

地域公共交通計画  
(東京メトロ南北線の分岐線 (品川～白金高輪)  
の沿線地域)

令和4年12月  
東京都

～ 目次 ～

第1章 計画の目的等	1
1-1 背景	1
1-2 計画の目的	1
1-3 計画区域	2
第2章 現状	4
2-1 港区の概況	4
2-2 上位計画及び関連計画	6
(1) 「未来の東京」戦略 version up 2022 (2022年2月策定)	6
(2) 都市づくりのグランドデザイン (2017年9月策定)	7
(3) 東京ベイ eSG まちづくり戦略 2022 (2022年3月策定)	8
(4) 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)	9
(5) 港区まちづくりマスタープラン (2017年3月策定)	11
2-3 人口等の動向	13
(1) 人口の動向・現状	13
(2) 土地利用状況	22
(3) 港区域沿線の開発動向・現状	26
2-4 計画区域の交通等の動向	27
(1) 鉄道交通の状況	27
(2) バス交通の状況	35
第3章 課題	36
第4章 基本方針及び目標の設定	37
4-1 基本方針	37
(1) 鉄道ネットワークの拡充	37
(2) 鉄道ネットワークの強化	37
4-2 目標	37
(1) 鉄道ネットワークの拡充	37
4-3 計画の達成状況の評価方法	37
4-4 計画期間	38
第5章 目標を達成するための取組み	38
5-1 東京メトロ南北線の延伸の概要	38
5-2 事業に必要な資金の額・調達方法	39
5-3 整備による効果	40
(1) 鉄道ネットワークの拡充	40
(2) 鉄道ネットワークの強化	40

## 第1章 計画の目的等

### 1-1 背景

東京メトロ南北線の延伸（品川～白金高輪）（以下「東京メトロ南北線の延伸」という。）は、都市高速鉄道第7号線（東京メトロ南北線）を白金高輪駅で分岐し、品川駅に至る区間を地下式で延伸することで、東京における地下鉄ネットワークの更なる充実を図るものである。

東京メトロ南北線の延伸は、国の交通政策審議会答申第198号（2016年4月）において、「東京圏における国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト」の一つとして、国際競争力の拠点である品川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り、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待するものと位置付けられた。さらに、国の交通政策審議会答申第371号（2021年7月）において、早期の事業化を図るべき路線として位置付けられた。

こうした答申などを踏まえ、東京地下鉄株式会社が事業主体として取り組むこととし、2022年1月に国土交通省へ鉄道事業法に基づく鉄道事業許可を申請し、同年3月に国土交通大臣から鉄道事業の許可を受けた。

### 1-2 計画の目的

品川駅は、JRの在来線や東海道新幹線の停車駅であることや京浜急行線を通じて本格的な国際化が図られた羽田空港に直結するなど、広域的な交通結節点としての役割を担っている。さらに、今後リニア中央新幹線の始発駅となり、日本の玄関口としての一層の発展が期待されている。こうした国内外への広域交通の優れた立地を生かし、駅周辺では、国際交流拠点の形成に向け、取組が進められている。

本計画は、広域的な交通結節点である品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺と、六本木等の都心部とのアクセス利便性の向上を図り、鉄道ネットワークを充実させる観点から、港区と協議し、策定するものである。

### 1-3 計画区域

広域的な交通結節点としての役割を担う品川駅と六本木等の都心部を結ぶ鉄道新線のネットワークを対象とする。

#### ○計画区域

東京メトロ南北線の延伸の沿線地域※

※（仮称）品川駅～白金高輪駅

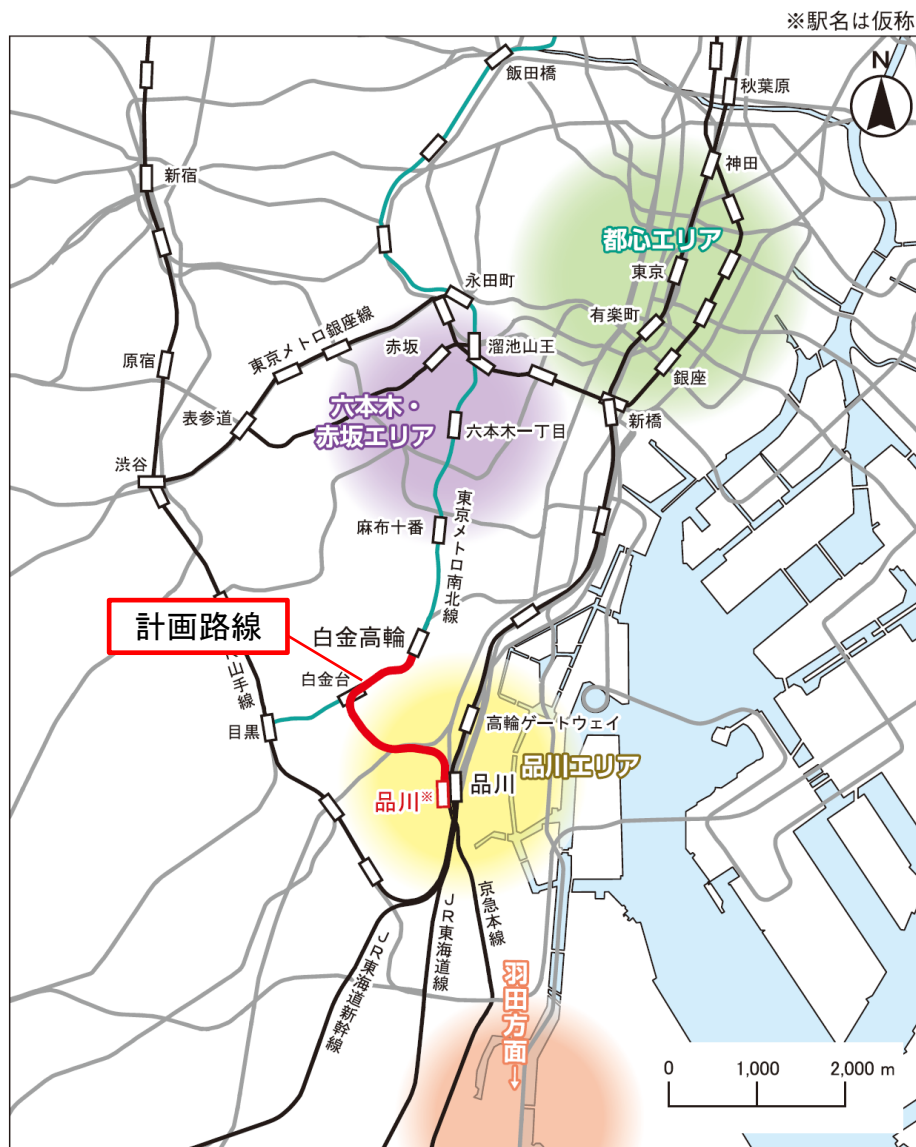
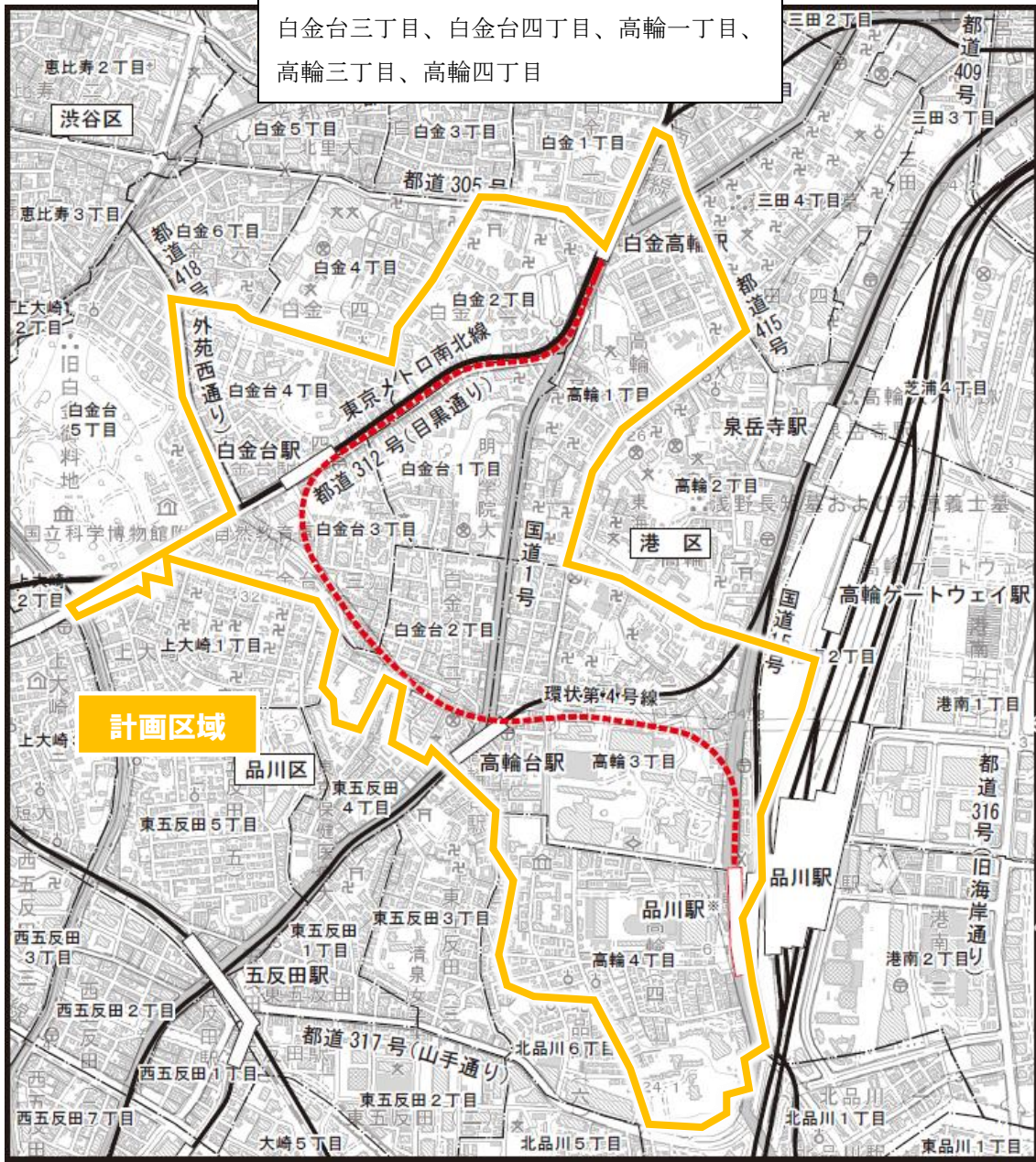


図 1-1 計画区域（広域）

区域の町名

白金二丁目、白金台一丁目、白金台二丁目、  
白金台三丁目、白金台四丁目、高輪一丁目、  
高輪三丁目、高輪四丁目



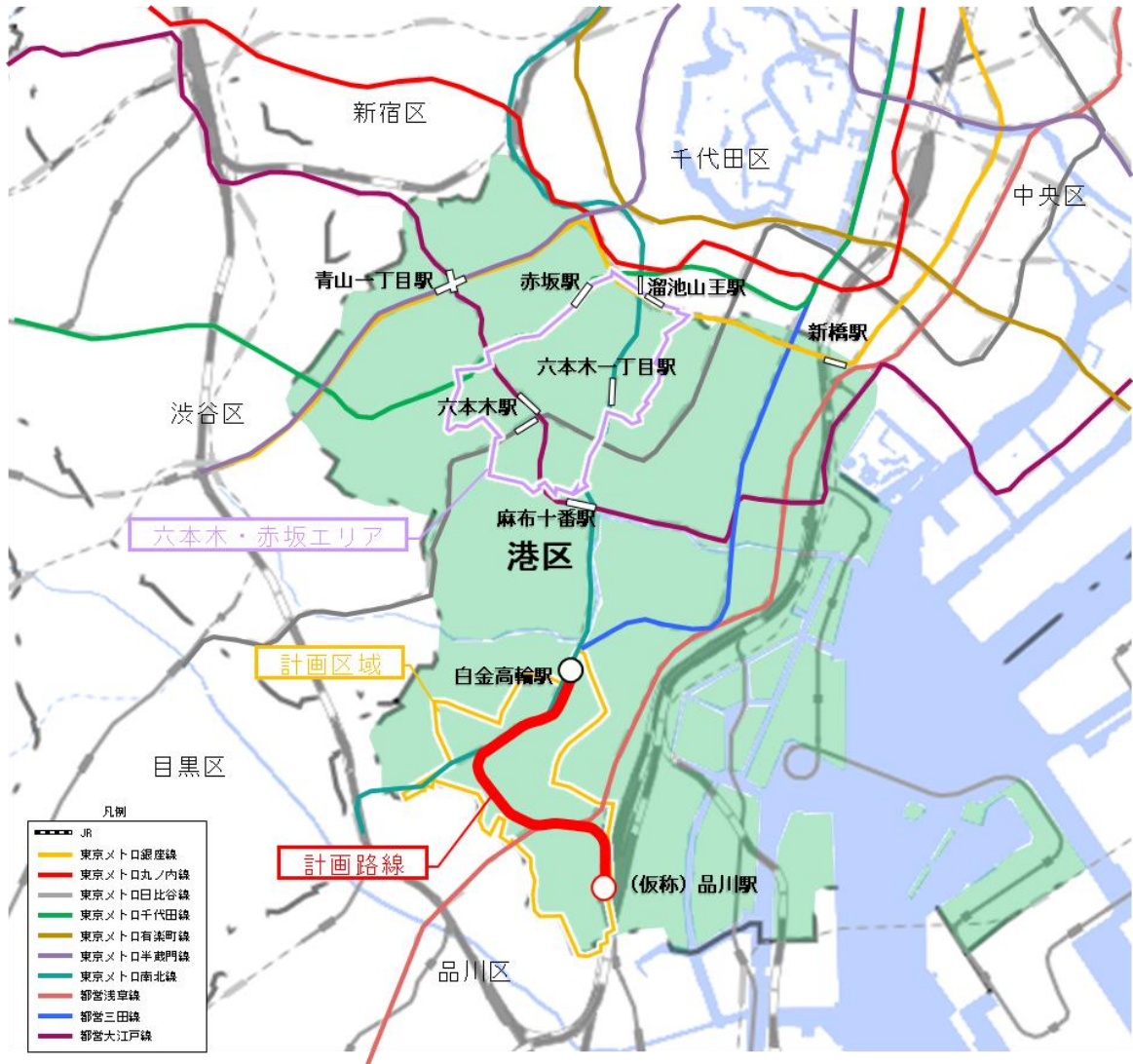
※駅名は仮称

図 1-2 計画区域（詳細）

## 第2章 現状

### 2-1 港区の概況

計画区域は港区内に位置している。



出典：「地理院地図 Vector」を加工して作成（国土地理院）

図 2-1 港区の概況

港区の概況は、下表のとおりである。

表 2-1 港区の概況

面積・人口					
面積(k㎡)	20.37	出典：「国土地理院」(2022年) (国土交通省)	a. 夜間人口(人)	243,283	出典：「国勢調査(2015年)」 (総務省統計局)
人口(人)	258,783	出典：「住民基本台帳(2022年)」 (港区)	b. 昼間人口(人)	940,785	
世帯数	147,409		c. 昼夜比 (= b / a)	3.87	
人口密度 (人/k㎡)	12,704				
年齢構成比			就業者数(従業地による就業者数)		
15歳未満 (人)	35,340	出典：「住民基本台帳(2022年)」 (港区)	第一次(人)	154	出典：「国勢調査(2015年)」 (総務省統計局)
15～64歳 (人)	179,005		第二次(人)	87,147	
65歳以上 (人)	44,438		第三次(人)	788,937	
平均年齢 (歳)	42.70		分類不能産業 (人)	112,958	
			総数(人)	989,196	

位置：東京都のほぼ南東部に位置して、東は東京湾に面し、6区（千代田区、中央区、新宿区、江東区、品川区及び渋谷区）と接している。

地理(地形)：北西一帯の高台地、南東の東京湾に面した低地及び芝浦海浜の埋立地から成っている。

## 2-2 上位計画及び関連計画

### (1) 「未来の東京」戦略 version up 2022 (2022年2月策定)

東京2020大会と、新型コロナとの闘いの中で生じた様々な変化変革を踏まえ、未来を切り拓く取組を更に加速するため、2022年2月に「未来の東京」戦略 version up 2022を策定した。

東京メトロ南北線の延伸は、都市インフラが高度に発達した国際都市の実現に向けて、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取組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いる。

#### ④ グローバル 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

● 東京2020大会開催とその先を見据え実施してきた取組を発展させ、都市インフラが高度に発達した国際都市を実現

##### 鉄道ネットワークの整備

交通政策審議会で位置付けられた各路線について、調査の実施や関係者との調整を行い、事業を推進

##### <地下鉄ネットワークのあり方等に関する国の答申>

2021年7月に公表された交通政策審議会答申第371号において、東京8号線の延伸及び都心部・品川地下鉄の新設は「早期の事業化を図るべき」、都心部・臨海地域地下鉄の新設は「事業化に向けて関係者による検討の深度化を図るべき」とされた



##### <多摩都市モルールの延伸(箱根ヶ崎)>

事業化に向けた現況調査や基本設計等を実施(2020年度より)



##### <羽田空港アクセス線の事業許可>

2021年1月、本計画ルートのうち「田町(東山手)ルート」について、J.R東日本が国土交通大臣から新設区間の鉄道事業許可を取得

羽田空港アクセス線新設、新空港線新設、都心部・臨海地域地下鉄新設、東京8号線延伸、都心部・品川地下鉄新設、東京12号線延伸、多摩都市モルールの延伸、中央線の複々線化など各路線について、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

##### <<国の交通政策審議会答申において位置付けられた路線>>



##### 3年間のアクションプラン(主要)

具体的な取組(主要)	2021年度末(見込み)	年次計画		
		2022年度	2023年度	2024年度
鉄道ネットワークの整備		関係者との協議・調整		

出典：『「未来の東京」戦略 version up 2022』(東京都 2022年2月)

図2-2 東京の活動を支える交通・物流ネットワーク



## (2) 都市づくりのグランドデザイン (2017年9月策定)

東京都は、2016年9月に東京都都市計画審議会から示された答申「2040年代の東京の都市像とその実現に向けた道筋について」を踏まえ、2040年代を目標時期として、目指すべき東京の姿と、その実現に向けた都市づくりの基本的な方針と具体的な方策を示す「都市づくりのグランドデザイン」を2017年9月に策定した。

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の成功とその先の東京の未来への道筋を明瞭化した実行プランが目指す「新しい東京」の実現に向け、本計画では2040年代を見据え「活力とゆとりのある高度成熟都市」を都市づくりの目標として、分野を横断する7つの戦略を設定し、先進的な取組を進めている。

7つの戦略のうち「戦略2 人・モノ・情報の自由自在な交流を実現」における「政策方針7 満員電車をなくし、あらゆる人が快適に移動できるようにする」取組の一つとして、鉄道ネットワークの充実に向け、東京メトロ南北線の延伸を含む答申第198号で示された路線の検討の深度化を図ることとしている。



出典：「都市づくりのグランドデザイン」(東京都 2017年9月)

図2-3 都市づくりの7つの戦略と各戦略に沿った具体的な取組

### (3) 東京ベイ eSG まちづくり戦略 2022 (2022年3月策定)

「東京ベイ eSG まちづくり戦略」は、「ベイエリア全域」を対象エリアとしており、グリーンとデジタルを基軸として、「都市づくりのグランドデザイン」を踏まえ、サステナブル・リカバリーの考え方に立脚した次世代の都市づくりを進めていくための行政の取組や民間誘導の方策を示している。

これによると、東京メトロ南北線の延伸は、「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」に位置付けられている主要施策の一つであり、リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅及び同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品川地下鉄の早期事業化に向けた取組を加速していくこととしている。



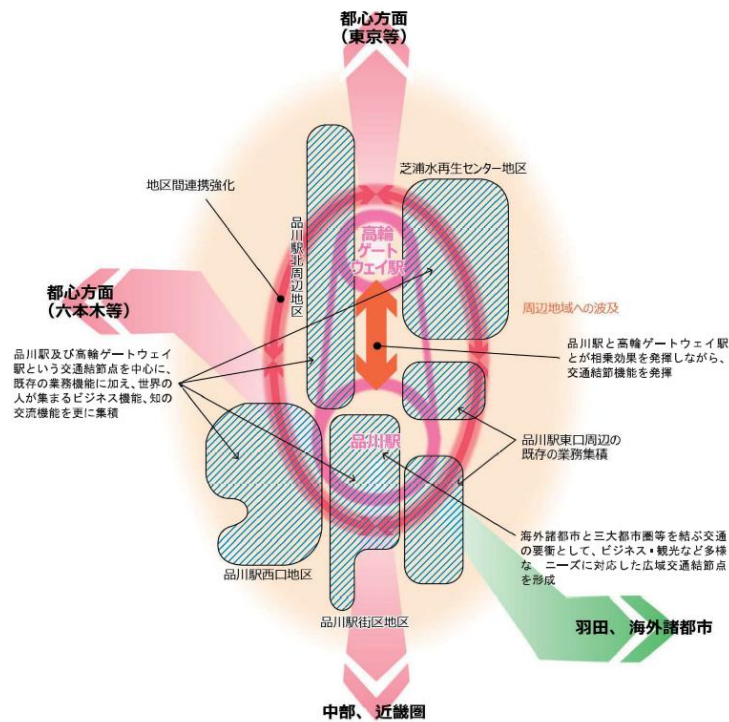
出典：「東京ベイ eSG まちづくり戦略 2022」(東京都 2022年3月)

図2-4 対象エリアの多様な移動手段

(4) 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)

「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2020」は、「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」の実現に向けた将来像と将来像実現のための7つの戦略を示している。

このガイドラインに示された戦略の中で「広域アクセス性の効果を最大化する駅機能の強化」を実現するための取組の一つに「品川駅～白金高輪駅間での地下鉄構想の推進」が掲げられ、地下鉄構想の具体化に向け、品川駅～白金高輪駅間における地下鉄新線の整備を検討することとしている。



出典：「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2020」(東京都 2020年3月)

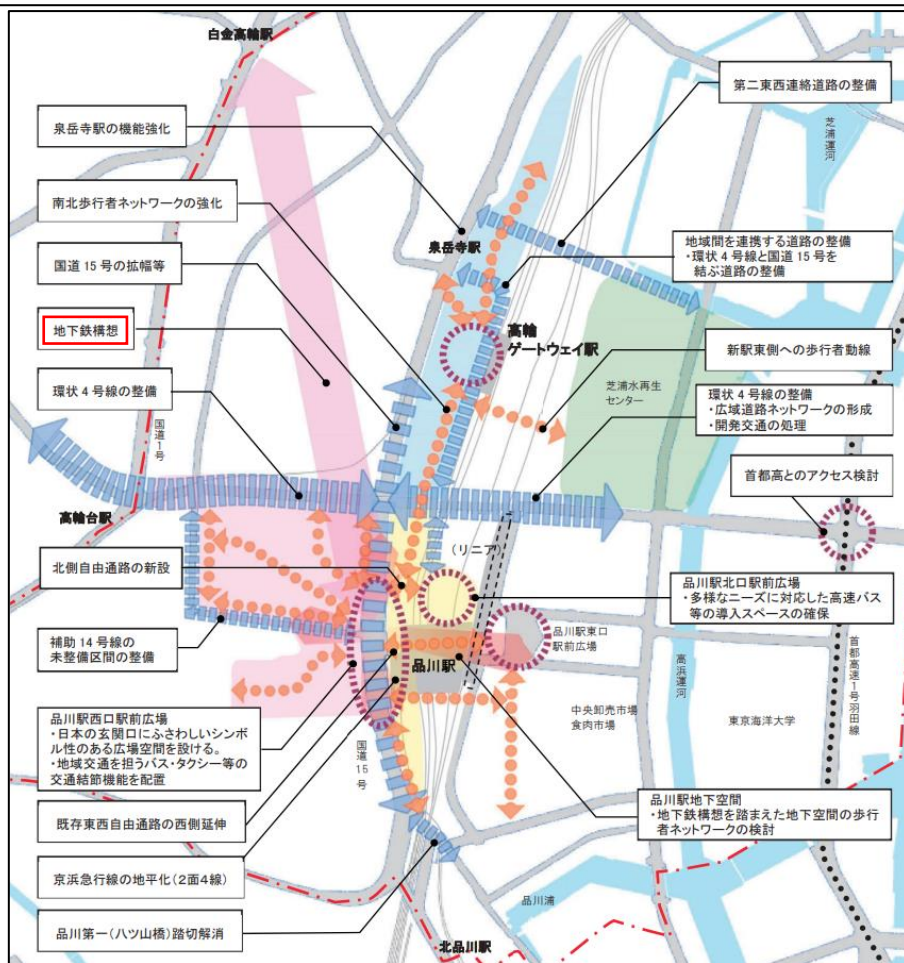
図2-5 世界と日本をつなぐビジネスセンター、国際交流拠点の展開 (イメージ)

実現に向けた取組

- 羽田空港へのアクセス、リニア・新幹線への乗換えをスムーズにする品川駅の再編
- 機能的で、来訪者にも分かりやすく、利便性の高い駅空間の形成
- 品川駅―田町駅間での高輪ゲートウェイ駅の整備
- 品川駅―白金高輪駅間での地下鉄構想の推進

地下鉄構想の具体化

- ✓ 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のため、白金高輪駅・品川駅間における地下鉄新線の整備を検討する。



【凡例】

道路ネットワーク	品川駅北周辺地区
歩行者ネットワーク	品川駅西口地区
交通結節空間(駅前広場等)	品川駅街区地区
	芝浦水再生センター地区

出典：「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2020」（東京都 2020年3月）

図 2-6 広域アクセス性の効果を最大化する駅機能の強化

(5) 港区まちづくりマスタープラン (2017年3月策定)

「港区まちづくりマスタープラン」は、まちの将来像や目指すべき方向性、まちづくりの方針や取組の考え方を示したもので、港区における今後のまちづくりの“道しるべ”になるものである。

マスタープランのまちづくりの方針3「快適な道路・交通ネットワークの形成」の方針図において、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクトの一つに「都心部・品川地下鉄構想」が示されている。

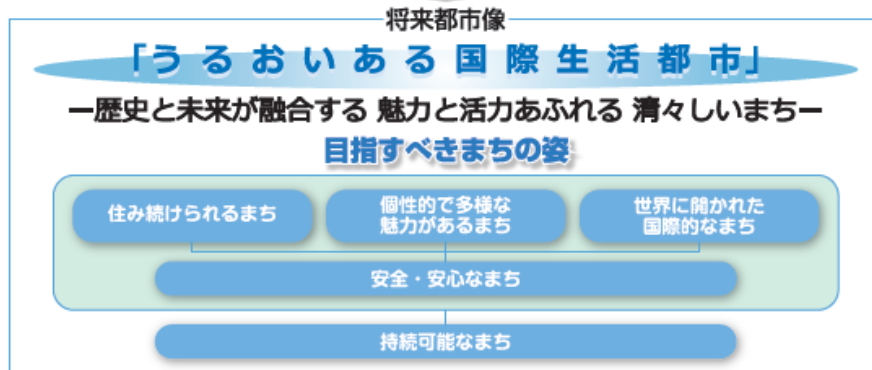
## 将来都市像 (目指すべきまちの姿)

まちづくりの基本理念のもと、「うるおいある国際生活都市」を目指して、まちづくりを行っていきます。

### まちづくりの基本理念

人にやさしい良質な都市空間・居住環境を  
皆で維持し、創造し、運営していく

まちづくりの基本理念のもと…

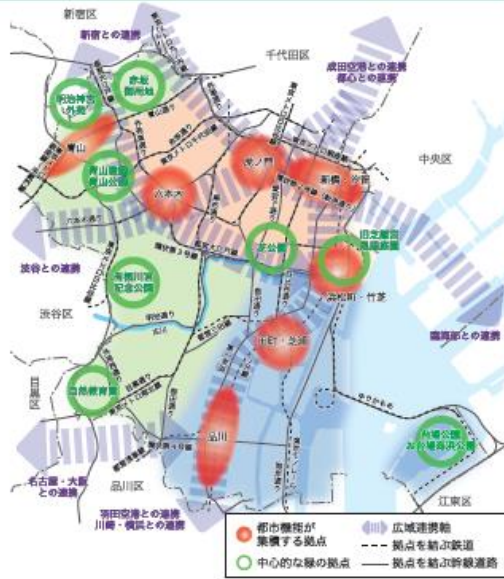
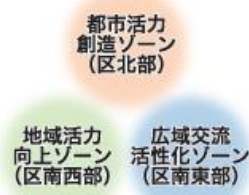


出典：「港区まちづくりマスタープラン」(港区 2017年3月)

図2-7 港区の将来都市像

## 港区が目指す将来都市構造

- 将来都市構造は、まちの中心となる拠点や軸を位置付け、将来の都市の骨格を示すものであり、港区のまちづくりの方針等の前提となります。
- 広域的な視点から見た港区の位置付けを踏まえて、都市再生の緊急性や地域特性により区を3つのゾーンに分け、土地の利用・活用・保全や市街地環境等に関するゾーンの整備方針を示します。



出典：「港区まちづくりマスタープラン」（港区 2017年3月）

図2-8 港区が目指す将来都市構造

## 方針3 道路・交通

### 快適な道路・交通ネットワークを形成します

#### —基本的な考え方—

- 多様な交通手段の連携による総合的・階層的な交通体系を構築します
- 駅へのアクセスや乗換えなどの利便性を高め、交通結節機能を強化します
- 幹線道路・生活道路それぞれの機能と役割を踏まえた道路ネットワークを構築します
- 健康増進や観光なども視野に入れ、自転車の利用環境を総合的・計画的に向上させます
- ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた“歩いて楽しいまち”の実現を目指します



出典：「港区まちづくりマスタープラン」（港区 2017年3月）

図2-9 快適な道路・交通ネットワークの形成

## 2-3 人口等の動向

東京メトロ南北線の延伸区間の沿線の計画区域と南北線の沿線の六本木・赤坂エリアにおける人口の動向・現状や土地利用状況などを整理する。

表 2-2 エリア分類一覧表

エリア	町丁目
計画区域	白金二丁目、白金台一丁目、白金台二丁目、白金台三丁目、白金台四丁目、高輪一丁目、高輪三丁目、高輪四丁目
六本木・赤坂エリア	六本木一丁目、六本木二丁目、六本木三丁目、六本木四丁目、六本木五丁目、六本木六丁目、六本木七丁目、赤坂一丁目、赤坂二丁目、赤坂六丁目、赤坂九丁目

### (1) 人口の動向・現状

#### ①-1 夜間人口（港区全域）

港区の人口は、定住人口の確保に努めてきた結果、2009年度に四半世紀ぶりに20万人台に回復し、2000年以降も増加傾向にある。2000年と比較して、2020年には約1.67倍に増加し、2040年には2.06倍の32.83万人まで増加すると予測されている。

表 2-3 港区の夜間人口の推移（人）

年次	実績					将来			
	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年
港区	159,398	185,861	205,131	243,283	266,588	297,748	317,217	325,613	328,277
増減指数 (2000年=1.00)	1.00	1.17	1.29	1.53	1.67	1.87	1.99	2.04	2.06

出典：(2000年～2020年) 国勢調査（総務省）各年10月1日現在

(2025年～2040年) 東京都統計年鑑 東京都の人口予想（東京都）各年10月1日現在

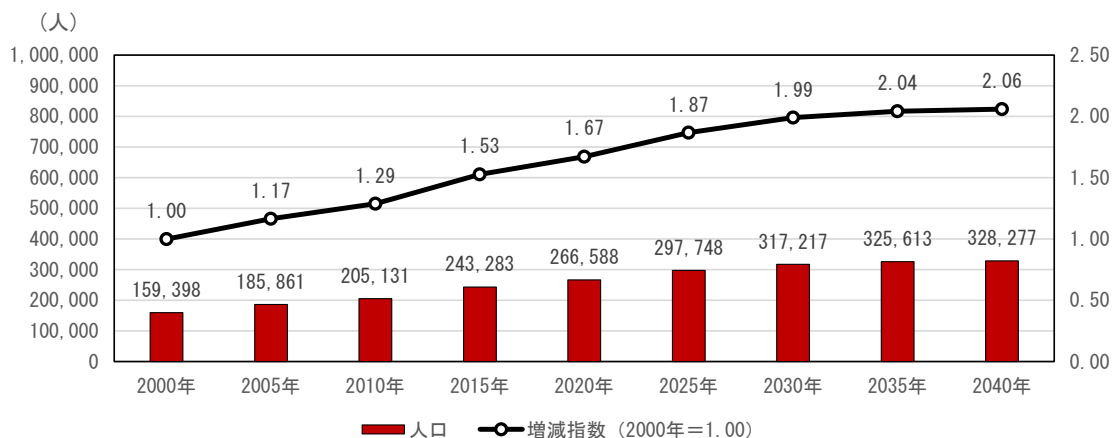


図 2-10 港区の夜間人口の推移

①- 2 夜間人口（計画区域及び六本木・赤坂エリア）

夜間人口は、計画区域では、2000年の2.07万人と比較し、2020年には2.79万人（2000年比1.35倍）に増加している。六本木・赤坂エリアでは、2000年の1.12万人と比較し、2020年には2.36万人（2000年比2.10倍）に増加している。

港区全域の夜間人口の2000年から2020年の増加割合（約67%）と比較して、計画区域では32ポイント低くなっており、六本木・赤坂エリアにおいては43ポイント高くなっている。

表 2-4 計画区域及び六本木・赤坂エリアにおける夜間人口の推移（人）

年次	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年
計画区域	20,667	20,111	23,489	27,415	27,917
増減指数(2000年=1.00)	1.00	0.97	1.14	1.33	1.35
六本木・赤坂エリア	11,235	14,505	15,662	20,506	23,575
増減指数(2000年=1.00)	1.00	1.29	1.39	1.83	2.10

出典：「国勢調査」（総務省統計局）

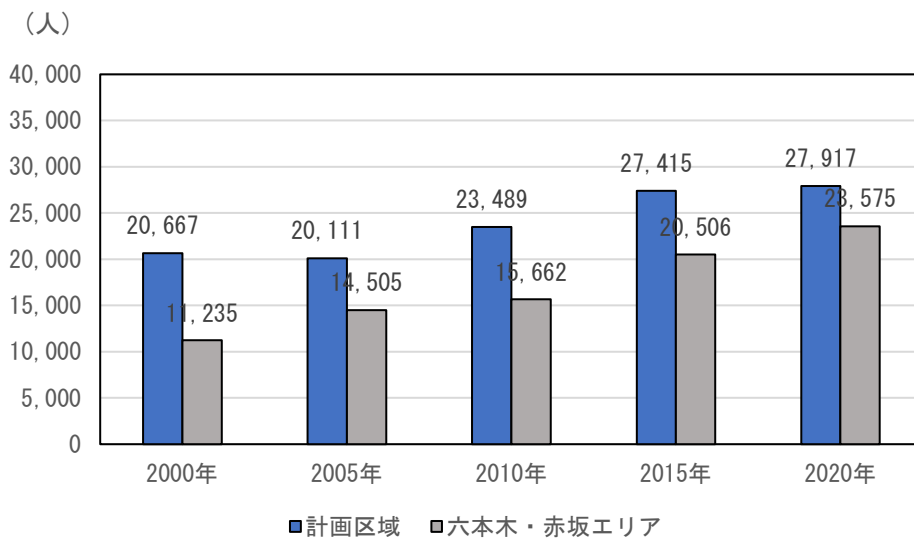


図 2-11 計画区域及び六本木・赤坂エリアにおける夜間人口の推移



②-1 昼間人口（港区全域）

港区の昼間人口は、2000年は83.77万人、2015年は94.08万人（2000年比1.12倍）と増加している。

表2-5 港区の昼間人口の推移（人）

年次	2000年	2005年	2010年	2015年
港区	837,658	908,940	886,173	940,785
増減指数（2000年=1.00）	1.00	1.09	1.06	1.12

出典：東京都統計年鑑 国勢調査による東京都の昼間人口（東京都）各年10月1日現在

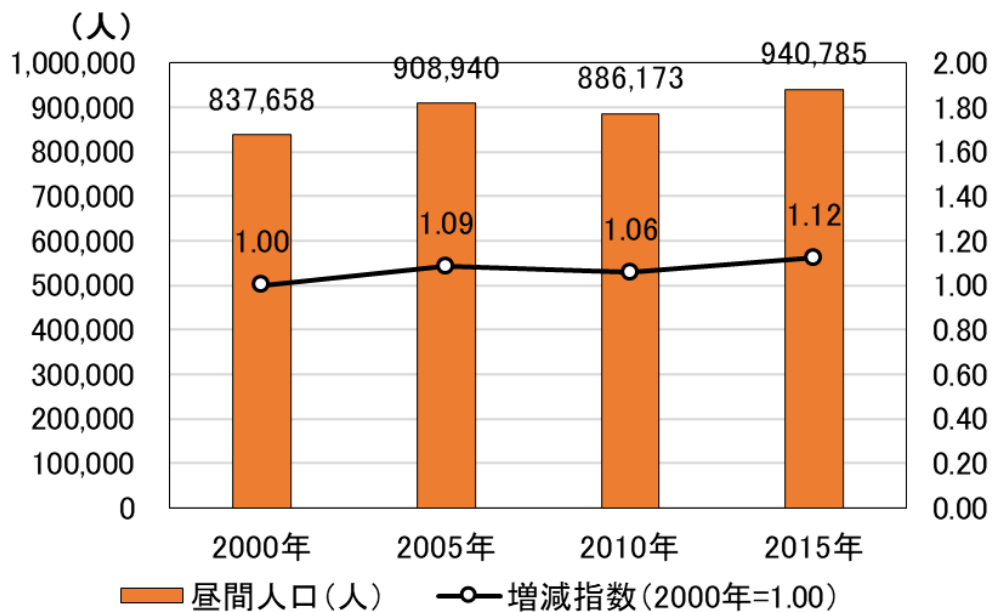


図2-12 港区の昼間人口の推移

②－ 2 昼間人口（計画区域及び六本木・赤坂エリア）

夜間人口は、計画区域では、2000年の4.26万人と比較し、2015年には4.42万人（2000年比1.04倍）に増加している。六本木・赤坂エリアでは、2000年の8.69万人と比較し、2015年には10.75万人（2000年比1.24倍）に増加している。

港区全域の昼間人口の2000年から2020年の増加割合（約12%）と比較して、計画区域では8ポイント低くなっており、六本木・赤坂エリアにおいては12ポイント高くなっている。

表 2-6 計画区域及び六本木・赤坂エリアの昼間人口の推移（人）

年次	2000年	2005年	2010年	2015年
計画区域	42,587	44,439	38,420	44,215
増減指数(2000年=1.00)	1.00	1.04	0.90	1.04
六本木・赤坂エリア	86,860	102,349	95,080	107,470
増減指数(2000年=1.00)	1.00	1.18	1.09	1.24

出典：東京都統計年鑑 国勢調査による東京都の昼間人口（東京都）各年10月1日現在

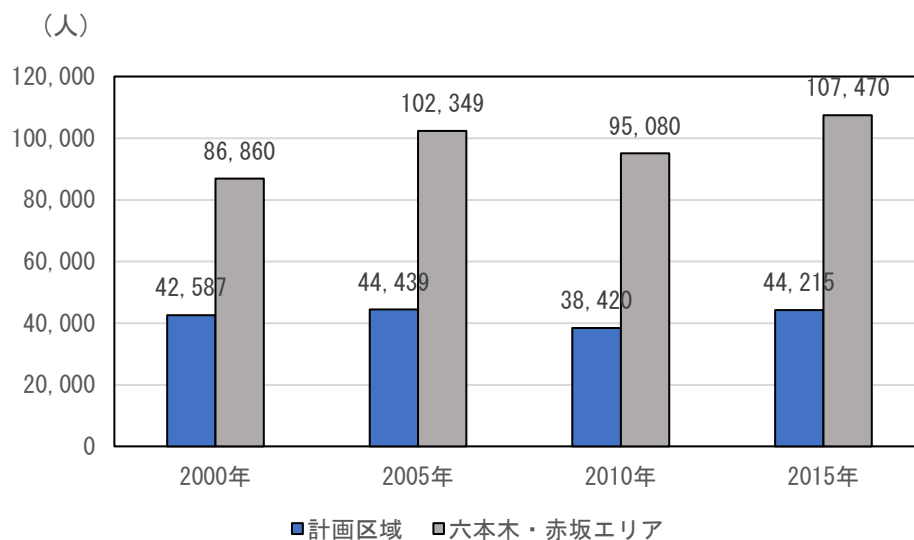


図 2-13 計画区域及び六本木・赤坂エリアの昼間人口の推移

③流入・流出口（港区全域）

港区の流入人口は、2000年は72.01万人、2015年は73.87万人（2000年比1.03倍）と微増し、流出口は、2000年は4.17万人、2015年は4.13万人（2000年比0.99倍）と横ばいとなっている。流入超過人口は、2000年は67.83万人、2015年は69.75万人（2000年比1.03倍）と横ばいとなっている。

表2-7 港区の流入・流出口の推移（人）

年次	2000年	2005年	2010年	2015年
a. 流入人口	720,057	762,132	724,402	738,747
増減指数（2000年=1.00）	1.00	1.06	1.01	1.03
b. 流出口	41,735	38,924	43,371	41,255
増減指数（2000年=1.00）	1.00	0.93	1.04	0.99
c. 流入超過人口（= a - b）	678,322	723,208	681,031	697,492
増減指数（2000年=1.00）	1.00	1.07	1.00	1.03

出典：東京都統計年鑑 国勢調査による東京都の昼間人口（東京都）各年10月1日現在

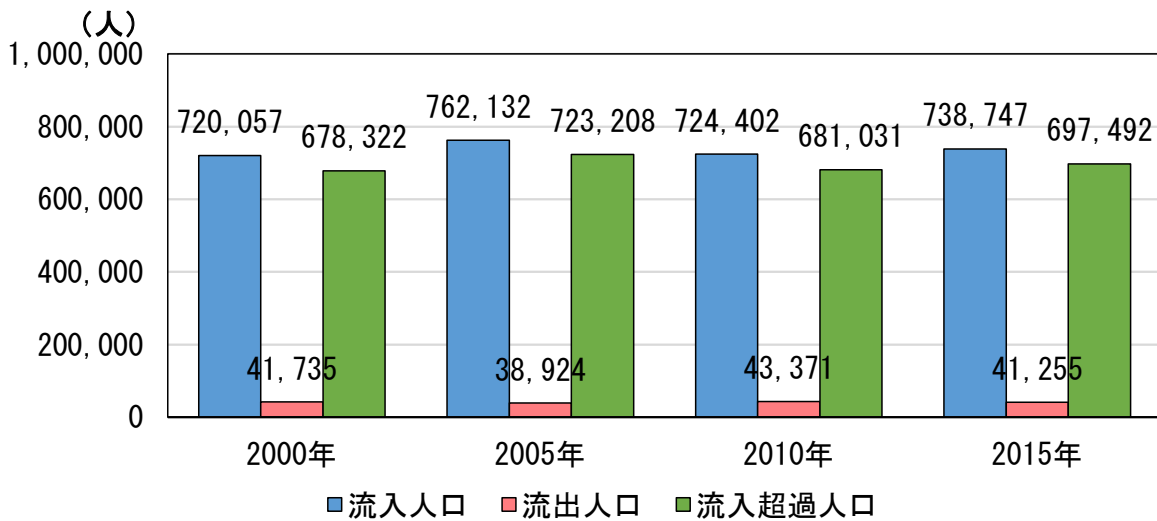


図2-14 港区の流入・流出口の推移

④従業地・通学地による就業・通学人口（港区全域）

港区の従業地・通学地による就業・通学人口は、2000年は77.68万人、2015年は80.71万人（2000年比1.04倍）と増加している。

表 2-8 港区の従業地・通学地による就業・通学人口の推移（人）

年次	2000年	2005年	2010年	2015年
従業地・通学地による就業・通学人口	776,751	813,213	794,737	807,072
増減指数（2000年=1.00）	1.00	1.05	1.02	1.04

出典：「国勢調査」（総務省）

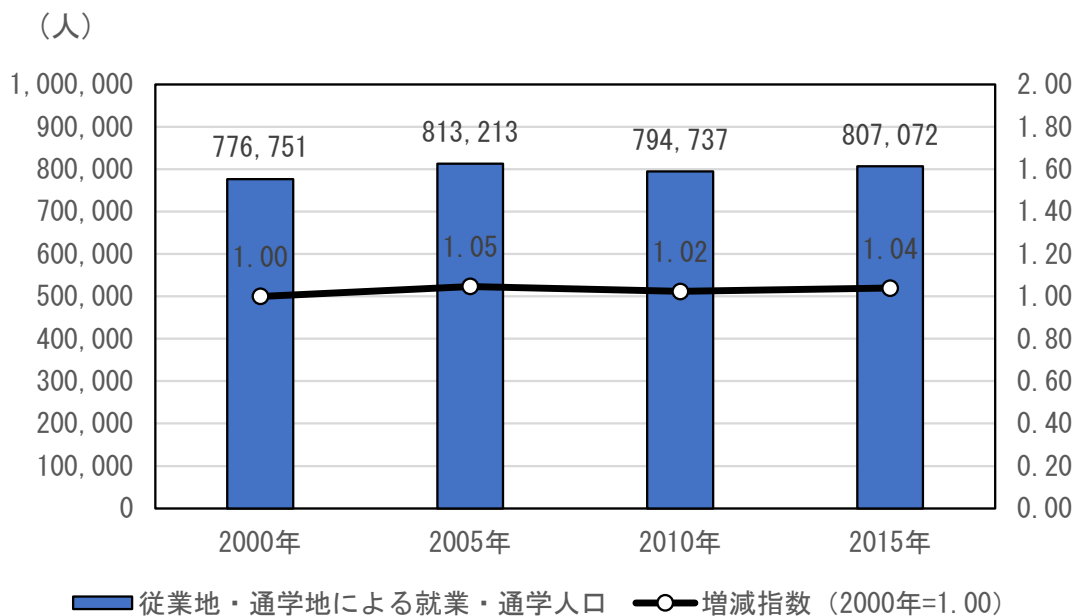


図 2-15 港区の従業地・通学地による就業・通学人口の推移

⑤-1 常住地による利用交通手段別就業者・通学者（港区全域）

港区の常住地による就業者・通学者の利用交通手段は、「鉄道・電車」が55.7%で最も多くなっている。

表2-9 港区の常住地による利用交通手段別就業者・通学者（2010年）

		総数	徒歩 だけ	鉄道 ・ 電車	乗合 バス	勤め先 ・ 学校 のバス	自家 用車	ハイヤー ・タクシー	オート バイ	自転車	その他
港区	利用者数(人)	82,284	11,114	45,839	8,794	406	4,694	2,847	1,067	6,595	928
	分担率	100.0%	13.5%	55.7%	10.7%	0.5%	5.7%	3.5%	1.3%	8.0%	1.1%

出典：国勢調査（総務省）

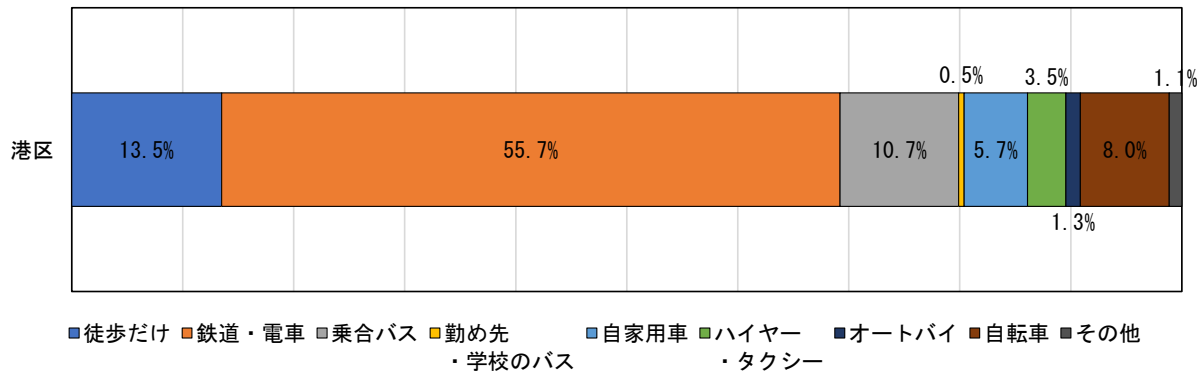


図2-16 港区の常住地による利用交通手段別就業者・通学者（2010年）

⑤-2 常住地による利用交通手段別就業者・通学者（計画区域及び六本木・赤坂エリア）  
 計画区域及び六本木・赤坂エリアの常住地による就業者・通学者の利用交通手段は、全エリアにおいて「鉄道・電車」が最も多くなっている（計画区域では 60.4%、六本木・赤坂エリアでは 46.6%）。

表 2-10 常住地による利用交通手段別就業者・通学者（2010 年）

		総数	徒歩 だけ	鉄道 ・ 電車	乗合 バス	勤め 先 ・ 学校 のバ ス	自家 用車	ハイヤー ・タクシ ー	オー ト バイ	自転 車	その 他
計画区域	利用者数 (人)	9,922	1,003	5,990	1,071	56	737	334	121	498	112
	分担率	100.0%	10.1%	60.4%	10.8%	0.6%	7.4%	3.4%	1.2%	5.0%	1.1%
六本木・ 赤坂エリア	利用者数 (人)	4,893	1,266	2,281	294	25	356	296	46	229	100
	分担率	100.0%	25.9%	46.6%	6.0%	0.5%	7.3%	6.0%	0.9%	4.7%	2.0%

出典：国勢調査（総務省）

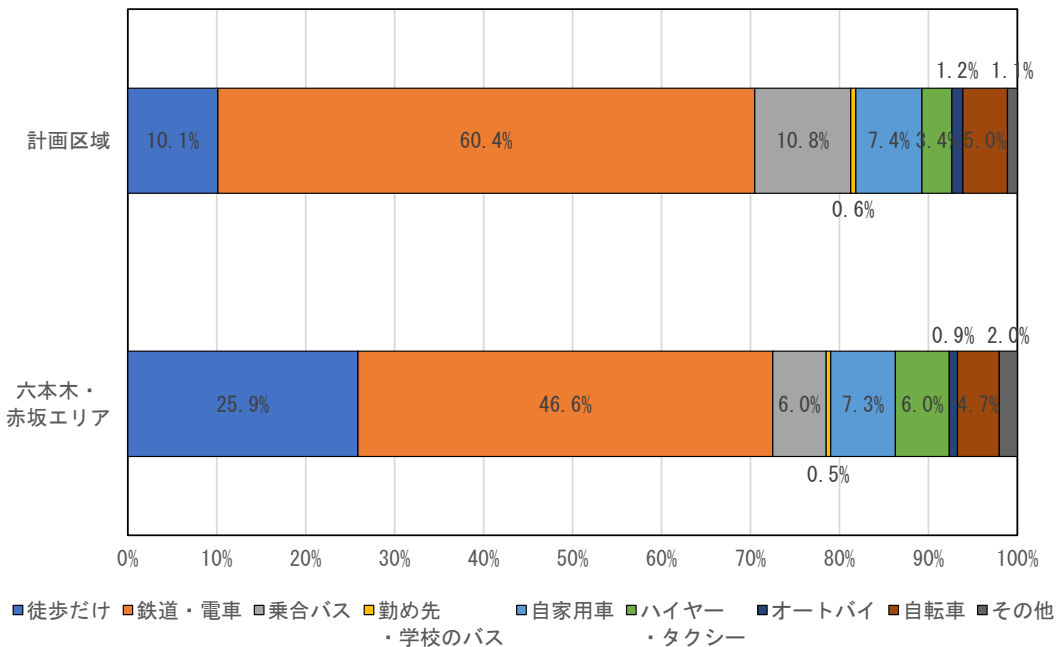


図 2-17 計画区域及び六本木・赤坂エリアの常住地による利用交通手段別就業者・通学者（2010 年）

⑥従業地・通学地による利用交通手段別就業者・通学者（港区全域）

港区の従業地・通学地による就業者・通学者の利用交通手段は、「鉄道・電車」が75.7%で最も多くなっている。

表 2-11 従業地・通学地による利用交通手段別就業者・通学者（2010年）

	総数	徒歩 だけ	鉄道・ 電車	乗合 バス	勤め先 ・学校 のバス	自家 用車	ハイヤー ・タクシー	オート バイ	自転車	その他
港区	919,837	11,634	695,926	95,328	1,965	29,434	5,896	10,548	63,660	5,446
分担率	100.0%	1.3%	75.7%	10.4%	0.2%	3.2%	0.6%	1.1%	6.9%	0.6%

出典：国勢調査（総務省）

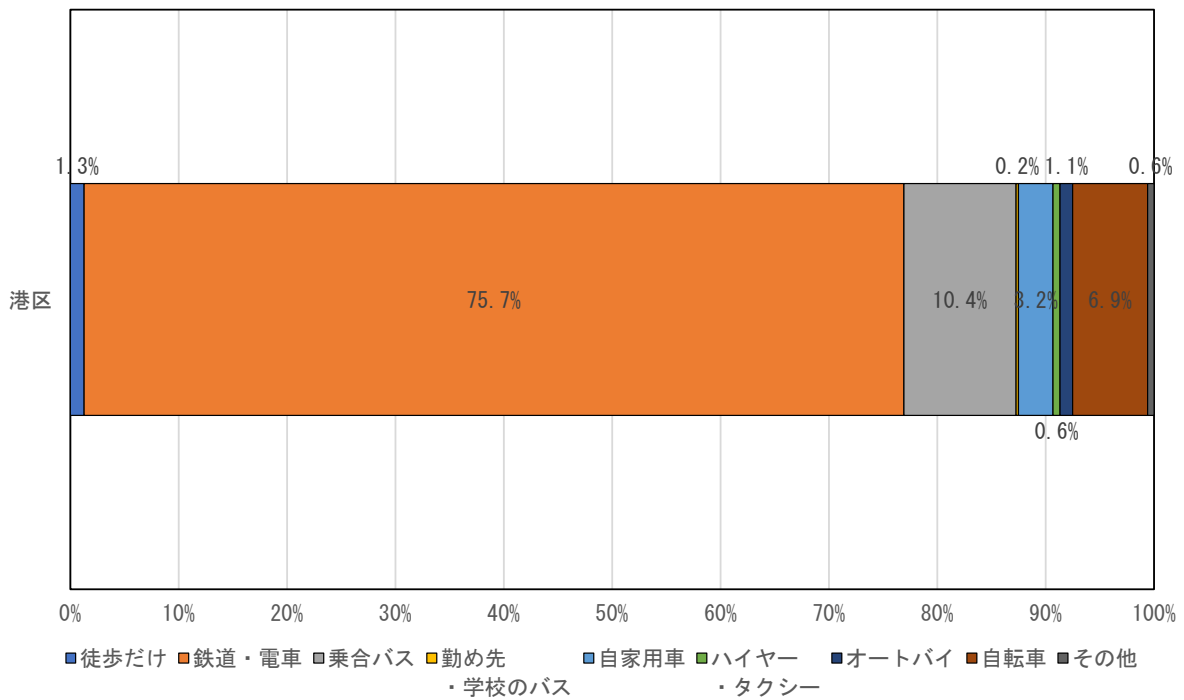


図 2-18 従業地・通学地による利用交通手段別就業者・通学者（2010年）

## (2) 土地利用状況

### ①土地利用現況図

土地利用については、計画区域でのうち（仮称）品川駅周辺は官公庁施設や事務所建築物、宿泊・遊興施設が多く存在しており、白金高輪駅周辺は教育文化施設を主として、様々な施設が存在している。六本木・赤坂エリアは、住商併用建物、事務所建築物、官公庁施設など、様々な施設が存在している。



図2-19 土地利用現況図（東京都2016年時点）



②沿線用途地域図

計画区域のうち（仮称）品川駅周辺は商業地域、準工業地域、第二種住居地域及び第一種中高層住居専用地域となっており、白金高輪駅周辺は商業地域、準工業地域及び第一種中高層住居専用地域となっている。六本木・赤坂エリアは、主に商業地域、第二種住居地域、第二種中高層住居専用地域及び第一種住居地域となっている。

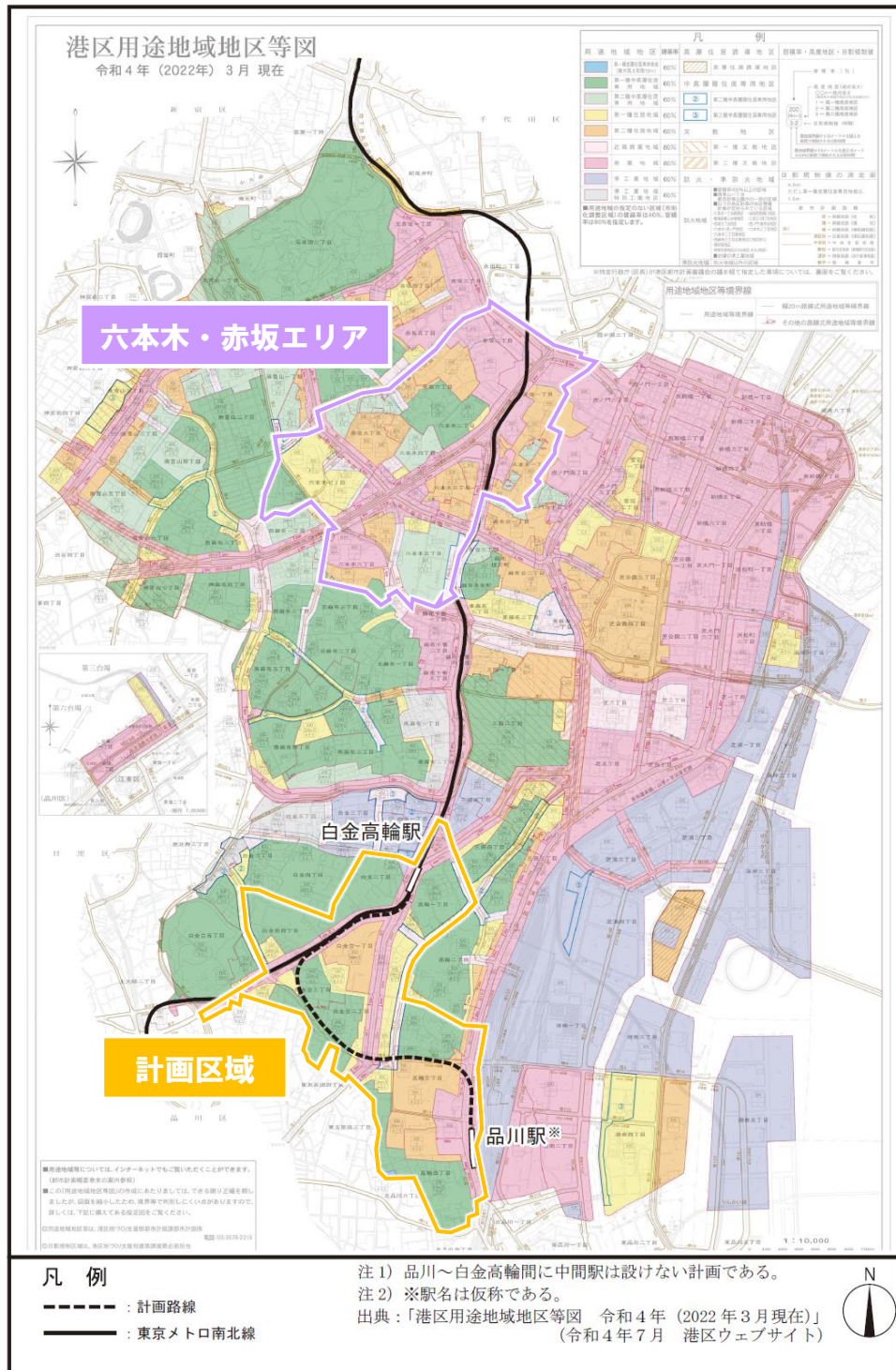


図2-20 用途地域地区等図（港区2022年3月時点）

### ③港区の用途別土地利用状況

港区の用途別土地利用状況は、2016年は「宅地」(60.4%)の割合が最も高く、次いで「道路等」(24.0%)、「公園等」(7.2%)、「水面」(3.1%)の順となっている。用途別土地利用の総面積は、2011年から2016年までの5年間で+1.5平方キロ(2011年比1.00倍)と横ばいとなっている。

表 2-12 用途別土地利用状況の変化

		総数	宅地	その他		公園等	未利用地	道路等		農用地	水面	森林	原野
				うち 屋外利用地	うち 道路								
a. 2016年	面積(k㎡)	2,098.5	1,266.8	54.8	54.8	150.4	57.7	502.6	448.0	0.0	66.0	0.1	0.0
	割合	100.0%	60.4%	2.6%	2.6%	7.2%	2.7%	24.0%	21.3%	0.0%	3.1%	0.0%	0.0%
b. 2011年	面積(k㎡)	2,097.0	1,270.1	47.1	47.1	144.0	61.0	506.8	443.9	0.0	67.9	0.1	0.0
	割合	100.0%	60.6%	2.2%	2.2%	6.9%	2.9%	24.2%	21.2%	0.0%	3.2%	0.0%	0.0%
c. (=a-b)	面積(k㎡)	1.5	-3.3	7.7	7.7	6.4	-3.3	-4.2	4.1	0.0	-1.9	0.0	0.0
	割合	0.0%	-0.2%	0.4%	0.4%	0.3%	-0.2%	-0.2%	0.2%	0.0%	-0.1%	0.0%	0.0%

出典：「東京都統計年鑑」(東京都総務局)

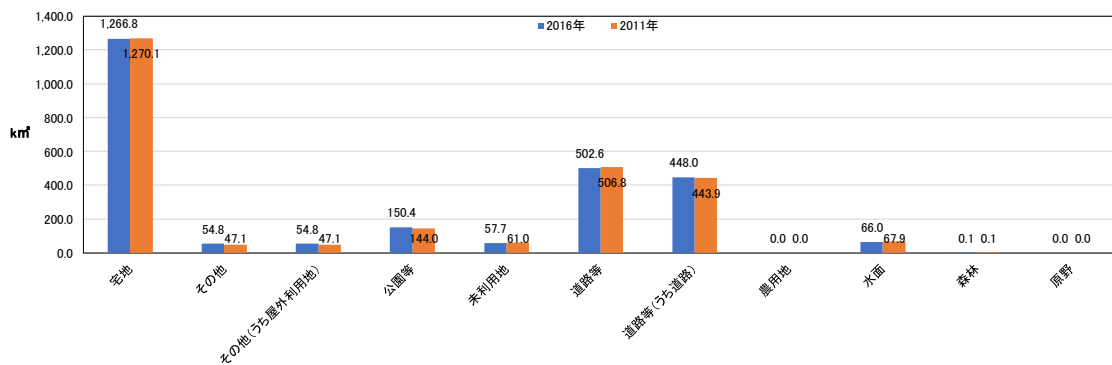


図 2-21 用途別土地利用状況の変化

#### ④港区の地目別土地面積

港区の地目別土地面積は、2020年は「住宅地区」(60.7%)の割合が最も高く、次いで「商業地区」(30.1%)、「雑種地」(7.1%)、「工業地区」(2.1%)の順となっている。地目別土地面積の総数は、2015年から2020年までの5年間で+8.1平方キロ(2015年比1.08倍)とほぼ横ばいとなっている。

表 2-13 地目別土地面積の変化

		総数	宅地					田	畑	山林	原野	池沼	雑種地	免税点未満
			計	商業地区	工業地区	住宅地区	その他							
a. 2020年	面積(ha)	1,002.5	931.5	301.9	21.3	608.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	70.9	0.0
	割合	100.0%	92.9%	30.1%	2.1%	60.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.1%	0.0%
b. 2015年	面積(ha)	994.4	923.9	295.1	21.4	607.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	70.4	0.1
	割合	100.0%	92.9%	29.7%	2.2%	61.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.1%	0.0%
c. (=a-b)	面積(ha)	8.1	7.6	6.8	-0.1	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0
	割合	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%	-0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

出典：東京都統計年鑑 土地（東京都）

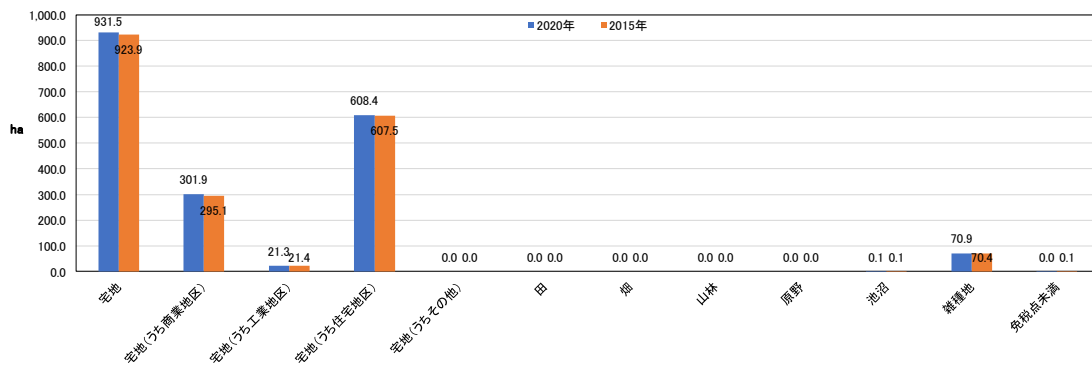


図 2-22 地目別土地面積の変化

### (3) 港区域沿線の開発動向・現状

港区内では、都市開発諸制度、都市再生特別地区などの制度を活用した開発事業等が活発に行われており、計画区域の品川駅周辺や六本木・赤坂エリアにおいても、大規模な土地利用転換が増加している。



出典：港区まちづくりマスタープラン（港区）

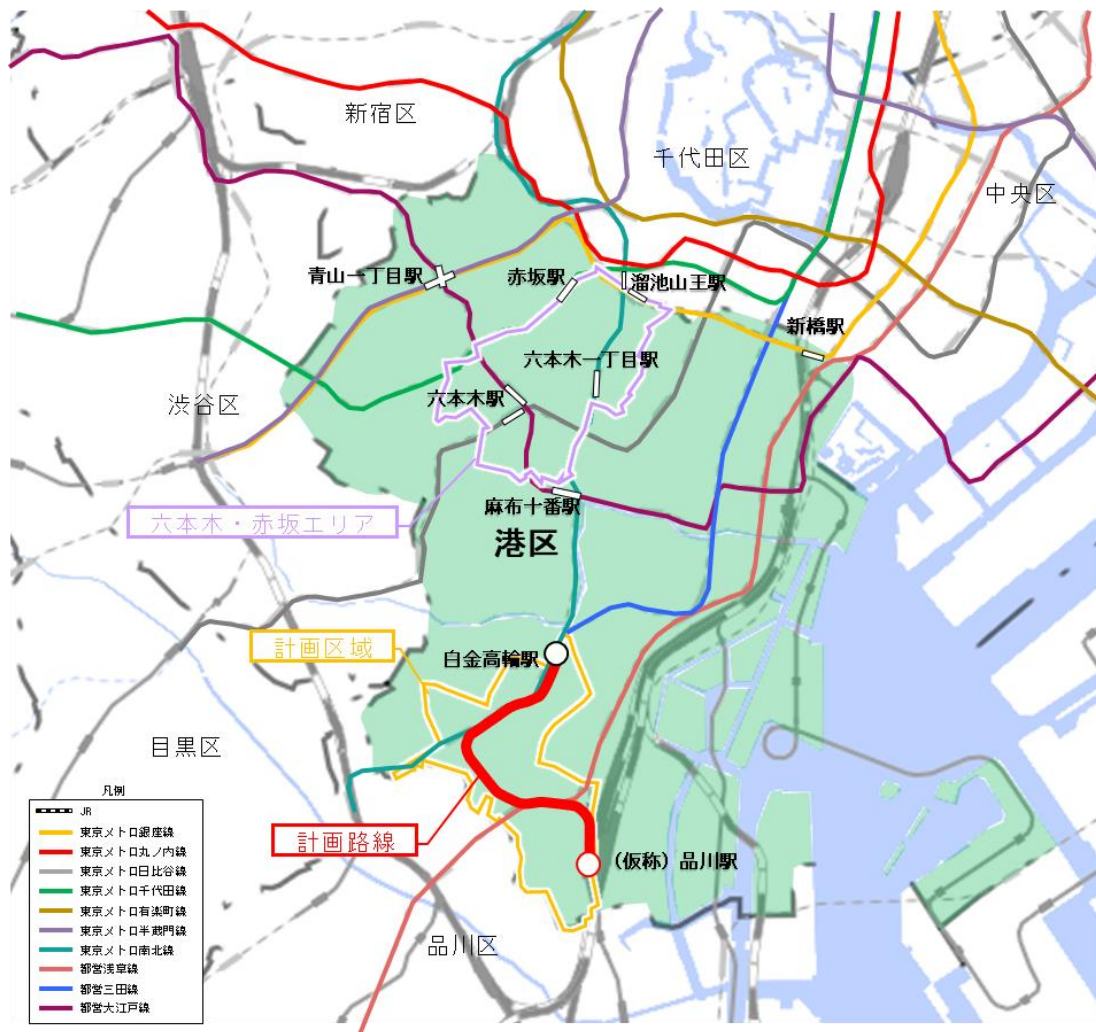
図 2-23 大規模な土地利用転換等の区域

## 2-4 計画区域の交通等の動向

### (1) 鉄道交通の状況

計画区域においては、品川駅にJRの在来線や東海道新幹線、京浜急行線が接続するとともに、今後リニア中央新幹線の始発駅となるなど、首都圏はもとより国内外の都市にアクセスする広域的な交通結節点としての役割を担っている。

また、白金高輪駅には、六本木・赤坂等のエリアからJR目黒駅にアクセスする東京メトロ南北線が接続している。品川駅から六本木・赤坂等のエリアに移動するには、JR線と東京メトロ銀座線を経由する必要があるなど、直接アクセスする鉄道交通はない状況にある。



出典：「地理院地図 Vector」を加工して作成（国土地理院）

図 2-24 計画区域周辺の鉄道交通

①周辺路線の乗降人員の推移

周辺路線の乗降人員は、2011年度から2019年度までの9年間で全ての路線において増加（1.080～1.262倍）しているが、2020年度は全ての路線において減少（0.683～0.809倍）している。

表2-14 周辺路線の乗降人員の推移

路線名		2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
JR 山手線	乗降人員(千人)	3,661,740	3,722,058	3,741,090	3,737,716	3,830,128
	指数	1.000	1.016	1.022	1.021	1.046
JR 京浜東北線	乗降人員(千人)	2,003,932	2,040,830	2,076,348	2,080,896	2,142,654
	指数	1.000	1.018	1.036	1.038	1.069
JR 東海道線	乗降人員(千人)	694,508	717,326	734,756	740,610	777,426
	指数	1.000	1.033	1.058	1.066	1.119
京急 本線	乗降人員(千人)	242,391	247,904	256,826	261,091	269,491
	指数	1.000	1.023	1.060	1.077	1.112
都営 浅草線	乗降人員(千人)	463,904	479,984	488,810	510,016	524,763
	指数	1.000	1.035	1.054	1.099	1.131
東京地下鉄 南北線	乗降人員(千人)	256,265	265,628	273,178	285,466	294,821
	指数	1.000	1.037	1.066	1.114	1.150

路線名		2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
JR 山手線	乗降人員(千人)	3,874,056	3,935,520	3,992,028	3,953,074	2,501,756
	指数	1.058	1.075	1.090	1.080	0.683
JR 京浜東北線	乗降人員(千人)	2,168,440	2,209,986	2,244,212	2,227,378	1,429,690
	指数	1.082	1.103	1.120	1.112	0.713
JR 東海道線	乗降人員(千人)	790,130	809,218	826,780	818,566	487,204
	指数	1.138	1.165	1.190	1.179	0.702
京急 本線	乗降人員(千人)	277,599	286,155	292,654	292,348	187,546
	指数	1.145	1.181	1.207	1.206	0.774
都営 浅草線	乗降人員(千人)	542,245	558,384	562,172	562,172	368,360
	指数	1.169	1.204	1.212	1.212	0.794
東京地下鉄 南北線	乗降人員(千人)	308,495	319,316	323,506	323,506	207,341
	指数	1.204	1.246	1.262	1.262	0.809

出典：東京都統計年鑑（東京都）

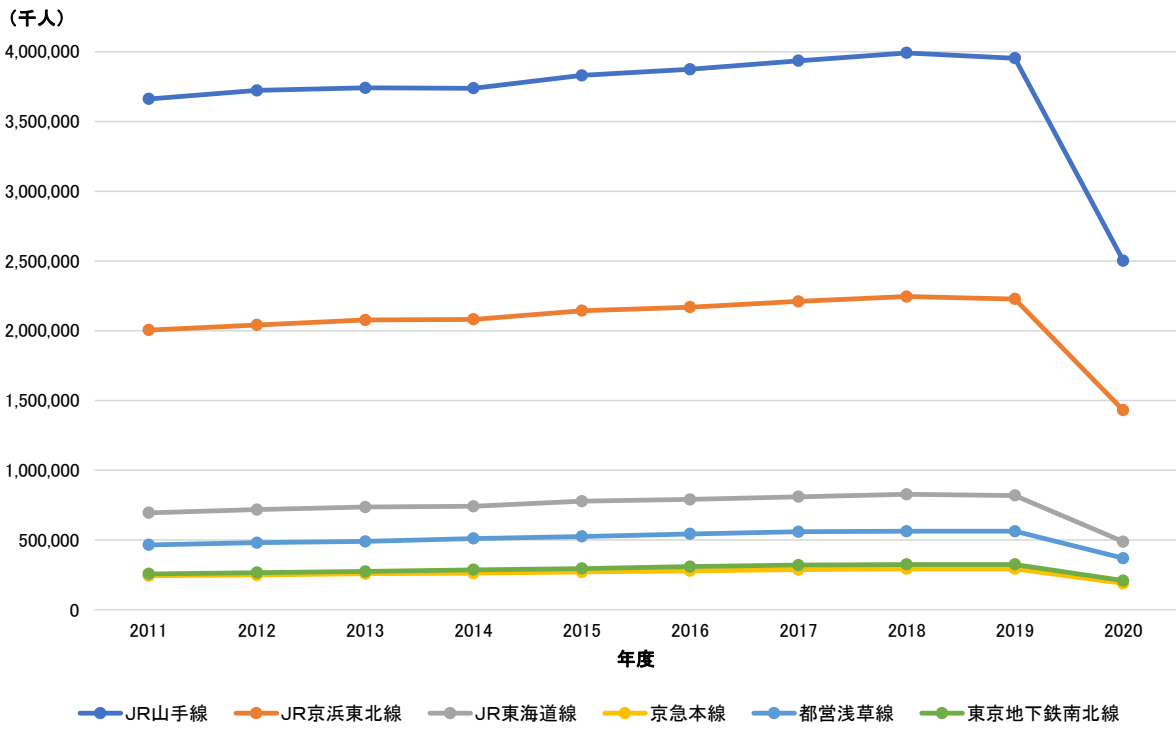


図 2-25 周辺路線の乗降人員の推移（実数）

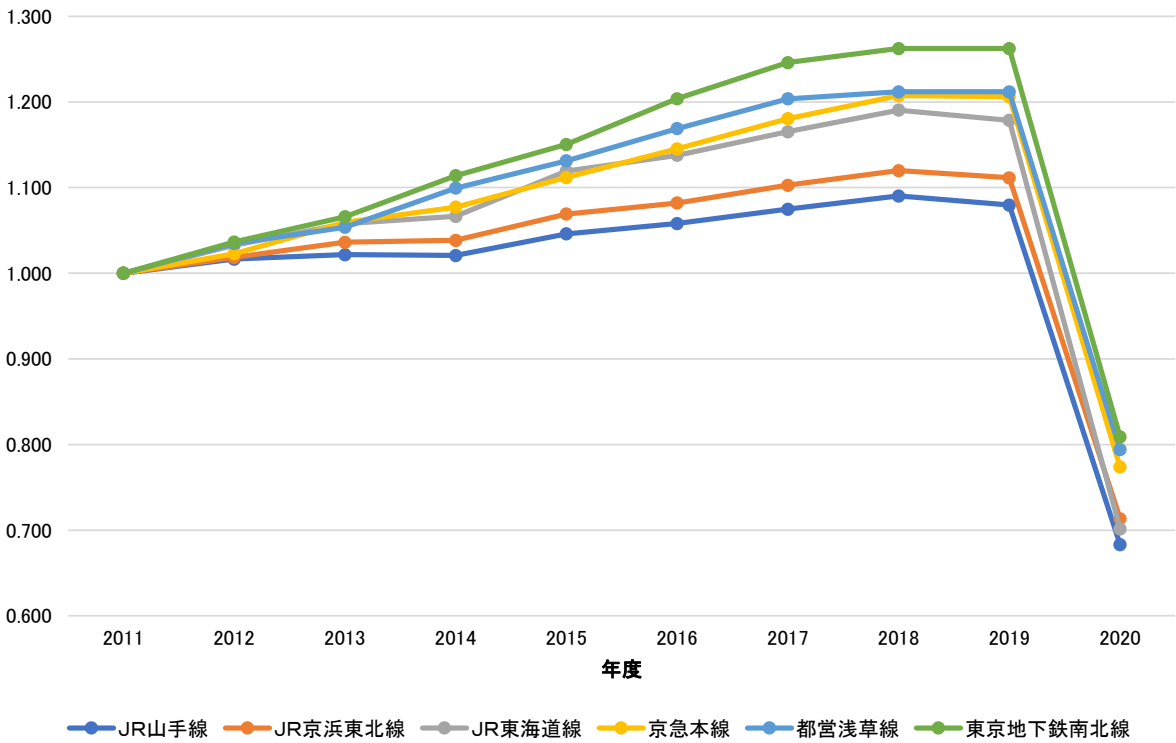


図 2-26 周辺路線の乗降人員の推移（指数）

②周辺路線の最混雑1時間当たりの旅客輸送状況

周辺路線の混雑率については、2019年度は、JR山手線（外回り：上野→御徒町）、京浜急行電鉄（戸部→横浜）及び浅草線（本所吾妻橋→浅草）を除き150%を超えており、JR横須賀線（新川崎→品川）が195%と最も高くなっている。2020年度は全ての路線で減少している。

表2-15 周辺路線の最混雑1時間当たりの旅客輸送状況

	2011年度			2012年度			2013年度			2014年度			2015年度		
	輸送力(人)	輸送人員(人)	混雑率(%)	輸送力(人)	輸送人員(人)	混雑率(%)	輸送力(人)	輸送人員(人)	混雑率(%)	輸送力(人)	輸送人員(人)	混雑率(%)	輸送力(人)	輸送人員(人)	混雑率(%)
JR山手線(外回：上野→御徒町)	40,700	81,370	200%	40,700	81,390	200%	39,072	78,930	202%	39,072	77,750	199%	39,072	63,720	163%
JR山手線(内回：新大久保→新宿)	39,072	63,730	163%	39,072	63,960	164%	37,444	63,140	169%	37,444	61,940	165%	37,444	62,600	167%
JR京浜東北線(大井町→品川)	38,480	70,250	183%	38,480	70,440	183%	38,480	70,570	183%	38,480	70,000	182%	38,480	70,000	182%
JR東海道線(川崎→品川)	34,432	63,900	186%	35,036	64,220	183%	35,036	64,200	183%	35,036	63,660	182%	35,036	63,670	182%
JR横須賀線(新川崎→品川)	18,640	36,400	195%	18,640	35,950	193%	18,640	36,000	193%	18,640	35,860	192%	18,640	36,010	193%
京浜急行線(戸部→横浜)	31,500	47,274	150%	32,000	45,334	142%	32,000	44,179	138%	32,000	46,804	146%	32,000	46,559	145%
浅草線(本所吾妻橋→浅草)	23,040	26,040	113%	22,080	25,886	117%	22,080	24,980	113%	22,080	26,140	118%	23,040	27,713	120%
南北線(駒込→本駒込)	14,176	21,141	149%	14,176	21,354	151%	15,062	22,646	150%	15,062	22,684	151%	15,062	23,038	153%

	2016年度			2017年度			2018年度			2019年度			2020年度		
	輸送力(人)	輸送人員(人)	混雑率(%)	輸送力(人)	輸送人員(人)	混雑率(%)	輸送力(人)	輸送人員(人)	混雑率(%)	輸送力(人)	輸送人員(人)	混雑率(%)	輸送力(人)	輸送人員(人)	混雑率(%)
JR山手線(外回：上野→御徒町)	37,444	59,370	159%	37,444	57,400	153%	37,444	56,430	151%	35,794	53,380	149%	35,794	33,420	93%
JR山手線(内回：新大久保→新宿)	37,444	61,640	165%	37,444	59,900	160%	37,444	58,990	158%	37,421	58,290	156%	37,421	36,150	97%
JR京浜東北線(大井町→品川)	38,480	70,040	182%	38,480	71,630	186%	38,480	71,250	185%	38,480	71,350	185%	38,480	43,100	112%
JR東海道線(川崎→品川)	35,036	64,400	184%	35,036	65,600	187%	35,036	66,780	191%	35,036	67,560	193%	35,036	35,930	103%
JR横須賀線(新川崎→品川)	18,640	35,550	191%	18,640	36,590	196%	18,640	36,790	197%	20,504	40,060	195%	20,504	23,980	117%
京浜急行線(戸部→横浜)	32,000	46,444	145%	32,000	46,223	144%	32,000	45,909	143%	32,000	45,889	143%	32,000	29,201	91%
浅草線(本所吾妻橋→浅草)	23,040	30,231	131%	23,040	29,743	129%	23,040	30,576	133%	23,040	30,128	131%	23,040	23,083	100%
南北線(駒込→本駒込)	15,062	22,970	153%	15,948	24,907	156%	15,948	25,317	159%	15,948	25,422	159%	16,834	19,279	115%

出典：「数字でみる鉄道」（2012年度～2021年度）（一般財団法人運輸総合研究所）



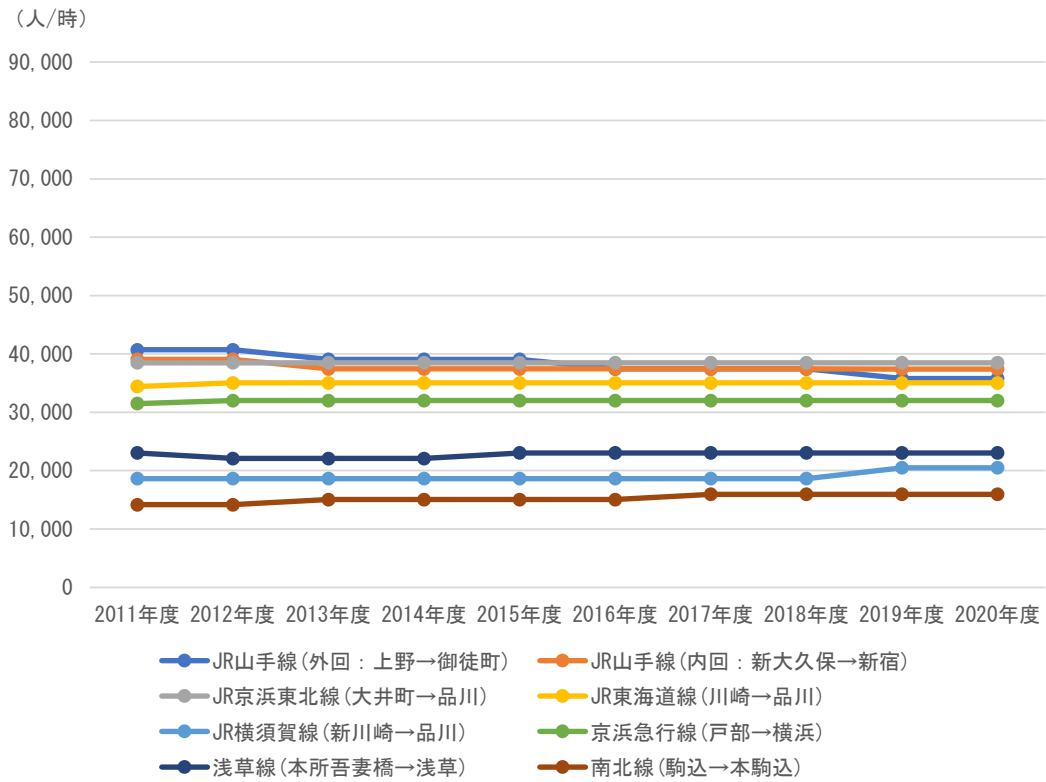


図 2-27 周辺路線の最混雑 1 時間当たりの旅客輸送状況 (輸送力)

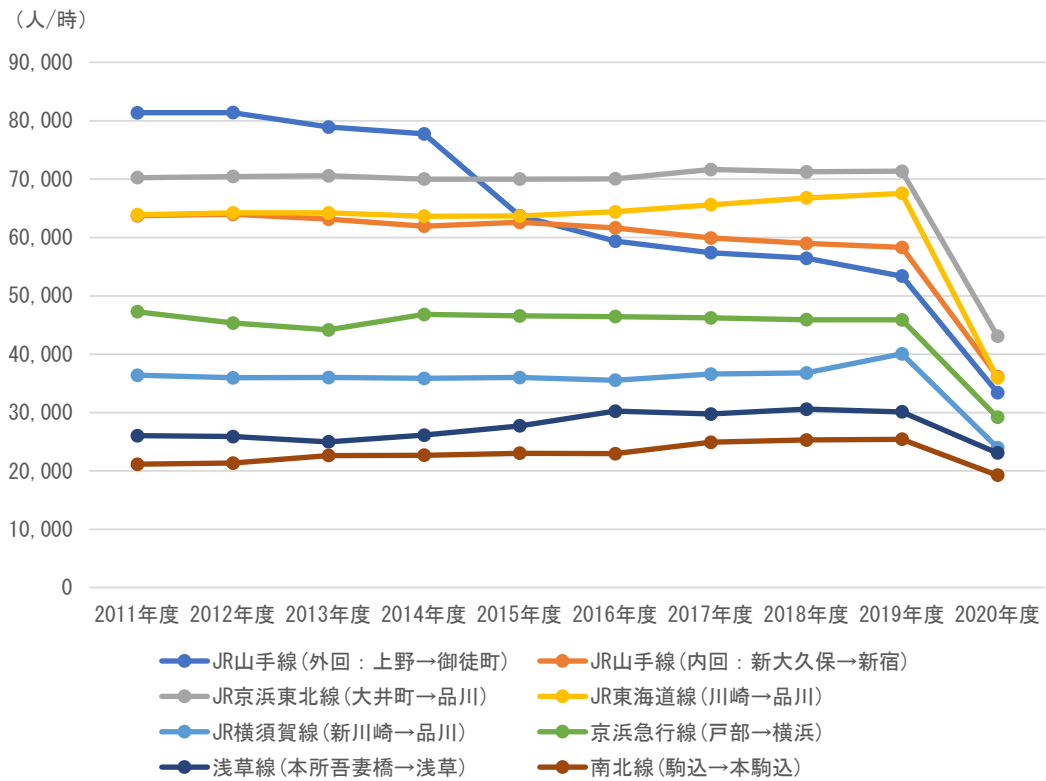


図 2-28 周辺路線の最混雑 1 時間当たりの旅客輸送状況 (輸送人員)

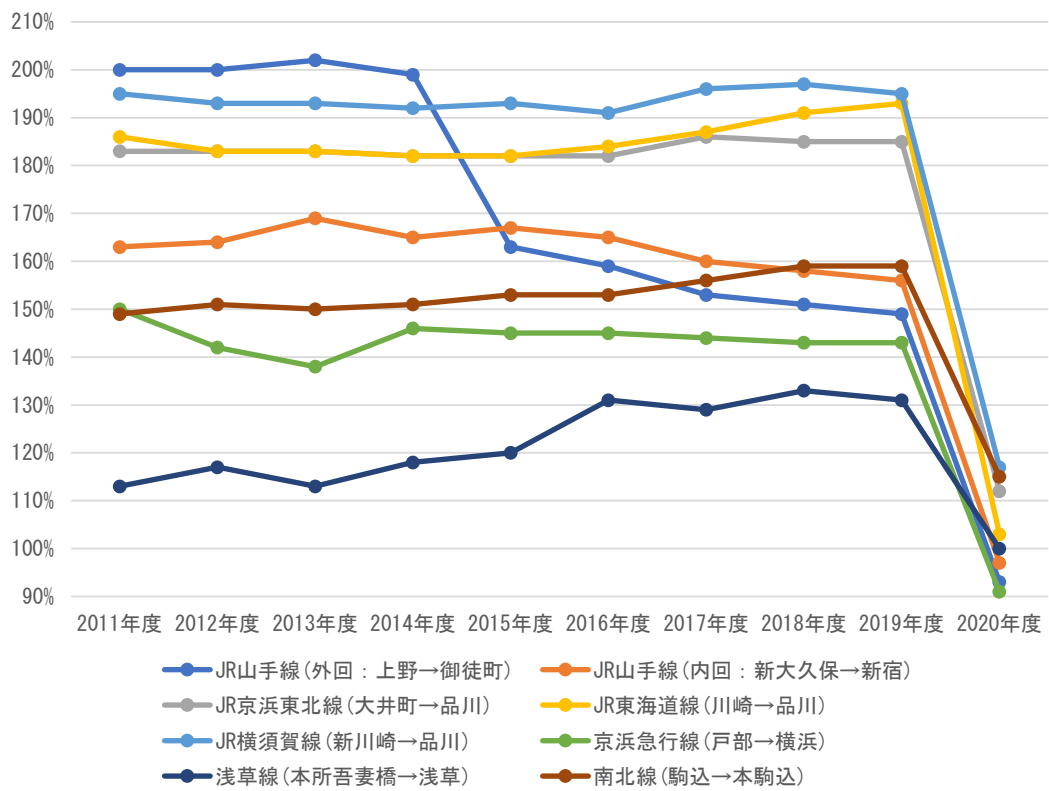
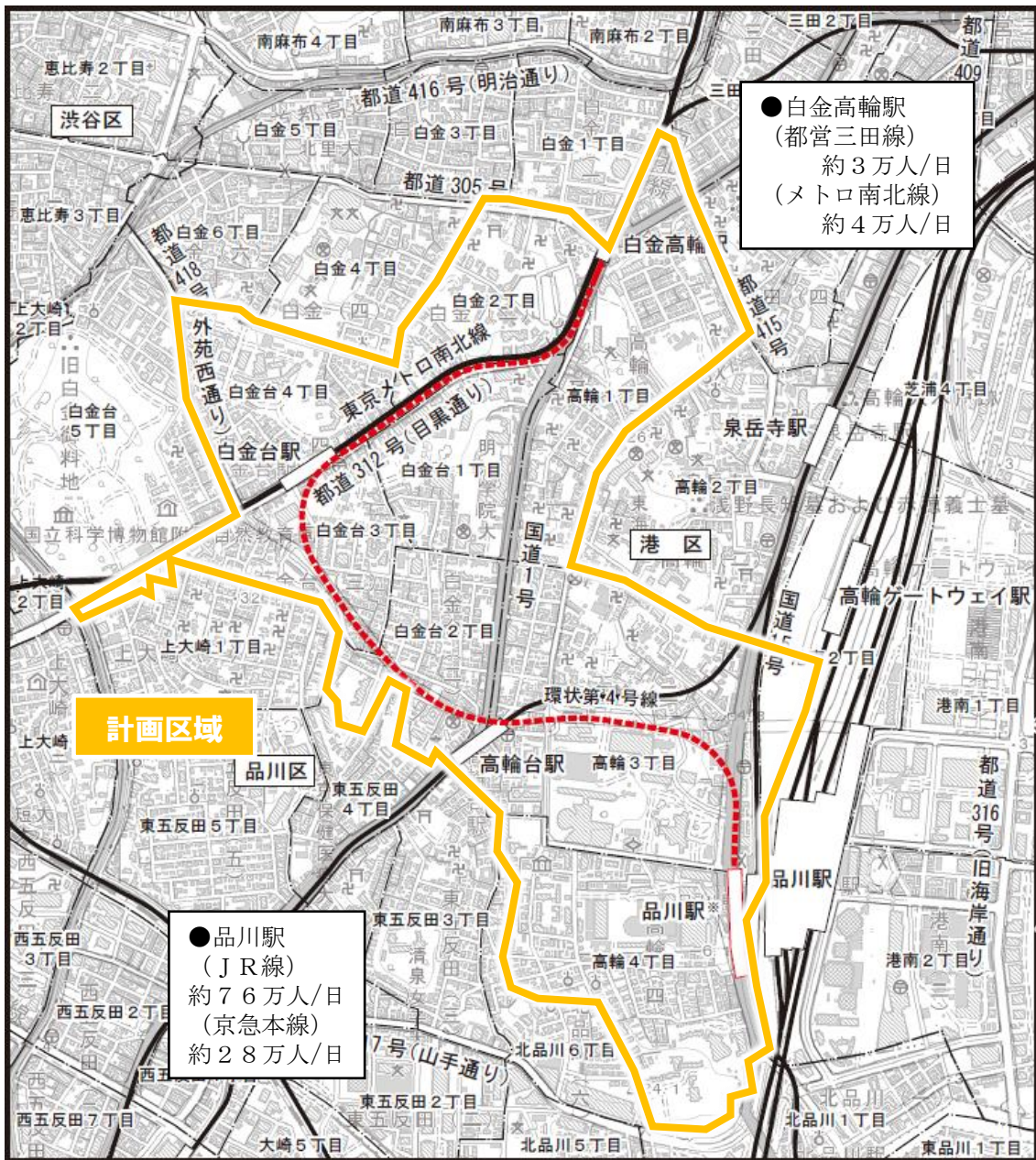


図 2-29 周辺路線の最混雑 1 時間当たりの旅客輸送状況 (混雑率)

③品川駅・白金高輪駅の駅利用者数（2019年度）



※駅名は仮称

出典：東京都統計年鑑（東京都）

図2-30 駅別利用者数

表 2-16 港区周辺駅の乗降人員の推移（千人）

路線名	駅名	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
JR	品川	237,090	240,666	245,032	250,008	264,594
京急本線	品川	90,200	91,959	94,807	95,733	98,825
都営三田線	白金高輪	9,740	10,072	8,889	9,106	9,413
南北線	白金高輪	14,456	14,960	14,334	14,608	15,155

路線名	駅名	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
JR	品川	271,404	276,354	279,912	276,210	161,278
京急本線	品川	101,142	103,194	104,394	103,564	60,913
都営三田線	白金高輪	9,648	9,877	10,295	10,330	6,495
南北線	白金高輪	15,409	15,528	15,791	15,651	9,946

出典：「東京都統計年鑑」（東京都）

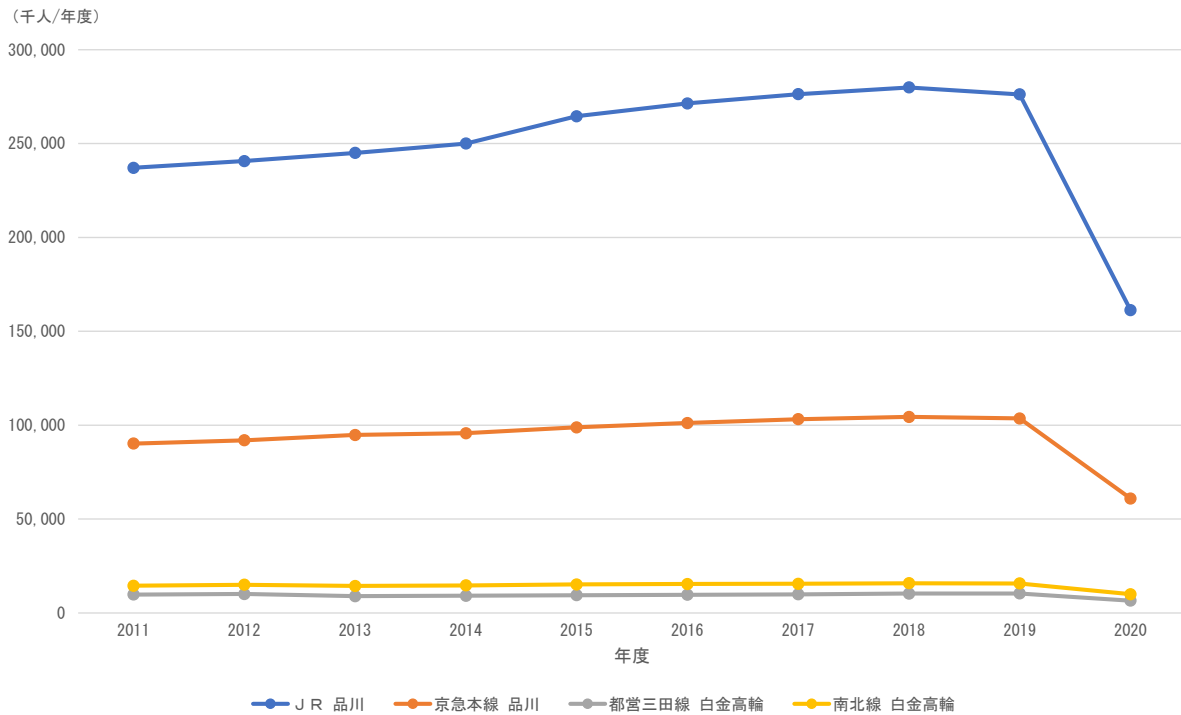


図 2-31 港区周辺駅の乗降人員の推移（千人）

## (2) バス交通の状況

計画区域のバスの運行状況については、都バス、東急バス及び港区コミュニティバス（ちいばす）が運行している。



図 2-32 計画区域周辺のバス交通

### 第3章 課題

計画区域にある品川駅は、JRの在来線や東海道新幹線、京浜急行線が接続するとともに、今後、リニア中央新幹線の始発駅となるなど、首都圏はもとより国内外の都市にアクセスする広域的な交通結節点としての役割が高まっている。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」などに基づき、国際競争力強化の拠点としての整備が進められており、昼間人口、夜間人口ともに増加している。

また、区の北部の六本木・赤坂エリアでは、大規模な土地利用転換が進んでおり、区全体の増加割合を上回るペースで昼間人口、夜間人口ともに増加している。

こうした国際競争力強化の拠点として整備が進む品川駅周辺と業務、商業機能等の集積が進む六本木等の都心部とのアクセス利便性を高めていくため、交通政策審議会の答申や未来の東京戦略などの都の上位計画、港区まちづくりマスタープランの位置づけなどを踏まえ、品川と白金高輪を結ぶ東京メトロ南北線の延伸の整備促進を図っていく必要がある。

## 第4章 基本方針及び目標の設定

国の交通政策審議会の答申や東京都及び港区の上位計画、品川駅の広域的な交通結節点としての機能強化、同駅周辺における国際交流拠点の形成に向けた取組等を踏まえ、基本方針を設定する。

### 4-1 基本方針

#### (1) 鉄道ネットワークの拡充

東京メトロ南北線の延伸により、六本木等の都心部と広域的な交通結節点である品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺とのアクセス利便性の向上を図り、東京の国際競争力の強化や地域の活性化等を目指す。

#### (2) 鉄道ネットワークの強化

東京メトロ南北線の延伸により、品川と都心部とを結ぶ新たなアクセスルートを確認することで、並行する既存路線の混雑緩和や、鉄道ルート多重化によるリダンダンシー\*の向上による鉄道ネットワークの強化を図る。

※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ある。

### 4-2 目標

基本方針に基づき目標を定め、その達成状況を評価するため、数値目標を設定する。

#### ○鉄道ネットワークの拡充

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など、鉄道ネットワークを拡充する。

#### 【数値目標】 アクセス時間短縮

東京メトロ南北線の延伸の整備後の（仮称）品川駅から六本木一丁目駅へのアクセス時間短縮として、下表の目標時間を設定する。

表4-1 東京メトロ南北線の延伸の整備完了後のアクセス目標時間

区間	開業前	開業後	時間短縮目標
品川ー六本木一丁目	約19分	約9分	約10分

### 4-3 計画の達成状況の評価方法

東京メトロ南北線の延伸の開業後に数値目標の達成状況を確認する。

#### 4-4 計画期間

2022年度から2030年代半ばを計画期間とする。

### 第5章 目標を達成するための取組

目標を達成するための取組として、東京メトロ南北線の延伸を実施する。

なお、東京メトロ南北線の延伸は、地域公共交通利便増進事業としての実施を想定している。

#### 5-1 東京メトロ南北線の延伸の概要

表5-1 路線概要

区 間	品川駅～白金高輪駅
計画区間	複線 約2.8 km
設置 駅	品川駅
総事業費	約1,310億円
整備手法	上下一体方式
事業の主体	東京地下鉄株式会社（第一種鉄道事業者）
輸送需要	約15万人/日
開業目標	2030年代半ば

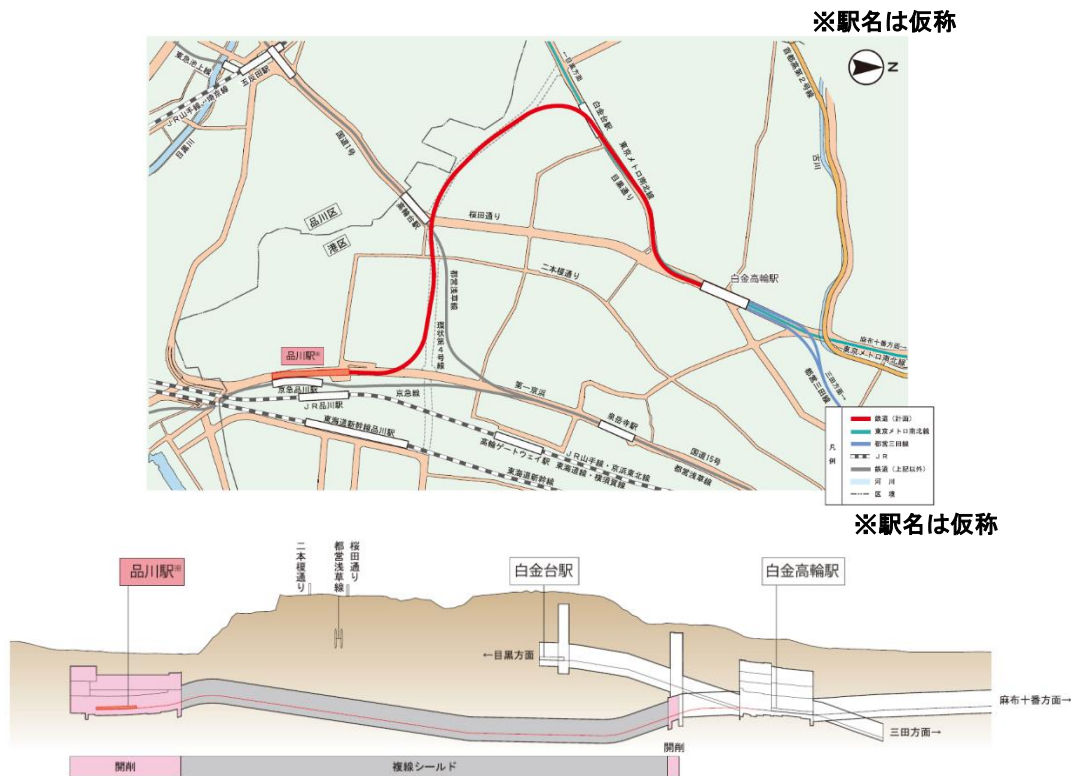


図5-1 平面図・縦断面図



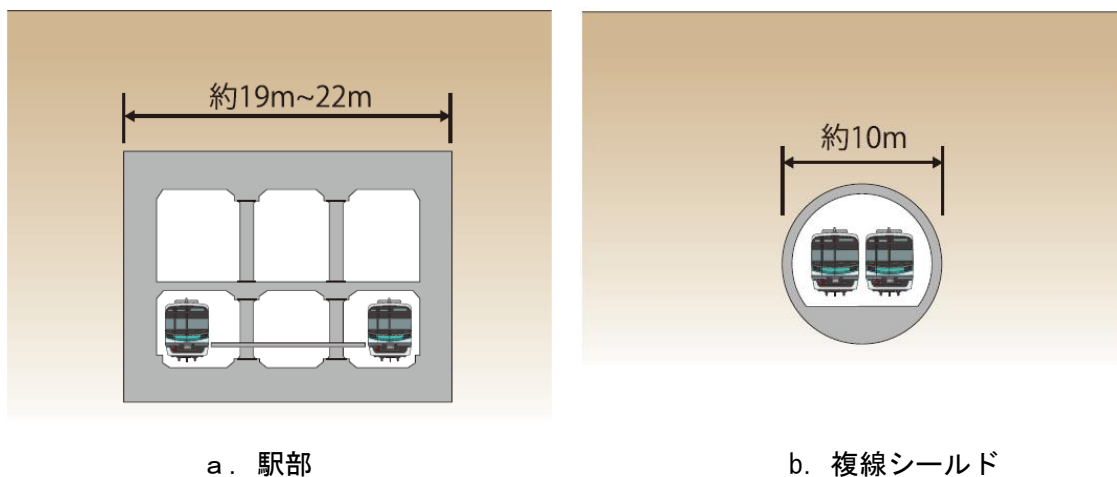


図5-2 横断面

5-2 事業に必要な資金の額・調達方法

東京メトロ南北線の延伸に必要な資金は、下表のとおりである。

表5-2 東京メトロ南北線の延伸の資金の確保等

内訳		調達方法	
		調達先等	調達主体
補助金	約 636 億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>国 (都市鉄道整備事業費補助〔地下高速鉄道〕)</li> <li>地方公共団体（東京都） (都市鉄道整備事業費補助〔地下高速鉄道〕)</li> </ul>	東京地下鉄(株)
借入金	約 674 億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 (財政融資資金)</li> </ul>	東京地下鉄(株)
総事業費	約 1,310 億円		東京地下鉄(株)

※現時点の想定額

### 5-3 整備による効果

#### (1) 鉄道ネットワークの拡充

○六本木等の都心部と品川駅周辺地区とのアクセス利便性の向上

六本木等の都心部と品川駅周辺地区とが直結されることで、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への移動時間及び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が短縮されるとともに乗換え回数が削減される。

表4-1 東京メトロ南北線の延伸によるアクセス時間短縮効果

区間	開業前	開業後	時間短縮効果
品川ー六本木一丁目	約19分・乗換え2回	約9分・乗換え0回	約10分
品川ー溜池山王	約14分・乗換え1回	約12分・乗換え0回	約2分

#### (2) 鉄道ネットワークの強化

○周辺鉄道路線の混雑緩和

品川駅から新橋駅を経由して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、東京メトロ銀座線等の路線の混雑緩和が期待される。

○品川駅周辺と六本木等の都心部とのリダンダンシーの確保

東京メトロ南北線の延伸により、品川と都心部とを結ぶ新たなアクセスルートが確保されることで、品川と都心部と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延伸の利用が期待される。