

# 地域公共交通計画（東京メトロ南北線の分岐線 （品川～白金高輪）の沿線地域）の概要

## 1 計画の目的

本計画は、広域的な交通結節点である品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺と、六本木等の都心部とのアクセス利便性の向上を図り、鉄道ネットワークを充実させるため、港区と協議し、策定するものである。

## 2 計画区域



図1 計画区域（広域）

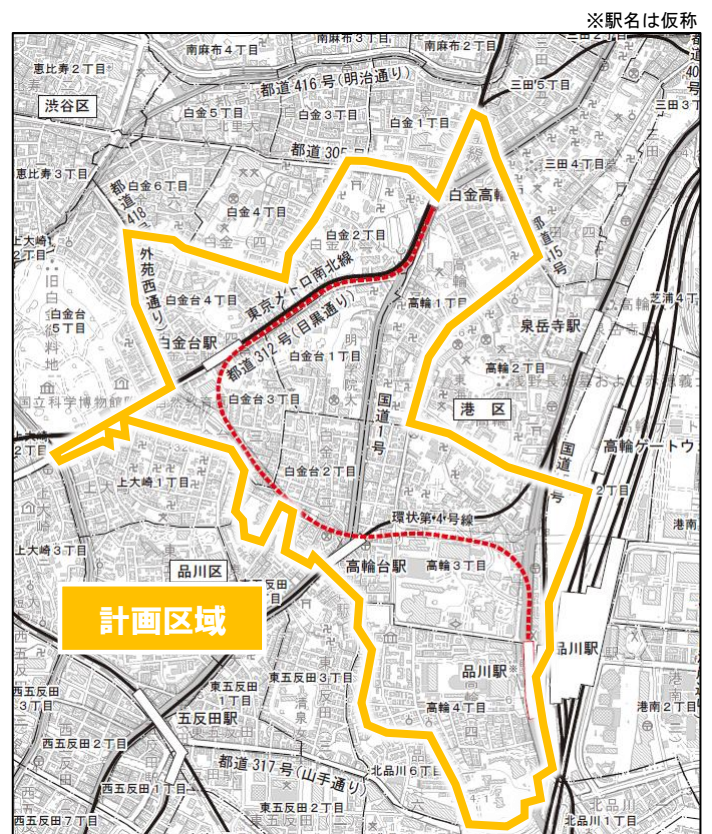


図2 計画区域（詳細）

### 3 基本方針

#### (1) 鉄道ネットワークの拡充

東京メトロ南北線の延伸により、六本木等の都心部と広域的な交通結節点である品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺とのアクセス利便性の向上を図り、東京の国際競争力の強化や地域の活性化等を目指す。

#### (2) 鉄道ネットワークの強化

東京メトロ南北線の延伸により、品川と都心部とを結ぶ新たなアクセスルートを確認することで、並行する既存路線の混雑緩和や、鉄道ルートの多重化によるリダンダンシー<sup>\*</sup>の向上による鉄道ネットワークの強化を図る。

※リダンダンシーとは、自然災害等により一部の区間が不通となった場合でも、多重化された経路により移動が確保されることである。

### 4 目標

#### ○鉄道ネットワークの拡充

六本木等の都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺地区とのアクセス利便性の向上など、鉄道ネットワークを拡充する。

#### 【数値目標】 アクセス時間短縮

東京メトロ南北線の延伸の整備後の（仮称）品川駅から六本木一丁目駅へのアクセス時間短縮として、下表の目標時間を設定する。

表1 東京メトロ南北線の延伸の整備完了後のアクセス目標時間

| 区間        | 開業前  | 開業後 | 時間短縮目標 |
|-----------|------|-----|--------|
| 品川ー六本木一丁目 | 約19分 | 約9分 | 約10分   |

### 5 計画の達成状況の評価方法

東京メトロ南北線の延伸の開業後に数値目標の達成状況を確認する。

### 6 計画期間

2022年度から2030年代半ばを計画期間とする。

## 7 目標を達成するための取組

目標を達成するための取組みとして、東京メトロ南北線の延伸を実施する。(別紙参照)

## 8 整備による効果

### (1) 鉄道ネットワークの拡充

#### ○六本木等の都心部と品川駅周辺地区とのアクセス利便性の向上

六本木等の都心部と、品川駅周辺地区とが直結され、六本木一丁目、溜池山王などの主要な都心地区と品川地域への移動時間及び JR 東海道本線、JR 京浜東北線、京浜急行本線等の各路線沿線への移動時間を短縮するとともに乗換え回数が削減される。

表2 東京メトロ南北線の延伸によるアクセス時間短縮効果

| 区間        | 開業前            | 開業後            | 時間短縮効果 |
|-----------|----------------|----------------|--------|
| 品川ー六本木一丁目 | 約 19 分・乗換え 2 回 | 約 9 分・乗換え 0 回  | 約 10 分 |
| 品川ー溜池山王   | 約 14 分・乗換え 1 回 | 約 12 分・乗換え 0 回 | 約 2 分  |

### (2) 鉄道ネットワークの強化

#### ○周辺鉄道路線の混雑緩和

品川駅から新橋駅を經由して赤坂方面へ向かう流動などが本路線に転換することにより、東京メトロ銀座線等の路線の混雑緩和が期待される。

#### ○品川駅周辺と六本木等の都心部とのリダンダンシーの確保

東京メトロ南北線の延伸により、品川と都心部を結ぶ新たなアクセスルートが確保されることで、品川と都心部とを結ぶ鉄道に、運転休止や遅延などのトラブルが発生した場合でも、これを補完する移動ルートとして東京メトロ南北線の延伸の利用が期待される。

※駅名は仮称

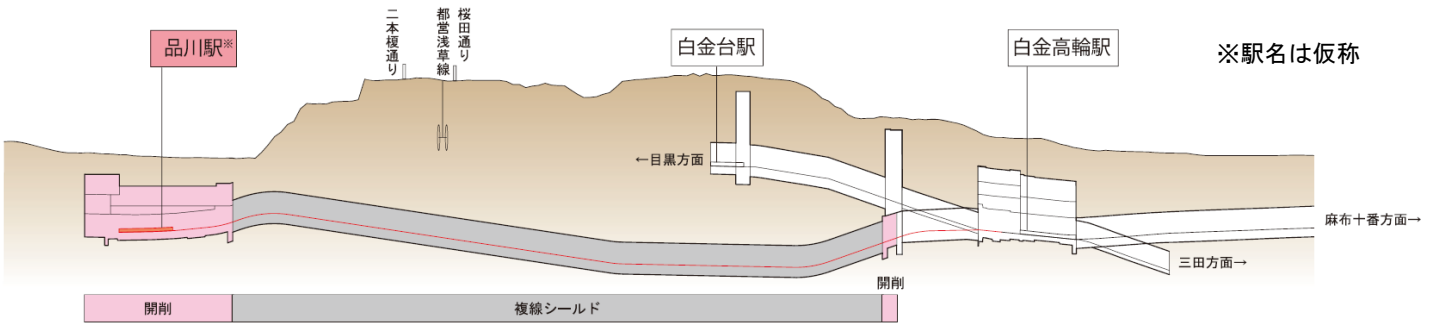


図1 平面図・縦断図

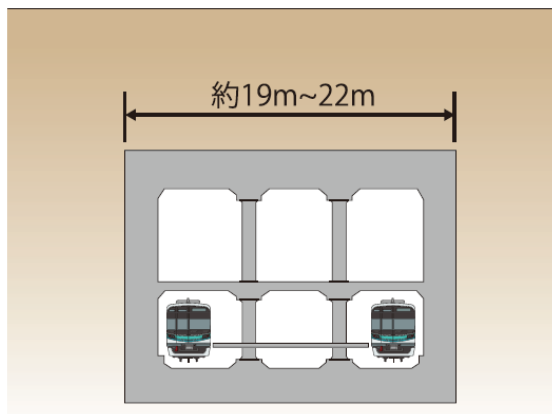


図2 横断図 (駅部)

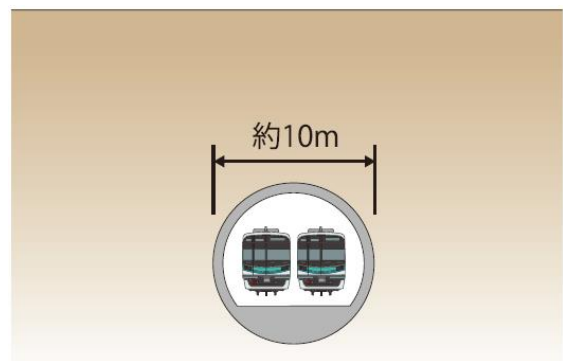


図3 横断図 (複線シールド)