

東京駅八重洲広場整備計画

東日本旅客鉄道株式会社 正会員 ○堀田大貴
東日本旅客鉄道株式会社 正会員 川幡嘉文

1. はじめに

東京駅八重洲広場(10,400 m²)^{図1)}は東京駅の東側に位置し、広場前面は外堀通り(幅員 40m)と接しており、交通施設は高速バスバース、都営バスバース、タクシー乗り場、自動車整理場が配置されている。

平成 14 年 1 月、東京駅周辺の再生整備に関する研究委員会において東京駅周辺の再生整備に係る都市計画上の課題の整理とその解決のための基本方針が検討され、平成 14 年 6 月に都市計画決定が行われた。

本稿では八重洲広場整備の基本計画を示す。

2. 八重洲広場の課題と整備の基本方針

東京駅周辺の再生整備に関する研究委員会で整理された課題と整備の基本方針を以下に示す。

2-1. 課題

- ① 一般車の送迎スペース、タクシープールがない
- ② 外堀通りにおいて乗車待ち車両列による交通混雑が生じている
- ③ 歩行者空間が狭い

2-2. 整備の基本方針

- ① 駅前広場の奥行きは現状の駅機能への影響を与えない範囲までセットバックする
- ② 交通機能の集約により交通結節点としての強化を図り、乗降空間の改善により交通施設利便性の向上を図る
- ③ 周辺整備との整合を図りながら歩行者空間の拡充整備を行う

3. 八重洲広場基本計画

2-1 で示した課題を解決するために以下の検証を実施した。

3-1. 施設規模算定

東京駅周辺将来交通量検討調査(H15.3, H15.5)を実施した結果から推計した鉄道利用に伴う八重洲・日本橋口広場利用人員は 407,300 人/日である。また、東京駅周辺では再整備計画が進行中であり、容積移転やハートビル法適用による床面積の増加分を想定し、周辺開発地区(170.53ha)の発生集中増化量を含めた周辺開発に伴う八重洲・日本橋口広場利用人員は 132,000 人/日と推計された。よって、八重洲広場単独の利用人員は 532,900 人/日と推計され、48 年式により駅前広場施設規模の算定を実施した。必要施設規模を図 2 に示す。

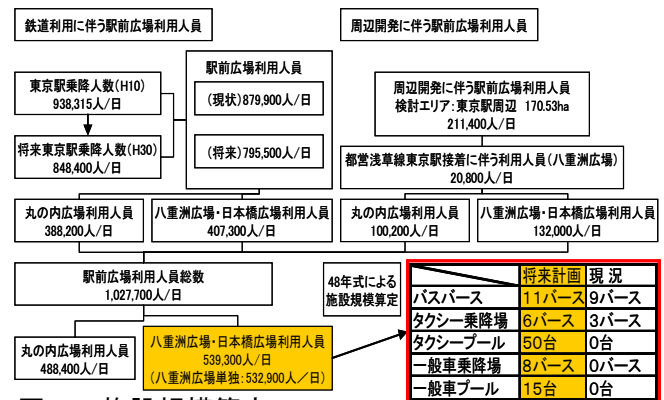


図 2. 施設規模算定

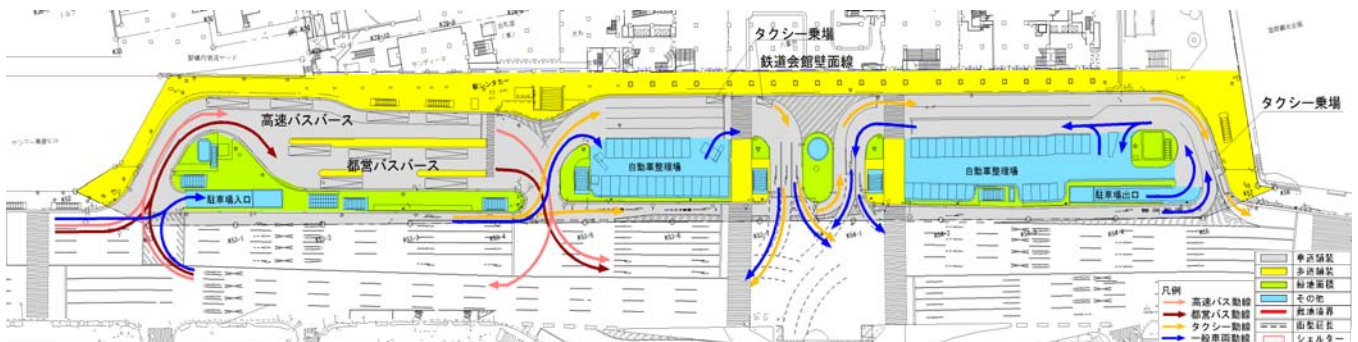


図 1. 整備着手前八重洲広場

キーワード 東京駅 八重洲 駅前広場 都市計画

連絡先 〒151-8512 東京都渋谷区代々木 2-2-6 東日本旅客鉄道(株) 東京工事事務所 東京ターミナル TEL03-3372-7976

3-2. 八重洲広場レイアウトと滞留長・交差点飽和度の検証

外堀通りに待機するタクシーの交通混雑を解消することを目的とし、下記に着目して八重洲広場のレイアウトを検討した。

- ① 点在するタクシー乗場の集約化
- ② 八重洲中央口交差点の広場出口を2箇所から1箇所に集約化

レイアウトの変更により広場及び八重洲中央口交差点における滞留長がバス・タクシーの車両動線と交錯していないかについて確認するため、滞留状況の検証を実施した。東京駅周辺将来交通量検討調査(H15.5)のデータに基づき算出した信号1サイクルあたりの滞留長を図3に示す。

検証の結果、滞留長が広場内及び外堀通りのバス・タクシーの車両動線に交錯せずに円滑な車両動線が確保できることを確認した。

また同時に八重洲中央口交差点の八重洲広場出口部分において4車線を確保することにより、将来交差点飽和度(H32)が0.652と推計され、交差点処理が可能な水準であることを確認した。

3-3. 歩行者流動サービス水準の検証

歩行者空間の拡充整備が課題であるため、首都圏主要駅流動調査(H13.6)のデータを基に推計した将来計画歩行者交通量に対して、大規模開発地区関連交通計画マニュアル¹⁾に示されている歩行者流動量によるサービス水準の指標を用いて計画されている通路幅員の検証を実施した。

検証の結果、八重洲広場内並びに周辺の各通路の計画幅員はすべて自由歩行が可能である水準Aを示すことが分かり、現状のサービス水準が改善されることを確認した。図4)表1)



図5. 八重洲広場基本計画案

4. おわりに

上記の検証結果を基に改善した最終案を図5に示す。

八重洲広場整備事業は当社が推進する八重洲開発事業の一部として推進している。現在は、八重洲広場計画範囲で支障となる鉄道会館(大丸)の撤去工事と、今回、新設する中央棟(グランルーフ)の工事を行う施工ヤードを確保するため、駅前広場としての機能を維持したまま、道路や通路の切回し工事を行い、八重洲広場の範囲を縮小している。今後も東京駅を利用されるお客さまの安全を常に考慮しながら、八重洲広場整備事業の早期実現に向けて施工を進めていく。

参考

- 1) 大規模開発地区関連交通計画マニュアル;国土交通省都市局都市交通調査室;平成11年8月

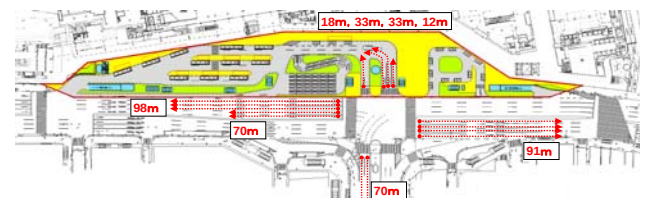


図3. 八重洲中央口交差点における滞留長

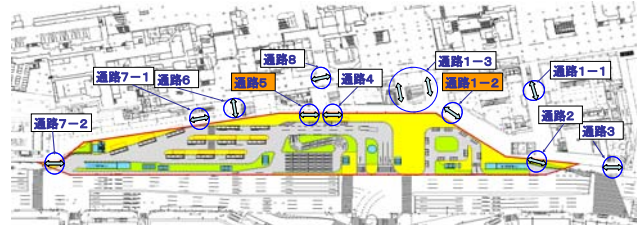


図4. 歩行者流動検証位置

表1. 歩行者流動によるサービス水準

道路No.	現状交通量 ピーク1時間 (人/時)	将来交通量 ピーク1時間 (人/時)	計画幅員 (m)	算出 サービス水準 (人/㎡分)	算出 サービス水準 現状-将来 (m)	A水準を満たす必要幅員 (m)
1-1	3,412	5,901	9.5	19	A→A	6.6
1-2	2,573	4,650	11.9	12	B→A	5.2
1-3	5,510	8,012	20.3	12	A→A	8.9
2	5,451	7,302	12.2	18	A→A	8.1
3	1,487	2,455	3.7	20	A→A	2.7
4	1,001	1,903	8.7	7	A→A	2.1
5	1,080	1,962	8.7	7	C→A	2.2
6	4,959	7,539	16.8	13	A→A	8.4
7-1	3,281	5,859	6.7	26	A→A	6.5
7-2	3,354	4,232	7.3	17	A→A	4.7
B	3,364	4,158	9.9	13	A→A	4.6

交通量ピーク
(人/㎡分)
A: 自由歩行
B: 歩行
C: 歩行
D: 歩行
E: 歩行