

# 縦覧用

## 見解書の概要

—都市高速鉄道第7号線目黒・溜池間建設事業—

—都市高速鉄道第6号線清正公前・三田間建設事業—

平成2年8月

帝都高速度交通営団

東 京 都

## 1. 総括

### 1-1 事業者等の氏名及び住所

#### (1) 事業者

##### ア 都市高速鉄道第7号線目黒・溜池間建設事業

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

##### イ 都市高速鉄道第6号線清正公前・三田間建設事業

氏名：東京都 代表者 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

#### (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号線目黒・溜池間建設事業（鉄道の新設）

都市高速鉄道第6号線清正公前・三田間建設事業（鉄道の新設）

### 1-3 対象事業の内容の概略

#### (1) 都市高速鉄道第7号線目黒・溜池間建設事業

本事業は、都市高速鉄道第7号線の第二期工事（その2）として、品川区上大崎から港区赤坂まで延長約5.5Kmの区間に都市高速鉄道を新設するものである。この区間には、目黒駅、白金台駅、清正公前駅、麻布駅、東六本木駅（いずれも仮称）の5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	品川区上大崎四丁目から港区赤坂三丁目
延 長	約 5.5Km
駅	地下駅 5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	平成7年度

(2) 都市高速鉄道第6号線清正公前・三田間建設事業

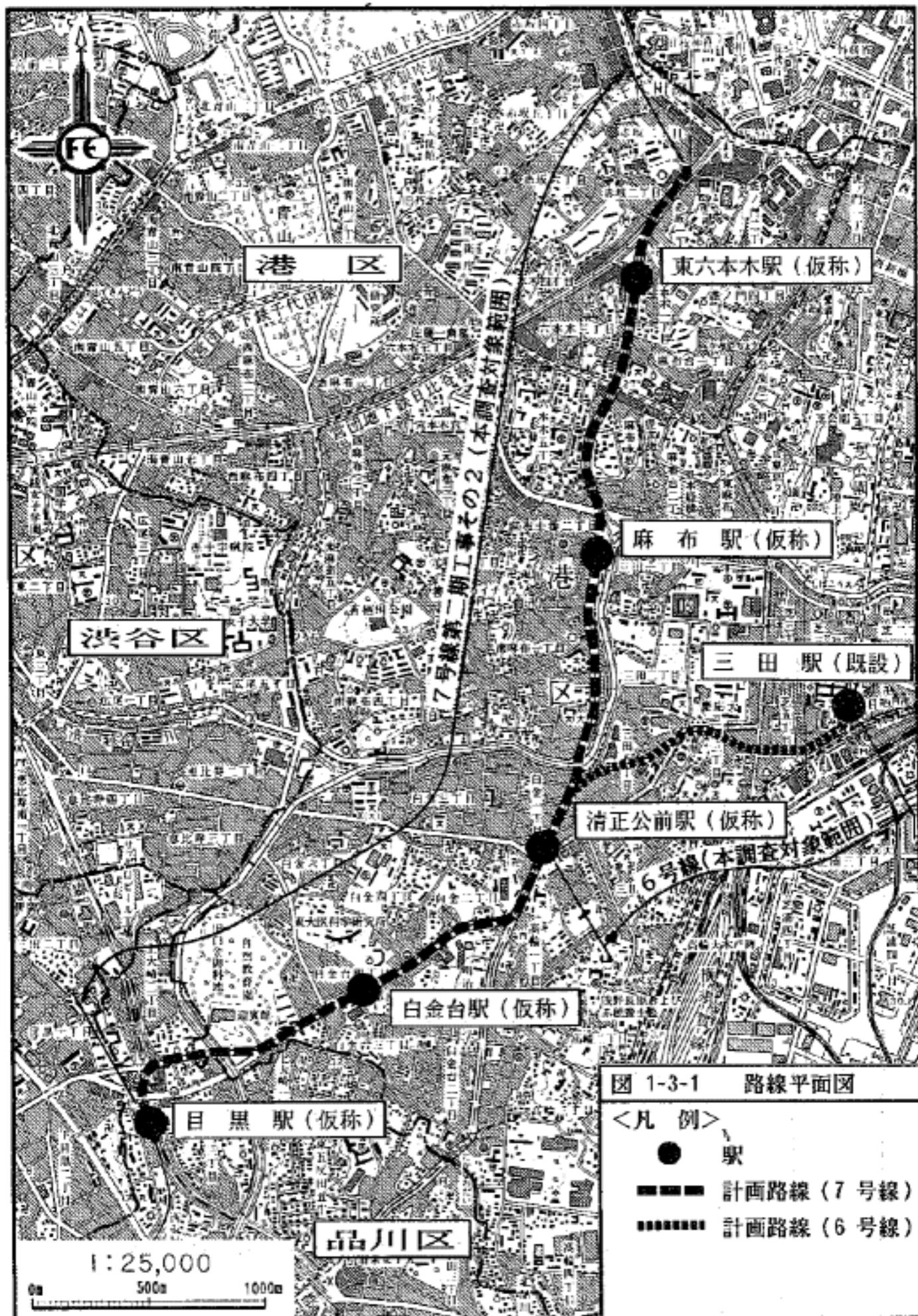
本事業は、現在三田～西高島平間(約22.5Km)にて営業されている都市高速鉄道第6号線を延伸するもので、港区白金二丁目から港区芝五丁目までの延長約 1.7Kmの鉄道建設事業である。

清正公前駅(仮称)において、都市高速鉄道第7号線(営団建設予定)と、乗り入れ連絡を行う計画である。

事業計画の概要は表 1-3-2に示すとおりである。

表 1-3-2 事業計画の概要

項目	内 容
区 間	港区白金二丁目から港区芝五丁目
延 長	約 1.7Km
駅	地下駅 1 駅 (営団7号線と共用：営団施工)
単・複線の別	複 線
軌 間	1,067mm
軌 条	50Kg/m
動 力	電力(直流 1,500ボルト)
完成予定年度	平成7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、119通、並びに品川区及び港区の各関係区長からの意見が2通提出された。また、公聴会において公述人16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。

#### 主な意見の要旨と事業者の見解

項目	主な意見の要旨	見解の要旨
騒音 ・ 振動	<p>工事の施工にあたっては、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、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配慮されたい。</p> <p>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。</p> <p>特に、民地の下を通る部分については、十分な振動低減策を講じられたい。</p>	<p>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。</p> <p>また、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。</p> <p>なお、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。</p> <p>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振動の低減に努めま</p>

項 目	主な意見の要旨	見 解 の 要 旨
騒 音 ・ 振 動		<p>す。</p> <p>特に民地下を通る部分については、上記対策のほかトンネルを厚くし重量を大きくすることにより、振動の低減を図ります。</p>
	<p>開通後の騒音・振動は、予測値が基準内に入っていると思います。生活に支障がある場合は、知事が改善命令を出せる事を伺って安心しました。騒音・振動の少ない工法開発に努力してほしいと思います。</p> <p>一日も早い開通を願う。</p>	<p>営団では昭和46年から、「騒音・振動対策研究会」を設け列車走行に伴う振動の低減について研究・技術開発に努めています。この研究会において、営団既設線の列車走行に伴う地表振動の数多くの実測値から、経験的な手法により列車走行に伴う地表振動の予測式を得ております。</p> <p>7号線目黒～溜池間、6号線清正公前～三田間においても道床構造を考慮し、予測式を用いて駅部及び駅間のトンネル直上、トンネル中心から12.5m及び25.0m、敷地境界付近の予測を行っております。</p> <p>なお、敷地境界付近を例にとりますと、最大で54dBとなっており、人体に感じない程度の予測値を得ております。これは、既に開業している有楽町線及び半蔵門線と深さ、軌道構造とも同じであ</p>

項目	主な意見の要旨	見解の要旨
		<p>り、これらの線では列車走行による振動により周辺住民の生活環境への影響はないと考えます。</p>
地盤沈下	<p>工事施工にあたり、周辺地盤の状況把握に努め、入念な施工計画や監理を通じ、地盤沈下により周辺の建物・道路等に影響を与えないよう充分配慮されたい。</p>	<p>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密閉式工法（泥水加圧式シールド工法等）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して周辺地盤の状況把握に努め周辺の建物や道路等に影響を与えないよう十分配慮いたします。</p> <p>また、周辺家屋については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。</p>
下	<p>地盤沈下や地下水の問題等工事によって引き起こされる影響は我々住民に直接ふりかかってまいります。事業者の方も充分認識をいただいて、評価書（案）に書かれている環境保全の措置を実施して、</p>	<p>工事にあたっては、地盤への影響の少ない工法として、開削工事区間では剛性や遮水性の高い土留工法、シールド区間では泥水加圧式シールド工法等を採用すると共に、工事期間中変状測定等による監視体制により万全を期します。</p> <p>また、周辺家屋については事前調査を</p>



項目	主な意見の要旨	見解の要旨
地盤沈下	<p>環境への影響を極力少なくするようご努力をお願い致します。また、万一家屋や井戸等に被害が生じた場合は施工業者にまかせるのではなく事業者も責任をもって対応して頂きたいと思っています。</p>	<p>行うと共に、万一実害が生じた場合は誠意をもって対応いたします。</p>
地形・地質	<p>工事施工にあたっては、地下水位等の事前・事後調査を十分行い、万一影響が出たときは、誠意をもって対処されたい。</p>	<p>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密閉式工法（泥水加圧式シールド工法等）を採用いたします。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>



項目	主な意見の要旨	見解の要旨
地形 ・ 地質	<p>自然教育園の地下の水が流入をはばまれるにしろ、流出を止められるにしろ、現在の微妙なバランスの上に成り立っている地下体系を損なう事には変わりがなく、このシールド部及び駅部の工事より、何の影響も与えないと評価することは甚だ疑問です。</p>	<p>自然教育園付近の工事にあたっては、白金台駅（仮称）の開削工事区間は遮水性土留めを上総層中まで挿入することにより、工事中地下水への影響は殆どないと考えます。</p> <p>また、シールド工事区間については、周辺の地下水に影響を与えないことを主目的とした密閉式工法（泥水加圧式工法等）を採用するとともに第1帯水層、第2帯水層中に施工しないことより、地下水の低下はないものと考えます。</p> <p>なお、工事完了後の地下水の流れについては、地下に構造物があっても、その周辺を回り込んで流れるので影響は殆どないものと考えます。</p>
史跡 ・ 文化財	<p>本事業が実施される地域に近接して国指定天然記念物や史跡及び周知の埋蔵文化財包蔵地が存在するため、工事の実施に際しては事前に関係機関と十分な協議を実施された。</p>	<p>国指定天然記念物・史跡並びに埋蔵文化財については、文化財保護法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。</p>

## 2. 対象事業の目的及び内容

### 2-1 目 的

#### (1) 都市高速鉄道第7号線目黒・溜池間建設事業

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、目黒・溜池間に延長約5.5kmの都市高速鉄道を建設する事業であり、路線は品川区上大崎を起点とし、港区の白金台・白金・麻布・六本木を通過し港区赤坂に至る路線で、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、目黒・溜池間の交通難の解消を図るものである。

#### (2) 都市高速鉄道第6号線清正公前・三田間建設事業

都市高速鉄道第6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、現在、三田・西高島平間（約22.5km）にて営業されている。

本事業は、都市高速鉄道第6号線のうち、清正公前・三田間に延長約1.7kmの都市高速鉄道を建設する事業である。

本路線は、清正公前駅で7号線に乗り入れ、東急目蒲線と相互直通運転することにより、目黒方面より直接都心方向に行けることになり、利便が向上するものである。

## 2-2 内 容

### (1) 事業計画

#### ア 都市高速鉄道第7号線目黒・溜池間建設事業

本事業の路線は、上大崎四丁目より主要地方道白金台町等々線（目黒通り）に入り、首都高速 2号線下を通過し、自然教育園、東京大学医科学研究所の沿道を通り、白金台を経て一般国道 1号線（桜田通り）に入り、首都高速 2号線下を特例都道高輪麻布線に沿って麻布に進み、六本木を経て溜池に至る計画である。

計画路線は、品川区上大崎二丁目、港区白金二丁目及び六本木一丁目の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、目黒駅（仮称）では東京急行目蒲線の目黒駅と連絡し、J R山手線の目黒駅と連絡している。

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

また、清正公前駅（仮称）で6号線と接続し、6号線は7号線の施設を使用して目黒駅まで乗り入れる。

#### イ 都市高速鉄道第6号線清正公前・三田間建設事業

本事業の路線は港区内にて、白金二丁目の特例都道高輪麻布線古川橋交差点より北東に三田五丁目を通過し、三田二丁目の一般国道 1号線（桜田通り）を経て、三田三丁目及び芝五丁目を東に進み、現三田駅に至る計画である。

計画路線は現在の道路下に敷設する計画であるが、三田五丁目の大半と三田二丁目及び芝五丁目において、一部民地下を通過する。計画路線のうち、清正公前駅（仮称）では、7号線（新設予定）と、乗り入れ連絡を行う計画であり、現都営三田線三田駅においては、都営浅草線三田駅及びJ R線田町駅との乗り換え連絡を行っている。

計画路線の概要は表 2-2-3に、計画路線は図 2-2-1及び図 2-2-2 (2)に、通過路線沿線町丁名は表 2-2-4に示すとおりである。

表 2-2-1 7号線路線計画の概要

項 目		内 容
路 線	区 間	(起点) 品川区上大崎四丁目2番地先 (終点) 港区赤坂二丁目11番地先
	主な経過地	品川区(上大崎)、港区(白金台、白金、麻布十番、六本木)
規 格	延 長	約 5.5Km
	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 5駅

表 2-2-2 7号線通過沿線町丁名

区 名	町 丁 名
品川区	上大崎一丁目、上大崎二丁目、上大崎三丁目、上大崎四丁目
港 区	三田一丁目、三田二丁目、三田五丁目、麻布永坂町、南麻布一丁目、南麻布二丁目、六本木一丁目、六本木二丁目、六本木三丁目、六本木五丁目、麻布台一丁目、麻布台三丁目、麻布十番一丁目、麻布十番二丁目、麻布十番三丁目、麻布十番四丁目、東麻布三丁目、赤坂一丁目、赤坂二丁目、高輪一丁目、白金一丁目、白金二丁目、白金台一丁目、白金台三丁目、白金台四丁目、白金台五丁目

表 2-2-3 6号線路線計画の概要

項 目		内 容
路 線	区 間	(起点) 港区白金二丁目 (終点) 港区芝五丁目
	主な経過地	港区(三田)
規 格	延 長	約 1.7Km
	軌 間	1,067mm
	軌 条	50Kg/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 1駅 (7号線と共同駅・営団施工)

表 2-2-4 6号線通過沿線町丁名

区 名	町 丁 名
港 区	白金一丁目、白金二丁目、高輪一丁目、三田二丁目、三田三丁目、 三田四丁目、三田五丁目、芝五丁目



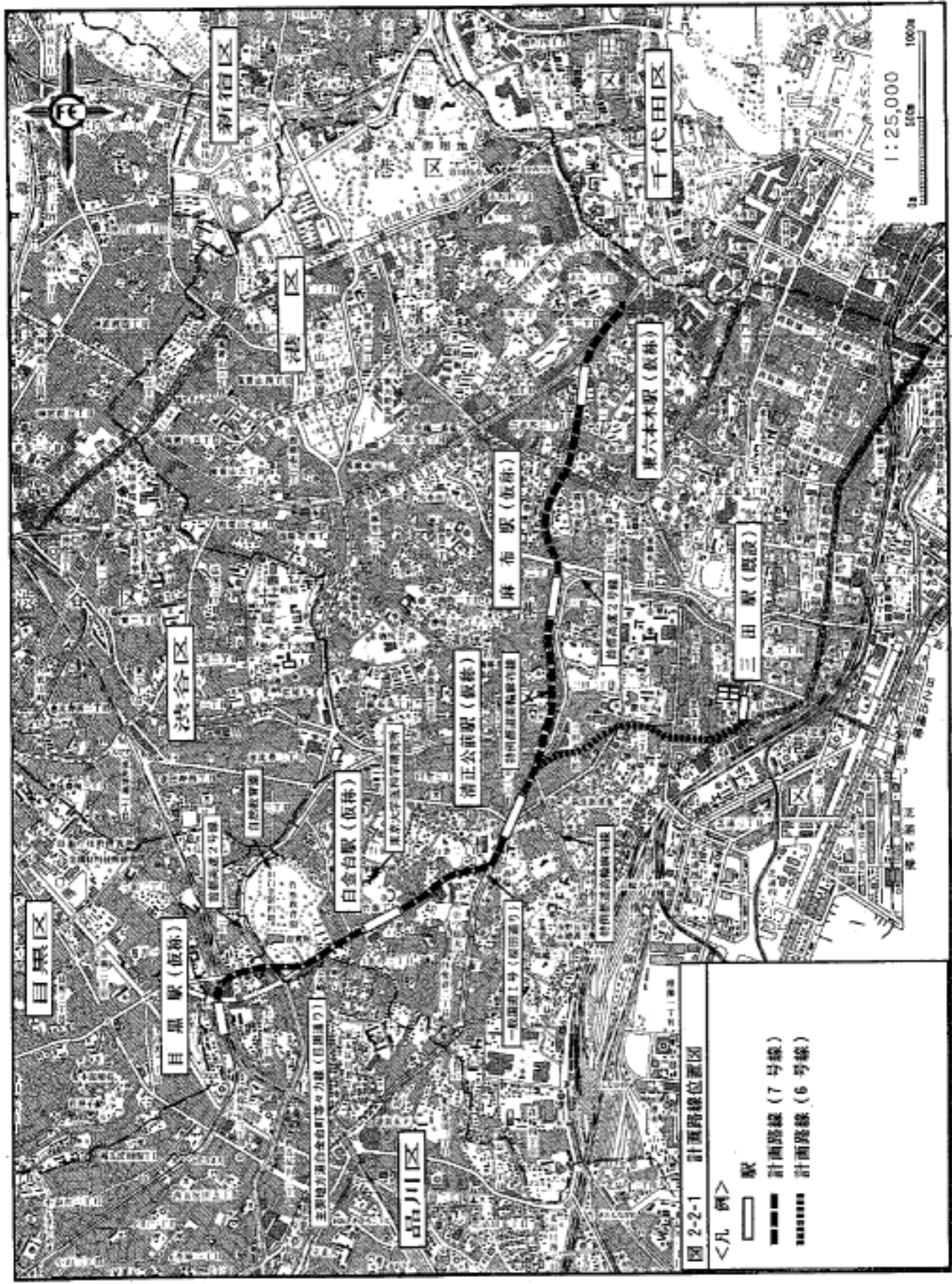


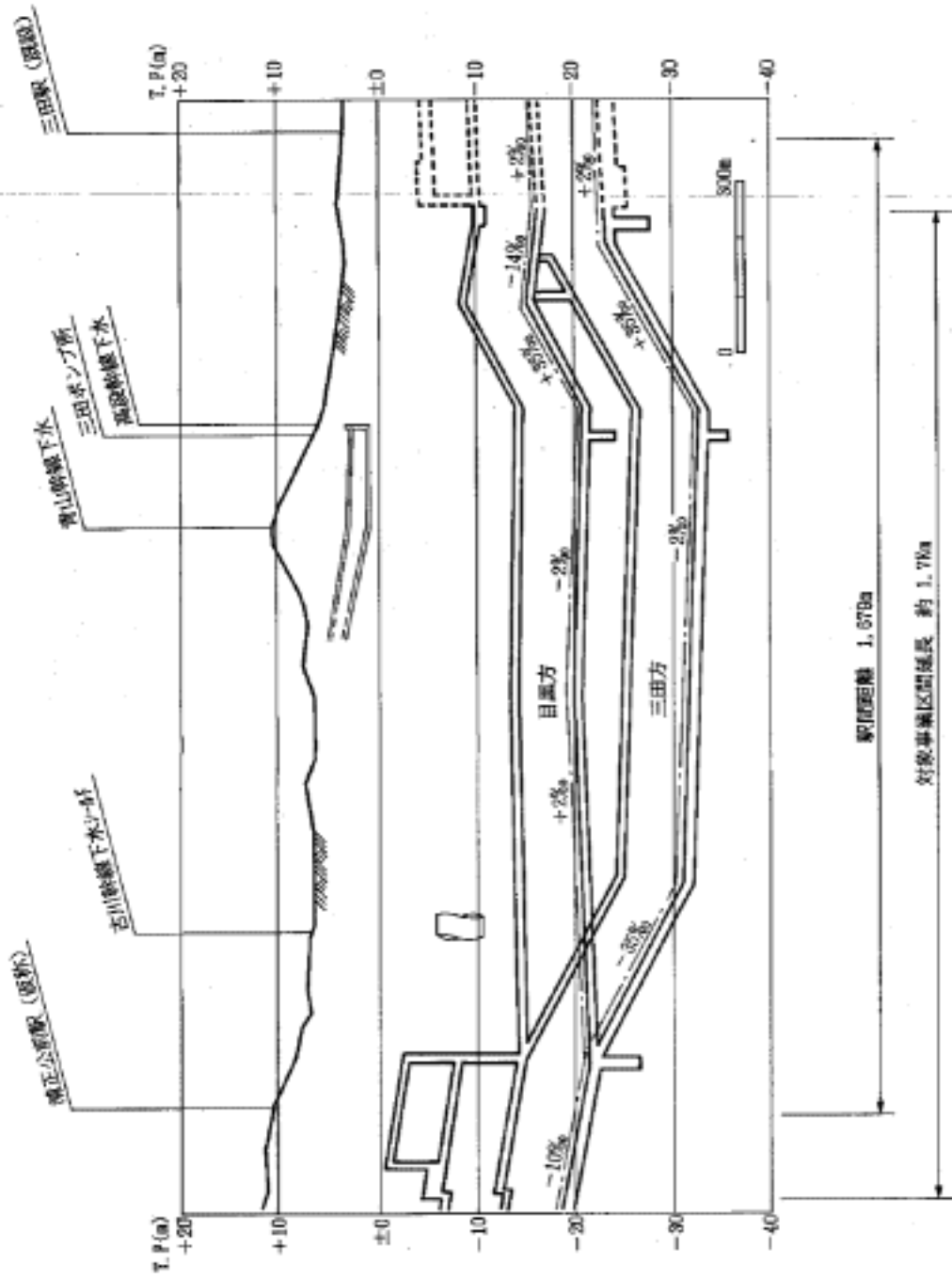
图 2-2-1 計画路線位置图

<凡例>

- 駅
- ▬ 計画路線 (7号線)
- ▬ 計画路線 (6号線)







施工方法	開削	シールド	開削
トンネル構造	複線箱形	単線複列円形	二層箱型
軌道構造	コンクリート道床直結	コンクリート道床防振枕木	コンクリート道床直結 防振枕木

図 2-2-2(2) 6 号線計西路線横断面図

## (2) 工事計画

### ア 工事計画の概要

本事業の工事は、駅、換気室等を施行する開削工事と駅間トンネルを施行するシールド工事に分けられる。

7号線は、全線約 5.5Kmのうち、開削工事で施行する区間は約 2.0Kmで全体の36%、シールド工事で施行する区間は、約 3.5Kmで全体の64%をそれぞれ占めている。

6号線は、全線約 1.7Kmのうち、開削工事で施行する区間は約 0.4Kmで全体の24%（但し、清正公前駅の約 0.2Km、12%は営団施工）、シールド工事で施行する区間は約 1.3Kmで全体の76%である。

(図 2-2-3参照)

### イ 建設工程

建設工程は、表 2-2-5に示すとおりである。

表 2-2-5 建設工程表

区分		年次						
		1	2	3	4	5	6	7
7号線	設計	—————						
	用地取得		—————					
	工事			—————				
6号線	設計	—————						
	用地取得		—————					
	工事			—————				



図 2-2-3 構造物頭位置平面図