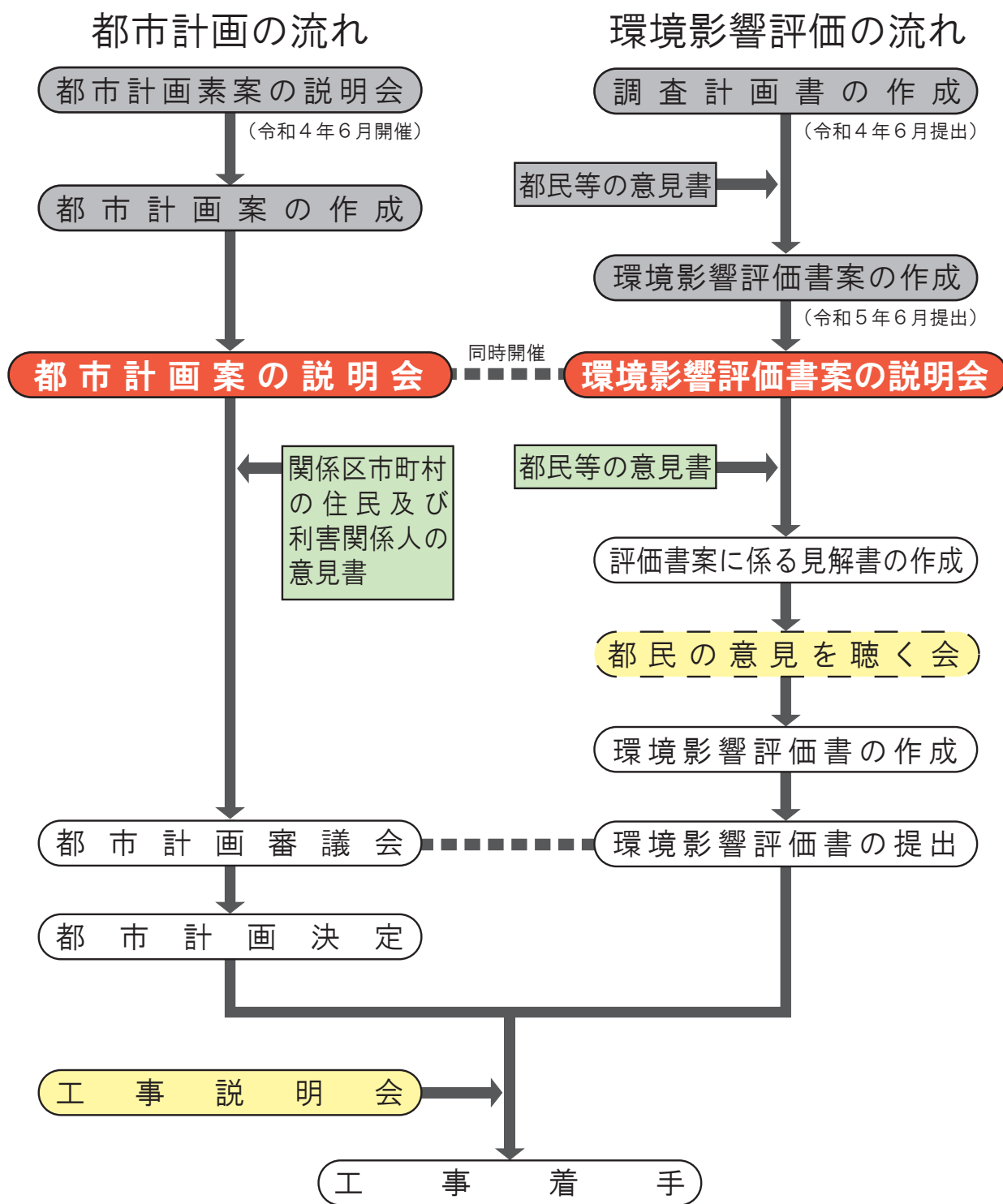


工事着手までの流れ



お問い合わせ先

(都市計画等に関すること)

東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課

TEL 03-5388-3321

(事業に関すること)

東京地下鉄株式会社 鉄道本部 改良建設部 設計第二課

TEL 03-3837-7131

登録番号(5)14

令和5年6月発行



植物由来の油を含有したインキを使用しています
再生紙を使用しています



この印刷物は、印刷用の紙へリサイクルできます。

都市計画案及び 環境影響評価書案のあらまし

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)計画について



東京都
東京地下鉄株式会社



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

計画のあらまし

都市高速鉄道第7号線は、品川区上大崎から北区岩淵町に至る路線で、現在、東京メトロ南北線として営業しております。

本計画は、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、起点となる港区高輪四丁目から白金台一丁目に至る延長約 2.5 km の区間について、新たに都市計画を定めるものです。

この計画を推進することにより、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地区とのアクセス利便性の向上が図られ、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。

本計画の推進につきまして、皆様方のご理解とご協力をお願いいたします。

都市計画案の概要

①名称	東京都市計画 都市高速鉄道第7号線分岐線
②区間	港区高輪四丁目～港区白金台一丁目
③延長	約2,520m
④構造形式	地下式
⑤変更概要	分岐線の新規追加 品川駅*の新規追加 立体的な都市計画の範囲の設定 (面積 約1,300㎡ (港区高輪三丁目地内))

位置図



※都市計画上の名称であり、今後、東京メトロが駅名を決定します。

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

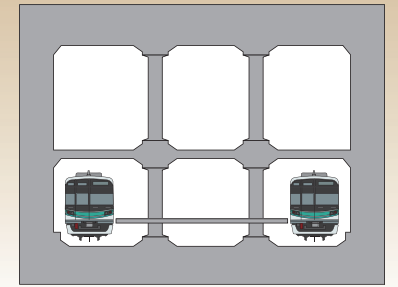
平面図



標準横断面図

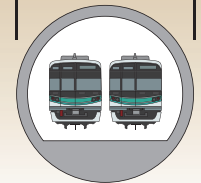
駅 部

約19m～22m

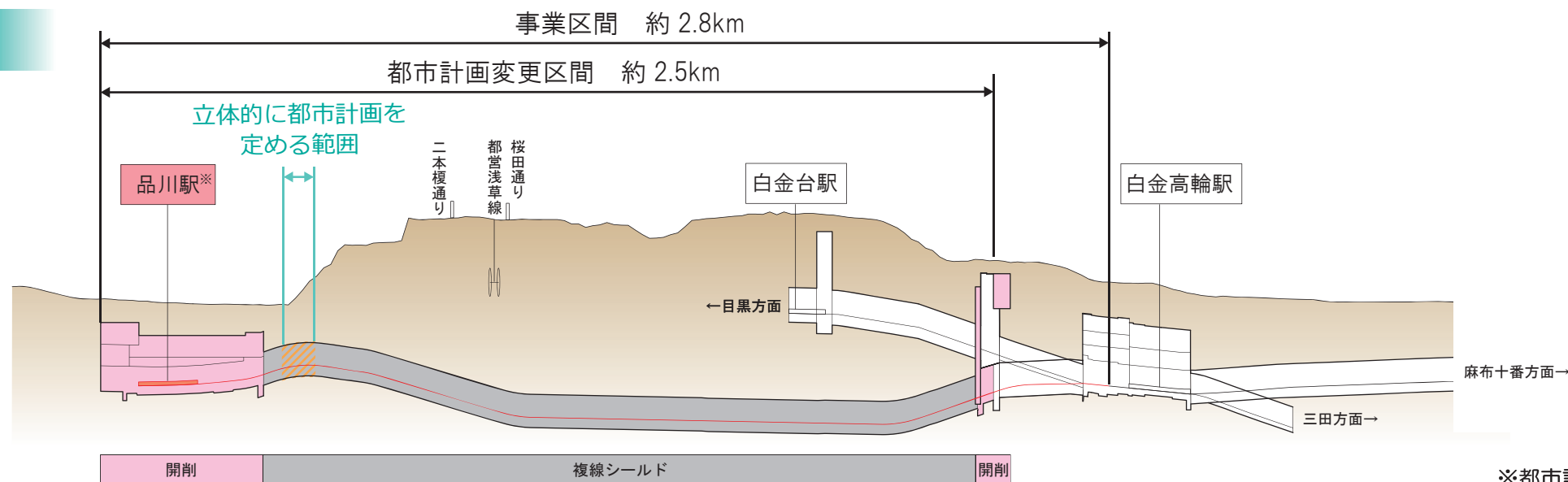


駅 間 部

約10m



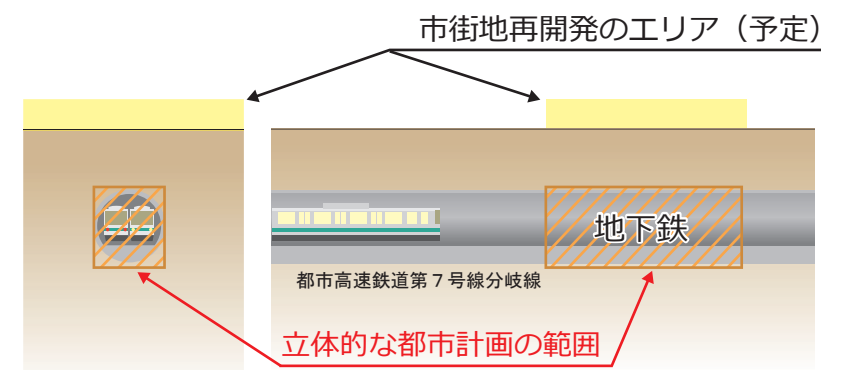
縦断面図



立体的に都市計画を定める範囲

横断面図

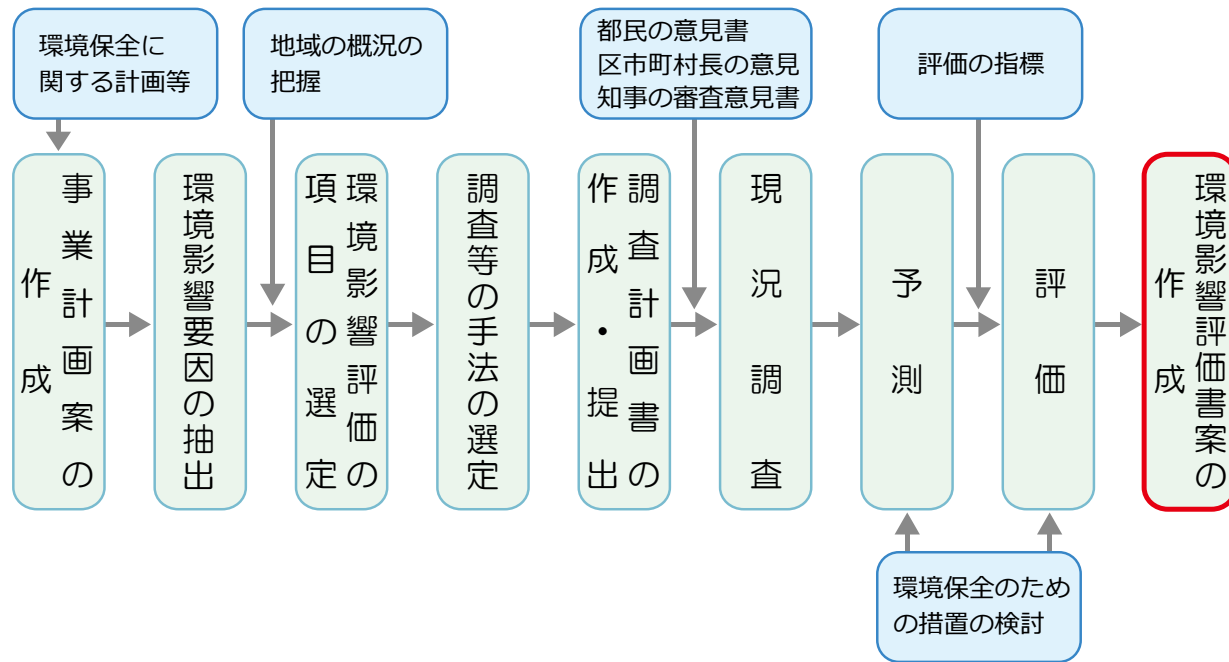
縦断面図



環境影響評価のあらまし

環境影響評価書案の作成手順

本事業が実施された場合、周辺環境にどのような影響を及ぼすのか「東京都環境影響評価条例」に基づき予測・評価を行いました。



環境影響評価の項目の選定

環境影響評価の項目は、対象事業の内容から環境影響要因を抽出し、地域の概況を考慮して、以下のとおり6項目（●印の項目）を選定しました。

環境影響評価の項目		大気汚染	悪臭	騒音・振動	水質汚濁	土壌汚染	土地盤	地形・地質	水循環	生物・生態系	日影	電波障害	風環境	景観	史跡・文化財	自然との触れ合い活動の場	廃棄物	温室効果ガス
区分	環境影響要因																	
工事の施行中	建設工事			●		●	●		●						●		●	
工事の完了後	鉄道の走行			●														
	施設の存在						●		●									

予測・評価の結果及び環境保全のための措置

選定した項目の予測・評価の結果及び環境保全のための措置は、次のとおりです。

騒音・振動

<工事の施行中>

【建設機械の稼働に伴う建設作業騒音・振動】

●予測・評価の結果

建設機械の稼働に伴う建設作業騒音・振動の予測値は、敷地境界上において騒音が68～84dB、振動が45～70dBであり、「騒音規制法」、「振動規制法」又は「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」で定める基準値と同等又は下回ります。

騒音の目安

単位：dB*

90	パチンコ店内	
80	地下鉄の車内・航空機の機内	
70	主要幹線道路周辺（昼間）、新幹線の車内、バスの車内	
60	博物館の館内、銀行の窓口周辺	
50	書店の店内、高層住宅地域（昼間）、美術館の館内	
40	図書館の館内、高層住宅地域（夜間）	
30	ホテルの室内	

出典：全国環境研協議会 騒音調査小委員会資料より作成

振動の目安

単位：dB*

70	大勢の人が感じる程度 戸、障子がわずかに動く程度	
60	静止している人や、特に地震に注意深い人だけに感じる程度	
50	人体に感じないで、地震計に記録される程度	

出典：環境省「逐条解説 振動規制法」より作成

* dB（デシベル）：騒音や振動の大きさを表す

●環境保全のための措置

工種・作業内容を踏まえ、対策が必要な箇所には仮設防音壁を設置します。

また、低騒音、低振動の工法、機械を採用するとともに、最新の技術、建設機械等を積極的に導入します。



予測・評価の結果及び環境保全のための措置

<工事の完了後>

【列車の走行に伴う鉄道振動】

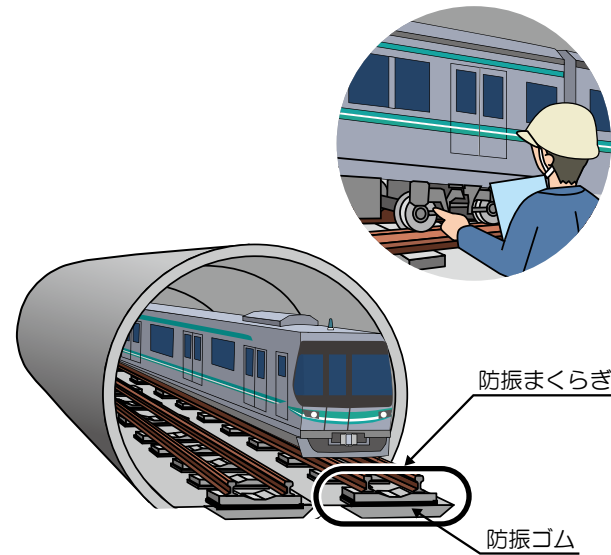
●予測・評価の結果

列車の走行に伴う鉄道振動の予測値は、敷地境界上又はトンネル直上において32～41 dBであり、「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について（勧告）」の勧告基準を下回ります。

●環境保全のための措置

原則として、軌道は防振まくらぎを採用し振動を低減します。

また、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施し、車輪及びレールの摩耗等に起因する振動が増大しないよう維持管理に努めます。



土壌汚染

●予測・評価の結果

工事の施行に先立ち、「土壌汚染対策法」第4条及び「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」第117条に基づく手続及び調査を行います。

土壌汚染が確認された場合には、「東京都土壌汚染対策指針」等に基づき、適切な措置を講じることから、新たな地域に土壌汚染を拡散させることはないと考えます。

●環境保全のための措置

土壌汚染状況調査の結果、土壌汚染が確認された場合には、「東京都土壌汚染対策指針」等に基づき、適切な措置を講じます。

また、本事業の実施に伴う掘削土を搬出する場合は、自然由来なども含め汚染物質の状況を調査し、搬出先の受入基準に適合していることを確認し搬出します。

地盤／水循環

<工事の施行中>

●予測・評価の結果

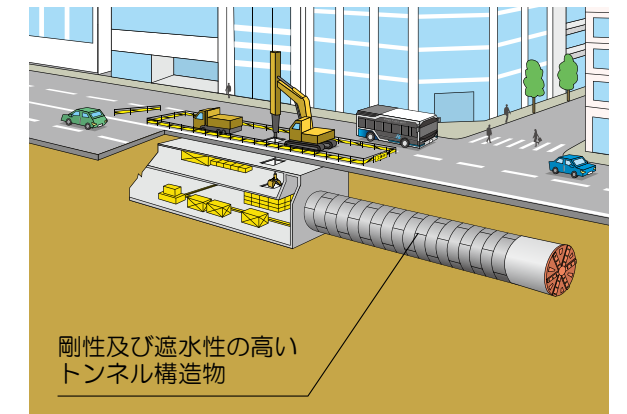
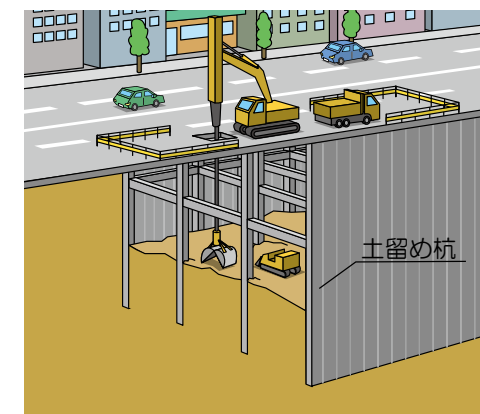
開削トンネル区間は、一部帯水層内において工事を施行しますが、帯水層は事業区間の周辺に広域的に分布していることから、帯水層中の地下水は、開削工事範囲を回り込んで流動すると推定されます。

また、工事の施行に当たっては、遮水性の高い土留め杭等を採用し、地下水の湧出を抑制するため、地下水の水位に与える影響は小さく、地盤沈下はほとんど発生しないと考えます。また、地盤の掘削状況に応じて切梁、腹起し等の支保工を設置するため、水平方向の地盤変形を抑えます。

シールドトンネル区間は、主に難透水層を通過することから、帯水層中の地下水へ影響を及ぼさないと考えます。

また、シールド工法は、剛性及び遮水性の高いトンネル構造物を順次構築していく工法であることから、地盤変形及び地下水の水位に与える影響は小さいと考えます。

そのため、地盤沈下又は地盤の変形により周辺の建築物等への影響や地下水の水位及び流況に著しい影響を及ぼさないものと考えます。



●環境保全のための措置

工事の施行中に地下水位・地盤変位等を計測することにより、工事の影響を常にモニタリングしながら適切な施工管理を行います。

予測・評価の結果及び環境保全のための措置

<工事の完了後>

●予測・評価の結果

開削トンネル区間は、一部帯水層内に位置しますが、帯水層は事業区間の周辺に広域的に分布していることから、帯水層中の地下水は、開削トンネルを回り込んで流動すると推定されます。

また、開削トンネルを遮水性の高いコンクリート等で構築することにより、トンネル内への地下水の湧出が抑制されるため、地下水の水位に与える影響は小さく、地盤沈下はほとんど発生しないと考えます。

シールドトンネル区間は、主に難透水層を通過することから、帯水層中の地下水へ与える影響は小さいと考えます。

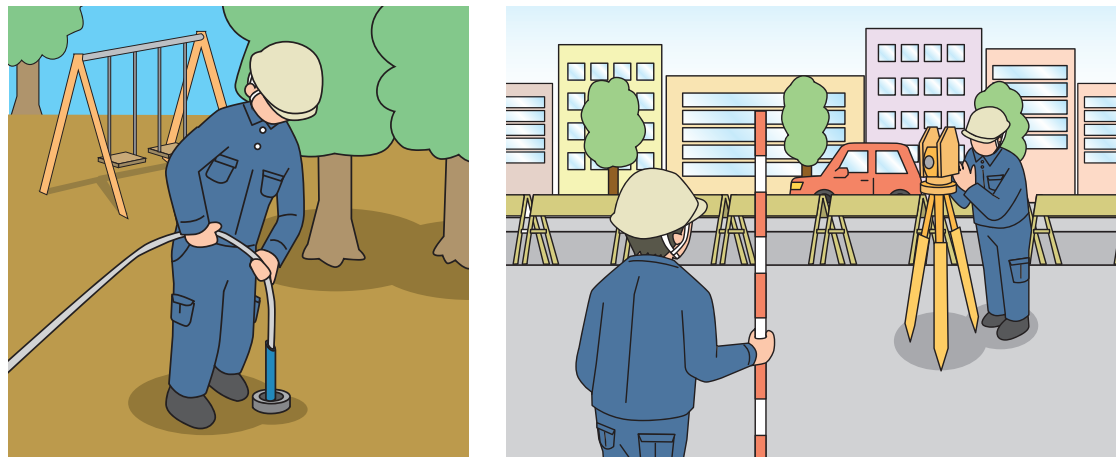
また、シールドトンネルは、遮水性の高いトンネル構造物であるため、トンネル内への地下水湧出がほとんど発生しないと考えられることから、地下水の水位に与える影響は小さく、地盤沈下はほとんど発生しないと考えます。

そのため、地盤沈下により周辺の建築物等への影響や地下水の水位及び流況に著しい影響を及ぼさないものと考えます。

●環境保全のための措置

遮水性の高い構造物とすることで、トンネル内への地下水湧出を抑止します。

また、工事の完了後、地下水位・地盤変位等の継続的な観測を行い、地下水位・地盤変位等の変動についてモニタリングを行います。



史跡・文化財

●予測・評価の結果及び環境保全のための措置

周知の埋蔵文化財包蔵地を直接改変することはありませんが、その地下をシールド工法により掘進する場合には、関係機関と協議し、「文化財保護法」等に基づき、必要な届出を行います。

また、開削トンネルの掘削に当たっては、品川駅*周辺の埋蔵文化財の調査状況などの把握に努めながら、事前調査の有無や方法等について関係機関と協議し、必要な調査等を行います。

新たな埋蔵文化財が確認された場合には、関係機関と協議の上、「文化財保護法」等の法令に基づき、適切な措置を講じます。

このため、文化財等の保存及び管理に支障が生じないと考えます。

*都市計画上の名称であり、今後、東京メトロが駅名を決定します。

廃棄物

●予測・評価の結果

既存建造物の撤去及び建設工事に伴い発生する建設廃棄物及び建設発生土については、「東京都建設リサイクル推進計画」に定める東京都関連工事の達成基準値を達成するよう再資源化等に努めることから、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」等に定める事業者の責務を満足すると考えます。

●環境保全のための措置

既存建造物の解体撤去及び建設工事に伴い発生する建設廃棄物については、再資源化に努めます。

建設発生土については、「東京都建設リサイクルガイドライン」に基づき有効利用を行います。

