

建設発生土の運搬
市内のトンネル掘削に伴って発生した土は、三郷町と山岡町へ搬出され、土地改良事業に活用されます。建設発生土を運搬するトラックは、以下のルートで運行します。トラックは標識で明示され、一般車両と区別できるようにになっています。

日吉トンネル
日吉トンネルは、本市側からは瑞浪市に向けて約3.7キロが掘られます。武並町藤地内では昨年12月から藤川高架橋の工事が始まっています。

大井非常口施工ヤード
長島トンネル工事のための資材置き場として、大井町地内に工事施工ヤードが造成されています。昨年12月から工事が始まり、今後、非常口トンネルの掘削が行われます。

長島トンネル
長島トンネルは、阿木川(大井町)から藤川(武並町)までの約5.9キロのトンネルです。昨年6月から武並町側の工事が始まり、本年8月時点で約910メートルまで掘削が進められています。

リニア中央新幹線の



JR東海が事業主体となり工事を進めているリニア中央新幹線。ルートの一部が市内を通ることとなり、現在工事が進められています。今回は市内の工事状況をお伝えします。

☎ 都市整備課 ☎ 26-2111 (内線243)

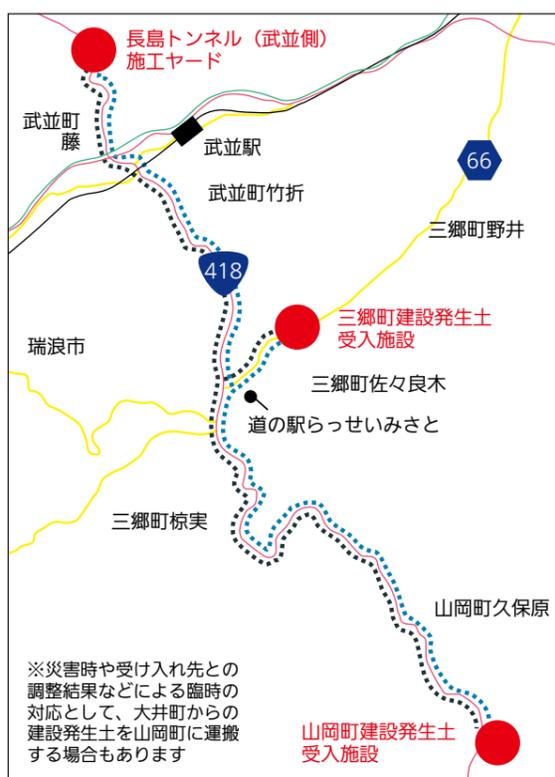
工事状況

建設発生土の運搬経路

右図と下図は、建設発生土を運搬するトラックの経路です。大井非常口施工ヤード運搬経路では、周辺道路に対する交通負荷を減らすよう、往路・復路ともに、運行ルートを分散させています。



▲大井非常口施工ヤード運搬経路



▲長島トンネル（武並側）運搬経路



©Central Japan Railway Company. All rights reserved.

▲建設発生土を運搬するトラック。前後左右に、リニアの建設発生土運搬を示すオレンジ色の標識が付いている



©Central Japan Railway Company. All rights reserved.

▲長島トンネル（武並側）の工事施工ヤード。長島トンネルの抗口部分が見える

リニア中央新幹線は、東海道新幹線の約2倍の時速約500キロで東京・名古屋・大阪を結びます。これにより、東京、名古屋、大阪との移動時間が大幅に短縮され、大都市圏がより身近になります。(仮称)リニア岐阜県駅は隣の中津川市に建設される予定で、さらなる利便性向上が期待されます。

岐阜県からの所要時間短縮
岐阜県駅から品川駅までは60分程度と想定され、首都圏近郊都市と同じ「東京1時間圏(通勤・通学などの日常的な行動範囲)」となります。また、長野県や山梨県などのリニア沿線地域とのアクセスが大幅に向上します。

拠点空港へのアクセス向上
岐阜県駅からは、中部国際空港や東京国際空港(羽田)まで1時間、成田国際空港までは2時間となり、所要時間が大幅に短縮され、航空機利用の利便性も向上します。

建設による経済効果
リニアの路線、駅、中部総合車両基地の建設など大規模な建設投資が行われ、建設業や関連産業での経済効果が期待されます。

岐阜県の新たな玄関口
(仮称)リニア岐阜県駅(以下岐阜県駅)は、県内で首都圏から最も近い「東の玄関口」となり、本市と首都圏を行き来する旅行者の交通結節点(つなぎ目)となります。



▲市内のリニア中央新幹線ルート

市内のルート
リニアは、中津川市から大井町岡瀬沢地内で本市に入ります。恵那駅の北側、中央自動車道高架付近を通り、長島町久須見、武並町藤を通じて瑞浪市に向かいます。品川から名古屋までの約86キロがトンネル区間で、市内にも大井第一、大井第二、長島、日吉という四つのトンネルが建設されます。