

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



只今より、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、豊洲から住吉間の計画、及び、本線、豊洲駅改良等の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説明致します。

本日の説明内容

東京メトロ有楽町線の分岐線(豊洲～住吉間)計画について

- 計画策定の経緯
- 整備効果
- 都市計画案について

東京メトロ有楽町線の本線(豊洲駅改良等)計画について


- 計画策定の経緯
- 整備効果
- 都市計画案について

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、まず初めに東京メトロ有楽町線の分岐線、豊洲から住吉間の計画について、次に本線、豊洲駅改良等の計画について、その後、環境影響評価書案について、最後に、今後の手続きについて説明致します。

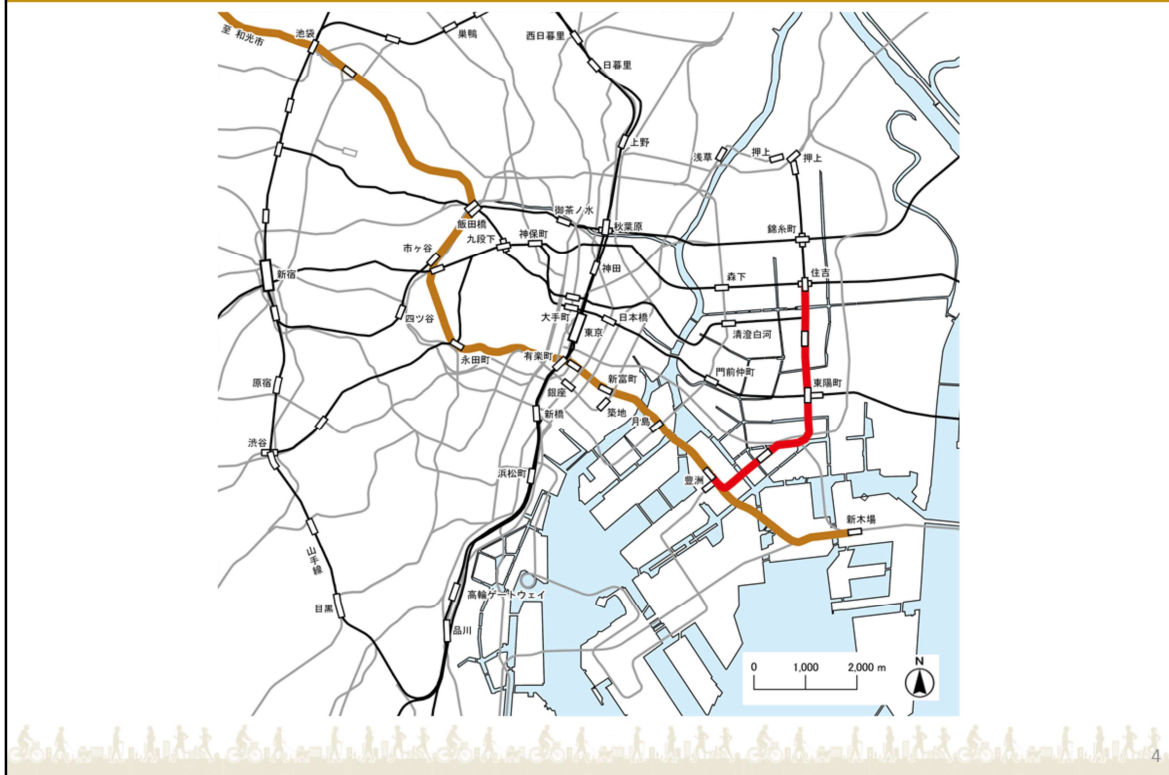


東京メトロ有楽町線の 分岐線(豊洲～住吉間) 計画について



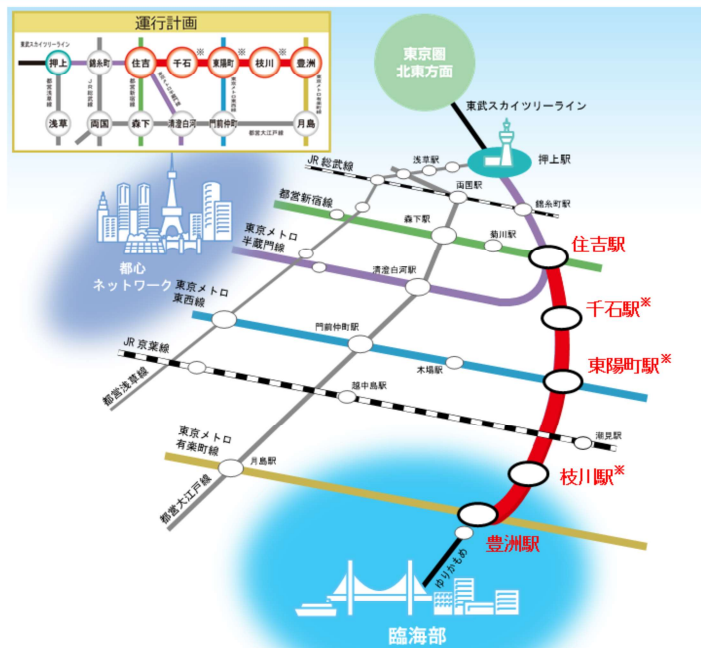
始めに、東京メトロ有楽町線の分岐線、豊洲から住吉間の計画について説明致します。

位置図



今回計画している路線は、現在営業中の東京メトロ有楽町線有楽町駅から新木場駅間と同様に、東京メトロが事業主体となって東京都江東区の豊洲駅から、東陽町駅を経由し住吉駅に至る路線です。

概略図



※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。

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、国際競争力の強化拠点である臨海副都心と、都区部東部の観光拠点とのアクセス利便性の向上や、東京メトロ東西線の混雑緩和が図られます。

また、中間新駅の設置などにより、沿線における地域の活力や魅力の向上などが期待されます。

なお、枝川駅、東陽町駅、千石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。

平面図



都市計画の変更区間は図に示す通り、江東区豊洲五丁目から江東区住吉二丁目間の約4,860m、およそ4.9kmとなります。
 また、新たに3駅を設置する計画であり、構造形式は、すべて地下式となります。



計画策定の経緯

次に、計画策定の経緯についてです。

計画策定の経緯①

交通政策審議会(旧 都市交通審議会)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)

- ・国際競争力強化の拠点である臨海副都心と都区部東部の観光拠点や東京圏東部・北部地域とのアクセス利便性の向上
- ・京葉線及び東西線の混雑の緩和

○交通政策審議会答申第371号(令和3年7月)

- ・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



東京メトロ有楽町線の分岐線、豊洲から住吉間の計画は、国土交通大臣の諮問機関である現在の交通政策審議会にあたる都市交通審議会において、昭和47年3月の答申第15号「東京圏高速鉄道網整備計画」に整備すべき路線として位置付けられました。平成28年4月の答申第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、「国際競争力強化の拠点である臨海副都心と都区部東部の観光拠点や東京圏東部・北部地域とのアクセス利便性の向上」や「京葉線及び東西線の混雑の緩和」に資する路線として位置づけられました。

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、「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」と整備に向けた今後の取り組みの方向性が示されました。

鉄道事業許可について

令和4年1月28日 申請

国土交通大臣
斉藤 鉄 夫 殿

2021改定第368号
2022年1月28日


東京地下鉄株式会社
代表取締役社長 山村 明 義

豊洲・住吉間鉄道事業許可申請書

この度、平成28年4月20日付け交通政策審議会答第198号
および令和3年7月15日付け交通政策審議会答第371号に基づ
き、豊洲・住吉間に別添理由書のとおり、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233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改定第368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



この答申を踏まえ、東京メトロが、令和4年1月28日に国土交通大臣へ鉄道事業法に基づき、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。

計画策定の経緯②

- 「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
- 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



①東京8号線
(有楽町線)の延伸
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、東京8号線の延伸は、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づけており、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。



次に整備効果について、説明致します。

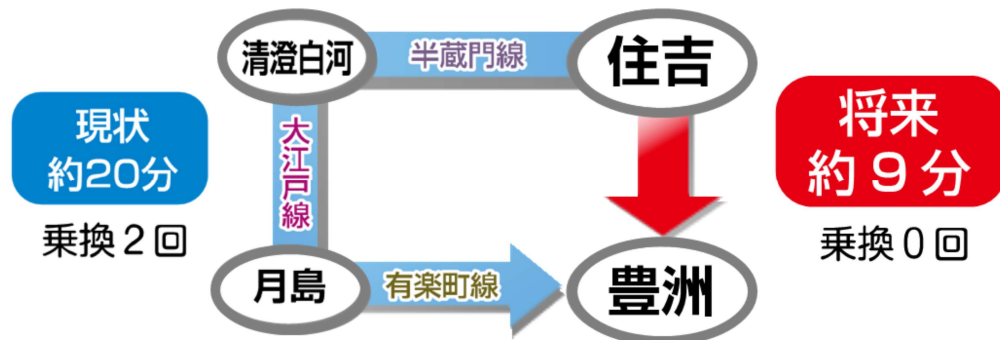
整備効果①

①臨海地域とのアクセス向上

②既存路線の混雑緩和

③リダンダンシーの確保

④鉄道空白地帯の解消



一つ目は、臨海地域とのアクセス向上です。本路線の整備により、東京圏北東方面から臨海部へのアクセス利便性の向上が図られます。

例えば、住吉駅から豊洲駅への移動は、図の青色で示します通り、現状、所要時間は約20分、乗換は2回行うこととなりますが、本路線の整備により、所要時間が約9分に短縮され、乗換えも行うことなく移動できるようになります。

整備効果②

①臨海地域とのアクセス向上

②既存路線の混雑緩和

③リダンダンシーの確保

④鉄道空白地帯の解消

東西線

木場→門前仲町

199%^{※1}

180%^{※2} ▲19pt



体がふれあい相当
圧迫感があるが、
週刊誌程度なら何
とか読める。



折りたたむなど無
理をすれば新聞を
読める。

出典：2019年度実績 都市鉄道の混雑率調査結果（国土交通省）

※1 2019年時点

※2 有楽町線の分岐線開業後

二つ目は、既存路線の混雑緩和です。本路線の整備により、東京メトロ東西線の最混雑区間である木場駅から門前仲町駅間の混雑率が、国の目標値である180%以下となることが想定され、その他の周辺鉄道路線においても車内混雑の緩和が期待されます。

整備効果③

①臨海地域とのアクセス向上

②既存路線の混雑緩和

③リダンダンシーの確保

④鉄道空白地帯の解消



三つ目は、リダンダンシーの確保です。リダンダンシーとは、自然災害などによる障害発生時に、一部の区間が運行できなくなるなど、機能不全に繋がらないように、予備の手段が用意されていることです。例えば、既存の東京メトロ有楽町線の輸送障害が発生した場合、都心部からの豊洲駅への代替輸送は、現状ゆりかもめのみですが、本路線の整備により、2ルートに増加致します。

このように、本路線の整備により、鉄道ネットワークが多重化されることによって、リダンダンシーの確保に寄与することが期待されます。

整備効果④

①臨海地域とのアクセス向上

②既存路線の混雑緩和

③リダンダンシーの確保

④鉄道空白地帯の解消



四つ目は、鉄道空白地帯の解消です。こちらの平面図は駅を中心に徒歩10分圏内の範囲を緑色に着色しております。図に示す通り、緑色に着色していない地区については、最寄りの駅まで徒歩10分以上かかりますが、中間新駅を整備することにより、こうした鉄道空白地帯が解消されます。



続いて、都市計画案について、説明致します。

都市計画案の概要

名 称 東京都市計画 都市高速鉄道第8号線分岐線

区 間 江東区豊洲五丁目～江東区住吉二丁目

延 長 約4,860m

構造形式 地下式

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

※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。

17

東京都市計画 都市高速鉄道第8号線分岐線は、江東区豊洲五丁目から江東区住吉二丁目間の延長約4,860mの区間において、新たに都市計画を定めるものです。

また、構造形式は地下式として計画しております。

変更概要は、分岐線の新規追加、枝川駅、東陽町駅、千石駅の新規追加を行うものです。

平面図

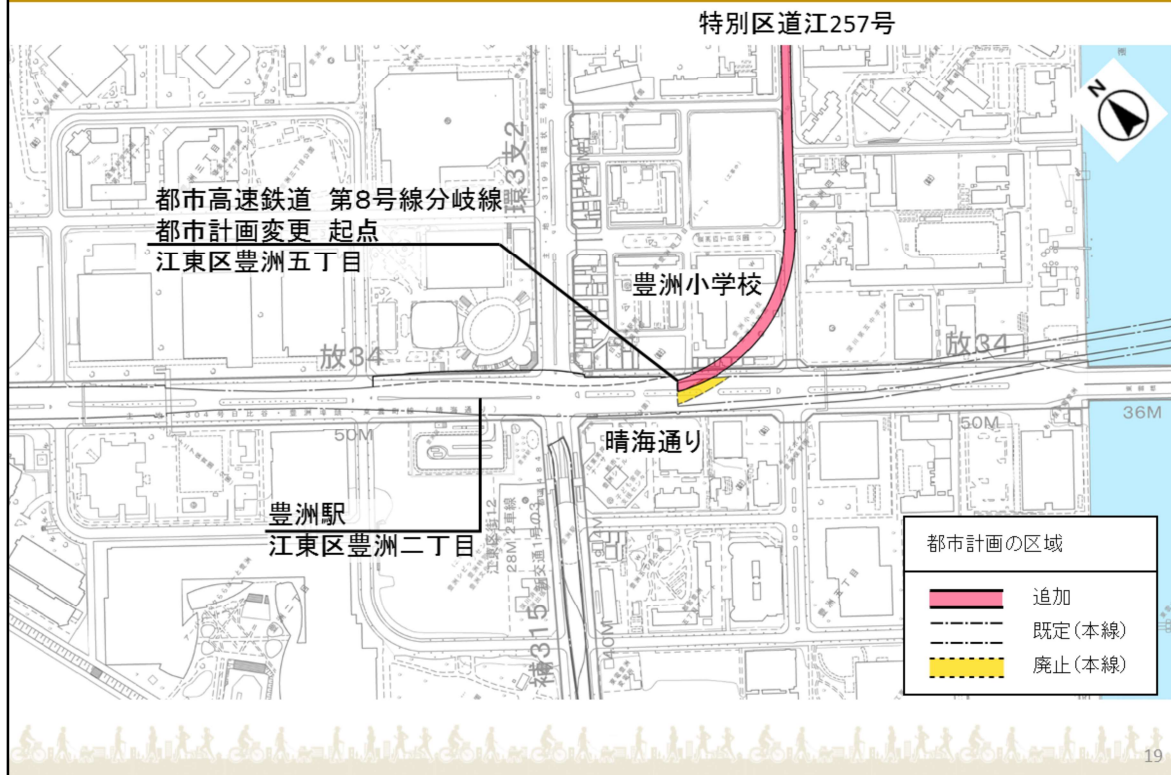


続いて、都市計画変更区間のルートと駅位置について説明致します。こちらの平面図は、左側が南方向、右側が北方向を示しております。

先ほども説明した通り、都市計画変更区間は、江東区豊洲五丁目～江東区住吉二丁目間の約4.9kmであり、また、構造形式は地下式となっております。

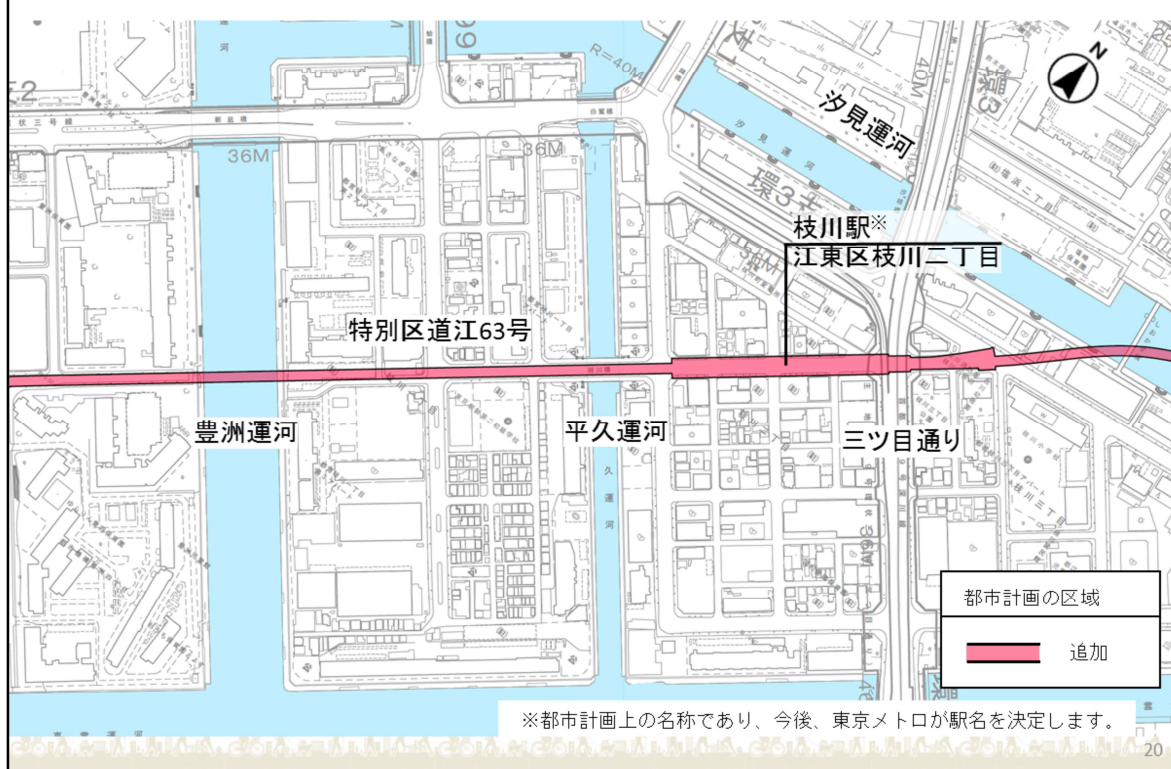
次のスライドからは計画案について、豊洲駅側から順に説明致します。

平面図①(豊洲～枝川区間)



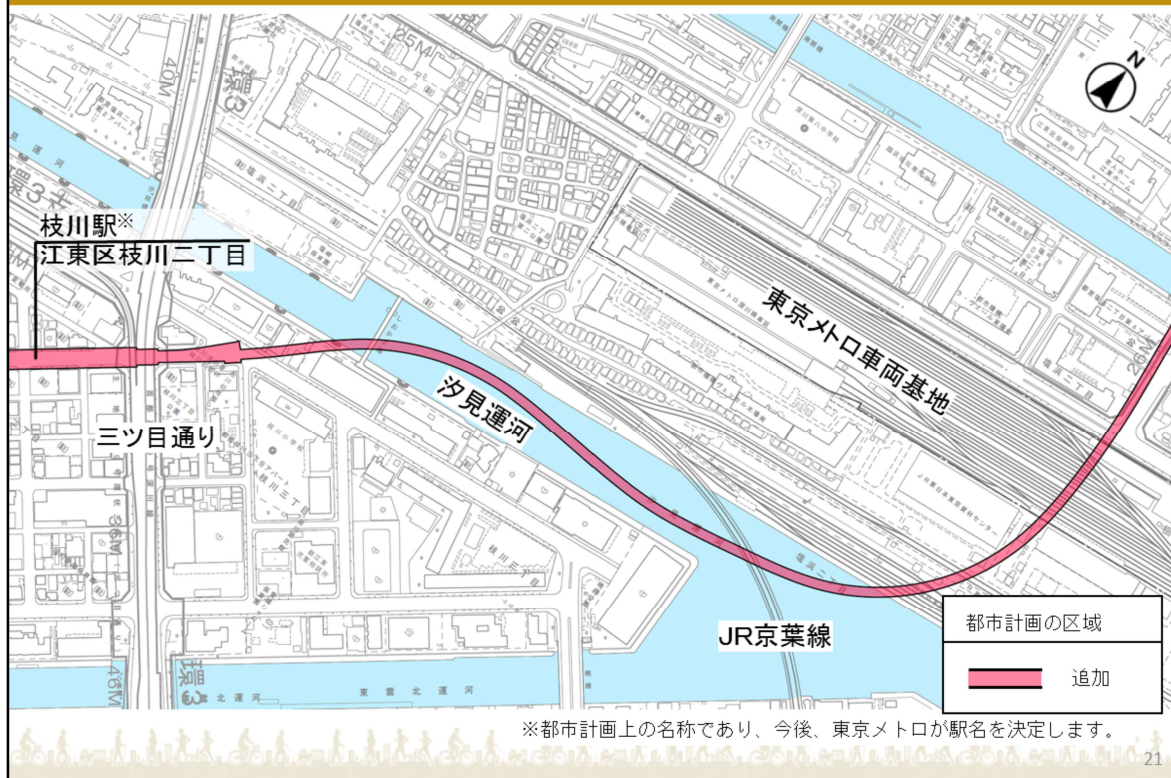
こちらの平面図は、左側が北西方向、右側が南東方向を示しております。本路線は江東区豊洲五丁目を起点に、晴海通りを経て豊洲小学校横の特別区道 江257号の地下を通過します。

平面図②(豊洲～枝川区間)



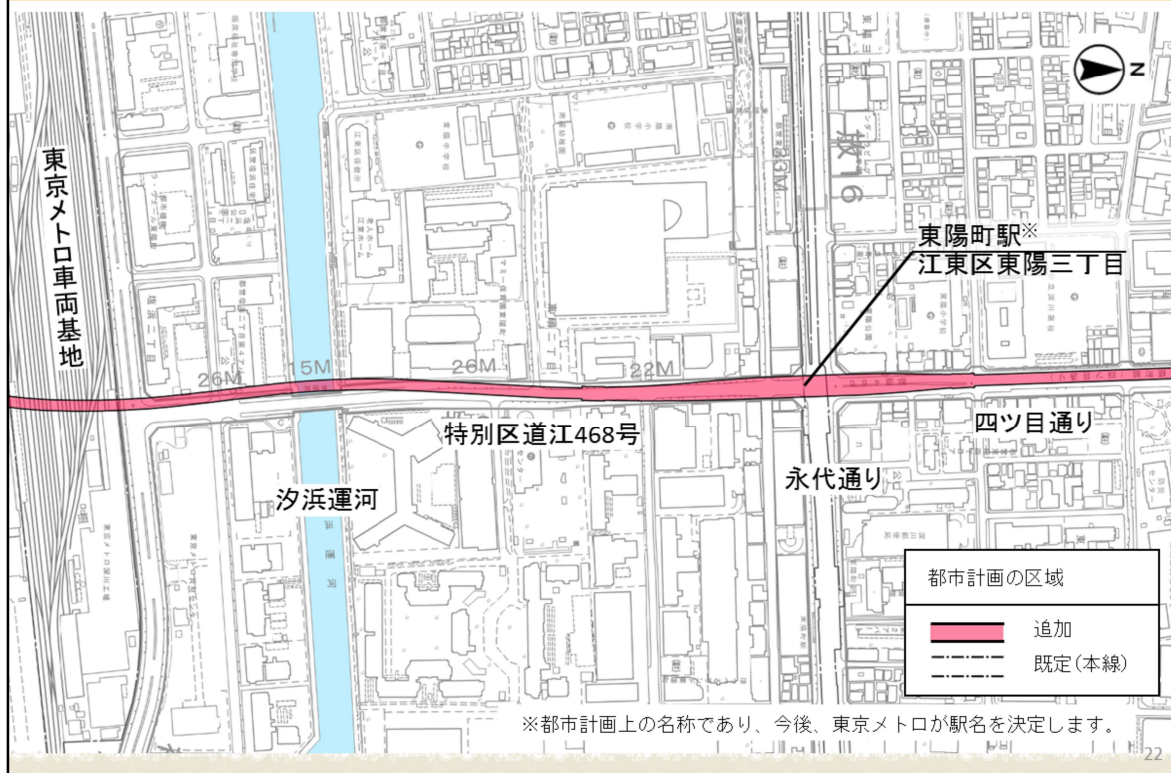
こちらの平面図は、左側が南西方向、右側が北東方向を示しております。豊洲運河を横断し、特別区道 江63号の地下を通過し、北上します。
平久運河を横断し、江東区枝川二丁目付近に新たな駅を計画しております。

平面図③(枝川～東陽町区間)



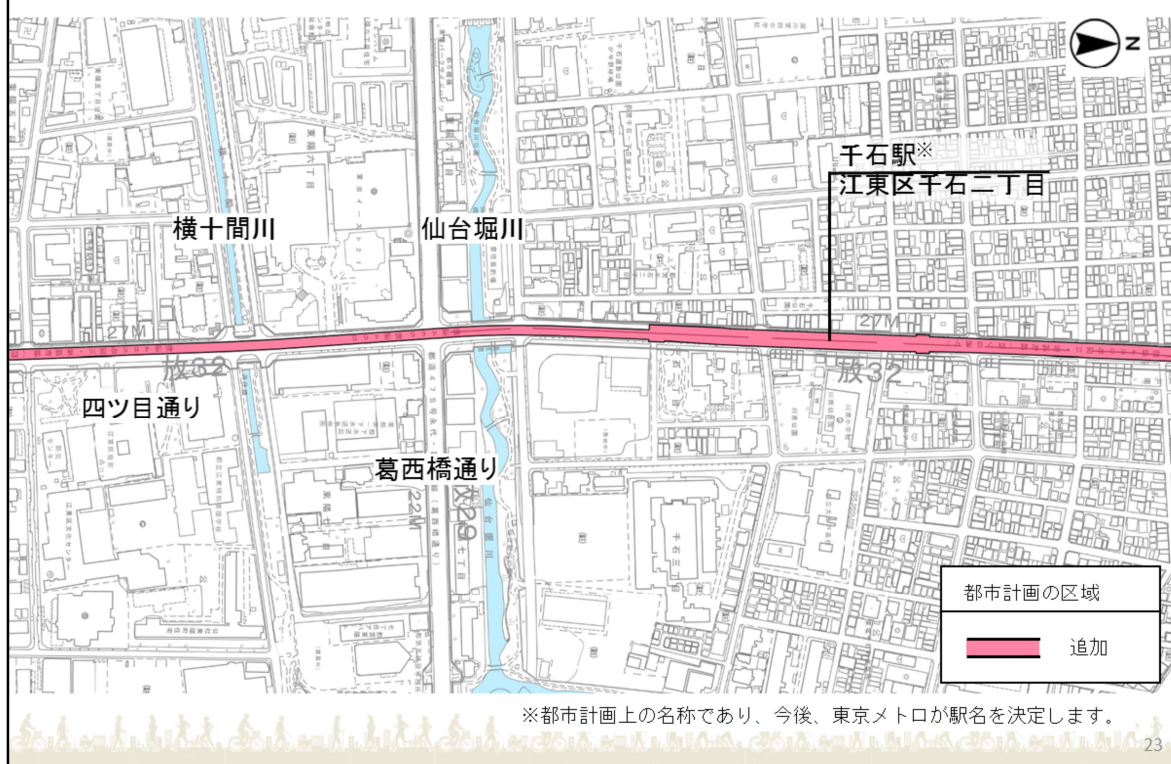
その後、汐見運河を通過し、JR京葉線及び東京メトロ車両基地の地下を横断して、東陽町駅方面に向けて北上します。

平面図④(枝川～東陽町区間)



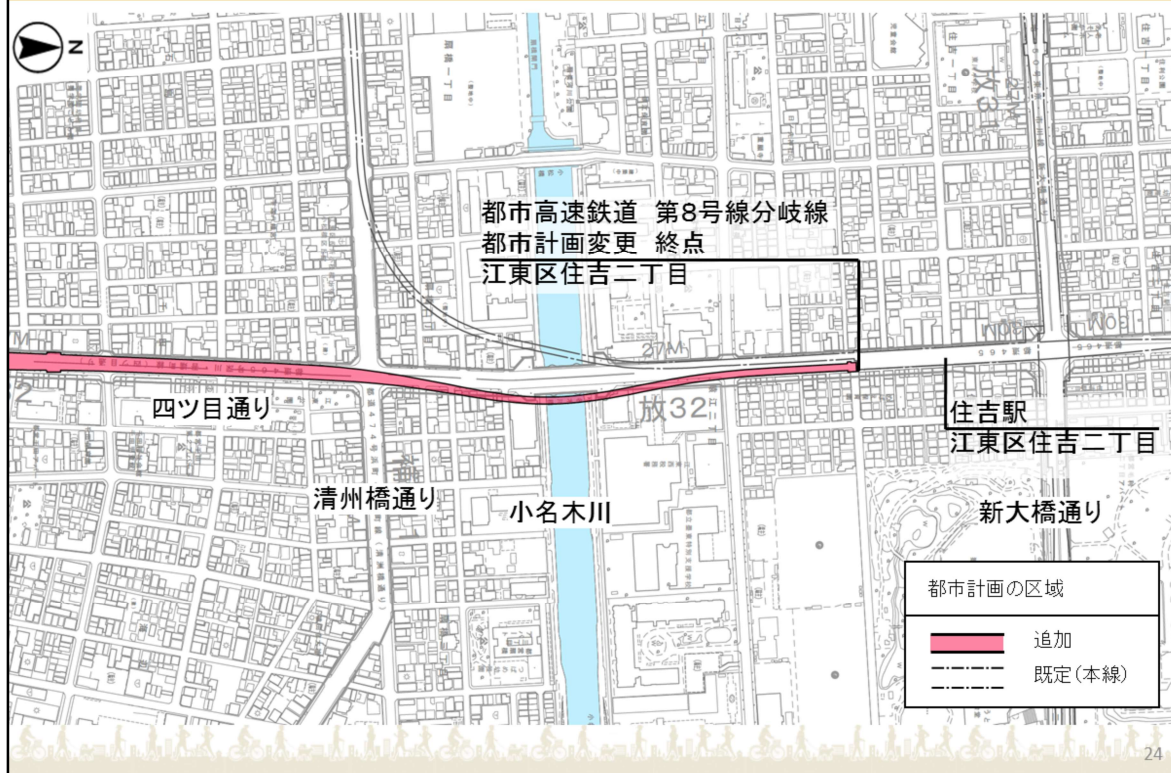
こちらの平面図は、左側が南方向、右側が北方向を示しております。特別区道江468号の地下を通過します。東京メトロ東西線東陽町駅と地下で乗換えができるように、永代通りとの交差点付近に新たな駅を計画しております。

平面図⑤(東陽町～千石区間)



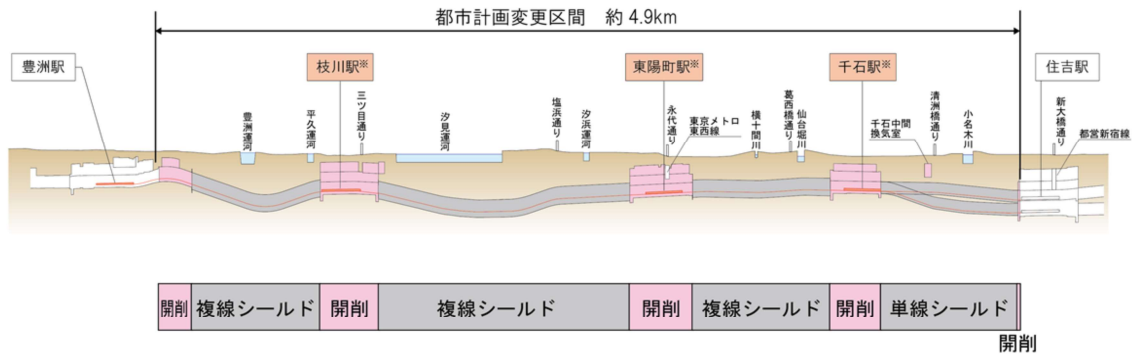
その後、四ツ目通りの地下を通過し、北上します。仙台堀川を横断したのち、千石二丁目交差点付近に新たな駅を計画しております。

平面図⑥(千石～住吉区間)



その後、小名木川を横断し、終点となる江東区住吉二丁目に至ります。

縦断面図



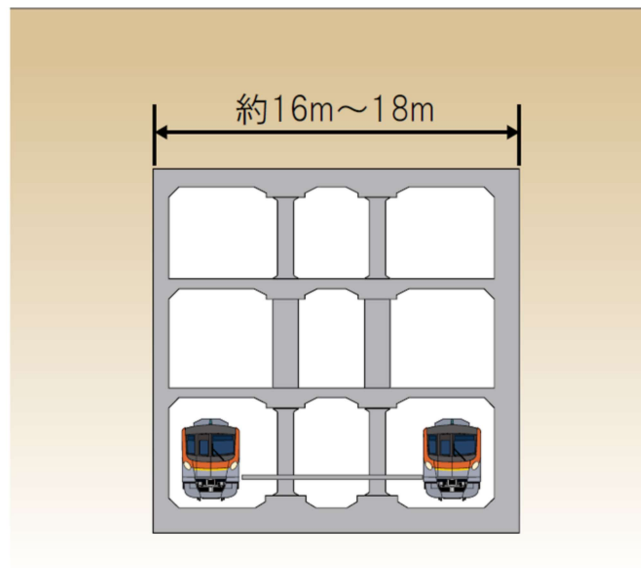
※都市計画上の名称であり、今後、東京メトロが駅名を決定します。

次に縦断面図について説明致します。

左に豊洲駅、右に住吉駅を表示しております。

図上のピンク色で示している区間は、地上から掘削する開削工法、灰色で示している区間は、駅から駅の間を横穴式に掘り進めるシールド工法を予定しております。豊洲駅から千石駅までのそれぞれの駅間においては複線シールド、千石駅から住吉駅までに至る駅間においては、住吉駅の地下3階と地下4階にそれぞれ接続するため、単線シールドを予定しております。

標準横断面図(駅部)

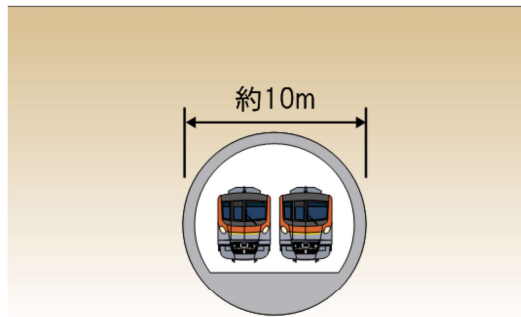


次に、標準横断面図について説明致します。
駅部は四角い箱型のトンネル構造となります。幅は約16mから18mとなります。

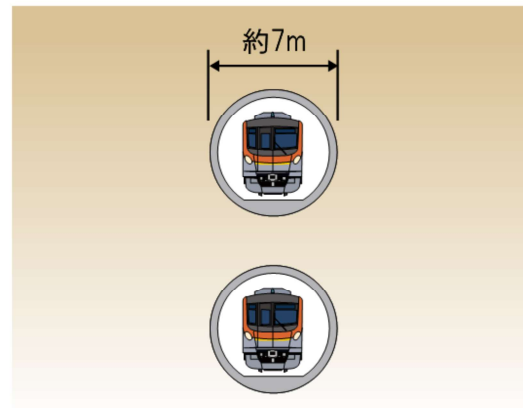


標準横断面図(駅間部)

複線シールド

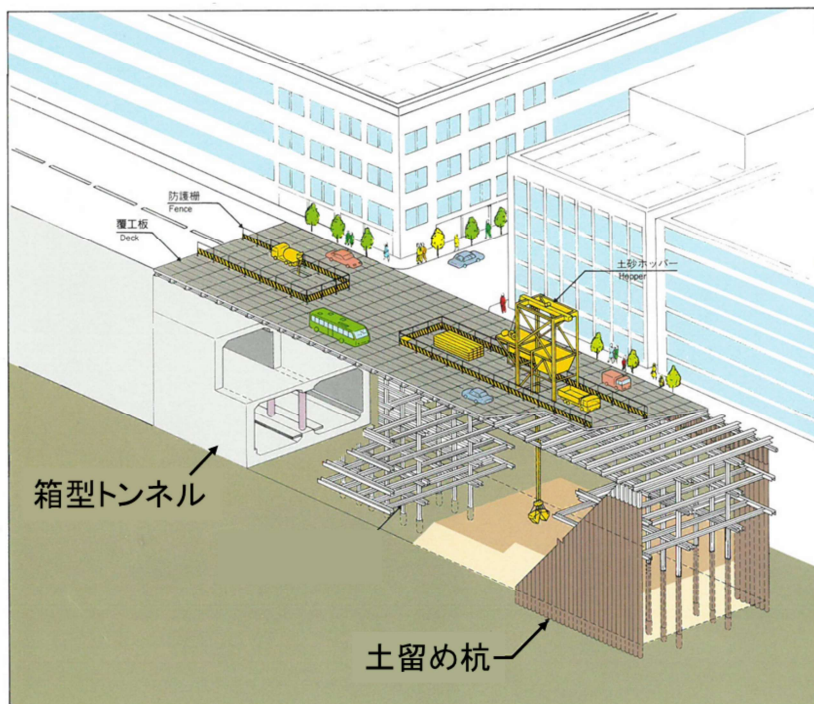


単線シールド



駅間に採用するシールドトンネルは、複線シールドと単線シールドがあります。複線シールドの直径は約10m、単線シールドの直径は約7mとなります。

開削工法

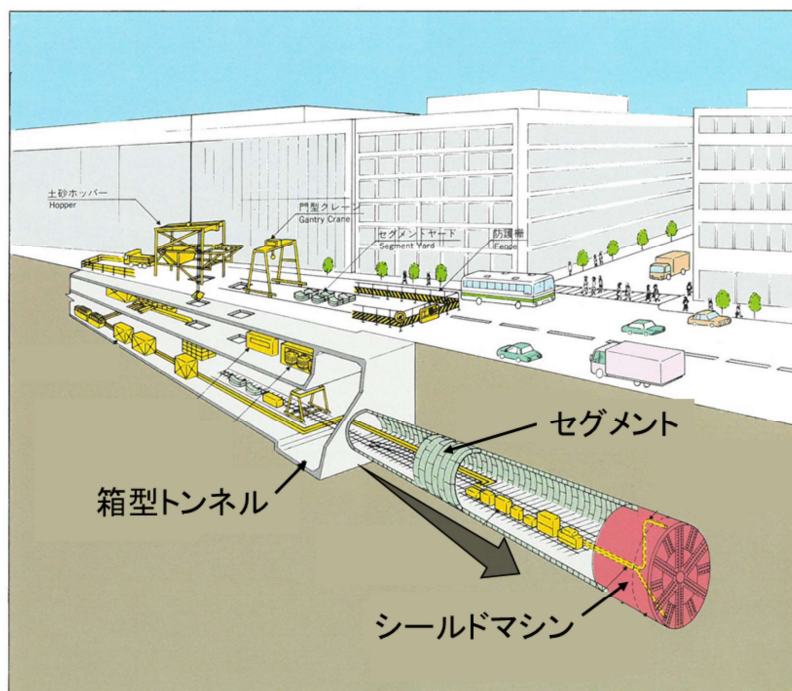


28

続いて、地下鉄の建設工法について説明致します。

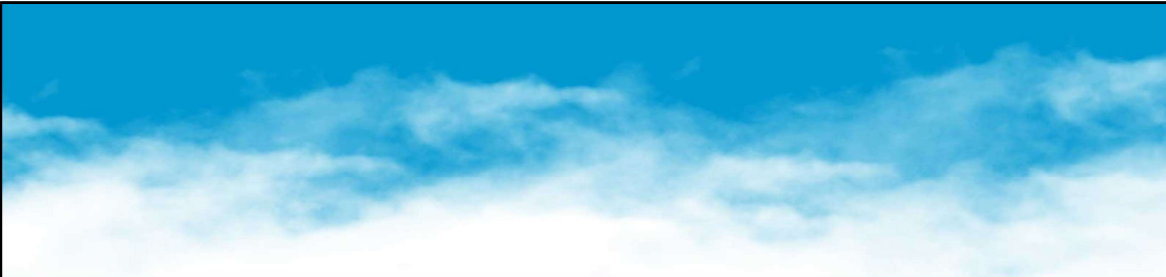
まず、開削工法についてです。この工法は、最初に地下を掘り下げるときに周りの土を押さえる土留め杭を地中に設置し、地上から掘削を進め、地下に箱型のトンネルを築造する工法です。

シールド工法



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。

東京メトロ有楽町線の分岐線、豊洲から住吉間の計画についての説明は以上となります。

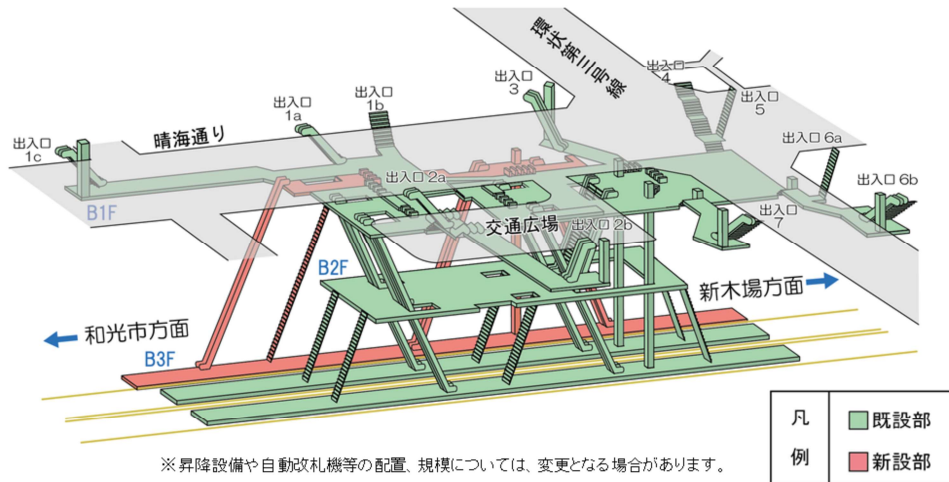


東京メトロ有楽町線の 本線(豊洲駅改良等) 計画について



続きまして、東京メトロ有楽町線の本線、豊洲駅改良等の計画について、説明致します。

豊洲駅改良計画の概要



- 豊洲駅改良計画は、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計画です。

本計画は、図の赤色で示す通り東京メトロ有楽町線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。

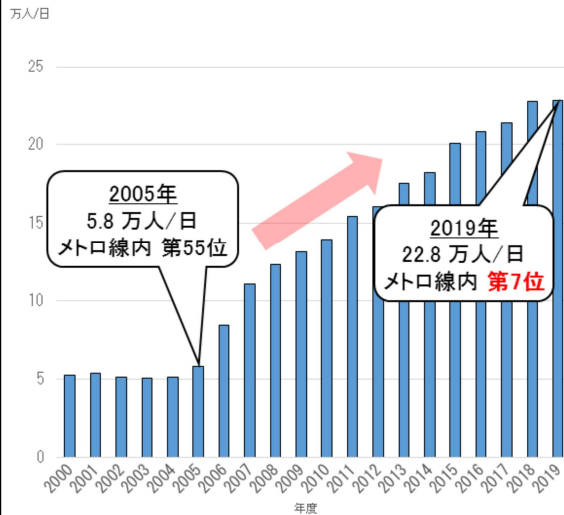


次に、計画策定の経緯についてです。

豊洲駅の経緯

豊洲駅乗降人員推移

一日当たりの利用人数: 22.8万人

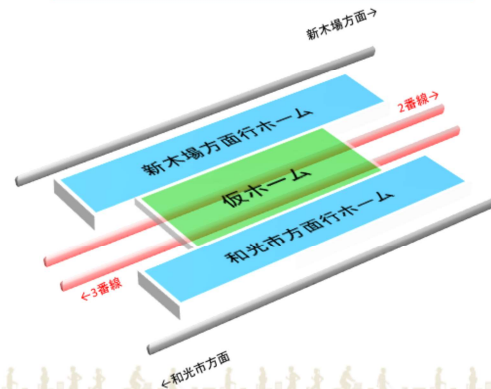


ホーム上の混雑



※2016年 朝ピーク時 新木場方面行ホーム

現況の仮ホーム概要図

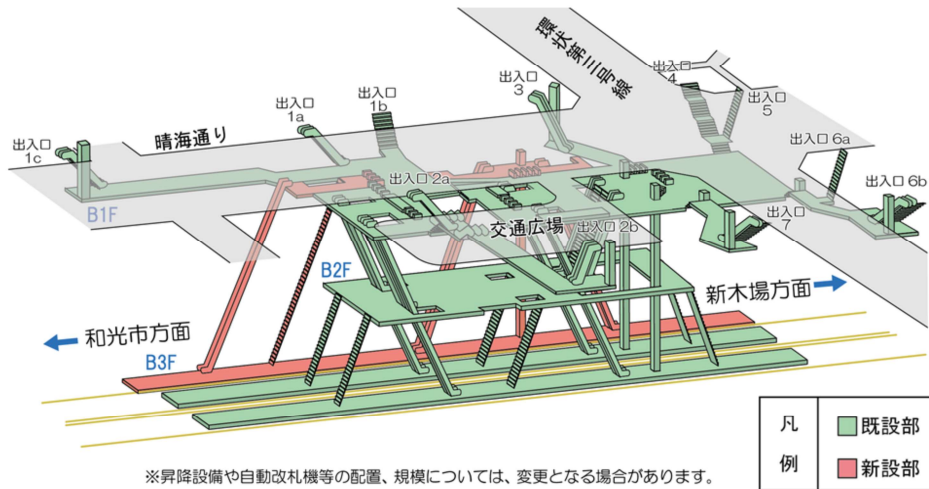


有楽町線豊洲駅では、駅周辺の開発により、駅利用者は増加し続けております。朝ラッシュ時において、新木場方面行のホームの混雑に対応するため、暫定的な対策として、2番線、3番線の仮ホーム化を行っていましたが、駅利用者の傾向は今後も変わらないと見込まれる為、恒久的な対策として、ホームの増設および昇降施設の増設などの改良を行うこととしました。



次に整備効果について説明致します。

整備効果



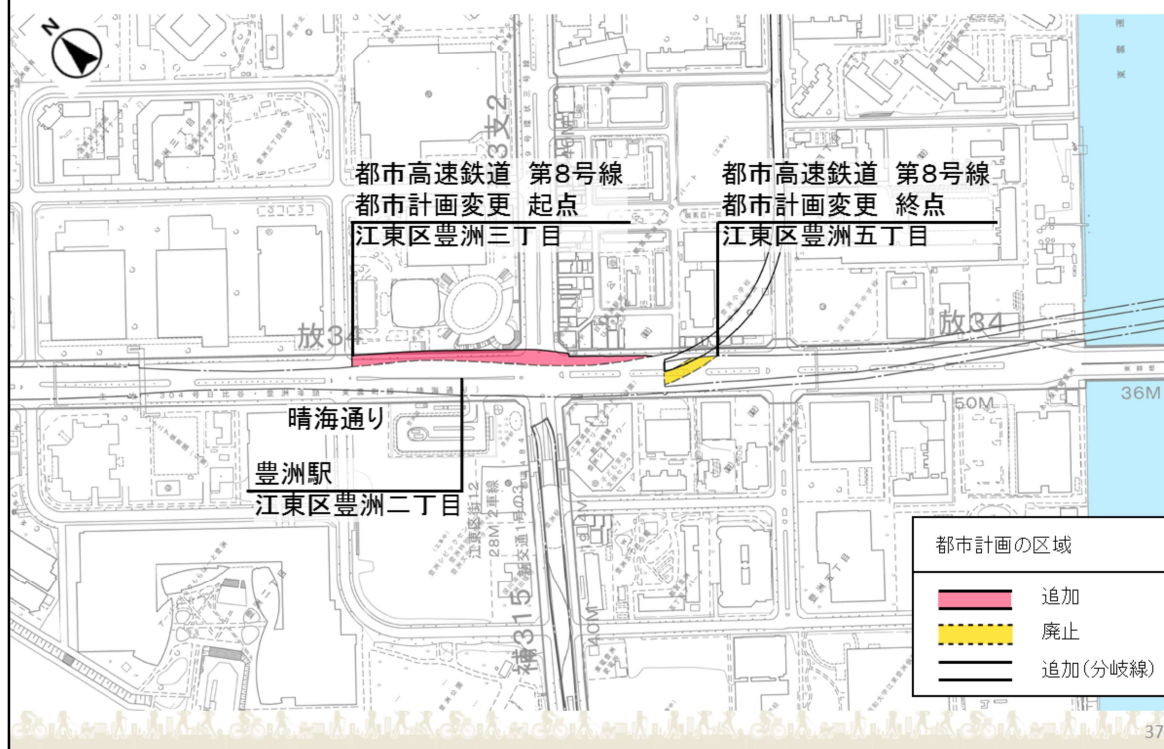
- 改良計画により、ラッシュ時間帯に発生している**駅ホーム上の混雑が緩和**されるとともに、エレベーターなどの**バリアフリー設備の充実**が図られ、駅の利便性の向上が期待されます。

今回の改良計画により、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。



続いて、都市計画案について、説明致します。

平面図



平面図は、左側が北西方向、右側が南東方向を示しております。都市計画変更区間は、江東区豊洲三丁目から江東区豊洲五丁目までです。

豊洲駅の改良計画に伴い、図に示す赤色の区域において新たに都市計画を追加します。

また、東京メトロ有楽町線分岐線の都市計画の追加に合わせて、黄色の区域において廃止します。

都市計画案の概要

名 称 東京都市計画 都市高速鉄道第8号線本線

区 間 江東区豊洲三丁目～江東区豊洲五丁目

変更概要 一部区域の変更
豊洲駅:面積 約6,400m² → 約9,200m²



東京都市計画 都市高速鉄道第8号線本線の、江東区豊洲三丁目から江東区豊洲五丁目の区間において、都市計画を変更します。

変更概要は、一部区域の変更及び豊洲駅の面積を約6,400m²から約9,200m²に変更するものです。

以上で、都市計画案についての説明を終わります。



環境影響評価書案について

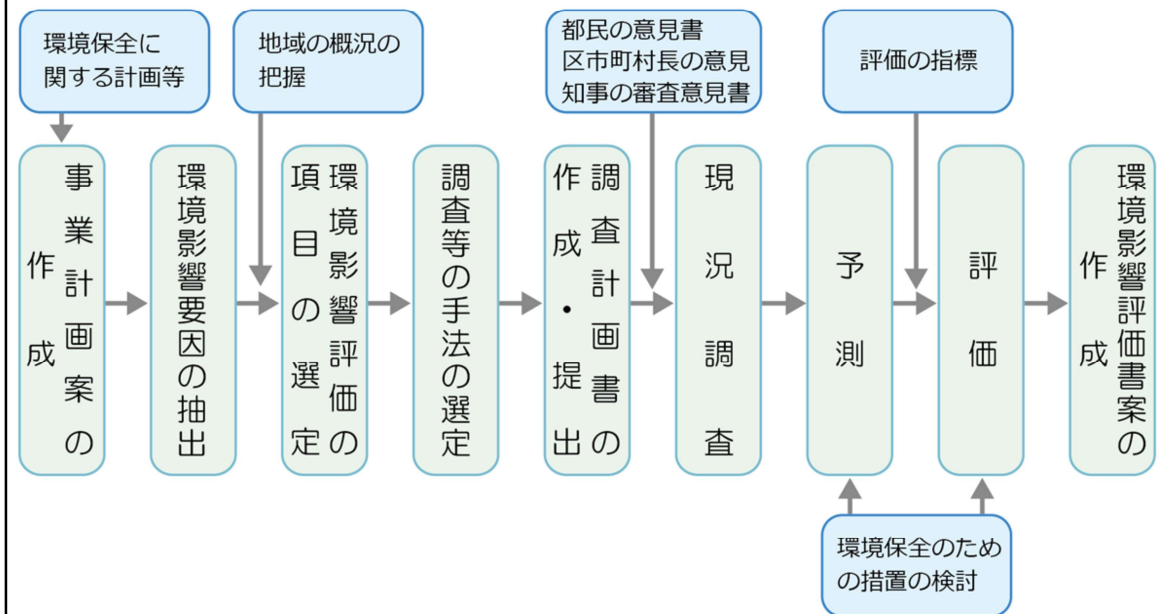
続きまして、東京都環境影響評価条例に基づき、本計画が、周辺環境に及ぼす影響を予測・評価した、環境影響評価書案について説明致します。

事業区間の位置図



本環境影響評価書案の事業区間は図に示す通り、豊洲駅から住吉駅間の約5.2kmとなります。

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致します。

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、昨年8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、江東区長の意見、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	悪	騒	水	土	地	地	水	生	日	電	風	景	史	自然との触れ合い活動の場	廃	温
区分		気	臭	音	質	壌	形	形	循	物	影	波	環	観	跡		棄	室
環境影響要因		汚	臭	・	汚	汚	地	地	環	・	系	障	境	観	・	文化財	物	効果
区分		染	臭	振	濁	染	盤	質	系	系	影	害	境	観	財	場	物	ガス
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						●		●									

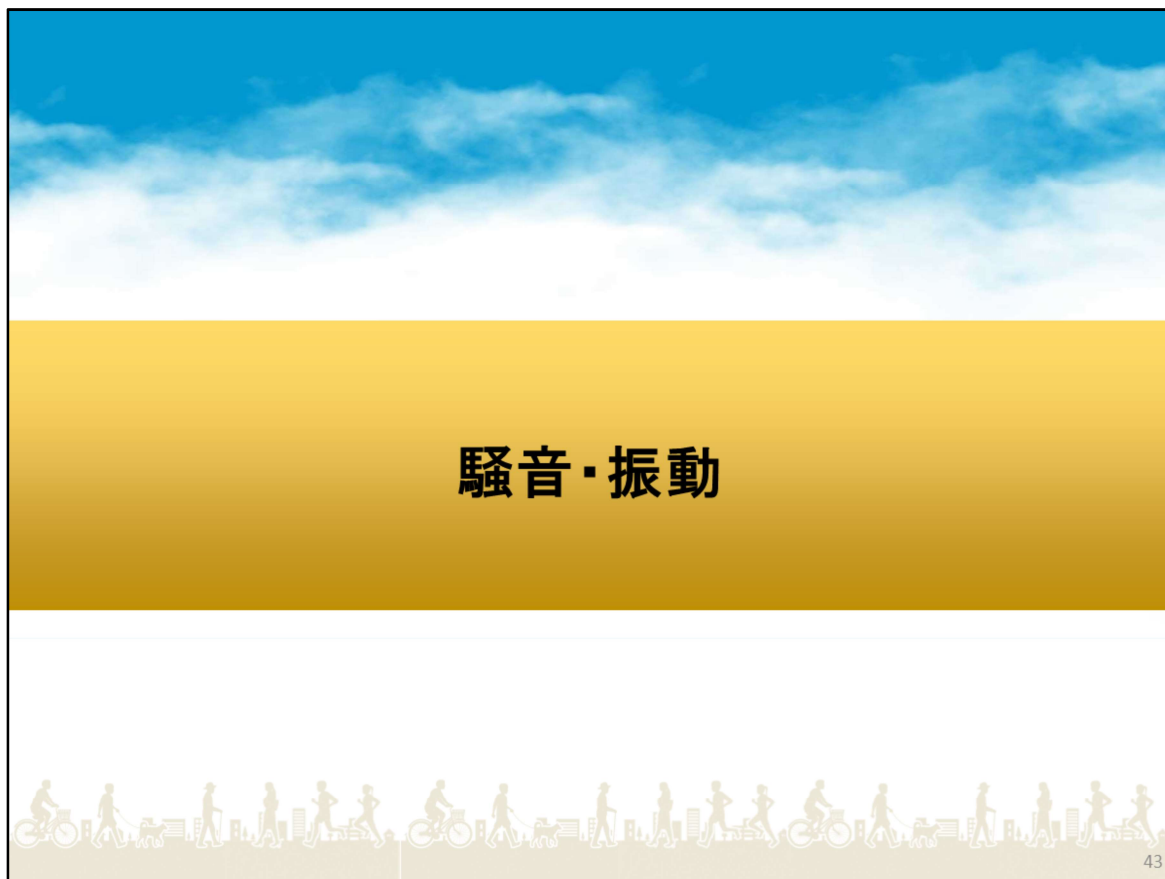


それでは、環境影響評価書案の内容について、説明致します。

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致します。



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、音の大きさを表すデシベルという単位を用います。
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、図書館の館内での音は、40デシベル程度になります。

振動の目安

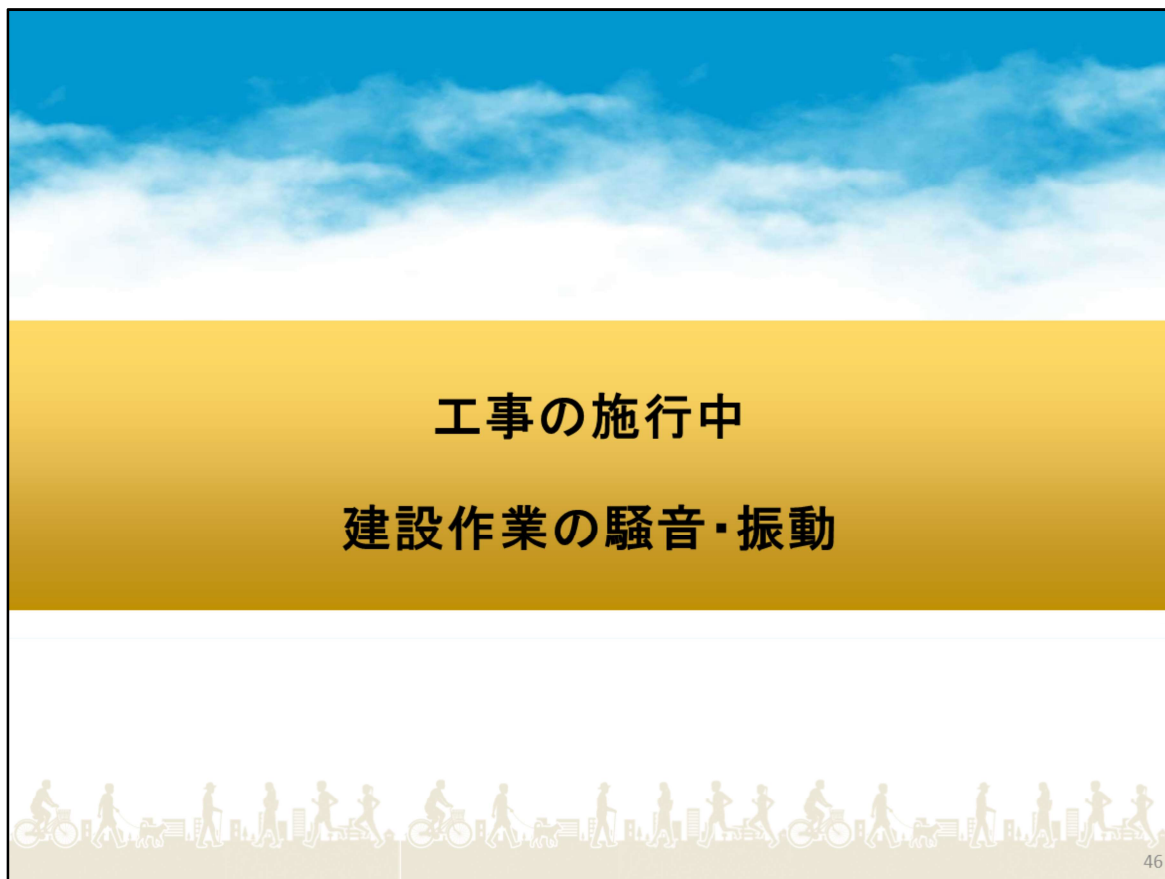
単位：dB（デシベル）※

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

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ほどの振動は、70デシベル程度になります。



まず、工事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、説明致します。

建設作業騒音の予測・評価の結果

単位：dB(デシベル)

予測値	基準値
68～84	80または85

評価の指標

- ・「騒音規制法」
- ・「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」



建設機械の稼働に伴う建設作業騒音の予測値は、敷地境界上において68から84デシベルであり、評価の指標である「騒音規制法」または「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または下回ります。

建設作業振動の予測・評価の結果

単位：dB(デシベル)

予測値	基準値
45～70	70または75



評価の指標

- ・「振動規制法」
- ・「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」

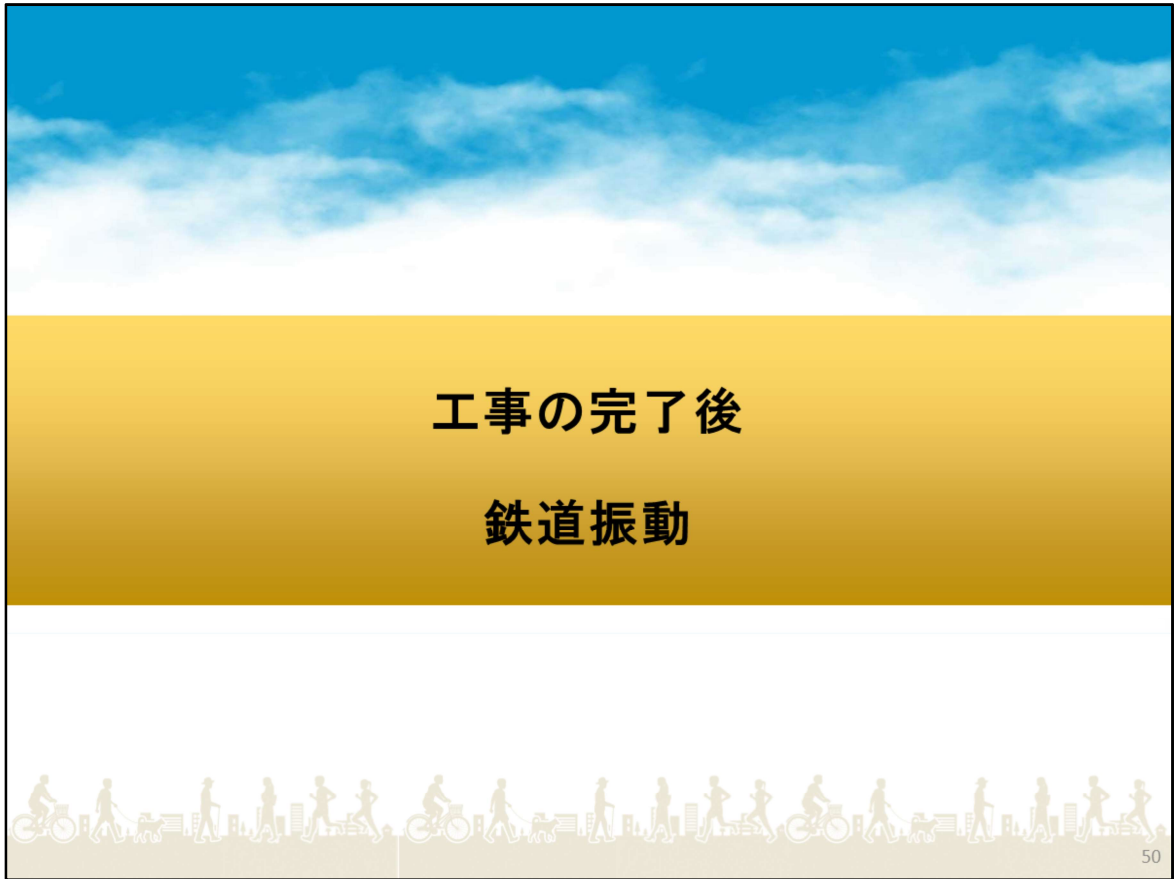
建設機械の稼働に伴う建設作業振動の予測値は、敷地境界上において45から70デシベルであり、評価の指標である「振動規制法」または「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」で定める基準値と同等または下回ります。

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

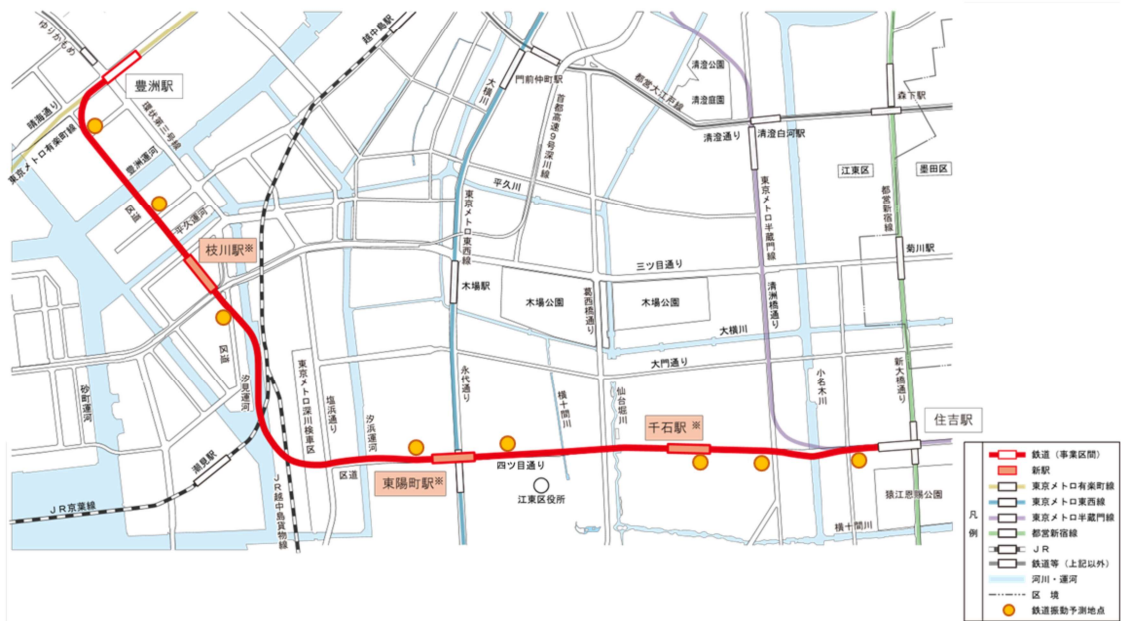


工事の施行中における騒音・振動に関する環境保全のための措置としては、工種や作業内容を踏まえ、対策が必要な箇所には仮設防音壁を設置します。また、低騒音、低振動の工法などを採用するとともに、最新の技術や建設機械等を積極的に導入します。



続いて、工事後の完了後における列車の走行に伴う鉄道振動について説明致します。

鉄道振動の予測地点



※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。

工事の完了後における鉄道振動の予測地点は、8地点を選定しました。

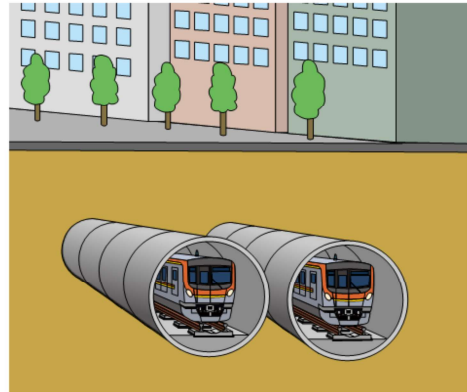
鉄道振動の予測・評価の結果

単位：dB(デシベル)

予測値	基準値
44～50	70

評価の指標

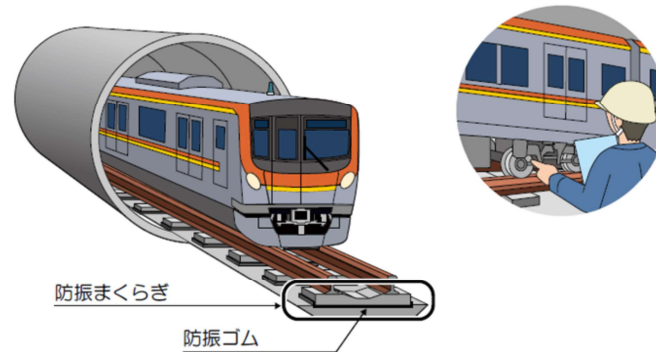
・「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について(勧告)」



鉄道振動の予測値は、敷地境界上において44から50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



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は、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。



次に、工事の施行中における「土壌汚染」の影響について説明致します。

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

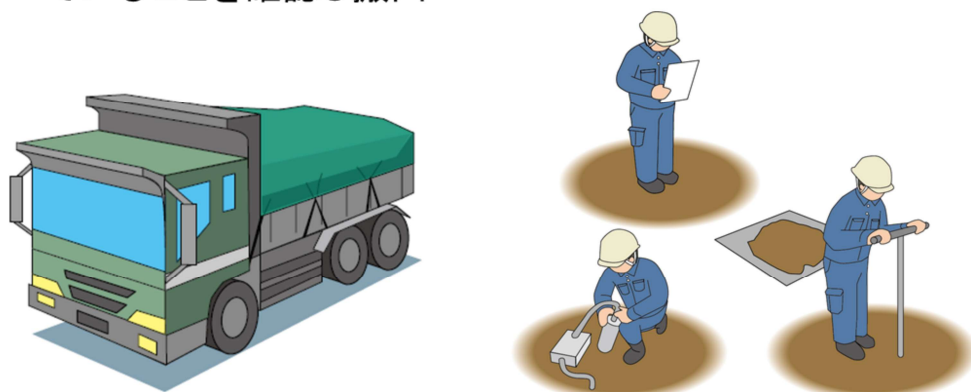
「東京都土壌汚染対策指針」等に基づく手続きを行い、拡散防止対策を実施

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条に基づく手続き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、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

- 「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
- 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



土壌汚染に関する環境保全のための措置としては、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。

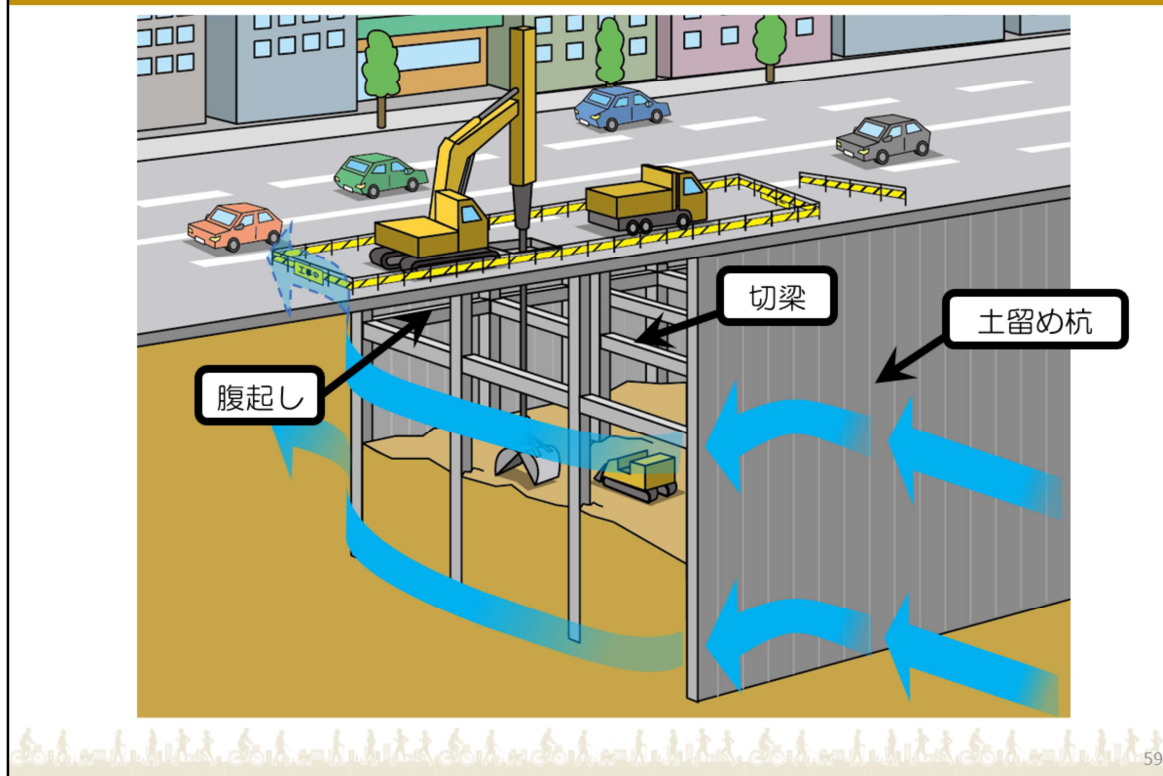


次に、「地盤」及び「水循環」への影響について説明致します。
「地盤」及び「水循環」は、工事の施行中及び工事の完了後を対象に、予測・評価を行いました。



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致します。

地盤/水循環の予測・評価の結果(開削トンネル区間)

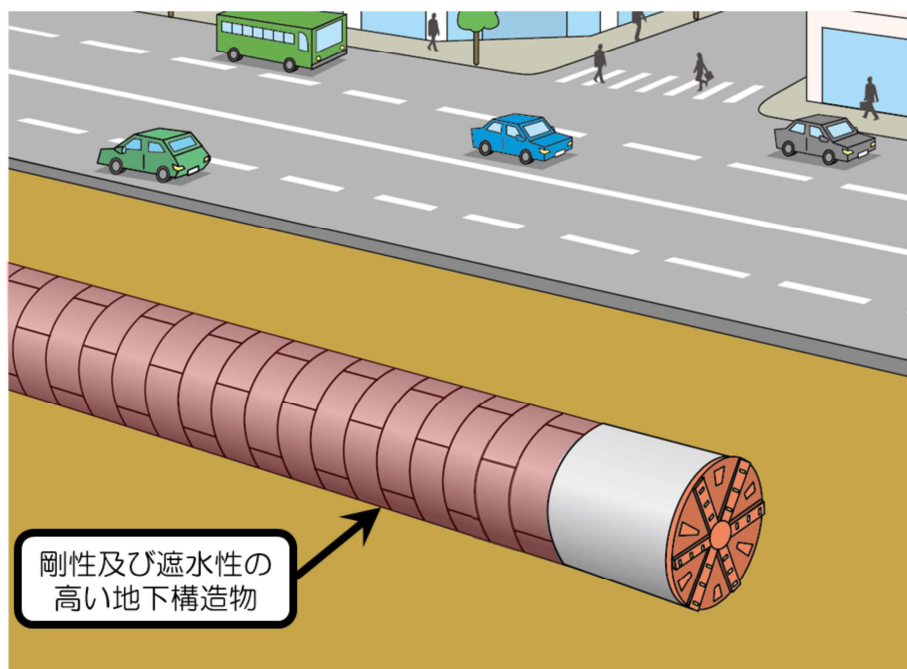


開削トンネル区間における掘削対象の地層のうち上部に分布する地下水は、工事区間の周囲を迂回して近傍の河川や水路に向けて流動、湧出すると推定されます。また、その下部に分布する地下水は、杭の周囲を迂回して流動すると推定されます。

施工方法として、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、水平方向の地盤の変形を抑えます。

地盤/水循環の予測・評価の結果(シールドトンネル区間)



シールドトンネル区間は、地下水を通しにくい地層であるため、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。

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

- 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
- 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う



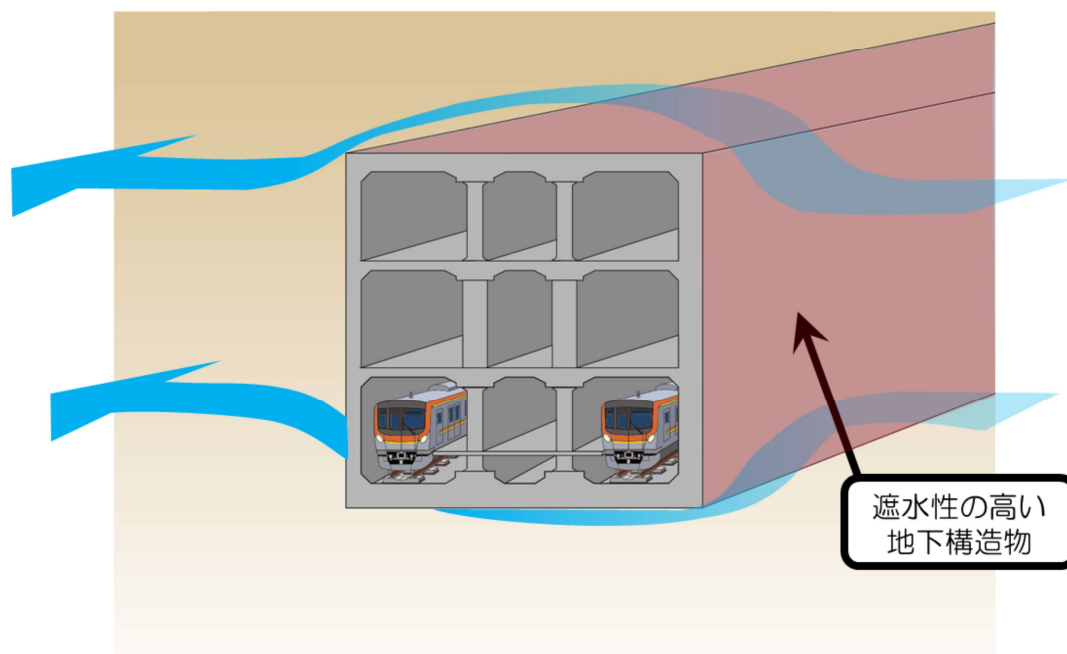
工事の施行中における地盤・水循環に関する環境保全のための措置としては、過去の地下鉄工事で実績のある土留めや、止水のための地盤改良など、各種工法を現場条件に合わせて適切に採用して、地盤の安定性向上及び地下水湧出の防止対策を実施します。

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。



続いて、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致します。

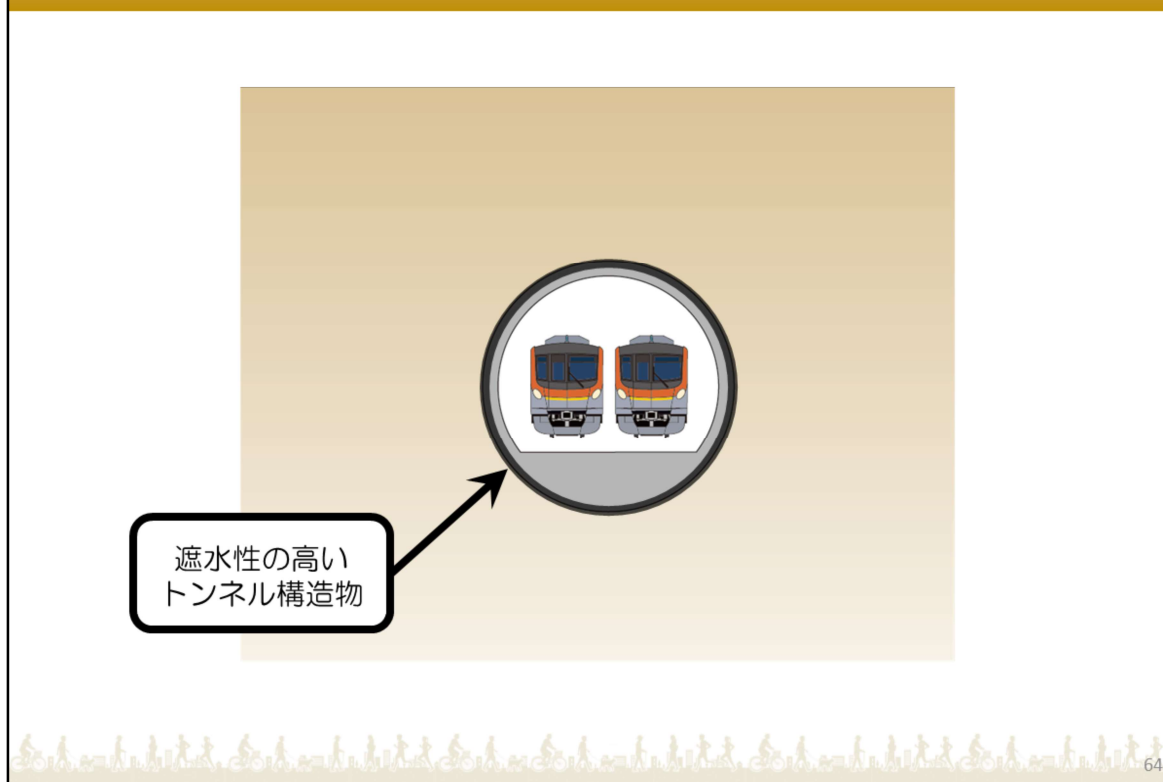
地盤/水循環の予測・評価の結果(開削トンネル区間)



開削トンネル区間における地下構造物の存在する地層のうち上部に分布する地下水は、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、湧出すると推定され、その下部に分布する地下水は、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で構築するため、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。

地盤/水循環の予測・評価の結果(シールドトンネル区間)



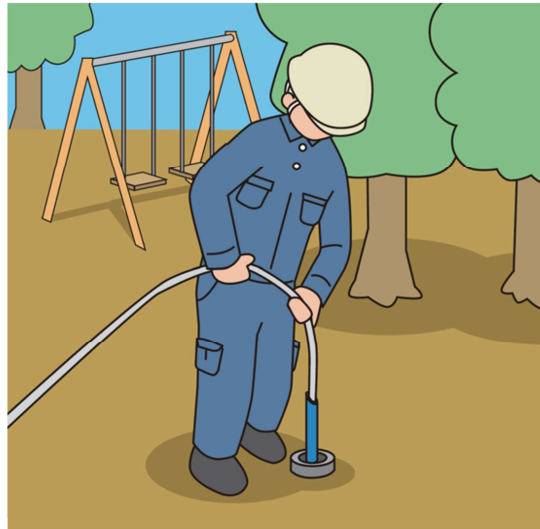
シールドトンネル区間は、地下水を通しにくい地層であるため、地下水の流動はほとんどないと考えられます。

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。

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う



工事の完了後における地盤・水循環に関する環境保全のための措置としては、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の湧出を抑止することができます。

また、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。

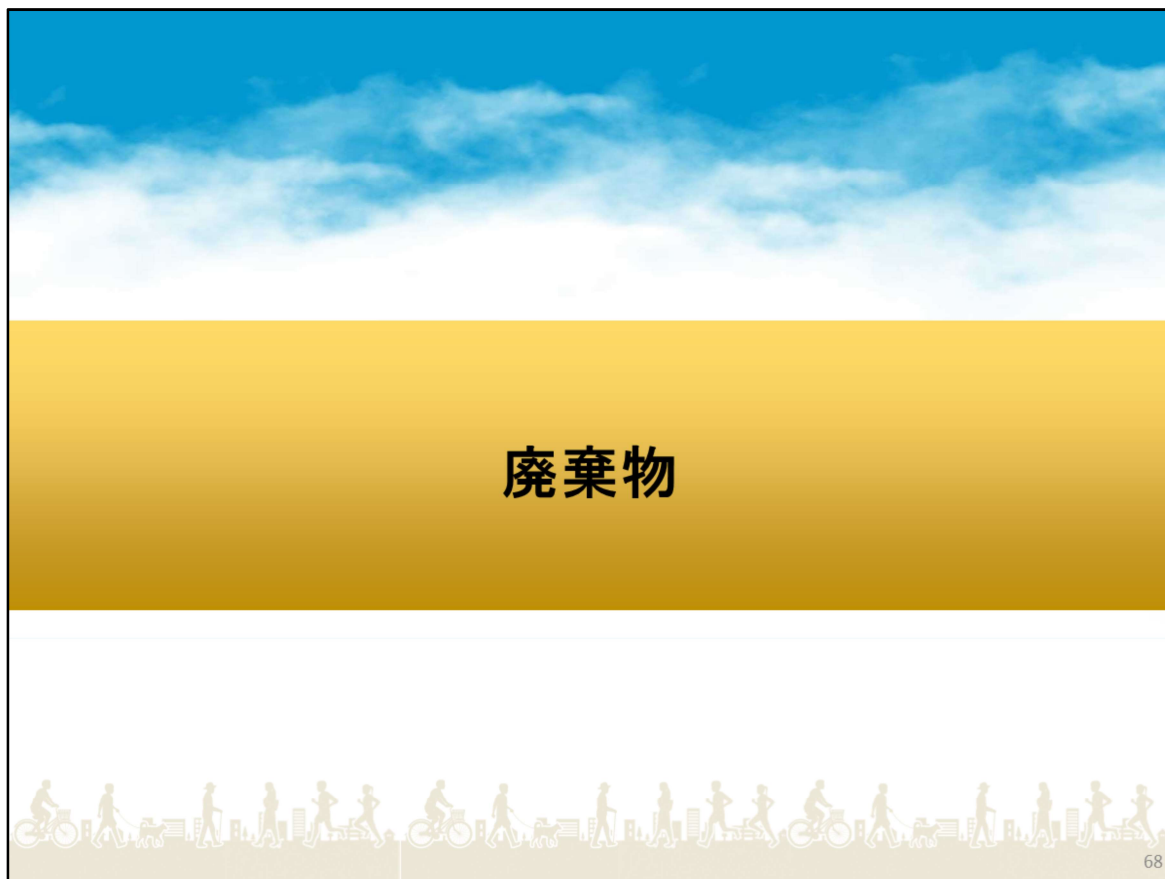


次に、工事の施行中における「史跡・文化財」への影響について説明致します。

- 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、あらかじめ関係機関と協議し、必要な措置を講じる

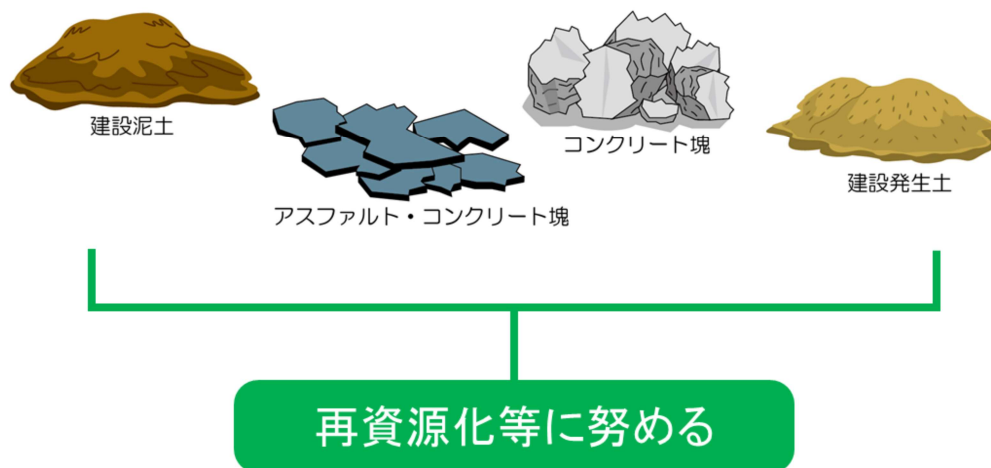


掘削工事等で埋蔵文化財が発見される可能性があるため、文化財保護法等に基づき、あらかじめ関係機関と協議し、必要な措置を講じることから、文化財等の保存及び管理に支障が生じないと考えます。



最後に、工事の施行中に発生する「廃棄物」が周辺環境に及ぼす影響について説明致します。

廃棄物の予測・評価の結果

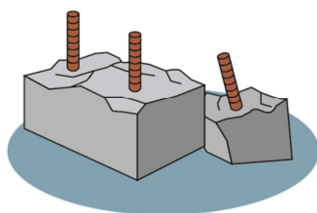


「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」等に定める事業者の責務を満足

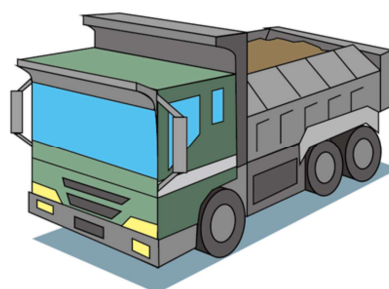
既存建造物の撤去及び建設工事に伴い発生する建設廃棄物や建設発生土については、東京都建設リサイクル推進計画に定める東京都関連工事の達成基準値を達成するように再資源化等に努めることから、廃棄物の処理及び清掃に関する法律等に定める事業者の責務を満足すると考えます。

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、再資源化に努める
- 建設発生土について、「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

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は、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、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。

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、本事業においては、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。

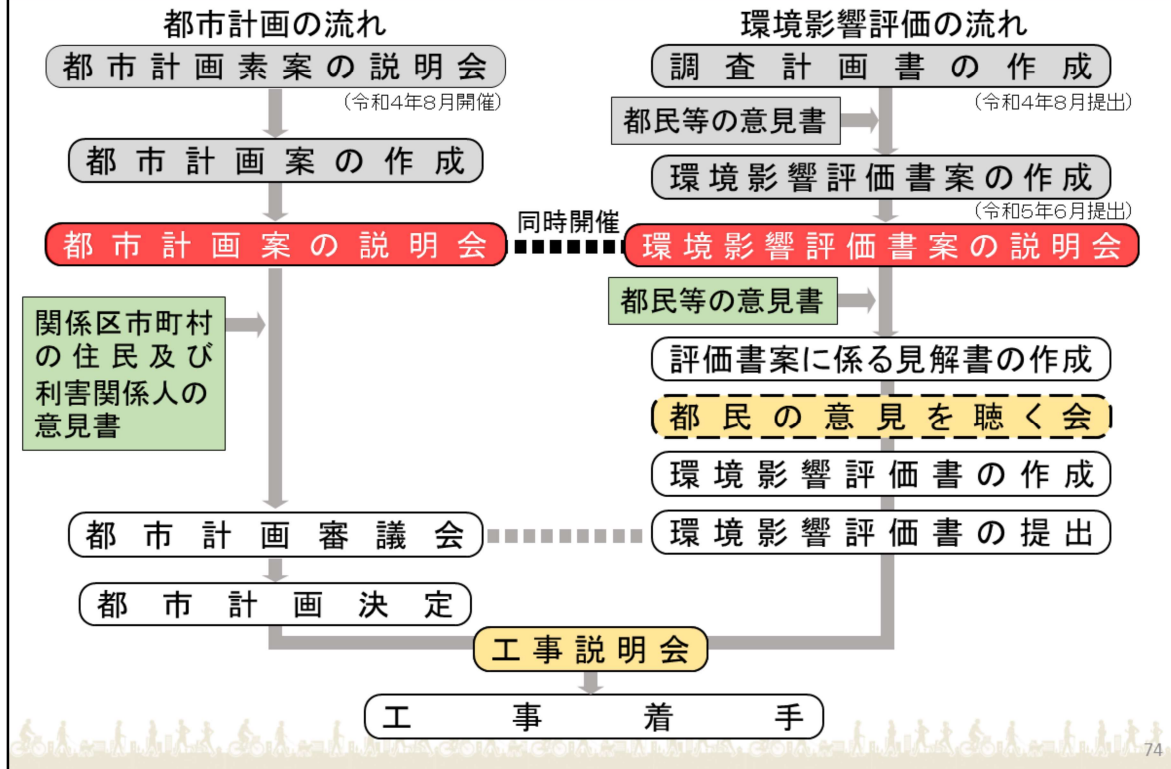


最後に今後の手続きについて、説明致します。



始めに、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、説明致します。

①工事着手までの流れ



本日の説明会は、都市計画案及び環境影響評価書案の説明会になります。
説明致しました都市計画案及び環境影響評価書案は、現在、東京都庁や江東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致します。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後、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都市計画案及び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、意見書について説明致します。

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8号線本線及び分岐線
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 ○江東区 都市整備部 都市計画課 (江東区役所 5階21番窓口) 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・方法	令和5年7月6日(木) 持参(17時00分) 郵送(消印有効)

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、江東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8号線豊洲～住吉間建設事業
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 ○江東区 環境清掃部 温暖化対策課 (江東区役所隣防災センター 6階5番) 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・方法	令和5年8月7日(月) 持参(17時00分) 郵送(消印有効) 提出フォーム

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、江東区役所など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 03-5388-3214

○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



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 設計第一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、東京メトロ有楽町線の分岐線、豊洲から住吉間の計画及び本線、豊洲駅改良等の計画に関する都市計画案及び環境影響評価書案の説明を終了致します。ご清聴ありがとうございました。