項等）【H23.6、8】 ・ＪＲ東海が、環境影響評価法及び川崎市環境影響評価条例に基づく環境影響評価方法書を公告（環境影響評価の項目、調査・予測・評価の手法）【H23.9】 ・ＪＲ東海が、市内の５区（中原・高津・宮前・多摩・麻生）で計９回の環境影響評価方法書の説明会を開催【H23.10】 ・川崎市が、環境影響評価方法書に対する市長意見を県知事に提出及び公表するとともに、法対象条例方法審査書をＪＲ東海宛て送付及び公告【H24.1】
平成２５年度	・ＪＲ東海とリニア中央新幹線建設促進神奈川県期成同盟会が共催で、市内で中央新幹線計画の説明会を開催【H25.7.24】 **・ＪＲ東海が、環境影響評価法及び川崎市環境影響評価条例に基づく環境影響評価準備書を公告**（具体的なルート及び非常口５か所の位置、環境影響の調査・予測・評価の結果等）【H25.9.20】 ・ＪＲ東海が、市内の４区（中原・高津・宮前・麻生）で計１１回の環境影響評価準備書の説明会を開催【H25.9.30～10.17】 ・川崎市が、公聴会を２回開催【H26.1.18、1.19】、川崎市環境影響評価審議会で審議【H26.1.14～2.19】 ・川崎市が、環境影響評価準備書に対する市長意見を県知事に提出及び公表するとともに、法対象条例審査書をＪＲ東海宛て送付及び公告【H26.2.28】 ・神奈川県が、環境影響評価準備書に対する知事意見をＪＲ東海宛て送付及び公表【H26.3.25】
平成２６年度	・ＪＲ東海が、市内において、大深度地下の公共的使用に係る事業概要書に関する説明会を開催【H26.4.22】 ・ＪＲ東海が、環境影響評価法に基づく確定前の環境影響評価書を国土交通大臣に送付【H26.4.23】 ・国土交通大臣が、環境大臣意見を踏まえて、大臣意見をＪＲ東海宛て送付【H26.7.18】 ・ＪＲ東海が、環境影響評価法及び川崎市環境影響評価条例に基づく環境影響評価書を公告【H26.8.29】 **・国土交通大臣が、ＪＲ東海に対して、全国新幹線鉄道整備法に基づく工事実施計画を認可【H26.10.17】** ・ＪＲ東海が、神奈川工事事務所川崎分室を開設【H26.11.5】 ・ＪＲ東海が、市内の４区（中原・高津・宮前・麻生）で計４回の事業説明会、自治会等を対象とした計１２回の地区単位の事業説明会を開催【H26.11～H27.5】
平成２７年度	・ＪＲ東海が、大深度地下を使用する区間における井戸等の物件調査の範囲を公表し、その後調査を開始【H27.8.7】
平成２８年度	**・ＪＲ東海が、東百合丘において非常口新設工事に係る説明会を開催【H29.1.14、18】、工事着手【H29.2】** **・ＪＲ東海が、梶ヶ谷において非常口新設工事に係る説明会を開催【H29.3.4、5、7】、工事着手【H29.3】**
平成２９年度	・ＪＲ東海が、大深度地下使用法に基づく認可について国土交通大臣に申請【H30.3.20】
平成３０年度	・ＪＲ東海が、中央新幹線品川・名古屋間における大深度地下使用の認可申請に関する説明会を開催【H30.5】 ・国土交通大臣が、「中央新幹線品川・名古屋間建設工事」に関する大深度地下の使用認可申請案件に係る公聴会を開催【H30.6】 **・ＪＲ東海が、等々力において非常口新設工事に係る説明会を開催【H30.7.28、29、30】、工事着手【H30.8】** ・国土交通大臣が、ＪＲ東海に対して、大深度地下使用法に基づく認可【H30.10.17】
令和元年度	**・ＪＲ東海が、犬蔵において非常口新設工事に係る説明会を開催【H31.3.29、30】、工事着手【H31.4】** **・ＪＲ東海が、片平非常口新設に伴う工事用道路の計画に関する説明会を開催【R1.12.21】** **・ＪＲ東海が、片平非常口新設に伴う人道橋工事に関する説明会を開催【R2.1.19】、工事着手【R2.2】**
令和２年度	**・ＪＲ東海が、片平非常口新設の工事用道路整備に関する工事説明【R2.6】、工事着手【R2.7】**
今　後	**・ＪＲ東海が、片平非常口新設に係る工事説明、工事着手（令和３年春頃）**
	・ＪＲ東海が、シールドトンネル工事に係る工事説明、工事着手
令和９年（予定）	**・品川・名古屋間の工事完了予定（中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画より）**

片平非常口工事用道路について

資料３

案内図

出典：国土地理院
※一部加工・追記

１　ルート選定の考え方

● JR 東海は、地形等の技術的な条件及び地域の生活環境等にできるだけ配慮し、なるべく短い距離で既存の幹線道路に至るよう工事道路を計画し、下図に記載のルートを選定した。

〈 凡 例 〉

- JR 東海が選定したルート
- 環境影響評価準備書（平成 25 年９月）において概念図として記されているルート
- 非常口用地
- 都県界

※位置図は、JR 東海が、令和元年 12 月 21 日に開催した「中央新幹線片平非常口新設に伴う工事用道路の計画に関する説明会」の資料を抜粋し、川崎市が一部記載を加えたものです。

2　工事用車両の運行経路

※本資料は、JR 東海が、令和元年 12 月 21 日に開催した「中央新幹線片平非常口新設に伴う工事用道路の計画に関する説明会」の資料を抜粋し、川崎市が一部記載を加えたものです。

・工事用車両は柿生交差点から北西方向に一方通行で走行します。
・工事用道路へは左折 IN、左折 OUT とします。
・工事用道路及び県道上麻生連光寺の歩道未整備箇所において安全・環境対策を実施します。

３　JR 東海による地元説明の状況

（１）経過（合計 13 回の説明・意見交換）

〇平成 30 年（5 回）

6 月　・片平町内会関係者に対し、工事用道路のルートを説明

8 月　・近隣住民に対し、工事用道路のルート、安全・環境対策素案等を説明

11 月　・近隣住民に対し、安全・環境対策、人道橋・擁壁セットバック、家屋調査等を説明

・片平町内会関係者に対し、安全・環境対策、現地調査の実施等を説明

12 月　・片平地区住民（道路利用範囲）に対し、工事用道路のルート、安全・環境対策、現地調査の実施等を説明

〇令和元年（平成 31 年）（6 回）

2 月　・近隣住民に対し、ルート選定理由、交通シミュレーション結果等を説明

5 月　・近隣住民に対し、ルートの比較検討結果、注意喚起看板等の設置、車両速度の監視、車両通行時の粉じん対策等を説明

7 月　・近隣住民に対し、車両台数削減の検討状況、追加の交通量調査結果、歩行者横断対策の追加、人道橋工事計画、国の基準に準じた補償方針等を説明

10 月　・近隣住民に対し、車両台数削減目標、擁壁工事計画、T 字路安全対策の追加、カーブミラーの設置等を説明

11 月　・近隣住民に対し、車両台数削減の検討結果、歩行者横断時の安全対策、騒音・振動測定、車両速度の監視、家屋調査と万が一の際の補償等を説明

※町田市住民に対し、工事用道路計画、工事用道路整備に伴う町田市側への車両通行等を説明

12 月　・片平地区住民（全域）に対し、工事用道路計画、ルート選定理由、安全・環境対策、柿生小学校付近の安全対策、人道橋工事計画、擁壁工事計画、騒音・振動測定、車両速度監視、家屋調査と万が一の際の補償等を説明

〇令和 2 年（2 回）

1 月　・片平地区住民（富士見橋利用範囲）に対し、人道橋工事計画の詳細、工事中の安全・環境対策等を説明

6 月　・片平地区住民（道路利用範囲）に対し、工事用道路整備に関する工事説明（資料配布等）

（２）主な意見等

①工事用道路について

・ルート選定理由の提示
・町田市側や他のルートへの分散化
・施工方法（一方向からの施工）

②工事用車両台数の削減について

・発生土の近隣での活用による台数削減
・車両台数の削減目標の設定

③安全対策について

・児童、園児の安全対策
・歩行者横断時の安全対策
・町田市側からの抜け道対策
・柿生小学校付近の安全対策
・車両速度の監視
・カーブミラーの設置や交通規制の実施
・擁壁工事の安全性

④環境対策について

・車両通行による粉じん対策
・建物解体工事の騒音・振動対策

⑤補償について

・家屋調査
・車両通行による家屋被害への補償
・粉じんに関する事前の補償

⑥人道橋整備について

・下流側への位置の変更

⑦地元説明について

・各種工事実施前の近隣住民等への説明
・広範囲の住民への説明

⑧その他

・交通量調査、シミュレーションの実施
・拡幅後の道路の扱い
・工事中の住民意見への対応

※本資料は、JR 東海が、令和元年 12 月 21 日に開催した「中央新幹線片平非常口新設に伴う工事用道路の計画に関する説明会」の資料を抜粋し、川崎市が一部記載を加えたものです。

4　工事用車両の台数削減の取組

（1）ダンプトラックの台数削減（掘削工）

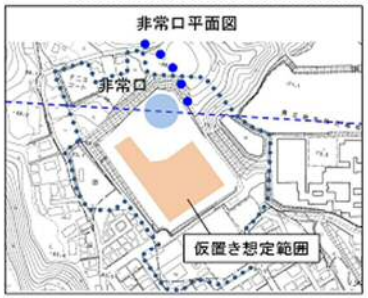
当初のダンプトラック台数　約150,000m3（約30,000台）

	検討内容	削減量（ダンプトラック台数）
a	非常口ヤード内への盛土	約50,000m3（約10,000台）
b	盛土範囲の拡大（西側）	約3,000m3（約600台）
c	設計・施工方法の工夫による掘削土量の低減	約20,000m3（約4,000台）
d	近隣への埋立て	約5,000m3（約1,000台） 更なる削減目標約15,000m3（約3,000台）
	削減量の合計	約△78,000m3（約15,600台）

（2）ダンプトラック台数の平準化

・総台数は一定として、ヤード内に仮置きし、搬出期間を延ばすことによって、1日当りのダンプトラック台数の削減を検討しました。

・当初のダンプ台数　30,000台　→　約165台/日（往復約330台/日）
・削減後のダンプ台数　14,400台　→　約 80台/日（往復約160台/日）
（想定する搬出期間：9か月）



仮置き土量を10,000m3程度と想定し、

総土量　仮置き土量　総土量
80×（72,000－10,000）÷72,000

≒70台/日・片道

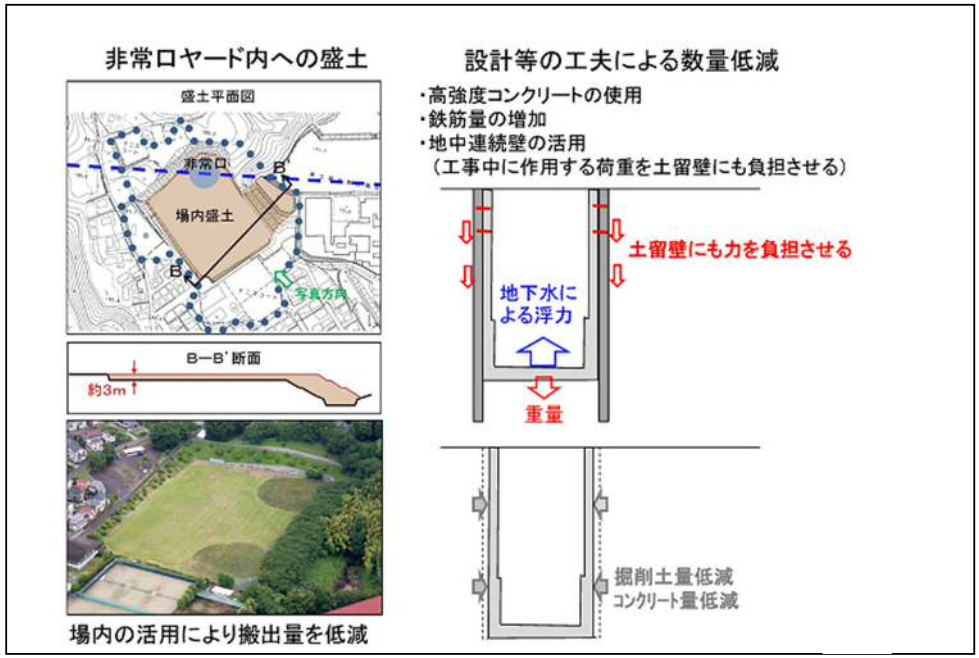
・1日当り台数は、片道平均70台/日（往復140台/日）程度で運用します。
・埋立ての活用量が目標まで達成できた場合には、片道平均55台/日（往復110台/日）程度となります。
※台数は、天候や搬出先の状況により、若干変動する場合があります。

（3）コンクリートミキサー車の台数削減（躯体構築工）

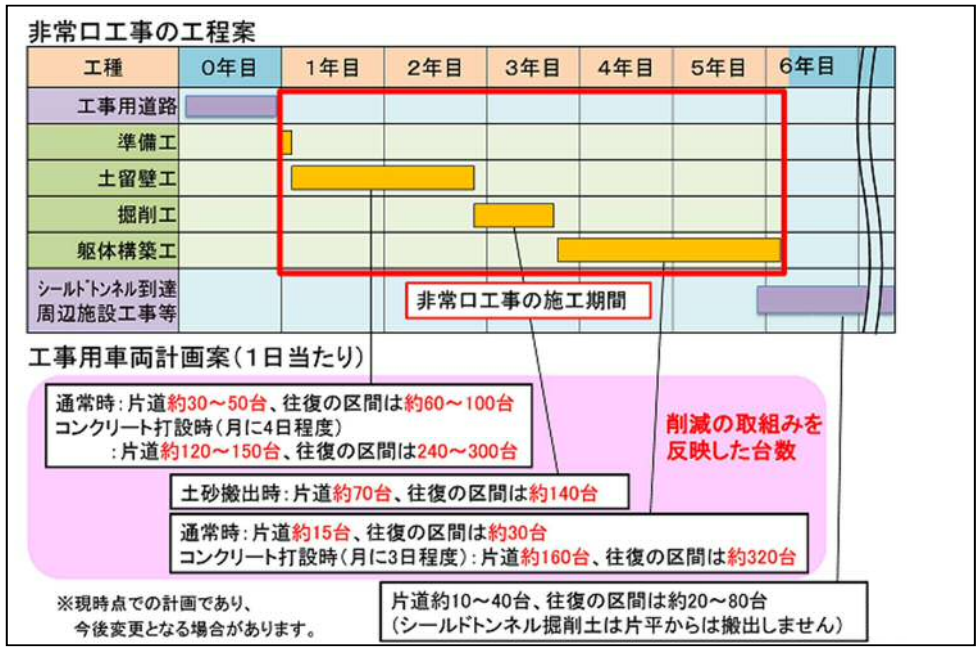
	検討内容	削減量（コンクリートミキサー車台数）
c	設計・施工方法の工夫によるコンクリート量の低減	約7,800m3（約1,800台）

※当初約 61,400m3（約 14,400 台）→削減後約 53,600m3（約 12,600 台）

工事用車両台数削減の取組（概要）



工事工程と工事用車両計画（案）



※本資料は、JR 東海が、令和元年 12 月 21 日に開催した「中央新幹線片平非常口新設に伴う工事用道路の計画に関する説明会」の資料を抜粋し、川崎市が一部記載を加えたものです。

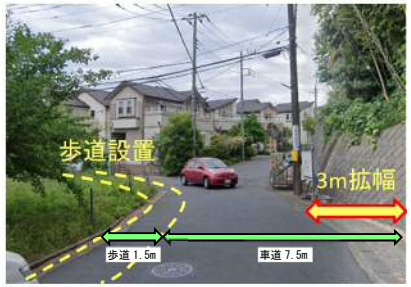
5　安全・環境対策について

（1）工事用道路における安全・環境対策

①道路等の改良

写真①

写真②



②工事用車両運行時の対応

・一時待機場を活用し、富士見橋付近で工事用車同士がすれ違いしないよう誘導
・誘導員を配置し歩行者の安全を確保するとともに工事用車両の運行を適切に管理

・富士見橋周辺は10km/hで走行し、騒音・振動・粉じんを抑制
・ダンプの運行状況や速度の管理を実施

・現場を出る際のタイヤ洗浄、荷台への防じんシートの設置、定期的な道路清掃により粉じんを抑制

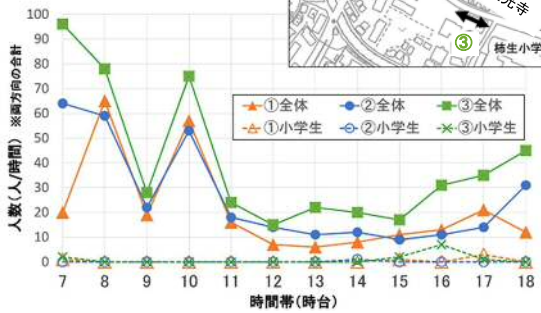
・待機場ではアイドリングストップを徹底し、騒音を低減

※の誘導員は土砂搬出時、コンクリート打設時に配置します。

（2）県道の車両通行に伴う安全対策

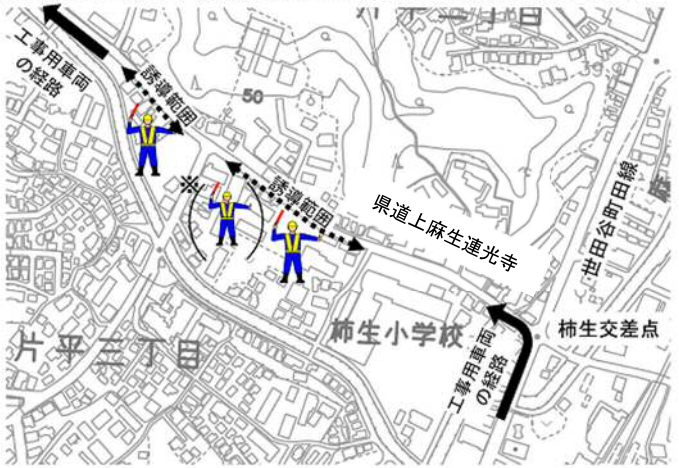
柿生小学校付近の交通量調査結果

歩道未整備の3カ所で歩行者交通量を測定
測定日：2019年10月10日（木）
天候　：晴れのち曇り



柿生小学校付近の安全対策

・歩道未整備箇所に交通誘導員を配置し、歩行者の誘導を行います。



・誘導員位置は、交通状況に合わせ変動します。
・※の誘導員は土砂搬出時、コンクリート打設時に増員します。

６　これまでの本市の対応

○本市では、これまで片平非常口及び工事用道路の整備が示されて以降、住宅や交通、自然環境への影響をできる限り低減するとともに、地域住民への丁寧な説明を行うこと等を、JR 東海に対し求めてきた。

○それを踏まえ、JR 東海は、地域住民への説明や意見交換を継続的に実施し、工事用道路の選定や騒音・振動などの環境対策、安全対策等の検討を進めてきた。

○令和元年６月には、JR 東海が、当該工事用道路のルートを選定したことを受け、騒音・振動等による周辺の生活環境等への影響に十分配慮するとともに、引き続き、丁寧な説明を行うことなど、下記の要請を行い、同社からは、今後も地域住民への丁寧な説明と、進捗状況なども踏まえ安全対策や環境対策の改善を検討していくことの回答を受けた。

片平非常口工事用道路計画について（要請）（令和元年 6 月 21 日）

貴社から報告を受けた片平非常口工事用道路計画について、当市域で工事用道路を整備し、車両を通すにあたっては、次の事項を含め、騒音・振動等による周辺の生活環境等への影響に十分配慮し、適切な対応を取られますよう要請いたします。

1　工事用道路沿道にお住まいの方々をはじめ、周辺住民に対し、引続き丁寧な説明を行うとともに、その意見・要望について、できる限り反映すべく適宜・適切な対応を行うこと。また、工事を進めるにあたっては、工事説明会を開催し、そこで出された意見についてもしっかりと対応すること。
2　工事車両の通行について、今後詳細を計画するにあたり、車両の種類等も加味して、当市域外も含めた適切な調整を行うこと。
3　工事が長期間にわたることから、柿生交差点をはじめとする周辺の道路環境への影響について、適宜状況を把握し、必要に応じて対応を行うこと。あわせて、道路の適切な維持管理について、適宜道路管理者の意見も踏まえ、必要な対応を行うこと。
4　工事用道路の整備にあたり、できる限り樹林地への影響を低減する工事計画とし、適切に工事監理を行うとともに、やむを得ず改変した樹林地については、工事完了後、地権者の意向も踏まえながら、良好な樹林地へ復旧すること。

７　陳情第 50 号に対する本市の見解

（１）片平地域の現地の視察及び住民の声を聞くこと

○本市としては、引き続き、地域住民への丁寧な説明や周辺環境への配慮に関する JR 東海の対応について、適宜状況を確認する。

（２）柿生交差点付近の通行を禁止し、別のルートに変更するよう、JR 東海に働きかけること

○JR 東海は、昨年 6 月の本市要請を受け、同交差点付近の交通量調査を行い、交通誘導員の配置による安全対策を行う計画としている。
○これに加え、柿生交差点におけるピーク台数を低減するための一部車両のルートの分散化について、地域交通への影響も考慮し、慎重に検討していくことを同社から確認している。
○本市としては、引き続き、同社の対応状況を確認し、必要に応じて更なる対応を求める。

（３）工事用車両の運行を減らすため、工事用道路の複線化などの計画の見直しを行うよう、JR 東海に働きかけること

○JR 東海は、昨年 6 月の本市要請を受け、工事用道路の整備に係る車両の一部を町田市側から入れる計画としている。
○さらに、工事用車両の削減に関して、非常口ヤード内の盛土や、設計・施工方法の工夫などにより、当初の概ね半分強にあたる、約 15,600 台の削減が示されている。
○本市としては、可能な限り、当市域外も含めた経路の調整を行うとともに、工事用車両の通行における安全・環境対策を徹底して行うよう、引き続き、同社に対し求めるとともに、その状況を確認する。

（４）環境影響評価のやり直し及びそれまでは工事の実施を中止するよう、JR 東海に働きかけること

○環境影響評価法及び環境影響評価条例では、新幹線の場合、鉄道の長さ、本線の数及び最高速度等が一定以上増加する場合に、再度環境影響評価を実施することとされている。
○当該事業の環境影響評価については、法令に基づき実施されており、当該工事用道路の選定に伴い再評価の必要はないが、当該工事にあたっても、周辺の生活環境や交通環境への影響に十分配慮するとともに、騒音・振動等のモニタリングを適切に行い、地域住民への丁寧な情報提供を行うことを、引き続き、JR 東海に対し求める。

（５）住民の要望を反映した十分な補償を行うよう、JR 東海に働きかけること

○昨年 12 月の JR 東海の説明会において、万が一、騒音、振動等によって損害が発生した場合は、原因を調査し、因果関係が認められる場合には、法令に従い、損害を補償するなど、必要な対応を行うことが示されている。
○本市としては、地域住民に対し工事計画を十分説明し、必要に応じて家屋調査を実施するなど、適切に対応するよう、引き続き、同社に対し求める。