

# 八重洲・京橋・日本橋地区における新しい地下鉄道ネットワークと新駅のあり方

大村 敏<sup>1</sup> 浅野 均<sup>2</sup> 横塚 雅実<sup>3</sup>

<sup>1</sup>非会員 前株式会社オオバ技術本部 専門部長 (〒166-0002 東京都杉並区高円寺北 1-6-3)  
E-mail : satoshi.ohmura.0605@gmail.com

<sup>2</sup>正会員 戸田建設株式会社 土木本部執務 (技術部門担当) 常務執行役員  
(〒104-8388 東京都中央区京橋 1-7-1) E-mail : hitoshi.asano@toda.co.jp

<sup>3</sup>正会員 都市地下空間活用研究会 主任研究員 (〒112-0014 東京都文京区関口 1-23-6  
プラザ江戸川橋ビル 201 一般財団法人都市みらい推進機構内)  
E-mail : usj-mail@mx.mesh.ne.jp

国土交通省がとりまとめた「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」(平成 28 年 4 月)において、「都心部・臨海地域地下鉄構想の新設および同構想と常磐新線延伸の一体整備(臨海部～銀座駅～(新)東京駅～秋葉原駅)」が取り上げられた。

都市地下空間活用研究会では、近年多数の再開発プロジェクトが進み、鉄道交通需要の高まる八重洲・京橋・日本橋地区において、地域の活性化を図ることを目的に、まちづくりの視点から「新しい地下鉄道ネットワークと新駅のあり方」について、平成 28～30 年度に研究を行った。

今回は、地下鉄道新設による効果・影響と本地区の方向性等について報告した。今回は、主に新地下鉄道ルートと新駅のあり方、その目的・役割及びルート案の比較検討について述べる。検討の結果、まちづくりの観点から中央通り地下に新設することが望ましいと提案した。

**Key Words:** Yaesu-kyobashi-Nihonbashi district, underground railway, railway network, new underground railway station

## 1. はじめに

国土交通省がとりまとめた「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」(平成 28 年 4 月)において、「都心部・臨海地域地下鉄構想の新設および同構想と常磐新線延伸の一体整備(臨海部～銀座駅～(新)東京駅～秋葉原駅)」が取り上げられた。

都市地下空間活用研究会では、近年多数の再開発プロジェクトが進み、鉄道交通需要の高まる本地区において、地域の活性化を図ることを目的に、まちづくりの視点から「新しい地下鉄道ネットワークと新駅のあり方」について、平成 28～30 年度に研究を行った。

研究の概要は、28 年度に、①新しい地下鉄道の必要性、②地下鉄道新設の効果・影響、③地下鉄道による本地区の課題と新たな位置づけ、29・30 年度に、④新たな地下鉄道ルート(3 案)の設定、⑤各ルートの技術的検討、⑥新駅ホームへの接続施設の検討、⑦事業の実現性・事業効果、⑧各案の比較検討、を行った。

平成 29 年度の本シンポジウムで①～③を報告したの  
に続き、ここでは、主に④～⑧について述べる。

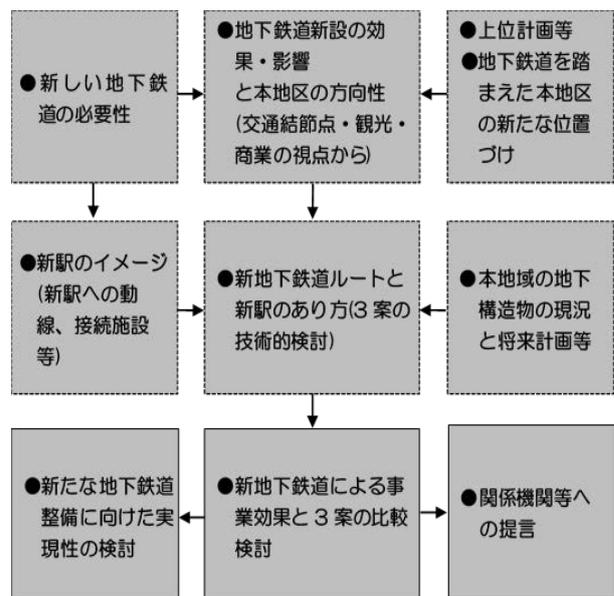


図-1 調査フロー

## 2. 新しい地下鉄道の必要性

常磐新線沿線地域や国際競争力強化拠点であるつくば国際戦略特区と、新幹線ターミナルである東京駅を直接結ぶことにより、研究開発拠点と圏域外との交流の促進が期待される。

一方、臨海地域（銀座～国際展示場）は今後、夜間人口（約9.9万人）、従業人口（約8.5万人）の増加が見込まれる。しかし、この地域は鉄道の不便地域であり、特に東京駅を中心とした都心地域への接続が良くない。

このため、国際競争力強化拠点と臨海副都心のアクセス利便性の向上のため、東京駅付近において常磐新線延伸と都心部・臨海地域地下鉄構想線との一体整備による相互直通運転を行う必要性が提起された。

## 3. 地下鉄道新設の効果・影響

### (1) 本地区をとりまく交通結節の現状

本地域をとりまく広域的交通は、主に業務、観光、私事（旅行、帰省）等の非日常的交通と考えられる。これらは、新幹線・高速バス等を利用し、全国各地または海外と23区等とを東京駅（東京GCS）で結節している。

一方、本地域をとりまく地域交通は、主に通勤・通学、業務、私事（買い物、飲食）等の日常的交通と考えられる。これらは、首都圏や23区内からJR・私鉄・地下鉄各線を利用し、大手町・日本橋（三越前）・銀座（東銀座）・日比谷（有楽町）が、これらの地域交通の起終点（目的地）と想定される。

上記の本地域の広域的交通と地域交通の結節は、現状では大手町～東京～銀座を結ぶ丸の内線のみであり、特にJRと地下鉄との連携に課題があると考えられる。

（図-3参照）

なお、東京GCS（グランドセントラルステーション）とは、JR東京駅を中心に京葉東京駅、丸の内線東京駅、本地下鉄の新東京駅や東京バスターミナルを含めた、地域全体にステーション機能を拡げてこうとする考え方でH16年度より本研究会で提案している。

### (2) 観光・商業等への効果

訪都外国人はこの数年、急激に増加しているが、訪都日本人旅行者の約23%である。

外国人旅行者の訪問場所は、新宿・大久保（57.7%）、浅草（49.9%）、銀座（48.9%）、秋葉原（43.9%）、渋谷（40.3%）等となっている。（表-1参照）

つくばTXから新東京駅・銀座・国際展示場という新しい地下鉄道の路線には、訪都観光客が多く訪れる場所として、浅草、秋葉原、東京駅周辺・日本橋、銀座、



図-2 新しい地下鉄道のネットワーク

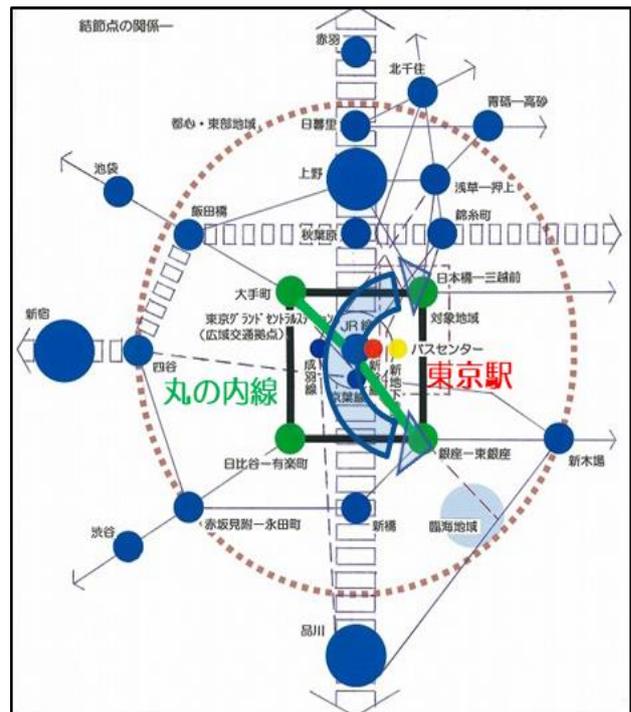


図-3 本地区をとりまく交通結節機能

築地、お台場・東京湾の6か所が含まれている。

さらに、本路線には東京GCSや羽田といった広域交通結節点があり、訪都観光客にとって重要な路線としての可能性がある。

一方、新しい地下鉄道の路線周辺には、浅草、上野・御徒町、秋葉原、日本橋、東京駅周辺、日比谷・有楽町、銀座、築地、臨海地域の9か所の商業集積地域が含まれている。

これらの商業集積拠点は、それぞれ個性ある多様な文化を育ててきており、これらが新たな地下鉄道により連携し、新たな価値を創造すると共に、本地域においては東京 GCS 機能の向上により、これらの拠点と全国、世界各地との交流拠点（玄関）としての役割が期待される。

表-1 訪都外国人観光客の動向

観光地	訪問先 (※1) (%)	一番満足した場所で行った活動(※2) (%)					
		買物	食事	最新文化	伝統文化	その他	
対象 路線 沿 線	浅草	49.9	5.9	5.5	7.7	76.6	
	銀座	48.9	65.9	17.1	10.5	1.4	
	秋葉原	43.9	60.8	4.7	25.7	0.8	
	東京駅周辺	37.9	10.8	33.9	30.0	9.7	
	お台場・ 東京湾	30.3	19.6	4.7	9.0	0.8	34.2 ★1 15.6 ★2
そ の 他	築地	16.6	3.1	85.4	3.0	0.6	
	新宿・大久保	57.7	45.2	17.7	12.3	1.7	10.9 ★3
	渋谷	40.3	51.2	16.6	15.5	2.7	
	上野	35.3	26.4	11.5	7.5	12.3	14.7 ★4 12.3 ★2
	原宿・青山・ 表参道	33.2	60.7	8.3	16.1	10.1	
	池袋	21.7	53.5	15.0	16.0	1.5	
六本木・赤坂	19.2	11.3	23.9	19.0	2.1	20.7 ★5	

出典：「国別外国人旅行者行動特性調査（H27）」東京都

(※1) 訪都外国人旅行者が訪問した場所（全回答者に対する割合、複数回答）

(※2) 場所ごとの百分率。「その他」は、★1：ウォーターフロント・夜景、

★2：テーマパーク・レジャー施設、★3：宿泊施設の滞在

★4：美術館・博物館、★5：ナイトライフ

・本地域周辺はポテンシャルの非常に高い地域であり、地下の立体的空間を多機能に活用することが求められる

基本的に、地上、浅い地下は人を中心とし、中間部はライフライン等の諸施設、深いところに鉄道を導入することが望ましい

・新地下鉄道の導入によって、本地域地下の機能と空間を立体的に再編していくことができる

## (2) 地下鉄道の目的・役割

以上により地下鉄道の目的・役割は次のとおり。

- ①臨海地域（銀座～国際展示場）の鉄道不便解消と都心地域とのアクセス利便性の向上
- ②常磐新線沿線地域の東京駅とのアクセス利便性の向上
- ③つくば国際戦略特区（国際競争力強化拠点）と東京駅を直接結び、研究開発拠点と圏域外との交流を促進
- ④国際競争力強化の拠点と臨海副都心とのアクセス利便性の向上
- ⑤東京東部の個性ある多様な観光・商業拠点と全国・世界各地とのアクセス利便性の向上  
（訪都観光客が多く訪れる個性ある多様な観光・商業拠点が本路線沿線に形成されており、本路線が東京東部インバウンドラインとしての役割を果たす）
- ⑥東京 GCS の機能向上による本地域の活性化  
（東京駅を中心とする広域交通と日本橋・銀座等の地域交通との結節を本路線が担うことによる都心地域の交通結節性の向上）

## 4. 地下鉄道による本地区の課題の解決

### (1) 地下鉄道による本地区課題等の解決

#### a) 交通結節機能等の向上

- ・東京駅を中心とした広域交通と地域交通の結節性の向上を、新たな地下鉄道が担うことにより、東京駅のグランドセントラル機能を向上させ、本地域の交通結節性の向上につながる
- ・地下新駅の設置により、地域の拠点性やポテンシャルが高まり、新駅周辺の再開発と地域活性化を誘導する新駅を再開発と一体的に前もって計画することにより、地下空間利便性向上が図れる

#### b) 観光・商業機能の向上

- ・新地下鉄道の路線沿線には、訪都観光客が多く訪れ、個性ある多様な商業業務拠点が形成されている
- ・本地下鉄道は、これらの商業業務拠点と全国や世界各地とを結節する役割や、都心地域インバウンドラインとしての機能が果たせる

#### c) 地下空間の立体的に多機能な活用

## 5. 地下鉄道ルートの設定

### (1) 地下鉄道の計画条件

#### a) 施設整備内容

民有地地下は基本的に大深度地下を通すものとし、下記の条件を想定する。

- ・駅部は、2連（めがね型）シールド（直径 8.0m）（図-4 参照）
- ・駅間は、駅部の2つのシールドと同径シールド
- ・最小曲線半径：200m（やむを得ない場合 160m）  
最急勾配：35‰ 最緩勾配：2‰
- ・他の路線、構造物からの離隔は 1D（直径）以上を基本とする。ただしやむを得ない場合、最低 3m とする  
なお、日本橋川の首都高移設計画について十分留意する。

#### b) 駅について

本路線の駅の位置は、広域交通の結節点である東京駅近傍と、地域交通の結節点である日本橋（三越前）駅近傍とし、広域交通と地域交通の結節性の向上を図

る。

- ・各駅ホームは1面2線の島式ホームとする (図-4 参照)
- ・駅延長：220m 駅部曲線半径：500m以上
- 駅部勾配：10‰以下

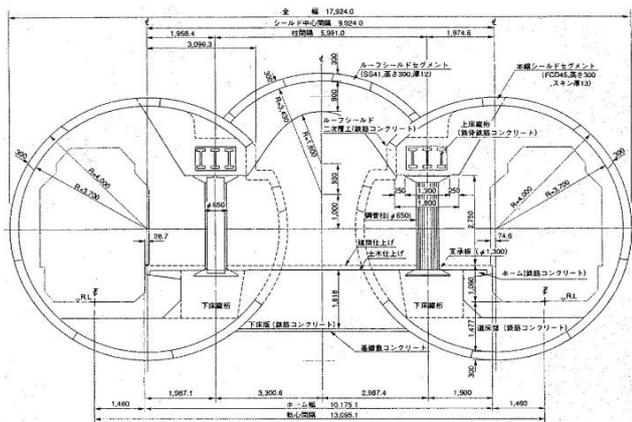


図-4 ルーフシールド併用めがね型シールド断面図  
(半蔵門線 三越前駅)

## (2) 地下鉄道ホームへの接続施設

### a) 地下鉄道乗降客数と通路幅員の想定

周辺地下駅乗降客数より新地下鉄道の乗降客数を想定する。

- 新東京駅：1日当り乗降客数：200,000人/日  
ピーク時当り乗降客数：30,000人/時
- 日本橋駅 (三越前駅)：  
1日当り乗降客数：120,000人/日  
ピーク時当り乗降客数：18,000人/時

新駅乗降客数から駅構内・構外通路 (コンコース等) の幅員を設定する。1時間当りの最大歩行者交通量は通勤群集の場合 5,700 (人/時・m)，非通勤群集の場合 3,300 (人/時・m)

- 新東京駅：30,000(人/時)÷5,700(人/時・m)=5.3(m)  
従って6.0m以上を確保
- 日本橋駅：18,000(人/時)÷5,700(人/時・m)=3.2(m)  
従って4.0m以上を確保

### b) 階段・エスカレーター・エレベーターの規模の想定

各新駅のピーク時乗降客数から、これらの接続施設の規模を想定する。

#### ①階段

- 1時間当り許容最大歩行者交通量は上り 4,300(人/時・m)，下り 5,400(人/時・m)
- ・ピーク時に階段(上り)利用者が8割の場合の必要幅員  
新東京駅：30,000(人/時)×0.8÷4,300(人/時)=5.6(m)  
日本橋駅：18,000(人/時)×0.8÷4,300(人/時)=3.3(m)
- ・災害時に満員電車 (2,000人) の乗客が階段のみを利用して5分以内で避難するための幅員  
 $2,000(人) \div (4,300(人/時 \cdot m) \div 60(分)) \times 5分 = 5.6(m)$   
従って、両駅とも階段総幅員を6.0m以上とする。

#### ②エスカレーター

- ・エスカレーター内法寸法 1.0m 輸送能力 9,000人/時
- ・エスカレーター (高低差 40m) の昇降時間と運搬人数  
昇降時間：斜長 80(m)÷30(m/分)=2分40秒(1分間に高低差 15m昇降(歩行しない場合))  
運搬人数：9,000(人/時)×2分40秒/60分=150(人/分)  
新東京駅：(朝ピーク時) 上り 4基，下り 2基  
日本橋駅：(朝ピーク時) 上り 2基，下り 2基

#### ③エレベーター

主に高齢者、身体の不自由な人等に対応としピーク時4%程度の乗降客に対応すると想定する。

超高速エレベーターによりすべての人に対応する場合、待機者と乗降客がホーム上で錯綜するため、設置が困難である。

(内積 2.0×2.5m, 積載人数 15人, 昇降速度 120m/分, 1時間当り運搬人員 675人/時・基)

- 新東京駅：2基
- 日本橋駅：1基

## (3) 各ルート案の概要

地下鉄道の構想案において秋葉原駅～銀座駅の区間に、外堀通り地下 (A案)，八重洲仲通り・柳通り地下 (B案)，中央通り地下 (C案) の3案を設定し、前項の地下鉄道の計画条件、ホームへの接続施設の検討に基づいて、平面、縦断、主な横断の検討を行った。(ここでは主に縦断図を掲載する。表-2、図-6～図-8 参照)



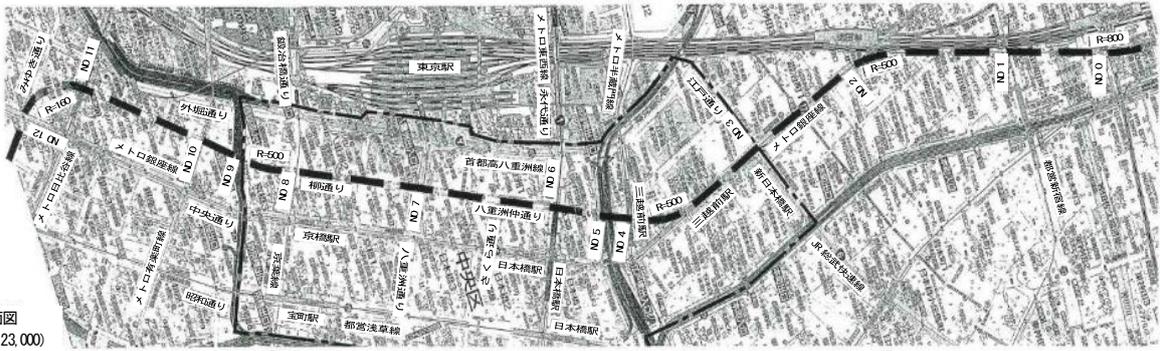
図-5 新しい地下鉄道ルート案

表-2 A～C案の概況道路条件，ルート概要，駅位置の設定について

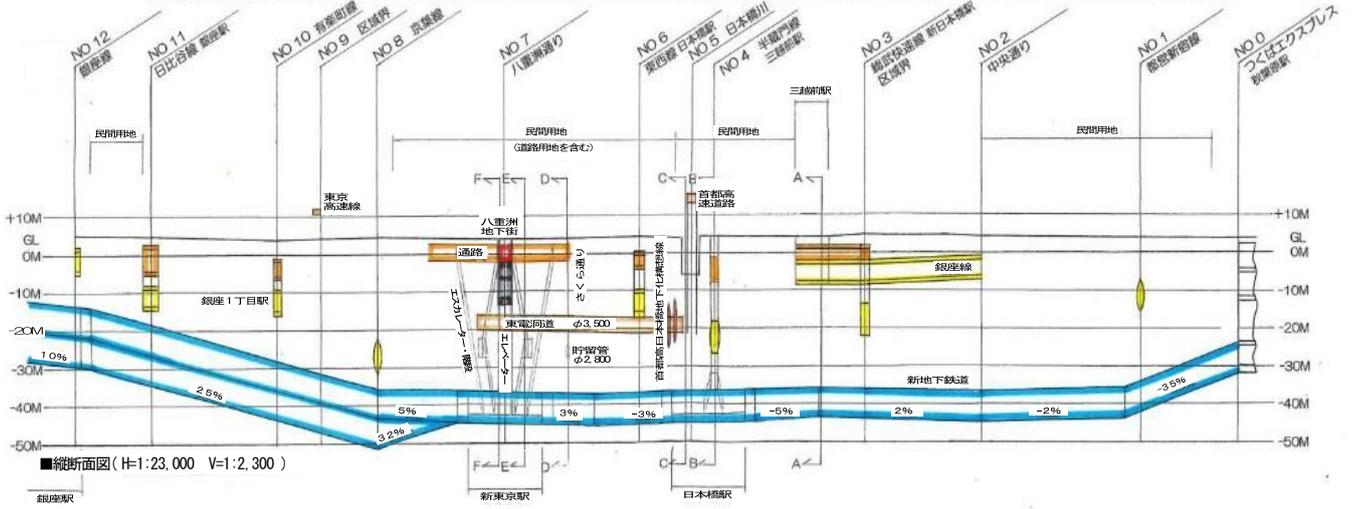
	A 案	B 案	C 案
現況道路の条件	<ul style="list-style-type: none"> <li>外堀通り地下に整備</li> <li>外堀通りの幅員 40m、中央通り 27m</li> <li>外堀通り地下 2 層に首都高八重洲線が通る（特に八重洲通りより南は幅員 26m）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>八重洲仲通り・柳通り地下に整備</li> <li>八重洲仲通り柳通りの幅員 11m</li> <li>八重洲通り南約 80m から北へ深さ約 20m にφ3500 の東電洞道がある（存置する）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中央通り地下に整備</li> <li>中央通り幅員 27m</li> <li>地下 2 層に銀座線が通り、京橋駅、日本橋駅、三越前駅の 3 駅がある（駅部の幅員は約 20m）</li> </ul>
ルートの概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>永代通りから北側中央通りまでの間、民間用地地下を通すため、また、総武快速線、地下鉄半蔵門線、京葉線の下を通すため、基本的に京葉線以北は大深度地下とする</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>永代通りから北側中央通りまでの間、民間用地のため、また新東京駅が民地にかかるため、京葉線以北は大深度地下とする</li> <li>新東京駅以南は、道路幅員が 11 M（東京高速以南は 15M）と狭く浅深度のため、単線 2 層とする</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>有楽町線の下から京葉線の上を 3 M 程の間隔で通すことにより、八重洲通り付近の新東京駅を出来る限り高い位置とする</li> <li>将来の銀座線の移設空間を現銀座線の下に用意する</li> </ul>
駅位置の設定（ホームへの動線）	<ul style="list-style-type: none"> <li>新東京駅は、日本橋駅からの距離をとるため、八重洲地下街南端から鍛冶橋通りの間とし、首都高八重洲線下に通路を設け、出入口を八重洲地下街の東京駅南部自由通路とバスターミナル及び京葉線コンコースに接続する。</li> <li>また、この新たな通路からホームへの階段・エスカレーター・エレベーターを設置する</li> <li>日本橋駅を日本橋川の下に設け、出入口を三越前側と永代通り（日本橋駅）側に設ける</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新東京駅の上の八重洲仲通り・柳通り（さくら通り～京橋 2 丁目西地区・八重洲 2 丁目中地区間）地下 1 層に通路を設け新東京駅に接続する。</li> <li>また、出入口を八重洲地下街、バスターミナル等に設ける</li> <li>日本橋駅を日本橋川下の民間用地地下（大深度）に設け、出入口は永代通り側と中央通り側とする</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新東京駅は八重洲通り地下とする。</li> <li>銀座線日本橋駅～京橋駅間の銀座線横に歩行者用通路を設け、新東京駅に接続する</li> <li>日本橋川周辺は新東京駅に近いので、銀座線三越前駅下に新地下鉄三越前駅を設ける</li> <li>三越前駅の通路出入口は、銀座線上の通路に接続する</li> </ul>



図-6 新しい地下鉄道のルート（A案）

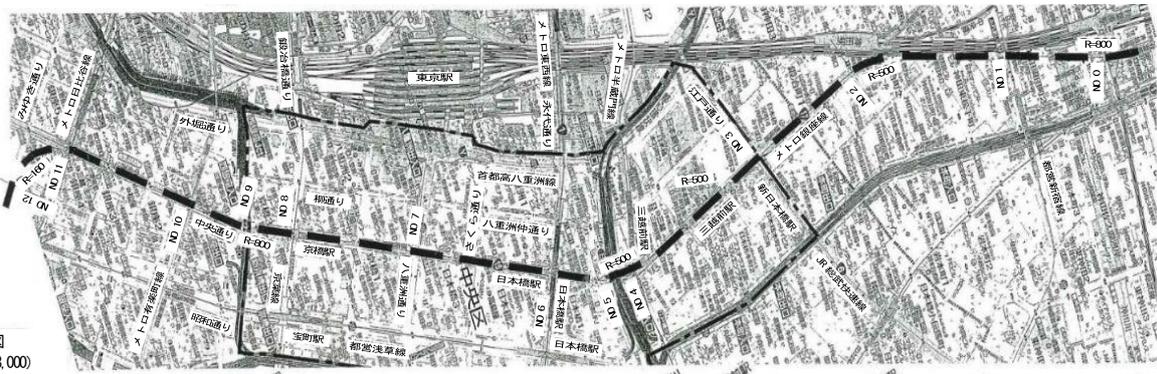


■平面図 (S=1:23,000)

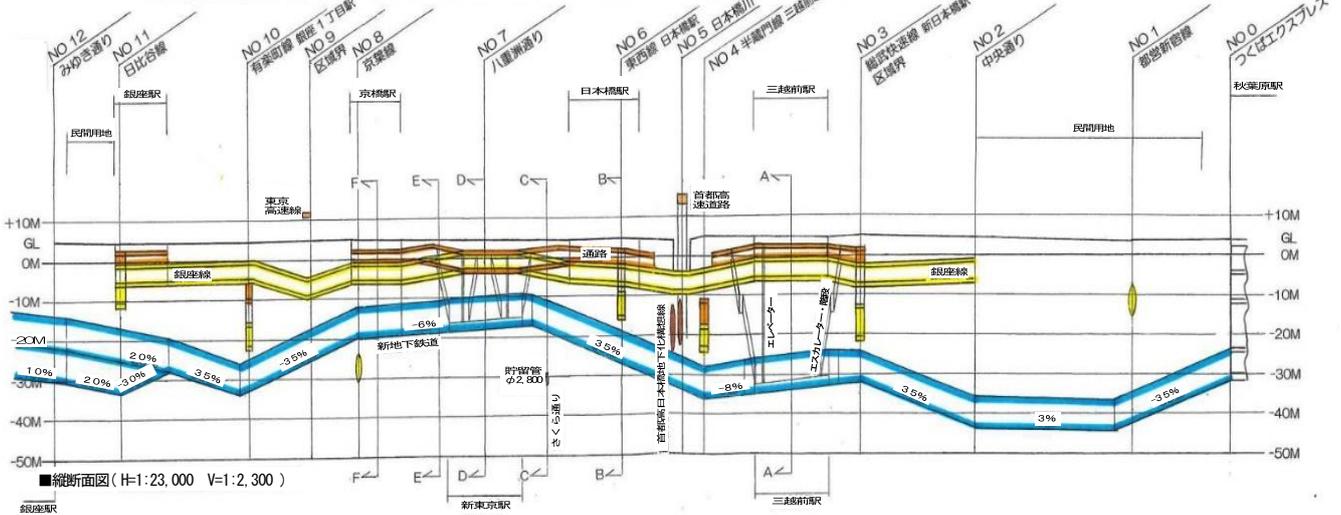


■縦断面図 (H=1:23,000 V=1:2,300)

図-7 新しい地下鉄道のルート (B案)



■平面図 (S=1:23,000)



■縦断面図 (H=1:23,000 V=1:2,300)

図-8 新しい地下鉄道のルート案 (C案)

## 6. 3案の比較検討

### (1) 概算事業費について

駅部も駅間も同じ径（外径 8.0m）のシールドトンネルで秋葉原～銀座間を通し、駅部はルーフ型の島式駅として算定する。

今回は A～C ルート案共、延長はほぼ 3.6km、駅箇所数も各 3 箇所まで深さ 20m～40m であり、3 案ともほぼ同一の結果になると仮定して検討した。

算定に使用した原単位は「大深度地下利用の経済合理性（運輸政策研究 2001 年秋号報告）」を使用し、ゼネコン資料により補足検証した。

算定に当たっては、直接工事費（駅間部、駅部、立杭）、軌道・電気・建築費と諸経費（直接工事費の 1/3 とした）および用地費（民有地地下の浅深度部分の区分地上権費用）に分けて検討した。

この結果、秋葉原～銀座間の合計は各案とも約 1,170 億円であった。

### (2) 所要時間とアクセス性について

アクセス性を定量的に検討するには、所要時間の短縮分に利用者数をかけて算出するが、経路ごとの利用者数が現時点では不明であるため、ここでは A～C 案の新東京駅ホームから東京駅新幹線改札口までの乗換え移動時間とその一人当たりの貨幣換算値によって 3 案を比較検討することとする。

### a) 移動時間の原単位

水平歩行速度は、分速 80m/分とし、エスカレーターによる垂直移動速度は分速 15m/分とした。

### b) 所要時間の貨幣換算値

時間評価値は、毎月勤労統計調査（地方調査）2018 年 7 月厚生労働省から東京都の事業所規模 5 人以上の常用労働者一人当たり時間評価値の 43.2 円/分とした。

その結果 A～C 案の移動時間と貨幣換算値は表-3 の通りである。

表-3 A～C 案の移動時間と貨幣換算値

	A 案	B 案	C 案
水平距離(m)	270	340	470
垂直距離(m)	50	50	23
移動時間(分)	6.71	7.21(動く歩道を歩く)	6.61(動く歩道を歩く)
貨幣換算(円/人)	289.9	311.5(同上)	285.6(同上)

### (3) 地域活性化への寄与

A～C 案について、主にまちづくりの観点、特に地域の活性化への寄与から比較検討を行った。

検討の視点としては、周辺駅との結節性、本地区の再開発等との一体的整備の可能性、本地区の将来目標との整合、まちづくりの発展性等により比較検討した。その結果を表-4 に示す。

表-4 各案の比較一覧

		A 案	B 案	C 案
地域の活性化への寄与	周辺駅との結節性等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新東京駅で京葉線へ乗換への便が良い</li> <li>・他案に比較して秋葉原まで 10～15 秒遠く、銀座まで 15 秒近い</li> <li>・新東京駅～日本橋駅間は 750m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新東京駅と日本橋駅の間はやや近い (600m)</li> <li>(参考:東西線日本橋～茅場町 500m 丸ノ内線東京～大手町 550m 銀座線日本橋～三越前 600m 丸ノ内線新宿～新宿三丁目 350m)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新東京駅と、銀座線日本橋駅間は 360m、京橋駅間は 320m と徒歩移動が可能であり、三越前駅も含めて、銀座線との乗換への便が良い</li> <li>・新東京駅～三越前駅間は約 900m</li> </ul>
	本地区の再開発等との一体的整備の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外堀通り沿道、日本橋川周辺は再開発が進んでおり、一体的整備は時間的に合わない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・八重洲通り・柳通り沿道および日本橋川周辺は再開発が進んでおり、駅間連施設の一体的整備は時間的に合わない</li> <li>・地下通路の地下街や高速の歩く通路等により、地区の活性化に資することが可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中央通り沿道で、今後再開発の可能性があり、浅深度でもあり、新東京駅との一体的整備が可能</li> <li>・中央通り・八重洲通りの地下通路等の整備に伴い、沿道地区の再開発等活性化に資することが可能</li> </ul>
	本地区の将来目標との整合	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新東京駅を外堀通りに設けることで、東京東部の観光・商業拠点と全国・世界各地とのアクセス利便性と、都心地域の広域交通と地域交通の結節性の向上が可能</li> <li>・東京 GCS 機能の向上や、本地区の活性化への波及効果は少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新東京駅を八重洲通り・柳通りに設けることにより、東京 GCS 機能の向上や本地区の活性化の効果を、中央通り辺りまで波及させることが可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新東京駅を中央通りに設けることにより、東京 GCS 機能の向上による活性化の効果を、本地区全体に波及させることが可能</li> <li>・東京東部地域の観光・商業拠点と全国・世界各地とのアクセス利便性と、都心地域の広域交通と地域交通の結節性の向上も可能</li> </ul>
	まちづくりの発展性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新東京駅と東京駅の距離が短く、周辺のまちへの新たな波及効果が期待しにくい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・八重洲通り・柳通り沿道の開発を誘導することにより、中央通りと外堀通り間等の地区の発展に資する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中央通り・八重洲通り地下に歩行者通路が確保され、高速の歩く通路により、新東京駅と東京駅及び日本橋駅・京橋駅の間に人の流れが出来、周辺地域のまちの発展に資する</li> <li>・本地区の中央通り以西だけでなく、昭和通り周辺も含めた広い範囲でまちの活性化が期待される</li> </ul>
まとめ		<ul style="list-style-type: none"> <li>・アクセス性においてやや有利であるが、整備上の課題もあり、また本地区のまちづくりや活性化への新たな波及効果は期待しにくい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アクセス性は最も劣り、整備上の課題も多いが、本地区のまちづくりや活性化への波及効果はある程度期待できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本地区のまちづくりの活性化・発展性に広い範囲で寄与することが可能。アクセス性の A 案より劣る点は動く歩道設置により解決可能</li> </ul>

## Aルート案

新東京駅から新幹線ほかへ乗換えの便が最もよい。

外堀通り沿道、日本橋川周辺は再開発が既に進んでおり、地下鉄道と一体的に整備するには時間的に合わない。また東京GCS機能の向上や、本地区の活性化への波及効果を考えた時、西側は東京駅で塞がれた配置となるため、波及効果が限定的に去らざるを得ない。

## Bルート案

新東京駅から新幹線ほかへ乗換え水平距離は短い、大深度地下活用のため昇降に時間を要しCルート案よりアクセスが悪くなっている。八重洲仲通り・柳通り沿道および日本橋川周辺はAルート案同様再開発が進んでおり、駅関連施設の再開発との一体的整備は時間的に合わない。本地区の中心的な位置であり、まちづくりや活性化への波及効果はある程度期待できる。

## Cルート案

中央通り浅い地下が活用できるため、新東京駅から新幹線ほかへ乗換え水平距離は長い、動く歩道の活用などで所要時間が大きく短縮できる。中央通り沿道で、今後再開発の可能性がまだ多くあり、浅い深度の活用でもあることから、新東京駅と再開発との一体的整備が可能である。更に本地区の中央通り以西だけでなく、昭和通り周辺も含めた広い範囲でまちの活性化への波及が期待される。

## 7. 結語

都市地下空間活用研究会八重洲・京橋・日本橋地区分科会では、近年多数の再開発が進行し、鉄道交通需要が高まる本地区において、まちづくりの視点から、新しい地下鉄道ネットワークと新駅のあり方について、平成28～30年度の3か年かけて調査研究を行ってきた。

この結果、本研究会としては、本地区のまちづくりの活性化・発展性の観点から、中央通り地下を新地下鉄道のルートとし、八重洲通り地下と三越前駅地下に駅を配置することが望ましいと提案する。

今後は、本報告書等をもとに関係機関等へ提言を行うとともに、地下鉄道の実現に向けてさらに具体的な検討が行われることが望まれる。

## 参考文献

- 1) 国土交通省：東京圏における今後の都市鉄道のあり方について、pp.29-30, 2016.4
- 2) 土木学会：地下空間シンポジウム論文・報告集第23巻、pp.51～pp.58, 2018.1

## STUDY ON PLANNING OF NEW UNDERGROUND RAILWAY & NEW STATION IN THE YAESU-KYOBASHI-NIHONBASHI DISTRICT

Satoshi OHMURA, Hitoshi ASANO, Masami YOKOTSUKA

The Urban Underground Space Center of Japan(USJ), composed of public, private and academic sectors, aims at utilizing urban underground space through various activities like research, study etc. This paper is the second report of the Yaesu-kyobashi-Nihonbashi Committee USJ's Three - year project on planning of new underground railway station supposed to be constructed near Tokyo Station once the railway network is to be realized, connecting Tsukuba and Haneda Airport and running through near Tokyo Station, Tokyo Bay Area etc. This research is vital for Yaesu-Kyobashi-Nihonbashi district as many redevelopment projects are carried out vigorously in conjunction with sharp increase in the volume of passenger traffic passing this district.

This time, we mainly report the purpose and role of new underground railway, and the comparative study of route plans. As a result of the study, it was suggested that it would be desirable to build a new underground railway under the Chuo-dori street from the viewpoint of town development of this district