

見解書

都市高速鉄道第11号線水天宮前～押上間建設事業

平成5年12月

帝都高速度交通営団

1. 総 括

1.1 事業者の名称及び所在地

(1) 都市計画を定める者

氏名：東京都 代表者 東京都知事 鈴木俊一

住所：東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

(2) 事業予定者

氏名：帝都高速度交通営団 代表者 総裁 永光洋一

住所：東京都台東区東上野三丁目19番6号

1.2 対象事業の名称

都市高速鉄道第11号線水天宮前～押上間建設事業

(対象事業の種類：鉄道の新設)

1.3 対象事業の内容の概略

本事業は、都市高速鉄道第11号線として、現在供用されている水天宮前駅に接続する中央区日本橋箱崎町から、墨田区押上までの延長約6.0kmの区間に都市高速鉄道を新設するものである。この区間には、清澄駅、住吉駅、錦糸町駅及び押上駅（いずれも仮称）の4駅を設置する。

事業計画の概要は、表1-1に示すとおりである。

表1-1 事業計画の概要

項 目	内 容
区、間	中央区日本橋箱崎町から墨田区押上一丁目まで
延 長	約6.0km
駅	地下駅 4駅
単・複線の別	複 線
軌 間	1,067 mm
軌 条	60kg/m
動 力	電力(直流1,500ボルト)
完成予定年度	平成12年度

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からの意見書が、165件、並びに中央区、江東区及び墨田区の各関係区長からの意見が3件提出された。また、公聴会において1名の公述人から意見が述べられた。

これらの主な意見と事業者の見解の概略は表1-2に示すとおりである。

表1-2 主な意見の要旨と事業者の見解の要旨

項目	主な意見の要旨	見 解 の 要 旨
騒音・振動	①隧道内の軌道敷設方法を防振ゴムマット上にバラスト道床を用いる方法を採用、車両通過時の振動・騒音を出来る限り隧道内で吸収する方法に変更し、その上で予測評価をして頂きたい。	<p>①計画路線の軌道構造は、コンクリート道床（防振枕木）で防振構造となっております。</p> <p>列車走行に伴う騒音・振動について防振軌道構造の他に次の対策を行うことにしております。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・従来よりもトンネルを厚くし、重量を大きくすると同時に剛性を高めます。 ・レールは、60kg/mレール及びロングレールを使用します。 ・車両及び軌道を定期的に検査し、車輪及びレールの摩耗等に起因する騒音・振動が増大しないよう維持管理に努めます。 <p>今回の予測評価は上記の対応を踏まえて予測評価を行っております。江東区白河四丁目付近の振動予測値を計算いたしますと、敷地境界で約42dBと予測され、この値は、人が振動を感じ始める程度（概ね55dB）以</p>

項目	主な意見の要旨	見 解 の 要 旨
騒 音 振 動		下であることから、問題を生じないレベルであると考えます。
	<p>②中間換気室（ポンプ室併設） または換気塔から発生する騒音は、環境騒音に比べて同等かそれ以下であるため、予測の対象としないといっている。</p> <p>しかし、営団の既設の測定例は、一番大きいもので羽沢の7,000㎡であり、扇橋地区に予定されているものは、18,000㎡で2.5倍もある。それでも影響はないといえるのか。また、排水に伴いポンプ3台を設置して交互に運転することになっているが、それでも騒音は発生しないのか。</p>	<p>②送風機の容量につきましては、既設のものに比較して大きい容量ですが、それに合わせた消音機を設置いたしますので影響はないと考えております。</p> <p>また、排水に伴うポンプにつきましては、地下のポンプ室内に設置することから騒音による影響はありません。</p>

項目	主な意見の要旨	見解の要旨
騒音 ・ 振動	<p>③工事に伴う建設機械の騒音は、基準すれすれであり、稼働位置を敷地境界より7m以上に設置するとしているが、場所によっては不可能ではないのか。</p> <p>④夜間工事にあたっては、特段の配慮をされたい。</p>	<p>③工事にあたっては、騒音規制法、東京都公害防止条例等関係法令の定める基準を遵守し、最新の技術並びに低騒音型の機械を積極的に採用いたします。</p> <p>また、建設機械の稼働位置が敷地境界側7m以内に近接する場合には、防音シート及び簡易防音壁を設置をして騒音の低減に努めます。</p> <p>④夜間工事にあたっては、事前に工事内容を周辺住民に十分説明し、作業の時間、場所等を調整します。受験生、病人、老人等に対しては、必要により一時的な転居、仮泊所の利用により対応いたします。</p>
地盤沈下 ・ 地形地質	<p>①トンネル工事による水路の分断によって家屋の曲がり、ガス管及び水道管の変形による事故のおきない様に、十二分に配慮されたい。</p>	<p>①工事にあたっては、開削工事区間は遮水性土留め工法を採用し、シールド工事区間は密閉式工法（泥水加圧式シールド工法等）で地盤沈下防止並びに地下水位に影響を与えないよう万全を期しております。</p> <p>また、埋設物の防護等につきましても、万全の注意をはらって施工いたします。</p> <p>なお、万一、家屋に被害が発生した場合は、早急に誠意をもって対応いたします。</p>

項目	主 な 意 見 の 要 旨	見 解 の 要 旨
そ の 他	<p>①長年待ち望んだ11号線です。 計画案に賛成ですので1日も早く着手し、早期完成を是非お願いします。</p> <p>(他に同趣旨の意見書が 162通)</p>	<p>①今回の計画は、水天宮前駅から東京都の北東部方面へ地下鉄を延伸するものであり、この事業を推進することにより、広域的な交通網が形成されるとともに、既設鉄道の混雑緩和が図られ、さらに、地域の活性化等に役立つものであります。</p> <p>そのため、早期完成が必要であると考えておりますので、工事の早期着工、早期完成に最大限の努力をいたします。</p>

2. 対象事業の目的及び内容

2.1 目 的

帝都高速度交通営団は、年々増加の一途をたどる首都圏の輸送需要に対応するため、路面交通を阻害せず、「安全・正確・迅速・大量」に輸送の出来る地下鉄網の整備・拡充に努めている。

本事業は、現在営業中の半蔵門線（渋谷～水天宮前間）をさらに北東部方面へ延伸するもので半蔵門線水天宮前を起点とし、清澄、住吉、錦糸町を経て押上に至る延長約6.0kmの路線であり、将来、押上において東武伊勢崎線と相互直通運転を行う計画である。

当路線の整備により、東京圏北東方面から大手町・日本橋・茅場町あるいは、人形町といった都心業務地区への新たな直通路線が形成され、日比谷線・千代田線の混雑緩和が可能になるとともに、北千住駅の乗換え混雑緩和にも資するものである。

また、当路線は、既設路線（都営浅草線・京成線、JR総武線、都営新宿線）並びに現在建設中の都営12号線との連絡により、江東下町地区の鉄道ネットワークを形成するとともに、既設半蔵門線を介して都心ネットワークと連絡する他、渋谷では東急電鉄新玉川線と、押上では東武鉄道伊勢崎線と相互直通運転を行うことにより、東京南西部と北東部を結ぶ一大動脈となる。

さらに、当路線の整備は江東下町地区沿線の鉄道利用者の利便性の向上に役立つことは勿論、押上・業平橋周辺地区並びに錦糸町北口地区の再開発地区への新たなアクセスルートを形成することにより、沿線の街づくりに寄与するものである。

2.2 内 容

(1) 事業計画

ア. 路線計画

本事業の路線は、半蔵門線水天宮前駅から隅田川を横断して清洲橋通りを東へ進み、さらに四ツ目通りを北上し押上に至る計画である。

計画路線のうち、住吉駅（仮称）では都営新宿線の住吉駅と、錦糸町駅（仮称）ではJR総武線の錦糸町駅と、押上駅（仮称）では都営浅草線及び京成押上線の押上駅と連絡する。

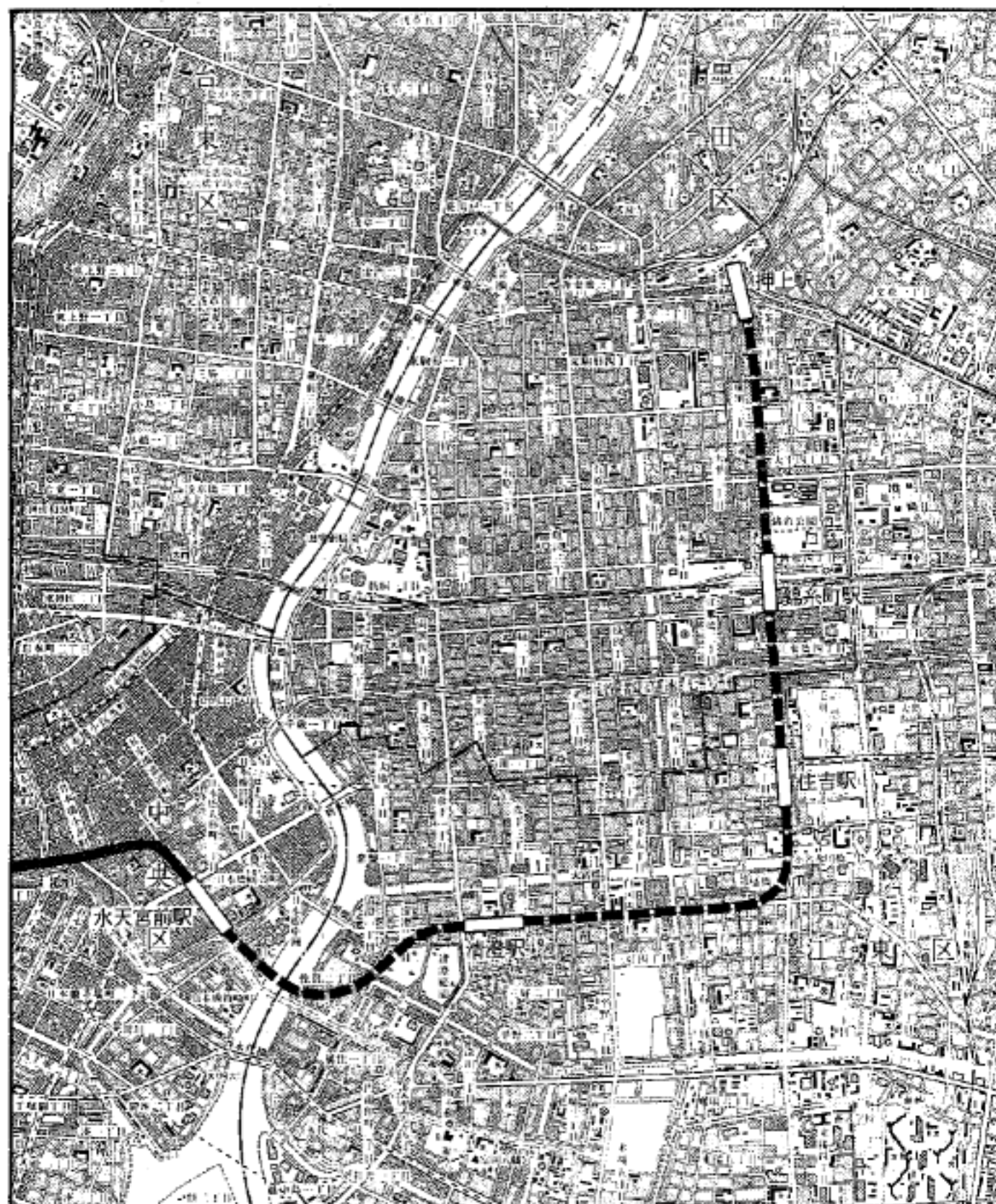
計画路線の概要を表2-1に、通過沿線町丁名を表2-2に示す。また、計画路線位置は図2-1、計画路線縦断面図は図2-2に示すとおりである。

表2-1 計画路線の概要

項 目		内 容
路 線	区 間	(起点) 中央区日本橋箱崎町 (終点) 墨田区押上一丁目
	主な経過地	中央区(日本橋箱崎町)、江東区(佐賀、福住、清澄、白河、扇橋、猿江、住吉、毛利)、墨田区(江東橋、錦糸、太平、横川、業平、押上)
規 格	延 長	約6.0 km
	軌 間	1,067 mm
	軌 条	60 kg/m
	電 圧	直流 1,500 ボルト
	集電方式	架空単線式
	車 両	長さ20 m (10両編成)
設 備	駅	地下駅 4 駅
	中間換気室	1 箇所

表2-2 通過沿線区町丁名

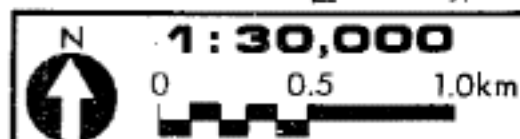
区 名	町 丁 名
中央区	日本橋箱崎町
江東区	佐賀二丁目、福住二丁目、清澄一丁目、清澄二丁目、 清澄三丁目、白河一丁目、白河二丁目、白河三丁目、 白河四丁目、扇橋一丁目、扇橋二丁目、猿江二丁目、 住吉二丁目、毛利一丁目、毛利二丁目
墨田区	江東橋三丁目、江東橋四丁目、錦糸一丁目、 錦糸三丁目、錦糸四丁目、太平三丁目、太平四丁目、 横川三丁目、横川四丁目、業平三丁目、業平四丁目、 押上一丁目



凡 例

図2-1 計画路線位置図

- 計画路線
- 営団半蔵門線
(駅名は仮称)
- 区 界



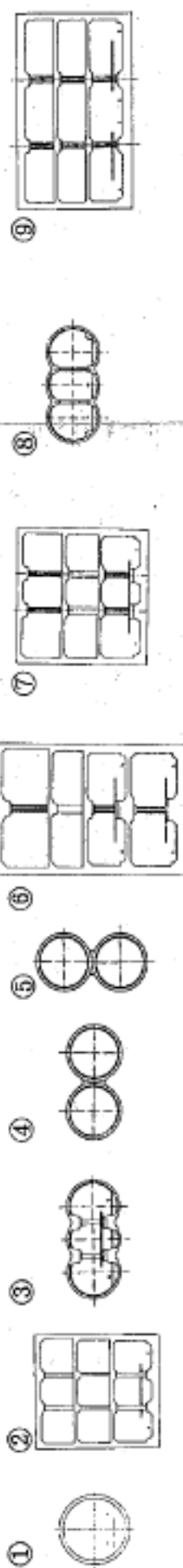
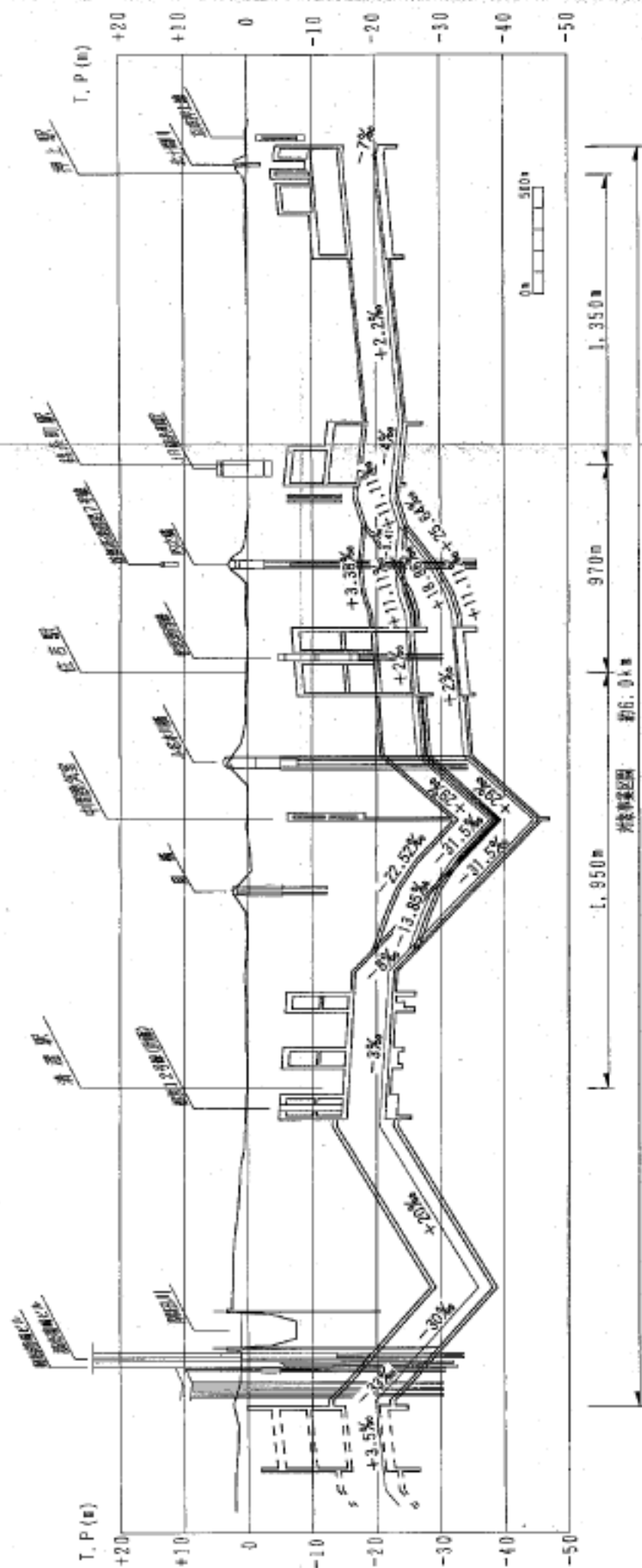


図 2-2
計画路線縦断面図

施工方法	シールド	開削	シールド (中間換気室は開削)	開削	シールド	開削	シールド	開削
トンネル構造	複線円形	箱形	単線二連円形	箱形	単線二連円形	箱形	三連円形	箱形
断面番号	①	②③④⑤	④、⑤	⑥	④、⑤	⑦	⑧	⑨
軌道構造	コンクリート道床 (防振枕木)							

(2) 工事計画

ア. 工事計画の概要

本事業の工事は、駅及び換気室を施工する開削工事と、駅間トンネルを施工するシールド工事に分けられる。

全線約8.0kmのうち、開削工事で施工する区間は約1.5kmで全体の約25%、シールド工事で施工する区間は約4.5kmで全体の約75%をそれぞれ占めている。

イ. 建設工程

建設工程は、表2-3に示すとおりである。

表2-3 建設工程表

区分	年度	5	6	7	8	9	10	11	12
設計・調査									
用地取得									
工 事									