

見 解 書 の 概 要

—京浜急行空港線延伸事業—

昭和 61 年 9 月

京 浜 急 行 電 鉄 株 式 会 社

1. 総 括

1-1 事業者の名称及び住所

(1) 事業者の名称及び住所

名 称：京浜急行電鉄株式会社

代表者：取締役社長 飯田 道雄

住 所：東京都港区高輪2丁目20番20号

1-2 対象事業の名称

(1) 事業の名称

京浜急行空港線延伸事業

(2) 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、東京国際空港の沖合展開により旅客ターミナルが沖合に移転することに伴い、京浜急行空港線を現在の終点である羽田空港駅から東京モノレール羽田線に接続する羽田空港口駅（仮称）まで延伸するものである。

計画路線は、大田区羽田4丁目（穴守稲荷駅）を工事始点とし、海老取川を渡り、東京国際空港区域内の大田区羽田空港2丁目〔羽田空港口駅（仮称）〕を工事終点とした全長約1,027mであり、全線複線、地下方式とするものである。

対象事業の内容の概略を表1.3-1に、全体基本計画図を図1.3-1に、また路線区間の縦断面図を図1.3-2に示す。

表 1.3 - 1 対象事業の内容の概略

項 目	内 容
区 間	大田区羽田4丁目（穴守稲荷駅） ～大田区羽田空港2丁目（羽田空港口駅（仮称））
延 長	約 1,027 m
単・複線の別	複 線
主 要 施 設	地下駅（東京モノレール羽田線接続駅） 羽田空港口駅（仮称）
工 事 期 間 注1)	昭和62～64年度
構 造	半地下（U型擁壁）及び地下（複線箱型）
工 法 注2)	開削工法 バイブルーフ工法 注3)

注1) 東京国際空港沖合展開事業の段階計画

期	目標年度	計 画 内 容
第1期	昭和63年度	新A滑走路供用
第2期	昭和65年度	西側ターミナル施設供用
第3期	昭和68年度	新B、新C滑走路及び 東側ターミナル施設供用

資料：「環境影響評価書—東京国際空港沖合展開事業—」
（運輸省航空局，昭和58年12月）

対象事業は東京国際空港沖合展開事業第2期供用時にあわせ施工する。

注2) 工事に際しては，計画路線周辺既成市街地の環境保全を副案し，夜間作業を減ずるため，現路線の穴守稲荷駅～羽田空港駅間の工事期間中（約2年間），当区間の鉄道営業を休止して工事を行う。

注3) バイブルーフ工法

トンネル掘削部と構造物との間に，鋼管を屋根状に挿入し，トンネル掘削による土のゆるみを縁切りし，周辺地山への影響を軽減するために用いる工法である。

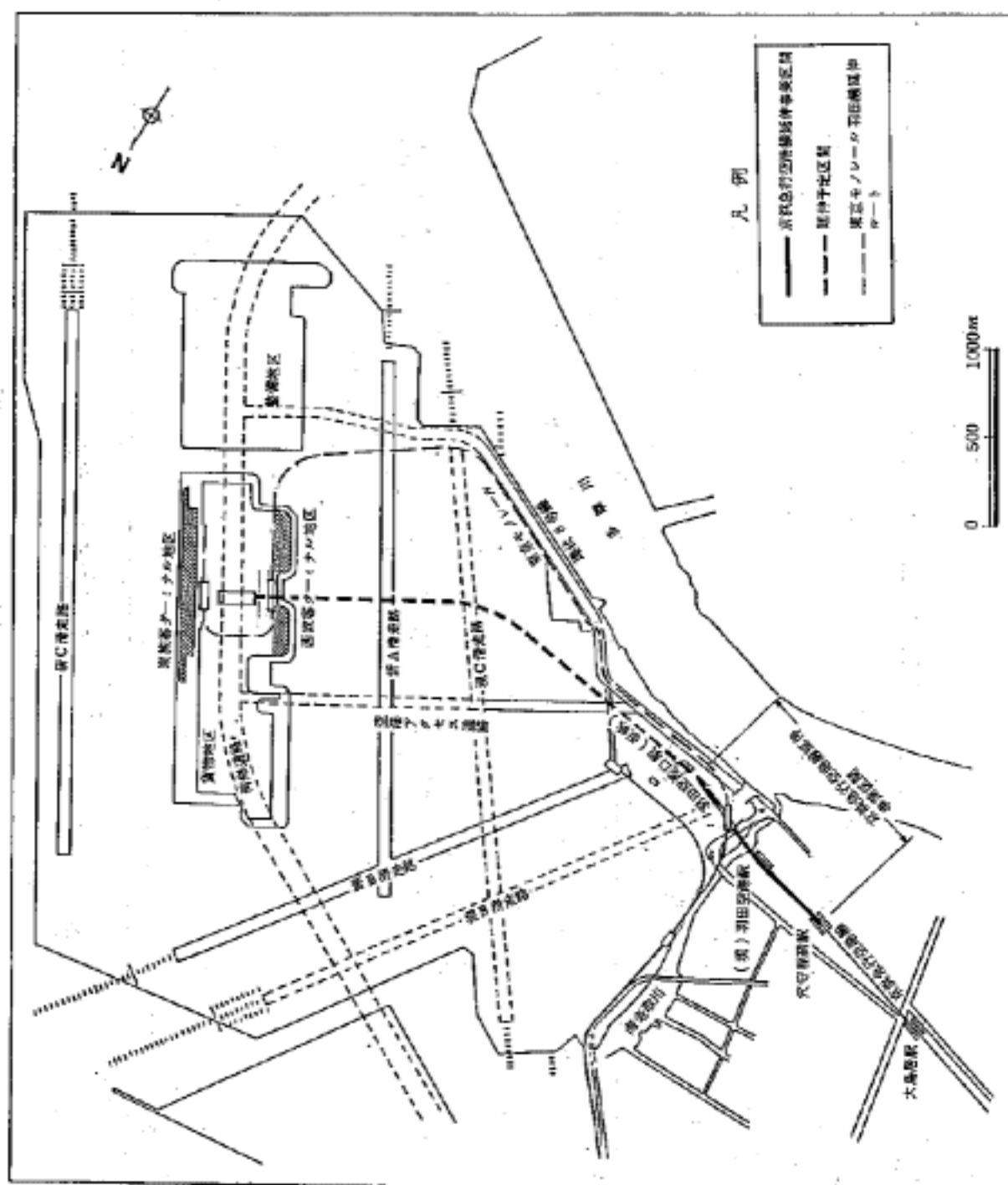


図1.3-1 全体基本計画図

1-4 評価書案について提出された主な意見及び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3通と、関係区長として大田区長からの意見が提出された。また、公聴会においては、公述人1名から意見が述べられた。

これらの主な意見と、それらに対する事業者の見解の要旨の概略は、表1.4-1に示すとおりである。

表 1.4-1 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
水質汚濁	海老取川の浚渫工事時期及び浚渫土砂の処分先を明らかにすること。	現時点では、海老取川の浚渫工事時期は右岸方（東京国際空港側）が、昭和62年11月頃を、左岸方（既成市街地側）が、昭和64年1月頃をそれぞれ予定している。また海老取川浚渫土砂については、羽田沖埋立地へ処分する計画である。
騒音・振動	1) 工事中の騒音・振動対策は、周辺の土地・建物の状況、住民の生活状況等を充分把握したうえで、住民によく説明し、理解を得ながら工事を進めること。	1) 工事着手前に、工事説明会の開催等により十分な周知を図るとともに、工事中の騒音・振動対策についても地元住民、道路管理者及び交通管理者と協議し理解を得ながら工事を進め、周辺地域の環境保全対策に十分配慮する。
	2) 車両編成が3両から6両になること。それによる騒音・振動の問題がある。	2) 鉄道騒音に対しては、供用後の車両編成が3両から6両となるが、使用する車両が現在の400型から本線で主力に使用している1000型を投入することにより、車体重量が38tから35t（冷房車）に軽量化されること及び台車構造、ブレーキ構造等が改良されている

項 目	主な意見の要旨	見 解 の 要 旨
騒音・ 振動		ことから騒音は軽減される。また予測に際しては、予測値を本線（戸部～日ノ出町駅間）における1000型4～8両編成の車両の実測値をもって予測しており、その結果騒音が14～17 dB (A)減少することから現状よりも改善され则认为。さらに、1 m当り60 kgの重軌条を採用し、一層の騒音防止に努める。 鉄道振動に対しても、騒音と同様に400型から1000型の車両を投入することにより、車体重量の軽量化及び台車構造等が改良されていることから振動は軽減される。また、地下構造物の重量が大きいこと及び防振枕木の使用等により振動が5～14 dB 減少することから現状よりも改善され则认为。さらに、1 m当り60 kgの重軌条を採用し一層の振動防止に努める。
	3) 供用後、半地下構造部分の電車の走行騒音を鉄道敷と隣地との境界で予測・評価すること。	3) 敷地境界での鉄道騒音のピークレベルは、昭和61年6月10日調査によると97 dB(A)(測定場所：穴守稲荷第2踏切、列車速度：平均46 km/h) となっている。 一方、供用後と同様の構造をもった本線（戸部～日ノ出町駅間）のU型擁壁の敷地境界では、88

項 目	主な意見の要旨	見 解 の 要 旨
騒音・ 振動		dB(A)(列車速度：平均75km/h)となっていることから、供用後においては、9dB(A)減衰するものと考えられ、将来敷地境界部においても、鉄道騒音による影響は改善されるものと評価する。
地盤沈下	工事中に発生する地盤の変化及び周辺への影響について記述すること。 なお、地盤沈下等が生じた場合、適切かつ誠実に対処すること。	開削工事の掘削による地盤の変化は、一般的には地下水位の低下による粘性土の圧密沈下、山留めの変形及び埋戻し不良等によるものが考えられる。 しかし、本事業における開削工事においては、地下水位の低下並びに山留めの変形を防止するため、剛性かつ遮水性の高い山留壁を用いて設計・施工すること、埋戻しは良質の土砂・ソイルセメント等を用い、十分締固めること等により、周辺への影響を与えるような地盤の変化は生じないものとする。 なお、万一工事による地盤沈下等のため、周辺に災害が生じた場合には、適切かつ誠実に対処する。
日照阻害	U型擁壁ができることにより日影になり生活が悪くなる。	U型擁壁の地盤面からの高さは約1.3mであり、日影に対する影響はないと考える。
電波障害	電波障害が生じた場合は適切かつ誠実に対処すること。	電波障害はおこらないと考えているが、万一工事によると思われる障害が発生した時は、適切かつ誠実に対処する。

項 目	主な意見の要旨	見 解 の 要 旨
風 害	私の家の所が地下から出てきた所にあること。 それは、中の空気が外に出る所にあるからです。ところてんのように空気が風となり、まいあげること、また、そこは道路になっているので車からホイと落ちたものが、風と共に（地下鉄の様に）風、空気と共に来るからです。	トンネル抗口付近においては、電車の速度は約50Km/hであり、また、トンネルは、車体と壁との間隔が通常の地下鉄に比べ約30cm広く、さらに中壁のない複線箱型構造であり、空気の流動が良いことからトンネル内の空気を押し出す力は大きくないので、電車の運行に伴う風による影響はないと考える。 また、上記のことから、空気圧を緩和するための換気孔は途中に設ける必要性がない。 なお、トンネル抗口上の道路橋及びU型擁壁上にはフェンス等を設置し、線路上に物が投げ込まれないよう配慮する。
景 観	人道橋は、周辺環境と調和した色彩にすること。	人道橋の色彩については、周辺の環境と調和した色彩になるよう今後、十分検討する。
そ の 他	長年羽田に住み羽田空港駅を利用していた者として羽田空港駅移転計画は、京浜急行電鉄株式会社と駅利用住民との信頼関係を無くすることであり、まったく予想しなかったことです。駅の移転を実行しないで下さい。	空港線延伸事業は、これまで必ずしも十分でなかった空港へのアクセス交通としての機能を確保し、公共交通輸送機関としての役割を担うことを目的としている。 延伸路線は空港の航空制限のため地下となり、海老取川河床下を横断する縦断線形となるので、穴守稻荷駅を出た所から1000分の35の勾配で下ることとなる。そのため、現在の羽田空港駅の位置は勾配中となることから、やむを得ず約150m空港

項 目	主な意見の要旨	見 解 の 要 旨
そ の 他		方に駅を移設するものである。 昭和60年3月の本事業説明会において駅の移設について説明したが、その際、駅へのアプローチとして海老取川に人道橋を架けること、穴守稲荷駅の階段の上り下りを少なくすること等の要望があり、その後、関係機関と協議し、それらを実施することとした。 また、延伸事業による地元に対する利点としては、①都営車両の空港線への乗り入れを実現し、都心と直通運転を行うこと ②穴守稲荷第2、第3踏切道の立体化による交通の安全性の向上 ③地下化による騒音等の減少があると思われる。 なお、駅を移設することによる運賃の変更はないよう配慮する。 さらに、治安上の問題に対しては警察等と連絡を密にとり未然の防止に努める。

2. 対象事業の目的及び内容

2-1 目 的

京浜急行空港線延伸事業の目的は、以下に示すとおりである。

(1) 空港へのアクセス交通の確保

京浜急行空港線を延伸し、東京モノレール羽田線に接続することにより、東京国際空港へのアクセスがこれまで必ずしも十分でなかった東京都南部及び川崎市・横浜市を中心とする神奈川県方面からの来港者に対し、強力な“足”の確保を図る。

(2) 沿線住民の利便向上

京浜急行空港線を空港へのアクセス交通として整備することにより、沿線住民の利便の向上に供する。

2-2 内 容

(1) 事業計画

対象事業の路線は、大田区羽田4丁目（穴守稲荷駅）から、海老取川を渡り東京国際空港区域内の大田区羽田空港2丁目〔羽田空港口駅（仮称）〕までの約1,027mに至る区間である。当区間は、全線複線の地下方式である。

表2.2-1に事業計画の概要を、図2.2-1に対象事業の路線区間平面図及び縦断面図を、図2.2-2～図2.2-4に主要構造物の構造図を示す。

表 2.2-1 事業計画の概要

項 目		内 容	
路線計画面	区 間	(始点) 大田区羽田4丁目(穴守稲荷駅) (終点) 大田区羽田空港2丁目(羽田空港口駅(仮称))	
	延 長	約 1,027 m	
	構 造	路盤工(約75m) 半地下(U型擁壁:約112m) 地 下(鉄筋コンクリート箱型ラーメン:約840m)	
	経 過 地	大田区羽田5丁目 羽田空港1丁目	
施設計画面	運 行 施 設	駅 施 設……羽田空港口駅(仮称)(地下) ……穴守稲荷駅(ホーム延伸) 線路施設……複線半地下(U型擁壁) ……複線地下(鉄筋コンクリート箱型ラーメン)	
	付 帯 施 設	換気設備……羽田空港口駅(仮称)2ヶ所(地下) 排水設備……3ヶ所(地下)	
	関 連 施 設	人道橋(地上)	
運行計画面	年 間 利 用 者 数	現 状 (昭和59年度)	将 来 (昭和65年度)
		21,061 千人	32,624 千人
	終日運行本数 (本/片道)	ローカル	140
		直 通	66
	ラッシュ1時間 運行本数 (本/片道)	ローカル	54
		直 通	6
	オフラッシュ1 時間運行本数 (本/片道)	ローカル	3
		直 通	6
	車 両 型 式	400 型	1,000 型
	車 両 編 成	3 両	6 両

- 注) ○ 羽田空港口駅(仮称)は、現羽田空港駅の移設駅となる。
 ○ 運行本数は平日ダイヤである。
 ○ 直通は、都営線相互乗入れ列車、ローカルは京浜蒲田駅～羽田空港口駅(仮称)間
 折り返し運転でその間の空港線内は各駅停車である。

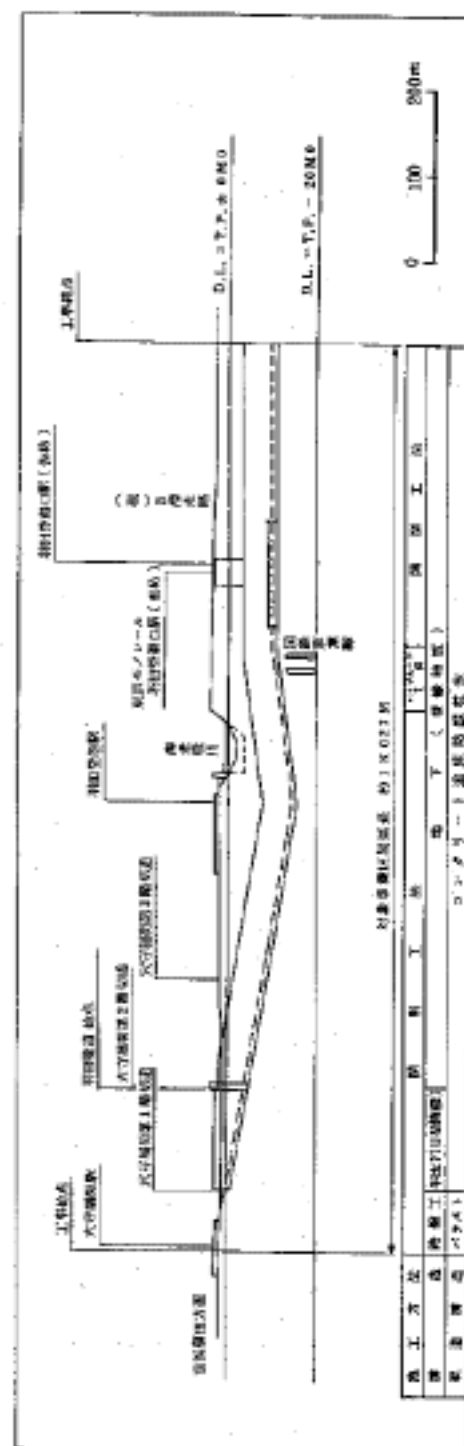


図 2.2-1 対象事業の路線区間平面図及び縦断面図

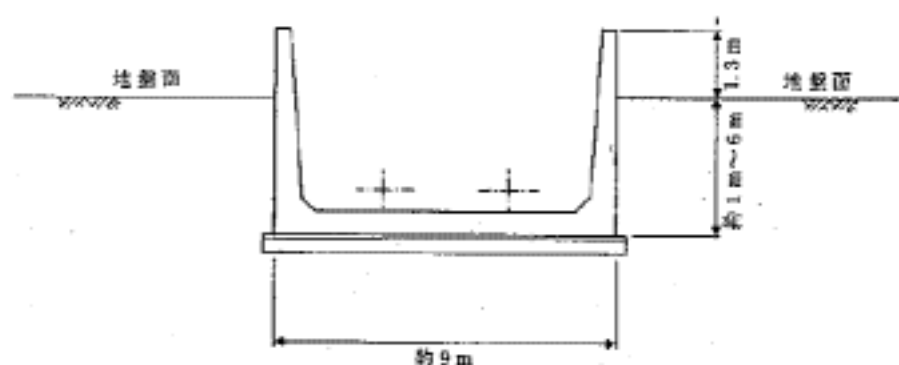


図 2.2-2 半地下 (U型擁壁) 構造標準図
(穴守稻荷第 1 踏切道～第 2 踏切道) (I-I 断面)

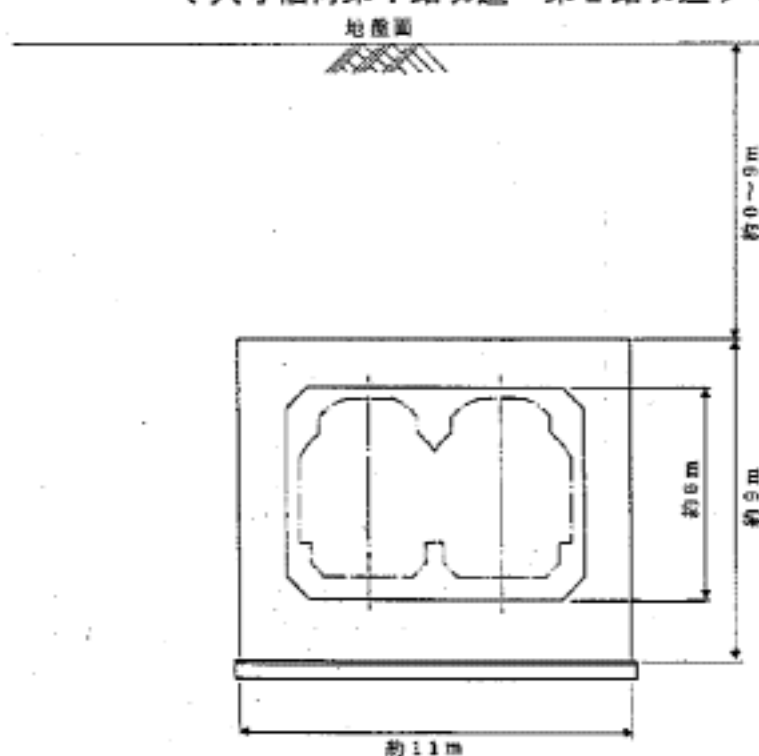


図 2.2-3 地下 (複線箱型ラーメン) 構造標準図 (II-II 断面)

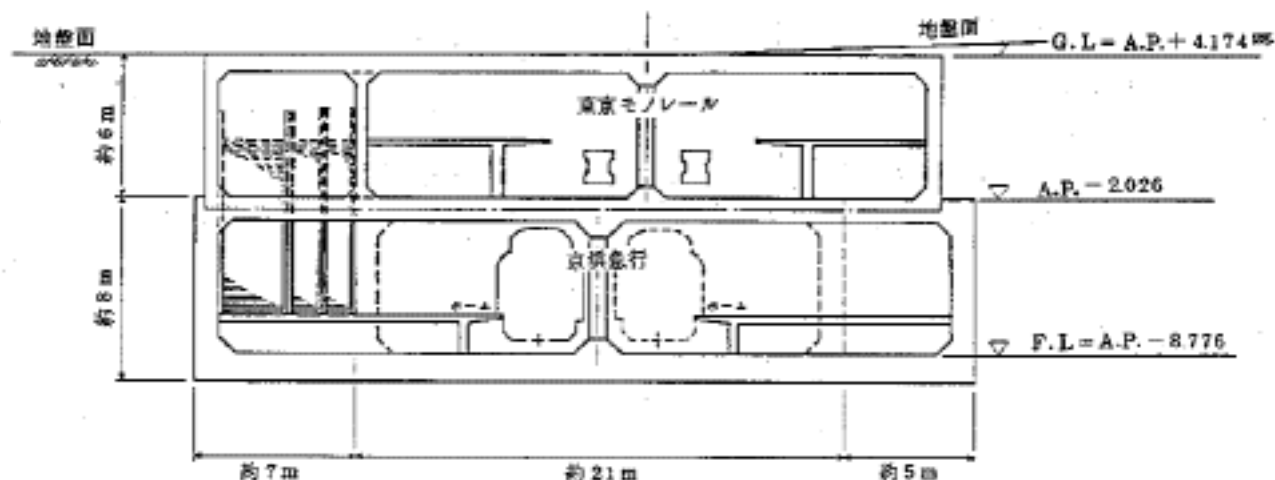


図 2.2-4 羽田空港口駅 (仮称) 断面図 (III-III 断面)

(2) 工事計画

1) 工事工程

本事業は全長約1,027mのうち、約967mを開削工法で行い、空港区域内の国鉄京葉線通過部の約60mをパイプルーフ工法を用いて施工するものである。また、海老取川区間の約70mについては、河川を半分づつ締切り航路を確保しながら施工する。その際には、警戒船を配置し、船舶の航行の安全を確保する。

全体の工事工程を表2.2-2に示す。

表2.2-2 全体工事工程

区分 \ 年度		60	61	62	63	64	65
用地買収		■					
開削工事	既成市街地 (穴守稲荷駅～ 現羽田空港駅)				■		
	海老取川			■			
	空港区域内			■			

なお工事に際しては、計画路線周辺の既成市街地の環境保全を勘案し、夜間作業を減ずるため、現路線の穴守稲荷駅～羽田空港駅間の工事期間中(約2年間)、当区間の鉄道営業を休止して工事を行う。

2) 工事内容

本事業においては、工事区間のほとんどを開削工法で行うものであるが、全体の工事施行順序の概略を図 2.2-5 に示す。

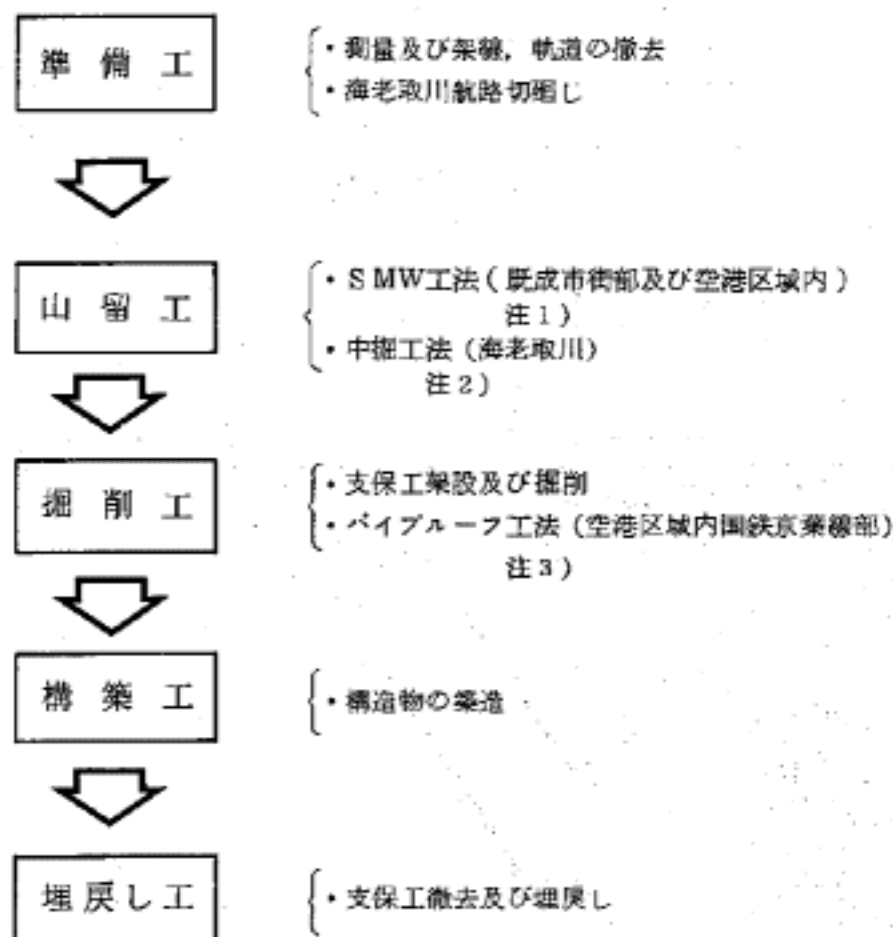


図 2.2-5 工事施行順序

備考 注1) SMW工法：特殊三軸オーガー機（SMW機）にて、その先端よりセメントミルク等の固化材を吐出し、原位置土と混合させ、ソイルセメント壁を築造し、H型鋼等の芯材を建込む工法である。

注2) 中掘工法：中空杭の中にアースオーガーを挿入して土を排除しながら杭を建込んでいく工法である。

注3) パイプルーム工法：トンネル掘削部と構造物との間に、鋼管を屋根状に挿入し、トンネル掘削による土のゆるみを緩切りし、周辺地山への影響を軽減するため用いる工法である。