

令和5年6月25日（日）、26日（月）、28日（水）、29日（木）に「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」の都市計画案および環境影響評価書案のあらましについての説明会を開催しました。

ご質問の主な要旨とそれに対する回答について、以下に記載いたします。

【計画に関する内容】

Q1 素案説明会からの主な変更点は何か。

A1

施工方法の見直しなどにより、一部、都市計画範囲を変更しております。

Q2 都市計画の廃止について、理由を教えてください。

A2

今回廃止する範囲は、昭和56年に住吉方面への延伸を想定して都市高速鉄道第8号線の本線として都市計画決定しております。分岐線の検討の深度化により、線形に変更が生じたことから、本線として定めていた当該範囲を廃止し、分岐線として新たに都市計画を定めるものです。

Q3 JR京葉線の潮見駅と接続する議論はなかったのか。

A3

ルートの検討に当たっては、既設の駅との取り付けや、既設路線との接続を図るとともに、急曲線、勾配を設けないといった鉄道としての運行の安全を担保した形で計画しております。

また、既設のライフラインに関する埋設物や護岸、橋脚などの支障物をなるべく避けることを基本とし、公共用地を極力通過するように設定しております。

検討の結果、JR京葉線の潮見駅には接続しない計画としております。

Q4 小名木川橋を迂回している理由は何か。

A4

小名木川橋の直下を通過する場合、基礎等があることから橋の受け替えが必要不可欠です。線形の検討にあたり、基本的には公共用地下を検討しておりますが、小名木川橋は既存の半蔵門線と近接しており、受け替えが困難であることから、橋の直下を避けた計画としております。

Q5 中間新駅の出入口の位置は決まっているのか。

決まっていないのであれば、いつ頃決定するのか。

A5

駅の出入口は、まだ決定しておりません。

駅の出入口は基本的に1駅2か所で検討しております。位置については、東京メトロが駅利用者の利便性を考慮した上で、地下鉄道の火災対策基準や消防法等の各種法令に準拠した位置を勘案した上で検討していきます。

今後、東京メトロが土地及び建物の所有者等、権利をお持ちの方と個別に交渉させていただき、出入口に必要な用地を確保してまいります。

現時点では、具体的な時期は未定です。

Q6 出入口が1駅あたり2か所である理由は。

A6

駅の出入口については、東京メトロが、基本的に1駅2か所で検討しております。

その理由としては、駅利用者の利便性や事業性等を考慮するとともに、地下鉄道の火災対策基準や消防法等の各種法令に準拠し、火災等があった際に2方向避難が可能となるよう、少なくとも2か所の出入口の設置を検討しております。

Q7 四ツ目通りの交差点は信号待ちで混雑しているため、東陽町駅の出入口を先行整備して欲しい。

A7

現時点で出入口の位置などは未定であり、今後、東京メトロが検討を深度化していきます。

頂いたご意見は今後の参考にさせていただきます。

Q8 今回の分岐線における車両基地は、新たに整備するのか。

新木場または東陽町にある既存の車両基地を活用するのか。

A8

本計画に伴い、新たに車両基地を整備する計画はありません。

本路線の車両基地については、新木場車両基地等を活用することを想定しております。

Q9 東陽町駅や住吉駅では、どのような改良を実施する予定か。

A9

東西線東陽町駅については、有楽町線との乗り換え等を考慮した改良を、東京メトロが検討しております。

半蔵門線住吉駅については、有楽町線との乗り換え利用者が増加することを想定し、ホームの昇降設備の増設を、東京メトロが検討しております。

Q10 分岐線の住吉駅のホームは、半蔵門線ホームの対面に整備されるのか。ホームを2階建てから1階建てとし、他の駅と同様に複線シールドで接続することはできないのか。

A10

住吉駅については、地下3階、4階の2層ホームとなっており、半蔵門線の列車は、地下3階が渋谷方、地下4階が押上方へ列車が発着する形状となっております。地下3階、4階のホームそれぞれ対面側には既に線路があり、列車の留置線として使用しております。

今回の計画では、既存の留置線を活用することとしており、単線シールドとしております。

Q11 豊洲駅の線路は、合計5本になるのか。

現在の仮設ホームが整備されている箇所は、今後どうなるのか。

A11

豊洲駅の線路については、現状、新木場方と和光市方へ2本と、仮ホームで埋められている2、3番線の4本となります。今回は1番線ホーム（新木場方）の反対側にホームを増設することから、線路本数は現状の4本のままとしております。

現在2、3番線に設置している仮ホームは、ホームを1面増設した後、撤去する予定です。

Q12 総事業費はいくらか。

また、財源はどのように確保するのか。

A12

総事業費は約2,690億円を想定しております。

事業者である東京メトロが「地下高速鉄道整備事業費補助」制度を活用して、国と東京都と江東区が連携して東京メトロに対し補助を行います。

また、東京メトロは国による財政投融资も活用することとしております。

内訳については、約2,690億円のうち、補助制度の補助対象は約2,340億円であり、国が約600億円、東京都が約1,043億円、江東区が約94億円となります。その他については、東京メトロが財政投融资を活用し、負担することで事業を行っていきます。

Q13 江東区は、区役所本庁舎付近に出入口を設置する要望をするのか。

A13

現時点で、江東区は東京メトロに対して、江東区役所本庁舎付近への新たな出入口の設置を要望しておりません。

【手続き、スケジュール及び用地取得に関する内容】

Q14 都市計画案の意見書と環境影響評価書案の意見書の期限が異なる理由は。

A14

都市計画案の意見書の期限は、都市計画法に基づき、設定しております。

また、環境影響評価書案の意見書の期限は、環境確保条例に基づき、期間を設定しております。

このため、各意見書の提出期間が異なっております。

Q15 今後、意見書を提出できる機会はあるのか。

A15

意見書の提出については、都市計画案については7月6日まで、環境影響評価書案については8月7日までの期間を設けております。

また、環境影響評価書案については、都民の意見書の提出があり、公述の申出があった場合には、「都民の意見を聴く会」を開催することとしており、その場で意見を述べることができます。

Q16 工事説明会の開催時期や開業はいつ頃を予定しているのか。

A16

過去の事例を踏まえると、都市計画案説明会から「都市計画決定」まで、約1年程度を要することが想定されます。「都市計画決定」から「工事着手」までについては、東京メトロは約1年以内に取り組むことを目指しており、工事着手前に工事説明会を開催する予定です。

開業については、東京メトロが2030年代半ばと予定しております。

Q17 どの程度の意見が出れば、バリアフリー化の改善等を検討してもらえるのか。

A17

都市計画案に対する意見書は、都市計画案を都市計画審議会に付議する際の参考とさせていただきます。都市計画審議会の委員が審議を行うにあたって、判断する際の重要な材料の一つとなります。

付議にあたっては、意見書の要旨、それに対する都市計画決定権者の見解を取りまとめ都市計画審議会に提出して審議をしていただくこととなります。

意見書の数によって判断されることはございません。

Q18 環境影響評価調査計画書を閲覧できる場所を教えてください。
また、ホームページに掲載はされているのか。

A18

都庁の都民情報ルームにおいて、ご覧いただけるほか、環境局のホームページにおいてもご覧いただけます。

【駅名、路線名に関する内容】

Q19 都営三田線の既存駅との混同を避けるため、千石駅の駅名を「深川千石」等のように工夫してほしい。

A19

都市計画上の駅名称は、駅を設置する地名や著名建造物等を参考に決定しております。今回は駅中心の住所を都市計画の駅名称としております。

Q20 今、塩浜には駅が一つもない。枝川駅を「枝川塩浜」にするなど、地域住民が親近感を持てるように駅名を検討してほしい。
「千石」の駅名を「千田千石」など、「清澄白河」のようにつけていただきたい。
また、「深川」、「深川セントラル」等の検討をお願いしたい。

A20

本日ご説明した駅名については、都市計画上の名称です。
いただいたご意見も参考に、今後、東京メトロが検討を進め、駅名を決定してまいります。

【工事に関する内容】

Q21 土留めを施工する際は、どのような建設機械を使用するのか。

A21

土留め計画については地下連続壁を予定しております。
土留めに使用する杭打ち機等については現場状況等も考慮し、今後、東京メトロが検討した後、工事説明会で説明する予定です。

Q22 工事をする際、地上への影響はどの程度あるのか。

A22

開削区間については、道路上での工事が発生します。

シールド区間については、基本的に地下での工事となるため、地上への影響はないものと想定しております。

工事の実施にあたっては、交通量の状況を見極めながら、東京メトロが道路管理者や交通管理者と協議の上、路面交通への影響が最小限となるように検討を進めてまいります。

Q23 「千石駅」付近には小学校や公園など、子どもが集まる場所が多い。

工事の時間帯や施工曜日は決まっているか。

A23

作業時間については、原則、昼間作業を予定しております。

ただし、関係者協議等を進めていく中で、やむを得ない場合については夜間作業となる可能性もあります。

詳細については、東京メトロが工事説明会で説明する予定です。

Q24 豊洲小学校の校庭について、開削工事を行う予定はあるか。

実施するのであれば工事期間はどのくらいか。

校庭の代替地は検討しているのか。

A24

ルートの検討にあたっては、民地に極力支障しないよう、道路下などの公共用地を通過するように計画しています。既存の豊洲駅既設構造物と区道との接続を考慮した結果、豊洲小学校敷地内を通過せざるを得ない線形としております。

豊洲小学校の校庭部分については、開削工法として東京メトロが施工計画を検討しております。

また、具体的な対応については、今後、東京メトロが、関係者と調整を図った上で、学校への影響が最小限となるように検討してまいります。

Q25 豊洲小学校横の区道は片側1車線であるため、開削する場合には、車や歩行者は通行できないことが想定される。開削区間はどの範囲となるのか。

A25

晴海通りから、一部民地、豊洲小学校の敷地を含む、区道（特別区道江257号）の一部までを開削の予定範囲としております。

工事中の道路の通行止め等の具体的な施工計画については、今後、東京メトロが交通管理者などの関係者と協議の上、検討を進めてまいります。

Q26 東陽町駅での開削区間は、どの範囲となるのか。

A26

東陽町駅の開削区間の延長については、約300mとなります。
また、開削幅については、約18mを想定しております。

Q27 工事期間中に四ツ目通り等の主要道路において、道路の封鎖やバスの本数を減らすなどの影響はあるのか。

A27

工事中の四ツ目通り等の主要道路に対する道路の封鎖やバスの運行等への影響については、今後、東京メトロが、交通管理者などの関係者と協議の上、施工計画を検討してまいります。

【まちづくりに関する内容】

Q28 中間新駅において、駅ビルやアミューズメント施設等を設置する計画はあるのか。

A28

江東区は、2030年代半ばの開業を見据えて、「江東区地下鉄8号線沿線まちづくり構想」を昨年度末に地域の意見を踏まえて策定しました。今後も駅ごとに地域住民や地元企業等が主体となり、駅周辺でどのようなまちづくりを進めていくべきかという議論を重ねていくこととしています。

また、地域の意見等について、江東区は東京メトロと共有していくこととしています。

Q29 駅出入口の位置について、江東区は地域の意見を聞く機会を設ける予定はあるのか。

A29

駅出入口の位置については、各種法令等に基づき東京メトロが検討することとしております。

江東区は、駅出入口位置について地域の意見を聴く機会を設ける予定はありませんが、駅利用者の利便性を考慮した駅出入口の位置を検討するよう、東京メトロに要望しております。

Q30 駅を建設するにあたり、駐輪場の設置を考えているか。

A30

江東区は、中間新駅に駐輪場は必要と考えており、昨年度にどの程度の駐輪場が必要なのか調査を実施しています。

調査結果に基づき、今後、江東区が整備に向けた検討を進めてまいります。

Q31 (仮称) 枝川駅周辺のまちづくりにおいて、東京メトロ、JR、東京都が所有する土地や運河を活用し、スカイツリー周辺のように駅周辺の活性化を行っていくのか。

A31

江東区は、(仮称) 枝川駅周辺のまちづくりを検討するため、地域住民や地元企業等が主体となった協議会を設立し、地域の活性化・にぎわいなどのテーマを踏まえて、議論を重ねていくこととしております。

今後、協議会でまとめた意見を周辺地域の方々に説明する報告会にて、協議会以外の地域意見についても伺っていく予定としております。

地域のにぎわい・活性化、運河の利活用などの様々な意見を参考に、地区まちづくり方針として取りまとめ、まちづくりの方向性を示すこととしております。

Q32 (仮称) 枝川駅周辺のまちづくりにおいて、枝川小学校の建替え時などに防災の拠点となるような開発を進めてほしい。

自動運転の車が活躍するなど、最先端の技術を活かした新しい都市のまちづくりを目指してほしい。

A32

江東区は、昨年度に地域住民とともに沿線まちづくりの検討を行うなかで、「安全・安心」「暮らし・憩い」「水辺・環境」「交流・にぎわい」「交通・つながり」の5つを沿線まちづくりのテーマとしております。

「安全・安心」にある防災という観点は非常に重要であるため、今後も地域住民や地元企業等が主体となった協議会にて防災に対する考え方などについて議論することとしております。

また、最先端技術の活用などを含むまちの将来像についても、2030年代半ばの開業を見据え、協議会にて検討することとしております。

【環境への影響に関する内容】

Q33 「日影」や「景観」を選定項目から外している理由は何か。

A33

工事の完了後において、換気施設、出入口の設置を予定しておりますが、各種施設の高さは周辺の建物を上回ることがないなど、規模が小さく、日影や景観への影響は小さいと考えていることから、選定項目の対象外としております。

Q34 大型の杭打機（30mなど）を使用する場合、騒音・振動の予測は敷地境界のGL（地盤面）なのか、それとも建設機械の高さに応じた予測をしているのか。

A34

騒音・振動の予測地域は、工事区域の周辺としております。

騒音についての予測地点は、「騒音規制法」及び「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」に基づき、敷地境界上の地上1.2mの高さの地点としております。

振動についての予測地点は、「振動規制法」及び「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」に基づき、敷地境界上の地盤面としております。

Q35 騒音の予測値は、現道の騒音を加味した値なのか、または建設機械のみの値なのか。

A35

工事中の騒音を予測する場合は、工事による影響を評価しており、現道の道路交通による騒音などについては評価に見込んでおりません。

騒音・振動の影響範囲については、建設機械が地上で稼働する工事区域の周辺としております。騒音が最大となる作業は、路面覆工の施工をする際に使用するブレーカの騒音が最大となると想定しております。

また、振動については、土留めを施工する際に使用するアースオーガーの振動が最大となると想定しております。その他として、道路を復旧する際の機械（アスファルトフィニシャー）を使用した際に振動が大きくなると想定しております。

Q36 「鉄道振動の調査地点」について、豊洲付近の調査地点は具体的にどこになるのか。

A36

振動の調査地点については、豊洲小学校と豊洲四丁目公園の間に存在する道路を選定しております。

Q37 「環境保全のための措置」における、工事完了後の観測、モニタリングについて、どのような頻度や内容で実施するのか。

A37

環境影響評価条例に基づき、事後調査を行うこととしており、事業者である東京メトロが、工事着手前までに事後調査計画書を作成します。

事後調査の項目は、環境影響評価書に記載した環境影響評価の項目であり、調査の内容は、環境影響評価書において、予測した結果と、工事中または完了後の測定した結果等を項目ごとに比較するものです。

例えば、騒音では、環境影響評価書の予測値が事後調査で測定した実測値と大きく異なるかを確認いたします。

Q38 地下水を通しにくい層について、詳しく教えて欲しい。

A38

地層は、地下水を通しやすい帯水層と、通しにくい難透水層の2つに分類されます。

帯水層は、比較的地下水が流れやすい地層であり、主に砂や砂利などで構成されております。

難透水層は、帯水層の間にある粘土層などの水を通しにくい地層です。

Q39 地質調査は何か所実施したのか。その結果を教えて欲しい。

また、シールドトンネル区間は、どの程度の深さとなるのか。

A39

地質調査として、54か所の既往調査結果に加え、各駅の予定地付近の5地点を新たに調査しております。

地層調査結果により、シールドが通過する範囲は、基本的に粘土層であり、水を通しにくい層が存在することを確認しております。

シールドの深さについては、約21mから約36mとなります。

Q40 地盤沈下はほとんど発生しないとの説明があったが、江東区のほとんどは埋立ての地域となっており、東日本大震災の際は、各地で液状化現象が発生した。

液状化による地盤沈下も心配しており、もし発生した際は、どのような対応を行うのか。

A40

シールド工事は、基本的に地山の安定性について、非常に優れた工法であると考えております。今回シールド工事を安全に実施するにあたり、事業区間周辺の地質や地下水等の状況を把握するため、事前調査を行っており、それらの条件や過去の事例を踏まえ、東京メトロが施工計画を検討してまいります。

また、工事の実施にあたっては、適切な施工管理が重要であることから、細心の注意を払いながら、東京メトロが工事の実施に努めていくこととしております。

液状化は、基本的に地面が揺れる地震時に発生するものであり、工事中においてはそれほどの振動が発生しないと想定されるため、工事に伴う液状化現象は発生しないと考えております。

万が一、そのような事態になってしまった場合は、早期復旧にあたり、東京メトロが調査を実施して影響を確認し、因果関係を整理した上で、適切に対応してまいります。

仮に工事に起因すると認められた場合については、東京メトロが因果関係を調査の上、補償基準に基づいて適切に対応してまいります。

【その他】

Q41 中間新駅に、定期券売り場のような施設を設置する予定か。

A41

現時点では、駅レイアウトについては決定しておりません。

今後、東京メトロが、駅利用者の安全や利便性、各種基準を準拠した上で検討を深度化してまいります。

Q42 半蔵門線への乗り入れや東武線への直通運転は考えているのか。

A42

現時点では具体的な運行計画はありません。

Q43 何両編成を想定しているのか。

A43

1編成10両の列車として予定しております。

Q44 地下鉄の運賃は上がらないのか。

A44

地下鉄の運賃については、東京メトロが現在の運賃形態により決定します。

本路線の整備に伴う運賃の上乗せはございません。

Q45 住吉駅からの延伸計画はあるか。

A45

半蔵門線への乗り入れについては、現時点では具体的な運行計画はありません。

Q46 今回の延伸に伴い、豊洲駅から新木場方面の運行本数は減ることになるのか、今のダイヤへの影響はあるのか。

A46

東京メトロにおいて、現時点では分岐線の一部列車は、有楽町線の本線へ乗り入れる計画を検討しておりますが、新木場方面行きの本数などの具体的な運行計画は未定です。

Q47 今回の延伸により、都営バスの本数が減るのか。

A47

都営バスの運行計画については、東京都交通局が、今後、検討することとなります。

Q48 枝川駅のバリアフリー施設をしっかりと整備してほしい。

A48

新たに設置する駅のバリアフリー施設については、既存の駅と同様に、エレベーター等の昇降施設をはじめ、多機能トイレや誘導・警告ブロック、点字運賃表などを整備することを考えております。

Q49 どの程度の地震を想定して設計しているのか。

A49

阪神淡路大震災クラスや、最大震度7クラスの首都直下地震などでもトンネルが崩壊しないよう、耐震設計を行い、地震に対する安全性を確認しております。

Q50 浸水対策はどのように考えているのか。

A50

本計画の一部区間では、最大で約5mの浸水が予想される地域に位置していると認識しております。

出入口等について、東京メトロが浸水対策を含めて設計を行います。

Q51 事業費が適正であると確認する手段は自治体としてあるのか。

A51

事業費は、東京メトロが鉄道事業者として精査を行い、物価の高騰などを反映するとともに、事業に必要と想定される項目を計上しております。

なお、地方自治体では、毎年度、議会において審議の上、予算を議決することとなり、そのプロセスの中で適正に確認されております。

Q52 今回の計画により、潮見に住んでいる人が東京駅だけではなく、豊洲、東陽町に行きやすくなり、行動範囲が広がるなど、実現がとても楽しみであるが、潮見と枝川には少し距離がある。

潮見と枝川間のアクセスについて、例えばコミュニティバスや都営バスを新たに運行するなどの計画はあるのか。

A52

江東区において、現段階で、潮見と枝川間における新たなアクセス手段の計画はありません。

2030年代半ばの開業を見据えた上で、望ましい地域公共交通について、地域の意見等を踏まえて検討してまいります。

Q53 新しく地下鉄ができるのをとても楽しみにしている。建設中の様子を見せてもらえるような工事見学会等の催し物の開催を検討してほしい。

A53

工事の進捗に応じて、東京メトロが工事見学会の開催等について検討してまいります。