

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7号線

東京メトロ南北線の分岐線

(品川～白金高輪間)計画について



只今から、東京都市計画、都市高速鉄道第7号線、東京メトロ南北線の分岐線、品川から白金高輪間の計画における都市計画案及び環境影響評価書案のあらましについて説明いたします。

本日の説明内容

東京メトロ南北線の分岐線(品川～白金高輪間)計画について

- 計画の策定経緯
- 整備効果
- 都市計画案について
- 都市計画案の区域について

環境影響評価書案について

今後の手続き



本日の説明内容ですが、東京メトロ南北線の分岐線、品川から白金高輪間の計画について説明したのち、環境影響評価書案について説明し、最後に今後の手続きについて説明いたします。



東京メトロ南北線の 分岐線(品川～白金高輪間)計画について



まず初めに、都市高速鉄道第7号線、東京メトロ南北線の分岐線、品川から白金高輪間の計画について説明いたします。

都市高速鉄道第7号線の概要



※都市計画上の名称であり、今後、東京メトロが駅名を決定します。

3

都市高速鉄道第7号線は、目黒駅から、六本木一丁目駅、飯田橋駅を経由し、赤羽岩淵駅に至る路線で、東京メトロ南北線として開業している路線です。

このうち、目黒駅から白金高輪駅間は都営地下鉄三田線との共用区間となっております。

本日、説明する計画は、東京メトロ南北線を白金高輪駅で分岐し、品川駅方面に延伸するもので、現在、営業中の南北線と同様に東京メトロが事業主体になります。



計画の策定経緯

次に、計画の策定経緯について、説明いたします。

計画の策定経緯①

交通政策審議会とは

- ・交通政策に関する重要事項についての調査審議等を行う機関

○交通政策審議会答申第198号(平成28年4月)

(意義)

- ・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

○交通政策審議会答申第371号(令和3年7月)

(都心部・品川地下鉄構想について)

- ・事業主体の選定や費用負担の調整を早急に進め、早期の事業化を図るべき

東京メトロ南北線の分岐線は、国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会が、平成28年4月に取りまとめた、答申第198号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」に、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に資する路線として位置づけられました。

さらに、令和3年7月の答申第371号「東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について」では、「品川駅周辺再開発が進行していることから事業主体の選定や費用負担の調整を早急に進め、早期の事業化を図るべき」と位置づけられました。

鉄道事業許可について

令和4年1月28日 申請

2021改企第367号
2022年1月28日

国土交通大臣
斉藤 鉄 夫 殿

東京地下鉄株式会社
代表取締役社長 山 村 明 義

品川・白金高輪間鉄道事業許可申請書

この際、平成28年4月20日付け交通政策審議会答申第198号
および令和3年7月15日付け交通政策審議会答申第371号に基づき、
品川・白金高輪間に別原理由書のとおり、第一種鉄道事業を経営
いたしたいので、鉄道事業法第4条の規定に基づき関係図書を添えて
申請いたします。

以 上

国土交通大臣 斉藤 鉄 夫

令和4年3月28日 許可

国 鉄 都 第234号

許 可 状

東京地下鉄株式会社
代表取締役社長 山 村 明 義 殿

令和4年1月28日付け2021改企第367号をもって申請の
あった第一種鉄道事業については、許可する。

工事施行認可申請期限は、令和5年3月27日までとする。

令和4年3月28日

国土交通大臣 斉藤 鉄 夫

これらの答申を踏まえ、東京メトロが事業主体となり取組むこととし、令和4年1月28日に国土交通大臣へ鉄道事業法に基づく鉄道事業許可を申請し、令和4年3月28日付で許可を受けております。

計画の策定経緯②

- 「未来の東京」戦略 Version up 2023 において、「国際競争力を高める、陸海空の都市基盤を整備する」事業の一つ
- 鉄道事業者をはじめとする関係者との協議・調整を加速し、調整が整った路線から順次事業に着手する



④都心部・品川地下鉄
東京メトロ南北線の分岐線計画
(品川～白金高輪間)
2030年代半ばの開業を目指し、
事業化に向けた手続を着実に実施

出典:「未来の東京」戦略 Version up 2023

また、東京都が令和5年1月に策定した「未来の東京」戦略Version up2023において、国際競争力を高める、陸海空の都市基盤を整備する事業の一つに位置付けており、2030年代半ばの開業を目指し、事業化に向けた手続を着実に実施していくこととしております。



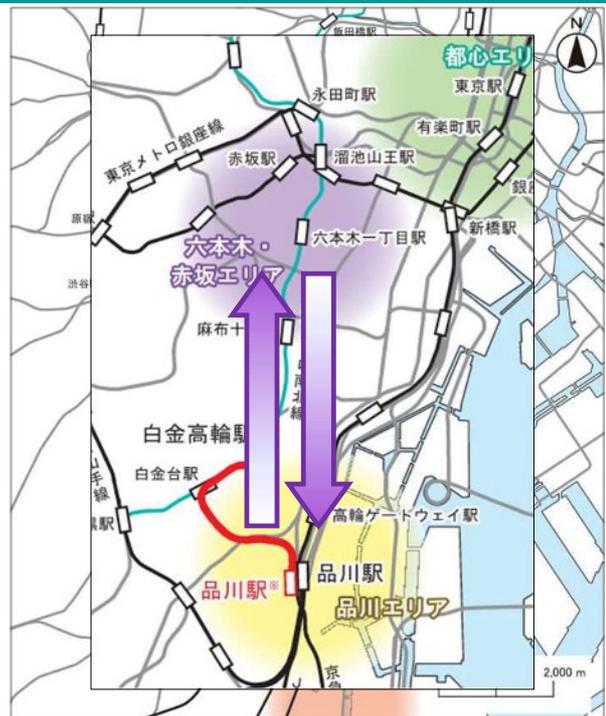
次に、この計画を推進することによる主な整備効果について、説明いたします。

整備効果

①六本木・赤坂エリアと品川エリアのアクセス利便性向上

②都心部とのリダンダンシー確保

③周辺鉄道路線の混雑緩和



※都市計画上の名称であり、今後、東京メトロが駅名を決定します。

一つ目は、「六本木・赤坂エリアなどの都心部と品川エリアのアクセス利便性の向上」になります。

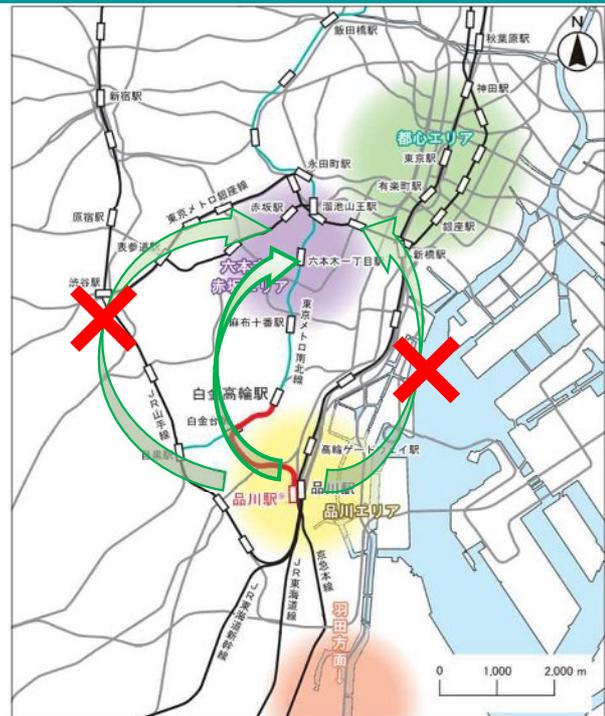
六本木・赤坂エリアなどの都心部と、品川駅周辺地区が直結し、六本木一丁目、溜池山王などの主要な都心地区と品川地域及びJR東海道本線、JR京浜東北線、京浜急行本線等の各路線沿線への移動時間を短縮するとともに乗換回数が削減されます。

整備効果

①六本木・赤坂エリアと品川エリアのアクセス利便性向上

②都心部とのリダンダンシー確保

③周辺鉄道路線の混雑緩和



※都市計画上の名称であり、今後、東京メトロが駅名を決定します。

10

二つ目は「品川駅周辺と六本木、赤坂などの都心部とのリダンダンシーの確保」になります。リダンダンシーとは、例えば、自然災害等により一部の区間が運行できなくなった場合でも、多重化された鉄道網により予備の経路が確保されることです。

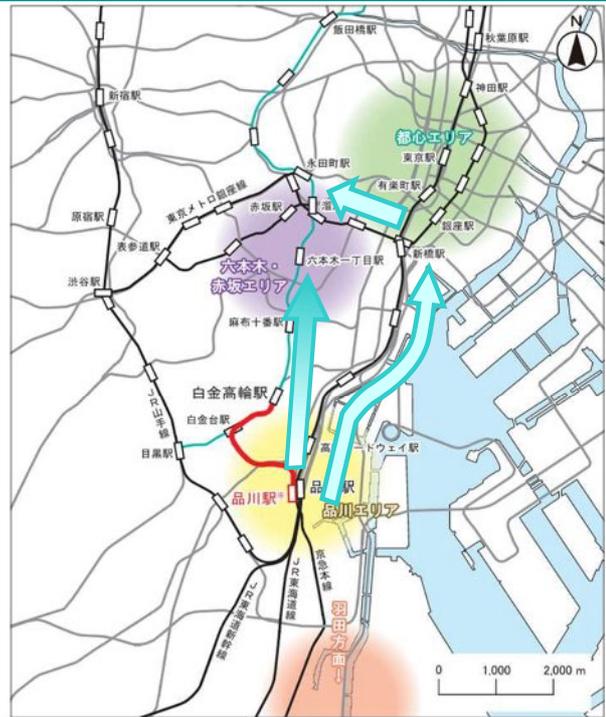
東京メトロ南北線の分岐線の整備により、品川と都心部を結ぶ新たなアクセスルートが確保されることで、品川と都心部を結ぶ鉄道に、運転休止や遅延などのトラブルが発生した場合でも、これを補完する移動ルートとして東京メトロ南北線の分岐線の利用が期待されます。

整備効果

①六本木・赤坂エリアと品川エリアのアクセス利便性向上

②都心部とのリダンダンシー確保

③周辺鉄道路線の混雑緩和



※都市計画上の名称であり、今後、東京メトロが駅名を決定します。

11

三つ目は、「周辺鉄道路線の混雑緩和」になります。
品川駅から新橋駅を経由し赤坂方面へ向かう旅客の流動などが本路線に転換することにより、銀座線等の路線の混雑緩和が期待されます。



続いて、都市計画案について、説明いたします。

平面図



こちらの平面図は、左側が南方向、右側が北方向を示しております。

今回計画している路線は、東京メトロ南北線を白金高輪駅で分岐し、品川駅方面に延伸するとともに、新たに品川駅を設置するものです。

このうち、新たに設置する品川駅のある港区高輪四丁目から港区白金台一丁目までの約2,520m、おおよそ2.5kmの区間を地下式により、新たに都市高速鉄道第7号線分岐線として都市計画を定めます。

また、都市高速鉄道として都市計画を定める範囲と、高輪三丁目付近において予定されている市街地再開発事業の区域が重複する範囲について、都市高速鉄道の都市計画を立体的に定めることとしております。

なお、品川駅は都市計画上の名称であり、今後、東京メトロが、駅名を決定します。

都市計画案の概要

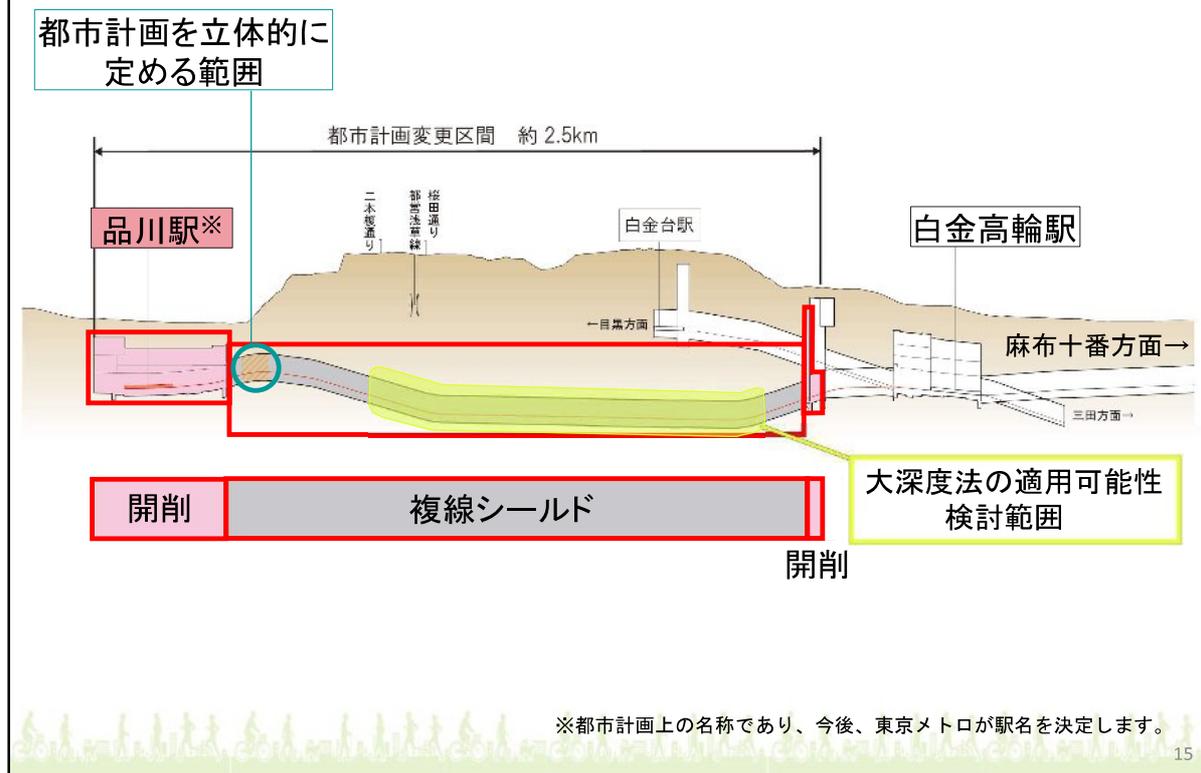
名 称	東京都市計画 都市高速鉄道第7号線分岐線
区 間	港区高輪四丁目～港区白金台一丁目
延 長	約2,520m
構造形式	地下式
変更概要	分岐線の新規追加 品川駅※の新規追加 立体的な都市計画の範囲の設定 (面積 約1,300㎡(港区高輪三丁目地内))

※都市計画上の名称であり、今後、東京メトロが駅名を決定します。

14

都市計画として定める概要はスライドのとおりです。変更概要は、分岐線の新規追加・品川駅の新規追加・立体的な都市計画の範囲の設定です。

縦断面図



次に縦断面図について説明いたします。

縦断面図は、都市高速鉄道第7号線分岐線の線路に沿って切った断面で、左側が起点となります品川駅、右側が白金高輪駅になります。

新たに品川駅を地下に設置し、品川駅から白金高輪駅付近の既設の折り返し施設までトンネルを構築する計画です。

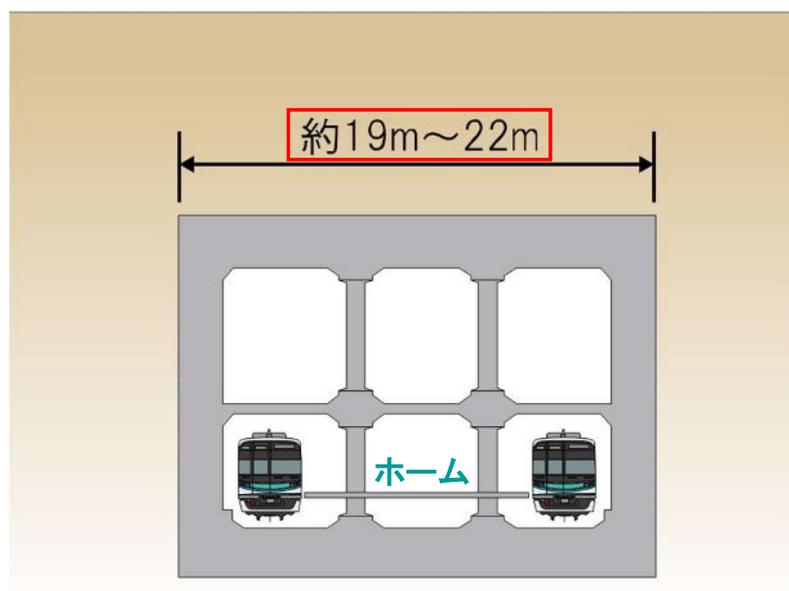
このうち、品川駅と白金高輪駅付近の既設の折り返し施設に接続する、図中にピンク色で示した箇所は開削工法、灰色で示した駅間部は、シールド工法を予定しております。

平面図にも記載しましたが、都市高速鉄道として都市計画を定める範囲と、市街地再開発事業が予定されている区域が重複する範囲については、都市高速鉄道の都市計画を立体的に定めることとしております。

また、工事着手にあたり、東京メトロ南北線の分岐線計画では、図でお示ししているとおり、地表から40m以上の深さになると想定される個所があります。

このため、工事着手までの間に必要な調査などを行い、こうした範囲における「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」、一般的に大深度法と言われている法律の適用可能性についても、今後、検討してまいります。

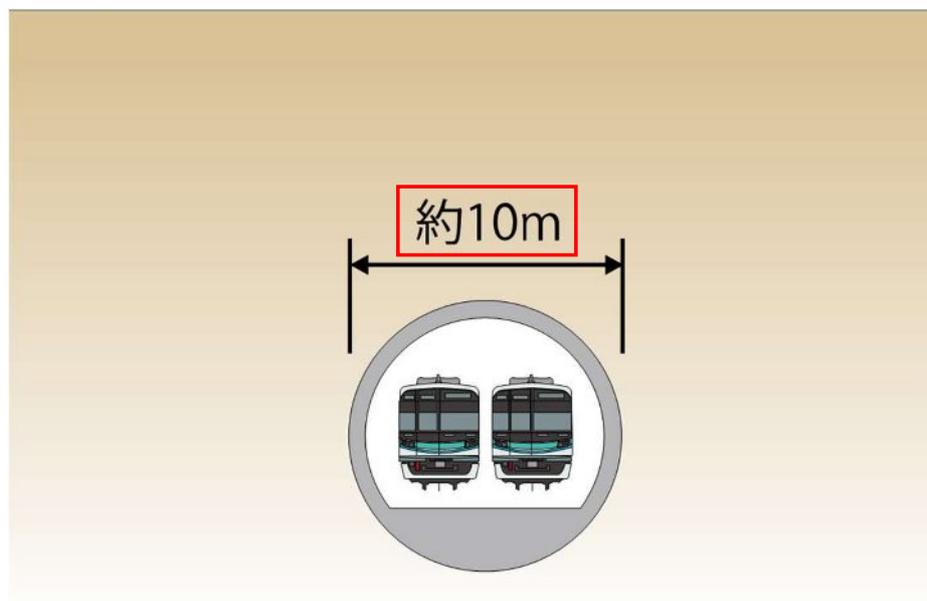
標準横断面図(駅部)



16

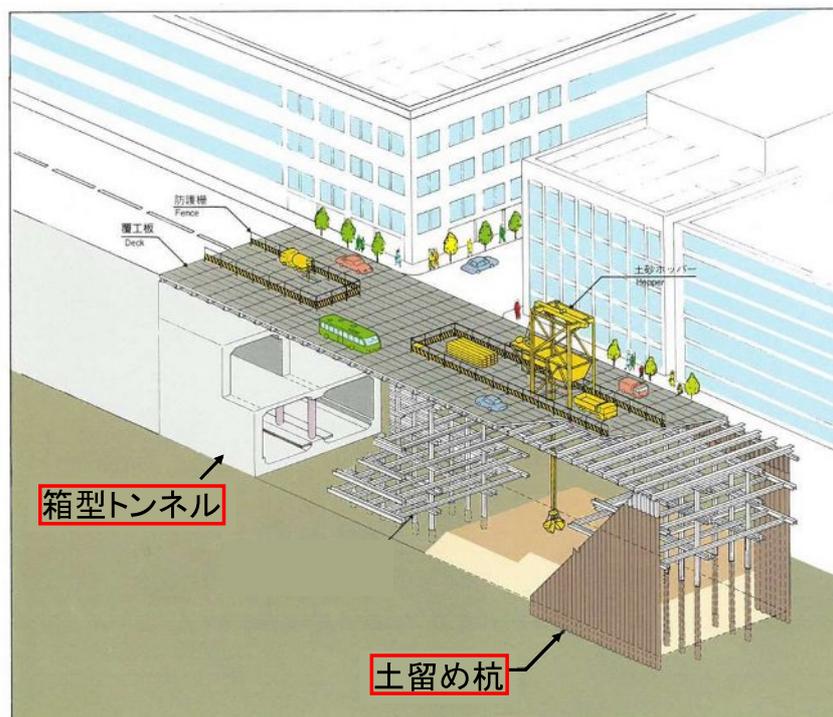
続いて、品川駅部の標準的な横断面図について説明いたします。
品川駅は、ホームを1面、その両側に線路を配置する計画です。
開削工法を採用するため、四角い箱型のトンネルとなり、幅は約19mから22mとなります。

標準横断面図(駅間部)



次に、駅間部の標準的な横断面図について説明いたします。
シールド工法を採用するため、円形のトンネルとなり、直径は約10mとなります。

開削工法

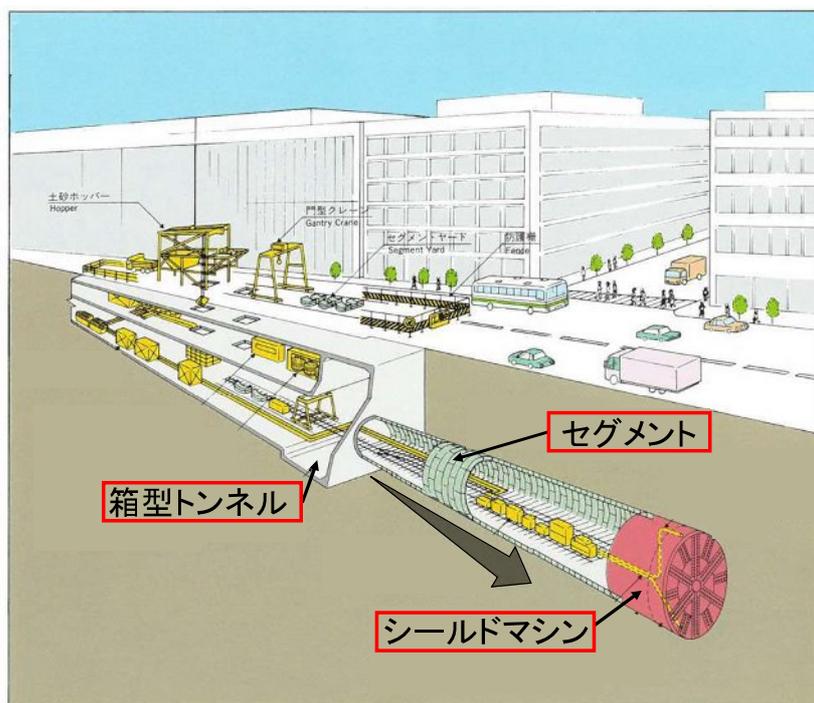


18

ここで、地下鉄の建設工法について説明いたします。

まず、開削工法についてです。この工法は、最初に、地下を掘り下げる時に周りの土を押さえる土留め杭を地中に設置し、地上から掘削を進め、地下に箱型のトンネルを築造する工法です。

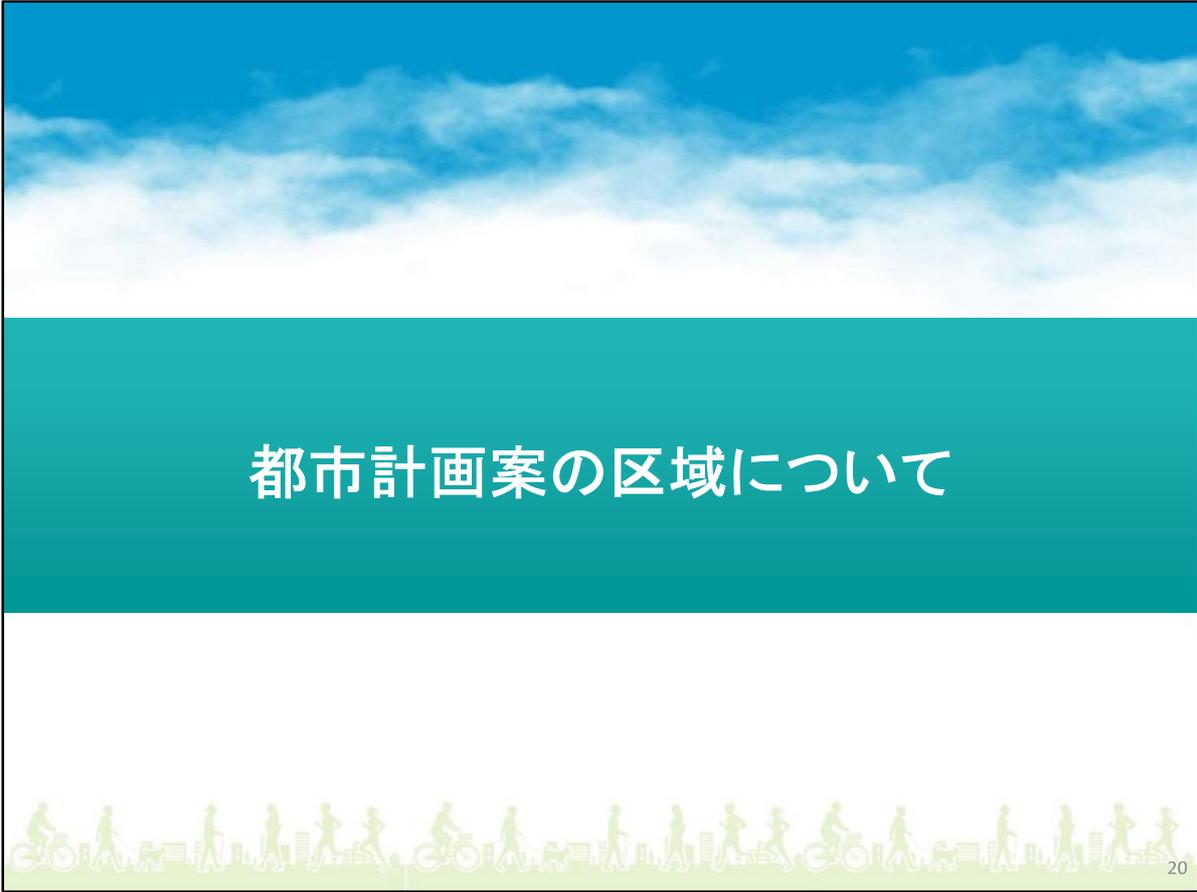
シールド工法



19

シールド工法は、開削工法で築造した箱型トンネルから、シールドマシンを用いて地下を横方向に掘り進む工法です。

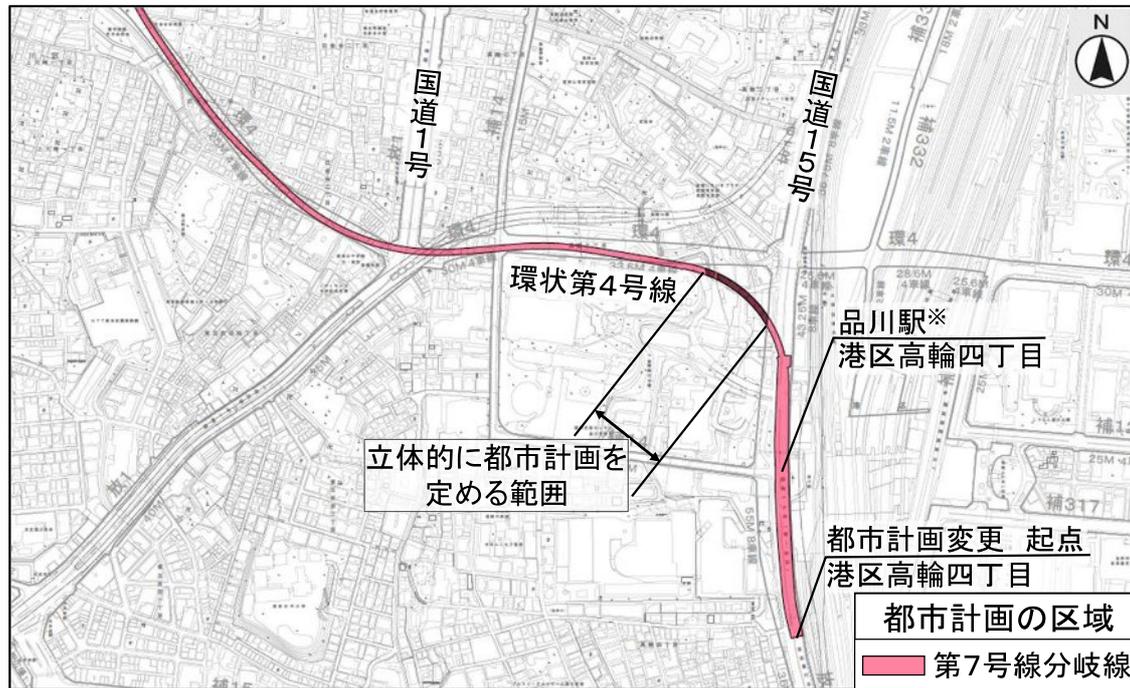
シールドマシンの前面で土を掘削し、マシンの内部でトンネルを構成する部材となるセグメントを円形に組み立てていきます。これらの作業を繰り返しながら、トンネルを築造していきます。



都市計画案の区域について

次に、只今説明した東京メトロ南北線の分岐線計画により、新たに都市高速鉄道として都市計画を定めることとなる区域について、説明いたします。

品川～白金台区間(平面図)



※都市計画上の名称であり、今後、東京メトロが駅名を決定します。

21

まず、品川駅から白金台付近までの区域を示します。
赤色の範囲は、新たに都市高速鉄道の都市計画を定める区域です。
道路の区域内に配置することを基本としておりますが、一部、道路の外側になる箇所もあります。

新設する品川駅は、国道15号の地下に位置します。

この品川駅を起点に国道15号を北上し、環状第4号線を西方向に進みます。

なお、市街地再開発事業が予定されている区域と重複する範囲については、都市高速鉄道の都市計画を立体的に定めることとしております。

白金台～白金高輪区間(平面図)



次に、白金台付近から白金高輪駅付近までの区域を示します。
東京メトロ南北線の白金台駅付近から、目黒通りを北東方向に進み、白金高輪駅の既設の折り返し施設に接続する計画になります。

東京メトロ南北線の分岐線と環状第4号線が重複する範囲における用地の取扱いについて

- 環状第4号線と重複する範囲については、道路空間を活用するため地下鉄南北線の分岐線計画では用地取得を行いません。



23

なお、東京メトロ南北線の分岐線計画につきましては、先ほどスライドでも説明しましたが、国道15号や目黒通り、現在、事業実施中の環状第4号線の道路空間を最大限活用いたします。

このため、東京メトロ南北線の分岐線と環状第4号線が重複する範囲については、地下鉄南北線の分岐線計画では用地取得を行うことはありません。



環境影響評価書案について

続きまして、東京メトロ南北線の分岐線、品川から白金高輪間の計画が、周辺環境に及ぼす影響を予測・評価した、環境影響評価書案について説明いたします。

なお、今回の計画は、東京都環境影響評価条例の対象となりますので、この条例に基づいた手続きを進めています。

事業区間の位置図

事業区間 約2.8km

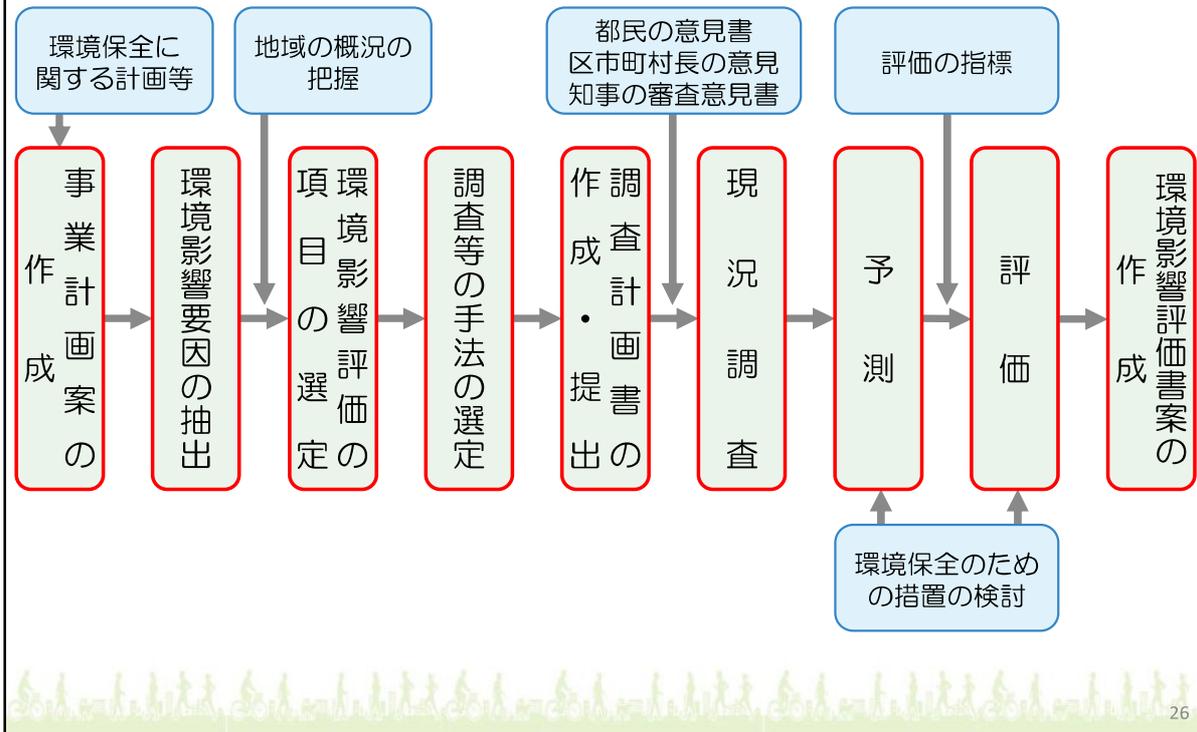


※都市計画上の名称であり、今後、東京メトロが駅名を決定します。

25

本環境影響評価書案の事業区間はスライドに示すとおり、起点となる品川駅から東京メトロ南北線の白金高輪駅間の約2.8kmになります。

環境影響評価書案の作成手順



まず、環境影響評価書案の作成手順について説明いたします。

今回の事業計画案の内容から、環境に影響を及ぼすおそれのある環境影響要因を抽出し、地域の概況を踏まえ、環境影響評価の項目を選定しました。この選定した項目ごとに調査などの手法を記載した、調査計画書を作成し、令和4年6月に東京都知事に提出しました。この調査計画書に対する都民の皆様の意見書や、港区長及び品川区長の意見、さらに東京都知事の審査意見書などを踏まえ、調査方法などについて修正を加えた上で、現況調査や、予測・評価を行い、環境影響評価書案を作成しました。

環境影響評価書案の項目の選定

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	地盤	地形・地質	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						●		●									

それでは、環境影響評価書案の内容について、説明いたします。

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、表中の丸印で示した「騒音・振動」、「土壌汚染」、「地盤」、「水循環」、「史跡・文化財」及び「廃棄物」の6項目を選定しました。

これらの項目について、現況調査を実施した上で、工事の施行中あるいは工事の完了後に、周辺環境に及ぼす影響について予測・評価を行いました。

つづいて、予測・評価の内容について、選定した項目ごとに説明いたします。



はじめに、「騒音・振動」についてです。「騒音・振動」は工事の施行中及び工事の完了後を対象に予測・評価を行いました。

騒音の目安

単位：dB(デシベル)※

騒音の目安	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

※dB(デシベル)：騒音や振動の大きさを表す

騒音については、音の大きさを表す単位としてデシベルを用います。
スライドの表は、身近にある騒音の例を表したものです。
例えば、バスの車内での音は、70デシベルほどになります。

振動の目安

単位：dB(デシベル)※

振動の目安	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「逐条回折 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

30

また、振動についても、振動の大きさを表す単位としてデシベルを用います。
スライドの表は、身近にある振動の例を表したものです。
例えば戸や障子がわずかに動く程度の振動は、70デシベルほどになります。



工事の施行中

建設作業の騒音・振動

まず、工事の施行中における建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音・振動について、説明いたします。

建設作業騒音の予測・評価の結果

「騒音規制法」の対象となる主な建設機械(ブレーカ等)

単位:dB(デシベル)

予測値	基準値
68~84	85



32

建設機械の稼動に伴う騒音については、評価の指標である「騒音規制法」と「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例、通称、環境確保条例」に定められている基準値に基づき評価いたしました。

騒音規制法による規制対象には、ブレーカなどを使用してアスファルト舗装を破砕する作業などが該当します。

これらの建設作業における騒音の予測結果は、敷地境界上において68から84デシベルであり、基準値を下回ります。

建設作業騒音の予測・評価の結果

「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例(環境確保条例)」
の対象となる主な建設機械(バックホウ・タイヤローラ等)

単位: dB(デシベル)

予測値	基準値
71~80	80



33

「環境確保条例」による規制対象には、バックホウを使用した掘削作業などが該当します。

これらの建設作業における騒音の予測結果は、敷地境界上において71から80デシベルであり、基準値と同等又は下回ります。

建設作業振動の予測・評価の結果

「振動規制法」の対象となる主な建設機械(ブレーカ等)

単位:dB(デシベル)

予測値	基準値
45~69	75



34

建設機械の稼動に伴う振動については、評価の指標である「振動規制法」と「環境確保条例」に定められている基準値に基づき評価いたしました。

振動規制法による規制対象には、ブレーカなどを使用してアスファルト舗装を破碎する作業などが該当します。

これらの建設作業における振動の予測結果は、敷地境界上において45から69デシベルであり、基準値を下回ります。

建設作業振動の予測・評価の結果

「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例(環境確保条例)」
の対象となる主な建設機械(バックホウ・タイヤローラ等)

単位:dB(デシベル)

予測値	基準値
45~70	70



35

「環境確保条例」による規制対象には、タイヤローラを使用した道路復旧作業などが該当します。

これらの建設作業における振動の予測結果は、敷地境界上において45から70デシベルであり、基準値と同等又は下回ります。

環境保全のための措置

- 対策が必要な箇所については、仮設防音壁を設置
- 低騒音、低振動の工法、機械の採用
- 最新の技術、建設機械等の積極的な導入



36

工事の施行中における騒音・振動に関する環境保全のための措置として、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、最新の技術や建設機械等を積極的に導入します。



続いて、工事後における列車の走行に伴う鉄道振動について説明いたします。

鉄道振動の予測地点

事業区間 約2.8km



工事の完了後における列車の走行に伴う鉄道振動の予測地点は、3地点を選定しました。

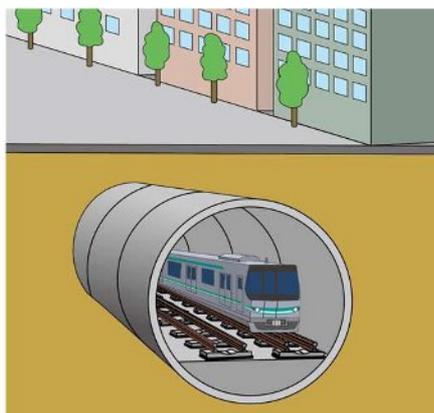
鉄道振動の予測・評価の結果

単位：dB(デシベル)

予測値	基準値
32～41	70

評価の指標

・「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)」

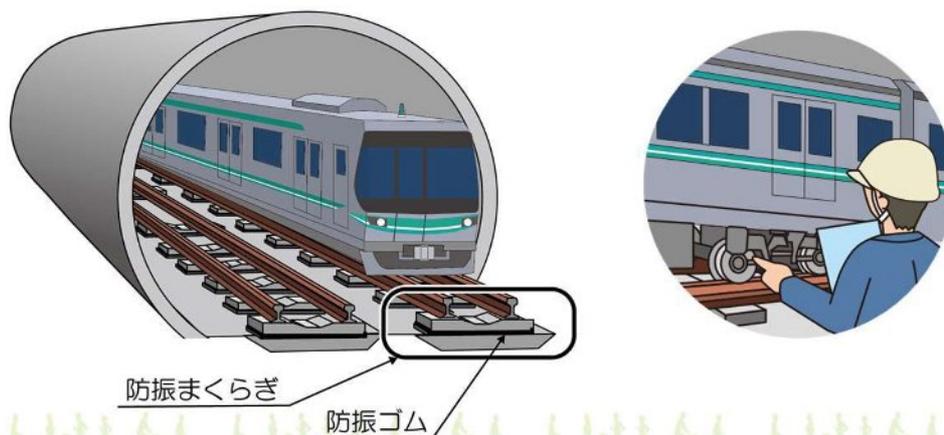


39

列車の走行に伴う鉄道振動の予測値は、敷地境界上又はトンネル直上において、32から41デシベルであり、評価の指標である「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について」の勧告基準を下回ります。

環境保全のための措置

- 原則、軌道は防振まくらぎを採用
- 車両及び軌道の定期的な検査、保守作業の実施
- 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る



40

工事の完了後における振動に関する環境保全のための措置として、原則、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。



次に、工事の施工中における「土壌汚染」への影響について説明いたします。

土壌汚染の予測・評価の結果

〈手続き及び調査〉

●「土壌汚染対策法」

第4条:一定規模以上の土地の形質変更を行う場合、変更の内容を届出なければならない。

●「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」

第117条:3,000㎡以上の敷地内において土地の改変を行う場合、地歴等調査を実施し、その結果を届出なければならない。

土壌汚染のおそれのある場合には、知事は、汚染状況調査の実施、報告を求めることができる。

汚染が確認された場合には、汚染拡散防止計画書を提出しなければならない。

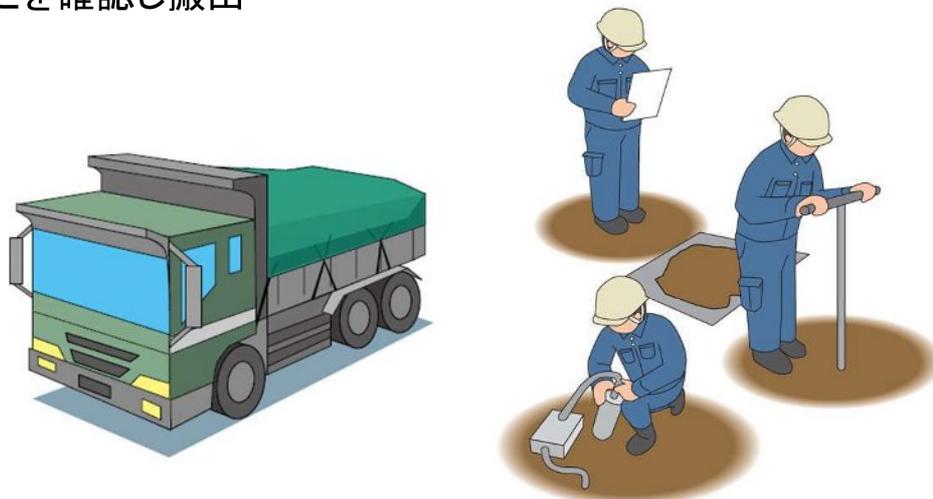
土壌汚染が確認された場合には、
「東京都土壌汚染対策指針」等に基づき適切な措置を講じる

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」等に基づき適切な措置を講じることから、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

- 「東京都土壌汚染対策指針」等に基づく、適切な措置
- 掘削土を搬出する場合は、搬出先の受入基準に適合していることを確認し搬出



43

土壌汚染に関する環境保全のための措置として、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」等に基づき、適切な措置を講じます。

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。

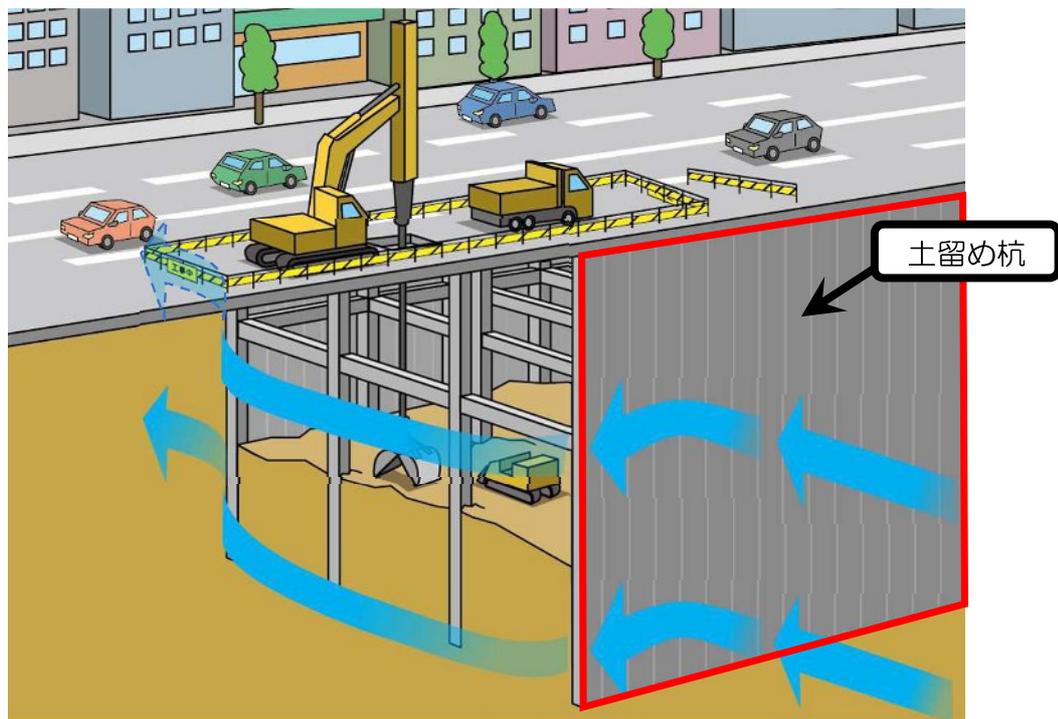


次に、「地盤及び水循環」への影響について説明いたします。



まず、工事の施行中における地盤及び水循環への影響について説明いたします。

地盤/水循環の予測・評価の結果(開削トンネル区間)

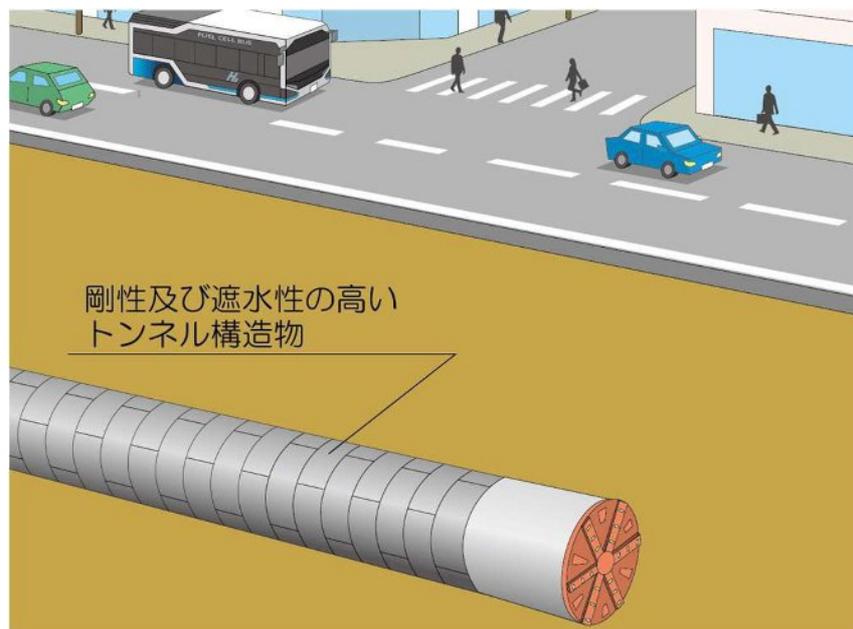


※帯水層とは、砂や礫・砂利など地下水を通しやすい地層を指します。

46

開削トンネル区間は、一部、砂などを含む地下水を通しやすい地層である帯水層内において工事を施行しますが、帯水層は事業区間の周辺に広域的に分布していることから、帯水層中の地下水は、開削工事範囲を回り込み流動すると推定されます。また、工事の施行に当たっては、遮水性の高い土留め杭等を採用し、地下水の湧出を抑制するため、地下水の水位に与える影響は小さく、地盤沈下はほとんど発生しないと考えます。

地盤/水循環の予測・評価の結果(シールドトンネル区間)



※難透水層とは、粘土などの水を通しにくい地層を指します。

47

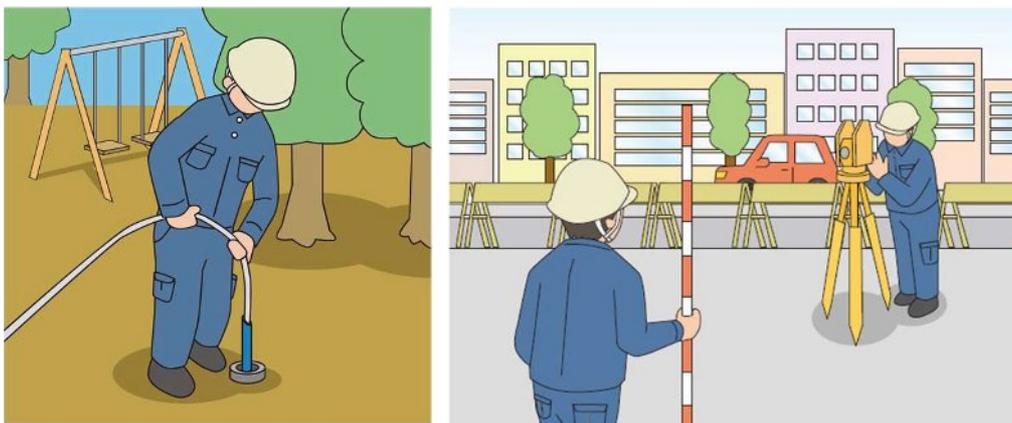
シールドトンネル区間は、主に粘土などの地下水を通しにくい地層である難透水層を通過することから、帯水層中の地下水へ影響を及ぼさないと考えます。

また、剛性及び遮水性の高いトンネル構造物を順次構築していく工法であることから、地盤変形及び地下水の水位に与える影響は小さいと考えます。

そのため、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

- 地下水位・地盤変位等を計測することにより、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う



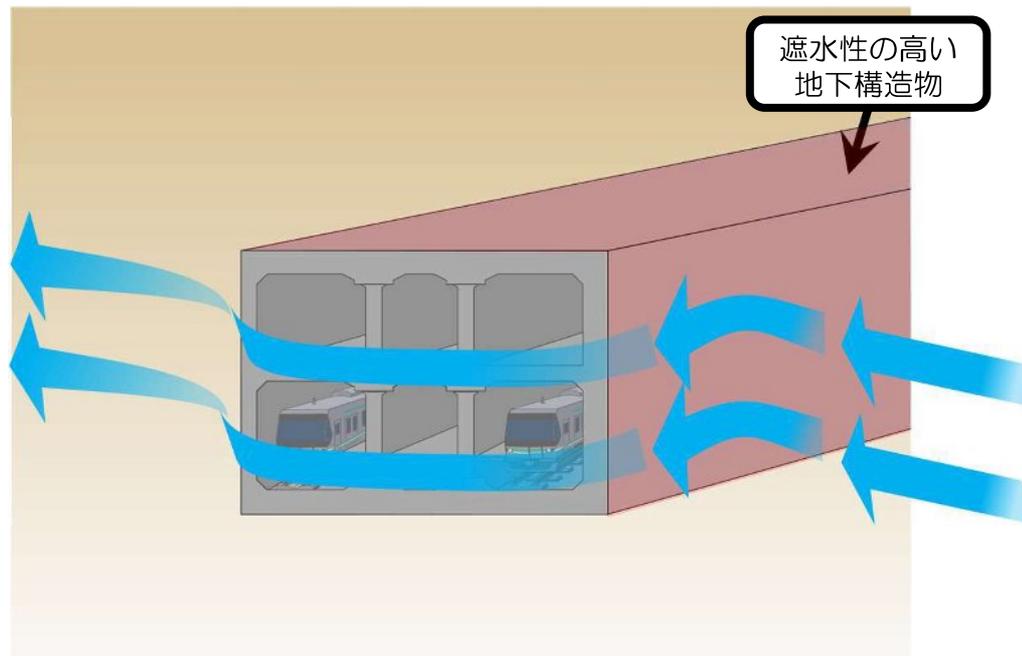
48

工事の施行中における地盤及び水循環に関する環境保全のための措置としては、地下水位や地盤変位等を計測することにより、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。



次に、工事の完了後における「地盤及び水循環」への影響について説明いたします。

地盤/水循環の予測・評価の結果(開削トンネル区間)



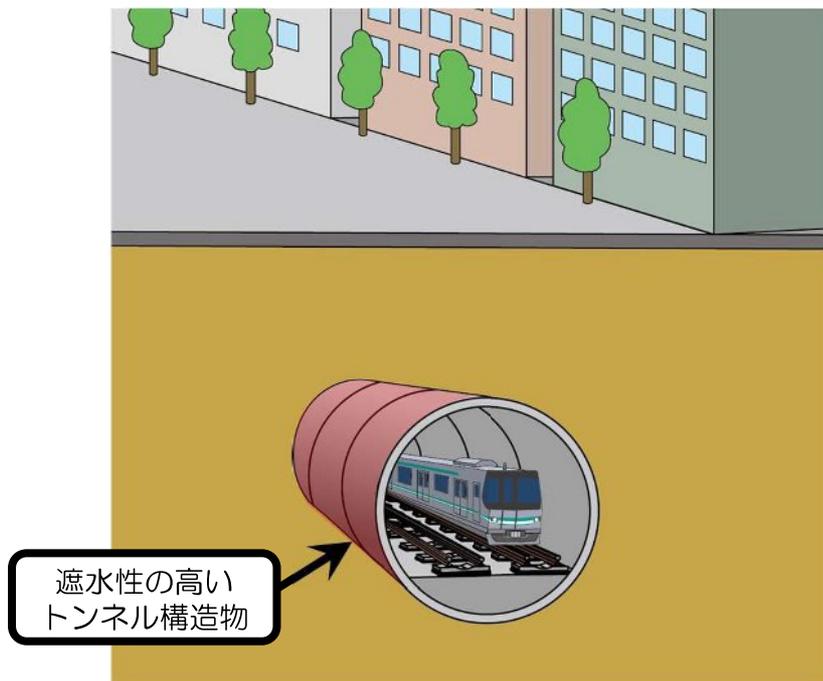
※帯水層とは、砂や礫・砂利など地下水を通しやすい地層を指します。

50

開削トンネル区間は、一部帯水層内に位置しますが、帯水層は事業区間の周辺に広域的に分布していることから、帯水層中の地下水は、開削トンネルを回り込み流動すると推定されます。

また、遮水性の高いコンクリート等で構築することにより、トンネル内への地下水の湧出が抑制されるため、地下水の水位に与える影響は小さく、地盤沈下はほとんど発生しないと考えます。

地盤/水循環の予測・評価の結果(シールドトンネル区間)



※難透水層とは、粘土などの水を通しにくい地層を指します。

51

シールドトンネル区間は、主に難透水層を通過することから、帯水層中の地下水へ影響を及ぼさないと考えます。

また、遮水性の高いトンネル構造物であるため、トンネル内への地下水湧出がほとんど発生しないと考えられることから、地下水の水位に与える影響は小さく、地盤沈下はほとんど発生しないと考えます。

そのため、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
- 地下水位・地盤変位等の継続的な観測を行い、地下水位・地盤変位の変動についてモニタリングを行う



52

工事の完了後における地盤及び水循環に関する環境保全のための措置として、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、地下水位や地盤変位等の継続的な観測を行い、その変動についてモニタリングを行います。



次に、工事による「史跡・文化財」への影響について説明いたします。

史跡・文化財の予測・評価の結果及び環境保全のための措置

- 周知の埋蔵文化財包蔵地の地下を掘進する場合には、関係機関と協議し、「文化財保護法」等に基づき、必要な届出を行う
- 事前調査の有無や方法等について関係機関と協議し、必要な調査等を行う
- 新たな埋蔵文化財が確認された場合には、関係機関と協議の上、「文化財保護法」等の法令に基づき、適切な措置を講じる



54

埋蔵文化財包蔵地を直接改変することはありませんが、その下をシールド工法により掘進する場合には、関係機関と協議し、「文化財保護法」等に基づき、必要な届出を行います。

また、開削トンネルの掘削に当たっては、品川駅周辺の埋蔵文化財の調査状況などの把握に努めながら、事前調査の必要性の有無や調査を行う場合の方法等について、関係機関と協議し、必要な調査等を行います。

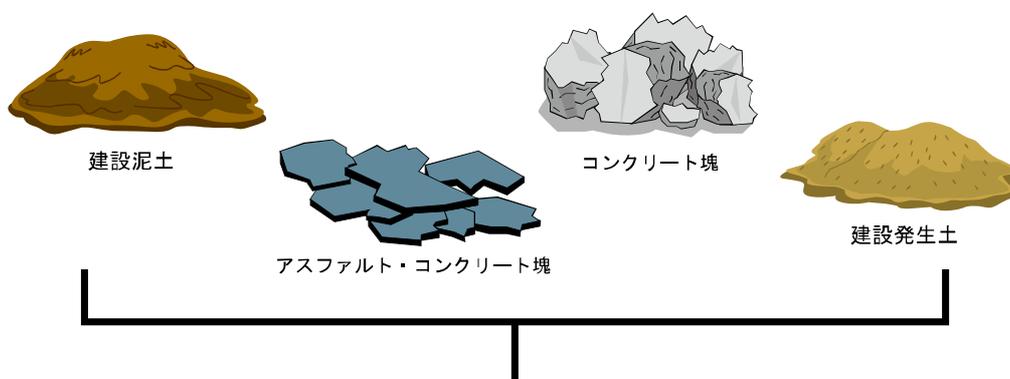
新たな埋蔵文化財が確認された場合には、関係機関と協議の上、「文化財保護法」等の法令に基づき、適切な措置を講じます。

このため、文化財等の保存及び管理に支障が生じないと考えます。



最後に、工事により発生する「廃棄物」が周辺環境に及ぼす影響について説明いたします。

廃棄物の予測・評価の結果



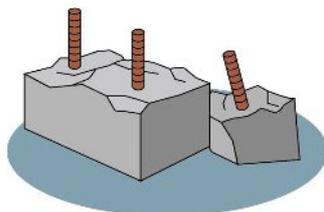
評価の指標

- 「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

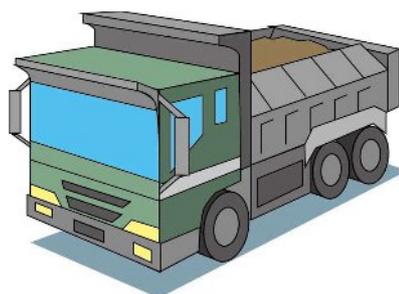
既存建造物の撤去及び建設工事に伴い発生する建設廃棄物、建設発生土については、「東京都建設リサイクル推進計画」に定める東京都関連工事の達成基準値を達成するよう再資源化等に努めることから、評価の指標である「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」等に定める事業者の責務を満足すると考えます。

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、再資源化に努める
- 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う



鉄筋・コンクリート塊



建設発生土

57

工事の施行中における廃棄物に関する環境保全のための措置として、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。また、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」に基づき有効利用していきます。

環境影響評価書案のまとめ

- 選定した項目に対して、それぞれ周辺環境に与える影響は小さいと予測される
- 工事の施行中及び完了後には、事後調査を実施する

このように、今回の事業においては、選定した項目に対して、それぞれ周辺環境に与える影響は小さいと予測されます。

なお、工事の施行中および工事の完了後には、東京都環境影響評価条例に基づく事後調査を実施します。

以上で、環境影響評価書案の予測・評価の内容についての説明を終わります。

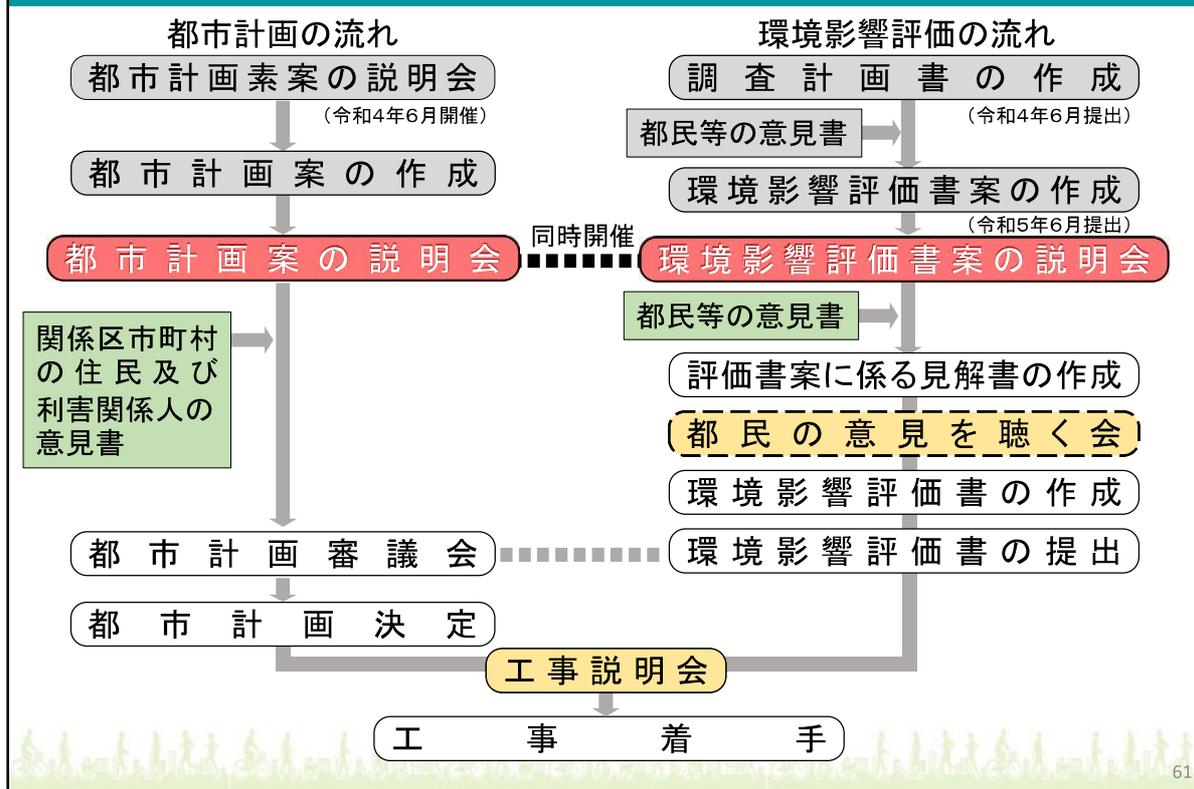


最後に、今後の手続きについて、説明いたします。



まず、都市計画と環境影響評価の手続きを含めた、工事着手までの流れについて、説明いたします。

①工事着手までの流れ



本日の説明会は、都市計画案と環境影響評価書案の説明会になります。

説明いたしました、都市計画案と環境影響評価書案は、現在、都庁や区役所などにおいて、ご覧いただけます。

ご意見のある方は、それぞれの案に対して「意見書」を提出できます。

都市計画案に対する意見書の要旨は、東京都の見解を付して都市計画審議会に提出いたします。その後、都市計画審議会において審議され、その議決を経て、都市計画決定となります。

また、環境影響評価書案の意見書に対しては、見解書を作成し、都民の意見を聴く会を経て環境影響評価書を作成したのち、東京都知事に提出いたします。提出した評価書は、都市計画審議会において、先ほどの都市計画案を審議する際の参考とされます。

以上の手続きが完了したのち、事業者である東京メトロが工事説明会を開催し、工事に着手する予定です。



②都市計画案・環境影響評価書案の 縦覧・意見書

続いて、都市計画案及び環境影響評価書案の縦覧と意見書の提出について説明いたします。

②都市計画案の縦覧・意見書

都市計画案名称	東京都市計画都市高速鉄道第7号線分岐線
縦覧期間	令和5年6月22日(木) ～ 令和5年7月6日(木) (土曜日、日曜日、祝日を除く)
縦覧場所及び時間	○東京都 都市整備局 都市づくり政策部 都市計画課 (都庁第二本庁舎 12階北側) 時間:9:00～17:00 ○港区 街づくり支援部 都市計画課 (港区役所 6階) 時間:8:30～17:00
意見書の提出先 及びお問い合わせ先	東京都 都市整備局 都市づくり政策部 都市計画課 〒163-8001 新宿区西新宿2丁目8番1号 都庁第二本庁舎 12階北側 (TEL) 03-5388-3225
意見書の 提出期限及び方法	令和5年7月6日(木) 持参(17時00分) 郵送(消印有効)

63

都市計画案の縦覧は、スライドに示す通り、令和5年6月22日から7月6日まで、東京都庁、港区役所にてご覧いただけるほか、東京都都市整備局のホームページにも掲載しております。

また、意見書は令和5年7月6日まで東京都都市整備局に提出することができます。

②環境影響評価書案の縦覧・意見書

事業名称	都市高速鉄道第7号線品川～白金高輪間建設事業
縦覧期間	令和5年6月22日(木) ～ 令和5年7月21日(金) (土曜日、日曜日、祝日を除く)
縦覧場所及び時間	<ul style="list-style-type: none"> ○東京都 環境局 総務部 環境政策課 (都庁第二本庁舎 19階南側) 時間:9:30～16:30 ○東京都 多摩環境事務所 管理課 (東京都立川合同庁舎 3階) 時間:9:30～16:30 ○港区 環境リサイクル支援部 環境課 (港区役所 8階) 時間:9:30～16:30 ○品川区 都市環境部 環境課 (品川区役所本庁舎 6階) 時間:9:30～16:30
意見書の提出先 及びお問い合わせ先	東京都 環境局 総務部 環境政策課 〒163-8001 新宿区西新宿2丁目8番1号 都庁第二本庁舎19階南側 (TEL) 03-5388-3406
意見書の 提出期限及び方法	令和5年8月7日(月) 持参(17時00分) 郵送(消印有効)又は提出フォーム

64

続いて、環境影響評価書案の縦覧は、スライドに示す通り、令和5年6月22日から7月21日まで、東京都庁、東京都多摩環境事務所、港区及び品川区の各区役所にてご覧いただけるほか、東京都環境局のホームページにも掲載しております。

また、意見書は、令和5年8月7日まで、東京都環境局に提出することができます。

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 03-5388-3321

○事業に関すること

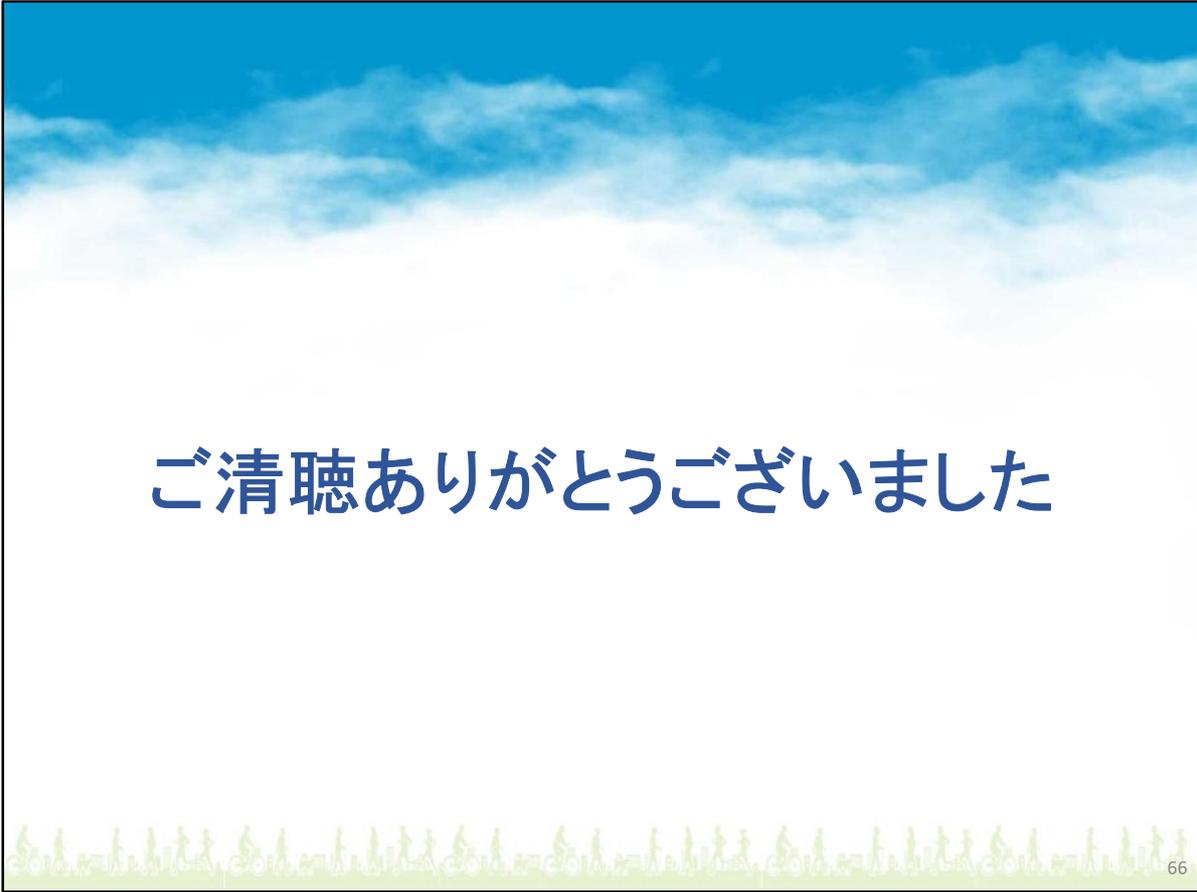
東京地下鉄株式会社

鉄道本部 改良建設部 設計第二課

TEL 03-3837-7131

65

最後に問い合わせ先についてご案内します。都市計画等に関する問い合わせは、東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課へ。事業に関する問い合わせは東京地下鉄株式会社 鉄道本部 改良建設部 設計第二課へご連絡ください。



ご清聴ありがとうございました

以上で、東京メトロ南北線の分岐線計画に関する都市計画案及び環境影響評価書案のあらましについての説明を終了いたします。ご清聴ありがとうございました。