

交通政策調査特別委員会 案件一覧

(令和8年3月2日開催分)

○所管事務報告 7件

部局	報告順	件名	資料番号	説明者(所管課長名等)
まちづくり推進部	1	第103回東京都港湾審議会の開催内容について	8	戸塚 公共交通・臨海部担当課長
	2	運賃協議会(大田区コミュニティバス「たまちゃんバス」運賃改定)の報告について	9	戸塚 公共交通・臨海部担当課長
	3	リニア中央新幹線第一首都圏トンネル新設(北品川工区)工事に対する要請について	10	戸塚 公共交通・臨海部担当課長
都市基盤整備部	4	大田区通学路交通安全プログラムに基づく通学路における合同点検の実施状況について	5	厚川 都市基盤計画調整担当課長
	5	(仮称)下丸子自転車駐車場の新設について	6	厚川 都市基盤計画調整担当課長
	6	六郷土手自転車駐車場の有料化について	7	厚川 都市基盤計画調整担当課長
	7	鉄道工事に伴う石川台線路脇自転車駐車場の利用制限について	8	厚川 都市基盤計画調整担当課長

第103回東京都港湾審議会を開催内容について

1 概要

令和8年1月26日に「第103回 東京都港湾審議会」が開催された。報告事項として「第44回港湾環境整備負担金部会の報告」、審議事項として「東京港港湾計画の軽易な変更（案）」「東京港港湾隣接地域の解除（案）」の2件について諮問され、いずれも「原案を適当と認める」と答申された。

2 第44回港湾環境整備負担金部会の報告【報告事項】 資料1

- ・ 臨港地区（陸域）又は港湾区域（水域）内において、1万㎡以上の面積で事業を行っている事業者に対し、港湾環境を整備し又は保全するために工事の費用の一部を負担いただく制度で東京都では昭和56年度より実施。
- ・ 負担対象事業者数は75社であり、負担金の総額は3,940万円となっている。

3 東京港港湾計画の軽易な変更（案）【審議事項】 資料2

(1) 対象地域及び変更理由

ア 南部地区（大井コンテナふ頭）

既存コンテナふ頭の抜本的な機能強化に向けた再編整備のため、南部地区の公共埠頭計画、土地利用計画及び効率的な運営を特に促進する区域を変更する。

イ 中部地区（13号地客船ふ頭）

クルーズ客船の大型化に対応するため、中部地区の旅客船埠頭計画、水域施設計画、小型船だまり計画及び土地利用計画を変更する。

4 東京港港湾隣接地域の解除（案）【審議事項】 資料3

(1) 対象範囲

江東区新砂二丁目625番1の一部ほか

(2) 解除の理由

私有水面の埋立に伴い、港湾区域に隣接しなくなった地域について、指定を解除する。

負担対象工事の指定について（概要）

資料1

- 港湾環境整備負担金は、臨港地区（陸域）又は港湾区域（水域）内において、1万㎡以上の面積で事業を行う事業者（※）の皆様に対し、港湾工事の費用の一部を負担いただく制度（港湾法第43条の5第1項、東京都港湾環境整備負担金条例）
- 負担金の対象となる令和5年度工事の指定について、港湾環境整備負担金部会において審議した。 ※令和6年度負担対象事業者は75社

工事の種類 (工事の名称)	工事の実施 された場所	面積	工事に 要した費用	負担 割合	工事内 容
1 港湾環境整備施設 (施設の敷地を含む。)の 建設又は改良の工事 〔城南島海浜公園 ほか3公園整備工事〕	城南島海浜公園	12.4 ha	2,134万円	1/16	【城南島海浜公園】 転落防止柵改修工事・施設改修工事 【青海中央ふ頭公園】 トイレ洋式化工事・実施設計 【暁ふ頭公園】 トイレ改修工事 【新木場公園】 トイレ洋式化工事・実施設計
	青海中央ふ頭公園	1.2 ha	187万円	1/4	
	暁ふ頭公園	1.6 ha	2,110万円	1/4	
	新木場公園	0.8 ha	199万円	1/4	
	合計	16.0 ha	4,630万円		
2 港湾環境整備施設 (施設の敷地を含む。)の 維持の工事 〔城南島海浜公園 ほか8公園維持工事〕	城南島海浜公園	12.4 ha	5,135万円	1/8	各公園の清掃、除草、施設の修繕等の維持管理
	晴海ふ頭公園	3.6 ha	1,394万円		
	春海橋公園	2.0 ha	790万円	1/4	
	芝浦南ふ頭公園	1.0 ha	411万円		
	品川北ふ頭公園	0.6 ha	247万円		
	コンテナふ頭公園	0.2 ha	99万円		
	青海中央ふ頭公園	1.2 ha	1,353万円	1/2	
	暁ふ頭公園	1.6 ha	1,684万円		
	新木場公園	0.8 ha	298万円		
	合計	23.4 ha	1億1,411万円		
3 漂流物の除去その他の 水面清掃のための工事 〔東京港港湾区域内 水面清掃工事〕	東京港港湾区域	5,164 ha	2億4,046万円	1/5	海上に浮遊するごみや流木等を清掃船で回収
合計			4億86万円		※表示単位未滿を四捨五入しているため、合計と一致しない場合があります。
(負担金総額)			3,940万円		

緑地の建設・改良工事 概要

資料1

◆ 令和5年度実施工事概要

城南島海浜公園ほか3公園の整備・改修工事

◆ 負担額

※合計欄カッコ内は前年度

工 事 の 内 容	工事に要した費用 (円)	負担割合 (※)	各負担対象事業者の敷地面積の合計	
			事 業 場 総 面 積	負担額 (円)
城南島海浜公園 整備工事	21,343,300	1/16	4,532,088㎡ 8,159,180㎡	4,206,117
青海中央ふ頭公園 整備工事	1,867,896	1/4		
暁ふ頭公園 整備工事	21,100,000	1/4		
新木場公園 整備工事	1,985,601	1/4		
合 計	46,296,797 (26,845,923)			4,206,117 (2,465,340)

※負担割合は、各公園を機能、目的及び臨港地区内事業者等の利用状況に応じて種別化し、また他港の状況等を勘案して負担率を設定

◆ 城南島海浜公園転落防止柵改修工事

○転落防止柵改修工事

転落防止柵が老朽化により危険な状態となっていたため、改修を実施した。

施工前



施工後



(案内図)



(令和5年度実施内容)
城南島海浜公園転落防止柵改修工事

◆ 城南島海浜公園施設改修工事

(案内図)

○施設改修工事

被災時にがれき置き場としての機能を期待されていることから、緊急車両の動線を確保できるよう入口の拡幅や樹木の整理等を実施した。



(令和5年度実施内容)
城南島海浜公園施設改修工事

◆ 海上公園トイレ洋式化工事（青海中央ふ頭公園）

○トイレ洋式化工事

トイレの洋式化を実施した。

施工前



施工後



(案内図)



青海中央ふ頭公園

(令和5年度実施内容)
青海中央ふ頭公園トイレ洋式化工事・実施設計

◆ 海上公園トイレ改修工事（暁ふ頭公園）

(案内図)

○トイレ改築工事

老朽化したトイレの改築を実施している。

整備前



暁ふ頭公園

(令和5年度実施内容)

トイレ改修工事
(令和5～6年度実施工事)

◆ 海上公園トイレ洋式化工事（新木場公園）

○トイレ洋式化工事

トイレの洋式化を実施した。

施工前



施工後



(案内図)



(令和5年度実施内容)

新木場公園トイレ洋式化工事・実施設計

緑地の維持工事 概要

資料1

◆ 令和5年度実施工事概要

城南島海浜公園ほか8公園の清掃、除草、施設の修繕等の維持管理

◆ 負担額

※合計欄カッコ内は前年度

対 象 公 園	工事に要した費用 (円)	負担割合 (※)	各負担対象事業者の敷地面積の合計 事 業 場 総 面 積	負担額 (円)
城南島海浜公園	51,345,356	1/8	4,532,088m ² <hr/> 7,430,923m ²	19,095,314
晴海ふ頭公園	13,942,638	1/4		
春海橋公園	7,900,007			
芝浦南ふ頭公園	4,112,561			
品川北ふ頭公園	2,465,289			
コテナふ頭公園	987,358	1/2		
青海中央ふ頭公園	13,526,134			
暁ふ頭公園	16,842,264			
新木場公園	2,983,313			
合 計	114,104,920 (110,549,126)			19,095,314 (18,042,087)

※負担割合は、各公園を機能、目的及び臨港地区内事業者等の利用状況に応じて種別化し、また他港の状況等を勘案して負担率を設定

緑地の維持工事 概要

資料1



水面清掃工事 概要

資料1

◆ 令和5年度実施工事概要

東京港の港湾区域（水域）内に浮遊するごみや流木等を清掃船で回収する港内清掃

◆ 負担額

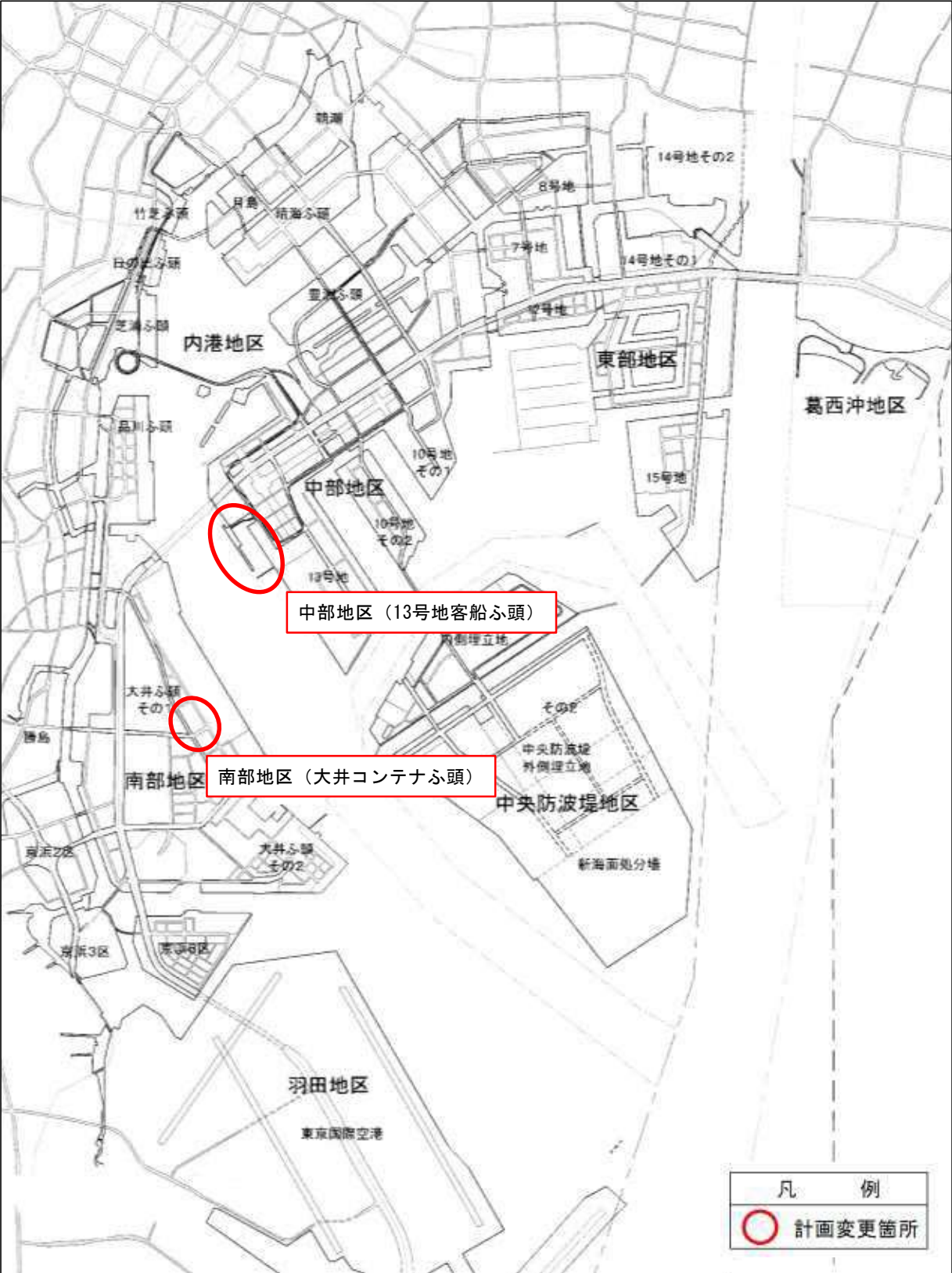
※合計欄カッコ内は前年度

工 事 の 内 容	工事に要した費用 (円)	負担割合	各負担対象事業者の敷地面積の合計	負担額 (円)
			事 業 場 総 面 積	
清掃作業委託料	191,214,779	1/5	5,206,372m ² ----- 15,555,370m ²	16,096,278
清掃船修繕費	45,307,900			
ごみ揚陸・運搬費	3,001,100			
清掃用起重機修理費	935,000			
合 計	240,458,779 (236,835,096)			16,096,278 (15,316,109)

(参考) 清掃作業の状況
令和5年度回収量：1,173m³
(前年度2,378m³)



東京港港湾計画位置図



南部地区（大井コンテナふ頭）

1. 公共埠頭計画
2. 港湾の効率的な運営を特に促進する区域

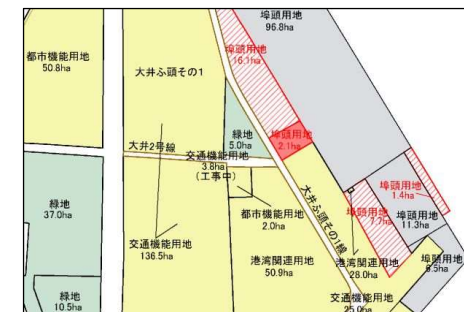
水深15～16m 岸壁8バース 延長2,754m
 （コンテナ船用）[既定計画] o1～o8
 埠頭用地141ha（荷さばき施設用地及び保管施設用地）
 （うち108ha既設）[既定計画の変更計画]

3. 土地利用計画

	既定計画		今回計画	
	用途	面積 (ha)	用途	面積 (ha)
南部地区	港湾関連用地	30.1	埠頭用地	2.1
			港湾関連用地	28.0

【既定計画】

【今回計画】

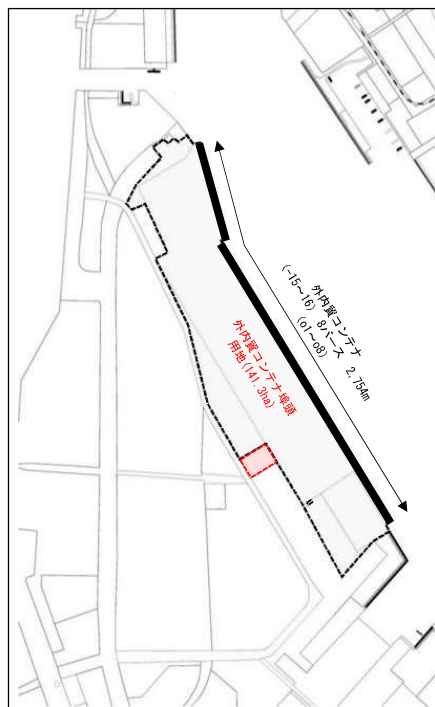
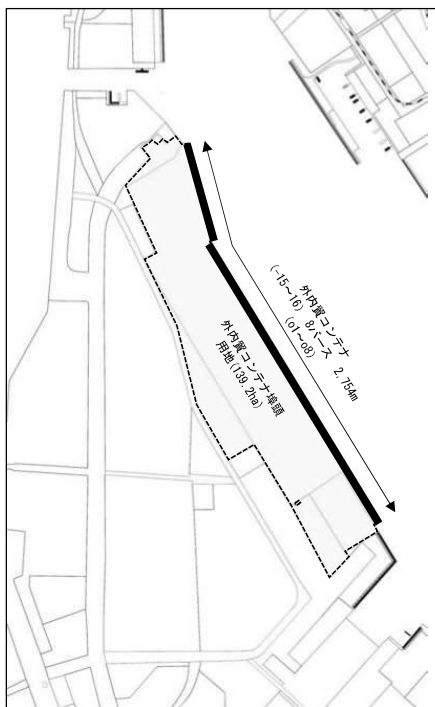


4. 港湾計画図（今回計画）



【既定計画】

【今回計画】



港湾法(昭和25年法律第218号)第37条第1項に規定する港湾隣接地域を解除する。

1 解除する地域

■江東区新砂二丁目625番1の一部ほか

右図緑色で標示の部分

旧水際線から奥行き15m×延長約200m

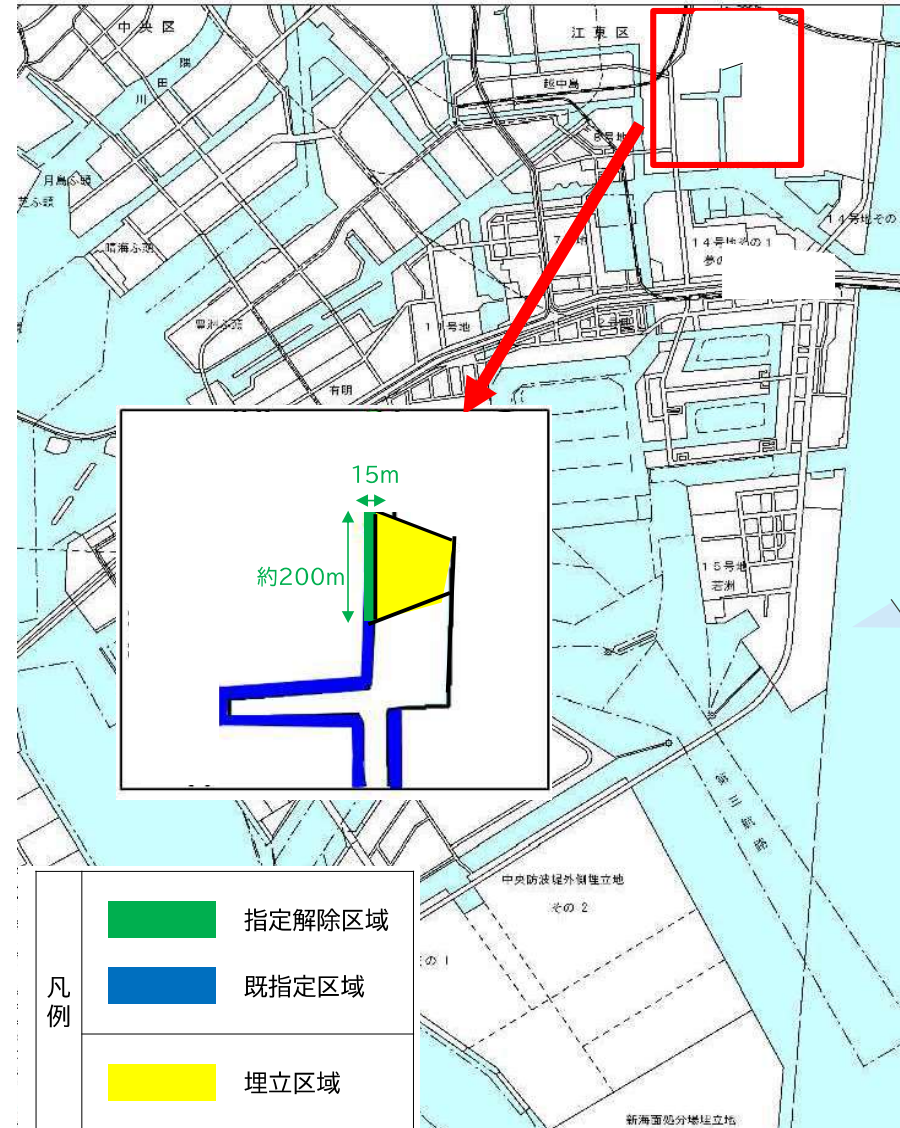
※詳細は資料3-3参照

2 解除の理由

私有水面の埋立に伴い、港湾区域に隣接しなくなった地域について、指定を解除する。

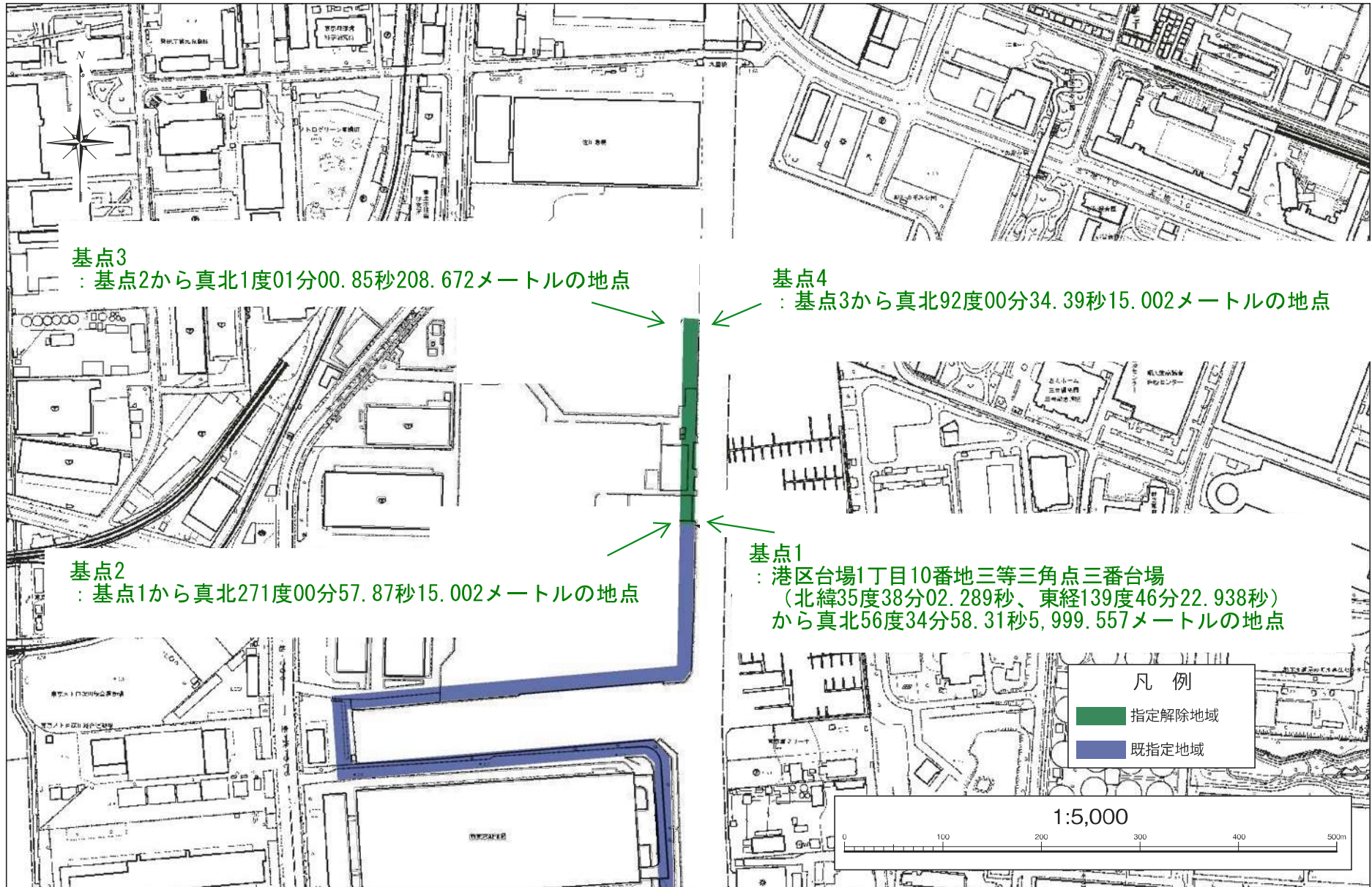
■株式会社IHI

私有水面 埋立面積 約2.3ha



解除地域（基点1から基点4で囲まれた地域）

資料 3



運賃協議会（大田区コミュニティバス「たまちゃんバス」運賃改定）の報告について

- 1 開催日時：令和8年2月17日（火）10：00～11：00
- 2 開催場所：矢口特別出張所 会議室
- 3 出席者：大田区、運賃改定対象バス事業者、地方運輸局、地元住民代表
- 4 協議事項：運賃改定について（改定予定日：令和8年4月1日）

項目		現行運賃	改定後運賃
現金・IC	大人	160円	200円
	小児	80円	100円
回数券 (紙)	大人	2,000円 (160円×14枚+60円=2,300円分)	2,000円 (200円×11枚=2,200円分)
	小児	1,000円 (80円×14枚+30円=1,150円分)	1,000円 (100円×11枚=1,100円分)
回数券 (デジタル)	大人	1,948円 (160円×14枚=2,240円分)	1,920円 (200円×11枚=2,200円分)
	小児	974円 (80円×14枚=1,120円分)	960円 (100円×11枚=1,100円分)

※現金・IC について、「身体障害者手帳」「療育手帳（愛の手帳）」「児童福祉法の適用を受けている者で保護施設長の発行する所定の運賃割引証」「精神障害者保健福祉手帳」をお持ちの方は半額となります。

- 5 資料：
 - ・大田区コミュニティバス「たまちゃんバス」の運賃改定について（資料1）
 - ・大田区コミュニティバス「たまちゃんバス」の運賃改定に関する意見募集結果（資料2）
- 6 協議結果：承認
- 7 今後のスケジュール：
 - 令和8年2月下旬：運賃変更届出書の提出（バス事業者から運輸局へ）
 - 令和8年4月1日：運賃改定

大田区コミュニティバス「たまちゃんバス」の運賃改定について

1 改定理由

バス業界の深刻な運転手不足による人件費高騰、物価高騰、EVバスと旧型バスの2台運行などを背景に、運行経費の増加は避けられない情勢にあり、安定的な継続運行に向けて収支の改善を図る必要があるため、運賃改定を実施します。

2 改定時期(予定)

令和8年4月1日(水)

3 改定内容(案)

項目		現行	改定案
現金・IC	大人	160円	200円
	小児	80円	100円
回数券 (紙)	大人	2,000円 (160円×14枚+60円=2,300円分) 15%分お得	2,000円 (200円×11枚=2,200円分) 10%分お得
	小児	1,000円 (80円×14枚+30円=1,150円分) 15%分お得	1,000円 (100円×11枚=1,100円分) 10%分お得
回数券 (デジタル)	大人	1,948円 (160円×14枚=2,240円分) 15%分お得	1,920円 (200円×11枚=2,200円分) 15%分お得
	小児	974円 (80円×14枚=1,120円分) 15%分お得	960円 (100円×11枚=1,100円分) 15%分お得

※お得率(%)=使用可能額÷販売額(小数点以下第1位を四捨五入)

※お手持ちの回数券については、バス車内にて現金またはICにて差額をお支払いいただくことで、引き続きご乗車いただけます。ただし、デジタル回数券は有効期限内に限ります。

4 料金区分・障がい者割引について(変更なし)

(1)大人/小児の区分について

中学生以上	大人運賃
小学生以下	小児運賃
幼児 (1歳以上～6歳未満)	小学生以上に同伴する幼児2人までは無賃 1人で乗車した場合は小児運賃
乳児 (1歳未満)	無賃

(2)障がい者割引について

現金・ICについては以下の手帳等の提示により半額となります。

- ①「身体障害者手帳」「療育手帳(愛の手帳)」または「児童福祉法の適用を受けている者で保護施設長の発行する所定の運賃割引証」をお持ちの方…ご本人+介助人の方(原則1名)
- ②「精神障害者保健福祉手帳(写真付きに限る)」をお持ちの方…ご本人のみ

参考1 本格運行継続条件

「たまちゃんバス」は、本格運行継続条件を「収支率50%以上」と定めています。

4年連続で収支率50%未達成となった場合、休廃止の判断を行います。

参考2 輸送人員と収支率状況

年度	輸送人員	収支率	備考
平成30年度	71,347人	50.3%	50%達成のため、令和元年7月より本格運行へ移行
令和元年度	73,201人	50.2%	収支率50%達成
令和2年度	43,384人	29.1%	新型コロナ影響の特例措置による運行継続条件適用外
令和3年度	48,551人	40.7%	新型コロナ影響の特例措置による運行継続条件適用外
令和4年度	54,728人	42.8%	特例措置を解除。収支率50%未達成1年目とする。
令和5年度	60,155人	47.8%	収支率50%未達成2年目
令和6年度	65,236人	50.2%	収支率50%達成

令和7年度は運行経費増加の影響で、収支率50%の達成は困難な状況です。

収支率＝収入(運行収入・広告収入等)÷支出(経費)

参考3 運賃改定の経過

平成21年10月 運行開始 大人150円、小児80円

令和元年10月 消費税率10%引上げ 大人160円、小児80円

参考4 乗合路線バス(東急バス)の運賃改定について

「たまちゃんバス」の運行事業者である東急バス株式会社が運行する乗合路線バスの東京都内の運賃は、「たまちゃんバス」が運行を開始した平成21年度当時に比べ、現金で40円の値上げが行われています。

	平成21年度(現金) たまちゃんバス運行開始時	令和7年10月(現金) 運賃改定時	値上げ幅
乗合路線バス (東急バス)東京都内	大人210円	大人250円	40円

大田区コミュニティバス「たまちゃんバス」の運賃改定に関する意見募集結果

1 実施期間

令和7年12月23日(火)から令和8年1月23日(金)まで

2 周知方法

区報、ホームページ、都市計画課窓口、矢口特別出張所窓口、町会回覧、バス車内チラシ

3 意見提出件数と内訳

提出者数 12名

意見数 26件

意見内訳

運賃	運行ダイヤ	運行ルート	運行経費	対策地域	計
9件	3件	9件	4件	1件	26件

4 意見の要旨と区の考え方

(※ご意見については、主旨を損なわない範囲で要約しています。)

No	項目	意見要旨	区の考え方
1	運賃	高齢者等も多く利用するので値上げしないでほしい。運賃改定に反対。 (同意見2件)	高齢者等の移動支援の役割も期待される「たまちゃんバス」は、交通不便地域の改善を目的に矢口地区で運行しております。持続可能な地域交通「たまちゃんバス」としていくためには、地域の皆さまや利用者が「守り」「育てる」交通であることが重要です。 人件費や物価高騰などを背景に、たまちゃんバスの運行経費の増加は避けられない情勢にあり、安定的な継続運行に向けて、運賃改定による収支の改善が必要となります。引き続き、地域の方々との連携・協働によるたまちゃんバスの安定運行に努めてまいります。
2	運賃	福祉的要素をもつコミュニティバスにつき、区の補助金を充てて運賃無料としてほしい。少なくとも18歳以下と65歳以上は無料とすべき。	高齢者等の移動支援の役割も期待される「たまちゃんバス」は、交通不便地域の改善を目的に矢口地区で運行しております。地域の皆さまや利用者が「守り」「育てる」コミュニティ交通である「たまちゃんバス」は、運賃収入等で賄いきれない部分を区の補助金で補っており、4年連続で収支率50%を下回らないことを運行継続条件としております。 持続可能なたまちゃんバスを実現するためには、区の財政負担も課題であり、区の補助金だけに頼らず、地域全体でコストを分担する仕組みが必要と考えております。
3	運賃	運賃を100円にすれば、多くの人が利用できると思う。	地域の皆さまや利用者が「守り」「育てる」地域交通である「たまちゃんバス」は、4年連続で収支率50%を下回らないことを運行継続条件としております。継続条件は、たまちゃんバスがその役割を十分に発揮しているかを見定めるための達成目標であり、地域と連携して、たまちゃんバスを確保・維持していく上で重要な部分となります。 この目標達成のためには、人件費や物価高騰などを踏まえ、

			運賃の値上げによる収支の改善が必要と考えております。
4	運賃	シルバーパスを使えるようにしてほしい (同意見5件)	シルバーパスは、東京都がバス協会を通じて、各バス事業者へ運賃補償を行う制度であり、制度上、運行経費を区の補助金で補っているコミュニティバスは適用外とされております。
5	運行ダイヤ	運行便数を増やしたり、始発を早く、最終を遅くしたりしてほしい。	たまちゃんバスは現在、1台のバスで矢口地区内を循環する運行となっております。運行便数を増やすためには、2台のバスによる同時時間帯の運行が必要となります。また、現在の始発便、最終便とも利用客数は少ない状況にあり、始発を早める便、もしくは最終を延長した便は、更に利用客数が少なくなることが予想されます。 車両購入費や運行経費の増加などによる収支の悪化は避けられず、加えて、昨今の深刻な運転手不足の課題も抱えており、実現性に乏しいと考えております。
6	運行ダイヤ	高齢者のために運行本数を少なくしても継続してほしい。	たまちゃんバスは、現在1日18便(18周)の運行を行っており、武蔵新田駅の始発便が7時50分、最終便が18時46分のダイヤとなっております。運行便数については、需要と運行経費等のバランスを踏まえ、適切な運行ダイヤを設定することが必要となります。
7	運行ダイヤ	365日運行するのではなく、利用状況に応じたダイヤ変更などを行い、柔軟な運行体系にすべきではないか。	これまで、収支率の改善を図るため、利用者の少ない最終便の減便や、運行便数を少なくする休日ダイヤの導入を検討しましたが、収支率の改善効果が小さい一方で、減便による利用者への影響が大きい結果となり、ダイヤの改正に至っておりません。引き続き、移動ニーズや地域特性に応じた効率的かつ効果的な「たまちゃんバス」の運行に努めてまいります。
8	運行ルート	運賃改定をするのであれば、下丸子バス停の場所変更やルート変更も合わせて検討する必要がある。	下丸子駅入口バス停については、これまでルート変更等も併せた移設検討を行ってきましたが、道路幅員や道路環境などの理由により、交通管理者(警察)からは、道路状況等が変わらない限り移設不可との指導を受けております。
9	運行ルート	ザ・リバープレイス前に停留所を設置してほしい。 (同意見2件)	過去に、ザ・リバープレイスにお住まいの方を対象にバス停設置に関するアンケート調査を行いました。需要や収支改善効果等を考慮し、設置に至っておりません。引き続き、移動ニーズや地域特性に応じた効率的かつ効果的な「たまちゃんバス」の運行に努めてまいります。
10	運行ルート	・池上駅と下丸子駅・武蔵新田駅までは徒歩では大変なので、池上駅方面に停留所を設置すると利用者が多少増えるのではないかと。 ・値上げしても良いが、蒲田駅までルートを延伸してほしい (同意見2件)	「たまちゃんバス」は、鉄道駅やバス停から一定距離離れた交通不便地域の改善を目的に矢口地区で運行しており、既存の公共交通を補完し、限られた地域内を運行する交通手段となります。 たまちゃんバスを矢口地区から離れた駅等へ運行することは、既存バス路線エリアとたまちゃんバス運行路線が重複することとなり、交通事業者の理解が得られにくいだけでなく、既存バス路線の減便や廃線などが生じる恐れがあるため、困難と考えております。
11	運行ルート	矢口渡駅も利用できるように矢口渡駅方面に運行エリア	現在のたまちゃんバスの運行経路で矢口渡駅に最も近いバス停は「矢口小学校バス停」となり、矢口渡駅まで徒歩約5分と

		を拡大してほしい。	なります。 矢口渡駅周辺の道路状況を踏まえるとエリア拡大は困難と 考えております。
12	運行 ルート	大田区内にコミュニティバス 網を広げてほしい。区営によ る区施設や公園を巡るバス を運行してほしい。	コミュニティバスは、鉄道駅やバス停から一定距離離れた交 通不便地域の改善を目的に運行するものであり、既存の公共 交通を補完し、限られた地域内を運行する交通手段となりま す。 区の施設や公園などに設けるバス停留所については、移動 ニーズや地域特性を踏まえた検討が必要になります。引き続 き、交通事業者をはじめとした多様な主体と連携しながら、交通 環境の充実に努めてまいります。
13	運行 ルート	逆回りも運行してほしい (同意見2件)	現行のバス路線は、幅員が狭い道路も多く、一方通行の道 路もございます。更に、下丸子駅入口バス停に面する道路と環 状8号線の交差点は上下線が中央分離帯で隔てられており、 環状8号線に進入することが出来ないなどの交通課題があり、 現行路線の逆循環での運行は困難な状況となっております。
14	運行 経費	運賃改定により、収支はどの 程度改善する見込みなの か。	令和6年度の利用者数を基に、運賃改定した場合、約 200 万円の収入増が見込まれ、収支率の改善効果は約9%を期待 しております。
15	運行 経費	人件費や物価の高騰はわか るが、なぜ EV バスとディー ゼルバスの 2 台運行だと運 行経費が増加するのか。1種 類のバスを2台運行すれば 良いのではないか。	令和5年度までは、ディーゼルバス1台で運行しておりました が、令和6年度から新たに EV バスを導入し、現在はEVバスと 旧ディーゼルバスを交替で運行しております。EV、ディーゼル の種別を問わず、2台体制での運行の場合、1台体制に比べ て、整備工場での人件費や税金、保険料などの経費の増加が 見込まれます。
16	運行 経費	利用人数が少ない便は現状 のバスのサイズではなく、ワ ゴン車で運行すれば、経費 削減のほかドライバー不足に も寄与できるのではないか。	たまちゃんバスの運行は、循環型となっているため、車両を 運行中に入れ替える際には、乗車中の利用者も入替車両に移 動していただくこととなります。車両を小型化した場合、乗客の 乗りこぼし等が懸念されるため、利用人数が大きく異なる車両 の併用は困難と考えております。
17	運行 経費	収支率の目標は 100%とせ ず、なぜ 50%なのか。	コミュニティバスは、既存の路線バスが走らない地区を小型 バス等で運行するため、採算性に乏しい状況であり、たまちゃ んバスの運行経費は、運賃収入等で賄いきれない部分を区の 補助金で補っております。大田区補助金適正化方針では「補助 率の上限を原則、補助対象額の1/2とする。」と示していること や、他自治体の条件等も参考にし、継続条件を収支率 50%と しました。
18	対策 地域	他の交通不便地域がある 中、矢口地域のみで運行経 費を区が補填するバスを運 行することは妥当なのか。	区内には、本格運行に移行したたまちゃんバスの運行により 改善されている矢口地域を含めた、10 か所の交通不便地域が 存在します。 矢口地域以外の改善に向け、これまで池上駅・ 西馬込駅接続エリア、蒲田駅接続エリアで、デマンド型交通実 証実験を実施するとともに、今年度には、道路勾配の大きい田 園調布地区と中馬込地区において、移動実態や交通ニーズを 把握するためのアンケート調査を実施しております。引き続き、

		地域の皆さまや交通事業者と連携しながら、区内交通不便地域の改善に取り組んでまいります。
--	--	---

5 意見(全文)

No.	意見
1	<p>いつもたまちゃんバスを利用させてもらっています。ありがたいと思っています。</p> <p>1時間に1本、価格160円と、もう少し回数を増やすことができないか、朝夕をもう少し早く、10円でも安くならないかと思っていました。</p> <p>利用者は足の少々不自由な人や高齢者も多く、どうしてもたまちゃんバスに乗せてほしいのです。特に天候の悪い日はタクシー代も高額なためなかなか利用できず、高齢者には東急の駅まで歩くのはとても大変です。結局家の周りで活動場がなくなり体が段々衰えていってしまいます。高齢者を活気づけるためにも、たまちゃんバスは何としても乗り続けていきたい。値上げはしないでほしい。</p> <p>値上げをするのであれば、今より矢口方向に広いエリアを走行してほしい。</p> <p>矢口でも武蔵新田でもたまちゃんバスで電車が乗れるようになりたい。</p> <p>廃止はなんとしても避けてほしいが、このまま値上げせずに続けられないでしょうか。</p>
2	<p>たまちゃんバスは、とてもいい交通インフラだと思います。</p> <p>私はまだ杖が必要ではないので、なるべく歩くようにしていますが、歩くのが難しくなった方(たぶん自分も数年後にそうなるであろう)が、多摩川線の駅に行ったり、図書館や病院に行くのに使うことになると思う。ぜひ残して、それだけでなく充実させてほしい。</p> <p>EV化したのは大変良いことだと思います。</p> <p>ぜひ逆回り路線もつくっていただきたい。</p> <p>福祉的要素をもつバスですので、しっかり区から補助金を出して、基本的には無料、少なくとも18歳以下と65歳以上は無料にすべきではないか。</p> <p>最低限必要はシルバーパスが使えるようにすること。</p> <p>大田区中にこうしたコミュニティバス網を広げて、みんなが動き交流する権利を守るということ、うち出してほしい。新しい路線としては、区の施設(役所や区民センターなど)や公園を巡っていくバスをぜひ区営で進めてください。</p> <p>たまちゃんバスは「お金がかかるから値上げ」という考えに流されることなく、コミュニティバスは本来、無料で充実させる！！この考えにたつことを求めます。</p>
3	<p>運転免許証を返納したため、たまちゃんバスは便利です。</p> <p>シルバーパスの利用を可能にしてください。運賃は100円だともっと多くの人利用できると思う。</p> <p>片方だけではなく両方向の運行を望みます。</p>
4	<p>運賃の改定には反対です。</p> <p>シルバーパスが使えるようにしてください。</p>
5	<p>たまちゃんバスのバス代はシルバーパスの乗車券を使用できるように取り計らってください。</p>
6	<p>シルバーパスが使えるようにしてほしいです。</p>
7	<p>利用者が少ないと想定されますが高齢者のためにも本数を少なくとも継続いただきたい。子供も利用しております。池上駅方面に停留所を設置すると利用者が多少増えるのでは。池上駅と下丸子駅、武蔵新田駅の間は徒歩だときついので。</p>
8	<p>運賃改定には運行状況を改善するプランを同時提案してほしいです。具体的には利用者が見込めるザ・リバープレイス(下丸子公園前)の停留所新設を要望します。</p> <p>同地点は、池上総合病院の無料シャトルバスも来ている程なので需要は高いと評価されているのではないのでしょうか？</p> <p>更に、高齢者の集まりを毎月開催しているボランティアグループとして要望根拠を追加します。</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ前でザ・リバープレイスの住民は 3,000 人余りで高齢者率も 10%超え ・矢口地区の末端のため特に地域包括支援センター矢口に辿り着くのが困難 ・現在の直近停留所は下丸子駅に近く、そこまで行くなれば利便性優位の駅まで無理をして歩く ・特に異常気象の夏には駅まで歩けない
9	マンション前(ザ・リバープレイス・ウエストタワー)に停留所を設けてほしい。
10	今のままで運賃改定をすると、乗らなくなる人が増え、収支率が 50%を切ってしまうと思います。運賃改定をするのであれば、下丸子バス停の場所変更やルート変更も合わせて検討する必要があると考えます。
11	運賃が値上げしてもいいですが蒲田駅までは行って欲しい
12	<p>運賃改定には賛成です。ただし、以下の点について疑問を感じています。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 人件費や物価の高騰はわかるが、なぜ EV バスと一般バスの 2 台運行だと運行経費が増加するのか？(運行経費を削減できるのであればいずれか一方のみ 2 台で運行すればよいのではないか？) 2. 運賃改定により、収支はどの程度改善する見込みなのか？(運賃改定による逸走はどの程度を見込んでいるのか？) 3. なぜ収支率の目標が 50%なのか？(なぜ収支率 100%を目標としないのか？) <p>※区内の交通空白地帯はほかにもある中で、この地域でのみ運行経費の半額を区が補填するバス路線の運行を行うことはなぜ妥当なのか？</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. 365 日運行するのではなく、ログデータ等を活用し利用状況を詳細に把握・分析して、輸送人員が極端に減少する特定日(元旦など)や曜日は運休または運行回数を削減し(あるいは需要が見込まれる日は増回するなど)、もっと柔軟な運行体系にすべきではないか？ 5. 1に関連して、1 便当たりの平均乗車人員または最大乗車人員が少ない便はバスタイプの車両ではなくバンタイプの車両で運行すれば、経費の削減が可能となるだけでなく、ドライバー不足の対応にもなるのではないか？

交通政策調査特別委員会

令和8年3月2日

まちづくり推進部 資料 10 番

所管 都市計画課

リニア中央新幹線第一首都圏トンネル新設(北品川工区)工事に対する要請について

令和7年10月28日に東海旅客鉄道株式会社が施工する中央新幹線第一首都圏トンネル新設(北品川工区)工事現場の地上付近(品川区西品川一丁目1番付近)において地表面隆起の事象が発生し、同年12月22日に本事象は工事の影響によるものと公表された。

これを受けて、区民の安全・安心を確保するため下記の通り要請した。

記

- 1 要請日 令和8年1月29日
- 2 要請先 東海旅客鉄道株式会社 代表取締役社長 丹羽 俊介
- 3 要請内容 別紙1のとおり
- 4 その他 本事象を受け、東海旅客鉄道株式会社は計画路線周辺の在住者を対象として、令和8年2月1日(日)、2月2日(月)の2日間に渡り説明会を開催した。
説明会資料は別紙2のとおり。



7 月計発第 11074 号
令和 8 年 1 月 29 日

東海旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 丹羽 俊介 様

大田区長
鈴木 晶 雅

中央新幹線第一首都圏トンネル新設（北品川工区）工事の
安全・安心の確保について（要請）

令和 7 年 10 月 28 日に中央新幹線第一首都圏トンネル新設（北品川工区）工事現場の地上付近（品川区西品川一丁目 1 番付近）における地表面隆起の事象が発生し、シールドトンネル工事との因果関係が認められました。

本区においては、中央新幹線東雪谷非常口の工事が進められており、今後のシールドトンネル工事では区内でシールドマシンが掘進予定であるため、これまで以上に区民の安全・安心を最優先し、区民の不安や懸念を払拭することが重要です。

つきましては、今後の工事にあたり下記事項の履行を強く要請いたします。

記

- 1 区民へ本事象の原因と再発防止対策等について丁寧に説明し、不安の解消に努めること。
- 2 区民からの工事に対する不安や懸念等の声について、真摯に受け止め対応すること。
- 3 工事について細やかな情報提供を行うこと。
- 4 工事の施工にあたっては、再発防止対策と安全対策を徹底すること。
- 5 地表面等の監視体制を徹底すること。

中央新幹線第一首都圏トンネル新設(北品川工区)
工事現場周辺における地表面隆起に関する説明会



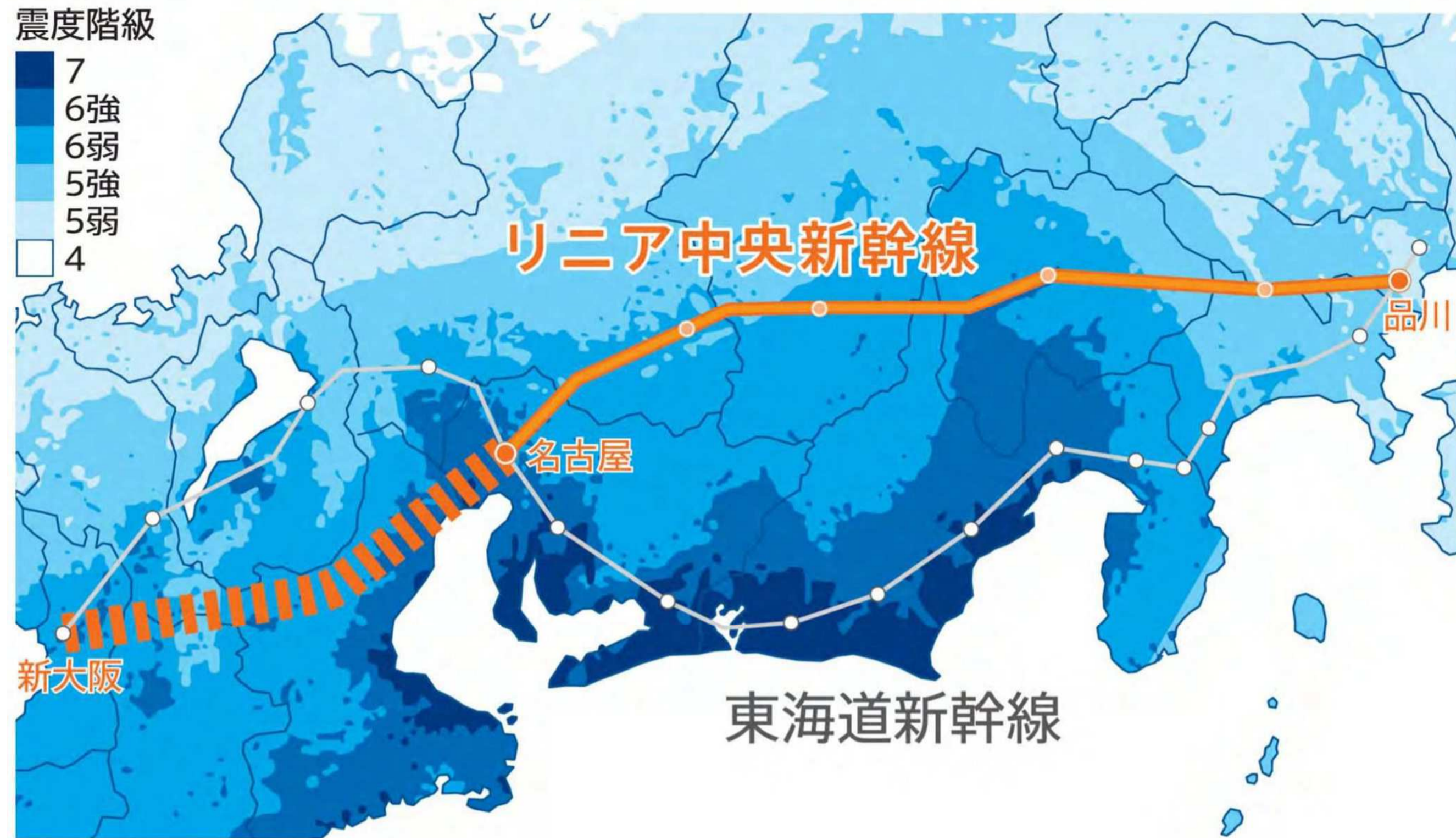
2026年2月1日(日) 15:30~20:30
2026年2月2日(月) 15:30~20:30

於:品川区立中小企業センター

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(北品川工区)工事共同企業体

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。

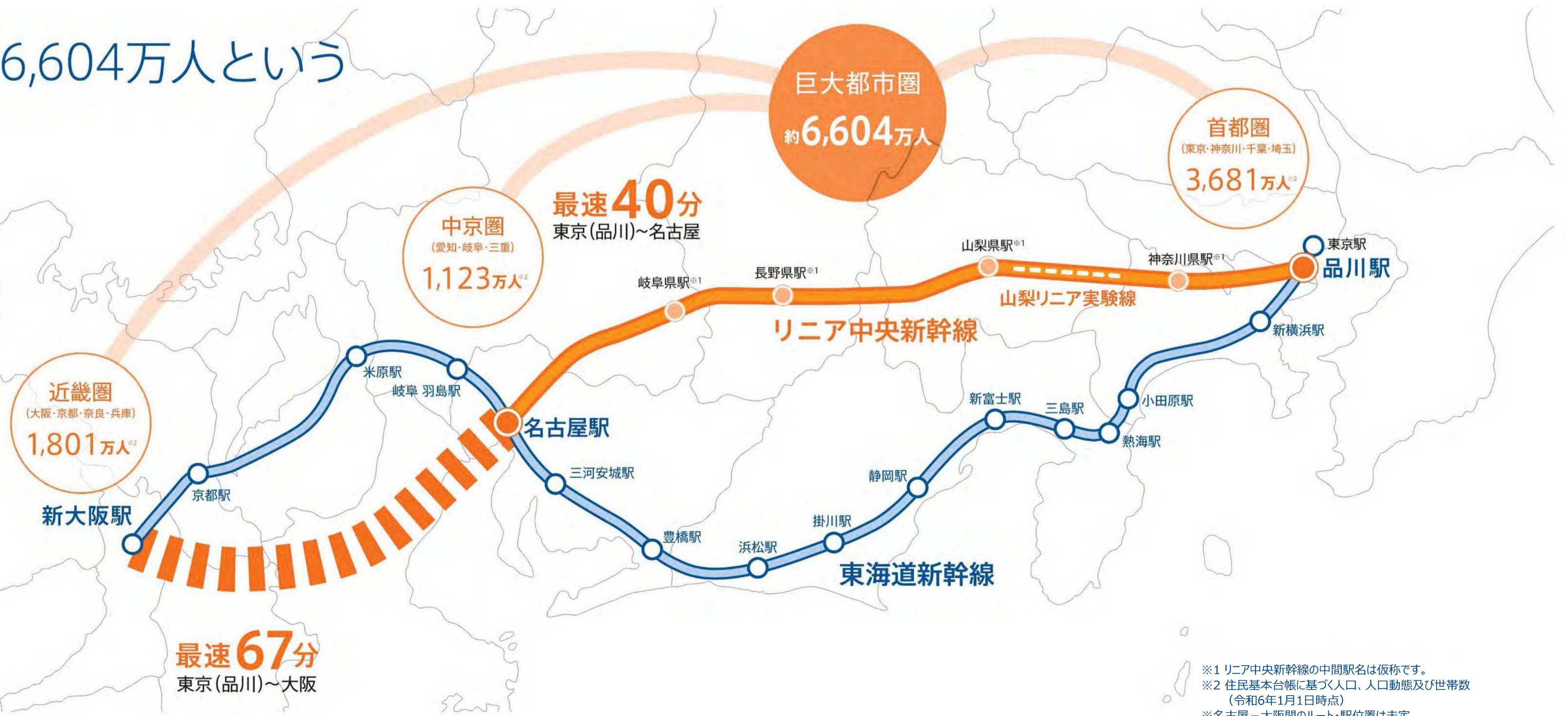
日本の人口の半数を超える合計約6,604万人というひとつの巨大都市圏が誕生

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



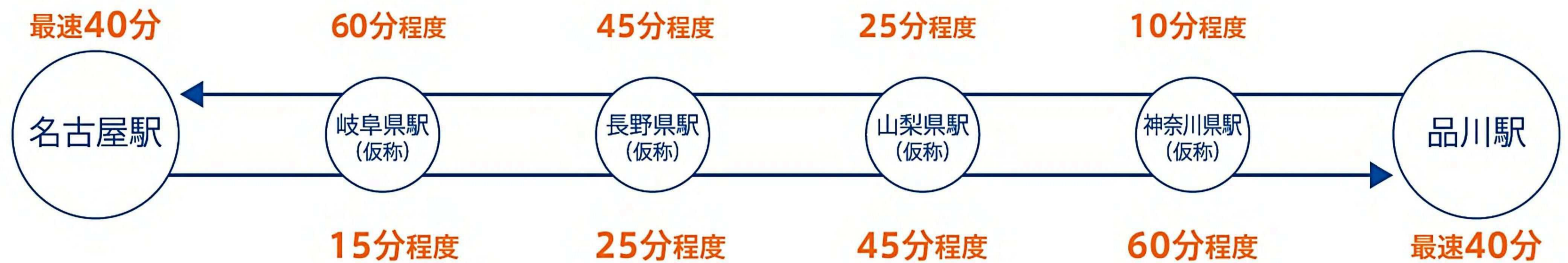
※出典：国際連合データベース、内閣府「国民経済計算」
※三大都市圏は、以下の都府県を対象として計算 東京都・神奈川県・千葉県・埼玉県・愛知県・岐阜県・三重県・大阪府・京都府・奈良県・兵庫県
※1ドル=109.80円として算出



※1 リニア中央新幹線の中間駅名は仮称です。
※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。

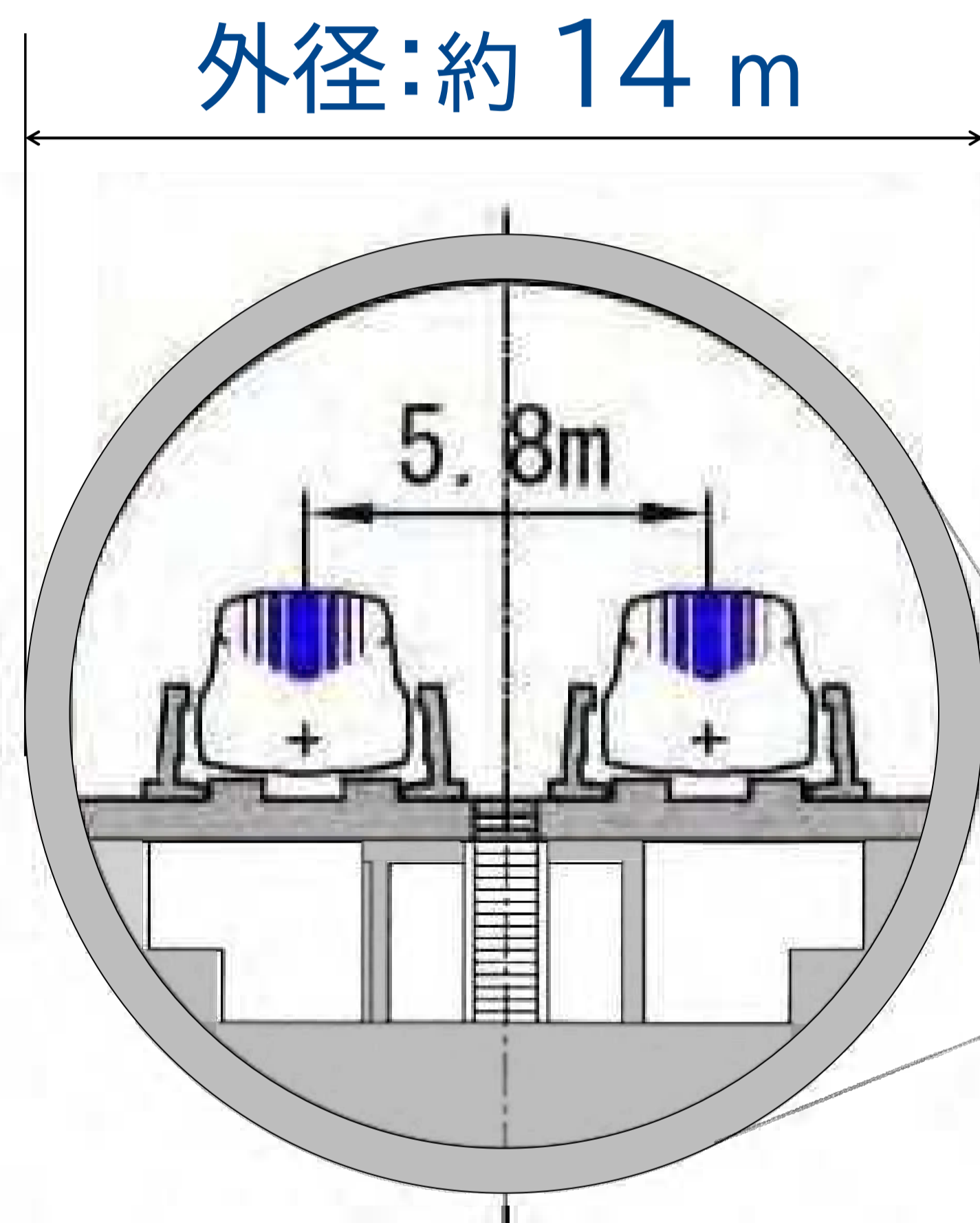


東海道新幹線の利用も、さらに便利に

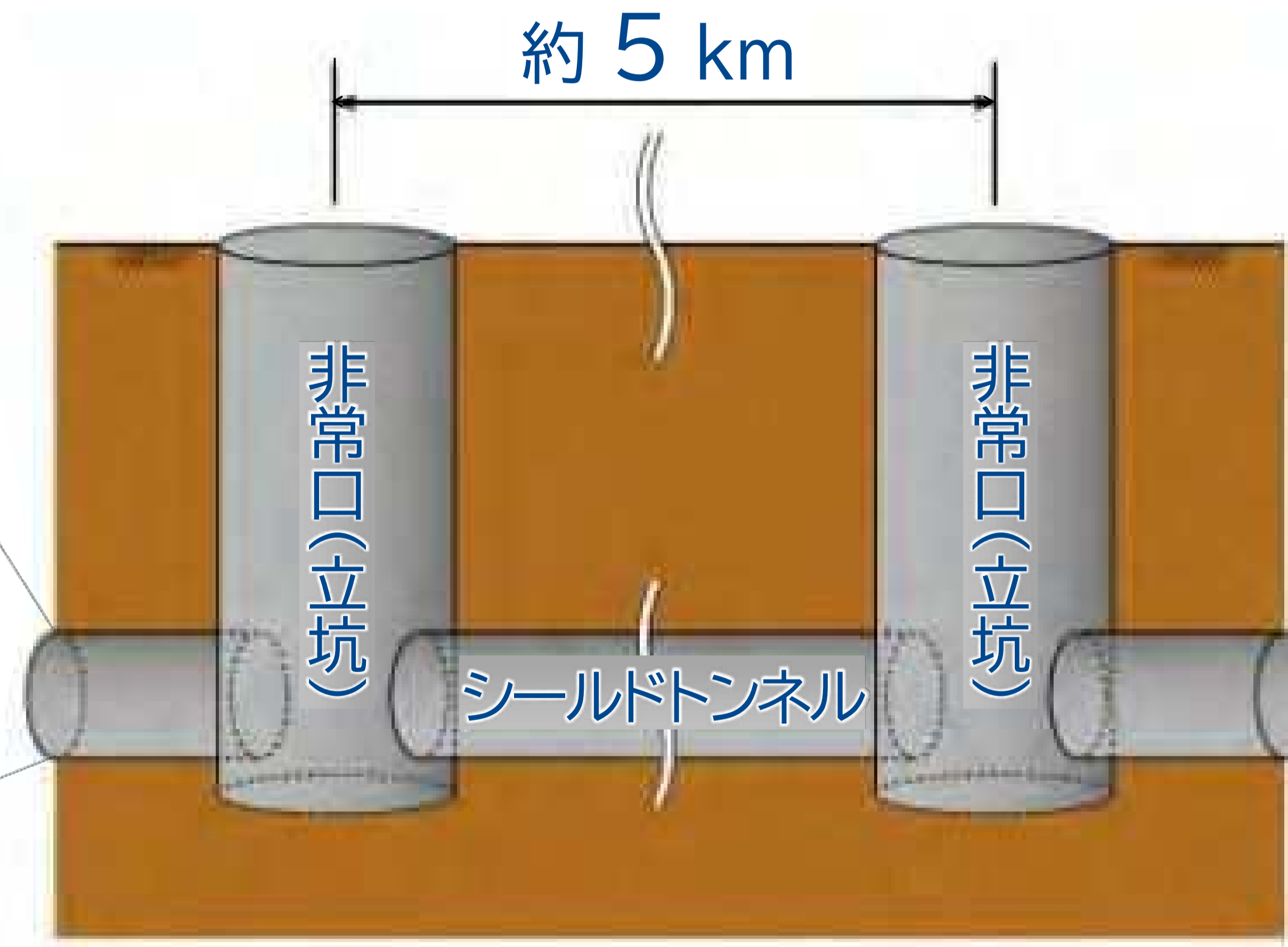
リニア中央新幹線の開業によって、現行の東海道新幹線の「のぞみ」のご利用の一部がリニア中央新幹線にシフトすることで、東海道新幹線のダイヤに余裕ができた場合に、現在の「ひかり」「こだま」の停車駅の利便性向上につながるよう検討していきます。



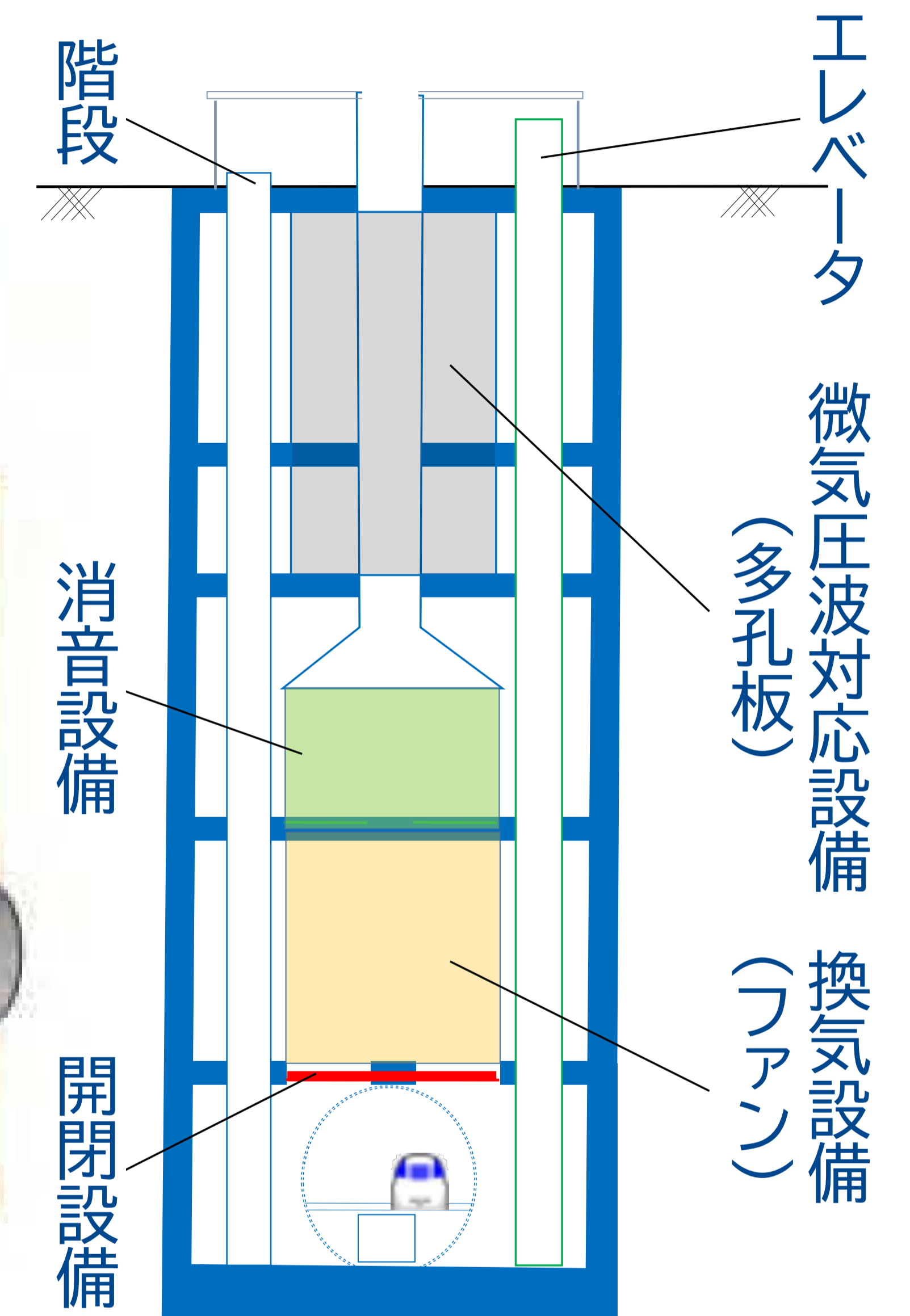
シールドトンネルの標準的な断面図



シールドトンネルと非常口（立坑）



営業開始後の非常口



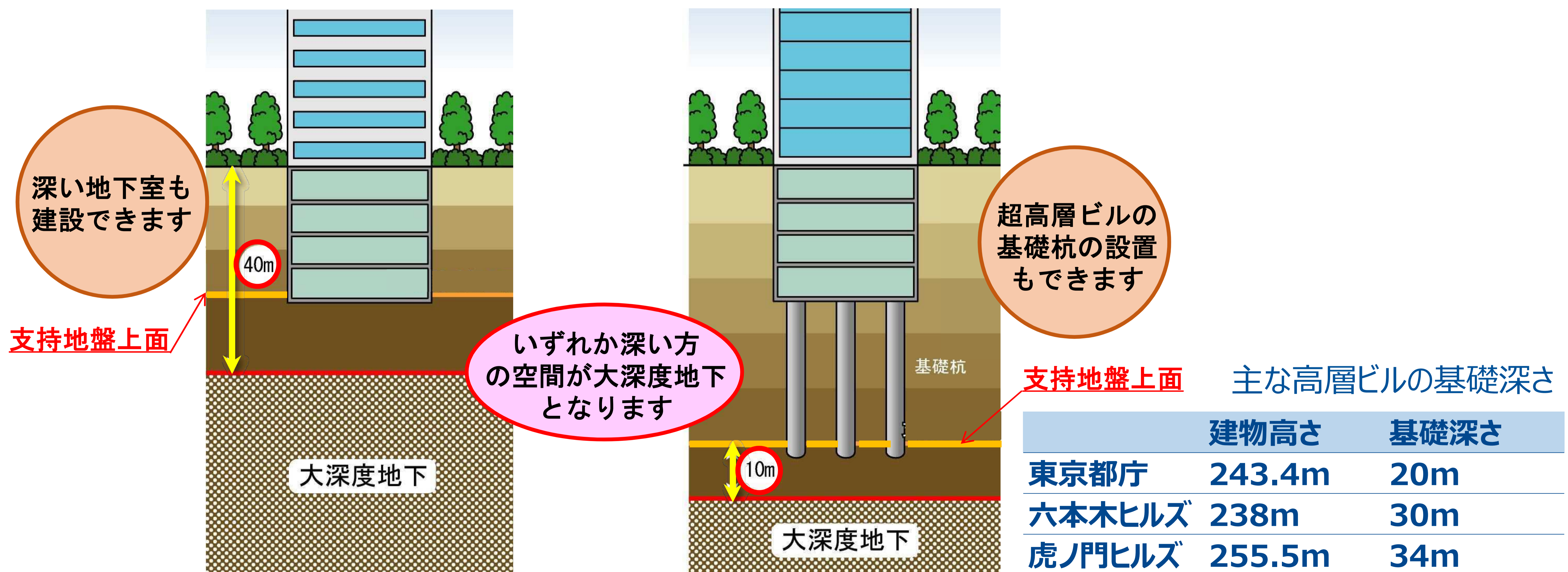
- シールドトンネルは、外側の直径が約 14 mの円筒の形をしたトンネル
- 立坑を約 5 kmの間隔で設置（立坑も円筒の形）
立坑内でシールドマシンを組み立てて、隣ないしはその次の立坑まで掘進
- 立坑は、営業開始後には、非常口として
異常時のお客様避難やトンネル内の換気、保守作業などに使用

大深度地下ってなに？

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。
東京都区部では、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)



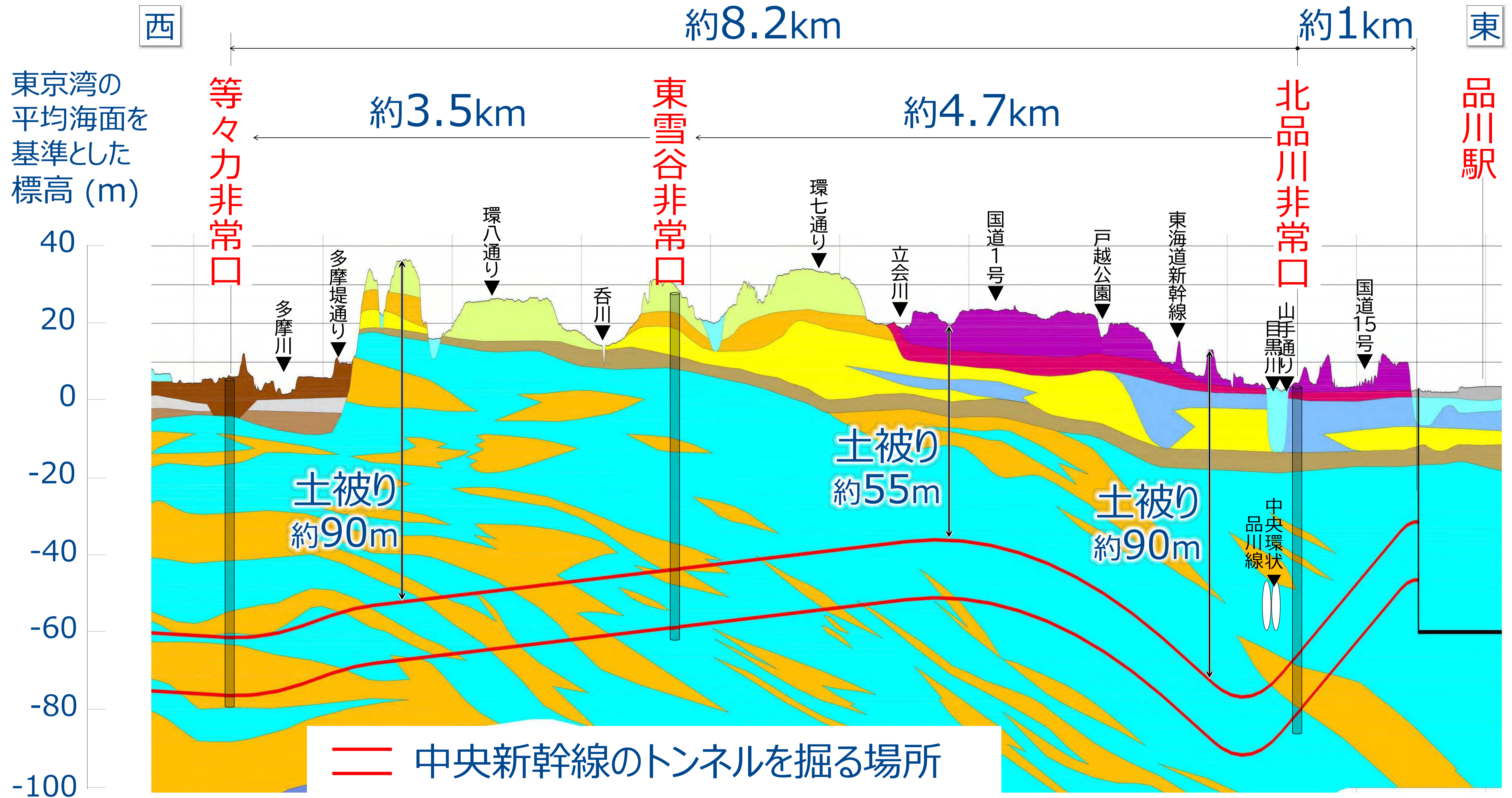
※大深度地下の公共的使用に関する特別措置法（平成13年4月1日施行）

第一首都圏トンネル（北品川工区） 位置図



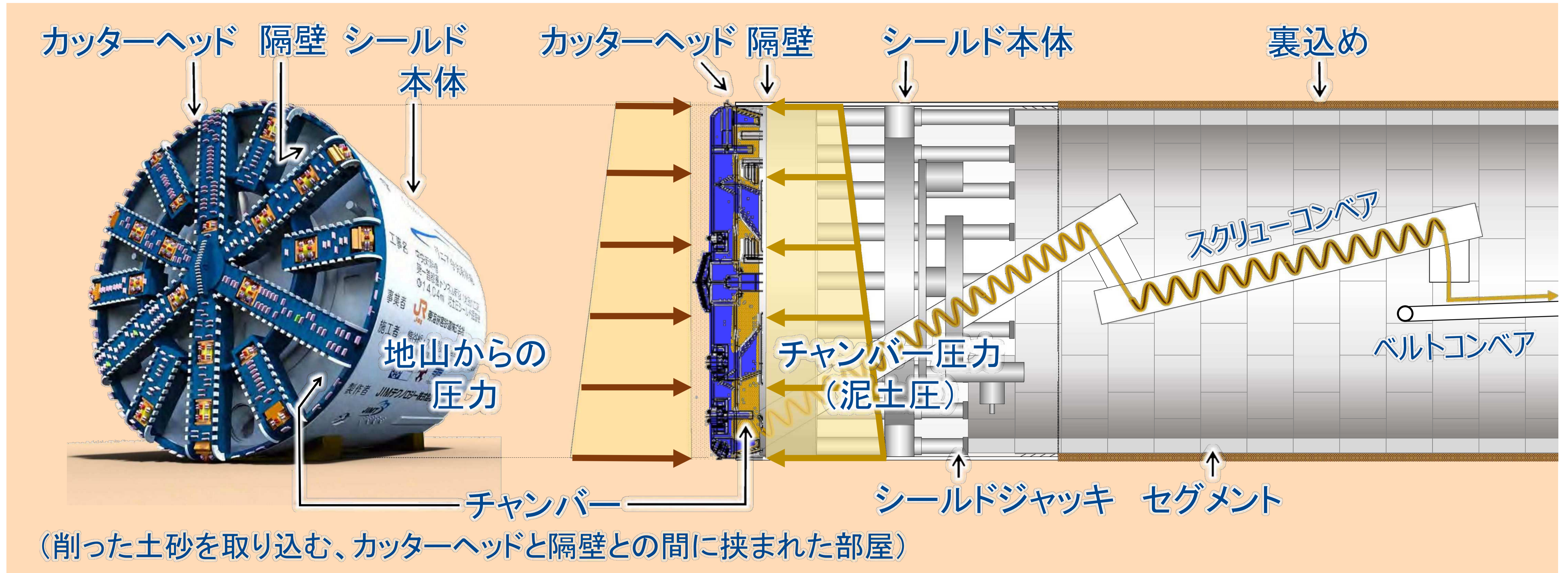
- 北品川非常口から、まずは等々力非常口までを、そのあとで品川駅までを掘進

第一首都圏トンネル（北品川工区） 縦断面図



- 北品川非常口から等々力非常口まで、シールドマシンで上総層群北多摩層の固く締まった地盤（主に固結シルト、所々で砂）の中を掘進

北品川工区で用いる泥土圧シールドによる掘り方

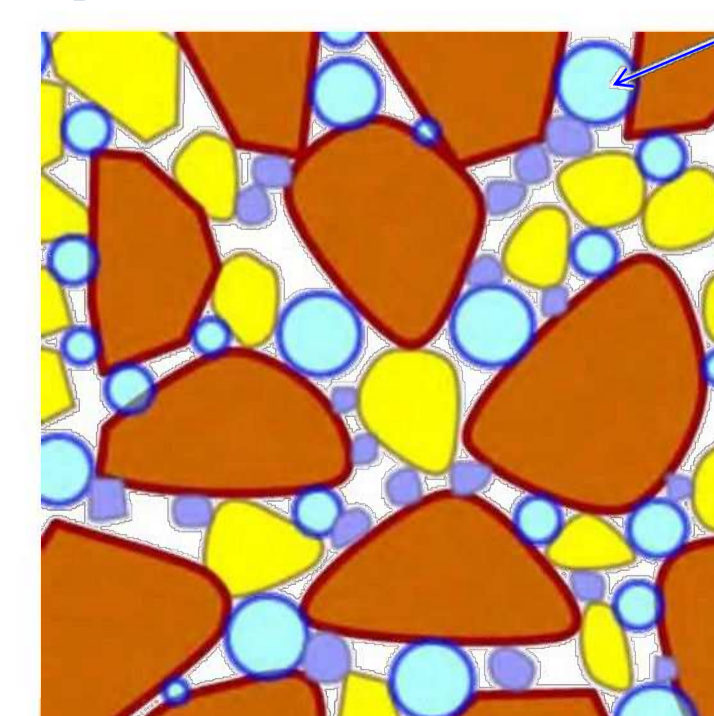


- i) カッターヘッドを回転させて削り取った土砂をチャンバー内に取り込む。
- ii) 取り込んだ土砂に添加材を加えてかき混ぜ、**塑性流動性と不透水性を持つ泥土**にする。
- iii) 掘削面が崩れないよう、泥土に、**地山からの圧力に拮抗した圧力 (泥土圧)** をかける。
- iv) 掘り進んだ分に応じた**適量の土砂**をスクレーコンベアで後方に抜き取る。

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のが重要



泥土の内部を拡大したイメージ

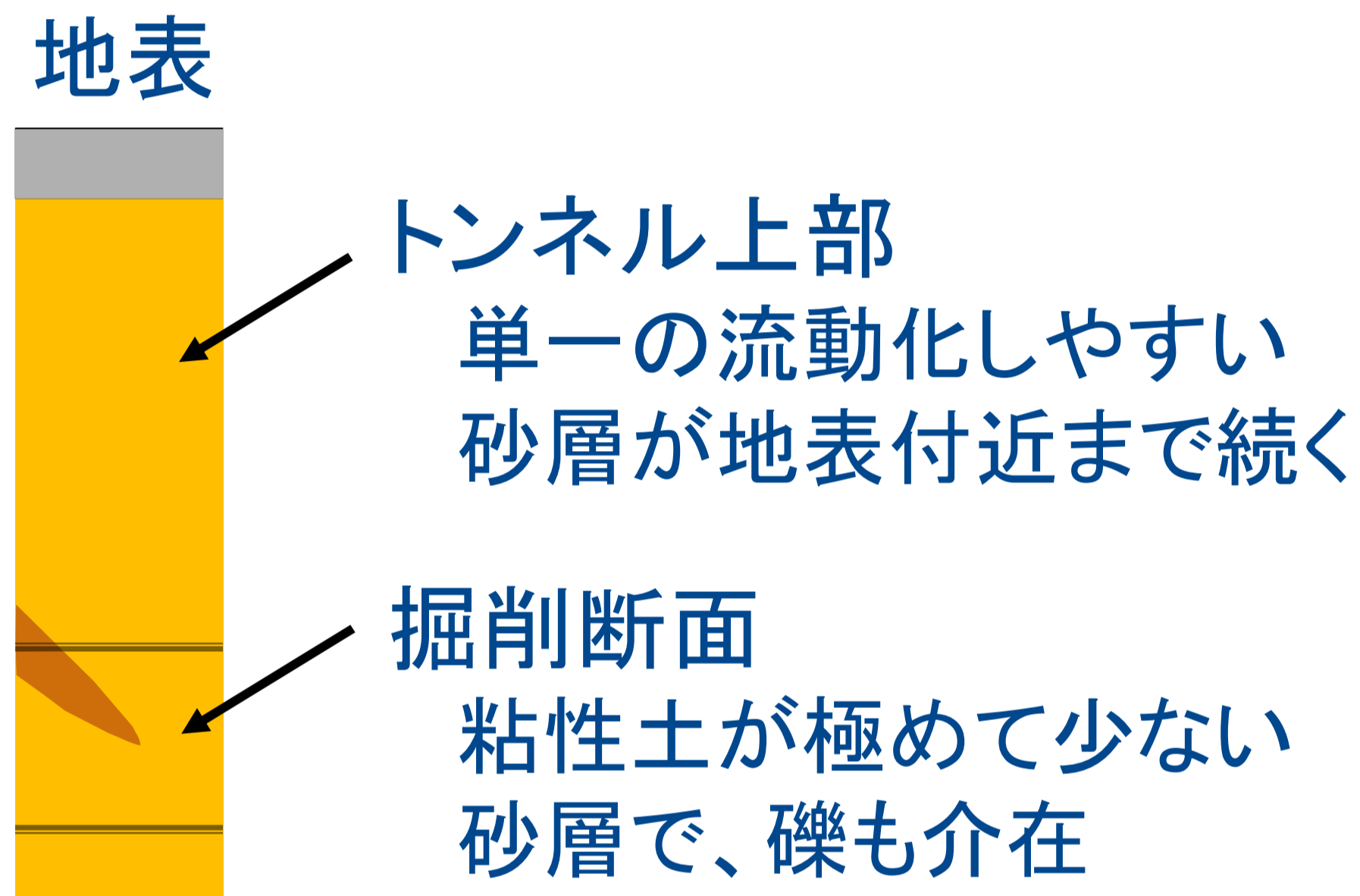


- 添加材 (気泡)
- 細かい粒 (粘性土など)
 - 中程度の粒 (砂など)
 - 粗い粒 (礫など)

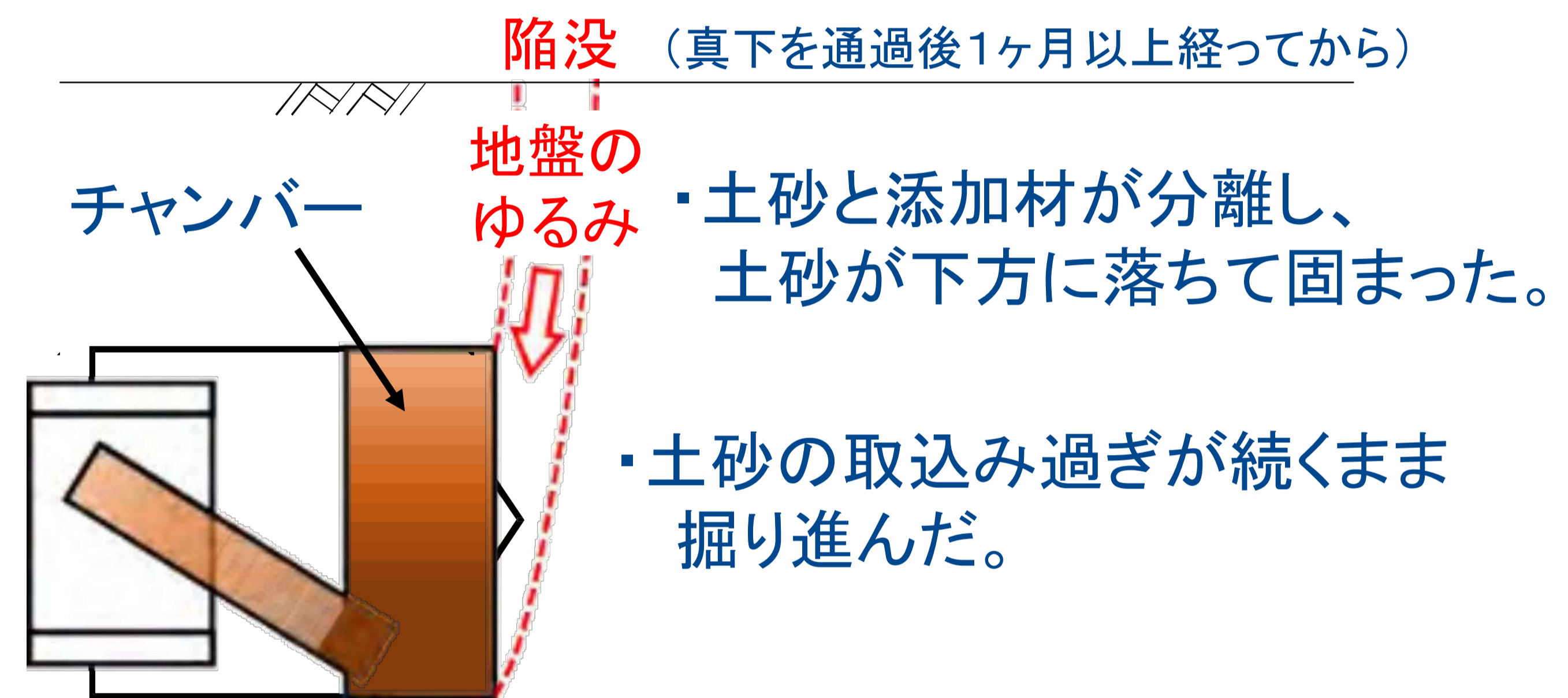
中央新幹線における施工管理の取組み

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

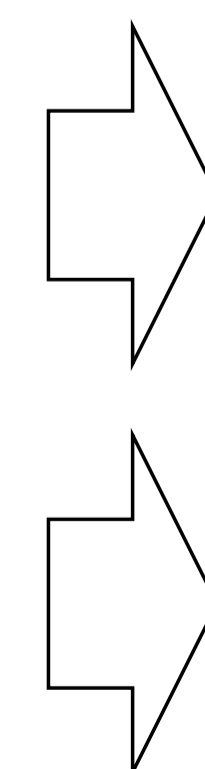


※東京外環トンネル施工等検討委員会 有識者委員会 報告書（令和3年3月）を基に、JR東海が作成

○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

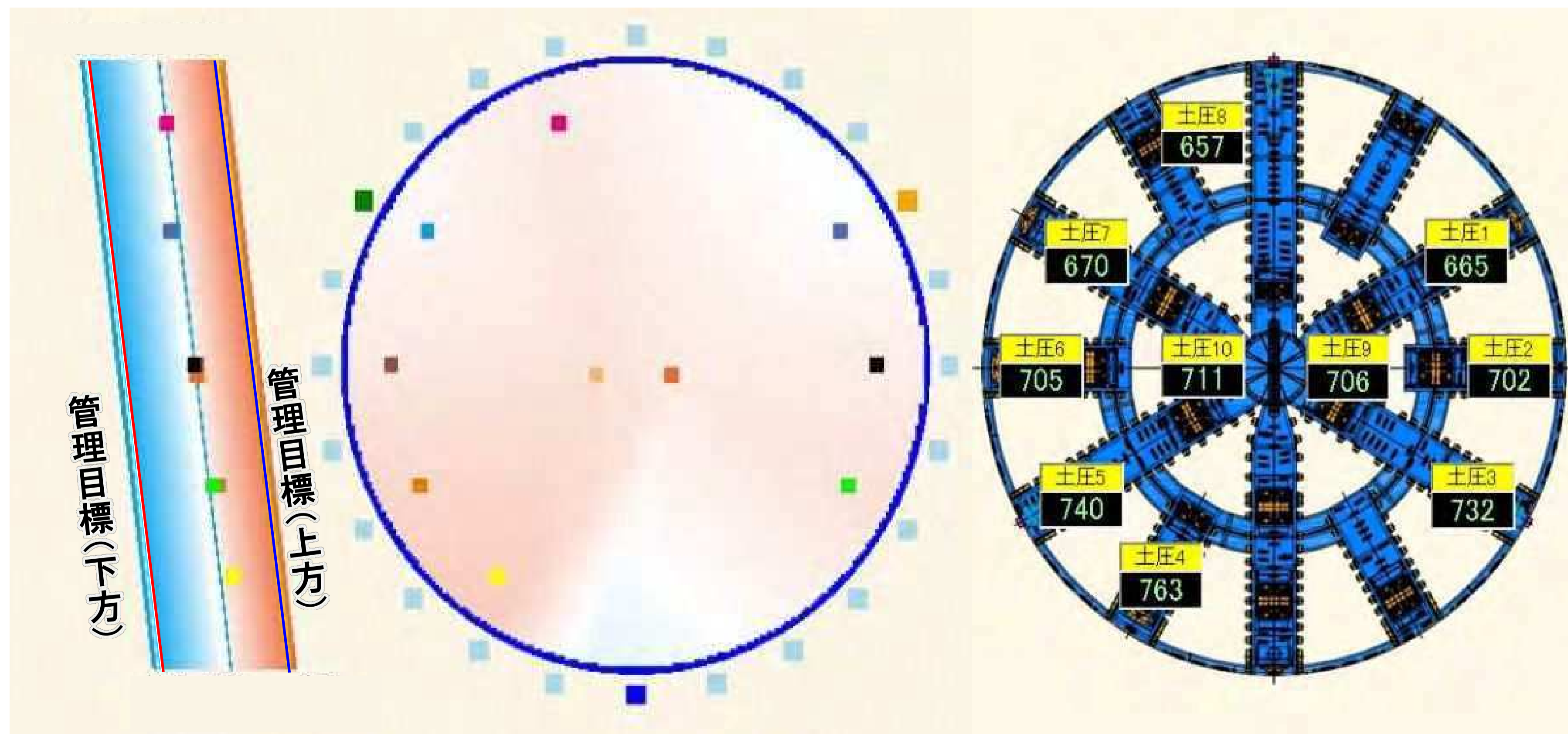
※中央新幹線のルート上には、「特殊な地盤」に当てはまる場所はないと考えています

① 泥土圧の管理

○本格的な掘進での対応状況

- ・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、管理目標値内に収まるよう調整しながら掘進してまいりました。
- ・泥土圧が掘削断面内でバランスよく保たれた状態であるよう、添加材の投入量などを調整しながら掘進してまいりました。

今後の掘進においても引き続き、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」を確認してまいります。



管理モニターの表示状況 (掘進距離約170m付近)



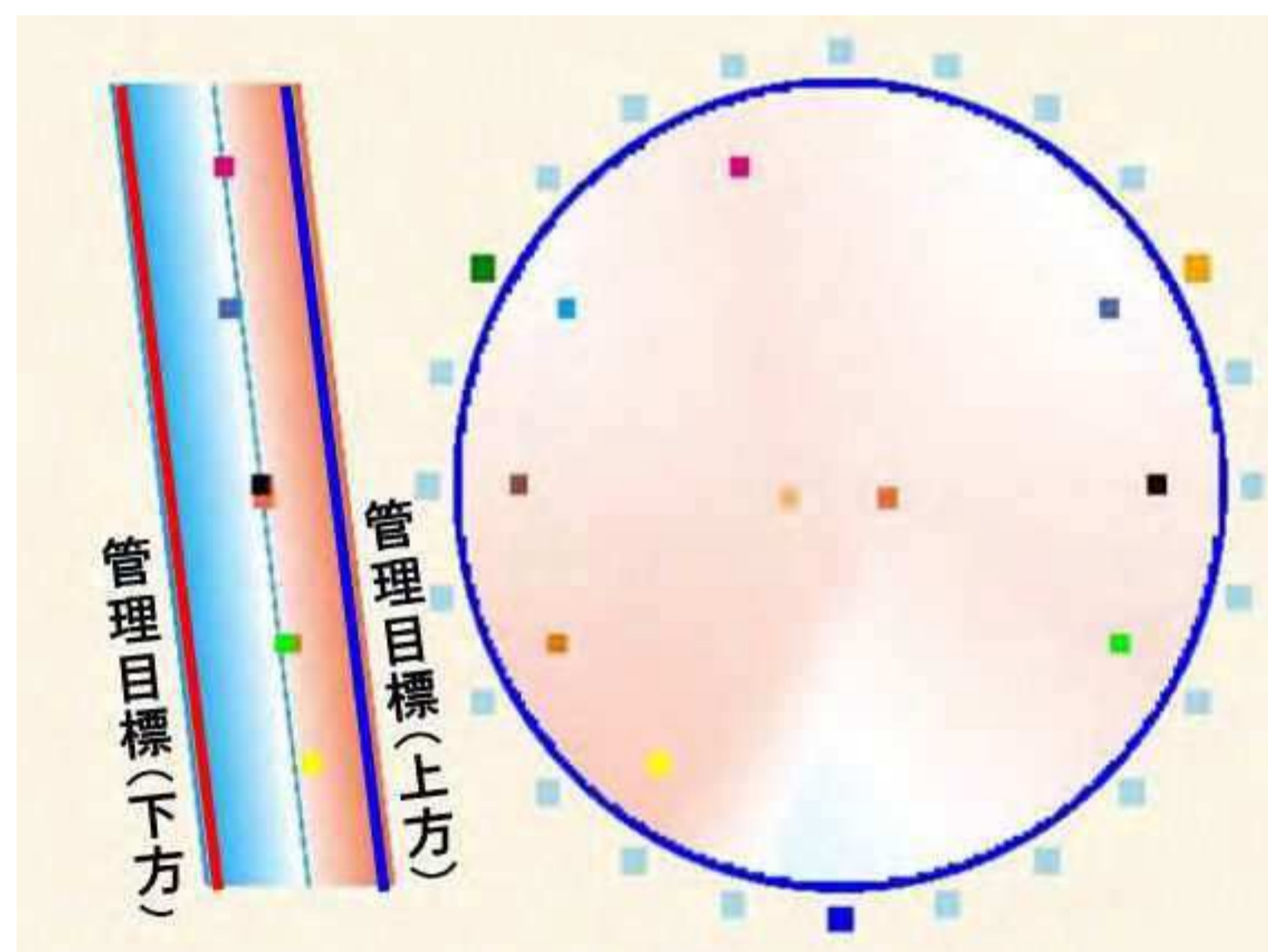
泥土圧の確認状況

② 泥土の性状の確認

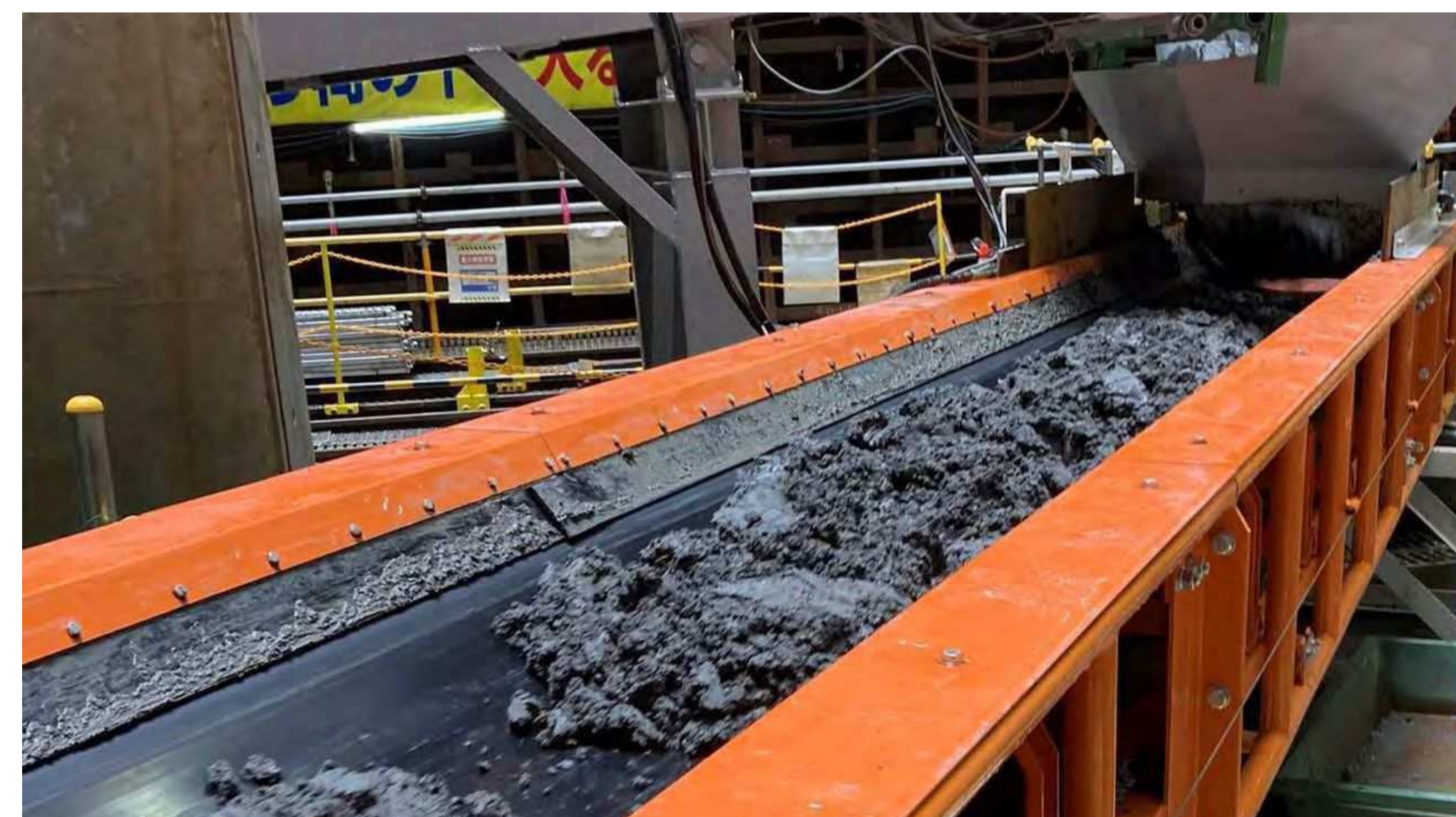
○本格的な掘進での対応状況

- ・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てまいりました。

今後の掘進においても引き続き、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まいります。



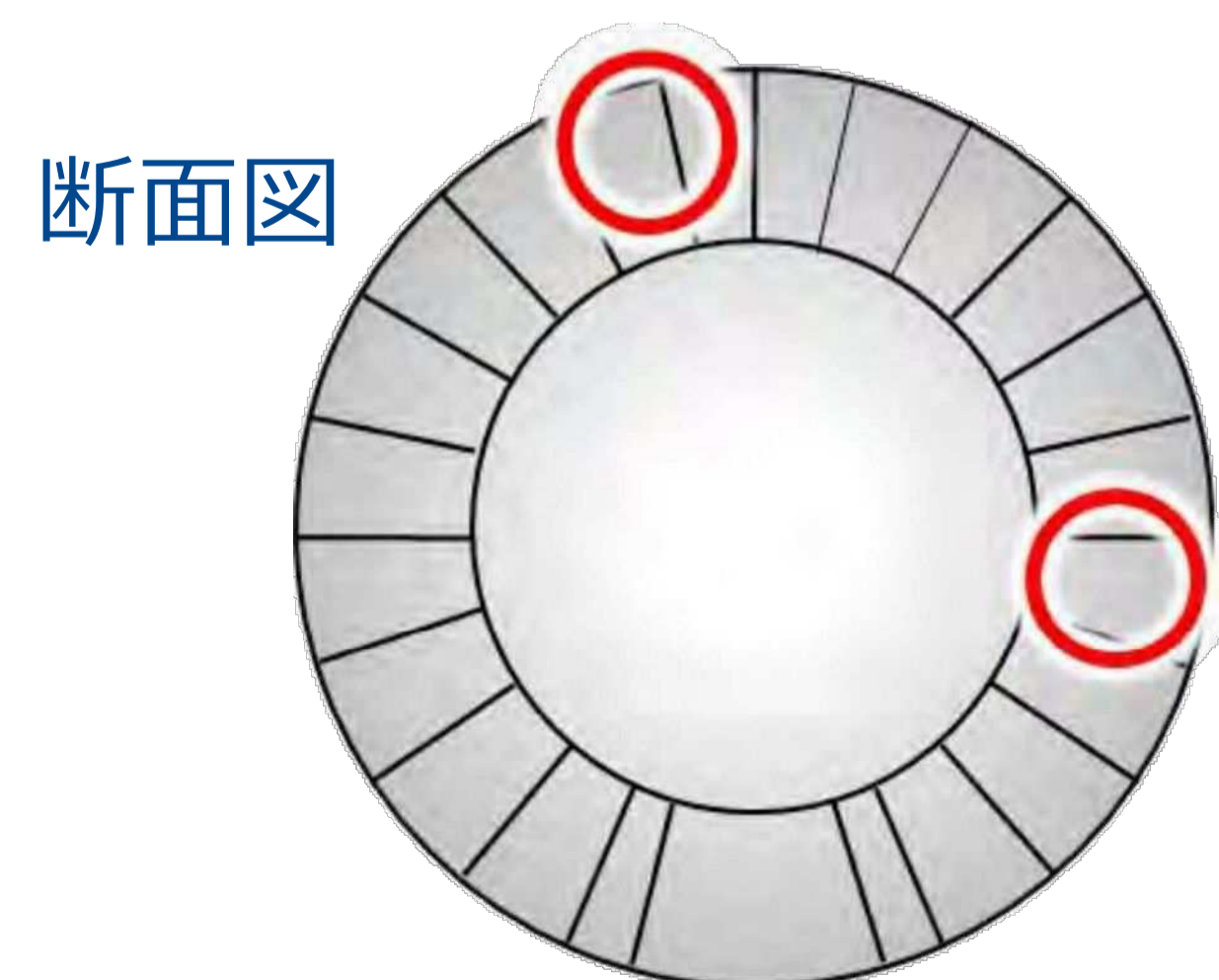
チャンバー内の泥土の圧力勾配



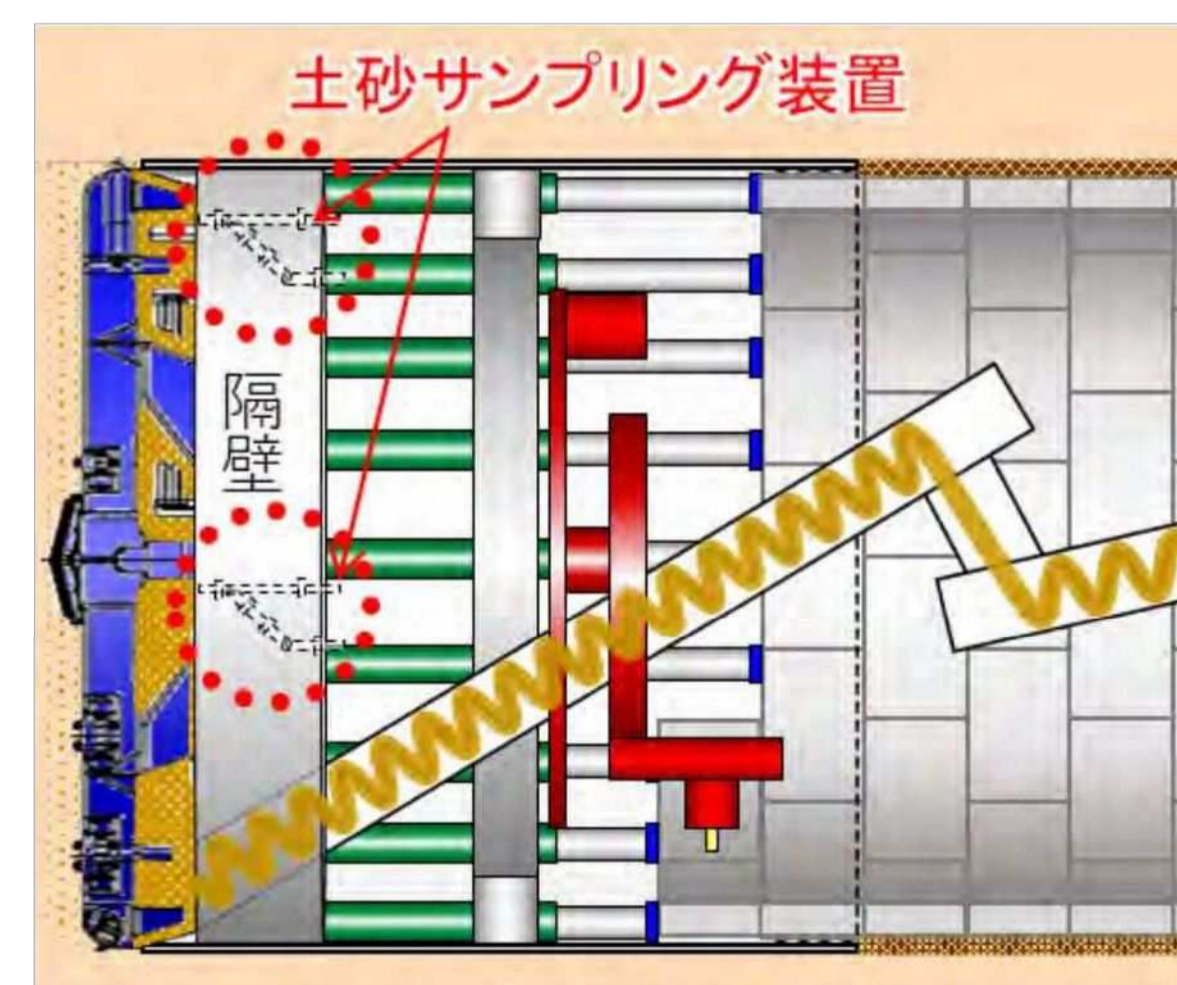
排出された土砂



外観・触手



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）」

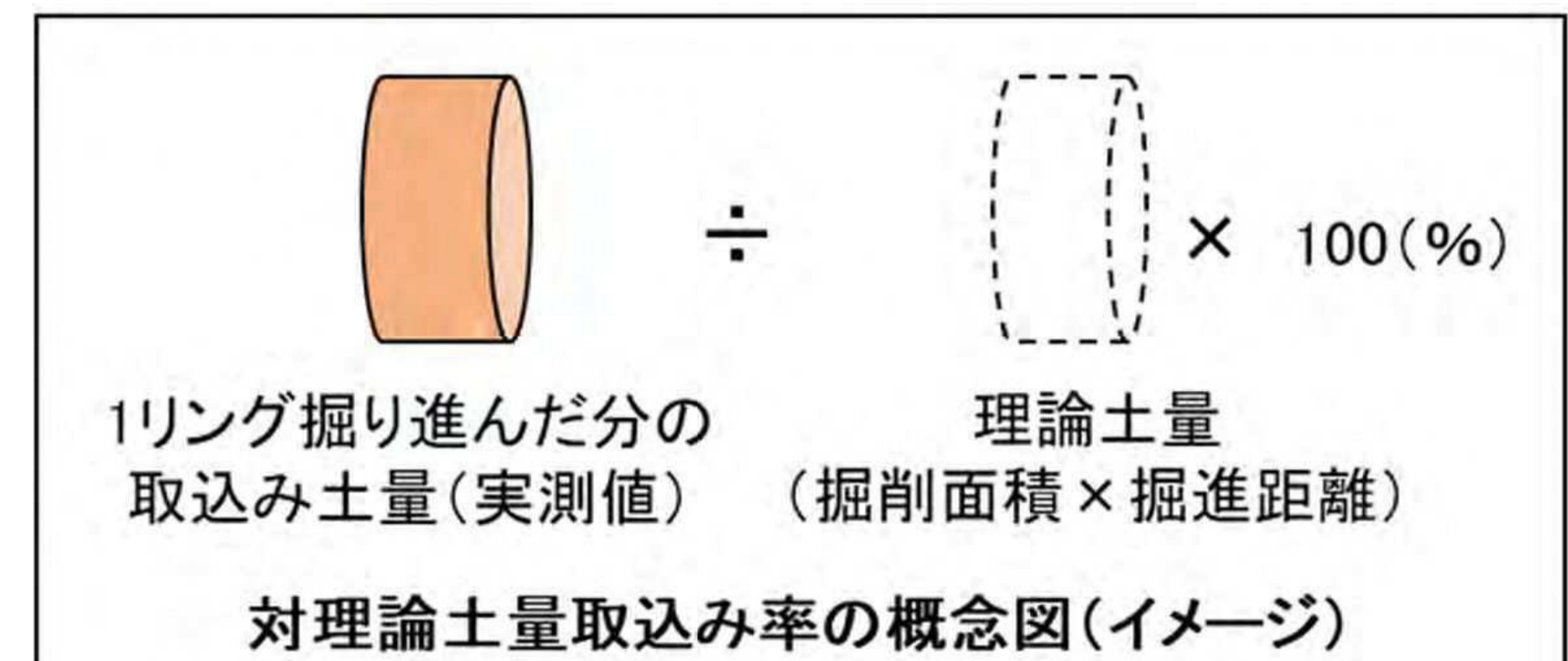
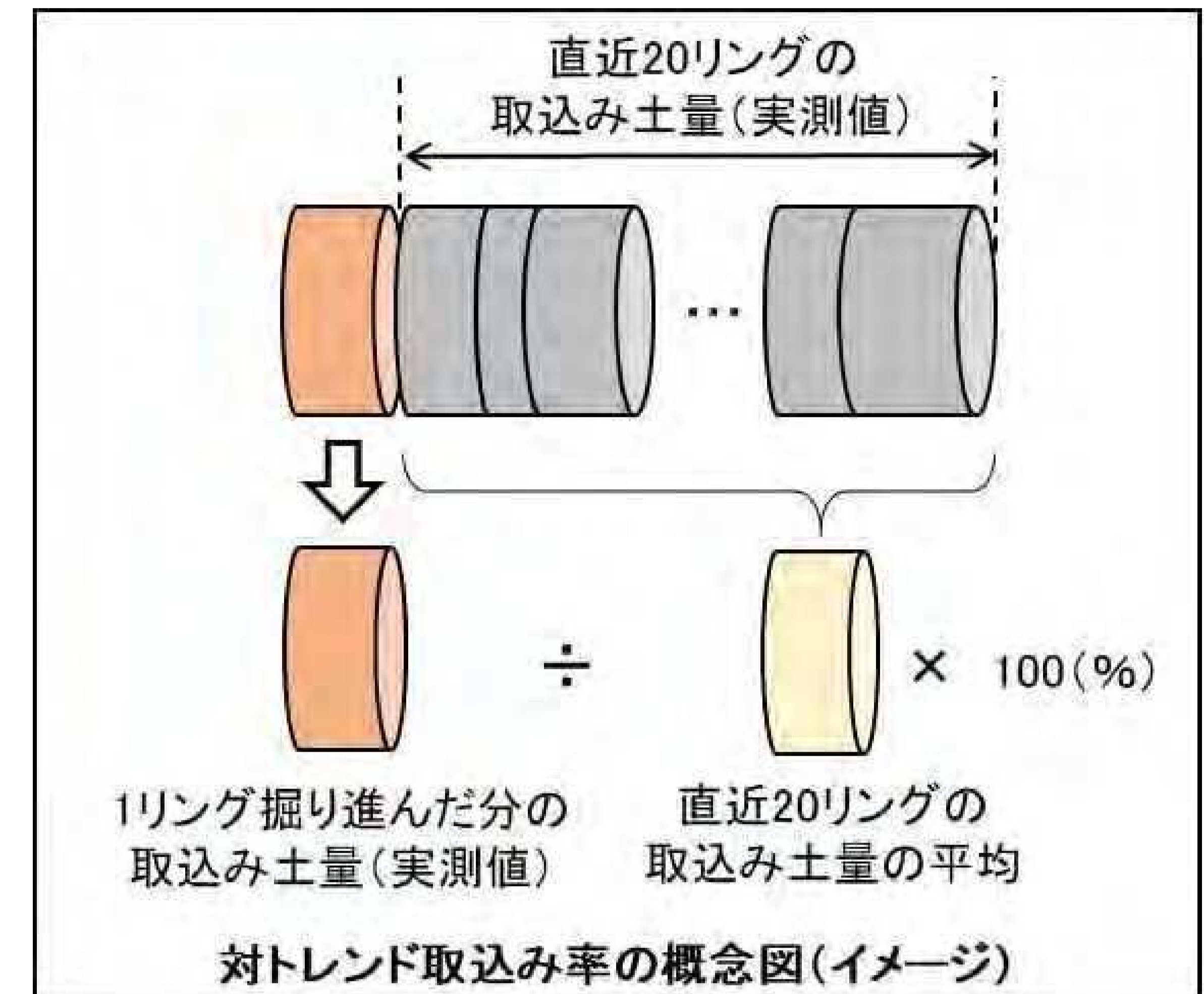
○本格的な掘進での対応状況

・「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%

⇒今後の掘進においても引き続き、取込み土量を適切に管理してまいります。



※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

工事現場付近における地表面隆起事象の概要

発生日時 2025年10月28日（火）時刻不明
（8時30分頃、品川区からの連絡により知得）

発生箇所 東京都品川区西品川1丁目1番付近の区役所通り上の交差点

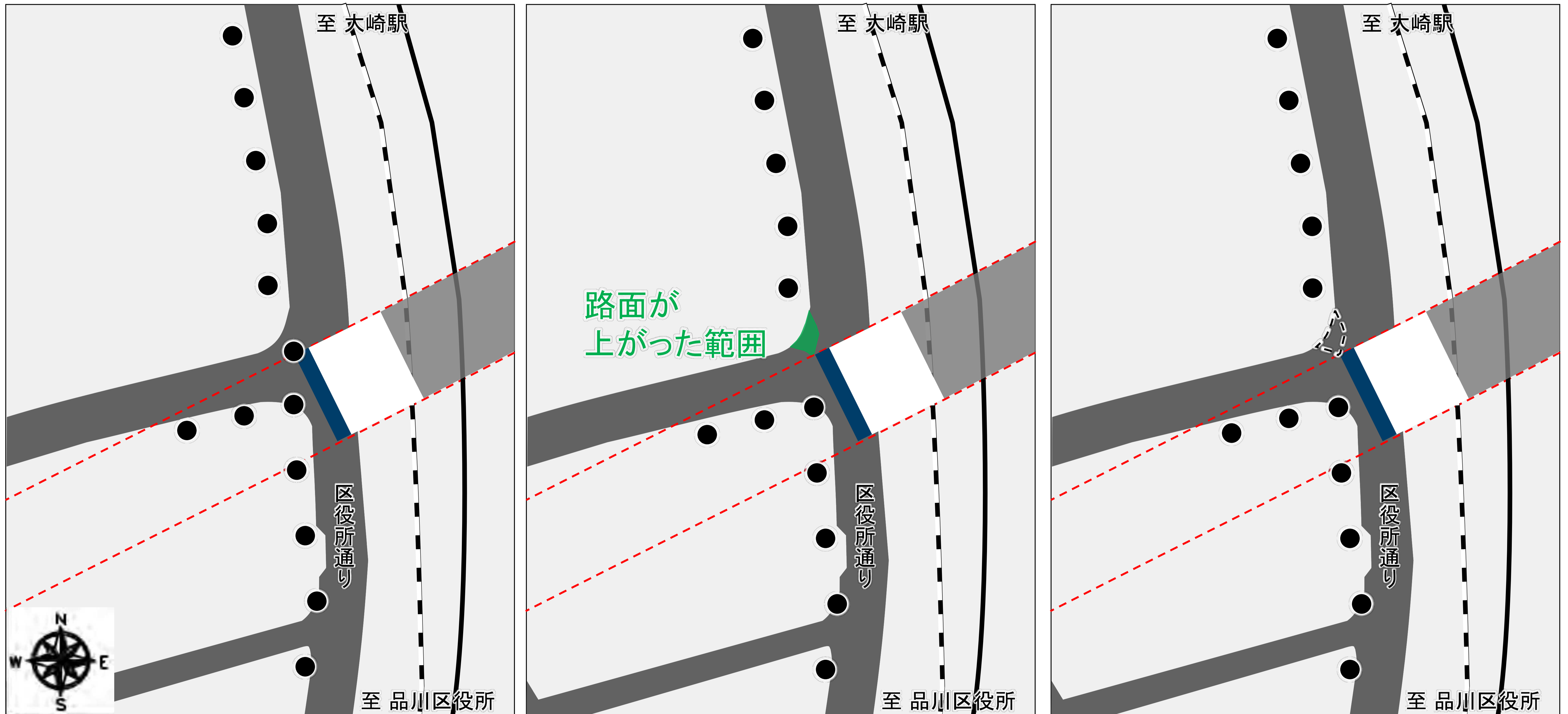
発生事象 歩道と車道の上に最大13cm程度の段差(隆起)発生



<発生時の様子>

事象発生箇所周辺の地表面変位

隆起発生前、および発生後の地表面測量の計測において、隆起発生箇所付近を除いた測量点においては、変位は±2mm（0.2cm）程度であり、沈下や隆起が続く傾向は見られませんでした。



2025/10/27（前日）

2025/10/28（当日）

2025/12/5（道路調査後）

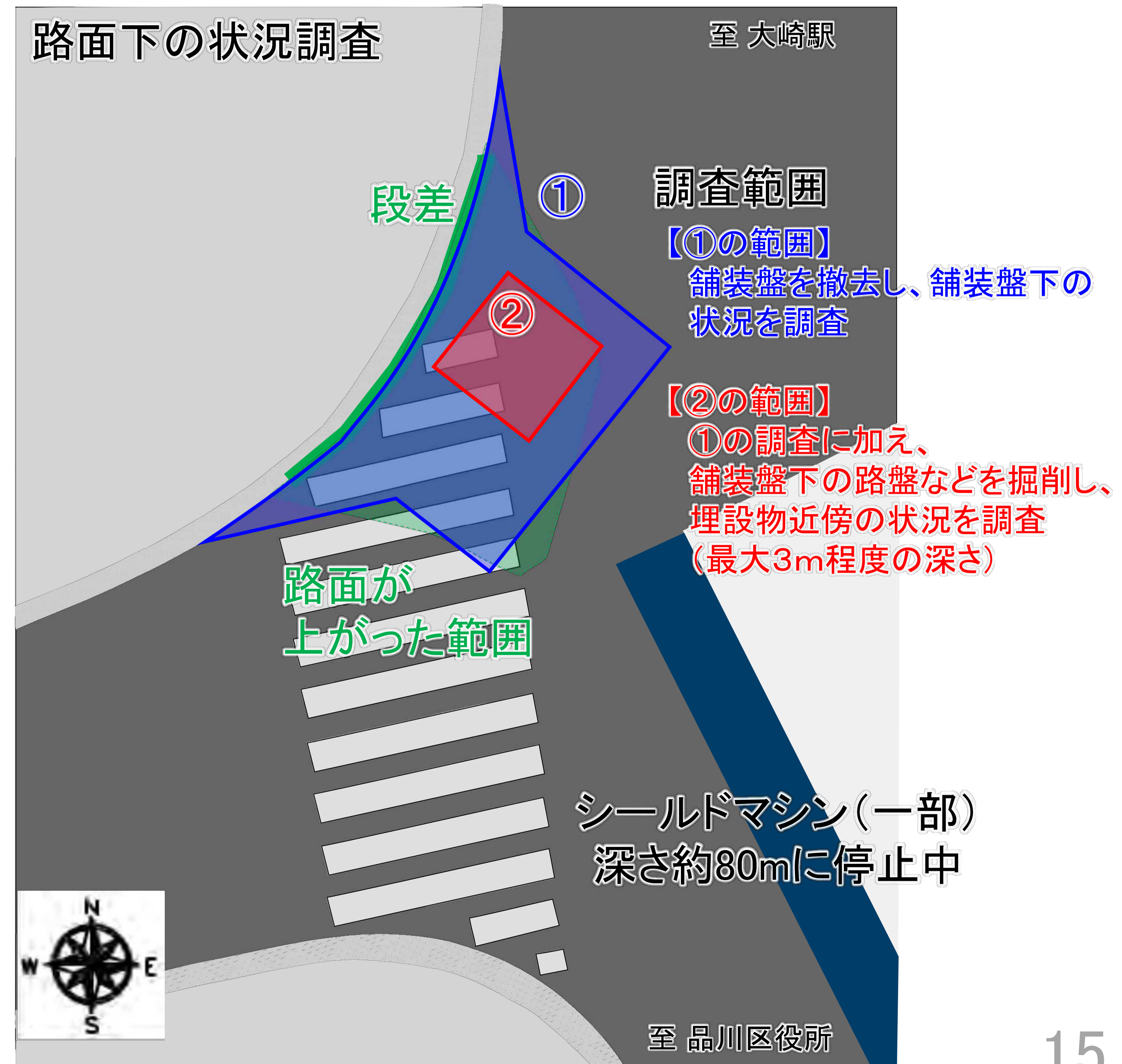
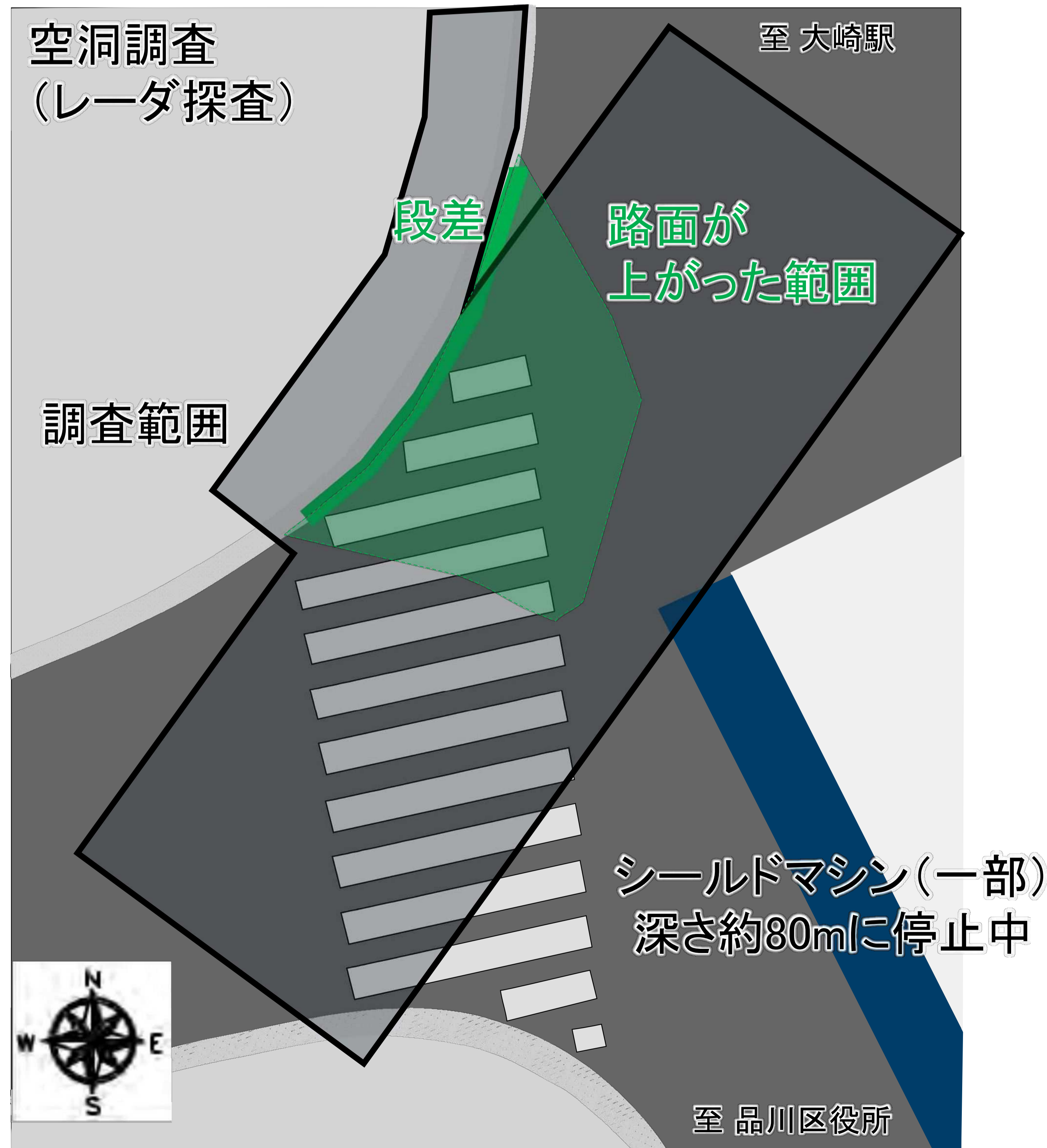
※路面が上がった範囲は、道路調査後、元の高さに仮復旧済

● : 測点

現地等調査の概要

段差が発生した10月28日夜、路面が上がった範囲付近を中心にレーダ探査による空洞調査を実施しましたが、道路使用において安全上問題のある空洞は確認されませんでした。

また、工事との因果関係を調査するため、上記に加え、11月20日～12月5日にかけて、段差が発生した箇所周辺の舗装盤を撤去し、路面下の状況を調査しました。

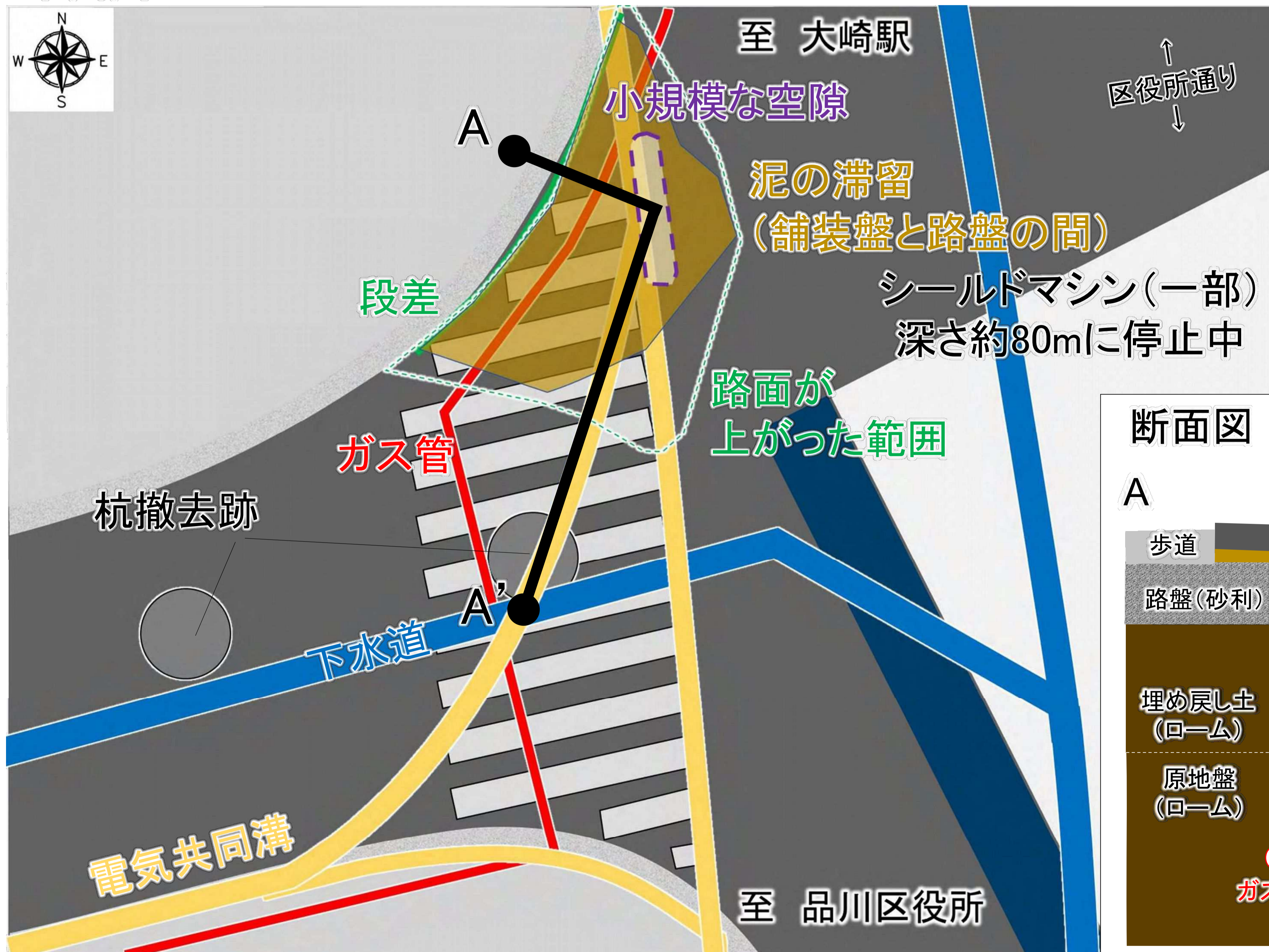


現地等調査の結果

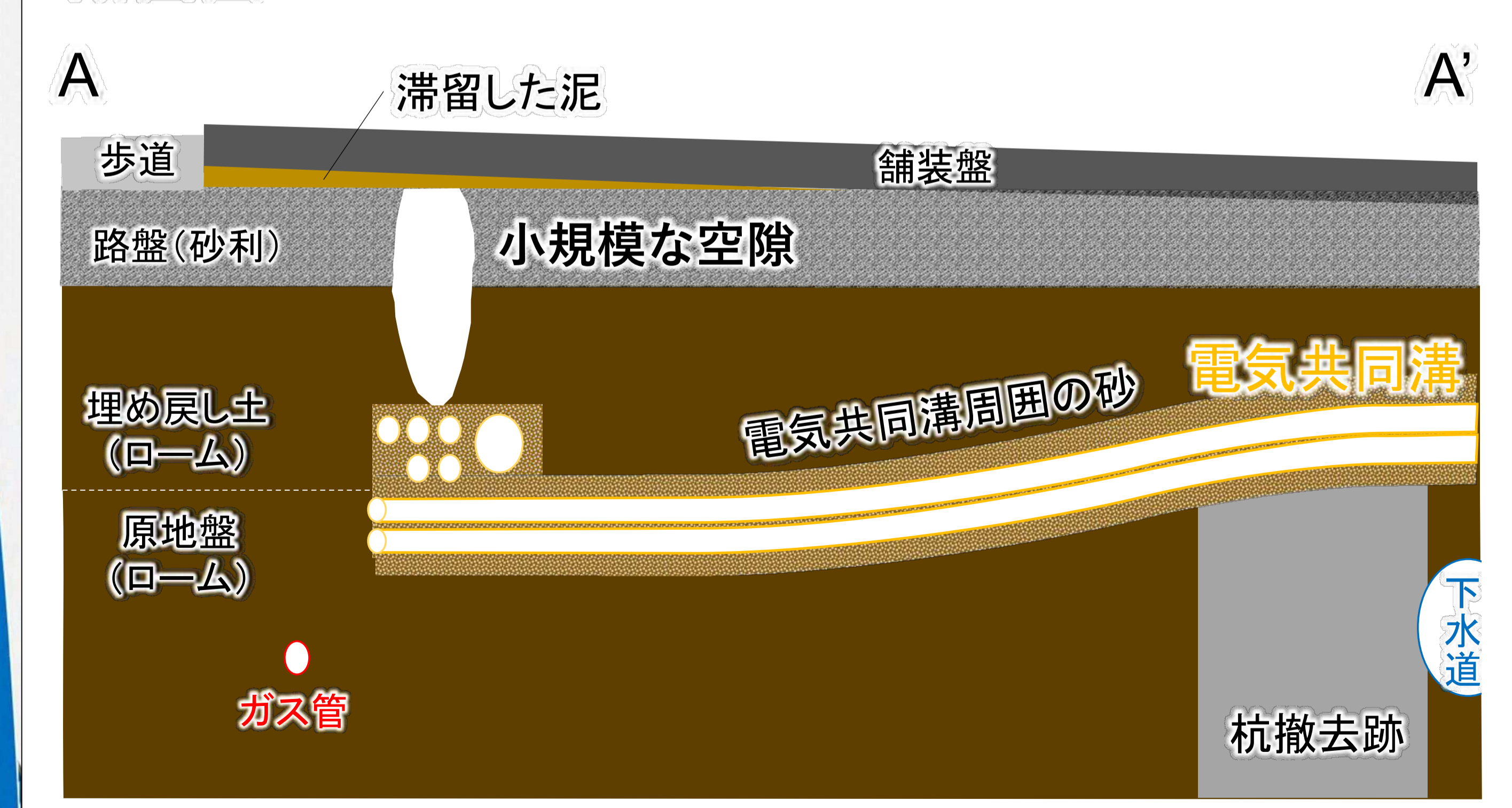
路面下の調査を実施したところ、地下に小規模な空隙、舗装盤と路盤の間に泥の滞留を確認しました。また、周辺の埋設管や建物杭撤去跡の位置関係を現地や資料にて確認しました。

小規模な空隙、泥の滞留以外の地盤の乱れは確認されませんでした。

平面図



断面図

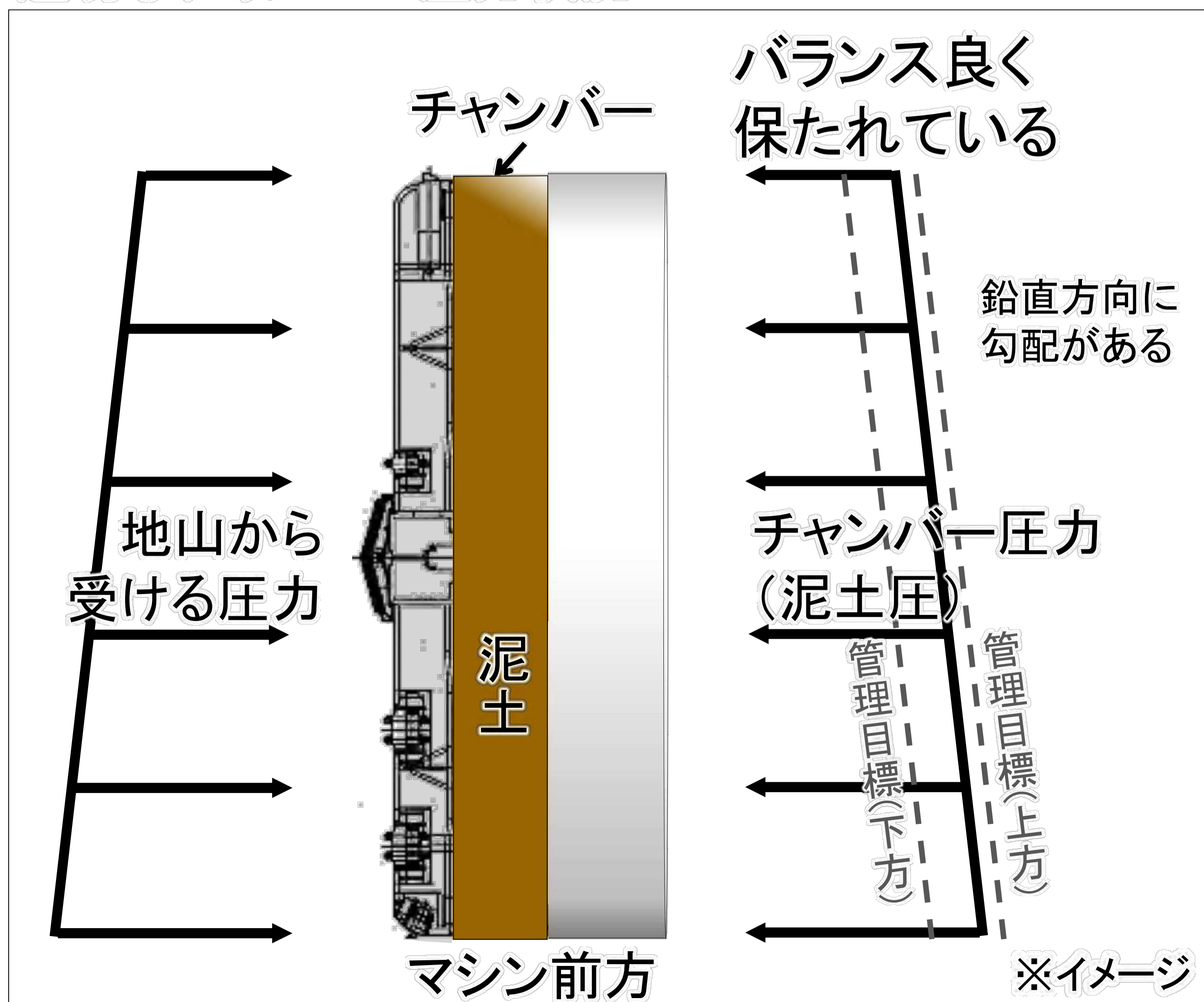


事象発生時の施工状況

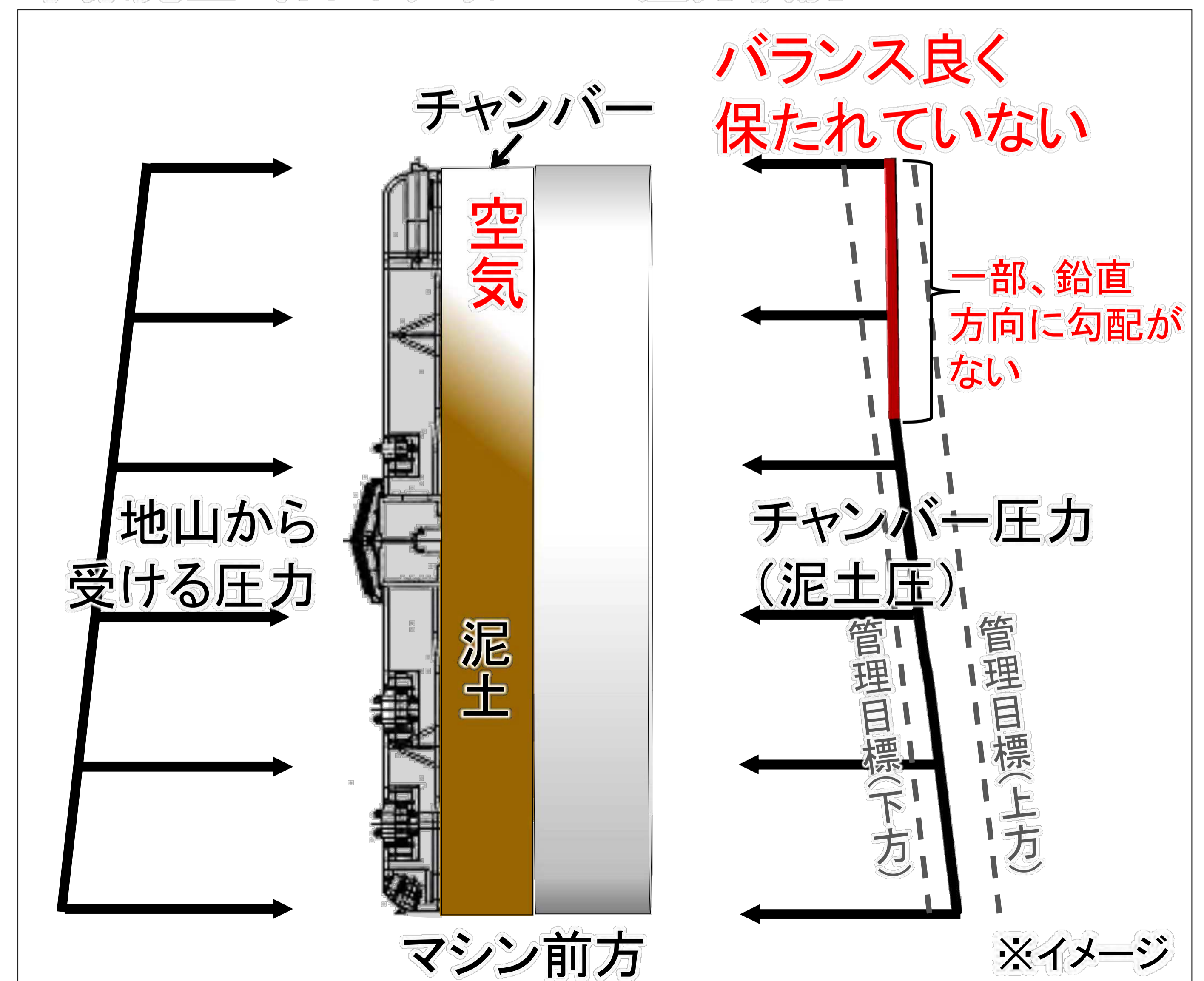
国交省策定の「シールドトンネル工事の安全・安心な施工に関するガイドライン」などを踏まえ施工管理を行っており、監視していたチャンバー圧力は、管理目標値内に収まっていましたが、鉛直方向の分布がバランス良く保たれていませんでした。この原因は、チャンバー内に空気が一定程度溜まっていたためと考えられます。

加えて、事象発生当日は短時間でチャンバー内の圧力が低下しており、これはチャンバー内の空気が地山に漏出したためと考えています。

適切なチャンバー圧力状況



事象発生当日のチャンバー圧力状況



【事象の発生メカニズム】

カッターヘッドと隔壁の間にあるチャンバーに、削った土砂のほか、空気が一定程度溜まった状態で掘進していたところ、地表まで空気が到達する経路が存在する箇所に遭遇した際、チャンバー内に溜まった空気が短時間内に多く漏出し、地表付近まで到達し、土とともに舗装盤を押し上げたと推定しています。

【チャンバー内に圧縮空気が一定程度溜まった原因】

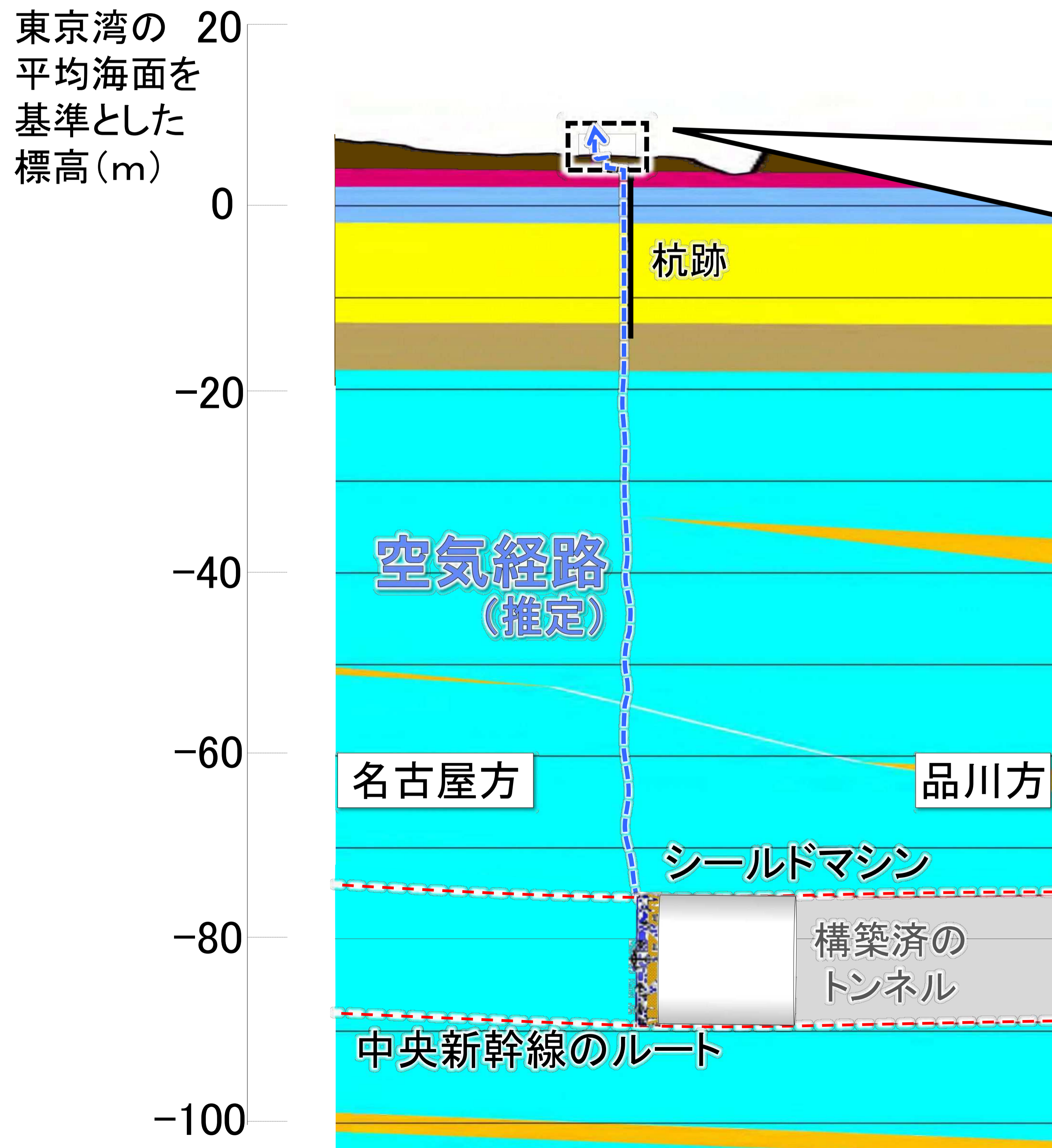
掘削は、気泡材を用いた泥土圧シールド工法により施工しております。

チャンバー内の空気は、土砂サンプリング装置を用いて抜きながら掘進することとしていましたが、空気を抜く頻度や量が十分でなかったため、空気が一定程度溜まったと考えています。

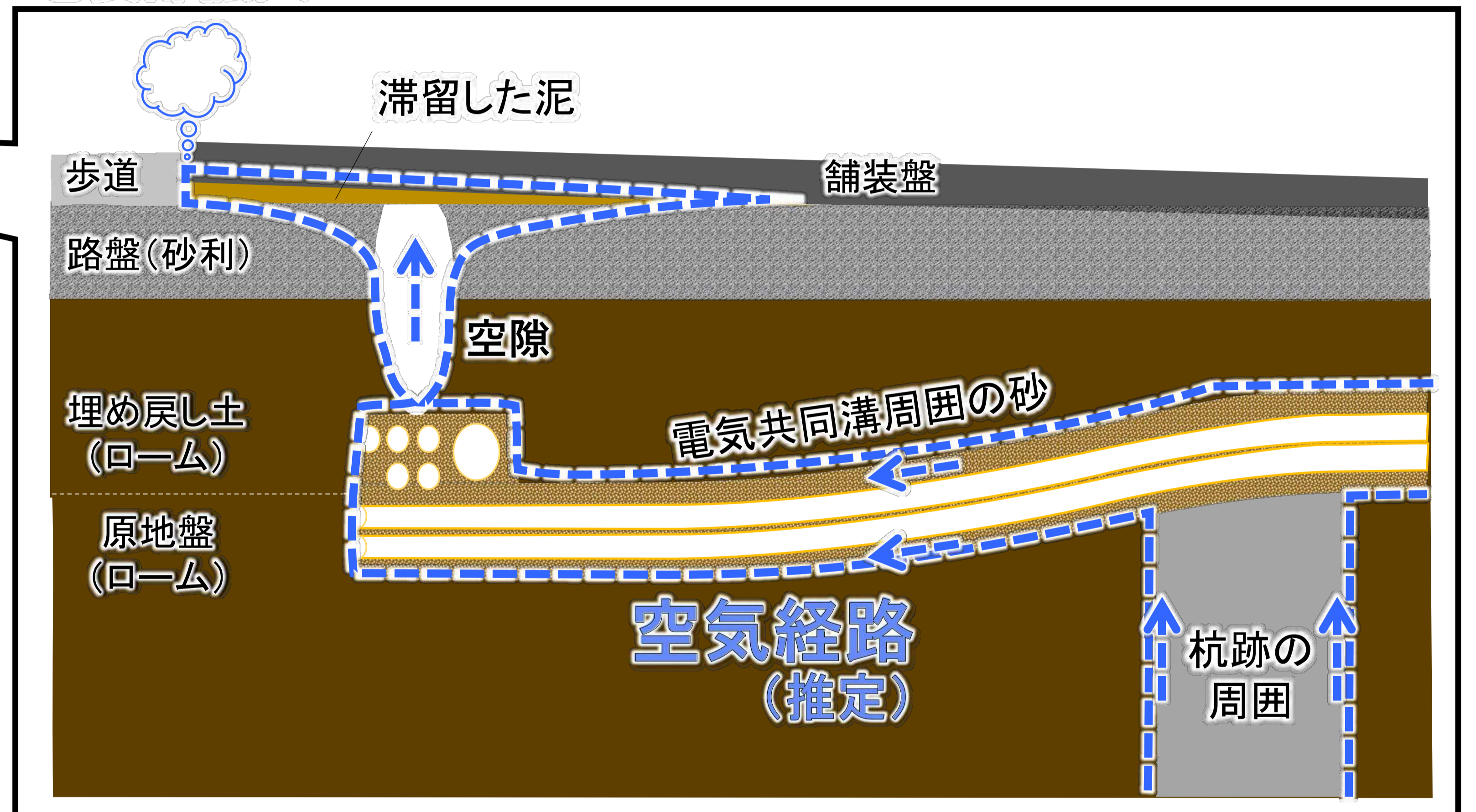


空気の地上までの到達経路 (推定)

シールドマシンから漏出した空気は、地中の構造物、埋設物の近傍の空気の通り道を経由し、舗装盤下に到達し、土とともに舗装盤を押し上げたと考えています。



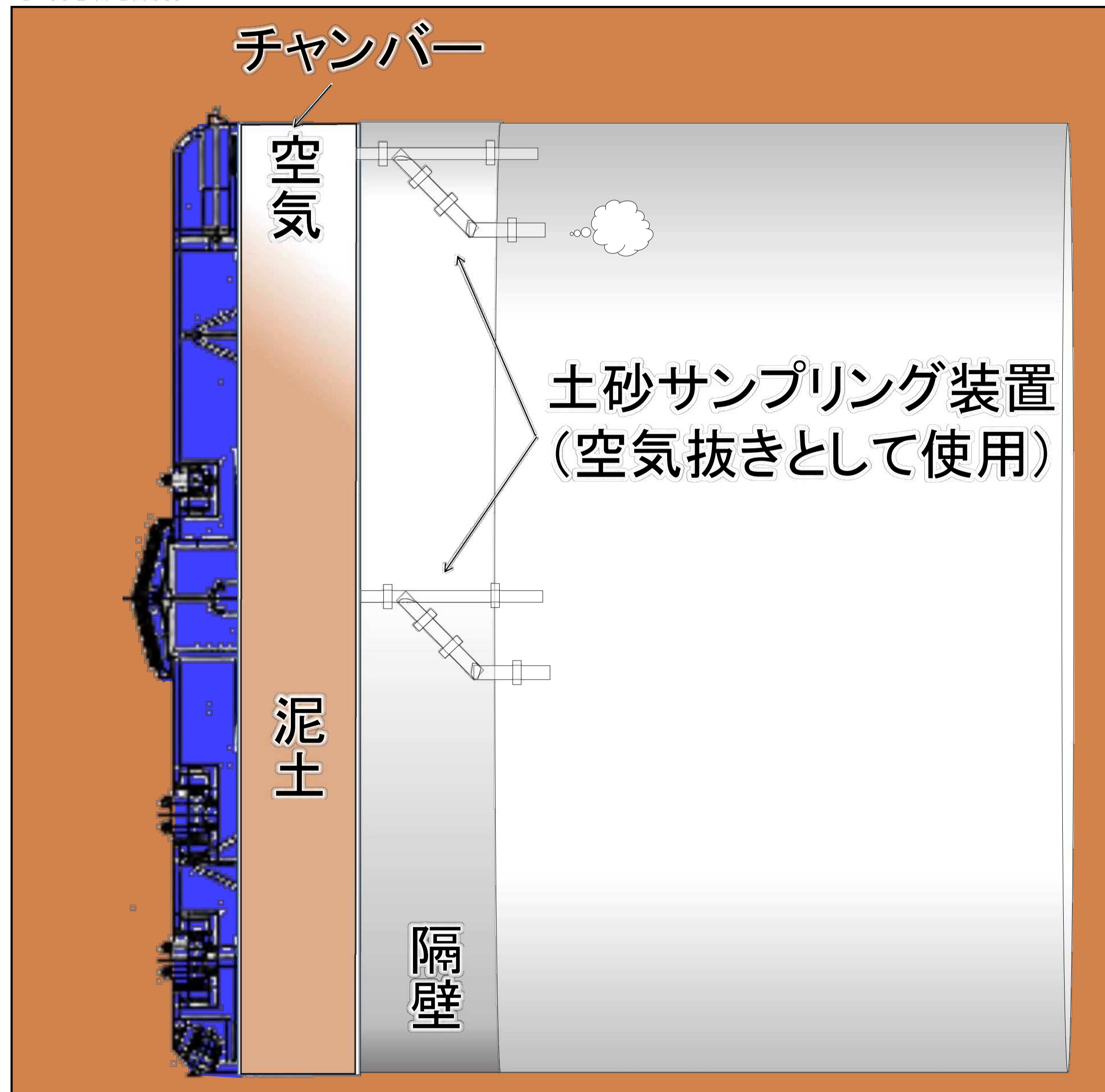
地表部拡大



新期段丘堆積層	武蔵野ローム層	武蔵野礫層
東京層群	東京層 粘性土	砂質土
	東京礫層	
上総層群	北多摩層 固結シルト	砂

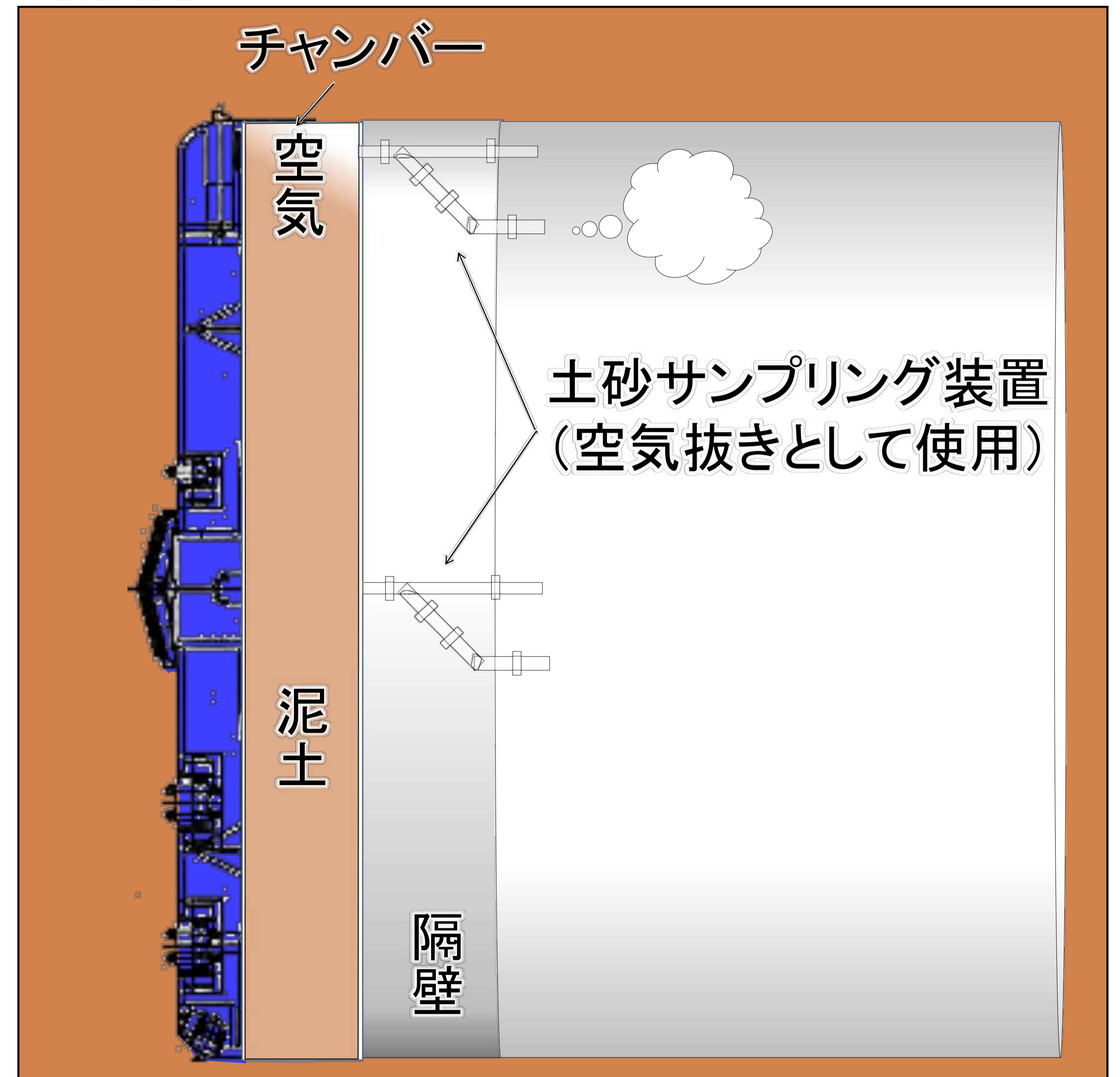
チャンバー内に一定程度の空気を溜めない対策として、掘進する際の空気を抜く頻度や量を決めて施工管理を行い、チャンバーに空気を溜め過ぎないように管理します。

対策前



空気抜きが十分にできておらず、
チャンバー内に空気が溜まっている

対策後



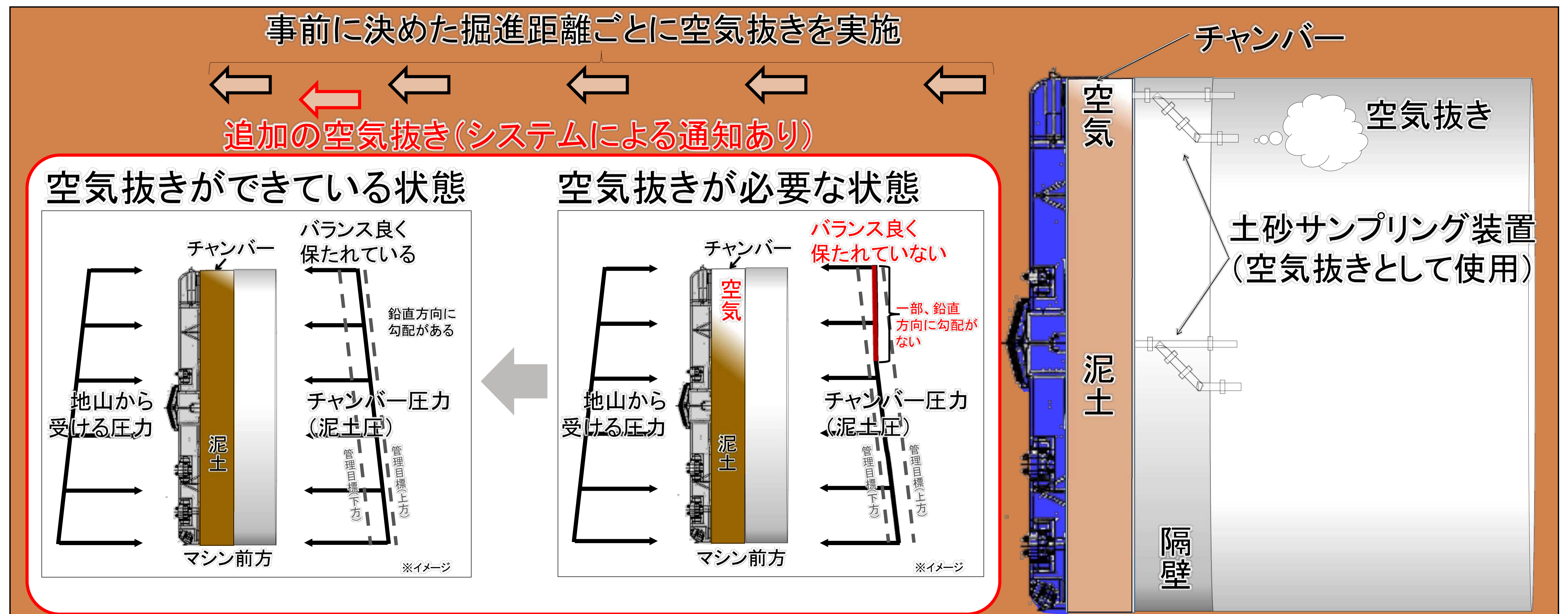
チャンバー内に空気を溜めないよう、頻度や
量を事前に決めた上で十分に空気抜きを行う

対策（十分な空気抜きの実施）

再発防止対策（空気抜きを行う頻度・システム強化）

事前に決めた掘進距離ごとにチャンバー内の空気抜きを行い、チャンバー圧力の鉛直方向の分布がバランスよい状態を確認することで、空気抜きができていていることを確認します。

加えて、掘進途中にチャンバー圧力の鉛直方向の分布がバランスよく保たれない傾向を事前に検知し、その旨を通知できる新たな機能を掘進管理システムに搭載することで、空気抜き作業を確実に実施できる環境を整えます。事前の検知・通知があった場合には、追加の空気抜きを実施し、チャンバー圧力の鉛直方向の分布を確実にバランスよく保ちます。



本格的な掘進にあたりましては、今回お示した対策を確実に実施し、より慎重に工事を進めてまいります。あわせて、引き続き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

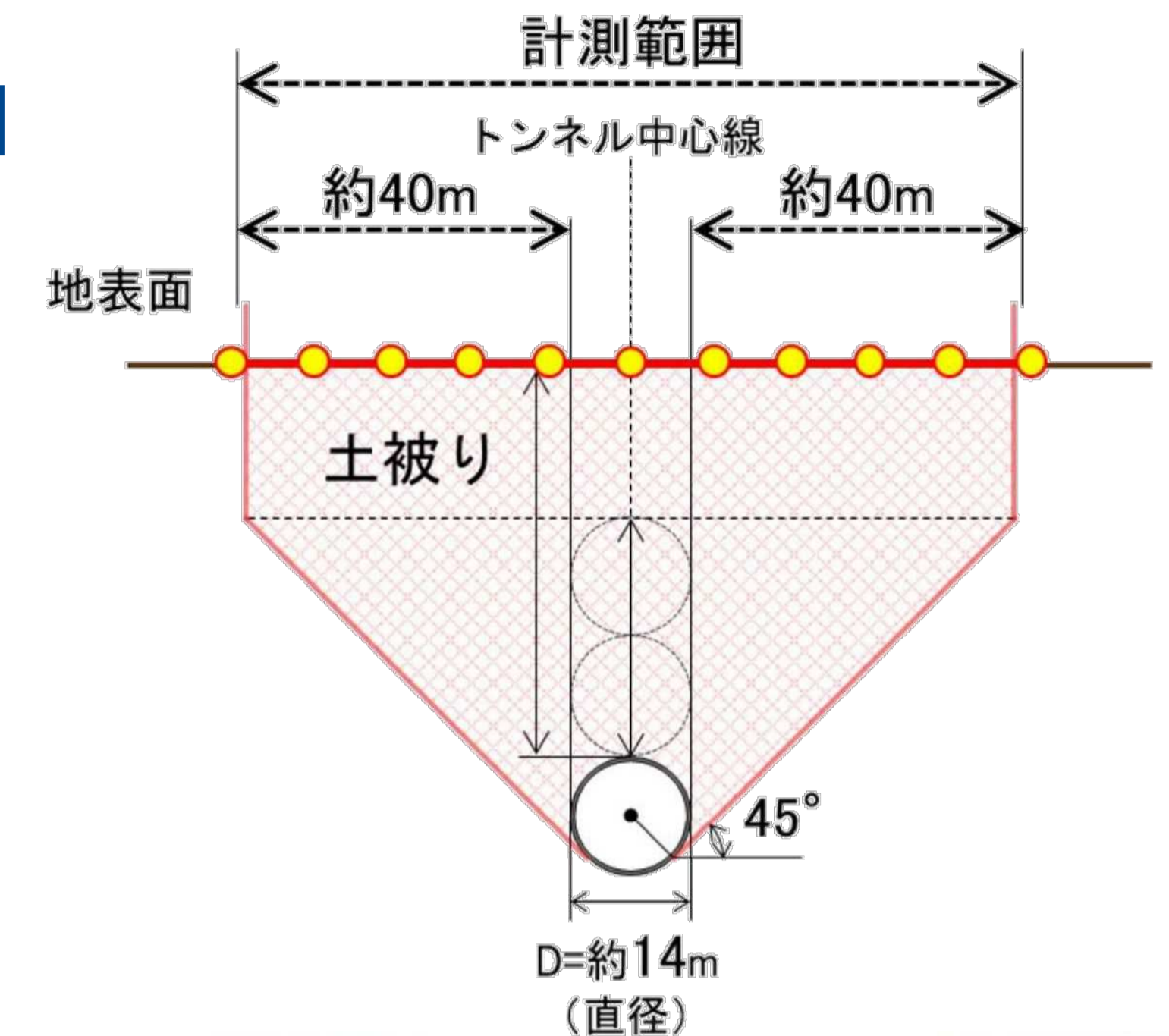
- ・東京工事事務所でのご説明に加え、地元でご説明する場を設定
- ・書面による工事のお知らせの配布
- ・工事の進捗状況をHPに掲載

① 工事の安全を確認する取組み

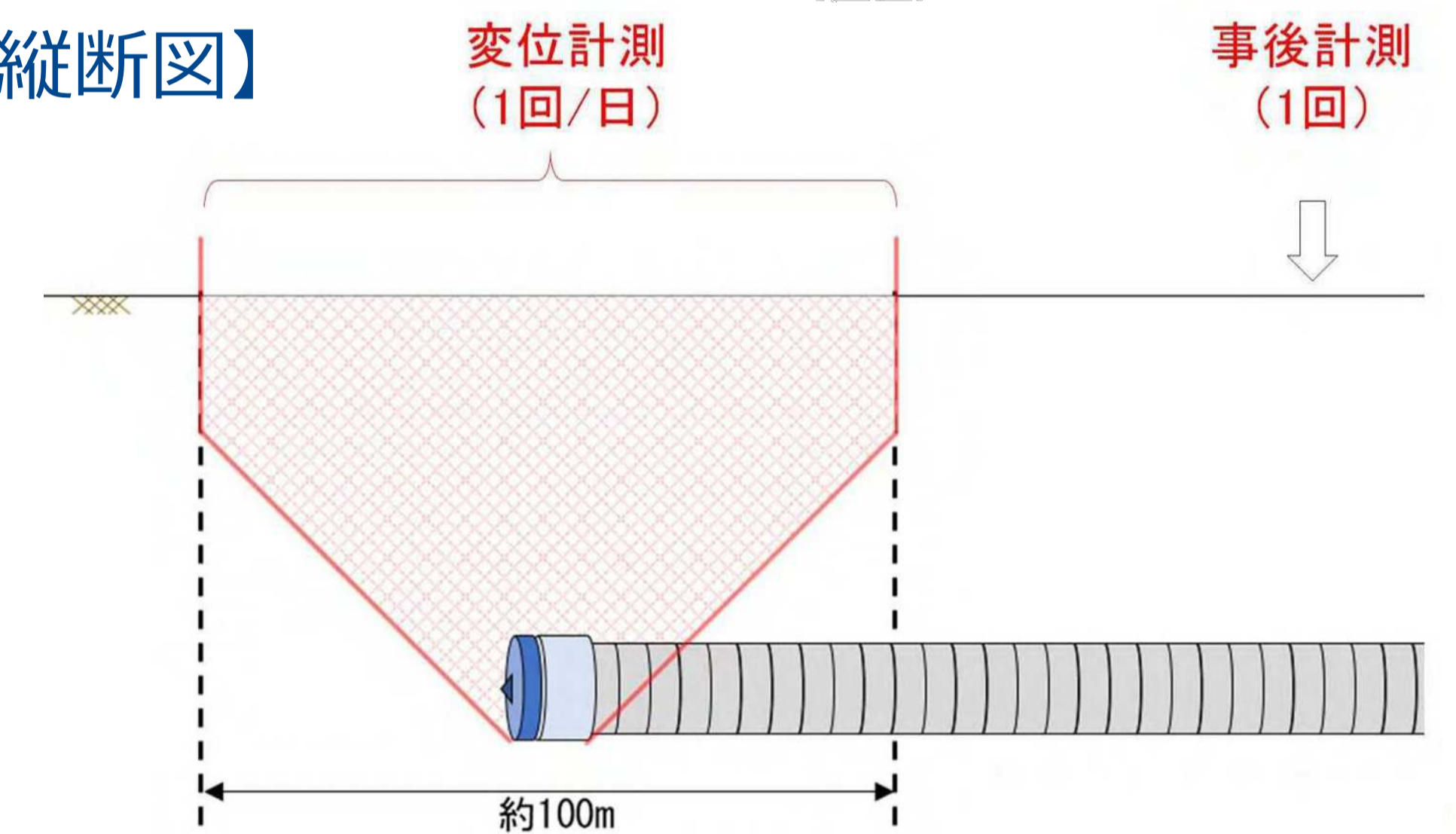
<水準測量>

- 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、通過後の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】



<巡回監視>

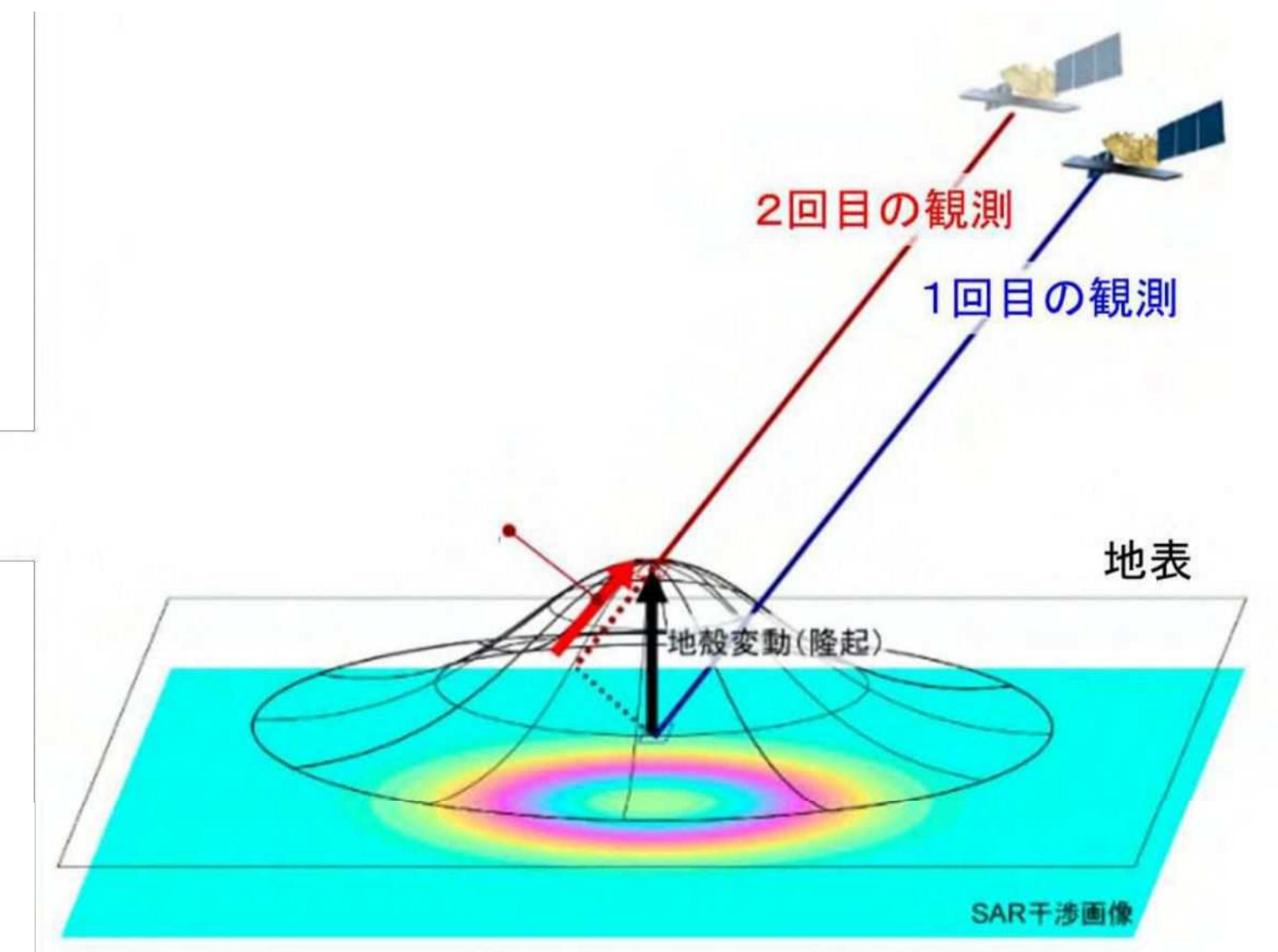
- 掘進前後の期間に、トンネルと交差する公道において、徒歩による巡回監視を行います。
- シールド機の前後の範囲（約1km）を2回/日の頻度で巡回監視します。

<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>

- ・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ます。
 - ・北品川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。
- ※現在、北品川非常口～東雪谷非常口間までのご案内・調査をしています。



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ます。
- ※計測箇所は現在の計画です。現地状況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ます。
- ・今後の開催場所、開催時期は、計画路線周辺にお住いの皆様に、随時お知らせします。

<計画路線周辺にお住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、計画路線周辺にお住いの皆様に、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>

- ・工事進捗状況や計測結果等をJR東海のHPに掲載します。

<24時間工事情報受付ダイヤル（コールセンター）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。

電話番号：03-5305-3760

※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。

〈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/



〈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/



〈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

中央新幹線東京工事事務所、環境保全事務所(東京)

住所 品川区大崎3-6-4 トキワビル4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/GW・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(北品川工区)工事共同企業体

構成員: (株)熊谷組、大豊建設(株)、徳倉建設(株)

住所 品川区大崎1-15-9 光村ビル8階

電話 03-5435-8160

(受付日時/GW・お盆期間・年末年始を除く平日 9時~17時)

【24時間工事情報受付ダイヤル(コールセンター)】

電話 03-5305-3760

※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

大田区通学路交通安全プログラムに基づく通学路における 合同点検の実施状況について

「大田区通学路交通安全プログラム」では、計画期間である令和3年度から7年度までの5年間で、区内全59校の小学校通学路の危険箇所について合同点検を実施することとしており、令和7年度は以下のとおり実施した。

今回の点検を踏まえ、関係機関との情報共有や連携を一層深めるとともに、個々の危険箇所について、具体的な対策を検討・実施する。

1 点検概要

(1) 通学路の危険箇所の抽出

学校は、在校児童、保護者、見守り活動者及び自治会・町会等から危険箇所に関する情報を収集し、回答票を作成する。

(2) 合同点検の実施

都市基盤管理課は、回答票に基づき、学校、警察、教育総務課、道路管理者等と調整を行い、通学路危険箇所の合同点検を実施する。

2 令和7年度 点検状況及び結果

(1) 点検実施学校数 11校

(2) うち合同点検実施学校数 10校（1校については、合同点検要望なし）

危険箇所数 49箇所、対策件数 92件

（うち、学校等による対策 29件、道路管理者等による対策 63件）

(3) 危険箇所の主な内容（点検を必要とした理由）

交通量が多い、自動車のスピード出し過ぎ、見通しが悪い、道幅が狭い、ガードレールがない、自転車のとびだし 等

(4) 対策内容

・学校等による対策

見守りボランティア・児童誘導員の配置検討、児童への交通安全指導 等

・道路管理者等による対策

注意喚起看板（巻き看板、立て看板等）や道路標識の設置、横断歩道やストップマークなどの路面標示の塗り直し、視認性の確保、ガードレールの設置 等

(5) 対策結果の公表

区及び教育委員会で対策結果等の情報を共有し、HPで対策箇所及び対策内容の一覧表を公表する。

3 その他

今後も、令和8年度から令和12年度までの5年間で、区内全59校の小学校通学路の合同点検を改めて実施していく。

(仮称) 下丸子自転車駐車場の新設について

1 概要

下丸子駅には現在、北側に区営自転車駐車場が1カ所のみ存在する。一時利用・定期利用ともに高い利用率で、ほぼ毎日満車状態である。また、地域住民から駅南側への駐輪場設置要望が寄せられている。これらの状況を踏まえ、駐輪需要に対応し、利用者の利便性向上および不法駐輪の抑制を図るため、駅南側に新たな駐輪場を設置する。当該自転車駐車場については一時利用のみの駐輪場として運用する予定である。

2 施設概要

- (1) 開設日 令和8年10月1日(予定)
- (2) 住所 大田区下丸子3-11
- (3) 敷地面積 20.87㎡
- (4) 収容台数 自転車14台(予定)

3 案内図

(仮称) 下丸子自転車駐車場(大田区下丸子3-11)



六郷土手自転車駐車場の有料化について

1 概要

六郷土手自転車駐車場（無料制）は利用者が増加し、収容可能台数を超える利用があり、長期放置車両やゴミの投棄等の環境悪化が発生している。

受益者負担の適正化の観点から、当該自転車駐車場を有料化することで公平性の確保と不正駐輪の防止を実現し、かつ、安全で快適な駐輪環境を提供することを目指す。

2 施設概要

- (1) 有料化運用開始 令和9年3月1日（予定）
- (2) 住 所 大田区仲六郷4-31 先
- (3) 敷地面積 624 m²
- (4) 収容台数 自転車 366 台（予定）

3 案内図

六郷土手自転車駐車場（大田区仲六郷4-31 先）



鉄道工事に伴う石川台線路脇自転車駐車場の利用制限について

1 概要

現在、石川台線路脇自転車駐車場は、東急電鉄から土地を借りて運営している。

この度、東急電鉄より、令和8年5月以降に東急石川台駅前周辺で工事を実施する予定であるとの連絡があった。この工事に伴い、現在自転車駐車場として使用している土地の一部が、工事用地として長期間使用されることとなる。

については、以下の通り、石川台線路脇自転車駐車場について一時的、部分的に利用を制限する。

2 施設概要

開設日 昭和63年4月1日

所在地 東雪谷二丁目4番、6番先

敷地面積 82㎡

収容台数 175台（自転車165台、原付10台）

3 利用制限期間

令和8年4月～令和9年9月末（予定）

4 利用制限中の収容台数

64台（自転車54台、原付10台）

※原付の駐輪可能台数には影響なし。

5 案内図

