

日比谷線虎ノ門新駅(仮称)計画について

東京地下鉄株式会社

鈴木 章悦

東京地下鉄株式会社

正会員○廣元 勝志

東京地下鉄株式会社

渡邊 祐介

1. はじめに

日比谷線虎ノ門新駅(仮称)(以下「新駅」という。)整備事業は、平成26年10月10日に開催された、特定都市再生緊急整備地域東京・臨海地域に関する都市再生緊急整備協議会において、環状第二号線新橋・虎ノ門周辺地区の交通結節機能の強化の一環として整備されることが決定され、工事着手に向けた手続きを進めているところである。

本稿では、独立行政法人都市再生機構を事業主体、東京メトロが受託者として計画を進めている新駅整備事業の概要について報告する。

2. 新駅整備事業における関係行政の動き

内閣府は、平成25年7月時点で全国11地域を、国際競争力の強化を図るうえで特に有効な地域である特定都市再生緊急整備地域に指定しており、新駅整備事業エリアである環状第二号線新橋・虎ノ門周辺地域はこの地域のうちの一つである東京都心・臨海地域の一部に含まれている。

また、東京都は都市機能の強化のため、平成26年12月25日に2020年の東京オリンピック後も見据えた長期ビジョンを策定しており、外国人を含む誰もが分かりやすく利用しやすい交通体系を構築することを目指して、虎ノ門地区の交通結節機能の強化をあげ、オリンピック・パラリンピックが開催される2020年(平成32年)までに、都内各地や羽田空港、臨海部へつながる新たなハブ形成の一環として、新駅整備事業を進めることとしている。

3. 日比谷線の概要

日比谷線は、東京都市高速鉄道第2号線として昭和39年8月に全線開業をした、起点の北千住駅から上野駅、銀座駅、六本木駅、恵比寿駅を経由し終点の中目黒駅まで総延長約21kmの路線であり、北千住駅において東武スカイツリーライン經由日光線と相互直通運転を実施している。

なお、新駅は、虎ノ門周辺地区に位置する霞ヶ関駅～神谷町駅までの約1.3kmの区間に整備する計画である(図-2)。

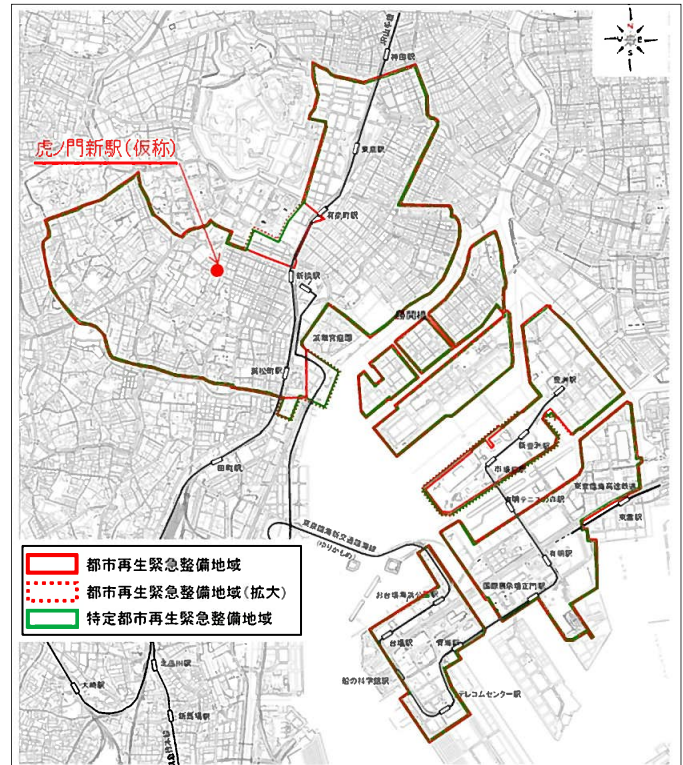


図-1 都市再生緊急整備地域東京都心・臨海地域

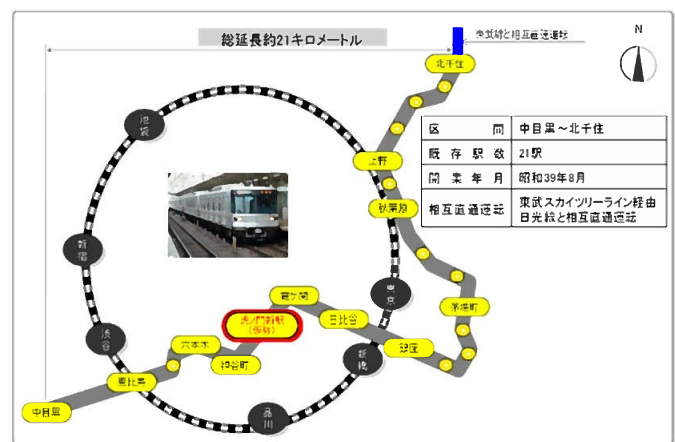


図-2 日比谷線概要図

キーワード 虎ノ門新駅(仮称), 基本計画

連絡先 〒110-8614 東京都台東区東上野3-19-6 東京地下鉄(株)改良建設部改良建設企画課 TEL 03-3837-7128

4. 新駅の基本計画

計画立案に際しては、既設トンネルに新駅を整備することから、日比谷線の線路形状を変更せずに、2面2線相対式ホームが設置可能な道路幅員があり、霞ヶ関駅及び神谷町駅から一定以上の距離を確保できる位置に整備することを前提条件として検討した。

線路形状は、鉄道に関する技術上の基準を定める省令に準じた社内基準を基に、停車場における平面曲線の最小曲線半径を $R \geq 400\text{m}$ 及び勾配を 1000 分の 10 以下 ($\pm 10\%$ 以下) としている。

この条件を日比谷線霞ヶ関駅～神谷町駅間にあてはめると、平面線形は R350m 区間以外が整備可能であるが（図-3）、縦断線形上は銀座線を下越しするため $\pm 10\%$ 以上の勾配区間が多く、霞ヶ関駅を過ぎた直後の $+5\%$ 区間と環状第二号線との交差部付近の -2% 区間のみが整備可能範囲となる（図-4）。

このことから、新駅の整備位置は十分な道路幅員があり、平面及び縦断線形の両方の条件を満たした位置、かつ霞ヶ関駅及び神谷町駅から一定以上の距離を確保できる位置として環状第二号線との交差部付近とした。

また、計画位置は既設トンネルの土被りが約3mと浅く線路上部に構造物が築造できないことから、2022年度の完成時は地下1階をホーム階、地下2階を改札階とする計画としている（図-5）。

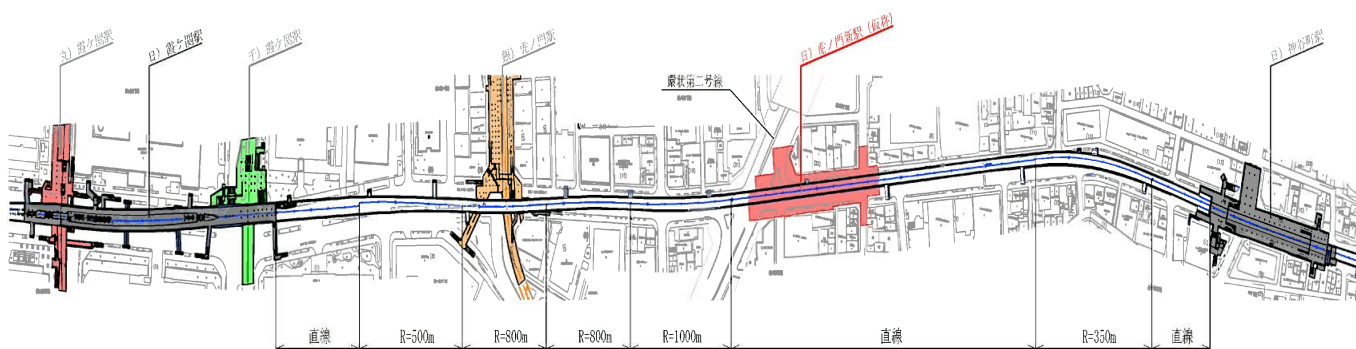


図-3 駅整備可能位置平面図

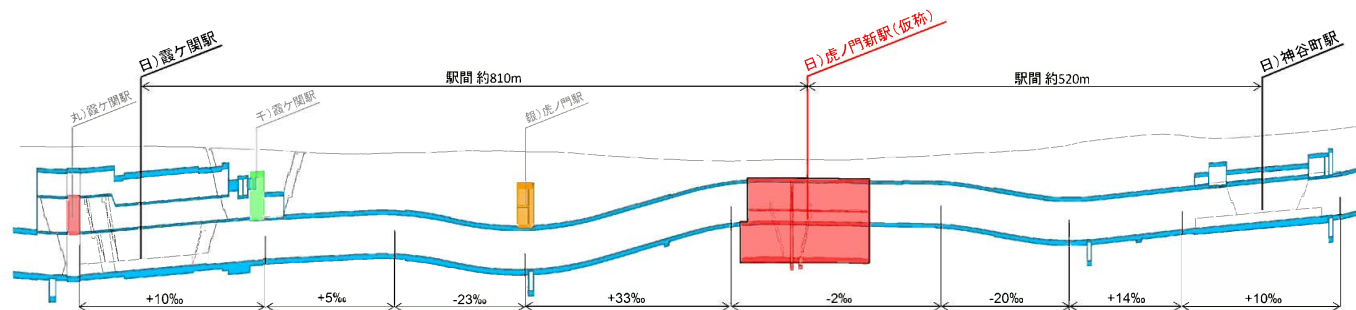


図-4 駅整備可能位置縦断図

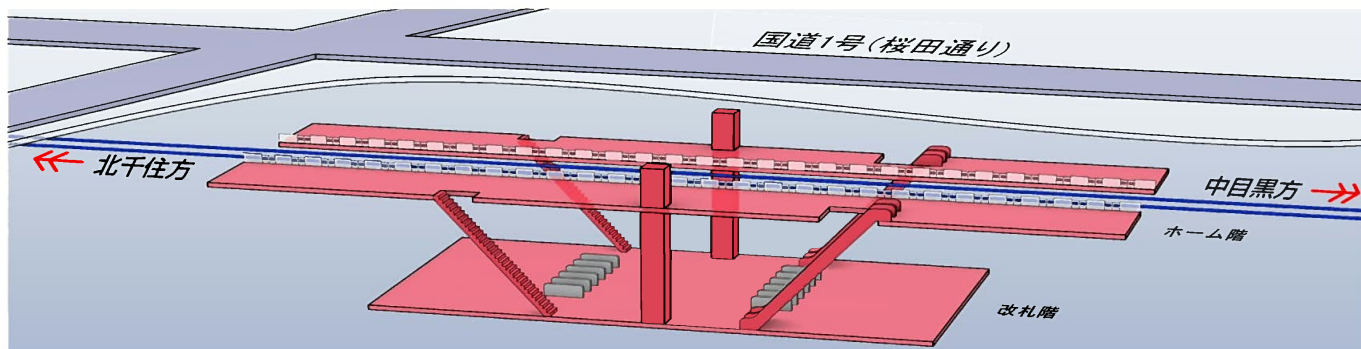


図-5 完成時イメージ図

5. おわりに

今後は 2020 年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会までの供用開始を目指し、各種手続きを進め早期の工事着手をしたいと考えている。