

## ④ 「駅・まち一体」地下鉄日比谷線新駅整備事業 ～虎ノ門ヒルズ駅の一部完成による本格開業～

受賞機関 独立行政法人 都市再生機構 東日本都市再生本部

**キーワード** 日比谷線新駅（虎ノ門ヒルズ駅）、再開発ビルとの接続、駅・まち一体、交通結節拠点の整備

### 全建賞審査委員会の評価ポイント

再開発ビル内の新たな駅広場に接続する等のまちと一体となった新駅整備。地下鉄日比谷線の営業線下かつ国道1号直下という非常に厳しい施工制約条件のもと、新駅を段階的に整備した点や、隣接する再開発ビルをはじめとした多岐にわたる関係者との調整を経て、駅とまちが一体となった「拠点インフラ」として完成した点が評価された。

### 1. はじめに

（独）都市再生機構（以下「UR」という。）が事業主体として整備を進めている「虎ノ門ヒルズ駅」において、令和5年7月、隣接する再開発ビル2棟と駅のコンコース（地下2階）を接続し、「駅・まち一体」の駅として本格開業に至った。

### 2. 事業の概要

「地下鉄の混雑」と「鉄道駅のアクセス利便性」に焦点をあて、平成22年から「東京都心部における都市再生推進のための公共交通サービス水準に関する調査委員会」を組織し、検討を開始した。URは、改善策の計画立案と実現に向けて、行政機関や都市開発事業者との総合調整を行った。その後、国家戦略特区「東京発グローバル・イノベーション特区」の提案の中で「虎ノ門交通結節拠点」が位置づけられ、特定都市再生緊急整備地域の整備計画において、地下鉄駅の新設・改良、バスターミナルと地下鉄駅を結ぶ地下歩行者ネットワークなどの一体的整備、URが新駅整備の事業主体となることが位置づけられた。

整備に当たっては、平成27年より、東京都、国土交通省関東地方整備局東京国道事務所、港区、各インフラ企業者、東京メトロ、再開発組合、URで組織する連絡調整会議を立ち上げるとともに、再開発組合、東京メトロ、URとの綿密な調整により、計画段階の意図を設計、施工に繋げ、駅まち一体の空間を実現することができた。

日比谷線新駅（虎ノ門ヒルズ駅）を設置する区間（国道1号下）では、既設トンネルの土被りが浅いことから、地下1階部分を2面2線の相対式ホームとし、地下2階部分を改札口、コンコースなどを設けた2階構造の駅舎とした。営業運転している既設のトンネルに影響を与えないように開削工法を採用し、地下1階と地下2階の重層施工にて進めた。国道1号では、道路交通を確保した上で、地下の掘削を実施し、営業線下でのアンダーピニング工法によるトンネル部分の受替えや駅舎構築などは、終電後から始発までの制約のある中で実施した。

### 3. 事業の成果

再開発ビルの駅広場と駅のコンコースとの接続、国道上空デッキ（T-DECK）により歩行者ネットワークが拡充し、地下歩行者通路を通じて銀座線虎ノ門駅、東京BRTが発着するバスターミナルとも接続することで、新橋・虎ノ門エリアでの新たな交通結節拠点の整備を実現した。駅広場空間には、人が集い、賑わいが感じられ、そして好循環を作る、まさに新橋・虎ノ門エリアの「拠点インフラ」が形成されることとなった。



再開発ビルと接続された駅の断面（イメージ図）