

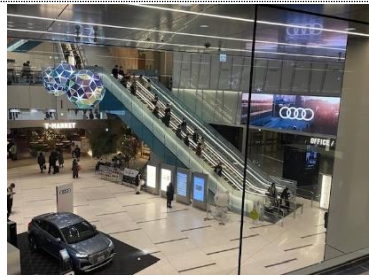
令和5年度全建賞 推薦調書
インフラ整備の事業又は施策の部(インフラの部)

ふりがな	「えき・まちいたい」ちかてつびびやせんしんえきせいびじぎょう
1. 事業(施策)の名称	「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 ～
2. 事業(施策)実施期間	平成 28 年2月 ～ 令和 9 年度(予定)【令和 5 年 7 月本格開業】
3. 事業費(工事費)	約 45,000 百万円
4. 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
5. 事業概要	<p>営業線である地下鉄日比谷線において、56 年ぶり 22 番目の新駅として虎ノ門ヒルズ駅を整備した。令和 2 年 6 月に地下1階のホーム階のみで暫定開業し、その後、令和 5 年 7 月に、地下 1・2 階の一部を完成させ、地下 2 階の駅のコンコースと再開発ビル 2 棟との接続により、「駅・まち一体」の駅として本格開業した。駅が再開発ビル内に整備された駅広場と接続したことで、駅とまちとが一体となった空間が整備され、これにより、まちの「拠点インフラ」を形成した。また歩行者ネットワークの向上により、周辺のまちへの回遊性、交通インフラへのアクセス利便性の向上が図られた。</p>

6. アピールする事業又は施策の「手段」と「秀でた成果」		
ハード or ソフトの分類 :該当する方に○印	① ハード面 に秀でた事業	② ソフト面 に秀でた取組
アピールする 1)「手段」	(b) 営業線下における新駅整備の安全遂行 (b) 地域の東西を結ぶ地下コンコース整備 (d) 事業連携による一体整備	(b) 行政機関・有識者・学識者等との協働による事業構想づくり
アピールする 2)「秀でた成果」	(a) 事業連携に伴う駅広場、歩行者空間・歩行者ネットワークの向上 (f) 拠点インフラとしての駅・まち一体となった空間形成 (f) 新駅整備に伴う地域活性化 (k) 事業連携に伴う施設整備の効率化	(a) 国際標準の交通結節拠点の整備 (f) 拠点インフラとしての駅・まち一体となった空間形成 (f) 新駅整備に伴う地域活性化

7. 特にアピールしたい点	<p>【1】新橋・虎ノ門エリアの鉄道サービスの改善について、行政機関、有識者、学識経験者などで調査委員会を組織し、幅広い意見を取り入れた事業構想を構築。改善策の立案と実現に向けて、関係者との総合調整を実施。</p> <p>【2】行政機関、各インフラ企業者、東京メトロ、市街地再開発組合(特建者)との各種連携・調整を実施。</p> <p>【3】事業主体やスケジュールの異なる市街地再開発事業(ビル2棟)と連携・調整し、まちと一体となった駅として本格開業したことにより、国際競争力強化のためのエリアにおける「拠点インフラ」整備をハード・ソフトの両面から実現。</p> <p>【4】再開発ビルとの接続によって、交通インフラへの地下歩行者ネットワークを向上させ、交通結節機能の強化を実現。</p> <p>【5】営業線下における、時間制約のある夜間での新駅整備と、道路交通を確保した上での作業の安全な遂行。</p> <p>【6】消防法上、駅と再開発ビルとを一棟扱いとして、防災機能と管理体制を構築。東京メトロ管内では初の試み。</p>
---------------	--

8. 事業を代表する写真及びキャプション



【写真・左】再開発ビルから見た、駅コンコース(地下2階)とホーム(地下1階)に垣間見る電車。

【写真・中】駅のホームから見た駅広場空間。駅広場は、ビルや駅を利用する方々で賑わい、イベント等も開催。

【写真・右】本格開業時に、コンコースから見た改札口。交通結節拠点として、線と線が交わり、織りなす様子を表現。

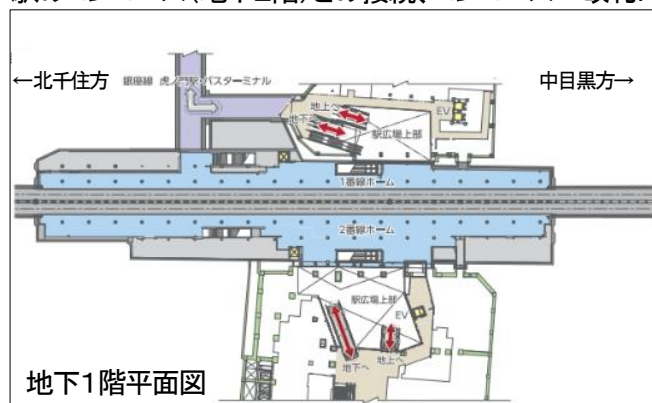
9. 事業内容・添付資料

【0】駅・まち一体の虎ノ門ヒルズ駅

虎ノ門ヒルズ駅は、日比谷線霞ヶ関駅から約800m、日比谷線神谷町駅から約500m、国道1号線と都道環状2号線の交差点付近に位置し、日比谷線が1964年「東京五輪」を目前に全線開業以降、56年ぶりに誕生した駅である。

当駅は、特定都市再生緊急整備地域である「東京都心・臨海地域(環状第二号線新橋虎ノ門周辺地区)」に位置し、都市の国際競争力の強化に向け、「生活環境を備えた国際的なビジネス・交流拠点の整備」及び「交通結節機能の強化」を目指している。当駅周辺では、複数の都市開発事業が同時並行的に進められ、隣接する市街地再開発事業との連携・調整が必要不可欠であることから、まちづくりの専門家として高い調整力を有し、中立公正の立場であるUR都市機構が事業主体となり、東京メトロが設計・工事受託者として、協働体制により整備を進めてきた。2018年12月には、まちと一体となった新しい駅に相応しく、より明確でわかりやすい名称として「虎ノ門ヒルズ駅」とした。

「2020東京オリンピック・パラリンピック」を目前とした2020年6月に仮設改札口を設け、地下1階部分のみで暫定開業し、その後、地下1階部分の拡幅と地下2階部分の整備を行い、今般、2023年7月に、隣接する再開発ビルと駅のコンコース(地下2階)との接続、コンコースへ改札口を本設し、「駅・まち一体」の駅として本格開業に至った。



【凡例】 ■ ホーム ■ コンコース改札内 ■ コンコース改札外 ■ 駅施設 ■ 地下歩行者通路 ■ 再開発ビル内出入口 → 地上～駅レイト → バリアフリールート

【1】行政機関、有識者、学識経験者などで調査委員会を組織し、幅広い意見を取り入れた事業構想を構築

東京都心部の鉄道サービスの改善について、「地下鉄の混雑」と「鉄道駅のアクセス利便性」に焦点をあて、2010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。約3年間にわたる検討の結果、都心部における地下鉄駅の構内混雑の問題に加え、新橋・虎ノ門エリアは、最寄り駅や幹線ターミナルまでのアクセス利便性が低い地域が存在することが提起された。また、その改善策として、「既存駅の出入口新設」、「東京メトロ日比谷線新駅の設置」、「地下通路整備」、「BRTなどの新しいアクセスサービスの整備」が有効であることが提言された。調査委員会の提言を解決するべく、UR都市機構は、改善策の計画立案とその実現に向けて、行政機関や都市開発事業者との総合調整を行った。

2014年3月には、東京都による国家戦略特区「東京発グローバル・イノベーション特区」の提案の中で、国際標準のビジネス空間づくりプロジェクト「虎ノ門交通結節拠点」が位置づけられた。また、2014年10月には、特定都市再生緊急整備地域の整備計画が策定され、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整備を一体的に行うこと、UR都市機構が新駅整備の事業主体となることが位置づけられた。

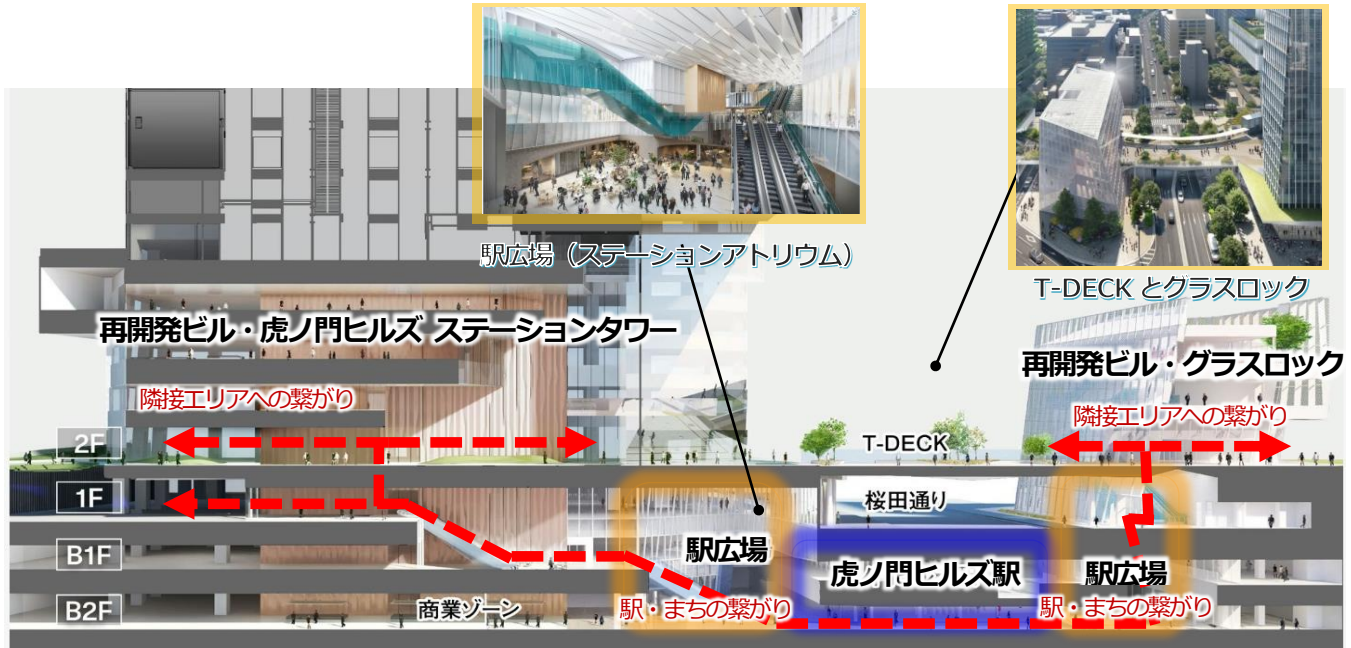
UR都市機構は、交通結節拠点の実現に向けて、2015年1月の都市高速鉄道の都市計画変更を経て、2016年2月に日比谷線新駅整備事業を実施することとなった。

9. 事業内容・添付資料

【2】行政機関、各種インフラ企業者、東京メトロ、市街地再開発組合(特権者)との各種連携・調整を実施

UR都市機構は、当駅の整備に向けて、着実な整備進捗と周辺の再開発ビルとの連携を図るために、各種連携・調整するための協議を重ねてきた。東京都の長期ビジョンにおいては、「2020 東京オリンピック・パラリンピックまでに当駅の開業を含め周辺施設の整備を目標」としていたことから、2015 年より、東京都、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都市機構で組織する「日比谷線虎ノ門新駅(仮称)整備に関する連絡調整会議」を立ち上げ、事業の円滑な推進を図るよう、課題の提起と共有を実施し、調整を重ねながら、手続きを進めてきた。

特に、再開発組合、東京メトロとの三者における協議については、UR都市機構が事務局として、事業執行や補助金執行の管理、コスト削減の検討などの総合調整を実施した。調整にあたり、担当レベル及び管理職レベルで重層的に会議を開催し、各々の優先順位を考慮し厳しい議論を重ね、合意形成を図った。またゼネコン等の施工者を含めた調整会議については、事業主体として東京メトロと協働して、土木、建築、機械、電気など、工種ごとに調整を行ったほか、駅と再開発ビルとの接続や境界沿いの施工などについても、互いの工事工程を踏まえた上で調整を進めてきた。



(図) 虎ノ門ヒルズ駅と駅広場空間 ~駅・まちの繋がり~
都市再生特別地区(虎ノ門一・二丁目地区) 都市計画(素案)の概要をもとに作成

【3】国際競争力強化のための新橋・虎ノ門エリアにおける拠点インフラ整備

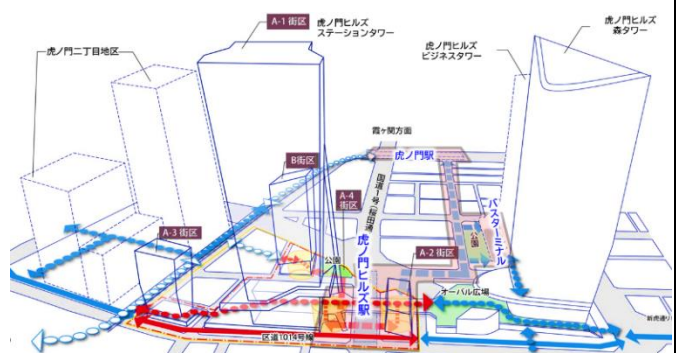
再開発ビル内に駅広場が整備されたことにより、当駅の改札を出ると、コンコースと一体になった駅広場の空間が広がる。駅広場からのエスカレーターやエレベーターを利用して周辺エリアへの移動や、再開発ビル内の各施設へのアクセスが可能となった。当駅は、国際競争力強化のための新橋・虎ノ門エリアにおける「拠点インフラ」して、人の賑わいを感じられる空間となった。東京メトロが管理している地下鉄駅において、駅コンコースに隣接して駅広場があるのは当駅が初の試みである。



「拠点インフラ」として
駅・まちが一体となった空間

【4】再開発ビルとの接続による歩行者ネットワークの向上

2020 年の暫定開業時には、地下コンコースが整備されていなかったため、国道1号線によって、東西の移動は分断されていた。今般、地下コンコースが整備され、再開発ビル2棟と接続されたことにより、地下通路を繋ぐ歩行者ネットワークは、駅の東西への移動だけではなく、周辺市街地を含めた人々の回遊性を飛躍的に向上させることができた。当駅の改札からコンコースを通じて、銀座線虎ノ門駅への乗り換えや、東京 BRT(虎ノ門バスターミナル)へのアクセスも、天候を気にせず可能となり、まさに、「交通結節機能の強化」を実現した。

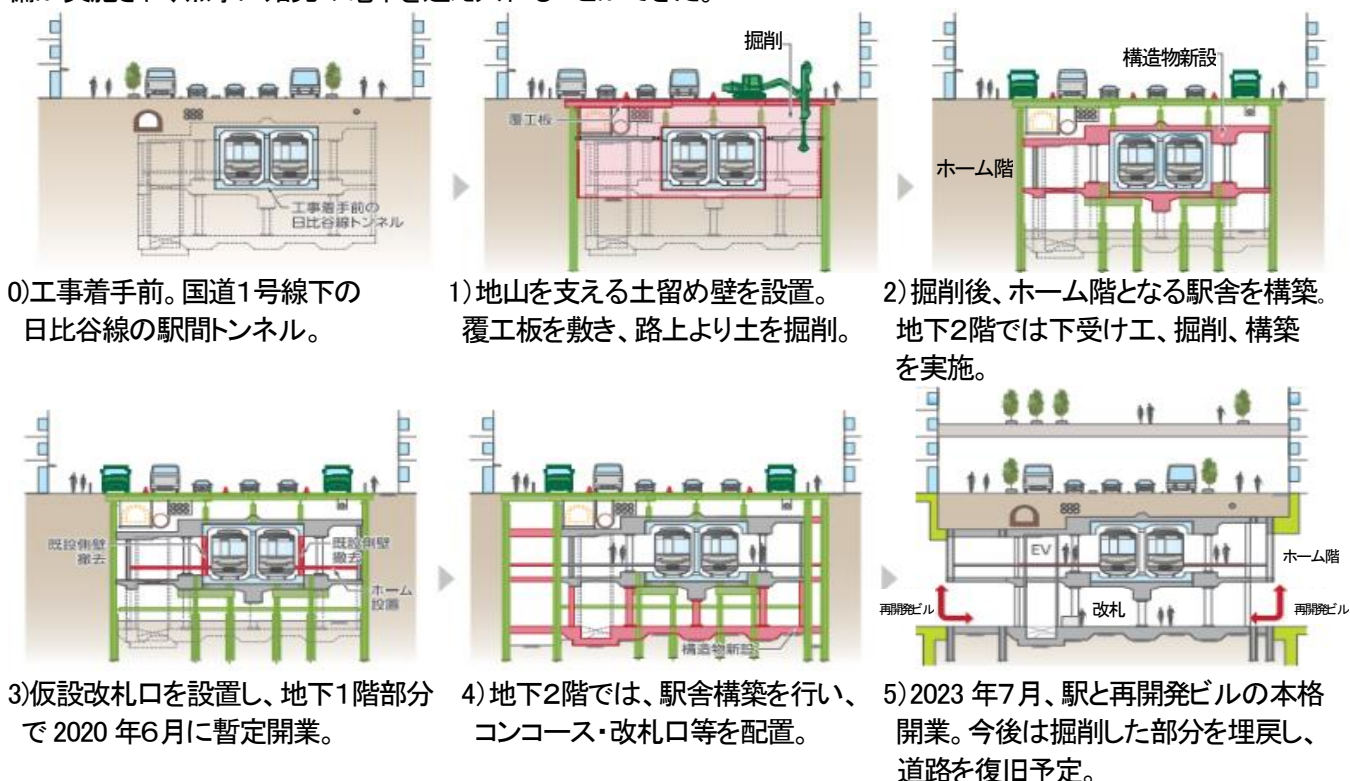


虎ノ門ヒルズ駅周辺の交通結節機能イメージ

9. 事業内容・添付資料

【5】営業線下における、時間制約のある夜間での新駅整備と、道路交通を確保した上での作業の安全な遂行
 新駅を設置する区間(国道1号線下)では、既設トンネルの土被りが非常に浅かったことから、当駅では、地下1階部分を2面2線の相対式ホーム(延長約145m)とし、地下2階部分を、改札口、コンコース、駅諸施設を設けた2階構造の駅舎とした。新駅整備の工事は、営業運転している既設のトンネルに影響を与えない様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号線には、作業帯を考慮した上で覆工板を敷き並べ、道路交通を確保した上で、地下の掘削を実施。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、駅舎の構築などは、地下鉄の終電後から始発までの時間制約のある中での夜間工事にて実施した。

本格開業への切替えの際には、前日の最終電車が発車した後に、既存の仮設出入口の閉塞、改札口切替えに伴う自動改札機の撤去・移設、駅サインや案内サインの変更など、始発前の駅がオープンするまでの間に、慌ただしく整備が実施され、無事に始発の電車を迎え入れることができた。



【6】建築物としての防災機能の連携

設計思想である「駅・まち一体」を目指すため、消防法の適用には、再開発ビルと駅舎とで「一棟扱い」として手続きを行った。火災が発生した場合には、一部分の火災が全体に危険性を及ぼすことを考慮し、再開発ビルには「防災センター」、駅舎には「防災管理室(副防災センター)」を設置して、連携して管理する形を採用した。防災設備は駅と再開発ビルとが各々に管理するため、1つの防火対象物内に総合操作盤を複数設置し、大臣認定を取得した。東京メトロが管理している地下鉄駅において、再開発ビルとこの取組をするのは初の試みである。

【7】事業の効果と、今後の展開

当駅の整備については、事業構想段階から工事の施工調整に至るまで、多岐にわたる関係者の理解と協力が必要であり、関係者間の課題の共有と調整があつて、事業が推進されたものと認識している。

再開発ビルと駅のコンコースとが接続し、歩行者ネットワークが向上したことより、銀座線虎ノ門駅とのターミナル駅として機能が十分に発揮できるとともに、交通結節拠点として東京BRTへのアクセスなどの機能も強化された。また、周辺エリアからの当駅へのアクセス利便性が飛躍的に向上したほか、駅広場空間には、人が集まり、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」が形成されたと思料する。

今後、虎ノ門ヒルズ駅整備事業では、駅諸施設の整備、掘削により撤去・移設した国道1号線下の埋設インフラの復旧・移設、そして、国道1号線と環状2号線の道路復旧を推進する。令和9年度の事業完了に向けて、引き続き、各インフラ企業者、周辺の再開発事業との連携・協調を図り、「拠点インフラ」として、更なる効果と発展を遂げるように、事業執行管理を実施し、整備を促進したい。