

地域公共交通利便増進実施計画  
(東京メトロ南北線の分岐線 (品川～白金高輪))

令和 4 年 12 月

東 京 都

～ 目次 ～

第1章	基本的な方針	1
1-1	計画の経緯	1
1-2	計画の目的	1
第2章	地域公共交通利便増進事業を実施する区域	2
第3章	内容及び実施主体	5
3-1	東京メトロ南北線の延伸の概要	5
3-2	国による支援の内容	7
3-3	地方公共団体による支援の内容	7
3-4	地域公共交通利便増進事業に必要な資金の額及びその調達方法	7
3-5	地域公共交通利便増進事業の実施予定期間	7
第4章	整備による効果	8
4-1	鉄道ネットワーク拡充	8
	○六本木等の都心部と品川駅周辺地区のアクセス利便性の向上	8
4-2	鉄道ネットワークの強化	8
	○周辺鉄道路線の混雑緩和	8
	○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	8

## 第1章 基本的な方針

### 1-1 計画の経緯

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と位置付けられた。

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。

## 第2章 地域公共交通利便増進事業を実施する区域

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

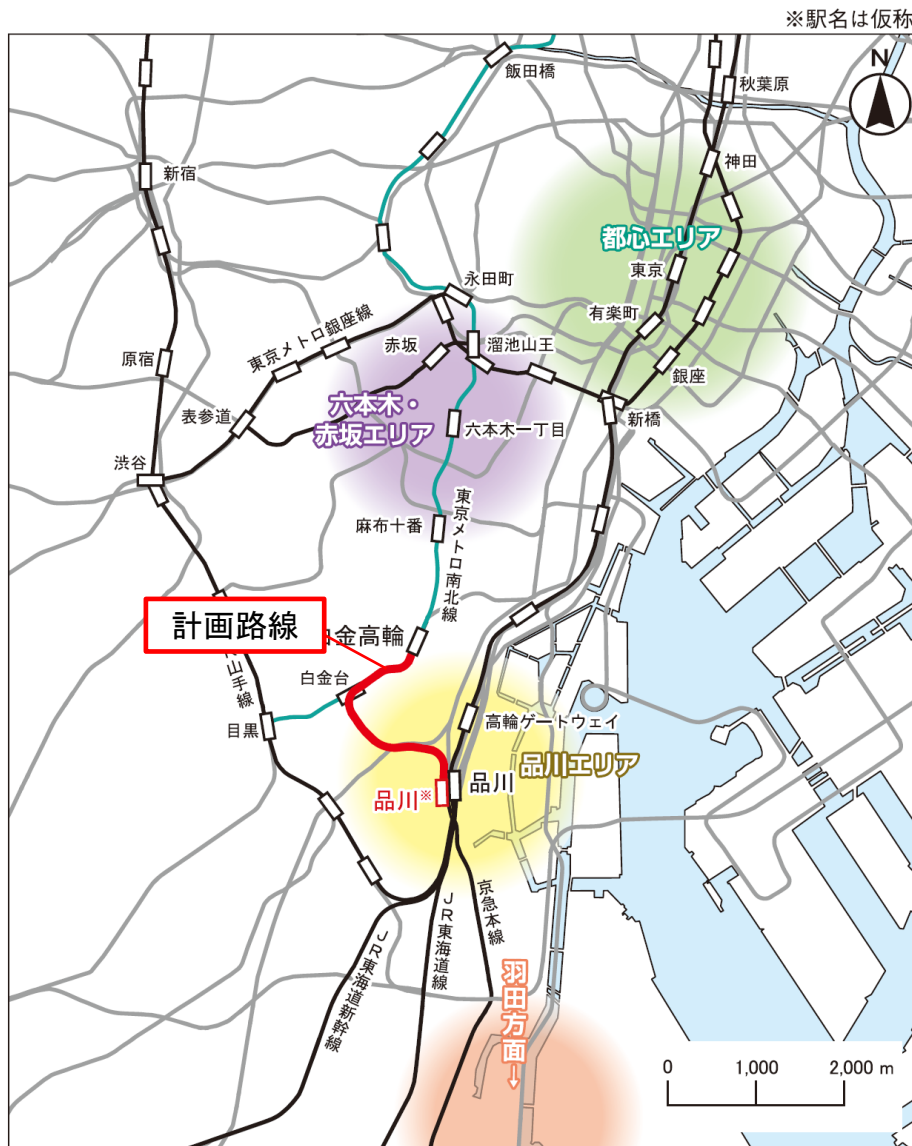
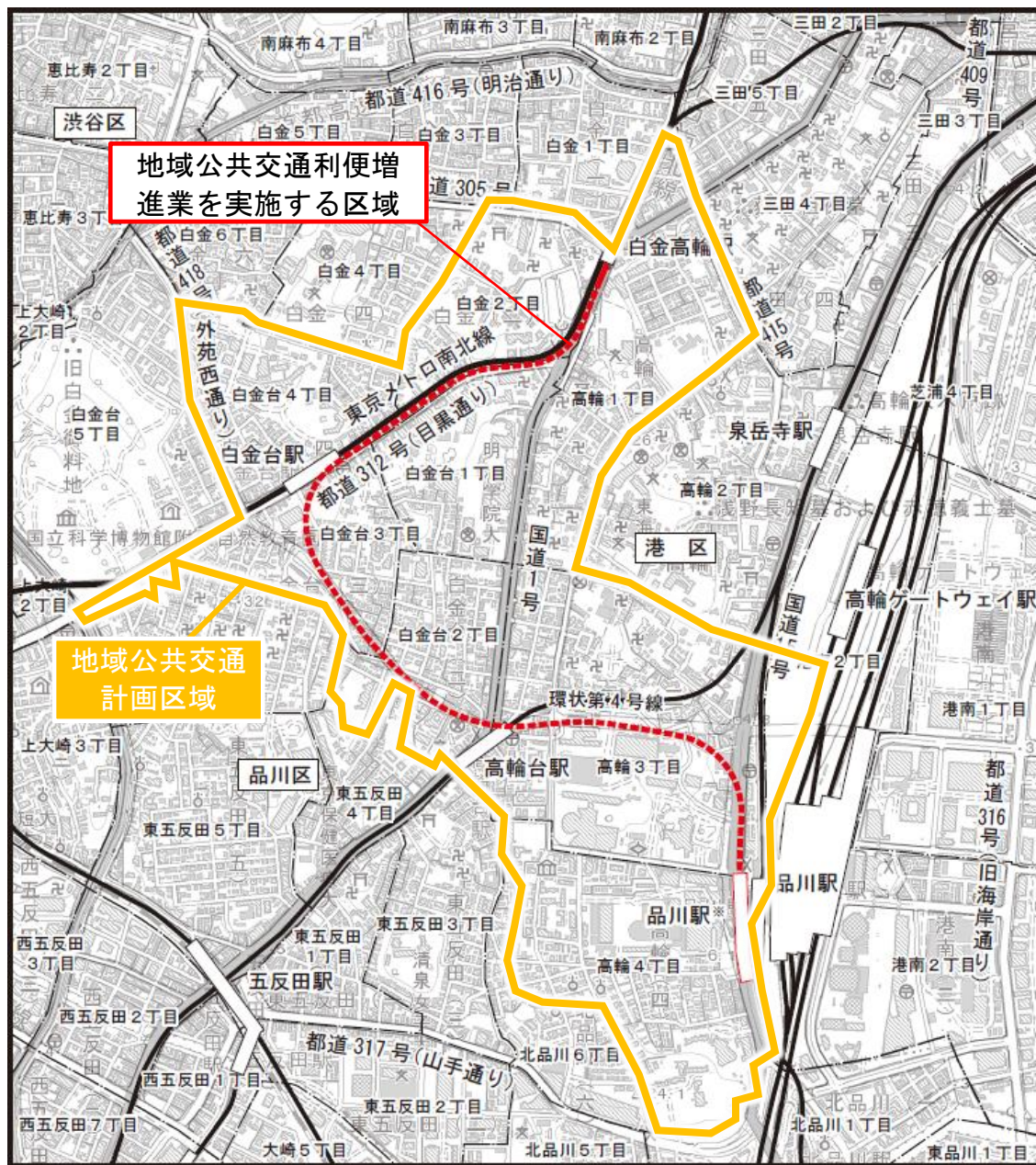


図2-1 地域公共交通利便増進事業を実施する区域（広域）



※駅名は仮称

図 2-2 地域公共交通利便増進事業を実施する区域（詳細）



図2-3 計画区域周辺のバス交通

### 第3章 内容及び実施主体

本計画の対象事業を「東京メトロ南北線の延伸」とする。

#### 3-1 東京メトロ南北線の延伸の概要

表3-1 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

※駅名は仮称



※駅名は仮称

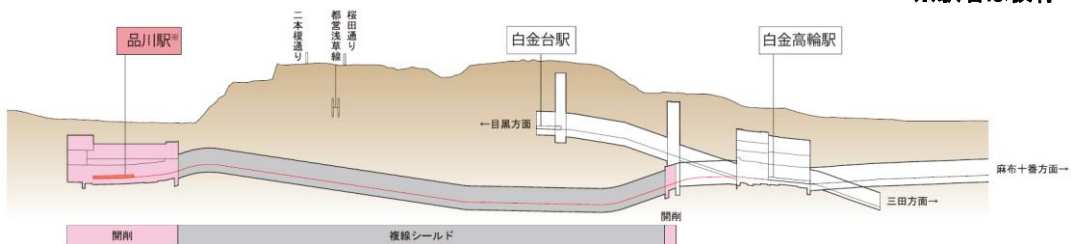
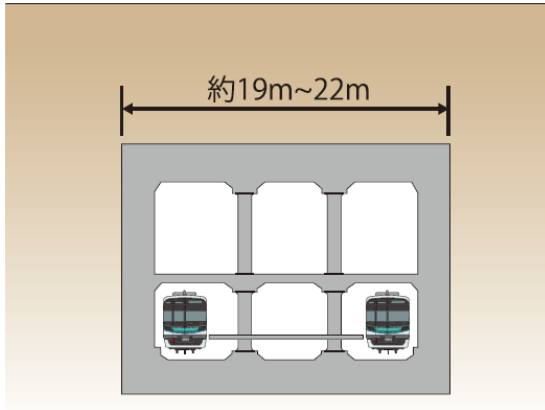
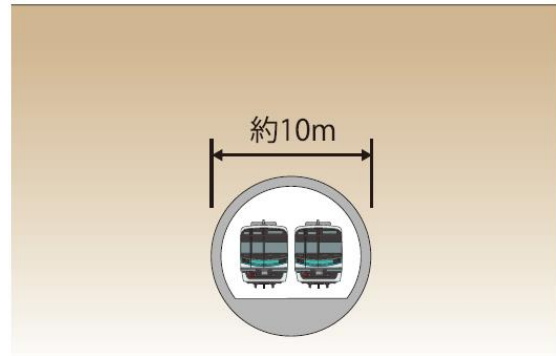


図3-1 平面図・縦断図



a. 駅部



b. 単線シールド

図 3-2 横断図



### 3-2 国による支援の内容

東京メトロ南北線の延伸は、国から「建設費に対する補助金」及び「建設費に対する融資※」の支援を受けるものとする。

※地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 29 条の 2 に基づく、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構からの借入れ

### 3-3 地方公共団体による支援の内容

東京メトロ南北線の延伸は、地方公共団体(東京都)が「建設費に対する補助金」を支出する。

### 3-4 地域公共交通利便増進事業に必要な資金の額及びその調達方法

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 3-2 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	・国 (都市鉄道整備事業費補助 [地下高速鉄道]) ・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])	東京地下鉄(株)
借入金	約 674 億円	・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)	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

### 3-5 地域公共交通利便増進事業の実施予定期間

2022 年度から 2030 年代半ばを実施予定期間とする。

## 第4章 整備による効果

### 4-1 鉄道ネットワーク拡充

#### ○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J R 東海道本線、J R 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

### 4-2 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。

※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。