

第1編 総説

第1編 総説

第1章 常磐新線計画の経緯

第1節 常磐新線の構想

常磐新線は東京都心と筑波研究学園都市を結ぶ高速鉄道新線である。本路線は、首都圏北東部地域の鉄道網を充実し、JR常磐線の混雑緩和を図ることを目的とした路線であり、また、本路線が通過する地域は都心から半径60km圏内に位置し、大規模な宅地開発の可能性を秘めた地域であることから、良質で大量の住宅地を供給し首都圏の住宅問題の解決に資することを目的とした路線でもある。

東京圏は、昭和30年代以降の高度成長の過程において著しかった人口増加を続け、特に埼玉県・千葉県・茨城県南部の圏域北東部での人口増加が著しかったため、通勤通学の遠距離化、長時間化が急速に進み、人口の東京圏外への移動も発生したため、「新幹線通勤」という現象も生じ、通勤圏は半径100kmに拡大しようとしていた。

また、業務機能についてみると、首都東京の国際化、高度情報化に伴い、業務機能の都心地区への集中が進んだ結果、地価高騰、交通渋滞など都市機能に歪みを生じ、健全な都市活動の阻害要因となってきた。このため、都心への事業所設置の抑制や、国の機関をはじめとする事業所の都心外への移転が真剣に検討され、多核分散型都市構造への誘導が図られるようになった。こうした状況において、首都圏北東部と東京都心を結ぶ輸送手段としての鉄道は、JR常磐線のみ依存していたため、沿線地域及び沿線外周部の開発・発展による人口の急増に伴い、常磐線の混雑度が異常な状況となり、この解消が首都圏の交通事情の緩和のみならず、社会・経済の円滑な発展につながるものとしてその交通輻輳の抜本的な解決が望まれている状況にあった。

常磐新線の計画の発端は、こうした背景を受けて、昭和30年代から国鉄が実施した「通勤5方面作戦」で取手までの複々線化で終わった常磐快速線の抜本的な混雑緩和策として国鉄部内で検討されていた線増計画であるが、広く世間の注目を集めることになったのは昭和53年に、当時の竹内茨城県知事が設置した「県南県西地域交通体系調査委員会（委員長：八十島義之助東京大学教授）」がまとめた「茨城県・県南県西地域交通体系整備計画調査」のなかで提起された「第2常磐線」構想が起りである。この報告書のなかで、常磐線の輸送力増強のための線増にふれて、「線増は在来線に併設して行なういわゆる『腹付線増』が一般的である。しかし、現在の常磐線沿線は既に市街地化が進展しており、用地の取得が困難であること」から「別線で線増の方が妥当であろうと考える。これを第二常磐線と考える」と記されている。あわせて、「筑波研究学園都市を都心に直結させてその研究活動をサポートし、またその輸送サービス範囲を拡大して新しい地域の開発を促進する等の多様な目的に適合させるために」別線線増が妥当であるとしていた。主要経過地は「都内—水街道—学園都市—石岡—水戸」で、特に「都内—石岡間の早期整備が必要」とされていた。この報告書を受けて茨城県は昭和55年に制定した第二次県民基本計画の中で「第二常磐線の具体化を図る」と規定し、プロジェクトは茨城県の主導で始動したのであった。

昭和 59 年 7 月には、茨城県議会に「第二常磐線と地域開発に関する調査研究会（委員長：新谷洋二東京大学教授）」の報告書が提出された。その概要は、想定 4 ルートのうち 3 ルートについて「採算性がとれ成立可能」、「開発利益の総額は 1,000 億円以上」と結論つけている。その 2 ヶ月後の 9 月、茨城県は第二常磐線の実現方式を探るため、「第二常磐線研究会（委員長：新谷洋二東京大学教授）」を発足させ、開発利益の還元方式や事業主体、土地対策などの検討に入った。

第 2 節 運輸政策審議会答申第 7 号

茨城県主導で始動したプロジェクトは、東京都・埼玉県・千葉県を巻き込みながら、常磐線の混雑解消という目標に向かって動き出し、運輸政策審議会に諮問される運びとなった。

東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備については、都市交通審議会の答申第 9 号（昭和 41 年 7 月）及び第 15 号（昭和 47 年 3 月）による基本計画に基づいて推進が図られてきたが、その後の東京圏の情勢変化に対応し、長期的な展望にたった新たな基本計画の策定について昭和 57 年 9 月運輸大臣より運輸政策審議会（会長：稲山嘉寛）に諮問がなされ、審議会に東京圏都市交通部会（部会長：秋山 龍）が設置され調査・審議が行われた。この結果、昭和 60 年 7 月 11 日、運輸政策審議会は答申第 7 号「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」を答申した。この答申において、常磐新線は「整備は都市交通政策上喫緊の課題」として位置付けられ、東京・守谷町南部間については昭和 75 年までに整備すべき区間、守谷町南部・筑波研究学園都市間が今後新設を検討すべき区間として示された。具体的な経路地としては、「東京－秋葉原－浅草－北千住－八潮市南部－三郷市中央部－流山市南部－柏市北部－守谷町南部……筑波研究学園都市」と示された。答申は同時に、「その建設・運営段階における関係者の全面的支援が望まれるが、現時点では事業主体が未定であること及びその建設・運営には巨額の資金を要する等の問題があるので、答申後早期に関係者による検討の場を設け、その具体化を図るべき」と提言を行なった。

答申ではまた、計画実現のための方策として、「鉄道の建設に当たっては、沿線の開発計画と十分な整合を確保するとともに、用地取得の円滑化、用地費の軽減の観点から、地方公共団体等による用地の先行取得を行なうことが望ましい」、「今後の鉄道建設には巨額の資金を要することから、極力、建設費の低減化に努める一方、その整備を促進するためには、長期・低利の建設資金を調達するとともに、その採算性の確保が可能になるように助成等の面でも配慮する必要がある。また、郊外部延伸線については、鉄道整備により発生する開発利益を地方公共団体が吸収し、これを鉄道事業者に還元する措置を講ずるべきであり、鉄道建設基金（仮称）の設置等によりその具体化を図るとともに、新たな業務地の開発に伴い必要となる路線についても、開発者等に応分の負担を求めることを検討する必要がある」と指摘し、さらに、円滑な運営の確保のために、「利用者の負担のみではその建設・運営が困難な路線については、所要の公的助成を行なうことが適当であるが、財政逼迫の状況に鑑み、極力その効率的な運用を図る必要がある。なお、開業当初の需要が小さく鉄道事業者の経営が困難な路線については、その円滑な運

営を確保するため、開発者、地方公共団体等による全面的な支援が望まれる」とも提言した。

答申を受けて、昭和 60 年 9 月に運輸省が「常磐新線の整備方策」について 1 都 3 県に考え方を提示し、同年 12 月に「常磐新線建設促進関係都県連絡協議会」が発足し、昭和 61 年 1 月に「常磐新線整備検討会」が設置され、運輸省・関係地方公共団体（東京都・埼玉県・千葉県・茨城県）の間で新線建設に向けて具体的な検討が開始された。また、同年 2 月には「常磐新線建設促進都市連絡協議会」が発足した。しかし、その頃は国鉄の分割民営化の議論の正念場であったこともあって、国鉄は議論の場に参加していなかった。この検討の結果、具体的な調査及び建設の主体として、関係の 1 都 3 県、日本開発銀行と分割民営化後の JR 東日本が出資する第三セクターを設立して、運営は JR 東日本に要請することとなった。

国鉄の民営化後の昭和 62 年 9 月に、運輸省審議官（地域交通局担当）、東京都・埼玉県・千葉県・茨城県の副知事、JR 東日本副社長から構成される「常磐新線整備検討委員会（委員長：茨城県副知事）」が発足し、その下のワーキング・グループで需要予測・収支計算・財源の調達方法・鉄道用地の確保等の課題を検討することとなった。委員会は、昭和 63 年 11 月に「基本フレーム」を取りまとめ、その具体化を進めることで合意した。基本フレームの主要な点は以下のとおりである。

- ① 開業時期は昭和 75 年（平成 12 年）
- ② 整備主体は第三セクター、運営主体は JR 東日本
- ③ 建設は、秋葉原・筑波研究学園都市間を第一期工事
- ④ 建設費は約 6,000 億円、600 億円（建設費の少なくとも 1 割）が出資金で、900 億円は用地費相当額として自治体が負担
- ⑤ 国の助成は、北千住以南が地下鉄建設費補助、北千住以北は鉄道公団 P 線方式
- ⑥ 基金を設けて、運用益を建設費に充当（リスクに対して適正な範囲で取り崩し）
- ⑦ 地方自治体は用地の先行取得を推進

しかし、JR 東日本は用地取得のリスクに対する対応と開発利益の還元策が明確でないことを理由として常磐新線への参画に次第に消極的になっていった。平成 2 年 3 月には JR 東日本から、「地元公共団体を主体とした第一種鉄道事業として推進すべきである」という意見が 1 都 3 県に示され、同年 7 月に関係都県副知事会議において「第三セクターが整備と運営を行っていく」ことを合意した。11 月には関係都県副知事会議において以下の事項について合意がなされた。

- ① 事業主体となる第三セクターは、整備と運営を一体的に行なう第一種鉄道事業者（ただし、運行は JR 東日本に委託）
 - ・ 建設区間 秋葉原・筑波研究学園都市間（第一期工事）
 - ・ 建設費 約 8,000 億円
 - ・ 開業目標年次 平成 12 年
- ② 平成 2 年度中には地方公共団体を主体とした第三セクターを設立し、次年度以降広く民間から出資を求める
- ③ 第三セクターへの出資金については、概ね東京都：埼玉県：千葉県：茨城県＝4：1：2：3

の割合を目途に関係機関と調整を行なう

この合意に基づき、12月に第三セクター設立準備室が発足し、平成3年度予算案の概算決定において鉄道整備基金の設立と基金による無利子貸付制度の新設が認められた。

平成3年1月に第三セクター発起人会（総代：東京都知事）が開催され、3月には関係都県間において「常磐新線の事業フレーム」について合意がなされた。3月11日に第三セクターの創立総会が開催され、「首都圏新都市鉄道株式会社」が3月15日に設立された。

10月に、国土の均衡ある発展と大都市の機能の維持及び増進を図る観点から鉄道の計画的かつ着実な整備を促進するとともに、鉄道の安全性や利便性の向上を図るための改良等鉄道事業の健全な発達を図る上で必要となる事業または措置を支援するために鉄道事業等に対して補助金の交付、無利子の基金の貸付その他の助成を総合的かつ効率的に行なうための「鉄道整備基金」が設立された。基金は、既設新幹線を新幹線保有機構からJR3社へ譲渡したことによって得られる譲渡収入の一部を充当することにより、大都市鉄道整備の無利子貸付事業を創設し、常磐新線がその対象となることで建設資金が確保されることとなった。

一方、鉄道公団（現 鉄道・運輸機構）は、常磐新線の鉄道事業免許、工事施行認可申請、鉄道事業法第61条許可申請、都市計画及び環境影響評価、行政上の手続き及び第三者との協議などに関する調査業務を、平成3年3月7日付けで首都圏新都市鉄道株式会社発起人総代東京都知事より、8月31日付けで首都圏新都市鉄道より、それぞれ受託して、測量・地質調査・構造物及び設備の基本設計などを実施した。

第3節 大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法

1. 概要

一方首都圏では、土地価格の急騰により住宅購入が極めて困難となる状況が発生したため、臨時行政改革推進審議会から土地対策に関する答申が出され、その中で、①道路、鉄道等の交通アクセス整備及びそれに伴う開発利益の還元、②計画段階から事業実施段階までの宅地開発と交通アクセス整備の整合性の確保、③鉄道用地、駅前広場等の確保のための土地区画整理事業、市街地再開発事業の活用・改善及び鉄道用地の先行取得、④大規模宅地開発における鉄道駅と住宅地との間の交通アクセス手段の段階的整備、といった措置を講じることにより、宅地開発と交通アクセス整備の一体的推進を図ることとし、立法措置を含めこれに必要な制度等の整備を行なうこととされていた。またそれを受けて総合土地対策要綱が策定され、答申と同様に「宅地開発と交通アクセス整備の一体的推進」がうたわれた。これらの趣旨を踏まえ、政府は住宅開発と交通アクセス整備の一体的推進を図る方針を決定し、平成元年6月には、大量の住宅供給と新たな鉄道整備を推進する「大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法（宅鉄一体化法）」が成立したのを受け、沿線の街づくりと一体となった鉄道整備を実施することになった。

宅鉄一体化法とは、鉄道沿線の宅地開発と鉄道整備を一体的に行なうことと、従来の用地取得とは異なり、「鉄道施設区」への集約換地を行なう土地区画整理事業を最大限に活用し、鉄

道用地取得の促進を図る目的で公布されたものであり、常磐新線は、この宅鉄一体化法が初めて適用される鉄道事業である。

宅鉄一体化法の目的は、「大都市地域における著しい住宅地需要に鑑み、新たな鉄道の整備により大量の住宅地の供給が促進されると見込まれる地域において、宅地開発及び鉄道整備を一体的に推進するために必要な特別措置を講ずることにより、大量の住宅地の円滑な供給と新たな鉄道の着実な整備を図り、もって大都市地域における住民の生活の向上と当該地域の秩序ある発展に寄与すること」（同法第1条）とされている。

ここで、「大量の住宅地の供給が促進されると見込まれる地域」とは、都心から50～60km圏の一般的に数千haの住宅地の供給が見込まれる地域で、常磐新線の場合は、概ね7,000～8,000haの宅地の供給が見込まれている。

宅鉄一体化法の対象となる鉄道及び地域は、鉄道については「著しい住宅需要が存する大都市地域において、大都市の近郊と都心の区域を連絡するものとして新たに整備される大規模な鉄道（特定鉄道）であって、当該鉄道の整備により大量の住宅地の供給が促進されると認められるもの」（同法第3条）と定められており、複々線化、既存路線の延伸等は含まれていない。対象となる地域は「鉄道の整備により大量の住宅地の供給が促進されると見込まれる当該鉄道の周辺の市町村（特別区を含む）の区域」（特定地域）と定められている。特定地域のうち、特定鉄道の駅設置予定を含み駅の設置に併せて計画的に開発することにより相当量の宅地開発が見込まれる地域であって、宅地開発と鉄道整備との一体的推進のための拠点となるもので都市計画区域内の地域にある区域を重点地域と指定することができる。

また都府県は、鉄道及び地域について、当該地域における宅地開発及び当該鉄道の整備の一体的推進に関する基本計画において、①特定鉄道の計画路線及び駅の位置の概要、②特定鉄道の整備の目標年次、③特定地域の区域、④特定地域における住宅地の供給の目標及び方針、⑤重点地域の区域、などを定め、運輸大臣、建設大臣及び自治大臣の承認を得ることとなる。

具体的な事業の進め方としては、駅設置予定地を含む相当量の宅地が計画的に供給される地域を重点地域とし、この地域で公共施行の一体型土地区画整理事業により道路・公園等の公共用地、住宅用地、公益施設用地、鉄道用地等が計画的に生み出され、整理された街づくりが実施されると同時に、鉄道側は区画整理事業者もしくは地方公共団体が取得した先買地と一体型区画整理事業の集約換地により生み出された鉄道用地（鉄道施設区）を一括取得し、鉄道施設の整備を実施するもので、鉄道の開業時までには、大部分の良好な宅地の供給と鉄道利用者の確保を同時に可能とする合理的な仕組みである。

一体型土地区画整理事業の手順は、以下のとおりである（下図参照）。

(1) 第一段階

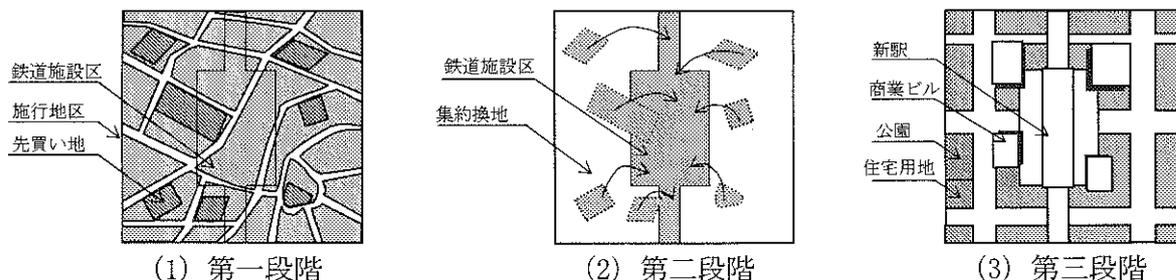
土地区画整理事業の施行区域は重点地域内で、事業計画で鉄道施設区を設定する。住宅用地、公共施設用地、鉄道用地を生み出すために地方公共団体、住宅・都市整備公団（現都市再生機構）、鉄道事業者等が施行区域内の土地の先買いを実施する。

(2) 第二段階

一体型の土地区画整理事業が認可され、あわせて土地利用が決定する。先買い用地を鉄道施設区内に集約換地する。

(3) 第三段階

鉄道の整備と公共施設の整備が進み、建物の建設・公益施設などが整備され、総合的な街づくりが完成する。



2. 関連土地区画整理事業

特定地域内で施行されている土地区画整理事業は表 1-1-3-1 のとおりである。

表 1-1-3-1 土地区画整理事業の概要

都県名	地域名	施行者	規模 (ha)	事業手法	設置駅
東京都	秋葉原駅付近	東京都	9	通常	秋葉原駅
	六町四丁目	東京都	69	通常	六町駅
	計		78		
埼玉県	八潮南部西	埼玉県	99	一体・特定	
	八潮南部中央	都市再生機構	72	一体・特定	八潮駅
	八潮南部東	八潮市	88	一体・特定	
	三郷中央	都市再生機構	115	一体・特定	三郷中央
	計		374		
千葉県	木	県住宅公社	68	一体・特定	
	西平井・鱈ヶ崎	流山市	52	一体・特定	
	運動公園周辺	千葉県	232	一体・特定	流山セントラルパーク駅
	新市街地	都市再生機構	286	一体・特定	流山おおたかの森駅
	柏北部中央	千葉県	273	一体・特定	柏の葉キャンパス駅
	柏北部東	都市再生機構	170	一体・特定	柏たなか駅
	計		1,081		
茨城県	守谷駅周辺	守谷市	39	一体	守谷駅
	守谷東	組合	40	特定	
	伊奈谷和原丘陵部	茨城県	275	一体・特定	みらい平駅
	萱丸	都市再生機構	293	一体・特定	みどりの駅
	島名・福田坪	茨城県	243	一体・特定	万博記念公園駅
	葛城	都市再生機構	485	一体・特定	研究学園駅
	計		1,375		
	合計		2,908		

第4節 宅鉄一体化法に基づく開発計画

1都3県は、宅鉄一体化法に基づく開発の基本計画を策定し、平成3年9月30日付けで運輸・建設・自治の3大臣に承認申請を行ない、10月23日付けで承認を受けた。基本計画に定められた主要事項は以下のとおりである。

1. 東京都

- (1) 駅位置 : 千代田区神田花岡町付近、台東区元浅草一丁目付近、台東区浅草二丁目付近、荒川区南千住四丁目付近、足立区千住旭町付近、足立区青井三丁目付近、足立区六町四丁目付近
- (2) 特定地域 : 千代田区、台東区、荒川区、足立区
- (3) 供給宅地面積 : 約 100ha
- (4) 重点地域 : 六町地域

2. 埼玉県

- (1) 駅位置 : 八潮市大字大瀬付近、三郷市谷中付近
- (2) 特定地域 : 八潮市、三郷市、北葛飾郡吉川町
- (3) 供給宅地面積 : 約 380ha
- (4) 重点地域 : 八潮地域、三郷地域

3. 千葉県

- (1) 駅位置 : 流山市南流山四丁目付近、流山市後平井付近、流山市西初石六丁目付近、柏市若柴付近、柏市小青田付近
- (2) 特定地域 : 流山市、柏市、松戸市、野田市
- (3) 供給宅地面積 : 約 600ha
- (4) 重点地域 : 南流山地域、流山運動公園地域、流山新市街地地域、柏北部中央地域、柏北部東地域

4. 茨城県

- (1) 駅位置 : 守谷町大字守谷付近、伊奈町大字小張及び谷和原村大字東樋戸付近、つくば市大字花島新田付近、つくば市大字苧間付近、つくば市吾妻二丁目付近
- (2) 特定地域 : 土浦市、下妻市、水街道市、取手市、つくば市、稲敷郡茎崎町、新治郡新治、筑波郡伊奈町、筑波郡谷和原村、結城郡千代川村、結城郡石下町、北相馬郡守谷町（現守谷市）
- (3) 供給宅地面積 : 約 1,840ha
- (4) 重点地域 : 守谷地域、伊奈・谷和原地域、萱丸地域、島名・福田坪地域、葛城地域

第5節 路線名及び駅名の決定

路線名の決定にあたっては、建設工事認可申請当初、JR 常磐線に対応した名称で常磐新線としたが、常磐線の名称は常陸及び磐城という旧国名に由来していることから、常磐新線という名称は、東京都心と筑波研究学園都市を結ぶ新しい路線名として適当でないという議論があった。また、首都圏における常磐新線の認識度が低いことから、首都圏新都市鉄道は認識度向上を意図して、平成 11 年 12 月から新線全線を通じた良好な鉄道イメージの創出を図るため「常磐新線イメージづくり調査委員会（委員長：黒川 洸 東京工業大学大学院教授）」を設置し、イメージ戦略の検討を進め、同委員会から「新線イメージ戦略シナリオ」及び「常磐新線の新し

い名称」について、答申を頂き平成13年2月「つくばエクスプレス」という名称を決定した。

同委員会では、一般公募による2万2千件を超える候補名の中から、アンケート調査や街頭調査等を実施した上で、沿線地域のみならず、神奈川など首都圏全域で最も好評であったものを選定した。

路線名の公募名称の発表に際しては、平成13年2月2日にプレスリリースを行ない、知名度の向上を図った。

駅名については、開業後、各々の駅が地域住民から親しまれ育てて頂けるよう、できるだけ地域の声を生かしながら決定することを基本方針とした。

そのため、沿線の自治体に駅名の推薦を依頼し、これを受け各自治体は住民からの公募、選定委員会などを経て首都圏新都市鉄道あてに推薦を受けた。

なお、乗換駅については、原則として既設駅名とするよう要請をしていた。

推薦された駅名を踏まえ関係者との調整を行ない平成15年10月8日に決定した。

各駅の名称については、最終的に首都圏新都市鉄道及び関係地方公共団体ならびに地元との協議により、第24回工事計画変更の届出(平成16年8月18日付け)及び第25回工事計画変更認可(平成16年12月27日付け)で、建設工事中の駅名変更の手続が行われた。

表1-1-5-1に駅名称変更表を示す。

また、同時に行われた沿線開発の統一名称については「みらい平・いちさと」と決定された。

表 1-1-5-1 駅名称変更表

都 県	区市町村	仮称駅名	駅 名
東京都	千代田区	秋葉原	秋葉原
	台東区	元浅草	新御徒町
		新浅草	浅草
	荒川区	南千住	南千住
	足立区	北千住	北千住
		青井	青井
六町		六町	
埼玉県	八潮市	八潮	八潮
	三郷市	三郷中央	三郷中央
千葉県	流山市	南流山	南流山
		流山運動公園	流山セントラルパーク
		流山新市街地	流山おおたかの森
	柏市	柏北部中央	柏の葉キャンパス
柏北部東		柏たなか	
茨城県	守谷市	守谷	守谷
	伊奈町・谷和原村	伊奈谷和原	みらい平
	つくば市	萱丸	みどりの
		島名	万博記念公園
		葛城	研究学園
つくば	つくば	つくば	

第2章 建設の経緯

第1節 首都圏新都市鉄道株式会社の設立と鉄道事業免許

平成3年3月15日に関係地方公共団体1都3県4区5市2町1村の出資により「首都圏新都市鉄道株式会社」が設立された。設立時の会社資本金は56億円、従業員35名でのスタートであった。株主及び出資構成は、東京都及び4区の負担割合が40%、茨城県及び1市・2町・1村の負担割合が30%、千葉県及び2市の負担割合が20%、埼玉県及び2市の負担割合が10%であった。

首都圏新都市鉄道は、宅鉄一体化法に基づき1都3県が策定した「基本計画」が、運輸・建設・自治の3大臣により同年10月承認されたのを受けて、鉄道事業法(昭和61年12月、法律第92号)第4条に基づき、平成4年1月10日付けで「第一種鉄道事業免許」を取得した。これにより、常磐新線は宅鉄一体化法に基づく「特定鉄道」と位置づけられ、土地区画整理事業と一体的に整備が進められることとなり、首都圏北東部地域への交通体系の整備、JR常磐線の混雑緩和、首都圏における住宅供給の促進、沿線地域における産業基盤の整備と業務核都市の

- ・南千住駅：荒川区南千住四丁目付近
- ・北千住駅：足立区千住旭町付近
- ・青井駅：足立区青井三丁目付近
- ・六町駅：足立区六町四丁目付近
- ・八潮駅：八潮市大字大瀬付近
- ・三郷中央駅：三郷市谷中付近
- ・南流山駅：流山市南流山四丁目付近
- ・流山運動公園駅：流山市後平井付近
- ・流山新市街地駅：流山市西初石六丁目付近
- ・柏北部中央駅：柏市若柴付近
- ・柏北部東駅：柏市小青田付近
- ・守谷駅：守谷町大字守谷付近
- ・伊奈・谷和原駅：伊奈町大字小張及び谷和原村大字東樋戸付近
- ・萱丸駅：つくば市大字花島新田付近
- ・葛城駅：つくば市大字苧間付近
- ・つくば駅：つくば市吾妻二丁目付近

⑨ 車庫

守谷車両基地：守谷町大字守谷付近

配置両数：35 編成（280 両）

⑩ 工事完成期限

平成 12 年 3 月 31 日

⑪ 建設費

約 8,000 億円

図 1-2-1-2 に秋葉原・つくば間配線略図（当初）を示す。

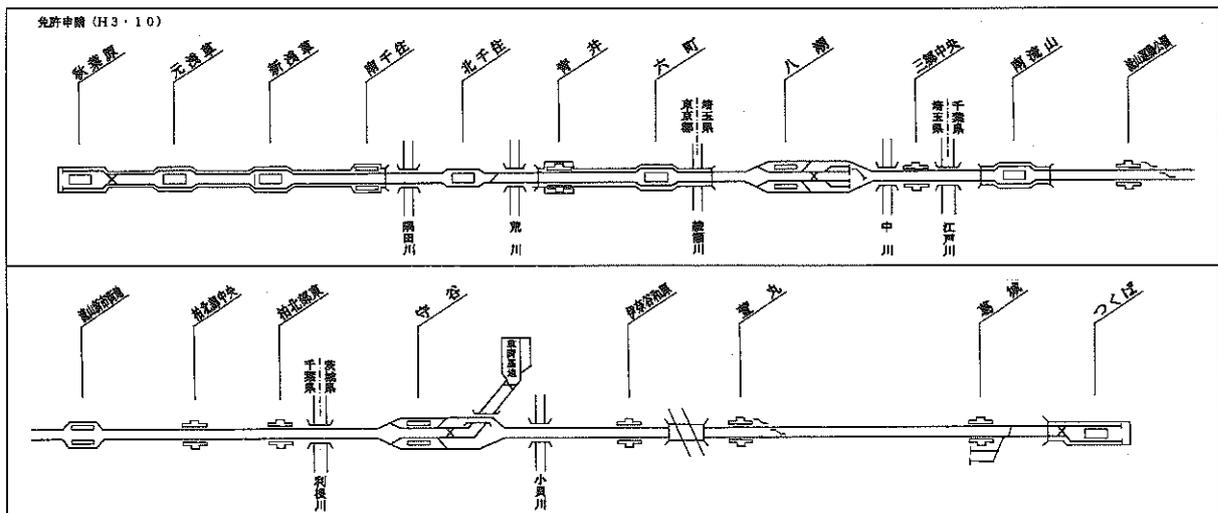


図 1-2-1-2 秋葉原・つくば間配線略図（当初）

首都圏新都市鉄道は、鉄道事業免許を取得した後、鉄道事業法第9条（同法第14条第3項適用）の規定に基づき、平成4年10月5日付けで秋葉原・浅草間（東京その1）の第一次分割工事施行認可申請を行ない、平成5年1月25日付けで認可を受けた。建設にあたっては、巨額の建設費を要すること、さらには、工事施行の困難性により、資金調達上及び施行上全線を自社工事として行なうことは、困難と予想されたため、鉄道施設の建設を鉄道公団が行なうよう、鉄道公団法（昭和39年、法律第3号）第22条第1項に基づき、同区間の工事について首鉄4第72号（平成5年2月17日付け）をもって運輸大臣あて鉄道公団工事の申し出を行なった。申し出を受けた運輸大臣は、鉄道公団法第22条第2項の規程に基づき、鉄都第10号の2（平成5年2月23日付け）をもって、鉄道公団総裁あて工事実施計画の指示を行なった。また、首都圏新都市鉄道は18日に同区間の鉄道整備基金無利子貸付対象事業の認定申請を行ない、同じく2月23日に鉄道整備基金無利子貸付対象事業の認定が行われ、常磐新線がようやく着工の運びとなった。

第2節 プロジェクト推進協議会の設立

運輸政策審議会答申第7号において、常磐新線の事業主体である首都圏新都市鉄道株式会社は、当初から第三セクターとして発足する予定であったが、民間においてはプロジェクトの巨大さゆえその見通しについて懸念があり、出資についても大方の同意を得るには至らなかった。そこで、日本経済団体連合会（経団連）に民間からの出資について斡旋を要請したが、直ちに出資募集を行うには至らず、様々な課題を検討するための組織をまず立ち上げることとなった。

本プロジェクトについての民間研究組織として、平成4年9月に「常磐新線プロジェクト研究会」（会長：中村英夫東京大学教授）が設立され、新線の事業採算性や沿線開発のあり方につき調査・検討活動が行われた。

その後、常磐新線鉄道事業及びこれと一体的に行う沿線開発事業に関して、様々な課題の発生が予想されるようになった。そこで、さらなる調査・検討を行うために常磐新線プロジェクト研究会を発展的に解消し、平成6年6月に官民一体の推進組織として「常磐新線プロジェクト推進協議会（会長：橋本茨城県知事）」が設立された。協議会の体制としては、代表理事として、茨城県知事、三和銀行頭取、首都圏新都市鉄道社長、東京電力社長、トヨタ自動車社長、日本長期信用銀行頭取、理事として東京都、埼玉県、千葉県、鉄道公団、東京都常磐新線推進沿線協議会、埼玉県常磐新線推進沿線協議会、千葉県常磐新線推進沿線協議会、茨城産業会議、あさひ銀行、常陽銀行、新日本製鐵、ダイエー、千葉銀行、日本興業銀行、日立製作所、富士銀行、評議員には民間企業14社から構成されていた。

発足後、新線建設推進委員会・沿線開発推進委員会・広報委員会の3委員会を立ち上げ、会社の経営形態や関連事業、街づくりの手法等について検討を行った。平成8年からは、民間出資に関する検討を進め、平成10年から募集が開始された民間からの出資の側面支援も行った。

プロジェクト推進協議会は、設立当初の首都圏新都市鉄道を側面から支え、本来鉄道事業が行うべきことの肩代わりや鉄道事業・沿線開発事業と投資意欲のある民間企業との橋渡しを積

極的に行い、常磐新線の推進に大きな役割を果たしてきたといえる。

平成13年5月には、路線名の変更にあわせて、協議会の名称を「つくばエクスプレス みらい平・いちさと推進協議会」と改称し現在に至っている。

現在の協議会の体制は、代表理事として、茨城県知事、首都圏新都市鉄道社長、新生銀行社長、東京電力社長、トヨタ自動車社長、三菱東京UFJ銀行頭取、理事として東京都、埼玉県、千葉県、鉄道・運輸機構、都市再生機構、東京都常磐新線推進沿線地域協議会、埼玉県常磐新線推進沿線協議会、千葉県常磐新線推進沿線協議会、茨城産業会議、埼玉りそな銀行、常陽銀行、新日本製鐵、ダイエー、千葉銀行、日本興業銀行、日立製作所、みずほ銀行、評議員に民間企業24社から構成されている。

第3節 島名駅（現万博記念公園駅）の追加設置

常磐新線の駅配置は構想段階では、東京都7駅、埼玉県2駅、千葉県5駅、茨城県6駅の計画であった。しかし、茨城県のつくば市内におけるルート及び駅の設置については、茨城県が作成する宅鉄一体化法の基本計画作成にあたって、常磐新線整備検討委員会において策定されたルート及び駅設置数が開発区域の計画に伴い一部変更されることになり、茨城県が運輸省や関係機関との調整を行って、ルートについては茨城県提案の「北ルート」、駅数については1都3県の負担比率の問題もあって、5駅（守谷・伊奈谷和原・萱丸・葛城・つくば）で整理され、茨城県の基本計画が策定された。その後茨城県は、平成3年9月の基本計画の申請の際に、今後の6駅（島名の追加）への基本計画の変更について運輸省及び建設省に特段の配慮を要請していた。10月の基本計画承認の際に、1都3県による「常磐新線の建設費等に対する都県の費用負担方法について」の中で増設駅については請願者がその建設にかかる費用の全額を負担することで合意がなされた。

平成8年、茨城県は島名駅付近の農振地域の農用地指定が解除になったことより、島名駅の追加に係る基本計画の変更を行なうため、首都圏新都市鉄道と協議を行ない、島名駅に係る建設費について全額地元自治体負担することを、1月に首都圏新都市鉄道、茨城県、つくば市の間で確認書を締結した。2月に茨城県とつくば市の間で島名駅新設にかかる費用負担割合（茨城県：1/3、つくば市：2/3）に関する覚書が締結され、3月に茨城県は宅鉄一体化法に基づく基本計画の承認を受けた。これを受けて、首都圏新都市鉄道は3月鉄道事業の事業基本計画の変更認可を受けた。

平成11年1月に、首都圏新都市鉄道と茨城県との間で建設費（概算総額：2,332百万円）に係る確認書を締結し、平成12年2月に第二次分割工事施行認可を受けたことを受けて、島名駅設置に係る工事負担等に関する協定書（概算総額2,332百万円、最終金額：2,259百万円）を、首都圏新都市鉄道・茨城県が締結し、島名駅設置が正式に承認された。

第4節 基本計画の見直し

平成12年度工事完成、建設費7,998億円でスタートした常磐新線であるが、平成7年頃には

都市計画決定の遅れ等から期限内での工事完成が不可能であることが明らかになりつつあった。また、JR用地の借地料の有償化や工事計画の精査から、建設費の総額の不足もまた明らかになった。このため、平成7年11月から、運輸省・会社・公団によってプロジェクトの見直しが進められることとなった。

この結果、工事完成は早くても平成17年度、総額は免許時の建設計画であれば12,000億円に達する可能性が判明し、平成9年6月、建設計画の見直しを行なった。その基本的な考え方は以下のとおりである。

1. 見直しの前提条件

(1) 需要予測

- ① 平成12年 474,000人/日
- ② 平成22年 573,000人/日→382,000人/日
- ③ 平成32年 625,000人/日→488,000人/日

(2) 運行計画

- ① 秋葉原・八潮間、秋葉原・守谷間、秋葉原・つくば間の折返し運転
- ② ラッシュ1時間の最大許容混雑率は180%
- ③ 開業後の車両増備時点での最大許容混雑率は200%
- ④ 列車種別は、快速と緩行の2種類

2. 規格見直しの基本的考え方

規格見直しにあたっては、初期投資を極力抑制するため、需要予測に基づき以下の方針で行なった。

(1) 前提条件

- ① 開業時点での編成両数は6両（当初計画は8両）
- ② 全線開業12年後（平成29年）に編成両数の長大化（8両化）を行なう
- ③ 開業後、相当年を経過した時点で編成両数の長大化（10両化）を行なう
- ④ 設備は、可能な限り需要に見合った最小限のものとする
- ⑤ 2005年全線開業工程を遅延させないことを最大目標とする

(2) 構造物計画の考え方

- ① 地下構造物は将来の設備増強が困難なことから10両対応の構造物とする。ただし、将来の増強工事が比較的容易と想定される相対式ホームを有する駅（南千住・青井）及び始末端部の駅（秋葉原・つくば）については8両対応の構造物とする。
- ② 高架構造物は将来の設備増強が容易なことから6両対応の構造物とする。ただし、島式ホームを有する駅（北千住・八潮・流山新市街地・守谷）については、将来の増強を考慮して10両対応を念頭に置いた構造物とする。
- ③ 開業設備についてはすべて6両対応とする。

3. 将来投資

将来の設備増強については、需要予測結果に基づき所要の時期に行なうものとし、追加投資

としてカウントするものとする

4. 具体的な見直し項目

- ① 守谷車両基地入出区線を単線化（将来複線化）
- ② 葛城駅の電留線2線の廃止
- ③ 秋葉原駅の構造物延長の短縮
- ④ シールドトンネル二次覆工の省略
- ⑤ スーパー堤防に係る地盤改良の後施工

5. 建設費見直しの基本的考え方

建設費の見直しにあたっては、規格見直しによる建設費削減及び公団による施工法等の見直しによる建設費削減を考慮して算出した。

具体的な削減項目とは別に、公団において検討した建設費削減項目及び公団で進めていたコスト低減に係る技術開発等も考慮した。建設費全体に係るコスト低減に関する公団の技術開発等の内容は以下のとおりである。

(1) 構造物にかかる技術開発

- ① シールドトンネル
 - ・セグメント長の拡大（1.5m）
- ② 開削トンネル
 - ・土留壁の本体利用
- ③ 省力化高架橋
 - ・アーチスラブ式高架橋
 - ・PCU型桁式高架橋

(2) 施工法に係る技術開発等

- ① 地下水対策
- ② 防護工
 - ・建物防護工法の見直し（アンダーピニング）
 - ・埋設管防護の工法の変更（連続地中壁）
- ③ 軟弱地盤対策

見直しの結果、建設費総額は約10,300億円と見積もられ、鉄道整備基金及び地方公共団体の無利子貸付事業の総枠の拡大がなされた。それと同時に、会社経営の支援の観点から、地方公共団体の無利子貸付事業の据置期間が6年から8年に延長が図られた。工事完成期限は平成17年3月31日となり、関係者が挙げて完成期限に向けて真摯な努力をすることとなった。

第5節 着工から完成まで

土木工事は平成6年10月に、東京都内の浅草駅の開削工事から着手することで本格的に開始した。続いて、茨城県の守谷車両基地（面積19ha、総盛土量110万 m^3 ）、小貝川の橋りょう下部工事に着手した。これら長期の工事期間を必要とする河川横断工事、地下駅部の工事に引き

続き、順次、シールド・高架橋・橋りょう工事を進め、平成15年には概ね土木工事を完成させることができた。

軌道工事は、平成13年12月に茨城県の総合基地内でレール発進式を行ない、土木工事が終了した箇所から環境にやさしい軌道構造（弾性直結軌道バラスト散布型）を採用して逐次軌道敷設を進め、平成16年5月に全線にわたるレール敷設が完了し、北千住駅構内でレール締結式を行なった。

各駅については、駅周辺の環境に調和した外観とだれにも優しいユニバーサルデザインで設備しており、建築・電気設備についても新たな技術開発と建設費縮減を図りながら工事を進め、平成16年10月にほぼ工事を終了することができた。

首都圏新都市鉄道は、平成16年2月24日に、開業日を平成17年8月24日と発表した。

第3章 建設計画

第1節 概要

首都圏北東部地域における宅地開発等との整合を図ることから、関係都県が宅鉄一体化法に基づき策定した基本計画によることとしている。線路縦断計画は、東京都内は主に地下構造、埼玉県以北は高架構造を基本としている。

① 予定路線内訳

- ・東京都内 13.2 km
- ・埼玉県内 7.3 km
- ・千葉県内 13.5 km
- ・茨城県内 24.3 km

② 駅設置内訳

- ・東京都内 7 駅（うち地下駅 6 駅）
- ・埼玉県内 2 駅
- ・千葉県内 5 駅（うち地下駅 1 駅）
- ・茨城県内 6 駅（うち地下駅 1 駅）

③ 他の鉄道との結節駅

- 秋葉原 JR 山手線、JR 京浜東北線、JR 総武線、東京メトロ日比谷線
- 新御徒町 都営大江戸線
- 南千住 JR 常磐線、東京メトロ日比谷線、
- 北千住 JR 常磐線、東武伊勢崎線、東京メトロ千代田線、東京メトロ日比谷線
- 南流山 JR 武蔵野線
- 流山おおたかの森 東武野田線
- 守谷 関東鉄道常総線

④ 車庫等

- 守谷車庫 156 両（26 編成、1 編成 6 両）
- 八潮駅電留線 4 線（4 編成、24 両）

つくばエクスプレス（常磐新線）の路線は、宅鉄一体化法の「基本計画」に基づき、既存鉄

道路線との結節及び沿線地域の開発計画と整合が図られることが基本になっている。駅数は20駅（地下駅8、高架駅11、地上駅1）で、既存鉄道路線との結節は、秋葉原、新御徒町、南千住、北千住、南流山、流山おおたかの森、守谷の7駅である。

東京都内の路線は、千代田区・台東区・荒川区・足立区を通る延長13.2kmで、駅は、秋葉原・元浅草（新御徒町）・新浅草（浅草）・南千住・青井・六町の6駅が地下駅、北千住駅が高架駅である。南千住・北千住間の明かり区間及び長大橋りょうの荒川橋りょう付近の高架橋を除いてすべて地下構造である。

埼玉県内の路線は、八潮市から三郷市を通る延長7.3kmで、構造物は都県境を除いて高架橋、橋りょうである。八潮市に八潮駅、三郷市に三郷中央駅を設置し、八潮駅には電留線4線を併設している。

千葉県内の路線は、流山市及び柏市を通る延長13.5kmで、流山市には地下駅の南流山（JR武蔵野線との結節駅）、高架駅の流山運動公園（流山セントラルパーク）、流山新市街地（流山おおたかの森：東武野田線との結節）の3駅が、柏市には、高架駅の柏北部中央（柏の葉キャンパス）、柏北部東（柏たなか）の2駅が設置されている。南流山駅付近は地下構造となっているほかは一部の切取区間を除き、高架構造である。

茨城県内の路線は、守谷市、谷和原村、伊奈町、つくば市を通る延長24.3kmで構造は主に高架橋・橋りょう・切取である。トンネル区間は、常磐自動車道との交差部、つくば市街地の2箇所である。県内の駅は、守谷市の高架駅の守谷駅（関東鉄道常総線と結節駅）、谷和原村、伊奈町の行政境に地上駅の伊奈谷和原（みらい平）駅、つくば市内に高架駅の萱丸（みどりの）駅、島名（万博記念公園）駅、葛城（研究学園）駅の3駅と地下駅であるつくば駅のあわせて6駅がある。

動力方式については、茨城県八郷町にある地磁気研究所の観測に影響を与えないよう配慮する必要があったことから、JR常磐線と同様に守谷以北の電気方式は交流を採用した。一時期は、地磁気観測所の移転も検討したが、地磁気観測データの連続性の担保が必要であったため、経費及び工程の面から断念せざるを得なかった。

第2節 路線選定の経緯

つくばエクスプレス（常磐新線）の建設計画の基本となるルート及び駅位置は、現状及び将来の動向、都市機能の強化育成並びに首都圏北東部地域の宅地開発と鉄道整備の一体的推進による需要の確保等を総合的に勘案して設定した。

1. 路線計画

ルート選定にあたっては、運輸政策審議会答申における経由地を基本とし、かつ首都圏北東部における宅地開発及び特定鉄道（常磐新線）の整備の一体的推進に関する基本計画にもとづくほか、建設費の削減に配慮しつつ、乗客の利便性や、乗客数の増加を図る等について重点を置いて、以下の視点から検討を行ないルートを設定した。

- ① 地域の開発計画と鉄道計画の整合が図れること
- ② 周辺的环境に与える影響が少ないこと
- ③ 学校、病院、社寺、墓地等の支障を極力避けること
- ④ トンネルは、道路下等公共用地を極力多用すること
- ⑤ ガス管、上下水道管、配電線路及び通信ケーブル等の地下埋設物を極力避けること
- ⑥ 利用者の利便性を図ること
- ⑦ 他交通機関等との整合を図ること
- ⑧ 線形、勾配、地質及び構造物の技術的条件を考慮すること

2. 駅位置

駅位置については、首都圏北東部における宅地開発及び特定鉄道（常磐新線）の整備の一体的推進に関する基本計画に基づくほか、乗客の利便性に配慮しつつ、次の事項を考慮して設置した。

駅位置の選定にあたっては、駅相互間の徒歩圏のバランス、地形及び土地利用状況、将来の土地利用計画等を勘案し、駅間を東京都内で概ね2 km程度、埼玉、千葉、茨城に置けば概ね3 km程度として利用客の利便性を考慮し、かつ、それぞれの地域における都市機能の状況、産業経済の現状と今後の開発動向、諸施設へのアクセス、在来鉄道その他輸送機関との有機的な接合及び一体型区画整理事業との整合等を勘案しつつ総合的に検討した。

第3節 路線の概要

1. 東京都

(1) 秋葉原駅

都心ターミナル駅は、JR 京浜東北線・山手線・総武線及び東京メトロ日比谷線等の鉄道各路線が結節している交通の要衝である秋葉原とし、駅設置位置については、当該地区において「秋葉原地区再開発計画」が進められていることから、この当該事業との整合を図ることとし、業務施設地区、商業施設地区が予定されている位置を外し、幅員25mの計画街路（区道第319号線）下に地下4層構造で設置することとした。駅の深度が地表面から約35mになるが、交差する蔵前橋通りに埋設されている上水道幹線及び下水道幹線への支障を避けるとともに、将来、東京方に延伸する場合、ワシントンホテルの支持杭への支障を避けるためである。

(2) 秋葉原・新御徒町間

秋葉原駅を出て、トンネルで北に向かい、JR 東北新幹線から最小限の離隔を取った台東区道第16号線及び民地下を進み、台東区道第10号線との交差点付近から民地下を東に向けてカーブをしながら一般国道4号線下を横断し、春日通り（都道453号線）に入ると、大江戸線の下を通過して新御徒町駅に至る。

(3) 新御徒町駅

旅客の利便性を考慮し、第二の山手線といわれている都営大江戸線との連絡結節を図るため一体駅として、春日通りと清洲橋通りの交差点付近に設置することとした。駅構造は、4層で

B2 階が大江戸線の、B4 階がつくばエクスプレスのホーム階で、B3 階が乗換コンコース階となっている。駅の深度は、地表面から約 31m である。

(4) 新御徒町・浅草間

新御徒町駅を出て、トンネルで春日通り下を東進し、台東区道第 395 号線交差部付近から北に向けてカーブしながら民地下を通過し、台東区道第 421 号線との交差部付近で、国際通り（都道第 462 号線）下に入り、浅草駅に至る。

(5) 浅草駅

「浅草六区国際通り再開発計画」との整合性を図り、区域内のほぼ中央の、ロックビルと浅草ビューホテルとの間の国際通り下に設置することとした。駅の深度は、NTT の埋設物を考慮して、地表面から約 30m である。

(6) 浅草駅・南千住間

浅草駅を出て、トンネルで国際通り下を北進し、台東区道第 293 号線付近で北東に向けてカーブしながら民地下を通過し、明治通り（都道 306 号線）を挟み、再び民地下を通過し、東京メトロ日比谷線及び JR 常磐線と交差した後、南千住駅に至る。

(7) 南千住駅

旅客の利便性を考慮し、JR 常磐線・東京メトロ日比谷線と連絡結節を図った。また、南千住駅付近との再開発と整合性を図り、JR 常磐線南千住駅の地下約 10m に駅を設置することとした。

(8) 南千住・北千住間

南千住駅を出て、JR 常磐線及び東京メトロ日比谷線の間を路盤構造で進み、隅田川を橋りょうでほぼ直角に渡河した後、高架構造になり、北進し北千住駅に至る。

(9) 北千住駅

旅客の利便性を考慮し、JR 常磐線、東武伊勢崎線、東京メトロ日比谷線・千代田線との連絡結節を図り、JR 常磐線と東武伊勢崎線・東京メトロ日比谷線との駅相互間で乗換利便性のよい位置に設置することとして、JR 常磐線北千住駅の上空の 3 階レベルをホームとして、2 階レベルに乗換コンコースを設置することとした。

(10) 北千住・青井間

北千住駅を出て、高架構造で JR 常磐線と並行に進み、荒川をほぼ直角に渡河し、足立区西綾瀬一丁目で東武伊勢崎線の高架下を通過し、JR 常磐線及び東京メトロ千代田線下をボックス

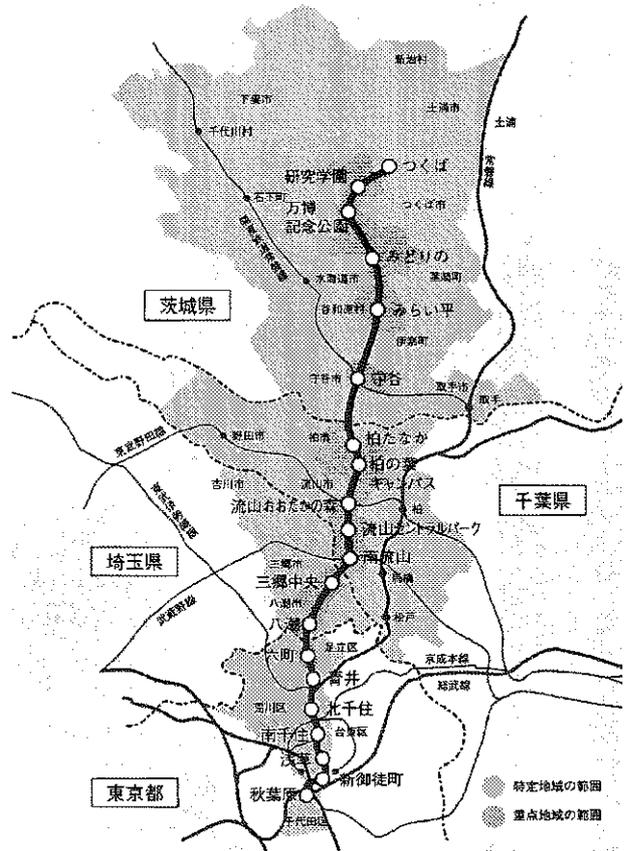


図 1-3-3-1 予定路線略図及び沿線開発図

ス構造で北にカーブした後、トンネルで弘道小学校、江北高校を避けながら青井駅に至る。

(11) 青井駅

都営青井三丁目・第六五兵衛町・弘道二丁目第二アパート等、集中した住宅地域で、当該地区の鉄道における利便性を向上させるため、既設鉄道駅である東武伊勢崎線五反野駅、東京メトロ千代田線綾瀬駅及び北綾瀬駅からほぼ等距離に位置したところに計画した。また、当該地区においては、街路事業として都市計画道路補助 140 号線が、平成 2 年から進められていることから、この補助 140 号線下に、地表面から約 10m に駅を設置することとした。

(12) 青井・六町間

青井駅を出て、トンネルで都市計画道路補助第 140 号線下に沿って北進し、マンション、加平小学校を避け、ほぼ直線に近い線形で六町駅に至る。

(13) 六町駅

六町地区土地区画整理事業との整合性を図ること及び青井駅と同様、都市計画道路補助 140 号線下に駅を設置することとした。

また、都市計画道路補助 140 号線には、下水道トンネルの中川汚水幹線、東京電力のシールドトンネルをはじめ、数多くの都市施設が埋設されていることから、この埋設物の支障を避けて、地表面から約 10m の位置に設置したものである。

(14) 六町・八潮間

六町駅を出て、トンネルで都市計画道路補助第 140 号線下に沿って北進し、埼玉県との県境である綾瀬川手前で北東に進路を変え、渡河後、都市計画道路西新第 2 号線下に入り、首都高速 6 号線三郷線下を横断する。その後、大曾根小学校並びに埼玉回生病院を避け、大曾根地区で地上に出て高架構造となり、八潮南部西地区土地区画整理事業区域内ほぼ中央を通過し、八潮南部中央地区土地区画整理事業区域内の八潮駅に至る。

2. 埼玉県

(1) 八潮駅

八潮南部中央地区土地区画整理事業との整合性を図り、基本計画の重点地域のほぼ中央に高架構造で設置することとした。

(2) 八潮・三郷中央間

八潮駅を出て、高架構造で八潮南部中央及び八潮南部東地区土地区画整理事業区域内ほぼ中央を通過し、潮止小学校、県立八潮高校及び普門寺を避けながら、中川をほぼ直角に横断し三郷市に入る。三郷市内は、香岩寺を避け、外郭環状道路付近で北にカーブしながら、三郷中央地区土地区画整理事業区域内の三郷中央駅に至る。

(3) 三郷中央駅

三郷中央地区土地区画整理事業との整合性を図り、基本計画の重点地域のほぼ中央に高架構造で設置することとした。

(4) 三郷中央・南流山間

三郷中央駅を出て、高架構造で草庵寺・興禅寺を避けながら北東に進み、県道三号線松伏線

との交差付近から、東にカーブし、江戸川をほぼ直角に渡り千葉県流山市に入ると、路盤構造で進み、県道松戸野田線手前でトンネルとなり北東にカーブし、南千住小学校を避け、市道第106号線下を進み南流山駅に至る。

3. 千葉県

(1) 南流山駅

旅客の利便性を考慮し、JR 武蔵野線との連絡結節を図った。また、住宅が密集している市街化区域を通過するため、流山市道 106 号線下に設置することとした。106 号線に埋設されている下水道幹線への支障を避けるため、地表面から約 9m の位置となった。

(2) 南流山・流山セントラルパーク間

南流山駅を出て、トンネルで市道第 106 号線下を東福寺及び千仏堂を避けながら、北東に進み、総武流山鉄道下を通過した後、思井付近で地上に出て、高架構造で運動公園周辺地区土地区画整理事業区域内のほぼ中央に位置する流山セントラルパーク駅に至る。

(3) 流山セントラルパーク駅

流山運動公園周辺地区土地区画整理事業との整合性を図り、基本計画の重点地域のほぼ中央に高架駅で設置することとした。

(4) 流山セントラルパーク・流山おおたかの森間

流山セントラルパーク駅を出て、高架構造で運動公園周辺地区土地区画整理事業区域のほぼ中央を通過し、円東寺を避けながら、東にカーブし、東武野田線と交差する流山新市街地土地区画整理事業区域内のほぼ中央付近に位置する流山おおたかの森駅に至る。

(5) 流山おおたかの森駅

旅客の利便性を考慮し、東武野田線との連絡結節を図るため、豊四季駅と初石駅の間位置することとした。また、流山新市街地地区土地区画整理事業との整合性を図り、基本計画の重点地域のほぼ中央付近に高架駅で設置することとした。東武野田線の新駅設置を考慮して、3 階レベルを軌道階として、2 階レベルに野田線の橋上駅及び乗換コンコースを設置することとした。

(6) 流山おおたかの森・柏の葉キャンパス間

流山おおたかの森駅を出て、高架構造で小山小学校及び流山豊四季霊園を避けながら、流山新市街地土地区画整理事業区域のほぼ中央を北東に進み、駒木付近でルートをやや東寄りに向けながら、柏市水道第六水源地の支障を避けて、柏北部中央土地区画整理事業区域のほぼ中央付近でルートを北に向けて柏の葉キャンパス駅に至る。

(7) 柏の葉キャンパス駅

柏北部中央地区土地区画整理事業との整合性を図り、基本計画の重点地域のほぼ中央付近に高架駅で設置することとした。

(8) 柏の葉キャンパス・柏たなか間

柏の葉キャンパス駅を出て、北進し、高架構造で国道 16 号線と交差し、正連寺、虚空蔵堂、田中小学校への支障を避け、ほぼ直進し、柏北部東地区土地区画整理事業区域内の柏たなか駅

に至る。

(9) 柏たなか駅

柏北部東地区土地区画整理事業との整合性を図り、基本計画の重点地域のほぼ中央付近に高架駅で設置することとした。

(10) 柏たなか・守谷間

柏たなか駅を出て、高架構造で利根川手前からルートをやや北東に向けて常磐自動車道と並行に進み、守谷サービスエリア付近から東にカーブし、守谷駅周辺土地区画整理事業区域内の守谷駅に至る。

4. 茨城県

(1) 守谷駅

旅客の利便性を考慮し、関東鉄道常総線守谷駅との連絡結節を図るとともに、守谷町の中心市街地及び土地区画整理事業（守谷駅周辺、守谷東）による開発地区の概ね中央に、高架駅で設置することとした。3階レベルを軌道階として、2階レベルに常総線の橋上駅及び乗換コンコースを設置することとした。

(2) 守谷・みらい平間

守谷駅を出て、高架構造で守谷第一期地区土地区画整理事業区域のほぼ中央を通過し、病院、工場への支障を避けて北にカーブし、小貝川をほぼ直角に渡河し、ルートを北東に向けて伊奈・谷和原丘陵部土地区画整理事業区域内のみらい平駅に至る。

(3) みらい平駅

伊奈・谷和原丘陵部地区土地区画整理事業との整合性を図り、基本計画の重点地域のほぼ中央付近に掘割式で設置することとした。ホーム階は地表面から約8m、コンコース階が地表面となる。

(4) みらい平・みどりの間

みらい平駅を出て、高架構造で伊奈・谷和原丘陵部土地区画整理事業区域の東部を通過し、常磐自動車道との交差部手前で路盤構造となり、常磐自動車道をトンネルで交差した後、片田地区で路盤・高架構造となり、工場、神社を避けて萱丸地区土地区画整理事業区域内のみどりの駅に至る。

(5) みどりの駅

萱丸地区土地区画整理事業との整合性を図り、既成市街地へのアクセスを考慮するとともに、上萱丸の稲荷神社への支障を避け、基本計画の重点地域のほぼ中央付近に高架駅で設置することとした。

(6) みどりの・万博記念公園間

みどりの駅を出て、高架・路盤構造で神社、集合墓地、遺跡群を避けながら北進し、万博記念公園駅手前で高架構造となり、島名・福田坪地区土地区画整理事業区域内の同駅に至る。

(7) 万博記念公園駅

島名・福田坪地区土地区画整理事業との整合性を図り、さらに上河原崎地区、中西地区の開

発区域へのアクセスを考慮し、基本計画の重点地域のほぼ中央付近に高架駅で設置することとした。

(8) 万博記念公園・研究学園間

万博記念公園駅を出て、高架構造で遺跡群を避けながら東進し、蓮沼川をほぼ直角に渡河後、葛城地区土地区画整理事業区域内の研究学園駅に至る。

(9) 研究学園駅

葛城地区土地区画整理事業との整合性を図り、さらに東光台研究団地及び筑波西部工業団地への利便性を考慮し、基本計画の重点地域のほぼ中央付近に高架駅で設置することとした。

(10) 研究学園・つくば間

研究学園駅を出て、葛城地区土地区画整理事業区域のほぼ中央を高架構造で通過し、刈間地区の手前を路盤構造で、葛城小学校からトンネルになり、北東にカーブしながら、県道土浦境線（学園中央通り）の下に入り、つくば駅に至る。

(11) つくば駅

筑波研究学園都市のほぼ中央付近のつくば交通ターミナルとの結節及び既存整備計画との整合性を図り、県道土浦境線（学園中央通り）の下に設置することとした。学園中央通りには、共同溝が設置されているため、その支障を避けて地表面から 17m の位置に設置することとした。

第4節 車両基地・保守基地等の配置

1. 車両基地の位置選定

つくばエクスプレス（常磐新線）は、他線との乗り入れもなく唯一単独の車両基地が必要なことから、基地位置については、将来の輸送形態、車両運用、乗務員操配等下記に示す諸条件を総合的に検討し、守谷駅から分岐し約 1.6 km 先の小貝川沿いの農耕地に計画した。

- (1) 輸送の流れに大きな段差の生ずる箇所
- (2) 極力、駅の近傍で、乗務員の運用・車両回送ロスの少ない箇所
- (3) 基地の形態にあった用地を容易に確保できること
- (4) 着発線からストレートに基地に入れるよう考慮し、無駄な折返し作業を少なくすること
- (5) 入出区が本線支障とならないように、立体交差等の配線上の配慮をすること
- (6) 検査・整備作業については、設備・要員等からみて極力集中すること

2. 車両基地の形態と車両配置規模

車両基地の形態は、並列型とし、工場設備の検査区と保守基地を併設した。免許時における車両編成については、開業時は 8 両／編成、将来は 10 両／編成であったが、その後の見直しで開業時は 6 両／編成、将来は 8 両／編成とした。車両の配置規模は、総合車両基地において開業時は 26 編成（ $26 \times 6 = 156$ 両）、将来は 30 編成（ $30 \times 8 = 240$ 両）である。また、車両の留置設備は、八潮駅構内にも 4 編成分の留置線を配置した。

図 1-3-4-1 に各駅の配線略図を示す。

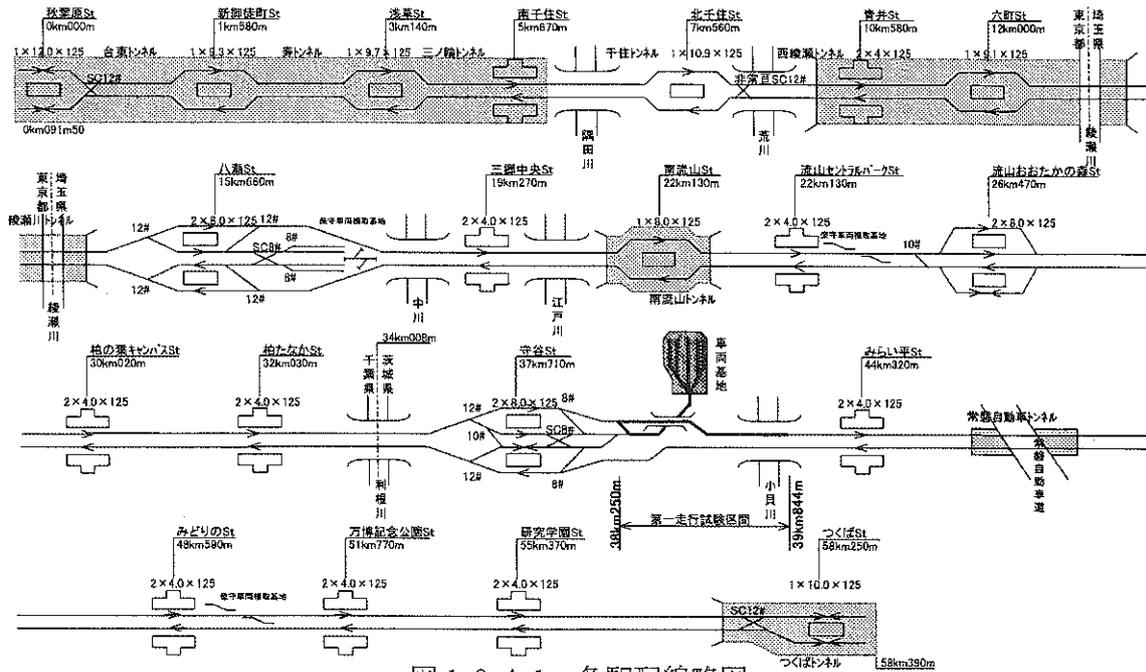


図 1-3-4-1 各駅配線略図

第 4 章 行政手続き等の経緯

第 1 節 工事施行認可申請の経緯

首都圏新都市鉄道は、平成 5 年 1 月 25 日付けで秋葉原・浅草間（東京その 1）の第一次分割工事施行認可を受けたのを皮切りに全 9 回にわたり分割認可申請を順次行なった。また、工事の進捗に伴い、鉄道事業法第 9 条に基づく工事計画の変更を延べ 29 回にわたり行なった。

なお、工事完成期限については、平成 9 年 6 月 24 日に工事完成期限の延伸（平成 12 年 3 月 31 日→平成 17 年 3 月 31 日）の申請を行ない、鉄施第 106 号（平成 9 年 6 月 30 日付け）をもって認可を受けた。平成 15 年 11 月 20 日に工事完成期限の再延伸（平成 17 年 3 月 31 日→平成 20 年 3 月 31 日）の申請を行ない、国鉄施第 62 号（平成 15 年 12 月 4 日付け）により認可を受けた。

分割工事施行認可申請及び工事実施計画指示、また主要な工事計画変更の経緯は以下のとおりである。

1. 工事施行認可及び工事実施計画指示

表 1-4-1-1 工事施行認可及び工事実施計画指示の経緯

申請種別	記号・番号		日付	内容
第一種鉄道事業免許取得	申請 免許	首鉄3 鉄都 第57号 第1号	H 3. 10. 25 H 4. 1. 10	秋葉原・つくば間
第一次分割工事施行認可 (第1回)	申請 認可	首鉄4 鉄施 第37号 第18号	H 4. 10. 5 H 5. 1. 25	秋葉原・浅草間 (東京その1) (完成期限平成12年3月31日)
工事実施計画の指示 (No1)	申出 指示	首鉄4 鉄都 第72号 第10号の2	H 5. 2. 17 H 5. 2. 23	建設指示：秋葉原・浅草間 (東京その1) 担当支社：東京支社
第一次分割工事施行認可 (第2回)	申請 認可	首鉄5 鉄施 第55号 第11号	H 5. 12. 22 H 6. 1. 17	守谷・みらい平間 (茨城その1) (完成期限平成12年3月31日)
工事実施計画の指示 (No2)	申出 指示	首鉄5 鉄都 第119号 第3号の2	H 6. 1. 18 H 6. 2. 2	建設指示：守谷・みらい平間 (茨城その1) 担当支社：関東支社
第一次分割工事施行認可 (第3回)	申請 認可	首鉄6 鉄施 第66号 第31号	H 7. 2. 1 H 7. 2. 23	浅草・六町間 (東京その2) (完成期限平成12年3月31日)
工事実施計画の指示 (No3)	申出 指示	首鉄6 鉄都 第145号 第8号の2	H 7. 2. 23 H 7. 3. 10	建設指示：浅草・六町間 (東京その2) 担当支社：東京支社
第一次分割工事施行認可 (第4回)	申請 認可	首鉄建7 鉄施 第35号 第39号	H 7. 12. 27 H 8. 2. 23	六町・三郷中央間 (埼玉) (完成期限平成12年3月31日)
工事実施計画の指示 (No4)	申出 指示	首鉄企7 鉄都 第50号 第10号の2	H 8. 2. 26 H 8. 3. 28	建設指示：六町～三郷中央間 (埼玉) 担当支社 東京支社：13 km 195m～14 km 776m 関東支社：14 km 776m～20 km 359m
工事完成期限延長	申請 認可	首鉄建9 鉄施 第16号 第106号	H 9. 6. 24 H 9. 6. 30	旧：平成12年3月31日 新：平成17年3月31日
第一次分割工事施行認可 (第5回)	申請 認可	首鉄建9 鉄施 第20号 第157号	H 9. 7. 29 H 9. 10. 13	三郷中央・南流山間 及び 流山セントラルパーク・流山おおたかの森間 (千葉その1-1) (完成期限平成17年3月31日)
工事実施計画の指示 (No5)	申出 指示	首鉄9 鉄都 第40号 第48号の2	H 9. 10. 13 H 9. 10. 29	三郷中央・南流山間 及び 流山セントラルパーク・流山おおたかの森間 (千葉その1-1) 担当支社：関東支社
第一次分割工事施行認可 (第6回)	申請 認可	首鉄建10 鉄施 第19号 第193号	H10. 8. 5 H10. 12. 2	流山おおたかの森・守谷間 (千葉その2) (完成期限平成17年3月31日)
工事実施計画の指示 (No6)	申出 指示	首鉄企10 鉄都 第46号 第45号の2	H10. 12. 2 H10. 12. 22	建設指示：流山おおたかの森・守谷間 (千葉その2) 担当支社：関東支社
第一次分割工事施行認可 (第7回)	申請 認可	首鉄建10 鉄施 第71号 第49号	H11. 1. 28 H11. 3. 31	みらい平・つくば間 (茨城その2) (完成期限平成17年3月31日)
工事実施計画の指示 (No7)	申出 指示	首鉄企10 鉄都 第69号 第21号の2	H11. 3. 31 H11. 4. 9	建設指示：みらい平・つくば間 (茨城その2) 担当支社：関東支社
第二次分割工事施行認可 (第8回)	申請 認可	首鉄建11 鉄施 第41号 第70号	H12. 2. 14 H12. 4. 14	秋葉原・つくば間 ※南流山・流山セントラルパーク間を除く全線 (完成期限平成17年3月31日)
第二次分割工事実施計画 の指示 (No8)	申出 指示	首鉄企12 鉄都 第3号 第23号の2	H12. 4. 14 H12. 4. 27	建設指示：秋葉原・つくば間 ※南流山～流山セントラルパーク間を除く全線 担当支社 東京支社：13 km 195m～14 km 776m 関東支社：14 km 776m～20 km 359m
第二次分割工事施行認可 (第9回)	申請 認可	首鉄建12 鉄施 第1号 第101号	H12. 5. 26 H12. 7. 13	南流山・流山セントラルパーク間 (千葉その1-2) (完成期限平成17年3月31日)
第二次分割工事実施計画 の指示 (No9)	申出 指示	首鉄企12 鉄都 第25号 第36号の2	H12. 7. 13 H12. 8. 4	建設指示：南流山～流山セントラルパーク間 (千葉その1-2) 担当支社：関東支社
工事完成期限延長	申請 認可	首鉄建15 国鉄施 第74号 第62号	H15. 11. 20 H15. 12. 4	旧：平成17年3月31日 新：平成20年3月31日

2. 工事計画変更の経緯

表 1-4-1-2 工事計画変更認可申請の経緯

申請種別	記号・番号	日付	内容
工事計画変更認可 (第1回)	申請認可 首鉄建8 第13号 関鉄技一 第153号	H 8. 7. 17 H 8. 8. 9	浅草・六町間(東京その2) ・青井駅付近平面線形変更 ・弘道T縦断勾配の変更
工事計画変更認可 (第2回)	申請認可 首鉄建8 第50号 関鉄技一 第54号	H 9. 2. 28 H 9. 3. 31	六町・三郷中央間(埼玉) ・中川B:縦断勾配・径間・構造変更
工事計画変更認可 (第3回)	申請認可 首鉄建8 第51号 関鉄技一 第74号	H 9. 3. 13 H 9. 5. 16	秋葉原・三郷中央及び守谷・みらい平間 (既認可全区間) ・常磐新線の全体計画見直しに伴う設計の変更 (軌道、電路を含む)
工事計画変更認可 (第4回)	申請認可 首鉄建9 第33号 関鉄技一 第7号	H9. 11. 28 H10. 1. 16	六町・三郷中央間(埼玉) ・中川B : 構造変更(橋長他) ・第一栄BV:構造変更(径間)
工事計画変更認可 (第5回)	申請認可 首鉄建9 第44号 関鉄技一 第27号	H10. 2. 3 H10. 2. 27	三郷中央・南流山間及び流山セントラルパーク・ 流山おおたかの森間(千葉その1-1) ・流山T:位置変更、断面縮小、軌道センター変更
工事計画変更認可 (第6回)	申請認可 首鉄建9 第51号 関鉄技一 第55号	H10. 3. 7 H10. 4. 6	六町・三郷中央間(埼玉) ・木曾根BL:径間及び構造変更 ・江戸川BL:径間及び構造変更
工事計画変更認可 (第7回)	届出 首鉄建10 第9号	H10. 5. 21	秋葉原～浅草間(東京その1) ・秋葉原駅:構造、線形変更 ・御徒町駅:出入口、構造変更 ・浅草駅:駅長の短縮(3m×2) ・寿T:シールド3m延長 ・三ノ輪T:シールド3m延長
工事計画変更認可 (第8回)	申請認可 首鉄建10 第35号 関鉄技一 第208号	H10. 9. 1 H10. 12. 4	①浅草・六町間(東京その2) 及び六町・三郷中央間(埼玉) ・三ノ輪T:平面曲線変更 ・綾瀬川T:縦断線形変更 ・加平T:開削トンネル47mをシールドトン ネルに変更(東電協議) ・南千住駅、北千住駅:構造変更 ・六町駅:曲線、緩和曲線見直し及び一部開削ト ンネルをシールドトンネルに変更 ・隅田川B:径間変更(2→1径間) ・足立路盤:構造変更(U型擁壁) ・線形、構造変更・縦断変更 ②守谷・みらい平間(茨城その1) ・第二北園BL～小貝川～第二筒戸BL、 出入区線:構造、径間、縦断変更
工事計画変更認可 (第9回)	申請認可 首鉄建10 第49号 関鉄技一 第189号	H10. 9. 9 H10. 9. 21	六町・三郷中央間(埼玉)及び 三郷中央・南流山間(千葉1-1) ・木曾根BL、BV、栄BL、BV中川B、江戸川B :径間変更
工事計画変更認可 (第10回)	届出 首鉄建10 第53号	H10. 9. 22	守谷・みらい平間(茨城その1) ・第1大柏BL～第5大柏BL :構造、径間、縦断変更 ・天神BV:径間変更、縦断変更
工事計画変更認可 (第11回)	申請認可 首鉄建10 第68号 関鉄技一 第261号	H10. 11. 18 H10. 12. 16	守谷・みらい平間(茨城その1) (下り線) ・第2北園BL～小貝川BL (上り線) ・第2北園BL～第2筒戸及び出入区線 :構造、径間、縦断変更
工事計画変更認可 (第12回)	届出 首鉄建10 第101号	H11. 2. 18	守谷・みらい平間(茨城その1) ・第1、第2守谷BL(道路協議) ・第1守谷BV(守谷駅3層対応) :構造、径間、縦断変更

工事計画変更認可 (第13回)	申請 認可	首鉄建11 第6号 関鉄技一 第187号	H11. 6. 28 H11. 9. 8	秋葉原・浅草間(東京その1) ・秋葉原駅:線形、構造変更 (総武線協議及び出入口位置変更) ・新御徒町駅:構造変更(12号線協議他)
工事計画変更認可 (第14回)	申請 認可	首鉄建11 第27号 関鉄技一 第257号	H11.10. 8 H11.11. 29	※共通事項 ・六町・つくば間施工基面高変更 ①六町・三郷中央間(埼玉) ・第1圀BL～第4栄BL:径間変更 ・八潮駅:軌道中心間隔(3.6→3.8) ②三郷中央・南流山間(千葉1-1) ・南流山駅:構造変更(2層3径間→2層2径間) ・南流山T:工法変更(開削→シールド) ③流山おおたかの森・守谷間(千葉その2) ・新利根・上利根・東利根川BL :径間変更(道路他管理者協議) ・利根川B:橋脚基礎構造変更 ③守谷・みらい平間(茨城その1) ・利根川東BL、利根川東B :径間変更(河川他管理者協議) ・第1～2大柏BL、第2守谷BL :径間変更(道路他管理者協議) ・守谷車両基地:名称、配線変更 ④みらい平・つくば間(茨城その2) ・つくばT:形状の変更 ・U型擁壁区間:軌道構造の変更 (バラスト→弾直軌道)
工事計画変更認可 (第15回)	申請 認可	首鉄建11 第36号 関鉄技一 第16号	H11.12. 8 H12. 2. 14	※共通事項 秋葉原・つくば間施工基面高変更 ①浅草・六町間(東京その2) ・三ノ輪T:セグメントの設計変更 (コンクリート→ダクタイル、t=400) ・加平T :セグメントの設計変更 (コンクリート t=400→450) ・綾瀬川T:セグメントの設計変更 (コンクリート→ダクタイル、t=300) ②守谷・みらい平間(茨城その1) ・第2守谷BL～第2北園BL:構造、径間、 縦断変更(関東鉄道、道路管理者協議) ・第1下小目BL～第3成瀬BL :構造変更(ビーム式→桁式 道路管理者協議) ③その他共通事項(秋葉原～つくば間) ・軌道関係 :まくら木間隔変更 :バラスト道床変更 ・車両修繕設備:検査能力変更 ・変電所設備 :変成機器総量変更 ・電路設備 :架設方法の変更

工事計画変更認可 (第16回)	申請認可	首鉄建12 第8号 関鉄技一 第190号	H12. 7. 12 H12. 10. 17	<p>①秋葉原・浅草間（東京その1）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新御徒町駅、浅草駅 ：出入口形状の一部変更 ・台東T : セグメント材質変更 ・寿 T : セグメント材質変更 ：縦断勾配変更 <p>②浅草・六町間（東京その2）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北千住路盤、足立路盤：構造変更 ・北千住BL : 形状、構造変更 ・西綾瀬川T : トンネル延長変更 ・加平T : 線路・軌道中心線変更 ：セグメント材質変更 ・六町駅 : 線路・軌道中心線変更 ：地下駐輪場廃止 <p>③六町・三郷中央間（埼 玉）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・綾瀬川T : トンネル延長変更、線路・軌道 中心線変更、縦断勾配の変更 ・大曾根路盤：一部区間の構造変更 <p>④みらい平・つくば間（茨城その2）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・つくばT : 56.785～57 km間の構造変更 ・つくば駅：換気塔の位置及び形状変更 <p>その他共通事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新御徒駅、浅草駅、六町駅、つくば駅 ：火災対策設備変更 ・寿T、綾瀬川T : 駅信号保安設備変更
工事計画変更認可 (第17回)	申請認可	首鉄建12 第20号 関鉄技一 第191号	H12. 8. 30 H12. 10. 17	<p>※共通事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・26 km 765～31 km 580 及び 43 km 580～46 km 816m間 ：線路縦断勾配の変更 ・上記に伴う、車内信号機の変更 <p>①六町・三郷中央間（埼 玉）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大瀬BL 他：径間変更 ・第1谷中BL : 構造変更 (14 km 78m～17 km 04m間の縦曲線変更) <p>②三郷中央・南流山間（千葉1-1）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南流山駅 : 出入口B位置変更 ：駅舎、出入口A構造変更 <p>③流山セントラルパーク・流山おおたかの森 (千葉その1-1)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大堀川B、駒木BL、駒木BV ：径間、構造変更、橋梁名称変更 <p>④流山おおたかの森・守谷間（千葉その2）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・十余二及び柏中央、新利根地区 (28 km 424～30 km 756、 32 km 555.5～32 km 850.5m) ：径間、構造変更 <p>⑤守谷・みらい平間（茨城その1）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大柏BL : 径間、構造変更 ・常磐自動車T : 発進立坑形状変更 <p>⑥みらい平・つくば間（茨城その2）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・常磐自動車T : 回転立坑形状変更
工事計画変更認可 (第18回)	届出	首鉄建14 第2号	H14. 12. 2	<p>秋葉原・つくば間（全区間）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一期走行試験関連の車庫配線、軌道、修繕施設、変電所、配電所、電線路等の変更
工事計画変更認可 (第19回)	申請認可	首鉄技15 第13号 関鉄二 第133号	H15. 6. 30 H15. 11. 28	<p>秋葉原・つくば間（全区間）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・可動式ホーム柵設置に伴う、建築・車両限界の変更 ・守谷車両基地検修庫内車内立入台設置に伴う建築限界の変更 ・自動列車制御装置（ATC）のデジタル化対応等に伴う、種類、作用の変更 ・ワンマン運転に伴う、自動列車運転装置（ATO）の地上設備を新設
工事計画変更認可 (第20回)	届出	首鉄技15 第45号	H15. 12. 1	<p>守谷・つくば間（茨城その1+2）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第二期走行試験関連の線路配線、駅施設、電気施設の変更

工事計画変更認可 (第21回)	届出	首鉄技15 第106号	H16. 1. 30	守谷・つくば間(茨城その1+2) ・第二期走行試験関連の電路設備のうち、き電線 及び電車線の架設方法を変更(電線路構造図)
工事計画変更認可 (第22回)	届出	首鉄技15 第122号	H16. 3. 16	全線(走行試験区間を除く) ・交流配電開始関係設備の変更 (変電所8箇所、配電所16箇所、配電線約45km)
工事計画変更認可 (第23回)	届出	首鉄技16 第18号	H16. 7. 5	全線(走行試験区間を除く) ・北千住駅及び流山おおたかの駅 : 駅名変更(1駅)及び駅中心キロ程の変更、 線路配線、駅施設の変更 ・き電開始関連設備の変更(き電23電線、電車線)
工事計画変更認可 (第24回)	届出	首鉄技16 第35号	H16. 8. 18	全線(走行試験区間を除く) ・駅名変更(7駅)及び駅中心キロ程の変更、互 部配線変更に伴う、保安設備の変更と非常用発 電機の最終設計届出
工事計画変更認可 (第25回)	申請 認可	首鉄技16 第40号 関鉄一 第151号	H16. 12. 2 H16. 12. 27	全線 ・駅名変更(2駅)及び駅中心キロ程(15駅)の変 更 ・台東T~寿T: 中心線変更、縦断変更 ・北千住BL、綾瀬川T: 中心線変更 ・守谷駅BL、下小目東BL~みらい平駅路盤、 西野井~刈間BL: 縦断変更
工事計画変更認可 (第26回)	届出	首鉄技16 第93号	H17. 1. 12	総合基地配電所(工場)及び工場新設に伴う配電 線、き電線の変更
工事計画変更認可 (第27回)	届出	首鉄技16 第110号	H17. 4. 5	全線(土木施設) 第25回工事計画変更で認可された以外の土木施 設の全体の変更
工事計画変更認可 (第28回)	届出	首鉄技17 第28号	H17. 6. 3	全線(信号保安設備) 第27回工事計画変更に伴う、ATC制御情報展開 図の変更及び最終的な見直しによる、連動図表、 展開図の変更
工事計画変更認可 (第29最終回)	届出	首鉄技17 第57号	H17. 7. 19	全線(火災対策設備の一部変更) ・南流山(東)T、つくばT : 消化設備、待避設備、警報設備の種類及び 位置の変更 ・新徒町駅、つくば駅 : 消化設備、待避設備、警報設備及び防火戸 の種類及び位置の変更

第2節 鉄道事業法第61条許可

鉄道線路の道路の縦断占用については、鉄道事業法第61条第1項ただし書きの規定に基づき、首都圏新都市鉄道が、分割工事認可申請区間ごとに建設大臣あて許可申請を行なった。道路管理者との行政手続きの経緯は以下のとおりである。

表 1-4-2-1

分割工事施行認可区間	関係自治体	道路下敷設許可等の行政手続き経緯
(東京その1) 秋葉原～浅草 (3.3km) ※工事施行認可及び 実施計画変更の経緯 認可申請：H 4. 10. 5 施行認可：H 5. 1. 25 申し出：H 5. 2. 17 変更指示：H 5. 2. 23	千代田区 台東区	①申請区間：千代田区神田佐久間町一丁目～台東区浅草二丁目間 (申請) 平成 4年 9月 9日、首鉄4第33号 (許可) 平成 6年 1月10日、5建設省東道政発第23号 ②工事施行承認 申請：平成 6年1月14日 承認：平成 6年 6月27日 ③工事施行方法承認 申請：平成 6年7月29日 承認：平成 6年 9月30日
(東京その2) 浅草～六町 (9.9km) ※工事施行認可及び 実施計画変更の経緯 認可申請：H 7. 2. 1 施行認可：H 7. 2. 23 申し出：H 7. 2. 23 変更指示：H 7. 3. 10	台東区 荒川区 足立区	①申請区間：台東区浅草二丁目～足立区南花畑四丁目間 (申請) 平成 6年 9月13日、首鉄6第56号 (許可) 平成 8年 5月14日、7建設省東道政発第52号 ②工事施行承認 申請：平成 8年5月15日 承認：平成 8年6月28日 ③工事施行方法承認 申請：平成 8年10月25日 承認：平成 8年12月20日
(埼玉) 六町～三郷中央 (7.3km) ※工事施行認可及び 実施計画変更の経緯 認可申請：H7. 12. 27 施行認可：H8. 2. 23 申し出：H8. 2. 26 変更指示：H8. 3. 28	八潮市	①申請区間：八潮市浮塚233番地先～八潮市大曾根1605番地先間 (申請) 平成 7年12月27日、首鉄7第42号 (許可) 平成 8年 7月15日、建設省玉道政発第5号 ②工事施行承認 申請：平成 9年6月16日 承認：平成10年2月 4日 ③工事施行方法承認 申請：平成12年5月30日 承認：平成12年6月29日
(千葉その1-1) 三郷中央～南流山及び 流山セント～流山おお ラルパーク たかの森 (6.6km) ※工事施行認可等経緯 認可申請：H9. 7. 29 施行認可：H9. 10. 13 申し出：H9. 10. 13 変更指示：H9. 10. 29	流山市	①申請区間：流山市南流山6丁目～流山市鱈ヶ崎間 (申請) 平成 8年 1月31日、首鉄8第40号 (許可) 平成 9年10月20日、建設省千道政発第7号 ②工事施行承認 申請：平成10年 3月 9日 承認：平成10年 6月24日 ③工事施行方法承認 申請：平成10年 9月30日 承認：平成10年11月 6日
(茨城その2) みらい平～つくば (12.1km) ※工事施行認可及び 実施計画変更の経緯 認可申請：H11. 1. 28 施行認可：H11. 3. 31 申し出：H11. 3. 31 変更指示：H11. 4. 9	つくば市	①申請区間：つくば市小野崎501番地～つくば市吾妻二丁目間 (申請) 平成10年 8月17日、首鉄10第37号 (許可) 平成10年12月 4日、建設省茨道政発第3号 ②工事施行承認 申請：平成11年5月26日 承認：平成11年8月30日 ③工事施行方法承認 申請：平成11年12月 9日 承認：平成11年 1月17日

第3節 常磐新線の建設に関する協定

常磐新線の建設は、日本鉄道建設公団法（昭和39年、法律第3号）第22条第2項の規程に基づき、運輸大臣より鉄道公団総裁あて工事実施計画の指示が行われた。これにより、日本鉄道建設公団法第22条第5項の規定に基づき、首都圏新都市鉄道と鉄道公団は平成5年2月23日付けで「常磐新線の建設及び譲渡・引渡し基本協定」を締結し、基本協定に基づき、同日、鉄道公団本社と首都圏新都市鉄道の間で、「事業費の無利子貸付に関する協定」、鉄道公団東京支社と首都圏新都市鉄道との間で「工事施行協定」及び「工事施行に関する細目協定」、「事業費の負担等に関する協定」及び「平成4年度の事業費の負担等に関する協定」を締結した。

平成7年10月1日、常磐新線建設の業務を鉄道公団東京支社1支社体制から、東京支社・関東支社の2支社体制に移行することに伴い、9月27日付けで、首都圏新都市鉄道と東京支社との間で締結していた「事業費の負担等に関する協定」及び「年度毎の事業費の負担等に関する協定」については、協定の性格上、支社が協定締結の当事者となることがなじまなかつたため、首都圏新都市鉄道と鉄道公団本社の間で締結することとして、協定変更を行なった。「工事施行協定」及び「工事施行に関する細目協定」については、首都圏新都市鉄道とそれぞれ工事を担当する支社との間で締結することとして、既締結の協定を変更した。

これらの協定については、常磐新線の分割工事施行申請・認可・指示に伴い、順次「基本協定」等の各種変更協定書締結を行なった。

開業に伴い、平成17年8月23日付けで、機構本社（旧鉄道公団本社）と首都圏新都市鉄道との間で、「譲渡・引渡し条件等協定」、「鉄道施設譲渡契約」及び「抵当権設定契約」を締結した。

なお、工事実施計画変更の指示等に伴う、「基本協定」等の各種変更協定書締結の協議経緯を表1-4-3-1に諸協定の締結のフレームを図1-4-3-1に示す。

表 1-4-3-1 「基本協定」等の変更協定書締結の協議経緯

締結	協定等の種別（事由）	備考
H5. 2. 17 H5. 2. 23	鉄道公団による鉄道施設の建設の申し出（鉄道公団法第22条1項） 鉄道公団への工事実施計画の指示（鉄道公団法第22条2項） ※線名：新線建設、「常磐新線」 ※工事の区間：秋葉原・つくば間のうち「秋葉原・浅草間」 ※工事の完成予定年月日：平成12年3月31日	秋葉原・浅草間（東京その1）
H5. 2. 23	鉄道公団法（S39、法律第3号）第22条第5項の規程に基づく協定の締結 「常磐新線の建設及び譲渡・引渡し基本協定書」 「常磐新線の建設に係る事業費の貸付等に関する協定書」 ※工事の区間：「秋葉原・浅草間」 ※工事の施行：鉄道公団・東京支社 ※工事完成予定期日：平成12年3月31日	秋葉原・浅草間（東京その1）
H5. 2. 23	上記、基本協定書第3条2項等に基づく協定の締結 「常磐新線の工事の施行に関する協定書」 「常磐新線の工事の施行に関する細目協定書」 「常磐新線の建設に係る事業費の負担に関する協定書」 「常磐新線の建設に係る平成4年度事業費の負担に関する協定書」	秋葉原・浅草間（東京その1）
H6. 2. 2	守谷～みらい平間の工事実施計画の指示（H6. 2. 2、鉄都第3号の2）に伴う基本協定書の変更 「常磐新線の建設及び譲渡・引渡し基本協定書の変更協定書」の締結 「常磐新線の建設に係る事業費の負担等に関する協定書の変更協定書」の締結	守谷～みらい平間の追加（茨城その1）

H6. 2. 2	基本協定書の変更 (H6. 2. 2) に伴う「施行に関する協定書」の変更 「常磐新線の工事の施行に関する協定書の変更協定書」の締結	守谷～みらい平間の追加 (茨城その1)
H7. 3. 10	※浅草～六町間の工事実施計画の指示 (H7. 3. 10、鉄都第8号の2) に伴う、基本協定書の変更 「常磐新線の建設及び譲渡・引渡し基本協定書の変更協定書」の締結 ※常磐新線の浅草・六町間施行認可申請の内容に関連する事項の確認書 (7項目)	浅草～六町間の追加 (東京その2)
H7. 3. 10	基本協定書の変更 (H7. 3. 10) に伴う「施行に関する協定書」の変更 「常磐新線の工事の施行に関する協定書の変更協定書」の締結 「常磐新線の建設に係る事業費の負担等に関する協定書の変更協定書」の締結	浅草～六町間の追加 (東京その2)
H7. 9. 27	東京支社・関東支社の2支社体制への移行に伴う基本協定書の変更 「常磐新線の建設及び譲渡・引渡し基本協定書の変更協定書」 「常磐新線の建設に係る事業費の負担等に関する協定書の変更協定書」	秋葉原～六町 (東京その1・2) 守谷～みらい平間 (茨城その1)
H7. 9. 27	2支社体制への移行に伴う、「施行に関する協定書」の変更 「常磐新線の工事の施行に関する協定書の変更協定書」の締結	秋葉原・六町間 (東京その1・2) (※守谷・みらい平間を削除)
H7. 9. 27	※2支社体制への移行に伴う、関東支社と会社間の協定の締結 「常磐新線の工事の施行に関する協定書」 「常磐新線の工事の施行に関する細目協定書」	守谷・みらい平間 (茨城その1)
H8. 3. 28	※六町～三郷中央間の工事実施計画の指示 (H8. 3. 28、鉄都第10号の2) に伴う、基本協定書の変更 「常磐新線の建設及び譲渡・引渡し基本協定書の変更協定書」の締結 「常磐新線の建設に係る事業費の負担等に関する協定書の変更協定書」の締結 ※平成7年3月10日確認事項の再確認	六町～三郷中央間追加 (埼玉) 東京支社 : 13 km 195m～ 14 km 776m間の追加 関東支社 : 14 km 776m～ 20 km 859m間の追加
H8. 3. 28	基本協定書の変更 (H8. 3. 28) に伴う「施行に関する協定書」の変更 「常磐新線の工事の施行に関する協定書の変更協定書」の締結	六町～三郷中央間追加 (埼玉)
H9. 6. 30	工事完成期限の延長に伴う、基本協定書の変更 「常磐新線の建設及び譲渡・引渡し基本協定書の変更協定書」 「常磐新線の建設に係る事業費の貸付等に関する協定書の変更協定書」 延長申請：首鉄建9第16号 認 可：鉄施 第106号 (平成9年6月30日)	秋葉原～三郷中央間 (東京その1・2及び埼玉) 守谷・みらい平間 (茨城その1) 工事完成期限 : (旧) 平成12年3月31日 (新) 平成17年3月31日
H9. 6. 30	工事完成期限の延伸に基づく、基本協定書の変更 (H9. 6. 30) に伴う 「施行に関する協定書」の変更 「常磐新線の工事の施行に関する協定書の変更協定書」の締結	東京その1・2 埼玉、茨城その1
H9. 10. 29	三郷中央～南流山間及び流山セントラルパーク～流山おおたかの森間の工事実施計画の指示 (H9. 10. 29、鉄都第48号の2) に伴う、基本協定書等の変更 「常磐新線の建設及び譲渡・引渡し基本協定書の変更協定書」の締結 「常磐新線の建設に係る事業費の負担等に関する協定書の変更協定書」の締結	三郷中央～南流山間の追加 (千葉1-1) 及び 流山セントラルパーク～ 流山おおたかの森間の追加 (千葉1-1)
H9. 10. 29	基本協定書の変更 (H9. 10. 29) に伴う「施行に関する協定書」の変更 「常磐新線の工事の施行に関する協定書の変更協定書」の締結	三郷中央～南流山間及び流山セントラルパーク～流山おおたかの森間の追加
H10. 12. 22	流山おおたかの森～守谷間の工事実施計画の指示 (H10. 12. 22、鉄都第45号の2) に伴う、基本協定書等の変更 「常磐新線の建設及び譲渡・引渡し基本協定書の変更協定書」の締結 「常磐新線の建設にかかわる事業費の負担等に関する協定書の変更協定書」の締結	流山おおたかの森～守谷間の追加 (千葉その2)
H10. 12. 22	基本協定書の変更 (H10. 12. 22) に伴う「施行に関する協定書」の変更 「常磐新線の工事の施行に関する協定書変更協定書」の締結	流山おおたかの森～守谷間の追加 (千葉その2)
H11. 4. 9	みらい平～つくば間の工事実施計画の指示 (H11. 4. 9、鉄都第21号の2) に伴う、基本協定書等の変更 「常磐新線の建設及び譲渡・引渡し基本協定の変更協定」の締結 「常磐新線の建設にかかわる事業費の負担等に関する協定書の変更協定書」の締結	みらい平～つくば間の追加 (茨城その2)

H11. 4. 9	基本協定書の変更 (H11. 4. 9) に伴う「施行に関する協定書」の変更 「常磐新線の工事の施行に関する協定書の変更協定書」の締結	みらい平～つくば間の追加 (茨城その2)
H12. 4. 27	秋葉原～つくば間の第二次分割工事実施計画の指示 (H12. 4. 27、鉄都 第23号の2) に伴う、基本協定書等の変更 ※南流山～流山セントラルパーク間 (千葉1-2) を除く 「常磐新線の建設及び譲渡・引渡し基本協定書の変更協定書」の締結 「常磐新線の建設にかかわる事業費の負担などに関する協定書の変 更協定書」の締結	※全 線 東京支社：0 km 000m～ 14 km 776m間 関東支社：14 km 776m～ 58 km 260m間 (22km890m～24km210m間を除く)
H12. 4. 27	基本協定書の変更 (H12. 4. 27) に伴う「施行に関する協定書」の変更 「常磐新線の工事の施行に関する協定書の変更協定書」	全 線 秋葉原～つくば間の第二次分 割工事実施計画の指示 (千葉その1-2を除く)
H12. 8. 4	南流山～流山セントラルパーク間の第一次・二次分割工事実施計画の 指示 (H12. 8. 4、鉄都第36号の2) に伴う、基本協定書等の変更 「常磐新線の建設及び譲渡・引渡し基本協定書の変更協定書」の締結 「常磐新線の建設にかかわる事業費の負担などに関する協定書の変 更協定書」の締結	南流山～流山セントラルパー ク間の追加 (千葉その1-2)
H12. 8. 4	基本協定書の変更 (H12. 8. 4) に伴う「施行に関する協定書」の変更 「常磐新線の工事の施行に関する協定書の変更協定書」の締結	南流山～流山セントラルパー ク間の追加 (千葉1-2)
H14. 9. 4	「つくばエクスプレスの走行試験に伴う鉄道施設の使用について」 (基本協議) 第一期走行試験：平成15年4月から 第二期走行試験：平成16年4月から	
H14. 9. 10	上記、基本協議に基づく「走行試験及び車両搬入に伴う鉄道施設の使用 について」(協議) (範囲) 38 km 250m～39 km 844m間 1,594m (下り線) 及び車両基地 (一部)、入出区線 (期間) 本 線：H15. 4. 17～H15. 7. 31 車両基地他：H15. 3. 20～H15. 12. 31	※鉄道施設の無償使用協議
H14. 9. 17	上記協議の了承回答及び協定締結 「つくばエクスプレス走行試験に伴う鉄道施設の使用に関する協定 書」の締結 ※第一期走行試験は了承、第二期走行試験は別途協議とする	
H15. 6. 23	第一期走行試験に必要な施設として、総合基地内の総合管理所の一部 使用協議	
H15. 6. 27	上記協議に伴う、基本協定書 (H14. 9. 17) の変更 「つくばエクスプレス走行試験に伴う鉄道施設の使用に関する協定書 一部変更協定書」の締結	
H15. 9. 10	前記協議、関支工四 第365号 (H14. 9. 17) に基づく、第二期走行試験 に伴う鉄道施設の使用協議	※鉄道施設の無償使用協議
H15. 9. 10	「つくばエクスプレスの第二期走行試験及び車両搬入に伴う、鉄道施 設の使用に関する協定書」の締結 (範囲) 35 km 813m～49 km 782m ϕ =13,969m (上下線) 及び車両 基地 (一部)、入出区線 (期間) 本 線・入出区線：H16. 4. 1～H16. 7. 31 車両基地・入出区線：H16. 1. 1～H16. 10. 31	
H15. 12. 4	工事完成期限の延伸 (国鉄施第62号、H15. 12. 4) による基本協定書 (H5. 2. 23) の変更 「常磐新線の建設及び譲渡・引渡し基本協定書の変更協定」の締結 「常磐新線の建設にかかわる事業費の負担などに関する協定書の変 更協定書」の締結	工事完成期限： (旧) 平成17年3月31日 (新) 平成20年3月31日
H15. 12. 4	工事完成期限の延伸による「基本協定書の変更」(H15. 12. 4) に伴う 「施行に関する協定書」の変更 「常磐新線の工事の施行に関する協定書の変更協定書」の締結	工事完成期限： (旧) 平成17年3月31日 (新) 平成20年3月31日
H16. 10. 20	会社より、つくばエクスプレスの全線走行試験開始に伴う、鉄道施設 使用に関する協定書 (案) (H16. 10. 18) の通知 「常磐新線 (秋葉原～つくば間) の鉄道施設の事前使用に関する協定」 の締結	(範囲)：全線 (期間)： 平成16年11月1日から 平成17年7月21日まで

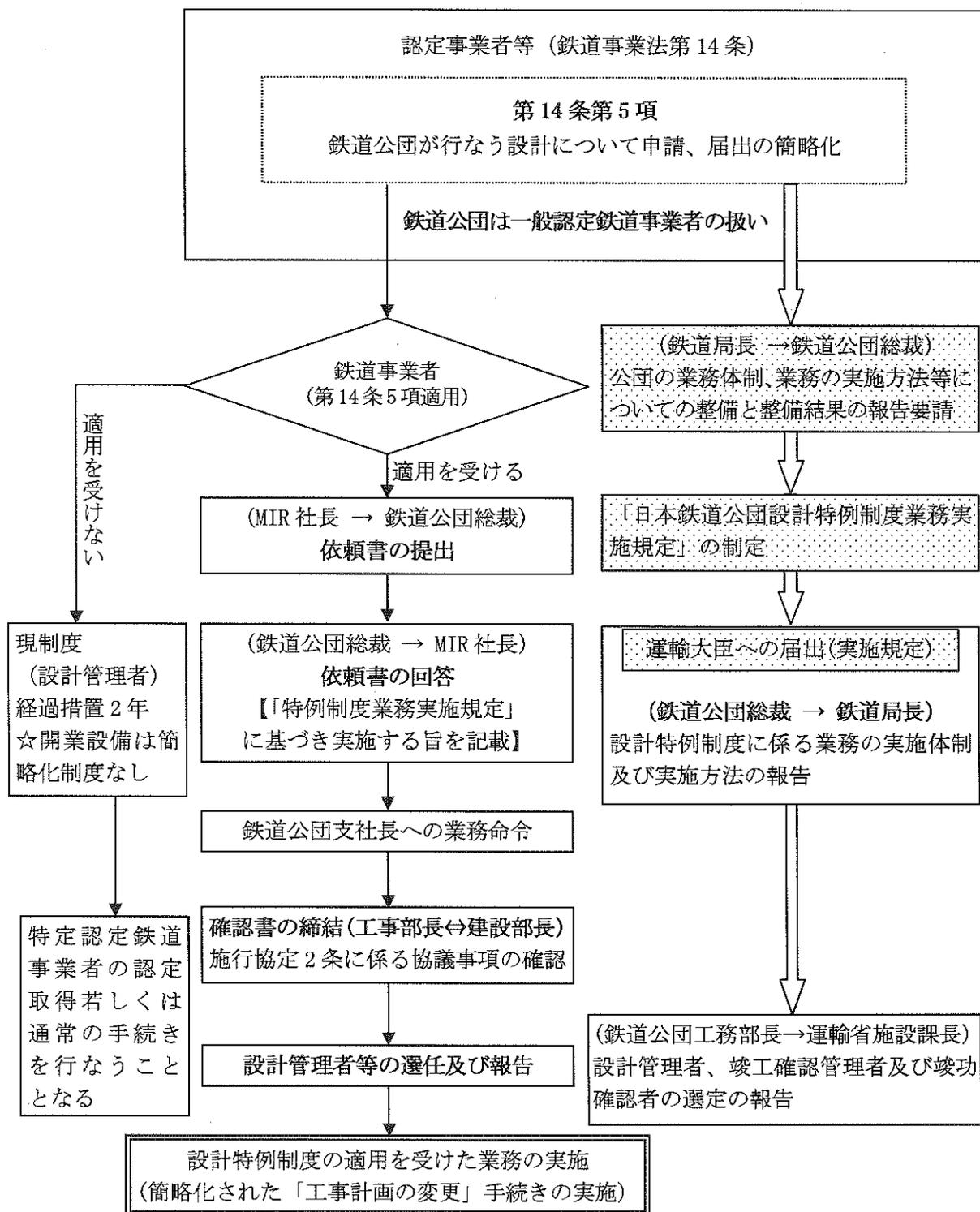
第4節 設計特例制度の適用

平成11年5月に制定された「鉄道事業法の一部を改正する法律（平成11年5月21日、法律第49号）」において、鉄道事業者の有する技術力に応じた、技術関係規制の合理化を図るための制度として、従来の設計管理者制度に代えて、認定鉄道事業者制度が創設された。併せて、高度な技術力を保有することが困難な鉄道事業者に対する技術的な支援方策として、鉄道公団が設計を行なった鉄道施設に係る設計の変更申請手続き等の簡略化に関する改正（鉄道事業法第14条第5項、鉄道公団は認定鉄道事業者に準じた一般認定鉄道事業者扱い）が行われ、平成12年3月1日から施行された。（以下「設計特例制度」という）

これに伴い、鉄道公団においては、運輸省鉄道局長からの通達（鉄施第40号、平成12年3月1日）により、設計特例制度の業務を円滑かつ確実にこなすことを目的として、「日本鉄道建設公団設計特例制度業務実施規程」（総裁達5号）を制定し、運輸省鉄道局長に報告（平成12年6月13日、工一第26号）を行ない、6月13日から施行している。

常磐新線においては、鉄道事業者である首都圏新都市鉄道から鉄道公団への「常磐新線の工事の施行に係る認定制度の適用について（依頼）」（平成12年10月25日、首鉄建12第31号）に基づく、鉄道公団の了承回答（平成12年10月30日、計計第59号）をもって、首都圏新都市鉄道は、設計管理者制度に代えて鉄道事業法第14条第5項の規程による設計特例制度（一般認定鉄道事業者扱い）の適用を受けることとなり、工事計画の変更申請等の手続きが大幅に簡略化されることとなった。

設計特例制度に係る手続きのフローを図1-4-4-1に示す。

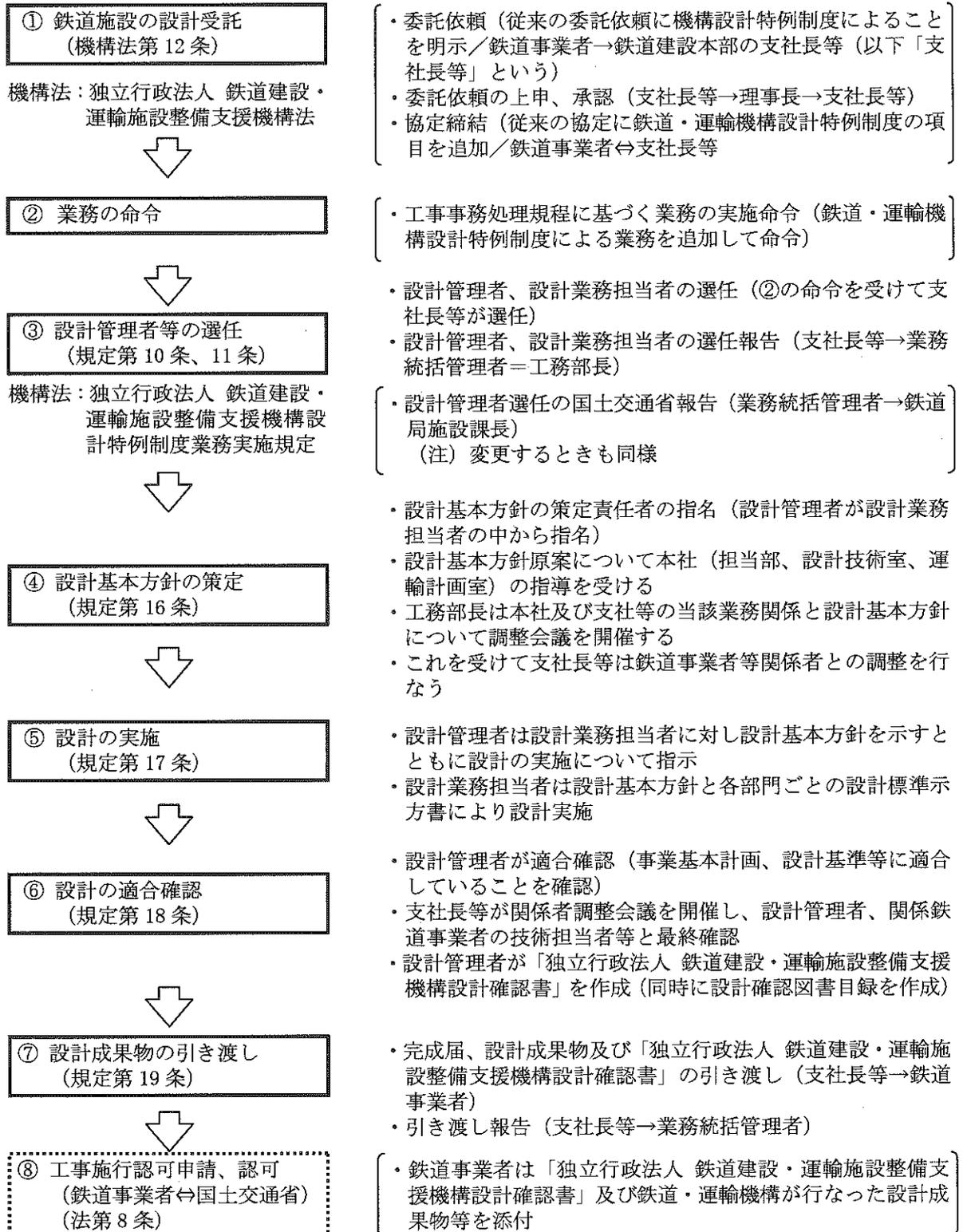


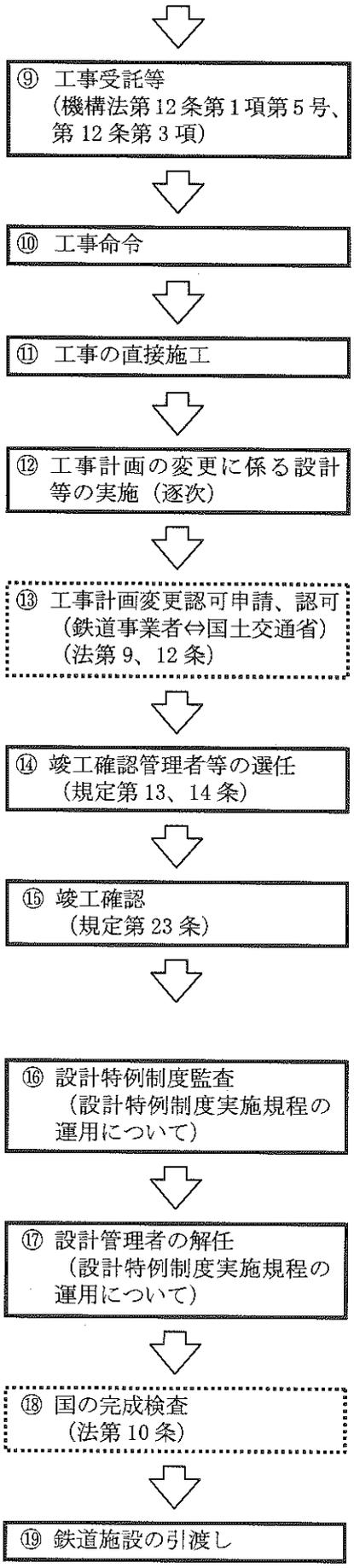
※MIR: 首都圏新都市鉄道㈱

図 1-4-4-1 設計特例制度に係る手続きのフロー

設計特例制度の業務手順

鉄道事業法第14条第5項の規定に基づき、鉄道事業者が工事施行認可申請を行なう際に簡略化された手続きによることができる制度（以下「鉄道・運輸機構設計特例制度」という）により行なう業務手順は次のとおりである。





- [受託工事の場合]
 - ・①の設計受託と同様な手続き
 - [指示工事の場合]
 - ・機構工事の申し出 (鉄道事業者→国土交通省)
 - ・工事実施計画の指示 (国土交通省→機構)
 - ・協定締結 (従来の協定に機構設計特例制度の項目を追加/
鉄道事業者⇄機構)
- ・工事事務処理規程に基づく業務の実施命令

- ・⑤設計の実施、⑥設計の適合確認、⑦設計成果物の引渡し
の各業務について、設計受託と同様に行なう。

- ・認可、届出が不要な工事計画の変更については、機構から
適時会社へ報告

- ・しゅん功予報の提出 (支社長等→業務統括管理者→理事長)
- ・竣工確認管理者 (しゅん功監査員)、竣工確認者 (副監査員)
の選任 (理事長が任命し、業務統括管理者が選任)
- ・竣工確認管理者、竣工確認者の国土交通省報告 (業務統括
管理者→鉄道局施設課長)
- ・工事しゅん功監査規程に基づく竣工確認の実施
- ・独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構竣工確認書
の作成 (同時に確認図書目録を作成)
- ・竣工図書及び独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機
構竣工確認書の引渡し (支社長等→鉄道事業者)

- ・鉄道施設等検査規則第4条2項に掲げる図書を機構から会
社に提出

- ・設計特例制度に係る業務の終了後に定期監査又は特別監査
を実施

- ・設計管理者、設計業務担当者の解任 (支社長等が解任)
- ・設計管理者、設計業務担当者の解任報告及び業務の終了報
告 (支社長→業務統括管理者=工務部長)
- ・設計管理者の解任及び業務の終了報告 (業務統括管理者→
鉄道局施設課長)

(注 1) [] で示した部分は独立行政法人 鉄道建設・運輸
施設整備支援機構設計特例制度業務実施規程に規程してい
ない事項を示す。

(注 2) アンダーライン部分は鉄道事業者と個別協議を要す
る事項を示す。

常磐新線の工事計画変更に係る協議事項について

設計特例制度の適用に伴い、従前の工事計画変更認可事項が大幅に簡略化されるため、首都圏新都市鉄道と鉄道公団との事前協議事項については、首鉄建第34号（2000年（平成12年）11月22日付け）「常磐新線の工事の施工に係る設計特例制度の適用に伴う確認書」に基づき実施するものとする。

なお、協議は、工事の施行に先立ち実施することを原則とし、その協議項目は次に掲げる事項を参考として実施し、協議書には変更内容、変更事由が明確となる図書を添付するものとする。

1. 一般

- ① 線路中心線及び軌道中心線については、都市計画変更を伴う変更
- ② ①に伴う曲線半径の変更
- ③ 構造形態変更を伴う、施工基面高さの変更
- ④ 列車運転計画に影響を及ぼす勾配の変更
- ⑤ 施行基面の拡大、縮小
- ⑥ 軌道中心間隔の拡大、縮小
- ⑦ 側線の基本的な変更（本線の変更に準ずる）

2. 土木

切取、盛土の大幅な延長の変更

3. 土留擁壁

構造形式の基本的な変更

4. 橋りょう

- ① 橋りょうの新設及び廃止
- ② 支間長が40m以上の橋りょうの支間長が10mを超える変更
- ③ 支間長が40m以上の橋りょうの上部工の構造形式の変更
- ④ 上部工の材質の変更

5. トンネル及び落石覆い等設備

- ① トンネルの新設、廃止
- ② 保守管理に影響を及ぼすトンネル延長の変更
- ③ 換気方式の基本的な変更
- ④ 排水設備の位置の大幅な変更
- ⑤ 消火設備、非難設備、警報設備の種類及び位置の基本的な変更
- ⑥ 排煙方式の基本的な変更

6. 軌道

軌道構造の基本的な変更

7. 駅

- ① 駐車場の位置の変更
- ② 旅客扱いに係るホーム、通路等の基本的な変更
- ③ 換気方式の基本的な変更
- ④ 上屋及びこ線橋等の基本的な構造寸法の変更
- ⑤ 消火設備、非難設備、警報設備の種類及び位置の基本的な変更
- ⑥ 防災管理室の基本的なレイアウト、設備等の変更

8. 信号場

本線の有効長の変更

9. 車庫

収容能力の変更

10. 車両検査修繕施設

- ① 検査設備又は修繕設備の配置の基本的な変更
- ② 検査能力の変更

11. 信号保安設備

- ① 常置信号機の種類又は位置の変更
- ② 車内信号機の地上施設に係る次の事項
 - ・ 信号表示の方式又は種類の変更
 - ・ 信号表示区間の始端の位置又は信号表示の展開の変更
- ③ 遠隔制御装置又は列車集中制御装置の制御方式の変更
- ④ 遠隔制御装置又は列車集中制御装置の制御項目又は制御所の位置の変更
- ⑤ 常置信号機又は車内信号機との関係の変更

12. 保安通信設備

- ① 種類又は位置の変更
- ② 有線通信設備の電線の種類の変更
- ③ 無線通信設備の周波数帯又は通信方式の変更

13. 変電所

- ① 位置の変更
- ② 変成機器の新設又は総容量の変更（常用又は予備の別に記載）
- ③ 主回路の自動遮断器の新設又は個数の変更
- ④ ②、③に係る機器の電気接続の変更
- ⑤ 監視所の位置の変更

14. 配電所

- ① 新設又は申請位置内を除く位置の変更
- ② 主回路の自動遮断器の新設又は個数の変更
- ③ 制御用変圧器を除く変圧器及び発電機の新設又は容量の変更

④ ②、③に係る機器の電気接続の変更

15. 配電線路及びき電線路

① 配電線路の新設、回線数の変更、電気方式又は標準電圧の変更

② き電線路の新設、回線数の変更、電気方式又は標準電圧の変更

③ 電気接続の変更

④ 交流方式におけるき電方式並びに単巻変圧器の個数又は容量の変更

16. 電車線路

① 電気方式及び標準電圧の変更

② 架設方式が架空単線方式である場合の次の事項

・ 電車の種類、断面積又はちょう架方式の変更

・ 支持物の種類又は支持物相互間の最大距離の変更

17. 協議の方法及び実施時期等

① 協議の方法は、従前の工事計画変更協議と同様とする

② 協議の実施時期は概ね年 2 回とし、協議内容については、あらかじめ鉄道公団本社担当課、東京支社、関東支社並びに首都圏新都市鉄道間で調整を図り行なう

③ 協議図面は、変更の新旧が判断できる工事計画添付図等をもって行なう

④ 設計管理者を選任した時は遅滞なく通知するものとする。

第 5 章 工事施行体制

第 1 節 概 要

常磐新線については、平成 3 年 4 月より、本社計画部及び東京支社計画部において、鉄道事業免許及び工事施行認可取得に向けて、首都圏新都市鉄道株式会社より、委託を受けて調査を実施してきた。

常磐新線工事は、前述のとおり、平成 5 年 2 月 23 日に運輸大臣より鉄道公団工事の指示がなされ、本社工務部工務第四課・東京支社工事第二部が担当することとなった。

平成 7 年 10 月 1 日より、秋葉原起点-0 km 079m50～14 km 776m間を東京支社が、秋葉原起点 14 km 776m～58 km 362mを関東支社がそれぞれ担当する 2 支社体制となった。

平成 8 年 5 月 1 日、本社に常磐新線専任の工務部次長が設置され、あわせて工務第四課も常磐新線課と名称を変更した。

支社における工事の施工は、秋葉原・浅草間について平成 5 年 2 月 23 日に指示がなされたのを皮切りに、最後に南流山・流山セントラルパーク間について平成 12 年 7 月 13 日に指示されている。このうち、秋葉原駅(-0 km 079m50～-0 km 011m60 間)の約 68m、南千住・北千住間の約 2,411m、小菅交差部の約 178m及び南流山駅の約 55mについては、土木工事・駅改良工事を JR 東日本東京工事事務所に委託した。また、新御徒町駅約 350mの土木工事については、東京都地下鉄建設に、東武線交差部の約 42mの土木工事については、東武鉄道に委託した。

第2節 鉄道・運輸機構（旧鉄道公団）の体制

支社の体制は、土木・軌道関係工事の対応として図1-5-2-1に示すように平成6年の2課体制にはじまり最盛期は7課を設置した。

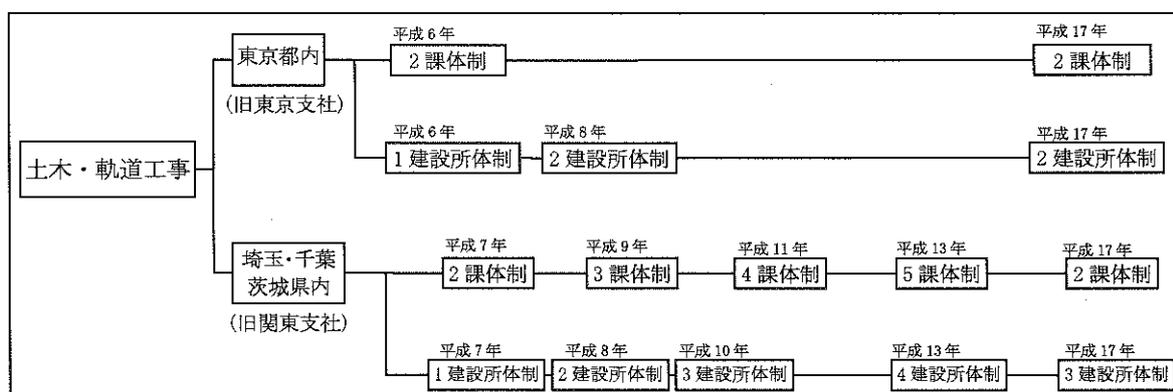


図1-5-2-1 支社の体制

建築、機械関係については、各課内の係体制で対応した。電気関係は、電気管理課、信号課、通信課、電車線課、変電課及び電力課がそれぞれ係体制で対応した。

現地事務所としては、東京都内担当として平成6年4月新御徒町駅付近に土木・軌道を監督する浅草鉄道建設所を設置し、続いて平成8年10月には足立鉄道建設所を設置した。

埼玉県内は、平成8年6月三郷市内に県内の土木・軌道工事を監督する三郷鉄道建設所を設置した。

千葉県内は、平成10年3月流山市内に、土木工事を監督する東葛飾鉄道建設所を設置した。

茨城県内は、平成7年3月守谷市内に、土木・軌道工事を監督する守谷鉄道建設所を、また平成13年7月にはつくば市内につくば鉄道建設所を設置した。

設備工事については、東京都内は、平成15年1月足立区内に電気関係工事を監督する足立鉄道電気建設所を設置し、平成15年4月足立区内に建築・機械関係工事を監督する足立鉄道機械建設所・足立鉄道建築建設所をそれぞれ設置した。

埼玉県・千葉県内は、平成15年1月流山市内に、建築・電気関係工事を監督する東葛飾鉄道建築建設所・東葛飾鉄道電気建設所をそれぞれ設置した。

茨城県内は、平成13年10月守谷市内に、電気関係工事を監督する守谷鉄道電気建設所を設置し、平成15年1月守谷市内に機械・建築関係工事を監督する守谷鉄道機械建設所・守谷鉄道建築建設所をそれぞれ設置した。

第3節 首都圏新都市鉄道株式会社の体制

首都圏新都市鉄道は、発足当初は総務部に総務課、経理課、企画調整部に企画課、調整課及び建設部に計画課、工事第一課、工事第二課、施設課の3部8課体制であった。

開業前には、総務部に総務課、人事課、経理部に経理課、契約資材課、経営企画部に経営企画課、企画調整課、事業開発課、運輸部に運輸管理課、営業課、運転課、車両課、技術部に技術管理課、施設課、電気課の5部14課及び6管理所体制となり、開業に携わってきた。

第4節 JR 東日本等の体制

1. JR 東日本株式会社

- ①秋葉原駅（約 68m間）
- ②南千住駅～隅田川橋りょう～北千住駅及び小菅路盤
- ③南流山駅

における常磐新線の建設工事及び建設に伴う JR 線の施設改修工事について、JR 東日本に委託することとして、秋葉原駅については、平成 11 年 9 月 30 日、南千住駅・北千住間及び小菅路盤については平成 10 年 1 月 19 日、南流山駅については、平成 11 年 12 月 21 日にそれぞれ協定を締結し、秋葉原駅及び南千住駅・北千住間及び小菅路盤について平成 17 年 3 月 25 日に、南流山駅については平成 17 年 4 月 15 日に施設の引渡しを受けた。

JR 東日本においては、委託工事についてはすべて東京工事事務所が所管し、秋葉原駅（0 km 079m50～0 km 011m60 間）の約 68mの土木工事及び秋葉原駅改良工事にかかる工事発注を山手課が、施工管理を東京工事区が担当した。南千住駅・北千住駅間の約 2,411m、小菅路盤の約 178m及び南流山駅の約 55mの土木工事及び駅改良工事等にかかる工事発注は東北・常磐課が、施工管理は常磐工事区が担当した。

2. 東京都地下鉄建設株式会社

新御徒町駅は、大江戸線新御徒町駅と一体構造として計画されたが、工事が先行していた大江戸線の開業行程から常磐新線の公団工事の指示がなされる前に工事に着手する必要があった。このため、東京都地下鉄建設と首都圏新都市鉄道が平成 3 年 6 月 20 日に覚書を交わし、工事に着手したものである。新御徒町の土木工事の工事発注及び施工管理については、東京都地下鉄建設が行なった。工事は、地下鉄 12 号線環状部上広・元浅草工区建設工事として、平成 12 年 12 月 31 日に完成した。

3. 東武鉄道株式会社

当該工事は、東武伊勢崎線の橋脚受替工事及び地下函体を構築する工事であり、鉄道事業本部工務部土木課が発注し、浅草保線区が施工管理を行なった。

同社は、常磐新線秋葉原起点 9 km 080m付近東武鉄道交差部 42.5m間を平成 12 年 5 月 26 日に協定を締結し、平成 15 年 10 月 16 日に施設を完成させた。

4. 東京地下鉄株式会社

当該工事は、足立特別区道 2 号線下に東京メトロ千代田線北千住駅との連絡通路及び通路に支障する旅客トイレを移設する工事である。

同社は、平成 15 年 5 月 22 日に協定を締結し、平成 17 年 3 月 23 日に施設を完成させた。

5. 京成電鉄株式会社

当該工事は、常磐新線の新設及び JR 常磐線の移設に伴い、桁下空頭確保のため、沈下防止対策として常磐新線秋葉原起点 6 km 789mの京成電鉄第 1 橋脚、第 2 橋脚をアンダーピニングする工事である。

同社は、第 1 橋脚は平成 11 年 11 月 10 日に協定を締結し、平成 14 年 3 月 29 日施設が完成、

第2橋脚は平成14年4月1日に協定を締結し、平成15年11月29日に施設が完成した。

第5節 工事施行に関する連絡会議

1. 常磐新線連絡会議

平成5年2月23日付け「常磐新線の工事の施行に関する細目協定書」第5条に基づき、常磐新線の建設工事に当たり、鉄道・運輸機構（旧鉄道公団）と首都圏新都市鉄道両者の相互協力及び関係業務の適正かつ円滑な処理を図るため、平成7年10月2日付けで「常磐新線の工事施行に関する連絡会議」を設置した。

（連絡会協議事項）

1. 工事の計画、設計及び施行に関すること。
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. 設計協議等に関すること。
5. 鉄道用地の取得に関すること。
6. その他必要な事項

（組 織）

連絡会構成メンバー

首都圏新都市鉄道： 企画調整部長、建設部長、企画室長、調整室長、計画課長、設計課長

旧鉄道公団東京支社： 工事第三部長、契約課長、用地第四課長、用地第五課長、計画課長、
工事第六課長、工事第七課長

旧鉄道公団関東支社： 工事第一部長、契約課長、用地第四課長、計画課長、工事第二課長、
工事第三課長

2. 常磐新線工事施行連絡打合せ会

平成10年12月2日付けで常磐新線の建設工事の施行について、相互協力及び関係業務の適正かつ円滑な処理を図るため、「常磐新線工事施行連絡打合せ会」設置した。

（連絡会協議事項）

1. 工事の計画、設計及び施行に関すること。
2. その他必要な事項

（組 織）

連絡会構成メンバー

首都圏新都市鉄道： 建設部長、建設部 調査役、計画課長、設計課長

旧鉄道公団東京支社： 工事第三部長、工事第六課長、工事第七課長

旧鉄道公団関東支社： 工事第一部長、工事第二部長、工事第一課長、工事第二課長、
工事第三課長、工事第四課長

第6章 工事保安対策

第1節 工事保安体制

1. 保安体制概要

鉄道建設・運輸施設整備支援機構の工事保安体制は、本社及び各地方機関ごとに「工事事務事故防止対策委員会」を設置し、建設工事に係る事故防止対策の諸活動を行なうとともに、事故が発生した際の事故原因の究明及び再発防止対策の検討を行ない、類似事故等の根絶にむけ推進できる体制とした。

また、建設工事における安全意識の高揚を図り、無事故無災害を目指す取り組みとして、連続無事故労働時間等の優良な請負者並びに事業所の安全表彰等を行なってきた。

2. 保安対策への取組み

(1) 本 社

本社においては、副理事長を長とする「工事事務事故防止対策委員会」を開催し、年度始めに事故防止重点項目を定めた。

また、各地方機関に対して「工事事務事故防止監査」を上期と下期の年2回実施した。

(2) 各地方機関：「東京支社」及び「関東支社」

両支社とも、支社長を長とする「工事事務事故防止対策委員会」を設置し、本社と連携して事故防止に係る諸活動を行ってきた。

年度初めに、支社の工事实態にあった「工事事務事故防止対策重点項目」を定めると共に、工事関係事故防止活動年度計画を作成し、事故防止監査等の安全活動を実施した。

また、支社長を長とし、支社内各長、各鉄道建設所長、工事請負業者の安全担当、現場代理人等の出席による「安全大会」を年1回開催し、工事事務事故防止に対する支社の方針を説明し、その推進の徹底を図るとともに、支社の表彰内規に基づき、安全優良請負者、安全優良事業所の表彰を行なった。

(3) 現業機関：「各鉄道建設所」、「各機械鉄道建設所」、「各建築鉄道建設所」、「各電気鉄道建設所」

現業機関においては、各鉄道建設所ごとに鉄道建設所長を長とした、工事請負業者と合同で組織する「地区工事事務事故防止対策協議会」を設置し、毎月1回は現場安全パトロール等の安全活動を実施し、工事事務事故防止に努めてきた。

3. 工事事務事故

常磐新線建設工事による一般作業事故は33件発生し、その内1件は死亡事故であった。

また、第三者事故は架空電線路事故が2件、交通事故が1件で、事故総件数は36件であり、年度別労働災害発生件数は表1-6-1-1のとおりである。

表 1-6-1-1 労働災害発生件数

内訳	年度	平成 6 年度	平成 7 年度	平成 8 年度	平成 9 年度	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度	平成 16 年度	平成 17 年度	計
東京支社		0	0	1	0	1	1	1	3	0	4	1	0	12
関東支社		0	0	0	0	0	1	4	2	9	6	2	0	24
計		0	0	1	0	1	2	5	5	9	10	3	0	36

※上記、事故発生件数36件は平成17年8月24日、開業日時点の件数である。

第2節 電気設備加圧期間中の作業統制要領

常磐新線(つくばエクスプレス)建設工事段階における、電気運転設備加圧期間中の線路内立ち入り作業等の、開業準備作業及び列車走行試験、電気設備地上試験、総合監査・確認に係る工事関係者の接触・感電事故防止を図るとともに、列車の円滑な運行を確保するため、その工事及び作業並びに信号設備及び通信設備の作業を統制することを目的として、表1-6-2-1のとおり、第一期走行試験開始より、開業準備作業行程に合わせ順次「作業統制要領」の制定、並びに鉄道施設の使用に伴う協定締結及び覚書の交換等の協議を行なった。

表1-6-2-1 作業統制要領に係る協議一覧

年・月・日	文書番号他	作業統制要領の標題	備考
H14. 9. 4	首鉄建14第32号 会社社長⇒公団総裁	「つくばエクスプレスの走行試験に伴う鉄道施設の使用について」(依頼) ①第一期走行試験(H15.4から) ・守谷駅～小貝川B 約1.6km(下り線のみ)及び車両基地及び出入区線 ・車両搬入時期→H15.3から ②第二期走行試験(H16.4から) ・守谷駅～萱丸駅間 約12km及び車両基地及び出入区線 ・車両搬入時期→H16.1から	依頼
H14. 9. 9	工常第25号 公団総裁⇒会社社長	上記依頼「つくばエクスプレスの走行試験に伴う鉄道施設の使用について」の回答 ・依頼は基本的に了承いたします ・走行試験の実施及び施設の使用については関東支社と協議願います	回答
H14. 9. 10	首鉄建14第34号 会社社長⇒関東支社長	「走行試験及び車両搬入に伴う鉄道施設の使用について(協議)」 ※38km 250m 39km 844m間 1,594m(下り線)及び車両基地(一部)、出入区線 ・本線 →H15. 4. 17～H15. 7. 31 ・車両基地他→H15. 3. 20～H15. 12. 31	無償使用協議
H14. 9. 17 H14. 9. 17	関支工四第365号 首鉄建14第35号 関東支社長⇔会社社長	「つくばエクスプレス走行試験に伴う鉄道施設の使用に関する協定書」の締結 ※第一期走行試験は了承、第二期走行試験については、別途協議とする	前記協議の了承回答
H15. 1. 10	関支工四第388号 関東支社長	関支達第20号の制定(H15.1.10) 「つくばエクスプレス第一期走行試験に係る線路立入作業統制要領」	施行：H15. 1. 17 期間：電気加圧開始～H15. 12. 31
H15. 1. 10	関支電管第385号 関東支社長	関支達第21号の制定(H15.1.10) 「つくばエクスプレス第一期走行試験に係る電気設備加圧期間中の作業統制要領」	施行：H15. 1. 17 期間：電気加圧開始～H15. 12. 31
H15. 1. 14 H15. 1. 14	関支工四第389号 首鉄建14第50号 関東支社 ⇔ 会社 工事二部長 建設部長	上記「鉄道施設の使用に関する協定書」(H14.9.17)第2条第3項(使用の期間)に基づく覚書の交換 「つくばエクスプレス第一期走行試験に伴う実施行程に関する覚書」	(試験運転の開始) 監査終了後のH15.4.17以降とする
H15. 1. 14 H15. 1. 14	関支工四第390号 首鉄建14第51号 関東支社長⇔会社社長	上記「鉄道施設の使用に関する協定書」(H14.9.17)第7条(安全管理等)に基づく覚書の交換 「つくばエクスプレス第一期走行試験に伴う安全管理に関する覚書」 ※鉄道施設内の作業は、鉄道公団制定の「作業統制要領」によるものとする	(作業統制期間) 電気加圧開始日からH15. 12. 31まで
H15. 1. 14 H15. 1. 14	関支工四第391号 首鉄建14第49号 関東支社 ⇔ 会社 工事二部長 建設部長	上記「鉄道施設の使用に関する協定書」(H14.9.17)第1条第3項(使用の範囲)に基づく覚書の交換 「つくばエクスプレス第一期走行試験に伴う鉄道施設の使用範囲に関する覚書」	

H15. 3.20 H15. 3.20	関支工四第430号 首鉄建14第67号 関東支社 ⇄ 会社 工事二部長 建設部長	・上記「安全管理に関する覚書」(H15.1.14)第2条に基づく覚書の交換 「つくばエクスプレス第一期走行試験に伴う安全管理に関する覚書に基づく一定期間内作業の統制範囲に関する覚書」 ※車両基地の一定期間:H15.3.25~H15.7.31に限る	
H15. 6.23 H15. 6.27 H15. 6.27	首鉄建15第27号 会社社長⇒関東支社長 関支工四第36号 首鉄建15第30号 関東支社長⇄会社社長	前記「鉄道施設の使用に関する協定書」(H14.9.17)第1条第2項(使用の範囲)に基づく協議 「つくばエクスプレス走行試験に伴う鉄道施設の使用に関する協定書の一部変更協定書」の締結 ※第一期走行試験に必要な施設として、総合基地内の総合管理所の一部を使用したい	
H15. 6.30 H15. 6.30	関支工四第39号 首鉄建15第31号 関東支社 ⇄ 会社 工事二部長 建設部長	上記「鉄道施設使用に関する協定書の一部変更協定書」(H15.6.27)に基づく覚書(H15.1.14)の一部を変更する覚書の交換 「つくばエクスプレス第一期走行試験に伴う鉄道施設の使用範囲に関する覚書の一部変更覚書」	
H15. 9.10 H15. 9.10 H15. 9.10	首鉄建15第34号 会社社長⇒関東支社長 関支工四第95号 首鉄建15第46号 関東支社長⇄会社社長	関支工四第365号(H14.9.17)に基づく協議 「つくばエクスプレス第二期走行試験及び車両搬入に伴う鉄道施設の使用に関する協定書」の締結(使用の範囲) ・35km 813m~49km 782m=13,969m(上下線)及び車両基地(一部)、入出区線(使用の期間) ・本線、入出区線→H16.4.1~H16.7.31 ・車両基地、入出区線→H16.1.1~H16.10.31	
H15.10.1 H15.10.1	関支工四第1号の2 関東支社長 関支電管一第4号 関東支社長	関支達20号→関支規程第59号(H15.10.1)として制定「つくばエクスプレス第一期走行試験に係る線路立入作業統制要領」の改正・制定 関支達21号→関支規程第59号(H15.10.1)として制定「つくばエクスプレス第一期走行試験に係る電気設備加圧期間中の作業統制要領」の改正・制定	公団から機構への組織改正に伴う 施行:H15.10.1 (作業統制期間) 電気加圧開始から H15.12.31まで(注-1)
H15.12.19	関支工四第12号 関東支社長	関支規程第59号→関支規程第61号(H15.12.19)の制定「つくばエクスプレス第一期走行試験に係る線路内立ち入り作業統制要領の一部を改正する規程」の制定	(作業統制期間) 電気加圧開始から H15.12.31までを H16.1.31までに改める 施行:H16.1.1
H15.12.19	関支電管一第5号 関東支社長	関支規程第59号→関支規程第62号(H15.12.19)の制定 「つくばエクスプレス第一期走行試験に係る電気設備加圧期間中の作業統制要領の一部を改正する規程」の制定	(作業統制期間) 電気加圧開始から H15.12.31までを H16.1.31までに改める 施行:H16.1.1
H15.12.25 H15.12.25	鉄運関支工四第14号 首鉄技15第95号 関東支社 ⇄ 会社 工事二部長 技術部長	「つくばエクスプレス第二期走行試験に伴う総合基地鉄道施設の使用範囲に関する覚書」の交換 ※第二期走行試験区間は別途協議	「第二期走行試験等の鉄道施設使用に関する協定書」(H15.9.10)第1条第3項(使用の範囲)に基づく
H15.12.25 H15.12.25	鉄運関支工四第15号 首鉄技15第96号 関東支社 ⇄ 会社 工事二部長 技術部長	「つくばエクスプレス第二期走行試験に伴う総合基地の量産車両搬入実施行程に関する覚書」の交換 ※第二期走行試験の詳細な実施行程は別途協議	「第二期走行試験等の鉄道施設使用に関する協定書」(H15.9.10)第2条第3項(使用の期間)に基づく
H15.12.25 H15.12.25	鉄運関支工四第16号 首鉄技15第97号 関東支社長⇄会社社長	「つくばエクスプレス第二期走行試験に伴う量産車両搬入に係る安全管理に関する覚書」の交換 ※第二期走行試験区間は別途協議	「第二期走行試験等の鉄道施設使用に関する協定書」(H15.9.10)第7条(安全管理等)に基づく
H16.1.22	関支工四第28号 関東支社長	・関支規程第64号(H16.1.22)の制定 「つくばエクスプレス第二期走行試験に係る線路内立ち入り作業統制要領」 ※関支規程第61号(H15.12.19)は廃止	施行:H16.2.1 期間:電気加圧開始から別に定める日まで

H16. 1. 28	関支工四第 26 号 関東支社長 関東支社長⇒会社社長	・関支規程第 65 号 (H16. 1. 22) の制定 「つくばエクスプレス第二期走行試験に係る電気設備加圧期間中の作業統制要領」 ※関支規程第 62 号 (H15. 12. 19) は廃止 ※会社へ規程第 64 号、65 号の制定の通知	施行：H16. 2. 1 期間：電気加圧開始から別に定める日まで 廃止：H16. 1. 31
H16. 3. 5	関支電管一第 33 号 関東支社長	・関支規程第 67 号 (H16. 3. 5) の制定 「つくばエクスプレス秋葉原・つくば間(第二期走行試験区間を除く)電気設備加圧期間中の作業統制要領」の制定 (目的：変電所及び電路設備の加圧期間中の工事関係者の感電事故防止)	施行：H16. 7. 1 期間：電気加圧開始～別途定める日まで (H16. 7. 7)
H16. 3. 30	鉄運関支工四第 46 号 首鉄技 15 第 127 号 関東支社 ⇄ 会社 工事二部長 技術部長	・「第二期走行試験等の鉄道施設使用に関する協定書」(H15. 9. 10) 第 1 条第 3 項 (使用の範囲) に基づく覚書の交換 「つくばエクスプレス第二期走行試験に伴う鉄道施設本線部の使用に関する覚書」	
H16. 3. 30	鉄運関支工四第 47 号 首鉄技 15 第 128 号 関東支社 ⇄ 会社 工事二部長 技術部長	・「第二期走行試験等の鉄道施設使用に関する協定書」(H15. 9. 10) 第 2 条第 3 項 (使用の期間) に基づく覚書の交換 「つくばエクスプレス第二期走行試験に伴う走行試験の実施行程に関する覚書」 ※ (運行計画) は、第二期走行試験計画書による ※ (走行試験の実施) は、原則として週 5 日間、9 時 30 分～16 時 30 分までとする	
H16. 3. 30 H16. 3. 30	鉄運関支工四第 48 号 首鉄技 15 第 129 号 関東支社長⇄会社社長	「第二期走行試験等の鉄道施設使用に関する協定書」(H15. 9. 10) 第 7 条(安全管理)に基づく覚書の交換 「つくばエクスプレス第二期走行試験に伴う走行試験伴う安全管理に関する覚書」 ※ (作業統制) は、機構制定の関支規程第 64 号及び 65 号によるものとする	(作業統制期間) 電気加圧開始から作業統制終了まで (開始日等は統制長が別途指定)
H16. 5. 20	関支工四第 9 号 関東支社長	・関支規程第 3 号 (H16. 5. 20) の制定 「つくばエクスプレス秋葉原・つくば間に係る線路内立ち入り作業統制要領」 (目的：開業作業に係る、工事関係者の事故防止及び総合監査・確認期間中の列車の円滑な運行の確保) ※関支規程第 64 号は第二期走行試験が終了する日をもって廃止する	施行：H16. 7. 1 範囲：全線 期間：H16. 7. 8 から監査終了 (H16. 10. 29) 廃止：H16. 7. 7
H16. 5. 20	関支電管一第 15 号 関東支社長	・関支規程第 4 号 (H16. 5. 20) の制定 「つくばエクスプレス秋葉原・つくば間に係る電気設備加圧期間中の作業統制要領」 (目的) 電気設備地上試験及び総合監査・確認期間中の工事関係者の感電事故防止及び列車の円滑な運行の確保 ※関支規程第 65 号は第二期走行試験が終了する日をもって、また、関支規程第 67 号は H16. 7. 7 をもって廃止する	施行：H16. 7. 1 範囲：全線 期間：H16. 7. 8 から監査終了 (H16. 10. 29)
H16. 5. 18 H16. 6. 7	東支工四第 3 号の 2 (依頼) ↓ ↑ (回答) 関支工二第 11 号		
H16. 10. 20 H16. 10. 21	首鉄技 16 第 60 号 首鉄技 16 第 60・2 号 (通知) 会社社長⇒関東支社	首都圏新都市鉄道が、全線走行試験期間中の作業統制要領を制定 「全線走行試験期間中の作業統制要領」 (目的) つくばエクスプレス秋葉原・つくば間の全線走行試験期間中工事、その他作業関係者の事故防止及び試験車両の円滑な運行の確保 ※機構内通達	施行：H16. 11. 1 範囲：全線 期間：H16. 11. 1 から監査終了 (H17. 7. 21)
H16. 10. 21 H16. 10. 21	東支工四第 30 号 (依頼) ↓ ↑ (回答) 関支工二第 230 号		(注-2)
H16. 10. 20	鉄工常第 13 号 施譲 第 48 号 機構・鉄道建設本部 ↓ 東京支社・関東支社	「常磐新線 (秋葉原・つくば間) の鉄道施設の事前使用に関する協定」(H16. 10. 18) 締結の通知 ※鉄道施設の使用の範囲、期間等については、支社と会社にて別途協議をされたい	全線走行試験

H16. 10. 22	首鉄技 16 第 62 号 会社技術部長 ↑↓	会社より、全線走行試験の実施にあたり、上記「事前使用に関する協定」(H16. 10. 18) 第 2 条第 1 項に基づく覚書の交換協議	範囲：全線 期間：H6. 11. 1 から 経費：列車走行動力費を 関東支社に支払う ※3 社連名の覚書
H16. 10. 22	鉄運関支工二第 39 号 関東支社工事第二部長 ↑↓ 東京支社工事第二部長	「つくばエクスプレス全線走行試験に伴う常磐新線(秋葉原・つくば間)の鉄道施設事前使用に関する覚書」 ※会社との覚書交換は関東支社が行う	
H17. 1. 26	首鉄技 16 第 104 号 (通知) 会社社長⇒関東支社長	・前記、「全線走行試験期間中の作業統制要領」の改訂版制定(H17. 1. 26)の通知 ※統制要領第 3 条第 1 項(2)に休日の基地内のみ加圧時の本線作業可能を追加 ※機構内通知	施行：H17. 2. 1 期間：H17. 2. 1 から監査 終了(H17. 7. 21) (注-2)
H17. 1. 28	関支工二第 49 号		
H17. 2. 25	首鉄技 16 第 120 号 (通知) 会社社長⇒関東支社長	・前記、「全線走行試験期間中の作業統制要領」(改訂版、H17. 1. 26)の統制範囲を追加(通知) 総合基地内部の統制範囲を追加 機構内通知	施行：H17. 3. 1
H17. 2. 28	関支工二第 52 号		
H17. 6. 22	第 4 回機構・首都圏新都市 市鉄道 定期連絡会議	平成 17 年 6 月 30 日をもって「作業統制」は終了とし、平成 17 年 7 月 1 日からは会社制定の「線路閉鎖」に移行する	H17. 7. 1～開業まで (H17. 8. 24)

※注-1:平成 15 年 1 月 10 日付け、関支達第 20 号「つくばエクスプレス第一期走行試験に係る線路内立ち入り作業統制要領」及び関支達第 21 号「つくばエクスプレス第一期走行試験に係る電気設備加圧期間中の作業統制要領」は、鉄道公団の組織改正等に伴い、平成 15 年 10 月 1 日付け、関支規程第 59 号により、新たに、修正、制定された。

※注-2:全線走行試験中の作業統制期間は、作業統制要領第 2 条第 4 項により「平成 17 年 7 月 21 日の国土交通省の開業検査完了までとし、それ以降は会社の規定類による管理に移行する」としたが、平成 17 年 6 月 22 日の「第 4 回機構・首都圏新都市鉄道定期連絡会議」により、作業統制は平成 17 年 6 月 30 日をもって終了し、平成 17 年 7 月 1 日以降は、会社制定の「線路閉鎖」に移行することとなった。

第 7 章 行 賞

第 1 節 部内表彰

1. 理事長表彰

平成 17 年 8 月 24 日のつくばエクスプレスしゅん功開業にあたり、平成 6 年 10 月以来の工事を無事しゅん功させた東京支社の功績に対し、平成 17 年 8 月 24 日理事長から表彰状が授与された。

2. 東京支社長表彰

つくばエクスプレスしゅん功開業にあたり、旺盛な熱意を持って業務に精励し、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 17 年 8 月 24 日東京支社長から浅草鉄道建設所・三郷鉄道建設所・東葛飾鉄道建設所・守谷鉄道建設所・つくば鉄道建設所・足立鉄道機械建設所・守谷鉄道機械建設所・足立鉄道建築建設所・東葛飾鉄道建築建設所・守谷鉄道建築建設所・足立鉄道電気建設所・東葛飾鉄道電気建設所・守谷鉄道電気建設所に表彰状が授与された。

第 2 節 部外協力団体等への感謝状

1. 請負会社表彰

(1) 理事長感謝状

つくばエクスプレス建設工事にあたり、旺盛な熱意と優秀な技術力を結集し困難な施行条件

のもとで工期の短縮、工事費の低減、事故防止などに尽力し完成させたことに対して、以下の52社に平成17年8月24日付けで感謝状を贈呈した。(表1-7-2-1)

表1-7-2-1 理事長感謝状贈呈先

鹿島建設(株)	間組(株)	大日本土木(株)	千歳電気工業(株)
大成建設(株)	日本国土開発(株)	㈱ピーエス三菱	新生テクノス(株)
鉄建建設(株)	五洋建設(株)	オリエンタル建設(株)	東邦電気工業(株)
佐藤工業(株)	東急建設(株)	興和コンクリート(株)	京三電設工業(株)
戸田建設(株)	㈱竹中土木	川田建設(株)	パシフィックコンサルタンツ(株)
㈱銭高組	東亜建設工業(株)	㈱交通建設	日本交通技術(株)
三井住友建設(株)	不動建設(株)	東日本トランスポート(株)	㈱復建エンジニアリング
前田建設工業(株)	東鉄工業(株)	㈱東芝	電気技術開発(株)
㈱大林組	東洋建設(株)	㈱日立製作所	㈱トーニチコンサルタンツ
西松建設(株)	㈱熊谷組	オムロン(株)	八千代エンジニアリング(株)
㈱フジタ	りんかい日産建設(株)	三菱電機(株)	光通電気設計(株)
飛島建設(株)	青木あすなる建設(株)	㈱大気社	㈱交建設計
㈱奥村組	㈱鴻池組	日本電設工業(株)	㈱日本構造橋梁研究所

(2) 東京支社長感謝状

つくばエクスプレス建設工事にあたり、早期開業をめざし、各業種が輻輳する中、工程調整を綿密に行ない作業の効率化に努めるとともに、旺盛な熱意と多年の経験と優秀な技術力を結集し、幾多の困難な施工条件のもとで尽力し完成させたことに対して、以下の103社に平成17年7月24日付けで感謝状を贈呈した。(表1-7-2-2)

表1-7-2-2 東京支社長感謝状贈呈先

㈱福田組	池田建設(株)	名工建設(株)	常総開発工業(株)
大豊建設(株)	京王建設(株)	第一建設工業(株)	鈴縫工業(株)
若築建設株	㈱植木組	双葉鉄道工業(株)	㈱藤木工務店
㈱白石	大末建設(株)	三軌建設(株)	㈱関電工
㈱大本組	山九(株)	JFE工建(株)	西武電設工業(株)
東武谷内田建設(株)	井上工業(株)	㈱カネコ	鉄道信号(株)
㈱浅沼組	佐田建設(株)	㈱峰製作所	東横車輛電設(株)
㈱森本組	㈱ユーディケー	㈱全溶	栗原工業(株)
西武建設(株)	村本建設(株)	常総産業(株)	東光電気工事(株)
㈱松村組	北野建設(株)	㈱神戸製鋼所	㈱ユアテック
アイサワ工業(株)	古郡建設(株)	ダイダン(株)	東武電設工業(株)
㈱地崎工業	大旺建設(株)	三建設備工業(株)	㈱京王設備サービス
松尾建設(株)	徳倉建設(株)	新菱冷熱工業(株)	㈱きんでん
株木建設(株)	武藤建設(株)	日立プラント建設(株)	小田急設備(株)
京成建設(株)	㈱本間組	高砂熱学工業(株)	㈱協和エクシオ

矢作建設工業(株)	(株)日本ピーエス	フジテック(株)	明治コンサルタント(株)
小田急建設(株)	(株)富士ピー・エス	東芝エレベータ(株)	(株)東京建築研究所
佐伯建設工業(株)	極東工業(株)	(株)京三製作所	中央復建コンサルタンツ(株)
伊藤組土建(株)	日本鋼弦コンクリート(株)	シンドラーエレベータ(株)	復建調査設計(株)
(株)新井組	ドーピー建設工業(株)	(株)三晃空調	東日本電気エンジニアリング(株)
(株)加賀田組	日本高圧コンクリート(株)	第一工業(株)	(株)八州
(株)森組	昭和コンクリート工業(株)	新日本空調(株)	日本ビックコンサルタント(株)
真柄建設(株)	(株)安部工業所	東洋熱工業(株)	(株)千代田コンサルタント
安藤建設(株)	常磐興産ピーシー(株)	(株)朝日工業社	(株)都市環境システム研究所
みらい建設工業(株)	ピーシー橋梁(株)	第一設備工業(株)	(株)ジェイアール東日
(株)岡部工務店	ユニオン建設(株)	三機工業(株)	本建築設計事務所

2. 部外協力者表彰

(1) 理事長感謝状

つくばエクスプレス建設工事にあたり、秋葉原駅・新御徒町駅・南千住駅・北千住駅・南流山駅等の工事、電力変換装置の開発研究等専門的技術分野における業務を受託され卓越した技術と旺盛な熱意をもって、所定の期日までに完成させたこと、用地取得事務を受託し用地の速やかな取得に努められたこと及び沿線各市区町村の多大な支援・協力に対し、理事長から以下の18社等に平成17年8月24日付けで感謝状を贈呈した。(表1-7-2-3)

表1-7-2-3 理事長感謝状贈呈先

東日本旅客鉄道(株)	茨城県企画部つくば・	東京都足立区	茨城県守谷市
東京都地下鉄建設(株)	ひたちなか整備局	埼玉県八潮市	茨城県谷和原村
(株)鉄道総合技術研究所	東京都千代田区	埼玉県三郷市	茨城県伊奈町
埼玉県土地開発公社	東京都台東区	千葉県流山市	茨城県つくば市
千葉県土地開発公社	東京都荒川区	千葉県柏市	

(2) 東京支社長感謝状

つくばエクスプレス建設工事にあたり、千代田線北千住駅との連絡通路等工事、東武伊勢崎線交差部及び流山おおたかの森駅交差部工事、常総線守谷駅の改良工事を受託され卓越した技術と旺盛な熱意をもって、所定の期日までに完成させたこと、用地取得事務を受託し用地の速やかな取得に努められたこと及び各協力団体等の多大なるご支援・ご協力に対し、東京支社長から以下の11社等に平成17年8月24日付けで感謝状を贈呈した。(表1-7-2-4)

表1-7-2-4 東京支社長感謝状贈呈先

東京地下鉄(株)	京成電鉄(株)	ヤノショウコーポレーション	都市再生機構千葉地域支社
東武鉄道(株)	レールシティ東開発(株)	佐藤エイ・佐藤進・佐藤陽子	都市再生機構茨城地域支社
関東鉄道(株)	(株)ヨドバシカメラ	都市再生機構埼玉地域支社	