第１編　　総　　説

第1編　総　説

第1章　概要

第1節　臨海副都心線整備計画の経緯

臨海副都心線は、建設途上において整備が中断された新木場・大井埠頭間の京葉線を有効活用し、東京都が進める臨海副都心開発計画を促進するとともに、JR埼京線及び京葉線と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として計画されたものである。

東京都は、東京圏の中核として諸機能の高度化が進んだことなどに起因する一極集中が大きな問題となっている中で、都心部における業務機能の過度の集中を抑制し、東京を職と住の均衡のとれた多心型都市として発展させることを政策の基調として諸施策を展開してきた。昭和61年11月の「第二次東京都長期計画」おいて、都市構造の一極集中から多心型への転換とともに、国際化、情報化に対応すべく東京港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を決定した。また、臨海副都心及び周辺地域の開発促進には内陸既成市街地との交通アクセスの充実・強化及び広域的な交通ネットワークの形成が不可欠として、昭和62年6月の「臨海副都心開発構想」の中に、「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促進しながら、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。」との記述で、臨海副都心地域への効率的な大量輸送機関として、京葉貨物線の活用による臨海副都心線の整備を位置付けた。

一方、国においては、昭和60年の運輸政策審議会答申第7号において、具体的な記述ではないものの、昭和58年以来建設が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7.8km)について、既投資施設の有効活用を図る観点から、「貨物線への旅客電車の乗入れについても、今後の貨物需要の動向を勘案しつつ検討を進める」との答申を受け、運輸省、東京都、国鉄清算事業団、JR東日本、鉄道公団及び学識経験者等からなる「東京臨海部交通ネットワーク整備計画調査委員会」を設置し(昭和62～63年度)、「臨海副都心開発との整合を図りながら京葉貨物線の有効活用により臨海部の交通ネットワークの整備を図る」との方向を示した。

また、平成元年の関東地方交通審議会では、臨海部新線として「大量輸送機関である高速鉄道として、現在整備が保留されている貨物線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。

こうした動きを受け、東京都は、臨海副都心線の整備について具体化することとなり、

平成 2 年 1 月に運輸省、建設省、東京都、営団、JR 東日本、鉄道公団、日本開発銀行、国鉄清算事業団及び学識経験者からなる「京葉貨物線旅客化延伸調査委員会」（座長：東大工学部新谷洋二教授）を設置し基本的な整備計画をまとめた。

また、平成 2 年 4 月に策定された「東京フロンティア基本計画」の中で、平成 6 年 4 月から臨海副都心を会場として、会期 200 日程度、入場予定者数 2,000 万人の都市博覧会を開催することが決定され、期間中の入場者の輸送力確保の必要性が生じたこともあり、平成 2 年 11 月に策定した「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～東京テレポート間を部分開業する」としてとりまとめた。ここにおいて、臨海副都心線は整備事業の骨格が示され、平成 5 年度末の新木場～東京テレポート間開業に向け建設を進めることとなった。

しかし、平成 3 年 3 月の東京都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の見直しを図るべきとの議論がなされ、臨海副都心開発関連の予算が否決されたことから、東京都は、臨海副都心開発計画や都市博覧会計画を見直し、あわせて臨海副都心線の整備計画についても再検討することとなった。同年 8 月には「臨海副都心開発等再検討委員会第一次報告」が提出され、その後の「臨海開発等特別委員会」、「第三回定例都議会」での審議及び平成 3 年 10 月の「臨海副都心開発・東京フロンティア推進会議」を経て第一次報告の内容が都の方針として決定された。これにより、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～東京テレポート間（第一期事業区間）の整備を行うこととし、引き続き東京テレポート～大崎間（第二期事業区間）の整備を平成 12 年開業を目標に進めることとなった。

第 2 節　臨海副都心線建設の経緯

1. 第一期区間（新木場～東京テレポート）

東京都は、平成 3 年 2 月 5 日に第一期事業区間（新木場～東京テレポート）4.9km の第一種鉄道事業免許を申請し、同年 11 月 1 日に免許を取得した。運営主体については、当初東京フロンティア協会による期間限定免許取得を考えていたが、関係省庁との協議の結果、東京都を中心とする第三セクター東京臨海高速鉄道が設立されることとなった（平成 2 年 12 月 26 日設立発起人会、3 年 3 月 12 日設立登記）。その後、平成 3 年 11 月 20 日に東京臨海高速鉄道は工事施行認可を申請し、平成 4 年 2 月 26 日第一期事業区間（新木場～東京テレポート）の工事施行認可を受けた。

第一期区間（新木場～東京テレポート）の工事については、平成 4 年 1 月 30 日、鉄道

公団が工事の施行受託要請を受け、公団法第 19 条第 2 項第 2 号の規定に基づき同年 2 月 5 日運輸大臣に同区間の工事の受託の認可申請を行い、工事施行認可と同日付けで認可を受けたことから鉄道公団の受託工事となり、平成 4 年 3 月に工事着手し、順調な進捗を得て、予定どおり平成8年3月31日に新木場～東京テレポート間4.9kmを開業した。

2. 第二期区間（東京テレポート～大崎）

第二期区間である東京テレポート～大崎間については、平成 12 年全線開業を目指し、東京臨海高速鉄道が第一種鉄道事業免許を平成 6 年 3 月 29 日に申請し、同年 5 月 12 日に取得した。翌 7 年 4 月 25 日には施行認可申請を行ったが、平成 7 年 5 月の「世界都市博覧会」中止決定及び同年 6 月の青島東京都知事による臨海副都心開発計画見直し表明を受け一旦取り下げを余儀なくされた。その後、東京都の「臨海副都心開発懇談会」での検討結果を踏まえ、平成 7 年 11 月 10 日に再度施行認可申請を行い、同年 12 月 28 日に施行認可を受けたことから、東京臨海高速鉄道は、平成 8 年 1 月 29 日運輸大臣に東京テレポート～大崎間について鉄道公団工事の申し出を行い、同年 2 月 8 日、鉄道公団に対し建設の指示がなされ、鉄道公団民鉄線工事として同年 10 月に着工された。なお、大崎駅手前 500m 間については JR 大井工場施設や営業中の活線の大規模な移設を要する区間であり、工事費も膨大で将来計画の深度化に伴って大幅な計画変更を生じる要因を抱えており、施行認可時点で予算額を算定するには未確定要素があまりにも多いこと等から、当該区間についてはある程度予算運用が柔軟な東京臨海高速鉄道の自社工事として設定し、民鉄線工事の範囲から除外されることとなった。

開業予定期日は、臨海副都心開発計画の平成 3 年及び平成 7 年の 2 度の見直しで着手が遅れることとなったが、平成 12 年 12 月に据え置かれたままであり、実質的な工事期間が短縮されて実行困難な期日となっていた。

このような状況に対して、臨海部開発促進のための臨海副都心線の早期整備を図るべく、東京都の強い要請を受け、平成 8 年 7 月 29 日に東京都、東京臨海高速鉄道及び鉄道公団の三者からなる「三者協議会」が設置され、早期整備に向け検討を行うこととなった。

「三者協議会」は、平成 8 年 7 月から平成 10 年 10 月までの間に都合 17 回開催され、工程短縮の可能性やこれを実現するための関係機関への協力要請及び工法変更等による工事費の増加等について検討審議を行った(表 1-1-2-1、表 1-1-2-2)。

表 1-1-2-1　東京都との協議経緯概要

年　月　日	内　　容
平成 8年 7月12日	瀬田副知事が総裁に早期完成の陳情
平成 8年 7月29日	第 1 回三者協議会（「三者協議会」設置）
平成 8年11月 7日	総裁、副知事に早期開業の検討経過を報告
平成 9年 2月 6日	三者で確認書を締結（工法変更、増額の了解）
平成 9年 4月23日	総裁、副知事に検討結果を報告
平成 9年 9月18日	都が工期短縮案の検討要請（大井町スルーを含む 4 ケース）
平成 9年11月18日	都要請の短縮案について検討結果を報告
平成 9年11月20日	都が目標工期を提案
平成 9年12月16日	都提案の検討結果を報告（暫定開業は検討）
平成10年 1月22日	暫定開業の検討結果を報告 ［全線開業：平成 14 年 12 月、暫定開業：平成 13 年 6 月］
平成10年 7月 2日	港湾局が臨海開発の急進展に鑑み都市計画局に工期短縮を強く要請
平成10年 7月 3日	都が港湾局の意向を踏まえて工期短縮の検討を強く要請［全線開業：平成 14 年 9 月、暫定開業：平成 13 年 3 月（12 年度）］
平成10年 7月31日	都に検討結果を報告［全線開業：平成 14 年中（協議・工事の状況により判断）、暫定開業：平成 13 年度初］
平成10年 9月11日	総裁、副知事に検討結果を報告（同上）、副知事から天王洲の暫定開業を 13 年度初から 12 年度内に、また全線開業を 14 年中から 14 年の早い時期にと要望。
平成11年 2月 8日	東京都、臨海副都心線の開業時期公表［全線開業：平成 14 年 12 月、暫定開業：平成 12 年度末］

表 1-1-2-2　事業の経緯

1983年(昭和58年) 7月	京葉貨物線(新木場～東京貨物ターミナル)の建設凍結
1985年(昭和60年) 7月	運輸政策審議会が京葉貨物線の旅客化を答申
1987年(昭和62年) 6月	東京都「臨海部副都心開発基本構想」発表 「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」との方向付けがなされる。
1989年(平成元年)10月	関東地方交通審議会東京部会が臨海部新線を答申
1990年(平成 2年)11月	「第三次東京都長期計画」発表 「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」、京葉線の旅客化延伸事業の推進を計画化 （新木場～東京テレポート～大井町～大崎）
1990年(平成 2年)12月	「東京臨海高速鉄道株式会社」設立発起人会開催 (発起人:東京都、東日本旅客鉄道株式会社、金融機関四行等 8 名)
1991年(平成 3年) 3月	「東京臨海高速鉄道株式会社」設立 (出資者:東京都、東日本旅客鉄道株式会社等 75 団体)
1991年(平成 3年)11月	第一期区間(新木場～東京テレポート)の第一種鉄道事業免許取得
1994年(平成 6年) 5月	第二期区間(東京テレポート～大崎)の第一種鉄道事業免許取得
1996年(平成 8年) 3月	第一期区間開業
2000年(平成12年) 6月	路線愛称名「りんかい線」を決定(9 月より使用開始)
2001年(平成13年) 3月	第二期区間（東京テレポート～天王洲アイル）（暫定開業）
2002年(平成14年)12月	第二期区間（天王洲アイル　～大崎）（全線開業）

開業期日については、二期区間の事業費には平成 12 年度開業を前提とした進出企業の

負担金を得ていることもあり、できる限り早い整備が不可欠であるとの認識のもと、東京テレポート～天王洲アイル間については平成 12 年度末に暫定開業､大崎までの全線開業は平成 14 年 12 月とすることが三者間で合意され､平成 11 年 2 月にこの旨が公表された（資料 1-1-2-1)。

なお､工事完成期限の延伸に伴う行政手続きについては､関東運輸局との協議の結果、平成 12 年度の鉄道公団の予算(事業計画)が確定した時点(12 年 4 月政府予算案確定後)で行うこととされ、併せて、天王洲アイルまでの部分開業のための信号・通信等の暫定設備の変更手続きについては、部分開業区間の工事発注期限の関係から全線対応の工事計画変更の中に途中段階の変更を含めた認可申請を平成 12 年 1 月に行うこととされた。

資料 1-1-2-1　臨海複都心線の開業時期について

都 市 計 画 局
港　　湾　　局
東京臨海高速鉄道㈱

臨 海 副 都 心 線 の 開 業 時 期 に つ い て

臨海副都心線大崎延伸（東京テレポート駅～大崎駅間約7.3ｋｍ）につきましては、東京都の第三セクターである東京臨海高速鉄道株式会社が、平成12年12月の全線開業をめざし、建設事業を進めてまいりました。しかし、予想外の難工事となったことなどから、当初の目標達成が困難な状況となり、今後の工事工程について検討した結果、やむを得ず開業時期を見直すことにいたしました。今後、必要な行政手続きを経たうえで、平成12年度末を目途に東京テレポート駅から天王洲駅（仮称）までを暫定開業し、平成14年12月を目途に大崎駅までの全線を開業することといたします。

1　遅延理由

これまでの支障物や埋設物の移設協議等の迅速化や工期短縮に資する施工方法の採用等を行い、平成12年12月の開業を目指したが、東品川駅付近において地下約50ｍに伏流水の存在が判明し遮水対応が必要になったこと、大井町駅付近において建物の受け替え工事等を狭隘な敷地で行なわざるを得ず、予想以上の工期を要すること、全線にわたり市街地での厳しい条件下での工事となること等から、結果的に開業が遅れる見通しとなりました。

2　今後の対応

東京都及び東京臨海高速鉄道株式会社は、新たな開業目標を目指し、全力で整備を推進してまいります。

また、臨海副都心線の全線開業までの輸送力増強対策として、以下の対策を実施してまいります。

(1) 臨海副都心への通勤対策として、暫定開業に合わせ、品川駅から臨海副都心線天王洲駅（仮称）間のバス輸送について、輸送需要の増加を踏まえ便数を増加するなど利便性の向上等を図る。
(2) 新交通「ゆりかもめ」の新橋駅を平成12年度末の開業を目途に整備し、車両増備により輸送力の増強を図る。
(3) 品川駅と臨海副都心とを結ぶバス路線網を充実するなど輸送力の増強を図る。

なお、以上の対策に留まらず、今後とも関係者と調整のうえ、臨海副都心への交通アクセスの充実を図ってまいります。

都民の皆様及び関係する方々には大変ご迷惑をおかけしますが、今後とも、皆様のご理解、ご協力をお願いいたします。

○計画と事業全般について 都市計画局施設計画部新線計画担当副参事 野崎　誠貴　都庁内線 30-431　電話 5388-3281 ○臨海副都心開発について 港湾局開発部整備計画担当課長 飯　尾　豊　都庁内線 43-420　電話 5320-5584	○工事の進捗等について 東京臨海高速鉄道株式会社 設部建設課長 田中　祥夫　電話 5564-2372

第3節　工期短縮等に伴う総額改定

第二期区間（東京テレポート～大崎間）については、極めて厳しい施工環境の中、開業時期が大幅に早まり、特に、東京テレポート駅～天王洲アイル駅間については平成13年3月31日の暫定開業とされたため大幅な施工計画の変更や諸協議での計画変更が不可避となり、建設費の低減を図る努力をしたが、建設費総額が増嵩することとなった。

工期短縮に伴う工法変更の検討にあわせて、より確実な工程確保を図るため、各駅部や車両基地の施工計画や地質条件の精査による見直し、さらにJR東日本、東急電鉄との具体的協議の進展を踏まえた見直しを行った。この結果、当初建設費総額に大きな乖離が生じたため総額改訂を余儀なくされ、認可時の工事費219,160百万円を44,240百万円増額し263,400百万円に変更した。

1．工事計画変更の概要

施工計画の主な変更点は、次のとおりである。

① 品川シーサイド駅を5層構造から3層構造に変更

② 大井町駅の中央く体構造をRC構造からS構造に変更

③ 第2広町トンネルを一部非開削に変更

④ 車両基地の位置変更及び規模の見直し

施工条件の相違及び協議等の結果による主な見直し点は次のとおりである。

① 品川シーサイド駅部での伏流水に対処するため泥水固化壁をRC連壁に変更

②東急大井町線の交差に伴う協議による見直し

2．認可額の変更経緯

東京臨海高速鉄道は、平成7年の施行認可において総額2,192億円で認可を受けたが、これは、平成3年度の基礎価格に平成7年度までの物騰を加えて平成7年度の基礎価格とし、平成12年度完成までの物騰・消費税を考慮し設定したものである。

改訂した建設費総額は、平成10年12月に東京臨海高速鉄道と鉄道公団との間で確認された工事行程、諸設備に対し、計画、施工方法を精査したものであり、平成10年度価格で算出した基礎額2,526億円に物騰24億円、消費税84億円を加え総額2,634億円としたものである。東京臨海高速鉄道建設部長と鉄道公団東京支社工事第二部長間覚書（平成11年3月12日付け）により総額の確認を行っている。

総　額　変　更　内　訳　　（単位：百万円）

科　目	総額変更内訳		
	旧金額	新金額	増減額
用　地	26,403	25,397	△1,006
路　盤	159,517	193,429	33,912
開業設備	28,436	38,681	10,245
工事附帯	4,804	5,893	1,089
合　計	219,160	263,400	44,240

第 4 節　大崎駅における埼京線との相互直通化

臨海副都心線が鉄道ネットワークとして効率的に機能するための一つに、大崎駅で JR 埼京線との相互直通があった。このため、東京臨海高速鉄道は平成 3 年より JR 東日本と実現に向けて調整を開始し、相互直通運転の必要性について、「東京の都市構造の再編に資する観点から広域的交通施設の効率的な整備の必要性があり、沿線での開発プロジェクトとの相乗効果等に加えて、これをもって首都圏鉄道ネットワークの完成に寄与する」とし、相互直通化に対する投資についても、大崎駅及び大井町駅での施設整備、車両基地整備及び臨海副都心線の大崎駅乗り入れに伴う支障施設の整備を行うとした。

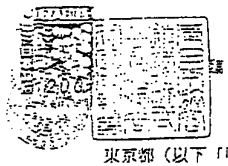
これに対し、JR 東日本は、一般論として他社線との相互直通に対して積極的な考えはないものの、大崎駅での接続場所について、JR 東日本用地内での接続（貨物線敷へのホーム新設）は、大井工場の大幅な施設変更を伴うこと等から民地を取得して接続をすべきとの見解であった。しかし、民地取得方式は関係住民の理解を得ることや他の関連事業との調整が困難になる等の問題があり、工程に大幅な支障をきたす恐れがあることから、引き続き JR 東日本と協議・検討を行った結果、大井工場の施設変更が可能であることが明らかとなり、所要の費用を東京臨海高速鉄道が負担することを条件として合意が得られた。これを受け、平成 6 年 3 月に東京都、東京臨海高速鉄道、JR 東日本の三社で「臨海副都心線第二期事業に関する基本覚書」（資料 1-1-4-1）を締結した。なお、この時点では、線路設備は相互直通運転が可能な設備とするものの、相直運転の可否については時期尚早として整理されていた。

また、大崎駅の施設については、2 面のホームのそれぞれ延長、幅員の 1/2 づつ、すなわち、ホーム全体の 1/4 の面積に東京臨海高速鉄道の財産権が設定され、その面積の割合は JR 東日本が 2/3、東京臨海高速鉄道が 1/3 とされた。

その後、平成 11 年に相互直通運転の実施に向けた JR 東日本と東京臨海高速鉄道との調整会議を設置して検討を行い、平成 13 年 12 月に「列車の相互直通運転に関する覚書」を締結した（資料 1-1-4-2)。

また、調整会議の下部組織として運転、設備、営業の作業部会を設置し、運行計画、設備計画、営業業務について実務レベルでの調整を行った。

資料1-1-4-1　臨海副都心線第二期事業に関する基本覚書



臨海副都心線第二期事業に関する基本覚書

東京都（以下「甲」という。）、東京臨海高速鉄道株式会社（以下「乙」という。）及び東日本旅客鉄道株式会社（以下「丙」という。）は、乙が行う臨海副都心線第二期事業（以下「二期事業」という。）区間の鉄道事業免許申請に際し、丙の鉄道施設等に関する基本的事項について、次のとおり覚書を交換する。

（目的）

第１条　本覚書は、二期事業に関して必要となる丙の鉄道施設の変更、既設駅との連絡、及び用地の使用等についての基本的事項を定め、甲、乙及び丙が相互に協力し、円滑な鉄道事業運営を図ることを目的とする。

（路線計画等）

第２条　丙に関連する二期事業の路線計画は、概ね別添図のとおりとし、詳細については、乙は丙と事前に協議を行い、丙の意見を十分反映させた計画となるよう努めるものとする。

２　大崎駅においては、丙の営業線路と接続するために必要なホーム等の施設を整備するものとし、詳細については、乙と丙が協議を行い確定するものとする。

（輸送計画等）

第３条　乙の輸送計画については、丙の輸送計画に支障を来さないよう、乙と丙とが事前に協議を行い、丙の意見を十分反映させた計画となるよう配慮するものとする。

２　臨海副都心線が丙の営業線路と接続することに伴い、必要となる丙の鉄道事業運営上の対策等については、乙と丙とで協議を行い確定することとする。

（用地の処理）

第４条　二期事業により必要となる丙の用地は、原則として乙に有償譲渡（区分地上権設定を含む。）するものとする。

（連絡設備）

第５条　既設駅との連絡は、京浜東北線大井町駅、及び山手線大崎駅において計画するものとする。

２　連絡設備は、乗換え旅客に対応できる設備とし、必要な丙の鉄道施設の改修（支障改修及び増設等）等の詳細については、乙と丙が協議を行い確定するものとする。

（費用負担）

第６条　前記第２条から第５条に係る費用（必要な施設の増設等を含む。）その他丙の事業運営等に支障を生じる場合に必要な、改修又は機能補償に係る費用については、原因者負担の原則に基づき乙の負担とする。

なお、丙の増強施設となる改修等は丙の負担とするものとし、詳細については、乙と丙が協議を行い確定するものとする。

（関連事業）

第７条　大崎副都心の育成・整備と整合させて、丙が大崎駅構内において計画する鉄道関連事業について、甲及び乙はその円滑な推進を図るための必要な協力を行うものとする。

（行政上の手続き等）

第８条　乙は甲の支援及び協力を得て、関係鉄道事業者及び関係地方公共団体、地域住民等との調整及び協議の他、行政上の手続き等必要な対応について、責任をもってこれに当たるものとし、丙はこれに協力するものとする。

（その他）

第９条　この覚書に定めのない事項及びこの覚書に疑義が生じた場合は、その都度甲、乙及び丙が協議して定めることとする。

甲、乙及び丙の三者は、上記覚書の証として、この覚書を３通作成し、それぞれ記名押印の上、各自１通を保有する。

平成６年３月28日

甲　東京都新宿区西新宿二丁目８番１号

東京都都市計画局長　　長　　裕

乙　東京都千代田区三崎町二丁目７番１０号

東京臨海高速鉄道株式会社
代表取締役社長　　長　　裕

丙　東京都千代田区丸の内一丁目６番５号

東日本旅客鉄道株式会社
常務取締役総合企画本部長　　吉　田　耕

資料 1-1-4-2　列車の相互直通運転に関する覚書

列車の相互直通運転に関する覚書

東日本旅客鉄道株式会社（以下「甲」という。）と東京臨海高速鉄道株式会社（以下「乙」という。）は、列車の相互直通運転に関し、次のとおり覚書を締結する。

第１条　甲及び乙は、甲所有の列車についてはりんかい線新木場・大崎駅間に、又乙所有の列車については埼京線大崎・川越駅間において、一部列車について相互に直通運転を行う。

２　前項の相互直通運転に関する列車ダイヤ、経費清算及び異常時の取扱い等については、甲乙間において、別途協議のうえ、覚書を締結する。

第２条　前条に定める相互直通運転は、りんかい線の大崎駅延伸運転の開始と同時期を目途に開始するものとする。

第３条　甲及び乙は、第１条に定める相互直通運転に使用する車両と甲及び乙の地上設備について、必要な基準の統一を図るものとする。なお、第１条に定める相互直通運転に使用する列車は、１０両編成とする。

２　前項の基準の統一に関する細目については、甲乙間において、別途協議のうえ、覚書を締結する。

第４条　この覚書は、平成１３年１２月２１日から平成１５年3月３１日まで有効とする。ただし、期間満了の３ヶ月前までに甲及び乙が別段の意思表示をしない場合は、次の１年間この覚書の効力は継続するものとする。以降についても、この例によるものとする。

第５条　この覚書は、前条の有効期間内であっても、必要に応じ、甲乙間の協議によりこれを改定することができる。

第６条　甲及び乙は、信義誠実を旨とし、この覚書の内容については、諸手続き等に関して相互に協力し、円滑な実施を図ることとする。また、この覚書に定めていない事項若しくはこの覚書に疑義が生じた場合は、甲乙間で協議してこれを処理するものとする。

この覚書の証として、この証書２通を作成し、甲及び乙が記名押印のうえ、各自その１通を保有する。

平成１３年１２月２１日

甲　東京都渋谷区代々木二丁目２番２号
東日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長　大塚　陸毅

乙　東京都江東区辰巳三丁目１２番１号
東京臨海高速鉄道株式会社
代表取締役社長　齋藤　康二

第5節　ルート選定と沿線開発の概要

1．ルートの概要

東京テレポート駅から大崎駅の第二期区間では、東京港を横断し品川埠頭までは第一期区間に引き続き旧京葉貨物線構造物を活用し、品川埠頭から東京貨物ターミナルに向かう旧京葉貨物線部分は、車両基地線として約3.6ｋｍ先の東京貨物ターミナル駅海側に設置した車両基地に接続することとした。一方、本線部分は、品川埠頭で旧京葉貨物線のシールドトンネルを取り壊して分岐部を新築し、新線として京浜運河、東京モノレール、首都高速道路と交差し、東京モノレールとの接続駅ともなる天王洲アイル駅に至る。天王洲アイル駅からは区道補助160号線直下を南進し、再開発が行われている東品川地区の品川シーサイド駅に至る。品川シーサイド駅からは一部民地下を通過し、直角に交差する区道補助26号線下に入り、京浜急行線、第1京浜道路と交差し、JR京浜東北線及び東急大井町線の大井町駅と隣接する大井町地下駅に達し、地上の両駅に連絡する。大井町駅からは JR 東日本の高層住宅及び品川区防災センター下をアンダーピニングにより受け替えて通過し、JR大崎支線線路下を縦断的に横断してJR山手線大崎駅に至る。なお、大崎駅ではJR埼京線と相互直通運転を行う。

2．ルート案の検討

第二期区間は、大崎駅を終点とすることが既定であったが、ルートについては、旧京葉貨物線が東京港を渡り、品川埠頭で東京貨物ターミナル方向へ左に大きくカーブする地点より大崎駅までの間についていくつかの案が検討された。

(1)当初比較検討案

平成3年3月の東京臨海高速鉄道設立前は、昭和63年度、平成元年度及び2年度に東京都都市計画局がルートの検討を行った。その際の選定の基本方針と具体的なルート案は以下のとおりである。

ア、ルート選定の基本方針

ルート選定の基本的考え方は次のとおりである。

①施工済みの構造物を極力活用する（経済性）。

②道路下を活用して民地使用を最小限とする（経済性、工期）。

③両端駅で他鉄道路線と相互直通運転可能な配線とする（ネットワーク化）。

④中間駅では他鉄道駅との乗換の利便性について配慮する（旅客サービス）。

⑤将来的に鶴見ルートへの延伸を考慮する（長期展望）。

イ、検討したルート案（図1-1-5-1）

①補助26ルート（大井町経由）

若潮橋の先を分岐部とし、新幹線基地線、東京モノレールを横断して、八潮橋の先か

ら補助 26 号線の下を通り、京浜急行線、JR 京浜東北線を横断して、大井町駅を経由する。そこから、JR 高層住宅及び JR 大井工場下を通って地上に出て、山手線大崎駅の西側に到着する。

②環 6A ルート（新馬場経由）

品川埠頭を分岐点として新幹線基地線、京浜運河、東京モノレール下を横断し、都道環状 6 号線下を通り、京浜急行新馬場駅を経由した後、三共製薬工場群、山手電車区、大井工場の入出区線を過ぎたところで地上に出て、山手線大崎駅の西側に到達する。

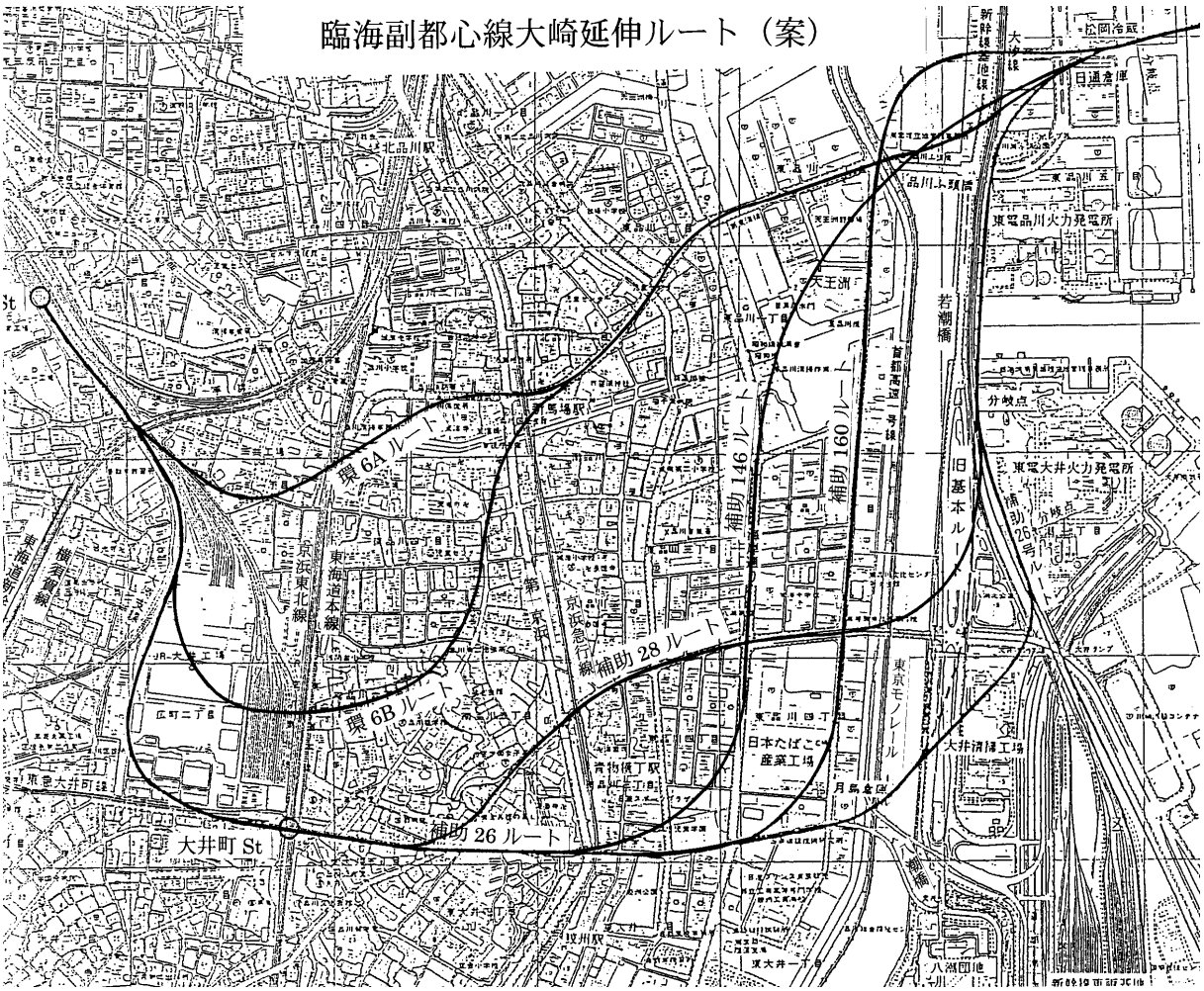


図 1-1-5-1　検討ルート

③環 6B ルート（新馬場経由）

分岐点から新馬場駅までは環 6A ルートと同じであるが、京急新馬場駅から南に下り、目黒川、東海道本線、京浜東北線下を通過して、さらに山手電車区、大井工場を横断したところで地上に出て、山手線大崎駅の西側に到達する。

④補助 160 ルート（大井町経由）

分岐点から、東京モノレール下を横断するまでは環 6 ルートと同じであるが、東京モ

ノレールを横断した後、天王洲アイル通りを左に曲がり日本たばこ工場跡地を通過後、海岸通付近からは補助 26 ルートと同じである。

⑤補助 146 ルート（大井町経由）

分岐点から東京モノレール下を横断するまでは環 6 ルート及び補助 160 ルートと同じであるが、東京モノレールを横断した後、環 6 ルートと補助 160 ルートの中間を通り、海岸通りの下を南下して、京浜急行線の手前からは補助 26 ルートと同じである。

⑥補助 28 ルート（大井町経由）

補助 26 ルートと同様の位置で分岐した後、すぐに右に曲がり補助 28 号の下を通り、大井町駅の手前から補助 26 号の下を通り、その後は補助 26 ルートと同じである。

まずこの 6 案を大井町経由ルートと新馬場経由ルートに大別して比較検討を行い、臨海部へのアクセシビリティ、他路線との連絡、都市計画等との整合性や将来の開発可能性の観点から「大井町経由ルート」が選定された（表 1-1-5-1(1)～(2)）。

表 1-1-5-1　大崎ルートの比較（1）

ルート案	延長 (所要時分)	接続駅及び乗換利便性	到達時間	沿線開発状況	概算建設費（億円）	用地買収及び工事の容易性	その他
環 6 ルート (A 案) JR 大崎駅 改良を考えない場合	10.2km (12 分)	京急新馬場駅 両駅のホーム端がやや離れる。 乗り換え時間を要する。	東京都心方面 （東京テレポート駅 ～東京駅）約 22 分 新宿副都心方面 （東京テレポート駅 ～新宿駅）約 21 分 神奈川方面 （東京テレポート駅 ～川崎駅）約 30 分	・天王洲開発計画 ・新馬場駅周辺には開発計画はない。	追加投資額約 1,280 既投資建設費　860 （建設利子を含む） 約　2,140	・民地下の整備区間が 850m と長く用地買収等が困難である。 ・ビル、工場等大規模な建物の受け替えが必要となる。 ・JR 山手電車区、大井工場の入出区線の分岐部下を斜角で交差する（約 70m）ため活線施工となる。	・大崎駅構内の配線計画上に制約が生じ、他路線の乗入れ計画に支障をきたす。 ・環状 6 号には地下で首都高速中央環状品川線を通す計画があり調整が必要である。
環 6 ルート (B 案) JR 大崎駅 改良を考えた場合	11.1km (13 分)	京急新馬場駅 両駅のホーム端がやや離れる。 乗り換え時間を要する。	東京都心方面 （東京テレポート駅 ～東京駅）約 22 分 新宿副都心方面 （東京テレポート駅 ～新宿駅）約 22 分 神奈川方面 （東京テレポート駅 ～川崎駅）約 29 分	同上	追加投資額約 1,470 既投資建設費　860 （建設利子を含む） 約　2,330	・民地下の整備区間が約 1200m と長く、用地買収等が困難である。 ・JR 大井工場の中心部を横断するため、受け替え等が必要となる。	・環状 6 号には地下で首都高速中央環状品川線を通す計画があり調整が必要である。
補 26 ルート	12.2km (15 分)	JR 大井町駅 東急大井町駅 JR 大井町駅と直交する位置に設置。 乗り換え時間が少ない。	東京都心方面 （東京テレポート駅 ～東京駅）約 22 分 新宿副都心方面 （東京テレポート駅 ～新宿駅）約 23 分 神奈川方面 （東京テレポート駅 ～川崎駅）約 26 分	・大井町駅周辺は品川区の中心核として、再開発・区画 整理・駅ビル等の事業が実施中。 ・沿線に開発余力のある準工業地域が点在する。	追加投資額約 1,300 既投資建設費　860 （建設利子を含む） 約　2,160	・現在整備中の都市計画道補 26 号下を活用するため、民地支障がほとんどない。 ・大井町周辺の道路幅が約 15m であり、工事に際して沿道対策が必要である。	・地元品川区では、駅周辺整備に合わせて、大井町を経由する本路線の早期実現に向けて促進協議会を設置し各種活動を積極的に展開している。

（注）　①　既投資建設費は S.61 年度現在。追加投資額には大崎駅、新木場駅、車両基地の用地費及び車両費は含まない。
②　延長・所要時間は、新木場～大崎間。表定速度は 50km/h とした。

表 1-1-5-1　大崎ルートの比較（2）

ルート案	延長 (所要時分)	接続駅及び乗換利便性	到　達　時　間	沿線開発状況	概算建設費（億円）	用地買収及び工事の容易性	そ　の　他
補 160 ルート	12.2km (15 分)	JR 大井町駅 東急大井町駅 JR 大井町駅と直交する位置に設置。 乗り換え時間が少ない。	東京都心方面 （東京テレポート駅 ～東京駅）約 22 分 新宿副都心方面 （東京テレポート駅 ～新宿駅）約 23 分 神奈川方面 （東京テレポート駅 ～川崎駅）約 26 分	・天王洲開発計画 ・大井町駅周辺は品川区の中心核として、再開発・区画整理・駅ビル等の事業が実施中。 ・沿線に開発余力のある準工業地域が点在する。	追加投資額約 1,510 既投資建設費　860 （建設利子を含む） 約　2,370	・民地下の整備区間が約 500m あり、用地買収、工事用道路の確保等が困難である。	・鉄道の平面線形は直線区間が長く高速運転に適している。 ・補 26 ルートに比較して京葉貨物線施工済区間の約 1km の有効活用が図られない。
補 146 ルート	12.1km (15 分)	JR 大井町駅 東急大井町駅 JR 大井町駅と直交する位置に設置。 乗り換え時間が少ない。	東京都心方面 （東京テレポート駅 ～東京駅）約 22 分 新宿副都心方面 （東京テレポート駅 ～新宿駅）約 23 分 神奈川方面 （東京テレポート駅 ～川崎駅）約 26 分	同上	追加投資額約 1,530 既投資建設費　860 （建設利子を含む） 約　2,390	・民地下の整備区間が約 1km あり、用地買収、工事用道路の確保等が困難である。	・鉄道の平面線形は直接区間が長く高速運転に適している。 ・補 26 ルートに比較して京葉貨物線施工済区間の約 1km の有効活用が図られない。
補 28 ルート	12.0km (14 分)	JR 大井町駅 東急大井町駅 JR 大井町駅と直交する位置に設置。 乗り換え時間が少ない。 （京急青物横丁駅） 京葉線駅が京急青物横丁駅のホーム端に位置する。	東京都心方面 （東京テレポート駅 ～東京駅）約 22 分 新宿副都心方面 （東京テレポート駅 ～新宿駅）約 23 分 神奈川方面 （東京テレポート駅 ～川崎駅）約 26 分	・大井町駅周辺は品川区の中心核として、再開発・区画整理・駅ビル等の事業が実施中。 ・沿線に開発余力のある準工業地域が点在する。	追加投資額約 1,470 既投資建設費　860 （建設利子を含む） 約　2,330	・分岐部でレベルが拘束されるため京浜運河付近で大井北埠頭橋、東京モノレール、首都高 1 号線等の大規模な受け替え工事が必要となる。 ・民地下の整備区間が約 400m あり、用地買収、工事用道路の確保が困難である。	・鉄道の平面線形は、道路下を有効活用するため急曲線が多い。 ・補助 28 号は、部分的に拡幅整備済であるが、京急青物横丁駅付近が未整備である。

（注）　①　既投資建設費は S.61 年度現在。追加投資額には大崎駅、新木場駅、車両基地の用地費及び車両費は含まない。
②　延長・所要時間は、新木場～大崎間。表定速度は 50km/h とした。

ウ、ルートの絞り込み

平成元年度調査に引き続き行われた平成2年度調査では、大井町経由ルート4案の内、縦断線形、他路線との接続、開発計画等の観点から補助 26 ルート及び補助 160 ルートに絞り込んで検討を深度化した。

補助 26 ルートと補助 160 ルートの比較にあたっては、沿線の状況、施工の難易度、都市計画との整合、新駅設置の可能性、用地取得の難易度、既設構造物の活用、建設費及び収支採算性等について検討を行った（表 1-1-5-2)。しかし、調査の深度化に伴い、他施設との交差（首都高中央環状品川線、NTT 洞道建設計画)、品川区の防災センター建設計画、大崎駅への乗り入れ方法等の調整すべき課題や分岐部付近等の施工計画上の問題が判明した。これらはいずれも工事費や工期に密接に関連することから最終決定にあたっては十分検討を要するものの、鉄道事業者としての免許申請時期が近づいていたことから補助 26 ルートを基本ルートとして採用した。

表 1-1-5-2　補 26 ルートと補 160 ルートの比較

項　目	補 助 26 号 ル ー ト	補 助 160 号 ル ー ト
1.ルート延長	・新木場・大崎間　12.2km（分岐部～大井町～大崎　4.3km）	・新木場・大崎間　12.2km（分岐部～大井町～大崎　5.3km）
2.分岐部計画 ①分岐位置 ②分岐方法 ③分岐部の構造 ④施工方法・条件	[分岐部～両ルート合流点] ・大井火力発電所付近（上り 7k840m 付近、下り 8k220m 付近） ・大崎方を分岐側とする立体交差。16#分岐を使用し 60km/h 運転は可能。 ・既設（下り）の単線 Box を複線トンネルに改築し、新幹線回送線下横断はシールドトンネルとなる。 ・大汐線は、工事期間中「単線運転扱い」とし、新幹線回送線との近接（最小離隔 3.5m）施工となる。 ・相当延長の既設構造物の改築が必要となる（下り L＝360m、上り L＝380m）。 ・大井清掃工場内の建物等の受替えが必要。	[分岐部～両ルート合流点] ・品川埠頭付近（6k830m 付近） ・大崎方を分岐側とする平面交差。16#分岐を使用し 60km/ｈ運転は可能。 ・道路下（一部民地）で複線シールドトンネルを函型トンネルに改築する。 ・護岸、東モノ、首都高 1 号線、都清掃事務所等の基礎の防護工が必要。 ・品川埠頭橋付近において首都高及び NTT の計画路線との交差があり調整が必要である。
3.用地関係	・民地支障区間は約 90m（750m^2）（JR用地は含まない） ・施工ヤードとして東京電力用地を借地。	・民地支障区間は約 310m（3100m^2）（JR用地は含まない）
4.協議関係	・大汐線の単線運転扱い（JR 東日本） ・新幹線回送線近接工事（JR 東海） ・大井清掃工場内の建物等の受替え（都清掃局） （敷地内の鉄道通過は認めないとの見解を示している） ・東モノ、首都高、八潮橋等の基礎の防護 ・東京電力用地の借地	・首都高中央環状品川線（計画路線）との交差調整 ・NTT 洞道（計画路線）との位置調整 ・松岡冷蔵、石川組倉庫、日本たばこ工場、日通商事、東洋製作所の基礎受替え ・護岸、東モノ、首都高 1 号線、都清掃事務所等の基礎の防護工
5.新駅設置の可能性 ①駅名（仮称） ②駅位置 ③駅勢圏人口 ④乗降人員 ⑤概算工事費 ⑥鉄道との結接	・1 駅設置 ・東品川 St ・9k500m 付近（鮫洲公園付近） ・居住人口 40,900 人 ・従業人口 21,700 人 ・約 14,500 人 ・約 160 億円 ・なし	・2 駅設置 ・東品川 St　　・天王洲 St ・8k900m 付近（日本たばこ産業工場付近）・7k700m 付近（天王洲再開発地区） ・居住人口 32,300 人（40,800 人）　・居住人口 10,100 人 ・従業人口 17,300 人（23,000 人）　・従業人口 26,700 人 ・約　15,000 人　（16,000 人）　・約　14,000 人 ・約 160 億円　　・約 160 億円 ・なし　※（ ）は新駅 1 駅の場合　・東京モノレール
6.都市計画との整合	・大井町駅付近再開発事業 ・大崎駅付近再開発事業 ・日本たばこ産業㈱工場跡地再開発 ・八潮団地へのアクセスとしての対応は可能	・大井町駅付近再開発事業 ・大崎駅付近再開発事業 ・天王洲総合開発計画 ・日本たばこ産業㈱工場跡地再開発 ・八潮団地へのアクセスとしての対応は可能。
7.概算工事費	・東テレ～大崎間 1,190 億円（分岐部の工事費 370 億円を含む） ※　H2 年度価格（清算事業団財産取得額、新駅工事費は含まない。）	・東テレ～大崎間 1,180 億円（分岐部の工事費 360 億円を含む） ※　H2 年度価格（清算事業団財産取得額、新駅工事費は含まない。）
8.事業採算性	新駅なし　新駅あり ・損益累計好転年次　27 年目　29 年目 ・資金累計好転年次　30 年目　32 年目 （東品川）	新駅なし　新駅あり ・損益累計好転年次　27 年目　30 年目 ・資金累計好転年次　30 年目　33 年目 （東品川、天王洲）

エ、補助 26 ルートから補助 160 ルートへ

その後の調査・検討により、補助 26 ルートについては分岐部施工が難しく、工期、工事費が大幅に増加すること、また天王洲アイル地区等沿線開発の具体化等によりルート確定のための条件が変わったこと等を踏まえ、技術的検討を含め再評価を行った。この結果､まず､当初の補助 26 ルートは分岐点をさらに南下させ､八潮北公園付近で分岐し、大井清掃工場下を通り、京浜運河渡河部で当初ルートに合流する新ルートとした。このルートと補助 160 ルートについて工事の施工性、所要工期、概算建設費、中間駅設置の可能性等の比較検討を行い(表 1-1-5-3)、補助 160 ルートを基本とすることで関係機関と協議を重ね、平成 4 年度に補助 160 ルート案の採用を決定した。同時に、中間駅を天王洲地区及び日本たばこ産業前に設置する方針も決定した。なお、両駅については、当初建設費の概ね半額に相当する開発者の負担金を受けている。

表 1-1-5-3　補 26 ルートと補 160 ルートの評価

項　　目	補助２６号ルート		補助１６０号ルート	
1．施工の難易度	△	・分岐部施工は、軟弱地盤地帯の大規模開さく工事となる。 ・大汐線及び新幹線回送線の活線工事となるため、難しい施工となる。	○	・分岐部は、広い道路下での施工となり比較的容易と考えられる。 ・民間建物の基礎受替え工事及び防護工が有るものの、協議が整えば施工は比較的容易と考えられる。
2．協議の難易度	△	・ＪＲとの活線近接工事に対する協議は、分岐部施工延長も長く、長期間にわたる工事のため難航すると考えられる。 ・清掃局との大井清掃工場内通過に関する協議は、下協議の段階で難色を示されているので、難航すると考えられる。 ・用地に関する協議は、民地支障区間が少なく比較的容易。	△	・首都高中央環状品川線（計画路線）との交差に伴う縦断線形の調整は．首都高の計画が先行していることも有り、難航する事が考えられる。 ・ＮＴＴ洞道（計画路線）との位置調整が必要となる。 ・用地に関する協議は、民地支障区間が長く難しいと考えられる。
3．都市計画との整合	×	・沿線には、現在開発計画は無く、又、将来開発可能な大規模用地も無い。	○	・沿線では、現在「天王洲総合開発計画」が進行中であり、将来の開発可能な大規模用地として「日本たばこ産業工場跡地」があり、街づくりに対するインパクトは強い。
4．新駅設置の可能性	△	・品川埠頭～大井埠頭間には新駅設置の可能性は無く、東品川地区（鮫洲公園付近）に１駅設置の可能性が有る。 ・新駅の需要は、約14,500人(㈱算）見込まれる。	○	・天王洲地区には、第１期開発に合わせて東モノ新駅が設置されるが、第２期開発地域に新駅設置の可能性がある。 ・東品川地区の日本たばこ産業工場跡地再開発に合わせて新駅設置の可能性がある。 ・新駅の需要は、約29,000人(㈱算）見込まれる。(2駅分)
5．概算工事費	△	・東テレ～大崎間 1,190億円（平成2年度価格）　*当初比=+30億円 （鉄道事業団財産取得税、JR用地費、新駅工事費は含まない）	△	・東テレ～大崎間 1,180億円（平成2年度価格）　*当初比=+20億円 （鉄道事業団財産取得税、JR用地費、新駅工事費は含まない）
6．事業採算性	△	・累計好転年次　損益＝２７年目、資金＝３０年目	△	・累計好転年次　損益＝２７年目、資金＝３０年目
総合評価	△	・分岐部施工に関し、技術的な不確定要素が見込まれる。 ・街づくりに対するインパクトが弱い。	○	・協議が整えば、施工に関する技術的な問題は少ない。 ・都市計画との整合及び事業採算性に関しても優位。

3．沿線開発の概況

第二期区間は、臨海副都心や天王洲アイルなどのベイエリア、大井町や大崎などの既成市街地を通過する路線であり、江東区、港区、品川区の３区を通っている。

臨海副都心は、第一期区間が開通した直後の平成８年４月に“まちびらき”が行われて以来、業務、商業、住宅などのビルや施設が順次建設され、東京の代表的な観光スポットとして賑わいを見せている。開発の進捗は、開発フレームの半分にも満たない状況であるが、各街区において着実に開発が進んでおり、開発ポテンシャルの極めて大きい地域となっている。

また、有明運河の埋立て、新交通「ゆりかもめ」の豊洲延伸、広域幹線道路の建設等の都市基盤整備も順調に進められている。

東品川地区では、既に開発が一段落している天王洲アイルの他に、再開発地区である品川シーサイドフォレストで業務、住宅、ホテルなどの建設が進められており、臨海副都心線の全線開業に合わせて一部がオープンしている。その他の地区でも工場跡地にマンション建設が盛んに行われ、ベイエリアが一変されつつある。

大崎地区では、既に完成している東口駅前の再開発に続き西口や周辺地区で再開発が進められており、今後、副都心としてのさらなる変貌が期待されている。

二期区間沿線の各開発地区の現状と計画は次のとおりである。

(1)臨海副都心地区

臨海副都心は、東京の 7 番目の副都心として計画され、都心から概ね 5km 圏に位置する 442ha の大規模開発エリアである。各地区の現状、開発の見通し、開発フレームなどは以下のとおりである（表 1-1-5-4～5）（図 1-1-5-2)。

①台場地区（東京テレポート駅北側）

アミューズメント、ホテル、オフィス、海浜公園など、多くの人々が訪れ、活気に満ちあふれており、ほぼ完成している。また、公営の賃貸住宅や学校などの居住空間も隣接しており、「職」、「住」、「遊」が融和した地区でもある。

②青海地区（東京テレポート駅南側）

アミューズメント、温泉テーマパーク、博物館、オフィスなどがオープンしているが、一方では、「都民提案街区」をはじめ多くの街区が未開発の状態で残されている。今後、美術館の建設などが予定されている。

③有明北地区（国際展示場駅北側）

清掃工場、下水処理場、有明テニスの森公園などの公共施設のほか、臨海副都心開発以前からの居住・業務地区がある。現在、新たな開発はほとんどなされていないが、今後、海域の埋立や「ゆりかもめ」豊洲延伸による新駅が完成し、住宅を中心とする開発が期待される。

④有明南地区（国際展示場駅南側）

国際展示場を中心に、ホテル、ショールーム、オフィスなどで賑わいを見せている。今後、新たに業務・商業ビルの建設が計画されている他、有明の丘に病院や防災公園などの広域防災拠点が整備される予定である。

表 1-1-5-4　臨海副都心の開発フレームと進捗状況　　（単位：人）

地区名	従業人口			居住人口		
	フレーム	平成 13 年度実績	平成 13 年度達成率	フレーム	平成 13 年度実績	平成 13 年度達成率
台　場	16,000	18,000	113%	5,500	4,710	86%
青　海	22,000	9,000	41%	6,500	920	14%
有明北	14,000	0	0%	28,000	0	0%
有明南	18,000	7,000	39%	2,000	0	0%
計	70,000	34,000	49%	42,000	5,630	13%

表 1-1-5-5　臨海副都心の開発計画

区分	年　度	都市の開発状況	主な施設の整備状況または計画
Ⅰ	～平成 7 年度	・都市活動の開始に必要な都市基盤や拠点施設が整備。 ・台場地区が概成。	・りんかい線（新木場～東京テレポート） ・ゆりかもめ（新橋～有明） ・レインボーブリッジ
Ⅱ	～平成 17 年度	・交通アクセスの充実。 ・有明北地区の埋立が完成。 ・有明南地区が概成。	・りんかい線（東京テレポート～大崎） ・ゆりかもめ（有明～豊洲） ・放射 34 号線（晴海通り）の延伸。 ・環状 2 号線の一部。 ・有明北地区の埋立。
Ⅲ	～平成 27 年度	・域内の都市基盤が完了。 ・広域的交通基盤がほぼ完了。 ・青海及び有明北地区が概成。	・環状 2 号線の延伸。 ・補助 314 号線の一部。 ・補助 315 号線。
Ⅳ	平成 28 年度～	・全ての地区でまちが完成、発展。	

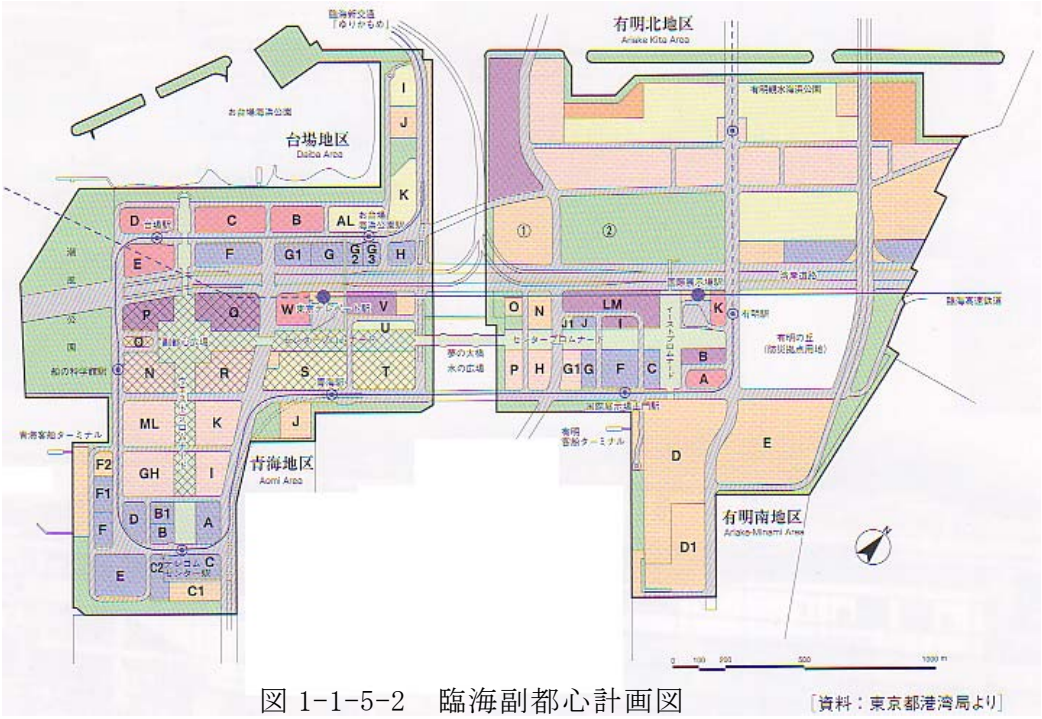


図 1-1-5-2　臨海副都心計画図　［資料：東京都港湾局より］

(2)天王洲アイル

天王洲アイル地区は、オフィスを中心とするビル群が平成 3 年から 8 年にかけて順次完成し、就業人口約 2 万 1 千人、居住人口約 4 千人の開発エリアとなっている。当地区には、この他に計画・構想のある未開発区域があるが、現在、具体的な動きはない。

当地区には、地上交通と分離されたデッキである「スカイウォーク」が整備されており、ビル街と臨海副都心線及び東京モノレールが結ばれている。また、東京モノレール羽田空港方面ホームの南端に新たに出入口を設け、臨海副都心線との乗換え利便性の向上を図っている。

(3)品川シーサイドフォレスト

品川シーサイドフォレスト地区は、新駅の設置を契機に日本たばこ産業跡地等に市街地再開発事業として進められている面積約 9.6ha、計画従業人口約 1 万 3 千人、計画居住人口約 3 千人の開発地区である（図 1-1-5-3)。

当地区には、オフィス、大型ショッピングセンター、ホテル、都市公団の賃貸住宅が計画されており、平成 14 年秋に一部がオープンしている。今後、平成 16 年までにその他の施設が順次完成する見込みであり、品川シーサイド駅と当地区とは、地下連絡通路で直接結ばれる。

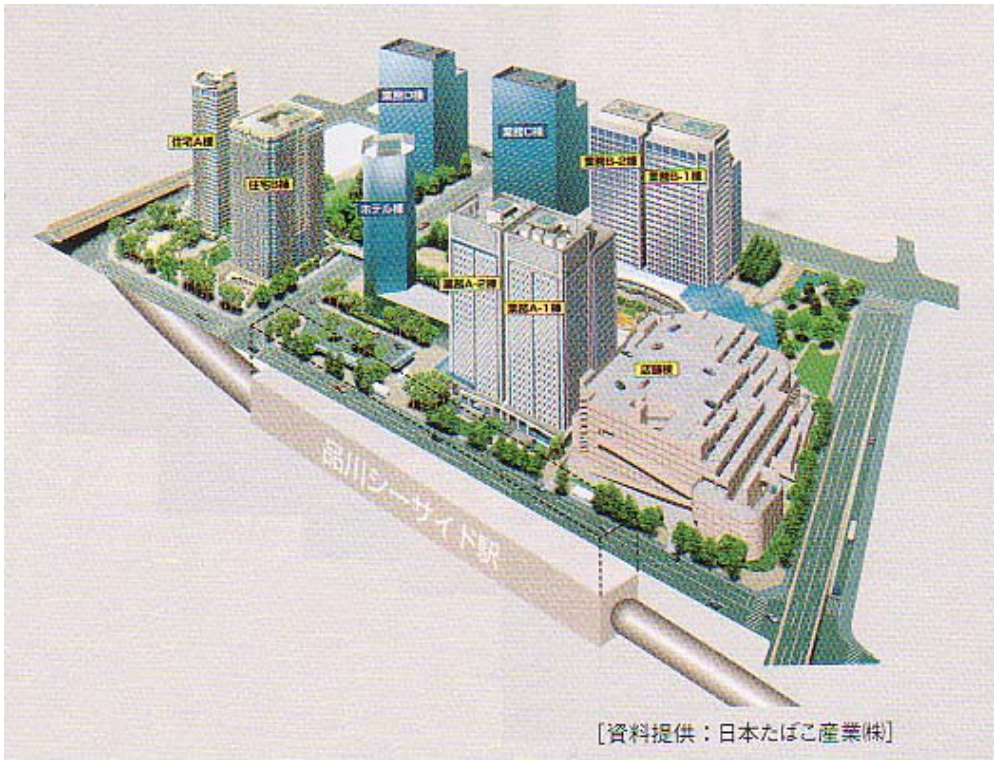


図 1-1-5-3　品川シーサイドフォレスト

(4)大井町駅周辺地区

大井町周辺地区は、品川区の行政、文化、商業業務、交通の中心地として発展し、区画整理によって基盤整備がなされ、駅前の再開発整備地区は商業拠点になっている。周辺には、昔ながらの繁華街があり、防災面を踏まえた再開発構想もあるが具体的に動いていない。

臨海副都心線の乗入れに伴い、JR 東日本や東急電鉄の駅施設の改良が行われた他、新設駅とショッピングビルが地下で直結されるなど、交通結節点、商業拠点としてさらなる発展が期待できる。

(5)大崎駅周辺地区

大崎駅周辺地区では、東口駅前の再開発や工場跡地等へのマンションやオフィスビル

の建設が行われ、東京の副都心にふさわしい街並みが形成されつつある。また、同地区は、平成 14 年 7 月に都市再生特別措置法に基づく「都市再生緊急整備地域」に指定されている。

臨海副都心線の全線開業を契機に埼京線が大崎まで延伸したほか、湘南新宿ラインの停車駅にもなり、交通結節点としての機能も担うようになった。

現在、西口一帯の工場跡地を中心に再開発等の計画が具体化の方向にあり、開発ポテンシャルはさらに大きくなっている。

第 6 節　都市計画手続き

従来、鉄道では、連続立体化事業等を除いて都市計画決定の手続を行っておらず、第一期区間も手続はなされていないが、第二期区間の多くは道路下の空間を活用するため道路占用の都市計画手続を行った。都市計画決定の流れは図 1-1-6-1 に示すとおりであり、環境影響評価の手続と時期的整合性を図りつつ進められた。

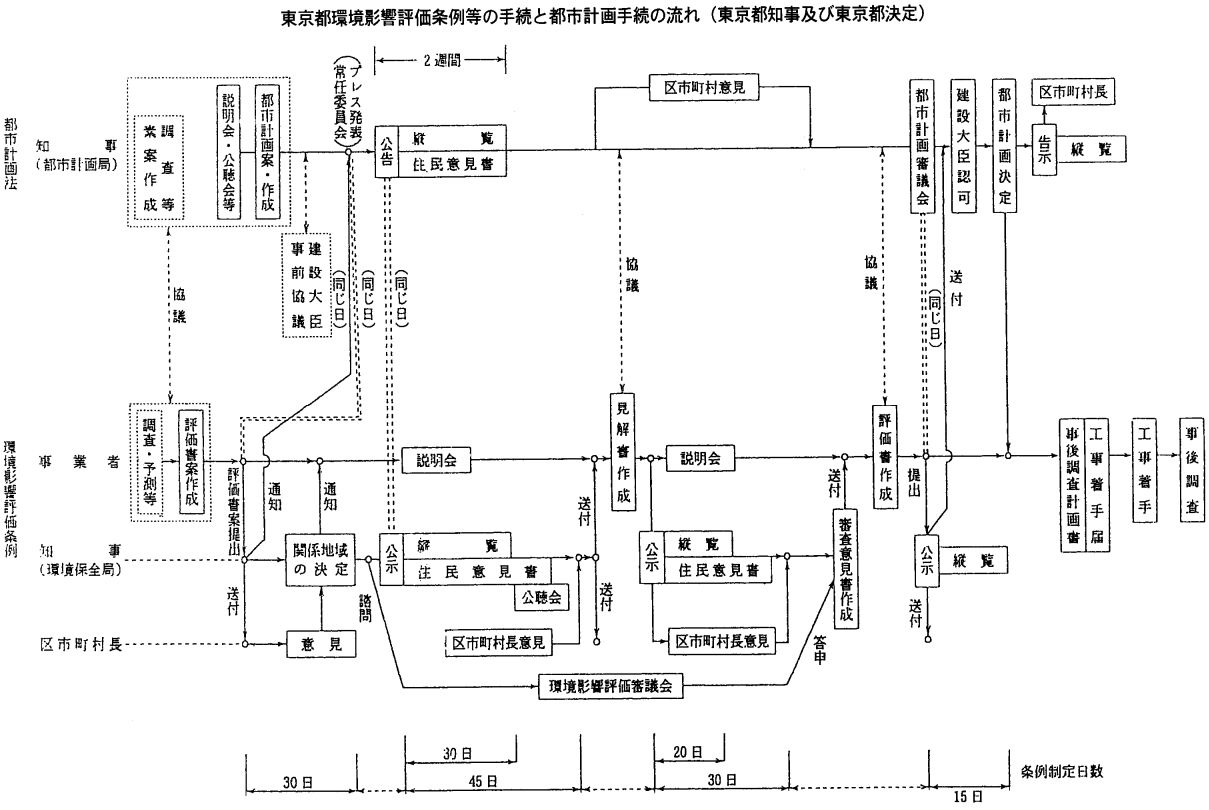


図 1-1-6-1　都市計画決定の流れ

1．素案説明会

都市計画案を作成する前段として、たたき台ともいうべき都市計画素案を作成し、説明会を平成 6 年 9 月 27 日～30 日の 4 日間で沿線各地において開催した。説明会では、路線の縦断図、平面図、駅の断面図、工事の進め方等をパンフレット及びスライドを利用して説明し、その後質疑応答を行った。説明会には 4 回で 400 名弱が出席し、埼京線

や京葉線との乗入れや工事の内容、駅の出入口等の質問があった。

2．都市計画案説明会

素案説明会での質問内容等も考慮し、都市計画案と環境影響評価書案の作成を行い、両案の説明会を素案説明会と同様に、平成 7 年 3 月 20 日～24 日の 4 日間沿線で開催した。説明会には延べ約 400 名以上が出席した。質疑は、前回と同様に工事の進め方や駅の出入口等についてなされた。

3．都市計画決定

都市計画案は、その後、東京都市計画地方審議会に付議、了承された後、平成 8 年 3 月 7 日に都市計画決定された（資料 1-1-6-1)。また、環境影響評価書案については、都民の意見書に対して見解書を作成して説明会を開催した後、東京都市計画地方審議会の開催と同日に環境影響評価書を提出した。

資料 1-1-6-1　東京都告示第 210 号

告示

◎東京都告示第二百十号

都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第二十一条第二項において準用する同法第十八条第一項の規定により東京都市計画都市高速鉄道を変更したので、同法第二十一条第二項において準用する同法第二十条第一項の規定により告示し、同条第二項の規定により縦覧に供する。

平成八年三月七日

東京都知事　青　島　幸　男

都市計画の種類　都市計画を定める土地の区域

東京都市計画部市高速鉄道

臨海副都心線　追加する部分

江東区青海一丁目、港区台場、品川区東八潮、港区港南五丁目、品川区東品川二丁目、東品川三丁目、東品川四丁目、東品川五丁目、東大井一丁目、南品川三丁目、南品川五丁目、東大井四丁目、東大井五丁目、大井一丁目、広町二丁目及び大崎一丁目各地内

関係図書の縦覧場所　東京都都市計画局総務部（都庁第二本庁舎二十一階）

第 2 章　事業免許・工事施行認可の手続き

第 1 節　事業免許申請

臨海副都心線の建設は、臨海部の開発計画に合わせ二期に分けて行われた。第一期区間は新木場～東京テレポート間 4.9km であり、平成 3 年 11 月に免許を取得し、平成 8 年 3 月に開業した。第二期区間の東京テレポート～大崎間についても、第一期区間開業前の平成 6 年 3 月に申請を行い、同年 11 月に取得している。

免許取得の主な理由は、大崎駅で JR 埼京線と接続することにより、

①新たな広域的ネットワークが構築されること

②臨海副都心と池袋、新宿、渋谷、大崎の 5 つの副都心が都市高速鉄道で結ばれ、臨海副都心線の育成が更に促進されること

③天王洲地区や東品川地区の地元の街づくりに多大な効果が期待できること

などとさ　れている。

第 2 節　工事施行認可

東京臨海高速鉄道は、第二期区間の鉄道事業免許取得後、工事施行認可を平成 7 年 11 月 10 日付けで申請し、同年 12 月 28 日付鉄施 293 号で認可を受けた。その後、届出を含めた工事計画の認可変更は18回行っている。表1-2-2-1に工事計画の変更の経緯を示す。

また、第二期線の延伸施工に伴い、第一期線部分の新木場～東京テレポート間の鉄道施設を変更する必要が生じ、表 1-2-2-2 に示す変更手続きを行っている。

第 3 節　設計特例制度の適用

認定鉄道事業者制度は、平成 11 年 5 月に公布、平成 12 年 3 月 1 日から施行された改正鉄道事業法において、鉄道事業法規則の一項目として制定された。

この制度の趣旨は、鉄道事業に係る安全規制の合理化の施策として、従来の設計管理者制度に代えて、国土交通大臣の認定を受けた鉄道施設・車両の設計に関する業務を一体的かつ有機的に実施する鉄道事業者においては、鉄道施設・車両を設計し、かつその設計が技術上の基準に適合することを確認した場合には、工事の施行の認可申請に際し、従来の設計管理者制度を活用した場合よりも簡略化された手続きによることができるとされている。

設計管理者制度は、技術力を保有する特定の人物に設計確認の権限を与えていたが、しゅん功確認については国が行っていた。これに対し、認定鉄道事業者制度は、「組織」を認定の対象とし、しゅん功確認についても権限を与えている。

鉄道公団については、鉄道事業法第 14 条第 5 項により「鉄道事業者は、日本鉄道建設公団が十分な能力を有するものとして省令で定める範囲の鉄道施設について設計を行ったときは、工事の施行の認可申請等に際し、運輸省令で定める簡略化された手続きによることができる」（鉄道公団設計特例制度）とされ、鉄道公団が十分な能力を有するもの

として定める鉄道施設の設計については、鉄道公団の有する能力の適正な活用を図り、鉄道施設の安全性を担保する観点から、鉄道公団が当該設計の確認及び完成後の鉄道施設に対するしゅん功確認（検査）を適切に実施するものをその対象とするとされた。

第二期線の工事計画の変更手続きについては、「臨海副都心線の工事の施行に関する細目覚書」第4条（設計の変更）に基づき東京臨海高速鉄道から鉄道公団東京支社長に協議があり、鉄道公団からの了承回答後、同社は関東運輸局に工事計画変更認可申請（又は届け出）を行っている。関東運輸局からは同社に対し許可書が交付され、同日付けで、公団総裁あてに工事計画の変更認可を同社に行った旨の通知がなされる。

なお、平成14年8月30日に行った第14回から最終の平成15年3月6日の第18回までの工事計画の変更については、鉄道公団設計特例制度により手続きが行われており、従来行っていた鉄道公団と東京臨海高速鉄道との協議は省略され、東京臨海高速鉄道から関東運輸局への届出のみで手続完了となることから大幅な簡素化が図られている。

第4節　道路下敷設許可

第二期区間は、延長7.3kmのうち3.4kmが道路下を縦断的に占用するため、鉄道事業法第61条第1項ただし書きに基づく道路下敷設許可を平成8年5月14日付けで建設大臣から取得している。その後、工事施行認可を平成8年8月30日に受け、さらに国道、都道、港区道、品川区道の各道路管理者から工事施行方法承認を取得し、道路下での工事に着手している。平成13年3月に国の規制緩和の一環で、鉄道事業法第61条第1項ただし書に基づく道路下敷設許可についても、迅速な対応、手続きの簡素化の観点から、解釈・運用の変更がなされた。これにより、道路下における鉄道施設の計画変更があった場合には、建設大臣の変更許可及び各道路管理者の変更承認を取得する必要がなくなり、代わって各道路管理者から道路法第32条に基づく道路占用許可を取得することとなった。このため、平成13年度以降は、都道及び品川区道路管理者占用許可を取得して工事を進めた。道路下敷設許可関連の経緯を表1-2-4-1に示す。

表1－2－2－1　臨海副都心線（二期）行政手続き一覧

〔国土交通省鉄道局〕

NO. 1

種別	記号番号	日付	内容
鉄道事業免許	申請　５東臨建第151号 免許　鉄都第34号	H 6. 3.29 H 6. 5.12	東京テレポート・大崎間
工事施行認可	申請　７東臨建第134号 認可　鉄施第293号	H 7.11.10 H 7.12.28	東京テレポート・大崎間 （完成期限H12.12）
工事実施計画の指示	申請　７東臨建第202号 指示　鉄都第　3号の2	H 8. 1.29 H 8. 2. 8	鉄道施設の建設指示
工事計画変更認可 （第１回）	協議　９東臨建第 17号 回答　東支工五第　8号 申請　９東臨建第 37号 認可　関鉄技一第149号 通知　関鉄技一第149号の3	H 9. 7. 2 H 9. 7.11 H 9. 7.24 H 9. 8. 8 H 9. 8. 8	1. 品川埠頭トンネル換気塔の位置変更及びトンネル構造の変更。 2. 品川埠頭トンネル・天王洲駅間の縦断線形の変更。（品川清掃作業所の杭に支障） 3. 大井町駅起点方立坑及び終点方立坑の位置変更及び規模の縮小。（都道内から区道内へ）
工事計画変更届 （第２回）	協議　10東臨建第 27号 回答　東支工五第　7号 届　10東臨建第 40号 通知　関鉄技一第149号の2	H10. 6. 1 H10. 6. 8 H10. 6.30 H10. 8. 8	1. 台場トンネル及び八潮トンネルの中柱構造の一部変更。 2. 天王洲駅く体構造及び形状の変更並びに起点方ポンプ室の廃止。（ＲＣ連壁→ＳＭＷ） （ＲＣ連壁→ＳＭＷ・ラッチ外通路の縮小） 3. 東品川駅く体構造及び形状の変更。 （泥水固化壁→ＲＣ連壁・ﾗｯﾁ外通路の縮小） 4. 大井町駅開削部の位置変更。 （一時土留に隣接ビル財産のＳＭＷを利用） 5. 車両基地線の線形変更及び留置線、車両検査修繕施設の位置変更。
工事計画変更認可 （第３回）	協議　東支工五第 22号 回答　10東臨建第 56号 申請　10東臨建第 65号 認可　関鉄技一第271号 通知　関鉄技一第271号の3	H10. 9.25 H10. 9.30 H10.11. 6 H10.12.22 H10.12.22	1. 線路中心線、軌道中心線の線形及びこう配の変更。（第２広町トンネル付近） 2. Ｕ形よう壁の延長及び構造の変更。 3. 第２広町トンネル延長及び構造の変更。 （開削工法→一部非開削工法）
工事計画変更認可 （第４回）	協議　11東臨建第　9号 回答　東支工五第　6号 申請　11東臨建第 11号 認可　関鉄技一第180号 通知　関鉄技一第180号の2	H11. 5. 7 H11. 5.26 H11. 6. 2 H11. 8.31 H11. 8.31	1. 線路中心線、軌道中心線の線形及びこう配の変更。 （東品川四丁目再開発事業の住宅棟との離隔確保及び東急大井町線との離隔確保） 2. シールドトンネルの材質及び構造寸法の変更。 （ＲＣ1.0m→1.5m・ＤＣ1.0m→1.2m） 3. 大井町駅起点方開削部く体、避難出口、換気塔の位置及び形状の変更。 （大井町東口再開発事業計画との整合） 4. 大井町駅終点方開削部の位置変更。 （交通管理者の指導） 5. 第１広町トンネルの第１広町立坑の形状変更。
工事計画変更認可 （第５回）	申請　11東臨建第 87号 認可　関鉄技一第238号 通知　関鉄技一第238号の2	H11. 9.22 H11.11. 9 H11.11. 9	1. 大崎駅の位置及びホーム幅の変更。 2. 上記により施行認可終点位置の変更。
工事計画変更認可 （第６回）	協議　11東臨建第108号 照会　東支工五第29号の２ 回答　東支工五第34号の２ 申請　11東臨建第121号 認可　関鉄技二第253号 通知　関鉄技二第253号の2	H11. 9.30 H11.10.12 H11.11. 2 H11.11. 5 H12. 1.11 H12. 1.11	1. 電気関係設備の変更
事業計画の変更	届　11東臨建第238号 通知　11東臨建第238号	H12. 2.17 H12. 2.17	1. 駅名の変更 天王洲駅→天王洲アイル駅 東品川駅→品川シーサイド駅
工事計画変更認可 （第７回）	協議　11東臨建第245号 照会　東支工五第60号 回答　東支工五第60号の２ 申請　11東臨建第260号 認可　関鉄技二第132号 通知　関鉄技二第132号の2	H12. 3.15 H12. 3.22 H12. 4. 3 H12. 3.22 H12. 6.19 H12. 6.19	1. 東京テレポート・天王洲間の部分開業に伴う暫定設備の追加（電気関係）
工事計画変更認可 （第８回）	申請　12東臨建第37号 認可　関鉄技一第107号	H12. 5.23 H12. 7. 4	1. 大崎駅のホーム延長・幅の変更 2. 工事施行認可終点の変更 （12km248m00→12km246m00）
工事完成期限の変更	協議　12東臨建第52号 回答　民施第19号 申請　12東臨建第52号 認可　鉄施第94号 通知　12東臨建第88号	H12. 5.30 H12. 5.31 H12. 6. 9 H12. 6.30 H12. 6.30	1. 完成期限を平成15年11月に変更
工事計画変更認可 （第９回）	協議　12東臨建第76号 回答　東支工五第34号 申請　12東臨建第77号 認可　関鉄技一第257号 通知　関鉄技一第257号の2	H12. 8.11 H12. 8.21 H12. 9.19 H13. 1. 9 H13. 1. 9	1. シールドトンネルの二次覆工の廃止 2. 天王洲アイル駅出入口の形状変更 3. 天王洲アイル駅の中柱を鋼管柱に変更 4. 大井町駅形状の変更（６層→５層） 5. 大井町駅出入口の形状変更（連絡設備） 6. 東品川トンネルの縦断線形の変更 7. 東大井トンネルの縦断線形の変更 8. 連結送水管の変更その他
工事計画変更認可 （第10回）	協議　12東臨建第146号 回答　東支工五第35号の2 申請　12東臨建第164号 認可　関鉄技二第219号 通知　関鉄技二第219号の2	H12. 8.30 H12. 9.11 H12. 9.14 H12.10. 2 H12.10. 2	1. 品川埠頭変電所の逆電力継電器廃止、ｼﾘｺﾝ整流器用変圧器及びｲﾝﾊﾞｰﾀｰ変圧器の容量変更、機械機具の配置変更 2. 配電所の保護連動・単線結線の変更、機械機具の配置変更
工事計画変更認可 （第11回）	協議　12東臨建第229号 回答　東支工五第49号の2 申請　12東臨建第255号 認可　関鉄技二第287号 通知　関鉄技二第287号の2	H12.11. 6 H12.11.11 H12.11.30 H12.12.18 H12.12.18	1. き電線こう長及びき電系統の変更 （品川埠頭変電所からの引出線の追加）
工事計画変更認可 （第12回）	協議　12東臨建第277号 回答　東支工五第56号の3 申請　12東臨建第285号 認可　関鉄技一第　9号 通知　関鉄技一第　9号の2	H12.12. 6 H12.12.18 H12.12.21 H13. 1.15 H13. 1.15	1. 八潮Ｔの位置、延長及び車両基地の位置の変更 2. 八潮踏切道の新設 3. 天王洲アイル駅の出入口階段幅の変更 4. 途中段階として、天王洲ｱｲﾙ駅のホーム延長等の変更及び仕切壁等の追加

表1－2－2－1

臨海副都心線（二期）行政手続き一覧

〔国土交通省鉄道局〕　　NO. 2

種別	記号番号		日付	内容
工事計画変更認可 （第13回）	協議	12東臨建第323号	H13. 1.29	1. 建築限界（下部限界）の変更 2. 天王洲アイル駅の形状変更（ＰＣ型枠使用）
	回答	東支工五第71号の2	H13. 1.30	
	申請	12東臨建第327号	H13. 1.31	
	認可	関鉄技一第 32号	H13. 2. 2	
	通知	関鉄技一第 32号の2	H13. 2. 2	
鉄道施設変更届 （第14回）	届出	12東臨建第337号	H13. 2. 27	信号設備変更
工事計画変更認可 （届出事項） （第15回） **（設計特例制度適用）**	届出	14東臨建第105号	H14. 8.30	1. 保安通信設備 2. 電路設備（き電線路） 電路設備（電車線路）
工事計画変更認可 （届出事項） （第16回）	届出	14東臨建第114号	H14. 10.4	大井町駅東急口（仮称）連絡通路
工事計画変更認可 （届出事項） （第17回） **（設計特例制度適用）**	届出	14東臨建第123号	H14.10.28	1. 東品川トンネル ｾｸﾞﾒﾝﾄ使用種類と施工位置の変更 2. 品川シーサイド駅のﾚｲｱｳﾄ・出入口・換気塔等の位置及び形状変更、連絡通路の新設 下り線の延長変更、軌道構造の変更 ｾｸﾞﾒﾝﾄ使用種類と施工位置の変更 4. 大井町駅シールドの材質及び構造寸法の変更、ｾｸﾞﾒﾝﾄ使用種類と施工位置の変更 下り線の延長変更、終点方立坑の形状変更 連結工の形状変更 ホーム延長の変更（211mを205mに変更） 都道下通路の形状変更 上り線ホーム下止水壁の新設 5. 第１広町トンネルの第１広町立坑の形状変更 6. 第２広町トンネルに排水ポンプ室を新設 7. 第２広町トンネルの箱型トンネルの形状変更 8. 第２広町トンネルの円形トンネルの形状変更 9. トンネル火災対策設備の変更 10. 駅の火災対策設備変更 11. 軌道構造の変更 脱線防止ガードの設置 ＰＣまくら木を弾性まくら木に変更
工事計画変更認可 （届出事項） （第18回） **（設計特例制度適用）**	届出	15東臨建第235号	H15.3.6	1. 大井町変電所

表 1-2-2-2　新木場～東京テレポート間（施設変更）

項　目	申請及び届出番号 （年月日）	認可番号 （年月日）	内　容
鉄道事業免許	2都市施交第 343 号 平成3年2月5日	鉄都　第　24 号 平成3年11月1日	第一種鉄道事業について
工事施行認可	3 東臨建第　30 号 平成3年11月20日	鉄施　第　34 号 平成4年2月26日	工事完成期限 平成8年2月29日
鉄道施設の変更届出	8 東臨建第 118 号 平成9年3月31日	――――	シールドトンネル継手の改良
鉄道施設の変更認可	11 東臨建第 120 号 平成11年11月15日	関鉄技二第 254 号 平成12年1月11日	車両検査修繕設備の廃止、東京テレポート駅の連動装置の作用変更、場内信号機及び出発信号機の新設及び撤去、自動列車停止装置の新設及び撤去
鉄道施設の変更認可	11 東臨建第 259 号 平成12年3月22日	関鉄技二第 144 号 平成12年6月21日	東京テレポート駅の連動装置の作用変更
鉄道施設の変更認可	12 東臨建第 180 号 平成12年10月10日	関鉄技二第 236 号 平成12年10月25日	有明 SS 遮断器新設
鉄道施設の変更届出	12 東臨建第 239 号 平成12年12月4日	――――	国際展示場駅及び高架橋部の耐震補強、東京テレポート駅事務室変更
鉄道施設の変更認可	12 東臨建第 256 号 平成12年12月18日	関鉄技二第　11 号 平成13年1月19日	手信号代用器の遠制、東京テレポート駅連動装置の変更、信号機の位置変更

表1－2－4－1　臨海副都心線（二期）行政手続き一覧

〔国土交通省道路局〕

種別	記号番号	日付	内容
道路下敷設許可	申請 6東臨建 第114号 進達 6都市施調第940号 許可 7建設省東道政発第 48号	H 6.12.27 H 7.12.19 H 8. 5.14	東京テレポート・大崎間 道路下敷設延長 3,210m
工事施行承認	申請 東臨建 第 23号 進達 8都市施調第139号 許可 建設省東道政発第 43号	H 8. 5.16 H 8. 7.18 H 8. 8.30	東京テレポート・大崎間
工事計画変更承認 （第１回）	申請 9東臨建 第 23号 進達 許可 建設省東道政発第 56号	H 9. 6.25 H 9.10.23	1. 品川埠頭トンネル換気塔の位置変更及びトンネル構造の変更。 2. 品川埠頭トンネル・天王洲駅間の縦断線形の変更。（品川清掃作業所の杭に支障） 3. 大井町駅起点方立坑及び終点方立坑の位置変更及び規模の縮小。（都道内から区道内へ） 4. 道路下敷設延長 3,276m（変更）
工事計画変更承認 （第２回）	申請 10東臨建 第 5号 進達 10都市施調第190号 許可 建設省東道政発第 45号	H10. 6. 2 H10. 7. 9 H10. 8.18	1. 天王洲駅く体構造及び形状の変更並びに起点方ポンプ室の廃止。（ＲＣ連壁→ＳＭＷ） （ＲＣ連壁→ＳＭＷ・ラッチ外通路の縮小） 2. 東品川駅く体構造及び形状の変更。 （泥水固化壁→ＲＣ連壁・ﾗｯﾁ外通路の縮小） 3. 大井町駅開削部の位置変更。 （一時土留に隣接ビル財産のＳＭＷを利用） 4. 道路下敷設延長 3,266m（変更）

〔道路管理者〕

種別	記号番号	日付	内容
工事施行方法承認 （建設省関東地建）	申請 8東臨建 第 68号 承認 建関道管第174号の2	H 8.10.29 H 8.12.17	永久占用 209.95m2
工事施行方法承認 （東京都建設局）	申請 8東 臨 建 第 68号 承認 8建道管監他第118号	H 8.10.15 H 8.12.13	永久占用 14,162.60m2 一時占用 16,060.53m2 （占用期限 H14.12.31まで）
工事施行方法承認 （品 川 区）	申請 8東 臨 建 第 68号 承認 品土管発 第334号	H 8.11.21 H 8.12. 5	永久占用 20,939.70m2 一時占用 14,896.99m2 （占用期限 H14.12.31まで）
工事施行方法承認 （港 区）	申請 8東 臨 建 第 68号 承認 8港 土 土 第453号	H 8.10.18 H 8.11.12	永久占用 2,459.41m2 一時占用 2,110.40m2 （占用期限 H14.12.31まで）
工事施行方法変更承認 （建設省関東地建）			永久占用 2,206.49m2（変更） （都道及び区道が国道357号に昇格）
工事施行方法変更承認 （東京都建設局第１回）	申請 9東 臨 建 第 63号の1 承認 9建道管監他第134号	H 9.11.12 H10. 1.16	永久占用 14,127.35m2（変更） 一時占用 13,897.39m2（変更） （占用期限 H14.12.31まで）
工事施行方法変更承認 （品 川 区 第１回）	申請 9東 臨 建 第 63号の3 承認 品土管収 第412号	H 9.11.12 H 9.12.15	永久占用 19,288.99m2（変更） 一時占用 15,146.71m2（変更） （占用期限 H14.12.31まで）
工事施行方法変更承認 （港 区）	申請 9東 臨 建 第 63号の2 承認 9港 土 土 第521号	H 9.11.10 H 9.11.26	永久占用 2,486.53m2（変更） 一時占用 2,110.40m2 （占用期限 H14.12.31まで）
工事施行方法変更承認 （品 川 区 第２回）	申請 10東 臨 建 第 1号 承認 品土管収 第 49号	H10. 4.17 H10. 5. 6	永久占用 19,764.21m2（変更） 一時占用 15,865.17m2（変更） （品川区道の幅員変更による） （占用期限 H14.12.31まで）
工事施行方法変更承認 （東京都建設局第２回）	申請 10東 臨 建 第 70号 承認 10建道管監他第103号	H10. 9.29 H10.11.16	永久占用 14,106.27m2（変更） 一時占用 13,897.39m2 （占用期限 H14.12.31まで）
工事施行方法変更承認 （品 川 区 第３回）	申請 10東 臨 建 第 70号 承認 品土管収 第350号	H10. 9.29 H10.10. 7	永久占用 19,675.78m2（変更） 一時占用 15,865.17m2 （占用期限 H14.12.31まで）
工事施行方法変更承認 （東京都建設局第３回）	申請 10東 臨 建 第151号 承認 11建道管監他第 15号	H11. 3.30 H11. 6.30	永久占用 14,106.27m2 一時占用 16,646.05m2（変更） （天王洲トンネルの泥水処理設備等を都道に設置することとした） （占用期限 H14.12.31まで）
工事施行方法変更承認 （品 川 区 第４回）	申請 11東 臨 建 第 25号 承認 品土管収 第 99号	H11. 4.27 H11. 5.18	永久占用 19,675.78m2 一時占用 15,865.17m2 （東品川駅仮設工法を切梁からグランドアンカーに変更） （占用期限 H14.12.31まで）

表1－2－4－1　臨海副都心線（二期）行政手続き一覧

〔国土交通省道路局〕

種別	記号番号	日付	内容
工事計画変更承認 （第３回）	申請 10東臨建　第148号 進達 11都市施調第 93号 許可 建設省東道政発第 51号	H11. 3.31 H11. 8.13 H11.10.18	1. 線路中心線、軌道中心線の線形及びこう配の変更。 （東品川四丁目再開発事業の住宅棟との離隔確保、八潮橋との離隔確保及び東急大井町線との離隔確保） 2. シールドトンネルの材質及び構造寸法の変更 （ＲＣ1.0m→1.5m・ＤＣ1.0m→1.2m） 3. 大井町駅起点方開削部く体、避難出口、換気塔の位置及び形状の変更。 （大井町東口再開発事業計画との整合） 4. 大井町駅中央く体の形状変更及び構造並びに出入口、換気塔の位置及び形状変更。 （ＲＣ構造→Ｓ構造・ＪＲ連絡通路の追加） 5. 大井町駅終点方開削部の位置変更。 （交通管理者の指導） 6. 道路下敷設延長 3,355m（変更）
工事計画変更承認 （第４回）	申請 12東臨建　第 45号 進達 12都市施調第325号 許可 建設省東道政発第 50号	H12. 6. 1 H12. 7.28 H12.11.10	1. 完成期限を平成14年12月に変更 2. シールドトンネルの二次覆工を廃止 3. 天王洲駅出入口の形状変更 4. 天王洲駅の中柱を鋼管柱に変更 5. 大井町駅出入口の形状変更（連絡設備） 6. 東品川トンネルの縦断線形の変更
工事計画変更承認 （第５回）	申請 12東臨建　第 357号 進達 H13.3.16付け国道政第11号「鉄道事業法第61条第１項ただし書きの許可について」により廃案となる。以後は道路法第32条により占用許可を要する。 許可		1. 東品川トンネルの材質及び構造寸法の変更 2. 品川シーサイド駅のﾚｲｱｳﾄ・出入口・換気塔等の位置及び形状変更、連絡通路の新設 3. 東大井トンネルの材質及び構造寸法の変更、下り線の延長変更、軌道構造の変更 4. 大井町駅シールドの材質及び構造寸法の変更 下り線の延長変更、終点方立坑の形状変更

〔道路管理者〕

種別	記号番号	日付	内容
工事施行方法変更承認 （東京都建設局第４回）	申請 11東臨建　第100号 承認 11建道管監他第 85号	H11. 9.21 H11.10.21	永久占用 14,106.27m2 一時占用 17,442.80m2（変更） （東京モノレールとの協議に伴い、交差及び近接部分に地盤改良を行う。） （占用期限　H14.12.31まで）
工事施行方法変更承認 （東京都建設局第５回）	申請 11東臨建　第102号の2 承認 11建道管監他第 99号	H11.10.25 H11.12.10	永久占用 14,106.27m2 一時占用 18,320.45m2（変更） （天王洲駅異常出水の伴う、止水工等の追加） （占用期限　H14.12.31まで）
工事施行方法変更承認 （建設省関東地建第1回）	申請 11東臨建　第103号 承認 建関道管 第236号の2	H11.10. 4 H11.12.22	永久占用 1,943.77m2
工事施行方法変更承認 （東京都建設局第６回）	申請 11東臨建　第103号 承認 11建道管監他第182号	H12. 1.20 H12. 4.27	永久占用 13,868.15m2（変更） 一時占用 18,320.45m2 （占用期限　H14.12.31まで）
工事施行方法変更承認 （品　川　区 第５回）	申請 11東臨建　第103号 承認 品土管収　第465号	H11.10.29 H11.11.26	永久占用 21,034.67m2（変更） 一時占用 18,860.54m2（変更） （占用期限　H14.12.31まで）
工事施行方法変更承認 （港　区　第２回）	申請 11東臨建　第103号 承認 11港街土　第738号	H11.10. 5 H11.11.10	永久占用 2,486.53m2 一時占用 2,110.40m2 （占用期限　H14.12.31まで）
工事施行方法変更承認 （建設省関東地建第２回）	申請 12東臨建　第182号 承認 建関道管 第241号の2	H12.11.21 H12.12.15	永久占用 2,070.00m2（変更）
工事施行方法変更承認 （東京都建設局第７回）	申請 12東臨建　第182号 承認 12建道管監他第154号	H12.11.22 H12.12.28	永久占用 13,868.15m2 一時占用 18,320.45m2 （占用期限　H14.12.31まで）
工事施行方法変更承認 （品　川　区 第６回）	申請 12東臨建　第182号 承認 品土管収　第558号	H12.11.22 H12.11.30	永久占用 22,382.92m2（変更） 一時占用 23,151.35m2（変更） （占用期限　H14.12.31まで）
工事施行方法変更承認 （港　区　第３回）	申請 12東臨建　第182号 承認 12港街土　第841号	H12.11.22 H12.12. 6	永久占用 2,486.53m2 一時占用 2,110.40m2 （占用期限　H14.12.31まで）
道路占用許可申請 （東京都建設局）	申請 13東臨建　第68号 許可 13建道管監他第72号	H13.7.18 H13.9.26	永久占用 13,926.50 m2（変更） 一時占用 18,320.45m2 （占用期限　H14.12.31まで）
道路占用許可申請 （品　川　区）	申請 13東臨建　第72号 許可 品まち管占第0113-3876号	H13.7.18 H13.9.21	永久占用 22,872.39m2（変更） うち地上部永久占用　136.34m2（新規） 一時占用 23,151.35m2 （占用期限　H14.12.31まで）

第5節　環境アセスメント

第二期区間（東京テレポート～大崎間）の建設事業を行うにあたり、東京都環境影響評価条例に基づく環境アセスメントを実施した。手続きは、事業者である東京臨海高速鉄道が行っており、環境影響評価書案を平成7年1月に提出し、評価書案の縦覧、地元説明会の開催を経て、平成7年7月に見解書を提出した。その後、平成7年12月に環境影響評価書を作成提出した。工事着工後は、条例に基づき平成15年3月までに事後調査（施工中）を8回行い、それぞれ報告書を提出している。最終的には平成16年3月に工事完了後の報告書を提出し、環境アセスメントの一連の手続きが終了することになる。

評価の対象項目は、大気汚染、騒音・振動、土壌汚染、地盤沈下、地形・地質、史跡・文化財となっている。

なお、車両基地への基地線部分については、東京都と調整した結果、側線の扱いで環境アセスメントの対象事業から除外されている。

第3章　工事施行体制

第1節　概要

臨海副都心線第二期事業区間の施工は､東京テレポートから大崎駅手前11km775m間は､鉄道公団の民鉄線工事として指示がなされている。このうち 11km082m～11km775m の約700m間については、JR東日本東京工事事務所に委託しており、11km775m以降大崎駅終点までの間については、東京臨海高速鉄道の自社工事ではあるが、JR東日本東京工事事務所に委託されている。

なお、大井町駅でのJR線及び東急大井町線との連絡設備についてもJR東日本東京工事事務所、東急電鉄にそれぞれ委託し施行した。

第2節　鉄道公団の体制

現地事務所として、京浜急行から借地した品川区の京急本線青物横丁駅付近の高架下に2階建ての仮設建物を建設し、東京支社は、土木・軌道関係を監督する品川鉄道建設所、建築関係の品川鉄道建築建設所及び機械設備関係の品川鉄道機械建設所を設置し、関東支社は電気関係の品川鉄道電気建設所を設置した。また、支社の体制は、東京支社には工事課を2課（第4課及び第5課、後に第3課・4課に課名変更、平成14年12月1日開業後は工事第3課）設置し、建築、機械については各課内の係体制で対応した。

また、電気関係は関東支社の電気管理課、信号課、通信課、電車線課、変電課、電力課がそれぞれ係体制で対応した。

第3節　東京臨海高速鉄道の体制

東京臨海高速鉄道は、直接工事発注を行っていないが、建設部建設課、開業準備室、施設課を中心に、鉄道公団の関係箇所と連携を取りながら鉄道事業者としての施設建設

にあたった。

第 4 節　JR 東日本東京工事事務所の体制

JR 東日本においては、土木、軌道、建築及び機械関係は東京工事事務所が担当し、東海道・総武課、操軌課、鉄道設備課及び機械課が工事を発注し、品川工事区及び新宿工事区が施工管理を行った。また、電気関係については、東京電気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

1．臨海副都心線三者協議会

臨海副都心線整備にあたり、特に JR 東日本既存鉄道施設に直接係わる技術的諸問題について相互に連絡調整を図るため、JR 東日本東京工事事務所、東京臨海高速鉄道、鉄道公団の三者間で「臨海副都心線三者協議会」を設置した。これらの中で各主体の業務分担を以下のように明確にし、事業の推進に速やかに対応することとした。

(1)メンバー（協議会）

東京臨海高速鉄道	建設部長、計画課長、建設課長
鉄道公団東京支社	工事第二部長、工事第四課長、工事第五課長
JR 東日本東京工事事務所	次長、工事第一課長

(2)委託区間

ア、鉄道公団から JR 東日本

①車両基地新設に伴う東京貨物ターミナル JR 鉄道施設の支障移転

・東海道貨物支線線路移動、電力訓練設備移設、保守基地移設、その他附帯設備等移設

②JR 大井町駅の旅客設備支障改修

・駅ビル口（乗越こ線橋、ホーム階段）

・東急口（連絡こ線橋、ホーム階段）

③第二広町トンネル～大崎駅間の臨海副都心線新設、大崎支線の支障移転

・箱型トンネル(420m)、U 型擁壁(70m)、土留擁壁(120m)、土留壁 100m

・大崎支線（高架橋、盛土、土留擁壁、土留壁、強化路盤）

イ、東京臨海高速から JR 東日本

①大崎駅

・乗降場（2 面 4 線)、連絡通路、階段、線路下横断管路、土留擁壁改築、強化路盤

②山手電車区

・車両洗浄機、配線変更

③大井工場

・建物・機械設備・電気設備等支障移転、配線変更、排水処理槽移設、線路仮受工

(3)部外協議

臨海副都心線二期線の建設計画に関わる事項については、東京臨海高速鉄道において主体的に行うが、次のとおり分担することとした。

ア、東京臨海高速鉄道及び鉄道公団東京支社から JR 東日本東京工事事務所に施工委託する区間の工事に関る部外協議のうち、JR 東日本東京工事事務所が工事の施工協定を締結する前に既に工事計画を確定し、部外協議に耐える状態になっている事項については、それぞれの工事の施工委託者側において部外協議を主体的に進める。

イ、JR 東日本東京工事事務所が東京臨海高速鉄道と鉄道公団東京支社より受託して施工する工事のうち、工事施工と密接な関係を有する内容及び受託以前には協議に耐える状態とならない内容の工事に関わる部外協議については JR 東日本東京工事事務所において主体的に協議を行う。

2. 臨海副都心線第二期連絡会議（東京臨海高速鉄道・鉄道公団）

平成 8 年 2 月 8 日付け「臨海副都心線第二期の工事の施行に関する細目覚書」第 6 条に基づき、臨海副都心線二期工事の施行に関して相互協力、関係業務の適正かつ円滑な遂行を図ることを目的に平成 9 年 4 月 21 日に設置された。また、連絡会議の下に「用地分科会」、「土木分科会」及び「設備分科会」の 3 分科会を設置している。

(1)メンバー

東京臨海高速鉄道	代表取締役専務（主任技術者）、常務取締役、総務部長 建設部長（幹事）
鉄道公団東京支社	支社長、用地第一部長、工事第一部長、工事第二部長 (幹事)、設備部長
鉄道公団関東支社	電気第一部長

第 4 章　工事保安対策

第 1 節　概要

鉄道公団の工事保安体制は、本社及び各地方機関毎に「工事事故防止対策委員会」、「同連絡協議会」等を設置し、建設工事に関する事故の防止、事故が発生した際の原因及び再発防止策の検討を行い、安全に工事の施工が推進できる体制としている。また、無事故無災害を目指す取組みとして、優良事業所等に対して安全表彰を行っている。

1.　工事保安対策への取組み

(1)本社

副総裁を長とする「工事事故防止対策委員会」において審議を行い、年度初に日本鉄道建設公団事故防止重点項目を定めている。

また、上期と下期の年 2 回、各地方機関の工事事故防止監査を実施している。

(2) 支社

東京、関東両支社はいづれも支社長を長とする「○○支社工事事故防止対策委員会」を置し、事故防止に関わる諸活動を行っている。

初年度には［○○支社工事事故防止対策重点項目］を定めるほか、支社独自の事故防止監査を、5 月のゴールデンウィーク、お盆・年末年始の連休前及び 2 月期に実施している。

また、年度初に請負者を含めた「○○支社工事事故防止対策連絡協議会」を開催し、工事事故防止に関する公団の年度方針を説明しその推進の徹底を図るほか、支社の表彰内規に基づき安全優良事業所、優良請負者の表彰を行っている。

(3) 品川鉄道建設所、品川鉄道建築・機械・電気各建設所

現業機関においては、土木及び設備のそれぞれの地区工事事故防止対策協議会を公団建設所と請負者とで組織し、月 1 回現場の安全パトロールを実施し工事の事故防止を推進した。

2. 工事事故の概要（土木･軌道･建築･機械･電気）

東京支社管内・臨海線二期工事（電気を除く）では、一般作業事故 12 件、第三者事故 1 件、関東支社管内（電気）では一般作業事故が 2 件発生したが、ともに死亡事故はなかった。なお、重大事故は、表 1-4-1-1 の第三者事故 1 件であった。

表 1-4-1-1　　重大事故

発生日時場所	事故概要
11 年 9 月 29 日 22 時 00 分 臨海,天王洲 St 他 1 新木場起点 7km653m	土留壁始点左隅角部GL-25.4m付近から、200 ﾘｯﾄﾙ/分（一時最大 4,500 ﾘｯﾄﾙ/分）の出水に伴い、土砂約 470m^{3}が流出した 翌 9 月 30 日 3 時 20 分には(財)東京都駐車場公社の駐車場が約 130m^3(15m×12m最大深さ 4.2m)陥没した。

第 2 節　市街地保安対策

臨海副都心線第二期区間の工事については狭隘な市街地での工事であることから、各施工業者においては、東京支社策定の「工事保安対策要領」（東支達第 6 号：昭和 63 年 6 月 24 日）に基づき市街地工事管理者を選任し、別途選任された市街地保安管理者及び施工管理者と工事施工に伴う事故防止に努めた。また、作業事故が発生した場合は、同要領に定める「直ちに応急措置を施すとともに関係機関及び監督員等に連絡し、その指示を受けること。」に基づき、施工計画書に記載された緊急時連絡フローにより、監督建設所、東京支社、本社に報告等がなされている。

第 3 節　暫定開業・全線開業時の保安対策

1. 東京テレポート～天王洲アイル間（暫定開業時）

臨海副都心線第二期区間の開業に関連して、変電所、配電所及び電路設備の使用開始

に伴う保安対策については、「工事の施行に関する細目覚書（平成 8 年 2 月 8 日）」第 3 条により取り交わされた「保安対策等に関する確認書」（工事第二部長・電気第一部長、建設部長・運輸部長）及び「工事の施行に伴う手続き等に関する細目確認書」（品川鉄道建設所・品川電気鉄道建設所、設備管理区長）に基づき、平成 12 年 11 月 2 日から訓練運転開始日前日（平成 13 年 1 月 26 日）までの間の監視体制について、鉄道公団関東支社、東京支社及び東京臨海高速鉄道の間で申し合わせが行われ、東京臨海高速鉄道制定の「施設・電気等作業統制標準」（運輸部達第 309 号、平成 11 年 9 月）を基に、関東支社は、「臨海副都心線二期電気設備加圧期間中の作業統制要領（関支達第 10 号、平成 12 年 10 月 2 日）を策定し、東京支社では「臨海副都心線二期東京テレポート駅・天王洲アイル駅間の作業統制要領」（東支達第 4 号、平成 12 年 10 月 11 日）等を策定した。なお、各区間の作業統制要領の適用は以下のとおりである。

(1) 東京テレポート駅～品川埠頭変電所間

東京臨海高速鉄道制定の「施設・電気等作業統制標準」

(2) 品川埠頭変電所～天王洲アイル駅間（車両基地及び入出区線を含む）

「臨海副都心線二期電気設備加圧期間中の作業統制要領」（関支達第 10 号）及び「軌道モーターカー等運転取扱要領」（東支達第 6 号、平成 6 年 7 月）

(3) 訓練運転開始日以降の取扱い

「施設・電気等作業統制標準」（運輸部達第 309 号）

2. 天王洲アイル～大崎間（全線開業時）

天王洲アイル駅の終点方 8km030m は、暫定開業に伴い電車線路絶縁挿入箇所となっているため、天王洲アイルとこの間については、東京臨海高速鉄道制定の「施設・電気等作業統制標準」運輸部達 309 号によることとし、平成 14 年 5 月 28 日の電車線加圧から適用することとした。残る大崎までの区間については、平成 14 年 7 月 1 日から 8km030m の電車線路絶縁撤去日（平成 14 年 10 月 3 日）までを期間とし、鉄道公団関東支社、東京支社及び東京臨海高速鉄道の間で申し合わせが行われ、関東支社では「臨海副都心線二期電気設備加圧期間中の作業統制要領」（関支達第 8 号、平成 14 年 6 月 24 日）を策定し、東京支社では「臨海副都心線二期（新木場起点 8km030m～11km775m 間）の作業統制要領」（東支達第 4 号、平成 14 年 6 月 24 日）、「軌道モーターカー等運転取扱要領」（東支達第 9 号、平成 14 年 2 月改正）等を策定した。

なお、電車線路絶縁撤去日（平成 14 年 10 月 3 日）以降については、東京臨海高速鉄道制定の「施設・電気等作業統制標準」によることとされた。

資料 1-4-3-1(1)　暫定開業時作業統制要領

臨海副都心線二期東京テレポート駅・天王洲アイル駅間の作業統制要領

（東支達第 4 号）

第1条　臨海副都心線二期東京テレポート駅･天王洲アイル駅間(車両基地及び入出区線を含む。)電気設備加圧期間中における作業員等の感電事故防止を図るとともに、さく内作業の安全を期するため作業を統制することを目的とする。

第 2 条　作業統制の対象作業

（1）線路閉鎖作業

（2）保守用車の運転及び軌道上の諸車の取扱い

（3）電車線路停電作業及び電車線路近接作業

（4）変電所（柵内を含む）内作業及び立入り

（5）配電所・電気室（発電機室を含む）内作業及び立入り

（6）配電線路停電作業及び配電線路ダクトの開閉

（7）信号設備停止作業

（8）軌道の破線作業

（9）前各号以外の線路内立入り

第 3 条　作業統制の期間

平成 12 年 11 月 2 日から訓練運転開始日前日（平成 13 年 1 月 26 日予定）まで

第 4 条　作業統制要領の適用

（1）東京テレポート駅～品川埠頭変電所間

東京臨海高速鉄道(株)制定の「施設・電気等作業統制標準」（運輸部達第 309 号 平成 11 年 9 月）による。(別紙―1）

（2）品川埠頭変電所～天王洲アイル駅間（車両基地及び入出区線を含む。）

「臨海副都心線二期電気設備加圧期間中の作業統制要領」（関支達第 10 号 平成 12 年 10 月 2 日）(別紙―2)及び「軌道モータカー等運転取扱要領」（東支達 6 号　平成 6 年 7 月改正）(別紙―3）による。

第 4 条　訓練運転開始日（平成 13 年 1 月 27 日の予定）以降の取扱い

東京臨海高速鉄道(株)制定の「施設・電気等作業統制標準」による。(別紙―1）

附則

この達は、平成 12 年 11 月 2 日から施行し、開業日前日まで効力を有する。

資料 1-4-3-1(2)　暫定開業時作業統制要領

臨海副都心線二期電気設備加圧期間中の作業統制要領

（関支達第 10 号）

（目　　的）

第１条　臨海副都心線二期の変電所、配電所、電車線路及び配電線路の加圧期間中における作業員の感電事故防止を図るため、その作業を統制することを目的とする。

（適用範囲）

第２条　統制対象作業の範囲は、次の各号に掲げるとおりとする。

(1) 変電所（柵内を含む）内作業、立ち入り
(2) 配電所及び電気室（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) 電車線路及び配電線路に近接する次に掲げる作業
　ア、電車線加圧部から 1.2m以内に近接する作業
　イ、ケーブルダクト（配電線路に限る）内作業
　ウ、クレーン等の作業によりア及びイの範囲に近接する恐れのある作業
(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

（作業統制）

第３条　作業統制の方法は、次のとおり行うものとする。

(1) 作業の統制を行うため、品川鉄道電気建設所内に統制員を配置する。
(2) 統制員は品川鉄道電気建設所長とする。ただし、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及び実施区間及び位置は、次のとおりとする。
　ア、期 間
　　平成 12 年 11 月 2 日～訓練運転開始日前日まで
　イ、区間及び位置
　　変電所：品川埠頭変電所
　　配電所：品川埠頭、天王洲アイル駅、車両基地
　　配電線：品川埠頭配電所～天王洲駅配電所、品川埠頭配電所～車両基地配電所
　　電車線：品川埠頭変電所直下のセクションから終点方
　　なお、暫定的に新木場起点５ｋ300mから品川埠頭変電所間は、既設区間と同等の扱いとする。（ただし、品川埠頭変電所は除く）

（統制員の任務）

第４条　統制員は、作業統制に関する次の各号に掲げる事務を行うものとする。

(1) 第 2 条に係る作業の申込受付、調整及び承認、電気指令への通知、確認に関すること。
(2) 停電区間及び時間の設定、操作機器の指定及び操作に関すること。
(3) 事故発生時の処置及び報告に関すること。
(4) その他作業統制に関する必要な事項。

（統制作業の区分）

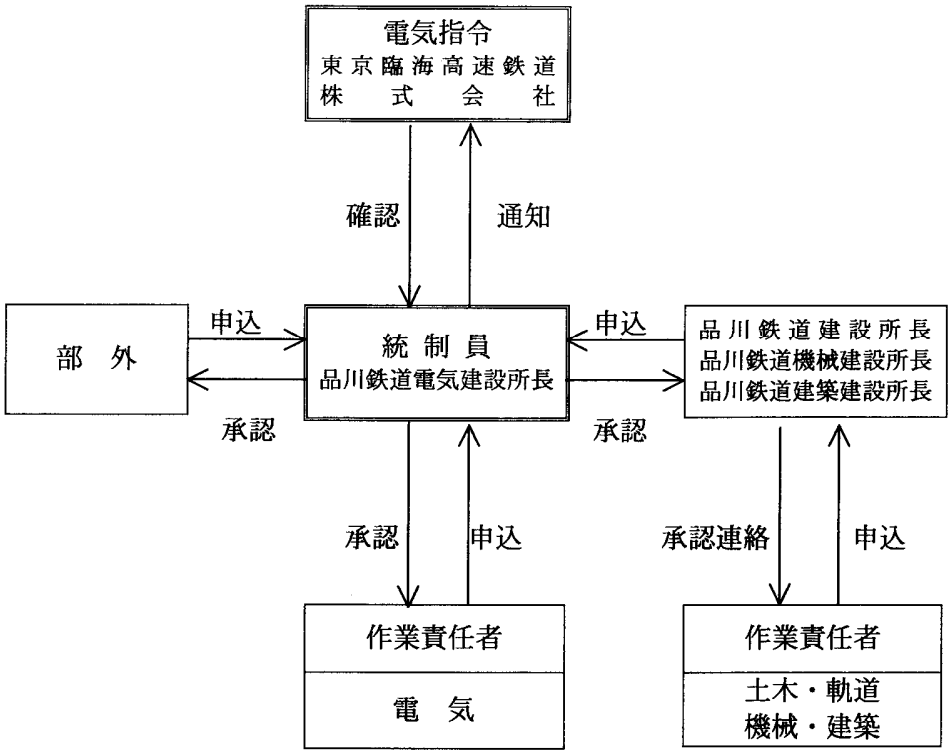
第５条　統制員は、第２条の作業申込みがあった場合は、次の各号に掲げるとおりその作業を区分し、申込者に通知するものとする。

(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

（作業の申込み）

第６条　作業責任者は、第２条の作業を行う場合、申込書（様式１）に所定の事項を記入のうえ、統制員の指定する期日までに提出し、承認を受けなければならない。

２　作業の申込み及び承認等伝達経路は、図－１によるものとする。



図－１　作業の申込み及び承認伝達経路

（甲作業の着手及び連絡）

第７条　甲作業の着手及び連絡の方法は、次の各号に掲げるとおりとする。

(1) 作業責任者は、作業の前日、統制員に承認内容を確認しなければならない。

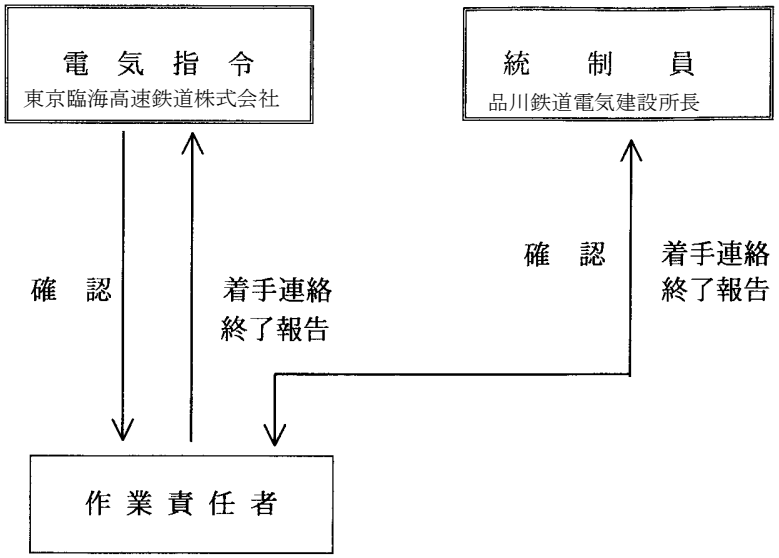
(2) 作業責任者は、作業の着手前に電気指令へ連絡し、着手承認を受けなければならない。

(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は、接地線の取り外しを確認し、直ちに電気指令へ終了報告をしなければならない。

(5) 作業責任者は、作業が予定どおり終了しないおそれが生じた場合は、直ちに電気指令へ連絡し、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は、図－２によるものとする。

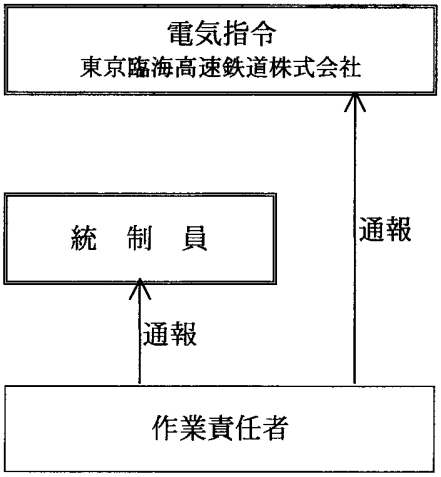


図－2　作業当日の連絡体制

（異常時の連絡）

第８条　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、電気指令及び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　異常時の連絡体制は、図－３によるものとする。



図－３　異常時の連絡体制

（図表類の作成）

第９条　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。

附 則

この達は、平成 12 年 11 月　2 日から施行し、作業統制期間の終了する日まで効力を有するものとする。

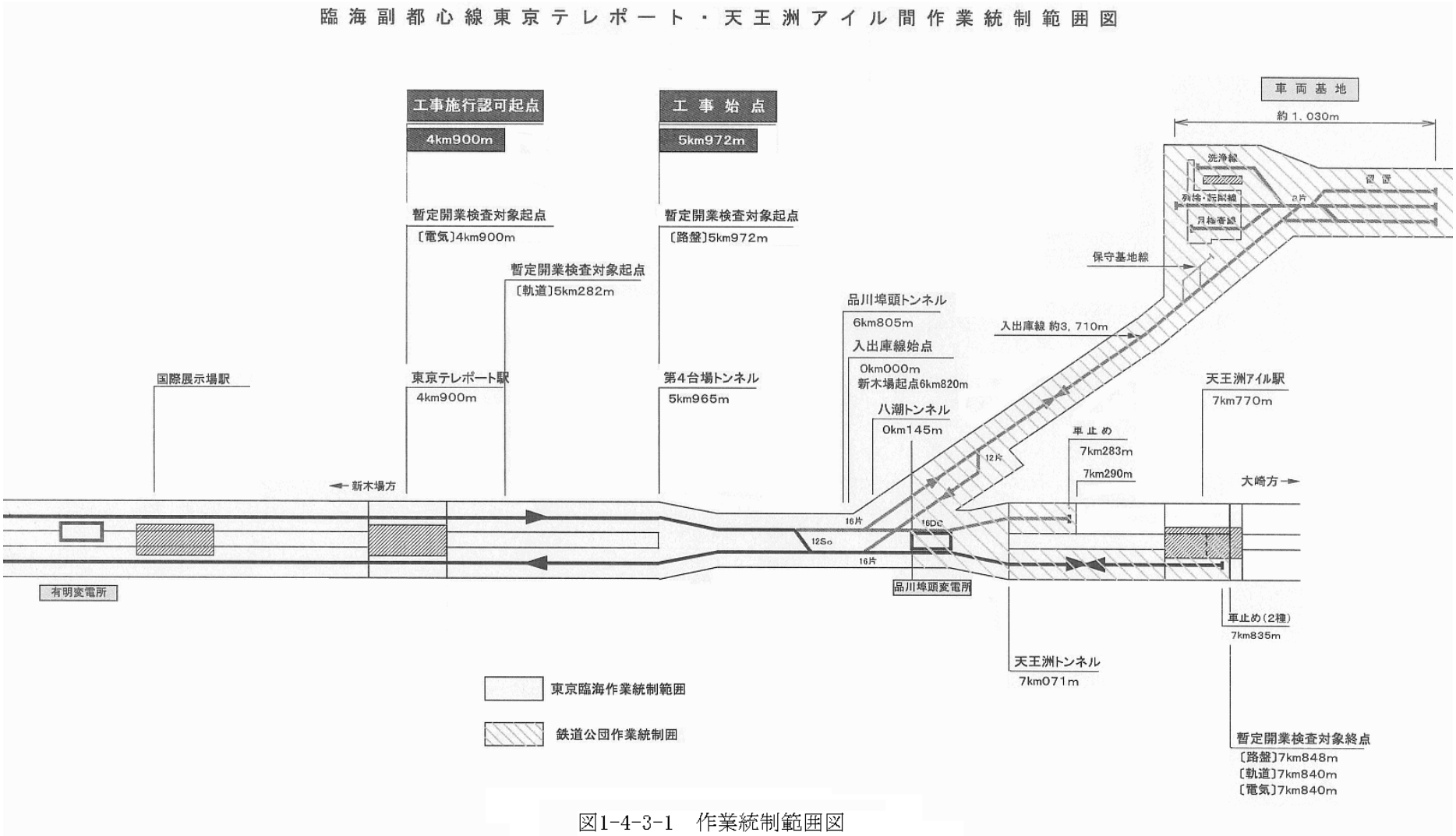


図1-4-3-1　作業統制範囲図

資料 1-4-3-2(1)　全線開業時作業統制要領

臨海副都心線二期（新木場起点 8km030m～11km775m 間）の作業統制要領

（東支達第 4 号）

第１条　臨海副都心線二期（新木場起点 8km030m～11km775m 間）

電気設備加圧期間中における作業員等の感電事故防止を図るとともに、さく内作業の安全を期するため作業を統制することを目的とする。

第２条　作業統制の対象作業

（１）線路閉鎖作業

（２）保守用車の運転及び軌道上の諸車の取扱い

（３）電車線路停電作業及び電車線路近接作業

（４）配電所・電気室（発電機室を含む）内作業及び立入り

（５）配電線路停電作業及び配電線路ダクトの開閉

（６）信号設備停止作業

（７）軌道の破線作業

（８）前各号以外の線路内立入り

第３条　作業統制の期間

平成 14 年７月１日から電車線路絶縁挿入箇所（新木場起点 8km030m 付近）の絶縁撤去の日まで

なお、11ｋ625ｍから大崎方について 11km775m 付近の信号回路結接の日以降は、JR 大崎構内との関連もあり、作業計画書並びに作業手順書については、関係部署と綿密な調整を行い作業に当たっては十分注意すること。

第４条　作業統制要領の適用

（１）「臨海副都心線二期電気設備加圧期間中の作業統制要領」（関支達第 8 号 平成 14 年 6 月 24 日）（別紙―１）

（２）「軌道モータカー等運転取扱要領」（東支達９号　平成 14 年 2 月改正）（別紙―２）

第５条　新木場起点 8km030m 付近の絶縁撤去日（平成 14 年 10 月 3 日予定）以降の取扱い

東京臨海高速鉄道(株)制定の「施設・電気等作業統制標準」による。（別紙―３）

附則

この達は、平成 14 年７月１日から施行し、作業統制期間の終了する日まで効力を有するものとする。

資料 1-4-3-2(2)　全線開業時作業統制要領

臨海副都心線二期電気設備加圧期間中の作業統制要領

（関支達第 8 号）

（目　　的）

第１条　臨海副都心線二期の配電所、電車線路及び配電線路の加圧期間中における作業員の感電事故防止を図るため、その作業を統制することを目的とする。

（適用範囲）

第２条　統制対象作業の範囲は、次の各号に掲げるとおりとする。

(1) 配電所及び電気室（発電機室を含む）内作業、立ち入り

(2) 電車線路作業

(3) 配電線路作業

(4) 電車線路及び配電線路に近接する次に掲げる作業

ア、電車線加圧部から 2.0m以内に近接する作業

イ、ケーブルダクト（配電線路に限る）内作業

ウ、クレーン等の作業によりア及びイの範囲に近接する恐れのある作業

(5) 遠方監視制御回線、配電所内の通信回線作業

（作業統制）

第３条　作業統制の方法は、次のとおり行うものとする。

(1) 作業の統制を行うため、品川鉄道電気建設所内に統制員を配置する。

(2) 統制員は品川鉄道電気建設所長とする。ただし、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及び実施区間及び位置は、次のとおりとする。

ア､期 間

平成 14 年 7 月 1 日～電車線路絶縁挿入箇所（新木場起点 8ｋm030m付近）の絶縁撤去の日まで。

イ､区間及び位置

配電所：品川ｼｰｻｲﾄﾞ駅、大井町駅

電車線：新木場起点 8km030m の絶縁挿入個所（碍子絶縁部分）から 11km775m まで

ただし 11km625m から 11km775m 間はＪＲにより加圧されるため十分留意すること。

なお、天王洲アイル駅配電所～大井町駅配電所の高圧ｹｰﾌﾞﾙは加圧中のため、既設区間と同様の扱いとする。

（統制員の任務）

第４条　統制員は、作業統制に関する次の各号に掲げる事務を行うものとする。

(1) 第 2 条に係る作業の申込受付、調整及び承認、電気指令への通知、確認に関すること。

(2) 停電区間及び時間の設定、操作機器の指定及び操作に関すること。

(3) 事故発生時の処置及び報告に関すること。

(4) その他作業統制に関する必要な事項。

（統制作業の区分）

第５条　統制員は、第 2 条の作業申込みがあった場合は、次の各号に掲げるとおりその作業を区分し、申込者に通知するものとする。

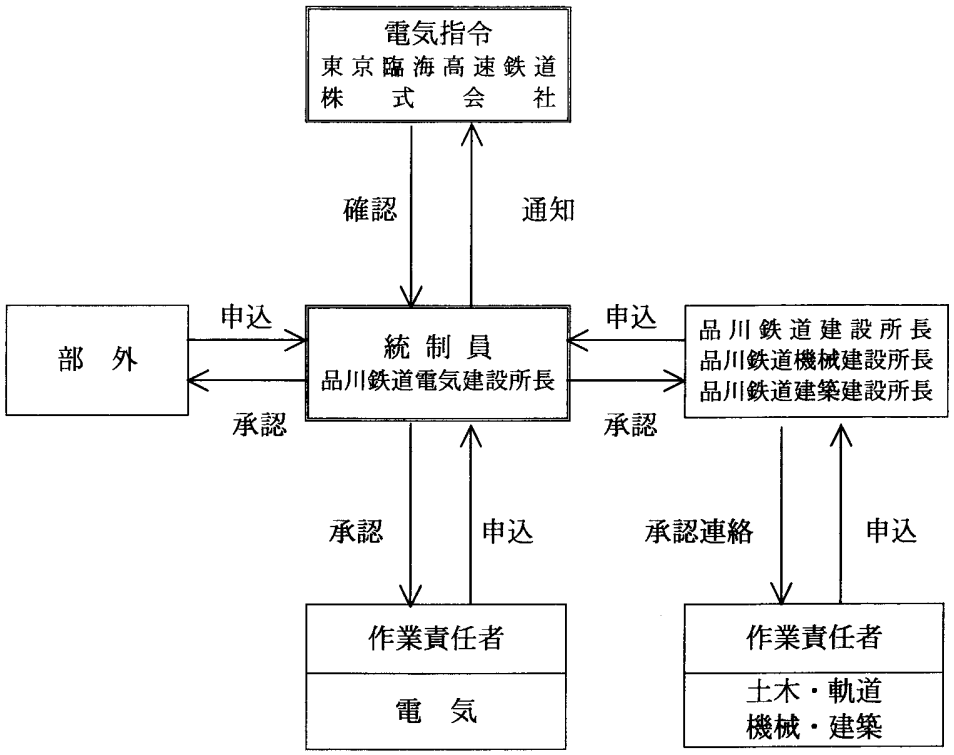
(1) 甲作業　停電を必要とする作業

(2) 乙作業　停電を必要としない作業

（作業の申込み）

第６条　作業責任者は、第２条の作業を行う場合、申込書（様式1）に所定の事項を記入のうえ、統制員の指定する期日までに提出し、承認を受けなければならない。

２　作業の申込み及び承認等伝達経路は、図－1によるものとする。



図－1　作業の申込み及び承認伝達経路

（甲作業の着手及び連絡）

第７条　甲作業の着手及び連絡の方法は、次の各号に掲げるとおりとする。

(1) 作業責任者は、作業の前日、統制員に承認内容を確認しなければならない。

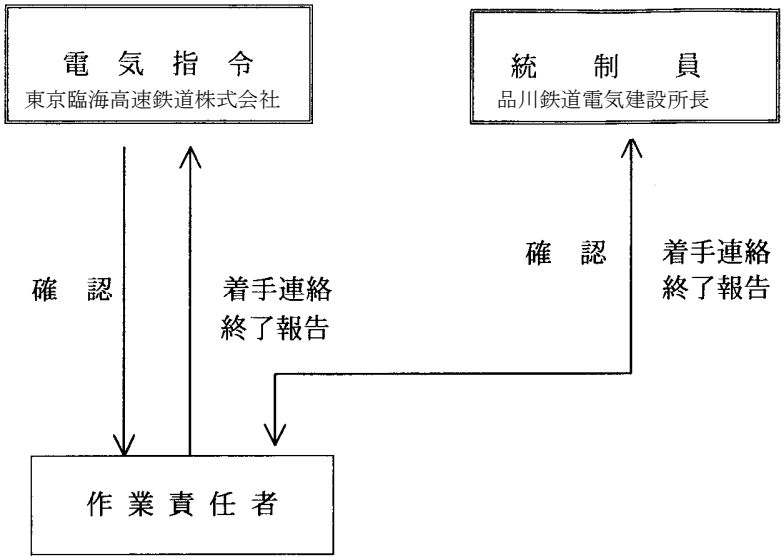
(2) 作業責任者は、作業の着手前に電気指令へ連絡し、着手承認を受けなければならない。

(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は、接地線の取り外しを確認し、直ちに電気指令へ終了報告をしなければならない。

(5) 作業責任者は、作業が予定どおり終了しないおそれが生じた場合は、直ちに電気指令へ連絡し、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は、図－2によるものとする。

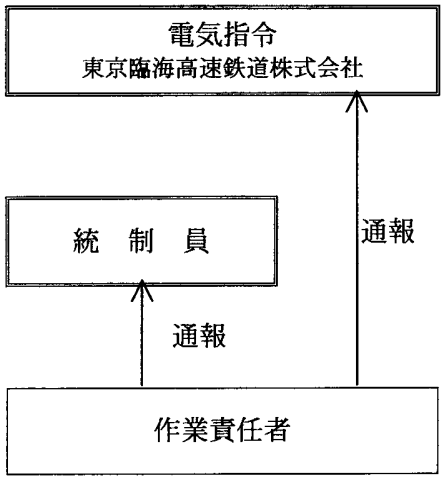


図－2　作業当日の連絡体制

（異常時の連絡）

第８条　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、電気指令及び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　異常時の連絡体制は、図－３によるものとする。



図－３　異常時の連絡体制

（図表類の作成）

第９条　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。

附 則

この達は、平成14　年　7　月　1日から施行し、作業統制期間の終了する日まで効力を有するものとする。

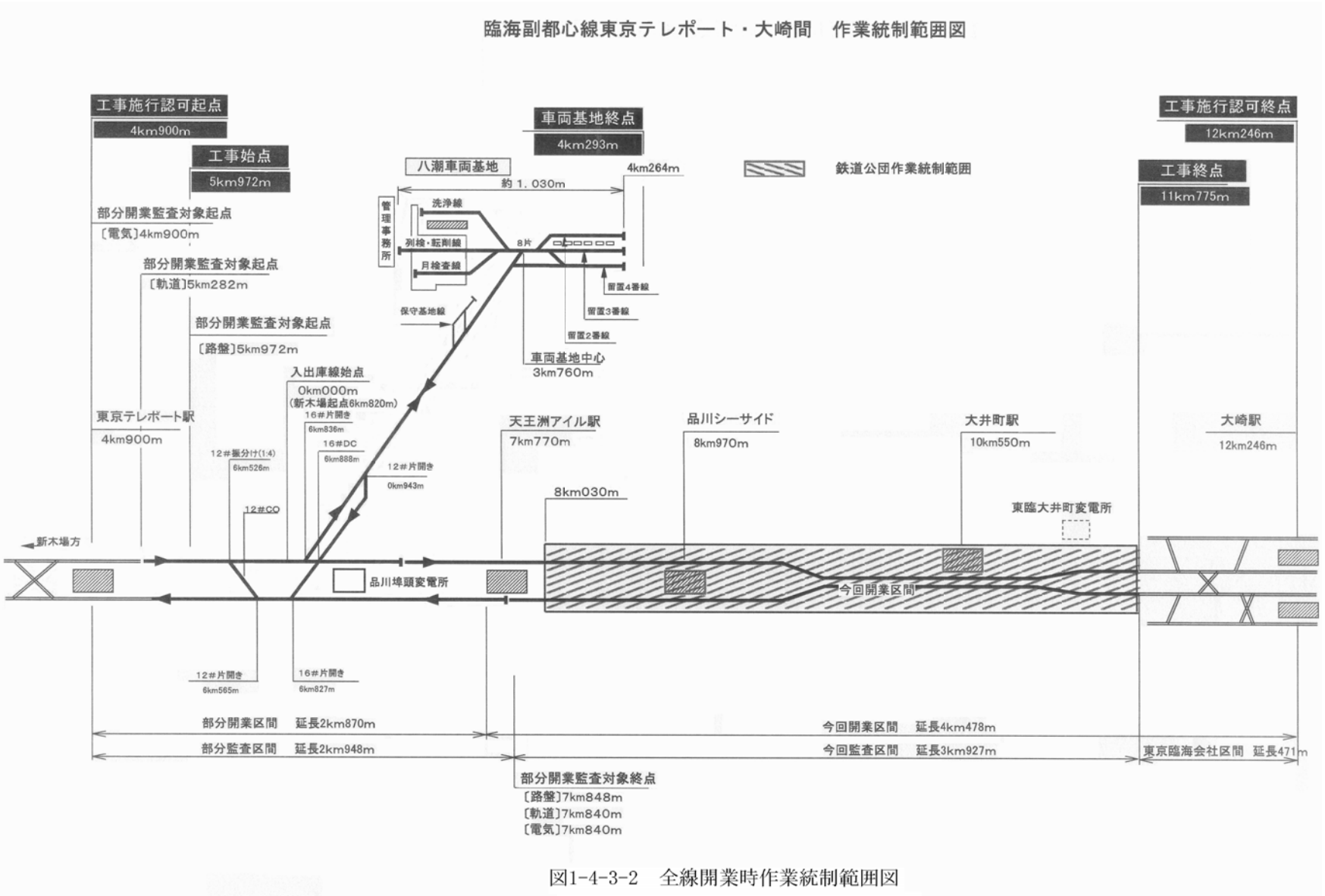


図1-4-3-2　全線開業時作業統制範囲図

第 5 章　行賞

第 1 節　部内表彰

1. 総裁表彰

平成 14 年 12 月 1 日の臨海副都心線工事（二期区間）のしゅん功開業にあたり、平成 8 年 3 月以来の工事を無事しゅん功させた東京支社・関東支社の功績に対し、平成 14 年 12 月 16 日総裁から表彰状が授与された。

2. 東京支社長表彰

臨海副都心線工事（二期区間）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対して、平成 14 年 12 月 6 日東京支社長から品川鉄道建設所・品川鉄道機械建設所及び品川鉄道建築建設所に表彰状が授与された。

3. 関東支社長表彰

臨海副都心線工事（二期区間）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対して、平成 14 年 12 月 4 日関東支社長から品川鉄道電気建設所に表彰状が授与された。

第 2 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（二期区間）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させたこと及び天王洲アイル駅の「ゆとりの空間」事業に協賛し、地下駅空間の文化的価値を高めたことに対して、東京テレポート・天王洲アイル間を平成 13 年 3 月 30 日付けで、さらに天王洲アイル・大崎間を平成 14 年 12 月 1 日付けで関係事業者に対し感謝状を贈呈した（表 1-5-2-1）。

表 1-5-2-1　東京支社長感謝状贈呈先

(1)　東京テレポート・天王洲アイル間（20 社）

大成建設㈱	住友建設㈱	東日本ﾄﾗﾝｽﾎﾟｰﾃｯｸ㈱
前田建設工業㈱	アイサワ工業㈱	三菱電機㈱
五洋建設㈱	不動建設㈱	ダイダン㈱
東亜建設工業㈱	㈱交通建設	第一建設工業㈱
飛島建設㈱	双葉工業㈱	京急建設㈱
三菱建設㈱	㈱大気社	日本航空㈱
西武建設㈱	フジテック㈱	

(2) 天王洲アイル・大崎間 (21 社)

㈱大林組	大豊建設㈱	㈱日立製作所
佐藤工業㈱	㈱青木建設	東芝エレベータ㈱
東急建設㈱	㈱フジタ	新日本空調㈱
西松建設㈱	ユニオン建設㈱	ﾊﾟｼﾌｨｯｸｺﾝｻﾙﾀﾝﾂ㈱
㈱鴻池組	㈱三晃空調	日本交通技術㈱
㈱間組	三機工業㈱	JR 東日本東京工事事務所
三井建設㈱	ｼﾞｪｲｱｰﾙ東日本ﾒｶﾄﾛﾆｸｽ㈱	東京急行電鉄㈱

2. 関東支社長感謝状

臨海副都心線（二期区間）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 8 社に平成 14 年 12 月 1 日付けで感謝状を贈呈した（表 1-5-2-1)。

表 1-5-2-2 関東支社長感謝状贈呈先

千歳電気工業㈱	新生テクノス㈱	八千代電設工業㈱
日本電設工業㈱	東邦電気工業㈱	電気技術開発㈱
鉄道信号㈱	㈱日立製作所	

第 3 節 部外表彰

1. 土木学会技術賞

(1)「伸縮スポーク方式によるシールドの挿入式拡径と径の異なる地中接合技術の確立」（推薦者：山本稔 都立大名誉教授）により、平成 13 年度土木学会技術賞（Ⅰ部門）を 5 月 31 日土木学会総会にて受賞した。

受賞者は東京支社と施工の 3JV（佐藤・鴻池・大豊 JV、大林・戸田・東急 JV、熊谷・間・フジタ JV）の連名である。

(2)「首都圏の新しい鉄道ネットワークを形成するりんかい線の建設」(推薦者:山本稔 都立大名誉教授）により、平成 14 年度土木学会技術賞（Ⅱ部門）を 5 月 30 日土木学会総会にて受賞した。

受賞者は、東京支社と JR 東日本東京工事事務所、東京臨海高速鉄道の連名である。