建設史から読み解く首都圏の地下鉄道②

京葉線新東京トンネル

～国際空港からエンターテイメントの街へ
目的地を変えた巨大ターミナルのすべて～

Rf 未来へのレポート
about railway and infrastructure

3-1 潮見駅（坑口）～東越中島立坑

東京起点 4km910m～3km588m

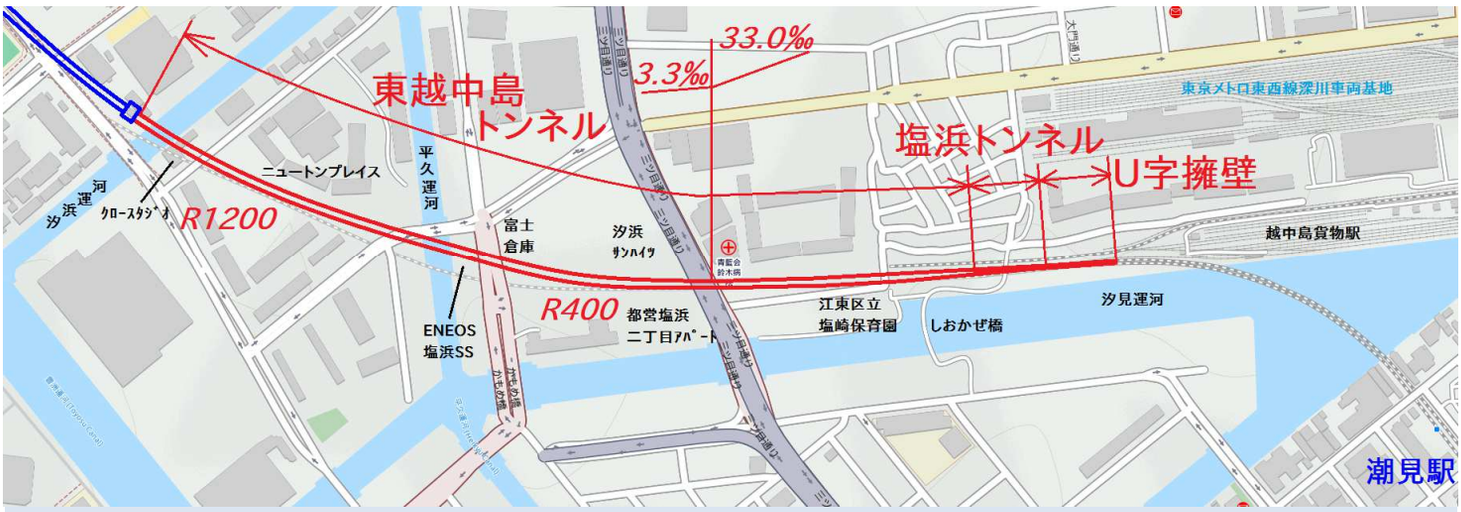


図 3-2：潮見駅～東越中島立坑のトンネル位置と線形

●概要

潮見駅を出た京葉線は半径 400m の急カーブで北西から真西に変え、汐見運河を渡りつつ 33.0‰の急勾配で高度を下げて越中島貨物駅の西端で新東京トンネルに入る。坑口から潮見～越中島間のほぼ中央にある東越中島立坑に至る構造物は以下の 3 つに分けられている。（**図 3-2・表 3-1**）

表 3-1　潮見～東越中島立坑間の構造物名称と長さ

名称	キロ程（東京起点）	長さ
U 字擁壁	4km910m～4km727m	183m
塩浜トンネル	4km727m～4km569m	158m
東越中島トンネル	4km569m～3km588m	981m

●U 字擁壁（工期：1985（昭和 60）年 9 月～1987（昭和 62）年 9 月）

坑口手前の U 字擁壁は、高架橋からトンネル坑口までの擦り付け区間となる幅約 10.5m、長さ 183m の鉄筋コンクリート製掘割である。この付近は明治後期に埋め立てにより造成された土地であり、軟弱な沖積層が 25～40mの厚さで堆積しているうえ、すぐ隣が汐見運河であるため地下水位も非常に高い。また、予定地には越中島貨物駅の貨車検修庫や検査用ピットなどがあったため（**図 3-3**）、工事に先立ち千葉鉄道管理局（着工時は国鉄分割民営化前）と協定を結んだ上で支障となる施設の取り壊しや、貨物駅構内への工事用道路の敷設を行った。

U 字擁壁の建設に際しては、地下水位が高いため地震発生時に液状化による擁壁の浮き上がりが予想された。そこで、擁壁下の地面にコンクリート杭を断面方向に 5 本ずつ打ち込み、擁壁全体を地盤に「係留」することとした（**次ページ図 3-4**）。また、擁壁の打ち継ぎ部分は地下水が漏水する可能性があったため、内部にゴム製の防水材を埋め込んでいる。

図 3-3：塩浜トンネルが建設された地点の 1984 年（建設前）と 1992 年（建設後）の比較。予定地には元々貨車検修庫などがあり、それらを取り壊して京葉線新東京トンネルの坑口が作られた。越中島貨物駅は 1984 年 2 月 1 日のダイヤ改正で実施された貨物輸送のシステム刷新（ヤード組替中継から拠点駅間直行への転換）、1989 年の東京都港湾局専用線廃止により大幅に規模が縮小され、半分以上が空き地となっている。

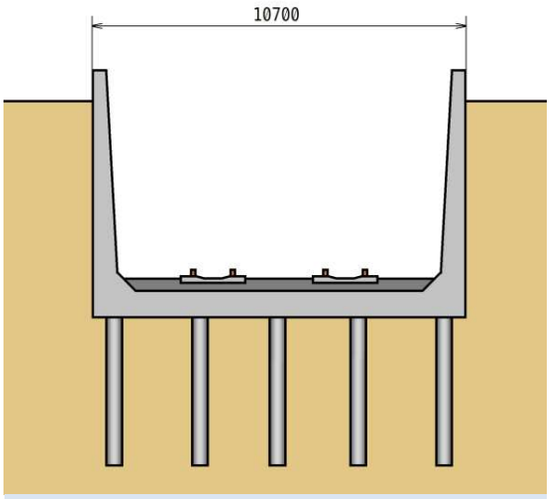


図 3-4：U 字擁壁の断面図。大規模地震時の液状化による浮き上がり防止のため、擁壁は直接基礎ではなく杭が打ち込まれている。

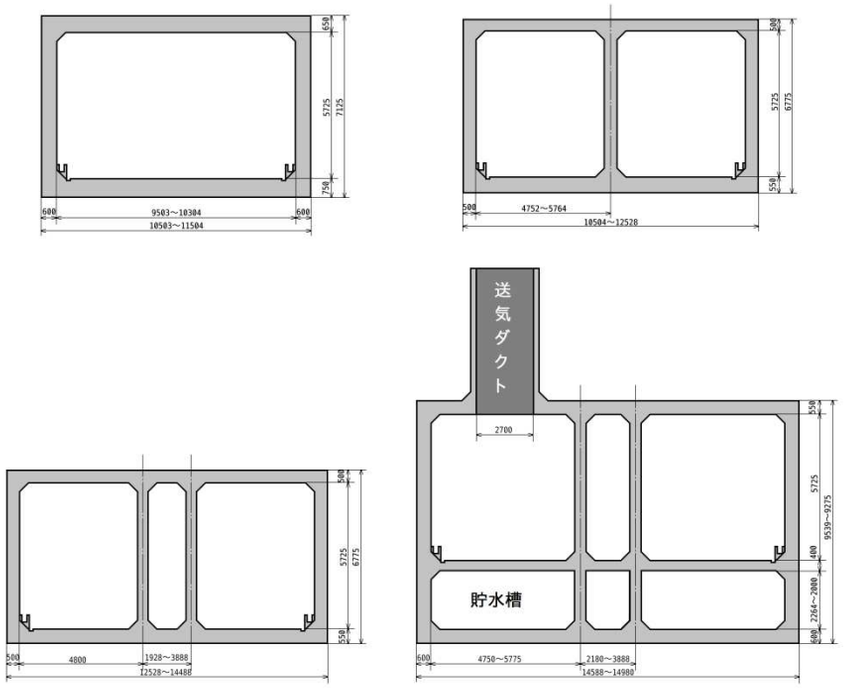


図 3-5：塩浜トンネルの断面図。東京方面に向かって左上→右上→左下→右下の順に断面が変化する。一番奥の地点は上り線のトンネルに空気を送り込むダクトと貯水槽があるため 2 層構造になっている。

●塩浜トンネル

（工期：1985（昭和 60）年 9 月～1988（昭和 63）年 2 月）

越中島貨物駅の西端にある坑口から 158m の区間は「塩浜トンネル」という。この部分は深度が浅いため、開削工法によりトンネルが建設された。上下線間隔は、坑口側で在来線複線区間の標準である 3.8m なのに対し、東京側では単線シールドトンネル 2 本にわかれるため 10.4m とハの字形に広がっている。そのため、トンネルの構造も坑口側から中柱無し、中柱 1 本、2 本と変化している（**図 3-5**）。また、塩浜トンネル東京側端はトンネル真上に越中島駅までの上り線に外気を送り込む送風機（越中島換気所）が、真下に坑口から流入してきた雨水を受け止める貯水槽を設置しているため、この部分のみ構造が大きく異なっている。

塩浜トンネルも U 字型擁壁と同様軟弱地盤中に建設されるため、トンネル本体の構築に先立ち、「生石灰（きせっかい）杭打設法」と呼ばれる地盤改良を行った。これは、生石灰（酸化カルシウム）を主成分とする粒子を円柱状に地盤に打ち込み、生石灰が持つ吸水・膨張作用※2を利用して予め地盤から水分を絞り出しておくというものである。こうすることで、トンネル建設後その重量により地盤から水分が絞り出されてトンネルが沈下するのを防止できる。

トンネル掘削の際は、土留め壁に鋼矢板（シートパイル）を使用した。掘削深さは最大で 14m、幅は 20m にも及ぶため、鋼矢板が内側へ倒れないよう支保工は 5 段取り付けた。工事完了後は鋼矢板を引き抜く必要があるが、そのまま引き抜いた場合地盤沈下が予想されるため、越中島貨物駅に接する北側では引き抜きと同時に薬液注入を行った。これにより沈下量は 1cm に抑えられている。一方、汐見運河側は特に影響のある施設が無いため、そのまま引き抜きを行った結果 5cm 程度の沈下が生じた。

●東越中島トンネル（工期：1987（昭和 62）年 2 月～1988（昭和 63）年 10 月）

越中島貨物駅西端から越中島駅の間は上下線が別になった単線シールドトンネル 2 本で進む。このうち、越中島貨物駅西端から汐浜運河に隣接して設けられる東越中島立坑（後述）までの 981m の区間を「東越中島トンネル」という。東越中島トンネルの線形は以下の 9 つの条件を満たす必要があった。

（1）越中島貨物駅構内でできる限り汐見運河に寄せる。
（2）工事の影響を考慮し塩崎保育園から離す。
（3）三ツ目通り上空を通る首都高速 9 号深川線の橋脚基礎に支障しない。
（4）汐浜サンハイツと都営塩浜第 2 アパートの間を通り、双方への支障を最小限にする。
（5）富士倉庫といずみ倉庫の常温倉庫の間を通り、双方への支障を最小限にする。
（6）浜崎橋（平久運河（へいきゅう））に支障しない。
（7）越中島 3 丁目の立坑用地（東越中島立坑）は京葉都心線計画以前に確保済み（後述）のため、その用地で効率よく工事を行えるようにする。
（8）立坑に隣接する（株）日進印刷の工場は、アンダーピニングが施工済み（後述）のため、それを生かす。
（9）江東区道 144 号線下に最短で入る。

上記の条件を勘案し、カーブ半径や長さを変えた複数の案が検討された。その結果、縦断線形は交差する運河や道路下の埋設物に支障しないよう坑口側から 100m ほどは 33.0‰ の下り勾配で一気に下り、その後は東越中島立坑まで 3.3‰ の下り勾配となった。一方平面線形は、汐浜サンハイツや富士倉庫との重複が最小限になるよう半径 400m のカーブが

※2：生石灰の吸水作用が身近に最も利用されているのはお菓子の乾燥材である。また、吸水と同時に発熱も起きるため、弁当を温める発熱材としても利用されている。（生石灰と水が別々のパックに封入されており、使用時に紐を引くことで両者が混合され発熱する。）

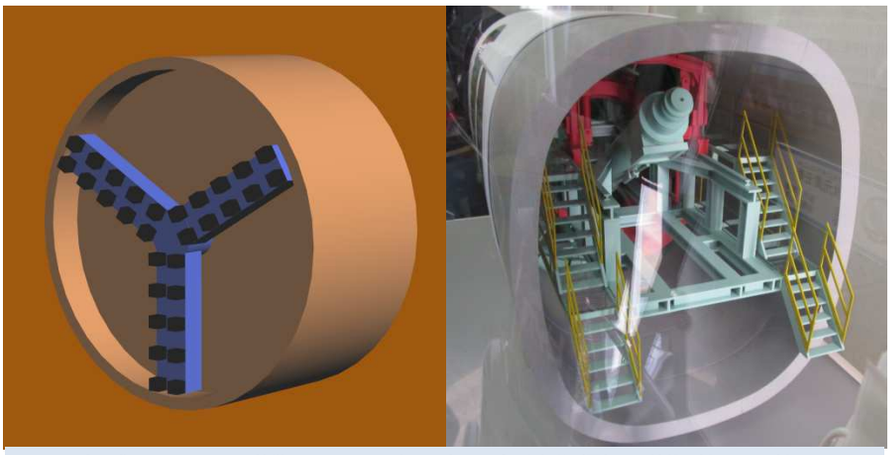


図 3-6：土圧式シールドマシンの簡単なイメージ図。左図で青いスポーク部分が回転して地盤を削り取る。削り取られた土砂は、その後ろの隔壁に設けられている穴とその先に付いているスクリュコンベアによりトンネル内に排出される。右図でマシン内の上方に斜めに突き出ている円筒形の物体がスクリュコンベア。

表 3-2　三ツ目通り洞道の鋼矢板引抜き工事の経過

7/31 夜	多滑車を使い引抜力 120t で引抜くが失敗。
8/4 夜	2t ハンマーで打撃後、180t で引抜くが失敗。
8/23 昼	直近の都営塩浜第 2 アパートに了解を得て低振動バイブロハンマーにより引抜きは成功したが、アパートへの振動が激しく住民が驚いて飛び出してくる状態だったため、この方法は採用できない判断。
9/2 昼	アパート裏の富士倉庫敷地内でさらに低振動の機械を使って試験施工をしたが、振動は大差がなくこの方法も不可能と判断。
9/18 夜	240t 油圧引抜機により前回引き抜いた隣の鋼矢板の引抜きを試みたが、引抜力 210t で路面の覆工板が 2cm 変形（沈下）し断念。次に鋼矢板背面をウォータージェットで切削し摩擦をなくして引抜きを試みたが、同様に 170t で覆工板が変形し断念。

入り、その後は東越中島立坑のまで倉庫群の下が半径 1200m のカーブとなっている。

東越中島トンネルが通過する江東区塩浜地区は、埋立地であるものの地下水位が特に高いというわけではなく、また適度に粘度も持った崩壊しにくい地質だった。そのため、この区間の掘削では土圧式シールド（土圧バランスシールド）工法が採用された（**図 3-6**）。これは、回転するカッターディスクの直後に隔壁（バルクヘッド）を設け、掘進中は削り取られた土砂で隔壁内を満たし、その土砂の圧力で地圧とバランスを取りながら掘進を進めていくものである。隔壁から溢れた土砂は隔壁に設けられている穴とネジ状のスクリュコンベアからトンネル内に吐き出され、圧送管により地上へ搬出される。搬出後の土砂は特に事後処理などはせず、直接処分場へ送ることができるため、地上の設備を少なくすることができる。全体としては粘性土の地質であるが、坑口近くに一部崩れやすい砂質土が分布していたことから、粘性土との攪拌による崩壊防止を狙ってスポークタイプのカッターディスクを採用した。また、運河下など陥没すると大事故になる恐れがある区間も存在するため、緊急時には掘削面へ直ちに薬液注入ができる注入管を設置しているほか、隔壁内の気圧を上げて地下水の流入を阻止する圧気工法にも対応させている。

東越中島トンネルは、全体の 8 割程度が民有地の下となる。この地域の建物はほとんどが杭基礎となっていたほか、道路下を通るライフラインの工事に使用した土留め壁などが多数埋まっており、これらの残骸がシールド掘進の支障となることが予想された。そこで、工事に先立ちこれら支障物のトンネル断面外への移設や薬液注入による地盤強化が行われた。以下、改良が行われた構造物の概要を一覧にする。

①三ツ目通り下水道・NTT 洞道の土留め壁撤去

坑口近くで交差する三ツ目通り（都道 319 号線）の地下には、1974（昭和 49）年に建設された下水道と NTT の洞道（トンネル）が通っている。洞道建設時に使用した鋼矢板は当初引き抜かれることになっていたが、諸般の事情により地表から 2.5m のところで切断された状態で残っていた。この鋼矢板が東越中島トンネルの断面内に侵入しており、撤去が必要となった。

三ツ目通りは 1 時間当たり最大 2,000 台の交通量があるため、鋼矢板の撤去は夜間に限定された。鋼矢板の撤去は当初地上から行うこととし、1987（昭和 62）年 7 月より工事を開始した。しかし、鋼矢板には L 字型の金物が溶接されており、引き抜きに対する抵抗力が強くなっていたため作業は困難を極めた。その経過は京葉線工事誌 650 ページ以降に書かれている（**表 3-2**）。

引き抜き作業中断後、さらに試掘調査を行った結果、東京都港湾局専用線の交差部分で洞道掘削時に線路を支える仮設橋台を設置しており、その周囲にも大量の鋼矢板が残存していることが判明した。そのため、撤去が必要な鋼矢板の枚数が当初の 110 枚から 190 枚に倍増し、地上からの撤去は不可能と判断された。そこで、トンネル内からの撤去に変更することとなり、前処理として鋼矢板周辺に CJG（コラムジェットグラウト）工法による地盤改良を行った。これは地中に打ち込んだパイプから高圧の水を噴射して地盤を円柱状に切削し、できた空間に硬化剤を注入するもので、いわば人工的に地中に岩盤を作ってしまうというものである（**図 3-7**）。

一方シールドマシンについても、掘削面に作業員や機材が入れるよう隔壁の搬入口や換気装置の新設等の改造を行った。三ツ目通り下へ到達後は、人力でのガス溶断により鋼矢

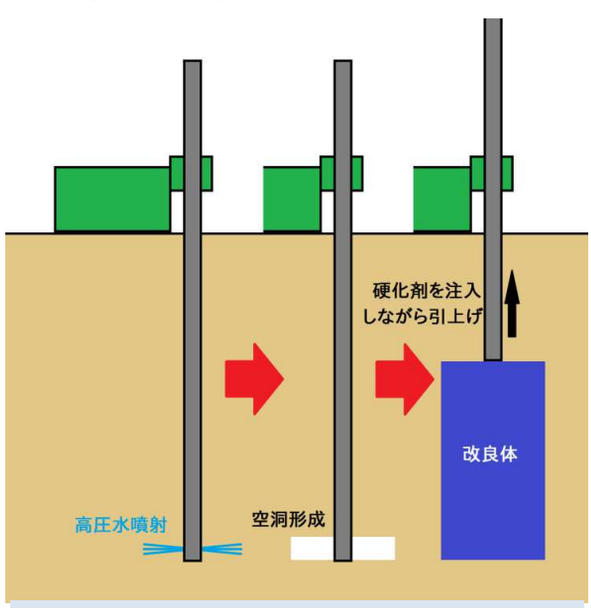


図 3-7：CJG 工法のイメージ。地盤に打ち込んだパイプの先端から高圧水を噴射し、地盤を切削すると同時に出来上がった空洞に硬化剤を注入し、パイプを引き上げることにより改良体を形成する。

板を切断、撤去した。撤去した鋼矢板の総量は 54 トンに上り、この工事だけで 8.8 億円もの費用を費やすことになった。工事誌を見る限りではこの鋼矢板撤去が京葉線新東京トンネル全体で唯一工事に苦戦した場所と思われる。

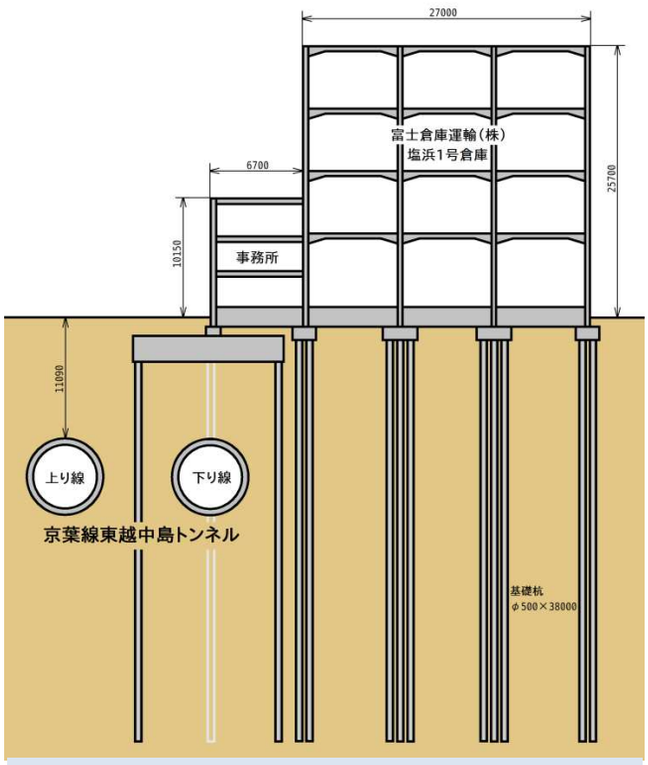


図 3-8：富士倉庫運輸（株）塩浜営業所 1 号倉庫と東越中島トンネルの位置関係

②都営塩浜第 2 アパート電気室撤去

東越中島トンネルの線形は汐浜サンハイツと都営塩浜第 2 アパートの間を通るよう設定されたが、それでも都営アパートの電気室がトンネルに重なってしまった。電気室の基礎杭がシールド断面内に侵入しており、撤去が必要となったが費用等の兼ね合いから、電気室自体を敷地内の別の場所に移設することとした。

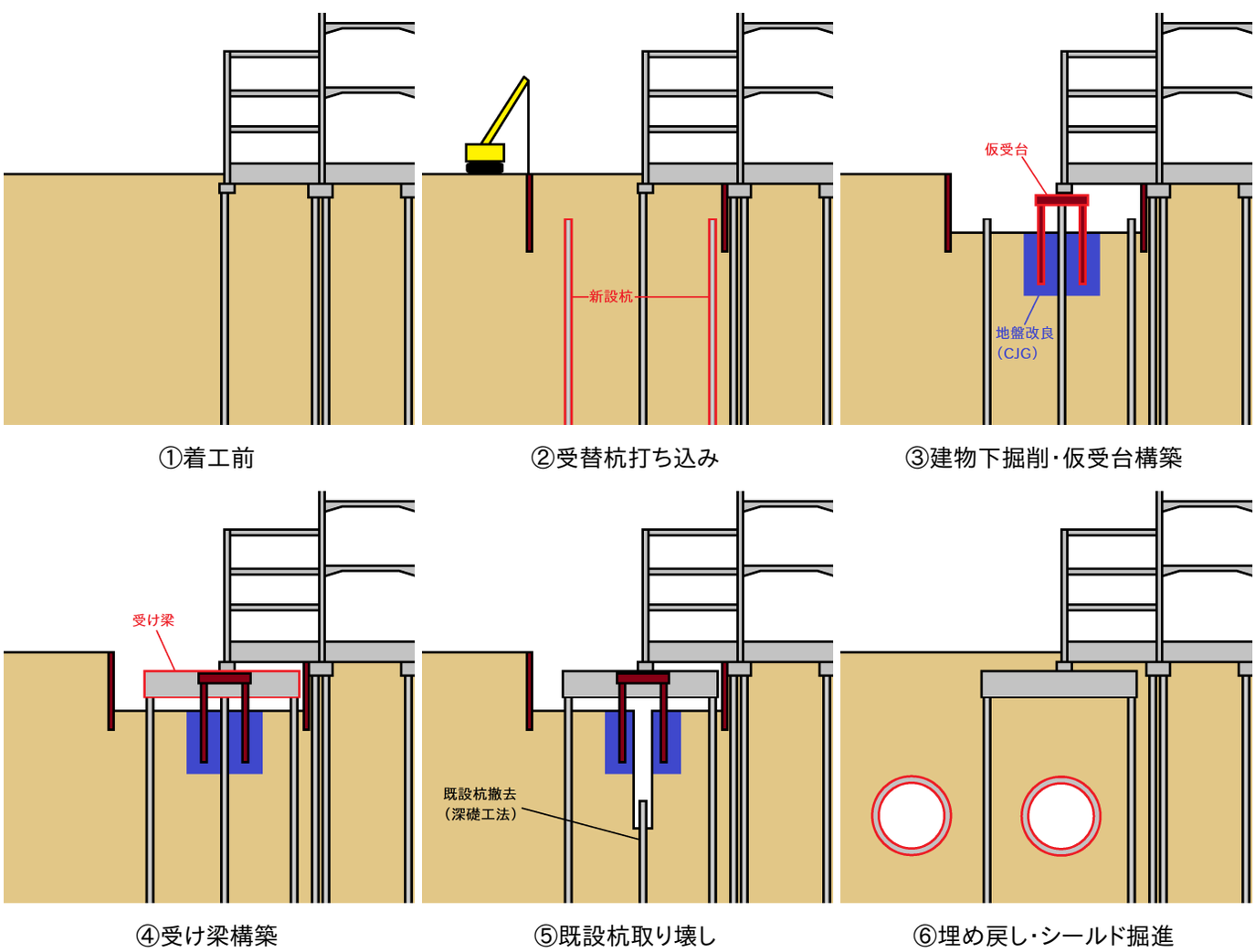
③富士倉庫基礎杭撤去

三ツ目通りと平久運河の間に建つ富士倉庫運輸（株）塩浜営業所は、1～3号の３つの倉庫により構成されている。このうち 1 号倉庫と 3 号倉庫の基礎杭が東越中島トンネルの断面内に侵入しており、撤去が必要だった。着工前の協議の結果、1 号倉庫はトンネル建設に支障となる杭のみをアンダーピニングで移設し、3 号倉庫は建物全てを取り壊すこととなった。

1 号倉庫は 1973（昭和 48）年に建設された鉄筋コンクリート造 4 階建てで、その南側に張り出す形で 3 階建ての事務所が設けられている（**図 3-8**）。支障となるのはこの事務所部分の基礎杭 2 本で、地中にトンネルを跨ぐよう杭と梁を新設し、トンネル断面内にある既存の杭を撤去した。工事の手順は**図 3-9** の通りである。

④平久運河・汐浜運河護岸改築

東越中島トンネルは平久運河と汐浜運河の 2 つの運河と



①着工前　②受替杭打ち込み　③建物下掘削・仮受台構築

④受け梁構築　⑤既設杭取り壊し　⑥埋め戻し・シールド掘進

図 3-9：富士倉庫 1 号倉庫事務所部分のアンダーピニング手順

交差している。運河の護岸はいずれも岸に沿って鋼管を隙間なく打ち込み、その上にコンクリートの壁を置いた構造になっている。鋼管は 20m 以上の深さまで打ち込まれており、東越中島トンネルの断面内まで侵入していた。そのため、トンネルと交差する部分の護岸は一旦解体し、トンネルの深さまで達しない長さの鋼管杭を基礎とした新しい護岸を造ることとした。どちらの運河も並行した道路は無いうえ、平久運河の場合は浜崎橋（道路橋）と東京都港湾局専用線の鉄橋に囲まれており、陸上から作業場所へ近づくことが不可能だった。そこで、仮設の桟橋や船を使って資材を搬入することとなった。いずれの運河も小型の漁船などしか通行していなかったため、大型の作業船を入れるには水深が足りず、工事に先立ち大規模に浚渫（しゅんせつ）を実施している。

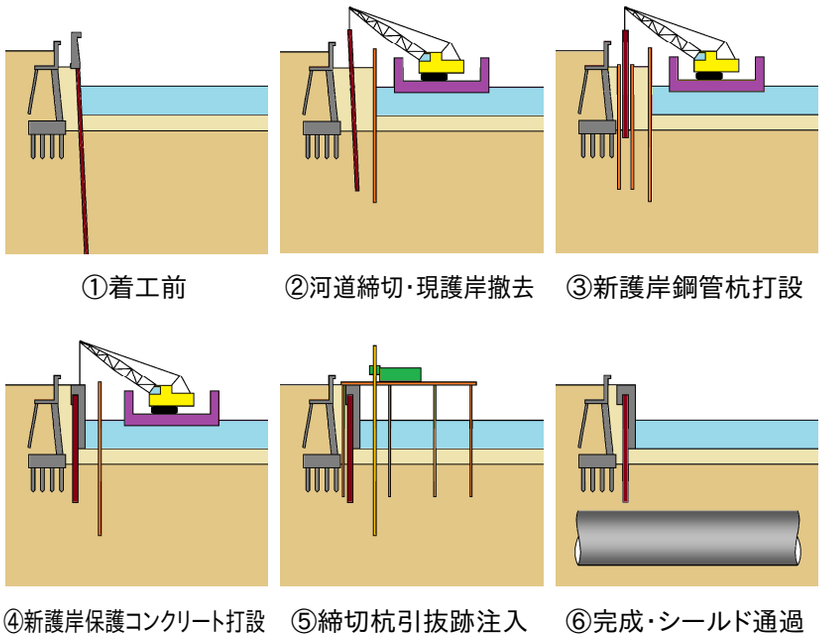


図 3-10：平久運河・汐浜運河護岸改築の手順

護岸改築の手順は**図 3-10** の通りで、まず取り壊す護岸の周囲に土を盛って水が入らないようにし、運河に浮かべた台船を使って護岸コンクリートを取り壊し、鋼管杭を引き抜く。次に新しい護岸の基礎となる鋼管杭（一部は引き抜いた鋼管を短縮のうえ再利用）をトンネル予定位置を避けた場所に打ち込む。杭の頂部を保護するコンクリートを打設し、盛土・桟橋などを撤去する。

なお、仮設桟橋の支柱は運河の水中に立てることになるが、支柱の先端はトンネルの天井付近の深さまで達している。支柱を引き抜いてできた穴をそのままにしておくと、シールドが掘進した際水みちとなって大量の水をトンネル内に引き込む恐れがある。東越中島トンネルはシールドマシンの隔壁に開口部がある土圧式シールドであるため、大量出水はトンネル水没など甚大な被害を引き起こす。そのため、引き抜いた支柱の跡は薬液注入により厳重に封鎖している。

⑤農林水産省深川倉庫の防護

平久運河と汐浜運河の間では、農林水産省深川倉庫（米倉庫）の下を斜めに横断する。この倉庫は 1924（大正 13）年に建設された大変古い建物で、松杭の上に建物基礎となるコンクリートを敷いた構造になっている。基礎コンクリートは老朽化が激しく、わずかな変形や衝撃も許されない状態にあった。シミュレーションの結果によると、コンクリートとしての断面性能は一応残っているものの、2cm の沈下が生じると破壊すると予測された。東越中島トンネルは松杭の下 5m のところを通過するため、対策として基礎コンクリートの補強に加え、シールド掘進時には坑内から上向きに薬液注入を行い、地盤を若干隆起させることで沈下量をプラスマイナスゼロに抑えることとした（**図 3-11**）。

シールド掘進は東越中島立坑から坑口（潮見駅方面）に向かって行われた。上記の事前対応により、本掘進でのトラブルは皆無であった。一方、掘削土は粘土状になっているものの、含水率が規定の 50%未満であったことから、当初は羽田沖の処分場へそのまま搬入していた。しかし、処分場到着後の目視検査において、粘土状であることを理由に規定違反であるとの指摘を受け搬入を拒否される事態が発生した。そこで、当時遊休地となっていた江東区有明の京葉線予定地（現在のりんかい線国際展示場駅付近）を利用して掘削土にセメントを混ぜ、含水率を低下させる中間処理を行うこととした。

なお、1970 年代に建設された総武・横須賀線東京駅周辺の地下ルートでは、完成後直後到来した地下水くみ上げ規制によりトンネル周辺の地下水位が上昇し、激しい漏水が発生して対策に追われることとなった。この教訓として、京葉都心線の八丁堀駅構内を除く各シールドトンネルでは、完成時より二次覆工を施工した。路線開業前で自由に機材を展開できることから、トンネルの形状に合わせた専用の型枠台車を製作し、シールドマシンを後追いする形で二次覆工を構築した。二次覆工は厚さ 20cm で、設計上強度を負担しない化粧材として扱われているが、より万全を期すため運河と交差する部分では全周、それ以外の部分では上半 120°の範囲で鉄筋を埋め込んでいる。二次覆工を施すことにより、上記の漏水・腐食防止に加え、トンネル内面が平滑化されることから、縦流換気の際の空気抵抗の低減も期待された。

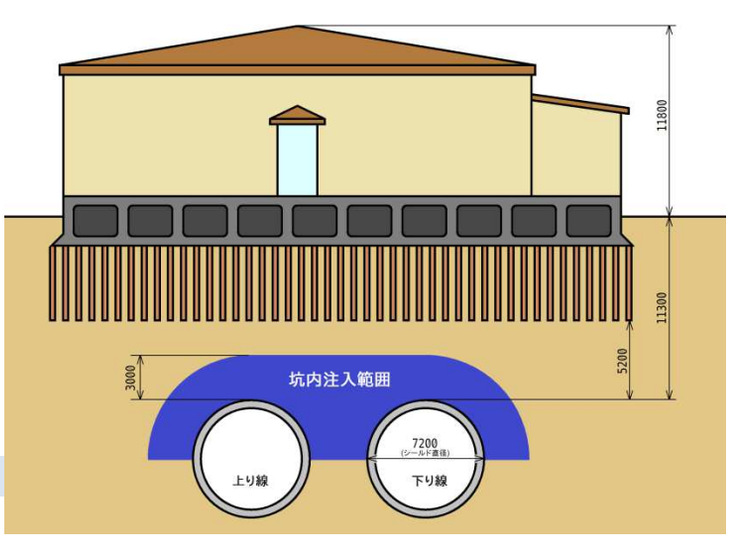


図 3-11：農水省深川倉庫の沈下防止注入

●現地の様子

新東京トンネルへ下る 33.0‰の勾配は、潮見駅ホームのすぐ先から始まっている。潮見駅から坑口までの間には半径 400m のカーブがあるため、ホームから坑口を直接目視することはできない。この下りこう配の途中では汐見運河を渡っており、並行する道路橋から高架橋を見るとかなりの傾斜になっていることがわかる。

汐見運河を越えて越中島貨物駅構内に入ると、線路は U 字擁壁の中を走るようになり、そのまま新東京トンネルへ入る。トンネルの直前では、越中島貨物駅構内から線路が合流してくるが、これは保守車両専用である。営業線ではないためポイントは乗越分岐器になっており、電化もされていない。坑口の脇には走行電力を供給する越中島変電所がある。また、坑口の上空には汐見運河の対岸の枝川３丁目に通じる歩行者専用の「しおかぜ橋」が架かっており、フェンス越しではあるがトンネルに出入りする電車を眺めることができる。

線路がトンネルに入ってから 150m ほどは開削トンネル（塩浜トンネル）であるため、トンネル上部は駐車場になっている。その先には巨大なルーバーが付いた白い建物があるが、これが越中島駅方面に空気を送り込む越中島換気所である。下り線は坑口からの自然換気であるため、上り線のみ送風を行っており、建物も上り線側に偏って建っている。

越中島換気所の脇で１本だけ並行してきた貨物駅の線路

1：潮見駅ホーム端から東京方面を見る。半径 400m のカーブがあるため新東京トンネル坑口は見えない。
2：しおかぜ橋から汐見運河を渡る京葉線を見る。かなりの急勾配であることが分かる。
3：坑口真上を通るしおかぜ橋からトンネルを出た列車を見る。右の建物は越中島変電所。
4：3 の場所で振り返って東京方面を見る。手前は開削でトンネルを建設しため駐車場になっている。
5：駐車場の先にある越中島換気所。上り線越中島駅方向に送気を行う。
6：越中島換気所の先の道路から裏側を見る。左の車止めは越中島貨物線の終端。

7：東京都港湾局専用線廃線跡。両側の高くなっている部分は越中島貨物駅の機回し線だった。左側のマンションは化学工場跡で、1997 年まで貨物列車が乗り入れていた。
8：江東区立塩崎保育園
9：三ツ目通り。上空を通るのは首都高速 9 号深川線。
10：三ツ目通りの先に続く東京都港湾局専用線廃線跡。右が汐浜サンハイツ、左が都営塩浜第 2 アパート。

も車止めになっている。総武線新小岩駅に向かう本線は貨物駅西端のみで駅構内と接続しており、本線に出入りする場合必ずこの場所まで来て折り返す必要がある。

越中島貨物駅は 1997（平成 9）年を最後に隣接していた化学工場が閉鎖されており、現在は構内にある JR 東日本のレールセンター（レール溶接基地）で製造されたロングレールの輸送列車のみが運行されている。貨物駅の規模も京葉線建設当時と比べ大幅に縮小されており、跡地には JR バスの車庫が建設されたほか、一部は売却されマンションや戸建て住宅が立ち並んでいる。

越中島貨物駅を過ぎると京葉線はシールドトンネル（東越中島トンネル）になるが、この付近は地表からトンネルまでの深さが 5m ほどしかなく建物が建てられないため、引き続き駐車場になっている。南側には江東区立塩崎保育園があり、シールドトンネルを工法上許される限界まで延長して工事の影響を最小限に抑える工夫がなされている。

一方、駐車場の北側は雑草に覆われた細長い荒れ地が広がっているが、これは 1989（平成元）年に廃線になった東京都港湾局専用線の跡地である。現在も東京都の所有地となっており、至るところに「都有地」と書かれた看板が立っている。京葉線のトンネル建設時はまだ専用線で列車が運行しており、掘進による沈下が発生していないか確認するため 1 日当たり 6 回の軌道検測（通り・高低）を実施したほか、万一沈下が発生した際すぐに補正できるよう線路脇に補充用のバラストを用意していた。トンネル工事中の沈下の影響か、それともその後発生した東日本大震災の際の液状化のためかは不明だが、一段高くなっている機回し線の路盤は激しく波打っている。

その先では江東区内を南北に縦断する三ツ目通りと交差する。上空には首都高速 9 号深川線が通っている。専用線は三ツ目通りと踏切で交差していたが、度重なる補修により現在は路面がわずかに高くなっている程度しか痕跡は残っていない。

三ツ目通りを過ぎると、京葉線は汐浜サンハイツ、都営塩浜第 2 アパートの間を通り、その裏手にある富士倉庫運輸（株）塩浜営業所の下を通過する。京葉線建設時にアンダーピニングを行ったのは、4 階建ての 1 号倉庫南側に飛び出している事務所部分である。地上に出ている部分には特に手を加えていないため、地下をトンネルが通過していることを伺うことはできない。トンネル建設時に取り壊された南側の 3 号倉庫跡地は、その後倉庫が再建されることは無く駐車場として使用されている。

11：富士倉庫運輸（株）塩浜営業所 1 号倉庫。手前に出っ張っている 3 階建ての事務所棟がトンネルに重なっており、アンダーピニングにより基礎杭を移設した。

12：ENEOS 塩浜 SS.真下を京葉線が通過しており、トンネル建設時には地中のガソリンタンクが沈下しないよう坑内から薬液注入を行った。
13・14：浜崎橋から見た平久運河の京葉線交差部分の護岸。この部分のみコンクリートの張り出しがあり、テラスも途切れている。

富士倉庫から道路を挟んだ向かい側にはガソリンスタンド（ENEOS 塩浜 SS）がある。京葉線はこのガソリンスタンドの真下を通過しており、シールド掘進時は地下のタンクが沈下しないよう坑内から薬液注入を行っている。

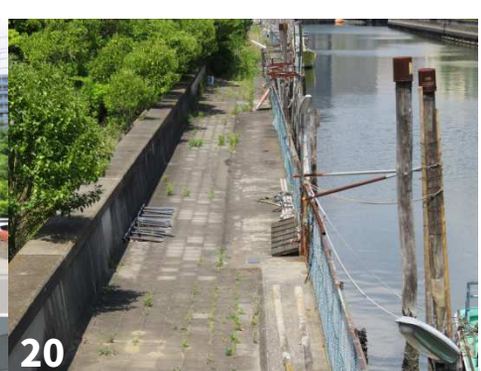
ガソリンスタンドの裏手が平久運河である。トンネルと交差する部分の護岸はトンネル建設時に全面改築しており、他の部分には見られないコンクリートの張り出しがある。この付近の運河は両側にテラスが設置されているが、トンネル真上に当たる部分は荷重制限があるためかそれが途切れている。

平久運河の先にあった農林水産省深川倉庫はトンネル建設後に廃止されており、現在は大型の分譲マンション「ニュートンプレイス」になっている。住居部分は全部で 8 棟あるが、地図で見るとわかる通りトンネルの通過位置を避けるようにカーブして建っている。汐浜運河側はトンネル真上に建物があるが、これは平屋で軽量なエントランスロビーであり、トンネルに重量を掛けないようにしている。

汐浜運河の手前では、映像撮影スタジオ「クロースタジオ」の下をトンネルが通過する。建物北側に張り出している 3 階建ての部分がトンネルを跨いでおり、トラス構造になった構造体を両端で支える橋梁のような構造になっている。

クロースタジオの裏手が汐浜運河である。平久運河と同様ここもトンネル建設時に護岸を全面改築しているが、北側の護岸のみテラスが設けられている。改築から年月が経過してコンクリートの風化が進んでおり、改築個所も周囲と同化してしまっている。ここは漁船の係留場所にもなっており、テラスの入口には鍵が付いた扉があって入ることはできなかった。運河と交差した直後に東越中島立坑がある。

15：農水省深川穀物倉庫の跡地に建設されたマンション「ニュートンプレイス」。右側の住宅は地下の京葉線トンネルを避けるように弧を描いて建っている。
16：汐浜運河側のエントランスロビー。軽量な平屋構造になっており、地下のトンネルへの荷重を軽減している。



17：汐浜運河手前にあるクロースタジオ。
18：クロースタジオ北側部分はトンネルを避けて基礎を打っており、トンネルを跨ぐようにトラス状の構造体が載せられている。
19：クロースタジオを汐浜運河に架かる浜園橋から見たところ。手前の張り出しがある護岸は京葉線建設時に改築した部分で、地下のトンネルとの位置関係がわかる。
20：汐浜運河対岸のテラス。ここも京葉線建設時に改築しているが、年月が経過し周囲と同化してしまっているため改築個所がわかりにくくなっている。