

第1編 総説

第 1 編 総 説

第 1 章 概要

第 1 節 臨海副都心線の経緯

東京都は、昭和61年11月の「第二次東京都長期計画」において、そ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、13号埋立地を中心とする臨海部に7番目の副都心、臨海副都心「東京テレポートタウン」の開発を進めることが決定された。

この新しい副都心は、21世紀初頭の完成を目指しており、面積 448ha、居住人口約 6 万 3 千人、就業人口約 10 万 3 千人の複合的な都市機能を備えた理想的な未来都市が誕生することになっている。

このような臨海副都心及び周辺地域の開発を促進するためには、内陸部の既成市街地との交通アクセスの充実・強化、並びに広域的な交通ネットワークの形成が不可欠であり、とりわけ、将来予測される大量の輸送需要に応えるためにも、効率的な大量輸送機関である鉄道の整備は重要な課題であった。

こうしたことから、昭和62年 6 月に、この副都心開発の基本的な構想を示す「臨海副都心開発構想」が発表され、その中で「京葉貨物線の一部区間（新木場～臨海副都心）の旅客線としての活用を推進しながら、さらに羽田・鶴見までの旅客化及び大崎への接続について検討する。」との方向付けがなされた。

一方、昭和58年以来、その建設の途上で凍結されていた京葉線の新木場～東京貨物ターミナル間（延長約 7.8 km）については、昭和60年 7 月の運輸政策審議会第 7 号において、「投資効率の観点から貨物線の旅客化など既投資施設の有効活用を図る。」との主旨の答申がなされたのを契機に、関係各機関においてその活用の検討が進められた。

即ち、昭和62～63年度には、学識経験者をはじめ運輸省、東京都、国鉄清算事業団、JR東日本、鉄道公団、等による「東京臨海部交通ネットワーク整備計画調査委員会」が設置され、臨海部開発との整合を図る中で、京葉貨物線の有効活用や臨海新交通の延伸など、臨海部の交通ネットワークの整備方向を示すところとなった。

これらの状況を踏まえ、平成元年10月の関東地方交通審議会において、「大量輸送機関である高速鉄道として、現在整備が留保されている貨物線等を活用する新木場から臨海副都心を経由して大崎及び羽田・鶴見方面に至る臨海部新線の整備については、開発主体をはじめ関係者間で、ルート、事業主体、開発利益の整備費への反映方法等につき協議調整を行うことにより、検討を進めるものとする。」との答申がなされた。

こうした中で、東京都は、臨海副都心開発の促進や、「東京フロンティア」（世界都市博覧会）開催期間中の入場者の輸送力確保の面から、京葉貨物線を活用して旅客化し、さらに大崎まで延伸する臨海副都心線の整備について具体化することとなり、早期事業化を図るための基本計画の策定を目的として関係機関に働きかけ、平成 2 年 1 月に「京葉貨物線旅客化延伸調査委員会」を設置した。

この委員会は、東大工学部の新谷洋二教授を委員長に、学識経験者、運輸省、建設省、東京都、帝都高速度交通営団、鉄道公団、JR東日本、日本開発銀行及びオブザーバーとして日本国有鉄道清算事業団が参画し、路線計画、需要予測、収支予測、整備・運営主体、事業推進形態、などについて具体的な検討が行われ、基本的な整備計画がまとめられた。

東京都は、この委員会の検討結果の報告を受け、平成2年11月の「第三次東京都長期計画」において、「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、第三セクターへの出資、補助を前提に、平成12年の開業を目指し、京葉線の旅客化と大井町・大崎方面への延伸を図るとともに、平成6年4月までに新木場～東京レポート間を部分開業する。」とし、段階的な整備をはじめ臨海副都心線整備事業の骨格が示され、臨海副都心線の整備がようやく始動する運びとなった。

しかし、平成3年3月に開催された第一回定例都議会において、「臨海副都心開発計画及び東京フロンティア計画については、見直しを図るべき」との議論がなされるとともに、臨海副都心開発関連予算が否決（一般会計予算についても一部凍結の付帯決議）される事態が生じた。

このような状況から、東京都は、臨海副都心開発計画の開発フレームやスケジュール及び「東京フロンティア」の開催時期・規模等について、その計画を見直すための「臨海副都心開発等再検討委員会」を同年6月に設置し、概ね半年間の期間で再検討を行うこととした。

同年7月の第二回定例都議会において、臨海副都心開発関連予算は成立並びに凍結解除がなされたものの、さらに議会においても臨海副都心計画の見直しについて審議するため、「臨海開発等特別委員会」が設置され、検討が進められた。

このような経緯から、臨海副都心線の整備計画についても見直しを行うこととし、「臨海副都心開発等再検討委員会」における検討審議状況、及び「臨海開発等特別委員会」における審議・意見等を踏まえ、その事業計画を策定することとした。

そして、平成3年8月に提出された「臨海副都心開発等再検討委員会第一次報告」、その後の「臨海開発等特別委員会」、第三回定例都議会における審議、並びに同年10月上旬に開催された「臨海副都心開発・東京フロンティア推進会議」において第一次報告の内容が都の方針として決定されたこと、等を踏まえ、臨海副都心線については、平成8年3月に延期された「東京フロンティア」の開催に合わせて新木場～東京レポート間（第Ⅰ期事業区間）の整備を行うこととし、引き続き東京レポート～大井町・大崎間（第Ⅱ期事業区間）の整備を平成12年完成・全線開業を目標に進めることとした。

第2節 建設の経緯

1 京葉線

京葉線は、昭和39年、川崎市塩浜より東京湾岸に沿い、東京都、船橋市、千葉市蘇我を経て木更津市に至る延長約105kmの鉄道新線として鉄道敷設法に掲記された路線である（図1-1-1）。

この路線は、沿線地域に計画されていた工業地帯の貨物輸送を担うとともに、武蔵野線（西船橋～新鶴見間、延長約97km）とともに東京外環状線を形成し、東京都市圏の貨物輸送を円滑に処理するためのバイパスルートとしての使命を持って計画されたものであり、鉄道公団によって昭和42年に塩浜方より、昭和46年には千葉方より建設工事が開始され、昭和48年10月に塩浜～東京貨物ターミナル間（延長7.5km）が、また、昭和50年5月には千葉貨物ターミナル～都川（信号場）間（延長4.3km）が貨物線として開業した。

しかしながら、首都圏の急激な人口増加と相まって、京葉線沿線地域の土地利用計画が工業中心から、居住系をはじめ、幕張メッセに代表される業務系、ディズニーランド等のレジ

ャー施設の開発等に計画が変更されるとともに、鉄道貨物輸送需要の低下等による影響も起因して、京葉線は貨物線から旅客線へとその使命が基本的に変更されることとなり、昭和53年9月、西船橋～蘇我間が、さらに昭和58年7月には新木場～東京間及び新木場～西船橋間がそれぞれ旅客線として認可がなされ、当初目標の昭和62年度完成は果たせなかったが、幾多の難事を克服して平成2年3月、東京～蘇我間全線の開業を迎え、東京湾岸（ベイエリア）地域の輸送の動脈として21世紀の夢を託す新しい旅客線が誕生した。

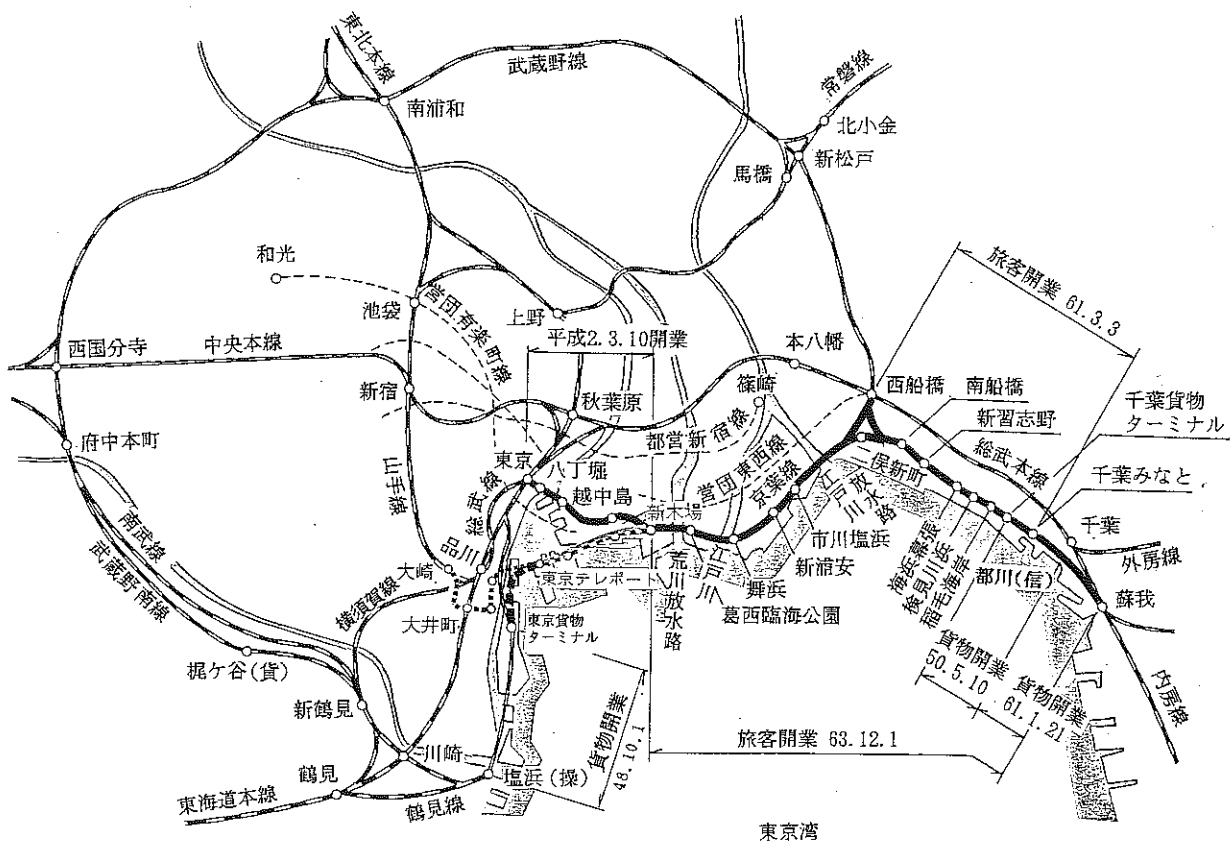


図1-1-1 京葉線平面略図

一方、新木場～東京貨物ターミナル間（延長 7.8km）については、貨物線として建設が進められてきたが、京葉線が旅客線として東京駅へ乗り入れすることとなったこと、貨物線としての需要が見込まれないこと、等により、昭和58年以降、その建設が凍結されることとなった。

その後、関係機関において、その有効活用について検討が進められたが、昭和62年4月、日本国有鉄道改革法等施行法により、この間の用地、構造物及び権利義務等が鉄道公団から日本国有鉄道を経て日本国有鉄道清算事業団へ承継された。

京葉線建設の主な経緯を表1-1-1に示す。

表 1 - 1 - 1 京葉線建設の主な経緯

S.	39. 9	塩浜・木更津間工事線指定（基本計画指示）
	42. 2	塩浜・品川ふ頭間工事実施計画その 1（認可）
	46. 6	西船橋・蘇我間工事実施計画その 1（認可）
	48.10	塩浜・東京貨物ターミナル間（7.6km 貨物線）開業
	49. 3	品川ふ頭・西船橋間工事実施計画その 1（認可）
	50. 5	千葉貨物ターミナル・蘇我間（5.3km 貨物線）開業
	53. 9	西船橋・蘇我間工事実施計画その 1 一部変更（認可） 〔貨物→旅客化〕
	58. 7	品川ふ頭・西船橋間工事実施計画その 1 一部変更（認可） 〔都心乗入れ追加〕
	59.10	西船橋・蘇我間工事実施計画その 2（認可）
	61. 3	西船橋・千葉みなと間（18.4km旅客輸送）暫定開業
	62. 2	東京・西船橋間工事実施計画その 2（認可）
	62. 4	東京貨物ターミナル・新砂町間清算事業団へ承継
	63.12	新木場・蘇我間（35.6km旅客輸送）暫定開業
H.	2. 3	東京・蘇我間（43.0km旅客輸送）開業

2 臨海副都心線

臨海副都心線は、建設途上において整備が凍結され、日本国有鉄道清算事業団にその財産が移管されていた京葉線（新木場～東京貨物ターミナル間）を有効活用し、東京都が進めている臨海副都心の開発を促進するとともに、延伸が計画されているJR埼京線（大崎駅）と京葉線（新木場駅）とを接続することにより、首都圏を取り巻く広域的なネットワークの整備に資する路線である。

また、臨海副都心地域を会場として平成 8 年 3 月（当初は平成 6 年 4 月）に開催を予定していた「東京フロンティア」期間中の入場者の輸送力確保の使命も担うものであった。

鉄道公団は、京葉線を建設した経緯もあり、その活用策について企画研究課題に取り上げるなど、早くから検討を行ってきたが、平成元年度に東京都の委託を受け、京葉貨物線の旅客化延伸の可能性を調査するための「京葉貨物線旅客化延伸事業に伴う調査等業務」を実施し、事業化への基本計画策定を行った。

平成 2 年度においても当該業務を引き続き受託し、第 I 期事業区間（新木場～東京テレポート間、延長約 4.9km）の鉄道事業免許、工事施行認可及び環境アセスメント等の行政手続きを行うための諸資料の作成を行った。

そして、平成 3 年 2 月、「新木場～東京テレポート間第一種鉄道事業免許（発起人総代名）」の申請がなされ、また、同年 3 月には、臨海副都心線の事業主体として、東京都を中心にJR東日本、金融機関等の出資による第三セクター「東京臨海高速鉄道株式会社」が設立された。

平成 3 年 11 月に「新木場～東京テレポート間第一種鉄道事業免許」を取得し、以後、平成 4 年 2 月、工事施行認可並びに鉄道公団と東京臨海高速鉄道株式会社との間の臨海副都心線

建設に伴う受委託協定の締結、等の手続きを経て、平成4年3月に新木場～東京テレポート間の第Ⅰ期事業区間の工事が開始された。

なお、第Ⅰ期事業区間の工事着工を前にした平成4年3月末、東京臨海高速鉄道株式会社は、第Ⅰ期事業に必要とする用地及び構造物を日本国有鉄道清算事業団から取得した。

臨海副都心線建設の主な経緯を表1-1-2に示す。

表1-1-2 臨海副都心線建設の主な経緯

S. 63. 3	東京都が『臨海部副都心開発基本計画』を発表
H. 元. 4	東京都が『臨海部副都心開発事業計画』を発表
元. 10	関東地方交通審議会答申
2. 11	東京都が『第三次東京都長期計画』を発表
2. 12	『東京臨海高速鉄道株式会社』発起人会開催
3. 2	第Ⅰ期事業区間（新木場・東京テレポート間）の鉄道事業免許（第一種鉄道事業）を申請
3. 3	『東京臨海高速鉄道株式会社』設立
3. 8	臨海部副都心開発等再検討委員会が第一次報告を発表
3. 11	第Ⅰ期事業区間（新木場・東京テレポート間）の鉄道事業免許（第一種鉄道事業）
4. 2	第Ⅰ期事業区間（新木場・東京テレポート間）の工事施工認可
4. 2	東京臨海高速鉄道株式会社から『臨海副都心線建設に伴う工事の業務』を受託
4. 3	第Ⅰ期事業区間の工事に着手
5. 2	東雲駅設置に係る事業基本計画変更認可
8. 3	第Ⅰ期事業区間（新木場・東京テレポート間）開業

新木場～東京テレポート間の路盤施設は、その延長の6割強が京葉線の旧施設の再利用であるため、この区間の新規工事としては、開削トンネル1.3km、高架橋からトンネルに移行する区間の種々の明かり構造物0.3km及び4か所の運河等を渡る橋りょうの上部工（総延長0.4km）の路盤工事と、3駅（高架上の東雲駅、地下の国際展示場駅及び東京テレポート駅）、並びに軌道、電気、駅設備等の開業関連工事である。

起点となる新木場駅では、JR京葉線、営団有楽町線と接続が図られ、臨海副都心線はJR京葉線直下の2階高架部分にホーム階を、3階に共用のコンコースが設けることとしている。

これらの主要な構造物は京葉線建設当時に既に完成しているが、ホーム、階段、コンコースの増設等の工事にあたっては、供用中の駅設備の一部に改修を伴うことから、東京臨海高速鉄道株式会社はJR東日本にこれらの工事の施行を委託し、軌道及び電気工事等は日本鉄道建設公団の受託施行の範囲とした。

なお、東雲駅は、江東区及び地元東雲地区の強い要望があり、駅建設費の二分の一を負担することで、平成5年2月に事業基本計画変更の認可を受け、追加設置したものである。

工事区間の大部分は臨海副都心地域内にあり、同地域内では共同溝、道路整備、給水場等の諸基盤施設整備工事が同時並行的に進められており、これら競合工事との工程調整、工事

の方法、資機材置場や工事用道路及び土捨場の確保、等について、多くの関係者と綿密な打合せ、検討を行いながら工事を進める必要があった。

中でも、掘削発生土については、臨海副都心開発地域内で処理するものとして指定の土捨場に運搬していたが、他工事の残土搬出も特定の土捨場に集中し、域内の深刻な交通渋滞を惹起したため車両の受入台数と時間帯の制限を受ける事態となり、工程に多大な影響を及ぼす結果となった。

さらには、その後の関係機関との調整の結果、発生土の一部については域外へ搬出することも余儀なくされた。

このような幾多の直面する難問題を克服しつつ、平成8年3月の「世界都市博覧会」開催に間に合わせるべく、開業関連設備工事を鋭意進めていた平成7年5月31日、都知事は、熟慮を重ねた結果の苦渋の選択として、「世界都市博覧会」の中止を決定した。

しかし、臨海副都心線は、臨海副都心開発の有無にかかわらず、広域的な交通ネットワークの形成、埋立地の活用、震災時における既成市街地との連絡等のために必要な路線であるとして、計画どおり整備を進めるものとした。

このことから、当初「世界都市博覧会」の開催を前提に6両編成としていた運行計画を4両編成とするとともに、改札機等を一部削減する変更のみに留め、当初計画どおり、平成8年3月30日、臨海副都心線は、輝かしくその開業を迎えた。



写真 1－1－1 国際展示場駅付近より臨海副都心を望む

第3節 沿線の概況と開発計画

1 沿線の概況

臨海副都心線新木場～東京テレポート間 4.9kmは、旧京葉貨物線として建設された鉄道建設を有効利用するこし、高架橋として新木場、東雲の2駅、臨海副都心部に地下駅として国際展示場、東京テレポートの2駅の計4駅を設置している。

新木場駅は、当地区の埋立事業の進捗に伴い、昭和51年頃から旧木場から移転してきた木材問屋等を中心としてきた倉庫、流通が多い準工業地帯の中心に位置している。

また、JR京葉線、営団有楽町線の新木場駅との連絡駅となる。

東雲駅は、鉄鋼公地、東雲再開発地区の中心に位置し、鉄道不便地域の解消に役立つこととなる。

国際展示場駅は、臨海副都心の中核的を施設である国際展示場に接近し、有明コロシアム、ファッションタウン等の諸施設へのアクセスとして、有明交通ターミナルの中心に位置づけられている。また、当駅は新交通「ゆりかもめ」の終点、有明駅との連絡駅となる。

東京テレポート駅は、国際情報の拠点となる東京テレコムセンターと付近の業務、商業ビル等へのアクセスとして、晴海交通ターミナルの中心に位置づけられている。

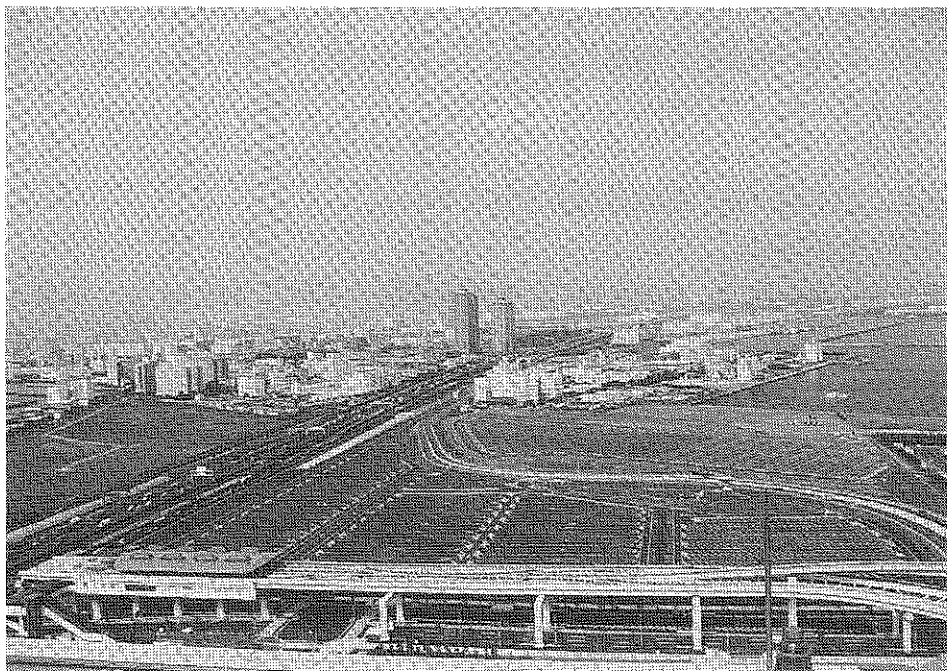


写真1-1-2 国際展示場駅付近より東雲地区を望む
(手前は新交通有明駅)

2. 沿線の開発計画

臨海副都心線沿線の開発計画は次のとおりである。

(1) 新木場駅周辺地区

新木場駅周辺地区は、昭和43年3月に完成した14号埋立地（夢の島）の中にある。昭和51～57年にかけて、当時、用地難や交通事情の悪化等から新天地を求めていた旧木場の木材関係業者がこの地に移転し、今日の流通基地「新木場」が誕生した。新木場地区は、都心から近いこと、JR京葉線および都営有楽町線との乗換駅であること等から、近年商業ビルの進出などに新しい動きも見られる。

今後、臨海副都心線の乗入れにより、この傾向は益々強まるものと思われる。

(2) 東雲駅周辺地区

当初、東雲駅は設けない計画だったが、地元および江東区の強い要請があり、工事費の1/2を区が負担することで設置することとなった。当地は、鉄鋼団地の他に駅北側の東京都交通局の東雲鋼材置場跡地に東雲地区再開発計画があり、現在住宅2棟が建設中である。臨海副都心線により交通不便が解消され、より開発が進むものと思われる。また、東雲駅南側には、面積約5,200㎡でバス停、トイレ、タクシー乗り場等の施設のある駅前広場が、区によって整備されている。

(3) 臨海副都心

臨海副都心には、国際展示場および東京テレポート駅の2駅があり、臨海副都心の主要な交通アクセスとなっている。

臨海副都心の当初計画の概要は次のとおりである。

①まちづくりの方針

台場地区、青海地区、有明北地区、有明南地区の4地区448haに、就業人口約11万人、居住人口約6万人を計画。

②まちづくり3つの目標

- ・職と柔の均衡のとれた東京の都市づくりに寄与する副都心
- ・情報と交流の国際拠点
- ・ウォーターフロントの魅力あふれる理想の都市

③まちづくり4つの個性

- ・「青海地区」は、インテリジェントビルが建ち並び、最新の情報が飛び交うビジネスのまち
- ・「有明南地区」は、世界中から人、物、情報が集まるコンベンションを中心に活気みなぎる交流のまち
- ・「有明北地区」は、超高層や中高層の都市型住宅が建ち並び、親水公園もある住み良い生活のまち
- ・「台場地区」は、お台場海浜公園を取り囲み、ハイセンスな高層住宅やホテル、ショッピングセンター街がつらなる、にぎわいのまち

④地区別開発フレーム

表1-1-3 開発フレーム

地区名称	地区面積	就業人口	居住人口
青海地区	117ha	64,000人	8,500人
有明南地区	107ha	12,000人	16,000人
有明北地区	147ha	14,000人	33,000人
台場地区	77ha	16,000人	5,500人
合計	448ha	106,000人	63,000人

・平成4年9月16日「第15回臨海副都心開発・東京フロンティア推進会議」の決定による。

⑤開発プログラム

表1-1-4 開発プログラム

段階	第1段階《始動期》	第2段階《創設期》
年度	～平成7年度	平成8年度～平成12年度
都市基盤施設整備の状況	都市活動を開始するのに必要な都市基盤施設整備を完了させる。	広域的な都市基盤施設整備を原則として完了させる。
都市の開発状況	戦略的中核施設及び初期の都市機能の整備により、都市としての活動が開始される。	一定の都市機能が集積し、副都心として発展していく体制が整う。
主な施設の整備状況（想定）	レインボーブリッジ 〔首都高速11号台場線、臨港道路〕 東京臨海新交通〔新交通システム〕 〔新橋～国際展示場〕 東京臨海高速鉄道 〔新木場～東京テレポート〕 海上輸送システム 〔日の出ふ頭～青梅西／有明南〕 テレコムセンター 東京国際展示場	晴海通り拡幅・延伸（放射34号線） 都市高速道路晴海線 環状2号線延伸 環状3号線延伸 東京臨海新交通延伸〔国際展示場～豊洲～晴海～勝どき（方面）〕 東京臨海高速鉄道延伸 〔東京テレポート～大井町～大崎〕

第3段階《発展期》	第4段階《成熟期》
平成13年度～平成15年度	平成16年度～
都市基盤施設整備全体を原則として完了させる。	
業務・商業系の開発は概ね完了し、副都心として概成する。	有明北地区を中心に都市開発、住宅建設が完了するとともに、都市として成熟し副都心として完成する。
都市高速道路都心臨海線 〔都心～臨海部〕	京葉貨物線旅客化延伸 〔鶴見方面〕

駅名等の名称は仮称を含む。

以上の計画に基づき、開発を進めてきたが、バブル崩壊に伴う経済情勢の変化等により、青島都知事は平成7年6月20日の知事施政方針で、第2階段以降の見直しを行うため「臨海開発懇談会」の設置を表明した。

平成7年9月11日に第1回の懇談会が開催され、平成8年4月26日（第17回）に最終報告が知事に提出された。

最終報告は「開発継続論」と「開発縮小論」の両論併記となっており、今後、東京都として両論を検討のうえ、十分協議して解決することとなる。

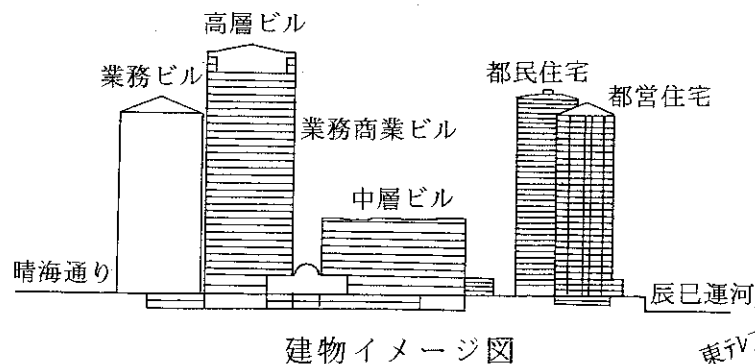
表1-1-5 最終答申の概要

	継 続 論	縮 小 論
開発目標	若干の規模縮小はあるが副都心として整備を促進する	業務中心でなく環境や都心居住重視の補都心計画に転換すでき
行政責任	長期試算では黒字転換可能あり破綻とは言えない	適切な見直しをせず財政破綻にいたらしめた都の責任は重い
想定人口	業務9万人、居住5万人	業務5万人、居住5万人
土地利用	若干の規模縮小、柔軟な配置転換マルチメディアや国際ビジネスゾーン 防災基地、国際機関誘致	建設されたビルは有効利用。新たに大型オフィスビルは供給せず未整備地区は森林などでリザーブ
土地処分	長期貸付が原則。必要な場合は売却や定期借地制度を導入	当年は長期賃貸方式。定期借地権売却などの長所短所を検討
交通整備	順次整備。うち1路線と新交通の豊洲延伸は平成16年度までに	鉄道、新交通は延伸。一般道路の整備は現行計画の60%程度に
今後の進め方	庁内の連路体制を確立し、都が責任をもって実施	都民らでつくる第三者機関の助言体制をつくる

図 1 - 1 - 2 地区別の開発イメージと機能配置図

東雲地区再開発計画の概要

名 称	東雲地区再開発地区計画
位 置	江東区東雲二丁目地内
再 開 発 面 積	約9.30ha
交通施設地区	約2.83ha
商・業務地区	約1.73ha
住 宅 地 区	約2.39ha (平成8年度入居)
下水道施設地区	約2.32ha (平成13年完成)
住宅戸数 (人口)	735戸 (2,205人)
交通施設職員寮	35戸 (105人)
都 営 住 宅	350戸 (1,050人)
都民住宅 (公社)	350戸 (1,050人)
就 業 人 口	6,000人
主な公共施設	地区幹線道路 (幅員14m、延長280m) 地 区 公 園 (面積3,600㎡)



建物イメージ図

建物配置予想図

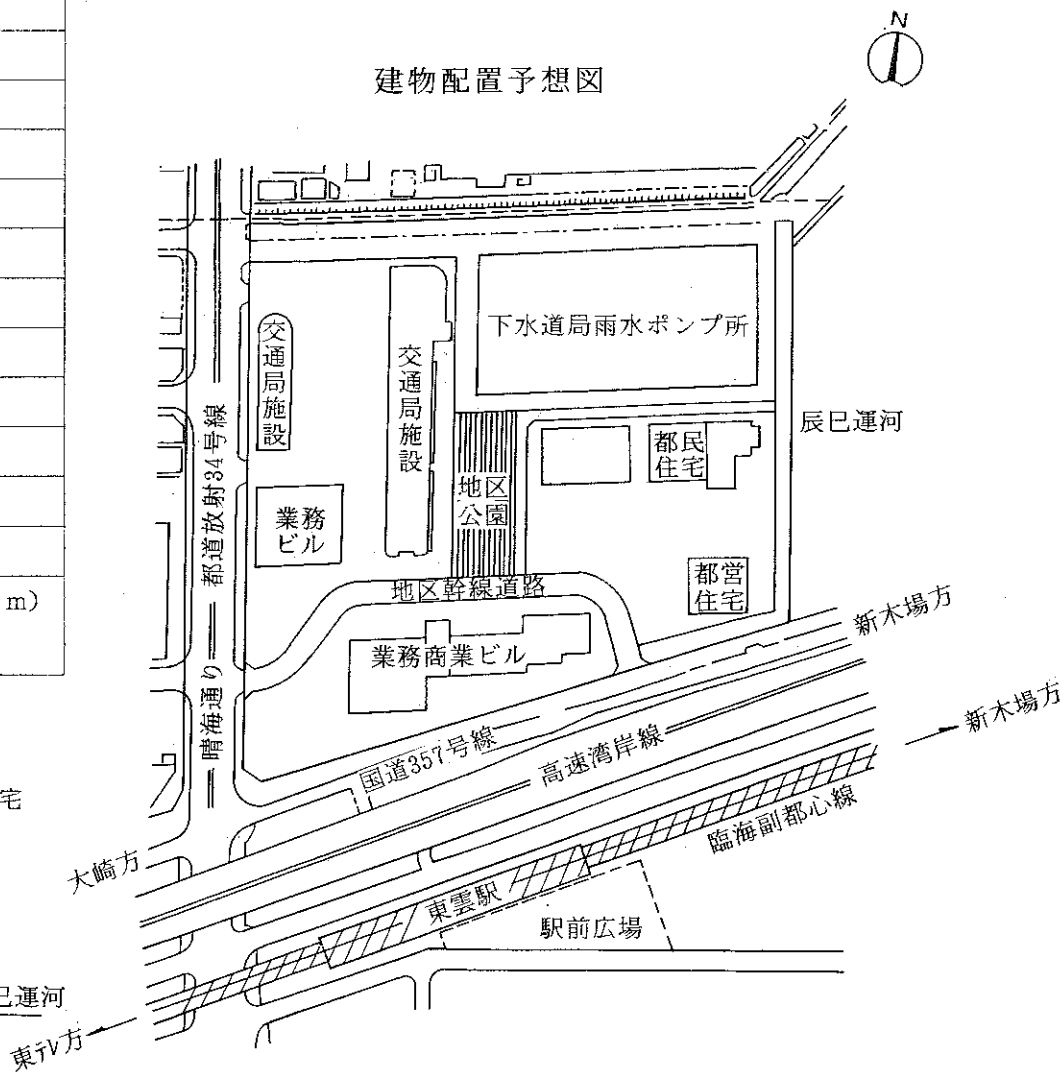


図1-1-3 東雲地区再開発計画の概要

東京フロンティア（世界都市博覧会）の概要は次のとおりである。

東京都では、21世紀は人類の過半数が都市で生活し、人間生活で都市の果たす役割が大きくなる「都市の時代」としてとらえている。

東京都では、新しい都市像を構築する継続的な都市づくり運動を進めるため、その第一歩として内外の都市の協力を得て、東京フロンティアを開催することとした。

- ・名 称 ----- 世界都市博覧会 ―東京フロンティア―
- ・テーマ ----- 「都市・躍動とうるおい」
- ・開催時期および期間 ----- 平成8年3月24日から10月13日まで
 (204日間)
- ・開催場所 ----- 臨海副都心「東京テレポートタウン」および都内の特色ある施設等
- ・推進団体 ----- 〈開催都市〉東京都
 〈主催団体〉財団法人 東京フロンティア協会
- ・来場者想定 ----- 2, 000万人程度

- 1)都市の未来と市民生活のあり方を、世界に向けて発信し世界から受信する国際連合の協力を得た国際的規模の博覧会。
- 2)この事業は、「施設会場での博覧会」、「隣接会場・連携会場での広がりのある事業展開」、「東京フロンティア会議」で構成し、多彩な手法で楽しさのあるイベントを展開する。
- 3)実際に都市経営にあたっている内外の諸都市の参加を得て開催し、都市と都市とが連携・協力して都市問題の解決策や21世紀のあるべき姿について考える。
- 4)都市生活の担い手である市民がその創意や知恵を生かすことで、提案性に満ちた事業展開を図るとともに、都市を支える企業・団体等からも都市問題解決に向けての積極的な参加求めていく。
- 5)東京テレポートタウンの開発を推進し、新しい施設を内外に広く紹介するとともに、東京テレポートタウンの施設を実際に活用して事業を展開する。
- 6)地球規模での継続的な都市づくり運動の契機として、世界的な都市ネットワークの形成を目指す。

このような計画のもとに、予定どおりの開催を目指して準備を進めてきたが、平成7年4月9日の東京都知事選挙で、鈴木都知事から青島都知事交代し、諸種議論のあるなか、「選挙での公約を守ることが、都民に対する政治的責任として優先されるべきである」との青島都知事の決断で、平成7年5月31日正式に中止が決定された。

ここは、「都市」という名のアミューズメント・パーク

特設会場での展開

レインボーブリッジを渡った先にある、世界都市博覧会のメインとなる特設会場。そこは、未来のビジネス街となる背海地区(インターシティランド、メディアランド、コミュニティランド)と世界的な規模を誇る東京国際展示場で構成され、幅80mにも及ぶ2つのプロムナードが軸となっています。ひとつは東西に延び、パリのシャンゼリゼ通りとほぼ同じ長さの「中央通り」。もうひとつは南北に延びる「公園通り」で、これは銀座八丁に匹敵する長さです。

そして、その広い会場内においては、3つの大きなメッセージを柱に据え、それぞれの施設を通じて、来場者にそのメッセージがしっかり伝わるような展開をしています。

●「世界的な視野の下で、市民の生活やさまざまな都市の姿を体験する」

(例)

・テーマ館 - 市民の広場 - 日本の都市館 - 世界の都市館 - 国連プラザ

●「歴史を振り返り、21世紀を展望する」

(例)

・オイコスパーク - メディアステーション

●「都市の基盤となる豊かな環境、優れた技術、新たな都市文化を体感する」

(例)

・水の広場
・企業バビロン - 都市の未来館 - 都市の産業館
・アートシティ - フロントピアホール - ワンダーシティ

会場づくりにあたっては、都市の未来、街のあり方を先取りして来場者が楽しく体験できるような空間をつくり、にぎやかな演出をしています。

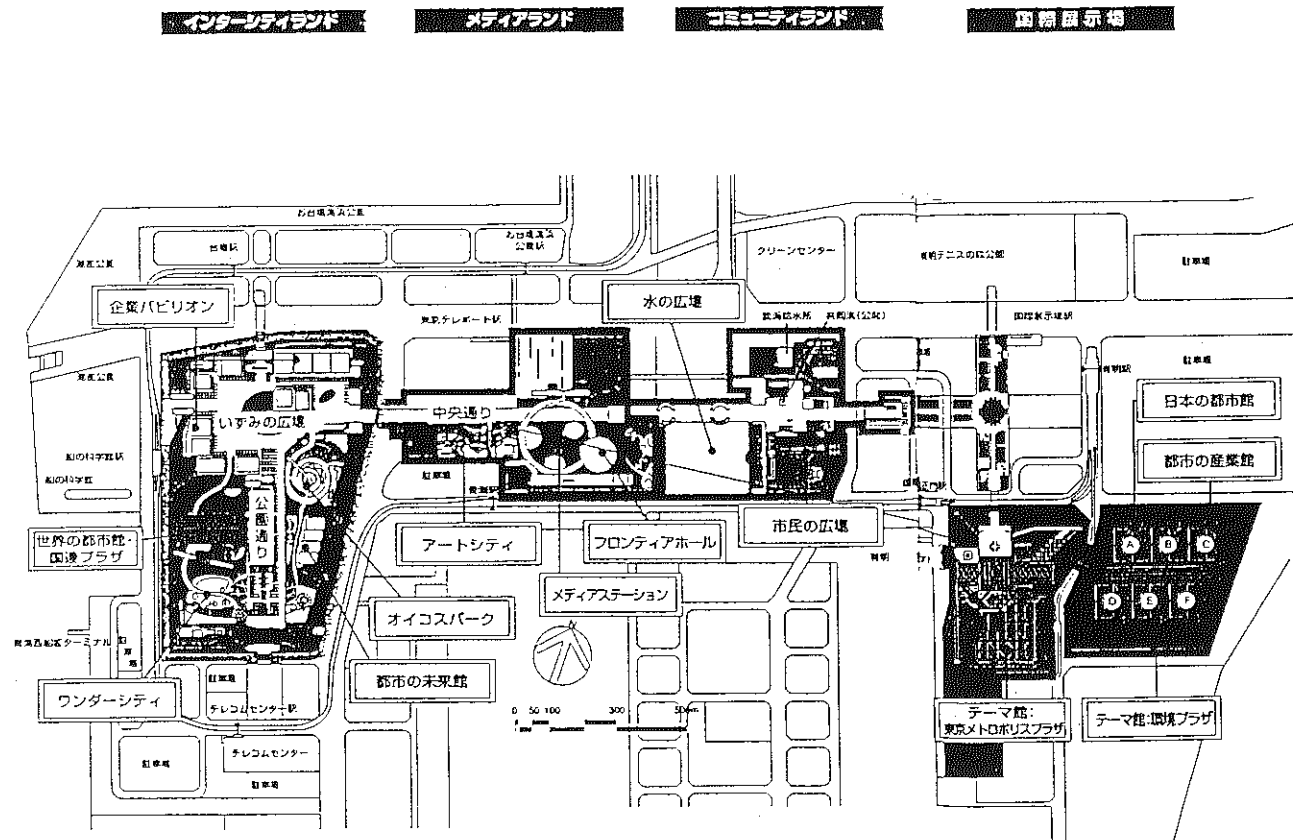


図1-1-4 「世界都市博覧会」事業計画図

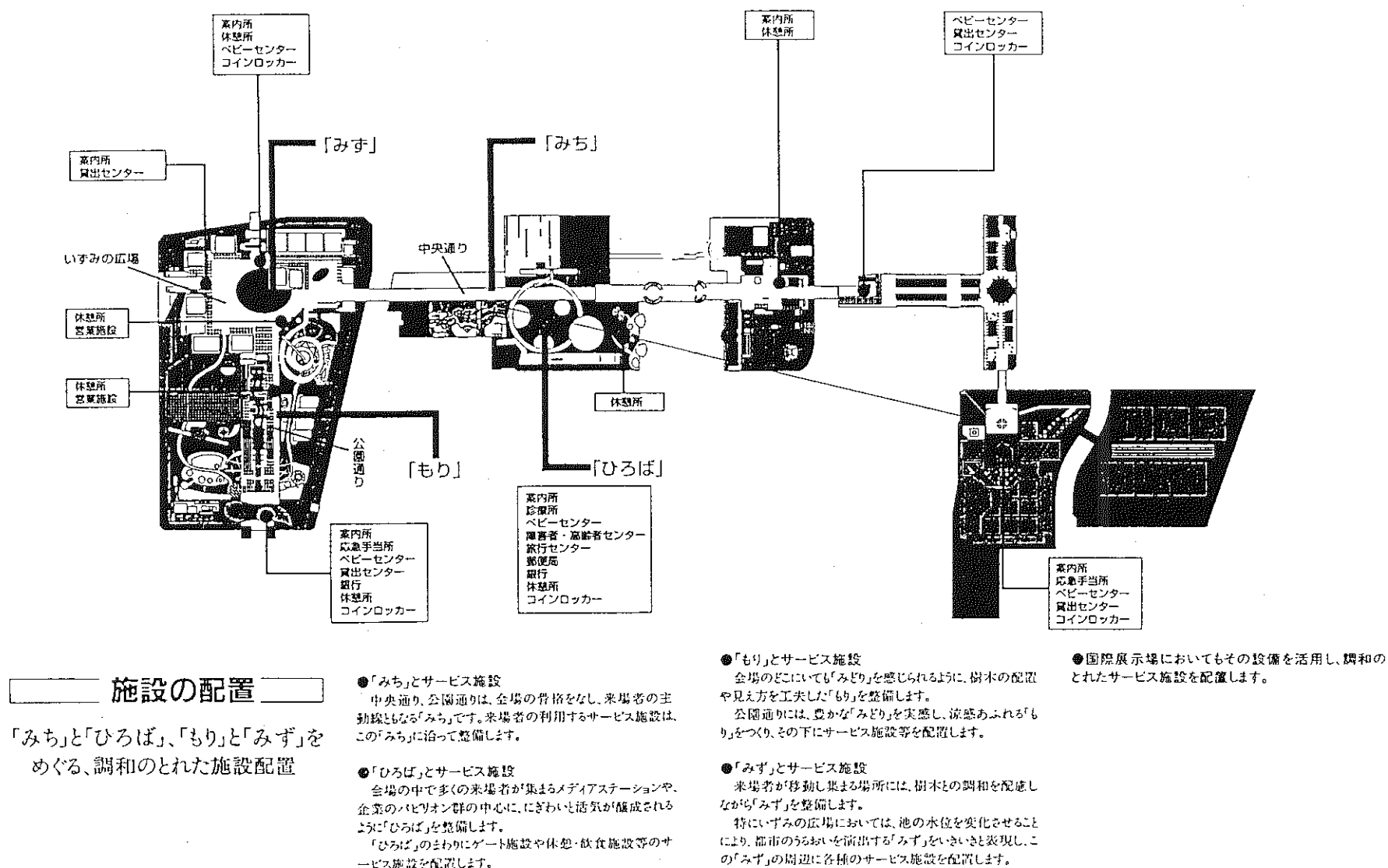


図1-1-5 「世界都市博覧会」会場整備計画図

第2章 事業免許、工事施行認可申請の手続き

第1節 事業免許

臨海副都心線は、平成元年10月の関東地方交通審議会において「大量輸送機関である高速鉄道として、新木場から臨海副都心を経て大崎及び羽田・鶴見方面に至る臨海部新線の整備については検討を進める」との答申がなされ、更に平成2年11月に策定された「第三次東京都長期計画」において、建設途上において整備が中断されていた京葉線を有効活動し新木場から大崎方面への旅客化延伸を図ることとされた。

よって、臨海副都心の開発を促進し、将来予測される大量の輸送需要に応えるとともに、東京フロンティア開催の時円滑な輸送現実を図るため、平成3年2月5日JR新木場から東京テレポートに至る4.9kmの路線の第一種事業免許の申請を行い、同年11月1日同免許を収得した。

第2節 工事施行許可申請

鉄道事業免許を受け、平成3年11月20日新木場・東京テレポート駅間の工事施行許可を申請し、平成4年2月26日鉄施第34号で許可された。

工事施行許可等の経緯は表1-2-1のとおりである。

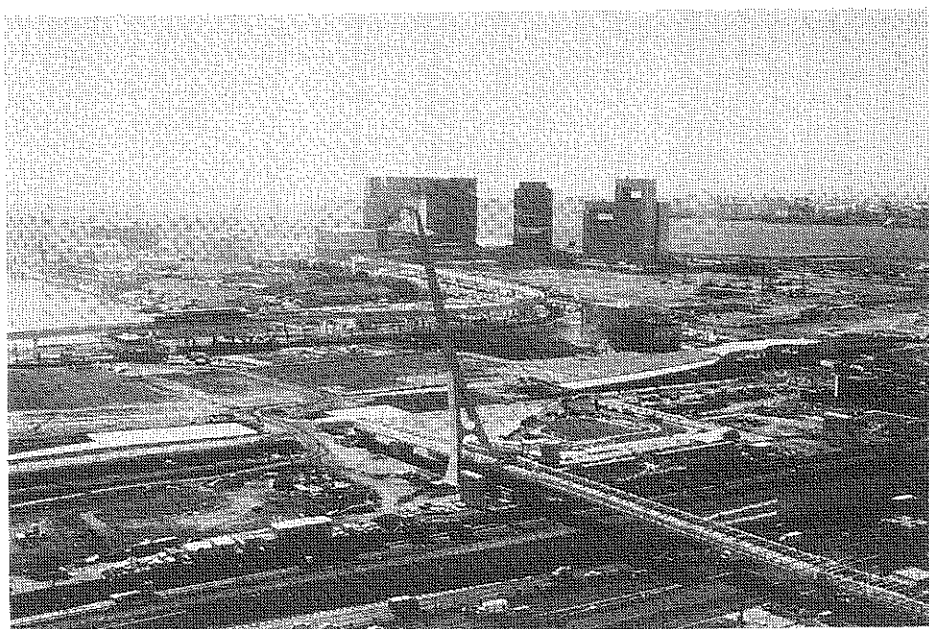


写真1-2-1 東京テレポート駅とスカイウェイ橋及び臨海副都心
(台場フロンティアビルより望む)

表 1 - 2 - 1 臨海副都心線, 鉄道事業急行及び工事施行許可経緯

認 可 番 号	許可年月日	申 請 番 号	申請年月日	件 名	主 な 内 容
鉄 都 第 24号	平 3. 11. 1	2 都市施交第 343号	平 3. 2. 5	新木場・東京テレポート間 第一種鉄道事業免許	新木場起点-0km742m～ 5km972m 東雲駅設置に伴う変更 東雲駅設置 台場T内上部断面の一部拡幅 軌道構造及び軌道中心線一部変更 新木場駅のレイアウト変更 保安設備及び停車場の一部変更 車両検査修繕施設、清掃作業台等の新設 運行管理装置設置及び常置信号機等の一部変更 電力管理システムの新設及び電力設備の一部変更 台場Tの一部構造及び国際展示場駅中層階の変更 (6 東臨建 第 141号に対する認可) (6 東臨建 第 127号に対する認可) 旅客設備、火災対策設備、車両修繕施設の変更 自動列車装置の新設及び列車無線設備等の一部変更 シールドトンネル構造の一部変更 (7 東臨建 第 136号に対する認可)
鉄 施 第 34号	平 4. 2. 26	3 東臨建 第 30号	平 3. 11. 20	新木場・東京テレポート間 工事施行認可	
関鉄技一第 24号	平 5. 2. 16	4 東臨建 第 73号	平 5. 1. 8	事業基本計画変更	
関鉄技一第 67号	平 5. 3. 30	4 東臨建 第 90号	平 5. 2. 18	工事計画変更	
		5 東臨建 第 45号	平 5. 7. 2	工事計画変更	
		5 東臨建 第 68号	平 5. 9. 28	工事計画変更	
		5 東臨建 第 112号	平 6. 1. 17	工事計画変更	
関鉄技一第 148号	平 6. 9. 16	6 東臨建 第 33号	平 6. 7. 4	工事計画変更	
関鉄技一第 4号	平 7. 1. 17	6 東臨建 第 67号	平 6. 9. 26	工事計画変更	
		6 東臨建 第 127号	平 7. 2. 14	工事計画変更申請	
		6 東臨建 第 141号	平 7. 3. 22	工事計画変更申請	
		7 東臨建 第 28号	平 7. 5. 30	工事計画変更	
関鉄技二第 85号	平 7. 5. 31			工事計画変更認可	
関鉄技二第 104号	平 7. 8. 8			工事計画変更認可	
関鉄技一第 195号	平 7. 10. 18	7 東臨建 第 99号	平 7. 9. 12	工事計画変更	
		7 東臨建 第 136号	平 7. 11. 1	工事計画変更申請	
		7 東臨建 第 150号	平 7. 11. 16	工事計画変更	
関鉄技二第 240号	平 8. 1. 24			工事計画変更確認	

第3節 環境アセスメント

東京臨海高速鉄道（新木場・東京テレポート間）の建設事業にあたり、「東京都環境影響評価条例」に基づく手続きを行った。

環境影響評価書案は平成2年12月26日に、東京臨海高速鉄道(株)の前身である東京臨海高速鉄道株式会社（仮称）発起人総代として鈴木俊一東京都知事名で提出している。

評価書案提出以降の手続きは条例に基づき、評価書案の縦覧、地元説明会を開催し平成3年5月13日に見解書を提出し、平成3年11月6日に評価書を提出した。

一連の経過及び評価の対象項目等については第9編に記述するが、平成3年3月の会社設立後は、東京臨海高速鉄道(株)代表取締役社長名で行っている。

なお、事後調査のうち、工事による地盤沈下、地形、地質については平成7年度までに完了し、列車通過による振動、騒音、電波強度測定については、平成8年度となっている。



写真1-2-2 東雲架道橋（本線左側より望む）

第4節 工事の委託施行に関する協定

臨海副都心線新木場・東京テレポート間の工事の施行については、東京臨海高速鉄道株式会社は日本鉄道建設公団東京支社との間で協議を進め、平成4年1月30日、日本鉄道建設公団に工事の施行委託を依頼した。

これを受け、日本鉄道建設公団は、日本鉄道建設公団法第19条第2項第2号の規定を適用し、平成4年2月5日運輸大臣に同区間の工事について受託認可の申請を行い、運輸大臣から平成4年2月26日に認可された。

これにより、日本鉄道建設公団は東京臨海高速鉄道株式会社に対し、平成4年2月26日受託の回答を行った。

工事の委託施行の経緯は、表1-2-2のとおりである。

表1-2-2 工事の委託施行に関する経緯

協 議 番 号	年 月 日	内 容
3 東臨建第 39号	平 4. 1. 30	工事の委託依頼
計 計 第119号	平 4. 2. 5	工事の受託認可申請（運輸大臣）
鉄財 第37号の2	平 4. 2. 26	工事の受託認可
計 計 第119号	平 4. 2. 26	工事の委託回答
東支計計第142号	平 4. 2. 27	委託工事に関する施行協定書、実施細目協定書確認書及び覚書の締結
4 東臨建第 36号	平 4. 7. 23	東雲駅の新設計画の依頼
東支計計第 54号	平 4. 7. 27	東雲駅の新設計画の回答
4 東臨建第 61号	平 4. 11. 20	新木場駅のレイアウト変更の通知
4 東臨建第 64号	平 4. 11. 27	保守基地（含変電所）の新設計画の依頼
5 東臨建第 2号	平 5. 4. 12	東雲駅、新木場駅等に伴う協定変更協議
東支計計第 11号	平 5. 4. 13	上記による変更施行協定書、変更実施細目協定書変更確認書及び覚書の締結
5 東臨建第148号	平 6. 3. 18	協定外工事に伴う協定変更協議
東支計計第115号	平 6. 3. 28	上記による変更施行協定書、変更実施細目協定書変更確認書及び覚書の締結
東支計計第 77号	平 7. 10. 30	精査の結果、変更施行協定書、変更実施細目協定書及び変更確認書の締結

第5節 東雲駅の新設

東雲駅の新設については、会社設立の段階から地元より要望されていた。

平成4年5月には地元「東雲駅設置促進競技会」が発足し、新駅設置のための条件の検討及び関係機関との協議を進めた結果、

- ① 駅設置に係る工事費の増額に対して、江東区が応分の負担をする対応を示している。
- ② 負担金を得られれば事業採算性の確保が図れる。
- ③ 建設工程を検討した結果、鉄道事業法上の手続き期間をみても、開業に間に合う。
- ④ 東雲地区の再開発計画が具体化し、駅完成時期と臨海副都心線の開業時期がほぼ一致し、乗客の増加が見込める。
- ⑤ 新木場～国際展示場の駅間 3.5kmが新木場～東雲～ 2.2km、東雲～国際展示場 1.3kmとなり、鉄道線路の駅間としても整合が取れる。
- ⑥ 開業後の駅新設の場合、活線工事となり、難工事のうえ工事費も約4割増加する。

以上のことから、東京臨海高速鉄道(株)と東京都及び江東区の三者で協議し、江東区の費用負担及び駅前広場整備等の駅設置について合意したので、東雲駅を新設することとなった。

なお、鉄道事業法上の手続きについては、平成5年1月8日事業基本計画の変更を申請、同年2月16日関鉄技一第24号で認可され、これを受けて平成5年2月18日工事計画の変更を申請し、同年3月30日関鉄技一第67号で認可された。

1 新駅設置の位置

新駅設置の位置は、新木場～国際展示場間駅間距離3km510m のほぼ中間の2km180m に計画する。

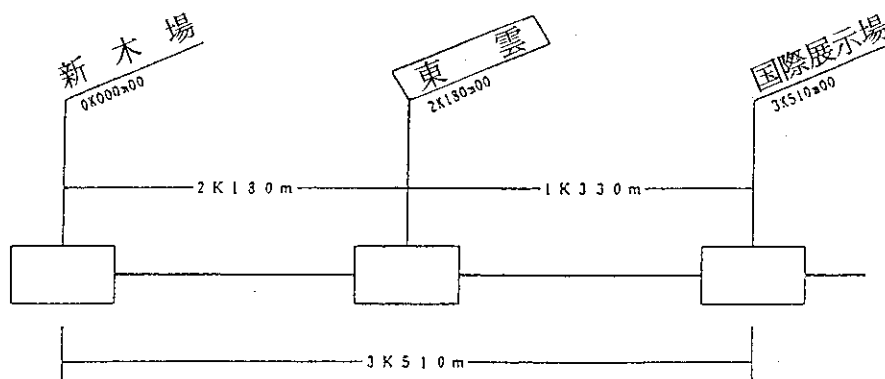


図1-2-1 東雲駅位置関係図

2 新駅設置の経緯

新木場～国際展示場間への新駅設置要望については、東京都臨海高速鉄道株式会社の設立の段階より地元江東区等から出されていた。

駅間が約 3.5kmと比較的長い距離であったが、駅利用の需要が見込めないとの判断から、地元要望に対しては、「周辺開発の動向を見ながら、早期設置の方向で検討する。」との対応をしていた。

その後、隣接地において、東京都交通局等用地を活用した「東雲再開発地区計画」の事業がより具体化したことと併せて、平成4年5月に「東雲駅設置促進協議会」が発足し新駅設置の気運が高まってきた。

一方、東京臨海高速鉄道と東京都及び江東区の三者でも早期に駅設置を図ることで協議を進め、平成4年9月には駅設置についての三者による基本的な合意をみて、引き続き費用負担の協議を進めた。

東雲再開発地区計画事業の具体化とともに、地元江東区から新駅設置工事費用の一部負担と駅前広場の整備について協議が整ったことなど、新駅設置に必要な条件整備が図れたことから、鉄道事業法に基づく行政手続きを経て新駅を設置することとした。

〔主な経緯〕

平成3年 3月	東京都臨海高速鉄道株式会社設立
平成3年 7月	臨海副都心開発計画の見直しに関する江東区の提言で東雲駅設置要望
平成3年11月	新木場～東京テレポート間の鉄道事業免許取得
平成3年12月	都知事が江東区へ「周辺地域の開発動向を踏まえ、早期実現を検討する」と回答
平成3年 2月	新木場～東京テレポート間の工事施行認可
平成4年 5月	「東雲駅設置促進協議会」が発足
平成4年 7月	東雲駅設置促進協議会から、東雲駅設置の陳情書提出
平成4年 9月	東京都、江東区及び東京臨海高速鉄道の三者で「臨海副都心線東雲駅（仮称）設置に関する覚書」締結
平成4年10月	江東区及び東京臨海高速鉄道で「臨海副都心線東雲駅（仮称）設置に関する覚書」を締結し費用負担に同意
平成5年 3月	東雲駅設置工事計画変更認可

3 周辺の状況

東雲駅は、東雲二丁目地内の湾岸道路と晴海通りの交差点付近に計画している。周囲の状況は、南側に鉄鋼団地や物流倉庫が立地し、北側には、東京都交通局が主体となった、交通網等が広がっている。

4 駅設備の概要

東雲駅は、既設高架橋の両側にホームを新設し、コンコース等駅施設は高架下に設置する

ホーム 相対式 2面2線 有効長 205m (10両対応)

ホーム上家 延長 60m

旅客設備 高架下に収容しエレベーター及びエスカレーターを計画する。

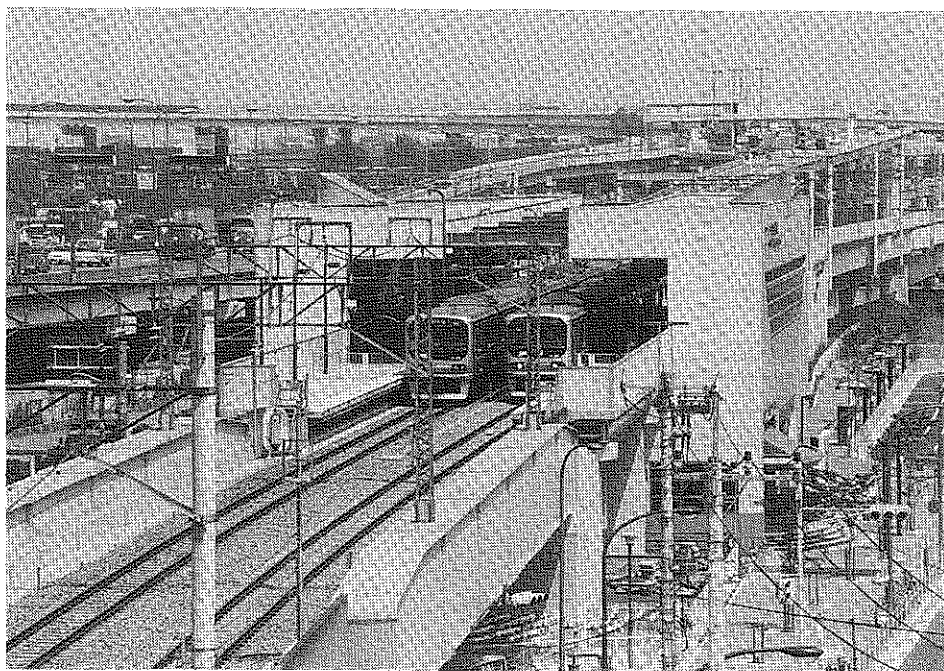


写真1-2-3 東雲駅

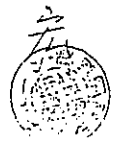
平成四年五月 日

東京臨海高速鉄道株式会社臨海副都心線

東雲駅設置に関する陳情

東雲駅設置促進協議会

住 所 東京都江東区東雲
会 員 名 株式会社ネブ
代表者名代表取締役 細野 昌



東京臨海高速鉄道株式会社代表取締役

岡本 堯生 殿

陳 情 の 趣 旨

昭和五十六年四月、国鉄京葉貨物線の鉄道建設工事について、私達は日本鉄道建設公団により説明を受けました。その後の同線が旅客化されていく過程で、私達は日本の鉄道に期待し、バスや江東区長に陳情書を提出し、又運輸大臣と国鉄総裁に直接お会いして、東雲駅の設置を希望する旨を述べた。町づくりのた

東京臨海高速鉄道株式会社臨海副都心線

東雲駅設置に関する陳情書





臨海副都心線東雲駅（仮称）設置に関する協定書

東京都江東区（以下「甲」という。）及び東京臨海高速鉄道株式会社（以下「乙」という。）は、臨海副都心線東雲駅（仮称）（以下「新駅」という。）設置に関する覚書第3の定めに基づき、新駅設置費用負担等の詳細について次のとおり協定を締結する。

（新駅設置の位置）

第1条 新駅設置の位置は、別紙のとおりとする。

（工事の内容及び設計）

第2条 乙が施行する新駅は、10両対応の駅舎、ホーム及び関連設備とする。

2 設計は、乙が手続きを行う鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第9条の規定に基づく運輸大臣の工事計画の変更認可のとおりとする。

（工事行程等）

第3条 乙は、この協定が締結され次第、鉄道事業法等に基づく必要な手続きを行うものとする。

2 乙が施行する工事の期間は、前項の手続きが終了した後、平成5年度から工事着手して平成8年2月末日までとする。ただし、止むを得ない場合は、甲乙協議のうえこれを変更することができるものとする。

（工事の費用、負担金額、納入及び精算等）

第4条 第2条に規定する新駅設置に要する工事の費用（以下「工事費」という。）は、概算総額1,975百万円とし、甲乙各々が2分の1ずつ負担するものとする。

2 設計変更等により工事費に増減がある場合には、甲乙が別途協議するものとする。

3 乙が施行する各事業年度における工事の内容及び工事費は、甲乙が別途協議して定めるものとする。

4 前項で定めた各事業年度の工事費は、工事の進捗状況により変更あるものとし、その場合にはあらかじめ甲乙が協議するものとする。

5 甲は、第3項の協議により定められた負担金額を当該年度の甲の予算が成立後、乙の請求により予納するものとする。

6 乙は、各事業年度ごとの決算額を当該事業年度終了後速やかに甲に通知するものとする。

7 乙は、工事費を工事完成後速やかに精算するものとする。

（施設の所有権の帰属）

第5条 前条第1項によって建設された新駅の施設の所有権は、乙に帰属する。

（事業用地の確保等）

第6条 甲は、乙が施行する事業用地の確保及び工事が円滑に施工されるよう、特段の配慮をするものとする。

（その他）

第7条 この協定に定めのない事項又は疑義が生じた場合は、その都度甲乙が協議して定めるものとする。

以上協定の証として本書2通を作成し、甲乙各々が記名押印のうえ、各自その1通を保有する。

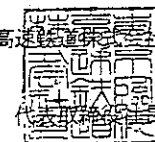
平成4年10月22日

甲 東京都江東区

区 長 室 橋



乙 東京臨海高速鉄道株式会社



岡 本 堯



臨海副都心線東雲駅（仮称）設置に関する覚書

東京都都市計画局（以下「甲」という。）、東京都江東区（以下「乙」という。）及び東京臨海高速鉄道株式会社（以下「丙」という。）は、東京臨海高速鉄道臨海副都心線（以下「臨海副都心線」という。）の東雲駅（仮称、以下「新駅」という。）の設置に関して下記のとおり、覚書を締結する。

記

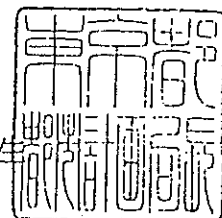
- 1 甲、乙及び丙の三者は、臨海副都心線の建設に併せて新駅を設置することについて相互に協力し、その実現に努める。
- 2 甲、乙及び丙の三者は、新駅を第一期工事で設置可能なように、関係機関との協議促進を図る。
- 3 乙は、丙が建設する新駅設置の費用について、丙の負担軽減を図るため応分の負担を行い、甲はそのための支援協力をするものとする。新駅設置費用負担等の詳細については、乙及び丙において別途協議する。
- 4 甲と乙は、新駅が有効に利用されるよう、東雲地区の開発促進に努めるとともに関係機関に要請していく。また乙は、駅前広場等の必要な施設を新駅設置に併せて整備する。

甲、乙及び丙の三者は、上記覚書の証として3通作成し、それぞれ記名捺印のうえ、各1通を保有する。

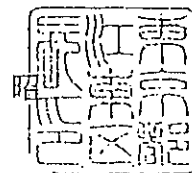
平成4年9月1日

甲 東京都都市計画局長事務取扱

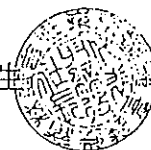
東 京 都 技 監 岡 本 堯 生



乙 東京都江東区 長 室 橋



丙 東京臨海高速鉄道株式会社代表取締役社長 岡 本 堯 生



第3章 工事施工体制

第1節 東京支社

路盤工事、合成桁製作架設、軌道、機械および建築工事のため、平成4年3月16日東京都江東区辰巳3-12-1に辰巳鉄道建設所を開設した。建設所用地は、東京臨海高速鉄道(株)が東京都港湾局から無償で借り受け、そこに2階建ての事務所を設置した。

平成8年3月30日新木場～東京テレポート間の開業に伴い一時閉鎖となった。

第2節 関東支社

辰巳鉄道電気建設所は、変電所、配電所、信号および駅電気設備等の辰巳建設所の1階に置いた。

第3節 東京臨海高速鉄道(株)

東京臨海高速鉄道(株)は、工事発注を行わず、建設部建設課及び日本鉄道建設公団東京支社、同支社辰巳鉄道建設所及び公団関東支社、同支社辰巳電気鉄道建設所と連携を取りながら施行管理を行った。

第4節 東日本旅客鉄道(株)

新木場駅の施工は、東京臨海高速鉄道(株)から東日本旅客鉄道(株)に委託した。

土木、建築および機械関係は、東京工事事務所が担当し、工事第一課、建築第一課、機械課が発注し、総武工事区及び新宿工事区が施工管理を行った。

電気関係については、東京出延期工事事務所が担当し、同事務所実施課が工事発注を行い東京電気工事区が施工管理を行った。

第5節 工事施工に関する連絡会議

日本鉄道建設公団東京支社と東京臨海高速鉄道(株)とは平成4年3月に締結した「臨海副都心線の工事施工に関する細目覚書」に基づき連絡会議を設置し、連絡を強化することにより、相互の協力、関係業務の適正かつ円滑な処理を図ることとした。

連絡会議は公団東京支社工事第二部長を委員長とし、事務局は、主管課である工事第四課とした。

連絡会議の審議事項は、以下のとおりとし、必要の都度開催した。

1. 工事野計画、設計及び施工に関すること。
2. 工事の工程に関すること。
3. 工事の予算に関すること。
4. 設計協議に関すること。
5. その他必要な事項。

第4章 工事保安対策

第1節 保安対策一般

1. 保安対策の方法

日本鉄道建設公団の工事保安対策は、本社以下各地方組織ごとに「工事事故防止に関する委員会」、「連絡協議会」等を設置し、建設工事における事故の防止、事故原因、事故再発防止及び業者に対する安全表彰等の審議を行っている。

(1) 日本鉄道建設本社

副総裁を長とする「工事事故防止対策委員会」また、その下に幹事会を置き、前述した事項の審議等を行い、年度初には日本鉄道建設公団工事事故防止重点事項を定めている。

また、上期と下期の年2回、各支社管内の鉄道建設所の工事事故防止監査を実施している

(2) 東京支社

支社長を長とする「東京支社工事事故防止対策委員会」を置き、本社の「工事事故防止対策委員会」と同様の活動を行っている。

東京支社においても、初年度にはその年度の「東京支社工事事故防止対策重点事項」を定めるほか、事故防止監査の年間計画を策定し、本社同様に上期下期の年2回、東京支社工事事故防止監査を実施し、5月のゴールデンウィーク、お盆、年末年始の連休前には、現場の工事保安体制の確認を行っている。

また、年度初には請負業者を含めた「東京支社工事事故防止対策連絡協議会」を開催し、安全優良請負業者表彰、工事事故防止に関する公団方針の説明と徹底を図るとともに、請負業者の代表から工事事故防止対策の発表を行っている。

(3) 辰巳鉄道建設所・辰巳鉄道戦記建設所

現業機関における辰巳鉄道建設所、辰巳鉄道戦記建設所では、建設所ごとに請負業者と組織する「辰巳地区工事事故対策防止委員会」を置き、月1回現場の安全パトロールを実施し工事事故防止に努めた。

2. 工事事故の概要

東京支社発注の工事において、工事事故3件が発生したが、死亡事故にはいたらなかった
なお、関東支社発注の工事は無事故であった。

第2節 営業線近接工事保安対策

新木場起点－0k490m～－0k490m間の軌道・電気関係工事は、営業線接近工事となることから、公団辰巳鉄道建設所及び辰巳電気鉄道建設所と東日本旅客鉄道(株)千葉支社の3者間で「覚書」を締結して施工した。

鉄道施設近接工事施工に伴う覚書

東京都江東区新木場一丁目地先（京葉線新木場駅高架上）で、鉄道施設に近接して施工する工事の安全確保については、東日本旅客鉄道株式会社千葉支社西船橋保線区、新習志野電力区、新習志野信通区、新木場駅を甲（以下「甲」という。）とし、施工主日本鉄道建設公団東京支社辰巳鉄道建設所及び日本鉄道建設公団関東支社辰巳鉄道電気建設所を乙（以下「乙」という。）として下記のとおり覚書を交換する。

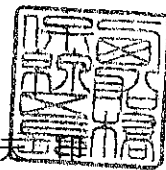
記

- 1 乙は、多数のお客様が乗車している列車が運転されている鉄道施設に近接する工事であることを、十分認識して安全管理を行うものとする。
- 2 乙は、乙提出の工事施工計画書に従って工事を施工するものとする。なお、工事施工計画書のうち、鉄道施設へ影響する事柄で、当初のものを変更する場合は、事前に甲に申し出のうえ、甲の承諾を得てから工事を着手するものとする。
- 3 乙は、甲の指定する保安確認書（別紙－１）を本覚書提出時に甲へ提出のうえ、甲の承諾を受け緊急時の連絡体制等を確立しておくものとする。
なお、乙の工事期間中、乙の指定する工事請負会社は、甲が指定する保安打合せ票を西船橋保線区長（又は施設区長）へ提出するものとする。
- 4 次の事柄については、覚書提出時に甲と乙双方で確認し合うものとする。
 - (1) 工事管理者、工事管理者（保）、列車見張員、停電工事作業責任者、停電工事作業員、重機運転者及び重機誘導員を配置する場合は、それぞれの資格認定の確認と、具体的な作業内容、使用重機等。
 - (2) 甲の指示による工事の施工時期及び列車接近時の作業中止等の制限について具体的に記入した施工計画等。
 - (3) 甲の立会いを必要とする作業計画（夜間作業計画、線路閉鎖工事作業計画、き電停止が伴う作業計画、埋設ケーブル類の確認書等）
 - (4) その他別途甲から指示された事項。
 - (5) 乙は、工事施工期間中、近接工事協議済証（別紙－２）を甲の指定する鉄道用地から見える箇所に掲出するものとし、掲出に要する費用については、乙において負担するものとする。
- 5 乙は、乙施工の工事又は施工した施設物が起因して生じた甲の被害については、乙の責において負担するものとする。
- 6 その他本覚書に記載されていない事項または疑義が生じた事項については、その都度甲、乙打合せのうえ解決するものとする。

平成6年9月30日

甲 東日本旅客鉄道株式会社千葉支社 西船橋保線区長

長岡 康夫



甲 東日本旅客鉄道株式会社千葉支社 新習志野電力区長

中島 憲



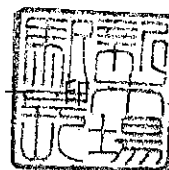
甲 東日本旅客鉄道株式会社千葉支社 新習志野信号通信区長

高橋 立身



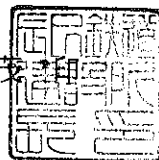
甲 東日本旅客鉄道株式会社千葉支社 新木場駅長

原田 恒



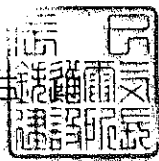
乙 施主 日本鉄道建設公団東京支社辰巳鉄道建設所長

松原 茂



乙 施主 日本鉄道建設公団関東支社辰巳鉄道電気建設所長

宮崎 誠



第3節 電気設備加圧中の作業統制要領

新木場～東京テレポート間の変電所、配電書、電車線路及び配電線路の加圧開始に伴い、加圧開始日から訓練運転開始日までの機関における作業員等の感電事故防止を図るため、「臨海副都心線電気設備加圧期間中の作業統制要領」（関支達第9号 平成7年9月1日）を制定した。

（1）期 間

変電所

平成 7年 9月 1日以降、訓練運転開始の前日まで

配電書、配電線路

平成 7年 9月 3日以降、訓練運転開始の前日まで

電車線路

平成 7年11月15日以降、訓練運転開始の前日まで

（2）区 間

新木場駅(0k000m)～東京テレポート(4k900m)

第4節 訓練期間中の工事事故防止対策

平成 7年12月 1日から実施した訓練運転中の工事の施工について、訓練運転中の列車の安全を確保し、工事作業員の障害事故防止を図るため「臨海副都心線訓練運転期間中の作業統制要領」（東京臨海高速鉄道㈱制定）に基づき、設備管理区及び運輸区と連絡調整を緊密にとりながら工事にあたり、無事故で作業を完了した。

臨海副都心線電気設備加圧期間中の作業統制要領

第1章

1. 目的

臨海副都心線における変電所、配電所、電車線路及び配電線路の加圧開始日から訓練運転開始前日までの期間において、作業員等の感電事故防止を図るため、次の作業等を統制することを目的とする。

2. 適用範囲

- (1) 変電所内（棚内を含む）作業、立ち入り
- (2) 区分所及び配電所（発電機室を含む）内作業、立ち入り
- (3) 電車線路作業
- (4) 配電線路作業
- (5) 電線路に接近する作業
 - ア. 加圧部から1.2m以内に接近する作業
 - イ. ケーブルダクト（配電線路に限る）内作業
- (6) 遠方監視制御回線、変電所及び配電所内の通信回線作業

3. 作業統制

- (1) 作業の統制を行うため、辰巳鉄道電気建設所に統制員を配置する。
- (2) 統制員は辰巳鉄道電気建設所長とする。
但し、統制員が不在の場合は、統制員から指定を受けた電気担当者が代行することができる。
- (3) 作業統制の実施期間、実施区間及び加圧開始日は、次のとおりとする。
 - ア. 期 間

変電所	: 平成7年9月1日～訓練運転開始の前日まで
配電所及び配電線路	: 平成7年9月3日～訓練運転開始の前日まで
電車線路	: 平成7年11月15日～訓練運転開始の前日まで
 - イ 区 間
新木場駅(0K000m)～東京テレポート駅(4K900m)

4. 統制員の業務

- (1) 第1章第2項に係る作業の申し込みの受付、調整、承認
- (2) 作業の着手・終了の報告確認
- (3) 停電区間及び時間の設定、操作機器の指定及び操作
- (4) 事故発生時の処置及び報告
- (5) その他必要事項
- (6) 統制員は、その業務の一部を電気担当者に代行させることができる。

第2章 作業の手続き

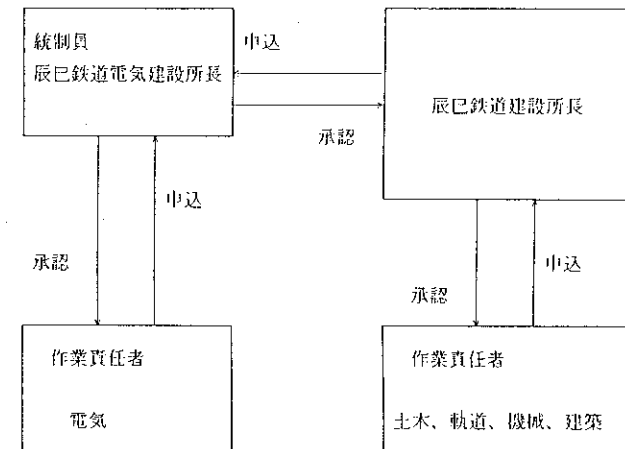
5. 統制作業の区分

統制員は2項の作業の申し込みがあった場合は、次のとおり区分し、申し込み者に通知するものとする。

- (1) 甲作業
停電を必要とする作業
- (2) 乙作業
停電を必要としない作業

6. 作業の申し込み

- (1) 作業責任者は、第1章第2項の作業等を行う場合、申込書（様式1）に所定の事項を記入のうえ、作業を行う週の前週の水曜日16時までに統制員へ提出し承認を受けなければならない。
- (2) 作業の申し込み及び承認等伝達経路は図ー1によるものとする。

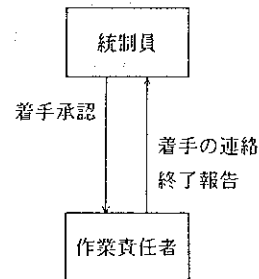


図ー1 作業の申し込み及び承認伝達経路

7. 甲作業の着手及び連絡

- (1) 作業責任者は、作業実施の前日、統制員に承認内容を確認しなければならない。
- (2) 作業責任者は、作業の着手前に統制員へ連絡し、着手承認を受けなければならない。

- (3) 作業責任者は、作業に着手する前に作業実施箇所を検電し、無加圧であることを確認のうえ、接地線を取り付けてから作業に着手しなければならない。
- (4) 作業責任者は、作業が終了した場合、接地線の取り外しを確認し直ちに統制員へ終了報告をしなければならない。
- (5) 作業責任者は、作業が予定通り終了しないおそれが生じた場合は直ちに統制員へ連絡し、その指示を受けなければならない。
- (6) 作業当日の連絡体制を図一２に示す。



図一２ 作業当日の連絡体制

第3章 異常時の処置

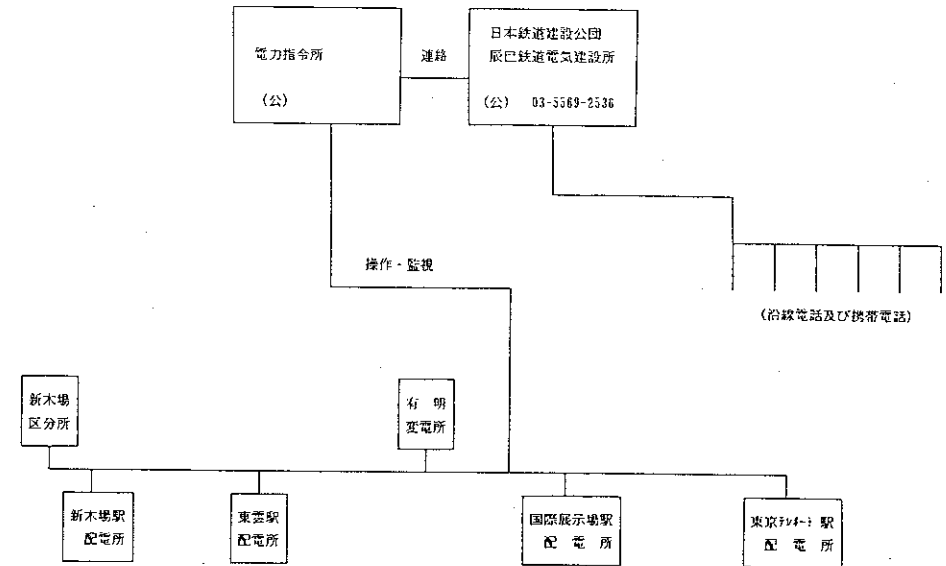
8. 異常時の連絡

- (1) 作業責任者は、感電事故、異常事態等が発生した場合は、直ちに適切な処置をした後、統制員へその旨を通報しなければならない。この場合、通報を受けた統制員は、緊急停電等の処置をとるとともに関係箇所へ必要な事項を連絡しなければならない。
- (2) 異常時の連絡体制を図一３に示す。

第4章 その他

9. 図表類の作成

- (1) 統制員は、統制業務に必要な図表類を作成し整備しなければならない。



図一３ 異常時連絡体制

様式1

作業申込（確認）書

統 制 員 _____ 印

平 成 _____ 年 _____ 月 _____ 日

作業申込受付者（建設所担当者） _____ 印

会 社 名 _____

建設所長 印 作業責任者 _____

作業 受付 番号 ※	作 業 区 分 甲・乙	作 業 予定日	作業予定時間		き電停止（停電） 配電停止（停電）		作 業 箇 所		作 業 内 容	作 業 責 任 者		検 電 ・ 接 地 者		着手 承認 ※	終了 報告 ※	記 事
			開 始	終 了	時 間	区 間	区 間	キロ程		所 属	氏 名	所 属	氏 名			

注 1. 作業を行う週の前週の水曜日の16:00までに提出する。

3. 作業区分で、甲作業は停電作業、乙作業はその他作業

2. ※は、作業申込受付者が記入、その他は作業責任者が記入する。

第5章 行賞

第1節 部外表彰

東京臨海高速鉄道㈱からの感謝状

臨海副都心線工事（第一期区間）にあたり、その完成に多大な貢献をしたことに対して、東京臨海高速鉄道㈱社長より日本鉄道建設公団東京支社あてに平成8年3月30日付けで感謝状が贈呈された。

第2節 部内表彰

1 東京支社長表彰

臨海副都心線工事（第一期区間）のしゅん功開業にあたり、旺盛な熱意をもって業務に精励し、幾多の困難を克服してこれを完成させたことにたいして、3月26日東京支社長から辰巳鉄道建設所に表彰状が授与された。

2 関東支社長表彰

臨海副都心線工事（第一期区間）のしゅん功開業にあたり、旺盛な熱意をもって業務に精励し、幾多の困難を克服してこれを完成させたことにたいして、3月27日関東支社長から辰巳鉄道電気建設所に表彰状が授与された。

第3節 部外協力団体への感謝状

1 東京支社長感謝状

臨海副都心線（第一期区間）の建設工事にあたり、旺盛な熱意と優秀な技術力を結集し困難な施工条件のもとで尽力し完成したことに対して、以下の37社に平成8年3月30日付けで感謝状を贈呈した。

表1-5-1 東京支社長感謝状贈呈一覧

鉄 建 建 設 ㈱	西 松 建 設 ㈱	日 立 造 船 ㈱
大 豊 建 設 ㈱	日 本 国 土 開 発 ㈱	㈱ 春 本 鐵 工 所
前 田 建 設 工 業 ㈱	㈱ 大 本 組	佐 藤 工 業 ㈱
㈱ フ ジ タ	㈱ 新 井 組	双 葉 鉄 道 工 業 ㈱
大 成 建 設 ㈱	矢 作 建 設 工 業 ㈱	三 建 設 備 工 業 ㈱
飛 島 建 設 ㈱	㈱ サ ク ラ ダ	三 機 工 業 ㈱
日 産 建 設 ㈱	駒 井 鉄 工 ㈱	㈱ 東 芝
清 水 建 設 ㈱	日 本 車 輜 製 造 ㈱	ジェイアール東日本メカトロニクス㈱
大 日 本 土 木 ㈱	石 川 島 播 磨 重 工 業 ㈱	復 建 エ ン ジ ニ ア リ ン グ ㈱
㈱ 福 田 組	ト ピ ー 工 業 ㈱	日 本 交 通 技 術 ㈱
戸 田 建 設 ㈱	㈱ 東 京 鐵 骨 橋 梁 製 作 所	パシフィックコンサルタンツ㈱
住 友 建 設 ㈱	瀧 上 工 業 ㈱	
㈱ 森 本 組	日 本 鋼 管 ㈱	

2 関東支社長感謝状

臨海副都心線（第一期区間）の建設工事にあたり、旺盛な熱意と優秀な技術力を結集し困難な施工条件のもとで尽力し完成したことに対して、以下の5社に平成8年3月30日付けで感謝状を贈呈した。

表1-5-2 関東支社長感謝状贈呈一覧

日本電設工業(株)	千歳電気工業(株)	八千代電設工業(株)
新生電業(株)	保安工業(株)	