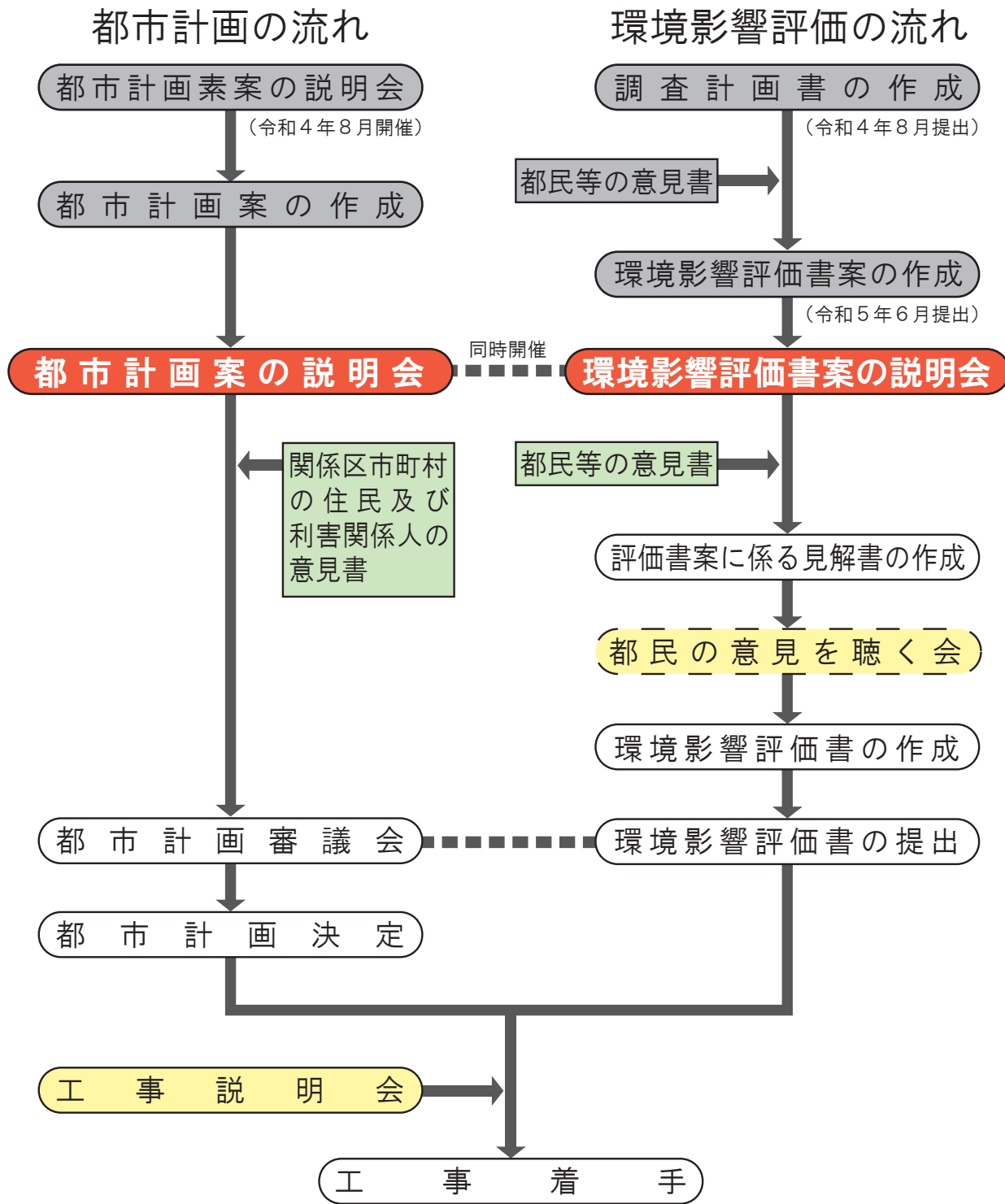


工事着手までの流れ



お問い合わせ先

(都市計画等に関すること)

東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課

TEL 03-5388-3214

(事業に関すること)

東京地下鉄株式会社 鉄道本部 改良建設部 設計第一課

TEL 03-3837-7128

登録番号(5)15

令和5年6月発行



植物由来の油を含有した
インキを使用しています
再生紙を使用しています



この印刷物は、印刷用の紙へ
リサイクルできます。

都市計画案及び

環境影響評価書案のあらまし

東京都市計画 都市高速鉄道第8号線

東京メトロ有楽町線の

分岐線（豊洲～住吉間）計画及び
本線（豊洲駅改良等）計画について



東京都
東京地下鉄株式会社



東京メトロ有楽町線の分岐線（豊洲～住吉間）計画について

計画のあらまし

本計画は、都市高速鉄道第8号線（東京メトロ有楽町線）を豊洲で分岐し、東陽町駅、住吉駅方面へ延伸するもので、江東区豊洲五丁目から江東区住吉二丁目に至る、延長約4.9kmの区間について、新たに都市計画を定めるものです。

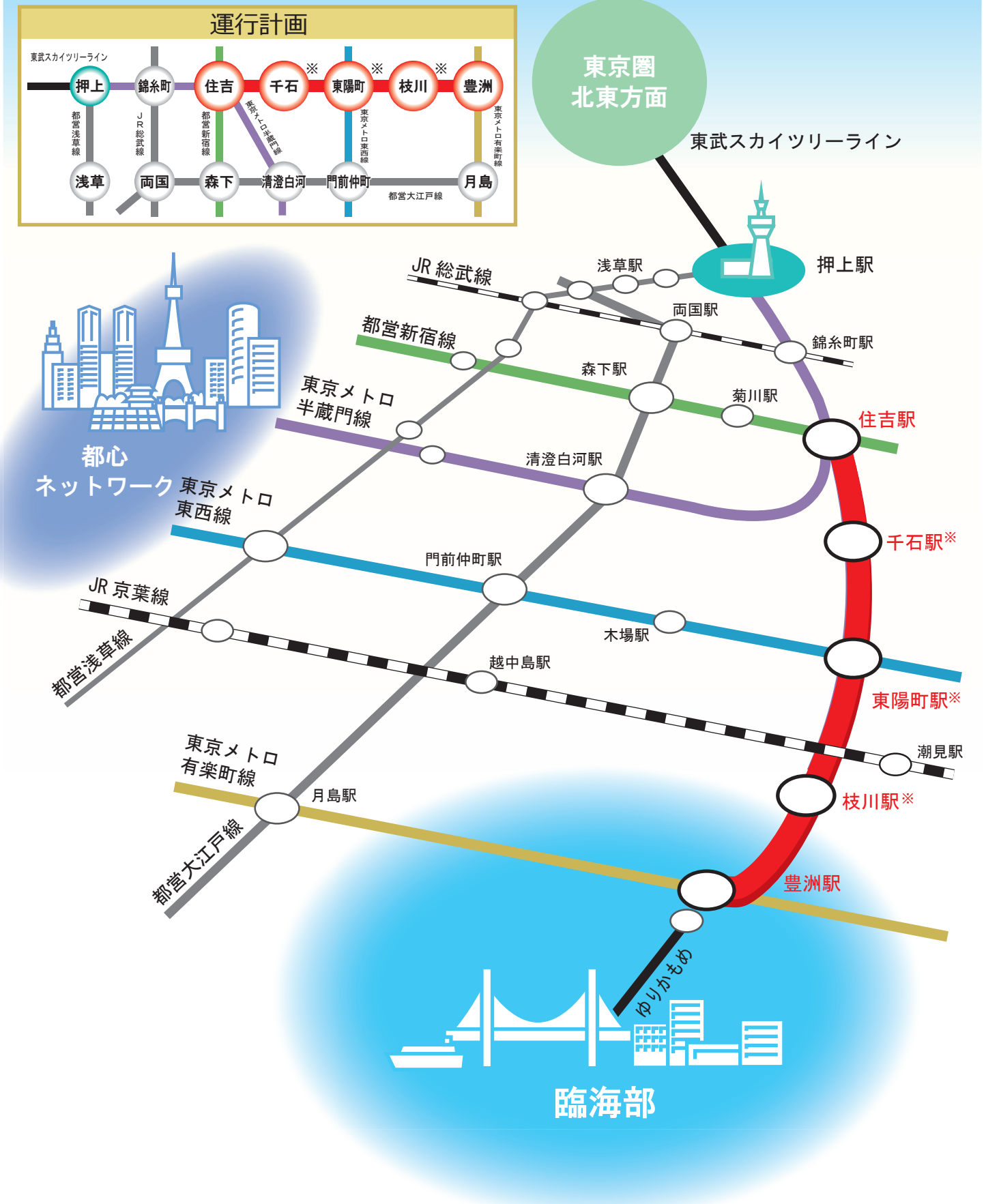
この計画を推進することにより、豊洲駅、東陽町駅、住吉駅で既存路線と接続し、広域的な地下鉄ネットワークが形成されることで、国際競争力の強化の拠点である臨海副都心と都区部東部の観光拠点等とのアクセス利便性の向上や東京メトロ東西線等の混雑緩和が図られるとともに、沿線における地域の活力や魅力の向上等が期待されます。

本計画の推進につきまして、皆様方のご理解とご協力をお願いいたします。

都市計画案の概要

- | | |
|-------|--|
| ①名称 | 東京都市計画 都市高速鉄道第8号線分岐線 |
| ②区間 | 江東区豊洲五丁目～江東区住吉二丁目 |
| ③延長 | 約4,860m |
| ④構造形式 | 地下式 |
| ⑤変更概要 | 分岐線の新規追加
枝川駅*の新規追加
東陽町駅*の新規追加
千石駅*の新規追加 |

概略図



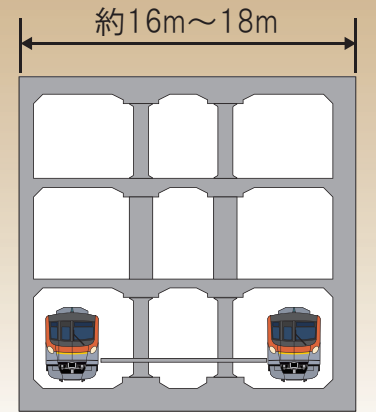
東京メトロ有楽町線の分岐線（豊洲～住吉間）計画について

平面図



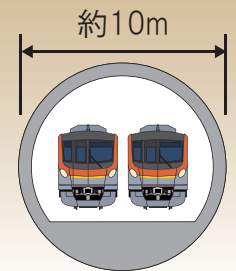
標準横断面図

駅部

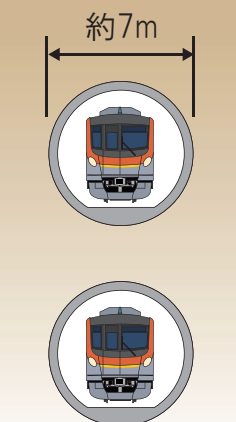


駅間部

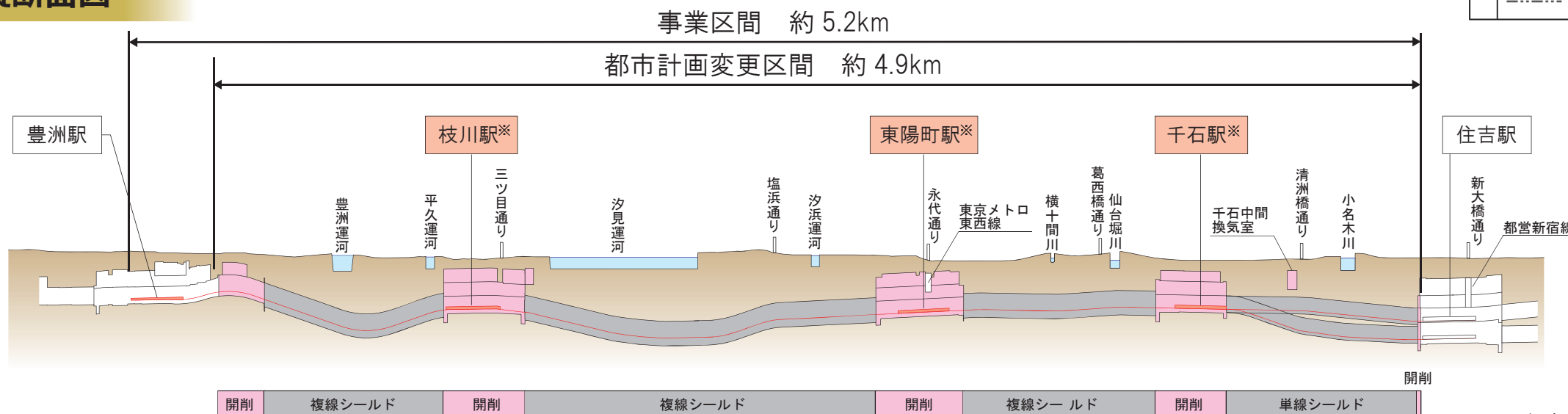
複線シールド



単線シールド



縦断面図



東京メトロ有楽町線の本線（豊洲駅改良等）計画について

計画のあらまし

本計画は、豊洲駅に新木場方面行ホームを1面増設するとともに、エスカレーター・エレベーターの増設などの改良を行うものです。

この計画により、ラッシュ時間帯に発生している駅ホーム上の混雑が緩和されるとともに、エレベーターなどのバリアフリー設備の充実が図られ、駅の利便性の向上が期待されます。

また、東京メトロ有楽町線の分岐線の新規追加に合わせて、有楽町線の本線の一部区域を廃止します。

本計画の推進につきまして、皆様方のご理解とご協力をお願いいたします。

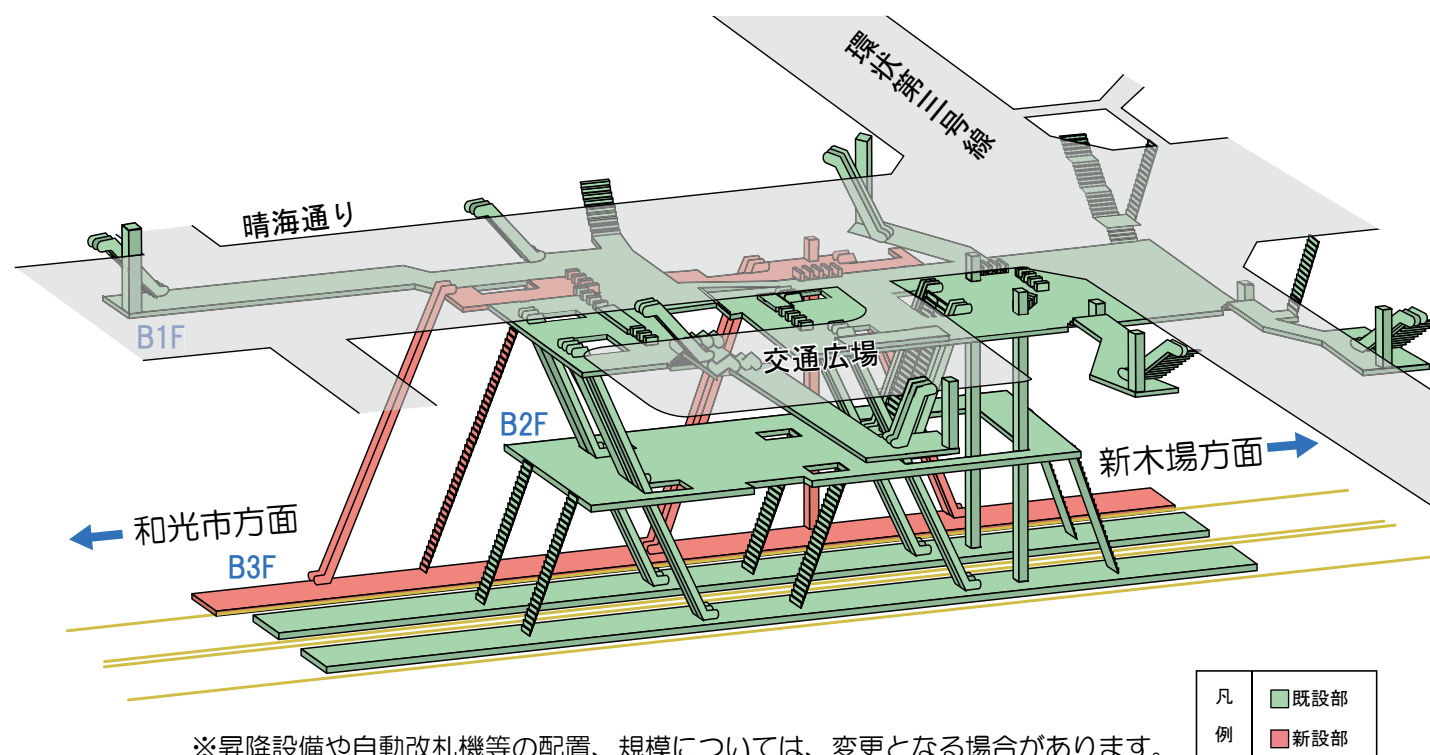
都市計画案の概要

- ①名称 東京都市計画 都市高速鉄道第8号線本線
- ②区間 江東区豊洲三丁目～江東区豊洲五丁目
- ③変更概要 一部区域の変更
豊洲駅：面積 約6,400㎡ → 約9,200㎡

平面図



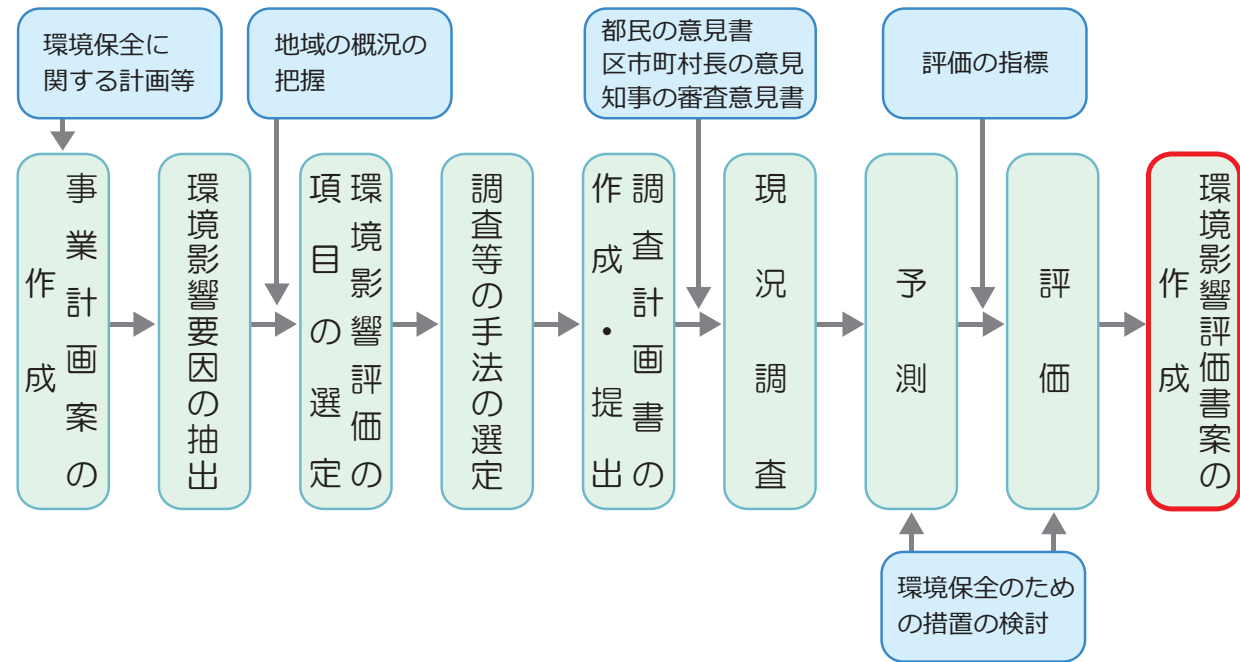
整備の概要



環境影響評価のあらまし

環境影響評価書案の作成手順

本事業が実施された場合、周辺環境にどのような影響を及ぼすのか「東京都環境影響評価条例」に基づき予測・評価を行いました。



環境影響評価の項目の選定

環境影響評価の項目は、対象事業の内容から環境影響要因を抽出し、地域の概況を考慮して、以下のとおり6項目（●印の項目）を選定しました。

環境影響評価の項目		大気汚染	悪臭	騒音・振動	水質汚濁	土壌汚染	地形・地盤	水循環	生物・生態系	日影	電波障害	風環境	景観	史跡・文化財	自然との触れ合い活動の場	廃棄物	温室効果ガス
区分	環境影響要因																
工事の施行中	建設工事			●		●	●	●						●		●	
工事の完了後	鉄道の走行			●													
	施設の存在						●	●									

予測・評価の結果及び環境保全のための措置

選定した項目の予測・評価の結果及び環境保全のための措置は、次のとおりです。

騒音・振動

＜工事の施行中＞

【建設機械の稼働に伴う建設作業騒音・振動】

● 予測・評価の結果

建設機械の稼働に伴う建設作業騒音・振動の予測値は、敷地境界上において騒音が68～84 dB、振動が45～70 dBであり「騒音規制法」、「振動規制法」又は「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」で定める基準値と同等又は下回ります。

騒音の目安

単位：dB※

90	パチンコ店内	
80	地下鉄の車内、航空機の機内	
70	主要幹線道路周辺（昼間）、新幹線の車内、バスの車内	
60	博物館の館内、銀行の窓口周辺	
50	書店の店内、高層住宅地域（昼間）、美術館の館内	
40	図書館の館内、高層住宅地域（夜間）	
30	ホテルの室内	

出典：全国環境研協議会 騒音調査小委員会資料より作成

振動の目安

単位：dB※

70	大勢の人が感じる程度 戸、障子がわずかに動く程度	
60	静止している人や、特に地震に注意深い人だけに感じる程度	
50	人体に感じないで、地震計に記録される程度	

出典：環境省「逐条解説 振動規制法」より作成

※dB（デシベル）：騒音や振動の大きさを表す

予測・評価の結果及び環境保全のための措置

●環境保全のための措置

工種・作業内容を踏まえ、対策が必要な箇所には仮設防音壁を設置します。

また、低騒音、低振動の工法、機械を採用するとともに、最新の技術、建設機械等を積極的に導入します。



<工事の完了後>

【列車の走行に伴う鉄道振動】

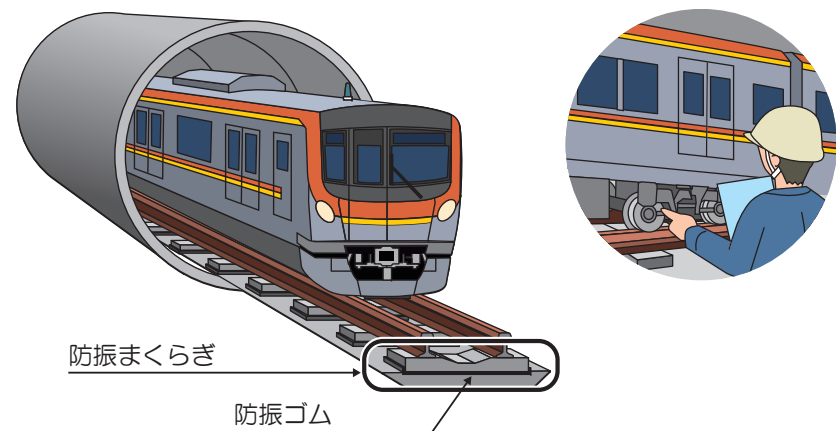
●予測・評価の結果

列車の走行に伴う鉄道振動の予測値は、敷地境界上において44～50dBであり、「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について（勧告）」の勧告基準を下回ります。

●環境保全のための措置

原則として、軌道は防振まくらぎを採用し振動を低減します。

また、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施し、車輪及びレールの摩耗等に起因する振動が増大しないよう維持管理に努めます。



土壌汚染

●予測・評価の結果

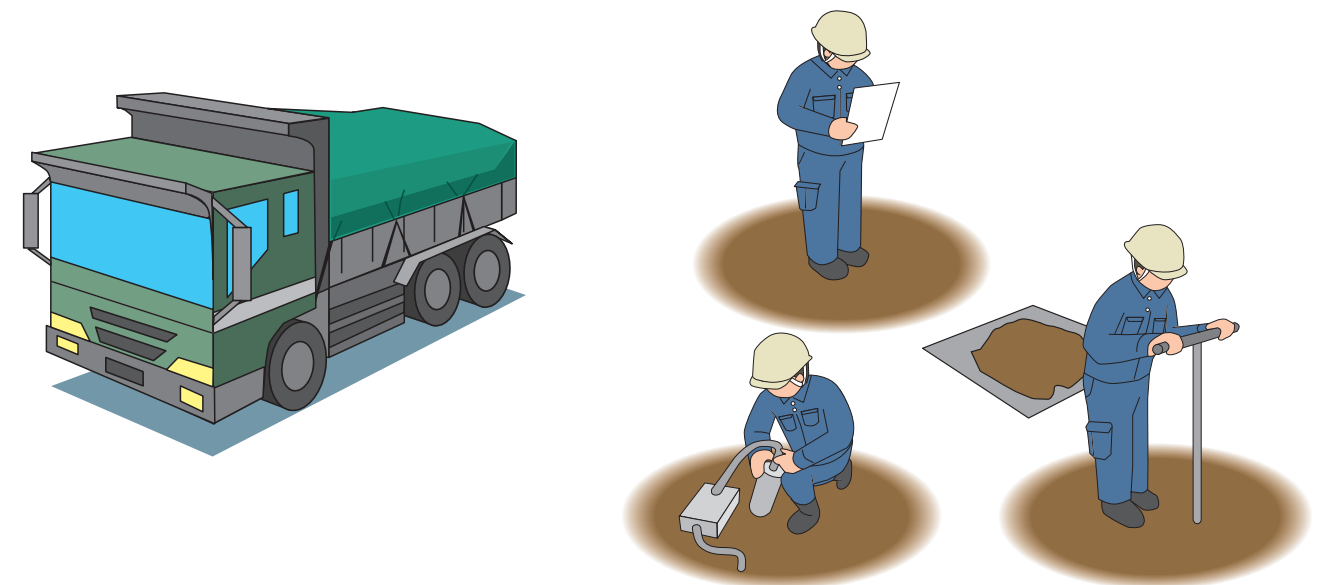
工事の施行に先立ち、「土壌汚染対策法」第4条及び「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」第117条に基づく手続及び調査を行います。

土壌汚染が確認された場合には、「東京都土壌汚染対策指針」等に基づく手続を行い、拡散防止対策を実施することから、新たな地域に土壌汚染を拡散させることはないと考えます。

●環境保全のための措置

土壌汚染状況調査の結果、土壌汚染が確認された場合には、「東京都土壌汚染対策指針」等に基づく手続を行い、拡散防止対策を実施します。

また、本事業の実施に伴う掘削土を搬出する場合は、自然由来なども含め汚染物質の状況を調査し、搬出先の受入基準に適合していることを確認し搬出します。



予測・評価の結果及び環境保全のための措置

地盤／水循環

＜工事の施行中＞

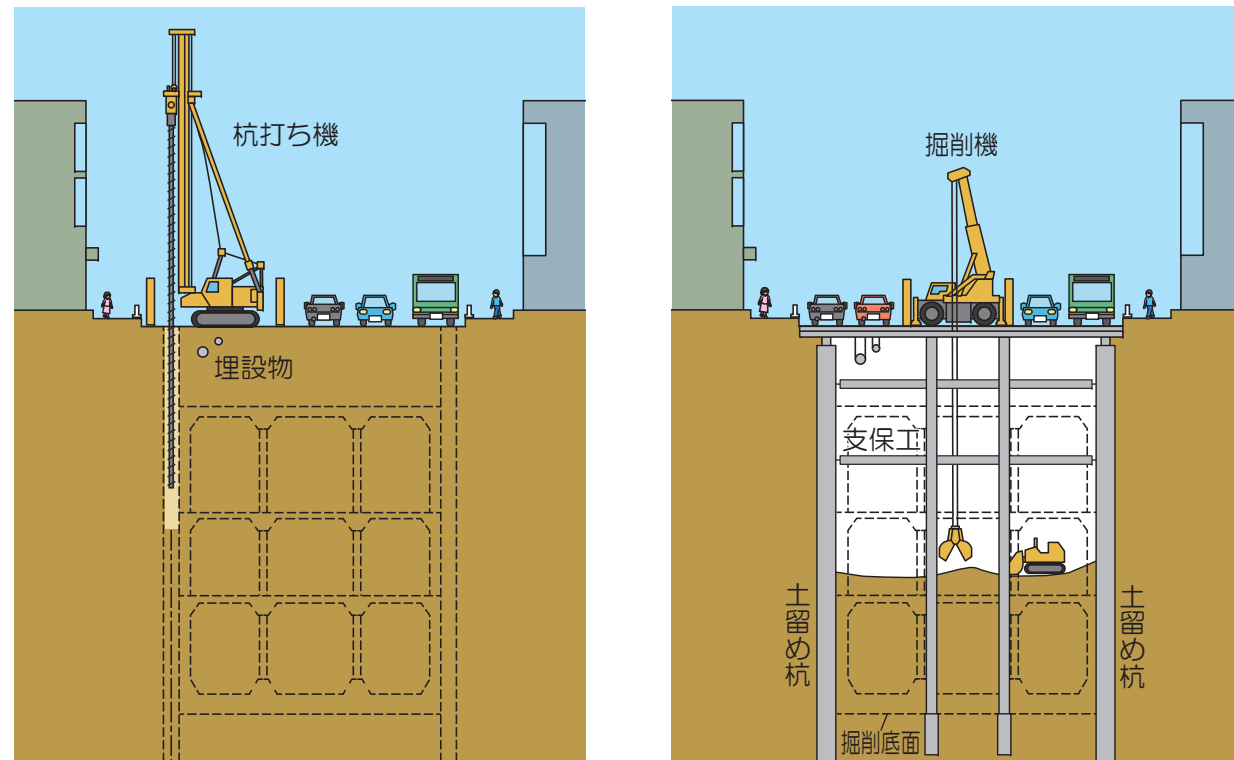
● 予測・評価の結果

【開削トンネル区間】

掘削対象の地層のうち帯水層に分布する不圧地下水は、工事区間の周囲を迂回して近傍の河川や水路に向けて流動、湧出していると想定されます。その下位に分布する被圧地下水は、杭の周囲を迂回して流動すると推定されます。

また、掘削側面に遮水性の高い土留め杭を設置し、掘削底面も必要に応じて止水のための地盤改良等の補助工法を採用することにより、掘削面への地下水湧出が抑制されます。

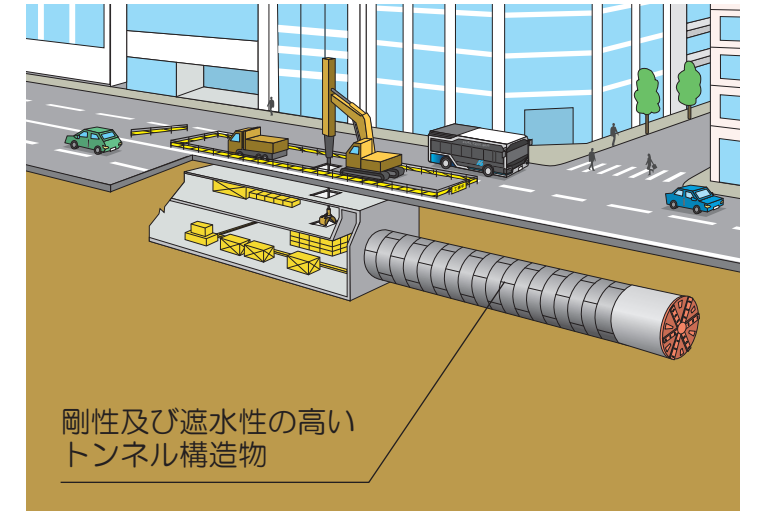
さらに、地盤の掘削状況に応じて、切梁・腹起し等の支保工を設置し、水平方向の地盤変形を抑えます。



【シールドトンネル区間】

トンネル区間のほとんどが難透水性の地層を通過するため、地下水の流動はほとんどないと考えられます。

また、地盤掘削後すぐに、剛性及び遮水性の高いトンネル構造物を順次構築します。



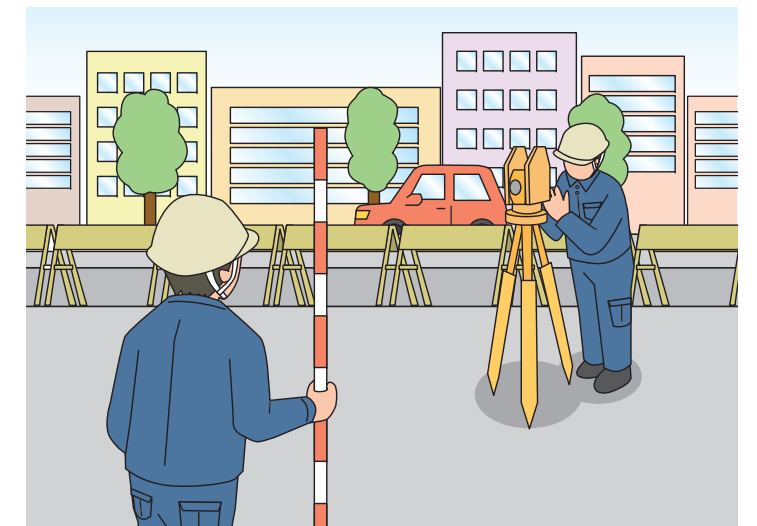
以上のことから、地盤沈下又は地盤の変形により周辺の建築物等への影響や地下水の水位及び流況に著しい影響を及ぼさないものと考えます。

● 環境保全のための措置

過去の地下鉄工事で実績のある地下連続壁や、止水のための地盤改良など、各種工法を現場条件に合わせて適切に採用して、地盤の安定性向上及び地下水湧出の防止対策を実施します。

工事の施行前に各種調査を実施した上で、土留め杭の変位や路面変状の管理を行います。

また、地下水位観測を継続し、工事の影響を常にモニタリングしながら適切な施工管理を行います。



予測・評価の結果及び環境保全のための措置

<工事の完了後>

● 予測・評価の結果

【開削トンネル区間】

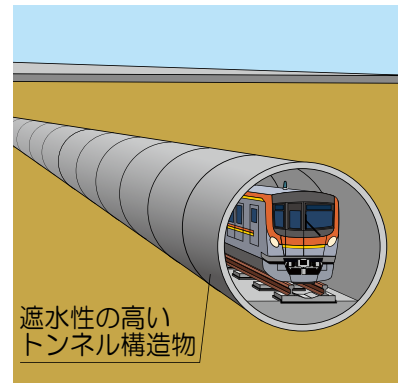
地下構造物の存在する地層のうち帯水層に分布する不圧地下水は、地下構造物の周囲を迂回して近傍の河川や水路に向けて流動、湧出していると推定されます。その下位に分布する被圧地下水は、杭の周囲を迂回して流動すると推定されます。

また、地下構造物を遮水性の高いコンクリート等により構築するため、トンネル内への地下水湧出はほとんど発生しないと考えられます。

【シールドトンネル区間】

トンネル区間のほとんどが難透水性の地層を通過するため、地下水の流動はほとんどないと考えられます。

また、トンネル構造物は遮水構造となるため、トンネル内への地下水湧出はほとんど発生しないと考えられます。

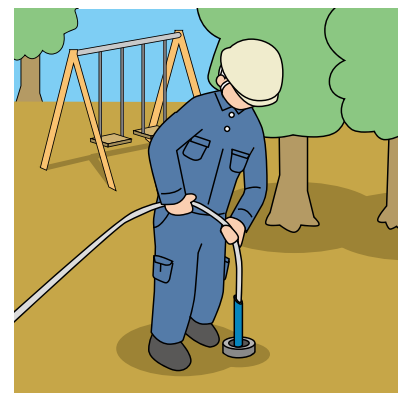


以上のことから、地盤沈下により周辺の建築物等への影響や地下水の水位及び流況に著しい影響を及ぼさないものと考えます。

● 環境保全のための措置

遮水性の高い構造物とすることで、トンネル内への地下水湧出を抑止します。

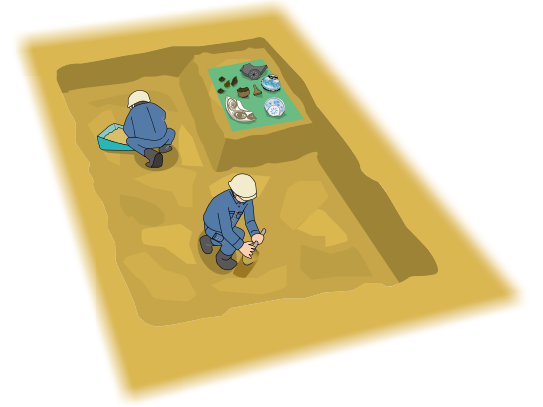
また、トンネル工事の完了後、地下水位及び地盤変位等の継続的な観測を行い、変動についてモニタリングを行います。



史跡・文化財

● 予測・評価の結果及び環境保全のための措置

掘削工事等で埋蔵文化財が発見される可能性があるため、「文化財保護法」等に基づき、あらかじめ関係機関と協議し、必要な措置を講じることから、文化財等の保存及び管理に支障が生じないと考えます。



廃棄物

● 予測・評価の結果

既存建造物の撤去及び建設工事に伴い発生する建設廃棄物及び建設発生土については、「東京都建設リサイクル推進計画」に定める東京都関連工事の達成基準値を達成するよう再資源化等に努めることから、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」等に定める事業者の責務を満足すると考えます。

● 環境保全のための措置

既存建造物の解体撤去及び建設工事に伴い発生する建設廃棄物については、再資源化に努めます。

建設発生土については、「東京都建設リサイクルガイドライン」に基づき有効利用を行います。

