

14

# 見 解 書 の 概 要

—京葉線新砂町・東京間鉄道建設事業—

昭和60年2月

日本鉄道建設公団東京支社

## 第1章 総 括

### 1. 事業者の氏名及び住所

日本鉄道建設公団東京支社 支社長 土 居 則 夫

東京都港区芝五丁目33番8号 TEL (03) 4 5 1 - 0 1 7 1 (代)

### 2. 対象事業の名称

京葉線新砂町・東京間鉄道建設事業 (対象事業の種類: 鉄道の新設)

### 3. 対象事業の内容の概略

当該事業は、現在建設中の京葉線を新砂町駅 (仮称) から分岐し東京駅 (鍛冶橋付近) まで延伸する延長約 7.4kmの鉄道建設事業である。(図1-1参照)

表1-1 事業計画の概要

区 間	江東区新木場一丁目から千代田区丸の内三丁目まで
延 長	約 7.4km (橋りょう及び高架橋区間 2.5km, トンネル区間 4.9km)
駅	地下駅: 3 駅 [西越中島駅 (仮称), 新八丁堀駅 (仮称), 東京駅]
単・複線の別	複 線
軌 間	1,067mm
軌 条	60kg/m
動 力	電力 (直流, 1,500 V 架空式)
完成予定年度	昭和62年度



#### 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65通並びに江東、中央及び千代田の各関係区長からの意見が3通提出された。また、公聴会においては、公述人12名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要旨の概略は、次に示すとおりである。

##### 主な意見の要旨と見解の要旨の概略

項目	主な意見の要旨	見解の要旨
騒音	<p>&lt;工事中の騒音・振動&gt;</p> <p>工事中の騒音・振動の影響を極力少なくすること。また、工事にあたっては周辺住民に十分な説明を行い、問題等が生じた場合は責任をもって速やかに対処されたい。</p>	<p>&lt;工事中の騒音・振動&gt;</p> <p>工事中の騒音・振動については、低騒音・低振動の工法や機械を積極的に採用するとともに、工事用車両についても運行管理等に十分配慮する。また、周辺の状況に応じては作業手順、作業方法等を十分検討し騒音・振動の低減に努める。</p> <p>工事着手にあたっては、工事内容等について事前に十分説明を行う。また、現地に鉄道建設所等を設置し、職員を常駐させ万全を期す考えである。</p> <p>なお、万一、本事業に起因して問題を生じた場合は、速やかに協議し適切に対処する。</p>
	<p>種々のデータを揃え計算されているが、高架で地面の上を水平に走行していく場合と高架で水面上を急傾斜にて走行するのは状況が違う。また、列車の擦れ違いによる増幅効果、急傾斜のためのブレーキ音、モーター音等も予測対象になっていない。よって、計算上予測される騒音の66ホンは机上のプランに過ぎない。現況測定最大の58ホン以上は認めない。</p>	<p>当該地域は合成折繞りょうを計画している。</p> <p>この鉄道騒音の予測・評価は、評価書案P120及び評価書案資料編P60～P67に示したとおりであるが、現在の予測技術の段階では個々の条件に応じた計算式によりの確に予測する一般的な手法が必ずしも確立されてはいないが、今回の予測にあたっては現時点で最も妥当と思われる予測方法を選択して行つた。</p> <p>当該区間は通常の場合列車走行時にブレーキを使用することはないと考える。</p> <p>予測式で使用している列車走行の騒音パワーレベルは、実測データに基づいており、モーター音等も含まれているものと考えている。</p> <p>なお、評価書案では鉄道騒音を66ホンと予測したが、これ</p>

項目	主な意見の要旨	見解の要旨																										
騒音		<p>は在来線鉄道騒音を参考とすると同程度以下であり、影響は少ないものと考ええる。</p>																										
振動	<p>鉄道振動の予測結果をトンネル直上でおおむね57デシベル程度としているが、予測式の基本的な5項目とは別に、防振軌道の設置及び在来線の改良等による減衰効果を考慮した値、及び類似路線の実測値を示されたい。</p>	<p>トンネル区間の鉄道振動の予測結果は、表1-2に示すとおり、トンネル直上でおおむね57デシベル程度以下であり、影響は少ないものと考ええる。</p> <p>予測に使用した鉄道振動の予測式は、都市内における地下鉄で定量的に把握された実測データにより、調査・研究が行われた結果に基づくもので、現時点では最も妥当なものと考えている。</p> <p>なお、当該事業のトンネル区間は振動低減対策として、トンネル構造物の重量化、レールの重量化(60kg/mレール)及び可能な限りロングレールを採用する等の措置を講ずる。</p> <p>表1-2 鉄道振動の予測結果</p> <table border="1" data-bbox="746 1081 1433 1429"> <thead> <tr> <th rowspan="3">トンネル種別</th> <th rowspan="3">土かぶり(m)</th> <th colspan="4">振動レベル予測値 (dB)</th> </tr> <tr> <th colspan="4">トンネル中心からの距離 (m)</th> </tr> <tr> <th>直上</th> <th>12.5m</th> <th>25 m</th> <th>50 m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>単線並列シールド</td> <td>28.6 ~9.3</td> <td>49~57</td> <td>48~54</td> <td>46~49</td> <td>42~43</td> </tr> <tr> <td>複線シールド</td> <td>27.2 ~22.2</td> <td>54~56</td> <td>53~55</td> <td>52~53</td> <td>48</td> </tr> </tbody> </table> <p>(評価書案P140 表5-24再掲)</p>	トンネル種別	土かぶり(m)	振動レベル予測値 (dB)				トンネル中心からの距離 (m)				直上	12.5m	25 m	50 m	単線並列シールド	28.6 ~9.3	49~57	48~54	46~49	42~43	複線シールド	27.2 ~22.2	54~56	53~55	52~53	48
トンネル種別	土かぶり(m)	振動レベル予測値 (dB)																										
		トンネル中心からの距離 (m)																										
		直上	12.5m	25 m	50 m																							
単線並列シールド	28.6 ~9.3	49~57	48~54	46~49	42~43																							
複線シールド	27.2 ~22.2	54~56	53~55	52~53	48																							
地盤沈下	<p>トンネル工事の着手前、工事中及び工事完了後に定期的に地盤高を観測すること。なお、工事着手前に家屋等の事前調査を行い対処されたい。</p>	<p>トンネル掘さく工事に伴う施工管理として、掘さく工事前から工事期間中にかけて定期的に地盤高を測定するとともに状況に応じて、工事完了後も一定の期間、地盤高を観測する考えである。</p> <p>なお、本事業に起因して地盤沈下の影響が予想される範囲の地域では工事着手前に家屋調査を実施する考えである。</p> <p>また、万一、本事業に起因して実害を生じた場合には、速やかに調査し適切に対処する。</p>																										



項目	主な意見の要旨	見解の要旨
日照 阻 害	<p>潮見二丁目付近の日影は、「規制時間の範囲内」との予測・評価であったが、この周辺の家屋、事業所に日照阻害があれば誠意をもって対応策を明示すべきである。</p>	<p>高架橋構造物が設置される潮見二丁目は、東京港土地利用計画によると再開発移転等用地となっており、計画路線に隣接する空地には公害防止事業団による中小工場が移転、集約され開発整備がすすめられている。</p> <p>当該地域における日照阻害については、評価書案P 175で示したとおり、影響はないと考える。</p>
電 波 障 害	<p>「本調査は事前調査であり、工事着工以降に影響が認められる場合及び工事完成後に事後調査を実施して電波障害の発生が認められる場合は、その対策として受信施設の改善を行う。」（評価書案P193）と明記されているが、完全に履行すること。</p>	<p>本調査は事前調査であり工事着工以降に影響が認められる場合及び工事完成後に事後調査を実施して電波障害の発生が認められる場合には、「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担に関する申し合せ」（昭和54年10月23日中央用地対策連絡協議会）に基づき日本放送協会の協力を得て、受信施設の改善等により解決を図る。また、工事の施工中から事業の実施に起因して電波受信障害の発生が認められた場合は、障害の程度に応じて受信施設の改善等により応急処置を講ずる。</p>
地 形 ・ 地 質	<p>井戸水の公害に対しては工事施工中は局部的に避けられないと思われるので、事前調査を十分行い、新技術が開発されたらよいものは導入し、トラブルを避けること。</p>	<p>井戸水への影響は、透水性の高い土留壁（連続地中壁工法等）の採用や地質及び地下水へ影響を与えない最新のシールド工法（泥水加圧式・泥土加圧式等）を採用し、施工を行うので影響は少ないと考えている。</p> <p>なお、工事期間中は、必要に応じ地下水位の観測を行うとともに、念のため工事箇所周辺の井戸利用状況については、事前に調査を実施する考えである。</p>
景 観	<p>橋りょう及び高架橋区間の景観は「特に違和感がない」との評価であるが、何をもって違和感がないといえるのか。</p>	<p>当該地域に橋りょう及び高架橋構造物が設置された後の景観の変化の程度は、橋りょう区間周辺については、現況の景観は変化するが、設置される構造物が直線を主要な構成要素とした吹き抜け構造となっていることから、比較的遮へい度</p>

項目	主な意見の要旨	見解の要旨
景 観		<p>が少なく、また、高架橋区間周辺については周辺の景観を含め現況の景観総体の水準をほぼ維持し、違和感はないものとする。</p> <p>なお、橋りょう及び高架橋構造物の設計にあたっては、十分景観に配慮する考えである。</p>

## 第2章 対象事業の目的及び内容

### 1. 目 的

京葉線新砂町・東京間鉄道建設事業は、現在建設をすすめている京葉線を新砂町駅（仮称）から分岐し、東京駅（鍛冶橋付近）まで延伸する延長約 7.4kmの新設路線である。

京葉線は、首都近郊の鉄道貨物輸送を円滑にするため、川崎市塩浜を起点に東京湾岸に沿い東京都・船橋市・千葉市蘇我を経て木更津に至る総延長 105kmに及ぶ路線として計画され、現在、塩浜・蘇我間の工事がすすめられている。

その後、京葉線が通過する沿線の埋立地の土地利用計画は、首都近郊地域における急激な人口増加とあいまって、工業中心のものから住居・商業・公園緑地等を含めたものに漸次変更され、東京都知事、千葉県知事から京葉線の旅客輸送を強く要望されるなど、旅客線としての使命がクローズアップされることとなった。

こうした土地利用計画の変更に伴う人口の急激な増加による交通需要は、その大部分が鉄道利用者による東京方面への通勤・通学者であると予想される。

これらの鉄道利用者は、現在、国鉄総武線及び営団地下鉄東西線等に依存しているが、昭和62年頃に輸送力が限界に達し、当該事業がないままに放置されれば急増する輸送需要を賄うことは不可能になるものと予想される。

以上のように、京葉埋立地区や房総南部方面からの都心に集中する膨大な輸送需要に対処するためには、昭和62年度完成をめざして工事がすすめられてきている京葉線を新砂町駅（仮称）から分岐し、通勤・通学輸送の大きな拠点となっている東京駅（鍛冶橋付近）まで延伸させることが急務で、ひっ迫した交通事情を解消させる最も有効な手段である。

このような経緯により、昭和53年9月に西船橋・蘇我間の旅客化の認可を得、さらに昭和58年7月に新砂町・西船橋間及び新砂町・東京間の旅客化の認可を受けて本事業がすすめられることとなった。



## 2. 内 容

### (1) 概 要

線路計画の概要は表2-1及び図2-1～図2-2に示すとおりである。

表2-1 線路計画の概要

種 別	内 容
区間及び延長	新砂町・東京間 約 7.4km
単・複線の別	複 線
駅	3 駅〔西越中島（仮称）、新八丁堀（仮称）、東京〕
軌 間	1,067mm
軌 条	60kg/m
動 力	電力（直流、1,500 V 架空式）

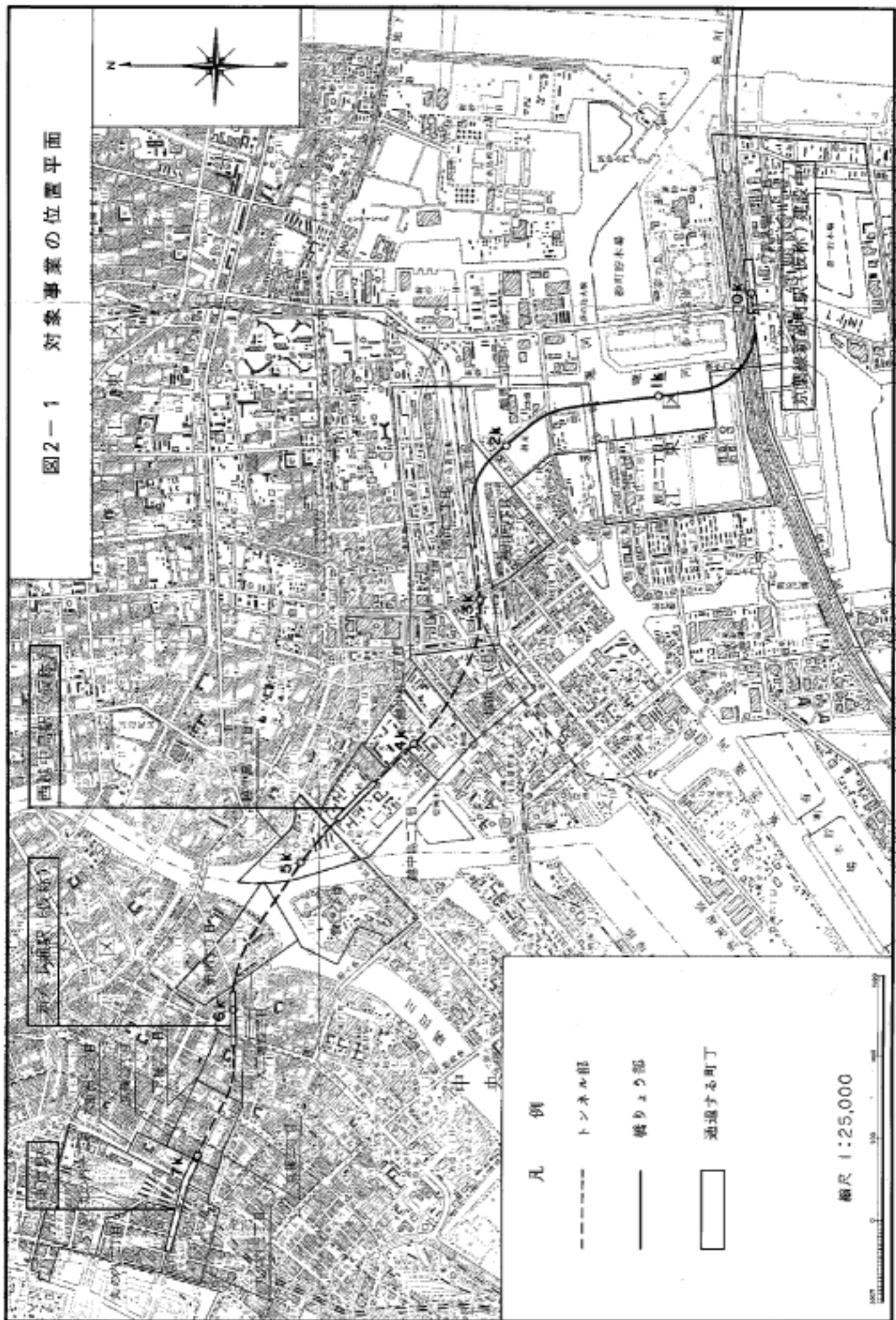
### (2) 通過沿線区町丁名

計画路線が通過する沿線区町丁名は、表2-2に示すとおりである。

表2-2 通過沿線区町丁名

江 東 区		中 央 区		千代田区
新木場一丁目	塩浜一丁目	佃二丁目、	京橋三丁目	丸の内一丁目
辰巳二丁目	越中島三丁目	新川二丁目	八重洲二丁目	丸の内二丁目
潮見二丁目	越中島二丁目	八丁堀三丁目		丸の内三丁目
枝川三丁目	越中島一丁目	八丁堀四丁目		
塩浜二丁目		京橋二丁目		

図2-1 対象事業の位置平面



凡 例

- トンネル部
- 橋りょう部
- 通過する町丁

縮尺 1:25,000

この地図は建設省国土院の地形図を基に、縮尺1:25,000の1:25,000地形図を基に作成したものである。(国土地理院) 国土地理院450号



(3) 施設計画

線路施設の位置及び代表的な計画断面は図2-3に示すとおりである。

(4) 建設工程

当該事業の建設工程は表2-3に示すとおりで、線路施設等の建設工事に着手してからおおむね4年を想定し、昭和62年度完成を予定している。

表2-3 建設工程

内容	(年)	1	2	3	4	5
測量、調査、設計		■				
用地取得		■	■			
工事			■	■	■	■

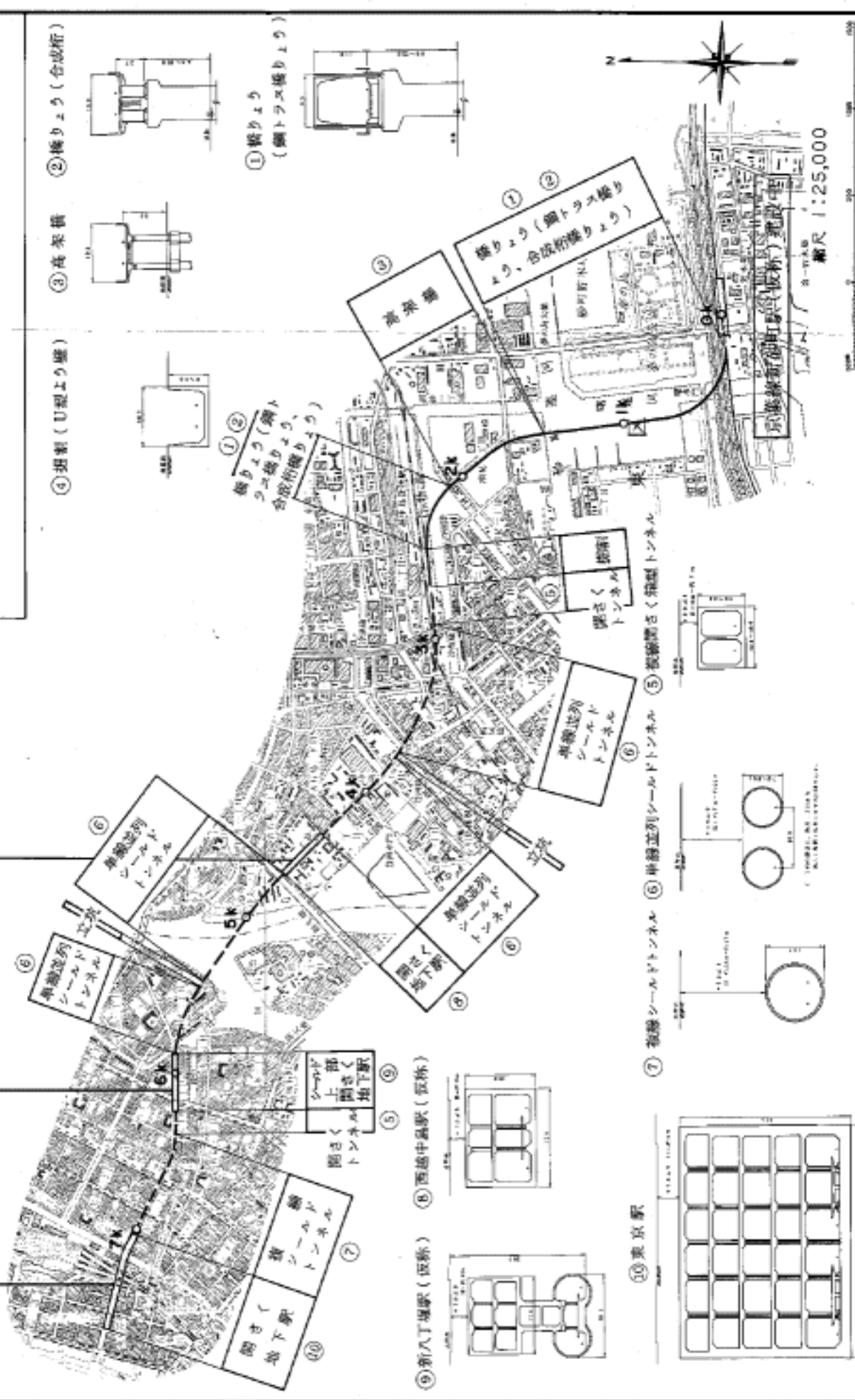


図2-3 構造物別位置平面図

西越中島駅 (仮称)

新八丁堀駅 (仮称)

東京駅



- ① 橋りょう (鋼トラス橋りょう)
- ② 橋りょう (合成桁)
- ③ 高架橋
- ④ 掘削 (U型より盛)

- ⑤ 複線並列シールドトンネル
- ⑥ 単線並列シールドトンネル
- ⑦ 複線シールドトンネル
- ⑧ 西越中島駅 (仮称)
- ⑨ 新八丁堀駅 (仮称)
- ⑩ 東京駅

この地図は建設省国土院の委託を得て、建設費2万5千分の1地形図を複製したものである。(承認番号)建設省第453号