

# 見 解 書

—常磐新線（秋葉原・新浅草間）鉄道建設事業—

平成5年4月

首都圏新都市鉄道株式会社

## 1. 総 括

### 1-1 事業者の氏名及び住所

氏 名：首都圏新都市鉄道株式会社

代表者 代表取締役社長 阿部 雅昭

住 所：東京都港区六本木四丁目2番14号

### 1-2 対象事業の名称及び種類

(1) 事業の名称：常磐新線（秋葉原・新浅草間）鉄道建設事業

(2) 事業の種類：鉄道の新設

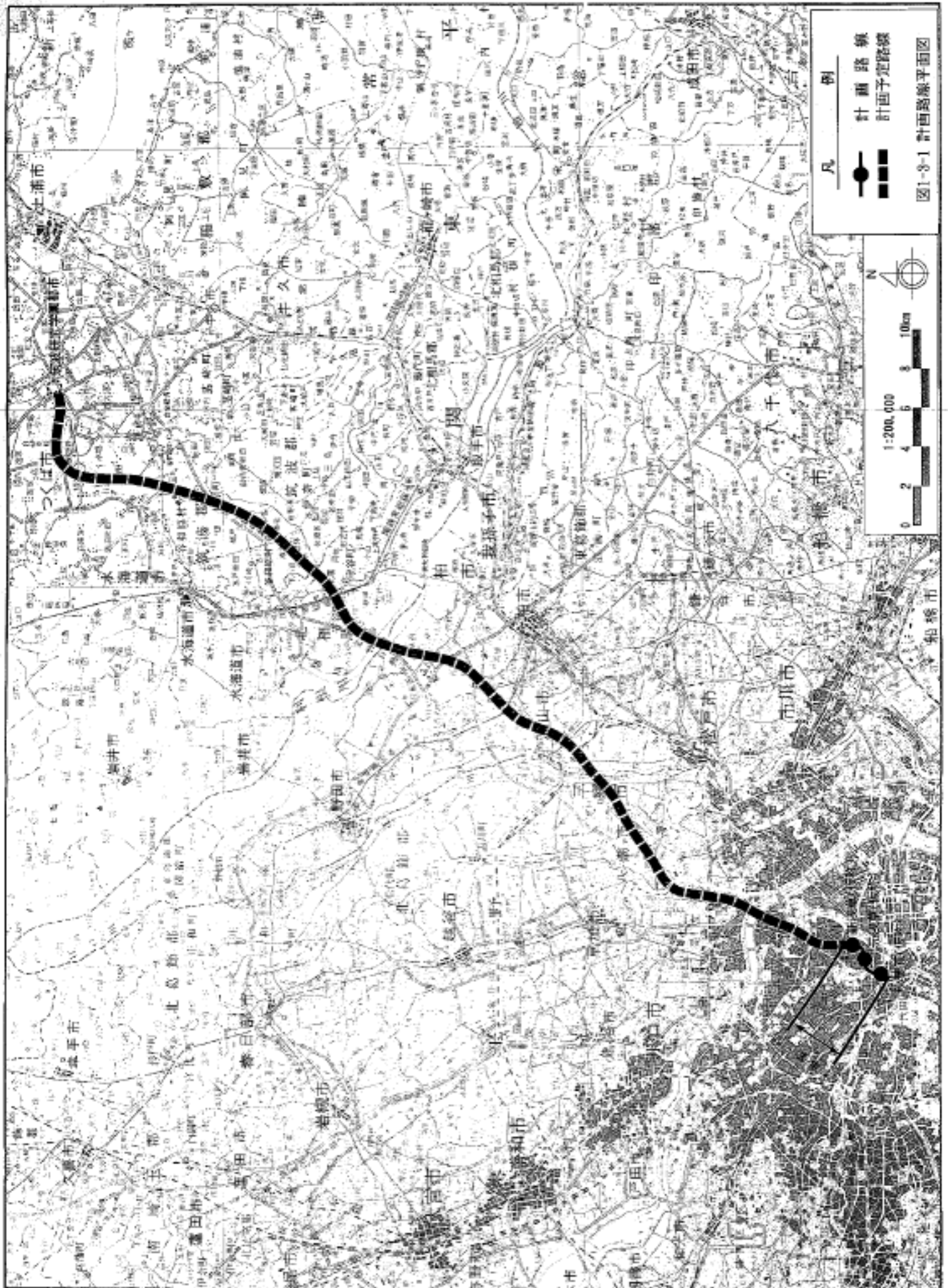
### 1-3 対象事業の内容の概略

事業計画の概要は表1-3-1、計画路線平面図は図1-3-1に示すとおりである。

常磐新線は、秋葉原・つくば間の総延長約58.6km（東京都内延長約13.3km）の鉄道建設事業であり、本事業区間は、千代田区神田佐久間町一丁目から台東区浅草二丁目までの延長約3.4kmである。この区間には、秋葉原駅、元浅草駅、新浅草駅（いずれも仮称）の3駅を計画している。

表1-3-1 事業計画の概要

項 目	内 容
区 間	千代田区神田佐久間町一丁目から台東区浅草二丁目まで
延 長	約3.4km
駅	地下駅 3 駅
単複線の別	複 線
軌 間	1,067mm
軌 条	60kg/m
動 力	電気（直流1,500ボルト）
工事予定期間	平成5年度～平成11年度
完成予定年	平成12年



#### 1-4 評価書案について提出された主な意見と事業者の見解の概略

評価書案について、都民の意見書が1通及び関係区長（千代田区及び台東区）から意見が2通提出された。これらの意見と事業者の見解の概略は以下のとおりである。

#### 主 な 意 見 と 見 解 の 概 略

主 な 意 見	見 解
<p>〔大気汚染〕</p> <p>工事車両の走行に伴う窒素酸化物や粉じんによる大気汚染を防止するため、最新規制適合車の使用や粉じん飛散防止対策を徹底されたい。</p> <p>また、工事車両の通過ルートや待機場所については、関係機関と十分協議し、周辺交通渋滞の防止や交通安全の確保に努められたい。</p>	<p>工事用車両の走行に伴う窒素酸化物による大気汚染については、最新規制適合車を極力使用するよう努める他、資材、土砂の運搬にあたって、車両の整備・点検を十分行う等、環境保全に努めます。</p> <p>工事用車両の走行に伴う粉じんについては、飛散防止のための散水、工事用車両のシート覆い及びタイヤに付着した泥土の除去等の適切な措置を講ずるとともに、土埃りの発生を防止するため、必要に応じて工事現場周辺の路面の整理・清掃及び散水を行う等、粉じん飛散防止の対策の徹底に努めます。</p> <p>また、工事用車両の運行経路の設定にあたっては、道路管理者、所轄警察署等各関係機関と協議のうえ、原則として昭和通り、春日</p>

主  な  意  見	見  解
	<p>通り、清洲橋通り、国際通り等の主要幹線道路を利用し、周辺の交通渋滞等の交通及び周辺住民生活への影響が最小限となるよう十分配慮します。さらに、工事用車両が現場付近に待機することにより、交通に支障を来すことがないように、工事用車両の運行について適切な現地管理を行います。</p>
<p>〔騒音・振動〕</p> <p>(1)工事施工にあたっては、低公害型機械や工法を採用し、騒音・振動の低減化に努めるとともに、特に夜間は静穏を要する時間帯であることに鑑み、作業内容・工程の調整等により、周辺住民への影響を極力抑えるよう万全を期されたい。</p>	<p>(1)工事にあたっては、打撃を伴わない基礎杭・土留工法（中掘り工法等）等の低騒音・低振動の工法及び低騒音型建設機械を積極的に採用し、騒音・振動の低減に努めます。</p> <p>なお、事前に周辺住民に対して工事内容を十分説明し、やむを得ない夜間工事等で迷惑がかかる場合については、相談のうえ、仮泊所の利用等の措置を講じます。</p>



主 　　な 　　意 　　見	見 　　　　　　　　　　解
<p>(2)供用後の列車走行に伴う振動については、周辺住民に支障が生じないよう防振対策を講じられたい。また、計画路線の相当区間が民有地下を通過することとなっているため、これらの区域の防振対策には特段の措置を講じられたい。</p>	<p>(2)供用後の列車走行による振動については、防振マクラギの設置、可能な限りロングレールの使用する等、振動の低減に考慮した軌道構造を採用するとともに、車両及び軌道の定期的な点検・補修を行い、車輪やレールの磨耗等に起因する振動が増大しないよう十分な維持管理に努めます。</p>
<p>〔地盤沈下、地形・地質〕</p> <p>工事により地盤沈下が生じないように、シールド工事や埋戻し等に際しては適切な施工管理に努めるとともに、定期的に地盤高を測定されたい。</p> <p>なお、周辺建物の事前調査を十分行うとともに、周辺建物等に地盤沈下による被害が生じた場合は誠意をもって対応されたい。</p>	<p>シールド工事にあたっては、掘進箇所の地質、土圧、水圧に対応できる密閉型機械化シールド工法を採用し、入念な施工管理を行います。また、開削工事区間における埋戻しにあたっては、良質な土砂を用い、十分締固める等の入念な施工管理を行います。</p> <p>さらに、事前に周辺建築物等の状況を十分調査するとともに、工事にあたっては、定期的に地盤高の観測を行いながら施工します。</p> <p>なお、万一、工事に起因する地盤沈下により周辺建築物等に影響を生じた場合は、所有者と協議のうえ誠意をもって対処します。</p>

主 　　な 　　意 　　見	見 　　　　　　　　　　解
<p>〔史跡・文化財〕</p> <p>埋蔵文化財が発見された場合は、関係機関と協議し、調査と保存に努められたい。</p>	<p>計画路線上に周知の埋蔵文化財は存在していませんが、工事施行中に周知されていない埋蔵文化財が確認された場合は、「文化財保護法」(昭和25年5月)に基づき、関係諸機関と協議のうえ、適切に対処します。</p>
<p>〔その他〕</p> <p>工事にあたっては、事前に近隣に対し工事工程・作業時間・作業方法等を説明するとともに、現地に相談窓口を設置し、住民の苦情等に速やかに対応されたい。</p>	<p>工事にあたっては、事前に工事説明会を開催し、周辺住民に対して工事工程・作業時間・作業方法等を説明します。</p> <p>また、現地に設ける工事監督事務所に相談窓口を設置するとともに、周辺住民、工事監督事務所及び施工業者からなる連絡会を設置し、迅速に問題解決を図ります。</p>

## 2. 対象事業の目的及び内容

### 2-1 目的

東京圏の人口増加は、圏域全体では次第に鈍化してきているものの、周辺部においては依然として増加が続いており、特に埼玉県、千葉県、茨城県南部等圏域の北東部地域で人口の増加が著しくなっている。これにより、通勤通学の遠距離化、長時間化が急速に進んでおり、東京の通勤圏は半径100km圏に拡大しようとしている。

このような情勢のなかで、昭和60年7月、運輸政策審議会は「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」と題する答申を行い、この中で、常磐新線は目標年次を平成12年におき整備を進めるべき路線として位置づけられた。

また、平成元年6月には、住宅地の円滑な供給と新たな鉄道の整備を一体的に推進するための「大都市地域における住宅開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法」（宅鉄一体化法）が成立している。

このような背景の中で、常磐新線は秋葉原を起点として、浅草、北千住、八潮、三郷、流山南部、柏、守谷を経て筑波研究学園都市までの延長約58kmを路線として、鉄道混雑の緩和、宅地の供給のみならず、沿線地域の産業基盤の整備、区画整理、再開発等による地域の活性化及び核都市の発展を促進することを目的とするものである。

本事業は、常磐新線東京都内延長約13.3kmのうち、秋葉原駅（仮称）から新浅草駅（仮称）に至る延長約3.4kmの区間を計画しており、この区間は掘削が深く、道路交通への影響に配慮しつつ行う都心部の幹線道路下工事となり、工事に長時間を要するため、その1工事として早期に事業着手するものである。



## 2-2 内 容

### 2-2-1 事業計画

路線計画の概要は表2-2-1、計画路線平面図は図2-2-1、通過路線沿線区町丁名は図2-2-2、計画路線縦断面図は図2-2-3に示すとおりである。

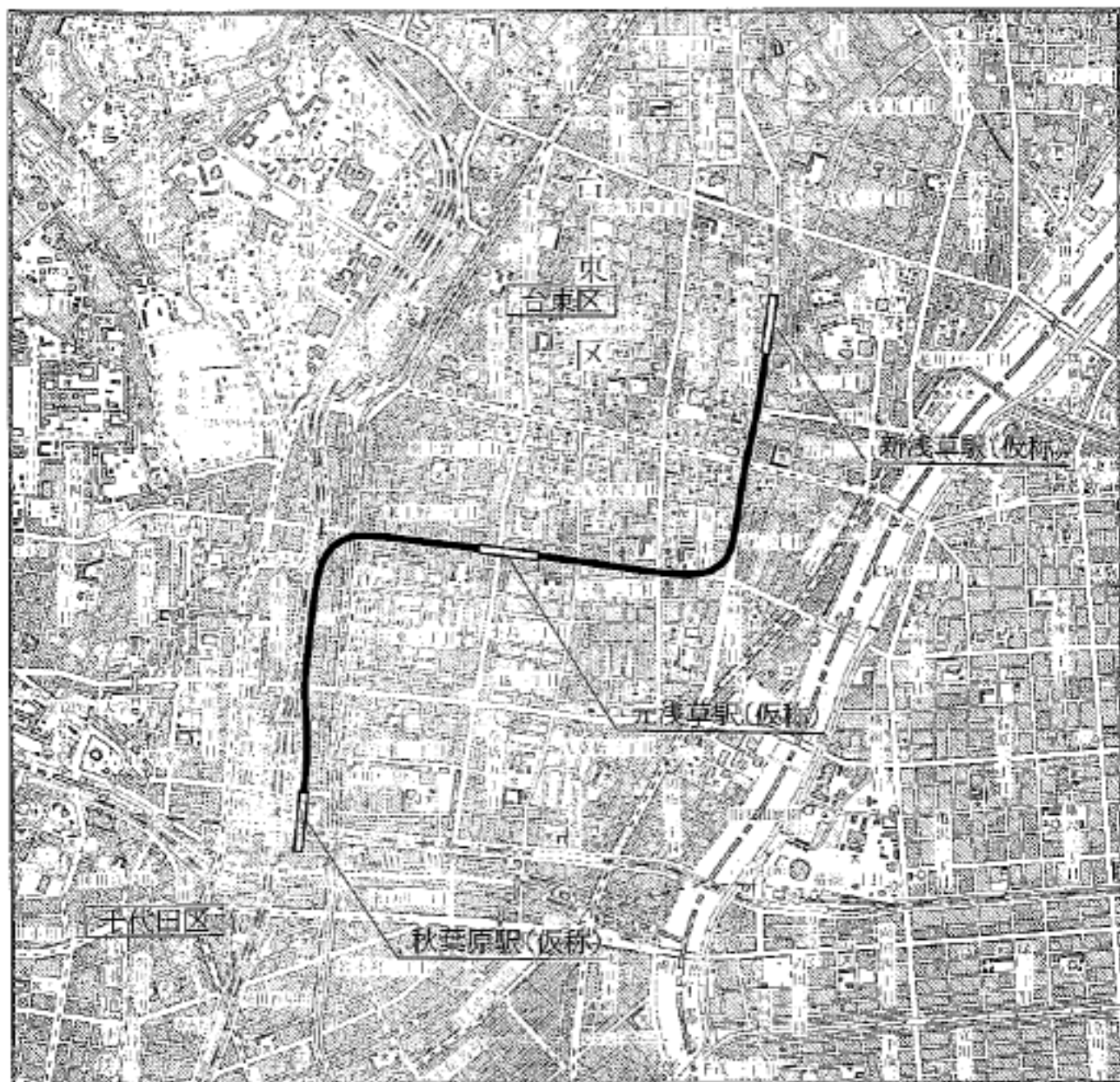
計画路線は、千代田区、台東区にまたがる路線である。秋葉原駅（仮称）を起点として、JR山手線、京浜東北線の東側をほぼ並行しながら北上し、春日通りに入る。春日通りを東進し、さらに国際通りを北上し、新浅草駅（仮称）に至る。

計画路線と既設鉄道とは、秋葉原駅（仮称）でJR山手線、京浜東北線、総武線及び営団日比谷線とそれぞれ連絡する。また、元浅草駅（仮称）では、建設中の地下鉄12号線の元浅草駅（仮称）と連絡する。

列車の本数は輸送需要の予測に基づき、開業時において朝・夕のラッシュ時に1時間あたり片道21本を想定している。列車の構成は10両編成を計画している。秋葉原～つくば間（約58km）の所要時間は約60分を想定している。

表2-2-1 路線計画の概要

項 目		内 容
路 線	区 間	起 点 千代田区神田佐久間町一丁目 終 点 台東区浅草二丁目
	通 過 地	千代田区、台東区
	延 長	約 3.4 km
規 格	軌 間	1,067 mm
	軌 条	60 kg/m
	電 圧	直流1,500 ｖ
	車 両 長	20 m
設 備	駅	地下駅 3 駅
工事予定期間		平成5年度～平成11年度
完成予定年		平成12年



凡 例

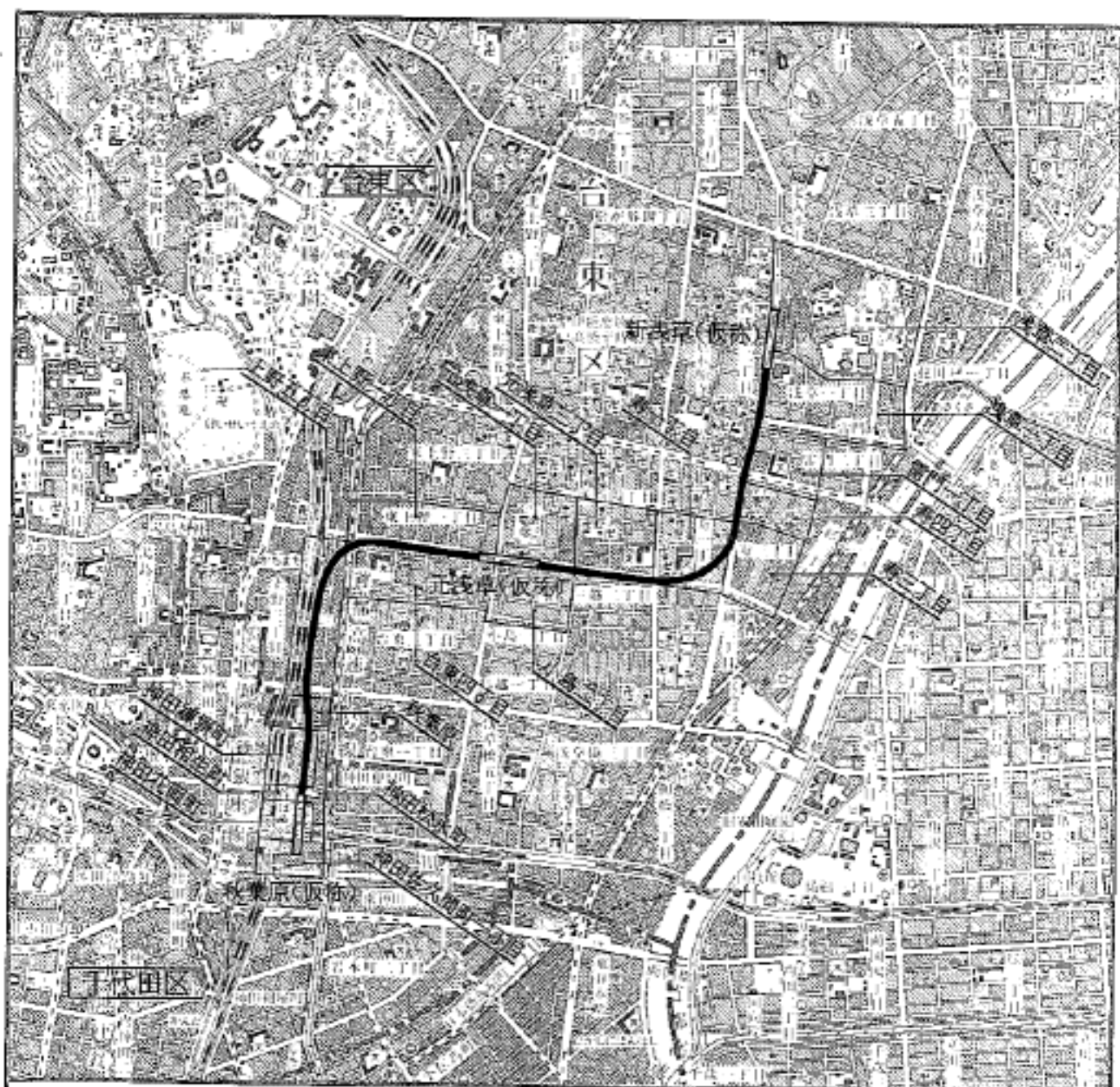
—— 計画路線

1:25,000



0 250 500 750 1000m



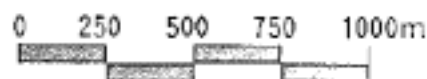
図2-2-1 計画路線平面図



凡 例

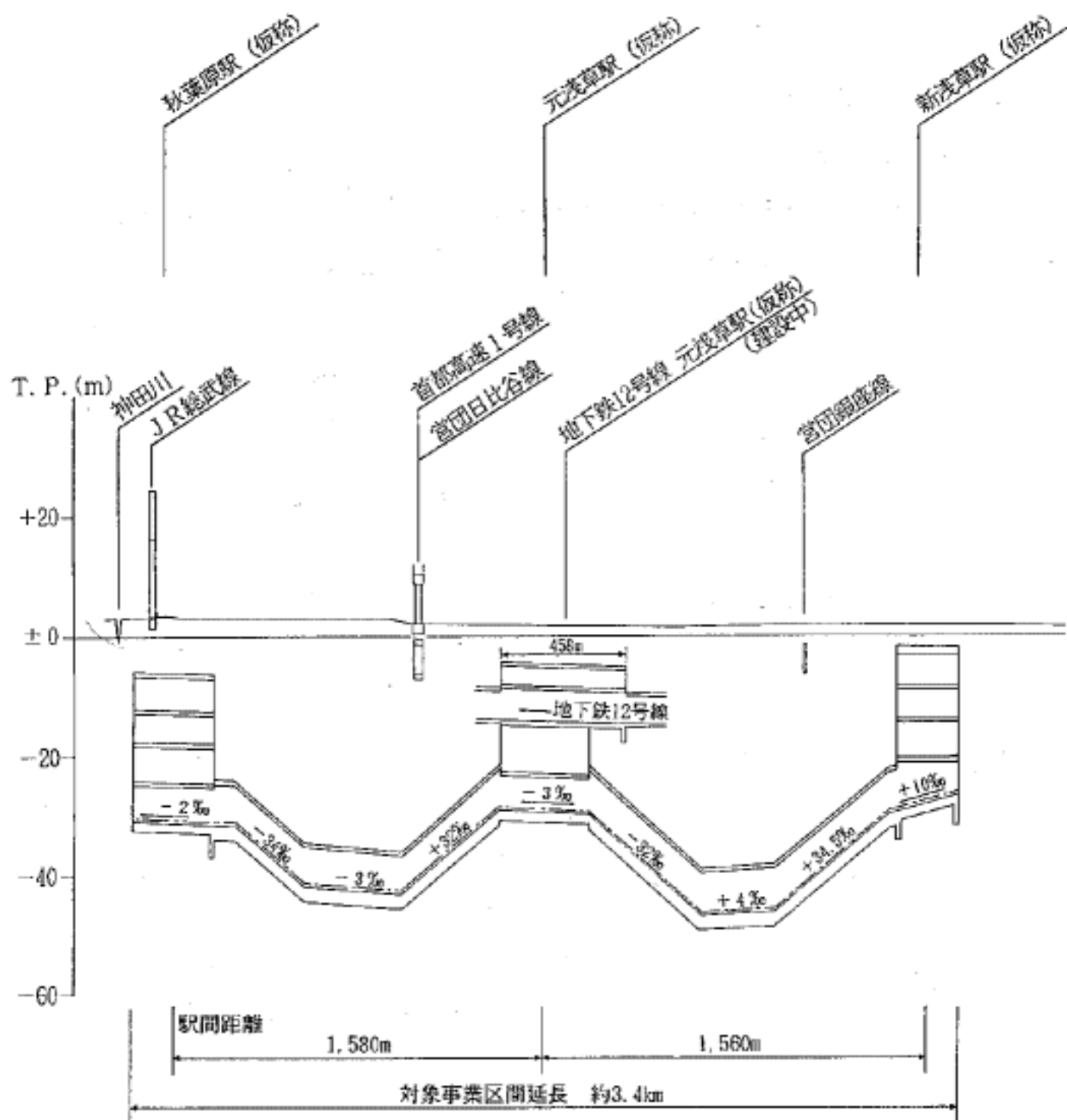
-  計 画 路 線
-  町 丁 境 界

1:25,000



区 名	通 過 路 線 町 丁 名
千代田区	神田佐久間町一丁目、神田花園町、神田相生町 神田松永町、神田練馬町
台東区	秋葉原、上野五丁目、台東四丁目、東上野一丁目 小島二丁目、元浅草一丁目、元浅草三丁目 寿一丁目、寿三丁目、寿四丁目、雷門一丁目 浅草一丁目、浅草二丁目

図2-2-2 通過路線沿線区町丁名



トンネル構造	複線箱型	複線円形	複線箱型	複線円形	複線箱型
施工方法	開削	シールド	開削	シールド	開削
延長(m)	335	1,204	350	1,227	310
軌道構造	コンクリート道床 (防振マクラギ)				

図2-2-3 計画路線縦断面図

## 2-2-2 工事計画

### (1) 概要

本事業で計画されている構造物の位置図は図2-2-4に示すとおりである。

計画路線の施設構造物及び延長は次のとおりである。

#### ア. 駅部複線箱型トンネル

開削延長は約995mで、土被りは約4.2m～10.2mである。

#### イ. 駅間複線円形トンネル

シールド延長は約2,431mで、土被りは約24m～41mである。

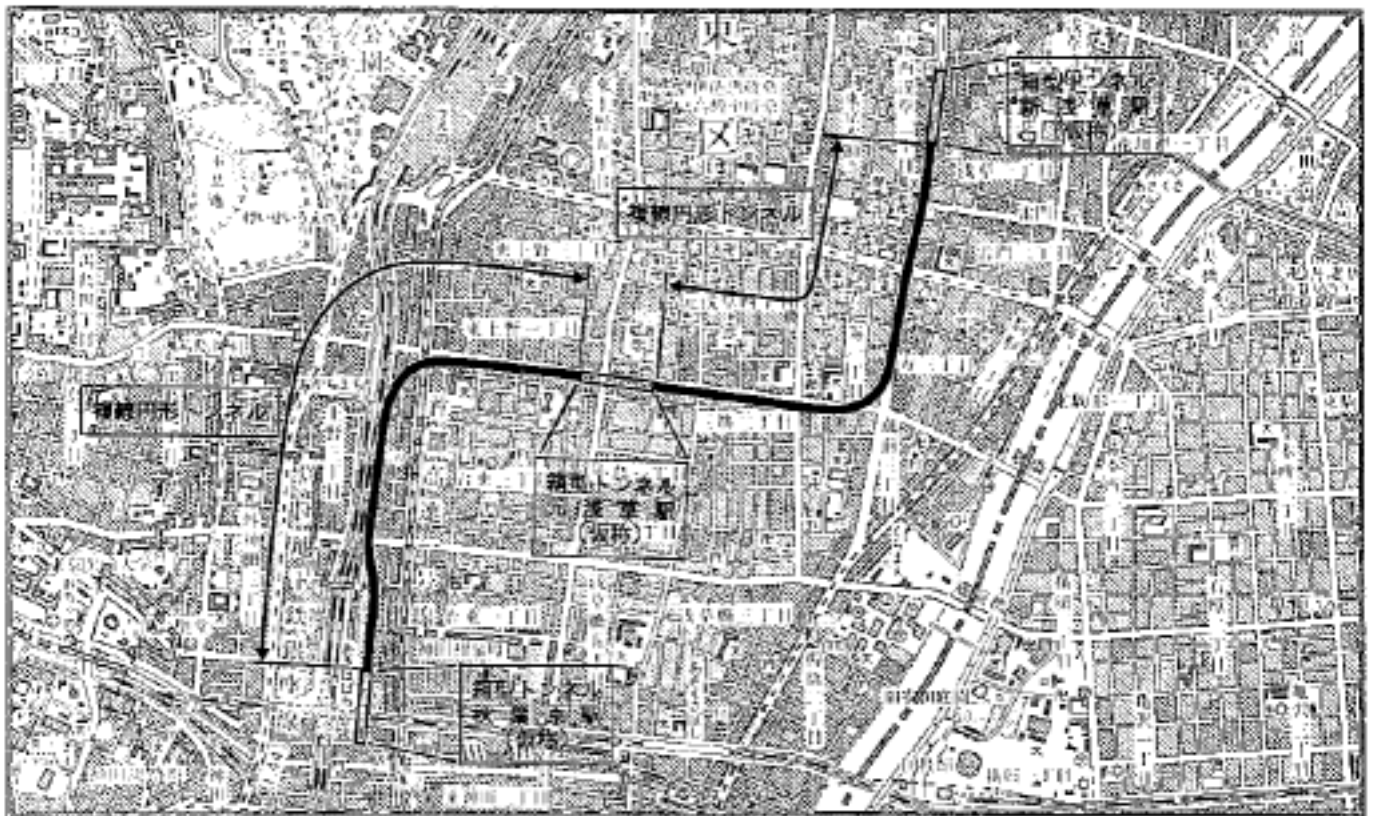
### (2) 建設工程

建設工程は、表2-2-2に示すとおりである。

表2-2-2 建設工程 (予定)

項目 \ 年度	平成 3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
調査・設計等	—————									
建設工事			—————							





凡 例

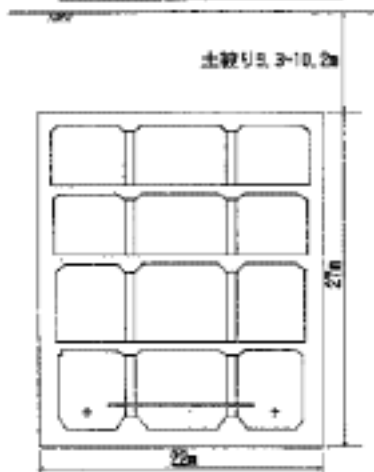
— 計画路線

1:25,000

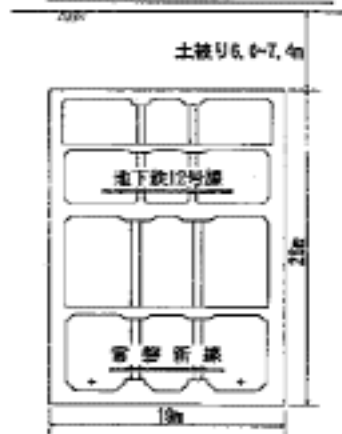
0 250 500 750 1000m



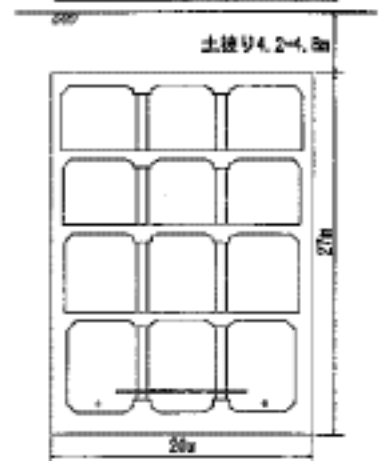
秋葉原駅(仮称)



元浅草駅(仮称)



新浅草駅(仮称)



複線円形トンネル

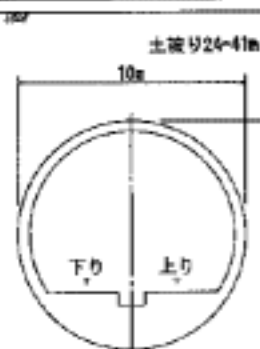


図2-2-4 構造物別位置平面図



2-3 環境管理に関する計画等の配慮

環境管理に関する計画等に配慮した事項は表2-3-1に示すとおりである。

表2-3-1 環境管理に関する計画等に配慮した事項

計画の名称	内容	配慮した計画
<p>東京都環境管理計画 (平成4年5月)</p>	<p>(環境に対する配慮の指針)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道施設の設置にあたっては、側道や防音壁の設置等により、騒音、振動や日照阻害による沿線住民への影響の軽減に努めること。</li> </ul> <p>(地域別の環境像)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 川の手ゾーン：地域の核づくりとして「上野・浅草」「錦糸町・亀戸」二つの副都心の整備を進めるとともに、押上、王子、赤羽、町原、北千住、新小岩、亀有などでは再開発等を促進し、個性と魅力にみちた「地区中心」として育成を図る。</li> <li>・ 都心・副都心ゾーン：都心に集中する業務機能の受け皿として、また、各地域の商業や文化、生活などの広域的な拠点として、副都心を育成整備していく。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線計画にあたっては、本事業区間の全区間を地下構造とし、周辺環境への影響を少なくするよう配慮した。さらに、軌道に防振マクラ半を採用し、供用後の振動レベルの低減を図るよう配慮した。</li> <li>・ 地上施設となる駅出入口及び換気塔は小規模でビルとの一体構造を計画しており、日照阻害、電磁障害、風害、景観等への影響が生じないよう配慮した。</li> <li>・ 沿線地域の産業基盤の整備、再開発等による地域の活性化及び都都市の発展等の促進をはかる交通ネットワークを形成する。また、副都心とれた地域の発展に貢献するよう、路線の地下化、鉄道振動低減対策、駅施設の美化、交通弱者の地下鉄利用の利便化等の環境整備に配慮した。</li> </ul>
<p>第三次東京都長期計画 (平成2年11月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ (いきいきと暮らせるまち-交通網・情報通信基盤)</li> <li>・ 高齢者や障害者を含め、誰もが使いやすい公共交通をめざしたサービスの実現を図る。</li> <li>・ (地域像-川の手ゾーン)</li> <li>・ この地域の核づくりとして、二つの副都心の整備をすすめることともに、各地域に魅力ある「地区中心」の育成をはかる。</li> <li>・ 生活の利便性や防犯性の向上、環境の改善をはかるため、都市基盤や生活基盤の整備を促進する。</li> <li>・ (地域像-都心・副都心ゾーン)</li> <li>・ 都心に集中する業務機能の受け皿として、また、各地域の商業や文化、生活などの広域的な拠点として、副都心を育成整備していく。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ホームデッキから地上出入口まで上りエスカレーター及びエレベーターを設置して、交通弱者への配慮を行った。</li> <li>・ 沿線地域の産業基盤の整備、再開発等による地域の活性化及び都都市の発展等の促進をはかる交通ネットワークを形成する。また、副都心とれた地域の発展に貢献するよう、路線の地下化、鉄道振動低減対策、駅施設の美化、交通弱者の地下鉄利用の利便化等の環境整備に配慮した。</li> </ul>
<p>千代田区実務計画 (昭和60年1月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ (計画の内容-区民生活)</li> <li>・ 公害対策の推進(監視・調査の強化、発生源対策)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 軌道に防振マクラ半を採用し、供用後の振動レベルの低減を図るよう配慮した。</li> </ul>
<p>台東区長期総合計画 (平成2年11月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ (生活環境の向上と公害の防止)</li> <li>・ さわやかな大気や青空をめざして、大気状況の監視を強め、各種の環境基準の達成をめざしていくとともに、有害な物質の規制指導を行い、大規模開発事業による環境の悪化を未然に防止していく。また、近隣公害を改善し、区民が地域のなかで快適な生活を送れるよう努力する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事にあたっては、副都心区間において、透水性の高い土留壁を採用し、地下水位を低下をさせないよう努める。可能なかぎり、鋼削土砂を還元し材料として有効利用することにより、建設残土の減量化を図る。副都心的にタンク等の公害が激化しないよう努めること等、周辺環境への影響を少なくするよう配慮した。</li> </ul>