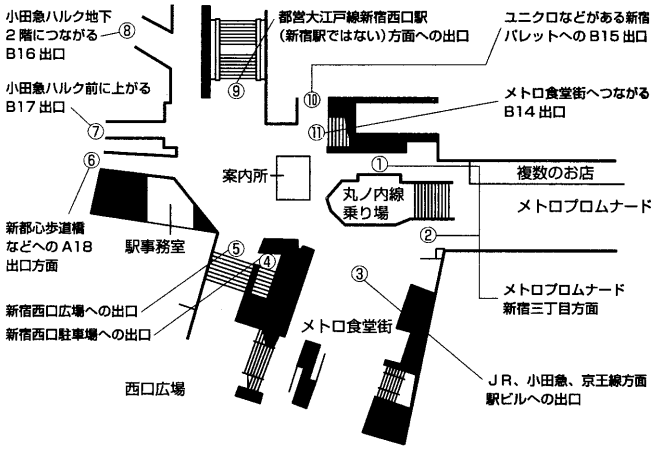
丸ノ
内線新宿駅から新宿三丁目駅にかけてつながる地下通路「**メトロプロムナード**」の両側には、歴史ある伊勢丹新宿店やメトロ食堂街などへの出口が多く開いていますが、ここにも東京メトロ直営店舗が数多く出店しているため、通路の幅は確保されているものの、見通しは少々悪くなりました。にぎやかなのは楽しく、店が変わらない限り（えてしてよく変わるのですが……)、目的地への目印にもなります。

恐怖の新宿西口「11 叉路」



メトロプロムナードから小田急ハルクまで、11もの通路や階段が分岐する新宿地下の11叉路。出口がたくさんあるので、案内所の係員も説明が大変。

大江戸線六本木駅は、当初、外苑東通りのもっと浅い位置に設置されることも検討されました。ところが、その場所には東京電力の設置した**青麻洞道**という地下隧道(すいどう)が存在し、都心に電力を供給する重要な電力線が通っていました。この構造物を避けて、トンネルを掘ったところ、こんなに深くなってしまったというわけです。

ところで、もっと不思議なのは、大江戸線のホームが上下二層となっている点です。

深く掘ったのであれば、大門・両国方面行きも、新宿・光が丘方面行きも、同じ階に設置したほうが、わかりやすく便利ですが、大江戸線六本木駅はそうなっていません。

これは駅の設置されている外苑東通りの幅員が20～25mと狭いことが原因です。法律では、**地下は40mまで土地の権利がおよぶ**とされています。そのため、道路の幅に収めた駅を設置しようとすると、線路を2本並べて、ホームを設置することがどうしても難しかったのです。したがって、**大江戸線六本木駅は上下二層式のホーム**となり、ただでさえ深い地下鉄駅を、さらに深くさせているともいえます。

それだけでなく、優等列車と普通列車の乗り換えの際、ダイヤによっては、一部の電車でホーム内を走って移動しなければ乗り換えに間に合わないほど離れた場所があり、俗に**「蒲田ダッシュ」**といわれる現象も発生します。これらの原因は、すべて駅の構造に起因

しています。

現在の京急蒲田駅の駅構造は、島式ホーム２面６線となっています。この島式ホーム２面は、上下二層式になっており、２階の品川・成田・羽田方面の４・５・６番線乗り場と、３階の横浜・三浦海岸・羽田方面の１・２・３番線乗り場が重なつた構造になっています。第一京浜側から蒲田駅を見ると、長大な城壁のようにも見え、その見た目からネット上などでは「**蒲田要塞**」というニックネームで呼ばれることもあります。