

見 解 書

—都市高速鉄道第7号線 溜池・駒込間建設事業—

昭和63年4月

帝都高速度交通営団

1. 総 括

1-1 事業者等の氏名及び住所

(1) 事業者

氏 名 : 帝都高速度交通営団 代表者 総裁 中村四郎

住 所 : 東京都台東区東上野三丁目19番 6号

(2) 都市計画を定める者

氏 名 : 東京都知事 鈴木俊一

住 所 : 東京都千代田区丸の内三丁目 5番 1号

1-2 対象事業の名称

都市高速鉄道第7号線溜池・駒込間建設事業（鉄道の新設）

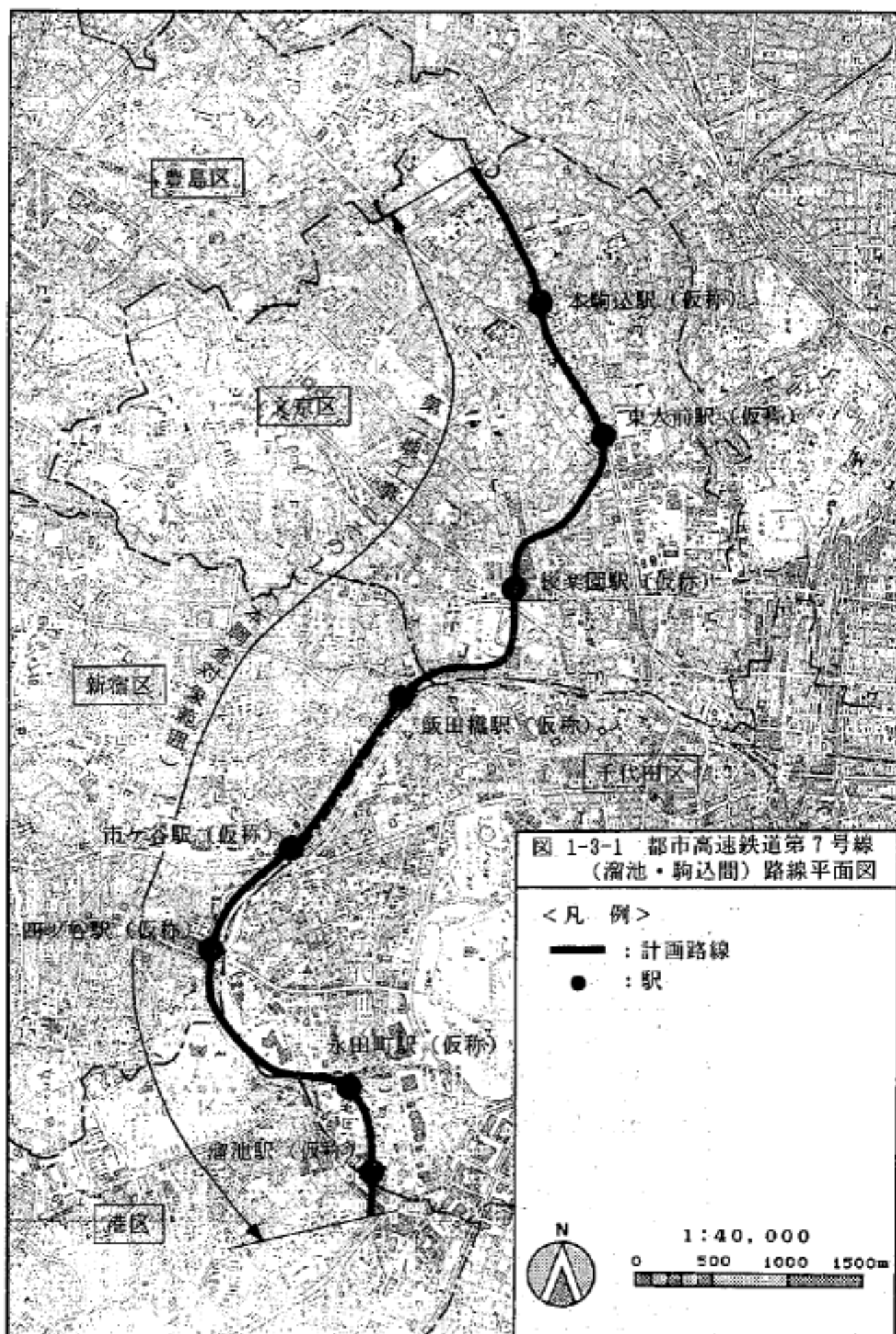
1-3 対象事業の内容の概略

本事業は、都市高速鉄道第7号線の第二期工事（その1）として、港区赤坂から文京区本駒込までの延長約 9.2kmの区間に都市高速鉄道を建設するものである。この区間には、溜池駅、永田町駅、四ツ谷駅、市ヶ谷駅、飯田橋駅、後楽園駅、東大前駅、本駒込駅（いずれも仮称）の8駅を設置する。

事業計画の概要は、表 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	港区赤坂二丁目から文京区本駒込六丁目まで
延 長	約 9.2km
駅	地下駅8駅
単・複線の別	複 線
軌 間	1,067mm
軌 条	60kg/m
動 力	電力（直流 1,500ボルト）
完成予定年度	昭和70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は、38通、並びに港区、千代田区、新宿区、文京区及び豊島区の各関係区長からの意見が5通提出された。また、公聴会において公述人7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要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
水 質	市ヶ谷濠・新見附濠で行う留置線の開削工事が、濠の水質や底質を汚染することのないよう十分配慮するとともに、水生生物の自然環境の保全に努められたい。	外濠内の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ます。 濁水が発生する場合は適切な濁水処理施設など濁水防止のための保全対策を講じます。 また、工事の完了後は工事区域内に良質な土砂を投入し水生生物の生育環境の保全に努めます。
汚 濁	外濠内の施工では、極力濁水の発生を抑える工法を採用する計画であるとされているが、どのような工法が採用されるのか。	工事にあたっては、濁水が生じないように杭打ちにあたって濠の底部の汚泥を攪拌しない工法（圧入工法等）を採用します。 また、濠への排水にあたっては沈殿槽等を設置して泥を沈殿させ、うわ水だけを排水する等の対策を講じ、泥をまき上げないように留意し排水いたします。

項 目	主な意見の要旨	見 解 の 要 旨
騒 音 ・ 振 動	工事施工にあたっては、可能な限り低騒音・低振動型の機械を採用し、騒音・振動の低減に努めるとともに、特に夜間工事については、住民への影響を極力少なくするように配慮されたい。 また、工事完成後についても、より一層周辺住民への生活環境の保全に配慮されたい。	工事にあたっては、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最新の技術を積極的に導入して、騒音・振動の少ない機械を使用する工法を採用し、騒音・振動の低減に努めます。 施工にあたっては、事前に工事内容を周辺住民に十分説明を行い、作業の時間、場所を調整し、生活環境の保全に努めます。 また、受験生、病人、老人等に対しては必要により一時的な転居、仮泊所の利用等により対応し、一般の方でも特に夜間工事等で御迷惑をかける場合は相談のうえ環境保全措置を行います。 なお、開業後の列車走行に伴う振動については、必要に応じて防振構造の軌道を採用する等の対策を行い、周辺住民への生活環境の保全に配慮いたします。

項 目	主な意見の要旨	見 解 の 要 旨
地 盤 沈 下	工事期間中は、周囲の状況を勘案のうえ、定期的に地盤高の測定をされたい。 また、埋戻しに当たっては、道路等に不等沈下を生じないよう適切な施工管理に努められたい。 なお、工事現場に近接した建物については、事前調査を十分行い、建物に実害が生じた場合は誠意をもって対応されたい。	開削工事区間は、全面遮水性土留め工法を採用し、シールド工事区間は、泥水加圧式シールド工法等で施工することで地盤沈下防止に万全を期していますが、工事期間中の施工管理として周辺の地盤高について、工事前、工事期間中定期的に測定するとともに、工事完了後も一定期間測定いたします。 埋戻しについては、良質な土砂を用いて十分締め固めを行う等、入念な施工管理を行い道路周辺の不等沈下は生じないようにいたします。 なお、周辺家屋についても事前調査を行うとともに、万一実害が生じた場合は、誠意をもって対応いたします。
	埋戻し土砂は十分締め固めるといいますが、掘削前の自然地盤と同様の堅さに締め固めることは不可能である。それでも周辺建築物等へ影響を与えるような地盤沈下が生じることはないと言えるのか。	埋戻しは、道路管理者の指導に基づき良質の土砂を使用し、転圧を十分行い試験によって地盤の耐力を確認するほか入念な施工管理を行うので、周辺建築物等へ影響を与えるような地盤沈下が生じることはありません。

項 目	主な意見の要旨	見 解 の 要 旨
水生生物	工事中の濠の締切工事により、水生生物の生育環境に影響を及ぼすことが考えられるので配慮されたい。	外濠内の工事にあたっては、水生生物の生育環境に影響を及ぼさないよう、対策を講じるとともに、完了後の埋戻しには良質な土砂を投入する等して十分配慮いたします。
地形・地質	地下水位の変動を監視し、水位低下が起きた場合は、最善の対応をされたい。 周辺井戸については、事前に調査を行い、井戸水の利用に支障のないよう配慮されたい。	工事にあたっては、地下水位に影響を与えないように、開削工事区間は、遮水性土留め工法を用いて掘削し、またシールド工事区間は、泥水加圧式シールド工法等を採用します。 地下水位については、工事前、工事期間中定期的に観測するとともに、工事完了後も一定期間観測を行います。 また周辺井戸については、工事着手前に井戸調査を行うとともに、万一水位低下により井戸水が利用出来なくなった場合は、相談のうえ代替施設を設ける等、誠意をもって対応いたします。

項 目	主な意見の要旨	見 解 の 要 旨
地 形 ・ 地 質	地下鉄のトンネルは長大な地下構造物であるから、もしトンネルが地下水流の流向を遮断するような形で建設された場合不圧地下水位の変化はかなり大きなものとならないか。もし、その変化はわずかであるというのであれば、その根拠を示せ。	営団は昭和26年より丸ノ内線の新線建設工事に着手し、最近開通した有楽町線の建設まで延長約 130kmの新線の建設を進めてきました。工事中一時地下水位低下現象が生じたこともありますが、地下に構造物があっても、その周辺を地下水が回り込んで復水することが一般的であり、地下鉄構造物を地下に築造することにより、完成後不圧地下水が著しく変化したという例はありません。
史 跡 ・ 文 化 財	史跡・文化財については、関係機関と十分協議を行い、事前の調査とその保護に努められたい。特に、文化財の区域を掘削する部分については、文化財保護法に基づき適正に対処されたい。	史跡・名勝並びに埋蔵文化財については、文化財保護法等の規定に基づき関係機関と十分協議を行い、適切に対処いたします。

項 目	主な意見の要旨	見 解 の 要 旨
史 跡 文 化 財	都市高速鉄道7号線の路線計画は六義園、小石川後楽園の近辺をかすめて通る計画である。 六義園は徳川5代将軍綱吉が柳沢出羽守吉保に別荘地として与えた土地であり江戸時代の大名の代表的な庭園として造られたものである。 また、小石川後楽園は徳川3代将軍家光が徳川御三家の一つ水戸家の徳川頼房に土地を与え、水戸家の2代目、水戸光圀が中国造りを取り入れて造った名園である。 六義園は文化財保護法により特別名勝、小石川後楽園はやはり文化財保護法により特別名勝、特別史跡に指定されている。地下鉄7号線の計画はこれらの名園を破壊しようとしている。それは文化財の現状変更、もしくは保存に影	六義園については文化財保護法により「現状変更等の制限及び現状回復の命令」の確認を文化庁長官宛に提出し昭和61年 6月 9日許可を受けております。 また、小石川後楽園についても、工事着手までの手続きの中で、文化財保護法に基づく許可を受けることで準備を進めております。

項 目	主な意見の要旨	見 解 の 要 旨
史 跡 ・ 文 化 財	響の及ぶ行為は予め文化庁長官の許可申請を受けなければならない。地下鉄7号線の路線については、手続きがしていない。評価書案の環境に及ぼす影響評価の結論、「史跡・文化財」のところには文化財保護法等の規定に基づき事前に関係諸機関と協議し適切に対処するため影響は少ないものとする、と書いてあるが協議だけではだめで現状変更、保存に影響ある行為これをきちんとやるべきである。	

2. 対象事業の目的及び内容

2-1 目 的

都市高速鉄道第7号線は、都市交通審議会第6号答申（昭和37年）によって策定された路線であり、沿線に住居地域、業務地域及びそれらの混在する地域を控え、これらの性格の異なる地域を有機的に結合するものである。

本事業は、都市高速鉄道第7号線のうち溜池・駒込間に延長約9.2kmの都市高速鉄道を建設する事業であり、路線は、港区の溜池付近を起点とし、千代田区内は皇居西側地区を通過し、新宿区の四谷、市谷を経て、文京区の本郷通りを駒込に至る路線で、JR山手線の環状の中心をほぼ南北に貫通している。

本路線は、その経由地における沿線の状況に鑑み、大量公共交通機関である都市高速鉄道を早期に導入して、他の交通機関との有機的な連携を一層確立し、溜池・駒込間の交通難の解消を図るものである。

2-2 内 容

(1) 事業計画

本事業の路線は、赤坂二丁目より日枝神社と議員会館の間をぬけ青山通りへ至り、弁慶塚、上智大学グラウンド下を通過して外堀通り沿いを四谷、市谷、飯田橋へ至る。飯田橋から小石川後楽園の東側沿いを進み、丸ノ内線の後楽園駅と交差し、白山通りを横断して言問通りへ入り、東京大学農学部前より本郷通りを北上し本駒込を経て、すでに工事着手している第一期工事区間の駒込に至る計画である。

計画路線は、一部民地下を通過するが、ほぼ全線で現在の道路下または公有地下に敷設する計画である。

計画路線のうち、溜池駅（仮称）では地下鉄銀座線溜池駅（仮称新設予定）及び地下鉄千代田線・丸ノ内線国会議事堂前駅と、永田町駅（仮称）では地下鉄半蔵門線・有楽町線永田町駅と、四ツ谷駅（仮称）ではＪＲ中央線・地下鉄丸ノ内線四ツ谷駅と、市ヶ谷駅（仮称）ではＪＲ中央線・地下鉄有楽町線・都営新宿線市ヶ谷駅と、飯田橋駅（仮称）ではＪＲ中央線・地下鉄有楽町線・東西線飯田橋駅と、後楽園駅（仮称）では地下鉄丸ノ内線後楽園駅と、それぞれ乗り換え連絡を行う計画である。

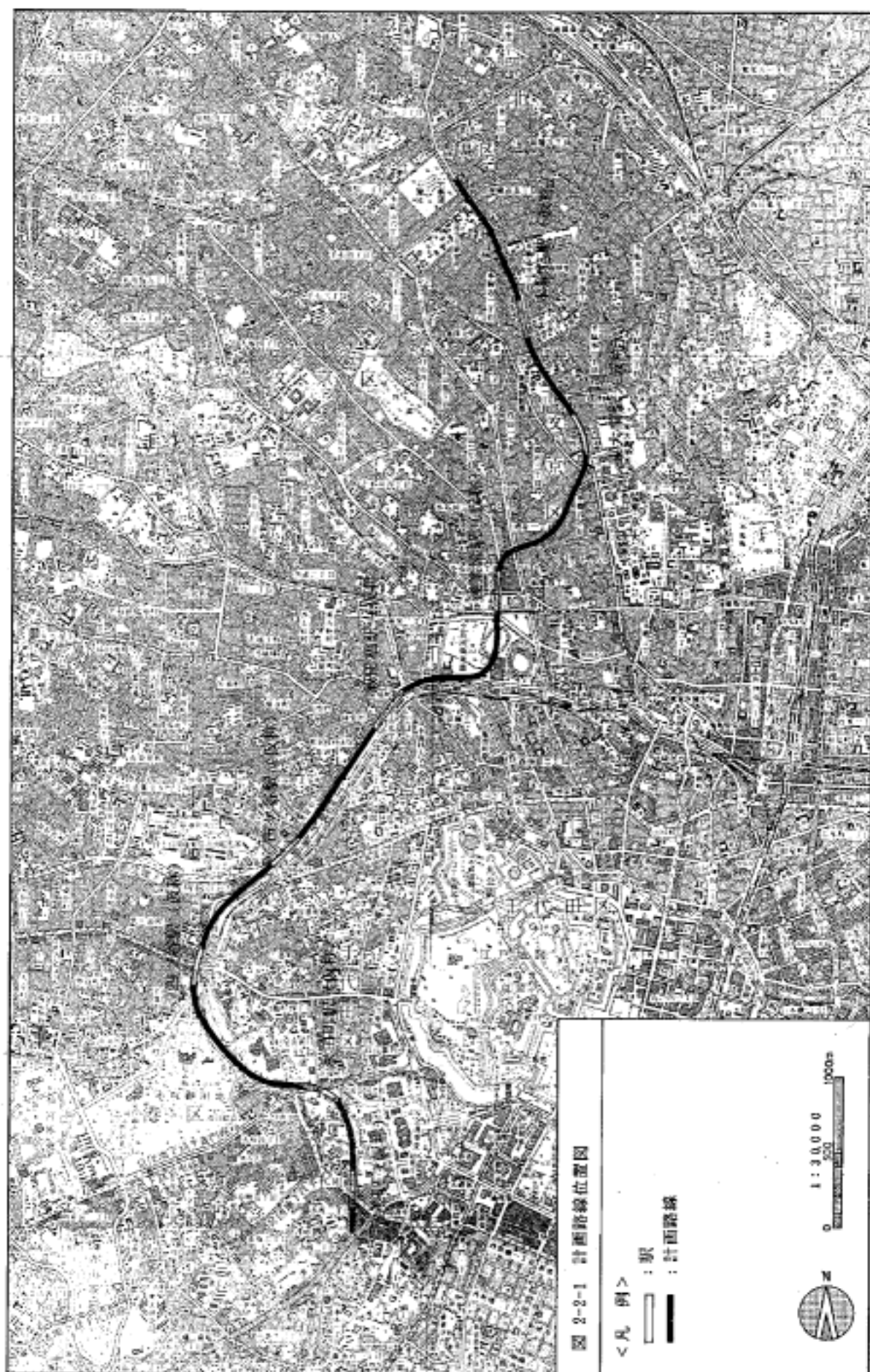
路線計画の概要は表 2-2-1に、計画路線は図 2-2-1及び 2-2-2に、通過沿線町丁名は表 2-2-2に示すとおりである。

表 2-2-1 路線計画の概要

項 目		内 容
路 線	区 間	(起点) 港区赤坂二丁目11番地先 (終点) 文京区本駒込六丁目15番地先
	主な経過地	港区(赤坂)、千代田区(永田町)、 新宿区(四谷、市谷、飯田橋)、 文京区(後楽園、本郷、本駒込)
規 格	延 長	約 9.2km
	軌 間	1,067mm
	軌 条	60kg/m
	電 圧	直流 1,500V
	集電方式	架空単線式
	車 両	長さ20m
設 備	駅	地下駅8駅
	留置線	地下(10,700㎡)

表 2-2-2 通過沿線区町丁名

区 名	町 丁 名
港 区	赤坂二丁目、元赤坂一丁目、元赤坂二丁目
千代田区	永田町二丁目、平河町二丁目、紀尾井町、飯田橋四丁目
新 宿 区	四谷一丁目、本塩町、市谷本村町、市谷八幡町、市谷田町一丁目、市谷田町二丁目、市谷田町三丁目、市谷船河原町、神楽坂一丁目、神楽河岸、揚場町、下宮比町
文 京 区	後楽一丁目、春日一丁目、小石川一丁目、小石川二丁目、本郷四丁目、本郷五丁目、本郷六丁目、西片一丁目、西片二丁目、弥生一丁目、向丘一丁目、向丘二丁目、本駒込一丁目、本駒込二丁目、本駒込三丁目、本駒込五丁目、本駒込六丁目
豊 島 区	駒込一丁目



(2) 工事計画

ア. 工事計画の概要

本事業の工事は、駅、中間換気室及び留置線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 9.2kmのうち、開削工事で施工する区間は、2.3kmで全体の25%、シールド工事で施工する区間は、6.9kmで全体の75%をそれぞれ占めている。(図 2-2-3参照)

イ. 建設工程

建設工程は、表 2-2-3に示すとおりである。

表 2-2-3 建設工程表

区分	年次	1	2	3	4	5	6	7	8
	年度	昭和 63	64	65	66	67	68	69	70年
設計									
用地取得									
工事									