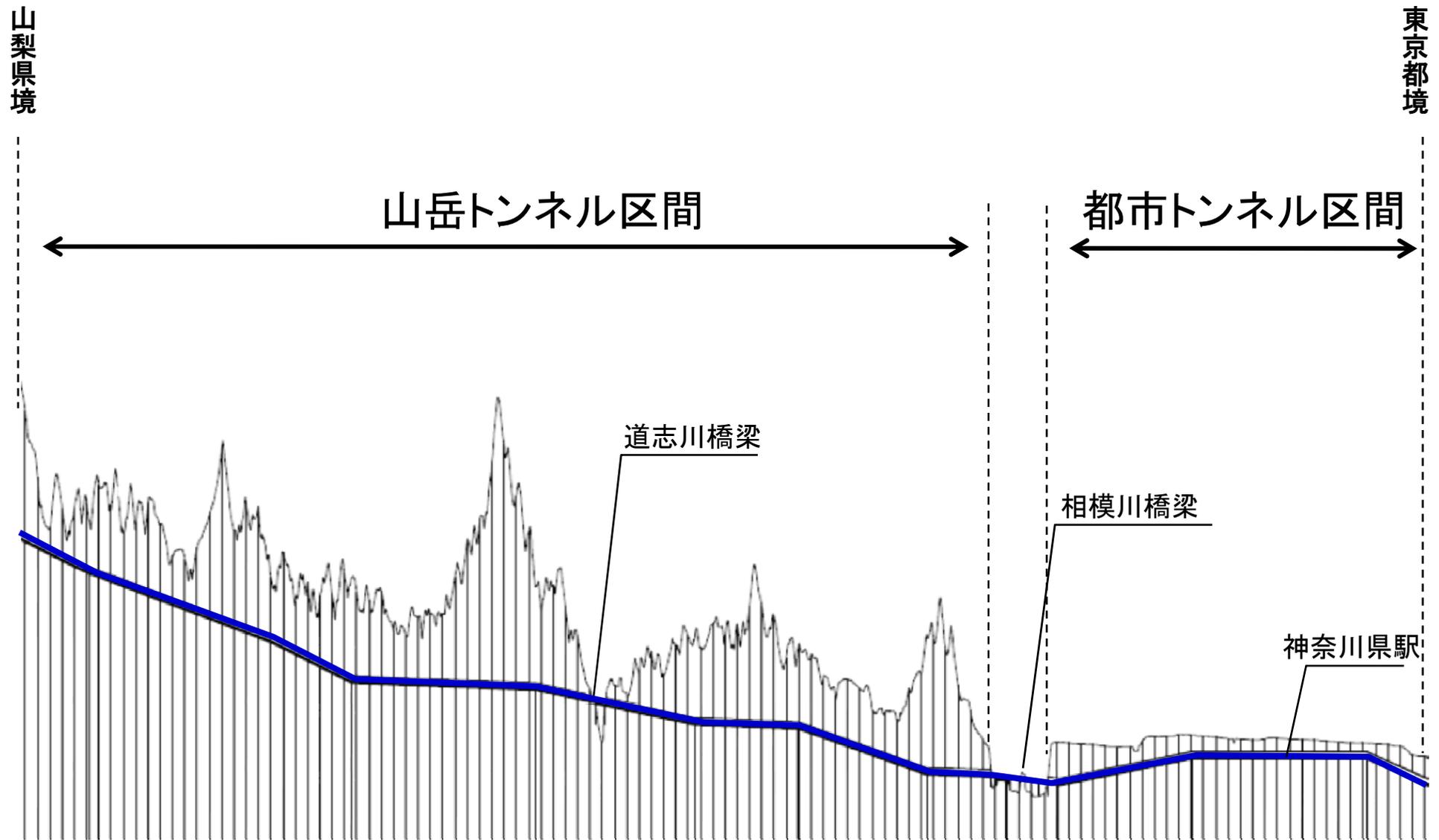
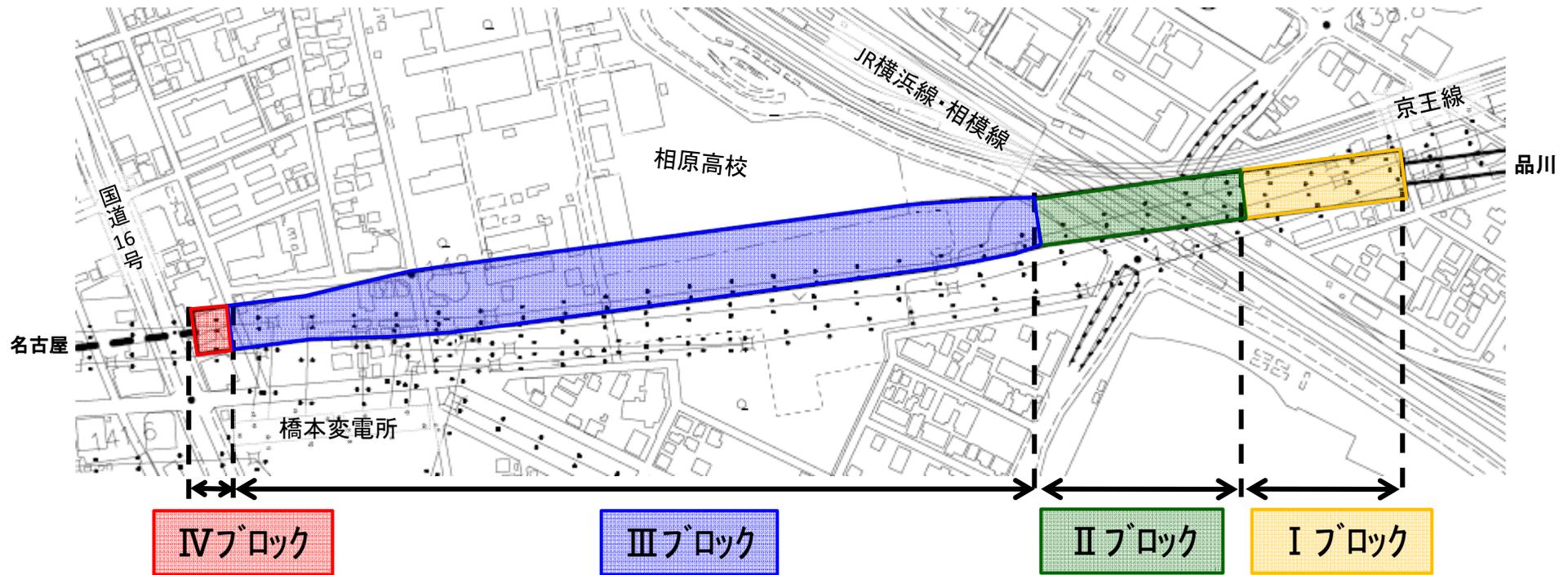


# 相模原市内の路線概要(縦断図)



# 神奈川県駅の工事概要



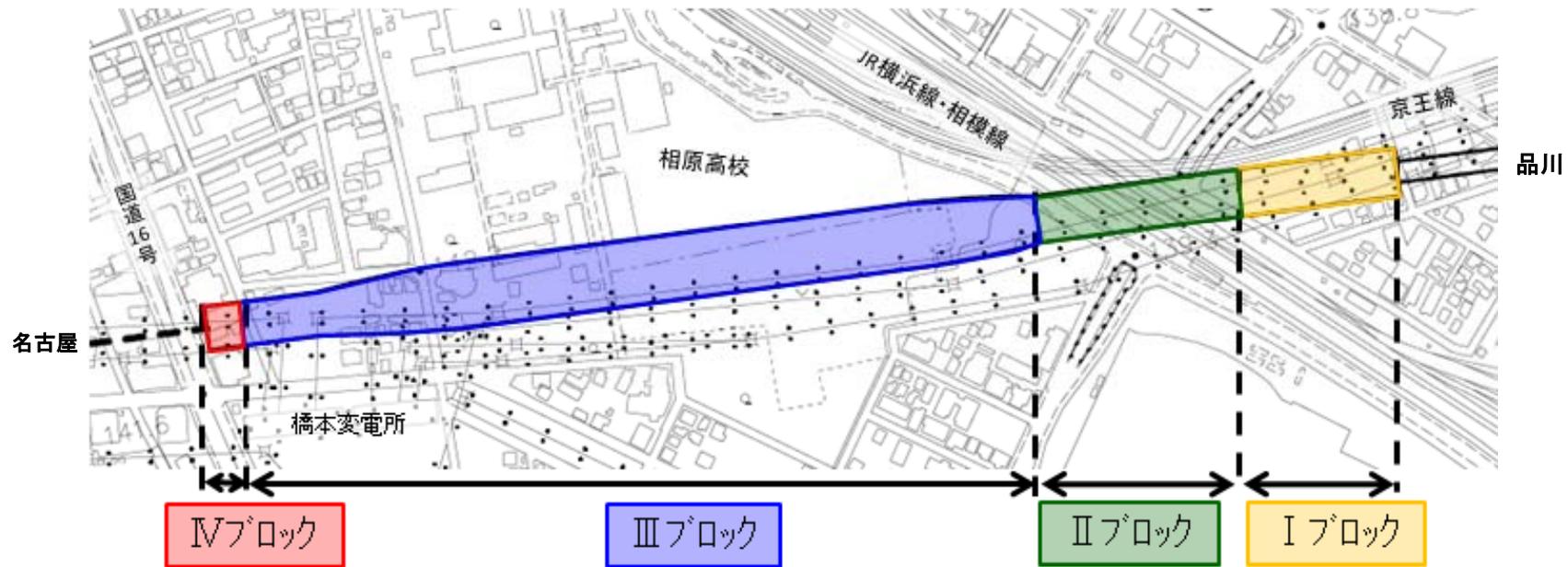
Iブロック(シールド到達部)・・・シールド到達基地を開削工法で構築します。

IIブロック(横浜線部)・・・JR横浜線・相模線交差下を非開削工法で構築します。

IIIブロック(駅一般部)・・・駅一般部を開削工法で構築します。

IVブロック(シールド発進部)・・・シールド発進基地を開削工法で構築します。

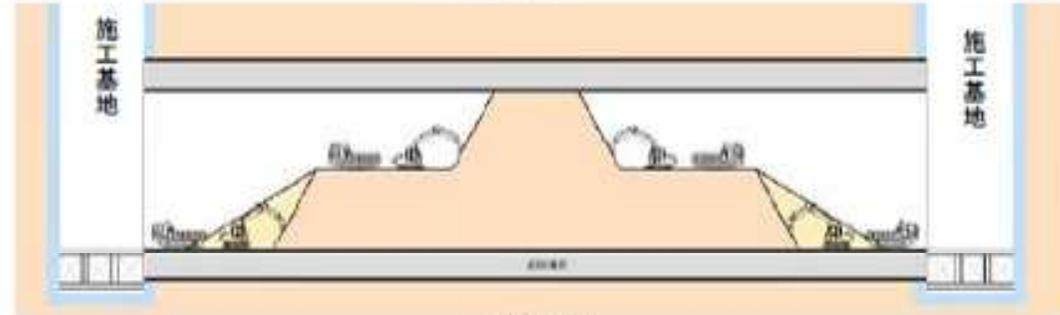
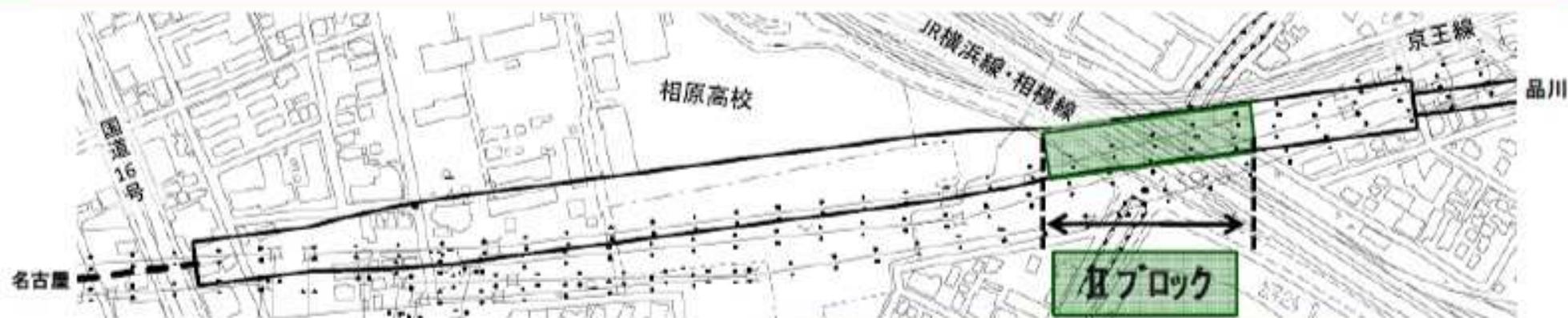
# 神奈川県駅部の全体工程



工事箇所	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目	10年目	11年目	12年目
予定											▼電気調整試験	▼試運転
Iブロック										▼シールド到達		
IIブロック												
IIIブロック												
IVブロック												

※必要な用地が調った後に工事着手します。

# 非開削工法の例



横断面図

縦断面図

JR横浜線・相模線の両側に構築する施工基地を利用し、駅本体の構造部材を設置します。その後、内部の土砂をバックホウにて掘削します。

## 影響区分④: 換気施設の供用による影響

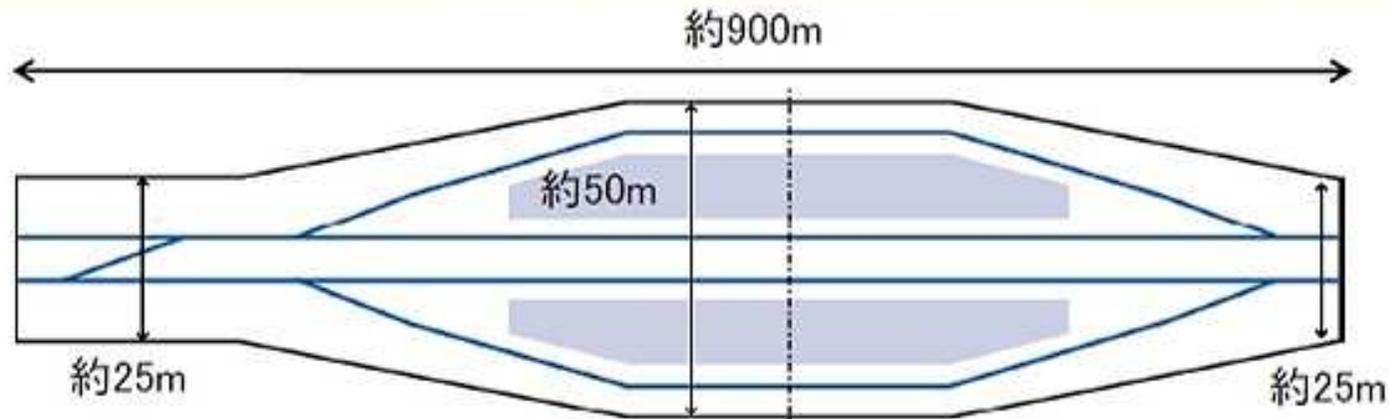
- ・駅東部に換気施設を設置します。
- ・換気施設は、列車がトンネルを走行する場合に生じる微気圧波及び騒音の影響を低減する目的で設置します。



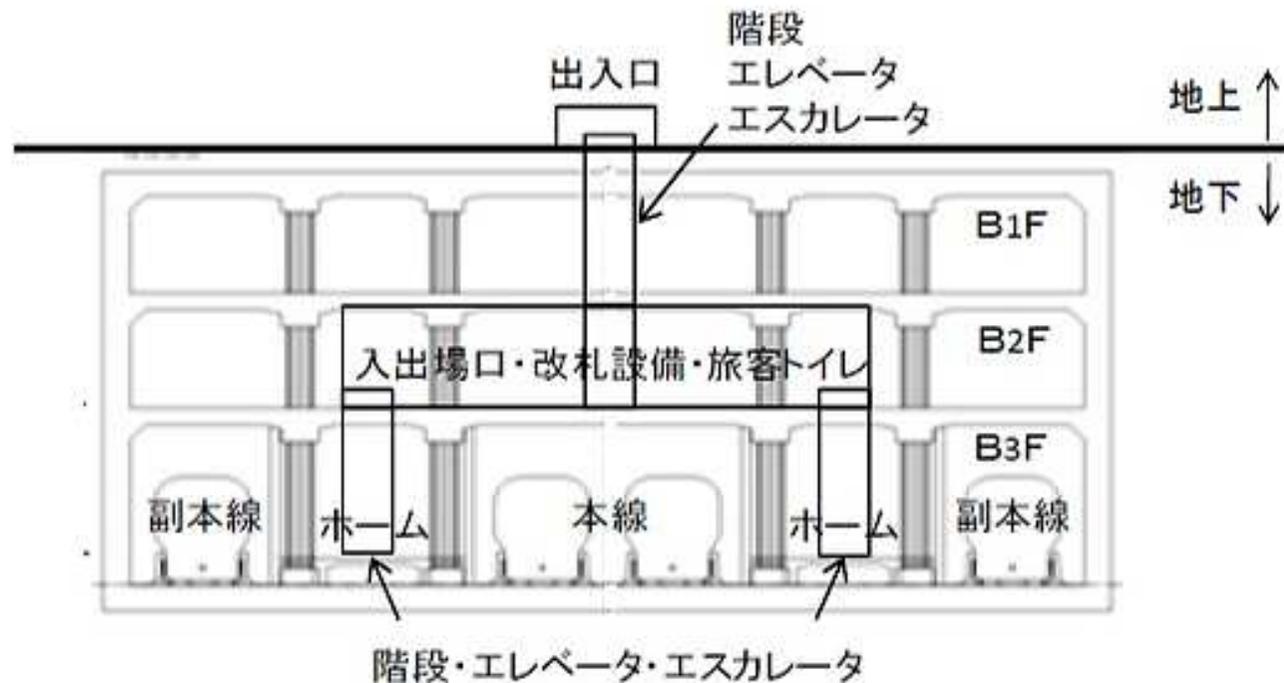
換気施設



# 神奈川県駅の概要



【平面イメージ】

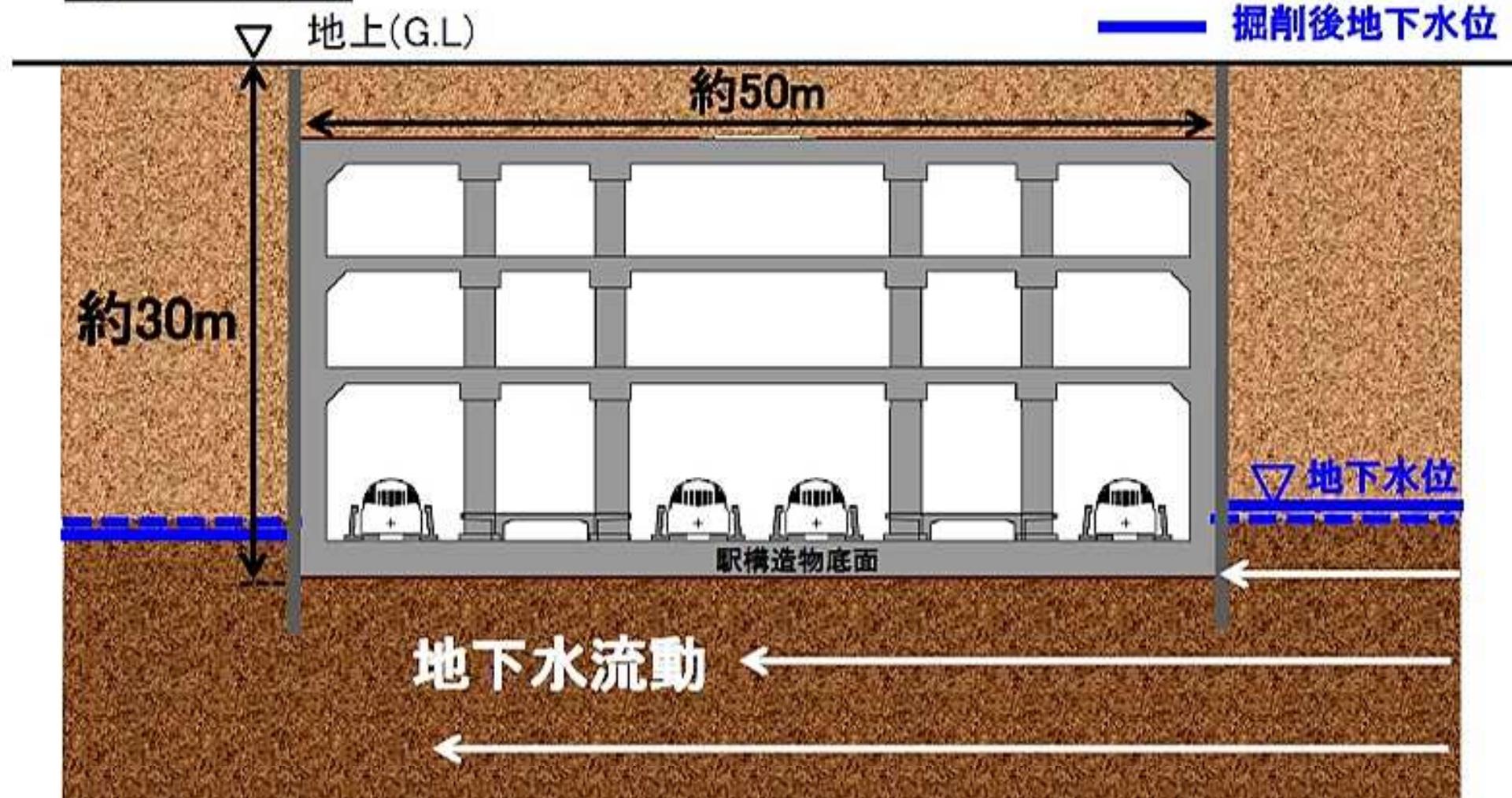


【断面イメージ】

# 神奈川県駅の構築による地下水位への影響

## イメージ図

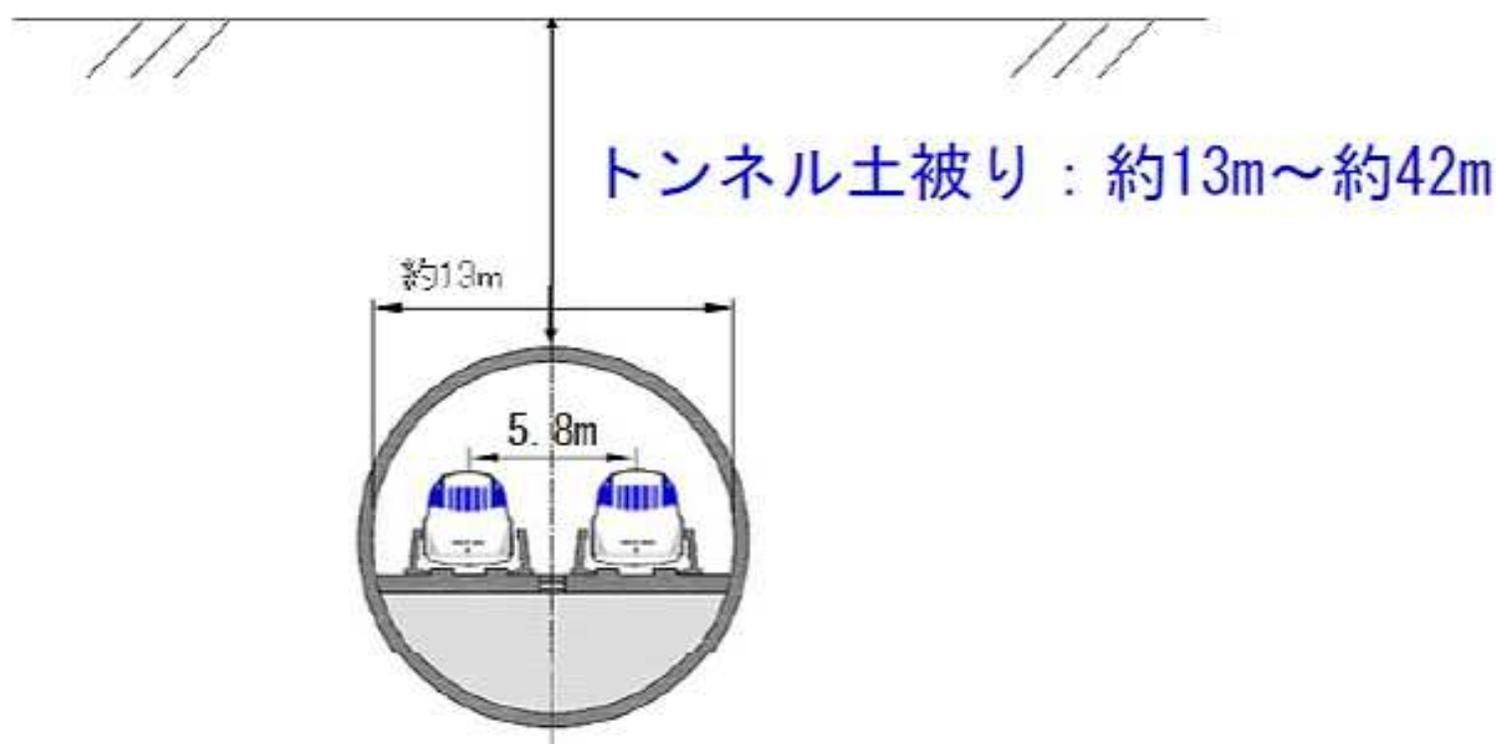
--- 掘削前地下水位  
— 掘削後地下水位



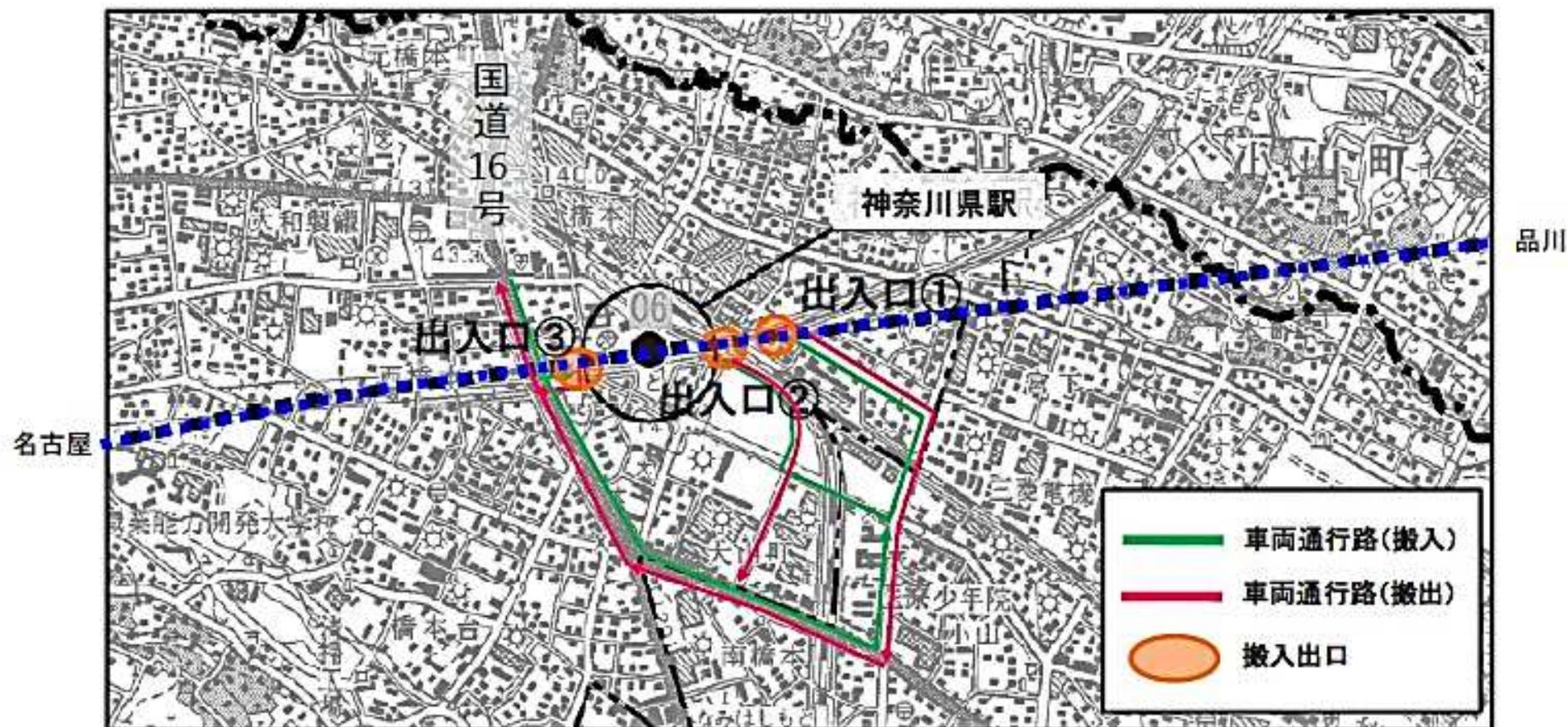
掘削前の地下水位は駅構造物の底部付近に位置しています。  
環境影響評価において、三次元浸透流解析を実施した結果、駅構築による地下水位への影響は小さいと予測します。

## 影響区分①: 列車の走行(地下)による影響

相模原市内の都市トンネル区間(東京都町田市境～相模川)において列車はトンネル土被り約13m～約42mの位置を走行します。



### 影響区分③: 工事用車両の運行による影響



- ・工事ヤードには、工事用車両の出入口を3箇所を設置します。
- ・工事用車両は、主に国道16号を使用するルートです。