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のあらましについてご説明致します。

## 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**

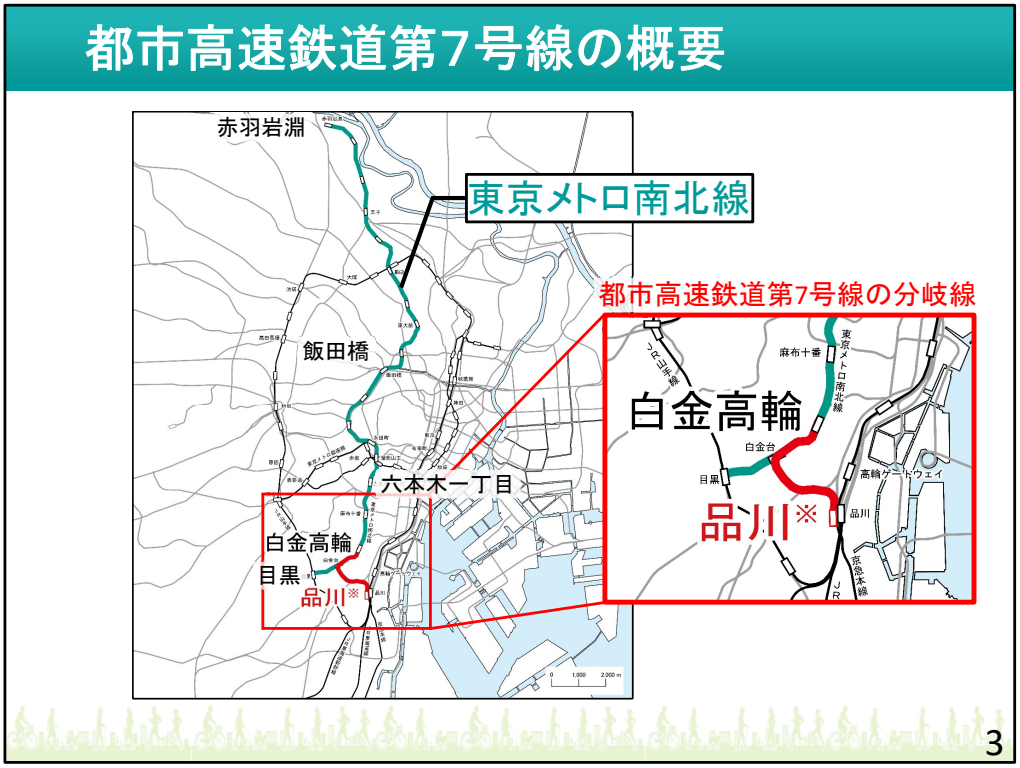
- 計画の策定経緯
- 整備効果
- 計画の概要
- 都市計画の区域について

**今後の手続き**

- 工事着手までの流れ

2

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ご説明したのち、今後の手続きについてご説明致します。



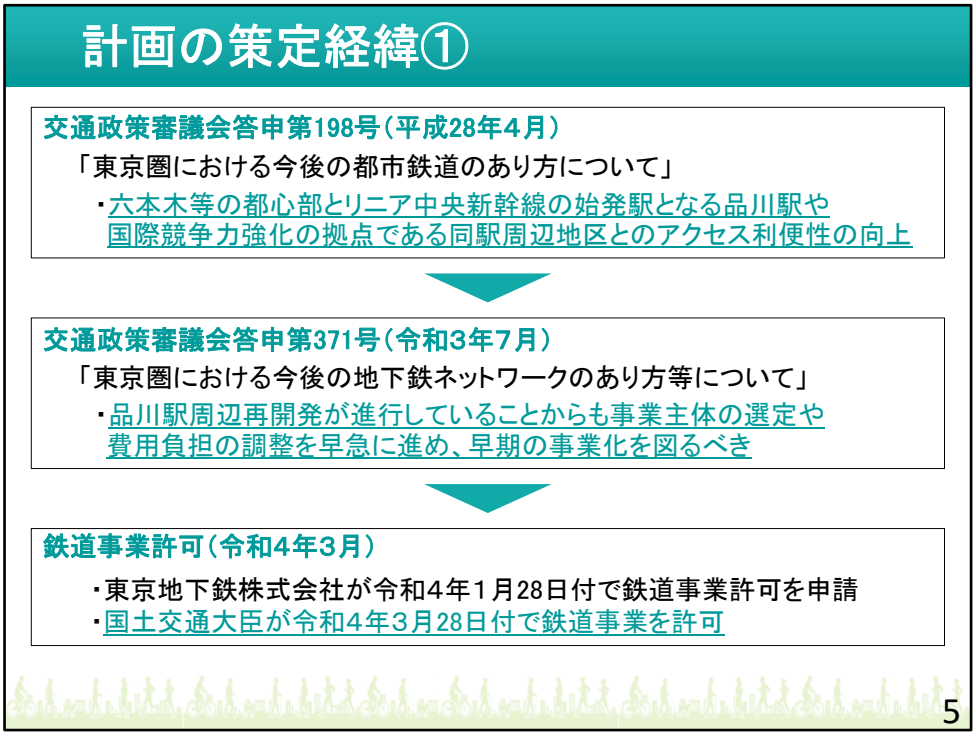

まず初めに、都市高速鉄道第７号線の概要についてご説明いたします。

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、赤羽岩淵駅を結ぶ路線で、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、白金高輪駅から目黒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、ご説明する計画は、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。

次に、東京メトロ南北線の分岐線計画の策定経緯について、ご説明いたします。




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であると位置づけられております。

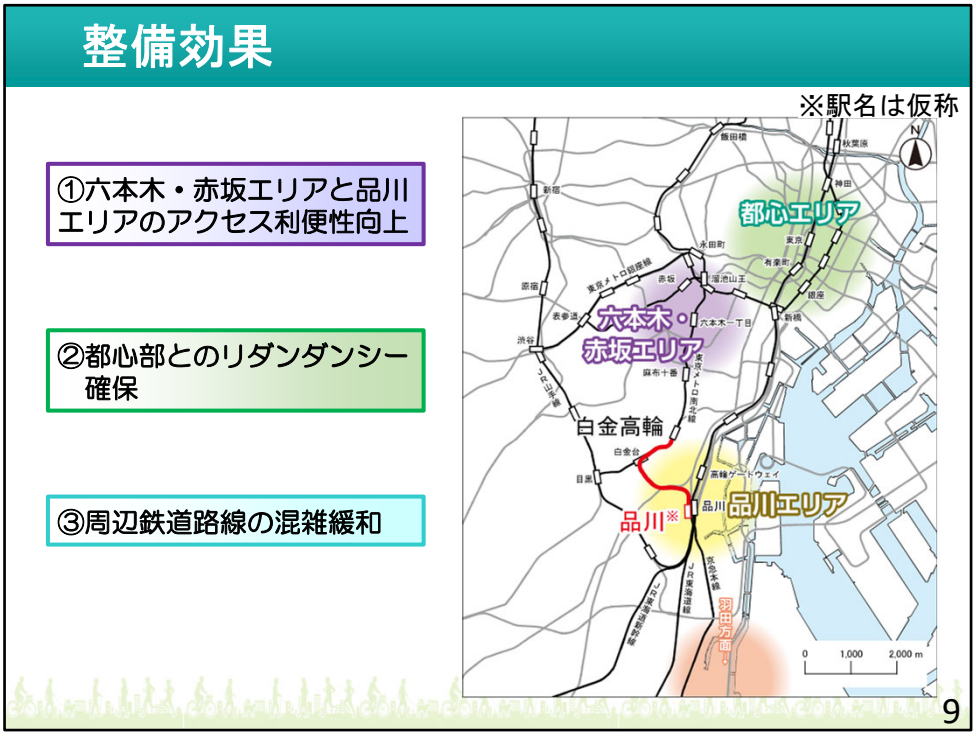
さらに、令和３年７月の答申第371号「東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について」では、「品川駅周辺再開発が進行していることからも事業主体の選定や費用負担の調整を早急に進め、早期の事業化を図るべき」と位置付けられました。

こうした答申などを踏まえ、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、国土交通大臣から鉄道事業の許可を受けております。

また、東京都が令和４年２月に策定した「未来の東京」戦略version up2022においては、東京の活動を支える交通・物流ネットワークを更に強化する事業の一つに位置付けられており、早期事業化に向けた取組を加速していくこととしております。

さらに、東京都が令和４年３月に策定した「東京ベイeSGまちづくり戦略2022」においては、「まちの魅力や活動の基盤となる快適で多様な移動手段の充実」に向けた主要施策の一つに位置付けられており、リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅周辺地区と六本木等の都心部とのアクセス利便性の向上が期待されるため、早期事業化に向けた取組を加速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、ご説明いたします。




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。

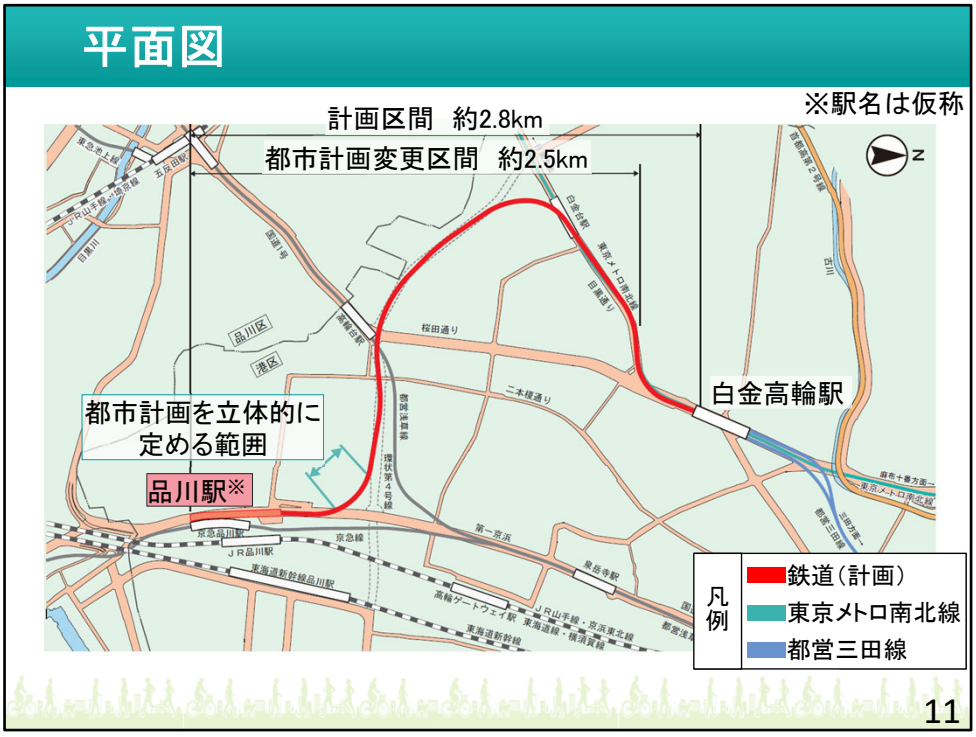
二つ目は「品川駅周辺と六本木、赤坂などの都心部とのリダンダンシーの確保」になります。リダンダンシーとは、自然災害等により一部の区間が不通となった場合でも、多重化された経路により移動が確保されることです。

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。

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。

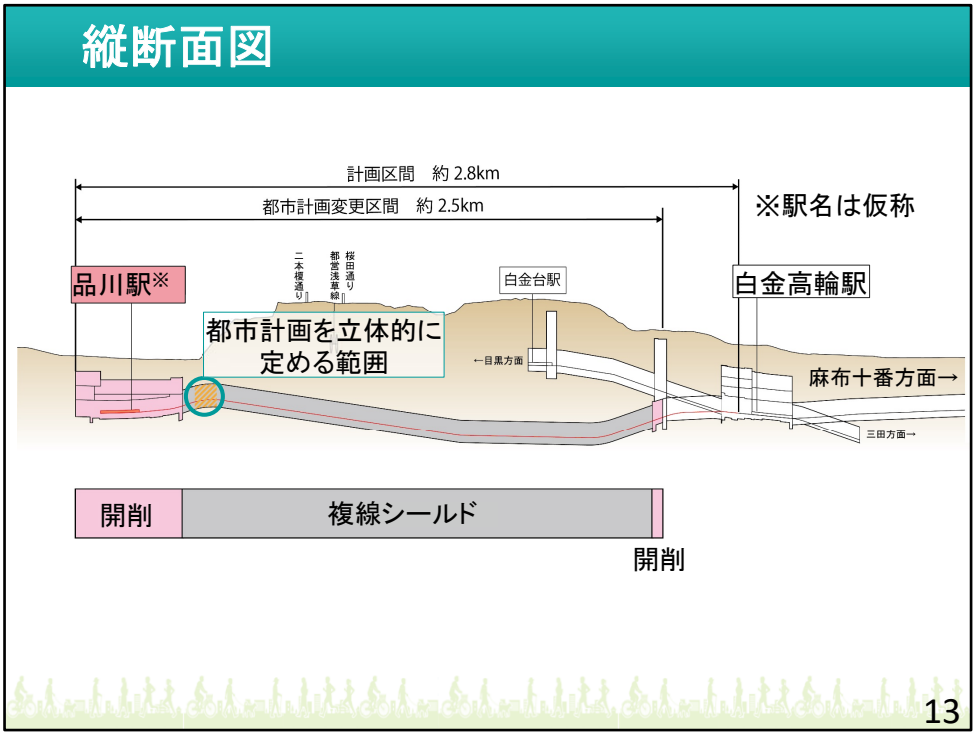
続いて、計画の概要について、ご説明いたします。




はじめに、今回の計画区間のルート等についてご説明致します。
これからご説明致します平面図は、左側が南方向、右側が北方向を示しておりますので、図面の上側が西方向となります。

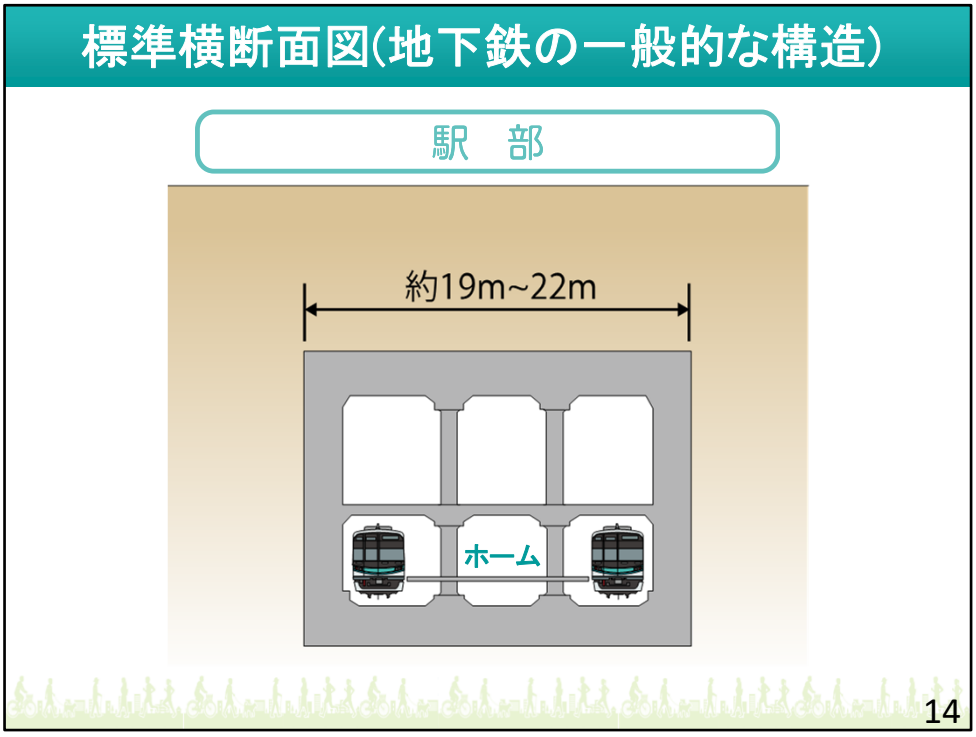
今回の計画区間は、先ほどもご説明いたしましたが、東京メトロ南北線を白金高輪駅で分岐し、品川駅方面に延伸するもので、新たに品川駅を設置する計画です。
なお、駅名は仮称であり、事業者である東京メトロにおいて、別途決定することとなります。
計画区間は、起点となる品川駅から東京メトロ南北線の白金高輪駅間の約2.8ｋｍになります。このうち、品川駅のある港区高輪四丁目から港区白金台一丁目までの約2.5ｋｍの区間を地下式により、新たに都市高速鉄道第７号線分岐線として都市計画を定めます。
また、都市高速鉄道として都市計画を定める範囲と、高輪三丁目付近において予定されている市街地再開発事業の区域が重複する範囲について、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。

今回、都市計画として定める概要はスライドのとおりです。

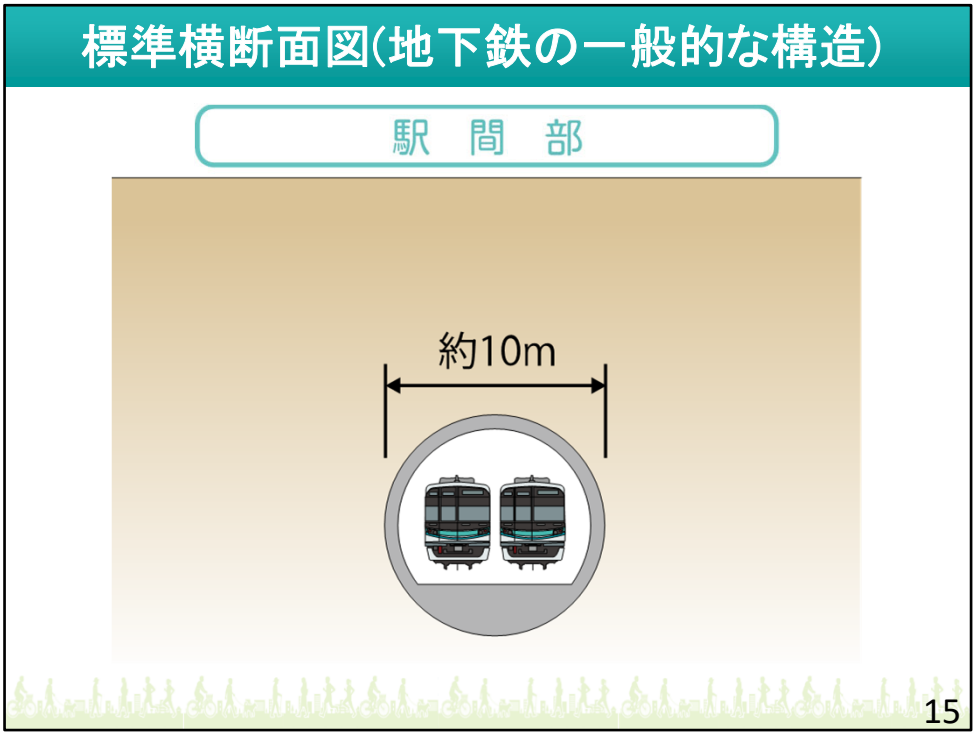



次に縦断面図についてご説明致します。
縦断面図は、都市高速鉄道第７号線分岐線の線路に沿って、地下を切った断面で、左側が起点となります品川駅、右側が白金高輪駅になります。

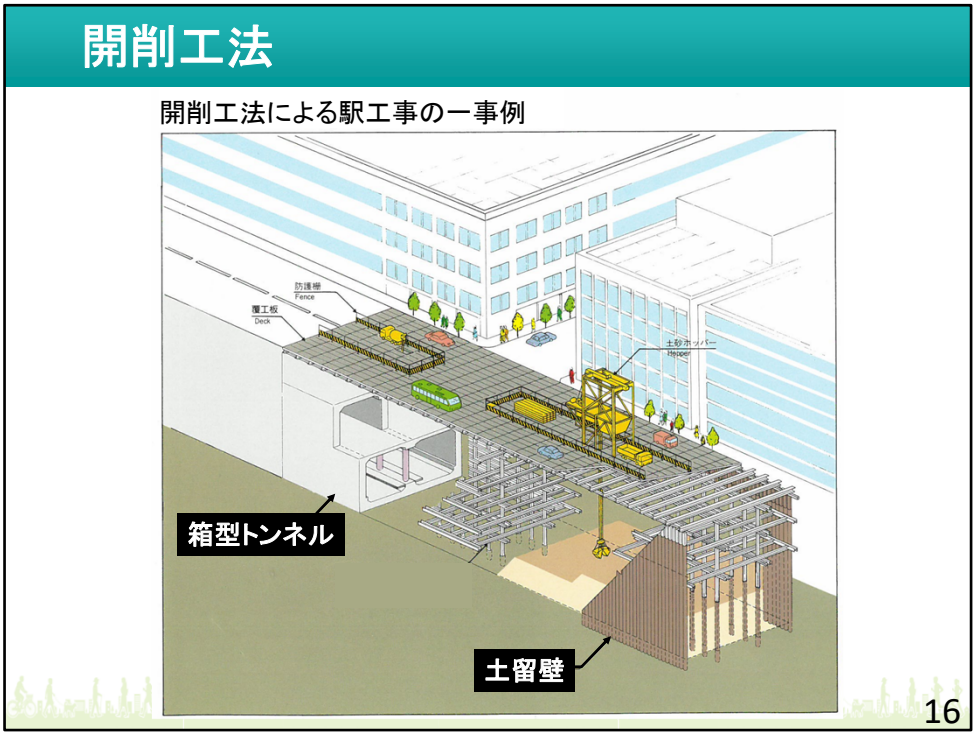
新たに品川駅を地下に設置し、品川駅から白金高輪駅付近の既設の折り返し施設までトンネルを構築する計画です。
この内、品川駅と白金高輪駅の既設の折り返し施設に接続する箇所は開削工法、その中間部は、シールド工法としております。
平面図にも記載しましたが、都市高速鉄道として都市計画を定める範囲と、市街地再開発事業が予定されている区域が重複する範囲については、都市高速鉄道の都市計画を立体的に定めることとしております。




続いて、品川駅部の標準的な横断面図についてご説明いたします。
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。

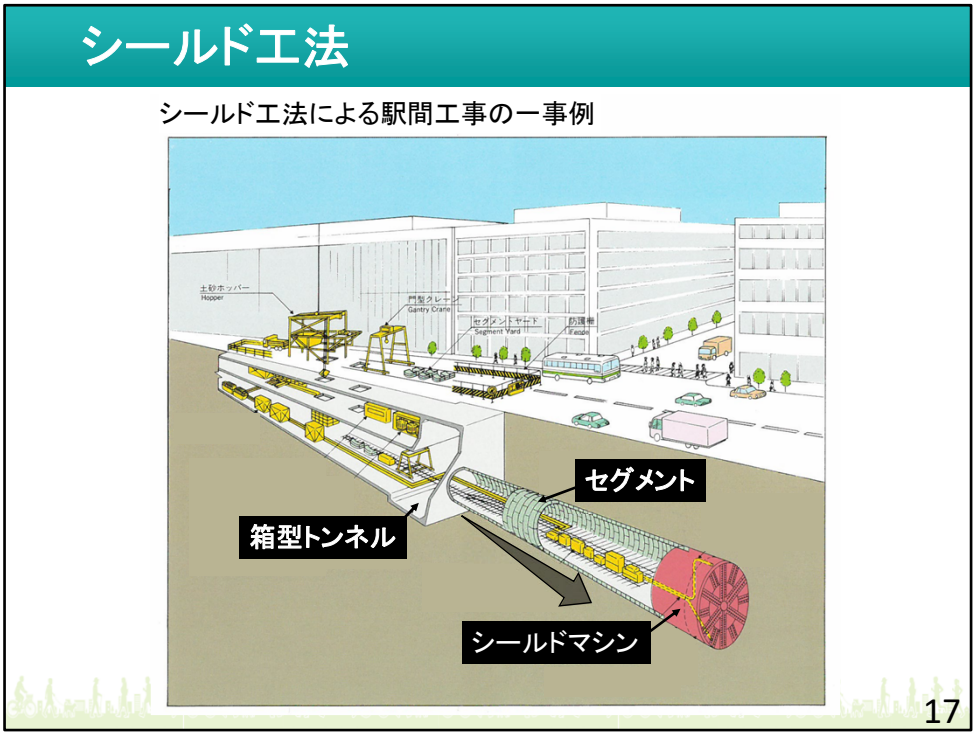



次に、中間部の横断面図についてご説明いたします。
シールド工法を採用するため、円形のトンネルとなり、幅は約10ｍとなります。




ここで、地下鉄の建設工法についてご説明いたします。

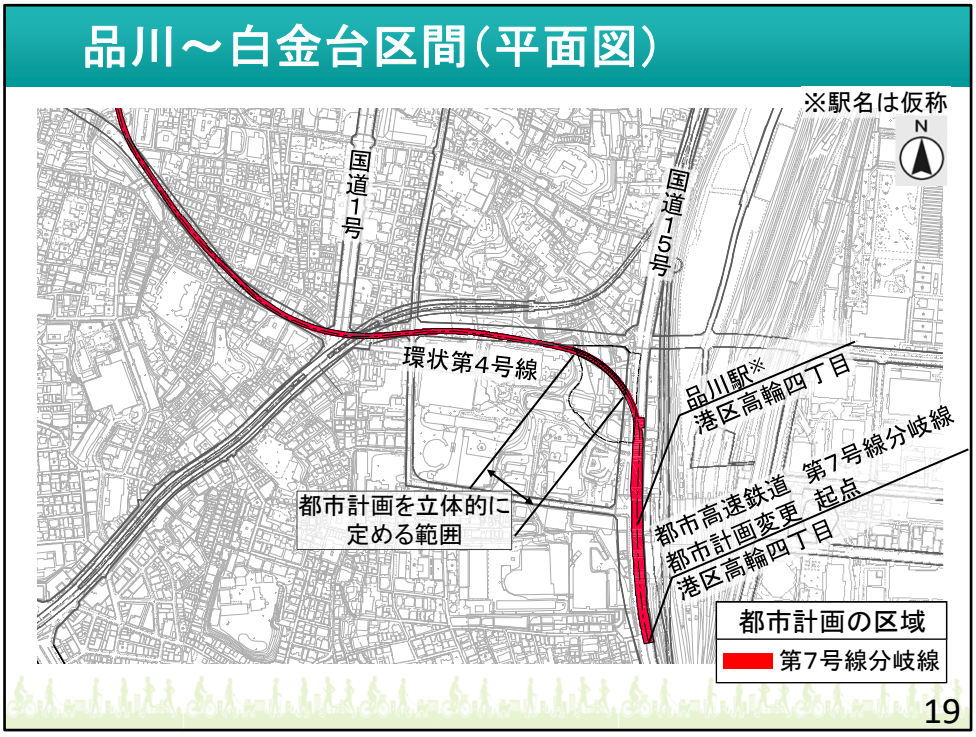
まず、開削工法についてです。この工法は、最初に、掘削時に周りの土を押さえる土留壁を地中に設置し、地上から掘削を進め、地下に箱型のトンネルを築造する工法です。




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水平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、マシンの後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。

次に、只今ご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の都市計画として定めることとなる区域について、ご説明いたします。



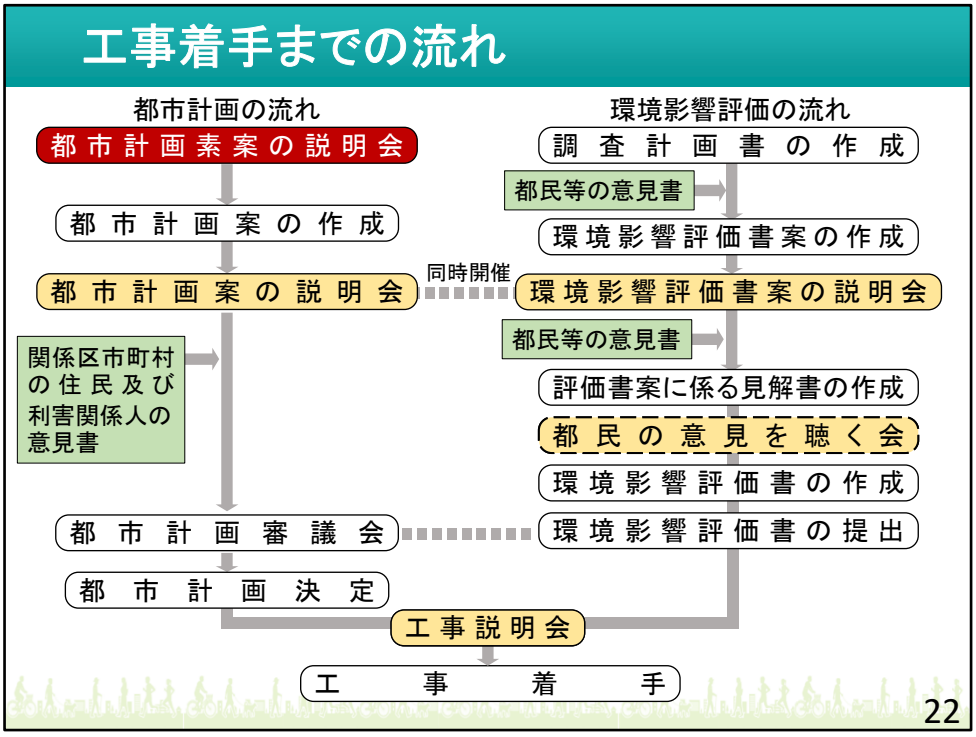

まず、品川駅から白金台付近までの区域を示します。
赤色の範囲は、新たに都市高速鉄道の都市計画として定める区域を示しております。
道路の区域内に配置することを基本としておりますが、一部、道路の外側になる個所もあります。

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。

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。

最後に、これまでご説明した、東京メトロ南北線の分岐線計画が、工事着手に至るまでの今後の手続きの流れについて、ご説明致します。




工事着手に向けては、今回の計画を都市計画決定することが必要となります。
都市計画決定に至るまでには、大きく２つの流れがあります。
ひとつは、画面左側の都市計画の流れ、もうひとつは、画面右側の環境影響評価の流れになります。この２つの流れのあと、工事着手までの流れがあります。

まず、都市計画の手続きについて、ご説明いたします。
本日の説明会は赤色で示した、都市計画素案の説明会にあたります。
この説明会で皆様からいただいたご意見を参考にして、今後、都市計画案を作成いたします。
案の作成後は、公告・縦覧を行い、都庁や区役所において皆様に公開するとともに、都市計画案の説明会を開催いたします。
その際、ご意見のある方は、都市計画案に対する意見書を提出することができます。
その後、都市計画審議会において審議を行い、その議決を経て都市計画決定を行います。

次に、環境影響評価の手続きについて、ご説明いたします。
はじめに、本事業が周辺に与える影響を調査・予測・評価する手法を取りまとめた、環境影響評価調査計画書を作成し、東京都知事に提出いたします。
提出後、公示・縦覧が行われ、都庁や区役所で皆様に公開いたします。
その際、ご意見がある方は、調査計画書に対する意見書を提出することができ

ます。
　次に、調査計画書に沿って、事業予定区間周辺の環境現況調査を行い、その結果等を踏まえて、事業実施による環境への影響を予測・評価した環境影響評価書案を作成いたします。その後、公示・縦覧が行われ、都庁や区役所で皆様に公開するとともに、評価書案の説明会を開催いたします。
　なお、評価書案の説明会は先ほどご説明した都市計画案の説明会と同時に開催いたします。
　評価書案に対し、ご意見のある方は、調査計画書と同様に、「意見書」を提出することができます。そのご意見について、評価書案に係る見解書を作成し、都民の意見を聴く会を経て、環境影響評価書を作成し、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資料とされます。

　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。

## お問い合わせ先

●都市計画について

東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課

TEL　03-5388-3321

●事業計画について

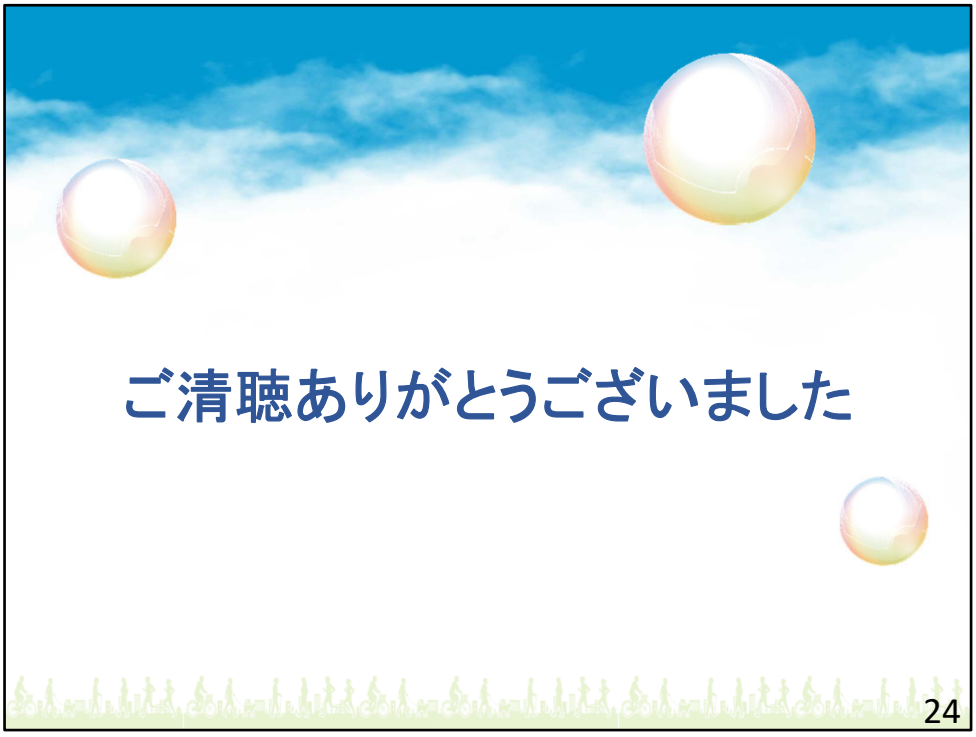
東京地下鉄株式会社 鉄道本部 改良建設部 設計第二課

TEL　03-3837-7339

23

東京都および東京メトロは、今回の東京メトロ南北線の分岐線計画の早期実現に向け鋭意取り組んでまいりますので、皆様方のご理解とご協力をお願い申し上げます。

また、お問い合わせ先はパンフレット裏表紙に記載されておりますので、ご質問等がありましたら、ご連絡ください。



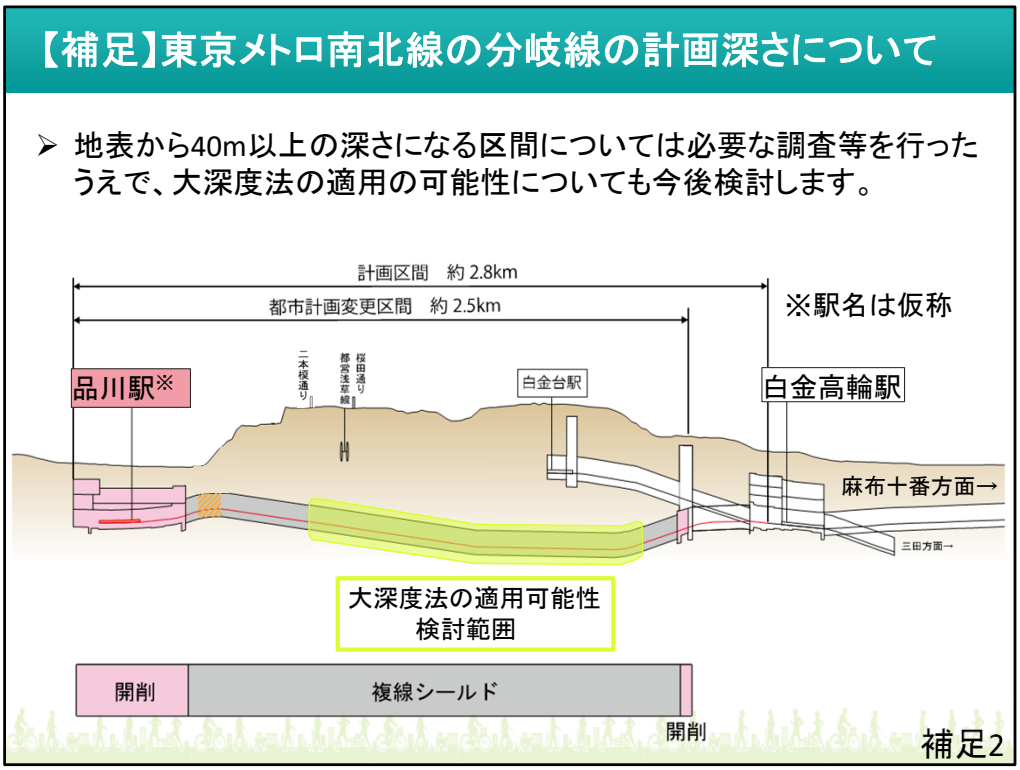

以上で、東京メトロ南北線の分岐線計画に関する都市計画素案の説明を終了します。ご清聴ありがとうございました。

# 補足

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ご説明しましたが、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。

# 補足




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では、「大深度地下」とは、通常の利用が行われない地表から40m以上の深さになることを一つの目安としております。

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法の適用の可能性についても、今後、検討してまいります。