

令和5年6月22日（木）、24日（土）に「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」の都市計画案及び環境影響評価書案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。

【都市計画案に関する内容】

Q1 中間駅として白金台駅・高輪台駅を将来的に造る計画はあるのか。

A1

中間駅を造る計画はありません。今回、トンネルが非常に深い位置を通ることから、白金台駅と高輪台駅を造ったとしても、既存の駅と位置が上下で離れてしまうため、利便性の低い駅となることや、地上からの掘削が生じるため事業費が高くなることが見込まれることなどを総合的に考慮し、将来的にも中間駅を設置する予定はありません。

Q2 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迂回ルートになっているのか。白金台駅から品川駅へ直進できないのか。

A2

今回都市計画の案として示しているルートについては、品川駅における他の鉄道路線との乗り換え利便性や、白金高輪駅付近の既設の留置線の活用を踏まえつつ、道路下公共用地を通過することを基本として計画しております。

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。

白金高輪駅付近の既設の留置線を活用する場合、国道1号下のルートを通ることは難しいため、目黒通り下を通るルートとしております。

また、留置線を使わず、現在使用している外側のトンネルから分岐する場合、既設の南北線の鉄道を運行しながら工事をするのは非常に難しいと考えております。

以上のことから、国道1号下のルートを通ることが困難であるため、目黒通り下を通るルートを都市計画案としております。

Q3 中間駅を造ることが難しい理由として、ホームが深くなるということであったが、なぜシールドトンネルは深い位置を通らなければならないのか。

A3

東京メトロ南北線の分岐線計画のルートについては、白金高輪駅付近の既設の留置線を最大限活用することとしておりますが、目黒方面に向かう既設の南北線のトンネルに与える影響を少なくするため、分岐線のトンネルと極力早い段階で距離をとる必要があるので、急勾配で品川方面に向かってトンネルを下げる計画としております。

また、品川方面に向かっては、極力強固な地盤の中を歩いていく計画とし、新設する品川駅付近においては、国道15号下の共同溝や大型の下水幹線等の埋設物を避ける計画としております。

これらに加え、鉄道の縦断線形や平面の曲線の制約なども考慮し、現在の線形としております。

Q4 都営大江戸線と本計画のトンネルの深さはどちらが深いのか。

A4

東京メトロ南北線の分岐線計画において、最も深い部分は概ね60mほどの深さとなります。都営大江戸線については、最も深い場所にある駅が六本木駅となりますが、その深さは42~43mと把握しております。

Q5 この計画の効果として、「アクセス利便性が向上され、東京の国際競争力の強化や地域の活性化等が期待されます」としているが、住民にとってはどのようなメリットがあるのか。

A5

東京の国際競争力の強化という点だけではなく、整備効果として六本木方面、都心方面へのアクセス利便性の向上が挙げられます。例えば、品川から六本木一丁目までの所要時間は現在約19分ですが、約9分に短縮されるため、利用される一定程度の方にメリットがあると考えております。

【工事に関する内容】

Q6 地盤沈下はほとんど発生しないとの説明があったが、外環工事における調布での事例があったので心配である。

A6

工事の実施に先立ちまして、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検討してまいります。

その内容につきましては工事着手前に事業者である東京メトロが開催する工事説明会で説明させていただく予定です。

Q7 警備員が配置されると思うが、常時配置されるのか。

A7

安全に十分配慮した警備員の配置をしっかりと行ってまいります。

Q8 工事を行う際は、歩道の点字ブロックにも配慮してほしい。

A8

いただいたご意見を踏まえ、対応してまいります。

Q9 工事を行うにあたって、住民の安全や、もし事故が起きた場合の対応はどのように考えているのか。

A9

工事の安全対策について、現在地盤調査や水位の調査を実施しており、周辺の道路や施工環境も踏まえて検討してまいります。

工事着手前には事業者である東京メトロが工事説明会を行って、皆様に情報の提供をさせていただく予定です。

万が一事故が起きた場合には、まず早期復旧に努め、その上で原因を究明して対策を行ってまいります。

Q10 工事期間を知りたい。

A10

過去の事例を踏まえると、都市計画案及び環境影響評価書案の説明会の後、手続きが順調に進んだ場合で都市計画決定までおおよそ1年程度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が工事説明会や工事着手に必要な手続きを行い、都市計画決定から約1年以内の工事着手を目指しております。また、2030年代半ばの開業を目標に工事を実施してまいります。

Q11 工事で掘削した土はどこから運び出すのか。

A11

新設する品川駅周辺において地上から掘削を行う箇所より搬出するとともに、白金高輪側でも同様に地上から掘削を行う箇所より土を搬出する予定です。

【環境影響評価書案に関する内容】

Q12 地上でも工事が行われるのか。その際、振動と騒音についてはどのような対策を行うのか。

A12

地上でも工事を行います。防音設備を設置する等の対策を行い、周辺環境に配慮して工事を行ってまいります。

Q13 夜間にも工事を実施するのか。

A13

原則工事は昼間を考えておりますが、関係者との協議によってやむを得ない場合は、夜間に工事を実施する可能性もあります。

Q14 工事にあって高輪築堤の遺構が新たに見つかった場合には、どのように対応するのか。

A14

東京都教育委員会が公表している埋蔵文化財包蔵地によれば、高輪築堤については、国道15号よりも東側に位置し、品川地下鉄計画と重複しておりません。

工事の施工にあたっては、引き続き、高輪築堤跡に関わる品川駅周辺の埋蔵文化財の調査状況等の把握に努めながら、あらかじめ事前調査の必要性の有無について、事業者である東京メトロが港区教育委員会と協議等を行います。

工事中に新たな文化財が発見された場合には、港区教育委員会と協議の上、文化財保護法等の法令に基づき、適切な措置を講じます。

Q15 環境影響評価の項目についてこの6項目が選定された背景を知りたい。また、温室効果ガスが選定されていないのはなぜか。

A15

環境影響評価項目は、環境影響評価条例の施行規則第6条に定められた項目の中から選定しております。

項目の選定にあたっては、令和4年度に調査計画書を作成し、公示と縦覧を行いました。

これに対して、都民の皆様からいただいたご意見や、周辺の地域の区長の意見、知事の審査意見書等を踏まえて、6項目を選定しております。

温室効果ガスについては、限られた事業用地内での建設機械の稼働になるため、同時に稼働する台数は非常に少ないと考えており、今回の事業による温室効果ガスへの影響は小さいと考えております。

また、工事用車両の走行による温室効果ガスの排出についても、現況の交通量に対して工事用車両の割合は小さいため、温室効果ガスの発生に著しい影響を及ぼすことはないと考えております。

さらに工事の完了後、鉄道はエネルギー効率が非常に高く、運輸部門において輸送量あたりのCO₂排出量が最も小さい輸送機関と言われております。

こういった理由から、環境影響評価の項目としては選定しておりません。

なお、選定した環境影響評価項目について、調査・予測・評価を踏まえて、可能な限り環境への影響を低減できるように環境保全措置を実施してまいります。

Q16 環境影響評価書は、誰の意見を踏まえ、どのように作成されるものなのか。

A16

環境影響評価は、環境影響評価条例に基づいて都市計画決定権者である東京都が行います。環境影響評価の手続きを行うために必要な調査等については、東京都と事業者である東京メトロが連携して行っております。

条例に基づく手続きの中で、都民の皆様から意見書を出していただける機会を設けております。また、この手続きの過程においては、学識経験者により構成される環境影響評価審議会で審議され、調査計画書や評価書案についての意見をいただきながら手続きを進めていくことになります。

Q17 高輪台は非常に水の多い地域だが、地下水への影響をどのように考慮して工事を行っていくのか。

A17

築造する駅とシールドトンネルについては、鉄筋コンクリートで遮水性の高い構造物であることなどから、地下水への影響は小さいと考えております。

また、事業者である東京メトロが観測井戸を設置し、工事の施行中や完了後の水位等の変動についてモニタリングを行い、環境の保全に努めてまいります。

Q18 本事業の環境影響評価について、予測評価の条件や計算根拠などの詳細が知りたい。何か知る手段があるのか。

A18

詳細な内容は環境影響評価書案という冊子の中で記載しております。

評価書案については、都民情報ルームで閲覧できるほか、環境局のホームページでもご覧いただけます。

【周辺事業及び運行計画に関する内容】

Q19 環状第4号線は未完の道路だが、道路建設と地下鉄工事はどちらかを先行して工事するのか。それとも同時に行うのか。

A19

環状第4号線については、都市計画事業認可上は2032年度の完成を目指しております。

一方、東京メトロ南北線の分岐線については2030年代半ばの開業を目指しており、現時点では環状第4号線よりも早く完成するということはないと考えております。

環状第4号線の道路事業と地下鉄事業については、事業主体同士で今後施工等の調整を行ってまいります。

Q20 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いくのか。

A20

品川駅周辺では、国道15号にて地下鉄の工事を行う予定です。工事実施にあたっては、事業者である東京メトロが関連する工事と調整をしながら進めてまいります。

Q21 新設される品川駅については、京急品川駅の真横につくるように見えるが、将来的に相互乗り入れの計画はあるのか。

A21

京急線との相互乗り入れの計画はありません。

Q22 都営三田線も南北線と同様に、品川方面へ運行するのか。

A22

運行計画については、他の鉄道事業者と連携をして、今後決定してまいります。

Q23 新設される品川駅について、既存のJR、京急との乗り換え動線や出入口の計画はどのような予定か。

A23

具体的な動線等はこれから計画が具体化していくため、他の鉄道事業者と連携をして今後決定してまいります。

【大深度法に関する内容】

Q24 本計画では、道路と重ならない部分もあるが、大深度法を適用するのか。

A24

大深度法の適用については現時点では未定です。今後、事業者である東京メトロが必要な調査等を行い、大深度法の適用の可能性についても検討してまいります。

Q25 大深度法の適用が決まっていないということは、地下鉄の深さはまだ決まっていないのか。

A25

地下鉄の深さは概ね決まっており、深いところで地上から線路まで 60m 程度の深さになります。

【その他】

Q26 意見書の返事は個人的にもらえるのか。

A26

都市計画案につきまして、提出いただいた意見書については、都市計画案を都市計画審議会に付議する際に、意見書の要旨及びそれに対する都市計画決定権者の東京都の見解を取りまとめて都市計画審議会と一緒に提出いたします。

いただいた意見書の要旨は、都市計画審議会で審議を行うにあたって重要な判断材料の1つとなります。

次に、環境影響評価書案の意見書につきましては、これに対する見解書を作成し、知事に提出することになります。その際、見解書の内容につきましては、公示と縦覧がされ、ご覧いただくことができます。

いただいた意見書は、個人的にお返しすることはできませんが、意見の要旨と見解を取りまとめて、審議会への付議や、公示と縦覧という法手続の中でご覧いただけるように対応する予定です。

Q27 本計画により、白金高輪駅と品川駅がつながることに加え、白金高輪周辺でいくつか再開発計画が進んでいる。今後、利用者の増加が予想されるが、白金高輪駅について東京メトロは何か対策を考えているのか。

A27

東京メトロとしては、白金高輪駅について、今回の路線整備並びに今後想定される開発を見込んだ場合でも、現在の施設で対応できると見込んでおり、改良工事を行うことは予定しておりません。