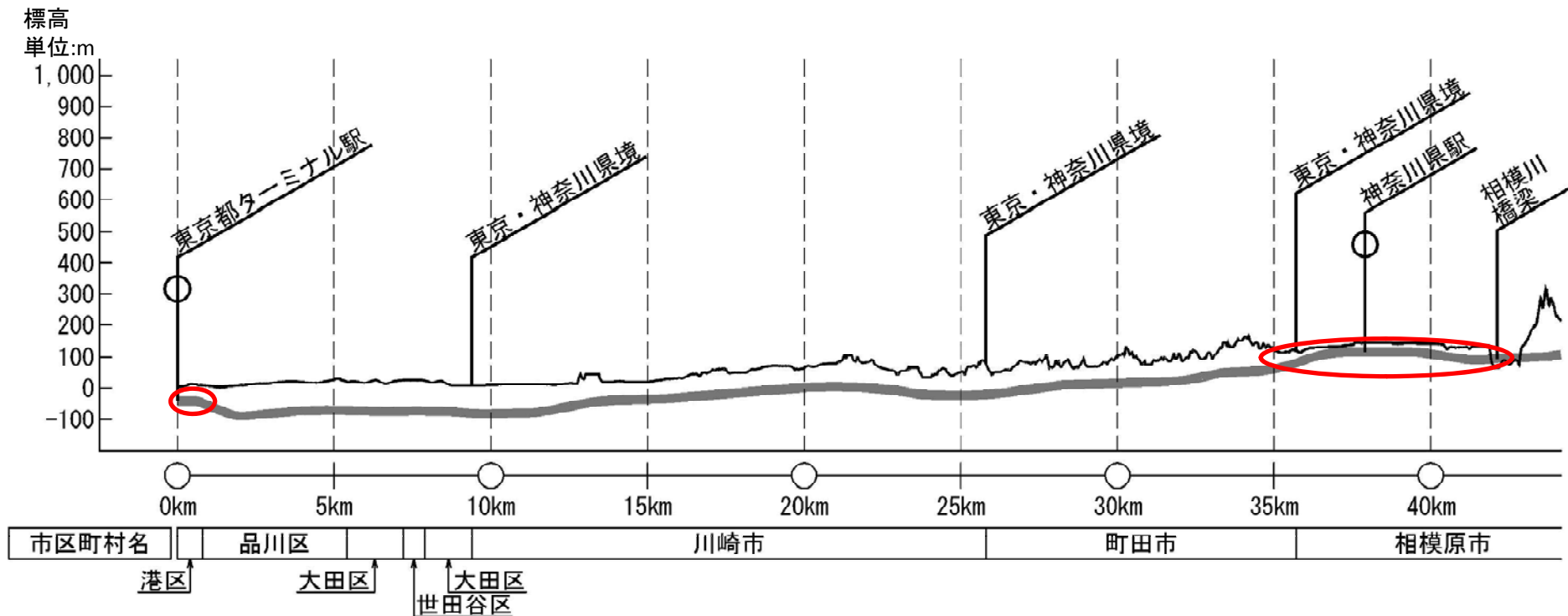


## 都内には大深度地下でない区間はあるのですか。

- いわゆる大深度地下使用法に基づき大深度地下を使用できる地域においては、できる限り大深度地下を使用することを考えています。
- 都内の大深度地下より浅い浅深度区間は、東京都ターミナル駅から港区と品川区の境界あたりまでの区間と、神奈川県境付近の町田市小山町の一部区間となります。
- 具体的な範囲は、今後、詳細な地質調査などを進め、工事実施計画の認可後に予定している大深度地下使用法に基づく使用認可申請の中で明らかにしていきます。

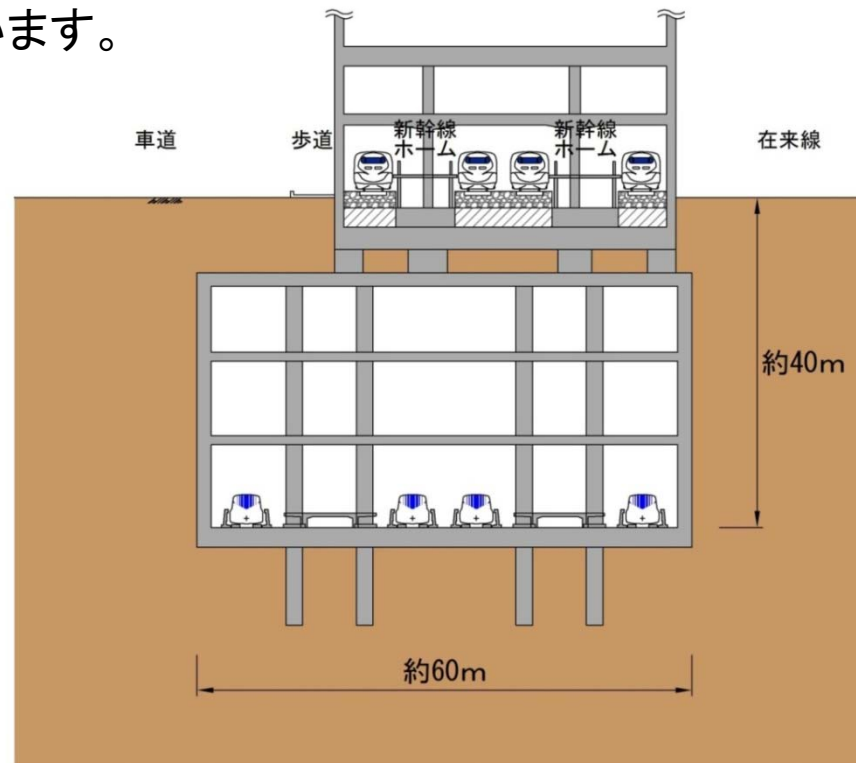


東京都ターミナル駅から相模川までの縦断計画

## 東京都ターミナル駅の深度はなぜ40mも必要なのですか。

- 山手通りの地下に既に施工されている首都高速道路中央環状品川線の下を路線が通る計画であり、そこから最急勾配の40‰(パーミル(\*))で、国道15号八ツ山橋付近の地下に位置する八ツ山共同溝の下を通過して、駅に達します。
- ターミナルでの乗り継ぎを考慮すると、できるだけ浅いことが望ましいのですが、物理的、技術的な理由から、あらましにもお示ししている地表から約40mの深さになります。

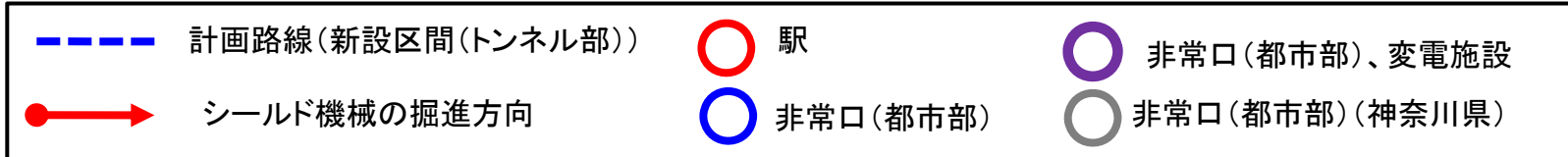
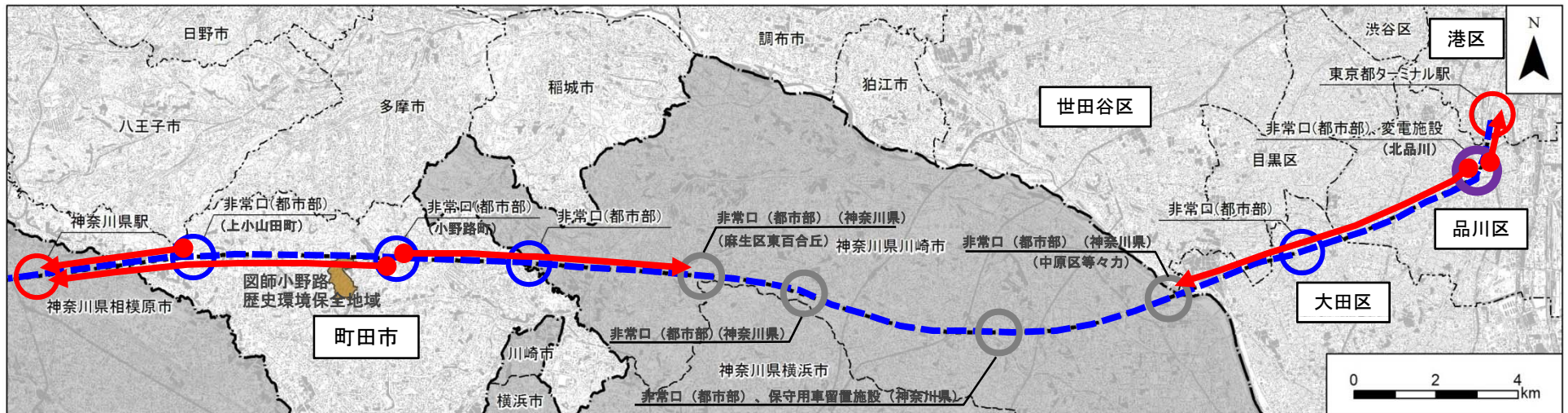
(\* )1パーミルとは1/1000を表し、40‰とは1,000mの水平距離に対して40mの高低差となる勾配をいいます。



東京都ターミナル駅のイメージ図

## シールド機の発進基地となる非常口は何処ですか。

- 今回の予測・評価の前提として、都内においては品川区北品川四丁目、町田市小野路町、町田市上小山田町に計画している非常口をシールド機の発進基地としています。
- 北品川の非常口からは東京都ターミナル駅までと、神奈川県川崎市中原区等々力までの掘削を考えています。
- 小野路町の非常口からは神奈川県川崎市麻生区東百合丘までと、神奈川県相模原市に計画している神奈川県駅までの掘削を、ほぼ同時に行うことを考えています。
- なお、環境影響評価を行う上では、上小山田町の非常口からも神奈川県駅までの掘削を行う前提としました。この区間は掘削計画が重複していますが、今後、工事施工計画を深度化し、発進基地となる非常口を確定していきます。

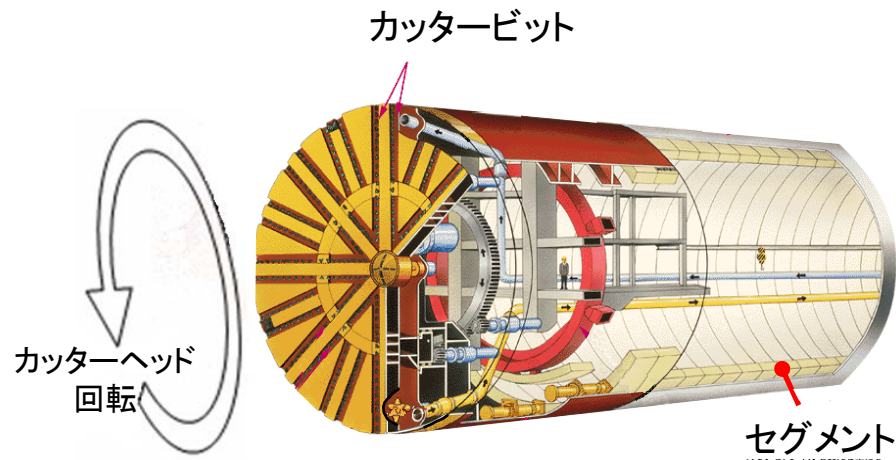


東京都内における工事計画



## 工事及び鉄道施設の存在に伴う地下水位への影響はないのですか。

- トンネルの施工は、実績のある水密構造のシールド機を用いて行うことから、工事中及び鉄道施設の存在において地下水位への影響は小さいと予測します。
- 地下駅、変電施設、非常口の工事に伴う地下水位への影響は、止水性の高い地下連続地中壁を設けて工事を行うことから影響は小さいと予測します。
- また、地下駅、変電施設、非常口の存在による地下水への影響を三次元浸透流解析を用いて確認したところ、水位の変動は構造物周辺の限定的な範囲に収まるため、地下水位への影響は小さいと考えています。
- 地下水については、予測の手法及び環境保全措置の効果に不確実性がないことから、法に基づく事後調査は実施しませんが、工事にあたっては地下駅、変電施設、非常口においてモニタリング調査を実施します。



シールド機の概要



三次元浸透流解析結果

## 町田市内の自然環境は保全されるのですか。

- 町田市北部の丘陵地域の一部は、東京都により図師小野路歴史環境保全地域として指定されており、非常口はこの図師小野路歴史環境保全地域を回避する位置としました。
- 非常口の設置位置では、動物、植物、生態系に関する調査、予測、評価を実施しました。
- いずれもその影響は全体として小さいと予測していますが、キンランは改変の可能性のある範囲で1個体確認されており、生育環境の一部が消失・縮小する可能性があるため、「重要な種の移植」、「工事に伴う改変区域をできるだけ小さくする」などの環境保全措置を実施します。
- なお、保全措置として移植を講じた場合は、その効果を確認するため、生育状況についての事後調査を実施します。



キンラン

| 移植したキンランの<br>生育状況の調査 |                        |
|----------------------|------------------------|
| 調査時期                 | その生活史及び生育特性等に応じて<br>設定 |
| 調査地域                 | 対象となるキンランの移植先生育地       |
| 調査方法                 | 現地調査(任意観察)による確認        |

事後調査の概要