

見 解 書

—— 常磐新線（新浅草駅付近・都県境間）鉄道建設事業 ——

平成6年12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：東京都台東区浅草橋五丁目20番8号

1-2 対象事業の名称及び種類

(1) 事業の名称：常磐新線（新浅草駅付近・都県境間）鉄道建設事業

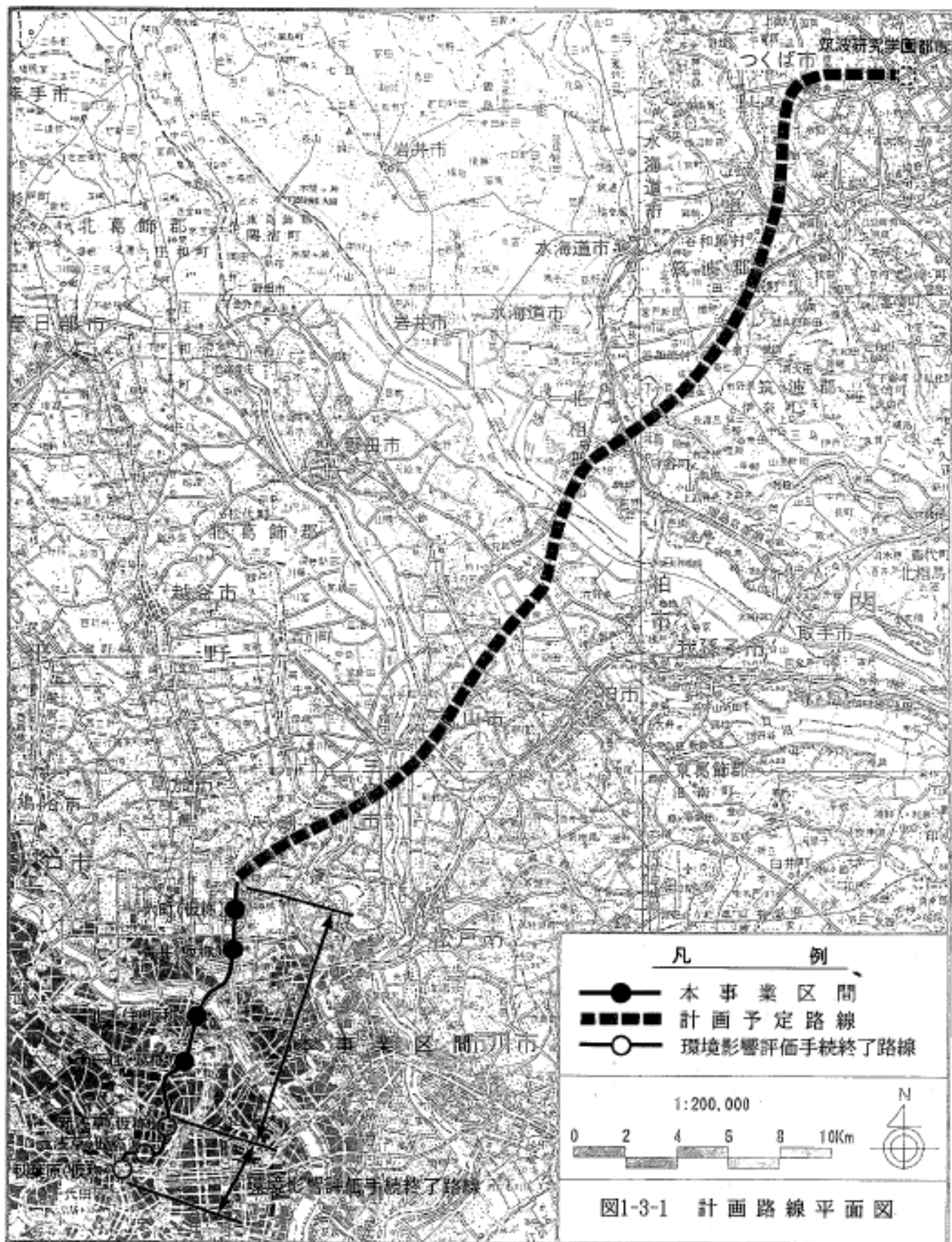
(2) 事業の種類：鉄道の新設

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及び図1-3-2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の鉄道建設事業である。本事業区間は、東京都内延長約13.3kmのうち、既に環境影響評価手続が終了している秋葉原駅（仮称）～新浅草駅（仮称）の区間を除く、台東区浅草二丁目から足立区南花畑四丁目までの延長約9.9kmである。この区間には、南千住駅、北千住駅、青井駅、六町駅（いずれも仮称）の4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	台東区浅草二丁目から足立区南花畑四丁目まで
延 長	約9.9 km
駅	地下駅3駅、地上駅1駅
単複線の別	複 線
軌 間	1,067 mm
軌 条	60kg/n
動 力	電気（直流1,500ボルト）
工事予定期間	平成7年度～平成11年度
完成予定年	平成12年



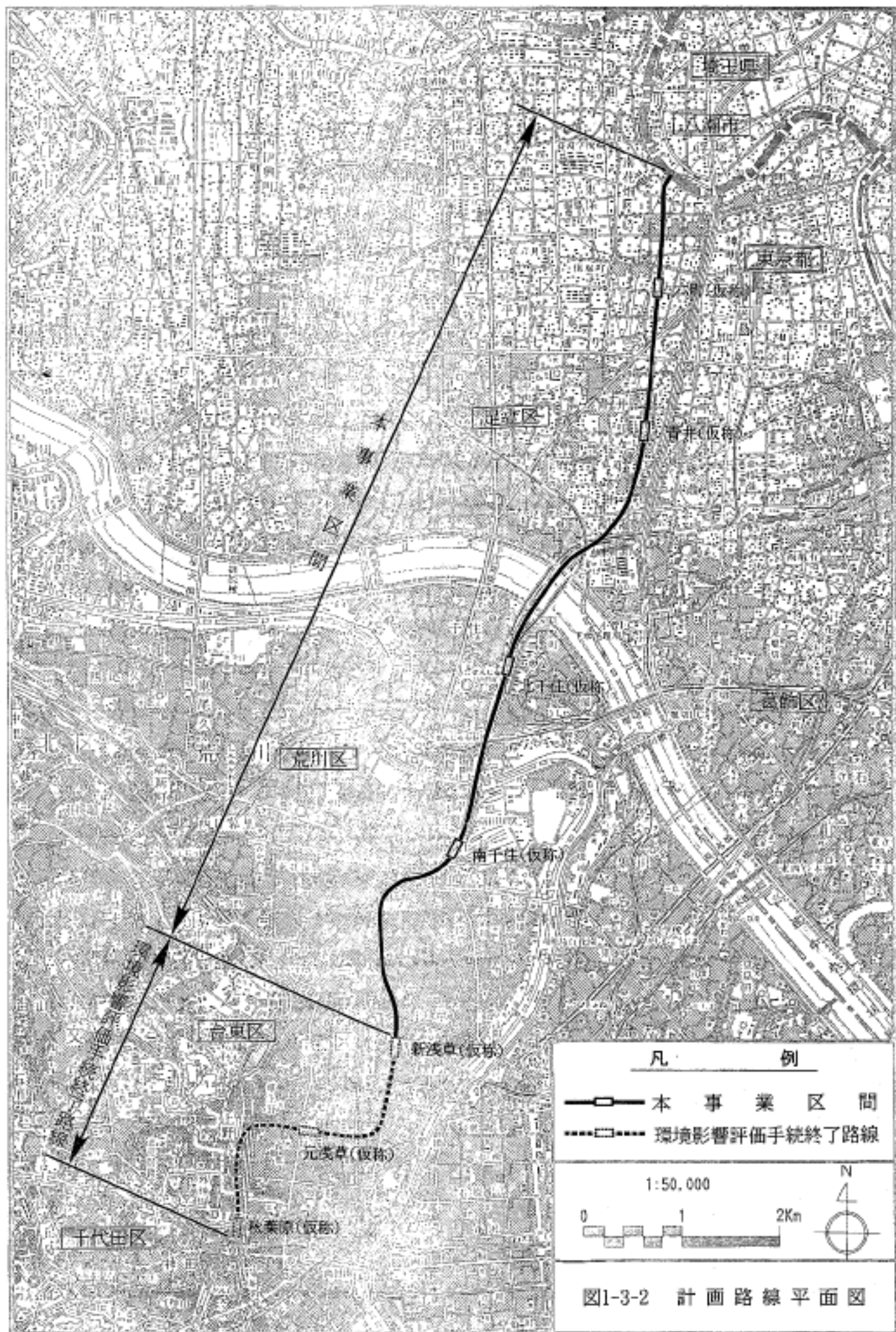


图1-3-2 計画路線平面図

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4通及び関係区長（台東区、荒川区及び足立区）から意見が3通提出された。また、公聴会においては、2名の公述人より意見が述べられた。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。

主な意見の要旨と見解の概略

主な意見の要旨	見解の概略
<p>〔騒音・振動〕</p> <p>(1) 工事にあたっては、東京都公害防止条例に基づく勧告基準等を遵守し、騒音・振動の低減に努められたい。</p>	<p>(1) 工事の施行にあたっては、騒音規制法、振動規制法、東京都公害防止条例等、関係法令の定める基準を遵守し、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する等、種々の環境保全対策を施すことにより、騒音・振動の低減に努めます。</p>
<p>(2) 地下区間の騒音・振動については、地上部に影響のないよう十分配慮されたい。</p>	<p>(2) 地下区間における列車走行による騒音については、地上への伝搬は少なく、影響はないと考えます。</p> <p>地下区間における鉄道振動の対策として、道床には可能な限り防振マクラギを設置するとともに、レール継目の解消等により、振動の低減に努めます。</p> <p>なお、引き続き騒音・振動の対策上有効な軌道構造等の検討を行い、周辺的环境に及ぼす影響を最小限にするよう努めたいと考えております。</p>

主な意見の要旨	見解の概略
<p>(騒音・振動)</p> <p>(3) JR常磐線の移設と常磐新線の新設により、現況騒音をこれ以上上げないでほしい。</p>	<p>(3) JR常磐線の移設区間においては、防音壁の設置と軌道構造等の配慮により、現況値と同程度以下になると考えております。なお、引き続き騒音対策上有効な軌道構造等の検討を行い、周辺環境に及ぼす影響を最小限にするよう努めたいと考えております。</p>
<p>(4) JR常磐線移設区間の鉄道騒音について、常磐新線、JR常磐線及び営団日比谷線の3線それぞれの上下計6本が通過したときの騒音量を示してほしい。</p>	<p>(4) 合計6本の列車が同時に通過する可能性はないと考えられます。</p> <p>しかし、仮に、JR常磐線、常磐新線、営団日比谷線のそれぞれ上下計6本が通過したと想定しても、防音壁の設置と軌道構造等の配慮により、現在の鉄道騒音状況と同程度以下になると考えております。なお、引き続き騒音対策上有効な軌道構造等の検討を行い、周辺環境に及ぼす影響を最小限にするよう努めたいと考えております。</p>
<p>(5) 防音壁より上に位置する建物上層階では、予測以上の騒音が懸念されるため、防音壁の形状及び線路構造等を考慮し、なお一層の調査と対策を配慮されたい。</p>	<p>(5) 本事業区間に近接する中高層建築物への鉄道騒音による影響については、荒川区の南千住七丁目ハイツを例に、現況調査及び予測を実施していますが、予測値は現況と同程度であるため、影響は少ないと考えます。さらに、引き続き、より効果的な防音壁の形状及び軌道構造等の検討を行い、周辺環境に及ぼす影響を最小限にするよう努めたいと考えております。</p>

主な意見の要旨	見解の概略
<p>〔騒音・振動〕</p> <p>(6) JR常磐線移設区間における深夜の軌道点検時の騒音はどの程度になるか。</p>	<p>(6) JR常磐線の移設区間において、夜間の軌道保守作業時に発生する騒音は、防音壁を設置することにより、現在の軌道保守作業時の騒音と同程度となると思われます。</p> <p>さらに、引き続き保守時の騒音の低下が図れるような、軌道構造等の検討を行ってまいります。</p>
<p>(7) 隅田川橋梁の騒音予測は、荒川橋梁騒音予測調査を基に算出しているが、護岸等周囲の状況が異なっており、予測以上の騒音が発生することが懸念されるため、なお一層の調査と対策を講じられたい。</p>	<p>(7) JR常磐線の隅田川橋りょうは、現在開床式となっています。本事業で計画しているJR常磐線及び常磐新線の隅田川橋りょうについては、JR常磐線荒川橋りょうと同様、騒音の低減に効果的な閉床式の複線下路トラス（鋼床版）バラスト軌道構造を採用します。したがって、隅田川橋りょうの鉄道騒音予測値は、JR常磐線荒川橋りょうと同程度であると考えますが、引き続き、より効果的な軌道構造の検討を行っていきたいと考えております。</p> <p>なお、隅田川橋りょうにおける供用時の鉄道騒音が、予測値を大きく上回った場合は、なお一層の対策を講じ、適切に対処します。</p>

主な意見の要旨	見解の概略
<p>〔地盤沈下、地形・地質〕</p> <p>(1) 工事中の地下構造物設置に伴う地下水の枯渇による沈下・陥没の発生がないよう努めるとともに、工事の完了後においても十分留意し、陥没等が発生した場合は、対策に万全を期されたい。</p>	<p>(1) 開削工事区間においては、掘削による周辺の地盤沈下を防止するため、剛性や遮水性の高い土留工法を採用し、入念な施工管理を行います。シールド工事区間においては、掘進箇所の地質、土圧、水圧に対応できる密閉式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、地下水は構造物の周囲を回り込んで流れるため、地下水位の低下や地下水が枯渇することはなく、工事の施行中及び完了後も、周辺の建築物等に影響を及ぼすような、地盤沈下は少ないものと考えます。</p> <p>なお、工事箇所周辺には地下水位観測井及び水準点を設け、地下水位及び地盤高を観測しながら慎重に施工します。さらに、事前に周辺地域の建築物等の状況を十分調査します。</p> <p>工事の完了後においても、地下水位、地盤高及び周辺地域の建築物等に対して事後調査を行い、万一、本事業に起因して環境悪化が生じた場合は、調査したうえで誠意をもって対処します。</p>
<p>〔電波障害〕</p> <p>(1) 工事中及び運行時に電波障害が発生した場合は、十分な対策を講じられたい。</p>	<p>(1) 工事の施行中において、周辺地域に電波障害を発生させるような行為はありません。また、列車の走行による電波障害の発生もないと考えます。しかし、万一、本事業の実施に起因する電波障害が生じた場合には、調査のうえ、共同受信施設、受信アンテナの改善等、障害の内容及び程度に応じた対策を実施します。</p>

主な意見の要旨	見解の概略
<p>〔景 観〕</p> <p>(1) 地上区間においては、鉄道による分断のイメージを抑えるため、調和のとれたデザイン、構造等の工夫をされたい。</p>	<p>(1) 本事業の鉄道構造物は、地域分断のイメージを抑えるような色彩、形状等に配慮し、周辺との違和感を和らげるように努めます。</p>
<p>〔史跡・文化財〕</p> <p>(1) 工事にあたっては、計画路線周辺の旧跡・史跡や寺院等の文化財に影響のないよう、十分な措置を講じられたい。また、埋蔵文化財包蔵地の隣接地においては、一層の注意を喚起されたい。</p>	<p>(1) 開削工事区間においては、掘削による周辺の地盤沈下を防止するため、剛性や遮水性の高い土留工法を採用し、シールド工事区間においては、掘進箇所地質、土圧、水圧に対応できる密閉式機械化シールド工法を採用することから、計画路線周辺の旧跡・史跡及び寺院・墓所等への影響はないものと考えます。</p> <p>また、計画路線上に周知の埋蔵文化財は存在していませんが、周知の埋蔵文化財包蔵地の近傍では一層の注意を喚起するとともに、全区間にわたり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、「文化財保護法（昭和25年5月）」に基づき、適切に対処します。</p>

主な意見の要旨	見解の概略
<p>(その他)</p> <p>(1) 工事にあたっては、粉じん、安全、工事用車両の運行等に十分配慮されたい。</p>	<p>(1) 工事の施行にあたっては、粉じんの発生を抑えるため、飛散防止のための散水、工事用車両のシート覆い及び車両のタイヤに付着した泥土の除去等の適切な措置を講じます。</p> <p>また、工事現場周辺には、歩行者専用通路を設けるとともに交通誘導員を配置し、安全確保に努めます。工事用車両の運行等の詳細についても、安全確保、交通渋滞等を勘案し、道路管理者、所轄警察署等の関係機関と協議してまいります。</p>
<p>(2) 各駅には、エスカレーター、エレベーターを設置し、高齢者・障害者等の使用を十分配慮されたい。</p>	<p>(2) 本事業においては、各駅にエスカレーター、エレベーターを設置します。また、車椅子でも利用できる改札口、券売機、障害者用トイレの設置、点字ブロックの敷設等、できるだけきめ細かく対策を講じ、「東京都における福祉のまちづくり整備指針（昭和63年1月）」に沿って、高齢者や障害者が安心して利用できるよう十分配慮します。</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、常磐新線は平成12年までに、整備を進めるべき路線として位置づけられた。

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58.6km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、特に広域拠点としての街づくりを進めている足立区六町地域について、六町駅（仮称）の設置と土地区画整理事業とを一体的に且つ円滑に進めることを計画している。

2-2 内 容

2-2-1 事業計画

(1) 路線計画

路線計画の概要は表2-2-1、計画路線平面図は図2-2-1、計画路線縦断面図は図2-2-2に示すとおりである。

本事業の路線は、台東区、荒川区及び足立区の3区にまたがる路線である。

新浅草駅（仮称）を起点として、国際通りを経て、南千住駅（仮称）に至る。南千住からJR常磐線と並行し、隅田川を渡り、北千住駅（仮称）に至る。北千住から北上し、荒川、首都高速中央環状線及び東武伊勢崎線と交差して首都高速6号三郷線の西側を並走し、青井駅（仮称）に至る。さらに環状7号線を通過し、六町駅（仮称）を経て南花畑四丁目に至る。

この間、新浅草駅（仮称）から南千住駅（仮称）までは地下、南千住を過ぎて荒川通過直後までは地上、それ以北は地下を予定している。

計画路線と既設鉄道とは、南千住駅（仮称）でJR常磐線及び営団日比谷線と、北千住駅（仮称）でJR常磐線、東武伊勢崎線、営団日比谷線及び営団千代田線とそれぞれ連絡する。

表2-2-1 路線計画の概要

項 目	内 容
路 線	区 間 起 点 台東区浅草二丁目 終 点 足立区南花畑四丁目
	通 過 地 台東区、荒川区、足立区
	延 長 約9.9 km
規 格	軌 間 1,067 mm
	軌 条 60 kg/m
	電 圧 直流 1,500 ボルト
	車 両 20 m
設 備	駅 地下駅3駅、地上駅1駅
工事予定期間	平成7年度～平成11年度
完成予定年	平成12年

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及び断面図は図2-2-3～4に示すとおりである。

計画路線の施設構造物ごとの延長及び土被り等は、次に示すとおりである。

ア. 地下部

(ア) 複線箱型トンネル

開削延長は約1,720mで、土被りは約0m～20mである。

(イ) 複線円形トンネル

シールド延長は約5,100mで、土被りは約7m～33mである。

イ. 地上部

(ア) 掘削（U型よう壁、切り取り）

トンネル出口から地上部への取付部となる掘削の延長は約90mで、地盤面からの平均掘削深さは約2m～8mである。

(イ) 橋りょう（トラス）

橋りょう（トラス）延長は約620mである。

(ウ) 盛土（L型よう壁）

盛土の延長は約1,070mで、地盤面からの高さは約1m～5mである。

(エ) 高架橋

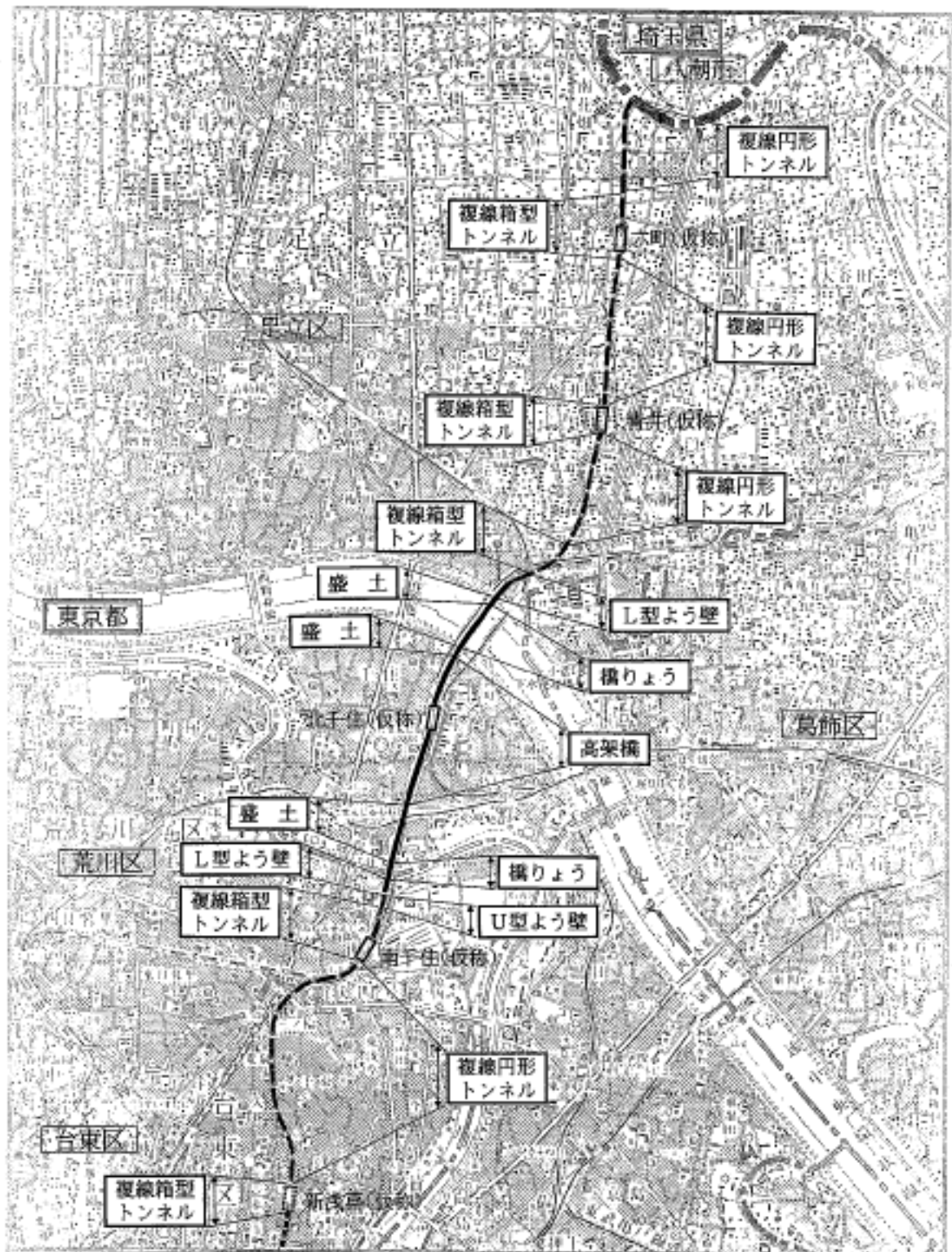
高架橋延長は約1,290mで、地盤面からの高さは約5m～15mである。

(2) 建設工程

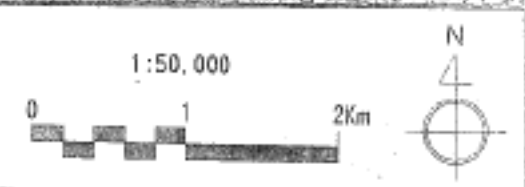
建設工程は、表2-2-2に示すとおりである。

表2-2-2 建設工程（予定）

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



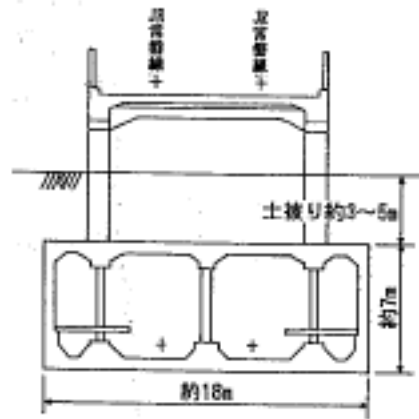
- 凡
- 計画路線 (地上区間)
 - - -○- - - 計画路線 (地下区間)
 -○..... 環境影響評価手続終了路線



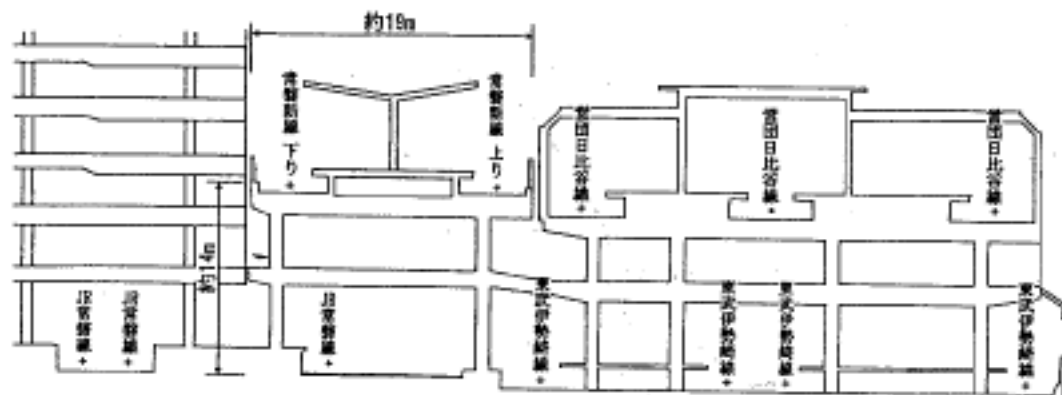
例

図2-2-3 構造物別位置図

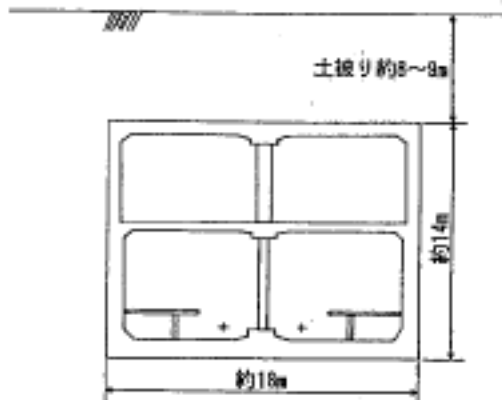
南千住駅（仮称）



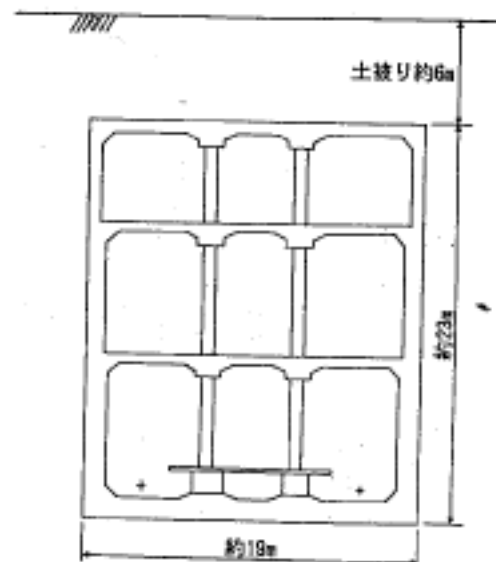
北千住駅（仮称）



青井駅（仮称）



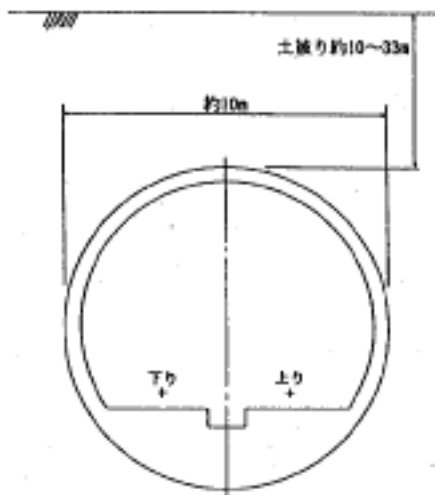
六町駅（仮称）



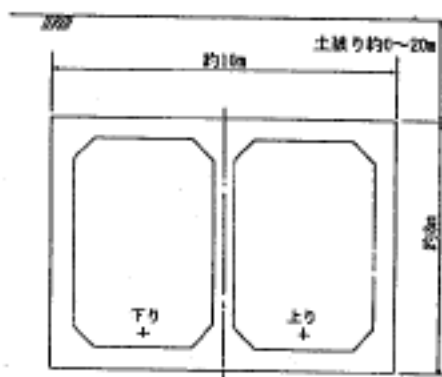
注) 土被り: 地表面から構造物
上端までの深さ

図2-2-4 (1) 構造物断面図(駅部)

複線円形トンネル



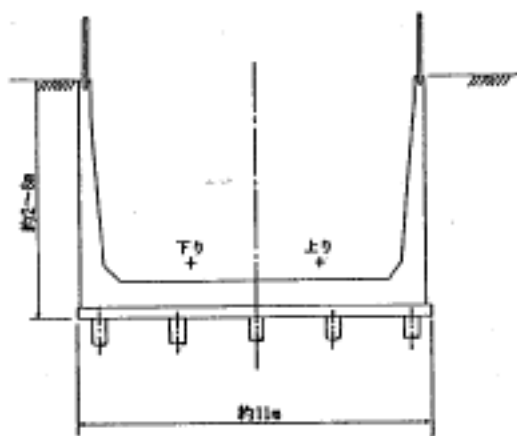
複線箱型トンネル



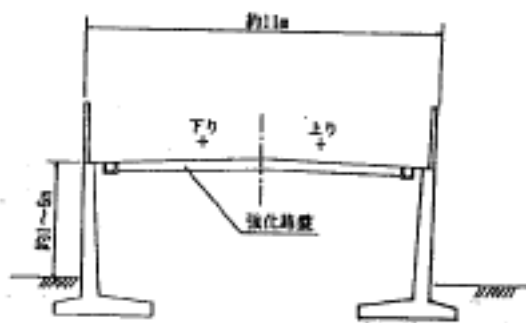
注) 土盛り: 地盤面から構造物
上端までの高さ

地上部

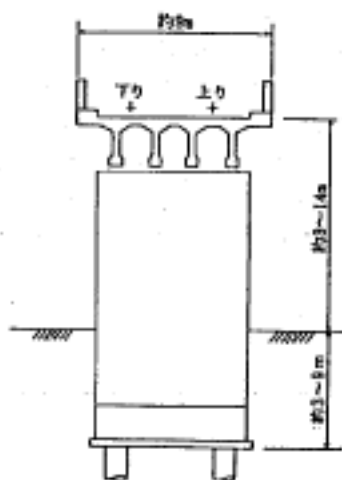
掘削区間
(U型よう壁)



盛土区間
(L型よう壁)



高架橋区間



橋りょう区間
(トラス桁)

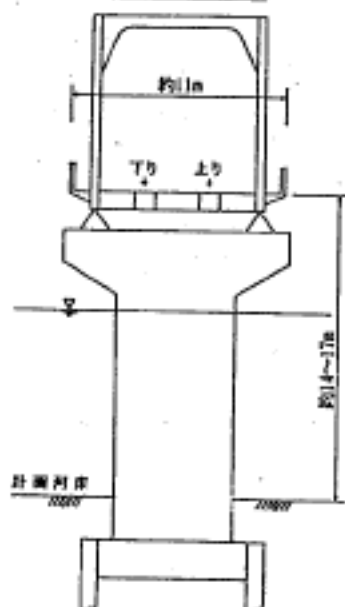


図2-2-4 (2) 構造物断面図(主要構造物)

2-3 環境管理に関する計画等への配慮

環境管理に関する計画等に配慮した事項は表2-3-1(1)~(2)に示すとおりである。

表 2-3-1(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
東京 都 環 境 管 理 計 画 (平成 4 年 6 月)	<p>(環境に対する配慮の指針)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 <p>(地域別の環境像)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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、町屋、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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地下区間においては、軌道に防振マクラギ等を採用し、供用後の振動レベルの低減を図るよう配慮した。 地上区間においては、高架橋区間における防音壁（高さ2.0m）の設置等、供用後の騒音レベルの低減を図るよう配慮した。 ・ 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、電波障害、風害、景観等への影響が生じないように配慮した。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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核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、調和のとれた地域の発展に貢献するよう、鉄道騒音・振動低減対策、駅施設の美化、交通弱者の鉄道利用の利便化等の環境整備に配慮した。
第 三 次 東 京 都 長 期 計 画 (平成 2 年 11 月)	<p>(いきいきと暮らせるまち—交通網・情報通信基盤)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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質的向上をはかる。 <p>(地域像—川の手ゾーン)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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とともに、各地区に魅力ある「地区中心」の育成をはかる。 ・ 生活の利便性や防災性の向上、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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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核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、調和のとれた地域の発展に貢献するよう、鉄道騒音・振動低減対策、駅施設の美化、交通弱者の鉄道利用の利便化等の環境整備に配慮した。

表 2-3-1(2) 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
台東 区 （平成 3年 1月）	<p>（生活環境の向上と公害の防止）</p> <ul style="list-style-type: none"> さわやかな大気や青空をめざして、大気の状態の監視を強め、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に努力する。 	<ul style="list-style-type: none"> 地下区間においては、軌道に防振マクラギ等を採用し、供用後の振動レベルの低減を図るよう配慮した。 地上区間においては、高架橋区間における防音壁（高さ2.0m）の設置等、供用後の騒音レベルの低減を図るよう配慮した。
荒川 区 （昭和 5年 6月）	<p>（良好な居住空間の整備）</p> <ul style="list-style-type: none"> 多様化する公害発生源に対し、適切な監視、指導体制を整備し、公害発生を未然に防止するとともに長期的な視点にたって望まれる環境の質や維持すべき目標地を設定し、区民生活を取り巻く環境の総合的管理を推進する。 	<ul style="list-style-type: none"> 工事にあたっては、開削工事区間において、透水性の高い土留壁を採用し、地下水位の低下を生じさせないように努める。可能なかぎり、掘削土砂を埋戻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。局所的にダンプトラッ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。
足立 区 （平成 5年 6月）	<p>（自然と環境にやさしい都市をつくる）</p> <ul style="list-style-type: none"> 河川浄化体制の強化や生物生息地の保護等自然環境の保全、また、大気汚染等の監視、建設残土等のリサイクル推進などの省エネルギー対策を図り、地球にやさしい都市づくりをめざす。 	<ul style="list-style-type: none"> また、河川内工事にあたっては、極力濁水の発生を抑える工法を採用し、水生生物の生息環境への影響を少なくするよう配慮した。