

# 見 解 書

—— 都市高速鉄道臨海副都心線(東京レポート・大崎間)建設事業 ——

平成7年7月

東京臨海高速鉄道株式会社

## 1. 総 括

### 1-1 事業者の名称及び所在地

名 称：東京臨海高速鉄道株式会社

代表者：代表取締役社長 長 裕二

所在地：東京都千代田区三崎町二丁目7番10号

### 1-2 対象事業の名称及び種類

名 称：都市高速鉄道臨海副都心線（東京テレポート・大崎間）建設事業

種 類：鉄道の新設

### 1-3 対象事業の内容の概略

本事業は、東京臨海高速鉄道（新木場・東京テレポート間）建設事業の第二期工事として、その延伸、江東区青海一丁目から品川区大崎一丁目までの延長約7.3 Kmの鉄道建設事業である。この区間には、天王洲駅（仮称）、東品川駅（仮称）、大井町駅（仮称）、大崎駅（仮称）の4駅を計画している。

事業計画の概要は表1-3-1、路線平面図は図1-3-1に示すとおりである。

表1-3-1 事業計画の概要

項 目	内 容
区 間	江東区青海一丁目から品川区大崎一丁目まで (東京テレポート駅(仮称)～ 大崎駅(仮称))
延 長	約 7.3 Km
駅	4 駅： 天王洲駅(仮称)〔既設駅に連絡・地下〕 東品川駅(仮称)〔地 下〕 大井町駅(仮称)〔既設駅に連絡・地下〕 大崎駅 (仮称)〔既設駅に連絡・地上〕
単複線の別	複 線
軌 間	1,067 mm
軌 条	60 kg / m
動 力	電力(直流 1,500V 架空式)
工事予定期間	平成 8 年～平成 12 年
完成予定	平成 12 年

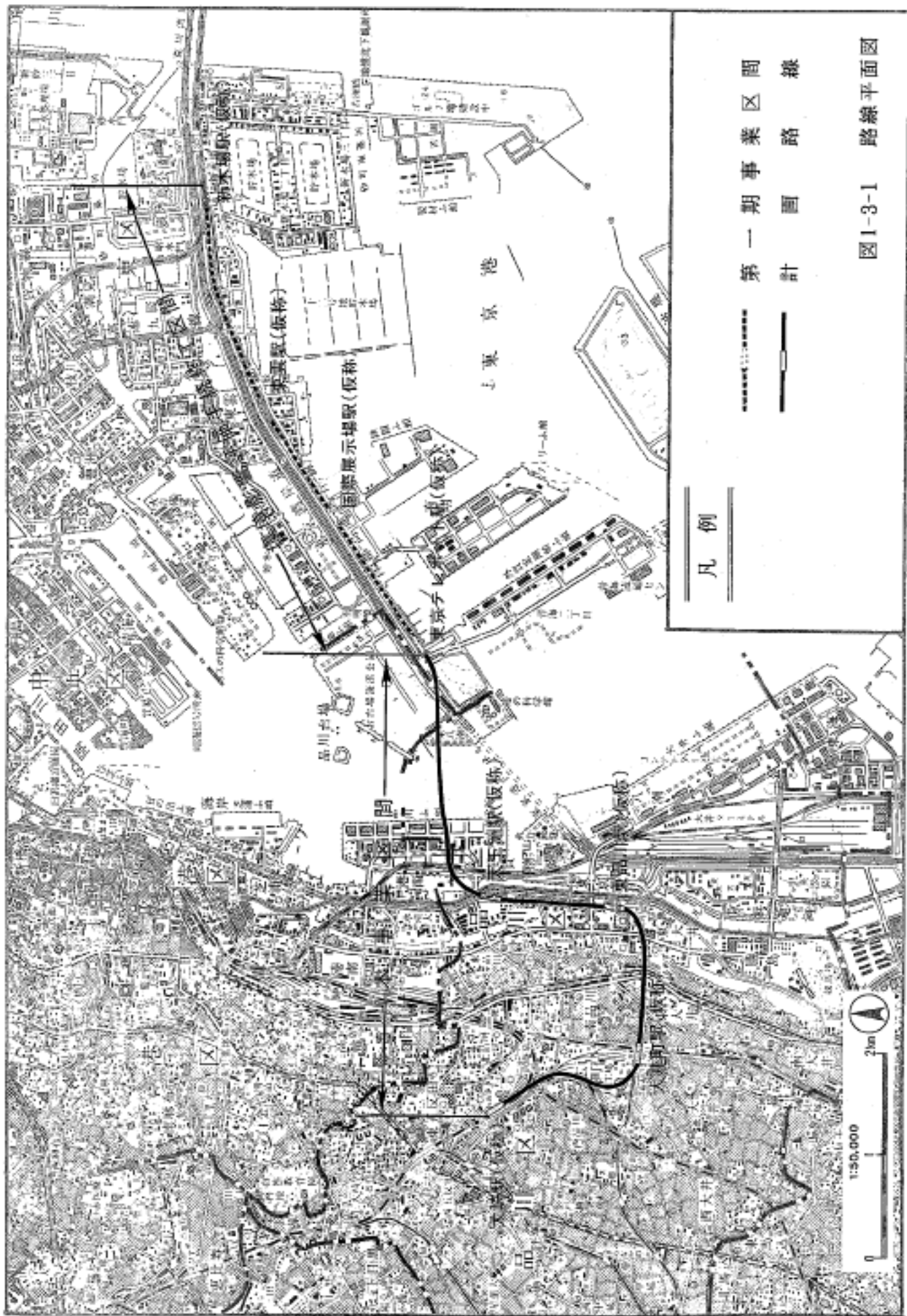


図1-3-1 路線平面図

#### 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、関係区長（江東区、港区及び品川区）から意見が3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。

##### 主な意見の要旨と見解の概略

主な意見の要旨	見 解 の 概 略
<p>〔大気汚染〕</p> <p>工事用車両の走行に伴う大気汚染については、現況交通量に対してわずかであるとして、予測・評価項目から除外していますが、品川区内の二酸化窒素の環境基準が達成されない状況を考慮し、工事用車両には特定自動車排出基準適合車の優先使用や車両の集中防止に配慮するなど環境への影響を最小限にするよう努力してください。</p>	<p>工事用車両の走行による大気質への影響は少ないものと考えていますが、さらに、環境を保全するために、極力特定自動車排出基準適合車を使用するよう指導するほか、急発進、急停車、停車時のアイドリングの禁止等の運転指導を行うとともに、工事用車両の運行が周辺道路のラッシュ時に集中しないよう配慮する等の適切な運行管理を講じます。</p>
<p>〔騒音・振動〕</p> <p>工事の施行に使用する建設機械や工事用車両からの騒音・振動については、周辺環境に対する影響を最小とするよう適切な管理を講じられたい。</p>	<p>建設機械の稼働にあたっては、低騒音・低振動の工法の積極的な採用、機械配置の配慮等の措置を講ずるとともに、長時間作業が連続することや複数の作業が並行して行われることにより著しい影響が生じないように十分配慮します。</p> <p>また、工事用車両の走行にあたっては、急発進、急停車、停車時のアイドリングの禁止等の運転指導を行うとともに、工事用車両の運行が周辺道路のラッシュ時に集中しないよう配慮する等の適切な運行管理を講じます。</p>

主な意見の要旨	見解の概略
<p>〔土壌汚染〕</p> <p>重金属を扱った地歴をもつものはないとして土壌汚染を予測・評価項目から除外していますが、開削工事区間については、十分な土壌調査を行い、汚染があった場合は、適切な対応をしてください。</p>	<p>開削工事区間は主に道路内であり、また、他の箇所においても、地歴等資料調査の結果から土壌汚染のおそれはないものと考えています。</p> <p>なお、開削工事にあたっては、「汚染土壌処理基準（平成8年12月 東京都環境保全局）」に準拠し、万一、汚染があった場合は適切に処理・処分します。</p>
<p>〔地盤沈下、地形・地質〕</p> <p>開削工事による地下水位の低下に伴う地盤沈下に配慮し、工事中の地盤高と地下水位について定期的に測定し、万一影響が生じた場合は、誠意をもって対応してください。</p>	<p>工事の施行にあたっては、現地の地質・地下水等に最も適合した剛性や遮水性の高い工法を選定します。さらに、綿密な施工計画の立案とこれに基づいた慎重な施工を行いますので、周辺道路等に影響を及ぼすような地盤の沈下・変形はほとんど生じないものと考えます。</p> <p>工事の施行にあたっては、各開削工事区間及びシールド工事区間において、地盤高、地下水位を、工事前、工事期間中定期的に観測するほか、工事完了後についても一定期間観測を行います。</p> <p>なお、本事業の実施に起因して、万一影響が生じた場合は、調査のうえ誠意をもって対応します。</p>
<p>〔史跡・文化財〕</p> <p>施行区間は、品川台場遺跡に隣接しているので、試掘調査及び工事の施行にあたっては慎重を期し、埋蔵文化財を発見した場合は、速やかに本区と協議されたい。</p>	<p>品川台場遺跡は、計画路線の品川埠頭トンネルの開削工事区間に隣接しています。工事にあたっては、事前に試掘調査を実施するとともに、慎重を期して施行します。また、万一、埋蔵文化財が発見された場合は、「文化財保護法（昭和25年法律第214号）」等の規定に基づき、速やかに港区をはじめ各関係機関と協議のうえ適切に対処し、文化財の保護に努めます。</p>

## 2. 対象事業の目的及び内容

### 2-1 目 的

東京都では、東京の都市構造を一極集中型から多心型に転換させるとともに、国際化、情報化という時代の要請に対応すべく、臨海部に第7番目の新しい副都心「臨海副都心（東京テレポートタウン）」の建設を進めている。

臨海副都心線については、東京都が平成2年11月に策定した「第三次東京都長期計画」により、臨海副都心への交通アクセスを強化して、東京の都市構造を多心型へ再編・誘導するため、平成12年の新木場～大崎間（12.2km）の全線開業を目標として位置づけられている。既に第一期事業として平成8年3月の開業をめざして、新木場から東京テレポート間の建設を進めているところであり、本事業は第二期事業として、東京テレポート駅（仮称）から大崎駅（仮称）に至る延長約7.3kmの鉄道路線を延伸新設するものである。

本事業は、臨海副都心（東京テレポートタウン）、大崎、渋谷、新宿、池袋の副都心を新たな広域的な鉄道網として結ぶことにより、多心型都市構造へ誘導するとともに、沿線の再開発との整合を図ることにより、地域の活性化に寄与することを目的とする。

## 2-2 内 容

### 2-2-1 事業計画

計画路線平面図は図2-2-1、路線計画の概要は表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。

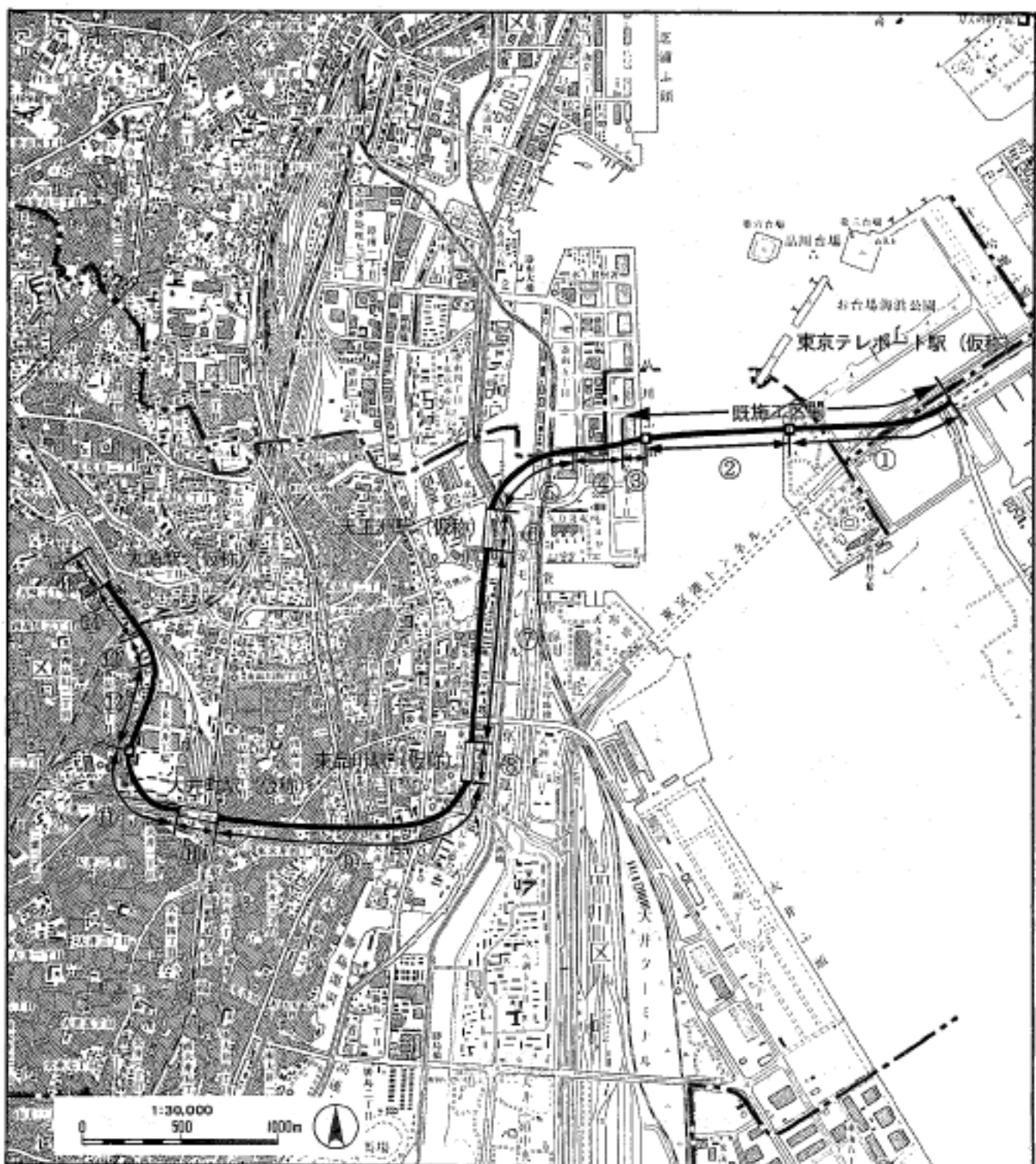
計画路線の起点は東京テレポート駅（仮称）の駅端部であり、臨海副都心となる江東区青海に位置する。ここから、旧京葉貨物線として既に建設されているトンネル（既施工区間\*）を利用し、13号地を経て東京港の下を通過して品川埠頭に至る。その後、京浜運河の下を通過し天王洲駅（仮称）に至り、ここから補助160号線を南下して東品川駅に至る。これより西に曲がって、補助26号線に入り、京浜急行線と交差し大井町駅（仮称）に至る。さらに補助26号線を西へ進み、品川区役所付近を右へ曲がりJR大崎支線の下へ入る。その後は、JR東海道新幹線、JR横須賀線と交差する付近手前で地上に上がり大崎駅（仮称）に至る。

路線は、東京テレポート駅（仮称）から第2広町トンネルまでは地下構造であり、JR東海道新幹線、JR横須賀線と交差する付近で地上に上がり、その後大崎駅（仮称）に至るまでは地上である。

この路線は江東区、港区及び品川区の3区を通過する路線である。既設鉄道とは、天王洲駅（仮称）で東京モノレール羽田線と、大井町駅（仮称）でJR京浜東北線及び東急大井町線と、また大崎駅（仮称）でJR山手線とそれぞれ連絡する。

\*既施工区間は台場トンネル、東京港トンネル及び品川埠頭トンネルの複線円形トンネル区間であり、旧京葉貨物線として既に構造物ができ上がっている区間をいう。本事業において軌道敷設工事等を行う。





凡例

名称	構造	名称	構造
① 台場トンネル	単線円形174φ (並列)	⑩ 東大井トンネル	単線円形174φ (縦列)
② 東京港トンネル	沈没トンネル	⑪ 大井町駅 (仮称)	箱型トンネル
③ 品川埠頭トンネル	複線円形トンネル	⑫ 第1広町トンネル	単線円形174φ (縦列)
④	箱型トンネル	⑬ 第2広町トンネル	箱型トンネル
⑤ 天王洲トンネル	単線円形174φ (並列)	⑭ 第2広町トンネル～	U型よう壁
⑥ 天王洲駅 (仮称)	箱型トンネル	⑮ 大崎駅 (仮称) 間	地平 (盛土～平坦)
⑦ 東品川トンネル	単線円形174φ (並列)	⑯ 大崎駅 (仮称)	地平
⑧ 東品川駅 (仮称)	箱型トンネル		

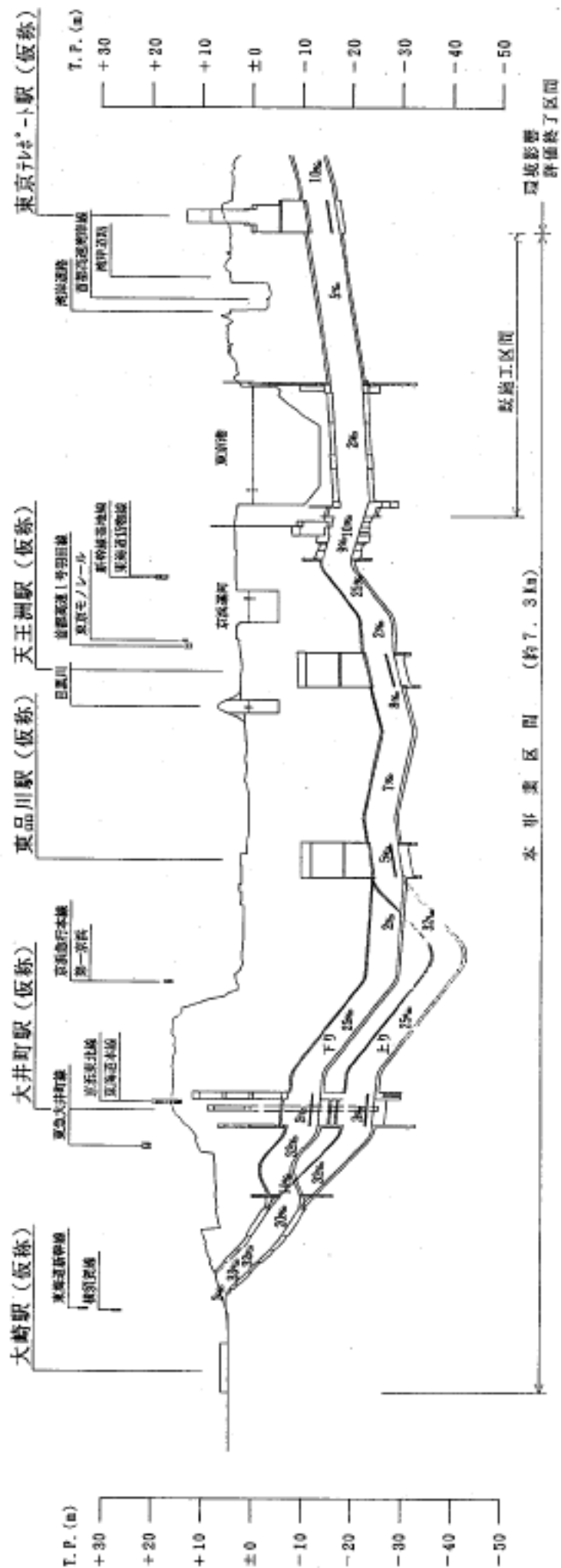
—— 計画路線

□ 中間立坑

図2-2-1 計画路線平面図

表2-2-1 路線計画の概要

項 目		内 容	
路線	区 間	(起点) 江東区青海一丁目 (終点) 品川区大崎一丁目	
	通過地 (町名)	江東区	青海
		港区	台場、港南
	品川区	東八潮、東品川、南品川、東大井、 大井、広町、大崎	
	延 長	約7.3km	
規格	軌 間	1,067 mm	
	軌 条	60 kg/m	
	電 圧	直流1,500V (架空式)	
	車 両	20.0m	
設備	駅	4 駅： 天王洲駅 (仮称)[既設駅に連絡・地下] 東品川駅 (仮称)[地下] 大井町駅 (仮称)[既設駅に連絡・地下] 大崎駅 (仮称)[既設駅に連絡・地上]	
工事予定期間		平成8年～平成12年	
完成予定		平成12年	



注) %o(パーミル)は勾配を千分率で表したものの。

駅間距離 (m)	1,550	1,580	1,200	1,870									
駅間トンネル名称	第2広野トンネル 第1山田川トンネル	東大井トンネル	東品川トンネル	天王山トンネル 高田川トンネル 東品川トンネル									
構造 (工法)	箱型トンネル (鋼筋) U型ようき (鋼筋) 箱型トンネル (スールド)	箱型トンネル (鋼筋) 円形トンネル (スールド)	箱型トンネル (鋼筋) 円形トンネル (スールド)	箱型トンネル (スールド) 箱型トンネル (比里) 円形トンネル (スールド)									
軌道構造	バラスト軌道	スラブ軌道		バラスト軌道									
	PC枕木	特製スラブ		PC枕木									
延長 (Km)	0.51	0.14	0.42	0.25	1.35	0.22	0.98	0.22	0.58	4.23	0.55	0.77	0.95

図2-2-2  
計画路線縦断面図

## 2-2-2 工事計画

### (1) 概 要

本事業で計画している構造物の位置は図2-2-3、断面図は図2-2-4(1)～(5)に示すとおりである。

路線延長約7.3kmのうち、東京レポート駅（仮称）から品川埠頭までの約1.8kmは旧京葉貨物線の建設工事として昭和60年度に建設が終了しており、新設区間は約5.5kmで全体の76%となっている。

構造は主に地下構造であり、その区間は約6.5kmで全体の89%となっている。東日本旅客鉄道株式会社の鉄道用地内に建設される地上区間は約0.8kmで全体の11%となっており、大規模な土木工事は行わない。

工事は、開削工事とシールド工事に分けられる。開削工事区間は、品川埠頭トンネル、天王洲駅（仮称）、東品川駅（仮称）、大井町駅（仮称）の駅設備部分、第2広町トンネル等である。シールド工事区間は、各駅間及び大井町駅（仮称）である。

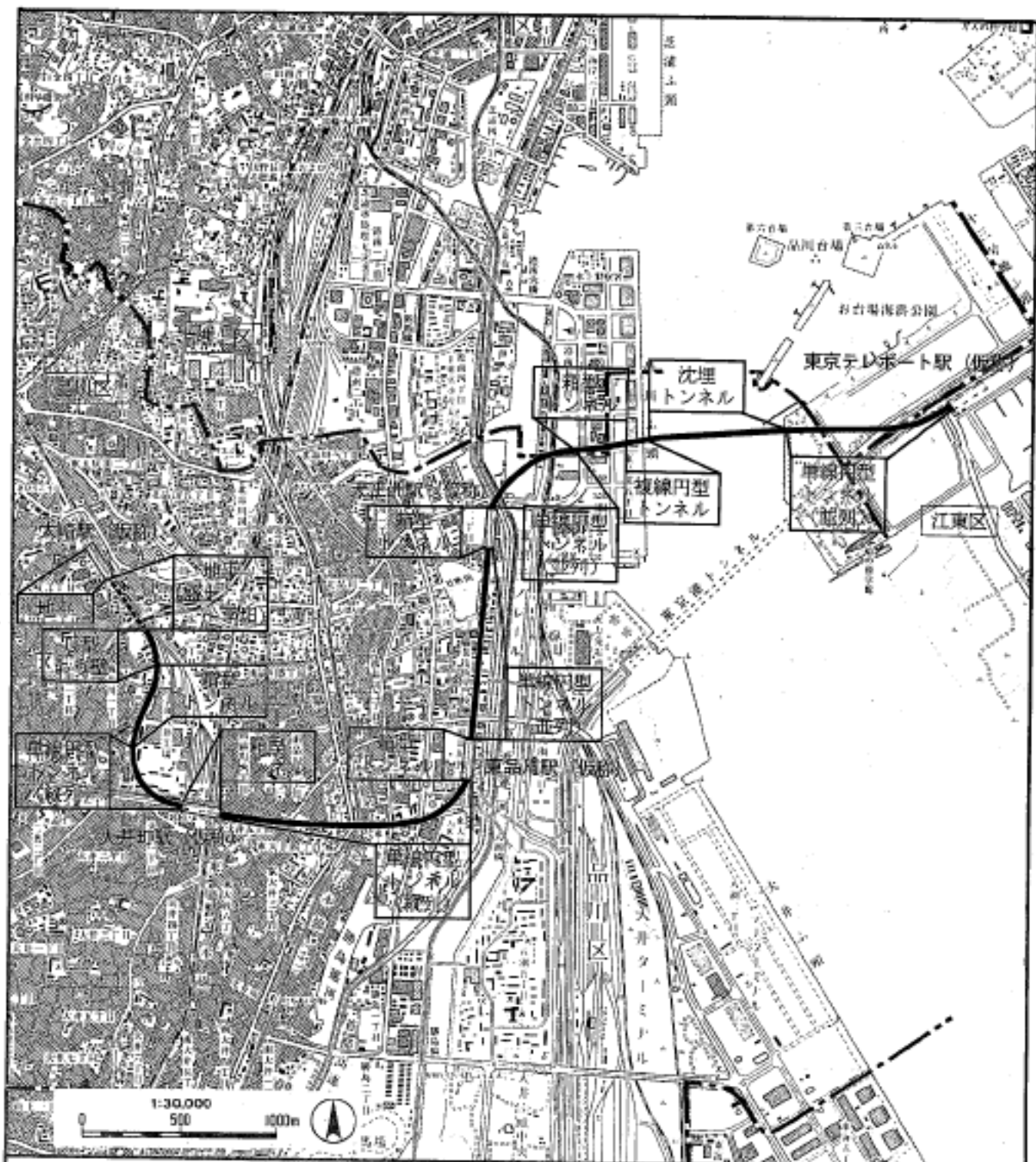
開削工事区間は約1.3kmで全体の18%、シールド工事区間は約3.3kmで全体の42%である。

### (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）

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



凡例


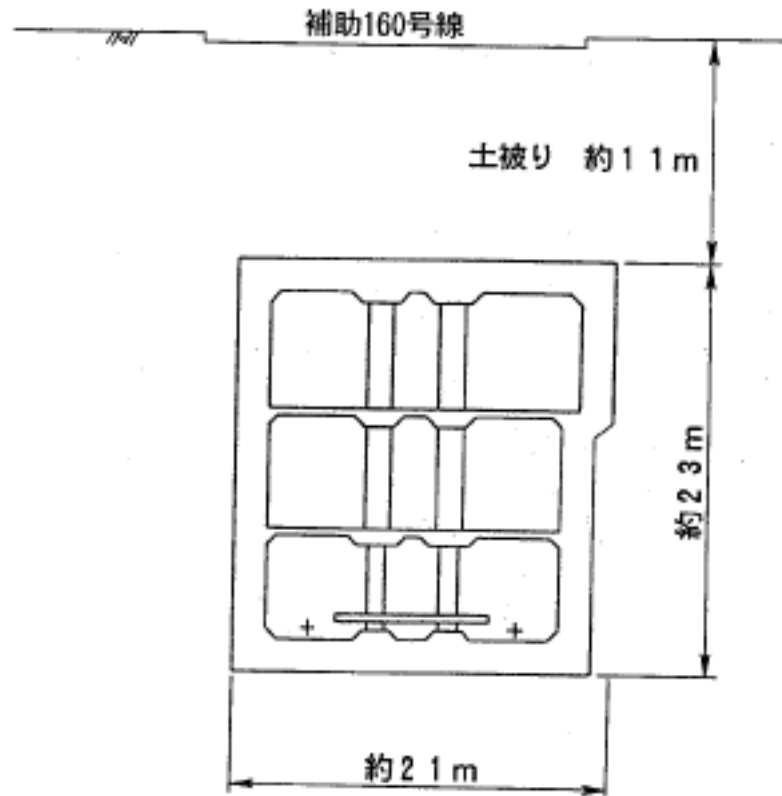
- 
 計画路線（地上区間）
- 
 計画路線（地下区間）

図2-2-3 構造物別位置図

天王洲駅（仮称）



東品川駅（仮称）

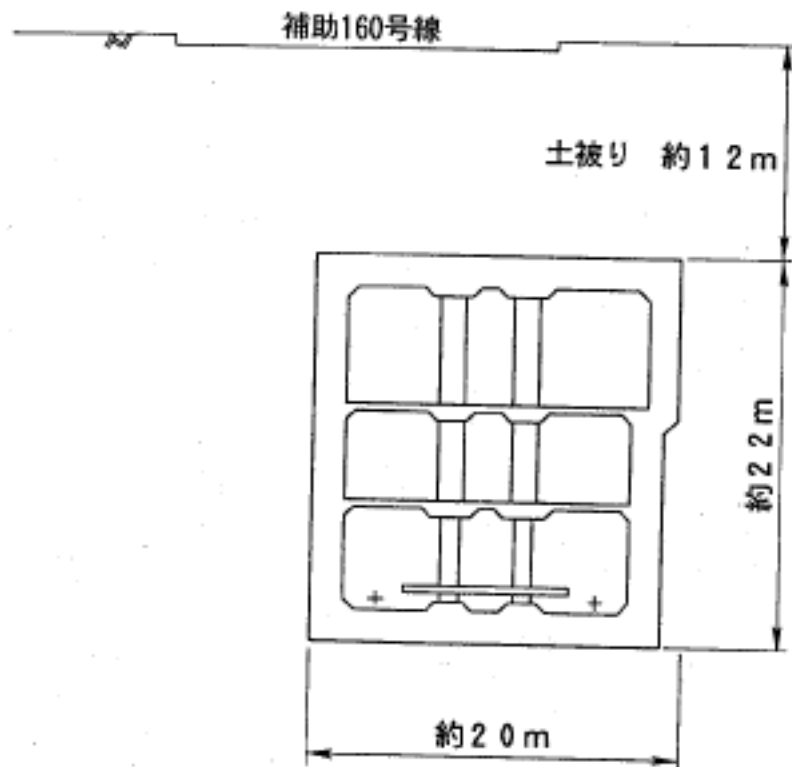


図2-2-4(1) 構造物断面図（駅部）

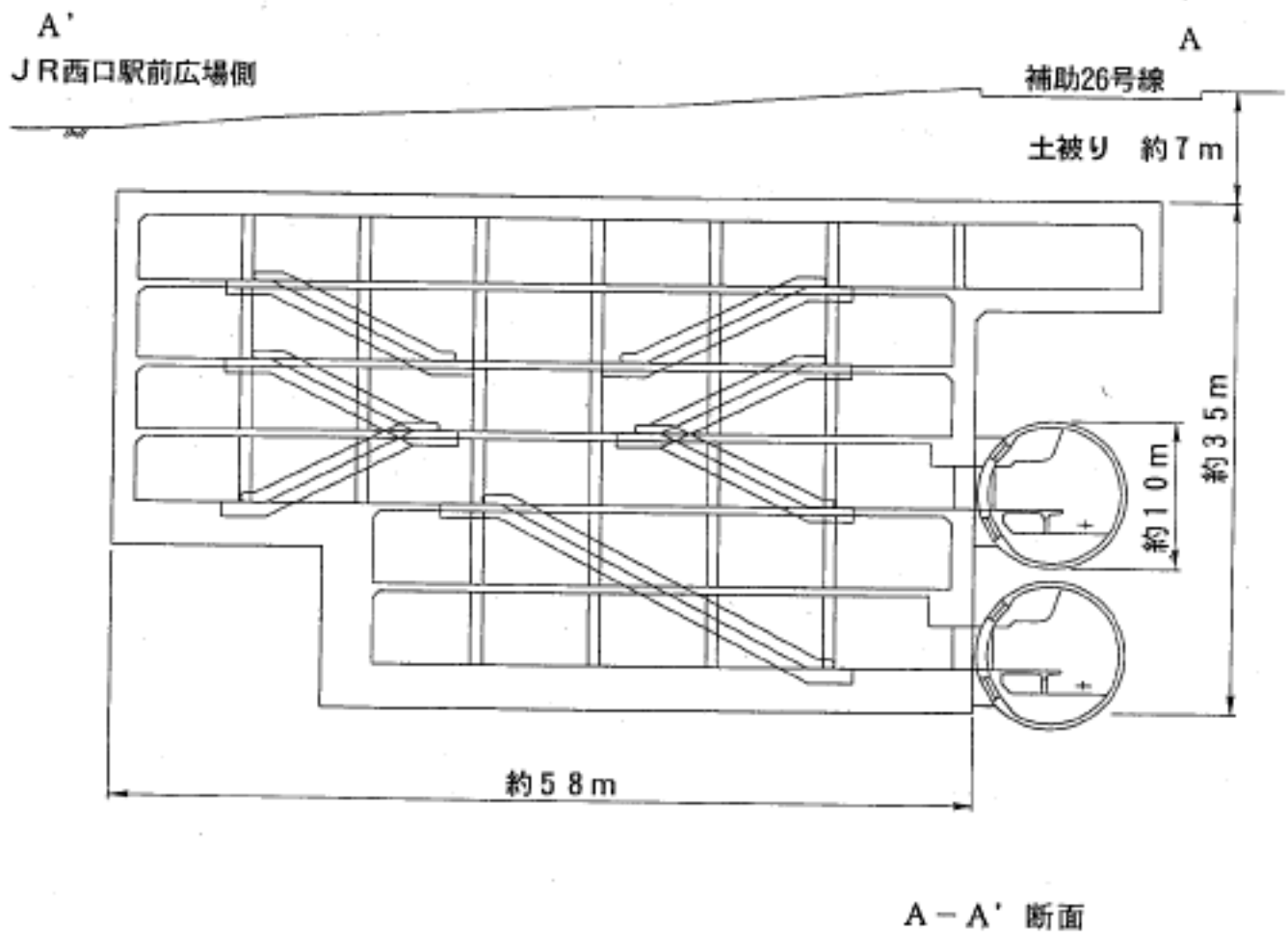
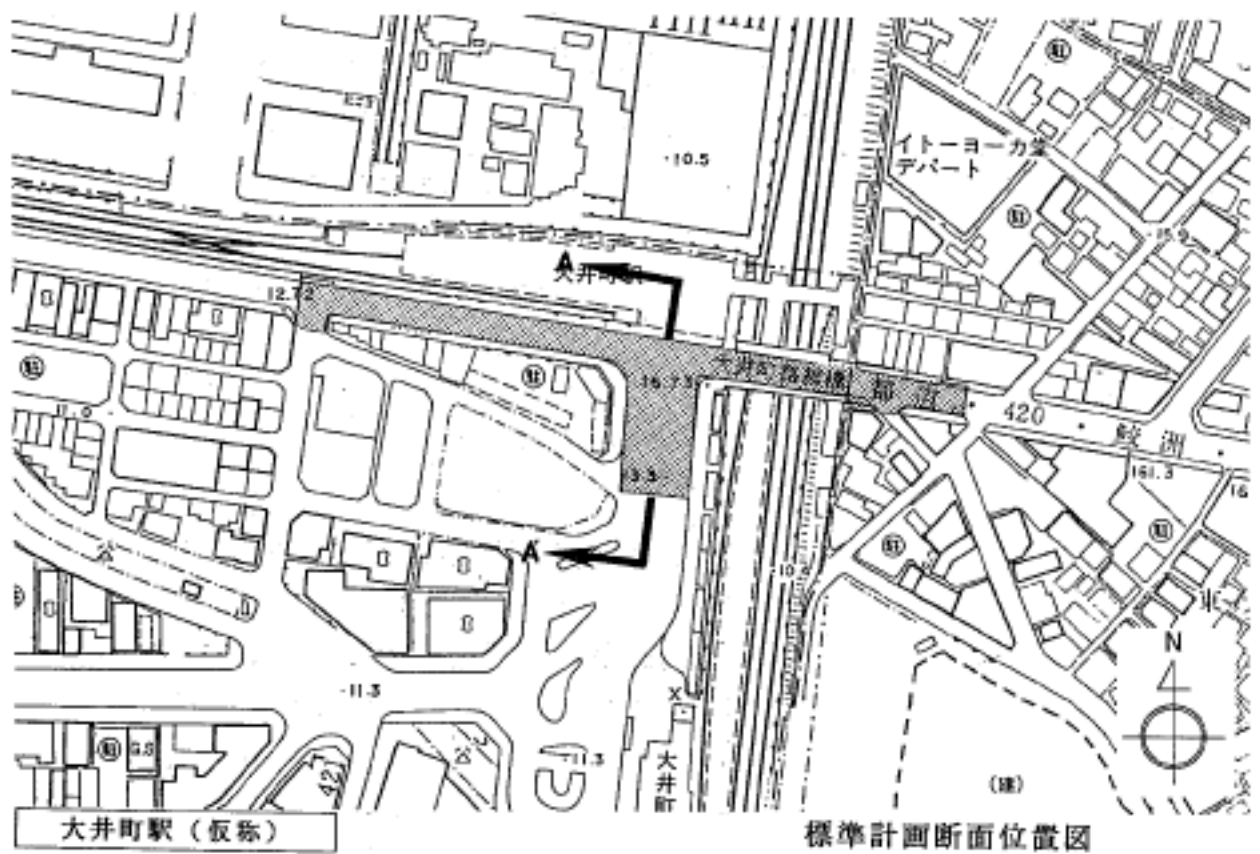
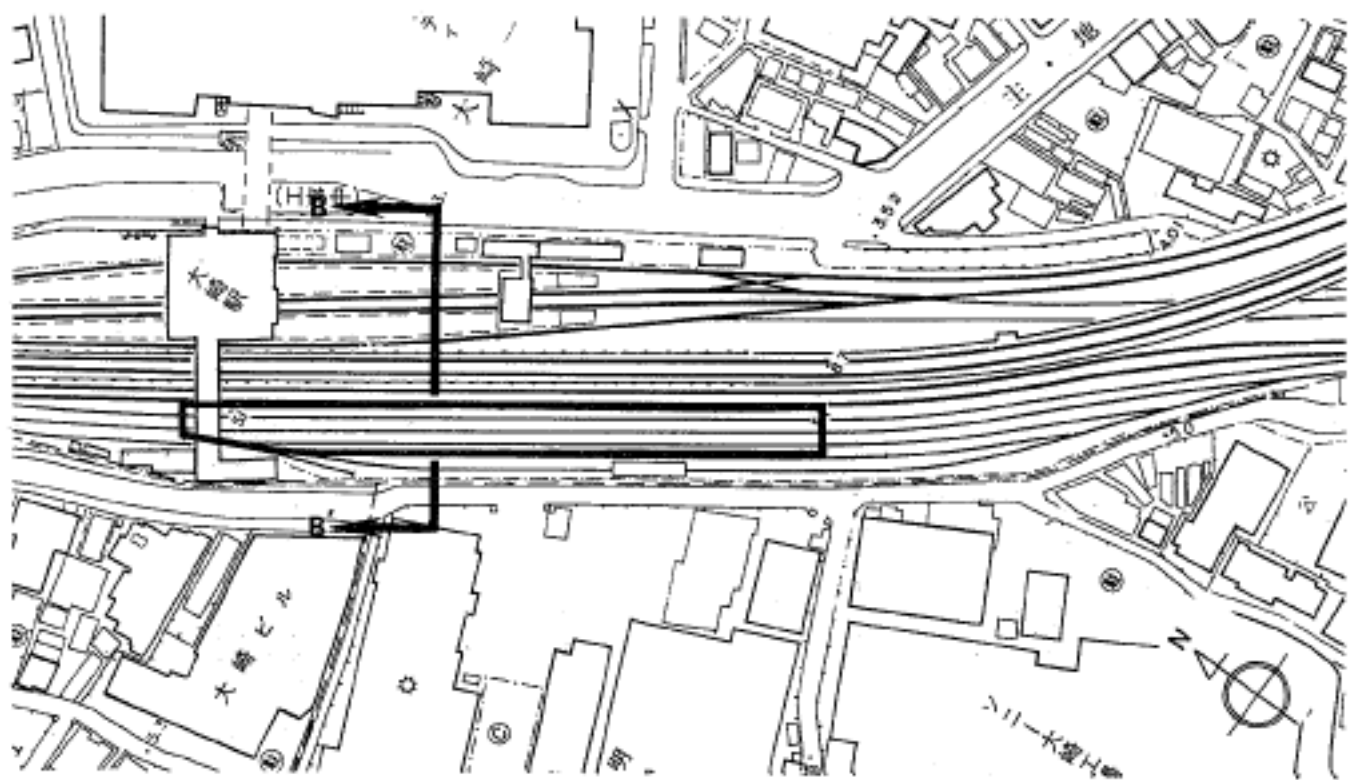
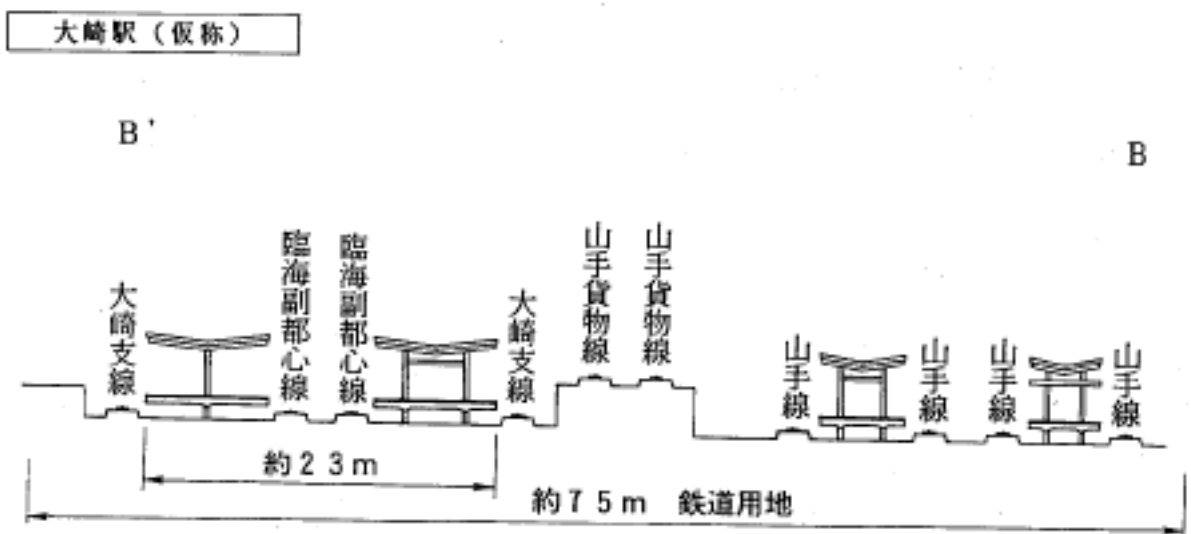


図2-2-4(2) 構造物断面図 (駅部)



標準計画断面位置図



B - B' 断面

図2-2-4(3) 構造物断面図 (駅部)



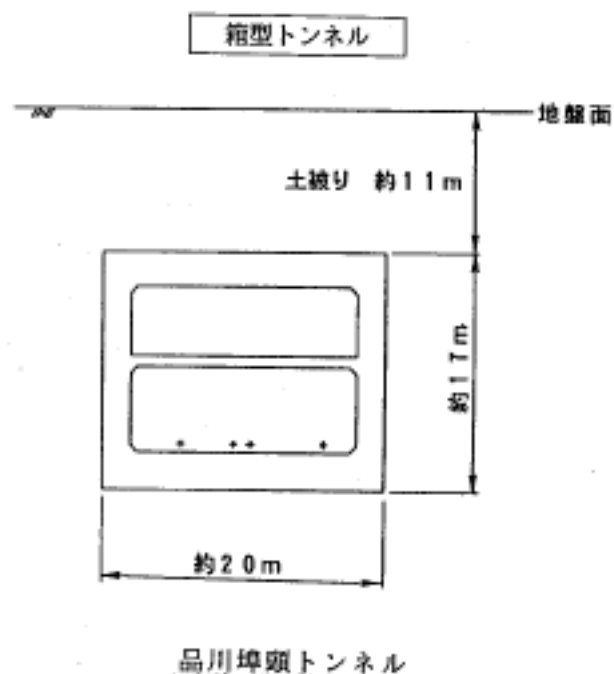
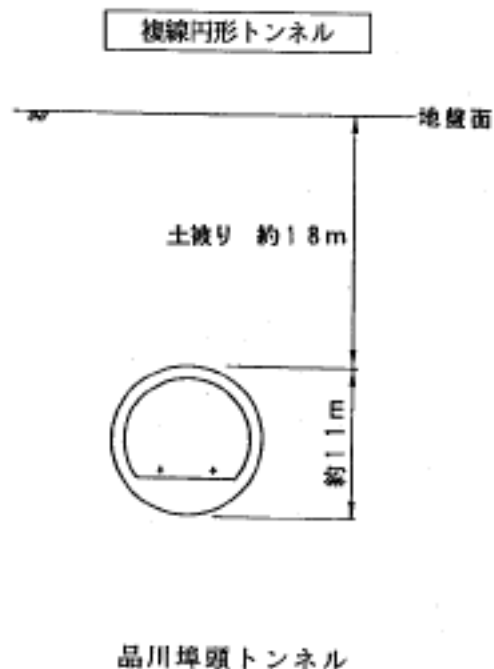
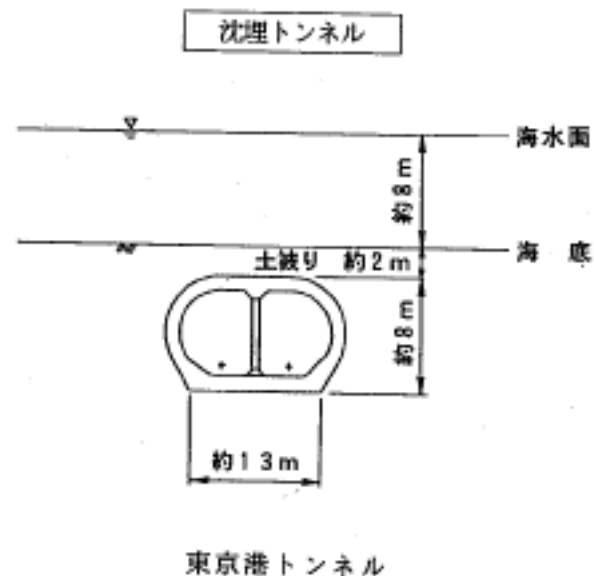
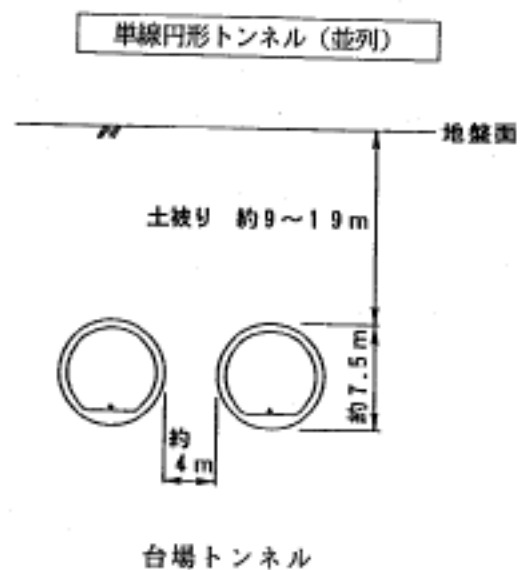
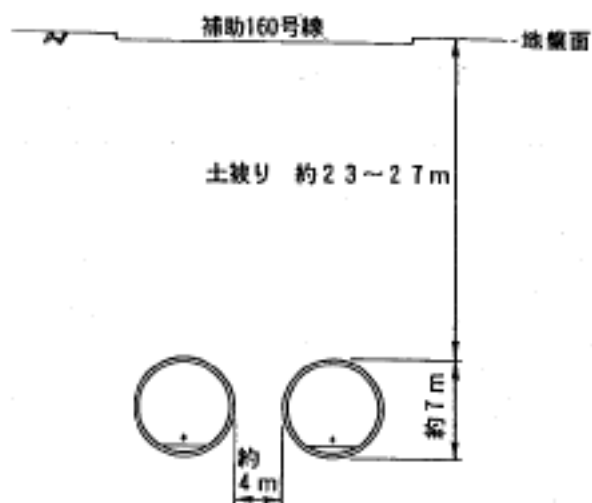


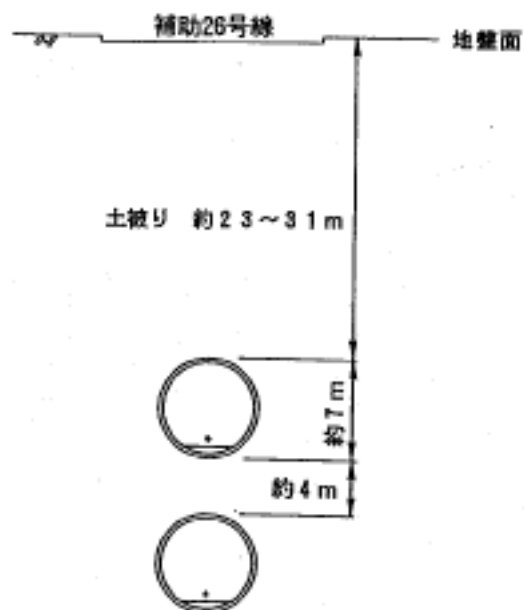
図2-2-4(4) 構造物断面図 (駅間)

単線円形トンネル（並列）



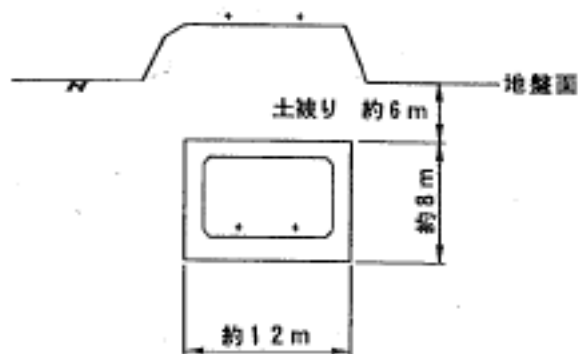
天王洲トンネル・東品川トンネル

単線円形トンネル（縦列）



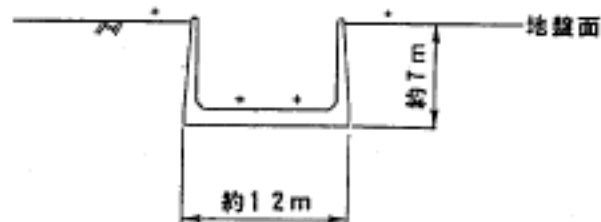
東大井トンネル・第1広町トンネル

箱型トンネル



第2広町トンネル

U型よう壁



第2広町トンネル～大崎駅（仮称）間

図2-2-4(5) 構造物断面図（駅間）

## 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	計 画	配 慮 し た 事 項
東京平 都成 環4 境年 管6 理月 計 画	<p>第4章 環境に対する配慮の指針 (第1 環境項目別の配慮事項) ・鉄道施設の設置に当たっては、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> <p>第5章 地域別の環境像 (都心・副都心ゾーン) ・新宿、渋谷などの副都心では、業務、商業、文化機能などの集積が進みつつあるが、副都心それぞれの地域特性を踏まえ、特色ある機能の集積を誘導し、計画的な街づくりを進めていく必要がある。 地域づくりの方向としては、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。 (臨海ゾーン) ・城南地域は、国際化に対応した先進的な技術産業の集積した街としていくとともに、羽田空港に近接し、主要な交通網との結節点にある有利性を生かして、大井町、大森、蒲田などを活力と魅力に満ちた「地区中心」として整備していく。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画路線については、できるだけ地下区間を多くし、周辺環境への影響を少なくするよう配慮した。</li> <li>・地下区間においては、軌道に防振マクラギ等を設置し、振動レベルの低減を図るよう配慮した。</li> <li>・計画路線については、JR線等の在来線と接続することにより、新たな広域的鉄道ネットワークの形成を図るよう配慮した。</li> <li>・沿線地域の活性化及び発展に貢献し調和するよう、鉄道騒音・振動の低減、駅施設の利便性向上等の環境保全に配慮するとともに沿線の再開発との整合を図った。</li> <li>・大崎駅(仮称)については、本事業の駅位置を在来線の駅舎と一体化し、周辺の景観への影響が生じないよう配慮した。</li> </ul>
第三次 東京 都長 期計 画 (平成 2年 11月)	<p>第2章 いきいきと暮らせるまち (交通網・情報通信基盤) ・駅舎における垂直移動設備(エスカレーター、エレベーター設置等)の導入をすすめ、高齢者や障害者を含むすべての人々に使いやすい公共交通をめざす。 ・臨海副都心への交通アクセスを強化し、東京の都市構造を多心型へ再編・誘導するため、京葉線の旅客化と大井町・大崎方面への延伸をはかる。</p> <p>推進プラン6 東京フロンティアの展開 ・臨海副都心(東京テレポートタウン)の建設は、国際化、情報化の進展に対応しながら、東京の多心型都市づくりを先導するとともに、東京が直面する都市問題の解決を促進することを目的としている。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施設計画については、出入口の増設、エレベーター設置等、交通弱者の利便性の向上を図るよう配慮した。</li> <li>・計画路線については、JR線等の在来線と接続することにより、新たな広域的鉄道ネットワークの形成を図るよう配慮した。</li> </ul>

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	計 画	配 慮 し た 事 項
江総（平 東合平 区実成 施6 計年 画3 月）	IV うるおいのあるまち 緑と水辺のまちづくり ・水辺都市づくり V 活力のあるまち 活力ある副都心づくり ・臨海副都心の整備、臨海地区の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画路線については、JR線等の在米線と接続することにより、新たな広域的鉄道ネットワークの形成を図るよう配慮した。</li> <li>・沿線地域の活性化及び発展に貢献し調和するよう、鉄道騒音・振動の低減、駅施設の利便性向上等の環境保全に配慮するとともに沿線の再開発との整合を図った。</li> <li>・大崎駅（仮称）については、本事業の駅を在来線の駅舎と共用し、周辺の景観との調和に配慮した。</li> <li>・工事にあたっては、                         <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 開削工事区間において、地下水の低下を生じさせないよう透水性の高い土留壁を採用する。</li> <li>(2) 掘削土砂を、原則として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。</li> <li>(3) 局地的にダンプトラックが集中することによる公害が激化しないよう努める。</li> </ol> </li> </ul>
東京 都 港 区 実 施 計 画 （平 成 6 年 2 月）	2 都市整備 魅力ある景観の保全と創造 人間的魅力に富む街並みの形成 緑の保護・育成・啓発 公共施設の周辺環境との調和と景観の向上 公園等の整備 緑と水のプロムナードの形成	・工事にあたっては、 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 開削工事区間において、地下水の低下を生じさせないよう透水性の高い土留壁を採用する。</li> <li>(2) 掘削土砂を、原則として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。</li> <li>(3) 局地的にダンプトラックが集中することによる公害が激化しないよう努める。</li> </ol> 等の対策を施し、周辺環境の保全に努めた。
品 川 平 区 成 総 6 合 年 実 3 施 月 計 画	II 緑ゆたかなうるおいのまち （市街地整備） ・大井町駅、大崎駅、五反田駅各周辺地区は、区を中心市街地として、商業・業務および文化等の機能を集積し都市核・都市軸を形成する。このうち、大崎駅周辺地区においては、東京都における副都心の整備方針との整合を図りながら、整備を進める。駅周辺地区においては、市街地再開発事業をはじめとした各種のまちづくり手法を活用すると共に、公共施設を一体的に整備し、良好な都市環境を創出していく。 （都市景観） ・うるおいとやすらぎのあるまちづくりを進めるためには、都市の機能や歴史をふまえ、個性ある街並みを創造するための取り組みが必要である。また、公共的な建築物等のデザインや修景だけでなく、民間建築も含め、さらに自然環境との調和を図りながら、美しく魅力ある都市環境を整備していくことが重要である。	・工事にあたっては、 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 開削工事区間において、地下水の低下を生じさせないよう透水性の高い土留壁を採用する。</li> <li>(2) 掘削土砂を、原則として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。</li> <li>(3) 局地的にダンプトラックが集中することによる公害が激化しないよう努める。</li> </ol> 等の対策を施し、周辺環境の保全に努めた。