

# 都市高速鉄道第7号線品川～白金高輪間建設事業の 事業概要書及び事前の事業間調整について

1. 事業の概要
2. 環境影響評価の概要
3. 大深度法手続き
4. 事業概要書
5. 事前の事業間調整手続き

## 1. 事業の概要\_\_位置図



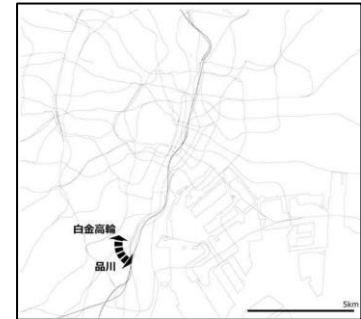
## 交通政策審議会答申

- 交通政策審議会 … 交通政策に関する重要事項についての調査審議等を行う機関

### ○交通政策審議会答申第198号(2016年4月)

#### (都心部・品川地下鉄構想について)

- 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



都心部・品川地下鉄構想(品川～白金高輪間)

出典:交通政策審議会「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について(2016年4月)」

### ○交通政策審議会答申第371号(2021年7月)

#### (都心部・品川地下鉄構想について)

- 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

#### (東京メトロに求める具体的な協力について)

- 事業主体については、東京メトロのネットワークとの関連性があり、運賃水準や乗換利便性等、利用者サービスの観点や整備段階での技術的な観点からも、東京メトロに対して事業主体としての役割を求めることが適切

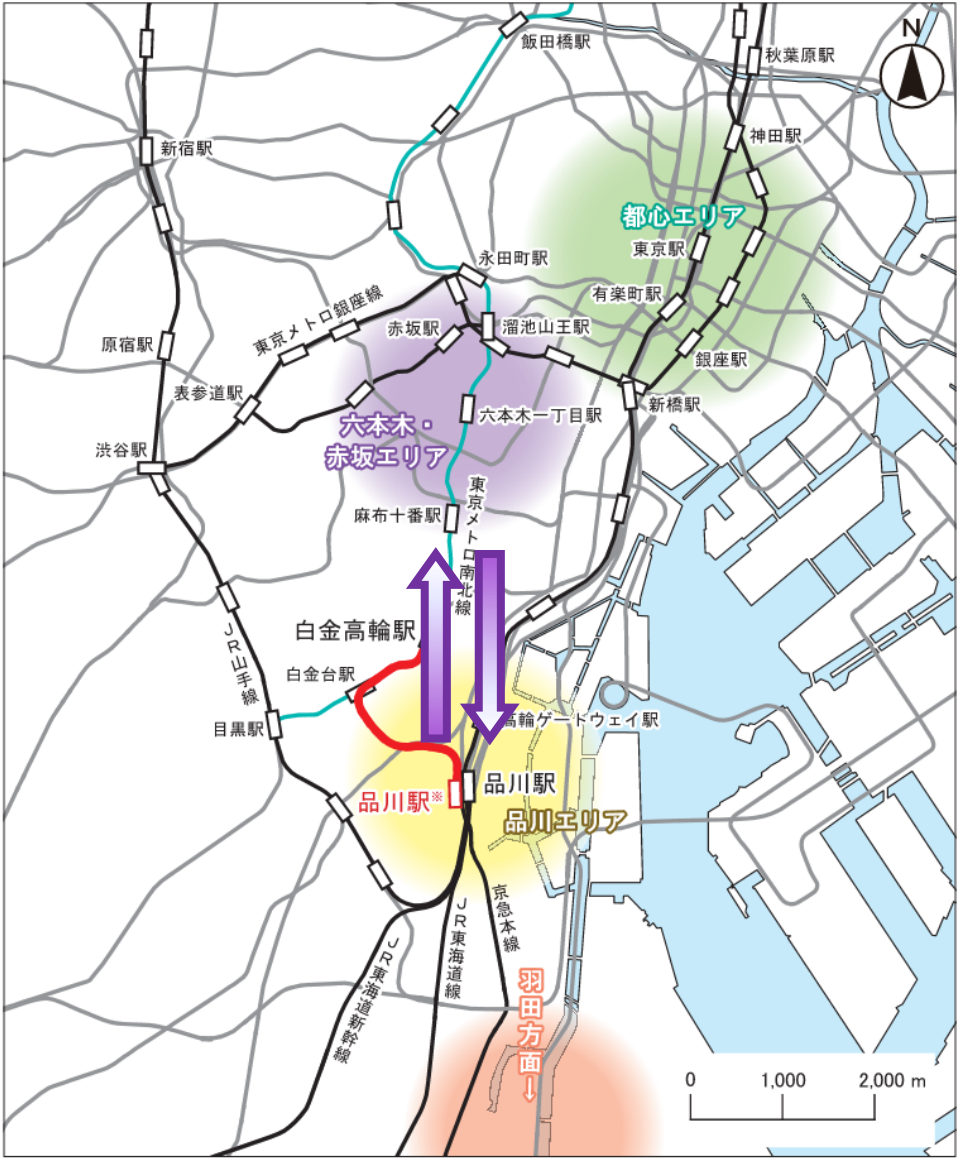
## 鉄道事業法に基づく第一種鉄道事業許可(2022年3月)

- 国土交通大臣より、南北線延伸(品川・白金高輪間)の第一種鉄道事業許可申請について、2022年3月28日付で許可

①六本木・赤坂エリアと品川エリアの  
アクセス利便性向上

②都心部とのリダンダンシー確保

③周辺鉄道路線の混雑緩和



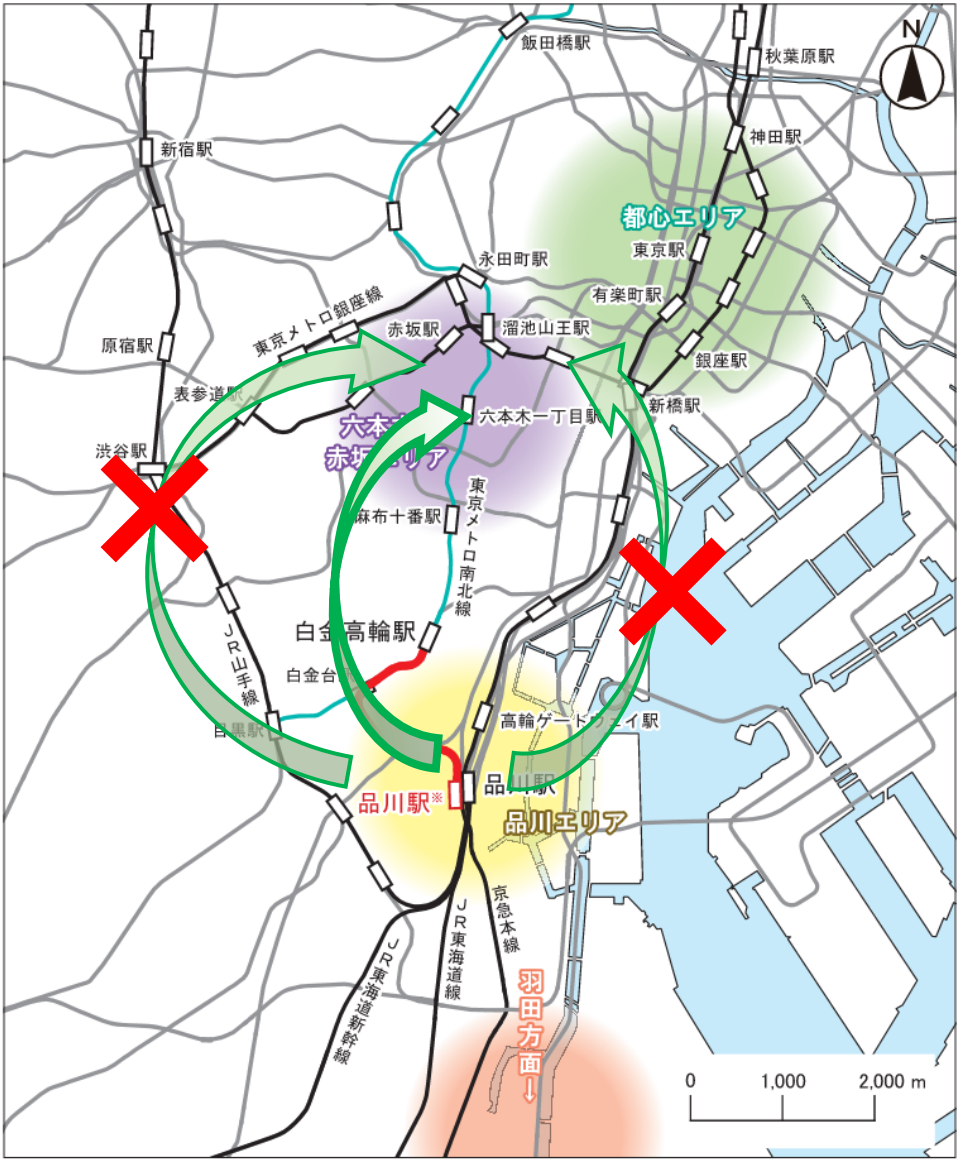
※駅名は仮称

1. 事業の概要 整備効果

①六本木・赤坂エリアと品川エリアの  
アクセス利便性向上

②都心部とのリダンダンシー確保

③周辺鉄道路線の混雑緩和

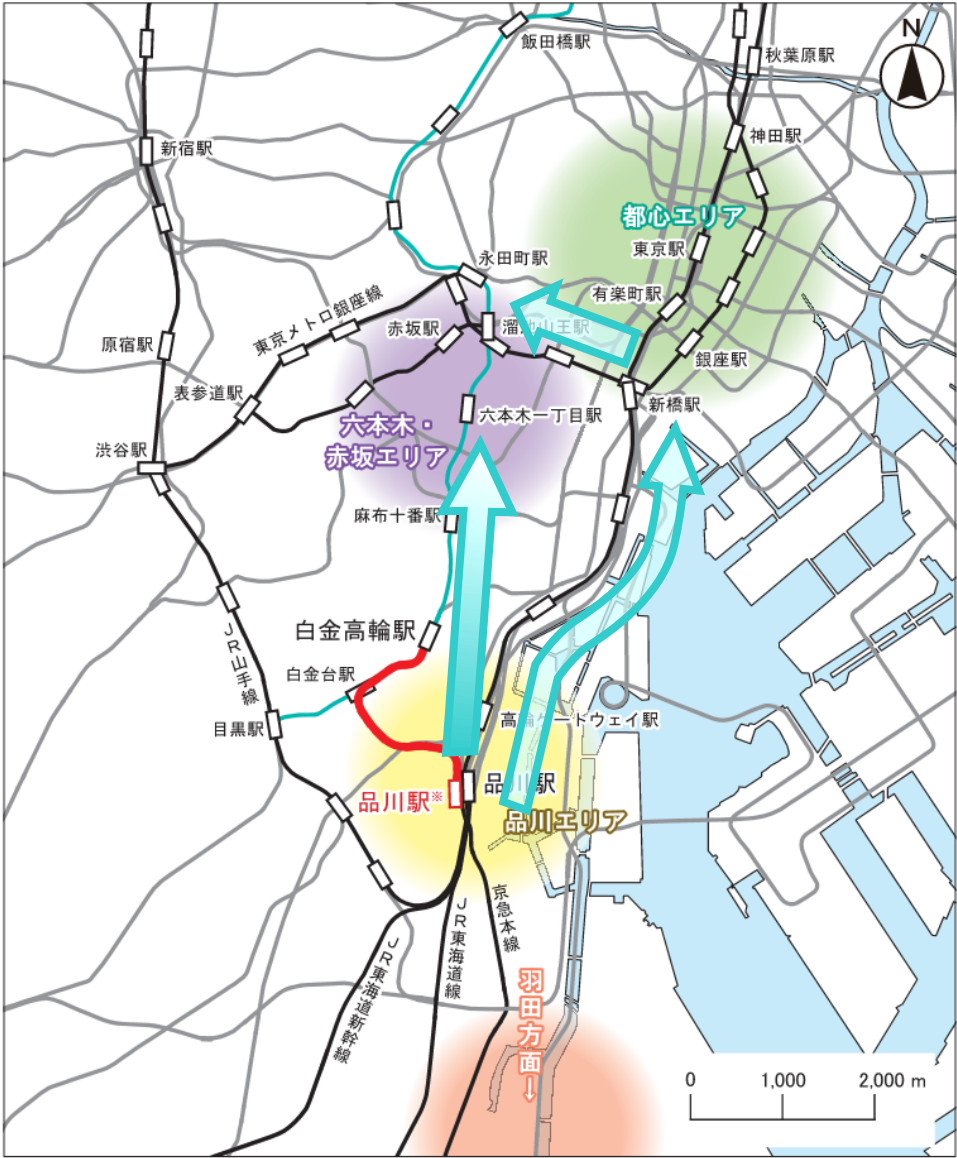


※駅名は仮称

①六本木・赤坂エリアと品川エリアの  
アクセス利便性向上

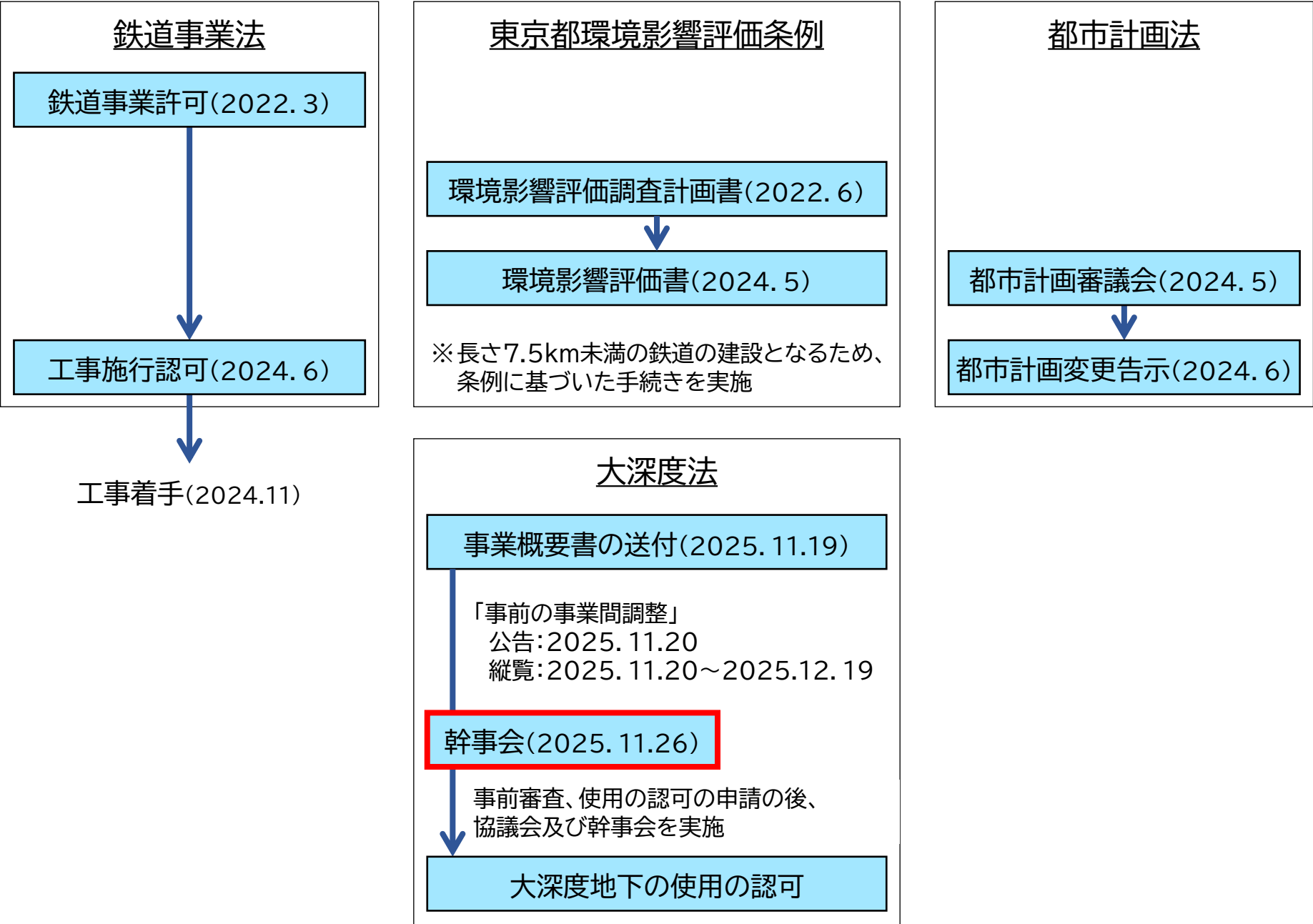
②都心部とのリダンダンシー確保

③周辺鉄道路線の混雑緩和



※駅名は仮称

1. 事業の概要 法手続き(抜粋)

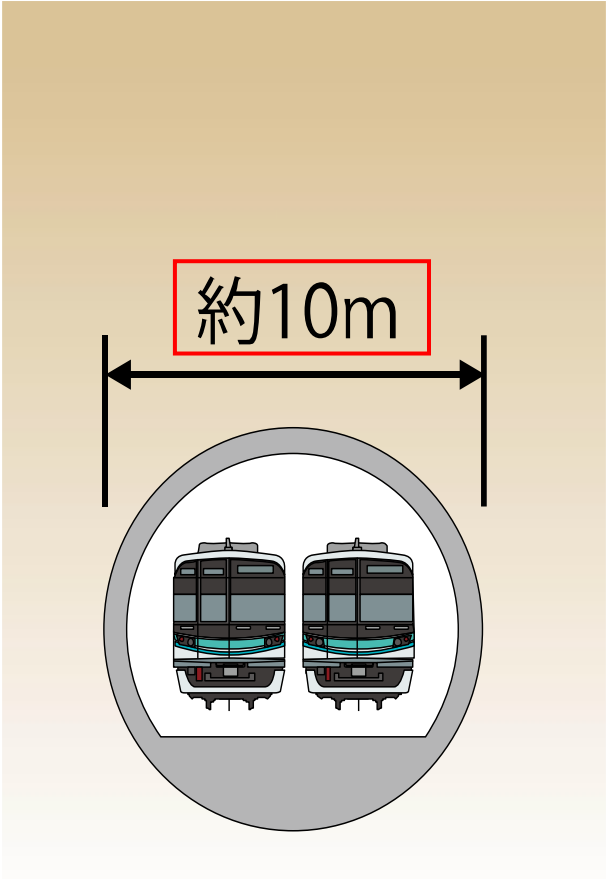
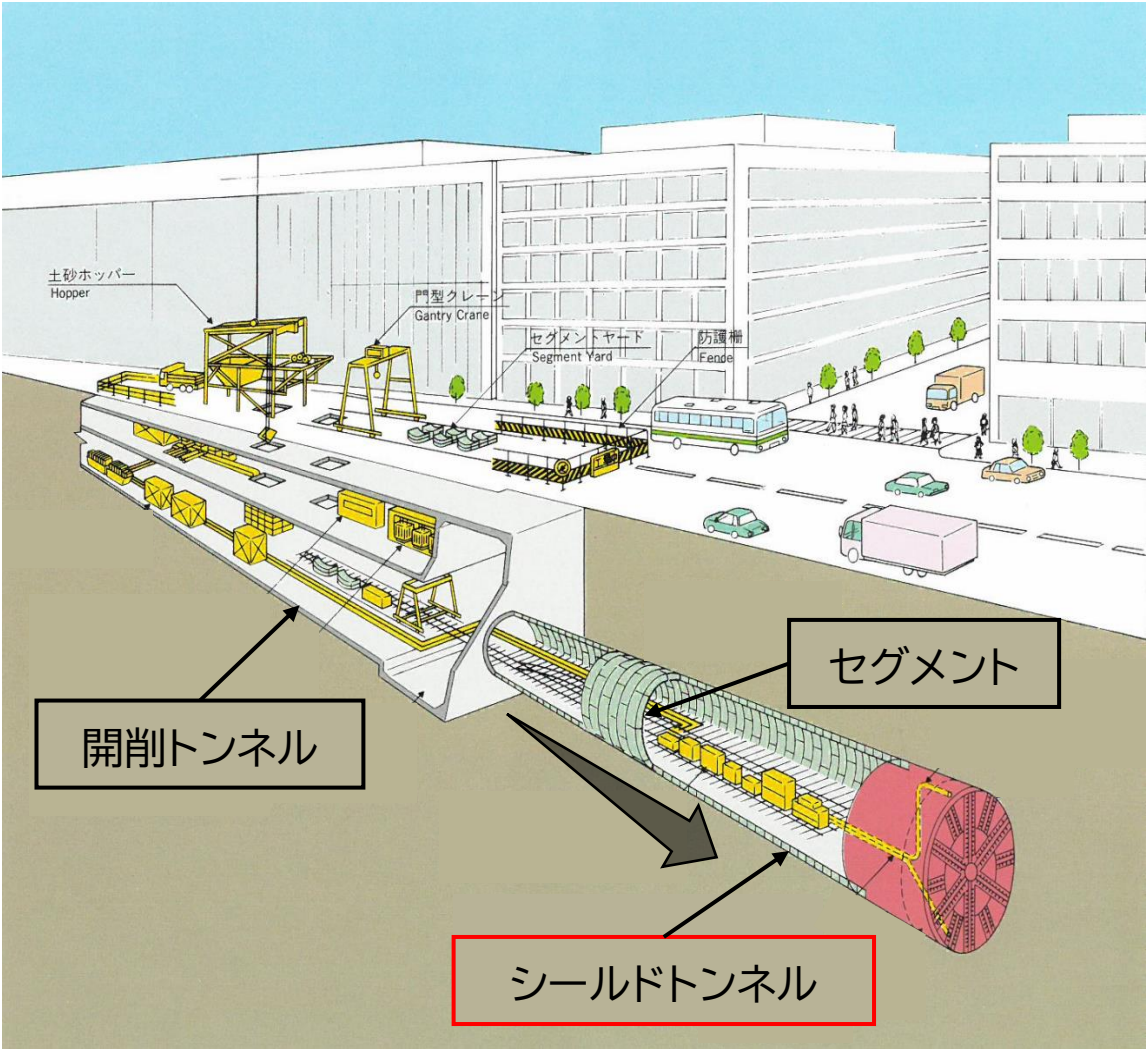


- 南北線延伸事業における環境影響評価は、延長約2.8km(内、トンネル建設区間約2.5km)全域に対して、大きくは駅部等の開削区間と駅間部のシールド区間に大別して実施しました。
- 大深度法適用区間は、すべてシールド区間に該当します。



## 2. 環境影響評価の概要 トンネルの工法

- 大深度法適用区間を含む駅間部に採用したシールド工法は、シールドマシンにより掘削後すぐに掘削壁面にセグメントを組み立てることで、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す。



2. 環境影響評価の概要 評価項目の選定

- 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、地域の概況等を考慮し、「騒音・振動」、「土壌汚染」、「地盤」、「水循環」、「史跡・文化財」及び「廃棄物」の6項目を選定しました。
- これらの項目について、現況調査を実施したうえで、工事の施行中及び工事の完了後に本事業が周辺環境に及ぼす影響について予測・評価しました。
- 大深度法適用区間に採用するシールドトンネルにおいては、選定6項目のなかでも、「騒音・振動」、「地盤」、「水循環」が主要です。

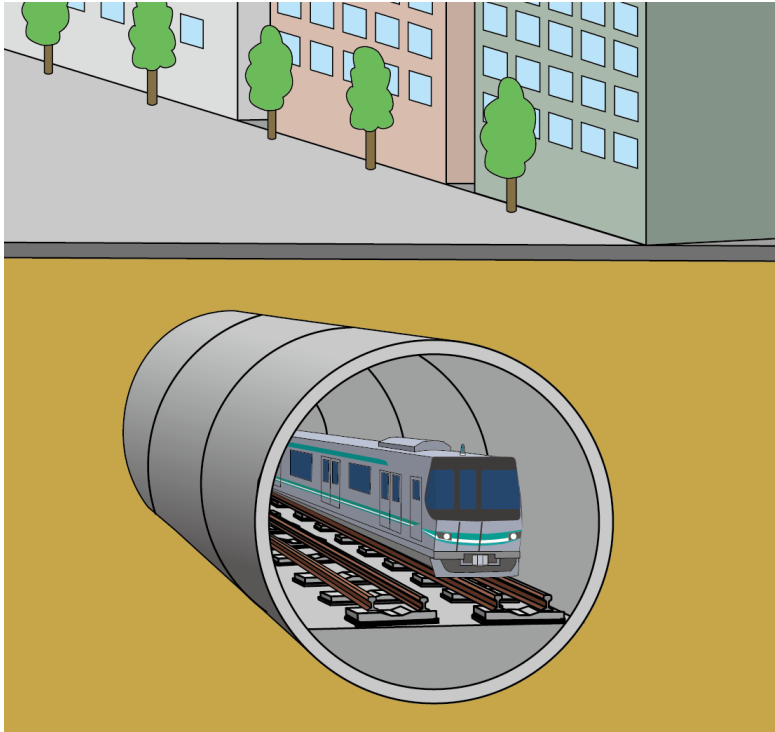
環境影響評価の項目 区分 環境影響要因		大気汚染	悪臭	騒音・振動	水質汚濁	土壌汚染	地盤	地形・地質	水循環	生物・生態系	日影	電波障害	風環境	景観	史跡・文化財	自然との触れ合い活動の場	廃棄物	温室効果ガス
工事の施行中	建設工事			●		●	●		●						●		●	
工事の完了後	鉄道の走行			●														
	施設の存在						●		●									

2. 環境影響評価の概要 工事完了後(鉄道の走行時)の騒音・振動

- 工事完了後の走行中の騒音について、地上では騒音の影響はありません。
- 工事完了後の走行中の振動について、「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)(昭和51年3月12日環大特32号)」より、基準値を下回ります。

工事完了後(鉄道の走行時)の振動	
「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)」	
予測値	基準値
32～41	70

単位:dB(デシベル)



2. 環境影響評価の概要\_\_シールド工事施行中及び工事完了後の地盤・水循環への影響

- シールド区間は、主に地下水を通しにくい難透水層に位置するため、帯水層中の地下水へ影響を及ぼさないと予測されます。
- また、シールドトンネルは遮水性の高い構造物であるため、工事施行中及び工事完了後のいずれにおいてもトンネル内への地下水の湧出はほとんど発生しないと考えられるため、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予測されます。

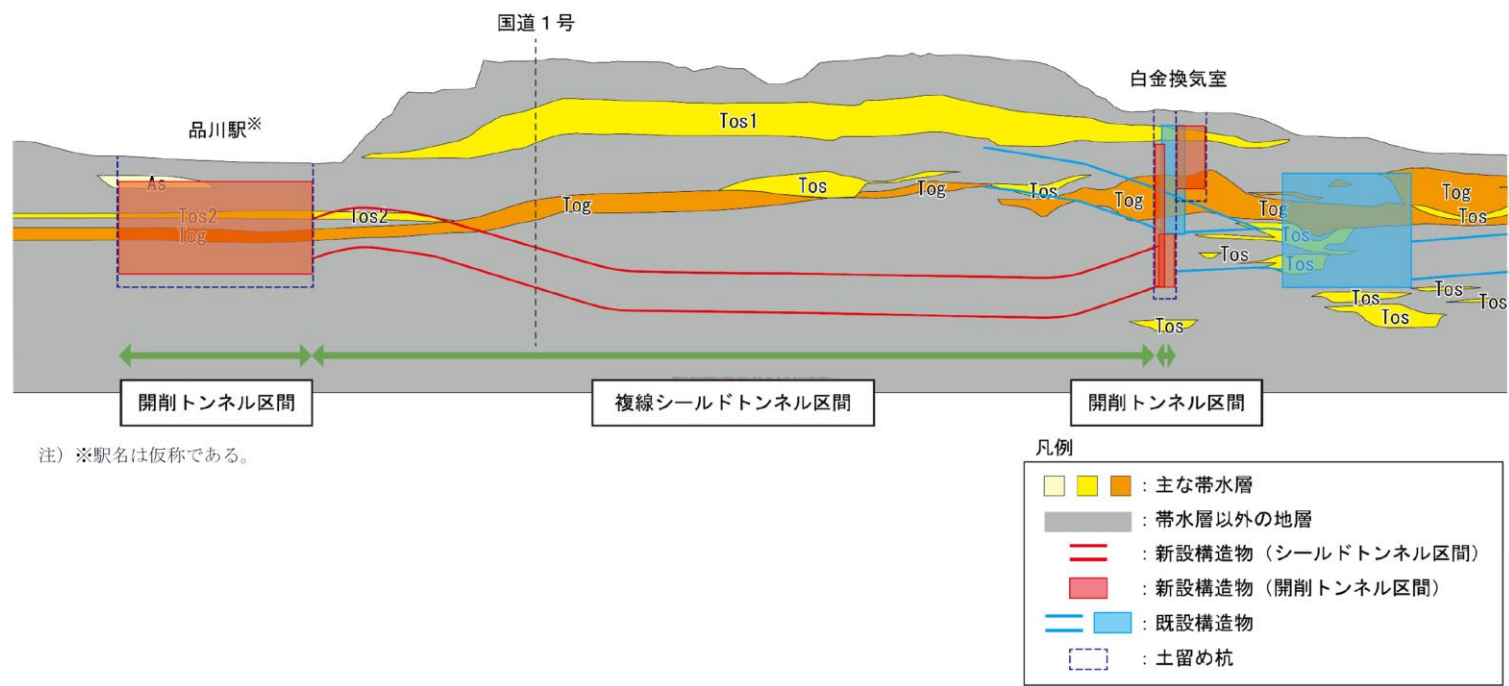


図 8.3.1-12 事業区間周辺の水理地質構造の概念図

※「都市高速鉄道第7号線品川～白金高輪間建設事業環境影響評価書(令和6年5月)」より抜粋

2. 環境影響評価の概要 開削工事施行中の騒音・振動

- 「騒音規制法」・「振動規制法」による規制対象には、アスファルト舗装を破砕する作業等が該当し、工事施行中の騒音・振動の予測結果は、敷地境界上において基準値を下回ります。
- 「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」による規制対象には、掘削作業等が該当し、工事施行中の騒音・振動の予測結果は、敷地境界上において基準値と同等又は下回ります。

工事施行中の騒音	
「騒音規制法」	
予測値	基準値
68～84	85
「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」	
予測値	基準値
71～80	80

単位：dB(デシベル)



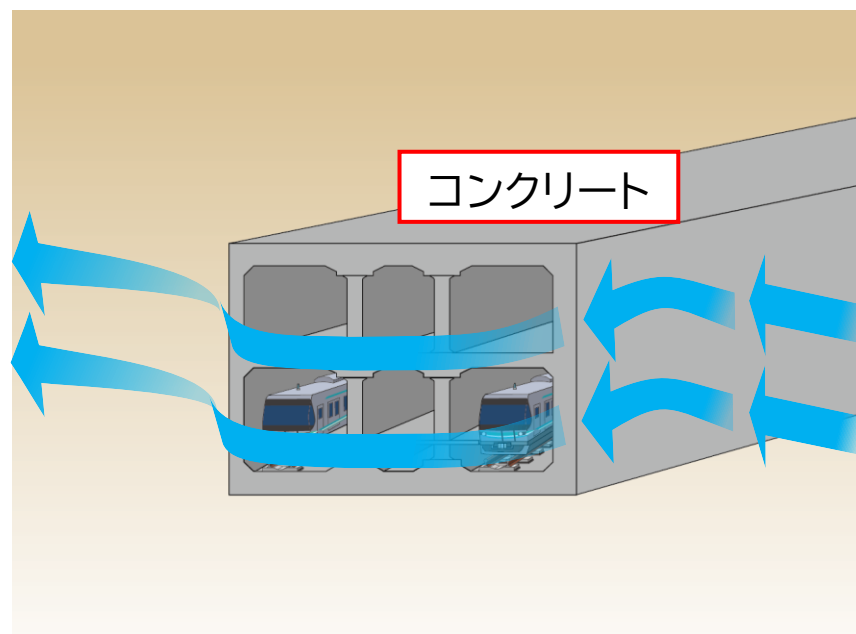
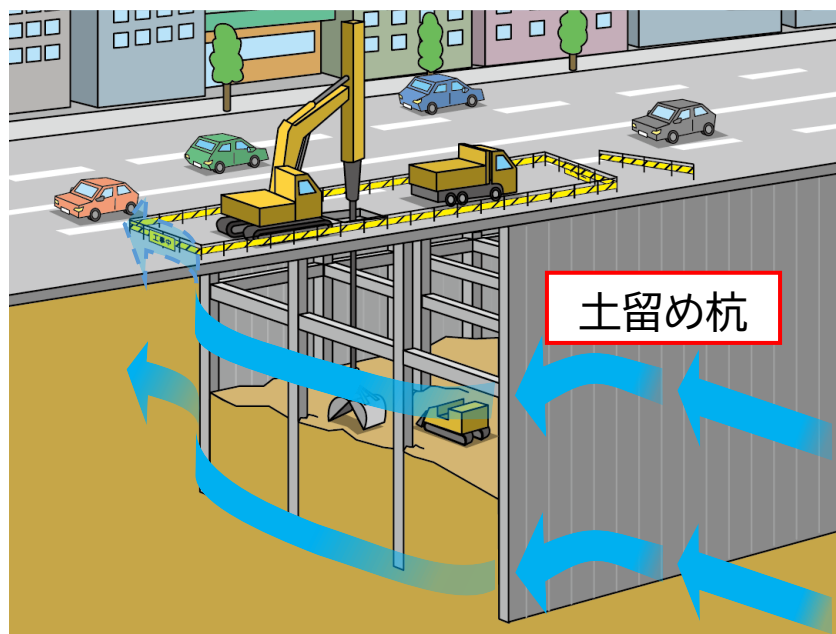
工事施行中の振動	
「振動規制法」	
予測値	基準値
45～69	75
「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」	
予測値	基準値
45～70	70

単位：dB(デシベル)



## 2. 環境影響評価の概要 開削工事施行中及び工事完了後の地盤・水循環への影響

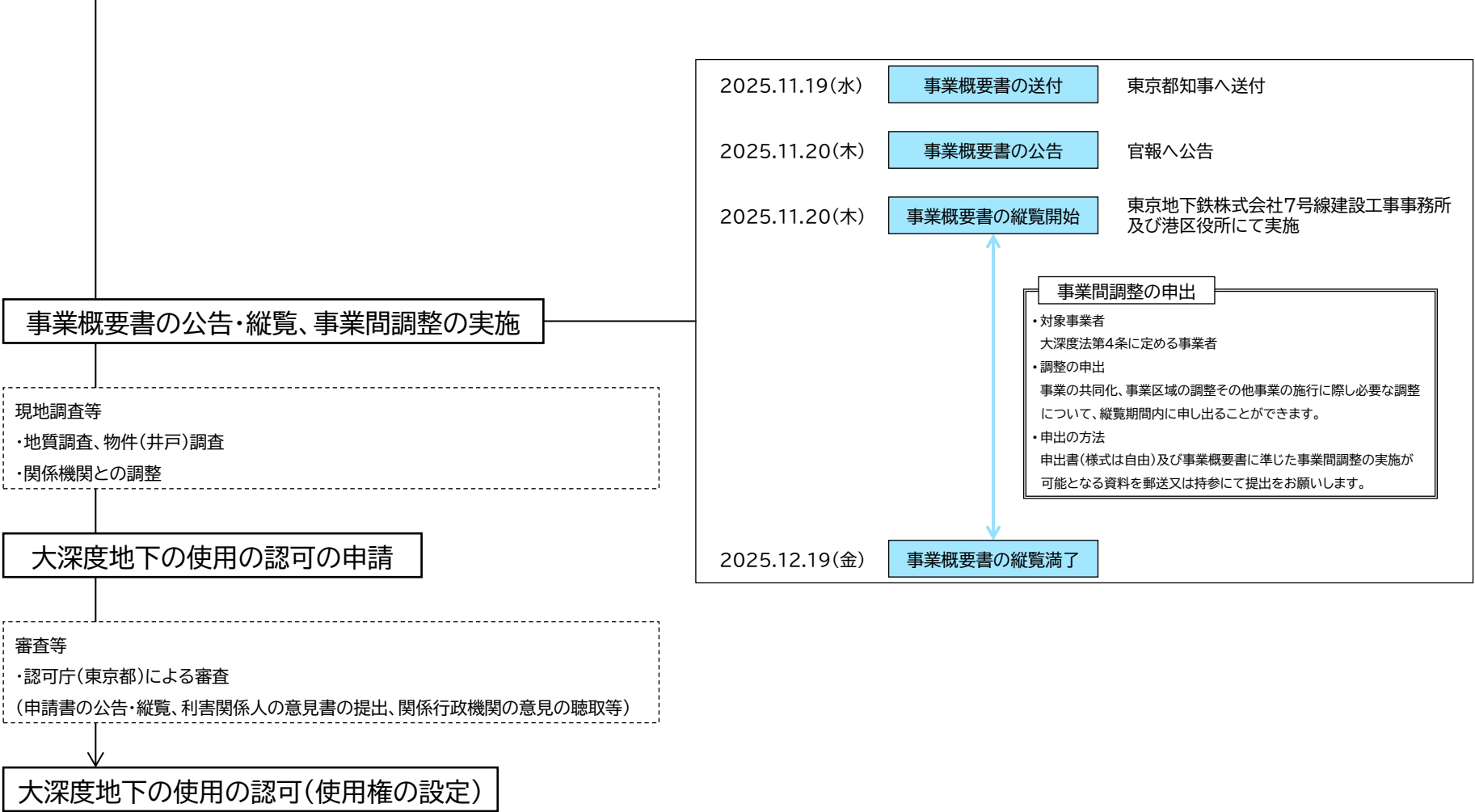
- 開削区間は、一部、地下水を通しやすい帯水層内に位置しますが、帯水層は事業区間の周辺に広域的に分布していることから、地下水は回り込み流動すると推定されます。
- 工事施行中は、遮水性の高い土留め杭等により地下水の湧出を抑制するとともに、地下水位・地盤変位等を計測・モニタリングするため、地下水の水位及び流況に与える影響は小さく、地盤沈下はほとんど発生しないと予測されます。
- また、遮水性の高いコンクリート等により、工事完了後も地下水の湧出を抑制するため、地下水の水位及び流況に与える影響は小さく、地盤沈下はほとんど発生しないと予測されます。



### 3. 大深度法手続き

#### 事前の事業間調整

- 計画の概要や概ねの事業区域を記載した事業概要書を公告及び縦覧し、法第4条の対象事業者(道路、河川、鉄道等の公共の利益となる事業)を対象に、事業の共同化や事業区域の調整等の申出を募集
- 調整の申出があれば事業者と調整



4. 事業概要書(本文1/3)

様式第7（第3条第1項関係）（平15国交令60・令2国交令98・一部改正）

事業概要書

2025改二第0102号  
令和7年11月19日

東京都知事 小池 百合子 殿

事業者 東京都台東区東上野三丁目19番6号  
東京地下鉄株式会社 代表取締役社長 小坂 彰洋

大深度地下の公共的使用に関する特別措置法第12条第1項の規定により、事業概要書を送付します。

1 事業者の名称：東京地下鉄株式会社

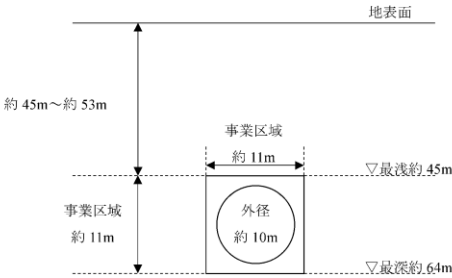
2 事業の種類：第一種鉄道事業（都市高速鉄道第7号線品川～白金高輪間建設事業）

3 事業区域の概要

延長：約1km、土被り：約45m～約53m

○東京都港区白金台二丁目、東京都港区白金台三丁目

【事業区域の標準部イメージ】

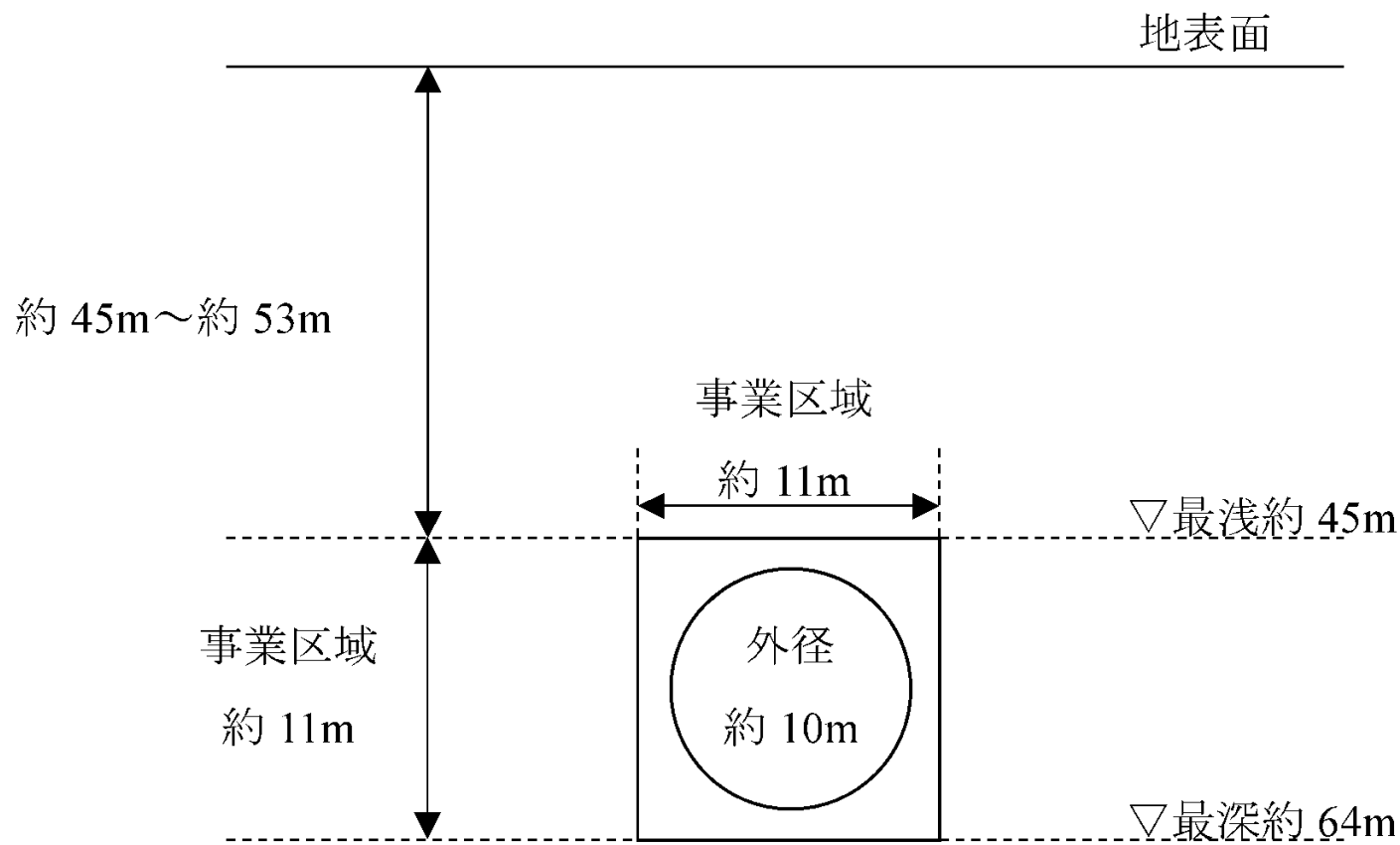


1 事業者の名称：  
東京地下鉄株式会社

2 事業の種類：  
第1種鉄道事業  
(都市高速鉄道第7号線  
品川～白金高輪間建設事業)

3 事業区域の概要  
延長:約1km  
土被り:約45m～約53m  
東京都港区白金台二丁目  
東京都港区白金台三丁目

【事業区域の標準部イメージ】



- 4 使用の開始の予定時期及び期間
- 大深度地下の公共的使用に関する特別措置法第21条第1項の規定による告示の日から5の事業に係る施設が3の事業区域に存続する限り
- 5 事業計画の概要
- (1) 事業名 都市高速鉄道第7号線品川～白金高輪間建設事業
- (2) 事業の目的及び内容
- 1) 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、赤羽岩淵駅に至る路線で、東京メトロ南北線として開業している路線です。
- 本計画は、東京メトロ南北線を白金高輪駅で分岐し、品川駅（仮称）方面に延伸するものです。
- 2) 南北線の延伸は、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20日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」において、「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」に資する路線として位置付けられました。
- さらに、令和3年7月15日の答申第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」において、「近年の品川駅周辺の開発計画の進展も踏まえると、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」であり、加えて、「東京メトロのネットワークとの関連性があり、運賃水準や乗換利便性など利用者サービスの観点や整備段階での技術的な観点からも、東京メトロに対して事業主体としての役割を求めることが適切である」と位置付けられました。
- 3) これらの答申を踏まえ、東京地下鉄株式会社が事業主体となって取り組むこととし、令和4年1月28日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、同年3月28日に許可を受けております。その後、令和6年6月17日に東京都により都市計画の決定が告示され、同年11月5日に工事着手しました。
- 4) 本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が期待されます。

4 使用の開始の予定時期及び期間：  
大深度地下の公共的使用に関する特別措置法第21条第1項の規定による告示の日から5の事業に係る施設が3の事業区域に存続する限り

5 事業計画の概要

(1)事業名  
都市高速鉄道第7号線  
品川～白金高輪間建設事業

(2)事業の目的及び内容  
(省略)

4. 事業概要書(本文3/3)

(3) 作業工程

事業の実施段階における作業工程については今後詳細が決まることとなりますが、参考に、当該路線の環境影響評価書(令和6年5月)を元に作成した作業工程を示します。

工事	年	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
開削工事												
シールド工事												
施設工事(軌道・電気等)												

(4) 計画位置及び区間

東京都港区高輪四丁目～東京都港区白金二丁目  
(事業区域：東京都港区白金台二丁目～東京都港区白金台三丁目)

(5) 施設概要

- 1) 計画延長 : 約2.8km
- 2) 軌間 : 1,067mm
- 3) 施工基面の幅 : 待避禁止区間・・・1m800mm以上  
待避区間・・・2m200mm以上
- 4) 主要なレールの種類 : 60kg/m
- 5) 主要なまくら木の材質 : PC
- 6) まくら木の標準敷設間隔 : 565mm(45本/25m)
- 7) 最小曲線半径 : 160m
- 8) 最急勾配 : 1000分の35
- 9) その他主要施設  
・駅施設：品川駅(仮称)(地下駅)

6 事業概要図

- (1) 平面図
- (2) 縦断面図
- (3) 横断面図

(3) 作業工程

(4) 計画位置・区間

東京都港区高輪四丁目  
～東京都港区白金二丁目

(5) 施設概要  
(次項)

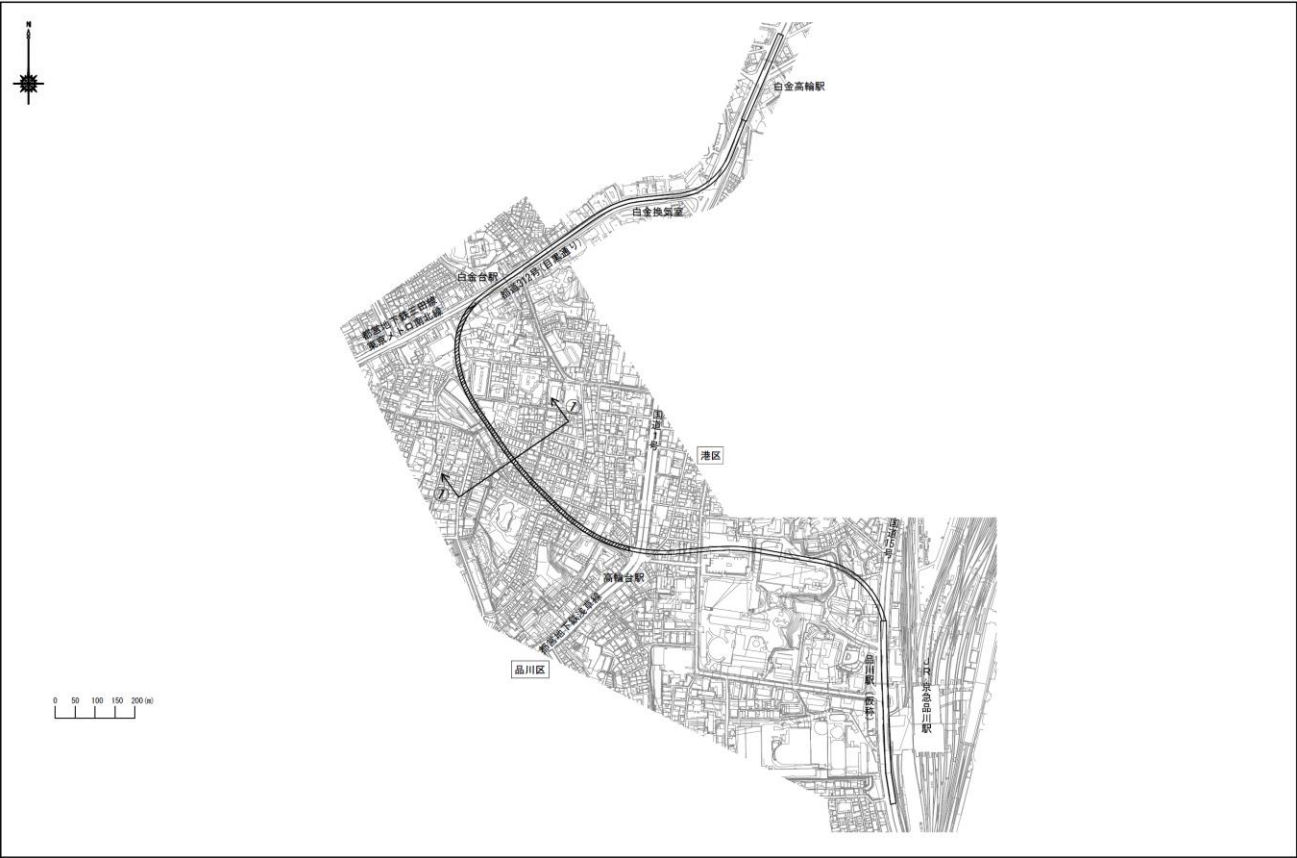
6 事業概要図

- (1) 平面図
- (2) 縦断面図
- (3) 横断面図

### (5)施設概要

- |                   |  |
|-------------------|--|
| 1) 計画延長           | : 約2.8km                                 |
| 2) 軌間             | : 1,067mm                                |
| 3) 施工基面の幅         | : 待避禁止区間 … 1m800mm以上<br>待避区間 … 2m200mm以上 |
| 4) 主要なレールの種類      | : 60kg/m                                 |
| 5) 主要なまくら木の材質     | : PC                                     |
| 6) まくら木の標準敷設間隔    | : 565mm(45本/25m)                         |
| 7) 最小曲線半径         | : 160m                                   |
| 8) 最急勾配           | : 1000分の35                               |
| 9) その他主要施設        |  |
| ・駅施設:品川駅(仮称)(地下駅) |  |

# 4. 事業概要書 平面図

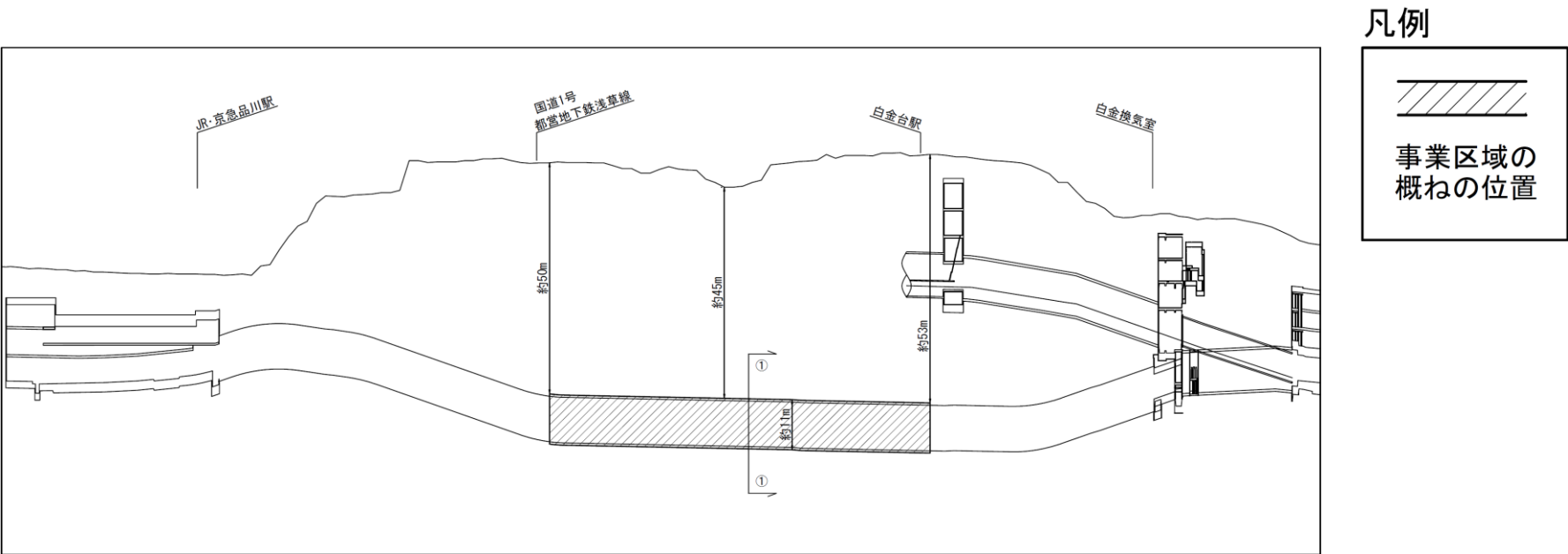


## 凡例

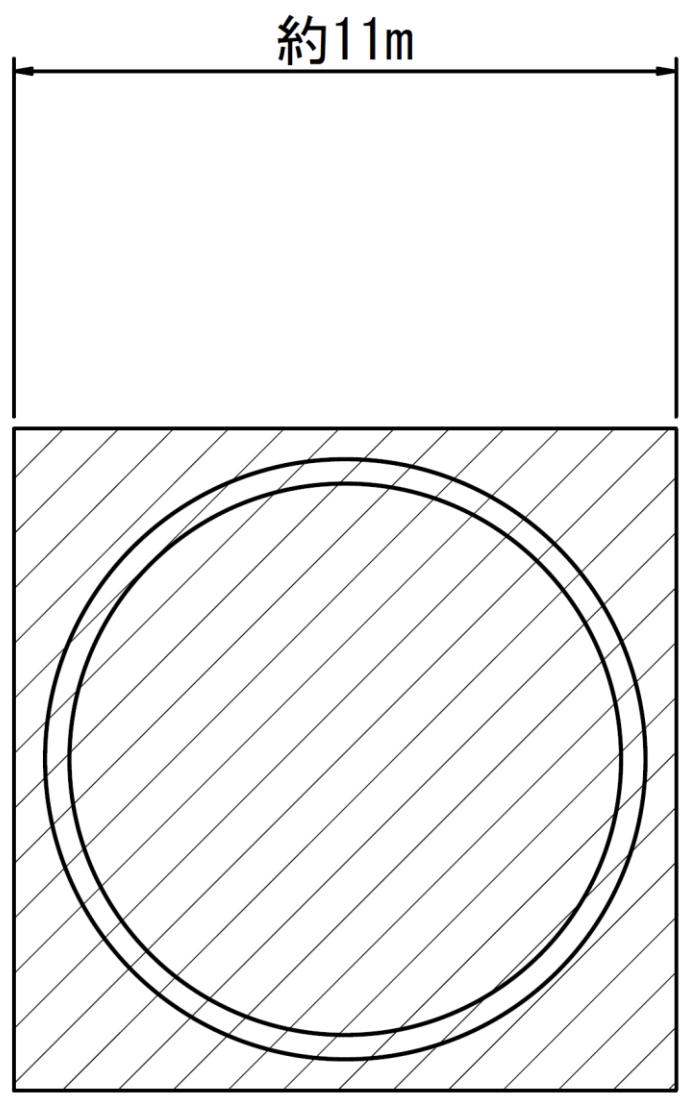
	都市高速鉄道第7号線
	品川～白金高輪間
	建設事業の計画範囲
	事業区域の概ねの位置

- ※ 本図は大深度地下の公共的使用に関する特別措置法第2条第3項の事業区域の概ねの位置を網掛けで表示したものです。
- ※ 本図に示す路線の計画範囲及び事業区域は概ねの位置であり、詳細については今後検討してまいります。
- ※ 本図は都市計画上の権利制限の範囲、用地買収の区域、区分地上権設定の区域を示すものではありません。
- ※ 本図の地形図は、航空写真(2019年撮影)に基づき作成したものであり、多少の誤差や現在の建物の立地状況と合致していない点があります。


4. 事業概要書 縦断面図



- ※ 本図は大深度地下の公共的使用に関する特別措置法第2条第3項の事業区域の概ねの位置を網掛けで表示したものです。
- ※ 本図に示す路線の計画範囲及び事業区域は概ねの位置であり、詳細については今後検討してまいります。
- ※ 本図は都市計画上の権利制限の範囲、用地買収の区域、区分地上権設定の区域を示すものではありません。
- ※ 地表面は、航空写真(2019年撮影)に基づき作成した地形図によるものであり、誤差や現在の地形状況と合致しない点があります。



凡例

	事業区域の概ねの位置
---	------------

5. 事前の事業間調整手続き(大深度法第12条)

