

令和4年6月17日（金）～18日（土）の合計2日間で開催した都市高速鉄道第7号線東京メトロ南北線の分岐線（品川～白金高輪間）計画の都市計画素案説明会や、令和4年6月17日（金）～7月1日（金）まで受付いたしました都市整備局HPの質問フォーム等を通じて、多くのご質問をいただきました。

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。

【都市計画の素案に関する内容】

Q1 計画ルートは、どう考えて設定したのか。最短ルートとすべきである。何故、白金台駅付近を経て遠回りし、高額な投資をするのか。

A1

東京メトロ南北線の分岐線計画については、起点となる品川駅（仮称）は他の鉄道路線との乗り換え利便性を確保するため、国道15号（第一京浜）の地下に配置し、終点側の白金高輪駅付近は既設の南北線の鉄道施設への影響を最小限とするため、目黒通りの地下に設置されている既設の留置線を活用することとしております。その間の計画ルートについては、道路下等の公共用地を通過することを基本とし、国道15号（第一京浜）と目黒通り、その両道路を結ぶ環状第4号線の道路空間を活用するよう計画したものです。

Q2 東京メトロ南北線の分岐線はなぜ国道1号（桜田通り）を通る最短ルートではなく、白金台駅・高輪台駅付近を経由する遠回りのルートになっているのか。留置線を使わず直線で結ぶことでコスト削減、工期短縮に繋がるのではないか。

A2

白金高輪駅付近については、既設の南北線の鉄道施設等への影響を最小限とするため、目黒通りの地下に設置されている既設の留置線を活用することとしております。

既設の留置線は、白金高輪駅から目黒方面に向かって目黒通り下に位置しており、現在南北線として営業している2本のトンネルの内側にあります。

そのため、本路線のルートが国道1号方面とした場合、営業中のシールドトンネルに支障し、営業線を維持しながら工事することができないため、今回お示したルートとなっております。

また、留置線を使わずに現在営業線として使用している外側のトンネルから分岐する場合におきましても、既設営業線の鉄道運行を維持しながら工事することができません。

Q3 環状第4号線のように、東京メトロ南北線の分岐線の計画路線において、交差する共同溝やとう洞はあるのか。

A3

東京メトロ南北線の分岐線計画は、国道1号（桜田通り）や国道15号（第一京浜）で共同溝等と交差しますが、品川駅（仮称）と白金高輪駅間をすべて地下のトンネルでつなぐ計画であることから、それらに支障しない位置に計画しております。

Q4 東京メトロ南北線の分岐線計画は、将来的に羽田空港に接続するのか。

A4

品川駅（仮称）から羽田空港方面への延伸計画はありません。

Q5 東京メトロ南北線の分岐線計画の時間軸について教えて欲しい。

A5

東京メトロ南北線の分岐線計画の時間軸は、関係機関との協議等にもよりますが、過去の事例を踏まえると、手続きが順調に進んだ場合、都市計画素案説明会から都市計画決定まで概ね2年程度を要すると考えております。

その後、事業者である東京メトロにおいて、工事に必要な手続きや工事説明会を実施し、概ね1年以内の工事着手を目指しております。

東京メトロ南北線の分岐線は2030年代半ばの開業を目指して取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いたします。

Q6 本路線について、以前、国道1号（桜田通り）を通過して高輪台駅から品川駅に至るルートを見たことがある。

A6

平成28年の交通政策審議会第198号答申の「都心部・品川地下鉄構想」におきましては、「都心部・品川地下鉄構想」ルートを図中の矢印にて表記をしておりましたが、あくまでも品川駅（仮称）と白金高輪駅を概念的に結ぶ表記となっております。

Q7 住民の日常生活を考えるなら、白金台駅、高輪台駅を造るべきである。途中駅（白金台駅、高輪台駅）を造らない理由は何か。

途中駅を造らない計画は、地域住民にとってメリットのない計画である。白金台駅、高輪台駅を造らないのは最終結論か。

必要性や利便性が低いことは理解しているが、将来、設置可能な線形にすることはできないか。

A7

東京メトロ南北線の分岐線計画のルートについては、品川駅（仮称）における他の鉄道路線との乗り換え利便性の確保や白金高輪駅の既設の留置線の活用を踏まえたうえで、道路下等の公共用地を通過することを基本とするよう計画したものです。

白金台駅並びに高輪台駅付近に新規に駅を設ける場合は、既設の白金台駅や高輪台駅より下に駅を設けることになり、ホームは現在の駅よりも深い位置となるため、利便性の低い駅となることが想定され、また事業費が非常に高くなることが見込まれます。

こうした観点などを踏まえ、白金台駅並びに高輪台駅は設置しないこととしております。

また、今回ご説明した都市計画素案は都市計画案の作成に先立って、計画の内容を地域の皆様へご説明しご意見を伺うために作成したものです。説明会等で出されたご意見を参考に、都市計画案を作成してまいります。

Q8 「立体的に都市計画を定める範囲」とはどのようなことか。

地表から地下鉄構造物の上端までの深さはどの位か、また、地上部には何ができるのか。

A8

東京メトロ南北線の分岐線計画と高輪三丁目品川駅前地区第一種市街地再開発事業の施設建築敷地の一部は範囲が重複します。

重複する範囲については、東京メトロ南北線の地下鉄の区分地上権を設定していく予定ですが、市街地再開発事業の実施により地下鉄の区分地上権が消滅してしまうことを避けるため、都市高速鉄道の都市計画を立体的に定めていくものです。

東京メトロ南北線の分岐線計画の都市計画について、平面的な範囲に加えて、地下鉄の施設が設置される深さ方向の範囲についても定めてまいります。

この範囲における地下鉄構造物の上端は、今後、測量や設計を進めて確認していく必要がありますが、現況の地表面から概ね10mから25mと想定しております。地上部には市街地再開発事業に係る施設が設置される予定です。

Q9 意見を出す機会は説明会のみなのか。住民の意見をきちんと聞く配慮がなされるべきである。

また今回のような説明会を今後もやるのか伺う。

A9

東京メトロ南北線の分岐線計画の都市計画素案に関して、ご意見やご質問がある場合には、東京都都市整備局のHPで案内しました、質問フォームを通じて、6月17日（金）から7月1日（金）までの2週間、ご意見をお出しいただけるよう配慮いたしました。

引き続きご意見やご質問がある場合は、東京都都市整備局都市基盤部交通企画課にご連絡下さい。

都市計画素案説明会などでいただきましたご意見を参考に都市計画案を作成するとともに、環境影響評価の調査・予測・評価手法を記載した調査計画書に基づいて、予測・評価の内容を示した環境影響評価書案を作成いたします。

この都市計画案と評価書案につきましては、説明会を開催し、地域の皆様方にご説明いたします。さらに、都市計画決定後は事業者である東京メトロが工事説明会を開催いたします。

引き続きご意見を伺う場を設け、地域の皆様方のご理解とご協力を得ながら取り組んでまいりますので、よろしくお願いいたします。

Q10 6月17日、18日の説明会については、近隣住戸にチラシを配布したと説明を受けましたが、白金高輪駅至近に住んでいるにもかかわらず、チラシ等配布されず、新聞記事で説明会開催を知った。今後説明会開催の際は、是非近隣住民に周知徹底するようお願いしたい。

A10

都市計画素案説明会の開催にあたりましては、東京メトロ南北線の分岐線（品川～白金高輪間）の計画区間の沿線の両側それぞれ150mの範囲に含まれる町丁目内の各戸に説明会の「お知らせ」を配布するとともに、港区・品川区の区報および東京都都市整備局のHPに掲載しています。

お知らせの配布対象範囲において配布漏れがあったとすればお詫び申し上げます。

今後はこのようなことが無いよう細心の注意を払い対応してまいります。

Q11 6月17日に高輪台小学校で行われた説明会には、開始時間の前に行ったにもかかわらず、定員を超えるとして、多くの人が入場できなかった。

コロナ禍でも開催するのであれば定員を減らすのではなく、開催日を増やすべきではないか。

A11

都市計画素案説明会の開催にあたりましては、会場の定員設定を行うなど、新型コロナウイルス感染防止対策を講じました。そのため、ご来場いただかなくとも説明内容をより多くの方にご覧いただけるよう、都市計画素案説明会の開催当日から7月26日（火）までの間、東京都都市整備局のHPに説明に使用したスライド動画やパンフレット、会場に掲示した計画図等の資料を掲載いたしました。

都市計画素案説明会で使用する資料のHPへの掲載につきましては、あらかじめ地域の方々にお配りした「お知らせ」や東京都都市整備局のHPにてご案内いたしました。

また、ご意見やご質問がある場合には、東京都都市整備局のHPでご案内いたしました、質問フォームを通じて、6月17日（金）から7月1日（金）までの2週間、ご意見をお出しいただくことができるよう配慮いたしました。

都市計画素案説明会や質問フォームなどを通じていただいたご意見、ご質問の主な要旨とそれに対する回答として、本ページを掲載いたしました。

引き続き、東京メトロ南北線の分岐線計画の都市計画素案に関して、ご意見やご質問がある場合には、東京都都市整備局都市基盤部交通企画課にご連絡下さい。

Q12 測量すら終わっておらず、いつできるかも分からない環状第4号線を引き合いに出した計画の立て方は、住民に対して失礼極まりない。環状第4号線に関わる住民や町会、自治会への説明はされているのか。されていないのであれば、合同説明会を求める。

A12

環状第4号線につきましては、2032年度の完成を目指し取り組んでいるところです。今回の説明会は、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）計画の都市計画素案について、地域の皆様にご説明し、ご意見を伺うために開催したものです。説明会の開催にあたりましては、会場にご来場いただかなくても説明内容をより多くの方にご覧いただけるようにするため、説明会の開催当日から7月26日（火）までの間、東京都都市整備局のHPに説明に使用したスライド動画やパンフレット、会場に掲示した計画図等の資料を掲載いたしました。

ご意見やご質問がある場合には、東京都都市整備局のHPでご案内いたしました、質問フォームを通じて、6月17日（金）から7月1日（金）までの2週間、ご意見をお出しいただくことができるよう配慮いたしました。

説明会や質問フォームなどを通じていただいたご意見、ご質問の主な要旨とそれに対する回答として、本ページを掲載いたしました。

引き続き、東京メトロ南北線の分岐線計画の都市計画素案に関して、ご意見やご質問がある場合は、東京都都市整備局都市基盤部交通企画課にご連絡下さい。

【環状第4号線に関連する内容】

Q13 環状第4号線の地下化は困難であるとの説明を受けたにもかかわらず、今回、環状第4号線の地下に地下鉄を整備できるのは何故なのか。

地下鉄が出来るのであれば、環状第4号線を地下にする要望を受けるのが先ではないか。

A13

環状第4号線（白金台区間）の地下案については、地下トンネルからの出入口が目黒通りや国道1号（桜田通り）付近となることから、比較的浅い位置に設ける必要があり、国道1号（桜田通り）の高輪共同溝が支障となるため、その移設に多大な時間とコストを要する事、また地下トンネルからの出入口が掘割構造となり幅員が大きくなるなど、地域への影響も大きいことから採用に至らなかったものです。

今回の地下鉄については、環状第4号線の地下化の検討で支障するとされてきた高輪共同溝や都営浅草線よりもかなり深い位置に計画しております。また、品川駅（仮称）から白金高輪駅まで全て地下のトンネルでつなぐことから、途中で地上部との出入口を設ける必要がなく、環状第4号線の下を掘ってトンネルを構築することが可能となっております。

Q14 環状第4号線は東京都建設局が事業を進めているが、環境整備について考慮して貰えない。環状第4号線を地下鉄のルートとするなら、白金台区間に関しても都市整備局が主体となり事業を進めるべきではないか。

A14

環状第4号線の白金台区間の事業主体であり将来の管理主体でもある東京都建設局、東京メトロ南北線の分岐線計画の事業主体である東京メトロ及び地下鉄の都市計画を定めていく業務を担う東京都都市整備局が、引き続き連携して取り組んでまいります。

Q15 環状第4号線が通るとされている場所にある港区立の公園は、最後の最後まで明け渡さないと区が回答している。公園利用する方への説明はされているのか。

A15

東京メトロ南北線の分岐線計画につきましては、国道15号（第一京浜）や目黒通り、現在、事業実施中の環状第4号線の道路空間の地下を活用するものであり、地上部の公園の利用に影響を及ぼすことはないと考えております。

Q16 環状第4号線の第一京浜交差点付近について、橋梁の端部や橋脚の位置と、地下鉄が重なる位置はどのような関係になっているのか。

A16

東京メトロ南北線の分岐線計画のルートについては環状第4号線の計画を踏まえ計画しております。

Q17 環状第4号線と東京メトロ南北線の分岐線の工事期間はどのように重なり、住民に影響するのか。

A17

東京メトロ南北線の分岐線計画は2030年代半ばの開業、環状第4号線は2032年度の完成を目指し取り組んでいるところです。両事業間で十分調整を図りながら取り組んでまいります。

Q18 環状第4号線の用地が確保されていない中で、地下鉄の工事をどのように進める予定なのか。環状第4号線白金台区間の事業を急がせる事を考えているのか。

A18

東京メトロ南北線の分岐線計画のルートについては、環状第4号線を含む道路下の公共空間を活用することを基本としており、環状第4号線と重複する範囲については、東京メトロ南北線の分岐線計画での用地取得は行いません。今後、事業者である東京メトロが大深度法の適用の可能性や工事計画について検討を行い、その結果を踏まえ、環状第4号線事業と施工等の調整を図って参りたいと考えております。

【大深度法に関する内容】

Q19 環状第4号線の白金台区間については2032年度の整備完了は難しい状況にある。東京メトロの工事は大深度法を利用して、先行して鉄道の工事を進めることはあるのか。

A19

大深度法の適用については現時点では未定です。

東京メトロ南北線の分岐線計画では、地表からの深さが40m以上になる区間について、必要な調査等を行い、工事着手までの間に、事業者である東京メトロが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。

【工事実施等に関する内容】

Q20 シールドトンネルの陥没事故が発生しているが、工事におけるリスク、陥没に対する新たな対策について、どう考えているのか。

A20

工事の実施に先立ち、事業者である東京メトロが計画区間周辺の地質や地下水等の状況を把握するための事前調査を行い、シールド工法による工事を安全に実施するための具体的な施工方法について検討してまいります。検討にあたりましては、過去の事例を踏まえて安全対策をしっかりと検討してまいります。その内容につきましては工事説明会でご説明させていただきます。

Q21 シールドトンネル工事で、実際に陥没が発生した場合、どのような補償を考えているのか。

A21

事業者である東京メトロでは、安全を第一に考え、工事に取り組んでまいります。万が一、陥没が発生するような事態となった場合には、まず事故の早期復旧にあたります。その後調査を行い、因果関係を確認、整理したうえで補償の協議をさせていただきます。

Q22 工事に伴う騒音、振動などが考えられるが、こうしたリスクにはどのように考えているのか。

A22

本事業が周辺環境に与える騒音・振動の影響については、環境影響評価手続きの中で、今後、明らかにしていきます。

Q23 地下鉄工事に伴う既設の南北線への影響はどのように考えているのか。

A23

本事業の実施にあたっては、事業者である東京メトロが既設の南北線の運行に支障しないよう計画してまいります。

Q24 大深度でシールドトンネルを掘るため、技術的に難しい施工が想定される。どういう調査をするのか、施工業者にしっかり対応して欲しい。

A24

事業者である東京メトロが工事施工会社とも協力して両方で安全をチェックしていきたいと考えています。まずは安全に施工を進めるため、地質調査等について密に実施し、施工計画をしっかりと検討してまいります。

Q25 東京メトロ南北線の分岐線の開業により、トンネルへの影響から沿線の土地では建築工事が行いにくくなる可能性はあるのか。大深度法が適用される場合も同様か。

A25

沿線の土地で建築工事を行う場合は、東京メトロに協議していただくこととなります。トンネルへの影響等を加味し、個々の状況に応じて判断させていただきます。

大深度法の適用可能性等については、必要な調査等を行ったうえで今後検討いたします。一般的に、大深度法が適用される区域については、通常の建築物の建設は支障なく実施可能です。

Q26 開削工事の場所と規模について教えて貰いたい。

A26

品川駅(仮称)付近や白金高輪寄りの既設の留置線付近で計画している工事は、開削工法で行います。詳細は今後、事業者である東京メトロが設計等を進めて検討してまいります。

Q27 シールド工法による施工は、品川方、白金高輪方のどちらから掘進するのか。

A27

東京メトロ南北線の分岐線計画では品川方からの掘進を計画しております。

Q28 品川駅周辺では、様々な開発等が計画されているが、工事について全体調整を図りながら進めて貰いたい。

A28

地下鉄事業を含めた品川駅周辺の工事については、関係者間で全体調整を図ってまいります。

Q29 国道デッキなど駅周辺の開発計画と品川駅(仮称)はどのように計画されているのか。

A29

品川駅(仮称)の詳細については今後、駅周辺で進められている開発計画等を踏まえながら、関係者間で具体的な調整を行い、設計等を行ってまいります。

【環境への影響に関する内容】

Q30 地表から40m以上の深い位置の地下鉄になるが、騒音対策についてどのように考えているのか。また、地下鉄の走行により、どの程度の振動が生じるのか。

A30

本事業が周辺環境に与える騒音・振動の影響については、環境影響評価手続きの中で、今後、明らかにしていきます。

条例に基づく環境影響評価の手法としては、はじめに調査・予測・評価の手法を記載した調査計画書に基づいて、予測・評価の内容を示した環境影響評価書案を作成し、公示・縦覧を行います。

都市計画案の説明会と合わせて、環境影響評価書案の説明会を開催し、その内容についてご説明いたします。

Q31 シールド工法等で掘った土を運び出す場所はどこになるのか。

A31

環境影響評価の項目の一つに廃棄物があり、建設発生土も含まれております。

本事業が周辺環境に与える、建設発生土など廃棄物による影響については、今後、環境影響評価手続きの中で、明らかにしていきます。

Q32 トンネル工事が出る残土の総量とその処理はどうするのか。

A32

本事業が周辺環境に与える建設発生土など廃棄物による影響については、今後、環境影響評価手続きの中で、明らかにしていきます。

Q33 環状第4号線の白金台区間は未着手の状態であるため、環状第4号線についても一緒に環境影響評価をやり直すべきである。

A33

環境影響評価につきましては、対象となる事業ごとに実施することになります。

【用地取得に関する内容】

Q34 環状第4号線は用地取得の話があるが、環状第4号線の事業範囲内で南北線分岐線の用地取得はあるのか。

A34

環状第4号線と東京メトロ南北線の分岐線計画のルートが重複する範囲につきましては、環状第4号線の道路空間を活用するため、環状第4号線の事業範囲で鉄道事業としての用地取得は行いません。

Q35 環状第4号線、目黒通りなどの道路と重複する範囲は鉄道としての用地取得はないとのことであるが、道路の区域外となる箇所での用地取得はあるのか。

A35

地下鉄は道路の区域外となる一部の区域で、民地の下を通過することとなり、一般的に、地下鉄事業では、民地の下を通過する場合には、地下部を利用するために必要となる地下の一定の範囲の権利（区分地上権）を取得することになります。

地下鉄の権利の設定方法については、今後、事業者である東京メトロが調査検討を行ってまいります。

Q36 道路の区域外の私有地を通る箇所での用地取得の対象件数はどのくらいを想定しているのか。

A36

道路の区域外で民地の下に地下鉄を敷設することに伴い、必要となる地下鉄の権利設定の対象となる件数については、今後、事業者である東京メトロが調査を行っていくため、今の段階では正確には申し上げられません。

【運行計画、品川駅（仮称）及び周辺事業に関する内容】

Q37 品川駅から白金高輪駅の延伸区間は、白金高輪駅から目黒駅間のように、都営地下鉄との共用区間となるのか。

A37

品川駅（仮称）～白金高輪駅間の運行形態については、今後運行事業者間で調整の上、検討してまいります。

Q38 本計画に使用される留置線とは待避線のことか。
また、留置線を使用する本計画によって運行計画はどのように変化するのか。

A38

留置線は白金高輪駅の目黒方に設置されている、列車の留置や折り返し運転を行うための施設です。東京メトロ南北線の分岐線整備後の運行計画については、今後運行事業者間で調整の上、検討してまいります。

Q39 乗り入れ路線や、乗車料金、路線図での路線カラーや分岐線の呼び名、品川（仮称）駅名などの選定や決定については、周辺地域などから意見を取り入れる機会はあるのか。

A39

東京メトロ南北線の分岐線の運行形態、運賃、駅名等につきましては、今後東京メトロが検討を行う予定です。

Q40 品川駅（仮称）のホームはどのような形か。また終端部（南側）はどのような形状の計画か。

A40

ホームは幅約6m～11mの1面2線の島式ホームを予定しており、8両編成の列車に対応いたします。また、線路は南側で行き止まりとなります。

Q41 品川駅（仮称）におけるバリアフリーや出入口はどのように計画されているのか。

A41

バリアフリー設備については、「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」や「東京都福祉のまちづくり条例」等を踏まえながら適切に整備を行う予定です。

出入口については利用者の利便性や他事業の将来計画を総合的に考慮し、事業者である東京メトロが今後具体的な調整を行ってまいります。

Q42 品川駅（仮称）の防災施設等の施設計画はどのような計画なのか。現在公表されている図では、駅の詳細がよくわからないので示して欲しい。

A42

品川駅（仮称）の施設計画の詳細については今後、設計等を行ってまいります。その内容につきましては事業者である東京メトロが工事説明会でご説明させていただく予定です。

【その他】

Q43 東京メトロ南北線の品川駅（仮称）への延伸に伴い、同線開通後白金高輪駅の混雑が予想される。

同駅周辺では高層マンション開発が進み、品川駅（仮称）への延伸が無くても今後かなりの混雑が懸念される。白金高輪駅の改札口、出入り口等の増設計画はあるのか。

A43

白金高輪駅につきましては、今回の路線整備に際して、改良工事を行うことは予定されておりません。

既設の駅施設に関するご質問につきましては、東京メトロまでご連絡下さい。

Q44 都内ではかなり長い途中駅の無い地下区間だが、非常避難口や換気口など途中に設ける設備はあるのか。

A44

東京メトロ南北線の分岐線計画では中間部に新たな避難口や換気口を設ける計画はございません。なお、換気については、品川駅付近に換気塔を設置するとともに、既設の換気室を改良することで、対応する計画です。

Q45 品川駅周辺は、新たな国際交流拠点の形成に向けて、道、駅、まちが一体となった都市基盤の整備を進める方針で、新しい「日本の顔」を目指すものと理解している。しかし、この素案では、そうした上位計画にある一体感や独自性を配慮しているか全く不明だが、配慮はされているのか。

A45

品川駅周辺においては「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020（2020年3月策定）」を作成し、国内外への広域交通アクセスに優れた立地特性を活かした国際交流拠点・品川の実現に向けた取り組みが進められています。

東京メトロ南北線の分岐線計画は、このガイドラインの中で「広域アクセス性の効果を最大化する駅機能の強化」を図るための取り組みの一つに位置付けられており、六本木等の都心部と広域的な交通結節点としての品川駅、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向上を図ることとしております。